

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



LPVG - Erik-Blumenfeld-Platz 5 - 22587 Hamburg

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrar-
wirtschaft
Amt Energie und Klima
Abteilung Energierecht und Städtische Energie-
politik
Referatsleitung Energiepolitik und Grundsatz-
fragen
Neuenfelder Straße 19
21109 Hamburg

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

Hamburg, 22.03.2023

Verbandsanhörung - Stellungnahme Klimaschutzgesetz – Verbot konventioneller Taxen

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend nehme ich im Namen des Landesverbandes für das Personenverkehrsgewerbe Hamburg e. V. (LPVG), des Taxenvereins Blankenese e. V. und des Taxenanrufs Blankenese 860602 zu der geplanten Änderung des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes bezüglich des Verbots von Taxen mit konventionellen Antriebsarten Stellung.

Wir halten das geplante kurzfristige strikte Neuzulassungsverbot für konventionelle Taxen für falsch und befürchten, dass dadurch die Funktionsfähigkeit des Hamburger Taxengewerbes beeinträchtigt wird. Der Taxiverkehr deckt ein äußerst breites Spektrum an Mobilitätsdienstleistungen ab, die der liniengebundene ÖPNV so nicht erbringen kann. Die durchgängige Verfügbarkeit dieser Dienstleistungen und der aufwendige Service insbesondere für ältere oder gesundheitlich eingeschränkte Kundinnen und Kunden werden seit vielen Jahrzehnten zuverlässig von den eigenwirtschaftlich arbeitenden kleingewerblichen Taxenunternehmen in einem derzeit schon recht engen ordnungsrechtlichen Rahmen zu behördlich festgesetzten Tarifen erbracht. Aus den weitreichenden staatlichen Regelungsmöglichkeiten für den Taxenverkehr ergibt sich unseres Erachtens auch die Verpflichtung, bei Gesetzesänderungen die Funktionsfähigkeit des regionalen Taxengewerbes angemessen zu berücksichtigen, um die Mobilität der Bevölkerung nicht über Ge-

.. / 2

büher einzuschränken. Zudem ist die Kombination eines funktionsfähigen Taxengewerbes mit den Linienverkehrsangeboten eine unverzichtbare Alternative zum privat genutzten PKW, so dass sich die – aufgrund der geplanten kompromisslosen Restriktionen absehbare - wirtschaftliche Gefährdung eines Teils des lokalen Taxengewerbes eher umweltschädigend auswirken würde.

Bereits seit einigen Jahren attackieren konzerngestützte Anbieter von Carsharing- und Pooling-Shuttle-Diensten das bewährte Hamburger Taxengewerbe mit Dauerwerbeangeboten unterhalb des Erstellungspreises, ohne eine nachvollziehbare betriebswirtschaftliche Perspektive aufzuzeigen. Diese Angebote sind zwar weitgehend BEV-basiert, befriedigen aber bisher lediglich das Experimentierbedürfnis der Fahrzeugindustrie und sind auch nach vielen Jahren den Beweis schuldig geblieben, jemals zu vertretbaren Preisen eigenwirtschaftlich betrieben werden zu können. Zum einen ist das Taxengewerbe bereits dadurch in der Existenzfähigkeit bedroht und in den letzten Jahren stark geschrumpft. Zum anderen ist der geradezu groteske Kapitalbedarf dieser Projekte auch als deutliches Indiz für die wirtschaftlichen Risiken einer kurzfristigen vollständigen Umstellung auf rein batterieelektrische Flotten unter den derzeitigen technischen Rahmenbedingungen zu werten.

Trotz möglicher negativer wirtschaftlicher Auswirkungen hat das Taxengewerbe das Angebot der Verkehrsbehörde angenommen, im Rahmen des Projektes „Zukunftstaxi“ die Risiken und Chancen einer sukzessiven Umstellung auf batterieelektrisch basierte Antriebsarten auszuloten. Allerdings waren die Fördermittel zur Unterstützung begrenzt und es nahmen naturgemäß nur jene Betriebe teil, deren individuelle Betriebsparameter einer Umstellung der Antriebsart nicht allzu sehr im Wege standen. Auch aufgrund der stagnierenden Anzahl von Elektrotaxen nach Auslaufen der Betriebsbeihilfen und der unzureichenden Evaluierung der wirtschaftlichen Folgen, kann dieses Projekt nicht als Beleg dafür dienen, dass das Taxengewerbe ein kurzfristiges striktes Verbot konventioneller Antriebe überleben würde. Viele Unternehmerinnen und Unternehmer sind darüber enttäuscht, dass ihre Bereitschaft sich ergebnisoffen mit ihrem möglichen Beitrag zum Thema „Antriebswende“ auseinanderzusetzen, mit einer maximal restriktiven Politik beantwortet wird, die zu hohen individuellen Belastungen führen kann.

Im Folgenden möchte ich Ihnen unsere Bedenken gegen ein kurzfristiges vollständiges Verbot von Taxis mit konventionellem Antrieb unter den derzeitigen Bedingungen darlegen:

Der Nutzen von batteriebasierten Elektrotaxen für den Klimaschutz wird überschätzt

Es bleibt unklar, ob der mögliche positive Effekt einer kurzfristigen Zwangsumstellung auf batterieelektrische Taxen bei dem derzeitigen Stand der Technik so gravierend ist, dass er die negativen sozialen Folgen für das regionale Taxengewerbe und seine Fahrgäste rechtfertigt. Trotz der seit Jahren offensichtlichen und unbestrittenen dringenden

Notwendigkeit, den Anteil regenerativer Energieträger an der Stromerzeugung zu erhöhen, beträgt deren Beitrag zum sogenannten Strommix - auch heute noch - nicht einmal 50 Prozent. Ein über den ohnehin steigenden Bedarf hinausgehender Anstieg des Strombedarfs durch eine wachsende Zahl von Elektrofahrzeugen könnte nur durch eine Erhöhung des konventionell erzeugten Anteils am Strommix aufgefangen werden. Dies wäre nur dann zu bestreiten, wenn es einen nachweisbaren kausalen Zusammenhang zwischen dem Bedarfszuwachs durch Elektromobilität und der Erhöhung des Anteils „Erneuerbare Energien“ (EE-Anteil) über das ohnehin geplante Maß hinaus gäbe. Eine solche Kausalität ist jedoch nicht gegeben. Der Einsatz von reinem Ökostrom zum Laden ist eher Augenwischerei, denn die Gesamtverfügbarkeit von Ökostrom wird dadurch nicht erhöht. Und was nützt es dem Klima, wenn für jeden Kilometer, den ein so betriebenes Fahrzeug fährt, an anderer Stelle ausschließlich Kohlestrom verbraucht wird?

Auch der unerwartete Wegfall des russischen Erdgases als skalierbarer Anteil am Energiemix wirkt sich negativ auf eine weitere Erhöhung des EE-Anteils aus. Insbesondere die saisonalen Schwankungen der Solar- und Windenergieerzeugung erfordern zusätzliche Kraftwerke, deren Leistung flexibel angepasst werden kann. Hierfür waren in erster Linie Gaskraftwerke vorgesehen, deren Weiterbetrieb aus heutiger Sicht problematisch sein dürfte. Aber auch Erdgas wäre nicht besonders umweltfreundlich, da mit Transportverlusten von bis zu 10 Prozent gerechnet werden muss und dieses entweichende Gas bis zu zehnmal klimaschädlicher ist als CO₂.

Unter der Annahme, dass der zusätzliche Energiebedarf für die Elektrotaxen konventionell erzeugt werden müsste, dürfte der Vorteil für die CO₂ Bilanz durch die BEV-Taxen geringer ausfallen, als oft suggeriert wird. Berücksichtigt man alle Faktoren, wie beispielsweise die Tatsache, dass der Wirkungsgrad eines dampfbetriebenen Kraftwerks nicht wesentlich besser ist als der eines Verbrennungsmotors, die Leitungsverluste beim Stromtransport oder die Emissionen nebst Vorkettenemissionen der Kohlekraftwerke, so ergibt sich unter den derzeitigen Rahmenbedingungen lediglich ein eher indifferenter Vorteil eines Elektroantriebs gegenüber einem modernen Verbrennungsmotor.

Diesem derzeit noch geringen Vorteil, den beispielsweise Schienenfahrzeuge mit leitungsbasierter Stromzufuhr für sich verbuchen können, steht der Nachteil der Batterien als gängigem Speichermedium in Elektrotaxen entgegen. Die Batterien heutiger Elektrofahrzeuge sind beim derzeitigen Entwicklungsstand der eigentliche Schwachpunkt dieser Technologie. Sie verteuern diese Fahrzeuge noch drastisch, reduzieren die Lebensdauer auf ein ökonomisch und ökologisch kaum vertretbares Maß, erhöhen den Energiebedarf durch Ladeverluste und steigern zudem die Umweltbelastung durch die weitaus umweltschädlichere Produktion dieser Fahrzeuge. Darüber hinaus greifen die langen Standzeiten der Fahrzeuge durch das Aufladen der Batterien tief in die Betriebsabläufe der Taxiunternehmen ein.

Geringfügige Reduzierung lokaler Emissionen rechtfertigt keine Vernichtung von Existenzen

Im Gegensatz zu klimaschädigenden Stoffen, wie CO₂ oder Erdgas die kaum direkte regionale Auswirkungen haben und deshalb global vermieden werden müssen, wirken andere fahrzeugspezifische Schadstoffe, wie z.B. NO_x und Feinstaub, unmittelbar auf ihre Umgebung. Allerdings ist der individuelle Ausstoß dieser Stoffe von modernen Diesel- oder Hybridfahrzeugen im Laufe der letzten Jahre deutlich gesunken. Im Gegensatz zu vielen anderen Städten herrscht in Küstenstädten wie Hamburg meist ein reger Luftaustausch, so dass durch die daraus resultierende Verdünnung die Toxizität sinkt. Zudem wird es auf absehbare Zeit nicht möglich sein, den Durchgangsverkehr und seine Emissionen auf den Hauptverkehrsachsen von der Stadt fernzuhalten. Auch die Hafenwirtschaft und der Kreuzfahrttourismus tragen mutmaßlich erheblich zu den innerstädtischen Emissionen bei. Zudem würden die Emissionen potenziell toxischer Stoffe durch BEVs nicht vollständig vermieden, sondern lediglich in die Umgebung konventioneller Kraftwerke verlagert.

Natürlich ist es erstrebenswert, den Ausstoß dieser lokalen Emissionen so weit wie möglich zu reduzieren. Ob diese Aufgabe aber unter den gegebenen Bedingungen in der geplanten kompromisslosen Art und Weise ausgerechnet dem Taxigewerbe aufgebürdet werden sollte, um den Preis, dass hier Existenzen vernichtet werden, ist kritisch zu hinterfragen. Wir halten zur Lösung dieser Probleme eher eine Förderpolitik für sinnvoll, die berücksichtigt, dass nicht alle Betriebe zusätzliche Belastungen verkraften können und nicht alle Unternehmen über die gleichen betrieblichen Voraussetzungen verfügen.

Anschaffungspreise und Betriebsbedingungen batterieelektrischer Fahrzeuge können Kleinunternehmen überfordern

Die Betriebsstrukturen des Taxengewerbes sind vielfältig. Ein großer Teil des Hamburger Gewerbes besteht aus alleinfahrenden Einzelunternehmerinnen und Einzelunternehmern. Wer z.B. über ein eigenes Haus verfügt und bereit und imstande ist, weit über die für Angestellte übliche Wochenarbeitszeit hinaus zu arbeiten, ist eher in der Lage, die – insbesondere durch die im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen geringere Lebensdauer – höheren Preise für BEVs zu tragen und die Nachteile der langen Ladezeiten zu kompensieren. Für viele Kolleginnen und Kollegen mit anderen betrieblichen Voraussetzungen würde ein Verbot konventioneller Taxen jedoch mutmaßlich das Ende ihrer wirtschaftlichen Existenz bedeuten. Aber auch zahlreiche Mehrwagenbetriebe befürchten, dass ihre ohnehin denkbar knappe Kalkulation nicht mehr aufgehen würde.

- **Anschaffungspreise von Elektrotaxen sind sehr hoch**

Die Anschaffung eines für den Betrieb als Taxe geeigneten BEVs ist deutlich teurer als die einer ohnehin schon kostspieligen konventionellen Taxe. Die unklare Lebensdauer der Batterien verschlechtert die Bilanz zusätzlich. Die Hersteller garan-

tieren in der Regel eine hinreichende Funktionsfähigkeit der Batterie für 250.000 Kilometer. Es ist jedoch unwahrscheinlich, dass sich ein derart teures Fahrzeug nach dieser Laufleistung amortisiert hat. Eine qualitativ hochwertige konventionelle Taxe erreicht regelmäßig Laufleistungen von 500.000 Kilometern und mehr. Eine hervorragende Ausstattung und ein exzellenter Fahrkomfort sind für konventionelle Taxen der gehobenen Mittelklasse selbstverständlich. Deutlich teurere Elektrofahrzeuge sind qualitativ niedriger angesiedelt und auch vom Raumangebot meist limitiert - offenbar um die hohen Herstellungskosten der Batterie zumindest teilweise zu kompensieren. Die Erfahrung zeigt aber, dass ein hoher Fahrkomfort neben dem persönlichen Service das entscheidende Kriterium für die Kundinnen und Kunden ist. Die Antriebsart war ihnen bisher meist gleichgültig.

Ein Austausch der Batterie eines Elektrofahrzeugs außerhalb der Garantiezeit ist wirtschaftlich nicht sinnvoll und wohl auch von keinem Hersteller vorgesehen. Insofern hängt die Existenz der Kolleginnen und Kollegen bei der Nutzung eines finanzierten Elektrofahrzeugs nach einer gewissen Nutzungsdauer quasi am seidenen Faden. Es ist davon auszugehen, dass derzeit weder ein nennenswerter Restverkaufswert erzielt werden kann, noch eine Zweitnutzung als Privatfahrzeug wahrscheinlich ist.

Im Gegensatz dazu kann ein modernes hochwertiges konventionelles Fahrzeug bei entsprechender Pflege auch nach zwanzig Jahren und Laufleistungen von zum Teil über 800.000 Kilometern noch seinen Dienst verrichten. Der Wert dieser Tatsache für die Umwelt und die Mobilität wirtschaftlich schwächerer Bevölkerungsschichten, ist nicht zu unterschätzen.

- **Die Ladesystematik greift tief in die Betriebsabläufe ein**

Das Taxengewerbe kann im Gegensatz zu den konzerngestützten Anbietern in der Regel keine eigenen Ladestationen betreiben und ist daher auf die Nutzung der öffentlichen Ladeinfrastruktur angewiesen. Damit ändern sich jedoch die Betriebsabläufe grundlegend, da das Tanken bisher an jedem Ort und zu jeder Zeit ohne nennenswerten Zeitaufwand möglich war. Geht man davon aus, dass eine regelmäßige DC-Ladung die Lebensdauer der Batterie deutlich verkürzen würde, muss das Elektrofahrzeug täglich für mehrere Stunden an AC-Ladestationen geladen werden.

Der dazu nötige Aufwand hängt stark von den individuellen betrieblichen Gegebenheiten ab. Für Betriebe ohne eigene oder zumindest gesicherte Lademöglichkeiten bedeutet das in der Praxis, dass entweder während der Schicht mehrstündi-

ge Pausen nötig wären oder dass nach Abschluss der Schicht eine Ladestation gesucht werden müsste. Die Suche nach einer freien Ladestation in der Nähe des Wohnortes würde unter den gegebenen Bedingungen vermutlich zum täglichen Abenteuer.

In der Regel darf das Fahrzeug an diesen Stationen während der Bewirtschaftungszeiten lediglich für zwei Stunden stehen und muss danach entfernt werden. Je nach verbautem internem Ladegerät und fahrzeugspezifischem Verbrauch reicht das für eine Reichweite von 50 bis zu gut 200 Km. Nach Abschluss dieser erlaubten Ladeperiode muss die Fahrerin oder der Fahrer – möglicherweise mit öffentlichen Verkehrsmitteln – wieder zur geparkten Taxe gelangen, um sie umzuparken. Sofern die Batteriekapazität jetzt zumindest für eine Teilschicht ausreichen würde, könnte der Feierabend beginnen. Anderenfalls müsste das Procedere wiederholt werden.

Bei Taxen im Mehrschichtbetrieb müssten zwischen den Schichten mehrstündige Pausen eingelegt werden. Dadurch dürfte sich sowohl ein erheblicher Umsatzausfall als auch ein deutlicher Einbruch der Bedienfähigkeit ergeben, denn Schichtwechsel können nicht beliebig in umsatzschwache Zeiten verschoben werden. Bei Personalausfällen, beispielsweise durch Krankheit, müsste das Umparken des an der Ladestation stehenden Fahrzeugs organisiert werden, da sonst die Gefahr besteht, dass das Taxi abgeschleppt wird. Akkuschonende Zwischenladungen während der Schicht müssten bei mit Personal besetzten Taxen entweder zum üblichen Stundensatz vergütet oder als Pause deklariert werden. Die erste Lösung erhöht die Kosten deutlich, die zweite Variante stellt sicher nicht den wünschenswerten Umgang mit Angestellten dar und dürfte sich nicht so einfach durchsetzen lassen.

- **Die begrenzte Reichweite mindert den Umsatz und die Bedienfähigkeit**

Um die Funktionsfähigkeit der Fahrzeugbatterie nicht zu gefährden, ist es dringend angeraten, Gleichstrom-Schnellladungen zu vermeiden. Außerdem ist die Verfügbarkeit der Schnelllader begrenzt. Darüber hinaus sollte der Kapazitätsbereich von 20-80% einer Batterie nicht verlassen werden. Aus diesem Grund sind auch die Reichweitenangaben der Hersteller nicht realistisch, denn bei umsichtiger Lade-strategie sind lediglich 60% dieser Maximalangaben möglich. Die Ladezeiten variieren stark und hängen von der Stromquelle und dem verbauten Fahrzeugladegerät ab. Da das Europäische Dreiphasen-Wechselstrom System international eher eine Besonderheit darstellt, sind manche Elektrofahrzeuge ausschließlich mit einphasigen Ladegeräten ausgestattet. Daraus folgt, dass auch an Ladestationen mit höhe-

rer Kapazität aufgrund der Deutschen Schiefastverordnung lediglich mit maximal 4,6 KW geladen werden darf. In diesem Fall erhöht sich die Reichweite nur um ca. 25 Km pro Ladestunde. Für eine normale Taxischicht müsste das Fahrzeug dann also ca. zehn Stunden geladen werden.

Weitere erhebliche Abstriche bei den Reichweiten- und Verbrauchsangaben ergeben sich aus der Notwendigkeit eine Taxe ausreichend zu klimatisieren. Besonders das Heizen kostet wertvolle Elektroenergie und damit Reichweite. Der Arbeitsplatz in einem Taxi muss während der jährlichen Heizperiode von etwa acht Monaten stets – also auch während der Wartezeiten - eine angemessene Temperatur aufweisen. Wegen der bauartbedingten schlechten Isolierung eines Fahrzeuges ist hierfür ein erheblicher Energieaufwand erforderlich. Konventionelle Fahrzeuge nutzen die ohnehin entstehende Abwärme zum Heizen – mit Restwärmenutzung des Motorblocks auch während der Standzeiten. Dies verbessert letztlich den Wirkungsgrad des Gesamtsystems konventioneller Pkw. Ein weiterer Faktor, der sich negativ auf die Reichweite auswirkt, ist die Temperaturempfindlichkeit einer Fahrzeugbatterie. Je nach Außentemperatur und Stromspeisung bzw. -entnahme muss sie beheizt oder gekühlt werden, was sich ebenfalls negativ auf die Reichweite auswirkt.

Es dürfte daher in Zukunft problematisch werden, sich ohne die Gewissheit bereitzustellen, dass die Restkapazität für die nächste Fahrt ausreicht. Bereits jetzt wird berichtet, dass am Hamburger Flughafen längere Fahrten abgelehnt werden, weil die Restkapazität des Akkus zur Neige ging und die Ladesituation im Zielstadtteil unklar war. Dies könnte innerhalb des Stadtgebietes bereits einen Verstoß gegen die Beförderungspflicht darstellen.

Aus der Praxis unserer regionalen Taxizentrale, die seit über 90 Jahren mehrere Stadtteile im Hamburger Westen zuverlässig mit Mobilitätsdienstleistungen versorgt, lassen sich die Schwierigkeiten ermessen, die sich aus den geschilderten Umständen ergeben können. Wir sorgen stets für einen Abgleich der angenommenen Aufträge mit der Verfügbarkeit unserer angeschlossenen Fahrzeuge, weil fast alle Aufträge absolut pünktlich ausgeführt werden müssen. Es ist aus organisatorischen Gründen sinnlos, geplante Fahrten im Voraus einzelnen Fahrzeugen zuzuordnen, so dass immer davon ausgegangen wird, dass jedes Fahrzeug auch eine beliebig lange Fahrt ausführen kann.

Zudem halten wir eine gewisse Reserve für spontane Bestellungen vor. Insbesondere die Krankenhäuser in unserem Bedienebiet verlassen sich darauf, dass wir ihre Patienten auch bei spontanen Entlassungs- oder Konsilfahrten nach

Niedersachsen oder Schleswig-Holstein zuverlässig bedienen. Patienten, die eine Chemotherapie oder eine Dialyse hinter sich haben, müssen ebenfalls absolut pünktlich bedient werden, unabhängig von der angefragten Fahrtstrecke.

Im Sinne einer optimalen Bedienfähigkeit und einer wirtschaftlich sinnvollen Auslastung der Fahrzeuge unserer Mitglieder sind die Touren eng getaktet. Jede einzelne Ladepause innerhalb der fahrzeugspezifisch geplanten Einsatzzeit würde das System ins Wanken bringen und möglicherweise zum „Platzen“ zeitkritischer Aufträge führen. Vor einer vollständigen Umstellung auf die BEV-Technologie wären daher verbesserte Rahmenbedingungen und deutlich mehr Erfahrungen wünschenswert.

Bedarfsgerechter Ausbau der Ladeinfrastruktur ist nicht sicher

Es ist unwahrscheinlich, dass die Erzeugung der für Elektrofahrzeuge benötigten Energie die dafür vorgesehenen skalierbaren fossilen Kraftwerke überfordern würde. Die absehbaren Probleme entstehen eher in den regionalen Verteilnetzen, denn diese sind nur partiell zur Bereitstellung des zusätzlichen Strombedarfs geeignet und stoßen bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen. Ertüchtigungen sind nur mit erheblichem Aufwand über einen längeren Zeitraum möglich.

Zwar ist die Installation weiterer Ladepunkte - DC oder AC – an den Einspeisepunkten des Mittelspannungsnetzes vermutlich ohne größere Probleme möglich. Voraussetzung ist jedoch jeweils eine Trafostation, die mit etwa EUR 20.000,- zu Buche schlagen würde. Die bestehenden Netze in den Straßen und die bestehenden Hausanschlüsse von Mehrfamilien- und Einfamilienhäusern sind vielfach nicht oder nur bedingt geeignet, um den erhöhten Energiebedarf durch Elektromobilität bereitzustellen. Bereits heute ist beispielsweise die Installation von elektrischen Durchlauferhitzern genehmigungspflichtig und nicht überall möglich. Die Stromaufnahme eines Durchlauferhitzers entspricht etwa der maximalen Stromaufnahme eines fahrzeuginternen AC-Ladegerätes. Allerdings muss diese Leistung über einen langen Zeitraum – und nicht nur beispielsweise für einen kurzen Duschvorgang – zur Verfügung gestellt werden. Die Belastung der lokalen Netzinfrastruktur durch solche Ladevorgänge ist daher keineswegs trivial. Somit ist es nicht wahrscheinlich, dass an jedem Standort sogenannte „Wallboxes“ installiert werden dürfen. Und im positiven Fall würde mit hoher Wahrscheinlichkeit deren Anzahl pro Teilnetz limitiert werden. Diese Einschränkungen gelten ebenso für die öffentliche Ladeinfrastruktur.

Auch moderne Tiefgaragen in Mehrfamilienhäusern sind nicht in jedem Fall für eine weitgehende Ausrüstung mit Ladepunkten geeignet. Zudem ist es offen, inwieweit diese aus Brandschutzgründen zukünftig überhaupt für das Laden von Batteriefahrzeugen genutzt werden dürfen. Die jüngsten negativen Erfahrungen mit Bränden, die durch in Wohnräu-

men aufgeladene Akkus von Elektrofahrrädern oder Elektrorollern verursacht wurden, könnten zu Einschränkungen des Ladeangebots in Tiefgaragen von Wohngebäuden führen.

Die Idee des Laternenladens, bei dem an Straßenlaternen Steckdosen installiert werden sollen, kann das Infrastrukturproblem vermutlich ebenso wenig lösen. Die verfügbare Leistung der Ladepunkte ist abhängig von der Kabellänge und dem Querschnitt der Adern. Da die Verkabelung von Straßenlaternen ausschließlich für den Betrieb von Leuchtmitteln konzipiert wurde (in der Regel max. 5 X 4mm² mit großen Leitungslängen) sind Laternen aufgrund des hohen Leitungswiderstands und des daraus resultierenden Spannungsabfalls nicht ohne aufwändige Modifikationen zur Bereitstellung der erforderlichen hohen Ladestromstärke geeignet. Die Entnahme einer signifikanten Ladeleistung an jeder Laterne ist damit nahezu ausgeschlossen.

Es ist daher unwahrscheinlich, dass der Ausbau der städtischen Ladeinfrastruktur mit der steigenden Anzahl von Elektrofahrzeugen Schritt halten wird. Während private Fahrzeugnutzerinnen und -nutzer diese Probleme durch eine Anpassung ihres Nutzungsverhaltens möglicherweise gerade noch kompensieren könnten, geht es bei Taxiunternehmerinnen und Taxiunternehmern um deren Existenz. Ein Mangel an Lademöglichkeiten bedeutet somit den Verlust der Existenzgrundlage. Insofern ist bei einer Umstellung auf Elektrotaxis immer auch die individuelle Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur zu berücksichtigen.

Unsere regionale Taxizentrale wäre auch bei größten Anstrengungen kaum in der Lage, die Ladeprobleme unserer angeschlossenen Mitglieder vollständig abzufedern. Selbst wenn wir unsere vier Parkplätze mit AC-Lademöglichkeiten ausstatten würden, wäre das für unsere rund 40 angeschlossenen Fahrzeuge eher ein Tropfen auf den heißen Stein. Und eine größere Kapazität wäre für unseren Standort in einer alten Villa im Zentrum von Blankenese unrealistisch.

Es wird auf absehbare Zeit keinen Gebrauchtfahrzeugmarkt für Elektrotaxis geben

Insbesondere im Falle eines größeren Schadens am eingesetzten Fahrzeug, sei es durch einen technischen Defekt oder durch einen schweren Unfall, bestand bisher die Möglichkeit, durch den kurzfristigen Kauf eines Gebrauchtfahrzeugs den Lebensunterhalt weiter zu sichern. Diese Möglichkeit entfällt bei einem konsequenten Zulassungsverbot für konventionelle Taxis, da es kein nennenswertes Angebot an gebrauchten Elektrotaxis geben wird. Dies wird sich aufgrund der unklaren Lebensdauer vermutlich auch nicht ändern.

Gerade für langjährige ältere Unternehmerinnen und Unternehmer würde ein Totalausfall des Arbeitsgerätes daher in vielen Fällen den Verlust der wirtschaftlichen Existenz und das Abrutschen in die Altersarmut bedeuten. Viele dieser Kolleginnen und Kollegen werden am Ende ihres Arbeitslebens nicht mehr in der Lage sein, die Arbeitsleistung zu er-

bringen, um ein neuwertiges und teures Elektrofahrzeug abzubezahlen. Insofern kann in bestimmten Fällen der Zwang zur Anschaffung eines Fahrzeugs mit den beschriebenen Nachteilen auch eine Form der Altersdiskriminierung darstellen.

Unser Fazit:

Es geht hier nicht darum, zu bestreiten, dass es dringend erforderlich ist, potenziell toxische und klimaschädigende Emissionen beim Betrieb von Taxen zu vermeiden und Ressourcen zu schonen, sondern um den richtigen Weg dorthin und insbesondere um die Frage, wie dieses Ziel möglichst sozialverträglich erreicht werden kann. Das angedachte kurzfristige und kompromisslose Verbot konventioneller Taxen halten wir unter den derzeitigen geschilderten Umständen nicht für sozialverträglich. Es ist zumindest unklar, ob der unter den gegebenen Bedingungen zu erwartende Nutzen die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen auf das regionale Taxigewerbe rechtfertigen kann.

Das Hamburger Taxengewerbe hat in den letzten Jahren bewiesen, dass es bereit ist, sich den Herausforderungen zu stellen, die die gewünschte Reduzierung der aus dem Taxenverkehr entstehenden Emissionen mit sich bringt. Wir regen daher an, statt eines schlichten Verbotes eine Strategie zu wählen, die auch die geschilderten aktuellen Rahmenbedingungen und die individuellen Betriebsbedingungen der Taxenunternehmen berücksichtigt. Ein kurzfristiges Verbot ohne Kompromisslösungen würde die Existenzen vieler Kolleginnen und Kollegen bedrohen, die seit Jahren zuverlässig ihren Dienst verrichten. Ihre vielfältigen und engagierten Dienstleistungen, insbesondere für ältere oder gesundheitlich eingeschränkte Kundinnen und Kunden, können und wollen konzerngestützte Anbieter nicht in annähernd hoher Qualität übernehmen. Eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit unseres Gewerbes hätte erhebliche negative Auswirkungen auf die Mobilität der Hamburger Bevölkerung.

Wir schlagen vor, dem Taxengewerbe mehr Zeit zu geben, bis sich die Rahmenbedingungen verbessert haben und die Betriebsparameter entsprechend angepasst wurden und das Verbot von konventionellen Taxen auszusetzen. Eine Fortsetzung der Förderpolitik würde vermutlich ebenfalls den gewünschten Effekt erzielen, hätte aber nicht so gravierende negative Auswirkungen.

Sollte trotz der geschilderten Bedenken nicht von dem avisierten Zeitrahmen abgewichen werden, regen wir an, zumindest von einer rigorosen Umsetzung abzusehen und Ausnahmeregelungen für Härtefälle vorzusehen. So könnten z.B. Regelungen aufgenommen werden, die es langjährig tätigen Unternehmerinnen und Unternehmern oder solchen, die sich am Ende ihrer Erwerbstätigkeit befinden, ermöglichen, ihre selbständige Existenz weiterhin zu sichern. Ausnahmeregelungen für Betriebe, deren jährliche Fahrleistung einen bestimmten Wert nicht überschreitet, könnten ebenfalls dazu beitragen, Betriebsaufgaben zu vermeiden. Bei weniger intensiv genutzten Taxen stünde der mögliche Vor-

teil eines Nutzungsverbotes klassischer Taxen für den Klimaschutz in einem besonders ungünstigen Verhältnis zu den wirtschaftlichen Erfordernissen dieser Betriebe.

Wir hoffen, dass Sie einen Weg finden, die gesteckten Klimaschutzziele zu erreichen, ohne die wirtschaftliche Existenzfähigkeit des Hamburger Taxengewerbes zu gefährden.

Mit freundlichen Grüßen

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