



**HTV - Hamburger Taxenverband e. V.**

c.o. Gisbert Eichberg

Braamkamp 16

22297 Hamburg

HTV – Hamburger Taxenverband e.V.

FHH Behörde BWVI  
Verkehrsgewerbeaufsicht Hr. Werner  
Alter Seinweg 4

20459 Hamburg

Hamburg, 28. Februar 2017

## *Stellungnahme zum Behördenvorschlag Taxitarif-Erhöhung*

Sehr geehrter Herr Werner,

bezugnehmend auf Ihre Schreiben vom 20.1.2017 und 6.2.2017 (jeweils Eingangsdatum) nimmt der HTV - Hamburger Taxenverband e.V. wie folgt Stellung:

1. Wir begrüßen Ihre Einschätzung, dass es sich bei dem **3-Jahresplan-Strategiepapier** um eine „*konstruktive Grundlage zur weiteren Entwicklung im Taxengewerbe*“ handelt. Das Strategiepapier wurde gemeinsam erarbeitet von den Hamburger Taxenverbänden (ARGE), in Hamburg aktiven Tourenvermittlern (Taxizentralen und mytaxi), Hr. Troeder und Frau Ezener von der Handelskammer sowie dem Leiter der Taxenstelle der BWVI, Hr. Ritter.

2. Zu den wenigen Punkten, bei denen es bisher keine abschließende Klärung mit Ihrer Abteilung gibt, gehört der Punkt Tarifstruktur, insbesondere die von weiten Teilen des Hamburger Taxengewerbes geforderte Abschaffung der sog. **Karenzminute**. Auch hier begrüßen wir Ihre Bereitschaft zu Änderungen („(...) 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.*“).

3. Die von Ihnen **vorgeschlagene Tarifierung begrüßen wir** als einen deutlichen Schritt in die von dem Strategiepapier angesprochenen Verbesserungen und Weiterentwicklungen. Insbesondere die anachronistischen Folgen des bisherigen Karenzminuten-Tarifs, nämlich einer unmarktwirtschaftlichen Verschlechterung der Einnahmen zu Zeiten erhöhter Nachfrage, werden in Ihrem Vorschlag berücksichtigt. Weiter ist das neue Element „optionaler Festpreis“ zu nennen, mit dem das Taxigewerbe künftig insbesondere der Reisewirtschaft im allgemeinen und neuen digitalen Buchungsplattformen im Besonderen passende Angebote machen kann und dieses Feld nicht alleine Konkurrenten des Taxigewerbes überlassen muss.

4. Die zum 1.5.2017 geplante Tarifierung schafft die Voraussetzung, in den kommenden Monaten die Arbeiten an dem og. Strategiepapier gemeinsam mit der BWVI abzuschließen. Hierzu bedarf es aus unserer Sicht noch einiger **Ergänzungen und Überarbeitungen**, insbesondere in den Bereichen „Umwelttaxi/Elektromobilität“, „Inklusionstaxi“ sowie „Sammelbeförderungen/Sammeltaxi“. Diese können nun ohne den Druck, den die Erhöhung des gesetzlichen Mindestlohnes zum 1.1.2017 auf die Unternehmen im Taxigewerbe ausübt, gemeinsam von dem von der Handelskammer seit eineinhalb Jahren moderierten „AK Taxigewerbe“ und der BWVI zu einem guten Ende gebracht werden.

Folgende Punkte werden vom HTV - Hamburger Taxenverband e.V. kritisch gesehen:

5. Die **Tarifierung kommt zu spät**. Entgegen der seit 2004 gepflegten Hamburger Praxis einer jährlichen Tarifierung sind zum geplanten Zeitpunkt des Inkrafttretens dann mehr als zweieinhalb Jahre vergangen. Der Zeitpunkt einer Erhöhung des gesetzlichen Mindestlohns war auch der BWVI seit langem bekannt, weil 2014 bei der Entscheidung für die Einführung des gesetzlichen Mindestlohns eine zweijährliche Anpassung mitbeschlossen worden war. Die Nicht-Anpassung der Taxitarife in 2015 und 2016 hat, wie die Behörde dankenswerterweise ehrlich einräumt (s. S.4 in BWVI-Schreiben vom 17.1.2017) zur Konsequenz gehabt, dass Hamburg im Vergleich zu vielen anderen Städten und Landkreisen zurückgefallen ist, teils deutlich (vergleiche „Tarifübersichten“ bei <http://www.derinnenspiegel.de/taxitarife/uebersicht/uebersicht.php> ).

6. Durch die Verzögerung der Hamburger Tarifierung fällt diese mit insgesamt fast 7% recht kräftig aus und während der Rush-Hour-Zeiten mit fast 12% sogar drastisch. Das vom „AK Taxigewerbe“ erarbeitete Modell hätte eine **deutlich moderatere Wirkung** auf Taxikundschaft und Öffentlichkeit ausgeübt durch die zeitliche Streckung a) über den ganzen Tag als auch b) über drei Jahre Laufzeit.

7. Wir widersprechen Ihrer Einschätzung, die Einführung von Festpreisen sei das „**zentrale Element**“ des vorgelegten Strategiepapiers (s. S. 1 in Schreiben vom 20.1.2017). Zwar finden wir gerade im Hinblick auf die Öffnung zur Digitalwirtschaft eine Festpreis-Option sehr hilfreich. Aber Elemente wie der Umstieg des Taxigewerbes auf umweltfreundliche Antriebe (Elektromobilität), der

Ausbau von Taxi-Beförderungsmöglichkeiten für Rollstuhlfahrer (als flexible und preiswerte Alternative zu teuren Spezial-Anbietern) oder deutliche Verbesserungen für Taxifahrgäste und -fahrer am Hamburger Flughafen dürften in ihren Auswirkungen einen deutlich größeren Umfang und spürbarere Auswirkungen haben als eine Festpreis-Option.

8. Im gleichen Schreiben führen Sie aus: „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.“ (s. S. 9 in Schreiben vom 20.1.2017) Entgegen Ihrer hier formulierten Erwartung gehen wir davon aus, dass ein **Festpreis die Ausnahme** und der entfernungs- und zeitabhängige Taxameterpreis der Regelfall bleiben wird, weil der letztgenannte auf den meisten Strecken und zu den meisten Zeiten der für den Fahrgast günstigere bleibt. Ein Festpreis beinhaltet das Ausschalten von Risiken (z.B. bei unerwarteten Staus oder gar Umleitungen), dieser Wegfall von Risiken muss in den Festpreis eingepreist werden. Nur bei (fast) voller Ausnutzung der inkludierten 12-Kilometer-Entfernung und nur zu Zeiten von Stop-And-Go-Verkehr könnte der Festpreis im Einzelfall unterhalb des normalen Taxameter-Preises fallen. Keinesfalls darf ein Festpreis auf bestimmten Strecken und zu bestimmten Zeiten zur Discount-Alternative mutieren, andernfalls wäre hier nachzubessern. Außerdem bedarf es aus unserer Sicht einer behördlichen Klarstellung, dass Taxifahrer bei Festpreisfahrten einen Weg eigener Wahl nehmen können, wenn ein solcher Weg gegenüber der kürzesten Strecke aller Wahrscheinlichkeit nach die Fahrzeit verkürzt.

9. Als Konsequenz aus ihren Gesprächen mit den in Hamburg tätigen Taxitouren-Vermittlern (Taxizentralen und mytaxi) und ihrer in Punkt 8 zitierten Einschätzung haben Sie einer kompletten Umsetzung des 3-Jahres-Strategieplans zum jetzigen Zeitpunkt widersprochen und eine singuläre Tarifanpassung vorgezogen. Dabei argumentieren Sie widersprüchlich. Auf eine frühere Version des von dem „AK Taxigewerbe“ gemachten Vorschlags, Festpreistouren nur über Tourvermittler anzubieten, haben Sie damals geantwortet, eine solche Regelung käme nicht in Betracht, weil die Tourvermittler keine **Normadressaten** der Taxenordnung wären. Jetzt lehnen Sie eine Umsetzung des 3-Jahres-Strategieplans mit den Vorschlägen zu einer Änderung der Tarifstruktur ab mit der Begründung, die Tourvermittler hätten bei einer Befragung durch Sie keine Zusagen machen können, wann und wie sie ein Festpreis-Angebot an deren Kunden offerieren würden und könnten. Wenn aber diese Tourvermittler keine Normadressaten der Taxenordnung sind, dann darf eine Änderung der Taxenordnung auch nicht daran scheitern, wenn sich die Tourvermittler nicht in Ihrem Sinne äußern. Der HTV weist ein weiteres Mal auf die Tatsache hin, dass Tourvermittler kein Bestandteil des Taxigewerbes sind, sondern Dienstleister für das Taxigewerbe. Im Gegensatz zum Taxigewerbe, welches sich mit der Beförderung von Personen beschäftigt, sind die Tourvermittler Maklerbetriebe, die idR. keine eigenen Taxis betreiben. Regelungen in der Taxenordnung, z.B. Tariffragen, betreffen primär das Taxigewerbe und ihre Kunden, nicht jedoch die Tourenmakler. Von daher ist das Verschieben der vom „AK Taxigewerbe“ geforderten Änderungen an der Taxitarif-Struktur nichts, was vom Verhalten der Tourenmakler abhängig gemacht werden darf. (Im Übrigen haben bei Ihrer Befragung die beiden wichtigsten Hamburger Tourenvermittler, die Taxizentrale

„Hansa-Funk“ und der App-Vermittler „mytaxi“, eine Vermittlung auch von Festpreis-Fahrten zugesagt, der tourenstärkste Vermittler „Hansa-Funk“ sogar von Beginn einer solchen Option an. Unserer Einschätzung nach würden auf Grund des Marktdrucks die meisten anderen Tourenvermittler dem Vorbild von „Hansa-Funk“ und „mytaxi“ folgen, andere, wie die destruktive und egoistische Taxizentrale am Grindelhof mit ihren beiden Marken „Autoruf 441011“ und „Taxi Hamburg 6x6“, weiter an Marktanteilen und Bedeutung verlieren.)

10. In ihrem Schreiben vom 20.1.2017 listen Sie richtigerweise zentrale Begründungen für eine notwendige Tarifierpassung auf: a) Anschluss an die Entwicklung der Entgelte im Bundesvergleich, b) Anpassung an die Nachfrage, c) Erhöhung der Attraktivität der Beschäftigung im Taxigewerbe und d) Stützung der Innovationsbereitschaft im Gewerbe. Leider ziehen Sie aber nicht die notwendige Konsequenz und übernehmen schon zum jetzigen Zeitpunkt die dazu vom „AK Taxigewerbe“ gemachten Vorschläge für eine nachhaltige Tarifierpassung. Wir verkennen nicht, dass in Ihrem Vorschlag wichtige Neuerungen enthalten sind, die Sie dem 3-Jahres-Strategiepapier entnommen haben, so die Option für einen Festpreis und die tariflichen Verbesserung für die verkehrstarken Zeiten. Insofern ist der gemachte Vorschlag ein Schritt in die richtige Richtung, und er ist deutlich zielführender als eine rein lineare Erhöhung. Aber der **Tarifvorschlag ist eben nur ein Zwischenschritt** und damit der angestrebten Komplett-Lösung nicht ebenbürtig. Jetzt bleibt zu hoffen, das Sie gemeinsam mit dem „AKTaxigewerbe“ in den nächsten Monaten an der 3-Jahres-Strategie konstruktiv weiterarbeiten und wir zusammen die Planungen bis spätestens zum Herbst 2017 abschließen können, um das Ergebnis dann gemeinsam mit den politisch Verantwortlichen umsetzen zu können.

11. Insbesondere der Punkt „Erhöhung der Attraktivität der Beschäftigung im Taxigewerbe“ verlangt eine weitergehende Betrachtung als bisher. Immer noch können von den realen Einnahmen größere Teile der Taxiunternehmen mit angestellten Fahrern den **Mindestlohn** kaum, viele auch gar nicht bezahlen. Die ausgewiesenen Löhne spiegeln häufig nicht den Ist-Zustand, sondern entstehen z.B. durch geschönte Arbeits- und Pausenaufzeichnungen. Das sind vielfach aber keine Anzeichen für eine kriminelle Grundhaltung, sondern Ausdruck von Verzweiflung in einem Gewerbe, das seine Preise nicht selbst bestimmen kann, sondern staatlich verordnet bekommt. Von daher ist eine sorgfältige Kostenberechnung durch die zuständigen Beamten notwendige Grundlage einer Taxitarif-Gestaltung. Mit Sorge nehmen wir zur Kenntnis, dass die aktuellen Berechnungen in ihrem Haus nicht mehr auf der Basis einer Kostentabelle erfolgt sind und eine solche nicht mit verschickt wurde, wie es die ganzen Jahre zuvor der Fall war. Weiter weisen wir darauf hin, dass der gesetzliche Mindestlohn nur die unterste erlaubte Grenze für den zu zahlenden Fahrerlohn darstellt, nicht aber seine Richtgröße sein kann. Das Taxigewerbe wird am Arbeitsmarkt nur wieder konkurrenzfähig werden, wenn der Durchschnittslohn nicht unter EUR 12,- pro Stunde liegt. Davon sind aber weite Teile des Taxigewerbes in der jetzigen Gewerbe- und Tarifstruktur weit entfernt. Dieses muss unseres Erachtens bei Tarifierpassungen und anderen Stellschrauben künftig angemessen berücksichtigt werden.

12. In § 2,12 der Taxenordnung soll weiterhin „*ein von der zuständigen Behörde erteilter Hinweis zu den Beförderungsentgelten und Sonderkosten (...) im Wageninnern an einer für den Fahrgast gut sichtbaren Stelle*“ angebracht werden. Diese Regelung ist a) ohne Praxisrelevanz, b) inkonsistent und zudem c) redundant. a) Einerseits ist das Interesse der Kundschaft an der Lektüre dieser **Tarifaufkleber** seit Jahren nahe null. b) Andererseits ist ein Tarifaufkleber von der Mehrzahl der Fahrgastsitze nicht lesbar. c) Schließlich enthält die übergeordnete BOKraft die Vorschrift des Mitführens der Taxiordnung, welche wiederum die Fahrpreise enthält und auf Wunsch jedem Fahrgast auszuhändigen ist. Die überflüssige Tarifaufkleber-Regelung sollte ersatzlos gestrichen werden.

13. In der Taxenordnung § 5,2 werden die Hinweise auf die **Beschwerdemöglichkeit** bei der BWVI geregelt. In der Praxis nimmt aber kaum ein Fahrgast Notiz von dieser Beschwerdemöglichkeit, bei Nachfragen ist diese Möglichkeit weitgehend unbekannt. Abhilfe sollte geschaffen werden durch eine größere und lesbarere Ausführung des Hinweises, welche sich auf den Hamburger Taxiquittungen befindet. Unter dem deutlich sichtbaren Titel „Lob / Kritik / Beschwerden“ sollen künftig neben der Beschwerdemöglichkeit bei der Behörde auf eine weitere Kontaktmöglichkeit der „Arbeitsgemeinschaft Hamburger Taxenverbände“ (ARGE) aufgeführt werden, um der Taxikundschaft die Möglichkeit zu Lob und Kritik abseits konkreter Einzelbeschwerden zu geben.

14. Positiv wird die alternative **Möglichkeit eines elektronischen Stadtplans** gegenüber der heutigen Vorschrift für einen gedruckten gesehen. Allerdings sollte konkretisiert werden, dass ein ledigliches Navigationssystem hier nicht ausreichend ist. Vielmehr sollte ein elektronischer Ersatz des gedruckten Stadtplans ebenfalls über eine vollständig lesbare Straßen-Indexierung verfügen samt Positionsbestimmungen der Straßen innerhalb der Stadt. Der Vorteil eines elektronischen Stadtplans, nämlich die schnellere Aktualisierung des Kartenmaterials, sollte verbindlich festgelegt werden, z.B. Update binnen eines Jahres. Damit können die aktuell zahlreich entstehenden Neubaugebiete samt unbekannter Straßen künftig schneller gefunden und angefahren werden.

Der HTV begrüßt insgesamt die neue konstruktive Zusammenarbeit mit der Verkehrsgewerbeaufsicht in der BWVI. Nach Jahren eines vom Taxigewerbe wahrgenommenen Mangels an Wertschätzung durch Verantwortliche bei der BWVI ist dank der Initiative aus der Handelskammer seit 2015 ein konstruktiver Dialog zustande gekommen, der nun in einer gemeinsamen Strategie für die Weiterentwicklung des Hamburger Taxigewerbes münden soll.

Clemens Grün  
1. Vorsitzender

Marcel Bonacker  
2. Vorsitzender

Gisbert Eichberg  
3. Vorsitzender

## ANHANG

### Erläuterungen:

- Bei dem in Punkt 14 vorgeschlagenen elektronischen Ersatz eines gedruckten Stadtplanes soll es sich um eine auch Offline funktionierende Lösung handeln, die auch bei einem Netzausfall funktioniert. Google Maps und vergleichbare Online-Lösungen wären aus unserer Sicht kein adäquater Ersatz für einen gedruckten Stadtplan.

### Veränderungen in Version 1.1 gegenüber der verschickten Version:

- Einfügen eines „Anhangs“ mit Möglichkeiten für „Erläuterungen“ und „Korrekturen“
- in Punkt 11: Korrektur eines Tippfehler („das“ statt „dass“)
- Hinzufügen einer Erläuterung zu Punkt 14