

ZEITSCHRIFT FÜR DAS TAXI-, MIET- & LEIHWAGEN UND FIAKERGEWERBE ÖSTERREICHS

HALLLO TAXI

Ausgabe 4/2020
EUR 3,60

P.b.b.
Verlagsort 1230 Wien
MZ07Z037642 M



*Frohe
Festtage!*

HALLO TAXI

Foto: Barbara Lachner



TITELGESCHICHTE

Neuerliche Änderung im Gelegenheitsverkehrsgesetz:
Preis- und Lohndumping durch die Hintertür

4

BUNDESLÄNDER AKTUELL

Schwere verfassungsrechtliche Bedenken

9

Die Neuerungen im Gelegenheitsverkehrsgesetz

10

Die neue Betriebsordnung

12



SERVICE FÜR PROFIS

Wien:
Neue Landesbetriebsordnung gilt ab 1. Jänner 2021

14

Linzer Taxi 2244:
Botenfahrt zum Zonentarif

16

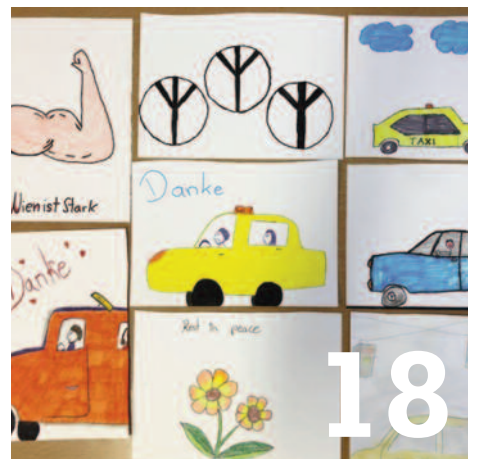
FUNKGEFLÜSTER

„Helden der Nacht“

18

Dieses Gefühl, dieser Verdacht ...

19



AUS ALLER WELT

Kalifornier kippen Arbeitsgesetz

21

Uber behält Lizenz in London

22

Ola verliert Lizenz in London

22

Uber soll Interesse an Free Now haben

23



GESCHÄTZTE LESERINNEN UND LESER!

An dieser Stelle endete ich vor einem Jahr mit dem Satz: „Einiges konnte also 2019 im Sinne unserer Branche entschieden werden, für 2020 stehen weitere Herausforderungen an.“ Niemand konnte damals ahnen, dass das neue Jahr tatsächlich für jeden einzelnen von uns ein Krisenjahr werden sollte.

2020 ist überschattet von einem neuartigen Corona-Virus, das uns weltweit im Griff hat. Um dieser gefährlichen Pandemie Herr zu werden, begleiten uns seit März strenge Maßnahmen, die wirtschaftliche und gesellschaftliche Konsequenzen für jeden von uns haben. Die Gesundheitskrise geht längst einher mit einer veritablen Wirtschaftskrise. Auch unsere Branche kämpft ums Überleben – in zweifacher Hinsicht. Seit zehn Monaten ermöglichen die immer wieder nachgeschärften Regelungen im Kampf gegen die Pandemie, kaum mehr ein lukratives Taxigeschäft. Geschlossene Gastronomie und Hotellerie, keine Messen und Kongresse, keine Theater- und Konzertveranstaltungen, keine Adventmärkte, etc. Die Fahrgäste bleiben aus.

Als wäre diese angespannte wirtschaftliche Situation nicht schon schlimm genug, sorgt jetzt – mitten im zweiten Lockdown – ein im Ministerrat beschlossener Antrag von Klimaschutzministerin Gewessler für Unverständnis und Empörung. Durch ihre geplanten Änderungen im Gelegenheitsverkehrsgesetz soll für „im Wege von Kommunikationsdiensten“ bestellte Fahrten kein Taxitarif mehr gelten. Bestenfalls soll es

Ober- und Untergrenzen geben, die von den Ländern festgelegt werden sollen. Sechs Wochen bevor am 1.1.2021 das im Sommer 2019 beschlossene Gelegenheitsverkehrsgesetz endlich in Kraft tritt, wird jetzt von der Bundesregierung die Hintertür für Uber & Co geöffnet. Erst am 10. Dezember werden die Änderungen als Regierungsvorlage im Nationalrat behandelt – aus heutiger Sicht ist zu befürchten, dass dieser Liberalisierungsschlag mit Zustimmung der Parlamentarier der Regierungsparteien durchgewunken wird. Das Jahr 2021 wird also – nicht nur aufgrund der anhaltenden Corona-Krise – ein extrem herausforderndes für die heimischen Taxiunternehmen. Abschließend wünsche ich Ihnen friedvolle Festtage und für das neue Jahr Durchhaltevermögen und vor allem Gesundheit,



Christian Holzhauser

Impressum

Medieninhaber:

CC Taxicenter GmbH,
Pfarrgasse 54, A-1230 Wien,
Tel.: 01/614 55 - 0

Herausgeber & Geschäftsführer:

Mag. Christian Holzhauser

Chefredakteurin:

Karin Cisar-Loder

Layout & Grafik:

Karin Cisar-Loder

Redaktion & Anzeigenverwaltung:

Pfarrgasse 54, A-1230 Wien,
Tel.: 01/614 55 – DW 833, Fax: DW 838

e-mail: redaktion@taxi40100.at

Internet: www.taxi40100.at

Produktion: Otto Stutzig Werbeagentur;
www.stutzig.at

Die Redaktion behält sich Kürzungen und stilistische Modifizierungen vor. Namentlich gezeichnete Beiträge müssen sich nicht unbedingt mit der redaktionellen Meinung decken. Nachdruck – auch auszugsweise –

oder Fotokopien dürfen nur mit Quellenangabe und schriftlicher Genehmigung des Medieninhabers oder deren Autoren erfolgen.

Offenlegung gemäß § 25 Mediengesetz:

„Hallo Taxi“ versteht sich als unabhängige Taxi-Zeitschrift für das österreichische Personenbeförderungsgewerbe mit PKW und dessen LenkerInnen und erscheint 4x jährlich. Unternehmensgegenstand: Taxiservice

Preis- und Lohndumping durch die Hintertür

Mit 1. Jänner 2021 werden novellierte Gesetze und Verordnungen in Kraft treten, die das neue „Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw“ auf Bundesebene regeln sollen. Eine Abänderung der bereits beschlossenen Novelle des Gelegenheitsverkehrsgesetzes in letzter Minute sorgt jetzt für massive Proteste im Gewerbe.

Eigentlich sollten mit der Novelle des Gelegenheitsverkehrsgesetzes, die im Sommer 2019 beschlossen wurde und mit 1. Jänner 2021 gänzlich in Kraft tritt, die Ungleichstellung von Taxi und Mietwagen beseitigt werden.

Seit dem 18. November ist alles anders: Ein im Ministerrat beschlossener Antrag von Verkehrsministerin Leonore Gewessler (Grüne) sorgt für Entrüstung und Unverständnis bei den Taxiunternehmern.

Denn der Entwurf sieht vor, dass Konsumenten ab 1.1.2021, wenn sie per Telefon oder Internet ein Fahrzeug bestellen, für die Fahrt im Voraus einen fixen Preis vereinbaren müssen. Diese Fahrten dürfen sowohl Fahrdienstvermittler wie Uber, Bolt und Co als auch Taxis anbieten. Vorgeschrieben wird nur ein Mindestpreis. Dieser entspricht der Grundgebühr des Taxitarifs, sofern es für das entsprechende Gebiet

einen gibt (die genauen Textpassagen des Entwurfs sind auf Seite 6 ersichtlich).

Gesetzesänderung in letzter Minute

Als „Todesstoß für die Branche“ bezeichnet nicht nur Fachverbandsobmann Erwin Leitner die neue Novelle, die als Ministerratsvorlage Anfang Dezember im Verkehrsausschuss und dann im Nationalrat behandelt wird und mit 1. Jänner 2021 in Kraft treten soll.

Seit Bekanntwerden der Regierungspläne hagelt es Kritik von allen Seiten. Sowohl Arbeitnehmer- als auch Arbeitgebervertretungen wehren sich gegen die massiven Verschlechterungen und fordern die österreichische Bundesregierung auf, ihre geplante Novelle zurückzunehmen. Mit

Fotos: Barbara Lachner



Weit über 1.500 Taxis demonstrierten am 25. November mit einem Protest-Konvoi gegen die neuen Tarifregelungen der Bundesregierung, die ab 1. Jänner 2021 gelten sollen.



der „neuen Novellierung“ werde mehr oder weniger der Status quo wiederhergestellt. Damit sei jenem Sozial- und Preisdumping erneut Tür und Tor geöffnet, dem die Gesetzesnovelle einen Riegel verschieben sollte.

**HALLO
TAXI**

Im Klartext: Anbieter wie Uber, Bolt und Co können auch künftig in Österreich ihre Dienste anbieten – zu Preisen weit unter den Taxitarifen.



**Fachverbandsobmann Erwin Leitner (li.) und
FG Wien-Obmann Resul Ekrem Gönültaş
begleiteten den Protest-Konvoi.**

Geltende Fassung Besondere Ausübungsvorschriften	Vorgeschlagene Fassung Besondere Ausübungsvorschriften
§ 13. (1) bis (2)... (3) Hinsichtlich des Personenbeförderungsgewerbes mit Pkw (Taxi) und des Gästewagen-Gewerbes mit Personenkraftwagen kommt die Erlassung einer Verordnung nach Abs. 2 dem Landeshauptmann mit der Maßgabe zu, dass er für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw (Taxi) auch eine Beförderungspflicht und die Anbringung eines Fahrpreisanzeigers vorschreiben kann.	§ 13. (1) bis (2)... (3) Hinsichtlich des Personenbeförderungsgewerbes mit Pkw (Taxi) und des Gästewagen-Gewerbes mit Personenkraftwagen kommt die Erlassung einer Verordnung nach Abs. 2 dem Landeshauptmann mit der Maßgabe zu, dass er für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw (Taxi) auch eine Beförderungspflicht und die Anbringung eines Fahrpreisanzeigers vorschreiben kann. Für Fahrten gem. § 14 Abs. 1b und 1c darf jedoch kein Fahrpreisanzeiger vorgeschrieben werden.
(3a) bis (5) ... Tarife	(3a) bis (5) ... Tarife
§ 14. (1) bis (1a) ... (1b) Fahrten, für die das Fahrzeug im Vorhinein im Wege eines Kommunikationsdienstes für mindestens 90 Minuten gebucht wurde, unterliegen dann nicht einer Verordnung gemäß Abs. 1, wenn im Rahmen der Bestellung ein voraussichtlicher Fahrpreis bekanntgegeben wurde und der tatsächliche Fahrpreis über diesem voraussichtlichen Fahrpreis liegt; in diesem Fall ist der bekanntgegebene voraussichtliche Fahrpreis zu entrichten. Der voraussichtliche Fahrpreis ist auf Grundlage des geltenden Tarifs und von fahrpreisrelevanten Daten (insb. Fahrtroute und geschätzte Fahrzeit) zu berechnen. In der Verordnung nach	§ 14. (1) bis (1a) ... (1b) Bei Fahrten, die im Weg eines Kommunikationsdienstes bestellt werden, kommen in einer Verordnung gem. Abs. 1 festgelegte verbindliche Tarife nicht zur Anwendung. Es dürfen jedoch in dieser Verordnung anstelle verbindlicher Tarife für eine solche Fahrt sowohl Mindest- als auch Höchstentgelte einschließlich von Zuschlägen gem. Abs. 4 festgelegt werden; wird in der Verordnung kein Mindestentgelt festgelegt, so beträgt dieses jedenfalls die Summe aus Grundentgelt und für die jeweilige Beförderung vorgesehenen Zuschlägen gemäß Abs. 4 bzw. – sofern keine solchen Entgelte Bestandteile des Tarifs sind – jedenfalls fünf Euro. Der Fahrpreis ist unter Beachtung der vorstehenden Bestimmungen bei der Bestellung zu vereinbaren und darf im Nachhinein nicht überschritten werden. (1c) Bei Fahrten, die im Weg eines Kommunikationsdienstes bestellt werden, darf bei der Bestellung auch angeboten werden, die Fahrt zu einem herabgesetzten Fahrpreis mit anderen Fahrgästen zu teilen, die gegebenenfalls an verschiedenen Stellen aufgenommen und/oder abgesetzt werden. In diesem Fall ist 1. die aufgrund der Aufnahme weiterer Fahrgäste voraussichtliche verlängerte Fahrtdauer sowie 2. das Ausmaß der Herabsetzung des Fahrpreises im Vorhinein bekanntzugeben. Wurde eine Verordnung gem. Abs. 1 erlassen, darf der Fahrpreis für jeden Fahrgast keinesfalls das in der Verordnung festgelegte Mindestentgelt unterschreiten bzw. – wenn in der Verordnung kein Mindestentgelt festgelegt wurde – nicht weniger als drei Euro betragen. Der Fahrpreis ist unter Beachtung der vorstehenden Bestimmungen bei der Bestellung zu vereinbaren und darf im Nachhinein nicht überschritten werden.

Quelle: Protokoll der Sitzung des Ministerrates am 18. November 2020

Diese Anbieter hätten mit der Novelle in der ursprünglichen Form ihren Preisvorteil verloren und haben daher bereits ihren Rückzug aus Österreich in Aussicht gestellt. Davon ist jetzt keine Rede mehr. Das vorgesehene Einheitsgewerbe wird damit wieder geteilt. Bestellte (per Anruf oder App) Autos müssten den Preis frei vereinbaren, am Standplatz

bestiegene oder auf der Straße angehaltene müssten zum (teureren) Taxameter-Fixtarif fahren.

Protest-Konvoi zum Verkehrsministerium



Foto: Barbara Lachner

Gegen die geplanten neuen Tarifregeln demonstrierten weit über 1.500 Taxifahrer und Unternehmer aus mehreren Bundesländern am 25. November in Wien mit einem Protest-Konvoi. Die Route führte vom Wiener Arbeiterstrandbad bis zum Ministerium der ressortzuständigen Verkehrsministerin Leonore Gewessler, wo die Taxifahrer in einer Kundgebung ihre Bedenken und Existenzängste darlegten.

„Es kann nicht sein, dass ein verbindlicher Tarif für Unternehmer vorherrscht, die am Standplatz ihre

Vor dem Verkehrsministerium fand die Schlusskundgebung statt, bei der Gewerbevertreter vor einem „Todesstoß“ für die heimischen Taxiunternehmen warnten.

Fortsetzung Seite 8 ➤

Dienste anbieten und über Buchungsplattformen ein günstigerer Tarif angeboten wird. Das ist eine schlimmere Zweiklassengesellschaft als vorher", betonte Fachverbandsobmann Erwin Leitner bei der Abschlusskundgebung vor dem Ministerium. „Ich weiß nicht, warum man als österreichischer Politiker so etwas einführen möchte. Lohn- und Sozialdumping werden hier Tür und Tor geöffnet.“

Die Protestaktion am 25. November war unter anderem vom Obmann der Wiener Taxiinnung, Resul Ekrem Gönültas, organisiert worden.

Ein persönliches Gespräch mit Ministerin Gewessler kam nicht zustande, eine Abordnung der Fahrer wurde aber immerhin von Kabinettsmitarbeitern der Ministerin empfangen. Zusagen habe es aber keine gegeben. Weitere Maßnahmen wollte Obmann Gönültas daher nicht ausschließen.



A & T: Maßgeschneiderte Leistungen

Der Branchenversicherer IRM-Kotax stellt sich neu auf: Alle Ressourcen des Unternehmens fokussieren sich auf die wachsenden Kundenbedürfnisse, um eine noch tiefere Spezialisierung auf die jeweiligen Branchen voranzutreiben. Daher wurden die Unternehmenszweige Industrie, Transporteure, Unternehmen des Personenbeförderungsgewerbes mit Pkw (Taxi/Mietwagen), Dienstleistung und Immobilien in der „IRM Versicherungsmakler- und -beratungsgesellschaft“ gebündelt.

Breites Leistungsspektrum und maßgeschneiderte Lösungen

„Wir wollen so garantieren, dass alle kundenrelevanten Geschäftsprozesse und Unternehmensleistungen auf die jeweiligen Kundengruppen maßgeschneidert sind“, begründet IRM-Eigner Michael Patocka diesen Schritt. „Unser Unternehmen kann so am besten in die Zukunft steuern und

Innovationsprozesse gemeinsam mit dem Kunden strategisch ausbauen.“ Alle Entwicklungsprozesse sowie auch die Auswahl der Kooperationspartner und die Ausbildung der Mitarbeiter können somit absolut branchen- und kundenorientiert vorangetrieben werden.

„Die Branchenfokussierung ist eine logische Konsequenz der langjährigen Erfahrung, die auch unsere beiden Mitarbeiterinnen der A&T – Frau Natascha Allmann und Frau Michaela Podobnig-Charamsa – mitbringen, und die sie besonders auszeichnet“, betont Michael Patocka.

Speziell im Fokus stehen im Jahr 2021 die Kundengruppe der österreichischen Taxi- und Mietwagenunternehmer und die bundesweite Intensivierung des Angebotes. „Unsere Kunden erwarten von unseren Leistungen eine Optimierung des Risikomanagements“, so Patocka, „mit unserer neuen Aufstellung und dem Hauptgewicht auf individuelle Branchen können wir noch bessere und gezieltere Lösungen finden!“



Schwere verfassungsrechtliche Bedenken

Laut Univ.-Prof. Lachmayer benachteiligt die Gesetzesnovelle „klassische“ Taxi-Unternehmen unverhältnismäßig. Fachverbandsobmann Erwin Leitner überlegt den Gang zum Verfassungsgerichtshof.

Das geplante und in letzter Sekunde geänderte Gelegenheitsverkehrsgesetz stößt den Taxilenkern und -unternehmen sauer auf. „Das ist der Todesstoß für die Branche. Die Zeichen stehen auf Sturm, wir werden uns mit allen Mitteln dagegen wehren“, so Erwin Leitner, Taxi-Obmann in der Wirtschaftskammer. Unterstützung bekommt er dabei nun auch von Rechtsexperten Konrad Lachmayer, Universitätsprofessor für Öffentliches Recht und Europarecht an der Fakultät für Rechtswissenschaften der Sigmund Freud Privatuniversität in Wien. Laut Lachmayer hält das Gelegenheitsverkehrsgesetz einer verfassungsrechtlichen Überprüfung nicht stand.

„Die kürzlich präsentierte Novelle 2020 zum Gelegenheitsverkehrsgesetz schafft innerhalb des bestehenden zusammengeführten Gewerbes zwei unterschiedliche Ausübungsarten mit jeweils unterschiedlichen Rahmenbedingungen: einerseits das „klassische“ Taxi, das am Standplatz steht oder durch Heranwinken geordert wird und wo die Preisermittlung zwecks Taxameter passiert, andererseits jenes Taxi, dessen Leistungen im Weg eines Kommunikationsdienstes (also durch Bestellung per App, Telefon, etc) gebucht werden und das weder festgesetzten Tarifen unterliegt noch Fahrpreisanzeiger einsetzt“, so Lachmayer.

Gefahr von Lohndumping oder Preiswucher

Laut dem renommierten Experten entfällt damit gleichzeitig auch eine Beförderungspflicht. „Und an die Stelle der Tarifbindung tritt die Bindung an einen Preiskorridor, der vom Landeshauptmann mittels Verordnung festgesetzt werden kann. Sollte eine derartige Festsetzung von Mindestpreisen unterbleiben, sieht der Gesetzesentwurf einen subsidiären Mindestpreis vor, der bei 3 bzw 5 Euro liegt, wodurch die Gefahr des Lohndumpings entsteht.“ Wird kein Höchstpreis festgelegt, können für die Kunden laut Lachmayer wucherische Preisen nicht ausgeschlossen werden.

Fachverbandsobmann Erwin Leitner sieht im Entfall der Beförderungspflicht „in einem Aufwasch die Funktion der Taxis als Garant für die Mobilität vernichtet“ – insbesondere in Ballungszentren. „Tatsächlich bedeutet daher das nicht durchdachte Gesetz, dass letztlich die verpflichtende Mobilität, die durch die Taxis und den Tarif gewährleistet war, verloren geht“, so Leitner. Fazit des Experten Lachmayer: „Der Novelle ist eine ungerechtfertigte Ungleichbehandlung innerhalb des Personenbeförderungsgewerbes zu attestieren.“

Denn während die Anbieter mit Buchungsmöglichkeiten über Kommunikationsdienste ihren Fahrpreis frei festsetzen können, bleibt das „klassische“ Taxi-Unternehmen an die Tarife gebunden. Damit hat es keine Möglichkeit, konkurrenzfähige Leistungen anzubieten. „Die geplante Reform des Gelegenheitsverkehrsgesetzes führt zu extremen Wettbewerbsverzerrungen. Die Tarifbindung erweist sich daher als unverhältnismäßiger Eingriff in die Erwerbsfreiheit der „klassischen“ Taxi-Unternehmen“, führt Lachmayer aus.

„Unsere Forderung war immer, dass der Gesetzgeber für alle Anbieter von Beförderungsleistungen dieselben Rahmenbedingungen schafft“, ergänzt Leitner. Laut Lachmayer muss der Gesetzgeber alle konkurrierenden Unternehmer gleich behandeln: „Gerade bei der Tarifpflicht sind dabei aber Maßnahmen vorzusehen, um systematische Missbräuche und das Aushöhlen von Qualitätsstandards zu verhindern.“ Lachmayer kritisiert zudem, dass das Gesetz keine entsprechenden Übergangsfristen vorgesehen hat und den „klassischen“ Taxi-Unternehmen dadurch die Möglichkeit genommen wird, entsprechende Kommunikationsinfrastrukturen aufzubauen, um auch bei geänderten Marktbedingungen konkurrenzfähig zu bleiben.

Conclusio: „Die vorliegende Regierungsvorlage benachteiligt „klassische“ Taxi-Unternehmen in unsachlicher und unverhältnismäßiger Weise, womit sich die geplante Novelle als verfassungswidrig erweist“. Falls notwendig, wird die Branche den Gang zum Verfassungsgerichtshof nicht scheuen, so Leitner abschließend.



Univ.-Prof. Dr. Lachmayer

Foto: Manfred Burger



FV-Obmann Erwin Leitner

Foto: Barbara Lachner

Die Neuerungen im Gelegenheitsverkehrsgesetz

Das bereits im Sommer 2019 beschlossene Gelegenheitsverkehrsgesetz tritt mit 1. Jänner 2021 zur Gänze in Kraft. Bei Redaktionsschluss (30.11.) stand noch aus, ob die neuerlich geplanten Änderungen vom Nationalrat am 10. Dezember beschlossen wurden oder nicht.

Es war ein langer und verhandlungsreicher Weg, um die gesetzlichen Rahmenbedingungen für ein gemeinsames „Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi“ auf die Beine zu stellen. Die geplante Gesetzesänderung nur sechs Wochen vor Inkrafttreten des Gelegenheitsverkehrsgesetzes könnte ein Zurück zum Status Quo bedeuten, befürchten viele Fahrer und Unternehmer der heimischen Taxibranche.

Bereits seit 2016 wurden mit den politisch Verantwortlichen Gespräche und Verhandlungen geführt, um zukünftig der heimischen Taxi- und Mietwagenbranche einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten. Die Ungleichstellung von Taxi und Mietwagen, die spätestens mit dem Markteintritt von Uber ganz offensichtlich wurde, sollte durch ein „Einheitsgewerbe“ beseitigt werden.

In Österreich regelt das Gelegenheitsverkehrsgesetz (GelverkG) die nicht linienmäßige Beförderung von Personen mit Kfz. Für eine Neugestaltung der Berufs- und Marktzugangsbedingungen war daher eine Novellierung des GelverkG notwendig.

Trotz der politischen Ereignisse im Mai 2019 (Stichwort Ibiza-Skandalvideo) wurde schließlich im Juli 2019 die Zusammenlegung des Taxi- und Mietwagengewerbes von ÖVP, SPÖ, FPÖ und Teilen von JETZT im Nationalrat beschlossen.

Bereits mit 1. August 2019 trat § 19 Abs. 7 im Gelverk in Kraft, seit diesem Zeitpunkt dürfen keine Mietwagen-Konzessionen mehr erteilt werden.

Mit 1. Jänner 2020 sind dann die neuen §§ 14 Abs. 1a und 1b (betreffend Ausnahmen von einer Tarifpflicht) in Kraft getreten.

Alle anderen Änderungen im GelverkG sollten dann mit 1. September 2020 rechtsverbindlich werden. Im Frühjahr wurde aber völlig unerwartet im Rahmen des 4.COVID-19-Gesetzespakets der Termin auf den 1. Jänner 2021 verschoben. Eine Terminverschiebung, die seitens des Gewerbes niemand nachvollziehen konnte.

Fahrzeug-Ummeldung bis 1. August 2021

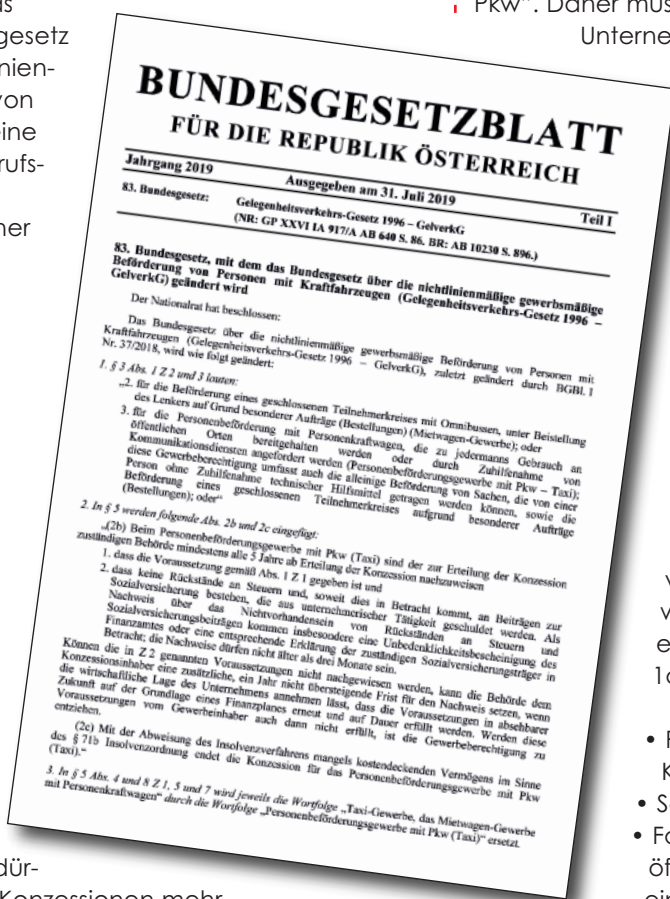
Bestehende Berechtigungen für das Taxi- und Mietwagengewerbe mit Pkw gelten ab 1. 1. 2021 automatisch als Konzessionen für das „Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw“. Daher müssen beispielsweise im Bundesland Wien Unternehmer ihre Fahrzeuge, die derzeit mit einem

MW-Kennzeichen angemeldet sind bis spätestens 31.8.2021 von MW auf TX ummelden. Die entsprechende Regelung findet sich in der Zulassungsstellenverordnung.

Von der Tarifpflicht ausgenommen

Ob und wo ein Tarifgebiet verordnet wird, liegt weiterhin ausschließlich in der Kompetenz der Landeshauptleute. Ausnahmen von der Tarifpflicht mussten bisher in der jeweiligen Tarif-Verordnung verankert werden. Im neuen GelverkG werden nun bestimmte Beförderungen von einer Tarifpflicht ausgenommen (§ 14 Abs. 1a):

- Patientenbeförderungen/ Krankentransporte
- Schülerbeförderungen
- Fahrten im Auftrag von Körperschaften öffentlichen Rechts (z.B. Gemeinden) oder eines Verkehrsverbundes, wenn dafür Rahmentarife vereinbart sind



- Ersatzverkehre (Schienenersatzverkehr, Ersatz für Omnibuskraftfahrlinien)
- Fahrten zum Transport von Personen mit besonderen Bedürfnissen, wenn dafür ein Fahrkostenzuschuss von Körperschaften öffentlichen Rechts geleistet wird
- Fahrten im Rahmen eines Anrufsammeltaxis
- Fahrten, die über das Tarifgebiet oder die Landesgrenzen hinaus erfolgen
- Botenfahrten
- Pauschalfahrten, bei denen der Fahrpreis jedenfalls über dem einstündigen Zeittarif liegen muss.

§ 14 Abs. 1b sieht bisher auch für gebuchte Fahrten, die länger als 90 Minuten dauern, keine Tarifpflicht vor. Diese Bestimmung will die Regierung mittels eines im Ministerrat beschlossenen Antrags von Verkehrsministerin Gewessler nun abändern, so dass ab 1.1.2021 für per Telefon oder Internet bestellte Fahrzeuge ein fixer Fahrpreis im Voraus vereinbart werden muss. Eine Öffnung für Uber, Bolt und Co durch die Hintertür, die von vielen Seiten heftig kritisiert wird und die Taxiunternehmer aus ganz Österreich mit Taxi-Demos und anderen Maßnahmen bekämpfen wollen. Bei Redaktionsschluss (30.11.) war ungewiss, ob diese neuerliche Gesetzesänderung verhindert werden kann. Der Gesetzesentwurf wird im Dezember im Verkehrsausschuss und Nationalrat behandelt.

Nachweis der Konzessionsvoraussetzungen alle fünf Jahre

Die bisherige Verpflichtung zum Nachweis von drei Praxisjahren für Unternehmer entfällt. Die fachliche Eignung besteht nur mehr aus der erfolgreichen Ablegung der Befähigungsprüfung.

Bei Ersterteilung einer Konzession für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw müssen wie bisher folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Fachliche Eignung (Befähigungsnachweis),
- Zuverlässigkeit,
- finanzielle Leistungsfähigkeit und
- dauerhafte Niederlassung in Österreich.

Neu ist jedoch, dass mindestens alle 5 Jahre der zuständigen Behörde folgende Voraussetzungen vom Unternehmer nachzuweisen sind: Zuverlässigkeit sowie keine Rückstände bei der Sozialversicherung (SVA, GKK) und beim Finanzamt (mittels Unbedenklichkeitsbescheinigung des Finanzamtes oder einer entsprechenden Erklärung des SV-Trägers).

Hat ein Unternehmen Abgabenschulden bei der Sozialversicherung bzw. dem Finanzamt, kann die Behörde dem Unternehmen eine Frist von maximal einem Jahr einräumen, wenn die wirtschaftliche Situation des Unternehmens annehmen lässt, dass aufgrund eines Finanzplans die Rückstände beglichen werden können und es dauerhaft zu keinerlei weiteren Rückständen mehr kommt.

Neu ist ab 1. 1. 2021 auch die Bestimmung, dass bei einer Abweisung eines Insolvenzverfahrens mangels kostendeckenden Vermögens die Konzession automatisch erlischt.

Die neue Betriebsordnung

Die bundesweit geltende Betriebsordnung musste per Verordnung an das neue Gelegenheitsverkehrsgesetz angepasst werden. Die Mehrzahl der Änderungen gilt ab 1. Jänner 2021.

Aufgrund der Änderungen im Gelverkg musste auch die bundesweite Betriebsordnung (BO) adaptiert werden. Zuständig dafür ist das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, das seit Jänner Eleonore Gewessler führt. Erst Ende September 2020 wurden die Änderungen der Betriebsordnung BO (ein Großteil gilt ab 1.1.2021) in einer Verordnung fixiert. Sie regelt u.a. die Berufsvoraussetzungen und Ausbildungsinhalte für die Lenker.

Befristeter Lenkerausweis

Ab 1. 1. 2021 werden nur mehr auf 5 Jahre befristete Lenkerausweise ausgestellt. Der Ausweis wird von der Behörde gegen Nachweis der Vertrauenswürdigkeit verlängert. Dies gilt auch für unbefristete Lenkerausweise, die vor dem 31.12.2020 ausgestellt wurden: spätestens nach 5 Jahren – im Monat der ursprünglichen Ausstellung – muss für die Verlängerung die Vertrauenswürdigkeit nachgewiesen werden.

den. Bis 31.12.2021 werden die Lenkerausweise in Papierformat, ab Jänner 2022 in Scheckkartenformat ausgestellt.

Lenkerausbildung wurde erweitert

Die verpflichtende Lenker-Ausbildung beträgt mindestens 15 bis 25 Unterrichtsstunden und wurde um die Kenntnisse in „Kriminalprävention“ und „kundenorientiertes Verhalten“ erweitert. Falls die Deutsch-Kenntnisse von der Prüfungskommission im Prüfungszeugnis als nicht ausreichend vermerkt werden, ist ein Nachweis vor der Behörde zu erbringen (österreichischer oder gleichwertiger Pflichtschulabschluss mit Deutsch als primärer Unterrichtssprache oder ein Sprachniveau A2-Zertifikat).

Ausnahmen für bestimmte Fahrten

In der neuen Bundesbetriebsordnung gibt es auch Ausnahmen für bestimmte Fahrten, für die der Lenker ab

REGISTRIERKASSEN-APP inkl. GPS-Abfrage

mit digitaler Signatur - ohne Extrakosten



einmalig

ab € 249,-



pro Fahrzeug & Monat

€ 18,-



Beleg-Drucker:

Festeinbau im Fahrzeug (€ 249,-)
oder
mit Akku und Ladegerät (€ 299,-)

alle Preise exkl. USt.

Beleg-App & Portal

Belegerfassung

technische Voraussetzung Ihres Handys: Android ab Version 4.4 und Apple iOS ab Version 8

Belege einsehen und verwalten über einen gesicherten Zugang zu Ihrem Portal. Ihre Daten können Sie jederzeit auf einen Datenträger oder lokalen Computer exportieren.

CC Taxicenter GmbH, 1230 Wien, Pfarrgasse 54

☎ 01/614 55 817

1.1.2021 keinen (Taxi)Lenker-
ausweis besitzen muss. Für
bestehende Mietwagen-
unternehmen, deren Lenker
zur Durchführung von
Schülertransporten berech-
tigt sind (also einen Schüler-
transportausweis oder den
Führerschein D 95/D1 95
besitzen) kommt es kaum zu
Änderungen, wenn aus-
schließlich folgende Fahrten
durchgeführt werden:

- **Schüler/Kindergarten-
transporte gemäß § 106
Abs. 10 KFG 1967**
- **Fahrten aufgrund einer
ärztlichen Transport-
anweisung**
- **Fahrten im Rahmen der
Beförderung von
Menschen mit besonde-
ren Bedürfnissen, wenn
Fahrtkostenzuschüsse von
Körperschaften öffent-
lichen Rechts bezahlt
werden**
- **Fahrten im Rahmen der
Beförderung von
Menschen mit besonde-
ren Bedürfnissen mit
gemäß § 33 KFG geneh-
migten rollstuhlgerechten
Fahrzeugen.**

Diese Lenker benötigen
auch nach dem 1.1.2021 für
die Durchführung dieser
Fahrten keinen Lenker-
ausweis, müssen aber einen
Schülertransportausweis
besitzen.

Für bestehende Mietwagen-
unternehmen, die auch
andere Fahrten durchführen,
die nicht unter diese Aus-
nahmen fallen, kommt es ab
1.1.2021 zu weitreichenden
Änderungen. Ab diesem
Zeitpunkt dürfen nur mehr
Fahrer mit Lenker-
ausweis ein-
gesetzt werden.

Bereits tätige Mietwagen-
lenker können daher bis
spätestens 31.12.2020 den
Lenker-
ausweis unter erleich-
terten Bedingungen erwer-
ben. Nur für diese Lenker gilt
die Regelung, dass sie bis
Jahresende zur Prüfung ohne
Nachweis einer Lenker-
ausbildung antreten dürfen.

Neue Landesbetriebsordnung gilt ab 1. Jänner 2021

Aufgrund der Änderungen im Gelegenheitsverkehrsgesetz musste für das neue bundeseinheitliche Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw die Landesbetriebsordnung für Wien angepasst werden. Bargeldlose Bezahlung und Navi-System sind ab 1. Jänner 2021 verpflichtend.



Um die Regeln für Taxis und Mietwagen anzugleichen, hat der Nationalrat im Sommer 2019 die Novellierung des Gelegenheitsverkehrsgesetzes beschlossen. Mit der Schaffung des neuen einheitlichen Personenbeförderungsgewerbes mit Pkw soll die Trennung zwischen Taxi- und Mietwagengewerbe aufgehoben werden.

Zahlreiche Neuerungen im Gelegenheitsverkehrsgesetz erforderten nicht nur, dass die bundesweite Betriebsordnung angepasst werden musste, sondern auch die Landesbetriebsordnung für Wien.

Per Verordnung des Landeshauptmannes von Wien wurden die Ausübungsvorschriften in der neuen „Wiener Landesbetriebsordnung für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw (LBO)“ verankert und mit 10. November veröffentlicht. Die von der Stadt Wien ausgearbeitete neue LBO tritt mit 1.1.2021 in Kraft. Sie enthält umfangreiche Änderungen, da insbesondere die unterschiedlichen Vor-

schriften betreffend der Beschaffenheit, Ausrüstung und Kennzeichnung der bei der Gewerbeausübung verwendeten Taxi- bzw. Mietwagen-Fahrzeuge zu harmonisieren waren.

Bargeldlose Bezahlung und Navi verpflichtend

Eine wesentliche Neuerung betrifft die Ausrüstung der Fahrzeuge, die den Konsumenten mehr Service bietet. So muss ein funktionierendes digitales System zur Navigation mitgeführt werden, das auf Wunsch des Fahrgastes auch zu verwenden ist.

Weiters schreibt die LBO vor: „Bei der Durchführung von Fahrten, bei denen der Fahrpreis von den Fahrgästen direkt nach Beendigung der Fahrt zu leisten ist, muss bargeldloses Zahlen, zumindest mittels Debitkarte (Bankomatkarte), im Fahrzeug möglich sein.“

LANDESGESETZBLATT FÜR WIEN

Jahrgang 2020

Ausgegeben am 10. November 2020

63. Verordnung: Wiener Landesbetriebsordnung für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – LBO; Erlassung

Verordnung des Landeshauptmannes von Wien, mit der nähere Vorschriften über die Ausübung des Personenbeförderungsgewerbes mit Pkw – Taxi in Wien erlassen werden (Wiener Landesbetriebsordnung für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – LBO)

Auf Grund des § 13 Abs. 3 und 4 des Bundesgesetzes über die nichtlinienmäßige gewerbmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996), BGBl. Nr. 112/1996, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 24/2020, wird verordnet:

1. Abschnitt Allgemeine Bestimmungen

Geltungsbereich

§ 1. Diese Verordnung gilt für die Ausübung des Personenbeförderungsgewerbes mit Pkw – Taxi (§ 3 Abs. 1 Z 3 GelverG) im Bundesland Wien.

Verweise

§ 2. Soweit in dieser Verordnung auf andere Rechtsvorschriften verwiesen wird, sind diese in der jeweils folgenden Fassung anzuwenden:

1. Betriebsordnung für den nichtlinienmäßigen Personenverkehr – BO 1994, BGBl. Nr. 951/1993, in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 165/2005;
2. Bundesbehindertengesetz – BBG, BGBl. Nr. 283/1990, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 100/2018;
3. Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 – GelverG, BGBl. Nr. 112, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 24/2020;
4. Kraftfahrzeuggesetz 1967 – KFG 1967, BGBl. Nr. 267, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 37/2020;
5. Kraftfahrlineiengesetz – KLiG, BGBl. I Nr. 203/1999, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 17/2019;
6. Maß- und Eichgesetz – MEG, BGBl. Nr. 152/1950, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 72/2017;
7. Sicherheitspolizeigesetz – SPG, BGBl. Nr. 566/1991, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 105/2019, in der Fassung der Kundmachung BGBl. I Nr. 113/2019;
8. Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO 1960, BGBl. Nr. 159, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 24/2020.

2. Abschnitt Beschaffenheit, Ausrüstung und Kennzeichnung der Fahrzeuge

Verwendungsvoraussetzungen

§ 3. (1) Bei Ausübung des Personenbeförderungsgewerbes mit Pkw – Taxi dürfen nur solche Fahrzeuge (Personenkraftwagen im Sinn des § 2 Abs. 1 Z 5 KFG 1967 oder Kombinationskraftwagen im Sinn des § 2 Abs. 1 Z 6 KFG 1967), verwendet werden, bei denen

www.ris.bka.gv.at

mit besonderen Bedürfnissen durchgeführt werden, wenn dafür Fahrkostenzuschüsse von Körperschaften öffentlichen Rechts geleistet werden;

5. Fahrten, die im Rahmen des Betriebes eines Anrufsammeltaxis gemäß § 38 Abs. 3 KfLG durchgeführt werden;

6. Fahrten, die über das Tarifgebiet oder die Landesgrenze hinaus erfolgen;

7. Fahrten, bei denen ausschließlich Sachen befördert werden und die beförderten Sachen ohne Zuhilfenahme technischer Hilfsmittel getragen werden können (Botenfahrten);

8. Fahrten, die über eine Pauschalvereinbarung abgerechnet werden, wobei der Fahrpreis jedenfalls über dem einstündigen Zeittarif liegen muss.

Der Nachweis über die Durchführung ausschließlich solcher Fahrten ist vom Gewerbetreibenden durch eine eidesstattliche Erklärung zu erbringen, die im Fahrzeug ständig mitzuführen und den Organen der Straßenaufsicht auf Verlangen vorzuweisen ist. Darüber hinaus dürfen diese Fahrzeuge nicht mit einem Taxischild gekennzeichnet werden.

„Last Minute“-Gesetzesänderung hat Auswirkungen auf Landesbetriebsordnungen

Völlig unklar ist derzeit (Stand Ende November), ob die Landesbetriebsordnung für Wien neuerlich überarbeitet werden muss. Auch im Bundesland Tirol hat der Landeshauptmann bereits im Herbst eine neue Landesbetriebsordnung, gültig ab 1. Jänner 2021, verordnet.

In den anderen Bundesländern wurden die Landesbetriebsordnungen in den letzten Monaten ebenfalls überarbeitet und befinden sich in der Mehrzahl in der Begutachtungsfrist.

Seit dem 18. November ist jedoch alles anders: Ein im Ministerrat beschlossener Antrag von Verkehrsministerin Leonore Gewessler sieht eine neuerliche Änderung des Gelegenheitsverkehrsgesetzes vor, die noch im Dezember beschlossen werden und ab 1. 1. 2021 gelten soll.

Diese „Last Minute“-Gesetzesänderung sieht vor, dass mit § 14 (1b) eine freie Preisvereinbarung für über Kommunikationsdienste (Telefon, Online) bestellte Fahrten und mit § 14 (1c) das Teilen einer Fahrt mit anderen Fahrgästen zu einem herabgesetzten Fahrpreis ermöglicht werden. Noch fehlt der Beschluss dieser Gesetzesänderung, die im Dezember im Nationalrat behandelt werden soll.

Foto: BMK/Cajetan Perwein



Ministerin Eleonore Gewessler

Ausnahmen von der Taxameter-Pflicht

In § 14 des Gelegenheitsverkehrsgesetzes werden explizit jene Fahrten aufgelistet, auf die eine Tarifverordnung durch den Landeshauptmann/ Landeshauptfrau nicht anwendbar ist.

Dementsprechend wurde in der Wiener Landesbetriebsordnung verankert, dass Fahrzeuge nicht mit einem Taxameter ausgerüstet werden müssen, wenn mit diesen Fahrzeugen ausschließlich folgende Fahrten (§ 14 (1a)) durchgeführt werden:

1. Fahrten, die aufgrund einer ärztlichen Transportanweisung durchgeführt werden, wenn dafür mit den Versicherungsanstalten Rahmentarife vereinbart sind;
2. Fahrten, die im Zuge der Schülerbeförderung gemäß § 30f des FLAG durchgeführt werden, wenn dafür Rahmentarife vereinbart sind;
3. Fahrten, die im Auftrag einer Körperschaft öffentlichen Rechts, im Auftrag eines von einer Körperschaft öffentlichen Rechts beauftragten Unternehmens oder eines Verkehrsverbundes durchgeführt werden, wenn dafür Rahmentarife vereinbart sind; Fahrten, die im Ersatzverkehr (Schienenersatzverkehr, aber auch Ersatzverkehr für Omnibuskraftfahrlinien) durchgeführt werden;
4. Fahrten, die im Rahmen der Beförderung von Menschen

Botenfahrt zum Zonentarif

Linzer Taxi 2244 bietet jetzt ein Zonenmodell mit Fixpreisen

Taxi 2244 rollt ein neues Service für seine Kunden aus: Botenfahrten zum Fixpreis. „Mit unserem neuen Tarifzonenplan werden Besorgungs- und Botenfahrten in Linz noch einfacher“, erklärt Taxi 2244-Betriebsleiter Robert Neuhold. „Wir besorgen, erledigen, bringen und holen was immer die Linzerinnen und Linzer brauchen – rund um die Uhr und jetzt zu Zonentarifen.“

Dafür wurde für das Linzer Stadtgebiet ein Zonenmodell (siehe Zonentarif) mit drei Preisen erstellt:

Zone 1: € 10 exkl. Ust (€ 12 inkl. 20%)

Zone 2: € 15 exkl. Ust (€ 18 inkl. 20%)

Zone 3: € 20 exkl. Ust (€ 24 inkl. 20%)

Nach Angabe des Abfahrts- und Zielortes erhält der Kunde vom 2244-Callcenter-mitarbeiter den Fixpreis genannt. Auch in der 2244er-App lassen sich die Botenfahrten ordern.

Pro Auftrag sind maximal 3 Zusatzadressen möglich. Bei Zusatzadressen wird der Zonentarif für die längste Strecke des Auftrages und € 5 exkl. Ust (€ 6 inkl. 20%) pro Zusatzadresse verrechnet. Die Preise gelten bis zu 25 kg Gewicht

Zonentarif für Botenfahren Linz

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	2	2	3	3	2	3	3	Innere Stadt
2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	3	3	2	3	3	Urfahr
3	2	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	Pöstlingberg
4	2	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	St. Magdalena
5	2	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	Dornach-Auhof
6	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	3	3	1	3	3	Kaplanhof
7	1	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	3	3	1	3	3	Franckviertel
8	1	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	3	3	1	3	3	Bulgariplatz
9	1	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	3	3	2	3	3	Froschberg
10	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	Bindermichl-Keferfeld
11	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	Spallerhof
12	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	1	1	1	2	1	1	Neue Heimat
13	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	1	1	1	1	1	1	Kleinmünchen-Auwiesen
14	2	2	3	3	3	1	1	1	2	2	2	2	1	1	2	2	Industriegebiet-Hafen
15	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	1	1	2	1	1	Ebelsberg
16	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	1	1	2	1	1	Pichling

pro Sendung und beinhalten nichtverkehrsbedingte Wartezeiten von 15 Minuten pro Auftrag. Jede weitere, begonnene Viertelstunde Wartezeit kostet € 6,17 exkl. Ust (€ 7,40 inkl. 20%). Bei Gewichten von 25 bis 50 kg pro Sendung wird ein Zuschlag von 10% verrechnet. Sendungen über 50 kg und Transporte außerhalb Linz sind extra zu vereinbaren.

Fachverband Konstituierung

Unter strenger Einhaltung aller Corona-Schutzmaßnahmen fand am 11. November in Wien die Konstituierende Sitzung des Fachverbands-Ausschusses für die Funktionsperiode 2020 bis 2025 statt.

Der Ausschuss setzt sich aus 29 Mandaten zusammen. 23 Mandate (+ 1 zu 2015) stellt der ÖWB, 3 Mandate (- 1 zu 2015) der SWV und 3 Mandate (+ 1 zu 2015) der RFW.

KommR Erwin Leitner (Salzburg) wurde wieder zum FV-Obmann gewählt. Auch Mag. Christian Holzhauser (Wien) wurde als Obmann- Stellvertreter wieder gewählt. Als zweiter Stellvertreter wurde KommR Gunter Mayrhofer (Oberösterreich) gewählt, der an der Sitzung nicht persönlich teilnehmen konnte.

FV-Obmann Erwin Leitner (re.) und Obmann-Stellvertreter Christian Holzhauser.



Angebot und Nachfrage

Aktuelle Studie belegt künstliche Preissteigerung bei der Uber-App

Beschwerden über völlig überteuerte Uber-Fahrpreise häufen sich auch in Wien, wie kürzlich Medien berichteten. Denn bei Uber gestaltet sich der Fahrpreis nach Angebot und Nachfrage: bei wenig Nachfrage wird ein günstiger Fahrpreis angeboten, zu Stoßzeiten wird es teuer und durch künstliche Knappheit noch teurer.

Das Prinzip von Angebot und Nachfrage wird offenbar auch in Wien von gewieften Uber-Fahrern ganz gezielt manipuliert. In dem sie sich untereinander absprechen und kurzzeitig aus dem System aussteigen, erzeugen sie eine künstliche Knappheit und treiben damit den Preis in die Höhe.

Sobald die Fahrer sich wieder anmelden, erhalten sie Fahraufträge zu weit überhöhten Preisen – die Fahrgäste werden schlichtweg abgezockt.

U(e)berteuert?

Wie genau funktioniert die Strategie der künstlichen Preissteigerungen und wann wird sie genutzt?

Das haben Dr. Malte Schröder und Professor Marc Timme vom Chair for Network Dynamics am Center for Advancing Electronics Dresden (cfaed) und dem Institut für Theoretische Physik der TU Dresden zusammen mit den Doktoranden David-Maximilian Storch und Philip Marszal untersucht.

In einer in der Fachzeitschrift Nature Communications erschienenen Studie

zeigen sie: Die verwendeten dynamischen Preismechanismen liefern generell Anreize, das Angebot künstlich zu verknappen und so den Preis zu steigern.

„Wenn viele Fahrer gleichzeitig offline gehen, ‚denkt‘ der Algorithmus, dass es einen Fahrermangel gibt“, erklärt Dr. Malte Schröder. „Er versucht, mehr Fahrer anzulocken, indem er den Preis erhöht: Zu dem Basis-Preis für eine Fahrt kommt ein flexibler Aufschlag hinzu, wodurch sich die Kosten für eine Fahrt verdoppeln oder gar verdreifachen können.“

Mithilfe von Analysemethoden aus der



UberX 4	€ 26,09
01:00 Ankunft am Zielort	
Comfort	€ 28,47
01:05	
Van	€ 51,66
00:59	
Uber € 0,00 Guthaben	
ÜberX bestätigen	



UberX 4	€ 36,86
01:32 Ankunft am Zielort	
Comfort	€ 40,35
01:31	
Van	€ 73,60
01:31	
Uber € 0,00 Guthaben	
ÜberX bestätigen	



UberX 4	€ 55,39
01:35 Ankunft am Zielort	
Comfort	€ 60,46
01:38	
Van	€ 110,47
01:36	
Uber € 0,00 Guthaben	
ÜberX bestätigen	

Beschwerden über völlig überteuerte Uber-Fahrpreise häufen sich auch in Wien. Treiben Uber-Fahrer die Preise künstlich in die Höhe?

Offensichtlich ja, denn kurz vor der Sperrstunde um 1 Uhr ist zu beobachten, dass die Preise – im Minutentakt – extrem zu steigen beginnen. Für die gleiche Fahrtstrecke von 12., Kirschenallee 3 nach 18., Gersthofer Straße 135 bezahlt der Kunde in einem Taxi ca. 21 Euro – der verbindliche Taxitarif schützt also vor Wucher und Abzocke.

Spieltheorie zeigen Schröder und seine Kollegen, wann sich die Strategie lohnt. Zunächst muss die Nachfrage ausreichend hoch sein. Sonst riskieren die Fahrer, nach ihrer Offline-Phase keine Kunden mehr zu finden. Außerdem sollten die Menschen bereit sein, den hohen Preis zu zahlen, statt zu warten oder den Bus zu nehmen.

„Für die Fahrer sind das Erfahrungswerte“, vermutet Schröder. „Sie haben

mit der Zeit gelernt, wann die Flieger mit gestressten Geschäftsleuten ankommen, denen ohnehin der Arbeitgeber die Fahrt bezahlt.“

Für alle Fahrer optimal ist die Taktik zudem nur, wenn jeder von ihnen das Spiel mitspielt. Sonst liefe jeder Gefahr, als einziger offline zu gehen und dadurch Kunden zu verpassen. Die Fahrer müssen sich also vertrauen oder absprechen. Die Forscher haben ein

Modell entwickelt, mit dem sich diese Offline-Taktik auf Basis der Preisentwicklung identifizieren lässt, ohne den genauen Verlauf von Angebot und Nachfrage zu kennen. Damit haben sie in 59 Städten auf der ganzen Welt Preisdaten von Uber-Fahrten analysiert. An über 15 Orten in Amerika, Asien und Europa konnten sie derartige Preismanipulationen für Fahrten von Flughäfen, Bahnhöfen oder Messezentren nachweisen.

"Helden der Nacht"

Schreckliche Ereignisse wie die Terrornacht am 2. November in der Wiener Innenstadt sind nur schwer zu verarbeiten. Und sie gehen auch an Kindern nicht spurlos vorbei, daher ist eine altersgerechte Aufarbeitung wichtig.

In der Neuen Mittelschule in der Stromstraße 40 im 20. Bezirk – allen voran die SchülerInnen der 4B – hatten die Aufgabe, die "Helden der Nacht" zu zeichnen. Lehrerin Katharina Rettenmoser hat uns einige Zeichnungen zukommen lassen.

Zu sehen: Ganz viele (gelbe) Taxis! Wir wollen das Lob der Kinder auf diesem Weg gerne an die Wiener Taxilenker weitergeben. Ihr seid Helden – und wir sagen DANKE für euer Engagement!

Taxi 40 100 hat sich bei den Kindern der NMS mit kleinen Geschenken bedankt. Katharina Rettenmoser: „Wir hoffen einfach, den Lenkern und Lenkerinnen mit den Zeichnungen eine Freude gemacht zu haben!“



Dieses Gefühl, dieser Verdacht...

A

m 24. September veröffentlichte die Bundeswettbewerbsbehörde (BWB) ihren „Endbericht zur Branchenuntersuchung im Taxi- und Mietwagenmarkt“.

Das Fazit der BWB zum neuen Gelegenheitsverkehrsgesetz: „Die Zusammenlegung des Taxi- und Mietwagen zu einem einheitlichen Personenbeförderungsgewerbe bedeutet nichts anderes, als die gesetzliche Festlegung des ursprünglichen Taxigewerbes als alleiniges Geschäftsmodell zu etablieren. Diese Umsetzung verhindert die Entwicklung von neuen und innovativen Geschäftsmodellen und hemmt den Wettbewerb.[...] Derzeit ist noch unklar, ob ein fixer Taxitarif gesetzlich verankert wird. Bei einem fixen Tarif kann ein Preiswettbewerb nicht mehr stattfinden. Dies könnte zur Folge haben, dass neue Geschäftsmodelle wie bspw. App-basierte Online-Vermittlungsdienste den Markt wieder verlassen müssen.“

Schon diese Kurzfassung klingt irgendwie ziemlich einseitig – sprechen wir es aus: Uber-lastig. Und wenn man sich die Mühe macht und sich den 100seitigen

gen Endbericht (www.bwb.gv.at/branchenuntersuchungen) zu Gemüte führt, ja da ist es wieder, dieses Gefühl, dieser Verdacht ...

Also wundert man sich auch nicht, wenn sich Dr. Theodor Thanner, Generaldirektor der BWB, zu der von Ministerin Gewessler jetzt vorgelegten Gesetzesnovelle folgend äußert: „Die neuen Änderungsvorschläge in der Regierungsvorlage der Bundesregierung scheinen – bei entsprechender Ausgestaltung durch die jeweiligen Verordnungsgesetzgeber der Länder – geeignet zu sein, Preis- und Innovationswettbewerb weiterhin zu ermöglichen. Dies gibt neuen technologiebasierten Geschäftsmodellen die Möglichkeit, weiterhin am Markt tätig zu sein. Auch Konsumenten und Konsumentinnen können weiterhin aus mehreren Angeboten wählen. Diese Änderungsvorschläge sind somit zu begrüßen.“

Verflucht, da ist es wieder, dieses Gefühl, dieser Verdacht ...

Und dann veröffentlicht die Tageszeitung „Die Presse“ am 27. November unter dem Titel „Wettbewerbshüter wollten Geld von Uber und Taxis für 'objektive Studie'“ einen brisanten



Theodor Thanner, Generaldirektor der Bundeswettbewerbsbehörde.

Aspekt: Besagte Branchenuntersuchung der Wettbewerbshüter hat eine höchst fragwürdige Vorgeschichte.

Nach dem im Sommer 2019 das neue Gelegenheitsverkehrsgesetz beschlossen worden war, hatte der Chef der Wettbewerbsbehörde, Theodor Thanner eine hoch offizielle Branchenuntersuchung angekündigt.

Dazu schreibt „Die Presse“ Folgendes: „Im aktuellen Fall Uber/Taxis gehe es, wie Thanner formulierte, um „eine objektive Marktanalyse“ und darum, „Empfehlungen zu formulieren, die eine fundierte und nachhaltige Entscheidungsfindung für Regulierungsmaßnahmen ermöglichen. [...] Die von Thanner ausgerufene „objektive Marktanalyse“ hin oder her: Die Wettbewerbshüter haben zur Kostenabdeckung im Vorfeld Geld erbeten. Von jenen, die zu untersuchen sind. Und zu allererst just von Uber – jenem Unternehmen, das den Anlassfall für die Untersuchung gab.“



Ende September veröffentlichte die Bundeswettbewerbsbehörde ihren 100seitigen „Endbericht zur Branchenuntersuchung im Taxi- und Mietwagenmarkt“.



Und die Presse-Redakteurin Hanna Kordik wird noch konkreter, denn sie schreibt: „Am 9. Jänner dieses Jahres gab es ein Treffen von vier Mitarbeitern der Wettbewerbsbehörde mit fünf Vertretern der Taxibranche – drei davon kamen von der Wirtschaftskammer Wien, zwei Anwesende waren Taxiunternehmer. Bei dem Gespräch, das etwa zwei Stunden dauerte, stand laut schriftlicher Unterlage, die der „Presse“ vorliegt, Folgendes auf dem Programm: Einerseits sollte der Ablauf der Branchenuntersuchung dargelegt werden, andererseits die Modalitäten rund um die erforderliche Conjoint-Studie. Mit Studien dieser Art sollen die Präferenzen von Kunden evaluiert werden – und sie scheinen teuer zu sein. Jedenfalls ist aus der Unterlage ersichtlich, dass die Wettbewerbsbehörde dafür 15.000 Euro von der Wirtschaftskammer Wien als Vertreterin der Taxibranche erbat. Nicht nur von ihr. Gesprächsteilnehmer berichten, dass die Summe der Kosten mit 21.000 Euro beziffert wurde. Die Frage, ob Uber denn auch zahle, wurde bejaht – das Unternehmen war also ganz offensichtlich schon vorher gefragt worden. Es sollte freilich weniger zahlen, nämlich 6000 Euro. Das ist für eine objektive Analyse gelinde gesagt originell. Weniger mild ausgedrückt: Es macht die Studie ziemlich angreifbar. Auch weil ein Naheverhältnis der Wettbewerbshüter zu Uber im Raum steht. Was Thanner freilich nicht so eng sehen will. Auf Anfrage der „Presse“ bestätigt er, dass um Mithilfe bei der Finanzierung gebeten wurde – das sei dem geringen Budget der Behörde geschuldet. „Wir müssen natürlich überlegen, wie wir so eine Untersuchung vernünftig finanzieren“, sagt er. Betont

aber gleichzeitig, „dass wir es dann eh anders finanziert haben“. Allerdings nicht freiwillig: Auf Anfrage bestätigt die Wiener Taxi-Fachgruppe, dass von der Interessenvertretung ein finanzieller Beitrag in Höhe von 15.000 Euro „erwartet“ worden sei. Doch: „Diese Vorgehensweise wurde sofort mit Skepsis seitens der Vertreter der Fachgruppe wahrgenommen.“ Man habe letztlich abgelehnt. Thanner sagt der „Presse“, dass die Bundeswettbewerbsbehörde die Studie dann selbst finanziert habe. „Für uns war Bedingung, dass alle Stakeholder mitmachen.“ Die Behörde habe dann also „mehrere Angebote“ von Firmen eingeholt, die solche Umfragen machen. Und siehe da: Die Sache wurde deutlich günstiger. „Wir haben 8520 Euro für die Umfrage bezahlt“, sagt Thanner. Er sieht jedenfalls kein Problem damit, dass eine Bundesbehörde Geld von zu Untersuchenden verlangt. „Wir lassen uns nicht beeinflussen, egal, wer finanziert“, sagt der Wettbewerbshüter. Dass zuerst just jenes Unternehmen um Geld ersucht wurde, das Anlass für die Untersuchung war (und überdies in der Untersuchung gut weggekommen ist), will er nicht überbewerten. Ebenso wenig die Tatsache, dass auf der einen Seite ein betroffenes Unternehmen zahlen sollte – auf der anderen Seite aber nicht einzelne Unternehmen, sondern bloß deren Interessenvertretung. Thanner: „Es ging darum, den größten digitalen Anbieter zu fragen. Und das ist eben Uber.“

Soweit die interessanten Rechercheergebnisse der Tageszeitung „Die Presse“ vom 27. November. Ach, ja – da war doch noch was: dieses Gefühl, dieser Verdacht...



Wir wünschen unseren Leserinnen und Lesern

*Frohe Festtage und
ein erfolgreiches und gesundes
Jahr 2021*

Hallo Taxi-Redaktion

Kalifornier kippen Gesetz

Fahrdienst-Vermittler müssen Fahrer nicht als Mitarbeiter anstellen

Die Wähler in Kalifornien haben in einer Volksabstimmung einem Initiativgesetz zugestimmt, das Plattformen wie Uber und Lyft ermöglicht ihre Fahrer wie bisher als unabhängige Vertragspartner und nicht als angestellte Mitarbeiter zu behandeln.

In Kalifornien, der Heimat der Technologiegiganten aus dem Silicon Valley, ist seit Jahresbeginn erstmals ein Arbeitsgesetz (Assembly Bill 5) in Kraft, mit dem Selbstständige (Gig Economy-Arbeiter) in gewissen Fällen neu als Angestellte eingestuft werden. Auch die großen Mobilitätsdienstleister wie Uber und Lyft hätten demnach ihren Fahrern mehr Rechte gewähren müssen. Sie widersetzten sich den Änderungen und initiierten in Kalifornien eine Volksabstimmung über eine Ausnahmeregelung („Proposition 22“), die im Rahmen der US-Präsidentenwahl am 3. November stattfand.

Uber & Co umgehen das staatliche Arbeitsrecht

„Proposition 22“ ist ein Initiativgesetz, das App-basierten Mitfahr- und Zustellunternehmen weiterhin ermöglicht Fahrer als unabhängige Vertragspartner zu behandeln. Die kalifornischen Wähler haben nun mit 58,3 Prozent zugunsten von Uber & Co und für diese Ausnahmeregelung gestimmt.

Für ihre Lobbyarbeit stellten Uber, Lyft und Essenslieferanten wie DoorDash, u.a. mehr als 205 Millionen US-Dollar auf. Die Kampagne „Ja zu Proposition 22“ war damit die bisher teuerste Wahlmaßnahme in Kalifornien. Die Wähler aber auch Kunden und Fahrer wurden bis zuletzt mit Mails, Textnachrichten, Telefonanrufen und Social Media- und TV-Sender mit Werbung überschwemmt. Pro-Argumente wurden aus „unabhängigen“ Studien zitiert, die von den Gig-Economy-Unternehmen oder der Ja-Kampagne bezahlt wurden.

Dem Referendum voran gegangen ist ein Rechtsstreit zwischen dem kalifornischen Generalstaatsanwalt und den Gig-Economy-Plattformen. Durch die Einstufung als Selbstständige würden den Fahrern zu Unrecht Leistungen wie

ein Mindestlohn, bezahlte Überstunden, eine Lohnfortzahlung im Krankheitsfall und eine Arbeitslosenversicherung vorenthalten, argumentierte der Generalstaatsanwalt.

Im August 2020 wurde schließlich gerichtlich verfügt, dass Uber und Lyft das Gesetz AB 5 innerhalb einer Frist von zehn Tagen einzuhalten haben. Die Fahrdienstvermittler drohten daraufhin, ihren Betrieb in Kalifornien einzustellen, wenn sie ihre Fahrer als Mitarbeiter anstellen müssten. Am 20. August, dem Stichtag, beantragten die Fahrdienstvermittler in letzter Minute einen Aufschub, den das Gericht bis zum Abstimmungsergebnis am 4. November gewährte.

Wäre Proposition 22 gescheitert, wären Gig-Economy-Unternehmen möglicherweise gezwungen gewesen, ihre Geschäftsmodelle zu überdenken. So wird Proposition 22 vermutlich nationale Auswirkungen haben: Unternehmen könnten die Kampagne als Vorlage für ähnliche Kämpfe verwenden, die sie in anderen US-Bundesstaaten und Ländern führen.

Foto: Lyft



Uber- und Lyft-Fahrer bleiben in Kalifornien unabhängige Auftragnehmer.

Uber behält Lizenz in London

U

ber darf in London weiter seine Dienste anbieten. Das Amtsgericht von Westminster entschied Ende September zugunsten des US-

Unternehmens, das gegen den Entzug seiner Lizenz in London Berufung eingelegt hatte.

Die Verkehrs- und Genehmigungsbehörde Transport for London (TfL) hatte dem Fahrdienstvermittler Uber die Gefährdung von Kunden vorgeworfen und dessen Lizenz Ende November 2019 entzogen. Grund dafür war, dass bis zu 14.000 Überfahrten von nicht lizenzierten Fahrern durchgeführt worden waren, die sich betrügerisch mit Identitätsdaten anderer Personen bei der App angemeldet hatten. Uber legte gegen die Entscheidung der Behörde Berufung ein und konnte während des Berufungsverfahrens weiterhin seinen Fahrdienst anbieten.

Ende September entschied nun das Amtsgericht von Westminster im Lizenzstreit zugunsten des US-Fahrdienstvermittlers. Der zuständige Richter erklär-



London ist nicht nur für Uber ein wichtiger Marktplatz. Auch die Plattformen Ola, Bolt, Free Now, Gett und Addison Lee haben Millionen von Dollar ausgegeben, um Fahrgäste auf ihre Plattformen zu locken.

te in seiner Begründung, Uber habe mittlerweile seine Praxis verbessert und die Standards erhöht. Die Plattform erfülle die nötigen Voraussetzungen für eine entsprechende Lizenz. Allerdings wurde deren Laufzeit je-

doch auf 18 Monate begrenzt. Und die Lizenzverlängerung beinhaltet strenge Auflagen, wie etwa eine detaillierte monatliche Berichterstattung an die Genehmigungsbehörde Transport for London.

Ola verliert Lizenz in London

Anfang Oktober gab die Londoner Verkehrsbehörde TfL bekannt, dass sie dem indischen Fahrdienstvermittler Ola aus Sicherheitsgründen keine Lizenzverlängerung erteilen werde. Ola will Berufung einlegen.

D

as indische Technologieunternehmen Ola, mit einem Wert von rund 10 Milliarden US-Dollar, hatte im Juli letzten Jahres

von der Verkehrsbehörde Transport for London eine Betriebsgenehmigung für

die Stadt erhalten. Seinen App-Dienst in London bietet Ola jedoch erst seit Februar 2020 an.

Da die Lizenz nur für 15 Monate ausgestellt wurde, musste Ola nun um eine Verlängerung ansuchen. Diese hat die Londoner Verkehrsbehörde dem Unternehmen jedoch wegen massiver Sicherheitsbedenken verwei-

gert – wie sie es schon beim großen Konkurrenten Uber getan hatte.

Helen Chapman, Direktorin für Lizenzierung, Regulierung und Gebühren-erhebung bei Transport for London TfL, sagte in einer Erklärung: „Unsere Pflicht als Regulierungsbehörde ist es, die Sicherheit der Passagiere zu gewährleisten. Bei unseren Untersuchungen

haben wir festgestellt, dass Mängel im Betriebsmodell von Ola dazu geführt haben, dass bei mehr als 1.000 Passagierfahrten nicht lizenzierte Fahrer und Fahrzeuge eingesetzt wurden, was die Sicherheit der Passagiere gefährden könnte.“

Ola, das auch in Birmingham, Cardiff, Liverpool und Reading tätig ist, hat angekündigt, gegen die Entscheidung von Transport for London Berufung einzulegen. Die App darf während des Berufungsverfahrens in London weiter betrieben werden.

Vorerst keine Lizenzverlängerung für das indische Technologieunternehmen Ola in London.



Uber soll Interesse an Free Now haben

Medienberichten zufolge will Uber den Ride-Hailing-Dienst Free Now kaufen, der einem Joint-Venture von BMW und Daimler gehört. Das Angebot der Amerikaner soll sehr hoch sein.

Der Fahrdienst Free Now, der Taxi-, Mitfahr- und E-Scooter-Angebote seit Anfang 2019 in einem Paket vereint, ist ein deutsches Joint-Venture von BMW und Daimler.

Doch bei Free Now läuft es nicht so gut – auch schon vor der Corona-Pandemie –, weshalb laut US-Wirtschaftsmagazin Bloomberg Uber Interesse an einer Übernahme zeigen könnte. Free Now firmierte bis Sommer 2019 als MyTaxi und hat diverse Ride-Hailing-Apps integriert, darunter das französische Kapten, das griechische Beat und das rumänische Clever Taxi.

Es könnte sich um mehr als nur ein Gerücht handeln: Nach einem Bericht des Manager Magazin soll der US-Fahrdienstleister Uber den beiden Autoherstellern ein Angebot in Höhe von einer Milliarde Euro für das Taxi-Joint-Venture unterbreitet haben.

BMW habe Verhandlungen mit Uber auch bestätigt heißt es in den Medien. Zuletzt hat das US-Unternehmen seine globalen Ambitionen eher zurückgefahren. Mit der Übernahme von Free Now könnte Uber versuchen, sein Geschäft in Europa und Lateinamerika auszubauen.

Käme es zum Verkauf, würde es das bestätigen, was seit Monaten hinter vorgehaltener Hand immer wieder bruchstückhaft an die Öffentlichkeit dringt: BMW und Daimler haben das Interesse am gemeinsamen Joint-Venture verloren. Offenbar ist man bereit, sich von Geschäftsfeldern, die

viel kosten, derzeit aber wenig einbringen, zu trennen.

Innerhalb der „You Now“-Gruppe soll es kaum einen Dienst geben, der Geld abwirft. Beide Autohersteller stehen außerdem aufgrund der Corona-Krise unter massivem Druck. Der verschlafene Wandel zur E-Mobilität erfordert nun hohe Investitionen, während gleichzeitig die Gewinne einbrechen. Irgendwo muss also gespart werden. Das ungeliebte und vor allem teure Joint-Venture will man daher rasch loswerden.

Foto: Free Now

FREE NOW ✓

KURSTERMINE

- Taxilenkerausbildung
- Weiterbildungsseminare
- Perfektionskurse

2021

BÜROÖFFNUNGSZEITEN: Mo – Do 10 – 15 UHR • TEL.: 01/614 55 614

TAGESKURSE

1 Woche, Mo – Fr 9:00 – 17:00 Uhr

JÄNNER

11.01. – 15.01.
25.01. – 29.01.

FEBRUAR

08.02. – 12.02.
22.02. – 26.02.

MÄRZ

08.03. – 12.03.
22.03. – 26.03.

ABENDKURSE

2 Wochen, Mo – Fr 18:00 – 21:45 Uhr

JÄNNER

18.01. – 29.01.

FEBRUAR

15.02. – 26.02.

MÄRZ

15.03. – 26.03.

PERFEKTIONS- FUNKKURSE

3 Kurstage, anschließend Test

JÄNNER

20.01. – 22.01.

FEBRUAR

03.02. – 05.02.
17.02. – 19.02.

MÄRZ

03.03. – 05.03.
17.03. – 19.03.

23., PFARRGASSE 56
TEL.: 01/614 55 614



EIN SERVICE DER

taxischule.at

MEIN TAXI – MY TAXI – MON TAXI