

Manchmal überrollt einen der Verkehr ...

Da sollen am Hamburger Taxenverkehr zukünftig zweitürige Fahrzeuge mit besonders niedrigem CO₂-Ausstoß eingesetzt werden – die SMART-Taxen. Und da ist man als Landesverbands-Vorständler gefragt, Antworten zu finden: z.B. auf die Entrüstung der Kollegen, dass in Hamburg „Billig-Taxen“ unterwegs sein sollen, die ihnen, weil unter Tarif fahrend, die Kunden wegnehmen, z.B. auf Argumente, wie die CO₂-Problematik, die ja nicht zu leugnen ist, und z.B. für die Anhörung bei der BSU, die nicht allein aus einem: „Das wollen wir nicht!“ bestehen kann!

Den Kollegen auf der Strasse sei gesagt:

Es ist schon geschickt gemacht mit den 15% Tarifabschlag! Rechnet man den Kalkulationsansatz nach, so kommt man auf nur (!) 10%. Dann treffen sich der Ertrag/km von Kleintaxen mit dem in der Musterkalkulation der BSU errechneten Ertrag von 0,09 €/km von Mehrwagenunternehmern. Jeder könnte also (rein rechnerisch) das Selbe verdienen!

Ebenso könnte man für einen 33%-igen Abschlag vom Tarif eintreten, da diese Fahrzeuge ja auch immer nur eine Person befördern können - wir herkömmlichen Taxen allerdings im Schnitt 1,5 Fahrgäste haben ... Dann rechnen sich die Dinger nicht, und keiner schafft sie an!

Bei gleichem Tarif jedoch erzielt ein „SMART“-er Unternehmer aber doch glatt das Doppelte an Ertrag/Km als ein „normaler Taxler“ ... Dann rechnen sich die Dinger besser als alle anderen Taxen und (fast) jeder will wohl Geld verdienen, oder ...

Und den „Schuhkarton auf Rädern“ rechtlich zu verhindern erscheint mehr als fraglich.

Zur CO₂-Problematik lässt sich anmerken:

Als Voraussetzung für die Ausnahmegenehmigung von Kleintaxen soll ein Emissionswert von unter 90g CO₂/km laut Zulassung angesetzt werden. Diese Bedingung erfüllen zurzeit 4 am Markt verfügbare Fahrzeuge: Der SMART fortwo CDI, der VW Polo 1,2 TDI Blue Motion, der Toyota Auris Hybrid und der Toyota Prius 3.

Nun weist aber die der Tarifsenkung zu Grunde liegende Kalkulation - was die CO₂/km – Betrachtung betrifft – einen entscheidenden Widerspruch auf: Bei den herkömmlichen Taxen wird ein realer mittlerer Verbrauchswert von 9 l/100 km in der Stadt als Basis angenommen. Beim SMART CDI wird jedoch die Herstellerangabe von 3,3 l/100 km angesetzt. Diesen Mischwert erreicht ein SMART CDI im Stadtverkehr nie. Vielmehr sind Erfahrungswerten zufolge Werte bei 5,5 l/100 km realistisch. Ein SMART CDI pustet somit unter realen Bedingung über 144g CO₂ auf 100 km Stadtverkehr in die Luft. Im Vergleich dazu liegt der Prius mit einem realen Verbrauch von etwa 5 l Super auf 100 km bei 117 g CO₂ – real!

Legt man diese Zahlen jetzt auch noch auf den bei herkömmlichen Taxen angenommen Regelauslastungswert von rd. 1,5 Fahrgästen pro Fahrt um, so erreicht ein (bzw. 1,5 SMART) einen Ausstoß von 216g CO₂ auf 100 km Stadtverkehr.

Warum also zusätzlich Kleintaxen zulassen, wenn also – bezogen auf die prognostizierte Anzahl und die zu Grunde gelegte Laufzeit - über 50 Tonnen Kohlendioxid mehr die Hamburger Luft belasten soll? Dieses kann nicht im Sinne des „Green Capital“ - Gedanken sein!

An die BSU und alle anderen Interessierten folgender Versuch eines Ausblicks:

Was wäre also, wenn die drei Bereiche Wirtschaftlichkeit, Umweltschutz und soziale Verträglichkeit gleichberechtigt und gleichgewichtig nebeneinander stünden? Dann würde man das Nachhaltigkeit nennen. Ziel: Ein intaktes ökonomisches, ökologisches und soziales System formen, das dauerhaft betrieben werden kann.

Fahrzeuge von Hamburger Taxi-Unternehmen sind im Schnitt 4,9 Jahre alt. Eine Verjüngung des Fuhrparks und sparsame Fahrzeuge machen vor dem Hintergrund der aktuellen Klimadiskussion und den Bemühungen in der CO₂-Problematik Sinn. Eine nachhaltige Hamburger Taxenflotte würde dann durch neuste und innovative Technologien geprägt sein. Die Technologien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge sind vorhanden und auf dem Markt verfügbar. Seit 2005 werden diese Fahrzeuge am Hamburger Taxenmarkt zunehmend eingesetzt. Entgegen der allgemeinen Auffassung lohnt sich eine nachhaltige Flottenstrategie auch finanziell.

Wir sollten dieses Feld also nicht denen überlassen, die im Gewerbe als „personae non gratae“ gelten und offensichtlich wirtschafts-darwinistische Ziele verfolgen. Gegenkonzepte sind gefordert, die nicht nur Kleinstwagen als CO₂-Wunder begünstigen, wenn Sie denn zum gleichen Tarif fahren sollten wie die herkömmlichen Taxen.

Ausgewogener hingegen erscheint mir ein Ansatz, der das Schweizer Konzept der „energieEtikette“ mit Tarifierungen kombiniert: Verbrauch und Schadstoffausstoß von Fahrzeugen im Verhältnis zum Fahrzeuggewicht als grundlegende Kriterien für die Tarifgestaltung. Dann wäre beispielsweise ein Touran 1,9 TDI Trendline mit DSG ein A-Klasse-Taxi, der etwas stärker motorisierte Touran 2,0 DSG allerdings nur ein C-Modell.

Unterm Strich bleibt also das Fazit:

Der Einsatz von Kleintaxen als zusätzliches Angebot würde die Konkurrenz-Situation am sowieso schon umkämpften Hamburger Taxenmarkt erheblich verstärken, die wirtschaftliche Lage der Unternehmer verschlechtern, die Arbeitszeiten für Fahrer und Unternehmer verlängern, die Laufzeiten der Altfahrzeuge verlängern, und somit den notwendigen nachhaltigen Umbau der Hamburger Taxenflotte erheblich verzögern.

Und das ist so nicht hinnehmbar!

Thomas Heiden