

Februar 2021

TAXI Journal

Taxi-Vereinigung Frankfurt am Main e.V.

Fachzeitschrift für das Taxigewerbe in Frankfurt und der Rhein-Main-Region
und des Landesverbandes Hessen für das Personenbeförderungsgewerbe e.V.



Gesetzgebung • Erste Lesung der PBefG-Novelle im Bundestag
PBefG-Novelle • Wir sollten sofort das Beste daraus machen!
Impf-Taxi • Nur die Berliner waren schneller beim Impf-Taxi
Taxi-Bundesverband • Erstmals ein digitaler Geschäftsbericht 2020
Endlich Hilfe • Überbrückungshilfe III nützt endlich auch dem Taxi
Elektrischer Großraum • Mercedes-Benz EQV 300, das Taxi der Zukunft?
Das Allerletzte • „Pecunia non olet“, auch bei Eintracht Frankfurt



Pure Entspannung für Ihre Fahrgäste und Ihr Firmenbudget.

Die neue E-Klasse. Jetzt als Taxi-Sondermodell supergünstig finanzieren.

Die neue E-Klasse präsentiert sich so dynamisch, elegant und luxuriös wie niemals zuvor. Ihre Fahrgäste werden begeistert sein – und Ihre Firmenkasse auch. Denn die neue-E-Klasse können Sie jetzt als Taxi-Sondermodell zu besonders vorteilhaften Konditionen finanzieren. Mercedes-Benz. Das Taxi. Informieren Sie sich jetzt bei Ihrer Mercedes-Benz Niederlassung Frankfurt/Offenbach oder unter: www.mercedes-benz.de/taxi

E 200 d¹ Sondermodell „Das Taxi“

ab **599 €** mtl.^{2,3}

in 60 monatlichen Gesamtfinanzierungsraten.

**Profitieren Sie jetzt von unserem
supergünstigen 2,99-%²-Zins!**

Neuer 2.000 €
Preisvorteil auf den
Taxi Diesel-Hybrid*

Sichern Sie sich
jetzt noch die letzten
unmodifizierten E-Klassen
zum alten Preis!

Mercedes-Benz
Niederlassung Frankfurt



¹Kraftstoffverbrauch kombiniert: 4,9–4,7 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert: 130–123 g/km. Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Es handelt sich um die „NEFZ-CO₂-Werte“ i. S. v. Art. 2 Nr.1 Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153. Die Kraftstoffverbrauchswerte wurden auf Basis dieser Werte errechnet. Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen verschiedenen Fahrzeugtypen. Die Werte variieren in Abhängigkeit der gewählten Sonderausstattungen.

²Eine Finanzierungsbeispielkalkulation der Mercedes-Benz Bank AG, Siemensstraße 7, 70469 Stuttgart: Kaufpreis netto 33.935,00 €, Kaufpreis inkl. gesetzl. Umsatzsteuer (19 %) 40.382,50 €; Anzahlung 7005,46 €, davon entfallen auf Umsatzsteuer 6.447,65 €, Darlehensbetrag 33.377,19 €, Sollzins p. a. 2,95 %, Effektiver Jahreszins 2,99 %, Zinsen 2.562,81,30 €, Gesamtlaufzeit 60 Monate, Gesamtdarlehen 35.940,00 €, 60 monatliche Gesamtfinanzierungsraten à 599,00 €. Angebot gültig bis auf Weiteres oder Widerruf für Neu- und Bestandsfahrzeuge der E-Klasse Limousine.

³ Alle Preise verstehen sich inkl. USt. und gelten nur für gewerbliche Kunden. Der Abschluss eines entsprechenden Vertrages ist von bestimmten weiteren Voraussetzungen, insbesondere Liefermöglichkeiten, Bestell- und Lieferfristen abhängig.

* Unverbindliche Preisempfehlungen des Herstellers, zzgl. lokaler Überführungskosten.

* Angebot ab sofort gültig bis auf Widerruf.

Mercedes-Benz AG, Niederlassung Frankfurt

Heerstraße 66, 60488 Frankfurt, Telefon 069 8501-1438 (Fr. Özdemir), Telefon 069 8501-1498 (Hr. Jordan),
Kaiserleipromenade 10, 60599 Frankfurt, Telefon 069 8501-4296 (Hr. Schrotberger), Telefon 069 8501-4302 (Hr. Reichert)
www.mercedes-benz-frankfurt.de

Liebe Leserinnen und Leser!

Der Vorsitzende der Taxi-Vereinigung Frankfurt am Main e.V.

Es ist wie ein Albtraum, aus dem man nicht erwachen kann. Wie in einer Slow-Motion lähmt die Pandemie das Leben, und damit auch Teile der Wirtschaft. Und speziell unsere Kunden wollen und können unsere Dienstleistung nicht in Anspruch nehmen.

Es gibt aber auch glückliche Menschen. Die Klugscheißer. Sie wissen hinterher, wie alles besser hätte gemacht werden können. Und sie sind überglücklich, dass sie niemand vorher gefragt hat. Dann wären auch nur lauwarme Aerosole gekommen.

Egal wie man zu den Maßnahmen der Regierung steht, sie machen es so gut wie es ihnen möglich erscheint. Aber es wäre noch besser, wenn man nicht dauernd Versprechungen machen würde, die man dann nicht einhält. Denn wo sind denn die Hilfen für Selbstständige und Kleinunternehmer? Man nimmt uns, wenn auch nicht ganz freiwillig, die Kunden, und lässt uns dann im Regen stehen.

Wir wollen keine Almosen, wir wollen unsere Familien selbst ernähren. Aber es gibt leider zurzeit keine Möglichkeit dazu. Aber nicht mal die Almosen kommen an!

Währenddessen fließen Milliarden Steuergelder in Großkonzerne, obwohl man die Fehler aus der Bankenkrise nicht wiederholen wollte und eine „Marktberreinigung“ geschehen lassen wollte.

Diese Marktberreinigung soll wohl nur bei hunderttausenden Kleinunternehmern vollzogen werden. Diese sollen auf die „Kostenstelle Sozialhilfe“ verschoben werden. Auch mit Steuergeld und oft mit Verlust der Selbstachtung.

Nun stehen aber Kommunalwahlen an, still und heimlich, wie es mir vorkommt. Und wir dürfen die große Politik nicht in einen Topf werfen. Wir müssen schauen, wer ist für uns wer gegen uns. Als Beispiel die FDP, die auf Bundesebene dabei ist, uns an Freenow und Uber zu verkaufen. Währenddessen die Frankfurter FDP alles andere als taxifeindlich ist.

Die SPD kämpft für uns auf Bundesebene, nimmt uns in Frankfurt aber den Platz zum Leben und Arbeiten. Dies gilt auch für die Grünen. Die sich aber auf Landesebene für uns einsetzen.

Die CDU ist auf Bundesebene neutral, so wie in Frankfurt. Aber stellen wir uns doch mal die Frage, warum wir seit geraumer Zeit keinen Halteplatz mehr am Markus-Krankenhaus haben. Wohnt da eine Stadtverordnete, die sich an den Taxen stört?

Nur die Linken sind auf allen Ebenen pro Taxi. Aber Vorsicht, die Linken brauchen keine Angst haben, dass sie etwas bewegen. Da ist fordern leicht. Und es liegt in den Genen der Partei, gegen parasitäre Unternehmen wie Freenow und Uber zu sein.

Deshalb müssen wir mit Bedacht wählen und unterscheiden, ob Kommunalwahl, Landes- oder Bundeswahlen.

Und wir müssen wählen gehen, und wenn es nur das kleinere Übel ist. Viel mehr Möglichkeiten seine eigenen Interessen zu vertreten, haben wir nicht.

Und der Albtraum wird irgendwann zu Ende sein. Spätestens, wenn der Wecker klingelt. Dann wird es wieder besser, aber mit Sicherheit auch anders als vor der Pandemie. Und darauf müssen wir uns vorbereiten. Neue Angebote, kundenfreundliche Tarife sowie Bestellmöglichkeiten. Und mehr Augenmerk auf das Aftersales. Dafür arbeiten wir. Und dann haben wir auch eine Zukunft.

Bleiben Sie gesund.



Hr Hans-Peter Kratz

@ TAXI-VEREINIGUNG FRANKFURT AM MAIN e.V.
Sie können uns auch per E-mail erreichen:

Hans-Peter Kratz	E-mail Adresse:	kratz@tv-ffm.de
Abdul Hamid Bhatti	E-mail Adresse:	bhatti@tv-ffm.de
Sven Adler	E-mail Adresse:	adler@tv-ffm.de
Zlata Pavic	E-mail Adresse:	pavic@tv-ffm.de
Josephine Schopf	E-mail Adresse:	schopf@tv-ffm.de
Schulkinder	E-mail Adresse:	schulkinder@tv-ffm.de

Schulkinderabrechnungen können an Frau Schopf per E-mail versandt werden!

Titelbild: Wer hätte das gedacht, dass man mal wieder sehnsüchtig in den Himmel schaut, wenn ein Flugzeug über die Stadt fliegt? Vielleicht bringt es Impfstoff aus dem Vereinigten Königreich oder aus der Russische Föderation! Oder vielleicht fliegt es uns bald wieder in ferne Länder. Oder vielleicht bringt es uns Fahrgäste!

TAXI Journal

Februar 2021

Taxi in Frankfurt

- 8 Das Impf-Taxi in Frankfurt rollt an
- 9 Eine Wortmeldung
- 11 Das Beste daraus machen ...
- 13 Wenn Corona zwei Mal klingelt
- 15 Was erwartet uns nach der Kommunalwahl?
- 17 Keine Messe im Frühjahr
- 24 Das Allerletzte - Eintracht Frankfurt + Uber

Deutschland und die Welt

- 4 Erste Lesung des PBefG im Bundestag
- 7 Geschäftsbericht 2019/2020 des BVTM
- 12 Überbrückungshilfe III
- 14 Kurz, aber nicht immer schmerzlos
- 16 Urteile • Wissenswert • Kurzmeldungen

Airport

- 18 Neues vom Airport
- 19 Charter Februar 2021 bis Mai 2021

Taxi und Technik

- 10 Wenn ein Brief vom KBA kommt...
- 22 Elektrischer Großraum EQV 300

Impressum

**Herausgeber**

Taxi-Vereinigung Frankfurt a. M. e.V.
Breitenbachstr. 1 • 60487 Frankfurt a. M.
Telefon: 069-792079-00 Telefax: 069-239693
E-Mail: taxi-journal@tv-ffm.de
Internet: www.tv-ffm.de

Verantwortlich für Inhalt und Anzeigen**Hans-Peter Kratz**

Alle Rechte, auch der fotomechanischen Wiedergabe, sind vorbehalten. Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Gewähr übernommen. Die namentlich oder mit Initialen gekennzeichneten Artikel stellen nicht in jedem Fall die Meinung der Redaktion dar.

Herstellung:

Michael Linke Medien + Verlag
Marienberger Str. 4
65936 Frankfurt am Main



Erste Lesung des PBefG im Bundestag

Der Deutsche Bundestag beriet über die zukünftigen Rahmenbedingungen des ÖPNV und des Taxigewerbes

Am 29. Januar debattierte der Deutsche Bundestag in 1. Lesung über die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Deswegen haben wir diese Ausgabe des Taxi-Journals, welches genau an diesem Tag erscheinen sollte, auch verschoben.

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) legte den Entwurf der Novelle zum PBefG seines Hauses vor. Es lohnt sich Scheuers Ausführungen und die folgenden Redebeiträge sehr aufmerksam zu lesen!



Frau Präsidentin! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Fahrrad, Privat-Pkw, Taxi, Bus und Bahn – Punkt! Hier endete für viele die Vorstellungskraft, wenn es um die Auswahl möglicher Fortbewegungsmittel in Städten und in ländlichen Regionen ging. Dank der Digitalisierung ist in den vergangenen Jahren eine Vielzahl neuer Möglichkeiten hinzugekommen. Die meisten davon sind kreativ, bedarfsgerecht, gut für die Umwelt und können für mehr Flexibilität und weniger Verkehr sorgen. Das trifft zum Beispiel auf die sogenannten Pooling-Dienste zu. Diese plattformbasierten Anbieter sind bereits in vielen Städten und Regionen aktiv und beliebt. Fahrgäste können per App ihre Fahrtwünsche unter Angabe des Abfahrts- und Ankunftsortes sowie der Anzahl der mitfahrenden Personen angeben. Ein Algorithmus ist die Basis für die Fahrtroute. Es ist nicht der direkte Weg. Es ist an dieser Stelle einfach ein Gemeinschaftsgefühl, aber vor allem eine neue Möglichkeit, mobil zu sein. Ich bin überzeugt: Diese neuen Mobilitätsformen sind wichtige Schnittstellen zwischen Individualverkehr und ÖPNV, von denen viele profitieren. Eins ist entscheidend: Es ist eine Chance für den ländlichen Raum. Natürlich: In Städten ist das Angebot nahe-

liegender, weil da mehr Bürger auf engerem Raum sind. Aber ich bin überzeugt: Wenn wir die Grundlage dafür jetzt schaffen, dann gibt es mehr Flexibilität und eben auch mehr Kreativität. Gewerbliche Personenbeförderung ist genehmigungspflichtig. Sie ist nur innerhalb der im Gesetz geregelten Verkehrsarten zulässig, also als Linien- oder Gelegenheitsverkehr; zum Beispiel per Taxi oder Mietwagen. Die neuen Mobilitätsangebote lassen sich diesen gesetzlich vorgegebenen Verkehrsarten nicht immer eindeutig zuordnen. Daher gibt es sie bisher meist nur als zeitlich begrenzte Modellprojekte – mit einer Höchstdauer von maximal vier Jahren. Wenn wir neue Mobilitätsangebote aber dauerhaft etablieren wollen, müssen wir ans Gesetz ran. Im Koalitionsvertrag haben wir uns darauf verständigt, die Rechtsgrundlagen dafür zu schaffen. Etablierte Mobilitätsanbieter, insbesondere Taxifahrer, hatten von Anfang an Sorge, durch die neuen digitalen Anbieter unter Druck zu geraten. Bei allem Verständnis dafür: Wir haben jetzt die Möglichkeit, intelligente Formen der Mobilität mit mehr Flexibilität zu öffnen, ohne das Fundament, die Basis für die Personenbeförderung, zu verlieren. Und: Ja, wir haben gerade auch in diesen Mobilitätsunternehmen die Coronaschäden im Blick. Also, die Nachfrage ist da. Wir brauchen Lösungen. Wir haben dazu die Möglichkeiten mit der Digitalisierung. Und wir haben einen angemessenen Ausgleich gefunden. Wie so häufig gilt auch hier: Es muss kein Entweder-oder sein. Wir wollen ein Sowohl-als-auch. (Beifall bei der CDU/CSU) Unser Ziel muss es sein, Innovationen zu ermöglichen, aber Bewährtes zu erhalten. Wir haben viele Gespräche geführt. Ja, es gab auch viel Protest. Deswegen habe ich mich entschieden, Anfang 2019 eine Findungskommission ins Leben zu rufen. Ich möchte sehr herzlich danken. Neben den Verkehrsexperten der Koalition – den Kollegen Lange, Rainer und Bartol sowie Frau Lühmann – möchte ich vor-

allem auch denen danken, die aus den Bundesländern dabei sind, zum Beispiel dem Verkehrsminister aus Baden-Württemberg Winfried Hermann von den Grünen, dem nordrhein-westfälischen Verkehrsminister Hendrik Wüst von der CDU, der saarländischen Verkehrsministerin Anke Rehlinger von der SPD und dem schleswig-holsteinischen Verkehrsminister Bernd Buchholz von der FDP. Ich möchte meinen Dank dafür aussprechen, dass wir einen Kompromiss gefunden haben. Es ist hart gerungen worden, aber ich glaube, wir haben am 19. Juni 2020 mit dem Eckpunktepapier einen sehr guten Kompromiss erzielt. Dieser ist auch die Grundlage für den Gesetzentwurf gewesen. Dieser Kompromiss sieht unter anderem vor, den neuen Verkehrsformen, Linienbedarfsverkehr innerhalb des ÖPNV und gebündelter Bedarfsverkehr außerhalb des ÖPNV, jeweils eigene Rechtsgrundlagen zu geben. Dabei soll ein fairer Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Beförderungsformen gewahrt bleiben. Kommunen erhalten hierfür entsprechende Steuerungsmöglichkeiten. Um das Taxigewerbe regulatorisch zu entlasten, ist vorgesehen, die für Taxifahrer bisher verpflichtende Ortskundeprüfung abzuschaffen. Stattdessen reicht es künftig aus, ein technisch aktuelles Navi zu haben. Anstelle des Taxameters soll auch ein App-basiertes System zulässig sein. Es soll zudem dabei bleiben, dass weiterhin nur Taxis herangewunken werden und an Ständen auf Kundenschaft warten dürfen. Wir halten außerdem grundsätzlich an der Rückkehrpflicht für auftragslose Mietwagen fest. Weiter können die Kommunen die Taxitarifpflicht für bestellte Taxifahrten lockern. Zudem können sie künftig feste Tarife für Ziele festlegen, die sehr oft angefahren werden, zum Beispiel Bahnhöfe, Flughäfen oder Messen. Als weiteren wichtigen Punkt schaffen wir einen rechtlichen Rahmen, um Mobilitätsdaten zu sammeln und verfügbar zu machen. Denn Daten sind die Basis, um neue Informations- und Mobilitätsdienste



zu entwickeln. Diese Chance wollen wir nutzen. Ich habe schon beim vorhergehenden Tagesordnungspunkt gesagt, dass wir Projekte für 5G diese Woche mit guten Förderungen vergeben haben. Dort ist mir die Stadt Jena in Erinnerung mit einem Projekt, wo die Mobilitätsdaten nicht nur für den Energieversorger eine bessere Organisation der Verbraucherinnen und Verbraucher gewährleisten sollen, sondern wo diese Daten auch für die Mobilität benutzt werden können, um staufreier, klimaneutraler und besser unterwegs zu sein. (Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der SPD) Liebe Kolleginnen und Kollegen, moderne Mobilität braucht moderne Gesetze. Wir sehen: Die Findungskommission hat einen guten Kompromiss vorgelegt, und jetzt sollten wir diesen schnellstmöglich umsetzen. Bei der letzten Novelle haben wir dafür sechs Jahre gebraucht. Diesmal – bis jetzt, bis zu diesem Zeitpunkt hoffentlich schneller – sehr, sehr viel schneller. Ich hoffe, liebe Kolleginnen und Kollegen, dass wir das auch fraktionsübergreifend diskutieren und umsetzen können. Herzlichen Dank.



Die AfD zur PBefG-Novelle

Erster Redner in der folgenden etwas mehr als halbstündigen Debatte zwischen Glasfaserausbau und FFP2-Masken-Beschaffung war MdB Dr. Ing. Dirk Spaniel, verkehrspolitischer Sprecher der AfD. Die AfD hatte sich in der nunmehr seit über zwei Jahren laufenden Diskussion über die PBefG-Novelle noch nicht vernehmbar zu Wort gemeldet, und – ehrlich gesagt – interessiert uns deren Meinung nicht besonders, aber sie ist – leider – die zahlenstärkste Oppositionsfraktion im Deutschen Bundestag. Hier Auszüge seines Beitrages:

... Wir wollen, dass digitalen Vermittlungsdiensten eine eigene, eine dritte Rechtskategorie neben dem klassischen Taxigewerbe und Mietwagen zugewiesen wird. Und wir wollen Chancengleichheit. Uns liegen zuhauf Beschwerden von Taxifahrern vor, dass durch neue Anbieter Sozialstandards verletzt und Dumpinglöhne an Fahrer gezahlt werden – übrigens an Fahrer, die seit kurzer Zeit erst in diesem Land sind. Ein entscheidendes Kri-

terium ist dabei die Qualifikation der Fahrer, um diese Dumpingmethoden zu unterbinden und den Passagieren eine hohe Sicherheit zu gewährleisten...

... Den Antrag der Linken, der nicht nur auf ein Verbot dieser Plattformanbieter – in diesem Fall Uber – hinausläuft, sondern zudem auch die Schaffung eines ÖPNV-Kombinats unter Einbeziehung von staatlichen Taxis anstrebt, werden wir sicherlich nicht unterstützen...

... Das Hauptproblem unseres Taxigewerbes ist aber gar nicht irgendeine Formulierung hier in diesen Regulierungen; das Hauptproblem ist die Gängelung des Straßenverkehrs durch Ihre GrünSPD-Gesetzgebung.

(Beifall bei der AfD – Lachen bei Abgeordneten der SPD, der LINKEN und des BÜNDNIS-SES 90/DIE GRÜNEN)

Solange es ein Ziel rot-grüner Verkehrspolitik bleibt, den innerstädtischen Stau erst zu provozieren, kann auch kein neues Gesetz den Taxifahrern in diesem Land helfen. Und im Stau kann kein Taxi fahren und der Fahrer kein Geld verdienen...

Die SPD zur PBefG-Novelle

Nächster Redner war MdB Detlev Müller (SPD), mal kein Jurist oder Lehrer, der Verkehrsexperte der SPD ist gelernter Lokomotivführer!

... Wir starten nun endlich das parlamentarische Verfahren zur Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes. Dieses Regelwerk ist sehr speziell und sehr detailliert. Aber bevor wir hier auf Fachchinesisch von „Level Playing Field“, von „Bündelungsquoten“, von „virtuellen Haltestellen“ oder von „bedarfsgesteuerten Pooling-Diensten“ sprechen, sollte es erst mal um verständliche Grundsätze gehen. Das PBefG ist das Grundgesetz für öffentliche Mobilität. Ohne Personenbeförderungsgesetz fährt in diesem Land kein Bus, keine Straßenbahn, kein Taxi – von neuen Mobilitätsarten ganz zu schweigen. Genau hier liegt der Grund für die langen und zähen Verhandlungen. Privates und öffentliches Poo-

ling, also eine Mischung aus Taxi und ÖPNV, Plattformmobilität und auch Uber, findet in einigen Städten längst statt, oftmals mit Experimentierklauseln, oftmals in direkter Konkurrenz zum ÖPNV und auch zum Taxi ...

... Im Frühjahr 2019 hat das Verkehrsministerium ein erstes Eckpunktepapier vorgelegt, das – wie ich finde, vollkommen zu Recht – zu massiven Protesten im Taxigewerbe geführt hat...

... Im Mietwagenmarkt wird es Neuerungen geben. Hier schaffen wir die Möglichkeit, Dumpingpreise zu verhindern, indem Mindestpreise festgeschrieben werden. Wir behalten die Rückkehrpflicht für Mietwagen bei, von der nur in großen Flächenkommunen abgewichen werden kann, wenn sie es denn wollen. Wir wollen eben nicht noch mehr Fahrzeuge in unseren Städten, die im Fahrgastsuchverkehr um die Innenstadt kreisen ...

... Im Taximarkt wird es neue Regeln und regulatorische Entlastungen geben. So ermöglichen wir Taxitarifkorridore und Festpreise, beispielsweise – der Minister hat es angesprochen – für oft nachgefragte Routen wie Bahnhof–Krankenhaus oder Flughafen–Innenstadt im Bestellmarkt. Wir planen, die in Zeiten von Navigationsgeräten nicht mehr zeitgemäße Ortskundepflicht für Taxifahrer durch den „Kleinen Fachkundenachweis“ zu ersetzen ...

... Wir wollen, dass die fachlichen Anforderungen an Taxifahrer auch im Mietwagen- und Pooling-Markt gelten. Wir werden uns einigen müssen über weitere kommunale Steuerungsmöglichkeiten bei Mietwagen- und Pooling-Verkehren im Hinblick auf Emissionsfreiheit, Barrierefreiheit und die Verknüpfung mit anderen Verkehrsarten. Und ja, wir werden auch darüber reden müssen: über Sanktionen und über klare Bußgeldbewehrung bei Regelungsverstößen...

Die FDP zur PBefG-Novelle

Es folgte MdB Daniela Kluckert (FDP). Sie war schon auf mehreren Veranstaltungen und in Diskussionen mit

dem Taxi-Bundesverband für ihre überaus neoliberalen Ansichten aufgefallen, Uber ist für sie eine Chance – fragt sich nur für wen?

... Minister Scheuer wird normalerweise von uns hier immer scharf kritisiert. Dieses Mal, bei dieser Reform, ist es aber nicht seine Schuld, dass da nichts rausgekommen ist und dass das Ergebnis völlig ungenügend ist; vielleicht aber doch, weil das Mautdeaster, die Bahnfehler, die Autobahngesellschaft und all das ihn so geschwächt haben, dass er sich nicht mehr durchsetzen kann. Zu Beginn waren unsere Ziele eigentlich gleich: diesen Markt vom Nutzer her denken; Digitalisierung da nutzen, wo wir wirklich Spitze sind in der Mobilität – unkompliziert, komfortabel und auch zu Marktpreisen –; dazu nationalen und europäischen Start-ups eine echte Chance bieten, hier in Deutschland einen Heimatmarkt zu entwickeln; bessere, klimaschonende Mobilität für das ganze Land. Für diese Ziele hat sich Minister Scheuer dann ausbuhen lassen. Ich muss sagen: Ich hätte mich danebengestellt, zum einen aus Solidarität, zum anderen für den Fortschritt unseres Landes. Leider ist es dann am Ende doch anders gekommen. Kompromisse über Kompromisse lassen keine Reform mehr erkennen. Eigentlich ändert sich nicht viel. Neue, innovative Mobilität bleibt entweder verboten oder dem ÖPNV vorbehalten. Der darf, was Private nicht dürfen, und das auch noch zum ermäßigten Mehrwertsteuersatz. Das ist völlig unverständlich...

... Der Taximarkt bleibt weiterhin streng reguliert, und das in einer Zeit – die Kollegen haben es schon gesagt –, in der in dem einen Teil von Deutschland mangels Nachfrage überhaupt keine Taxis mehr zu bekommen sind; in dem anderen Teil von Deutschland gebe es einen funktionierenden Markt, und das – Achtung, jetzt mal Turbokapitalismus hier! – auch zu marktgerechten Preisen und zu marktgerechten Angeboten...

... Schuld daran ist eine wirklich unheilige Allianz aus Grünen, SPD und Union. Erstere sind – man muss es wirklich sagen – in den Städten gegen alles, was komfortabler ist als das eigene Fahrrad oder der Bus. Die SPD hält an



Foto: Deutscher Bundestag



Foto: Deutscher Bundestag



Foto: Deutscher Bundestag

ihren Funktionären in Aufsichtsratsposten in ÖPNV-Betrieben und an allem Alten fest, (Lachen bei Abgeordneten der SPD) und die Wahlkreisabgeordneten der Union bekommen schon einen Schrecken, wenn einmal ein Brief von einem Taxiunternehmen kommt ...

Die LINKE zur PBefG-Novelle

Als Nächster ergriff MdB Andreas Wagner (DIE LINKE) das Wort:



... Statt das Angebot des ÖPNV auszubauen und den Autoverkehr zu reduzieren, will die Bundesregierung die Voraussetzungen dafür schaffen, dass mit App-basiertem Mietwagenverkehr noch mehr Autos die Innenstädte fluten. Diese benötigen weiteren Parkraum und verstopfen die Straßen zusätzlich. Das ist weder sinnvoll noch ökologisch, und wir lehnen es daher ab. (Beifall bei der LINKEN)

Mietwagenanbieter sind eine direkte Konkurrenz für das ohnehin durch die Coronakrise stark getroffene Taxigewerbe und gefährden zusätzlich dessen Existenz. Bereits heute stehen Taxiunternehmen unter massivem wirtschaftlichem Druck. Prekäre Entlohnung und prekäre Arbeitsbedingungen breiten sich immer weiter aus; doch soziale Standards für die Beschäftigten im Mietwagenverkehr sieht der Gesetzentwurf nicht vor...

... Die Anbieter privater Mobilitätsdienste betreiben schon heute Rosinenpickerei auf gut nachgefragten Strecken, während die Taxiunternehmen im Gegensatz dazu einer Beförderungspflicht und Preisbindung unterliegen. Wir befürchten: Die Taxiunternehmen und ihre Beschäftigten werden die großen Verlierer sein, wenn der Gesetzentwurf so beschlossen wird. Auch die Verbraucherinnen und Verbrau-

cher werden das Nachsehen haben, wenn Uber und Co. das Taxi erst mal verdrängt haben ...

... Der Mietwagenverkehr muss wirksam reguliert und kontrolliert werden. Wir fordern daher unter anderem, die Rückkehrpflicht für Mietwagenverkehre ohne jede Ausnahme beizubehalten und taxiähnliche Verkehre zu unterbinden, für Mietwagen eine Vorbestellfrist von mindestens 30 Minuten vorzusehen und soziale Standards im Mietwagengewerbe festzuschreiben.

Die Grünen zur PBefG-Novelle

Für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sprach anschließend MdB Stefan Gelbhaar:



... Sollen Bus und Bahn künftig neue Konkurrenz bekommen? Wird es das Taxigewerbe noch geben? Sind Weltkonzerne künftig die beherrschenden Mobilitätsanbieter? Werden unsere Kommunen den Verkehr überhaupt noch steuern können? Das sind vier – zugegeben – zugespitzte Fragen, die an das neue Personenbeförderungsgesetz gestellt werden – vier von vielen. Die Beschäftigten, etwa im Taxigewerbe, betrachten mit Sorge und, ja, mit Argwohn die Entwicklungen – ich sage: zu Recht –, meine Damen und Herren. Verkehrsminister Scheuer stellte vor langer Zeit ein erstes Eckpunktepapier vor. Die Absicht war klar: die völlige Liberalisierung. Taxiunternehmen mit der Pflicht zur Beförderung, mit Tarifpflicht, mit Fachkundenachweis sollten konkurrieren, und zwar mit Mietwagenunternehmen ohne all diese Pflichten. Das war völlig absurd. Tausende Taxifahrerinnen und Taxifahrer protestierten wütend, und zwar mit Recht...

... Im Bereich des Mietwagengewerbes wollen Sie die ausbeuterische Praxis der Plattformunter-

nehmen erlauben, sie legitimieren. Wozu brauchen wir das? Die versprochenen und funktionierenden Antidumpingregeln – Mehrzahl! – sind nicht zu finden. So ist das eine Ohrfeige ins Gesicht derer, die jeden Tag unsere Mobilität ermöglichen ...

... Warum sollen die Sicherheitsstandards bei Mietwagen eigentlich geringer sein als bei Taxis? Gemeint ist zum Beispiel der Fachkundenachweis. Das versteht keiner. Das muss nachgearbeitet werden ...

Die CDU zur PBefG-Novelle

Letzter Redner in dieser ersten Lesung zur PBefG-Novelle war MdB Michael Donth (CDU):



... Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Der öffentliche Personennahverkehr bewegt in Deutschland jeden Tag Millionen Menschen, derzeit natürlich eingeschränkt. Aber auch gerade in der Zeit der Pandemie ist der ÖPNV das Rückgrat der Mobilität; mein Kollege Detlef Müller hat es auch schon so formuliert. Die zahlreichen Anbieter und ihre Mitarbeiter sorgen täglich mit viel Durchhaltevermögen und kreativen Lösungen dafür, dass jeder auch zur Arbeit oder zum Einkaufen kommt. Dafür möchte ich zunächst einmal ganz herzlich Danke sagen ...

... Ich möchte nochmals betonen, dass es uns um ein gutes Miteinander geht von Linienverkehren, Taxi, Mietwagen und auch den neuen Pooling-Anbietern. Daher erweitern wir die Palette, um die Einhaltung der geltenden und der neuen Regeln konsequent kontrollieren zu können. Die Rückkehrpflicht, ein Begriff mit hohem Symbolwert, als starkes Abgrenzungskriterium bleibt erhalten und kann

künftig digital vom Schreibtisch aus überprüft werden und durch die neue Kennzeichnungspflicht der Mietwagen auch analog auf der Straße. Eine überfällige und deutliche Verbesserung des Status quo!

Fazit der Debatte

Alle Parteien, außer der FDP in Person von Daniela Kluckert, haben die berechtigten Forderungen und Einwände des Taxigewerbes zur PBefG-Novelle anerkannt. Hier zeigt sich erfreulicherweise, dass auch gegen millionenschwere Hinterzimmer-Lobbyarbeit (u.A. vermutlich von Uber) ein Kraut gewachsen ist, nämlich der entschiedene und lautstarke Protest eines – damals noch – einigen Taxigewerbes. Die „Scheuerwehr“ hat, bis auf ein paar restliche Schwelbrände, erfolgreich gelöscht.

Der „Lohn“ der Uneinigkeit

Das Busgewerbe war weniger erfolgreich: „Der Erhalt eigenwirtschaftlicher Verkehre, auf die zahlreiche mittelständische Busunternehmen und deren Mitarbeiter angewiesen sind, ist für die Zukunft des ÖPNV essenziell. Wir hätten in dem Bereich für die Stärkung der Branche gerne mehr getan, haben das Thema aber nach langen und harten Verhandlungen und weil auch kein Konsens innerhalb der Branche, der Beteiligten, zu finden war, ausgeklammert ... so Michael Donth in seinem Redebeitrag. Dieser Hinweis sollte im Taxigewerbe genau beachtet werden! Uneinigkeit macht es zu allererst dem Gegenüber, sei es Konkurrent, Politiker oder knallharter Gegner, leichter sich gegen uns durchzusetzen! Und genau dies passiert uns jetzt schon bei der PBefG-Novelle, wo der neugegründete Verband TVD Forderungen unseres Verbandes BVTM (ehem. BZP) durchkreuzt und dadurch möglicherweise eine effektive Kontrolle der Mietwagen und Uber verhindert!

Anlasser • Lichtmaschinen
im Austausch alle Fabrikate
Reparaturen aller Art

Taxi-Sonderpreise!!
 Geschäftszeiten: Werktags 8.00 - 18.00 Uhr
 Samstags 8.00 - 13.00 Uhr

GK KAUFMANN ELEKTRIK GMBH Am Dornbusch 15 • 64390 Erzhausen Tel.: 06150 - 134180

Neue Telefonnummer!

I. Lesung im Bundesrat

Der 1. Lesung der Novelle zum PBefG am 29. Januar folgte in der – zufällig – 1.000ten Sitzung des Bundesrates am 12. Februar dort auch die erste Lesung. Sie wurde unter Punkt 43 der 73 Tagesordnungspunkte durchgeführt.

Michael Oppermann, Geschäftsführer des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V. erklärt anlässlich der 2. Lesung im Bundesrat zum Personenbeförderungsgesetz:

„Die Debatte zum Personenbeförderungsgesetz hat Mut gemacht, denn sie hat gezeigt: Das letzte Wort ist noch lange nicht gesprochen. Es wurde sehr deutlich, dass es breite Kritik am fehlenden Ausgleich zwischen den verschiedenen Mobilitätsformen gibt, insbesondere bei der Abgrenzung zwischen Taxi und Mietwagen.

Das Taxi- und Mietwagengewerbe bleibt dabei: Wir brauchen faire Bedingungen für alle. Es kann nicht sein, dass das Taxi eine Beförderungspflicht überall und zu jeder Zeit hat, während die anderen Anbieter das aber nicht haben und sich nur die Rosinen vom Kuchen der lukrativen Strecken in den Innenstädten picken können.

Größter Mangel des Gesetzes bleibt die fehlende Einhegung von Uber & Co. Mehrere Redner unterstrichen, dass der Gesetzentwurf hier auch signifikant vom Kompromiss der Findungskommission abweicht. Die Vorbestellfrist konnte hier insbesondere durch den Widerstand der Union (CDU) zunächst keine Mehrheit finden. Sie ist damit aber längst nicht vom Tisch, das machten unter anderem die Reden der grünen Verkehrsminister von Baden-Württemberg und Hessen deutlich.

Wir sind uns einig mit den kommunalen Spitzen und den Gewerkschaften, wenn es um Korrekturen im laufenden Gesetzgebungsverfahren geht. Die Debatte im Bundesrat nehmen wir als Rückenwind mit in die kommenden Gespräche. Wenn Bundesminister Scheuer es ernst damit meint, dass er das Taxi nicht abschaffen will, dann muss er das Gesetz deutlich anpassen. Tut er das nicht, muss und wird das Gewerbe lautstark und unübersehbar für die Interessen der 250.000 Beschäftigten kämpfen.“

BVTM goes digital



Der Geschäftsbericht des Bundesverbandes 2019/2020 ist ab sofort verfügbar – erstmals ausschließlich digital. Dabei orientiert sich Layout und Umfang an den bisherigen, konventionell gedruckten Geschäftsberichten. Eine Printversion ist nicht mehr vorgesehen.

Mit der Umstellung auf ein digitales Format profitieren Aktualität und Reichweite des Geschäftsberichtes. So können durch Links und Hyperlinks die Inhalte erweitert werden, dadurch bekommt z.B. das gewohnte Verzeichnis der Rundschreiben eine Archiv-Funktion. Bei Bedarf kann man im laufenden Jahr aktualisieren, was bei einem einmal gedruckten Printmedium naturgemäß nicht der Fall ist. Redaktioneller Stand des neuen Geschäftsberichtes ist der 31.12.2020.

Das digitale Format ermöglicht auch den BVTM-Mitgliedsorganisationen, den Geschäftsbericht (oder Auszüge wie den Tätigkeitsbericht) auf ihren Homepages zu veröffentlichen oder per Mailing zugänglich zu machen. Allerdings ist es sehr ermüdend die 96 Seiten auf dem Bildschirm zu lesen. Auch ein einfach aus dem Regal holen und nachschlagen ist bei digitalen Formaten nicht möglich

Schwerpunkte des Geschäftsberichtes

Der Geschäftsbericht 2019/2020 steht im Zeichen von zwei Krisen: Die Corona-Krise

lässt die Umsätze des Taxigewerbes massiv einbrechen. Nach den vorläufigen Werten für 2020 liegen diese um 43 Prozent unter dem Vorjahr – und das, obwohl die ersten Monate 2020 noch normal liefen und im Sommer eine zwischenzeitliche Erholung zu verzeichnen war.

Als wäre das nicht schlimm genug, treibt der Bundesverkehrsminister die Novelle des PBefG voran. Eine Novelle, die verspricht ein „Up-date“ für den Rechtsrahmen der Personenbeförderung zu sein. Eine Novelle, die aber auch und vor allem eine Bedrohung für die 36.000 Taxi- und Mietwagenunternehmen und ihre 250.000 Beschäftigten darstellt.

Das Personenbeförderungsgesetz ist das „Grundgesetz“ für die Personenbeförderung. Es von Zeit zu Zeit zu verändern, ist richtig. Aber es ist immer behutsames Handeln gefragt: Eine kleine Veränderung an einer Stelle kann weitreichende Konsequenzen an anderer Stelle haben.

Der Bundesverband gibt in seinem Geschäftsbericht Auskunft über seinen Einsatz für einen fairen Wettbewerb, für echte Corona-Hilfen für das Gewerbe und nicht zuletzt: über die Lage des Gewerbes.

Unter dieser Internet-Adresse kann der Geschäftsbericht herunter geladen werden: bundesverband.taxi/wp-content/uploads/-/2021/01/20210118-GB-LAY-OUT-2015.pdf



Wessel **HALE electronic**

Konformitätsbewertung innerhalb weniger Stunden

ab sofort auch für Spiegeltaxameter* in der Mercedes-Benz E- und B-Klasse

*ab Seriennummer 9000

HALE Kundendienst Wessel
Hödelheimer Landstraße 36, 60487 Frankfurt a.M.
069 59 22 44 | info@wessel-services.de | www.wessel-services.de

Nur Berlin war schneller!

Aber für Berlin war es auch einfacher. Dort nimmt man einfach das Geld aus Hessen um solche Dinge zu finanzieren. Doch Frankfurt war wohl die erste deutsche Stadt, die nicht nur die optimale Lösung für eine sichere Beförderung der Impfungen organisiert hatte, sondern dies auch noch selbst bezahlt.



Unbürokratisch und in sensationeller Geschwindigkeit wurde in der Zusammenarbeit zwischen dem Jugend- und Sozialamt und der Taxi-Vereinigung Frankfurt am Main e.V. die Beförderung der Ü-80 Impfungen mit dem Taxi organisiert. Hierbei wurde speziell von der Stadt Frankfurt und uns Wert darauf gelegt, dass jedes Frankfurter Taxi die Impfungen befördern kann, egal welcher oder ob überhaupt einer Zentrale angeschlossen ist. Dies ist mit den Taxifahrtschecks der Taxi-Vereinigung möglich. Die Fahrpreise werden ohne Abzug den Taxiunternehmen erstattet. Die rund 30.000 Ü-80er werden vier Mal zur oder von der Festhalle befördert.

Übrigens gibt es auch Ü-70er, die gerne sicher befördert werden möchten.

Für unser coronageschütteltes Gewerbe ein kleiner Lichtblick. Deshalb vielen Dank an die Stadt und die Sozialdezernentin Professorin Birkenfeld für die schnellen Entscheidungen. Auch wenn es zu Anfang mit dem Versenden der Fahrtschecks zu kleinen Verzögerungen kam, ist aber keiner der Fahrgäste auf den Fahrtkosten sitzen geblieben. Zum Teil hat die Stadt, und zum Teil hat die Taxi-Vereinigung den Fahrgästen die Kosten schon erstattet.

Aus gegebenem Anlass möchten wir aber nochmals darauf hinweisen, dass nur Fahrtschecks eingelöst werden können, wenn eine ordnungsgemäße und vollständig ausgefüllte Taxiquittung dazu eingereicht wird. Das heißt, es sind in jedem Fall der Name des Fahrgastes und die Fahrstrecke eingetragen, zu den sonst auch üblichen Quittungsmerkmalen. Dies ist zu Kontrollzwecken unabdingbar. Zudem muss der Taxi-Fahrtscheck von dem Fahrgast unterschrieben werden.

Bitte achten Sie alle auf die Gesundheit der Fahrgäste und auch auf Ihre Gesund-



Stadt Frankfurt bietet Frankfurtern ab dem 80. Lebensjahr kostenfreien Transfer zum Impfen
19.01.2021 (ffm) Seniorinnen und Senioren ab dem 80. Lebensjahr können sich von Dienstag, 19. Januar, an in der Festhalle auf dem Messegelände impfen lassen. Das Sozialdezernat bezahlt für sie die Taxifahrten zum Impfzentrum, und zwar für beide Termine. „Nicht jeder ältere Mensch hat Kinder oder Enkel, die ihn oder sie zum Impftermin begleiten können. Fahrten mit Bus und Bahn sind für Senioren unter den derzeitigen Bedingungen ein Risiko. Daraus soll keine Hürde werden, den Impftermin wahrzunehmen“, begründet Sozialdezernentin Daniela Birkenfeld diese Entscheidung. „Gerade für Seniorinnen und Senioren ist es wichtig, sich schnell und wirksam gegen das Virus zu schützen.“

In Frankfurt leben rund 30.000 Menschen im Alter von 80 Jahren und älter selbstständig in ihren Wohnungen. Für sie stehen je vier Taxigutscheine zur Verfügung. Per Brief werden sie in den kommenden Tagen darüber informiert. Diejenigen älteren Menschen, die bereits einen Impftermin haben, rufen im Jugend- und Sozialamt an, lassen sich registrieren und bekommen danach die vier Gutscheine per Post zugeschickt. Für die Anrufe steht ab Dienstag, 19. Januar, die Telefonnummer 069/212-45065 im Rathaus für Senioren des Jugend- und Sozialamts bereit, und zwar montags bis freitags von 8 bis 16 Uhr.

Zusammen mit der Bestätigung des Impftermins können die Seniorinnen und Senioren dann die Taxi-Gutscheine für die Hin- und Rückfahrten zum Impfzentrum nutzen. Sie können dabei eine Begleitperson mitnehmen; im Taxi gilt Maskenpflicht. Die Taxi-Gutscheine werden von allen Frankfurter Taxiunternehmen akzeptiert. Den Abhol-Termin vereinbaren die Seniorinnen und Senioren mit dem Taxiunternehmen ihrer Wahl. Sobald sie den zweiten Impftermin bekommen haben, bestellen sie sich wieder ein Taxi. Die Kosten werden über die Taxifahrervereinigung mit dem Jugend- und Sozialamt abgerechnet. Ältere Menschen, die von ihrer Krankenkasse schon jetzt die Fahrten zu Ärzten bezahlt bekommen, können die Taxi-Gutscheine nicht erhalten. Sie werden gebeten, Kontakt mit ihrer Krankenkasse aufnehmen.

Sozialdezernentin Birkenfeld sagt dazu: „Während Land und Bund und Gesetzliche Krankenversicherung noch zögern, die finanzielle Verantwortung für den Transport der älteren Bürgerinnen und Bürger zu übernehmen, finden wir eine pragmatische Lösung. Die Mittel, aus denen das Sozialdezernat normalerweise Fahrten für gehbehinderte Menschen bezahlt, wurden im vergangenen Jahr pandemiebedingt nicht komplett abgerufen. Dieses Geld nutzen wir nun, um sichere Fahrten zum Impfen zu ermöglichen. Wir wollen damit zusätzlich auch das Frankfurter Taxigewerbe unterstützen.“

Gesundheitsdezernent Stefan Majer ergänzt: „Es ist uns als Stadt wichtig, dass wir den Zugang zum Impfen so einfach wie möglich gestalten. Die Kostenübernahme für die Fahrt zum Impfzentrum schließt die Lücke für die über 80-Jährigen, die keinen gesetzlichen Anspruch auf Erstattung der Kosten haben und ist ein wichtiger Baustein in unseren Bemühungen, die Seniorinnen und Senioren möglichst gut zu schützen.“

heit, indem Sie unbedingt die bei der Personenbeförderung vorgeschriebene FFP 2-Maske tragen. Das ist bei diesem sensiblen Kundenkreis ganz besonders wichtig!

Unabhängig von den kommunalen oder landeseigenen Erstattungen der Fahrtkosten mit dem Taxi zu den Impfzentren übernehmen die Krankenkassen in einigen Fällen diese Fahrtkosten.

Hierzu erklären die Krankenkassen: Die Corona-Impfung stellt eine medizinische Leistung nach § 60 SGB V dar. Deshalb haben Versicherte auch einen Anspruch auf Übernahme der Fahrtkosten zum nächsterreichbaren Impfzentrum, falls die Voraussetzungen gemäß § 60 Abs. 1 SGB V vorliegen (Schwerbehin-

dertenausweis mit MZ aG, H oder Bl • Pflegegrad 3 und Mobilitätseinschränkung bzw. MZ G • Pflegegrad 4 oder 5).

Ein Anspruch auf Fahrtkosten besteht auch für Versicherte, die sich parallel zur Corona-Impfung in einer ambulanten Behandlung über einen längeren Zeitraum befinden und daher einen Anspruch auf Übernahme der Fahrtkosten nach § 8 Abs. 4 KrTRL haben. Eine Verordnung einer Krankenförderung (Muster 4) muss zuvor vom Hausarzt ausgestellt werden.

Wir empfehlen immer zuvor nochmals Rücksprache mit der entsprechenden Krankenkasse zu halten, bevor es im Anschluss an die Fahrt(en) Diskussionen über den Fahrpreis oder überhaupt die Erstattung der Fahrtkosten gibt.

HP Uni-Klinik kostet jetzt

Wie das Frankfurter Uni-Klinikum uns mitteilte, soll eine kostenlose, zeitlich unbegrenzte Nutzung des Halteplatzes auf dem Klinikgelände nicht mehr möglich sein. Auf unsere Nachfrage hin wurde uns ein Angebot gemacht, für eine Pauschale von 9,50 € pro Monat und Taxi als Dauerparker das Gelände zu befahren.

Hierzu müsste ein in unserer Geschäftsstelle erhältlicher Antrag ausgefüllt und zum Betreiber Apcoa geschickt oder abgegeben werden. Sicher ist dies nicht für jeden geeignet und für die meisten von uns unrentabel, so dass ohne Antrag (und Bezahlung) nur die gebührenfreien 30 Minuten zu nutzen sind.

Überbrückungshilfen

Die Antragsfrist für die Überbrückungshilfe II wurde auf den 31. 3. 2021 verlängert. Ob und wie weit ein finanzieller Notstand herrschen muss, so dass es nicht zu Rückforderungen kommt, sollte man mit dem Steuerberater klären.

Die Antragsfrist für die November- und Dezemberhilfe wurde verlängert auf den 30. April 2021.

Bitte denken Sie daran und klären es mit dem Steuerberater, dass verschiedene Hilfen kumulieren und zu Rückforderungen führen können.

Die Überbrückungshilfe III von Januar bis Juni 2021 kann noch nicht beantragt werden, soll aber noch in diesem Monat möglich sein. Antragstellung wieder über den Steuerberater. Internet:

<https://www.ueberbrueckungshilfe-unternehmen.de/UBH/Redaktion/DE/Textsammlungen/ueberbrueckungshilfe-III.html>

Mehr auf Seite 12

Schnell informiert

Liebe Mitglieder der Taxi-Vereinigung!
Schicken Sie uns Ihre E-Mail-Adresse,
am besten mit einer Mail von Ihrer
Adresse mit dem Betreff: „Infodienst“
an:

info@tv-ffm.de

Dann können wir Sie in den Verteiler
unserer „TV-Info-E-Mail“ aufnehmen
und Sie bekommen wichtige Nachrichten
schnellstens auf Ihr Smartphone
und/oder Ihren PC

Eine Wortmeldung!

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachdem nun vielleicht das Ende der Pandemie abzusehen ist, oder es doch zumindest so scheint, wäre es vielleicht angebracht, sich tatsächlich ein paar Gedanken über die Zukunft unseres Gewerbes zu machen.

Für mich bedeutet es in erster Linie ein Nachdenken über den bestehenden Tarif. Die Frage ist doch, wie bekommen wir die Fahrgäste wieder in unsere Fahrzeuge? Die Konkurrenz, die uns schon in den Zeiten vor Ausbruch des Virus zu schaffen machte, wird sich nicht in Luft auflösen, ganz im Gegenteil, man muss befürchten dass Uber und Freenow uns noch weiter Marktanteile abnehmen werden.

Frankfurt wird sich in den nächsten Jahren zunehmend zu einer „autofeindlichen“ Stadt entwickeln. Wir sehen ja jetzt schon was es bedeutet von der Alten Brücke kommend in Richtung Friedberger Warte unterwegs zu sein. Schon allein das Stück zwischen der Brücke und der AOK kann einem zu bestimmten (nichtcorona) Zeiten den letzten Nerv rauben. Dito die einspurige Verkehrsführung entlang der Schönen Aussicht. Die wieder mögliche Befahrung des Mainkais halte ich (leider) auch nur für eine vorübergehende Entlastung.

Wie mache ich einem Fahrgast, der zB. vom Schweizer Platz zum Nibelungenplatz fahren möchte klar, dass die Fahrt gerne auch mal 20€ kosten kann, oder mehr oder weniger, der Taxipreis als Wundertüte.

Der Geschäftsmann, der am Freitagnachmittag vom Flughafen nach Hause möchte und dummerweise in Bad Homburg wohnt, hat die Möglichkeit auf unsere Konkurrenz zu warten, wo immer die auch dann herkommen mag, oder in das bereitstehende Taxi zu steigen. Wir wissen leider mittlerweile aus eigener leidvoller Erfahrung wofür er sich entscheiden wird.

Nach mittlerweile fünf Jahren ohne Tarifierungsanpassung klingt es vielleicht selbstmörderisch, aber gerade in der jetzigen Situation sind wir gezwungen in den sauren Apfel zu beißen und, gerade im Hinblick auf das sich ändernde Geschäft, Corona-Krise, Konkurrenz und den sich vollziehenden Umbau des Straßenverkehrs, den Preis nach unten anzupassen. Folgen wir doch dem Vorbild von Uber und freenow und bieten dem Kunden einen Festpreis für seine Fahrt an. Der Verzicht auf die Wartezeit wäre in unserer Lage das beste Angebot, welches wir unserer Kundschaft machen können. Ich bin mir sicher, dieses Vorgehen, gepaart mit einer großflächigen Kommunikation über die Medien, würde einen großen Teil unserer Kundschaft wieder ins Taxi steigen lassen. Kurzfristig Nachteile in Kauf nehmen um langfristig die Konkurrenz im Regen stehen zu lassen. Vielleicht kann diese Krise der „Hallo Wach“ Moment sein, aber dann müssen wir jetzt tatsächlich schnell und konsequent reagieren.

Arnd Retat

Taxi 1136



Mehr davon, Bitte!

Hier hat sich ein Kollege Gedanken gemacht. Vielen Dank dafür. Davon brauchen wir mehr.

Und auch wir sind größtenteils seiner Meinung. Deshalb haben die Verantwortlichen für das Frankfurter Taxigewerbe, und damit meine ich außer der Taxi-Vereinigung auch die Taxi Frankfurt e.G., die Taxi-Union und den RMTV, auch schon vor längerer Zeit mit den Verantwortlichen in Politik und Verwaltung diese Themen besprochen und stießen tatsächlich auf offene Ohren und Unterstützung.

Wir waren uns aber auch einig, dass wir die Novelle des Personenbeförde-

rungsgesetzes abwarten möchten um diese Veränderungen in die Novellierung des Taxiangebots gleich mit einzubringen.

Die Corona-Pandemie hat uns hier leider Zeit verschafft, die wir auch intensiv nutzen möchten. Deshalb bitte ich alle die an der Zukunft unseres Gewerbes interessiert sind, ihre Meinung und Ideen mitzuteilen. Bombardieren Sie uns damit. Es wird alles gelesen, wenn nötig beantwortet oder abgedruckt und in die Überlegungen für ein modernes, zukunftssicheres Taxigewerbe eingebracht.

Wenn ein Brief vom Kraftfahrbundesamt kommt

Der erste Schreck – haste was angestellt? Erleichterung – nö, nix gemacht. Nur ein Aufruf, dass man die Autowerkstatt aufsuchen soll, um ein Softwareupdate durchführen zu lassen. Es geht um Emissionen und so einen Kram.

Anliegend ein Schreiben des Herstellers, dass ein Software-Update durchgeführt werden soll, kostenlos, um – keine Ahnung was – zu erreichen. Aber die Versicherung, dass es dem Motor nicht schadet, keinen höheren Verbrauch verursacht, keine Leistungsminderung entsteht und auch kein höherer Adblue-Verbrauch eintritt.

Naja, wenn das Kraftfahrbundesamt es sagt und der renommierte Hersteller so viel verspricht. Obwohl, da hätte man schon skeptisch werden müssen. Schließlich untersteht das KBA dem Scheuer-Ministerium und die Autohersteller haben einen festen Sitzplatz auf seinem Schoß. Da müssen aber noch mehr sitzen. Offenbar hat (ist) er einen breiten Hintern. Arsch darf ich ja nicht schreiben. Also bei der nächsten Inspektion, zugegeben etwas naiv, das Softwareupdate durchführen lassen.

Schon bei der Abholung liegt merkwürdigerweise eine „Zusatzbedienungsanleitung“ auf dem Sitz. Zusammengefasst steht darin, dass ich gerne auch zwischen den Wartungsintervallen Adblue einfüllen darf. Warum? War doch bisher nicht nötig und im Anschreiben stand doch, dass kein höherer Verbrauch entstehen wird. Nach einigen hundert Kilometern dann die Überraschung – die Tankstelle ruft ungewöhnlich früh zum Tanken auf. Warum das denn? Ach so, der garantiert nicht erhöhte Verbrauch ist um fünfzehn Prozent angestiegen. Zugegeben, jetzt nach 2.000 Kilometern nur noch elf Prozent.

Zufälligerweise musste das Auto zur Hauptuntersuchung. Auf Befragen des Dekra-Prüfingenieurs ob ein Mehrverbrauch durch das Softwareupdate möglich sei, schaute dieser recht ungläubig und fragte, ob ich das wirklich habe machen lassen. Das wüsste doch jeder, dass man so etwas nicht machen lässt. Nun sagte ich, dann lasse ich das rückgängig machen. Ein müdes Lächeln war die Antwort und ob ich einen guten Anwalt hätte. Das wird nicht rückgängig gemacht.

Eine Nachfrage beim Kraftfahrbundesamt, warum dieses Softwareupdate durchgeführt werden sollte, ob es sich um ein Konjunkturprogramm für die Mineralölindustrie handelt oder die Luftqualität wieder auf Vorcoronanieveau gebracht werden soll wurde wenigstens beantwortet, aber erwartungsgemäß unbefriedigend. Die Teilnahme an der Maßnahme ist freiwillig. Es sind keine behördlichen Konsequenzen zu befürchten, sollten Sie nicht an der Aktion teilnehmen. Die Teilnahme trägt jedoch zur Verringerung der Emissionen bei. Im Rahmen der freiwilligen Serviceaktion sorgt das Update dafür, dass die Abgaswerte im Realbetrieb verbessert werden. Abgaswerte durch höheren Verbrauch verbessern ???

Freiwillig? Also selbst schuld, du Doofie!

Sollten Sie nach dem Softwareupdate Probleme an Ihrem Fahrzeug feststellen, die Sie mit der Maßnahme in Verbindung bringen, setzen Sie sich bitte mit der Vertragswerkstatt in Verbindung und fordern Abhilfe. Für etwaige Garantie- bzw. Gewährleistungs- und Regressansprüche ist das KBA nicht zuständig. In dieser Frage wenden Sie sich bitte an den Wirtschaftsakteur/Hersteller, ebenso bei Schadensersatzforderungen. Für alle Garantie- bzw. Gewährleistungsansprüche, die Sie aus Ihrem privatrechtlichen Vertrag herzuleiten beabsichtigen, ist Ihr Vertragspartner der Adressat. Aha, wir nix schuld, sagt das KBA.

Also zur Vertragswerkstatt. Die Bitte auf Reset des Updates ist nicht möglich, so die Werkstatt. Warum eigentlich? blieb nur noch der Hersteller, der so schön geschrieben hatte und nur das Allerbeste versprochen hatte. Auf die schriftliche Nachfrage, wie man denn jetzt das Problem lösen möchte, habe ich seit dem 8. 1. 2021 bis dato, den 18. 2. 2021, keine Antwort erhalten. Sie sagen, Pech gehabt und Einzelfall, das Auto stand unter einem schlechten STERN. Nein, das können auch andere Hersteller, zumindest bei mir. Da hat der BLITZ bei mir schon einmal eingeschlagen mit wesentlich höherer Dieserverbrauchssteigerung und einem Adblue-Durst, der bei jedem Tanken zum Nachfüllen zwang.

Fazit: Wenn Sie nicht unnötig die Umwelt belasten wollen, die Mineralölindustrie sponsern wollen, Ihren Geldbeutel schonen wollen, Finger weg von den Softwareupdates! Sie müssen ja nicht updaten, siehe KBA. Ich befürchte aber, Sie bekommen dies auch ungefragt verpasst beim nächsten Werkstattaufenthalt. Und so geben Sie ungewollt Wasser auf die Mühlen der militanten Autogegner, durch Softwareupdates und Tempo 30. Mehr Emissionen gehen kaum! HPK

Schatz, die Chips sind alle!

Vielleicht haben Sie bemerkt, dass es zurzeit schwierig ist, an neue High-End-Grafikkarten und Spielekonsolen heranzukommen. Das liegt zum großen Teil an der anhaltenden weltweiten Knappheit, die die Halbleiterhersteller betrifft. Wie sich herausstellt, ist das Problem in der Autoindustrie sogar noch ausgeprägter. Es ist sogar so schlimm, dass eine Reihe von Herstellern, darunter Ford und General Motors, sogar Schichten und ganze Fabriken stilllegen mussten.

Ford musste im Dezember 2020 die Produktion in Kentucky stoppen, und im Januar ordnete es eine einmonatige Pause in Köln an. Stellantis (das neue Unternehmen, das aus der Fusion von Fiat Chrysler und Peugeot hervorgegangen ist) reduzierte etwa zur gleichen Zeit die Produktion in Fabriken in den USA, Mexiko und Kanada. Ebenso wie Audi, die Mitarbeiter in Deutschland entlassen mussten. Die Subaru-Fabrik in Gunma in Japan ist ebenfalls betroffen. Mazda hat gerade bekannt gegeben, dass es die Produktion in diesem Jahr wegen eines Mangels an Chips um 34.000 Einheiten kürzen muss. Nissans Lkw-Fabrik hat seine Arbeitszeiten reduziert. GM gab bekannt, dass es die Produktion in Fabriken in Kansas, Kanada, Mexiko und Südkorea einstellen wird.

Warum passiert das? Wie Sie vielleicht vermuten, hat das Problem seine Wurzeln tatsächlich in der Coronavirus-Pandemie. Als Länder auf der ganzen Welt neue Regeln für die öffentliche Gesundheit aufstellten, reduzierten die Autohersteller ihre Produktion und schlossen Autohäuser und Ausstellungsräume, um die Ausbreitung der Krankheit zu stoppen. Als die Verkäufe zurückgingen, reduzierten die Autowerke die Bestellungen für Halbleiterchips, von denen Dutzende in jedes neue Auto eingebaut werden, um so ziemlich alles zu steuern. Auch die Chip-Hersteller fuhren ihre Produktion dieser Chips als Reaktion auf die sinkende Nachfrage zurück.

Da die Covid-19-Beschränkungen an einigen Stellen gelockert wurden, ist die Nachfrage nach neuen Fahrzeugen wieder gestiegen, aber die



Autohersteller haben ein Problem. In Ermangelung von Aufträgen haben die Chip-Hersteller ihre Kapazitäten auf die Erfüllung anderer Aufträge umgestellt. Und trotz ihrer Größe ist die Autoindustrie ein kleiner Abnehmer von Chips, der nur etwa ein Zehntel der weltweiten Produktion von Halbleiterfabriken ausmacht. Folglich wird erwartet, dass der Engpass monatelang andauern wird.

Die Novellierung des PBefG zwischen „Scheuer muss weg“ und Chancen erkennen und nutzen

Das Beste daraus machen – bevor es andere tun



Natürlich fehlt auch in diesem Taxi-Journal kein Artikel über Covid 19 Viren. Diese unsichtbaren Teufel werden uns noch mehrere Jahre begleiten.

Jetzt, wo auch den Letzten klar geworden ist, dass uns dieses Virus noch sehr lange quälen wird (ausgenommen natürlich die „Querdenker“, die eine Immunität nicht nur gegen Tatsachen, sondern sicher auch gegen Covid 19 entwickelt haben), wird es auch für das Taxi-gewerbe Zeit sich Gedanken zu machen, wie es weiter gehen soll, denn so, wie 2020 kann es ja nicht weitergehen.

Wesentliche unserer Kundengruppen sind weggebrochen und werden auch nicht so schnell wieder in ausreichender Zahl zurückkommen. Geschäftsreisende und Flugreisende sind hier an erster Stelle zu nennen.

Was machen unsere Verkehrspartner?

Die LUFTHANSA leistet sich eine große Marketing- und Planungsabteilung. Wenn so ein total auf Wachstum fixierter Konzern seine Flotte dauerhaft um mindestens 100 Flugzeuge **verkleinern** wird, dann sollte dies für uns ein nicht zu ignorierender Hinweis sein, dass nicht nur kurzfristig deutlich geringere Beförderungskapazitäten im nationalen und internationalen Personenverkehr benötigt werden. Nahezu alle anderen Fluggesellschaften weltweit reduzieren übrigens auch ihre Flotten. Da das Taxi bei vielen Fahrten nur ein Glied in einer Reisekette ist, hier das Glied zwischen Flughafen und Zielort bzw. Startort und Flughafen, wirken sich diese wegfallenden „Beförderungsfälle“ der Airlines natürlich eins zu eins auch auf die Frankfurter Taxis aus.

Die LUFTHANSA verringert nicht nur ihre Flotte und die Anzahl der angebotenen Sitzplätze, sondern sie versucht auch den Verlust der Geschäftsreisenden durch eindringen in andere Marktsegmente, den touristischen Flugverkehr, auszugleichen. Das Segment Geschäftsreise soll für die LUFTHANSA zwar weiterhin eine Rolle spielen, allerdings will sich der Konzern stärker auch als absoluter Ferienflieger positionieren und hier Marktanteile von der Konkurrenz abgreifen. Besonders auf die Billig-Airlines wie Ryanair, Easyjet und Tuifly hat es die LUFTHANSA abgesehen. Dahinter steckt die Erkenntnis, wenn man seinen Umsatz nicht mehr ausreichend mit hochpreisigen Business-Class-Angeboten machen kann, dann muss man eben in die Breite gehen, getreu der landwirtschaftlichen Ur-Erkenntnis „Auch Kleinvieh macht Mist“.

Für die LUFTHANSA ist das ein geradezu revolutionärer Schritt, doch der Wandel im Reiseverhalten der Geschäftsleute ist so enorm, dass nicht mal mehr das neun Milliarden Rettungspaket der Bundesregierung die Airline mehr als kurzfristig über Wasser halten kann. Der LH-Vorstand unter Carsten Spohr hat buchstäblich die „Reißleine“ gezogen, damit seine Lufthansa-Group nicht unkontrollierbar in den Abgrund taumelt.

Weg mit Traumgehältern geht bei uns nicht

Neben der Entlassung von 22.000 Mitarbeiter:innen ist das „Projekt Ocean“ die Hoffnung den Hochpreis-Flieger vor der finalen Bruchlandung zu bewahren. Da es fast unmöglich ist die, in goldenen Zeiten gewährten Traumgehälter und Privilegien der Mitarbeiter und des Cockpitpersonals abzubauen, wird ein-

fach eine neue Airline gegründet, deren Verwaltung und Personal wesentlich kosteneffizienter sein wird, um den Kund:innen attraktivere Flugpreise zu bieten und so neue Umsätze zu generieren.

Uns retten nur neue Ideen

Das Taxigewerbe kann diese Strategie leider nicht eins zu eins übernehmen, denn „Traumgehälter“ und Privilegien gab es bei uns noch nie und einen Verwaltungswasserkopf gibt es bei uns auch nicht. Doch was wir nicht versäumen sollten ist, dass wir unser Beförderungsangebot der sich drastisch geänderten Marktsituation anpassen! Ein Thema das im Grunde schon seit vielen Jahren virulent ist.

Die Reform des PBefG, die wohl noch in diesem Jahr beschlossen wird, gibt auch dem Taxigewerbe Chancen und Möglichkeiten neue Zielgruppen zu erschließen, sich in sich neu bildenden Märkten zu etablieren. Dazu gehört allerdings ein harter Kurswechsel, weg vom eindimensionalen „Nur nichts ändern!“ zu neuen, kreativen Konzepten um unsere Mitbürger für unsere Dienstleistung zu begeistern und somit unsere Fahrzeuge auch die nächsten 109 Jahre zufriedenstellend oder sogar deutlich besser als bisher auszulasten. „Festpreise“, „Tarifkorridore“, „Pooling“ und „Ride-Sharing“ werden ins PBefG aufgenommen und hier wäre es klug jetzt schon Konzepte zu entwickeln, bevor es wieder andere (statt uns) tun, und dies ganz gewiss nicht zu unserem Nutzen! Hier sind nicht nur Ideen aus der Führungs- und Verbandsebene gefragt, sondern jede Taxiunternehmerin und jeder Taxiunternehmer sollte seine Ideen einbringen.

Überbrückungshilfe III

Ab sofort können die Anträge auf Überbrückungshilfe III über das Portal www.ueberbrueckungshilfe-unternehmen.de gestellt werden. Wer die Überbrückungshilfe II im November und Dezember nicht beantragt hat, kann dies jetzt in Form Überbrückungshilfe III tun. Ansonsten besteht der Anspruch erst ab Januar bis längstens Juni 2021. Wie bei den Vorgängern benötigen Sie einen „prüfenden Dritten“, in der Regel Ihr Steuerberater.

Anspruchsberechtigt ist, wer mindestens 30 Prozent Umsatzrückgang im Vergleich zum entsprechenden Monat in 2019 hat.

Neu ist auch, ohne Verlustnachweis: Bei Zuschüssen von insgesamt bis zu 1 Million Euro kann die Bundesregelung „Kleinbeihilfen-Regelung“ sowie die „De minimis Verordnung“ genutzt werden und somit ohne den Nachweis von Verlusten. Das ist ein wichtiger Unterschied zur (bisherigen Regelung der) Überbrückungshilfe II, die allein auf der Fixkostenregelung basiert und bei der stets ein Verlustnachweis erfolgen muss.

Die gestaffelte Überbrückungshilfe beträgt:

- bis zu 90 % der förderfähigen Fixkosten bei Umsatzeinbruch > 70 %
- bis zu 60 % der förderfähigen Fixkosten bei Umsatzeinbruch ≥ 50 % und ≤ 70 %
- bis zu 40 % der förderfähigen Fixkosten bei Umsatzeinbruch ≥ 30 % und < 50 %

Der Umsatzrückgang muss für jeden einzelnen Monat bestehen, für den die Hilfe beantragt wird.

Die förderfähigen Fixkosten im Einzelnen:

- ▶ Mieten und Pachten für Gebäude, Grundstücke und Räumlichkeiten, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit des Unternehmens stehen inklusive Mietnebenkosten.
- ▶ Kosten für ein häusliches Arbeitszimmer, wenn sie bereits 2019 in entsprechender Form steuerlich abgesetzt worden sind.
- ▶ Miete von Fahrzeugen und Maschinen, die betrieblich genutzt werden. Nicht förderfähig sind Kosten für Privaträume
- ▶ Zinsaufwendungen für betriebliche Kredite und Darlehen, ohne Tilgung
- ▶ Handelsrechtliche Abschreibungen für Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens in Höhe von 50 Prozent des Abschreibungsbetrages. Bei uns wohl hauptsächlich das Fahrzeug, was neu ist.
- ▶ Ausgaben für Elektrizität, Wasser, Heizung, Reinigung und Hygienemaßnahmen (betriebsbedingt)
- ▶ Versicherungen, Abonnements und andere feste betriebliche Ausgaben
- ▶ Kosten für Telekommunikation (Telefon- und Internet, Server, Rundfunkbeitrag etc.)
- ▶ Gebühren für Müllentsorgung, Straßenreinigung etc.
- ▶ Kfz-Steuer für gewerblich genutzte PKW und andere in fixer Höhe regelmäßig anfallende Steuern
- ▶ Betriebliche fortlaufende Kosten für externe Dienstleister, z. B. Kosten für die Finanz- und Lohnbuchhaltung, die Erstellung des Jahresabschlusses, Reinigung, IT-Dienstleister/inne, Hausmeisterdienste

- ▶ IHK-Beitrag und weitere Mitgliedsbeiträge
- ▶ Kontoführungsgebühren
- ▶ Eigenanteile zur gesetzlichen Renten- und Pflegeversicherung
- ▶ Beiträge des Antragstellenden zur Berufsgenossenschaft.
- ▶ Gewerbesteuern und andere in variabler Höhe anfallende Steuern
- ▶ Wareneinsatz
- ▶ Treibstoffkosten und andere variable Transportkosten
- ▶ Kosten in Zusammenhang mit der Antragstellung (u. a. Kosten für die Plausibilisierung der Angaben sowie Erstellung des Antrags) und Schlussabrechnung (Schätzung)
- ▶ Kosten für Beratungsleistungen in Zusammenhang mit Überbrückungshilfe (3. Phase) (Schätzung)
- ▶ Kosten für weitere Leistungen in Zusammenhang mit Corona-Hilfen, sofern diese im Rahmen der Beantragung der Corona-Überbrückungshilfe (3. Phase) anfallen (z.B. Abgrenzungsfragen bei der Beantragung von Überbrückungskrediten). (Schätzung)
- ▶ Personalkosten, die nicht vom Kurzarbeitergeld erfasst sind, werden pauschal mit 20 % der oben angeführten Fixkosten berücksichtigt. Dem Unternehmen müssen hierfür Personalkosten entstehen (es dürfen nicht alle Angestellten in kompletter Kurzarbeit sein).

Nicht förderfähig sind:

- ▷ Private Versicherungen
- ▷ Vom Kurzarbeitergeld erfasste Personalkosten
- ▷ Lebenshaltungskosten oder ein (fiktiver/kalkulatorischer) Unternehmerlohn
- ▷ Geschäftsführer/innen-Gehalt eines/r Gesellschafters/in, der sozialversicherungsrechtlich als selbstständig eingestuft wird.

Abschlagszahlungen

Bei Erstantragstellung werden in einem zweistufigen Verfahren zunächst Abschlagszahlungen in Höhe von 50% der beantragten Förderung gewährt, bis zu 100.000 Euro für einen Monat.

Die Auszahlungen der Abschlagszahlungen für die Überbrückungshilfe III erfolgen ab Mitte Februar 2021.

Soloselbstständige

Auch Soloselbstständige können bei der ÜH III Anträge auf Fixkostenzuschüsse über prüfende Dritte stellen. Die Kosten dafür werden bezuschusst. Alternativ können Soloselbstständige im Rahmen der sogenannten Neustarthilfe eine einmalige Betriebskostenpauschale in Höhe von bis zu 7.500 Euro erhalten. Die Betriebskostenpauschale („Neustarthilfe“) für Soloselbstständige in Höhe von bis zu 7.500 Euro kann nur direkt beantragt werden. Einzelheiten lagen bei Redaktionsschluss noch nicht vor.

Natürlich kann niemand davon Leben. Das soll auch niemand nach dem Willen der Regierung. Hier wird auf Arbeitslosengeld 2 verwiesen. Aber es ist schon deutlich besser als die Vorgänger ÜH I + II. Zumindest 20 Prozent der Fixkosten werden als Personalkosten gefördert. Denn wie soll ein Taxi fahren, wenn kein Fahrer:innen darin sitzt. Die Betriebspflicht als ÖPNV lässt grüßen.

Aber auch die Abschreibung für das Fahrzeug, wenn auch nur 50 Prozent, und die Zinsen aus der Finanzierung, werden jetzt berücksichtigt.

Wenn Corona zweimal klingelt

Überschrift der Frankfurter Rundschau am 26. Januar 2021

Beinahe hätten wir bei dieser Überschrift über den Artikel hinweg gelesen, hoffentlich haben viele andere dies getan. Der Artikel von Lokalredakteur Stefan Behr war nämlich keine Ruhmesblatt für das Taxigewerbe.

Ein Bad Homburger „Kollege“, Muhammad J., hatte am 13. April letzten Jahres 5.000 Euro Soforthilfe für seinen „Taxibetrieb mit zwei Angestellten“ beantragt, obwohl selbst nur angestellter Fahrer ist – und tatsächlich sofort überwiesen bekommen! Und weil das so toll geklappt hat, hat er unter J. Muhammad gleich noch Mal 5.000 Euro Soforthilfe beantragt – und auch sofort bekommen.

Den zweiten Antrag hätte er nur gestellt weil die Bad Homburger „Kollegen“ ihn ausgelacht haben, sie alle hätten 10.000 Euro beantragt und auch bekommen.

Jedenfalls kam der Betrug raus und Muhammad J. vors Amtsgericht. 900 Euro lautet der Strafbefehl gegen ihn und selbstverständlich Zurückzahlung des durch den Betrug erlangten Geldes.

Die hellste Kerze auf der Torte scheint der 60-jährige nicht zu sein, denn nach 32 Jahren in Deutschland musste er vor Gericht noch immer einen Dolmetscher bemühen, um sich verständlich zu machen – seine armen Fahrgäste!

Dass seine Anträge ohne Steuer- und Betriebsnummer bearbeitet wurden, ohne die beim Finanzamt normalerweise nix geht, ist eines der ungeklärten Mysterien dieses Vorgangs.

Da arbeitet mal eine Behörde, hier der RP Kassel, wirklich schnell und unbürokratisch und schon geht es richtig schief, denn „Das Böse lauert immer und überall!“ Allerdings sollte „Das Böse“ oder vielleicht nur „Das Doofe“ nicht Taxi fahren, denn dies ist ein Beruf, dessen Erfolg entscheidend von der absoluten Vertrauenswürdigkeit der in diesem Beruf Beschäftigten abhängt.

Glücklicherweise gibt es viel öfter Fälle, in denen Taxifahrer teils tausende Euro, die in ihrem Taxi liegengeblieben sind, sofort bei der Polizei abliefern. Und glücklicherweise kommen auch diese Fälle meistens in die Zeitung.



Landesverbandes Hessen
für das
Personenbeförderungsgewerbe
e. V.

Öffnungszeiten:

Mittwoch und Freitag von 11 bis 15 Uhr.

Unter der Rufnummer 069 – 792078-13

können Termine außerhalb der genannten Zeiten
vereinbart werden.

Telefon 069 – 79 20 78 10 • Fax 069 – 79 20 78 12

info@taxiverband-hessen.de

Breitenbachstraße 1 • 60487 Frankfurt am Main



Morsestraße 29, 60486 Frankfurt

Mail: Taxi@bbg-automotive.de

Öffnungszeiten: Mo-Do: 8:00 – 12:30 Uhr und 13:00 – 16:30 Uhr

Fr: 8:00 – 12:30 Uhr und 13:00 – 14:00 Uhr

nach vorheriger Terminvereinbarung unter: 069 26497360

- Service für Hale und Kienzle Taxameter/ Wegstreckenzähler
- Konformitätsbewertung für Ihr neues Taxi an nur einem Tag
(Taxi-Vorrüstung ab Werk bzw. Intax erforderlich, kein Allrad)
- Taxi-Vermittlungsanlagen (Funk)
- Taxi-Alarmanlagen

Kurz - doch nicht immer schmerzlos...

Ablaufdatum

Laut Paragraf 35h der Straßenverkehrsordnung (StVO) muss jedes Auto einen Verbandkasten an Bord haben, Kraftfahrzeuge mit mehr als 22 Plätzen sogar zwei. Wer gegen diese Vorschrift verstößt oder mit einem veralteten Verbandkasten erwischt wird, dem droht ein Bußgeld. Seit 2014 sind nur noch die Verbandkästen zum Verkauf zugelassen, die der DIN-Norm Nr. 13164 genügen.



In den Verbandkasten gehören unter anderem genau vorgeschriebene Heftpflaster, Verbandpäckchen, Wund-schnellverbände, Kompressen und Fixierbinden, außerdem Verbandtücher, Dreiecktücher, eine Rettungsdecke, Feuchttücher und Einmalhandschuhe sowie eine Erste-Hilfe-Anleitung. Da einige Materialien steril bleiben müssen, haben diverse Utensilien ein Verfallsdatum. In der Regel ist ein neuer Verbandkasten vier Jahre haltbar. Nach dieser Zeit sollte er ersetzt werden. Übrigens, wenn Sie einen abgelaufenen Verbandkasten nicht bemerken, bei der nächsten HU Ihres Fahrzeuges wird er wahrscheinlich auffallen.

Die Worte hör' ich wohl ...

Frankfurt bleibt bei der E-Mobilität ganz hinten. Nur Köln hat noch weniger öffentliche Ladepunkte als unsere Mainmetropole. Elektrisches Car-Sharing kommt nicht in die Gänge und die Frage nach den 50 E-Taxis wirkt schon fast frivol vor diesem Hintergrund. „Bei so wenigen E-Autos lohnen sich öffentliche Ladesäulen nicht“, so die „Innovationstreiber“ in der Chefetage von MAINOVA. Und ohne Strom fährt auch kein E-Taxi, liebe MAINOVA.

Falsche Sparsamkeit!

Taxi per Taxi-Deutschland-App bestellt. Klappt prima, nach zwei Minuten ist es da. Heran rollt eine recht neue Mercedes E-Klasse der 45.000 Euro Preisklasse. Einstieg natürlich hinten, wegen Corona.

Und jetzt kommts: Blick auf den (netten) Fahrer durch eine zerkratzte Klarsichtfolie mit undefinierbarem Vorleben, offenbar mit einer Heckenschere passend geschnipelt und mit Kabelbindern an den vorderen Kopfstützen angepinnt. Das beeinträchtigt mein Wohlfühl doch erheblich.

Wir werden in den Taxis die Corona-Trennscheibe wohl noch eine Weile eingebaut haben müssen. Da gebietet es die Professionalität – und der Respekt vor unseren Fahrgästen – eine professionelle Trennscheibe zu verbauen. Es gibt dutzende Anbieter und der Preis liegt unter 100 Euro!

Kein Opel mehr bei Taxi-Rent

Vor einigen Jahren hatten wir große Probleme mit einem werksneuen Erdgas-Taxi. Wir mussten bei Taxi Rent einen Ersatzwagen anmieten, einen Opel Vectra. Noch nie hatten wir einen Opel als Taxi. Der Vectra gefiel uns und den Fahrer:innen so gut, dass wir uns entschlossen als nächstes Taxi einen Opel Vectra zu kaufen.

So etwas wird jetzt nicht mehr passieren, Opel kündigt die Zusammenarbeit mit Taxi Rent. So gibt es keine Gelegenheit mehr eingefleischte „Studdgarter“ und „Wolfsburger“ Taxiunternehmer im Praxistest von den Produkten der Rüsselsheimer zu überzeugen. Wieder mal eine „kluge“ Entscheidung des gehobenen Managements? Wohl kaum! Opel will sich aus dem Taxigeschäft zurückziehen. Aber bei Umrüstern (z.B. INTAX) kann man sich weiterhin Opel-Fahrzeuge zum Taxi umrüsten lassen.

20 Millionen vom BMVI

Im Rahmen der „Förderlinie Elektromobilität“ hat das Bundesverkehrsministerium nun einen neuen Förderaufruf gestartet. Ab sofort können Kommunen, kommunale und gewerbliche Unternehmen wieder Anträge für die Beschaffung von Elektrofahrzeugen einreichen. Mit der Förderung werden kommunale und gewerbliche Flotten wie zum Beispiel Taxis, Mietwagen, Kurier-, Express- und Sharing-Dienste beim Umstieg auf E-Mobilität unterstützt. Das Förderprogramm im Überblick:



Gesamtumfang: 20 Mio. EUR
Wer: u.a. Pkw (M1) zur Personenbeförderung mit max. 8 Sitzen ohne Fahrersitz

Was: batterieelektrische Fahrzeuge (BEV, keine HEV oder PHEV) sowie für den Betrieb der beantragten Fahrzeuge notwendige Ladeinfrastruktur

Wie: Anträge sind bis zum 31. März 2021 elektronisch oder postalisch einzureichen

Sonstiges: Gefördert werden auch einzelne Fahrzeuge (keine Mindestzahl an Fahrzeugen nötig). Des Weiteren müssen geförderte Fahrzeuge zu min. 60% mit erneuerbaren Energien betrieben werden. Der Fördermindestbetrag ist auf 9.000 EUR netto festgelegt. Nicht förderfähig ist die ausschließliche Beschaffung von Ladeinfrastruktur über diesen Förderaufruf – hier besteht jedoch die Möglichkeit einer Kombination mit der „Förderlinie Ladeinfrastruktur“ des BMVI. Ebenfalls nicht förderfähig sind Ausgaben zur Installation, Netzanschlussarbeiten etc.

Wie kann ein Antrag gestellt werden? Eine Antragstellung ist über das easy-online Portal möglich. Sollten Sie Fragen zur Antragstellung haben wenden Sie sich per Mail an:

ptj-evi2-emob@fz-juelich.de oder via Telefon an 030-201993500
Detaillierte Informationen finden Sie außerdem bei der NOW GmbH.

Eine Information des BVTM

Echt schräg!

„Tiefgaragen sind des Teufels“

sagte Rosemarie Heilig (Grüne), Frankfurter Dezernentin für Umwelt und Frauen in einer Diskussion über Stadtplanung
Quelle: Frankfurter Rundschau vom 4. Februar 2021

Echt schräg!

Frankfurter Rundschau

Meldung vom 20. 1. 2021



1.460.000.000 Euro für Radler

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat die Mittel für den Radverkehr auf ein nie dagewesenes Niveau aufgestockt: Bis 2023 stehen rd. 1,46 Milliarden Euro allein für den Radverkehr zur Verfügung. Ab sofort können Länder und Gemeinden erstmals Bundesmittel vom BMVI für Radverkehrsinfrastrukturprojekte vor Ort abrufen. Das BMVI hat dafür das Finanzhilfe-Sonderprogramm „Stadt und Land“ aufgelegt und mit den Ländern abgestimmt. Bis zu rund 660 Millionen Euro stehen bis 2023 dafür bereit.

Achtung! Neuer Halteplatz



Im Bereich des Osthafens wurde ein neuer Taxi-Halteplatz eingerichtet. Er liegt in der Mayfarthstraße zwischen Weisbachstraße und Hagenstraße.

Was erwartet uns verkehrspolitisch in Frankfurt nach der Kommunalwahl?

Am 14. März sind in Hessen Kommunalwahlen. Es ist zu hoffen, dass die Wahlbeteiligung nicht wieder so gering wird wie in der Vergangenheit. In den Kommunen werden Entscheidungen getroffen, die für das tägliche Leben des Einzelnen vielleicht von viel einschneidenderer Bedeutung sind, als bei Bundes- oder Europawahlen!

Gerade hier in Frankfurt gibt es eine Menge Punkte, die voraussichtlich von denjenigen entschieden werden, die wir am 14. März in den Römer oder in die Ortsbeiräte wählen. Deshalb sollte man wenigstens versuchen sich ein wenig mit dem vertraut zu machen, was die einzelnen Parteien so vorhaben und nicht nur nach Sympathie oder Antipathie für die überlebensgroßen Strahlegesichter auf den Wahlplakaten urteilen.

Von die vielen Problemfeldern wie z.B. Wohnraum, Schulpolitik, Sicherheit, Obdachlosigkeit, Drogenproblematik und Verkehr interessiert uns Taxifahrer:innen und Taxiunternehmer:innen natürlich alle aber besonders der Verkehr. Die Straßen der Stadt sind unser „Lebensraum“ und tatsächlich im wörtlichen Sinne unser Arbeitsplatz!

28 Parteien und Gruppierungen bewerben sich um Sitze im Frankfurter Stadtparlament. Wir wollen uns bei dieser Betrachtung aber auf „die üblichen Verdächtigen“ beschränken, die eine reale Chance haben an der zukünftigen Stadtregerung beteiligt zu sein, CDU, Grüne, SPD und FDP.

Bei den Grünen und der SPD scheint es einen starken Trend zur sogenannten „Verkehrswende“ zu geben, die in letzter Konsequenz erhebliche Einschränkungen der individuellen Mobilität bedeutet, und das Ganze untrennbar verbunden mit der „Klimawende“. Nachdem sich Feinstaub und CO₂-Grenzwerte aktuell buchstäblich in Luft aufgelöst haben ist jetzt die „Verkehrswende“ das Damoklesschwert, welches nicht nur mehr über den Besitzern von Dieselfahrzeugen schwebt, sondern auch über den Besitzern von Benzin-, Hybrid-, und sogar emissionsfreien Elektrofahrzeugen.

Unsere grüne Umweltdezernentin

Rosemarie Heilig z. B. nimmt da kein Blatt vor den Mund, wenn es nach ihr ginge, dann würde kaum noch ein privater PKW durch die Straßen Frankfurts rollen dürfen.

Autogerechte Stadt?

Die „Abkehr von der autogerechten Stadt“ ist eine häufig genutzte Parole der Gegenwart. Frankfurt ist alles andere als eine „autogerechte Stadt“! Besucher von außerhalb wundern sich sehr über unser Einbahnstraßenchaos.

Niemand weiß dies besser als die Taxifahrer:innen, welche täglich die Stadt von Zeilsheim bis Bergen, von Nieder-Erlenbach bis Niederrad durchfahren und nicht nur immer die gleichen, kleinen Ausschnitte eines normalen Anwohners in seinem eigenen Quartier erleben. Frankfurt hat einen in Jahrhunderten gewachsenen Straßenplan, der seit dem Beginn der Automobilsierung nicht entscheidend verändert wurde. Nur die Hauptverkehrsschneisen wurden dem wachsenden Verkehrsaufkommen der Gründer- und Nachkriegszeit angepasst. Die Existenz der Frankfurter Landstraßen, Friedberger-Eschenheimer- oder Hanauer Landstraße, alle vor Jahrhunderten angelegt, belegen dies. Natürlich gibt es ein paar schlimme Sünden, den Miquelknoten oder den Schwanheimer Knoten oder das Eschenheimer Tor zum Beispiel.

Wer wirklich „autogerechte Städte“ sehen möchte, der/die sollten mal nach Los Angeles, Dubai oder Shanghai reisen.

Das ist nicht das „autogerechte“ Frankfurt, sondern das Wüstenstädtchen Dubai. So sieht eine „autogerechte Stadt“ aus!



Frankfurt hat schon sehr viel Autoverkehr aus der Innenstadt rausgenommen. Der Straßenzug vom Zoo über die Zeil, Hauptwache, Biebergasse, Fressgass zur Alten Oper war noch in den 70er Jahren eine brausende, teilweise 6-spurige

Verkehrsachse, heute ist sie ein Fußgänger-Paradies, allerdings mit nächtlicher Verödung.

Jahrzehnte lang arrangierten sich motorisierte und unmotorisierte Verkehrsteilnehmer – auch die zahlreichen Fahrradfahrer – im begrenzten Verkehrsraum. Wenn jemand im Stau stand, dann doch nur die Autos. Der Ausbau des U-Bahn- und S-Bahnnetzes hat sehr viel Verkehr von den Straßen geholt, heute weiß man allerdings, dass der gleichzeitige Rückbau des dichten Straßenbahnnetzes in der Innenstadt ein grober Fehler war.

Zurück zur Kommunalwahl. Was haben CDU-Grüne-SPD-FDP verkehrskommunalpolitisch im Köcher? Hier Auszüge aus ihren Kommunalwahlprogrammen:

CDU: „Frankfurt ist geprägt von Mobilität und Tempo, es stellt einen wichtigen internationalen Knotenpunkt für den Kraft-, Schienen- und Flugverkehr dar. Wir wollen Mobilität, städtisches Leben und Umweltschutz miteinander verbinden. Dabei stehen wir für eine Verkehrspolitik „mit Plan“, die niemanden bevormundet.“ Hört sich doch gut an.

Grüne: „Auf unserem Weg zur mobilitätsgerechten Stadt, in der das Auto keine Hauptrolle mehr spielt, wollen wir uns für ein respektvolles Miteinander aller einsetzen, in dem auch die soziale Seite der Mobilität eine stärkere Rolle spielt.“ Bravo, wer will dies nicht?

SPD: „Wir wollen unsere Vision einer autofreien Innenstadt verwirklichen und den Autoverkehr in der Innenstadt

Legislaturperiode sowohl in den Nebenstraßen der Zeil als auch auf der südlichen Mainseite umsetzen. Wir wollen in der Innenstadt den Fußgängern mehr Flächen zur Verfügung stellen und die Flächen für den Autoverkehr reduzieren. Wir wollen den Bereich Großer Hirschgraben/Weißadlergasse in eine Fußgängerzone umbauen. Die Töngesgasse und die Fahrgasse sollen folgen. Der monströse Autoknoten am Eschenheimer Tor muß rückgebaut werden. Wir werden in der Innenstadt und in den Stadtteilen Parkplätze zu Flächen für Gastronomie, Einzelhandel und Grün umwidmen. Denn der öffentliche Raum ist für alle da. Hierfür werden wir in der Innenstadt in den nächsten fünf Jahren 50% der straßenbegleitenden Parkplätze zurückbauen.“ Was soll man als vom Taxi fahren lebender Frankfurter dazu sagen? Witzig, dass die SPD die Grünen an Autofeindlichkeit noch deutlich übertreffen will!

FDP: „Wir unterstützen nachdrücklich die Forderung der Wirtschaftsverbände nach einem „Masterplan Verkehr“, der alle Verkehrsarten einbezieht. Die Themen Mobilität und Wirtschaft sind untrennbar miteinander verbunden. Es muss daher selbstverständlich sein, dass die Wirtschaftsverbände bei der Erstellung eines solchen Gesamtverkehrsplans eingebunden werden.“ Sehen wir auch so!

Was uns an der derzeitigen Diskussion sehr stört, das ist die Kompromisslosigkeit, mit der „Verkehrs-Aktivist:innen“ ihre Verkehrsweltanschauung durchsetzen wollen. Dem stehen auch die etablierten Politiker recht hilflos gegenüber. Beispiel: der gescheiterte „Radentscheid“, an dem sich nur weniger als 5 Prozent der Frankfurter beteiligt haben, wird trotzdem von Verkehrsdezernent Oesterling (SPD) trotzdem als seine Leitlinie angesehen. Kreative und durchdachte Kompromissvorschläge, die zum Beispiel zum Mainufer oder zur Friedberger Landstraße von uns gemacht wurden, werden von den Verkehrswendern mit eisiger Nichtachtung gewürdigt.

Die Mobilität aller Frankfurter darf nicht zum Experimentierfeld von Klima- und Verkehrswende-Ideologen werden. Daran sollten Sie denken, wenn Sie am 14. März Ihre Kreuzchen machen! ml

in der nächsten Legislatur um 1/3 reduzieren. Ein dauerhaft autofreier Mainkai ist Startpunkt für mehr Lebensqualität in Frankfurt. Parallel werden wir weitere Schritte zur großflächigen Verkehrsberuhigung überbelasteter Straßen in der kommenden

[URTEILE  WISSENSWERTES  KURZMELDUNGEN  HINWEISE]

**Was ist schlechtes Wetter?
Feuchte Straße reicht nicht**



Im konkreten Fall rutschte ein Motorradfahrer mit seinem Fahrzeug bei feuchter Fahrbahn weg und prallte gegen ein Schild am Straßenrand, das dadurch beschädigt wurde. Das Amtsgericht Pirmasens verurteilte den Biker daraufhin zu einer Geldstrafe, weil er seine Geschwindigkeit nicht an die schlechten Wetterverhältnisse angepasst und somit den Unfall verbunden mit der Sachbeschädigung verursacht habe. Dagegen legte der Motorradfahrer Rechtsbeschwerde ein. Das Oberlandesgericht Zweibrücken entschied zugunsten des Bikers. Von „schlechten Wetterverhältnissen“ im Sinne von Nr. 8.1 BKatV (Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbotes wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr) könne bei einer feuchten Fahrbahn nicht die Rede sein. Der Begriff beschreibe eine Wettersituation, die ein sicheres Fahren offensichtlich gefährde. Dies treffe beispielsweise auf Aquaplaning, Starkregen mit Sichtbehinderung und Lichtreflexen oder erheblichen Schneefall zu. Für eine Verurteilung bedarf es der Feststellungen, ob und wenn ja, welche schlechten Wetterverhältnisse zum Tatzeitpunkt vorlagen.

OLG Zweibrücken
Az. 1 OWi 2 Ss Rs 107/20

**Umdrehen ist grob fahrlässig
Papa, guck' mal!**

Ein Vater fuhr mit seinem Mietwagen im stockenden Verkehr und schaute nach hinten zu seinem Kind. Wenig später krachte es. Das Verhalten des Vaters hatte spürbare finanzielle Konsequenzen: Er musste – über die Vollkasko-Eigenbeteiligung hinaus – die Hälfte des Unfallschadens übernehmen, urteilte das Gericht. So ein Verhalten sei grob fahrlässig.

OLG Frankfurt - Az. 2 U 43/19

**Schneeflöckchen, Weißröckchen
Rate mal wer oder was ich bin!**



Generell gilt für Verkehrszeichen der sogenannte Sichtbarkeitsgrundsatz. Demnach muss ein Verkehrsschild so aufgestellt sein, dass es Fahrer im Straßenverkehr schon mit einem raschen und beiläufigen Blick ohne weitere Überlegungen erfassen können. Wie sieht es aber mit einem Verkehrszeichen aus, das so stark eingeschnitten, vereist oder verschmutzt ist, dass seine Bedeutung nicht mehr erkennbar ist? Verschneite Verkehrsschilder bleiben dann gültig, wenn man deren Bedeutung anhand der Form eindeutig erkennen kann. Dazu gehören beispielsweise das achteckige Stoppchild oder das auf der Spitze stehende, dreieckige Verkehrszeichen „Vorfahrt achten“. Es gebe aber auch Schilder, die allein wegen ihrer Form mehrere Bedeutungen haben kön-

nen. Dazu zählen die dreieckigen Gefahren- sowie die runden Verbots- oder Beschränkungszeichen. Sind diese zugeschnitten oder stark verdeckt, könne vom Verkehrsteilnehmer nicht erwartet werden, dass er sie befolgt. Diese Regelung gelte jedoch nicht für Ortskundige, Denn ihnen sei zuzumuten, dass sie die Regeln auf Strecken, die sie regelmäßig fahren, kennen. Wenn Verkehrsschilder eingeschnitten sind, sei kein Autofahrer verpflichtet, diese freizukratzen. In diesen Fällen rät der Automobilclub ADAC dazu, die allgemeinen Regeln der StVO zu beachten, zu denen unter anderem die allgemeinen Tempolimits inner- und außerorts sowie eine angepasste Geschwindigkeit gehören. Sollte trotzdem ein Verstoß gegen die geltenden Straßenverkehrsregeln geschehen, liege die Beweislast allerdings beim Autofahrer.

**Studie zu „Auto und Tankstelle
Auto absolut unabhkömmlich**



Für die Deutschen ist das Auto absolut unabhkömmlich. Das zeigt eine aktuelle Studie der Tankstellenkette HEM zum Thema „Auto und Tankstelle“. Demnach gaben 44 Prozent der Befragten an, dass sie ihr Auto jeden Tag nutzen. Die Strecken, die die Pkw-Fahrer zurücklegen, variieren HEM zufolge zwischen über 300 Kilometern (25 Prozent) und un-

ter 100 Kilometer (17 Prozent).

Dies spiegele sich auch im Tankverhalten wider, so HEM. Dabei sind die häufigsten getankten Kraftstoffe Benzin (54 Prozent), Diesel (31 Prozent) und Super E10 (acht Prozent).

Über die steigenden Spritpreise zeigen sich die Deutschen laut Auswertung der Studie ernsthaft besorgt: So empfindet jeder Zweite die aktuelle Entwicklung rund um den Benzinpreis als beunruhigend. 22 Prozent der Befragten halten ihn allgemein für zu hoch.

Um trotzdem möglichst günstig zu tanken, nutzen mehr als 50 Prozent der Befragten eine Smartphone-App zum Preisvergleich. Immerhin 15 Prozent wählen ihre Tankstelle laut Studie nach der freundlichen Bedienung aus und knapp jeder Dritte nutzt einfach die Tankstelle, die ohnehin auf dem Weg liegt.

**Auch „ohne Hände“ verboten
Unsitte „Klemm-Handy“**

Autofahrer, die ihr Handy während der Fahrt zwischen Ohr und Schulter klemmen, müssen jetzt stark sein: Das OLG Köln erteilte dieser Art der Kommunikation eine Absage. Das Gericht bestätigte ein Bußgeld, dass das erstinstanzliche Amtsgericht verhängt hatte. Der betroffene Autofahrer scheiterte mit dem Argument, dass er sein Handy eben nicht mit den Händen gehalten habe. Auch das Einklemmen sei gefährlich, sagte das Gericht, der Fahrer müsse schauen, dass das Handy nicht herunterfalle und sei dadurch abgelenkt.

OLG Köln - Az. II-1 RBs 347/20

Dringend diverse IHK-Prüfer/innen gesucht!

Für die Ortskenntnis und Fachkundeprüfung bei der IHK suchen wir noch engagierte Taxiunternehmer/innen als ehrenamtliche Interessenten melden sich bitte umgehend bei Herrn Kratz (79207901) oder unter E-Mail: kratz@taxi-vereinigung-frankfurt.de



ORDNUNGSAMT
Taxikonzessionen Abt. 32.33.13

Telefon	
Herr Vanzetta	212-42309
Herr Lauber	212-42359
N.N.	212-75711
Telefax	212-42472
e-mail	taxi@stadt-frankfurt.de

Öffnungszeiten	
Montag	08:00 - 13:00 Uhr
Dienstag	07:30 - 13:00 Uhr
Mittwoch	07:30 - 13:00 Uhr
Donnerstag	10:00 - 18:00 Uhr
Freitag	07:30 - 12:00 Uhr

Prolight + Sound, Heimtextil, Tectextil und Texprocess auf 2022 verschoben;

International Consumer Goods Show abgesagt



Bereits im September des vergangenen Jahres hat die Messe Frankfurt gemeinsam mit den beteiligten Branchen entschieden, dass im ersten Quartal 2021 keine Messen auf dem Gelände am Heimatstandort stattfinden.

In enger Absprache mit den Kunden müssen nun auch die für April und Mai geplanten internationalen Präsenzmessen Prolight + Sound, International Consumer Goods Show, Heimtextil, Tectextil und Texprocess aufgrund der aktuell veränderten Vorschriften und Reisebeschränkungen von den vorgesehenen Terminen weichen.

Eine Entspannung der Pandemiesituation ist aktuell nicht in Sicht. Es existiert faktisch ein Verbot in Deutschland und auch die weiterhin bestehenden internationalen Reisebeschränkungen machen Messeplanungen für April und Mai 2021 derzeit unmöglich. „Die Corona- Pandemie ist momen-



tan außerordentlich präsent und beeinflusst auch unsere Planungen. Die Erwartungen unserer Kunden hinsichtlich international ausgerichteter Messen im April und Mai können wir mit Blick auf die aktuelle Lage nicht erfüllen“, sagt Detlef Braun, Geschäftsführer der Messe Frankfurt.

Daher hat die Messe Frankfurt in enger Abstimmung mit Kunden und Partnern entschieden, sowohl die für den April hybrid geplante Prolight + Sound als auch die International Consumer Goods Show sowie die für Mai vorgesehenen drei Textilmessen Heimtextil, Tectextil und Texprocess abzusagen beziehungsweise zu verschieben. Die trendorientierten Orderzyklen der Entertainment Technology-, Konsumgü-

ter- und Textilbranche erfordern eine jährliche Veranstaltung im Frühjahr. Daher würde eine weitere Verschiebung in die zweite Jahreshälfte den Bedürfnissen der ausstellenden Unternehmen nicht gerecht werden. Zudem startet jetzt für die Branchenteilnehmer die Hochphase ihrer Vorbereitungen für die Messe – eine logistische Vorlaufzeit, die vor allem die Aussteller der Tectextil und Texprocess, die teils Präsentationen mit Maschinen nach Frankfurt bringen, benötigen. Vor dem Hintergrund der derzeitigen Rahmenbedingungen und Reisebeschränkungen bestehen seitens der Aussteller massive Unsicherheiten, was die Präsenz, Kundenkontakte und damit Zusage einer Messebeteiligung betrifft. Für Investitionen in Messebeteiligungen im April und Mai kann derzeit keine Planungssicherheit garantiert werden.

Konzentration auf digitale Formate

Da physische Veranstaltungen nicht möglich sind, hat die Messe Frankfurt für ihre Kunden eine Vielzahl an digitalen Angeboten geschaffen. So bietet der Consumer Goods Digital Day am 20. April 2021 die Möglichkeit, sich an einem bestimmten digitalen Ort zu treffen, auszutauschen und zu informieren. Das Angebot des Digital Day wird sich dem Thema Hilfe zur Selbsthilfe für den Handel widmen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass seit der Ambiente 2020 keine internationalen Leitmesse mit entsprechenden Vortrags- und Rahmenprogrammen mehr in Frankfurt stattfinden konnten. Ergänzt wird dieses Angebot durch die Möglichkeiten von Nextrade als erste Order- und Datenmanagementplattform der Home- und Living-Branche. Auch den Herstellern konfektionierter Heim- und Haustextilien bietet Nextrade eine attraktive Präsentationsmöglichkeit für ihre Produkte und einen stark frequentierten Kanal, um Geschäfte mit Händlern zu forcieren. Weitere digitale Informations- und Content-Angebote seitens Heimtextil, Tectextil und Texprocess sowie der Prolight + Sound sind ebenfalls in Planung.

„Der andauernde Shutdown im Einzelhandel unserer Besucherländer erfordert aktuelle, passgenaue Informationen und Lösungsansätze“, erläutert Braun. „Dem werden wir mit den digitalen Angeboten in dieser volatilen Situation gerecht. Wie Sie wissen, setzen wir uns auch weiterhin mit ganzer Kraft für sichere und erfolgversprechende Messen ein. Denn die Begegnung

im echten Leben ist durch nichts zu ersetzen.“

Die Heimtextil wird daher vom 11. bis 14. Januar 2022 stattfinden, gefolgt von der Christmasworld vom 28. Januar bis 1. Februar 2022 und der Paperworld und Creativeworld jeweils vom 29. Januar bis ebenfalls 1. Februar 2022. Die Ambiente öffnet vom 11. bis 15. Februar 2022 wie gewohnt ihre Tore. Es folgt die Prolight + Sound vom 26. bis 29. April 2022. Die Tectextil und Texprocess komplettieren den Messereigen im zweiten Quartal 2022.

In Hanau, Wiesbaden und Darmstadt kann man sein Taxameter eichen lassen. Alle Außenstellen bestehen auf eine vorherige Terminbuchung über die Website www.hed.hessen.de



Hessische Eichdirektion
Außenstelle Maintal
Robert-Bosch-Str. 20 • 63477 Maintal
Tel. 06181 / 4 40 62 10
E-Mail: maintal@hed.hessen.de

Hessische Eichdirektion
Außenstelle Darmstadt
Holzhofallee 3 • 64283 Darmstadt
Tel. 06151 / 95 01 0
E-Mail: darmstadt@hed.hessen.de

Hessische Eichdirektion
Außenstelle Wiesbaden
Hagenauer Straße 27 • 65203 Wiesbaden
Tel. 0611 / 50 40 49 - 0
E-Mail: wiesbaden@hed.hessen.de



Auch in diesen Zeiten bin ich nach vorheriger Terminvereinbarung für Sie da

HALE Kundenportal Weibel
Röderheimer Landstraße 96, 60487 Frankfurt a.M.
069 59 22 44 | info@wessel-services.de | www.wessel-services.de




Airport

I Terminal 2 Terminal C Charter

Sonnenplatz schmilzt wie Butter in der Sonne!

Ab März müssen wir am Airport etwas zusammen rücken

Was ist und was wird, das treibt uns immer um an dem Lieblingshalteplatz vieler Kolleginnen und Kollegen, dem Flughafen.

WAS IST?

Das Schrankensystem ist nach einem schweren Verlauf einer „Infektion“ so langsam am gesunden und ist wenn Sie dies lesen, hoffentlich wieder ganz gesund.

Für die Geduld aller Kolleginnen und Kollegen bedankt sich Fraport und vor allem die Taxi-Vereinigung. Wie üblich im Taxigewerbe, hat uns die Flexibilität aller Beteiligten über die Zeit gebracht.

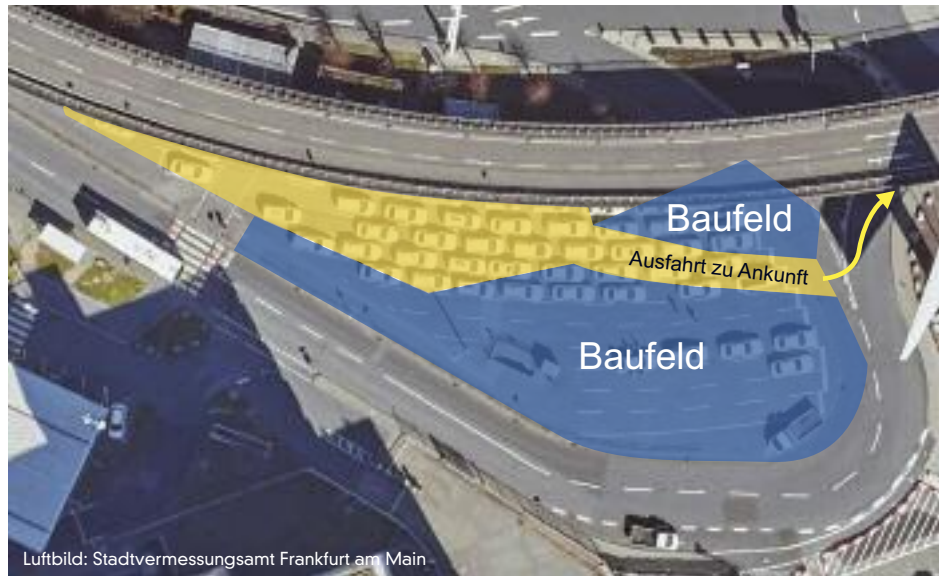
WAS WIRD JETZT GLEICH?

Ab 1. 3. 2021 beginnen umfangreiche Bauarbeiten rund um das Terminal 1 West und den Sonnenplatz. Der Sonnenplatz wird kleiner (siehe Foto gelber Bereich).

Die Ausfahrt wird durch die Baustelle (blauer Bereich) sein.

Die Anfahrt des Sonnenplatzes wird nicht mehr über die B43 möglich sein, sondern über den Hugo-Eckener-Ring.

Die Baumaßnahmen werden bis voraussichtlich Juli 2021 andauern. Wir werden Sie über die verschiedenen Phasen informieren.



WAS WIRD HOFFENTLICH BALD?

Corona macht die Prognosen schon sehr schwer. Für den Sommer, in Verbindung mit Impfungen, dem guten Wetter und etwas Glück sollte der Tourismus vorsichtig wieder anlaufen.

Auch sollte es wieder etwas mehr Geschäftsreisende geben. Aber von einer

Normalisierung sind wir dann immer noch weit entfernt, denn der Flughafen ist wie alle anderen Bereiche, die uns Kunden bescheren, international aufgestellt. Und bis der normalen Reise- und Veranstaltungsbetrieb wieder anläuft, wird es sicher 2022 oder später.



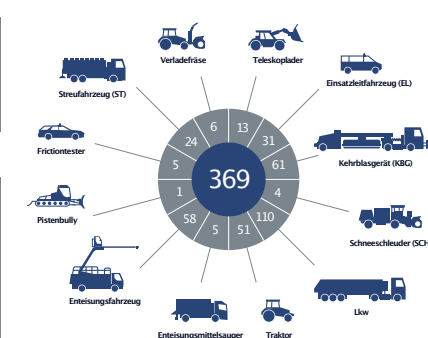
Winterdienst am Flughafen Frankfurt

Personalbestand

721 Beschäftigte

- Ganzjährige Theorie-Schulungen
- Erste Praxis-Übungen ab Sommer
- Vier „Generalproben“ im November

Fahrzeugflotte



Betriebsflächen m²

Centerbahn	250.000 m ²
Sudbahn	250.000 m ²
Startbahn West	245.000 m ²
Landebahn Nordwest	115.000 m ²
Rollwege	2.340.000 m ²
Vorfeldflächen	4.900.000 m ²
Öffentlicher Betriebsbereich:	
Straßen	622.000 m ²
Gehwege	335.000 m ²
Parkplätze	180.000 m ²
9.027.000 m²	Gesamt

Max. Lagerkapazität Streumittel

3,3 Mio. Liter

Vorrat auf dem Flughafen:

- 2.200.000 Liter Bodenenteisungsmittel (flüssig)
- 200 Tonnen Bodenenteisungsmittel (Granulat)
- 750 Tonnen Salz, 160 Tonnen Sand ... reicht für 14 Tage ohne Niederschlag
- 1.700.000 Liter Flugzeugenteisungsmittel ... reicht für bis zu 5 Tage bei Vollbetrieb.

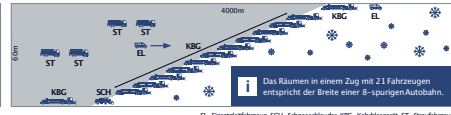
Gesamtkosten Winterdienst

20 Mio.

Gesamtkosten für:

- Personal
- Flächenenteisungsmittel
- Fahrzeuge
- Instandhaltung

Räumen in einem Zug



ca. 6.000 Stk.

10 cm = 114.000 Tonnen*

Aneinandergereiht ergibt das eine Länge von rund 60 km, das entspricht der Strecke von Frankfurt nach Mannheim.

*Schneemenge, die auf den Start- und Landebahnen, Vorfeldern und Rollwegen anfällt.

Taxi-Top-Card

Aufgrund der Corona-Pandemie dürfen wir zurzeit die Geschäftsstelle für Publikumsverkehr nicht öffnen.

Die Top-Karten behalten auch nach Ablauf ihre Gültigkeit und können weiter benutzt werden.

Wir werden Sie informieren, wenn die Top-Karten wieder verlängert werden. Bei defekten, verlorenen oder neuen Top-Karten vereinbaren Sie bitte telefonisch einen Termin in der Geschäftsstelle.



Foto: Fraport

Eine Boeing 747-8 der Lufthansa wird vor ihrem Flug nach China „enteist“. Das heißt das gesamte Flugzeug wird mit einer Glykol-Wasser-Mischung besprüht, um Rauhreif und Eis zu entfernen und neuen Eisansatz zu verhindern. Insbesondere Eisansatz an den Flügelvorderkanten kann die Flugeigenschaften dramatisch verschlechtern!

Februar 2021			
Datum	H	Z	Squire
1 Mo	I	I	I
2 Di	J	J	J
3 Mi	K	K	K
4 Do	L	L	L
5 Fr	M	M	M
6 Sa	N	N	N
7 So	O	O	O
8 Mo	P	P	P
9 Di	R	R	R
10 Mi	S	S	S
11 Do	T	T	T
12 Fr	A	A	A
13 Sa	B	B	B
14 So	C	C	C
15 Mo	D	D	D
16 Di	E	E	E
17 Mi	F	F	F
18 Do	G	G	G
19 Fr	H	H	H
20 Sa	I	I	I
21 So	J	J	J
22 Mo	K	K	K
23 Di	L	L	L
24 Mi	M	M	M
25 Do	N	N	N
26 Fr	O	O	O
27 Sa	P	P	P
28 So	R	R	R

März 2021			
Datum	H	Z	Squire
1 Mo	S	S	S
2 Di	T	T	T
3 Mi	A	A	A
4 Do	B	B	B
5 Fr	C	C	C
6 Sa	D	D	D
7 So	E	E	E
8 Mo	F	F	F
9 Di	G	G	G
10 Mi	H	H	H
11 Do	I	I	I
12 Fr	J	J	J
13 Sa	K	K	K
14 So	L	L	L
15 Mo	M	M	M
16 Di	N	N	N
17 Mi	O	O	O
18 Do	P	P	P
19 Fr	R	R	R
20 Sa	S	S	S
21 So	T	T	T
22 Mo	A	A	A
23 Di	B	B	B
24 Mi	C	C	C
25 Do	D	D	D
26 Fr	E	E	E
27 Sa	F	F	F
28 So	G	G	G
29 Mo	H	H	H
30 Di	I	I	I
31 Mi	J	J	J

April 2021			
Datum	Haupt	Zusatz	Squire
1 Do	K	K	K
2 Fr	L	L	L
3 Sa	M	M	M
4 So	N	N	N
5 Mo	O	O	O
6 Di	P	P	P
7 Mi	R	R	R
8 Do	S	S	S
9 Fr	T	T	T
10 Sa	A	A	A
11 So	B	B	B
12 Mo	C	C	C
13 Di	D	D	D
14 Mi	E	E	E
15 Do	F	F	F
16 Fr	G	G	G
17 Sa	H	H	H
18 So	I	I	I
19 Mo	J	J	J
20 Di	K	K	K
21 Mi	L	L	L
22 Do	M	M	M
23 Fr	N	N	N
24 Sa	O	O	O
25 So	P	P	P
26 Mo	R	R	R
27 Di	S	S	S
28 Mi	T	T	T
29 Do	A	A	A
30 Fr	B	B	B

Mai 2021			
Datum	Haupt	Zusatz	Squire
1 Sa	C	C	C
2 So	D	D	D
3 Mo	E	E	E
4 Di	F	F	F
5 Mi	G	G	G
6 Do	H	H	H
7 Fr	I	I	I
8 Sa	J	J	J
9 So	K	K	K
10 Mo	L	L	L
11 Di	M	M	M
12 Mi	N	N	N
13 Do	O	O	O
14 Fr	P	P	P
15 Sa	R	R	R
16 So	S	S	S
17 Mo	T	T	T
18 Di	A	A	A
19 Mi	B	B	B
20 Do	C	C	C
21 Fr	D	D	D
22 Sa	E	E	E
23 So	F	F	F
24 Mo	G	G	G
25 Di	H	H	H
26 Mi	I	I	I
27 Do	J	J	J
28 Fr	K	K	K
29 Sa	L	L	L
30 So	M	M	M
31 Mo	N	N	N

DIE CHARTERZEITEN			
Hauptcharter (H)			
Terminal 1 oben A2 - B4			
Terminal 1 unten C7 - C8			
täglich von 3:00 Uhr bis 3:00 Uhr			
Zusatzcharter (Z)			
Terminal 1 oben A2 - B4			
täglich von 3:00 Uhr bis 3:00 Uhr			
Squire-Charter			
täglich von 3:00 Uhr bis 3:00 Uhr			

DIE CHARTERGRUPPEN					
A	1-30	A	31-60	A	61-90
B	91-120	B	121-150	B	151-180
C	181-210	C	211-240	C	241-270
D	271-300	D	301-330	D	331-360
E	361-390	E	391-420	E	421-450
F	451-480	F	481-510	F	511-540
G	541-570	G	571-600	G	601-630
H	631-660	H	661-690	H	691-720
I	721-750	I	751-780	I	781-810
J	811-840	J	841-870	J	871-900
K	901-930	K	931-960	K	961-990
L	991-1020	L	1021-1050	L	1051-1080
M	1081-1110	M	1111-1140	M	1141-1170
N	1171-1200	N	1201-1230	N	1231-1260
O	1261-1290	O	1291-1320	O	1321-1350
P	1351-1380	P	1381-1410	P	1411-1440
R	1441-1470	R	1471-1500	R	1501-1530
S	1531-1560	S	1561-1590	S	1591-1620
T	1621-1650	T	1651-1680	T	1681-1712



Taxishop Breitenbachstr. 1

Festschrift zum 100jährigen Gründungsjubiläum TV (für Mitglieder)	kostenlos
Festschrift zum 100jährigen Gründungsjubiläum TV (für Nichtmitglieder)	20,00 Euro
Rhein-Main-Städteatlas (ADAC)	24,99 Euro
Falkplan Frankfurt am Main, neueste Auflage	7,99 Euro
Straßenverzeichnis Frankfurt am Main	8,50 Euro
Ausbildungsbuch für Ortskenntnisprüfung	48,00 Euro
Ausbildungsbuch für die TTC-Karte	25,00 Euro
Abrechnungsblock 100 Blatt	1,50 Euro
Das Taxiunternehmen in der Praxis (Sach- und Fachkundebuch)	36,00 Euro
Prüfungstestbuch für Sach- und Fachkunde (Unternehmer)	20,00 Euro
Taxitarifaufkleber transparent oder weiß	2,00 Euro
Gurtpflichtaufkleber blau	0,50 Euro
Taxi-Geldtasche	10,00 - 13,00 Euro
Imprinter zur Annahme von Kreditkarten „Ritsch-ratsch“	27,00 Euro
Taxikonzessionsnummer zum aufkleben außen auf die Heckscheibe	5,00 Euro
Taxikonzessionsnummer auf Plaskarte für Heckscheibe innen	3,00 Euro
Thermo-Rollen für Kreditkartenlesegerät pro Stück	0,50 Euro

Obige Preise sind Mitgliederpreise!

Die Geschäftsstelle der Taxi-Vereinigung



ist Montag, Mittwoch, Donnerstag und Freitag von 9.00 Uhr bis 16.00 Uhr geöffnet.

Donnerstag nur für Mitglieder

Am Dienstag ist die Geschäftsstelle für den Publikumsverkehr geschlossen

Sie erreichen uns während der Öffnungszeiten über

Telefon: 069-79207900

Telefax: 069-239693

E-Mail: info@taxi-vereinigung-frankfurt.de



Vorbereitungskurse

zur IHK Sach- und Fachkundeprüfung

Langjährige Erfahrung bei der Durchführung von Sach- und Fachkunde-Kursen zahlt sich aus:

Unterricht u. a. durch Steuerberater und Fachanwalt

Kursgebühren: 600,- Euro Grundpreis

Rabatt für Taxiunternehmer(in) minus 150,- Euro

Rabatt für Frankfurter Taxiunternehmer(in) minus 240,- Euro

Rabatt für Mitglieder minus 240,- Euro und ein Jahresmitgliedsbeitrag
Kursteilnehmer, die innerhalb eines Jahres in die Taxi-Vereinigung Frankfurt e.V. eintreten, erhalten für das erste Jahr den Mitgliedsbeitrag erlassen!

Anmeldung bei der Taxi-Vereinigung

Telefon: 0 69 - 79 20 79 00



Ausbildung zum Taxifahrer/in

durch die Taxi-Schule der Taxi-Vereinigung

Unterricht Dienstag und Donnerstag von 18 bis 20 Uhr

in den Schulungsräumen der Taxi-Vereinigung

In unserer sorgfältigen Ausbildung durch erfahrenes Schulungspersonal werden Sie optimal auf die Ortskenntnisprüfung der IHK vorbereitet.

Unser Unterricht ist modular aufgebaut und besteht aus sieben Modulen in sieben Wochen. Die Fahrerschulung wurde um ein praktisches Modul, eine Einweisungsfahrt, erweitert. Dies ohne Aufpreis.

Kursgebühr 360 Euro (incl. MwSt.)

Anmeldung in der TV-Geschäftsstelle.

Weitere Voraussetzung für die Andienung des Frankfurter Flughafens ist ein Fahrerlaubnis (TTC-Chipkarte). Zum Erwerb der TTC-Chipkarte ist eine zusätzliche Ausbildung notwendig. Diese besteht aus: Einweisungsfahrt, Seminar und Lehrmaterial. Bei erfolgreicher Taxi-Schulung und anschließendem Fahrerlaubniskurs bekommen Sie einen Nachlass von 30 €



JA! Ich will das Taxi-Journal abonnieren!

Hiermit bestelle ich ab der nächsten Ausgabe das monatlich erscheinende Taxi-Journal zum Bezugspreis von 39,95 Euro (incl. MwSt.) für 10 Ausgaben pro Jahr + Versandkosten. Das Abo ist jährlich kündbar spätestens 4 Wochen vor Ablauf der vereinbarten Bezugsdauer.

Vorname	Name	Plz	Ort	Straße
---------	------	-----	-----	--------

Hiermit ermächtige ich die Taxi-Vereinigung Frankfurt am Main e.V. widerruflich die Rechnungsbeträge von unten genanntem Konto im Lastschriftverfahren per Einzugsermächtigung abzubuchen. Die Bedingungen zur Teilnahme am Lastschriftverfahren erkenne ich an.

Kontoinhaber	IBAN
--------------	------

Datum	Unterschrift des Bestellers und Kontoinhabers
-------	---

Taxi-Marktplatz

Frankfurt und Rhein-Main

Termine Versicherungsbüro Löffler
Individuelle Beratungen unserer
Mitglieder in unserer Geschäftsstelle



Regelmäßige Termine auch in Ihrer
Taxi-Vereinigung Frankfurt!

Attraktive Konditionen, kompetente Beratung
und Ansprechpartner,
wir freuen uns auf Ihren Besuch
und das Gespräch mit Ihnen!

Wir bieten Ihnen attraktive Lösungen
rund um Ihren Betrieb!



N.R. Löffler GmbH
Seit Jahrzehnten Partner
des Taxi-Gewerbes

Seit 1955 Ihr Partner in allen Versiche-
rungsfragen
Heidelberger Str. 25, 60327 Frankfurt

Telefon: 069 / 959113-0 - Telefax: 069 /
959113-18 - mail@nrloeffler.de
www.nrloeffler.de - Bürozeit: montags –
freitags von 8.30 Uhr bis 16.00 Uhr

VW Touran Taxi, EZ 8/19, 7-Sitzer

Navi, Hale MCT-06, Cey-System und Ffm- Tarif,
sofort einsetzbar, Laufleistung 26.500 km, noch
Garantie bis 8/21, Anschlussgarantie bis 8/24 und
400.000 km, VB 19.000 • Tel. 069-7891127

Manni - Der Reifen-Doktor

Service rund um den Pkw
Reifenreparatur
Neu- und Gebrauchtreifen
Taxi-preiswerte Reifen



Neue Adresse!
Hedderheimer Ldstr. 140
Telefon 069-7384011

Ein/e diverse Nachtfahrer/in gesucht

Anstellung in Vollzeit • Mercedes E-Klasse
Funk: 230001 • Ablösung Raum Hausen
Taxi Karnama, Taxi 377 • Tel: 0179-3260690

Diverse Nachtfahrer/innen gesucht

In Voll- und Teilzeit
Ablöse Industriehof, Breitenbachstraße 1
Taxi 983 • Tel: 01772952500

Diverse Tag- und Nachtfahrer/in

in Voll- und Teilzeit gesucht • Funk 230001
Ablöse Bornheimer Landwehr 36
Taxi Wächter • Telefon: 0178-6382729

Diverse Wochenendaushilfsfahrer/in

Ablösung in Offenbach • Kombi Neufahrzeug
Taxi 102 • Tel. 0170-3300887

Voll- und Teilzeitfahrer gesucht

m/w/div, gerne auch Rentner/innen
Ablösung Ginnheim • Schulkinder/Krankenfahrten
Tel: 069-53059505 • Taxi 109 Kurt Wittmann

Tag, Nacht und Wochenende

Fahrer m/w/div. in Voll- und Teilzeit gesucht
Ablöse Nordend oder Kaiserlari
Taxi Svetlana Antonova • Telefon: 0152-33974522

Diverse Nachtfahrer/in gesucht

Festfahrer oder Wochenende • Zafira C
Funk 01 • Ablösung Niederrad/Rennbahn
Taxi Munawar Ahmed • Tel: 0177-8594320

Diverse Nachtfahrer/in gesucht

Sauber und zuverlässig • Mercedes W 212
Funk 01 • Ablösung Gallus
Taxibetrieb Bandorf • Tel: 069-551193

Diverse Tag- und Nachtfahrer/in

in Voll-, Teilzeit oder 450 €-Basis gesucht
auch Wochenende • Funk 01 • Ablöse Bockenheim
Taxi Nadeem • Telefon: 0163-6488027

← Unser treuester Anzeigenkunde, Man-
fred Ehrhardt, besser bekannt als „Man-
ni - der Reifen-Doktor“, hat im besten
Alter, mit 83 Jahren, noch ein
Mal einen Standortwechsel
vorgenommen. Aus dem Gal-
lus verlegt er seinen Reifen-
dienst nach Niederursel. Auf seinem
alten Standort in der Hellerhofstr. wird
jetzt ein Wohnhaus gebaut. Halten sie
Manni die Treue, solche Herzbluthand-
werker wie ihn gibt es nur noch sehr
wenige!

4 Kompletträder zu verkaufen

4 Räder orig. Mercedes W 212 Sommerbereifung
gebraucht, Preis VB Taxi 454 • Tel. 0172-6901358

Gebrauchte Teile zu verkaufen

1 Kienzle Taxiuhr 1155 • Preis VB
1 Kienzle Dachzeichenhalterung • Preis VB
Taxi 102 • Tel. 0170-3300887

Reifen und Felgen zu verkaufen

4 Michelin 205/60 R 16 nagelneu zu verkaufen
4 Alufelgen orig. Mercedes fast neu zu verkaufen
Taxi 1198 • Tel. 0160-8050670 + 0176-43221198

Kofferraummatte zu verkaufen

Kofferraummatte für Mercedes W 213 NEU
Preis : VB Tel. 0172 - 6806426 • Taxi 666

Gebrauchte Teile zu verkaufen

2 Satz optische Sitzkontakte, komplett • je 15 €
2 x Quittungsdrucker HALE TPD-01 • je 30 Euro
Yellow Cab Service GmbH Tel. 069-35350000

4 Winterreifen zu verkaufen

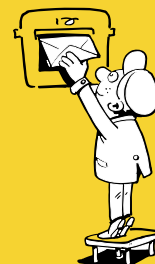
2 Pirelli Sottozero für Mercedes W 212 mit 0 km
2 Winterreifen gebraucht Preis VB 250 €
Taxibetrieb Ullmann Taxi 1111 • Tel. 0171-9356730

Stellenanzeigen von Mitgliedern der Taxi-Vereinigung Frankfurt am Main e. V. sind bis 7 Zeilen kostenlos!

Für Nichtmitglieder kostet eine Stellen-
anzeige pauschal 10 Euro + MwSt. Jede
andere Anzeige (z.B. Ersatzteile, Auto-
verkauf etc.) pro Zeile 2,50 Euro +
MwSt. (Vorkasse). Anzeigenschluss ist
immer der 20. des Monats. Schicken
oder faxen oder e-mailen Sie Ihre Anzeige
(mit vollständiger Anschrift) an die auf
Seite 3 veröffentlichten Faxnummer bzw.
E-Mail-Adressen. **Alle Anzeigen werden
nach 2 Monaten gelöscht und müssen neu
in Auftrag gegeben werden!**

Betriebsitzbriefkästen

in der
Breitenbachstr. 1
in geschütztem Raum
Monatliche Miete
5 Euro



Interessenten wen-
den sich bitte
persönlich an die Ge-
schäftsstelle der Taxi-
Vereinigung



Foto: Mercedes-Benz

Elektrischer Großraum

Ein – hochpreisiges – TAXI, aber mit Zukunft

Zugegeben, diese Wochen sind nicht gerade die inspirierendste Zeit um sich Gedanken über ein neues Taxi zu machen, doch es wird eine Zeit nach dem Lockdown geben, mit viel Nachholbedarf und guten Umsätzen.

Außerdem steht da noch die PBefG-Novelle vor der Tür, die das Personenbeförderungsgewerbe neu ordnen wird, und dabei auch dem Taxigewerbe neue Geschäftsfelder eröffnet. Zum Beispiel den „Linienbedarfsverkehr“ innerhalb des ÖPNV und „gebündelten Bedarfsverkehr“ außerhalb des ÖPNV. Schon diese beiden Begriffe deuten darauf hin, dass das Taxigewerbe andere, größere Fahrzeuge benötigt, um auf diesen Geschäftsfeldern ein sinnvolles Angebot machen zu können.

Als dritter Punkt gilt es die von der Politik beschlossene Hinwendung zur Elektromobilität zu beachten, irgendwann, in nicht allzu ferner Zukunft, könnte es auch für unsere superschadstoffarmen – aber eben nicht emissionsfreien Diesel-Taxis heißen „Ende Gelände“ bzw. „Wir müssen draußen bleiben“.

Taxifähige Elektrofahrzeuge aus deutscher Produktion sind sehr dünn gesät, über die Elektroschlafmützigkeit unserer überbezahlten heimischen Automobil-Top-Manager wollen wir uns hier nicht weiter auslassen... Aber es gibt inzwischen, seit Anfang 2019 angekündigt und seit Juli 2020 bei einem unserer Haus- und Hoflieferanten bestellbar, ein Fahrzeug mit Zukunft!

Deshalb wollen wir heute mal ein Blick auf dieses Fahrzeug werfen, mit dem Sie, unserer bescheidenen Meinung nach, auch über dieses Jahrzehnt hinaus als Taxi marktfähig und konkurrenzfähig bleiben werden, den Mercedes-Benz EQV 300.

Das Warten hat sich gelohnt

Der EQV 300 ist die erste Premium-Großraumlimousine von Mercedes-Benz mit elektrischem Antrieb. Bis zu 8 Personen (1 Fahrer + 7 Fahrgäste) können bekannt bequem an ihr Ziel gebracht werden. Der knackige Einstiegspreis von 71.000 Euro brutto legt nahe, dass der EQV nicht für die kinderreiche Großfamilie gedacht ist, sondern tatsächlich für Fahrdienste und Hotel-Shuttles. Er ist damit ca. 10.000 Euro teurer als die 190 PS Diesel V-Klasse bzw. ca. 30.000 Euro teurer als die preiswerteste Diesel V-Klasse. Im Preis enthalten ist beim EQV allerdings ein Wartungspaket für vier Jahre, das die Arbeitskosten für Inspektionen abdeckt und eine Garantie auf die Batterie für 160.000 Kilometer oder acht Jahre. Außerdem sind die Remote- und Navigationsdienste von Mercedes me für drei Jahre inklusive. Damit lässt sich beispielsweise die Klimaanlage schon vor dem Einsteigen aus der Ferne

einschalten oder eine Fahrtroute auswählen, auf der Lade-Stopps mit eingeplant sind.

Und dafür bekommt man auch 700 Kilo mehr Hightech geliefert. So viel wiegt die 100 kWh 400 Volt Batterie, welche den EQV nach der NEFZ-Norm bis zu 418 Kilometer weit bewegt, nach der realistischen WTPL-Norm sind es immer noch ca. 350 Kilometer. Damit sollte auch dem gut gebuchten Taxikutscher am Ende der Schicht nicht der Reichweiten-Angstschweiß auf der Stirn stehen. Nach 45 Minuten Laden an der 110 kW-Ladesäule sollte der Speicher wieder zu 80 % gefüllt sein, doch wo gibt es diese Schnellladesäulen in Frankfurt? Richtig: bei Glinicke British Cars in der Hanauer Landstraße 295 und in der Thea-Rasche-Straße, besser bekannt als „Guantanamo“.

Leider nur Fremderfahrten

Über die seit 2014 gebaute 3. Generation der V-Klasse (Baureihe 447) zu erzählen ist müßig, sie ist im Gewerbe wohlbekannt. Interessant sind nur die Unterschiede der Elektrovariante. Der Elektromotor leistet 150 kW, das sind, für die Älteren unter uns, 204 PS. Diese brauchen Minimum 26 kWh/100 km und – das ist der eigentliche Joker des EQV – haben eine lokale CO₂-Emissionen von 0,0 Gramm/km! Mehr, bzw. weniger geht nicht!

Der EQV 300 ist elektronisch auf 140 km/h gedrosselt, wer weniger weit, dafür aber 160 km/h schnell fahren möchte, der muss für 180,88 Euro diese Geschwindigkeitsbegrenzungsanhebung bei der Bestellung hinzubuchen.

Da uns leider kein EQV für ausgiebige Fahrtests zur Verfügung stand, können wir nur berichten, was die Kollegen von Auto-Motor-Sport buchstäblich erfahren haben: „Der EQV ist zunächst eine vollwertige V-Klasse, in der sechs Erwachsene (oder mehr) richtig bequem unterwegs sind – und zumindest in der Stadt wegen des deutlich geringeren



Foto: Mercedes-Benz

Geräuschniveaus sogar noch entspannter als in den Verbrennermodellen. Los geht's mit dem 204 PS starken EQV quer durch die Stadt: viel anfahren, viel bremsen, viel zwischenbeschleunigen – Alltag also. Das Anfahren klappt dank sauber einsetzenden 362 Nm geschmeidig, wegen des Vorderradantriebs anfangs aber wenig dynamisch, da es sonst regelmäßig aus den Radkästen qualmen würde (V-Klassen mit Verbrenner haben Hinter- oder Allradantrieb; beides ist aber für den EQV nicht geplant). Für zügige Zwischensprints hat der Elektro-V genügend Schmackes – wobei „Sprints“ vielleicht etwas hochgegriffen ist: Die Power reicht, um sich innerorts agil bewegen zu können. Über Land passt der Vortrieb auch, für Überholvorgänge braucht's dann allerdings reichlich Platz.“

„Geheime“ Taxi-Ausstattung!

Es gibt den EQV 300 sogar schon mit Taxiausstattung bzw. Taxivorrüstung! Das hat sich aber in der riesigen Mercedes-Benz Vertriebsorganisation noch nicht überall herumgesprochen. Was möglicherweise daran liegt, dass der EQV firmenintern nicht von der Pkw-Sparte, die normalerweise die Taxis betreibt, sondern von der Van-Sparte vertrieben wird.

Eine resolute Taxiunternehmerin, Karin Olm im fränkischen Bad Rodach, hat



Der EQV 300 „Olm-Stromer“ der Taxiunternehmerin Karin Olm

trotzdem die richtigen Ansprechpartner bei Mercedes-Benz gefunden und einen EQV 300 mit Taxiausstattung im Juli 2020 gekauft. Sie ist sehr zufrieden mit dem Fahrzeug. Sie setzt den EQV neben einem Tesla Model S und einem Mercedes Sprinter mit Rollstuhl-Hebebühne ein. Doch lesen Sie selbst (ihr Bericht unten im Kasten).

Wo stecken unsere innovativen Taxi-Unternehmer in Frankfurt?

Was sich in dem 6.800 Einwohner Städtchen Bad Rodach für einen Taxi-betrieb rechnet, dies sollte sich auch in der internationalen Messestadt Frankfurt mit dem Mega-Airport für einige weitblickende Taxiunternehmer rechnen! Wir wundern uns, dass nicht schon einer unserer Frankfurter Großbetriebe wenigstens einen EQV 300 zur Praxiserprobung eingestellt hat!

Wir haben einmal unser Wunsch-EQV 300-Taxi zusammengestellt. Neben der schon sehr reichhaltigen Serienausstattung haben wir nur noch folgende Ausstattungsmerkmale hinzu gebucht:

• Innenraum-Lichtpaket	191,59 €
• Elektr. Schiebetür rechts	952,00 €
• 3er-Sitzbank Komfort	541,45 €
• 2 Hauptschlüssel zusätzl.	163,03 €
Gesamtpreis (netto)	61.543 €

(Man kann den Endpreis mit Vollaustattung auch mühelos auf 95.000 € hochtreiben).

Davon gehen noch der Taxirabatt, zurzeit für dieses Modell wohl nur drei Prozent, und die Elektroförderung ab. Sicher immer noch deutlich teurer als ein herkömmlicher Diesel-PKW, aber auch deutlich zukunftssträchtiger und in der Gesamtrechnung wahrscheinlich sogar billiger als ein herkömmliches Taxi.

Wenn wir – und die Stadt Frankfurt – es wirklich ernst meinen mit mindestens 50 E-Taxis in absehbarer Zeit, dann sollten sich weitblickende Taxiunternehmer den EQV 300 mal näher anschauen. Für die großen Hotels ist dieses Fahrzeug als Flughafen-Shuttle möglicherweise bald ein „muss“!

Taxiunternehmerin Karin Olm zum EQV 300

Die Grundausrüstung kostet 59.990 € netto - und somit besteht die Möglichkeit der Förderung für E-Mobilität. 2.500 € zieht der Hersteller ab - den Rest bei der Bafa beantragen. Taxipaket kostet 3.222 € und der Rest ist halt immer die Frage was man möchte und braucht. Mit allem was geht kostet er ca 79.000 € netto - aber das muss man nicht haben;)

Es gibt ein paar Dinge die mich stören:

Es ist nicht möglich, dass das Fahrzeug auf „maximum Range modus“ voreingestellt wird und somit möglichst sparsam. Wenn der Fahrer es vergisst einzustellen, braucht er einfach mehr Strom und nutzt nicht die Rekupe-ration, die ja auch Bremsen einspart. Es gibt ab Werk keinen Infektionsschutz (Folie). Die Ladekarte von Mercedes ist eher ein Witz. Ab dem zweiten Jahr muss man einen Jahresbetrag für die Ladekarte und für Ionityladen zahlen. Das ergibt rechnerisch einen Betrag von 21,45 € im Monat. Da lade ich mit verschiedenen anderen Karten wesentlich kostengünstiger.

Es ist schade das der EQV nur 11 KW bei AC Ladung schafft (Tesla kann 16 KW). Nach 30 Minuten stehen, z.B. am Stand, sagt das Fahrzeug, dass ich es „starten“ soll, weil sonst das System abschaltet. Ist bei einem Verbrenner logisch, bei einem E-Fahrzeug für mich unverständlich. Ich, muss zu losfahren, den Schlüs-

sel im Schloß rumdrehen, um die „Zündung“ zu betätigen. Ich dachte, es gibt mittlerweile Fahrzeuge, wo man den Schlüssel nur im Fahrzeug haben muss ohne ins Zündschloß zu stecken.

Es gibt keinen Knopf um die Heckklappe zu öffnen oder zu schließen im Fahrzeug. Der Knopf dafür ist auf dem Bart des „Zündschlüssels“ der natürlich dann im Zündschloß steckt.

Aber sonst muss ich sagen, das Fahrzeug ist toll.

Es tut was es soll - ist früh schon vorgeheizt ohne Emissionen lokal - ich kann am Stand heizen oder im Sommer kühlen, ohne wen damit zu verärgern. Das Laden an guten Ladesäulen geht fix mit bis zu 110 KW. Im Idealfall ist dort eine Tanke oder sonst eine Möglichkeit einen Kaffee zu trinken und somit halte ich Pausen ein und bin entspannt. Fahrgäste stört es nicht, wenn ich zwischenladen muss. Kommt nur drauf an, wie ich es ihnen „verkaufe“. Taxiuhr anhalten, da nicht kundenbedingte Wartezeit, und einen Kaffee ausgeben. Oder viele Infos über das Fahrzeug liefern - und schon gibt der Kunde einen Kaffee aus).

Elektro-Fahrzeug fahren ist einfach Einstellungsache. Wenn man es mag und einmal probiert hat und dann betriebswirtschaftlich durchgerechnet hat - dann will man nichts mehr anderes, denke ich.

„**Pecunia non olet**“, **Geld stinkt nicht, dachte sich wohl die Eintracht Frankfurt Fußball AG, als sie eine Kooperation mit Uber einging.**

Das Taxigewerbe war deutschlandweit erst mal vor den Kopf gestoßen, so wie wir in der Taxi-Vereinigung auch. Mitglieder fragten nach, ob sie ihre Dauerkarten zurückgeben sollten. Andere sahen den Weltuntergang gekommen.

Wir fragten bei unserer Eintracht nach. Der Verein mit Präsident Fischer selbst sah sich nicht in der Verantwortung und verwies auf die Selbstständigkeit der Eintracht Frankfurt Fußball AG.

Für mich selbst, der schon in der Jugend die Idole und Vorbilder wie Bernd Nickel, Jürgen Grabowski und Dr. Peter Kunter hatte, war es ein herber Schlag.

Meine Familie und ich sind (oder waren) überzeugte Fans, weil Mannschaftssportarten einen wichtigen Beitrag zur Sozialisierung junger Menschen sind und gesellschaftlich unverzichtbar sind.

Gerade der Teamgeist, die Fairness und Kollegialität, die unserer Gesellschaft immer mehr verloren geht, wird in den Vereinen mit Mannschaftssport gefördert und geschult.

Die Entwicklung bei der Eintracht hat aber leider einen roten Faden.

Schon die Kooperation mit der ersten Bank, welche damals die Dresdner Bank mit fragwürdigen Methoden und mit Steuergeldern „übernommen“ hat, war nicht das beste Aushängeschild.

Die Steigerung dann die Kooperation mit der nächsten Bank, die weltweit krumme Geschäfte gemacht hat und mehr Klagen am Hals hat als Mitarbeiter.

Und jetzt die Spitze dieser Entwicklung – die Kooperation mit einem Unternehmen, welches weltweit mit ungesetzlichen Mitteln Märkte in disruptiver Weise übernehmen will.

- ▶ Ein Unternehmen, das bei mir Aktenschränke füllt mit Urteilen von Landgerichten, Oberlandesgerichten, ja sogar vom Bundesgerichtshof.
- ▶ Ein Unternehmen, das in Deutschland nicht einmal eine Niederlassung hat und dementsprechend auch keine Steuern zahlt.
- ▶ Ein Unternehmen, welches einen großen Haufen auf die Gesetze weltweit macht.
- ▶ Ein Unternehmen, das in parasitärer Weise Subunternehmer mit falschen Versprechungen anlockt, das Risiko auf diese auslagert und dann verhungern lässt.
- ▶ Ein Unternehmen, das unlauterer nicht vorgehen könnte, das Fairness, lauterer Wettbewerb und kollegiales Verhalten für einen Anachronismus hält.

Nun muss ich aber unsere Eintracht auch einmal in Schutz nehmen.

Wie viele andere ist auch die Eintracht auf die falschen Versprechungen der Firma **Uber** hereingefallen.

Offenbar hat **Uber** auch bei der Eintracht etwas gefaselt von Digitalisierung und Lösung von Mobilitätsproblemen, die es gar nicht gibt.



Vielleicht hat **Uber** sogar behauptet, sie könnten auf einem Halteplatz vor dem Stadion ihre Dienstleistung anbieten.

Das sagt die Eintracht Fußball AG dazu:

„Dabei sehen wir in der Partnerschaft und den Angeboten von **Uber** eine weitere Option ausdifferenzierte Mobilitätslösungen für unsere Fans anzubieten, welche nicht zuletzt unter Corona- und Hygienegesichtspunkten von Relevanz sein können und darüber hinaus, - wie bereits erwähnt - auf unser Mobilitätskonzept und Digitalisierungsbestrebungen einzahlen.“

Aber, so die Eintracht, man wird ein Auge auf die unternehmerischen Aktivitäten von **Uber** haben. Hoffentlich nicht das Auge mit dem blinden Fleck.

Und unter uns, **Uber** macht nun mal gute Lobbyarbeit. Wenn man die Aussagen der FDP, also von MdB Frau Kluckert hört, scheint **Uber** doch gute Argumente zu haben, wahrscheinlich in Euro. Aber auch andere Parteien labern ja diesen Mist, dass **Uber** die Mobilität auf dem Land verbessern würde. Ich habe in Flörsheim noch keinen **Uber** gesehen. Und unser ÖPNV dort, inklusive Taxi, lässt wirklich zu wünschen übrig.

Der neueste Clou ist **Ubers** soziale Ader, in dem Vergünstigungen für Impffahrten angeboten werden. Wohl wissend, dass die Klientel Ü-80 überhaupt nicht als **Uber**-Kunden in Frage kommt. Das finanzielle Risiko für **Uber** ist also äußerst überschaubar.

Es ist ja sowieso für einen normalen Menschen nicht zu verstehen, wieso die Aktienkurse dieses Unternehmens bei diesen Geschäftszahlen steigen. 814 Millionen Euro Verlust im letzten Quartal. Obwohl die Tendenz geht aufwärts, denn von 8,5 Milliarden Dollar Verlust in 2019 hat **Uber** in 2020 „nur“ 6,8 Milliarden Dollar

Verlust gemacht.

Da scheint einem Nichtbörsianer der Einstieg bei Wirecard ja noch sinnvoller.

Aber bei aller berechtigten Kritik an **Uber** ist mir dieses Unternehmen nicht ganz so verhasst wie ein anderes. Weil **Uber** mit offenen Karten spielt. Taxi ist für die ein Arschloch und die machen wir platt, ist doch eine klare Ansage von **Uber**.

Viel schlimmer ist doch die schleimige Honigfalle von Freenow, in die viele Kollegen und Kolleginnen herein gefallen sind. Sie haben dem Taxigewerbe und sich selbst damit unermesslichen Schaden zugefügt. Freenow, der Wolf im Schafpelz, hat es aber geschafft, die Taxikunden in den Mietwagen umzulenken und hat damit natürlich auch die **Uber**-Partner unterstützt, weil diese ja im gleichen Wagen sitzen.

Und immer wieder stellt sich dieses parasitäre Unternehmen – wir wollen auch nicht vergessen dass es zur Daimler AG gehört – als Freund des Taxigewerbes dar und sticht uns dabei ständig in den Rücken.

Tarife abschaffen, Taxi abschaffen, nur noch Mietwagen, das ist die Zielrichtung. Damit Abschaffung der Mobilitätsgarantie für die Bevölkerung. Abschaffung von bezahlbaren Tarifen. Nur noch Profit von allen Seiten.

Die Mietwagenbetreiber in deren Auftrag werden reihenweise bankrottgehen, wie jetzt auch schon, und durch neue naive Unternehmer:innen abgelöst, denen das gleiche Schicksal blüht. Der Neu- und Gebrauchtwagenverkauf wird als Nebenprodukt auch noch angekurbelt.

Ein perfider, widerlicher Plan von verachtenswerten Protagonisten. Und umgesetzt werden konnte der Plan nur perfekt mit der Hilfe großer Teile des Taxigewerbes.

Jetzt, wo die Geschäfte auch bei Freenow nicht mehr laufen, hat man sich wieder an das Taxi erinnert und als Freund der Impffahrten geriert. Natürlich ist man sich nicht mal da zu schade, sich auf den Lorbeeren der Zentralen und Verbände auszuruhen und sich davon eine Scheibe abzuschneiden. Als Charakterschwein kann man nun mal nicht wählerisch sein.

Aber sicher bekommen wieder alle Taxikunden eine Mitteilung von Freenow, sie sollen beim nächsten Mal den Mietwagen nehmen.

Man kann gar nicht genug essen und trinken, um das Bedürfnis sich zu übergeben, befriedigen zu können.

Jetzt brauchen wir nur noch einen Schuldigen. Bitte schön. Da kommen ja nur die Zentralen und Verbände in Betracht, keinesfalls die eigene Naivität! Ich hoffe nur, dass keiner mehr kommt und jammert, dass die Mietwagen das Geschäft wegnehmen. Zumindest nicht die, die dieses Krebsgeschwür des Taxigewerbes mytaxi/Freenow mit groß gemacht haben.

„Ich habe fertig“, um im Fußballjargon zu bleiben. H P K