



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

HTV Heimfelder Str. 118b 21075 Hamburg

per Email

## **7 Fragen an die verkehrspolitischen Sprecher der Bundestagsfraktionen und der Fraktionen der Hamburgischen Bürgerschaft**

28.08.2009

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 27. September wird gewählt und wir haben ein paar Fragen an Sie, deren Beantwortung unseren Kollegen die Entscheidung erleichtern soll. Wir machen es Ihnen leicht. Sie können einfach mit Ja oder Nein antworten. Selbstverständlich können Sie auch ausführlicher Stellung nehmen.

Um den Hintergrund unserer Fragen deutlich zu machen, fügen wir eine knapp gehaltene Situationsbeschreibung des Hamburger Taxengewerbes hinzu. Diese betrifft letztlich aber das ganze Bundesgebiet, auch wenn in Hamburg gewisse Probleme stärker im Vordergrund stehen als anderswo.

Wir werden dieses Schreiben samt Ihren Antworten in den uns zugänglichen Branchenmedien veröffentlichen und auch der Presse zuleiten. Dazu gehören neben unserer eigenen Verbandszeitschrift auch die bundesweit gelesenen Internetforen und die Organe uns nahestehender Verbände in anderen Bundesländern. Sie haben also die Chance, Ihre Position einem breiten Publikum darzustellen.

Wir wären Ihnen dankbar, wenn sie unsere Fragen bis zum 11. September beantworten oder uns bis dahin wenigstens eine Antwort in Aussicht stellen könnten.

Mit freundlichen Grüßen

Martin Berndt  
(HTV-Vorstand)

### **A) Fragen:**

Werden Sie sich dafür einsetzen, dass

1. das Taxigewerbe in der nächsten Legislaturperiode als vollwertiger Bestandteil des ÖPNV anerkannt wird?
2. Bund und Länder als Eigentümer Einfluss auf ihre Monopolunternehmen oder marktbeherrschenden Unternehmen (Bahn, Flughafengesellschaften) nehmen,

damit diese ihre Marktmacht nicht länger dazu nutzen, um wie zuletzt in Tegel vom Taxengewerbe irgendwelche Nutzungsgebühren zu fordern?

3. bei der anstehenden Reform des Personenbeförderungsgesetzes der Begriff der „Funktionsfähigkeit“ durch eine Überarbeitung des § 13 Abs. 4 PBefG oder durch eine ergänzende Ausführungsverordnung so konkretisiert wird, dass sich daraus eindeutige Vorgaben für die Verwaltungspraxis ergeben?
4. das Anhörverfahren bei einer PBefG-Überarbeitung erhalten bleibt und zukünftig demokratischer und transparenter wird?
5. in das 5. Buch des Sozialgesetzbuches eine Schutzklausel aufgenommen wird, mit der Dumpingpreise für Personentransportleitungen untersagt werden?
6. der ermäßigte Umsatzsteuersatz für Taxifahrten im Nahverkehrsbereich grundsätzlich erhalten bleibt und auch nicht angehoben wird?
7. bei einer Fortführung der „Abwrackprämie“ oder ähnlicher Regelungen auch gewerblich genutzte Fahrzeuge einbezogen werden?

## B) Lage des Taxengewerbes in Hamburg und darüber hinaus

Wenn man aus unserer Sicht eine ehrliche Bestandsaufnahme der Hamburger „Taxen-Politik“ seit der Gründung des HTV im Jahr 2000 macht, so ist das Ergebnis schlicht deprimierend. Bis auf die junge DIE LINKE waren alle Parteien zeitweilig im Senat vertreten. Keine konnte überzeugen. (In Berlin auch DIE LINKE nicht!) Man kommt zu dem Schluss, dass die Verwaltung entweder ein gegen politische Einflüsse resistentes Eigenleben führt oder von ganz anderen Kräften gesteuert wird.

Die Folgen sind

- eine aus ideologischen Gründen unregulierte Genehmigungsvergabe (so auch in Berlin),
- beharrliches Ignorieren einer dank des kommunalen Ausbaus des ÖPNV-Liniennverkehrs sinkender Taxi-Nachfrage (durchgehender Nachtbetrieb am Wochenende seit 2004, Flughafen-S-Bahn seit 2008),
- beharrliches Ignorieren des vom Gesetzgeber radikal zusammengestrichenen Krankentransportmarktes,
- ein nicht kostendeckender Tarif,
- weitere Belastungen durch eine auch hier geplante Umweltzone, die in vielen ausgebluteten Betrieben vorgezogene Investitionen mitten in der Wirtschaftskrise erfordern wird,
- Umbau- bzw. Rückbau wichtiger Taxenstände (Jungfernstieg, Reeperbahn/Hans-Albers-Platz) mit anschließender „Abzettelung“ außerhalb der Taxenstandbegrenzung stehender Taxen – und -
- das Abkassieren des Taxengewerbes am Flughafen seit 2006 zum Vorteil der Flughafen Hamburg GmbH, die zu 51 Prozent der Freien und Hansestadt Hamburg gehört.

Die einzige halbwegs positive Veränderung in diesen Jahren ist, dass die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) endlich Marktdaten ermitteln lässt und ihre früher sehr lässige Genehmigungsvergabe auf Vordermann gebracht hat, ohne allerdings die sich aufdrängenden Konsequenzen zu ziehen, nämlich einen Beobachtungszeitraum (§13 Abs. 4 PBefG) einzurichten. Dadurch wurde die Chance verspielt, dass die nicht (wieder) erteilten Genehmigungen zu einem Rückgang der Taxenzahl im Verhältnis von 1 zu 1 führen konnten.

Aus dem Gewerbe heraus wurde mehrfach der Rechtsweg gegen Entscheidungen der Behörde gewählt. Dank der langen Verfahrensdauer und der unscharfen Rechtslage bisher aber ohne durchschlagenden Erfolg. So muss eine Genehmigungsbehörde bei Tarif-Anhörungen nur sehr oberflächliche Formalien beachten. Ob sie sich bei der Kalkulation der notwendigen Tarifierhöhung um ein paar Prozent verrechnet hat, interessiert die Verwaltungsgerichte nicht. Die Behörde kann die Anhörung auch problemlos zur Farce machen, indem sie ganz legal x-beliebige „weitere Stellen“ hört (§ 14 Abs. 1 Nr. 3 PBefG). Davon macht die BSU kräftig Gebrauch, indem sie neben den Verbänden auch die Funkzentralen beteiligt, von denen einige bewusst eine Politik betreiben, mittels Dumpingtarifen die schwächere Konkurrenz vom Markt zu fegen – allerdings bisher erfolglos. Diese Funkzentralen stimmen dann natürlich wunschgemäß einem möglichst niedrigen Tarif zu. Den Schaden haben dann alle. Die Behörde muss das aber nicht kümmern.

[Text eingeben]

Wendet man sich mit entsprechenden Klagen an die Politik, bekommt man zu hören, dass das Gewerbe eben einig sein müsse, um seine Forderungen durchzusetzen. Diese Antwort ist aus zwei Gründen unredlich. Zum einen ignorierte die BSU auch ein eindeutiges Votum. So reagierte sie überhaupt nicht auf das Ergebnis der Handelskammer-Umfrage im Jahre 2008, wo sich 79,9 Prozent der Taxiunternehmer gegen die bestehende Tarifstruktur (eine Minute unbezahlte Wartezeit pro Stopp) aussprachen, zum anderen ist es in einer Großstadt mit scharf konkurrierenden Funkzentralen praktisch unmöglich alle auf einen Nenner zu bringen (s.o.).

Gerade in solchen problematischen Fällen zeigt sich aber erst, ob ein Gesetz praxisgerecht ist oder nicht. In einem Landkreis wo der Verbandsvorsitzende und der Amtsleiter befreundete Kegelbrüder sind, geht es zur Not auch ganz ohne Gesetz. Hier in Hamburg hat Personenbeförderungsgesetz den Praxistest aber eindeutig nicht bestanden und in der Hauptstadt sieht auch nicht viel besser aus.

Der Grund für die Mängel des Personenbeförderungsgesetzes liegt in seiner Entstehungsgeschichte. Im so genannten „Dritten Reich“ wurden praktisch Polizeiverordnungen aller deutschen Gauen zu einem Gesetzestext zusammengefasst, der natürlich keine Spur von einem demokratischen Geist hatte und – zumindest was unsere Branche betrifft – bis heute nicht hat. So hat der einzelne Taxiunternehmer nach dem Personenbeförderungsgesetz überhaupt keine Rechte und Verbände werden nur gehört. Ein Verbandsklagerecht, das wegen der finanziellen Schwäche der einzelnen Unternehmen dringend geboten wäre, ist so wenig vorgesehen, wie transparente Entscheidungen der Behörden. Dazu gehört zwingend, dass diese auf die Argumente der Verbände eingehen und abweichende Entscheidungen schriftlich und für jedermann zugänglich begründen müssen.

Klare Schutzrechte des Taxengewerbes sind auch deshalb notwendig, weil seine Stellung viel schwächer als die anderer ÖPNV-Anbieter ist. Die Linienverkehrsunternehmen sind häufig in kommunalem Besitz. Machen diese auf Grund von politischen (Fehl-)Entscheidungen Verluste, müssen diese aus dem Staatshaushalt ausgeglichen werden. Hier passen (zumindest theoretisch) also in den zuständigen Parlamenten und Gremien schon die Haushaltspolitiker auf die Verkehrspolitiker auf. Das Taxengewerbe, das ebenfalls der Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht unterliegt, ist dagegen immer nur 5. Rad am Wagen und kann sehen, wie es klarkommt. Wie anders wird in Hamburg doch die Hamburger Hochbahn AG behandelt. Obwohl die HHA nur einen Kostendeckungsgrad von rund 60 Prozent hat, hat sie merkwürdigerweise so viel Kapital, dass sie in ganz Deutschland massiv expandieren kann. Über so viel Fürsorge würden wir uns natürlich auch freuen. Wir sind aber bescheiden und fordern nur Schutz vor existenzbedrohender Willkür.

Um hier endlich einen Notbremse ins Gesetz einzubauen, gibt es einen ganz einfachen Weg. Im Text muss nur § 8 Abs. 2 ersatzlos gestrichen und dafür der erste Satz in Absatz 1 folgendermaßen umformuliert werden:

*Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen, Kraftfahrzeugen im Linienverkehr **und Taxen**, ...*

Die heute geltende Abgrenzung der Taxen vom restlichen ÖPNV, bzw. die sehr eingeschränkte Anerkennung als ÖPNV in Absatz 2, ist durch und durch künstlich. Das Taxi „ersetzt, ergänzt oder verdichtet“ in 99 Prozent aller Fälle den Linienverkehr. Beseitigt man die Haarspalterei von Linienverkehr hier und Gelegenheitsverkehr dort und erkennt das Taxi endlich ohne Wenn und Aber als vollwertigen Teil des ÖPNV an, stehen ihm natürlich auch dessen Rechte zu. Der prinzipielle Anspruch auf Ausgleichszahlungen (§ 8 Abs. 4) würde die Genehmigungsbehörden dann zu wesentlich gewissenhafterer Arbeit nötigen. Um es klar zu sagen: Wir wollen keine Subventionen! Wir brauchen aber einen Schutz vor Willkür.

Es gibt aber auch ein Erbübel der alten Bundesrepublik im Gesetzestext, nämlich den Begriff der „Funktionsfähigkeit“ (§ 13 Abs. 4). Wer die Entstehungsgeschichte kennt, weiß dass dieses Wort ein Formelkompromiss ist, der den Konflikt zwischen der Berufsfreiheit und einer an wirtschaftlichen Maßstäben ausgerichteten Bedürfnisprüfung bei der Erteilung von Genehmigungen überbrücken sollte. In der Praxis hat sich der Begriff als untauglich erwiesen, weil er viel zu unbestimmt ist. Auch fehlen den Behörden häufig die notwendigen Daten, um wenigsten dem geltenden Gesetz gerecht zu werden. Hier sind den Genehmigungsbehörden vom Gesetzgeber endlich klare Richtlinien an die Hand zu geben. Dies ist bei gutem Willen machbar. Überkapazitäten sinnlos im Straßenverkehr kreisender Taxen sind einerseits ökologisch nicht vertretbar, aber auch ökonomisch widersinnig, denn nur gut ausgelastete Taxen können zu einem möglichst niedrigen Tarif wirtschaftlich betrieben werden. Daher sollte es auch ein öffentliches Interesse an möglichst gut ausgelasteten Taxen geben. So könnte man ganz einfach Prozentsätze für den Besetztanteil der Einsatzzeit festlegen, die im Branchendurchschnitt nicht unterschritten werden dürfen, wenn neue Genehmigung erteilt werden sollen. Dazu müssten dann aber auch die tatsächlichen Einsatzzeiten erfasst werden, was trotz des Prüfkriteriums in § 14 Abs. 4 Nr. 3 überwiegend nicht und in Hamburg auf Druck unseres Verbandes erst seit 2006 geschieht. Niederschlag finden diese Daten in  
[Text eingeben]

Verknüpfung mit dem erzielten Umsatz im Wert des Stundenumsatzes, der vom 2. Zwischenbericht des Hamburger Gutachtens (2007) an dokumentiert ist. Im Jahr 2008 lagen der Stundenumsatz je nach Betriebstyp zwischen 11,63 € und 15,76 €. Funktionsfähig wäre das Taxengewerbe bei doppelt so hohen Werten.

Die jahrzehntelange politische Unterbewertung des Taxengewerbes macht sich heute vielerorts bemerkbar. Dass die Krankenkassen ihre Beiträge stabil halten sollen, ist ein so wichtiges Ziel, dass die Politik dabei vollkommen aus den Augen verloren hat, wie das vielfach geschieht. Dass die Kassen Anbieter von Leistungen in die Schwarzarbeit drängen oder ordentliche Betriebe samt ihren Arbeitsplätzen vernichten, kann ja wohl nicht gewollt sein. Darauf läuft es aber hinaus, wenn ohnehin niedrige Taxenttarife durch legale Sondervereinbarungen noch unterlaufen werden. Das wirtschaftlich schwache Taxengewerbe hat hier aber meistens nur die Wahl, sich der Erpressung der Kassen zu beugen, oder das Geschäft der Konkurrenz zu überlassen, die aber so wenig wie das Taxengewerbe selbst zu solchen Preisen wirtschaftlich arbeiten kann. Es fehlen also auch Schutzklauseln im Sozialgesetzbuch.

Ein besonderer Fall sind Bahnhofs- und Flughafengebühren. Scheinbar verlangen hier gewöhnliche Firmen Entgelte für die Nutzung ihrer Grundstücke und sonstigen Einrichtungen vom Taxengewerbe, was formal in Ordnung sein mag. Nur sind die Bahn AG und die diversen Flughafengesellschaften eben keine gewöhnlichen Unternehmen. Es sind Monopolisten, die ganz oder teilweise dem Staat gehören. Ihr Kapital wurde ursprünglich vom Steuerzahler aufgebracht und die Politik kann sehr wohl Einfluss auf die Geschäftspolitik nehmen, wenn sie will. So zahlen die Linienverkehrsanbieter in der Regel auch keine Gebühren. Nur das Taxengewerbe wird mit vordergründigen juristischen Argumenten zum Melken freigegeben. Diese Gebühren sind der Lackmustest für die Redlichkeit der Politik. Grundsätzlich lässt sich das Problem mit der Anerkennung des Taxengewerbes als Bestandteil des ÖPNV lösen.

Die Wirtschaftskrise hat diverse staatliche Rettungsmaßnahmen ausgelöst. Davon profitieren auch Unternehmen, die in der Hochkonjunktur klotzig verdient haben (Container-Schifffahrt von Hapag-Lloyd), oder solche, die ihre Lage durch unternehmerische Fehlentscheidungen selbst verschuldet haben (HSH-Nordbank). Viele andere, insbesondere kleine, auch in guten Zeiten ertragsschwache Unternehmen, sind aber ohne eigenes Verschulden ebenfalls hart getroffen. Hier tut die Politik aber wenig bis – wie in unserem Fall - nichts (Abwrackprämie), ja es steht zu Befürchten, dass diese nach der Wahl die Zeche zahlen müssen. So wäre eine Anhebung des ermäßigten Umsatzsteuersatzes unser Tod. Auch eine gedankenlose, rein politisch motivierte Einführung einer Umweltzone (oder die Verschärfung und Ausweitung in anderen Städten) wäre einfach nur verheerend für viele Taxenbetriebe.