



Der private gewerbliche Straßenpersonenverkehr Nordrhein-Westfalen

Sonderausgabe Januar 2022

Impressum

Herausgeber:
Verband des privaten
gewerblichen Straßenpersonenverkehrs
Nordrhein-Westfalen VSPV e.V.

Benninghofer Str. 152, 44269 Dortmund

Telefon 0231 - 52 82 27

Telefax 0231 - 52 11 17

info@vspv-nrw.de

www.vspv-nrw.de

Verantwortlich: Sascha Waltemate

1. Vorsitzender: Franz-Willy Hille

2. Vorsitzender: Rolf Salgert

Geschäftsführer: Sascha Waltemate



| | |
|---|----|
| Editorial | 4 |
| Die Ampelkoalition – Ausblick von Patrick Meinhardt | 5 |
| Mobilität | |
| Neue Mobilitätsangebote | 8 |
| Parteien zum Thema Mobilität | |
| Klaus Vossemer MdL, CDU | 9 |
| Carsten Löcker MdL, SPDa | 11 |
| Ulrich Reuter MdL, FDP | 13 |
| VSPV initiativ | |
| Kooperation zwischen SVG und VSPV | 14 |
| Mobilitätsdaten | 16 |
| PAY WITH CHARLIE – Zahlungsinnovation für Taxen- und Mietwagenunternehmen in NRW | 21 |

| | |
|--|----|
| Recht | |
| Infektionsschutzgesetz – 2G für bestimmte Fahrten | 15 |
| Liegemietwagen unter Beschuss | 18 |
| Steuersatz bei Inanspruchnahme des Fahrgastes bei Krankenfahrten im Mietwagen | 22 |
| Sozialversicherungsrechengrößen | 23 |
| Betriebliche Zukunftsvorsorge für Ihre Mitarbeiter – Ihr Plus an Unternehmenserfolg | 24 |
| Zugang zu Arztpraxen, Krankenhäusern, Dialysen und ähnlichen Einrichtungen | 26 |





Liebe Leserinnen und Leser,

ich möchte Ihnen zunächst ein frohes neues Jahr 2022 wünschen. Wie im letzten Heft angekündigt, starten wir in einem neuen, frischeren Design ins neue Jahr.

Die nunmehr vierteljährliche Erscheinungsweise, im März, Juni, September und Dezember, gibt uns Gelegenheit, deutlich mehr exklusive Inhalte zu generieren – und zwar bereits in dieser Sonderausgabe:

Ein neuer Bundestag wurde gewählt, eine neue Koalitionsregierung hat sich gebildet. Deshalb habe ich Patrick Meinhardt, den Bundesgeschäftsführer des neu gegründeten Taxi- und Mietwagenverbandes Deutschland, gebeten, in einem Artikel einen

bundespolitischen Ausblick für uns zu geben, wohin es denn mit der Ampel-Koalition gehen wird.

Nach der Wahl ist immer auch vor der Wahl, in einigen Monaten wählen wir in Nordrhein-Westfalen einen neuen Landtag. Wir haben dazu die Sprecher der Fraktionen im Verkehrsausschuss des Landtags gebeten, uns ihre verkehrspolitische Agenda kurz darzulegen. Es freut mich sehr, dass Klaus Vossemer (CDU), Carsten Löcker (SPD) und Ulrich Reuter (FDP) dieser Bitte gefolgt sind. Arndt Klocke (Grüne) bekommt von uns keine leere Seite, wir sind ja kein Boulevard-Medium, sondern die Einladung, dies für unser Märzheft nachzuholen.

Wir berichten in diesem Heft zudem über zwei neue Kooperationen mit starken Partnern: Mit der SVG haben wir einen Partner im Versicherungsbereich gewonnen, der exklusiv für unsere Mitglieder Versicherungsprodukte entwickelt, PAYWITHCHARLIE ist ein innovatives Zahlssystem, das sich besonders für den Einsatz in Taxen und Mietwagen eignet.

Weniger erfreulich, aber ebenso exklusiv sind die Artikel zur Mobilitätsdatenverordnung und zum Liegемietwagen. Bei der Mobilitätsdatenverordnung entwickelt der VSPV mit dem Landesdatenkoordinator NRW die entsprechenden Standards für die



Datenformate und -übertragung. Der Liegemietwagen ist – mal wieder, könnte man schreiben – rechtlich unter Beschuss, wofür es aber bereits sowohl Lösungsmöglichkeiten als auch Bemühungen gibt, derlei zukünftig zu vermeiden.

Dieses Jahr wird an Herausforderungen kaum ärmer werden als das vergangene. Die von der Ampel-Koalition beschlossene Erhöhung des Mindestlohnes, die für den Sommer erwartet wird, macht Anpassungen der Taxentarife ebenso dringlich notwendig wie die Vergütung der Krankenförderung durch die Krankenkassen – sonst wird es bald weder Taxen noch Krankenförderung geben.

Und Corona? Jeder schreibt über Corona, also kann ich es lassen. Stattdessen freue ich mich auf unsere Jahreshauptversammlung am 29.03.2022 in Herdecke – und darauf, Sie hoffentlich dort begrüßen zu dürfen.

Sascha Waltemate
Geschäftsführer

Ausblick



Patrick Meinhardt ist Bundesgeschäftsführer des Taxi- und Mietwagenverbandes Deutschland (TMV), Mitglied im Präsidium des Europaverbandes der Selbständigen (ESD) und des Weltverbandes des Mittelstandes (INSME). Meinhardt war 13 Jahre in seiner Heimatstadt Baden-Baden für die FDP Stadtrat und Fraktionsvorsitzender, acht Jahre im Bundestag, fünf Jahre im Europarat und mehrere Jahre als Politikchef im Bundesverband mittelständischer Wirtschaft aktiv.

Die kommenden vier Jahre - so denn die Ampelkoalition auf der Bundesebene über die gesamte Amtszeit hält - wird eine für das Taxi- und Mietwagenwesen in Deutschland richtig herausfordernde Zeit, in der aber auch viele Chancen liegen.

In sieben Thesen habe ich mir erlaubt einige der Herausforderungen zu beschreiben:

These 1:

Die Interessenvertretung für das Taxi- und Mietwagengewerbe wird in den nächsten Jahren nicht einfacher, dafür aber pragmatischer! Wer die Wahlprogramme von SPD,



Grünen und FDP nebeneinander und dann den Koalitionsvertrag darüber legt, wird feststellen, dass zwar viel über eine moderne, nachhaltige Mobilitätspolitik die Rede ist, die Ziele aber, ohne dass die Worte Taxi oder Mietwagen auch nur einmal erwähnt werden, doch relativ nebulös bleiben. Für uns ist dies eine große Chance, die wir im aktiven Kontakt zu allen drei Koalitionsparteien und zu den Landesregierungen engagiert nutzen können und müssen.

Dabei gilt umso mehr: Nur wer bundespolitisch in das Verkehrs-, Wirtschafts-, Landwirtschafts-, Gesundheits- und Arbeitsministerium vernetzt ist, wird die Interessenvertretung für das Taxi- und Mietwagenwesen professionell organisieren können.

These 2:

Wir müssen als Partner für eine innovative und technologieoffene Mobilitätspolitik der Zukunft stehen. In einem ersten, persönlichen Schreiben an den neuen Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing haben wir als TMV auch sehr deutlich gemacht, dass wir gerade in den neu einzurichtenden Arbeitskreisen bereit sind mit unserer Expertise engagiert mitzuarbeiten. Eine zukunftsfähige Mobilitätspolitik ohne die Fortentwicklung von Taxen und Mietwagen wird es nicht geben. Dabei ist e-Mobilität und ein sinnvolles Ladesäulenangebot eine Seite der Medaille, die Wasserstofftechnologie eine andere.

These 3:

Wer eine wirkliche Verkehrswende organisieren will - was das auch immer heißen mag - und am Ende das Angebot des Öffentlichen Nahverkehrs insbesondere im ländlichen Bereich deutlich ausbauen will, kann dies nicht ohne Taxen und Mietwagen erreichen. Es ist eine Frage der Verkehrsgerechtigkeit, wie Menschen im ländlichen Bereich am gesellschaftlichen Leben in fairer Art und Weise teilhaben können. Die jüngste Studie hat es ja auf den Punkt gebracht: 55 Millionen Bürgerinnen und Bürger im ländlichen Bereich sind deutlich unterversorgt und brauchen neue, flexible Angebote - vom Anruf-Sammel-Taxi über Kinder- und Senioren- bis hin zu Kulturtaxen. Das ist eine große Gestaltungsmöglichkeit für uns. Denn im Koalitionsvertrag heißt es immerhin: „Wir wollen eine nachhaltige, barrierefreie, innovative und für alle alltagstaugliche und bezahlbare Mobilität ermöglichen. Mobilität ist Teil der Daseinsvorsorge und Voraussetzung für gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land.“

These 4:

Umso härter und kompromissloser muss unser Kampf gegen die Übers&Co sein. Hier haben wir den Koalitionsvertrag auf unserer Seite - dort heißt es: „Wir verbessern die Rahmenbedingungen für fairen Wettbewerb. Diese müssen auch den Erfordernissen des Mittelstands Rechnung tragen ...“ Wer für eine faire Mittelstandspolitik eintritt,



muss dies gerade auch auf dem Feld der Verkehrspolitik umsetzen. Denn hier geht es im Kern um die Auseinandersetzung der Prinzipien des Ehrbaren Kaufmanns gegen das Verhalten der Vertreter des Raubtierkapitalismus. Und diese Karte werden wir offensiv ausspielen.

These 5:

Wir brauchen mehr Verbündete für eine intelligente, vernetzte Mobilitätspolitik auf dem Berliner Parkett. Das erfordert zwei klare Zielrichtungen: Das Taxi- und Mietwagen-gewerbe muss überall dort sein, wo Politik für Mittelstand und Selbständige gemacht wird.

Wir haben allein in den letzten wenigen Monaten uns als TMV in vier große Mittelstandsnetzwerke aktiv eingebracht, in denen unsere Branche überhaupt nicht bislang vertreten war.

Und die zweite Zielrichtung: Alle Verbände und Organisationen, die mit Mobilität zu tun haben, arbeiten sehr für sich und machen es der Politik in Berlin und Brüssel viel zu einfach.

Denn wenn ich als ehemaliger Bundestagsabgeordneter eines ganz sicher weiß: Nur ein gemeinsames Auftreten sichert den Erfolg. Deswegen brauchen wir dringender denn je eine Mobilitätsallianz für Deutschland.

These 6:

Das Verkehrsministerium muss seine allzu häufige praxisferne Alltagsarbeit grundlegend reformieren. Hier haben wir mit einem neuen Bundesverkehrsminister, der schon einmal sechs Jahre in Rheinland-Pfalz ein Landesministerium geführt hat, einen guten Startpunkt, wenn er denn bereit ist, seine Verwaltung zu entbürokratisieren und mit externem Sachverstand zielgerichteter auszurichten. Stellungnahmen innerhalb von wenigen Tage zu erstellen, eine Mobilitätsdatenverordnung, für die es bis heute keine klare Richtlinie gibt, und das Chaos bei der Kleinen Fachkunde, obwohl das Personenbeförderungsgesetz seit 1.8.2021 in Kraft getreten ist, machen deutlich, welch großer Handlungsbedarf vorhanden ist.

These 7:

Ohne Taxi- und Mietwagenunternehmen wäre vieles in den heimatlichen Regionen nicht machbar. Sie sind in Vereinen, Verbänden, Kirchen, Organisationen und Schulen mit Herzblut und Tatkraft dabei, sind bei der Freiwilligen Feuerwehr, beim Roten Kreuz und dem THW aktiv, organisieren Feste, sind sozial hochengagiert und helfen, wo es auch immer geht. Und genau das wollen wir als TMV auch künftig darstellen: Unternehmerinnen und Unternehmer mit ihren Familien, Mitarbeitern und Fahrern sollen Gesicht zeigen und ihre Aktivitäten für uns alle präsentieren. ■



Neue Mobilitätsangebote – gleiche Anforderungen an die Verkehrssicherheit

Nordrhein-Westfalen war stets und ist immer noch ein Land der Ideen und Visionen. Das gilt selbstverständlich auch für den Bereich der Mobilität. Es verwundert daher nicht, dass landauf, landab intensiv von den Möglichkeiten der Experimentierklausel Gebrauch gemacht wird.

Das ist grundsätzlich auch zu begrüßen. Es liegt auch im Interesse des VSPV und seiner Mitglieder, Mobilität für die Menschen in Nordrhein-Westfalen neu zu denken und dadurch besser zu machen. Jeder, der zumindest zeitweise auf sein eigenes Auto verzichtet, ist ein potenzieller Kunde für den gewerblichen Straßenpersonenverkehr. Dabei machen sich die unterschiedlichen Verkehrsarten nur bedingt Konkurrenz. Die Experimentierklausel dient auch dazu herauszufinden, welche Bedienformen den unterschiedlichen Anforderungen der zahllosen Nutzer und potenziellen Nutzer am besten Rechnung tragen.

Dazu ist es aber erforderlich, dass sich alle Beteiligten an die „Spielregeln“ – also die zahlreichen rechtlichen Rahmenbedingungen, die das Personenverkehrsgewerbe regulieren – halten. Wie sich zeigt, ist das nicht immer der Fall.

So wurden in Nordrhein-Westfalen durch aufmerksame gewerbliche Verkehrsunternehmer Fahrzeuge im Linienbedarfsverkehr unter der Experimentierklausel

entdeckt, die eine TÜV-Plakette führen, die die nächste Hauptuntersuchung für 2024 vorsieht. Das legt die Vermutung nahe, dass diese Fahrzeuge keine Abnahme nach den §§ 41 und 42 BOKraft erhalten haben.

Die Experimentierklausel des § 2 Abs 7 PBefG sieht vor, dass zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel die Genehmigungsbehörde auf Antrag im Einzelfall Abweichungen von Vorschriften des PBefG oder von auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften für die Dauer von höchstens vier Jahren genehmigen kann, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen, die Öffnung für Abweichungen im § 2 Abs 7 PBefG bezieht sich jedoch allein auf Verkehrsarten und Verkehrsmittel. Von Abweichungen von den Anforderungen an die Verkehrssicherheit ist dort nicht die Rede. Aus hiesiger Sicht würde solch eine Befreiung auch den öffentlichen Verkehrsinteressen widersprechen, insbesondere dem Interesse an der verkehrssicheren Beförderung von Fahrgästen. Das wäre ein nicht akzeptables Experiment auf dem Rücken der Sicherheit von Fahrern und Fahrgästen.

Der VSPV nimmt gerne entsprechende Beobachtungen aus dem Kreis der Leserschaft auf, um sie den zuständigen Behörden zur Kenntnis zu bringen und mit Nachdruck darauf hinzuwirken, dass ein solch riskantes Spiel mit Gesundheit und Leben der Fahrgäste nicht fortgesetzt wird und auch nicht folgenlos bleibt. ■



Parteien zum Thema „Mobilität“



*Klaus Vossemer (CDU)
Sprecher und ordentliches Mitglied
im Verkehrsausschuss im
nordrhein-westfälischen Landtag*

„Mobilität ist eine Grundlage unserer modernen Gesellschaft“

Im Mobilitätsmix kommt jedem Verkehrsträger eine besondere Rolle zu. Damit die Vernetzung funktioniert müssen alle Angebote wie Zahnräder ineinander greifen. Taxi- und Mietwagenunternehmen, Omnibusunternehmen, Krankentransportunternehmen und Rettungsdienste erfüllen schon heute einen wichtigen Beitrag zur Grundversorgung der Bevölkerung mit Mobilität.

Daher ist es klug, nicht altbewährtes über Bord zu schmeißen, sondern die Digitalisierung als Chance zu begreifen und zu nutzen.

Mobilität ist eine Grundlage unserer modernen Gesellschaft und gleichzeitig Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. Insbesondere in den vergangenen Jahren hat das Thema an Dynamik gewonnen. Denn die Ansprüche an Mobilität verändern sich stark und stellen Politik, Wirtschaft und Gesellschaft vor neue Herausforderungen. Die Mobilität der Zukunft soll zugleich schneller, einfacher, sicherer, günstiger, sauberer und klimafreundlicher werden.

Um diesen neuen Anforderungen gerecht zu werden und dabei möglichst alle Zielgruppen einzubeziehen, brauchen wir unter anderem technologische Innovationen und intelligente Konzepte. Digitalisierung, Vernetzung und Automatisierung sind wichtige Faktoren, um diese zu befähigen Nordrhein-Westfalen will hier Vorbild und Treiber für innovative Lösungen sein. Wir brauchen eine kluge Strategie, welche vorausschauend die Vielzahl vorhandener Ansätze miteinander verknüpft. Dabei werden wir Verkehrsträger nicht gegeneinander auszuspielen oder Verkehrsteilnehmer mittels Verboten bevormunden. Mit einem holistischen Ansatz setzen auf einen Mix von leistungsfähigen Mobilitätsangeboten, Technologieoffenheit, die Erforschung verschiedener Möglichkeiten und einer intelligenten Infrastruktur, welche die Kopplung der unterschiedlichen Verkehrsträger möglich macht.

Damit die Mobilitätswende gelingt, müssen alle Verkehrsträger involviert werden.



Der Wandel erfolgt im gemeinsamen Prozess mit den unterschiedlichen Akteuren aus dem Verkehrsbereich, den Beteiligten vor Ort und der Politik. Denn die Mobilitätswende beginnt, ob in der Stadt oder auf dem Land, immer vor Ort. Insbesondere in ländlichen Regionen können beispielsweise On-Demand-Fahrdienste ergänzend eine bessere und flexiblere Mobilität für die Menschen ohne eigenes Fahrzeug ermöglichen. Wir befinden uns bereits im Wandel. Dieser beinhaltet auch die Schaffung von echten Alternativen und neuen Optionen.

Mit dem Mobility-as-a-Service Konzept können wir Menschen ein besseres Mobilitätsangebot machen. Es bietet die Möglichkeit verschiedene Verkehrsmittel miteinander zu verknüpfen. Durch Mobility-as-a-Service ist es möglich, alle in einem bestimmten Gebiet verfügbaren Verkehrsmittel in einer einzigen App zusammenzufassen, sodass Nutzer auf Knopfdruck die einfachste und klügste Route ermitteln können, um von einem Ort zum anderen zu kommen.

Der Vorteil liegt daran, dass alle Verkehrsmittel direkt miteinander verglichen werden, um herauszufinden, welches Angebot am besten zu den eigenen Bedürfnissen passt – das Herunterladen mehrerer Apps von verschiedenen Anbietern ist nicht mehr nötig. Dabei spielen die Nutzung von Mobilitätsdaten sowie deren Verknüpfung eine immer größere Rolle. Bestehende Angebote des ÖPNV werden zunehmend mit

Shared-Mobility-Angeboten sowie dem Rad- und Fußverkehr digital vernetzt. Damit werden die Stärken unterschiedlicher Mobilitätsformen genutzt und das Mobilitätsangebot für die Menschen insgesamt verbessert. On-Demand-Services stellen zudem eine echte Alternative zum Auto dar, auch für Senioren, Kinder und Menschen mit eingeschränkter Mobilität.

Der Verband des privaten gewerblichen Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen vertritt viele Akteure, die im privaten Straßenpersonenverkehrsgewerbe tätig sind. Den in der Branche tätigen Unternehmen kommt eine gewichtige Rolle zu. Sie haben das Potenzial die Mobilitätswende maßgeblich mitzugestalten und sie mitunter zu befähigen.

Insbesondere in ländlichen Regionen sind sie als bedeutender Teil der Infrastruktur unverzichtbar. Als Teil des ÖPNV fällt dem Taxigewerbe zudem im Zuge der Mobilitätswende eine große Bedeutung für die Verteilung von Fahrgästen in den zeitlichen und räumlichen Bereichen zu, denen der ÖPNV mit Bussen und Bahnen nicht nachkommen kann. Dieser besonderen Bedeutung des Gewerbes für die Mobilitätswende wissen wir sehr zu schätzen. ■





*Carsten Löcker (SPD)
Sprecher und ordentliches Mitglied
im Verkehrsausschuss im
nordrhein-westfälischen Landtag*

„Aufbruch statt Stillstand – Nordrhein-Westfalen braucht eine neue Mobilitätspolitik“

Mit dem Ausgang der Landtagswahl am 15. Mai 2022 fällt auch eine Entscheidung über die zukünftige Ausrichtung der Mobilitätspolitik in Nordrhein-Westfalen. Unser Land steht vor großen Herausforderungen. Vor allem das Erreichen der Klimaschutzziele ist eine große Aufgabe. Darüber hinaus steigen die Anforderungen an attraktive Mobilitätsangebote der Bürgerinnen und Bürger in unserem Land. Und auch die Ansprüche an Mobilität werden nicht weniger, sondern mehr werden. Das betrifft auch Aspekte wie Attraktivität, Verlässlichkeit und Bezahlbarkeit.

Das alles kann nur erfolgreich bewältigt werden, wenn die Mobilitätspolitik in Nordrhein-Westfalen ganzheitlich gedacht und neu aufgestellt wird. Insbesondere das Innovationstempo lässt in den letzten Jahren zu wünschen übrig. Deshalb brauchen wir Aufbruch statt Stillstand für eine neue Mobilitätspolitik in Nordrhein-Westfalen.

Wer die dringend erforderliche Mobilitätswende zur Erreichung der Klimaschutzziele erfolgreich gestalten will, kommt um eine grundlegende Veränderung der bestehenden Situation nicht herum. Wir brauchen deutlich mehr Mobilitätsangebote jenseits des motorisierten Individualverkehrs. Dazu gehört die deutlich schnellere Verbreitung alternativer Antriebe jenseits von Verbrennungsmotoren. Auch die reibungslose Verknüpfung verschiedenster Angebote zu verlässlichen Mobilitätsketten muss viel stärker in den Blick genommen werden als bislang.

Zu einer umfassenden Mobilitätswende gehört auch, dass die genannten Ziele für unser Land flächendeckend angestrebt werden müssen. Moderne Mobilität darf nicht auf die Ballungsräume und Großstädte beschränkt bleiben. Für die SPD-Fraktion ist die Gleichrangigkeit der Lebensverhältnisse im gesamten Land ein sehr hohes Gut. Deshalb werden wir uns für eine flächendeckende Mobilitätsgarantie für jeden Haushalt in Nordrhein-Westfalen einsetzen. Mithilfe digitalisierter Angebote muss es für alle Menschen in unserem Land, auch in den ländlich geprägten Räumen, möglich



werden, mit Hilfe individueller Bedienverkehre eine verlässliche Anbindung von der Haustür bis zum nächsten Knotenpunkt weiterführender Verkehrsangebote nutzen zu können: per App über das Smartphone und mit transparenter Kilometer genauer Abrechnung.

Für uns ist klar, dass wir mehr Mobilitätsangebote, eine Überwindung des Investitionsstaus bei der bestehenden Verkehrsinfrastruktur, eine verlässliche finanzielle Absicherung der Betriebsleistungen der Anbieter von Mobilität und einen deutlichen Ausbau der zugehörigen (auch digitalen) Verkehrsinfrastruktur brauchen.

Das alles wird mit dem finanziellen Status quo nicht realisierbar sein. Deshalb ist der zugehörige zweite Schritt eine deutliche Ausweitung der finanziellen Leistungen von Bund und insbesondere auch Land selbst, um diesen qualitativen Sprung in der Mobilitätspolitik des Landes umsetzen zu können. Dafür werden wir uns in Regierungsverantwortung besonders einsetzen.

Der Schritt in eine neue Zeit der Mobilität in Nordrhein-Westfalen kann darüber hinaus nur gelingen, wenn die technischen Lösungen ergebnisoffen angegangen und vorangebracht werden. Dazu gehört auch die Verkehrsträger übergreifende Förderung moderner Mobilität. Wir wollen alle relevanten Akteure, ob öffentlich oder

privat verfasst, konstruktiv in diese große Herkulesaufgabe für eine erfolgreiche Zukunft unseres Landes mit einbeziehen.

Außerdem muss auch die personelle Ausstattung des Mobilitätssektors ein unverzichtbares Standbein für einen erfolgreichen umfassenden Innovationsprozess im Interesse der Bürgerinnen und Bürger sein muss. Denn die Einhaltung sozialer Standards und tariflicher Bezahlung ist das beste Mittel zur Bindung und Gewinnung qualifizierten und motivierten Fachpersonals für die verantwortungsvollen Aufgaben, die die Verkehrsunternehmen in Nordrhein-Westfalen zu lösen haben.

Aufbruch statt Stillstand für Nordrhein-Westfalen! ■





*Ulrich Reuter (FDP)
Sprecher und ordentliches Mitglied
im Verkehrsausschuss im
nordrhein-westfälischen Landtag*

„Libérale Vorstellungen für die Mobilität der Zukunft“

Meine liberale Vision zukünftiger Verkehrspolitik setzt zunächst einmal sehr ernüchternd bei der Notwendigkeit an, sich ehrlich zu machen. Aller schönen Sonntagsreden der „Verkehrswende“ zum Trotz, entwickelt sich Verkehr in fast allen Bereichen anders als gewünscht: immer mehr Güter kommen auf die Straße statt auf Schiene und Schiff, so entstehen immer längere Staus, Schienen- und Straßenausbauprojekte, die Jahrzehnte auf sich warten lassen. Daneben ein ÖPNV, der an seine Grenzen stößt, aber dringend attraktiver werden muss, um eine echte Alternative zum Auto zu sein. Unabhängig von allen klimapolitischen Notwendigkeiten kann diese Situation

niemanden zufrieden stellen; hier ist Politik gefordert, tatsächlich eine „Mobilitätswende“ zum Besseren zu erreichen. Aber wie kann ein solch hehres Ziel gelingen? Und was gilt insbesondere für den Personenverkehr?

Zunächst muss Verkehrspolitik die realen Mobilitätsbedarfe der Menschen und der Wirtschaft ernst nehmen. Ohne Mobilität läuft ein Großteil der Grundrechte leer. Bei allen Verkehrsträgern muss die Infrastruktur ins Visier genommen werden: nachholende Sanierung in fast allen Bereichen ist dabei eine Grundvoraussetzung, sodann gezielter Ausbau von Straßen und ein massiver Ausbau von Schiene, sowie eine verstärkte Förderung der Infrastruktur von ÖPNV und Binnenschiff.

Zugleich sind die Möglichkeiten der Digitalisierung zu nutzen: Mobility as a service ist das Stichwort, das gerade im ÖPNV eine enorme Chance für alle Anbieter also gerade auch für die Privaten bietet. Drohnen können helfen, Güter zu transportieren aber auch für Notfall- und Rettungseinsätze dienlich sein. On Demand Verkehre sind die Hoffnung für den ländlichen Raum.

Auf der Schiene - auch der leichten - kann eine Blockverdichtung zu der Hebung erheblicher Kapazitätsreserven in der bestehenden Infrastruktur führen.

Für Liberale ist eine weitere zentrale Stellschraube die Ordnungspolitik: verkrustete Strukturen etwa bei der ÖPNV-Finanzierung müssen ebenso überwunden werden wie nichtzeitgemäße Regulierung etwa des Taxigewerbes. Gerade die Liberalisierungs-



forderung gegenüber dem Taxigewerbe, den die FDP konsequent bei der Novelle des Bundespersonenbeförderungsgesetzes eingefordert hat, hat zu einem Aufruhr in der Branche geführt. Dabei muss allen klar sein, dass es nicht um die Beseitigung des Taxigewerbes, sondern um zeitgemäße Angebote für Kunden gehen muss. Der Wettbewerb muss fair sein und gleiche Bedingungen für alle beinhalten. Uber und Co dürfen nicht zu Lasten einer Branche die Betriebspflichten hat und Mindestlohn zahlt, einseitig Profite generieren. Für Mietwagen sollte bei der Personenbeförderung die Rückkehrpflicht entfallen. Im ÖPNV sollten viel stärker als bisher private Omnibusanbieter für einen unternehmerischeren ÖPNV sorgen, der dann auch möglichst als eigenwirtschaftlicher Verkehr seine Kosten trägt. Diese Vision ist indes nur unter zwei Bedingungen realisierbar: Zum einen muss im ÖPNV die Last der Infrastruktur von den Verkehrsunternehmen genommen werden.

Die alte Forderung der Trennung von Netz und Betrieb hat auch hier ihre Berechtigung! Zum anderen müssen einige kommunale und gewerkschaftliche Bastionen geschliffen werden. Keine leichte Aufgabe!

Gerade die FDP als die klassische Heimat aller Selbstständigen, macht deshalb klar: Wir stehen offen all denjenigen gegenüber, die mit ihrem Gewerbe dieses Land voranbringen wollen. Wirkliche Erfolge bei der Bewältigung der Verkehrsprobleme werden wir nur mit allen Beteiligten im Verkehrssektor erzielen.

Lassen Sie uns daran arbeiten. ■

Kooperation zwischen SVG und VSPV

Der VSPV freut sich bekannt zu geben, dass er eine Partnerschaft mit der Straßenverkehrs-Genossenschaft Westfalen-Lippe geschlossen hat. Die SVG Westfalen-Lippe unterstützt seit 1947 mittelständische Firmen und Großunternehmen aus dem Transport- und Logistikgewerbe mit umfassenden und innovativen Lösungen aus den Bereichen Maut, Tankkarten, Arbeitssicherheit, Aus- und Weiterbildung, Versicherungen und viele mehr.

Diese Partnerschaft ist von den Beteiligten strategisch angelegt. Den Zeitpunkt der Bekanntgabe haben wir bewusst nach dem „Wechselfieber“ im Bereich der Kfz-Versicherungen gesetzt. Gemeinsam mit unzzzs wird die SVG in dem nun dadurch geschaffenen Zeitfenster maßgeschneiderte Produkte für unsere Mitglieder entwickeln. Diese werden auf einer eigenen Unterseite der Internetpräsenz der SVG Westfalen-Lippe angeboten werden und nur unseren Mitgliedern zur Verfügung stehen.

Ihren Online-Weg zur SVG Westfalen-Lippe finden Sie demnächst von unserer Website unmittelbar verlinkt. Derzeit führt das unter „Leistungen“ auf unserer Website prominent gezeigte Logo noch auf die allgemeine Internetpräsenz der SVG Westfalen-Lippe. Sobald der speziell für unsere Mitglieder gestaltete Bereich fertiggestellt ist, werden wir darüber berichten und Sie kommen mit einem einzigen Klick direkt dorthin.



Der genossenschaftliche Gedanke der SVG erscheint uns als die ideale Grundlage für eine langfristige und strategische Partnerschaft zum Nutzen aller Beteiligten. Insbesondere schließt es auch die bisherige Lücke im Leistungsangebot für unsere Mitglieder. ■

>> Recht

Infektionsschutzgesetz – 2G für bestimmte Fahrten

Die Neufassung des IFSG begründen eine Impfpflicht für Beschäftigte bestimmter Beförderungsdienstleister. Die Regelungen zu 2G gelten erst ab 15. März 2022.

Dann wird es eine Impfpflicht geben für:

1. „Personen, die in voll- oder teilstationären Einrichtungen zur Betreuung und Unterbringung älterer, behinderter oder pflegebedürftiger Menschen oder in vergleichbaren Einrichtungen tätig sind,“ (§ 20a Abs 1 Nr. 2 IFSG neu)
2. Personen, die in weiteren Unternehmen tätig sind, etwa „Beförderungsdienste, die für Einrichtungen nach Nummer 2 dort behandelte, betreute, gepflegte oder untergebrachte Personen befördern oder die Leistungen nach § 83 Absatz 1 Nummer 1 des Neunten Buches Sozialgesetzbuch erbringen,“ (§ 20a Abs 1 Nr. 3 lit. e IFSG neu)

Das betrifft also einen Teil der Fahrdienstleistungen vieler Taxi- und Mietwagenunternehmen und Krankenfahrtdienste und macht den Einsatz ungeimpfter Fahrer für diese Leistungen zum Gesetzesverstoß.

Eine Ausnahme gilt gem. § 20a Abs. 1 Satz 2 „für Personen, die auf Grund einer medizinischen Kontraindikation nicht gegen das Coronavirus SARS-CoV-2 geimpft werden können.“

Soweit daher ungeimpfte Fahrer vom Arbeitgeber gar nicht mehr eingesetzt werden können, können diese gekündigt werden, weil diese Fahrer von Gesetzes wegen dauerhaft an der Erbringung ihrer Arbeitsleistung gehindert sind.

Empfehlung: die Fahrer rasch schriftlich informieren, dass sie als ungeimpfte Fahrer ggf. gekündigt werden müssen – wenn diese sich dann nicht impfen lassen, ist die Kündigung damit begründbar, dass die Arbeitsleistung nicht erbracht werden kann.

Nicht erfasst von der 2G-Regel für Fahrer sind u.a. die Fahrten von Kranken zwischen privater Wohnung einerseits sowie Arztpraxis oder Hospital andererseits und sonstige Fahrten, die zwar zu oder von einer Einrichtung führen, die Einrichtung aber nicht Vertragspartner für die Beförderungsleistung ist. ■



Mobilitätsdaten

Bereits die Novelle des Personenbeförderungsrechts enthielt die Rechtsgrundlage für eine Verpflichtung von Mobilitätsanbietern zur Übermittlung von Daten. Diese Verpflichtung wird sukzessive durch die Fortschreibung der Mobilitätsdatenverordnung konkretisiert. Derzeit gibt es jedoch noch keine Stelle, die entsprechende Daten von unserem Gewerbe „entgegennehmen“ würde noch wären die sonstigen Voraussetzungen dazu geschaffen. Es fehlt bereits an entsprechenden Standards.

Der VSPV ist frühzeitig bereits im Sommer auf Politik, Verwaltung und Industrie zugegangen, um entsprechende Lösungen von vornherein mitgestalten zu können. Auf Vermittlung des Verkehrsministeriums NRW haben der Landesdatenkoordinator und wir uns ins Benehmen gesetzt, dass nun zunächst einmal Standards für die Daten unserer Mobilitätsformen entwickelt werden.

Wir betreiben dazu mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, bei dem der Landesdatenkoordinator sitzt, ein Projekt zur Standardisierung des Datenaustauschs für Gelegenheitsverkehre i. S. d. § 46 Absatz 2 Nr. 1, 3 und 4 PBefG. Dabei steht die Erstellung eines herstellerunabhängigen Grundkonzepts und der Aufbau eines prototypischen Datenbankmodells für Daten des Gelegenheitsverkehrs im Vordergrund.

Ein flexibel und einfach nutzbarer ÖPV erfordert neben einer bedarfsgerechten Infrastruktur und einem attraktiven Angebot auch eine aktuelle, durchgängige und diskriminierungsfreie Fahrgastinformation. Dies ist auch das Ziel der Mobilitätsdatenverordnung und der Grund für die sukzessive fortzuschreibende Verpflichtung zur Datenübermittlung. Die Fahrgastinformation soll für den Fahrgast in Mobilitätsanwendungen aufrufbar sein. Die digitale Vernetzung schafft hierfür wesentliche Grundlagen, sie ist überdies die Voraussetzung für den elektronischen Vertrieb und somit der Grundstein der Servicekette „Informieren – Buchen – Bezahlen“.

Diese Vernetzung bedingt herstellerunabhängige Standards, auf deren Basis Daten und Informationen systemübergreifend ausgetauscht werden können. Die Notwendigkeit zur Vernetzung endet nicht bei den „klassischen“ Formen des ÖPNV und erst recht nicht bei den zugehörigen Systemen. Sämtliche Mobilitätsanbieter leisten einen Beitrag zur individuellen Mobilitätsgestaltung und dürfen bei Mobility-as-a-Service nicht vernachlässigt werden.

Das geplante Projekt legt den Grundstein für die systemübergreifende Information und Möglichkeit zur Buchung von Gelegenheitsverkehren i. S. d. § 46 Absatz 2 Nr. 1, 3 und 4 PBefG, ohne welche Reisende nicht in die Lage versetzt werden, ihre Mobilität zu jeder Zeit ihren persönlichen Bedürfnissen entsprechend zu gestalten.



Der Austausch von Daten, die der Bedarfsverkehr bedingt, kann in drei Formen erfolgen.

1. reiner Datenaustausch (Information)
2. Datenaustausch in Verbindung mit Austausch eines Buchungslinks, der den Absprung zwecks Buchung auf die Seite des jeweiligen Anbieters ermöglicht.
3. Tiefenintegration: Bereitstellung sämtlicher Informationen (inkl. Buchungsinformationen) durch Betreiber der Bedarfsverkehrsbuchungssysteme, um die Buchung im jeweiligen Fahrgastinformationssystem und ohne Absprung zu ermöglichen.

Ziel des Projektes ist die Erstellung eines Konzeptes, welches die drei Formen berücksichtigt und die Betreiber der relevanten Systeme in die Lage versetzt die erforderlichen Informationen standardisiert zu übermitteln/auszutauschen.

Am Ende des Projektes soll ein Konzept bzw. Standard für Schnittstellen, unter Berücksichtigung der VDV-Schrift 462 geschaffen werden. Das Konzept bildet die Grundlage für die Umsetzung in und zwischen den relevanten Systemen. ■

Betrieb zu veräußern

Ein Taxi- und Mietwagenunternehmen im Kreis Steinfurt steht per sofort zur Veräußerung an. Der Fuhrpark umfasst 7 gut gepflegte und regelmäßig gewartete KFZ, darunter auch höherwertige Taxen, wie auch Mietwagen für spezielle Kunden. (5 Taxen / 2 Mietwagen mit Wegstreckenzähler)

Folgende Fahrzeuge sind vorhanden:

- 3x - 7 Sitzer inkl. Fahrer / Minivan bzw. Limousine (Automatik)
- 2x - 5 Sitzer inkl. Fahrer / Minivan bzw. Limousine (Automatik)
- 1x - 5 Sitzer inkl. Fahrer / Minivan bzw. Limousine (Automatik)
- 1x - 9 Sitzer inkl. Fahrer / Großraum (Automatik)
- 1x - 9 Sitzer inkl. Fahrer / Großraum mit Rollstuhlrampe (Schalter)

Zum Unternehmen gehören 2 einfache kurze sehr gut bekannte Rufnummern, ein großer Kundenstamm, sehr gute Bewertungen im gesamten Internet, eine Homepage mit Onlinebestellmöglichkeit – selbstverständlich auch Mobil optimiert für Smartphones usw. Eine Online-Bestell-App für Android & iPhone ist auch vorhanden.

Das Unternehmen ist besonders für Krankentransporte und den damit verbundenen Service bekannt.

4 Fahrzeuge sind noch in der Finanzierung, wobei hier die monatlichen Raten übernommen werden müssen - 3 Fahrzeuge sind komplett bezahlt ohne Rechte Dritter an diesen KFZ. Interessierte wenden sich bitte an die Geschäftsstelle.



Liegemietwagen unter Beschuss

Im Jahre 2002 wurde durch den Bund-Länder-Fachausschuss „Technisches Kraftfahrwesen“ (BLFA-TK) ein nicht abweisbarer Bedarf an der Beförderung liegender Personen, die weder einer medizinisch-fachlichen Betreuung noch der besonderen Einrichtungen eines Krankenkraftwagens bedürfen, dem sog. nicht qualifizierten Krankentransport, festgestellt. Der BLFA-TK traf dazu technische Setzungen, die die Verkehrsministerien der Länder, die Liegemietwagen einrichten wollten, u.a. Nordrhein-Westfalen mit Datum vom 10.12.2002, durch Erlasse als verbindlich verfügt haben. Gem. der genannten Setzung sind beim nicht qualifizierten Krankentransport in Liegemietwagen die Liegeplätze nach DIN 75080/DIN EN 1789 positiv zu prüfen und die darin verwendeten Tragen sollen der DIN EN 1865 entsprechen. Dies dient dem Patientenwohl durch ein hohes Maß an Schutz. Alleine in Nordrhein-Westfalen werden jährlich mehr als eine Million Fahrten für die gesetzlichen Krankenkassen mit Liegemietwagen durchgeführt.

In einer im Sommer ergangenen wettbewerbsrechtlichen Entscheidung des OLG Hamm vom 24.06.2021 (4 U 184/20), die den Erlass von 2002 in Ermangelung eines entsprechenden Parteivortrags nicht würdigte, wurde in einem Einzelfall der Einsatz einer der DIN EN 165 entsprechenden Liege im Liegemietwagen als wett-

bewerbswidrig beurteilt. Die – sich zumindest nach Auffassung des erkennenden Gerichts aus der Bedienungsanleitung ergebende – Zweckbestimmung der der Medizinproduktebetrieberverordnung unterliegenden Trage würde einen solchen Einsatz nicht zulassen.

Ein der DIN EN 1865 entsprechendes Medizinprodukt ist durch die technische Setzung des BLFA-TK und die anschließende rechtliche Setzung durch Erlass eben gerade nicht auf KTW und RTW begrenzt, nur weil die DIN-Norm selbst für diese beiden Transportwagenarten unmittelbare Gültigkeit beansprucht. Die Genese von DIN-Normen ist durch das Zusammenwirken aller Interessenten an der Entstehung einer solchen Norm gekennzeichnet – weshalb sie originär auch nur für den dadurch begrenzten Kreis unmittelbar durch ihre Existenz Anerkennung erfährt. Verbindlich wird sie erst durch Verträge, Gesetze, Verordnungen, Erlasse und ähnliche Setzungen. Dabei sind weder Vertragspartner noch Gesetz-, Verordnungsgeber usw. auf den ursprünglichen Wirkungsbereich begrenzt oder an dessen Ausdehnung gebunden. Vielmehr sind Ausweitungen des Kreises der Normgebundenen die Regel. So ist es auch hier.

Die zweckbestimmende Wirkung kann sich vorliegend also nur aus der Bedienungsanleitung des Herstellers selbst gerieren. Die im Verfahren gegenständliche



Trage war eine des Herstellers „Stollenwerk“. Diese enthält einen Passus in der Bedienungsanleitung, dass sie für den Transport von erkrankten und verletzten Personen außerhalb und innerhalb von Rettungswagen und Krankentransportwagen verwendet werden könne. Teil der Kritik an dem OLG-Urteil ist, dass in diesem der Zweck der Tätigkeit gem. Medizinproduktebetreiberverordnung und Örtlichkeit der Tätigkeit miteinander verwoben wird, während die Verordnung dies nicht vorsieht.

Dies wird u.a. deutlich, wenn man die Verordnung (EU) 2017/745 des Europäischen Parlaments und der Rates vom 5. April 2017 über Medizinprodukte, zur Änderung der Richtlinie 2001/83/EG, der Verordnung (EG) Nr. 178/2002 und der Verordnung (EG) Nr. 1223/2009 und zur Aufhebung der Richtlinien 90/385/EWG und 93/42/EWG des Rates hinzuzieht, deren nationale Umsetzung die Medizinproduktebetreiberverordnung ist. Dort ist erstens der Begriff „Zweckbestimmung“ näher bestimmt und zweitens wird dort der Begriff „Zweck“ deutlich enger gebraucht als durch das OLG Hamm in seinem Urteil. Die Definition und Verwendung erinnert viel eher an den Ausschließlichkeitskatalog der zulässigen Zweckbestimmungen aus dem Medizinproduktegesetz, welches durch die Medizinproduktebetreiberverordnung ersetzt worden ist. Aufgrund der Verzahnung der Medizinproduktebetreiberverordnung mit der durch diese umgesetzten EU-Verordnung war

ein solcher Katalog nicht mehr erforderlich, denn entsprechende Begrenzungen möglicher Zweckbestimmungen ergeben sich aus Art. 2 Nr. 1, 12, 14, 52, Art. 5 Abs. 2 i.V.m. Anhang I Verordnung (EU) 2017/745.

Die zivilrechtliche Klärung wird noch geraume Zeit in Anspruch nehmen, verwaltungsrechtliche Aspekte sind derzeit nicht berührt. Dies ergibt sich aus einer Mitteilung des Verkehrsministeriums NRW vom 01.09.2021, gem. der der Erlass vom 10.12.2002, der auf dem 132. BLFA-TK Beschluss beruhe, die Genehmigung, Zulassung und den straßenverkehrsrechtlichen Betrieb (Teilnahme am Straßenverkehr) von solchen Fahrzeugen, die liegende Menschen befördern zulasse, wenn diese Art der Beförderung in bestimmten Umständen erforderlich sei. Das Urteil vom 24.06.2021 beziehe sich insbesondere auf § 4 Abs. 2 MPBetreibV.

Zwar regle der Erlass den sogenannten nicht qualifizierten Krankentransport, erschließe jedoch das Betreiben oder Verwenden durch entsprechend qualifiziertes Personal nicht aus. Die Gefährdung der zu befördernden Menschen sei in Fahrzeugen des qualifizierten (RettG NRW) und des nicht qualifizierten Transportes identisch. Hinsichtlich der Verkehrssicherheit (Gefährdung von Insassen/Menschen) würde aus zulassungsrechtlicher Sicht eine absichtliche Absenkung von technischen Anforderungen keinen Sinn ergeben.



Der Erlass bzw. die technischen Anforderungen seien also im Hinblick auf die Verkehrssicherheit weiterhin in dieser Form erforderlich. Es könne auf den Erlass bzw. die technischen Anforderungen nur dann verzichtet werden, wenn der Bedarf dieser Art und Weise von Beförderungen nicht mehr gegeben sei.

„Damit wird weder aus zulassungsrechtlicher noch aus personenbeförderungsrechtlicher Sicht ein Genehmigungsentzug durch die Straßenverkehrsämter für erforderlich gehalten“, schreibt Andreas Fischer vom Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Bis zur zivilrechtlichen Klärung sei noch darauf verwiesen, dass nicht alle Krankentragen eine möglicherweise schädliche Zweckbestimmung in ihrer Bedienungsanleitung haben. Krankentragen der Firma MEDIROL enthalten keine dahingehend schädliche Zweckbestimmung und gemäß eines Bestätigungsschreibens des Herstellers vom 06.09.2021 entspricht die Verwendung in Liegemietwagen sogar ausdrücklich dem Verwendungszweck des Produkts. Die Bedienungsanleitungen der Firma Stryker findet sich keine für Liegemietwagen schädliche Einschränkung.

Die Bedienungsanleitungen der Firma Schnitzler Rettungsprodukte GmbH und Co. KG bzgl. deren FERNO-Tragen ist hinsichtlich der Zweckbestimmung für unsere Mitglieder nicht schädlich, auf Seite 3 ist als zulässiger Einsatzort der Patienten-

transport im Rettungsdienst und Krankentransport definiert. Ob der vorgesehene Einsatzort eine Zweckbestimmung darstellt, ist streitgegenständlich und ob der Terminus Krankentransport den unqualifizierten Krankentransport vulgo Krankentransport mit einschließt, kann mangels Rechtsprechung nicht abschließend beantwortet werden.

Unabhängig von aktuellen Rechtsstreitigkeiten hat sich ein Arbeitskreis Liegemietwagen NRW zusammengefunden, der erstmals am 06.12.2021 in Herdecke tagte. Er hat das Ziel, den Liegemietwagen mit eigenen Anforderungen technischer, ordnungsrechtlicher und personaler Natur zu versehen, die ihren Niederschlag in einer DIN-Norm finden sollen. ■



PAY WITH CHARLIE – Zahlungsinnovation für Taxen- und Mietwagenunternehmen in NRW

Die ZIIB Zahlungssysteme GmbH (ZIIB) ist eine der innovativsten Dienstleister im Segment moderner, bargeldloser Bezahlösungen. Deshalb freuen wir uns besonders, mit dieser jungen, unabhängigen Dienstleistungsagentur eine Partnerschaft eingegangen zu sein. Die ZIIB hat mit PAY WITH CHARLIE eine originelle und praktische bargeldlose Zahlungsalternative geschaffen, die es Taxen- und Mietwagenunternehmen ermöglicht, ihren Fahrgästen kontaktloses, bargeldloses Bezahlen anzubieten – und zwar ohne zusätzliche Hardware und auch mit Vertragsoptionen ohne monatliche Grundgebühr.

Der Verband des privaten gewerblichen Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen VSPV e.V. hat sich in die Anpassung von PAY WITH CHARLIE an die besonderen Bedürfnisse von Taxen- und Mietwagenunternehmen insbesondere im ländlichen Raum im Vorfeld eingebracht. Der VSPV ist der festen Überzeugung, damit eine optimale Bezahlösung für seine Mitglieder gefunden zu haben.

Branchenverbände wie der VSPV müssen auch Innovationstreiber sein. Sie müssen frühzeitig die Bedürfnisse ihrer Mitglieder erkennen, Lücken in der bisherigen



Dienstleistungs- und Systemlandschaft erkennen und mit starken Partnern unter den Dienstleistern und der Industrie die Lösungen entwickeln, mit denen diese Bedürfnisse befriedigt und diese Lücken geschlossen werden können.

VSPV-Geschäftsführer Sascha Waltemate führt aus:

„Auf der Suche nach einer bargeldlosen Bezahlmöglichkeit, die den besonderen Bedürfnissen unserer Mitglieder im ländlichen Raum Rechnung trägt, habe ich mich sofort an Nicole Groß, Geschäftsführerin der ZIIB, gewandt. Aus einer vorherigen Tätigkeit war sie mir noch als der Innovationstreiber in der Zahlungsbranche bekannt. Ich bin froh, dass wir unseren Mitgliedern nun eine Lösung präsentieren können, die wie maßgeschneidert für sie ist: ohne zusätzliche Hardware, ohne Grundgebühr und einfach in der Anwendung.“

Nicole Groß würdigt den Beitrag des VSPV zur finalen Version:

„Der VSPV hat in Person von Sascha Waltemate einige Besonderheiten des Taxen- und Mietwagengewerbes im ländlichen Raum eingebracht, die uns als Großstädter nicht so bewusst waren. Jetzt haben wir ein Produkt, das auch in den Flächenländern überall einsetzbar ist.“

Steuersatz bei Inanspruchnahme des Fahrgastes bei Krankenfahrten im Mietwagen

Während gem. 12.13 Abs. 8 S. 3 UStAE (siehe auch BMF, Schreiben v. 2.1.2019, III C 2 - S 7244/07/10007) bei Krankenfahrten mit hierfür nicht besonders eingerichteten Mietwagen dann der ermäßigte Steuersatz Anwendung findet, wenn für diese aufgrund von mit Krankenkassen geschlossenen Vereinbarungen abgerechnet wird, die ebenfalls für Taxiunternehmen gelten oder die inhaltsgleich mit Taxiunternehmen abgeschlossen worden sind, gilt dies nicht, wenn mit dem Fahrgast unmittelbar abgerechnet wird.

Die Vereinbarung gilt nur zwischen den Unternehmen und den Krankenkassen, die Abrechnung mit dem Fahrgast unterfällt nicht dieser Vereinbarung. Bei Mietwagen ist dementsprechend dann der reguläre Umsatzsteuersatz anzuwenden. n

n



Sozialversicherungsrechengrößen 2022

Mit der Verordnung werden die maßgeblichen Rechengrößen der Sozialversicherung gemäß der Einkommensentwicklung im vergangenen Jahr (2020) turnusgemäß angepasst. Die Werte werden – wie jedes Jahr – auf Grundlage klarer gesetzlicher Bestimmungen mittels Verordnung festgelegt.

Die den Sozialversicherungsrechengrößen 2022 zugrunde liegende Lohnentwicklung im Jahr 2020 (Veränderung der Bruttolöhne und -gehälter je Arbeitnehmer ohne Personen in Arbeitsgelegenheiten mit Entschädigung für Mehraufwendungen) betrug im Bundesgebiet minus 0,15 Prozent und in den alten Bundesländern minus 0,34 Prozent. Neben der Lohnentwicklung sind bei der Fortschreibung der Rechengrößen spezifische Rundungsregelungen zu beachten, die zum Teil dazu führen, dass sich die Rechengrößen gegenüber dem Vorjahr nicht verändern. Die Rechengrößen in den neuen Ländern steigen aufgrund der gesetzlich festgelegten Rentenangleichung Ost.

Mit der Verordnung werden die maßgeblichen Rechengrößen der Sozialversicherung entsprechend den gesetzlichen Regelungen für das Jahr 2022 bestimmt.

Die wichtigsten Rechengrößen für das Jahr 2022 im Überblick:

Die **Bezugsgröße**, die für viele Werte in der Sozialversicherung Bedeutung hat (unter anderem für die Festsetzung der Mindestbeitragsbemessungsgrundlagen für freiwillige Mitglieder in der gesetzlichen Krankenversicherung und für die Beitragsberechnung von versicherungspflichtigen Selbstständigen in der gesetzlichen Rentenversicherung), **bleibt unverändert bei 3.290 Euro/Monat** (2021: 3.290 Euro/Monat). Die Bezugsgröße (Ost) **steigt auf 3.150 Euro/Monat** (2021: 3.115 Euro/Monat).

Die Beitragsbemessungsgrenze in der allgemeinen Rentenversicherung (West) sinkt auf 7.050 Euro/Monat (2021: 7.100 Euro/Monat) und die Beitragsbemessungsgrenze (Ost) steigt auf 6.750 Euro/Monat (2021: 6.700 Euro/Monat).

Die bundesweit einheitliche Versicherungspflichtgrenze in der gesetzlichen Krankenversicherung (Jahresarbeitsentgeltgrenze) bleibt unverändert bei 64.350 Euro (2021: 64.350 Euro).

Die ebenfalls bundesweit einheitliche Beitragsbemessungsgrenze für das Jahr 2022 in der gesetzlichen Krankenversicherung beträgt unverändert 58.050 Euro jährlich (2021: 58.050 Euro) bzw. 4.837,50 Euro monatlich (2021: 4.837,50 Euro).



Rechengrößen der Sozialversicherung 2022 (auf Basis des Referentenentwurfs):

| | West Monat | Jahr | Ost Monat | Jahr |
|---|---------------|-----------|--------------|-----------|
| Beitragsbemessungsgrenze: allgemeine Rentenversicherung | 7.050 € | 84.600 € | 6.750 € | 81.000 € |
| Beitragsbemessungsgrenze: knappschaftliche Rentenversicherung | 8.650 € | 103.800 € | 8.350 € | 100.200 € |
| Beitragsbemessungsgrenze: Arbeitslosenversicherung | 7.050 € | 84.600 € | 6.750 € | 81.000 € |
| Versicherungspflichtgrenze: Kranken- und Pflegeversicherung | 5.362,50 € | 64.350 € | 5.362,50 € | 64.350 € |
| Beitragsbemessungsgrenze: Kranken- und Pflegeversicherung | 4.837,50 € | 58.050 € | 4.837,50 € | 58.050 € |
| Bezugsgröße in der Sozialversicherung vorläufiges Durchschnittsentgelt/Jahr in der Rentenversicherung | 3.290 € | 39.480 € | 3.150 € | 37.800 € |
| | 38.901 € | | | |

¹ In der gesetzlichen Kranken- und Pflegeversicherung gilt dieser Wert bundeseinheitlich.

Betriebliche Zukunftsvorsorge
für Ihre Mitarbeiter –
Ihr Plus an Unternehmenserfolg

Die Gewinnung, Bindung und Motivation von Mitarbeitern ist ein immer wichtiger Bestandteil einer modernen Personalpolitik in Unternehmen.

Um dies zu verwirklichen ist die betriebliche Zukunftsvorsorge für die Mitarbeiter ein effektives Hilfsmittel.

Um den Aufwand für Arbeitgeber so gering wie möglich zu halten und das Potenzial an staatlicher Förderung auszuschöpfen, hat die R+V zusammen mit der Allianz das Versorgungswerk „MobilitätsRente“ gegründet.

Ziel ist es nützlich und effektiv Vorsorgeangebote aus unterschiedlichen staatlichen Fördermöglichkeiten optimal nutzen können.

Es wird die ganze Bandbreite an arbeitnehmer- und arbeitgeberfinanzierten Lösungen angeboten, welche durch eine betriebliche Krankenversicherung und Unfallversicherung ergänzt werden kann.



VORTEILE FÜR UNTERNEHMEN

- *Verwaltungsarm & bilanzneutral*
- *Empfohlen und unterstützt von den Branchenverbänden*
- *Keinerlei Verpflichtungen über den Vertragsabschluss hinaus*
- *Bindung von Mitarbeitern*
- *Beitritt zum Versorgungswerk ist kostenlos*
- *Minimierung des Haftungsrisikos*
- *Erfüllung des gesetzlichen Anspruchs der Beschäftigten auf Entgeltumwandlung sowie alle geltenden gesetzlichen Anforderungen, z. B. des Betriebsrentenstärkungsgesetzes*
- *Günstige Beiträge und attraktive Leistungen unabhängig von der Unternehmensgröße*
- *Flexibel und auf die Bedürfnisse eines jeden Beschäftigten angepasste Lösung*

VORTEILE FÜR MITARBEITER

- *Sinnvolle Ergänzung der gesetzlichen Vorsorge*
- *Besonders attraktive Konditionen*
- *Überdurchschnittliche Leistungen und vielfältige Produktauswahl von zwei der größten deutschen Versicherungsunternehmen*
- *Gesetzlicher Arbeitgeberzuschuss bei Entgeltumwandlung durch Weitergabe der eingesparten Sozialversicherungsbeiträge*
- *Unterschiedliche Anlagemöglichkeiten: von sicherheitsbetont bis chancenorientiert*
- *Besonderer Schutz und hohe Sicherheit durch die starke Finanzkraft der Versicherer*
- *Entwicklung von optimalen bAV-Lösungen durch Branchenexperten*

Weiterhin ist das Betriebsrentenstärkungsgesetz, welches seit 2019 verabschiedet wurde, zu beachten. Am 01.01.2022 erreicht das BRSg seine dritte und letzte Stufe: dann können Sie Ihre Sozialversicherungsersparnis i.H.v. mindestens 15%, maximal 25% des Beitrages zur Entgeltumwandlung für Sie zum Nulltarif weitergeben. Davon betroffen sind Altersvorsorgeverträge, die vor 2019 abgeschlossen wurden und durch Entgeltumwandlung bislang finanziert sind.

Gerne realisieren wir gemeinsam mit Ihnen die betriebliche Zukunftsvorsorge für Ihre Mitarbeiter – kontaktieren Sie uns einfach! ■



Zugang zu Arztpraxen, Krankenhäusern, Dialysen und ähnlichen Einrichtungen

§28 b Abs. 2 IfsG legt fest, dass Einrichtungen und Unternehmer der Bereiche ...

1. *Krankenhäuser,*
2. *Einrichtungen für ambulantes Operieren,*
3. *Vorsorge- oder Rehabilitationseinrichtungen, in denen eine den Krankenhäusern vergleichbare medizinische Versorgung erfolgt,*
4. *Dialyseeinrichtungen,*
5. *Tageskliniken,*
6. *Entbindungseinrichtungen,*
7. *Behandlungs- oder Versorgungseinrichtungen, die mit einer der in den Nummern 1 bis 6 genannten Einrichtungen vergleichbar sind,*
8. *Arztpraxen, Zahnarztpraxen,*
9. *Praxen sonstiger humanmedizinischer Heilberufe,*
10. *Einrichtungen des öffentlichen Gesundheitsdienstes, in denen medizinische Untersuchungen, Präventionsmaßnahmen oder ambulante Behandlungen durchgeführt werden,*
11. *ambulante Pflegedienste, die ambulante Intensivpflege in Einrichtungen, Wohngruppen oder sonstigen gemeinschaftlichen Wohnformen erbringen, und*
12. *Rettungsdienste*

... nur durch getestete Personen mit mitgeführtem Testnachweis zu betreten sind.

Das schließt also die meisten Destinationen für Krankenförderung ein.

Bundestag und Bundesrat haben das Infektionsschutzgesetz dahingehend geändert, als dass nach § 28b Abs. 2 Satz 2 IfsG Begleitpersonen, die die Einrichtung oder das Unternehmen nur für einen unerheblichen Zeitraum betreten, nicht als Besucher gelten. Das gilt nach Auffassung des VSPV e.V. grundsätzlich für Fahrer und sonstiges Personal in Krankenförderung und -transport.

Das Gesetz zur Stärkung der Impfprävention gegen COVID-19 und zur Änderung weiterer Vorschriften im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie, welches die zuvor genannte Änderung enthält, ist am 12.12.2021 in Kraft getreten. ■





Am Anfang
steht eine Idee ...



GrafikDesign



WebDesign



Corporate Design



fon 0211 39 60 62 · info@wehrend-design.de · wehrend-design.de

hammer dorfstraße 169 · 40221 düsseldorf



Verband des privaten
gewerblichen
Straßenpersonenverkehrs
Nordrhein-Westfalen VSPV e.V.

- Omnibusverkehr
- Taxi- und Mietwagenverkehr
- Krankentransport und Rettungsdienst
auf Bundesebene

Benninghofer Str. 152
44269 Dortmund
Telefon 0231 - 52 82 27
Telefax 0231 - 52 11 17

Postfach 104144
44041 Dortmund

Öffnungszeiten: Montag – Donnerstag 8.00 – 12.00 Uhr
13.00 – 16.30 Uhr
Freitag 8.00 – 12.00 Uhr
13.00 – 14.30 Uhr