

ZEITSCHRIFT FÜR DAS PERSONENBEFÖRDERUNGSGEWERBE MIT PKW IN ÖSTERREICH

# HALLO TAXI

Ausgabe 1/2021  
EUR 3,60

P.b.b.  
Verlagsort 1230 Wien  
MZ07Z037642 M



# HALLO TAXI



## TITELGESCHICHTE

Viel Hin und Her bei Gesetzgebung für unsere Branche

4

## BUNDESLÄNDER AKTUELL

Oberösterreich:  
Tariferhöhung Patienbeförderung

8

Österreichweit:  
Kollektivverträge abgeschlossen

9

Wien:  
Neues Tarifmodell

10

Taxifahrer wegen Schlepperei angezeigt

12

## SERVICE FÜR PROFIS

Taxi Kratzer-Heel feiert 85. Geburtstag

14

A Taxi:  
Die Taxi-App für Österreich

15

## FUNKGEFLÜSTER

Gute Taxilenker kennen Schleichwege

16

EU ergreift Initiative zum Schutz von Beschäftigten für  
Digital-Plattformen

17

## AUS ALLER WELT

Deutschland:  
Bundestag beschließt Reform des Personenbeförderungsgesetzes

19

Brüssel:  
Smartphone-Verbot für Uber-Fahrer

20

London:  
Arbeitnehmer-Rechte für Uber-Fahrer in Großbritannien

22



## GESCHÄTZTE LESERINNEN UND LESER!

Verwirrung, Enttäuschung und oftmals Wut sind derzeit die vorherrschenden Gefühle unter vielen Kolleginnen und Kollegen in Wien. Seit langem machen ihnen diverse aus- und inländische App-Fahrdienste in der Bundeshauptstadt das Geschäft streitig, weil sich diese an bestehende Vorschriften nicht gebunden fühlen. Der Unmut ist verständlich, denn eigentlich hätten schon im Vorjahr neue Gesetze und Verordnungen zu fairen Rahmenbedingungen für ein einheitliches „Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi“ führen sollen. Doch kurz vor Inkrafttreten des Gelegenheitsverkehrsgesetzes hat die Bundesregierung mit ihrer Neufassung des § 14 Abs. 1b massiv in das Tarifgefüge eingegriffen – mit dem Effekt, dass unser Gewerbe wiederum vor einer Aufspaltung stehen könnte.

De facto gilt seit 1. März 2021, dass ein festgelegter verbindlicher Taxitarif nur mehr für Fahrten vom Standplatz oder wenn das Taxi vom Kunden herangewinkt wird, gilt. Für Fahrten, die im Weg eines Kommunikationsdienstes mit Start- und Zielangabe bestellt werden, können die Landeshauptleute sowohl Mindest- als auch Höchstpreise (Preisband) einschließlich von Zuschlägen festlegen. Die Stadt Wien hat daher bereits Mitte Februar ein neues Tarifmodell angekündigt, das auch eine Preisspanne von 20 Prozent nach oben wie nach unten enthält. Die bisherige Tarifstruktur wurde auf einen „Paralleltarif“ umgestellt und es erfolgte eine Preisanpassung von rund 14,7 Prozent. Diese neue Wiener Tarifverordnung ist aber erst mit 19. März in Kraft getreten. Für die Zeitspanne

von 1. bis 18. März galt daher die Bestimmung des Gelegenheitsverkehrsgesetzes, dass für eine telefonisch oder per App bestellte Fahrt in Wien ein Mindestpreis von 6,60 Euro bei Tag bzw. 7,10 Euro bei Nacht einzuhalten war.

In den kommenden Monaten wird sich wohl weisen, ob die von der Regierung verordnete Tariföffnung tatsächlich der richtige Schritt für eine modernes Personenbeförderungsgewerbe in Österreich war.

Eine komplexe und ziemlich verwirrende Gesetzgebung, die Klarheit und nicht eine neuerliche Spaltung des Gewerbes bringen sollte. Aber wie soll schon Reichskanzler Otto von Bismarck gesagt haben: „Gesetze sind wie Würste, man sollte besser nicht dabei sein, wenn sie gemacht werden.“



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](mailto:redaktion@taxi40100.at)

Internet: [www.taxi40100.at](http://www.taxi40100.at)

Produktion: Otto Stutzig Werbeagentur;  
[www.stutzig.at](http://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

# Viel Hin und Her bei Gesetzgebung

## Die Zweiteilung im Beförderungsgewerbe

TITELGESCHICHTE

Viel Hin und Her bei Gesetzgebung

Viele Köche verderben den Brei, sagt schon der Volksmund. Was passieren kann, wenn nicht nur viele sondern immer wieder neue Köche mitmischen, erleben gerade Österreichs Taxiunternehmer.

**I**n Österreich regelt das Gelegenheitsverkehrsgesetz (GelverkG) die nicht linienmäßige Beförderung von Personen mit Kfz. Spätestens seit der US-Fahrtendienst Uber 2014 mit seinem umstrittenen Geschäftsmodell in Österreich aktiv wurde, erkannte auch die Politik, dass eine Überarbeitung der Berufs- und Marktzugangsbedingungen dringend notwendig war, um die Ungleichstellung von Taxi und Mietwagen zu beseitigen.

### Taxi- und Mietwagengewerbe werden vereinheitlicht

Nach langwierigen, intensiven Gesprächen zwischen Gewerbevertretern und Politikern, wurde ein Entwurf zur Novellierung des Gelegenheitsverkehrsgesetzes ausgearbeitet. Trotz der politischen Ereignisse ab Mai 2019 (Stichwort

Ibiza-Skandalvideo, Übergangsregierung, Neuwahlen) konnte doch noch im Juli 2019 die Zusammenlegung des Taxi- und Mietwagengewerbes von ÖVP, SPÖ, FPÖ und Teilen von JETZT im Nationalrat beschlossen werden.

Mit 1. Jänner 2020 traten die neuen §§ 14 Abs. 1a und 1b (Ausnahmen von einer Tarifpflicht) in Kraft. Alle anderen Änderungen im GelverkG sollten dann mit 1. September 2020 gültig werden, doch nach dem Ausbruch der Coronapandemie im Frühjahr 2020 wurde von der neuen Regierung (ÖVP/Grüne) der Termin auf den 1. Jänner 2021 verschoben.

### Einheitsgewerbe wieder gespalten

Den Grund der Terminverschiebung konnte sich in der Branche niemand schlüssig erklären – bis Mitte November.



Die Zusammenlegung des Taxi- und Mietwagengewerbes zum „Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw-Taxi“ trat heuer mit 1. Jänner in Kraft. Alle Lenker müssen nun einen Taxilenkerausweis besitzen.

# Lebung für unsere Branche **HALLO TAXI**

## erbe geht in die Verlängerung

Per Regierungsvorlage wurden „Last Minute“-Änderungen von Verkehrsministerin Eleonore Gewessler im Gelegenheitsverkehrsgesetz vorgenommen, und Mitte Dezember im Nationalrat beschlossen.

Mit der Neufassung des § 14 Abs. 1b öffnete die Bundes-

regierung nachträglich die Hintertür für Uber, Bolt & Co. Denn für Fahrten, die „im Weg eines Kommunikationsdienstes“ (Telefon, Internet, etc.) bestellt werden, können anstelle verbindlicher Tarife sowohl Mindest- als auch Höchstentgelte (Preisband) einschließlich von Zuschlägen von den Ländern festgelegt werden. Werden per >

Verordnung durch den Landeshauptmann/die Landeshauptfrau keine Mindestentgelte festgelegt, so beträgt das Mindestentgelt jedenfalls die Summe aus Grundentgelt und für die jeweilige Beförderung vorgesehenen Zuschläge. (siehe Info-Box). Die betreffende Gesetzesänderung ist bundesweit mit 1. März 2021 in Kraft getreten.

## Tarifordnung liegt in Kompetenz der Länder

Ob und wo ein Tarifgebiet verordnet wird, liegt weiterhin ausschließlich in der Kompetenz der Landeshauptleute. Wie bisher haben sie die Möglichkeit per Verordnung verbindliche Tarife für eine Stadt, einen Bezirk oder für das ganze Bundesland festzulegen.

Nun können sie auch Regelungen festlegen, die für Fahrten – bestellt „im Weg eines Kommunikationsdienstes“ (Telefon, Internet, etc.) – gelten sollen.

In acht Bundesländern (das Burgenland verzichtet darauf) wurden bereits oder werden zurzeit entsprechende Änderungen vorbereitet. Bei Redaktionsschluss (17. 3.) war der Stand folgender: In Tirol soll es für die vom verbindlichen Taxitarif ausgenommenen Fahrten kein Preisband geben, sondern ein Mindestentgelt bestehend aus Grund- und Kilometermindestentgelt, das sich sehr nahe am bestehenden Taxitarif in Innsbruck orientiert.

In Vorarlberg (hier gilt ein landesweiter Taxitarif) und in Niederösterreich (es gibt derzeit verbindliche Taxitarife in fünf Städten) laufen die Verhand-

lungen. Auch in der Steiermark sind die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen. Es soll einerseits eine Preisanpassung bei den Taxitarifen (es gilt ein landesweiter Tarif sowie ein Taxitarif für Graz und Graz-Umgebung) und andererseits eine Mindestentgelt-Regelung für vorbestellte Fahrten erfolgen.

Auch im Bundesland Salzburg sind die Verhandlungen über eine Tarifabänderung noch nicht abgeschlossen. Fix ist jedoch, dass aufgrund der geltenden Indexklausel eine Preisanpassung in Höhe von 12,35 Prozent für die Tarifgebiete (derzeit sind es fünf) durchzuführen ist.

In Oberösterreich ist mit 9. März bereits eine neue Tarifverordnung für die Stadtgemeinden Linz und Wels in Kraft getreten. Es wurden Mindestentgelte für Fahrten, die im Weg eines Kommunikationsdienstes bestellt werden, festgelegt. Dabei erfolgte ein Verzicht auf Einrechnung einer Zeitkomponente für allfällig anfallende verkehrsbedingte Stehzeiten.

Keine der Tarifverordnungen ist zum Stichtag 1. März in Kraft getreten. Das bedeutet, dass in der Zeit von 1. März bis zu jenem Tag, ab dem eine diesbezügliche Verordnung gilt, die Regelung des GelverkG § 14 Abs. 1b zur Anwendung kommt. Konkret heißt das, dass in dieser Zeitspanne für eine „im Weg eines Kommunikationsdienstes“ bestellte Fahrt sich das Mindestentgelt aus Grundentgelt plus allfällig vorgesehener Zuschläge zusammensetzt.

Für Wien war das seit 1. März die Mindestsumme von 6,60 Euro (Grundge-

### Gelegenheitsverkehrsgesetz § 14 Abs. 1b lautet:

„(1b) Bei Fahrten, die im Weg eines Kommunikationsdienstes bestellt werden, darf von in einer Verordnung gemäß Abs. 1 festgelegten verbindlichen Tarifen abgewichen werden, wenn eine Vereinbarung über den Fahrpreis sowie Abfahrts- und Zielort getroffen wird. Es dürfen jedoch in der Verordnung für Fahrten, die im Weg eines Kommunikationsdienstes bestellt werden, anstelle verbindlicher Tarife sowohl Mindest- als auch Höchstentgelte (Preisband) einschließlich von Zuschlägen gem. Abs. 4 festgelegt werden; werden in der Verordnung Mindestentgelte nicht festgelegt, so beträgt das Mindestentgelt jedenfalls die Summe aus Grundentgelt und für die jeweilige Beförderung vorgesehenen Zuschlägen gemäß Abs. 4. Der Fahrpreis ist unter Beachtung der vorstehenden Bestimmungen bereits bei der Bestellung zu vereinbaren und darf im Nachhinein nicht überschritten werden. Näheres über eine schriftliche oder elektronische Bestätigung des vereinbarten Fahrpreises darf mit Verordnung des Landeshauptmannes geregelt werden. Wurde eine Vereinbarung über den Fahrpreis getroffen, muss kein Fahrpreisanzeiger verwendet werden.“



Spaltung des Einheitsgewerbes: Tarifpflicht für Fahrten mit einem Taxi, das herangewunken oder am Standplatz genommen wird – Pauschalpreise für vorbestellte Fahrten.

bühr-Tag 3,80 + Zuschlag für Bestellung über Funk 2,80) bzw. 7,10 Euro (Grundgebühr-Nacht 4,30 + Zuschlag für Bestellung über Funk 2,80) nach dem geltenden verbindlichen Taxitarif. Mittlerweile gilt seit 19. März 2021 eine neue Tarifordnung in Wien. Mit dieser ist nicht nur ein neues Taxitarifmodell (einhergehend mit einer Preisanpassung von rund 14,7 Prozent) in Kraft getreten sondern ein Preisband von 20 Prozent nach unten wie nach oben für vorbestellte Fahrten im Weg eines Kommunikationsdienstes (siehe Seite 10). Zugegeben, eine komplexe und ziemlich verwirrende Gesetzgebung, die eigentlich Klarheit für das neu geschaffene „Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw - Taxi“ und für die Kunden schaffen sollte.



## Oberösterreich

# Tariferhöhung Patientenbeförderung

Wie die OÖ-Fachgruppe im Februar bekanntgab, konnte eine Tarifierhöhung bei der Patientenbeförderung erzielt werden. So erfolgt eine rückwirkende Erhöhung der Tarife mit 1. Jänner 2020 um 1,5 % und um weitere 1,5 % ab 1. Jänner 2021. Die entsprechenden Tabellen für die Tarife 2020 und die Tarife 2021 stehen auf der Homepage der Fachgruppe ([wko.at/ooe/Taxis](http://wko.at/ooe/Taxis)) zur Verfügung.

Aus dem Newsletter der Fachgruppe: „Natürlich sind wir uns dessen bewusst, dass diese Anpassung unserer gestiegenen Kostensituation (insbesondere KV-Löhne) nicht ausreichend Rechnung trägt. Wir versichern Ihnen jedoch, dass hiermit der maximale Spielraum, über den die OÖ Gesundheitskasse in eigener Verhandlungshoheit noch verfügt, ausgereizt wurde. Aus unserer Sicht kann es sich mit dieser Anpassung daher nur um einen ersten Schritt handeln; in der aktuell für alle Beteiligten sehr angespannten Situation sind wir jedoch für jedes positive Signal dankbar.“

Unser langfristiges Ziel ist definitiv eine völlige Neugestaltung aller Entgelte in der Patientenbeförderung, die nicht nur Kostendeckung sondern auch Gewinnerzielung gewährleistet. Dazu ist es jedoch notwendig, eine österreichweite Lösung ins Auge zu fassen, denn diese Verhandlungsmöglichkeit wird den einzelnen Bundesland-Einrichtungen der ÖGK nicht mehr gewährt. Wir haben selbstverständlich

bereits die notwendigen Vorarbeiten hierfür in die Wege geleitet.“

Die Übernahme der neuen Tarife im Abrechnungssystem der ÖGK ist mit 8. Februar 2021 und die für 2020 rückwirkende Abwicklung Ende Februar 2021 erfolgt.

### Details zur Nachverrechnung

- Sowohl abgerechnete als auch bereits eingelangte und noch nicht abgerechnete Transportrechnungen werden automatisch auf die neuen Tarife umgestellt und ausbezahlt.
- Die Nachverrechnung erfolgt automatisch mittels einer Einmalzahlung.
- Es ist keine gesonderte Rechnungslegung zur Nachverrechnung erforderlich.
- Der Nachverrechnungsbetrag wird spätestens bis März 2021 auf Ihr Konto überwiesen.
- Bitte rechnen Sie Transporte ab 1. Jänner 2021 mit den neuen Tarifen ab. Haben Sie Transporte, die ab 1.1.2021 durchgeführt wurden, noch zu den alten Tarifen abgerechnet, werden diese automatisch nachverrechnet. Nach Auskunft der ÖGK wurden die Partner der Rahmenvereinbarung, nämlich die SVS sowie die BVAEB vom Verhandlungsergebnis informiert.

## Linzer Taxi 2244 Botenfahrten zum Fixpreis

Wer kennt das nicht: Homeoffice steht auf dem Programm, aber die benötigten Unterlagen liegen im Büro. Oder: Die Oma hat Geburtstag, kann aber wegen der Corona-Situation keinen Besuch empfangen.

Hier schafft Linzer Taxi 2244 mit seinem neuen Angebot Abhilfe: Botenfahrt zum Fixpreis. Dafür wurde ein Zonenmodell mit drei Fixpreisen für das Linzer Stadtgebiet erstellt. „Kunden können telefonisch oder mit unserer Taxi-App ihre Botenfahrt ordern. Nach Angabe des Abfahrts- und Zielortes erhält der Kunde den Fixpreis genannt“, erklärt Robert Neuhold, Betriebsleiter von Taxi 2244.

Pro Auftrag sind maximal drei Zusatzadressen möglich. Die Preise gelten bis zu 25 kg Gewicht pro Sendung. Bei Gewichten von 25 bis 50 kg pro Sendung wird ein Zuschlag von 10 Prozent verrechnet.

Geliefert werden nicht nur Arbeitsunterlagen oder Kleinmöbel, sondern auch Essensbestellungen, beispielsweise vom Restaurant „Liehaberei“ am Linzer Hauptplatz. „Für größere Lieferungen, die nicht mit Fahrradbotendiensten

Foto: Visual Kings



**Das Restaurant „Liehaberei“ zählt zu den ersten Kunden, die auf das neue Botenfahrt-Angebot von Taxi 2244 setzen.**

geliefert werden können, greifen wir gerne auf das flexible Service vom Linzer Taxi 2244 zurück“, sagt Robert Mayr, Geschäftsführer der Liehaberei.

# Österreichweit Kollektivverträge abgeschlossen

Die Bundeskollektivverträge für Angestellte und für Arbeiter im Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw-Taxi wurden zu Jahresbeginn von den Sozialpartnern aktualisiert.

Die KV-Verhandlungen für Angestellte im Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw wurden bereits im Dezember mit einer Erhöhung der Mindestgehälter um 1,5 % ab 1.1.2021 abgeschlossen.

Der Mindestgehalt z.B. für einen gewerberechtigten Geschäftsführer beträgt nun € 2.425,40 (bis zu 5 Berufsjahren), € 2.536,00 (mehr als 5 bis zu 10 Berufsjahren) und € 2.756,70 (mehr als zehn Berufsjahre).

Auch die Kollektivvertrags-Verhandlungen für Arbeiter im Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw konnten im Jänner abgeschlossen werden. Erzielt wurde ein Abschluss über rahmenrechtliche Veränderungen des Kollektivvertrages, die durch die Novellierung des Gelegenheitsverkehrsgesetzes, mit dem das bisherige Taxi- und Mietwagengewerbe zu einem einheitlichen Gewerbe vereint wurde, durchzuführen war. Der Mindestlohn von 1.500 Euro für Lenker (er gilt seit 1.12.2020) bleibt vorerst unverändert aufrecht.

## Normalarbeitszeit:

Erreicht werden konnte, den Inhalt und den Wirkungsbereich der bisher gültigen Normalarbeitszeitbestimmung (diese sah vor: 55h NAZ TX-Gewerbe/ 45h NAZ MW-Gewerbe – beides bei Vorliegen von Arbeitsbereitschaft) für das Jahr 2021 weitgehend aufrecht zu erhalten.

Die Neuformulierung der NAZ-Bestimmung sieht vor:

- Für Lenker des „Personenbeförderungsgewerbes mit Pkw (Taxi)“ wird – bei Vorliegen von Arbeitsbereitschaft – die tägliche Normalarbeitszeit weiterhin 12 Stunden und die wöchentliche Normalarbeitszeit 55 Stunden betragen.
- Für Lenker, die Fahrten gem. § 14 Betriebsordnung durchführen (das sind Schülertransporte gemäß § 106

Abs. 10 Krafftfahrsgesetz 1967, Fahrten aufgrund einer ärztlichen Transportanweisung, Fahrten im Rahmen der Beförderung von Menschen mit besonderen Bedürfnissen / mit gemäß § 33 KFG genehmigten rollstuhlgerechten Fahrzeugen) wird – bei Vorliegen von Arbeitsbereitschaft – die tägliche Normalarbeitszeit 12 Stunden und die wöchentliche Normalarbeitszeit 45 Stunden betragen.

## Kündigungsfristen:

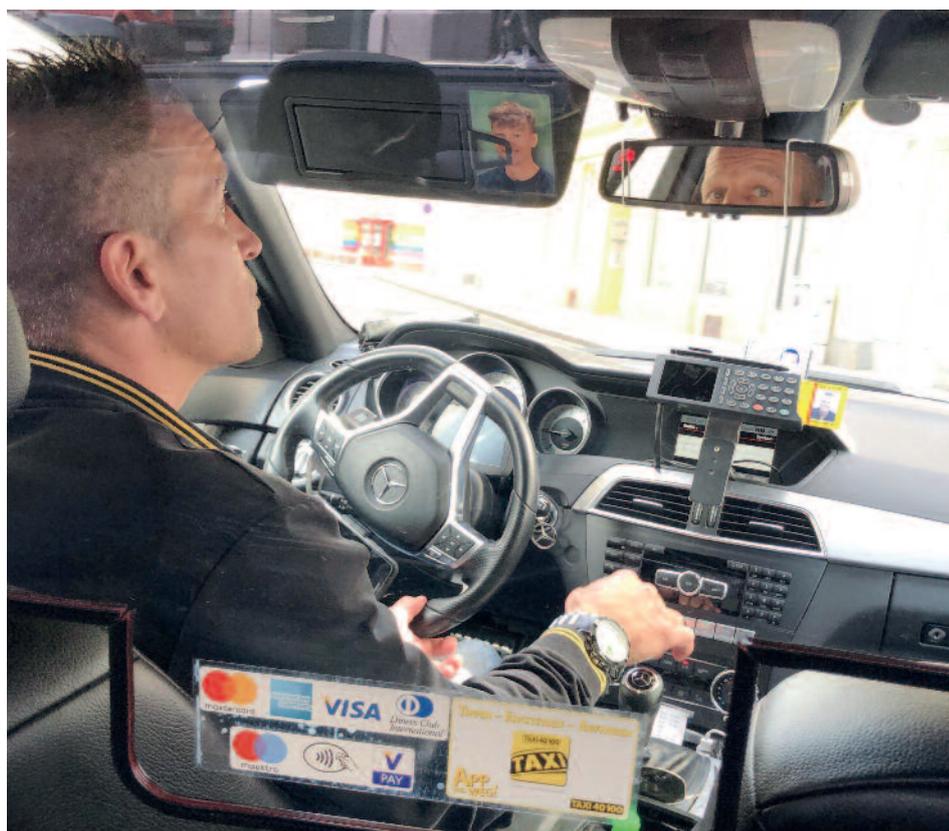
Bei der Umsetzung der bereits getroffenen Vereinbarungen sind sich die Sozialpartner einig, den Zeitpunkt der in Kraft tretenden gesetzlichen Verlängerung der Kündigungsfristen (Stichwort „Angleichung Arbeiter/Angestellte“) abzuwarten. Vereinbart wurde, den Kollektivvertrag (falls notwendig auch unterjährig) anzupassen, damit Arbeitgeberkündigungen jedenfalls so ausgesprochen werden können, dass

das Dienstverhältnis nicht nur am Ende eines Kalendervierteljahres, sondern an jedem 15. oder Letzten eines Kalendermonats (unter vorheriger Einhaltung der Kündigungsfrist) enden kann.

## Mindestlohn:

Einigkeit wurde zwischen den Sozialpartnern darüber hergestellt, dass die Erhöhung des Mindestlohnes bis jetzt nicht ausreichend zu Tarifierungen (bei Taxi-, Patienten- oder Schülerbeförderungstarifen) geführt hat. Es wurde daher vereinbart, die gemeinsamen Anstrengungen zur Berücksichtigung der Kostensteigerung bei Tarifverhandlungen zu intensivieren. Die Gewerkschaft Vida erklärt sich bereit, an den Tarifverhandlungen – soweit gewünscht und möglich – persönlich teilzunehmen.

Die Bundeskollektivverträge sind auf der Homepage des Fachverbandes (<http://wko.at/taxi>) verfügbar.



# Neues Taxitarifmodell

Mit 19. März ist ein neuer Wiener Taxitarif in Kraft getreten. Per Verordnung des Landeshauptmannes wurden verbindliche Tarife sowie Mindest- und Höchstentgelte für im Weg eines Kommunikationsdienstes bestellte Fahrten festgelegt. Das Besondere daran ist, dass von der bisherigen Tarifstruktur abgewichen wurde.

**B**ereits am 12. Februar wurde per Presseausendung bekanntgegeben, dass für Wien ein neues Taxitarifmodell fixiert sei. Die entsprechende Einigung wurde von Wirtschaftsstadtrat Peter Hanke, AK-Präsidentin Renate Anderl und WKW-Präsident Walter Ruck verkündet. Betont wurde, dass das neue Tarifmodell „gleichzeitig transparent und vor allem für Kund\*innen nachvollziehbar“ sein soll. Der neue Taxitarif ist nun ein sogenannter „Paralleltarif“, das heißt Streckentarif und Zeittarif kommen gemeinsam (parallel) plus Grundtarif zur Anwendung. Darüber hinaus erfolgte – nach über acht Jahren – eine preisliche Anpassung von durchschnittlich 14,7 Prozent.

Das neue Modell unterscheidet sich vom bisherigen Wiener Taxitarif wesentlich. Denn seit Jahrzehnten wurde in Wien die Tarifstruktur als sogenannter „Umschalttarif“ konzipiert, das heißt je nach aktueller Fahrzeuggeschwindigkeit wurde entweder der km-Preis oder der Zeit-Preis verrechnet. Mit 19. März ist nun der neue „Paralleltarif“ in Kraft. Das heißt: Für Fahrten, die durch Herbeiwinken auf der Straße oder beim Taxistandplatz zustande kommen, gilt: Grundtarif + Streckentarif + Zeittarif + etwaige Zuschläge.

## Zusammensetzung des Tarifs

Der Grundtarif beträgt 3,40 Euro bei Tag, der Streckentarif für 1 bis 5 km beträgt 0,80 Euro/km, ab dem 6. km je 0,50 Euro/km und der Zeittarif 0,50 Euro/Minute. In der Nacht bzw. sonn- und feiertags gilt der Grundtarif von 3,80 Euro sowie Strecken- und Zeittarif, die um 10% höher sind als beim Tag-Tarif.

Nehmen wir als Beispiel eine Taxifahrt vom Standplatz weg, die bis zur Zieladresse 20 Minuten gedauert hat und 7 km lang war, so ergibt das:

Tag-Grundtarif:	3,40
Streckentarif für 1-5 km à 0,80 (5 x 0,80):	4,00
Streckentarif für 6. +7. km à 0,50 (2 x 0,50):	1,00
Zeittarif pro Min. 0,50 (20 Min. x 0,50):	10,00
<b>Fahrpreis:</b>	<b>18,40 Euro</b>

Wiener Taxitarif - gültig ab 19.3.2021		
<b>Tagtarif (werktags von 6 - 23 Uhr)</b>		
Grundtaxe	3,40 EURO	
Wegstreckentarif bis inkl. 5 km	0,80 EURO	alle 250 m 0,20 EURO
Wegstreckentarif ab 5 km	0,50 EURO	alle 400 m 0,20 EURO
anteilmäßig gefahrene km sind ebenso anteilmäßig zu verrechnen		Fortschaltbetrag 0,20 EURO
Zeittarif pro Minute	0,50 EURO	alle 24 Sekunden 0,20 EURO
anteilmäßig verbrauchte Minuten sind ebenso anteilmäßig zu verrechnen		Fortschaltbetrag 0,20 EURO
<b>Nachttarif (werktags von 23 - 6 Uhr)</b>		
<b>Sonn- und Feiertagtarif (von 0 - 24 Uhr)</b>		
Grundtaxe	3,80 EURO	
Wegstreckentarif bis inkl. 5 km	0,88 EURO	227,27 m 0,20 EUR
Wegstreckentarif ab 5 km	0,55 EURO	363,64 m 0,20 EUR
anteilmäßig gefahrene km sind ebenso anteilmäßig zu verrechnen		Fortschaltbetrag 0,20 EURO
Zeittarif pro Minute	0,55 EURO	alle 21,82 Sekunden 0,20 EUR
anteilmäßig verbrauchte Minuten sind ebenso anteilmäßig zu verrechnen		Fortschaltbetrag 0,20 EURO
<b>Zuschläge</b>		
Für die Bestellung im Wege eines Kommunikationsdienstes	2 EURO	
Für die Beförderung von mehr als 4 Personen	2 EURO	

## Mindest- und Höchstentgelte (Preisband)

Aufgrund der Änderung des § 14 Abs. 1b GelverKG, die mit 1. März 2021 in Kraft getreten ist, können Fahrten zu einem vereinbarten Pauschalentgelt angeboten werden. Voraussetzung ist, dass die Fahrt im Weg eines Kommunikationsdienstes bestellt und dabei eine Vereinbarung über den Fahrpreis sowie Abfahrts- und Zielort getroffen wird.

Für diese vorbestellten Fahrten hat die Stadt Wien ein Preisband von 20 Prozent in der Tarifverordnung festgelegt. Das heißt, der Pauschalpreis darf den verbindlichen Tarif, der für dieselbe Fahrt zur Anwendung gelangen würde (Vergleichsfahrt) maximal um 20 Prozent unter- oder überschreiten (Preisband).

Für die Berechnung der Vergleichsfahrt sind die fahrpreisrelevanten Daten (Abfahrtsort, Zielort, km-Wegstrecke, Fahrzeit) unter Berücksichtigung der geplanten Abfahrtszeit aus dem Routenplaner des Verkehrsministeriums (dieser ist aktuell unter <https://route.bmvit.gv.at/> auf der Internetseite des Ministeriums abrufbar) zu beziehen.

Die Verwendung gleichartiger Routenplaner oder Software ist zulässig, wenn der damit berechnete Preis nachweislich innerhalb des zulässigen Preisbandes liegt, das sich durch Verwendung des Ministerium-Routenplaners ergibt. ➤

## Übergangsfrist bis 15. September

Die Taxameter müssen längstens bis zum 15. September 2021 entsprechend den neuen verbindlichen Tarifbestimmungen geeicht sein.

Bis zum Ablauf der Übergangsfrist dürfen Taxameter, die noch nach dem alten Tarif geeicht sind, verwendet werden und es ist in diesem Fall der am Taxameter angezeigte Preis zu verrechnen.

## Beobachtungsphase wurde fixiert

Die neue Tarifverordnung geht in eine einjährige Beobachtungsphase, in der die Sozialpartner Daten zum neuen Tarifmodell sammeln sowie dessen Umsetzung und Wirkung prüfen.

Wiens Wirtschaftsstadtrat Peter Hanke hat diesbezüglich zu einem Arbeitskreis zwischen Stadt Wien und den Wiener Sozialpartnern eingeladen.

Dieser Arbeitskreis soll die Einführung überwachen, besonderen Fokus auf Punkte wie Klimaschutz, Lohn- und Sozialdumping legen, weitere Qualitätskriterien aktiv beobachten und entwickeln sowie die gesammelten Daten bewerten.

# Taximarkt

**Sie wollen Ihren Betrieb,  
Ihr Fahrzeug oder Teile  
Ihrer Taxiausstattung ver-  
kaufen?**

**Diese Rubrik steht allen Unterneh-  
merInnen des Personenbeförde-  
rungsgewerbes mit Pkw-Taxi  
kostenlos zur Verfügung.**

**Sie können Ihren Text ganz einfach  
faxen (01/614 55 838) oder mailen:  
redaktion@taxi40100.at**

# Taxifahrer wegen Schlepperei angezeigt

Vorfälle wie diese häufen sich: Drei Taxifahrer waren ins Mittelburgenland bestellt worden. Wie sich erst später herausstellte, handelte es sich bei den zu transportierenden Personen um illegal eingereiste Flüchtlinge.

In den vergangenen Wochen ist es im Burgenland entlang der ungarischen Grenze erneut zu zahlreichen Flüchtlingsaufgriffen gekommen. Insgesamt 45 Personen wurden Anfang März von der Polizei und dem Bundesheer an der illegalen Einreise nach Österreich gehindert.

Ein 40-jähriger Taxifahrer mit türkischer Staatsbürgerschaft, der in Niederösterreich wohnhaft ist, wurde auf freiem Fuß wegen Schlepperei angezeigt, da er in Deutschkreutz angehalten wurde, als er vier Personen aus Syrien in seinem Taxi befördert hatte. Zwei Tage später ereignete sich in Mannersdorf ein ähnlicher Vorfall. Hier beförderte

ein 60-jähriger Fahrer eines burgenländischen Taxiunternehmens vier Syrer. Auch jener Mann wurde wegen Schlepperei auf freiem Fuß angezeigt. Wenig später kam es zum dritten Vorfall dieser Art. Hier beförderte ein 39-jähriger Serbe, der in Niederösterreich wohnhaft ist, drei Syrer in seinem Taxi. Dieser Mann wurde ebenso angezeigt.

## Warnung an Taxiunternehmen

Da sich Vorfälle wie diese nicht nur im Mittelburgenland häufen, gab die Polizei nun eine Warnmitteilung an die Wirtschaftskammer zur weiteren Kom-

munikation an die Taxiunternehmen hinaus. Es kommt nämlich immer häufiger vor, dass Taxiunternehmen einen Anruf via WhatsApp erhalten, der zumeist aus Deutschland stammt. Per Telefon werden die Taxis dann zu einem bestimmten Ort dirigiert, um dort Personen aufzunehmen. Die Zahlung soll laut Informationen am ausgemachten Zielort erfolgen, welcher in der Regel Wien ist.

Nehmen die Taxifahrer dann tatsächlich Personen in ihr Fahrzeug auf, welche illegal eingereist sind, dann werden sie laut Polizei – in den meisten Fällen auch unwissentlich – zu Schleppern.

## REGISTRIERKASSEN-APP inkl. GPS-Abfrage

mit digitaler Signatur - ohne Extrakosten



einmalig

ab € 249,-

**Beleg-Drucker:**  
Festeinbau im Fahrzeug (€ 249,-)  
oder  
mit Akku und Ladegerät (€ 299,-)

alle Preise exkl. USt.



pro Fahrzeug & Monat

€ 18,-

**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

# Wien

## Standplätze

### **7., Kirchengasse/Mariahilfer**

**Straße:** im Februar wurde in diesem Bereich mit umfangreichen U-Bahn-Bauarbeiten begonnen. Der Standplatz Zieglergasse (702 ZIGLER) ist für mehrere Jahre aufgelassen. Das Befahren der Mariahilfer Straße ist nur bis Höhe Stiftgasse möglich.

### **13., Wolkersbergenstraße, Klinik Hietzing (1304 KHLAIN):**

Der Standplatz wurde vom Vorplatz der Klinik in die Wolkersbergenstraße 22-24 verlegt. Dieser Ersatzplatz gilt für acht Taxis.

Aufstellregelung: Es gilt hier durch Zurückschieben eine „Verkehrt-Aufstellung“, d.h. der letzte Wagen ist erster Wagen, gegenüber dem Ein-/Ausgang Krankenhaus.

Wenn Sie eine Fahrt in Richtung Speisinger Straße antreten, wird ersucht, nicht umzukehren sondern über die Josef-Kyrle-Gasse und die Biraghighasse Richtung Speisinger Straße zu fahren

### **7., Siebensterngasse 41-43:**

Der Standplatz Neubaug. 36 vor Mondscheingasse (704 MONDS) ist aufgelassen. Es wurde in der Siebensterngasse 41-43 ein Standplatz für 5 Taxis eingerichtet.

### **Geänderte Verkehrsführung**

### **6., Hofmühlgasse /ab Pilgrambrücke:**

Aufgrund der U-Bahn-Bauarbeiten (Linienkreuz U2/U5) kommt es auch in der Wienzeile zu Änderungen, so wird die Hofmühlgasse ab Linke Wienzeile in Richtung Gumpendorfer Straße zur alleinigen Busspur. Die Mitbenützung für Taxis ist somit möglich.

# Taxi Kratzer-Heel feiert 85. Geburtstag

Vor 85 Jahren gründete Anton Kratzer sein Taxiunternehmen in Hall in Tirol. Längst führt sein Enkel Florian Heel in dritter Generation den Traditionsbetrieb, der eines der ältesten Taxi-Unternehmen in Tirol ist.



Alles begann 1936, als Anton Kratzer gemeinsam mit seiner Gattin das Taxiunternehmen in Hall gründete und mit einem Wagen aus den Adler-Werken Fahrgäste durch Hall und die Umgebung chauffierte.

„Mein Opa war ein Bastler, ein echter Fahrzeugingenieur“, erzählt Florian Heel, der den Familienbetrieb vor 15 Jahren von seiner Mutter übernommen hat und in dritter Generation fortführt. „Weil im zweiten Weltkrieg das Benzin ausging, baute der Opa einen Gasantrieb. Die Gasflaschen hat er auf dem Dach montiert“, erzählt er und zeigt ein altes abgegriffenes Foto aus dem Familienalbum. Und da gibt es auch ein altes Foto von einem Steyr-Omnibus mit Panorama-Glasdach, das in den 1950er Jahren aufgenommen wurde, als das Haller Unternehmen regelmäßig Ausflugsfahrten nach Italien, Deutschland und Frankreich im Programm hatte. „Den hätte ich heute noch gern“, schwärmt Florian Heel. „Er wäre ein wahrer Hingucker!“

Aktuell hat Florian Heel in seinem Betrieb sechs moderne und bequeme Fahrzeuge, darunter einen 8-Sitzer-Bus, die rund um die Uhr eingesetzt werden können. „Neben den üblichen Taxifahrten führen wir auch Schüler- und Krankentransporte, Botendienste und Zustellungsfahrten, etwa für Essen durch“, erzählt Florian Heel. „Momentan haben wir fünf Vollzeitangestellte, dazu kommen noch mein Vater und ich. Wir sind froh, dass wir trotz der schwierigen Zeiten aufgrund der Corona-Pandemie niemanden entlassen muss-



Fotos: Familie Kratzer-Heel

**Sechs Fahrzeuge hat Florian Heel aktuell im Einsatz. Die Aufnahme entstand in Wien vor der Pestsäule am Graben.**

ten. Sobald es zu Lockerungen in der Gastronomie kommt und wenn auch am Flughafen wieder Normalität einkehrt, wollen wir beim Personal aufstocken“, zeigt sich der junge Haller Unternehmer optimistisch.

Seit der Firmengründung hat sich viel verändert – nur eines ist gleich geblieben: Taxi Kratzer-Heel bringt in Hall in Tirol und Umgebung Fahrgäste verlässlich ans Ziel und das bereits in dritter Generation.

**Diesen Steyr-Bus mit Panorama-Glasdach aus den 1950er Jahren hätte Florian Heel heute noch gerne in seinem Fuhrpark: „Er wäre ein wahrer Hingucker!“**

# ATaxi

## Die Taxi-App für Österreich

Eine moderne Taxi-App mit vielen Zusatzfunktionen, Bedienfreundlichkeit und Flexibilität – das ist die Taxi 40 100-APP bzw. die Taxi 2244-APP.

Sie ist eine echte Alternative zur klassischen Telefon-Bestellung in der Taxizentrale, und ist bei den Fahrgästen immer beliebter. Denn ein Taxi online zu bestellen klappt mit dem Smartphone oder am PC ganz einfach.

Damit auch Taxiunternehmungen in den Bundesländern von den Vorteilen der Taxi-APP profitieren können, hat CC Taxicenter die ATaxi-App entwickelt. Jeder interessierte Taxiunternehmer kann jetzt Partner bei ATaxi werden und bietet damit seinen Kunden die Möglichkeit bei seinem Un-



ternehmen einfach und bequem per App zu bestellen und zu bezahlen. „Viele Taxibetriebe wollen eine funktionale App“, erklärt Robert Neuhold, Betriebsleiter von Linzer Taxi 2244 und Ansprechpartner für ATaxi. „Aber die Entwicklung einer eigenen App ist mit enormen Kosten verbunden, und da bieten wir mit unserer ATaxi-Partnerschaft eine optimale Lösung. Einige Unternehmen in

Kärnten, Salzburg und in der Steiermark zeigen sich bereits sehr interessiert.“

Wollen auch Sie Ihren Fahrgästen die Vorteile einer funktionalen Taxi-App bieten? Für weiterführende Informationen kontaktieren Sie unseren ATaxi-Ansprechpartner Robert Neuhold, telefonisch unter 0732/78 49 04 oder per e-mail: [r.neuhold@taxi2244.at](mailto:r.neuhold@taxi2244.at)

## Frischlucht senkt Corona-Ansteckungsrisiko im Auto

**Wer Taxi fährt, sollte möglichst zwei Fenster öffnen. Welche für die meiste Frischluft sorgen, haben US-Wissenschaftler nun ermittelt.**

Lüften schützt vor einer Corona-Infektion. Auch im Auto, wie nun eine Studie zeigt. Eine Autofahrt hat zwar nicht das Potenzial, ein Superspreader-Event zu werden, dafür ist die Anzahl der Sitzplätze zu gering. Doch gerade bei Taxifahrten befindet man sich mit einem Haushaltsfremden Menschen auf einem relativ kleinen, oft abgeschlossenen Raum.

Seit einem Jahr gilt daher in Österreich die Vorschrift: max. zwei Personen je Sitzreihe und Maskenpflicht (seit kur-

zem die hochwertigere FFP2-Maske) für Taxilenker und Fahrgäste. Viele Unternehmer haben zusätzlich eine Trennschutzwand in ihrem Taxi einbauen lassen, um die Ansteckungsgefahr zu verringern.

Wie sich die Viruspartikel in einem Auto verbreiten und wie man sich in einem Auto am besten gegen Ansteckung schützt, haben Wissenschaftler der University of Massachusetts Amherst nun untersucht. Mithilfe von Computersimulationen haben die Forscher eine

klassische Fahrt mit einem Taxi nachgestellt. Als Fahrzeug diente ein Toyota Prius.

### Frischlucht reduziert Viruspartikel

In dem Modell der Wissenschaftler befindet sich neben dem Fahrer nur ein Fahrgast im Auto. Dieser sitzt, wie bei Taxi-Fahrten in Corona-Zeiten üblich, diagonal gegenüber dem Fahrer auf der Rückbank. >>

**FUNK** **Geflüster**  
Bei geschlossenen Fenstern erreichen 8 bis 10 Prozent der Aerosole, die eine der beiden Personen trotz Mund-Nasen-Schutz ausstößt, die jeweils andere Person. Sind alle 4 Fenster zur Gänze geöffnet, reduziert sich die Zahl auf 0,2 bis 2 Prozent.

Das zeitgleiche komplette Öffnen der Fenster am Beifahrerplatz sowie hinten links bringt den größten Luftaustausch und damit die wirksamste Reduzierung von Aerosolen im Fahrzeuginnenraum. Auch halb geöffnete Fenster bringen

ungefähr denselben Effekt, wie gänzlich geöffnete Fenster. Sind die Fenster nur ein Viertel geöffnet, reduziere sich der Frischluftaustausch erheblich und lässt das Infektionsrisiko deutlich steigen. Kaum einen Effekt hat es hingegen, die Scheibe lediglich einen Schlitz breit zu öffnen.

Die Ergebnisse sind nicht überraschend, dennoch liefert die Studie, die im Wissenschaftsmagazin Science Advances erschienen ist, einen wissenschaftlichen Nachweis, dass geöffnete Fenster bei einer Autofahrt, das Infektionsrisiko reduzieren.

## Gute Taxilenker kennen Schleichwege

Navigationssysteme sind grundsätzlich eine Unterstützung – können aber profunde Ortskenntnisse nicht ersetzen. Denn nur gut ausgebildete Taxilenker kennen ihre Stadt bestens – und damit auch Schleichwege und Taxispuren.

Wenn man in Wien schnell von A nach B kommen möchte, dann ist profunde Ortskunde gefragt. Gut ausgebildete Taxilenker kennen daher auch Schleichwege, um ihre Fahrgäste professionell ans Ziel zu chauffieren.

Wiens Wirtschafts- und Finanzstadtrat Peter Hanke konnte sich bei einem Besuch bei der Taxivermittlungszentrale Taxi 40 100 selbst ein Bild machen, wie wichtig ein gutes Ortskundewissen für Taxilenker in der Großstadt Wien ist. Taxischule-Chef Leopold Kautzner zeigte Hanke einige relevanten Routen, die Taxilenker perfekt beherrschen müssen. „Ortskenntnis ist sehr wichtig. Es gibt viele Schleichwege, die selbst die besten Navigationssysteme nicht erfassen. Zudem sollte jeder Lenker seine Stadt kennen – ein

Fotos: David Bohmann



Navi kann ja auch einmal ausfallen. Und Navis erkennen die Taxispuren nicht“, betonte Kautzner die Wichtigkeit einer qualitätsvollen Lenkerausbildung.

In der Funkzentrale konnte Stadtrat Hanke dann auch einen Blick hinter die Kulissen einer modernen Taxivermittlung werfen. Egal ob bei Taxi 40 100 ein Wagen telefonisch bestellt oder über die Taxi-App geordert wird, was zählt ist das schnelle und gute Kunden-Service. „Die Wiener Taxis sind ein wichtiger Teil des Mobilitätsangebots in der Stadt. Es braucht Servicestandards und eine moderne Infrastruktur, damit das Angebot qualitativ bleibt und weiter ausgebaut werden kann. Heute konnte ich mich vor Ort davon überzeugen, dass das sehr gut funktioniert“, sagte Stadtrat Hanke.

# EU ergreift Initiative zum Schutz von Beschäftigten für Digital-Plattformen

Die EU-Kommission will noch in diesem Jahr eine zukünftige Gesetzgebung zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen von Plattformarbeitern vorlegen. Dazu hat sie am 24. Februar die erste Phase einer Konsultation mit den europäischen Sozialpartnern eingeleitet.

Wer über digitale Plattformen beschäftigt ist, soll keine schlechteren Arbeitsbedingungen haben als klassische Angestellte und Selbstständige. Dafür macht sich die EU-Kommission stark und hat dazu Ende Februar eine Konsultation mit den Sozialpartnern eingeleitet. Verbände von Arbeitgebern und -nehmern sowie Gewerkschaften sollen sich dabei in einer ersten, auf mindestens sechs Wochen ausgelegten Phase dazu äußern, welche Schritte am besten zum Ziel der EU-Kommission führen könnten.

Die EU greift damit ein kontrovers diskutiertes Thema auf, das bereits Gegenstand zahlreicher nationaler Gerichtsentscheidungen war. Plattformvermittelte Arbeit ist im Alltag zunehmend präsent – etwa durch Essenslieferanten, Fahrdienste und Haushaltsdienstleistungen, aber auch durch Online-Arbeit wie Übersetzungsarbeiten, Bildtagging, IT- oder Designprojekte.

„Wir müssen dafür sorgen, dass diese neuen Formen der Arbeit nachhaltig und fair bleiben“, sagte Kommissionsvizepräsidentin Margrethe Vestager. Um das Problem anzugehen, führt Brüssel nun Gespräche mit Gewerkschaften und Vertretern von Arbeitgebern in den EU-Ländern. Es geht einerseits um finanzielle Themen, aber auch um versicherungsrechtliche und soziale Grundregeln, um Ausbildung und die Vertretung der Interessen der Plattformarbeiter. Ein großes Stück Arbeit, das da vor allen Beteiligten liegt. Sollten die Sozialpartner keine gemeinsamen Lösungen finden, will die Kommission weitere Gespräche zu möglichen Maßnahmen auf EU-Ebene führen. Bringt dies ebenfalls keine Verbesserung, „wird die Kommission bis Jahresende eine Initiative vorstellen“.

## Neue Taxi-Koalition für die Vertretung auf europäischer Ebene

„Taxis for Smart Mobility“ (T4SM) ist ein Zusammenschluss gleichgesinnter, innovativer und sozial verantwortlicher Taxi-Organisationen. Sie setzen sich für die Entwicklung nachhaltiger Städte und ländlicher Gebiete ein, indem sie ihre Taxi-Flotten umweltfreundlicher gestalten und technologische Innovationen nutzen.

Die Mitglieder sind in Österreich, Dänemark, Frankreich, Deutschland, den Niederlanden und der Schweiz tätig und repräsentieren den überwiegenden Teil des Taxigewerbes: Taxi 40100, taxi.eu, G7 taxi, Gescop, Taxi Deutschland eG,



Koninklijk Nederlands Vervoer, DanskPersonTransport, Bundesverband Taxi und Mietwagen und Taxi-phone Schweiz. Bei T4SM ist man überzeugt, dass echte Veränderungen auf lokaler Ebene stattfinden und engagiert sich daher aktiv für die Zusammenarbeit mit lokalen Behörden sowie im Rahmen der lokalen und nationalen Gesetzgebung.

Das Taxigewerbe hat bei der Bekämpfung der COVID-19-Pandemie an vorderster Front mitgewirkt, indem es eine kontinuierliche Beförderung sicherstellte und kostenlose Fahrten für medizinisches Personal in ganz Europa anbot, während es gleichzeitig den Schwächsten bei der Beschaffung von Lebensmitteln oder Arztbesuchen half. Die Pandemie hat jedoch deutlich gemacht, was getan werden muss, um die Zukunft der EU-Mobilität zu sichern.

„Während sich das regulatorische Umfeld in der EU weiterentwickelt und neue Akteure in den Markt eintreten, glauben wir, dass es von größter Bedeutung ist, die Einzigartigkeit des Taxigewerbes anzuerkennen. Insbesondere die Tatsache, dass es Teil des öffentlichen Verkehrssystems ist und Mobilität für alle Menschen zu jeder Zeit und an jedem Ort sicherstellt, dies schließt natürlich auch Menschen mit körperlichen Behinderungen, ältere Menschen, Krankenfahrten, Schulfahrten usw. ein“, erklärt Gregor Beiner, Vertreter von taxi.eu. „Daher bringen wir uns intensiv auf EU-Ebene ein, um dem Taxigewerbe Gehör zu verschaffen. Schwerpunktthemen sind aktuell: nachhaltige und intelligente Mobilität; neue intelligente Verkehrssysteme; Governance des europäischen Mobilitätsdatenraums und eine Richtlinie über faire Mindestlöhne.“

# **Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.** **Herwig Kollar ist neuer Präsident**

Der Frankfurter Rechtsanwalt Herwig Kollar (65, bisher Vizepräsident) wurde am 17. März zum neuen Präsidenten des Bundesverbands Taxi und Mietwagen e.V. (BVTM) einstimmig gewählt. Die Position war seit Anfang Dezember vakant, weil Michael Müller sein Amt zur Verfügung gestellt hatte. Müller engagiert sich seit dem im neu gegründeten Taxi- und Mietwagenverband Deutschland.

Foto: BVTM

# A

Is Nachfolger des im Dezember zurückgetretenen Michael Müller, wurde der Frankfurter Rechtsanwalt Herwig Kollar (65, bisher Vizepräsi-

dent) am 17. März zum neuen Präsidenten des Bundesverbands Taxi und Mietwagen e.V. einstimmig gewählt. Stimmberechtigt waren Delegierte aus 17 Landesverbänden und 35 Taxizentralen. Zuvor wurde einer Satzungsänderung zugestimmt: Bewerber um ein Vorstands- oder Präsidialamt dürfen nun bis zu 70 Jahre alt sein (bisher 65 Jahre).

Herwig Kollar ist im Taxigewerbe seit 1984 tätig und bekleidete im BVTM (früher BZP) seit 1985 verschiedene Ämter. Als Rechtsanwalt vertritt er den Zusammenschluss der Taxizentralen „Taxi Deutschland eG“, für die er Wettbewerbsverfahren gegen Uber und andere Plattformanbieter erfolgreich gestalten konnte, unter anderem im Jahr 2015 das Verbot von UberPOP und 2019 die Unzulässigkeit der UberX-Vermittlung. Den Bundesverband vertrat Kollar zuletzt in zahlreichen Interviews und Stellungnahmen, unter anderem auch während einer Öffentlichen Anhörung im Bundestag zur Novelle des Personenbeförderungsgesetzes.

„Wir brauchen Unterstützung und eine strikte Kontrolle der Rückkehrpflicht“, betont Kollar. Denn die Taxi- und Mietwagenbranche in Deutschland steht nach einem Jahr Corona-Krise mit dem Rücken zur Wand und schrumpft deutlich. „Wir verlieren allein in Berlin jeden Tag zwei bis drei Unternehmen, vor einem Jahr waren es über 8.100 – jetzt sind es noch rund 6.800“, sagt der neugewählte Präsident. „Das Taxi- und Mietwagengewerbe muss durch Coro-



**Herwig Kollar wurde am 17. März zum Präsidenten des Bundesverbands Taxi und Mietwagen e.V. (BVTM) einstimmig gewählt.**

na Umsatzeinbußen von bis zu 90 Prozent verkraften. Daher brauchen wir jetzt unbedingt die Unterstützung der Kommunen, die die Rückkehrpflicht für Mietwagen kontrollieren müssen. Sonst verlieren wir durch die Verzerrung des Wettbewerbs und eine Überflutung der Innenstädte durch Uber und Free Now noch mehr Unternehmen und Arbeitsplätze.“ Kommunen benötigen ausreichende Steuerungsinstrumente zum Schutz des ÖPNV, macht Kollar deutlich.

Um angesichts steigender Corona-Zahlen ein weiteres Taxi-Sterben zu verhindern, benötige die Taxi- und Mietwagenbranche zudem effektive staatliche Unterstützung. „Wir fordern seit Monaten einen Unternehmerlohn. Denn in vielen Taxibetrieben sitzt der Chef selbst hinterm Steuer. Wenn er aber nichts einnimmt, kann er sich auch keinen Lohn zahlen. Sind die Reserven aufgebraucht, bleibt nur

Hartz IV“, sagt Kollar. Wenn die Entwicklung so weiter gehe, werde sich die Mobilität in Deutschland nachhaltig verändern. Zudem habe die Pandemie den Trend zu Videokonferenzen und Homeoffice verstärkt. „Man muss kein großer Prophet sein: Dieser Trend wird bei vielen Firmen auch nach der Pandemie anhalten. Das heißt für uns wieder weniger Fahrten“, so der neue Präsident.

Kollar dankte für das Vertrauen nach seiner Wahl: „Wahlergebnisse in unserem Verband waren nicht immer so deutlich, deshalb freue ich mich. Die Probleme werden nicht kleiner, deshalb ist das einstimmige Votum ein klarer Auftrag der Branche.“ Zugleich wurde Wolfgang Oertel aus Chemnitz zum neuen Vizepräsidenten gewählt und Hermann Waldner, Geschäftsführer von Taxi Berlin, als weiterer Vizepräsident bestätigt. Die Amtszeit des neuen Präsidiums läuft bis 2025.

# Bundestag beschließt Reform des Personenbeförderungsgesetzes

Die lang diskutierte Reform des Taxi- und Fahrdienstmarktes in Deutschland ist beschlossene Sache. Ende März muss nur noch der Bundesrat der PBefG-Novelle zustimmen, dann könnte sie vor dem Sommer in Kraft treten.

Der Bundestag hat die umstrittene Reform des Personenbeförderungswesens Anfang März mit großer Mehrheit verabschiedet. Das vom Bundesverkehrsministerium vorangetriebene „Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungswesens“ soll Raum für neue Mobilitätsangebote schaffen und ändert einige der Regularien für Taxi- und Mietwagenunternehmen.

„Wir wollen eine moderne und attraktive Personenbeförderung. Wir wollen zeitgemäße, digitale Sharing- und On-Demand-Dienste auf die Straße bringen und dafür einen rechtssicheren, innovationsfreundlichen Rahmen schaffen“, erklärte Verkehrsminister Andreas Scheuer. „Und das ohne Wettbewerbsnachteile für die bisherigen Anbieter wie Taxis oder den ÖPNV. Fairer Ausgleich und klare, wirksame Steuerungsmöglichkeiten für die Kommunen, um vor Ort pass- und bedarfsgenaue Angebote zu ermöglichen.“

## Rückkehrpflicht bleibt

Besonders umkämpft war dieser faire Ausgleich zwischen Taxis und den neuen, App-gestützten Fahrdienst-Vermittlern. Uber und Drive Now operieren in Deutschland auf Grundlage der Regelungen für Mietwagen mit Fahrer. Im Unterschied zu Taxis müssen Mietwagen nach einer Fahrt zu ihrem Betriebssitz zurückkehren und dürfen sich nicht im Stadtgebiet für weitere Passagiere bereithalten.

Diese Rückkehrpflicht für Mietwagen bleibt entgegen der ursprünglichen Pläne des Verkehrsministeriums nun prinzipiell bestehen. Größere Kommunen bekommen aber die Möglichkeit, weitere Wartezonen für Mietwagen auszuweisen, um lange Leerfahrten vermeiden zu helfen. Kommunen bekommen darüber hinaus Möglichkeiten, den Mietwagen-sektor strenger zu regulieren, wenn Wildwuchs droht.

## Fachkundeprüfung für alle Lenker

Letztlich durchsetzen konnte sich die Taxibranche mit ihrer Forderung, die Fahrerqualifikation für alle gleich zu gestalten. Die Ortskundeprüfung für Taxifahrer wurde abgeschafft und durch eine Fachkundeprüfung ersetzt, die nun auch Mietwagenchauffeure und Shuttlefahrer ablegen müssen. Ein aktuelles Navigationssystem ist Pflicht im Fahrzeug.

## Änderungen beim Tarifpflicht

Änderungen gibt es auch beim Taxitarif. Zwar wird dieser nach wie vor von den Landkreisen und Städten regional festgelegt, verpflichtend gültig ist er dann aber nur noch für Fahrten, bei denen der Kunde am Halteplatz in ein Taxi steigt bzw. ein Taxi auf der Straße abwinkt. Bei so genannten Bestellfahrten wird die Tarifpflicht dagegen gelockert. Hier können die Kommunen auch einen Tarifkorridor mit Mindest- und Höchstgrenze definieren. Taxis, die also – über

welches Kommunikationsmittel auch immer – gerufen werden, können unter- oder oberhalb des gültigen Taxitarifs fahren, wenn eine Kommune hierfür Preisspannen in ihrer Taxitarifordnung festgelegt hat. Für Routen zu gefragten Zielen wie Flughäfen, Bahnhöfen oder Messen können die Kommunen auch Festpreise bestimmen.

Die Taxibranche reagierte mit durchaus gemischten Gefühlen auf die Verabschiedung des Gesetzentwurfs. „Haben wir alles erreicht, was wir wollten? Nein“, schrieb Michael Oppermann, Geschäftsführer des Bundesverbands Taxi und Mietwagen, an die Verbandsmitglieder. „Aber wir haben viel erreicht. Die Struktur des PBefG ist bewahrt. Taxitarif und Rückkehrpflicht bleiben grundsätzlich erhalten.“ Erstmals ermöglichte das Gesetz auch zusätzliche Regeln in den Großstädten, „die von Mietwagen überschwemmt werden“. Die Auseinandersetzung mit Uber werde weitergehen.



Foto: Deutscher Bundestag/ Hans-Günther Oed

Am 5. März verabschiedete der Deutsche Bundestag die umstrittene Reform des Personenbeförderungswesens mit großer Mehrheit.

# Luxemburg reformiert Taxigesetz

Die Vorschriften für das Taxigewerbe in Luxemburg werden noch einmal geändert. Der aktuelle Gesetzesentwurf befasst sich nun auch mit anderen Anbietern wie Uber.

In die neue Taxigesetzgebung sollen jetzt auch Mietwagen mit Fahrer (Voitures de location avec chauffeur, VLC) mit aufgenommen werden. Dies geht aus einem Gesetzesentwurf hervor, der zu Jahresbeginn im Regierungsrat diskutiert wurde. „Ihr Serviceangebot war schon immer ähnlich wie bei Taxidiensten“, erklärt dazu das Mobilitätsministerium in einer Mitteilung. Allerdings seien VLCs derzeit nur durch einen Artikel der Straßenverkehrsordnung und insgesamt sehr vage geregelt. Das Ministerium bemängelt „insbesondere das Fehlen wesentlicher Rechte für ihre Kunden“.

Das Gesetz, das voraussichtlich mit 1. Jänner 2022 in Kraft treten soll, werde das Taxigewerbe laut Ministerium „für neue Akteure“ öffnen, die „we-

sentliche Arbeits- und Sozialversicherungsrechte“ einhalten müssen. Anders ausgedrückt: Wenn Uber oder ein anderes Unternehmen dieser Art sich in Luxemburg niederlassen will, muss das Arbeitsgesetz beachtet werden. Der Entwurf macht jedoch einen Unterschied zwischen Taxis und VLC. Während ein Taxi eine Fahrt spontan annehmen kann, muss die Fahrt mit dem VLC im Voraus zu einer vereinbarten Zeit und Fahrtstrecke bestellt werden.

Das neue Gesetz sieht zudem vor, dass die geografischen Geltungsbereiche wegfallen sollen. Jedes Taxi soll nun im ganzen Land verkehren können. Die Begrenzung der Anzahl der Lizenzen und die Unterscheidung zwischen normalen Lizenzen und Null-Emissions-Lizenzen werden ebenfalls aufgege-

ben. „Der Wettbewerb wird größer werden, was sich auch in den Preisen widerspiegeln sollte“, so das Ministerium in seiner Mitteilung. Ein Grund für die Änderungen ist das Scheitern der Reform aus dem Jahr 2016, die den Wettbewerb zum Nutzen der Kunden stärken sollte.

Eine weitere Änderung ist die Abschaffung der Verpflichtung, den kürzesten Weg zu nehmen, es sei denn, der Kunde wünscht dies. Stattdessen müssen Taxifahrer künftig „die wirtschaftlich günstigste Route für den Kunden“ nehmen. Taxifahrer werden außerdem verpflichtet, Kreditkartenzahlungen zu akzeptieren. Sollte das Karten-Terminal kaputt sein, dürfen Taxifahrer den Umweg über einen Geldautomaten nicht in Rechnung stellen.

## Smartphone-Verbot für Uber-Fahrer Brüssel kontrolliert Gesetzeseinhaltung

In der Region Brüssel dürfen Limousinen-Fahrer keine Fahraufträge mehr mit ihrem Smartphone annehmen. Konkret bedeutet dies, dass es für Fahrer von Uber und dem Konkurrenten Heetch fast unmöglich ist, ihre derzeitigen Dienste in Brüssel anzubieten.

Mit dem Verbot, das eine Nutzung des Smartphones als Arbeitsmittel untersagt, reagiert Rudi Vervoort, Ministerpräsident der Region Brüssel-Hauptstadt, auf eine aktuelle Entscheidung des Brüsseler Berufungsgerichts.

Im andauernden Rechtsstreit zwischen Uber und dem belgischen Taxiverband (Febet) und einer Reihe von Taxifahrern entschied das Gericht, dass Uber durch die Zusammenarbeit mit Autovermietungsunternehmen mit Fahrern (LVC) eine verdeckte Taxi-Tätigkeit ausübte, die gegen die Brüsseler und wallonischen Taxivorschriften verstieß. Vereinfacht gesagt, unterscheiden diese Vorschriften klar zwischen Taxis, die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen und

den Dienstleistungen von LVC, die im Voraus gebucht und vertraglich vereinbart werden müssen.

Die Brüsseler Vorschriften verbieten zum Beispiel, dass LVC-Fahrzeuge mit einem Funksende- oder -empfangsgerät, wie z. B. einem Smartphone, ausgestattet werden. Wenn also LVC-Fahrzeuge mit einem Smartphone ausgestattet sind – und damit können sie zum Beispiel Fahrten annehmen – verstoßen sie gegen die Vorschriften, erklärte das Berufungsgericht. „Dies ist ein Verstoß gegen einen der Grundsätze, die die Bedingungen eines genehmigten LVC-Dienstes regeln, der strafrechtlich geahndet wird“, heißt es dazu im Urteil.



In der Region Brüssel dürfen Limousinen-Fahrer keine Fahraufträge mehr mit ihrem Smartphone annehmen.

Das Gericht kritisierte auch das von Uber eingerichtete System der Plattform Rider Association (PRA). Dieses fungiert als eine Art Vermittler zwischen den Fahrern von Uber und den Kunden. „Die Verwendung von Mietverträgen zwischen den LVC-Gesellschaften und der PRA stellt einen Betrug gegen das Gesetz dar“, heißt es im Urteil. Die Richter stellten fest, dass die Verträge zwischen LVC und PRA „künstlicher Natur“ waren, mit der betrügerischen Absicht, bestimmte Betriebsbedingungen zu umgehen, die ihre Aktivitäten regeln. Infolgedessen stellte das Berufungsgericht fest, dass die Verträge zwischen LVC und PRA nicht existent waren.

In seinem Urteil weist das Berufungsgericht weiters darauf hin, dass sich die Region Brüssel-Hauptstadt für eine Aufteilung der entgeltlichen Personenbeförderung zwischen Taxis (begrenzte Anzahl) und Autos mit Fahrer (unbegrenzte Anzahl) entschieden hat, um die Verkehrsüberlastung in Brüssel zu kontrollieren. „Der Dienst Uber X stellt dieses Gleichgewicht in Frage“, so das Gericht in seinem Urteil.

## Strenge Kontrollen

Als Reaktion auf dieses Urteil hat Brüssel Anfang März beschlossen, Uber-

Fahrern eine entsprechende Nutzung ihrer Smartphones zu untersagen und bei Kontrollen hart durchzugreifen.

Dabei nehme man nicht spezifisch Uber ins Visier, erklärt das Kabinett des Brüsseler Ministerpräsidenten Rudi Vervoort. Man stelle lediglich sicher, dass die geltenden Verordnungen und Erlasse respektiert würden. Vervoort sagt, dass sich die entsprechenden Gesetze nicht geändert hätten. Die seien weiter in Kraft. Und deshalb wolle er auch nicht von neuen Kontrollen sprechen. Es gehe schlicht darum, dass sich alle an die Regeln halten müssten.

Neben dem Verbot der Nutzung der Geolokalisierungssysteme eines Smartphones, um Fahrten anzunehmen, gehe es dabei auch um die Mindestdauer eines Buchungsvertrags für solche Fahrer: Die betrage nämlich drei Stunden. „Uber nutzt das Limousinen-System, um damit bestimmte andere Regelungen zu umgehen. Also muss sich dieses Unternehmen auch an diese entsprechenden Regelungen halten“, so der Ministerpräsident.

Bei einem ersten Verstoß soll es vorerst eine Verwarnung geben. Aber danach können schwere Strafen fällig werden. Sie können von einer Beschlagnahmung des Fahrzeugs bis

zu strafrechtlichen Folgen reichen und auch den temporären oder dauerhaften Verlust der Erlaubnis zum Betrieb eines Autovermietungsunternehmens (LVC) beinhalten.

## Neue Taxigesetzgebung bis zum Sommer

Laut Ministerpräsident Vervoort missbrauche Uber bestehende Gesetze, indem es sich als Limousinenservice einstuft, um viele der für Taxis geltenden Regeln zu umgehen. Er fordert daher einen Entwurf einer neuen Taxigesetzgebung bis zum Sommer, unter Einbeziehung der Fahrdienste Uber und Heetch, einem in Frankreich ansässigen App-Vermittlungsdienst.

„Es ist das System selbst, das verwerflich ist. Die Frage ist, welche Zukunft wir dem Personenverkehr in Brüssel geben wollen. Der von Uber eingeführte Wettbewerb ist auf lange Sicht nicht nachhaltig“, betont der Brüsseler Ministerpräsident laut Nachrichtenagentur Belga.

Uber selbst kritisiert den Vorstoß wenig überraschend scharf und will den Vorgang verfassungsmäßig überprüfen lassen, wie ein Sprecher des Unternehmens gegenüber der Tageszeitung La Libre Belgique andeutete.

# Juristischer Rückschlag

**Kaliforniens Oberster Gerichtshof wird sich nicht mit einer Klage, die von Uber- und Lyfffahrern eingebracht wurde, befassen. Die Kläger seien frei, ihr Anliegen einer niedrigeren Instanz vorzutragen.**

Die Befürworter einer stärkeren Absicherung von sogenannten Gig-Arbeitern in den USA haben einen juristischen Rückschlag erlitten. Der Oberste Gerichtshof des Bundesstaates Kalifornien – Heimat der Fahrdienstanbieter Uber und Lyft – lehnte Anfang Februar ab, sich mit einer Klage gegen die aktuelle Arbeitsrechtslage zu befassen. Inhaltlich äußerte sich das Gericht nicht zur Sache, die Kläger seien frei, ihr Anliegen einer niedrigeren Instanz vorzutragen.

Mehrere Fahrer von Fahrdienst Anbietern und Essenslieferanten hatten im Jänner beim Obersten Gerichtshof eine Klage gegen das Referendum („Proposition 22“) in Kalifornien über ihren Beschäftigungsstatus eingereicht.

Die Maßnahme sei ungültig, weil sie die Vorgaben der Verfassung des US-Bundesstaates zu Arbeitnehmerrechten und Vergütung verletze, argumentieren die Betroffenen, unter anderem Fahrer der Anbieter Uber und Lyft.

Sie wehren sich gegen das im November parallel zur US-Präsidentschaftswahl abgehaltene Referendum. Die Wähler stimmten damals mehrheitlich für Ausnahmeregelungen, mit denen die Firmen Uber und Lyft ihre Fahrer im US-Bundesstaat Kalifornien weiter als Selbstständige unter Vertrag nehmen dürfen.

Die beiden Fahrdienstanbieter hatten das Referendum initiiert, um damit ein geltendes Gesetz in Kalifornien zur Neuregelung der Beschäftigungsverhältnisse in der Branche zu beenden.

Um die Absicherung für Arbeitnehmer in den Firmen der sogenannten "Gig Economy" zu erhöhen, verpflichtete die kalifornische Regierung die Unternehmen dazu, die unabhängigen Auftragnehmer regulär anzustellen. Uber und Lyft wehrten sich dagegen und legten einen eigenen Vorschlag zur Abstimmung vor.

Für ihre Kampagne „Ja zu Proposition 22“ hatten Uber, Lyft und Essenslieferanten wie Doordash mehr als 205 Millionen US-Dollar aufgestellt.

Mit Erfolg, rund 60 Prozent der Wähler stimmten für das Initiativgesetz, das App-basierten Mitfahr- und Zustellunternehmen weiterhin ermöglicht Fahrer als unabhängige Vertragspartner und nicht als angestellte Mitarbeiter zu behandeln.

## Arbeitnehmer-Rechte für Uber-Fahrer in Großbritannien

Das höchste britische Gericht schafft nach einem jahrelangen Rechtsstreit endlich Klarheit: Uber kann sich nicht länger auf die Vermittlerrolle zurückziehen. Die Richter haben entschieden, dass die für Uber tätigen Fahrer als Angestellte zu gelten haben.

**I**m Ringen um den Status von Fahrern hat der US-Fahrdienstvermittler Uber einen wichtigen Rechtsstreit in Großbritannien verloren.

Der Londoner Supreme Court urteilte am 19. Februar, dass Uber-Fahrer als Angestellte der Firma und nicht als unabhängige Auftragnehmer behandelt werden sollen. Damit folgte das Höchstgericht den Entscheidungen vorheriger Instanzen, gegen die Uber Berufung eingelegt hatte.

Der Vorsitzende Richter des Supreme Courts, George Leggatt, erklärte, die Gerichte hätten zu Recht festgestellt, dass Uber-Fahrer Arbeiter sind, und bestätigte die Fest-

stellung des Arbeitsgerichts, dass ihre Arbeitszeit nicht auf die Zeit beschränkt ist, die sie damit verbringen, Passagiere zu ihren Zielen zu fahren. Sie gelten während der Zeit, in der sie in der Uber-App angemeldet sind, als Mitarbeiter.

Das Höchstgericht wies die Berufung von Uber einstimmig zurück. George Leggatt: „Die Rechtsprechung soll Schwächeren einen gewissen Schutz geben, die keinen oder wenig Einfluss auf ihre Bezahlung und ihre Arbeitsbedingungen haben.“

Die Entscheidung könnte in Großbritannien enorme Auswirkungen auf das Geschäftsmodell von Uber sowie auf die gesamte Gig-Economy haben, in der schätzungsweise



5,5 Millionen Menschen beschäftigt sind. Andere Unternehmen, die ein ähnliches Modell wie Uber betreiben, sind Bolt und Ola.

Ein Sprecher der Gewerkschaft GMB bezeichnete die Entscheidung als „historischen Sieg“. Als Angestellte hätten die Fahrer Anspruch auf grundlegende Arbeitnehmerrechte wie Pausen, bezahlten Urlaub oder Mindestlohn. Man werde sich nun für Entschädigungszahlungen einsetzen.

Die Fahrer als eigenständige Unternehmer zu behandeln, ist ein Grundstein des Geschäftsmodells von Uber und auch Rivalen wie Lyft – und sie behaupten, nur auf diese Weise wirtschaftlich agieren zu können. Uber versteht sich als Anbieter einer Vermittlungsplattform, auf der selbstständige Fahrer als Einzelunternehmer ihre Dienste anbieten – und lehnt es daher ab, darüber hinausgehend Arbeitgeberleistungen anzubieten.

### Erstes Urteil schon 2016

Der Fall begann mit zwei Fahrern – James Farrar und Yaseen Aslam – im Jahr 2016, die den Fall vor das Arbeits-

gericht brachten, da sie der Ansicht waren, dass sie als Arbeitnehmer und nicht als Selbstständige betrachtet werden sollten. Der Klage hatten sich weitere Fahrer angeschlossen. Das Arbeitsgericht entschied 2016, dass die Fahrer als Angestellte gelten müssen.

Uber hat das Verfahren über die Berufungsinstanz und den High Court bis vor den Supreme Court weitergeführt, der jetzt das letzte Wort hatte. Das höchste britische Gericht hat Ubers Einwände, die App sei nur eine Vermittlungsplattform für freie Einzelunternehmen, letztinstanzlich zurückgewiesen. Uber kann keine weiteren Rechtsmittel gegen das Urteil einlegen.

Das Gericht hat bei seiner Entscheidung berücksichtigt, dass Uber die Kontrolle über wesentliche Elemente der Dienstleistung hat: Uber legt den Preis fest und entscheidet damit auch über die Verdienstmöglichkeit der Fahrer. Uber setzt den rechtlichen Rahmen mit seinen Beförderungsbedingungen, bei denen die Fahrer keine Mitsprache haben. Uber kann Fahrer sanktionieren, die Fahrten ablehnen oder zu schlechte Bewertungen von Passagieren erhalten. Solche

Faktoren wiesen darauf hin, dass Uber-Fahrer dem Unternehmen untergeordnet seien.

### Anspruch auf Entschädigung

Die Kläger feiern das Urteil als entscheidenden Durchbruch und wollen sich nun darum kümmern, dass die Fahrer Schadensersatz erhalten. Der Fall wird an das Arbeitsgericht zurückverwiesen, das die Höhe der Entschädigung festlegt. Die GMB-Gewerkschaft erklärte, sie werde sich mit Uber-Fahrermitgliedern über den bevorstehenden Entschädigungsanspruch beraten. Laut Anwaltskanzlei Leigh Day, die Tausende Fahrer im Namen von GMB vertritt, könnten sie Anspruch auf jeweils 12.000 GBP haben. Uber argumentiert, dass die Entscheidung nur für jene 25 Fahrer gilt, die 2016 ein Verfahren gegen Uber eingeleitet hätten.

In einer Pflichtmitteilung an die US-Börsenbehörde erklärte Uber Mitte März, seine Fahrer in Großbritannien künftig als Mitarbeiter zu behandeln – zwar mit Anrecht auf Mindestlohn, Urlaubs- und Pensionszuschüssen aber nicht mit vollen Arbeitnehmerrechten, die etwa Abfindungszahlungen umfassen.

# 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

### APRIL

29.03. – 02.04.  
19.04. – 23.04.

### MAI

03.05. – 07.05.  
17.05. – 21.05.

### JUNI

07.06. – 11.06.  
21.06. – 25.06.

## ABENDKURSE

2 Wochen, Mo – Fr 18:00 – 21:45 Uhr

### APRIL

12.04. – 23.04.

### MAI

Kein Abendkurs

### JUNI

14.06. – 25.06.

## PERFEKTIONS- FUNKKURSE

3 Kurstage, anschließend Test

### APRIL

07.04. – 09.04.  
14.04. – 16.04.  
28.04. – 30.04.

### MAI

10.05. – 12.05.  
26.05. – 28.05.

### JUNI

16.06. – 18.06.  
30.06. – 02.07.

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

EIN SERVICE DER

**taxischule.at**

MEIN TAXI - MY TAXI - MON TAXI