



# Hamburger Taxenverband e.V.

Landesverband für das Hamburger Taxengewerbe

Heimfelder Str. 118b c/o M. Berndt

21075 Hamburg

Tel.: 0178/4709064

Fax: 040/68871788

E-Mail: hamburgertaxenverband@hamburg.de

19.11.2009

## Wer ist „Dr. No“ in der BSU?

### Pressemitteilung des HTV zur seltsamen Taxitarifpolitik der BSU

Seit nunmehr 10 Jahren wird das Hamburger Taxengewerbe von seiner Aufsichtsbehörde *vorgeführt*. Wie wir uns fühlen, können Journalisten und Bürgerschaftsabgeordnete, die sich mit der Aufklärung des HSH-Nordbank-Skandals befassen, heute vielleicht nachempfinden, auch wenn ihnen das Taxengewerbe sonst relativ gleichgültig ist.

Worum geht es?

- Hamburgs Taxifahrern wurde am 1.2.2000 eine Tarifstruktur aufgezwungen, die ihren Einsatz in Tageszeiten mit hoher Verkehrsdichte bestraft, indem eine Minute pro Stopp (auch verkehrsbedingt) nicht vergütet wird.
- Der Tarif wurde seit 1994, als zuletzt ein im Gewerbe halbwegs mehrheitsfähiger Tarif genehmigt wurde, nur um 20,5 Prozent erhöht – zum Vergleich: Die Fahrpreise des HVV, der Mobilität zu sozialverträglichen Preisen ermöglichen soll, stiegen ohne die zum anstehende Tarifierhöhung um 39,5 Prozent.

Bei einer Handelskammerumfrage, die im April 2008 veröffentlicht wurde, sprachen sich **79,9 Prozent der befragten Taxiunternehmer für die Wiedereinführung der klassischen** und international üblichen **Taxitarifstruktur** aus, wonach sich der Fahrpreis aus einem Grundpreis, einem Kilometerpreis und einem Zeitpreis zusammensetzt, wobei der Zeitpreis automatisch berechnet wird, wenn die so genannte Umschaltgeschwindigkeit unterschritten wird.

Trotzdem ignoriert die BSU dieses eindeutige Ergebnis und stellt sich auch gegen unsere Forderung taub, im Rahmen den laufenden Taxigutachtens beide Tarifstrukturen objektiv zu vergleichen. Dazu müssten nur einige wenige Fahrzeuge mit zwei parallel geschalteten Taxametern ausgerüstet werden. So könnte dann der Anteil des heute nicht berechneten Zeitpreises exakt erfasst und alternative Tarifmodelle mit größtmöglicher Sorgfalt berechnet werden. **Die BSU verhindert** als Auftraggeber des Gutachtens aber **Messungen der verkehrsbedingten Wartezeit pro Besetzkilometer**, um dies schon im Ansatz zu unterbinden. Messungen, die vom Gewerbe unabhängig vom Gutachten durchgeführt werden könnten, würde sie erfahrungsgemäß nicht anerkennen.

Die **seit 1994** erfolgte tatsächliche **Tarifierhöhung von 20,5 Prozent** scheint „gefühl“ recht ordentlich zu sein, da die Bruttolöhne in Hamburg seit 1994 auch nur um rund 21 Prozent gestiegen sind. Dabei wird aber übersehen, dass der **Kraffahrerpreisindex** im selben Zeitraum **um 39 Prozent gestiegen** ist. Das bedeutet: Wenn 1994 etwa 40 Prozent des Umsatzes für die Fahrzeugkosten aufgewandt werden mussten und 60 Prozent für Personalkosten bzw. den „Gewinn“ eines alleinfahrenden Taxiunternehmers, so bleibt angesichts der stark gestiegenen Fahrzeugkosten für **Bruttolöhne und „Gewinn“ nur ein Plus von 8,2 Prozent**. Mit anderen Worten: Dank der Tarifpolitik der BSU wurde die Einkommensentwicklung der Taxifahrer in Hamburg vollkommen von der schon unzureichenden durchschnittlichen Einkommensentwicklung abgekoppelt.

Dies trifft die in unserem Gewerbe Tätigen besonders hart, da ihr Einkommen zusätzlich konjunkturellen Schwankungen ausgesetzt ist. Nicht nur der „Gewinn“ selbstfahrende Unternehmer, sondern auch das Gehalt der meisten angestellten Fahrer ist nämlich vom Umsatz

abhängig, der sich um Lauf dieser Jahre auch nicht positiv entwickelt hat. Die meisten Taxenbetriebe haben deshalb die Umsatzbeteiligung ihrer Angestellten deutlich kürzen müssen.

Diese Fakten ignorieren die Beamten unserer Aufsichtsbehörde genau so, wie den erklärten Willen der Mehrheit des Gewerbes, der in der Handelskammerumfrage zum Ausdruck kam. Die Folge der jahrelangen Ignoranz ist, dass in der Stadt mit dem höchsten verfügbaren Einkommen unter den deutschen Großstädten mit mehr als 500.000 Einwohnern inzwischen ein Taxentarif gilt, der nicht besser ist als der in den armen Ruhrgebietsstädten.

Juristisch ist gegen diese Vergewaltigung einer ganzen Branche kaum etwas zu machen, da das Personenbeförderungsgesetz zu schwammig ist und Hamburger Verwaltungsrichter offensichtlich auch nicht besonders gut rechnen können, sodass selbst groteske Fehlkalkulationen der BSU bei ihnen unbeanstandet durchgehen.

### **Wir appellieren daher an alle verantwortungsbewussten Abgeordneten:**

Prüfen Sie die Arbeit der BSU genau! Die Zahlen, zu denen sich die BSU erklären müsste, liegen auf dem Tisch. Beachten Sie dazu den aktuellen **HTV-Tarifantrag vom 23. Oktober** mit ausführlicher Begründung und Vergleichsmaterial!

> <http://www.taxiforum.de/texte/htv-tarifantrag-09.pdf>

Bemerkenswerte Differenzen in der Kalkulation der letzten Tariferhöhung wurden auch in der **Bürgerschaftsdrucksache 19/887** aufgedeckt. Nicht zum ersten Mal weichen die verkündete und die tatsächliche Tariferhöhung zum Nachteil des Taxengewerbes erheblich voneinander ab. Lassen Sie nicht länger zu, dass Tausende durch die Willkür einer Behörde um ihren gerechten Lohn betrogen werden!

Insbesondere an die Abgeordneten der GAL appellieren wir: Wer mit dem Mindestlohn auf Stimmenfang geht, sollte, wenn er konkret in der Verantwortung steht, wenigstens ansatzweise Taten folgen lassen!

Senatorin Hajduk muss sich auch fragen lassen, wie eine dank politischer Versäumnisse kapitalschwache Branche der Forderung nach möglichst modernen und saubereren Fahrzeugen nachkommen soll, ohne dass viele Kleinbetriebe dabei auf der Strecke bleiben. Im Personenbeförderungsgesetz steht ausdrücklich:

***Die Genehmigungsbehörde hat die Beförderungsentgelte insbesondere daraufhin zu prüfen, ob sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind.*** (§ 39 Abs. 2 PBefG)

Der Hamburger Taxentarif reicht nicht einmal für menschenwürdige Löhne. Das Kapital für außerordentliche Investitionen, die bei Einführung einer Umweltzone für die Nachrüstung älterer Fahrzeuge oder vorgezogene Anschaffungen von Neufahrzeugen notwendig werden, ist dank der seit vielen Jahren total verfehlten Tarifpolitik der BSU nicht vorhanden. Die Betriebe werden durch staatliche Zwangsmaßnahmen also in die Verschuldung getrieben, weil die BSU permanent das Personenbeförderungsgesetz missachtet. Hochgradig ärgerlich ist in diesem Zusammenhang auch, dass die Betriebe keine Planungssicherheit haben, weil es von der zuständigen Senatorin nur Absichtserklärungen gibt, aber keiner weiß, ob eine Umweltzone wirklich kommt und welche Fristen und Ausnahmegenehmigungen dann gelten werden.

Auf diesem Hintergrund ist unser aktueller Tarifantrag äußerst maßvoll, was der aktuellen Wirtschaftslage geschuldet ist. Trotzdem wird die BSU ihn ablehnen (Es fehlt nur noch der formale Akt.), denn „**Dr. No**“, der ganz offensichtlich ein gestörtes Verhältnis zum Taxengewerbe hat, regiert dort vollkommen unbeeindruckt davon, wer sich gerade Senatorin oder Senator nennen darf.

Martin Berndt  
geschäftsführender Vorstand