BUNDESVERBAND TAXI
Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.
www.bundesverband.taxi

REPORT 3

01.09.2021

Informationsservice des Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.

PERSON

PRIVAT

Dortmunder Unternehmer feierte runden Geburtstag

Dieter Zillmann wird 80

Wenn man alle Verdienste von Dieter Zillmann aufschreiben möchte, könnte man locker dieses Heft füllen. Deshalb müssen wir uns beschränken und ziehen den Hut davor, dass er keine Punkte in Flensburg hat. Trotz einer Wochenendehe (seine Familie wohnt im Hunsrück) und damit wöchentlich allein knapp 500 Kilometern auf dieser Strecke. Das Bundesverdienstkreuz muss unbedingt erwähnt werden, sein Engagement als Hauptverantwortlicher für die Logistik und den Transport aus Dortmund und Bremen in das Erdbebengebiet der Türkei 1999. Seit 1965 ist Dieter Zillmann selbständiger Taxiunternehmer und fast ebenso lange ist er in den verschiedenen Gremien und Verbänden aktiv. Seine Meinung war, ist und wird weiter gefragt sein! Wir gratulieren zunächst zum 80. auf das Herzlichste!

IMPRESSUM

Taxi & Mietwagen Report, Mitteilungen des Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.
Dorotheenstraße 37, 10117 Berlin
E-Mail: info@bundesverband.taxi
Internet: www.bundesverband.taxi
https://www.facebook.com/BZPorg
https://twitter.com/BZPorg
Redaktion
Michael Oppermann (verantwortlich)
Berlin

KOMMENTAR

Das PBefG ist in Kraft – aber noch sind viele Fragen offen

Präsident Herwig Kollar blickt nach vorn

Nun sind wir also in einer neuen Zeitrechnung. Die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes ist in Kraft getreten. Und ja, das Taxi ist immer noch da. Dafür haben wir zwei Jahre lang gekämpft. Damit das Taxi aber weiter da sein wird – dafür braucht es nun die Ausgestaltung des Gesetzes. Wir sind weiter für alle da! Damit es so bleibt, sind jetzt die Behörden in den Kommunen gefordert. Denn das neue Gesetz gibt vielen von ihnen die Verantwortung, die vorher auf Bundesebene konzentriert war.

Leitfaden für die Behörden

Wir haben die wichtigsten Änderungen beim PBefG in diesem Heft übersichtlich zusammengefasst. Und wir haben den regionalen Genehmigungsbehörden einen Leitfaden mit an die Hand gegeben. Denn, mal ehrlich: Wo soll über Nacht so viel Kompetenz aufgebaut werden? Jeder muss sich erst in ein Thema einarbeiten, um das Wissen zu bekommen, das wir in vielen Jahren gesammelt haben. Muss die Genehmigungsbehörde jetzt Fest- sowie Mindest- und Höchstpreise in die Tarifordnung aufnehmen? Das ist beispielsweise eine dieser Fragen, die sich Beamte in den Verwaltungen derzeit stellen. Die Antwort: Beförderungen zu Festpreisen sowie ein Tarifkorridor mit Mindest- und Höchstpreisen wird grundsätzlich ermöglicht. Allerdings: Es ist kein Zwang für entsprechende Regelungen vorgeschrieben, jede Kommune kann das für sich selbst entscheiden. Ein großer Aufwand, aber der will gemeistert sein. Deshalb unser Leitfaden. Oder: Kann die Genehmigungsbehörde eine Vorausbuchungsverpflichtung für Mietwagen einführen? Antwort: Wenn bestimmte Voraussetzungen dafür erfüllt sind, dann geht das. Beispielsweise müssen die Städte mehr als 100.000 Einwohner haben. Und der Marktanteil der app-vermittelten Mietwagen überschreitet mehr als 25 Prozent.

BUNDESVERBAND TAXI UND MIETWAGEN E.V.

Herwig Kollar, Präsident des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

Der Bundesverband empfiehlt den Kommunen zudem genauere Untersuchungen, wenn die Anzahl der Mietwagen rasant wächst und die Mietwagen-Konzessionen mehr als 20 Prozent an den gesamten Konzessionen betragen.

Landeshauptstädte besonders im Fokus

Das trifft beispielsweise auf Berlin zu. Via Zeitungsmeldung hat der hauptstädtische Senat auch Handlungsbedarf angemeldet. Da im September aber in Berlin zusammen mit dem Bundestag auch ein Abgeordnetenhaus neu gewählt wird, dürfte es bis zur praktischen Umsetzung noch ein wenig dauern. Hoffentlich nicht zu lange, zumindest der CDU-Kandidat für das Amt des Regierenden Bürgermeisters versprach bei einem Besuch bei Taxi Berlin schnelle Hilfe: „Wenn das in Hamburg funktioniert, muss es doch auch in Berlin möglich sein“. Düsseldorf ist ebenfalls ein gutes Beispiel dafür, wie Behörden durch ihr Handeln einen fairen Wettbewerb sichern können. Denn nichts anders wollen wir – eine Auseinandersetzung mit gleichen Mitteln. Das ist einerseits eine Garantie für unsere Arbeitsplätze, andererseits gibt es den Kunden die notwenige Sicherheit mit verlässlichen Tarifen und einem Service rund um die Uhr. In diesem Zusammenhang habe ich eine Bitte an Sie: Der Leitfaden für die Verwaltungspraxis ist auf unserer Website, www.bundesverband.taxi, frei verfügbar. Teilen Sie diesen Link ruhig mit den Behörden bei Ihnen.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr Herwig Kollar

RECHT 02
Mietwagen-Unternehmen verliert Konzessionen
Massive Verstöße gegen Rückkehrpflicht und mangelndes Vertrauen

GEWERBE 03
Was ist neu im Personenbeförderungsgesetz?
Nach zwei Jahren voller Debatten und Demos ist die Novelle nun in Kraft

GEWERBE 05
E-Mobilität auf dem Vormarsch
Thüringer Unternehmer: Mit Strom geht es auch auf dem Land

Konzession wegen Verstoß gegen Rückkehrpflicht entzogen

Gericht: Viele kleine Verstöße des Uber-Partners sind ein schwerer Verstoß

TÜXEN

§ **Verwaltungsgericht Düsseldorf**
Urteil vom 12.05.2021
Aktenzeichen 6 L 199/21

Das Gericht kannte angesichts der vorgelegten Beweise kein Pardon: Das Unternehmen mit 20 Mietwagenkonzessionen war munter unterwegs, allerdings kamen die Fahrzeuge so gut wie nie am Betriebssitz vorbei. Klarer Verstoß gegen die Rückkehrpflicht. Und da die Genehmigungsbehörde Mettmann offenbar sehr aufmerksame Mitarbeiter hat, beobachteten sie den Betriebssitz des Unternehmens und dokumentierten ihre Beobachtungen. Mehr noch: Es entwickelte sich ein reger Schriftverkehr. Fahrtenlisten wurden verglichen, auch wurde dem Unternehmer noch einmal die Grundlage seines Geschäfts deutlich gemacht. Und diese Grundlage ist nun mal im Personenbeförderungsgesetz entsprechend festgehalten.

Prüfungen beweisen klare Verstöße

Dreimal strebte die Genehmigungsbehörde eine Betriebssitzprüfung an - am 28. April, 15. Juli und 20. Juli 2020 war das mit einem Hinweisschild („Aufgrund der aktuellen Situation bleibt unser Büro vorübergehend geschlossen.") versehene Büro des Unternehmens unbesetzt. Allerdings: In dieser Zeit wurden weiter Aufträge gefahren. Die Behörde ließ sich die entsprechenden Listen vorlegen und stellte fest, dass Beförderungen durchgeführt wurden, ohne dass der Betriebssitz besetzt gewesen sei. Daraufhin wurde ein Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet, die Genehmigung zur Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr mit 20 Mietwagen wurde eingezogen. Begründung: Der Antragsteller habe sich als unzuverlässig im Sinne des § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 PBefG erwiesen. Und dazu schrieben die Richter einen Satz ins Urteil, der die ganze Dimension des Verfahrens unterstreicht: „Die Unzuverlässigkeit ist ein persönlicher charakterlicher Mangel, aus dem die mangelnde Vertrauenswürdigkeit des Betreffenden hervorgeht."

Rückkehrpflicht ist grundlegend für Mietwagen

Bei der Rückkehrpflicht handelt es sich um eine wesentliche Pflicht für den Mietwagenverkehr, urteilte das Gericht. Die Rückkehrpflicht soll gewährleisten, dass Mietwagen nicht taxiähnlich auf öffentlichen Straßen und Plätzen bereitgestellt werden und dort Beförderungsaufträge annehmen. Die Existenz- und Funktionsfähigkeit des Taxiverkehrs als Verkehrsmittel des ÖPNV für individuelle Bedürfnisse zu einem festgelegten Tarif stellt einen besonders wichtigen Belang des Gemeinwohls dar. Vor diesem Hintergrund sei es gerechtfertigt, Verstöße gegen die Rückkehrpflicht jedenfalls in einer gewissen Häufung als schwere Verstöße gegen Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes einzustufen – und damit ist die Geschichte dieses Uber-Partners beendet.

Ersatz-Taxi auch über mehrere Wochen möglich

TÜXEN

§ **Landgericht Lübeck**
Urteil vom 15.01.2021
Aktenzeichen 17 O 345/19

Ein Taxi-Unternehmer mit nur einem Fahrzeug hatte auf dem Gelände des Universitätsklinikums in Lübeck einen schweren Unfall erlitten, die Ersatzteilbeschaffung und damit die Reparatur zogen sich lange hin. Der Unternehmer mietete sich ein Ersatz-Taxi. Insgesamt dauerte dies weit über zwei Monate und kostete knapp 15.000 Euro netto. Die Versicherung des Unfallgegners wollte diesen Schaden aber nicht übernehmen. Doch das Gericht folgte der Verteidigung des Taxi-Fahrers, wie die Kanzlei Harre & Koch Fahs aus Buchholz in der Nordheide schreibt. Zunächst traf den Unfallgegner die alleinige Schuld, er hatte beim rückwärtigen Ausparken das Taxi beschädigt. Aber der Taxifahrer sei auch nicht für die Schwierigkeiten bei der Ersatzteilbeschaffung verantwortlich zu machen. Damit muss die gegnerische Versicherung die Kosten für das Miet-Taxi ebenso tragen wie den Verdienstausfall des Mannes, bevor er den Ersatzwagen hatte. Knappe zwei Wochen schlugen zusätzlich mit 1.427 Euro zu Buche.

Das Personenbeförderungsgesetz – die Novelle ist in Kraft

Ziemlich genau zum Redaktionsschluss dieses Reports trat Anfang August die lange umstrittene Novelle des Personenbeförderungsgesetzes, kurz PBefG, in Kraft. Der Präsident des Bundesverbandes, Rechtsanwalt Herwig Kollar, ist seit der Verabschiedung des Gesetzes durch Bundestag und Bundesrat auf vielen Veranstaltungen im Gewerbe unterwegs gewesen und hat die wesentlichen Änderungen erläutert. Doch was ist nun neu? Es gibt eine Vielzahl an neuen Regeln für die Bereiche Vermittler, Mobilitätsdaten, Umweltstandard, Taxi und Mietwagen sowie neue Verkehre/Pooling.

1. Regelungen für Vermittler

Grundsätzlich gilt: Vermittler brauchen keine Genehmigung für ihre Tätigkeit. Das hätte sich das Gewerbe und der Bundesverband anders gewünscht, aber das war gegenüber dem Gesetzgeber nicht durchzusetzen. Das Gesetz definiert nun, was unter reiner Vermittlung zu verstehen ist. Ruft ein Kunde ein Taxi, so entsteht zwischen dem Anrufer und dem Unternehmer (zum Beispiel eine klassische Zentrale) ein Vermittlungsgeschäft. Wenn die Bestellung aber über eine Mobilitätsplattform stattfindet? Dann ist zu prüfen: Wenn der Vermittler die Beförderung weitgehend kontrolliert und organisiert - mit Werbung, Kundenregistrierung, einer Kontrolle über die vermittelten Aufträge bis hin zum Preis - dann ist das wohl mehr als ein reiner Vermittler. Aber die Unklarheit im Gesetz könnte künftig die Gerichte beschäftigen.

2. Mobilitätsdaten

Erstens müssen ab dem Beginn des kommenden Jahres statische Daten übermittelt werden (Unternehmensdaten, Betriebsdaten, Buchungs- und Bezahlmöglichkeiten, Standorte, Betriebssitz, eventuell Filialen, Barrierefreiheit, Umweltstandard der Fahrzeuge). Zweitens folgen ab 1.7.2022 dann dynamische Betriebsdaten in Echtzeit. Dazu gehört die Verfügbarkeit und die Auslastung der Fahrzeuge. Wie Unternehmen diese Daten übermitteln sollen, ist noch offen.

3. Neue Verkehrsformen

Dazu gehören der Linienbedarfsverkehr (§44 PBefG) und der gebündelte Bedarfsverkehr (§50 PBefG). Bisher hieß das Anruf-Sammeltaxi, jetzt wird es Pooling genannt. Während beim klassischen Linienbedarfsverkehr sich für Taxi- und Mietwagenunternehmer wohl keine Möglichkeiten bieten, kann der gebündelte Bedarfsverkehr eigenwirtschaftlich organisiert werden. Mehrere Beförderungsaufträge werden entlang einer ähnlicher Wegstrecke gebündelt. Abwinken ist nicht erlaubt, es gibt in dieser Verkehrsform keine Rückkehrpflicht und die Betriebs-, Tarif- und Beförderungspflicht entfällt ebenfalls.

4. Verkehr mit Taxen

Verstöße gegen die Stellplatzpflicht können zukünftig als Ordnungswidrigkeit geahndet werden. Ebenso sind Festpreise für bestimmte Wegstrecken möglich – beispielsweise vom Flughafen zu einem festen Zielpunkt. Für Bestellfahrten können Mindest- und Höchstpreise vereinbart werden.

5. Verkehr Mietwagen

Es gibt eine Abgrenzung zwischen Mietwagen und gebündeltem Bedarfsverkehr. Erstmals gibt es Preisvorschriften im Mietwagenverkehr. Die wurden in das Gesetz geschrieben mit dem Ziel, Sozialdumping zu verhindern. Das gilt insbesondere für Mindestbeförderungsentgelte, um unseriös kalkulierte Fahrten zu verhindern. Um Verbraucher zu bestimmten nachfragestarken Zeiten zu schützen, können auch Höchstbeförderungsentgelte festgelegt werden. Neu ist auch die Kennzeichnungspflicht für Mietwagen – mit einem blau-weißen Schild in der Heckscheibe.

6. Klimaschutz

Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit sind bei der Anwendung des Gesetzes zu berücksichtigen. Eine Genehmigung kann abgelehnt werden, wenn Fahrzeuge nicht die Emissionsanforderungen erfüllen.

§ Fazit von Herwig Kollar

Es gibt noch eine Reihe von Ungenauigkeiten im Gesetz und wird wohl drei bis fünf Jahre dauern, bis letzte Einzelheiten und Rechtsstreitigkeiten geklärt sind. Das war bei der letzten Novelle auch so.

Die „weiße Flotte“ von Zeulenroda

Silvio Weiß macht es vor: Auch auf dem Land kann man elektrisch fahren

Ehrlich gesagt: Solche Porträts über Unternehmer wie Silvio Weiß würde der Autor dieser Zeilen gern mehr schreiben. Einerseits beeindruckt der Thüringer mit Tatkraft, Ideen und Optimismus. Andererseits sind es Typen wie er, die zeigen: Das Taxi- und Mietwagengewerbe wird getragen von tollen und modernen Menschen, denen die Zukunft nicht egal ist. Und deshalb hat er getüftelt und überlegt, wie man auch in Ostthüringen an der Grenze zu Sachsen modern unterwegs sein kann. Das heißt in dem Fall: Wie man ökologisches Fahren und unternehmerisches Denken unter einen Hut bekommt.

Mit eigenem Strom kostengünstig unterwegs

„Aktuell haben wir 14 Pkws und einen Bus für 30 Personen“, erzählt Silvio Weiß im Interview und schaut dabei auf die Anfänge zurück. „Ich habe vor ein paar Jahren angefangen, Dinge anders zu machen als andere!“ Dazu gehörte der Bus, denn damit konnte er auch größere Aufträge annehmen. Im vergangenen Jahr, als andere mit der ersten und zweiten Welle der Corona-Pandemie zu kämpfen hatten, lief es auch weiter bei ihm gut. Krankenfahrten sorgten für den notwendigen Umsatz. Und angesichts dessen überlegte er: „Wir planen eine Photovoltaik-Anlage. Und es ist dabei sinnvoll, den Strom selbst zu verwerten“. Entsprechende Fördermittel für die Fahrzeuge kamen auch noch dazu, damit war der Plan perfekt. Dann ging es an die Umsetzung, sagt Weiß: „Man kann etwa ausrechnen – ein E-Auto fährt bei uns zwischen 250 und 350 Kilometern maximal am Tag.“ Und auf dem Lande fahre ein Auto eben nicht den ganzen Tag, sondern sei nach den entsprechenden Aufträgen wieder zurück. Mal eine Stunde, mal auch mehr, seien die Fahrer unterwegs. Dann werde das Auto auch an die Ladesäule angeschlossen. „Wir hatten noch keine Situation, wo wir die Fahrt wegen fehlender Ladung ablehnen mussten“, berichtet der Inhaber des Bus- und Taxibetriebs. Zwei Renault Zoe, zwei Mercedes Vito und drei ID.4 gehören zum Fuhrpark. Darin finden sich auch noch sieben Verbrenner. Aber ohne Planung gehe es nicht, so Weiß. Den ID habe er bestellt, ohne den Wagen zu kennen. Und obwohl er einer der ersten war, sei die Lieferzeit trotzdem noch sehr respektabel gewesen.

PRIVAT

PRIVAT

Eingesparte Benzin- und Dieselkosten gibt es als Lohnzuschlag

Die Autos werden natürlich nicht nur tagsüber geladen, sondern auch in der Nacht. „Durch das Einspeisen bekomme ich acht Cent – aus dem Netz kostet mich die Kilowattstunde 25 Cent. Bleiben unterm Strich Kosten von 17 Cent. Aber wenn die Sonne scheint, kann ich auch direkt laden. Dadurch sinken die Kosten noch einmal – im Schnitt fahren unsere Autos für 10 Cent pro Kilowattstunde. Die Vitos brauchen etwa 21 Kilowattstunden pro 100 Kilometer“, rechnet Weiß vor. Seine Fahrer sind zum wirtschaftlichen Fahren angehalten, insgesamt spare er jetzt Treibstoffkosten in Höhe von rund 35.000 Euro im Jahr. „Ein Teil davon kann ich auf den Lohn drauflegen, dann sagen die Fahrer ebenfalls: Das hat sich auch für mich gelohnt“. Obwohl die ID.4 erst wenige Monate im Unternehmen seien, hätten sie schon über 15.000 Kilometer auf dem Tacho.

Auf langen Strecken heute noch mit Verbrenner unterwegs

Auch wenn während der Pandemie lange Strecken zu Zielen wie die Flughäfen von München oder Leipzig eher selten gefragt waren – dort ist das Team von Silvio Weiß auch häufig mit einem Verbrenner unterwegs. „Man könnte die Autos auch unterwegs laden, das klappt mittlerweile ganz gut. Allerdings kostet die Kilowattstunde dann 80 Cent – und das macht die Fahrten teuer. Schnellladung rechnet sich nicht“, sagt er. Aber in Zeulenroda und Umgebung könne er gut planen. Die Dialysepatienten hätten feste Termine, mal am Morgen oder am Mittag – dazwischen könne bequem geladen werden. Allerdings dürfe man nicht verkennen: Auch die Anlage mit den fünf Ladesäulen auf dem heimischen Betriebshof habe viel Geld gekostet, zu Teilen wird das gefördert. Und klar, wenn man für 100 Kilometer im Durchschnitt 1,50 – 2,10 Euro zahlt, dann strahlt Silvio Weiß: „Das ist eben eine Investition in die Zukunft“!

E-Mobilität im Taxi-Alltag

Erfahrungen bei der Suche nach Alternativen zum Diesel

Leszek Nadolski blitzt der Schalk aus den Augen. „Ich bin schon mal mit einem Stromer gefahren, quasi ohne Blinken und beim Abbiegen die Hand raushalten…" Will heißen: Alles, was im Auto Strom verbraucht, hat er abgeschaltet. Kein Radio, keine Klimaanlage, extrem stromsparende Fahrweise. „Da habe ich 15 Kilowattstunden gebraucht und war stolz wie ein Spanier nach dem Stierkampf. Aber das sind natürlich keine Alltagsbedingungen", berichtet der Chef der Berliner Taxiinnung. Zusammen mit verschiedenen Anbietern macht sich der Verband stark für mehr Elektromobilität auf den Straßen der Hauptstadt. Mit Erfolg. Auch auf Drängen der Taxi-Verbände fördert das Land Berlin die Anschaffung von E-Taxis seit 1. Juli mit bis zu 15.000 Euro. „Wirtschaftsnahe Elektromobilität" (WELMO) heißt das Förderprogramm, zunächst bis zum Ende des Jahres soll es laufen.

Auf ihrer Website hat die Berliner Taxiinnung einen Leitfaden für die Anschaffung von geförderten E-Taxis veröffentlicht - in vier Schritten bis zum Fahrzeuge.

TÜXEN

TÜXEN

TÜXEN

Leszek Nadolski macht sich für saubere Fahrzeuge stark.

Mit einem Nissan Leaf fing alles an

In einem selbst finanzierten Projekt hatte die Innung ein Elektro-Taxi angeschafft, nach langen Monaten mit diversen Anträgen und Bescheiden stand im vergangenen Jahr dann ein Nissan Leaf auf dem Hof. Damals das einzige batteriebetriebene E-Taxi, das durch Berlin rollte. Zum Ausprobieren für die Mitglieder, auch als Taxi-Ersatzfahrzeug: „Wir wollten einfach schauen, ob sich der Umstieg auf Elektroantrieb lohnt. Die Berliner Taxiunternehmer sollten die Gelegenheit erhalten, die Elektromobilität unter realen Bedingungen zu testen. "Die Erfahrungen heute reichen von „nie wieder" über „spannend, aber nicht für mich" bis hin zu „das kann ich mir vorstellen". Insgesamt sind etwa 6600 Taxis in der Hauptstadt unterwegs, nach Schätzungen davon rund 3000 Hybridfahrzeuge. Und reine E-Taxi? Die kann man noch an einer Hand abzählen, vielleicht auch an zwei Händen, tippen die Experten. Zwei London Cabs sind in der Stadt unterwegs, auch hier sind die Erfahrungen durchaus gemischt.

Hersteller können viel gewinnen, wenn sie auf die Taxi-Branche zugehen

Von der Autoindustrie hat sich die Taxiinnung ein bisschen mehr erhofft: „Sie sind nicht so richtig überzeugt, mit uns zusammen zu arbeiten. Es gibt keine Fahrzeuge, die wir auf Anhieb benutzen können", klagt Nadolski. Zunächst scheitert es an den Lieferzeiten, und die Hersteller haben auch nicht unbedingt Interesse daran, ihre Fahrzeuge zu Taxis umzurüsten. Schwer verständlich, denn jeder Fahrer eines E-Autos kommt sofort mit seinen Fahrgästen ins Gespräch. Weibliche Fahrgäste beeindruckt meist der geringe Geräuschpegel, Männer stellen viele technische Fragen, heißt es. Schon allein aus Marketinggründen sollten die Hersteller vielleicht auf die Taxi-Branche zugehen. Den Weg ins Autohaus finden nicht so viele Menschen wie in ein Taxi. Die elfenbeinfarbene Flotte ist eben auch ein enormer Multiplikator für die Gesellschaft, wenn es mit der Elektrifizierung noch schneller vorangehen soll.

Die Kosten für die Stromer variieren

„Daimler mit dem Vito, Volkswagen mit ID, Nissan Leaf, Hyundai und der chinesische MG. Das war es dann. Der Tesla ist zwar ein interessantes Auto, aber als Taxi nicht so auf dem Level, wie wir es von anderen kennen", fasst der Innungschef seine Erfahrungen zusammen. Und die Preise für den Strom selbst variieren auch stark. „Teuer? Ja, das ist in der Tat nicht so einfach. Wenn man weiß, wo man fährt und wo man tankt, dann geht das. Wenn man etwa 60 Cent für die Kilowattstunde zahlen muss, dann ist man bei 100 Kilometern bei 10 bis 12 Euro." Zurzeit sind noch viele kostenlose Ladesäulen verfügbar. Das könnte sich aber bald ändern.

Mercedes-Benz stellt Weichen für vollelektrisches Zeitalter

MERCEDES-BENZ

Mercedes-Benz stellt die Weichen für eine vollelektrische Zukunft – überall dort, wo es die Marktbedingungen zulassen. Mit diesem strategischen Schritt von „Electric first" zu „Electric only" beschleunigt Mercedes-Benz die Transformation in eine emissionsfreie und softwaregetriebene Zukunft. Bis 2022 wird Mercedes-Benz in allen Segmenten, in denen die Marke vertreten ist, batterieelektrische Fahrzeuge (Battery Electric Vehicles - BEVs) anbieten. Ab 2025 werden alle neuen Fahrzeug-Architekturen ausschließlich elektrisch sein, und die Kundinnen und Kunden werden für jedes Modell eine vollelektrische Alternative zur Auswahl haben. „Die Elektromobilität gewinnt an Fahrt – vor allem im Luxus-Segment, wo Mercedes-Benz zuhause ist. Der Wendepunkt rückt näher, und wir werden bereit sein, wenn die Märkte bis zum Ende des Jahrzehnts vollständig auf Elektroautos umstellen", sagte Ola Källenius, Vorstandsvorsitzender der Daimler AG und der Mercedes-Benz AG. Der schnellere Ausbau des Angebots an überzeugenden Elektrofahrzeugen wird den Durchbruch der Elektromobilität beschleunigen.

Architekturen: Im Jahr 2025 führt Mercedes-Benz drei vollelektrische Architekturen ein:	**MB.EA** deckt alle mittelgroßen und großen Pkw ab und wird als skalierbares modulares System die elektrische Basis des künftigen	**AMG.EA** ist eine auf Spitzenleistung ausgelegte Elektro-Plattform, die sich an die Bedürfnisse der technologieaffinen und leistungsorientierten Kunden von Mercedes-AMG richtet.	**VAN.EA** läutet eine neue Ära für elektrische Vans und leichte Nutzfahrzeuge ein, die in Zukunft zu emissionsfreiem Transport und CO2-freien Städten beitragen werden.

Mercedes-Benz benötigt eine Batteriekapazität von mehr als 200 Gigawattstunden und plant, gemeinsam mit Partnern weltweit acht Gigafabriken zur Zellproduktion zu errichten. Diese Kapazitäten ergänzen das bereits geplante Netzwerk von neun Werken zur Produktion von Batteriesystemen. Die nächste Batteriegeneration wird hochgradig standardisiert und für den Einsatz in mehr als 90% aller künftigen Mercedes-Benz Pkw und Vans geeignet sein.

Der Text beruht auf Angaben aus dem Unternehmen.

Volkswagen Konzern präsentiert NEW AUTO Strategie bis 2030

Volkswagen hat seinen Plan für die Transformation des Konzerns zum softwaregetriebenen Mobilitätsunternehmen präsentiert. Im Fokus stehen dabei die starken Marken des Konzerns und seine globalen Technologie-Plattformen, die Synergien und Skalierung ermöglichen sowie neue Profit-Pools erschließen. „Wir haben uns das strategische Ziel gesetzt, Weltmarktführer für Elektrofahrzeuge zu werden – und wir sind auf einem guten Weg. Jetzt setzen wir neue Parameter", sagte Vorstandsvorsitzender Herbert Diess bei der Vorstellung von NEW AUTO, der Konzernstrategie bis 2030. Im Vergleich zu 2018 plant der Konzern, gemäß dem Pariser Abkommen, seinen CO2-Fußabdruck pro Auto über den gesamten Lebenszyklus bis 2030 um 30 Prozent zu reduzieren. Im selben Zeitraum wird erwartet, dass der Anteil der Verkäufe von Elektrofahrzeugen auf rund 50 Prozent steigen wird. Bis 2040 sollen nahezu 100 Prozent der neuen Konzernfahrzeuge in den Hauptmärkten emissionsfrei sein. Spätestens im Jahr 2050 will der Konzern vollständig klimaneutral sein.

VOLKSWAGEN AG

Mobility Solutions – Autonomes Fahren wird zum Game Changer

Bis 2030 wird der Volkswagen Konzern auch Systemfähigkeiten für autonome Shuttle-Flotten aufbauen, einige davon selbst besitzen und damit sein Angebot an Mobilitätsdienstleistungen und Finanzierung deutlich erweitern. Mobilität als Dienstleistung (MaaS) und Transport als Dienstleistung (TaaS), vollständig autonom, werden zum integralen Bestandteil von NEW AUTO. Die Wertschöpfungskette besteht aus vier Geschäftsbereichen: dem selbstfahrenden System, seiner Integration ins Fahrzeug, dem Flottenmanagement und der Mobilitätsplattform. Mit Pilotprojekten in München testet Volkswagen derzeit bereits die ersten autonomen Busse und will ähnliche Projekte auch in anderen Metropolen in Deutschland, China und den USA etablieren. In 2025 plant der Volkswagen Konzern, seinen ersten autonomen Mobilitätsdienst in Europa anzubieten, kurz darauf gefolgt von den USA. Bis 2030 soll der Gesamtmarkt für Mobilität als Dienstleistung allein in den fünf größten europäischen Märkten 70 Mrd. US-Dollar betragen.

In den kommenden Jahren soll eine Plattform alle Mobilitätsangebote des Konzerns und seiner Marken bündeln und es Volkswagen ermöglichen, einen signifikanten Marktanteil sowie zusätzliche Einnahmequellen zu erschließen. Eine Fahrzeugflotte, die alle unterschiedlichen Dienstleistungen von Vermietung, Abonnements bis hin zu Sharing und Ride-Hailing abdeckt, soll eine hohe Verfügbarkeit, Auslastung und Rentabilität sicherstellen.

Der Text beruht auf Angaben aus dem Unternehmen.

Die Tankstelle der Zukunft ?

Mit Wechselakkus der E-Mobilität noch mehr Schwung verleihen

TÜXEN

„Im Prinzip ist es eine Batteriewechselstation", beschreibt der frühere Taxi-Unternehmer Bernd Stumpf sein neues „Büro" im Berliner Westhafen. „Wechseln statt warten", steht auch an dem Container. Noch steckt das Projekt in den Kinderschuhen, aber bald könnte es ziemlich wachsen. Die Idee: Eine Batterie fürs E-Auto wird nicht im Wagen geladen, sondern einfach ausgetauscht. In wenigen Sekunden ist alles erledigt. Despektierliche Frage: „In früheren Jahren fuhr man mit der Kutsche von einer Poststation zur nächsten, dann wurden die müden Pferde gegen frische getauscht – und weiter ging es." Antwort von Bernd Stumpf mit einem Lächeln: „Pferde wechseln dauerte mindestens fünf Minuten, unsere Akkus werden in 20 Sekunden ausgetauscht!".

Patentiertes System aus China

Möglich macht dies ein System, das in China schon seit rund zehn Jahren auf dem Markt ist und sich wachsender Beliebtheit erfreut. Der Wagen fährt auf die Rampe, unter das Auto rutscht ein großer Schlitten und holt den leeren Akku ab. Der kommt zum Laden, danach fährt auf dem gleichen Weg ein voller Energiespeicher unter das Auto, wird mit Spezialschlössern wieder befestigt – und die Fahrt kann weiter gehen. „Unsere Demoanlage benötigt noch drei Minuten", erzählt Stumpf. „Bei der neuen Anlage (4.0) ist bereits nach 20 Sekunden alles erledigt, bis hin zur Abrechnung. Die kommt dann vollautomatisch und wird über das Kundenkonto verbucht." Normalerweise dauert es mindestens um die 20 Minuten, bis ein Auto am Supercharger geladen ist. Dazu kommen noch Ladeverluste von bis zu 15 Prozent, ein Teil der Energie geht einfach in Wärme auf. Bei Wechselakkus liegen die Verluste im niedrigen einstelligen Bereich – und der Preis soll bei etwa 30 Cent für die Kilowattstunde liegen, auch eine Abrechnung nach gefahrenen Kilometern wäre möglich. An Autobahnen werden mittlerweile schon Preise von einem Euro und mehr für die Kilowattstunde aufgerufen. Beim Wechselakku wird langsam geladen, das schont den Energieträger und verlängert seine Lebensdauer um das Drei- bis Fünffache! Und außerdem muss man die Akkus nicht während der größten Nachfrage ans Netz hängen. Stumpf: „Wir wissen, das Taxi-Unternehmer mit spitzer Feder rechnen müssen. 100 Kilometer sollten nicht mehr als 6 – 6,50 Euro kosten. Das schaffen wir locker!" Und rein zeitlich ist auch Tanken nicht schneller, rechnet er vor. Ehe der Tank voll ist, vergehen schon viele Sekunden. Dann muss man noch bezahlen, unterm Strich dauert es einige Minuten. Allerdings: Heute gibt es noch ein dichtes Netz an Tankstellen für Kraftstoffe. „Wir rechnen damit, dass in fünf Jahren etwa 60 solcher Wechselstationen

TÜXEN

in ganz Berlin verteilt sind. Dann haben wir ein dichtes Netz." Und darum gehören auch Tankstellenbetreiber zu den Interessenten für das System, wenn künftig neben Diesel, Benzin und vielleicht Wasserstoff auch Wechselakkus im Angebot sein sollen.

Autoindustrie ist zurückhaltend

Bislang ist das Ganze aber noch ein Modell, denn die hiesige Autoindustrie reagiert mit gebremster Begeisterung. Rein theoretisch würde der obligatorische Wechselrahmen unter dem Fahrzeug mit 300 bis 500 Euro zu Buche schlagen. Allerdings gibt es den ab Werk nur bei einigen exotischen Marken. Dann könnte man selbst noch handwerklich tätig werden. Verbietet sich aber fast von selbst, denn dann ist die Garantie futsch. Also heißt es für Stumpf und seine Mitstreiter weiter: Überzeugungsarbeit leisten. Dennoch ist der Optimismus groß. SAIC und Volkswagen arbeiten in China eng zusammen. SAIC bietet die Wechseltechnik, VW noch nicht. Aber warum sollte sich das nicht mal ändern? Vielleicht sogar schnell? Denn das Marktpotenzial ist enorm. Nicht nur Taxis sind potenzielle Kunden, sondern die gesamte Scala der Fahrzeugbesitzer. Dazu gehören Krankenwagen, Polizeiautos oder auch Lieferfahrzeuge, alles was Räder hat und nicht mehr als 3,5 Tonnen wiegt - sie könnten die Batteriewechseloption beim Fahrzeugkauf buchen. Und für Busse und Lkws gibt es ebenfalls schon zuverlässige Wechselsysteme. Privatleute sind dagegen nicht im Fokus, private Fahrzeuge stehen im Durchschnitt 23 Stunden am Tag und können somit auch anders geladen werden. Über eine Wallbox beispielsweise, erklärt Bernd Stumpf.

Ab Dezember geht es los

Auch wenn vieles nach Zukunftsmusik klingt, ab Dezember soll real aufgespielt werden. Dann rollt der erste MG mit Wechselakku als Taxi durch Berlin. Der ADAC hat kürzlich das chinesische Elektro-SUV MG ZS EV getestet. Und sein Fazit: Dieses Auto sollte man ernst nehmen. Die Zahl der hierzulande verkauften China-Modelle dürfte wachsen. Und den Autoherstellern sitzt die EU mit den CO2-Vorgaben im Nacken. Um diese Emissionsauflagen zu erfüllen, dürfen Gemeinschaften gebildet werden. Volkswagen profitiert dabei von seinen chinesischen Partnern wie MG und SAIC. Sie übernehmen im Gegenzug gegen Bares die deutschen Emissionen. Aber man muss kein Prophet sein, ein bisschen Betriebswirtschaft reicht auch aus: Wie lange wird Wolfsburg beispielsweise lieber für einen zu hohen Flottenverbrauch bei den Emissionen zahlen als selbst die entsprechenden Fahrzeuge auf die Straße zu schicken? Der Wechselakku macht es möglich...

Vereint gegen das Preisdumping der Krankenkassen

Fachvereinigung Sachsen-Anhalt im LTV übernimmt Interessenvertretung und stärkt das Taxi- und Mietwagengewerbe

Mit der Gründung der Fachvereinigung Sachsen-Anhalt im LTV will sich das Taxi- und Mietwagengewerbe im Land besser organisieren und zunächst vor allem gegen das Preisdumping bei Krankenfahrten vorgehen. „Die Krankenkassen spielen ihren Vorteile gegenüber dem kleinteiligen Gewerbes aus und wenden regelrechte Drückermethoden an", sagte Martin Kammer, Hauptgeschäftsführer des Landesverbandes Thüringen des Verkehrsgewerbes LTV, der nun über die Thüringer Landesgrenzen hinaus aktiv wird. „Mit der Gründung der Fachvereinigung werden die Krankenkassen das erste Mal mit einer Organisation konfrontiert, die die Gemeinsamkeiten unterstreicht und die einzelnen Unternehmen stark macht." Im Bundesdurchschnitt haben in den letzten Jahren sieben Prozent der Unternehmen aufgegeben, in Sachsen-Anhalt sind es 19 Prozent! „Warum ist das so? Weil Kassen keine kostendeckenden Tarife zahlen. Es ist absehbar, dass weitere Unternehmen ihre Dienstleistungen einstellen", unterstrich Kammer.

TÜXEN

Der neue Vorstand, auf dem Bild fehlen die nicht anwesenden Dagmar Knittel-Graß, Marno Scherling und Björn Duldhardt.

In den Vorstand der neuen Fachvereinigung wurden neben Dagmar Knittel-Graß sieben Herren gewählt: Marno Scherling, Vico Acker, Norman Kocur, Andreas Fricke, Björn Duldhardt, Andre Gröpler und Manfred Hartkopp.

Zitat

So kann man's auch sehen

„Vor uns steht die größte Transformation seit der Umstellung von Pferdekutschen auf Automobile Anfang des 20. Jahrhunderts. Es ist an der Zeit, dass wir uns neu erfinden."

Herbert Diess, Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG, auf der Online-Hauptversammlung des Konzerns am 22. Juli 2021.

TAXIstiftung hilft Flutopfern in der Not

Im Juli hat der Bundesverband den Aufruf zur Hilfe an die Kollegen in Katastrophengebieten veröffentlicht. Die schockierenden Nachrichten aus den Flutgebieten in Deutschland haben uns alle schwer mitgenommen – und tun dies noch immer. Zahlreiche Menschen haben durch die Katastrophe ihre Existenzgrundlage verloren und stehen nun vor einer scheinbar unlösbaren Aufgabe. Auch das Taxi- und Mietwagengewerbe blieb von den Folgen des Unwetters nicht verschont. Einige unserer Kolleginnen und Kollegen hat es stark getroffen und ihnen gar die wirtschaftliche Existenz geraubt.

Deshalb ist Hilfe nun mehr als angebracht. Um die Kolleginnen und Kollegen vor Ort nicht allein zu lassen und bei der Bewältigung dieser schweren Aufgabe zu unterstützen, ruft die TAXIstiftung zum Spendenaufruf „SOFORTHILFE FLUT" auf. Die TAXIstiftung bittet Sie um Ihre Unterstützung im Rahmen einer Spende für die Betroffenen, damit schnell und unbürokratisch vor Ort geholfen werden kann.

Ganz wichtig: Die TAXIstiftung garantiert, dass jeder unter dem Stichwort „SOFORTHILFE FLUT" gespendete Betrag 1:1 an hilfsbedürftige Kolleginnen und Kollegen fließt.

WIR DANKEN ALLEN SPENDERN DER TAXISTIFTUNG

April 2021
Alexandra und Ricardo Eismann
Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis
Tobias Sandkühler
Intelligent Apps GmbH

Mai 2021
Alexandra und Ricardo Eismann
Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis
Tobias Sandkühler

Juni 2021
Alexandra und Ricardo Eismann
Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis
Tobias Sandkühler

Juli 2021
Alexandra und Ricardo Eismann
Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis
Tobias Sandkühler

SOFORTHILFE FLUT
Hasan Kaya
Elena Douroudi
Hardy´s Flughafentransfer & Taxi e.K.
Marianne Gross
Taxi Braunschweiger

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

TAXIstiftung Deutschland
Frankfurter Volksbank eG

IBAN
DE85 5019 0000 0000 3733 11
BIC
FFVBDEFF

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

Zuwendung zum Stiftungskapital der TAXIstiftung Deutschland

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