

**Landesverband für das
Personenverkehrsgewerbe
Hamburg e.V. (LPVG)**
Erik-Blumenfeld-Platz 5
22587 Hamburg



LPVG - Erik-Blumenfeld-Platz 5 - 22587 Hamburg

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

20459 Hamburg

(040) 226 226 228
Fax: (040) 226 226 229
info@lpvg-hh.de
www.lpvg-hh.de

Hamburg, 16.04.2023

Anhörung Tarifierhöhung 2023, Stellungnahme auch für den Taxenanruf Blankenese

Guten Tag Herr Ritter,

die Standpunkte waren ja bereits klar, deshalb wollte ich den Vorschlag eigentlich kurz telefonisch besprechen. Leider waren Sie nicht erreichbar, so dass Sie auf diesem Wege noch eine kurze Stellungnahme erhalten. Im Einzelnen verweise ich auf meine Stellungnahme vom 04.02.2022 zur vorangegangenen Anpassung.

Die in der öffentlichen Wahrnehmung eher ungünstige kurze Zeitspanne zwischen zwei deutlichen Erhöhungen ist auf die derzeit außergewöhnlich hohe Inflationsrate und den langen Zeitraum vor der ersten Erhöhung ohne angemessene moderate Preissteigerung zurückzuführen. Es sollte daher dringend nach Möglichkeiten gesucht werden, eine solche Situation in Zukunft zu vermeiden und den Tarif in regelmäßigen, kürzeren Abständen anzupassen.

Wir halten den Vorschlag für einen gelungenen Kompromiss: Sie haben Ihre „Happy Hour“, wir die gewünschte Aufwertung der Nacharbeit. Zudem wurde, wie gewünscht, die Struktur vereinfacht. Es bleibt aber abzuwarten, ob durch den relativ geringen abgesenkten Tarif ein Steuerungseffekt eintritt, der die Auslastung soweit erhöht, dass der Umsatz pro Zeiteinheit trotzdem steigt. Sollte dies gelingen, wäre es aus sozialer Sicht positiv zu bewerten, da gerade ältere Menschen, die nicht so zahlungskräftig sind, ihre Termine entsprechend legen könnten.

.. / 2

Festpreise in der vorgeschlagenen Weise halten wir nicht für sinnvoll. Welchen Sinn soll es machen, einen vorher vereinbarten Festpreis in ein Wegstreckenmessgerät einzugeben. Wenn es der Steuerehrlichkeit dienen soll, müsste es Kontrollmöglichkeiten geben. Bei spontanen Fahrten, die bar bezahlt werden, gibt es keinen Grund, einen so grob gestaffelten Festpreis zu wählen, zumal die Zeitkomponente ohnehin keinen Einfluss auf den Fahrpreis hat. Sinnvoller wäre ein nicht gestaffelter Preisrahmen für Rechnungsfahrten mit dem jeweils gültigen Tarif als verbindlicher Untergrenze. Ein Aufschlag von bis zu 20 % wäre wegen des erhöhten Aufwands und der möglichen Notwendigkeit, nicht kalkulierbare Staus zu umfahren, angemessen. Die unbar abgerechneten Fahrten werden in jedem Fall in der Buchhaltung erfasst - eine Erfassung mittels eines Messgerätes oder eines Kassensystems ist nicht erforderlich. Auch solche Festpreise müssten in voller Höhe für die jeweilige Fahrt an die Taxiunternehmen gezahlt werden, da ansonsten der Vermittler buchhalterisch zum Auftraggeber würde.

Bezüglich der Fahrtstrecke ab dem 10 Kilometer möchte ich unsere Stellungnahme vom 04.02.2022 zitieren. Auch wenn sich die Kilometerpreise erhöht haben, sind sie im Verhältnis zum Aufwand zu gering.

„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 Übrigen möchte ich noch einmal darauf hinweisen, dass alle Überlegungen, die zur Erhöhung des Mindestlohnes geführt haben, auch für den Ertrag von Einzelunternehmern gelten. Ein durchschnittlicher Umsatz von EUR 30,-/h stellt bereits bei der heutigen Kostenstruktur die absolute Untergrenze wirtschaftlich sinnvollen Handelns dar. Im Vergleich zu anderen individuellen Dienstleistungen von Freiberuflern, Handwerkern oder industriellen Anbietern ist der Preis für eine Taxifahrt äußerst moderat. Die geforderte - und geleistete - hohe Verfügbarkeit des Angebotes muss sich natürlich im Preis niederschlagen. Mietwagen, die von Scheinselbständigen im Dienste der Plattformanbieter in der arbeitsfreien Zeit als Wohnung genutzt werden und deren Preise in kritischen Zeiten ins Uferlose steigen, oder von Konzernen subventionierte experimentelle Angebote sollten nicht als Vergleichsmaßstab dienen.

Der Tarifvorschlag deckt in keiner Weise die negativen Folgen einer Zwangsumstellung auf batterieelektrische Taxis ab, wenn dies mit dem Euphemismus „Fuhrparkmodernisierung“ gemeint sein sollte. Ich kann mir keine marktgerechte und sozialverträgliche Tarifstruktur vorstellen, die in diesem Fall ohne hohe Subventionen ein wirtschaftliches Überleben von Kleinunternehmen ermöglichen würde. Details zu dieser Einschätzung finden sich in meiner anliegenden Stellungnahme zu diesem Thema.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, reading "Sven Althorn". The signature is written in a cursive style with a long horizontal stroke at the end.

Sven Althorn