



Taxi Altona e. G.

Taxenvermittlung
Rondenborg 11 – 17 Hs. 6
22525 Hamburg

Tel.: +49 40 226 226 226
Fax: +49 40 226 226 228
mail@taxialtona.de
www.taxialtona.de

Taxi Altona 226 226 226 - Rondenborg 11-17 - 22525 Hamburg

Behörde für Stadtentwicklung und
Umwelt
Rechtsamt
Z. Hd. Herrn Werner
Düsterstr. 10

20354 Hamburg

Hamburg, 22.11.2010

Stellungnahme zum geplanten Sondertarif für Kleinsttaxen

Sehr geehrter Herr Werner,

mit Ihrer Einladung zur Anhörung bezüglich eines geplanten Sondertarifs für Kleinsttaxen baten sie um eine schriftliche Stellungnahme der Verbände und Funkzentralen. Ich habe zwischenzeitlich unsere Mitglieder befragt. Das Echo war – genau wie im gesamten Taxengewerbe – durchgängig kritisch und ablehnend. Nachfolgend nehme ich im Namen von Taxi Altona Stellung und erläutere Ihnen unsere Bedenken.

Wir halten das in Rede stehende Vorhaben für einen schweren Fehler und befürchten, dass dem ohnehin erbittert um das Überleben kämpfenden Taxengewerbe auf diese Weise ein irreparabler Schaden zugefügt werden würde. Bereits die Freigabe der zur Personenbeförderung völlig ungeeigneten und eher als „Funcars“ konzipierten Kleinstfahrzeuge hat sowohl für die Fahrer als auch für die Fahrgäste erhebliche Nachteile zur Folge. Im Zusammenhang mit der Abkehr von einem einheitlichen Tarif stellt das Vorhaben eine Bedrohung der Existenzfähigkeit gerade der Taxenbetriebe dar, deren Inhaber sich schon ohne Billigkonkurrenz an der Grenze zur Selbstaussbeutung bewegen.

Bereits die Art und Weise wie das Projekt durch die Antragstellerin präsentiert wird, bestätigt die Befürchtungen vieler Kollegen: Es handelt sich in erster Linie um eine Eigenwerbekampagne dieser Taxizentrale zu Lasten des restlichen Gewerbes.

Ich möchte Ihnen unsere Bedenken zunächst in kurzer Form vorstellen, um sie nachfolgend näher zu erläutern:

1. Wir können generell weder eine rechtliche noch eine moralische Grundlage erkennen, die eine Ungleichbehandlung verschiedener Verkehrsgewerbebezüge bezüglich der Schadstoffemissionen eingesetzter Fahrzeuge rechtfertigen würde.
2. Ein signifikanter Nutzen für die Umwelt, der die vielfältigen Nachteile der Kleinstfahrzeuge rechtfertigen würde, ist nicht ausreichend belegt und erscheint uns auch nicht plausibel.
3. Es gibt keinen Zusammenhang zwischen der Anzahl der Sitzplätze oder Türen eines Fahrzeugs und der Schadstoffemission, so dass diese Klassifizierung auch nicht für die vorgeblich beabsichtigte Genehmigungsvergabe nach ökologischen Kriterien taugt.
4. Die Arbeitsbedingungen, die sich aus dem Einsatz von Kleinstfahrzeugen für das eingesetzte Personal ergeben würden, sind inakzeptabel.
5. Die Beschränkung des ermäßigten Tarifs auf Kleinstfahrzeuge benachteiligt wesentliche Bevölkerungsgruppen, wie beispielsweise alte oder behinderte Menschen.
6. Die bisher allgemein gültige Prämisse, dass jede Taxe für die überwiegende Zahl der Beförderungsfälle tauglich ist, würde durch die Ausnahmegenehmigung außer Kraft gesetzt, so dass ein Fahrgast zukünftig möglicherweise mehrere Taxen anhalten müsste, um ein geeignetes Fahrzeug zu finden.
7. Die Genehmigung von Microtaxen zum Billigtarif würde den hamburger Taxenmarkt verzerren, weil der Einsatz nur unter der Ägide einer Großzentrale wirtschaftlich sinnvoll sein könnte und diese deshalb bevorzugt würde.
8. Die Modellrechnung zur Ermittlung der Fahrzeugkosten scheint auf zu optimistischen Annahmen zu basieren.
9. Die Ermittlung möglicher Einsparungen an Fahrzeugkosten anhand eines Vergleichs der Kleinstfahrzeuge mit hochklassigen Neufahrzeugen zur Bezifferung des angemessenen Tarifrabattes ist untauglich, weil auf diese Weise andere individuelle Einsparmöglichkeiten, wie der Kauf von Gebrauchtfahrzeugen oder Fahrzeugen mit optimierten Kraftstoffverbräuchen völlig außer Acht gelassen werden und Unternehmer, die individuelle Strategien zur Kostenreduktion verfolgen, benachteiligt würden.
10. Die Einführung eines ermäßigten Tarifs suggeriert, dass der aktuelle Tarif Spielraum für deutliche Rabatte bietet, dabei ist dieser unter realistischen

Vergleichsbedingungen bereits jetzt erheblich günstiger als Tarife ähnlicher Großstädte und ermöglicht vielfach weder dem Arbeitseinsatz angemessene Gewinnentnahmen noch akzeptable Lohnzahlungen.

11. Die Genehmigung von Kleinstfahrzeugen zur Personenbeförderung als Abwehrstrategie gegen preisgünstige Selbstfahrer – Mietprojekte macht keinen Sinn, weil es keinen Anlass gibt, zu erwarten, dass ein potentieller Fahrgast auf das Anmieten eines allein genutzten Kleinwagens zugunsten eines ebenso kleinen Taxis verzichten würde, wenn dieses trotzdem teurer wäre und er sich zudem den knapp bemessenen Innenraum mit dem Fahrer teilen müsste.

Nachfolgend erläutere ich die einzelnen Punkte etwas ausführlicher:

1. Fehlende Grundlage für emissionsbasierte Restriktionen gegen das Taxengewerbe

Es gibt keine rechtliche oder moralische Grundlage, eine Bevölkerungsgruppe oder einen Gewerbebezweig dazu zu zwingen, sich umweltfreundlicher als der Rest der Bevölkerung zu verhalten. Taxenbetriebe zahlen bereits – wie jeder andere Bürger oder Gewerbetreibende – KFZ- und Kraftstoffsteuern, die verbrauchs- und schadstoffabhängig sind und der Steuerung umweltfreundlichen Kauf- und Nutzungsverhaltens dienen sollen. Die Vergabe von Genehmigungen nach ökologischen Kriterien entbehrt einer Rechtsgrundlage und verstieße gegen das Gleichbehandlungsprinzip.

Das Taxengewerbe erfüllt schon mit den derzeit eingesetzten Fahrzeugen einen unbestreitbaren Nutzen für die Optimierung des urbanen Verkehrs hinsichtlich gesteigerter ökologischer Erfordernisse, indem es als sinnvolle und komfortable Ergänzung zu Massenverkehrsmitteln den Verzicht auf die Anschaffung privat oder in geringem Rahmen gewerblich genutzter Fahrzeuge ermöglicht, ohne dass Abstriche beim Komfort oder finanzielle Nachteile hingenommen werden müssten. Zudem tauschen die meisten Taxenbetriebe ihre Fahrzeuge nach wenigen Jahren gegen das jeweils neuste Modell aus, so dass die Gesamtflotte auf einem überdurchschnittlich aktuellen technologischen Stand sein dürfte.

2. Unklarer ökologischer Nutzen von Kleinstfahrzeugen

Um einen hinreichend aussagekräftigen Maßstab für den ökologischen Nutzen der Microtaxis zu ermitteln, müsste eine erheblich höhere Anzahl an Parametern berücksichtigt werden, als lediglich die vom Hersteller unter optimalen Bedingungen gemessenen Verbrauchs- und Emissionswerte. Bereits die im Vergleich zu einem normalen Taxi deutlich reduzierte Lebensdauer der Kleinstfahrzeuge dürfte wegen des immensen Aufwands an Energie und Ressourcen, der zur Herstellung eines Fahrzeugs nötig ist, die Ökobilanz zugunsten qualitativ hochwertiger Fahrzeuge verschieben.

Ein Taxi wird, im Gegensatz zu einem privat verwendeten Fahrzeug, in der Regel, über viele hunderttausend Kilometer genutzt. Das ist bei im städtischen Verkehr betriebenen Kleinstfahrzeugen nicht zu erwarten. Auch die geringeren Standzeiten der beweglichen Teile eines solchen Fahrzeugs dürften die Bilanz negativ beeinflussen.

Die eingeschränkten Einsatzmöglichkeiten der Kleinsttaxis haben zwangsläufig eine deutlich höhere Anzahl an Leerfahrten im Vergleich zu einem universell einsetzbaren Standardtaxi zur Folge. Dieser Umstand senkt die durch den Einsatz dieser Fahrzeuge erzielbare Gesamtersparnis an Schadstoffemissionen deutlich.

Auch der Energieaufwand für das Heizen des Fahrzeuges in der kalten Jahreszeit, besonders während der Wartezeiten am Taxenposten, muss berücksichtigt werden. Bei energieeffizienten Kleinstmotoren ist durch den höheren Wirkungsgrad die erzeugte und in den Verbrauchswerten enthaltene Abwärme geringer als bei größeren Aggregaten. Die zum Heizen des Fahrzeuginnenraums der Kleinstfahrzeuge benötigte Energiemenge ist aber nicht wesentlich geringer, als bei Fahrzeugen von normaler Größe. Dieser zum Betrieb der Fahrzeuge notwendige Energieverbrauch ist nicht in der Modellrechnung enthalten. Möglicherweise muss diese Energie auch durch eine Zusatzheizung erzeugt werden. Wegen der eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten und der zu erwartenden geringeren Akzeptanz durch Fahrgäste dürften die Wartezeiten erheblich länger als die eines Standardtaxis ausfallen.

Bei einer sachlichen Betrachtung wird deutlich, dass eine weitere Segmentierung der Taxiflotte hinsichtlich der Nutzungsbandbreite der einzelnen Fahrzeuge einer Senkung des Gesamtschadstoffausstoßes eher entgegenwirkt.

3. Die Anzahl der Türen ist kein sinnvolles Klassifizierungsmerkmal

Die Ausnahmegenehmigung von der Vorschrift, dass Taxen über zwei Türen auf der rechten Fahrzeugseite verfügen müssen, wird mit dem öffentlichen Interesse an emissionsarmen Taxis begründet. Es besteht jedoch keine Kausalität zwischen der Zahl der Türen oder Sitzplätze und der Schadstoffemission eines Fahrzeugs. Dieser Zusammenhang wird offenbar lediglich aufgrund der Präferenz der Antragstellerin für Fahrzeuge der Marke Smart hergestellt.

Es erscheint nicht plausibel, dass eine konstruktionsbedingte Schwachstelle eines Fahrzeugmodells eine Ausnahme von einer bewährten gesetzlichen Regelung rechtfertigen soll. Besonders schwer verständlich ist die Koppelung eines „Billigtarifs“ an die Anzahl der Türen und Sitzplätze - gibt es doch möglicherweise bereits jetzt, höchstwahrscheinlich jedoch zukünftig, emissionsarme Viertürer mit einem unterdurchschnittlichen Sitzkomfort.

4. Der Betrieb von Kleinsttaxen hat unzumutbare Arbeitsbedingungen zur Folge

Die tägliche Arbeitszeit vieler hamburgischer Taxifahrer beträgt mindestens 10 Stunden. Aber die - oft provisionsabhängigen - Löhne reichen trotzdem bereits auf der Grundlage des normalen Tarifs häufig nicht für die Existenzsicherung ohne Inanspruchnahme staatlicher Transferleistungen. Dieses niedrige Niveau zu senken, anstatt Bemühungen zur Steigerung zu unternehmen, ließe sich sicher schwer mit einer verantwortungsbewussten Sozialpolitik in Einklang bringen.

Hinzu kommt, dass die räumliche Enge der avisierten Fahrzeuge und die daraus folgende körperliche Nähe des Personals zu den meist völlig fremden Fahrgästen die

Arbeitsbedingungen drastisch verschlechtern würde. Bereits ein Standardtaxi bietet kaum die Möglichkeit, die nach den allgemein anerkannten Thesen der Proxemik definierte Intimdistanz zu wahren. Das Personal einer Kleinsttaxi dürfte in der Regel auf Tuchfühlung mit der Kundschaft arbeiten. Ein solches Szenario entspricht in einer wohlhabenden Industrienation eher nicht dem Bild eines akzeptablen Arbeitsplatzes.

Auch in Bezug auf die Verkehrssicherheit verschlechtern sich die Arbeitsbedingungen. Zwar hat der Smart bei Crashtests mit einem starren Hindernis passable Werte erzielt. Bei Tests auf der Basis der im Großstadtverkehr wahrscheinlicheren Unfallursache, der Kollision mit einem größeren Fahrzeug, offenbart sich, dass es derzeit keine konstruktive Möglichkeit gibt, die gravierenden Nachteile zu kompensieren, die sich aus der deutlich unterdurchschnittlichen Fahrzeugmasse der Kleinstfahrzeuge ergeben. Bei der Kollision mit einem durchschnittlichen Mittelklassewagen werden die Kleinstwageninsassen erheblich schwerer verletzt.

5. Ein Billigtarif nur für Microtaxis grenzt Teile der Gesellschaft aus

Wesentliche Bevölkerungsteile würden nicht in den Genuss eines ermäßigten Tarifs kommen können, weil ihre persönlichen körperlichen Merkmale eine Beförderung mit Kleinsttaxen ausschließen. Nicht nur behinderte oder alte, sondern auch schlicht kräftige Fahrgäste würden auf diese Weise benachteiligt werden.

Als besonders problematisch würde sich dieser Umstand im Zusammenhang mit den Sparbemühungen von Firmen oder Institutionen, die Fahrtkosten zu erstatten haben, erweisen. Die Entscheidung, ob eine Kleinsttaxi oder ein Fahrzeug mit angemessenem Raumangebot genutzt wird, obliegt im Fall, dass die Fahrtkosten erstattet werden, nicht dem Fahrgast. Wer durch das enge Nutzungsraster der Microtaxis fällt, würde den erhöhten Fahrpreis rechtfertigen müssen oder bliebe auf einem Teil seiner Kosten sitzen.

6. Die Suche nach einem passenden Taxi wird schwieriger

Bisher war die überwiegende Anzahl der Beförderungsfälle durch die angebotenen Fahrzeuge abgedeckt. Jede Taxe konnte eine Gruppe von vier Personen mit Handgepäck oder eine behinderte Person nebst Begleitung und klappbarem Rollstuhl befördern. Zukünftig werden Fahrgäste bei der Bestellung oder nach dem Anhalten einer Taxe zunächst klären müssen, ob das Fahrzeug für ihre speziellen Merkmale geeignet ist.

7. Ein maßgeschneiderter Tarif für eine Großzentrale

Der Betrieb der Kleinstfahrzeuge könnte sich nur dann rechnen, wenn die begrenzte Nachfrage unter der Ägide einer einzigen großen Zentrale konzentriert wird. Nur wenn die Nachfrage innerhalb dieses eng begrenzten Nutzungsspektrums genau zu dem Angebot an geeigneten Spezialfahrzeugen passt, kann die Disposition so optimiert werden, dass die Einbußen durch den ermäßigten Tarif kompensiert werden. Betriebe ohne Funk oder Betriebe die kleinen Zentralen angeschlossen sind, könnten solche Fahrzeuge nicht gewinnbringend betreiben.

Die ausführende Großzentrale profitiert von einem Zuwachs an Beitragszahlern und der Werbewirkung des Projekts. In den Fällen, in denen kein Microtaxi in einer angemessenen Zeitspanne angeboten werden kann, geht der Auftrag mutmaßlich an die Standardflotte dieser Zentrale. Das dürfte für die Antragstellerin ein weiterer beabsichtigter positiver Nebeneffekt des Projektes sein.

Zusammenfassend muss gesagt werden, dass von der Einführung des Billigtarifs ausschließlich die antragstellende Großzentrale profitiert. Diese Tatsache wird auch durch die überhebliche Reaktion der Antragstellerin auf eine Demonstration besorgter hamburgischer Taxifahrer unterstrichen: Im internen Nachrichtensystem bedankt sie sich bei den Demonstranten für die positive Presse und ein „sattes Auftragsplus“.

8. Betriebskostenkalkulation für Microtaxis ist sehr optimistisch

Sowohl die Kraftstoffverbräuche als auch die Lebensdauer der Kleinstfahrzeuge oder deren Komponenten erscheinen unrealistisch. Es ist zu erwarten, dass durch vermehrte Reparaturen und daraus folgende Mindereinnahmen die Betriebskostensparnis wesentlich geringer als angenommen ausfallen dürfte.

9. Die konkrete Bezifferung der Ersparnis wird durch die Vielzahl unterschiedlicher Betriebsmodelle in Hamburg erschwert

In Hamburg gibt es, sowohl in Hinblick auf die Kosten, als auch die Erträge die unterschiedlichsten Geschäftsmodelle. So ist es schon aufgrund der allgemeinen Auftragslage längst nicht jedem Unternehmer möglich, die in der Modellrechnung angenommenen Umsätze zu realisieren. Diese Unternehmen mussten bereits in der Vergangenheit, beispielsweise durch die Verwendung von Gebrauchtfahrzeugen, ihre Fahrzeugkosten deutlich reduzieren, um bescheidene Gewinne zu erwirtschaften.

Auch diesen Unternehmen müsste, nach der dem Antrag zugrunde liegenden Logik, die Möglichkeit eingeräumt werden, durch einen günstigeren Tarif zusätzliche preisbewusste Kunden zu akquirieren, die einer luxuriösen Fahrzeugausstattung weniger Wert beimessen, um so in der gleichen Zeit höhere Umsätze zu erwirtschaften. Der Nutzen eines solchermaßen zerfaserten Tarifs erschließt sich uns jedoch nicht.

10. Der Billigtarif suggeriert unrealistische Rabattierungsmöglichkeiten

Um den Verzicht auf die Berechnung verkehrsbedingter Wartezeiten auszugleichen, ist der fahrtstreckenabhängige Anteil des hamburgischen Tarifs geringfügig höher als der vergleichbarer Städte. Bezieht man jedoch die in Hamburg üblichen verkehrsbedingten Wartezeiten ein, ist eine gleich weite Fahrt deutlich günstiger, als würde der Tarif vergleichbarer Großstädte zugrunde gelegt. Eine Tabelle, die diese Tatsache belegt, stellen wir unter folgender Adresse zum Download bereit:

www.taxialtona.de/downloads/Tarifvergleich.xls

Leider wird – auch wegen der schlechten öffentlichen Präsentation des hamburgischen Taxengewerbes – von den Kunden nicht erkannt, wie preisgünstig unser Tarif ist. Nach ihrem subjektiven Eindruck sind die hamburgischen Taxen überdurchschnittlich teuer. Gleichwohl gelingt es vielen hamburgischen Taxenbetrieben nicht, dem Arbeitseinsatz

angemessene Erträge zu erzielen. Die Einführung eines Billigtarifs verstärkt den unzutreffenden Eindruck, dass der normale hamburger Tarif zu teuer sei und wirkt sich somit geschäftsschädigend auf das gesamte Gewerbe aus.

11. Microtaxen verhindern keine Mietwagenkonkurrenz

Es wird behauptet, dass die Einführung der Kleinsttaxen als Abwehrstrategie gegen preisgünstige Selbstfahrer – Mietprojekte, wie „Smart To Go“, dienen soll. Leider wird aber weder dargelegt, ob sich der Zulauf solcher Projekte wirklich zum überwiegenden Teil aus der Taxikundschaft speist, noch, aus welchem Grund eine unkomfortable und teurere Alternative wie die Microtaxen eine mögliche Abwanderung von Kunden stoppen sollte.

Natürlich drängt sich die Befürchtung auf, dass das Angebot solcher Billig – Mietprojekte dem Taxengewerbe schaden wird. Möglicherweise wird der Verlust aber auch zum Teil dadurch kompensiert, dass Privatpersonen wegen des günstigen Angebots ihr eigenes Fahrzeug abschaffen und im Fall, dass Carsharing Fahrzeuge nicht verfügbar sind oder im Einzelfall zu unbequem erscheinen, ein Taxi nutzen.

Projekte wie „Car To Go“ sind für einen begrenzten Personenkreis äußerst attraktiv, weil diese Kunden zu einem günstigen Preis ein Fahrzeug mit einem für eine mäßig kräftige Person gerade noch akzeptablen Raumangebot zu ihrer freien Verfügung haben. Welchen Vorteil bietet eine Microtaxe, die nicht selbst gefahren werden darf, für den einzelnen Insassen ein inakzeptables Platzangebot aufweist und zudem noch teurer ist?

Der Kundenkreis der möglicherweise Microtaxis nutzt, ist nicht bei den Nutzern von modernen Carsharing Projekten zu suchen, sondern eher im Bereich der extrem preisbewussten Nutzer von Standardtaxis. Nicht der Mietwagenmarkt wird durch die ermäßigten Tarife Einbußen erleiden, sondern das gesamte Taxengewerbe.

Ich hoffe, dass es hinreichend deutlich geworden ist, dass wir uns weder grundsätzlich gegen Pilotprojekte zur Erprobung neuer Verkehrsformen, noch gegen Initiativen für eine weitere Reduzierung der Schadstoffemissionen der Gesamtflotte sperren. Diese Initiativen dürften aber nicht dazu führen, dass die Lasten von den bereits derzeit hoch belasteten Kleinunternehmen und deren Personal getragen werden, während der Gewinn an anderer Stelle abgeschöpft wird.

Mit freundlichen Grüßen



Sven Althorn