



Verband der Taxi-Mehrwagen-Unternehmen e.V.



Verband d. Taxi-Mehrwagen-Unternehmen e.V.
Ernst-Horn-Straße 36c, 22525 Hamburg

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft
Amt Energie und Klima
Abteilung Energierecht und Städtische Energiepolitik
Referatsleitung Energiepolitik und Grundsatzfragen
Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg

Ernst-Horn-Straße 36c
22525 Hamburg

E-Mail: muv@mail.de

Vorstand:



Hamburg, den 24.03.2023

Stellungnahme zum Gesetzes- /Verordnungsentwurf

Gesetzes-/Verordnungsentwurf:	<i>Zweites Gesetz zur Änderung des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes, §29a</i>
Institution/Verband/Körperschaft:	<i>Verband der Taxi-Mehrwagen-Unternehmen e.V.</i>
Datum der Stellungnahme:	24.03.2023
Sonstiges	

Stellungnahme

Verband der Taxi-Mehrwagen-Unternehmen e.V. stimmt der geplanten Gesetzesänderung unter folgenden Voraussetzungen zu:

1. Pro 20 E-Taxen gibt es einen für Taxen exklusiven Schnellladepunkt. Das bedeutet eine Schnellladesäule auf 40 E-Taxen.
2. Der Preis des Stroms darf nur so hoch sein, dass der erhöhte Kaufpreis der E-Taxen und die Ladezeiten refinanziert werden können.
3. Jedes im Jahr 2024 bestellte Fahrzeug muss auch nach dem 01.01.2025 als Taxi zulässig sein, sofern sich die Verzögerung aus den Lieferengpässen der Fahrzeugherstellern ergibt.
4. Dazu fordern wir, dass die Stadt die Projekte wie IKOI oder HOP ernsthaft versucht mit dem Taxigewerbe zu realisieren. Würde man uns so viel Geld für das Projekt geben, könnten wir es besser und günstiger realisieren.

Begründung

Zukunftstaxi

Das Projekt Zukunftstaxi ist in Hamburg erfolgreich angelaufen. Inzwischen fahren in Hamburg 379 E-Taxen. In der Förderphase I und II wurden insgesamt 460 E-Taxen gefördert. Dass sie noch nicht auf der Straße sind, liegt an den Lieferengpässen. Aber auch unabhängig von der Förderung sind weitere E-Taxen in Hamburg unterwegs.

Dass es diesen Run auf die E-Taxen in Hamburg gab, lag an folgenden Faktoren:

1. Bundes- und Herstellerprämie in Höhe von 9.000 €
2. Förderung durch die Stadt Hamburg in Höhe von 10.000 € und 20.000 € (Phase 1) und 5.000 € und 10.000 € (Phase 2)
3. Weitere Förderungen durch die Firmen Uber und Free Now in Höhe von 2.500 € bis 3.000 € pro Fahrzeug
4. Günstige Lademöglichkeiten sowohl was Preis (29 Cent pro kWh) und die Auslastung der Ladesäulen betrifft.

Diese Förderungen waren auch zwingend notwendig, denn ein E-Taxi ist in der Anschaffung teuer, für die Taxibetriebe nicht bezahlbar und Mehraufwand für das Laden beachtlich ist.

Aktueller Stand

Inzwischen hat sich die Lage fast komplett verändert. Die aufgelisteten Vorteile sind alle weg.

1. Die Bundesprämie wird es ab Herbst für die gewerblichen Fahrzeuge nicht mehr geben. Wer jetzt ein E-Taxi bestellt, bekommt sie nicht mehr, weil die Lieferzeiten ein Jahr oder mehr betragen. Ob die Herstellerprämie bleibt, ist nicht sicher. Da es im Moment Engpässe in der Auslieferung gibt, haben die Hersteller auf längere Sicht keinen Anreiz, eine Ermäßigung zu zahlen oder ihre Preise zu senken.
2. Die Förderung durch die Stadt Hamburg entfällt komplett oder wird auf einen sehr bescheidenen Betrag reduziert.
3. Die Förderungen durch andere Firmen wird es nicht mehr geben.
4. Die Preise an den Ladesäulen sind massiv angestiegen und werden nach Expertenaussagen weiter steigen. Gleichzeitig wird das Laden immer aufwendiger, weil die Ladesäulen belegt oder außer Funktion sind, was sich durch weitere E-Fahrzeuge verschärfen wird.
5. Sonderthema „**autonome Sammeltaxen**“ muss auch bedacht werden. Die Stadt Hamburg steigt in die Förderung der selbstfahrenden Sammeltaxis ein. Allein die Bundesmittel dafür betragen vorerst 18 Millionen und wie viel Hamburg dazu gibt, ist noch offen. Hiermit sendet die Stadt ein klares Signal an die Taxibranche, dass wir in der Zukunft für die Stadt kaum noch eine Rolle spielen werden. Anderslautenden Bekenntnissen der Politik wird angesichts des Ausmaßes der Bedrohung nicht vertraut. Die Politik nimmt hier bewusst in Kauf, dass ein Gewerbe, welches wichtig für die Daseinsvorsorge ist, komplett zerschlagen wird. Um dieses Ziel zu erreichen, werden die öffentlichen Gelder im großen Stil eingesetzt, die Stadt umgebaut und die Gesetze angepasst.

Das gesendete Signal der Politik an das Taxigewerbe ist klar und eindeutig und er ist gegen die Taxibranche ausgerichtet. Hier muss man sich fragen, warum wir überhaupt ein neues Fahrzeug in naher Zukunft bestellen sollten, wenn ab 2025 bis zu 11.000 autonome Taxen in der Stadt fahren sollen. Wie ökonomisch ungebildet oder risikofreudig muss ein Taxiunternehmer sein, der angesichts einer solchen öffentlich geförderten Gefahr ein einziger Euro in diesem oder nächsten Jahr investiert?

Die geplanten „autonomen Sammeltaxen“ werden aus rationalen Überlegungen die Investitionsbereitschaft in den Taxibetrieben massiv senken. Das wird am Ende dazu führen, dass die Stadt Hamburg keine attraktiven Taxen haben wird. Das wird denjenigen Schaden zufügen, welche auf Taxi und Taxifahrer angewiesen sind.

6. Zweites **Sonderthema ist Mindestlohn**. Dieser steigt so rasant, dass die Taxitarife das gar nicht mehr rechtzeitig abbilden werden. Die Anpassung eines Taxitarifs dauert Ewigkeit. Wir verpassen regelmäßig die Anpassung des Taxitarif zum gestiegenen Mindestlohn. Die Zahl der Rechtfertigungen ist kaum noch zu überblicken. Entweder hat Senat keine Zeit, oder Eichamt oder Verkehrsgewerbeaufsicht oder, oder, oder ... Per Saldo stehen die Betriebe da, müssen den erhöhten Mindestlohn bezahlen, bekommen aber den entsprechenden Tarif nicht rechtzeitig angepasst. Hier fühlen wir uns zurecht von der Politik schlecht behandelt. Wir sollen investieren, aber wir

bekommen den passenden Tarif nicht oder müssen ewig um diesen bitten. Wie bitte sollen die Betriebe in teure E-Taxen investieren, den hohen Mindestlohn zahlen und gleichzeitig den verteuerten Strom laden? Wer hier denkt, dann die Verbote Lösung bringen werden, der handelt gegen das Gewerbe.

Voraussetzung 1: Exklusive Schnellladesäulen für Taxen

In Hamburg gibt es bis heute keine einzige exklusive Ladesäule für Taxen. Zwar gibt es am Alsterdorfer Markt und in der Schnackenburgallee jeweils einen Taxistand mit einer Ladesäule darauf, aber jeder, der eine Ladekarte hat, kann darauf laden. Egal ob Taxi oder nicht. Dieses geschieht auch regelmäßig. Das heißt, ein Taxifahrer muss unter Umständen dafür kämpfen, damit er laden kann, weil andere Fahrzeuge darauf laden.

1. Zugangsbeschränkung

Damit in Zukunft nur Taxen an diesen Schnellladesäulen laden können, sind folgende Maßnahmen erforderlich:

1. Die Taxi-Schnellladesäulen sollen nur für Taxen zugänglich sein
2. Dieses kann man am besten erreichen, indem der Zugang zu diesen Ladesäulen nur mit einer speziellen **Taxi-Ladekarte** möglich ist
3. Eine Ausschilderung allein reicht nicht

2. Eine Schnellladesäule mit zwei Ladepunkten auf 40 E-Taxen

Damit in Zukunft die Taxen effizient laden können, brauchen wir ein Netz von exklusiven Taxi-Schnellladesäulen. Pro 40 E-Taxen brauchen wir mindestens ein Schnellladesäulen mit zwei Ladepunkten. Demnach müssten jetzt schon in Hamburg mindestens 10 Schnellladesäulen mit 20 Ladepunkten exklusiv für Taxi da sein. Wie oben erwähnt, haben wir keine einzige. Wir haben zwei, welche als Taxistand ausgeschildert sind, aber oft von Nichttaxen benutzt und/oder blockiert werden.

Mindestens ein Ladepunkt auf 20 E-Taxen oder eine Ladesäule auf 40 Taxen ist zwingend erforderlich und auch deswegen notwendig, weil die Schnellladesäulen sehr hohe Ausfallzeiten haben. Inzwischen ist jedem bekannt, dass die städtischen Schnellladesäulen eine Ausfallzeit von über 80% haben. Die Schnellladesäule in der Schnackenburgallee war seit der Inbetriebnahme geschätzte ein Drittel der Zeit nicht im Betrieb.

3. Unerfülltes Versprechen

An dieser Stelle möchten wir darauf hinweisen, dass uns Anfang 2022 versprochen wurde, dass die städtischen Schnellladesäulen ausgetauscht werden. Bis heute wurde dieses Versprechen nicht eingelöst. Uns ist kein ausgetauschter Ladepunkt bekannt. Die Ausfallzeiten dieser Ladesäulen betragen mindestens 80 % der Zeit, wir schätzen es aber über 90 %. Jedenfalls ist es so, dass man sich auf diese Ladesäulen gar nicht verlassen kann.

Voraussetzung 2: Niedriger Strompreis

Der Strompreis an den Ladesäulen hat sich rasant verändert. Gestartet haben wir mit 29 Cent. Inzwischen kosten die städtischen Ladesäulen 50 Cent und andere Anbieter nehmen mindestens 60 Cent.

Damit wir weiterhin E-Taxen kaufen können, muss der Strompreis so niedrig sein, dass man mit dem Laden

1. den erhöhten Kaufpreis und
2. die Ladenzeit

refinanzieren kann. Ist das nicht möglich, wird E-Taxi zu einer unkalkulierbaren Kostenfalle. Da die Taxibetriebe sowieso immer finanziell unter Druck stehen, liegt es auf der Hand, dass die Mehrbelastung nicht tragbar ist. Aus diesem Grund stellen wir folgende Forderungen:

1. Der Strompreis höchstens 30 Cent

Der Strompreis darf für das Taxigewerbe jederzeit höchstens 30 Cent betragen. Somit soll der erhöhte Kaufpreis und die Ladezeiten refinanzieren werden.

2. Intelligentes Laden

Zu bestimmten Zeiten soll das Laden für wenige Cent möglich sein. Das sind die Zeiten, in denen die Sonne scheint und Wind weht und die Windräder oder Solaranlagen wegen der Überproduktion abgeschaltet werden müssen. In diesen Zeiten der Stromüberproduktion muss der Staat an die Betreiber Einspeisegebühr bezahlen, auch wenn die Anlagen abgeregelt sind. In denselben Zeiten könnten die Taxen für wenige Cents laden. Damit würden die Taxen gezielt das Netz belasten, wenn sowieso viel Strom da ist und das Netz entlasten, wenn wenig Wind und Sonne da sind, oder nicht ausreichend Strom da ist.

3. Ladeampel

Damit das intelligente Laden in den Zeiten der Stromüberproduktion auch gelingt, ist vom Betreiber der Schnellladesäulen für Taxen eine Ampel im Netz einzurichten. Die Farben der Ampel würden bedeuten:

Rot: Laden für 30 Cent möglich

Gelb: Laden unter 30 Cent möglich

Grün: Laden unter 15 Cent möglich, weil Stromüberschuss vorhanden

Auf diese Weise kann das Taxigewerbe ein sinnvoller Teil der Energie- und Verkehrswende werden. Die Vorteile liegen für alle auf der Hand.

Voraussetzung 3: Im Jahr 2023 bestellte Autos können auch nach dem 01.01.2025 als Taxi zugelassen werden, sofern der Hersteller Lieferprobleme hat

Die geplante Gesetzesanpassung berücksichtigt nicht die Lage auf dem Fahrzeugmarkt. Jeder weiß, dass die Autohersteller massive Lieferprobleme haben Autos an die Kunden

auszuliefern. Es ist nicht absehbar, dass die Lage sich in naher Zukunft bessern wird. Nicht auszuschließen ist, dass die Engpässe sich verschärfen.

Das würde bedeuten, dass ein Wagen, was im Jahr 2023 bestellt wurde, sofern der nicht rechtzeitig geliefert wird, den kleinen Taxibetrieb in den Ruin treibt. Das ist weder ökonomisch noch sozial vertretbar. Wer die Zügel so anzieht, der handelt aggressiv gegen die kleinsten Betriebe des Taxigewerbes. So eine Politik ist unsozial und sie verdient kein Vertrauen.

Voraussetzung 4: Taxi als HVV-Zubringer

Die Stadt Hamburg hat mit sehr viel Geld Dienste wie IOKI und HOP ins Leben gerufen. Diese Dienste sind dafür da, in den Gebieten mit schwachen ÖPNV das Angebot zu erweitern.

Wir aus der Taxibranche fragen uns, warum die Stadt solche Projekte nicht mit uns macht. Wir haben Fahrzeuge, Personal und Ortskenntnisse. Die fehlende Software ist günstig zu bekommen. Wenn man die Kosten von IOKI und HOP bedenkt, zeigt sich, dass diese Dienste pro beförderten Fahrgast sehr teuer sind. So kostet jede Fahrt zum Beispiel in Ahrensburg 22 €. Das ist viel teurer als Taxi. Hier der Bericht aus dem Abendblatt zum Nachlesen:

<https://www.abendblatt.de/region/stormarn/ahrensburg/article232339947/Ahrensburg-Jede-Fahrt-mit-loki-kostet-22-Euro.html>

Jede Betriebsstunde von IOKI in Ahrensburg hat im Jahr 2020 49 € gekostet. Heute kostet IOKI sicherlich 60 € pro Stunde. Taxi könnte das Gleiche für weniger als 40 € machen.

Die Hamburger Taxibranche ist nicht nur billiger, sondern kann auch diese Arbeit effizienter ausführen. Leider wurde dieses Thema von der Stadt nicht mehr verfolgt. Warum? Das fragen wir uns ständig.

Schlusswort

Sofern die Politik den Mut hat sich auf ein neues Abenteuer mit der Taxibranche einzulassen, sind wir bereit die Gesetzesänderung mitzutragen. Falls die Politik unsere Forderungen versteht, die Berechtigung eingesteht und uns als Partner anerkennt, kann daraus ein echtes vorzeigbares Projekt nicht nur der Verkehrs- sondern auch der Energiewende werden. Denn welche Stadt auf der Welt hat intelligent ladenden Taxen und Taxen als ÖPNV-Zubringer?

Sofern wir uns einigen, diesen Weg gemeinsam zu gehen, brauchen wir eine klare, eindeutige und verbindliche schriftliche Zusage der Stadt bezüglich unserer Forderungen. Gelingt uns die Einigung, haben wir gegen die Anpassung des Gesetzes keine Einwände.

Entscheidet die Stadt aber, nur oder überwiegend auf das Verbot zu setzen, gehen wir davon aus, dass die Betriebe mangels Perspektive nicht mitmachen und bei den Verbrennern bleiben werden. Dazu werden die Betriebe ihre Investitionsbereitschaft mangels Perspektive runterfahren. Außerdem müssen wir dann schlussfolgern, dass die Politik die Taxibranche

nicht als echte Partner sieht, sondern als Austauschware, bis die Roboter da sind. Nur fragen wir uns, wie die Omas mit dem Rollator und die Roboter sich verständigen werden.

Unter solchen Umständen wären wir gegen das geplante Verbot der Verbrenner für das Taxigewerbe.

Mit freundlichen Grüßen

■■■■■ für den MUV