



Maciej Szpunar

Person

Wichtige Entscheidung am EuGH

Maciej Szpunar, Generalanwalt beim Europäischen Gerichtshof (EuGH), hat schon im Mai 2017 in seiner Stellungnahme bekräftigt: Uber und seine App sollten nicht als Informationsdienstleister, sondern als Verkehrsunternehmen betrachtet werden. Und EU-Staaten können von neuen Firmen die gleichen Lizenzen und Genehmigungen wie von bereits bestehenden Taxi-Betrieben verlangen. Kurz vor Weihnachten dann folgte der Gerichtshof dieser Auffassung und entschied, Uber ist kein "Dienst der Informationsgesellschaft", sondern ist als "Verkehrsdienstleister" einzustufen. Damit unterliegt das Unternehmen den gleichen Regeln wie Taxi-Unternehmen. EU-Staaten dürfen entsprechende Regelungen zu diesem Bereich selbst treffen.



Impressum

BZP-Report, Mitteilungen des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbands e.V. (BZP)
Gerbermühlstraße 9, 60594 Frankfurt/Main
Hauptstadtbüro:
Friedrichstraße 88, 10117 Berlin
E-Mail: info@bzp.org,
Hauptstadtbuero@bzp.org
Internet: www.bzp.org
<https://www.facebook.com/BZPorg>
<https://twitter.com/BZPorg>
Redaktion: Thomas Grätz (verantwortlich)
Frankfurt/Main

Kommentar

Das Gewerbe ist auf der Höhe der Zeit

BZP-Vizepräsident Hermann Waldner begrüßt Taxi-Sharing als eine weitere Dienstleistung

Dies ist nun mein erster Kommentar für den BZP-Report als Vizepräsident des Verbandes. Und da vor uns ereignisreiche wie auch spannende Zeiten liegen, will ich an dieser Stelle Ihnen noch viel Erfolg und Glück, vor allem aber Gesundheit, für 2018 wünschen. Was bringt nun dieses Jahr genau? Für uns in Berlin – wie auch in Hamburg, Köln oder München – mit Sicherheit neue Erfahrungen mit dem Taxi-Sharing. Ich bin guter Dinge, dass wir mit dieser Dienstleistung am Markt bestehen können und wieder einmal unter Beweis stellen, dass wir im deutschen Taxigewerbe mit unseren Innovationen nicht hinter anderen Anbietern zurück bleiben.

Bringt Taxi-Sharing mehr Umsatz?

Diese Frage hört man immer wieder. Wir sind der Auffassung: Ja. Und wir erschließen uns dadurch neue Kundengruppen! Zunächst: Was ist Taxi-Sharing genau? Zwei Kollegen teilen sich auf der Heimfahrt ein Taxi? Oma nimmt den Enkel mit? Das ist nicht neu, das gab es immer schon. Neu dagegen ist etwas anderes. Man bestellt per App (diese wird in der kurzfristig erscheinenden neuen App-Version von taxi.eu möglich sein, die regionalen App-Versionen von Hansa Funktaxi Hamburg und Taxi Berlin können es heute schon) und gibt an: Kein Problem, ich fahre gern mit anderen Fahrgästen, wenn es einigermaßen auf der Strecke liegt. Warum sollten nicht mehrere Kunden, die in

etwa das gleiche Ziel haben, gemeinsam unterwegs sein und so Geld sparen? Als der Startschuss dazu im Dezember in Hamburg fiel, rieben sich einige verwundert die Augen! Die Schlagzeilen waren durchweg positiv. Nun geht es weiter in den anderen deutschen Millionenstädten. Weitere Orte folgen.

Verlässlich ist modern

Noch wissen wir nicht, wie sich der neue Service auf den Umsatz auswirkt. Dazu muss noch mehr Zeit ins Land gehen, jede unternehmerische Entscheidung braucht auch



BZP-Vizepräsident Hermann Waldner

entsprechende Fakten, damit man sie am Ende seriös bewerten kann. Was wir aber jetzt schon wissen: Erstens senkt Taxi-Sharing die Einstiegshürde. Wer nach einer Party nach nur noch Kleingeld fürs Taxi übrig hat, wird mit dem neuen Angebot nicht auf den Bus warten. Wir werden damit konkurrenzfähiger. Zweitens: Besonders junge Menschen und Technikaffine nutzen Apps, sie sind auch besonders aufgeschlossen gegenüber neuen Diensten. Aber auch jüngere Kunden werden mal älter – und so

RECHT

02

Taxi Ruf Köln erstreitet erneut Urteil gegen mytaxi

Keine Reduktion des Bruttofahrpreises um 50 Prozent möglich

GEWERBE

03

EuGH urteilt gegen Uber

Umstrittenes US-Unternehmen muss sein Geschäftsmodell in Europa ändern

GEWERBE

06

Taxifahrer helfen

In Hamburg haben Taxis „Defis“ für Herzinfarktpatienten an Bord

GEWERBE

08

Taxis in Stuttgart aufgebrochen

Taxifahrer im Visier von Dieben – Polizei warnt: Keine Wertsachen im Auto lassen

wächst die Gruppe unserer Fahrgäste. Drittens erproben viele derzeit die Carsharing-Dienste. Deren Reichweite konzentriert sich aber meist auf die Ballungsräume. Taxi dagegen fährt auch außerhalb der City – und kann so seine Dienstleistung bei konkurrenzfähigen Preisen besser darstellen. Viertens schont Taxi-Sharing natürlich die Umwelt. Und ein fünftes Argument lautet schlichtweg: Wir gehen mit der Zeit! Wir werden aber im Gegensatz zu manchen unserer Wettbewerber keine verdeckten Nachlässe auf den Taxitarif gewähren, sondern sehr konsequent im gesetzlich festgelegten Taxi-Tarifrahmen bleiben. Das bedeutet, dass in Berlin mindestens eine der mitfahrenden Personen die volle Bezahlung der Taxifahrt garantiert. Taxi-Sharing ist unser Angebot, welches besonders unsere jungen Kunden von uns erwarten. Warten wir nicht darauf, dass andere Anbieter von dieser steigenden Nachfrage profitieren. Deshalb ist es eine Chance für uns. Nutzen wir sie!

Herzlichst
Ihr



Hermann Waldner



Kurzturteile

Eine Verurteilung reicht aus

Eine strafrechtliche Verurteilung eines Taxiunternehmers wegen sexueller Nötigung eines weiblichen Fahrgastes, die er in seiner Funktion als Taxifahrer im eigenen Unternehmen begangen hat, kann zu seiner Unzuverlässigkeit als Taxiunternehmer und zum Widerruf seiner Taxikonzession führen. Diese Tat stellt einen schweren Verstoß i.S.d. § 1 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 PBZugV dar, wobei trotz der Verwendung der Pluralform in dieser Vorschrift („Verurteilungen“) eine einzelne Verurteilung wegen der Schwere des Verstoßes ausreicht.

S Verwaltungsgericht Gelsenkirchen
Urteil vom 11.10.2017
Aktenzeichen 7 K 4566/16

Keine Übertragung an Teilzeitunternehmer

Auch wenn die Auswahlgrundsätze des § 13 Abs. 5 PBefG (Wartelisten) im Wesentlichen bei einer Übertragung außer Anwendung bleiben, weil durch die Übertragung die standortbezogene Genehmigungszahl nicht vergrößert wird, ist die Regelung in Abs. 5 Satz 3 PBefG zu beachten, wonach aus Gründen der Vermeidung des Konzessionshandels bei bestehenden Bewerberlisten die gelisteten Bewerber vorzuziehen sind. Das ist insbesondere dann der Fall, wenn der Übernehmende das Taxigewerbe nicht als Hauptbeschäftigung zu betreiben beabsichtigt.

S Oberverwaltungsgericht in NRW
Beschluss vom 9.11.2017
Aktenzeichen 13 B 1187/17

Recht

Kein Betrieb eines Bürger-Rufautos außerhalb der Daseinsvorsorge



TUXEN/BZP

Nach § 102 Abs. 1 Nr. 3 Gemeindeordnung BW darf eine Gemeinde wirtschaftliche Unternehmen nur errichten, übernehmen, wesentlich erweitern oder sich daran beteiligen, wenn

durch einen privaten Anbieter erfüllt wird oder erfüllt werden kann. Insoweit ist der Betrieb eines Bürger-Rufautos nur dann Gegenstand der kommunalen Daseinsvorsorge, wie Zubringer-

und Abholdienste zum bzw. vom öffentlichen Linienverkehr angeboten werden. Wenn sich das Angebot des Bürger-Rufautos auch außerhalb der kommunalen Daseinsvorsorge bewegt, kann der mit dem Bürger-Rufauto verfolgte Zweck ebenso gut und ebenso wirtschaftlich durch private Anbieter erfüllt werden.

S Verwaltungsgericht Karlsruhe
Urteil vom 29.8.2017
Aktenzeichen 11 K 2695/15

Taxi Ruf Köln erstreitet ein weiteres Urteil gegen mytaxi

Eine 50%-Rabatt-Aktion von mytaxi im Jahr 2015 war Anlass für eine erfolgreiche Klage des Taxi Rufs Köln. Die Richter gaben dem Unterlassungsantrag vollständig Recht und haben mytaxi verboten, für Fahrten, die in Köln beginnen, den App-Nutzern eine Reduktion des Bruttofahrpreises um 50% zu gewähren. Nach Ansicht der Richter unterliegt mytaxi der Preisbindung auch ohne selbst PBefG-Unternehmer zu sein. Ziel der Preisbindung sei Verhinderung eines ruinösen Preiswettbewerbs im Gewerbe, wobei die Regelung nicht so eng ausgelegt werden kann, dass nur Taxiunternehmer dieser Preis-

bindung unterliegen. Denn dies würde nur dazu führen, dass der Wettbewerb auf die Ebene der Taxivermittler verlagert würde, letztlich aber würde sich das über die Anhebung von Provisionen bzw. Mitgliedsbeiträgen wieder unmittelbar auf die angeschlossenen Taxiunternehmen auswirken. Die Preisbindung nach § 39 Abs. 3 PBefG beschränke sich nicht ausdrücklich auf die Unternehmer, sondern enthalte eine allgemeine Verpflichtung. Hier komme im Übrigen noch dazu, dass zwischen mytaxi und den Taxiunternehmern weitreichende vertragliche Verpflichtungen bestehen, so dass mytaxi in die-

sem Verhältnis eine sehr viel zentralere Rolle zukomme, als die einer reinen Vermittlerin: Aus Sicht des Fahrgastes sei mytaxi die Zentralgestalt des Geschehens!



AWESOMECONTENT/FREPIK

S Landgericht Köln
Urteil vom 9.1.2018
Aktenzeichen 33 O 42/17

Bei Schätzungen kommt der Steuerpflichtige nicht gut weg

Die Erlöse eines Taxiunternehmers können auf der Grundlage der Jahresgesamtaufleistungen der Taxen geschätzt werden, wobei grundsätzlich die Nettoumsätze pro Kilometer angesetzt werden können, die sich aus den Gutachten über die wirtschaftli-

che Lage des Hamburger Taxigewerbes ergeben, die die Freie und Hansestadt Hamburg in Auftrag gegeben hat. Bei einer Schätzung gehen grundsätzlich Unsicherheiten zu Lasten des Steuerpflichtigen, dessen Aufzeichnungen ungenügend waren. Gibt es eine

Bandbreite, innerhalb derer die geschätzte Größe sich realistischer Weise bewegt, so ist grundsätzlich zu Ungunsten des Steuerpflichtigen zu schätzen.

S Finanzgericht Hamburg
Urteil vom 29.8.2017
Aktenzeichen 2 K 238/16

Ein Sieg der Gerechtigkeit

Über unterliegt vor dem Europäischen Gerichtshof

Der 20. Dezember brachte ein verfrühtes Weihnachtsgeschenk für die Branche. Denn in Luxemburg entschied der Europäische Gerichtshof (EuGH): UberPop darf nicht mehr mit seinem üblichen Geschäftsmodell auf den europäischen Markt zurückkehren. Private Chauffeure und gewerbliche Personenbeförderung schließen sich aus. Zudem hielten die Richter fest: Ein solcher Dienst ist eine reine Verkehrsdienstleistung und muss entsprechend reguliert werden. Das bedeutet: Über unterliegt den gleichen Rechten und Pflichten wie ein klassischer Taxidienst.

„Irreführende Geschäftspraktiken und unlauteres Handeln“

Die Klage vor dem EuGH geht zurück auf einen Fall aus Spanien: Kollegen in Barcelona hatten beim dortigen Handelsgericht Nr. 3 Klage eingereicht. Das Gericht möge feststellen, dass die Tätigkeiten von Uber

Systems Spain „irreführende Geschäftspraktiken und unlauteres Handeln im Wettbewerb“ darstellen. Begründung: Die notwendigen Lizenzen und Genehmigungen fehlten. Der Weg durch die Instanzen begann. Inzwischen schaut auch der deutsche Bundesgerichtshof nach Luxemburg und hat auf dieses Urteil gewartet. Der Fall, den die Karlsruher zu entscheiden haben und deshalb ihren Kollegen beim EuGH zur Beurteilung vorgelegt haben, bezieht sich allerdings auf UberBlack. Im Kern geht es, wie bei dem Fall aus Spanien, um die Dienstleistungsfreiheit. Die Europa-Richter kamen zu dem Schluss, Uber ist eine reine Verkehrsdienstleistung – und die ist von eben dieser Dienstleistungsfreiheit ausgenommen.

BZP reagiert auf Urteil mit Freude

Michael Müller, Präsident des Deutschen Taxi- und Miet-



GERICHTSHOF DER EUROPÄISCHEN UNION

wagenverbandes, sagte: „Wir begrüßen das Urteil! Der Europäische Gerichtshof hat die Bedeutung von Verkehrsdienstleistungen mit allen Konsequenzen für die Branche klargestellt. Rosinenpicker sollen eben keine Chance haben, wenn sie bestehende Gesetze mit Füßen treten.“ Auch die Entscheidung gegen den in Deutschland bereits eingestellten Dienst UberPop sei rich-

tig. Taxifahrer ist in Deutschland ein Beruf, der mit einer Zulassung nach erfolgreicher Prüfung einhergeht. Müller: „Auch für die Autos gibt es ein engmaschiges Netz der Kontrolle, das viel dichter ist als bei privaten Pkw. Laien auf dem Gebiet der Personenbeförderung sind daher keine Bereicherung für die Beförderung, auch wenn uns das manchmal so verkauft werden soll.“

Fragen zu dem Urteil an Thomas Grätz, Geschäftsführer des BZP

Herr Grätz, was bedeutet das EuGH-Urteil für Deutschland?

Thomas Grätz: Für Deutschland hat das Urteil keine direkten Auswirkungen, denn UberPop ist hier bereits Geschichte. Das Frankfurter Landgericht hatte schon 2015 den umstrittenen Dienst als wettbewerbswidrig eingestuft – dies hat der EuGH nun noch einmal bestätigt. Denn: Innerhalb der EU sind Laienfahrer tabu. Das, was bei uns "Personenbeförderungsschein" heißt, gibt es auch in anderen Ländern. Und ohne diese Genehmigung dürfen Menschen nun einmal nicht gewerblich transportiert werden.

Wie weit betrifft das Urteil auch UberBlack?

Thomas Grätz: Es geht im Kern darum: Ist Uber ein reiner Vermittler, für den das Dienstleistungsrecht gilt? Oder ein Verkehrsunternehmen? In diesem Fall gelten andere Regeln. Und der EuGH sieht den amerikanischen Vermittler als Verkehrsunter-

nehmen. Da sind die Gesetze strenger. Insofern ist das Urteil eine Vorentscheidung, die der Bundesgerichtshof bei seinem Urteil zu UberBlack sicher berücksichtigen wird.

Wie ist dieser Fall genau?

Thomas Grätz: Der Fall begann ebenfalls schon 2014. Der Berliner Kollege Richard Leipold sah in UberBlack eine unzulässige Geschäftspraktik und erhielt Unterstützung von mehreren Seiten auf seinem Rechtsweg. Das Landgericht gab der Klage statt. Es ging eine Instanz weiter – in Berlin ist das das Kammergericht – und auch da siegte Herr Leipold. Die Richter erkannten die Unzulässigkeit an. Prompt folgte wiederum die Revision zum BGH. Nebenbei bemerkt: Für ein Unternehmen mit Milliarden in der Hinterhand sind die entsprechenden Gerichtsgebühren, Sicherheitsleistungen und horrenden Anwaltsgebühren Peanuts. Für uns sind diese sechsstelligen Summen auch ein immenser finanzieller Kraftakt. Aber wir hoffen, dass sich nun die Gerechtigkeit durchsetzt.

Gewerbe

Deutsch-Österreichischer Austausch rund um das Thema Taxi in Wien

„Einheitsgewerbe Taxi“ - ein Modell mit Zukunft in Österreich?

Wie jedes Jahr Anfang Januar, wenn die Terminkalender noch nicht brechend voll sind – dann findet der Erfahrungsaustausch zwischen den österreichischen und deutschen Gewerbevertretern statt. Dieser ist mittlerweile so etabliert, dass sich diesmal über 20 Teilnehmer aus Verbänden und Taxizentralen zusammenfanden. Besonders heiß diskutiertes Thema in diesem Jahr war das Vorhaben der österreichischen Kolleginnen und Kollegen ein „Einheitsgewerbe Taxi“ einzuführen. Ziel soll es sein, dass die Mietwagenunternehmen in der Taxibranche aufgehen sollten. Hintergrund dieses Vorhabens ist eine höchststrichterliche Entscheidung in Österreich, wonach bei einem gewerblich zur Personenbeförderung eingesetztem PKW eine Doppelverwendung Taxi/Mietwagen juristisch möglich ist.

Kommt das „Einheitsgewerbe Taxi“ in Österreich?

Der zuständige Fachverband der österreichischen Branche hat diesem Verschmelzungsgedanken zugestimmt und auch die ersten politischen Gespräche darüber seien vielversprechend gelaufen. Von Seiten der deutschen Diskutanten wurde diese Idee eher kritisch gesehen. So wurde aus deutscher Sicht zunächst festgehalten, dass das Modell nur dann funktionieren könne, wenn überall österreichweit vorgeschriebene Taxitarife eingeführt würden. Das ist aber nicht der Fall. „Wir haben auch große Bedenken, dass das in Deutschland verfassungsrechtlich möglich wäre“, sagte beispielsweise BZP-Geschäftsführer Thomas Grätz. Nach deutscher Rechtsauffassung sei keine mit Tarif-

und Beförderungspflicht belegte Beförderungsform als einzig Denkbare zulassen, wenn auf der anderen Seite auch der Betrieb auf diesem Markt zumindest deutlich weniger reglementiert ausgeführt werden kann. Weiter war dann das Thema Über Inhalt der Diskussion.

„Das System Uber ist damit noch lange nicht tot“

Die österreichischen Kolleginnen und Kollegen haben errei-

chen können, dass schon zwei dortige Oberlandesgerichte die Verträge, die Über den angeschlossenen Mietwagenunternehmen vorlegt hat, als immanenten Rückkehrpflichtverstoß des „Systems Uber“ lesen. Allerdings, da waren sich die Teilnehmer sowohl aus Deutschland als auch aus Österreich einig: „Das System Uber ist damit noch lange nicht tot“.

Weiterhin sind in Wien beim Gastgeber, der Taxizentrale „40100“, diverse Informationen über den Stand der nationalen und von der EU ausgehenden Vorhaben und Ideen berichtet und diskutiert worden. Zusammenfassend kann man sagen, dass der Erfahrungsaustausch beide Seiten weiter gebracht hat und dies dazu führt, dass diese Form des gewerbepolitischen Austausches auch im nächsten Jahr wieder stattfinden wird.

MÜNCHNER ETAXITAG

Münchner E-Taxitag
27. Februar 2018
10:00 Uhr - 16:00 Uhr
Geschäftsstelle des ADAC
Südbayern, Ridlerstr. 35,
80339 München

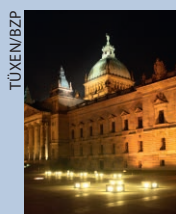
IRU

IRU-Frühjahrstagung Genf

02. Mai 2018
IRU Gruppe Taxi und Mietwagen

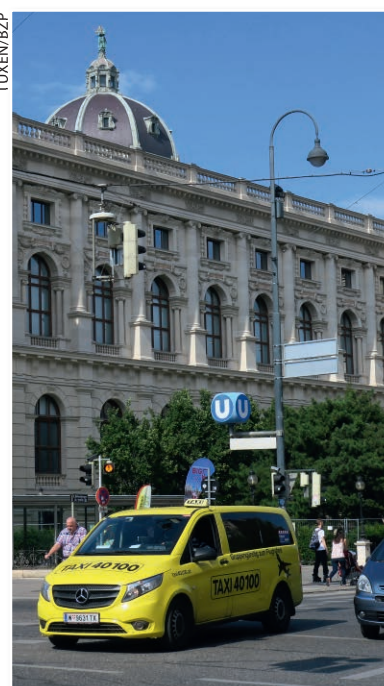
Europäische TAXI Messe

Europäische Taximesse
02./03. November 2018
KölnMesse



Ein wichtiger Tag für deutsche Innenstädte

Am 22. Februar entscheidet das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig über die Zukunft der deutschen Innenstädte - die Revision in den Verfahren um mögliche Verkehrsbeschränkungen in Düsseldorf und Stuttgart muss entschieden werden. Wir werden darüber ausführlich berichten, besonders natürlich mit Blick auf die Auswirkungen für die Branche. Allerdings, so die derzeit weit verbreitete Meinung: Nach der Entscheidung der Leipziger Richter, wie auch immer sie ausfallen wird, müssen betroffene Autos nicht sofort stehen bleiben. Vermutlich müssen die Verwaltungen dann erst ihre Hausaufgaben machen, der Behördenweg wird sich Zeit in Anspruch nehmen.



Die Teilnehmer Anfang Januar in Wien

Neue Verkehrsangebote in der Diskussion

Drei Fragen an Prof. Dr. Matthias Knauff von der Friedrich-Schiller-Universität Jena

Die Regierungsbildung dauert so lange wie noch nie nach einer Bundestagswahl. Dabei werden die Aufgaben nicht weniger. Themen brennen der Branche unter den Nägeln. Fragen an den Rechtsexperten Prof. Dr. Knauff.

BZP-Report: Taxi-Sharing kommt in den deutschen Millionenstädten – wie bewerten sie das aus juristischer Sicht?

Prof. Knauff: Es kommt darauf an, dass Tarifstrukturen nicht ausgehebelt werden. Aber auch ohne eine tiefgründige juristische Analyse lässt sich festhalten: Es macht keinen Unterschied, ob sich am Bahnhof drei bis dahin völlig Fremde ein Taxi teilen oder ob diese

Möglichkeit in einer App geschaffen wird.

BZP-Report: Die Branche schaut genau auf die Regierungsbildung in Berlin – und auf die einzelnen Positionen der Parteien zum Personenbeförderungsgesetz. Sehen Sie Handlungsbedarf?

Prof. Knauff: Es wird darum gehen, neue Verkehrsangebote gesetzlich dauerhaft zu ermöglichen. Reine Versuchsklauseln, auf deren Grundlage einzelne Projekte durchgeführt werden können, die aber zugleich deren Verstetigung entgegenstehen, sind nicht zukunftsweisend. Es müssen Grundlagen gelegt werden, die innovativen Angebote ermöglichen, ohne

die herkömmlichen wie ÖPNV und Taxi auszuhebeln.

BZP-Report: Wie könnte eine Lösung aus Ihrer Sicht aussehen?

Prof. Knauff: Das ist ein Gesamtpaket, in dem man nicht einzelne Dinge getrennt voneinander betrachten und isoliert ausgestalten kann. Es muss u.a. definiert werden: Was sind die Funktionen der einzelnen Akteure im Verkehrssystem und wie sollen diese in Zukunft festgelegt werden? Welche Rolle spielt beispielsweise künftig die Linienverkehrsgenehmigung im ÖPNV und wie verhält sie sich zu flexibleren Verkehrsangeboten, die etwa einen Korridor abdecken? Die Rolle des Taxis sowie

seine Abgrenzung zu Mietwagen und anderen, auch neuen Formen des Gelegenheitsverkehrs müssen neu austariert werden. Die konkrete Ausgestaltung wiederum hängt ganz wesentlich mit den Vorstellungen zusammen, wie das Verkehrssystem künftig insgesamt funktionieren soll – und natürlich spielen in diesem Kontext auch Grundrechte eine wichtige Rolle. Letztlich erwarte ich, dass es in einem künftigen Personenbeförderungsgesetz weiterhin „Schubladen“ geben wird, die aber nicht unbedingt mit den bisherigen „Schubladen“ identisch sein und zudem Innovationen im Interesse der Qualität des Verkehrsangebots insgesamt in deutlich höherem Maße ermöglichen werden.

Je kälter, desto geringer die Reichweite

Erfahrungen mit einem Tesla: Martin Doll ist seit 15 Monaten mit einem Elektroauto in Berlin unterwegs

Martin Doll ist Taxi-Unternehmer in Berlin und seit rund 15 Monaten mit einem Tesla unterwegs. Normalerweise reicht die Batterie für 400 Kilometer, derzeit im Winter sind es aber ein paar weniger. „Als Einzelunternehmer komme ich damit gut zurecht. Aber bei den Mehrwagen-Firmen funktioniert es eben nicht. Der Wagen muss unterwegs sein, damit es sich rechnet.“

E-Autos sind seine Leidenschaft

Innenstädte sollen und müssen sauberer werden, ist Dolls Credo. Und da kann das E-Auto eine Menge dazu beitragen. Unverständlich für den Berliner Unternehmer, dass der hauptstädtische Senat zwar die Förderung von Hybrid-Autos anschieben will, beim E-Auto aber vornehme Zurückhaltung übt. „Wir als Taxi-Branche brauchen aber eine Förderung, wir können



TUXEN/BZP



Taxi-Unternehmer Martin Doll in Berlin mit einem Tesla

solche riesigen Investitionen nicht allein stemmen.“ Doll rechnet vor: „An einer Ladesäule fast vor meiner Haustür – das sind schwache Ladesäulen mit 11 kW – da brauche ich acht Stunden, um mein Auto damit laden zu können. Das ist für mich als Alleinfahrer ideal.“ Nach Feierabend abgestellt ist er zur nächsten Fahrt wieder voll. „Da kostet mich eine Ladung, also grob für 400 Kilometer, rund sechs Euro. Wenn ich dagegen meinen alten Mercedes Diesel

rechne, der hat in der Stadt acht bis zehn Liter gebraucht. Dann kostet die Tankfüllung – je nach Kraftstoffpreis – etwa 40 bis 50 Euro.“ Wenn man die 200.000 Berliner elektrische Straßenlaternen mit Ladeanschlüssen versehen würde, hätte man auf den Schlag „für’n Appel und ein Ei“ 200.000 Ladestationen, rechnet der Tesla-Fahrer vor.

Derzeit keine Chance für den Massenmarkt Die Anschaffungskosten für E-Autos sind

hoch. Martin Doll hat seinen Wagen von einem Unternehmen gemietet, das sich auf diesem Feld engagiert. Aber: Erstens ist das eine eher seltenere Lösung, zweitens ist da das neue Eichrecht, das derzeit die Zulassung weiterer Tesla verhindert. Der BZP hat daher auch in seiner vielbeachteten Resolution von Jena eine staatliche Förderung für Elektromobilität verlangt. Taxi- und Mietwagen-unternehmern soll der Umstieg auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben möglichst leicht gemacht werden. „Das teuerste Element dieses Fahrzeugs ist der Akku. Die werden auch immer billiger. Wenn jetzt mehr Autobauer mehr in E-Mobilität investieren, würden die Preise auch schneller sinken“, betont Doll und hebt zugleich resigniert die Schultern: Da passiert leider nicht so viel, dass E-Autos deutlich attraktiver werden.

Defi im Taxi: Taxi-Fahrer helfen bei Herzinfarkt

Taxi-Fahrer helfen bei Herzinfarkt -

in nur wenigen Stunden Schulung lernt man, was im Ernstfall wichtig ist

ICH KANN LEBEN RETTEN/WWW.IKLR.DE



Dr. Martin Buchholz

Rund eineinhalb Jahre ist es jetzt her, dass die Hansa Funktaxi eG 211211 in Hamburg die Aktion „Herz-Taxi“ gestartet hat. 50 der rund 800 Taxis der Zentrale wurden mit Defibrillatoren ausgestattet. „Seither haben wir noch keinen Fall gehabt, an dem wir einen Defi einsetzen mussten“, heißt es in Hamburg. Aber: „Unsere Taxis sind 365 Tage im Jahr immer und überall in der Hansestadt unterwegs. Die Fahrer können also – bis der Rettungsdienst eintrifft – schnell Erste Hilfe leisten“, sagt Dirk Schütte, Vorstandsvorsitzender der Taxi-Zentrale. Und schnelle Hilfe rettet Leben.

Schnelle Hilfe in den ersten Sekunden nach dem Infarkt entscheidet

Die Zahlen variieren – von 50.000 bis zu 120.000 Menschen in Deutschland ist die Rede, die ihr Leben durch den plötzlichen

Herztod verlieren. Dabei ist Hilfe so einfach, betont Dr. Martin Buchholz. Der Hamburger Mediziner hat den Verein „Ich kann Leben retten“ (www.iklr.de) nach einem eigenen tragischen Ereignis selbst ins Leben gerufen. Das Ziel: „Wir wollen 10.000 Menschenleben in Deutschland retten. Jedes Jahr!“ Und verspricht: „I had a dream – jeder Taxifahrer in Hamburg weiß in einem akuten lebensbedrohenden Notfall genau, was zu tun ist. Er ist immer, wenn er auf den Straßen unterwegs über seine Leitstelle oder den Rettungsdienst einsatzbereit und kann Soforthilfe leisten, bis der Notarzt kommt. Ergänzend könnte auch der Defibrillator im Auto zum Einsatz kommen. Dafür schulen wir die Taxifahrer in maximal zwei Stunden in diesem Notfallwissen.“

Schulung ist das A und O

Helfer müssen in den entscheidenden Sekunden wissen, was zu tun ist. Darum werden auch gezielt junge Menschen ausge-

bildet. Buchholz erklärt: „Wir wollen bis 2019 alle Siebtklässler in Hamburg als Soforthelfer schulen.“ Das sind rund 14.000 Kinder. Jede Spende dafür hilft, dieses Ziel zu erreichen. „Wenn innerhalb der ersten vier Minuten defibrilliert wird, steigen die Überlebenschancen von unter zehn auf bis zu 75 Prozent“, weiß auch die Taxi-Branche in Hamburg. Sprecher Claus Hönig

verweist noch auf ein weiteres Anliegen: „Für uns ist das Engagement auch eine wichtige gesellschaftliche Aktion. Denn wir haben zwar nicht diese enormen Geldsummen wie der Wettbewerb. Aber wir zeigen mit kleinen Mitteln, wie wichtig schnelle Hilfe durch das Taxi sein kann.“ Und vielleicht findet die Aktion ja auch bald Nachahmer in anderen Städten.

HANSATAXI 211211/LINUS WEILANDT



HANSATAXI 211211/LINUS WEILANDT



HANSATAXI 211211/LINUS WEILANDT

HERZ-TAXI 211211
MIT DEFI AN BORD



Mercedes-Benz verlängert Aktionen für die E-Klasse

Gebrauchtwagen-Bonus und Umtauschprämie gelten bis März weiter

Der Mercedes-Benz Vertrieb Deutschland hat die im Oktober 2017 gestartete Taxi Gebrauchtwagen-Unterstützung bei Erwerb einer neuen E-Klasse (W/S 213) in Höhe von 3.000 € verlängert.

Folgendes ist zu beachten:

- Diese Aktion hat nunmehr eine Gültigkeit bis 31.03.2018 (Auftragseingang ist maßgeblich)
- Fremdfabrikate müssen älter/gleich 1 Jahr, Mercedes-Benz älter/gleich 3 Jahre sein.
- Das Gebrauchtfahrzeug muss zum Zeitpunkt der Hereinnahme mindestens 6 Monate als Taxi oder Mietwagen auf den Käufer zugelassen sein.
- Bei Konzessionsübernahme muss das Fahrzeug mindestens 6 Monate auf den vorhergehenden Konzessionsinhaber mit Konzession zugelassen gewesen sein.



Eigentlich noch zu schön, fällt aber trotzdem unter die Prämie

Auch die Diesel-Umtauschprämie von 2.000 € wurde verlängert (diese bis 30.06.2018) und ist weiterhin mit dem Gebrauchtwagen-Bonus kombinierbar.

Für weitere Details und Gültigkeiten wenden Sie sich bitte an Ihren Mercedes-Benz Partner.

Auch Volkswagen Pkw legt nach und verlängert Umwelt- und Zukunftsprämien

Die Wolfsburger haben das Programm zur Verschrottung alter Dieselfahrzeuge bis 31. März 2018 verlängert. Thomas Zahn, Leiter Vertrieb und Marketing Deutschland der Marke Volkswagen, sagt: „Volkswagen leistet

damit einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität in unseren Städten. Es ist daher der richtige Schritt, dieses erfolgreiche Programm zu verlängern.“ Laut Pressemitteilung gelten folgende Konditionen:

Modell	Umweltprämie brutto
Tiguan, Tiguan Allspace	4.000 Euro
Golf, Golf Sportsvan, Golf Variant, Touran, Beetle Cabrio	5.000 Euro
Passat Lim./Variant, Arteon, Sharan	8.000 Euro
Touareg	10.000 Euro

Zudem ist, ebenfalls nach Veröffentlichungen des Konzerns, die Umweltprämie kombinierbar mit der sogenannten Zukunftsprämie. Hier gibt es Zuschüsse, abhängig von der Antriebsart. Mit der eingeführten staatlichen Kaufprämie für Elektroautos beispielsweise bis zu 2.380 Euro.



Volkswagen Nutzfahrzeuge fördert ebenfalls

Wie bei den Pkw legt Volkswagen auch bei den Nutzfahrzeugen noch eine Schippe drauf und verlängert die Umwelt- sowie die Zukunftsprämie für den Caddy bis zum 31. März 2018. Bei anderen Modellen, wie beispielsweise dem T6 in unterschiedlichen Ausführungen gibt es speziell für das Taxi-Gewerbe attraktive Sonderfinanzierungen. Und die TaxiGarantie PLUS ist für beide Modellreihen bis zum 30.06.2018 ebenfalls verlängert worden.

Kriminalität: Taxifahrer im Visier von Dieben

Langfinger haben es auf Tageseinnahmen und Handys abgesehen

Es sind offenbar besonders perfide Kriminelle, die Taxifahrern ans hart verdiente Geld wollen. Besonders im Südwesten häufen sich die Fälle. Da werden innerhalb von wenigen Momenten Scheiben von Taxis eingeschlagen und die Geldbörsen sowie Handys aus den Wagen gestohlen. Oder: Der Fahrer wird abgelenkt, beispielsweise durch Nachfragen zum Ziel oder der Route, während ein zweiter Mittäter dann die Unaufmerksamkeit zum Diebstahl nutzt.

„Jammen“ auf dem Vormarsch?

„Mit einem ganz besonderen technischen Trick gehen andere Gangster vor – und hinterlassen dabei keine Spuren. Die Ermittler vermuten, dass eventuell ein Störsender verwendet wurde. Der Fahrer verriegelt seinen Wagen mittels Fernbe-

dienung. Allerdings kommt das Funksignal des Schlüssels nie an – der Störsender verhindert das. In der Fachsprache wird der Trick „Jammen“ genannt – vom englischen Wort für Blockieren. Dem Fahrer fällt nicht auf, dass der Wagen nicht verschlossen wurde; es sei denn, er prüft es noch einmal am Türgriff. Der Dieb räumt dann in aller Seelenruhe den Wagen aus. In dem Fall betrug die Beute mehrere Hundert Euro sowie ein Mobiltelefon.

Polizei warnt: Lassen Sie keine Wertsachen im Wagen

Auf unserer Facebook-Seite unter www.facebook.com/BZPorg und auf Twitter @BZPorg informieren wir immer tagesaktuell über das Geschehen in der Branche. Unter anderem auch über die Fälle von Kri-



TUXEN/BZP

minalität. Ein Nutzer kommentierte die Meldung zu dem Störsender: „Früher benötigte man wenigstens noch einen Schraubenzieher, der Spuren hinterlassen hat. Und heute kannst du noch nicht einmal beweisen, dass du abgeschlossen hast.“ Der Rat der Polizei ist deshalb eindeutig: „Lassen Sie keine

Wertsachen im Wagen“. Aus der Erfahrung heraus möchte man noch ergänzen: Ein sichtbares Portemonnaie im Auto, sei es auf dem Armaturenbrett oder in der Seitentasche der Fahrertür, bringt vielleicht manchen Langfinger erst auf dumme Gedanken. Deshalb die Geldbörse lieber am Körper tragen.

ZITAT

So kann man's auch sehen

Das wunderbare Bonmot über die Wahrscheinlichkeit, sich selten oder eigentlich nie auf dem objektiv richtigen Pfad zu befinden, stammt vom berühmten Kurt Tucholsky: „Dumme und Gescheite unterscheiden sich dadurch, dass der Dumme immer dieselben Fehler macht und der Gescheite immer neue.“ Tucholsky (geboren am 9. Januar 1890 in Berlin; gestorben 21. Dezember 1935 in Göteborg) zählt zu den bedeutendsten Publizisten der Weimarer Republik. Als politisch engagierter Journalist und zeitweiliger Mit-herausgeber der Wochenzeitschrift „Die Weltbühne“ erwies sich das Multitalent als Gesellschaftskritiker in der Tradition Heinrich Heines.

WIR DANKEN ALLEN SPENDERN DER TAXISTIFTUNG

Die Spender im Januar 2018

Alexandra und Ricardo Eismann
Christoph Mensch

Dieter Langguth
Andrea Steinbach

Pantelis Kefalianakis
Tobias Sandkühler

Spenden anlässlich des Todesfalles Paul Wolters

Taxi-Zentrale Duisburg-West GmbH

Manfred Toennissen

Torsten Vogt

Möchten Sie eine Spendenquittung, dann geben Sie bitte Ihre Adresse oder Telefonnummer an.

Taxistiftung Deutschland
Frankfurter Volksbank eG

IBAN: DE85 5019 0000 0000 3733 11
BIC: FFVBDEFF

Bitte bei Spenden auf dem Überweisungsschein an die Taxistiftung Deutschland im Feld Verwendungszweck unbedingt die folgende Formulierung angeben:

**Zuwendung zum Stiftungskapital
der Taxistiftung Deutschland**

Denken Sie bitte daran: Wir hoffen, dass Sie uns niemals brauchen – aber wir brauchen Sie!