

TAXIKURIER

DER MITTLERE RING

→ **DIE STAUREICHSTE STRASSE DEUTSCHLANDS**

BRÜCKEN UND TUNNEL VON DEN ERSTEN PLANUNGEN BIS ZUM JAHR 2018

VOM LÄRM ZUM FEINSTAUB WIE SICH DIE UMWELTBELASTUNGEN SEIT 1973 VERÄNDERTEN

BUNDESSTRASSE 2R 28 KILOMETER RINGSTRASSE VERBINDEN 6 AUTOBAHNEN

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

→ AUGUST 2018

Grundkurs

Montag, 06.08., 20.08., jeweils von 17.30 bis 19.30 Uhr
Mittwoch, 01.08., 08.08., 22.08., 29.08., jeweils von 17.30 bis 19.30 Uhr
Samstag, 04.08., 11.08., 18.08., 25.08., jeweils von 10 bis 13 Uhr

Leistungskurs

Bis auf weiteres finden keine Leistungskurse statt!

Infoveranstaltung für angehende Taxifahrer

Samstag, 04.08., von 9 bis 10 Uhr
Montag, 13.08., von 17.30 bis 18.30 Uhr
Samstag, 18.08., von 9 bis 10 Uhr
Montag, 27.08., von 17.30 bis 18.30 Uhr

Funkkurs für Taxifahrer (mit Funkunterweisung)

Funkkurs, Teil 1: Donnerstag, 23.08., von 13 bis 16 Uhr
Funkkurs, Teil 2: Freitag, 24.08., 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, 22.08., von 15 bis 17 Uhr

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

Ausbildung zum Taxiunternehmer

→ **Kurs 5 / 2018** 28. August bis 25. September 2018
→ **Kurs 6 / 2018** 06. November bis 4. Dezember 2018

→ jeweils Dienstag und Donnerstag, von 18 bis 21 Uhr

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

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

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

Titelmotiv: atelier-tacke.de

Impressum	02
Ausbildungstermine / Juli 2018	02
Die Genossenschaft / Aktuelle Informationen	04
Der Landesverband / Aktuelle Informationen	08
Titelthema / Die staureichste Straße Deutschlands	10



Neutraler Fakten-Check / Der Diesel	18
Unterhaltsames / Taxler-Lexikon – Schrotti erklärt die Taxi-Welt	22
Wussten Sie schon, dass ... / Erster tödlicher Autounfall	25
Wichtige Informationen / Aus dem Polizeibericht	26
Künstlerhaus München / Veranstaltungshinweise August 2018	27
VIP im Taxi / Saskia Valencia	28
Service / Veranstaltungskalender August 2018	30

BÜRO AUF RÄDERN*

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



www.verlaesslich-ist-modern.taxi

**VERLÄSSLICH
IST MODERN TAXI**

→ DIE GENOSSENSCHAFT



Köln: Versuch der Einflussnahme durch mytaxi auf GV

Am 20.06.2018 stand in der Generalversammlung der TAXI RUF Köln eG das turnusmäßig aus dem Vorstand ausscheidende Mitglied Aleksandar Dragicevic zur Wahl. Herr Dragicevic war und ist mit seinen beiden Vorstandskollegen Oguzhan Ogul und Borzoyeh Mohsenzadeh die treibende Kraft hinsichtlich der von der TAXI RUF eG erstrittenen gerichtlichen Entscheidungen gegen die besser als mytaxi bekannte Intelligent Apps GmbH.

Mytaxi hat durch den unten angehängten Text, der vorab an die dort angemeldeten Taxiunternehmer und -fahrer verschickt wurde, Einfluss auf die in der GV zur Abstimmung stehenden Tagesordnungspunkte zu nehmen versucht, wo u.a die Wahl des mytaxi offensichtlich nicht genehmigen Vorstandsmitglieds Aleksandar Dragicevic zur Bescheidung anstand.

Das ist ein so ungewöhnlicher Vorgang, dass wir diesen Brief im Sinne aller unserer Genossinnen und Genossen veröffentlichen, um diesbezüglich für absolute Transparenz zu sorgen. Der Originaltext lautet wörtlich:

„Liebe Kölner Taxiunternehmer,
liebe Kölner Taxifahrer,

das erste Halbjahr 2018 neigt sich schon wieder dem Ende zu. Das ist für uns ein Anlass, Ihnen für das beste Halbjahr in der über siebenjährigen Kölner mytaxi Geschichte zu danken.

Der Bruttoumsatz der bei uns vermittelten Fahrer ist im Vergleich zum Vorjahrszeitraum um über 70% gestiegen. Die Anzahl der aktiven Fahrer konnte um ein Drittel gesteigert werden. Fahrgäste werden in durchschnittlich vier Minuten bedient.

Diese positive Entwicklung zeigt, dass es für Fahrgäste offenbar im Trend liegt, die Taximobilität über die digitale App-Technologie von mytaxi zu organisieren. Wir sind gleich-

zeitig sehr stolz auf alle Fahrer. Ohne Sie wäre dieses Ergebnis nicht möglich!

Unser Dank gilt ausdrücklich auch unserem Kooperationspartner taxi17, der ebenfalls ein Wachstum verzeichnen kann. Ein schönes Beispiel, dass eine klassische Taxizentrale und eine digitale Plattform beidseitig gewinnbringend voneinander profitieren können.

Ein anderes Bild vermittelt leider das „kölische Original“ Taxi-Ruf. Die Genossenschaft verschwendet ihre Energie in der juristischen Verfolgung der eigenen Beitragszahler, die mytaxi Touren durchführen.

Die anstehende Generalversammlung der Genossenschaft beschäftigt sich konsequenterweise mit zahlreichen Satzungsänderungen, die ihre Mitglieder in ihren unternehmerischen Freiheiten weiter einschränken wird. Jeder, der diese Praxis für unfair und falsch hält, sollte von seinem Stimmrecht Gebrauch machen.

Wir versprechen Ihnen, jede Silbe von Satzung sowie Fahr- und Funkdienstordnung unter die juristische Lupe zu nehmen.“

Der Inhalt des Anschreibens spricht nach unserer Bewertung für sich. Mytaxi selbst ist – wie jedermann unter bundesanzeiger.de öffentlich nachlesen kann – hochdefizitär und führt vor diesem Hintergrund bei der Eigenbewertung offensichtlich lieber den nach dortigen Angaben gestiegenen „Bruttoumsatz“ als den insgesamt eingefahrenen Millionenverlust an.

Der oben bereits angesprochene Versuch der Einflussnahme auf die Generalversammlung und die damit einhergehenden Herabwürdigungsversuche der Genossenschaft sind dabei evident. Besonders ist zudem, dass mytaxi im Sinne einer Rechtsberatung eine juristische Untersuchung der hiesigen Satzung sowie der Fahr-/Funkdienstordnung ankündigt.

(Pressemitteilung der TAXI RUF Köln eG)

Emission oder Immission?

Das Wort Emission ist vom Lateinischen „emittere“ abgeleitet, was Austrag oder Ausstoß bedeutet. Wenn von Emission die Rede ist, handelt es sich um den Ausstoß von Störfaktoren in die Umwelt. Dabei ist nicht jede Emission umweltrechtlich relevant. Es ist auch unerheblich, ob der Emittent einen natürlichen oder künstlichen Ursprung hat. Es gibt natürliche Emittenten, die erhebliche, für den Menschen schädliche, Emissionen ausstoßen. Beispiele dafür sind Sümpfe oder auch Rinder, die große Mengen von Methan an die Umwelt abgeben, aber auch Gesteine, die Radioaktivität oder Schwermetalle absondern können.

Für die Umwelttechnik und das Umweltrecht ist daher eher die Immission von Bedeutung. Immission, aus dem Lateinischen immissio für Hineinlassen, beschreibt die Auswirkungen der Emission auf die Umwelt, den Menschen, die Natur.

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz umfasst allgemeine Grundlagen und Regelungen zum Schutz von Menschen sowie Tieren, Pflanzen und Sachen vor Luftverunreinigungen, Geräuschen, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnlichen Umwelteinwirkungen. Dies ergibt sich aus der Tatsache, dass – besonders bei natürlichen Emittenten – es oft unmöglich ist, natürliche Emissionen zu verhindern. Deshalb muss sich der Gesetzgeber auf die Auswirkungen der Emissionen konzentrieren und zum Schutz von Natur und Umwelt Vorschriften erlassen, um Gefahren abzuwehren.

Ein Beispiel dafür ist die Festsetzung der Verwendung von Quellwasser als Trinkwasser. Liegt der Grenzwert für Arsen einer Quelle über dem unschädlichen Maß, wird der Verwendungszweck eingeschränkt bzw. die Trinkwasserentnahme verboten. Da das Wasser auf natürlichem Wege Arsen durch das Gestein aufnimmt und dieser natürliche Vorgang nicht eingeschränkt werden kann, muss sich auf die Immission beschränkt werden.

Luftverschmutzung ist kein Problem, das erst die Menschen der modernen Neuzeit betraf. Bereits im Mittelalter wurde in manchen Gegenden Deutschlands die Luft „dick“. Der Bergbau und die Köhlerei verschlangen riesige Mengen an Holz. Zu Zeiten des Dreißigjährigen Krieges gab es kaum noch große Waldgebiete. Eine kurze Erholungsphase durch die drastische Dezimierung der Bevölkerung konnte ab 1750 nicht verhindern, dass es kaum noch Holz in Mitteleuropa gab. In den Wintern wurden Zaunpfähle, Geländer und Treppen verbrannt. Die Städte versanken in Fäkalien und der Rauch der Feuerstätten machte den Menschen das Atmen schwer. Im Zuge der beginnenden Industrialisierung wurde die Lage kaum besser. Viele Menschen strömten in die Zentren und die ungefilterten Abgase der Fabriken legten sich über die Städte. Durch die Verwendung von Kohle anstatt Holz als Brennmaterial konnte sich zwar der Wald erholen, sorgte aber nun durch die chemische Zusammensetzung der Verbrennungsgase für hohe Schadstoffwerte in der Luft.

Vielen sind noch die Probleme durch den sauren Regen zu Beginn der 1980er Jahre in Erinnerung. Unsere deutsch-romantische Beziehung zum Wald war wohl auch ausschlaggebend für das Umdenken in der Gesellschaft. Die Romantiker des frühen 19. Jahrhunderts haben den Verlust des Waldes als Sinnbild für die Vernichtung der Naturressourcen tief in das Bewusstsein unserer Bevölkerung verankert und damit einer neuen Umweltbewegung den Weg geebnet.

Wenn man die Schadstoffwerte in den Städten vom Ende des 20. Jahrhunderts mit denen von heute vergleicht, ist heute, trotz der gestiegenen Kapazität des Verkehrs, die Luft deutlich sauberer als damals. Dies heißt nicht, dass wir uns mit dem Erreichten zufrieden geben sollen, aber vielleicht relativiert dies unser stetiges Schlechtreden der modernen Welt. (BH)

Wiener Platz mit verlängerter Aufstellzeit

Am Wiener Platz haben wir – leider vergeblich – versucht, einen anderen Stellplatz zu bekommen. Jedoch wurde uns als Kompromiss eine Verlängerung der Aufstellzeit genehmigt. Jetzt dürfen sich Taxis schon ab 20.00 Uhr aufstellen und können damit Gäste aus der Ladenschlusszeit bedienen. Die Endzeit von 5.00 Uhr ist geblieben. (RM)

Autonome Autos könnten zum Verkehrskollaps führen

Bislang malten Experten ein schönes Bild von der neuen Verkehrswelt: Selbstfahrende Autos kommen mit Hilfe einer App per Knopfdruck und weil man die Roboterautos nur bei Bedarf ruft, auf der zu fahrenden Strecke sogar Personen dazu steigen können, braucht man zukünftig auch viel weniger Autos, um mehr Menschen transportieren zu können. Das heißt: weniger Verkehr auf den Straßen.

Diese Vision ist ein Irrtum. Zu diesem Schluss kommt eine neue Studie des Weltwirtschaftsforums. Ganz im Gegenteil, es würde sogar zu mehr Staus auf den Straßen kommen - vor allem in den Innenstädten, so die Forscher. Anhand eines Verkehrssimulationsmodells, in die Daten und Siedlungsstruktur der Stadt Boston einfließen, wurden die zukünftigen Verkehrsströme berechnet. Eines der konkreten Ergebnisse lautet, dass sich durch verstärkten Einsatz von selbstfahrenden Autos in der Innenstadt von Boston die durchschnittliche Fahrzeit um 5,5 Prozent erhöhen würde. Dies läge hauptsächlich daran, dass diese autonomen Autos den Nutzer nicht nur von Tür-zu-Tür kutschert, sondern gleichzeitig eine einfache und schnelle Buchung sowie günstige Fahrpreise anbieten.

„Bei Fahrten, die kürzer sind als vier Meilen werden sich die Nutzer künftig vermutlich eher für autonome Taxis oder Shuttles mit geringer Kapazität entscheiden, anstatt den ÖPNV zu nutzen – also Busse oder Züge, die viele Menschen gleichzeitig befördern können“, sagt Nikolaus Lang, Senior Partner bei Boston Consulting und Mitautor der Studie. Und genau hier entsteht das Problem: Kurze Strecken – wie sie häu-

fig in der Innenstadt der Fall sind – werden dann trotzdem mit dem Auto bestritten. Das führe zu mehr Autos auf den Straßen und dadurch zu einem höheren Verkehrsaufkommen.

(Quelle: Welt)

Unfall mit Fußgänger: Haftung eines Fahrzeughalters kann im Einzelfall vollständig entfallen

→ Autofahrer kann bei grob verkehrswidrigem Verhalten des Fußgängers kein Verschulden angelastet werden.

Das Oberlandesgericht Nürnberg hat entschieden, dass die Betriebsgefahr, die von einem Kraftfahrzeug ausgeht, bei grob verkehrswidrigem Verhalten eines Fußgängers vollständig entfallen kann, wobei dies jeweils im Rahmen der vorzunehmenden Abwägung zu klären ist.

Die Klägerin des zugrunde liegenden Streitfalls ist die Krankenkasse der Geschädigten. Diese hatte zunächst aus einem neben einer siebenspurigen Fahrbahn im Stadtgebiet von Fürth geparkten Pick-up ein mannshohes Plakat ausgeladen. Dieses Plakat wollte die Geschädigte auf einem Grünstreifen aufstellen, welcher sich zwischen den ersten vier Fahrbahnen und den folgenden drei Fahrbahnen befand. Nur wenige Meter von dem geparkten Pick-up entfernt hätte die Geschädigte an einer Ampelanlage gefahrlos die Straße überqueren und zu dem Grünstreifen gelangen können. Sie wollte jedoch unmittelbar am Ausladeort mit dem großen Plakat in Händen über die Straße gehen, wobei sie insgesamt vier Spuren hätte überqueren müssen. Der Beklagte, welcher mit seinem

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



Wir trauern um unseren
langjährigen Kollegen

Peter Kamrath
(Taxi 2176)

Herr Kamrath verstarb am
5. Juni 2018 im Alter von
75 Jahren.

Pkw den zweiten Fahrstreifen befuh, erfasste jedoch die Geschädigte, welche schwere Verletzungen erlitt.

Die Klägerin verlangte vom Beklagten Schadensersatz für aufgewendete Heilbehandlungskosten und auch die Feststellung, dass dieser den künftig noch entstehenden Schaden zu ersetzen hat. Dabei ging sie von einer Haftungsquote von 50 % aus. Das Landgericht Nürnberg-Fürth gab der Klage mit einer Haftungsquote von 1/3 zu Lasten des Beklagten statt.

Gegen dieses Urteil legten beide Parteien Berufung ein. Das Oberlandesgericht Nürnberg wies die Berufung der Klägerin zurück und hob auf die Berufung des Beklagten hin das Urteil des Landgerichts Nürnberg-Fürth auf und wies die Klage ab. Das Oberlandesgericht ging von einer Alleinhaftung der Geschädigten aus. Der Beklagte habe nicht damit rechnen müssen, dass diese plötzlich die Straße überqueren werde. Der Pick-up sei neben der Fahrbahn geparkt worden und habe kein Verkehrshindernis dargestellt. Es habe für den Beklagten ferngelegen, damit zu rechnen, dass „jemand mit einer mannshohen Plakatwand nicht den 15 m entfernten ampelgeregelten Fußgängerüberweg nehmen würde, sondern versuchen könnte, die vier Fahrbahnen zu dem bewachsenen Trennstreifen in einem Zug zu überqueren.“

Der Beklagte habe deshalb auch nicht schon beim ersten Schritt der Geschädigten auf die Fahrbahn mit einer Vollbremsung reagieren müssen. Zwar hätte er bremsen müssen, als die Geschädigte weiter auf die Fahrbahn lief, da sei der Unfall aber selbst mit einer Vollbremsung nicht mehr vermeidbar gewesen. Die Geschädigte habe sich grob verkehrswidrig verhalten. Sie hätte die mehrspurige Straße nur an der Ampel überqueren dürfen. Zudem habe sie sich auch beim Überqueren der Straße nicht richtig verhalten, weil das sich annähernde Fahrzeug des Beklagten für sie erkennbar war und sie deshalb hätte stehen bleiben müssen, zumal sie ein sperriges Plakat mit sich führte.

*(Oberlandesgericht Nürnberg,
Urteil vom 31.01.2018 – 4 U 1386/17)*

Datenfunk-Tipps

→ „Taxi-Deutschland App“-Aufträge mit der Option „App-Zahlung“

Da es immer wieder zu Irritationen und verärgerten Kunden im Zusammenhang mit App-Bestellungen kam, weil die Fahrer nicht wussten, dass die Fahrt auch über die App bezahlt werden kann (oder Vorgaben von App-Zahlungen noch nie etwas gehört zu haben), mussten wir das Procedere bei diesen Aufträgen ändern. Dem Fahrer soll jetzt sofort klar werden, dass er vom Kunden kein Bargeld kassieren darf. Um eine bekannte und nicht verwirrende Kenntlichmachung solcher Aufträge für die Fahrer zu gewährleisten, haben wir uns für ein Procedere entschieden, das die Fahrer bereits von anderen fahrpreispflichtigen Aufträgen kennen. Die Umsetzung des nachfolgend geschilderten Prozederes konnte bis dato nur für das HALE TT-01 gemacht werden, die entsprechenden Änderungen für iPAQ- und HTC-Endgeräte werden folgen.

Bei Aufträgen mit gewünschter „TD APP Zahlung“ muss die Fahrt mit einer TD-App-Zahlung abgeschlossen werden. Ähnlich wie bei rückmeldepflichtigen Aufträgen wird die Taxinummer gelb nach „Einstiegsmeldung“ bzw. „Taxameter an“ im Einstiegsbereich (siehe Abbildung 1).



Bei „Taxameter aus“ bzw. „Klick auf gelbe Taxinummer“ kommt man automatisch in die TD-App Zahlung, ohne dass der Menüpunkt aufgerufen werden muss. Bei „Taxameter aus“ wird zunächst der Fahrdatensatz angezeigt und ist zu bestätigen. Bei „Klick auf gelbe Taxinummer“ (Fahrt ohne Taxameter) ist stattdessen die Fahrpreiseingabe auszufüllen.

Der nächste Schritt ist dann in beiden Fällen die (voreingestellte) TD-App Zahlung. Nach Absenden des Fahrpreises muss dann auf die Bestätigung des App-Kunden gewartet werden (siehe Abbildung 2).



Unser Datenfunkbüro steht Ihnen gerne für weitere Auskünfte zur Verfügung! (NL)

Zu jedem Einsatz bereit. Der Touran.



**Noch 30 verfügbare Fahrzeuge vor
der Wies'n mit Diesel-Umweltprämie
bis zum 30.06.2018 sichern!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 unbegrenzten jährlichen Fahrleistung.

Hauspreis (brutto): 22.700,99 €

inkl. Überführungskosten nach München

inkl. Diesel-Umweltprämie: 5.000,00 €¹

Anzahlung: 5.000,00 €

Nettodarlehensbetrag: 17.700,99 €

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

Effektiver Jahreszins: 1,99 %

Laufzeit: 48 Monate

Schlussrate: 0,00 €

Gesamtbetrag: 23.422,88 €

48 mtl. Finanzierungsraten à 383,81 €²

¹ Im Aktionszeitraum vom 01.04.2018 bis 30.06.2018 erhalten Sie beim Erwerb (Kauf, Leasing, Finanzierung) eines ausgewählten Fahrzeugmodells der Marke Volkswagen Pkw und nachgewiesener Verwertung Ihres Diesel-Pkw-Altfahrzeugs (Schadstoffklasse Euro 1-4) eine modellabhängige Umweltprämie. Das Angebot gilt für Privatkunden und gewerbliche Einzelabnehmer. Das zu verschrottende Altfahrzeug muss zum Zeitpunkt der Neufahrzeugbestellung mindestens 6 Monate auf Sie zugelassen sein und bis spätestens einen Kalendermonat nach Zulassung des Neufahrzeugs durch einen zertifizierten Verwerter verschrottet werden. Nähere Informationen erhalten Sie unter www.volkswagen.de und bei uns. ² Ein Angebot der Volkswagen Bank GmbH, Gifhorn Str. 57, 38112 Braunschweig, für die wir als ungebundener Vermittler gemeinsam mit dem Kunden die für die Finanzierung nötigen Vertragsunterlagen zusammenstellen. Das Angebot gilt für Privatkunden und gewerbliche Einzelabnehmer mit Ausnahme von Sonderkunden für ausgewählte Modelle. Bonität vorausgesetzt. Es besteht ein gesetzliches Widerrufsrecht für Verbraucher. Nähere Informationen erhalten Sie unter www.volkswagen.de und bei uns. Abbildung zeigt Sonderausstattungen gegen Mehrpreis.



Volkswagen

MAHAG

MAHAG Automobilhandel und Service GmbH & Co. oHG

Volkswagen Zentrum München

Schleibingerstr. 12-16, 81669 München

www.mahag.de

taxi@mahag.de

Ihre Ansprechpartner:



Bernd Obkirchner
Tel. 089 / 48001-166



Johannes Huber
Tel. 089 / 48001-578

→ DER LANDESVERBAND



Regionalkonferenz zur Zukunft der Mobilität

Am Samstag, den 9. Juni 2018, lud die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen um 10.00 Uhr zu einer Veranstaltung im Bayerischen Landtag ein. Verschiedene Referentinnen und Referenten berichteten über die Möglichkeiten der Digitalisierung und über Lösungsansätze für die Mobilität der Zukunft. So stellte ein Vertreter des Landratsamtes München das Konzept eines Radschnellweges zwischen der Universitätsstadt Garching und der Landeshauptstadt vor. Eine Professorin der Hochschule RheinMain fasste die Ergebnisse eines Modellprojektes mit Brennstoffzellen-Bussen im Linienverkehr zusammen.

Für das Taxi- und Mietwagengewerbe nahm Herr Frank Kuhle als Vorsitzender des Landesverbandes teil, der einen Vortrag über die Auswirkungen neuer Bedienungsformen auf das Personenbeförderungsgewerbe hielt. Er informierte die Teilnehmer über den Druck auf das Gewerbe, der überwiegend durch nicht korrekte sowie illegale Handlungsweisen neuer Marktteilnehmer ausgeübt wird. Es wäre vorrangig Aufgabe der Behörden, dem Einhalt zu gebieten, auch und vor allem weil Nachweise über unkorrektes Verhalten ohne entsprechende Befugnisse nur sehr schwierig erbracht werden können. Eine Kapitulation stehe aber nicht zur Diskussion, da heute schon Existenzgrundlagen vernichtet werden und dadurch die soziale Ungerechtigkeit steigt.

Neue Untersuchungen aus dem Herkunftsland von Uber zeigten zudem auf, dass nach der Marktverdrängungsphase die durchschnittlichen Beförderungskosten bei den neuen Anbietern höher liegen, als im Vergleich zum traditionellen Taxigewerbe. Durch die Zunahme von zahlreichen Fahrdienstautos hat sich der Verkehr in New York inzwischen verlangsamt. In Boston ergab eine Studie, dass Systeme ohne Gewinnerzielungsabsicht sogar die Bürger von Bussen, Bahnen und Fahrrädern abziehen.

Die größte Gefahr ist aber in einer 2-Klassen-Gesellschaft zu sehen, wenn z. B. in einer Silvesternacht von Uber für eine 20-Dollar-Taxifahrt 700 Dollar verlangt werden. Bürger mit Durchschnittseinkommen können sich das nicht leisten. In der Krankenversicherung müssen gesetzlich Versicherte monatelang auf einen Behandlungstermin warten, vielleicht in Zukunft auch auf eine bezahlbare Beförderungsmöglichkeit zum Arzt.

Mobilität – außer zu Fuß gehen oder Radfahren – ist energieintensiv. Die Energiekosten werden langfristig steigen. So müsse doch stark in Zweifel gezogen werden, wenn verkehrsfremde Akteure dauerhaft günstigere Verkehrsangebote versprechen. Vielmehr würde das System der kreativen Destruktion gefahren, in Kurzform: erst ruinieren – dann kassieren. Herr Kuhle warnte deutlich vor den Auswirkungen der Marktverdrängung. Mobilitätsdienstleistungen in Deutschland gehören zur Daseinsvorsorge. Wie Stromanschluss und Wasserleitung dürfen Grundbedürfnisse nicht zum Spielball privater Investoren werden. Daher müssten sich im Interesse der Menschen alle Ebenen von Politik, Verwaltung und Gesellschaft der Herausforderung annehmen, da ohne bezahlbare Mobilität die Wirtschaft nicht funktioniert und die Lebensqualität der Menschen leidet. Zudem kritisierte er die Vorgehensweise staatlicher Konzerne, wie Deutsche Bahn AG, aber auch die Automobilindustrie, die unter dem Deckmantel von Experimentierklauseln einen Versuchsballon nach dem anderen starten, zu Lasten der Steuerzahler oder Autokäufer. In keinem einzigen Fall konnte bisher nachgewiesen werden, dass nach dem Herumexperimentieren auch die Wirtschaftlichkeit gegeben ist. So wäre es doch sinnvoller, eine Zusammenarbeit mit dem vorhandenen Gewerbe zu suchen, anstatt das Rad, oder in unserem Fall den Verkehr, an sich immer wieder neu erfinden zu wollen. Der Vorsitzende des Landesverbandes teilte den Teilnehmern mit, dass sich das von ihm vertretene Gewerbe nicht als Teil des Problems sehe, sondern als Teil der Lösung.

Im Anschluss gab es eine Runde, bei der die Veranstaltungsteilnehmer einzelne Aspekte und Informationen hinterfragen und vertiefen konnten. Herr Ludwig Hartmann, Fraktionsvorsitzender Bündnis 90/Die Grünen und der verkehrspolitische Sprecher, Herr Markus Ganserer, signalisierten dabei deutlich die Unterstützung für das Personenbeförderungsgewerbe. Der Grundsatz „same business – same rules“ sei von allen Marktteilnehmern einzuhalten, ebenso wie Vorschriften, die sich aus den unterschiedlichen Gesetzen ergeben. Der bayerische Landesverband bedankt sich bei der Fraktion und den Teilnehmern für die Gelegenheit, die Auswirkungen der neuen Mobilitätskonzepte aus Sicht des Gewerbes darstellen zu dürfen. Die Veranstaltung endete um 15.30 Uhr. (FK)

Uber will betrunkene Fahrgäste erkennen

Uber will wissen, ob seine Fahrgäste betrunken sind – und zwar bevor diese von einem Fahrer oder einer Fahrerin abgeholt werden. Dazu will das Unternehmen Künstliche Intelligenz (KI) nutzen. Vor einiger Zeit meldete Uber ein entsprechendes Patent an, das vor kurzem öffentlich wurde.

Um vorherzusagen, ob jemand zu viel getrunken hat, schaut sich die KI an, wie eine Person die Uber-App normalerweise benutzt. Dabei werden verschiedenen Faktoren berücksichtigt: Zum Beispiel, wie viele Tippfehler jemand beim Schreiben macht oder wie präzise man auf Links oder Buttons klickt. Aber auch wie schnell jemand läuft oder wie lange man gebraucht hat, um Uber zu rufen, wird einbezogen. Anhand dieser Parameter erkennt die KI dann ein ungewöhnliches Verhalten. Dazu kommen dann noch Informationen wie: Wo wurde das Uber bestellt und zu welcher Uhrzeit?

Angeblich will Uber die Erkennung nur zum Schutz der Fahrerinnen und Fahrer einsetzen, die über den Zustand des/der Fahrgäs-

te vorgewarnt werden sollen. Nur in einem Nebensatz der Pressemitteilung ist nachzulesen: „Oder der Fahrgast wird gar nicht mehr mitgenommen.“

Entgegen den öffentlichen Verkehrssystemen, wie in Deutschland das Taxigewerbe, hat der amerikanische Vermittler keine Pflicht zur Beförderung und keine Tarifpflicht. Der Gedanke scheint nicht absurd, dass unerwünschte Fahrgäste auch durch übertrieben hohe Fahrpreise abgehalten werden können. Oder vielleicht: Wer betrunken ist, muss mehr bezahlen. Viel Spaß beim kommenden Oktoberfest in München.

(Quelle: *neuepresse.de*)

Linksabbiegen mit Schienenverkehr: Vorrang für Straßenbahnen gilt auch bei Grünphase

Straßenbahnen haben auch dann Vorrang, wenn die Ampel einer über die Schienen führenden Fahrspur für Kraftfahrzeuge grün ist. Dies entschied das Oberlandesgericht Hamm und bestätigte damit das erstinstanzliche Urteil des Landgerichts Bielefeld.

Dem Fall lag folgender Sachverhalt zugrunde: Der seinerzeit 79 Jahre alte Kläger aus Bielefeld befuhr im November 2015 mit seinem Pkw BMW die Artur-Ladebeck-Straße in Bielefeld in Fahrtrichtung Innenstadt. Der Kläger beabsichtigte mittels eines sogenannten U-Turns zu wenden. Hierzu musste er einer Linksabbiegerspur folgend die für beide Fahrtrichtungen in der Straßenmitte befindlichen Straßenbahngleise überfahren. Der Kläger fuhr bei Grünlicht der für ihn geltenden Ampelanlage in den Gleisbereich ein. Als er sich mit seinem Fahrzeug auf den Gleisen befand, erfasste die aus gleicher Richtung kommende Straßenbahn der beklagten Verkehrsbetriebe den BMW. Kurz zuvor hatte eine weitere Straßenbahn aus der Gegenrichtung die Unfallstelle passiert. Durch den Unfall wurde das Fahrzeug des Klägers beschädigt, der Kläger erlitt erhebliche Verletzungen.

Kläger verlangt Schadensersatz und Schmerzensgeld

Von den beklagten Verkehrsbetrieben und dem ebenfalls beklagten Straßenbahnfahrer verlangte der Kläger materiellen und immateriellen Schadensersatz, unter anderem ein Schmerzensgeld in Höhe von 18.000 Euro. Dabei behauptete er, vor der Kollision mehrere Sekunden auf den Gleisen gestanden zu haben. Sofern der Straßen-

bahnfahrer rechtzeitig gebremst hätte, wäre der Unfall laut Kläger vermieden worden. Die Beklagten wandten demgegenüber ein, dass allein der Kläger für den Unfall verantwortlich sei, weil er ohne die Vorfahrt der Straßenbahn zu beachten, auf die Schienen gefahren sei und vor dem Zusammenstoß dort nicht bereits einige Zeit gestanden habe.

OLG: Kläger ist für Unfallfolgen zu 100 % selbst verantwortlich

Die Schadensersatzklage des Klägers blieb erfolglos. In Ergänzung der erstinstanzlichen Beweisaufnahme holte das Oberlandesgericht Hamm ein Sachverständigen-gutachten zum Unfallhergang ein und bestätigte im Anschluss die klageabweisende Entscheidung des Landgerichts. Für die Unfallfolgen sei der Kläger zu 100 % selbst verantwortlich, so das Oberlandesgericht. Ein Verschulden der Verkehrsbetriebe oder des Straßenbahnfahrers liege nicht vor.

Straßenverkehrsordnung sieht Vorrangregelung zu Gunsten der Schienenbahn vor

Auf eine Änderung der Ampelphasenschaltung hätten die Verkehrsbetriebe nicht hinwirken müssen. Die zum Zeitpunkt des Unfalls vorhandene Ampelphasenschaltung – mit Grünlicht für linksabbiegende Kraftfahrzeuge, die die Straßenbahnschienen kreuzen, und ebenfalls Grünlicht für die Straßenbahn – sei rechtlich zulässig. Bei einer derartigen Ampelphasenschaltung greife die in der Straßenverkehrsordnung gesetzlich geregelte Vorrangregelung zu Gunsten der Schienenbahn, die auch gegenüber einem bei Grünlicht abbiegenden Linksabbieger gelte. Zwar sei es zwecks Vermeidung von Unfällen sicherer, wenn – wie nach der Änderung der Schaltung an der Unfallstelle im Sommer 2016 – durch eine

Ampelschaltung ein gleichzeitiges Befahren des Bahnübergangs durch Individualverkehr und durch eine Straßenbahn ausgeschlossen sei. Auf eine solche Lösung habe aber kein Verkehrsteilnehmer Anspruch.

Anhalten der Bahn wäre nicht mehr möglich gewesen

Verkehrsstöße des beklagten Straßenbahnfahrers seien ebenfalls nicht feststellbar. Die durchgeführte Beweisaufnahme habe ergeben, dass der Kläger sein Fahrzeug aus einer Warteposition neben den Gleisen erst zu einem Zeitpunkt auf das Gleisbett gelenkt habe, zu dem sich die von dem Straßenbahnfahrer geführte Straßenbahn schon so weit angenähert hatte, dass ein Anhalten der Bahn nicht mehr möglich gewesen sei. Der Vortrag des Klägers, sein Pkw habe zum Zeitpunkt der Kollision bereits auf den Schienen gestanden und sei nicht mehr in Bewegung gewesen, sei durch die Beweisaufnahme widerlegt. Nach dieser sei weder eine Geschwindigkeitsüberschreitung des Straßenbahnfahrers noch eine verspätete Reaktion des Fahrers auf die Fahrweise des Klägers bewiesen.

Alleinverantwortung für Unfall liegt bei Pkw-Fahrer

Vielmehr sei der Kläger für den Unfall allein verantwortlich. Er habe seinen Pkw wenden wollen. Dabei habe er sich so verhalten müssen, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen gewesen wäre. Um diesen Sorgfaltsanforderungen zu genügen, hätte er – ungeachtet des Grünlichts der für ihn geltenden Lichtzeichenanlage – die in seine Fahrtrichtung fahrende Stadtbahn passieren lassen müssen und erst dann auf die Schienen fahren dürfen.

(Oberlandesgericht Hamm, Urteil vom 13.04.2018 – 7U36/17)

**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: 089-515569-30
80336 München Fax: 089-515569-55

**TAXIFARBE
AUF ZEIT**

ATLAS - Leihtaxi 089 49 00 32 18

TAXIFOLIENBESCHICHTUNG **NEU**
IN ERSTKLASSIGER QUALITÄT
UND PROFESSIONELLER AUSFÜHRUNG
3 JAHRE GARANTIE

NEU FOLIENSTÄRKE BIS 200µ
NEU SPEZIALREINIGER FÜR FOLIE
NEU LEIHTAXISERVICE

e-mail: info@tacart.de

ATLAS TELEFON: 089 - 49 00 32 18
VERTRIEBS GMBH HAAGERSTR. 6 81671 MÜNCHEN

→ DER MITTLERE RING

Die staureichste Strasse Deutschlands

Der Mittlere Ring trägt die offizielle Bezeichnung Bundesstraße 2 Ring, kurz B 2 R. Er hat eine Länge von rund 28 Kilometern und ist Deutschlands staureichster Verkehrsweg, wie wir alle, insbesondere von Montag bis Freitag, wissen. An diesen Wochentagen bewegt sich der Verkehr zwischen 7.00 und 19.00 Uhr mit einer so genannten Reisegeschwindigkeit von durchschnittlich 15 Stundenkilometern dahin. Rund 700.000 Fahrzeuge, darunter viele Pendler aus dem Umland, sind täglich auf dem Mittleren Ring unterwegs. In München selbst hat sich die Zahl der Kraftfahrzeuge von 61.000 im Jahr 1950 auf 800.000 im Jahr 2016 verdreizehnfacht, während sich die Einwohnerschaft von 830.000 auf 1.500.000 lediglich knapp verdoppelte.

Planungen

Wo der Mittlere Ring heute verläuft, muss im TAXIKURIER nicht beschrieben werden. Interessant hingegen ist, wo sein Verlauf seit den 1920er Jahren geplant war und wie sich der Ring dann tatsächlich entwickelte, bis er zu den XX. Olympischen Sommerspielen vom August 1972 seinen jetzigen Verlauf annahm. Die Idee, die Verkehrsströme in München auf Ringstraßen zu bündeln, ist fast so alt wie das Automobil selbst. Schon in den zwanziger Jahren entstanden entsprechende Planungen, die immer wieder überarbeitet und immer wieder infolge von Wirtschaftskrisen und Krieg in den Schubladen verschwanden. Der Generalbaulinienplan Groß-München 1927 und der Verkehrs- und Wirtschaftsplan 1938 sahen die folgende Route vor, beginnend im Norden und dann im Uhrzeigersinn weiter: Isarring, Richard-Strauss-Straße, Ampfingstraße, Aschheimer Straße, Melusinenstraße, Claudius-Keller-Straße, Werinherstraße mit anschließendem Abfahrt zur Isar, Candidstraße, Brudermühlbrücke, Brudermühlstraße, Heckenstallerstraße, Garmischer Straße, Trappentreustraße, Donnersbergerbrücke, Donnerbergerstraße, Rotkreuzplatz, Leonrodstraße, Schwere-Reiter-Straße, Ackermannstraße, Karl-Theodor-Straße, Rheinstraße, Potsdamer Straße, Dietlindenstraße und wieder auf den Isarring. An der Bebauung aus den 1920er Jahren kann man heute noch vielfach diese

Planungen erkennen, beispielsweise an der Rheinstraße und insbesondere im Südosten an der Ampfingstraße, Aschheimer Straße, Melusinenstraße, Claudius-Keller-Straße sowie Werinherstraße. Die Baufronten ziehen sich dort in weitem Schwung dahin, wobei die Wohnhäuser Platz für vier, wenn nicht sogar sechs Fahrspuren lassen. Eine Studie aus dem Nachkriegsjahr 1946 nahm das Ringkonzept wieder auf und sah einen Ausbau mit drei Fahrspuren pro Richtung, einem Mittelstreifen, beidseitigen Radwegen, Baumreihen und Gehwegen vor.

Verlauf bis 1971

Mit der Richard-Strauss-Straße begann 1955 der Ausbau des Mittleren Ringes. Man wählte ein der Autobahn angenähertes Profil, um die geforderte Leistungsfähigkeit zu erreichen: zwei durch einen Mittelstreifen getrennte Fahrbahnen, dazu die erwähnten Radwege, Baumreihen und Gehwege. Soweit möglich, wurden direkte Grundstückszufahrten vermieden. Gutachter sagten damals eine Sättigungsgrenze für München von 200.000 Kraftfahrzeugen voraus; heute verkehren rund 800.000 Autos auf den Straßen der Stadt. Diese Fachleute stellten eine Reihe alternativer Hauptstraßensysteme zur Diskussion, die alle am Rand der Altstadt sternförmig verknüpft werden sollten, am heutigen Altstadtring. Im Mai 1958 zog dann der Stadtrat einen Schluss-

strich unter diese Debatten und beschloss, die Stern-Konzepte fallen zu lassen und dafür den Mittleren Ring zu bauen. Er sollte pro Stunde und Richtung 1.500 Fahrzeuge aufnehmen können und bei Bedarf kreuzungsfrei gestaltet werden können. Tatsächlich sind es heute 15.000 pro Stunde und Richtung, und das im werktäglichen 24-Stunden-Mittel. Einige der heutigen, wichtigen Teilstücke waren erst seit der 1960er Jahren befahrbar, beispielsweise der Leuchtenberg-Tunnel seit 1960, der Isarring seit 1966, die Heckenstallerstraße seit 1963 und die Garmischer Straße durchgängig auch erst seit 1963. Deshalb suchte sich der Hauptverkehr andere Wege durch die Stadt und Hauptverkehr bedeutete Personenwagen plus Lastkraftwagen. Erst seit Ende der 1970er Jahre wurde der Autobahnring Abschnitt für Abschnitt befahrbar und nahm den Verkehr auf, der mit München nichts direkt zu tun hatte.

Verlauf seit 1971

Das Internationale Olympische Komitee vergab 1966 die XX. Olympischen Sommerspiele für 1972 an München. Dadurch flossen vom Bund und vom Land Bayern verstärkt Gelder in die Stadt und beschleunigten viele städtebauliche Entwicklungen, die ansonsten länger gebraucht hätten, eben auch die Fertigstellung des Mittleren Ringes, der zu einem durchgehend befahr-

baren Straßenzug von unterschiedlicher Ausbauqualität wurde. Dabei verschob sich im Norden die geplante Linienführung nach außen, weil das Olympiagelände im Jahr 1971 über den Georg-Brauchle-Ring erschlossen wurde. Am 17. September 1971 gab Bundesverkehrsminister Georg Leber (1920–2012) das letzte Teilstück des Mittleren Ringes, den Verkehrsknoten auf dem Olympiagelände, für den Verkehr frei. Das Jahr 1972 brachte dann mit der Fertigstellung der Donnersbergerbrücke, der daraus folgenden Verlegung des Ringes in die Landshuter Allee und dem Abriss der gesamten westlichen Gebäudefront der Trappentreustraße zur Straßenverbreiterung die endgültige Schließung des Mittleren Ringes.

Tunnel

Das Konzept für den Ausbau des Mittleren Ringes war in groben Linien bereits festgelegt, als im Jahr 1960 der 167 Meter lange Leuchtenberg-Tunnel unter den Gleisen des Ostbahnhofes eröffnet wurde. Ihm schloss sich 1964 der südlich benachbarte Innsbrucker-Ring-Tunnel mit 194 Metern an. Im Folgenden werden in zeitlicher Abfolge weitere Tunnel mit ihrer Länge aufgezählt. Auf die Nennung ihrer Baukosten wird verzichtet, weil sich diese nur schwer vergleichen lassen: Biederstein-Tunnel 1966 (300 Meter), Candid-Tunnel 1969 (250 Meter) und der Landshuter-Allee-Tunnel 1979 mit seinen 360 Metern. Dieses Bauwerk sollte ein Pilotprojekt für den weiteren Ausbau des Mittleren Ringes werden, denn die Behörden prüften drei Varianten: eine überirdische Führung mit nunmehr vier Spuren pro Richtung, eine Führung durch einen Graben wie beim McGraw-Graben oder eine Untertunnelung. Man entschied sich für die letztere Lösung, so wie wir sie heute ken-



nen, und damit für weitere Tunnel in der Zukunft. Im Jahr 1984 kam der Trappentreu-Tunnel mit seinen 550 Metern hinzu und dann 1988 der Brudermühl-Tunnel mit 780 Metern. Im Jahr 1996 gab es den ersten Bürgerentscheid in der Geschichte der Stadt. Es ging dabei um die Frage weiterer

Tunnels am Mittleren Ring mit zwei konkurrierenden Bürgerbegehren namens „Drei Tunnel braucht der Ring“ und die Gegeninitiative „Das bessere Bürgerbegehren“. Beide erhielten jeweils die Mehrheit der Ja-Stimmen. Entscheidend war damit das Ergebnis der Stichfrage: Die Befürworter



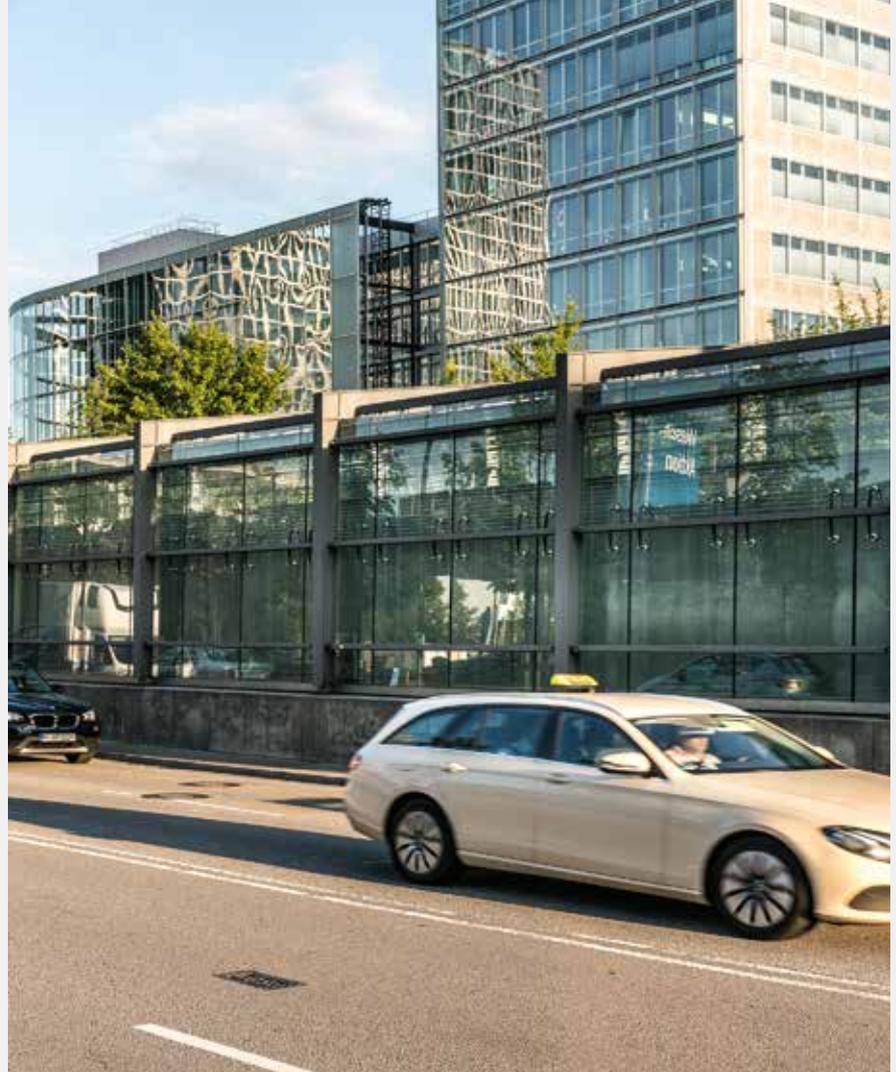
des kreuzungsfreien Ausbaus der Mittleren Ringes hatten am Ende mit 50,7 Prozent nur äußerst knapp die Nase vorn, die Tunnelgegner erreichten 49,3 Prozent. Die Wahlbeteiligung lag bei lediglich 32,2 Prozent. Die Entscheidung dieser Minderheit der Wahlberechtigten bedeutete, dass die finanziellen und ingenieurtechnischen Vorbereitungen für den Bau des Petuel-Tunnels, des Richard-Strauss-Tunnels sowie des Luise-Kiesselbach-Tunnels nun konkret aufgenommen wurden. Der Petuel-Tunnel eröffnete im Jahr 2002 mit 1.473 Metern. Auf seinem Dach, wo vorher der Verkehr geflossen und oft auch gestanden war, entstand eine Parklandschaft, wodurch die gesamte Umgebung aufgewertet wurde. Als nächster nahm der Effnerplatz-Tunnel seinen Betrieb 2006 mit 100 Metern auf, gefolgt 2009 vom Richard-Strauß-Tunnel mit 1.500 Metern. Als bislang letzter Tunnel öffnete sich der Luise-Kiesselbach-Tunnel unter der Garmischer Straße und der Heckenstallerstraße im Jahr 2015 mit 1.530 Metern dem Verkehr. Insgesamt sind derzeit also über 7 Kilometer von rund 28 Kilometern, also ein Viertel des Mittleren Ringes, untertunnelt. Dadurch unterbrechen Ampeln den Verkehr nur noch im südlichen Bereich, nämlich vom westlichen Beginn der Chiemgaustraße bis zum nördlichen Innsbrucker Ring.

Tunnel, Anwohner, Feinstaub und Lärm

Zwei Jahre vor Baubeginn des Tunnels unter der Landshuter Allee erschien in der Süddeutschen Zeitung vom 26. September 1973 ein Artikel, der beispielhaft auch für die späteren Diskussionen über den Bau von Tunneln steht: „Allerdings warnte Stadtbaurat Uli Zech [1927-2010, d.V.] vor zu optimistischen Erwartungen der Anlieger. Durch den Bau des Tunnels glaubt

man, etwas 50 bis 60 Prozent des jetzigen Verkehrs abziehen zu können. Das bedeutet aber immerhin noch einen erheblichen Anteil an Verkehr auf der Anliegerstraße. Bei dieser Größenordnung erreicht man eine Absenkung des Lärmpegels von heute 79 Dezibel auf etwa 75 Dezibel, was immer noch weit über dem Durchschnitt liegt.“ Hier muss angemerkt werden, dass zehn Dezibel mehr eine Verzehnfachung der Schallenergie bedeuten, drei Dezibel eine Verdoppelung. Der Unterschied zwischen 79 und 75 Dezibel ist demnach mehr als eine Verdoppelung des Lärms. Zurück zum Stadtbaurat, der außerdem einen Appell an die Autoindustrie richtete:

„Zech stellte fest, dass man keinesfalls nur durch den Straßenbau zu einer Verringerung der Umweltbelastigung kommen kann. Genauso wie es notwendig ist, dass die Industrie abgasärmere oder abgasfreie Fahrzeuge herstellt, müssen auch Anstrengungen unternommen werden, den verursachten Lärm einzudämmen, um tatsächlich zu einer wesentlichen Verbesserung zu gelangen.“



Tunnel-Planung Englischer Garten

Bereits 1963 hatte das Tiefbaureferat im Vorfeld über den Isarring geschrieben: „Der Isarring ist ein Bauwerk der Superlative: das modernste, teuerste und landschaftlich schönste Teilstück des Mittleren Ringes – und das in der Planung seinerzeit umstrittenste.“ Damals bereits, weil der Ring den Englischen Garten durchschneidet. Eröffnet 1966 und damals ein vierspuriger Verkehrsweg, wird er heute von rund 100.000 Autos täglich befahren. Die nördliche Fahrbahn erhielt 2016 mit der Einfädung der Ifflandstraße eine dritte Spur, wodurch die auf dem Isarring ständig drohenden Staus aber auch nicht verhindert werden können. Eine Bürgerinitiative setzte sich jahrelang dafür ein, den Isarring in einen 380 Meter langen, aufgeschütteten Tunnel zu verlegen und dadurch die Teilung des Englischen Gartens aufzuheben. Im Juni 2017 beschloss der Münchner Stadtrat einstimmig dieses Projekt für derzeit veranschlagte 125.000.000 Euro, mit dessen Verwirklichung 2028 gerechnet wird. An der Verkehrssituation auf der Straße wird dieser Tunnel vermutlich nichts ändern, aber wer weiß, was in zehn Jahren sein wird.

Die drei wichtigsten Brücken

Im Jahr 1904 entstand mit der Brudermühlbrücke eine schmale Überfahrtsmöglichkeit über die südliche Isar. Nach ihrer schweren Beschädigung während des Krieges 1943 wurde sie als Fußgängersteg wieder begehbar gemacht und schließlich für den Mittleren Ring 1953 neu errichtet. Dabei konnten die Pfeiler und Widerlager der alten Brücke wiederverwendet werden. Zwischen 1969 und 1988 erhielt die Brücke durch Anbauten im Norden und dann in Süden ihre heutige Breite. Es dauerte bis 1963, dass die John-F.-Kennedy-Brücke für den Isarring fertig gestellt wurde. Eigentlich sollte sie Herzog-Heinrich-Brücke heißen, nach Herzog Heinrich dem Löwen (1129–1195), während dessen Herrschaft über Bayern im Jahr 1158 München gegründet wurde. Dieser bereits beschlossenen Benennung kam allerdings die Weltpolitik dazwischen. Am 22. November 1963 wurde der US-Präsident John F. Kennedy (1917–1963) ermordet und angesichts dieses einschneidenden Ereignisses erhielt der Neubau seinen Namen. Bei der Eröffnung am 18. Dezember 1963 waren nicht nur Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel, der katholische Weihbischof Johannes Neu-



häusler (1888–1973) und der protestantische Kreisdekan Hans Schmidt (1903–1991) anwesend, sondern der politischen Namensgebung entsprechend auch der US-Botschafter in Bonn, George McGhee (1912–2005). Die Eröffnung nahm damit einen hochpolitischen Charakter an. Vogel erklärte in seiner Rede, John F. Kennedys Name solle mit seinem Tode nicht vergehen: „Er soll als Name dieser Brücke in unserem Alltag lebendig bleiben und uns an das erinnern, was ihm wohl das Wichtigste in all seinem Tun und Streben war: die Freiheit und die Einheit der Welt und die Zusammenarbeit aller Völker und Menschen guten Willens. So wie diese Brücke die Bezirke im Osten und Westen der Stadt näher bringt, so hat Kennedy die Völker im Westen und Osten einander näher zu bringen versucht.“ Botschafter McGhee führte aus: „Es ist eine hohe Ehre, dass dieses Bauwerk dem Gedenken des amerikanischen Präsidenten geweiht wird. Es ist darüber hinaus eine Bestätigung dafür, wie sehr Kennedy dazu beigetragen hat, Ihr und mein Land einander näher zu bringen. Die Brücke wird kommenden Generationen der Bevölkerung Münchens und Millionen amerikanischen Besuchern dieser Stadt ein Symbol des Sinngehalts dieser Beziehungen sein.“ Am 24. Mai 1964 bedankte sich der Bruder des Ermordeten, Edward Kennedy (1932–2009), persönlich im Namen seiner Familie bei der

Stadtverwaltung für die Namengebung und besichtigte die Brücke. Als Herzog-Heinrich-Brücke firmiert seitdem der Isarübergang des Föhringer Ringes.

Die Donnersbergerbrücke entstand 1874 als eiserne Fußgängerbrücke, auf der man den breiten Gleiskörper überqueren konnte. Im Jahr 1900 zur Straßen- und Trambahnbrücke und infolge des zunehmenden Autoverkehrs nochmals 1935 erweitert, erhielt sie Mitte der 1960er Jahre im Rahmen der Planungen des durchgehenden Mittleren Ringes eine wichtige Übergangsfunktion. Mit ihrer Fertigstellung im Mai 1972 rechtzeitig zur Olympiade wurde der Durchgangsverkehr vom Rotkreuzplatz und von der Donnersbergerstraße in die Landshuter Allee verlegt. Die Donnersbergerbrücke ist das wichtigste Verkehr-Bauwerk weltweit: Während unter ihr die am stärksten genutzte Bahnstrecke Europas verläuft, fahren auf ihr mit über 100.000 Kraftfahrzeugen pro Tag auch die meisten Autos in Europa. Der ursprüngliche Eiserne Steg fiel nicht der Verschrottung zum Opfer: Heute noch überspannt er die Gleisanlagen des Rosenheimer Bahnhofes.



McGraw-Graben als Besonderheit

Die Verkehrsführung des Mittleren Ringes führt nach dem Candid-Tunnel dem Gefühl nach geradeaus weiter und nicht auf die beiden rechten Fahrspuren, wo bald eine Ampel wartet und der Mittlere Ring dann scharf links in der Chiemgaustraße weitergeht. Der Grund liegt in einer historischen Kuriosität, die früher aber gar nicht als solche empfunden wurde. Die ehemalige Reichszeugmeisterei der NSDAP diente seit 1945 der US-Armee als Militärregierung für Bayern und darüber hinaus als Hauptquartier für Europa-Süd. Die ebenerdig verlaufende Tegernseer Landstraße war seit 1945 zwischen Chiemgaustraße und Stadelheimer Straße für den Autoverkehr gesperrt. Dadurch sollte der militärische Bereich der US-Armee gegenüber der zivilen, deutschen Umgebung abgesperrt werden. Außerdem sollte verhindert werden, dass scheinbare Privatfahrzeuge das Gelände durchquerten, von denen aus in Wirklichkeit Spionage durch Geheimdienste des sowjetisch beherrschten Ostblocks betrieben wurden. Auf dem Weg von und nach Süden mussten die Autofahrer also Umwege in Kauf nehmen. Das ständig wachsende Verkehrsaufkommen in und durch München machte den Ausbau des Mittleren Ringes notwendig, insbesondere auch weil 1966 die XX. Olympischen

Sommerspiele 1972 nach München vergeben worden waren. Die dadurch notwendig gewordenen Baumaßnahmen machten eine Öffnung der Tegernseer Landstraße im Bereich des US-Hauptquartiers notwendig. Das Militär allerdings sah sich weiterhin als Ziel sowjetischer oder anderer kommunistischer Spionage – der Kalte Krieg endete bekanntlich erst im Jahr 1991. Deshalb musste ein Kompromiss gefunden werden, und das war der McGraw-Graben, der 1973 dem Verkehr übergeben wurde. Auf einer Länge von 770 Metern und einer Breite von 22 Metern wurde das Militärgelände in zwei Teile zerschnitten und ein Trog ausgehoben. Damit auf beiden Seiten an der Oberfläche noch genügend Verkehrsraum übrig blieb, kragten die beiden Grabenwände um je 3,50 Meter über, so dass in der Grabenmitte eine lichte Öffnung von lediglich 15 Metern Breite blieb. Je eine Überführung im Norden und Süden diente dem öffentlichen Verkehr. Innerhalb des Kasernengeländes verbanden vier Brücken die östliche mit der westlichen Hälfte, so dass das militärische Areal zusammenhängend und gleichzeitig weiterhin für die Außenwelt abriegelt blieb. Seit 1973 passierten nun also Privatfahrzeuge das hoch sensible Hauptquartier Europa-Süd der US-Streitkräfte, allerdings so weit nach unten abgesenkt, dass eventuelle, gegnerische Horch- und Peilversuche zur Erfolglosigkeit

verurteilt waren, so hoffte man jedenfalls. Die US-Armee zog sich 1992 – nach Ende des Kalten Krieges – komplett aus München zurück und ihre Gebäude gingen in zivile Nutzungen über und sind seitdem wieder befahrbar, so auch der Komplex an der Tegernseer Landstraße. Geblieben ist die auffällige Verkehrsführung des McGraw-Grabens als Hinterlassenschaft des Wettrennens zwischen den beiden Supermächten USA und Sowjetunion.

Autobahnen

In den 1930er Jahren entstanden drei nach München führende Autobahnen: Die von Augsburg kommende mündete in die Adolf-Hitler-Straße, im Juli 1945 in Verdisstraße umbenannt und die Autobahn Salzburg in die Rosenheimer Straße, so wie heute auch. Der Verkehr von und auf die Autobahn Nürnberg rollte auf der schmalen Freisinger Landstraße mitten durch Freimann, seit 1950 die Situlistraße, nachdem diese Bezeichnung auf die damals neu angelegte Bundesstraße 11 übertragen worden war. Der stetig zunehmende Straßenverkehr nach 1945 ließ die verschiedensten Planungsvarianten entstehen. Eine ihrer radikalsten dürfte die im Juni 1954 vorgestellte gewesen sein: Die drei Autobahnen samt ihren Ab- und Zufahrten sollten teils

als Hochstraßen, teils als Einschnitte in die Innenstadt geführt werden. Zwischen Hacker- und Donnersbergerbrücke sollten die vier- bis sechsspürigen Trassen über den Gleisanlagen verknötet und mit dem städtischen Straßennetz verbunden werden. Die Autobahn Stuttgart beispielsweise wäre vierspurig und teilweise auf Stelzen durch den Grünzug Am Durchblick, westlich und südlich um den Nymphenburger Schlosspark und sodann über den Hirschgarten hinweg parallel zu den Bahnanlagen verlaufen. Von dieser damals als „großzügig“ und „modernst“ empfundenen Lösung ließ der traditionelle Geldmangel nur die Hochbrücke Freimann, den so genannten Tatzelwurm, entstehen. Die Kosten beliefen sich damals auf für heutige Verhältnisse unglaublich lächerliche 9.000.000 DM, also theoretisch umgerechnet 4.500.000 Euro. Aber das ist lange her und lässt sich jetzt nicht mehr sinnvoll vergleichen. Seit 1960 verlängert die Hochbrücke die A 9 hin zur Schenkendorfstraße, die damals bereits in die Planungen zum Mittleren Ring einbezogen war, und vermittelt uns Heutigen noch einen Eindruck vom glücklicherweise verhinderten Experten-Wahnsinn. Die heute in

den Mittleren Ring mündenden Autobahnen nach Lindau, Garmisch-Partenkirchen, beginnender Autobahnring, Salzburg, Passau, Nürnberg sowie Stuttgart erhielten im Laufe der Zeit immer wieder geänderte und perfektionierte Zu- und Abfahrten, beispielsweise durch den bereits genannten McGraw-Graben.

Anspruch und Wirklichkeit

Bereits 1970 hatte Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel von einer USA-Reise die Erkenntnis mitgebracht, dass man selbst mit finanziellen Kraftakten im Straßenbau nicht mit der zunehmenden Motorisierung Schritt halten könne. Und am 23. März 1973 stellte die „Süddeutsche Zeitung“ „Eine Grundsatzfrage an alle Bürger: Die Zukunft des Autos im Stadtverkehr“. Über den Mittleren Ring und die auf und an ihm herrschenden Zustände konnte man lesen: „Der Mittlere Ring, viel gelobt und oft belästert, ist heute wichtigster Bestandteil des Münchner Hauptstraßennetzes. Der Individualverkehr wäre ohne ihn im mittleren Stadtbereich zum Erliegen verdammt.“



Der Mittlere Ring ist aber auch Quelle ständigen Ärgers. Einerseits für die Anlieger, die sich Tag und Nacht vom lärmenden und giftige Abgase produzierenden Straßenverkehr aufs Übelste belästigt fühlen. Andererseits für die Kraftfahrer, die auf seinen noch nicht voll ausgebauten Strecken täglich beträchtliche Zeitverluste in Kauf zu nehmen haben.“ (BW)

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.

Neue Adresse!

Traumcar Autovermietung und Taxiverleih GmbH
Engelhardstraße 6 • 81369 München • Tel.: (089) 167 54 40 • Fax: (089) 167 96 02

VERLAUF MITTLERER RING

Der Mittlere Ring verläuft als Ringstraße vollständig innerhalb des Stadtgebietes Münchens. Er ist durchgehend mindestens vierstreifig ausgebaut und verläuft über längere Strecken kreuzungsfrei.

- **ISARRING**
- **RICHARD-STRAUSS-STRASSE**
- **LEUCHTENBERGRING**
- **INNSBRUCKER RING**
- **CHIEMGAUSTRASSE**
- **TEGERNSEER LANDSTRASSE**
- **CANDIDSTRASSE**
- **BRUDERMÜHLSTRASSE**
- **HECKENSTALLERSTRASSE**
- **GARMISCHER STRASSE**
- **TRAPPENTREUSTRASSE**
- **DONNERSBERGERBRÜCKE**
- **LANDSHUTER ALLEE**
- **GEORG-BRAUCHLE-RING**
- **PETUELRING**
- **SCHENKENDORFSTRASSE**

→ DAS RÜCKGRAT DES STRASSENVERKEHRS IN MÜNCHEN



Der Mittlere Ring (Orange dargestellt) hat eine Gesamtlänge von etwa 28 Kilometern und gilt als Deutschlands staureichste Strecke. Seinen Namen trägt der Mittlere Ring aufgrund seiner konzentrischen Lage zwischen dem Altstadttring (Innerer Ring) und dem (nicht fertiggestellten) Äußeren Ring bzw. dem Autobahnring in München.

Autorisierte Kundendienste von **HALE electronic** in München und Freising:



- ▶ ER-TAX GmbH, Taxiausrüstung, Frankfurter Ring 97, 80807 München
- ▶ KFZ Fuhrparkservice Hefele, Hans-Preißinger-Str. 8, 81379 München
- ▶ Christian Kugler Taxameterservice, Pilotystraße 10, 80538 München
- ▶ K & G Technik, Handels und Service GmbH, Occamstraße 20, 80802 München
- ▶ A & S Kfz-Service, Kfz-Meisterwerkstatt Öztürk Gdbr, Erdinger Straße 43, 85356 Freising
- ▶ TRAUMCAR-AUTOVERMIETUNG und Taxiverleih GmbH, Engelhardstraße 6, 81369 München

ACHTUNG: Die Firma **Adler Taxameter & Funktechnik**, Heidemannstraße 37, 80939 München, ist **kein autorisierter HALE-Kundendienst**. Dieses Unternehmen ist nicht berechtigt, an eichpflichtigen Taxametern und Wegstreckenzählern der Firma HALE electronic Einstellungen vorzunehmen. Es wird auch nicht von HALE beliefert.

→ NEUTRALER FAKTENCHECK

Der Diesel – Von der Selbstzündung in eine ungewisse Zukunft



Wer war Rudolf Diesel? Geboren 1858 in Paris als Sohn eines Lederwarenmachers. Nach Umzug der Eltern nach London wegen des Krieges von 1870 verarmte die Familie, sodass der Papa den Sprössling nach Augsburg zu seinem Bruder schickte. Dort ging er zur Schule. Hier entdeckte Rudolf ein Feuerzeug, das eigentlich eine Pumpe aus Glas mit einem gummidichten Kolben und einem trockenen Zündschwamm war. Pumpete er nun Luft in das Glas, verdichtete sich das Gemisch (wohl eher zwangsläufig) und entwickelte eine ausreichende Hitze, wodurch sich der Schwamm entzündete und man daran eine Zigarette anzünden konnte (was damals an Schulen noch durchaus üblich war).

Erster „Klick“

Eine der wichtigsten Erkenntnisse von Rudolf Diesel war sicherlich: Luft arbeitet, wenn man sie zusammenpresst.

Seine weiteren Stationen: Schulabschluss als Jahrgangsbester, Industrieschule Augsburg, Technische Hochschule München – mit der besten Abschlussnote die bis dahin jemals geschrieben wurde.

Zweiter „Klick“

Plötzlich stand da ein Professor namens Carl von Linde vor ihm. Dieser erzählte von einer Kältemaschine, die von einer Dampfmaschine angetrieben wurde, aber absolut unwirtschaftlich war: nur 10% der verfeuert Kohle konnten in Energie umgesetzt werden.

Dritter „Klick“

„Kreisprozess“. So nannte Rudolf Diesel seine Erkenntnis, dass man eine Maschine konstruieren müsse, die Energie vollständig in Arbeit umsetzt. Der „Motor“ als solcher war eigentlich schon da: der Kölner Ingenieur Nicolaus A. Otto stellte schon 1876 einen Viertaktmotor vor, der von einer Benzin-Luft-Mischung angetrieben wurde, die von einem Vergaser in den Zylinder geleitet und mit einer Zündkerze gezündet wird. Wir kennen das heute noch als „Ottomotor“.

Der Tüftler

Er zeichnete, berechnete, probierte. Doch erst im zweiten Anlauf bekam er ein Patent auf einen Motor mit Selbstzündung. Dann musste er einen Hersteller finden. Der Augsburger Dampfmaschinen-Hersteller Heinrich von Buz sagte zwar zu, aber erst, nachdem Diesel den Innendruck seiner Maschine von 60 auf 44 bar gesenkt hatte. Denn mehr konnte man sich damals noch



nicht vorstellen, geschweigen denn konstruieren. Zusätzlich stieg noch der Stahlproduzent Krupp ein.

Aller Anfang ist immer schwer

Der erste Motor brachte satte 3 PS. Nicht viel, aber das Ding funktionierte. Im Jahr 1895 überstand ein Motor einen 111-Stunden-Dauertest. Die Revolution fand dann aber erst in Schiffsbäuchen statt: Endlich keine riesigen Kohleberge mehr, dafür mehr Kraft und weniger Dreck. 1903 liefen die ersten Schiffe mit Dieselmotor vom Stapel. Das erste Dieselmotorkraftwerk der Welt stand in Kiew zur Stromerzeugung. Es wurde 1904 errichtet und erst 1955 abgeschaltet. 1912 fuhr in der Schweiz die erste Diesellok. 1921 baute Diesel den ersten Motor in einen Traktor ein.

Schauen wir uns das Prinzip der Maschine an. Was ist ein Dieselmotor?

Ein Dieselmotor ist ein Verbrennungsmotor, der nach dem 1893 von Rudolf Diesel erfindenen Verfahren arbeitet. Am 17. Februar 1894 lief der erste Prototyp des neuen Motors aus eigener Kraft. Charakteristisches Merkmal ist die Selbstzündung des eingespritzten Kraftstoffes mittels der

Verbrennungsluft, die durch Komprimieren erhitzt wird. Dieselmotoren gibt es als Zweitakt- oder Viertakt-Hubkolbenmotoren; Diesel-Drehkolbenmotoren sind bisher nicht über das Versuchsstadium hinausgekommen.

Während beim Ottomotor dem Brennraum beim Ansaugtakt eine dosierte Menge eines zündfähigen Kraftstoff-Luft-Gemisches zugeführt wird, erhält der Dieselmotor dabei ausschließlich immer eine volle Zylinderfüllung Luft (oder ein Luft-Abgasgemisch), die beim Turbodiesel Drücke bis zu zwei bar aufweisen kann. Diese Luft wird beim Verdichtungsstakt komprimiert und dadurch auf etwa 700 bis 900 °C erhitzt (Kompressionswärme).

Kurz vor dem oberen Totpunkt des Kolbens beginnt die Einspritzung unter Feinstverteilung und Zerstäubung des Kraftstoffes in die heiße Luft im Brennraum. Bei modernen direkt einspritzenden Dieselmotoren wird dies dadurch unterstützt, dass die Luft tangential angesaugt wird, was zu einem Wirbel um die Zylinderachse führt. Die hohe Temperatur reicht aus, um den Kraftstoff von der Oberfläche beginnend zu verdampfen und das Dampf-Luft-Gemisch zu zünden.

Was wird im Dieselmotor verbrannt?

Prinzipiell sind Dieselmotoren Vielstoffmotoren und können daher mit allen Kraftstoffen betrieben werden, die

- bei der Betriebstemperatur des Motors von der Einspritzpumpe gefördert werden können,
- sich gut zerstäuben lassen,
- ausreichende Zündwilligkeit haben,

- somit möglichst wenig Zündverzug aufweisen und
- nach Möglichkeit einen hohen Brenn- bzw. Heizwert haben.

In der Regel besteht Dieselmotorenkraftstoff aus schwersiedenden und langkettigen Kohlenwasserstoffen (C9 bis C30). In der Praxis erfüllen flüssige, aus fossilen Energieträgern destillierte Kraftstoffe wie Gasöle und Teeröle diese Anforderungen. Neben flüssigen Kraftstoffen sind auch gasförmige Kraftstoffe geeignet. Seit 1993 ist Dieselmotorkraftstoff in der EN 590 genormt und wird schlicht Diesel genannt. Werden Dieselmotoren mit falschem Kraftstoff betrieben, dann können Verkokungen der Einspritzdüse oder Klopfen (Nageln) auftreten. Verunreinigungen des Kraftstoffes, wie etwa durch Staub, Rost, Sand und Wasser wirken sich ebenfalls negativ auf den Dieselmotor aus.

Der erste Dieselmotor war für den Gebrauch von Mineralöl konstruiert. Den Einsatz von Kraftstoff auf Basis von Pflanzenölen testete Rudolf Diesel im Rahmen der Weltausstellung in Paris im Jahr 1900 (sieh an, sieh an! Also keine Erfindung der heutigen „Grünen“). Nach dem Ersten Weltkrieg wurden überwiegend minderwertige, gar billige Öle als Kraftstoffe eingesetzt, weil sie nicht besteuert wurden. Bis in die 1930er-Jahre waren Benzin, Petroleum, Schmieröl, Gasöl und Pflanzenöle sowie Mischungen dieser Kraftstoffe üblich. Mit dem Vorschreiten der Dieselmotorentechnik wurden qualitativ hochwertigere Kraftstoffe unabdingbar. In der Praxis wurden Gasöl, Steinkohlenteeröl und Öl aus Kohlschwelung genutzt. Bis in die 1940er-Jahre hinein gab es keinen genormten Dieselmotoren-treibstoff, erstmals wurde Dieselmotorkraftstoff nach dem Zweiten Weltkrieg genormt.

Ist Diesel ein Abfallprodukt?

Im Grunde war die gesamte Benzinpalette einmal ein Abfall. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurde aus Erdöl ausschließlich Lampenöl (Petroleum) hergestellt. Etwas anderes brauchte man auch (noch) nicht. Das Rohöl wurde erhitzt, bis es verdampfte. Von den entstehenden Gasen verflüssigten sich einige Anteile beim Abkühlen wieder. Das war das Lampenöl. Andere Teile blieben gasförmig, man nannte sie „Gasoline“. Das war eigentlich der Abfall. Erst der Ottomotor ließ im Jahr 1876 erkennen, dass man mit diesem „Abfall“ Geld machen konnte. Die Geburtsstunde des Benziners.

Die Herstellung von Dieselöl:

Das Rohöl durchläuft (sehr einfach ausgedrückt) drei Stationen:

- Destillation. Die unterschiedlichen Siedetemperaturen von Öl-Teilen ergeben verschiedene Rohkraftstoffe.
- Konversion (Umwandlung der Moleküle).
- Veredelung. Durch Hinzufügen und Verändern verschiedener Komponenten entsteht „der Diesel“ (laut Duden, auch wenn oftmals „das Diesel“ gesagt wird).

Welche Motor-Typen gibt es?

Dieselmotoren werden als Zweitaktmotoren oder als Viertaktmotoren mit und ohne Aufladung ausgeführt. Es gibt sie ferner in wasser- oder in luftgekühlter Bauweise. Zweitakt-Dieselmotoren werden oft als Großmotoren in Schiffen eingesetzt, welche thermodynamisch die effizientesten Verbrennungskraftmaschinen darstellen. Kleinere Einheiten werden bei Dieselloko-

motiven, Lastkraftwagen und bei Luftfahrtantrieben verwendet. Eine besondere Form des Diesel-Zweitakters ist der Gegenkolbenmotor. In Deutschland fand er als Flugmotor Verwendung. Heute ist er jedoch ungebräuchlich.

Häufiger ist der Viertakt-Dieselmotor, dessen Hauptanwendungen im Antrieb von Diesellokomotiven, Dieseltriebwagen, Kraftfahrzeugen, Baumaschinen und Generatoren liegen. Er arbeitet bei häufigem Lastwechsel wirtschaftlicher als der Zweitakter.

Das Know-How liegt im Einspritzverfahren

Hier gibt es das Vorkammer-, Wirbelkammer- und Lanova-Einspritzverfahren und das Acro-Luftspeicherverfahren. Dann haben wir noch die Direkteinspritzung. Jetzt braucht man aber noch eine Pumpe: eine Einzel-, Vierteiler- oder Reihen-Einspritzpumpe. Anfangs war die Luftpumpe gebräuchlich. Neben der Einzelstempelpumpe gibt es noch Pumpendüse-Einspritzsysteme und die Common-Rail-Einspritzung. Je nachdem, ob es ein Dual-Fuel-Dieselmotor oder ein Gas-Dieselmotor ist.

Um einen Dieselmotor zu starten, muss die Einspritzpumpe so eingestellt werden, dass eine ausreichende Kraftstoffmenge gefördert werden kann, anschließend muss die Pleuellwelle in eine ausreichend schnelle Drehbewegung versetzt werden, sodass durch die Kompression die Selbstzündung in Gang kommt. Das Drehen der Pleuellwelle kann zum Beispiel durch eine Pleuelle oder einen Seilzug von Hand, einen Anlasermotor oder Druckluft bewerkstelligt

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

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.

Ausstehende Betriebsprüfung?

Wir helfen Ihnen sehr gerne!

Tuba Metin - Unternehmensberatung



Spezialisiert auf Taxiunternehmen

Jetzt Termin vereinbaren

089 / 818 977 42
Landsbergerstr. 408 | 81241 München

werden. Ein vorheriges Einschalten von elektrischen Komponenten ist grundsätzlich nicht notwendig, diese dienen bei einfachen Motoren lediglich der Überwachung.

Prinzipiell sind keine Starthilfen für einen Dieselmotor vonnöten. Kammermotoren haben jedoch solch schlechte Starteigenschaften, dass die Vorkammer bzw. Wirbelkammer vor dem Starten in der Regel mit einer Glühkerze einige Sekunden vorgeglüht wird, um den Startvorgang zu beschleunigen bzw. ermöglichen. Bei Motoren mit Direkteinspritzung wird manchmal eine Vorglühanlage eingebaut, um ein übermäßiges Rußen des Motors im kalten Betriebszustand durch ein voriges Aufheizen des Brennraumes zu vermeiden.

Da keine Zündung und generell kein elektrisches System für das Aufrechterhalten des Motorlaufs benötigt wird, kann das Abschalten eines solchen auch den Motor nicht stoppen. Bei älteren Fahrzeugen mit Dieselmotor stoppte daher selbst das Abziehen des Schlüssels die Maschine nicht. Zum Stoppen wird der Gashebel in die Nullstellung gebracht oder die Motorstaubremsse bis zum Absterben des Motors betätigt. Bei modernen Fahrzeugmotoren wird das elektronisch geregelt, sodass sich das Verhalten des Zündschlüssels eines modernen Diesel-Pkw nicht von demjenigen eines Pkw mit Ottomotor unterscheidet.

Was kommt hinten raus?

Die Kraftstoffe des Dieselmotors setzen sich primär aus Kohlenstoff und Wasserstoff zusammen, der für die Verbrennung nötige Sauerstoff entstammt der Ansaugluft. Da in der Luft auch Stickstoff enthalten ist, muss auch dieser berücksichtigt werden. Im Brennraum des Dieselmotors findet zwischen Kraftstoff und Ansaugluft eine chemische Reaktion statt, bei der die chemisch im Kraftstoff gebundene Energie umgewandelt wird. Dabei verändert sich die Zusammensetzung des Kraftstoffes, Abgase entstehen. Wird der ideale Dieselmotor mit idealem Luftüberschuss betrieben – werden also alle brennbaren Bestandteile des Kraftstoffes durch eine optimale Sauerstoffzufuhr auf die Endstufe der Oxidation gebracht – ist die Verbrennung vollständig.

Das Abgas besteht dann aus Kohlenstoffdioxid, Wasser, Stickstoff und gegebenenfalls dem überschüssigen Sauerstoff. Unvollständig verbrannte Bestandteile findet man im Dieselmotorabgas des idealen Mo-

tors fast nicht. Allerdings tritt auch der Zustand der unvollständigen Verbrennung auf, bei der einige Kraftstoffbestandteile nicht vollständig umgewandelt werden. Grund dafür kann ein Luftmangel, eine unzureichende Vermischung von Kraftstoff mit der Luft oder eine unvollständige Verbrennung durch teilige Abkühlung des Brennraums sein. Findet im Dieselmotor aufgrund von Luftmangel oder niedrigen Temperaturen eine unvollständige Verbrennung statt, werden die Kohlenstoffbestandteile des Kraftstoffes nicht umgewandelt und bleiben als Dieselruß übrig, die Verbrennung des Motors wird rauchend.

Woraus setzt sich das Abgas zusammen?

(Werte annähernd, je nach Quelle)

Stickstoff (N ₂)	= 72,1 Volumen-%
Wasser (H ₂ O)	= 13,8 %
Kohlenstoffdioxid (CO ₂)	= 12,3 %
Sauerstoff (O ₂)	= 0,7 %
Stickoxide (NO _x)	= 0,13 %
Kohlenstoffmonoxid (CO)	= 0,09 %
Kohlenwasserstoff (HC)	= 0,09 %
Ruß	= 0,0008 %

Mittels Abgasrückführung wird der Stickoxidausstoß des Dieselmotors zwar positiv beeinflusst, es muss hier allerdings ein Kompromiss zwischen vertretbaren Stickoxid- und Partikelwerten im Abgas eingegangen werden, da bei hohen Abgasrückführungsraten zwar Motorleistung und Stickoxidwerte absinken, der Rußpartikel-ausstoß aber in nicht tolerierbarem Maß ansteigt.

Was genau sind die gefährlichen Stoffe?

Kohlendioxid (CO₂)

CO₂ entsteht bei der Verbrennung kohlenstoffhaltiger Brennstoffe – bei Kraftfahrzeugen sind das Benzin, Diesel, Erdgas oder Flüssiggas (LPG). Kohlendioxid ist auch ein natürlicher Bestandteil der Atmosphäre, allerdings in der sehr geringen Konzentration von knapp 0,04 Prozent. In dieser Konzentration ist es für Menschen ungefährlich. Es ist jedoch ein Treibhausgas und führt zur Erderwärmung (neben Methan, Fluorkohlenwasserstoffen und Distickstoffoxid).

Bei der CO₂-Emission haben Dieselmotoren einen Vorteil gegenüber Benzinern, weil

der Wirkungsgrad höher ist (33 Prozent zu etwa 25 Prozent), sie also weniger Kraftstoff für die gleiche Motorleistung verbrauchen. Jedoch schwindet dieses Plus mit der oft höheren Leistung von Dieselmotoren und dem Trend zu großen und schweren Autos wie SUV's. Der CO₂-Ausstoß bei Kraftfahrzeugen kann vor allem über einen geringeren Spritverbrauch gesenkt werden. Dabei gab es in den letzten Jahren Fortschritte. Die Motoren wurden effizienter, bessere Getriebe, Leichtbau und Start-Stopp reduzierten den Verbrauch. Auch die Energieerzeugung mit fossilen Brennstoffen, die Landwirtschaft und Entwaldung führen zur Erderwärmung. Hinzu kommen natürliche Klimaschwankungen.

Stickstoffoxide (NO_x)

Stickoxide gelangen aus Verbrennungsprozessen meist als Stickstoffmonoxid (NO) in die Atmosphäre. NO_x-Emissionen entstehen vor allem bei hohen Verbrennungstemperaturen wie im Dieselmotor und wenn die Abgase schnell abkühlen. Beim Ottomotor reduziert der G-Kat den Ausstoß.

Die Stickoxide reagieren mit Luftsauerstoff teils zum giftigen Stickstoffdioxid (NO₂). Die Verbindungen kommen in der Natur selbst nur in geringen Mengen vor. Sie stammen also vor allem aus Autos und Kraftwerken. Stickstoffdioxid greift die Schleimhäute und Augen an, kann zu Entzündungen der Atemwege führen und langfristig Asthma und Bronchitis auslösen. Auch Herz- und Kreislaufprobleme sind möglich. Stickoxide führen auch zur Bildung von Salpetersäure und saurem Regen. Weitere negative Auswirkungen sind Bildung von sogenanntem Ozon- oder Sommersmog unter UV-Einwirkung. Außerdem tragen Stickoxide durch die Reaktion mit Ammoniak zur Feinstaubkonzentration bei.

Feinstaub

Unter Feinstaub versteht man für unser Auge unsichtbare Partikel in der Luft mit einem Durchmesser von weniger als 10 Mikrometer – also kleiner als ein hundertstel Millimeter. Diese sogenannten PM10-Partikel entstehen beim Reifen- und Bremsenabrieb an Fahrzeugen, auf Baustellen oder in der Industrieproduktion, bei der Düngung und Abfallbeseitigung – oder eben in Dieselmotoren. Auch Vulkane, Waldbrände, Kamine, Zigaretten und Kerzen setzen große Mengen Feinstaub frei.

Je kleiner die Schwebeteilchen sind, desto leichter können sie in die Lunge eindringen. Noch problematischer sind ultrafeine



istockphoto

Teilchen von unter 0,1 Mikrometer, die über die Lungenbläschen ins Blut gelangen und dort Entzündungen auslösen können. Welche Schäden die Minipartikel im Körper anrichten ist noch nicht vollständig geklärt. Als gesichert gilt, dass mit hoher Feinstaubkonzentration die Zahl tödlich verlaufender Schlaganfälle, Herzleiden und Atemwegserkrankungen steigt. Vergleichsstudien zeigten eine Zunahme der Risikofaktoren auch bei Diabetes und Lungenkrebs. Feinstaub war lange vor allem ein Problem bei Dieselmotoren mit Direkteinspritzung. Seit der Jahrtausendwende sind durch Einführung des Partikelfilters und EU-Auflagen die Emissionen deutlich gesunken.

Kohlenmonoxid (CO)

CO entsteht ebenfalls bei unvollständiger Verbrennung von Kraft- und Brennstoffen vor allem in Ottomotoren, etwa bei nicht erreichter Betriebstemperatur oder im Leerlauf. Kohlenmonoxid ist gefährlicher für den menschlichen Organismus als CO₂. Das geruchlose Gas blockiert beim Atmen die Sauerstoffaufnahme im Blut, belastet so das Herz-Kreislauf-System und führt in hoher Konzentration zum Tod durch Ersticken. Die Einführung des Dreiwegekatalysators bei Ottomotoren führte seit den 90er-Jahren zu einer erheblichen Reduktion der CO-Emissionen. In Dieselfahrzeugen sorgte der Oxidationskatalysator für eine Reduzierung.

Kohlenwasserstoffe (HC)

Kohlenwasserstoffe werden in Ottomotoren oder Heizkraftwerken bei nicht vollständiger Verbrennung frei. Sie sind teils giftig oder krebserregend. Außerdem tragen sie zur Bildung von Sommersmog bei.

Ferner zählen zu den vom Autoverkehr produzierten Schadstoffen flüchtige Verbindungen, etwa Benzindämpfe beim Tanken. Doch die Belastung dadurch ist in den letzten Jahren stark gesunken. In Ostdeutschland etwa sorgten bis zum Mauerfall Zweitaktmotoren für hohe Werte. Die meisten Tankstellen haben heute Zapfsäulen mit Gasrückführung. (RM)

KFZ-Sachverständigenbüro Ing. Obermaier

über
30 Jahre
Erfahrung

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

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

Wenn's gekracht hat...



...kein Risiko eingehen!

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

→ **TAXLER-LEXIKON**

Schrotti erklärt die Taxi-Welt

→ **FLUSSBAD** – Die nächste Schnapsidee des umtriebigen Herrn Benjamin David („Urbanauten“, „Isarlust e.V.“) hat es bis in den Stadtrat geschafft, nämlich der Plan, an der Isar ein Flussbad zu bauen. Nach einer Machbarkeitsstudie, von der Stadt in Auftrag gegeben, würde ein Flussbad zwischen Cornelius- und Maximiliansbrücke (1,8 km) in einem Kostenrahmen von 16 bis 34 Millionen Euro liegen. Dazu ein längeres Zitat aus dem Münchner Merkur vom 23./24.06.2018:



istockphoto

„In beiden Varianten sind laut Experten Aufenthaltsbereiche in Form eines Balkones über die Isar hinaus denkbar. Oder es entstehen neue Brücken, die ein unmittelbares Flussserlebnis direkt am Wasser ermöglichen. Als Zu- und Abgänge könnten einzelne Treppen oder Rampenkonstruktionen in Betracht kommen. Vorstellbar wären

auch Sitzstufenkonstruktionen. Optionen für Gebäudetypen wären einzeln stehende Container oder durchgehende Wände zur Aufnahme von Funktionsräumen wie zum Beispiel Toiletten und Garderobe. (...) Betrieben werden könnte das Flussbad von einem Verein oder einer Bürgerinitiative, sagt Benjamin David.“ (Zitat Ende)

Neben den genannten Aktionen wären auch umfangreiche Baumaßnahmen zur Flussregulierung (Fließgeschwindigkeit, Rechen zum Absondern von Treibholz...) erforderlich. Der Stadtrat soll am 10. Juli (nach Redaktionsschluß dieses TAXIKURIER) darüber entscheiden, ob weiter in die Planung eingetreten wird. Der 2. Bürgermeister Josef Schmid (CSU), SPD- Stadtrat Jens Röver und natürlich die Grünen, deren Mitglied Herr David ist, haben in Gestalt ihres Fraktionsvorsitzenden Florian Roth bereits Sympathie dafür erkennen lassen.

Schrottis Kommentar: ja, haben die bei der Stadt noch alle Tassen im Schrank? Da wurde die Isar jahrelang südlich der Wittelsbacher Brücke für teures Geld renaturiert, um sie eventuell jetzt im Bereich der Innenstadt mit tribünenartigen Bauten, Balkonen, Containergarderoben und -toiletten usw. zu verschandeln. Als wäre ein „unmittelbares Flussserlebnis direkt am Wasser“ (s. o.) nicht kostenlos dadurch zu erzielen,



istockphoto

dass man in den Isarauen spazierengeht oder zum Baden an den (renaturierten) Flaucher oder in das Thalkirchner Freibad „Maria Neibiesel“ – Verzeihung – „Maria Einsiedel“ geht, wo man sich im fließenden Isarwasser treiben lassen kann.

So ein gequirelter Bockmist!

Im oben zitierten MM-Artikel lässt David die Katze aus dem Sack, wenn er meint, das Bad könne von „einem Verein oder einer Bürgerinitiative“ betrieben werden. Muss man denn wirklich Hellseher sein, um draufzukommen, dass dieser Verein oder diese BI „Isarlust“ oder „Urbanauten“ (beide angeführt von Herrn D.) heißen wird? Das macht er doch seit Jahren mit seinem als gemeinnützige Wohltat getarnten, in Wirklichkeit rein kommerziellen „Kulturstrand“ auf öffentlichem Grund höchst erfolgreich vor. Wieviel allein die erwähnte Machbarkeitsstudie uns Steuerzahler gekostet hat, ging aus der Zeitung leider nicht hervor. Es dürfte aber locker ein sechsstelliger Betrag sein. Und wo im Falle der Verwirklichung die Endkosten dieses Flussbades liegen würden (16–34 Millionen) – dazu muss man auch kein Hellseher sein!

Wie lange fällt der Münchner Stadtrat denn noch auf diesen professionellen Selbstvermarkter herein?



Unsere Fahrzeuge sind sowohl mit **Isarfunk** als auch mit **EG Datenfunk** ausgestattet.
Mercedes E-Klassen
24 Stunden Service

Neue Adresse:
Waldfriedhofstraße 30
81377 München

Tel: 089/ 90 16 40 87
Mobil: 0160/ 187 22 88

Dr. Manfred Hingerle

Seit 1979

Führerschein-
untersuchungen

zu besonders fairen und
freundlichen Bedingungen



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

Am Brunnen 17, Kirchheim b. München Untersuchungszeiten:
Tel.: 089/90361 10 od. 991880-18 Mo. - Fr. 08:00 bis 12:00
www.verkehrsmmedizin-dr.hingerle.de Mo. / Do. 14:00 bis 18:00

→ **HAFT** – Der Audi-Chef Rupert Stadler wurde vor einigen Wochen im Rahmen des Diesel- Abgasbetruges wegen Flucht- und Verdunkelungsgefahr in Untersuchungshaft genommen. Zur Erläuterung: Verdunkelungsgefahr sieht die Staatsanwaltschaft, wenn der Verdächtige – noch in Freiheit – ihn belastende Zeugen und/oder Beweismittel beeinflussen könnte.

Mercedes rief im Juni alleine in Deutschland 238.000 Dieselfahrzeuge wegen „fehlerhafter“ Software in die Werkstätten zurück, europaweit sogar 774.000 Autos, nachdem man zuvor gebetsmühlenartig betont hatte, in die Abgasbetrügereien nicht verwickelt zu sein.

Die Firma Volkswagen überwies im Juni sang- und klanglos ein von der Staatsanwaltschaft Braunschweig verhängtes Bußgeld in Höhe von einer Milliarde Euro an das Land Niedersachsen (Miteigentümer von VW), wartete also noch nicht einmal ein rechtskräftiges Urteil ab.

Das ist natürlich ein warmer Regen für dieses Bundesland, indirekt bezahlt freilich von den Anteilseignern, zu denen durchaus auch Kleinaktionäre gehören, die sich der einst mal ein paar Markl in VW-Aktien für die Alterssicherung zurückgelegt haben. Und, natürlich, werden diese Summen letztlich auf die zukünftigen Käufer von VW- oder Mercedes-Autos „umgelegt“, weil das Geld ja irgendwie wieder reinkommen muss. Umgelegt gehören da schon andere. Nein, bevor Schrotti hier des Aufrufes zum Mord geziehen wird: so weit soll es bitte nicht kommen. Warum sich aber Herr Winterkorn, langjähriger VW-Chef bis 2015, immer noch nicht mit freiheitsentziehenden Maßnahmen konfrontiert sieht, erschließt sich dem Schreiber nicht. Oder weshalb

Dieter Zetsche, als langjähriger und immer noch amtierender (!) Mercedes-Boss, weiterhin die Gelegenheit zum Vernichten ihn belastender Akten erhält, kann Schrotti nicht nachvollziehen.

→ **STANDPLÄTZE (1)** – Im vorletzten Heft haben wir noch ausführlich über das Thema berichtet und die aktualisierte Liste der Bedarfsstandplätze abgedruckt, doch nach einigen Zeitungsberichten sah es so aus, als würde sich das alles in Luft auflösen: am 20. Juni hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof entschieden, dass die Standplatzordnung der Landeshauptstadt München in Teilen unwirksam sei. Geklagt hatte ein Taxler, der sich nach einer unerlaubten Bereitstellung vor Schumanns Bar (Odeonsplatz) eine Strafe der Stadt München (Kreisverwaltungsreferat, KVR) über 200 Euro eingefangen hatte.

Also der Reihe nach: Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG), einem Bundesgesetz, ist geregelt, dass freie Taxis nur an behördlich zugelassenen Stellen (also Taxiständen) bereitgestellt werden dürfen. Die Festlegung dieser Stellen, ob beschildert oder als Bedarfsstandplätze, obliegt den jeweiligen Gemeinden – z. B. in der Standplatzordnung der Landeshauptstadt München. Und jetzt kommt der Knackpunkt: da der Verstoß gegen die „Standplatzpflicht“ bereits eine Zuwiderhandlung gegen das PBefG darstellt, wäre nach dem aktuellen Gerichtsurteil die normale Bußgeldstelle für die Ahndung zuständig gewesen, und nicht die Stadt München in Gestalt des KVR.

In mehreren Zeitungen wurde die Sache so dargestellt, wie z. B. im Münchner Merkur (MM) vom 21. 6. 2018: dicke Überschrift „Gericht erlaubt Taxlern wildes Warten“ und

dann in der Unter- Überschrift: „Taxler dürfen in München künftig überall auf Fahrgäste warten (...)“ Denn bisher regelt eine städtische Verordnung, wo Taxen stehen dürfen. Das wäre nun nichtig“.

Diese Interpretation des Urteiles krankt an dem klitzekleinen Fehler, dass sie komplett falsch ist. Zur Klarstellung: in dem Urteil geht es nicht darum, ob die Bereitstellung vorm „Schumanns“ erlaubt war – das ist sie nämlich nach wie vor nicht! Sondern nur darum, ob dieser Verstoß durch die LH München oder die „normale“ Bußgeldstelle zu ahnden gewesen wäre, von der wir z. B. auch die Belobigungen wegen zu langsamen Fahrens oder zu grüner Ampeln bekommen. Die verbindliche Gültigkeit der (Bedarfs-)Standplätze wurde vom BayVGH nicht angezweifelt!

Das Urteil ist noch nicht rechtskräftig; die Stadt will nach Vorliegen der schriftlichen Urteilsbegründung prüfen, ob sie dagegen in Revision geht und hat ab dann einen Monat Zeit dazu. Für die „Unerlaubten Bereitsteller“ ändert sich also nur, von wem sie zukünftig den Bußgeldbescheid zugestellt bekommen. Und vielleicht die Höhe des Bußgeldes. Mehr aber auch nicht!

→ **STANDPLÄTZE (2)** – Der Freimann-Stand ist seit Jahrzehnten ein Ärgernis, da er zu einer Zeit so schmal angelegt worden ist, als der Mercedes „Strich Acht“, das damals gängige Taxi, noch als Inbegriff einer fetten Limousine galt. Und damals gab es nur eine Zentrale, keine Bestell-Apps, bei Mercedes keine Combis (erst der 123er wurde optional als solcher angeboten), und gar keine Taxibusse. Die Taxis fuhrten in der Reihenfolge vom Stand ab, in der sie eingefahren waren. Heute ist das bekanntlich anders, so dass plötzlich z. B. das dritte

Fahrerlaubnisverordnung (FEV) Leistungs-, Sehtest sowie ärztliche Untersuchungen.

- ✓ Ohne Voranmeldung!
- ✓ Schon ab 99,00€!
- ✓ Schnell, flexibel & unkompliziert!

PIMA Gesundheitszentrum München
Ingolstädter Straße 5
80807 München



Ohne Voranmeldung.
Donnerstag: 09:00 Uhr - 16:00 Uhr

Beratungshotline.
Tel.: +49 89 5880115 - 94
Mo. - Fr. 09:00 Uhr - 16:00 Uhr

LKW TAXI BUS www.pima.de

Taxi benötigt wird, weil es ein Bus ist, bestimmte Kindersitze dabei hat oder weshalb auch immer. Und dann wird es zwischen den scharfen Bordsteinkanten rechts und links von der einzigen Spur so richtig interessant... Kurzum, die rechte Begrenzung gehört schon längst ersatzlos beseitigt, so dass man – wie am Fürstenried 2 – linksbündig stehen, aber nach rechts jederzeit auch nach dem Ersten frei abfahren kann. Das scheitert freilich daran, dass dieses Gelände der MVG gehört, die keinen Handlungsbedarf sieht. Außerdem hat sie Umbaupläne in der Schublade, wonach hier künftig zwei Bushaltespuren nebeneinander eingerichtet werden sollen. Wodurch übrigens die Zukunft unseres Standplatzes an dieser Stelle ohnehin gefährdet wäre. Das ist alles noch längst nicht spruchreif, aber am jetzigen Zustand wird sich absehbar leider nichts ändern.

→ **STANDPLÄTZE (3)** – Der Stand am Goetheplatz gehört zu der immer seltener werdenden Art der „reinen“ Taxistände, ist also keine umfunktionierte vormalige Parkspur, bei der man Angst um den linken Außenspiegel haben muss. Jetzt freilich droht Ungemach, da nach dem Willen des zuständigen Bezirksausschusses (BA 2) im Rahmen von Verschönerungsmaßnahmen am Goetheplatz nicht nur die Zahl der dort herumlungernenden Berufsalkoholiker und lustig spielenden Ratten und Mäuse reduziert werden soll, sondern auch die der Taxis. Zitat MM vom 4. Juli zu den Plänen des BA: „Eine weitere Idee für mehr Aufenthaltsqualität ist es, den Taxistand, wenn möglich, zu verkleinern (...).“ Ja, natürlich ginge das. Am besten gleich ganz abschaffen, rät Schrotti. Oder, als gnädige Überlebenshilfe für uns, zumindest eine Lösung wie am Harras, wo unser ehemaliger Stand einer romantischen Steinplattenausstellung weichen musste. Herrschaftseit'n!

Ach ja, auch der Leonrodplatz soll „verschönert“ werden (alle zucken zusammen), und am Romanplatz steht wegen der dep-

perten Trambahn-Westtangente die Verlegung unseres Standes in eine Parkspur entlang der Romanstraße bevor.

→ **STANDPLÄTZE (4)** – Der Fraktionsvorsitzende der Münchner Rathaus-CSU, Manuel Pretzl, fordert die DB auf, beim anstehenden Umbau des Hauptbahnhofes Landeplätze für Flugtaxis einzuplanen. Wirklich!

Schrottis Kommentar: bis zur Fertigstellung des neuen Hauptbahnhofes am Sankt Nimmerleinstag (2. Stammstrecke), also wenn die meisten von uns längst unter der Erde liegen, gibt es vielleicht tatsächlich schon elektrisch betriebene Flug-Autos und folglich auch Flug-Taxis. Wünschenswert wäre es jedoch, dass die CSU und alle anderen Stadtratsfraktionen sich lieber um die aktuellen und zukünftigen „normalen“ Taxistände kümmern würden. Da gäbe es – s. o. – genug zu tun, freilich wären Schlagzeilen in den Zeitungen dafür eher unwahrscheinlich. Leider.

→ **ZEBRASTREIFEN** – Nach einem Unfall beim Zebrastreifen in der Welfenstraße am 19. Juni fordern nunmehr Anwohner, dort stattdessen eine Ampelanlage zu installieren. Im Münchner Merkur (MM) vom 21.06.2018 posieren der leicht verletzte Achtjährige und seine Mutter im Bild; dem Text des Berichtes ist zu entnehmen, dass Busse und Autos hier zwischen Wohnbebauung, Kitas und Schulen durch die Welfenstraße „donnern“ und viele sich dabei nicht an die 50 km/h halten würden. Allerdings steht auch drin, dass zwei Tage zuvor der Bub von einem Wagen angefahren worden war, „(...) als er gerade mit seinem Radl über den Zebrastreifen fuhr“. Aha. Vielleicht sollte die aufgebrauchte Mutter ihrem Filius mal erklären, dass der Zebrastreifen offiziell „Fußgängerüberweg“ heißt und definitiv nur Fußgängern (!) Vorrang vor dem anderen Verkehr einräumt. Und dass Autofahrer deshalb nicht damit rechnen müssen, dass ein parallel zur Stra-

ße fahrender Radler plötzlich nach links abbiegt, um mit deutlich höherem Tempo als ein Geher sein vermeintliches Vorrecht einzufordern. Wäre der Bub ordnungsgemäß vom Drahtesel abgestiegen und hätte ihn über den Zebrastreifen geschoben (dann ist er Fußgänger), wäre er vom Autofahrer vielleicht früher erkannt worden und der Unfall nicht passiert. Und ob er sich an das rote Licht einer Fußgängerampel halten würde, darf zumindest angezweifelt werden. Aber schuld sind bekanntlich immer die anderen.



→ **ZUM SCHLUSS** – Im letzten Heft berichtete der Schreiber vom Verschwinden der Fußgängerampel Bruderlmühl-/Urbanstraße. Sie ist aber nicht verschwunden. Es gab sie nie. So, wie es eine Kreuzung bzw. Einmündung Bruderlmühl-/Urbanstraße nie gegeben hat. Das sind nämlich Parallelstraßen, die sich erst kurz hinter München (in der Unendlichkeit) treffen. Also: gemeint war natürlich Bruderlmühl-/Bruderhofstraße! Und diese Ampel hat es wirklich gegeben und gibt es jetzt nicht mehr. Der Schreiber bittet diesen peinlichen Fehler zu entschuldigen und bietet an, als Zeichen der Reue vorübergehend zu erröten. Das ist tatsächlich aber längst geschehen, nachdem ihn nämlich Zentralisten-Kollege Frey nach der Lektüre des Artikels äußerlich mit väterlicher Milde, aber doch durchscheinender leichter Häme (verdächtiges Zucken der Mundwinkel), auf diesen vermeintlichen Umbau unserer Stadt hingewiesen hatte. (MS)



**KFZ MEISTERBETRIEB
HELMUT GLAS**

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

Schnell. Preiswert. Kompetent.

Reparatur



Unfallinstand-
setzung



Inspektion



Reifenservice



TÜV & AU



Automatik-
Ölwechsel



WUSSTEN SIE SCHON, DASS ...

... der erste tödliche Autounfall sich am 17. August 1896 in London ereignete?

Bridget Driscoll gilt als der erste Mensch, der durch einen Verkehrsunfall starb, an dem ein Automobil beteiligt war. Sie und ihre sechzehnjährige Tochter May überquerten gerade eine Straße auf dem Areal des Crystal Palace in London, als ein Auto mit einer Geschwindigkeit von ca. 6,4 km/h mit ihr zusammen stieß. Sie fiel und erlitt eine schwere Kopfverletzung, an der sie wenige Minuten später verstarb. Die Geschwindigkeit des Wagens wurde von Augenzeugen als „rücksichtsloses Tempo, fast wie ein Feuerwehrwagen“ beschrieben.

Beim folgenden Gerichtsverfahren wurde der Fahrer des Automobils frei gesprochen, da es sich um einen Unfall handelte. Nach Abschluss des Verfahrens sagte der Richter, dass er hoffe, dass so etwas nie wieder passieren werde. (BH)



Ihr Spezialist für
Taxiversicherungen
in München



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



INFORMATION

HIER KÖNNTE IHRE ANZEIGE STEHEN!



WERBEN IM TAXIKURIER

WIR UNTERBREITEN IHNEN GERNE EIN ANGEBOT ...

Anzeigenverwaltung:

Taxi-München eG
Engelhardstraße 6
81369 München

Ansprechpartner:

Frau Birgit Heller, Telefon: (089) 21 61- 877

E-Mail: anzeigen@taxi-muenchen.de

Internet: www.taxi-muenchen.de

WICHTIGE INFORMATIONEN

→ AUS DEM POLIZEIBERICHT

Altstadt – RadfahrerIn missachtet Rotlicht, prallt gegen querendes Taxi und verletzt sich schwer

Am Samstag, 23.06.2018, gegen 06.00 Uhr, befuhr eine 34-jährige alkoholisierte RadfahrerIn aus München den südlichen Radweg der Pacellistraße verbotswidrig gegen die vorgeschriebene Fahrtrichtung. Die Frau wollte den Maximiliansplatz geradeaus überqueren. Sie fuhr bei für sie geltendem Rotlicht in den Kreuzungsbereich ein.

Zur selben Zeit befuhr ein 57-jähriger Taxifahrer aus München den Lenbachplatz in nordöstliche Richtung, ebenfalls in der Absicht, die Kreuzung am Maximiliansplatz bei für ihn geltendem Grünlicht geradeaus zu überqueren. Im Kreuzungsbereich prallte die RadfahrerIn frontal gegen die rechte Seite des Taxis und stürzte auf die Fahrbahn. Die RadfahrerIn verletzte sich schwer und musste mit einem Rettungsdienst zur stationären Behandlung in ein Münchner Klinikum befördert werden. Ein durchgeführter Atemalkoholtest verlief positiv. Am Taxi und Rad entstand jeweils leichter Sachschaden.

Untergiesing – Streit gipfelt in Tötungsdelikt; Festnahme eines Tatverdächtigen

Wie bereits berichtet, wurde am Freitag, 22.06.2018, gegen 14.40 Uhr ein am Boden liegender blutender 43-jähriger Münchner im Bereich des Oxnerweges in Untergiesing aufgefunden. Er wurde durch den Rettungsdienst in ein Krankenhaus gebracht, wo er trotz ständiger Reanimationsmaßnahmen seinen Verletzungen erlag. Die Ermittlungen vor Ort ergaben schließlich, dass der 43-Jährige zunächst einen verbalen Streit mit einem ca. 30 bis 45 Jahre alten Mann hatte. Im weiteren Verlauf kam es zu einer tätlichen Auseinandersetzung, in deren Folge der Geschädigte, mit Hilfe eines scharfkantigen Gegenstandes, vermutlich mit einem Messer, tödlich verletzt wurde. Der unbe-

kannte Täter war zunächst flüchtig. Die Ermittlungen wurden von der Münchner Mordkommission übernommen. Hierbei konnte im Laufe der vergangenen Woche nun ein Tatverdächtiger ermittelt werden. Bei dem Tatverdächtigen handelt es sich um einen 41-jährigen Münchner.

Am Freitag, 29.06.2018, wurde der nunmehr Beschuldigte vernommen. In seiner Vernehmung räumte er zwar ein, mit dem 43-Jährigen ein Drogengeschäft abgewickelt zu haben, bestritt jedoch, etwas mit dessen Tötung zu tun zu haben. Aufgrund von Widersprüchen in seinen Aussagen erhärtete sich schließlich der Tatverdacht so stark gegen den 41-Jährigen, dass er noch am 29.06.2018 vorläufig festgenommen wurde. Von der Staatsanwaltschaft München I wurde am 30.06.2018 ein Haftbefehl wegen Totschlags beantragt und am selben Tag vom Ermittlungsrichter gegen den 41-Jährigen erlassen. Die weiteren Ermittlungen in dieser Sache dauern an.

Ludwigsvorstadt – Motorradfahrer kollidiert mit vor ihm wendenden Taxi, 1 Person getötet

Am Freitag, 22.06.2018, gegen 11.20 Uhr hielt ein 52-jähriger Münchner mit seinem Taxi, Mercedes-Benz, auf dem rechten Parkstreifen der Paul-Heyse-Straße, Höhe Hausnummer 8, stadtauswärts. Er beabsichtigte, über die insgesamt vier Fahrstreifen der Paul-Heyse-Straße zu wenden, um anschließend sein Fahrzeug auf dem gegenüberliegenden Parkstreifen einzuparken.

Zur gleichen Zeit befuhr ein 33-jähriger Münchner mit seinem Motorrad die Paul-Heyse-Straße stadteinwärts. Der Taxifahrer erkannte den ihm entgegenkommenden Motorradfahrer. Er beurteilte den vorhandenen Abstand zwischen sich und dem Motorrad fälschlicherweise als ausreichend bzw. unterschätzte die Geschwindigkeit des Motorrads. Der Taxifahrer begann das Wendemanöver und erreichte mit der Fahrzeugspitze den gegenüberliegenden Parkstreifen. Aufgrund des vor ihm wendenden Taxis leitete der Motorradfahrer eine Vollbremsung ein. Dabei verlor er die Kontrolle über das Fahrzeug, kam ins Schlin-



Kfz-Meisterbetrieb
für alle Fabrikate
gut • preiswert • schnell • zuverlässig

**Reparatur/Inspektion
Unfallinstandsetzung
TÜV & AU, und vieles mehr**

TAXI Sonderpreis

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



**Taxameterdienst
& Taxiausrüstung**

Frankfurter Ring 97 • 80807 München • Tel.: 089 30748047
Ihr Ansprechpartner: Günther Kurrer (GF) kontakt@er-tax.de

- Spiegeltaxameter
- Taxi-Dachzeichen
- Cey-System
- Sprechfunkgeräte
- Lichtschrankenüberwachung
- Datenfunk-Systeme
- Taxi-Notalarmanlagen
- Quittungsdrucker
- Konformitätsbewertung
- Sitzüberwachung

ER-TAX - für Ihren Erfolg



gern und stürzte zur rechten Seite. Anschließend rutschte er mitsamt dem Motorrad eine kurze Distanz über die Fahrbahn. Schließlich prallte er mit dem Körper gegen das rechte Heck des Taxis. Das führerlose Motorrad kollidierte gegen die linke Heckseite und prallte in Richtung Fahrbahn ab. Es rutschte impulsbedingt und rotierend noch mehrere Meter weiter. Der 32-jährige Münchner kam schwerstverletzt hinter dem Taxi auf der Fahrbahn zum Liegen.

Er wurde unter laufender Reanimation mittels Rettungswagen in ein Münchener Klinikum verbracht, wo er wenig später seinen Verletzungen erlag. Am Kraftrad entstand schwerer Sachschaden, das Taxi wurde leicht beschädigt. Zur Klärung des Sachverhalts wurde im Auftrag der Staatsanwaltschaft ein Sachverständiger hinzugezogen, welcher ein unfallanalytisches Gutachten erstellen wird. Während der Unfallaufnahme wurde die Paul-Heyse-Straße zwischen Bayerstraße und Schwanthalerstraße für die Dauer von vier Stunden vollständig gesperrt. Es kam zu Verkehrsbehinderungen.

Wir danken der Pressestelle des Polizeipräsidiums München für die Textvorlagen. (TK)

KÜNSTLERHAUS MÜNCHEN AM LENBACHPLATZ

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

→ VERANSTALTUNGSHINWEISE

- Mi. 01.08. 19.30 Uhr**, Flamencoabend mit Montserrat Suarez im Innenhof
- Do. 02.08. 19.30 Uhr**, Flamencoabend mit Montserrat Suarez im Innenhof
- So. 05.08. 19.30 Uhr**, Georg Kreisler-Abend im Innenhof
- Do. 09.08. 19.30 Uhr**, Flamencoabend mit Gisa Michelón im Innenhof
- Fr. 10.08. 19.30 Uhr**, Sommersalon mit Albrecht von Weech im Innenhof
- Sa. 11.08. 19.30 Uhr**, Flamencoabend mit Gisa Michelón im Innenhof
- Fr. 17.08. 20.30 Uhr**, 4. Münchner Pianisten-Festival
- Fr. 31.08. 19.30 Uhr**, Konzert mit Buck Roger & the Sidetrackers im Innenhof

Weitere Informationen unter: www.kuenstlerhaus-muc.de

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

Truderinger Straße 330 • 81825 München
www.autoglaskraft.de

Dr. Cichon & Partner*

Rechtsanwaltskanzlei

Tätigkeitsschwerpunkte

Dr. J. Cichon
Unfallschadenregulierung
Fahrerlaubnisrecht
Erbrecht

M. Werther*
Fachanwältin
für Verkehrsrecht
Zivilrecht

S. v. Kummer*
Fachanwalt
für Familienrecht
Sozialrecht

J. Buchberger*
Fachanwalt
für Strafrecht /
Bußgeldsachen

N. Nöker
Fachanwältin: Arbeitsrecht
Verwaltungsrecht

M. Wunderlich-Serban
Fachanwältin: Mietrecht
Privatinsolvenzen

A. Friedmann
Gewährleistungsrecht
Reiserecht

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

Prominente berichten über ihre Erfahrungen

→ SASKIA VALENCIA

Eine Frau, die München in ihr Herz geschlossen hat, ist Saskia Valencia. Die Zuschauer sind begeistert von der gut aussehenden Schauspielerin, die neben ihren zahlreichen Theaterverpflichtungen eine unglaubliche Vielzahl von Publikumsrennern des deutschen Fernsehens bereichert. Seit 1996 ist sie aus unserer Fernsehlandschaft nicht mehr weg zu denken. Ob in Kommissar Rex, Traumschiff, Traumhotel, Bergdoktor oder Rosenheim Cops, Saskia Valencia verkörpert alle Rollen mit Bravour und großem schauspielerischem Können. Exotische Drehorte sollten aber nicht darüber hinweg täuschen, dass diese fleißige bodenständige Schauspielerin harte Kämpfe im Leben austragen musste. Mit 23 Jahren verließ sie nach zähem Ringen mit der DDR-Staatsmacht die DDR mit ihrem damals 18 Monate alten Kind, um ihrem Ehemann, einem kolumbianischen Ingenieur, in den Westen zu folgen. Ihre Erfahrungen aus dieser Zeit möchte sie irgendwann niederschreiben, bedauert auch, dass das Interesse an der Geschichte des geteilten Deutschland gering ist.



Foto: Ailene Liefeld

Das Theater ist für sie der Garant für ihre Unabhängigkeit. Sie hält nichts vom sogenannten schnellen Mammon, legt Wert auf finanzielle Sicherheit und gilt als äußerst zuverlässig. Ihre Theatertourneen und Drehtermine lassen kaum Zeit für Familie und Freunde. Trotzdem schafft sie sich immer wieder Auszeiten, um neue Kraft zu tanken. Als gebürtige Norddeutsche hätte sie es nie für möglich gehalten, dass sie sich so in München verliebt. Sie weiß die Menschlichkeit der Bayern zu schätzen und empfindet die Stadt als sehr aufgeräumt.

Seit dem vergangenen Jahr hat sie kein Auto mehr und fährt viel Taxi. Dabei ist es ihr sehr wichtig, dass das Taxi sauber ist und gut riecht. Am Liebsten ist ihr ein Mercedes. Vor einiger Zeit war sie zu einem Event eingeladen und ihre Nachbarin hatte ihr in die von Escada zur Verfügung gestellte Robe geholfen, oder besser gesagt, die Nachbarin hatte sie eingeknüpft. Auf dem Heimweg in der Nacht halb drei wurde ihr im Taxi klar, dass sie niemals allein aus dem Kleid kommen würde. Schlafen darin ging auch nicht, da das Kleid unversehrt am nächsten Tag zurückgegeben werden musste. Also entschloss sie sich, den Fahrer um Hilfe zu bitten. Der junge Mann war sichtlich konsterniert, ob des Ansinnens. Aber er tat es dann doch und knöpfte fast ängstlich das Kleid am Rücken auf. Glücklicherweise in der Wohnung angekommen, stellte sie fest, dass in der Aufregung das Handy im Taxi zurück



Foto: Marina Maisel

geblieben war. Aber auch dieses Problem konnte am nächsten Tag von dem hilfsbereiten Taxler gelöst werden. Ab August gastiert nun Saskia Valencia in der Komödie im Bayerischen Hof und freut sich darauf, nicht jeden Abend ein anderes Hotelzimmer beziehen zu müssen sondern ihre Neuhausener Wohnung ein wenig genießen zu können. (BH)

Das Stück

Eine Handvoll skurriler Figuren und Woody Allens melancholischer Witz – das sind die Zutaten für diese Komödie, die sich an Ingmar Bergmans Schwarzweiß-Film Das Lächeln einer Sommernacht anlehnt, der seinerseits auf Motiven aus Shakespeares Sommernachtstraum aufbaut. Kurz gesagt dreht sich alles um die Frage, wer wann was mit wem hatte, hat oder haben wird.

Der Banker und Hobby-Erfinder Andrew und seine Ehefrau Adrian haben jede Menge Probleme im Bett. Und sie haben Besuch – zwei befreundete Paare kommen übers Wochenende: Adrians Cousin, der schöngestigte Philosoph Leopold, ist mit seiner Verlobten Ariel angereist, die er am nächsten Tag ehelichen will. Doch der Gastgeber erkennt in Ariel eine erotische Begegnung aus Jugendtagen wieder – für ihn der Strohalm, an den er sich gerne klammern würde, um seiner trostlosen Ehe zu entfliehen. Aber auch der Arzt und Frauenschwarm Maxwell, der mit seiner attraktiven Krankenschwester Dulcy aufs Land gekommen ist, hat ein Auge auf Ariel geworfen. Und Leopold? Anstatt bei so viel männlicher Aufmerksamkeit seiner Verlobten gegenüber eifersüchtig zu werden, macht er sich Gedanken darüber, wie er seinerseits Dulcy für die Gestaltung seines letzten Abends als Junggeselle gewinnen könnte ...

Bei einem gemeinsamen Ausflug in den nahegelegenen Wald kommen die Beziehungen ins Wanken, und die Spannungen nehmen zu ...

Liebevoll-ironisch, mit rhetorischer Finesse, dezent-satirischer Komik und einem feinen Gespür für verborgene Begierden zeichnet Woody Allen seine Figuren – wunderbar durchgeknallte Charaktere. Ein Fest für Schauspieler.

→ Premiere 1. August 2018, 19.30 Uhr

→ Weitere Vorstellungen vom 2. August bis 9. September 2018

Weitere Informationen unter www.komoedie-muenchen.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

→ VERANSTALTUNGSKALENDER AUGUST 2018

Mittwoch, 01. August

- 14.30 Uhr, Pinakothek der Moderne, Struktur des Zerfalls
- 15.00 Uhr, Münchner Marionettentheater, Die Mondlaterne
- 19.00 Uhr, Dom Zu Unserer Lieben Frau, Orgelkonzerte im Münchner Dom
- 19.00 Uhr, Theatron im Olympiapark, Theatron Musiksommer 2018 – Streetwork präsentiert
- 19.30 Uhr, Backstage, Dalriada, Triddana, Reysswolf & Mornir
- 20.00 Uhr, Metropoltheater, Kinder des Olymp
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Helmut Schleich
- 21.00 Uhr, Unterfahrt, Rebecca Trescher, Ensemble 11

Donnerstag, 02. August

- 19.00 Uhr, Theatron im Olympiapark, Theatron Musiksommer 2018 – Stadtteil goes Theatron
- 19.30 Uhr, Backstage, Paprika & Lessi
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Helmut Schleich
- 20.00 Uhr, Brunnenhof der Residenz, Woodstock – The Story
- 20.00 Uhr, Metropoltheater, Zwei alte Mimen warten in der Kantine auf ...?
- 21.00 Uhr, Kilians Irish Pub, Bernie Holzner Trio
- 21.00 Uhr, Unterfahrt, Rebecca Trescher, Ensemble 11

Freitag, 03. August

- 15.00 Uhr, Münchner Marionettentheater, Die Mondlaterne
- 18.00 Uhr, Museum Villa Stuck, Buntes Abend-Festprogramm im Hause Stuck
- 19.00 Uhr, Schloss Nymphenburg, Italienische Opernacht
- 19.00 Uhr, Theatron im Olympiapark, Theatron Musiksommer 2018
- 20.00 Uhr, Brunnenhof der Residenz, Brunnenhof Open Air Haindling
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Helmut Schleich
- 20.00 Uhr, Metropoltheater, Zwei alte Mimen warten in der Kantine auf ...?
- 20.00 Uhr, Pasinger Fabrik, Honett
- 20.00 Uhr, Theater Blaue Maus, Moby Dick
- 20.00 Uhr, Backstage, Itchy, Cadet Carter, Hafensaengers & 49 Days u.w.
- 21.00 Uhr, Unterfahrt, Rebecca Trescher, Ensemble 11

Samstag, 04. August

- 15.00 Uhr, Münchner Marionettentheater, Die Mondlaterne
- 19.00 Uhr, Schloss Nymphenburg, Mozart
- 19.00 Uhr, Theatron im Olympiapark, Rocksommer
- 20.00 Uhr, Münchner Marionettentheater, Die Zauberflöte
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Willy Astor
- 20.00 Uhr, Backstage, State Zero, Nordn & Naechte u.w.
- 21.00 Uhr, Unterfahrt, Rebecca Trescher, Ensemble 11

Sonntag, 05. August

- 11.00 Uhr, Schloss Nymphenburg, 3. Nymphenburger
- 14.00 Uhr, Schloss Nymphenburg, Mit Blüten und Blitzen

- 15.00 Uhr, Dantestadion, American Football (Damen): Munich Rangers – Munich Cowboys
- 15.00 Uhr, Münchner Marionettentheater, Die Mondlaterne
- 19.00 Uhr, Theatron im Olympiapark, Theatron Musiksommer 2018
- 19.30 Uhr, Lach und Schieß, Faltsch Wagoni
- 19.30 Uhr, Schloss Nymphenburg, Vivi Vassileva, Percussion
- 19.30 Uhr, Backstage, H2O + Sworn Enemy + Amplified Hate + In Other Climes u.w.
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Willy Astor

Montag, 06. August

- 16.30 Uhr, Haus der Kunst, Kind hört mit – Vivan Sundaram: Umbrüche
- 19.00 Uhr, Theatron im Olympiapark, Rocksommer
- 20.00 Uhr, Metropoltheater, Kinder des Olymp
- 20.00 Uhr, Lach und Schieß, Ludwig Müller

Dienstag, 07. August

- 20.00 Uhr, Metropoltheater, Kinder des Olymp
- 20.00 Uhr, Backstage, Armored Saint
- 20.00 Uhr, Backstage, Lagwagon, The Lillingtons & Spoilers
- **20.30 Uhr, Nationaltheater, Dienstags-Skaten in und um München**

Mittwoch, 08. August

- 15.00 Uhr, Münchner Marionettentheater, Die fantastische Reise des Korbinian Fox
- 19.00 Uhr, Dom Zu Unserer Lieben Frau, Orgelkonzerte im Münchner Dom 2018
- 20.00 Uhr, Brunnenhof der Residenz, Der Brandner Kaspar und das ewig' Leben
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Martin Frank

Donnerstag, 09. August

- 20.00 Uhr, Backstage, Evergreen Terrace
- 20.00 Uhr, Muffatwerk, Joan As Police Woman
- 20.00 Uhr, Backstage, Misery Index & Hierophant
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Willy Astor

Freitag, 10. August

- 15.00 Uhr, Münchner Marionettentheater, Die fantastische Reise des Korbinian Fox
- 18.00 Uhr, Giesinger Stehauerschank, Giesinger Rockpalast Sommerfest
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Willy Astor

Samstag, 11. August

- 13.00 Uhr, Deutsches Museum, Wissenschaftler sein für einen Tag
- 15.00 Uhr, Pinakothek der Moderne, Alles ist in Bewegung
- 15.00 Uhr, Dantestadion, American Football (Damen): Munich Cowboys – Mainz Golden Eagles
- 15.00 Uhr, Münchner Marionettentheater, Die fantastische Reise des Korbinian Fox
- 19.00 Uhr, Schloss Nymphenburg, Vivaldi
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Da Huawa, Da Meier und I
- 20.00 Uhr, Münchner Marionettentheater, Don Giovanni
- 20.00 Uhr, Schloss Nymphenburg, J. S. Bach – Goldberg-Variationen

Sonntag, 12. August

- 15.00 Uhr, Münchner Marionettentheater, Die Abenteuer des kleinen Bären
- 19.00 Uhr, Metropoltheater, Kinder des Olymp
- 19.30 Uhr, Lach und Schieß, Faltsch Wagoni
- 20.00 Uhr, Backstage, Thunderpussy

Montag, 13. August

- 19.00 Uhr, Theatron im Olympiapark, Theatron Musiksommer 2018
- 20.00 Uhr, Lach und Schieß, Ludwig Müller
- 20.00 Uhr, Metropoltheater, Kinder des Olymp

Dienstag, 14. August

- 20.00 Uhr, Metropoltheater, Kinder des Olymp
- 20.00 Uhr, Backstage, Gyze
- **20.30 Uhr, Nationaltheater, Dienstags-Skaten in und um München**

Mittwoch, 15. August

- 15.00 Uhr, Münchner Marionettentheater, Die Abenteuer des kleinen Bären
- 20.00 Uhr, Metropoltheater, Kinder des Olymp
- 20.00 Uhr, Backstage, Merauder

Donnerstag, 16. August

- 19.00 Uhr, Giesinger Stehauerschank, Giesinger goes Rockin' & Rollin'
- 20.00 Uhr, Backstage, Agnostic Front

Freitag, 17. August

- 15.00 Uhr, Münchner Marionettentheater, Die Abenteuer des kleinen Bären
- 20.00 Uhr, Backstage, Angelmaker + Exhorder
- 20.00 Uhr, Muffatwerk, Hilltop Hoods
- 20.00 Uhr, Zenith, The Chemical Brothers

Samstag, 18. August

- 15.00 Uhr, Münchner Marionettentheater, Die Abenteuer des kleinen Bären
- 16.00 Uhr, Dantestadion, American Football (Herren): Munich Cowboys – Marburg Mercenaries

VERANSTALTUNGEN ÜBER MEHRERE TAGE IM AUGUST 2018

- **01.08.-31.08. Mi-Fr 20.00 Uhr, Sa 17.30 Uhr, So 14.30 Uhr**, GOP, Dummy
- **01.08.-31.08. täglich 21.15 Uhr**, Olympiapark, Kino am Olympiasee 2018
- **01.08.-31.08. täglich 21.00 Uhr**, Westpark, Kino, Mond & Sterne
- **01.08.-31.08. täglich 15.00 Uhr**, Deutsches Museum, Mitmach-Programm
- **01.08.-31.08. täglich 13.00 Uhr**, Flughafen München, Airport-Kids-Tour
- **01.08.-31.08. Di+Mi 18.30 Uhr, Do+Fr 19.30 Uhr, Sa 15.00 Uhr, So 14.30 Uhr**, Werk7, Fack ju Göhte – Se Mjusicäl
- **01.08.-31.08. Mo-Sa 19.30 Uhr, So+Feiertag 18.00 Uhr**, Komödie im Bayerischen Hof, Eine Mittsommernachts-Sex-Komödie
- **01.08.-19.08. täglich 19.00 Uhr**, Theatron im Olympiapark, Theatron Musiksommer 2018
- **01.08.-18.08. Mo-Fr 10.00 Uhr**, Olympiapark, Ferien-Spielstadt Mini-München
- **01.08.-12.08. Di-Fr 19.30 Uhr, Sa 15.00 Uhr, So 11.30 Uhr**, Deutsches Theater, Vom Fischer und seiner Frau – Das Musical
- **01.08.-11.08. Di-So 20.00 Uhr**, Lach und Schieß, Werner Koczvara
- **01.08.-05.08. täglich 19.00 Uhr**, Prinzregententheater, A Spider Murphy Story
- **02.08.-30.08. Mo+Do 18.00 Uhr**, Westpark, Volleyball im Park
- **03.08.-19.08. Mi-So 19.30 Uhr**, Schloss Blumenburg, Ope(r)n Air auf Schloss Blumenburg
- **07.08.-17.08. Di-So 19.00 Uhr**, Theatron im Olympiapark, Rocksommer
- **07.08.-11.08. täglich 21.00 Uhr**, Unterfahrt, Eight Cylinder Bigband
- **08.08.-12.08. täglich 20.00 Uhr**, Teamtheater Tankstelle, Der Besuch der alten Dame
- **08.08.-11.08. täglich 20.00 Uhr**, Metropoltheater, Zwei alte Mimen warten in der Kantine auf ...?
- **10.08.-31.08. Fr 20.00 Uhr**, Isartal, Gaggi's Tanzparty
- **13.08.-25.08. Mo-Sa 09.00 Uhr**, Waldwiese am Perlacher Forst, Zirkus Simsala
- **14.08.-25.08. täglich 13.00 Uhr**, Waldwiese am Perlacher Forst, Zirkus Ganz Spontan
- **15.08.-31.08. Di-Fr 19.30 Uhr, Sa 15.00 Uhr, So 14.30 Uhr**, Deutsches Theater, Mamma Mia!
- **16.08.-25.08. Do-Sa 20.00 Uhr**, Lach und Schieß, Massimo Rocchi
- **17.08.-31.08. Mi-Sa 20.00 Uhr**, Lustspielhaus, Siegfried - Götterschweiß und Heldenblut
- **21.08.-31.08. Di-Sa 20.00 Uhr**, Blumenburg-Theater, Sherlock Holmes & Der Tod des Bayernkönigs



- 19.00 Uhr, Theatron im Olympiapark, Theatron Musiksommer 2018
- 20.00 Uhr, Münchner Marionettentheater, Ein Münchner im Himmel & Der Brandner Kaspar schaut ins Paradies
- 20.00 Uhr, Deutsches Theater, The Elvis Presley Show
- 20.00 Uhr, Backstage, Wheel

Sonntag, 19. August

- 14.00 Uhr, Rotkreuzplatz, Bluesfest auf dem Rotkreuzplatz
- 15.00 Uhr, Dantestadion, American Football (Damen): Munich Rangers – Mainz Golden Eagles
- 15.00 Uhr, Münchner Marionettentheater, Die Abenteuer der kleinen Bären
- 19.00 Uhr, Theatron im Olympiapark, Rocksommer
- 19.00 Uhr, Münchner Tierpark Hellabrunn, Welt-Orang-Utan-Tag

Montag, 20. August

- 20.00 Uhr, Backstage, JD McPherson
- 20.00 Uhr, Lach und Schieß, Ludwig Müller

Dienstag, 21. August

- 20.00 Uhr, Backstage, Devildriver
- 20.30 Uhr, Nationaltheater, **Dienstags-Skaten in und um München**

Mittwoch, 22. August

- 15.00 Uhr, Münchner Marionettentheater, Spuk im Spielzeuginnenhof
- 19.00 Uhr, Dom Zu Unserer Lieben Frau, Orgelkonzerte im Münchner Dom

Donnerstag, 23. August

- 21.00 Uhr, Unterfahrt, Brändle, Schwager & May feat. Julian Wasserfuh
- 21.00 Uhr, Kilians Irish Pub, Pangea

Freitag, 24. August

- 15.00 Uhr, Münchner Marionettentheater, Spuk im Spielzeuginnenhof
- 20.00 Uhr, Backstage, Wintersun
- 20.30 Uhr, Allianz Arena, **Fußball (Männer): FC Bayern München – TSG 1899 Hoffenheim**

- 21.00 Uhr, Unterfahrt, Guido May – Groove Extravaganza feat. Pee Wee Ellis

Samstag, 25. August

- 15.00 Uhr, Münchner Marionettentheater, Spuk im Spielzeuginnenhof
- 20.00 Uhr, Münchner Marionettentheater, Don Giovanni
- 21.00 Uhr, Unterfahrt, Guido May – Groove Extravaganza feat. Pee Wee Ellis
- 21.00 Uhr, Kilians Irish Pub, Old Stuff

Sonntag, 26. August

- 15.00 Uhr, Münchner Marionettentheater, Die Abenteuer der kleinen Maus
- 19.00 Uhr, Gasteig, Gustav Mahler – 8. Symphonie

Montag, 27. August

- 20.00 Uhr, Backstage, Nervosa
- 21.00 Uhr, Kilians Irish Pub, Ro Clausmann

Dienstag, 28. August

- 20.30 Uhr, Nationaltheater, **Dienstags-Skaten in und um München**
- 21.00 Uhr, Kilians Irish Pub, B'Loose
- 21.00 Uhr, Unterfahrt, Matthias Gmelin Quintett feat. Joe Chambers

Mittwoch, 29. August

- 15.00 Uhr, Münchner Marionettentheater, Die Abenteuer der kleinen Maus
- 19.00 Uhr, Dom Zu Unserer Lieben Frau, Orgelkonzerte im Münchner Dom
- 20.00 Uhr, Backstage, Street Dogs, Sheer Terror & Arrested Denial
- 20.00 Uhr, Lach und Schieß, Sven Kemmler
- 21.00 Uhr, Unterfahrt, Matthias Gmelin Quintett feat. Joe Chambers

Donnerstag, 30. August

- 20.00 Uhr, Rattlesnake Saloon, Munich String Band
- 20.30 Uhr, Backstage, The Devon Allman Project
- 21.00 Uhr, Unterfahrt, Matthias Gmelin Quintett feat. Joe Chambers

Freitag, 31. August

- 15.00 Uhr, Münchner Marionettentheater, Die Abenteuer der kleinen Maus
- 19.30 Uhr, Olympia-Eissportzentrum, Eishockey: EHC Red Bull München – Yunost Minsk
- 20.00 Uhr, Rattlesnake Saloon, Britta T. & Band
- 20.00 Uhr, Lach und Schieß, Die Buschtrommel
- 21.00 Uhr, Unterfahrt, Matthias Gmelin Quintett feat. Joe Chambers

ANZEIGE

FAHRZEUGWERBUNG DER TAXI-MÜNCHEN EG

ORIGINELL UND AUTHENTISCH

Als Teil der Corporate Identity bietet die Taxi-München eG ihren Mitgliedsbetrieben ab sofort Fahrzeugwerbung zur Förderung der Tourenvermittlung an.

Bei Teilnahme erhalten Sie pro Taxi und Monat 30 Euro zzgl. USt. für die von uns angemieteten Flächen der seitlichen Fahrzeugtüren. Die Mindestlaufzeit beträgt 6 Monate. Der Zuschlag wird in der Reihenfolge der Vormerkungen erteilt.

Das Angebot muss bei hoher Nachfrage eingeschränkt werden. Interesse? Wenden Sie sich bitte an Herrn Wohlfahrt,

Telefon: (089) 2161-881 oder per **E-Mail: joerg.wohlfahrt@taxi-muenchen.de**

Fahrzeug-Anforderungen: Gepflegter Zustand, freie Türflächen, einige Fahrzeug-Typen können nicht beklebt werden.



HALLO TAXI!

DIESE PREISE KOMMEN WIE GERUFEN



TOYOTA

NICHTS IST UNMÖGLICH



JETZT AUF HYBRID-TECHNOLOGIE UMSTEIGEN!

Prius + MPV Hybrid Comfort

1.8 VVT-i Hybrid (Elektro- und Verbrennungsmotor), Systemleistung 73 kW (136 PS), stufenloses Automatikgetriebe, Neuwagen.

Ausstattungs-Highlights:

- Taxi-Paket
- Bremsassistent
- Berganfahrassistent
- Pre-Crash Safety System
- Reifendruckwarnsystem
- Spurhalteassistent
- el. Außenspiegel einklappbar und beheizt
- Privacy-Glas
- Wärmeschutzverglasung
- Nebelscheinwerfer
- Regensensor
- LED-Scheinwerfer mit Fernlichtassistent
- LED-Tagfahrlicht
- Multimedia Audiosystem Toyota Touch 2
- 6,1-Zoll Display mit Touchscreenfunktion
- Start-Stopp-System
- Start-Stopp-System
- Smart-Key-System
- Bluetooth-Freisprecheinrichtung
- USB / AUX Anschlüsse
- Rückfahrkamera
- Klimaautomatik
- Lederausstattung
- Leichtmetall-Felgen

Anzahlung 2.030,00 €
Nettodarlehensbetrag 25.201,68 €
Bearbeitungsgebühr 0,00 €
Sollzins geb. p.a. 3,99 %
effektiver Jahreszins 3,99 %
Vertragslaufzeit 48 Monate

UPE¹⁾

36.509,41 €
6.519,41 €

Ihr Preisvorteil²⁾

Hauspreis

29.990 €

569 €

Monatl. Finanzierungsrate³⁾ (inkl. MwSt. und Fracht)

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

1) Unverbindliche Preisempfehlung des Hersteller/Importeurs/Listenpreis. 2) Preisvorteil gegenüber der unverbindlichen Preisempfehlung des Hersteller/Importeurs/Listenpreis. 3) Ein Finanzierungsangebot der Toyota Kreditbank GmbH, Toyota-Allee 5, 50858 Köln, für die das Autohaus als ungebundener Vertreter tätig ist. Das Angebot entspricht dem Beispiel nach §6a Abs. 3 PAngV. Unser Autohaus vermittelt Darlehensverträge verschiedener Darlehensgeber. Abbildung zeigt Sonderausstattung.



www.toyota-dit.de

Landsberger Straße 222
80687 München
Telefon: 089/547 177-95
info.lbs@toyota-dit.de

München GmbH

Frankfurter Ring 166
80807 München
Telefon: 089/3509667-30
info.frr@toyota-dit.de

Neumarkter Straße 80
81673 München
Telefon: 089/437370-25
info.nms@toyota-dit.de