

# Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dennis Thering (CDU) vom 25.04.2017

## und Antwort des Senats

### - Drucksache 21/8863 -

#### Betr.: Hintergründe der geplanten, massiven Erhöhung der Taxitarife in Hamburg

*Das Taxifahren in Hamburg soll in Zukunft teurer werden. Laut Medienberichten werden die Tarife zum 1. Juni 2017 um fünf bis zwölf Prozent angehoben. Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

1. *Wie viele Taxen sind aktuell in Hamburg zugelassen?*

Am 25. April 2017 waren 3.085 Taxen in Hamburg zugelassen.

2. *Wie hat sich die Zahl der in Hamburg zugelassenen Taxen in den Jahren 2011 bis 2017 entwickelt? Bitte nach Jahren aufschlüsseln und jeweils den 1. Januar als einheitlichen Stichtag wählen.*

Stichtag	Anzahl zugelassener Taxen
01.01.2011	3.467
01.01.2012	3.517
01.01.2013	3.520
01.01.2014	3.367
01.01.2015	3.258
01.01.2016	3.172
01.01.2017	3.138

3. *Wie bewertet der Senat bzw. die zuständige Behörde die zahlenmäßige Entwicklung der in Hamburg zugelassenen Taxen seit 2011? Welche Ursachen und Gründe liegen der aus der Antwort auf Frage 2 ablesbaren Entwicklung zugrunde?*

Die Entwicklung der Taxenzahl ist das Ergebnis eines anhaltenden Prozesses der Stabilisierung des Taxenmarktes. Sie geht einher mit einer stetigen Verbesserung der wichtigsten Indikatoren für die wirtschaftliche Lage des Taxengewerbes, die regelmäßig auf Grund von elektronischen Aufzeichnungen über Fahrleistungen und Umsätze ausgewertet werden. In Hamburg gilt, anders als in den meisten deutschen Städten, keine zahlenmäßige Begrenzung der Taxenzahl (sog. „Konzessionsstopp“). Vielmehr kann jede Person, die die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt, eine Genehmigung für den Taxenverkehr erhalten. Die Verkehrsgewerbeaufsicht achtet darauf, dass die Anforderungen an die fachliche Eignung, persönliche Zuverlässigkeit und finanzielle Leistungsfähigkeit bei Erteilung und auch während der Laufzeit einer Genehmigung erfüllt werden. Hierdurch werden die leistungsfähigen Unternehmen gestärkt und illegitimer Wettbewerb z.B. durch Schwarzarbeit und Hinterziehung von Steuern und Abgaben eingedämmt. Auch die Einhaltung des vom Arbeitszeitgesetz vorgegebenen Rahmens für den Einsatz des Fahrpersonals und die Zahlung des gesetzlichen Mindestlohns wird bei der Erteilung von Genehmigungen überprüft. Zugleich wird die Ertragslage des Gewerbes durch Anpassung der Entgelte abgesichert. Dieses sog. „Hamburger Modell“ wird bundesweit von Seiten des Taxengewerbes und anderer Genehmigungsbehörden als vorbildhaft bezeichnet. Insbesondere auch die Verbände und Zentralen des Taxigewerbes in Hamburg unterstützen die konsequente Weiterverfolgung dieses seit mehr als zehn Jahren verfolgten Weges.

4. *Wie hat sich in Hamburg die Zahl der Insolvenzen von*  
 a) *selbstständigen Taxifahrern,*  
 b) *Taxiunternehmen*  
*seit 2011 entwickelt? Bitte jahresweise aufschlüsseln.*

Statistische Aufzeichnungen hierüber werden nicht geführt. Erfahrungsgemäß werden der Verkehrsgewerbeaufsicht jährlich 2-3 Insolvenzen von Taxiunternehmen bekannt.

5. *Durch welche Regelungen ist das Verfahren zur Änderung der Hamburger Taxi-Tarifordnung normiert, wie genau ist dieses Verfahren ausgestaltet und wer verfügt in dem Verfahren über die Letztentscheidungskompetenz?*

§ 51 Absatz 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ermächtigt die Landesregierung, durch Rechtsverordnung Beförderungsentgelte und -bedingungen für den Taxenverkehr festzusetzen; in Hamburg werden die Beförderungsentgelte und -bedingungen in der Taxenordnung geregelt. Die Genehmigungsbehörde hat die Beförderungsentgelte nach § 51 Abs. 2 in Verbindung mit § 39 Absatz 2 PBefG 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. Vor Erlass neuer Regelungen über die Beförderungsentgelte sind gemäß § 51 Absatz 3 in Verbindung mit § 14 Absatz 2 PBefG die Handelskammer, die Fachgewerkschaften und Verkehrsverbände von der zuständigen Genehmigungsbehörde gutachtlich zu hören; auch weitere Stellen können gehört werden. Die Taxenordnung wird vom Senat beschlossen.

6. *Welche Veränderungen an der Taxi-Tarifordnung sind zum 1. Juni 2017 im Detail geplant?*

Der Senat hat seine Meinungsbildung dazu noch nicht abgeschlossen.

7. *Geht der Senat bzw. die zuständige Behörde davon aus, dass die zum 1. Juni 2017 geplante Erhöhung der Taxitarife in Hamburg die Nachfrage der Taxikunden*  
 a) *positiv,*  
 b) *negativ,*  
 c) *gar nicht*  
*beeinflussen wird?*

Nach den Erfahrungen der zuständigen Behörde gibt es keinen prognostizierbaren Zusammenhang zwischen einer Erhöhung der Entgelte in dem hier vorgesehenen Umfang und der Nachfrage im Taxenverkehr. Die letzte Entgelterhöhung mit Wirkung zum 1. Oktober 2014 fiel mit fast 8 % durchschnittlich höher aus als die jetzt vorgeschlagene Regelung; in der Folgezeit ist kein Nachfragerückgang eingetreten. Vielmehr sind auch auf Grund der sinkenden Anzahl von Taxen vermehrt Angebotsengpässe zu verzeichnen gewesen.

8. *Trifft es zu, dass die zum 1. Juni 2017 geplante Änderung der Taxi-Tarifordnung mit der Handelskammer Hamburg abgestimmt ist? Wenn ja,*  
 a) *welche Punkte der Vorlage der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) hat die Handelskammer abgelehnt?*  
 b) *welche zusätzlichen Punkte hat die Handelskammer in Ergänzung zur Vorlage der BWVI vorgeschlagen und inwiefern haben diese Punkte Eingang in die aktuelle Änderungsfassung gefunden?*  
*Wenn nein, was trifft dann zu?*

Es erfolgt keine Abstimmung mit der Handelskammer, diese wird vielmehr angehört (siehe Antwort zu 5). In ihrer Stellungnahme hat die Handelskammer keine Punkte der vorgeschlagenen Regelung abgelehnt, sondern sie unter Hinweis auf damit verbundene Chancen grundsätzlich begrüßt während sie die Risiken für beherrschbar hielt. Im Übrigen siehe Antwort zu 6.

9. *Trifft es zu, dass die zum 1. Juni 2017 geplante Änderung der Taxi-Tarifordnung mit den Taxizentralen in Hamburg abgestimmt ist? Wenn ja,*
- a) welche Taxizentralen gibt es aktuell in Hamburg?*
  - b) welche Taxizentralen wurden in die Abstimmung mit einbezogen?*
  - c) aufgrund welcher Kriterien wurde entschieden, welche Taxizentralen in die Abstimmung einbezogen werden?*
  - d) welche Punkte der Vorlage der BWVI haben die einbezogenen Taxizentralen abgelehnt?*
  - e) welche zusätzlichen Punkte haben die einbezogenen Taxizentralen in Ergänzung zur Vorlage der BWVI vorgeschlagen und inwiefern haben diese Punkte Eingang in die aktuelle Änderungsfassung gefunden?*

Es erfolgt keine Abstimmung mit den Taxizentralen, diese werden vielmehr als „weitere Stellen“ im Sinne von § 51 Absatz 3 in Verbindung mit § 14 Absatz 2 PBefG angehört (siehe Antwort zu 5.).

In Hamburg gibt es folgende Zentralen, die Taxenfahrten vermitteln: Taxi Hamburg 6x6 GmbH & Co.KG, Autoruf GmbH; Hansa Funktaxi e.G.; Taxenanruf Blankenese e.V.; Das TAXI Funk und Service e.G.; Funk Taxi Wilhelmsburg; Funktaxenanruf Harburg GmbH; Funktaxi Bergedorf e.G.; Taxi Alstertal e.V. und mytaxi.

Sie sind alle angehört worden, weil die Taxenvermittlungen über besondere Erfahrungen auf dem Taxenmarkt insbesondere auch in seinen unterschiedlichen regionalen und kundenspezifischen Ausprägungen verfügen.

10. *Liegt der zum 1. Juni 2017 geplanten Änderung der Taxi-Tarifordnung in Hamburg eine Kundenbefragung o.ä. zugrunde? Wenn ja, wer hat diese Befragung wann durchgeführt und wie lauten die Ergebnisse? Wenn nein, warum wurden die Interessen der Kunden hierbei nicht berücksichtigt?*

Nein. Aus früheren Untersuchungen, die zum Teil auch auf Kundenbefragungen beruhen, und insbesondere nach den Erfahrungen des Taxengewerbes ist bekannt, dass die Fahrgäste kalkulierbare Preise und die verlässliche Verfügbarkeit von Taxen für mindestens ebenso wichtig halten wie niedrige Preise. Die vorgesehene Regelung trägt diesem Kundeninteresse Rechnung; sie muss neben dem Kundeninteresse auch die Interessen der Unternehmen und der Beschäftigten im Taxengewerbe berücksichtigen.

11. *Wie haben sich die Taxi-Tarife seit dem Jahr 2000 in Hamburg entwickelt? Bitte ausgehend vom Jahr 2000 alle zwischenzeitlichen Änderungen nach Jahren sortiert angeben.*

Siehe Anlage.

12. *Erachtet der Senat bzw. die zuständige Behörde die zum 1. Juni 2017 geplante Änderung der Taxi-Tarifordnung als zielführend, um*
- a) Senioren,*
  - b) Mobilitätseingeschränkten Personen,*
  - c) Studenten,*
  - d) Menschen mit geringem Einkommen,*
  - e) Touristen*
- zu einer Taxifahrt in Hamburg zu bewegen?*

Es ist das Ziel staatlicher Regulierungen, auf dem Markt der Personenbeförderung insbesondere in einer Metropole allen Bewohnerinnen und Bewohner sowie Besucherinnen und Besucher die Auswahl zwischen verschiedenen bedarfsgerechten Mobilitätsformen zu bieten. Hierzu gehört auch das Taxi. Bedingung für diese Leistung des Taxengewerbes sind auskömmliche Erträge der Unternehmen und Gehälter für die Beschäftigten bei Einhaltung des zulässigen Rahmens der Arbeitszeit. Diese Voraussetzung sichert die vorgeschlagene Regelung.

13. *Trifft es zu, dass die Einführung von Sondertarifen in den verkehrsstarken Zeiträumen 7-10 Uhr und 16-19 Uhr mit dem erhöhten Stauniveau in diesen Zeiträumen begründet wird? Wenn ja,*
- in welchen anderen deutschen Städten gibt es eine solche Rush-Hour-Regelung und wie sind die dortigen Erfahrungen damit?*
  - wie genau wird das Stauniveau erfasst?*
  - nach welcher Formel wird der Kostenanteil des jeweiligen Stauniveaus an den den Taxiunternehmen entstehenden Kosten berechnet?*
  - Welche zusätzlichen Kosten sind der Taxibranche in Hamburg seit 2011 durch Staus in Hamburg entstanden?*

In den meisten anderen Städten sind verkehrsbedingte Wartezeiten – anders als in Hamburg – uneingeschränkt zu bezahlen, so dass sich die einzelnen Fahrten je nach Verkehrslage massiv verteuern können. Dies ist allerdings für die Fahrgäste unkalkulierbar und widerspricht damit deren Interessen.

Ein sog. „Stauniveau“ ist daher weder für die hier vorgesehene Regelung noch für die in anderen Städten geltenden maßgeblich und wird daher im Zusammenhang mit der Entgeltfestsetzung im Taxiverkehr nirgendwo erhoben oder zugrunde gelegt. Es gibt auch keine Anhaltspunkte dafür, dass der Taxibranche durch die Verkehrssituationen spürbare zusätzliche Kosten entstehen, allenfalls können verminderte Einnahmen eintreten. Im Übrigen siehe Antwort zu 6.

14. *Was spricht aus Sicht des Senats bzw. der zuständigen Behörde,*
- dafür oder*
  - dagegen*
- die Angemessenheit und Markttauglichkeit der Taxitarife analog zu den HVV-Tarifen in einem regelmäßigen Turnus zu prüfen?*
15. *Was spricht aus Sicht des Senats bzw. der zuständigen Behörde,*
- dafür oder*
  - dagegen*
- bei der turnusmäßigen Bewertung der Angemessenheit und Markttauglichkeit der Taxitarife einen sich aus relevanten Faktoren zusammensetzenden Index zugrunde zu legen?*

Die Angemessenheit und Markttauglichkeit der Taxentarife wird regelmäßig überprüft. Die zuständige Verkehrsgewerbeaufsicht überprüft laufend die Kostenentwicklung im Taxengewerbe. Sie zieht hierbei eigene Ermittlungen, Angaben des Gewerbes und die Landes- wie Bundesstatistik heran. Insbesondere der vom Statistischen Bundesamt monatlich fortgeschriebene Kraftfahrerpreisindex gibt die Kostenentwicklung rund um die Fahrzeughaltung verlässlich wieder. Daneben wird die Entwicklung der Verbraucherpreise sowie die Preisentwicklung für Leistungen zur Personenbeförderung und insbesondere im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) verfolgt. Ferner werden gewerbespezifische Kosten erhoben und ausgewertet. Die Ertragsentwicklung des Gewerbes wird jährlich durch Auswertung automatisiert aufgezeichneter Daten über Fahrleistungen und Umsätze von inzwischen der Mehrzahl der zugelassenen Taxen ermittelt. Von Interesse ist auch die Entwicklung der Taxenpreise in anderen deutschen Großstädten und im Hamburger Umland. Ein Index, der sich aus diesen Faktoren zusammensetzt, reicht allerdings nicht aus, da hiermit andere wichtige Faktoren nicht abgebildet werden können. Hierzu gehören insbesondere die Anpassung an die Nachfrage, die Sicherung der Auskömmlichkeit der Beschäftigung im Taxengewerbe und die Förderung der Investitions- und Innovationsbereitschaft des Gewerbes.

16. *Was spricht aus Sicht des Senats bzw. der zuständigen Behörde,,*
- dafür oder*
  - dagegen*
- bei der turnusmäßigen Entscheidung über den jeweiligen Anpassungsbeitrag einen Bürgerschaftsbeschluss herbeizuführen?*

Der Gesetzgeber hat im PBefG die Festsetzung der Entgeltregelungen durch Rechtsverordnung vorgesehen.

17. *Im Hamburger Abendblatt vom 21. April 2017 wird der SPD-Bürgerschaftsabgeordnete Hansjörg Schmidt mit den Worten zitiert: „Wir haben in Hamburg ein qualitativ hochwertig-*

*ges Taxisystem. Das Ziel muss sein, die Qualität hochzuhalten [...] Im Vergleich mit anderen deutschen Städten sind wir qualitativ sehr weit vorn. Um dieses Niveau zu halten, sind ab und an Gebührenerhöhungen nötig.“*

- a) *Welche Studien belegen, dass das Taxisystem in Hamburg im Vergleich mit anderen deutschen Städten qualitativ sehr weit vorn liegt?*
- b) *Welche Qualitätskriterien begründen aus Sicht des Senats bzw. der zuständigen Behörde, dass Hamburgs Taxisystem qualitativ sehr weit vorn liegt?*

In Hamburg werden regelmäßig automatisiert gemessene Daten über Fahrleistungen und Umsätze aus der Mehrzahl aller zugelassenen Taxen erhoben und ausgewertet; aus anderen Städten gibt es Einzelgutachten, die auf Selbstauskünften aus dem Gewerbe beruhen. Es liegen verschiedene Indikatoren dafür vor, dass das hiesige Taxengewerbe eine bessere Qualität als in anderen Städten aufweist: Die Taxendichte (Zahl der Taxen im Verhältnis zur Einwohnerzahl) ist in Hamburg wesentlich geringer als z.B. in Berlin, München oder Frankfurt. Aus verschiedenen Städten liegen Gutachten vor, die die Funktionsfähigkeit des dortigen Taxenmarktes als beeinträchtigt bezeichnen: so z.B. für Köln (2009), Mainz (2014), Berlin (2016) und damit den Status widergeben, der für Hamburg im Jahr 2004 festgestellt wurde und hier zu einer grundlegenden Neuorientierung geführt hat. In den Gutachten werden Maßnahmen zur Behebung dieser Beeinträchtigung empfohlen, die dem sog. „Hamburger Modell“ entsprechen und die hier zu einer stetigen Verbesserung der Ertragslage des Gewerbes beigetragen haben. Ein aufschlussreicher Indikator ist das Durchschnittsalter der im Taxenverkehr eingesetzten Fahrzeuge, da er die Investitionsbereitschaft und -fähigkeit im Gewerbe veranschaulicht: in Hamburg ist ein Taxi durchschnittlich 3,6 Jahre alt, in Berlin fünf Jahre. Für den Sektor der sog. professionell betriebenen Taxis in München und Köln wurden durchschnittlich 4,5 Jahre ermittelt, bezieht man die gutachterlich als „semiprofessionell“ bezeichneten Fahrzeuge mit ein, ist der Gesamtdurchschnitt deutlich älter.

18. *Im Hamburger Abendblatt vom 21. April 2017 wird der verkehrspolitische Sprecher der GRÜNEN-Bürgerschaftsfraktion, Martin Bill, mit den Worten zitiert: „Die Anpassung der Taxiverordnung führt zu nicht unerheblichen Preissteigerungen insbesondere in den Hauptverkehrszeiten – das ist mir bewusst. Sie ist aber vor allem eine Reaktion auf das zunehmend schlechtere Verhältnis von Angebot und Nachfrage im Taxigewerbe.“*
  - a) *Durch welche Faktoren wird das Angebot im Taxigewerbe beeinflusst?*
  - b) *Durch welche Faktoren wird die Nachfrage im Taxigewerbe beeinflusst?*
  - c) *Wie hat sich die Nachfrage im Taxigewerbe in Hamburg in Form von Kundenfahrten seit 2011 entwickelt? Bitte jahresweise aufschlüsseln.*

Das Angebot wird im Taxengewerbe durch die jeweils verfügbare Anzahl der Fahrzeuge bestimmt, die geringer ist als die Zahl der zugelassenen Taxen und starken tageszeitlichen wie wochentäglichen und saisonalen Schwankungen unterworfen ist. Maßgeblich für die Verfügbarkeit der Fahrzeuge ist nicht zuletzt der zeitliche Umfang ihres betrieblichen Einsatzes, wobei die Einhaltung des arbeitszeitrechtlichen Rahmens von besonderer Bedeutung ist.

Die Nachfrage im Taxengewerbe wird durch zahlreiche Faktoren beeinflusst. Hierzu gehören insbesondere:

- Zubringerfunktion zu anderen Verkehrsmitteln (z.B. Flughafen, Bahn, Kreuzfahrtterminals),
- anderen Angebote zur innerstädtischen Personenbeförderung insbesondere im ÖPNV (z.B. Nachtverkehr),
- Häufigkeit und Ort besonderer Veranstaltungen (z.B. Messen und Kongresse, Events, sportliche und kulturelle Veranstaltungen),
- Standorte von Unternehmen, von Einrichtungen zur gesundheitlichen Versorgung, sowie von Hotels, Gastronomie und Vergnügungsvierteln,
- Wetterlagen.

Diese und weitere Nachfragefaktoren gelten – trotz sehr unterschiedlicher Preisniveaus – in Hamburg wie in vergleichbaren Städten gleichermaßen.

Die vorliegenden Auswertungen lassen einen jahresweisen Vergleich der Anzahl von Kundenfahrten nicht zu.