

BERLIN



eTAXI-FLOTTE BERLIN

Förderung, E-Autos, Ladeinfrastruktur, Inklusion

TAXI

eTAXI-FLOTTE BERLIN

Förderung, E-Autos, Ladeinfrastruktur, Inklusion



Nutzfahrzeuge



Die Broschüre zum Download

eTAXI-FLOTTE BERLIN: MIT ELEKTROMOBILITÄT IN DIE ZUKUNFT INVESTIEREN



In dieser Broschüre haben wir für Sie einen Überblick über Ziele, Förderungen, verfügbare Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur zusammengestellt, um Sie dafür zu gewinnen, den Umstieg auf ein elektrisch betriebenes Fahrzeug anzupacken. Mit dem Wechsel vom Verbrenner zum Elektroauto zeigen Sie, dass das Berliner Taxi-

gewerbe mit der Zeit geht und ein wichtiger Teil der Mobilitätswende ist. Sie sind mit einem E-Taxi emissionsfrei und mit mehr Fahrkomfort unterwegs, was auch Ihre Fahrgäste schätzen werden.

Gerade für Sie als Vielfahrer wird sich die Anschaffung eines Elektroautos rechnen und die Anschaffungskosten mittelfristig amortisieren, denn die Wartungs- und Betriebskosten sind deutlich geringer als bei einem Verbrenner. So gibt es kaum Verschleißteile an einem E-Fahrzeug. Anlasser-, Kupplungs-, oder Ölwechsel gehören der Vergangenheit an. Hinzu kommt – dank der Bremsenergieerückgewinnung – ein sehr geringer Verschleiß der Bremsanlage.

Auch über die Installation von Ladeinfrastruktur (ab Seite 21) sollten Sie nachdenken, wenn Sie den Platz dafür haben, denn hier lässt sich zusätzlich Geld sparen. Alternativ gibt es immer mehr Schnellladesäulen verschiedener Betreiber im Stadtgebiet, und das Land Berlin errichtet derzeit eine Ladeinfrastruktur, die exklusiv dem Taxigewerbe vorbehalten ist.

Darüber hinaus unterstützt das Land Berlin mit dem Förderprogramm Wirtschaftsnaher Elektromobilität (WELMO) nun auch die Umrüstung Ihres Fahrzeugs zu einem barrierefreien Inklusionstaxi, um das Angebot für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste in unserer Stadt weiter auszubauen (Seite 6-7).

Alle Infos hierzu und mehr finden Sie in dieser Broschüre.

Gernot Lobenberg,
Leiter der Berliner Agentur
für Elektromobilität eMO

INHALT

2 Partner der eTaxi-Flotte Berlin

KLIMAZIEL

4 Eine Stadt auf dem Weg zur Klimaneutralität

GRUSSWORTE

5 Grußworte aus dem Senat

FÖRDERPROGRAMME

6 WELMO

INKLUSIONSFÖRDERUNG

8 Das Recht auf Mobilität

9 Was gefördert wird Interview

10 Leszek Nadolski, Erster Vorsitzender der Berliner Taxi-„Innung“

UMSETZUNG DER FÖRDERUNG

12 IBB Business Team GmbH stellt sich vor

13 Bundesförderung

FACHPRESSE

14 Taxi Times

E-TAXIS

15 Kia und Toyota

16 Tesla und Opel

17 Mercedes-Benz und Opel

18 Volvo und Hyundai

19 Umrüstspezialist Intax

PBEFG-NOVELLE

20 Klimaschutz und Barrierefreiheit stehen im Gesetz

LADEINFRASTRUKTUR (LIS)

21 Lade-ABC

22 Öffentliche und private LIS in Berlin

24 Übersichtskarte

26 Förderung und Potenziale Vermittler

VERMITTLER

28 Taxi Berlin

29 taxi.eu

FAQ

30 Faktencheck E-Mobilität

30 Impressum

EINLADUNG

31 Online-Infoveranstaltung: eTaxi-Flotte Berlin



BERLIN: EINE STADT MACHT SICH AUF DEN WEG ZUR KLIMANEUTRALITÄT

Bis spätestens zum Jahr 2045 soll die Klimaneutralität von Berlin durch eine Reduktion des CO₂-Ausstoßes von mindestens 95 Prozent erreicht werden.

Berlin ist eine der dynamischsten Wirtschaftsregionen Deutschlands. Damit die Standortqualitäten unserer Hauptstadtregion auch zukünftig erhalten bleiben, wurden angesichts der globalen Herausforderungen des Klimawandels die Berliner Klimaschutzziele festgesetzt. Diese beinhalten eine Reduktion der CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 70 Prozent im Vergleich zum Jahr 1990 und sind im Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz (EWG Bln) festgesetzt.

Berlin nimmt damit eine Vorreiterrolle in Deutschland ein und wird seiner Verantwortung gerecht. Zentrales Instrument zur Erfüllung und Einhaltung dieser Ziele ist das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK 2030), das fünfjährig anhand von wissenschaftlichen Erkenntnissen und Handlungsempfehlungen fortgeschrieben wird.

Während über alle Sektoren hinweg

bereits 2019 eine Reduktion der Emissionen um über 40 Prozent im Vergleich zum Niveau von 1990 erreicht werden konnte, sind die Emissionen im Verkehrssektor, auf welchen rund 31 Prozent der gesamten Berliner CO₂-Emissionen entfallen, sogar angestiegen. Das erhöht den Handlungsdruck der Regierung. Insbesondere eine Minderung des Verbrauchs fossiler Kraftstoffe soll zu einer erheblichen Reduktion der Emissionen im Verkehrssektor beitragen. Um das zu erreichen, gewinnen alternative Antriebe noch stärker an Bedeutung. Die Elektrifizierung der Berliner Taxis ist ein wichtiger Baustein, um die Ziele zu erreichen.

Investitionen in den Ladeinfrastrukturausbau im öffentlichen und öffentlich-zugänglichen Raum werden durch die Förderung privater oder betrieblicher Ladeinfrastruktur ergänzt, so dass ein flächendeckendes Ladenetz entsteht. Ebenso werden beispielsweise durch das

Förderprogramm Wirtschaftsnaher Elektromobilität (WELMO) gewerbliche Fahrzeugbetreiber bei der Elektrifizierung ihrer Flotten weiter unterstützt. Zudem wird eine gesonderte Ladeinfrastruktur für die Taxibranche in Berlin errichtet.

Bis 2026 werden durch die für den Verkehr zuständige Senatsverwaltung darüber hinaus verschiedene Anreize jenseits einer finanziellen Förderung geprüft, wie man etwa elektrifizierten Flottenfahrzeugen Privilegien gegenüber Verbrennerfahrzeugen einräumt, beispielsweise durch eine Bevorzugung von Elektrotaxis in Wartebereichen. Geeignete Anreizsysteme und ordnungsrechtliche Maßnahmen sollen bis spätestens 2026 eingeführt werden.

Berlin hat sich also auf den Weg gemacht, im Bereich der Mobilität klimafreundlicher zu werden. Bei all den Maßnahmen sollten wir nicht nur an uns selbst denken, sondern vor allen Dingen an die nachkommenden Generationen. ■



Liebe Mitglieder der Taxibranche,

das Taxi ist in Berlin ein wichtiger Teil des öffentlichen Personennahverkehrs und eine echte Berliner Marke. Dabei ist die Taxibranche nicht nur eine verlässliche Partnerin aller Menschen, die sich in unserer Stadt bewegen wollen. Sie bewegt auch ihrerseits die technischen Standards: in Richtung Zukunft.

Doch wie schaffen wir es, den Verkehr effizienter, umweltfreundlicher, moderner und sicherer zu gestalten und gleichzeitig unsere Klimaziele zu erreichen, d. h., 95 Prozent der CO₂-Emissionen gegenüber 1990 einzusparen?

Mit unserem Förderprogramm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“ („WELMO“) leisten wir hierzu einen notwendigen Beitrag. Seit diesem Sommer unterstützt das Land insbesondere das Taxigewerbe bei der Anschaffung von rein batterieelektrisch betriebenen oder Brennstoffzellen-Fahrzeugen mit bis zu 15.000 Euro je Fahrzeug.

Dabei soll es nicht bleiben. Um im Berliner Taximarkt auch zukünftig eine ausreichende Zahl von barrierefreien Fahrzeugen zu etablieren und nachhaltig abzusichern, fördern wir die Neuanschaffung von E-Inklusionstaxis sowie Ein- und Umbauten von E-Taxis zu Inklusionstaxis. Denn barrierefreie Taxis sind ein wichtiger Baustein auf dem Weg zu einem inklusiven Verkehrsnetz.

Auch auf die Frage „Wo kann ich laden?“ gibt der Senat eine Antwort. Gemeinsam mit den Projektpartnern der Berliner Agentur für Elektromobilität (eMO), der Innung des Berliner Taxigewerbes e. V., der Berliner Stadtwerke Kommunal Partner GmbH sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz haben wir das Projekt „eTaxi-Flotte Berlin“ initiiert. Innerhalb dieses Projektes soll der Einsatz von E-Taxis im Zusammenhang mit der Errichtung von reservierbaren Schnellladeeinrichtungen an vorhandenen Taxistellplätzen erprobt werden.

Wir sehen: Eine erfolgreiche Mobilitätswende zu gestalten, geht nur gemeinsam. Wichtig ist, dass wir den Menschen ein individuelles attraktives Mobilitätsangebot machen, das möglichst CO₂-neutral ist. Dazu zählt eine starke Berliner E-Taxi-Flotte.

Ihr Stephan Schwarz
Senator für Wirtschaft, Energie und Betriebe



Sehr geehrte Taxiunternehmer*innen, sehr geehrte Taxifahrer*innen,

Sie befördern Tourist*innen zu Sehenswürdigkeiten, Sie fahren Partygäste im Morgengrauen durch Berlins Straßen, Sie befördern Berliner*innen zur Arztpraxis, wenn es sein muss. Auf Ihren Service konnten sich die Menschen auch verlassen, als es um die Fahrt zum Impfzentrum ging.

Aber auch Ihnen machen die hohen Energiepreise zu schaffen. Angesichts der steigenden Kosten bin ich froh, dass der Senat auf Vorlage der Mobilitätsverwaltung beschlossen hat, die Taxitarife noch in diesem Jahr um durchschnittlich 20 Prozent zu erhöhen. Das ist wichtig, weil sich nicht nur die Energiekosten erhöht haben, sondern auch der Mindestlohn.

Zugleich verändert sich die Mobilität und stellt Sie vor neue Herausforderungen. Neue Fahrdienste drängen auf den Markt, neue Mobilitätsformen kommen hinzu und auch die Mobilitätswende ist in vollem Gange. Berlin hat sich das Ziel gesetzt, bis spätestens 2045 klimaneutral zu sein. Das gelingt nur, wenn wir auch im Verkehr die Emissionen drastisch reduzieren. Dabei spielt die Elektromobilität eine entscheidende Rolle – für den privaten Autoverkehr, den ÖPNV, aber eben auch für das Taxigewerbe.

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz möchte Sie bei der Umstellung auf Elektromobilität nach allen Kräften unterstützen. Daher haben wir – gemeinsam mit den in der Broschüre aufgeführten Partnern – das Projekt „eTaxi-Flotte Berlin“ initiiert. Im Kern geht es darum, exklusiv für Sie nutzbare Ladeeinrichtungen an zunächst ausgewählten Taxistandplätzen, aber auch auf privatem Grund zu errichten. Dieses Lade-Angebot ist ein erster Schritt. Klar ist aber: Wir wollen dieses Angebot gemeinsam mit den Berliner Stadtwerken Stück für Stück ausweiten, insbesondere durch zahlreiche neue Schnellladehubs.

Sie, liebe Taxiunternehmer*innen und Taxifahrer*innen, sind nicht nur ein wichtiger Teil dieser Stadt. Sie ermöglichen den Menschen Mobilität. Für Ihre tägliche und nächtliche Arbeit gilt Ihnen mein herzlicher Dank.

Ihre Bettina Jarasch
Senatorin für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz



BIS ZU 15.000 EURO FÖRDERPRÄMIE FÜR DEN UMSTIEG AUF EIN E-TAXI

E-Taxi und E-Inklusionstaxi werden in Berlin mit dem Programm Wirtschaftsnaher Elektromobilität, besser bekannt als WELMO, gefördert.

Mit WELMO bietet die Berliner Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe (SenWiEnBe) Anreize für Berliner Taxiunternehmer, auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge umzusteigen. Auch die Umrüstung von Taxibusen, um Menschen mit Behinderungen bzw. im Rollstuhl sitzende Personen zu befördern, wird finanziell unterstützt. Diese Inklusionstaxi-Förderung ist mit der E-Taxi-Förderung kombinierbar (S. 9). Weiterhin kann auch der Aufbau einer Ladeinfrastruktur im gewerblichen Umfeld unterstützt werden (S. 26). Wer noch unsicher ist und Fragen hat, der kann im Vorfeld eine ausführliche Beratung in Anspruch

nehmen. Auch dafür stehen Fördermittel zur Verfügung.

Die Förderrichtlinie, die mit einem Gesamtvolumen von 17 Millionen Euro bis Ende 2023 läuft, unterstützt unter anderem die Beschaffung und das Leasing von elektrisch betriebenen E-Taxis und E-Inklusionstaxis. Konkret wird die Anschaffung von E-Fahrzeugen der Klasse M1, also Fahrzeugen zur Personenbeförderung mit weniger als acht Sitzplätzen, gefördert – plus die etwaige Umrüstung zum Inklusionstaxi. Vollelektrische Fahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen und bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von maximal fünf Tonnen (M2) können – sofern

die Umrüstung zum Inklusionstaxi beantragt wird – auch in der Anschaffung bezuschusst werden.

Antragsberechtigt sind in Berlin tätige kleine und mittlere Unternehmen und selbstständig Tätige, die über eine Taxikonzession gemäß §§ 2, 9 ff., 47 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) verfügen. Voraussetzung, um einen Antrag zu stellen, ist ein Sitz, eine Betriebsstätte oder eine Niederlassung in Berlin.

Die Höhe der Fördersumme steht in Abhängigkeit zu den beantragten Förderungen. Die Anschaffung eines E-Taxis (M1) wird beispielsweise mit 25 Prozent des Anschaffungspreises oder maximal

WELMO Antragsprozess



15.000 Euro gefördert. Pro Antragsteller können insgesamt maximal 50 E-Taxis gefördert werden.

Wer mit dem Gedanken spielt, auf ein E-Taxi umzusteigen, der sollte im Vorfeld eine umfassende Beratung in Anspruch nehmen. Diese hilft dabei, herauszufinden, welches Fahrzeug und welche Ladelösung zu Ihnen und Ihrem Unternehmen passt. Die Beratung beinhaltet sowohl eine Potenzialberatung, also was brauche ich und was will ich, als auch eine Realisierungsberatung, also wie kann ich meine Absicht möglichst schnell und effektiv in die Tat umsetzen.

Die Realisierungsberatung folgt auf die Potenzialberatung und informiert umfangreicher und tiefergehend. Maßgeblich wird hier definiert, welche Bedarfe Sie als Taxiunternehmer konkret haben, welche Einsparpotenziale sich durch die Nutzung von Elektromobilitätslösungen ergeben und wie die neuen Fahrzeuge (samt Ladeinfrastruktur) beispielsweise in einen bestehenden

Fuhrpark und vorhandene Geschäftsprozesse integriert werden können.

Bei der Potenzialberatung wird eine eintägige Beratung mit einem Netto-Beratungssatz von maximal 800 Euro gefördert, während sich die Förderung der Realisierungsberatung auf eine

zwei- bis dreitägige Beratung (inkl. Vor-Ort-Termin und Ausarbeitung einer Handlungsempfehlung) bezieht. Die Förderhöhe beträgt 80 Prozent der Netto-Beratungskosten pro Tag. Dabei sind nur Beratungsleistungen von Unternehmen mit einem Netto-Tagessatz von maximal 1.000 Euro förderfähig.

Die Beraterfirma suchen Sie selbst aus einer Liste autorisierter Unternehmen aus, die Ihnen zur Verfügung gestellt wird. Dabei können Sie beispielsweise eine Firma wählen, die sich in Ihrem Stadtteil befindet.

Die Kombination von WELMO mit der Umweltbonus-Prämie des

Bundes (BAFA) ist möglich (s. S. 13). Der Umweltbonus wird automatisch vor Berechnung der Förderung vom Netto-Fahrzeugpreis abgezogen.

Der WELMO-Förderantrag wird über das elektronische Antrags- und Verwaltungssystem der IBB Business Team GmbH (IBT) eingereicht. Die IBT unterstützt mit umfangreichen Förderangeboten, um Berlin als innovativen Standort und den Klimaschutz voranzutreiben.

Alle relevanten Informationen, die für den Antrag benötigt werden, können dort elektronisch hinterlegt werden. Mehr zum Antragsprozess finden Sie auf Seite 12 dieser Broschüre. ■



Mehr zur
WELMO
Förderung





Sozialverband
Deutschland
Landesverband Berlin
Brandenburg e. V.

Auch Senioren werden zunehmend auf eine Beförderung im Rollstuhl angewiesen sein.

DAS RECHT AUF MOBILITÄT

Laut aktuellen Erhebungen leben in Berlin ca. 630.000 Menschen mit Behinderungen. Durch die steigende Lebenserwartung wird diese Zahl in Zukunft weiter wachsen. Laut Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023 ist davon auszugehen, dass rund 35 Prozent der Berliner Einwohner in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind.

Viele Menschen mit Behinderungen sind im Alltag einer Ungleichbehandlung ausgesetzt, weil ihre alltägliche Mobilität nur mit einem deutlichen organisatorischen Mehraufwand möglich ist. Zu Coronahochzeiten war beispielsweise die Anfahrt zu Impfzentren schwierig, weil viele der eingesetzten Busse und Taxis nicht barrierefrei waren. Auch jetzt ist es immer noch nicht für in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen möglich, spontane Fahrten, beispielsweise zu Kinobesuchen etc., zu unternehmen. Bislang ist aufgrund der geringen Anzahl an Inklusionstaxis eine Planung mehrere Tage im Voraus notwendig. Die Verbände der Menschen mit Behinderungen weisen seit Langem auf diesen Missstand hin.

Mobil zu sein ist ein Menschenrecht, das bereits im Internationalen Pakt über politische und bürgerliche Rechte (UN-Zivilpakt) seit fast 60 Jahren enthalten ist. Mobilität ist eine Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und Grundstein die für persönliche, soziale und berufliche Entwicklung eines jeden Menschen. In der zuletzt 2017 durchgeführten Befragung „Mobilität in Deutschland“ (eine neue Studie wird ab Dezember 2022 durchgeführt) gaben sieben Prozent der Befragten an,

sich durch eine körperliche Beeinträchtigung – beziehungsweise gesundheitliche Einschränkung – in ihrer Mobilität beeinträchtigt zu fühlen und deshalb den ÖPNV weniger zu nutzen.

ZUKUNFTSMODELL

Durch im Jahr 2013 eingeführte Bestimmungen im Personenbeförderungsgesetz PBefG sollte in den Ländern und Kommunen bis Anfang 2022 „vollständige Barrierefreiheit“ im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) verwirklicht werden. Zwar wurden weitreichende Schritte unternommen, die ÖPNV-Gesetzgebung novelliert, in Barrierefreiheit von Verkehrsmitteln und Haltestellen investiert und Begleitedienste zur Unterstützung von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen geschaffen, doch vollständige Barrierefreiheit ist noch nicht gegeben.

Für das Taxigewerbe ist die Inklusionstaxi-Förderung ein weiterer Weg, um sich ohne finanzielles Risiko ein neues Geschäftsfeld aufzubauen und zu sichern. Welche Vorteile die Beförderung von Menschen im Rollstuhl mit sich bringt, zeigt unter anderem die Verlosung der Aufstellungsberechtigungen am BER: Alle 95 barrierefreien Taxis wurden direkt zugelassen.

Im Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE) von 2018 wurde das Ziel formuliert, für alle Personen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben abzusichern, die „auf Grund einer dauerhaften oder zeitweiligen motorischen, sensorischen, geistigen oder seelischen, altersbedingten oder sonstigen Form der Beeinträchtigung (...) in ihrer Mobilität eingeschränkt sind“. Damit ist Berlin das einzige Bundesland, das der Vielfalt der Menschen mit Behinderungen gemäß der UN-Behindertenrechtskonvention Rechnung trägt. Die Berliner Landesregierung will darüber hinaus bis Ende 2023 ein Konzept zur Mobilitätssicherung für Menschen mit Behinderungen vorlegen, wie das Recht auf Mobilität weiterhin wirksam umgesetzt werden kann.

Dazu gehören schon jetzt barrierefreie Taxis, denn das Taxi als Teil des ÖPNV ist oftmals die beste Möglichkeit für mobilitätseingeschränkte Menschen, komfortabel zu ihrem Ziel zu gelangen. Dafür ist die jetzt mögliche „Inklusionsförderung“ im Förderprogramm Wirtschaftsnaher Elektromobilität (WELMO) ein wichtiger Schritt. Wie und was genau beim Umbau zum Inklusionstaxi finanziell unterstützt wird, das können Sie auf der gegenüberliegenden Seite 9 nachlesen. ■



INKLUSION

Inklusion wird vom lateinischen Wort „includere“ abgeleitet und bedeutet übersetzt einlassen oder einschließen. Menschen mit einer Behinderung sollen also nicht ausgeschlossen werden, sondern es soll ihnen die uneingeschränkte Teilnahme an allen Aktivitäten möglich gemacht werden.

Nicht nur der klassische Heckausschnitt wird gefördert, sondern auch sicherheitsrelevantes Zubehör wie Kopf- und Nackenstützen.

VOM E-TAXI ZUM E-INKLUSIONSTAXI: **WELMO BETEILIGT SICH MIT BIS ZU 15.000 EURO**

Die neue WELMO-Förderrichtlinie sieht vor, dass die Neuanschaffung eines E-Inklusionstaxis oder der Umbau eines E-Taxis zum barrierefreien Taxi gefördert wird.

Nicht nur die Anschaffung eines E-Taxis kann mit bis zu 15.000 Euro im Rahmen der WELMO-Förderung bezuschusst werden, sondern auch der Umbau zu einem barrierefreien Taxi, das für den Transport von Menschen in Rollstühlen ausgelegt ist. In Kombination sind dann bis zu 30.000 Euro Fördersumme möglich.

Wie auch bei der Anschaffung eines neuen E-Taxis sind einige Dinge zu beachten. Bei der Neuanschaffung eines bereits barrierefreien Fahrzeugs ist eine gesonderte Ausweisung der Kosten für inklusionsfähige Ausstattung nach DIN 75078 (s. u.) erforderlich. Erst dann werden maximal 15.000 Euro der zuwendungsfähigen Ausgaben, die den Umbau betreffen, vom Land erstattet.

Dabei ist wichtig zu beachten, dass zwischen zwei Fahrzeugklassen unterschieden wird. Während M1-Taxis (Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit weniger als acht Sitzplätzen) auch ohne Inklusionsumrüstung gefördert werden, müssen M2-Taxis (Fahrzeuge mit acht oder mehr Sitzplätzen,

bis zu einem Gesamtgewicht von maximal 5 t) zwingend für den Rollstuhltransport umgerüstet werden.

Die Förderung kann übrigens auch für die Umrüstung von bereits im Einsatz befindlichen vollelektrischen E-Taxis in Anspruch genommen werden. Bei einem klassischen Taxi darf die Erstzulassung maximal 24 Monate zurückliegen, und die Laufleistung sollte 100.000 Kilometer nicht überschreiten.

Die Umbauten müssen der DIN 75078 (Kraftfahrzeug zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen) entsprechen. Die Rollstühle sollen verpflichtend mit sogenannten Heavy-Duty-Retraktoren als Personen- und Rollstuhlrückhaltesystem ausgerüstet sein. Aufkleber im Fahrzeuginneren müssen visualisieren, wie und wo der Rollstuhl samt Nutzer platziert werden sollte. Zudem ist ein Kartenlesegerät für den bargeldlosen Zahlungsverkehr mit gut tastbaren Eingabetasten Voraussetzung für eine Förderung.

Weiterhin ist es empfehlenswert, zusätzliche Ausstattungsmerkmale für den sicheren Transport zu verbauen. Im Zuge der

Förderung wird beispielsweise der Einbau einer zusätzlichen Heckabsenkung, ein Drehklappsitz oder die sogenannte Taxiklappe, die beim normalen Taxieinsatz den Kofferraum in eine ebene Fläche verwandelt, mitfinanziert.

Darüber hinaus wird der Einbau einer Kopf- und Rückenstütze, einer Trittstufe mit Kontraststreifen sowie eines Schwenksitzes von der Förderung abgedeckt. Wichtig ist in jedem Fall, dass im Vorfeld abgeklärt wird, ob das Fahrzeug die Ansprüche der DIN 75078 erfüllt.

Bereits bei der Antragstellung muss das Angebot einer Fachwerkstatt über den Umbau zum E-Inklusionstaxi oder über Einbauten in ein E-Inklusionstaxi eingereicht werden. Für die Auszahlung bei Neuanschaffung eines E-Inklusionstaxis muss der Nachweis über die Erfüllung nach DIN 75078 eingereicht werden. Beim Antrag auf Umbau müssen der Nachweis über den Umbau zum E-Inklusionstaxi oder über Einbauten in ein E-Inklusionstaxi (Rechnung) sowie der Nachweis über die Erfüllung nach DIN eingereicht werden. ■

100 BERLINER E-TAXIS SIND NUR EIN ANFANG

Interview mit Leszek Nadolski, dem 1. Vorsitzenden der Innung des Berliner Taxigewerbes e. V., auf der „Hauptstadtkonferenz Elektromobilität“, am 29. Juni 2022 im Berliner Rathaus. Das Interview führte Frank Panse, Projektmanager Innovation (Schwerpunkt Elektrifizierung Nutzfahrzeuge) bei der Berliner Agentur für Elektromobilität eMO.

FRANK PANSE: *Vor zwei Jahren hatten wir noch 8.000 Taxis, jetzt haben wir 5.700 in Berlin. Wie geht es dem „alten“ Taxigewerbe, Herr Nadolski?*

LESZEK NADOLSKI: Sie wissen, wir Taxifahrer sind geübt im Jammern, aber in der Tat hat es uns sehr getroffen. Nicht nur die Coronakrise, sondern auch die Konkurrenzsituation. Das führt dazu, dass wir die letzten Jahre über 2.000 Fahrzeuge verloren haben. Das ist sehr bedauerlich! Förderprogramme wie WELMO sind aus diesem Grund ein Segen für uns. Nicht nur für die CO₂-Freiheit, sondern auch als wirtschaftliche Hilfe, weil wir uns – als einziger Teil des ÖPNV – ausschließlich durch Fahrgasteinnahmen finanzieren.

Ihre letzte Pressemitteilung haben Sie mit „Tschüss Verbrenner“ überschrieben. Was tut das Taxigewerbe, um sich für die Verkehrswende fit zu machen?

Uns ist die Verantwortung bewusst, wir wissen, dass wir hier mitmachen müssen. Deswegen haben wir als Innung Elektrofahrzeuge angeschafft, um den Unternehmern die Möglichkeit zu geben, Elektromobilität zum Anfassen real zu testen.

Wie lief so ein Test ab?

Wir haben Wagen zugelassen und dann dem Unternehmer zur Verfügung gestellt.

Zuerst kam die Aussage: „Ich bin 20 Jahre Diesel gefahren und das wird sich nicht ändern.“ Dann haben wir dem Fahrer einen solchen Wagen gegeben, und als er nach zwei, drei Wochen zurückkam, sagte er: „Wow, ich wusste gar nicht, dass das funktioniert!“ Und so haben wir peu à peu immer wieder versucht, die Leute davon zu überzeugen. Die alten Fahrer und Unternehmer, die schon jahrelang am Markt sind, sind sehr schwer zu überzeugen. Aber die neuen, die in den Markt kommen, die sind offen – und hier wollen wir ansetzen: die neue Generation, die jetzt Taxiunternehmer werden, zu unterstützen, mit Beratungsstellen und auch mit der Hilfe der eMO, damit wir Elektromobilität in unterschiedlicher Form voranbringen.

Was sind denn die Hindernisse? Ist es nur der Preis für das Fahrzeug?

Eigentlich nicht, denn Elektrofahrzeuge sind billiger, wenn man sie über längere Zeit betreibt. Aber das mussten wir auch erst mal herausfinden. Ich bin ein bisschen „Daimler-geschädigt“, denn ich bin 20 Jahre Mercedes gefahren, und dann ist es ein bisschen schwierig, auf ein Elektrofahrzeug umzusteigen. Aber ich bin in mich gegangen, denn auch ich muss etwas tun. Und das ist es, was wir kommunizieren wollen. Und dann werden wir auf lange Sicht sehen, ob die Fahrzeuge fünf Jahre und 500.000 Kilometer durchhalten. Denn das ist die Voraussetzung, die ein Taxi packen muss.

Geht es dabei um das Argument, dass ein Taxi drei Schichten laufen muss und Elektromobilität das nicht schafft?

Na ja, wir brauchen vor allen Dingen Schnelllader! Ich als Einzelkämpfer kann zwar über Nacht laden, wenn es möglich ist, aber ca. 4.000 Taxis fahren rund um

die Uhr, die können sich die langsamen Geschichten gar nicht leisten, die müssen 20 Minuten 50 bis 70 kW – was man da bekommen kann – nachladen, um dann weiterzuarbeiten. Das sind die Voraussetzungen. Deswegen sind wir auch dankbar, dass die Stadt Taxiladesäulen an Taxihalteplätzen aufbaut, und dass es für die Fahrzeuge wirtschaftliche Unterstützung gibt. Das gibt uns Hoffnung, dass wir es doch packen können.

150 Fahrzeuge werden in WELMO gefördert. Was ist eine realistische Perspektive bis Ende des Jahres, wie viele Elektro-taxis bis dann unterwegs sind?

Bis jetzt haben wir 50 Fahrzeuge, vielleicht sogar schon 70, die schon zugelassen sind. Ich gehe davon aus, wenn die Fahrzeughersteller liefern, dann kommen nochmals 50 bis 60 Fahrzeuge dazu. Aber das liegt an den Autoherstellern. Wir sind Pragmatiker, wir können nur das benutzen, was geliefert wird. Und hier haben wir ein großes Problem, denn die Lieferzeiten betragen teilweise 1-2 Jahre, und das ist nicht akzeptabel.

Im Augenblick liegt der Ball bei der Automobilindustrie. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz unterstützt mit einem Pilotprojekt den Aufbau von Schnellladeinfrastruktur für Taxis. Welchen Bedarf an Ladepunkten erwarten Sie?

Wir brauchen mindestens für jeden Bezirk ein bis zwei Schnellladesäulen, die die Taxifahrer benutzen können. Bisher sind es einfach zu wenig. Ich sehe das bei mir in Spandau, da habe ich nur eine einzige Schnellladesäule. Wenn die Discounter



es gepackt und ist mit dem Wagen zurückgekommen. Das heißt, es funktioniert, wenn man will. Der Fahrer hatte sich erkundigt, hatte in Rostock angerufen, die Tankstellenbetreiber waren alle in Alarmbereitschaft, weil die wussten, ein Taxi kommt aus Berlin nach Usedom und muss auch wieder zurück – und der Fahrer kam zurück!

Können Sie schon über die Wirtschaftlichkeit Aussagen treffen?

Zur Zeit stehen die Wasserstoffpreise bei 9,50 Euro pro Kilogramm, das entspricht ungefähr 100 Kilometern, wenn man zurückhaltend fährt. Mit dem Strompreis ist es unterschiedlich – je nach Verbrauch. Wenn wir schnell laden, dann zahlen wir 59 bis 69 Cent pro Kilowattstunde, das ist

ein bisschen teuer, und wenn sie so eine Riesenkiste haben, die 30 kW verbraucht, da kriegen Sie einen Schwächeanfall an der Ladesäule, denn dann kostet es richtig Geld.

Vor dem Hintergrund, dass die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe auch Inklusionstaxis fördert, werden die 30-kW-Modelle ja auch gebraucht, denn das funktioniert ja nur mit den großen Fahrzeugen.

Und es funktioniert ausgezeichnet, das ist überhaupt kein Problem. Was wir jetzt brauchen, weil wir drei unterschiedliche Schienen fahren, sind Hersteller, die Wasserstofffahrzeuge liefern, Hersteller, die Wechselbatterietechnik liefern und Hersteller, die ganz normale Stromer liefern. Gut, eigentlich sind es alles Stromer, bloß mit unterschiedlichen Energieaufnahmen, also alles elektrisch. Wir sind Pragmatiker, wir nehmen das, was auf den Markt kommt. Wenn Sie in zwei Jahren mit Druckluft ankommen, fahren wir auch mit Druckluft. Ich sehe das ganz entspannt. Wir sind dabei! ■

nicht wären, dann wäre mein Betrieb schon längst Geschichte. Es ist dringend notwendig, dass Schnellladeinfrastruktur jetzt errichtet wird. Das ist der eigentliche Schwerpunkt: Ladeinfrastruktur für Taxis, für gewerbliche Flotten. Das ist das Problem, wenn wir schnell umsteigen sollen.

Sie zeigen sich in der Öffentlichkeit offen für alle verfügbaren Varianten der Elektromobilität. Was testen Sie denn im Augenblick?

Wir haben auch Elektrofahrzeuge mit Wasserstofftechnik getestet. Das funktioniert ausgezeichnet. Das ist eigentlich das, was wir uns wünschen: die Tankstelle der Zukunft. Ob da jetzt geladen wird oder Wasserstoff getankt oder eine Wechselbatterietechnik zum Einsatz kommt, da sind wir völlig offen. Die Fahrzeuge, die mit Energie beliefert werden, die werden von uns benutzt.

Welche Erfahrungen haben Sie denn mit Wasserstoff gemacht?

Wir haben so Hardcore-Geschichten gemacht: einfach einen Fahrer nach Usedom geschickt. Und wir haben Wetten abgeschlossen, der kommt nicht zurück, das schafft er nicht. Aber er hat



Frank Panse (links) und Leszek Nadolski auf dem Podium der Hauptstadtkonferenz Elektromobilität



DIE IBB BUSINESS TEAM GMBH STELLT SICH VOR

Die IBB Business Team GmbH (IBT) verwaltet ein breites Spektrum an Förderprogrammen für die Berliner Wirtschaft.

Das Kerngeschäft liegt dabei auf der Umsetzung von Zuschussprogrammen, bei denen nach der Anschaffung bestimmter Güter eine – i. d. R. nicht rückzahlbare – anteilige Kostenerstattung geleistet wird, wie es bei der E-Taxi-Förderung der Fall ist.

Die IBT betreut seit 2018 das Förderprogramm für Wirtschaftsnahe Elektromobilität (WELMO), mit der die Beratung, Anschaffung von Ladeinfrastruktur sowie die Anschaffung und das Leasing elektrisch betriebener Fahrzeuge – seit neuestem inklusive Taxis – mit nicht rückzahlbaren Zuschüssen finanziell unterstützt werden.

Die Umsetzung der E-Taxi-Förderung in Berlin wird durch die IBB Business Team GmbH realisiert. Sie ist Teil der IBB-Gruppe, zu der unter anderem die Investitionsbank Berlin gehört.

Sämtliche Förderungen werden in einem elektronischen Antrags- und Verwaltungssystem beantragt und weiterbearbeitet. Hier können Sie als Antragstellende Ihre Dokumente

bequem hochladen, Förderbescheide einsehen und auch die Abrechnung und Anforderung der Auszahlung weitestgehend elektronisch abwickeln.

Flankiert von einem Team, das eine Hotline (030 - 21 25-44 80) für Fragen eingerichtet hat, können Sie schnell und unbürokratisch Ihre Fördermittel beantragen und abrufen.

Taxiunternehmen haben jetzt innerhalb der WELMO-Förderung ein eigenes Modul erhalten, über das ausschließlich Taxiunternehmen einen Zuschuss für elektrisch betriebene Pkw beantragen können.

Damit soll das Angebot für Taxiunternehmen noch einmal erweitert und deren Bedeutung im Berliner Stadtverkehr gestärkt werden. ■



Kontakt und Info



Nach Login Förderprogramm auswählen

BENÖTIGTE DOKUMENTE FÜR DIE BEANTRAGUNG EINER WELMO-FÖRDERUNG

Um Ihren Antrag vollständig bearbeiten und eine schnelle Entscheidung hinsichtlich des Fördervorhabens mitteilen zu können, benötigt die IBB einige Unterlagen. Grundsätzliche Antragsunterlagen einer E-Mobilitäts-Förderung sind:

- Unternehmensnachweis: Gewerbeanmeldung bzw. Handelsregistrauszug (nicht älter als 12 Monate) bei eingetragenen Unternehmen, Bestätigung des Finanzamtes über die steuerliche Anmeldung oder den Auszug aus dem Vereinsregister bzw. Genossenschaftsregister
- Legitimationsdokumente: Kopie des Personalausweises/Reisepasses
- Darüber hinaus ist für juristische Personen (z. B. GmbH, UG, AG) die Erfassung der Unternehmensdaten in der Transparenzdatenbank der Berliner Senatsverwaltung vorgeschrieben. Mit den Zugangsdaten, welche Sie durch die Senatsverwaltung für Finanzen erhalten, können Sie die Registrierung mit den Angaben zu Anschrift, Sitz, Rechtsform und Entscheidungsträger in der Transparenzdatenbank vervollständigen.

Ihre Fragen zur E-Taxi-Förderung nimmt das IBB-Team telefonisch (030 - 21 25-44 80) und per Mail (welmo@ibb-business-team.de) entgegen und berät Sie zudem bei der Antragstellung.



DER BUND GIBT WAS DAZU

Im Vergleich zu einem Taxi mit Verbrennungsmotor ist die Anschaffung eines E-Taxis in der Regel mit Mehrkosten verbunden. Das hat auch der Bund erkannt und gibt nach dem Fahrzeugkauf bis zu 6.000 Euro dazu.

Die E-Auto-Prämie des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) trägt den offiziellen Titel „Förderung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen“, besser bekannt als Umweltbonus oder BAFA-Förderung. Sie sieht vor, dass die Fahrzeughersteller – gemeinsam mit dem Bund – den Kauf eines E-Fahrzeugs finanziell unterstützen. Zwischenzeitlich hat der Bund mit einer sogenannten Innovationsprämie seinen Einsatz sogar verdoppelt.



Auflistung der förderfähigen Fahrzeuge

Für den Taxiunternehmer bedeutet das, dass inklusive des Herstelleranteils in der Summe ein Preisvorteil von bis zu 9.000 Euro auf seinem Konto eingehen kann. Zudem ist man auch beim Kauf eines

jugen gebrauchten Elektrofahrzeugs nicht von der Subvention ausgeschlossen. Wie unlängst von Bundeswirtschafts- und -klimaschutzminister Robert Habeck bestätigt wurde, werden die Fördersummen allerdings im Laufe des kommenden Jahres schrittweise nach unten angepasst.

Ob die aktuelle Fördersumme von maximal 9.000 Euro (inklusive Anteil des

Fahrzeugherstellers) in voller Höhe ausgezahlt wird, richtet sich nach dem Netto-Listenpreis des batterieelektrischen Fahrzeugs (BEV). Liegt dieser unter 40.000 Euro, kann die volle Summe abgeschöpft werden. Diese errechnet sich wie folgt: Der Anteil des Bundes und des Herstellers beträgt jeweils 3.000 Euro. Zusätzlich hat der Bund mit der sogenannten Innovationsprämie seinen Anteil verdoppelt, übernimmt also insgesamt 6.000 Euro.

Beträgt der Neupreis des Fahrzeugs über 40.000 Euro netto, dann liegen die Anteile bei 2.500 Euro. Diese Fahrzeuge profitieren dann von maximal 7.500 Euro Zuschuss. Bei einem Netto-Listenpreis des Basismodells über 65.000 Euro kann der Kauf nicht gefördert werden. Diese Fördersummen werden noch bis zum Stichtag 31.12.2022 (Eingang des Förderantrags) bewilligt. Wichtig: Erst nach dem Fahrzeugkauf kann der Antrag gestellt werden.

Ab dem 1. Januar 2023 wird der Anteil des Bundes schrittweise gesenkt. Käufer von E-Fahrzeugen mit einem Nettolistenpreis unter 40.000 Euro werden dann mit



FAQ zur BAFA-Förderung

maximal 4.500 Euro vom Bund rechnen können. Liegt der Listenpreis höher und maximal unter 65.000 Euro, reduziert sich die Summe nochmals um 1.500 Euro.

Eine sehr wichtige Änderung ist für den 1. September 2023 geplant. Ab diesem Zeitpunkt soll die Prämie dann ausschließlich für Privatpersonen zugänglich sein.

Welche Fahrzeuge genau gefördert werden, darüber informiert die Website des BAFA. Die Anschaffung gebrauchter E-Taxis wird ebenso unterstützt wie geleaste Fahrzeuge.

Die Summe der Förderung richtet sich dabei nach dem Netto-Kaufpreis des Fahrzeugs und nach der Laufzeit des Leasings. Daran ist auch die Länge der Mindesthaltefrist gekoppelt. Die Antragstellung muss spätestens ein Jahr nach der Anschaffung des Fahrzeugs erfolgen und ist ausschließlich online möglich.

Der Umweltbonus kann ausdrücklich in Kombination mit dem Förderprogramm Wirtschaftsnaher Elektromobilität (WELMO) des Landes Berlin sowie mit dem Förderprogramm Inklusionstaxi Berlin beantragt werden. ■



Direktlink zum Antragsformular



NEWSPORTAL MIT E-TAXI-SCHWERPUNKT

Das Fachmagazin Taxi Times berichtet redaktionell über den Wandel hin zu den neuen Antriebsarten – unter anderem auf einer eigenen Berlin-Website und in einer WhatsApp-Gruppe „Projekt Zukunftstaxi“.

Der Taxi-Times-Verlag informiert mit seinen quartalsweise erscheinenden Printausgaben und diversen digitalen Plattformen die Taxibranche. Neben den gewerbepolitischen Schwerpunkten (Fachkunde, Novelle des Personenbeförderungsgesetzes, Mobilitätsdatenverordnung) richtet die Redaktion dabei auch den Fokus auf die Elektromobilität im Taxi-Alltag. „Seit Jahren beobachten wir, dass die Politik unter dem Druck gesetzlicher CO₂-Beschränkungen und Grenzwertvorgaben auch vom Taxigewerbe den Umstieg auf Elektrotaxis verlangt“, erläutert Jürgen

Hartmann, Herausgeber von Taxi Times. „In diversen Städten sind inzwischen entsprechende Unterstützungsprogramme gestartet – mit teils sehr unterschiedlichen Förderansätzen. Wir freuen uns, dass Taxi Times die Berliner Förderung unter anderem mit der Gestaltung dieser Broschüre aktiv begleiten darf. Wer das Magazin rund um die eTaxi-Flotte Berlin auf seinem digitalen Endgerät lesen will, der kann das im Taxi-Times-E-Kiosk tun.“

Mit der speziellen Berliner News-Seite www.taxi-times.com/berlin berichtet die Redaktion – neben anderen Berliner Taxithemen – tagesaktuell über alle Neuentwicklungen, Fortschritte und Hintergründe zur Berliner Elektro- und Inklusionstaxi-Förderung.

Für den Austausch der Taxiunternehmer untereinander zu diesem Projekt steht zusätzlich eine WhatsApp-Gruppe „Projekt Zukunftstaxi“ zur Verfügung. Wer in diese Gruppe über einen persönlichen Einladungslink aufgenommen werden möchte, möge sich dazu bitte per E-Mail an den Verlag wenden (redaktion@taxi-times.com) – bitte mit der Betreffzeile „Aufnahme in WhatsApp-Gruppe ‚Projekt Zukunftstaxi‘“ und einer kurzen Info zur Person/Firma.

„Im Bereich der Elektromobilität hat sich in den letzten Jahren viel bewegt“, weiß Simon Günnewig, Technik-Redakteur bei Taxi Times. „Nicht nur die Auswahl an taxitauglichen E-Modellen, auch deren Reichweiten haben einen wahren Sprung gemacht.“

Auch der bisherige ‚Flaschenhals‘, die Ladeinfrastruktur, hat sich in Berlin enorm entwickelt.

Wir werden die weiteren Fortschritte genau verfolgen und Berlins Taxiunternehmer über unsere digitalen Kanäle stets informieren.“

„Leider führen einige weltwirtschaftliche Entwicklungen derzeit dazu, dass die Lieferzeiten für Elektro-Modelle teilweise mehr als ein Jahr betragen“, ergänzt der für Berliner Themen zuständige Taxi-Times-Redakteur Axel Rühle. „Wir hoffen, dass sich diese Lieferzeiten wieder normalisieren und stehen dazu mit den Berliner Händlern im engen Austausch.“

Erreichbar ist die Redaktion unter der Adresse berlin@taxi-times.com. ■



Berliner
Taxi-Website



KIA EV6: PREISGEKRÖNTER HIGHTECH-STROMER

Kia bietet in Deutschland seit 2014 Elektrofahrzeuge an, doch mit dem EV6 hat die Marke ein neues Kapitel aufgeschlagen: Der Ende 2021 eingeführte Crossover ist das erste ausschließlich für Batterieantrieb konzipierte Kia-Modell – und wurde prompt zu Europas „Car of the Year“ gewählt – als erstes Fahrzeug einer koreanischen Marke. Der knapp 4,70 Meter lange Stromer profitiert sowohl technologisch als auch beim Raumangebot von der neuen Elektroplattform E-GMP, auf der er basiert. Aufgrund des Radstands von 2,90 Metern verfügt er über ähnlich viel Platz wie ein Mittelklasse-SUV. Auch der Gepäckraum ist großzügig (490 Liter).

Eine technologische Besonderheit des EV6 ist seine 800-Volt-Schnelllade-fähigkeit. Dadurch lässt sich die Batterie bei allen Antriebsvarianten in nur rund 18 Minuten von 10 auf 80 Prozent laden (bei 240 kW Ladeleistung). Für den Antrieb stehen zwei Akkugrößen (58 oder 77,4 kWh) sowie Heck- und Allradantriebe mit einem Leistungsspektrum von 125 bis 239 kW (170 bis 325 PS) zur Wahl. Die größte Reichweite hat der Hecktriebler mit 77,4-kWh-Batterie: Im kombinierten Zyklus kann er mit einer Akkuladung bis zu 528 Kilometer zurücklegen, im Stadtverkehr




sogar bis zu 740 Kilometer (Werte bei 19-Zoll-Rädern). Aufgrund seines niedrigen Stromverbrauchs hat der EV6 im diesjährigen „P3 Charging Index“, der Verbrauch und Ladeleistung in Relation setzt, die gesamte Konkurrenz hinter sich gelassen.

Die Umrüstung des EV6 zum Taxi durch das Unternehmen INTAX wird von Kia Deutschland subventioniert. Auskunft zu den speziellen Preisen und Konditionen erhalten Taxiunternehmen beim Autohaus Dinnebier (Verkaufsberater: Alexander Palm, Telefon: 030 - 34 67 10 14). Das Taxi-Paket für den EV6 beinhaltet die Folienbeschichtung sowie die Montage der taxitypischen Elemente von der Taxameter-Vorrüstung über die Funkanlage bis zum Dachzeichen. ■

Quelle: Kia

NACHHALTIGKEIT AUF DER STRASSE: DER TOYOTA MIRAI

Der Toyota Mirai kombiniert den elektrifizierten Komfort mit uneingeschränkter Alltagstauglichkeit: Die fünfsitzige Limousine bietet eine Reichweite von bis zu 650 Kilometern und der Tankvorgang dauert mit drei bis fünf Minuten in etwa so lange wie bei konventionell angetriebenen Fahrzeugen. Trotzdem ist der Mirai schadstofffrei und nahezu lautlos unterwegs: Die Brennstoffzelle wandelt den gespeicherten Wasserstoff in elektrische Energie um, die wiederum einen 130 kW (182 PS) starken Elektromotor antreibt. Als Emission entsteht während der Fahrt lediglich Wasserdampf.

Toyota steht für langlebige und zuverlässige Autos. Diese herausragende Toyota-Qualität beweist auch der Mirai, der bereits seit 2017 in größeren Flotten eingesetzt wird. Diese Flottenfahrzeuge sind in 2 ½ Jahren insgesamt fünf Millionen Kilometer gefahren. Hierbei sind keinerlei technische Probleme aufgetreten.

Ebenfalls hervorragend ist der Fahrkomfort. Das niedrige Geräuschniveau im Innenraum und die komfortorientierte Fahrwerksabstimmung sorgen für ein erhabenes und kommoderes Fahrgefühl, das auch anspruchsvolle Passagiere zufrieden stellt. Das luxuriöse Interieur, die bequem gepolsterte Rückbank und die gute Beinfreiheit im Fond vermitteln das Gefühl, in einem Erste-Klasse-Reisewagen zu sitzen.

Für die perfekte Temperatur im Fond können die Fahrgäste über ein in der hinteren Armlehne integriertes Bedienelement




die Klimaautomatik regulieren und so ihre eigene, individuelle Wohlfühltemperatur wählen.

Trotz knapp fünf Metern Außenlänge ist das Parken kein Problem – dank Toyota T-Mate Advanced Park. Das vollautomatische System koordiniert auf Knopfdruck Lenkung, Bremsen und Schaltung und bringt den Mirai in jede Lücke – parallel oder rückwärts.

Das speziell für den Mirai entwickelte Taxi-Paket kostet 1.490 Euro netto und beinhaltet unter anderem die Folierung, Funk- und Taxameter-Vorrüstung, Taxi-Notalarmanlage sowie die Dachzeichen-Vorrüstung.

Kompetenter Ansprechpartner für den Berliner Taxi-Markt ist die Toyota Motor Company in der Ollenhauerstraße 9-12, 13403 Berlin-Reinickendorf, telefonisch erreichbar unter 030 - 49 88 08 10 00. ■

Quelle: Toyota

VOLKSWAGEN AUTOMOBILE BERLIN EMISSIONSFREIE PERSONEN- BEFÖRDERUNG

Taxi fahren rundum komfortabel für Fahrer und mit großzügigem Wohlfühlraum für Passagiere – und das emissionsfrei!

Das Volkswagen ID.4 Taxi bietet viel Platz und ist zusätzlich die zukunftsweisende Lösung für den Berliner Taxiverkehr. In Ihrem Arbeitsalltag benötigen Sie ein Fahrzeug, auf das Sie sich jederzeit voll verlassen können. Mit einer Reichweite von fast 400 Kilometern kann das Fahrgastaufkommen gut bewältigt werden. Nach ca. 30 Minuten ist der Akku wieder zu 80 Prozent geladen (bei entsprechender Ladesäule), Zeit für eine Kaffeepause.

Der zertifizierte Umrüstpartner, die Firma Heedfeld aus Berlin, verwandelt einen ganz normalen ID.4 in ein optimales Berliner Elektrotaxi. Längere Lieferzeiten nimmt man im Moment in Kauf, denn dafür erhält man auch eines der besten Modelle, welches es auf dem Markt gibt.

Tipp: in Kürze wird auch eine Taxi-Umrüslösung für den



Nutzfahrzeuge



folgenden ID. Buzz von Volkswagen Nutzfahrzeuge angeboten. Diese innovative und umweltbewusste Lösung für Ihr Taxi-Unternehmen können Sie in der Oberlandstraße 40-41, 12099 Berlin, bei Ihrem Taxi-Experten, Herrn Tobias

Liebetanz, vorab live erleben und sich eingehend informieren. Herrn Liebetanz erreichen Sie telefonisch unter 030 - 89 08 16 12 oder per E-Mail: tobias.liebetanz@vw.ab.de ■ *Quelle: VW*

TESLA VOLLELEKTRISCHE TAXIS

Tesla bietet mit zwei der meistverkauften Elektroautos weltweit ideale Fahrzeuge für den Personentransport: Das Tesla Model 3 (aktueller Preis ab 49.990 Euro) vereint wie jeder Tesla Reichweite, Leistung, Sicherheit und Technologie. Intelligentes Design maximiert den Innenraum so, dass fünf Erwachsene und ihre gesamte Ausrüstung bequem Platz finden. Model 3 verfügt auf allen Plätzen serienmäßig über schwarzes, veganes Leder sowie Sitzheizung. Für ein besonderes Raumgefühl sorgt das serienmäßige Panorama-Glasdach. Im Trim Maximale Reichweite weist das Model 3 eine WLTP-Reichweite von über 600 km auf.

Das Tesla Model Y (aktueller Preis ab 53.990 Euro) ist ein vollelektrisches, mittelgroßes SUV, das auf maximale Vielseitigkeit und Sicherheit ausgelegt ist. Es verfügt über eine stattliche WLTP-Reichweite von über 500 Kilometern, überlegene Leistung und die fortschrittlichste Technologie. Im Inneren schaffen das Panorama-Glasdach und die hohen Sitze des Model Y ein Gefühl von Geräumigkeit und ermöglichen einen weitläufigen Blick von jedem Sitz des Fahrzeugs. Der vordere Kofferraum und die geteilt umklappbare zweite Sitzreihe bieten insgesamt 1,9 Kubikmeter Stauraum. Bis zu fünf Erwachsene können in Model Y bequem und komfortabel befördert werden.

Model Y und Model 3 gehören zu den sichersten Fahrzeugen weltweit und wurden beide von Euro NCAP mit einer 5

TESLA



Sterne-Sicherheitsbewertung ausgezeichnet. Model 3 und Model Y können an Teslas über 9.000 Superchargern an über 800 Standorten in Europa einfach per plug&charge geladen werden. In der Spitze erreicht Model 3 an Superchargern der Generation V3 eine Zuladung von bis zu 270 Kilometern elektrischer Reichweite in 15 Minuten, Model Y von bis zu 241 Kilometern.

Alleine im Großraum Berlin finden sich vier Tesla Supercharger Standorte, darunter der Inner-City Supercharger am EUREF-Campus, die ein bequemes und schnelles Aufladen im Alltag ermöglichen. Taxipakete für Tesla sind über INTAX erhältlich: www.intax.de. Für Berliner Kunden ist ein Kontakt über Simon Hanusch (Am Flughafen 1/3/5, 12529 Berlin, shanusch@tesla.com oder berlin_sales@tesla.com, Tel.: 0152 - 90 00 98 94 oder 030 - 30 80 81 09) möglich. ■

Quelle: Tesla

MERCEDES-BENZ EVITO TOURER UND EQV ALS TAXI

Mit dem eVito Tourer und der Premium-Großraumlimousine EQV bietet Mercedes-Benz Vans zwei lokal emissionsfreie Großraum-Spezialisten für die Personenbeförderung im Taxigewerbe an.

Mit Reichweiten von bis zu 370 km für den eVito Tourer mit 90 kWh nutzbarer Batteriekapazität (Stromverbrauch kombiniert: 29,8 – 27,1 kWh/100 km) und serienmäßiger Schnellladefunktion mit einer optionalen Ladeleistung von bis zu 110 kW in nur 45 Minuten von 10 auf 80 Prozent sind die batterieelektrisch angetriebenen Fahrzeuge ideal für den Taxibetrieb. Mit bis zu 9 Sitzen im eVito Tourer und bis zu 8 Sitzen im EQV haben beide Fahrzeuge viel Platz für Familien und Reisegruppen samt Gepäck. Die lokal emissionsfreien Vans können in zwei unterschiedlichen Längen geordert werden: einmal mit einer Gesamtlänge von 5.140 Millimetern sowie als extralange Version, die auf 5.370 Millimeter kommt.

Unter der Front sitzt der elektrische Antriebsstrang (eATS), welcher mit einer Spitzenleistung von 150 kW (204 PS) die Vorderäder antreibt. Die Energie wird in einer Lithium-Ionen-Batterie im Unterboden der Fahrzeuge gespeichert, deren tiefe und zentrale Anordnung keinerlei Einschränkungen hinsichtlich der Größe des Innenraumes mit sich bringt.

eVito Tourer und EQV verfügen über wassergekühlte AC On-Board-Lader (OBL) mit einer Leistung von 11 kW. Damit sind sie für das Wechselstromladen (AC) zu Hause oder an öffentlichen



Ladestationen vorbereitet. Geladen wird über die CCS-Ladedose im Stoßfänger vorne links. Über diese wird auch das Laden mittels Gleichstrom (DC) möglich.

Die Fahrzeuge kommen mit einem Wartungspaket für vier Jahre – das in diesem Zeitraum die Kosten der Wartungsarbeiten gemäß Serviceheft und Herstellervorgaben abdeckt – sowie das Mercedes-Benz-Batteriezertifikat bis 160.000 Kilometer oder acht Jahre.

Für beide Fahrzeuge ist optional das Taxi-Mietwagen-Paket inklusive Notalarmanlage erhältlich. Die Taxi-Lackierung ist in Hellelfenbein und in allen anderen Lackfarben möglich.

Für den eVito Tourer bietet der Mercedes-Benz VanPartner AMF-Bruns einen rollstuhlgerechten Umbau mit Heckausschnitt und Auffahrrampe für die Beförderung von Menschen mit eingeschränkter Mobilität an. Ansprechpartner in Berlin ist Herr Hüseyin Ergün. Er ist telefonisch unter 030 - 39 01 11 36 erreichbar – oder per E-Mail: hueseyin.erguen@mercedes-benz.com. ■

Quelle: Mercedes-Benz

OPELS GROSSRAUM- TAXI – JETZT AUCH ELEKTRISCH

Rollstuhlbeförderung in einem elektrisch angetriebenen Großraumtaxi: Diese Kombination ist mit dem Opel Zafira-e Life und dem weitgehend baugleichen Vivaro-e möglich. Beide Fahrzeuge sind mit einer 136 PS starken E-Maschine ausgestattet und mit zwei unterschiedlich dimensionierten Batteriepaketen erhältlich: Der große Akku hat eine Kapazität von 75 kWh. Damit kann eine Reichweite von bis zu 329 Kilometer erzielt werden. Die kleine Akkuvariante verfügt über 50 kWh, was für bis zu 230 Kilometer Fahrstrecke (Reichweite nach Herstellerangaben) ausreichen soll. Bei beiden Fahrzeugen und auch bei beiden Akkuvarianten ist der bereits angesprochene Umbau zu einem "Rollitaxi" mittels eines Heckausschnitts möglich.

Ohne Rollstuhlbau bieten beide Vans Platz für bis zu neun Personen. Die Berliner E-Taxi-Förderung hat das ACO-Autohaus Henke aus Niesky zum Anlass genommen, einen komplett als Taxi umgerüsteten Vivaro-e Kombi mit kleinem Akku ab 39.900 Euro netto anzubieten. Im Preis inbegriffen sind unter anderem ein sogenanntes Taxi-Grundpaket, die Lackierung in Hellelfenbein, Winter-Komplettäder und die Zulassungsgebühren. Das Taxi-Grundpaket beinhaltet den kompletten Umbau inklusive der Taxi-Notalarmanlage nach BOKraft, einen Taxameter, das Taxidachzeichen inklusive aller Konsolen und Halterungen. Bei



der Fahrzeugübergabe ist bereits der Wunschtarif im Taxameter programmiert. Dank bestandener Konformitätsbewertung kann der Wagen sofort nach der Zulassung als Taxi eingesetzt werden.

Sowohl der Zafira-e als auch der Vivaro-e können mit zusätzlichen Ausstattungen versehen werden. So können eine Zusatzklimaanlage, Xenon-Scheinwerfer und diverse Design-Optionen optioniert werden. Die Fahrzeugübergabe ist bei dem ACO-Autohaus Niesky (zwischen Cottbus und Görlitz gelegen) möglich. Nach Absprache kann der Wagen aber auch nach Berlin vor die Haustür geliefert werden.

Weitere Auskünfte erteilt Martin Henke (zertifizierter Gewerbekundenspezialist) unter der Telefonnummer 03588 - 25 09 72. Anfragen sind auch per Mail möglich: martin.henke@aco-live.com ■

Quelle: ACO-Autohaus Henke

VOLVO XC40 – DIE FLOTTE FÜR EINE NACHHALTIGE ZUKUNFT

Der Volvo XC40 Recharge Pure Electric als Taxi. Auf über 90 Jahre Erfahrung setzen und gleichzeitig Teil einer nachhaltigeren Zukunft sein? Mit den Volvo-Taxi-Modellen ist das möglich. Denn seit 1930 bringen Taxis von Volvo Fahrgäste sicher an ihr Ziel und überzeugen Taxifahrer und Taxifahrerinnen jeden Tag mit hohem Fahrkomfort. Seitdem entwickelt die skandinavische Marke ihr Taxiprogramm stetig mit viel Innovationsgeist weiter, um nicht nur von Erfahrungen aus der Vergangenheit zu lernen, sondern auch eine umweltfreundliche Zukunft mitzugestalten. So will Volvo bis zum Jahr 2040 ein klimaneutrales und kreiswirtschaftliches Unternehmen sein. Ein wichtiges Zwischenziel auf dem Weg dorthin: Ab 2030 produziert Volvo nur noch vollelektrische Fahrzeuge.

Allen, die ihre Taxiflotte zukunftsfähig aufstellen möchten, bietet Volvo zahlreiche Möglichkeiten: zum Beispiel mit dem Volvo XC40 Recharge Pure Electric. Das kompakte City-SUV überzeugt mit skandinavischem Design, nachhaltigen Materialien und einem dynamischen Fahrgefühl. Mit seinem vollelektrischen Antrieb lassen sich sowohl kurze Strecken in der Stadt als auch lange Fahrten umweltschonend zurücklegen. Dies trägt zu mehr Nachhaltigkeit im Straßenverkehr bei.

V O L V O



Wer umsteigt, profitiert von der speziellen Förderung für E-Taxis und attraktiven Angeboten. Bei Volvo erhält man beispielsweise ein kostenloses Taxi-Paket inklusive Umbauten und einer Ersparnis von 13 % für den Volvo XC40 Recharge Pure Electric Single Motor (unverbindlich empfohlener Preisnachlass).

Das Paket beinhaltet unter anderem eine Notalarmanlage, das abnehmbare LED-Taxidachzeichen, einen Spiegeltaxameter, eine Konformitätsbestätigung, die Ersteintragung und die Tarifprogrammierung. Für eine individuelle Beratung vor Ort oder direkt für eine Probefahrt steht die Autohaus Koch GmbH in der Huttenstraße 50 in 10553 Berlin (Moabit) gerne zur Verfügung. Toni Ladendorff ist als Ansprechpartner erreichbar per Mail unter toni.ladendorff@koch-ag.de sowie telefonisch unter 0171 - 956 58 49. ■

Quelle: Volvo

ELEKTRISCHER IONIQ 5 BEREIT FÜR TAXIFAHRER UND DEREN GÄSTE

Lange Reichweiten – kurze Ladezeiten: Der IONIQ 5 steht bereit, um die von Verbrennerfahrzeugen bestimmten Taxifloten zu elektrisieren. Mit einer Reichweite von bis zu 507 Kilometern meistert der IONIQ 5 das Tagespensum spielend, ohne durch lange Ladevorgänge Pausen einlegen zu müssen. Sollte das Fahrzeug doch während einer Schicht an die Schnellladesäule gefahren werden, kann der IONIQ 5 dank 800-Volt-Technologie – doppelt so viel wie der übliche Industriestandard – in nur 18 Minuten von 10 auf 80 Prozent aufgeladen werden. In weniger als fünf Minuten stehen dann weitere 100 Kilometer zur Verfügung und neue Gäste können Platz nehmen.

Die Insassen erwarten im modern eingerichteten Innenraum bei einem Radstand von drei Metern großzügige Platzverhältnisse auch im Fond. Das Gepäck findet auf 527 Litern genügend Platz im Kofferraum, der bei Bedarf auf bis zu 1.587 Liter erweitert werden kann. Im Innenraum setzt Hyundai auf Nachhaltigkeit: In Sitzen, Dachhimmel, Türverkleidungen, Boden und Armlehne stecken umweltfreundliche, nachhaltig gewonnene Materialien.

Für den Taxibetrieb umgebaut werden die IONIQ 5 durch den Umbauspezialisten INTAX. Sämtliche durch INTAX in der Serienfertigung durchgeführten Veränderungen an den Fahrzeugen sind nach dem INTAX Rückrüst-System RSY® vollständig rückrüstbar. Die Fahrzeuge werden über die jeweiligen Hyundai-Händler

HYUNDAI



ausgeliefert, verfügen über die volle Werksgarantie sowie über alle erforderlichen Angaben zum Konformitäts-Bewertungsverfahren und sind somit eichrechtlich zulassungsfähig. Die INTAX Kundenbetreuung steht unter Tel. 0441 - 1 33 44 und info@intax.de gerne mit Rat und Tat zu den Taxi- und Mietwagen-Paketen bereit. Infos zu den Fahrzeugen über www.hyundai.de, zu den Taxi-Paketen über www.INTAX.de/hyundai.

Für Taxis auf Basis eines Hyundai Neufahrzeugs gilt eine Garantie ab Werk von 3 Jahren oder 100.000 Kilometer, je nachdem, was zuerst eintritt. Dies gilt ab Erstzulassung des Fahrzeugs bzw. Erstausslieferung, je nachdem, was zuerst eintritt. Aus rechtlichen Gründen darf Hyundai Motor Deutschland GmbH keinen bestimmten Hyundai-Händler in Berlin empfehlen. Bitte wenden Sie sich für weitere Informationen an einen autorisierten Hyundai-Händler. ■

Quelle: Hyundai



Das elektrische Großraumtaxi Opel Zafira-e Life ist auch für Fahrgäste im Rollstuhl geeignet.



Mit dem Toyota Mirai wird auch die Taxi-Umrüstung eines Fahrzeugs mit Brennstoffzelle angeboten.



UMRÜST-SPEZIALIST AUCH FÜR BERLINER E-TAXIS

Vor über 25 Jahren hat INTAX mit den ersten professionellen Taxi-Umrüstungen den Grundstein zu einem umfangreichen Dienstleistungsangebot gelegt. Heute bietet das Unternehmen Umrüstmöglichkeiten für viele E-Taxis an.

Seit mittlerweile 22 Jahren ist INTAX auch Spezialist für die Umrüstung von elektrifizierten Fahrzeugen. Das erste reine Elektro-Taxi wurde mit dem Nissan Leaf bereits 2012 eingeführt. Die Arbeiten werden den Herstellervorgaben entsprechend von qualifizierten Hochvolt-Technikern durchgeführt. Die Entwicklungsabteilung konzipiert im Auftrag der Hersteller für jedes Fahrzeug maßgeschneidert eine entsprechende Umrüstung. Das INTAX-Portfolio umfasst neben E-Großraumtaxis, die zum Teil mit Heckausschnitt als Inklusionstaxi eingesetzt werden können, auch Limousinen

mit Brennstoffzellenantrieb und natürlich E-Limousinen und E-SUVs in allen verfügbaren Preisklassen.

Standardmäßig beinhaltet die INTAX-Taxi-Umrüstung eine Vorrüstung für Taxameter, Funk und Taxi-Dachzeichen, die Taxi-Notalarmanlage sowie eine Premium-Folierung in Hellelfenbein. Alle Fahrzeuge mit einem von INTAX entwickelten Taxi-Paket lassen sich komplett rückstandsfrei wieder in den Urzustand zurückrüsten.

Wer seine Innenausstattung mit feuchtigkeitsdichten Leder- oder Kunstledersitzen aufwerten will, dem hilft die haus eigene

Sattlerei. Die Sitzbezüge sind Airbagkompatibel und können mit der originalen Sitzheizung kombiniert werden. Auch der nachträgliche Einbau einer Sitzheizung ist möglich. Durch die aufpreisfreie Kombinationsmöglichkeit von drei Lederfarben mit 18 verschiedenen Nahtfarben sind individuelle Gestaltungswünsche realisierbar.

INTAX geht mit der Zeit und unterstützt das Berliner Taxigewerbe mit einem priorisierten Taxi-Umbau entsprechender E-Fahrzeuge. In der vom Hersteller zertifizierten Qualität verlässt jedes E-Taxi vollgeladen die Produktionsstätte in Oldenburg. ■

AKTUELL BIETET INTAX DIE UMRÜSTUNG VON FOLGENDEN E-FAHRZEUGEN ZUM TAXI AN:

Citroën: ë-Berlingo, ë-Jumpy, ë-SpaceTourer, ë-Jumper | **FIAT:** E-Doblò, E-Scudo, E-Ulysse, E-Ducato | **Hyundai:** IONIQ 5
Jaguar: I-PACE | **Kia:** Niro EV, e-Soul, EV6 | **Nissan:** Ariya (in Vorbereitung), Leaf | **Opel:** Combo-e, Zafira-e Life, Vivaro-e, Movano-e | **Peugeot:** e-Rifter, e-Expert, e-Traveller, e-Boxer | **Tesla:** Model 3, Model S, Model X, Model Y
Toyota: Mirai, Proace City Verso Electric, Proace und Proace Verso Electric, bZ4X

Alle Infos zu den spezifischen Taxi-Umbauten finden Sie auf der INTAX-Homepage unter www.INTAX.de.



KLIMASCHUTZ UND BARRIEREFREIHEIT STEHEN IM GESETZ

In der vom Bundestag verabschiedeten Novelle des Personenbeförderungsgesetzes tauchen auch die Begriffe Klimaschutz und Barrierefreiheit auf.

Das Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsgesetzes vom 5. März 2021 definiert gleich im ersten Paragraphen die Rolle der gewerblichen Verkehrsarten im Hinblick auf die Umwelt: „Bei Anwendung dieses Gesetzes sind die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen“, heißt es im neuen Paragraphen 1a des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG).

Auch beim ebenfalls neu formulierten Paragraphen 3a tauchen die Begriffe auf, diesmal allerdings im Zusammenhang mit der Bereitstellung von Mobilitätsdaten. Dort werden Unternehmer und Vermittler verpflichtet, zukünftig statische und dynamische Daten sowie die entsprechenden Metadaten, die im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen im Linienverkehr sowie im Gelegenheitsverkehr entstehen, zur Verfügung zu stellen.

Zu den Daten zählen dabei nicht nur Name und Kontaktdaten des Anbieters, Bediengebiet und Bedienzeiten, Standorte und Stationen einschließlich ihrer Anzahl, Preise, Buchungs- und Bezahlungsmöglichkeiten, sondern auch Daten zur Barrierefreiheit sowie zum Umweltstandard der eingesetzten Fahrzeuge.

Noch konkreter definiert das PBefG die Ziele des Klimaschutzes und der Barrierefreiheit im neuen Paragraph 13, Absatz 5b: „Beim Verkehr mit Taxen, Mietwagen sowie beim gebündelten Bedarfsverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn die mit dem Verkehr beantragten Fahrzeuge nicht die Anforderungen der Emissionsvorgaben im Sinne von § 64b erfüllen. Beim Verkehr mit Taxen und im gebündelten Bedarfsverkehr kann die Genehmigung darüber hinaus versagt werden, wenn die mit dem Verkehr beantragten Fahrzeuge nicht die Vorgaben zur Barrierefreiheit im Sinne von § 64c erfüllen.“

Jener hier angesprochene Paragraph 64c schreibt vor, dass beim Taxiverkehr und im gebündelten Bedarfsverkehr die Aufgabenträger die Belange von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel berücksichtigen sollen, eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen. „Hierfür ist ab einer Anzahl von 20 Fahrzeugen eine Mindestverfügbarkeit von barrierefreien Fahrzeugen je Unternehmer vorzusehen, für die ein bundesweiter Richtwert von 5 Prozent bezogen auf die Anzahl der von dem Unternehmer betriebenen Fahrzeuge gilt.“

Bereits heute gesteht Paragraph 64b PBefG den Ländern im Bereich des Gelegenheitsverkehrs das Recht zu, Vorschriften zu erlassen, in denen der Betrieb von Taxen oder Mietwagen in Bezug auf Fahrzeugemissionen geregelt wird. Explizit heißt es dazu seit Anfang 2020, dass „dieses Gesetz oder auf Grundlage dieses Gesetzes erlassene Rechtsverordnungen solchen Länder-Vorschriften nicht entgegensteht“.

Was bedeutet das für Berlin? Mit dem Projekt „eTaxi-Flotte Berlin“ erfolgt der Startimpuls, und die „Early-Adopter“ werden beim Umstieg noch finanziell unterstützt. Das Fahrzeugangebot und die Ladeinfrastruktur werden sich in den nächsten Jahren erweitern, noch vorhandene betriebliche Mehraufwände werden verschwinden.

Die oben dargestellten Regelungen zu den Fahrzeugemissionen und zur Barrierefreiheit werden kommen und es ist nur noch eine Frage der Zeit, wann nur noch lokal emissionsfreie Fahrzeuge in Berlin neu konzeptioniert werden können. So werden auch die Taxen Teil der Mobilitätswende sein und ihre wichtige Rolle und Funktion im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes wahrnehmen. ■

GRUNDLAGEN ZUM LADEN VON ELEKTROAUTOS

Wer sich zum ersten Mal mit E-Autos beschäftigt, sollte grundlegende Begrifflichkeiten zum Laden kennen. Hier das Wichtigste in Kürze.



Weitere
Informationen

AC ODER DC:

Da der Akku eines E-Autos nur Gleichstrom (direct current, DC) aufnehmen kann, muss der Wechselstrom (alternating current, AC) aus dem Netz vorher umgewandelt werden. Wenn dies über das On-Board-Ladegerät im Auto geschieht, wird vom AC-Laden gesprochen. Wird dieser Prozess von einem Wandler in der Ladestation übernommen, handelt es sich um das DC-Laden. An AC-Stationen können bis zu 22 kW Ladeleistung genutzt werden (vereinzelt bis zu 43 kW). An normalen DC-Stationen lassen sich bis zu 50 kW, an sogenannten High-Power-Chargern (HPC) bis zu 350 kW realisieren.



22 kW statt bis zu 3,7 kW bei der Schuko-Dose). Das heimische Laden kostet so viel wie der normale Haushaltsstrom. Es gibt aber auch Tarife mit günstigerem Autostrom. Wallboxen sind von ca. 500 bis 2.000 Euro erhältlich (zuzüglich der Kosten für die Installation, die ein Fachbetrieb übernehmen muss). Es können auch Förderungen in Anspruch genommen werden: bundesweit über die KfW (Zuschuss 900 Euro) sowie von Bundesländern, Kommunen und Stromanbietern.

UNTERWEGS LADEN:

Bei öffentlichen Ladestationen in Städten kommen meist AC-Stationen mit bis zu 22 kW Ladeleistung zum Einsatz. DC-Lader finden sich bislang nur selten dort, sondern zumeist an Autobahnen – häufig an oder in der Nähe von Tankstellen. Das DC-Laden geht schneller als das AC-Laden, ist aber teurer. Benötigt wird in beiden Fällen meist eine passende Ladekarte z. B. eines Energieanbieters, mit der man zu festen,

im Vertrag beschriebenen Konditionen lädt. Da es unzählige Ladesäulenbetreiber gibt, ist die Auswahl an Ladekarten und Tarifen groß. Autostrom bekommt man an vielen Säulen auch ohne festen Vertrag, z. B. über eine App, Kreditkarte oder via PayPal – meist zu teureren Konditionen. Empfehlenswert sind Roaming-Ladekarten. Mit diesen erhält man Zugriff auf mehrere große Lade-Netzwerke.

LADESTECKER:

Der Typ-2-Stecker wurde in der EU als Standard für das AC-Laden von E-Autos festgelegt. Die meisten öffentlichen Ladestationen sind mit einer Typ 2-Steckdose ausgestattet, die sich für das Laden aller gängigen E-Auto-Modelle eignet. Für das DC-Laden gibt es (noch) mehrere Systeme:



Bei CCS handelt sich um einen Typ-2-Stecker, der um zwei Gleichstromkontakte erweitert wurde. Fast alle Autohersteller nutzen inzwischen diesen CCS-Standard. Bei einigen asiatischen E-Autos ist für das DC-Laden noch das CHAdeMO-System zu finden.

LADEKABEL:

Bei E-Autos üblich sind Mode-2- und Mode-3-Kabel. Erstere werden meist beim E-Autokauf mitgeliefert, um an einer Schuko-Dose notladen zu können. Standard ist aber das Mode-3-Kabel zum Anschluss an eine Wallbox oder öffentliche Ladestation. ■

Der Autor Stefan Köller ist seit vielen Jahren für das E-Mobilitäts-Fachportal electrive.net tätig.



LADEZEIT:

Die Ladezeit eines E-Autos lässt sich grob berechnen, indem man die Batteriekapazität durch die Ladeleistung teilt. Beispielsweise kann ein E-Auto-Akku mit einer Kapazität von 60 kWh an einer 11-kW-Station in knapp sechs Stunden vollständig geladen werden, an einer 50-kW-Säule in gut einer Stunde und an einem 150-kW-Lader in unter einer halben Stunde.

ZU HAUSE LADEN:

Grundsätzlich sind hierfür nur eine Haushalts- bzw. Schuko-Steckdose und ein passendes Ladekabel nötig. Da Schuko-Dosen aber nicht für langes Laden unter hoher Last ausgelegt sind, ist eine Wallbox (Wandladestation) zu empfehlen. Neben der Sicherheit hat diese den Vorteil, dass sie höhere Ladeleistungen ermöglicht (bis zu



Eine reservierbare Ladesäule hilft dabei, die vorhandene Ladeinfrastruktur effizient zu nutzen.



EXKLUSIVE LADEINFRASTRUKTUR FÜR E-TAXIS

Die Elektrifizierung von Taxis kann nur funktionieren, wenn diese sicher, unkompliziert und planbar laden können.

Bislang gibt es kaum Erfahrungswerte über einen vollständig elektrischen Taxibetrieb. Um das LadeNetz planen zu können und gegebenenfalls auch die Schaffung von Ladeinfrastruktur von privaten Betreibern anzuregen, muss man die Fahrtenmuster von E-Taxis besser kennenlernen. Das ist wichtig, um den zukünftigen Bedarf möglichst realistisch abzuschätzen und herauszufinden, wie sich das Laden am einfachsten in den betrieblichen Alltag integrieren lässt.

Planbares Laden ist für Taxiunternehmen von besonderer Bedeutung, denn nur ein flächendeckendes Ladenetz kann genügend Reichweite sicherstellen. Diese ist notwendig, damit die Fahrgäste zuverlässig an ihr Ziel gebracht werden können. Weil nur wenigen Taxibetrieben ein eigener Betriebshof mit Ladesäule zur Verfügung steht, sind viele auf die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur angewiesen. Das bestehende öffentlich zugängliche

AC-Ladesäulennetz zum Normalladen ist nach Ansicht der Taxiunternehmen jedoch nur bedingt für Taxis geeignet, weil der Aufladevorgang viele Stunden dauern kann. Eine Nutzung von öffentlich zugänglichen DC-Ladestationen – beispielsweise auf Supermarktparkplätzen – erweist sich aufgrund der zunehmenden Auslastung und Unplanbarkeit als unpraktikabel. Da die Wirtschaftlichkeit von E-Taxis nur gegeben ist, wenn sich das Fahrzeug in Bewegung befindet, sind kurze Ladezeiten für die Unternehmer naturgemäß sehr wichtig.

Außerdem ist aus betrieblicher Sicht ein gewisser Mindest-Ladezustand notwendig, damit ein Taxi jederzeit jedes Fahrziel erreichen kann und genug Energie gespeichert hat, um bis zu einer Ladesäule zu gelangen.

Um das Gesamtprojekt „eTaxi-Flotte Berlin“ und damit den Umstieg des Taxi-gewerbes auf die E-Mobilität zu unterstützen, errichten die Senatsverwaltung

für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK) und die Berliner Stadtwerke derzeit gemeinsam eine Schnellladeinfrastruktur an vier bereits bestehenden Taxihalteplätzen. Die Säule am Augustenburger Platz in Wedding steht bereits, die am Scholzplatz in Westend folgt. Die Säulen am Moritzplatz in Kreuzberg und in der Möllendorffstraße in Lichtenberg befinden sich in Planung.

Die insgesamt vier Ladesäulen verfügen über jeweils einen 50-kW-DC- sowie einen 22-kW-AC-Ladepunkt und sind exklusiv den Berliner E-Taxis vorbehalten. Damit Taxifahrer nicht nur elektrisch, sondern auch klimafreundlich unterwegs sind, werden die Ladesäulen mit 100 Prozent Ökostrom der Berliner Stadtwerke versorgt.

Taxis wird zudem ermöglicht, gezielt und geplant Ladesäulen anzusteuern. Dies kann über eine direkte Reservierung, beispielsweise 30 Minuten vor der Nutzung, auf der Website der Berliner Stadtwerke



Berliner Stadtwerke: auf Website kostenlos registrieren, Konto-Nummer hinterlegen und Taxilizenz an: emobilitaet@berlinerstadtwerke.de senden, RFID-Karte für E-Taxiladesäule erhalten, inkl. Reservierungsfunktion (bis zu 30 Minuten vor der Anfahrt)



Metacharge: kostenlos anmelden, App downloaden und Ladeplanung inkl. aller öffentlichen DC-Ladesäulen sowie Reservierung und Nutzung von E-Taxiladesäulen starten (an Metacharge-Ladepunkten werden Reservierungen an die verkehrsunabhängige Ankunftszeit angepasst)



Nur für Taxis: DC-Ladesäule am Halteplatz Augustenburger Platz

geschehen. Die Stadtwerke erweitern damit ihr Ladenetzwerk, das sie seit der Übernahme der öffentlichen Ladestationen des Landes Berlin im Sommer 2022 betreibt und weiter ausbaut (s. nächste Seite).

Intelligent unterstützt wird die Ladeplanung der Taxifahrer durch den Dienst des Berliner Unternehmens Metacharge. Auch über die App von Metacharge können Taxifahrer unkompliziert und verbindlich einen Ladevorgang an den exklusiven Taxi-Ladestationen reservieren. Die Ladetermine werden dynamisch vergeben und können umgebucht werden, wenn ein Fahrzeug zum Beispiel nicht rechtzeitig zum geplanten Ladetermin an der Ladestation sein kann. Dabei sollen die Taxifahrer ohne häufige Interaktion mit der App durch den Ladeprozess geführt werden, um die Verkehrssicherheit nicht zu beeinträchtigen. Damit wird Laden für Berliner E-Taxis planbar und kann zuverlässig in betriebliche Abläufe integriert werden. Außerdem bringt das Unternehmen eine weitere reservierbare Schnellladeeinrichtung mit zwei Ladepunkten in das Projekt ein.

Die SenUMVK will in den nächsten zwei Jahren weitere Erkenntnisse darüber gewinnen, in welchem Umfang und an welchen Orten Ladeinfrastruktur für E-Taxis notwendig ist und wie eine sinnvolle Kombination zwischen Laden an ausgewählten Taxihalteplätzen, an öffentlich zugänglichen Ladeeinrichtungen und der Kooperationen mit privaten

Ladeinfrastrukturbetreibern aussehen kann.

Deshalb wird vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) eine wissenschaftliche Begleitstudie durchgeführt (siehe S. 26). Die Beteiligung des Berliner Taxigewerbes ist deshalb äußerst wichtig und kann dabei helfen, für die Zukunft eine optimale E-Taxi-Ladeinfrastruktur zu errichten. Wer Interesse hat, an der Studie teilzunehmen, möge sich direkt bei Frank Panse von der Berliner Agentur für Elektromobilität eMO per Mail (frank.panse@emo-berlin.de) melden.

ÖFFENTLICHE DC-LADESÄULEN DER STADT BERLIN

Bis Ende 2020 sind in Berlin insgesamt 1.700 öffentlich zugängliche Ladepunkte errichtet worden. Rund 1.200 davon befinden sich im öffentlichen Raum. Die für das Laden im öffentlichen Raum zuständige SenUMVK hat ihr Ladeinfrastrukturkonzept für den öffentlichen Raum im Jahr 2021 noch einmal grundlegend überarbeitet, so dass das Gesamtnetz bis Ende 2022 auf 2.000 Ladepunkte anwachsen wird.

Bis zum Jahr 2030 werden die Berliner Stadtwerke im Auftrag der Senatsverwaltung insgesamt bis zu 1.800 AC- und DC-Ladepunkte (Normallader und Schnelllader) installieren. Dazu kommen bis zu 200 weitere „Highpower-Charger“ (HPC) mit jeweils mindestens 150 kW Leistung an städtischen „Ladehubs“ (Knotenpunkten).

In jedem Berliner Bezirk sollen solche Hubs mit mehreren HPC-Ladepunkten entstehen. Bei 150 kW Leistung kann ein Fahrzeug je nach technischer Ausstattung in einer halben Stunde die Batterie bis zu 90 Prozent laden oder innerhalb von zehn Minuten genügend Energie für die nächsten 100 Kilometer aufnehmen.

In einem weiteren Projekt sollen bis Ende 2023 weitere 1.000 Ladepunkte in Laterneinstangen installiert werden. Sie greifen auf die bereits vorhandene Infrastruktur der Straßenlaterne zu. Für die Gesamtsituation in Berlin leistet mittlerweile auch eine zunehmende Zahl von privaten Ladeinfrastrukturbetreibern einen wertvollen Beitrag; hier sollen bis zu 1.360 zusätzliche Ladepunkte im öffentlichen Raum errichtet werden.

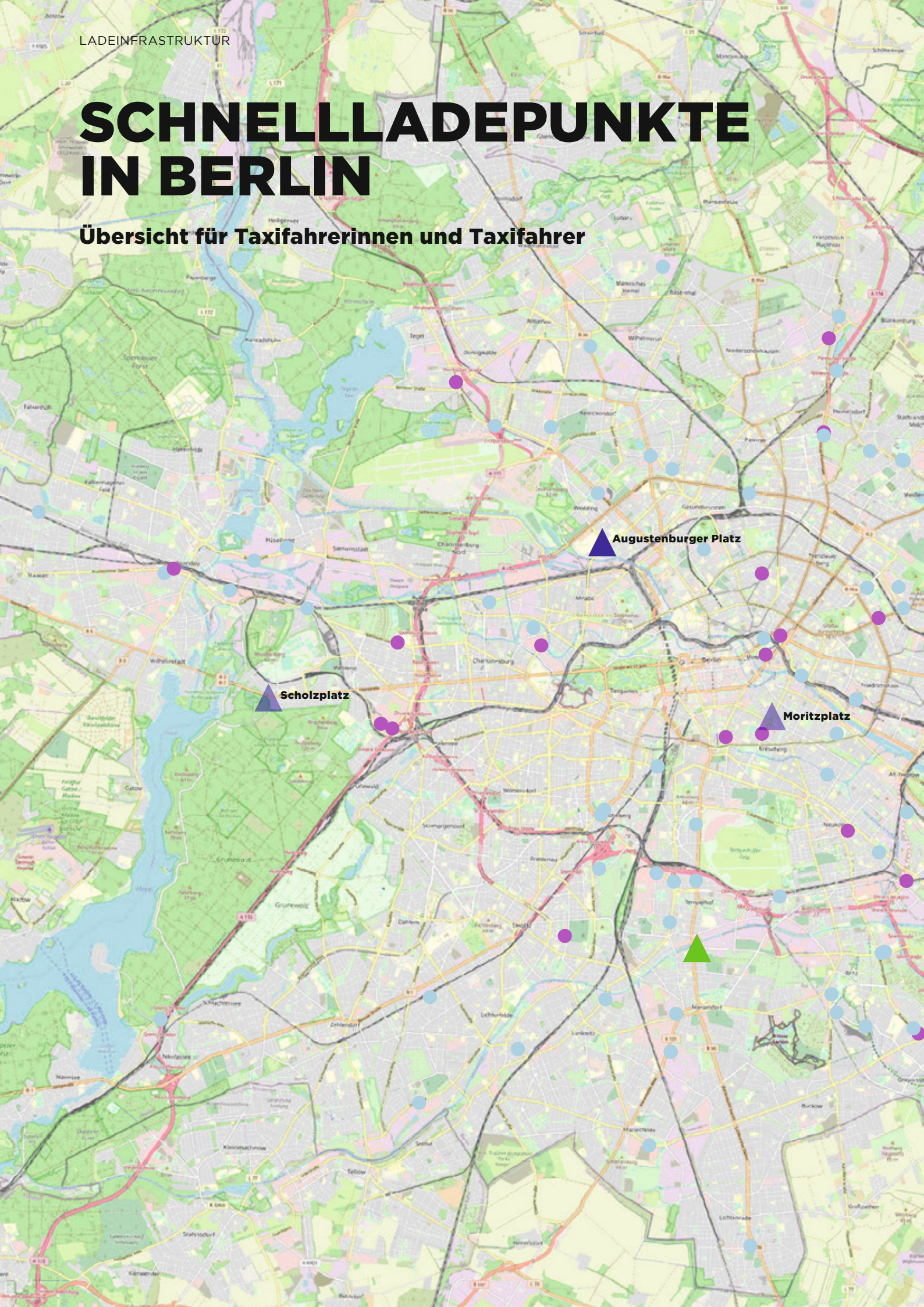
Alle oben genannten Maßnahmen sind auf den Weg gebracht und befinden sich bereits in der Umsetzung. Somit steht den Taxifahrern perspektivisch auch im öffentlichen Straßenland ein flächendeckendes Schnellladenetz zur Verfügung.

Gerade für Einzelunternehmer mit einem Fahrzeug, die rund die Hälfte der Berliner Taxis ausmachen, ist die Normalladeinfrastruktur in Wohnortnähe eine gute Möglichkeit, um das Fahrzeug während der Betriebspause aufzuladen.

Damit man bei der Fülle der Ladepunkte gezielt freie Ladeplätze anfahren kann, arbeitet die SenUMVK gemeinsam mit den Stadtwerken an einer Lösung. ■

SCHNELLLADEPUNKTE IN BERLIN

Übersicht für Taxifahrerinnen und Taxifahrer



LEGENDE

Reservierbare Ladeeinrichtungen (Pilotprojekt)
Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH

▲ in Planung

▲ umgesetzt

▲ Metacharge GmbH

Öffentlich zugängliche Ladeeinrichtungen ≥ 50 kW

● Wechsel- oder Gleichspannung (AC/DC)

● nur Gleichspannung (DC)

Hintergrundkarte Open Street Map (OSM) Standard

Möllendorffstraße

Grafik: SenUMVK

Bearbeitung: Norman Döge

Datenquellen:

Reservierbare Ladeeinrichtungen: Projekt eTaxi-Flotte Berlin

Andere Ladeeinrichtungen: Energieatlas Berlin

Hintergrund: (c) Openstreetmap-Mitwirkende



FÖRDERUNG LADEINFRASTRUKTUR

Im Rahmen der Elektrifizierung zahlt sich ein eigener Betriebshof mit verfügbaren Stellflächen für Taxiunternehmen besonders aus. Die Vorteile liegen auf der Hand: rund um die Uhr verfügbare Lademöglichkeiten.

Für diesen Anwendungsfall existiert derzeit (Stand Oktober 2022) jeweils ein Förderprogramm des Landes Berlins und vom Bund. Die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW/Bund) zahlt hierbei einen maximalen Zuschuss von 900 Euro pro AC-Ladepunkt, während das Land Berlin (Senatsverwaltung für

Wirtschaft, Energie und Betriebe) sich an bis zu 50 Prozent der Gesamtkosten für die Ladeinfrastruktur beteiligt – inklusive Netzanschluss und egal ob AC (normales Laden) oder DC (Schnellladen).

Die genauen Merkmale der beiden Förderprogramme sind in folgender Tabelle dargestellt (Seite 27).

Bei Fragen rund um das Thema Förderung von Ladeinfrastruktur unterstützt Sie die Berliner Agentur für Elektromobilität eMO. Frank Panse, Senior Projektmanager Innovation, steht Ihnen dafür als Ansprechpartner telefonisch (030 - 46302-572) und per Mail (frank.panse@emo-berlin.de) zur Verfügung.

POTENZIALE DER ELEKTRIFIZIERUNG DES BERLINER TAXIGEWERBES (Potenzial-eTaxis)

In Berlin sind ca. 5.400 Taxis registriert. Deren Elektrifizierung ist ein weiterer wichtiger Schritt, um zur CO₂-Reduktion der in Berlin fahrenden Fahrzeuge beizutragen und damit einen Beitrag zur Antriebswende als Teil der Verkehrswende zu leisten. Vor diesem Hintergrund wird eine sogenannte Potenzialanalyse erstellt und die Flottenelektrifizierung des Berliner Taxigewerbes sowie der Aufbau einer entsprechenden Ladeinfrastruktur für die Taxibranche auch wissenschaftlich begleitet. Im Kern der Potenzialanalyse wird untersucht, welche Voraussetzungen für die wirtschaftlich tragfähige Elektrifizierung existieren und welche Herausforderungen, welche Hemmnisse und welche Chancen bestehen. Aus dieser Betrachtung werden Maßnahmen für die fahrzeugeitige Elektrifizierung und bedarfsgerechte Errichtung von Ladeinfrastruktur für das Berliner Taxigewerbe entwickelt. Dabei soll betrachtet werden, wie sich die Elektrifizierung mit den unter Druck geratenen Geschäftsmodellen der Branche und

deren Anforderungen verbinden lässt bzw. welche neuen oder angepassten Geschäftsmodelle im Taxibereich entstehen. Am Ende der Untersuchung werden Handlungsempfehlungen ausgesprochen, die dem Berliner Taxigewerbe die Elektrifizierung erleichtern sollen und anderen Branchenteilnehmern (Autohändler, Leiter Einkauf in Unternehmen) einen Überblick über die Thematik geben sollen. Die Studie wird voraussichtlich im Herbst 2023 veröffentlicht, das DLR-Institut für Verkehrsforschung führt die Studie durch. Das Institut für Verkehrsforschung ist eines von vier Verkehrsforschungsinstituten am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR). Im Institut für Verkehrsforschung arbeiten Wissenschaftler an verkehrsträgerübergreifenden Forschungsthemen in den Abteilungen „Personenverkehr“, „Wirtschaftsverkehr“ sowie „Mobilität und Urbane Entwicklung“.



Förderprogramm	WELMO	KfW 441:
Aufgelegt/Verwaltet	Senat für Wirtschaft / IBB (Bank)	Verkehrsministerium /KfW-Bank
Fördergegenstand	AC bis 22 kW, DC ab 22 kW	AC bis 22 kW
Antragsberechtig	<ul style="list-style-type: none"> • selbstständig Tätige • KMU (Kleine und mittlere Unternehmen) 	Wirtschaftlich tätige Unternehmen: <ul style="list-style-type: none"> • Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, die sich mehrheitlich in Privatbesitz befinden • kommunale Unternehmen • Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts, zum Beispiel Kammern oder Verbände • gemeinnützige Organisationen einschließlich Kirchen • Einzelunternehmer oder Freiberufler
De-minimis-Regel*	Ja	Ja
Förderhöhe	<ul style="list-style-type: none"> • AC: 50 % der Gesamtkosten, max. 2.500 pro Ladepunkt (LP) + Niederspannungsnetzanschluss 50 % der Gesamtkosten, max. 30.000 € • DC: 50 % der Gesamtkosten, max. 30.000 € pro LP + Mittelspannungsanschluss 50 % der Gesamtkosten, max. 55.000 € 	Zuschuss von 900 € je LP
Maximale Förderhöhe	Keine Begrenzung der Anzahl der LP	45.000 € je Standort (50 LP)
Zweckbindungsfrist	1 Jahr	6 Jahre
Möglichkeit des Kundenladens	Ja	Nein
Förderung von E-Fahrzeugen	Ja	Nein

* Die De-minimis-Regelung ist eine EU-Verordnung, die die mögliche Fördersumme auf maximal 200.000 Euro innerhalb von 3 Jahren begrenzt.

MEHR AUFTRÄGE MIT E-TAXIS

2008 rief Taxi Berlin das „Eco-Taxi“ ins Leben. Heute reden wir über die Vermittlung von rein elektrisch angetriebenen Taxis.

Die Berliner Taxizentralen waren bei Umweltprojekten schon häufig eine Innovation voraus. Das Taxi ist als Teil des ÖPNV nicht nur umweltfreundlicher als der private Verkehr, sondern war schon nachhaltiger Projektpartner der Politik, als das Wort Nachhaltigkeit noch gar nicht in aller Munde war.

Mit der Schaffung der Marke „Eco-Taxi“ und der eigenen Berliner Telefonnummer 210 10 20, unter der umweltbewusste Kunden ein schadstoffarmes Taxi bestellen können, war Taxi Berlin der heutigen Verkehrswende um Jahre voraus, wenngleich vor zehn Jahren noch der Hybridantrieb als das Non-plus-Ultra galt.

Rein batterieelektrisch oder gar mit Wasserstoff angetriebene Pkw in Serienproduktion waren noch Zukunftsmusik, aber Berlin hatte schon damals eine der größten Hybridtaxi-Flotten Europas.

Heute werden die „Verbrenner“ nach und nach von den „Stromern“ abgelöst – in

wirtschaftlich schweren Zeiten für Taxiunternehmer eine immense Herausforderung. Die staatliche Förderung ist dabei eine große Hilfe. Im Bereich der Inklusion hat sie bereits Wirkung gezeigt: Innerhalb der letzten zwölf Monate hat die Zahl der barrierefreien Taxis auf Berlins Straßen sich versechsfacht – mehr als ein guter Anfang. Die Fünf-Prozent-Klausel im Bundesgesetz hat dabei geholfen.

Um mit E-Taxis eine ähnliche Steigerung zu erreichen, braucht es nicht nur eine verlässliche, langfristige Förderung durch den Senat, sondern vor allem auch den schnellen Aufbau einer Taxi-spezifischen Infrastruktur mit Ladesäulen, die Taxis vorbehalten sind und sich reservieren lassen.

Die Qualität der Berliner Luft ist in den letzten vier Jahrzehnten enorm gestiegen, wozu auch die Erdgas- und Hybridtaxis ihren Beitrag geleistet haben, und die Weichen sind gestellt, dies mit E-Taxis konsequent fortzusetzen. ■

E-MOBILITÄT

Taxi Berlin ist hier einmal mehr ein Stück voraus: Die Vermittlung von rein elektrisch angetriebenen Taxis als Weiterentwicklung des „Eco-Taxi“ ist eingerichtet. Die Investition in nachhaltige Fahrzeuge macht sich somit für jedes einzelne E-Taxi durch mehr Funkaufträge bezahlt.



„Ich begrüße die Bemühungen zum Einrichten von exklusiven Lade-punkten und freue mich, dass der Anteil der elektrisch angetriebenen Taxis jetzt hoffentlich schnell zunimmt.“

Hermann Waldner,
Geschäftsführer von Taxi Berlin



Inklusionstaxi am Flughafen BER

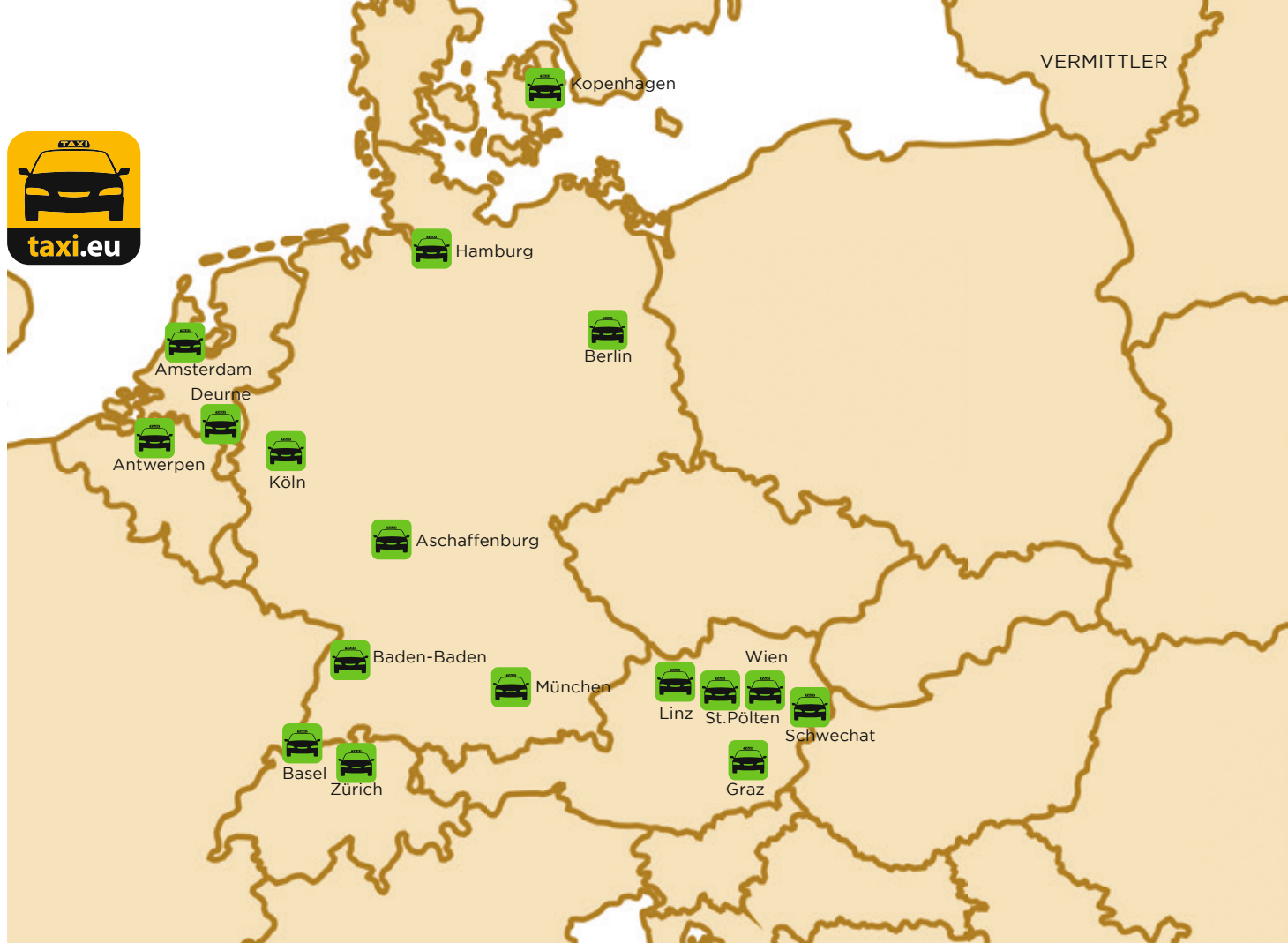
SENAT BEVORZUGT E- UND INKLUSIONSTAXIS

Am BER dürfen sich nur 500 Berliner Taxis aufstellen, die jeden Herbst neu ausgewählt werden. E- und Inklusionstaxis werden bevorzugt, für die restlichen Bewerber entscheidet das Los.

Beim Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) wurden am 4.10.2022 die Berliner Taxis ermittelt, die für die nächsten zwölf Monate am Hauptstadtflughafen laden dürfen. 2.862 rote Tombolalose kamen in die Lostrommel. Beworben hatten sich Unternehmer mit insgesamt 2.984 Taxis, also 122 mehr. Die Bewerber mit E-Taxis und Inklusionstaxis bekamen den Zuschlag ohne Verlosung, denn die Senatsverwaltung

für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK) hatte in den Teilnahmebedingungen verfügt, dass Fahrzeuge aus den beiden Segmenten die BER-Berechtigung bevorzugt erhalten. So wurden aus den 2.862 Losen unter notarieller Aufsicht die 378 gezogen, die sich ebenfalls am Flughafen bereithalten dürfen und müssen. Mehr als 500 Berliner Taxis am Flughafen BER lässt der Landrat des Landkreises Dahme-Spreewald nicht zu.

Die Bevorzugung ist nur eine von vielen Lenkungsmöglichkeiten der Politik, um die Elektromobilität im Taxigewerbe voranzubringen. Auch Bundes- und Landesministerien werden über Anreize für emissionsfreie Taxis nachdenken, die über die Förderung der Anschaffung hinausgehen – etwa bei Taxibestellungen für Mitarbeiter oder Besucher. Die Anschaffung eines E-Taxis dürfte sich somit an vielen Stellen mittelfristig auszahlen. ■



Die Zahl der Städte, in denen taxi.eu Taxen mit besonderem Emissionsstandard vermittelt, wächst.

TAXI.EU: E-MOBILITY GOES EUROPE

Mit dem internationalen Zusammenschluss von Funkzentralen zur Marke taxi.eu wurde das Taxigewerbe 2011 vom Flickenteppich zum europaweiten Anbieter. Das war zugleich der Grundstein für die europaweite Etablierung von Eco-Taxi-Marken.

Wenn Touristen und Geschäftsreisende aus aller Welt nach Berlin kommen, erwarten sie auch als Kunden in der Personenbeförderung, den Standard vorzufinden, den sie aus ihrer Heimatstadt gewohnt sind. Das gilt auch für die Bestellung von emissionsfreien Taxis. Zudem ist über gemeinsam geschaffene Schnittstellen eine systemübergreifende Taxibestellung möglich. So kann beispielsweise ein Geschäftskunde aus Hannover, der die dortige App cab4me gewohnt ist, über seine App auch in Berlin ein (E-)Taxi bestellen, das dann über taxi.eu vermittelt wird.

Die App taxi.eu ermöglicht in 160 Städten in zehn europäischen Staaten die sofortige Bestellung von Taxis. Mit einer Reichweite von rund 65.000 Fahrzeugen übertrifft taxi.eu jeden Konkurrenten am Markt für individuelle Personenbeförderung. Damit hat der Verbund, der in Wien und Berlin beheimatet ist, eine besondere Verantwortung für die Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit des Verkehrsmittels Taxi.

Etliche Verwaltungen europäischer Städte haben bereits Vorgaben zur Umsetzung der Verkehrswende formuliert und Fristen gesetzt, um emissionsintensive Fahrzeuge aus den Innenstädten zu

verbannen. taxi.eu zieht mit der Politik an einem Strang und bietet in vielen Städten schon länger die Möglichkeit, explizit ein Taxi mit bestimmtem Emissionsstandard zu bestellen.

In Berlin werden nicht mehr nur emissionsarme, sondern ab sofort auch rein elektrisch angetriebene Taxis über die App taxi.eu vermittelt. Je mehr Unternehmer also in emissionsfreie Fahrzeuge investieren, desto schneller ist die flächendeckende Verfügbarkeit von E-Taxis gegeben. Mit der Förderung durch den Senat, die bereits begonnen hat, ist genau jetzt in Berlin der richtige Zeitpunkt dafür. ■

EINSTIEG IN DIE E-MOBILITÄT - DER FAKTENCHECK



Vertiefte
Infos zum
Faktencheck
E-Mobilität.

Zur E-Mobilität allgemein kursieren viele verschiedene Ansichten. Gerade wenn man noch keine Berührungspunkte mit einem E-Taxi hatte, kann es sich lohnen, gewisse Vorurteile zu hinterfragen. Häufig ist es anders, als man denkt.

ZU GERINGE REICHWEITE?

Wie weit muss ein E-Taxi fahren können? Neben der Reichweite, die aktuell im Durchschnitt rund 400 Kilometer beträgt, sind die Ladeinfrastruktur und die maximale Ladegeschwindigkeit deutlich relevanter, denn wer seine Stopps im Voraus plant, der kann mit dem richtigen Fahrzeug binnen weniger Minuten wieder genug Strom für die nächsten 100 Kilometer laden. In jedem Fall ist es nicht seriös, auf pauschale Aussagen zu vertrauen. Es empfiehlt sich für jeden Taxiunternehmer, individuell ein Profil zu erstellen und beim Fahrzeugkauf speziell auf dessen Bedürfnisse einzugehen. Unterstützung bietet die von WELMO geförderte Potentialberatung (siehe Seite 6-7).



ZU TEUER?

Nicht nur E-Taxis, auch die E-Autos allgemein sind teurer als vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrenner. Die Rechnung muss aber über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs gemacht werden. Bei einem E-Taxi muss man beispielsweise nie wieder eine Kupplung oder einen Anlasser austauschen. Auch bei den typischen Verschleißteilen gibt es viel Einsparpotential. Ein Beispiel ist die Bremsanlage. Dank einer stetigen Energierückgewinnung (Rekuperation) hält die Bremse häufig deutlich über 100.000 Kilometer oder mehr. Weil weniger Defekte und Verschleiß zu Werkstattaufenthalten führen, können die E-Taxis stattdessen auf der Straße sein und Menschen befördern.

ZU WENIG LADEINFRASTRUKTUR?

In Berlin und Brandenburg gibt es bereits über 2.500 öffentlich zugängliche Ladepunkte, und es werden ständig mehr. Speziell für das Taxigewerbe wird eine Schnellladeinfrastruktur am Taxi-stand errichtet. Sie ist exklusiv den Berliner E-Taxis vorbehalten und kann auch

vorab reserviert werden. Die erste Säule ist bereits errichtet worden (S. 22-25). Weitere sollen folgen.

ELEKTROAUTOS BRENNEN HÄUFIGER?

Nach Untersuchungen von DEKRA, ADAC und GDV (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft) ist klar, dass das statistische Brandrisiko eines E-Autos nicht höher ist als bei einem anderen Fahrzeug. Der DEKRA stellte bei Vergleichstests fest, dass das Risiko von Unfallfolgebränden bei beiden Fahrzeugtypen in etwa das gleiche ist. Lediglich für das Löschen benötigt die Feuerwehr eine andere Ausrüstung, sie gestaltet sich aber nicht komplexer oder gefährlicher als das Löschen eines Gasfahrzeugs.



IMPRESSUM

Herausgeber

Berliner Agentur für Elektromobilität eMO
Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH
Fasanenstraße 85
10623 Berlin, Deutschland
Telefon: 030 - 46302-351
E-Mail: info@emo-berlin.de
Internet: www.emo-berlin.de

In Kooperation mit der Senatsverwaltung für
Wirtschaft, Energie und Betriebe und der
Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität,
Verbraucher- und Klimaschutz

V.i.S.d.P.

Gernot Lobenberg,
Leiter der Berliner Agentur für Elektromobilität eMO

Objektbetreuung

Taxi Times Verlags-GmbH
Gartenstr. 12
84549 Engelsberg, Deutschland
Telefon: 08634 - 260 85 77
E-Mail: info@taxi-times.com
Internet: www.taxi-times.com

Redaktion

Norman Döge, Simon Günnewig, Jürgen Hartmann,
Axel Rühle, Roland Strehle

Grafik & Layout

Stanislav Statsenko,
layout@inversi-design.de

Druck

Silber Druck oHG
Otto-Hahn-Str. 25
34253 Lohfelden
Erscheinungsweise: einmalig

eTAXI-FLOTTE BERLIN

Förderung, E-Autos, Ladeinfrastruktur, Inklusion

Noch Fragen?

Online-Informationsveranstaltung zum Berliner Projekt eTaxi-Flotte Berlin

Förderprogramm Wirtschaftsnahe Elektromobilität WELMO für E-Taxis und Inklusionstaxis sowie Aufbau Ladeinfrastruktur für E-Taxis

19. Januar 2023, 10.30 Uhr bis 12 Uhr

Judith Drescher von der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe

Holger Döbling von der IBB Business Team GmbH

Norman Döge von der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

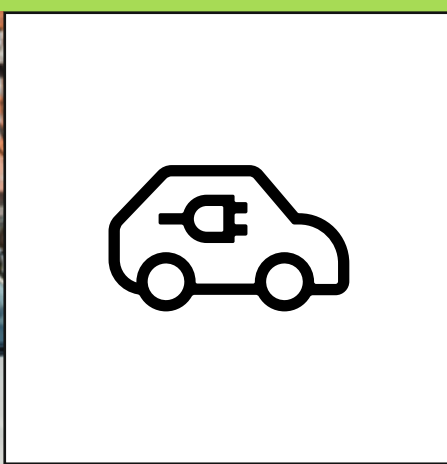
Moderation: Frank Panse, Berliner Agentur für Elektromobilität eMO



zur Anmeldung



Hier können Sie die Info-Veranstaltung als Aufzeichnung auch nach dem 19. Januar 2023 ansehen und sich informieren.



Berliner Agentur für Elektromobilität eMO
Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH
Ludwig Erhard Haus
Fasanenstr. 85
10623 Berlin

Tel +49 30 46302-351
info@emo-berlin.de
www.emo-berlin.de