



Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation,
Postfach 11 21 09, D- 20421 Hamburg

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Verkehrsrecht, Verkehrsgewerbeaufsicht

An die
Verbände und Funkzentralen des
Taxengewerbes in Hamburg
– gemäß Verteiler

Handelskammer Hamburg

Gewerkschaft Ver.di

RV

Alter Steinweg 4
D - 20459 Hamburg
Telefon 040 - 428 41 - 1754
Telefax 040 - 428 41 - 2825

Ansprechpartner Herr Werner
Zimmer 508
E-Mail: Ulrich.Werner@bwvi.hamburg.de

Hamburg, 28.02.2017

Anpassung der Entgelte im Taxenverkehr zum 1. April 2017

Sehr geehrte Damen und Herren

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation möchte Sie gemäß § 51 in Verbindung mit § 14 Abs. 2 PBefG zu dem im Folgenden beschriebenen Vorschlag für die Anpassung der Entgelte im Taxengewerbe anhören.

Wie Sie feststellen werden, entspricht der Vorschlag in der Struktur nicht den bisherigen Ergebnissen einer Empfehlung für eine sog. „Dreijahresstrategie 2017 – 2019“ (Entwurf Stand 21. September 2016), die eine Arbeitsgruppe aus Vertretern des Taxigewerbes, der Handelskammer und der Verkehrsgewerbeaufsicht erarbeitet hat. Wir halten diese Empfehlungen weiterhin für eine konstruktive Grundlage zur weiteren Entwicklung im Taxengewerbe. Unter den gegebenen Voraussetzungen fehlen uns allerdings die Aussichten, dass ihr zentrales Element, nämlich die Einführung von Festpreisen anstelle der herkömmlichen Preisberechnung der Touren, verwirklicht werden könnte. Nähere Erläuterungen hierzu finden Sie unter 3.

1. Behördenvorschlag

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation schlägt vor, die Entgeltmerkmale für den Taxenverkehr ab dem **1. April 2017** wie folgt festzusetzen:

Vorgeschlagene Tarifierung

	<i>Tarif aktuell seit 1.10.2014 (ganztäglich)</i>	<i>Tarifvorschlag neu (werktags zwischen 19:00 und 7:00, zwischen 10:00 und 15:00 sowie ganztäglich an Samstagen, Sonn- und Feiertagen)</i>	<i>Tarifvorschlag neu Hauptverkehrs zeiten (werktags außer samstags zwischen 7:00 und 10:00 und zwischen 15:00 und 19:00)</i>
	<i>in Euro</i>	<i>in Euro</i>	<i>in Euro</i>
Grundgebühr	3,20	3,50	4,20
km-Preis 1.-4.km	2,35	2,45	2,50
Km-Preis 5.-9.km	2,10	2,20	2,30
Km Preis ab 10. km	1,45	1,50	1,60
Wartegeld	30,-	<i>unverändert</i>	<i>unverändert</i>
Zuschlag Großraumtaxe	6,-	<i>unverändert</i>	<i>unverändert</i>
Festpreis für Fahrten bis 12 km	-	30,-€	30,- €

Die bisherige Regelung, dass für Wartezeiten bis zu einer Minute kein Wartegeld gezahlt werden muss (sog. „Karenzminute“), und alle übrigen Entgeltbestandteile bleiben unverändert.

Die hier vorgeschlagene Regelung führt zu einer Erhöhung in den Hauptverkehrszeiten um 11,94%, außerhalb der Hauptverkehrszeiten um 5,22%, **im gewichteten Durchschnitt um 6,84%**,

Für ausgewählte Tourenlängen verteuern sich die Preise danach wie folgt:

Fahrtstrecke in km	Preis derzeit in €	Preis neu in HVZ in €	Erhöhung in %	Preis neu außerhalb HVZ in €	Erhöhung in %
5	15,25	17,03	11,7	16,07	5,4
10	25,96	28,76	10,8	27,29	5,1
15	33,35	36,92	10,7	34,94	4,8
20	40,75	45,08	10,6	42,59	4,5

Der mittlere Umsatz der Taxen bei 100 Fahrten erhöht sich von 1779,97 € im nach den HVZ und den sonstigen Zeiten gewichteten Durchschnitt auf **1901,75 €**.

1. Begründung für die Anpassung der Entgelte

1.1 Statistische Kosten- und Preisentwicklung im Bereich Verkehr

Der vom Statistischen Bundesamt ermittelte Kraftfahrerpreisindex, der die für Taxenunternehmen wichtigen Kosten rund um den Fahrzeugbetrieb widerspiegelt, ist im Jahresmittel 2016 (Stand November 2016) im Vergleich zum Mittelwert 2014 (Jahr der letzten Tarifierung) **um 4,07%**, im Vergleich zum Mittelwert 2015 um **1,46% gefallen**. Maßgeblich hierfür sind insbesondere die deutlich gesunkenen Kraftstoffpreise, die trotz leichtem Anstieg im Jahr 2016 immer noch unter dem Niveau von 2014 liegen. Im hiesigen Taxengewerbe sind keine Besonderheiten zu verzeichnen, die entgegen dem allgemeinen Trend des Kraftfahrer-Preisindexes im Ergebnis zu einer Kostensteigerung für das Gewerbe geführt hätten. Allerdings ist der seit 2015 geltende gesetzliche Mindestlohn mit Wirkung vom 1. Januar 2017 von 8,50€/h auf 8,84€/h und damit um 4% angehoben worden.

Die Verbraucherpreise haben sich im Jahresmittel 2016 (Stand November 2016) im Vergleich zum Mittelwert von 2014 um 0,59% im Vergleich zum Mittelwert von 2015 um 0,31%, erhöht. Die Preise für Leistungen zur Personenbeförderungen sind allerdings im Jahresmittel 2016 im Vergleich zu 2014 um 15,5% und zu 2015 um 3,05% gestiegen. Im Vergleich zum **HVV-Gemeinschaftstarif** stellt sich die Entwicklung wie folgt dar:

Zeitpunkt der Erhöhung	Durchschnittliche Erhöhung	
	HVV	Taxen
01.01.2015	2,6%	-
01.01.2016	1,9%	-
01.01.2017	1,4%	
01.04.2017		6,84%
Gesamt seit 2015	5,9%	6,84%

1.2. Gewerbespezifische Ertragsentwicklung

Nach Auswertung von gemessenen Daten über Fahrleistungen um Umsätze haben sich die wirtschaftlichen Eckdaten im Hamburger Taxenmarkt in den letzten beiden Jahren spürbar verbessert:

	2013	2014	2015
Umsatz (netto) pro km	1,05 €	1,10 €	1,16 €
Umsatz (netto) pro Tour	13,24 €	15,30 €	15,98 €
Umsatz pro Stunde	15,35 €	17,34 €;	20,48 €
Umsatz pro Arbeitsstunde bei Betrieben mit Fahrpersonal (abzüglich gesetzlicher Pausen)	17,58 €	19,16 €	21,07 €
Umsatz (netto) pro Schicht	148,96 €	154,88 €	167,24 €
Anteil Besetzkilometer	46,7%	45,8%	46,4%

(Die Daten beruhen jeweils auf den durch Taxameter gemessenen Fahrleistungen und Umsätzen; weitere Einkünfte, z.B. aus Fahrten außerhalb des Tarifgebiets oder Kurierfahrten, die nicht durch Taxameter erfasst werden, sind nicht messbar und bleiben daher unberücksichtigt).

1.3 Wesentliche Ziele der Preiserhöhung

Nach der bisherigen Entwicklung der betrieblichen Kosten im Taxengewerbe seit der letzten Tarifierung vom Oktober 2014 ist eine Erhöhung der Entgelte für die Benutzung von Taxis nicht begründbar.

Auch der seit 1. Januar 2017 geltende erhöhte Mindestlohn erfordert die Entgeltanpassung jedenfalls in der vorgeschlagenen Höhe nicht.

Maßgeblich für die vorgeschlagene Regelung sind vielmehr folgende Gesichtspunkte:

- Anschluss an die Entwicklung der Entgelte im Bundesvergleich**
 Während unmittelbar nach der letzten Entgeltanpassung vom Oktober 2014 Hamburg zu den Großstädten mit den höchsten Taxipreisen gehörte, hat sich das Verhältnis inzwischen grundlegend geändert:

<u>Stadt</u>	<u>Strecke 2,5 km</u>	<u>Strecke 5,5 km</u>	<u>Strecke 10,5 km</u>
Düsseldorf	11,66 €	19,38 €	31,01 €
Leipzig nachts	11,14 €	17,97 €	28,36 €
Stuttgart	10,43 €	17,86 €	27,90 €
Frankfurt	10,04 €	17,10 €	27,68 €
Hannover nachts	10,02 €	16,99 €	27,54 €
Leipzig tagsüber	10,63 €	16,85 €	26,27 €
Hannover tagsüber	9,77 €	16,43 €	26,47 €
Bremen	9,72 €	16,37 €	25,66 €
Köln	9,67 €	16,33 €	25,66 €
München	9,58 €	16,09 €	25,03 €
Berlin	9,08 €	15,20 €	23,61 €
Hamburg aktuell	9,26 €	16,32 €	26,70 €
Hamburg Vorschlag (außerhalb HVZ)	9,82 €	17,19 €	28,05 €
Hamburg Vorschlag (HVZ)	10,66 €	18,21 €	29,58 €

Selbst in ländlichen Bereichen ist Taxifahren inzwischen zum Teil deutlich teurer als hier. Z.B. liegt im **Landkreis Harburg** der Preis nach den dortigen entfernungsabhängigen Entgelten für eine Fahrt von **5km um 6,5%**, für **10 km um 15 %** und für **20 km um 33%** über den hier zu zahlenden Preisen - wobei die Tatsache dass im Landkreis Harburg verkehrsbedingte Wartezeiten bis zu einer Minute im Unterschied zu Hamburg voll zu bezahlen sind, unberücksichtigt bleibt. Der dort für eine Taxifahrt im Ergebnis zu zahlende Preis liegt damit in Abhängigkeit von den Wartezeiten nochmals deutlich höher.

Die teilweise drastischen Preiserhöhungen in anderen Tarifgebieten sind zwar nicht rational begründet, da dort im Unterschied zu Hamburg keinerlei belastbare Erhebungen über die Fahrleistungen und Umsätze stattfinden und die nach dem bundeseinheitlich ermittelten Kraftfahrer-Preisindex eingetretene Kostenentlastung auch dort gilt. Gleichwohl ist unverkennbar, dass das Taxigewerbe in Hamburg den Anschluss an die bundesweite Preisentwicklung zu verlieren droht, wenn hier die Entgelte allein entsprechend der Kostenentwicklung angepasst werden.

- **Anpassung an die Nachfrage**

Die Eckdaten zur wirtschaftlichen Entwicklung im Hamburger Taxigewerbe machen – ungeachtet von zahlreichen neuen Angeboten auf dem Markt der individuellen Beförderungsleistungen – eine anhaltend hohe Nachfrage nach Taxidienstleistungen deutlich. Angesichts des ebenfalls anhaltenden Rückgang der Taxenzahl (mit Stand vom 31.12.2016 waren 3138 Taxen in Hamburg zugelassen, ein Jahr zuvor waren es noch 3172) tritt inzwischen insbesondere bei besonderen Anlässen bisweilen eine Übernachfrage ein. Unter normalen Marktbedingungen würde hierauf mit Preissteigerungen reagiert. Die staatliche Entgeltregelung im Taxenbereich kann sich diesen Marktgesetzen nicht vollständig entziehen.

- **Erhöhung der Attraktivität der Beschäftigung im Taxigewerbe**

Ein zentrales Problem für das Verkehrsgewerbe insgesamt und insbesondere für das Taxigewerbe ist der Mangel an qualifizierten Arbeitskräften. Die Verbesserung der Einkommen im Gewerbe ist ein wesentliches Element, um hierauf angemessen reagieren zu können. Hierfür sind auch Gehälter deutlich über dem Mindestlohniveau erforderlich. Für die „Alleinfahrer“ ohne Arbeitnehmer ermöglichen die vorgeschlagenen höheren Preise Verbesserungen z.B. bei der individuellen Altersvorsorge und erhöhen auch für diesen Personenkreis die Attraktivität der Beschäftigung im Gewerbe.

- **Stützung der Innovationsbereitschaft im Gewerbe**

Das Taxigewerbe in Hamburg hat in den vergangenen Jahren nachhaltige Innovationsbereitschaft gezeigt. Ein wesentlicher Indikator hierfür ist die Verjüngung des Fahrzeugmarkts. Die ersten gutachterlichen Erhebungen zum Gewerbe im Jahr 2004 ergaben ein Durchschnittsalter der Fahrzeuge von 6,7 Jahren, heute sind es 3,6 Jahre. Hamburg war und ist nach wie vor Modellregion für die Einführung von Vermittlungs-Apps oder von Instrumenten zur revisionssicheren Aufzeichnung von Fahrleistungen und Umsätzen („Fiskaltaxameter“).

Im Fahrzeugpark sind zwar bisher immissionsfreie Antriebe die Ausnahme, was nicht zuletzt darauf zurückzuführen ist, dass die Automobilhersteller die im Taxiverkehr am meisten verbreiteten Modelle nach wie vor nur mit Verbrennungsmotor anbieten. Um insbesondere in diesem Bereich die Innovationskraft des Gewerbes zu stärken, sind auch entsprechende Einnahmen auf Grund der Entgeltfestsetzungen erforderlich.

Sofern die Kosten in den kommenden Jahren nicht spürbar ansteigen, soll die hier vorgeschlagene Entgeltregelung in den nächsten beiden Jahren nicht verändert werden. Allerdings wäre die Entgeltregelung – unabhängig von etwaigen Erhöhungen - grundsätzlich neu zu überdenken, wenn in Zukunft das Modell von Festpreisen als Alternative zu einer auch die Wartezeiten voll berücksichtigenden Regelung entsprechend dem Vorschlag einer Arbeitsgruppe von Vertretern des Taxigewerbes, der Handelskammer und der Verkehrsgewerbeaufsicht realisierbar erscheint (siehe hierzu unter 3.)

2. Neue Elemente in der Entgeltregelung

2.1. Erhöhte Preise in werktäglichen Hauptverkehrszeiten

Die vorgeschlagene Regelung sieht für Taxifahrten in den Hauptverkehrszeiten deutlich höhere Fahrpreise vor. Hiermit wird ein Lenkungseffekt in doppelter Hinsicht angestrebt.

Zum einen kann die Verteuerung dazu beitragen, dass Fahrten, die nicht zwingend während der Hauptverkehrszeiten stattfinden müssen, in die Zeiten mit niedrigen Preisen verschoben werden. Insofern ist die Differenzierung mit dem HVV-Angebot der „9:00-Uhr-Tageskarte“ vergleichbar.

Für das Taxigewerbe selbst ist allerdings ein weiterer Effekt von besonderem Interesse. Die Ausstattung von über 2000 Fahrzeugen mit Geräten zur elektronischen Aufzeichnung der Fahrleistungen ermöglicht auch die Messung der Geschwindigkeit der einzelnen Touren.

Die Auswertung des Statistikamts Nord hat ergeben, dass an Werktagen die Durchschnittsgeschwindigkeit der Touren zwischen 06:00 und 07:00 Uhr noch 29,3 km/h beträgt, dann aber ab 07:00 Uhr deutlich auf 24,0 km/h und ab 08:00 Uhr auf unter 22 km/h absinkt. Die Geschwindigkeiten bleiben dann im Tagesverlauf konstant unter 23km/h bis sie erneut in der Zeit ab 15:00 auf unter 22 km/h absinken. Erst ab 19:00 Uhr beschleunigt sich der Verkehrsfluss spürbar, um in den Nachtzeiten auf über 34 km/h anzusteigen. Diese Unterschiede im Verkehrsfluss führen im Taxengewerbe dazu, dass die Fahrer die Hauptverkehrszeiten meiden, weil die Touren jeweils mehr Zeit brauchen und der Fahrzeugeinsatz damit weniger effizient ist. Dies führt nicht selten dazu, dass die Vermittlungszentralen die Kundennachfrage nicht mehr vollständig bedienen können, was wiederum die zu Folge haben kann, dass die Kunden andere Angebote dem Taxi vorziehen.

Die erhöhten Preise während der Hauptverkehrszeit sollen daher auch Anreize für die Taxifahrer bieten, diese vermehrt zu bedienen, um die Kundenbindung nicht zu gefährden.

Die erhöhten Preise werden allerdings auf die werktäglichen Hauptverkehrszeiten zwischen 07:00 und 10.00 Uhr und 15:00 und 19:00 beschränkt. Hierdurch wird ein „Rabatt“ für notwendige Fahrten (z.B. Arzt- und Krankenhausfahrten) in den übrigen Tageszeiten erreicht.

2.2 Festpreis 30,-€ für Fahrten bis zu 12 km

Die Einführung dieses Festpreises trägt dem Interesse insbesondere von Reiseveranstaltern Rechnung, Taxifahrten in Hamburg zu einem klar kalkulierbaren Preis zum Bestandteil ihres Angebots zu machen. Dies scheiterte bisher daran, dass die Fahrten entfernungsabhängig zu einem individuell für jede Strecke zu berechnenden Preis zu vergüten und Abweichungen nicht zulässig sind.

Der Festpreis kann von Fahrgästen freiwillig gewählt werden und gilt dann einheitlich für Fahrten bis zu 12km. Diese Entfernung deckt Fahrten vom Flughafen oder auch vom Kreuzfahrtterminal Steinwerder in die City, z.B. zum

Hauptbahnhof bzw. für die jeweils umgekehrten Richtungen ab. Hier handelt es sich jeweils um Strecken zwischen 10 und 12 km. Der Preis von 30,- Euro liegt etwas niedriger als volle 12km und etwas höher als 10 km bei herkömmlicher entfernungsabhängiger Berechnung mit Taxameter nach der vorgeschlagenen Entgeltstruktur.

Hierdurch werden z.B. Gutscheine, die Touristen für Fahrten auf relevanten Strecken einsetzen können, ermöglicht. Auch für andere Kundenkreise mit regelmäßigen Fahrten im genannten Entfernungsbereich ermöglicht der neue Festpreis attraktive Angebote.

Werden 12km überschritten, wird die entfernungsabhängige Berechnung laut Taxameter wie üblich fortgesetzt, der Grundpreis wird hierbei nicht erneut berechnet.

Die beiden neuen Elemente - höhere Preise zu Hauptverkehrszeiten und Festpreis für Fahrten bis 12km - sind in dieser Form auch in anderen Tarifgebieten nicht erprobt. Eventuell notwendige Korrekturen sind nach Auswertung der Erfahrungen nach ca. einem Jahr möglich.

3. Alternativen

Im Jahr 2016 hat eine von der Handelskammer initiierte Arbeitsgruppe intensiv den Entwurf eines sog. „Dreijahresplans“ erarbeitet, der – neben zahlreichen anderen Themen – insbesondere auch neue Vorschläge zur Ausgestaltung der Entgeltregelungen im Taxigewerbe erarbeitet hat. An der Arbeitsgruppe waren Vertreter aus dem gesamten Taxengewerbe, der Handelskammer und die Verkehrsgewerbeaufsicht beteiligt. Der Entwurf ist in den Verbänden und Funkzentralen des Gewerbes beraten und überwiegend befürwortet worden. Die Verkehrsgewerbeaufsicht hat ihn grundsätzlich befürwortet, allerdings zu zentralen Elementen noch auf Klärungsbedarf hingewiesen.

Der Entwurf sieht insbesondere die **Rückkehr zur Bezahlung der Wartezeiten** ab der 1. Sekunde, also die **Abschaffung der sog. „Karenzminute“** vor. Die „Karenzminute“ führt nach der geltenden Regelung dazu, dass Wartezeiten bis zu einer Minute (dies ist die Mehrzahl der verkehrsbedingten Wartezeiten, z.B. an Ampeln) nicht zu bezahlen sind, und das Wartegeld (30€/h) erst bei Überschreitungen der Minute anfällt. Durch den Wegfall der Karenzminute verteuern sich die entfernungsabhängigen Preise im Durchschnitt um 11,5%.

Nach dem Entwurf der Arbeitsgruppe soll die Einführung der vollen Entgeltspflicht für Wartezeiten allerdings gestuft erfolgen, indem im ersten Jahr das Wartegeld zunächst auf 15€/h (statt bisher 30€/h) festgesetzt wird, um dann in den beiden Folgejahren schrittweise wieder auf das bisherige Niveau angehoben zu werden. Verbunden mit der in dem Dreijahresplan ebenfalls vorgesehenen **Anhebung des Grundpreises auf 3,50€** hätte diese Regelung zu einer durchschnittlichen Preiserhöhung von 7,24% Prozent geführt.

Der Vorschlag der Arbeitsgruppe sah ferner vor, die Preise werktags in den Zeiten zwischen 12:00 und 15:00 Uhr gegenüber dem bisherigen Niveau um durchschnittlich 10% abzusenken.

In dem Vorschlag der Arbeitsgruppe ist dieser Wegfall der Karenzminute kombiniert mit der **Einführung von Festpreisen** für die jeweiligen Streckenlängen, die der Fahrgast nach eigener Wahl unter bestimmten Voraussetzungen an Stelle der entfernungs- und zeitabhängigen Preise wählen kann.

Die Festpreisbuchung sollte von folgenden Bedingungen abhängen:

- Festpreisvereinbarungen sind nur zulässig, wenn sie über Fahrtenvermittler oder Taxenunternehmen angeboten und angenommen werden und vor Fahrtantritt telefonisch oder per App vereinbart werden (keine Festpreisvereinbarung „auf der Straße“).
- Das vereinbarte feste Entgelt ist bargeldlos zu zahlen.
- Der vereinbarte Preis ist im Taxameter einzugeben. Dieser Preis wird nach Fahrtende im Gerät digital abgeschlossen und wie ein Regeltarifpreis erfasst und bei Ausstattung mit sog „Fiskaltaxametern“ signiert, unveränderbar übertragen und gespeichert.
- Vermittelte Festpreisfahrten über Fahrtenvermittler (App- und Telefonvermittlungen) sind von diesen pro Unternehmen und Fahrzeug zusätzlich zu erfassen und dem Unternehmer für Prüfungen der Behörden digital aufbereitet zur Verfügung zu stellen. Festpreisfahrten, die direkt durch Taxiunternehmen vereinbart werden, sind ebenfalls gesondert digital zu erfassen und im Falle von Prüfungen und Evaluierungen vorzulegen.

Die Festpreise für einzelne Entfernungen würden in der Taxenordnung verbindlich festgelegt, wobei der Grund- und Kilometerpreis für die jeweilige Entfernung und ein Zuschlag für den nach Messungen zu erwartenden durchschnittlichen Aufschlag für das Wartegeld (er liegt zwischen 14% bei kurzen Strecken und 7% bei langen Strecken) zu Grunde gelegt würden. Der jeweilige Festpreis wäre daher mit dem Taxameterpreis für die jeweilige Strecke bei durchschnittlicher Wartezeit vergleichbar gewesen. Er wäre etwas niedriger gewesen als eine Fahrt mit hohem Wartegeldanteil und etwas teurer als eine Fahrt mit geringer Wartezeit.

Mit dieser – bisher nirgends erprobten – Festpreisregelung hätte der Nachteil der kostenpflichtigen Wartezeiten vermieden werden können. Er besteht insbesondere darin, dass allein im Taxigewerbe die Endpreise nicht kalkulierbar sind und von den vom Fahrgast nicht zu beeinflussenden Schwankungen des Verkehrsflusses abhängen. Auch die derzeitige Regelung in Hamburg mit überwiegend entfernungsabhängigen Preisen mildert diesen Umstand nur ab, beseitigt den Nachteil aber nicht. Die Festpreisregelung bot daher die Chance für einen wesentlichen Fortschritt bei der Preistransparenz und damit nicht zuletzt auch für die Attraktivität des Gewerbes.

Mit den o.g. Bedingungen wäre verhindert worden, dass die nicht über Taxameter berechneten Festpreise „schwarz“ ohne Aufzeichnung vereinnahmt und damit bei der Besteuerung verschleiert worden wären.

Die zentrale Bedingung: keine Festpreisvereinbarung „auf der Straße“, sondern nur nach telefonischer oder elektronischer Bestellung, bedeutete jedoch auch, dass den

Vermittlungszentralen eine wesentliche Rolle bei der Einführung der Festpreise zugekommen wäre. Die Verkehrsgewerbeaufsicht hat seit Beginn des Jahres 2016 mit allen in Hamburg vertretenen Taxivermittlern das Konzept erörtert. In den Gesprächen wurden insbesondere folgende Problemkreise deutlich:

- Die von den Zentralen verwendeten Instrumente zur Messung von Strecken sind nicht einheitlich, so dass auch die einheitliche Berechnung der Strecken nicht sichergestellt ist, womit auch keine einheitlichen sondern je nach Zentrale unterschiedliche Festpreise die Folge wären. Der geltende Rechtsrahmen gibt keine Möglichkeit zur Vorgabe eines einheitlichen Instruments zur Berechnung von innerstädtischen Streckenlängen (z.B. „google maps“ oder „Open Street Map“).
- Preisangebote sind nach den bisherigen Gepflogenheiten im alltäglichen Vermittlungsgeschäft weder erforderlich noch üblich; nähere Informationen der Kunden über die Festpreisalternative hätten daher grundsätzliche Änderungen im Vermittlungsgeschäft erfordert.
- Es konnte keine Prognose dazu abgegeben werden, ob die angeschlossenen Unternehmen und Taxifahrer Anforderungen von Fahrten zum Festpreis akzeptieren würden.

Nach eingehender Diskussion aller Beteiligten hat die Verkehrsgewerbeaufsicht die Vermittlungszentralen (sowohl die Funkzentralen, als auch App-Vermittler) schriftlich dazu befragt, ob sie die technischen und organisatorischen Voraussetzungen für die Festpreisregelung erfüllen könnten. Hierzu haben alle Zentralen zwar mitgeteilt, dass sie eine Integration eines Festpreiskatalogs in ihre Vermittlungssoftware für möglich hielten. Sie konnten aber keine Auskünfte darüber geben, in welchem zeitlichen Rahmen und mit welchem Aufwand (auch im Hinblick auf die Folgekosten für die angeschlossenen Unternehmen) eine derartige Anpassung erfolgen könne.

Die Zentralen waren auch gebeten worden, für eine Reihe ausgewählter Strecken in Hamburg die nach den jeweiligen Systemen ermittelten Längen anzugeben. Die Antworten machten deutlich, dass die Streckenmessungen je nach Zentrale zu Unterschieden führten, die bis zu rund 20% von anderen abweichen. Hierbei gab es keine einheitliche Tendenz, etwa dass bestimmte Zentralen regelmäßig längere oder kürzere Streckenlängen mitteilten, sondern die Abweichungen waren offenbar rein zufällig. Bei einer Regelung mit definierten Festpreisen entsprechend der Streckenlänge hätte das zu entsprechend zufälligen Taxipreisen mit Abweichungen bis zu rund 20% geführt.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Verkehrsgewerbeaufsicht **die Einführung der Festpreisregelung – jedenfalls nach den derzeit gegebenen Voraussetzungen – nicht**. Ihr wesentlicher Vorzug, die klare Kalkulierbarkeit der Preise, wird im Ergebnis auf Grund der mangelnden Einheitlichkeit der Streckenmessungen verfehlt. Die Schaffung der organisatorischen und technischen Voraussetzungen für ein derartiges im Taxengewerbe bisher nicht erprobtes Modell ist für die Taxenvermittler – selbst bei bestem Willen – nicht kurzfristig leistbar. Damit bestünde die erhebliche Gefahr, dass die Festpreise nur ein Schattendasein bei Taxiangeboten führen und sich nicht als Alternative neben den voll wartezeitabhängigen Preisen etablieren könnten. Das wäre im Ergebnis ein Rückschritt bei der weiteren Verfolgung des Ziels der Preistransparenz im Taxengewerbe.

4. Sonstige Änderungen in der Taxenordnung

Zu weiteren geplanten Änderungen in der Taxenordnung, die nicht die Entgelte betreffen, erhalten Sie in den nächsten Tagen ein gesondertes Schreiben.

5. Weiteres Verfahren

Wir möchten Ihnen Gelegenheit geben, sich hierzu schriftlich bis zum

10. Februar 2017

zu äußern.

Der vorgeschlagene Termin 01.04.2017, ab dem die Änderung wirksam werden soll, ist insbesondere auf die Mitteilung der Eichdirektion zurückzuführen, wonach die beschriebenen neuen Elemente in der Entgeltstruktur längere Vorbereitungszeiten benötigen.

Mit freundlichen Grüßen

Werner