VERBAND DES
VERKEHRSGEWERBES
SÜDBADEN E.V.

Weißerlenstraße 9
79108 Freiburg
Gewerbegebiet Hochdorf
Telefon (0761) 7 05 23-0
Telefax (0761) 7 05 23-20
E-Mail:
info@vv-suedbaden.de
Internet:
www.vv-suedbaden.de

16.05.2014
We/Fi

An alle Mitglieder
der Fachvereinigung Taxi/Mietwagen

R u n d s c h r e i b e n Nr. 06/14

1. **Mindestlohn im Taxigewerbe: Auch ver.di ist zu Tarifverhandlungen bereit!**
2. **Aus der Rechtsprechung:**
   - 2.1. **Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 09.04.2014 – Az.: 3 C 5.13 – zu StVO-Zeichen 229: Behörden müssen regelmäßig keine Wartezeit vor dem Abschleppen eines unberechtigt an einem Taxenstand abgestellten Fahrzeugs einhalten!**
   - 2.2. **Warndreieck ist auch bei Notfall Pflicht**
   - 2.3. **Rechtsmissbrauch bei sachgrundloser Befristung**
3. **Private Chauffeure? Kann bald jeder „Taxifahrer“ werden? Wildwest im Taxigewerbe!**
4. **BPZ startet schwarzkonkurrenz.de: Info-Tool über Attacken auf den geltenden Rechtsrahmen des Taxi- und Mietwagengewerbes im Netz!**

Sehr geehrte Damen und Herren,

<u>zu Punkt 1.:</u>
Mindestlohn im Taxigewerbe: Auch ver.di ist zu Tarifverhandlungen bereit!

hiermit informieren wir Sie topaktuell darüber, dass der Hauptvorstand von ver.di am letzten Freitag, den 9. Mai 2014, beschlossen hat, mit dem BZP über eine Tarifvereinbarung für das Taxen- und Mietwagengewerbe zu verhandeln.

Der BZP begrüßt diese Entscheidung, weil dies die Möglichkeit eröffnet, die zumeist weit unter dem ab 01.01.2015 geltenden gesetzlichen Mindestlohn von 8,50 € liegenden Arbeitsentgelte im Gewerbe (ebenso wie die Taxitarife) stufenweise so anzupassen, dass die Untergrenze des gesetzlichen Mindestlohns erst ab 01.01.2017 Anwendung finden muss. Es versteht sich allerdings, dass alleine die Verhandlungsbereitschaft beider Organisationen noch nichts darüber aussagt, ob im Ergebnis ein Paket geschnürt werden kann, welchem beide Seiten zustimmen können.

Zu Punkt 2.1.:
Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 09.04.2014 – Az.: 3 C 5.13 – zu StVO-Zeichen 229: Behörden müssen regelmäßig keine Wartezeit vor dem Abschleppen eines unberechtigt an einem Taxenstand abgestellten Fahrzeugs einhalten!

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat entschieden, dass eine kostenpflichtige Abschleppmaßnahme bei einem Fahrzeug, das verbotswidrig an einem mit einem absoluten Haltverbot ausgeschilderten Taxenstand-Zeichen 229 abgestellt wurde, regelmäßig auch ohne Einhaltung einer bestimmten Wartezeit eingeleitet werden darf.

Folgender Sachverhalt lag der Entscheidung zugrunde: Ein Reisebusunternehmer wollte die Aufhebung von Kostenbescheiden erreichen, mit denen er zur Zahlung von Abschleppkosten herangezogen worden war. Hintergrund dessen war, dass ein mit der Überwachung des ruhenden Verkehrs beauftragter Bediensteter der beklagten Stadt Frankfurt feststellte, dass ein Reisebus des Klägers auf einem ausgeschilderten Taxenstand abgestellt und dessen Fahrer nicht im Fahrzeug oder dessen Umgebung anzutreffen war. Nachdem er einmal vergeblich versucht hatte, den Kläger über eine im Reisebus ausgelegte Mobilfunknummer telefonisch zu erreichen, ordnete er das Abschleppen des Busses an. Zwar erschien der Fahrer noch vor dem Abschleppvorgang und fuhr den Bus noch weg. Die beklagte Stadt machte aber mit Kostenbescheid die Auslagen für die Leerfahrt des Abschleppunternehmens sowie Verwaltungsgebühren geltend.

Zwar hatte im Instanzenzug der Hessische Verwaltungsgerichtshof die angegriffenen Bescheide zunächst aufgehoben mit dem Unverhältnismäßigkeitsargument, der städtische Bedienstete hätte länger mit der Einleitung der Abschleppmaßnahme warten müssen, weil die Wartezeit an einem mit dem Zeichen 229 ausgeschilderten Taxenstand im Allgemeinen 30 Minuten betrage.

Die Revision der Stadt hatte aber erfreulicherweise Erfolg. Wenn ein Fahrzeug entgegen dem sich aus dem Verkehrszeichen 229 ergebenden absoluten Haltverbot an einem Taxenstand abgestellt wird, widerspreche dies im Allgemeinen nicht dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, wenn dessen Abschleppen auch ohne die Einhaltung einer bestimmten Wartefrist angeordnet wird. Der Verordnungsgeber misst der jederzeitigen bestimmungsgemäßen Nutzbarkeit der Taxenstände eine hohe Bedeutung bei, wie auch die Verschärfung des früher an Taxenständen geltenden Parkverbots zu einem absoluten Haltverbot für nichtberechtigte Fahrzeuge zeigt. Nach Maßgabe der konkreten Umstände des Einzelfalls kann es allerdings ausnahmsweise dann geboten sein, mit der Einleitung der Abschleppmaßnahme abzuwarten, etwa wenn zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Abschleppanordnung konkrete Anhaltspunkte dafür ersichtlich sind, dass der Verantwortliche kurzfristig wieder am Fahrzeug erscheinen und es unverzüglich selbst entfernen wird. Das war aber hier nicht der Fall. Zwar hatte der Fahrer seine Mobilfunknummer im Bus hinterlegt, doch war er bei dem vom städtischen Bediensteten unternommenen Versuch der telefonischen Kontaktaufnahme nicht erreichbar.

Fazit: Mit dieser Entscheidung im Rücken dürfte es für die Verkehrsüberwachungsbehörden schwieriger sein, sich den berechtigten Forderungen des örtlichen Taxigewerbes nach permanenter Freihaltung seiner fast immer viel zu wenigen Bereithaltungsmöglichkeiten zu entziehen.

Zu Punkt 2.2.:
Warndreieck ist auch bei Notfall Pflicht

Egal, ob Panne oder gesundheitlicher Notfall: Wer auf offener Strecke anhält, muss den nachfolgenden Verkehr warnen. Und dafür reicht nicht schon der Warnblinker, stellt ein Gerichtsurteil klar.

Wer auf der Autobahn anhält und kein Warndreieck aufstellt, haftet bei einem Unfall zur Hälfte mit für den Schaden. Das hat das Oberlandesgericht Hamm entschieden und damit ein Urteil des Landgerichts Münster verändert.

In dem Streitfall war ein LKW-Fahrer auf dem Berliner Ring unterwegs. An einem Autobahnstück ohne Seitenstreifen hielt er seinen Laster am rechten Fahrbahnrand an, weil er erbrechen musste. Als es ihm besser ging, reinigte er sein Fahrzeug. Dabei schaltete er zwar den Warnblinker ein, stellte aber kein Warndreieck auf. Der Fahrer eines anderen Sattelzugs war unaufmerksam und erkannte die Gefahr nicht rechtzeitig. Er wich nicht vollständig aus und streifte das stehende Fahrzeuggespann. Dabei entstand ein Schaden von rund 29.000 Euro.

Die Hälfte davon übernahm die Haftpflichtversicherung des auffahrenden Fahrers. Die übrigen 50 Prozent wollte sie aber nicht bezahlen. Das muss sie auch nicht, wie nun das OLG klargestellt hat: Der haltende Sattelzug habe weit in die rechte Fahrbahn hineingeragt und sei auch nicht ausreichend gesichert gewesen. Deshalb sei von ihm eine deutlich erhöhte Betriebsgefahr ausgegangen. Die Mithaftung mit 50 Prozent sei gerechtfertigt.

Auf einer Autobahn müsse der nachfolgende Verkehr grundsätzlich nicht damit rechnen, dass ein Fahrzeug auf der Fahrbahn steht. Umso wichtiger sei es, dass der betreffende Fahrer alle notwendigen Sicherheitsmaßnahmen treffe. Und dazu gehört laut Straßenverkehrsordnung auch das Aufstellen eines Warndreiecks. Selbst bei einem berechtigten Notstopp wie in diesem Fall hätte der Fahrer entweder das Warndreieck benutzen müssen oder - noch besser - sofort weiterfahren.

(Urteil des OLG Hamm vom 29.10.2013-26 U 12/13)

Quelle: Der private gewerbliche Straßenpersonenverkehr Nordrhein-Westfalen Nr. 05 Mai 2014

Zu Punkt 2.3.:
Rechtsmissbrauch bei sachgrundloser Befristung

Eine Befristung ohne Sachgrund gemäß § 14 Abs. 2 Teilzeit- und Befristungsgesetz (TzBfG) kann unwirksam sein nach § 242 BGB wegen Verstoßes gegen Treu und Glauben, wenn mehrere rechtlich und tatsächlich verbundene Vertragsarbeitgeber bewusst und gewollt zusammenwirken, um damit mehrere Befristungsmöglichkeiten unter Umgehung des Vorbeschäftigungsverbotes aneinanderzureihen.

Dies hat das Bundesarbeitsgericht entschieden (Urteil vom 22.01.2014, 7 AZR 243/12). Es hat damit ebenfalls ein aktuelles Urteil vom 15.05.2013 (7 AZR 525/11) bestätigt.

In dem zu entscheidenden Fall war ein Arbeitnehmer zunächst innerhalb der sachgrundlosen Befristung mit der Maximaldauer von zwei Jahren bei dem einen Vertragsarbeitgeber beschäftigt, dann jedoch, ohne dass sich der konkrete Arbeitsplatz des Arbeitsnehmers irgendwie verändert hätte, wurde der Arbeitnehmer bei dem anderen Unternehmen auf Grundlage einer weiteren sachgrundlosen Befristung weiterbeschäftigt. In formeller Hinsicht war der Arbeitnehmer zunächst aufgrund eines schriftlichen Arbeitsvertrags mit dem einen Arbeitgeber bei diesem beschäftigt, dann wurde ein schriftlicher Arbeitsvertrag mit dem weiteren Unternehmen nach Ablauf der ersten Befristung geschlossen.

Beide Arbeitgeber arbeiteten aufgrund eines Vertrages als Arbeitsgemeinschaft zusammen.

Das Bundesarbeitsgericht hielt die vorliegende Konstellation für rechtsmissbräuchlich, da beide Arbeitgeber bewusst und gewollt nur das bei der sachgrundlosen Befristung bestehende Vorbeschäftigungsverbot ausschalten wollten, der Arbeitsplatz des Arbeitsnehmers sich jedoch überhaupt nicht wirklich geändert hatte.

Das Vorbeschäftigungsverbot, wonach der Arbeitnehmer nicht innerhalb der letzten drei Jahre bereits bei demselben Vertragsarbeitgeber beschäftigt gewesen sein darf vor Aufnahme einer

sachgrundlosen Befristung, griff vorliegend an sich nicht, da beide Unternehmen rechtlich eigenständig waren. Das Bundesarbeitsgericht hielt jedoch die Vorgehensweise beider Unternehmen, letztlich das Vorbeschäftigungsverbot auf diese Weise zu umgehen, für unwirksam.

Als Rechtsfolge hielt das Bundesarbeitsgericht fest, dass der Arbeitnehmer jedoch nicht die Weiterbeschäftigung zum ersten Arbeitgeber verlangen könne, sondern er gegenüber dem zweiten Arbeitgeber in einem unbefristeten Arbeitsverhältnis steht.

Bereits mit Urteil vom 15.05.2013 hatte das Bundesarbeitsgericht über eine Konstellation zu entscheiden, in welcher ein Unternehmen mit einem Zeitarbeitsunternehmen zusammengewirkt hatte, um ebenfalls das Vorbeschäftigungsverbot zu umgehen. Hierbei war schlichtweg kurz vor Auslaufen der ersten Befristung mit dem Unternehmen ein weiterer sachgrundloser befristeter Arbeitsvertrag mit dem Zeitarbeitsunternehmen abgeschlossen worden. Das Arbeitsverhältnis des Arbeitnehmers hatte sich jedoch überhaupt nicht verändert, er wurde durch das Zeitarbeitsunternehmen an das Erstunternehmen „zurückverliehen“. Auch in dieser Konstellation entschied das Bundesarbeitsgericht, dass ein unbefristetes Arbeitsverhältnis zum Anschlussunternehmen, dem Zeitarbeitsunternehmen, bestand, wegen Gesetzesumgehung.

Praxishinweis:
Es ist aufgrund dieser sich verfestigenden Rechtsprechung davon auszugehen, dass womöglich bereits Konzernstrukturen ausreichen könnten, um zumindest den Verdacht einer rechtsmissbräuchlichen Aneinanderreihung sachgrundloser Befristungen zu bejahen. Werden also beispielsweise in Konzernstrukturen Arbeitnehmer jeweils sachgrundlos bei verschiedenen Vertragsarbeitgebern nacheinander befristet eingestellt, ohne dass sich der Tätigkeitsbereich in irgendeiner Form tatsächlich ändern würde, ist von einer Gesetzesumgehung auszugehen, mit der Folge, dass der Arbeitnehmer zum letzten Vertragsarbeitgeber in einem unbefristeten Arbeitsverhältnis steht.

Quelle: Arbeitgeberverband Verkehr Baden-Württemberg Rundschreiben Nr. 7/2014 vom 15.05.2014

Zu Punkt 3.:
Private Chauffeure? Kann bald jeder „Taxifahrer“ werden? Wildwest im Taxigewerbe!

Kurz vor den Osterfeiertagen wurde am Gründonnerstag (17.04.) in „RTL aktuell“, der Hauptnachrichtensendung des Senders, um 18.45 Uhr von einer neuen Geschäftsidee aus Berlin berichtet. Der Bericht hatte den Titel „Private Chauffeure“. Statt ein Taxi zu rufen könne man jetzt per App in Berlin kostengünstig ganz normale Autofahrer anheuern.

Das Start-up-Unternehmen Uber (sprich: Juhber) verspricht, dass ein Privatchauffeur auf Bestellung billiger als ein Taxi ist. In den USA ist die Internetfirma seit fünf Jahren am Markt. Inzwischen ist Uber 48-mal in Nordamerika, 20-mal im Raum Asien-Pazifik, 6-mal in Mittel- und Südamerika, 4-mal im mittleren Osten und 2-mal in Afrika vertreten. Natürlich hat das Unternehmen auch schon längst in Europa Fuß gefasst. Uber gibt es in Belgien (Brüssel), England (London und Manchester), Frankreich, (Lyon und Paris), Irland (Dublin), Italien (Mailand und Rom), in den Niederlanden (Amsterdam und Rotterdam), Österreich (Wien), Russland (Moskau), Schweden (Stockholm), in der Schweiz (Zürich) und in Spanien (Barcelona und Madrid). In den USA sowie in Paris und Brüssel ist es zu Konflikten mit Taxifahrern gekommen. In Belgien soll der Service mit den Dumpingpreisen ohne Lizenz wieder verboten worden sein.

Nun expandiert man also auch in Deutschland und hat das System zunächst in Berlin installiert. Weitere deutsche Großstädte sollen dazukommen. Es handelt sich dabei zunächst um Frankfurt/Main, Hamburg und München. Aber auch Nordrhein-Westfalen soll nicht verschont bleiben. Im Laufe des Jahres soll es Uber auch in Düsseldorf und Köln geben.

Die Geschäftsidee dabei ist, dass Hobby-Fahrer als Chauffeure vermittelt werden. Die Wagen können per Smartphone-App geordert werden. Der Standort des Fahrgastes wird über GPS ermittelt und der nächstverfügbare Fahrer benachrichtigt. Das Programm informiert über die Wartezeit, den Namen des Fahrers und darüber, wie ihn andere Kunden bewertet haben. Bezahlt wird per App über die vorher registrierte Kreditkarte. Der Fahrpreis soll Medienberichten zufolge ca. 20 % günstiger als der Taxitarif sein. 20 % des Fahrpreises erhält zudem Uber als Vermittlungsgebühr. Zu den Investoren bei Uber gehören neben der Investmentbank Goldman-Sachs auch eine Google-Tochterfirma: Google Ventures kaufte kürzlich Uber-Anteile für 258 Millionen Dollar. Mittlerweile soll Uber fast 3,5 Milliarden Dollar wert sein.

Diese Attacke auf den Taximarkt hat seine Wirkung nicht verfehlt. Mittlerweile ist vor dem Landgericht in Berlin eine einstweilige Verfügung (15 O 43/14) gegen Uber erlassen worden. Das Gericht begründete die Entscheidung mit dem Fehlen des P-Scheins und der Rückkehrpflicht für Mietwagen. Der klagende Taxiunternehmer will die Entscheidung aber nicht durchsetzen, weil er nach einem möglicherweise anderen Urteil von einer höheren Instanz in der Hauptsache Schadenersatzforderungen in Millionenhöhe befürchtet. Auch der Deutsche Taxi- und Mietwagenverband bereitet eine Klage gegen Uber vor. Anders als bei der Mitfahrgelegenheit steht hier eindeutig die geschäftsmäßige Absicht im Vordergrund. Ebenso werden das Fehlen einer Konzession, der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung und die mangelnde Versicherung bemängelt.

Die App-Entwickler lassen sich davon nicht beeindrucken und expandieren weiter - trotz der einstweiligen Verfügung. Für sie ist das Problem nicht die App, sondern die Gesetze. Die Gesetze wurden erlassen, bevor es das Internet und Smartphones gab und daher seien sie nicht mehr zeitgemäß.

Auch die Politik ist mittlerweile eingeschaltet. Derzeit führen die Landesverkehrsministerien eine Umfrage bei den Straßenverkehrsämtern durch. Der Bund-Länder-Fachausschuss will sich unter anderem auf seiner Sitzung am 20./21.05. mit diesem Thema beschäftigen. Sollte der Markt in Zukunft in dieser Form liberalisiert werden, benötigt man wohl das PBefG nicht mehr und jeder kann machen, was er will.

Quelle: Der private gewerbliche Straßenpersonenverkehr Nordrhein-Westfalen Nr. 05 Mai 2014

Zu Punkt 4.:
BZP startet schwarzkonkurrenz.de: Info-Tool über Attacken auf den geltenden Rechtsrahmen des Taxi- und Mietwagengewerbes im Netz!

Da es wichtig ist, mitzukriegen und zu bewerten, wo überall und mit welchen Mitteln die Gegner eines geordneten und sicheren Beförderungsmarktes vorgehen, hat sich der BZP entschlossen, eine von seiner eigenen Seite www.bzp.org unabhängige neue Internetdarstellung anzubieten.

Unter www.schwarzkonkurrenz.de werden wir versuchen, alle im Moment ja sehr zahlreich eingehenden Nachrichten und Meldungen über die Ubers (und wie sie alle heißen) zu sammeln. Es soll also eine Art Sammelbecken für alle News aus der grauen und schwarzen Beförderungsecke installiert werden, welches auch im Blog die Möglichkeit zur Kommentierung bietet.

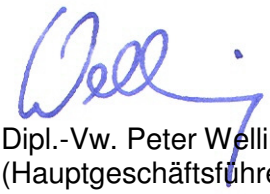
Eine ausgewählte Übersicht über die derzeit eingestellten Blogbereiche:

- Noch ein Blog ….
- Was müssen Taxi-Fahrer können?
- Impulse über den Zoff ums Taxi
- Update für Google Maps – mit Uber
- Ein teures Vergnügen – Uber bei Wintereinbruch
- Die Verwaltung bummelt
- Kammergericht stoppt Uber
  u.w.

schwarzkonkurrenz.de ist ab sofort im Netz!

Mit freundlichen Grüßen

Verband des Verkehrsgewerbes
Südbaden e.V.



Dipl.-Vw. Peter Welling
(Hauptgeschäftsführer)