

TAXENANRUF BLANKENESE

Erik-Blumenfeld-Platz 5
22587 Hamburg



Taxenanruf Blankenese - Erik-Blumenfeld-Platz 5 - 22587 Hamburg

Behörde für Verkehr und
Mobilitätswende
Verkehrsgewerbeaufsicht
z. Hd. Herrn Ritter
Alter Steinweg 4

20459 Hamburg

(040) 86 06 02
(040) 86 10 11
Fax: (040) 86 55 51
info@taxiblankenese.de
www.taxiblankenese.de

Hamburg, 04.02.2022

Stellungnahme zur Anpassung des Taxentarifs 2022 und zu weiteren Änderungen der
Taxenordnung

Sehr geehrter Herr Ritter,

vielen Dank für die Informationen zu den geplanten Änderungen der Taxenordnung. Ich nehme
zu den von Ihnen angeführten Punkten im Namen der Gewerbevertretung Taxenverein
Blankenese e. V. und der Vermittlungszentrale Taxenanruf Blankenese 860602 wie folgt Stellung:

Anpassung des Tarifs

1. Statistische Kosten- und Preisentwicklung im Bereich Verkehr

Der aktuelle Tarif gilt inzwischen seit ca. fünf Jahren. Die vorgestellte Anpassung ist gerade so hoch, wie die zwischenzeitliche Steigerung der allgemeinen Lebenshaltungskosten. Das wäre die Rate, um die der erzielte Gewinn gesteigert werden müsste, um das Sinken des Lebensstandards der Unternehmerinnen und Unternehmer zu verhindern. Wenn die fahrzeugspezifischen Kosten während der Laufzeit des aktuellen Tarifs jedoch um 17,1 % gestiegen sind, liegt es auf der Hand, dass der Gewinn bestenfalls stagniert und mit der Anpassung keine angemessene, der Steigerung der allgemeinen Lebenshaltungskosten angepasste Verbesserung der Einkommenssituation erzielt werden kann.

Die angeführte Tarifentwicklung beim HVV sollte als Maßstab für die untere Grenze der Spanne, innerhalb derer die Taxitarife angepasst werden, betrachtet werden, denn deren Tarife sind le-

.. / 2

diglich auf eine partielle langfristige Kostendeckung angelegt. Zu den grundlegenden Anforderungen eines eigenwirtschaftlichen arbeitenden Taxenbetriebs gehört jedoch, dass Einnahmen stets vollständig im Einklang mit den Kosten stehen. Signifikante Liquiditätsreserven oder staatliche Hilfen stehen den Taxenunternehmen im Gegensatz zum HVV nicht zur Verfügung.

2. Gewerbespezifische Ertragsentwicklung

Die Ertragsentwicklung muss sicher auch unter dem Blickwinkel Ihres aktuellen Schreibens zu den künstlich erhöhten Pausenzeiten betrachtet werden, so dass eine positive Entwicklung kritisch zu hinterfragen wäre.

3. Mindestlohn

Die Feststellung, dass die Erhöhung des gesetzlichen Mindestlohns nur Unternehmen mit angestelltem Personal betrifft, scheint eine Binsenweisheit zu sein, ist allerdings nur bedingt zutreffend. Die Basis der stetigen Erhöhungen des Mindestlohns ist der gesellschaftliche Konsens, dass mit Arbeit generell ein angemessener Verdienst erzielbar sein muss. Das gilt natürlich auch für den Unternehmerlohn. Insofern muss ein Taxitarif der Unternehmerin oder dem Unternehmer auch einen zum Mindestlohn proportionalen Gewinn in Bezug auf die für die komplette Betriebsführung aufgewendete Zeit ermöglichen.

Betriebe mit Personal müssen bald einen um ca. 35% höheren Mindestlohn als zum Zeitpunkt der letzten Tarifierhöhung garantieren, wenn man von der hochwahrscheinlichen Situation am 01.10.2022 ausgeht. Natürlich wird ein Teil dieser Steigerung dadurch kompensiert, dass der Bonusanteil des Lohns entsprechend sinkt. Bei einem Mindestlohn in Höhe von EUR 12,-/h entstehen mit eingerechnetem Anteil von Lohnnebenkosten und Urlaubs- und Krankentagen allerdings Mindestkosten in Höhe von etwa EUR 16,-/h, also rund EUR 130,- pro Schicht. Das wären ca. 65% der von Ihnen ermittelten Durchschnittsumsätze des Jahres 2018. Nicht berücksichtigt sind gesetzlich vorgeschriebene Zuschläge für Nachtarbeit.

Durch die überproportionale Erhöhung der fahrzeugspezifischen Kosten dürfte die geplante Tarifierhöhung jedoch bereits weitgehend aufgezehrt werden, so dass auch die zusätzlich erforderliche Kompensierung der Anhebung des gesetzlichen Mindestlohns unwahrscheinlich ist.

4. Städtevergleich

Ein Vergleich der Taxentariife verschiedener Städte ist aufgrund der vielen unterschiedlichen Tarifstrukturen und der abweichenden regionalen Verbraucherpreisindizes schwierig. Die Hamburger „Gratisminute“ macht Vergleiche jedoch nahezu unmöglich, denn deren Einfluss auf den Endpreis ist weitgehend spekulativ und wird deshalb meist schlicht ignoriert. Selbst der Medienpartner der Hamburger Taxenbehörde, die Taxi Times, war über den Einfluss der „Karenzminute“ auf die realen Fahrpreise nicht im Bilde und hat bis zu einer Korrektur von mir den aktuellen Hamburger Tarif als „leicht über dem Durchschnitt“ bezeichnet. Überregionale Zeitschriften, wie beispielsweise die Wirtschaftswoche betrachten die Gratisminute bei „Großen Tarifvergleichen“ als Petitesse, der man keine Beachtung schenken muss und lassen sich von dieser Haltung auch nicht abbringen. Insofern wird der Hamburger Tarif regelmäßig als überteuert gebrand-

markt obwohl er bei realistischer Betrachtung im Effekt eher günstiger als die Tarife vergleichbarer Großstädte ist.

Die Aufteilung des Tarifs in einen Hauptverkehrs- und einen Nebenverkehrstarif gleicht die negativen Auswirkungen des Hamburger Verkehrschaos nicht aus, sondern trägt eher zur Verwirrung bei Tarifvergleichen bei, denn der Wortbestandteil „Haupt“ dürfte bei oberflächlicher Betrachtung eher die Assoziation hervorrufen, dass es sich um den Basistarif handelt. In Wahrheit liegt sein Zeitanteil bei weniger als 18%.

Zwar rechnen Sie bei Ihrem Vergleich der Tarife nach Entfernung gestaffelte Aufschläge für verkehrsbedingte Wartezeiten ein. Allerdings ist die Unterscheidung aufgrund der Entfernungen nicht sonderlich aussagekräftig, denn Hamburg verfügt über ein vergleichsweise schlecht ausgebautes Schnellstraßennetz, so dass auch bei weiten Strecken in der Regel stark frequentierte Straßen mit einer hohen Ampeldichte benutzt werden müssen. Selbst zu Zeiten ohne Verkehrsstaus sorgt die weitgehend wirkungslose „Grüne Welle“ für erhebliche Wartezeiten.

Außerdem scheint die Betrachtung der Einbußen durch die Karenzminute sehr optimistisch zu sein. Ich habe im Jahr 2011 bei Testfahrten tagsüber Spitzenwerte von 60% und einen Durchschnittswert von etwas mehr als 20% ermittelt. Am späten Abend sank der Spitzenwert zwar auf 25% und der Durchschnittswert auf gut 10% aber zuvor wurde auch der Nachttarif abgeschafft, so dass damals wie heute der Ausgleich für Nachtarbeit geringer als erforderlich war. Nennenswerte verkehrsbedingte Wartezeiten über eine Minute hinaus konnte ich nicht feststellen. Die von Ihnen zum Ansatz gebrachten vergüteten Wartezeitanteile in Höhe von 2% jenseits einer Minute dürften vorwiegend von verspätetem Erscheinen der Kundinnen und Kunden bei Bestellfahrten und Stopps zum Einkaufen herrühren. Diese kundenseits verursachten Wartezeiten werden in anderen Städten ab der ersten Sekunde berechnet und sollten eher dem Hamburger Tarif zugutegehalten werden, denn auch diese Gratisminuten sind eine Hamburger Spezialität. Die Verkehrsdichte dürfte seit dem Test eher zugenommen haben.

Die tageszeitlich unterschiedlichen Tarife in Hamburg führen zu einer falschen Einschätzung der tatsächlichen durchschnittlichen Kosten einer Taxifahrt. Auch bei der Berechnung des Prozentsatzes der Tarifierhöhung muss das berücksichtigt werden, denn die stärkere Erhöhung in der HVZ-Zone sollte natürlich nur entsprechend ihrem Zeitanteil in die Gesamtrechnung einfließen. Der Durchschnitt der HVZ-Erhöhungen dürfte sich also lediglich im Verhältnis der Geltungszeiten von 18 zu 82 in der ausgewiesenen Gesamterhöhung niederschlagen. Rechnet man das auf der Basis der angeführten Erhöhungen bei 5, 10, 15 und 20 Km beträgt die geplante Tarifierhöhung nur 8,92% anstatt der genannten 9,86%.

Die Methodik der Hinzurechnung von $2 \times 0,33\%$ aufgrund der Wartezeit und der Zuschläge erschließt sich mir nicht. Zunächst finde ich das Umlegen der Gebühren für die Nutzung einer geringen Zahl von Sonderfahrzeugen nicht sinnvoll. Aber auch die Berechnung kann ich nicht nachvollziehen. Eine Hinzurechnung zum Prozentsatz der Tarifierhöhung darf lediglich für den Anteil des Prozentsatzes der zu addierenden Positionen erfolgen, der von der übrigen Erhöhung abweicht. Das wären bei 9% Erhöhung im Fall der Wartezeit lediglich 0,15%. Ähnlich verhält es sich m. E. bei den Zuschlägen, nur dass hier noch die durchschnittliche Tourenlänge einfließen muss.

Bei durchschnittlich EUR 15,- pro Tour müsste der Prozentsatz um 0,1%, bei EUR 20,- um 0,07% erhöht werden.

Unser Fazit zur Tarifierhöhung

Es ist erfreulich, dass die dringend erforderliche Tarifierhöhung jetzt auf den Weg gebracht wird. Allerdings ist ersichtlich, dass es sich eher um einen verspäteten Inflationsausgleich als um eine Kompensierung der vielfältigen finanziellen Grausamkeiten, denen das Taxengewerbe aktuell ausgesetzt ist, handelt.

Wie Sie selbst ausführen hat sich die Karenzminute – außer in Berlin – deutschlandweit nicht durchsetzen können. Selbst der Taxifachpresse ist die Verbraucherfreundlichkeit des Hamburger Tarifs offensichtlich unbekannt. Das gilt noch deutlicher für alle weniger über die speziellen Umstände informierten gesellschaftlichen Bereiche. Insofern dürfte das Experiment Karenzminute als gescheitert gelten.

Wir halten es deshalb für ungünstig, die Abschaffung der Karenzminute nicht für Tarifmodelle in Betracht zu ziehen. Die Erkenntnislage zu diesem Sonderweg bei der Tarifgestaltung ist erschreckend dürftig. Es gibt kaum einen weiteren Dienstleistungssektor, bei dem der Zeitfaktor eine ähnlich untergeordnete Rolle bei der Preisermittlung spielt. Eine Tarifgestaltung ohne aktuelle, belastbare Daten zur für die Leistung aufgewendeten Zeit macht wenig Sinn. Der Versuch die Nachteile der Karenzminute durch tageszeitlich unterschiedliche Tarifstrukturen zu kompensieren erscheint wenig praxistauglich. Auch hier sollte überlegt werden, ob nicht eine einfache und einheitliche Tarifstruktur die bessere Lösung wäre, denn ein hoher Tarif, der nur zu wenigen Zeiten gilt, verstärkt den Eindruck, dass Hamburg preislich eine Spitzenposition einnimmt. Die geringfügig höheren Preise für Einschaltgebühr und Wegstrecke entschädigen jedoch für keine Fahrt in einen kilometerlangen Feierabend-Stau oder ein Messe-Verkehrschao.

In jedem Fall ist ein Kilometerpreis in Höhe von EUR 1,60 ab dem 9. Kilometer zu gering. Wie bereits erwähnt, verfügt Hamburg nur über ein unzureichendes Netz an Schnellstraßen, so dass auch weite Entfernungen vorwiegend über normale Straßen ausgeführt werden. Das ist so auch durch die Pflicht, die kürzeste Wegstrecke zu wählen, vorgeschrieben. Im gesamten Stadtgebiet werden kontinuierlich verkehrsberuhigende Maßnahmen verstärkt, so dass die Durchschnittsgeschwindigkeit ebenso beständig sinkt. Das Baustellenchaos erhöht den Zeitaufwand zusätzlich.

Es dürfte deutschlandweit wenige Städte geben, in denen man in alle Richtungen mehr als 40 Km zurücklegen kann ohne das Stadtgebiet zu verlassen. Es wäre illusorisch anzunehmen, dass bei weiten innerstädtischen Touren keine unbesetzten Rückfahrten nötig wären, denn der Bedarf an Fahrten zwischen Innenstadt und Peripherie ist bezüglich der Richtung je nach Tageszeit unterschiedlich, so dass der geringe Umsatz zusätzlich durch die unbesetzte Rückfahrt geschmälert wird. Das Gros der städtischen Tarife Deutschlands bewegt sich im Rahmen zwischen EUR 1,75 und EUR 2,20 ab dem zehnten Kilometer. Allerdings bei berechneten verkehrsbedingten Wartezeiten. Ein Normalpreis von EUR 1,60 pro Km findet sich nur ausnahmsweise in strukturschwachen Gegenden. Dazu kann man Hamburg sicher nicht zählen.

Im Fall, dass an den tageszeitlich unterschiedlichen Tarifen festgehalten würde, sollten Diktion und Darstellungsweise in der Taxenordnung dringend optimiert werden. Der jetzige Nebenverkehrszeit-Tarif sollte zukünftig separat tabellarisch als „Normaltarif“ dargestellt werden und der bisherige Hauptverkehrs-Tarif dürfte keinesfalls das Wort „Haupt“ enthalten, denn das suggeriert, dass es sich um den hauptsächlich angewandten Tarif handelt. Vorschläge: „Spitzenlasttarif“, „Stoßzeittarif“, „Berufsverkehrstarif“, oder „Rushhour-Tarif“. Selbstverständlich sollte der Normaltarif vor dem Sondertarif genannt werden.

Es liegt natürlich auf der Hand, dass eine einzelne Tariferhöhung nicht allzu hoch ausfallen darf, denn das könnte unsere Kundinnen und Kunden eher verschrecken und sich negativ auf die gewünschte Steigerung der Einnahmen auswirken. Die lange Zeitspanne seit der letzten Tariferhöhung war aus zwei Gründen ungünstig für das Hamburger Taxengewerbe. Zum einen sinkt mit einer derart langen Abstufung der erzielbare Gewinn kontinuierlich, weil der Verlauf der Teuerungsrate eher linear sein dürfte. Zudem erweckt die jetzt erforderliche Erhöhung den Eindruck, dass wir übermäßig teuer werden, dabei schließen wir tariflich lediglich zu den vergleichbaren Städten auf. Allerdings stehen geringeren Erhöhungen in kurzen Intervallen der Aufwand und die Kosten für die Umstellung und Eichung der Taxameter entgegen.

Wie bereits ausgeführt, kann die geplante Tarifanpassung den vielen von Ihnen genannten aktuellen und zukünftigen finanziellen Anforderungen an die Taxenunternehmen nicht gerecht werden. Deshalb sollten bereits jetzt zukünftige geringere Steigerungen in Intervallen, die nicht länger als zwei Jahre dauern, festgelegt werden. Es ist nicht zu erwarten, dass sich die Steigerung insbesondere der kraftverkehrsspezifischen Kosten und der Personalkosten in absehbarer Zeit vermindern. Sollte sich herausstellen, dass die aktuellen Rahmenbedingungen zum Zeitpunkt der avisierten Anpassung deutlich von der Prognose abweichen, kann der Tarif vor dem Umstelltermin angepasst werden. Die erforderlichen Vorprogrammierungen der Taxameter könnten dann im laufenden Betrieb zu einem beliebigen Termin vor den fälligen Eichterminen vorgenommen werden. Auf diese Weise würden die Kosten für kürzere Anpassungsintervalle im Rahmen bleiben.

Wir möchten Sie darüber hinaus bitten, von der Möglichkeit zur Festsetzung von Mindestpreisen für Mietwagendienstleistungen, die das novellierte PbefG bietet, Gebrauch zu machen. Der avisierte Tarif bewegt sich erkennbar am unteren Rand der Wirtschaftlichkeit. Das Taxengewerbe ist durch vielfältige Pflichten, wie Tarifpflicht, Beförderungspflicht und die Pflicht zur Wahl des kürzesten Weges besonders verbraucherfreundlich. Seit einiger Zeit offerieren Plattformanbieter ihren Kundinnen und Kunden selektiv günstigere Beförderungsmöglichkeiten, alternativ zu den angebotenen Taxen. Das konterkariert natürlich den Zweck eines gesetzlich festgelegten Taxitarifs, weil die beabsichtigte Mischkalkulation, die dem Tarif zugrunde liegt, auf diese Weise unterlaufen wird.

Es ist auf diese Weise möglich, lukrativere Fahrten mit günstigen Rahmenbedingungen Mietwagen zuzuführen, während die weniger einträglichen Fahrten dem Taxengewerbe angeboten werden. Außerdem ist es möglich, durch die Steuerung der Auftragsfrequenz Mietwagen mit wesentlich mehr Aufträgen pro Zeiteinheit zu versorgen, so dass von diesen trotz des geringeren Fahrpreises ausreichende Einnahmen erzielt werden können. Taxen würden lediglich für weniger lukrative Fahrten oder zum Füllen von Lücken vermittelt. Das Sinken der Fahrpreise der Plattform-

anbieter für Mietwagen in Abhängigkeit von der Tageszeit und dem Standort ließ sich zu Zeiten vor der Pandemie reproduzieren. Auf diese Weise wird die gesetzlich geforderte zuverlässige Versorgung der Bevölkerung mit preisstabilen Beförderungsdienstleistungen gefährdet.

Ein weiterer Grund ist die Weigerung einiger Krankenkassen, für genehmigte Krankenfahrten den gültigen Hamburger Taxitarif zu zahlen. Bei Gesprächen mit der DAK wurde angedeutet, dass auch in Hamburg anstatt Taxen Mietwagen beauftragt würden, die günstigere Preise anböten. Ein solches Angebot dürfte jedoch rechtskonform schwer zu realisieren sein. Auf diese Weise werden preisgebundene Taxen benachteiligt. Wir sehen allerdings kein Erfordernis, für Krankenfahrten günstigere Tarife anzubieten, denn alle Parameter, die für die Ermittlung einer auskömmlichen Tarifstruktur herangezogen werden müssen, gelten auch für diese Fahrten.

Wir schlagen einen Mietwagen-Mindestpreis in Höhe von netto EUR 18,- inklusive einer Fahrtstrecke von 5 Km vor. Der Nettopreis für die weitere Wegstrecke sollte den Nettopreis des Taxentarifs nicht unterschreiten dürfen. Auf diese Weise wird es dem Taxengewerbe ermöglicht, die preisgünstige Basisversorgung der Bevölkerung mit Beförderungsdienstleistungen weiterhin zu gewährleisten. Rechtskonforme Personenbeförderungsleistungen im gehobenen Segment können oberhalb der genannten Preise problemlos realisiert werden.

Zusammenfassung bzgl. des Tarifs

- Der Tarifvorschlag wird nicht als Ausgleich der genannten Anforderungen ausreichen
- Eine weitere Erhöhung wäre wünschenswert, ist aber nicht kurzfristig realisierbar
- Es sollte bald über weitere mittelfristige Anpassungen unter Einbeziehung alternativer Möglichkeiten, wie beispielsweise der Berechnung verkehrsbedingter Wartezeiten, gesprochen werden
- Es sollte über einen Nachttarif nachgedacht werden
- Der Preis für Strecken über neun Km des Tarifvorschlags ist zu gering und sollte korrigiert werden
- Um unsere Dienstleistung unter den bestehenden Rahmenbedingungen anbieten zu können, sind Mindestpreise für Mietwagen erforderlich

Festpreise für Taxenfahrten

Weitere im Taxameter programmierte Festpreise halten wir für verzichtbar.

Großraumtaxen

Eine Erhöhung auf acht Euro halten wir für angemessen. Einen Zusammenhang mit der Antriebsart sehen wir jedoch nicht.

Zuschläge für Fahrradmitnahme wären ok. Allerdings gab es bisher wenig Bedarf.

Weitere Änderungen

1. § 6 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 1 der Taxenordnung

Für die exklusive Nutzung bestimmter Taxenstände durch Elektrofahrzeuge sehen wir keinen sachlichen Grund und lehnen eine diesbezügliche Änderung der Taxenordnung ab. Die ungehinderte Nutzung von am Taxenstand installierter Ladeinfrastruktur durch Elektrotaxen lässt sich durch entsprechende Sperrflächen sicherstellen. Für eine Sperrung verbleibender Flächen für klassische Taxen gibt es keinen Grund. Da an einer Ladesäule lediglich eine begrenzte Anzahl an Fahrzeugen geladen werden kann, ist es nicht sinnvoll, Stellplätze die weiter als eine Fahrzeuglänge von der Säule entfernt sind, für andere Fahrzeuge zu sperren. Eher hilfreich wäre eine angepasste Aufstellungsordnung nach dem FIFO-Prinzip, damit das ladende Fahrzeug nach vorn fahren kann, wenn es an der Reihe ist.

Die vorgestellte Änderung ist zu unspezifisch formuliert und gestattet eine anlasslose Ausgrenzung rechtskonformer konzessionierter Taxen. Auf diese Weise würde auch das Angebot für Fahrgäste unnötig beschränkt.

2. § 6 Abs. 1 Satz 4 der Taxenordnung

Defacto folgt daraus die Freigabe der Bereitstellung an von Fahrgästen stark frequentierten Ladesäulen für Elektrofahrzeuge abseits von Taxiposten, denn es ist kaum zu erwarten, dass ein Fahrgast, der auf die bereitstehende Taxe aufmerksam wird, fortgeschickt wird. Es ist auch fraglich, ob das überhaupt gestattet wäre, denn Bereitstellung bleibt Bereitstellung.

4. § 9 Abs. 1 Nr. 3b der Taxenordnung

Die generelle Pflicht zum Vorhalten eines Kartenlesegerätes halten wir nicht für sinnvoll. Eine solche Verpflichtung gibt es für kein anderes Gewerbe, denn das Angebot einer anderen Zahlungsweise als der Basiszahlungsart Barzahlung gilt gemeinhin als Servicedienstleistung. Das Taxengewerbe unterliegt bereits umfangreichen Pflichten. Daraus sollte nicht geschlossen werden, dass auch über die Basisdienstleistungen hinausgehende Serviceleistungen verordnet werden dürfen. Bei fast allen Vermittlern gibt es ein umfangreiches Angebot an unbaren Zahlungsmöglichkeiten. Es sollte in Hamburg kein Problem darstellen kurzfristig ein Taxi zu bekommen, das unbare Zahlungen akzeptiert. Zudem wird die Definition einer unbaren Zahlung nicht einfacher, weil die Zahl der verschiedenen Möglichkeiten ständig steigt.

Bei vorhandenem Equipment sollte die Zahlung aber ermöglicht werden, sofern es intakt und mit dem vom Kunden angebotenen Zahlungsmittel kompatibel ist.

Mit freundlichen Grüßen



Sven Althorn

Anlagen: Excel Tabellen