

TAXIKURIER

AUTONOMOUS
DRIVE
START

AUTONOMES FAHREN

→ EINE VISION AUF DEM WEG IN DIE REALITÄT

VERKEHRSRECHT DAS WIENER ÜBEREINKOMMEN UND DIE STVO

ASSISTENZSYSTEME VOM BLINKER ZUM SELBSTFAHRER

SCHULANFANG ALLES ÜBER KINDERSICHERUNG UND KINDERSITZE

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: info@taxi-muenchen.de
Internet: www.taxi-muenchen.de
Chefredakteur: Frank Kuhle (FK)

Autoren im TAXIKURIER:

Birgit Heller (BH), Werner Hillermann (WH),
Thomas Kroker (TK), Frank Kuhle (FK),
Norbert Laermann (NL), Rainer Männicke (RM),
Michael Schrottenloher (MS),
Benedikt Weyerer (BW)

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@peradruk.de

Online-Auftritt:

Norbert Laermann

Anzeigenverwaltung:

Taxi-München eG
Engelhardstraße 6, 81369 München
Anzeigen TAXIKURIER
Ansprechpartner:
Frau Birgit Heller
Tel.: (0 89) 21 61-877
E-Mail: anzeigen@taxi-muenchen.de

Vertrieb: Regina Reich, Telefon: (0 89) 21 61-373
E-Mail: reich@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

→ SEPTEMBER 2017

Grundkurs

Montag, 04.09., 18.09., jeweils von 17.30 bis 19.30 Uhr
Mittwoch, 06.09., 13.09., 20.09., 27.09., jeweils von 17.30 bis 19.30 Uhr
Samstag, 02.09., 09.09., 16.09., 23.09., 30.09., jeweils von 10 bis 13 Uhr

Leistungskurs

Samstag, 09.09., 16.09., 23.09., 30.09., jeweils von 13 bis 17 Uhr

- Teilnahme nur nach erfolgreichem Besuch des Grundkurses möglich!
- Anmeldung zum Ortskunde-Kurs direkt in der Taxischule!

Infoveranstaltung für angehende Taxifahrer

Samstag, 02.09., von 8.30 bis 10 Uhr
Montag, 11.09., von 17.30 bis 19 Uhr
Samstag, 16.09., von 8.30 bis 10 Uhr
Montag, 25.09., von 17.30 bis 19 Uhr
Samstag, 30.09., von 8.30 bis 10 Uhr

Funkkurs für Taxifahrer (mit Funkunterweisung)

Funkkurs, Teil 1: Donnerstag, 14.09., von 13 bis 16 Uhr
Funkkurs, Teil 2: Freitag, 15.09., von 13 bis 16 Uhr

- Teilnahme nur nach vorheriger Anmeldung im Datenfunk-Büro,
Rückgebäude 2. Stock, während der Bürozeiten möglich!

Fortbildung für Fahrer von Taxibus und Großraumtaxi

Mittwoch, 13.09., von 15 bis 17 Uhr

- Keine Anmeldung erforderlich, aber pünktliches Erscheinen!
- Teilnahmegebühr: 10 Euro

Ausbildung zum Taxiunternehmer

- Kurs 5 / 2017 vom 26. September bis 26. Oktober 2017
- Kurs 6 / 2017 vom 07. November bis 05. Dezember 2017

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-bayern.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:
 Unternehmerekurs
 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

Titelmotiv: istockphoto

Impressum	02
Ausbildungstermine / September 2017	02
Die Genossenschaft / Aktuelle Informationen	04
Der Landesverband / Aktuelle Informationen	08
Stadtinfo München / Nacht der Umwelt	10
Wichtige Information / Raser-Atlas Deutschland	10
→ Autonomes Fahren / Eine Vision auf dem Weg in die Realität	12



→ Schülerfahrten / Verantwortungsvolle Beförderung	18
→ Kindersicherung / Was Sie wissen sollten	20
VIP im Taxi / Christiane Brammer	22
Wussten Sie schon, dass ... / Höchste Stahlbaustütze weltweit	23
Umsatz-Marathon / Volles Programm	23
Wissenswertes / Museum Fünf Kontinente	24
Künstlerhaus München / Veranstaltungshinweise August 2017	25
Unterhaltsames / Taxler-Lexikon – Schrotti erklärt die Taxi-Welt	26
Stadtkunde München / Stadtbäche links der Isar	28
Service / Veranstaltungskalender September 2017	30



**Versicherungsbüro
Crasselt GmbH**
 Machtlfinger Str. 26
 81379 München

Telefon: 089 74 28 72 10
 Telefax: 089 74 28 72 20
 E-Mail: mail@vb-crasselt.de
 Internet: www.vb-crasselt.de

EGAL WIE SIE ANSTOSSEN, WIR SIND FÜR SIE DA.



Ein gutes Gefühl inklusive.

→ DIE GENOSSENSCHAFT



Bericht über die Generalversammlung 2017

Am Montag, 26. Juni 2017, fand im Augustinerkeller die ordentliche Generalversammlung der Taxi-München eG statt. Der Versammlungsleiter und Aufsichtsratsvorsitzende, Herr Max Weiland, begrüßte um 10.00 Uhr die Mitglieder, Gäste und Partner aus Industrie und Gewerbe. Ein besonderer Dank galt der MAHAG München, für die großzügige Geste, die Kosten des Mittagessens zu übernehmen.

Herr Stadtrat Helmut Schmid, in Vertretung des Herrn Oberbürgermeisters Dieter Reiter, richtete ein Grußwort an die Versammelten. Als Mitglied der Taxikommission kenne er die Probleme des Gewerbes und ist stets bemüht, sinnvolle Lösungen zu finden. In Bezug auf drohende Dieselfahrverbote teilte er mit, dass hier die Zuständigkeit vorrangig bei Bund und Land liegen sollte, weniger bei der Landeshauptstadt München. Ein harter Schnitt könnte mehrere Wirtschaftszweige vernichten. Es seien Übergangslösungen gefragt, da neben Taxis auch Handwerksbetriebe, Polizei und kommunale Versorgungsfahrzeuge mit Dieselmotoren fahren. Als Bestandteil des ÖPNV dürfe ein Fahrverbot für das Taxigewerbe erst wirken, wenn auch alle anderen öffentlichen Verkehrsmittel nicht mehr mit Diesel unterwegs sind.

Herr Weiland bedankte sich bei Herr Schmid für die offenen Worte und stellte im Anschluss die form- und fristgerechte Einladung der Generalversammlung fest. Die Tagesordnung wurde ohne Einwand genehmigt. Nach Bestellung des Protokollführers und Wahlleiters wurde mit einer Schweigeminute an die verstorbenen Mitglieder gedacht.

Im Bericht des Vorstands zum abgelaufenen Geschäftsjahr informierte das Vorstandsmitglied Herr Frank Kuhle über die allgemeinen Kennzahlen der Münchner Taxigenossenschaft. Im letzten Jahr wurden 2,7 Prozent weniger Aufträge vermit-

telt, als im Vorjahr. Die Steigerungsraten zwischen 2010 und 2015 können auf Grund der heute auf dem Markt befindlichen Mitbewerber nicht mehr erzielt werden. Vielmehr würden sich internationale Konzerne mit gewaltigem Kapitaleinsatz um den Personenbeförderungsmarkt streiten. Am Ende aller Vermittlungsleistungen muss aber immer noch ein Verkehrsunternehmer stehen. Diesen mit Abgaben von bis zu 30 Prozent vom Umsatz zu schröpfen, kann kein Geschäftsmodell für die Zukunft sein. Der Vorstandsvorsitzende berichtet weiter über die im letzten Jahr durchgeführten Erweiterungen im Dienstleistungsangebot der Taxi-München eG, wobei besonders das neue Bewertungssystem überraschende Zahlen lieferte. Die Münchner Taxis und deren Fahrer wurden von den Fahrgästen bisher mit 4,6 von 5 möglichen Punkten im Durchschnitt bewertet. Insgesamt seien zum Zeitpunkt der Generalversammlung knapp 40.000 Bewertungen eingegangen. Ein Ergebnis, auf das man auch einmal stolz sein dürfe. Die Umstellung auf das neue Kreditkartenterminal verläuft aus Sicht der Genossenschaft problemlos, obwohl bereits in 2017 mit einem Rückgang des Abrechnungsvolumens gerechnet werden muss. Im Anschluss berichtete Herr Kuhle ausführlich über die anhängigen Rechts- und Vertragsstreitigkeiten, die das Taxigewerbe derzeit führt. Als Ausblick kündigte der Vorstandsvorsitzende der Generalversammlung die Einführung von Teilnehmerverträgen sowie die geplante Umsetzung von Fahrzeugwerbung für das nächste Jahr an. Anschließend wurden die Teilnehmer über die Kampagne „Verlässlich-ist-modern“ vom Deutschen Taxi- und Mietwagenverband informiert. Damit werden unsere Vorteile und Stärken zu Bürgern, Wirtschaft und Politik transportiert. Mit Blick auf die kommende Bundestagswahl wäre es wichtig zu zeigen, dass bewährte und funktionierende Strukturen nicht ohne Grund über Bord geworfen werden dürfen. Nur neu oder nur sexy, reiche dafür nicht aus. Schließlich muss am Ende immer der Verbraucher die Zeche zahlen. In unserem Fall den Fahrpreis.

Das Vorstandsmitglied Herr Reinhard Zielinski berichtete im Anschluss über die wirtschaftliche Entwicklung der Taxi-München eG. In 2016 hatte die Genossenschaft einen Liquiditätsbedarf von 902 TEUR, der ausschließlich mit eigenen Mitteln finanziert wurde. Der Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital beläuft sich auf 73,6 Prozent, die Rückstellungen ermäßigten sich im Vergleich zum Vorjahr um 30,4 Prozent. Bei der Wohnraumvermietung konnte eine hundertprozentige Auslastung erreicht werden, bei den Gewerbeimmobilien ist eine Etage in der Engelhardstraße noch nicht vollends belegt. Trotz nochmaliger Erhöhung der Werbeausgaben konnte in 2016 ein sehr positives Wirtschaftsergebnis erzielt werden. Für das Jahr 2017 wird der Gewinn auf Grund notwendiger Investitionen jedoch deutlich sinken. Für den Vorstand wäre es nach wie vor wichtig, die Mitglieder so gut wie möglich zu entlasten. Eine Gebührenanpassung könne zwar nicht bis in alle Ewigkeit ausgeschlossen werden, läge aber zum jetzigen Zeitpunkt nicht im Fokus des Vorstandes. Anschließend trug Herr Reinhard Zielinski den Bericht zum Jahresabschluss 2016 vor. Damit die Genossenschaft die Anforderungen hinsichtlich des technologischen Fortschritts und der erforderlichen Erhaltungsaufwendungen sowie notwendige Verbesserungen bei Logistik und Ablauforganisation durchführen kann, schlug der Vorstand den Mitgliedern die Einstellung des Jahresgewinns in die Rücklagen vor.

Als nächste Tagesordnungspunkte wurden der Bericht des Aufsichtsrates und der Bericht über die gesetzliche Prüfung durch den Genossenschaftsverband Bayern e.V. vorgetragen. Es wurde festgehalten, dass die notwendigen Prüfungen und Revisionen durchgeführt wurden und die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung gegeben ist. Der Jahresabschluss wurde richtig abgeleitet und die Risiken richtig dargestellt. Nach der Aussprache zu den Berichten und einer Mittagspause fasste die Generalversammlung folgende Beschlüsse: Mit deutlicher Mehrheit wurde der Jahresabschluss

2016 und die vorgeschlagene Behandlung des Bilanzgewinnes genehmigt, sowie die Entlastung von Vorstand und Aufsichtsrat beschlossen. Bei den folgenden Wahlen wurde das Vorstandsmitglied Herr Reinhard Zielinski bestätigt, in den Aufsichtsrat wurden Herr Max Weiland, Herr Thomas Gollmann-Günther und Herr Roland Rippel wiedergewählt.

Als Vorstandsvorsitzender erklärte Herr Kuhle den Teilnehmern im weiteren Verlauf die derzeitige Vertragssituation mit der AOK Bayern. Aus seiner Sicht seien einzelne Komponenten davon nicht mehr tragfähig, insbesondere die Vergütung sei auf den Prüfstand zu stellen. Da die Vorstandsmitglieder jedoch diese Fahrten nicht selbst ausführen, wurde die Generalversammlung um einen Beschluss für die weitere Verfahrensweise gebeten. Die Meinung der Mitglieder der Taxi-München eG fiel sehr deutlich aus. Herr Kuhle versprach im Anschluss die notwendigen Schritte einzuleiten und den aktuellen Vertrag mit der AOK-Bayern zu kündigen. Bei der im Anschluss erfolgten Verlosung eines Datenfunkgeräts Hale TT-01 im Wert von 1.455 Euro gewann ein langjähriges Mitglied der Münchner Taxigenossenschaft. Der Versammlungsleiter Herr Max Weiland schloss die ordentliche Generalversammlung 2017 der Taxi-München eG um 15.30 Uhr und bedankte sich bei den Mitgliedern und Gästen für die Teilnahme und die Unterstützung. (FK)

Stellungnahme der Bundesregierung zur Monopolkommission

Ende Juli hat die Bundesregierung ihre Stellungnahme zum 21. Hauptgutachten der Monopolkommission veröffentlicht.

Neben zahlreichen anderen Punkten geht die Bundesregierung auch auf die Digitalen Märkte und insbesondere auf die Sharing Economy ein.

Auszüge aus der Stellungnahme:

Die Bundesregierung teilt die Einschätzung der Monopolkommission, dass Sharing Economy Dienste in vielen Bereichen Alternativen zu bestehenden Diensten bieten und zu einer Intensivierung des Wettbewerbs führen können. Sie bieten Möglichkeiten der Weiterentwicklung, der besseren Vernetzung, der höheren Auslastung von Kapazitäten und Senkung des Ressourcenverbrauchs. Die Verbraucherinnen und Verbraucher profitieren von einem größeren Angebot, mehr Transparenz und einer flexibleren Verfügbarkeit von Gütern und Leistungen. Gleichzeitig sind die damit verbundenen Effekte sehr ambivalent. Die Diskussion darüber, welchen Regelungen die Sharing Economy unterliegen soll, ist national und auf europäischer Ebene daher in vollem Gange.

Wichtig aus wettbewerblicher Sicht ist, wie es auch die Monopolkommission herausstellt, Wettbewerbsverzerrungen zwischen traditionellen und neuen Anbietern aufgrund asymmetrischer Regulierung zu vermeiden. Ziel einer Überprüfung des bestehenden Regulierungsrahmens sollte sein, ein Level-Playing-Field zwischen traditionellen Anbietern und neuen Diensten der Sharing Economy zu schaffen. Dabei kann es auch geboten sein, die neuen Dienste bestehender notwendiger Regulierung zu unterwerfen, etwa in Bezug auf qualitative Mindestanforderungen oder Sicherheitsvorschriften. Das ist mit Blick auf den Schutzzweck jeder einzelnen Vorschrift im Einzelfall unter Einbindung der wettbewerblichen Wirkung zu prüfen.

Zur Stärkung des Wettbewerbs im Bereich der individuellen Personenbeförderung schlägt die Monopolkommission die Schaffung eines eigenen Ordnungsrahmens für Vermittlungsdienste für Privatfahrer vor. Als verzichtbar erachtet die Monopolkommission dagegen das Bestehen der im Taxi- und Mietwagenbereich vorgeschriebenen Ortskundeprüfung. Auch zweifelt sie die Notwendigkeit einer umfangreichen Fachkundeprüfung für selbstständig tätige Fahrer an, wie sie für Taxi- und Mietwagenunternehmer nötig ist. Aus Sicht der Bundesregierung sollten die nationalen Vorschriften grundsätzlich offen für digitale Innovationen sein. Daher hält sie eine kritische Überprüfung der bestehenden Beschränkungen für neue digitale Geschäftsmodelle im Bereich der Personenbeförderung für erforderlich. Die Bundesregierung wird prüfen, ob die Vorschläge der Monopolkommission zu einem modernen und wettbewerblichen Ordnungsrahmen für die individuelle Personenbeförderung führen können. Wichtig ist, dass Änderungen am bestehenden Personenbeförderungsrecht alle Möglichkeiten und Konsequenzen berücksichtigen, einschließlich der Auswirkungen auf die Beschäftigung, die Gefahr der Scheinselbstständigkeit und den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) insgesamt. Das Allgemeininteresse an einem leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehr besteht weiterhin. Es böte sich an, im Rahmen eines regulatorischen Experimentierraums Novellierungen des PBefG zunächst zu erproben, bevor sie eingeführt werden.

Die Monopolkommission schlägt die flächendeckende Aufhebung der quantitativen Beschränkungen von Konzessionen im Taximarkt vor. Für Taxis im Bestellmarkt empfiehlt die Monopolkommission eine

BÜRO AUF RÄDERN*

* Jedes Jahr bringen wir mehr als 72 Millionen Fahrgäste sicher zum Geschäftstermin.



www.verlaesslich-ist-modern.taxi

**VERLÄSSLICH
IST MODERN TAXI**

Aufhebung der Tarifflicht, damit diese in den Wettbewerb mit Privatfahrern treten können. Feste Preise zum Schutz der Fahrgäste werden aufgrund der hohen Preistransparenz in diesem Markt ebenso wie bei elektronisch vermittelten Privatfahrern als nicht notwendig erachtet. Für den Warte- und Winkmarkt im Taxiverkehr werden seitens der Monopolkommission darüber hinaus Höchstpreise als Option gesehen. Nach Auffassung der Bundesregierung stellt der Taxiverkehr im System des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine wichtige Ergänzung zum ÖPNV-Linienverkehr dar. Ein leistungsfähiger und gut integrierter ÖPNV ist im Gesamtverkehrssystem Garant für die Sicherung einer nachhaltigen Mobilität in unserer Gesellschaft. Eine Anpassung des öffentlichen Verkehrsangebotes an die digitalen Möglichkeiten erfordert jedoch auch ein Umdenken bei der Gestaltung dieses Verkehrsangebotes. Dabei ist auch zu gewährleisten, dass insbesondere die Bevölkerung in ländlichen Räumen über Beförderungsangebote zu bezahlbaren Preisen verfügt. Der Vorschlag der Monopolkommission, die derzeitige Vorgabe von Festpreisen durch Höchstpreise zu ersetzen, um so einen Preiswettbewerb zu ermöglichen, bedarf daher der näheren Prüfung.

Im Mietwagenverkehr schlägt die Monopolkommission aufgrund des technischen Fortschritts eine Lockerung der Vorschrift vor, wonach deren Aufträge fernmündlich am Betriebssitz des Unternehmers eingehen müssen. Zudem wird die Rückkehrpflicht an den Betriebssitz nach jeder Beförderung in Frage gestellt. Die Bundesregierung weist darauf hin, dass das Gebot der Betriebssitzbezogenheit für Mietwagen nach dem PBefG das Taxigewerbe als Teil des ÖPNV schützt. Dieser Schutzzweck ist bei einer Überprüfung des Rechtsrahmens mit Blick

Kostengünstige Fiskalerweiterung für HALE TT-01

Mitgliedsunternehmen mit unserem Datenfunkendgerät HALE TT-01 haben die Möglichkeit, ihre Taxameter kostengünstig fiskaltauglich zu machen. Ohne zusätzliche Hardware können die Anforderungen für GoBD und INSIKA erfüllt werden.

Das HALE TT-01 übernimmt das Signieren und Senden der Taxameterdaten. Es wird weder eine zusätzliche GSM-Karte noch eine eigene Signiereinheit (SEI) benötigt. Das im HALE TT-01 vorhandene Modem wird für die Übertragung der Daten genutzt. Voraussetzung für die kostengünstige Lösung ist ein im Fahrzeug vorhandener Spiegeltaxameter SPT-02 oder Microtax-06. Diese können auf einfache Weise über den HALE-CAN an das TT-01 angeschlossen werden. Das erforderliche Software-Update des TT-01 ist jederzeit möglich und kann in der Zentrale der Taxi-München eG oder bei einem HALE-Kundendienst durchgeführt werden.

Nachdem das Taxameter mit dem HALE TT-01 verbunden ist, braucht man nur noch die INSIKA-Smartcard (TIM) in das TT-01 einschieben und die Kopplung zum Datencenter durchführen. Durch die bereits integrierte Software und dem verbauten TIM-Kartenhalter können die Taxameterdaten im TT-01 ohne weitere Zusatzbox signiert werden. Weitere Informationen finden Sie auch unter: www.hale.at (FK)



auf die Änderungen tatsächlicher und wirtschaftlicher Verhältnisse in einer digitalisierten Gesellschaft ebenso einzubeziehen wie die Schaffung eines für digitale Innovationen offenen Rechtsrahmens.

Unfälle im Taxi- und Mietwagengewerbe

Die Berufsgenossenschaft Verkehr hat die Unfallzahlen für das Kalenderjahr 2016 veröffentlicht. Im Bundesgebiet war erfreulicherweise kein Toter zu verzeichnen. Deutschlandweit gingen die Unfälle im Vergleich zum Vorjahr um 1% zurück, meldepflichtige Unfälle um etwa 2%, und Verletzungen durch Überfälle oder Tötlichkeiten sogar um rund 20%.

Entgegen dem Bundesdurchschnitt ist im Bezirk München ein Rückgang der Gesamtunfälle auf 587 (-5,9%) und der meldepflichtigen Unfälle auf 310 (-6,7%) zu verzeichnen. Verletzungen durch Überfälle und Tötlichkeiten sanken hier jedoch weniger stark, von 35 auf 34, was einem Rückgang von lediglich 2,9% entspricht. Seit 2014 ist diese Zahl konstant hoch. In 2011 gab es 6 Fälle, in 2012 insgesamt 11 und

2013 nur 2 Übergriffe. Innerhalb eines Kalenderjahres, von 2013 auf 2014 stieg die Anzahl sprunghaft auf 41 und sank 2015 nur geringfügig auf immer noch 35 Fälle ab. Ein Trend, auf den wir gerne verzichten könnten. (FK)

Wiesn-Bändchen

Wie in jedem Jahr stellt die Taxi-München eG auch heuer wieder die begehrten Wiesn-Bändchen für die Funkantennen kostenlos für unsere Mitgliedsunternehmen zur Verfügung. Die Farben repräsentieren den Freistaat Bayern und die Landeshauptstadt München als Veranstaltungsort des weltgrößten Volksfestes. Die Wiesn-Bändchen liegen ab Montag, den 4. September 2017 an der Hauptkasse, Engelhardstraße 6, Rückgebäude 1. Stock, zur Abholung bereit. (FK)



Stimmer & Sohn GmbH

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



**Taxi-
werkstätte**



- Unfallinstandsetzung
- Kfz-Reparaturwerkstätte
- spontane Hilfe

→ AUSTAUSCH KARTENTERMINALS

Wie wir inzwischen seit einigen Wochen per Nachrichten am Datenfunk mitteilen, müssen alle Kartenterminals der Firma Elavon ausgetauscht werden, weil der Vertrag mit Elavon zum 1. September 2017 endet. Eine Weiterverwendung nach diesem Zeitpunkt wird nicht mehr möglich sein.

Sie erhalten dafür im Austausch kostenfrei ein neues ingenico-Kartenterminal, das baugleich mit dem Elavon-Terminal ist. Sie brauchen sich also hinsichtlich der Bedienung nicht umgewöhnen! Für diesen Austausch müssen Sie allerdings mit dem Fahrzeug bei der Taxi-München eG vorbeikommen, da dieses Terminal nur vor Ort gewechselt wird.

Die Taxi-München eG hat Anfang dieses Jahres einen Vertrag mit der Firma ingenico über den Einsatz und die Zahlungsabwicklung der ingenico-Kartenterminals geschlossen, die von uns seither ausschließlich eingesetzt werden.

Wie erkennen Sie im Fahrzeug, ob Sie noch über ein Elavon-Kartenterminal verfügen?

Ganz einfach: Sie sehen im Betrieb zum einen im Display des Kartenterminals das Logo der Firma Elavon. Und Sie haben auf der Rückseite Ihres Kartenterminals einen Aufkleber mit einer Terminal-ID die mit den Ziffern „5655xxxx“ beginnt.

Zur Unterscheidung: In den neuen ingenico-Kartenterminals sehen Sie das Logo der Firma ingenico.



Das alte „Elavon“- und das aktuelle „ingenico“-Logo der Kreditkartenabrechner

Außerdem haben diese Kartenterminals zusätzlich auf der Rückseite einen Aufkleber mit einer Terminal-ID, die mit „6xxxxx“; in den meisten Fällen mit „6530XXXX“ beginnt. (NL)

Standplatzarbeit

→ Pasing Bahnhof

Die Durchfahrt vom Standplatz aus Richtung Westen in die Kaferstraße ist jetzt frei und beschildert. Dies zählt als Verkehrsversuch und ist auf 6 Monate angelegt. In dieser Zeit will der Bezirksausschuss prüfen, ob es einen „Nachzieheffekt“ (Privat-Pkw fährt hinter dem Taxi mit durch) oder Missbrauch gibt. Dann wird über eine endgültige Einrichtung entschieden. Hier können die Taxifahrer also selbst mithelfen, dass die probeweise Öffnung reibungslos abläuft.

→ Ständlerstraße am MVG-Museum

Der Standplatz ist jetzt beschildert. Er liegt gleich vor der Ampel und jetzt können endlich am Freitag und Samstag zwischen 20 und 1 Uhr legal Fahrgäste ein- und aussteigen.

→ Fürstenried 1

Der Standplatz muss geräumt und damit verlegt werden. Die „Markthallen München“ wollen hier einen Wochenmarkt einrichten. Der BA machte nun den Vorschlag, der unserer Ansicht nach eine deutliche Verbesserung bringt: Es wird ein neuer Standplatz an der Züricher Straße östlich der Forstenrieder Allee (jetzt: Kurzparkzone) gleich neben dem Jugendtreff eingerichtet (30 m, 5 Fahrzeuge). Die Umsetzung wird allerdings noch Zeit in Anspruch nehmen. So muss u. a. der Baumgraben am ersten Fahrzeug befestigt und die Rufsäule installiert werden. Wir werden uns noch um eine Durchfahrt durch den Busbahnhof kümmern, damit sowohl eine Wende als auch die rasche Abfahrt nach Süden über die Forstenrieder Allee möglich wird. (RM)

Kostengünstige Fiskalerweiterung für Ihre HALE-Taxameter

Signieren & Senden mit dem HALE TT-01



Datenfunkgerät TT-01

Spiegeltaxameter SPT-02



Microtaxameter MCT-06



- ▶ INSIKA® Smartcard (TIM) in Ihr TT-01 einschieben
- ▶ Vorhandenes Modem mit Daten-SIM nutzen
- ▶ HALE INSIKA® und HALE operations ohne Investition in zusätzliche Hardware

HALE
electronic
Die Zukunft im Taxi

HALE electronic GmbH | A-5020 Salzburg | Mail: vertrieb-d@hale.at
www.fiskaltaxameter.expert www.dachzeichen.de www.hale.at

→ DER LANDESVERBAND



Das Pausenbrot für das gesamte Taxi- und Mietwagengewerbe und seine Freunde

Der Deutsche Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) hat vor dem Hintergrund der aktuellen PBefG-Diskussionen im Herbst 2016 die Kampagne „Verlässlich ist modern“ gestartet, die das Gewerbe in einen Dialog mit der Öffentlichkeit und Politik über die zeitgemäße Gestaltung der Rahmenbedingungen für Taxis und Mietwagen bringen möchte.

Nun gibt es die erste Ausgabe des neuen interaktiven E-Magazins „Pausenbrot“, das Sie über den aktuellen Stand der Kampagne „Verlässlich ist modern“ informiert. Es richtet sich nicht nur an Unternehmer und Fahrer, sondern an alle am Gewerbe interessierten Menschen. Lesen Sie spannende Berichte über den BZP-Zukunftskongress, das Taxi als Vorreiter der Digitalisierung, Taxi-Sharing, E-Mobilität in der Branche und Vieles mehr, Hyperlinks führen Sie zu ergänzenden Videos und anderen Hintergrundinformationen. Das „Pausenbrot“ kann auf der Homepage des Bayerischen Landesverbandes Taxi- und Mietwagenunternehmen e.V. (www.taxi-bayern.de) im öffentlichen Teil unter News von allen frei heruntergeladen werden. Übrigens: Das E-Magazin „Pausenbrot“ gibt es auch in

einer Ausgabe für unsere zahlreichen türkischsprachigen Kollegen und Freunde. Und wenn es Ihnen gefällt, teilen Sie Ihr Pausenbrot mit Kollegen. Wir hoffen, es macht allen Lesern Appetit auf mehr. Das nächste Pausenbrot ist für September geplant.

(Quelle: BZP)

Daimler beteiligt sich an CleverShuttle

Das Berliner Startup CleverShuttle bekommt Kapital vom Autobauer Daimler. Das gab das Shuttle-Startup, das Ridesharing mit Elektro-Autos in Deutschland anbietet, heute bekannt. Die genaue Höhe der Finanzierungsrunde ist nicht kommuniziert worden, es handelt sich jedoch um eine Minderheitsbeteiligung. Details wollte Daimler auf Nachfrage von NGIN Mobility nicht verraten.

Der Konzern steigt über seine Tochterfirma EvoBus als strategischer Investor bei CleverShuttle ein, heißt es in einer Mitteilung. Demnach planen die beiden Unternehmen, die IT-Lösung für On-Demand-Transport, was CleverShuttle bereits seit einiger Zeit vertreiben möchte, auf den Markt zu bringen. Damit können Verkehrsbetriebe ihre Flotten managen. Clever-

Shuttle bietet seinen Fahrgästen die Möglichkeit, ihre Fahrt im Shuttle mit anderen zu teilen und dadurch Geld zu sparen und ist bisher in Leipzig, Berlin und München aktiv.

(Quelle: www.gruenderszene.de)

Grenze bei Kleinbetragsrechnungen nun bei 250 Euro

Am 12.05.2017 hat der Bundesrat dem Zweiten Gesetz zur Entlastung insbesondere der mittelständischen Wirtschaft von Bürokratie (Bürokratieentlastungsgesetz II) zugestimmt, welches am 05.07.2017 verkündet wurde. Damit wurde die Grenze für Kleinbetragsrechnungen rückwirkend zum 01.01.2017 von 150 Euro auf 250 Euro angehoben.

Die Kleinbetragsregelung nach § 33 UStDV trägt im täglichen Geschäftsleben insbesondere bei Barumsatz zu einer erheblichen Vereinfachung beim Vorsteuerabzug bei, da sie geringere Anforderungen an die Angaben in einer Rechnung stellt. Gegenüber den Rechnungsangaben aus § 14 Abs. 4 UStG ist insbesondere die Angabe des Leistungsempfängers sowie ein gesonderter Umsatzsteuerausweis entbehrlich.

Zur Erinnerung: Folgende Angaben müssen auf einer Kleinbetragsrechnung bis nun 250,00 Euro weiterhin enthalten sein:

- Vollständiger Name und Anschrift des leistenden Unternehmers
- Ausstellungsdatum
- Umfang und Art der Leistung (Fahrstrecke)
- Bruttoumsatz
- Umsatzsteuersatz
- gegebenenfalls Hinweis im Fall einer Steuerbefreiung nach § 19 UStG
- gegebenenfalls Hinweis auf unbare Zahlungsart (Kreditkarte, Rechnungsstellung usw.)

(FK)

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. 8 81671 MÜNCHEN

NEU

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.



Dieselfahrverbot in Stuttgart rechtens

Die 13. Kammer des Stuttgarter Verwaltungsgerichts hat am 29. Juli einer Klage stattgegeben und Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in Stuttgart ab 2018 bestätigt. Das Land Baden-Württemberg wurde verurteilt, Luftschutzmaßnahmen „schnellstmöglich“ beziehungsweise ab kommenden Jahr im gesamten Stadtgebiet Stuttgart durchzusetzen. Ein Fahrverbot verstöße auch nicht gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, weil der Gesundheitsschutz höher zu gewichten ist als das Recht auf Eigentum und die allgemeine Handlungsfreiheit der vom Verbot betroffene-

nen Kraftfahrzeugeigentümer, so die Richter. Dieselaautos müssen durchgängig ausgesperrt bleiben, nicht nur an Tagen mit hohen Schadstoffwerten, um die Luftqualität tatsächlich zu verbessern. Auch andere Teillösungen, wie die Verbote räumlich zu beschränken, seien nicht ausreichend.

Zum Redaktionsschluss lag die Urteilsbegründung nicht vor. Die Entscheidung dürfte sich aber auch auf etliche andere Großstädte auswirken, in denen ebenfalls die Stickoxid-Grenzwerte regelmäßig überschritten werden. (FK)

Änderung der Mess- und Eichverordnung

Das Kabinett hat am 2. August 2017 die Zweite Verordnung zur Änderung der Mess- und Eichverordnung beschlossen und Wegstreckensignalgeber für Taxameter als Teilgerät definiert. Damit erhalten Taxiunternehmen die Möglichkeit, in ein Fahrzeug einen konformitätsbewerteten Wegstreckensignalgeber eines beliebigen Herstellers nachzurüsten.

Bisher konnten keine Fahrzeuge nachgerüstet werden, die noch nicht im gewerblichen Verkehr im Einsatz waren. Probleme gab es auch mit einigen Herstellern von Elektrofahrzeugen, die die für die Konformitätsbewertung notwendigen Daten nicht bereitstellten.



Die erfolgte Änderung wird den Einsatz von E-Taxis in der Praxis erleichtern. Wie bisher können Kfz-Hersteller aber auch von vornherein einen konformitätsbewerteten Wegstreckensignalgeber mit einer geeigneten Schnittstelle für den Anschluss eines Taxameters im Fahrzeug verbauen. (FK)

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 Verdienstausschlag. 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-/Feiertagen, 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.
- ✗ Alle Fahrzeuge verfügen über Navigationssystem.
- ✗ Zahlreiche Autohäuser wickeln auch die Taxi-Mobilitätsgarantie über uns ab.
- ✗ 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.

Traumcar Autovermietung und Taxiverleih GmbH • Richelstraße 6 • 80634 München
Tel.: (089) 167 54 40 • Fax: (089) 167 96 02



STADTINFO

→ NÄCHTLICHE EXPEDITIONEN

Nacht der Umwelt am 15. September 2017

Die Nacht der Umwelt am 15.9.2017 schickt Besucher auf eine Reise in die Geheimnisse der Natur mitten in München. Ungewöhnliche Entdeckungstouren an Orten, die der Öffentlichkeit meist nicht zugänglich sind, machen diese Nacht zu einem Abenteuer.

Expeditionen in die Natur der Großstadt schaffen ein ganz neues Bewusstsein für die Umwelt. In der Aktionsnacht erleben Besucher bei Führungen nicht ganz alltägliche Perspektiven auf München, z.B. in die Kanalisation, zu Fledermäusen und Bienen oder durch die Produktion bei Autofirmen.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München stellt den Besuchern auch den technischen Umweltschutz vor, den Münchner Firmen durchführen, um Umwelt, Luft oder Klima zu verbessern und Müllberge zu verhindern.

Es gibt kostenfreie und kostenpflichtige Veranstaltungen, wobei auch einige einer Anmeldung bedürfen. Unter (089) 233-47512 kann sich jeder bis zum 12.9.2017 jeweils Dienstags von 10 bis 16 Uhr informieren. (BH)

(Quelle: muenchen.de)

WICHTIGE INFORMATION

→ RASER-ATLAS

Punktesünder im bundesweiten Vergleich



Nach Angaben der CHECK24 Vergleichsportal GmbH hat Mecklenburg-Vorpommern mit 7,2 Prozent die meisten Verkehrssünder, Berlin mit 4,2 Prozent die geringste Punktesünderquote aller Verkehrsteilnehmer. Dabei punkten Männer doppelt so oft wie Frauen, Fahranfänger und Senioren haben am seltensten Punkte in Flensburg.

Im Städtevergleich gewinnen die Rostocker (9,5%) mit den meisten punktebewehrten Verstößen. Im Vergleich der 50 größten deutschen Städte folgen Leipzig und Erfurt. Die wenigsten Punktesünder gibt es in Gelsenkirchen und Berlin. Die Flensburger Autofahrer liegen übrigens mit 5,7 Prozent genau im Bundesdurchschnitt. München hat mit 5,4 Prozent etwas weniger Punktesünder.

Die Daten basieren auf Kundenangaben zu Punkten in Flensburg, die für den Abschluss einer Kfz-Versicherung notwendig sind und über das Vergleichsportal abgeschlossen wurden. (BH)

(Quelle: muenchen.de)

SIGHTSEEING? TAXIGUIDE!!

Geprüfte Taxi Guides der Stadt München
Offizielle Gästeführer der Stadt München
Offizielle Guides für die Gedenkstätte Dachau



Servicetelefon: 0175 4812848

Dr. Hans Bake v. Bakin

**Erst- und Verlängerungsunter-
suchung Taxi-Mietwagen-Lkw-Bus**



- einfaches und unkompliziertes Verfahren
- telefonische Terminvergabe möglich
- Mo-Di-Do: 9-12 Uhr, 15-17 Uhr
und nach Vereinbarung

85609 Aschheim, Tassilostr. 23
Tel.: 089/37065690 - Mobil 0172/6523805
e-mail: bakebakin@gmx.de

Touran Taxi Wochen.

Nur solange der Vorrat reicht.



**Zusätzliche Wechsel-/
Loyalitätsprämie: 500,- €.¹**

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

Kraftstoffverbrauch, l/100 km: innerorts 5,6/außerorts 4,3/kombiniert 4,7/CO₂-Emissionen, g/km: kombiniert 124.

Ausstattung: 7-Sitzer, Gepäckraumklappe mit elektrischer Öffnung und Schließung, Geschwindigkeitsregelanlage inkl. Geschwindigkeitsbegrenzer, Nebelscheinwerfer und Abbiegelicht, Parklenkassistent „Park Assist“ inkl. ParkPilot, Scheibenwaschdüsen vorn automatisch beheizt, Scheinwerfer-Reinigungsanlage, Seitenscheiben hinten und Heckscheibe abgedunkelt, zu 65 % abgedunkelt, Vordersitze beheizbar, Warnleuchte für Waschwasserstand, LED-TAXI-Dachzeichen (Fa. Hale) ohne stillem Alarm, Lederlenkrad, Radio „Composition Media“, Taxi-Mietwagen-Sitzpaket Kunstleder, 2 Kindersitze mit Seitenhalt und Seitenkopfstütze, Sitzbezüge in Kunstleder, Vorbereitung für Taxameter, USB-Schnittstelle und Multimediabuchse AUX-IN u. v. m.

Das Finanzierungsbeispiel basiert auf einer jährlichen Fahrleistung von 40.000 km.

Hauspreis (brutto): 25.400,00 €

inkl. Selbstabholung in der Autostadt Wolfsburg

Anzahlung: 6.999,00 €

Nettodarlehensbetrag: 18.401,00 €

Sollzinssatz (gebunden) p. a.: 1,97 %

Effektiver Jahreszins: 1,99 %

Laufzeit: 48 Monate

Schlussrate: 0,00 €

Gesamtbetrag: 26.150,52 €

48 mtl. Finanzierungsraten à 398,99 €^{1,2}

¹ Das Angebot gilt nur bei gleichzeitiger Inzahlungnahme Ihres Gebrauchtwagens (ausgenommen Audi, Porsche, SEAT, ŠKODA) mit mindestens 4 Monaten Zulassungsdauer auf Ihren Namen. Nähere Informationen erhalten Sie bei uns. ² Ein Angebot der Volkswagen Bank GmbH, Gifhorner 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 gewerbliche Einzelabnehmer mit Ausnahme von Sonderkunden für ausgewählte Modelle. Bonität vorausgesetzt. Nähere Informationen erhalten Sie unter www.volkswagenbank.de und bei uns. Abbildung zeigt Sonderausstattungen gegen Mehrpreis.



Volkswagen

MAHAG

www.mahag.de
taxi@mahag.de

MAHAG Automobilhandel und Service GmbH & Co. oHG

Volkswagen Zentrum München

Schleibingerstr. 12-16, 81669 München

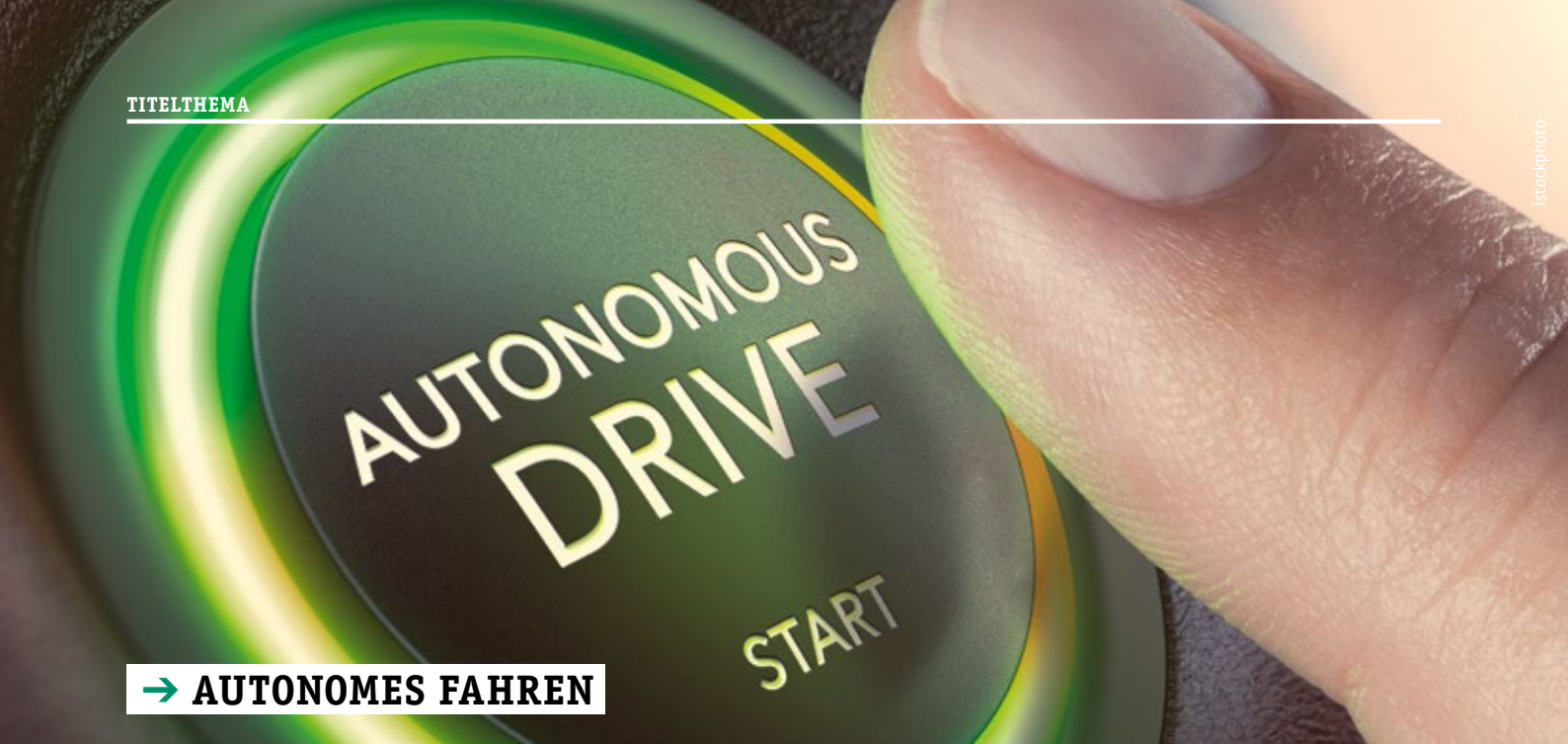
Ihre Ansprechpartner:



Bernd Obkirchner
Tel. 089/48001-166



Johannes Huber
Tel. 089/48001-578



AUTONOMOUS DRIVE

START

→ AUTONOMES FAHREN

Selbstfahrende Automobile – Die Autoindustrie im Wandel

Automatisiertes und autonomes Fahren ist derzeit überall zu hören und zu lesen. Was jedoch genau dahinter steckt – vor allem, welche Probleme sich damit jetzt erst auf-tun und künftig noch auf-tun werden – ist der breiten Öffentlichkeit nicht bekannt. Assistiert, teilautomatisiert, hochautomatisiert, vollautomatisiert, autonom: Wenn es um die technische Zukunft des Autofahrens geht, fallen recht schnell viele Fachausdrücke. Aber was steckt wirklich dahinter? Kann ein Auto tatsächlich ohne jeden Fahrer fahren? Und wie viel „Autonomie“ steckt schon heute in einem Auto(no)mobil?

Wir haben uns einmal in dem Dickicht der Veröffentlichungen umgesehen und versucht, die verschiedenen Bereiche zu einem geschlossenen Thema zusammenzustellen. Klar ist: schon morgen kommt Neues hinzu. Dieser Artikel enthält sehr viele Fragen. Dies zeigt schon, dass wir ganz am Anfang stehen. Jeden Tag kommen neue Fragen hinzu. Die Antworten werden aber erst in der Zukunft zu finden sein.

Die Definitionen

1. Fahrassistenzsysteme

Bereits heute unterstützen den Fahrer unterschiedliche Systeme, wie etwa beim Einparken. Voraussetzung hierfür ist, dass der Fahrer dauerhaft das System überwacht und jederzeit eingreifen kann.

2. Teilautomatisiertes Fahren

Durch das Zusammenwirken von Fahrerassistenzsystemen kann das Auto teilweise die Kontrolle übernehmen. Derzeit ist das teilautomatisierte Fahren aber nur in einfachen Verkehrssituationen möglich, zum Beispiel auf der Autobahn oder bei Stop-and-Go.

3. Hochautomatisiertes Fahren

Beim hochautomatisierten Fahren übernimmt das Auto die Kontrolle mit gewissen Einschränkungen:

- nur in einem gewissen Zeitraum
- nur in spezifischen Situationen
- bis zu bestimmten Geschwindigkeiten.

Entscheidend dabei ist, dass der Fahrer nicht mehr dauerhaft das System überwachen muss. Ändert sich beispielsweise die Verkehrssituation, fordert das System den Fahrer auf, wieder die Kontrolle zu übernehmen. Das hochautomatisierte Fahren soll bis 2020 marktreif werden.

4. Autonomes Fahren

Dabei übernimmt das Fahrzeug die vollständige Kontrolle in allen Situationen und bei jeder Geschwindigkeit. Der Mensch muss das System nicht mehr überwachen. Die einen Experten rechnen mit der Einführung von vollautomatisierten Autos frühestens ab 2025 und später, die anderen sind

überzeugt, dass es überhaupt nicht möglich ist.

Betrachten wir die Rechtslage

Das Wiener Übereinkommen

Grundlage für jeden Verkehr auf europäischen Straßen ist das „Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr“ von 1968. Bisher galt: Jedes Fahrzeug muss einen Fahrer haben, der es beherrscht. Nun wurde es geändert. Es darf auch die Technik Fahraufgaben übernehmen. Aber trotzdem muss das Abkommen noch von jedem Unterzeichnerstaat übernommen und in eigene Gesetze umgeformt werden. Was ist mit den Staaten, die es nicht – oder erst viel später tun?

Änderung Straßenverkehrsgesetz

Deutschland will es sein und ist Vorreiter: Ein Gesetzentwurf zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (quasi das „Grundgesetz des Straßenverkehrs in Deutschland“) des Bundeskabinetts von 2015 wurde am 30.03.2017 vom Bundestag verabschiedet. Damit ist – zumindest in Deutschland – der Weg frei, automatisierte Systeme bis hin zum autonomen Fahren weiter zu entwickeln.

Nach diesem Regelwerk sollen autonome Fahrsysteme generell zulässig sein, sofern sie dem Fahrer „erkennen und artikulieren“ können, dass er die Fahrzeugführung wieder übernehmen muss. Der Fahrer soll sich

vom Verkehrsgeschehen auch abwenden und damit die Steuerung sogar aus der Hand geben dürfen.

Allerdings soll der Fahrer „wahrnehmungsbereit bleiben“ und „nach Aufforderung durch das automatisierte System die Fahrzeugsteuerung wieder übernehmen“ und auf „erkennbare technische Störungen angemessen reagieren“ können. Nur fragt sich hier: wie lange darf die Reaktionszeit des Fahrers auf die Automatik sein? Wenn ich bei Tempo 90 nur 4 Sekunden nicht aufpasse, ist das Auto 100 m gefahren. Was ist, wenn die Gefahr näher ist?



Mit dem Gesetz wird eine Rückübernahme der Fahrzeugsteuerung durch den Fahrer nur dann vorgeschrieben, wenn das hoch- oder vollautomatisierte System ihn dazu auffordert oder wenn die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen nicht mehr vorliegen (z. B. bei einem geplatzten Reifen). Um nachweisen zu können, ob der Fahrer in einer bestimmten Fahr situation die Fahraufgabe innehatte oder das System, wird der Einsatz eines Datenspeichers („Blackbox“) vorgeschrieben. Laut Bundesverkehrsminister Dobrindt ist dies das modernste Straßenverkehrsrecht der Welt.

StVO

In der Straßenverkehrsordnung gibt es Wörter wie „Fahrerassistenzsystem“ oder „Selbststeuerndes Fahren“ noch nicht. Die Anforderungen werden immer an denjenigen gerichtet, der das Auto fährt. Deshalb muss man auch eine Fahr-(Fahrer-)Prüfung ablegen. Kann man dann künftig auch eine Fahrprüfung für Nicht-Fahren ablegen? Was



ist, wenn Fahrzeuge, die von Menschen geführt werden, auf Fahrzeuge treffen, die von der Technik „gefahren“ werden? Wie kann sichergestellt werden, dass menschlicher Fahrer und Technik die Verkehrsregeln genau gleich beachten?

Haftung

Sobald selbst-fahrende Autos die Straßen passieren, stellt sich die Frage, wer haftet bei einem Unfall – der Fahrer oder die Technik? Kann eine Technik haften? Oder soll das dann der Hersteller/Programmierer der Technik sein?

Daneben sieht die Gesetzesänderung vor, dass die Hersteller bei Verschulden unbegrenzt haften sollen. Zudem sollen „Störungen“ dokumentiert werden und es muss ersichtlich sein, ob das Fahrzeug vom Fahrer oder vom System geführt wird. Eine nachträgliche Kontrolle, ob zum Zeitpunkt eines Unfalls das System oder der Fahrer am Steuer war, lässt sich wohl nur durch die Integration einer „Blackbox“ sicherstellen und kann den Fahrer je nach Situation auch von der Verantwortung entlasten.

Wer ist jedoch wann für was verantwortlich? Wer haftet beispielsweise für die beschädigte Ladung, wenn ein LKW im autonomen Modus einen Fahrfehler begeht? Der (passive) Fahrer, der Halter, der Hersteller

des LKW, der Lieferant der Sensoren oder der Software oder gar der Programmierer?

Die Versicherer brauchen Klarheit über die Haftung. Nur dann können Sie ihre Angebote entsprechend formulieren. Dazu muss aber auch das Pflichtversicherungsgesetz geändert werden. Könnten Maschinen irgendwann zivilrechtlich haften? Das Auto könnte eine Einheit mit eigenem Vermögen werden, das aus einer Versicherung stammt. Es wäre eine „juristische Person“ wie ein Unternehmen.

Europäische Juristen haben diesen Gedanken noch weiter getrieben: Zusätzlich zur natürlichen und juristischen könnte es auch eine „elektronische Person“ geben. Diese wäre zutreffend für Maschinen mit künstlicher Intelligenz, die automatisch Entscheidungen treffen und irgendwie mit anderen Personen interagieren. Eine solche elektronische Person könnte dann wie Bürger oder Firmen verklagt werden.

Datenschutz

Bislang ist bekannt, dass Daten im Fahrbetrieb gespeichert und bestimmten Stellen zur Verfügung zu stellen sind. Datenschützer befürchten nicht zu Unrecht, dass Fahrzeuge in „rollende Datentonnen“ verwandelt und die Daten nicht nur für die Fuhrparkmanager verwendet werden. Es

werden deshalb von Datenschützern klare Regelungen gefordert, wie mit den im Fahrbetrieb gespeicherten Daten umzugehen ist.

Die Datenschützer sorgen sich um die Daten, die das Auto dann weiß. Aber wissen wir nicht längst schon alles? Wir haben Smartphone, Airbagauslöser, Borddatenbank, WLAN-Anschluss, Navi und Anderes im Auto. Und über die sozialen Medien haben wir unser gesamtes Leben und das aller Menschen, die wir lieben und kennen, schon der Welt ausgebreitet. Jede Suchanfrage, Bestellung oder Mitgliedschaft speichert unser Innerstes. Wenn man diese Daten zusammenfasst, ist alles bekannt, was man wissen muss. Wovor genau haben wir nun Angst?

Und wer sagt, dass übermittelte Daten immer stimmen? Die Glatteiswarnung für Straße A sagt nicht, dass auch in Straße B mit Glatteis zu rechnen ist. Was „weiß“ nun das System?

Bei täglich mehr als 300.000 neuen Viren stellt sich die Frage: Wer hat Kontrolle über welche Daten? Und was passiert, wenn von außen in die Steuerung eingegriffen wird? Wer verhindert oder steuert entgegen, wenn plötzlich alle Fahrzeuge beschleunigen?

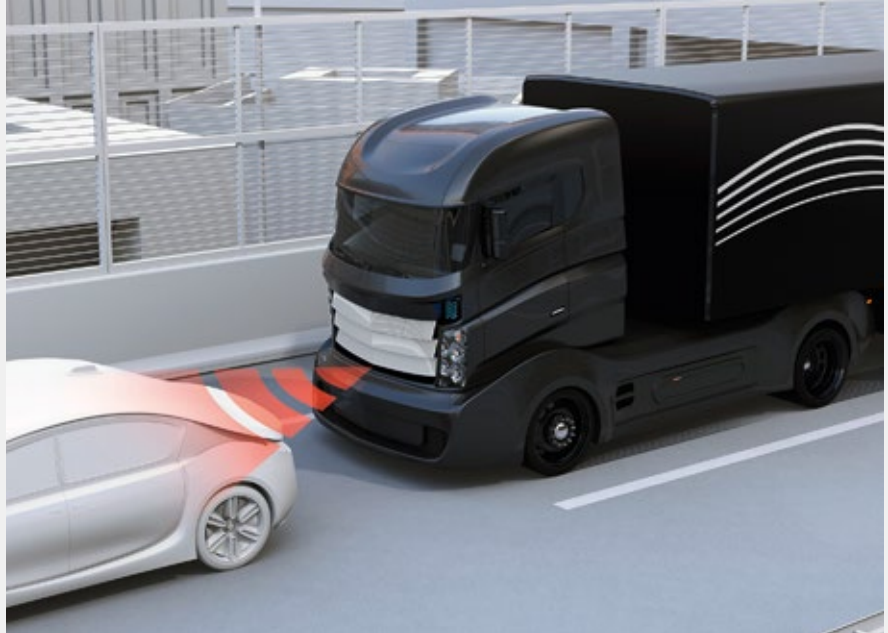
Weitere Gesetze

Auch andere Gesetze müssen noch angepasst werden. So muss sich das gesamte Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht verändern. Denken wir nur an den Bußgeldkatalog. Wer zahlt eigentlich die Verwarnung, wenn das Auto autonom zu schnell fährt? Und begeht ein betrunkenen Autofahrer, der gar nicht fährt, immer noch „Trunkenheit im Verkehr“? Wie soll so ein Auto versteuert werden? Schon jetzt blickt nur noch ein Fachmann durch.

Auftretende Probleme

Fakt ist erst einmal, dass das ganze Spektrum an situativen Fahrentscheidungen, die der Autofahrer heute zu treffen hat, sich in keiner Fahrzeug-Software programmieren lässt.

Während ein Fahrer in Gefahrensituationen aufgrund der langjährigen Erfahrungen seiner „Human-Software“ im Gehirn spontan entscheidet, müssen die Grundlagen für eine automatisierte Entscheidung durch die



Auto-Software vorher durch die Programmierer anhand von standardisierten Regeln festgelegt werden.

Die Programmierer der Software müssen Klarheit darüber haben, nach welchen Maßstäben die Software nach theoretischen Fall vorgehen soll. Schon solche vermeintlich logischen Grundlagen werfen aber tiefgreifende ethische Fragen auf. Zum Beispiel, ob und wie die Auto-Software abwägen kann, welche Verkehrsteilnehmer stärker zu schützen sind. Welches Leben ist wichtiger oder wertvoller, wenn vor dem Auto plötzlich ein Kind oder eine Menschengruppe auftaucht und der Autopilot entscheiden muss: Hindernisschutz und Aufprall oder ein riskantes Ausweichmanöver zu Lasten des Insassenschutzes starten? Oder ist das Kind am linken Straßenrand wichtiger als der Rentner auf der rechten Seite? Oder: Ein Polizeiauto oder Rettungsdienstwagen mit Blaulicht und

Signalhorn überquert die Kreuzung gegen die Regeln. Kann das „Auto(no)mobil“ das rechtzeitig sehen oder hören?

Zudem: Auch ein Autopilot kann die Physik nicht überlisten, muss Bremswege mit einberechnen.

Beim selbstständigen Lernen könnte sich die Maschine aber zu weit von dem entfernen, was ihr beigebracht wurde – jedenfalls wenn keine Sicherungsmechanismen eingebaut werden. Die Maschine beobachtet und lernt, leitet neue und eigene Regeln ab. Das bedeutet: Die Programmierer selbst wissen irgendwann nicht mehr, was ihre Maschine als nächstes in einer neuen Situation machen wird. Was ist, wenn die Maschine die falschen Dinge beobachtet?

Autohersteller bieten heute schon eine Reihe von Assistenzsystemen zur automa-

tischen Schilderkennung an: Kameras beobachten das Umfeld, erkannte Signale werden auf der Instrumententafel oder der Windschutzscheibe eingeblendet, so dass der Fahrer jederzeit sehen kann, welches Verkehrszeichen gerade gilt.

Allerdings funktionieren selbst diese Systeme noch nicht zuverlässig. Das Ergebnis einer Testreihe einer Autozeitung: Bei Nässe oder Dunkelheit konnten die Kamerasysteme oft keine Verkehrsschilder erkennen, verloren die Orientierung oder zeigten völlig falsche Tempolimits an. Ferner reagierten die Systeme beispielsweise unzureichend bei Gegenlicht. Außerdem wurden bodennahe Verkehrszeichen, die häufig als Warnung vor Tagesbaustellen zu finden sind, meist komplett ignoriert.

Was geschieht aber bei einem technischen Defekt oder einer Fehlinterpretation? Wenn Verkehrsschilder verschmutzt sind? Wenn bei Überholmanövern von Lkw-Gespanssen Ausfahrtschilder oder Schilder mit Geschwindigkeitsbegrenzungen übersehen werden? Noch schlimmer: Wenn Gefahrenhinweisschilder vom Autopiloten nicht rechtzeitig erkannt werden und das Gefährt sich der Gefahrenstelle mit überhöhter Geschwindigkeit nähert? Wer ist dann schuld? Wer trägt die Schadenskosten?

Was gibt es schon?

Ein sehr weit entwickeltes Assistenzsystem existiert in der kürzlich vorgestellten Mercedes S-Klasse, welches weitgehend teilautonomes Fahren in einem großen Geschwindigkeitsbereich ermöglicht. Sowohl die Längs- als auch die Querführung übernimmt das Fahrzeug innerhalb bestimmter Systemgrenzen selbstständig; es kann also nicht nur automatisch Gas geben, sondern auch bremsen und lenken. Der Fahrer muss aber ständig die Hände am Lenkrad behalten, um im Ernstfall wieder die Kontrolle über das Fahrzeug übernehmen

men zu können, ansonsten schaltet sich der Assistent einfach ab. Auch BMW will mit seinem neuen 5er in dieser Richtung mithalten. Weitere Fahrzeugmodelle werden folgen.

Das automatisierte Fahren wird den Lkw-Verkehr revolutionieren. Davon ist man bei Daimler überzeugt. Der Automobilkonzern hat drei selbstfahrende Fernverkehr-Lkw, elektronisch verbunden zu einer autonomen Kolonne, auf die Autobahn 52 bei Düsseldorf geschickt. Die Showfahrt zeigt, dass die Technik prinzipiell funktioniert, auch auf komplizierten und vollen Autobahnen in Deutschland. Aber was ist, wenn in eine solche Kolonne ein manuell betriebener Lkw einschert?

Digitales Testfeld Autobahn: Die Teststrecke auf der A9 in Bayern wurde mit speziellen Landmarkenschildern für das automatisierte und vernetzte Fahren ausgestattet. Mit diesen neuen Schildern können automatisierte Fahrzeuge ihren exakten Standort selbstständig bestimmen (Längs- und Querverposition).

Die heutige Technik der virtuellen Realität wird schon in Teilen auf das Auto übertragen. Beim Rückwärtsfahren werden die Bilder der Heckkamera in die Windschutzscheibe eingeblendet, bei Glätte erscheint hier eine Warnung mit Geschwindigkeitsempfehlung, Warnschilder, Navigationspfeile, Verkehrszeichen – da ist jetzt schon Vieles eingebaut worden. Das BMW-Elektroauto i3 kann man heute schon von außen einparken, wenn man neben dem Auto stehen bleibt und einen Knopf auf dem Funkschlüssel gedrückt lässt.

Es gibt bereits säulenartige Parkhäuser, bei denen man das Auto am Eingang auf eine Palette fährt. Die Automatik fährt das Auto in das Gebäude, in das richtige Stockwerk und parkt es in eine freie Lücke. Genau so kommt es nach Anforderung auch wieder zurück.

Bus ohne Fahrer

Da die Stadt Berlin keinen Probetrieb auf öffentlichen Wegen genehmigte, ist die Bahn auf Bad Birnbach als Premierenstandort ausgewichen, und zwar unter Verwendung des bis zu 30 km/h schnellen Ligier-Shuttles. Der Bus wird maximal 20 km/h schnell fahren. Das Projekt ist auf zwei Jahre angelegt. Damit ist Bad Birnbach weltweit in einem sehr kleinen Kreis von Städten, die dieses Projekt wagen.

Was wurde schon probiert?

Ein Modell Tesla S fuhr in den USA in einen quer stehenden Sattelschlepper, weil die Robotik ihn als hoch hängendes Verkehrsschild ansah. Der Autopilot bremste nicht, der Fahrer starb. Er ist damit der erste Tote der Roboterauto-Ära. Auf diese Ehrung hätte er gewiss verzichtet. Ein autonom fahrendes Uber-Auto hat am 25. März 2017 einen Unfall im US-Bundesstaat Arizona gehabt. Ein anderes Fahrzeug nahm dem Auto mutmaßlich die Vorfahrt und rammte es. Dabei kippte der Uber-Wagen auf die Seite. Schwerverletzte gab es nicht. An Bord des Uber-Autos waren zum Unfallzeitpunkt keine Fahrgäste. Uber hat alle Testfahrten in Arizona und Pennsylvania eingestellt.

Jaguar setzt auf „prädiktive Bildschirme“. Also diese ahnen aufgrund von Haltung und Blickrichtung voraus, was man als nächstes möchte. Bewegt der Fahrer einen Finger in Richtung Radiobedienung, dann kribbelt das Lenkrad leicht in den Fingern. Dies signalisiert, dass der Rechner schon weiß, was man will. Der Fahrer braucht nichts mehr zu bedienen oder gar hinzuschauen.

Audi setzt auf gerundete Bildschirme. Die Anzeigen werden mit hauchdünnen OLED-Folien erzeugt. Das, was es daheim am Fernseher schon gibt, soll ins Auto



Engelhardstr. 6,
81369 München
Telefon: +49 (0) 89 77 99 62
E-Mail: helmутglas@glas-kfz.de
www.kfzwerkstatt-glas.de

Schnell. Preiswert. Kompetent.

Reparatur	Unfallinstand-	Inspektion	Reifenservice	TÜV & AU	Automatik-
	setzung				Ölwechsel
					



wandern. Damit kann man von überall aus den Bildschirm einsehen. Gestochen scharf und in 3D.

Singapur

2018 will die Firma nuTonomy mit dem offiziellen Dienst mit autonomen Taxis in Singapur starten. Allerdings gab es schon den ersten Unfall im Test: es stieß beim Spurwechsel mit einem Lastwagen zusammen. Es saßen zwei Ingenieure an Bord, welche sich den Unfall (derzeit) nicht erklären können.

Alles beginnt mit einer Vision ...

Was kann man vereinfachen? Wir verbringen 2½ Jahre unseres Lebens mit der Suche nach einem Parkplatz. Das kann automatisiert werden. Wir könnten zuhause eine Adresse eingeben und es wird vor Ort ein Parkplatz reserviert. Die Automatik übernimmt vor der Lücke das „Kommando“ und fährt das Auto selbständig in die Parklücke.

Was sind derzeit logische Entwicklungsfelder? Ampelregelungen in Kreuzungen, Kreisverkehr, Hindernisse erkennen, Zusammenspiel des Autobahnverkehrs. Die wandernden Autobahnbaustellen könnten sicherer gemacht werden. Der Absicherungslkw fährt autonom der Baustelle hinterher. Hier ist der Fahrer wegen der Gefahr des Auffahrens besonders gefährdet.

Auch in Parkhäusern kann die Technik die Leitung übernehmen. Wir steigen am Eingang aus, das Auto wird in eine freie Parklücke gefahren. Allerdings müssten dann die Parkhäuser anders konstruiert werden. Das Cockpit wird zur Kommandozentrale. Das Auto erkennt mich, wenn ich mich reinsetze. Es stellt Lenkrad, Spiegel, Sitz-

position, Temperatur, Radio und anderes auf mich ein. Es kennt auch schon den Weg zum täglichen Ziel. Und natürlich gibt es nur noch Touchscreens. Schalter darf man sich dann im Museum anschauen.

Ein Blick in die Zukunft

Die heute verfügbaren Assistenzsysteme schöpfen die Möglichkeiten des bestehenden Rechtsrahmens weitestgehend aus. Der technische Fortschritt wird demgegenüber schon in wenigen Jahren deutlich autonome Systeme ermöglichen. Angesichts dieser schon heute verfügbaren Systeme bedarf es keiner besonderen Fantasie, um vorherzusehen, dass in der nächsten Fahrzeuggeneration Assistenzsysteme zur Verfügung stehen werden, die bestimmte Teile der Fahraufgabe voll automatisiert übernehmen können. Dabei sind noch verschiedene grundlegende Probleme zu lösen – zum Beispiel sinnvolle Sicherheitsanforderungen.

Also mal ehrlich: soll das Auto wirklich so intelligent werden, dass ich überflüssig werde? Ich sage: Man sollte es ein bisschen dumm lassen. (RM)

THOMAS VOGL RECHTSANWÄLTE

**Unfallregulierung
Versicherungsrecht
Straf- und
Bußgeldsachen**

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



**Hohenzollernplatz/
Münchner Freiheit**



→ RANDNOTIZ

Andere Kontinente – andere Probleme

Jeder Autofahrer kennt und fürchtet die Gefahr, die von Tieren im Straßenverkehr ausgeht. In Australien ist die Gefahr, mit einem Känguru zu kollidieren, sehr hoch. Regelmäßig kommt es zu Unfällen.

Derzeit testet Volvo selbstfahrende Autos auf den Straßen des Outbacks. Dabei wurde schnell klar, dass die Software Probleme hat, die springenden Tiere richtig zu orten. Scheinbar wirken sie in der Luft weiter weg als bei der Landung, was von der Technik falsch verarbeitet wird. Jetzt müssen wohl neue Flugberechnungen extra für Kängurus her, obwohl es verwundert, dass andere springende Tiere nicht ähnliche Probleme verursachen. Der Rollout der selbstfahrenden Volvos, geplant für 2021, wird dadurch wohl nicht verschoben, aber es zeigt doch, dass ein sehr ausführliches Testen von solchen Fahrzeugen auf diversen Straßen der Welt durchaus sinnvoll erscheint.

(Quelle: ABC Sascha Koesch)



Ankauf

- Mercedes - VW
- gebraucht
- unfallbeschädigt
- technisch defekt

Taxihandel Günther

Tel - Fax 08121-254049
taxihandel-guenther@web.de



TAXI do.tv

IHR INFOTAINMENT IM TAXI



- KOSTENLOSE UNTERHALTUNG FÜR DEN FAHRGAST
- WERBEEINAHMEN OHNE AUFWAND
- ALLES AUS EINER HAND



www.taxido.tv / info@taxido.tv

→ SCHÜLERFAHRTEN

Verantwortungsvolle Beförderung junger Fahrgäste

Als 1970 die Taxi-München eG die Schülerbeförderung in ihr Angebotsspektrum aufnahm, kamen nur einige wenige Kinder in den Genuss dieses Services. So wie sich die sozialen Angebote der Stadt rasch erweiterten und die Sozialgesetzgebung immer kinderfreundlicher wurde, so nahm die Zahl der zu befördernden Kinder exponentiell zu.



In diesem Jahr werden täglich mehr als 800 Kindergartenkinder und Schüler mit dem Taxi, meist in Sammelfahrten, zur entsprechenden Einrichtung und am Nachmittag wieder zurück gebracht. Einige müssen mittags zusätzlich von der Schule zum Hort gefahren werden. Schnell kommen da täglich 400 Fahrten zustande. Dabei handelt es sich um Kinder, die zwischen einem und 16 Jahre alt sind. Schon diese Bandbreite des Alters verlangt von den Taxifahrern besonderes Gespür und Verantwortungsbewusstsein für die Befindlichkeiten und Besonderheiten der jungen Fahrgäste. Nicht wenige haben ein körperliches oder geistiges Handicap, müssen ein Trauma verarbeiten oder kommen aus schwierigen familiären Verhältnissen. Schnell wird da der Fahrer zum Streitschlichter, Erzieher

oder auch Helfer in der Not. Wenn das Kind vor verschlossener Tür steht und keiner der Eltern erreichbar ist, scheint guter Rat teuer zu sein. Die Entscheidung, ein Kind bei der nächsten Polizeistation abzugeben, kann natürlich nur die letzte Option sein, muss aber ab und zu getroffen werden.

Gerade weil die zu befördernden Kinder besonderer Fürsorge bedürfen, werden immer wieder Festfahrer für die Touren gesucht. Diese kennen dann die Eigenheiten der kleinen Fahrgäste und auch die Kinder können durch die täglichen Fahrten Vertrauen zu „ihrem“ Fahrer fassen. Wichtig ist auch für die Fahrer, sich auf die mentalen und religiösen Hintergründe der Kinder einzustellen. Grundsätzlich sollten Taxifahrer keine Geschenke oder Süßigkeiten verteilen. Auch wenn dies gut gemeint ist, kommt es immer wieder zu Irritationen bei den Eltern, die dies missverstehen. Außerdem sollte Kindern in Zeiten von Allergien aller Art ohne Rücksprache mit den Eltern niemals Speisen oder Getränke angeboten werden und wer möchte schon einen Grundschüler im Taxi mit anaphylaktischem Schock zum Arzt fahren müssen, nur weil er in gutem Glauben und mit bester Absicht ein Stück Schokolade verteilt hat.

Fahrer, die Schulfahrten übernehmen, müssen sich ihrer Verantwortung besonders bewusst sein. Die Kinder sind selbstverständlich zu sichern. Sie dürfen sie oft nicht alleine aussteigen lassen und sollten in den meisten Fällen einem Erzieher oder einer Betreuungsperson übergeben werden.

Kinder, die selbstständig aussteigen dürfen, müssen im Auge behalten werden bis sie tatsächlich im Haus sind.

Trotz aller Besonderheiten, die diese Fahrten ausmachen, ist es unverständlich, dass manche Fahrer auf diese oft sehr lukrativen Fahrten verzichten. Gerade in auftragsarmen Zeiten sollten doch Festfahrten ein begehrtes Angebot sein.

Die Vielzahl der verschiedenen Einrichtungen, in denen Kinder untergebracht sind, die unterschiedlichen Kostenträger und die Befindlichkeiten der Eltern verlangen einen umfangreichen Dispositionsaufwand. Besonders Eltern mit Migrationshintergrund, die noch Probleme mit der Verständigung haben, verstehen oft nicht, warum nicht jeder sofort weiß, wer gemeint ist, wenn nur der Vorname am Telefon genannt wird und die Mitteilung, dass er oder sie krank sei. Viele Eltern berücksichtigen auch nicht, dass es in ihrer Verantwortung liegt, ihr Kind pünktlich vor die Tür zum Abholzeitpunkt zu bringen. Der Taxifahrer hat meist bereits andere Kinder im Wagen und darf diese nicht unbeaufsichtigt lassen. Er kann also gar nicht aussteigen und läuten oder lange Diskussionen mit den Eltern führen.

Einige Eltern meinen, dass ihr Kind täglich mit dem Taxi gefahren wird, weil das ihr Recht sei. Dabei vergessen sie regelmäßig, die Genehmigungen für den Schülertransport beim entsprechenden Kostenträger erneuern zu müssen. Die meisten Schulfahr-

ten werden vom Referat für Bildung und Sport der Landeshauptstadt München finanziert, aber auch der Bezirk Oberbayern, Stiftungen, Vereine und private Kostenträger übernehmen die Zahlungen für die Fahrten. Hierbei handelt es sich um die Finanzierung des genau festgelegten Schulweges meist in einer Sammelfahrt. Deshalb kann auch den Sonderwünschen einiger Eltern nicht nachgekommen werden, wenn sie die Kleinen an andere Ziel- oder Abholorte verbracht haben möchten. In besonderen Fällen kann durch die Behörde eine gesonderte Genehmigung auf Antrag ausgestellt werden.

Grundsätzlich ist bei diesen speziellen Fahrten immer die Kommunikation zwischen Eltern, Kostenträgern, pädagogischer Einrichtung, der Taxizentrale und den Taxifahrern von besonderer Bedeutung. Die Eltern müssen die Abwesenheit der Kinder, z. B. bei Krankheit, melden, die Taxifahrer das Fehlen eines ihrer Fahrgäste, die Einrichtungen geänderte Schulschlusszeiten und die Kostenträger melden sich bei versäumten Kostenzusagen. Alle Informationen laufen in der Verwaltung der Taxi-München eG zusammen und müssen verarbeitet werden. Schon an dieser Auflistung wird deutlich, wie wichtig Zuverlässigkeit von allen Beteiligten für einen reibungslosen Ablauf ist. (BH)



Beförderung von Kindern ohne Sicherung im Auto

Verwarnungs- und Bußgeldtabelle

121118	Sie nahmen in einem Kraftfahrzeug ein Kind mit, ohne für die vorschriftsmäßige Sicherung zu sorgen. § 21 Abs. 1a, § 21a Abs. 1, § 49 StVO (Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, die kleiner als 150 cm sind, dürfen ... und Vorgeschriebene Sicherheitsgurte müssen während der Fahrt angelegt sein ...)	30 Euro	0 Punkte
121124	Sie nahmen in einem Kraftfahrzeug mehrere Kinder mit, ohne für die vorschriftsmäßige Sicherung zu sorgen § 21 Abs. 1a, § 21a Abs. 1, § 49 StVO	35 Euro	0 Punkte
121600	Sie beförderten als Kraftfahrzeugführer ein Kind ohne jede Sicherung/sorgten als Verantwortlicher nicht für eine Sicherung des Kindes § 21 Abs. 1a, § 21a Abs. 1, § 49 StVO Taxi!	60 Euro	1 Punkt
121606	Sie beförderten als Kraftfahrzeugführer mehrere Kinder ohne jede Sicherung/sorgten als Verantwortlicher nicht für eine Sicherung des Kindes § 21 Abs. 1a, § 21a Abs. 1, § 49 StVO Taxi!	70 Euro	1 Punkt
335000	Sie führten das Kraftfahrzeug ohne die vorgeschriebenen / betriebsbereiten Sicherheitsgurte / Rückhaltesysteme § 35a Abs. 5, 7, § 69a StVZO Ausrüstungsvorschrift für Sicherheitsgurte	20 Euro	0 Punkte
335100	Sie führten das Kraftfahrzeug mit einer nach hinten gerichteten Rückhalteeinrichtung für Kinder auf dem Beifahrersitz, obwohl dieser mit einem betriebsbereiten Airbag ausgerüstet war § 35a Abs. 8, 69 a StVZO (Auf Beifahrerplätzen, vor denen ein betriebsbereiter Airbag eingebaut ist, dürfen nach hinten gerichtete Rückhalteeinrichtungen für Kinder nicht angebracht sein ...)	25 Euro	0 Punkte
335106	Sie führten das Kraftfahrzeug, obwohl auf dem Beifahrerplatz mit einem betriebsbereiten Airbag ein Warnhinweis vor der Verwendung einer nach hinten gerichteten Rückhalteeinrichtung für Kinder auf diesem Platz nicht angebracht war § 35a Abs. 8, 69 a StVZO Diese Beifahrerplätze müssen mit einem Warnhinweis ...)	5 Euro	0 Punkte

(Quelle: Auszug aus dem Bußgeldkatalog)



→ KINDERSICHERUNG

Passive Verkehrsteilnehmer sind nicht automatisch sichere Verkehrsteilnehmer. Ungesicherte Kinder tragen ein siebenfach höheres Verletzungsrisiko bei Unfällen davon als gesicherte. 2015 wurden 4.337 Kinder unter 15 Jahren im Straßenverkehr schwer verletzt oder getötet, davon 1.227 im Pkw. Dabei wurden 84 Kinder getötet, 34 davon im Pkw.

Aber was heißt jetzt „gesichert“? Ist jede Sicherung auch sicher?

Nein. Jahrzehntlang haben sich die unterschiedlichsten Institute europaweit mit diesem Thema befasst. Das Ergebnis ist eine Fortentwicklung der Sicherungstechnik und gleichzeitig eine Fortschreibung der gesetzlichen Vorschriften. Beides stellt stets den letzten Stand der Sicherungsmöglichkeit für Kinder dar. Wir haben uns einmal mit dem Thema beschäftigt.

Ein paar trockene Gesetzestexte müssen sein:

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), § 21 Personenbeförderung (Auszug)

(1) In Kraftfahrzeugen dürfen nicht mehr Personen befördert werden, als mit Sicherheitsgurten ausgerüstete Sitzplätze vorhanden sind. Abweichend von Satz 1 dürfen in Kraftfahrzeugen, für die Sicherheitsgurte nicht für alle Sitzplätze vorgeschrieben sind, so viele Personen befördert werden, wie Sitzplätze vorhanden sind

(1a) Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, die kleiner als 150 cm sind, dürfen in Kraftfahrzeugen auf Sitzen, für die Sicherheitsgurte vorgeschrieben sind, nur mitgenommen werden, wenn Rückhalteeinrichtungen für Kinder benutzt werden, die den (den EU-Summs lassen wir raus) genannten Anforderungen genügen und für das Kind geeignet sind.

Abweichend von Satz 1 dürfen Kinder ab dem vollendeten dritten Lebensjahr auf Rücksitzen mit den vorgeschriebenen Sicherheitsgurten gesichert werden, soweit wegen der Sicherung anderer Kinder mit Kinderrückhalteeinrichtungen für die Befestigung weiterer Rückhalteeinrichtungen für Kinder keine Möglichkeit besteht, ist

a) beim Verkehr mit Taxis und

b) bei sonstigen Verkehren mit Personenkraftwagen, wenn eine Beförderungspflicht im Sinne des § 22 des Personenbeförderungsgesetzes besteht, auf Rücksitzen die Verpflichtung zur Sicherung von Kindern

mit amtlich genehmigten und geeigneten Rückhalteeinrichtungen auf zwei Kinder mit einem Gewicht ab 9 kg beschränkt, wobei wenigstens für ein Kind mit einem Gewicht zwischen 9 und 18 kg eine Sicherung möglich sein muss; diese Ausnahmeregelung gilt nicht, wenn eine regelmäßige Beförderung von Kindern gegeben ist.

(1b) In Fahrzeugen, die nicht mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sind, dürfen Kinder unter drei Jahren nicht befördert werden. Kinder ab dem vollendeten dritten Lebensjahr, die kleiner als 150 cm sind, müssen in solchen Fahrzeugen auf dem Rücksitz befördert werden.

Das genügt. Wir wollen uns jetzt noch mit der UNECE-Regelung 44 und der UNECE-Regelung 129 befassen:

Fehlbedienung ist Reduktion des Schutzzpotenzials

Falsche Größe des Sitzes, falsche Gurte, falsch angelegt, falscher Platz, nachlässig gesichert – es gibt viele Möglichkeiten der Fehlbedienung. Ein wichtiger Schritt dagegen ist die Einführung der IsoFIX-Verankerungen. Es ist eine starre Verbindung des Rückhaltesystems zum Fahrzeug über zwei genormte Befestigungspunkte. Dieses System erleichtert erheblich den Einbau der Kindersitze und reduziert drastisch die Fehlbedienung.

Kleinkinder nur rückwärts

Babys und Kleinkinder müssen so lange wie möglich entgegen der Fahrtrichtung (oder seitlich in Babyschale) transportiert werden. Sie verfügen über eine schwach ausgebildete Halsmuskulatur und einen in diesem Verhältnis stehend zu großen und schweren Kopf. Wird solch ein Kind zu früh „in Fahrtrichtung“ befördert, erhöht sich das Risiko einer Verletzung der Halswirbelsäule drastisch. Und Achtung: Beifahrer-Airbag ausschalten, wenn das Kind auf diesem Sitz befördert wird!

Schaut der Kopf drüber?

Wenn sich der Kopf auf Höhe des oberen Schalenrandes befindet, er darüber hinausragt oder das Kind hat die zugelassene

Gewichtsgrenze überschritten, dann ist das System zu klein geworden. Und nicht vorher!

Und über allem schwebt – nein, diesmal nicht! – das Fahrzeughandbuch

Es ist kein Füllmaterial für das Handschuhfach, sondern kann über Verletzung oder Tod Ihres Kindes entscheiden. Also sollten Sie den Abschnitt „Kindersicherung“ mehrmals und aufmerksam studieren! Denn hier steht exakt drin, was Sie in Sachen Kindersicherung dürfen, müssen und brauchen. Und dann mit der Zulassungsbeschreibung des Sitzes vergleichen.

Weil wir in Deutschland sind, gibt es wieder mal zwei Möglichkeiten:

Das Rückhaltesystem nach der UNECE-Regelung 44

Dieses System ist altbekannt und überwiegend verwendet. Hier erfolgt die Sicherung über die Sicherheitsgurte des Fahrzeugs. Das System regelt sich nach Gewichtsguppen:

- Gruppe 0 = bis 10 kg
- Gruppe 0+ = bis 13 kg
- Gruppe 1 = 9 bis 18 kg
- Gruppe 2 = 15 bis 25 kg
- Gruppe 3 = 22 bis 36 kg

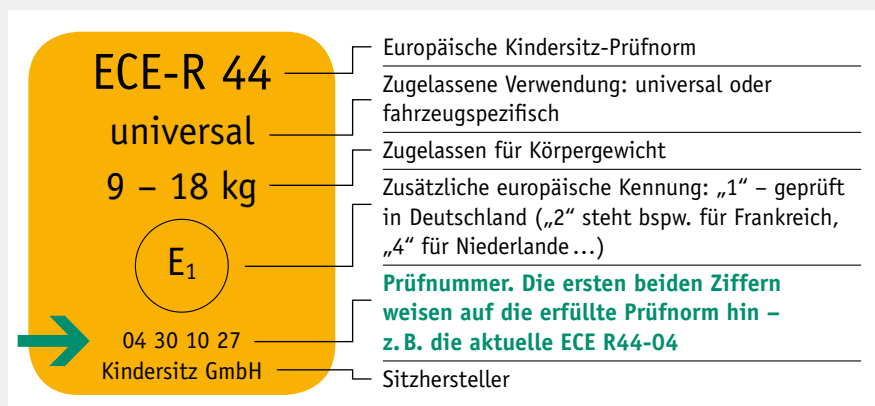
Gruppen 0 und 0+ müssen rückwärts oder als Schale seitwärts gerichtet sein. Die Gruppen 0, 0+ und 1 verfügen über ein integriertes sitzeigenes Rückhaltesystem. Bei den Gruppen 2 und 3 erfolgt die Rückhaltung des Kindes mit dem Fahrzeuggurt. IsoFIX ist zugelassen für die Gruppen 0, 0+ und 1.

Universal, Semi-universal und Fahrzeug-spezifisch. Was heißt das jetzt?

Universal: das Rückhaltesystem eignet sich für fast alle Fahrzeugsitze.

Semi-universal: das Rückhaltesystem nutzt (Sicherheits-) Einrichtungen, die nicht auf allen Fahrzeugsitzen verwendet werden können.

Fahrzeugspezifisch: das Rückhaltesystem wird für ein Fahrzeugmodell speziell zugelassen.



Bei den letzten beiden muss jeder Sitz einzeln geprüft werden!

Was sagt das Prüfsiegel?

- 1 Der Sitz erfüllt die EU-Sicherheitsverordnung. Die zwei letzten Ziffern müssen auf 04 (aktuelle Version) oder 03 lauten. R44-01 oder 02 sind nicht mehr gesetzlich zugelassen und dürfen seit 2008 weder verkauft noch verwendet werden. Bei den neuesten Kindersitzen kann hier auch „i-Size“ stehen.
- 2 universal, semi-universal und fahrzeugspezifisch
- 3 Zulassung nach Gewicht
- 4 Europäisches Prüfzeichen
- 5 Land, in welchem die Zulassung erfolgte: 1 = Deutschland, 4 = Niederlande
- 6 Zulassungsnummer. Die beiden ersten Ziffern (04) geben an, nach welcher Version der Kindersitz zugelassen ist (in diesem Fall ECE R 44/04)
- 7 Fortlaufende Nummer des Sitzes zu Test- und Nachverfolgungszwecken
- 8 Produktionsdaten: Woche und Jahr, in diesem Fall Kalenderwoche 07, Jahr 2006.
- 9 Hersteller-Artikel-Referenznummer
- 10 EAN-Code
- 11 Barcode
- 12 Name des Produktherstellers

Das Rückhaltesystem nach der UNECE-Regelung 129

Seit dem 09.07.2013 werden die neuen Rückhalteeinrichtungen zugelassen. Die Regelung 129 vereinfacht die Anwendung und minimiert nochmals die Fehlbedienung. Diese Systeme haben eigene Gurte oder einen eigenen Fangkörper. Weiterhin muss hier der Seitenaufprall dynamisch getestet sein (Testergebnisse lesen!).

i-Size

Für jede Neuerung ein neues Wort. Und ein neues Zeichen. Und englisch natürlich. Diese Sitze sind ein Universal-IsoFIX-System

und werden mit IsoFIX-Verankerungen im Fahrzeug befestigt. Der Sitz muss allerdings dafür zugelassen sein! Der dritte Verankerungspunkt kann sowohl ein oberer Haltegurt („Top Tether“) als auch ein Stützfuß sein. Kindersitze und Fahrzeugsitze werden durch ein neues Symbol gekennzeichnet.

Das System regelt sich jetzt aber nach Größengruppen. Da gibt es keine Liste mehr. Zum einen muss man beachten, dass Kinder bis 15 Monate rückwärts- oder seitwärtsgerichtet befördert werden müssen. Neben dem Größenbereich ist auch ein Maximalgewicht angegeben. So wird sichergestellt, dass alle sicherheitsrelevanten Komponenten integriert sind. Zum anderen ist auch hier die Kennzeichnung zu studieren.

Die Eintragungen entsprechen etwa denen der Regelung 44. Mit der Einteilung nach Größe wird die Wahl des geeigneten Rückhaltesystems vereinfacht und die Gefahr des zu frühen Wechsels auf das nachfolgende System reduziert.

Grundsatz und Ausnahme

Grundsätzlich dürfen Rückhaltesysteme mit der Kennzeichnung nach Regelung 44 nur auf Sitzen verwendet werden, die für die Regelung 44 zugelassen sind. Dementsprechend gilt das gleiche für Sitze nach Regelung 129. Jedoch können ausnahmsweise durch den Hersteller auch i-Size-Kindersitze nach Regelung 129 für Iso-FIX-Autositze nach Regelung 44 zugelassen werden (nachdem die Regelung 129 ja höherwertiger ist). Aber das geht auch in Einzelfällen andersherum. Dies wird vor allem in solchen Fahrzeugen (auf einzelnen Sitzen) der Fall sein, bei denen bautechnisch nicht jeder Sitzplatz für die Regelung 129 ausgelegt werden kann.



Keine Zeitung ohne schlaue Merksätze:

- Probieren Sie vor dem Kauf den Sitz in Ihrem Auto aus
- Vergleichen Sie genau die Anleitungen von Auto und Kindersitz
- Legen Sie die Gurte eng an
- Schnallen Sie das Kind **immer** an.

Auch auf kurzen Strecken
 Nochmal zur Erinnerung: Handbuch des Autos mit der Beschreibung des Sitzes vergleichen!

Ausnahmen für Taxis!

Was heißt nun die Ausnahme von der Ausnahme im § 21 Abs. 3 StVO?

„Die Ausnahmeregelung gilt nicht, wenn eine regelmäßige Beförderung von Kindern gegeben ist – (Ergänzung aus Kommentar: auch wenn dies mit wechselndem Fahrzeug geschieht).“

Die Regelung über die Rückhalteeinrichtung bis 12 Jahre und bis 150 cm gilt bei gelegentlicher Taxibeförderung nur eingeschränkt. Die frühere 7. Ausnahme-Verordnung (vom 05.06.1990), die mehrfach verlängert und dann beendet wurde (31.12.2006), wollte künftige technische Entwicklungen für die Rückhaltung von mehreren Kindern unterschiedlichen Gewichts auf Rücksitzen abwarten. Aber da geschah nichts. Deshalb wurde die Bestimmung in die StVO übernommen. Danach genügt das Mitführen von zwei Rückhalteeinrichtungen der Gewichtsklassen I, II oder III und damit die Sicherung von wenigstens zwei Kindern von 9 bis 36 kg. Aber damit meinte man, wenn halt mal mehrere Kinder zusteigen.

Und das Kind, das täglich zur Schule gefahren wird?

Dieses fällt nicht unter die Ausnahme. Deshalb muss es wie ein „Einzelkind“ betrachtet und damit – jedes einzelne Kind für sich – nach den gesetzlichen Vorgaben gesichert werden. (RM)

VIP IM TAXI

Prominente berichten über ihre Erfahrungen

→ CHRISTIANE BRAMMER

Mitten im Herzen der Landeshauptstadt, umgeben von den großen Münchner Theatern, befindet sich in der Falkenturmstraße seit zwei Jahren eine Kleinkunsthöhle mit bemerkenswerten Angeboten. Christiane Brammer hat sich hier einen Traum erfüllt. Die bekannte Schauspielerin wurde in Frankfurt geboren und studierte Gesang und Schauspiel in München und Salzburg, blieb aber München treu. Hineingeboren in eine Künstlerfamilie mit langer Tradition wurden ihr viele Talente in die Wiege gelegt. Diese zeigen sich in der Vielzahl unterschiedlichster Rollen auf den Theater- und Musicalbühnen, des Engagements als Kabarettistin und Regisseurin und der Präsenz im deutschen Fernsehen. Neben unzähligen Fernsehrollen spielt Christiane Brammer seit 17 Jahren in der SWR Serie „Die Fallers“ die Bea. Im Gespräch mit ihr wird schnell klar, dass diese Rolle ihr auf den Leib geschrieben ist.

Nun widmet sie sich seit zwei Jahren ihrem Projekt in München. Nur Theater oder Kleinkunsthöhle trifft es nicht ansatzweise. Der kleine Saal im Untergeschoss fasst 60 Zuschauer, die Bühne ist sehr klein und die Schauspieler haben einen sehr direkten Bezug zum Publikum. Genau das ist es wohl, was den Reiz der hier stattfindenden Vorstellungen ausmacht. Für das leibliche Wohl wird auch gut gesorgt. Leckere Kleinigkeiten und viele Getränke sind im Angebot. Sie sagt selbst, sie mache gern neue Fehler, nur keine alten und die Konsequenz aus dieser Haltung war, auch das gastronomische Angebot selber zu stemmen. Sie gibt zu, dass sie in den ersten drei Monaten nach der Eröffnung ein wenig Bauchschmerzen hatte, diese sich aber schnell verflüchtigen.

Das Haus beherbergt aber weit mehr als nur eine Kleinkunsthöhle. Im Innenhof finden im Sommer Veranstaltungen statt.

Einige Vorführungen werden auf verschiedenen Ebenen des Gebäudes geboten. Darüber hinaus kann man die Räumlichkeiten für Feste und Veranstaltungen buchen und die von Frau Brammer betriebene Coaching-Akademie hat hier ein zu Hause gefunden. Bei der ausgebildeten Sopranistin und Coach kann man die verschiedensten Kurse, z. B. Stimmcoaching, buchen.

Bemerkenswert ist das soziale Engagement der Künstlerin. Wenn eine Vorstellung nicht ausverkauft ist, bietet sie die Restkarten Menschen an, die sozial benachteiligt sind. Über Kulturraum München e.V. wird ein kommenschwachen Bürgern der Stadt auf diesem Weg ein Theaterbesuch ermöglicht. Frau Brammer ist tief berührt von der Resonanz. Immer wieder kommen Besucher und sind glücklich, trotz ihrer misslichen Lage Kunst erleben zu können.

Auch die Arbeit mit Jugendlichen liegt ihr am Herzen. Mit jungen Menschen arbeitet sie besonders gern. So gründete sie vor einem Jahr den Jugendclub. Gemeinsam mit den Jugendlichen werden Stücke erarbeitet. So steht im kommenden Jahr Faust auf dem Programm. Gerade Faust sei ein Stoff, der nach Brammers Aussage von der Jugend gespielt werden muss. Das Projekt des Jugendclubs sponsert die Künstlerin privat.

Das Konzept des Hauses ist der eines Ortes, der offen für alle ist. Beim Betreten fällt dem Besucher sofort die offene Atmosphäre auf. Da Christiane Brammer für alles die Verantwortung trägt und mit Hilfe einiger Weniger alles selbst organisiert, oft auch noch Regie führt, daneben in Baden-Baden für die „Fallers“ vor der Kamera steht, ist perfektes Zeitmanagement gefragt. Sie sagt selbst, dass sie nicht fernsehen schaut und die wenige Zeit außerhalb der Arbeit ihrer Familie und einigen wenigen Freunden vorbehalten bleibt.

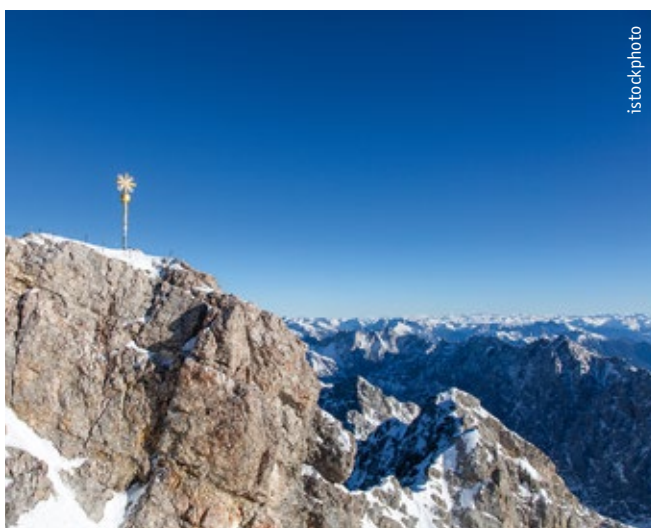


Foto: Nicole Brühl

Das Programm des Hofspielhauses reicht von Improvisationstheater über musikalische Komödien, Lesungen und Musical, bis hin zu Musikkabarett. Große Schauspieler wie Ottfried Fischer, Michaela May, Katerina Jacob oder Heio von Stetten – um nur einige zu nennen – wissen die Atmosphäre dieser Bühne zu schätzen.

Mit Moses Wolff als künstlerischem Berater sucht Christiane Brammer die Stücke aus, die hier gespielt werden. Am 9. November hat ihre neue Eigenproduktion „Der verrückte Handyladen“, ein Musical nach Broadway-Tradition, Premiere. Durch beider Kontakte zur Münchner Künstlerszene, aber auch deutschlandweit, gelingt es immer wieder, bekannte Künstler für das kleine Theater zu begeistern.

Christiane Brammer mag Autofahren nicht. Daher nutzt sie die Bahn und besonders oft das Taxi. Besonders schätzt sie Taxifahrer, die kein Navi nutzen und sofort wissen, wo sich das gewünschte Ziel befindet und die Stadt genau kennen. Früher war das für sie selbstverständlich und ist heute leider die Ausnahme geworden. Mittlerweile hat sie Taxifahrer, die sie immer wieder fahren, meist schon wissen, wo sie hin wollte und bei denen sie sich gut aufgehoben fühlt. Dafür ist die Künstlerin sehr dankbar. Gefragt nach einer Episode bei ihren zahlreichen Taxifahrten, fällt ihr spontan eine fast anrührende Geschichte ein. Erschöpft von einem anstrengenden Dreh für „Die Fallers“ kam sie in Pasing am Bahnhof an und nahm ein Taxi. Der Fahrer schaute sie voller Mitleid an und fragte, ob alles in Ordnung sei. Sie sehe heute so schlecht aus und es könne ihr nicht gut gehen. Christiane Brammer war ganz gerührt, dass sich ein Fremder Gedanken um sie machte. (BH)



istockphoto

WUSSTEN SIE SCHON, DASS ...

... die weltweit höchste Stahlbaustütze für Pendelseilbahnen in Oberbayern errichtet wurde?

Die 127 Meter hohe Stütze ist Teil der sich im Bau befindlichen Seilbahn vom Eibsee zur Zugspitze. Für die Errichtung der insgesamt 420 Tonnen schweren, aus 1.100 Einzelbauteilen und 9.500 Schrauben bestehenden Stahlbaustütze waren insgesamt 18 LKW-Transporte nötig. (BH)



TAXIVERSICHERUNG

Wir bieten Ihnen für Taxen und Mietwagen:

- ✓ Preisgünstige Sondertarife für Taxen und Mietwagen
- ✓ Besondere Flottenkonditionen ab 3 Konzessionen
- ✓ Sondereinstufungen für Neueinsteiger
- ✓ Rechtsschutz- und Betriebshaftpflichtkonzepte
- ✓ **NEU:** Taxi-Schutzbrief inkl. Leistung für Leih taxi



Carl-Zeiss-Str. 49
85521 Riemerling/Ottobrunn
Telefon 089 / 58 90 96-70

Web www.fvo-finanz.de
E-Mail info@fvo-finanz.de

UMSATZ-MARATHON

→ VOLLES PROGRAMM

Zwei Messen, Oktoberfest und die Rolling Stones!

Vom 11. September bis zum 6. Oktober 2017 erwartet uns ein wahrer Umsatz-Marathon, beginnend mit der Messe drinctec vom 11. bis 15. September. Die drinctec ist die internationale Leitmesse für die Getränke- und Liquid-Food-Industrie und belegt das gesamte Messegelände, auch die Hotellerie ist größtenteils schon ausgebucht. Unmittelbar nach der drinctec folgen diesmal 18 Tage Oktoberfest, weil der Feiertag am 3. Oktober auf den Dienstag fällt. Am Dienstag, dem 12. September, ist Schulanfang und die Stones spielen im ausverkauften Olympiastadion. Dem nicht genug, reiht sich die Messe aller Messen namens expo-real mit drei Tagen maximalem Taxibedarf vom 4. bis 6. Oktober an die Wiesn. Besonders der erste Tag dieser expo-real hat es wieder in sich, zumal unmittelbar nach dem Oktoberfest meist nur eine begrenzte Zahl an Taxis im Einsatz ist. Deshalb auch in diesem Jahr wieder unser Appell, berücksichtigen Sie auch diese beiden wichtigen Messen in Ihren Plänen für September und Oktober. Nicht zu vergessen ist dabei auch wieder der An- und Abreisebetrieb an den Tagen vor und nach den Messen zum Bahnhof und zum Flughafen.

Wiesncamp an der Messe-Ost

Während der Wiesn gewinnt immer mehr an Bedeutung der Taxistand auf dem Wiesncamp an der Messe-Ost, wo viele tausend Camper im Wohnmobil anreisen und dann gerne mit dem Taxi zum Fest fahren. Durch die geschickte Platzierung am Ausgang des Campingplatzes auf dem Weg zur U-Bahn steigt so mancher Gast ins Taxi, der eigentlich anfangs noch mit der U-Bahn fahren wollte. Diese vier Wochen mit enormem Taxibedarf sind wieder eine glänzende Gelegenheit, die Leistungsfähigkeit des Münchner Taxigewerbes unter Beweis zu stellen. Unter dem Motto „Verlässlich ist modern“ werden wir ganz besonders für unsere Stammkunden eine optimale Taxiversorgung bieten. Wir freuen uns dabei auf Ihre Unterstützung und wünschen umsatzstarke Schichten sowie immer eine gute, unfallfreie Fahrt! (TK)



Kfz-Meisterbetrieb

für aller Fabrikate

gut • preiswert • schnell • zuverlässig

Reparatur/Inspektion
Unfallinstandsetzung
TÜV & AU, und vieles mehr

 **Sonderpreis**

EURO-TAXI Handels GmbH München

Schießstättstr. 12 • 80339 München • Tel. 089 7470145
Öffnungszeiten Montag-Freitag 8.00-18.00 Uhr

→ MUSEUM FÜNF KONTINENTE

Die Herausbildung der Ethnologie als wissenschaftliche Disziplin führte zur Gründung zahlreicher ethnologischer Museen in Europa. 1862 griff Maximilian II. einen Plan des Würzburger Arztes und Naturforschers Philipp Franz von Siebold von 1835 auf ...

... Im Zuge dessen beschloss der Landesvater die Gründung eines ethnologischen Museums in der bayerischen Hauptstadt, das von Beginn an dezidiert der wissenschaftlichen Forschung verpflichtet war und ist.

Bereits seit 1820 gelangten auf Veranlassung des Hauses Wittelsbach erste ethnologische Sammlungen nach München, die so genannten „Transatlantischen Sammlungen“ von Forschungsreisen nach Brasilien, der Südsee und Russisch-Amerika. Das Museum war zunächst im Galerie-Gebäude in den Hofgarten-arkaden untergebracht, das sich aber als zunehmend ungeeignet erwies. In den Jahren 1925/26 erfolgte der Umzug in das heutige Gebäude in der Maximilianstraße, das zwischen 1859 und 1865 von dem Architekten Eduard Riedel ursprünglich für ein bayerisches Nationalmuseum errichtet worden war. Fest verwurzelt in der staatlichen Museumslandschaft Bayerns trägt das Haus seit September 2014 den Namen Museum Fünf Kontinente.

Das riesige Eingangsportal des klassizistischen Baus wirkt auf mich Ehrfurcht gebietend. Ich steige die Treppen hoch und stehe in der Eingangshalle, die vom Kinderlärm wider hallt. Nachdem ich meine Eintrittskarte käuflich erworben habe, beginne ich meinen Rundgang. Um in die Ausstellungsräume zu gelangen, muss ich in die erste

Etage hinauf steigen. Vorbei an der populärsten Buddhagestalt des ostasiatischen Raumes, Buddha Amitäbha auf einer Schildkröte, die aus großer Höhe auf mich herab blickt, empfängt mich am oberen Treppensatz ein sehr netter Herr, der nicht nur mein Ticket kontrolliert, sondern auch den optimalen Weg durch die Ausstellung weist.

Islamischer Orient und Asien

Zuerst umfängt mich der islamische Orient oder auch das, was Generationen vor mir dafür gehalten haben. Die Wandverkleidungen eines Heiligenschreins bestechen durch die Feinheiten der Schnitzkunst. Die Fliesenfassade einer Moschee lässt die Kunstfertigkeit der Handwerker erahnen. Vorbei an afghanischen Teppichen, die durch ihre Farben bestechen, religiösen Gegenständen und Bildern aus dem Punjab führt mein Weg in eine Sonderausstellung „Aus dem Land des Schneelöwen/Tibet“. Mit Befremden lese ich den erklärenden Eingangstext, der lapidar mitteilt, dass der größte Teil des tibetischen Hochlandes seit 1951 politisch zu China gehört. Erst am Ende des Textes wird kurz die Annexion erwähnt, kein Wort über die Tatsache, dass seine Bewohner zur Aufgabe ihrer religiösen und kulturellen Identität gezwungen werden sollten. Der tiefen Religiosität und Bindung an das Land ist es zu verdan-

ken, dass die Tibeter bis heute an ihrer Autonomieforderung festhalten und sie sich nicht den chinesischen Besatzern gebeugt haben. Die Ausstellung selbst lässt den kulturellen Reichtum der Tibeter erahnen. Tibetische Möbel mit ihren reichen Schnitzereien, Teppiche oder auch Gebetsmühlen geben einen Einblick in das Leben dieser Menschen in einem Land, dass für Europäer eher unbewohnbar erscheint. Die Bilder zeugen von einer unwirtlichen Hochgebirgslandschaft.

Einen weiteren Teil der Sammlungen nehmen Süd- und Ostasien ein. Besonders die vielen Buddhastatuen aus den vergangenen Jahrhunderten schauen immer wieder auf mich herab. Jedem Asienbegeisterten geht hier das Herz auf. Hier findet sich auch die Sammlung Alexander von Siebolds. Er war einer der bedeutendsten Sammler japanischer Kunst. Neben seiner Tätigkeit als Übersetzer und Berater niederländischer und deutscher Wirtschaftsunternehmen, unternahm er kulturwissenschaftliche Forschungen.

Ozeanien

Der Rundgang lässt mich nun ein wenig die ferne Welt Ozeaniens verstehen. Die Bildtafeln erklären die Schöpfungsmythen der Bewohner einer uns fremden fernen Inselwelt. Sowohl das Weltbild als auch der tägliche Kampf ums Überleben wird anschaulich dargestellt. Die Kunstgegenstände und Götterfiguren zeugen von handwerklichem Können.

Beeindruckend sind der Bootsbau und die Navigation der Mikronesier. Die Auslegerboote bestehen aus einem Einbaum, der absolut hochseetüchtig war. Dass diese Boote bis zu 400 km bei fünf bis neun Knoten über die raue See fuhren, rang europäischen Seeleuten Respekt ab. Noch erstaunlicher waren die sogenannten Stabkarten, die selbst die hochwertigen deutschen nautischen Admiralkarten in nichts nachstanden. Die dreidimensionalen Kartenwerke aus gebogenen Kokosblattrippen zeigten Meeresdünen und Aufeinandertreffen von Dünen eben-



Foto: formenreich.de

**ANWALTSKANZLEI
MICHAEL BAUER**

Unfallabwicklung
Personenbeförderungsrecht
Strafsachen
Bußgeldsachen

MICHAEL BAUER
Fachanwalt Verkehrsrecht

SILVIA KOBER
Schwerpunkt Strafrecht

kanzlei@anwalt-bauer.de www.anwalt-bauer.de

Schillerstraße 21 Tel: 089-5155 69-30
80336 München Fax: 089-5155 69-55

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

so an wie alle gewohnten nautischen Informationen.

Myanmar

Das Museum widmet Myanmar eine eigene Abteilung. Ich stehe in einem nachempfundenen Basar und höre Hähne krähen und Stimmengewirr. Die vielen unterschiedlichen Landschaften dieses Landes machen die einzelnen Abschnitte deutlich. Durch die abgegrenzten Täler haben sich sehr unterschiedliche Lebensweisen herausgebildet. Das Leben am Fluss, am See oder auch in den Bergen haben verschiedene Trachten und Arbeitsweisen hervor gebracht.

Das reiche kulturelle Erbe dieser Region wird auch in der tiefen Religiosität seiner Menschen sichtbar. Bilder und Schautafeln erklären das Leben in den Klöstern und die Bedeutung des Marionettentheaters. Eine Vielzahl an Stoffen zeugt von der hohen Qualität und Kunstfertigkeit. Dass die Bewohner dieser Region diese künstlerischen Fähigkeiten bis heute behalten haben, belegt eine kleine Ausstellung zeitgenössischer Bilder aus Myanmar. Diese Bilder stehen in einem Raum mit pompösen Wandgemälden aus der Zeit der Errichtung des Hauses. Ein Gegensatz, der durchaus etwas Reizvolles hat.

Der Höhepunkt ist sicherlich der Buddhasaal. Beeindruckende Buddhadarstellungen wirken hier in ihrer goldenen Pracht auf den Betrachter.

Afrika

Die zweite Etage des Museums beherbergt die Themen Afrika und Amerika.

Die afrikanische Abteilung begrüßt mich mit einer textlichen Einführung in die Bevölkerungsstruktur des Kontinents und einer großen Menge an Kultfiguren. Die weiblichen Besucher werden Freude an einer Darstellung der Komplexität afrikanischer Frisuren haben. Eine Vielzahl von geschnitzten Tierdarstellungen aus ganz Afrika, Waffen, Körperschmuck und Silberhandwerk runden das Bild ab. Die Skulpturen unterscheiden sich grundlegend von europäischen Darstellungen. Die Proportionen afrikanischer Figuren geben nicht die Realität wieder, sondern beinhalten auch immer einer Botschaft in Bezug auf mystischen Inhalte oder auch Wünsche und Hoffnungen seiner Schöpfer.

Amerika

Die Ausstellung nordamerikanischer Kulturzeugnisse schließt sich fast nahtlos an die Afrikaausstellung an. Ich befinde mich plötzlich in der Welt der Inuit und Indianer. Neben vielen Masken und Lederbekleidung sind die Federkopfschmucke bemerkenswert.

Das älteste erhaltene Kajak der Welt aus dem Jahre 1577 aus Seehundleder ist das Herzstück. Die Darstellungen des Nahrungserwerbs mit Schwerpunkt auf die Jagdweisen der Indianer Nordamerikas geben einen lebendigen Einblick in das Leben der Ureinwohner. Interessant sind die Dokumentationen zur Konfliktvermeidung. Die Indianer hatten eine ganz eigene Kultur entwickelt, mit Konflikten umzugehen. Hilfsmittel waren dabei Trommeln und natürlich die bekannte Friedenspfeife. Daran anschließend sind die Indianer Südamerikas das abschließende Thema. Bunte farbenfrohe Stoffgewänder zeigen die Kunstfertigkeit der Mayas. Darstellungen von Webtechniken und Materialien werden detailliert präsentiert.

Die Kultur der Inkas mit ihren Göttern und Kriegersfiguren, aber auch Keramiken, Schmuck, Gefäße und Textilien anderer Kulturen Südamerikas sind zu bestaunen. Das Museum erhebt einen hohen pädagogischen Anspruch. Täglich besuchen 30 bis 150 Schüler das Haus. Dass die Ausstellungen nicht unumstritten sind, zeigen auch die Einträge in das im Foyer ausliegende Gästebuch. Die einzelnen Abteilungen sind gut strukturiert. Verwirrend ist die Menge der Exponate, die von der ersten Jahrtausendwende bis zur Neuzeit reichen. Zeitgenössisches Handwerk ist genauso zu sehen, wie historische Ausstellungsstücke. 160.000 Kunstwerke außereuropäischer Völker, 135.000 Fotografien und eine Fachbibliothek mit mehr als 100.000 Büchern umfassen die Sammlung, deren Ursprung die Familie Wittelsbach gelegt hat. Die ständigen Ausstellungen werden von Sonderausstellungen ergänzt. Sicherlich ist dieses Museum ein wichtiger Teil der Museumslandschaft der Landeshauptstadt. Wer sich einen Einblick in fremde Kulturen verschaffen will, kann hier durchaus Anregungen und interessante Aspekte entdecken. Mir persönlich fehlen immer wieder an den Schautafeln Ergänzungen zur politischen Situation der dargestellten Lebensweisen der Menschen. Schließlich sind diese Einflüsse maßgeblich für Kunst und Kultur der thematisierten Völker.

Insgesamt ein sehenswertes Museum, das man möglichst am Nachmittag besuchen sollte, da dann weniger Schulklassen unterwegs sind. Wer nach dem Besuch keine Lust mehr auf lange Fußwege zur U-Bahn hat, kann gleich neben dem Museum in ein Taxi einsteigen, denn der Taxistandplatz Max II befindet sich 50 m neben dem Eingang.

Der Eintrittspreis ist mit fünf Euro sehr moderat. (BH)

KÜNSTLERHAUS MÜNCHEN AM LENBACHPLATZ

Besonderer Esprit, traditionelles Ambiente und Geschichte machen das Münchner Künstlerhaus zu einem faszinierenden Ort für Veranstaltungen jeder Art.

→ VERANSTALTUNGSHINWEISE

11.7.2017 bis 3.9.2017 / Große Ausstellung Salvador Dalí – Biblia Sacra

August 2017, Lithografiewerkstatt des Münchner Künstlerhauses:

Druckgrafik-Workshops für Kinder und Erwachsene im Rahmen der Ausstellung Salvador Dalí – Biblia Sacra

Sa. 23.09. 20.00 Uhr, La Traviata, Die Impro-Oper: Lass dich eropern!

Mi. 27.09. 19.00 Uhr, Vernissage der Ausstellung Skulpturen im Innenhof: „Holz und Stein im Einklang“

Fr. 29.09. 20.30 Uhr, Jazz and beyond: Jazz Duo Ladybird



→ TAXLER-LEXIKON

Schrotti erklärt die Taxi-Welt

→ **ENGLISCHER GARTEN** – Sir Benjamin Thompson, später zum „Graf von Rumford“ geadelt (1753–1814), britisch-amerikanischer Physiker, „trat 1784 in bayerische Dienste, führte fortschrittliche Sozialmaßnahmen ein durch die Errichtung von Schulen, Armenhäusern, Manufakturen und öffentlichen Speisehäusern (...) und veranlasste die Anlage des Englischen Gartens“ (auszugsweise aus Döllingers „Die Münchner Straßennamen“). Dieser heute größte innerstädtische Park Europas wurde vom Landschaftsbaumeister Friedrich Ludwig von Sckell (1750–1823) im englischen Stil angelegt. Seit Jahren findet eine Provinzposse um eine Trambahn-Durchfahrt statt, welche ein Ludwig Thoma kaum besser hätte darstellen können: die Landeshauptstadt München will eine Trambahn zwischen Tivolistraße (Chinaturm) und der Thiemestraße queren lassen – freilich gleich mit dem größeren Plan, die blaue Funkenkutsche über insgesamt neun Kilometer von Neuhausen bis nach Bogenhausen fahren zu lassen. Wäre da nicht das circa einen Kilometer lange Stück quer durch den Englischen Garten! Der ist nämlich sozusagen „exterritoriales Gebiet“ und steht unter Fuchtel der bay. Schlösser- und Seenverwaltung, deren Chef wiederum der jeweilige bayerische Finanzminister ist. In Kurzfassung: München = SPD (jedenfalls die Oberbürgermeister), aber Bayern (und die jeweiligen Finanzminister) = CSU. Kapiert? Nein? – Dann nochmal langsam: Dieter Reiter hat in seiner Eigenschaft als OB Münchens dem bayerischen Finanzminister Markus Söder einen Brief geschrieben mit der Bitte um Stellungnahme, ob Letzterer der Anlage von Trambahngleisen an genannter Trasse zustimmen könne. Keine Antwort. Nichts. Gar nichts. Auf Nachfragen von Zeitungen erklärte Söder flapsig, Reiter hätte ihn doch anrufen können. Die Münchner CSU unter dem Vorsitz des bay. Kultusministers Ludwig Spaenle war übrigens auch gegen die Trambahngleise im Englischen Garten. Doch beide, Söder und Spaenle, haben nicht mit ihrem Oberchef Horst Seehofer gerechnet. Der hat nunmehr über ihre Köpfe hinweg entschieden, dass

ein Gleis durchaus denkbar sei, zumal – wie von der LH München ohnehin vorgeschlagen – ohne Oberleitungen für eine Trambahn, die auf dem kurzen Stück im Akku-Betrieb unterwegs sein könne. Ob Seehofer damit dem Prinz Charles der CSU, Söder, der seit gefühlten Jahrhunderten auf die Thronfolge wartet, eins auswaschen wollte, kann nicht ausgeschlossen werden. Oder dem Ludwig Spaenle, dessen Stuhl als Kultusminister sowieso kräftig wackelt. Schrottis Kommentar zum Trambahngleis: seit anno tobak fährt eine Buslinie entlang der betreffenden Trasse durch den Englischen Garten. Der Gedanke an weitere Gleise durch die Thieme-, Martius-, Franz-Joseph- und Elisabethstraße kann uns Berufskraftfahrer nur mit blankem Entsetzen erfüllen. Dazu kommen die bekannten Kosten, hier nicht zuletzt auch für die Entwicklung einer Akku-Tram, welche die Hersteller wie immer auf die Käufer (MVG) und letztlich die Kundschaft umzulegen wissen. Dabei ist seit Jahrzehnten eine Buslinie dort unterwegs, wobei die Bushersteller längst mit Hybridfahrzeugen aufwarten können und demnächst die ersten vollelektrischen (Akku-) Busse im Praxisbetrieb testen wollen. Diese Trambahntrasse ist nur herausgeschmissenes Geld, mit dem man jahrzehntelang eine kürzere Taktung (Personalkosten) mit umweltfreundlichen Bussen finanzieren könnte.

→ **FÖHRINGER RING** – Das berühmte Nadelöhr zwischen dem HKW Nord und der A 9 wird bis 2025 vierspurig ausgebaut. Der Freistaat wird dafür 42 Millionen locker machen, München und Unterföhring jeweils fünf Millionen. Beschlossene Sache.

→ **GROSSMARKTHALLE** – Die Großmarkthalle (ein Oberbegriff; eigentlich sind es mehrere Hallen) ist gut 100 Jahre alt und in der Substanz reichlich marode. Die große Stadtratskoalition aus CSU und SPD hat sich nunmehr auf eine „Beschlussvorlage“ geeinigt, wonach ein Investor die Halle planen, errichten und unterhalten soll. „Betrieben werden soll der neue Großmarkt aber weiterhin von der Stadt. Sie würde die

Halle also vom Investor mieten und sie an die Händler weitervermieten“. (Münchner Merkur ((MM)) vom 27.7.2017) Aha. Es wird also eine (juristische) dritte Person ins Boot geholt, welche wohl kaum aus karitativen Motiven heraus handeln wird, sondern an dieser Konstellation auch noch verdienen will. Die Händler – und letztlich wir – werden das bezahlen. Dem Schreiber ist es völlig unverständlich, weshalb die Stadt ihren eigenen (!) Grund nicht auch selbst bebaut und daraus langfristig die Mieteinnahmen auch selbst ohne Abzug durch Dritte kassiert. Zum Thema „Investoren“ noch eine andere Meldung des MM vom 29./30.7.2017 im Münchner Teil: die ehemalige „Residenzpost“ am Max-Joseph-Platz wurde jahrelang luxussaniert und beherbergt nun unter dem Namen „Palais an der Oper“ vom ersten bis zum vierten Stock Büro- und Praxisflächen, während sich in den beiden oberen Stockwerken Wohnungen zum Sozialhilfepreis von 50 Euro befinden. Pro Quadratmeter und pro Monat. Für Langsamrechner: eine Wohnung mit 100 m² kostet also 5.000 Euro Miete im Monat. Aber jetzt kommt's (Zitat MM): „Allein schon deswegen ranken sich diverse Gerüchte um das heutige Palais an der Oper: unklar ist etwa, ob und von wem diese Wohnungen genutzt werden – und wem sie mittlerweile überhaupt gehören. 2013 soll die russische Investmentfirma Lenhart Global das Anwesen erworben haben – angeblich im Auftrag eines Unternehmers, dem eine Freundschaft zum russischen Präsidenten Wladimir Putin nachgesagt wird. 300 Millionen Euro sollen damals geflossen sein. Um den aktuellen Eigentümer gibt es aber seit Jahren Rätselraten – auch jetzt wieder.“

Schrottis Kommentar: ob wirklich Wladimir Wladimirowitsch P. dahinter steckt, ist wurscht. Tatsache ist aber, dass die sich immer häufiger wiederholende Methode, „Investoren“ mit ins Boot zu holen (z. B. auch beim Straßenbau), ungeahnte Risiken birgt. Nominell steht vielleicht die Fa. X im Grundbuch. Aber wie oft diese Fa. X hinter den Kulissen schon weiterverkauft wurde,



noch dazu im Ausland und folglich ohne jede Nachprüfbarkeit durch deutsche Behörden, weiß niemand. Mit dubiosen Stroh Männern von noch dubioseren Diktatoren, Drogen- oder Waffenhändlern, Mafia-bossen usw. setzt man sich freiwillig Läuse in den Pelz, die man nie mehr los wird. München ist übrigens mit kräftig steigender Tendenz die Geldwäsche-Hochburg der italienischen Mafia, die hier ihren schmutzigen Mammon in „saubere“ Immobilien-Euro umtauscht. Keine Investoren mehr! München den Münchnern!

→ **NO GO** – nennt man auf Neusprech etwas, das „(so) nicht geht“, nicht sein darf, unmöglich ist und so weiter. In der Ausgabe vom 8./9. Juli 2017 berichtete der Münchner Merkur (MM) vom Erlebnis eines Fahrgastes, der vom Hauptbahnhof zum Biergarten am Chinesischen Turm gefahren werden wollte, aber vom Taxler zur Antwort bekam „kenne ich nicht – haben Sie eine Straße?“. Der Fahrer habe sich noch damit entschuldigt, dass dies sein erster Tag im Taxi sei. Ob der Kunde sein Ziel mit diesem oder einem anderen Taxi noch erreicht hat, wurde im Bericht nicht erwähnt. Dafür aber, dass der im Artikel etwas ungenau so bezeichnete „Frank Kuhle, Chef der Münchner Taxizentrale“ auf die knallharte Münchner Ortskundeprüfung mit nur 10–15 Prozent Erfolgsquote hingewiesen hat und dass der Fahrer an seinem ersten Tag wohl über Gebühr aufgeregt gewesen sei. Auch ein Kollege vom Bahnhof-Süd-Stand, „den seine Kollegen ‚Al Capone‘ nennen“ (Zitat MM), groß im Bild vor seinem Taxi abgebildet, kommt in dem Bericht zu Wort: „Fehler zu machen ist menschlich. Und jeder hat mal einen schlechten Tag“. Schrottis Kommentar: alles richtig. Völlig richtig. Warum also das „no go“ aus der Überschrift? Die Erklärung folgt zugleich:

der im Bild (13 x 13 cm) zum obigen Zeitungsbericht zu sehende Kollege posiert vor seinem Taxi in einer Kleidung, die der Schreiber – abgesehen von der Auswahl der Farben – allenfalls im Bett zu tragen pflegt: lila Boxershorts und rotes T-Shirt. Und das als Taxifahrer, also im Dienstleistungsgewerbe! Zentralisten-Kollege Eichhorst meinte zu diesem Anblick „mit so am Gwand dad i net amoi an Müll runtertragen, do dad i mir was drüberziagn“. Man möge sich die Gesichter von Geschäftsreisenden vorstellen, die von so einem verhinderten Dressman an der Rezeption eines Nobelhotels abgeholt werden. Oder von Kunden, die in Abendgarderobe mit dem Taxi zu einer Veranstaltung gefahren werden wollen. Kein Wunder, dass die Anbieter von privaten Limousinendiensten (alle Fahrer mindestens mit Hemd und Krawatte) sich angesichts einer solchen Negativwerbung fürs Taxi vor Freude auf die Schenkel klopfen. „Kleider machen Leute“ sagt ein altes Sprichwort. Aber wer während des Dienstes wie ein Bademeister in der Mittagspause daherkommt, darf sich nicht wundern, wenn sein Berufsstand nicht ernstgenommen wird. Und das erleben wir Taxler in der öffentlichen Wahrnehmung leider oft genug. Oft auch seitens der städtischen Verwaltung, wenn es um unsere Anliegen geht. („Ausnahmen bestätigen die Regel“, sagte die Jungfrau, als die Regel ausblieb.) Jedenfalls hätte der echte Al Capone, auf Bildern immer nur vorzüglich bekleidet, diesem albernen Plagiat ein paar Pfund Blei in den Hintern jagen lassen. Mit schönen Grüßen von Schrotti übrigens.

→ **SPERRUNG** – Am Donnerstag, 27.7., sperrten Demonstranten die Isartalstraße für circa eine Stunde im Feierabendverkehr, um die Verkehrs- und Abgasbelastung anzuprangern. Der unvermeidliche „Urbanau-

ten“-Chef Benjamin David, wenngleich wohl nur als Privatperson, war natürlich auch dabei. Als Familienvater mit Wohnung am Baldeplatz könne er seinen Kindern solche Belastungen nicht zumuten und müsse dagegen etwas tun. Das ist ihm und seinen Mitstreitern freilich auch eindrucksvoll gelungen, weil der Zusammenbruch des Straßenverkehrs im weiten Umfeld die Abgasbelastung bestimmt deutlich gesenkt hat. Wie wäre es denn mit einer Wohnung auf dem Land, wo man dann mangels Verkehr und Abgas gegen Kirchen- und Kuhglocken, krähende Gockel oder duftende Misthaufen demonstrieren kann? Wäre das nichts? Und bestimmt auch viel billiger als am Baldeplatz. Na gut, für die Fahrt zur nächsten S-Bahnstation bräuchte man zumindest bei Dreckwetter doch mal ein Auto, aber es würde ja fast keiner sehen.

Eine Wohnung in der Münchner Innenstadt wäre schon toll, aber nur, wenn sie zugleich am Waldrand und einem idyllischen Seeufer liegt. Ach, übrigens, am Baldeplatz oder an der Isartalstraße (nomen est omen) hat man eigentlich alles in nächster Nähe: zwar kein See-, aber das Isarufer, die Isarauen mit reichlich Gehölz, wenn's die berüchtigten Grillvandalen nicht verheizen oder zuscheiß ..., aber trotzdem eine oder mehrere Buslinien vor der Türe. Vielleicht sollte man es diesen Leuten einfach mal sagen, dass sie irgendwas zwischen 200 und 500 Metern von den Isarauen entfernt wohnen und wie man zu Fuß dort hinkommt. Die Spezialhalterung fürs Navi (sonst an der Windschutzscheibe des Autos) könnten sie sich mit Prothesenhaftcreme von Kukident nach langer Suche ans Hirn pappen, und den Adapter für die Stromversorgung in den A..., wo diese ganze Aktion von Anfang an hingehört hätte. Is doch wahr. (MS)

Dr. Cichon & Partner*

Rechtsanwaltskanzlei

Tätigkeitsschwerpunkte

Dr. J. Cichon
Unfallschadenregulierung
Fahrerlaubnisrecht
Erbrecht

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

S. v. Kummer*
Fachanwalt
für Familienrecht
Sozialrecht

M. Wunderlich-Serban
Fachanwältin: 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

→ STADTBÄCHE LINKS DER ISAR

Münchens Wasseradern – einst und heute



istockphoto

Der Verlauf der ersten Münchner Stadtmauer vom Ende des 12. Jahrhunderts kann heute noch auf dem Straßenplan genau erkannt werden: Sie verlief entlang dem Färbergraben, Augustinerstraße, Windenmacherstraße, Schäfflerstraße, Hofgraben, Sparkassenstraße und Rosental. Innerhalb dieser ersten Stadt gab es keine Bäche, weil die Siedlung auf vier Hügeln angelegt war, wie man heute noch bei genauerer Betrachtung feststellen kann, beispielsweise vom Viktualienmarkt zur Kirche Sankt Peter hinauf. Das Trinkwasser gewannen die Bewohner aus Brunnen, die bis zum Grundwasser hinabreichten. Außerhalb der Stadtmauer hingegen flossen Bäche, an denen sich Gewerbe ansiedelte, das auf das Wasser angewiesen war, wie einige der obigen Benennungen zeigen. Die Sparkassenstraße entstand erst 1908 durch Überwölbung des Pfisterbaches, an dem die von Wasser angetriebene Mühle der Hoffisterei lag. Erhalten hat sich davon bis heute die Filiale dieser Bäckerei gleich beim Hotel Platzl. Das Wasser für diesen Umfluss wurde mittels Wasserkraft und Schöpfprädern wohl im Löwenturm am Rindermarkt hochgepumpt, aber man weiß darüber nichts Genaues, sondern vermutet das nur. Und dieses Wasser wiederum floss über den Großen Stadtbach herbei.

Der Große Stadtbach

Die Isar durchzieht auf 13.700 Metern das heutige Münchner Stadtgebiet im Süden bei Harlaching und im Norden bei Oberföhring und hat dabei ein Gefälle von immerhin 35,50 Metern. Zum Vergleich: Der beeindruckende Rhein-Fall bei Schaffhausen kommt auf 20 Meter, die tosenden Niagara-Fälle an der Grenze zwischen Kanada und den USA auf 50 Meter. Die dadurch erzeugte Fließgeschwindigkeit der Isar wurde bereits vor der urkundlichen Gründung Münchens im Jahr 1158 für die Bedürfnisse der Bevölkerung genutzt. Rechts der Isar zweigt der Auer Mühlbach südlich der Thalkirchner Brücke ab (siehe Taxikurier Januar 2015) und links der Isar der Große Stadtbach, der ursprünglich auf der anderen Sei-

te ebenfalls bei Thalkirchen und seit 1899 weiter südlich abzweigt. Nebenbei bemerkt, weisen die beiden Namen auf die städtische Entwicklung und Ausdehnung Münchens hin: Erst im Jahr 1854 erweiterte sich München mit der Eingemeindung der Au plus Giesing und Haidhausen auf das Gebiet rechts der Isar. Der Große Stadtbach versorgte und versorgt heute immer noch sämtliche Stadtbäche links der Isar außer dem seit langem aufgelassenen Dreimühlenbach (Dreimühlenstraße von vor 1800), der noch weiter südlich abzweigte und unter anderem die Brudermühle (Brudermühlbrücke von 1850, Brudermühlstraße von 1890) mit Energie versorgte. Als Dritter entnimmt der Fabrikbach der Isar erst flussabwärts gegenüber der südlichen Praterinsel Wasser.

Stadtbäche links der Isar

Die erst Mitte des 19. Jahrhunderts kanalisierte Isar – so wie wir sie heute kennen – war bis dahin ein je nach Wassermenge wechselhafter, gefährlicher Fluss, dessen Wasser sich nicht nur entlang des Hauptbettes bewegte, sondern auch entlang etlicher Nebenarme, die einmal hier und einmal dort verliefen. Um dieses Wasser nutzbar zu machen, kanalisierte man im Lauf der Zeit die Nebenarme, grub auch neue und schuf dadurch ein ganzes System von Stadtbächen. Aus den bestehenden Wasserläufen wurden neue abgezweigt, die sich später wieder mit dem ursprünglichen oder einem anderen Wasserlauf vereinigten. So entstand während des Mittelalters ein Netz von Bächen, deren einzelne Teilschnitte häufig nach den an ihnen liegenden Mühlen benannt wurden. Ein einzelner Bach wechselte also in seinem Verlauf mehrmals den Namen, worauf in diesem Rahmen aber nicht im Einzelnen eingegangen werden kann.

Nutzung

Die Nutzung der Stadtbäche war vielfältig und spielte für die wirtschaftliche Entwicklung Münchens vom Mittelalter bis ins

19. Jahrhundert eine entscheidende Rolle. Beispielsweise dienten sie der Zufuhr von Brauchwasser und gleichzeitig der Entsorgung der Fäkalien und sonstigen Abfälle. Erst nach den katastrophalen Cholera-Epidemien insbesondere im 19. Jahrhundert gelang dem Hygieniker Max von Pettenkofer (1818–1901, Pettenkoferstraße von 1901) der Nachweis, dass beides nicht zusammenpasst, und die Stadtverwaltung begann mit dem Bau einer gesonderten Wasserversorgung und Wasserentsorgung.

An den Bächen entstanden Mühlen, die die Wasserkraft ausnutzten und vielfältigen Zwecken dienten, und zwar nicht nur Getreidemühlen zum Mahlen von Getreide zu Mehl, sondern auch zum Stampfen, Hämmern, Sägen und Schleifen. Außerdem wurde Wasser zum Gerben von Leder (Ledererstraße aus dem 14. Jahrhundert), Färben (Färbergraben aus dem 15. Jahrhundert), zum Drehen von Seilen (Windenmacherstraße aus dem 18. Jahrhundert) oder zur Herstellung von Fässern (Schäfflerstraße aus dem 14. Jahrhundert) benötigt. Die Bäche trugen Namen entsprechend ihrer Nutzung, etwa Gipsmühlkanal, Bleicherbach, Krankenhausbach, Lazarettbach, Rossschwemmbach, Stadthammerschmiedbach, Malzmühlbach oder Brauhausbach, um nur einige beispielhaft zu nennen. Hier sei noch der Einschüttbach genannt, in den Unrat vor allem aus den Aborten und im Winter Schnee abgeladen wurde. Eine wichtige Funktion kam den Stadtbächen als Quelle für Löschwasser zu. Dies wurde letztmalig während der Bombenangriffe des Zweiten Weltkrieges aktuell.

Pflege

Durch den von der Isar mitgeführten Kies und durch Abfälle, die nicht vom Wasser fortgespült werden konnten, wurde der Wasserfluss der Bäche verringert, wodurch die Mühlen weniger Energie bekamen. Deshalb wurde immer wieder eine Bachauskehr durchgeführt, in deren Verlauf die Bäche trockengelegt und die Bachbetten freigeschaufelt wurden. Daran hat sich bei den

heute noch bestehenden Stadtbächen nichts geändert.

Östliche Stadtbäche

Ein dichtes Netz von Stadtbächen entstand seit dem 14. Jahrhundert östlich der ersten Stadtmauer nächst der Isar. Diese Bäche durchzogen das Gebiet innerhalb der um 1350 errichteten zweiten, erweiterten Stadtbefestigung, die heute in etwa durch den Altstadttring nachvollzogen wird. Darüber hinaus durchzogen sie außerhalb dieser Befestigungen die heutige Isarvorstadt und das Lehel. Einige Straßennamen weisen bis heute darauf hin: Am Glockenbach (von 1911) nach einer dortigen Glockengießerei, Gewürzmühlstraße und Westermühlstraße (beide um 1800) sowie die Müllerstraße (1796) nach den Müllern der dortigen Getreidemühlen. Wichtig für die Stadt war das Bau- und Brennholz, das auf der Isar aus den walddreichen Gebieten des Oberlandes herangefloßt wurde. Daran erinnern die Baumstraße (1894), die Holzstraße (um 1780) sowie die Triftstraße (1881) nach einem Kanal, der zu einem Holzlagerplatz führte. Auffällig ist die eigentümlich abgelenkte Kanalstraße (um 1800): Sie bezeichnet den verschwundenen Rest des Grabens entlang eines spitzen Vorwerkes der Stadtbefestigung. Auffällig auch die Straße mit dem kuriosen Namen Radlsteg (benannt im 16. Jahrhundert) gegenüber der Hochbrückenstraße (1873). Dies war im Mittelalter der Lauf des Katzenbaches, der so eng bebaut war, dass auf einem Steg nur Fußgänger laufen konnten. Um Fuhrwerken das Befahren zu verwehren, sicherte ein Drehkreuz, das Radl, den Steg ab. Der Bach wurde 1873 überwölbt und zur Straße ausgebaut und schließlich 1967 im Rahmen des S-Bahn-Baus trockengelegt und aufgefüllt. Erhalten sich der auffällige Name. Früher gab es in diesen Stadtvierteln noch weitere Straßennamen, die sich auf Bäche bezogen, dann aber sozusagen veredelt wurden. Beispielsweise änderte im Lehel die Stadtverwaltung im Jahr 1890 die

Fabrikstraße entlang des heute überwölbt Fabrikbaches in die edler klingende Thierschstraße nach dem Schulreformer Friedrich von Thiersch (1784–1860) um. Ebenso erging es der Mühlstraße, seit 1898 die Reitmorstraße nach Anna Reitmor, einer verdienten Münchnerin des 15. Jahrhunderts. Ähnlich auch die Eisbachstraße, die seit 1890 als Lerchenfeldstraße an ein bayerisches Adelsgeschlecht erinnert. Die Tattenbachstraße von 1900 allerdings gehört wider Erwarten nicht hierher, denn sie ist nach einer gräflichen Familie benannt, die hier ein Anwesen besaß.

Der Westliche Stadtbach

Der Große Stadtbach führt heute noch viel Wasser, das aber nicht mehr in das verzweigte östliche Netz fließt. Vielmehr führt er unter der Bezeichnung Westermühlbach und dann Glockenbach teilweise oberirdisch zum Sendlinger-Tor-Platz, von wo er unterirdisch als Westlicher Stadtgrabenbach ungefähr entlang der Sonnenstraße zum Stachus und dann weiter zum Hofgarten strömt. Er umfließt die Altstadt also um 180 Grad und tritt an der Hofgartenstraße als Köglmühlbach wieder an das Tageslicht, um sich dann nach Norden fließend im Englischen Garten mit dem Eisbach zu vereinen.

Der Fabrikbach

Bei der südlichen Praterinsel von der Isar abzweigend, fließt der Fabrikbach unterirdisch in nördliche Richtung. Aus einem Kanaldeckel am Sankt-Anna-Platz kann man ihn rauschen hören. Dort verzweigt er sich in den Stadtsägmühlbach und den Stadtmühlbach. Dieser strömt im frei zugänglichen Innenhof des Hauses Bruderstraße/Ecke Prinzregentenstraße mit Urgewalt kurz an die freie Luft, um sich sodann unter der Prinzregentenstraße mit dem Stadtsägmühlbach wieder zu vereinen. Und dann schießen die beiden als noch wilder gewordener Eisbach in den Englischen Garten

und bereichern hier München mit einer weltbekannten und viel bestaunten Sehenswürdigkeit, nämlich der stehenden Welle und ihren Surfern und zunehmend auch Surferinnen. Köglmühlbach und Eisbach liefern also das Wasser, das den Englischen Garten in verschiedenen Bächen durchzieht und schließlich am nördlichen Stadtrand wieder in die Isar zurückkehrt.

Heute

Die technischen Entwicklungen des 19. und 20. Jahrhunderts führten dazu, dass die Bäche ihre Funktion als Energiequelle weitgehend verloren. Das Aufkommen der Dampfmaschine und der Elektrizität lieferten nun die Kraft, und das auch noch unabhängig vom häufig wechselnden Wasserstand. Darüber hinaus wurden nach dem Bau von Trinkwasserleitungen und der Kanalisation viele kleinere Stadtbäche trockengelegt und verfüllt, etliche andere überbaut. Um 1900 verliefen nur noch kleine Abschnitte oberirdisch. Außerdem beanspruchte bald der zunehmende Bestand an Kraftfahrzeugen vermehrt Verkehrsflächen. In den 1960er Jahren wurden die Stadtbäche als Hindernis für den Ausbau des Münchner S- und U-Bahn-Netzes gesehen, weswegen von den 17,5 Kilometern damals noch bestehenden Wasserläufen rund zwölf Kilometer trockengelegt wurden. Inzwischen hat ein Umdenken eingesetzt. Beispielsweise wurde der Köglmühlbach 1968 aufgelassen und durch Rohre ersetzt, bereits 1992 aber wieder als offenes Gewässer ins Leben zurückgerufen. Ob München durch dieses Umdenken langfristig zu einem kleinen Venedig des Nordens beziehungsweise Amsterdam des Südens wird, sei allerdings dahingestellt und muss noch abgewartet werden. (BW)

KFZ-Sachverständigenbüro Ing. Obermaier
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

über
30 Jahre
Erfahrung

Wenn's gekracht hat...



...kein Risiko eingehen!

→ VERANSTALTUNGSKALENDER SEPTEMBER 2017

Freitag, 01. September

- 20.00 Uhr, Lach und Schieß, Das Ensemble der Münchner Lach- und Schießgesellschaft
- 20.00 Uhr, Backstage, Decoded Feedback, Root4
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Maxi Schafroth
- 20.30 Uhr, Westpark, Kino, Mond & Sterne
- 20.30 Uhr, Prinzregententheater, Abschlusskonzert Musiktheater/ Operngesang
- 20.30 Uhr, Feierwerk, Zombie Sessions
- 21.15 Uhr, Olympiapark, Kino am Olympiasee 2017

Samstag, 02. September

- 10.00 Uhr, Gasteig, Intern. Musikwettbewerb
- 20.00 Uhr, Münchner Marionettentheater, Altmünchner Abend
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Maxi Schafroth
- 20.00 Uhr, Lach und Schieß, Schwarze Grütze
- 20.00 Uhr, Backstage, Toxpack
- 20.30 Uhr, Westpark, Kino, Mond & Sterne
- 21.15 Uhr, Olympiapark, Kino am Olympiasee 2017
- 22.00 Uhr, Import Export Kantine, Krew – What's golden?!
- 23.00 Uhr, Feierwerk, DubTown & Fire

Sonntag, 03. September

- 10.00 Uhr, Gasteig, Intern. Musikwettbewerb
- 19.00 Uhr, Isartal, Da Vogelmayr
- 19.30 Uhr, Lach und Schieß, Schwarze Grütze
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Der varreckte Hof
- 20.30 Uhr, Westpark, Kino, Mond & Sterne
- 21.15 Uhr, Olympiapark, Kino am Olympiasee 2017

Montag, 04. September

- 10.00 Uhr, Gasteig, Intern. Musikwettbewerb
- 20.00 Uhr, Theaterfabrik, Black Stone Cherry

- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Der varreckte Hof

Dienstag, 05. September

- 20.00 Uhr, Rattlesnake Saloon, The Goods
- 20.30 Uhr, Max-Joseph-Platz, Inlineskating: Dienstags-Skaten in und um München
- 21.00 Uhr, Unterfahrt, Quadro Nuevo

Mittwoch, 06. September

- 19.00 Uhr, Dom Zu Unserer Lieben Frau, Orgelkonzert
- 20.00 Uhr, Gasteig, Christian Thielemann, Leitung & Sächsische Staatskapelle Dresden
- 20.00 Uhr, Galli Theater München, Seele oder Silikon
- 20.30 Uhr, Feierwerk, Ryan McMullan

Donnerstag, 07. September

- 20.00 Uhr, Galli Theater München, Seele oder Silikon
- 20.00 Uhr, Rattlesnake Saloon, The Goods
- 20.30 Uhr, Backstage, The Reverend Andrew James Gang (Ski-King)
- 21.00 Uhr, Unterfahrt, ACT Night – Mulo Francel & Friends
- 21.00 Uhr, Feierwerk, Sunny Hell

Freitag, 08. September

- 20.00 Uhr, Lach und Schieß, Die Buschtrommel
- 20.00 Uhr, Backstage, Generation Azzlack
- 20.00 Uhr, Rattlesnake Saloon, The Hep Cats
- 21.00 Uhr, Unterfahrt, ACT Night – Mulo Francel & Friends
- 22.00 Uhr, Feierwerk, Sacred Bones, Party und Konzert

Samstag, 09. September

- 12.00 Uhr, Theatron im Olympiapark, Barmer Women's Run
- 16.00 Uhr, Prinzregententheater, Intern. Musikwettbewerb
- 20.00 Uhr, Backstage, American Headcharge, Once Human, In Death
- 20.00 Uhr, Münchner Marionettentheater, Die Zaubrerflöte

- 20.00 Uhr, Lach und Schieß, Patrizia Moresco
- 20.00 Uhr, Isartal, Rolf Zollner
- 20.00 Uhr, Rattlesnake Saloon, Skyline Riders
- 21.00 Uhr, Feierwerk, Street Techno

Sonntag, 10. September

- 14.00 Uhr, Olympia-Eissportzentrum, EHC Red Bull München – ERC Ingolstadt
- 18.00 Uhr, Mohr Villa Freimann, Wenn ich dahin gehe, wo du herkommst
- 19.00 Uhr, Café Luitpold, Musik zum Frühstück
- 19.30 Uhr, Lach und Schieß, TBC – Totales Bamberger Cabarett
- 19.30 Uhr, Krist & Münch, The King of Cards 1 1/2
- 20.00 Uhr, Vintage Club, Fifties Record Hop mit Rainer Zellner
- 20.00 Uhr, Rattlesnake Saloon, Rattlesnake Slash & Slide
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Sigi Zimmerschied
- 20.00 Uhr, Backstage, The Pineapple Thief feat. Gavin Harrison

Montag, 11. September

- 14.00 Uhr, Englischer Garten, Run for Life
- 20.00 Uhr, Backstage, Dead by April
- 20.00 Uhr, Lach und Schieß, TBC – Totales Bamberger Cabarett
- 21.00 Uhr, Unterfahrt, ACT: 25 years – Julian und Roman Wasserfuh

Dienstag, 12. September

- 19.00 Uhr, Olympiastadion München, The Rolling Stones
- 19.30 Uhr, Deutsches Theater, Siddhartha – The Musical
- 20.00 Uhr, Gasteig, Jan Becker – Wünsch dir was
- 20.00 Uhr, Backstage, Living Colour, Stone broken
- 20.30 Uhr, Max-Joseph-Platz, Inlineskating: Dienstags-Skaten in und um München
- 22.00 Uhr, Night Club im Hotel Bayerischer Hof, Dynamite Tonite

Mittwoch, 13. September

- 19.00 Uhr, Dom Zu Unserer Lieben Frau, Orgelkonzert
- 20.00 Uhr, Prinzregententheater, Intern. Musikwettbewerb
- 20.00 Uhr, Backstage, Azad
- 20.30 Uhr, Feierwerk, I Salute
- 21.30 Uhr, Strom, San Cisco
- 22.00 Uhr, Night Club im Hotel Bayerischer Hof, Dynamite Tonite

Donnerstag, 14. September

- 19.30 Uhr, Olympia-Eissportzentrum, EHC Red Bull München – Schwenninger Wild Wings
- 20.00 Uhr, Prinzregententheater, Intern. Musikwettbewerb
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Alfons
- 20.00 Uhr, Backstage, Jenny And The Mexicats
- 20.00 Uhr, Feierwerk, Sonnengott Release Tour
- 20.00 Uhr, Gaststätte Prinzregent-Garten, United Syncopators
- 22.00 Uhr, Night Club im Hotel Bayerischer Hof, Dynamite Tonite

Freitag, 15. September

- 19.00 Uhr, Feierwerk, 25 Jahre Missbrauch Festival
- 19.30 Uhr, Muffatwerk, Jonah
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Bruno Jonas
- 20.00 Uhr, Gasteig, Intern. Musikwettbewerb
- 20.00 Uhr, Hofspielhaus, Günther Stolarz
- 20.00 Uhr, Pepper Theater, Impossible
- 20.00 Uhr, Prinzregententheater, Kurt Krömer
- 20.00 Uhr, Backstage, Turnover

Samstag, 16. September

- 11.00 Uhr, Theresienwiese, 184. Münchner Oktoberfest Einzug der Wiesn-Wirte
- 13.00 Uhr, Flughafen München GmbH, Basketball: FC Bayern München – Real Madrid
- 15.30 Uhr, Allianz Arena, FC Bayern München – 1. FSV Mainz 05
- 19.00 Uhr, Feierwerk, 25 Jahre Missbrauch Festival
- 19.00 Uhr, Leiberheim, Tödliche Familienbande – Die späte Rache
- 20.00 Uhr, Gasteig, Diana Krall
- 20.30 Uhr, Theater im Fraunhofer, Josef Pretterter
- 20.00 Uhr, Hofspielhaus, Harald Helfrich und Ozzy Thompson
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Hazel Brigger
- 20.00 Uhr, Backstage, Matisyahu

Sonntag, 17. September

- 10.00 Uhr, Theresienwiese, 184. Münchner Oktoberfest Trachten- und Schützenzug
- 18.00 Uhr, Hofspielhaus, Die Sphinx von Giesing 2. Teil
- 19.30 Uhr, Lach und Schieß, Reiner Kröhnert
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Dreiviertelblut
- 20.00 Uhr, Muffatwerk, Mike & The Mechanics
- 20.30 Uhr, Theater im Fraunhofer, Josef Pretterter

VERANSTALTUNGEN ÜBER MEHRERE TAGE IM SEPTEMBER 2017

- 01.-30.09. Di-Sa 20.00 Uhr, Blumenburg-Theater, Lust auf Mord
- 01.-30.09. Fr+Sa 20.00 Uhr, Alte Galerie, Summer Madness!
- 01.-16.09. Do-Sa 20.00 Uhr, Theater in der Pasinger Fabrik, Ben Hur
- 01.-10.09. Mi-Fr 20.00 Uhr, Sa 17.30 Uhr, So 14.30 Uhr, GOP, Impulse
- 01.-10.09. Mo-Sa 20.00 Uhr, So 18.00 Uhr, Komödie im Bayerischen Hof, Aufguss
- 01.-09.09. Do-Sa 20.30 Uhr, Theater im Fraunhofer, Sigi Zimmerschied
- 01.-07.09. Di-So 20.00 Uhr, Englischer Garten, Theater des hölzernen Gelächters
- 04.-28.09. Mo+Do 18.00 Uhr, Westpark, Volleyball im Park
- 04.-09.09. Mo-Sa 20.00 Uhr, Lach und Schieß, Blözinger
- 05.-13.09. Di-Sa 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Bruno Jonas
- 06.-10.09. Mi-Fr 19.30 Uhr, Sa 15.00 Uhr, So 14.30 Uhr, Deutsches Theater, Die Herzogin von Chicago
- 12.-23.09. Di-Sa 20.00 Uhr, Lach und Schieß, Severin Groebner
- 13.-30.09. Mo-Sa 20.00 Uhr, So 18.00 Uhr, Komödie im Bayerischen Hof, Die Wunderübung
- 14.-30.09. Di-Fr 20.00 Uhr, Sa 17.30 Uhr, So 14.30 Uhr, GOP, Le Club
- 15.-30.09. Mo-Mi 22.00 Uhr, Do 19.30 Uhr, Fr+Sa 18.30 Uhr, Löwenbräukeller, Wiesnzelt
- 15.-19.09. Fr-Di 22.00 Uhr, Night Club im Hotel Bayerischer Hof, MaxxOutt
- 20.-25.09. Mi-Mo 22.00 Uhr, Night Club im Hotel Bayerischer Hof, Ez-Pieces
- 21.-30.09. Do-Sa 19.30 Uhr, Mohr Villa Freimann, Der zerbrochene Krug

Montag, 18. September

- 20.00 Uhr, Lach und Schieß, André Hartmann
- 20.00 Uhr, Arri Studio 2, Die Anstalt
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Han's Klaffl
- 20.00 Uhr, Versicherungskammer-Kulturstiftung, Musik-Forum München
- 20.30 Uhr, Muffatwerk, Nils Wülker

Dienstag, 19. September

- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Han's Klaffl
- 20.00 Uhr, Olympiahalle, Sting
- 20.30 Uhr, Max-Joseph-Platz, Inlineskating: Dienstags-Skaten in und um München
- 20.30 Uhr, Muffatwerk, Matthew And The Atlas
- 20.30 Uhr, Feierwerk, Swms
- 21.00 Uhr, Unterfahrt, Tim Allhoff Trio
- 21.30 Uhr, Strom, The Districts
- 22.15 Uhr, Arri Studio 2, Die Anstalt

Mittwoch, 20. September

- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Chris Boettcher
- 20.30 Uhr, Theater im Fraunhofer, Josef Pretterer
- 21.00 Uhr, Unterfahrt, Ark Noir

Donnerstag, 21. September

- 19.00 Uhr, Zenith, Papa Roach
- 20.00 Uhr, Hofspielhaus, Die Mark'n'Simon Show
- 20.00 Uhr, Muffatwerk, Jonas Monar
- 20.00 Uhr, Gasteig, Marc Marshall
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Rolf Miller
- 20.00 Uhr, Backstage, The Picturebooks
- 20.30 Uhr, Olympiahalle, Neil Diamond
- 21.00 Uhr, Unterfahrt, Tobias Christl

Freitag, 22. September

- 20.00 Uhr, Feierwerk, 22. Munich Hardcore Festival
- 20.00 Uhr, Hofspielhaus, Lola Montez
- 20.00 Uhr, Backstage, MC Rene
- 20.00 Uhr, Deutsches Theater, Masterclass im Silbersaal
- 20.00 Uhr, Gasteig, Abonnementkonzert
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Rick Kavanian
- 20.30 Uhr, Allianz Arena, Fußball (Männer): FC Bayern München – VfL Wolfsburg
- 20.30 Uhr, Theater im Fraunhofer, Josef Pretterer

- 21.00 Uhr, Unterfahrt, Cecile Verny Quartet

Samstag, 23. September

- 09.30 Uhr, Theater Leo 17, Faust I
- 19.00 Uhr, Schloss Nymphenburg, Vivaldi
- 19.00 Uhr, Königlicher Hirschgarten, Der Fluch von Südersturm
- 19.00 Uhr, Residenztheater, Kinder der Sonne
- 20.00 Uhr, Feierwerk, 22. Munich Hardcore Festival
- 20.00 Uhr, Hofspielhaus, André Hartmann
- 20.00 Uhr, Isartal, Der Haderlump
- 20.00 Uhr, Deutsches Theater, Masterclass im Silbersaal
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Rick Kavanian
- 20.00 Uhr, Hofspielhaus, Sascha Fersch und Ferdinand Schmidt-Modrow
- 20.30 Uhr, Theater im Fraunhofer, Josef Pretterer
- 21.00 Uhr, Feierwerk, Katzenclub
- 21.00 Uhr, Unterfahrt, Thomas Stabenow

Sonntag, 24. September

- 14.00 Uhr, Olympia-Eissportzentrum, EHC Red Bull München – Eisbären Berlin
- 17.00 Uhr, Schloss Nymphenburg, Mozart
- 18.00 Uhr, Hofspielhaus, Ein Leben – Peter Alexander
- 18.00 Uhr, Residenztheater, Macbeth
- 19.00 Uhr, Isartal, Der Haderlump
- 19.30 Uhr, Lach und Schieß, Dr. E. Noni Höfner
- 20.00 Uhr, Backstage, Edguy
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Hannes Ringlstetter
- 20.00 Uhr, Muffatwerk, Rin

Montag, 25. September

- 20.00 Uhr, Lach und Schieß, Carmela de Feo
- 20.00 Uhr, Theater im Marstall, Die bitteren Tränen der Petra von Kant
- 20.00 Uhr, Versicherungskammer-Kulturstiftung, Musik-Forum München
- 20.00 Uhr, Theater im Fraunhofer, Poetenstammtisch
- 20.00 Uhr, Backstage, Pristine

Dienstag, 26. September

- 19.30 Uhr, Olympia-Eissportzentrum, EHC Red Bull München – Kölner Haie
- 19.30 Uhr, Residenztheater, Jagdszenen aus Niederbayern
- 20.00 Uhr, Theater im Marstall, Die bitteren Tränen der Petra von Kant
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Max Uthoff
- 20.00 Uhr, Lach und Schieß, Sven Kemmler
- 20.00 Uhr, Backstage, Von Eden
- 20.30 Uhr, Theater im Fraunhofer, Josef Pretterer
- 20.30 Uhr, Max-Joseph-Platz, Inlineskating: Dienstags-Skaten in und um München
- 21.00 Uhr, Feierwerk, Albrecht Schrader
- 21.00 Uhr, Unterfahrt, Petros Klampanis
- 21.30 Uhr, Strom, Sløtface

Mittwoch, 27. September

- 20.00 Uhr, Muffatwerk, Beth Dittö
- 20.00 Uhr, Theater im Marstall, Die bitteren Tränen der Petra von Kant
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Luise Kinseher
- 20.00 Uhr, Circus Krone, Marc-Uwe Kling
- 20.00 Uhr, Lach und Schieß, Sven Kemmler und Lisa Eckhart
- 20.00 Uhr, Backstage, Transport League, Dune Pilot
- 20.30 Uhr, Theater im Fraunhofer, Josef Pretterer
- 20.30 Uhr, Feierwerk, EMA
- 21.00 Uhr, Unterfahrt, Tobias Meinhart
- 21.30 Uhr, Strom, The Veils

Donnerstag, 28. September

- 19.00 Uhr, Münchner Kammerspiele Kammer 1, On the Road
- 19.30 Uhr, Staatsoper, Der Widerspenstigen Zähmung
- 20.00 Uhr, Circus Krone, Carolin Kebekus
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Horst Evers
- 20.00 Uhr, Feierwerk, Joey Cape
- 20.00 Uhr, Hofspielhaus, Julia Chalfin & André Hartmann
- 20.00 Uhr, Theater im Fraunhofer, Prima Tonnen
- 20.00 Uhr, Lach und Schieß, Sven Kemmler und Lisa Eckhart
- 20.00 Uhr, Muffatwerk, The Marcus King Band
- 20.00 Uhr, Theater im Marstall, Theaterbar
- 20.30 Uhr, Schwere Reiter, Boids
- 20.30 Uhr, Backstage, Maximo Park

- 23.00 Uhr, Münchner Kammerspiele Kammer 1, Meridian Brothers

Freitag, 29. September

- 19.00 Uhr, Staatsoper, Così fan tutte
- 19.30 Uhr, Schloss Nymphenburg, Festkonzert
- 20.00 Uhr, Circus Krone, Carolin Kebekus
- 20.00 Uhr, Hofspielhaus, Julia Chalfin & André Hartmann
- 20.00 Uhr, Residenztheater, Kinder der Sonne
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Mathias Tretter
- 20.00 Uhr, Gasteig, Milton's Tower oder Die Schönheit der Dinge
- 20.00 Uhr, Münchner Kammerspiele Kammer 1, On the Road
- 20.00 Uhr, Theater im Fraunhofer, Prima Tonnen
- 20.00 Uhr, Lach und Schieß, Sven Kemmler und Lisa Eckhart
- 20.00 Uhr, Zentraltheater München, Wasserstoffbrennen
- 20.30 Uhr, Feierwerk, 10 Jahre Zwoastoa
- 20.30 Uhr, Schwere Reiter, Boids
- 21.00 Uhr, Unterfahrt, Philip Catherine Trio
- 21.00 Uhr, Strom, Spiral Stairs
- 22.00 Uhr, Night Club im Hotel Bayerischer Hof, Ez-Pieces

Samstag, 30. September

- 19.00 Uhr, Cuivilli's-Theater, Das Schlangenei
- 19.00 Uhr, Gasteig, Entremundos-Projekt
- 19.30 Uhr, Staatsoper, Der Widerspenstigen Zähmung
- 20.00 Uhr, Hofspielhaus, Anouschka & Anna Doinet
- 20.00 Uhr, Circus Krone, Carolin Kebekus
- 20.00 Uhr, Münchner Kammerspiele Kammer 1, No Theater
- 20.00 Uhr, Residenztheater, Phädras Nacht
- 20.00 Uhr, Theater im Fraunhofer, Prima Tonnen
- 20.00 Uhr, Olympiahalle, Robin Schulz
- 20.00 Uhr, Lach und Schieß, Sven Kemmler und Lisa Eckhart
- 20.00 Uhr, Gasteig, Tori Amos
- 20.00 Uhr, Zentraltheater München, Wasserstoffbrennen
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Özcan Cosar
- 20.30 Uhr, Schwere Reiter, Boids
- 21.00 Uhr, Feierwerk, Kaizoku
- 22.00 Uhr, Night Club im Hotel Bayerischer Hof, Ez-Pieces

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

AUTOGLAS-KRAFT

Sonderkonditionen für Taxis

Versicherungsabwicklung
Soforteinbau und Steinschlag-Reparatur

Während einer Kaffeepause bei uns
wechseln wir Ihre Scheibe.

Telefon 089 / 6 90 87 82

Albert-Schweitzer-Str. 68 • 82008 Unterhaching
(Agip-Tankstelle) www.autoglaskraft.de

HALLO TAXI!

DIESE PREISE KOMMEN WIE GERUFEN



TOYOTA

NICHTS IST
UNMÖGLICH



JETZT AUF HYBRID-TECHNOLOGIE UMSTEIGEN!

Auris Touring Sports Hybrid Edition S

1.8 VVT-i Hybrid (Elektro- und Verbrennungsmotor),
Systemleistung **100 kW** (136 PS), stufenloses Automatikgetriebe

Ausstattungs-Highlights:

- Taxi-Paket „Intax“
- Fernlichtassistent
- Abblendautomatik
- Rückfahrkamera
- Pre-Collision System
- Verkehrszeichenerkennung
- Geschwindigkeitsregelanlage
- Sitzheizung vorne

Hauspreis (inkl. MwSt.)

24.890 €

Monatl. Finanzierungsrate ¹⁾

379 €

Anzahlung in Höhe der MwSt.
Nettodarlehensbetrag
Bearbeitungsgebühr
geb. Sollzins p.a.
Effektiver Jahreszins
Laufzeit

4.269,84 €
20.620,16 €
0,00 €
3,92%
3,99%
60 Monate

Prius+ MPV Hybrid Comfort

1.8 VVT-i Hybrid (Elektro- und Verbrennungsmotor),
Systemleistung **100 kW** (136 PS), stufenloses Automatikgetriebe

Ausstattungs-Highlights:

- Taxi-Paket „Intax“
- Scheinwerfer (LED-Abblendlicht)
- Ledersitze (mit Sitzheizung Fahrer/Beifahrer)
- Rückfahrkamera
- Toyota Touch & Go 2
- Geschwindigkeitsregelanlage, elektronisch
- Smart-Key System
- Klimaautomatik

Hauspreis (inkl. MwSt.)

30.690 €

Monatl. Finanzierungsrate ¹⁾

469 €

Anzahlung in Höhe der MwSt.
Nettodarlehensbetrag
Bearbeitungsgebühr
geb. Sollzins p.a.
Effektiver Jahreszins
Laufzeit

5.173,03 €
25.516,97 €
0,00 €
3,92%
3,99%
60 Monate

Kraftstoffverbrauch und Energieeffizienz: Kraftstoffverbrauch innerorts/außerorts/kombiniert 3,9/3,9/3,5 l/100 km, CO₂-Emissionen komb. 81 g/km. Energieeffizienzklasse A+.

1) Ein Finanzierungsangebot der Toyota Kreditbank GmbH, Toyota-Allee 5, 50858 Köln. Das Angebot entspricht dem Beispiel nach §6a Abs. 3 PAngV. Unser Autohaus vermittelt Darlehensverträge mehrerer bestimmter Darlehensgeber. Abbildungen zeigen Sonderausstattungen.



DIT München GmbH

3x in München

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

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

Ihr Taxi-Ansprechpartner
(Landsberger Straße):

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

