

**erweitert um S. 17 - 18**

**Tarifantrag**

**des**

**Hamburger Taxenverbandes e.V.**

**23.10.2009**



Hamburger Taxenverband e.V.

Heimfelder Str. 118b

21075 Hamburg

Tel.: 0178/4709064

Email: [hamburger.taxenverband@hamburg.de](mailto:hamburger.taxenverband@hamburg.de)

**veröffentlicht am 30. Oktober 2009**

## Inhalt

1. <a href="#">Vorwort</a>	3
2. <a href="#">Konjunkturelle Lage in Hamburg</a>	4
3. <a href="#">Rückblick auf die Tariferhöhung 2008</a>	6
4. <a href="#">Kostensteigerung laut BSU-Tabelle</a>	13
5. <a href="#">Der Hamburger Tarif im Vergleich</a>	15
6. <a href="#">HTV-Tarifvorschlag 2009/2010</a>	18
7. <a href="#">Nachwort</a>	26

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: <a href="#">Autokosten-Index III.2009 – ADAC-Graphik</a>	3
Abb. 2: <a href="#">Übernachtungen in Hamburg</a>	4
Abb. 3: <a href="#">Entwicklung der Fluggastzahlen am HAM</a>	5
Abb. 4: <a href="#">Tariferhöhungen seit 1994</a>	6
Abb. 5: <a href="#">BSU-Tarifvergleich zur Pressemitteilung</a>	7
Abb. 6: <a href="#">HTV-Fahrpreisvergleich (5 Kilometer, 5 Minuten, Stand 1.8.08)</a>	7
Abb. 7: <a href="#">Anlage mit Tarifikalkulation der BSU zu 19/887</a>	9
Abb. 8: <a href="#">berichtigte Tarifikalkulationstabelle</a>	10
Abb. 9: <a href="#">Touren- und Umsatzverteilung</a>	11
Abb. 10: <a href="#">Tariferhöhung nach BSU und korrigiert</a>	11
Abb. 11: <a href="#">Zusammenfassung der BSU-Kostentabelle</a>	13
Abb. 12: <a href="#">korrigierte und zusammengefasste Kostentabelle</a>	14
Abb. 13: <a href="#">Vergleich der aktuellen Taxenttarife deutschen Großstädte</a>	15
Abb. 14: <a href="#">Fahrpreis für eine 5-Kilometer-Tour einschließl. 5 Minuten Wartezeit</a>	16
Abb. 15: <a href="#">Aktuelle Taxenttarife in der Metropolregion Hamburg</a>	17
Abb. 16: <a href="#">Fahrpreis (5-Kilometer-Tour)in Hamburg und ... Landkreisen</a>	17
Abb. 17: <a href="#">Verfügbares Einkommen je Einwohner in den Großstädten 2007</a>	18
Abb. 18: <a href="#">VEK je Einwohner in Hamburg und umliegenden Landkreisen</a>	18
Abb. 19: <a href="#">Erhöhung der Taxipreise im Vergleich mit dem HVV und div. Indizes</a>	19
Abb. 20: <a href="#">Wartezeit je Kilometer im Verhältnis zur Tourenlänge</a>	21
Abb. 21: <a href="#">HTV Kalkulationstabelle</a>	22
Abb. 22: <a href="#">Prozentuale Erhöhung des HTV-Tarifvorschlages zu 1994 und 2008</a>	24

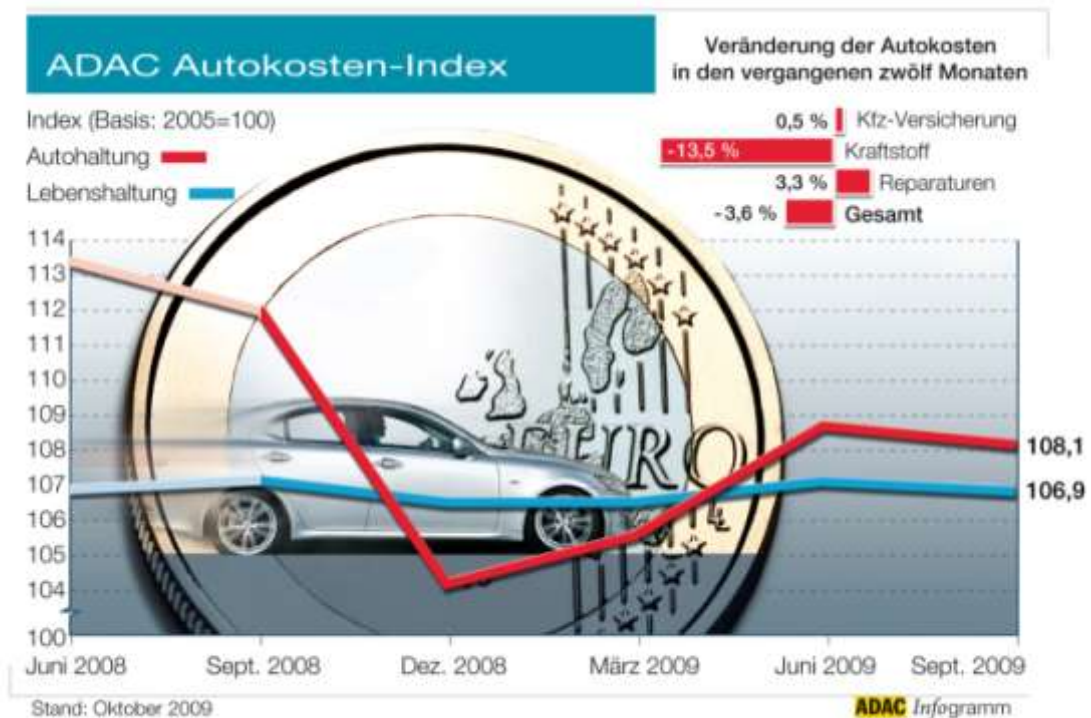
## 1. Vorwort

Ist jetzt ein Tarifantrag jetzt notwendig und sinnvoll?

Unserer Meinung nach eindeutig „Ja“!

Obwohl sich zurzeit die Lebenshaltungskosten und die Kraftfahrzeugkosten sehr günstig entwickeln,

**Abb. 1: Autokosten-Index III.2009 – ADAC-Graphik<sup>1</sup>**



und die konjunkturelle Lage noch nicht als durchgehend positiv bewertet werden kann, gibt es einige branchenspezifischen Faktoren, die berücksichtigt werden müssen.

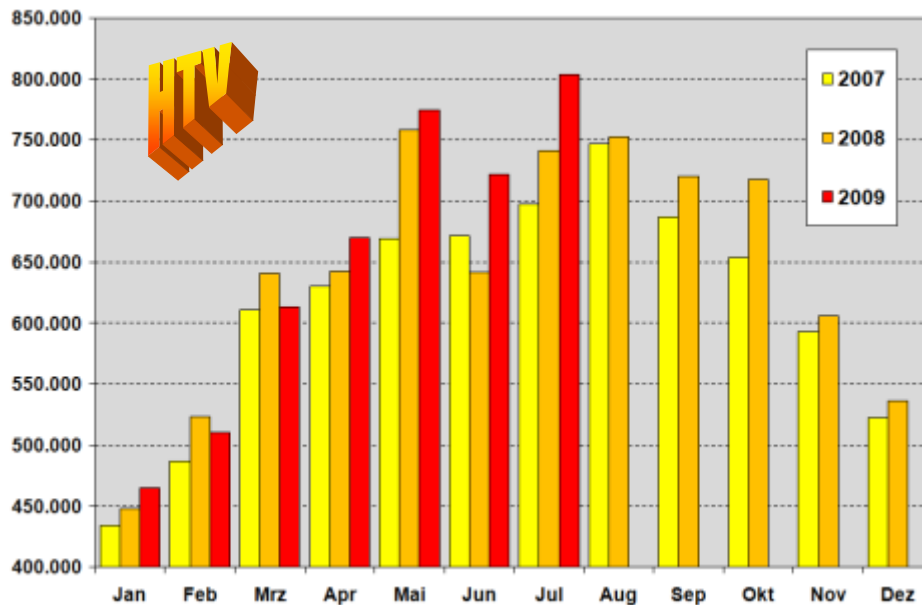
- Bei Versicherungen und Funkgebühren sind deutliche Kostensteigerungen zu verzeichnen.
- Die Frage der Tarifstruktur ist nach wie vor nicht im Sinne der Mehrheit der Taxiunternehmer gelöst.
- Unabhängig von den ersten beiden Punkten gibt es einen erheblichen Nachholbedarf aus der Zeit zwischen 1994 und 2001.
- Zieht die Konjunktur wieder an, wird sehr schnell auch wieder Bewegung in die variablen Kosten kommen. Um dann nach längerer tarifpolitischer Ruhe den Tarif nicht sehr deutlich anheben oder einen Teil der Kostensteigerung „abschreiben“ zu müssen, sind mäßige aber regelmäßige Tarifanpassungen unumgänglich.

<sup>1</sup> <http://www.presse.adac.de/infogramme/verkehrswirtschaft/?active1=tcm:11-2060-4&active2=tcm:11-31925-4>

## 2. Konjunkturelle Lage in Hamburg

Die Lage ist auch in Hamburg nicht rosig, aber doch besser als im Bundesdurchschnitt. Darauf weist das Statistiktamt Nord in seiner Meldung vom 24. September hin<sup>2</sup>. So sank das BIP in der ersten Jahreshälfte 2009 im Bundesdurchschnitt real, also inflationsbereinigt, um 6,8 in Hamburg jedoch nur um 4,4 Prozent. Auch die Handelskammer beurteilt die Aussichten vorsichtig optimistisch<sup>3</sup>. Diese Einschätzung deckt sich mit den Umfrageergebnissen des ifo-Institutes<sup>4</sup>. Pessimistischer Prognosen haben sich damit so nicht bestätigt.<sup>5</sup> Da die Lage in den verschiedenen Branchen sehr stark voneinander abweicht, ist hier zu differenzieren. Von der Wirtschaftskrise stark betroffen ist natürlich der Umschlag im Hafen. Für das Taxengewerbe spielt die Hafenwirtschaft heutzutage aber einen untergeordnete Rolle. Wesentlich wichtiger ist die Medienbranche. Hier zeigt sich ein Silberstreifen am Horizont.<sup>6</sup> Allerdings sehen die Agenturen die Lage deutlich positiver als zum Beispiel die Zeitungsverlage. Es gibt aber auch Branchen, die trotz Krise richtig „brummen“, so die für das Taxengewerbe wichtige Tourismusbranche.

Abb. 2: Übernachtungen in Hamburg<sup>7</sup>



Dieses Diagramm zeigt, dass Hamburg weiter ein Besuchermagnet ist. Nur im Februar und März lagen die Zahlen unter dem Vorjahreswert, aber immer noch über den Werten des guten Jahres 2007. Seit Juni sind sogar wieder überdurchschnittliche Zuwächse zu verzeichnen und obwohl immer neue Hotels gebaut werden, ist auch die Auslastung ordentlich (Juli 2009 = 61,5 Prozent). Es gibt aber auch hier ein Haar in der Suppe: Der Anteil zahlungskräftiger, ausländischer Bewucher nimmt leider ab.

<sup>2</sup> [http://www.statistik-nord.de/uploads/tx\\_standocuments/SI09\\_104\\_F.pdf](http://www.statistik-nord.de/uploads/tx_standocuments/SI09_104_F.pdf)

<sup>3</sup> [http://www.hk24.de/produktmarken/standortpolitik/zahlen\\_fakten/hamburger\\_konjunkturdaten/index.jsp](http://www.hk24.de/produktmarken/standortpolitik/zahlen_fakten/hamburger_konjunkturdaten/index.jsp)

<sup>4</sup> <http://www.cesifo-group.de/portal/page/portal/ifoHome/a-winfo/d1index/10indexgsk>

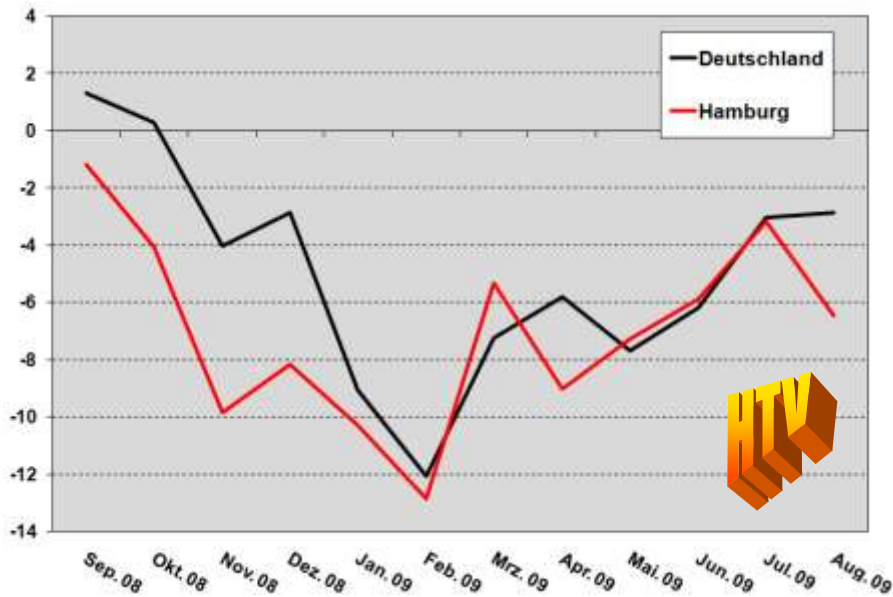
<sup>5</sup> [http://www.hwwi.org/fileadmin/hwwi/Publikationen/Policy/HWWI\\_Policy\\_Paper\\_1-16.pdf](http://www.hwwi.org/fileadmin/hwwi/Publikationen/Policy/HWWI_Policy_Paper_1-16.pdf)

<sup>6</sup> [http://www.omg-mediaagenturen.de/fileadmin/media-center/OMG-Website/monitore/omg\\_somo\\_2009.pdf](http://www.omg-mediaagenturen.de/fileadmin/media-center/OMG-Website/monitore/omg_somo_2009.pdf)

<sup>7</sup> [http://www.statistik-nord.de/fileadmin/download/Tourismus\\_HH.pdf](http://www.statistik-nord.de/fileadmin/download/Tourismus_HH.pdf)

Nicht so gut sieht es bei den Fluggästen aus. Hier bewegt sich Hamburg nur im Mittelfeld und schneidet von den 5 größten deutschen Flughäfen sogar am schlechtesten ab. Bei einem genaueren Blick in die Monatszahlen der ADV zeigt sich, dass die Flugverbindungen ins EU-Ausland besonders stark betroffen sind.

**Abb. 3: Entwicklung der Fluggastzahlen am HAM im Vergleich zum Vorjahresmonat<sup>8</sup>**



Die reinen Zahlen spiegeln die Lage aber nicht in ihrer ganzen Schärfe wieder. Viele Firmen haben die Reisekosten als Sparpotential entdeckt. Geschäftsreisende fliegen weniger und wenn dann häufig nur noch Economy statt Business.<sup>9</sup> Dieses veränderte Verhalten drückt deutlich auf den Gewinn der Lufthansa. Auch die Taxifahrt wird nicht mehr automatisch bezahlt. Diese Tendenz begünstigt die FHH durch die S-Bahn-Anbindung des Flughafens.

<sup>8</sup> <http://www.adv.aero/statistiken.html>

<sup>9</sup> <http://wissen.manager-magazin.de/wissen/dokument/dokument.html?titel=New%3A+Economy&id=66152595&top=MM&suchbegriff=reisekosten&quellen=&qcrubrik=wirtschaft>

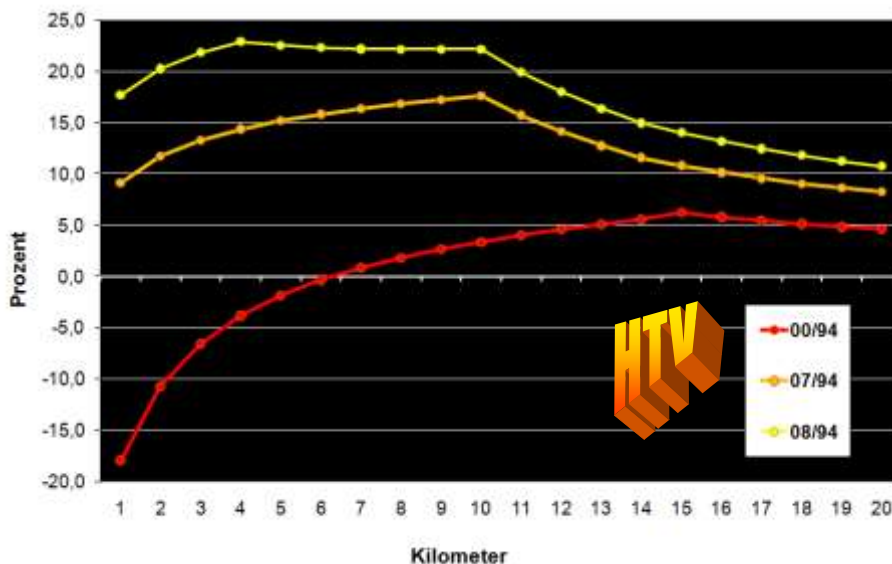
### 3. Rückblick auf die Tarifierhöhung 2008

Bei der zum 1. August 2008 in Kraft getretenen Tarifierhöhung wurden spürbar die Grundgebühr und das Kilomergeld für die ersten 4 Kilometer angehoben. Das Kilomergeld für die folgenden 6 Kilometer erhöhte sich dagegen nur um einen Cent und blieb am dem 11. Kilometer sogar unverändert. Die leichte Anhebung des Wartegeldes ist bedeutungslos, da es ohnehin erst nach einer „**Karenzminute**“ pro Stopp berechnet wird. Damit sind praktisch alle Ampelrotphasen abgedeckt. Diese Tarifierhöhung macht sich daher vor allem bei kürzeren Touren bemerkbar.

	Grund- gebühr	Kilomergeld			Warte- geld
		1. - 4. km	5. - 10. km	ab 11. Km	
2007	2,40 €	1,68 €		1,28 €	24,00 €
2008	2,60 €	1,80 €	1,69 €	1,28 €	25,00 €

Neben einem Ausgleich der stark gestiegenen Treibstoffkosten beabsichtigte man mit dieser „degressiven“ Tarifierhöhung die Folgen der 2000er „Tarifreform“ zu abzumildern, bei der die Berechnung der verkehrsbedingten Wartezeit abgeschafft und nur teilweise durch ein höheres Kilomergeld kompensiert worden war. Durch diese Fehlkalkulation waren die kurzen Touren nach 5,5 Jahren ohne Tarifierhöhung sogar drastisch billiger geworden. Alle Tarifanpassungen nach 2000 und vor 2008 hatten dieses Missverhältnis zusammen nicht ausreichend korrigiert. Wie das folgende Diagramm zeigt, war aber auch 2008er Maßnahme nur bedingt erfolgreich.

Abb. 4: Tarifierhöhungen seit 1994



Laut Pressemitteilung der BSU sollte sich durch diese Änderungen im letzten Jahr einen durchschnittliche Tarifierhöhung von 5,9 Prozent ergeben.<sup>10</sup> Leider trat diese nicht wie angekündigt ein, weil auch diesmal nicht mit der größtmöglichen Sorgfalt kalkuliert worden war. Faktisch dürfte die Tarifierhöhung im Mittel über ein Prozent niedriger ausgefallen sein.

<sup>10</sup> <http://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/379712/2008-07-15-bsu-taxentarife.html>



Die von der BSU anlässlich des Inkrafttretens des Tarifs herausgegebene Pressemitteilung enthielt starken Tobak. Nur als vorsätzliche Täuschung der Öffentlichkeit konnte dieser Tarifvergleich mehrerer Großstädte verstanden werden.

**Abb. 5: BSU-Tarifvergleich zur Pressemitteilung**

Stadt	Hamburg		Berlin	München	Stuttgart	Frankfurt		Düsseldorf	
	Tarif Juli 2007	neuer Tarif August 2008	März 2007	Juni 2006	Januar 2007	Tag September 2006	Nacht	Tag Dezember 2005	Nacht Wochen- ende
3 km	7,44	<b>8,00</b>	7,74	7,50	7,60	6,80	7,60	6,74	7,19
5 km	10,80	<b>11,49</b>	10,90	10,70	10,80	10,00	11,00	9,70	10,45
10 km	19,20	<b>19,94</b>	17,66	17,70	18,30	18,00	19,50	16,90	18,40
20 km	32,00	<b>32,74</b>	29,66	31,70	33,30	31,00	34,80	29,70	32,70

Aus der Tabelle selbst wurde nämlich nicht deutlich, dass man bei der Preiskalkulation für Touren unterschiedlicher Länge ausschließlich die Grundgebühr und das Kilometergeld berücksichtigt hatte. Zwar hatte man den Satz vorausgeschickt: *„Hierbei ist zu berücksichtigen, dass außer in Hamburg und Berlin (Wartezeit von mehr als einer Minute) in den anderen Städten auch bei kurzfristigem verkehrsbedingtem Stillstand (z. B. an Ampeln) eine Wartezeit zu zahlen ist, so dass in den anderen Städten die tatsächlichen Preise für Taxifahrten höher liegen können als die hier zu Grunde gelegte Kombination aus Grund- und km-Preis“*, aber verschwiegen, welchen erheblichen Anteil das Wartegeld am Fahrpreis hat und so übersah die Presse diesen Aspekt (wunschgemäß?)<sup>11</sup>. Ferner wurde ausgeblendet, dass in einigen Städten zusätzlichen zu den genannten Tarifelementen auch noch Zuschläge für besondere Dienstleistungen erhoben werden. Tatsächlich hatte Hamburg zu diesem Zeitpunkt trotz der frischen Tariferhöhung nach Berlin den zweitniedrigsten Tarif. Bei einer Funktour von 5 Kilometern Länge sind in Hamburg tagsüber mit rund 5 Minuten verkehrsbedingter Wartezeit zu rechnen. In anderen Städten dürften es sogar mehr sein. Damit hätte sich aber folgendes Bild ergeben:

**Abb. 6: HTV-Fahrpreisvergleich für 5 Kilometer und knapp 5 Minuten Wartezeit<sup>12</sup>, Stand 1. August 2008**

Stadt	Grundpreis	Kilometerpreis	Zwischensumme	Zeitpreis	Summe	Fahrpreis
B	2,90	7,90	10,80	0,00	10,80	10,80
<b>HH</b>	<b>2,60</b>	<b>8,89</b>	<b>11,49</b>	<b>0,00</b>	<b>11,49</b>	<b>11,40</b>
D	2,30	7,40	9,70	1,82	11,52	11,60
F	2,00	8,00	10,00	1,59	11,59	11,80
M	2,70	8,00	10,70	1,70	12,40	12,40
S	2,50	8,30	10,80	1,82	12,62	12,70

<sup>11</sup> [BILD Hamburg berichtete am 21.10.09 unter Bezugnahme auf den „Feinschmecker“ auf Seite 8 mal wieder unter der Überschrift „TAXI - Nur in Stuttgart ist Taxifahren noch teurer“](#). So hat die BSU eine geschäftsschädigende Wanderlegende in Umlauf gebracht!

<sup>12</sup> Kalkuliert wurde unserem Wartezeitmodell entsprechend mit exakt 272,5 Sekunden. Vgl. S. 22!

Dass der Fahrpreis in dieser Tabelle von der Summe aus Grund-, Kilometer- und Zeitpreis abweicht, ist durch die festen Schalteinheiten der Taxameter bedingt. In einigen Städten wird eine Schalteinheit vorgeschaltet und dann abgefahren, in Hamburg wird dagegen eine Schalteinheit erst dann berechnet, wenn sie schon voll abgefahren wurde.

Heute sehen die Zahlen für Hamburg noch schlechter aus, da bis auf München inzwischen alle anderen aufgelisteten Städte ihre Tarife ebenfalls erhöht haben.

DIE LINKE fragte unter Punkt 3 einer Großen Anfrage<sup>13</sup> die BSU auch nach dieser Form der Öffentlichkeitsarbeit, erhielt jedoch nur eine ausweichende Antwort.

Gefragt wurde auch:

*Warum hält Hamburg an einer Tarifstruktur fest, die 2000 als Experiment eingeführt wurde und nach acht Jahren vom Gewerbe immer noch entscheiden abgelehnt wird (80 Prozent laut Handelskammerumfrage!)? Welche Argumente hat die BSU dafür, die andere – von New York, London bis Stuttgart – nicht haben?*

Man antwortete:

*Es trifft nicht zu, dass die Tarifstruktur laut der Umfrage der Handelskammer von 80 Prozent der Antwortenden abgelehnt wird. Vielmehr bezieht sich dieser Wert lediglich auf die Regelung zur Wartezeit, wonach nur die Wartezeiten, die über eine Minute hinausgehen, entgeltpflichtig sind.*

*Die Gründe für diese Regelung sind: Ein Entgelt für verkehrsbedingte Wartezeiten entspricht nicht dem Ziel von Tarifen, die bei gleichen Strecken auch gleich und damit für den Kunden transparent sind. Verkehrsbedingte Wartezeiten werden im Übrigen in keinem anderen verkehrsbezogenen Gewerbe vergütet. Weder der Güterkraftverkehr noch der Buslinienverkehr, der Eisenbahn- oder Straßenbahnverkehr, geschweige denn der Luft- oder Schiffsverkehr können ihren Kunden die Kosten eines Verkehrsstaus in Rechnung stellen. Es entspricht auch nicht der Erwartung von Kunden, für längere Beförderungszeiten bei gegebener Strecke mehr Geld zu bezahlen. Im Übrigen ist anzumerken, dass die Einführung des Wartegeldes für verkehrsbedingte Stillstandszeiten unter einer Minute nicht zu höheren Einnahmen des Taxengewerbes führen würde, da sie durch Senkung der entfernungsabhängigen Entgeltanteile kompensiert werden müsste. Andernfalls würde eine die Nachfrage hemmende Überteuerung der Taxenfahrt eintreten.*

Hier werden also nur Nebelbomben gezündet und Äpfel mit Birnen verglichen. Die nicht berechnete Wartezeit ist das signifikanteste Merkmal der Hamburger Tarifstruktur. Die Frage bezog sich genau auf diesen Punkt. Taxenverkehr lässt sich auch nicht mit „barrierefreien“ Verkehrsformen vergleichen. Selbst der Vergleich mit dem Güterverkehr hinkt, da dieser nicht der Tarifpflicht unterliegt. Es steht diesen Unternehmen frei, den Zeitaufwand einzupreisen, wie sie wollen, sofern der Markt dies zulässt. Die BSU blieb also die Antwort schuldig, warum ein seit hundert Jahren weltweit bewährtes Tarifelement angeblich überflüssig sei. Sie musste dabei vollkommen ausblenden, welche Folgen dies für das Taxengewerbe hat. Auftragsstarke Zeiten sind in der Regel auch verkehrsstarke Zeiten, in denen man im Innenstadtverkehr selbst für kurze Touren sehr lange benötigen kann. Eine adäquate Kompensation durch den Kilometerpreis ist nicht möglich, da dieser sonst in den anderen Zeiten zu hoch wird. Daher ist das variable Tarifelement des Zeitpreises unverzichtbar.

Eine weitere Frage bezog sich auf die falsch ermittelte Tariferhöhung. Hier stellte die BSU anhand einer Tabelle, die als Anlage beigefügt wurde (s.u.), dar, wie sie gerechnet hatte und gab dabei zu, dass die durchschnittliche Erhöhung des Umsatzes, wie vom HTV vorher schon ermittelt, ca. ein Prozent niedriger ausfällt. Die Berechnung der durchschnittlichen Fahrpreiserhöhung ist dagegen fehlerhaft:

---

<sup>13</sup> [Bürgerschaftsdrucksache 19/887 vom 5.9.2008: Perspektiven des Taxengewerbes in Hamburg](#)



## HTV-Tarifantrag 2009

**Abb. 7: Anlage mit Tarifikalkulation der BSU zu 19/887**

Tarif Alt	Tarif Neu
Grundpreis 2,40 Euro	Grundpreis neu: 2,60 Euro
km 1. - 10. 1,68 Euro	km 1. - 4. 1,80 Euro
	km 5 - 10 1,69 Euro
ab km 11 1,28 Euro	ab km 11 1,28 Euro

Kilo- meter	Anteil am Tourenauf- kommen	aktueller Tarif (Euro)	Tarifvor- schlag (Euro)	Absolute Erhöhung (Euro)	Prozentuale Erhöhung	Mittlerer Umsatz bei 100 Fahrten alt (Euro)	Mittlerer Um- satz bei 100 Fahrten neu (Euro)
1	5,4%	4,08	4,40	0,32	7,84%	22,03	23,76
2	13,0%	5,76	6,20	0,44	7,64%	74,88	80,60
3	15,0%	7,44	8,00	0,56	7,53%	111,60	120,00
4	13,1%	9,12	9,80	0,68	7,46%	119,47	128,38
5	10,7%	10,80	11,49	0,69	6,39%	115,56	122,94
6	7,9%	12,48	13,18	0,70	5,61%	98,59	104,12
7	6,6%	14,16	14,87	0,71	5,01%	93,46	98,14
8	5,4%	15,84	16,56	0,72	4,55%	85,54	89,42
9	4,2%	17,52	18,25	0,73	4,17%	73,58	76,65
10	3,5%	19,20	19,94	0,74	3,85%	67,20	69,79
11	3,2%	20,48	21,22	0,74	3,61%	65,54	67,90
12	2,7%	21,76	22,50	0,74	3,40%	58,75	60,75
13	2,0%	23,04	23,78	0,74	3,21%	46,08	47,56
14	1,3%	24,32	25,06	0,74	3,04%	31,62	32,58
15	1,0%	25,60	26,34	0,74	2,89%	25,60	26,34
16	0,7%	26,88	27,62	0,74	2,75%	18,82	19,33
17	0,6%	28,16	28,90	0,74	2,63%	16,90	17,34
18	0,5%	29,44	30,18	0,74	2,51%	14,72	15,09
19	0,5%	30,72	31,46	0,74	2,41%	15,36	15,73
20	0,4%	32,00	32,74	0,74	2,31%	12,80	13,10
21	0,4%	33,28	34,02	0,74	2,22%	13,31	13,61
22	0,3%	34,56	35,30	0,74	2,14%	10,37	10,59
23	0,3%	35,84	36,58	0,74	2,06%	10,75	10,97
24	0,2%	37,12	37,86	0,74	1,99%	7,42	7,57
25	0,2%	38,40	39,14	0,74	1,93%	7,68	7,83
25+	1,1%	39,68	40,42	0,74	1,86%	43,65	44,46
						1.261,27	1.324,57

Durchschnitt: 0,70 Euro		Durchschnitt: 5,99 %		Durchschnitt: 5,0183 %
		Durchschnittliche Erhöhung des Preises einer Fahrt		
		Durchschnittliche Erhöhung des Umsatzes		

## HTV-Tarifantrag 2009

Diese Tabelle richtet sich nach dem 3. Zwischenbericht des Gutachtens von Linne+Krause<sup>14</sup>. So wurde deren Tourenverteilung übernommen, also die Anzahl bzw. der Anteil aller Touren innerhalb einer Unterteilung von einem Kilometer Länge.

Ein Fehler besteht schon dann darin, dass für alle Touren innerhalb der Kilometerspanne der volle Fahrpreis für den vollen Kilometer angesetzt wurde. Die Summe dieser Touren ist im Mittelwert natürlich kürzer. Dieser Fehler ist aber nicht ausschlaggebend für die überhöhten 5,99 Prozent. Diese ergeben sich, weil man die jeweilige prozentuale Tarifierhöhung mit dem prozentualen Anteil dieser Touren an der Gesamtheit der zugrunde gelegten Touren multipliziert hat. Da der Anteil der kurzen Touren an dieser Gesamtheit aber höher ist als deren Anteil am Gesamtumsatz wird die Sache schief. Richtig wäre also gewesen, die ermittelte Erhöhung mit dem Anteil am Gesamtumsatz zu multiplizieren. Die Tabelle müsste ohne die letzten beiden Spalten in etwa so aussehen:

**Abb. 8: berichtigte Tarifikalkulationstabelle<sup>15</sup>**

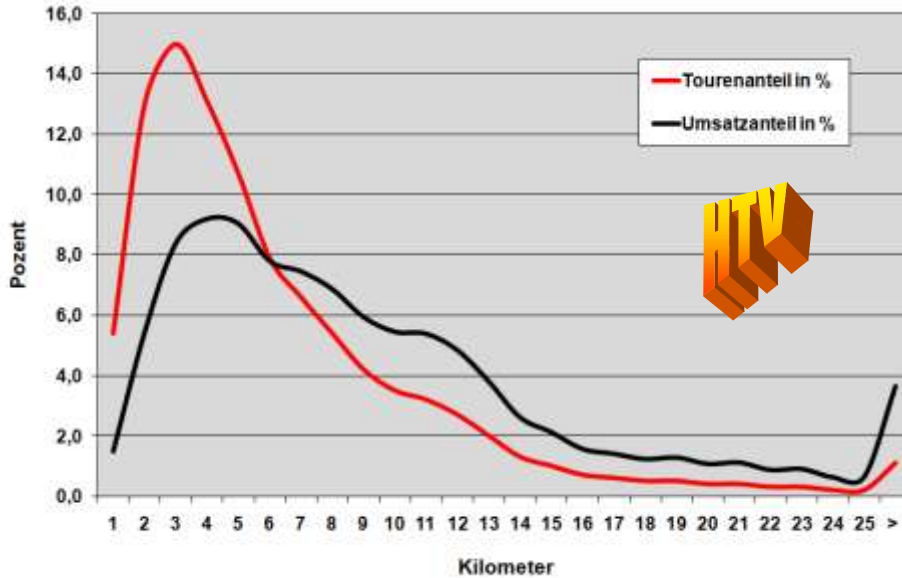
km	von	bis	Touren- anteil in %	mittlere Tourenlänge	Preis 2007	Preis 2008	Erhöhung in %	Umsatz- anteil in %
1 =	0,001 -	1,000	5,4	0,5	3,24 €	3,50 €	8,02	1,5
2 =	1,001 -	2,000	13,0	1,5	4,92 €	5,30 €	7,72	5,4
3 =	2,001 -	3,000	15,0	2,5	6,60 €	7,10 €	7,58	8,4
4 =	3,001 -	4,000	13,1	3,5	8,28 €	8,90 €	7,49	9,2
5 =	4,001 -	5,000	10,7	4,5	9,96 €	10,65 €	6,88	9,0
6 =	5,001 -	6,000	7,9	5,5	11,64 €	12,34 €	5,97	7,8
7 =	6,001 -	7,000	6,6	6,5	13,32 €	14,03 €	5,29	7,4
8 =	7,001 -	8,000	5,4	7,5	15,00 €	15,72 €	4,77	6,9
9 =	8,001 -	9,000	4,2	8,5	16,68 €	17,41 €	4,35	5,9
10 =	9,001 -	10,000	3,5	9,5	18,36 €	19,10 €	4,00	5,4
11 =	10,001 -	11,000	3,2	10,5	19,84 €	20,58 €	3,73	5,4
12 =	11,001 -	12,000	2,7	11,5	21,12 €	21,86 €	3,50	4,8
13 =	12,001 -	13,000	2,0	12,5	22,40 €	23,14 €	3,30	3,8
14 =	13,001 -	14,000	1,3	13,5	23,68 €	24,42 €	3,13	2,6
15 =	14,001 -	15,000	1,0	14,5	24,96 €	25,70 €	2,96	2,1
16 =	15,001 -	16,000	0,7	15,5	26,24 €	26,98 €	2,82	1,6
17 =	16,001 -	17,000	0,6	16,5	27,52 €	28,26 €	2,69	1,4
18 =	17,001 -	18,000	0,5	17,5	28,80 €	29,54 €	2,57	1,2
19 =	18,001 -	19,000	0,5	18,5	30,08 €	30,82 €	2,46	1,3
20 =	19,001 -	20,000	0,4	19,5	31,36 €	32,10 €	2,36	1,1
21 =	20,001 -	21,000	0,4	20,5	32,64 €	33,38 €	2,27	1,1
22 =	21,001 -	22,000	0,3	21,5	33,92 €	34,66 €	2,18	0,9
23 =	22,001 -	23,000	0,3	22,5	35,20 €	35,94 €	2,10	0,9
24 =	23,001 -	24,000	0,2	23,5	36,48 €	37,22 €	2,03	0,6
25 =	24,001 -	25,000	0,2	24,5	37,76 €	38,50 €	1,96	0,6
> 25 =	25,001 -		1,1	25,5	39,04 €	39,78 €	1,90	3,6
			100,2					100,0
(Summe ( Tarifierhöhung X Umsatzanteil )) : 100 =								5,1

<sup>14</sup> [Linne+Krause, Gutachten über die wirtschaftliche des Hamburger Taxengewerbes – 3. Zwischenbericht Juni 2008 S. 19](#)

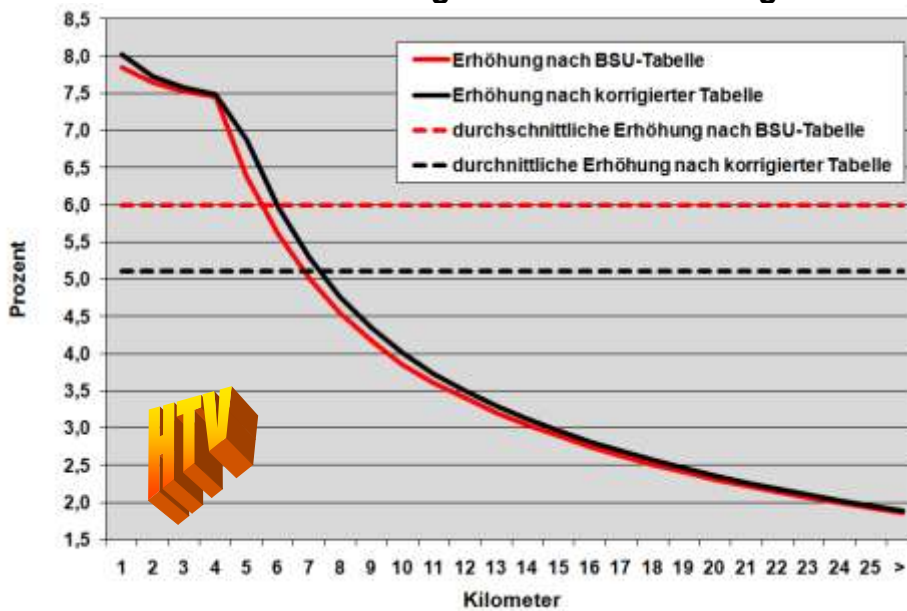
<sup>15</sup> Die rot markierten Werte der letzten Zeile sind nur vage Schätzungen, da kein halbwegs präziser Wert für die durchschnittliche Tourenlänge berechnet werden kann.

Um die Auswirkung des Fehlers noch einmal graphisch zu veranschaulichen, seien hier ergänzend noch zwei Diagramme wiedergegeben. Das erste enthält die Kurven der prozentualen Touren- und Umsatzanteile, das zweite die aus beiden resultierende Tarifierhöhung:

**Abb. 9: Touren- und Umsatzverteilung**



**Abb. 10: Tarifierhöhung nach BSU und korrigiert**



Weitere kleine Abweichungen können sich schon durch Fehler in der Vorarbeit von Linne+Krause ergeben. So ist z.B. der Anteil von Touren bis zu einem Kilometer Länge viel zu hoch. Mehrfach haben wir schon darauf hingewiesen, dass dieser Wert wahrscheinlich durch ungewolltes Auslösen von Sitzkontakten verfälscht ist.

Außerdem ist die Repräsentativität des Panels zu hinterfragen. Bereits im 3. Zwischenbericht klingt an, dass sich hier Probleme abzeichneten. Im 4. Zwischenbericht mussten dann Linne+Krause die Konsequenzen ziehen und die Gruppe der Ein-Wagenbetriebe mit angestellten Fahrern mangels Masse streichen.

Dagegen waren Mehrwagenbetriebe mit Funkanschluss bereits 2007 überrepräsentiert. Nicht unerheblich und aus dem Gutachten nicht zu entnehmen ist auch, zu welchen Funkzentralen diese Betriebe gehörten.

Berücksichtigt man alle diese Schwächen der Tarifikalkulation, lag diese wahrscheinlich sogar eher unter 5 Prozent. Damit ist dem Hamburger Taxengewerbe ziemlich genau ein Prozent der laut angekündigten Wohltat vorenthalten worden. Dies entspricht einer Umsatzverkürzung von rund 2 Millionen Euro.

Fehler macht sicher jeder mal, dieser ist aber besonders ärgerlich, weil der HTV die BSU seit Jahren darauf hinweist, dass es nur ein narrensicheres Verfahren zu Ermittlung der tatsächlichen Tarifierhöhung gibt, nämlich mehrere Taxen mit parallel geschalteten Taxametern - mit jeweils altem und neuen Tarif - fahren zu lassen. Seit der Vorlage des 1. Zwischenberichts des Gutachtens im März 2006 gibt es dazu eine Alternative, nämlich die vom Gutachter erfassten mehreren hunderttausend Touren pro Jahr detailliert auszuwerten. Der HTV verfährt anhand einer wesentlich kleineren eigenen Datenbasis entsprechend. Die BSU hat sich jedoch so sehr auf die Ermittlung von Prüfwerten (Umsatz pro Kilometer) versteift, dass sie die Möglichkeiten, die das Gutachten zum Wohle des Taxengewerbes bietet, trotz unserer wiederholten Kritik bisher nicht in dem Maße wahrgenommen hat, wie es aus unserer Sicht notwendig wäre. So war der im letzten Jahr genehmigte Tarif schon der dritte, bei dem man die tatsächliche Tarifierhöhung fehlerfrei hätte erfassen können. Hätte man sich mit der Materie intensiver befasst, wäre dann auch schon längst aufgefallen, dass eine Unterscheidung zwischen Fahrpreis- und Umsatzerhöhung im Taxengewerbe vollkommen sinnlos ist. Die macht vielleicht beim HVV für Fahrkarten bestimmter Tarifstufen Sinn, weil diese feste Preise haben, aber nicht im Taxengewerbe.

Eine nachträgliche Überprüfung der beiden vorangehenden Tarife (2006 und 2007) ergibt, dass 2006 die angekündigte Erhöhung von 4,2 Prozent genau ermittelt wurde bzw. so eintrat, während von den für 2007 angekündigten 2,5 Prozent nur 1,8 einer Berechnung standhalten. Damit fehlten im Zeitraum 2007/2008 0,7 Prozent oder 1,4 Millionen Euro und im Zeitraum 2007/2008 (bis August) schon 1,8 Prozent oder 3,6 Millionen Euro.

**Nur um den durch Kalkulationsfehler bedingten Verlust auszugleichen, müsste der Tarif um 2,5 Prozent angehoben werden.**

## 4. Kostensteigerung laut BSU-Tabelle

Diese Tabelle ist schon an anderer Stelle veröffentlicht worden<sup>16</sup>, sie wird hier deshalb nur in komprimierter Form wiedergegeben:

**Abb. 11: Zusammenfassung der BSU-Kostentabelle**

		EWU	EWUmFu	MWU	MWUmFu	MW
fix	2008	0,35	0,39	0,20	0,24	0,30
	2009	0,47	0,46	0,30	0,28	0,38
		0,12	0,07	0,10	0,04	0,08
var.	2008	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17
	2009	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13
		-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04
pers.	2008			0,40	0,42	0,41
	2009			0,43	0,45	0,44
				0,03	0,03	0,03
soz.	2008	0,12	0,10	0,02	0,02	0,07
	2009	0,13	0,11	0,02	0,02	0,07
		0,01	0,01	0,00	0,00	0,01
plus	€	0,09	0,04	0,09	0,03	0,08
	%	14,06	6,06	11,39	3,53	8,76

Die variablen Kosten (var.) sind wegen des stark gefallen Dieselpreise deutlich gesunken, die Personalkosten (pers.) dagegen gestiegen. Dies gilt auch für die Sozialabgaben der Unternehmer (soz.). Trotz deutlicher Unterschiede zwischen den verschiedenen Betriebsformen (Ein-Wagen-Unternehmer (EWU), Mehrwagenunternehmer (MWU) mit und ohne Funkanschluss (mFu)) ergäbe sich damit zumindest auf den ersten Blick keine Notwendigkeit für eine Tarifierhöhung.

Bemerkenswert ist jedoch die Entwicklung der Fixkosten (fix.), zumal die sich überhaupt nicht mit den Werten des vom Statistischen Bundesamt erfassten Kraftfahrer-Preisindex<sup>17</sup> deckt. Danach sind die wichtigsten Fixkosten, nämlich der Kaufpreis für Neufahrzeuge und die KFZ-Versicherung, von September 2008 bis September 2009 nur um 0,2 und um 0,5 Prozent gestiegen. In der BSU-Kostentabelle 2009 wurden für die Abschreibung jedoch 26 Prozent und für die KFZ-Versicherung (Haftpflicht und Vollkasko) sogar 30 Prozent angesetzt.

Der höhere Wert für die Abschreibung ist Folge einer von uns geforderten Korrektur. Vorher wurden nämlich die Anschaffungskosten eines VW Touran zugrundegelegt und über 5 Jahre abgeschrieben. Damit wurde die Verarmung des Hamburger Taxengewerbes praktisch festgeschrieben. Jetzt rechnet man immerhin mit dem Mittelwert der Anschaffungskosten bzw. der Abschreibung von VW-Touran und Mercedes E-Klasse.

<sup>16</sup> [Linne+Krause, Hamburg 2009: Gutachten über die wirtschaftliche des Hamburger Taxengewerbes – 4. Zwischenbericht, S. 45](#)

<sup>17</sup> [Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2009: Fachserie 17 Reihe 7 Preise September 2009, S. 62ff](#)



Wie man dagegen mit einer Erhöhung der Versicherungskosten von mehr als 30 Prozent rechnen konnte, entzieht sich unserer Kenntnis. Zwar sind diese Kosten im Taxengewerbe tatsächlich überproportional gestiegen, aber nach Auskunft des Marktführers unter den Taxi-Versicherern sind es maximal 15 Prozent.

Skepsis, wenn auch in anderer Weise, ist auch bei den Funkbeiträgen angebracht. Zwar wurden jetzt die Rufsäulengebühren berücksichtigt, die häufig auch von Unternehmern entrichtet werden, die keiner Funkzentrale angeschlossen sind, ob die prozentuale Erhöhung der „richtigen“ Funkbeiträge aber den Tatsachen entspricht, können nur die Funkzentralen selbst wahrheitsgemäß beantworten. Dazu müssten sie die tatsächlichen Einnahmen aus Funkbeiträgen und versteckten Nebenzahlung (einschließlich der faktisch als Totalverlust abzuschreibenden Aufstockungen der Genossenschaftsanteile) geteilt durch die Anzahl der angeschlossenen Wagen offenlegen. Da die Funkzentralen hierzu auch in den vergangenen Jahren keine befriedigenden Zahlen geliefert haben, ist zu vermuten – aber eben auch nur das -, dass diese sich wesentlich stärker erhöht haben, als aus der BSU-Kostentabelle ersichtlich wird.

Setzt man die Erhöhung der Versicherungskosten mit nur 15 Prozent an, reduzieren sich die fixen Kosten bei Mehrwagenbetrieben um einen und bei alleinfahrenden Unternehmern um 2 Cent. Ohne den veränderten Ansatz bei der Abschreibung ergibt sich unter Berücksichtigung der Preissteigerungsrate für Neuwagen laut Kraftfahrer-Preisindex dann folgendes Bild:

**Abb. 12: korrigierte und zusammengefasste Kostentabelle**

		<b>EWU</b>	<b>EWUmFu</b>	<b>MWU</b>	<b>MWUmFu</b>	<b>MW</b>
<b>fix</b>	2008	0,35	0,39	0,20	0,24	0,30
	2009	0,42	0,42	0,27	0,26	0,34
		0,07	0,03	0,07	0,02	0,05
<b>plus</b>	€	0,04	0,00	0,06	0,01	0,04
	%	6,25	0,00	7,59	1,18	3,76

Setzt man den Anteil der Taxenbetriebe ohne Funk bei ca. 40 Prozent an und den der Funktaxen bei 60 Prozent, ergibt sich eine realitätsnahe durchschnittliche Kostensteigerung von ca. 3 Prozent. Zusammen mit den kalkulatorischen Verlusten bei der Ermittlung vorheriger Tarifierhöhungen ergibt sich damit als allerunterste Grenze für eine anstehende Tarifierhöhung ein Wert von 5,5 Prozent.

Dabei werden die sachliche richtige Anhebung der Abschreibung und der immer noch lächerlich niedrig angesetzte Betrag für die Altersvorsorge der Unternehmer nicht einmal berücksichtigt. Eine Tarifierhöhung von rund 10 Prozent wäre zwar notwendig, um die Versäumnisse der Vergangenheit zu heilen, ist aber zurzeit problematisch. Genauso problematisch ist es aber, aus Angst vor möglichen Umsatzeinbrüchen, nichts zu tun. Geschäftskunden, deren hausinternen Controller Reisekosten als Sparpotential entdeckt haben, werden ihr Verhalten unabhängig von höheren oder niedrigeren Taxitarifen verändern. Mit subventionierten S-Bahn-Fahrkarten kann das Taxi nie konkurrieren. Deshalb ist trotz Krisenangst wenigstens darauf zu achten, dass die Schere zwischen kostendeckenden und damit deutlich höheren und den niedrigen tatsächlichen Preisen sich nicht noch weiter öffnet.



## 5. Der Hamburger Tarif im Vergleich

Abb. 13: Vergleich der aktuellen Taxentariife deutschen Großstädte

Taxentariife der 15 größten deutschen Städte ( Stand: 01.07.2009 )										
Ort	Tag/Nacht <sup>1</sup>	Grund <sup>2</sup>	km-Preis 1 <sup>3</sup>		km-Preis 2		km-Preis 3	Zeit <sup>4</sup>	seit	
B		3,00 *	1.-7. km	1,65	ab 8. km	1,28			Jul. 09	
D	6:00 - 22:00	5,50 **	ab 3. km	1,70				27,00	Nov. 08	
DD	5:00 - 20:00	2,50	1.-3. km	1,50	ab 4. km	1,30		7,50	Sep. 06	
	20:00 - 5:00		1,50	1,50						
DO	6:00 - 22:00	2,80	1. km	1,60	ab 2. km	1,30		19,00	Feb. 08	
	22:00 - 6:00	3,00		1,75		1,45				
DU	6:00 - 22:00	2,60	alle	1,40				13,80	Jun. 08	
	22:00 - 6:00	2,70		1,50				15,30		
E	6:00 - 22:00	2,40 *	alle	1,65				20,00	Aug. 08	
	22:00 - 6:00			1,75						
F	6:00 - 22:00	2,75	1.-10. km	1,65	ab 11. km	1,38		21,00	Okt. 08	
	22:00 - 6:00	3,25		1,75		1,53		28,00		
H		2,40 *	1.-3. km	1,60	ab 4. km	1,40			21,00	Jun. 08
HB		2,40 *	1.-3. km	1,70	4.-10. km	1,50	ab 11. km	1,30	22,00	Sep. 08
HH		2,60	1.-4. km	1,80	5.-10. km	1,69	ab 11. km	1,28		Aug. 08
K	6:00 - 22:00	2,40 *	1.-5. km	1,55	ab 6. km	1,35		18,00	Dez. 07	
	22:00 - 6:00			1,65		1,45				
L	6:00 - 22:00	2,10	1.-2. km	1,90	ab 3. km	1,25		15,00	Mai. 06	
	22:00 - 6:00					1,35				
M		2,70 *	1.-5. km	1,60	6.-10. km	1,40	ab 11. km	1,25	22,50	Jun. 06
N		2,40 *	1. km	2,70	ab 2. km	1,35			21,00	Dez. 08
S		2,90 *	1.-4. km	1,90	ab 5. km	1,60			27,00	Okt. 08

1) Der jeweilige Nachttarif gilt auch an Sonn- und Feiertagen.

2) Beim Einschalten des Taxameters wird häufig ein Mindestfahrpreis angezeigt, der sich aus dem Grundpreis und einer Schalteinheit zusammensetzt. Wo statt der reinen Grundgebühr ein Mindestfahrpreis bei Einschalten des Taxameters angezeigt wird, ist durch \*) gekennzeichnet. Diese Schalteinheit wird auch berechnet, wenn die entsprechende Leistung noch nicht voll erbracht ist! In der Regel beträgt die Schalteinheit 0,10 €. Ausnahmen: Berlin, München und Nürnberg 0,20 €

\*\*\*) Ein Spezialfall ist der neue Düsseldorfer Tarif. Hier sind im Mindestfahrpreis schon 2. Kilometer und bis zu 2 Minuten Wartezeit enthalten.

3) Berlin und Düsseldorf haben für Kurtouren von bis zu 2 Kilometern Länge einen sogenannten Winkertarif:

Berlin: 3,50 €

Düsseldorf: 3,20 €

4) Der angegebene Zeitpreis gilt nur für die verkehrsbedingte Wartezeit, die mit einer Minute pro Stop praktisch vollständig abgedeckt ist. Häufig wird nach einigen Minuten eine höhere kundenbedingte Wartezeit berechnet:

Berlin - ab 2. Minute: 25,00 € / Std. Essen - ab 4. Minute: 30,00 € / Std.

Duisburg - ab 6. Minute: 20,50 € / Std. Hamburg - ab 2. Minute: 25,00 €

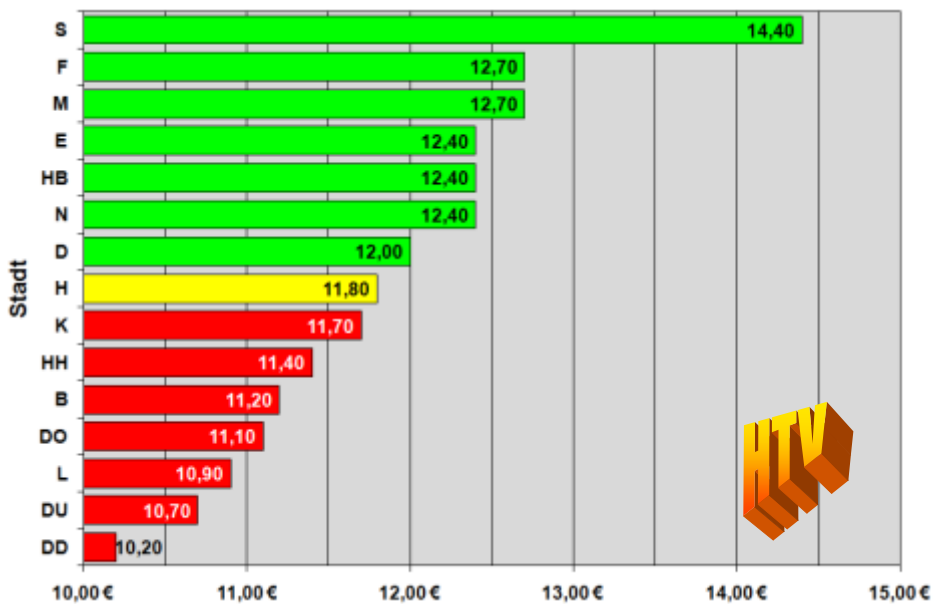
Dresden - ab 3. Minute: 18,00 € / Std. Leipzig (6:00 - 22:00) ab 4. Minute: 15,00 € / Std.

In Nürnberg wird bei Bestellung die kundenbedingte Wartezeit erst nach einer Karenzzeit berechnet von 4 Minuten berechnet.

Zuschläge							
	Bestellung	bargeldlos	Kombi	GRT <sup>1</sup>	Gepäck <sup>2</sup>	Tier	Flg.
B		0,50		1,50	1,00		0,50
D				3,00			
DD				5,00			
DO			5,10	5,10			
DU				5,10	0,30	0,10	
E			5,00	5,00	0,50	0,50	
F				5,10			
H			4,00	4,00			
HB				4,00			
HH				4,00			
K		1,00		4,70			
L				5,00			
M	1,00			5,00	0,50	0,50	
N			2,50	5,00			
S							

1) Der Zuschlag, der auch eine erhöhte Grundgebühr sein kann, wird in der Regel bei mehr als 4. Personen fällig; Ausnahme ist München. Hier müssen es mehr als mehr als 5 sein (VW-Touran-Klausel). In Berlin gilt der Zuschlag für jede zusätzliche Person.  
2) pro Fahrt bei mehr als 25 kg (DU) oder Kofferraumbenutzung (E); in München je Gepäckstück!

Abb. 14: Fahrpreis für eine 5-Kilometer-Tour einschließl. 5 Minuten Wartezeit<sup>18</sup>



Mit der von uns beantragten Tarifierhöhung würde der Fahrpreis für diese Tour, bei der der Einfachheit halber eine Minute Wartezeit pro Kilometer angesetzt wurde, was deutlich über dem Durchschnittswert liegt, **12,40 €** betragen! Aus dem hier angegebenen alten und neuen Preis für Hamburg können daher keine Rückschlüsse auf die tatsächliche durchschnittliche Erhöhung gezogen werden. Das Diagramm dient allein dem groben Vergleich zwischen den Tarifen dieser Städte<sup>19</sup>.

<sup>18</sup> Der gelbe Balken markiert in etwa den Mittelwert – auch in den folgenden Diagrammen.

<sup>19</sup> Mehr als ein „grober“ Vergleich ist wegen der unterschiedlichen Verkehrsdichte in diesen Städte und dem daraus resultierenden unterschiedlichen Zeitpreisanteil am Fahrpreis nicht möglich. Für einen exakten Vergleich müssten entsprechende Daten aus allen Städten vorhanden sein.

Abb. 15: Aktuelle Taxentartife in der Metropolenregion Hamburg

Stadt / Kreis	seit	Zeit stufe	Grund preis <sup>1</sup>	Kilometerpreis			Zeit preis <sup>2</sup>	
				Anfahrt	1	2		3
Hamburg	01.08.08		2,60		1. - 4. 1,80	5. - 10. 1,69	ab 11. 1,28	0,00
Harburg	01.12.06		2,30		alle 1,70			24,00
Lauenburg	01.02.09		2,40		alle 1,60			28,80
Pinneberg	01.10.08	Tag	2,30	0,60	1. 1,75	2. - 10. 1,42	ab 11. 1,37	27,00
		Nacht						
Segeberg	15.04.09		2,60		alle 1,52			25,70
Stade	01.07.05		5,00			ab 3 1,50		20,45
Stormarn	01.08.08		2,50	0,82	alle 1,64			30,00

1) grün unterlegt = beim Einschalten des Taxameters wird eine um 10 Cent höherer Grundgebühr angezeigt, in der schon eine Schalteinheit enthalten ist; rot unterlegt = es wird der reine Grundpreis angezeigt.  
 In Stade enthält der Mindestfahrpreis den Grundpreis plus 30 Schalteinheiten (= 2 km oder 528 sec).  
 2) In Hamburg wird der Zeitpreis erst nach einer "Kulanz" von einer Minute pro Stopp berechnet.

Abb. 16: Fahrpreis für eine 5-Kilometer-Tour einschließlich 5 Minuten Wartezeit in Hamburg und den umliegenden Landkreisen

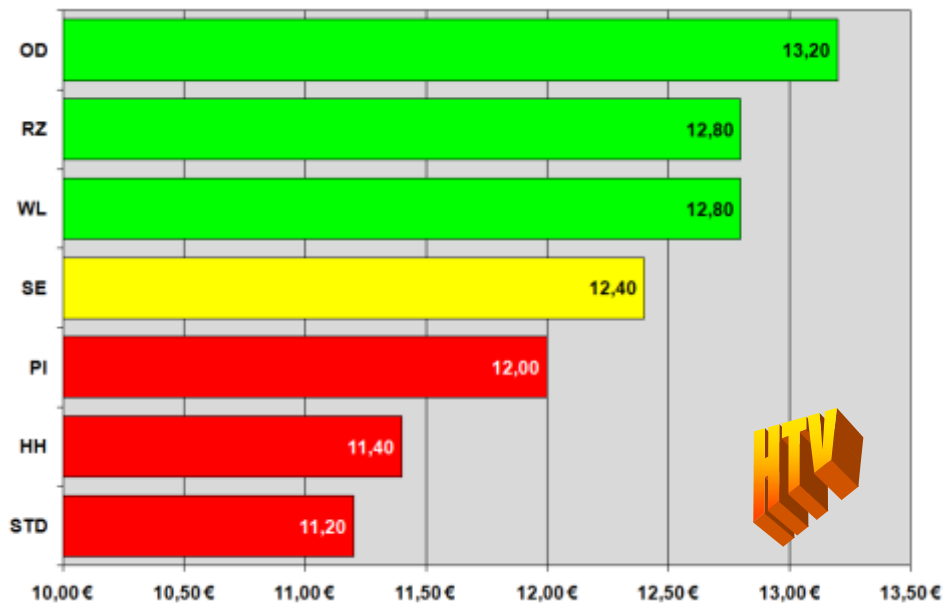


Abb. 17: Verfügbares Einkommen je Einwohner in den Großstädten 2007<sup>20</sup>

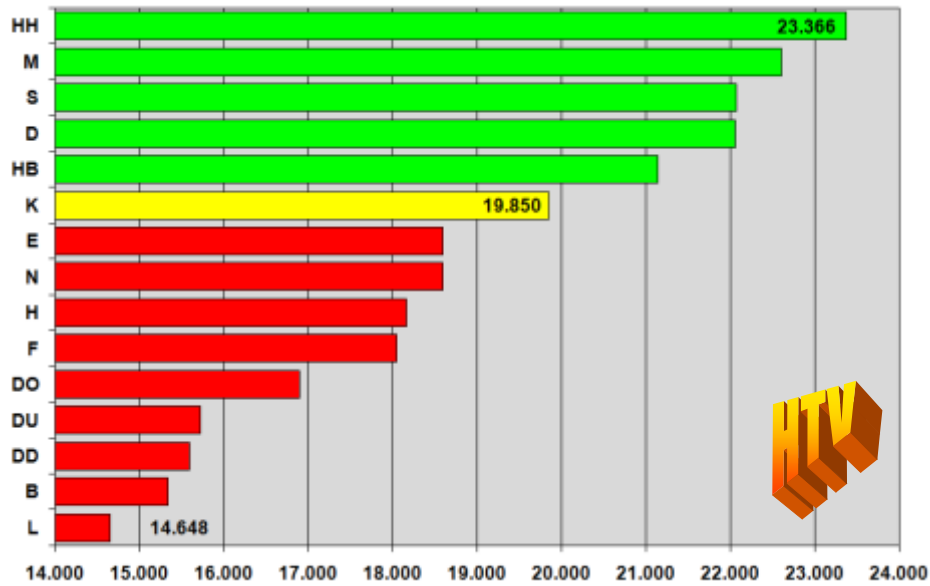
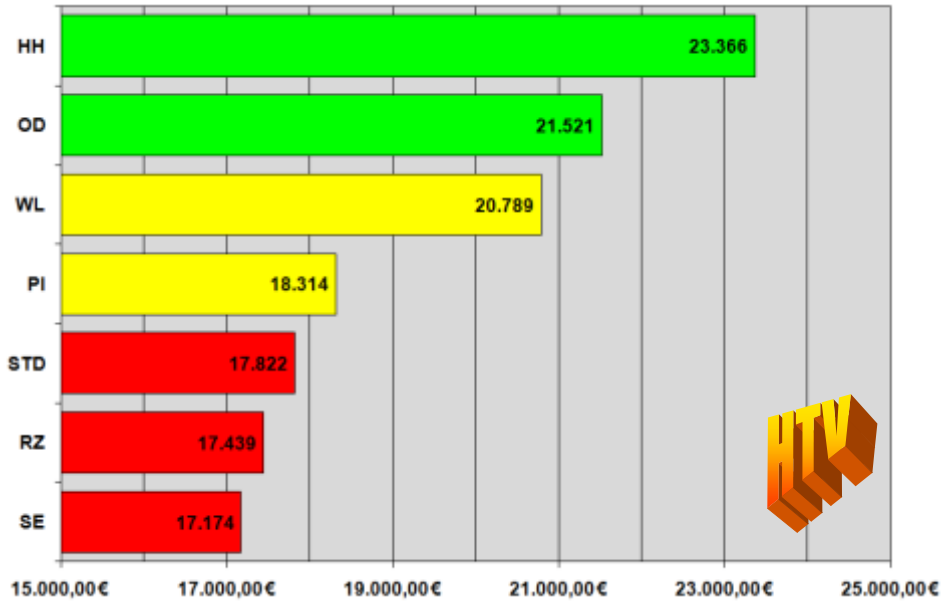
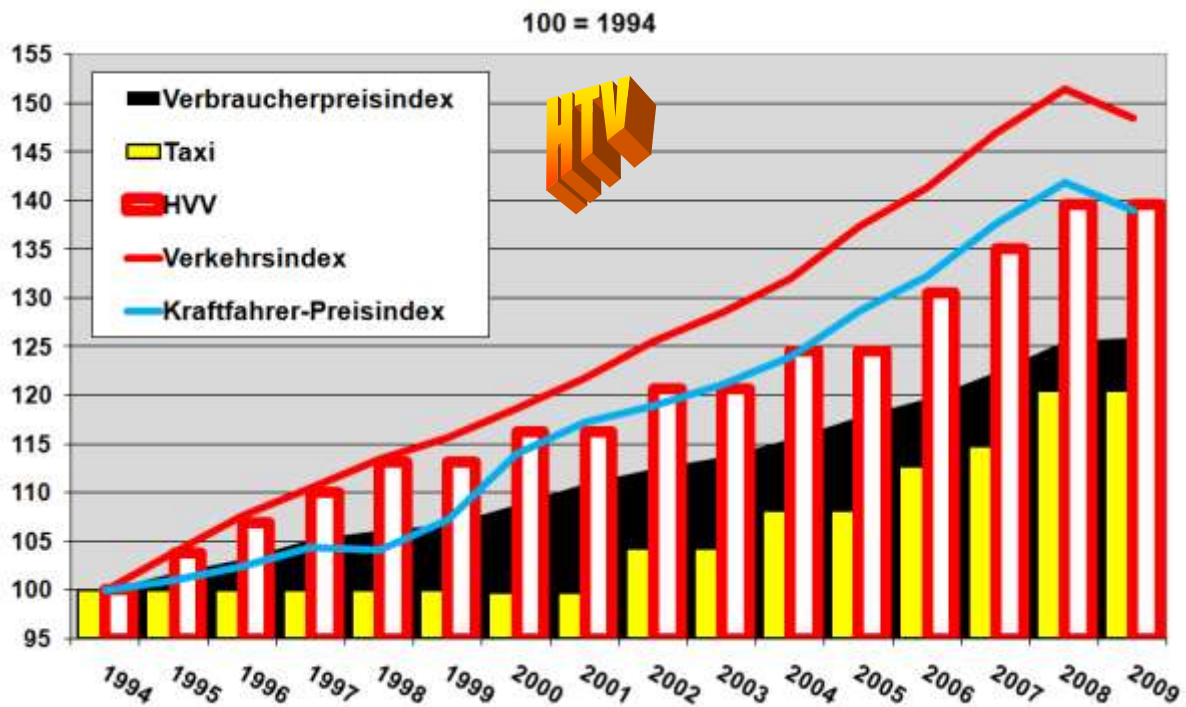


Abb. 18: VEK je Einwohner in Hamburg und umliegenden Landkreisen



<sup>20</sup> Arbeitskreis "Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder" im Auftrag der Statistischen Ämter der 16 Bundesländer, des Statistischen Bundesamtes und des Bürgeramtes, Statistik und Wahlen, Frankfurt a.M.: Einkommen der privaten Haushalte in den kreisfreien Städten und Landkreisen Deutschlands 1995 bis 2007 - Reihe 2, Band 3

Abb. 19: Erhöhung der Taxipreise im Vergleich mit dem HVV und div. Indizes



Die Werte für 2009 in diesem Diagramm sind die Werte des Monats September, die das Statistische Bundesamt gerade veröffentlicht hat<sup>21</sup>. Noch nicht berücksichtigt ist die HVV-Tariferhöhung um 1,8 Prozent, die zum 1. Januar 2010 in Kraft treten soll. Die Erhöhung der HVV-Preise ist den entsprechenden Bürgerschaftsdrucksachen entnommen worden<sup>22</sup>. 1994 wurde als Basisjahr für diesen Index gewählt, weil das Hamburger Taxengewerbe damals zuletzt einen im Gewerbe selbst mehrheitsfähigen Tarif erhalten hat.

Der aktuelle Taxentarif liegt gerade einmal 20 Prozent über dem 94er Tarif und wird damit von allen anderen Indizes deutlich abgehängt. Mit einer Erhöhung um 5,5 Prozent läge er exakt auf dem aktuellen Niveau des Verbraucherpreisindex. Ein annähernd kostendeckender Tarif müsste etwa in der Mitte zwischen dem Verbraucherpreisindex und dem Kraftfahrer-Preisindex liegen, also bei einem Indexwert von 132,5. Damit wäre der Preisanstieg im Hamburger Taxengewerbe immer noch deutlich niedriger als beim Liebling der Hamburger Verkehrspolitik, dem HVV (39,5 Prozent seit 1994 ohne die angekündigte Erhöhung), und erst recht als bei anderen Anbietern von Personenbeförderungen, die im Verkehrsindex des Statistischen Bundesamtes zusammengefasst werden (Bahn, Lufthansa).

Aber wir wissen ja, dass hier nicht böser Wille waltet. Man meint es in Wahrheit nur gut mit uns und will uns vor der Versuchung bewahren, Schwarzgeld auf Schweizer Konten zu schaufeln.

<sup>21</sup> [Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2009: Fachserie 17 Reihe 7 Preise September 2009](#)

<sup>22</sup> Drucksachen 15/4213 – [19/4332](#)

## 6. HTV-Tarifvorschlag 2009/2010

	<b>Grundpreis</b>	<b>Kilometerpreis 1. - 10. km</b>	<b>Kilometerpreis ab 11. km</b>	<b>Zeitpreis pro h</b>
<b>Tag</b>	<b>2,70 €</b>	<b>1,60 €</b>	<b>1,40 €</b>	<b>21,00 €</b>
<b>Nacht</b>		<b>1,70 €</b>		

Tag = Werktag 6:00 – 22:00 h

Nacht = Werktag 22:00 – 6:00 h, Sonn- und Feiertage von 0:00 – 24:00 h

Der Zeitpreis wird für **jede** verkehrsbedingte Wartezeit berechnet. Trifft jedoch eine bestellte Taxe beim Kunden ein, so ist nach Einschalten des Taxameters maximal eine Minute frei.

### Zuschläge

Großraumtaxi:	4,00 €
Kombi auf Anforderung:	4,00 €
Zahlung per Kredit- oder EC-Karte:	1,00 €
Flughafen Abfahrt T1 oder T2:	0,50 €

Dieser Tarif soll zum 1. Dezember 2009 in Kraft treten.

---

### Erläuterung

Mit diesem Tarifantrag wird zweierlei beabsichtigt:

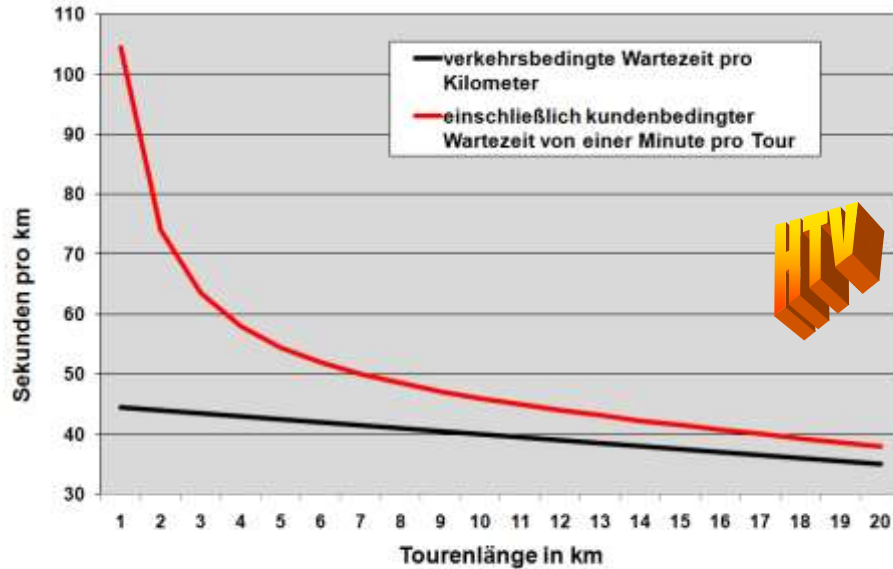
1. Die Schere zwischen den tatsächlich erzielbaren Fahrpreisen und den für angemessenes Einkommen und erstklassigen Fahrzeugbestand notwendigen Preisen darf nicht noch weiter aufgehen. Daher wird, wie schon ausführlich begründet, eine Tarifierhöhung von mindestens 5,5 Prozent anvisiert.
2. Mit der größtmöglichen Vorsicht wird hier die vom Taxengewerbe geforderte Rückkehr zu einer Tarifstruktur umgesetzt, bei der das einzige variable Tarifelement, nämlich der Zeitpreis, wieder zur Geltung kommt.

Da trotz unserer wiederholten Anregung im Rahmen des Gutachtens die verkehrsbedingte Wartezeit nicht erfasst wird, konnten wir nur auf unsere eigenen Messungen aus dem Jahr 2000 zurückgreifen. Danach ergeben sich tagsüber 45 Sekunden verkehrsbedingte Wartezeit pro Kilometer und nachts 30 Sekunden, wobei diese Werte mit Länge der Tour abnehmen.

Zusätzlich haben wir damals je Funktour im Durchschnitt eine Minute kundenbedingte Wartezeit ermittelt, die in der Regel vor Fahrtbeginn anfällt.



Abb. 20: Wartezeit je Kilometer im Verhältnis zur Tourenlänge



Dieses Diagramm zeigt, wie stark die kundenbedingte Wartezeit bei einer Bestellung mit folgender kürzerer Tour am Tage zu Buche schlägt. Bei der Umstellung des Tarifsystems wird einigen Fahrern und erst recht den Kunden bewusst werden, was im Jahre 2000 verloren ging bzw. was verschenkt wurde. Da man von den Kunden nicht erwarten kann, dass sie diesen Zusammenhang sehen, haben wir die Folgen abgemildert, in dem wir einmalig maximal eine Minute Wartezeit unter eindeutig definierten Bedingungen unberechnet lassen. Diese Bedingungen sind: Das ist Taxameter eingeschaltet und das Fahrzeug hat sich noch nicht bewegt. Das Taxameter hat also zwar den Grundpreis aber noch keinen Kilometerpreis berechnet. Wird das Fahrzeug bewegt oder ist eine Minute kundenbedingte Wartezeit überschritten, wird der Zeitpreis ohne weitere „Karenzzeit“ berechnet. Somit werden die verkehrsbedingten Wartezeiten voll erfasst. Dies ist laut telefonischer Auskunft bei Firma Hale technisch machbar und entspricht der Praxis in Nürnberg.

Die zweite Maßnahme gegen einen von machen befürchteten „Zeitpreis-Schock“ ist der (im Prinzip zu) niedrig angesetzte Stundensatz von 21,00 €.

Die dritte Maßnahme ist eine deutliche Absenkung des Kilometerpreises auf den ersten vier Kilometern.

Alle drei Maßnahmen zusammen führen dazu, dass sich der Fahrpreis bei kürzeren Touren geringer als im Durchschnitt erhöhen wird.

Der wiedereingeführte Zeitpreis führt bei Tag und Nacht gleichen Kilometerpreisen nachts zu niedrigeren Fahrpreisen. Dies ist nicht vertretbar. Eigentlich müsste es nachts und an Sonn- und Feiertagen spürbare Aufschläge geben, damit auch im Taxengewerbe „echte“ Lohnzuschläge für diese Zeiten gezahlt werden können. Ein erhöhter Kilometerpreis, der wenigstens die durch den Zeitpreis bedingte Differenz ausgleicht, ist daher unverzichtbar.

Der Kilometerpreis ab dem 11. Kilometer ist seit Jahren kaum verändert worden. Hier war also etwas Spielraum für eine etwas deutlichere Erhöhung.

Abb. 21: HTV Kalkulationstabelle

Kalkulationstabelle für HTV-Tarifvorschlag - Tag													
km	von	bis	Touren- anteil in %	mittlere Tourenlänge	Preis 2008	Umsatz- anteil in %	Grund- preis	km 1 1,60 €	km 2 1,40 €	Zeit sec	h 21,00 €	Preis 2009	Erhöhung zu 08 in %
1 =	0,001 -	1,000	5,4	0,5	3,50€	1,5	2,70	0,80		22,4	0,13	3,63	3,73
2 =	1,001 -	2,000	13,0	1,5	5,30€	5,6	2,70	2,40		66,4	0,39	5,49	3,53
3 =	2,001 -	3,000	15,0	2,5	7,10€	8,6	2,70	4,00		109,4	0,64	7,34	3,35
4 =	3,001 -	4,000	13,1	3,5	8,90€	9,4	2,70	5,60		151,4	0,88	9,18	3,18
5 =	4,001 -	5,000	10,7	4,5	10,65€	9,2	2,70	7,20		192,4	1,12	11,02	3,54
6 =	5,001 -	6,000	7,9	5,5	12,34€	7,9	2,70	8,80		232,4	1,36	12,86	4,22
7 =	6,001 -	7,000	6,6	6,5	14,03€	7,5	2,70	10,40		271,4	1,58	14,68	4,69
8 =	7,001 -	8,000	5,4	7,5	15,72€	6,8	2,70	12,00		309,4	1,80	16,50	5,03
9 =	8,001 -	9,000	4,2	8,5	17,41€	5,9	2,70	13,60		346,4	2,02	18,32	5,26
10 =	9,001 -	10,000	3,5	9,5	19,10€	5,4	2,70	15,20		382,4	2,23	20,13	5,42
11 =	10,001 -	11,000	3,2	10,5	20,58€	5,3	2,70	16,00	0,70	417,4	2,43	21,83	6,10
12 =	11,001 -	12,000	2,7	11,5	21,86€	4,8	2,70	16,00	2,10	451,4	2,63	23,43	7,20
13 =	12,001 -	13,000	2,0	12,5	23,14€	3,7	2,70	16,00	3,50	484,4	2,83	25,03	8,15
14 =	13,001 -	14,000	1,3	13,5	24,42€	2,6	2,70	16,00	4,90	516,4	3,01	26,61	8,98
15 =	14,001 -	15,000	1,0	14,5	25,70€	2,1	2,70	16,00	6,30	547,4	3,19	28,19	9,70
16 =	15,001 -	16,000	0,7	15,5	26,98€	1,5	2,70	16,00	7,70	560,2	3,27	29,67	9,96
17 =	16,001 -	17,000	0,6	16,5	28,26€	1,4	2,70	16,00	9,10	586,9	3,42	31,22	10,49
18 =	17,001 -	18,000	0,5	17,5	29,54€	1,2	2,70	16,00	10,50	612,5	3,57	32,77	10,94
19 =	18,001 -	19,000	0,5	18,5	30,82€	1,2	2,70	16,00	11,90	636,9	3,72	34,32	11,34
20 =	19,001 -	20,000	0,4	19,5	32,10€	1,0	2,70	16,00	13,30	660,2	3,85	35,85	11,69
21 =	20,001 -	21,000	0,4	20,5	33,38€	1,1	2,70	16,00	14,70	682,4	3,98	37,38	11,98
22 =	21,001 -	22,000	0,3	21,5	34,66€	0,8	2,70	16,00	16,10	703,4	4,10	38,90	12,24
23 =	22,001 -	23,000	0,3	22,5	35,94€	0,9	2,70	16,00	17,50	723,2	4,22	40,42	12,46
24 =	23,001 -	24,000	0,2	23,5	37,22€	0,6	2,70	16,00	18,90	741,9	4,33	41,93	12,65
25 =	24,001 -	25,000	0,2	24,5	38,50€	0,6	2,70	16,00	20,30	759,5	4,43	43,43	12,81
> 25 =	25,001 -	?	1,1	25,5	39,78€	3,5	2,70	16,00	21,70	775,9	4,53	44,93	12,94
			100,2			100,0							5,83

Kalkulationstabelle für HTV-Tarifvorschlag - Nacht, Sonn- und Feiertag													
km	von	bis	Touren- anteil in %	mittlere Tourenlänge	Preis 2008	Umsatz- anteil in %	Grund- preis	km 1 1,70 €	km 2 1,40 €	Zeit sec	h	Preis 2009	Erhöhung zu 08 in %
1 =	0,001 -	1,000	5,4	0,5	3,50 €	1,5	2,70	0,85		14,9	0,09	3,64	3,91
2 =	1,001 -	2,000	13,0	1,5	5,30 €	5,6	2,70	2,55		43,9	0,26	5,51	3,89
3 =	2,001 -	3,000	15,0	2,5	7,10 €	8,6	2,70	4,25		71,9	0,42	7,37	3,79
4 =	3,001 -	4,000	13,1	3,5	8,90 €	9,4	2,70	5,95		98,9	0,58	9,23	3,67
5 =	4,001 -	5,000	10,7	4,5	10,65 €	9,2	2,70	7,65		124,9	0,73	11,08	4,07
6 =	5,001 -	6,000	7,9	5,5	12,34 €	7,9	2,70	9,35		149,9	0,87	12,92	4,78
7 =	6,001 -	7,000	6,6	6,5	14,03 €	7,5	2,70	11,05		173,9	1,01	14,76	5,27
8 =	7,001 -	8,000	5,4	7,5	15,72 €	6,8	2,70	12,75		196,9	1,15	16,60	5,62
9 =	8,001 -	9,000	4,2	8,5	17,41 €	5,9	2,70	14,45		218,9	1,28	18,43	5,87
10 =	9,001 -	10,000	3,5	9,5	19,10 €	5,4	2,70	16,15		239,9	1,40	20,25	6,04
11 =	10,001 -	11,000	3,2	10,5	20,58 €	5,3	2,70	17,00	0,70	259,9	1,52	21,92	6,49
12 =	11,001 -	12,000	2,7	11,5	21,86 €	4,8	2,70	17,00	2,10	278,9	1,63	23,43	7,17
13 =	12,001 -	13,000	2,0	12,5	23,14 €	3,7	2,70	17,00	3,50	296,9	1,73	24,93	7,74
14 =	13,001 -	14,000	1,3	13,5	24,42 €	2,6	2,70	17,00	4,90	313,9	1,83	26,43	8,23
15 =	14,001 -	15,000	1,0	14,5	25,70 €	2,1	2,70	17,00	6,30	329,9	1,92	27,92	8,65
16 =	15,001 -	16,000	0,7	15,5	26,98 €	1,5	2,70	17,00	7,70	327,7	1,91	29,31	8,64
17 =	16,001 -	17,000	0,6	16,5	28,26 €	1,4	2,70	17,00	9,10	339,4	1,98	30,78	8,92
18 =	17,001 -	18,000	0,5	17,5	29,54 €	1,2	2,70	17,00	10,50	350,0	2,04	32,24	9,15
19 =	18,001 -	19,000	0,5	18,5	30,82 €	1,2	2,70	17,00	11,90	359,4	2,10	33,70	9,33
20 =	19,001 -	20,000	0,4	19,5	32,10 €	1,0	2,70	17,00	13,30	367,7	2,15	35,15	9,49
21 =	20,001 -	21,000	0,4	20,5	33,38 €	1,1	2,70	17,00	14,70	374,9	2,19	36,59	9,61
22 =	21,001 -	22,000	0,3	21,5	34,66 €	0,8	2,70	17,00	16,10	380,9	2,22	38,02	9,70
23 =	22,001 -	23,000	0,3	22,5	35,94 €	0,9	2,70	17,00	17,50	385,7	2,25	39,45	9,77
24 =	23,001 -	24,000	0,2	23,5	37,22 €	0,6	2,70	17,00	18,90	389,4	2,27	40,87	9,81
25 =	24,001 -	25,000	0,2	24,5	38,50 €	0,6	2,70	17,00	20,30	392,0	2,29	42,29	9,84
> 25 =	25,001 -	?	1,1	25,5	39,78 €	3,5	2,70	17,00	21,70	393,4	2,30	43,70	9,84
			100,2			100,0							5,82

## Anmerkungen zur Kalkulationstabelle

Bei den **rot** wiedergegebenen Werten ist folgendes zu beachten:

- Bei Touren über 25. Kilometer Länge lässt sich mangels Obergrenze kein sauberer Mittelwert berechnen.
- Bei Touren, die länger als 15. Kilometer sind, wurde der Wert für die Wartezeit gegenüber der ursprünglichen Wartezeitkalkulation, die auch dem Diagramm zugrunde liegt, geringfügig abgesenkt, weil das Modell in diesem Bereich zwar keinen vollkommen unrealistischen aber doch relativ hohe Durchschnittswerte liefert.

Die ursprüngliche Formel sah so aus:

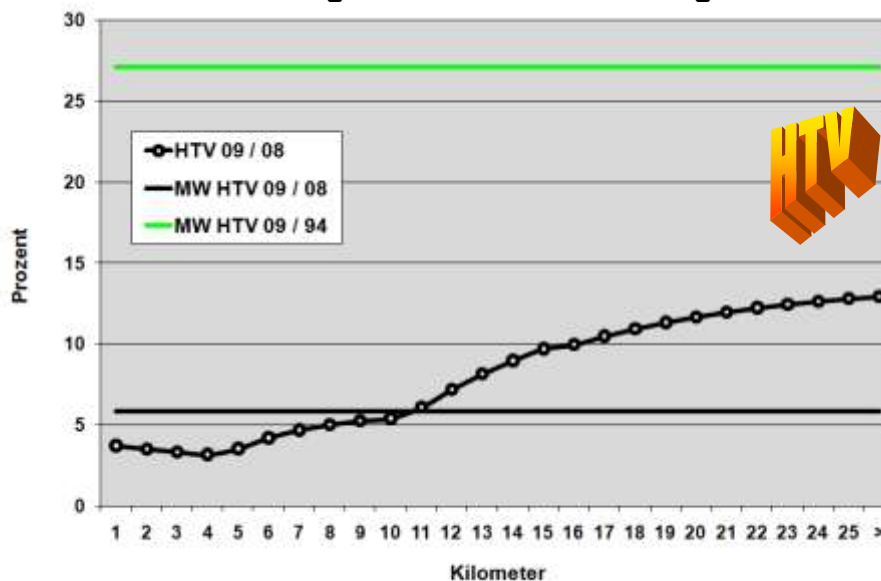
- a) 60 Sekunden einmalige kundenbedingte Wartezeit
- + b) 45 Sekunden verkehrsbedingte Wartezeit pro Kilometer (am Tag / 30 nachts)
- c) abzüglich eines von der Tourenlänge abhängigen Wertes geteilt durch 2 pro Kilometer
- = d) Bei einem Kilometer beträgt die Wartezeit tagsüber also 104,5 Sekunden statt 105 und bei 10 Kilometern 460 Sekunden statt 510.

Da bei diesem Tarifantrag die erste Minute kundenbedingte Wartezeit frei ist, wurde sie in der Kalkulation nicht berücksichtigt. Unter c) wurde die Strecke nicht durch 2 sondern 1,8 geteilt.

Auch diese sorgfältige Kalkulation der Tarifierhöhung ist nicht hundertprozentig genau. Damit wegen der verbleibenden Unschärfe letztendlich nicht doch ein Wert kleiner als 5,5 Prozent herauskommt, haben wir einen Puffer von 0,3 Prozent eingebaut. Absolut identische Werte wird man auch mit dem besten Modell nicht erhalten, weil selbst bei vergleichbarer Verkehrsdichte sich schon die zurzeit große Zahl an Baustellen bemerkbar machen wird.

Nachdem – leider - 4 Jahre versäumt wurde, die verkehrsbedingte Wartezeit auf breiterer Datenbasis zu erfassen, regen wir hiermit an, dies wenigstens nachträglich zu tun. Dann kann bei der nächsten Tarifrunde gegebenenfalls nachjustiert werden. Dieses Versäumnis sollten nun aber keinesfalls als Vorwand genutzt werden, um sich vor der Wiedereinführung der vom Gewerbe geforderten Tarifstruktur zu drücken. Die Fehlerquote unseres Modells ist sicher kleiner, als die bei den letzten beiden Tarifierhöhungen.

**Abb. 22: Prozentuale Erhöhung des HTV-Tarifvorschlages zu 1994 und 2008**



### Zuschläge

Die Zuschläge sind bei der Berechnung der prozentualen Tarifierhöhung außen vor geblieben, da sie für Leistungen erhoben werden sollen, die bisher einfach verschenkt wurden.

- Der GRT-Zuschlag ist erst beim letzten Mal deutlich erhöht worden und wird deshalb nicht verändert.
- Ein Kombi-Zuschlag ist wegen der zusätzlichen Dienstleistung, die bei solchen Fahrten in der Regel erwartet wird, und wegen der höheren Anschaffungskosten längst überfällig.
- Dies gilt auch für einen Zuschlag für bargeldlose Zahlung, erst recht, seitdem dieser Service mit Hilfe des Nutzungsvertrages zwischen FHG und Taxiunternehmen praktisch durch die Hintertür zu Pflicht wurde.
- Weshalb Hamburger Taxiunternehmer für die Bereitstellung am Flughafen bezahlen sollen, während die Berliner diese Kosten auf den Fahrpreis umlegen dürfen, versteht keiner.

Wir bitten darum, diesen Tarif noch vor dem Weihnachtsgeschäft zu genehmigen und in Kraft zu setzen. Dabei sollte eine großzügige Regelung mit dem Eichamt abgesprochen werden, sodass zweimaliges Eichen in 2009 vermieden wird.

mfg

Martin Berndt

Markus Bölke

Roberto Perez Hagen

***Don't push me, cause I'm close to the edge  
I'm trying not to lose my head (uh huh huh hu)***

Grandmaster Flash & the Furious Five

### Nachwort

Die hier ausgebreiteten Zahlen sprechen für sich. Wie lange die BSU ihre seltsame Tarifpolitik noch beibehalten will, wissen wir nicht. Sie hat ja jüngst quasi freie Hand von Hamburgischen OVG bekommen. Hamburgs Verwaltungsrichter waren anscheinend nicht besonders gut in Mathe. Anders lässt es sich jedenfalls nicht erklären, dass sie die Freiräume, die das Personenbeförderungsgesetz der Verwaltung einräumt, so großzügig auslegen.

**Wir sehen durch diese „exotische“ Tarifpolitik jedenfalls den Gleichheitsgrundsatz und den Schutz des Eigentums verletzt.**

Aufgrund meiner persönlichen Erfahrung aus 10 Jahren Hamburger Taxentarif-Politik stellt sich mir auch immer drängender die Frage, ob die zuständigen Beamten nicht ihre Grundpflicht verletzen, nämlich „ihre Aufgaben unparteiisch und gerecht zu erfüllen“. Es fällt jedenfalls unangenehm auf, dass es in diesem Zeitraum immer Einvernehmen zwischen einer gewissen Fraktion des Gewerbes und der Behörde gegeben hat.

Nachdem diese Fraktion nun selbst schmerzhaft die Folgen ihrer Politik fühlt, hat sie sich zu einem Kurswechsel durchgerungen: *„Die gute Nachricht wir, also Taxen-Union und LPVG, werden die Wiedereinführung der verkehrsbedingten Wartezeit beantragen“*, so Thomas Lohse, der Vorsitzenden der Taxen-Union, dem hauseigenen Verband der Hansa Funktaxi eG, auf der Homepage seines Verbandes.

Der HTV, der wegen dieses vom Hansa mit verursachten Problems gegründet wurde, begrüßt diesen Kurswechsel. Wir verstehen nur nicht, warum sich Herr Lohse mit der Lösung des Problems jetzt noch ein bisschen Zeit lassen möchte. Im oben zitierten Text schreibt er nämlich auch: *„Zuerst die schlechte Nachricht, es wird dieses Jahr keine Tarifanpassung mehr geben.“* Und warum diese schlechte Nachricht? Na, weil Herr Lohse und sein Vize mehr Wert auf ein kuscheliges Verhältnis zur Aufsichtsbehörde legen, als wirklich konsequent für die Kollegen auf der Straße zu arbeiten.

Da wir die BSU nicht verwandt haben, wissen wir leider nicht, was in den kuscheligen Gesprächsrunden so alles verhandelt wird. Die dort getroffenen Vereinbarungen haben für uns aber keinen bindenden Charakter, auch wenn Herr Lohse sie gern zur Vorbedingung für Gespräche mit den anderen Verbänden machen möchte.

Nachdem der Hansa rund ein Jahrzehnt lang die *„Karenzminute“* verteidigt und bei jeder Tarifrunde angemessene Erhöhung ausgebremst hat, empfehlen wir Herrn Lohse zunächst einmal mehr Demut und dann mehr Offenheit, wenn er nun einen ehrlich gemeinten Kehrtwende hinlegen möchte.

Der neue Kurs des Hansa könnte z.B. so aussehen, dass man diesen Antrag unterstützt. Schließlich geht es auch uns im Kern um die *„Karenzminute“*. Selbstverständlich sind wir für konstruktive Kritik offen und würden uns über ebensolche Argumente im Anhörverfahren freuen. In der Vergangenheit sind wir damit ja nicht verwöhnt worden.

Was den Zeitpunkt der Tarifumstellung betrifft, so kann hier bestimmt keiner für sich reklamieren, die Weisheit mit Löffeln gefressen zu haben. Wir sind auch alle keine Propheten. Es ist aber keineswegs sicher, dass die Situation im Sommer für eine Tarifierhöhung günstiger ist. Abgesehen davon, dass die sich Presse im Sommerloch auf solche Nachrichten stürzt wie ein Schwarm Mücken, kann durch steigende Arbeitslosigkeit und politische Maßnahmen nach der Wahl in NRW die Lage aus Sicht des kleinen Mannes „gefühl“ wesentlich schlechter sein als jetzt, selbst wenn die Wirtschaftsdaten langsam wieder nach oben zeigen. Eins ist aber ganz sicher: Das Hamburger Taxengewerbe liegt so weit hinten, dass wir keine Sekunde zu verschenken haben, weder im Verkehr noch bei der Tarifpolitik. Der HTV kann daher nicht so gemütlich an die Sache rangehen, wie andere es gern hätten. Ich sage auch ganz offen: Ich glaube den Sirenenklängen des Herrn Lohse nicht. Wie gesagt, wenn er es wirklich ehrlich meint, dann kann er diesen Antrag unterstützen. Uns jetzt aber heiße Luft verkaufen, die erst morgen geliefert werden soll, davon wird heute keiner satt.

Martin Berndt