

TAXIKURIER



HYBRIDANTRIEB

→ NEUE TECHNOLOGIE FÜR DIE ZUKUNFT

EINBLICK WAS SICH HINTER DER HYBRID-TECHNOLOGIE VERBIRGT

IM GESPRÄCH TAXIUNTERNEHMER BERICHTEN ÜBER IHRE ERFAHRUNGEN

PRAXISTEST DER TOYOTA PRIUS IM TÄGLICHEN EINSATZ

IMPRESSUM

TAXIKURIER, offizielles Organ der Taxi-München eG

Herausgeber: Taxi-München eG

Genossenschaft der Münchner Taxi-Unternehmen

Engelhardstraße 6, 81369 München

Tel.: (0 89) 77 30 77, Fax: (0 89) 77 24 62

E-Mail: choleva@taxi-muenchen.de

Internet: www.taxi-muenchen.de

Chefredakteur: Frank Kuhle (FK)

Autoren im TAXIKURIER:

Kai-Georg Frey (KGF), Werner Hillermann (WH),

Thomas Kroker (TK), Frank Kuhle (FK), Norbert Laermann (NL),

Hansjörg Roidl (HR), Michael Schrottenloher (MS),

Benedikt Weyerer (BW), Reinhard Zielinski (RZ)

Gestaltung und Art Direktion: Bernhard Andreas Probst

Formenreich, Büro für Gestaltung

Ringseisstraße 4 (Rgb), 80337 München

Tel.: (0 89) 44 49 97 88, Fax: (0 89) 44 49 97 89

E-Mail: probst@formenreich.de

Internet: www.formenreich.de

Fotografie: Dirk Tacke

Ringseisstraße 4 (Rgb), 80337 München

Tel.: (0 89) 54 40 40 69, Fax: (0 89) 54 40 40 68

E-Mail: info@atelier-tacke.de

Internet: www.atelier-tacke.de

Druck: Peradruk GmbH

Hofmannstraße 7, 81379 München

Tel.: (0 89) 8 58 09-0, Fax: (0 89) 8 58 09 36

E-Mail: jessica.schwertberger@perdruck.de

Online-Auftritt: Norbert Laermann

Anzeigenverwaltung:

Taxi-München eG

Engelhardstraße 6, 81369 München

Anzeigen TAXIKURIER

Ansprechpartner:

Frau Elke Choleva

Tel.: (0 89) 21 61-367

Frau Tanja Reger

Tel.: (0 89) 21 61-368

E-Mail: anzeigen@taxi-muenchen.de

Vertrieb: Tanja Reger, Tel.: (0 89) 21 61-368

E-Mail: reger@taxi-muenchen.de

Bezugspreise: Einzelheft 2,50 Euro + Versandkosten

Abonnement Inland 30,00 Euro inkl. MwSt. und Versand

Erscheinungsweise: monatlich

Bezugszeit: Das Abonnement gilt zunächst für ein Jahr.

Es verlängert sich, wenn es nicht drei Monate vor Ablauf dieses Jahres schriftlich gekündigt wird.

Darüber hinaus sind Kündigungen jeweils drei Monate

vor Ende des folgenden Quartals schriftlich mitzuteilen.

Nachdruck und Vervielfältigungen: Die Zeitschrift und alle

in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind

urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der

engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung

unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigun-

gen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung

und Verarbeitung in elektronische Systeme.

Die Einsender von Beiträgen übertragen dem Verlag das Recht,

die Genehmigung zum Fotokopieren zu erteilen.

Die namentlich oder mit Initialen gekennzeichneten Artikel

stellen nicht in jedem Fall die Meinung der Redaktion dar.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Gewähr

übernommen. Bei Nichtlieferung durch höhere Gewalt besteht

kein Anspruch auf Ersatz.

Inhaber der Beteiligungsverhältnisse:

Taxi-München eG 100%

Vorstand: Frank Kuhle, Reinhard Zielinski, Alfons Haller

AUSBILDUNG

→ FEBRUAR 2015

Taxifahrer Ausbildung (Grundkurs)

Montag, 02. und 16.02., von 17.30–19.30 Uhr

Mittwoch, 004., 11., 18., und 25.02., jeweils von 17.30–19.30 Uhr

Samstag, 07., 14., 21. und 28.02., jeweils von 10.00–13.00 Uhr

Leistungskurs

Samstag, 07., 14., 21. und 28.02., jeweils von 13.00–17.00 Uhr

→ Teilnahme nur nach erfolgreichem Besuch des Grundkurses möglich

→ Anmeldung zum Ortskunde-Kurs direkt in der Taxischule!

Infoveranstaltung

Montag, 09.02., 17.30 Uhr

Samstag, 14.02., 8.30 Uhr

Montag, 23.02., 17.30 Uhr

Samstag, 28.02., 8.30 Uhr

Basiskurs für Taxifahrer (mit Funkunterweisung)

Donnerstag, 19.02., von 13.00–17.00 Uhr

→ Keine Anmeldung erforderlich, aber pünktliches Erscheinen!

Fortbildung für Fahrer von Taxibus und Großraumtaxi

Mittwoch, 18.02., ab 15.00 Uhr

→ Dauer ca. 90 Minuten, keine Anmeldung erforderlich, aber pünktliches Erscheinen!

→ Teilnahmegebühr: 10,00 Euro

Ausbildung zum Taxiunternehmer

→ Kurs 2/2015 vom 24.02.2015 bis 24.03.2015

Termine und Anmeldung:

Die Kurse finden im Schulungsraum der Taxi-München eG

in der Engelhardstraße 6, Vordergebäude, 1. Obergeschoss statt.

Anmeldung bei Frau Elke Choleva in der Verwaltung, 1. Obergeschoss

Telefon: (089) 21 61-367, E-Mail: choleva@taxi-muenchen.de

Besuchen Sie uns auch im Internet:

www.taxi-muenchen.de

www.taxikurs-muenchen.de

→ INHALT

Taxi-München eG
Haus des Taxigewerbes
Engelhardstraße 6
81369 München

Taxizentrale-Taxiruf:
 Tel.: (089) 19 410 oder (089) 21 61-0
 Fax: (089) 74 70 260

Leitung der Zentrale:
 Norbert Laermann
 Tel.: (089) 21 61-352

Thomas Kroker
 Tel.: (089) 21 61-396

E-Mail: info@taxi-muenchen.de
 Fax: (089) 74 70 260

Verwaltung:
 Tel.: (089) 77 30 77
 Fax: (089) 77 24 62
 E-Mail: choleva@taxi-muenchen.de

Öffnungszeiten:
 Mo.–Fr. 7.30–12.00 Uhr
 Mo.–Do. 12.30–15.30 Uhr

Buchhaltung/Kasse:
 E-Mail: jaeger@taxi-muenchen.de

Schulungen/Lehrgänge:
 Unternehmerkurs
 Elke Choleva, Tel.: (089) 21 61-367
 E-Mail: choleva@taxi-muenchen.de

Taxischule:
 Infotelefon: (089) 21 61-333
 E-Mail: schule@taxi-muenchen.de
www.taxikurs-muenchen.de

Diese Ausgabe finden Sie auch im Internet:
www.taxi-muenchen.de

Foto Titelseite: iStockphoto

Impressum	02
Ausbildungs-Termine / Februar 2015	02
Die Genossenschaft / Aktuelle Informationen	04
Der Landesverband / Aktuelle Informationen	07
Flughafen München / Airlines und Terminals	08
→ Titelthema / Hybridantrieb – Neue Technologie für die Zukunft	10



Fahrbericht / Toyota Prius Plus Hybrid	13
Im Interview / Christian Kugler und Helena Giuman	17
Messe München International / Februar-Programm	20
Aus dem Polizeibericht / Wichtige Informationen	21
Taxlers Baustellenbericht	22
Versteckte Schätze / Porzellanmanufaktur Nymphenburg	24
Unterhaltsames / Schrottis Fiaker-ABC / „G“	26
Stadt-Info / Super Bowl – Public Viewing	28
Stadt-Info / Finale der Winterläufe	28
Stadt-Info / Fasching in München	29
Service / Top-Termine Februar 2015	30

→ ZWEI KLICKS – EIN TAXI!
 → JETZT KOSTENLOS DOWNLOADEN!

TAXI DEUTSCHLAND

**DIE BUNDESWEITE BESTELL-APP
 DER DEUTSCHEN TAXIZENTRALEN!**



→ DIE GENOSSENSCHAFT



Umbau Funkdienststelle

Nach über 20 Jahren müssen die Büros der Funkdienststellenleitung renoviert werden. Die elektrischen Leitungen und die Datenverkabelung werden auf den neuesten Stand der Technik gebracht und die Arbeitsplätze mit neuen Möbeln ausgestattet. Wir bitten um Verständnis, falls es in der zweiten Februarhälfte deswegen zu geringfügigen Einschränkungen kommen kann. Bitte beachten Sie hierzu die aktuellen Informationen der Genossenschaft. (FK)

Gültiger Personenbeförderungsschein

Die rechtlichen Grundlagen für den Personenbeförderungsschein, kurz P-Schein, finden sich in § 48 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) wieder. Gemäß Abs. 1 braucht der Kraftfahrzeugführer eine zusätzliche Erlaubnis (Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung), wenn in dem Fahrzeug Fahrgäste befördert werden und für diese Beförderung eine Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz erforderlich ist. Die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung ist bundesweit einheitlich. Jede der über 800 deutschen Genehmigungsbehörden kann im zuständigen Geltungsbereich aber einen eigenen Taxitarif und ein eigenes Pflichtfahrgebiet festlegen.

Im Verkehr mit Taxis nach § 48 Abs. 4 Ziffer 7 FeV gilt, dass in einer Prüfung nachgewiesen werden muss, dass der Fahrer eines Taxis die erforderlichen Ortskenntnisse für das Gebiet besitzt, in dem für das Taxi Beförderungspflicht besteht – also im Pflichtfahrgebiet der jeweiligen Taxikonzession. Wird ein Taxiführer in einem anderen Genehmigungsbereich tätig, muss er diese Kenntnisse für das andere Gebiet nachweisen. Das ist vom Gesetzgeber so gewollt, denn stimmen der räumliche Geltungsbereich der Erlaubnis zur Fahrgastbeförderung und Pflichtfahrgebiet nicht überein, kommt der Erlaubnisinhaber in die widersprüchliche Situation, zur Beförderung eines Fahrgastes zugleich verpflichtet aber nicht berechtigt zu sein.

Maßgeblich für den Umfang der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung ist das Pflichtfahrgebiet der Taxikonzession. Ein Eintrag der nachgewiesenen Ortskunde im Personenbeförderungsschein ist unverzichtbar, denn nur so kann kontrolliert werden, ob im konkreten Fall eine Berechtigung besteht.

Wie uns von Kontrollbehörden mitgeteilt wird, werden immer wieder Taxifahrer ohne gültigen Personenbeförderungsschein angetroffen, bzw. ohne den erforderlichen Nachweis der Ortskunde. Unter-

nehmer dürfen ausschließlich Fahrer einsetzen, wenn in deren Personenbeförderungsschein die Ortskunde für den in der Genehmigungsurkunde eingetragenen Betriebssitz vorhanden ist. Für Münchner Taxiunternehmer gilt, dass nur Fahrpersonal mit Ortskundenachweis für die Landeshauptstadt München beschäftigt werden darf. Ein Nachweis über Ortskenntnisse im Landkreis Erding oder Freising reichen nicht aus.

Zusätzlich ist der Personenbeförderungsschein abhängig vom Führerschein. Wird die Fahrerlaubnis der Klasse B entzogen, erlischt automatisch der P-Schein. Nach § 48 Abs. 8 FeV darf der Halter eines Fahrzeugs die Fahrgastbeförderung aber nicht anordnen oder zulassen, wenn der Führer des Fahrzeugs die erforderliche Erlaubnis zur Fahrgastbeförderung nicht oder nicht mehr besitzt. Nach § 75 Ziffer 12 FeV handelt ordnungswidrig, wer ein Taxi ohne Erlaubnis führt oder die Fahrgastbeförderung anordnet oder zulässt. Im Wiederholungsfall könnten Tatsachen vorliegen, die Fragen nach der Zuverlässigkeit des Unternehmers aufwerfen. Nach § 25 Abs. 1 PBefG ist die Genehmigung zu widerrufen, wenn nicht mehr alle Voraussetzungen des § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3 vorliegen. Prüfen Sie daher nicht nur bei Einstellung, sondern regel-

**ANWALTSKANZLEI
MICHAEL BAUER**
 Unfallabwicklung
 Personenbeförderungsschein
 Strafsachen
 Bußgeldsachen

MICHAEL BAUER
 Fachanwalt Verkehrsrecht
SILVIA KOBER
 Schwerpunkt Strafrecht

kanzlei@anwalt-bauer.de www.anwalt-bauer.de
 Schillerstraße 21 Tel: 089-515569-30
 80336 München Fax: 089-515569-55

**TAXIFARBE
AUF ZEIT**
 ATLAS - Leih taxi 089 49 00 32 18

TAXIFOLIENBESCHICHTUNG
 IN ERSTKLASSIGER QUALITÄT
 UND PROFESSIONELLER AUSFÜHRUNG
 3 JAHRE GARANTIE
 NEU FOLIENSTÄRKE BIS 200µ
 NEU SPEZIALREINIGER FÜR FOLIE
 NEU LEIHTAXISERVICE
 e-mail: info@tacart.de
ATLAS TELEFON: 089 - 49 00 32 18
 VERTRIEBS GMBH HAAGERSTR. 6 81671 MÜNCHEN

AUTO-ANKAUF
 - gebraucht
 - Unfallfahrzeuge
 (auch Totalschaden)
 - Motorschaden
 - Taxi

TSL GmbH München
 Landsberger Str. 455
 Tel: 0179/14 15 280
 Fax: 089/57 86 94 21
 Bei uns brauchen Sie keine
 Reklamationen zu befürchten.

mäßig, ob ihre Fahrer (noch) im Besitz der entsprechenden Fahrerlaubnisse sind. (FK)

Beförderung von Asylbewerbern

Aufgrund der aktuell hohen Anzahl an Asylbewerbern in den Münchner Aufnahmeeinrichtungen werden von und zu diesen Adressen auch viele Taxis bestellt. Leider kommt es bei diesen Fahrten häufig zu Zahlungsschwierigkeiten. Die Fahrgäste verfügen regelmäßig über keine Barmittel und die Mitarbeiter in den Einrichtungen zahlen nur, wenn die Fahrt durch die Einrichtung selbst in Auftrag gegeben wurde.

Bei einer Bestellung ist nicht erkennbar, dass es sich um die Beförderung von Asylbewerbern handelt. Deshalb empfehlen wir bei Fahrten von oder zu den bekannten Adressen Heidemannstraße 60 und Boschetsrieder Straße 41 die Bezahlung stets vor Fahrtbeginn zu klären. (TK)

Besorgungsfahrten

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrzeugen im Straßenpersonenverkehr (BOKraft) sowie Taxiordnung (TO) und Taxitarifordnung (TTO) stellen die rechtlichen Grundlagen für die Personenbeförderung mit Taxis dar. In der Praxis kommt es immer wieder vor, dass auch Fahrten durchgeführt werden, ohne dass dabei Personen befördert werden. Diese Auftragsfahrten stellen eine Besonderheit dar, denn sie unterliegen nicht der Beförderungspflicht. Aus diesem Grund ist auch bei der Vermittlung dieser Fahrten im Datenfunk die Annahme freigestellt, d.h. der Teilnehmer hat die Möglichkeit, an der Vermittlung solcher Aufträge nicht teilzunehmen.

Bei Ausführung einer Auftragsfahrt, oder in München Besorgungsfahrt genannt, unterliegen Taxis mit Betriebssitz in der Landeshauptstadt München einer besonderen Regelung. Obwohl das PBefG diese Fahrten von der Tarifpflicht freistellt, weil keine Personen befördert werden, unterliegen Besorgungsfahrten innerhalb des Pflichtfahrgebietes aufgrund der zusätzlichen Bestimmung in Paragraph 2 Absatz 4 TTO trotzdem dem Taxitarif. Ergänzend verpflichtet die Funkdienstordnung der Taxi-München eG, dass alle über die Zentrale vermittelten Besorgungsfahrten auf Basis des Taxitarifs berechnet werden müssen.

Ab wann läuft das Taxameter?

Oft stellt sich die Frage, wann bei einer Besorgungsfahrt das Taxameter eingeschaltet werden darf. Grundsätzlich ist die Anfahrt zum Kunden in der Tarifzone 1 frei, d.h. bei Besorgungen im Stadtgebiet und am Flughafen wird das Taxameter stets an der Abholadresse eingeschaltet. Die Zeit, die erforderlich ist für die Abholung der Ware beim Kunden, ist bezahlte Arbeitszeit. Ebenso berechnet bzw. bezahlt werden müssen Wartezeiten, die durch Verzögerungen beim Kunden entstehen.

Am Fahrtziel verhält es sich ähnlich. Der Zeitaufwand des Fahrers für das Überbringen der Lieferung wird mit berechnet.

Wie groß ist der Anteil der Besorgungsfahrten an den Gesamtaufträgen?

Im Jahr 2013 lag der Anteil der Besorgungen bei ca. 1,75% von den gesamten vermittelten Aufträgen, das sind etwa 41.000 Fahraufträge. Der Großteil dieser Fahrten sind Fahrten der Firma Lieferheld mit etwa 15.000 Fahrten sowie weitere 15.000 Fahrten mit Bluttransporten.

Auch wenn die Ausführung einer Besorgung freiwillig ist, so erwarten wir gerade bei diesen Aufträgen besondere Sorgfalt. Mitunter das Wichtigste ist die Erreichbarkeit des Fahrers, am Sprechfunk und auch am Handy. Besonders bei Bluttransporten erwarten wir Rücksprache mit der Zentrale, falls es zu Unklarheiten kommt.

Ferner bitten wir um Beachtung, dass Fahrpreis-Quittungen für Besorgungsfahrten mit dem korrekten Umsatzsteuer-Satz (19%) ausgestellt werden müssen. (TK)

Neue Straßennamen

→ Hermann-Weinhauser-Straße

Namenserläuterung: Hermann Weinhauser, geb. am 14.03.1929 und gest. am 20.03.2007 in München, Vorsitzender des Stadtbezirks 14 Berg am Laim von 1958 bis 1990; durch sein Engagement wurde die Entwicklung von Berg am Laim zum modernen Stadtbezirk maßgeblich beeinflusst. Er war Mitglied in zahlreichen Vereinen und wurde mit verschiedenen städtischen Auszeichnungen geehrt, darunter die Medaille „München leuchtet“ in Gold.

Stadtbezirk 14: Berg-am-Laim

Straßenverlauf: Von der Neumarkter Straße zunächst nach Norden, dann nach Osten zur Baumkirchner Straße, gegenüber der Einmündung der Truderinger Straße. (TK)

Shuttle-Service Münchner Stoff Frühling

Von Freitag, den 20. März bis Montag, den 23. März 2015 findet die Messe „Münchner Stoff Frühling“ statt. Die Taxi-München eG hat auch in diesem Jahr wieder den Zuschlag für die Organisation und Ausrichtung des Shuttle-Service erhalten. Für die Teilnahme an diesem Shuttle-Service werden folgende Kriterien vorausgesetzt:

- Taxibus für 8 Fahrgäste
- keine Außenwerbung
- Datenfunk
- Sprechfunk mit betriebsbarem Kanal 7
- optisch einwandfreie und gepflegte Fahrzeuge

Die Bezahlung erfolgt entsprechend der vertraglichen Sondervereinbarung nach einer Stundenpauschale. Die Anmeldung für den Shuttle-Service ist ab Dienstag, 3. März 2015, 9.00 Uhr nur persönlich in der Engelhardstraße 6, 1. Stock, im Kundenbüro möglich. Eine Teilnahme im vergangenen Jahr garantiert nicht die Teilnahme in 2015. Es entscheidet die Reihenfolge der Anmeldung! Wir weisen darauf hin, dass die eingesetzten Fahrzeuge während der gesamten Laufzeit der Messe die oben genannten Kriterien erfüllen müssen. (TK)

Wir trauern um den
langjährigen Kollegen

Horst Tremmel
(ehemals Taxi 1915)

Er verstarb am 18. November 2014
im Alter von 76 Jahren.

KLEINANZEIGE

Zeugenaufruf Radunfall 19.12.14, 22 Uhr
an Ecke Ismaninger Straße/Langerstraße
bitte an zeugen.ismaningerstr@web.de
wenden.

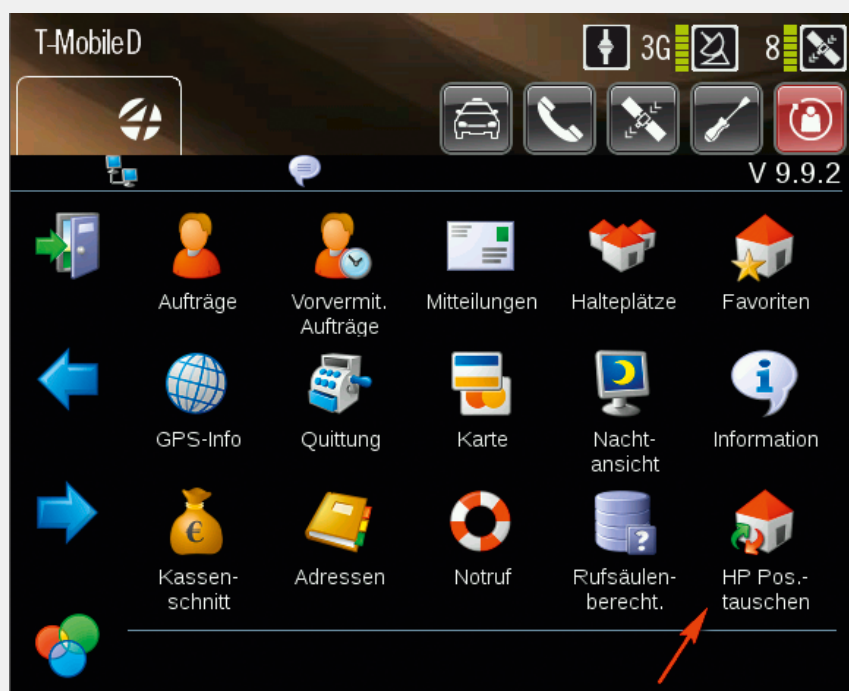
Datenfunk-Tipps

An dieser Stelle geben wir Ihnen immer wieder Tipps und Hinweise, die bei der Nutzung Ihres Datenfunks zu beachten sind.

Neues vom HALE TT-01

Da in den Softwareversionen 1.6.22-1.6.25 verschiedene „kleine“ Fehler waren, die allerdings die Funktionalität nicht beeinträchtigten, haben wir im Laufe der letzten beiden Monate durch weitere Softwareupdates diese Fehler behoben.

Der „unangenehmste“ Fehler war die fehlende akustische Signalisierung bei einer Anfrage eines Kollegen nach Positionstausch am Halteplatz. Dieser ist mit der Version 1.6.27 behoben. (NL)



INFORMATION

TAXISCHULE MÜNCHEN



Grundkurs:

Montag/Mittwoch 17.30–19.30 Uhr,
Samstag 10–13 Uhr

Leistungskurs:

individuell nach Bedarf

Anmeldung:

jeweils 15 Minuten vor dem Kurs beim
Referenten oder zu den Öffnungszeiten
in der Verwaltung

Kursgebühr:

Grundkurs 120 Euro
Leistungskurs 150 Euro

Info:

Telefon (089) 21 61-333
www.taxikurs-münchen.de

Info-Veranstaltung:

jeden 2. Montag 17.30 Uhr,
jeden 2. Samstag 8.30 Uhr

Termine:

www.taxikurs-münchen.de



Kfz-Meisterbetrieb Taxi-Service aller Fabrikate

Schießstättstr. 12 an der Theresienhöhe



- | | |
|---|--|
| ✓ Wartung, Inspektion | ✓ Klimaservice |
| ✓ Unfallinstandsetzung | ✓ Motorentechnik |
| ✓ Reparatur und Pflege | ✓ Autoelektrik |
| ✓ TÜV und AU im Haus (1x wöchentl.) | ✓ Autoglas |
| ✓ Bremsen, Reifen, Fahrwerk | ✓ Getriebeinstandsetzung |
| ✓ Fahrzeugaufbereitung und -reinigung | ✓ Getriebeespülung (Automatikgetriebe) |
| und vieles mehr • preiswert • schnell • zuverlässig | |

EURO-TAXI Handels GmbH München • Schießstättstr. 12 • 80339 München
Telefon 089 - 747 01 45 • Öffnungszeiten Montag - Freitag von 8.00 bis 18.00 Uhr

→ DER LANDESVERBAND



Vorfahrt für Elektroautos

Das Vorhaben von Bundesverkehrsminister Dobrindt, ab Mitte 2015 Elektroautos die Nutzung von Busspuren zu ermöglichen, stößt auf immer größeren Widerstand. Nach dem Gesetzentwurf würden neben Elektro- auch Hybridfahrzeuge freigegeben, was auf heftige Kritik der Umweltschützer stößt: „Das bevorteilt bis zu drei Tonnen schwere Hybride gegenüber sparsamen Benzinern, die normale Fahrspuren benutzen müssen“, sagt Jens Hilgenberg vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND). Auch eine Stellungnahme des Verbraucherzentrale Bundesverbandes e.V. sieht maßgebliche Korrekturen am Gesetzentwurf erforderlich: „Privilegiert werden sollten nicht Autos, die eine möglichst große Batterie in sich tragen, sondern solche, die tatsächlich besonders wenig Schadstoffe und Treibhausgase emittieren.“

Die Privilegierung von Elektrofahrzeugen wird auf Kosten der ÖPNV-Nutzer erfolgen. Eine größere Verkehrsdichte auf Busspuren wird zu Behinderungen und daraus resultierenden Verspätungen der Busse im Nahverkehr führen, so die Befürchtung. Dazu eine Sprecherin des Kreisverwaltungsreferats in München: „Wir sind gegen eine Freigabe der Busspuren für private E-Fahrzeuge. Dies sei problematisch, weil die Ampelanlagen nur auf den ÖPNV eingestellt seien. Zusätz-

liche Fahrzeuge auf den Spuren stören den Ablauf.“

Das Ziel der Bundesregierung, eine Million Elektroautos bis 2020 auf deutsche Straßen zu bringen, ist weit entfernt. Zurzeit sind nur etwa 13.000 Fahrzeuge mit Elektroantrieb, jedoch über 90.000 Hybridautos in Deutschland angemeldet. Bei insgesamt 44 Millionen Pkw.

Verhalten im Taxi

Das Taxigewerbe hat Beförderungspflicht. Zumindest im jeweiligen Pflichtfahrgebiet. Allerdings gibt es auch einige Pflichten des Fahrgastes, die zu befolgen sind. Grundsätzlich haben sich Fahrgäste während der Taxibenutzung so zu verhalten, wie es die Sicherheit und Ordnung des Betriebes und die Rücksicht auf andere Personen gebieten. Insbesondere ist es ihnen gemäß den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes untersagt:

- während der Fahrt eigenmächtig die Türen zu öffnen,
- Sicherungseinrichtungen missbräuchlich zu benutzen,
- Gegenstände aus dem Fahrzeug zu werfen oder hinausragen zu lassen,
- während der Fahrt auf- oder abzuspringen,

- in ein als besetzt bezeichnetes Fahrzeug einzusteigen,
- im Fahrzeug zu rauchen,
- Radio- oder Fernsehgeräte sowie sonstige Wiedergabegeräte zu benutzen.

Weiter hat der Fahrgast die Pflicht, seine mitgebrachten Sachen so unterzubringen und zu beaufsichtigen, dass die Sicherheit und Ordnung des Betriebes durch diese nicht gefährdet werden kann. Tiere dürfen deshalb nicht auf die Sitzplätze. Von vornherein ausgeschlossen sind gefährliche Stoffe und Gegenstände, insbesondere:

- explosionsfähige, leicht entzündliche, radioaktive, übelriechende oder ätzende Stoffe,
- unverpackte oder ungeschützte Sachen, durch die andere Fahrgäste verletzt werden können,
- über die Wagenumgrenzung hinausragende Gegenstände.

Hält sich der Fahrgast trotz Ermahnung nicht an diese Pflichten, kann ihn das Fahrpersonal von der Beförderung ausschließen. Selbstverständlich muss ein Dienstleistungsgewerbe die Messlatte sehr hoch anlegen. Der Kunde ist schließlich König. Er sollte sich aber auch dementsprechend verhalten.

(Quelle: BZP)

Dr. Cichon & Partner*

Rechtsanwaltskanzlei

Tätigkeitsschwerpunkte

Dr. J. Cichon
Unfallschadenregulierung
Fahrerlaubnisrecht
Erbrecht

M. Werther*
Fachanwältin
für Verkehrsrecht
Reitrecht
N. Nöker
Fachgebiet: Arbeitsrecht
Verwaltungsrecht

S. v. Kummer*
Fachanwalt
für Familienrecht
Sozialrecht

M. Wunderlich-Serban
Fachgebiet: Mietrecht
Privatinsolvenzen

J. Buchberger*
Fachanwalt
für Strafrecht /
Bußgeldsachen

A. Friedmann
Gewährleistungsrecht
Reiserecht

Johann-von-Werth-Straße 1, 80639 München, Tel.: 089 / 13 99 46 - 0, Fax: 089 / 16 59 51

FLUGHAFEN MÜNCHEN

→ AIRLINES UND TERMINALS

AB	AIR BERLIN	TERMINAL 1	MODUL A
AEA	AIR EUROPA	TERMINAL 1	MODUL A
QY	EUROPEAN AIR	TERMINAL 1	MODUL A
ST	GERMANIA	TERMINAL 1	MODUL A
LT	LTU	TERMINAL 1	MODUL A
HG	NIKI FLY	TERMINAL 1	MODUL A
NRD	NORDIC AIR	TERMINAL 1	MODUL A
VLM	VLM AIRLINES	TERMINAL 1	MODUL A
BA	BRITISH AIRWAYS	TERMINAL 1	MODUL B
DE	CONDOR	TERMINAL 1	MODUL B
DL	DELTA AIRLINES	TERMINAL 1	MODUL B
4R	HAMBURG INTERNATIONAL	TERMINAL 1	MODUL B
MA	MALEV	TERMINAL 1	MODUL B
ZB	MONARCH AIR	TERMINAL 1	MODUL B
QR	QATAR AIRWAYS	TERMINAL 1	MODUL B
AT	ROYAL AIR MAROC	TERMINAL 1	MODUL B
FQ	THOM. COOK	TERMINAL 1	MODUL B
TU	TUNISAIR	TERMINAL 1	MODUL B
PS	UKRAINE INT'L AIRLINES	TERMINAL 1	MODUL B
S7	S7-Airlines (SIBERIA AIRLINES)	TERMINAL 1	MODUL C
EI	AER LINGUS	TERMINAL 1	MODUL C
SU	AEROFLOT	TERMINAL 1	MODUL C
QSC	AFRICAN SAFARI	TERMINAL 1	MODUL C
BT	AIR BALTIC	TERMINAL 1	MODUL C
MSC	AIR CAIRO	TERMINAL 1	MODUL C
VIM	AIR VIA	TERMINAL 1	MODUL C
AMV	AMC AVIATION	TERMINAL 1	MODUL C
KK	ATLAS JET	TERMINAL 1	MODUL C
BST	BEST AIR	TERMINAL 1	MODUL C
BWG	BLUE WINGS	TERMINAL 1	MODUL C
BUC	BULGARIAN AIR	TERMINAL 1	MODUL C
CD	CORENDON AIR	TERMINAL 1	MODUL C
XC	CORENDON AIRLINES	TERMINAL 1	MODUL C
OK	CSA CZECH AIR	TERMINAL 1	MODUL C
7D	DONBASSAERO	TERMINAL 1	MODUL C
EK	EMIRATES	TERMINAL 1	MODUL C
OV	ESTONIA AIR	TERMINAL 1	MODUL C
EY	ETIHAD AIR	TERMINAL 1	MODUL C
ECP	EUROCYPRIA	TERMINAL 1	MODUL C
TE	FLYAL	TERMINAL 1	MODUL C
FHY	FREEBIRD	TERMINAL 1	MODUL C
GC	GAMBIA AIR	TERMINAL 1	MODUL C
DU	HEMUS AIR	TERMINAL 1	MODUL C
INX	INTER AIRLINES	TERMINAL 1	MODUL C
KD	KD AVIA	TERMINAL 1	MODUL C
YK	KIBRIS AIRLINES	TERMINAL 1	MODUL C
KV	KMV	TERMINAL 1	MODUL C
TE	LITHUANIAN AIR	TERMINAL 1	MODUL C
YM	MONTENEGRO	TERMINAL 1	MODUL C
BJ	NOUVELAIR TUNISIE	TERMINAL 1	MODUL C
WY	OMAN AIR	TERMINAL 1	MODUL C
PGT	PEGASUS AIR	TERMINAL 1	MODUL C
YQ	POLET AIR	TERMINAL 1	MODUL C
FV	ROSSIYA AIRLINE	TERMINAL 1	MODUL C
RJ	ROYAL JORDANIANN	TERMINAL 1	MODUL C
S7	S7 AIRLINES	TERMINAL 1	MODUL C
SV	SAUDI ARABIEN AIRLINES	TERMINAL 1	MODUL C
SHY	SKY AIRLINES	TERMINAL 1	MODUL C
GXL	STAR XL	TERMINAL 1	MODUL C
XQ	SUNEXPRESS	TERMINAL 1	MODUL C
RB	SYRIAN ARAB AIR	TERMINAL 1	MODUL C
VR	TACY CABO VERDE	TERMINAL 1	MODUL C
7J	TAJKISTAN AIR	TERMINAL 1	MODUL C
RO	TAROM	TERMINAL 1	MODUL C

UN	TRANSAERO LINES	TERMINAL 1	MODUL C
X3	TUIFLY	TERMINAL 1	MODUL C
T K	TURKISH AIRLINE	TERMINAL 1	MODUL C
U6	URAL AIRLINES	TERMINAL 1	MODUL C
UT	UT AIR	TERMINAL 1	MODUL C
MK	AIR MAURITIUS	TERMINAL 1	MODUL D
CT	AIR ONE	TERMINAL 1	MODUL D
AZ	ALITALIA	TERMINAL 1	MODUL D
SN	BRUSSELS AIR	TERMINAL 1	MODUL D
XG	CLICKAIR	TERMINAL 1	MODUL D
AY	FINNAIR	TERMINAL 1	MODUL D
FUA	FUTURA	TERMINAL 1	MODUL D
4U	GERMANWINGS	TERMINAL 1	MODUL D
IB	IBERIA	TERMINAL 1	MODUL D
FI	ICELANDAIR	TERMINAL 1	MODUL D
3L	INTERSKY	TERMINAL 1	MODUL D
KL	KLM AIRLINE	TERMINAL 1	MODUL D
VIK	KRETA FLY	TERMINAL 1	MODUL D
DY	NORWEGIAN	TERMINAL 1	MODUL D
OA	OLYMPIC AIRLINES	TERMINAL 1	MODUL D
OLT	OSTFRIES.LUFTTRANSPORT	TERMINAL 1	MODUL D
V7	VOLOTEA	TERMINAL 1	MODUL D
VY	VUELING	TERMINAL 1	MODUL D
AF	AIR FRANCE	TERMINAL 1	MODUL D
IZ	ARKIA	TERMINAL 1	MODUL F
LY	EL AL	TERMINAL 1	MODUL F
ISR	ISRAIR	TERMINAL 1	MODUL F
2U	SUN D'OR	TERMINAL 1	MODUL F
JP	ADRIA AIRWAYS	TERMINAL 2	
A3	AEGAN AIRLINES	TERMINAL 2	
AC	AIR CANADA	TERMINAL 2	
CA	AIR CHINA	TERMINAL 2	
EN	AIR DOLOMITI	TERMINAL 2	
KM	AIR MALTA	TERMINAL 2	
NH	ALL NIPPON AIR	TERMINAL 2	
IQ	AUGSBURG AIRWAYS	TERMINAL 2	
OS	AUSTRIAN AIR	TERMINAL 2	
KF	BLUE 1	TERMINAL 2	
BD	BRITISH MIDLAND AIRWAYS	TERMINAL 2	
V3	CARPATAIR	TERMINAL 2	
QI	CIMBER AIR	TERMINAL 2	
C9	CIRRUS AIRLINES	TERMINAL 2	
C0	CONTINENTAL AIRLINES	TERMINAL 2	
OU	CROATIA AIR	TERMINAL 2	
MS	EGYPT AIR	TERMINAL 2	
EW	EUROWINGS	TERMINAL 2	
JU	JAT	TERMINAL 2	
LO	LOT	TERMINAL 2	
LH	LUFTHANSA	TERMINAL 2	
LG	LUXAIR	TERMINAL 2	
VB	MAERSK AIR	TERMINAL 2	
SK	SAS SCANDINAVIAN	TERMINAL 2	
SQ	SINGAPORE AIRLINES	TERMINAL 2	
SA	SOUTH AFRICA AIRWAYS	TERMINAL 2	
JK	SPANAIR	TERMINAL 2	
LX	SWISS	TERMINAL 2	
TP	TAP PORTUGAL	TERMINAL 2	
TG	THAI AIRWAYS	TERMINAL 2	
VO	TYROLEAN	TERMINAL 2	
UA	UNITED AIRLINES	TERMINAL 2	
US	US AIRWAYS	TERMINAL 2	
TS	AIR TRANSAT	ZENTRALBEREICH	
EZY	EASY JET	ZENTRALBEREICH	
HF	TUIFLY.COM	ZENTRALBEREICH	

Zu jedem Einsatz bereit. Der Touran*.



**Bis zu 2.380 €
Inzahlungnahme-
prämie sichern.¹**

* Kraftstoffverbrauch des Touran in l/100 km: kombiniert 7,6–4,5, CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 168–119.

Touran Trendline 2.0 TDI, 81 kW (110 PS), 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe DSG

Kraftstoffverbrauch, l/100 km: innerorts 6,0/außerorts 4,6/kombiniert 5,1/CO₂-Emissionen, g/km: kombiniert 134.

Ausstattung: hellelfenbein, Taxipaket, Klimaanlage, Multifunktionsanzeige, Zentralverriegelung u. v. m.

Das Finanzierungsbeispiel basiert auf einer jährlichen Fahrleistung von 50.000 km.

UVP: 29.435 €

Hauspreis: 22.959,00 €¹

inkl. Selbstabholung in der Autostadt Wolfsburg

Anzahlung: 4.900,00 €

Nettodarlehensbetrag: 18.059,30 €

Sollzinssatz (gebunden) p.a.: 1,88 %

Effektiver Jahreszins: 1,90 %

Laufzeit: 48 Monate

Schlussrate: 6.071,45 €

Gesamtbetrag: 23.883,45 €

48 Monatsraten à 269,00 €^{1,2}

**Sie sparen
6475,70 €.³**

¹ Beim Kauf eines neuen Volkswagen Touran und gleichzeitiger Inzahlungnahme Ihres Gebrauchtwagens (ausgenommen Audi, Seat, Skoda), mit mind. 6 Monaten Zulassungsdauer auf Ihren Namen zahlen wir Ihnen bis zu 2.380,- € über dem von uns ermittelten DAT-Gebrauchtwagenwert. ² Ein Angebot der Volkswagen Bank GmbH, Gifhorn Str. 57, 38112 Braunschweig, für die wir als ungebundener Vermittler gemeinsam mit dem Kunden die für die Finanzierung nötigen Vertragsunterlagen zusammenstellen. Das Angebot gilt für Privatkunden und gewerbliche Einzelabnehmer mit Ausnahme von Sonderkunden für ausgewählte Modelle. Bonität vorausgesetzt. Nähere Informationen erhalten Sie unter www.volkswagenbank.de und bei uns. ³ Gegenüber der unverbindlichen Preisempfehlung des Herstellers für ein vergleichbar ausgestattetes Modell. Abbildung zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis.



Das Auto.

MAHAG

MAHAG Automobilhandel und Service GmbH & Co. oHG

Volkswagen Zentrum München

Schleibingerstr. 12-16, 81669 München

**www.mahag.de
taxi@mahag.de**

Ihre Ansprechpartner:



Bernd Obkirchner
Tel.: 089/48001-166



Johannes Huber
Tel.: 089/48001-578



HYBRIDANTRIEB

→ NEUE TECHNOLOGIE FÜR DIE ZUKUNFT

Im Jahr 1972 veröffentlichte der *Club Of Rome* seinen Bericht „Limits to Growth (Die Grenzen des Wachstums)“. Darin wurde die Endlichkeit der Rohstoffe unserer Erde und die begrenzte Belastbarkeit der Ökosysteme beschrieben. Jahrzehntlang wurde dieser Bericht von interessierter Seite als Panikmache verunglimpft. Seit für alle sichtbar die Gletscher schmelzen, die ersten pazifischen Inseln vor der vollständigen Überflutung stehen und neue Öl- und Gasvorkommen mit immer größerem Aufwand erschlossen werden müssen, kann die Stichhaltigkeit der damaligen Argumente nicht länger bestritten werden. Auch wenn es über Ausmaß und Zeithorizont unterschiedliche Annahmen gibt, so ist doch das Thema Klimaschutz in Politik und Gesellschaft angekommen.

Das Problem: Zu viele Abgase

Ein wesentlicher Verbraucher fossiler Rohstoffe und damit auch Verursacher von Treibhausgasen ist der motorisierte Individualverkehr. So steht die Automobilindustrie vor der Herausforderung, Verbräuche und Abgasemissionen ihrer Produkte zu senken. Die naheliegendste Idee dazu besteht im Betrieb der Kraftfahrzeuge mit elektrischem Strom. Dieser kann theore-

tisch weitgehend ohne Ressourcenverbrauch regenerativ erzeugt werden. Leider ermöglicht die zur Verfügung stehende Speichertechnik immer noch keine zufriedenstellenden Reichweiten.

Lösungsansätze

Kompromisse sind also angesagt. So werden Elektrofahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zum Laden der Akkumulatoren (Akkus) als sogenannte *Range Extender* (Reichweitenverlängerer) ausgerüstet. Ein anderer Ansatz besteht darin, den Betrieb von Verbrennungsmotoren durch Elektromotoren zu unterstützen und zu optimieren. Dadurch können die Verbrenner kleiner dimensioniert und mit höherem Wirkungsgrad betrieben werden. Alle diese technischen Mischformen werden unter dem Sammelbegriff *Hybridtechnik* zusammengefasst.

Der Begriff Hybrid

Der Begriff *Hybrid* stammt nach Wikipedia ursprünglich aus dem Altgriechischen. Dort bezeichnete er einen unehelichen Sprössling (wörtlich in etwa: „Frevelkind“). Über das Lateinische fand er seinen Weg in die englische und deutsche Sprache. Hier bedeutet er etwas Gebündeltes, Gekreuztes oder Gemischtes.

Technisch gesehen bezeichnet das Wort Hybrid eine Mischform aus verschiedenen Techniken. Beim Automobil versteht man darunter üblicherweise die Kombination eines Verbrennungsmotors mit einem Elektroantrieb. In der entsprechenden EU-Richtlinie wird ein solches Fahrzeug als *Hybridelektrofahrzeug* bezeichnet.

Umgangssprachlich nennt man es auch *Hybridfahrzeug*, *Hybridauto* oder *Fahrzeug mit Hybridantrieb*.

Das Hybrid-Prinzip

Wikipedia erklärt die Vorteile der Hybridtechnik folgendermaßen: „Der Verbrennungsmotor kann beim Hybridantrieb häufiger und länger in einem günstigen Wirkungsgradbereich betrieben werden. Anfallende überschüssige Energie wird über einen Generator für die Akkuladung verwendet. Beim Beschleunigen arbeiten Verbrennungs- und Elektromotor gemeinsam. Bei gleicher Beschleunigung kann also ein kleinerer Verbrennungsmotor verwendet werden (Downsizing). Beim Bremsen und im Schubbetrieb wird der größere Teil der Bremsenergie in den Akkumulator zurückgeführt (Nutzbremse). Insbesondere im Stadtverkehr tragen diese Rückgewinnungen zur Verbrauchsverminderung um bis zu 60% bei. Der Verbrennungsmotor ist abgeschaltet, wenn keine oder wenig Antriebsleistung benötigt wird. Die Lärmreduktion im Schubbetrieb, bei Stillstand oder bei Langsamfahren (Einparken) mit geladenem Akku ist im städtischen Raum ein weiterer Gewinn. Auf einen separaten Anlasser kann verzichtet werden, weil der Elektromotor die Funktion mit übernimmt.“

Ein Verbrennungsmotor muss erst höhere Drehzahlen erreichen, bevor er eine hohe Leistung abgeben kann. Der Elektromotor dagegen stellt schon beim Anfahren das maximale Drehmoment zur Verfügung. Durch Kombination der beiden Motoren kann das Fahrzeug bei gleicher Systemleistung um etwa 10–20% schneller beschleunigen (elektrisches Boosten). Aufgrund des

Dr. Hans Bake v. Bakin

85609 Aschheim · Tassilostraße 23

Taxi, Mietwagen, Bus, LKW
Erst- und Verlängerungs US

T. 089/370 656 90

Sprechzeiten Mo.-Do. 8-18 Uhr & nach tel. Vereinbarung

leistungsärmeren Verbrennungsmotors haben die Fahrzeuge häufig eine etwas geringere Höchstgeschwindigkeit und sind bei hoher Leistungsanforderung lauter, weil sie dann in höheren Drehzahlbereichen arbeiten müssen.

Ein Hybridelektrokraftfahrzeug ist zwar etwas schwerer als ein Fahrzeug derselben Baureihe mit Verbrennungsmotor. Nur bei unrealistisch angenommener konstanter, schneller Fahrt auf der Autobahn kann sich das Zusatzgewicht jedoch in einem höheren Verbrauch niederschlagen. Wird beschleunigt und abgebremst oder wechseln sich Berg- und Talfahrten ab, dann kann der durch das Zusatzgewicht bedingte Mehrverbrauch durch die Möglichkeit der Nutzbremse überkompensiert werden. Eine vorausschauende Fahrweise kann schon beim normalen PKW 10 bis 20 Prozent des Verbrauchs einsparen, während dieser Wert beim Hybrid nochmals zunimmt, weil jedes vorausschauende Bremsen der Energiegewinnung dienen kann ...

Der Wirkungsgrad eines Ottomotors beträgt bei optimaler Drehzahl und Auslastung maximal 37 %. Je nach Lastbedingung und Drehzahl fällt er auf die Hälfte ab, im Leerlauf ist er Null. Vor allem im Teillastbetrieb (d.h. wenn wenig Gas gegeben wird) haben Ottomotoren einen schlechten Wirkungsgrad. Dieser Betriebszustand kommt im Stadtverkehr häufig vor und kann in Hybridelektrokraftfahrzeugen weitgehend vermieden werden. Dieselmotoren weisen einen vergleichsweise konstanten Wirkungsgrad auf, weshalb diese weniger vom Einbau eines Elektromotors und Akkumulators profitieren.“

Für den Hybridantrieb kann ein Benzinmotor auf möglichst hohen Wirkungsgrad optimiert werden. Wenn er dafür nicht mehr die höchstmögliche Leistung erbringt, ist das kein Problem, da der Elektromotor als kurzzeitige zusätzliche Kraftquelle zur Verfügung steht.



Foto: istockphoto

Toyota verwendet dazu den sogenannten Atkinson- oder Miller-Zyklus, bei dem das Einlassventil während des Saughubes früher schließt. So wird zwar nicht die höchstmögliche Zylinderfüllung erreicht. Doch kann das gezündete Gemisch während des Arbeitstaktes mehr Energie abgeben und verbrennt daher effizienter. Auch der Mercedes S 400 Hybrid arbeitet nach diesem Atkinson-Prinzip.

Honda realisiert eine Zylinderabschaltung und betreibt den Motor auch in Arbeitsbereichen, die ohne elektromotorische Unterstützung zu unkomfortablem Motorlauf oder Ausgehen des Motors führen würden. Dies wird durch den Einsatz des direkt auf

der Kurbelwelle sitzenden Elektromotors als aktive Schwungscheibe ermöglicht.

Verschiedene Hybrid-Systeme

Grundsätzlich unterscheidet man zwei Hybridformen.

→ Serieller Hybrid:

Bei einem seriell angeordneten Hybridantrieb hat der Verbrennungsmotor keinerlei mechanische Verbindung mehr zur eigentlichen Antriebsachse. Er treibt nur noch einen elektrischen Generator an, der die Fahrenergie bereitstellt oder den Fahrakku lädt. Bei kurzzeitigem höherem Leistungs-

Schnellservice
Reifen & Ölwechsel

KUNDENDIENST
KFZ - WARTUNG
UNFALLINSETZUNG
ABGASABNAHME
KLIMABEFÜLLUNG

KFZ MEISTERBETRIEB
HELMUT GLAS
Tel.: 089 / 779962
ENGELHARDSTR.6
Ab sofort: 81369 MÜNCHEN

Automatikgetriebe- und Motor-Reparatur-Service.
Kompletter Automatikgetriebe-Ölwechsel für
Modell 210 und 211

Preiswert!!!
Sauber

KFZ - PFLEGE
KAROSSIERARBEITEN
COMPUTERFEHLERAUSLESE
TÜVABNAHME IM HAUS
KFZ - ELEKTRIK

bedarf können die Akkus zusätzlichen Strom liefern. Der oder die Elektromotor(en) müssen immer das gesamte Drehmoment und die gesamte Leistung erbringen.

→ Paralleler Hybrid:

Beim parallelen Hybridantrieb wirkt der Elektromotor gemeinsam mit dem Verbrennungsmotor auf den Antriebsstrang. In mindestens einem Betriebszustand sind die Kräfte oder Drehmomente der einzelnen Antriebe gleichzeitig verfügbar. Das ermöglicht eine schwächere Auslegung von Elektro- und Verbrennungsmotor, was Kosten, Gewicht und Bauraum spart, im Falle des Verbrennungsmotors auch Kraftstoff (downsizing).

Kann das Auto rein elektrisch fahren?

So gut wie alle derzeit realisierten Hybrid-Konzepte sind Parallel-Hybride. Die weitere Unterscheidung orientiert sich an der Frage, ob das Fahrzeug zumindest kurze Strecken rein elektrisch zurücklegen kann.

Eigentlich kein Hybrid ist der sogenannte *Microhybrid*. Als einziger Motor steht ein Verbrennungsmotor zur Verfügung. Dieser wird durch Maßnahmen wie Start-Stop-Automatik und Rekuperation (Bremsenergie-Rückgewinnung) auf Sparsamkeit getrimmt.

Beim *Mildhybrid* unterstützt der Elektroantrieb den Verbrennungsmotor zur Leistungssteigerung. Ein reiner Elektro-Betrieb ist nicht möglich. Die Bremsenergie kann in einer Nutzbremse teilweise wiedergewonnen werden. *Vollhybrid-Fahrzeuge* sind mit ihrer elektromotorischen Leistung in der Lage, kurze Strecken auch rein elektrisch zu fahren. Wenn der Akku nicht nur über den Verbrennungsmotor geladen werden kann, sondern auch über das Stromnetz, spricht man von einem *Plug-In-Hybrid* (Englisch „to plug in“ = (einen Stecker) einstecken). Hier muss zusätzlich ein Spannungswandler eingebaut sein, der den Strom aus der Steckdose auf die Spannung transformiert, die der Hybrid-Akku benötigt. Daher sind Plug-In-Hybride üblicherweise teurer als „normale“ Hybridfahrzeuge. Dafür besitzen sie meist größere Akkus und können über eine längere Strecke ausschließlich elektrisch gefahren werden.

Das Verbrauchsmärchen des Plug-In Hybriden

Gerade können wir an den Plakatwänden die Werbekampagne eines großen deut-

schen Autokonzerns für ein neues Plug-In-Hybrid-Modell seiner erfolgreichsten Baureihe erleben. Die Modellbezeichnung erinnert sicher nicht zufällig an „Rennsemeln“ derselben Reihe, mit denen pubertäre Spätjugendliche auf der Autobahn weit teurere Sportwagen „jagen“ können.

Dem Kunden wird die Kombination eines Autobahnlegers und eines ökologisch korrekten Fahrzeuges versprochen. Dafür wird als Einstandspreis das Doppelte des Preises für das Grundmodell fällig. Als Gegenleistung wird ein traumhaft niedriger Durchschnittsverbrauch von 1,5 Liter Super / 100 km und ein fantastischer Abgaswert von 35 g/km angegeben.

Bei der Verbrauchsmessung nach ECE-Norm standen schon grundsätzlich die *Märchen aus 1001 Nacht* Pate. Die Werte werden nach derart unrealistischen Vorgaben gemessen, dass sie in der Praxis nur bergab bei ausgeschaltetem Motor erreicht werden können. Für die Verbrauchsberechnung eines Plug-In-Hybriden wird das Märchenbuch um eine weitere Ausgabe erweitert. Als Fahrzyklus werden unrealistisch häufige Fahrten im reinen Elektro-Betrieb angenommen. Der an der Steckdose aufgetankte Strom fließt, obwohl hierzulande zu einem erheblichen Teil noch aus fossilen Energieträgern erzeugt, in keiner Weise in die Verbrauchs- und Abgasbilanz ein. Bei realistischer Betrachtung werden sich bei dem oben beschriebenen Fahrzeug auch bei schonender Fahrweise die Verbrauchswerte eher im 5 Liter-Bereich einpendeln.

Zusätzlich nimmt man wohl mit einer gewissen Berechtigung an, dass ein derart unwirtschaftliches, weil teures Fahrzeug nur an jemanden verkauft werden kann, der nicht nur die Grundrechenarten, sondern auch sich selbst nicht beherrscht. Deshalb wurde das eigentlich interessante Konzept bisher von deutschen Herstellern nur in vollkommen überdimensionierten Leistungskategorien in hochpreisigen Automodellen verwirklicht.

Welches Konzept ist für den Taxi-Unternehmer geeignet?

Angesichts der Preise und der immer noch sehr begrenzten elektrischen Reichweite derartiger Plug-In-Hybride ist ein solches Automobil für den Taxieinsatz bisher nicht geeignet. Interessant ist aber das Vollhybrid-Konzept, da es zu konkurrenzfähigen Einstandspreisen sowohl kosten- als auch

verbrauchsmäßig wettbewerbsfähige Produkte ermöglicht. Hier haben die deutschen Autohersteller viele Jahre lang einen Trend verschlafen. Auf Automessen wurden zwar prestigefördernd immer wieder Prototypen vorgestellt. Kaufen konnte man die entsprechende Technik aber lange nur von den Japanern. Während die Deutschen inzwischen langsam „in die Puschen kommen“, hat Toyota seit 1997 über 6 Millionen Hybridfahrzeuge verkauft, Honda ist in diesem Segment seit 1999 tätig. Entsprechend ausgereift und vergleichsweise günstig präsentieren sich deren heute angebotene Hybrid-Modelle. Wohltuend fällt gleichzeitig auf, dass Leistungsexzesse vermieden werden und Alltagstauglichkeit im Mittelpunkt steht.

Wie geht es weiter?

Hybridfahrzeuge sind langfristig eher eine Übergangslösung, bis die Speicherprobleme für elektrische Energie zufriedenstellend gelöst sind. Das gleichzeitige Vorhalten zweier unterschiedlicher Antriebssysteme ist eigentlich nicht der Weisheit letzter Schluss. Bei dem gegenwärtigen Entwicklungstempo der Akkumulatorentechnik, das immer wieder durch Rückschläge wie brennende Lithium-Ionen-Akkus gebremst wird, ist aber zumindest für die nächsten fünf bis zehn Jahre nicht mit taxitauglichen Elektrofahrzeugen zu rechnen. Die nächsten Taxigenerationen werden im Elektro-Segment wohl ausschließlich aus Hybridfahrzeugen bestehen. (KGF)

Quellen:

Wikipedia „Bedeutung des Wortes Hybrid“:
<https://de.wikipedia.org/wiki/Hybrid>

Wikipedia „Hybridantrieb“:
<https://de.wikipedia.org/wiki/Hybridelektrokraftfahrzeug>

Wikipedia „Atkinson-Zyklus“:
<https://de.wikipedia.org/wiki/Atkinson-Kreisprozess>

Wikipedia „Plug-In-Hybrid“:
<https://de.wikipedia.org/wiki/Plug-in-Hybrid>

→ FAHRBERICHT TOYOTA PRIUS PLUS HYBRID



Für einen Fahrzeugtest stellte die Firma DIT München in der Landsberger Straße 222 dem TAXIKURIER einen Toyota Prius Plus in Comfort-Ausstattung zur Verfügung. Vier Tage lang konnte ich dieses Fahrzeug ausgiebig testen.

Bei der ersten Annäherung stelle ich fest: Ein beeindruckendes Auto, groß, flott designt, ansprechend. Wirkt der „normale“ Prius für deutsche Augen doch ziemlich exotisch, so entspricht der Prius Plus mit seiner Kombiform sehr gut den hiesigen Erwartungen an ein geräumiges Fahrzeug. Die Form wirkt aerodynamisch durchdacht, die großen Türausschnitte versprechen leichtes Ein- und Aussteigen. Die steil stehende Heckscheibe und die großen Fensterflächen lassen auf gute Rundumsicht hoffen.

Der Einstieg ist wie erhofft an allen vier Türen bequem möglich. Der Fahrzeuginnenboden liegt relativ hoch, alle fünf Sitze sind straff gepolstert und bieten einen guten Seitenhalt. Fahrer- und Beifahrersitz verfügen im Zusammenhang mit der aufpreispflichtigen Lederpolsterung jeweils über Sitzheizung. Im Taxipaket ist dieses Komfortmerkmal ebenfalls enthalten, allerdings besteht hier der Sitzbezug aus Kunstleder. Die Rundumsicht ist nach vorne und seitlich sehr gut, der Blick nach hinten wird durch die breiten D-Säulen etwas ein-

geschränkt. Auch bei steil stehender Heckscheibe und Rückfahrkamera erscheint ein Parkpilot als sinnvolles Extra.

Das Lenkrad ist in Höhe und Reichweite verstellbar, eine gute Fahrposition ist leicht zu finden. Der Fahrersitz ist vielseitig einstellbar und verfügt über eine Lendenwirbelstütze. Trotz der mächtigen Mittelkonsole sind die Platzverhältnisse auf den Vordersitzen sehr großzügig. Gestartet wird der Motor ..., nein, falsch: Aktiviert wird das System über den Start/Stop-Knopf. Der Zündschlüssel ..., nein, auch wieder falsch: Der Transponder muss sich lediglich in der Nähe des Fahrersitzes befinden. Ich trete also die Bremse und drücke den Startknopf, dann passiert ... erst einmal nichts. Der Instrumenten-Bildschirm in der Mitte des Armaturenbrettes baut sich auf, zum Schluss erscheint die Schrift: „Ready“. Auf das Eindeutschen der Systemmeldungen hat Toyota verzichtet. Ich schalte den Automatik-Wählhebel auf „D“ und lasse die Bremse los. Das Auto rollt ohne Motorgeräusch an. Erst nach einem

vorsichtigen Tritt auf das Gaspedal startet kaum hörbar der Benzinmotor. Hauptsächlich erkennbar ist diese Tatsache daran, dass die „EV“-Anzeige (elektrischer Betrieb) im Eco-Meter erlischt.

Das Armaturenbrett ist zuerst einmal gewöhnungsbedürftig. Die vielfachen Anzeigen im breiten Instrumenten-Bildschirm verlangen nach einem Blick in das Bordhandbuch. Der digitale Tacho und die Leistungs- und Betriebszustands-Anzeige (Eco-Meter) dominieren die Anzeige. Daneben werden die eingelegte Automatik-Fahrstufe, eine Tankanzeige und die Anzeigen des Bordcomputers eingeblendet. Ganz rechts gibt es eine Anzeige des gewählten Betriebsmodus (Eco, Power, Elektrisch).

Ab der Comfort-Version (und damit auch in der Taxiversion) kann ein Head-Up-Display zugeschaltet werden, das die Tachoaussage in das Sichtfeld des Fahrers am unteren Rand der Windschutzscheibe spiegelt. Die serienmäßige Klimaautomatik erfordert wiederum eine Eingewöhnungszeit, ist

dann aber logisch erfassbar und intuitiv zu bedienen.

Wirklich ungewohnt ist der Automatik-Wählhebel. Von der Dimension her eher ein kleiner Joystick ermöglicht der in einer Kulisserie geführte Hebel eigentlich nur drei Stufen: D (Vorwärts), R (Rückwärts) und N (Neutral). Mit B gibt es noch ein Motorbremsprogramm für längere Bergabfahrten. Die P- (Park-) Position wird über einen separaten Druckknopf oberhalb des Wählhebels geschaltet.

Als nächste Überraschung stellt das Ohr fest, dass die Motordrehzahl nicht mit der Stellung des Gaspedals zusammenpasst. Einen Drehzahlmesser gibt es nicht. In der Warmlaufphase dreht der Motor grundsätzlich ziemlich hoch, um das System zu erwärmen. Sobald der vorgesehene Betriebszustand erreicht ist, schaltet die Elektronik, wiederum nicht immer im Zusammenhang mit Gaspedalbewegungen, den Benzinmotor nach eigenem Ermessen an und aus und wählt auch die Drehzahl nach nicht immer nachvollziehbaren Kriterien. Bei kräftigem Tritt auf das Gaspedal schaltet sich jedes mal der Benzinmotor ein und dreht während der Beschleunigung deutlich hörbar in einem hohen Umdrehungsbereich. Das CVT-Getriebe schaltet keine erkennbaren Gänge. Stattdessen wird eine Gliederkette auf einem Kegelrad verschoben, so dass ein stufenloser Kraftübertragungswechsel möglich wird. Im Prinzip (auch wenn die Konstrukteure es nicht unbedingt gerne hören) handelt es sich um eine Weiterentwicklung des genialen Systems, das vor Jahrzehnten vom niederländischen Kleinwagenhersteller DAF entwickelt wurde. Durch den seinerzeit verwendeten Keilriemen hatte es damals allerdings Probleme mit der Standfestigkeit des Getriebes gegeben.



Am Anfang traue ich mich kaum, auf das Gaspedal zu treten. Die Verbrauchsanzeige signalisiert alarmierende 80 bis 90 Liter Verbrauch auf 100 Kilometer. Bald sinkt aber dieser Wert und pendelt sich nach vielleicht 15 Minuten auf Werte zwischen 5 und 6 Liter ein. Beim Ausrollen an der Ampel und beim Bremsen wird ein Teil der Bewegungsenergie als elektrische Energie zurückgewonnen. Auch dies zeigt das Eco-Meter an. Nun packt mich der Ehrgeiz. Ich versuche, die angezeigten Verbrauchswerte zu drücken. Wenn das System auf den Elektromotor umschaltet, versuche ich, diesen Betriebszustand zu halten. Beim stärkeren Beschleunigen steigt die Anzeige in den braunen Bereich des „unökonomischen“ Verbrauchs. Also versuche ich, diesen Zustand zu meiden.

Bald merke ich, dass diese Fahrweise nicht der Weisheit letzter Schluss ist. Sie ermöglicht nur langsame Beschleunigung, ein Mitschwimmen im Verkehr ist so nicht möglich. Die Fahrer hinter mir höre ich im Geiste fluchen ob des Schläfers vor ihnen. Also ignoriere ich die Anzeigen und kehre zu einem „normalen“ Fahrstil zurück. Siehe

da: Auch jetzt erhöht sich der vom Bordcomputer angezeigte Durchschnittsverbrauch kaum. Beim kräftigen Tritt aufs Gaspedal steigt zwar das Eco-Meter wieder in braune Höhen; wenn ich aber meine Zielgeschwindigkeit erreicht habe, geht der



Benzinmotor aus und der Elektromotor hält den Schwung, bis die nächste Ampel sowieso wieder zum Stopp zwingt.

Nun kenne ich das Auto gut genug, um mich mit kurzen Blicken mit dem Energieflussmonitor zu beschäftigen, der in den Bildschirm des Autoradios/Navigationsgerätes eingeblendet werden kann. Ich sehe, dass der Benzinmotor nicht nur für Vortrieb sorgt, sondern meistens auch den Hybridakku lädt. Nur bei sehr großer Leistungsanforderung versiegt dieser Ladestrom. Die Flussrichtung des Stromes kehrt sich um. Nun speist der Akku mittels der Elektromotoren seine Energie in den Antrieb ein. Sobald die Wunschgeschwindigkeit erreicht ist und das Gaspedal zurückgenommen wird, dreht sich die Flussrichtung abermals und der Akku wird wieder geladen.

In der Betriebsanleitung wird angegeben, dass die Energiereserve des Hybrid-Akkus für eine Fahrtstrecke von ungefähr zwei Kilometern im reinen Elektro-Modus ausreicht. Es kann also auch in Beschleunigungssituationen nicht unbegrenzt Energie eingespeist werden. Der 1,8-Liter-Benzinmotor ist auf Wirtschaftlichkeit optimiert, nicht auf maximale Leistung, und damit für das leer 1,7 Tonnen wiegende Auto eigentlich zu schwach. Die volle Systemleistung kann immer nur im Zusammenspiel mit den Elektromotoren abgerufen werden. Diese können wiederum nur für kurze Zeit bei der Beschleunigung unterstützen. Daher empfiehlt Toyota, den Prius Hybrid nicht für Anhängerbetrieb zu verwenden. Auch das Abschleppen von Pannenfahr-

Funktechnik Metzker
Vertriebsgesellschaft mbH

Funkgeräte KENWOOD und ZAIT
Telefone
Freisprecheinrichtungen
Navigations-Systeme
Auto-HiFi

Kastenbauerstr. 5
81677 München
Telefon (089) 93 30 73
Telefax (089) 93 73 19

FTM

Stimmer & Sohn GmbH
Lindberghstraße 20 · 80939 München
Annahme 089/34 84 40 · Büro 089/321 99 29-3

60 Jahre **Taxiwerkstätte**

- Unfallinstandsetzung
- Kfz-Reparaturwerkstätte
- spontane Hilfe

zeugen sollte mit dem Prius unterbleiben. Wie sich das Auto auf längeren Gebirgsanstiegen bewährt, müsste noch ausprobiert werden.

Bei einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,1 Tonnen bleiben als Nutzlast nur magere 400 Kilogramm übrig. Damit ist schon klar, dass der Prius Plus trotz seiner zwei Zusatzsitze im Kofferraum kein wirklicher 7-Sitzer ist. Bei drei bis vier Fahrgästen mit Gepäck ist sein Limit deutlich erreicht. Diese Sitze sind eine Option, wenn es um den Transport von Kindern geht. Notfalls geht der Prius Plus auch als „Kuschelkombi“ für die Jugend vom Kunstpark durch. Als „ausgewachsene“ Person mit gar nicht flachem Waschbär-Bauch habe ich den Einstieg in die dritte Reihe gar nicht erst probiert.

Die Rückbank der zweiten Reihe besteht aus drei Einzelsitzen, die getrennt in Länge und Lehnenneigung verstellbar sind. Ganz zurückgeschoben bieten sie einen sehr ordentlichen Fußraum. Auch für größer gewachsene „Hintersassen“ ist die Kopffreiheit großzügig bemessen. Allerdings sind die drei gleichwertigen Sitze aufgrund der maximal zur Verfügung stehenden Innenbreite etwas schmal geraten. Das übliche beengte Schicksal des mittleren Rückbankpassagiers wurde aufgeteilt auf alle drei Sitzplätze. Dafür ist der Innenboden völlig eben, kein Mittelunnel behindert das Durchrutschen. Wiederum etwas gewöhnungsbedürftig ist der Sicherheitsgurt des mittleren Rücksitzes, der oben am Dachhimmel befestigt ist und ziemlich nahe am Kopf des rechten Nachbarn vorbei verläuft.

Der Kofferraumboden wie auch die Ladekante sind vergleichsweise hoch angesetzt, bei umgelegten Rücksitzen der zweiten und



dritten Reihe ergibt sich aber eine glatte Ladefläche. Auch bei Besetzung mit fünf Insassen kann das Reisegepäck von vier Fahrgästen genügend Platz finden. Ist hingegen die dritte Reihe aufgeklappt, kann von Gepäckraum nicht mehr die Rede sein. Der dann noch verfügbare Platz besitzt eher das Format eines Handschuhfaches.

Im Armaturenbrett gibt es zwei verschließbare Fächer sowie in der Mittelkonsole eine mit einer Klappe versehene flache Ablage. Der Platz darunter ist dem Hybridakku vorbehalten. Die Türfächer vorne können kleinere Getränkeflaschen und etwas Kleinkram aufnehmen. Für Stadtpläne sind noch Taschen in den Rückenlehnen der Vordersitze vorhanden. Unter dem Kofferraumboden existiert eine größere Staumöglichkeit für eigene Utensilien. Insgesamt sind die Ablagemöglichkeiten nicht gerade üppig.

Serienmäßig sind in beiden Prius-Versionen keine Reservereifen, sondern nur Pannensets vorhanden. Es gibt zwar Reserveradwannen. Das Einlegen eines Reserverades erfordert jedoch beim Prius Plus den Ausbau der dritten Sitzreihe und bei beiden



Modellen Improvisationen mit dem unterflurigen Staufach und dem Kofferraumboden. Integrierte Kindersitze bietet Toyota leider nicht an. Das Panoramadach ist eine nette Spielerei, wird bei einem Aufpreis von 1100 Euro aber oftmals dem Rotstift zum Opfer fallen.

Die serienmäßige Audioanlage mit sechs Lautsprechern liefert einen satten, wohlklingenden Sound. Neben dem CD-Laufwerk können (ebenfalls serienmäßig) MP3-Player über USB oder AUX-IN betrieben werden. Dieser Standard ist bei deutschen Herstellern immer noch aufpreispflichtig. Als bekennender Klassik-Liebhaber würde ich mir persönlich noch die gegen 500 Euro Aufpreis verfügbare JBL-Audio-Anlage mit acht Lautsprechern näher anschauen, wirklich notwendig ist das aber nicht. Im Audiosystem ist eine Rückfahrkamera serienmäßig enthalten. Der Parkpilot (Rückfahrpiepser) ist dagegen aufpreispflichtig.

Der Einstiegspreis für den Prius Plus Hybrid in Taxiausstattung (wie Comfort-Ausstattung, aber mit kleinerem (und sparsamerem) 16-Zoll-Fahrwerk, dafür Kunstleder

Dr. Manfred Hingerle

Seit 1979

Führerscheinuntersuchungen

zu besonders fairen und freundlichen Bedingungen



Bitte kommen Sie ohne Anmeldung während den Untersuchungszeiten. Wenn Sie die Reaktionstests benötigen, kommen Sie bitte mind. 2 Std. vor Ende der Untersuchungszeiten.

Am Brunnen 17, Kirchheim b. München Untersuchungszeiten:
Tel.: 089/903 61 10 od. 99 18 80-18 Mo - Fr 08:00 bis 12:00
www.verkehrsmedizin-dr.hingerle.de Mo, Di, Do, 14:00 bis 19:00

THOMAS VOGL
RECHTSANWÄLTE

*Unfallregulierung
Versicherungsrecht
Straf- und
Bußgeldsachen*

Herzogstraße 60 · 80803 München
Telefon: 330 66 20 · Fax: 330 66 210

U Hohenzollernplatz/
Münchner Freiheit

DAS MÜNCHNER PARTYAREAL

FEIERN IN
21 CLUBS
DISCOS, BARS, KNEIPEN,
KONZERTE & MEHR
TANZ- & LIVE-MUSIK
IN DER NACHTKANTINE

WWW.KULTFABRIK.DE

ALLE S-BAHN, U5, BUS- & TRAMLINIEN
KULTFABRIK
GRAFINGER STR. 6, MÜNCHEN // AM OSTBAHNHOF

inbegriffen) und mit Taxipaket von Intax liegt bei 28.700 Euro incl. MwSt. und Überführung, netto also ca. 24.120 Euro. Als Plug-In-Hybrid würde er nochmals 8000 Euro netto zusätzlich kosten. In dieser Ausführung wird er aber als Taxi nicht angeboten. Günstiger geht es natürlich mit dem „normalen“ Prius Hybrid, er liegt in derselben Ausstattung bei brutto 24.000 Euro (netto ca. 20.170 Euro). Der ebenfalls als Hybrid angebotene Auris Kombi beginnt in vergleichbarer Ausführung bei 22.400 Euro brutto, netto also ca. 18.825 Euro. Beides ist jeweils mit Taxipaket gerechnet.

Wer es luxuriöser mag, für den hat Toyota den Lexus GS 300h Hybrid in Taxiausstattung zu einem Preis von brutto 38.980 Euro, netto also ca. 32.760 Euro im Angebot.

Für alle Taxis bietet Toyota eine Garantiezeit von 3 Jahren bis 100.000 Kilometer, die gegen Aufpreis von 655 bzw. 1395 Euro auf eine Laufleistung von 200.000 km bzw. 300.000 km innerhalb von 3 Jahren ausgeweitet werden kann. Diese Garantie beinhaltet ebenfalls die Hybrid-Komponenten. Für den Hybrid-Akku gilt zusätzlich eine Toyota-interne Kulanzregelung von 100%

bis zu einer Laufleistung von 250.000 km ohne Altersbeschränkung.

Ein Toyota Hybrid muss alle 15.000 Kilometer zu einer „Kleinen Inspektion“, die im Prinzip einen erweiterten Ölwechsel und eine Kontrolle der Hybridanlage beinhaltet. Alle 30.000 km wird eine „Große Inspektion“ fällig. Der Ventiltrieb des Benzinmotors erfolgt über eine wartungsfreie Steuerkette, die üblicherweise ein Autoleben lang halten sollte. Bei DIT München ist kein Fall bekannt, bei dem eine Steuerkette ersetzt werden musste. Common-Rail-Probleme existieren keine, da kein Common Rail vorhanden ist. In den vier Tagen fuhr ich eine Strecke von ca. 300 Kilometern. Mein Testverbrauch lag bei 6,1 Litern / 100 km. Allerdings fuhr ich einen guten Teil der Strecke auf dem Land bei weitgehend freien Straßen. Das eigentliche Einsparpotential wird aber laut Prospektangaben im Stadtverkehr erzielt. Daher erscheinen mir die von Kollegen berichteten Verbräuche um die 5 Liter (normaler Prius) und 6 Liter/100 km (Prius Plus) durchaus nachvollziehbar. Angesichts von Größe und Gewicht der beiden Prius kann man dies als hervorragende Werte bezeichnen.

Der Prius Plus ist ein durchaus interessantes Taxifahrzeug. Zwar ermöglicht er keine wirklich sportliche Fahrweise. Wir fahren aber auch Taxi und nicht Formel Eins. Für den möglichst wirtschaftlichen und angenehmen Transport von Fahrgästen erscheint er auf jeden Fall konkurrenzfähig. Die Berichte der Kollegen legen ein übriges Zeugnis dafür ab. Wer also nicht auf Markenstatus als Persönlichkeitsstütze angewiesen ist, sollte sich dieses Fahrzeug oder ein anderes Hybrid-Modell einmal näher ansehen. (KGF)



INFORMATION

HIER KÖNNTE IHRE ANZEIGE STEHEN!

WERBEN IM TAXIKURIER

WIR UNTERBREITEN IHNEN GERNE EIN ANGEBOT

Anzeigenverwaltung:

Taxi-München eG, Engelhardstraße 6, 81369 München

Ansprechpartner:

Frau Elke Choleva, Telefon: (0 89) 21 61-367

Frau Tanja Reger, Telefon: (0 89) 21 61-368

E-Mail: anzeigen@taxi-muenchen.de / Internet: www.taxi-muenchen.de

→ INTERVIEW MIT CHRISTIAN KUGLER

Der TAXIKURIER im Gespräch mit Christian Kugler von der Taxifirma Kugler, Mitgliedsunternehmen der Taxi-München eG:



TAXIKURIER: Herr Kugler, in Ihrem Taxiunternehmen gibt es 17 Taxis. Im letzten Sommer haben Sie zwei Toyota Prius Plus Hybrid angeschafft. Was waren Ihre Gründe dafür?

Christian Kugler: Ich hatte im letzten Jahr zwei defekte Motoren und vier kaputte Turbolader bei den Taxis meiner bisherigen Marke. Es gab auch immer wieder Probleme mit Kühlwasserverlust an verschiedenen Stellen. Darüber habe ich mich extrem geärgert. Zwar wurden einige Reparaturen auf Kulanz durchgeführt, doch standen die Fahrzeuge immer wieder für mehrere Tage in der Werkstatt. Daraufhin habe ich mich bei Unternehmerkollegen erkundigt, welche Alternativen es gebe. Dabei wurde mir immer wieder von guten Erfahrungen mit dem Toyota Prius auch und gerade im Schichtbetrieb berichtet. Die Verbräuche seien

durchwegs günstig und es gebe so gut wie keine Pannen mit diesen Fahrzeugen.

TAXIKURIER: Sie haben Ihre Prius noch nicht lange genug im Dienst, dass Sie schon langfristige Erfahrungen hätten. Gab es bisher irgendwelche Probleme?

Christian Kugler: Nein, ich hatte bisher noch kein einziges Problem, nur einen kleinen Blechschaden. Etwas Bauchschmerzen habe ich, weil im Prius Plus kein Reserverad vorhanden ist, lediglich ein Tyre-Fit. Man kann auch kein Rad in die Reserveradwanne legen, ohne die hinterste Sitzreihe auszubauen. Allerdings besitzen auch die neuen Mercedes-Modelle kein Reserverad mehr, da in der Wanne der Tank für AdBlue eingebaut ist.

TAXIKURIER: Wie war Ihre Kalkulation für die neuen Prius?

Christian Kugler: Der bisher von mir eingesetzte Mercedes E 200 CDI kostet netto in der von mir gewünschten Ausstattung knapp 31.000 Euro. Im Laufe von 3 Jahren zahle ich für diesen Typ ca. 771 Euro KFZ-Steuern.

Der Verbrauch ist zwar niedriger angegeben, in der Praxis pendelt er sich aber bei 9 bis 9,5 Liter Diesel/100 km ein. Wenn ich in 3 Jahren eine Laufleistung von ca. 240.000 km rechne, komme ich auf Spritkosten von knapp 26.000 Euro bei einem Literpreis von 1,20 Euro. Der Toyota Prius kostet in meiner Wunschausstattung ca. 25.600 Euro netto.

In 3 Jahren fällt eine KFZ-Steuer von ca. 120 Euro an. Bei einem Verbrauch von 6 Li-

tern (der mir von Kollegen bestätigt wurde) ergeben sich für 240.000 km Spritkosten von knapp 20.000 Euro bei einem Literpreis von 1,35 Euro (Super).

Dagegen rechnete ich höhere Wartungskosten, da ich beim Hybrid lange nicht so viel selbst machen kann wie bei einem Mercedes Diesel. Der Wiederverkauf ist noch nicht kalkulierbar, weil es für den Prius bisher keinen Gebrauchtwagenmarkt gibt.

Insgesamt kam ich zu dem Schluss, dass ich gute Chancen hatte, in der Gesamtkostenbilanz unter den Kosten des Mercedes zu bleiben.

TAXIKURIER: Hat sich Ihre Kalkulation bis jetzt als richtig erwiesen?

Christian Kugler: Absolut. Der Verbrauch liegt durchwegs um die 6 Liter Super. Als weiteren Vorteil habe ich erfahren, dass Servicearbeiten bei Toyota DIT München sehr zügig durchgeführt werden. Ich bekomme in der Regel auch kurzfristig einen Termin und kann das Taxi oft schon nach einer Stunde wieder abholen. Das hatte ich bei meiner bisherigen Marke ganz anders erlebt.

TAXIKURIER: Wie reagieren Ihre Fahrer auf dieses Auto?

Christian Kugler: Die Reaktion ist gespalten. Am Anfang waren einige begeistert, viele hatten Bedenken. Inzwischen kann ich sagen, dass die Hälfte meiner Fahrer dieses Taxi gerne fährt und teilweise auch gezielt auf die Rückkehr eines Prius wartet. Die andere Hälfte bevorzugt weiterhin



Mercedes nach dem Motto: „Das war schon immer so ...“.

TAXIKURIER: Was gefällt den Fahrern am Prius?

Christian Kugler: Immer wieder gelobt wird das großzügige Raumgefühl in Verbindung mit der hohen Sitzposition. Auch die vielen „Gimmicks“ wie Energieflussmonitor und Eco-Anzeige faszinieren.

TAXIKURIER: Was sind Kritikpunkte Ihrer Fahrer am Prius Plus?

Christian Kugler: Am meisten vermissen die Fahrer genügend Ablagemöglichkeiten. Im oberen Staufach des Armaturenbrettes habe ich Drucker und Kreditkartenleser des Datenfunks eingebaut. So bleibt lediglich das untere Handschuhfach. Das Fach in der Mittelkonsole ist so flach, dass praktisch nur der Quittungsblock hineinpasst. Auch die Türfächer sind nicht gerade üppig. Hier

würden sich alle mehr Stauraum wünschen. Beispielsweise eine Schublade unter dem Fahrersitz steht auf der Wunschliste ganz oben.

TAXIKURIER: Wie reagieren die Fahrgäste?

Christian Kugler: Es gibt in München verschiedene Firmen, die bevorzugt Umweltaxis bestellen. Damit hat der Prius hier einen klaren Vorteil. Am Standplatz sind die Reaktionen unterschiedlich. Manche Fahrgäste sind ganz begeistert von diesem Fahrzeug. Andere sind deutlich „sternfiziert“ und bevorzugen entsprechende Taxis.

TAXIKURIER: Wie lautet Ihre vorläufige Bilanz für den Prius Plus?

Christian Kugler: Der Prius fährt sich wesentlich ruhiger als ein Mercedes Diesel. Der Motor ist meist kaum zu hören. Noch etwas Bedenken habe ich bezüglich der Verfügbarkeit von Ersatzteilen. Allerdings

habe ich auch bei Mercedes schon mehrere Tage auf einen Anlasser gewartet. Was mich wirklich stört: Der Prius ist nicht in RAL-1015-Lackierung zu bekommen. Bei einer Unfallreparatur muss erst der Lack aushärten, bevor die Folie neu verklebt werden kann. Bezüglich der Dauerhaltbarkeit sehe ich mir die Entwicklung in Ruhe an, da ich durch die Garantieverlängerung bis 300.000 km abgesichert bin.

TAXIKURIER: Werden Sie weitere Prius-Modelle anschaffen?

Christian Kugler: Nach derzeitigem Stand werden sicher noch weitere Prius hinzukommen. Ob ich langfristig meine ganze Flotte umstelle, kann ich jetzt noch nicht sagen. Dazu muss ich erst noch mehr Erfahrungen sammeln.

TAXIKURIER: Herr Kugler, ich danke Ihnen für das Gespräch und wünsche weiterhin viel Erfolg und „Gute Fahrt“. (KGF)

→ INTERVIEW MIT HELENA GIUMAN

Der TAXIKURIER im Gespräch mit Helena Giuman, selbstfahrende Unternehmerin und Mitglied der Taxi-München eG. Sie fährt einen Toyota Prius Hybrid mit einer Laufleistung von derzeit 160.000 Kilometer und erlebt damit sozusagen die zweite Lebenshälfte dieses Fahrzeugs.



TAXIKURIER: Frau Giuman, Sie sind selbstfahrende Unternehmerin und fahren seit einiger Zeit einen Toyota Prius Hybrid. Seit wann besitzen Sie dieses Fahrzeug?

Helena Giuman: Ich habe den Prius im Juli 2013 als Gebrauchtfahrzeug mit einer Fahrleistung von ca. 80.000 Kilometer gekauft.

TAXIKURIER: Wieviele Kilometer haben Sie seither mit dem Prius zurückgelegt?

Helena Giuman: Der derzeitige Kilometerstand liegt bei knapp 160.000, die Laufleistung in den letzten 1,5 Jahren betrug also ungefähr 80.000 km.

TAXIKURIER: Wie sind Ihre Erfahrungen mit diesem Taxi?

Helena Giuman: Ich bin von diesem Auto begeistert. Ich hatte in dieser Zeit keine einzige Panne und keinen außerplanmäßigen Werkstatt-Aufenthalt. Der Verbrauch ist konkurrenzlos niedrig.

TAXIKURIER: Gab es irgendwelche Probleme?

Helena Giuman: Grundsätzlich nein. Ein paar mal lockerten sich Verkleidungsteile. Nachdem diese lediglich gesteckt sind, konnte ich Sie problemlos wieder festdrücken. Mit den Vorgängerfahrzeugen hatte ich häufig Probleme. Im Vergleich dazu

habe ich seit Juli 2013 eine sorgenfreie Zeit hinter mir. Kollegen mit Kunstleder-ausstattung berichteten mir, dass der Bezug des Fahrersitzes durch die Beanspruchung riss. Das ist bei mir bis jetzt noch nicht passiert. Mein Taxi hat aber auch Stoffsitze.

TAXIKURIER: War der damalige Kauf eine zufällige Entscheidung oder stand dahinter eine Kalkulation?

Helena Giuman: Ich hatte zuvor einen Opel Zafira, der mit einem Durchschnittsverbrauch von ca. 6 Liter Diesel/100 km angegeben ist, in der Realität aber oft bis zu 9,5 Liter pro 100 km verbrauchte. Von den Kollegen, die damals schon Prius Hybrid fuhren, wurden mir Verbräuche von unter 5 Liter Super auf 100 km berichtet. Selbst im Vergleich 5 Liter Super gegen 6 Liter Diesel ergab sich ein Vorteil für den Prius. Außerdem hatte ich die Hoffnung, dass die Diesel-spezifischen Reparaturen an Einspritzanlage und Partikelfilter entfallen würden. Auch die KFZ-Steuer ist wesentlich niedriger. Ich zahle nur noch 38 Euro/Jahr. Selbst die KFZ-Versicherung ist günstiger als bei den Vorgängerfahrzeugen.

TAXIKURIER: Haben sich diese Kostenvorteile bewahrt?

Helena Giuman: Sie sind noch wesentlich deutlicher ausgefallen. Der Verbrauch liegt im Sommer zwischen 4,0 und 4,2 Liter auf 100 km, bei häufigem Einsatz der Klimaanlage ca. 0,5 Liter höher.

Im Winter fahre ich mit 5,0 bis 5,2 Liter, bei häufigerem Benzinbetrieb wegen der Heizung (als Italienerin bin ich etwas verfroren) werden es maximal 5,4 Liter. Im Jahresmittel bleibe ich damit deutlich unter 5 Liter Super/100 km.

In den eineinhalb Jahren musste ich nur einmal die vorderen Bremsen erneuern. Demnächst stehen die hinteren Bremsen an. Durch die Energierückgewinnung ist der Verschleiß der Bremsen deutlich geringer als bei normalen Fahrzeugen.

TAXIKURIER: Unterscheidet sich das Fahren eines Hybrid vom Fahren mit Diesel-Motor?

Helena Giuman: Man gewöhnt sich mit dem Hybrid eine andere Fahrweise an. Im Eco-Modus fährt der Prius Hybrid an der Ampel etwas langsamer an, da nicht sofort die ganze Kraft für den Vortrieb zur Verfügung steht. Trotzdem bewege ich mich (selbstverständlich im Rahmen des Zulässigen) durchaus flott durch München. Das Fahrzeug wiegt leer wegen des Akkus 1,6 Tonnen und schiebt bei Glätte kräftig über die Vorderräder. Im Winter ist also eine besonders vorausschauende Fahrweise

zu empfehlen. Der „kleine“ Prius ist wegen der sehr schräg stehenden und durch den Spoiler unterteilten Heckscheibe nach hinten ziemlich unübersichtlich. Die aufreispflichtigen Park-Piepser sind absolut hilfreich. Hier bietet der Prius Plus mit der steil stehenden Heckscheibe einen deutlichen Vorteil.

TAXIKURIER: Muss man selbständig verschiedene Fahr-Modi einschalten oder macht die Elektronik alles selbst?

Helena Giuman: Im Eco-Modus fährt das Auto bei niedrigen Geschwindigkeiten meist elektrisch an und schaltet bei Leistungsanforderung (Treten des Gaspedals) oder beim Absinken der Akku-Ladung selbständig den Benzinmotor zu. Im Stop-And-Go kann man per Hand einen reinen Elektro-Modus wählen, der erst mit Erschöpfung der Akku-Ladung wieder den Benzinmotor zuschaltet. Den sogenannten „Segel-Modus“ kann die Elektronik selbständig einschalten.

Wenn auf der Autobahn die Reisegeschwindigkeit erreicht ist, wird der Benzinmotor abgeschaltet und der Elektromotor hält die Geschwindigkeit. Nur wenn der Akku-Strom zur Neige geht, lädt der Benzinmotor diesen wieder nach. Beim Bremsen wird automatisch die Energie über Dynamos wieder in den Akku zurückgeführt. Für besondere Fahrsituationen wie Überholmanöver kann per Knopfdruck in den sogenannten Power-Modus geschaltet werden, in dem dann die volle Systemleistung zur Verfügung steht.

TAXIKURIER: Wie ist die Akzeptanz durch die Fahrgäste?

Helena Giuman: Die Reaktionen der Fahrgäste sind stark gespalten. Der Prius Hybrid ist vom ADAC als Umwelttaxi ausgezeichnet. Viele Firmen bestellen bevorzugt diese Umwelttaxis. Auch am Standplatz wird mein Taxi oft vor anderen ausgewählt. Häufig lassen sich Kunden die technischen Besonderheiten meines Fahrzeugs erklären. Der Energieflussmonitor fasziniert manche Fahrgäste so sehr, dass sie kaum noch aussteigen wollen. Sie empfinden das sozusagen als „großes Kino“. Aber natürlich gibt es auch immer wieder Kunden, denen der Status sogenannter Premium-Marken so wichtig ist, dass sie diese bevorzugen.

TAXIKURIER: Können Sie den Kauf eines Prius Hybrid empfehlen?

Helena Giuman: Auf jeden Fall. Ich kann aber jedem, der dieses Auto kaufen will, nur raten, auf der Sonderausstattung „vollwertiges Reserverad“ zu bestehen, da serienmäßig nur ein Pannenset vorhanden ist. Grundsätzlich können mechanische Komponenten wie Bremsen auch von freien Werkstätten ersetzt werden. Sobald elektronische Bauteile betroffen sind (wie Bremssensoren), muss man in die Toyota-Werkstatt. Allerdings sind die Preise hier deutlich günstiger als ich es bei meinen vorherigen Taxis gewohnt war.

TAXIKURIER: Frau Giuman, vielen Dank für das Gespräch. Wir wünschen weiterhin Erfolg und „Gute Fahrt“. (KGF)



→ FEBRUAR-PROGRAMM

f.re.e 2015

Viva España auf der Reise- und Freizeitmesse

18.–22. Februar 2015, Mi–So 10–18 Uhr
Messe München, gesamtes Messegelände

Der Schnee fällt, die Tage werden wieder länger und der nächste Urlaub ist in Planung. Auf der f.re.e, Bayerns größter Reise- und Freizeitmesse, gibt es auch in diesem Jahr wieder viel zu sehen: eine Showbühne zum Thema Reisen, eine Wassersport- und eine Outdoorbühne, eine zum Thema Fahrrad und eine rund um die Gesundheit. So findet sich auf 70.000 m² für jeden Geschmack die passende Aktivität. Und: Auf der f.re.e kann man sich nicht nur informieren, sondern auch mitmachen. Das Highlight der diesjährigen Freizeitaktivitäten ist der Wassersport mit über 20 Mitmach-Stationen für Anfänger und Fortgeschrittene. Partnerland 2015 ist das beliebteste Reiseziel der Deutschen: Spanien, mit Schwerpunkt Andalusien. Laut der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen zählt Spanien bei 42 Prozent der Deutschen sowie 33 Prozent der Bayern zu den Top-Drei Urlaubsdestinationen. Allein im Jahr 2013 verbrachte mehr als jeder achte deutsche Urlauber seine Ferien auf dem spanischen Festland oder den dazugehörigen Inseln. Weitere Info finden Sie auf www.free-muenchen.de.



Foto: Messe München

Weitere Veranstaltung im Februar

ISPO Munich 2015 – internationale Leitmesse für Sport

→ 05.–08. Februar 2015, Do–Sa 9–18 Uhr, So 9–17 Uhr
Messe München, gesamtes Messegelände

IMOT – Internationale Motorradausstellung

→ 13.–15. Februar 2015, Fr–So 9–18 Uhr
MOC Veranstaltungszentrum München

Golftage München – die Publikumsmesse im Süden

→ 20.–22. Februar 2015, Fr–So 10–18 Uhr
MOC Veranstaltungszentrum München

INHORGENTA MUNICH 2015 – Die Fachmesse für Uhren und Schmuck

→ 20.–23. Februar 2015, Fr–So 9–18 Uhr, Mo 9–17 Uhr
Messe München, A1+A2, B1+B2, C1+C2

ABC Salon –

Die Ordertage für Abend-, Braut- und Cocktailmode

→ 22.–23. Februar 2015, So 9–18 Uhr, Mo 9–17 Uhr
MOC Veranstaltungszentrum München

Cell Culture World Congress 2015

→ 23.–25. Februar 2015, Di+Mi 9–18 Uhr
ICM Internationales Congress Center München

SMM Sales-Marketing-Messe – Messe für innovative Marketing

→ 26. Februar 2015, Do 9–17 Uhr
MOC Veranstaltungszentrum München

Weitere Informationen unter www.messe-muenchen.de



Fotos: istockphoto

KFZ-Sachverständigenbüro Ing. Obermaier

über
30 Jahre
Erfahrung

Ing. Jakob Obermaier: 0171 - 8 71 23 50
öffentlich bestellt und vereidigt von der HWK Obb.
für das Karosserie- und Fahrzeugbauerhandwerk
zertifiziert nach DIN EN 17024

Wolfgang Maschenbauer: 0173 - 9 76 29 36
zertifiziert nach DIN EN 17024

Wilhelm-Hale-Str. 55, 80639 München, Tel.: 089 - 13 29 17

Wenn's gekracht hat...



...kein Risiko eingehen!

→ AUS DEM POLIZEIBERICHT



Foto: istockphoto

Altstadt – Streit in einem Taxi endet mit Raub einer Halskette

Am Sonntag, 14.12.2014, um 00.30 Uhr, befand sich ein 28-Jähriger aus München mit seinem Taxi am Thomas-Wimmer-Ring. Dort stieg eine Personengruppe zu ihm ein, die aber zu groß für das Taxi war. Daher forderte er die Gruppe auf, sein Taxi wieder zu verlassen.

Die potentiellen Fahrgäste waren deshalb verärgert und ein junger Mann aus dieser Gruppe trat von außen gegen das Taxi. Der Taxifahrer stieg nun auch aus und stellte den Mann zur Rede. Danach stritten sie

sich und der Unbekannte schlug dem Taxifahrer mit der Faust ins Gesicht. Anschließend riss er dem 28-jährigen Taxifahrer eine massive Silberkette vom Hals und entfernte sich mit seinen Begleitern, die bei dem Tatgeschehen passiv blieben. Der Taxifahrer verständigte die Polizei. Die Sofortfahndung blieb erfolglos. Der 28-Jährige wurde leicht verletzt und lehnte eine ärztliche Behandlung ab.

Täterbeschreibung:

Schläger und Kettenräuber: Männlich, ca. 20–25 Jahre alt, 170–175 cm groß, normale Figur, schwarze, kurze, nach oben gegelte Haare, sprach deutsch; dunkle Jacke.

Begleiter des Täters:

Zwei junge Männer und drei junge Frauen (keine weitere Beschreibung vorhanden).

Zeugenaufruf:

Personen, die sachdienliche Hinweise geben können, werden gebeten, sich mit dem Polizeipräsidium München, Kommissariat 21, Tel. 089/2910-0, oder jeder anderen Polizeidienststelle in Verbindung zu setzen. (TK)

Wir danken der Pressestelle des Polizeipräsidiums München für die Textvorlagen.

KURIOSES



Eine Straße zu Ehren des Taxigewerbes?
Oder nur ein Druckfehler?

(Wir bedanken uns bei Herrn Fuchs für die Zusendung)

Ballnath // Assekuranz



Wir versichern das was wichtig ist

- ▶ Taxi-Versicherung (auch Neueinsteiger und Flotten)
- ▶ Rechtsschutzversicherung inkl. Forderungsmanagement
- ▶ Betriebs-Haftpflichtversicherung
- ▶ Taxi-Garantie-Versicherung **Neu!**
- ▶ Krankenversicherung
- ▶ Altersvorsorge

Mit Sicherheit ein guter Partner

Ballnath Assekuranz Versicherungsmakler GmbH
Brudermühlstr. 48a
81371 München

Tel.: 089/89 80 61-0
Fax: 089/89 80 61-20

info@ballnath.de
www.ballnath.de

→ VERKEHRSPOLITIK IN MÜNCHEN ...

... ist ein schwer zu beackendes Feld. Vor allem dann, wenn man ignoriert, dass das unverändert starke Bevölkerungswachstum nicht nur theoretisch, sondern sehr praktisch und zeitnah Lösungen für die damit verbundenen Verkehrsströme beim Individual- wie auch beim öffentlichen Personennahverkehr erfordert.

Erwägenswert wäre dabei, auch einmal eine Planung aus einem Guss in Betracht zu ziehen und nicht nur stückchenweise herumzustopfen. Beim Individualverkehr sollte dabei zur Kenntnis genommen werden, dass Fahrradspuren allein trotz Klimawandel und Feinstaub nicht die alleinige Lösung sein können. Und für die Erkenntnis, dass im ÖPNV eine mindestens U-Bahn-fähige Ringverbindung plus entsprechender Entlastungsstrecke für die S-Bahn-Stammstrecke sehr sinnvoll wäre, ist nicht zwingend ein Hochschulstudium nötig. Es brauchte nur Mut!

Stattdessen: Diskussionen und Bedenken über Kosten ohne Ende und ein – letztlich feiges – Verschanzen hinter irgendwelchen theoretischen Kennzahlen als Alibi fürs Nichtstun. Das durch dieses Nicht-handeln auch Kosten entstehen und zwar tagtäglich – wen interessiert's? Entscheidungsträger wohl nicht – sonst würden sie ja entscheiden. Wünschen wir uns

mal für 2015, dass sich das zum Positiven ändert.

Baustellentechnisch ist winterliche Ruhe angesagt, wie der nachfolgende Überblick zeigt. Und wie immer sei auf unsere Internet-Seite verwiesen, in der – jeweils ab Samstag für die kommende Woche – en detail und natürlich ganz subjektiv (objektiv geht nicht) unter www.taxi-muenchen.de die Rubrik Taxigewerbe/Baustellenbericht alles Wissenswerte über unser Lieblingsverdrußthema enthält.

Innenstadt

Im Bereich **Bayer- und Goethestraße** laufen unverändert die Erneuerungsarbeiten an den Deckenfugen des U-Bahnhofs HBF-Süd. Dies geht mit schmaleren Spuren und der Einbahnregelung in der Goethe- zur Bayerstraße einher. Dazu kommen private Baustellen in der **Schwanthalerstraße**, die den eh schon zähflüssigen Verkehr weiter ausbremsen. Dieses unbefriedigende Phänomen können wir auch in der **Oettingenstraße** vor und nach der Prinzregentenstraße sowie am **Maximiliansplatz** auswärts bewundern. Beim **Gärtnerplatz** läuft die Sanierung des Theaters munter weiter. Hier wurde jedoch eine dem Verkehrsaufkommen gemäße sinnvoll

le Einbahnregelung in den anliegenden Straßen eingerichtet.

Norden

Ein Glanzlicht Münchner Baustellenkunst bietet sich seit Oktober und noch bis vsl. Herbst 2015 im Bereich **Feilitzschstraße** und **Wedekindplatz**. Entschleunigung auf Biegen und Brechen ist das Programm für das Schwabinger Zentrum. Nachdem glücklicherweise die im Jahr 2012 gefundene Bombe aus Kriegszeiten zwar spektakulär aber halbwegs glimpflich für die Umgegend explodierte, holt man bezüglich der anstehenden Straßen- und Platzumgestaltung nun nach, was seinerzeit nicht passierte. Der Zustand der Fahrbahn der Feilitzschstraße ist seit mindestens 30 Jahren einer Weltstadt wie München unwürdig, eine Sanierung war also mehr als überfällig. Im gleichen Umgriff wird der Wedekindplatz umgestaltet, um die „Aufenthaltsqualität“ zu verbessern. Also her mit den Gehwegen, Schutz- und anderen -streifen für Radfahrer, Mütter mit Kinderwagen, Smartphone-Benutzern und Flaschenträgern aller Art. Dazu noch ein paar Bänke für die jugendlichen Rumgröler, die vor allem die Anwohner nachts mit ihrem egoistisch rücksichtslosen Geplärre beglücken.

Noch bis März 2015 wird in der **Pflaumstraße** ein neuer Abwasserkanal gebaut. Da glücklicherweise weitgehend im unterirdischen Vortrieb gearbeitet werden kann, halten sich die Behinderungen in Grenzen.

Ein Kreuzungsumbau führt zu schmaleren Fahrbahnen in der **Schwere-Reiter-Straße**. Das Neubaugebiet am Ackermannbogen wird in Höhe **Petra-Kelly-Straße** an das Hauptstraßennetz angebunden. Die Maßnahme dauert noch bis Sommer dieses Jahres.



Fotos: istockphoto



ETL | Kanzlei Voigt
Rechtsanwälte in München

Tätigkeitsschwerpunkte

Verkehrsrecht, Unfallabwicklung, Bußgeld- und Führerscheingenlegenheiten, Kauf- und Gewährleistungsrecht.

Kanzlei Voigt Rechtsanwalts GmbH
Balanstraße 59 • 81541 München
T. 089 / 53 29 51-0 • F. 089 / 53 24 29
www.kanzlei-voigt.de • voigt@kanzlei-voigt.de

LANGJÄHRIGE ERFAHRUNG IN DER
UNFALLABWICKLUNG IM TAXIGEWERBE

Gesamtes Formularwesen
Autopflege/KFZ-Bedarf
Taxizubehör/Taxibedarf
Brotzeiten/Getränke...
...alles, was der
Taxler braucht

Montag bis Freitag 9-16 Uhr

GLASI'S TAXISHOP
Engelhardstr. 6, Tel. 77 05 50

Osten

Nachdem die Bauarbeiten am Anfang der **Truderinger Straße** zur Vorbereitung des Trambahneubaus Ende 2014 abgeschlossen worden sind, gibt es im Stadtosten aller Voraussicht nach tatsächlich keine Winterbaustelle.

Süden

Eine der wenigen erfreulichen Baustellen, nämlich die am **Luise-Kiesselbach-Platz**, liegt unverändert im vorgesehenen Zeitplan, sodass Mitte 2015 mit der Tunneleröffnung zu rechnen ist. Für die verbleibenden Verschmälerungsarbeiten – vor allem in der Garmischer Straße und am Kiesselbach-Platz selbst sind noch zwei Jahre angesetzt. Das wird beim Ganzen der Wermutstropfen sein, weil hier ähnlich schmale Fahrbahnen verbleiben sollen, wie in der Richard-Strauss-Straße. Und dort bricht der Verkehr nicht nur zur Rushhour regelmäßig zusammen. Der Verschmälerungsunsinn in der **Wolfratshauser Straße**

sollte Ende 2014 vorbei sein. So ganz sicher war das nicht – aber es wäre eine Art Weihnachtsgeschenk mit überbreiten Fahrradstreifen. Dann hätten die Einwohner Sollns Gelegenheit, ihre Luxusfahrräder sehr schön auszuführen.

Das größte Ärgernis bildet unverändert die **Albert-Roßhaupter-Straße**. Noch bis Ende 2015 steht ein kompletter Straßenumbau auf dem Programm. An dessen Ende bleibt zwischen Harras (Meindlstraße) und Partnachplatz noch genau eine Fahrspur pro Richtung übrig. Und das bei dem hier für alle Verkehrsarten ausreichend breiten Straßenprofil. Nach dem nur mittelmäßig geglückten Umbau am Harras folgt eine dürftige Fortsetzung. Traurig aber wahr! Korrektur des Unsinn? Ist nicht geplant ...

Westen

Am meisten den flüssigen Verkehr behindern die Arbeiten im **Trappentreutunnel**. Wegen geänderter Sicherheitsvorschriften (grünes Diskotheken-Licht) und aufgrund

fälliger Instandsetzungsarbeiten werden die Stunden der Rush-Hour verlängert. Es wird zwar überwiegend nachts gearbeitet – das ist mit Fahrspurreduzierungen verbunden – aber weil auch über Tag die erlaubte Höchstgeschwindigkeit reduziert ist, weiten sich die Werktagstaus deutlich aus. Ach ja: das zum Abschluß der Sanierung auch hier Radarfallen installiert sein werden, kann heute schon als sicher gelten. Unverständlich ist aber, dass viele Autofahrer mit den Verschwenkungen der Fahrspuren so schlecht klarkommen. Denn die werden wirklich in ausreichender Weise angekündigt.

Allmählich gehen die Straßenvernichtungsmaßnahmen im Raum Pasing zu Ende. Die letzten Arbeiten am **Pasinger Marienplatz** und in der **Planegger Straße** sollen im Mai 2015 sein.

Außerhalb der Stadt

Es liegen tatsächlich keine Meldungen vor – genießen wir die staufreie Zeit. (WH)

Taxiverleih München

Wir helfen sofort und unbürokratisch!



Die Situation ist Ihnen sicher bestens bekannt: Gerade wenn das Geschäft einigermaßen läuft, geht das Taxi kaputt - Verkehrsunfall, Getriebe- oder Motorschaden, die Elektronik streikt, oder was auch immer.

Meist trifft einen zwar selbst keine Schuld, trotzdem hat man jede Menge Ärger und Unannehmlichkeiten. Festfahrten gehen verloren oder müssen an Kollegen abgegeben werden, Probleme mit Stammkunden oder Fahrern, die weiterbeschäftigt werden wollen, Streit mit der Versicherung um den meist ohnehin zu niedrigen Verdienstaufschlag. Mit einem Leih taxi lassen sich diese und weitere Probleme relativ leicht in den Griff bekommen.

- ✗ Wir sind 24 Stunden für Sie erreichbar (auch an Sonn- u. Feiertagen und am Wochenende).
- ✗ Ihr Ersatztaxi steht binnen kürzester Zeit für Sie bereit bzw. wird bei Ihnen angeliefert.

Selbstverständlich sind sowohl Funk als auch Taxameter entsprechend Ihren Erfordernissen programmiert.

- ✗ Fast alle Fahrzeuge verfügen über Navigationssystem.
- ✗ Zahlreiche Autohäuser wickeln auch die Taxi-Mobilitätsgarantie über uns ab (DaimlerChrysler, BMW, Opel, VW, Citroen).
- ✗ Im Bedarfsfall kümmern wir uns um die erforderlichen behördlichen Formalitäten.
- ✗ Bei unverschuldeten Verkehrsunfällen rechnen wir die Miettaxirechnung direkt mit der gegnerischen Versicherung ab (Rahmenabkommen mit vielen Versicherern). Überbrückungstarife, wenn Sie Ihr altes Fahrzeug verkauft haben, das neue noch nicht ausgeliefert wurde.
- ✗ Unser Ersatztaxi- und Mietwagenfuhrpark besteht aus den neuesten Limousinen, Kombis, Vans und Taxibussen fast aller namhaften Hersteller (DaimlerChrysler, BMW, Opel, VW...)

Traumcar-Autovermietung und Taxiverleih GmbH • Richelstraße 6 (direkt an der Donnersberger Brücke) 80634 München
Tel.: (089) 167 54 40 • Fax: (089) 167 96 02

→ PORZELLANMANUFAKTUR NYMPHENBURG

Nördliches Schlossrondell 8 und Odeonsplatz 1



Foto: Benedikt Weyerer

Die Herstellung von Porzellan wurde im 7. Jahrhundert in China erfunden und die einzelnen Grundstoffe und Verfahren lange Zeit geheim gehalten, weswegen Porzellan auch die Bezeichnung „Weißes Gold“ trug mit dem entscheidenden Unterschied, dass es vom Menschen künstlich hergestellt werden konnte. Man musste nur wissen wie. Die europäischen Höfe des 17. und 18. Jahrhunderts waren darauf erpicht, das begehrte Material selbst herstellen zu können. Mithilfe von Spionage und Experimentieren gelang es schließlich im Jahr 1709 Johann Friedrich Böttger in Dresden, das erste europäische Porzellan herzustellen, das dann im sächsischen Meißen in größtem Maßstab zu edlen Figuren und Gebrauchsgegenständen verarbeitet wurde.

Porzellanmanufaktur in der Au von 1747 bis 1761

Mittels Industriespionage gelangte das Wissen um das Weiße Gold über die sächsischen Grenzen hinaus. In den anderen europäischen Hauptstädten gründeten nun die Herrscherhäuser Porzellanmanufakturen, um auch sich mit exklusiven Dingen umgeben zu können, aber auch um die stets klammen Staatssäckel mittels Export zu füllen, so auch die in Bayern herrschenden Wittelsbacher. Unter Kurfürst Maximilian III. Joseph (1727–1777) versuchte man sich seit 1747 erfolgreich in der Porzellanherstellung und bekam Ende des Jahres das schon heute nicht mehr existierende Schloss Neudeck am Auer Mühlbach in der Münchner Vorstadt Au zur Verfügung gestellt und 1754 wurde Franz Anton Bustelli (1723–1763, Bustellistraße seit 1954) als Figurenformer eingestellt.

Im Jahr 1755 erhielt die Manufaktur ihren ersten Hofauftrag und 1756 gelang es erstmals, das Porzellan farbig zu bemalen. Der Unternehmer Sigmund Graf von Haimhausen (1708–1793, Haimhauserstraße seit 1899) richtete die Manufaktur nach unternehmerischen Grundsätzen aus, doch hatte dieser Standort nur bis 1761 Bestand.

Porzellanmanufaktur in Nymphenburg seit 1761

Der Oberhofbaumeister Joseph Effner (1687–1745, Effnerstraße von 1907, Effnerplatz von 1931) schloss die Anlage der kurfürstlichen Residenz Nymphenburg mit den Gebäuden des Rondells ab.

Im Jahr 1761 zog die Porzellanmanufaktur von der Au in das Nördliche Schlossrondell 8, wo sie sich bis zum heutigen Tag befindet. Zwei Kanäle, die dem Wassersystem des Schlosses abgezweigt sind, liefern bis heute die notwendige Energie und Bewegung für die Drehscheiben. Sie vereinen sich unter den rückwärtigen Werkstattgebäuden zum Nymphenburg-Biedersteiner Kanal, der in östliche Richtung durch das halbe Stadtgebiet verläuft, den Olympiassee speist, entlang des Petuelringes verläuft und dann hinter der Gaststätte mit dem sprechenden Namen „Brunnwart“ an der Biedersteiner Straße 78 in den Schwabinger Bach und schließlich in die Isar fließt. 1765 arbeiteten fast 200 Personen in der Manufaktur und produzierten Luxuswaren für den Hofstaat und andere, die sich das leisten konnten.

Krise und Neuorientierung

Gegen Mitte des 19. Jahrhunderts nahm der Bedarf an Figuren und Geschirr ab, so dass 1856 deren Produktion ganz eingestellt wurde. Der Schwerpunkt verlagerte sich nun auf die Herstellung von alltagstauglichen technischen, medizinischen und sanitären Gegenständen. Auf robustem Porzellan für Krankenhäuser, Gasthöfe, Hotels und verschiedene Militäreinheiten lag nun der Schwerpunkt. Seit Ende der 1870er Jahre stieg die Nachfrage für Bierkrugdeckel und Pfeifenköpfe. Eine heute besonders auf dem Land noch aktuelle Mode war das Anbringen von Porzellanmedaillons auf Grabsteinen im 19. Jahrhundert. Die Manufaktur belieferte mit ihrem reichen Sortiment den ganzen deutschen Sprachraum.

Aufschwung

Der Kaufmann Albert Bäuml (1855–1929) pachtete die Manufaktur im Jahre 1888 mit dem Vorhaben, die Porzellankunst des 18. Jahrhunderts wieder aufleben zu lassen. Zu diesem Zweck mussten spezialisierte Fachleute eingestellt werden, die richtige Zusammensetzung einer zarten makellosen Rohmasse genauso neu erfunden werden wie eine exklusive Farbpalette. Die teilweise jahrelange Suche und der Ankauf von altem Porzellan aus der Nymphenburger Produktion war die Grundvoraussetzung für die Neuauflage der einzelnen Modelle. Ein Verdienst Albert Bäums war, dass er dem zu übermäßigem Pomp neigenden Publikumsgeschmack des ausgehenden 19. Jahrhunderts die echte Noblesse des 18. Jahrhunderts entgegensetzte.

Um nicht ausschließlich nach alten Vorlagen zu produzieren, wurden bedeutende Künstler angeworben und nun auch Innenausstattungen von Bauten gestaltet. Zu Bäums einhundertsten Geburtstag benannte der Stadtrat 1955 eine kleine Straße direkt hinter der Porzellanmanufaktur zu seinen Ehren.

Zeit des Nationalsozialismus

Paul Ludwig Troost (1878–1934) war bis zu seinem Tod 1934 bevorzugter Architekt von Adolf Hitler, nach seinen Plänen entstanden seit 1933 beispielsweise das Haus der Deutschen Kunst, heute Haus der Kunst, oder der Führerbau der NSDAP am Königsplatz, heute Hochschule für Musik und Theater. Troosts Aufträge waren von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung für die Manufaktur, die nach dem Tod Bäums von dessen drei Söhnen übernommen wurde. So wurde die erste Klasse von Ozeandampfern des Norddeutschen Lloyd von Troost gestaltet und mit Porzellan aus Nymphenburg ausgestattet. Im Jahr 1929 baute Troost die heute noch bestehenden Verkaufsräume der Nymphenburger Porzellanmanufaktur am Odeonsplatz 1/Ecke Briener Straße

um; inzwischen muss der exklusive Laden den deplazierten Namen „Flagship Store“ tragen. Troosts Ehefrau, die Innenarchitektin Gerdy Troost (1904–2003), führte nach seinem Tod dessen Atelier weiter. Sie war maßgeblich an der Raumausstattung von Hitlers Wohnsitzen beteiligt. 1934 bis 1937 gab sie in der Manufaktur umfangreiche Bestellungen, etwa für den Berghof am Obersalzberg bei Berchtesgaden, in Auftrag. Ebenfalls aus Nymphenburg stammte das Geschirr für den Speisewaggon im Führersonderzug, für die Neue Reichskanzlei in Berlin und für den Führerbau in München. Auch andere NS-Größen wie der Gauleiter von München und Oberbayern, Adolf Wagner (1890–1944), bezogen Waren aus der Manufaktur, die so zum Hoflieferanten der politischen Elite des Dritten Reichs avancierte.

Nach 1945

Vorausschauend waren die kostbarsten Modelle, Formen und Porzellanvorräte vor einer möglichen Zerstörung im Krieg im Keller der Badenburg im Schlosspark Nymphenburg ausgelagert worden, so dass die Produktion schnell wieder aufgenommen werden konnte. Abnehmer waren anfangs hauptsächlich Mitglieder der amerikanischen Besatzungsarmee. Heute sind international anerkannte Künstler und Designer für die Manufaktur Nymphenburg tätig, während die Fertigung der weltbe-



kannten Objekte selbst im Schloss Nymphenburg stattfindet. Nach der Familie Bäuml wurde die Manufaktur von 1975 bis 2011 vom Bayerischen Staat an den Wittelsbacher Ausgleichsfonds verpachtet, im Jahr 2011 übernahm Luitpold Prinz von Bayern aus Kaltenberg das Unternehmen, dessen offizieller Firmenname heute König-



liche Porzellan Manufaktur Nymphenburg. GmbH & Co. KG lautet. Im Obergeschoss des Marstallmuseums im Südflügel von Nymphenburg kann das Museum Nymphenburger Porzellan-Sammlung Bäuml besichtigt werden. Wenn der bayerische Ministerpräsident besonders verdiente Bürger auszeichnet, überreicht er ihnen einen bayerischen Löwen aus Nymphenburger Porzellan. Der ist für die Geehrten kostenlos, nicht so allerdings die Produkte auf dem freien Markt. Beispielsweise geht ein



Kaffeebecher für 170 Euro über die Lädentheke, ein Teller kann für 260 Euro erworben werden oder für eine Teekanne müssen 690 Euro berappt werden.

Denkmalschutz

Schloss und Schlosspark Nymphenburg gehören zu den beeindruckendsten Anlagen in München, wenn sie nicht sogar die beeindruckendsten schlechthin sind. Als solche stehen sie natürlich unter Denkmalschutz. Ebenfalls unter Denkmalschutz hingegen stehen auch die versteckten ehemaligen Häuser der Porzellanmaler am Nymphenburg-Biedersteiner Kanal hinter der Schauseite des Schlosses. Ihre Adresse

lautet Menzinger Straße 9, gleich hinter dem türkischen Generalkonsulat und gegenüber der Kuglmüllerstraße. Der Eintrag in der Denkmalschutzliste lautet: „Eingeschossiger Satteldachbau mit Zwerchhaus, im Kern 18. Jahrhundert, Zwerchhaus 19. Jahrhundert, nördlich angebaut zweigeschossiger Traufseitbau mit Satteldach, wohl 19. Jahrhundert; Nebengebäude, eingeschossiges Kleinhaus mit Satteldach, der ehemalige traufseitige Zugang zugesetzt, wohl Mitte 19. Jahrhundert.“ Der private Besitzer lässt diese Gebäude, die auf wertvollem Grund stehen, allerdings verfallen. Der katastrophale Zustand der Häuser lässt befürchten, dass er sein Ziel erreichen wird. (BW)



Öffnungszeiten:

Nördliches Schlossrondell 8
80638 München
Telefon: (089) 1 79 19 70
Montag bis Freitag 10.00 bis 17.00 Uhr

Odeonsplatz 1
80539 München
Telefon: (089) 28 24 28
Montag bis Freitag 10.00 bis 18.30 Uhr,
Samstag 10.00 bis 18.00 Uhr

→ SCHROTTIS FIAKER-ABC

Das ABC der Taxler. Bierernst, aber heiter. Doppelzüngig, meist erinnrnd. Amüsierend, manchmal lehrreich. In jedem Falle hilfreich. Interessant für Anfänger und Profis. In diesem Monat der Buchstabe „G“.

G

→ **GAS** – Unsere Luft ist ein Gasgemisch, natürlicherweise bestehend aus 21% Sauerstoff, 78% Stickstoff und einigen weiteren Bestandteilen, die zusammen gerade noch ein Prozent ausmachen. Freilich tut der Mensch einiges dazu, die Zusammensetzung der Luft zu verändern: z.B. trägt die weltweit kräftig steigende Produktion von Rindfleisch dazu bei, weil erstens für die riesigen Herden weitere Wälder abgeholzt werden, und zweitens, weil das, was bei Kühen durch ihren Auspuff in die Umwelt gerät, ebenfalls zu den klimaschädlichen Gasen zählt. Schon Helmut Kohl wusste zu berichten „entscheidend ist, was hinten herauskommt“ – und das ist bei jedem vierbeinigen Rindviech pro Tag mehr, als auch der fleißigste Zwiebel- und Bohnengenießer unter uns in einem ganzen Monat durch die Befuerung seiner Flatulenz hervorbringen kann. Aber die mit Abstand meisten Abgase entstehen selbstverständlich durch die massive Verbrennung fossiler Brennstoffe, wie Öl und Kohle, was zur deutlichen Erhöhung des Anteiles von Kohlendioxid (CO₂) – und damit zur steigenden Erderwärmung – führt. Das Jahr 2014 wird diesbezüglich wieder einmal einen neuen Rekord aufstellen. Wir Taxifahrer als Berufskraftfahrer tragen zwangsläufig auch dazu bei, aber z.B. auch unser aller Wohnungsheizungen. Die zunehmend in Mode kommenden Holz(-pellets-)heizungen gelten zwar als klimaneutral, weil – im Gegensatz zu Öl oder Kohle – ein nachwachsender Rohstoff benützt wird, aber das, was dabei zusätzlich noch an Nebenprodukten (Rußpartikel, sonstige Schwebestoffe) durch den Kamin gejagt wird, ist in seiner Schädlichkeit auch nicht zu verachten. Und wer kann schon ausschließen, dass seine Holzpellets vielleicht vorher als geschmackvoller Wohnzimmerschrank von IKEA und Co. dienten – also oft als mit Klebstoffen zusammengepappte Sägespäne? – Dazu auch gleich das nächste Stichwort:

→ **GRENZWERTE** – Die Europäische Union (EU) hat vor einigen Jahren Abgas-Grenzwerte festgelegt, die in Städten nicht mehr überschritten werden dürfen. Das führte

beispielsweise zur Ausweisung der „Umweltzonen“, die ohne das grüne Papperl an der Windschutzscheibe nicht mehr befahren werden dürfen – die aber nach Schrottis Ansicht ein völliger Quatsch sind. Selbst sein altersschwacher Ford Fiasco (im Januar volljährig) hat ohne jede Trickseriei den grünen Freifahrtsschein bereits seit Geburt. Welche Karre sollte durch diesen teuren Unsinn also noch ausgesperrt werden? Die letzten rostigen Gemüselaster wären bzw. sind doch zwischenzeitlich vom TÜV ohnehin in die ewigen Jagdgründe geschickt worden. Dafür hat man natürlich von den zweieinhalb bis drei Tonnen schweren, atombombensicheren Amphibienpanzern („SUV“) der Häuser BMW, Porsche usw. wohlweislich die Finger gelassen – man hätte sie sich nämlich dabei verbrennen können. Der Vorwurf der „sozialistischen Gleichmacherei“ wäre mit hundertprozentiger Sicherheit gefolgt und die entsprechenden Politiker hätten sich wahrscheinlich zum Schwimmkurs („waterboarding“) in von den Amis betriebenen Geheimgefängnissen wiedergefunden ...

Wesentlich sinnvoller war die Aussperrung von Fernlastern aus dem Stadtgebiet, welche seither zur Umfahrung Münchens auf den – wo vorhanden – Autobahnring geschickt werden. Ein völlig absurder „Non-stopp Nonsens“ (das war ursprünglich mal eine Gaudi-Sendung im deutschen Fernsehen der 80er und 90er Jahre) ist freilich die Absenkung der Höchstgeschwindigkeit auf der Landshuter Allee von 60 auf 50 km/h. Dazu passt genau eine Meldung der SZ vom 16.12.2014, Seite R 8: das Heizkraftwerk (HKW) Nord, unweit unseres Cosima-Standes, produziert mit 2,2 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr mehr Kohlendioxid als der gesamte Individualverkehr am Mittleren Ring. Dazu werden neben dem angelieferten Müll freilich jährlich auch 800.000 Tonnen Steinkohle verheizt. Durch die Umstellung auf Erdgas könnte der vorgenannte CO₂-Ausstoß auf weniger als die Hälfte reduziert werden. Laut SZ sind die vorgenannten Zahlen unter allen Beteiligten unbestritten.

Man stelle sich also vor: nur durch die Umstellung vom Klimakiller Steinkohle auf das wesentlich weniger schädliche Erdgas beim HKW Nord könnte man – umgerechnet auf den Autoverkehr – die Abgasproduktion am Mittleren Ring auf weniger als die Hälfte drücken! Die Stadtwerke München (SWM) verweigern sich bisher dieser Umstellung und wollen noch bis zum Jahr 2040 (!) Steinkohle verbrennen. Und unser Geld gleich dazu. Stattdessen wird mit Temporeduzierungen gearbeitet, wo die „richtigen“ Abgase erst dann entstehen, wenn die erreichbare Höchstgeschwindigkeit nicht zwischen 50 und 60, sondern allenfalls nur zwischen fünf und sechs km/h liegt. Einmal mehr sei Karl Kraus zitiert: „Herr, vergib ihnen nicht, denn sie wissen, was sie tun“.

→ **GROLLEN** – Normalerweise sind wir Zentralisten es gewohnt, dass Otto Normalfäker uns böse ist, wenn er einen Auftrag nicht erhält. Der Schreiber, der ab 1988 die Zeiten als Funksprecher – die ersten Jahre noch ohne jegliche Computerunterstützung – intensiv miterlebt hat, kann diverse Liedchen davon singen. „Ham's mi net g'hört, oda kennas eahna net aus?“ usw. ... Aber es geht auch anders: da wird sich auf Kanal 2 oder 4 wortreich darüber beschwert, weshalb man vom Allacher Bahnhof die „Menzinger 123“ oder vom Solln-Stand die „Drygalskiallee 118“ erhalten hat, obwohl doch andere Stände näher wären. Stimmt. Nur, wenn der „Schragenhof“ oder „Fürstenried I“ in vorgenannten Fällen frühmorgens halt einfach nicht besetzt ist, macht's der Datenfunk (DF) nicht anders, als früher der Funksprecher: der nächste oder übernächste Stand wird auch noch abgeklappert, bevor ein Auftrag ohne Not an den nächsten Flieger freigegeben wird, während sich die Kollegen am Zweit- oder Drittstand viereckige Radl holen. In beiden eingangs genannten Beispielen aus der zweiten Dezemberwoche ergab sich, welch Zufall, dass es sich jeweils nur um kurze Fahrten und nicht etwa den ersehnten Hafen-Stich gehandelt hatte. Man kann sich ausrechnen, wie die beiden – in der Zentrale einschlägig bekannten – Berufs-

querulanten erst ihre armen Fahrgäste angequatscht haben, nachdem sie schon am Rückfragefunk wie Rotz am Ärmel aufgetreten sind. Wärt Ihr, nicht verehrte Kollegen, z.B. als Betreiber eines Schreibwarenladens oder eines Brotzeitstüberls auf Euch alleine gestellt und müsstet Eure Unfähigkeit alleine ausbaden – dann wäre das Dienstleistungsgewerbe schon lange von Euch befreit! Ihr lebt doch bloß davon, dass die klare Mehrheit der anderen Fiaker – nämlich die Anständigen – durch freundlichen Service dazu beiträgt, dass solche Kunden dem Taxigewerbe nicht dauerhaft verloren gehen. Müller-Brot sucht wieder Brez'n-salzer, so manche Senioren-Disco sucht Eintänzer – wie wäre es denn damit für Euch als berufliche Alternative? Die Lücke, die Ihr im Taxigewerbe hinterlasst, ersetzt Euch bestimmt vollkommen!

→ **GRAUZONE** – Mitte Dezember zappte der Schreiber zufällig in eine Kurzreportage auf RTL II, bei der es um einen „Uber“-Fahrer ging. Dieser ist – zufällig in München – mit einem geleasteten Mercedes unterwegs, natürlich ohne P-Schein, und transportiert hier Fahrgäste zu den von „Uber“ festgelegten bzw. – offiziell – nur empfohlenen Fahrpreisen, die deutlich un-

ter den Unseren liegen. Die für das Taxigewerbe vorgeschriebenen (teuren) Versicherungen gibt es natürlich nicht, ebenso wenig wie Tarif-, Betriebs- und Beförderungspflicht. Und das Finanzamt weiß selbstredend auch nichts davon. Im Falle eines selbst verschuldeten Unfalles, so der junge Fahrer, werde die Firma „Uber“ schon für die Schäden der Fahrgäste aufkommen. Dies sei ihm „zugesagt“ worden ...

Kurzum, nach einer Nachtschicht ergab sich finanziell folgendes Bild (Einschub: ich habe mir die genauen Zahlen leider nicht notiert, deshalb nur ungenau aus der Erinnerung): ca. 200 gefahrenen Gesamtkilometern stand ein Umsatz von 120 Euro gegenüber; unter Zugrundelegung der ADAC-Tabellen für die Kilometerkosten einer neuen (geleaste) Mercedes-Limousine ergab sich für den Fahrer per saldo ein Minus (!) in Höhe von 10 Euro. Vor Steuern, wohlgeachtet. Seine Umsätze werde er wohl nächstes Jahr bei der Steuererklärung dem Finanzamt mitteilen, meinte der Fahrer augenzwinkernd in die Kamera. Mit anderen Worten: abgesehen von den rechtlichen Risiken (gewerblicher Personentransport ohne P-Schein, drohende Unterlassungsverfügungen usw.) bietet die „Uberei“ Hasardeuren

aller Art die Möglichkeit zur „schnellen Mark“, ohne über die finanziellen Spätfolgen nachdenken zu müssen. Sind die ersten Leasingraten überfällig oder hat man die Kiste an den Baum gesetzt – auch ohne Drittschäden – leiht man sich halt das Auto eines Spezis aus und macht lustig weiter. Abgesehen von den Benzinkosten gilt für solche Glücksritter die Gleichung „Umsatz = Gewinn“. Und das Finanzamt ist weit weg.

Mit nochmals anderen Worten: hier können nur die Behörden Abhilfe schaffen, namentlich die Finanzverwaltung, die um ihre Steuereinnahmen besorgt sein muss, sowie das KVR, welches als Ordnungsbehörde ordentliche Betriebe zu gewährleisten hat. Und natürlich die Gerichte, die vor einem durchgeknallten Internetmilliardär nicht einknicken dürfen. Gegenüber einem anderen Milliardär – der Fa. „Red Bull“ – hat der Schreiber, als er noch seine Disco betrieb, vor den Gerichten nämlich schon recht seltsame Erfahrungen gemacht. Aber das ist kein Thema für den TAXIKURIER. Jedenfalls: hoffentlich ergeht es uns nicht genau so, sonst können wir zusperrern. Franz-Josef Strauß in seiner berühmten „Wienerwald“-Rede: „Wenn ich auspacke, können andere einpacken“. Der Heilige Fiacrus sei bei uns! (MS)



→ **ZWEI KLICKS – EIN TAXI!**
→ **JETZT KOSTENLOS DOWNLOADEN!**



TAXI DEUTSCHLAND

DIE BUNDESWEITE BESTELL-APP DER DEUTSCHEN TAXIZENTRALEN!

- Die „Taxi-Deutschland-App“ ist Marktführer in der Reichweite
- Funktioniert in 2.594 Städten und Gemeinden in ganz Deutschland
- Auf so viele Zehntausend Fahrer greift keine andere App zu
- In vielen Großstädten die größte Taxiflotte
- Bundesweite Verfügbarkeit
- App funktioniert in allen Orten mit über 5.000 Einwohnern
- App verbindet den Taxikunden mit der örtlichen Taxizentrale im Ort
- Sonderwünsche können direkt mit der Zentrale koordiniert werden
- Die Taxi-Deutschland-App ist einfach bedienbar
- Kostenloser Download und Nutzung
- Seit Anfang 2010 im App Store, fortlaufende Verbesserung
- Betreiber: Genossenschaft von Taxizentralen
- Keine Gewinnerzielungsabsicht

STADT-INFO

→ **SUPER BOWL – PUBLIC VIEWING**

Der Super Bowl ist das Endspiel der American Football Liga NFL und findet nach deutscher Zeit in der Nacht von 1. auf 2. Februar 2015 statt. Das alljährliche Ereignis gilt mit weltweit 800 Millionen Fernsehzuschauern als das größte Einzelsportereignis der Welt und wird ab 23.15 Uhr auch im deutschen Fernsehen live übertragen. Der Super Bowl bietet jedes Jahr in der Halbzeitpause auch weniger sportbegeisterten Zusehern eine spektakuläre Show. Football-Fans in München können das Finale in folgenden Public Viewing Locations verfolgen:

- Padres, Blumenstraße
- Hard Rock Café, Platzl
- Substanz, Ruppertstraße
- TU Mensa, Arcisstraße
- B7-Sportsbar, Theresienhöhe
- Champions Bar im Hotel Marriott, Berliner Straße
- Stadion an der Schleißheimer Straße, Schleißheimer Straße
- Kennedy's Bar & Restaurant, Sendlinger-Tor-Platz
- m.c.mueller, Fraunhofer Straße

→ **FINALE DER WINTERLÄUFE**

Für Marathonläufer findet am Samstag, den 10.1.2015 das große Finale der Winterläufe im Olympiapark über 20 Kilometer statt. Als zusätzliches Rahmenprogramm wird zudem ein 10 km langer „Faschingslauf“ abgehalten, der auf ein Limit von 200 Läufern begrenzt ist. Bei diesem sorgen die verkleideten Teilnehmer für ein besonderes Spektakel. Bei den Läufen werden die Sportler mit herzhaften Schmankerln im Ziel verköstigt. Jeder vorangemeldete Teilnehmer erhält einen Erinnerungspreis, die drei Erstplatzierten der Mannschaften sowie verschiedener Altersklassen dürfen sich über Sach- und Ehrenpreise freuen. Eine exakt vermessene Strecke und eine Chipzeitnahme mit Zwischenzeiten sorgen für professionelle Wettbewerbsbedingungen. Die Teilnehmer erhalten zusätzlich freien Eintritt ins Olympiaschwimmbad mit Dusch- und Umkleidemöglichkeiten. Die Veranstaltung startet um 11.00 Uhr. Die Siegerehrung findet ab 13.30 Uhr statt.



→ FASCHING IN MÜNCHEN



Faschingsumzug der Damischen Ritter

Am 8.2.2015 ziehen wieder bunt geschmückten Wagen und kostümierte Tanzgruppen mit Musik und Faschingslaune durch die Innenstadt. Der Verein „Die Turmfalken e.V.“ organisiert seit 2006 den offiziellen „Faschingsumzug der Damischen Ritter“.

Das typische Merkmal der Damischen Ritter sind die auffallenden Helme, die mit allem geschmückt werden was gerade greifbar ist – eine Tradition die zu einer Zeit entstanden ist, als die Not groß war. Der Umzug begeistert jedes Jahr rund 30.000 Zuschauer und ist zu einem festen Bestandteil des Münchner Faschingskalenders geworden. Nicht zuletzt durch das ehrenamtlichen Engagement der Mitgliedern der Vereinsmitglieder. Nachdem die Münchner über 35 Jahre lang ohne Faschingsumzug leben mussten, konnte dank der „Damischen Ritter“ das närrische Stadtleben bereichert werden.

.....

BR-Funkbälle

In der närrischen Zeit verwandelt Münchens Faschingsgemeinde das Funkhaus des Bayerischen Rundfunks in eine Hochburg der guten Laune. Am 13., 14. und 16. Februar finden in den großen Studios des BR die traditionellen Funkbälle statt. Los geht's am Freitag, den 13. Februar wie jedes Jahr mit der Bayern 3-Faschingsparty. Am 14. Februar 2015 sorgt der Abendschau Funkball für eine lange Nacht und beste Stimmung. Die letzte Runde läutet am Montag, den 16. Februar der Bayern 1-Faschingsball ein, bei dem als einer der vielen Höhepunkte heuer die Spider Murphy Gang mit von der Partie sein wird. Die Faschingsbälle im Bayerischen Rundfunk werden seit 1964 veranstaltet und sind seither ein fester Bestandteil der bayerischen Faschingstradition.

.....

München Schabernackt

Zum 38. Mal findet am Samstag, 7. Februar im Löwenbräukeller der legendärste, weil erotische Faschingsball Münchens statt. Das Motto „Kommen's so oder so – aber mit'm bisserl was o“ ist Programm und wird von allen Gästen eingehalten. In diesem Jahr sorgen zwei Live-Bands für gute Tanzmusik und beste Unterhaltung im Ballsaal. Im ersten Stock befindet sich die Disco, in der zwei DJs mächtig einheizen. Als weiteres Highlight werden ab 22.00 Uhr die legendären Schabernackt-Gogo-Tänzerinnen und -Tänzer mit ihrer Show die Stimmung zum Kochen bringen. Erfahrungsgemäß ist der Faschingsball „Schabernackt“ gut besucht und findet erst in den frühen Morgenstunden ein Ende.

HIER KÖNNTE IHRE ANZEIGE STEHEN!

WERBEN IM TAXIKURIER**WIR UNTERBREITEN
IHNEN GERNE
EIN ANGEBOT ...****Anzeigenverwaltung:**

Taxi-München eG
Engelhardstraße 6
81369 München

Ansprechpartner:

Frau Elke Choleva, Telefon: (0 89) 21 61-367
Frau Tanja Reger, Telefon: (0 89) 21 61-368

E-Mail: anzeigen@taxi-muenchen.de
Internet: www.taxi-muenchen.de

→ TOP-TERMINE FEBRUAR 2015

Sonntag, 01. Februar

- 14.00 Uhr, Löwenbräukeller, Kinderball
- 14.00 Uhr, Hotel Bayerischer Hof, Piratenball
- 15.30 Uhr, Prinzregententheater, Münchner Symphoniker
- 15.30 Uhr, Gasteig, Rock the Ice!
- 17.00 Uhr, Schloss Nymphenburg, Schwabinger Bach-Ensemble
- 17.30 Uhr, Feierwerk, Zombie Sessions
- 18.00 Uhr, Ludwig-Maximilians-Universität, Semesterabschlusskonzert
- 19.00 Uhr, Deutsches Theater, Bayerischer Landwirtschaftlicher Hofball
- 19.00 Uhr, Metropoltheater, Blind Date
- 19.00 Uhr, Backstage, Crown The Empire, Dangerkids, Alive Like Me
- 19.00 Uhr, Residenztheater, Kabale und Liebe
- 19.00 Uhr, Staatsoper, Lucia di Lammermoor
- 19.30 Uhr, Pasinger Fabrik, La Bohème
- 19.30 Uhr, Olympiahalle, Polita
- 20.00 Uhr, Volkstheater, Kofelgschroa
- 20.00 Uhr, Prinzregententheater, Ude & Friends

Montag, 02. Februar

- 19.30 Uhr, Residenztheater, Was ihr wollt
- 20.00 Uhr, Staatsoper, Akademiekonzert
- 20.00 Uhr, Volkstheater, Der große Gatsby
- 20.00 Uhr, Cuvilliés-Theater, Die Verwandlung
- 20.00 Uhr, Muffatwerk, Jessie Ware
- 20.00 Uhr, Olympiahalle, Queen & Adam Lambert
- 20.30 Uhr, Feierwerk, Warm Graves

Dienstag, 03. Februar

- 19.30 Uhr, Volkstheater, Gespenster
- 20.00 Uhr, Staatsoper, Akademiekonzert
- 20.00 Uhr, Muffatwerk, Alex Clare
- 20.00 Uhr, Theater im Marstall, Call Me God
- 20.00 Uhr, Lach und Schieß, Mathias Tretter
- 20.00 Uhr, Pasinger Fabrik, Stephan Noelle
- 20.00 Uhr, Residenztheater, Trilogie der Sommerfrische

Mittwoch, 04. Februar

- 19.00 Uhr, Staatsoper, Il trovatore
- 19.30 Uhr, SchauBurg, Das Versprechen

- 19.30 Uhr, Cuvilliés-Theater, Hoppla, wir leben
- 19.30 Uhr, Volkstheater, Nathan der Weise
- 19.30 Uhr, Residenztheater, Peer Gynt
- 20.00 Uhr, Theater im Marstall, Der Stein
- 20.00 Uhr, Pasinger Fabrik, Fräulein Julie
- 20.00 Uhr, Lach und Schieß, Mathias Tretter
- 20.30 Uhr, Muffatwerk, Amparo Sánchez

Donnerstag, 05. Februar

- 10.00 Uhr, Residenztheater, Die Irrfahrten des Odysseus
- 19.00 Uhr, Staatsoper, Lucia di Lammermoor
- 19.30 Uhr, SchauBurg, Das Versprechen
- 19.30 Uhr, Pasinger Fabrik, La Bohème
- 19.30 Uhr, Cuvilliés-Theater, Lola Montez
- 20.00 Uhr, Volkstheater, Felix Krull
- 20.00 Uhr, Backstage, Haftbefehl
- 20.00 Uhr, Lach und Schieß, Mathias Tretter
- 20.00 Uhr, Deutsches Theater, Der Ball mit den CubaBoarischen

Freitag, 06. Februar

- 10.00 Uhr, Theater im Marstall, Urteile
- 12.00 Uhr, Prinzregententheater, Mozart
- 19.30 Uhr, Staatsoper, Artifact II / The Exiles / Zugvögel
- 19.30 Uhr, SchauBurg, Das Versprechen
- 19.30 Uhr, Pasinger Fabrik, La Bohème
- 19.30 Uhr, Volkstheater, Woyzeck
- 20.00 Uhr, Deutsches Theater, Gaudeamus Ball
- 20.00 Uhr, Lach und Schieß, Mathias Tretter
- 22.00 Uhr, Feierwerk, Black Opera

Samstag, 07. Februar

- 11.00 Uhr, Prinzregententheater, Mozart
- 16.00 Uhr, Olympiahalle, Holiday on Ice - Platinum
- 17.00 Uhr, Alte Kongresshalle, Tierischer Karneval
- 18.30 Uhr, Backstage, Heavy Metal's Calling 2015
- 19.00 Uhr, Staatsoper, Il trovatore
- 19.00 Uhr, Schloss Nymphenburg, Verdi-Nacht
- 19.30 Uhr, SchauBurg, Das Versprechen

- 19.30 Uhr, Pasinger Fabrik, La Bohème
- 20.00 Uhr, Deutsches Theater, Ball der Sterne
- 20.00 Uhr, Amerikahaus München, Lamb Chop
- 20.00 Uhr, Lach und Schieß, Mathias Tretter
- 20.00 Uhr, Löwenbräukeller, München Schabernack
- 20.00 Uhr, Zenith, Rea Garvey
- 20.00 Uhr, Spectaculum Mundi, The Drowsy Chaperone – Die beschwipste Anstandsdame
- 20.00 Uhr, Residenztheater, Wer hat Angst vor Virginia Woolf?
- 20.00 Uhr, Gasteig, Winners & Masters
- 21.00 Uhr, Feierwerk, Olympique

Sonntag, 08. Februar

- 11.00 Uhr, BMW Welt, Jazz Award
- 11.00 Uhr, Prinzregententheater, Gefährliche Liebschaften
- 13.13 Uhr, Sendlinger Straße, Faschingsumzug der Damischen Ritter
- 14.00 Uhr, Olympiahalle, Holiday on Ice – Platinum
- 14.30 Uhr, Deutsches Theater, Kinderfasching im Deutschen Theater
- 15.30 Uhr, Prinzregententheater, Veronika Eberle
- 16.00 Uhr, Residenztheater, Die Irrfahrten des Odysseus
- 18.00 Uhr, Staatsoper, Lucia di Lammermoor
- 19.00 Uhr, Gasteig, The Best of Gabor Paska
- 19.30 Uhr, Pasinger Fabrik, La Bohème
- 20.00 Uhr, Lach und Schieß, Andrea Badey
- 20.00 Uhr, Prinzregententheater, Classic meets Cuba
- 20.30 Uhr, Feierwerk, Ryan Bingham

Montag, 09. Februar

- 19.00 Uhr, Alte Pinakothek, 3. Themenkonzert 2014/15
- 19.30 Uhr, Staatsoper, Die Kameliendame
- 19.30 Uhr, Residenztheater, Peer Gynt
- 20.00 Uhr, Lach und Schieß, BlöZinger
- 20.00 Uhr, Deutsches Theater, Die Orchesterprobe
- 20.00 Uhr, GOP, Comedy Club
- 20.00 Uhr, Gasteig, Karneval der Tiere
- 20.00 Uhr, Theater im Marstall, Madame Bovary
- 20.00 Uhr, Jüdisches Zentrum München, Orchester Jakobsplatz München
- 20.30 Uhr, Feierwerk, Andy Burrows

Dienstag, 10. Februar

- 19.30 Uhr, Gasteig, Beethovens Neunte & Orffs Carmina Burana
- 19.30 Uhr, Staatsoper, Il trovatore

- 20.00 Uhr, Theaterfabrik, Falling in Reserve
- 20.00 Uhr, Theater im Marstall, Madame Bovary
- 20.00 Uhr, Backstage, McFitti
- 20.00 Uhr, Prinzregententheater, Mozart
- 20.30 Uhr, Feierwerk, Lydia Ainsworth

Mittwoch, 11. Februar

- 19.00 Uhr, Staatsoper, Lucia di Lammermoor
- 20.00 Uhr, Deutsches Theater, Die Orchesterprobe
- 20.00 Uhr, Olympiahalle, Holiday on Ice – Platinum
- 20.00 Uhr, Gasteig, Münchner Philharmoniker – Uni-Konzert speziell
- 20.00 Uhr, Residenztheater, Wer hat Angst vor Virginia Woolf?

Donnerstag, 12. Februar

- 19.00 Uhr, Staatsoper, Falstaff
- 19.00 Uhr, Olympiahalle, Holiday on Ice – Platinum
- 19.00 Uhr, Flughafen München, Weiberfaschingsparty
- 19.30 Uhr, Backstage, Callejon
- 20.00 Uhr, Prinzregententheater, Abonnementkonzert
- 20.00 Uhr, Gasteig, Das Phantom der Oper
- 20.00 Uhr, Residenztheater, Kabale und Liebe
- 20.00 Uhr, Gasteig, M. Mussorgski – Bilder einer Ausstellung

Freitag, 13. Februar

- 19.00 Uhr, Nordbad, 5. Themenkonzert 2014/15
- 19.00 Uhr, Residenztheater, Baal
- 19.30 Uhr, Staatsoper, Die Kameliendame
- 19.30 Uhr, Gasteig, Magic of the Dance
- 20.00 Uhr, Funkhaus München, 1. Funkball – Bayern 3-Faschingsparty
- 20.00 Uhr, Löwenbräukeller, Die große Ballnacht der Damischen Ritter
- 20.00 Uhr, Olympiahalle, Holiday on Ice – Platinum
- 20.00 Uhr, Hotel Bayerischer Hof, MSC Ball
- 20.00 Uhr, Muffatwerk, Marlon Roudette
- 20.00 Uhr, Deutsches Theater, Rosengala 2015

Samstag, 14. Februar

- 16.00 Uhr, Olympiahalle, Holiday on Ice – Platinum
- 16.00 Uhr, Gasteig, Schwanensee
- 18.00 Uhr, Staatsoper, Falstaff
- 19.00 Uhr, Gasteig, Die Fledermaus
- 19.30 Uhr, Kulturzentrum Trudering, Faschingsball
- 19.30 Uhr, Deutsches Theater, Rock That Swing Ball
- 20.00 Uhr, Funkhaus München, 2. Funkball – Abendschau Funkball
- 20.00 Uhr, Löwenbräukeller, Blautlichtfasching
- 20.00 Uhr, Theater im Marstall, Der Stein
- 20.00 Uhr, Residenztheater, Der Vorname
- 20.00 Uhr, Prinzregententheater, Herbert & Schnipsi
- 21.00 Uhr, Hotel Bayerischer Hof, Carneval in Rio
- 23.00 Uhr, Feierwerk, Siren Sisters in Dub

MEHRTÄGIGE TERMINE FEBRUAR 2015

- 01.–21.02. Mo-Sa 20.00 Uhr, So 18.00 Uhr, Komödie im Bayerischen Hof, Winterrose
- 01.–27.02. Do+Fr+So+Mo 19.00 Uhr, Schuhbecks Teatro, Magic Moments
- 01.–28.02. Di-Sa 20.00 Uhr, So 19.00 Uhr, Ungererbad, Cotton Club
- 01.+06.+22.–28.02. Di-So 19.30 Uhr, Cuvilliés-Theater, Gefährliche Liebschaften
- 04.–28.02. Di-Do 20.00 Uhr, Fr+Sa 17.30 Uhr, So 15.00 Uhr, GOP, Wundertüte
- 04.–12.02. Di-Do 18.30 Uhr, Fr+Sa 15.00 Uhr, So 14.00 Uhr, Kleine Olympiahalle, Shrek
- 05.–28.02. Do-Sa 20.00 Uhr, Theater in der Pasinger Fabrik, Wölfe & Schafe
- 10.–28.02. Di-Sa 20.00 Uhr, Lach und Schieß, Sigi Zimmerschied

Sonntag, 15. Februar

- 11.00 Uhr, Olympiapark, Faschingslauf München
- 11.00 Uhr, Kulturhaus Milbertshofen, Helmut Schleich
- 11.00 Uhr, Münchner Stadtmuseum, Kammerkonzert – Brass und Brahms
- **12.30 Uhr, Olympiahalle, Holiday on Ice – Platinium**
- 15.00 Uhr, Staatsoper, Die Kameliendame
- 15.00 Uhr, Gasteig, Disney in Concert – Fluch der Karibik
- 19.00 Uhr, Pasinger Fabrik, Die Phasenprüfer
- 19.00 Uhr, Backstage, Kayef
- 19.30 Uhr, Deutsches Theater, Jamboree Ball
- 20.00 Uhr, Lach und Schieß, Alfred Dorfer
- **20.00 Uhr, Residenztheater, Stiller**
- **21.00 Uhr, Hotel Bayerischer Hof, Fiesta Latina**

Montag, 16. Februar

- 18.30 Uhr, Staatsoper, Così fan tutte
- **20.00 Uhr, Funkhaus München, 3. Funkball – Bayern 1-Faschingsball**
- 20.00 Uhr, Deutsches Theater, Münchner Symphoniker
- 20.00 Uhr, Prinzregententheater, Berlin Comedian Harmonists
- 20.00 Uhr, Theater im Marstall, Die Jagd nach Liebe
- **20.00 Uhr, Gasteig, Fasching mit Bleischaden**
- 20.00 Uhr, Lach und Schieß, Gabi Lodermeier
- 20.00 Uhr, Backstage, Looptroop Rockers
- **20.00 Uhr, Hotel Bayerischer Hof, Medizinerball Classic**

Dienstag, 17. Februar

- **10.30 Uhr, Viktualienmarkt, Tanz der Marktfrauen**
- 16.00 Uhr, Deutsches Theater, Karneval wie dazumal
- 19.00 Uhr, Staatsoper, Falstaff
- 19.00 Uhr, Hotel Bayerischer Hof, Faschingsfinale und Kehraus
- 20.00 Uhr, Zenith, Alt-J
- 20.00 Uhr, Prinzregententheater, Chucho Valdés
- 20.00 Uhr, Residenztheater, Trilogie der Sommerfrische
- 20.30 Uhr, Lustspielhaus, Django Asül

Mittwoch, 18. Februar

- 11.30 Uhr, Marienplatz, Geldbeutelwaschen 2015
- 19.00 Uhr, Staatsoper, Così fan tutte
- 20.00 Uhr, Gasteig, Die große Giuseppe Verdi Nacht
- **20.00 Uhr, Deutsches Theater, Erwin Pelzig**
- 20.00 Uhr, Residenztheater, Wer hat Angst vor Virginia Woolf?
- 20.30 Uhr, Lustspielhaus, Django Asül

Donnerstag, 19. Februar

- 19.00 Uhr, Staatsoper, Falstaff
- 19.00 Uhr, Theater im Marstall, Phosphoros
- 20.00 Uhr, Residenztheater, Der Hausmeister
- 20.00 Uhr, Pasinger Fabrik, Die Grönholm-Methode
- 20.00 Uhr, Prinzregententheater, Hagen Quartett
- 20.00 Uhr, Gasteig, JAM:M Jazz Masters München – Blues and Roots

- 20.00 Uhr, Zenith, The Black Keys
- 20.00 Uhr, Backstage, Trailerpark
- 20.30 Uhr, Lustspielhaus, Django Asül

Freitag, 20. Februar

- 19.00 Uhr, Gasteig, Im Weißen Rössl
- 19.30 Uhr, Staatsoper, Das Rheingold
- 19.30 Uhr, Prinzregententheater, L'arbore di Diana
- 19.30 Uhr, Muffatwerk, Nessi
- 19.30 Uhr, Residenztheater, Torquato Tasso
- 20.00 Uhr, Pasinger Fabrik, Die Grönholm-Methode
- 20.00 Uhr, Backstage, Falk
- 20.30 Uhr, Lustspielhaus, Django Asül

Samstag, 21. Februar

- 18.00 Uhr, Staatsoper, Madama Butterfly
- 19.00 Uhr, Schloss Nymphenburg, Vivaldi
- 19.00 Uhr, Gasteig, My Fair Lady
- 19.00 Uhr, Residenztheater, Zement
- **19.30 Uhr, Deutsches Theater, 66. Ball der Nationen**
- 19.30 Uhr, SchauBurg, twenty.fifteen
- 20.00 Uhr, Zenith, Dropkick Murphys
- 20.00 Uhr, Prinzregententheater, Weiße Wüste
- 20.30 Uhr, Lustspielhaus, Django Asül

Sonntag, 22. Februar

- 11.00 Uhr, BMW Welt, BMW Welt Jazz Award
- 11.00 Uhr, Prinzregententheater, Hatrick
- 17.00 Uhr, Staatsoper, Così fan tutte
- 18.00 Uhr, Residenztheater, Faust
- 19.00 Uhr, Theater im Marstall, Der Stein
- 20.00 Uhr, Lach und Schieß, Andreas Rebers
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Gunkl und Harald Lesch
- 20.00 Uhr, Gasteig, My Fair Lady

Montag, 23. Februar

- 19.00 Uhr, Staatsoper, Madama Butterfly
- 19.30 Uhr, Residenztheater, Torquato Tasso
- 20.00 Uhr, Lach und Schieß, Andreas Rebers
- 20.00 Uhr, Theater im Marstall, Der Untergang des Hauses Usher
- 20.00 Uhr, Cuvillies-Theater, Festkonzert
- 20.00 Uhr, Prinzregententheater, Götz Alsmann – Broadway
- 20.00 Uhr, Muffatwerk, Pulp Fiction
- 20.00 Uhr, Gasteig, Wiener Philharmoniker I

Dienstag, 24. Februar

- 10.30 Uhr, SchauBurg, twenty.fifteen
- 19.30 Uhr, Staatsoper, Artifact II / The Exiles / Zugvögel
- 20.00 Uhr, Residenztheater, Der Weibsteufel
- **20.00 Uhr, Kleine Olympiahalle, Joe Bonamassa**
- 20.00 Uhr, Gasteig, Wiener Philharmoniker II
- 20.30 Uhr, Lustspielhaus, Helmut Schleich

Mittwoch, 25. Februar

- 10.30 Uhr, SchauBurg, twenty.fifteen
- 20.00 Uhr, Muffatwerk, Alison Moyet
- 20.00 Uhr, Komödie im Bayerischen Hof, Der Geizige
- 20.00 Uhr, Theater im Marstall, Die bitteren Tränen der Petra von Kant
- 20.00 Uhr, Bayerischer Rundfunk, Eric Alexander-Helmut Kagerer Quintet
- **20.00 Uhr, Paulaner am Nockherberg, Salvatorprobe mit Politiker-Derbleck'n**
- 20.30 Uhr, Lustspielhaus, Helmut Schleich

Donnerstag, 26. Februar

- 19.00 Uhr, Staatsoper, Madama Butterfly
- 19.30 Uhr, SchauBurg, Der Ruf der Wildnis
- 19.30 Uhr, Residenztheater, Der Widerspenstigen Zähmung
- 19.30 Uhr, Löwenbräukeller, Starkbieranstich im Löwenbräukeller
- 20.00 Uhr, Komödie im Bayerischen Hof, Der Geizige
- **20.00 Uhr, Zenith, Element of crime**
- 20.00 Uhr, Backstage, Erik Penny & Band
- 20.30 Uhr, Lustspielhaus, Helmut Schleich

Freitag, 27. Februar

- 10.30 Uhr, SchauBurg, Der Ruf der Wildnis
- 18.00 Uhr, Staatsoper, Das Rheingold
- 19.00 Uhr, Gasteig, Der Vogelhändler
- **19.00 Uhr, Löwenbräukeller, Starkbierfest im Löwenbräukeller**
- 19.30 Uhr, Prinzregententheater, L'arbore di Diana
- 19.30 Uhr, Residenztheater, Torquato Tasso
- 20.00 Uhr, Komödie im Bayerischen Hof, Der Geizige
- 20.00 Uhr, Deutsches Theater, Erste Allgemeine Verunsicherung

Samstag, 28. Februar

- 16.00 Uhr, Kultur-Etage Messestadt, Winterkonzert
- 17.00 Uhr, Staatsoper, Die Walküre
- 19.00 Uhr, Residenztheater, Baal
- 19.00 Uhr, Gasteig, Die Zauberpflöte
- 20.00 Uhr, Komödie im Bayerischen Hof, Der Geizige
- 20.00 Uhr, SchauBurg, Der Ruf der Wildnis
- 20.00 Uhr, Pasinger Fabrik, Die Phasenprüfer
- 20.00 Uhr, Deutsches Theater, Jubiläums-Gala
- Uwe Kröger & Pia Douwes
- 20.00 Uhr, Backstage, Fiddler's Green

AUTOGLAS-KRAFT

Sonderkonditionen für Taxis

Versicherungsabwicklung

Während einer Kaffeepause bei uns
wechseln wir Ihre Scheibe

Soforteinbau und Steinschlag-Reparatur

Telefon 089/6 90 87 82

Tegernseer Landstr. 228/Ecke Stadlheimer Str.
www.autoglaskraft.de

ER-TAX

Taxameterdienst & Taxiausrüstung

Frankfurter Ring 97 • 80807 München

Tel.: 089 - 307 480 47

kontakt@er-tax.de

- Spiegeltaxameter
- MCT-05 und MCT-06 (Neu)
- Cey-System
- Quittungsdrucker

- Dachzeichen Kienzle
- Magnet Dachzeichen
- Sprechfunkgeräte
- Datenfunk

HALE
electronic
Kundendienst

Alles aus einer Hand !

KIENZLE ARGO
TAXI INTERNATIONAL
Kundendienst

TOYOTA GREIFT NACH DEM STERN!



TOYOTA

NICHTS IST
UNMÖGLICH

DER NEUE STERN AM KFZ-VERSICHERUNGSHIMMEL:

DIE TOYOTA TAXI-VERSICHERUNG

- Beste Kfz-Versicherung beim VersicherungsMonitor 2014/15
- Für Sparfüchse: Prämienreduzierung durch Selbstbeteiligung in der Kfz-Haftpflicht

Mit den Angeboten der DIT holen wir Ihnen die Sterne vom Himmel.

Hauspreis Prius+ inkl. Taxi-Paket:

28.325 €¹

inkl. MwSt. und Überführung

Prius+ TAXI / 7-Sitzer

Hybrid mit stufenlosem Automatikgetriebe, 1,8-l-VVT-i, 73 kW (99 PS), und Elektromotor, 60 kW (82 PS), Systemleistung 100 kW (136 PS)

Finanzierungskonditionen²

Hauspreis	28.325,00 €
Anzahlung	4.986,96 €
Nettodarlehensbetrag	23.340,65 €
Bearbeitungsgebühr	0,00 €
Gesamtbetrag	25.740,00 €
gebundener Sollzins	3,92%
effektiver Jahreszins	3,99%
Laufzeit	60 Monate

60 monatliche Raten á

429,00 €

Kraftstoffverbrauch innerorts/außerorts/kombiniert 3,8/4,2/4,1 l/100km, CO₂-Emissionen kombiniert 96 g/km (nach EU-Messverfahren). Energieeffizienzklasse A+.

¹) Barpreis-Angebot für Taxiunternehmen inklusive Mehrwertsteuer und inklusive Überführungskosten. ²) Ein Angebot der Toyota Kreditbank GmbH, Toyota-Allee 5, 50858 Köln. Das Angebot gilt für Taxi-Neuwagen bei Anfrage und Genehmigung bis 31.03.2015. Entsprechende Bonität vorausgesetzt. Das Finanzierungsangebot entspricht dem Beispiel nach §6a Abs. 3 PAngV. Unser Autohaus vermittelt ausschließlich Darlehensverträge der Toyota Kreditbank GmbH. Abbildungen zeigen Fahrzeuge mit Sonderausstattungen gegen Mehrpreis.

Hauspreis Auris Touring Sports inkl. Taxi-Paket:

22.215 €¹

inkl. MwSt. und Überführung

Auris Touring Sports TAXI

Hybrid mit stufenlosem Automatikgetriebe, 1,8-l-VVT-i, 73 kW (99 PS), und Elektromotor, 60 kW (82 PS), Systemleistung 100 kW (136 PS)

Finanzierungskonditionen²

Hauspreis	22.215,00 €
Anzahlung	3.770,98 €
Nettodarlehensbetrag	18.444,12 €
Bearbeitungsgebühr	0,00 €
Gesamtbetrag	20.340,00 €
gebundener Sollzins	3,92%
effektiver Jahreszins	3,99%
Laufzeit	60 Monate

60 monatliche Raten á

339,00 €

Kraftstoffverbrauch innerorts/außerorts/kombiniert 3,9-3,6/3,9-3,6/4,0-3,7 l/100km, CO₂-Emissionen kombiniert 92-85 g/km (nach EU-Messverfahren). Energieeffizienzklasse A+.

DIT
DIT München GmbH
4x in München

Taxi-Kompetenz-Center:
80687 München | Landsberger Str. 222

Taxi-Service-Stützpunkte:
80807 München | Frankfurter Ring 166
80993 München | Dachauer Str. 463
81673 München | Neumarkter Str. 80

Ihr Taxi-Ansprechpartner (Landsberger Straße):

Peter Szitar
Tel.: 089 / 547177-27
peter.szitar@toyota-dit.de

