



Elektrotaxis sind eine komplexe Sache

Christian Linz (4.v.r.) war aus Nürnberg mit einem Toyota Corolla Touring Sports-Taxi von Bruckner & Hasler angereist, um das sich die Teilnehmer zum Gruppenfoto versammelten.

Erfahrungsaustausch Die Taxi-Erfa-Gruppe erfuhr bei Taxi-Klima in Paderborn, dass man sich vor dem Kauf von E-Taxis und eigener Ladetechnik bei vielen Partnern umsehen und Fördermöglichkeiten auf vielerlei Ebenen prüfen muss.

Selbst Elektrotaxis vom teuren Schläge eines Tesla Model S lohnen sich nicht nur imagemäßig, sondern auch betriebswirtschaftlich. Die unter Umständen teure Investition in eigene Ladetechnik wird aber durch einen eigenen Betriebshof begünstigt, der einem Vermieter erspart. Außerdem muss man sich bei vielerlei Firmen und Institutionen kundig machen, um möglichst viele Fördermöglichkeiten nutzen zu können. Diese Erfahrung gaben André Kottowski und seine Frau Barbara Kottowski-Klima am 12. Oktober 2019 als Gastgeber der Taxi-Erfa-Gruppe in Paderborn weiter.

André Kottowski ist selbst erst seit knapp zwei Jahren im 1983 gegründeten Unternehmen tätig, dessen Teilhaberin und Geschäftsführerin

seine Frau Barbara Kottowski-Klima seit 2008 ist. Weil sie mit Taxi-Klima das erste Paderborner Taxiunternehmen mit einem Elektrotaxi sein wollte, setzt sie seit Juni 2017 das erste Tesla Model S als Taxi ein. Ihm sind inzwischen ein zweites und ein Mietwagen desselben Typs gefolgt. Außerdem kam ein Renault Zoe hinzu, der als Kurierfahrzeug 56 Touren täglich innerhalb der Stadt absolviert und dabei mit einer Ladung pro Tag auskommt.

Zum schnellen Aufladen der vier Elektrofahrzeuge mit Wechselstrom hat Taxi-Klima drei Ladesäulen mit 22 Kilowatt Kapazität vom Typ wall-be Pro am Betriebsitz installiert, der im Familienbesitz ist. Da zuvor erst ein zusätzlicher Netzanschluss mit erhöhter Anschlussleistung errichtet werden musste, hat Taxi-Klima

nach Abzug aller Fördergelder insgesamt 25.000 Euro für seine Ladeinfrastruktur ausgegeben. Mit seinem Energielieferanten Westfalen Weser Netz hat André Kottowski vereinbart, dass die Ladestationen bei einer Überlastung des Netzes abgeschaltet werden können, was allerdings bislang noch nie vorgekommen ist. Im Gegenzug erhält das Unternehmen den Strom als gewerblicher Großabnehmer vergünstigt für 19 Cent pro Kilowattstunde, die für drei Jahre garantiert sind.

Über vier Jahre hinweg spart der Tesla viel Geld

Ein Tesla Model S mit einer realen Reichweite von 375 Kilometern und zwei mit 450 Kilometern Reichweite lädt das Unternehmen in der Regel nachts und in der Spätschicht am Betriebsitz, aber nur, wenn die Rest-Reichweite unter 250 Kilometern liegt. Dieser Wert hat sich für eine Schicht als ausreichend herauskristallisiert. Ein- bis zweimal pro Woche werden die Tesla an Superchargern auf der Autobahn kostenlos geladen.

André Kottowski rechnete seinen Gästen vor, dass er über vier Jahre und eine Gesamt-Fahrleistung von 400.000 Kilometern mit dem 110.000 Euro teuren Tesla Model S 100 gegenüber den Mittelwerten seiner E-Klasse-Limousinen vom Typ 220d „Das Taxi“ deutlich niedrigere Betriebskosten hat, obwohl die Mercedes-Taxis nur 39.960 Euro gekostet haben. Dafür ist zum ersten die Wartung verantwortlich, die Tesla offenbar nicht verlangt und seiner Erfahrung nach auch nicht in dem Umfang bieten kann, den Taxiunternehmer gewohnt sind. Zweitens geht in die gute Kostenbilanz ein günstiger durchschnittlicher Stromverbrauch von 22 kWh oder vier Euro pro 100 Kilometer ein. Drittens

Eine Galerie mit Fotos vom Paderborner Treffen finden Sie auf www.taxi-heute.de.

Randnotizen aus Paderborn

- Remmer Witte aus Oldenburg berichtete von einem Experiment mit der direkten Zustellung von Zeitungen in zwei Zustellbezirken. Sie hätten zwischen 0 und 6 Uhr verteilt werden können und so die schwach nachgefragte Nachtschicht besser ausgelastet, doch das sei offenbar unter der Würde der Fahrer gewesen.
- Taxi-Klima erzielt fast 80 Prozent seines Umsatzes mit Krankenfahrten. Weil die Abholung von Patienten von den Stationen oft lange Wartezeiten mit sich bringt, die die Kassen nicht vergüten, macht das Unternehmen das nicht mehr. Rollifahrten wurden ebenfalls eingestellt, weil sie sich nicht lohnten.

- Der Erfurter Taxi- und Mietwagenunternehmer Andreas Urbanneck hat mit zwei anderen Unternehmern eine eigene Taxizentrale gegründet, die mit der Technik von taxi.de 16 Taxis und zwei Mietwagen vermittelt. Davon entfallen 12 Taxis auf Urbanneck.
- Bei Taxi-Klima hat sich Anfang Oktober Free Now vorgestellt. André Kottowski hatte zuvor mit anderen Mehrwagenunternehmern in Paderborn gesprochen und war sich mit ihnen darin einig, nicht mit dem Unternehmen zusammenzuarbeiten.
- Das nächste Treffen der Gruppe ist für Samstag, 29. Februar 2020 in Oldenburg geplant. Dort soll es um das Thema „Taxi digital“ gehen.

Taxi-Klima bekam Auszeichnung für den Umweltschutz

Der Landkreis Paderborn hat am 29. August 2019 der Taxi-Klima GmbH die Auszeichnung „ÖKOPROFIT-Betrieb im Kreis Paderborn 2019“ verliehen. Damit wurde wie bei acht anderen Unternehmen das betriebliche Umweltmanagement gewürdigt, mit dem die Firmen gleichzeitig Einsparungen erzielen. In der Urkunde von Taxi-Klima werden acht konkrete Maßnahmen aufgeführt.

Zu ihnen zählen außer baulichen Dingen die Inbetriebnahme von drei Elektrofahrzeugen vom Typ Tesla Model S, die Installation von drei Ladesäulen und Ladeinfrastruktur, der Einsatz eines Elektrofahrzeugs vom Typ Renault Zoe als Kurierfahrzeug sowie die Einführung eines neuen Vermittlungssystems von taxi.de, mit dem die Leerkilometer von 14 Taxis und drei Mietwagen verringert werden.

Das Kürzel ÖKOPROFIT steht für „Ökologisches Projekt für integrierte Umwelttechnik“. Das Projekt basiert auf einer Zusammenarbeit zwischen einer Kommune, der örtlichen Wirtschaft und weiteren regionalen und überregionalen Partnern. Die Ursprungsidee stammt aus dem österreichischen Graz. Solche Projekte werden in Nordrhein-Westfalen schon von über 80 Kommunen durchgeführt.



Dipl.-Ing. Uwe Hofer von der EnergieAgentur.NRW wies den Weg zu Internetseiten, die über Fördermöglichkeiten informieren.

gibt es Fördergelder für E-Fahrzeuge, die indessen regional völlig unterschiedlich ausfallen. So profitierte Taxi-Klima von 26.000 Euro Fördergeldern für den Tesla Model S 100. Außerdem rechnet Kottowski damit, dass er für die gebrauchten Tesla nach vier Jahren noch 20.000 Euro bekommt, während es beim Diesel-Taxi nur 5.000 Euro seien. So kam er auf Gesamtkosten von 60.400 Euro für sein Model S 100 und auf 79.380 Euro für seine E-Klasse-Limousinen. Mit einem laut Kottowski aktuell für 85.000 Euro angebotenen Model S käme man ohne die Förderung seiner Region auf 64.550 Euro.

„Es wäre eine spannende Frage, wie ein Vergleich mit dem Toyota Prius+ ausfallen würde“, merkte dazu der Nürnberger Christian Linz an. Er setzt bislang nur B-Klasse-Taxis der letzten Generation ein und sucht gerade eine mögliche Alternati-

Gastgeber André Kottowski (stehend) berichtete über viele eigene Erfahrungen. Er bezog aber auch drei externe Referenten mit in die Runde ein.

ve zur aktuellen B-Klasse, die die Praxistauglichkeit noch nicht unter Beweis gestellt habe. Auch André Kottowski sucht nicht nur nach einem billigeren Elektrotaxi, das man auch mit 22 kW laden kann, sondern will bis Januar 2020 insgesamt neun Toyota Prius+ in Dienst stellen. Sie sollen ältere Diesel-Taxis mit mehr als 500.000 Kilometern Laufleistung ablösen, deren Reparaturen derzeit seine Kostenbilanz verhageln. Künftig sollen seine Taxis nach Ablauf der Gewährleistung getauscht werden.

Gleichstrom-Laden ist das Einstiegsmodell

Das Geschäftsführer-Ehepaar hatte zur Unterstützung drei externe Referenten eingeladen. Sie trugen ihr Scherflein zur „Elektrisierung“ der versammelten Mehrwagenunternehmer bei, auch wenn viele ihrer Informationen auf private Nutzer von Elektroautos abgestimmt waren und kaum auf die speziellen Anforderungen von Taxibetrieben eingingen. „Das Laden mit Gleichstrom über eine 25-kW-Ladesäule mit CCS- und/oder CHAdEMO-Anschluss und einem Listenpreis von rund 15.000 Euro ist aus unserer Sicht das Einstiegsmodell für Taxiunternehmer, die eine Reichweite



von 300 Kilometern anpeilen sollten“, erklärte Rainer Ellerbrok von der wallbe GmbH aus Schlangen. „Der Netzbetreiber, das Energieversorgungsunternehmen und der Partner für die Ladeinfrastruktur müssen Sie beraten. Das koordiniert wallbe für Sie.“

Mike Süggeler, Leiter Innovation bei Westfalen Weser Netz in Paderborn, wies darauf hin, dass jeder Versorger seine eigenen Spezifikationen habe, was ein Berater wissen müsse. „Nehmen Sie als Partner für Ihre Ladeinfrastruktur keinen Feld-, Wald- und Wiesenelektriker, sondern einen Fachbetrieb für E-Mobilität“, riet er. Derzeit sei es am besten, sich für eine erweiterbare

Am Betriebsitz hat Taxi-Klima für drei Tesla Model S und einen Renault Zoe als Kurierfahrzeug Ladetechnik von wallbe installiert.

Dem ersten Toyota Prius+ (l.) sind schon vier weitere gefolgt. Im Januar 2020 sollen noch einmal vier von ihnen ältere Diesel-Taxis ablösen.

Christian Linz als Mitbegründer der Taxi-Erfa-Gruppe wünscht sich vom Bundesverband Taxi und Mietwagen mehr „Schützenhilfe“.





Personalchefin Rose Ammi zeigt das Zertifikat, mit dem sich Taxi-Klima positiv ins Gespräch gebracht hat.

Der Zentralist Jonathan Krehes, ein zweiter Disponent und zwei Aushilfen für das Wochenende steuern 18 Fahrzeuge von Taxi-Klima mit der Software von taxi.de und mit deren Fahrer-App.

Ladesäulenvariante zu entscheiden, dafür die Förderung zu beantragen und erst nach und nach weitere Säulen je nach Bedarf zuzuschalten. Eine Anschlussleistung von 60 kW reiche für zehn bis 15 Fahrzeuge. „Die Netze packen die für Elektroautos nötige Energiemenge schon lange“, sagte Süggeler. „Zum Problem könnte höchstens die höhere Anschlussleistung am Haus werden, die den Trafo und das Kabel nicht überlasten darf. Für Nachtstrom-Speicherheizungen wurden

früher aber schon höhere Leistungen unproblematisch transportiert.“ Dipl.-Ing. Uwe Hofer aus Bielefeld informierte als Vertreter der EnergieAgentur.NRW über Fördermöglichkeiten vor allem in Nordrhein-Westfalen, aber auch über bundesweit verfügbare. Er empfahl den Mehrwagenunternehmern, die die meisten Bundesländer abdecken, die Plattform foerder-navi.de. Sie gehe auf die Bundes- und die Landesförderung der Elektromobilität ein und liste alle Förderprogramme auf. Die

müsse man allerdings selbst durchgehen, was zum Teil sehr mühsam sei. Zu beachten sei auch, dass man unter Umständen erst die Bundesförderung beantragen und deren Förderbescheid abwarten müsse, bevor man weitere Schritte auf Landesebene unternehmen könne. In Nordrhein-Westfalen würden die Ladeinfrastruktur, Fahrzeuge und Umsetzungskonzepte gefördert. Zu den förderfähigen Konzepten gehörten zum Beispiel auch solche, mit denen Betriebe ihren Mitarbeitern das kostenlose Laden im Betrieb anbieten wollten. Die Internetadresse foerderinfo.bund.de nannte Hofer als weitere empfehlenswerte Informationsquelle.

In der Schluss-Fragerunde wies Barbara Kottowski-Klima darauf hin, dass vor dem Beginn der konkreten Planung eine Netzvoranfrage stehen sollte. Mit ihr signalisiere der Netzbetreiber schriftlich und für eine gewisse Zeit verbindlich, wie viel Strom man ihm abnehmen dürfe. In Nordrhein-Westfalen gelte diese Aussage für ein halbes Jahr. „Solche Sachen erfährt man erst in Gesprächen“, ergänzte ihr Mann. *df*

Taxi-Erfa-Gruppe lobt das Schwarzbuch Mobilität

Das „Schwarzbuch Mobilität“, das die Taxi Deutschland Servicegesellschaft für Taxizentralen eG herausgegeben hat, wäre zur Abwehr neuer Wettbewerber in allen Regionen Deutschlands hilfreich. Dieser Einschätzung des Oldenburger Taxiunternehmers Remmer Witte folgten in Paderborn viele Teilnehmer.

Der Nürnberger Mehrwagenunternehmer und Mitbegründer der Gruppe, Christian Linz, erklärte dazu, dass er sich vom Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. eigentlich eine Art Masterplan, ein „Starter-Kit“ für

die Abwehr neuer Wettbewerber wie Uber erwarte. Auf sein Betreiben hin werde in Kürze über die Taxi-Zentrale Nürnberg eG eine „Task Force Uber“ gegründet. Teilnehmer der Runde aus Köln und aus Düsseldorf berichteten, dass die dort führenden Taxizentralen zusammen mit einem Rechtsanwalt konkrete Abwehrmaßnahmen gegen Unternehmer entwickelt hätten, die für Uber fahren und gegen die Rückkehrpflicht für Mietwagen verstoßen. Nun gibt es in der Gruppe Überlegungen, diese Expertise auch für andere Regionen zu nutzen.

Einfache Abrechnung mit TAXI-Experte

Mit dieser **Standardsoftware** erstellen und übermitteln Sie einfach und schnell Ihre Krankenkassenrechnungen mittels elektronischen Datenträgeraustausch. Schnell einzuführende Lösung von den Krankenkassen in den Stufen 1 – 4 geprüft. So vermeiden Sie teure Abzüge!

TAXI-Experte Compact

- Inklusive DTA-Modul
- Firmen- und Kundenstamm
- Leistungen und Tarife verwalten
- Aufträge erfassen und abwickeln
- Faktura und Kassenbuch

TAXI-Experte Compact XS
180 Abrechnungsfälle pro Kalenderjahr

€ 441,-
▶ Best.-Nr. 58122 € 490,-

Preis freibleibend zuzügl. MwSt. und Versandkosten.
Es gelten die Lieferbedingungen der HUSS-VERLAG GmbH unter www.huss-shop.de.
Günstiger Servicevertrag (die ersten 3 Monate sind für Sie kostenfrei, danach 1 Jahr verpflichtend).

TAXI-Experte Compact S

360 Abrechnungsfälle pro Kalenderjahr € 621,-
▶ Best.-Nr. 58123 € 690,-

TAXI-Experte Compact

Zahl der Abrechnungsfälle unbeschränkt € 837,-
▶ Best.-Nr. 58109 € 930,-

TAXI-Experte Basic

- Firmen- und Kundenstamm
- Leistungen und Tarife verwalten
- Aufträge erfassen und abwickeln
- Sammelrechnungen und -aufträge
- Faktura und Kassenbuch
- Fuhrparkverwaltung
- Auswertungen
- DTA-Modul (optional: 320,- €)

▶ Best.-Nr. 58100 € 850,-
€ 765,-



Rufen Sie an!
089/32391-319



HUSS-VERLAG GmbH · Joseph-Dollinger-Bogen 5 · 80807 München
Tel. 089/323 91-319 · Fax 089/323 91-416 · shop@huss-verlag.de

www.huss-shop.de