



Heimfelder Str. 118b c/o M. Berndt  
21075 Hamburg  
Tel.: 0178/4709064  
Fax: 040/68871788  
E-Mail: hamburgertaxenverband@hamburg.de

### Pressemitteilung zum Taxi-Gutachten Erste Anmerkungen zum 4. Zwischenbericht

Am 5. August versandte die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt endlich den längst überfälligen 4. Zwischenbericht des Hamburger Taxi-Gutachtens. Schon der einleitende Satz „Insgesamt war 2008 ein positives Jahr für das Hamburger Taxigewerbe.“ ist tendenziös. Zwar ging es in der ersten Jahreshälfte noch aufwärts, berücksichtigt man aber das Ausgangsniveau, verbietet sich die Bezeichnung „positiv“.

Folgende Punkte werden in unseren „ersten Anmerkungen“ behandelt:

- [Mangelhafte Repräsentativität des Panels](#)
- [Seltsame Entwicklung der Ertragslage bei unterschiedlichen Betriebstypen](#)
- [Auswirkung der Tarifierhöhung auf die Ertragslage](#)
- [Korrektur der Betriebstypen-Einteilung](#)
- [Funktionsfähigkeit des Hamburger Taxengewerbes](#)
- [Glaubwürdigkeit grüner Mindestlohnpolitik](#)
- [Überfällige Konsequenzen](#)

#### 1. Mangelhafte Repräsentativität des Panels

Gleich nach der Einleitung muss der Gutachter einen Offenbarungseid leisten. Das Panel ist nämlich nicht mehr repräsentativ. Der Anteil der Taxen ohne Funk ist auf inzwischen nur noch knapp 27 Prozent abgesunken, obwohl insgesamt mehr als 40 Prozent der Hamburger Taxen zu den so genannten „Graupen“ zählen. Die unter den Graupen abnehmende Akzeptanz für das Gutachten dürfte die direkte Folge jahrelanger Parteilichkeit des Gutachters zugunsten gewisser Funkzentralen sein.

Während die Umsätze der „Graupen“ ziemlich exakt ermittelt und anschließend bei Prüfungen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt herangezogen werden, werden die Daten der in sich nicht homogenen Gruppe der Funktaxen alle in einen Topf geworfen, wovon insbesondere die Taxen der umsatzstarken Funkzentralen „profitieren“, indem die Plausibilität ihrer Daten von der BSU anhand dieser „ermäßigten“ Werte geprüft wird. Unsere diesbezügliche Kritik wurde in der Vergangenheit jedoch mit dem Schild des „Datenschutzes“ abgewehrt. Da die beiden großen Funkvermittlungen jeweils mehr als 20 Prozent des Marktes abdecken, womit die Daten ihrer am Panel beteiligten Betriebe immer noch in vergleichsweise großen Gruppen eingehen und so ausreichend anonymisiert würden, und aus unserer Sicht nicht dagegen spricht, alle kleinen (Stadtrand-)Zentralen auch weiter in einen Topf zu werfen, halten wir den „Datenschutz“ für vorgeschoben. Vielmehr wirkt sich hier das langjährige gute Verhältnis zwischen der Behörde und bestimmten Funkzentralen aus.

Ein Betriebstyp wird inzwischen gar nicht mehr erfasst, nämlich der 1-Fahrzeug-Betrieb mit Fahrer ohne Funkanschluss. Ob mit oder ohne Funk, die Auswertung des Betriebstyps mit nur einem Fahrzeug, auf dem neben dem Unternehmer noch ein Angestellter fährt,

war immer schon überflüssig, da die Zahlen einer solchen Taxe nicht anders aussehen als die einer Mehrwagenbetriebstaxe im Mehrschichtbetrieb. Darauf haben wir von Anfang an hingewiesen. Nun hat sich die Auswertung bei den Funklosen mangels Masse erledigt, aber auch die Funktaxen dieses Betriebstyps sind im Panel unterrepräsentiert. Vielleicht brauchen Linne+Krause auch hier noch ein Jahr, um die Konsequenzen zu ziehen.

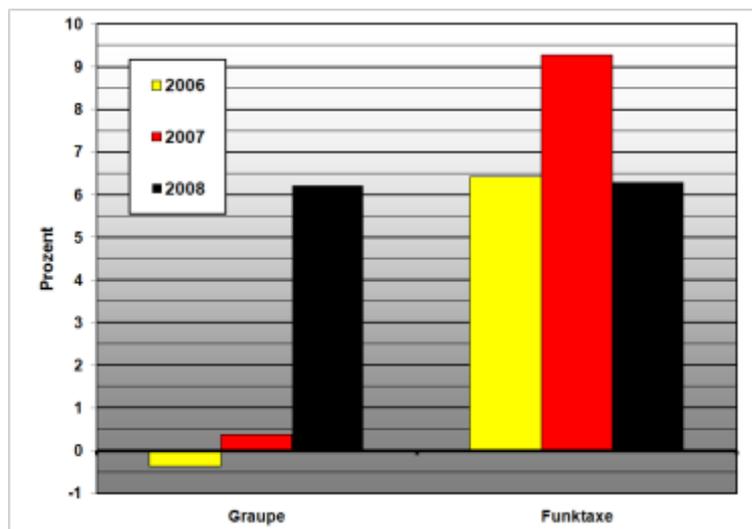
Auch beim nicht unwichtigen Betriebstyp „Alleinfahrern ohne Funk“, dem Klassiker im großstädtischen Taxigewerbe, ist die Zahl der Teilnehmer inzwischen zu gering. Im 3. Zwischenbericht gaben die Gutachter an, dass im April 2008 immerhin 16,4 Prozent aller Taxen zu diesem Betriebstyp gehörten. Im Panel sind aber nur noch 3 Taxen dieses Betriebstyps vertreten, was mageren 3,1 Prozent entspricht. Das ist insofern beachtlich, als dieser Betriebstyp gerade eine Renaissance erlebt.

## 2. Seltsame Entwicklung der Ertragslage bei unterschiedlichen Betriebstypen

Dass die Konjunktur nicht ganz spurlos am Taxengewerbe vorbeigegangen ist, zeigt sich an besseren Besetzkilometer- und Besetzzeitanteilen. Diese führen dann auch zu insgesamt besseren Kilometer- und Stundenumsätzen. Dem widmen Linne+Krause auch viele Seiten ihres Berichts.

Betrachtet man nicht nur die absoluten Zahlen der Stundenumsätze (vgl. S. 19f), sondern schaut man sich auch die prozentuale Veränderung zum Vorjahr an (Sollte man selbst berechnen!), stellt man Merkwürdiges fest:

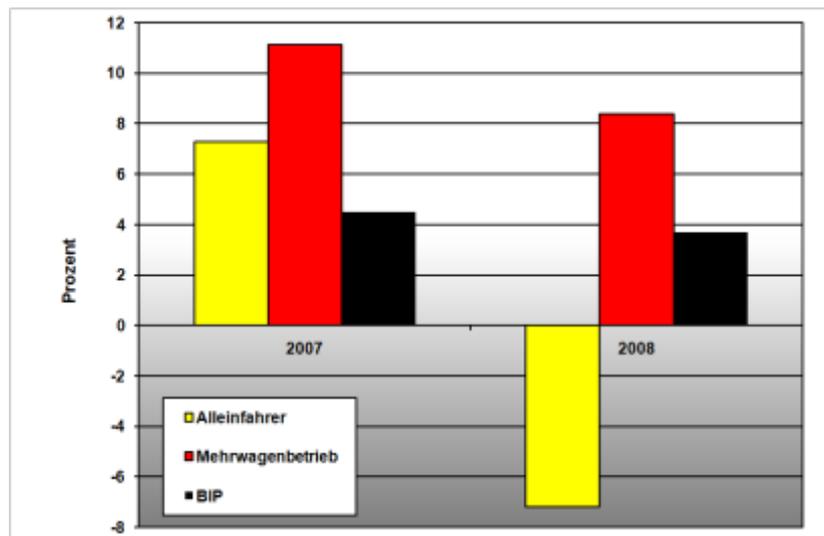
**Abb. 1: Veränderung der Stundenumsätze von Graupen und Funktaxen im Verhältnis zum Vorjahr**



Während sich im letzten Jahr (schwarze Balken) die Umsätze von Graupen und Funktaxen praktisch identisch entwickelten (Graupen + 6,2 %; Funktaxen: + 6,3 %), was wegen des Einflusses der Konjunktur auf das gesamte Hamburger Taxengewerbe eigentlich auch so zu erwarten war, wenn auch nicht in dieser Höhe, verlief die Entwicklung in den beiden Vorjahren uneinheitlich, wenn man den Daten der älteren Zwischenberichte trauen darf. Während die Graupen 2006 und 2007 im Bereich zwischen plus und minus 1 Prozent rumkrebsten, konnten die Funktaxen satte Umsatzzuwächse verzeichnen.

Bei genauerer Betrachtung ergeben sich aber auch innerhalb der Funktaxen deutliche Unterschiede:

**Abb. 2: Veränderung der Stundenumsätze verschiedener Funktaxen-Betriebstypen und des nominellen BIP im Verhältnis zum Vorjahr**



Linne+Krause machen sich nicht mal die Mühe, diesem seltsamen Befund wenigstens ein paar dürre Worte zu widmen. Unser Kommentar lautet: Die Umsatzsteigerung der Mehrwagenbetriebstaxen mit Funkanschluss, die das nominelle BIP um mehr als Doppelte übertreffen, und der dramatische Einbruch bei den Alleinfahrern mit Funk im letzten Jahr sollten Anlass zur gründlichen Überprüfung des Panels und der Methodik sein und können nicht einfach wortlos hingenommen werden. **Das Ergebnis der Linne+Krause'schen Taxameterdaten-Auswertung ist im Detail absolut grotesk und entzieht sich jeder vernünftigen Erklärung.**

### 3. Auswirkung der Tarifierhöhung auf die Ertragslage

Neben der Konjunktur und dem Rückgang der Taxen wirkte sich auch die zum 1. August 2008 in Kraft getretene Tarifierhöhung auf die Ertragslage aus. Um die strittige Prozentzahl der Tarifierhöhung wenigstens nachträglich möglichst exakt erfassen zu können, hätte man die Größen prüfen müssen, die auf andere Einflüsse kaum reagieren. Das sind der **Umsatz pro Besetzkilometer** oder der **Umsatz pro Tour**. Die gesamte Branche erfassende Mittelwerte für den Umsatz pro Besetzkilometer oder pro Tour liefern Linne+Krause aber nicht. Zusätzlich müsste man, wenn man bei der Ermittlung der Tarifierhöhung methodisch sauber arbeiten will, neben dem Kalenderjahr auch die Zeiträume von Tarifierhöhung zu Tarifierhöhung untersuchen. Da der neue Tarif erst am 1. August 2008 in Kraft trat (davor am 1. Juli 2007), hätte man also die Daten für den Umsatz pro Besetzkilometer bzw. pro Tour vom 1. August bis zum 31. Dezember der Jahre 2007 und 2008 miteinander vergleichen müssen. Auch das ist nicht geschehen. Damit lässt sich aus den Angaben von Linne+Krause beim besten Willen keine exakte Prozentzahl für die durchschnittliche Tarifierhöhung ermitteln. Bei allen anderen zur Veränderung bestimmter Kennzahlen genannten Prozentangaben (Umsatz pro Kilometer, pro Stunde und pro Schicht; vgl. S. 5) wirkt sich die Konjunktur durch die leicht verbesserte Auslastung aus. Aber auch dies sind dann wieder Zahlen für das Kalenderjahr 2008, in dem 7 Monate der eine und 5 Monate der andere Tarif in Kraft war. Fazit: Wenn Linne+Krause zu diesem Thema lapidar feststellen, dass im August 2008 der Taxentarif in der Größenordnung von ca. 5% bis 6% angehoben wurde (S. 5), dann haben sie schlicht gekniffen, denn sie könnten, wenn sie wollten, sehr wohl eine exakte Zahl nennen. Die für die Berechnung notwendigen Daten sind ja vorhanden. **Leider ist das Gutachten in diesem Punkt nicht aussagekräftiger als die Pressemitteilung der BSU vom 15. Juli 2008 und soll es wohl auch nicht sein.**

#### **4. Korrektur der Betriebstypen-Einteilung**

In der Vergangenheit haben Linne+Krause eine teilweise seltsame Unterteilung der Betriebstypen vorgenommen, die z.B. keinen Vergleich zwischen Mehrwagenbetrieben mit und ohne Funk zuließ. Hier wurde nun, nachdem man unsere Kritik 3 Jahre lang ignoriert hatte, endlich nachgebessert. (Man muss ja auch mal loben!)

#### **5. Funktionsfähigkeit des Hamburger Taxengewerbes**

Wie auch schon in den Jahren zuvor, machen Linne+Krause keine Aussagen über die Funktionsfähigkeit des Hamburgischen Taxengewerbes im Sinne des § 13 Abs. 4 des Personenbeförderungsgesetzes. Um sich diesbezüglich gar nicht erst die Zunge zu verbrennen, wird der Textanteil der Zwischenberichte von Jahr zu Jahr dünner. Dafür benötigt man immer mehr Zeit die wenigen Zeilen mit der BSU abzustimmen. Deshalb wohl erschien der Bericht dieses Jahr noch später als im letzten Jahr.

#### **6. Glaubwürdigkeit grüner Mindestlohnpolitik**

Die Nettostundenumsätze sind also um ca. 6,2 Prozent gestiegen. In welchem Maße sich hier die noch gute Konjunktur (BIP 3,7) oder Tarif (nach HTV-Berechnung maximal 5,5 Prozent) ausgewirkt haben, lässt sich zwar nicht mit letzter Sicherheit bestimmen, aber immerhin ging es aufwärts. Die sich in der 2. Jahreshälfte abschwächende Konjunktur hatte – so von keinem vorhergesehen – auch ihre positiven Seiten, denn die Dieselpreise sanken deutlich. Geht es dem Hamburger Taxengewerbe deshalb etwa gut?

Für die Berechnung, was von den genannten Nettostundenumsätzen für den Lohn bzw. bei selbstständigen Alleinfahrern als „Gewinn“ übrig bleibt, gibt es eine Faustformel. Etwa 45 Prozent der Einnahmen werden für die Fahrzeugkosten benötigt und 55 Prozent für die Lohnkosten und „Gewinn“. Die Lohnkosten setzen sich zusammen aus den Bruttolöhnen und den vom Arbeitgeber zu tragenden Lohnnebenkosten. Tatsächlich werden heute im Hamburger Taxengewerbe „Bruttostundenlöhne“ in Höhe von max. 45 Prozent des Nettostundenumsatzes gezahlt. Damit ergeben sich folgende Bruttostundenlöhne:

angestellter Fahrer auf Taxe ohne Funk:	<b>5,23 €</b>
angestellter Fahrer auf Taxe mit Funk:	<b>6,77 €</b>

Mit diesen errechneten Stundenlöhnen sind aber schon alle Zuschläge für Sonn-Feiertags- und Nacharbeit abgedeckt. Die tatsächlichen Grundlöhne liegen also um ca. 20 Prozent niedriger.

Wir erwarten von den Verantwortlichen der GAL, dass sie endlich die Beschlüsse ihrer eigenen Bundespartei ernst nehmen und sich nicht länger mit solchem „Wischwaschi“ aus der Affäre ziehen, wie ihn die Abgeordnete Martina Gregersen am 10. Juli 2008 in der Bürgerschaft zum Besten gab:

*„Wie erwähnt, hat sich die Einkommenssituation bei allen Taxibetreibern in den letzten Jahren verbessert. Allerdings haben einige davon sehr profitiert und andere eben nicht, denn die mit Funk haben starke Steigerungen gehabt.“*

Da aber auch dieser Zwischenbericht die traurigen Fakten mehr verschleiert als herausstellt, werden wir von der Dame und ihrer Chefin wohl wieder nur etwas über die angeblich tollen Umsatzsteigerungen hören.

#### **7. Überfällige Konsequenzen**

Die längst fälligen Konsequenzen liegen auf der Hand und sind eigentlich auch durch das Personenbeförderungsgesetz vorgegeben:

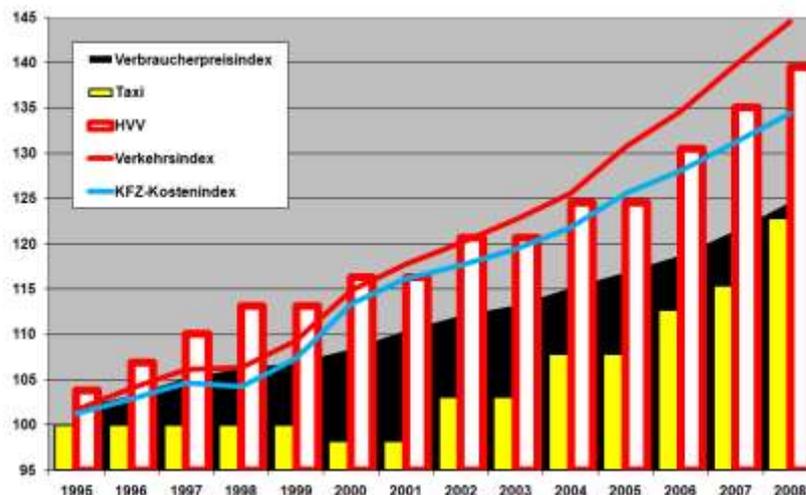
## A. Einrichtung eines Beobachtungszeitraumes

Hätte man 2006, als die BSU zur verschärften – genauer: ordentlichen Prüfung – von Genehmigungsanträgen übergang, gleich einen Beobachtungszeitraum eingerichtet, so hätten wir in Hamburg wahrscheinlich schon weniger als 3.000 Taxen. So wurden die eingezogenen Konzessionen aber zum großen Teil durch neu erteilte Genehmigungen kompensiert. Mit Beginn der spürbaren Wirtschaftskrise (September 2008) steigt die Taxenzahl sogar wieder an. Der Effekt, dass manche in der Krise ausgerechnet im Taxengewerbe ihr Heil suchen, ist bekannt und hätte vermieden werden können. Ebenso hätte der Senat bei seiner Konzessionspolitik berücksichtigen müssen, dass wir verstärkt mit subventionierter Konkurrenz leben müssen (S-Bahn zum Flughafen).

## B. Wiederherstellung eines kostendeckenden Tarifs

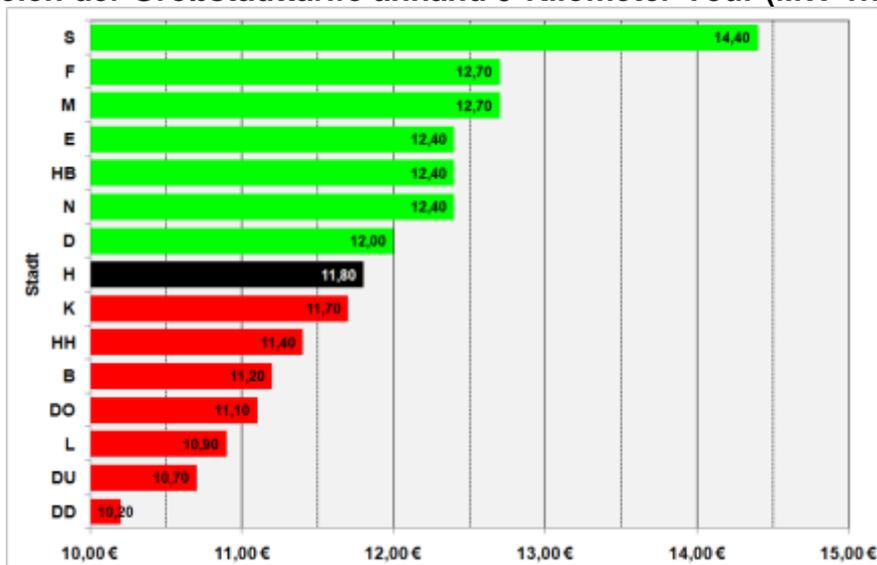
Die vermeintlich halbwegs ordentlichen Tarifierhöhungen der letzten Jahre täuschen darüber weg, dass der Hamburger Taxentarif sich zu unserem Nachteil von allen Kostenindizes abgekoppelt hat.

**Abb. 3: Entwicklung der Fahrpreise von Taxen (5-Kilometer-Tour) und HVV im Vergleich mit Verbraucherpreis-, Verkehrs- und KFZ-Kostenindex (1994 = 100)**



Auch dem Vergleich mit den Tarifen westdeutscher Großstädte hält der Hamburger Taxentarif nicht Stand. In Relation zum in Hamburg verfügbaren Einkommen ist unser Tarif der schlechteste in ganz Deutschland.

**Abb. 4: Vergleich der Großstadttarife anhand 5-Kilometer-Tour (MW 1.7.09 = 11,87 €)**



Die Versäumnisse der Vergangenheit müssen korrigiert werden, wenn wir jemals wieder kostendeckend arbeiten sollen.

Für Rückfragen steht Ihnen Herr Berndt telefonisch unter 0178/4709064 oder per Email [hamburger.steuerverband@hamburg.de](mailto:hamburger.steuerverband@hamburg.de) gern zur Verfügung.