SCHWARZBUCH NEUE MOBILITÄT

QUELLE: DIETER SCHLENKER / TAXI DEUTSCHLAND EG

Dieter Schlenker
Vorsitzender des Vorstandes der Taxi Deutschland eG

Vorwort Dieter Schlenker

Liebe Leserin
lieber Leser,

eine häufige Wiederholung von Behauptungen macht daraus schon fast eine Wahrheit. So läuft es heute in vielen Bereichen. Die Verführung, diese Behauptungen selbst zu übernehmen ist groß. Das spart im hektischen Alltag wertvolle Zeit – und so falsch kann es doch gar nicht sein.

Was im politischen Populismus so gut funktioniert, greift inzwischen auch auf andere Lebensbereiche über. Wenn heute die Taxifahrer lautstark protestieren, weil sie um ihre Existenz fürchten, dann ist es ganz einfach, den Stereotypen zu folgen.

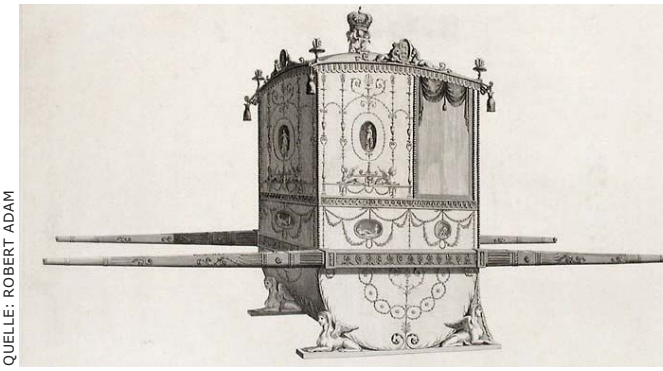
Das Gewerbe habe die Digitalisierung verschlafen, man sei von vorgestern, unfreundlich sowieso und wolle nur den Besitzstand verteidigen. Es geschehe den Taxifahrern schon ganz recht, wenn sie jetzt von neuen Mobilitätsdiensten mal ordentlich eingeheizt bekämen.

Doch die Realität sieht anders aus. Ganz anders. Und das, was hier gerade geschieht, nimmt schon skandalöse Ausmaße an. Es werden Zusagen und Versprechungen gemacht, die man nicht einhalten will, es werden trojanische Pferde gesattelt und in Hinterzimmern Fäden gesponnen. Parteien werden mit üppigen Spenden auf Linie gebracht – und sind plötzlich die größten Fürsprecher neuer Anbieter.

Auf den folgenden Seiten möchten wir Ihnen einige Daten und Fakten zur geplanten Liberalisierung der Personenbeförderung an die Hand geben. Sprechen Sie uns gerne jederzeit an, wenn Sie Fragen haben. Wir tragen gern dazu bei, dass Sie die Folgen der angeblich so vorteilhaften neuen Mobilitätskonzepte besser durchschauen.

Herzlichst,
Dieter Schlenker

Sanft getragen ist besser als gelaufen



QUELLE: ROBERT ADAM

Design einer Sänfte für Queen Charlotte von Robert Adam (1775)

Die Geschichte der Personenbeförderung reicht bis ins antike Griechenland, Ägypten und das Römische Reich zurück. Bereits Heron von Alexandrien hatte ein Gerät entwickelt, mit dem Zahnräder nach einer definierten Wegstrecke einen Ball in ein Gefäß fallen ließen. Die Anzahl der Kugeln ergab die Wegstrecke und dadurch den Fahrpreis.

Der Cursus Publicus (lateinisch etwa staatliche Beförderung) wurde unter Augustus eingeführt und war ein System zum Transport von Nachrichten, Gütern und Personen. Mit Berechtigungsscheinen vom Kaiser ausgestattet, konnten hohe Beamte und Militärs verordnete Dienstleistungen der Bevölkerung in Anspruch nehmen. Ab dem vierten Jahrhundert teilte man den Leistungsbereich auf. Für Personentransporte war nun der Cursus Velox zuständig.

1617 wurden zuerst in Paris, dann 1668 in Berlin, Sänften zur öffentlichen Benutzung freigegeben. Vorher waren diese den Adligen und vermögenden Kaufleuten vorbehalten.

Diese Porte Chaisen waren in Berlin besonders beliebt und sind eine Vorstufe in der Entwicklung der Taxis. Um den aus Frankreich zugewanderten Hugenotten eine Einkommensquelle zu schaffen, ordnete Kurfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg an, dass ab 1. Januar 1668 in seiner Residenz zwölf Sänften bereitstehen sollten.

In Leipzig wurde ein Reglement für Sänftenträger erlassen. Hierbei handelte es sich um eine der ersten amtlichen Regelungen des öffentlichen Personentransportes überhaupt.

Als sich im napoleonischen Zeitalter der Zustand der Straßen besserte, kamen überall in Europa Mietkutschen auf, Fiaker oder Droschken genannt.

Einige Finanziers witterten schon früh das kommende Geschäft mit Automobilen als Ersatz für Pferdekutschen. Es bedurfte jedoch einer Technik, die sowohl für den Fahrgast als auch für den Fuhrunternehmer eine zuverlässige Abrechnung gestattete.

Um 1880 erfand Friedrich Wilhelm Gustav Bruhn ein Gerät, das die Radumdrehungen der Droschken messen konnte. Das 1892 eingeführte Taxameter gab dem Taxi seinen Namen. Im Mai 1897 nahm die erste deutsche Taxameter-Droschke, ein Riemenwagen von Daimler, in Stuttgart den Betrieb auf.

QUELLE: BUNDESARCHIV

Die erste Kraftdroschke in Berlin um 1900

Die Taxameter-Entwicklung und die Serienproduktion wurden vorrangig von der Firma Jacob Kienzle betrieben.

In den großen Städten gab es mehr und mehr Taxis mit Benzinmotor. Sie prägten zunehmend das Straßenbild von Paris, Berlin, London und New York. Im Jahr 1911 fuhren in London bereits rund 7000 Taxis, in Paris 5000, in Berlin 2000.

QUELLE: BUNDESARCHIV

Im November 1932 kam es in Berlin zu einem größeren Streik der Berliner Verkehrsbetriebe. Das Bild zeigt den Potsdamer Platz am Tag des Streiks. Im Bild sieht man mehrere Taxis.

Mit Beginn des Ersten Weltkriegs wurde der Aufschwung des Taxigewerbes zunächst einmal gestoppt. Benzin und Öl wurden für das Heer benötigt.

Das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande wurde am 4. Dezember 1934 verkündet und trat am 1. April 1935 in Kraft. Der Grund für die Gesetzgebung lag in der Verkehrsentwicklung und den sehr unterschiedlichen Gesetzen für die verschiedenen Angebote des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

Ab Dezember 1946 richtete die amerikanische Besatzungsmacht in mehreren Städten ihrer Zone „Ausländerfahrdienste“ ein.

Gemeint war, die amerikanischen Bürger und die ausländischen Besucher getrennt von den Deutschen zu

befördern. Bezahlt wurden diese „Dollar-Taxis“ mit Gutscheinen, die sich die Fahrunternehmer dann in Mark gutschreiben lassen konnten. Die Fahrer durften keine Dollars oder Naturalien als Zahlungsmittel annehmen.

Während überall die Trümmer aufgeräumt wurden, erhielten bereits einige Unternehmer ihre Lizenzen zurück. Neue Fahrzeuge gab es noch nicht und die wenigen Gebrauchtwagen waren sehr begehrt. Es teilten sich zwei Modelle, der Mercedes-Benz 170 und der Opel Kapitän, den Taximarkt.

QUELLE: MARKUS BURGDORF

QUELLE: MATTI BLUME, MB-ONE - EIGENES WERK, CC BY-SA 3.0, HTTPS://COMMONS.WIKIMEDIA.ORG/W/INDEX.PHP?CURID=3053620

Taxis warten im Jahr 2007 am Berliner Flughafen Tegel auf Fahrgäste.

In jedem Sommer und mit jeder Hitzewelle kam die Diskussion auf, ob die Taxis bei der schwarzen Autofarbe bleiben sollten oder künftig lieber auf eine helle Farbe umsteigen sollten. 1975 erteilte der Gesetzgeber die Zustimmung für die hellelfenbeinfarbenen Taxis.

In den 70er Jahren hatte Mercedes mit dem Mittelklassemodell 200D als sparsames und robustes Taxi viel Erfolg, der sich auch beim 123er und 124er fortsetzte. 1975 wurde die Farbe „hellelfenbein“ als Taxifarbe vorgeschrieben und damit das bisher genutzte schwarz abgelöst.

Das Taxigewerbe heute

Das deutsche Taxigewerbe kann auf eine lange Tradition zurückblicken und hat sich immer wieder neuen technischen Möglichkeiten geöffnet. 21.000 Unternehmer und Unternehmerinnen teilen sich den Markt auf, die allermeisten haben nur ein Fahrzeug, welches sie auch selbst fahren.

Die Taxis schließen sich in der Regel örtlichen Taxizentralen an, die genossenschaftlich organisiert sind. Rund 700 solcher Taxizentralen gibt es in Deutschland. Diese wickeln fast alle telefonisch eingehenden Reservierungen ab, manche Kunden rufen auch direkt beim Unternehmer ihres Vertrauens an.

Fragt man die Kunden, so bevorzugen sie mehrheitlich die telefonische Bestellung. Da der Anteil der Smartphone-Nutzer vor zehn Jahren sprunghaft anstieg, brachte die Genossenschaft Taxi Deutschland bereits im Jahr 2010 die erste tatsächlich national überall funktionierende App Taxi Deutschland heraus und bot damit den Fahrgästen eine komfortable und mobil nutzbare Buchungsmöglichkeit.

Seit Jahren setzen Taxibetriebe auf moderne und komfortable Fahrzeuge, die jeweils den besten Stand der Technik in der Abgastechnologie bieten oder als Hybrid-Fahrzeuge zumindest teilweise elektrisch unterwegs sind. Mit den zu erwartenden Reichweitensteigerungen vollelektrischer Fahrzeuge werden diese für Taxiunternehmer interessanter. Die Elektrifizierung der Taxiflotten scheitert derzeit noch an der schlechten Infrastruktur: Wartezeiten an Taxiständen könnten zum Aufladen der Akkus genutzt werden – wenn es überall Ladeeinrichtungen gäbe.

QUELLE: HALLO TAXI 3811 GMBH / AXEL EMMERT

Die überwiegende Anzahl der Taxi-Fahrgäste bestellt ihr Taxi am liebsten per Telefon in der Taxi-Zentrale vor Ort.

Zahlen und Fakten

Rund 255.000 Taxifahrer und Taxifahrerinnen sorgen in Deutschland rund um die Uhr zu festen Tarifen dafür, dass Menschen sicher an ihr Ziel kommen.
55.000 Taxis sind in Deutschland im Einsatz. Die beliebtesten Marken sind Mercedes-Benz, Toyota und Volkswagen.
21.000 Unternehmer und Unternehmerinnen – davon besitzen die meisten nur ein Fahrzeug. Das Taxigewerbe zahlt seine Steuern und Sozialabgaben in Deutschland, insgesamt 1,9 Milliarden Euro.
20 Millionen werden als Gewerbesteuer, 104 Millionen als Einkommensteuer, knapp über 200 Millionen als Lohnsteuer und 474 Millionen Euro als Umsatzsteuer abgeführt.

QUELLE: ACHIM POCK/UNSPLASH

255.000 geprüfte Taxifahrer und Taxifahrerinnen sorgen in Deutschland rund um die Uhr für individuelle Mobilität zu festgelegten Preisen.

Taxi Deutschland

Die Gründung der Genossenschaft Taxi Deutschland eG im Jahr 2007 geht auf einige vorausschauende Taxi-Unternehmer zurück, die in der Zersplitterung des Marktes auf 700 selbstständige und voneinander unabhängige Taxizentralen und 21.0000 Unternehmer eine Herausforderung bei der Vereinheitlichung technischer Standards sahen.

Mitglieder der Genossenschaft sind heute 15 größere Taxi-Zentralen und drei Technologieanbieter. Taxi Deutschland unterstützt die Taxi-Zentralen und Unternehmer in vielen Bereichen. Rechtlich, kommunikativ und technisch.

Am sichtbarsten wurde das bereits 2010, als Taxi Deutschland die erste bundesweit funktionierende Taxi-App für Android und Apple vorstellte und damit ins digitale Zeitalter startete.

Auch Interessenvertretung gehört zu den Aufgaben: Als Mitglied im internationalen Global Taxi Network, in Gesprächen mit Politik auf nationaler und EU-Ebene sowie in der Zusammenarbeit mit dem Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.

Taxi Deutschland wird von verschiedenen Taxi-Zentralen aus ganz Deutschland getragen.

Rechtsstreit mit Uber

Durch den erfolgreichen Rechtsstreit von Taxi Deutschland gegen Uber wurde die Öffentlichkeit national und international erstmals auf Taxi Deutschland aufmerksam.

Das Oberlandesgericht Frankfurt urteilte im Juni 2016 im Berufungsverfahren: Uberpop ist rechtswidrig (Az. 6 U 73/15). Das Geschäftsmodell „Uberpop“, bei dem Uber Personenbeförderungen an Fahrer mit privatem Fahrzeug vermittelte, sei eine unlautere geschäftliche Handlung. Da die Fahrer über keine Genehmigung zur Personenbeförderung nach § 2 PBefG verfügten, verstoße auch Uber selbst gegen eine Marktverhaltensregel.

Der Prozess von Taxi Deutschland gegen Uber erreichte in den Medien eine breite Berichterstattung. Selbst amerikanische Zeitungen, Magazine und TV-Sender berichteten ausführlich über die Auseinandersetzung.

Nach zahllosen Gesetzesverstößen durch Uber hat Taxi Deutschland im Juni 2019 vor dem Landgericht Frankfurt erneut gegen Uber Klage eingereicht. Entgegen der Behauptungen in den Medien und der Öffentlichkeit hält sich die in Deutschland tätige, aber in Amsterdam ansässige Uber B.V. weiterhin nicht an die Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes.

QUELLE: © OLG FRANKFURT AM MAIN

Vor dem Oberlandesgericht in Frankfurt wird die erneute Klage von Taxi Deutschland gegen Uber verhandelt

Neue Klage: Hat Uber überhaupt eine Genehmigung hier?

Die Klagepunkte:

1. **Uber betreibt Personenbeförderung, ohne die dafür notwendige Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz zu haben.** Uber legt den Fahrpreis fest und kassiert diesen auch. Selbst wenn die Fahrten an Subunternehmer weitergeleitet werden, tritt Uber als Personenbeförderungsunternehmen auf. Dafür hat das in Amsterdam ansässige Unternehmen Uber B.V. jedoch keine Genehmigung.

2. **Die Vermittlungstechnik von Uber verhindert nicht, dass der Fahrer Aufträge direkt von Uber zugewiesen bekommt, obwohl das Personenbeförderungsgesetz zwingend fordert, dass die Fahraufträge am Betriebssitz des Mietwagenunternehmens eingehen müssen.** Uber vermittelt Aufträge direkt auf das Smartphone der Fahrer, viele Subunternehmer haben überhaupt keine technischen Möglichkeiten, Aufträge am Betriebssitz anzunehmen und dann weiterzuleiten.

3. **Uber vermittelt Fahraufträge an Mietwagenunternehmen, obwohl diese die im Gesetz vorgeschriebene Rückkehrpflicht zum Betriebssitz nach Auftragsbeendigung missachten.** Uber kann über die durch die App generierten und gesammelten GPs-Daten ganz genau sehen, ob sich Fahrer an die Rückkehrpflicht halten. Auch wenn Fahrer konsequent gegen das Gesetz verstoßen, erhalten sie weiter Aufträge von Uber. Damit macht sich Uber der Beihilfe zur Verletzung der Rückkehrpflicht schuldig.

SPIEGEL ONLINE

Taxidienst

Uber verliert vor Gericht - und nun?

Wie Taxidienst regulieren

Schwere Schlappe für Uber vor dem Europäischen Gerichtshof

manager magazin

Uber-Chef erklärt, warum seine Firma in Deutschland versagt hat

DER TAGESSPIEGEL

Taxifahrer protestieren gegen Uber

WELT

WIRTSCHAFT EUGH-URTEIL

Schwere Schlappe für Uber in Europa

MOTOR TALK

UBER VERLIERT RECHTSSTREITS IN DEUTSCHLAND UND FRANKREICH

UBERPOP BLEIBT IN DEUTSCHLAND VERBOTEN

QUELLE: MARA BARNERT /AUFGESANG GMBH

Zeitungsausschnitte

Das Personenbeförderungsgesetz

Das Personenbeförderungsgesetz regelt die geschäftsmäßige Beförderung von Personen und ist mit seinen Standards ein Verbraucherschutzgesetz. Es gilt für Busse, Straßenbahnen, Krankenwagen, Oberleitungsbusse und weitere Kraftfahrzeuge. Damit gilt es auch für Taxis und Mietwagen. Das Gesetz wurde 1961 eingeführt und seitdem in mehr als 50 Novellierungen den modernen Anforderungen an eine verlässliche und sichere Personenbeförderung angepasst.

Befördern darf nur, wer eine Genehmigung hat. Wer Personen gewerbsmäßig befördert, ohne dafür eine Genehmigung durch die zuständigen Behörden zu haben, handelt ordnungswidrig.

An die Genehmigung sind Auflagen geknüpft, die je nach Verkehrsmittel unterschiedlich sein können:

Für Taxiunternehmen gelten Betriebspflicht, Beförderungspflicht und Tarifpflicht. Das bedeutet, dass ein Taxiunternehmen rund um die Uhr Fahrgäste befördern muss, es kann sich die Fahrten nicht aussuchen und darf nur zu den Tarifen abrechnen, die von der Kommune festgelegt sind. Dafür gibt es markierte Halteplätze, an denen das Taxi für die Aufnahme von Fahrgästen bereitgehalten werden kann.

Der Personenmietwagen wird im Gegensatz zu Fahrzeugen einer Autovermietung mit Fahrer gemietet. Im Gegensatz zum Taxi gehört der Mietwagen nicht zum Öffentlichen Personennahverkehr. Für Mietwagenunternehmer gelten andere Vorschriften:

Der Auftrag darf nur am Betriebssitz des Unternehmens oder der Wohnung des Unternehmers entgegengenommen werden. Er darf keine Fahrgäste unterwegs aufnehmen und auch das Warten – zum Beispiel vor Hotels oder an Flughäfen – ist nicht gestattet. Nach Ausführung des Beförderungsauftrages hat der Mietwagen unverzüglich zum Betriebssitz zurückzukehren. Das nennt man Rückkehrpflicht.

Die Rückkehrpflicht wurde erst am 25. Februar 1983 ins Gesetz aufgenommen, weil es vorher Schwierigkeiten bei der Überwachung des Verbotes, Mietwagen im Straßenverkehr taxiähnlich bereitzustellen, gegeben hatte.

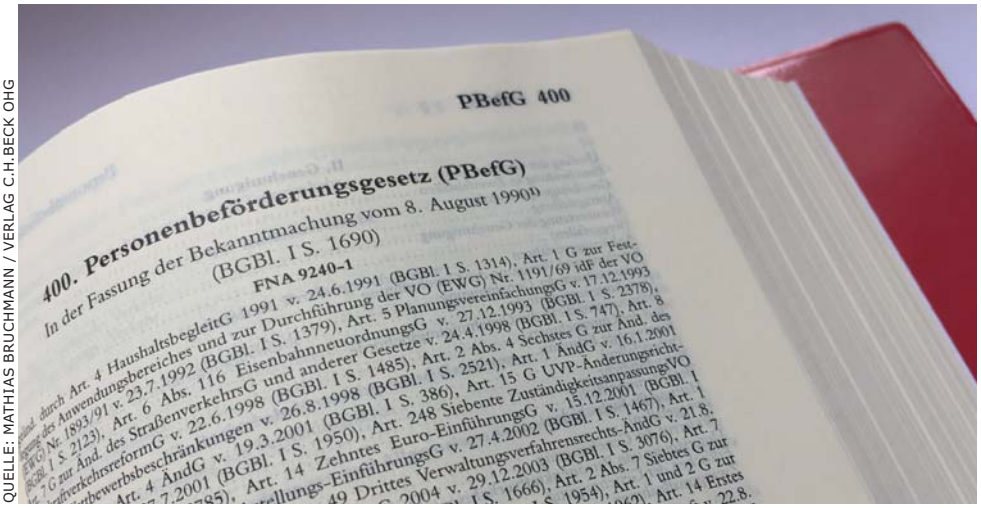
In der täglichen Praxis ist die Überwachung der Rückkehrpflicht bisher kaum erfolgt. Nach massiven Beschwerden von Taxiunternehmern gehen einzelne Kommunen nun neue Wege und verlangen von Mietwagenunternehmern eine genaue Dokumentation der Geschäftsvorgänge.

Auch die sitzplatzweise Vermietung von Mietwagen ist per Gesetz ausgeschlossen. Deshalb fahren Anbieter wie MOIA mit zeitlich und in Bezug auf die Fahrzeuganzahl begrenzten Sondergenehmigungen der jeweiligen Kommunen.

QUELLE: SHUTTERSTOCK / 1038422095

Für den Personenbeförderungsschein ist eine amtsärztliche Gesundheitsprüfung vorgeschrieben.

Fahrer von Taxis und Mietwagen benötigen eine Erlaubnis zur Personenbeförderung, den so genannten Personenbeförderungsschein (P-Schein). Dafür wird eine amtsärztliche Gesundheitsprüfung auf geistige und körperliche Eignung benötigt, der Führerschein Klasse B muss mindestens zwei Jahre im Besitz sein und der Antragsteller muss der besonderen Verantwortung der Personenbeförderung gerecht werden. Dafür reicht in der Regel ein Führungszeugnis als Beleg.



QUELLE: MATHIAS BRUCHMANN / VERLAG C.H.BECK OHG

Das Personenbeförderungsgesetz ist ein Verbraucherschutzgesetz, denn es enthält Anforderungen an die Transportunternehmen und die Fahrenden. Ziel ist es, die individuelle Personenbeförderung zum fairen Preis rund um die Uhr zu gewährleisten und Sicherheitsstandards durchzusetzen.

Die Angreifer

Uber:
Der disruptive Gesetzlose

Uber ist ein börsennotiertes US-amerikanisches Vermittlungsunternehmen mit Sitz in San Francisco und einer europäischen Zentrale in Amsterdam. Es bietet in vielen Städten Online-Vermittlungsdienste zur Personenbeförderung an. Die Dienste UberX und UberBlack vermitteln Fahrgäste an Mietwagen mit Fahrer, das in Deutschland verbotene UberPop vermittelt private Fahrer mit eigenem Auto. UberTaxi vermittelt reguläre Taxis, Uber Jump vermietet E-Tretroller und E-Fahrräder. Die Vermittlung erfolgt über eine mobile App oder eine Website. Das Unternehmen erhebt dabei eine Provision von mehr als 25 Prozent des Fahrpreises.

In Deutschland arbeitet Uber heute überwiegend mit Mietwagenfirmen zusammen. Diese verstoßen regelmäßig gegen die Rückkehrpflicht. Uber übernimmt laut AGB keine Gewähr für die Fahrten und zahlt in Deutschland keine Steuern. National und international gab und gibt es wegen verschiedener Gesetzesverstöße (Datenschutz, Personenbeförderung, Unfälle, sexuelle Belästigung, Ausspähung) immer wieder erfolgreiche Klagen gegen Uber. Uber wird an der Börse mit rund 65,5 Mrd. Euro bewertet.

Das Unternehmen hat allein im ersten Quartal 2019 einen Verlust von über einer Milliarde US-Dollar gemeldet. Im 2. Quartal 2019 stieg der Verlust auf 5,1 Milliarden US$ - davon 1,3 Mrd US$ aus dem operativen Geschäft, mit dem ein Umsatz von 2,29 Mrd. US$ erzielt wurde. Schon vor dem Börsengang hat Uber Presseberichten zufolge mehr als 10 Mrd. US$ Verlust gemacht.

VOLKSWAGEN:
Auf dem Weg zum Mobilitätskonzern

Der Wolfsburger Automobilkonzern hat, wie andere Automobilhersteller, erkannt, dass ein Wandel zum breiter aufgestellten Mobilitätsanbieter neue Chancen bietet und von der reinen Automobilproduktion und -vermarktung unabhängiger macht. VW fällt in Deutschland vor allem mit MOIA auf, hat aber mit der Markenfamilie We bereits weitere Mobilitätsangebote gestartet. WeShare ist ein Carsharing-Angebot mit Elektrofahrzeugen, mit WeCharge findet man die nächste Ladestation, mit WeExperience gibt es Tipps für unterwegs und mit WeDeliver wird der Kofferraum zur Paketstation.

MOIA ist ein Sammeltaxidienst mit hochwertig ausgestatteten VW-Bussen, der mit städtischen Sondergenehmigungen in Hannover und Hamburg unterwegs ist. MOIA verspricht eine Entlastung der Straßen durch intelligent berechnete Fahrstrecken und die Beförderung mehrerer Fahrgäste. In Hamburg setzt MOIA bald 500 Fahrzeuge ein, in Hannover sind es ab Sommer 2020 250 VW-Busse, bisher sind es 150. Tatsächlich nimmt MOIA dem defizitären ÖPNV Fahrgäste weg und sorgt so dafür, dass die Kommunen mehr Geld für ihre Verkehrsgesellschaften zuschießen müssen. Ein Weg könnte die Kooperation sein, wie es die ÜSTRA in Hannover gerade mit MOIA an drei Haltestellen probiert. Drei Kilometer Fahrt mit MOIA kosten drei Euro – aber nur zu oder von den Haltestellen. MOIA ist aber auch ein Wettbewerber für die Taxis, denn die Fahrten werden subventioniert angeboten.

MOIA
SOCIAL MOVEMENT

Deutsche Bahn:
Interessiert an der letzten Meile

Die Deutsche Bahn arbeitet an der letzten Meile. Der Konzern beteiligt sich an Mobilitäts-Startups. Am bekanntesten dürfte CleverShuttle sein. Der Ridepooling-Dienst bietet Sammeltaxi-Dienste mit elektrischen und Hybrid-Fahrzeugen in zehn Städten an (Stand: Juli 2019). Beteiligt sind verschiedene Verlagshäuser.

Der Carsharing-Dienst Flinkster hat bundesweit bereits 4.000 Fahrzeuge an 2.500 Stationen in Bereitschaft. Gebucht wird über das Buchungsportal der Bahn, so können Bahnkunden die „letzte Meile“ komfortabel zurücklegen.

Mit dem Investment in Talixo möchte die Deutsche Bahn auch im internationalen Ride-Hailing-Geschäft mitspielen. Talixo bietet eine Buchungsplattform im Internet sowie eine App zur Vermittlung von Taxis und Mietwagen und ist nach eigenen Angaben international aktiv.

Mit IOKI hat die Deutsche Bahn zudem ein Startup im Portfolio, das in Zukunft „die letzte Meile“ autonom zurücklegen soll. Mit fahrerlosen Bussen sollen die Kunden der Bahn elektrisch von der Haustür zum nächsten Bahnhof gelangen. In Hamburg läuft in mehreren Stadtteilen ein Projekt mit dem Hamburger Verkehrsverbund, durch das die Fahrgäste per Sammeltaxi zur nächsten ÖPNV-Haltestelle gefahren werden.

CleverShuttle

Daimler und BMW: Zwei Konzerne mit einem gemeinsamen Ziel

YourNow heißt das im Februar 2019 verkündete Joint Venture von Daimler und BMW, in dem alle Mobilitätsdienstleistungen beider Konzerne unter einer Dachmarke vereinigt wurden. 70 Millionen Menschen nutzen nach Angaben von YourNow weltweit die Angebote der fünf Tochterunternehmen für Carsharing, Ride-Hailing, Parken, Laden und multi-modale Plattform. Auch das frühere mytaxi (heute FreeNow) gehört zu diesem Mobilitätsanbieter. mytaxi ist 2009 gestartet und bot Taxiunternehmern die Gelegenheit, unabhängig von einer Taxizentrale Aufträge zu bekommen. Mit der Neuaufstellung wird eine Öffnung Richtung Mietwagen vorgenommen, der Anbieter wird somit ein direkter Konkurrent von Uber. Das Wachstum von mytaxi wurde unter anderem damit erreicht, dass das Unternehmen bis zu 50 Prozent vergünstigte Taxifahrten unter dem geltenden Tarif anbot. Diese Werbemaßnahme aus dem Marketingbudget wurde von deutschen Gerichten nicht beanstandet, obwohl sie gegen die Tarifpflicht verstößt. Das Unternehmen möchte von den Fahrern 15 – 30 Prozent Provision erhalten. Zum Vergleich: eine Taxi-Zentrale kommt mit 5% aus.

Das neue FreeNow-Angebot startete im Juli 2019 zunächst in Hamburg, im September kommen dann Berlin und Frankfurt dazu. Allein in Berlin werden 600 – 700 Fahrzeuge eingesetzt, in Frankfurt will Free Now zügig von 100 auf 500 aufstocken. In beiden Städten werden die jeweils 5.000 ersten Fahrgäste zum Sonderpreis von 5 Euro befördert.

Carsharing: Wer braucht noch ein eigenes Auto?

Die verschiedenen Carsharing-Anbieter in Deutschland haben dem individuellen Fahrzeugbesitz den Kampf angesagt. Es gibt drei Gruppen von Anbietern: Die, die eigene Stationen betreiben, die, deren Fahrzeuge auf öffentlichen Parkplätzen abgestellt werden und schließlich Vermittler von Fahrzeugen privater Besitzer. Nach Angaben des Branchenverbandes sind deutschlandweit 20.200 Fahrzeuge bekannt, die sich zumeist auf die Großstädte konzentrieren.

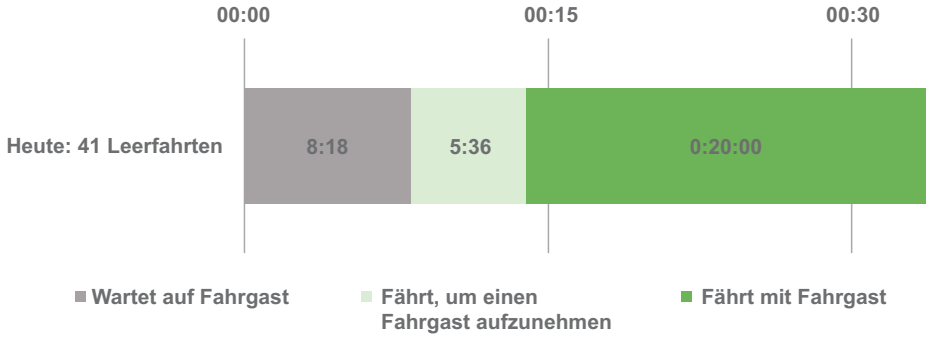
QUELLE: FRANK SCHMOLKE

Die neuen Mobilitätsanbieter wollen sich einen möglichst großen Teil des individuellen Mobilitätsmarktes sichern. Es wird der Politik viel versprochen, um Zulassungen zu erwirken und das Personenbeförderungsgesetz zu ändern.

Argumente der neuen Mobilitätsanbieter

Die Argumente der Mobilitätsanbieter ähneln sich sehr. Den Nutzern und der Politik werden zahlreiche Vorteile im Falle einer Liberalisierung des Personenbeförderungsgesetzes versprochen. Während es beim Nutzer meist um das komfortable, bisweilen auch klimaneutrale Fahren von A nach B geht, sind die Argumente in Richtung der Politik strategisch ausgetüftelt und werden taktisch richtig platziert.

Das Bundesverkehrsministerium hat mit seinem im Februar 2019 veröffentlichten Eckpunktepapier die Hauptargumente der Lobbyisten der neuen Anbieter übernommen. Das Taxigewerbe hat in mehreren Aktionstagen und einer Roadshow mit Mahnwachen vor den Staatskanzleien der 16 Bundesländer gegen das Papier protestiert und dabei tausende Taxifahrer mobilisiert. Zahlreiche Gespräche fanden statt und einige Reaktionen aus der Politik auf Landesebene zeigen, dass es in mehreren Bundesländern erheblichen Widerstand gegen die Pläne aus Berlin geben wird.



Die Studie des Department of Transportation für New York erklärt, wie sich ein Mietwagenfahrer verhält, wenn es keine Rückkehrpflicht gibt: Die Leerfahrten können in zwei Segmente geteilt werden: 1. Fahrer wartet auf neue Fahrgäste, 2. Fahrer fährt zum Aufnahmepunkt des nächsten Fahrgastes. Während der Wartezeit auf neue Fahrgäste hat der Fahrer kein bestimmtes Ziel. Er parkt, hält in zweiter Reihe, fährt um den Block oder fährt zu einem anderen Platz. Die meisten fahren nach Aussage der Studie herum oder halten mit laufendem Motor in zweiter Reihe. Beides erhöht den Schadstoffausstoß.

Digitalisierung

Immer wieder kommt das Argument, dass durch die Digitalisierung eine Entlastung der Straßen erreicht würde. Intelligente Algorithmen würden Routen berechnen, die auch bei Sammeltaxis mit Aufnahme mehrerer Fahrgäste an unterschiedlichen Standorten effizient seien. Die Vermittlung von Nutzern und Fahrgästen per App sei anderen Buchungsformen weit überlegen.

Das Personenbeförderungsgesetz müsse dringend reformiert werden, weil es innovative Konzepte behindere und ohnehin von gestern sei.

Fakt ist, dass das Überschwemmen der Straßen mit immer mehr Fahrzeugen jede intelligente Streckenführungssoftware nutzlos macht.

Taxi von gestern?

Das Taxigewerbe sei im letzten Jahrtausend stehengeblieben, verteidige seine Trutzburg aus Sonderrechten und stehe moderner Mobilität im Weg. Die Taxibranche habe die Digitalisierung verschlafen und sei nicht bereit, sich den Herausforderungen zukünftiger Märkte zu stellen. Gerade in Bezug auf das Taxigewerbe werden auch falsche Tatsachenbehauptungen genutzt, um das Gewerbe zu diskreditieren. Dazu werden die angeblich zu hohen Fahrpreise gerne genutzt, um das Taxi anzuklagen. Dass die Tarife von den Kommunen festgelegt sind, wird verschwiegen.

Fakt ist, dass das Taxigewerbe seit 2010 Apps eingeführt hat, die in ganz Deutschland das Bestellen, Bezahlen und Bewerten von Taxis erlauben. Zu den gewerbeeigenen Bestell-Apps gehören „Taxi Deutschland“, „taxi.eu“ und „cab4me“. Die Apps sind über eine gemeinsame Schnittstelle verbunden und bieten damit eine deutschlandweite Abdeckung des Bestellgebietes, das keine andere Taxi-App bietet.

Verteilung von Pflichten

Genauso wird bei der Forderung nach Wegfall von Tarif- und Rückkehrpflicht verschwiegen, dass man sich selbst keiner Regelung unterwerfen möchte, während die Pflichten allein beim Taxigewerbe bleiben sollen.

Fakt ist, dass fairer Wettbewerb nur entstehen kann, wenn alle den gleichen Regelungen unterliegen und die Pflichten nicht einseitig einer Anbietergruppe (Taxi) auferlegt werden. Und wenn es Pflichten für Taxis gibt, weil diese Teil der Mobilitätsgrundversorgung sind, müssen auch andere Anbieter von Beförderungsleistungen ihre Pflichten auferlegt bekommen.

Rückkehrpflicht überholt und umweltschädlich

Die Aufhebung der Rückkehrpflicht für Mietwagen steht auf der Wunschliste der neuen Anbieter ganz oben. Die Rückkehrpflicht wäre ineffektiv und würde den Anteil an Leer-

Die Beförderungspreise für Taxis werden von der örtlichen Kommune festgelegt und gelten für alle Taxiunternehmen, nicht jedoch für Mietwagen. Uber und FreeNow bestimmen den Beförderungspreis nach Nachfrage. Das führt zu erheblichen Preisübertreibungen, die die Verbraucher dann treffen, wenn sie auf eine Beförderung angewiesen sind.

fahrten erheblich steigern, heißt es. Durch moderne Technologien sei diese umweltschädliche Verpflichtung überflüssig.

Fakt ist, dass die Rückkehrpflicht erst 1982 in Personenbeförderungsgesetz aufgenommen wurde. Mit der neu eingeführten Rückkehrpflicht sollte das für Mietwagen geltende Bereithaltungsverbot ohne konkreten Fahrauftrag gesetzlich durchgesetzt werden. Vorher war durch den Funk eine Situation entstanden, bei der die Mietwagen ähnlich wie Taxis betrieben worden waren.

Fakt ist auch, dass Mietwagen ohne Rückkehrverpflichtung nach einer Fahrt unmittelbar in die Stadtzentren zurückfahren würden, um dort neue Fahrgäste aufzunehmen. Der Anteil der Leerfahrten liegt bei Mietwagen gegenwärtig bei etwa 60 Prozent, bei Taxis ist er mit 50 % Fahrten ohne Fahrgäste nur 16,6 % geringer. In London, wo es keine Rückkehrpflicht gibt, fahren die privaten Mietwagen zu 58 % leer herum. Wenn man die in den Innenstädten auf Fahrgäste wartenden und dazu herumfahrenden Mietwagen in die Kalkulation einbezieht, würde sich durch eine Aufhebung der Rückkehrpflicht tatsächlich nichts an der Leerfahrtenquote ändern.

QUELLE: FACEBOOK-POST

Fahrpreise sinken?

Gerne wird auch behauptet, dass durch neue Anbieter die Fahrpreise deutlich sinken würden. Das mag zunächst stimmen, so lange die Konzerne Marktanteile mit subventionierten Preisen kaufen oder durch schlecht bezahlte Subunternehmer die Fahrten durchführen lassen.

Fakt ist, dass die Beförderungspreise eventuell kurzzeitig fallen werden, mittelfristig aber steigen. Der tatsächliche Preis für die Beförderung liegt deutlich höher als die derzeit subventionierten Preise und wird auch verlangt werden müssen.

Fakt ist auch, dass zum Beispiel Uber an nachfragestarken Tagen per Fahrpreis-Surging den Fahrpreis vervielfacht, so wurden an Feiertagen, bei Terroranschlägen und bei Großveranstaltungen in der Stadt irrwitzig hohe Fahrpreise verlangt. So wurde z.B. in Frankfurt am 01.01. dieses Jahres für eine Beförderungsstrecke von weniger als fünf Kilometern ein Fahrpreis von mehr als 120 € verlangt. Am 4. September 2019 kam es bei der Northern Line der Londoner Tube zu einer Störung. Bei Uber schossen die Beförderungspreise auf 86 £ hoch. Eine Fahrt mit der Tube hätte 2,80 £ gekostet.

Kürzlich kam sogar raus, dass die Uber-Fahrer über ihre Anmeldung, bzw. Abmeldung in der App den Algorithmus der App dahingehend austricksen konnten, dass dieser zum Schaden der Kunden einen unberechtigt überhöhten Fahrpreis angab.

Durch das so genannte „Price Surging" wird per Algorithmus ein Fahrpreis festgesetzt, auf den verschiedene Faktoren Einfluss haben: Angemeldete Fahrer, Nachfrage, Wettersituation, Messen, erhöhtes Passagieraufkommen an Bahnhöfen und Flughäfen, Feiertage, etc. Dadurch kann es zu extremen Preissteigerungen kommen, wenn Reisende und Fahrgäste eine Beförderung dringend benötigen. Das Bild zeigt einen Fahrpreis von Uber aus London, der stark überhöht ist.) Das Bild zeigt, wie aus einer Fahrt für 64,94 £ durch Surgefaktor 5,8 dann ein Fahrpreis von 376,65 £ wird.

Ergänzung zum ÖPNV

Neue Mobilitätsdienste seien kein Wettbewerb für Bus und Bahn, sondern würden diese nur sinnvoll ergänzen.

QUELLE: ÜSTRA

Unternehmen wie MOIA bieten eine komfortable Alternative für Menschen, die vorher die öffentlichen Verkehrsmittel genutzt haben. Auf die Etats der Städte kommen dadurch erhöhte Subventionen für den ÖPNV zu. In Hannover wird eine Kooperation der ÜSTRA mit MOIA erprobt, bei der MOIA als Zubringer für 3 Euro bis zu 3 Kilometer fährt, also Passagiere von der Haltestelle der Straßenbahn nach Hause bringt oder von Zuhause zur nächsten Station.

Fakt ist, dass insbesondere Sammeltaxis und Shuttles dem ÖPNV Fahrgäste abnehmen. Dies gilt insbesondere, wenn die Fahrpreise subventioniert werden. Der Glaube an „die letzte Meile“ verdrängt die Tatsache, dass die Verbraucher lieber ein Transportmittel wählen, das komfortabler und sauberer ist.

Fakt ist, dass durch die Zulassung neuer Anbieter im Nahverkehr der ÖPNV höhere Verluste einfahren wird und dadurch auch Investitionen in die Infrastruktur unterbleiben werden. Der steuerfinanzierte Zuschuss bzw. Verlustausgleich wird dagegen deutlich ansteigen.

Schaut man bei den neuen Mobilitätsanbietern genauer hin, finden sich einige Punkte, die sich von den vollmundigen Versprechungen deutlich unterscheiden.

Vollwertiger Ersatz für das Privatfahrzeug

Regelrecht aggressiv wird es, wenn über das Privatfahrzeug der Bürger gesprochen wird. Da werden Verbote gefordert und es wird nichts unversucht gelassen, den privaten Autobesitzer als Klimaschädiger, egoistisch und leicht dümmlich darzustellen. In den Großstädten mag die Argumentation eher gehört werden, aber schon in den Vororten und erst recht auf dem Land kann man heute aufgrund der eingesparten ÖPNV-Infrastruktur meist nicht auf das eigene Auto verzichten.

Fakt ist, dass die Menschen ungern auf die persönliche Freiheit eines eigenen Fahrzeugs verzichten möchten.

Mobilität für die Landbevölkerung

Die Politik verspricht sich von der Einführung neuer Mobilitätsangebote Verbesserungen für die Bevölkerung in ländlichen Regionen. Das hatte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer auch im Interview mit dem Focus thematisiert.

Fakt ist, dass sich die neuen Anbieter auf die großen Städte konzentrieren. Dort ist das Umsatzpotenzial am höchsten. Bislang hat kein einziger Anbieter eine Lösung für die ländlichen Bereiche vorgeschlagen.

Ortskundeprüfung in Zeiten von Navis obsolet

Die Ortskundeprüfung sei in Zeiten guter Navigationsgeräte überflüssig, argumentieren die Fahrtenvermittler. Man könne das Ziel auch in ein Navi eingeben und dann die kürzeste Route nehmen.

Fakt ist, dass die Ortskundeprüfung sehr viel mehr abfragt, als ein Navi ausgibt. Bezirke, Ortsteile und Siedlungen sowie Kreuzungen müssen genauso richtig benannt und zugeordnet werden wie so genannte Objekte (Unterhaltung, Bildung, Hotels, Restaurants etc.). Gerade Umfahrungen von Baustellen oder Sperrungen sind ohne Ortskenntnis mit Umwegen und Verzögerungen verbunden. Die Ortskundeprüfung ist ein Teil des Verbraucherschutzpaketes im Personenbeförderungsgesetz. .

QUELLE: MARKUS BURGDORF

Auf dem Land wird die individuelle Mobilität von Taxibetrieben und dem ÖPNV geboten. Die neuen Anbieter werden sich hier nicht betätigen, weil das Fahrgastaufkommen zu gering ist.

Trojanisches Pferd Digitalisierung

Wer heute in der Politik etwas durchsetzen will, nutzt in der Begründung für die Veränderung das Wort „Digitalisierung“. Politiker der meisten Parteien freuen sich, wenn sie Projekte fördern können, die digital sind.

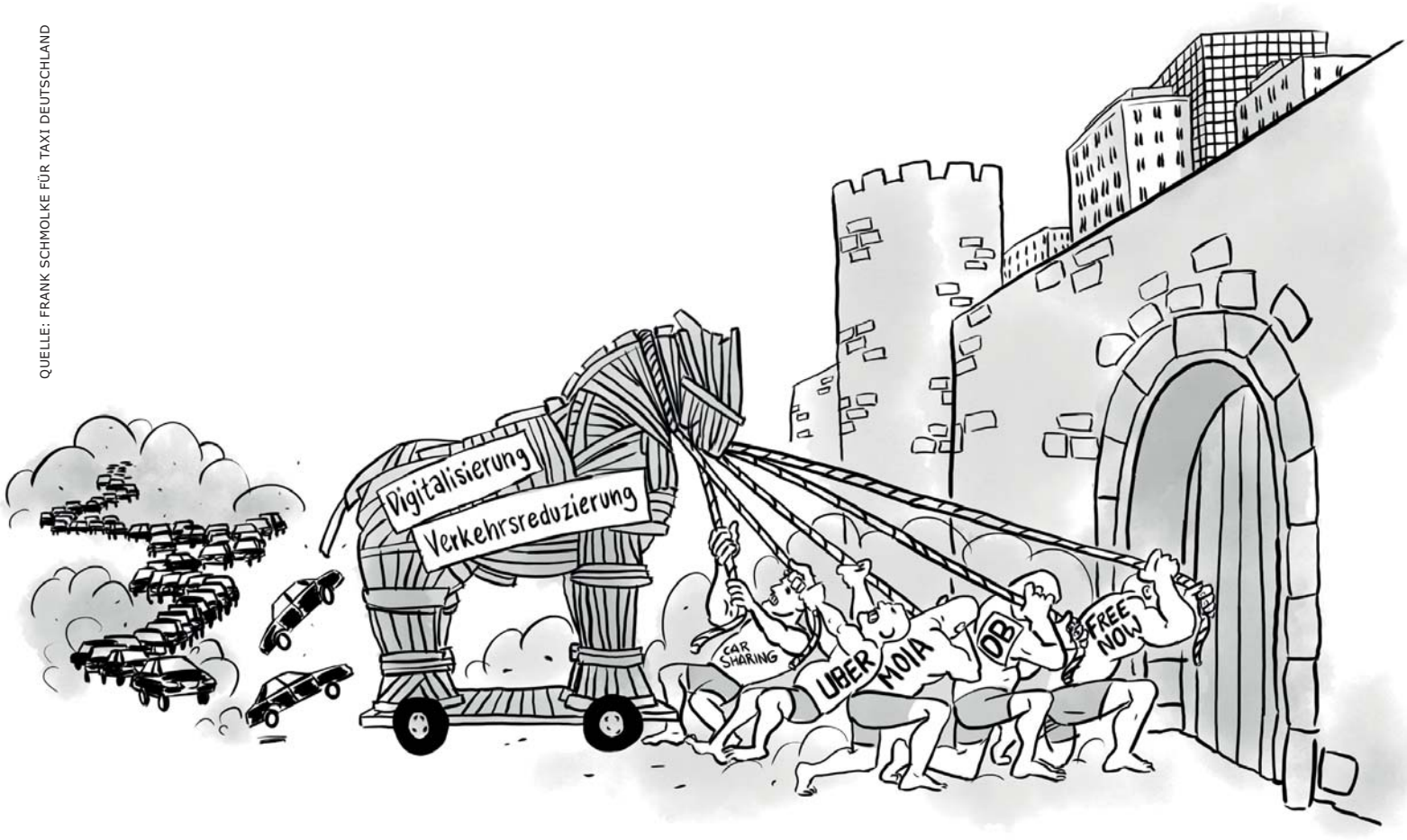
Buzzwords, wie „intelligente Algorithmen“, „künstliche Intelligenz“ und „digitale Prozessoptimierung“ helfen dabei, neue Mobilitätsanbieter von den Taxis abzugrenzen, denen man im gleichen Atemzug vorwirft, die Digitalisierung verschlafen zu haben.

Dass heute auch im Taxigewerbe die meisten Prozesse im Hintergrund bereits digital ablaufen, fällt nur auf, wenn man hinter die Kulissen schaut. So ist es auch in der Personenbeförderung und selbstverständlich auch in den Taxizentralen in Deutschland. Sichtbarste Digitalisierung für den Verbraucher ist die Bereitstellung von Apps für das Bestellen, Bezahlen und Bewerten von Fahrten mit dem Taxi. Die App von Taxi Deutschland besteht im nächsten Jahr bei laufender Weiterentwicklung bereits zehn Jahre und zeigt ganz offensichtlich, dass das Taxigewerbe schon früh die neuen mobilen Möglichkeiten für sich genutzt hat.

Doch auch da, wo man es nicht sieht, gibt es digitale Lösungen: Die vollautomatische Datenkommunikation zwischen Taxizentralen und Fahrzeugen ist bereits seit vielen Jahren Standard und optimiert die Vermittlung der Taxis an die Fahrgäste. Über eine Anzeige der Verteilung der Fahrzeuge an den Halteplätzen kann der Fahrer Wartezeiten verkürzen. Wenn Bestellungen eingehen, berechnet ein intelligenter Algorithmus das nächstgelegene Fahrzeug unter Berücksichtigung von Durchfahrtsbeschränkungen, Einbahnstraßen und sogar Baustellen.

Und wie sieht es der Verbraucher? In einer Umfrage von Taxi Deutschland aus Mai 2019 gaben 64,8 Prozent der Befragten an, dass die Bestellung per Telefon ihre bevorzugte Bestellmöglichkeit sei. Weitere zwölf Prozent gaben an, über die bundeseinheitliche Telefonnummer 22456 ihr Taxi zu bestellen. Fünf Prozent bestellen online und 4,7 Prozent über eine der Apps.

QUELLE: FRANK SCHMOLKE FÜR TAXI DEUTSCHLAND



Gerne nutzen die neuen Anbieter als Argument, dass ihre Angebote die Digitalisierung vorantreiben und nur durch sie eine Verkehrsreduzierung zu erreichen sei. Dass jeder neue Anbieter viele Fahrzeuge zusätzlich in Verkehr bringt, verschweigen sie

Trojanisches Pferd Verkehrsreduzierung

In der Argumentation neuer Mobilitätsanbieter ist das Stichwort „Umweltschutz durch Reduzierung des Individualverkehrs“ wie selbstverständlich enthalten. Auf den ersten Blick scheint das auch nachvollziehbar.

Wenn immer mehr Menschen aufgrund verbesserter Mobilitätsangebote auf ihr Privatfahrzeug verzichten, könnten die Straßen leerer werden. Wenn diese Menschen dann auch noch zusammen in von intelligenten Algorithmen geleiteten, elektrisch angetriebenen Sammeltaxis fahren, ist eine umweltfreundliche, grüne Zukunft nicht mehr fern.

Das Problem: Der Bürger verhält sich nicht so, wie es die Innovationsmanager wollen. Das eigene Auto ist persönliche Freiheit – und die wollen sich viele nicht nehmen lassen. Dafür nehmen sie sogar zähneknirschend hohe Kraftstoffpreise, Parkplatzärger und immer mehr Einschränkungen in Kauf. Für die persönliche Einstiegsbequemlichkeit und das Prestige kaufen immer mehr Menschen einen SUV, der etwas mehr verbraucht als eine vergleichbare Limousine.

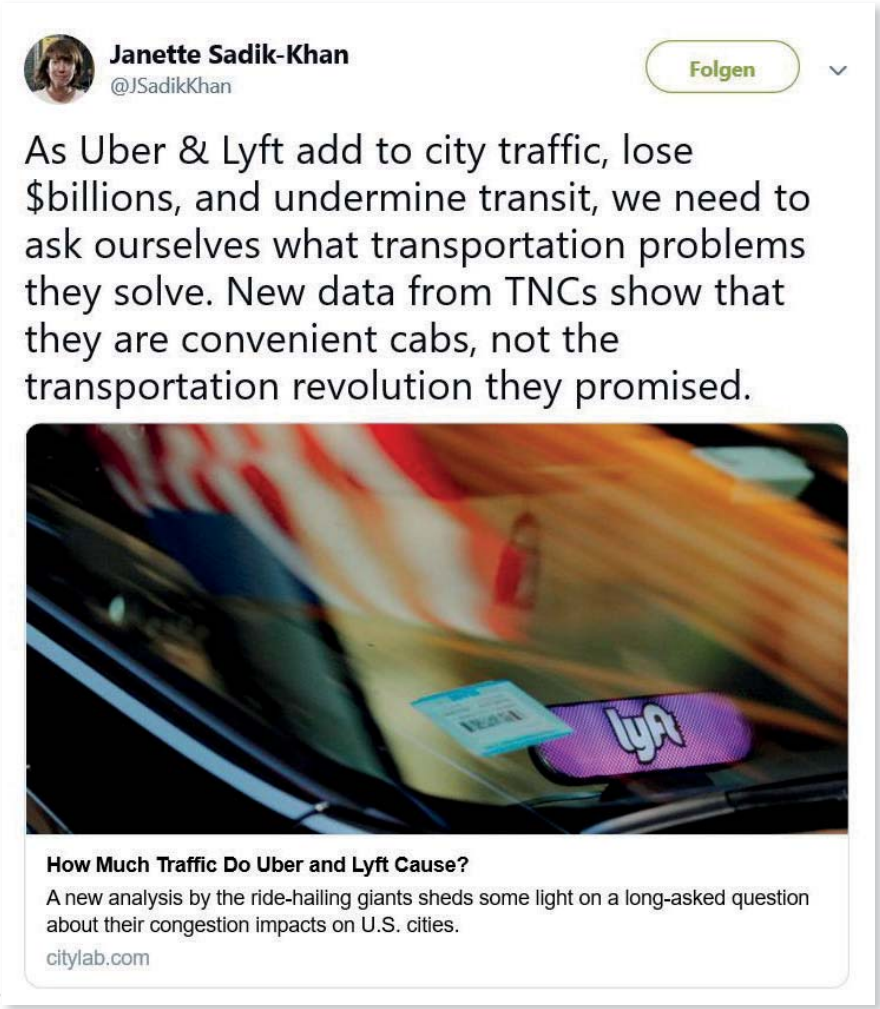
Der komplette Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel und die Nutzung neuer Mobilitätsangebote würde überhaupt nur in Großstädten klappen. Schon wer etwas außerhalb wohnt, müsste sich ohne eigenes Auto stark einschränken. Bewohner auf dem Land werden in absehbarer Zeit nicht auf das eigene Auto verzichten können.

Würde die Rückkehrpflicht für Mietwagen aufgehoben, käme es in den – aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens – wirtschaftlich interessanten Innenstädten zu deutlich mehr Verkehr durch umherfahrende Mietwagen auf der Suche nach Passagieren.

Das zentrale Thema ist aber die Verkehrszunahme durch die vielen zusätzlichen Fahrzeuge, die die neuen Mobilitätsanbieter auf die Straße bringen. Bislang war in fast allen Städten die Anzahl an Taxikonzessionen limitiert. Wird der Mietwagen durch laschere Gesetze attraktiver, ist nach den Erfahrungen aus dem Ausland ein sprunghafter Anstieg der Mietwagen zu erwarten.

Die Carsharing-Fahrzeuge, die zumeist im öffentlichen Parkraum abgestellt werden, verknappen das Parkplatzangebot im urbanen Raum und tragen zu einem höheren Verkehrsaufkommen durch die längere Parkplatzsuche bei.

In allen Ländern, die die Personenbeförderung liberalisiert haben, ist das Gegenteil von dem eingetreten, was die neuen Anbieter versprochen haben. Zigtausend zusätzliche Mietwagen und Carsharing-Fahrzeuge verstopfen in den Großstädten die zentral gelegenen Straßen, von Verkehrsreduzierung keine Spur. Erste Städte, wie London und New York ergreifen jetzt Notwehr-Maßnahmen.



QUELLE: TWITTER

Die frühere Leiterin des Department of Transport in New York, Jeanette Sadik-Kahn, steht heute Uber und Lyft kritisch gegenüber: Sie seien nicht die versprochene Revolution der Mobilität.

Die tatsächlichen Folgen der Liberalisierung

Während die in den Personenbeförderungsmarkt dringenden Konzerne die Zukunft in den schönsten Farben malen, sieht die Realität in Ländern, die eine Liberalisierung der Personenbeförderung bereits durchgeführt haben, ganz anders aus.

QUELLE: TOMMES64/PIXABAY

Taxifahrer in Großbritannien brauchen eine echte Berufsausbildung. Die Konkurrenz von Uber schickt Fahrer ohne Ausbildung auf die Straßen. Die Einschränkungen, die jetzt wegen Uber & Co verordnet warden, treffen die Taxis, die Black Cabs genannt warden, genauso stark.

Kanada: Fahrzeuginvasion und ÖPNV-Verluste

In Toronto (Kanada) ist die Zahl der Taxilizenzen auf 5.000 begrenzt. Seit der Zulassung von Uber im Jahr 2016 und von Lyft hat die Anzahl von Mietwagen auf 70.000 zugenommen. Pro Tag werden von den Mietwagen 176.000 Fahrten durchgeführt. Die Zahlen aus der im Juni 2019 veröffentlichten Studie vom Ryerson Urban Analytics Institute zeigen, dass 49 Prozent der Mietwagennutzer die Strecke sonst mit dem ÖPNV zurückgelegt hätten. So habe der ÖPNV 22 Millionen Fahrten eingebüßt – und das, obwohl Toronto mit Milliardenaufwand den ÖPNV attraktiver gemacht hatte.

Die Studie schlägt unter anderem vor, die Anzahl der privaten Mietwagen zu limitieren und die Mietwagen den gleichen Verordnungen zu unterstellen, wie sie für die Taxis gelten.

London: Umweltverschmutzung und Verkehrsstaus

In London, wo die Behörde Transport for London 2012 Uber eine Lizenz für privaten Mietwagenverkehr erteilte, sind inzwischen neben 23.500 Black Cabs rund 120.000 private Mietwagen unterwegs. Jetzt kommt Fahrvermittler Ola hinzu, der bereits in sechs britischen Städten 10.000 Fahrer und Fahrerinnen im Einsatz hat.

James Farrar von der Private Hire Drivers ' Association sagt, dass die Aktivitäten von Uber für die Überlastung des Verkehrs verantwortlich sind. „Sie konkurrieren um unmittelbare, sofortige Verfügbarkeit und haben dafür keinerlei Kosten zu tragen (zum Beispiel Fahrzeuge kaufen und unterhalten). Das führt zu der Überversorgung. Dadurch entsteht die Überlastung der Straßen und die Fahrer haben nicht genug Arbeit."

Eine Studie hat 7.500 Stunden von drei Uber-Fahrern aufgezeichnet. Dabei wurde festgestellt, dass sie nicht geparkt haben, als sie auf neue Fahrgäste warteten. Stattdessen verbrachten sie 94 Prozent ihrer Zeit fahrend auf der Suche nach Fahrgästen.

Die Stadt London hat keine gesetzlichen Möglichkeiten, die Anzahl der privaten Mietwagen zu limitieren, deshalb hat der Bürgermeister von Greater London, Sadiq Khan, bereits die Regierung um Hilfe gebeten. Unterdessen behilft man sich damit, wichtige Straßen für Mietwagen und Taxis zu sperren, so zum Beispiel die bekannte Tottenham Court Road. Das trifft dann auch die 70.000 registrierten gehandicapten Fahrgäste, die keine Möglichkeit mehr haben, bestimmte Ziele in der Stadt mit den speziell umgerüsteten Taxis zu erreichen.

New York: 63 Prozent mehr CO2 und arme Fahrer

In New York spricht die Taxi & Limousine Commission in einer im Juni 2019 veröffentlichten Studie von 120.000 Mietwagen in der Stadt. Diese Mietwagen gehören zu den vier größten Anbietern Uber, Lyft, Juno und Via. Die Durchschnittsgeschwindigkeit im Stadtteil Manhattan sei durch die hohe Anzahl umherfahrender Mietwagen von 9,1 km/h in 2010 auf jetzt nur noch 6,9 km/h gesunken. Die App-Vermittler hätten mit einer großen Anzahl an Fahrzeugen den Markt gesättigt – das habe negative Auswirkungen auf die Einnahmen der Fahrer, sichere den Fahrgästen aber geringe Wartezeiten. Neue Lizenzen werden für ein Jahr nicht mehr erteilt, zudem wird eine spürbare Eingrenzung des Umherfahrens ohne Fahrgäste vorgeschlagen.

Die Zunahme der Fahrzeuge privater Vermittler hat in New York zu einem deutlichen Anstieg der CO2-Emissionen geführt. Von 2013 bis 2019 stieg der Ausstoß um 63 Prozent, was die Studie auf den starken Anstieg der Fahrzeugzahlen zurückführt. Von 2010 bis 2013 war die CO2-Emission sogar rückläufig gewesen, weil Taxis auf hybride Antriebe umgestellt wurden.

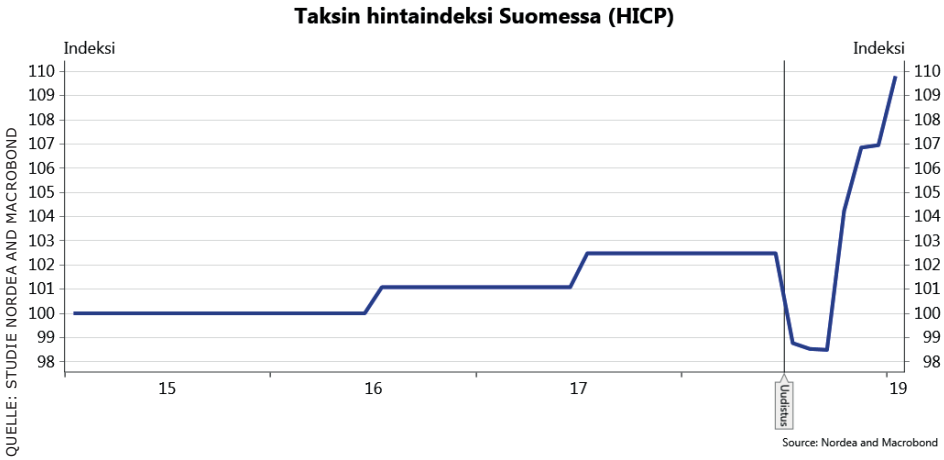
QUELLE: PHOTOSFORYOU/PIXABAY

In New York gibt es mittlerweile über 120.000 Mietwagen, die den Yellow Cabs Konkurrenz machen. Der Preis dafür ist hoch: Status in den zentralen Stadtteilen, die Fahrer verdienen aufgrund der Übersättigung weniger und die Abgase der umherfahrenden Mietwagen haben die Umweltziele der Stadt in weite Ferne geführt.

Um die Insolvenz der selbstständigen Fahrer der App-Vermittler zu vermeiden, wurde ab 1. Februar 2019 per Gesetz eingeführt, dass die App-Dienste den Fahrern für jede Fahrt einen festgelegten Mindestbetrag zahlen müssen. Für den durchschnittlichen Vollzeitfahrer steigt das Einkommen um 45 Prozent oder 9.600 US-Dollar pro Jahr. Dies entspricht einer Kostenzunahme in Höhe von 625 Millionen US-Dollar für die Vermittler Uber und Lyft.

Finnland: Nach Deregulierung sind die Fahrpreise gestiegen

Mitte 2018 wurde in Finnland Uber zugelassen und gleichzeitig die Tarifpflicht für Taxis aufgehoben. Jeder rechnete mit sinkenden Beförderungspreisen. In Erwartung des Wettbewerbs senkten die Taxiunternehmen die Beförderungspreise zunächst deutlich, um sie dann nach wenigen Wochen auf ein Allzeithoch anzuheben. Nie war es teurer, in Finnland Taxi zu fahren.



QUELLE: STUDIE NORDEA AND MACROBOND

Nach der Liberalisierung der Tarife in Finnland gab der Beförderungspreis nur kurze Zeit nach. Zum Erstaunen der lokalen Politiker stieg der Preis dann an.

Nach dem neuen Gesetz dürfen die selbstständigen Taxi- bzw. Mietwagenfahrer die Preise selbst bestimmen, insbesondere bei der Laufkundschaft an Taxiplätzen sind die Preise deutlich gestiegen. Je härter der Konkurrenzkampf in einem örtlichen Markt ohne kontingentierte Lizenzen ist, desto höher sind dabei die Taxipreise, fand eine Analystin der Nordea heraus. Ausgerechnet Laienfahrer, die zunächst mit billigen Angeboten auf den Markt gedrängt sind, nutzen das aus, um den durch die vielen zusätzlichen Fahrzeuge gesunkenen Umsatz wieder auszugleichen.

Niederlande: Nichts läuft wie versprochen

Dieselben Effekte konnte man auch nach der Liberalisierung des Marktes in Holland beobachten. Mit der Qualität, Zuverlässigkeit, Versorgung und Ordnung ging es bergab, während die Preise für den Kunden stiegen. Inzwischen rudern die Behörden wieder zurück und mussten das Gesetz mehrfach nachbessern und neue Regeln einführen.

Berlin, Köln, Düsseldorf, München, Hamburg und Frankfurt: Gesetze sind nur für die anderen da

Wildwest herrscht inzwischen auch in sechs deutschen Großstädten. Viele Mietwagenunternehmer, die für Uber fahren, halten sich nicht an die Rückkehrpflicht. Sie warten an Flughäfen und in der Innenstadt und hoffen so, mehr Aufträge zu ergattern.

In Düsseldorf wurde das Ordnungsamt regelrecht von den Uber-Subunternehmern ausgetrickst. Fahrzeuge aus dem Umland verstießen in Düsseldorf vorsätzlich gegen die Rückkehrpflicht. Da diese aber in anderen Kommunen angemeldet waren, fühlte man sich in Düsseldorf nicht zuständig. Die Kommunen, bei denen die Fahrzeuge registriert waren, fühlten sich auch nicht zuständig, da die Fahrzeuge in Düsseldorf unterwegs waren. Und so dauerte es Monate, bis dieser „rechtsfreie Raum“ geschlossen wurde.

In Köln wurde es nach dem Uber-Start im April 2019 in der Domstadt sogar schon kriminell: Der WDR berichtete in der Lokalzeit wiederholt von Übergriffen der „Uber-Fahrer“ auf Taxi-Fahrer, insbesondere, wenn diese Rechtsverstöße dokumentieren wollten. Dann flog ein Mietwagenunternehmen auf, das mit gefälschter Lizenz im Auftrag von Uber unterwegs war und sich besonders aggressiv verhalten hatte. Insgesamt ist die Stimmung in Köln sehr angespannt, da die Taxifahrer nicht verstehen können, dass die Ordnungsämter einfach zusehen, wie jeden Tag vielfach gegen die Gesetze verstoßen wird.

Auf ein anderes Problem macht der ehemalige Uber-Fahrer Przemyslaw Wojcieszek aus Berlin aufmerksam: Er rechnet in einem Artikel der BILD vor, dass von 9 Euro Fahrpreis nur 2,40 Euro für den Fahrer bleiben, er habe trotz vieler Nachtschichten nie mehr als 1.000 Euro im Monat verdient. Uber nehme 30 Prozent, von den 70 Prozent, die dann noch übrig seien, nehme der Mietwagenunternehmer.

60 Prozent. „Ich bin nicht gegen den freien Markt, aber das ist krank“, sagt Wojcieszek, „man zerstört Taxis und kann nicht mal davon leben.“

Seit Mitte Juli 2019 ist Uber nun auch in Hamburg aktiv. Dort sind die Anbieter IOKI (Deutsche Bahn) und MOIA (Volkswagen) bereits zum Testbetrieb zugelassen. IOKI setzt 20 Fahrzeuge ein und wird vor allem als Zubringer zu Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs genutzt. Das ist das Modell der „letzten Meile“. MOIA setzt bereits 500 VW-Busse ein und möchte die Fahrzeuganzahl bis 2021 auf 1000 Fahrzeuge im Stadtgebiet erhöhen.

In Berlin startete zum 1. September FreeNow mit 700 zusätzlichen Mietwagen. Das Joint-Venture aus BMW und Daimler zeigt nun sein wahres Gesicht. Man möchte Uber Konkurrenz machen und lockte Kunden zum Start mit einem Fahrpreis von nur 5 Euro. FreeNow, zu dem auch das frühere mytaxi gehört, hatte sich zunächst als Taxifreundlich verkauft und so auch Werbung auf vielen Taxis platziert.

Manche Politiker hoffen noch, dass die neuen Mobilitätsanbieter die individuelle Mobilität auf dem Land verbessern. Dort sind durch Einsparungen beim Öffentlichen Personennahverkehr große Lücken in der Mobilitätsversorgung entstanden. In vielen Orten fährt der Bus nur noch zweimal pro Tag: Morgens zur Schule und mittags zurück.

Lokale Taxi- und Mietwagenunternehmer bieten Krankenfahrten, Ruftaxi und normalen Taxibetrieb rund um die Uhr und stellen so die Mobilität der Landbevölkerung sicher. Zum Teil haben sich Bürgerinitiativen gegründet, die mit ehrenamtlichen Fahrern ein Sammeltaxiangebot bereithalten. Da sich aufgrund der geringeren Kundenzahlen ein Einsatz größerer Flotten nicht lohnt, hat sich bisher keiner der großen Wettbewerber auf dem Land blicken lassen.

QUELLE: FRANK SCHMOLKE FÜR TAXI DEUTSCHLAND

Nach der Liberalisierung der Personenbeförderung erlebte man in vielen Ländern eine Überflutung der Großstadtzentren mit Mietwagen. In Großbritannien und Großstädten der USA wurde deshalb dann eine Stausteuer eingeführt, die jede Fahrt im Stadtzentrum besteuert.

Taxi Deutschland App

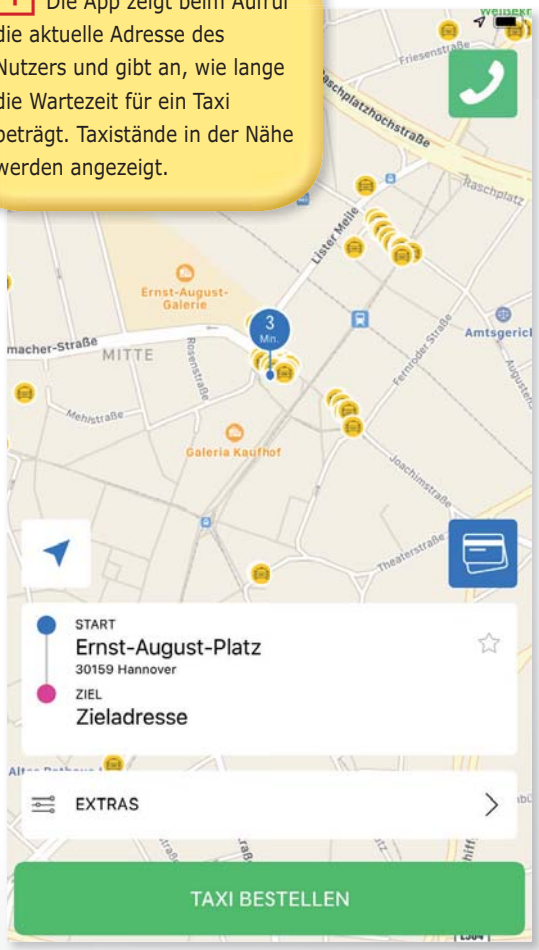
Die App von Taxi Deutschland ist bereits seit zehn Jahren eine bequeme und komfortable Möglichkeit, sich mit dem Smartphone ein Taxi zu bestellen. Die App erlaubt von Anfang an die Bestellung von Taxis in ganz Deutschland.

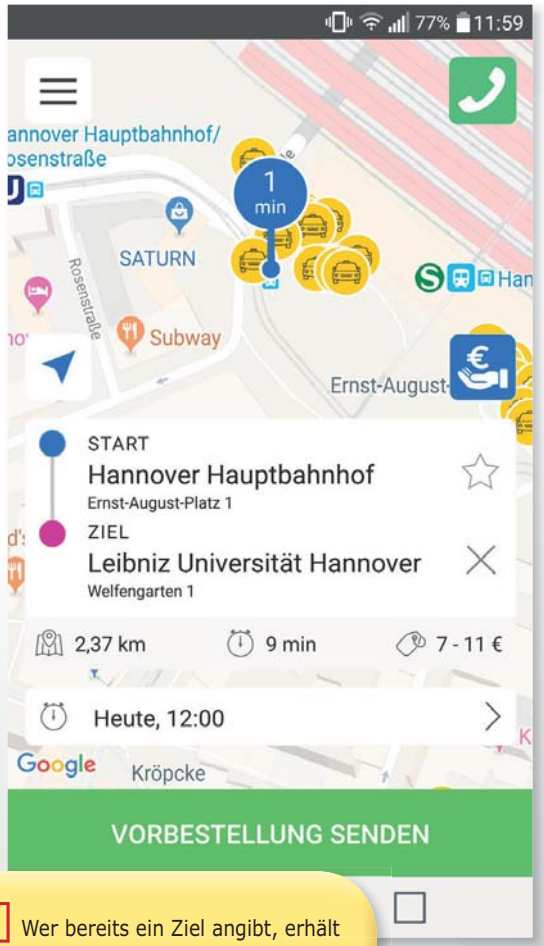
Neben der App von Taxi Deutschland gibt es noch „taxi.eu“ und „cab4me“. Taxi.eu ist in mehr als 160 Städten in 11 europäischen Ländern verfügbar. Mit ca. 65.000 angeschlossenen Taxis gehört taxi.eu zu den führenden europäischen Taxi-App-Anbietern.

Cab4me ist die Taxi-Bestell-App für die kleineren und mittelgroßen Städte in Deutschland mit den besonderen Marktkenntnissen außerhalb der Metropolregionen.

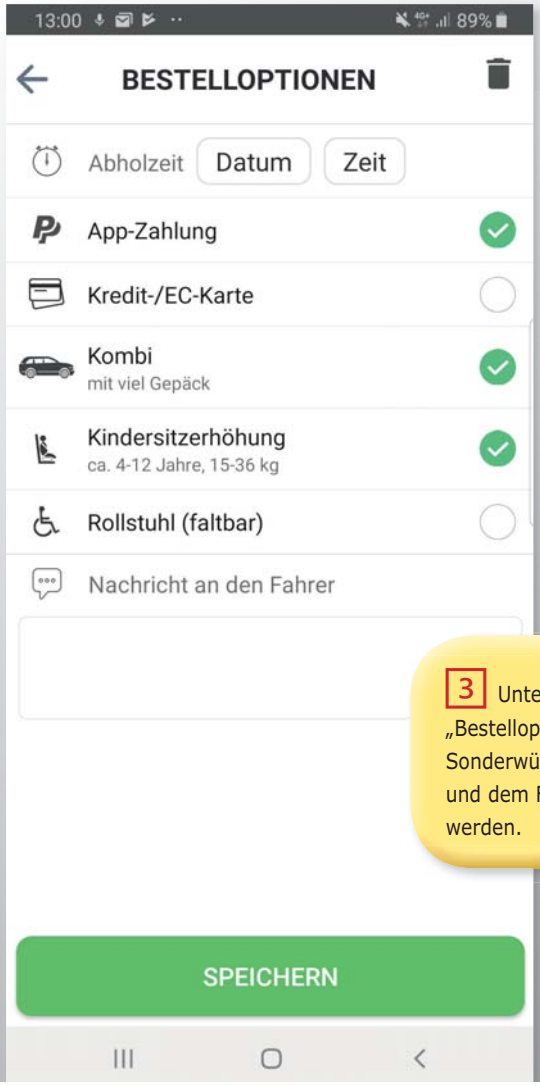
Über eine komfortable Schnittstelle können die Bestell-Aufträge in alle drei gewerbeeigenen Bestell-Apps eingespielt werden. Damit ist sichergestellt, dass der Taxikunde immer ein Taxi bestellen kann, ob in Berlin, Paris oder Wanne-Eickel.

1 Die App zeigt beim Aufruf die aktuelle Adresse des Nutzers und gibt an, wie lange die Wartezeit für ein Taxi beträgt. Taxistände in der Nähe werden angezeigt.

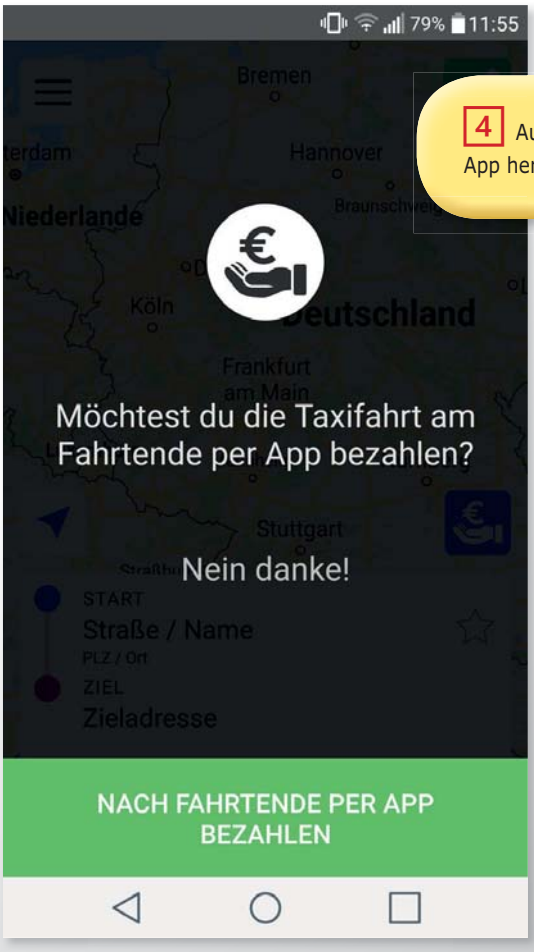




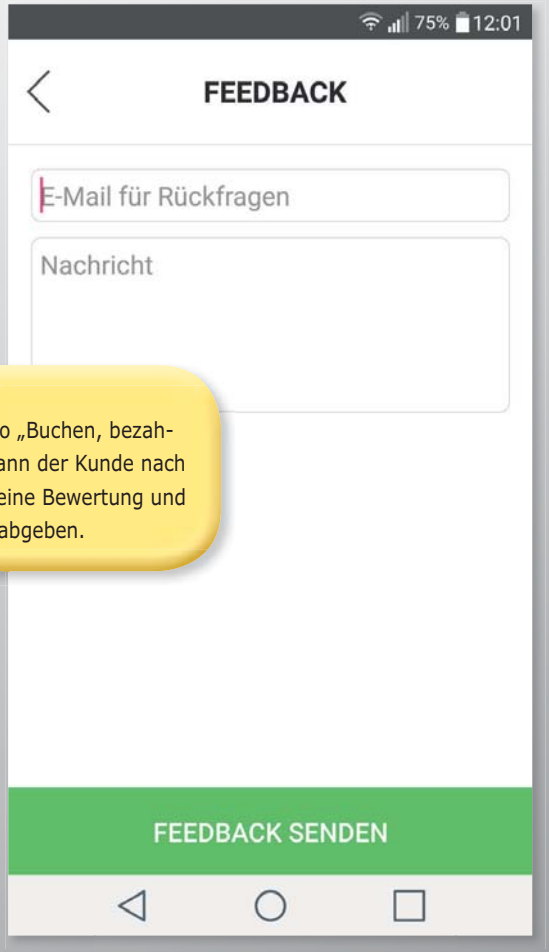
2 Wer bereits ein Ziel angibt, erhält von der App Informationen zur Fahrstrecke, voraussichtliche Fahrzeit und die Kosten der Fahrt. Mit einem Fingerdruck kann das Taxi bestellt werden.



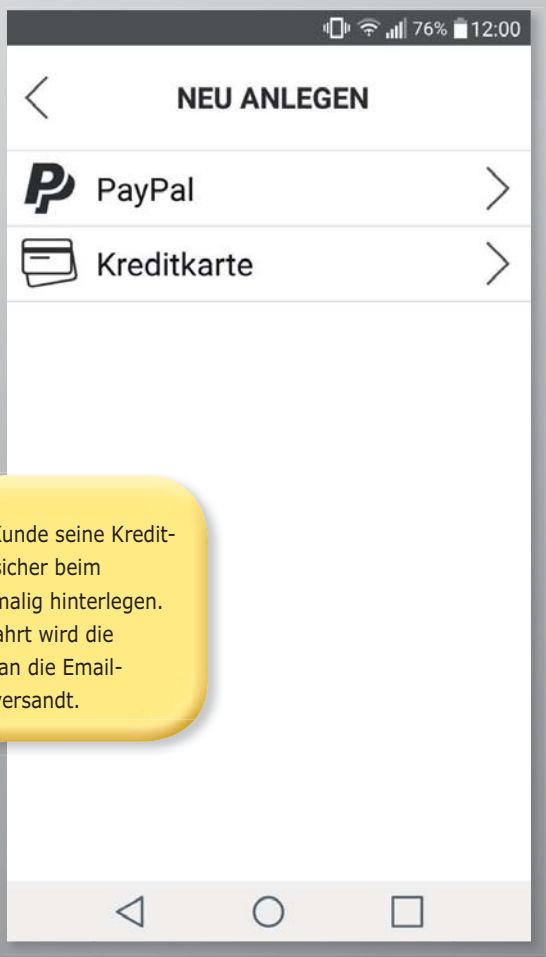
3 Unter dem Menüpunkt „Bestelloptionen“ können Sonderwünsche ausgewählt und dem Fahrer mitgeteilt werden.



4 Auch die Bezahlung direkt aus der App heraus ist möglich.



5 Nach dem Motto „Buchen, bezahlen und bewerten" kann der Kunde nach Abschluss der Fahrt eine Bewertung und zusätzlich Feedback abgeben.



6 Dazu kann der Kunde seine Kreditkarteninformationen sicher beim Zahlungsanbieter einmalig hinterlegen. Nach Abschluss der Fahrt wird die Quittung auf Wunsch an die Email-Adresse des Kunden versandt.

Das Taxi der Zukunft

Das Taxi und der Beruf des Taxifahrers werden von vielen bereits totgeschrieben. Schon in wenigen Jahren werde es sich überleben und durch neue innovative Technologien abgelöst.

Der Druck zur Veränderung scheint sehr groß – und so werden Prognosen veröffentlicht, die genauerer Recherche nicht standhalten. Zum Teil basieren die Aussagen auf dem Wunsch, seinen Aktionären eine Vision mitzugeben, die dann Aktienkurse positiv beeinflusst. Manche Unternehmen gehen sogar so weit, dass unausgereifte und unsichere Autos in den Testbetrieb gehen.

QUELLE: VOLOCOPTER

So stellt sich der Entwickler die Zukunft vor: Ein Volocity-Flugtaxi hebt zum Nachtflug ab. Dieses Flugtaxi wurde von Volocopter mit Unterstützung von Mercedes-Benz Design entworfen.

Autonom fahrende Taxis

Das autonom fahrende Taxi braucht – wie das autonom fahrende Auto insgesamt – noch einige Jahre, bis es als echte Alternative unterwegs sein wird. Das autonom fahrende Auto ist an eine flächendeckende Netzinfrastruktur im 5G-Standard gebunden, die nach heutigem Kenntnisstand in den nächsten Jahren nicht gewährleistet sein wird. Auch rechtlich ist vom Gesetzgeber bisher wenig geklärt.

QUELLE: VON GRENDELKHAN - EIGENES WERK, CC BY-SA 4.0, HTTPS://COMMONS.WIKIMEDIA.ORG/W/INDEX.PHP?CURID=56611386

Dieser autonom fahrende Prototyp von der Google-Tochter Waymo fährt seit 2017 zu Testzwecken auf öffentlichen Straßen in Mountain View, Kalifornien.

Flugtaxis

In drei bis fünf Jahren sollen Flugtaxis im kommerziellen Einsatz sein, verspricht Alexander Zosel, Mitgründer und Chief Innovation Advisor von Volocopter in Die Zeit. Viele rechtliche Fragen sind allerdings noch unklar, auch die nötige Infrastruktur fehlt noch komplett. Wo sollen sie landen? Auf Hochhausdächern, die zu Skyports umgebaut werden, wie es Uber in der Daily Mail vorschlägt?

Realistische Entwicklungsmöglichkeiten

Realistischer erscheint, dass sich die Taxiflotte in den nächsten Jahren erneuert, alternative und umweltschonende Antriebe sich durchsetzen und die leichte Bestellung, Bezahlung und Bewertung von immer mehr Verbrauchern genutzt wird.

Wir rechnen damit, dass es in ein bis drei Jahren auch eine deutschlandweit nutzbare Abrechnungsmethode gibt, die für Geschäftskunden Erleichterung schafft.

Natürlich wird es zunehmend Pilotprojekte für autonom fahrende oder fliegende Beförderungsmöglichkeiten geben, bevor diese sich aber so weit im Regelbetrieb durchsetzen, dass sie tatsächlich das Taxi ablösen und eine Vielzahl der Beförderungen leisten können, werden noch viele Jahre vergehen.

Sinnvoll erscheint für die nächsten Jahre die Entwicklung von mobilen Apps, die über eine sinnvolle und intelligente Verknüpfung von am Ort verfügbaren Verkehrsmitteln den Nutzern die richtige Auswahl der Verkehrsmittel für ihren Weg vom Start zum Ziel erleichtern.

QUELLE: ACM

Die elektrische Mobilität soll nach Ansicht des Entwicklers ACM wesentlich kompakter sein. Das seit sieben Jahren in der Entwicklung befindliche City-Taxi-Konzeptfahrzeug hat im August 2019 mit Testfahrten auf öffentlichen Straßen begonnen.

Angebote an Journalisten

Wir beteiligen uns gern an der Diskussion und bieten Ihnen:

- Schnelle Statements zu Pressemitteilungen von Mobilitätsanbietern
- Interviews zur Personenbeförderung und Taxithemen
- Interviews zu politischen Forderungen und Beschlüssen der Parteien
- Hintergrundinfos und Studien zur Personenbeförderung
- Begriffserklärungen
- Die Grafiken von Frank Schmolke zur Illustration von Artikeln.

Sprechen Sie uns gern jederzeit an. Unser Sprecher Markus Burgdorf beantwortet unter 0171 220 7997 oder taxi@aufgesang.de gern Ihre Fragen.

Quellen:

Seite 10:
Eckpunkte für eine Novellierung des Personenbeförderungsrechts
https://www.bzp.org/Content/MELDUNGEN/_doc/PBefG-Eckpunkte.PDF

Seite 11:
Kooperation MOIA und ÜSTRA:
https://www.moia.io/de-DE/presse/uestra-und-moia-testen-zubringer

Seite 15:
Studie der New York City Taxi and Limousine Commission and Department of Transportation
https://www1.nyc.gov/assets/tlc/downloads/pdf/fhv_congestion_study_report.pdf?fbclid=IwAR3SL68cI0RxHu6TTZd-BWSlHwvGibuiIayaJ_AwqaA5qk0lqHvVGQ9eyLFM

Seite 15:
Gespräch über die Situation in London
http://westendextra.com/article/ulez-will-have-huge-affect-on-my-working-life-says-taxi-driver-lee-sheppard

Seite 15:
Studie vom Urban Analytics Institute: regulating Vehicles-for-Hire in Toronto
https://urbananalyticsinstitute.com/wp-content/uploads/2019/06/UAI_VFH_Report_June-2019.pdf

Seite 16:
Preisentwicklung nach Liberalisierung in Finnland
http://www.helsinkitimes.fi/finland/finland-news/domestic/16243-taxi-fares-in-finland-fell-then-spiked-after-de-regulation-show-statistics.html

Seite 20:
Digitalpodcast der ZEIT mit Alexander Zosel von Volocopter
https://www.zeit.de/digital/2019-06/flugtaxis-volocopter-drohnen-startup-verkehr

Begriffserklärungen:

Algorithmus
Ein Algorithmus ist eine eindeutige Handlungsvorschrift zur Lösung eines Problems oder einer Klasse von Problemen. Algorithmen bestehen aus endlich vielen, wohldefinierten Einzelschritten. Damit können sie zur Ausführung in ein Computerprogramm implementiert, aber auch in menschlicher Sprache formuliert werden. Bei der Problemlösung wird eine bestimmte Eingabe in eine bestimmte Ausgabe überführt.

Beförderungspflicht
Die Paragrafen 22 und 41 Abs. 4 des Personenbeförderungsgesetzes verpflichten den Taxiunternehmer, Beförderungswünschen im Pflichtfahrbereich nachzukommen, wenn es keine erheblichen Gründe gibt, die gegen eine Beförderung sprechen.
Betriebspflicht: Paragraf 21 und 41 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes regeln die Betriebspflicht der Taxiunternehmer.

Carsharing
Beim Carsharing – zu Deutsch „Autoteilen“ – besitzt man das Auto nicht selbst, sondern teilt es sich mit anderen Kunden eines Carsharing-Anbieters. Kunden schließen mit dem Anbieter bei der Anmeldung einen Rahmenvertrag. Danach können sie alle Fahrzeuge des Anbieters rund um die Uhr über eine App oder auf einer Internetseite selbständig buchen.

Free-floating Prices
Frei bestimmte Preise, die von Fahrt zu Fahrt sehr unterschiedlich sein können und sich zum Beispiel an Angebot und Nachfrage orientieren. Steigt die Nachfrage nach Beförderungsleistungen, steigt auch der Preis. Wenn wenig Nachfrage ist, fällt der Preis.

Letzte Meile
Der Begriff letzte Meile entstammt eigentlich der Telekommunikation und bezeichnet den Kabelweg vom letzten Verteilerkasten zum Hausanschluss des Nutzers. Die Bahn nutzt den Begriff für den Weg zwischen Bahn- oder Bushaltestelle bis zur Haustür der Fahrgäste.

Mietwagen (Minicab)
Ein privat betriebener, taxiähnlicher Dienst, der nicht zum Öffentlichen Personennahverkehr gezählt wird und deshalb nicht den Pflichten für Taxis unterliegt. Für Mietwagen gilt die im Personenbeförderungsgesetz festgelegte Rückkehrpflicht. Aufträge dürfen nur am Firmensitz oder in der Wohnung des Betreibers entgegengenommen werden. Der Mietwagen unterliegt 19 Prozent Mehrwertsteuer (Taxi nur 7 Prozent), weil er nicht zum ÖPNV gerechnet wird. Dies bedeutet automatisch einen höheren Endpreis für den Verbraucher bei Fahrten mit dem Mietwagen.
Daher ist es wirtschaftlich schwer erklärbar, wie der Mietwagen dauerhaft günstiger sein sollte als das Taxi, wenn von vornherein die Steuerabgaben für den Mietwagen erheblich höher sind.
Die festgelegten Taxitarife sind so ausgelegt, dass der Taxibetreiber davon leben kann. Wer also dauerhaft günstiger fährt, kann nicht davon leben.

On Demand
(deutsch „auf Anforderung“, „auf Abruf“) ist ein Begriffszusatz für Dienstleistungen und Waren, der auf eine zeitnahe Erfüllung individueller Anforderungen oder Nachfragen hinweisen soll. On-Demand-Systeme und -Prozesse müssen flexibel angelegt sein, da sie häufig Echtzeitforderungen unterliegen.

Ride-Hailing
Unter einem Ride-Hailing-Service versteht man einen taxiähnlichen Fahrdienst (engl. ride service), der angefordert werden kann (engl. to hail). Bei dem Fahrdienst kann es sich um einen allgemeinen Mitfahrdienst, ein Taxi, einen Mietwagen oder einen spezialisierten Chauffeur- und Limousinenservice handeln.

Ridepooling
Beim Ridepooling teilen sich mehrere Menschen eine Fahrt in eine ähnliche Richtung. Das Sammeltaxi fällt darunter, aber auch Anbieter wie MOIA.

Ridesharing
Ridesharing (deutsch: Fahrt teilen) bezeichnet die gemeinsame Nutzung eines Fahrzeugs für den Transport von Personen von einem Ort zum anderen. Dazu zählt sowohl das private Teilen einer Autofahrt mit Freunden, Bekannten oder Arbeitskollegen als auch das Buchen einer Mitfahrgelegenheit über eine professionelle Vermittlungsagentur. Ziel von Ridesharing ist es, eine höhere Auslastung von Fahrzeugen zu erreichen und dadurch Emissionen und Kosten für den Einzelnen zu verringern. Mitfahrzentralen bieten Ridesharing an.

Rückkehrpflicht
Der Paragraf 49 Abs. 4 des Personenbeförderungsgesetzes regelt den Verkehr mit Mietwagen. „Mit Mietwagen dürfen nur Beförderungsaufträge ausgeführt werden, die am Betriebssitz oder in der Wohnung des Unternehmers eingegangen sind. Nach Ausführung des Beförderungsauftrags hat der Mietwagen unverzüglich zum Betriebssitz zurückzukehren, es sei denn, er hat vor der Fahrt von seinem Betriebssitz oder der Wohnung oder während der Fahrt fernmündlich einen neuen Beförderungsauftrages erhalten.“

Surge Pricing

Die Surge-Pricing-Funktion (in etwa deutsch: dynamisches Preismanagement) der Uber-Algorithmen berechnet aus Angebot und Nachfrage einen aktuell gültigen Preis zum Zeitpunkt der Beförderungsanfrage. Dieser Preis kann bis zum achtfachen des normalen Fahrpreises betragen und wird bei erhöhter Nachfrage erhoben.

Tarifpflicht

Das Personenbeförderungsgesetz überträgt in Paragraf 51 das Recht, Beförderungspreise für den Taxiverkehr festzulegen, an die Landesregierungen, die es wiederum an die Kommunen übertragen können. Sämtliche Preise, die von Taxiunternehmen berechnet werden dürfen, sind von der jeweiligen Kommune festgelegt. Nur außerhalb des Pflichtfahrbereiches kann der Taxiunternehmer den Beförderungspreis frei verhandeln. Eine Tarifpflicht gilt für Mietwagen-Unternehmer nicht.

Impressum

Taxi Deutschland Servicegesellschaft für Taxizentralen eG
Heidelberger Straße 25
60327 Frankfurt am Main
Telefon: 069 24 00 00 11
Email: info@taxi-deutschland.net
https://www.taxi-deutschland.net
Registergericht: Amtsgericht Frankfurt am Main GnR 8210
Vorstand: Dieter Schlenker / Frankfurt (Vorsitzender), Fred Buchholz / Bremen, Frank Kuhle / München, Hermann Waldner / Berlin
Umsatzsteuer-Identifikations-Nummer: DE 261 375 286
Redaktion: Markus Burgdorf, Aufgesang GmbH
Inhaltlich verantwortlich gemäß § 6 MDStV:
Taxi Deutschland Servicegesellschaft für Taxizentralen eG

Fortsetzung folgt