



An alle Mitglieder
der Fachvereinigung Taxi/Mietwagen

04.07.2018
We/Sei

R u n d s c h r e i b e n Nr. 09/18

1. **BZP-Arbeitshilfen: Übersicht über die Sondererhebung des BMVI zum Taxen- und Mietwagenverkehr.**
2. **Zweites „Verlässlich ist modern“-Poster als Argumentationshilfe für gewerbepolitische Fragen**
3. **BMF-Schreiben mit Anwendungserlass zur Kassen-Nachschaue veröffentlicht: Taxameter und Wegstreckenzähler unterliegen der Kassen-Nachschaue – Taxi- und Mietwagenfahrzeuge sind danach nachschaufähige Geschäftsräume**
4. **Bundesgerichtshof urteilte über Dashcams**
5. **Bundesgerichtshof: Rabattaktionen von „mytaxi“ sind erlaubt!**
6. **Wann sind Datenschutz-Abmahnungen erlaubt?**
7. **BZP-Report 4/18 ist erschienen**
8. **Rundschreiben der Landesvereinigung Baden-Württembergischer Arbeitgeberverbände e.V.**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu Punkt 1.:

Bereits mit Rundschreiben Nr. 07/18 hatten wir Ihnen den **Bericht über die Sondererhebung zum Taxen- und Mietwagenverkehr des BMVI** übermittelt, der einen Rückgang der Unternehmenszahlen, jedoch einen deutlichen Anstieg der Fahrzeuganzahl mit Stand zum 31.12.2016 belegt.

Anliegend finden Sie jetzt eine überarbeitete **Übersicht** in der vom BZP-Geschäftsbericht gewohnten Form. Noch einmal kurz dargestellt die wesentlichen Veränderungen gegenüber Ende 2012:

- Zwar sind sowohl die Anzahl der Unternehmen im Taxen- (- 3,8 %) wie auch im Mietwagenverkehr (- 1,3 %) zurückgegangen auf jetzt 35 Tsd. (- 986/- 2,7 %), dem gegenüber ist die Zahl der zugelassenen Taxen- und Mietwagenfahrzeuge auf annähernd 96 Tsd. gestiegen (+ 3.182 Fahrzeuge/ 3,4 %).
- Der Zuwachs bei den Kraftfahrzeugen ist auf den deutlichen Anstieg beim Mietwagenverkehr zurückzuführen (+ 3.638/ 10,1 %). Die Zahl der Taxen ist leicht (- 252/ - 0,5 %), die bei den gemischtkonzessionierten Fahrzeugen deutlicher (- 204/ - 6,2 %) zurückgegangen.

- Im Taxenverkehr dominiert weiterhin der Einwagenunternehmer, relativ ist seine Rolle sogar gestärkt, weil die Zahl der Unternehmen mit mehr als einem Fahrzeug deutlicher zurückgegangen ist.
 - Im Mietwagengewerbe ist die stärkste Unternehmergruppe diejenige, die drei und mehr Fahrzeuge einsetzt, deren relative Bedeutung nimmt sogar zu.
-

Zu Punkt 2.:

In Anlage finden Sie auch das mittlerweile **zweite** „**Verlässlich ist modern**“-Poster mit **gewerbe-politischen Fragestellungen** und Argumentationshilfen. Es soll Ihre Mitarbeiter für die gewerbe-politischen Themen **Taxi-Sharing, neue Antriebstechnologien, WLAN und bargeldloses Zahlen** sensibilisieren und dabei helfen, die Positionen des Taxi- und Mietwagengewerbes unserer Kundschaft zu vermitteln. Progressives Agieren und Weiterentwicklung in allen vier Bereichen macht die Branche zukunftsfähig und entzieht unliebsamer Konkurrenz zu weiten Teilen den Nährboden. Es wird empfohlen, das Poster mindestens im A3-Format auszudrucken und an für Mitarbeiter verfügbaren Stellen anzubringen.

Zu Punkt 3.:

Mit dem BMF-Schreiben vom 29. Mai 2018 ist als Ergebnis einer Erörterung des Bundesfinanzministeriums mit den obersten Finanzbehörden der Länder ein Anwendungserlass zum seit 01.01.2018 geltenden Paragraphen 146b Abgabenordnung, dies ist die Regelung der sog. **Kassen-Nachschau**, bekannt gemacht worden. Dieses BMF-Schreiben ist zwar kein formelles Gesetz, trotzdem entfaltet es deswegen, weil es an die weisungsgebundenen, nachgelagerten Finanzbehörden gerichtet ist und sich die Finanzbeamten an die Festlegungen des Anwendungserlasses halten werden, Wirkungen für die Steuerpflichtigen, in diesem speziellen Fall auch und gerade für Taxi- und Mietwagenunternehmer.

Einige der insoweit besonders beachtlichen Darlegungen dieses Anwendungserlasses:

1. Ausdrücklich wird in dem BMF-Schreiben dargelegt, dass der Anwendungsbereich der Kassen-Nachschau sich nicht nur auf die eigentlichen Registrierkassen und ähnliche Gerätschaften erstreckt, sondern ausdrücklich **auch auf Taxameter und Wegstreckenzähler**. Der Amtsträger kann nach seinem Ermessen verlangen, dass (zum Abgleich mit Taxameter-/Wegstreckenzählerdaten) ein **Kassensturz** durchgeführt wird, also der aktuelle Kassenbestand festgestellt und mitgeteilt wird.
2. Die Finanzverwaltung geht davon aus, dass der Begriff Geschäftsgrundstücke oder Geschäftsräume im Gesetz auch gewerblich und beruflich genutzte Fahrzeuge umfasst, die damit also zum Zwecke der Kassen-Nachschau „betreten“ werden dürfen. Dieses **Betreten zum Zwecke der Kassen-Nachschau** ist ausdrücklich nach dem Anwendungserlass keine Durchsuchung, muss also nicht als Durchsuchung angeordnet werden. Die Kassen-Nachschau kann auch außerhalb der regulären Geschäftszeiten vorgenommen werden, wenn im Unternehmen dann noch oder schon gearbeitet wird, was bei den Taxiunternehmen jedenfalls regelmäßig der Fall sein dürfte.
3. Nach „Betreten“ hat der Finanzbeamte sich auszuweisen. Dies ist dann mit der Aufforderung verbunden, dass das elektronische Aufzeichnungssystem zugänglich zu machen ist, Aufzeichnungen, Bücher oder Organisationsunterlagen für das System vorzulegen sind, Einsichtnahme in die digitalen Daten gewährt wird oder aber die Aufforderung ergeht, (andere) Auskünfte zu erteilen. Sehr wichtig auch noch, dass von diesem Aufforderungsakt dann auch das Fahrpersonal betroffen sein kann, denn auch bei fehlender Anwesenheit des eigentlich Steuerpflichtigen

haben Personen, von denen angenommen werden kann, dass sie über alle wesentlichen Zugriff- und Benutzungsrechte des Kassensystems verfügen, bei der Kassen-Nachschau mitzuwirken.

Zu Punkt 4.:

Über diverse Urteile verschiedener Gerichte über die Nutzung von Dashcams hatten wir hier öfter berichtet. Am 15.05.2018 urteilte nun der Karlsruher Bundesgerichtshof über die Nutzung von Dashcams.

Und hier spielte natürlich auch der Datenschutz eine entscheidende Rolle. Das Urteil wurde wenige Tage vor Inkrafttreten der Europäischen Datenschutz-Grundverordnung gesprochen. Es ging hier um die Frage was höher zu bewerten ist:

Datenschutz oder Beweissicherung.

Zum Hintergrund des Urteils. Nach einem Verkehrsunfall nahm ein Kläger seinen Unfallgegner auf Schadenersatz in Anspruch. Beide waren auf zwei nebeneinander verlaufenden Linksabbiegerspuren seitlich kollidiert - jeder behauptete, der andere habe die Kollision herbeigeführt. Der Kläger hatte in seinem Auto eine Dashcam verbaut und den Vorgang aufgezeichnet. Das ursprünglich mit dem Fall befasste Amtsgericht lehnte das Angebot, die Kameraaufzeichnungen zu verwenden, ab. Der Kläger ging in Berufung. Das Landgericht wies diese zurück und stellte sich auf den Standpunkt, die Aufzeichnung verstoße gegen datenschutzrechtliche Bestimmungen. Dies führe zu einem sogenannten „Beweisverwertungsverbot“. Aufgrund der Bedeutung der Sache ließ das Landgericht jedoch die Revision zu - der Kläger nutzte die Chance.

Nach dem Urteilsspruch ist aber wieder einmal eine ausgiebige Diskussion darüber entstanden, was denn nun bei der Nutzung einer Dashcam erlaubt ist und was nicht. Auch der „Focus“ hat sich mit den durch das Urteil resultierenden Fragen befasst. Diese hat deren Verkehrsrechts-Experte Rechtsanwalt Michael Winter aus Kornwestheim versucht zu beantworten.

Der Bundesgerichtshof hat das Urteil des Landgerichts aufgehoben und den Fall zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das Landgericht zurückverwiesen - begründet hat er dies wie folgt:

1. Die Videoaufzeichnung sei **nach den geltenden datenschutzrechtlichen Bestimmungen unzulässig**, da sie ohne Einwilligung des Betroffenen erfolgt sei. Jedenfalls sei eine permanente, anlasslose Aufzeichnung des gesamten Verkehrsgeschehens zur Wahrnehmung von Beweissicherungsinteressen nicht erforderlich. Es sei nämlich technisch möglich, eine kurze, anlassbezogene Aufzeichnung des unmittelbaren Unfallgeschehens zu gestalten, beispielsweise durch ein dauerndes Überschreiben von Aufzeichnungen in kurzen Abständen und dem Auslösen der dauerhaften Speicherung erst bei Kollision oder starker Verzögerung des Fahrzeugs.
2. Dennoch sei eine Videoaufzeichnung **als Beweismittel im Unfall-Haftpflichtprozess verwertbar**. Die Unzulässigkeit oder Rechtswidrigkeit einer Beweiserhebung für den Zivilprozess führe nämlich nicht ohne weiteres zu einem sogenannten (und vom Landgericht ja noch angenommenen) „Beweisverwertungsverbot“.
3. Über die Frage der Verwertbarkeit sei vielmehr aufgrund einer **Interessen- und Güterabwägung nach dem im Einzelfall gegebenen Umständen** zu entscheiden. Die Abwägung zwischen den Interessen des Beweisführers (Kläger) an der Durchsetzung seiner zivilrechtlichen Ansprüche und seinem gemäß Grundgesetz bestehenden Anspruch auf rechtliches Gehör in Verbindung mit dem Interesse an einer funktionierenden Zivilrechtspflege stehe auf der einen Seite - das allgemeine Persönlichkeitsrecht des Beweisgegners (Beklagter) in seiner Ausprägung als Recht auf informationelle Selbstbestimmung und sein Recht am eigenen Bild stehe auf der anderen Seite. Im vorliegenden Fall überwiegen laut BGH die Interessen des Klägers die

des Beklagten.

4. Der Unfall sei im öffentlichen Straßenraum geschehen; der Beklagte habe sich freiwillig in diesen begeben. Er habe sich durch seine Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr selbst der Wahrnehmung und Beobachtung durch andere Verkehrsteilnehmer ausgesetzt. Auch seien nur Vorgänge auf öffentlichen Straßen aufgezeichnet worden, die grundsätzlich für jedermann wahrnehmbar waren. Des Weiteren müsse man der häufig besonderen Beweisnot, die der Schnelligkeit des Verkehrsgeschehens geschuldet ist, unbedingt Rechnung tragen. Unfallanalytische Gutachten seien nämlich nur aufgrund verlässlicher Anknüpfungstatsachen möglich, die aber häufig fehlen würden.
5. Der mögliche Eingriff in allgemeine Persönlichkeitsrechte mitgefilmter Verkehrsteilnehmer führe nicht zu einer anderen Gewichtung. Deren Schutz ist durch die Regelungen des Datenschutzrechts Rechnung zu tragen - diese zielen aber gerade nicht auf ein Beweisverwertungsverbot ab.
6. Verstöße gegen das Datenschutzrecht können mit hohen Geldbußen belegt werden - vorsätzliche Handlungen gegen Bezahlung oder in sogenannter „Bereicherung- oder Schädigungsabsicht“ sind sogar mit Freiheitsstrafe bedroht. Auch kann die Aufsichtsbehörde mit Maßnahmen zur Beseitigung von Datenschutzverstößen jederzeit steuernd eingreifen.
7. Im Unfall-Haftpflichtprozess ist auch zu beachten, dass das Gesetz den Beweisinteressen eines Geschädigten durch die strafrechtlichen Normen des unerlaubten Entfernens vom Unfallort ein besonderes Gewicht zugewiesen habe. Ein Unfallbeteiligter müsse die Feststellung seiner Person, seines Fahrzeugs und die Art der Beteiligung durch seine Anwesenheit und durch die Angabe, dass er an dem Unfall beteiligt gewesen sei, ermöglichen. Nach § 34 StVO sei auf Verlangen der eigene Name und die eigene Anschrift anzugeben, weiterhin habe man den Führerschein und Fahrzeugschein vorzuweisen sowie Angaben über die Haftpflichtversicherung zu machen.

Der Verkehrsrechtsexperte Michael Winkler kommt seines Erachtens abschließend für die Praxis zu folgenden Schlüssen:

- **Es ist nunmehr auch im Zivilrecht der Einsatz einer Dashcam zulässig**, sofern sichergestellt werden kann, dass diese nicht ständig „anlasslos“ das Verkehrsgeschehen filmt, sondern (wie vom BGH gefordert) die gefilmten Sequenzen (wenn kein Anlass für die Speicherung besteht) ständig überschreibt und erst in bestimmten Situationen eine Sequenz „einfriert“.
- Man wird also künftig in jedem Einzelfall zu prüfen haben, ob aus einer nach datenschutzrechtlichen Gründen unzulässigen Videoaufzeichnung auch ein Beweisverwertungsverbot entsteht oder nicht.
- Im Straf- und Bußgeldrecht wurden Videoaufzeichnungen übrigens schon vorher durchaus zugelassen.

Abschließend kommt er für sich persönlich zu dem Schluss, dass er künftig eine solche Kamera, die in der Lage ist, aufgenommene Sequenzen regelmäßig zu überschreiben und eine Sequenz erst dann einzufrieren, wenn beispielsweise gewisse Verzögerungswerte vorliegen oder eine Erschütterung stattfand, nutzen wird. Das Risiko, datenschutzrechtlich belangt zu werden, sei für ihn geringer als das, im Falle eines Unfalls ohne Beweise dazustehen.

Auch Dirk Schmalzer von den „Ruhr-Nachrichten“ sieht in seinem Kommentar „Vorsicht, Kamera!“ vom 16.05.2018 einige Fragen ungeklärt. Zukünftig müssen Verkehrsteilnehmer damit rechnen, dass ihr Treiben immer und ständig aufgezeichnet wird. Das, was Verkehrsüberwachungsanlagen, Blitzer und Google Street View bislang nicht vollständig geschafft haben, erledigen die Autofahrer mithilfe der Karlsruher Richter wohl bald selbst. Der Bundesgerichtshof hat entschieden, dass Unfallvideos von sogenannten Dashcams vor Gericht als Beweismittel genutzt werden können.

Das permanente Filmen während der Autofahrt bleibt zwar aus Datenschutzgründen weiterhin nicht erlaubt, das Gericht stuft die Beweiskraft der Videos allerdings im Zweifel höher ein als die Verletzung von Persönlichkeitsrechten.

Solange die Aufnahmen also nicht öffentlich einsehbar im Internet landen, ist das Verbot kaum von Belang. Zumal Dashcams so eingestellt werden können, dass sich die Aufnahmen überschreiben, wenn sie nicht benötigt werden. Das dürfte für eine Umgehung des Verbots bereits ausreichen.

Auch wenn die richterliche Abwägung nicht die erhoffte Eindeutigkeit bringt: Im Ergebnis wird das widersprüchliche Urteil aus Karlsruhe dazu führen, dass die Zahl der kleinen Kameras an den Windschutzscheiben und Armaturenbrettern steigen wird. Umfragen zufolge denkt die Hälfte aller Autofahrer über den Einsatz einer Dashcam nach.

Für die Justiz ist das Urteil eine Arbeitserleichterung - und die Anschaffung der umstrittenen Kameras sogar wünschenswert. Die Rekonstruktion von Verkehrsunfällen ist ein schwieriges Geschäft. Gutachter und Zeugen sind oft widersprüchlich, die Schuldfrage ist für Richter kaum letztgültig zu beantworten. Warum also sollten Beweise nicht zurate gezogen werden, wenn sie gerechtere Urteile ermöglichen?

Die leichtere Urteilsfindung durch den Videobeweis hat jedoch ihren Preis. Der Datenschutz, dessen gesellschaftlicher Wert ja gerade an der Facebook-Debatte offenbar wird, tritt durch das Urteil an die zweite Stelle. Dashcam-Schnipsel von spektakulären Unfällen und irren Überholmanövern, aber auch von zufällig aufgenommenen betrunkenen Passanten oder stürzenden Kindern am Straßenrand kursieren schon heute zu Tausenden als Klickhits im Internet.

Dabei wird es nicht bleiben. Auf öffentlichen Plätzen, in Warenhäusern und im Fußballstadion (auf dem Platz und auf den Rängen) gehören Kameras schon zur Grundausstattung.

In vielen Bundesländern sollen sie künftig zudem als Bodycams Polizeieinsätze mitfilmen.

Auch für den Normalbürger gibt es ständig laufende Kameras fürs Revers längst zu kaufen.

Beim Discobesuch, in der U-Bahn, beim Joggen - auch Fußgänger könnten sich massenhaft mit Kameras gegen Unfälle und Angriffe schützen wollen. Wo also liegt die Grenze der Alltagsüberwachung von jedem durch jeden? Das Urteil aus Karlsruhe beantwortet diese Frage leider nicht.

Bleibt unsererseits zum Abschluss noch der Hinweis, dass dieses Urteil die Diskussion um die Überfallschutzkameras im Innenraum von Taxen hoffentlich befeuern wird. Diese Kameras dienen bekanntlich der Prävention und das Leib und Leben von Fahrern und Fahrerinnen ist sicherlich nochmals um einiges höher zu bewerten als die Frage nach der Beweissicherung bei Haftpflichtschäden.

(Quelle: Der private gewerbliche Straßenpersonenverkehr Nordrhein-Westfalen Nr. 06 Juni 2018)

Zu Punkt 5.:

Wir hatten an dieser Stelle immer wieder von den Rabattaktionen von „mytaxi“ berichtet. Am 29.03.2018 kam es zu einem Urteil des Bundesgerichtshofs über die Zulässigkeit bestimmter Bonusaktionen dieser Smartphone-App.

In den Erinstanzen hatte die Genossenschaft „Taxi Deutschland“, der Zusammenschluss der Taxizentralen geklagt. „Taxi Deutschland“ betreibt selber die Taxi-Bestell-App „Taxi Deutschland“. Beklagte war „mytaxi“, ein Unternehmen der Daimler-Tochter Moovel, welche Taxi-Dienstleistungen per Smartphone-App vermittelt. „mytaxi“ gehört zu 100% dem Daimler-Konzern.

„Taxi Deutschland“ beanstandete vier Bonusaktionen von „mytaxi“, bei denen registrierte Nutzer lediglich die Hälfte des Fahrpreises zu zahlen hatten. Die andere Hälfte des Fahrpreises erhielt der Taxifahrer abzüglich Vermittlungsgebühren von „mytaxi“. „Taxi Deutschland“ hält die Bonusaktionen für wettbewerbswidrig, weil sie gegen die Pflicht zur Einhaltung der behördlich festgesetzten

Taxitarife verstießen und nahm „mytaxi“ auf Unterlassung in Anspruch. Das Landgericht hatte der Klage stattgegeben und die Berufung von „mytaxi“ hatte keinen Erfolg. Der Senat hatte die Revision vor dem Bundesgerichtshof (BGH) zugelassen und „mytaxi“ beschritt weiter den weiteren Klageweg.

Der BGH hat der Revision stattgegeben und die Klage abgewiesen. Die Bonusaktionen von „mytaxi“ verstoßen nicht gegen die tarifliche Preisbildung für Taxiunternehmer. „mytaxi“ sei selbst kein Taxiunternehmer, für den die Festpreise gelten. Ihre Tätigkeit beschränke sich auf die Vermittlung von Fahraufträgen, die von unabhängigen Taxiunternehmen selbständig durchgeführt werden. Diese Taxiunternehmen können uneingeschränkt die Dienste anderer Vermittler, wie etwa auch die App „Taxi Deutschland“ der Klägerin, in Anspruch nehmen.

„mytaxi“ hafte auch nicht als Anstifterin oder Gehilfin für Wettbewerbsverstöße der ihre Vermittlungsleistungen in Anspruch nehmenden Taxiunternehmer. Die Beteiligung der Taxiunternehmer an den Bonusaktionen von „mytaxi“ ist mit dem Personenbeförderungsgesetz vereinbar. Die Bestimmungen von § 51 Abs. 5 und § 39 Abs. 3 PBefG zur Tarifpflicht im Taxenverkehr sind zwar Marktverhaltensregelungen im Sinne von § 3a UWG (Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb). Der Taxiunternehmer darf keinen Nachlass auf die tariflichen Festpreise gewähren. Wird der Festpreis vollständig an ihn gezahlt, liegt jedoch kein Verstoß gegen die Tarifpflicht vor. Bei der Prüfung eines Verstoßes gegen die Tarifpflicht kommt es also darauf an, ob das Vermögen des Taxiunternehmers nach Beförderung des Fahrgastes in Höhe des Festpreises vermehrt wird. Wie der Fahrgast das Entgelt finanziert, ist ohne Bedeutung. Bei den Aktionen von „mytaxi“ erhalten die Taxiunternehmen den vollen tariflichen Festpreis. Soweit „mytaxi“ dabei eine Provision von 7% des Fahrpreises abzieht, handelt es sich um eine zulässige Vergütung ihrer Vermittlungsleistung.

Sinn und Zweck der Tarifpflicht des Taxiunternehmers gebieten kein anderes Ergebnis. Die Funktionsfähigkeit des Taxiverkehrs wird durch die beanstandeten Werbeaktionen von „mytaxi“ nicht beeinträchtigt. Solange den Taxiunternehmen ausreichende Vermittlungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen, bestehe kein Grund, den Wettbewerb im Bereich der Taxivermittlung im Interesse der Funktionsfähigkeit des Taxiverkehrs einzuschränken.

Auch eine unzulässige gezielte Behinderung von „Taxi Deutschland“ durch „mytaxi“ (§ 4 Nr. 4 UWG) liege nicht vor. Die nicht kostendeckende Erbringung einer Dienstleistung ist nur unter bestimmten Voraussetzungen verboten, und zwar insbesondere dann, wenn sie zur Verdrängung von Mitbewerbern geeignet sei und in Verdrängungsabsicht erfolge. Hier fehle jedoch eine Eignung zur Verdrängung, weil die Aktionen von „mytaxi“ sowohl räumlich auf mehrere deutsche Großstädte als auch zeitlich beschränkt waren.

(Urteil des BGH vom 29.03.2018 - 1 ZR 34/17)

Vorinstanzen:

Urteil des LG Frankfurt am Main vom 19.01.2016 - 3-06 0 72/15

Urteil des OLG Frankfurt am Main vom 02.02.2017 - 6 U 29/16

In einer ersten Stellungnahme sprach mytaxi-Generalmanager Alexander Mönch von einem wichtigen Schritt in Richtung Flexibilisierung der gesamten Taxibranche: „Heute ging es nicht nur um mytaxi-Gutscheine, sondern um die Zukunftsfähigkeit einer Branche. Der BGH hat anerkannt, dass Gutschein- und Bonusaktionen im bestehenden rechtlichen Rahmen erlaubt sind. Damit wurde die Flexibilität, Wettbewerbsfähigkeit und Zukunftsfähigkeit von Taxis im umkämpften Mobilitätsmarkt gestärkt.“

Michael Müller, der Präsident des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbandes BZP äußerte sich in einer Pressemitteilung nachdenklich und enttäuscht: „Nach den Entscheidungen des Land- und Oberlandesgerichts Frankfurt am Main gegen Taxirabatte hatten wir auch auf eine Bestätigung gehofft. Nun sehen wir den fairen Wettbewerb in der Taxibranche gefährdet. Denn das Gewerbe wird von kleinen Unternehmen getragen, die Rabattschlachten großer Konzerne nicht mitgehen können. Dumpingpreise können die Taxilandschaft in Deutschland brachial verändern. Wir befürchten nun, dass viele kleine Taxi-Unternehmen und die von diesen in Selbstorganschaft betrie-

benen Vermittlungszentralen in den Ruin getrieben werden. Am Ende bleiben nur die großen Konzerne übrig, die jetzt schon mit subventionierten Angeboten in den Markt eingreifen und ihn verzerren. Wenn die kleinen Anbieter aussteigen müssen, bleiben nur noch die großen. Sie können dann die Preise diktieren und neue Anbieter notfalls auch mit weiteren millionenschweren Rabattschlachten aus dem Markt drängen. Das Gericht hat die Chance vertan, einen fairen Wettbewerb in der Taxibranche zu gewährleisten."

Wir geben an dieser Stelle ganz klar zu bedenken, dass ein möglicher Denkansatz seitens der Taxiunternehmerschaft „Gutscheine sind ab sofort im Taxiverkehr erlaubt" falsch ist! Der BGH hat in seinem Urteil die Tarifpflicht unterstrichen. Es gilt weiterhin der Taxitarif, der zu 100% zu entrichten ist (abzüglich der Vermittlungsprovision von „mytaxi"). Erlaubt hat er allerdings, dass der Fahrgast vor Ort nur den halben Fahrpreis bezahlen muss. Die andere Hälfte des Fahrpreises ist von „mytaxi" zu entrichten.

Wer also mit dem Gedanken spielen sollte nun selber Taxi-Gutscheine zu erstellen, der darf sich einen Finanzier für den gewährten Rabatt suchen. Es geht bei diesen Rabattaktionen also nicht nur darum, was auf dem geduldigen Papier eines Gutscheines steht, sondern auch um den Nachweis in der Buchhaltung, dass der Preis des Taxitarifes auch zu hundert Prozent in der Buchhaltung auftaucht. Was sowohl der BZP als auch wir zu bedenken geben, ist die Tatsache, dass große Konzerne mit ihren Subventionen den Markt nicht nur verändern, sondern auch zerstören können. Der Fahrgast mag sich (noch) auf einen günstigen Taxipreis und ein „Aufbrechen des verkrusteten Taximarktes" freuen. Langfristig besteht hier eindeutig die Gefahr der Monopolbildung, die ja nun bekanntlich noch nie zum Wohle des Verbrauchers diente.

Apropos „Aufbrechen des verkrusteten Taximarktes". Schon die Monopolkommission beanstandete in den letzten Hauptgutachten, dass der Markt verkrustet sei. Auch das Onlinemagazin „Gründerszene", das nach eigenem Bekunden eines der relevantesten und reichweitenstärksten seiner Zunft für die Startup-Szene und die digitale Wirtschaft in Deutschland ist, hat das Urteil des BGH analysiert. Auch hier ist der Tenor, dass dieses Urteil endlich den Taximarkt aufbreche und die gesamte Branche erschüttern dürfte. So schreibt man dort: „Mytaxi, das Teil des neuen Joint Venture von Daimler und BMW wird, kann in jeder Stadt zu jeder Zeit zeitlich begrenzt Rabatte gewähren. Aus der Sicht der Taxiunternehmen und Genossenschaften ist das Urteil eine mittlere Katastrophe. Vor allem die klassischen Vermittlungszentralen werden mit den Rabatten massiv unter Druck geraten. Doch das Urteil war überfällig, denn der Taxi- und Ridehailingmarkt stehen in den nächsten Jahren vor großen Veränderungen.

Das Urteil des BGH öffnet den Markt für andere Ridehailing Anbieter wie Uber. Das Unternehmen darf zwar in Deutschland seinen Dienst nicht wie in anderen Ländern anbieten, wohl aber über seine Plattform Taxi vermitteln. Und dann jetzt auch Rabatte gewähren. Auch andere internationale Anbieter dürften nach diesem Urteil Interesse am deutschen Markt gefunden haben.

Ähnlich wie vor ein paar Jahren im Busfernreisemarkt droht ein gigantischer Preiskampf. Am Ende geht es um die Vormachtstellung in einer Branche, die 2016 immerhin 4,3 Milliarden Euro Umsatz machte. Man kann sich das wie die feindliche Übernahme eines großen Konzerns vorstellen. Auch hier sind Unternehmen bereit, teilweise die doppelte oder dreifache Summe des Gesamtwertes zu zahlen. Dementsprechend dürfte der Markt nach und nach mit Rabatten überflutet werden. Das gilt dann aber wieder nur für Metropolen, weniger für Kleinstädte und das Land. Nur dort, wo viel Umsatz gemacht wird, lohnt sich das Investment.

Das Urteil zeigt auch, dass der gesamte Markt der Personenbeförderung dringend einer gesetzlichen Novellierung unterzogen werden muss. Rabatte werden das Problem nicht lösen. Wichtig wäre, dass die Ortskenntnisprüfung wegfällt sowie der Zwang, nach einer Fahrt zu einem festen Standort zurückzufahren. Gleichzeitig müssen Untergrenzen für den Fahrpreis festgelegt werden. Nur so entstehen neue Jobs ohne die Taxifahrer zu ruinieren. Das Urteil des BGH ist ein Eingeständnis, dass der Markt sich fundamental verändert hat. Der Gesetzgeber muss dieser Direktive folgen."

So die Sichtweise der Digitalisierungs-Jünger. „Komischerweise“ kann man dieses Gedanken gut auch in dem Gedankengut und Reformvorschlägen des PBefG wiederfinden.

Einem Artikel von „taxi heute“ zufolge, will „mytaxi“ das Urteil des BGH auch für die gezielte Ansprache bestimmter Kundengruppen nutzen. Demnach denke man darüber nach, die Freigabe ihrer Werbeaktionen nicht nur für neue Gutscheinaktionen zu nutzen. „Wir können uns sehr gut vorstellen, mit gezielten Angeboten bestimmte Gruppen vor allem nachts, wenn Sicherheit eine besondere Rolle spielt, im Taxi vergünstigt nach Hause zu bringen“, schreibt Alexander Mönch, General Manager für Deutschland und Österreich, in einer Pressemitteilung. Darin heißt es auch, mytaxi dürfe nun in allen deutschen Städten Gutscheine in beliebiger Form und Höhe anbieten.

Dem Taxigewerbe stehen stürmische Zeiten ins Haus. Aber wenn man den Worten von mytaxi-Generalmanager Alexander Mönch trauen möchte, dann müsse man sich keine Sorgen um die Branche machen. Wie sagte er doch so schön: „mytaxi werde seine Taxiunternehmer und Fahrer als Partner auf dem Weg in eine digitalisierte Mobilitätswelt begleiten und so die Branche wettbewerbsfähig halten.“ Wer's glaubt...

(Quelle: Der private gewerbliche Straßenpersonenverkehr Nordrhein-Westfalen Nr. 05 Mai 2018)

Zu Punkt 6.:

In der VerkehrsRUNDschau Nr. 25/2018 wurde dazu ein Interview der Woche veröffentlicht. Eine Rechtsanwältin der Kanzlei Sonntag & Partner in Ulm beantwortet Fragen rund um die Abmahnwelle gegen Möbellogistiker.

Den entsprechenden Artikel haben wir in der Anlage beigefügt.

Zu Punkt 7.:

Am 01.06.2018 ist der BZP-Report 4 erschienen. In dieser Ausgabe kommt statt eines klassischen Kommentars der BZP-Medienberater Matthias Tüxen zu Wort: "Es geht nur Miteinander".

Auch eine Meldung wert ist die Verleihung der Goldenen Ehrennadel der BG Verkehr an den BZP-Vizepräsidenten Peter Zander.

Auf der Frühjahrsveranstaltung des BZP am 14.5.2018 wurden in einem neuen Format Verkehrspolitiker "ins Kreuzverhör" genommen, wir berichten.

Neben aktueller Rechtsprechung finden Sie Neuigkeiten aus der IRU, Berichte über die auf 5.000 € erhöhte Hybrid-Förderung in Berlin und eine neue Etappe der Auseinandersetzung Taxi vs. Uber in Wien. Weiter lernen Sie den neuen MB-Taxibetreuer Jan Thomas kennen - und die neueste Ganovenmasche, den "Polizistentrick".

Noch eine Bitte: Die Anmeldeseite für den E-Mail-Versand www.bzp-report.de ist weiter offen. Bewerben Sie diese doch auch bei Ihren Kolleginnen und Kollegen!

Zu Punkt 8.:

Die Landesvereinigung Baden-Württembergischer Arbeitgeberverbände e.V. hat folgendes Rundschreiben herausgegeben, das diesem Rundschreiben zur Kenntnisnahme beigefügt ist:

Rundschreiben	Thema
18/2018 vom 14.06.2018	Bundesverfassungsgericht: Sachgrundlose Befristung ist grundsätzlich nur einmal bei demselben Arbeitgeber möglich
19/2018 vom 18.06.2018	Ferienarbeit von Schülern und Studenten

Mit freundlichen Grüßen

**Verband des Verkehrsgewerbes
Baden e.V.**



Dipl.-Vw. Peter Welling
(Gschf. Vorstand)

Anlagen

- Zu Punkt 1: BMVI-Zahlen
- Zu Punkt 2: Poster „Verlässlich ist modern“
- Zu Punkt 6: Artikel Verkehrsrundschau
- Zu Punkt 8: Rundschreiben der Landesvereinigung