

TAXIKURIER

JEDE STIMME ZÄHLT!

MÜNCHEN WÄHLT

→ VERKEHRSPOLITIK AM SCHEIDEWEG?



FRISCHER WIND VERKEHRSEXPERTE DR. MICHAEL HABERLAND KANDIDIERT BEI DER STADTRATSWAHL

JUNGE ENERGIE ANDA CELIK IM GESPRÄCH ÜBER AKTUELLE VERKEHRSTHEMEN

THEMA RENTE REICHT DIE GESETZLICHE ALTERSVORSORGE? IST DIE ANGST BERECHTIGT?

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: Thomas Kroker (TK)

Autoren im TAXIKURIER:

Birgit Heller (BH), Thomas Kroker (TK),
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: Thomas Kroker, Jörg Wohlfahrt

TERMINE

→ AUSBILDUNG IM MÄRZ 2020

Bitte beachten Sie, dass wir aufgrund stark rückläufiger Nachfrage seit Beginn
des Jahres 2020 keine Vorbereitungskurse zur Ortskundeprüfung für Taxifahrer mehr
anbieten können und den Schulungsbetrieb deshalb einstellen mussten.

Funkausbildung für Taxifahrer

- **Funkkurs Teil 1:** Donnerstag, 19.03., von 13–16 Uhr
- **Funkkurs Teil 2:** Freitag, 20.03., von 13–16 Uhr
- Nur nach vorheriger Anmeldung (im Datenfunk-Büro, Rückgebäude 2. Stock)
während der Bürozeiten möglich!

Fortbildung für Fahrer von Taxibus und Großraumtaxi

- Mittwoch, 25.03., von 15–17 Uhr
- Dauer: ca. 2 Stunden – keine Anmeldung erforderlich
- Teilnahmegebühr: 10 Euro

Ausbildung zum Taxiunternehmer:

- **Kurs 2/2020:** 03. März bis 31. März 2020
- **Kurs 3/2020:** 21. April bis 19. Mai 2020
- Anmeldung zum Unternehmer-Kurs bei Manuela Müller,
Telefon: (089) 21 61-367 oder E-Mail: manuela.mueller@taxi-muenchen.de

Besuchen Sie uns auch im Internet:

www.taxi-muenchen.de
www.taxikurs-muenchen.de



→ INHALT

Taxi-München eG
Engelhardstraße 6, 81369 München

Vorstand
Thomas Kroker
Jörg Wohlfahrt

Sekretariat Vorstand
Frau Müller
Tel. (089) 2161-367
vorstand@taxi-muenchen.de

Taxizentrale
Taxibestellung
Tel. (089) 2161-0
Fax. (089) 7470260

Leitung Zentrale
Norbert Laermann
Tel. (089) 2161-352
Marco Ugler
Tel. (089) 2161-883
info@taxi-muenchen.de

Datenfunk
Alfred Lehmayr
Tel. (089) 2161-654
Monika Antonelli
Tel. (089) 2161-872

Verwaltung
(Mitgliederservice/Buchhaltung/Kasse)
Tel. (089) 773077
Fax. (089) 772462
jaeger@taxi-muenchen.de

Öffnungszeiten
Mo.–Do. 7.30–12 Uhr, 12.30–15.30 Uhr
Fr. 7.30–12 Uhr

Titelmotiv: istockphoto

Impressum /	02
Termine / Ausbildung im März 2020	02
Editorial / Alles im Wandel	04
Der Aufsichtsrat berichtet / Transparenz und Offenheit	05
Letzte Meldung / Neue Verkehrsministerin im Amt	05
Die Genossenschaft / Aktuelle Informationen	06
Stadtinfo / Circus Krone – Drittes Programm Winterspielzeit	08
Stadtinfo / St. Patricks Day – seit 25 Jahren in München	08
Rechtsprechung / Urteile	10
München wählt / Verkehrspolitik am Scheideweg?	12
Kommunalwahl / Interview mit Dr. Michael Haberland	15
Kommunalwahl / Interview mit Anda Celik	17
Kommunalwahl / Interview mit SPD, Freie Wähler, FDP-HUT und den Grünen	18



Taxlergeschichten / Heute: Ritschi	21
Künstlerhaus München / Veranstaltungshinweise März 2020	21
Unterhaltsames / Taxler-Lexikon – Schrotti erklärt die Taxi-Welt	22
VIP im Taxi / Angelika Milster	25
Thema Rente / Reicht die gesetzliche Altersvorsorge?	26
Thema Rente / Interview mit Jan Paepflow	29
Messe München / Geballtes Messeprogramm	31
Wissenswertes / Rechts- oder Linksverkehr?	32
Wichtige Informationen / Aus dem Polizeibericht	33
Stadtkunde München / Alter und Neuer Botanischer Garten	34
Service / Veranstaltungskalender März 2020	38

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

BÜRO AUF RÄDERN*

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



www.verlaesslich-ist-modern.taxi

**VERLÄSSLICH
IST MODERN TAXI**

ALLES IM WANDEL

Wir ersticken im Verkehr. Rollende Blechkolonnen, bis vor gut zehn Jahren nur als Horror-Vision aus Paris und New York bekannt, sind inzwischen auch hier trauriger Alltag: Die Stadt steht still, nichts geht mehr, und das beileibe nicht nur in den Stoßzeiten. Verwaiste Baustellen, die mehrere Fahrspuren blockieren, sinnlose Rückbauten von Hauptverkehrsachsen zugunsten einiger weniger Zweiradfahrer, Tunnelbauten, die bereits zum Zeitpunkt ihrer Planung unterdimensioniert waren, Veranstaltungsstätten ohne Taxistandplätze, leere Busspuren, die das Taxigewerbe mitbenutzen könnte, eine Aufzählung, die kein Ende finden würde. In keiner anderen Großstadt ist der Kontrast zwischen den wirtschaftlichen Interessen der (Automobil)-Industrie einerseits und dem bedingungs- und kompromisslosen ökologisch-nachhaltigen Anspruchsdenken einer studierenden, meist nur temporär in München lebenden, Bevölkerungsschicht andererseits schmerzhafter spürbar als hier.

Die Kommunalwahl 2020 bringt nicht nur die Chance für einen (verkehrs-)politischen Richtungswechsel, sondern auch einen Anreiz zum Umdenken: Warum ist München eine der beliebtesten und lebenswertesten Städte in Europa? Es ist nicht nur der Isarstrand und die Wiesn, die Biergärten und die Nähe zu den

Alpen. Primär ist es die Wirtschaftskraft und das Angebot auf dem Arbeitsmarkt, das die Menschen nach Bayern führt. Konjunktur braucht Infrastruktur. Stirbt die Straße, wird auch der Automobilhersteller sterben. Doch wir möchten hier nicht schwarzmalen und vom Sterben schreiben. Bevor das Ende naht, erwartet uns (hoffentlich) ein toller Lebensabend. Damit dieser zu einem sorgenfreien Dankeschön für ein arbeitsreiches Leben wird, gibt es die Altersvorsorge, der wir einen weiteren Schwerpunkt in dieser Ausgabe gewidmet haben.

Ein denkwürdiger Tag in der 102-jährigen Geschichte der Taxi-München eG war Montag, der 27. Januar 2020, als wir den analogen Sprechfunk außer Betrieb nahmen. Mit diesem Schritt und den parallel dazu erfolgten Erweiterungen in der Software des Datenfunks haben wir weitere alte Zöpfe abgeschnitten und sind endgültig im digitalen Zeitalter angekommen. Nach und nach werden wir weitere Funktionen erhalten, um unsere Technik noch effektiver zu nutzen. In diesem Sinne wünschen wir eine erfolgreiche Faschings- und Starkbierzeit.

Der Vorstand der Taxi-München eG
Thomas Kroker, Jörg Wohlfahrt

ANZEIGE

FAHRZEUGWERBUNG DER TAXI-MÜNCHEN EG

ANSPRECHEND 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.



TRANSPARENZ UND OFFENHEIT



Der Aufsichtsrat wertet es als ein sehr positives Zeichen, im TAXIKURIER wieder zu aktuellen Themen und Angelegenheiten bezüglich der Taxi-München eG Stellung beziehen zu können. Es zeigt ganz klar, dass der amtierende Vorstand eine andere Strategie praktiziert. Transparenz und Offenheit muss zur Normalität werden, denn nur zusammen sind wir stark und können etwas erreichen.

Vorstand, Aufsichtsrat, Mitglieder und Mitarbeiter = Taxi-München eG!

Herr Frank Kuhle trat zum Ende des Jahres 2019 nicht nur als Vorstand der Taxi-München eG, sondern auch als Vorsitzender des Landesverbandes Bayerischer Taxi- und Mietwagenunternehmen e.V. und als Vorstandsmitglied des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V. zurück.

Was bedeutet der Rücktritt Herrn Frank Kuhles für die Taxi-München eG?

Nachdem als erstes eine Diskussion über eine außerordentliche Generalversammlung im Raum stand, kamen wir in einer gemeinsamen Sitzung von Vorstand und Aufsichtsrat zu dem Entschluss, hiervon abzusehen. Warum? Die Organisation einer außerordentlichen Generalversammlung hätte zum Zeitpunkt des Rücktrittes (Weihnachten, Silvester) bis Mitte Februar andauert. Der Aufsichtsrat kam mit den Vorstandsmitgliedern Herrn Thomas Kroker und Herrn Jörg Wohlfahrt zu dem Ergebnis, davon abzusehen, da die ordentliche Generalversammlung 2020 Ende Juni schon auf dem Programm steht. Ein vorläufiger Aufgabenverteilungsplan wurde dem Aufsichtsrat vorgelegt. Der Aufsichtsrat der Taxi-München eG hat jetzt Zeit, einen Kandidaten für die Vorstandstätigkeit zu prüfen und vorzuschlagen. Zum jetzigen Zeitpunkt steht noch kein Kandidat fest. Jedes Mitglied, das Interesse hat, sich aktiv in die Geschicke der Genossenschaft einzubringen, darf sich gerne an den Aufsichtsrat wenden. Dieser wird hier sehr sorgfältig und verantwortungsbewusst handeln.

Der Landesverband Bayerischer Taxi- und Mietwagenunternehmen e.V. hat seinen Sitz in der Engelhardstraße. Der Vorsitz wurde stets durch ein Mitglied der Taxi-München eG besetzt. Ein starker Landesverband ist immer von Vorteil für die Taxi-München eG. Die geballte Kraft des Münchner und Bayerischen Taxigewerbes sollte in den Landesverband fließen. Dieser besteht seit 1946 und wurde in München gegründet. Eine Zersplitterung in viele kleine Vereine und Verbände ist nicht zielführend und eher verwirrend. Außerdem hat der Vorsitzende des Landesverbandes die Möglichkeit, im Bundesverband für die Belange des Münchner und des Bayerischen Taxigewerbes zu agieren. Der Landesverband Bayerischer Taxi- und Mietwagenunternehmen e.V. muss auch für die Ziele der Taxi München eG besser genutzt werden. Deshalb bittet der Aufsichtsrat, die nächste Einladung zur Jahreshauptversammlung des Landesverbandes zu beachten und die Veranstaltung zu besuchen. Im nächsten Informationsbericht wird der Aufsichtsrat auf die Mitgliedschaft der Taxi-München eG bei der Taxi-Deutschland eG eingehen.

Mit kollegialem Gruß
Max Weiland, Aufsichtsratsvorsitzender

LETZTE MELDUNG

→ Neue Verkehrsministerin im Amt

Am Donnerstag, 6. Februar 2020, gab es den angekündigten Wechsel im bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr. Aufgrund der Kandidatur von Dr. Hans Georg Reichhart zum Günstzburger Landrat legte dieser sein Ministeramt zum 1. Februar 2020 nieder. Die neue Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr ist seit dem 6. Februar 2020 Frau Kerstin Schreyer, der neue Staatssekretär ist Herr Klaus Holetschek. Wir wünschen beiden Mandatsträgern viel Erfolg und freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit. (TK)

AUTOGLAS-KRAFT

Sonderkonditionen für Taxis

Versicherungsabwicklung
Sofort einbau 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**

→ DIE GENOSSENSCHAFT



Nachbuchungen von Kreditkarten

Unsere Buchhaltung erhält immer wieder Anfragen mit der Bitte, Nachbuchungen von Kreditkartenzahlungen vorzunehmen. Das ist jedoch seit geraumer Zeit nicht mehr möglich. Wir bitten dies zu berücksichtigen. (BH)

Voucher von BMW

Häufig kommt es zu Fehlern bei der Abrechnung der BMW-Voucher. Bitte beachten Sie, dass das erste (das weiße) Blatt vom Taxifahrer einbehalten und bei der Taxi-München eG abgegeben wird. Es wird zwingend für die Abrechnung benötigt, ohne dem weißen Blatt erfolgt keine Auszahlung. (BH)

Mehr Sicherheit für weibliche Fahrgäste: Das Projekt Frauen-Nacht-Taxi

Ab März 2020 können Frauen und Transfrauen in München einen Taxi-Gutschein in Höhe von 5 Euro für Nachttaxifahrten erhalten. Der Gutschein gilt zwischen 22 Uhr und 6 Uhr.

Der Kreisverwaltungsausschuss der Stadt stimmte mehrheitlich einem Antrag der Grünen und der Rosa Liste zu. Wegen der veranschlagten zu erwartenden Kosten in Höhe von rund einer Million Euro pro Jahr musste auch die Vollversammlung des Stadtrates zustimmen. Das Projekt soll ein Jahr lang getestet werden. Sollte es sich bewähren, wird eine App die Gutscheine ablösen.

Für die Gutscheinnutzung gibt es einige Einschränkungen. So muss die Zieladresse eine Wohnadresse sein. So soll ausgeschlossen werden, dass Fahrten von Disco zu Disco subventioniert werden. Die Zieladresse kann auch außerhalb des Stadtgebietes Münchens liegen. Die Einlösung der Gutscheine erfolgt bei der Landeshauptstadt München oder bei einer der Taxizentralen. (TK)

E-Scooter – Gefahr für den Führerschein!

Immer mehr E-Scooter prägen das Straßenbild der Landeshauptstadt. Allein in den ersten vier Monaten nach der Zulassung der E-Scooter registrierte die Polizei mehr als 1.500 Trunkenheitsfahrten, davon hatten mehr als die Hälfte der Fahrer über 1,1 Promille Alkohol im Blut. Den meisten Verkehrsteilnehmern scheint immer noch nicht klar zu sein, dass es sich um Kraftfahrzeuge handelt und dies bei einem Verstoß gegen die StVO Auswirkungen auf die Fahrerlaubnis haben kann.

E-Scooter, die bis 20 km/h fahren, dürfen zwar von Jugendlichen ab dem 14. Lebensjahr gefahren werden und dies ohne Besitz einer Fahrerlaubnis, bei einem Verkehrsverstoß ist jedoch die künftige Fahrerlaubnis in Gefahr. So kann es durchaus passieren, dass im Fall des Falles die Ordnungsbehörde den Erwerb des Führerscheins für einige Zeit auf Eis legt.

E-Scooter mit einer Geschwindigkeit von mehr als 20 km/h dürfen nur von Personen gefahren werden, die mindestens eine Fahrerlaubnis der Klasse AM besitzen. Diese Klasse ist im Pkw-Führerschein enthalten.

Erlaubt sind E-Scooter nur auf Fahrradwegen hintereinander oder auf der Straße,



nicht auf dem Gehweg. Es gelten die gleichen Ge- und Verbote, die für jeden Führer eines Kraftfahrzeuges gelten. Besonders die Alkoholgrenzen werden immer wieder missachtet. Dies kann gravierende Folgen haben. Beim Thema Alkohol gelten die gleichen Regeln wie für Autofahrer. Ab 0,5 Promille wird bereits ein Bußgeld von 500 Euro mit einem Monat Fahrverbot fällig, verbunden mit zwei Punkten in Flensburg. Wer noch keinen Führerschein hat, kann bis zu sechs Monate für die Führerscheinprüfung gesperrt werden. Für Fahranfänger in der Probezeit gilt die 0,0 Promillegrenze. Aber auch Fahrer, die keine Fahranfänger sind und mit weniger als 0,5 Promille einen Fahrfehler begehen, werden zur Rechenschaft gezogen. (BH)

Fußball-Euromeisterschaft 2020 – wahrscheinlich nicht mit uns

Sollten Sie jetzt erstaunt sein oder gar einen Aufschrei loslassen, dann haben Sie Recht. Zu den vier Spielen in der Allianz Arena (die dann aber nicht so heißen wird) am Dienstag 16.06., Samstag 21.06., Freitag 26.06. und Freitag 03.07.) gibt es bislang kein brauchbares Taxikzept. Einen Vorschlag der Organisationsfirma vom Oktober 2019 konnten wir nur teilweise akzeptieren. Wir hatten da sehr gravierende



Fragen bezüglich der Abfahrt. Wir haben allerdings bis heute auch nichts Neues erfahren.

Die Fußball-Arena wird von der Polizei abgeriegelt werden. Eine direkte Anfahrt ist ohnehin nicht möglich. Im günstigsten Fall werden anreisende Gäste auf dem Parkplatz Süd am P&R-Parkhaus Fröttmaning aussteigen. Was die Abfahrt betrifft, wäre uns ein sehr großzügiger Aufstellbereich am Parkplatz Süd neben dem Parkhaus zugewiesen geworden. Allerdings wären wir planungsgemäß dem heillosen Abfahrtsverkehr untergemischt worden. Einspurig westlich der Equila-Anlage, also im Dauerstau. 2006 läßt grüßen. Der Fan, der eine Karte für Nord hat, würde gar kein Taxi bekommen. Das kann er sich dann auf der Autobahn anhalten (das war ironisch gemeint). Weiterhin könnte kein Taxi ein zweites Mal das Stadion anfahren, weil alle Fahrspuren nur noch Ausfahrten sind.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, Sie sollten sich moralisch schon einmal darauf einstellen, dass wir Ihnen wahrscheinlich empfehlen müssen, keinen Fahrgast zur Fußballarena zu fahren respektive die Arena bei Spielende nicht anzufahren. Wir möchten Sie nicht sehenden Auges ins Chaos fahren lassen. Vermutlich wird man politisch und fußball-organisatorisch mit Pauken und Trompeten autofreie Fußballspiele propagieren. Was aber nicht stimmt: Denn selbst mit all den Beschränkungen werden es noch tausende Autos und Busse sein. Was die öffentlichen Verkehrsmittel betrifft, fällt allen Planern immer nur die U-Bahn ein. Das Taxi klemmt man mal eben an die Seite. Das Taxigewerbe fordert: Wenn schon autofrei, dann vollständig, mit einem Plan für externe Parkplätze, U-Bahnen, Shuttle-Busse und Taxis – an Stellen, wo uns der Fahrgast sieht und wo wir problemlos abfahren können. Offenbar hat niemand was aus 2006 gelernt. (RM)

Standplatz-News

→ Hauptbahnhof Nord

Das Drama geht in die nächste Runde. In Kürze wird die Zufahrt zum jetzigen Standplatz mit dem Verkehrszeichen „Haltverbot Z. 283“ mit dem Zusatz „Rettungsweg“ beschildert. Damit darf sich kein Taxi mehr außerhalb des Standplatzes aufstellen; schon gar nicht mehr in der Engstelle. Die Polizei wird kontrollieren und jeden Taxler

– wenn es gut geht, weiterschicken, wenn es nicht gut geht, gebührenpflichtig warnen. Im Frühjahr (etwa April) wird die Arnulfstraße am Anfang an der Paul-Heyse-Unterführung für den kompletten Verkehr gesperrt. Die Straßenbahn wird eingestellt, weil die Gleise im östlichen Bereich neu verlegt werden. Die Baumaßnahmen in der Arnulfstraße – u. a. Abriss des Flügelbahnhofs – bedingen, dass nur eine Zufahrtspur für Baufahrzeuge über die (heutigen) Schienen erfolgen wird. Der Taxistandplatz ist dann nicht mehr anfahrbar. Jedoch stehen wir in enger Verhandlung mit verantwortlichen Stellen, eine Verlegung zu erreichen, um einen Betrieb am Eingang Nord aufrechterhalten zu können. Für dieses Jahr kann man sich auch noch darauf einstellen, dass die Arnulfstraße Nord weitere Einschränkungen erfährt, die Schwanthalerstraße zur Einbahnstraße wird und der Paul-Heyse-Tunnel gesperrt wird. Die Bayerstraße und der Bahnhofsvorplatz werden ebenfalls Einschränkungen erfahren.

Horror? Nein. Der kommt erst nächstes Jahr. Dieses Jahr müssen wir uns mit der Hölle begnügen.

→ Briener Straße

Aufgrund der abgelehnten Durchfahrt vom Platz der Opfer über den Amiraplatz zum Odeonsplatz schrieben wir an Herrn Oberbürgermeister Reiter. Wir hatten vom KVR keine brauchbare Begründung für die Ablehnung erhalten. Herr Reiter lud zu einem Gespräch im Januar ins Rathaus. Das Ergebnis ist: Wir bekommen die Freigabe für die Durchfahrt durch die Briener Straße! Der OB hat sich unserer Argumentation angeschlossen. Das KVR hat auf seine Veranlassung hin die Situation nochmals überprüft und aufgrund der erreichten Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmern und Beruhigung des Verkehrs jetzt eine Freigabe für Taxis befürwortet. Die Beschilderung ist unterdessen erfolgt. Unser Dank gilt Herrn OB Reiter. (RM)

Anmeldung zum Shuttle-Service „Münchner Stoff Frühling 2020“

Von Donnerstag, 12. März, bis Sonntag, 15. März 2020, findet die Messe „Münchner Stoff Frühling“ statt. Die Taxi-München eG hat auch in diesem Jahr wieder den Zuschlag für die Organisation und Ausrichtung des Shuttle-Service erhalten.

Voraussetzung für die Teilnahme an diesem Shuttle-Service sind folgende Kriterien:

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

Die Bezahlung erfolgt entsprechend der vertraglichen Sondervereinbarung nach einer Stundenpauschale.

Die Anmeldung für den Shuttle-Service ist möglich ab

→ Dienstag, 3. März 2020, 8 Uhr

nur persönlich in der Engelhardstraße 6, 1. Stock Rückgebäude, im Kunden-Büro bei Frau Weigl oder Herrn Luber.

Eine Teilnahme im vergangenen Jahr garantiert nicht die Teilnahme in 2020. Entscheidend ist die Reihenfolge der Anmeldung!

Wir weisen darauf hin, dass die eingesetzten Fahrzeuge während der gesamten Laufzeit der Veranstaltung die oben genannten Kriterien erfüllen müssen. (TK)

Wir trauern um unseren langjährigen Kollegen

Friedrich Just
(Taxi 29)

Herr Just verstarb
am 21. Januar 2020 im Alter
von 81 Jahren.

Herr Just war seit 1968 Mitglied
der Taxi-München eG.

Wir werden dem Verstorbenen ein
ehrendes Andenken bewahren.

→ CIRCUS KRONE

„Was von Herzen kommt, geht auch zu Herzen“...

...genauso möchte sich der Circus Krone mit dem dritten und letzten Programm der Winterspielzeit 2019/2020 im Circus Krone-Bau von Ihnen verabschieden. Bevor es wieder auf große Tour durch Deutschland geht mit Schwerpunkt in Bayern, gibt es im Krone-Bau noch einmal Circus vom feinsten. Lustig wird es mit Kaskadern der besonderen Art und einer Comedy Sensation aus Russland. Artistisch stark, zeigen sich einzigartige Sprungakrobaten, die München zum Staunen bringen werden. Seltener Zopfhänger, Artistik in der Glaskugel und ein superschneller Jongleur ergänzen u. a. unsere März/April Company. Die vierbeinigen Partner des Hauses dürfen wie seit über 100 Jahren natürlich nicht fehlen. Circuskunst, getreu dem Motto des Hauses: „Eure Gunst – Unser Streben“. In kalten Winternächten ist der Circus Krone auch stets ein Garant für zahlreiche Taxifahrgäste nach den Vorstellungen. (TK)



→ ST. PATRICKS DAY



25 Jahre „St. Patricks Day“ in München

Eigentlich feiern die Iren den St. Patricks Day am 17. März. Um aber jedem die Möglichkeit zu geben, dabei zu sein, werden die Paraden am 14. und am 15. März abgehalten. In diesem Jahr blicken die Organisatoren auf eine bereits 25-jährige Tradition in der Landeshauptstadt zurück. Vom Odeonsplatz aus wird die Ludwig- und die Leopoldstraße am 14. März in eine grüne Party-meile verwandelt. Der Höhepunkt ist dann die Parade am Sonntag, den 15. März. Wie in den vergangenen Jahren geht es um 12 Uhr an der Münchner Freiheit los. Vielleicht wird ja der Rekord aus dem vergangenen Jahr gebrochen. Allein an der Parade nahmen 1.464 Mitglieder aus 60 Vereinen, Gruppen und Musikern teil. Die Zahl der begeisterten Zuschauer war wieder immens. Auch nach Ende der Umzüge wird in den Pubs und Kneipen bei irischer Musik weitergefeiert. Auf dem Wittelsbacher Platz steigt die After-Parade-Party. Das gesamte Wochenende wird mit einem großen Programm umrahmt. Unter vielen anderen Aktivitäten, die von den in München lebenden Iren, deren Gästen und den irlandaffinen Münchnern organisiert und besucht werden, gibt es diesmal auf dem Odeonsplatz ein Street-Food-Festival. Hier werden nicht nur kulinarische, sondern auch musikalische Spezialitäten von der grünen Insel serviert.

Am 17. März, dem eigentlichen Ehrentag des Heiligen Patrick, dem Schutzpatron der Iren, wird München nachts grün illuminiert. Das sogenannte „Greening“ war die Idee des irischen Tourismusverbandes. Seit 2010 leuchten an diesem Tag die Wahrzeichen von Metropolen in aller Welt smaragdgrün, der Nationalfarbe Irlands. Mehr als 300 Gebäude beteiligten sich weltweit an dieser Aktion, so u. a. das Opernhaus in Sidney und die Christusstatue in Rio. München beteiligt sich seit einigen Jahren ebenfalls an dieser Aktion: So erstrahlten im vergangenen Jahr die Allianz Arena und der Olympiaturm in leuchtendem Grün. (BH)

Dr. Cichon & Partner*

Rechtsanwaltskanzlei

Tätigkeitsschwerpunkte

Dr. J. Cichon
Unfallschadenregulierung
Fahrerlaubnisrecht
Erbrecht

M. Werther*
Fachanwältin
für Verkehrsrecht
Zivilrecht

N. Nöker
Fachanwältin: Arbeitsrecht
Verwaltungsrecht

S. v. Kummer*
Fachanwalt
für Familienrecht
Sozialrecht

M. Wunderlich-Serban
Fachanwältin: Mietrecht
Privatinsolvenzen

J. Buchberger*
Fachanwalt
für Strafrecht /
Bußgeldsachen

A. Friedmann
Gewährleistungsrecht
Reiserecht

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

Zu jedem Einsatz bereit. Der Touran.



Touran Trendline 2.0 TDI SCR, 85 kW (115 PS), 7-Gang-DSG

Kraftstoffverbrauch, l/100 km: innerorts 5,6/außerorts 4,4/kombiniert 4,8/CO₂-Emissionen, g/km: kombiniert 127.

Ausstattung: 7-Sitzer, Gepäckraumklappe mit elektrischer Öffnung und Schließung, Geschwindigkeitsregelanlage, Parklenkassistent „Park Assist“ inkl. ParkPilot, Vordersitze beheizbar, LED-TAXI-Dachzeichen (Fa. Hale) ohne stillem Alarm, Multifunktions-Lederlenkrad, Radio „Composition Media“, Taxi-Mietwagen-Sitzpaket Kunstleder, Vorbereitung für Taxameter, „First Edition“-Paket, Klimaanlage, Ganzjahresreifen, Navigationssystem „Discover Media“ u. v. m.

Ein Finanzierungsbeispiel:

Fahrzeugpreis:	30.031,99 €	Sollzinssatz (gebunden) p. a.:	0,00 %
inkl. Selbstabholung in der Autostadt Wolfsburg		Effektiver Jahreszins:	0,00 %
Anzahlung:	6.100,00 €	Laufzeit:	48 Monate
Nettodarlehensbetrag:	23.931,99 €	Schlussrate:	498,73 €
		Gesamtbetrag:	23.931,99 €
		47 mtl. Finanzierungsraten à	498,58 €

Ein Angebot der Volkswagen Bank GmbH, Gifhorner Str. 57, 38112 Braunschweig, für die wir als ungebundener Vermittler gemeinsam mit dem Kunden die für die Finanzierung nötigen Vertragsunterlagen zusammenstellen.

Abbildung zeigt Sonderausstattungen gegen Mehrpreis. Stand 01/2020. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.
¹ Bonität vorausgesetzt. Es besteht ein gesetzliches Widerrufsrecht für Verbraucher.



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

→ URTEILE

Kollision mit öffnender Fahrzeugtür: Seitenabstand von 80 cm bei Fahrbahnbreite von 3,50 m ist ausreichend



Aussteigende Fahrzeugführerin haftet allein für Unfallfolgen

Ein Seitenabstand von 80 cm für das Vorbeifahren an einem parkenden Fahrzeug ist jedenfalls bei einer Fahrbahnbreite von 3,50 m ausreichend. Kommt es dabei zu einer Kollision mit einer öffnenden Fahrzeugtür, haftet die aussteigende Fahrzeugführerin allein. Dies hat das Landgericht Saarbrücken entschieden.

In dem zugrunde liegenden Fall kam es zwischen zwei Fahrzeugen zu einem Verkehrsunfall als die Halterin eines am rechten Straßenrand geparkten Fahrzeugs ihre Fahrzeugtür öffnete und dadurch mit gerade ein an dem parkenden Fahrzeug vorbeifahrendes Fahrzeug kollidierte. Ein Sachverständiger stellte später fest, dass die Fahrzeugtür um 85-90 cm geöffnet wurde und der Seitenabstand zwischen den beiden Fahrzeugen etwa 80 cm betrug. Die Halterin des vorbeifahrenden Fahrzeugs klagte schließlich auf Zahlung von Schadensersatz. Das Amtsgericht Lebach gab der Klage statt. Dagegen richtete sich die Berufung der Beklagten.

Anspruch auf Schadensersatz bestand

Das Landgericht Saarbrücken bestätigte die Entscheidung des Amtsgerichts und beabsichtigte daher die Berufung der Beklagten zurückzuweisen. Der Klägerin stehe der Anspruch auf Scha-

densersatz zu. Die Beklagte habe den Unfall allein verschuldet, da sie in schwerwiegender Weise gegen § 14 Abs. 1 StVO verstoßen habe. Nach dieser Vorschrift müsse sich ein Ein- oder Aussteigender so verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Wird beim Ein- oder Aussteigen ein anderer Verkehrsteilnehmer geschädigt, so spreche der Beweis des ersten Anscheins für eine fahrlässige Sorgfaltspflichtverletzung des Ein- oder Aussteigenden. Diesen Anscheinsbeweis habe die Beklagte nicht entkräften können.

Seitenabstand von 80 cm ausreichend

Der Klägerin sei dagegen nach Ansicht des Landgerichts kein Verkehrsverstoß zur Last zu legen. Sie habe insbesondere einen ausreichenden Seitenabstand eingehalten. Zwar bestehe für die Angemessenheit des Abstands kein feststehendes Maß. Sie sei vielmehr abhängig von den jeweiligen Umständen. Jedenfalls sei ein Seitenabstand von 80 cm bei einer hier vorliegenden Fahrbahnbreite von etwas weniger als 3,50 m ausreichend.

Alleinhaftung der Aussteigenden

Die Beklagte hafte demnach allein für die Unfallfolgen, so das Landgericht. Dies gelte selbst dann, wenn der Klägerin einen allenfalls geringfügigen Verstoß gegen den einzuhaltenden Seitenabstand begangen hätte. Denn das rücksichtslose und plötzliche Türöffnen durch die Beklagte, die das herannahende Fahrzeug durch einen gebotenen Schulterblick vor dem Türöffnen hätte sehen können, wiege derart schwer, dass selbst ein geringes Mitverschulden der Klägerin dahinter zurücktreten würde.

*Landgericht Saarbrücken, Beschluss vom 12.09.2017
– 13 S 69/17 –*

Bußgeldbehörde darf Verfahren nicht vorschnell einstellen und Fahrtenbuchhalter Führen eines Fahrtenbuchs auferlegen

Strenge Anforderungen an Fahrtenbuchauflage

Teilt ein Fahrtenbuchhalter mit, dass nicht er, sondern einer seiner beiden Zwillingssöhne einen Geschwindigkeitsverstoß mit seinem Fahrzeug begangen habe, und macht er im Übrigen von seinem Zeugnisverweigerungsrecht Gebrauch, darf die Bußgeldbehörde das Verfahren nicht vorschnell einstellen und dem Halter die Führung eines Fahrtenbuchs auferlegt werden. Vielmehr muss die Behörde zunächst die Söhne des Halters befragen. Dies entschied das Verwaltungsgericht Koblenz.

Im zugrunde liegenden Streitfall wurde mit dem Kraftrad des Klägers am 13. Juli 2018 innerorts die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h um 33 km/h überschritten. Auf den in der Verwaltungsakte befindlichen Radarfotos ist das Gesicht des Fahrers aufgrund des Motorradhelms nicht zu erkennen.

In dem sich anschließenden Bußgeldverfahren teilte der Kläger der Bußgeldstelle mit, dass er nicht der verantwortliche Fahrzeugführer sei, vielmehr habe einer seiner beiden Söhne das Motorrad zum fraglichen Zeitpunkt gefahren; im Übrigen mache er von seinem Zeugnisverweigerungsrecht Gebrauch. Die Bußgeldstelle stellte daraufhin das Verfahren ein. Gegenüber dem Kläger wurde für die Dauer von 15 Monaten die Führung eines Fahrtenbuchs angeordnet.

Fahrzeughalter erlegt Klage gegen Fahrtenbuchauflage

Hiergegen erhob der Kläger nach erfolglosem Widerspruch Klage und trug im Wesentlichen vor, dass der Beklagte nicht alle angemessenen und zumutbaren Aufklärungsmaßnahmen ergriffen habe. Er habe sich nicht lediglich auf sein Zeugnisverweigerungsrecht berufen, sondern den Kreis der möglichen Fahrer auf zwei Personen – seine beiden Söhne – eingegrenzt. Der Beklagte hätte problemlos durch deren Anhörung versuchen können, den tatsächlichen Fahrer festzustellen. Es sei nicht ausgeschlossen, dass einer seiner Söhne bei einer solchen Befragung den Verkehrsverstoß eingeräumt hätte. Dem trat der Beklagte insbesondere mit dem Einwand entgegen, dass die Bußgeldstelle nicht verpflichtet gewesen sei, die beiden Zwillingssöhne des Klägers parallel anzuhören. Denn die Mitarbeiter der Bußgeldstelle sähen sich in diesem Fall einer strafrechtlichen Verfolgung wegen des Vorwurfs der Verfolgung Unschuldiger ausgesetzt.

Bußgeldbehörde muss bei überschaubarem möglicher Verantwortlicher für Verkehrsverstoß Befragungen vornehmen

Dem folgte das Verwaltungsgericht Koblenz nicht und gab der Klage statt. Zwar könne eine Fahrtenbuchauflage verhängt werden, wenn die Ermittlung des Fahrzeugführers, der den in Rede stehenden Verkehrsverstoß begangen hatte, nicht möglich gewesen sei. Hierfür komme es im Wesentlichen darauf an, ob die Ermittlungsbehörde unter sachgerechtem und rationalem Einsatz der ihr zur Verfügung stehenden Mittel nach pflichtgemäßem Ermessen diejenigen Maßnahmen getroffen habe, die der Bedeutung des aufzuklärenden Verkehrsverstößen gerecht würden und erfahrungsgemäß Erfolg haben könnten. Benenne der Fahrzeughalter einen überschaubaren Kreis von Angehörigen, die als Verantwortliche für den Verkehrsverstoß in Betracht kämen, müsse die Behörde diese Personen in der Regel befragen, da eine solche Befragung nicht von vorneherein aussichtslos erscheine. Dies gelte auch dann, wenn – wie hier der Fall – die beiden Zwillingssöhne des Fahrzeughalters als Fahrer in Betracht kämen. Angesichts der Tatsache, dass die beiden Zwillingssöhne des Klägers deutlich unterschiedliche Körpergrößen aufwiesen, sei es der Bußgeldstelle auch zumutbar gewesen, anhand der Radarfotos und der dort abgebildeten Kleidung sowie des Helms des Fahrers weitere Ermittlungen anzustellen. Diesem Ergebnis stehe nach Auffassung der Richter nicht entgegen, dass – wie der Beklagte meine – eine Befragung der Zwillingssöhne des Klägers zu einer Strafbarkeit der Mitarbeiter

der Bußgeldstelle wegen der Verfolgung Unschuldiger führen würde. Diese seien in Fällen wie dem vorliegenden nicht gehalten, die vom Fahrzeughalter benannten Personen unmittelbar als Betroffene anzuhören. Vielmehr seien zunächst – gegebenenfalls unter Einschaltung der Polizei – weitere Befragungen und Ermittlungen anzustellen. Ein förmliches Ermittlungsverfahren gegen eine bestimmte Person sei hingegen erst dann einzuleiten, wenn sich ein konkreter Verdacht gegen diese ergebe.

*Verwaltungsgericht Koblenz, Urteil vom 10.12.2019
– 4 K 773/19.KO –*

Regelung der Münchener Taxiordnung über Standplatzpflicht für Taxen unwirksam

Personenbeförderungsgesetz enthält keine Verordnungsermächtigung zur Regelung einer Standplatzpflicht für Taxen

Das Bundesverwaltungsgericht hat entschieden, dass das Personenbeförderungsgesetz nicht zum Erlass einer Rechtsverordnung ermächtigt, die gebietet, dass Taxis nur an behördlich zugelassenen Stellen bereitgehalten werden dürfen.

Der Antragsteller des zugrunde liegenden Falls, ein in München tätiger Taxifahrer, wandte sich im Wege der Normenkontrolle gegen eine Vorschrift der Taxiordnung der Landeshauptstadt München, wonach Taxis nur an behördlich zugelassenen Stellen bereitgehalten werden dürfen (sogenannte Standplatzpflicht).

Der Verwaltungsgerichtshof gab dem Antrag statt und erklärte die angegriffene Vorschrift für unwirksam. Das Bundesverwaltungsgericht wies die Revision der Antragsgegnerin zurück. Der Verwaltungsgerichtshof habe zwar unzutreffend angenommen, dass § 47 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) nicht den verfassungsrechtlichen Anforderungen an die Bestimmtheit einer Verordnungsermächtigung genüge. Auch folge aus der bundesrechtlichen Pflicht gemäß § 47 Abs. 1 Satz 1 PBefG, Taxen nur an behördlich zugelassenen Stellen bereitzuhalten, kein Verbot, eine gleichlautende Bestimmung in einer Rechtsverordnung zu wiederholen. Das Personenbeförderungsgesetz enthalte jedoch keine Verordnungsermächtigung zur Regelung einer Standplatzpflicht für Taxen. Es ermächtige nur zum Erlass einer Rechtsverordnung, die den Umfang der Betriebspflicht, die Ordnung auf Taxenständen sowie Einzelheiten des Dienstbetriebs regelt. Die Standplatzpflicht unterfalle keinem dieser drei Regelungsbereiche. Insbesondere stelle sie keine Einzelheit des Dienstbetriebs dar, sondern gehöre zu den grundlegenden Elementen des Verkehrs mit Taxen, so das Bundesverwaltungsgericht.

*Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 22.01.2020
– BVerwG 8 CN 2.19 –*

MÜNCHEN WÄHLT

→ VERKEHRSPOLITIK AM SCHEIDEWEG?

Quo Vadis Verkehrsinfarkt: Wohin führt der Weg des Münchner Straßenverkehrs ab dem 15. März 2020? Wird die radikale Autohasser-, Verhinderungs- und Blockade-Politik der letzten Jahre weiter ihre nicht nur wirtschaftlichen Opfer fordern oder wird ein neuer Stadtrat mit Weitblick und auch Fingerspitzengefühl sowie mit Vernunft und Augenmaß neue Wege finden, die die Interessen der Industrie und des Mittelstands, von Wirtschaft und von Ökologie, aber auch von Auto-, Fuß-, und Radverkehr auf einen Nenner bringt?





Am 15. März 2020 wählt die Bayerische Landeshauptstadt einen neuen Stadtrat sowie den Oberbürgermeister und die Bezirksausschüsse. Letztere sind für uns in den vergangenen Jahren immer wichtiger geworden: Als direkte Ansprechpartner vor Ort haben sich durch die Kooperation mit den Bezirksausschüssen neue Wege abgezeichnet als probates Mittel gegen Untätigkeit und Desinteresse in diversen Ämtern. Mit Spannung zu erwarten ist jedoch vor allem die Zusammensetzung des neuen Stadtrats, da knapp die Hälfte der bisherigen Stadtratsmitglieder aus alters- und sonstigen Gründen nicht mehr kandidieren. Die Sitzverteilung im Rathaus ist auch für das Taxigewerbe von enormer Bedeutung, hängt doch das mobilste

Gewerbe der Welt wie kein anderes am seidenen Faden der Politik. Damit es nicht noch mehr zum Spielball selbiger wird, sei die Stelle gut überlegt, wo am 15. März unser Kreuzchen stehen wird. Der TAXIKURIER hat sich in der kommunalpolitischen Landschaft umgesehen und Meinungen sowie Stimmungen eingefangen, wie die Kandidaten der Parteien zu *hellelfenbein* stehen. Eine besondere Freude bereitet uns die Kandidatur zum Stadtrat eines jahrzehntelangen Mitstreiters, der mit uns zusammen viele Erfolge feiern konnte: Dr. Michael Haberland, Präsident des Auto-Clubs „Mobil in Deutschland“, vielen besser bekannt als der Kämpfer schlechthin für die Kampagne „Drei Tunnel braucht der mittlere Ring“, ohne die

sich heute in München kein Rad mehr drehen würde, kämpft um den Einzug ins Rathaus und steht dabei als Verkehrsexperte für die Interessen des Taxigewerbes wie kein anderer. Direkt aus einer Taxlerfamilie kommt ein junger Stadtratskandidat der SPD, sein Name ist Anda Celic und auch dieser junge Mann türkischer Herkunft ist uns Rede und Antwort gestanden.

Unsere große Bitte an Sie, verehrte Leserinnen und Leser, ist der Wunsch, dass Sie zur Wahl gehen. Denn jede Stimme zählt. Egal welchen Kandidaten oder welche Partei Sie wählen, das Wichtigste ist, dass Sie wählen: Denn kein Gewerbe braucht die Kommunalpolitik mehr als das Taxigewerbe! (TK)

→ KOMMUNALWAHL 2020: WIE WIRD GEWÄHLT?

Wer darf an der Kommunalwahl teilnehmen?

Deutsche Staatsbürgerinnen und -bürger sowie Unionsbürgerinnen und -bürger aus anderen EU-Mitgliedstaaten dürfen an der Kommunalwahl teilnehmen. Es gelten für alle die gleichen Zulassungsbedingungen. Ein Bürger ist stimmberechtigt, wenn er am Abstimmungstag folgende Voraussetzungen erfüllt:

- Das 18. Lebensjahr wurde vollendet.
- Der Wähler ist in Besitz der deutschen Staatsangehörigkeit oder der eines der übrigen EU-Mitgliedstaaten.
- Er ist im Wählerverzeichnis eingetragen und hat seit mindestens zwei Monaten den Hauptwohnsitz in München und ist nicht vom Wahlrecht ausgeschlossen.

Wie sehen die Stimmzettel aus?

- Gelb ist der Stimmzettel für die Wahl des Oberbürgermeisters.
- Rosa ist der Zettel für die Wahl der Stadtratsmitglieder.
- Weiß ist der Stimmzettel für die Bezirksausschüsse.

Wahl des Oberbürgermeisters

Der gelbe Wahlzettel für die Wahl des Oberbürgermeisters ist wohl noch der überschaubarste. Jeder Bürger hat eine Stimme, die er dem Kandidaten seiner Wahl gibt.

Der Kandidat, der mehr als die Hälfte der abgegebenen gültigen Stimmen erhält, ist gewählt. Sollte dies keinem der Kandidaten gelingen, kommt es zu einer Stichwahl zwischen den beiden Kandidaten mit den meisten Stimmen. Diese Stichwahl findet am zweiten Sonntag nach dem Wahltag statt.

Wahl der Stadträte

Jeder Münchner Bürger hat 80 Stimmen zu vergeben. Der rosa Stimmzettel mit den Namen aller zur Wahl stehenden Kandidaten für ein Stadtratsmandat ist sehr umfangreich. Jeder muss aber darauf achten, dass nicht mehr als 80 Stimmen vergeben werden.

Das Einfachste ist es, einer Partei oder Wählergruppen mit einem Kreuz oben links neben dem Namen derselben, alle 80 Stimmen zu geben. Dabei gibt es auch die Möglichkeit, einen Kandidaten aus der ausgewählten Liste zu streichen. Sollte man aber ganz bewusst bekannte Kandidaten wählen wollen, kann man den Einzelnen mit jeweils bis zu drei Stimmen bedenken.

Dabei ist es unerheblich, ob die ausgewählten Kandidaten der gleichen oder unterschiedlichen Parteien oder Wählergruppen angehören. Dieses Verfahren nennt man Panaschieren.

Wer nicht alle seine Stimmen auf einzelne Kandidaten verteilen oder schlicht auf Nummer sicher gehen will, kann zusätzlich eine Liste ankreuzen. Wenn ein Wähler zum Beispiel noch acht Stimmen „übrig“ hat, bekommen die ersten acht auf der Liste aufgeführten Kandidaten je eine Stimme. Mit diesem Verfahren kann jeder Wähler sicherstellen, dass keine Stimme verloren geht.

Wahl der Bezirksausschüsse

Jeder Münchner wählt die Mitglieder des Bezirksausschusses seines Stadtbezirkes. Je nach Größe des Stadtteils werden 15 bis 45 Mitglieder gewählt. Die Parteien oder Wählergruppen stellen jeweils eigene Listen auf. Das Prozedere entspricht dem der Wahl der Stadträte. Jeder Bürger hat so viele Stimmen, wie Mitglieder in seinen Bezirksausschuss gewählt werden können.

Briefwahl

Viele Münchner nutzen gerade bei Kommunalwahlen die Möglichkeit der Briefwahl, da die Liste der Kandidaten sehr lang. Mit Hilfe des Vordrucks auf der Rückseite der Wahlbenachrichtigung kann jeder Wahlberechtigte und Angabe seiner Adresse und Unterschrift die Briefwahlunterlagen anfordern:

- Per Fax: (089) 233-45772,
- per E-Mail: briefwahl.kvr@muenchen.de
- oder persönlich im KVR
- Eine telefonische Antragstellung ist nicht möglich!

(BH)

→ DR. MICHAEL HABERLAND IM INTERVIEW

Dr. Michael Haberland steht als CSU-Stadtratskandidat auf Liste 1 an Platz 26. Er ist Präsident des jungen, erfolgreichen Automobilclubs „Mobil in Deutschland e.V.“ Seit vielen Jahren unterstützt Dr. Haberland das Münchner Taxigewerbe, sein großes Ziel lautet als verkehrspolitischer Sprecher seiner Partei im Münchner Stadtrat die Verkehrswende herbeizuführen.

TAXIKURIER: Was sind aus Ihrer Sicht die dringendsten Probleme der Landeshauptstadt, die einer schnellen Lösung bedürfen?

DR. HABERLAND: München explodiert. Wir werden es bald erleben, dass München zwei Millionen Einwohner hat und Hamburg als zweitgrößte Stadt der Republik ablöst. Das ist ein Kompliment für die Stadt, aber auch eine Bürde. Es wird derzeit stark in den Wohnungsbau investiert, die Verkehrsinfrastruktur aber komplett vernachlässigt. Nicht nur der öffentliche Personennahverkehr stößt tagtäglich an seine Grenzen. Es ist vor allem der automobiler Individualverkehr, der regelmäßig zum Erliegen kommt. Ob verspätete, ausfallende oder überfüllte S- und U-Bahnen, der mittlerweile zum Stadtbild gehörende Dauerstau auf Münchens Straßen oder der dazukommende Parkplatzmangel in der Stadt, München hat viele Baustellen und müsste viel investieren. Klug investieren.

TAXIKURIER: Was verbinden Sie mit dem Taxi als Verkehrsmittel?

DR. HABERLAND: Das Taxi gibt es mittlerweile über 100 Jahre in München. Ich liebe dieses Verkehrsmittel und nutze es sehr häufig. Es ist ein wichtiger Teil des öffentlichen Nahverkehrs und gehört zu einer Stadt wie das „Vater unser“ in den Gottesdienst. Besonders, wenn der ÖPNV keine direkte Verbindung hergibt oder man es eilig hat, ist ein Taxi die bequemste, komfortabelste und oft schnellste Variante, um an sein Ziel zu gelangen, vorausgesetzt man steht nicht im Stau! Aber die Ortskundigen und freundlichen Taxifahrerinnen und Taxifahrer in München machen einen hervorragenden Job und kennen oft weniger befahrene Alternativrouten. Dennoch wird das Taxi oftmals sehr stiefmütterlich in der kommunalen Verkehrspolitik behandelt. So auch in München, wo ihnen das Leben wahrlich nicht immer leicht gemacht wird.

TAXIKURIER: Wie muss eine kluge Mobilität in der Stadt aussehen, um Staus zu vermeiden?

DR. HABERLAND: Eine kluge Mobilität richtet sich nach Tatsachen und Fakten und muss für einen funktionierenden Verkehrsfluss sorgen – sowohl auf der Straße als auch im Untergrund. Es wäre daher vor allem wichtig, keine Fahrbahnen, Parkplätze und Bäume für Radwege zu opfern, wie es von Herrn Reiter und den Grünen geplant ist, völliger Irrsinn dutzende Fahrspuren zu vernichten, hunderte Bäume zu fällen und tausende Parkplätze zu beseitigen. Und das für ein Verkehrsmittel, das zwar schön ist, aber als Verkehrsträger quasi keine Rolle spielt. Denn der Radverkehr macht in München lediglich knapp drei Pro-

zent der zurückgelegten Personenkilometer pro Jahr aus. Der Verkehrsträger Auto bringt es jedoch auf 58 Prozent, gefolgt vom ÖPNV mit 39 Prozent. Mit Radwegen wird man die Verkehrsprobleme in München nicht lösen. Die Wegnahme von Fahrspuren und Parkplätzen sorgt lediglich für noch mehr Stau, das muss verhindert werden. Zudem muss weiter massiv in den ÖPNV investiert werden und wichtige Infrastrukturprojekte endlich angegangen werden, um Angebote zu schaffen und unnötigen Verkehr aus der Stadt fernzuhalten. Gute Beispiele dafür sind der Ringschluss des Autobahnsüdrings A99, viele weitere Tunnel am Mittleren Ring, eine grüne Welle, einen S-Bahn-Ring, verbesserte Takte und der Ausbau von Park & Ride Anlagen um München herum. Angebote schaffen statt verbieten. Das ist genau das Gegenteil von dem, was die Grünen wollen.

TAXIKURIER: Wie kann man die Mobilität in München optimieren und welche Rolle spielt dabei das Taxi als Teil des ÖPNV?

DR. HABERLAND: Der bereits erwähnte Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur sowie der Ausbau des ÖPNV würde die Mobilität in München optimieren. Das Taxi ist ohne Frage ein wichtiger Teil des ÖPNV und spielt eine nicht zu vernachlässigende Rolle für die Mobilität der Stadt. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und die dadurch vermiedenen Staus würden natürlich auch die Position des Taxis stärken, sodass Taxen ihrer Rolle als schneller und flexibler Teil des ÖPNV wieder gerecht werden können.

TAXIKURIER: Wie können Sie die Taxler in ihrem Kampf gegen unlautere Wettbewerber unterstützen?

DR. HABERLAND: Am Schluss setzt sich das bessere und freundlichere Produkt durch. Ich bin nach der Wiesn auf der Suche nach einem richtigen Taxi von ein paar „Privattaxis“ angesprochen worden. Die wollten den dreifachen Preis und kannten sich nicht aus. Ich war froh, als ich dann endlich ein richtiges Taxi mit freundlichem Fahrer und geeichtem Taxameter hatte. Sowa hinterlässt tatsächlich einen bitteren Nachgeschmack und sollte tunlichst unterbunden werden.





TAXIKURIER: Welche Projekte in und um München liegen Ihnen besonders am Herzen?

DR. HABERLAND: Es geht generell um Infrastruktur. Die kostet Geld, aber ist eben auch nachhaltig. Da kommen wir nicht drum herum, und zwar großflächig. Wir müssen uns wieder trauen und uns auch etwas zutrauen. Besonders am Herzen liegt mir unter anderem der bereits erwähnte Autobahnringchluss A99 im Münchner Südwesten. Verkehr unter die Erde, soweit es geht. Madrid kann das auch. Des Weiteren einen S-Bahn Ringschluss, vielleicht einen U-Bahn Ring, auch Straßenbahnen könnten streckenweise unterirdisch geführt werden, wenn oben kein Platz ist. Neue Parkflächen schaffen, unter der Erde oder in die Höhe. Parksuchverkehr macht in manchen Stadtteilen den meisten Verkehr aus. Das muss nicht sein. Auch hier könnte neuer Raum und Digitalisierung viel ändern. Und um eine schnelle öffentliche Anbindung des Flughafens samt dritter Startbahn kommen wir auch nicht herum. Alles Projekte, die genau das Gegenteil davon sind, was der OB, die SPD und die Grünen vorhaben. Hier werden leider oft die Augen vor der Realität verschlossen, Studien und Fakten

verdreht und quasi eine Umerziehung der Menschen gefordert. Alles, was sich bewegen kann, aufs Fahrrad. Ganzjährig. So funktioniert das aber nicht. Da werden die Menschen nicht mitziehen. Daher ist die Kommunalwahl am 15. März so wichtig. Da gilt es. Entweder wählen die Münchner einen totalen Verkehrskollaps oder eben kluge Mobilität. Ich trete für Letzteres an und würde mich freuen, in München zukünftig mitgestalten zu können.

TAXIKURIER: Was schätzen Sie an München?

DR. HABERLAND: München ist lebenswert, liebenswert und gemütlich! Ich liebe diese Stadt. Und das sehe nicht nur ich als Münchner so. Millionen Menschen kommen jedes Jahr hierher und viele bleiben für immer. Kein Wunder also, dass München im Ranking der Mercer Studie über die Städte mit der höchsten Lebensqualität weltweit den dritten Platz belegt. München ist nicht nur schön und sehr sicher, sondern bietet eben auch zahllose Möglichkeiten der Freizeitgestaltung. „Leben und leben lassen“ war immer das bayerische Motto. Und das gilt es für München auch wieder herzustellen.



→ ANDA CELIK STELLT SICH VOR

Für die SPD München geht ein junger Kandidat ins Rennen: Sein Name ist Anda Celik, 23 Jahre alt und studiert Technische Redaktion und Kommunikation an der Hochschule München. Er stammt aus einer Migrantenfamilie, die seit langer Zeit im Taxigewerbe tätig ist und ist daher die Sorgen und Nöte des Taxigewerbes bestens kennt.

TAXIKURIER: Herr Celik, das Taxi trägt eine wesentliche Rolle im ÖPNV und ergänzt das Angebot auf der letzten Strecke sowie im Schienenersatzverkehr. Wo sehen Sie die Stärken des Verkehrsmittels Taxi?

ANDA CELIK: Eine wesentliche Stärke sehe ich darin, dass die Taxifahrer*innen durch die Ortskundeprüfung die notwendige Qualifikation besitzen, um den Fahrgast sicher und zuverlässig zum Ziel zu fahren.

Zudem hat der Bürger die Möglichkeit, durch eine Genossenschaft ein Taxi, was ein Teil des ÖPNVs ist, direkt vermittelt zu bekommen. Eine weitere Stärke sehe ich darin, dass der Bürger durch die behördlich festgelegte Taxitarifordnung einen fairen Preis zahlt. Aufgrund dessen, dass dem Taxi zu wenige Möglichkeiten geboten werden, die Spuren des ÖPNVs mitzubenutzen, steckt der Fahrgast häufig im Stau.

TAXIKURIER: Welche Bedeutung hat das Taxi in der Großstadt in der verkehrspolitischen Planung in Ihrer Partei?

ANDA CELIK: Bei der verkehrspolitischen Planung gibt es nach meinem Wissensstand explizit keine Planungen direkt zum Taxigewerbe. Ich bin der Meinung, dass in Zukunft bei den verkehrspolitischen Planungen die Taxen mehr berücksichtigt werden sollten.

TAXIKURIER: In anderen Städten dürfen Taxis Fußgängerzonen und Busspuren mitbenutzen, um vor allem mobilitätseingeschränkten Mitbürgern Erleichterungen zu bieten. Sehen Sie in München Optionen, solche Ideen zu realisieren und auch dem Münchner Bürger dadurch mehr Mobilität zu ermöglichen?

ANDA CELIK: Die Lösungsansätze liegen ja auf der Hand und wenn es positive Lösungen aus anderen Städten gibt, dann sollten diese überprüft und unter Berücksichtigung der Vorschläge/Anforderungen der Gewerbevertreter gegebenenfalls umgesetzt werden.

TAXIKURIER: Die Behörden der Stadtverwaltung haben in den letzten Jahren vor allem durch lange Wartezeiten und Personalprobleme von sich reden gemacht. Stark darunter gelitten hat auch das Taxigewerbe. Bearbeitungszeiten von bis zu drei Jahren für die Beschilderung eines Taxistandplatzes waren keine Ausnahme. Mit welchen Maßnahmen werden Sie der Misere und dem Verdruss der Bürger gegenüber der Verwaltung gegensteuern?

ANDA CELIK: Ich werde im Stadtrat das Thema der Digitalisierung mitvorantreiben, um allgemein bürokratische Vorgehensweisen zu beschleunigen. Das ist gut für die Bürger, die etwas von der Stadtverwaltung brauchen und das ist auch gut für alle Gewerbe.

Wir danken Herrn Celik für die Beantwortung unserer Fragen.
(BH)



INTERVIEW

→ WAHL 2020 – WELCHEN STELLENWERT HAT DAS TAXI?

Der TAXIKURIER hat den Fraktionen des Stadtrates der Landeshauptstadt vier Fragen zu Problemen des Taxiverkehrs in München gestellt. Für die SPD beantwortete Christian Vorländer unsere Fragen, für die FDP-HUT Thomas Ranft, für die Freien Wähler Hans Peter Mehling und für die Grünen Katrin Habenschaden.

TAXIKURIER: Das Taxi trägt eine wesentliche Rolle im ÖPNV, das Taxi ergänzt das Angebot auf der letzten Strecke und im Schienenersatzverkehr. Wo sehen Sie die Stärken und die Probleme des Verkehrsmittels Taxi?

CHRISTIAN VORLÄNDER (SPD): Wir stehen fest an der Seite der Taxler! Das Taxi ist für uns als SPD-Stadtratsfraktion ein ganz wichtiger Teil des ÖPNV, ein Garant für die Mobilität gerade auch für Ältere und mobilitätseingeschränkte MitbürgerInnen. Klare Stärken des Verkehrsmittels Taxi sind die Ortskunde der FahrerInnen sowie Transparenz bei den Gebühren, Verlässlichkeit und Qualität. Gerade auch kurze, nicht besonders lukrative Fahrten werden vom Taxi angeboten und durchgeführt, während andere Anbieter „Rosinen pflücken“ und nur auf den maximalen Profit schauen. Problematisch finde ich, dass in Taxen immer noch viel zu selten bargeldloser Zahlungsverkehr angeboten wird. Das sollte flächendeckend in jedem Taxi eingeführt werden, weil viele KundInnen darauf Wert legen. Nicht allein, aber auch das würde dazu beitragen, das Verkehrsmittel Taxi attraktiver zu machen.

THOMAS RANFT (FDP-HUT): Die Stärken des Taxis liegen in seiner Flexibilität schnell für den Schienenersatzverkehr zur Verfügung zu stehen und Verbindung herzustellen, die der ÖPNV in München nicht im Angebot hat. Hier sind hauptsächlich die fehlenden Sekanten- und Tangentialverbindungen zu nennen. Die Probleme dabei sind fehlende oder zurückgebaute Taxistände. Nach einer jüngst von mir eingebrachten Anfrage zum Taxigewerbe in München bestehen z. Z. 222 Taxistände, die Zahl der zurückgebauten Plätze konnte die Verwaltung mir leider nicht nennen. Dass Taxistände fehlen, wird am Beispiel Marienplatz deutlich. Es fehlt hier ein Standplatz in unmittelbarer Nähe zum Platz. Der von uns vorgeschlagene Taxistand in der Burgstraße wurde leider von der Rathausmehrheit abgelehnt.

HANS-PETER MEHLING (Freie Wähler): Die Stärken von Taxi in München liegen zum Einen in den Möglichkeiten für Menschen mit Handicap, gesundheitlichen Einschränkungen und Senioren*innen, ohne eigenes KFZ, oder zumindest vorübergehender Fahruntüchtigkeit wichtige Erledigungen zu tätigen und ggf. auch zusätzliche Transportkapazität für Waren zu haben. Eine Ergänzung des ÖPNV auf den letzten Metern trifft im Großraum des MVV selbstverständlich auch zu, innerhalb der Stadt ist diese Option aber eher nachgeordnet. Anders sieht dies im so genannten „Schienenersatzverkehr“ aus, der derzeit und auch noch in den nächsten Jahren aufgrund der regelmäßigen Problemlagen, besonders im S-Bahnbereich, diese Möglichkeit der Taxiergänzung nahezu unverzichtbar macht.

Nicht unterschätzt werden darf auch die wichtige Möglichkeit der Taxinutzung bei nächtlichen Veranstaltungen mit einem Ende außerhalb der MVV-Betriebszeiten (hier sind auch Nachtbus und Nachttram keine wirkliche Konkurrenz), besonders auch in Verbindung mit Alkoholgenuß.

Die Probleme des Verkehrsmittels Taxi sind zum einen der Kostenfaktor, der zwar betrieblich notwendig ist, aber nicht für jedes Einkommen erschwinglich, zum anderen der derzeit noch überwiegende Betrieb mit Verbrennungsmotor als Teil der Belastung des Münchner Stadtklimas. Letzteres lässt sich aber, in Verbindung mit den Münchner Fördermaßnahmen, sicherlich auch kurzfristig, durch eine deutliche Veränderung in der Betriebsart Richtung Elektroantrieb, zumindest Hybridantrieb oder in die Zukunft blickend auch mit Wasserstoffantrieb, deutlich verbessern.

KATRIN HABENSCHADEN (Die Grünen): Das Taxi ist, wie Sie bereits erwähnen, eine wichtige Ergänzung zu unserem ÖPNV. Insbesondere für Menschen, die auf ein eigenes Auto verzichten, ist das Taxi von großer Bedeutung, aber beispielsweise auch für mobilitätseingeschränkte Personen – um nur zwei Gruppen zu nennen. Das Taxi bietet gegenüber anderen Verkehrsmitteln ein hohes Maß an Komfort und erhöht unsere Flexibilität im Stadtverkehr. Außerdem können Taxifahrer bzw. -fahrerinnen in einem Maße Hilfeleistung bieten, das bei vielen anderen Verkehrsmitteln nicht gegeben ist. Zu den Schwächen des Taxis gehört seine ungleichmäßige Auslastung – mit Folgen für Fahrer*innen wie Passagier*innen: Nachfragespitzen können zeitweise zu einer geringen Verfügbarkeit führen.

TAXIKURIER: Welche Bedeutung hat das Taxi in der Großstadt in der verkehrspolitischen Planung in Ihrer Partei?

CHRISTIAN VORLÄNDER (SPD): Das Taxi hat für uns in der Verkehrsplanung eine große Bedeutung. Wir halten es auch in Zukunft für unverzichtbar! Auch und gerade in Zeiten der von uns mit eingeleiteten Verkehrswende, die zum Ziel hat, im Ballungsraum München den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Damit wird die Rolle des Taxis in Zukunft womöglich noch größer – natürlich im Zusammenspiel mit den anderen Mobilitätsangeboten.

THOMAS RANFT (FDP-HUT): Das Taxi hat bei unserer verkehrspolitischen Planung für München eine große Bedeutung. Für uns ist es Bestandteil des ÖPNV. Das bedeutet, dass z. B. Taxistände vorhanden sein müssen und nicht sukzessive zurückgebaut werden. Wir brauchen die Standplätze besonders an den Orten, wo sie



Christian Vorländer (SPD)



Thomas Ranft (FDP-HUT)



Hans-Peter Mehling (Freie Wähler)



Katrin Habenschaden (Die Grünen)

erreichbar sind und auch eine entsprechende Nachfrage nach Taxinutzungen besteht.

HANS-PETER MEHLING (Freie Wähler): Neben der schon beschriebenen Vorteile von Taxis, die sie auf lange Sicht zu einem unverzichtbaren Bestandteil der öffentlichen Mobilität in der Stadt und dem Großraum machen, könnten Taxis durch ihren flächendeckenden Einsatzbereich, die Kilometerleistungen und die dabei erzielten, praktischen Erfahrungen einen wichtigen Beitrag im Rahmen der Erkennung von Verbesserungspotential zur „Verflüssigung des Stadtverkehrs auf der Straße“ leisten. Die FW München würde hier sehr gerne mit der Münchner Taxi-genossenschaft und ihren Fahrern*innen an einem Konzept arbeiten, das bei Umsetzung eine schnelle Nutzung des hier in München sicherlich vorhandenen großen Verbesserungspotential zur Folge hat (z. B. digitalisierter, verkehrsabhängiger Ampelbetrieb mit variabler Geschwindigkeitssteuerung, etc.).

KATRIN HABENSCHADEN (Die Grünen): Wir Grüne wollen erreichen, dass die Mehrheit der Münchner*innen langfristig kein eigenes Auto mehr braucht. Neben dem Fahrrad und Car-Sharing-Angeboten ist das Taxi der Garant für individuelle Mobilität ohne eigenes Auto. Insofern ist das Taxi von hoher Bedeutung für uns. Denn: In einer verkehrsberuhigten Stadt mit gut ausgebautem und vernetztem ÖPNV, Car-Sharing und Rad wird auch das Taxi eine wichtige Rolle spielen. Langfristig liegt auch für Münchens Taxis – ebenso wie für gewerblich genutzte Fahrzeuge – die Zukunft in den emissionsarmen Antrieben.

TAXIKURIER: In anderen Städten dürfen Taxis Fußgängerzonen und Busspuren mitbenutzen, um vor allem mobilitätseingeschränkten Mitbürgern Erleichterungen zu bieten. Sehen Sie in München Optionen, solche Ideen zu realisieren und auch dem Münchner Bürger dadurch mehr Mobilität zu ermöglichen?

CHRISTIAN VORLÄNDER (SPD): Ich halte es nicht für zielführend, Fußgängerzonen und Busspuren auch für Taxen zuzulassen. Die Fußgängerzonen müssen den Fußgängern vorbehalten bleiben, denen ohnehin oft genug zu wenig Beachtung geschenkt wird. Auch hier müssen wir unsere Anstrengungen noch verstärken. Und Busspuren sollten tatsächlich ausschließlich Busspuren bleiben – sie sind ein wichtiges Instrument, um die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen und die Menschen zum Umsteigen zu motivieren, weil's mit dem Bus einfach schneller geht. Wenn wir perspektivisch weniger individuelle AutofahrerInnen auf den Straßen haben, kommen auch die Taxen schneller voran!

THOMAS RANFT (FDP-HUT): Das benutzen von Taxen in Fußgängerzonen für mobilitätseingeschränkte Personen muss möglich sein, genauso wie das Befahren von Busspuren. Dafür setze ich mich zusammen mit meiner Fraktion ein. Die jetzige Regelung für die Münchner Fußgängerzone ist bürokratisch und unzulänglich. Ich sehe hier schon eine Option, mit diesen Maßnahmen und Ideen den Bürgerinnen und Bürgern dieser Stadt mehr Mobilität zur Verfügung zu stellen. Aber wie immer braucht es dazu eine Mehrheit im Stadtparlament. Ich kann mir aber gut vorstellen, dass man hier interfraktionell tätig werden kann.

HANS-PETER MEHLING (Freie Wähler): Die dauerhaft genehmigte Mitnutzung von Busspuren wird von den FW München eher als kontraproduktiv erachtet. Allerdings sollte eine Nutzung von Busspuren durch Taxis immer dann ermöglicht werden, wenn sie als Schienenersatzverkehr im Einsatz sind. Ein Nachweis dürfte hier bei möglichen Kontrollen problemlos möglich sein. Das partielle Befahren von Fußgängerzonen (im Schrittempo), um mobilitätseingeschränkte Fahrgäste direkt ans Ziel zu bringen, wenn diese innerhalb einer Fußgängerzone liegt, ist eine Option, die positiv gesehen wird, zumal ein Nachweis der Berechtigung,



istockphoto

durch einen entsprechenden Ausweis der Fahrgäste problemlos möglich sein dürfte.

KATRIN HABENSCHADEN (*Die Grünen*): Grundsätzlich gilt: Nicht Vorrangschaltungen für Trambahnen und Busse verursachen Staus, sondern zu viel Autoverkehr. Die von uns angestrebte Verkehrswende wird auch Vorteile für den Taxiverkehr haben. Denn wenn mehr Menschen auf ihr eigenes Auto verzichten, dann kommt dies auch dem Fluss des Wirtschaftsverkehrs und der Taxis zu Gute. Damit die Straßen langfristig auch für Taxis frei werden, müssen wir zunächst den Nahverkehr ausbauen. Derzeit scheiden Busspuren noch für eine Mitbenutzung durch Taxis aus, da diese zu frequentiert sind. Mit der Einführung neuer Busspuren ist dies jedoch denkbar – natürlich unter der Voraussetzung, dass diese gemeinsame Nutzung nicht mit der gewünschten Beschleunigung des ÖPNV kollidiert.

In einer weitgehend autofreien Altstadt, wie wir Grüne sie anstreben, wird ein Durchqueren der Innenstadt durch Taxis wichtiger sein als dies jetzt in den bestehenden Fußgängerzonen der Fall ist. Wir können uns hier auch Bereiche vorstellen, in denen nur Anlieger, Wirtschaftsverkehr und Taxen zugelassen sind.

TAXIKURIER: Die Behörden der Stadtverwaltung haben in den letzten Jahren vor allem durch lange Wartezeiten und Personalprobleme von sich reden gemacht. Stark darunter gelitten hat auch das Taxigewerbe. Bearbeitungszeiten von bis zu drei Jahren für die Beschilderung eines Taxistandplatzes waren keine Ausnahme. Mit welchen Maßnahmen werden Sie der Misere und dem Verdruss der Bürger gegenüber der Verwaltung gegensteuern?



istockphoto

CHRISTIAN VORLÄNDER (SPD): Wir setzen uns mit Nachdruck dafür ein, die Verwaltungsvorgänge gerade auch für's Taxigewerbe weiter zu verbessern und zu beschleunigen. Deshalb fordern wir hierfür auch eine deutliche personelle Verstärkung!

THOMAS RANFT (FDP-HUT): Drei Jahre zu brauchen, um die Verkehrsschilder für einen Taxistand aufzustellen ist nicht hinnehmbar und tolerabel. Generell haben wir ja leider im KVR sehr lange Bearbeitungszeiten, wie etwa bei der Verlängerung der Lizenzen. In den Griff zu bekommen sind diese Probleme nur durch die Zuschaltung von Personal, was teilweise geschehen ist, und die erhebliche Verbesserung der IT im KVR. Entsprechende Beschlüsse sind im Stadtrat auch mit meiner Zustimmung gefasst. Die Schwierigkeit liegt hier vor allem darin, entsprechend geeignetes Personal zu finden. Die Besetzung dieser Personalstellen dauert leider sehr lange. Im IT-Bereich ist ein wenig Licht am Ende des Tunnels zu erkennen, seitdem wir ein IT-Referat haben. Schritt für Schritt werden weitere Verwaltungsvorgänge digitalisiert. Mir ist klar, dass natürlich für den Kunden des KVR diese Perspektiven aktuell sehr unbefriedigend sind, aber eine Besserung ist zumindest in Sichtweite. Ich werde mit meiner Fraktion alles mittragen, was einer zügigen Verbesserung dieser Situation dienlich ist.

HANS-PETER MEHLING (*Freie Wähler*): Die FW München setzen sich, gerade auch mit Ihren aktuellen Schwerpunktthemen für den Wahlkampf und die nächste Kommunalperiode bis 2026, für eine baldige Dezentralisierung und personelle Stärkung der Serviceanteile in der Stadtverwaltung für die Münchner Bürgerschaft ein. Eine Dezentralisierung dieser Serviceanteile soll durch die Schaffung so genannter Bürgerzentren in vielen Stadtbezirken (angestrebt werden hier 12–13 Bürgerzentren, vergleichbar den bereits existenten 13 Sozialbürgerhäusern) erreicht werden. Ziel ist hierbei neben kürzeren Wegen für die Bürgerschaft auch ein persönlicher Bürgerservice und deutlich kürzere Bearbeitungszeiten. Eine baldige Verschiebung des existenten Personals der Stadtverwaltung in die Bürgerservicebereiche wird neben einer Stabilisierung und Aktualisierung der verwendeten Technik und Software als außerordentlich prioritär gesehen.

KATRIN HABENSCHADEN (*Die Grünen*): Generell sollte die Verkehrspolitik in München einen höheren Stellenwert haben, der sich auch in einer effektiveren Organisation niederschlagen sollte. Derzeit sind die Kompetenzen auf mehrere Referate und Institutionen verteilt, die nicht immer an einem Strang ziehen. Wir setzen uns dafür ein, dass das neue Mobilitätsreferat genügend Kompetenzen erhält, um zukünftig effizienter zu agieren. Es ist sicher sinnvoll, bei Fragen, die das Taxigewerbe betreffen, die Sichtweise des Münchner Taxigewerbes mit einzubeziehen.

Wir danken den jeweiligen Fraktionen des Stadtrates München für die Beantwortung unserer Fragen. (BH)

TAXLERGE SCHICHTEN



Das vom Münchner Turmschreiber und Mundart-Dichter Alfons Schweiggert im Jahr 1994 veröffentlichte Buch „Der Lohnkutscher“ ist eine Dokumentation des Münchner Taxi-Alltags schlechthin.

Insbesondere heitere Anekdoten und lustige Erlebnisse vom Leben im Taxi und am Standplatz machen dieses Buch lesenswert. In den nächsten Ausgaben des TAXIKURIER wollen wir Auszüge aus diesem einzigartigen Werk vorstellen.

HEUTE: RITSCHI

Ein Taxifahrer erzählt von seinem Kollegen Ritschi: „Also, wissen S', der Ritschi war früher Leichenfahrer, bevor er dann aufs Taxi umg sattelt ist. Was glauben S', wie der am Anfang immer erschrocken ist, wenn ihm ein Fahrgast von hinten auf d' Schulter geklopft hat?“

KÜNSTLERHAUS MÜNCHEN AM LENBACHPLATZ

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

→ VERANSTALTUNGSHINWEISE

Fr. 06.03. 19.30 Uhr, Konzert für Kontrabass und Klavier mit Roman Patkoló und Oleksandra Fedosova

So. 08.03. 15.00 Uhr, Sternschnuppe – Lustige Abenteuerlieder aus dem Koffer. Für Kinder ab 4 Jahren

Mi. 11.03. 19.00 Uhr, Vernissage Christian Peschke: Skulptur & Malerei.

Ausstellungsdauer: 12.03.2020 bis 24.04.2020

Mi. 11.03. und Do. 12.03. Der Schimmelreiter.

Theater für Kinder und Jugendliche der statt.oper

Do. 19.03. 19.30 Uhr, Filmmusik. Geschichte und Wirkung.

Ein praxisnaher Vortrag mit dem Filmkomponisten Marius Ruhland

Sa. 21.03. 20.30 Uhr, Jazz and beyond:

Two plus one – zwei Flügel, eine Violine

Sa. 28.03. 18.00 Uhr, Canto Migrando, mit „Hannes Beckmanns Münchner Bahnhofskapelle“

Weitere Informationen unter: www.kuenstlerhaus-muc.de



HALE Datendienste

Unternehmensdaten fiskaltauglich aufbewahren? Pausen und Arbeitszeit dokumentieren? Professionelle Fahrerabrechnung?

Wählen Sie Ihre passende Lösung aus den HALE Datendiensten!

Verwalten Sie drei Generationen von HALE Taxametern und Wegstreckenzählern mit einer Software-Lösung.



HALE electronic GmbH
A-5020 Salzburg
vertrieb-d@hale.de
www.hale.de



Die Zukunft im Taxi.



HALE
SOFTWARE
LÖSUNGEN

§ HALE INSIKA®

🔍 HALE Operations

🌐 HALE Cey online

oder kostenloses
MB-Basispaket
für SPT-03!

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



Carl-Zeiss-Str. 49
85521 Rierning/Ottobrunn
Telefon 089 / 58 90 96 70
Web www.fvo-finanz.de
E-Mail info@fvo-finanz.de



→ TAXLER-LEXIKON

Schrotti erklärt die Taxi-Welt

Altstadtring

Im Frühjahr 2017 tauchten die ersten Baumaschinen auf, um die Vorarbeiten für eine 520 Plätze umfassende Tiefgarage unter dem Thomas-Wimmer-Ring in Angriff zu nehmen. Wohl in diesem Jahr werden die Arbeiten beendet sein. Ursprünglich war ohnehin geplant, danach in beiden Richtungen nur mehr zwei Fahrspuren pro Richtung anzubieten, aber im Januar 2020 schlug das Planungsreferat vor, künftig in nördlicher Richtung lediglich eine Fahrspur zur Verfügung zu stellen, weil ja noch der inzwischen beschlossene „Radlring“ mit seinen 2,30 bis zu 2,80 Meter breiten Radwegen einzuplanen sei. Der Vermittlung der mit dem Bau der Tiefgarage (und später der Oberfläche) beauftragten Firma Wöhr + Bauer ist es zu verdanken, dass man sich im Stadtrat nunmehr darauf einigen konnte, künftig auch zur Maximilianstraße hin noch zwei Fahrspuren zu erhalten. Da muss also erst ein Bauunternehmer kommen und den Herrschaften den Knopf zum Einschalten der Denkmaschine zeigen ...

Baustellen

Die CSU-Fraktion im Stadtrat beantragte Ende Januar (Münchner Merkur vom 25./26.1.2020), dass die durch Baustellen bedingten Sperrungen von Verkehrsmitteln auf ein Mindestmaß zu verkürzen seien. Als Beispiel nennt sie die Uni-Baustelle in der Ludwigstraße, wo ab 2015 gebaut wurde, der Kran und die Baucontainer aber seit langer Zeit bereits verschwunden sind, die Fahrspursperrung aber immer noch besteht. Die Ludwig-Maximilian-Universität (LMU), deren Fachbibliothek dort gebaut wird bzw. wurde, wäscht, zu Recht, ihre Hände in Unschuld: die Absperrung sei durch die Stadt veranlasst und könne folglich nur durch die Stadt wieder abgebaut werden.

Wie wir Fiaker wissen, könnte man eine schier unendliche Liste von Geisterbaustellen in München aufstellen, die über Monate und sogar Jahre schlicht als Parkplätze für

derzeit nicht benötigte Baumaschinen auf öffentlichem Grund missbraucht werden, während drum herum der Verkehr weiträumig zusammenbricht. Die berühmte Baumaschinenausstellung halt. Schön, dass es jetzt auch mal einer Stadtratsfraktion aufgefallen ist.

Brücken

Die Isar fließt auf einer Länge von ca. 14 Kilometern durch München. Dabei gibt es insgesamt 12 Brücken im Stadtgebiet, die von Autos befahren werden dürfen. Dies sind (zur Wiederholung dessen, was wir alle mal im Ortskundekurs gelernt und teils wieder vergessen haben) – aufgezählt von Norden nach Süden: die Leinthalbrücke, direkt daneben die Herzog-Heinrich-Brücke (Föhringer Ring), die John-F.-Kennedy-Brücke (Isarring), die Max-Joseph-Brücke (Tivoli/Montgelas), die Luitpoldbrücke (Prinzregentenstr.), Maximiliansbrücke, Ludwigsbrücke, Corneliusbrücke, Reichenbachbrücke (Fraunhoferstr.), Wittelsbacherbrücke (Baldeplatz), sowie die Brudermühl- und die Thalkirchner Brücke. Unter uns: wer hätte alle offiziellen Brückennamen noch zusammengebracht? Der stets overschlaue Schreiber jedenfalls hat sicherheitshalber nochmal in seinem letzten vergilbten Stadtplan nachgeschaut.

Also: 12 (Auto-)Brücken inklusive der beiden erwähnten Ministege ganz im Norden und im Süden auf 14 Flusskilometern in einer rasant wachsenden Stadt mit derzeit 1,5 Millionen Einwohnern (vor 20 Jahren waren es noch 1,2 Millionen). Das sind doch nicht zu viele? Doch, meint eine Stadtratsmehrheit u. a. aus SPD, Grünen und ÖDP und hat Mitte Januar endgültig beschlossen, die Ludwigsbrücke nach ihrer Sanierung pro Richtung nur mehr einspurig anzubieten.

Damit fällt quasi eine halbe der insgesamt nur 12 Brücken für den Autoverkehr weg, indem sie künstlich auf die „Leistungs-

fähigkeit“ der Thalkirchner- und Leinthalbrücke reduziert wird. Sollen wir Fiaker, die Paketboten, die Fahrer von Liefer-LKW usw. usw., die wir alle im noch längeren Stau stehen werden, etwa aus einem Sitzplatz in der Trambahn unseren Beruf ausüben? Der „verkehrspolitische Sprecher“ der SPD im Stadtrat, Jens Röver, der als gelernter Politikwissenschaftler für diese Aufgabe natürlich mehr als qualifiziert ist, sieht unsere berufliche Zukunft wohl genau so. Im Münchner Merkur vom 20.1.2020 wird er zitiert, die drohende Verkehrsverlagerung auf die verbleibenden Strecken seien „Horror szenarien“, und ferner: „Das Planungsreferat wird uns geeignete Maßnahmen vorschlagen, um auf die Verkehrsverlagerungen zu reagieren. Man braucht hier nicht so zu tun, als ob das alles weggeschoben würde“. Bockmist! Natürlich werden die anderen Brücken und ihre Zufahrtstrecken dadurch noch mehr belastet, genauso wie auch z. B. die Anwohner der Rosenheimer Straße, die noch mehr Stau werden ertragen müssen. Röver hat, wie auch seine ideologisch verblendeten Mit-Sektierer, von diesem Thema schlicht keine Ahnung. Und davon eine ganze Menge!

Konzept

Dieter Reiter (SPD), der mindestens bei Erscheinen dieses Taxikuriers noch Oberbürgermeister der Stadt München sein wird, hat zusammen mit der parteilosen Stadtbaurätin Elisabeth Merk Ende Januar seine verkehrspolitischen Visionen für die nächsten Jahrzehnte vorgestellt. Donnerkeil, möchte man sagen, das hätte doch noch ein paar Jahre Zeit gehabt ... Aber im Ernst: nachdem die SPD-Oberbürgermeister Kronawitter und Ude in der 24 Jahre (1990–2014) andauernden Rathauskoalition mit den Grünen diesen das Thema Verkehr kampflos überlassen haben, dementsprechend sieht's in München ja auch aus, ist man in der Chefetage kurz vor der Kommunalwahl am 15. März doch noch aus dem Tiefschlaf erwacht und hat die Ver-



kehrspolitik als das möglicherweise sogar wahlentscheidende Thema entdeckt. Reiters und Merks Ideen enthalten durchaus sinnvolle Vorschläge, wie z. B. den massiven Zubau von P&R-Parkhäusern an den S-Bahnstationen im Umland Münchens, allerdings auch Utopien, die erst zum Tragen kämen, wenn wir schon 25 Stunden Stau am Tag haben. So sollen bestehende U-Bahnlinien verlängert und andere neu gebaut werden sowie 15 neue Trambahnlinien und zusätzlich auch Expressbuslinien entstehen; dabei sollen letztere von Autos mit mindestens drei Insassen mitbenutzt werden dürfen.

Aber: eine neue U-Bahnlinie braucht vom Beginn der Planung bis zum ersten fahrenden Zug realistisch 25 Jahre; eine Trambahnlinie mindestens zehn Jahre. München erstickt jedoch längst im Verkehr, wovon gerade wir ein Liedchen singen können. Da trägt der Vorschlag zur Mitbenützung von Busspuren eher zur Erheiterung bei: wer soll denn das kontrollieren? Wie sieht es z. B. bei Autos mit verdunkelten Scheiben aus, oder einfach nur, wenn sich die Sonne in den Scheiben spiegelt? Dazu müsste jedes „verdächtige“ Auto erstmal angehalten werden, was der Express-Spur völlig den Sinn nähme. Einmal mehr Schrottis Lieblingszitat von Herbert Wehner: „Das ist nicht Quatsch, das ist noch quätscher!“ Wir brauchen Lösungen jetzt, eigentlich schon sehr lange, und nicht erst dann, wenn die meisten von uns längst wegen Altersschwäche vom Stangerl gefallen sind. Aber wenn die Stadtspitze zu blöd, zu feige oder zu lahmarschig ist, um die Probleme an der Wurzel zu packen, dann muss Onkel Schrotti das halt tun:

Lösung

Es kann für die Verkehrssituation in München nur mehr einen einzigen Befreiungsschlag geben: alle Autos von Nicht-Münchnern (definiert durch den Erstwohnsitz in der Stadt) und Nicht-Gewerbetreibenden bleiben draußen! Oder andersrum: wer nicht nachweislich in München wohnt oder das Auto (LKW) nicht direkt zur Berufsausübung braucht, darf nicht mehr in das Stadtgebiet einfahren. Von dieser strikten Maßnahme kann man Schwerbehinderte mit anerkannter außergewöhnlicher Gehbehinderung, die stadträndige Wohngebiete (Perlach, Allach...), Sonn- und Feiertage sowie unter der Woche die Nachtstunden ausnehmen – aber mehr Ausnahmen darf es nicht geben, weil man's sonst gleich bleiben lassen kann.

Dann bräuchte man auch keine irrwitzig teuren neuen U- und Trambahnlinien (Stadtbaurätin Merk zu ihren und Reiters Vorschlägen: „Wir brauchen richtig viel Geld“), sondern könnte von den eingesparten Mitteln bis zum Jüngsten Tag etliche zusätzliche Busse und deren Fahrer finanzieren, die dann ja auch wesentlich weniger oder gar nicht mehr im Stau stünden und dadurch wirklich zur interessanten Alternative würden. Inklusive der Anschaffung zusätzlicher Busse, die bekanntlich immer sauberer werden, und der Schulung neuer Fahrer, die man dann auch mal ordentlich bezahlen könnte, wäre eine solche Brachialmaßnahme relativ kurzfristig umsetzbar. Da wäre noch nicht einmal das Planungsverfahren für eine neue U-Bahnlinie eröffnet worden! Nebenbei wäre auch der volkswirtschaftliche Gewinn enorm: beispielsweise ein Installateur, der mit seinem Werkstattwagen heute in München die meiste Zeit des Tages im Stau anstatt bei der Kundschaft verbringt, könnte, wie wir Taxler, die Lieferanten usw. übrigens auch pro Tag deutlich mehr Kunden anfahren. Und man könnte das Taxigewerbe in ein städtisches Mobilitätskonzept einbinden, anstatt solche Dinge irgendwelchen obskuren Heuschrecken wie unseren bekannten „Freunden“ zu überlassen. Unser ÖPNV darf nicht weiter zur Spielwiese für gelangweilte amerikanische Milliardenäre verkommen! Und eine zukunftsbeste Verkehrspolitik Münchens darf nicht den parteipolitischen Interessen sektiererischer Ideologen und den unbezahlbaren „Visionen“ fachfremder Leute, die, außer kurz vor der Wahl, am Thema gar kein Interesse haben, überlassen werden.

Da denkt Schrotti wehmütig an solche Typen wie den damaligen Münchner OB Hans-Jochen Vogel (kürzlich 94 geworden), auf dessen Initiative ab Ende der 60er Jah-

re die Münchner U- und S-Bahn sowie damals Europas größte Fußgängerzone in der seinerzeit heillos überlasteten Kaufinger- und Neuhauser Straße gebaut wurden. Der Mann hat gedacht, geplant – und gehandelt! Aber leider haben unsere heutigen Politiker nicht mehr den Mut, sich an solche Befreiungsschläge heranzutragen. Traurig, aber wahr.

Vielleicht sollte man dem OB und allen Stadtratsmitgliedern (bzw. denen, die es bei der Wahl am 15.3. werden wollen) mal erklären, dass sie von der Münchner (!) Bevölkerung gewählt werden, und nicht von Bewohnern des Umlandes, die in großer Zahl mit dem Auto nach München reinfahren, um dann dort im Stau zu stehen.

Missmanagement

Die Österreichischen Bundesbahnen, kurz ÖBB, haben von der Deutschen Bahn AG schon vor ein paar Jahren die Nachtlinie zwischen München und Rom übernommen, weil unsere deutschen Eisenbahn-Oberen keine Chance mehr sahen, diese Züge gewinnbringend zu betreiben. Schrotti übrigens, auch wenn's keinen interessiert, ist schon 1978, damals noch mit der Deutschen Bundesbahn, erstmals nach Rom gefahren. Herrlich; die Stadt, wie auch die Fahrt. Aber weiter: seit die ÖBB diese Linie betreiben, wirft sie Gewinn ab, obwohl die Fahrgäste am Brenner nicht etwa zum Anschieben aussteigen müssen.

Die Ösis mit ihrem „Night-Jet“ waren dabei gleich von Anfang an so erfolgreich, dass sie seit Januar u. a. auch eine Nachtzugverbindung zwischen München und Brüssel anbieten. Da stellt sich schon die Frage, wie das sein kann: die Bahn AG schreibt

Verkehrsmmedizinische Untersuchungen in Schwabing

Dr. Josef Venczel und Dr. Marta Venczel

Betriebsärzte

Adelheidstr. 23 • 80798 München

Tel: 089 - 27 29 460

Handy: 0172 - 89 16 575

Alle med. Untersuchungen für
Ersterwerb oder Verlängerung des
Führerscheins für Berufsfahrer
(Taxi, LKW, Bus etc.)

Um telefonische Vereinbarung wird
gebeten

01 Foliengarage

20-jährige Berufserfahrung in
Folientechnik

- Taxifolierung Voll- & Teilfolierung
- Lackschutzfolien
- Sicht- & Sonnenschutz
- Kleinreparaturen

Utzschneiderstr. 8 • 80469 München

Tel.: 089/24268809

Bilal Öztürk

0151/50109912

Cengiz Kandil

0174/3127350

Verluste, die ÖBB aber nicht. Liegt es an Vorstandsmitgliedern wie Ronald Pofalla, einem Sozialpädagogen und Juristen, der im Vorstand der Bahn AG für Infrastruktur zuständig ist und aus der Politik (u. a. Kanzleramtsminister unter Merkel) dorthin gewechselt hatte? Oder an Managern wie Hartmut Mehdorn, einem Maschinenbauingenieur, Bahn AG-Chef von 1999 bis 2009, dessen späteres Wirken als Boss von Air Berlin (zwischenzeitlich pleite) oder der Geschäftsführung des neuen Berliner Flughafens BER (hinlänglich bekannt) sich als ebenso segensreich erwies? Oder liegt es an unfähigen Verkehrsministern wie Ramsauer, Dobrindt und jetzt Scheuer, die sich lieber im dicken BMW mit Blaulicht auf dem Dach herumkutschieren lassen und von keinen zehn Rössern in einen Zug zu bringen wären, obwohl sie qua Amt auch für die Bahn zuständig waren bzw. sind?

Nix g'wieß woaß ma ned, aber Tatsache ist: die Ösis könnens, und wir nicht!

Musik in München

Im Jahre 2018 sollte auf dem „Werksviertel“-Gelände mit dem Bau des neuen Konzerthauses für die BR-Symphoniker begonnen werden. Ursprünglich wurden mal so um die 150 Millionen Euro dafür veranschlagt, dann waberte die Zahl 370 durch die Luft, aber jetzt werden auch 750 Millionen nicht mehr ausgeschlossen. Ministerpräsident Söder wird im MM vom 16.1. dazu zitiert: „Wie zu erwarten war, steigen die Kosten, und zwar sehr hoch.“ Frage Schrotti: wenn das schon zu erwarten war, was wir Bürger übrigens längst vor den Politikern wussten: warum wurden vor der Beschlussfassung im Jahre 2017 nicht gleich die realistischen Zahlen genannt?

Söder jedenfalls will vorläufig an dem Konzertsaal festhalten, schlägt aber zur Kostenreduzierung den Wegfall ganzer Gebäudeteile sowie die Errichtung des verbleibenden Hauptsalles in Holzbauweise vor. Dazu Schrotti's innovativer Vorschlag: wie wäre es denn, ein ausrangiertes Standl der Auer Dult anzukaufen und einen Stehgeiger darin auftreten zu lassen? Der würde sich darüber bestimmt sehr freuen und sein Publikum auch. Kleinkunst nennt man sowas. Und die gab es dereinst in München reichlich! Der Schreiber erinnert sich, höchst unvollständig, an seine Besuche in Livemusik-Läden wie Rigan's Club in der Herzogstraße, die Vielharmonie am

Preysingplatz, den Marienkäfer (Georgen/Schraudolph), das Domicile (Leopold 19) und das Tabarin in der Thierschstraße. Auch ohne dass der Schreiber diese Lokale durch seinen Besuch geadelt hätte gab es z. B. noch das Schwabinger Podium in der Wagnerstraße oder das Oklahoma in der Schäftlarnstraße 156 und viele andere kleine Lokale, in denen gerockt, gefiedelt oder sonst was wurde. Fast alles weg! In der hippen und schicken Stadt der Reichen und Schönen, also München, aus der der Pöbel, also wir, bald komplett herausgen-trifiziert werden wird, stört das kaum mehr jemanden. Man will doch ohnehin unter sich bleiben. Eine Hinterhofkneipe mit bezahlbaren Preisen und entsprechenden Gästen-igitt!

Aber zurück zum neuern Konzerthaus: „Des geht natürl' gor net, wo kamat ma denn do hi – mia weans dene Fischkepf scho zoagn“, denkt man sich in der Staatskanzlei, schließlich sollte die Hamburger Elbphilharmonie beim Baubeginn im Jahre 2007 noch 77 Millionen kosten und wies bei der Fertigstellung 2016 nur eine unbedeutende Preissteigerung auf 866 Millionen auf. Wäre doch gelacht, wenn wir das nicht noch übertreffen könnten! Und schließlich ist es für die Geschichtsbücher viel besser, als Politiker bei einem überregional bekannten Konzertsaal den Grundstein gelegt oder die Eröffnungsrede gehalten zu haben, statt in einer Fußnote als „Förderer der lokalen Kleinkunst“ erwähnt zu werden.

Und Altersarmut, Wohnungsnot, marode Schulen, wen interessiert das schon? Da ist es schon viel wichtiger, dass ein paar betuchte Smoking- und Abendkleidträger/innen ihre Hörgeräte bei der weltbesten Akustik einpegeln können.

Selbstfahrende Autos

Ein absoluter Schmarrn. Das kann auf öffentlichen Straßen lediglich dann einigermaßen sicher funktionieren, wenn es nur (!) mehr solche Kisten gibt, nicht jedoch, wenn im „Mischbetrieb“ menschen- und computergesteuerte Autos unterwegs sind. Wer keine Lust zum Autofahren hat oder keine Befähigung dazu, und davon gibt es jetzt schon viel zu viele Leute, soll's doch einfach bleiben lassen! Allerdings stellt sich der Schreiber gerne das Gesicht eines solchen Autobesitzers vor, wenn der seine Garage aufsperrt und statt des Wagens nur mehr einen Zettel vorfindet: „Bin in den Urlaub gefahren“.

Tempolimit

Der Allgemeine Deutsche Automobil-Club e.V., kurz ADAC, ließ Ende Januar verlauten, er sei „nicht mehr grundsätzlich“ gegen ein Tempolimit, sondern wolle sich zukünftig aus dieser emotional geführten Debatte heraushalten. Vielleicht auch besser so.

Zum Schluss

Ja, Schluss war wirklich am Montag, 27.1.2020, als der Sprechfunk der Taxi-München eG endgültig abgeschaltet wurde. Aber es haben eh' nur mehr ca. zehn Prozent der Münchner Fiaker mitbekommen, weil halt etwa 90% der Fahrer entweder gar kein Sprechfunkgerät mehr im Auto hatten oder, wenn noch vorhanden, es nicht mehr einschalteten. Ein Großteil der heutigen Fiaker kam erst nach der Einführung der Datenfunk-Vollautomatik ins Gewerbe; ihnen mutete das Sprechfunkgerät ebenso anachronistisch an wie ein Telefon mit Wählscheibe oder ein Holzgaser unter der Motorhaube. Dabei haben wir Funk-sprecher so manches Mal unfreiwillig zur Erheiterung auf der Straße beigetragen: Highlights wie die „Tüte mit Videoraketen“ (statt Videokassetten), verunglückte Langsam-Meldungen wie „Plinganser Höhe Zech ist auswärts“, die Suchmeldung der Polizei „im Raum Sendling wird ein älterer Herr verwirrt“, der Eckensteher „Kistelfinger Ecke Machtlof“, Freigaben wie „Quedde für Plitt“ oder „Pasing für Schwanzberger“ (die Adresse war der „schwarze Adler“ in der Landsberger), die „Abschleckstange“, die Frage „sind Sie gekennzeichnete Nicht-funker?“, die „Calamari-Heim-Straße“ oder der „Pötenwinkel“ (Poetenwinkel) – das alles gehört nun endgültig der Vergangenheit an. Übrigens auch Rückmeldungen von Fiakern, wie: „Zentrale, kann Straße nicht finden“ – Antwort der Zentrale (Roidl): „Dann schauen Sie mal unter dem Auto nach“, Fragen wie „Zentrale, wo ist Haus mit Zug?“ oder (während der Wiesn) „Zentrale, wo ist Volksfest?“ werden wir, jetzt: ehemaligen-Funksprecher, irgendwie schon vermissen. Zukünftig werden wir halt nur mehr am Telefon miteinander reden, wenn es wegen einem Auftrag was zu bereden gibt.

Für über 30 Jahre Sprechfunk (erste Hauptfunkschicht auf Kanal 1 im Mai 1989) bedankt sich der Schreiber mit einem Zitat des Ex-Fußballers Horst Hrubesch, der bei den Grundrechenarten vielleicht nicht ganz so gut aufgepasst hat: „Zum Abschluss sage ich nur ein Wort: vielen Dank“. (MS)

Prominente berichten über ihre Erfahrungen

→ ANGELIKA MILSTER

Vom 26. Februar bis 19. April gastiert eine der letzten großen Diven des Musiktheaters in der Komödie im Bayerischen Hof – Angelika Milster. „Wechselspiel der Liebe“, ein Musical nach einem Roman von Rosamunde Pilcher, bietet alles, was der Zuschauer von einem Pilcher-Stück erwarten kann: Ein schottisches Landhaus an einem stürmischen See, eine große Familie, die düstere Geheimnisse hegt, ein distinguiertes Butler, der alles sieht und nichts verrät und ein Zwilling, der sich für seine Schwester ausgibt – „Wechselspiel der Liebe“ ist Rosamunde Pilcher vom Feinsten, voller Überraschungen und mit britischem Humor. Das Sahnehäubchen aber ist die Musik: Große Emotionen, turbulente Ereignisse, brenzlige Situationen und zärtliche Momente – für alles gibt es hier ein Lied, eine Melodie, und es gibt die große Angelika Milster, den Musical-Star, als Dreh- und Angelpunkt der Geschichte. Trotz ihres enormen Bekanntheitsgrades hat die Künstlerin ihre Bodenständigkeit behalten. Im Gespräch mit ihr kann man sich ihrer Wärme und ihres Humors nicht entziehen.

Angelika Milster liebt die Kunst, egal ob Musical, Jazz, Pop oder Klassik, Schauspiel oder Fernsehproduktion. Ihr komödiantisches Talent hat sie schon oft unter Beweis gestellt. Viele werden sich an „Mama ist unmöglich“ erinnern. Sie sagt selbst, dass man Humor nicht lernen kann, den muss man haben. So schätzt sie Hape Kerkeling oder auch Miriam Boes, die wortgewandt mit der Sprache umgehen. Ihre musikalischen Wurzeln sind im Musical zu suchen. Viele werden sich an „Cats“ erinnern. Aber wer einen Blick auf die darauf folgenden Musical-Produktionen, Gastrollen im Fernsehen oder auch Konzert- und Theaterauftritte wirft, staunt über diese unglaubliche Leistung. Sie hat sich auch nie gescheut, vom Schlager zur Klassik oder vom Theater zur sogenannten leichten Fernsehunterhaltung zu wechseln. Alles hat sie mit ihrer enormen Ausstrahlung und genialen Musikalität ausgefüllt und das Publikum dankt es ihr. Auch ihr Kirchenmusikprogramm begeistert und berührt die Konzertbesucher jeden Alters. Gerade hat die Grand Dame des Musicals ihr 50. Bühnenjubiläum gefeiert und ist mit ihrem neuen Album „Milster singt Musical“ auf großer Deutschlandtournee. In München ist sie am 10. Mai im Herkulessaal zu Gast. In einem Alter, in dem die Meisten längst den Ruhestand genießen, sprüht sie vor Energie. Darauf angespro-

chen meint sie selbst: „Das ist entweder Energie oder Wahnsinn“. Seit 35 Jahren ist sie Schweizerin und genießt die Ruhe und die gemäßigte Lebensweise der Schweizer. Dort tankt sie Kraft für ihre Tourneen. Gern ist sie da auch allein. Langeweile gibt es für sie nicht. Ruhe genießen und die Landschaft auf sich wirken lassen, das ist das Geheimnis ihres Elans.

Angelika Milster nutzt in den Tourneeorten auch öffentliche Verkehrsmittel. Besonders gern fährt sie Bus. Wenn sie dann, was fast immer passiert, erkannt wird, macht es ihr nichts aus. „Ich quatsche die Leute einfach zu Tode.“, sagt sie lachend. Wenn sie unterwegs ist, wird sie von ihrer Freundin, die ihre Assistentin ist, und zwei Hunden begleitet. Ihr eigener ist ein, wie sie sagt, erlesen hässliches Tier, aber der schönste und liebste Hund aller Zeiten. Der Hund der Freundin ist ein Zwergdackel, der in der Tasche mit auf Reisen geht. Wenn Angelika Milster Taxi fährt, ist ihr Hund oft mit dabei und legt sich zu ihren Füßen. Wenn der Taxifahrer Angst vor dem braven Vierbeiner hat, wird er von ihr sofort therapiert. Beim Taxler ist es ihr wichtig, dass das Fahrzeug sauber ist und der Fahrer nicht nach Knoblauch riecht. Das erträgt sie nur schwer. Für Taxler mit Humor ist sie immer dankbar. Das muss ein solcher auch manchmal haben. Als Angelika Milster wieder einmal Abends unterwegs war und ihre Freundin mit ihrem alten Mercedes nach einem gemeinsamen Essen am Theater, in dem sie ihre Tasche vergessen hatte, auf sie wartete, stürzte Frau Milster aus der Tür des Theaters in die Dunkelheit, sah einen Mercedes davor und stieg ein mit den Worten: „Fahr endlich los!“. Plötzlich merkte sie, dass etwas nicht stimmte. Der Taxler, bei dem sie gelandet war, lachte nur und fragte, wo es denn eigentlich hingehen sollte. Erst jetzt erkannte sie den Irrtum und beide lachten herzlich. (BH)

→ Premiere 26. Februar 202, 19.30 Uhr

→ Weitere Vorstellungen vom 27. Februar bis 19. April 2020
Mo. bis Sa. 19.30 Uhr, Sonn- und Feiertage 18 Uhr
(außer am 16. März, und 17. März, sowie am 10. April 2020)

Weitere Informationen unter: www.komoedie-muenchen.de



Anne Huneck

KFZ-Sachverständigenbüro Ing. Obermaier

über
30 Jahre
Erfahrung

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

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

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

Wenn's gekracht hat...



→ THEMA RENTE – REICHT DIE GESETZLICHE ALTERSVORSORGE?

Viele Rentner sind von Altersarmut betroffen und bei den Erwerbstätigen scheint die Angst vor Altersarmut zu wachsen. Aber wer ist wirklich betroffen und ab wann gilt man statistisch als arm?

Altersarmut

Wer in unserem Land eine Rente von weniger als 900 Euro erhält und keine weiteren Einkünfte wie z.B. Betriebsrenten oder Kapitalerträge hat, gilt für Statistiker als arm bzw. von Armut gefährdet. Wie kommt diese Zahl zustande? Als arm gilt in Deutschland, wer über weniger als 60 % des durchschnittlichen Einkommens verfügt. Dabei kritisieren viele, dass die Lebensumstände in vielen Untersuchungen zu wenig berücksichtigt werden. Besonders die regionalen Unterschiede, die sich beispielsweise aus dem Wohnort ergeben, müssen realistisch gesehen werden. Allein die unterschiedlichen Mieten und Immobilienpreise allgemein und die Lebenshaltungskosten verzerren das Bild. Ein Rentenbezieher in München, Hamburg oder Frankfurt ist kaum in der Lage, von 900 Euro die Miete für eine adäquate Wohnung zu bestreiten. Im ländlichen Raum und außerhalb Bayerns ist die Situation eine ganz andere.

Die durchschnittlich von der Deutschen Rentenversicherung gezahlte Rente lag 2017 bei Männern bei 1141 Euro und Frauen bei 654 Euro in Bayern. Etwa 2,45 Millionen Rentenbezieher wurden für 2017 in unserem Bundesland erfasst. Werden nur diese Zahlen betrachtet, kann der Eindruck entstehen, dass die Mehrheit der bayerischen Rentner in Altersarmut lebt oder zumindest von dieser bedroht ist. Leider versuchen einige Medien, genau diesen Eindruck zu vermitteln. Dabei wird vergessen, dass viele Menschen im Alter nicht nur

Einkünfte durch die gesetzliche Rentenversicherung erhalten. Diese Tatsache soll nicht von der Not ablenken, die tatsächlich in Altersarmut lebende täglich begleitet. Leider wird die Zahl der sich in dieser Situation befindlichen Personen regelmäßig zu gering eingeschätzt. Etwa 19 % der Altersrentner sind von Altersarmut betroffen oder zumindest bedroht. Umfragen zeigen, dass es gerade die älteren Menschen sind, die die Grundsicherung für eine Art Almosen des Staates halten und aus falsch verstandener Scham keine Aufstockung zur Rente beantragen. Allein der Gang zum Sozialamt nach einem Leben, das unter oft vielen Entbehrungen immer selbstständig durch harte Arbeit gemeistert wurde, ist für diese Menschen unvorstellbar. So ist es zu erklären, warum immer mehr Personen, die das 70. Lebensjahr weit hinter sich gelassen haben, einer Erwerbstätigkeit nachgehen. Da werden Regale im Supermarkt von Senioren eingeräumt, Zeitungen bei Wind und Wetter ausgetragen oder auch Taxi gefahren. Es mag sein, dass Einige dabei sind, die der Einsamkeit auf diesem Wege entfliehen wollen, aber die Meisten müssen für die täglichen Ausgaben dazuverdienen, weil eben die Rente nicht ausreicht.

Es ist nach wie vor schwer, einer Generation, die dieses Land aufgebaut hat, zu vermitteln, dass der Anspruch auf Grundsicherung ein Rechtsanspruch und kein Almosen ist. Leider schrecken auch immer mehr vor der Antragstellung zurück, weil schon das Ausfüllen der Anträge eine Herausforderung darstellt und viele Hilfe nicht in Anspruch nehmen wollen. Unwissenheit, Scham und

die Angst, die Kinder oder Enkel könnten in Regress genommen werden, lassen viele Rentner auf ihr Recht verzichten. Dazu kommt gerade in den Städten die zunehmende Vereinsamung der Menschen im Alter. Die Familienverbände gibt es nur noch in den seltensten Fällen. Kinder und Enkel sind in der ganzen Welt verstreut und die innerfamiliären Kontakte, die im Erwerbsleben mit den Kollegen kompensiert wurden, tendieren mit zunehmendem Alter gegen Null. So fällt es oft auch den Verwandten gar nicht auf, wenn eine finanzielle und psychische Verarmung Senioren trifft. Die Folge dieser Tendenzen sind zunehmende psychische und physische Erkrankungen. In einer Zeit, in der echte soziale Kontakte zur Seltenheit mutieren, ist es schon ein Lichtblick, wenn sich Firmen ihrer ehemaligen Mitarbeiter, die sich im Ruhestand befinden, erinnern und diese zu Feierlichkeiten einladen.

Allein bei der Taxi-München eG sind von fast 8.000 registrierten Taxifahrern 587 Taxler, die im Rentenalter noch ihrem Beruf nachgehen. Nicht wenige haben das 80. Lebensjahr überschritten. Dabei ist die Motivation recht unterschiedlich. Eins aber hat ein nicht geringer Anteil dieser Kollegen gemeinsam. Sie haben als Unternehmer nie oder nur unzureichend in die Rentenversicherung eingezahlt. Daraus bedingt sich, dass ein Ruhestand aus finanziellen Gründen fast unmöglich gemacht wird. Den jüngeren Kollegen und Neuunternehmern sei daher immer ans Herz gelegt: Vorsorge für das Alter ist eine Investition in die Zukunft, die immer lohnt. (BH)

→ DIE GESETZLICHE RENTENVERSICHERUNG

Seit wann gibt es die Altersversorgung in Deutschland

Die gesetzliche Rentenversicherung ist ein Teil des Sozialversicherungssystem Deutschlands. Die Idee, Menschen, die nicht mehr ihren Lebensunterhalt durch eigene Arbeit aus Alters- oder gesundheitlichen Gründen zu unterstützen, geht weit zurück ins Mittelalter. Zünfte und Gilden des Handwerks und Bergbaus entwickelten schon in ihren Blütezeiten ein Solidarsystem, das unserem Sozialversicherungssystem ähnlich ist.

Am 10. April 1854 trat das Preußische Knappschaftsgesetz als erste landesgesetzliche, öffentlich-rechtliche Arbeiterversicherung in Kraft. Es vereinigte die Berg-, Hütten- und Salinenarbeiter in der Knappschaftskasse obligatorisch. Die Bergarbeiter waren verpflichtet, die Mindestleistung zu entrichten. Reichskanzler Otto von Bismarck überzeugte Kaiser Wilhelm I. von der Notwendigkeit einer einheitlichen Arbeiterversicherung für das Kaiserreich. Auf Drängen des Reichskanzlers leitete der Monarch den Aufbau einer Arbeiterversicherung ein, in der die Arbeiter gegen Krankheit, Unfall und materielle Not bei Invalidität oder im Alter versichert werden sollten. Dieses Gesetz wurde durch den Reichstag am 22. Juni 1889 verabschiedet und trat am 1. Januar 1891 als Rentenversicherung der Arbeiter in Kraft. Voraussetzung für eine Rentenzahlung war das Alter von 70 Jahren nach 30 Jahren Beitragszahlung oder eine Invalidenrente bei Erwerbsunfähigkeit. Trotz der aus heutiger Sicht inhumanen Rahmenbedingungen war dieses Gesetz die erste Sozialgesetzgebung des industriellen Zeitalters und ist bis heute die Grundlage für die Sozialgesetze in Deutschland. Auch bei der Finanzierung wurden einige Grundsätze beibehalten. Bei Einführung 1891 wurde der Beitragssatz von 1,7 % zu je einem Drittel von Arbeitnehmern, Arbeitgebern und staatlichen Zuschüssen finanziert. Bereits 1911 wurde dann eine Hinterbliebenenrente eingeführt und 1916 die Rentenaltersgrenze von 70 auf 65 Jahre herabgesetzt.

Durch den Ersten Weltkrieg, die Inflation und die Weltwirtschaftskrise waren Leistungskürzungen unvermeidlich, da eine Rücklagenfinanzierung in finanziell instabilen Zeiten keine Sicherheit bot. Schon da-

vor war die Rente nur ein Zubrot und weit davon entfernt, den Lebensstandard im Alter zu halten. Seit Ende der 1930er Jahre entzog der Staat den Sozialkassen Mittel für Rüstungsprojekte und zweckentfremdete so die Gelder der Rentenversicherung.

Nach der Gründung der Bundesrepublik Deutschland und der Einführung der Sozialen Marktwirtschaft wurde 1957 die erste Rentenreform durchgeführt. Statt Rücklagen zu bilden, wurde der Beitrag, je zur Hälfte von Arbeitgebern und Arbeitnehmern abzuführen, zur sofortigen Zahlung der berechtigten Rentenbezieher verwendet. Das ermöglichte auch eine dynamische Anpassung der Rentenhöhe an die Bruttolohnentwicklung. Dieses Umlagesystem hat den Vorteil, dass Finanzturbulenzen für die Zahlung nicht relevant sind. Es werden keine Rücklagen gebildet, die durch Inflationen oder andere Krisen vernichtet werden können. Der Nachteil ist, wenn nicht alle Erwerbstätigen als Beitragszahler herangezogen werden, dass bei einer niedrigen Geburtenrate und dem daraus resultierenden demographischen Wandel das System aus dem Gleichgewicht gerät. Da in Deutschland die meisten Selbständigen und Beamte von der Rentenversicherungspflicht ausgenommen sind, ist gerade dieses Problem auf der Tagesordnung. Nun sollte man aber nicht den Fehler machen, die in unserem Land so beliebte Neiddebatte gegen Selbstständige und Beamte vom Zaun zu brechen. Diese Entscheidungen hat nicht diese Berufsgruppe getroffen, es war politisch so gewollt. Alle Beamten wie Polizisten oder Soldaten zahlen sehr wohl in Pensionskassen und die in der Bevölkerung weit ver-



breitete Meinung, dass der Beamte 100 % seines letzten Gehalts als Pension erhält, hat sich schon längst als Märchen heraus gestellt.

Aufgaben der gesetzlichen Rentenversicherung

Die Leistungen der gesetzlichen Rentenversicherung gliedern sich in zwei zentrale Bereiche:

Die Zahlung der Altersrente, aber auch die Abfederung von Folgen aus einer verminderten Erwerbsfähigkeit, sowie die Absicherung nach dem Tod eines Ehepartners oder Elternteils von minderjährigen Kindern sind die eine Seite der zentralen Aufgaben.

Der zweite Bereich umfasst die Rehabilitation. Sie soll dafür sorgen, die Erwerbsfähigkeit kranker oder behinderter Menschen wenn möglich wieder herzustellen oder zumindest positiv zu beeinflussen. Dafür unterhält die Rentenversicherung

**ANWALTSKANZLEI
MICHAEL BAUER**

Unfallabwicklung
Personenbeförderungsrecht
Strafsachen
Bußgeldsachen

MICHAEL BAUER
Fachanwalt Verkehrsrecht

SILVIA KOBER
Schwerpunkt Strafrecht

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

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

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

- Unfallinstandsetzung
- Kfz-Reparaturwerkstätte
- spontane Hilfe

Kliniken und Rehabilitationseinrichtungen, die den Versicherten für die Nachsorge nach Operationen oder der Rehabilitation allgemein zur Verfügung stehen.

Im Jahr 2018 haben mehr als 55 Millionen Menschen in Deutschland eine Rente bezogen, 21 Millionen davon eine Altersrente. Mehr als eine Million Menschen haben eine Rehabilitationsmaßnahme durch die Deutsche Rentenversicherung 2018 erhalten.

Selbständige Unternehmer

Etwa 4,2 Millionen Menschen in Deutschland sind selbständig tätig. Sie arbeiten auf eigene Rechnung, tragen das unternehmerische Risiko, unterliegen keiner Weisung eines Vorgesetzten oder eines Auftraggebers und bestimmen ihre Arbeitszeit selbst. Zudem sind Selbständige nicht in die Arbeitsorganisation eines Unternehmens eingebunden, sind keiner Person gegenüber berichtspflichtig und können ihren Arbeitsort normalerweise selbst bestimmen.

Für bestimmte Gruppen von Selbständigen besteht, wie für Angestellte auch, eine Rentenversicherungspflicht. Hierzu zählen beispielsweise Tanzlehrer, Privatlehrer, Erzieher, Hebammen, Pfleger und Pflegerinnen, Dozenten an der Volkshochschule, Handwerksmeister, Publizisten sowie Künstler.

Aber auch Selbständige, die nicht zu diesen Berufsgruppen zählen, sollten sich Gedanken über eine entsprechende Versicherungsmöglichkeit machen. Je länger sie einzahlen, desto höher ist auch die Rendite. Bei der privaten Rente kann das unterschiedlich ausfallen.

Für Selbständige gibt es neben einer privaten Rentenversicherung in der Regel die Möglichkeit, ein Pflichtmitglied der gesetzlichen Rentenversicherung zu werden. Dazu muss innerhalb der ersten fünf Jahre nach Beginn der Selbständigkeit ein Antrag gestellt werden. Nach einer Zusage besitzt der Selbständige die gleichen Rechten und Pflichten wie alle anderen Mitglieder der Rentenversicherung auch. Ein Ende der Pflichtmitgliedschaft ist dann nur nach Beendigung der Selbständigkeit möglich. Auf die Anzahl der Beiträge kommt es für Selbständige dann an, wenn ein bestimmter Umfang an Versicherungszeiten für einen Rentenanspruch benötigt wird. Für die Rentenhöhe ist die jeweilige Beitragshöhe ausschlaggebend.

Als freiwillig Versicherter bestimmen Sie als Taxiunternehmer die Anzahl und Höhe der Beiträge selbst. Sie können pro Kalenderjahr bis zu zwölf Monatsbeiträge zahlen und dabei jeden Betrag vom Mindest- bis zum Höchstbeitrag frei wählen. Einen gezahlten Beitrag können Sie nachträglich allerdings nicht mehr ändern. Wer sich als Unternehmer für diesen Weg entschieden hat, kann den gesamten Leistungskatalog der gesetzlichen Rentenversicherung in Anspruch nehmen, vorausgesetzt die entsprechenden Pflichtversicherungszeiten sind vorhanden. Dies gilt aber auch für Angestellte.

Freiwillige Beiträge von Selbständigen lohnen sich deshalb vor allem, wenn man damit einen bereits bestehenden Anspruch auf eine Erwerbsminderungsrente aufrechterhalten kann.

Regelbeitrag

Dieser richtet sich nach der Bezugsgröße (2019: 3.115 Euro monatlich in den alten bzw. 2.870 Euro in den neuen Ländern). Unter Berücksichtigung des aktuellen Beitragssatzes der Rentenversicherung (= 18,6%), ergibt sich damit ein monatlicher Regelbeitrag in Höhe von 579,39 Euro im Westen bzw. 533,82 Euro im Osten.

Halber Regelbeitrag

In den ersten drei Jahren nach Aufnahme einer selbständigen Tätigkeit müssen Unternehmer auf Antrag nur den halben Regelbeitrag zahlen. In diesem Fall sind innerhalb dieses Zeitraums also im Jahr

2019 monatlich nur 289,70 Euro in den alten bzw. 266,91 Euro in den neuen Ländern fällig. Selbständige können jedoch beantragen, auch schon in den ersten drei Jahren den vollen Regelbeitrag zu zahlen.

Einkommensgerechter Beitrag

Auf Wunsch kann der Rentenversicherungsbeitrag von Selbständigen auch niedriger oder höher als der Regelbeitrag sein. Voraussetzung dafür ist der Nachweis anhand des letzten Steuerbescheids eines entsprechend abweichenden Arbeitseinkommens.

Als Arbeitseinkommen gilt der Gewinn aus einer selbständigen Tätigkeit nach dem Einkommensteuerrecht. Das kann die Differenz zwischen dem Betriebsvermögen am Schluss des abgelaufenen und des vorherigen Kalenderjahres sein, aber auch der Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben. Das nachgewiesene Arbeitseinkommen wird jährlich zum Jahresanfang automatisch dynamisiert.

Formel zur Beitragsberechnung

Die Formel zur Ermittlung des monatlich fälligen Rentenbeitrags lautet:

Jährliches Arbeitseinkommen x
Dynamisierungsfaktor (für 2018: 1,0466) x
Beitragssatz (für 2019: 18,6%) : 12 Monate
= monatlicher Beitrag

Es gilt jeweils der Dynamisierungsfaktor für das Jahr, für das der letzte Einkommensteuerbescheid vorliegt.

Die Rentenbeiträge sind spätestens am drittletzten Bankarbeitstag eines Monats fällig.

Wer bereits im Voraus weiß, dass sein Arbeitseinkommen im laufenden Kalenderjahr mit großer Sicherheit um mindestens 30 Prozent von dem im letzten Steuerbescheid ausgewiesenen Einkommen abweichen wird, kann eine Sozialklausel in Anspruch nehmen. Dann werden nur Rentenbeiträge entsprechend dem laufenden Einkommen fällig. Als Nachweis gilt zum Beispiel eine Bescheinigung des Steuerberaters oder eine präzise Selbsteinschätzung. (BH)

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

→ DIE DEUTSCHE RENTENVERSICHERUNG BAYERN SÜD

Jan Paepflow ist der Pressesprecher der DRV und stand unseren Fragen Rede und Antwort.

TAXIKURIER: Für wie viele Versicherte ist die DRV Bayern Süd verantwortlich und mit wie vielen Mitarbeitern werden die Aufgaben bewältigt?

JAN PAEPFLOW: Als gesetzlicher Rentenversicherungsträger ist die DRV Bayern Süd seit mehr als 125 Jahren für die Regierungsbezirke Oberbayern, Niederbayern und Oberpfalz zuständig. Mit ca. 2.600 Beschäftigten betreut sie aktuell knapp 2,8 Mio. Versicherte und zahlt mehr als 1,2 Mio. Renten aus.

TAXIKURIER: Wie hoch ist der Anteil der freiwillig Versicherten und worin liegen die Vorteile?

JAN PAEPFLOW: Bei der DRV Bayern Süd sind derzeit ca. 10.000 Personen freiwillig versichert.

- Freiwillige Beiträge beeinflussen grundsätzlich die Rentenhöhe, genau wie Pflichtbeiträge.
- Freiwillige Beiträge dienen dazu, die Mindestversicherungszeiten für Renten zu erreichen.
- Auch die versicherungsrechtlichen Voraussetzungen für Leistungen zur medizinischen Rehabilitation und zur Teilhabe am Arbeitsleben können mit freiwilligen Beiträgen erfüllt werden. Darüber hinaus können sie die Höhe des Übergangsgeldes während einer Leistung zur Teilhabe beeinflussen.
- Bestimmte Versicherte können bei Erfüllung besonderer Voraussetzungen mit freiwilligen Beiträgen die Anwartschaft auf eine Rente wegen verminderter Erwerbsfähigkeit aufrechterhalten.

TAXIKURIER: Was raten Sie freiwillig versicherten Unternehmern oder auch angestellten Pflichtversicherten, die Angst vor Altersarmut haben?

JAN PAEPFLOW: Zunächst einmal gilt es, den Status Quo festzustellen. Was habe ich von der gesetzlichen Rentenversicherung zu erwarten, welche anderweitigen Einkünfte stehen mir im Alter zur Verfügung? Die Deutsche Rentenversicherung bietet hier eine kostenlose Altersvorsorgeberatung an. Wichtig ist, dass im Vorfeld der Beratung die Rentenversicherungszeiten geklärt und die Informationen zu ihrer betrieblichen und privaten Altersvorsorge auf einem aktuellen Stand sind. Es wird dann in der Beratung eine ggf. vorhandene Versorgungslücke ermittelt, Lösungsansätze werden aufgezeigt und besprochen. Wegen der gebotenen Neutralität werden aber keine konkreten Produkte empfohlen oder vermittelt.

TAXIKURIER: Welche Konsequenzen hat die Nichtanmeldung eines Fahrers für den Unternehmer?

JAN PAEPFLOW: Hier reden wir ganz klar von Schwarzarbeit.

Der Unternehmer sieht sich deshalb zum einen mit einer Beitragsnachforderung konfrontiert. Dabei werden die an den Fahrer gezahlten Entgelte als Nettoverdienst angesehen, Beiträge aus einem mit Steuerklasse VI hochgerechneten Brutto nachberechnet. Zu beachten ist dabei, dass der Unternehmer nicht nur den Arbeitgeber-, sondern auch den Arbeitnehmeranteil zu tragen hat. Darüber hinaus werden auf die Nachzahlung noch Säumniszuschläge fällig. Zum anderen ist auch die Finanzkontrolle Schwarzarbeit mit im Boot. Ein Bußgeld und eine Anzeige bei der Staatsanwaltschaft mit ggf. anschließendem Strafverfahren stehen deshalb ebenfalls im Raum.

TAXIKURIER: In welcher Höhe werden rentenfremde Einkommen bei Rentenzahlungen angerechnet?

JAN PAEPFLOW: Das ist ein sehr komplexes Thema, deshalb nur die wichtigsten Grundzüge:

- Regelalters- und Waisenrenten werden ohne Einkommensanrechnung gezahlt
- Renten wegen voller Erwerbsminderung und vorgezogene Altersrenten werden bis zu einem Hinzuverdienst (hierzu zählt Arbeitsentgelt und Arbeitseinkommen) von 6.300/Jahr ungekürzt gezahlt, bei Überschreiten dieser Grenze wird ein Teil der Rente gekürzt
- Bei Witwen- und Witwerrenten wird eigenes Einkommen, das über den jeweiligen Freibeträgen liegt, auf die Hinterbliebenenrente mit 40 % angerechnet

TAXIKURIER: Die Bevölkerung wird immer älter. Welche Auswirkungen hat diese Tendenz auf die DRV? Welche Faktoren außer der Überalterung spielen noch entscheidende Rollen im deutschen Rentensystem?

JAN PAEPFLOW: Die zunehmende Lebenserwartung und der steigende Anteil der über 65-jährigen an der Gesamtbevölkerung stellen eine Herausforderung für das System der gesetzlichen Rentenversicherung dar. Auch die Geburtenrate spielt für das deutsche Rentenversicherungssystem eine Rolle. Der aktuelle Bevölkerungsaufbau 2018 wird durch die stark besetzten Jahrgänge der „Babyboomer“ dominiert, die derzeit im Alter zwischen Ende 40 und Mitte 60 sind. Deshalb prognostiziert das Statistische Bundesamt für die nächsten 20 Jahre einen Rückgang der Bevölkerung im Erwerbsalter und einen Anstieg der Seniorenzahl. Um die Zahl der erwerbstätigen Personen zu steigern, muss im Vergleich zu heute der Anteil der erwerbstätigen Frauen erhöht werden. Hierzu sind nach herrschender Meinung unter Anderem weitere Maßnahmen zur verbesserten Verein-



barkeit von Familie und Beruf notwendig. Zum anderen ist nach den Ausführungen des Statistischen Bundesamtes Deutschland eine Nettozuwanderung erwerbsfähiger Personen erforderlich.

TAXIKURIER: Andere Staaten haben ein steuerfinanziertes Rentensystem. Welche Vor- und Nachteile sehen Sie in unserem beitragsfinanzierten System und wie zukunftsfähig ist es?

JAN PAEPLow: Das deutsche Rentenversicherungssystem richtet sich nach dem sogenannten „Äquivalenzprinzip“. Das heißt, wer höhere Beiträge leistet bzw. länger einzahlt, bekommt eine entsprechend höhere Rente. Für die Vorleistung in Form der Beiträge wird später die Versicherungsleistung in Gestalt der Rente gezahlt. Die Rente stellt daher Lohnersatz dar. In den meisten steuerfinanzierten Systemen spielt das während des Erwerbslebens erzielte Arbeitsentgelt eine nur untergeordnete Rolle. Hier dient die Rente nur der Grundsicherung. Darüber hinaus gehende Leistungen müssen über privat bzw. betrieblich finanzierte Absicherungen erreicht werden. Leistungen zu Rehabilitation, vorgezogene Altersrenten und sowie Hinterbliebenenrenten kennen die meisten steuerfinanzierten Systeme nicht. Allerdings werden

in diesen alle Steuerpflichtigen zur Finanzierung herangezogen und nicht nur die Beitragszahler. Wobei einschränkend hinzugefügt werden muss, dass in Deutschland bereits jetzt ein nicht unerheblicher Teil der gezahlten Renten durch den Bundeszuschuss steuerfinanziert wird. Dieser wird geleistet, um der Rentenversicherung die Kosten sogenannter „versicherungsfremder Leistungen“ (z.B. für die „Mütterrenten“) auszugleichen. Im beitragsfinanzierten System wird der Faktor Arbeit stärker belastet, da Beiträge in erster Linie für versicherungspflichtige Beschäftigten erhoben werden. Das gleiche gilt tendenziell für Geringverdiener. Denn der Beitragssatz ist bis zur Beitragsbemessungsgrenze gleich, die prozentuale Steuerbelastung hingegen steigt mit dem Einkommen. Die gesetzliche Rentenversicherung hat zwei Weltkriege, Inflation und Wirtschaftskrisen überstanden und die Herausforderungen der deutschen Einheit gemeistert. Sie stellt nach wie vor die wesentliche Grundlage der Alterssicherung dar, wurde in der Vergangenheit immer an die jeweiligen Gegebenheiten angepasst und wird deshalb ihre Aufgaben auch in Zukunft erfüllen.

Der TAXIKURIER bedankt sich bei Jan Paeplow.

AKTION



AUSSENWERBUNG TAXI-DEUTSCHLAND

Die Werbung für die Taxi-Deutschland APP – die echte Taxi-App – erstrahlt in neuem Glanz. Ab sofort stellen wir für interessierte Kolleginnen und Kollegen Aufkleber für die Werbung an den seitlichen Fahrzeugtüren kostenlos zur Verfügung. Die Anbringung der Werbung erfolgt durch einen Fachbetrieb und ist für unsere Mitglieder ebenfalls kostenlos. Eine Vergütung ist für diese Werbung nicht vorgesehen. Interessenten melden sich bitte im Büro der Taxi-München eG bei Frau Müller, Telefon: (089) 21 61-367. Unterstützen auch Sie unsere App – nur gemeinsam sind wir stark!



München und Taxi-Deutschland: Meine Stadt – Meine App!

→ GEBALLTES MESSEPROGRAMM

Internationaler Cybersecurity-Summit Command Control in München.

Take back control. Am 03.–04. März 2020 findet im ICM – Internationales Congress Center München – die zweite Auflage des internationalen Cybersecurity-Summits der Messe München Command Control statt. Führende Köpfe aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik zeigen auf der Veranstaltung, wie Unternehmen die digitale Transformation ihrer Organisation sicher vorantreiben können. Die Veranstaltung richtet sich in erster Linie an Cybersicherheitsentscheider wie CISOs, Geschäftsführer, Risk-Manager und Datenschutzbeauftragte. Im Mittelpunkt des Summits steht ein interaktives Konferenzprogramm mit 50 internationalen Top-Speakern. Vor Ort sprechen unter anderem die Cambridge Analytica-Whistleblowerin Brittany Kaiser, der Leiter Informationssicherheit bei Netflix Jimmy Sanders, der CIO der weltgrößten Reederei Maersk Adam Banks, der CEO und Mitgründer von IOTA Dominik Schiener, die Chief Privacy Officerin von eBay Dr. Anna Zeiter und Deutschlands vermutlich erste Frau im All Dr. Suzanna Randall. Zudem stellen Philipp Amann von Europol und Heiko Löhr vom Bundeskriminalamt in Wiesbaden die jüngsten Erkenntnisse der Sicherheitsbehörden vor. Das Leitthema des Programms ist in diesem Jahr Cyber Resilience. Neben zahlreichen interaktiven Workshops sowie der Verleihung des Awards „Digital Transformer of the Year“ sorgen gezielte Matchmaking-Maßnahmen dafür, dass vor Ort die richtigen Personen miteinander in Kontakt kommen. Die Besucher haben zudem die Möglichkeit an speziellen Speed Networking Sessions teilzunehmen.

Weitere Veranstaltungen im Februar/März 2020:

→ f.re.e 2020

Die Reise- und Freizeitmesse, Messe München
19.–23. Februar 2020
Mittwoch bis Sonntag: 10–18 Uhr

→ Golfstage München 2020

Publikumsmesse für Golf, Golftourismus & Wellness
Messe München
21.–23. Februar 2020
Freitag bis Sonntag: 10–18 Uhr

→ 25. CREATIVMESSE München

Der Hotspot der süddeutschen Kreativ-Szene
MOC Veranstaltungszentrum München
28. Februar – 1. März 2020
Freitag bis Sonntag: 10–18 Uhr

→ ABC Salon

Ordermesse für Abend-, Braut- und Cocktailmode
MOC Veranstaltungszentrum München
01.–02. März 2020
Sonntag: 9–18 Uhr, Montag: 9–17 Uhr

→ Command Control 2020

the european cybersecurity summit
ICM – Internationales Congress Center München
03.–04. März 2020
Dienstag und Mittwoch: 8.30–18 Uhr

→ Internet World Expo 2020

Die E-Commerce Messe
Messe München
10.–11. März 2020
Dienstag: 9–18 Uhr, Mittwoch: 9–17 Uhr

→ Garten München 2020

Süddeutschlands größte Indoor-Gartenmesse
Messe München
11.–15. März 2020
Mittwoch bis Sonntag: 9.30–18 Uhr

→ Handwerk & Design 2020

auf der Internationalen Handwerksmesse
Messe München
11.–15. März 2020
Mittwoch bis Sonntag: 9.30–18 Uhr

→ Internationale Handwerksmesse 2020

Ihre Messe fürs Bauen, Sanieren, Modernisieren
Messe München
11.–15. März 2020
Mittwoch bis Sonntag: 9.30–18 Uhr

→ azubi- & studientage München 2020

Die Messe für Bildung und Karriere München
Halle 2, MOC München, MOC Veranstaltungszentrum München
20.–21. März 2020
Freitag: 9–14 Uhr, Samstag: 10–15 Uhr

→ LOPEC Kongress 2020

Internationaler Kongress zum Thema gedruckte Elektronik – in Verbindung mit der LOPEC Fachmesse
ICM – Internationales Congress Center München
24.–26. März 2020
Dienstag: 9–18 Uhr, Mittwoch: 8–19.30 Uhr
Donnerstag: 9–17 Uhr

→ Börsentag München 2020

Bayerns größte Finanzmesse für Privatanleger
MOC Veranstaltungszentrum München
28. März 2020
Samstag: 9.30–17 Uhr

→ analytica 2020

Weltleitmesse für Labortechnik, Analytik, Biotechnologie und
analytica conference, Messe München
31. März – 03. April 2020
Dienstag bis Donnerstag: 9–18 Uhr, Freitag: 9–16 Uhr

Weitere Informationen unter www.messe-muenchen.de

→ RECHTS- ODER LINKSVERKEHR?

Entwicklungen im Straßenverkehr



Von 221 Staaten der Erde gilt in 59 Ländern Linksverkehr. Für 2,34 Milliarden Menschen ist es also völlig normal, auf der linken Seite der Straße zu fahren. Historisch ist wohl gesichert, dass sich die großen Kulturvölker seit je her des Linksverkehrs bedienten. So fanden 1998 Archäologen eine römische Straße, die aus dem Steinbruch bei Blunsdon Ridge nahe Swindon in Mittelengland führte, eindeutige Beweise dafür, dass die beladenen Wagen auf der linken Seite der Straße aus dem Steinbruch hinaus fuhren. Wissenschaftler streiten zwar bis heute, warum wir uns ursprünglich für den Linksverkehr entschieden haben, einige Erklärungsansätze sind aber durchaus nachvollziehbar.

Da der Mensch kein friedliches Wesen ist und daher Angriff und Verteidigung von je her unser Überleben bestimmt haben, war die waffenführende Seite, bei den meisten Menschen rechts, dem Gegner zugewandt.

Egal ob Keule, Säbel, Degen oder Feuerwaffe, meist hingen diese an der linken Seite des Trägers und konnten so mit der rechten Hand gezogen und geführt werden. Ob in römischer Zeit oder dem Mittelalter, das Pferd war das bevorzugte Trage- bzw. Reittier. Bestieg nun der Reiter das Pferd, so wurde mit dem linken Fuß zuerst in den Steigbügel getreten. So war die Waffe nicht im Weg und auch das Tier wurde nicht verletzt. Um diese Bewegung auszuführen, muss das Pferd mit dem Kopf links vom Reiter stehen. Würde dieser nun in einen Rechtsverkehr einscheren müssen, würde dies eine 180°-Wende für Pferd und Reiter bedeuten. Bis heute hat sich bei Reitern das Aufsteigen von links auf den geliebten Vierbeiner erhalten.

Erst der Expansionsdrang Napoleon Bonapartes führte zum Wechsel auf Rechtsverkehr. In Frankreich war es üblich, dass sich Fußgänger rechts und Wagen links hielten. Mit der französischen Revolution änderte sich das grundlegend. Robespierres setzte durch, dass alle, auch Gespanne, Wagen und Reiter nun auch die rechte Seite der Straße benutzen müssen. Dies war sicherlich auch eine politische Geste, die die Gleichheit aller unterstreichen sollte und die Fußgänger, an denen er sich orientierte, das gemeine Volk verkörperte. Als Napoleon einige Jahre später große Teile Europas unter seine Herrschaft brachte, mussten die besiegten Nationen den Rechtsverkehr übernehmen. Diese Maßnahme diente auch der Sicherheit auf den

Straßen, denn die Militärkonvois bedienten sich der rechten Seite der Straßen. Wenn nun zivile Gespanne und Reiter dies nicht ebenso täten, wären Unfälle und Chaos die Folge gewesen. Nach der napoleonischen Niederlage behielten viele Staaten Europas den Rechtsverkehr bei, aber bei Weitem nicht alle. Die Staaten der Donaumonarchie stellten sofort nach Abzug der feindlichen Truppen wieder auf Linksverkehr um, aber nicht im gesamten Hoheitsgebiet. So ist es zu erklären, dass dieses stolze Alpenland erst mit dem Einzug von Adolf Hitler gezwungenermaßen sich dem Rechtsverkehr zuwandte. Aber wie die Österreicher so sind und wie wir sie kennen und lieben, wurde auch dies nicht ganz ernst genommen, was zu einigen Kuriositäten führte.

Nach der napoleonischen Niederlage durften die Grenzgebiete wie Vorarlberg und Tirol den Rechtsverkehr beibehalten. An der Landesgrenze Tirols musste also der Gespannführer die Straßenseite wechseln, um sich regelgerecht im Salzburger Land zu bewegen. Die Gebiete Dalatien, Triest, Istrien, Görz und Kärnten durften ebenfalls bis 1914 ihren Rechtsverkehr beibehalten. In diesem Jahr rang sich die K.u.K. Monarchie zu einer Vereinheitlichung durch und entschied sich für das Linksfahren und Reiten. Wieder erhielt Vorarlberg aus Rücksicht auf die Grenze eine Ausnahmeregelung. Damit ergab sich zum Ende des Ersten Weltkrieges die Situation in Europa, dass der Westen rechts fuhr und der Osten links. In den Nachkriegswirren entschieden sich immer mehr Staaten für den Rechtsverkehr und so geriet auch das österreichische Parlament unter Zugzwang. 1929 rang sich das Parlament zu einem Grundsatzbeschluss für die „rechte Seite“ durch. Da aber die Hauptstadt Wien von ihren Straßenbahnen

geprägt wurde und notwendige Umbaumaßnahmen in Zeiten der Rezession unbezahlbar waren, wurde der Beschluss nur sehr zögernd umgesetzt. Das Chaos nahm seinen Lauf. Der zunehmende Autoverkehr machte die Situation auf Österreichs Straßen noch unfallträchtiger. Mit dem sogenannten „Anschluss“ an Nazi-Deutschland endete die politische Diskussion um die richtige Seite auf den Straßen. Die deutschen Besatzer setzten das Rechtsfahrgebot auch in der Tschechoslowakei und Ungarn durch. Da auch die Sowjetunion rechts auf ihren Straßen fuhr, wurde dies auch nach dem 2. Weltkrieg nicht mehr geändert.

Heute gibt es den Linksverkehr hauptsächlich in Staaten, die britischen Kolonien waren. Dazu gehören auch Indien und Australien. Die Rolle als Kolonialherren übernahmen im ostasiatischen Raum die Japaner, die bis heute am Linksverkehr festhalten. Die Gebiete, die von Japan besetzt wurden oder unter japanischem Einfluss im Verlauf des 2. Weltkrieges kamen, ordneten sich den Machthabern unter. Je nachdem, wer vor, während oder nach dem Krieg Einfluss hatte, dessen Verkehrsleitlinien wurden übernommen.

Kanada, als ehemalige britische Kolonie, führte flächendeckend 1947 den Rechtsverkehr ein, da einige Bundesstaaten, die ehemals französisch waren, nie Linksverkehr hatten und die USA nach der Unabhängigkeit nach und nach in ihren Bundesstaaten rechts fuhren, auch um sich von den verhassten Engländern abzugrenzen. Erst 1967 entschied sich Schweden, den Rechtsverkehr einzuführen. Trotz der engen Bindungen an die Nachbarländer Norwegen und Finnland, in denen Rechtsverkehr herrschte, konnten sich die Schweden sehr schwer

vom Linksverkehr trennen. Selbst die Tatsache, dass schwedische Autos den Fahrer auf der linken Seite platzierten, wurde eher als positiv empfunden. Bei einer Volksabstimmung in den fünfziger Jahren votierten nur 15,5% für eine Änderung. Das bequeme Aus- und Einsteigen am Bürgersteig für die Fahrer und die hohen Kosten der Umstellung waren die Hauptargumente der Gegner des Rechtsverkehrs. Erst 1967 wurde, nach einem Antrag im Parlament aus dem Jahre 1963, der Rechtsverkehr in Schweden gesetzlich festgeschrieben.

Die Umstellung des Verkehrs auf die jeweils andere Fahrtrichtung ist sehr teuer und eine technische sowie logistische Herausforderung. Zu einem bestimmten Zeitpunkt müssen alle Verkehrsteilnehmer schlagartig die Umstellung vollziehen. Dazu sind im Vorfeld, soweit das möglich ist, die Verkehrszeichen zu versetzen, Autobahnkreuze und Hochstraßen umzubauen, Kreuzungen und Auf- bzw. Abfahrten anzugleichen u. v. m. Das ist wohl auch der Grund, warum heute noch kaum ein Land diese Veränderung durchführt. Das letzte größere Land, das sich dieser Herausforderung stellte, war 1972 Nigeria. Auch für die Autoindustrie sind die verschiedenen Prioritäten der Ver-



kehrsrichtungen kostenintensiv. Bei der Veränderung der Sitzposition des Fahrers von links nach rechts oder umgekehrt sind sehr viele technische Angleichungen zu berücksichtigen. Beginnend bei der Veränderung der Scheibenwischermontage muss auch die Ausleuchtungsgeometrie der Scheinwerfer und der Nebelschlussleuchte modifiziert werden. Auspuffrohre, Tank und Bremskraftverstärker werden der jeweiligen Fahrerseite angepasst, um den technischen Bedingungen und Notwendigkeiten zu

genügen. Wir haben uns an den Rechtsverkehr gewöhnt und können heute von Russland bis Portugal am Rechtsverkehr teilnehmen. Diese Routine ist es, die uns besondere Probleme bereitet, wenn wir das europäische Festland verlassen und einen Abstecher nach Großbritannien oder Irland machen. Dort wird uns erst bewusst, wie schwer es ist, gegen unsere Gewohnheiten anzukämpfen und uns der entgegengesetzten Hauptfahrtrichtung anzupassen. (BH)

WICHTIGE INFORMATIONEN

→ AUS DEM POLIZEIBERICHT

Altstadt – Einbruch in ein Geschäft

Am Montag, 03.02.2020, gegen 03.40 Uhr, wurde die Einsatzzentrale des Polizeipräsidiums München über einen Einbruch in ein Juweliergeschäft in der Residenzstraße informiert. Sofort wurden mehrere Streifen an den Einsatzort geschickt. Dort stellten sie fest, dass unbekannte Täter mit einem Audi Pkw gegen die Tür des Geschäfts gefahren waren und sich so Zutritt in die Geschäftsräume verschaffen konnten. Der Pkw befand sich noch am Tatort. In dem Geschäft wurden mehrere Vitрины aufgebrochen und Ware entwendet (nach dem ersten Ermittlungsstand hochwertige Uhren im Wert von über einer Million Euro). Die Täter konnten sich danach unerkannt entfernen. Sofort wurden intensive Fahndungs-

maßnahmen eingeleitet, die nach wie vor andauern.

Im Rahmen der Fahndung stellten die Einsatzkräfte im Bereich der Prinzregentenstraße einen dort abgestellten VW Pkw fest, der nach den ersten Ermittlungen von den Tätern zur Flucht genutzt wurde. In dem Fahrzeug wurden Blutspuren festgestellt. Somit ist es sehr wahrscheinlich, dass sich einer der Täter bei der Tatausführung verletzt hatte. Dazu meldete sich ein Taxifahrer beim Polizeinotruf 110, der mitteilte, dass er mit seinem Toyota Taxi von einem VW Pkw im Bereich Franz-Josef-Strauß-Ring und Hofgartenstraße angefahren wurde und sich der Pkw sofort entfernt hatte. Nach den ersten Ermittlungen handelt es sich um den flüchtigen Pkw.

Am Tatobjekt entstand erheblicher Sachschaden. Das Kommissariat 51 (Einbruchskriminalität) hat die Ermittlungen übernommen.

Zeugenaufruf:

Personen, die sachdienliche Hinweise geben können, insbesondere zu einer verletzten Person, werden gebeten, sich mit dem Polizeipräsidium München, Kommissariat 51, Tel. (089) 2910-0, oder jeder anderen Polizeidienststelle in Verbindung zu setzen.

Wir danken der Pressestelle des Polizeipräsidiums München für die zur Verfügung gestellten Textvorlagen.

→ BOTANISCHE GÄRTEN

Zwei grüne Oasen in München

Die Stadtverwaltung strebt bei der Vergabe von benachbarten Straßenbenennungen nach thematischer Verwandtschaft, beispielsweise im Viertel der Kriegsherren in der Maxvorstadt mit seinen Straßen, die an Tilly, Wrede, Pappenheim, Deroy, Pranck oder gleich an den römischen Kriegsgott Mars erinnern. Nicht immer wollte dies aber gelingen, wie man etwa am Wittelsbacherplatz und der Wittelsbacherstraße, am Maximiliansplatz und der Maximilianstraße oder am Max-Joseph-Platz und der Max-Joseph-Straße sieht. Glücklicherweise haben wir zwar die Ludwigstraße, nicht aber einen Ludwigsplatz. Beim Alten Botanischen Garten, ebenfalls in der Maxvorstadt, und dem Neuen Botanischen Garten in Nymphenburg verhält es sich ähnlich: Sie liegen nicht in geographischer Nachbarschaft, sondern weit voneinander entfernt. Und trotzdem werden sie oft miteinander verwechselt.

Alter Botanischer Garten, Elisenstraße

Auf einer Fläche von rund vier Hektar entstand zwischen 1804 und 1812 der (mittlerweile Alte) Botanische Garten auf Befehl von König Max Joseph I. (1756–1825, Max-Joseph-Platz benannt 1805, Max-Joseph-Straße von 1807) nach den Plänen von Friedrich von Sckell (1750–1823, Sckellstraße von 1876). Zum Stachus hin hat sich ein Portal erhalten, das auf Lateinisch folgenden Satz des Dichterfürsten Johann von Goethe (1749–1832, Goethestraße von 1865, Goetheplatz von 1876) trägt: „Der Blumen über den Erdkreis zerstreute Gattungen auf Geheiß des Königs Maximilian Joseph 1812 [sind] hier vereint.“ Damit waren Zweck und Ziel eines jeden botanischen Gartens zusammengefasst: Möglichst viele Pflanzen aus der gesamten Welt zu erwerben, zu pflegen, Forschung zu ermöglichen und ihren Bestand für die Zukunft zu sichern.

Katastrophale Luftverschmutzung

Seit der Eröffnung des Botanischen Gartens 1812 wuchs die Zahl der Bewohner Münchens in atemberaubendem Tempo. Man arbeitete, kochte und heizte mit Holz, Torf und in zunehmendem Maße auch mit der stark schwefelhaltigen Kohle aus den oberbayerischen Bergwerken in Hausham, Penzberg, Großweil (hier auch im Tagebau), Peißenberg und Peiting. Seit 1839 verkehrten dann die ersten, von Kohle angetriebenen Züge vom jetzigen Hauptbahnhof aus

in Richtung Westen. Mit der Eisenbahn gewann die Industrialisierung immer mehr an Fahrt und mit ihr die Nutzung der Kohle. Im Jahr 1874 beispielsweise berichteten die „Münchner Neuesten Nachrichten“ über die Zustände in der Stadt: „In immer weiterem Umkreise um unsere Stadt weichen die Wälder der fortschreitenden Kultur, mit ihnen aber auch die Spender und Erzeuger des belebenden Sauerstoffes, und an ihre Stelle wachsen immer mehr Schloten empor, die ihren erstickenden, größtenteils aus Kohlenstoff gebildeten Qualm in die Straßen der Stadt und ihrer Vorstädte niederlassen. Wenn wir etwa mit der Bahn angefahren kommen und halb betäubt nicht schnell genug den vom Dampfrosse niederwirbelnden Rauchwolken entfliehen können, oder die von benachbarten Fabrik-schloten in Rauch gehüllte Schwanthalerstraße durchwandern, oder die in Nebel



gehüllte Theresienwiese besuchen, so wird das ganze Ausmaß der Verschmutzung klar.“ Damals herrschte die später verklärte, „gute“, alte Zeit, und der „Märchenkönig“ Ludwig II. (1845–1886) regierte das Königreich Bayern. Statt in seiner Haupt- und Residenzstadt hielt er sich vielleicht auch aus diesem Grund lieber in der Einsamkeit seiner Traumwelt in den Bergen oder auf der Roseninsel im Starnberger See auf. Das „Bayerische Industrie- und Gewerbeblatt“ veröffentlichte 1887 einen Beitrag über „Schweflige Säure und Schwefelsäure im Schnee.“ Darin hieß es, dass innerhalb der Stadt München die meisten Nadelbäume wegen der schwefligen Säure des Steinkohlenrauchs abgestorben, während die Laubbäume widerstandsfähiger seien. Dies hänge damit zusammen, dass sie im Winter, wenn durch die Heizungen die Luftvergiftung besonders stark sei, keine Blätter trügen und das Gift nicht eindringen könne.

Luftverschmutzung und Flechten

Seit 1891 werden in München Moose und Flechten als Umweltindikatoren beobachtet und in Spezialkarten eingezeichnet. Der Botaniker Ferdinand Arnold (1824–1901), ein Pionier der diesbezüglichen Forschung, schrieb um die Jahrhundertwende, dass „es an den Bäumen des Sendlinger-Tor-Platzes durch die Sonnenstraße sowie im Hofgarten



und in den Anlagen am Gasteig in Richtung Bogenhausen keine Flechten mehr gibt. Das Zusammenwohnen einer großen Bevölkerung und insbesondere die Einwirkung des durch den Verbrauch von Stein- und Braunkohle verursachten Rauches sind die Hauptschuldigen an der Luftverschmutzung.“ Arnold wurde 1947 für seine Forschungen mit der Benennung der Arnoldstraße in Allach geehrt.

Oberbayerische Kohle und Atemwege

Ein großer Teil der in München verfeuerten Kohle stammte wie erwähnt aus oberbayerischen Bergwerken. Dieser Brennstoff hatte den Vorteil der kurzen Transportwege mit der Eisenbahn, enthielt andererseits aber überdurchschnittlich viel Schwefel. Ein Dr. Buddäus forderte deshalb 1907 in seiner Broschüre „Die Lösung der Rauchfrage in München“ ein gesetzliches Verbot, die heimische Kohle zu verfeuern: „Die Entwicklung abnormer Mengen von Ruß verursacht eine Schwärzung der Umgebung. Noch wichtiger ist jedoch die Beseitigung des Schwefeldioxids, von dem in München pro Tag fast 100.000 Kilogramm in die Atmosphäre entführt werden.

In München mit seinen 280 Tagen Westwind lässt sich heute die Wirkung des Schwefeldioxids schon sehr deutlich verfolgen, da fast die gesamten Industriekamine Münchens sowie der Hauptbahnhof im Westen der Stadt liegen.“ Und hier befand sich auch der Botanische Garten. Weiterhin schrieb Buddäus: „Was die Schädigung der Schleimhäute und Atmungsorgane durch Rauchgase betrifft, so glaube ich, dass die Geruchsnerven der meisten Stadtbewohner durch die in der Luft enthaltenen sauren Gase schon so weit geschwächt sind, dass viele den Unterschied einer reinen sauren Luft und der Stadtluft überhaupt nicht mehr merken.“ Er schlug vor, die oberbayrische Kohle und jede Kohle überhaupt durch Torf aus den bayerischen



Mooren zu ersetzen, das nach seinen Erkenntnissen ungiftig verbrannte.

Der Botanische Garten als Säureopfer

Zwischen Elisen- und Sophienstraße lag seit 1812 der Botanische Garten, zur Sophienstraße hin seit 1854 durch den Glaspalast abgeschlossen und erbaut nach Muster des Kristallpalastes in London, der seine Fläche allerdings verkleinerte. Die stark säurehaltige Luft, die hauptsächlich von den Dampflokomotiven des nahen Hauptbahnhofes stammte und die ganze Umgebung in Halbdunkel hüllte, setzte den seltenen Pflanzen mit der Zeit derart zu, dass viele Gewächse eingingen und der Botanische Garten schließlich 1914 nach Nymphenburg an den damaligen Stadtrand

verlegt wurde. Die Zeitschrift „Bayerland“ schrieb dazu im Jahr 1913: „Eine moderne Stadt erzeugt durch die unausgesetzt stattfindende Verbrennung großer Kohlenmassen eine Atmosphäre, die mit ihrem starken Gehalt an schwefeliger Säure außerordentlich schädlich auf das Gedeihen von Pflanzen einwirkt. Der alte Botanische Garten litt darunter besonders schwer infolge der Nähe des Bahnhofes, dessen starke Rauchentwicklung er schutzlos ausgeliefert war. Die Pflanzenanlagen verkümmerten zusehends, wintergrüne Pflanzen konnten schon seit Jahren nicht mehr gehalten werden.“

Botanischer Garten als Begriff

In vielen größeren, aber auch kleineren Städten weltweit gibt es botanische

helmuthglas
KFZ - MEISTERBETRIEB

+49 (0) 89 77 99 62
Preiswert. Kompetent. Zuverlässig.



Reparatur



Unfallgutachten
& Bewertung



Unfall-
instandsetzung



Inspektion



Reifenservice



HU & AU

Engelhardstraße 6
81369 München
info@glas-kfz.de
www.kfzwerkstatt-glas.de



Gärten, in Deutschland beispielsweise in Augsburg, Berlin, Bochum, Dresden, Erlangen, Hamburg, Jena, Leipzig, Münster, Osnabrück – um nur einige zu nennen. Die größten botanischen Gärten der Welt sind der Botanische Garten in Berlin, der Missouri Botanical Garden in St. Louis in den USA sowie die Royal Botanic Gardens in Kew im Südwesten Londons. Dort steht übrigens ein Bauwerk, das 1790 in München nachgebaut wurde, nämlich der Chinesische Turm im Englischen Garten. Der älteste Botanische Garten der Welt ist der Orto Botanico in Pisa, der 1545 gegründet wurde, der erste in Deutschland befindet sich seit 1580 in Leipzig. Ein botanischer Garten ist eine wissenschaftliche Sammlung von Bäumen, Sträuchern, Kräutern und Zwiebelpflanzen, wobei Wildherkünfte, also am natürlichen Standort gesammelte Pflanzen, besonders wertvoll sind. Botanische Gärten stehen häufig unter der Verwaltung einer Universität oder Hochschule, da sie als Basis für den Unterricht und die Forschung in Pharmazie genutzt wurden. In früheren Zeiten gehörten botanische Gärten zu den medizinischen Fakultäten der Universitäten, weil es um die Zucht heilender Pflanzen ging. Die Gärten dienen dem Erhalt der Artenvielfalt. So führt jeder botanische Garten ein Verzeichnis, das angibt, welche Pflanzenarten dort gezogen werden und welche Samen in den Beständen vorhanden sind. Daneben enthalten



botanische Gärten Anschauungsmaterial für das Studium der Botanik. Schließlich dienen botanische Gärten der Erholung, da sie oft parkartig angelegt sind. Deshalb verfügen sie meist über natürliche oder künstliche Gewässer sowie Sitzgelegenheiten und sind für die Öffentlichkeit zugänglich.

Neuer Botanischer Garten, Menzinger Straße 65

Angesichts der katastrophalen Umweltbedingungen plante man unter Leitung von Karl von Goebel (1855–1932) schon seit längerem den Neuen Botanischen Garten, seit sich das erzwungene Ende des Alten Botanischen Gartens absehen ließ. Im Jahr 1914 verlegte man den Botanischen Garten an den äußersten westlichen Rand Münchens nach Nymphenburg, eingemeindet 1899, während das benachbarte Obermenzing erst 1938 zu München kam. Die heutigen westlichen Vororte der Stadt waren damals rein landwirtschaftlich geprägt und verfügten daher über keine Umwelt verschmutzende Industrie. Und daran hat sich bis heute nichts geändert.

Der Botanische Garten heute

Der Münchner Botanische Garten schließt an den Nymphenburger Schlosspark nach Norden an und ist mit einer Fläche von 22 Hektar und etwa 350.000 Besuchern im Jahr einer der bekanntesten und meist besuchten Botanischen Gärten Deutschlands. Er gehört zu den Staatlichen Naturwissenschaftlichen Sammlungen Bayerns. Hinter der hohen Mauer verbirgt sich eine Sehenswürdigkeit, deren Besuch man Fahrgästen nur empfehlen kann und der man auch selber einmal einen Besuch abstatten sollte. Im Botanischen Garten werden etwa 14.000 Pflanzenarten auf rund 18 Hektar Fläche kultiviert, davon etwa ein Drittel in den Gewächshäusern. In der Schausammlung der über 4.500 Quadratmeter großen Gewächshäuser haben Pflanzen feucht-tropischer Gebiete, kühl-tropischer Bergwälder und auch Wüsten ihren Platz – eine verschwenderische Pracht an Farben und Formen. Weitere Einrichtungen sind der Schmuckhof mit seinen blühenden Blumen, der Rhododendron-Hain sowie das Arboretum, in dem alle heimischen und viele asiatische und nordamerikanische Baumarten wachsen. Auch das Alpinum ist interessant: Auf seinen künstlich angelegten Felsen gedeihen Hunderte verschiedene Arten von Gebirgspflanzen. Zusammen mit seiner Außenstation, dem Alpengarten am Schachen in 1.850 Meter Höhe südlich von Garmisch-Partenkirchen, dient die Einrichtung der Erbauung, der Erholung, der Bildung und der Grundlagenforschung. Während der Wintermonate, zwischen Dezember und März, werden seit einigen Jahren als Sonderausstellung in einem tropischen Gewächshaus exotische Schmetterlinge gehalten, die frei herumfliegen. Jedes Jahr im Juli bietet der Botanische Garten eine Verkaufs-Rosenschau im und um das Große Gewächshaus an.

Straßennamen

Kurz vor der Eröffnung des Neuen Botanischen Gartens entstand 1913 die Franz-Schrank-Straße in Erinnerung an den Direktor des Alten Botanischen Gartens, und zwar gegenüber dem Eingang des neuen. Zur Erläuterung hieß es: „Doktor Franz Paul von Schrank, geboren 31. August 1747, gestorben 22. Dezember 1835, Professor der Botanik an der Universität Ingolstadt und Landshut, Mitglied der Akademie der Wissenschaften, leitete den neu angelegten botanischen Garten in München.“ Der Stadtrat entschloss sich 1935 zu einer



weiteren Ehrung auf dem Straßenschild, nämlich zum Von-Goebel-Platz mit der Erklärung: „Karl Ritter von Goebel (1855–1932), Botaniker; seit 1891 Professor für Botanik an der Universität in München; Präsident der bayerischen Akademie der Wissenschaften, Schöpfer und erster Direktor des neuen Botanischen Gartens; er legte 1900 den Alpengarten auf dem Schachen.“ Er war treibende Kraft bei der Verlegung des Gartens von der Innenstadt nach Nymphenburg, zusammen mit dem dazugehörenden Botanischen Institut und dem Herbar, einer weltbedeutenden Sammlung getrockneter Pflanzen, die so genannte Botanische Staatssammlung. Außerdem erscheinen noch zwei weitere Botaniker auf Straßenschildern der näheren Umgebung: Seit 1946 besteht die Karwinskistraße: „Wolf Freiherr von Karwinski (1780–1855), Botaniker, hat sich um den Fortbestand der Botanischen Gesellschaft in München verdient gemacht.“ Und seit 1956 gibt es die Suessenguthstraße: „Karl Suessenguth (1893–1955), Botaniker, er war Professor an der Universität München und Direktor der Botanischen Staatssammlung.“

Fazit

Eine Verwechslung von Altem und Neuem Botanischen Garten sollte von jetzt ab eigentlich nicht mehr möglich sein. Unseren Fahrgästen können wir darüber hinaus noch einen anschließenden Abstecher in den benachbarten Nymphenburger Schlosspark empfehlen. (BW)

Kontakt:

Botanischer Garten
Menzinger Straße 65
80638 München
Telefon: (089) 17 86 13 16

Öffnungszeiten:

täglich (außer 24. und 31. Dezember)
Januar, November, Dezember:
von 9 bis 16.30 Uhr
Februar, März, Oktober: von 9 bis 17 Uhr
April, September: von 9 bis 18 Uhr
Mai, Juni, Juli, August: von 9 bis 19 Uhr

Eintrittspreise:

Erwachsene: 4,50 Euro
(ermäßigt: 3 Euro)

Taxiverleih München

Wir helfen sofort und unbürokratisch!



Die Situation ist Ihnen sicher bestens bekannt: Gerade wenn das Geschäft einigermaßen läuft, geht das Taxi kaputt - Verkehrsunfall, Getriebe- oder Motorschaden, die Elektronik streikt, oder was auch immer. Meist trifft einen zwar selbst keine Schuld, trotzdem hat man jede Menge Ärger und Unannehmlichkeiten. Festfahrten gehen verloren oder müssen an Kollegen abgegeben werden, Probleme mit Stammkunden oder Fahrern, die weiterbeschäftigt werden wollen, Streit mit der Versicherung um den meist ohnehin zu niedrigen Verdienstausschlag. Mit einem Leih taxi lassen sich diese und weitere Probleme relativ leicht in den Griff bekommen.

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

- ✖ Selbstverständlich sind sowohl Funk als auch Taxameter entsprechend Ihren Erfordernissen programmiert.
- ✖ Alle Fahrzeuge verfügen über Navigationssystem.
- ✖ Zahlreiche Autohäuser wickeln auch die Taxi-Mobilitätsgarantie über uns ab.
- ✖ Im Bedarfsfall kümmern wir uns um die erforderlichen behördlichen Formalitäten.
- ✖ Bei unverschuldeten Verkehrsunfällen rechnen wir die Miettaxirechnung direkt mit der gegnerischen Versicherung ab (Rahmenabkommen mit vielen Versicherern). Überbrückungstarife, wenn Sie Ihr altes Fahrzeug verkauft haben, das neue noch nicht ausgeliefert wurde.
- ✖ Unser Ersatztaxi- und Mietwagenfuhrpark besteht aus den neuesten Limousinen, Kombis, Vans und Taxibussen fast aller namhaften Hersteller.

Traumcar Autovermietung und Taxiverleih GmbH

Engelhardstraße 6 • 81369 München • Tel.: (089) 167 54 40 • Fax: (089) 167 96 02

→ VERANSTALTUNGSKALENDER MÄRZ 2020

Sonntag, 1. März

- 13.30 Uhr, Theresienwiese, Cirque du Soleil: Totem
- **14.30 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**
- 17.00 Uhr, Theresienwiese, Cirque du Soleil: Totem
- 18.00 Uhr, Audi Dome, FC Bayern Basketball – EWE Baskets Oldenburg
- **18.30 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**
- 19.00 Uhr, Bayerische Staatsoper, Die Kameliendame
- 19.00 Uhr, Gasteig-Philharmonie, Gregory Porter
- 19.00 Uhr, Deutsches Theater, Michael Mittermaier

Montag, 2. März

- 19.30 Uhr, Zenith, Kontra K

Dienstag, 3. März

- 19.30 Uhr, Theresienwiese, Cirque du Soleil: Totem
- 19.30 Uhr, Bayerische Staatsoper, Die Kameliendame
- **20.00 Uhr, Olympiahalle, Maluma**
- **20.00 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**

Mittwoch, 4. März

- **15.00 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**
- 19.00 Uhr, Bayerische Staatsoper, La Cenerentola
- 19.30 Uhr, Deutsches Theater, Sweeney Todd
- 19.30 Uhr, Theresienwiese, Cirque du Soleil: Totem
- 19.30 Uhr, Gärtnerplatztheater, Rigoletto
- **20.00 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**
- 20.30 Uhr, Audi Dome, FC Bayern Basketball – Baskonia Vitoria-Gasteiz

Donnerstag, 5. März

- **18.30 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**
- 19.00 Uhr, Gärtnerplatztheater, Die Zauberflöte
- 19.30 Uhr, Theresienwiese, Cirque du Soleil: Totem
- 19.30 Uhr, Deutsches Theater, Sweeney Todd

Freitag, 6. März

- 09.00 Uhr, Haus der Bayerischen Wirtschaft, Kapital-Gipfel 2020
- **15.00 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**
- 16.00 Uhr, Theresienwiese, Cirque du Soleil: Totem
- 19.00 Uhr, Bayerische Staatsoper, La Cenerentola
- 19.30 Uhr, Theresienwiese, Cirque du Soleil: Totem
- 19.30 Uhr, Deutsches Theater, Sweeney Todd
- **20.00 Uhr, Olympiahalle, Lord Of The Dance**
- 20.00 Uhr, NachtKantine, Quatsch Comedy Club München – Die Live Show
- **20.00 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**

Samstag, 7. März

- 06.00 Uhr, De-Gasperi-Bogen, Flohmarkt-Riem
- **15.00 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**
- 16.00 Uhr, Theresienwiese, Cirque du Soleil: Totem
- 19.00 Uhr, Bayerische Staatsoper, Il trovatore
- 19.30 Uhr, Theresienwiese, Cirque du Soleil: Totem
- 19.30 Uhr, Tonhalle, I Prevail
- 19.30 Uhr, Deutsches Theater, Sweeney Todd
- **20.00 Uhr, Olympiahalle, Andrea Berg**
- **20.00 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**
- 20.00 Uhr, NachtKantine, Quatsch Comedy Club München – Die Live Show

Sonntag, 8. März

- **10.30 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**
- 11.00 Uhr, Herkulesaal, Münchner Symphoniker – Schwerelos
- 14.30 Uhr, Theresienwiese, Cirque du Soleil: Totem
- **15.30 Uhr, Allianz Arena, FC Bayern – FC Augsburg**
- 18.00 Uhr, Gärtnerplatztheater, Rigoletto
- **20.00 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**
- 17.00 Uhr, Theresienwiese, Cirque du Soleil: Totem
- 18.00 Uhr, Bayerische Staatsoper, Die Räuber
- **18.30 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**
- **19.00 Uhr, Olympiahalle, Rock Meets Classic**

Montag, 9. März

- 19.00 Uhr, Bayerische Staatsoper, La Cenerentola
- 20.00 Uhr, Muffathalle, Culcha Candela
- 20.00 Uhr, Gasteig-Philharmonie, Wiener Philharmoniker, Andris Nelsons – Beethoven

Dienstag, 10. März

- 19.00 Uhr, Allerheiligen Hofkirche, Passionskonzert
- 19.30 Uhr, Bayerische Staatsoper, Portrait Wayne McGregor
- 20.00 Uhr, Muffathalle, Juhu
- **20.00 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**
- 20.00 Uhr, Gasteig-Philharmonie, Wiener Philharmoniker, Andris Nelsons – Beethoven

Mittwoch, 11. März

- 09.30 Uhr, Messe München, Internationale Handwerksmesse
- **15.00 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**
- 19.00 Uhr, Bayerische Staatsoper, Die Räuber
- 19.30 Uhr, Gärtnerplatztheater, Tosca
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Thorsten Haver: Feuerproben
- **20.00 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**
- 20.00 Uhr, Gasteig-Philharmonie, Wiener Philharmoniker, Andris Nelsons – Beethoven

Donnerstag, 12. März

- 09.30 Uhr, Messe München, Internationale Handwerksmesse
- **18.30 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**
- 19.00 Uhr, Bayerische Staatsoper, Il trovatore
- 20.00 Uhr, Gasteig-Philharmonie, Wiener Philharmoniker, Andris Nelsons – Beethoven

Freitag, 13. März

- 09.30 Uhr, Messe München, Internationale Handwerksmesse
- **15.00 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**
- 19.30 Uhr, Bayerische Staatsoper, Portrait Wayne McGregor
- **20.00 Uhr, Olympiahalle, Ehrlich Brothers: Dream & Fly**
- 20.00 Uhr, Schlachthofsaal, Martin Frank: Es kommt wie's kommt
- 20.00 Uhr, Ampere im Muffatwerk, Stoppok mit Band
- **20.00 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**
- 20.00 Uhr, NachtKantine, Quatsch Comedy Club München – Die Live Show

Samstag, 14. März

- 09.30 Uhr, Messe München, Internationale Handwerksmesse
- 06.00 Uhr, De-Gasperi-Bogen, Flohmarkt-Riem
- **12.00 Uhr, Odeonsplatz, St. Patrick's Day München**
- 13.00 Uhr, Blumengroßmarkthalle, Flohmarkt
- **15.00 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**
- 17.00 Uhr, Tonhalle, Nachtflohmarkt
- 19.00 Uhr, Bayerische Staatsoper, Die Räuber
- 19.00 Uhr, Kleine Olympiahalle, We Love MMA – Mixed Martial Arts
- **19.00 Uhr, Olympiahalle, Ehrlich Brothers: Dream & Fly**
- 19.30 Uhr, Gärtnerplatztheater, Tosca
- 20.00 Uhr, Technikum, Moses Pelham
- **20.00 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**
- 20.00 Uhr, NachtKantine, Quatsch Comedy Club München – Die Live Show
- 20.30 Uhr, Strom, Disarstar

Sonntag, 15. März

- 09.30 Uhr, Messe München, Internationale Handwerksmesse
- **12.00 Uhr, Münchner Freiheit, St. Patrick's Day München**
- **14.30 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**
- 18.00 Uhr, Bayerische Staatsoper, Il trovatore
- **18.00 Uhr, Olympiahalle, Ehrlich Brothers: Dream & Fly**
- **18.30 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**
- 19.30 Uhr, Lach-und Schießgesellschaft, Severin Groebner, Gut möglich

Montag, 16. März

- 20.00 Uhr, Gasteig-Philharmonie, London Philharmonic Orchestra
- 20.00 Uhr, Technikum, Selig

Dienstag, 17. März

- 19.30 Uhr, Deutsches Theater, Flashdance
- **20.00 Uhr, Olympiahalle, Disney in Concert – Dreams come true**
- **20.00 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**

Mittwoch, 18. März

- **15.00 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**
- 18.00 Uhr, Gärtnerplatztheater, Tschitti Tschitti Bäng Bäng
- 19.00 Uhr, Bayerische Staatsoper, Il trovatore
- 19.30 Uhr, Deutsches Theater, Flashdance
- **20.00 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**
- **21.00 Uhr, Allianz Arena, FC Bayern – FC Chelsea**

Donnerstag, 19. März

- 10.30 Uhr, Gärtnerplatztheater, Tschitti Tschitti Bäng Bäng
- **18.30 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**
- 19.30 Uhr, Deutsches Theater, Flashdance
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Axel Hacke: Axel Hacke liest

Freitag, 20. März

- 10.00 Uhr, Kleine Olympiahalle, Münchner Immobilienmesse
- **15.00 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**
- 19.30 Uhr, Gärtnerplatztheater, Tosca
- 19.30 Uhr, Deutsches Theater, Flashdance
- 20.00 Uhr, Bayerische Staatsoper, Boris Godunov
- **20.00 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**
- **20.00 Uhr, Olympiahalle, Peter Maffay Jubiläumstour 2020**
- 20.00 Uhr, NachtKantine, Quatsch Comedy Club München – Die Live Show
- 20.30 Uhr, Audi Dome, FC Bayern Basketball – Fenerbahce Istanbul

Samstag, 21. März

- 06.00 Uhr, De-Gasperi-Bogen, Flohmarkt-Riem
- 10.00 Uhr, Kleine Olympiahalle, Münchner Immobilienmesse
- **15.00 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**
- 15.00 Uhr, Deutsches Theater, Flashdance
- 19.30 Uhr, Deutsches Theater, Flashdance
- 19.30 Uhr, Gärtnerplatztheater, Tschitti Tschitti Bäng Bäng
- **20.00 Uhr, Circus Krone, Winterprogramm**
- 20.00 Uhr, Technikum, Boot Led Zeppelin
- **20.00 Uhr, Olympiahalle, James Blunt**
- 20.00 Uhr, NachtKantine, Quatsch Comedy Club München – Die Live Show

Sonntag, 22. März

- 10.00 Uhr, Kleine Olympiahalle, Münchner Immobilienmesse



- 10.30 Uhr, **Circus Krone, Winterprogramm**
- 14.30 Uhr, **Circus Krone, Winterprogramm**
- 14.30 Uhr, Deutsches Theater, Flashdance
- 15.00 Uhr, Audi Dome, FC Bayern Basketball – SC Rasta Vechta
- 15.30 Uhr, **Allianz Arena, FC Bayern – Eintracht Frankfurt**
- 16.00 Uhr, Gärtnerplatztheater, Tschitti Tschitti Bäng Bäng
- 18.30 Uhr, **Circus Krone, Winterprogramm**
- 19.00 Uhr, Deutsches Theater, Flashdance
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Hannes Ringlstetter, Auf Grund von Gründen
- 20.00 Uhr, Audimax LMU, Josef Hader, Hader spielt Hader
- 20.00 Uhr, **Olympiahalle, Santana**

Montag, 23. März

- 19.00 Uhr, Bayerische Staatsoper, Boris Godunov
- 19.00 Uhr, Audimax LMU, Josef Hader, Hader spielt Hader
- 20.00 Uhr, Deutsches Theater, Günter Grünwald, Definitiv Vielleicht
- 20.00 Uhr, Tonhalle, Juju
- 20.00 Uhr, Lustspielhaus, Thorsten Havener, Feuerproben

Dienstag, 24. März

- 19.30 Uhr, Deutsches Theater, Flashdance
- 20.00 Uhr, **Circus Krone, Winterprogramm**
- 20.30 Uhr, Audi Dome, FC Bayern Basketball – Alba Berlin

Mittwoch, 25. März

- 15.00 Uhr, **Circus Krone, Winterprogramm**
- 19.30 Uhr, Deutsches Theater, Flashdance
- 20.00 Uhr, **Circus Krone, Winterprogramm**

Donnerstag, 26. März

- 18.30 Uhr, **Circus Krone, Winterprogramm**
- 19.00 Uhr, Bayerische Staatsoper, Die Räuber

- 19.30 Uhr, Deutsches Theater, Flashdance
- 20.00 Uhr, Freiheizhalle, Michael Schulte

Freitag, 27. März

- 15.00 Uhr, **Circus Krone, Winterprogramm**
- 19.00 Uhr, Bayerische Staatsoper, Boris Godunov
- 19.30 Uhr, Deutsches Theater, Flashdance
- 20.00 Uhr, **Circus Krone, Winterprogramm**
- 20.00 Uhr, NachtKantine, Quatsch Comedy Club München – Die Live Show

Samstag, 28. März

- 06.00 Uhr, De-Gasperi-Bogen, Flohmarkt-Riem
- 10.30 Uhr, **Olympiahalle, Paw Patrol**
- 14.00 Uhr, **Olympiahalle, Paw Patrol**
- 15.00 Uhr, **Circus Krone, Winterprogramm**
- 15.00 Uhr, Deutsches Theater, Flashdance
- 16.00 Uhr, Gasteig-Carl-Orff-Saal, Die Zauberflöte
- 19.00 Uhr, Bayerische Staatsoper, Lucia di Lammermoor
- 19.00 Uhr, Allerheiligen Hofkirche, Münchner Residenzkonzerter
- 19.30 Uhr, Deutsches Theater, Flashdance
- 19.30 Uhr, Gärtnerplatztheater, Tschitti Tschitti Bäng Bäng
- 20.00 Uhr, **Circus Krone, Winterprogramm**
- 20.00 Uhr, NachtKantine, Quatsch Comedy Club München – Die Live Show

Sonntag, 29. März

- 11.00 Uhr, Allerheiligen Hofkirche, Kammerkonzert des bayerischen Staatsorchesters
- 14.30 Uhr, **Circus Krone, Winterprogramm**
- 14.30 Uhr, Deutsches Theater, Flashdance
- 16.00 Uhr, Gärtnerplatztheater, Tschitti Tschitti Bäng Bäng
- 18.00 Uhr, Bayerische Staatsoper, Die Räuber
- 18.30 Uhr, **Circus Krone, Winterprogramm**
- 19.00 Uhr, Deutsches Theater, Flashdance
- 20.00 Uhr, Tonhalle, Nico Santos
- 20.00 Uhr, Prinzregententheater, Ude & Friends

Montag, 30. März

- 16.00 Uhr, Gärtnerplatztheater, Tschitti Tschitti Bäng Bäng
- 20.00 Uhr, Zenit, Avril Lavigne

Dienstag, 31. März

- 19.00 Uhr, Bayerische Staatsoper, Lucia di Lammermoor
- 20.00 Uhr, **Circus Krone, Winterprogramm**

VERANSTALTUNGEN ÜBER MEHRERE TAGE IM MÄRZ 2020

- **Alpines Museum:** Die Berge und wir, 150 Jahre Deutscher Alpenverein
- **Amerikahaus:** Michelle und Barack Obama zwischen Öffentlichkeit und Privatleben
- **Bayerisches Nationalmuseum:** Treue Freunde. Hunde und Menschen
- **Botanischer Garten:** Tropischen Schmetterlinge
- **Museum Mensch und Natur:** Alle Zeit der Welt – Vom Urknall zur Uhrzeit
- **Pinakothek der Moderne:** Georg Baselitz. Die Schenkung

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



TOYOTA

NICHTS IST
UNMÖGLICH

HALLO TAXI!

DIESE ANGEBOTE KOMMEN ...WIE GERUFEN.



Camry Limousine Hybrid

2.5 VVT-i mit **131 kW** (178 PS), Stufenlose Automatik, Business Edition, 5-türig

Ausstattungs-Highlights:

Pre-Collision System, Ledererausstattung, LED-Tagfahrlicht, Spurhalte-Assistent, Einparkhilfe vorn und hinten, Verkehrszeichenerkennung, Tempomat, Berganfahrhilfe, Smart-Key-System, Sitzheizung vorn, 2-Zonen-Klimaautomatik, Privacy-Glas, 17" Leichtmetallfelgen im 9-Speichen-Design u.v.m.

Unverbindliche Preisempfehlung¹
Hauspreis

41.763,10 €
34.690,00 €

Monatliche
Finanzierungsrate²

659 €

Anzahlung
Nettodarlehensbetrag
Gesamtbetrag
Frachtkosten

5.456,59 €
29.233,41 €
37.088,59 €
895,00 €

Kraftstoffverbrauch innerorts/außerorts/komb. 4,8/4,2/4,3 l/100 km.
CO₂-Emission komb. 98 g/km. Energieeffizienzklasse A+

RAV4 Hybrid

2.5 Hybrid mit **131 kW** (178 PS), Automatikgetriebe CVT (4x2), Business Edition, 5-türig

Ausstattungs-Highlights:

Ledererausstattung, Toter-Winkel-Warner, LED-Tagfahrlicht, Spurhalte-Assistent, Rückfahrkamera, Verkehrszeichenerkennung, Tempomat, Fahrer-Aufmerksamkeitsassistent, Bluetooth Freisprecheinrichtung, Navigationssystem Toyota Touch & Go Plus, Sprachsteuerung, Regensensor, el. Fensterheber vorn und hinten, Sitzheizung vorne, 2-Zonen-Klimaautomatik, 17" Leichtmetallfelgen silbern mit Bereifung 225/65 R17 u.v.m.

Unverbindliche Preisempfehlung¹
Hauspreis

40.053,10 €
33.990,00 €

Monatliche
Finanzierungsrate³

649 €

Anzahlung
Nettodarlehensbetrag
Gesamtbetrag
Frachtkosten

5.200,35 €
28.789,65 €
36.352,35 €
895,00 €

Kraftstoffverbrauch innerorts/außerorts/komb. 4,3/4,7/4,5 l/100 km.
CO₂-Emission komb. 102 g/km. Energieeffizienzklasse A+

Corolla Touring Sports Hybrid

2.0 Hybrid mit **112 kW** (152 PS), Stufenlose Automatik, Business Edition, 5-türig

Ausstattungs-Highlights:

Taxi-Paket, Teilleder-Ausstattung, Navigationssystem, Toyota Touch & Go Plus, Sitzheizung vorne, Bluetooth Freisprecheinrichtung, 16" Leichtmetallfelgen mit Bereifung 205/55 R16, Start-Stop-System, 2-Zonen-Klimaautomatik, USB/AUX Anschlüsse, LED-Tagfahrlicht, Spurhalte-Assistent, Rückfahrkamera, Verkehrszeichenerkennung, Tempomat, Berganfahrhilfe, Geschwindigkeitsbegrenzer mit Memory-Funktion u.v.m.

Unverbindliche Preisempfehlung¹
Hauspreis

34.141,20 €
28.690,00 €

Monatliche
Finanzierungsrate³

549 €

Anzahlung
Nettodarlehensbetrag
Gesamtbetrag
Frachtkosten

4.336,48 €
24.353,52 €
30.688,48 €
795,00 €

Kraftstoffverbrauch innerorts/außerorts/komb. 3,4/3,8/3,7 l/100 km.
CO₂-Emission komb. 84 g/km. Energieeffizienzklasse A+



1) Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers/Importeurs. 2) Ein Finanzierungsangebot der Toyota Kreditbank GmbH, Toyota Allee 5, 50858 Köln, Laufzeit 48 Monate, Laufleistung 10.000 km/Jahr, Soll-zins geb. p.a. 3,92%, eff. Jahreszins 3,99%, Bearbeitungsgebühr 0 €. Unser Autohaus vermittelt ausschließlich Finanzierungsverträge der Toyota Kreditbank GmbH. Abb. zeigen Sonderausstattung.

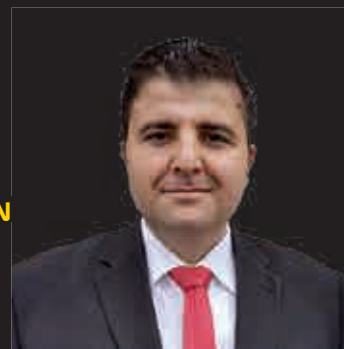
DIE TAXI-SPEZIALISTEN FÜR MÜNCHEN

Ihr persönlicher Ansprechpartner

Atilla Döger

Telefon: 089 / 54 71 77 211

atilla.doege@toyota-dit.de



München GmbH

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

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

www.toyota-dit.de