

Hamburg, den 19. März 2011

Taxibetrieb Engel
Eberhard G. Engel
xxxxxxxxxxxxxxxxxxx 34
2xxxx Hamburg
Tel. 040 / xxxxxxxx

Offener Brief.
Vorgesehen zur Verteilung an:
Fraktionen und Mitglieder der Hamburger
Bürgerschaft/Stadtentwicklungsausschuss BSU
Hamburger Medien
Finanzamt Hamburg/Steuerfahndung
Senator für Wirtschaft und Arbeit
u. a.

E. G. Engel xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Rechtsamt BSU/ Amtsleiter
Herr Huber

xxxxxxxxxxxxxxxxxxx
20355 Hamburg

Ihre Antwort vom 05.01.2011 auf mein Schreiben vom 18.11.2010 an die zu diesem Zeitpunkt zuständige Frau Senatorin Hajduk

Stellungnahme zur Sache meinerseits. Ergänzungen.

Sehr geehrter Herr Huber,

ich habe ihre Stellungnahme zu meinem öffentlichen Brief an Frau Senatorin Hajduk a. D. zur Kenntnis genommen. Ich muss mich dafür bedanken dass Sie damit nicht nur mir sondern einer breiteren Öffentlichkeit einen nachvollziehbaren und verwertbaren Einblick in die etwas zusammengeflickte, teilweise stark verbogene und interessengesteuerte Sichtweise der für das Hamburger Taxengewerbe zuständigen Behörde, hier der BSU Hamburg, geben.

Ich bin mir vollkommen im Klaren dass es sich weniger um eine Stellungnahme gegenüber meiner Person handelt sondern wesentlich mehr um eine Rechtfertigungsschrift für gegebene Sachverhalte Ihrerseits gegenüber Ihrer Behördenleitung. Eigene rechtliche Bewertungen und Schritte gegen verantwortlich Zeichnende der BSU Hamburg sowie Verbreitung in öffentlichen Medien behalte ich mir ausdrücklich vor.

Dementsprechend wird meine Stellungnahme hier auch weiterhin öffentlichen Charakter haben und der im Februar 2011 zu erwartenden neuen, bzw. alten, Behördenleitung in der zu meinem Bedauern notwendigen Form zur Verfügung stehen.

Bevor ich mich den Sachthemen zuwende einige kurz gehaltene Bewertungen. Ihre Darstellungen strotzen nur so von plakativen, substanzlosen Aussagen die keiner inhaltlichen Überprüfungen, so sie denn vorgenommen werden, standhalten. Die von Ihnen dargelegten Sachzusammenhänge und Konsequenzen sind logisch nicht gegeben und stehen zu großen Teilen den von Ihnen postulierten Zielen entgegen. Sie taugen allenfalls für den häufig wenig sachkundigen politischen Raum für den sie denn auch überwiegend gedacht zu sein scheinen und leider bisher zu Lasten der Menschen die sich mit Erbringung Taxendienstleistung ihren Lebensunterhalt bestreiten auch mit Erfolg.

Eingangs Ihres Schreibens beklagen Sie sich über „Verunglimpfungen“. Sie beklagen speziell die Verwendung von Begriffen wie „Verquickungen“, „Amtswillkür“, „Amtsmissbrauch“.

Zuvorderst erscheint es mir sinnvoll darauf hinzuweisen dass ich Personen nicht direkt mit diesen Begriffen in Verbindung gebracht habe. Ein altes Sprichwort sagt: „Jeder zieht sich den Schuh selber an der ihm am besten passt“. Es ist nicht meine Aufgabe heraus zu finden wie die verantwortliche Gemengelage innerhalb der BSU organisiert ist. Oder anders ausgedrückt, es ist nicht meine Aufgabe herauszufinden welcher Schuh wem am besten passt.

I.d.R. habe ich Sachverhalte herangezogen, analysiert, kausal miteinander verknüpft und an der Sache orientiert logische Aussagen getroffen. Begriffe wie „Amtswillkür“ etc. sind nicht gesetzlich geschützt, auch nicht dadurch dass diese Begriffe Anwendung im Strafrecht finden, respektive beamtenrechtlich relevant sind. Sie umfassen auch die allgemeinsprachliche Umschreibung für Vorgänge von Amtes wegen die sich hart an der Grenze zur Gesetzesbeugung finden falls sie nicht diese Grenze schon überschritten haben, bzw. diese Überschreitung nur mit einem immensen gerichtlichen Aufwand als gegeben festgestellt werden können.

Es liegt im Ergebnis also an den verantwortlichen Entscheidern der BSU selbst diesen mehr oder weniger begründeten Verdacht auf Willkür/Missbrauch von Macht von Amtes wegen aus wirtschaftsideologischen Gründen auszuschließen. Spitzfindige Umschreibungen/Umdefinitionen von Sachverhalten sind da nicht besonders hilfreich sondern eher kontraproduktiv und verstärken dass gewerbliche Misstrauen in die zuständige Taxengewerbeaufsicht.

In diesem Zusammenhang darf ich einen Auszug aus Wikipedia hier einfügen:

„**Amtswillkür oder auch Amtsdelikt** bezeichnet **einen Akt der Willkür** durch einen meist beamteten Amtsträger in einer Behörde.

Der Träger eines öffentlichen Amtes ist wegen seiner besonderen Macht- und Vertrauensstellung zur unparteiischen Wahrnehmung der ihm übertragenen hoheitlichen und öffentlich-rechtlichen Aufgaben verpflichtet. Ihm obliegt eine besondere Sorgfalts- und Neutralitätspflicht. Entsprechend dieser regelmäßigen beruflichen Aufgabe von Amtsträgern im Sinne der öffentlichen und rechtlichen Ordnung ergibt sich eine besondere Gefährdung für Handlungen, die im rechtlichen Sinn **in einem weiten Spektrum von der Fahrlässigkeit bis zur Selbstjustiz** liegen können.“

„Als Amtsdelikte werden in Deutschland Straftaten bezeichnet, die durch einen Amtsträger der öffentlichen Verwaltung begangen wurden. **Amtsträger sollen ihr Amt unparteiisch, gesetzmäßig, ehrlich, anständig** und ohne persönliche Vorteile erfüllen. Häufigstes Delikt ist die Bestechlichkeit. Der Amtsträgerbegriff wird in § 11 Abs. 1 Nr. 2 StGB definiert.“

„Der Begriff bezeichnet eine Gruppe bestimmter Straftaten. Es handelt sich um eigenhändige Delikte. Amtsdelikte sind durchweg Officialdelikte. Die Strafandrohungen im 30. Abschnitt des StGB sind verhältnismäßig hoch.“

Quelle: <http://de.wikipedia.org/wiki/Amtswillk%C3%BCr>

In Ihrem Schreiben vom 05.01.2011 bezeichnen Sie meine Rechnungen als „Hochrechnungen“. Ich mache Sie darauf aufmerksam dass Sie, unabhängig davon wie Sie diese Rechnungen bezeichnen, Kenntnis von einem Sachverhalt erlangt haben. Ihre Bezeichnung „Hochrechnung“ lässt im Umkehrschluss darauf schließen dass diese Zahlen nicht kongruent sind mit den Zahlen die Hansaunternehmer im Rahmen der betrieblichen Plausibilitätsprüfungen bei Konzessionsverlängerungen bei der BSU (und folglich FA) erklären. Dementsprechend muss ich davon ausgehen dass zumindest der größere Teil der in Frage kommenden Hansa-Taxenunternehmer den sich durch das Hamburger Taxengutachten ergebenden „Plausibilitätsrabatt“ steuer- und abgabenverkürzend sowie wettbewerbsverzerrend zu Nutze machten. Ausgehend von den Zahlen für Einzelunternehmer ohne Funkanschluss (25.000.- bis 30.000.- € Umsatz/p.a. netto) müssten Hansafunkunternehmer entsprechend den tatsächlichen Umsätzen mit folgenden Werten bei der BSU gelistet sein:

Hansafunktaxe-Alleinfahrer:	ca. 50.000.- bis 60.000.- € Umsatz/ p.a.
Hansafunktaxe-doppelt besetzt:	ca. 100.000.- bis 120.000.- € Umsatz/ p.a.
Hansafunk-durchgehend besetzt:	ca. 120.000.- bis 140.000.- € Umsatz/p.a.

Andernfalls besteht der dringende Verdacht massiver Steuer- und Abgabenverkürzung der ein Eingreifen staatlicher Stellen zwingend erforderlich macht.

Ich möchte Sie darauf aufmerksam machen, dass ich als Bürger nichts beweisen muss. Meine Aufgabe ist es allenfalls zuständige Stellen in Kenntnis zu setzen, bzw. einen begründeten Verdacht zugänglich zu machen. Es obliegt den zuständigen Stellen, also Ihnen, den Sachverhalt von Amtes wegen zu überprüfen und entsprechende Schritte einzuleiten. Es ist mir bekannt dass die BSU vor Jahresfrist schon dem Hamburger Zoll gegenüber abgewiegelt hat. Darüber hinaus hat die BSU nach meinem Wissen über die Jahre Belegexemplare der „Hansa Aktuell“ erhalten. Ich gehe davon aus dass die BSU die ihr zugänglich gemachten Publikationen die ihren engeren Aufgabenbereich betrifft liest und aufbewahrt. Ansonsten ist es eine Binsenweisheit dass die HFT in den letzten Jahren ca. 4,3 Mio Touren p.a. an ihre Mitglieder vermittelt hat. Schon rein rechnerisch ergibt dies ca. 358.000 Touren pro Monat. Diese Zahl ist mit geringen Abweichungen in meinen Ihnen zugesandten Tabellen enthalten. Ich möchte Sie ernsthaft bitten Ihre Verantwortung als hochrangiger Beamter wahrzunehmen.

Weitere ergänzende Erklärungen entnehmen Sie bitte den folgenden Sachverhalten.

Mit freundlichen Grüßen

Engel

Sachverhalte, Ergänzungen zum offenen Brief vom 18.11.2010 an Frau Senatorin Hajduk.

1. Rechtsstaatliche Aspekte

1.1 Rechtsstaatlichkeit

1.2 § 13 Absatz 4 Personenbeförderungsgesetz (PbefG)

1.3 „Verbände haben zugestimmt“

1.4 Sonderfall HFT e.G., Taxenunion Hansa e. V., LPVG, bevorzugter Partner der BSU.

1.5 Repräsentativität des Gutachterpanel

1.6 Möglichkeiten der Outputsteuerung über Steuerung der Paneleingangsdaten.

1.7 Plausibilitätsrabatt/Begünstigung/Beihilfe zur Steuer- und Abgabenhinterziehung.

1.8 Befangenheit der Gutachter des Mfi L&K

2. Gewerbliche/Wirtschaftliche/Öffentliche Aspekte

2.1 Allgemein

2.2 Taxentarif

2.3 Erträge/Einkommen/Lohn/Arbeitszeiten

2.4 Beobachtungszeitraum/Konzessionsstopp

2.5 Qualität, sozialökonomischer Zusammenhang

2.6 Verfügbarkeit

2.7.1 PbefG, übertragen in Wirtschaftsdeutsch

Grundsätzliches Fazit

Möglicher Maßnahmenkatalog zur Verbesserung der Situation des Hamburger Taxengewerbes (ohne Anspruch auf Vollständigkeit).

Rechtsstaatliche Aspekte

1.1 Rechtsstaatlichkeit

Zitat Huber, Schreiben vom 05.01.2011 an Herrn Engel:

„Die Rechtsstaatlichkeit des eigenen Handelns ist unser primärer Handlungsanspruch.“

Ein hehrer Anspruch dessen Überprüfung mehr Fragen aufwirft als beantwortet. Dazu ist es notwendig u. a. auch ein wenig die Historie zu bemühen.

Jahr 2000

Im Frühjahr 2000 habe ich versucht mit Anträgen/gerichtliche Klagen BSU/OFD HH zu bewegen Steuer- und Abgabenhinterziehung / Sozialbetrug im Taxengewerbe zu bekämpfen. Dieser Sachverhalt ist gerichtsfest. BSU/OFD HH verneinten meine sorgfältig ausgearbeiteten Analysen als unzutreffend. Damals verwies ich schon auf den mittlerweile verurteilten Unternehmer S. welcher zu diesem Zeitpunkt ca. 40 Taxenkonzessionen besaß. Rechtzeitig vor dem 1. Zahlenkonglomerat des Mfi L&K, 2005/2006, wurde der Unternehmer S. aus dem Verkehr gezogen. Zu diesem Zeitpunkt besaß dieser kriminelle Unternehmer (Taxenvermietung an Sozialhilfebezieher) ca. 150 (ca. 170 in der Spitze) Taxenkonzessionen. Alle bewilligt von der BSU Hamburg, auch nach zwischenzeitlichen Betriebsprüfungen (?) der BSU.

Da das „Vermietmodell“ des Unternehmers S. die höchste Form der Taxenwirtschaftlichkeit darstellte verbreitete sich dieses Erfolgsmodell im Hamburger Taxengewerbe. Der entstandene Schaden für das Gewerbe war und ist unermesslich. Auch weil Unternehmer wie S. Eingang in die Gewerbeverbände fanden. Taxenpiraten wurden zum Marktführer, Kunden wurden zur Beute. Das Taxengewerbe wurde zu Recht immer mehr in der Öffentlichkeit zerrissen, allerdings ohne in der letzten Konsequenz in der Verantwortung zu stehen wie ersichtlich. Die BSU ist also mithin nicht der heldenhafte Retter sondern durch ein jahrelanges Laissez faire Mitverursacher typischer Gewerbeprobleme im Spannungsfeld Hamburger Öffentlichkeit/Hamburger Taxengewerbe. Anhängern einer gewissen liberalen, wirtschaften Ideologie könnte man sogar eine gewisse Absicht unterstellen.

Jahr 2001/2002

Auch der Bericht des Bund-Länder-Fachausschusses Verkehr aus dem Jahr 2001 in Bezug auf Steuer- und Abgabenbetrug im Taxengewerbe, maßgeblich miterstellt von Regierungsdirektor Hartmann aus der BSU, veranlasste die BSU nicht rechtsstaatlich in das Geschehen einzugreifen. Ebenso nicht die Beiträge aus dem Gewerbe auf dem „Tag des Taxengewerbes“ der HK Hamburg 2002 wie auch Gewerbebeiträge im Verkehrsausschuss der Hamburger Bürgerschaft desselben Jahres.

Jahr 2005/2006

2005 wurde der erste Zwischenbericht des derzeit lfd. Gutachtens der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Ergebnisse waren erschreckend. Sie bestätigten meine Bemühungen seit 2000 und meine Forderung hier rechtsstaatlich einzugreifen.

Anfangs gab es zwar viel öffentliche Aufregung, aber wirksame Ansätze „unplausible“ Taxenunternehmer/-fahrer aus dem Verkehr zu ziehen waren nicht erkennbar. Die „unplausiblen“ Taxenunternehmer trieben lustig weiter ihr Unwesen. Erst meine öffentlichkeitswirksame Anzeige im Frühjahr 2006 wg. „Strafvereitelung im Amt“ gegen BSU/Finanzsenator a.D. Freytag führten zu konzentrierten und konzertierten Aktionen von BSU/Steuerfahndung/Zoll gegen „unplausible“ Taxenunternehmer. Mit Erfolg, wobei aber BSU und Partner zum „rechtsstaatlichen Jagen“ getrieben werden mussten wie zu erkennen ist.

Jahr 2006 - 2011

Derzeit haben wir es mit einem z. T. willkürlichen Zahlenkonglomerat von BSU/Mfi L&K, genannt „Gutachten zur wirtschaftlichen Lage des Hamburger Taxengewerbes“, zu tun welches dem Marktführer zumindest einen massiven, potentiellen, BSU- und gerichtsfesten „Plausibilitätsrabatt“ (siehe später) einräumt der zur massiven Steuer- und Abgabenhinterziehung in Kombination mit Sozialbetrug genutzt werden kann und nach allem Wissen nach auch genutzt wird.

Das „Gutachten“ selber ist entgegen dem erklärten Willen der Hamburger Bürgerschaft aus 2002 lediglich ein Rumpfgutachten dessen Repräsentativität höchst fragwürdig ist und dessen Zahlen mehr verheimlichen als Klarheit erbringen. Wesentliche Standardelemente/Aussagen wie bei anderen Gutachten (z. B. Köln 2010, ebenfalls von L & K) in anderen Städten fehlen schlichtweg.

Erschwerend kommt hinzu dass der Gutachter in Hamburger Sachen u. U. selbst Partei ist da er an einem privaten Millionen € Geschäft arbeitet und auf das Wohlwollen, auch mittels massiver finanzieller Förderung, der Stadt Hamburg/BSU angewiesen ist.

Jahr 2010/2011

Ebenso hätten wir es im Zusammenhang mit den „Smarttaxen“ und einem Sondertarif fast mit einer massiven personenbeförderungsrechtlichen Rechtsverletzung zu tun gehabt. Es ist wenig glaubhaft dass in einem Haus voll mit Verwaltungsjuristen (BSU) Unkenntnis über die Unmöglichkeit des Begehrens vorherrschte. Die Vorschriften des § 51 Absatz 2 1. – 4. PbefG sind eindeutig. Es ist interessant und fast schon kurios wie die BSU sich mit Verweis auf Anhörung Taxenverbände / Bundesverkehrsministerium aus der Verantwortung entfernen will. Als wenn durch eine Anhörung von Gewerbeverbänden die Rechtslage beeinflusst werden könnte.

Soweit in der Kürze zum Rechtsstaatlichkeitsanspruch der BSU, erhoben vom Amtsleiter Rechtsamt BSU. Weitere Fragestellungen dazu in den einzelnen folgenden Beiträgen.

1.2 § 13 Absatz 4 Personenbeförderungsgesetz (PbefG)

Zitat Huber, Schreiben vom 05.01.2011 an Herrn Engel:

„§ 13 Absatz 4 PbefG trifft selbst keine Regelung über die Einholung von Gutachten.“

Diese Formulierung ist einerseits vollkommen korrekt, andererseits sind die materiell rechtlichen Fragestellungen und deren Beantwortung wesentlich um die Funktionsfähigkeit/Disfunktionsfähigkeit des betreffenden Gewerbes zu eruieren. Die Funktionsfähigkeit, oder auch nicht, festgestellt von einem unabhängigen Gutachter (bestellt und vereidigt) ist nach höchstrichterlicher Rechtsprechung zwingend notwendig um einen Eingriff in die grundgesetzlich geschützte Berufswahlfreiheit zu rechtfertigen.

Ein gewollter Verzicht, warum auch immer, auf ein Gutachten nach § 13 Absatz 4 PbefG sowie auf den notwendigen Status des Gutachters ist letztendlich eine Umschiffung des Auftrages der Hamburger Bürgerschaft aus 2002 nach Prüfung eines Beobachtungszeitraumes, da nur ein Gutachten nach § 13 Absatz 4 PbefG, erstellt von einem unabhängigen, neutralen und vereidigten Sachverständigen, die gerichtsfeste mangelnde Funktionsfähigkeit feststellen kann, oder auch nicht. Insofern ist diese personenbeförderungsrechtliche Norm schon die maßgebliche Gesetzesvorschrift. Eine gezielte Umgehung dieser Norm ist eine Umgehung taxengewerblicher Schutzrechte und seiner darin tätigen Menschen sowie des bürgerschaftlichen Auftrages an den Senat eine Prüfung eines Beobachtungszeitraumes vorzunehmen. Dieser Fall liegt eindeutig vor.

Um diesem Sachverhalt etwas Fleisch zu beizugeben verweise ich auf das letzte Gutachten des Mfi L&K für die Stadt Köln und fordere zu einem Vergleich auf (siehe Anlage). Beide Gutachten, das Hamburger sowie das Kölner Gutachten sind von denselben Gutachtern erstellt worden, einmal nicht nach § 13 Absatz 4 PbefG und ohne entsprechenden Gutachterstatus, einmal nach § 13 Absatz 4 PbefG und mit entsprechendem Gutachterstatus. Die Unterschiede zwischen diesen Gutachten, erstellt von den gleichen Personen, vor allem in den letztendlich feststellenden Aussagen sind immens. Diese feststellenden Aussagen im Rahmen des Hamburger Gutachtens zu verhindern scheint erklärte Absicht der BSU zu sein. In diesem Zusammenhang erlaube ich es mir auch weiterhin von Amtswillkür und Amtsmissbrauch zu sprechen.

1.3 „Verbände haben zugestimmt.“

Wenn es brisant wird, benutzt die BSU, vertreten durch Ihren Amtsleiter Rechtsamt, häufig Sätze wie: „Die Verbände haben zugestimmt.“, „Mit den Verbänden abgesprochen.“

Aus eigener Erfahrung muss ich leider sagen dass diese Formulierung häufig dem Sachverhalt nicht oder nicht so entspricht. 2008 gab es eine Anhörung zum Tarifgeschehen. Vom Verband unabhängiger Taxenunternehmer Hamburg e. V. (VuT Hamburg e. V.) lag eine ausführliche schriftliche Stellungnahme vor. In der Anhörung spielte diese Stellungnahme nicht mit einem Wort eine Rolle. Ebenso nicht die Tarifanträge des Landesverbandes Hamburger Taxenunternehmer (LHT), wie auch des Hamburger Taxenverbandes (HTV). Von der Taxenunion Hansa e. V. und dem Landesverband Personenverkehr und Gewerbe (LPVG) (siehe auch später) lagen keine Informationen vor außer dass sie dem Tarif der BSU zustimmt haben. Die BSU stellte einen eigenen Tarifvorschlag alternativlos vor. Es erfolgte keine zuweisbare Zustimmung. 14 Tage später wurde dann der Tarif

2008 verkündet. Es war noch nicht einmal der vorgestellte BSU-eigene Tarifvorschlag der BSU sondern ein abgewandelter Tarif. Eine Zustimmung der Verbände hat es nicht gegeben wie aus der BSU später behauptet wurde. I. d. R. stimmen zwei Verbände Entscheidungen der BSU regelmäßig zu, Taxenunion Hansa e. V. und LPVG (siehe später), außer in der „Smartsache“. Die anderen Verbände fast regelmäßig nicht. Insofern ist die regelmäßige Stützung der BSU auf „die Verbände“ fraglich, zumindest für 2008 aus eigener Erfahrung schlicht und einfach gelogen.

In welchen Rahmen „die Verbände“ zustimmen oder nicht ist fraglich, für die interessierte Öffentlichkeit wenig nachvollziehbar und wenig transparent. Es gibt keine nachvollziehbare Anwesenheitslisten, keine Protokolle, keine Abstimmungsprotokolle oder sonst etwas Ähnliches. Durch die regelmäßige Hinzuziehung von sonstigen Stellen nach PbefG, hier privaten Funkzentralenvertretern, ist das ganze Anhörungsverfahren übermäßig aufgebläht. Häufig, vor allem aus dem Bereich der Taxenunion Hamburg e. V./LPVG/Hansa Funktaxi e. G. (HFT e. G.) finden personelle Überschneidungen statt wie Vorstand/Aufsichtsrat/Verbandsvorsitzender in Personalunion etc. . Es ist auch nicht abwegig zu befürchten dass die angesprochene Aufblähung der Anhörung System hat um die Position der BSU und ihrer Gefolgschaft im aufgeblähten Kuddel-Muddel entsprechend zu verstärken. Letztendlich sind auch aus meiner eigenen Kenntnis die Verweise der BSU auf „die Verbände ...“, „das Taxengewerbe ...“ in sich fragwürdig und nicht belegbar, also einseitige Behauptungen aus der BSU ohne nachprüfbare Transparenz und Relevanz.

1.4 Sonderfall HFT e.G., Taxenunion Hansa e. V., LPVG, bevorzugter Partner der BSU.

Die HFT e. G. ist als Genossenschaft organisiert und besteht i. e. S. aus ca. 430 Genossen mit ca. 600 Taxen, stellen also nur einen Bruchteil der Hamburger Taxen (ca. 3.500) und der Hamburger Taxenunternehmer (ca. 2.300) dar. Mit ca. 4,3 Mio vermittelter Touren/Jahr deckt die HFT e. G. ca. 70% des Hamburger Funktoureangebotes ab, ist also Quasi-Monopolist im Funktourektor. Die HFT e.G. steuert ihr Angebot an Taxendienstleistung durch einen internen Aufnahmestopp, verfügt also für sich selbst über einen „Konzessionsstopp“. Für Touren die durch die Genossen selbst nicht gefahren werden können, vor allem in Spitzenzeiten, existiert eine Reserveflotte (311er) und darüber hinaus lässt die HFT e.G. befreundete Zentralen geschäftsabhängig an ihrem Tourenpool partizipieren. Diese Zentralen finden sich auch z. T. in der behördlichen Anhörung wieder.

2008 wurde die HFT e.G. (als Organisation) von der Steuerfahndung Hamburg nach einer Anzeige durchsucht. Im Ergebnis wurde festgestellt dass die HFT e.G. seit Beginn der 90er Jahre bis 2005 kontinuierlich „schwarze Kassen“ unterhielt. Im Zuge eines Vergleiches zahlte die HFT e.G. 2009 ca. 465.000.- € für zurückliegende 4 Jahre an Steuern nach. Über die Nachzahlung von hinterzogenen Sozialabgaben ist keine genaue Summe bekannt, dürfte aber in ähnlicher Größenordnung liegen. Bis auf einen früheren Vorstand der HFT e.G. (Verjährung) sind die maßgeblichen (Ex)Vorstände der HFT e.G. seit ca. 1990, die Herren Gieselmann, Kruse und Huck der HFT e. G. mittlerweile rechtskräftig verurteilt und gelten als vorbestraft. Derzeit (März 2011) steht noch ein weiteres strafrechtliches Verfahren gegen genannte Herren an.

Der steuerliche Betrug wurde mit einer ganzen Reihe von Hansataxenunternehmern zum gegenseitigen Vorteil über die Jahre durchgeführt. Derzeit ist die ehemalige zweite und dritte Funktionsreihe in die Verantwortungspositionen gerückt. Ihnen ist, bis auf eine Ausnahme,

Mitwisserschaft nicht nachzuweisen. Keiner der genannten Vorstände wurde von den Genossen aus genannten Verfehlungen abgestraft, sondern auf Versammlungen in ihren Ämtern bestätigt.

Über die Jahre waren die genannten Vorstände nicht nur in HFT e. G. Positionen (Vorstand/Aufsichtsrat) sondern repräsentierten gleichzeitig auch die Taxenunion Hansa e. V. als Vorstände. Seit einigen Jahren wird auch der LPVG Vorstand von einem HFT e. G. Vorstand repräsentiert.

Die Mitgliederstruktur der Taxenunion Hansa e. V. ist zu ca. 95% deckungsgleich mit den Mitgliedern der HFT e. G. Genossenschaft.

Über die Jahre wurde der Geschäftserfolg der HFT e.G. außer durch eigene Leistung vor allem durch zwei Dinge maßgeblich beeinflusst. Einerseits durch den unaufhaltsamen jahrelangen Abstieg des Hamburger Taxengewerbes durch kriminelle Taxenunternehmer (Taxenvermieter, Steuer- und Sozialbetrug) und der damit einhergehenden zunehmenden „Verwahrlosung“ des Hamburger Taxengewerbes und andererseits durch eine Wettbewerbsverzerrung mittels genannter schwarzer Kassen. Es liegt in der Natur von schwarzen Kassen dass diese auch zur Kundenaquise/indirekte Kundenrabatte gedient haben könnten.

Heute ist die HFT e. G. in der Situation dass sie auch mit Hilfe von schwarzen Kassen ein Haus gebaut hat, einen Teil des entsprechenden Vorteils nachgezahlt hat, aber nichts destotrotz von den Zinsen des Hauses (Touren) gut leben kann. Die gezahlte Strafe deckt nicht den Gewinn der Vergangenheit und ebenso nicht den der Zukunft.

Es geht hier nicht darum die HFT e. G. und ihre Genossenschaftsmitglieder zu verunglimpfen. Es geht vielmehr darum bestimmte Strukturen und Zusammenhänge, gerne auch wertend, zu betrachten vor allem da diese Strukturen Eingang in Gutachten/Gutachterpanel finden. Teilweise geht es auch darum auf welche Stützen die BSU zurückgreift wenn sie von Gewerbeverbänden etc. spricht und damit ihre Gewerbepolitik versucht zu legitimieren. Es geht auch darum ob ein durch das Gutachten gegebener Plausibilitätsrabatt (siehe später) für die Genossen HFT e. G. möglicherweise Anwendung findet oder nicht.

1.5 Repräsentativität des Gutachterpanel

Zitat Huber, Schreiben vom 05.01.2011 an Herrn Engel:

„Die Verkehrsgewerbeaufsicht verfügt daher weder über Kenntnisse, wie die Verteilung zwischen den unterschiedlichen Funkzentralen ist, noch nimmt sie hierauf Einfluss.“

Niemand hat behauptet dass die BSU Einfluss auf die Zusammensetzung des Panels genommen hat. Diese Einlassung ist schlichtweg überflüssig.

Es ist aber wesentlich, dass die BSU Kenntnis und Sicherheit über die Repräsentativität des Panels hat da die daraus gewonnenen Daten zur Grundlage verwaltungs- sowie steuerrechtlicher Akte dienen mit z. T. schwerwiegenden Eingriffen in die Existenz Betroffener, respektive der dauerhaften und gerichtsfesten, ob verwaltungsrechtlicher oder steuerrechtlicher Art, Begünstigung weniger.

Das Mfi L&K gibt die Menge am Panel teilnehmenden Taxen mit ca. 100 Taxen an. Dies entspricht einer prozentualen Menge von ca. 3% der Gesamtmenge. Ohne weitere Berücksichtigung einer repräsentativen Abbildung des Gewerbes und vor allem der Wettbewerbsinteressen ist die statistische Signifikanz der Teilnehmermenge schon an sich fragwürdig.

Genauso, bzw. noch schlechter, sieht es bei der Taxenunternehmerrepräsentativität aus. Die weit überwiegende Anzahl an Panelteilnehmern sind sogenannte Mehrwagenunternehmer (MWU). Wenn im Schnitt nur jeder MWU zwei Taxen stellt dann reduziert sich die Menge auf < 50 Unternehmer von ca. 2.300 Hamburger Taxenunternehmer und somit in die Nähe von 2% der Gesamtmenge.

Wenn dann die teilnehmenden Unternehmer (< 50 von 2.300) mehrheitlich HFT e. G. Unternehmer sind die in der Folge ebenso mehrheitlich fast die ganze Bandbreite der Taxenspezifikationen stellen, also 211er, 311er, 6x6, funklose Taxen, dann gibt es überhaupt keine Repräsentativität und gesicherte neutrale Datengewinnung mehr. Manipulationen der Eingangsdaten sind Tür und Tor geöffnet.

Ich mache darauf aufmerksam dass hier nicht die Frage nach Personen gestellt wird sondern um lediglich um Spezifikationen, also neutrale personenunabhängige Spezifikationen.

Anstatt nun Einlassungen ohne Kenntnis des Sachverhaltes abzuwehren wäre es die Pflicht einer verantwortungsbewussten Verwaltung sich Kenntnis zu verschaffen und entsprechende Maßnahmen einzuleiten .

1.6 Möglichkeiten der Outputsteuerung über Steuerung der Paneleingangsdaten.

Erst einmal möchte ich feststellen dass es sich bei meinen Hansazahlen nicht um hochgerechnete Zahlen handelt wie Sie in Ihrem Schreiben abwertend darstellen sondern um über Jahre monatlich veröffentlichte Zahlen der HFT e. G. selbst. Die sich ergebenden Stundenumsätze liegen weit über dem vom Gutachter in Abstimmung mit der BSU ermittelten Werten.

Selbst rechnerisch können diese Werte so nicht stimmen. Einem Gutachtermittel von ca. 16.- € Umsatz/Std. stehen nachgewiesen ca. 22.- bis 23.- € Umsatz/Std. von HFT e.G.-Taxen gegenüber. Ergo dürften die anderen Panelfunktaxen wie 6x6-/Autoruftaxen etc. lediglich ca. 10.- € Umsatz/Std erreichen. Damit lägen diese Funktaxen auf Höhe der Taxen ohne Funk. Dieser dargestellte Sachverhalt ist einfach lächerlich.

Wie auch aus Internetbeiträgen nachgewiesen ist der Input des Panels fragwürdig. Es kann ohne weiteres sein, dass eine Hansataxe mit einem Fahrer ohne Funkberechtigung besetzt wird, also real mit den Merkmalen einer HFT e.G.-Taxe fährt, umsatztechnisch aber wie eine funklose Taxe. In dem nachgewiesenen Fall eines Hansataxenunternehmers mag dies eine Notlösung aus der Sache heraus gewesen sein. Insgesamt kann aber die angesprochene Möglichkeit solch eines Sachverhaltes zur zielgerichteten Manipulation der Paneleingangsdaten dienen.

Ebenso ist es, gerade bei MWU-Betrieben möglich, durch die Personalauswahl für die Paneltaxen wie umsatzstarker/umsatzschwacher Fahrer den Input und damit den Output zu manipulieren

Es ist für den Gutachter wahrscheinlich auch nicht möglich zuverlässig zwischen 311er- und 211er-Taxen zu unterscheiden da beide Varianten die gleichen Merkmale der HFT e.G. aufweisen, aber sich umsatztechnisch doch wesentlich unterscheiden. Auch hier geben Internetbeiträge Hinweise darauf.

Andere Hinweise im Internet stützen ebenfalls meine „Hochrechnungen“ für HFT e.G.-Taxen. Dass die dargestellten Zahlen für Gewerbetreibende als gegeben gelten versteht sich von selbst.

Ein weiterer deutlicher Hinweis dass mit HFT e.G.-Taxen wesentlich mehr Umsatz erzielt wird als das Gutachten des Mfi L&K ausweist speist sich aus der Tatsache dass innerhalb der HFT e.G. Genossenschaftsanteile summarisch für ca. 30.000.- € gehandelt werden sowie die relativ hohen Teilnehmergebühren für HFT e.G.-Taxen die doppelt bis dreifach so hoch sind wie bsw. bei Taxi Hamburg (6x6). Eine Taxe mit bsw. 6x6-Technik auszurüsten und dort teil zu nehmen kostet lediglich ca. 2.000.- €.

Als Fakt kann nur festgestellt werden dass die Teilgutachten und die darin enthaltenen Zahlen des Mfi L&K zumindest massive Zweifel an der statistischen Relevanz und Signifikanz sowie insgesamt die gesamte Repräsentativität höchst fragwürdig ist.

1.7 Plausibilitätsrabatt/Begünstigung/Beihilfe zur Steuer- und Abgabenhinterziehung.

Wie schon weiter oben dargelegt verfügen Taxenunternehmer der HFT e.G. über einen gutachtlich gesicherten „Plausibilitätsrabatt“ in der Größenordnung von ca. 40%. Mit also ca. 60% der tatsächlichen Umsätze sind HFT e.G.-Taxenunternehmer folglich 100% plausibel und vor BSU (bei Konzessionsverlängerungen) und FA (USt, ESt, etc.) sicher. Es liegt an der BSU nachzuweisen dass Unternehmer der HFT e.G. bei Konzessionsverlängerungen Zahlen angeben die entsprechend höher als bei Nicht-HFT e.G.-Funktaxen ausfallen.

Wie unstrittig sein dürfte vermittelt die HFT e.G. ca. 4,3 Mio Touren p.a. an ihre Genossen. Der Durchschnittswert (L&K) einer Tour liegt bei ca. 13.- €/Std. Damit ergibt sich ein Umsatzvolumen von ca. 56 Mio €/p.a.. Entsprechend den L&K-Daten werden davon 60% plausibilitätswirksam. 40%, also ca. 22,4 Mio €/p.a. wären demnach der „Plausibilitätsrabatt“.

Angenommen 35% von 22,4 Mio € sei der Anteil an USt, ESt, Gewerbesteuer, Sozialabgaben etc., somit ergäbe sich für Unternehmer der HFT e.G. summarisch ein nicht gerechtfertigter Vorteil von ca. 7,8 Mio €/p.a.

Diese 7,8 Mio €/p.a. wären aber nicht nur dem Staat/SV geschuldet sondern entsprächen auch einem massiven Wettbewerbsvorteil gegenüber der Nicht-HFT e.G.-Fraktion.

Aus dem Wert daraus der sich für HFT e.G. Unternehmer ergibt erklärt sich auch die für Hamburger Verhältnisse hohe Ablösesumme von ca. 30.000.- € für einen HFT e.G.-Genossenschaftsanteil.

Aber nicht nur einzelne Unternehmer refinanzieren sich mit dem Wert des „Plausibilitätsrabattes“, sondern auch die Genossenschaft selbst.

10.000.- € von besagten 30.000.- € fließen bei einem Wechsel eines Genossenschaftsanteils in die Kassen der HFT e.G. als Organisation. Für das Jahr 2009 waren das bsw. 65 mal, für das Jahr 2010 43 mal, also für 2009 650.000.- €, für das Jahr 2010 430.000.- €. Dem gegenüber stehen ca. 15 Jahre

„schwarze Kassen“ der HFT e.G.-Organisation wobei die Steuernachzahlung für 4 Jahre lediglich ca. 465.000.- € betrug.

Mit der Kenntnisnahme der tatsächlichen Umsatzsituation der HFT e.G.-Unternehmer und den Abweichungen zu den Gutachterzahlen („Plausibilitätsrabatt“) könnte eine unterlassene Überprüfung/Korrektur schnell zur Begünstigung, u. U. zur Beihilfe zur Steuerhinterziehung mutieren.

1.8 Befangenheit der Gutachter des Mfi L&K

Fest zu halten ist, dass die Gutachter des Mfi L&K in Hamburger Belangen nicht den Status „vereidigt und bestellt“ anführen und nicht über das allgemeine Maß hinaus zur Wahrhaftigkeit und Neutralität verpflichtet sind, aber ob ihrer Spezifikation und Gutachten für andere Zuständigkeitsbezirke nach PbefG diesen Nimbus erwecken. Es kann sich bei dem Hamburger Gutachten lediglich um ein Auftragsgutachten für einen Auftraggeber, hier BSU, handeln wobei der Auftraggeber als Geldgeber ein Weisungsrecht innehat.

Parallel mit dem lfd. Gutachten arbeitet der Gutachter an einem OnLine-Taxameterprojekt das ihm ein Alleinstellungsmerkmal für das für 2016 vorgesehene „Fiskaltaxameter“ verspricht. Dazu wurde eine Unterfirma gegründet, die Tesymex UG, welche überwiegend mit Geldern der Innovationsstiftung Hamburg finanziert wird. Weitere finanzielle Unterstützungen aus Hamburger Haushaltsmitteln sowie Förderung durch die Hamburger Finanzbehörde sind zugesichert.

Für den Gutachter eröffnet sich ein Geschäft mit einem zu erwartenden Geschäftsvolumen von hochgerechnet ca. 7,5 bis 10 Mio €/p.a. Dazu benötigt er unter anderem nicht nur Hamburger Finanzmittel sondern zur Verifizierung seines Projektes auch den Hamburger Taxenmarkt und den entsprechenden Goodwill seitens Verwaltung, Politik und Taxengewerbevertretung.

In dieser Hinsicht scheint es auch eine enge Kooperation zwischen Vertretern der Taxenunion Hansa e.V. (HFT e.G. - spezifischer Verband) welche gleichzeitig auch in Funktionen der HFT e.G. sind zu geben.

Es erklärt sich schon aus diesem Sachverhalt heraus von selbst dass die Gutachter nach aller Lebenserfahrung nicht unbefangen sein können und eine Interessensverquickung naheliegt.

2. Gewerbliche/Wirtschaftliche/Öffentliche Aspekte

2.1 Allgemein

Wie bei den rechtsstaatlichen Aspekten ist eine klare Trennung der Themen kaum möglich so dass Überschneidungen nicht vermeidbar sind.

Grundsätzlich kann aber gesagt werden, dass die derzeitige Taxenpolitik der BSU den eigenen postulierten Erwartungen widerspricht. Maßstab für eine zuständige Behörde kann nur das ganze Gewerbe sein sowie die bestmögliche Versorgung der Öffentlichkeit mit Taxendienstleistung, wobei aber auch berechtigten Belangen des Erbringers dieser Dienstleistung Rechnung getragen werden muss.

Die derzeitige behördliche Taxenpolitik stellt pauschal auf eine maximal verfügbare Menge an Taxen ab bei einem gleichzeitig maximal günstigen Tarif für den Kunden.

Die einzelnen Elemente sind dabei planwirtschaftlich gedacht und vernachlässigen Wechselwirkungen, sozioökonomisch und markttechnisch.

Zum einem Grundverständnis für folgende Betrachtungen kann eine vereinfachte Formel behilflich sein:

$$\frac{\text{Nachfrage} \times \text{Tarif}}{\text{Taxen}} = \text{Umsatz pro Taxe}$$

$$\text{Umsatz pro Taxe} - \text{Kosten} = \text{Ertrag, Gewinn, Lohn}$$

Klar ersichtlich ist hier, vorausgesetzt es sollen auskömmliche Erträge zum Leben erwirtschaftet werden, dass es einen engen Sachzusammenhang zwischen Tarif und Anzahl der Taxen gibt.

Die Nachfrage ist wenig einheitlich, sie wird grob bestimmt durch die Opportunitätskosten bei Geschäftskunden und verfügbaren Einkommen bei Privatkunden und ist allgemein stark abhängig von der wirtschaftlichen Lage und Zukunftserwartungen der Konsumenten. Im weiteren kann entgegen bestimmter Aussagen die Nachfrage nicht wesentlich „angeheizt“ werden, auch nicht durch „Qualität“, da es sich bei dem Produkt Taxendienstleistung nicht um ein originäres Produkt handelt das einen Selbstzweck beinhaltet wie „ins Kino gehen“, Essen gehen“ etc.

Nachfrageumlenkung findet überwiegend innerhalb des Marktes zwischen den Wettbewerbern statt.

Ebenso ist der Tarif und die häufig verwendete Preiselastizität bei Tarifierpassungen nicht einheitlich. Eine Taxenfahrt kann 2, 3, 5, 10,15, oder mehr km lang sein, 5.- €, 10.- €, 20.- €, 30.- € oder mehr kosten. Eine 5.- € Tour ist bei Tarifierpassungen wesentlich preiselastischer als bsw. eine 30.- € Tour. Dies zu verstehen ist vor allem im Zuge der „Karenzminute“-Diskussion wesentlich.

Auch die Anzahl der Taxen ist nicht die konstante Kenngröße. Entscheidender ist die verfügbare Gesamtmenge an Taxendienstleistung. Ein Beispiel:

3.650 Taxen mit 1,4 Schichten/Taxe = 5.110 Schichten sind weniger als

3.500 Taxen mit 1,7 Schichten/Taxe = 5.950 Schichten im Markt.

Insofern entbehrt auch die Erfolgsmeldung der BSU, Taxen von ca. 3.650 Einheiten abgebaut auf ca. 3.500 Einheiten, im Zuge der Plausibilitätsprüfungen jedweder wirtschaftlichen Aussage da eben durch die Plausibilitätsprüfungen die Anzahl der einschichtig betriebenen Taxen zurück gegangen und die Zahl der mehrschichtig betriebenen Taxen gestiegen ist.

Dennoch sollte mit obiger Formel ein Grundverständnis für Wechselwirkungen erzeugt werden können.

2.2 Taxentarif

Seit dem Jahr 2000 gibt es einen Dissens zwischen BSU/HK Hamburg und großen Teilen des Taxengewerbes namens „Karenzminute“. Diese Karenzminute entkoppelt die erbrachte zeitliche Leistung des Taxenfahrers vom Wert einer Tour und reduziert sie im Wesentlichen auf die Entfernungskilometer.

An dieser Stelle soll die Aufmerksamkeit auf einen anderen Aspekt als den rein monetären gelegt werden, dem Zusammenkommen von Angebot und Nachfrage. Preise steuern bekanntlich nicht nur die Nachfrage sondern auch das Angebot. Taxen sollen im Idealfall zeitlich und örtlich dort sein wo sie gebraucht werden. Die „Karenzminute“ steht diesem Idealfall entgegen. Taxenfahrer orientieren sich dahin wo es lohnende Touren gibt, d. h. minimaler Zeitverbrauch und maximaler Umsatz. Schwierige Verkehrsverhältnisse (Stau, Wetterlage) stehen derzeit dem entgegen. In der Folge kommt es häufiger dazu dass bei bestimmten Bedingungen trotz eines strukturellen Überangebotes an Taxen partiell Taxen nicht ausreichend zu bekommen sind.

Insofern kann ein für den Kunden (zu) günstiger Preis kontraproduktiv sein.

Ein weiterer Nachteil ist, dass zu Zeiten erhöhter Nachfrage die häufig mit schlechten Verkehrsverhältnissen zusammentreffen und Umsatz erzielbar ist zu wenig betrieblich notwendiger Umsatz erzielt werden kann. Die in den km „eingearbeitete“ Zeit kann, mangels Kunden, in den nachfrageschwachen Zeiten nicht kompensiert werden.

Zum Verständnis ein Beispiel:

Die Ibis-Hotelgruppe zeigt wirbt vor Ihren Hotels mit den jeweiligen Übernachtungspreisen. Die Preise reichen von 49.- € im Januar bis zu 119.- € zu Messezeiten. Die Preise sind also der Nachfrage angepasst. Nimmt sie in der Messezeit nicht 119.- € könnten sie für Januar nicht 49.- € anbieten. Der Zeitfaktor in einem Taxentarif lässt ähnlich wie bei der Hotelbranche den Taxenfahrer dann den betrieblichen notwendigen Umsatz erzielen wann es sich aus der Nachfrage heraus ergibt.

Fazit. Die derzeitige taxentarifliche Struktur in Hamburg:

- bringt die Taxen örtlich und zeitlich nicht dahin wo sie gebraucht werden,
- verhindert dass die Betriebe notwendige Umsätze erzielen können wenn sie erzielbar sind.

2.3 Erträge/Einkommen/Lohn/Arbeitszeiten

Die Erträge für Taxengewerbetreibende sind erschreckend gering. Die Musterkalkulation die den Plausibilitätsprüfungen der BSU zugrunde liegt zu Ende gerechnet ergeben sich für einen selbstfahrenden Einzelunternehmer folgende Kennziffern:

Ca. 30.000.- Umsatz

Ca. 260 Std. Einsatzzeit/Monat

Nach Abzug von Krankenkasse (bei Selbstständigen ohne Krankengeldanspruch), minimalster Altersvorsorge in Höhe von 93.- €/Monat verbleiben ca. 10.000.- € Einkommen/Jahr oder ca. 840.- €/Monat oder ca. 3,30 €/Std. ohne Urlaub und möglichen Ausfallzeiten bei Krankheit etc.

Dementsprechend wird der innergewerbliche Wettbewerb über die Ausdehnung der Einsatzzeiten ausgetragen so dass Einsatzzeiten von 300 Std./Monat, 350 Std./Monat und mehr nicht unüblich sind. Schichten von 12 Std./Tag sind fast immer üblich, 15 Std./Tag sind nicht selten, es werden auch schon mal 24 Std. durchgefahren.

Es versteht sich von selbst dass diese Rahmenbedingungen gesellschaftlich nicht akzeptabel sein können.

Es soll aber an dieser Stelle davor gewarnt werden, eine Verbesserung der Ertragslage durch pauschale/lineare Tarifierhöhungen erreichen zu wollen. In einem offenen Markt ohne Beobachtungszeitraum liegt die Gefahr nahe dass ein mehr an Tarif sich lediglich wie in der Vergangenheit in ein mehr an Taxen niederschlägt ohne die schwache Einkommenssituation der Gewerbetreibenden nachhaltig zu verbessern. Eine Tarifierhöhung ohne Beobachtungszeitraum würde unter den derzeitigen Bedingungen lediglich den Unternehmern der HFT e.G. zu Gute kommen da dieser kleine Teilbereich des Hamburger Taxengewerbes (ca. 600 von ca. 3.500 Taxen) in sich begrenzt und geschlossen ist.

2.4 Beobachtungszeitraum/Konzessionsstopp

Es wurde schon bei den rechtsstaatlichen Aspekten festgestellt das die BSU einen notwendigen Beobachtungszeitraum durch den Verzicht auf ein Gutachten gem. § 13 (4) PbefG unterlaufen hat in dem sie selbst den Rahmen für ein Gutachten vorgibt.

Ziel dieser Vorgehensweise kann nur sein ein betriebswirtschaftlich sinnloses strukturelles Überangebot im Markt zu halten. Mit anderen Worten, eine extrem hohe Verfügbarkeit zu Lasten der Erbringer von Taxendienstleistung (siehe auch Erträge).

Im Zuge der Plausibilitätsprüfungen bei Konzessionsverlängerungen könnte Hamburg heute bei einem Taxenbestand von 3.000 Einheiten sein. In diesem Zuge wäre es auch möglich gewesen den Taxentarif auf dem Stand von 2005 einzufrieren und dennoch hätte sich die Ertragslage des Hamburger Taxengewerbes spürbar verbessert. Mit anderen Worten, die Tarifierpassungen 2008 (ca.

7%) und 2010 (ca. 3%) wären nicht zwingend notwendig gewesen. Wie in obiger Formel erkennbar existiert eine Wechselbeziehung zwischen Tarif <> Anzahl Taxen und Ertrag. Eine zu große Zahl an Taxen wird immer über den notwendigen Rahmen hinaus auch Tarifdruck bedeuten.

Somit ist in der Konsequenz die Politik der BSU preistreibend.

Darüber hinaus ist eine fehlende Begrenzung der Taxenmenge der Professionalität und Dienstleistungsqualität abträglich. Durch gewerbetypische Besonderheiten (Unternehmer übertragen Umsatz-/Lohnrisiko auf den Fahrer) gibt es in einem offenen Taxenmarkt immer mehr Taxen wie Fahrer. Dies führt im Ergebnis dazu dass Unternehmer jeden Fahrer einstellen der irgendwie Bremsen und Gas geben kann, ohne Rücksicht auf Verluste. Eine qualitative Personalauswahl ist in einem offenen Taxenmarkt fast unmöglich.

Als Beispiel hierfür mag die HFT e.G. gelten. Obwohl sich die HFT e.G./Taxenunion Hansa e.V. im Kontext mit BSU/HK Hamburg gegen einen Konzessionsstopp ausspricht pflegen und hegen sie selbst eine Mengengrenzung für ihre eigene Organisation. Seit vielen Jahren stagniert die Zahl der HFT e.G.-Taxen bei ca. knapp 600 Einheiten. Dadurch bleiben die Umsätze auf relativ hohem Niveau und setzen sich deutlich vom Restgewerbe (3.500 – 600) ab. Tarifanpassungen schlagen dadurch ebenso 1:1 durch. Alles zusammen trägt dazu bei Personal auch nach qualitativen Gesichtspunkten auswählen zu können, im Gegensatz zum überwiegenden Teil des Gewerbes.

Somit trägt die BSU in qualitativer Hinsicht nicht nur für die Vergangenheit bis 2005 eine nicht unerhebliche Mitverantwortung am Zustand des Gewerbes sondern auch derzeit.

Häufig wird als Gegenargument für einen Konzessionsstopp der Handel mit Konzessionen angeführt. Grundsätzlich sind Konzessionen nicht handelbar da sie öffentliches Eigentum sind. Gehandelt werden können allenfalls Betriebsgegenstände und Kundenstämme. Einen persönlichen Kundenstamm der ca. 50% des betrieblichen Gesamtumsatzes ausmacht dürfte im Zweifelsfalle für einen „Konzessionsverkäufer“ schwer nachweisbar sein, so dass ein Konzessionshandel nicht zwingend entstehen muss.

I.d.R. liegt dem Konzessionshandel immer ein wirtschaftlicher Wert zugrunde (siehe HFT e.G.). Häufig ist der eigentliche Wert einer Konzession darin begründet damit Schwarzgeld zu erwirtschaften. Im Zuge der behördlichen Plausibilitätsprüfungen in Hamburg sind aber die Möglichkeiten Schwarzgeld zu erwirtschaften überwiegend nur noch mit hohem Aufwand und Risiko möglich. Dies dürfte einen möglichen Konzessionshandel stark beschränken, so dass dieses Argument gegen einen Konzessionsstopp nicht mehr tragfähig ist.

2.5 Qualität, sozialökonomischer Zusammenhang

Wie schon unter Erträgen und Beobachtungszeitraum ist der ökonomische und gesellschaftsrelevante Zustand des Hamburger Taxengewerbes bescheiden. Beide Fehlentwicklungen, eine Tarifstruktur zu Lasten der Taxenfahrer und eine fehlende Mengengrenzung erzeugen Demotivation und eine Entkoppelung von den Bedürfnissen der

Öffentlichkeit. Unfreundlichkeit, Tourenverweigerung (spez. Kurztouren), zu schnelles Fahren, unerlaubte Bereitstellung etc. sind z. T. Antworten auf gegebene Rahmenbedingungen.

Die Reaktion der BSU durch im Verhältnis zum Einkommen/Lohn überzogene Bußgelder für Ordnungswidrigkeiten, i. d. R. 300.- €, kann nur als repressive Maßnahme verstanden werden um den Taxen-/Fahrermarkt trotz miserabler Rahmenbedingungen zu kontrollieren.

All dies ist für einen Dienstleistungsberuf nicht motivationsfördernd sondern erzeugt ein mehr oder weniger permanentes Spannungsfeld nicht nur zwischen BSU und Gewerbe, sondern auch zwischen Dienstleister und Kunden.

Somit trägt auch hier die Taxenpolitik der BSU ihren Teil zum schlechten Image des Hamburger Taxengewerbes bei.

2.6 Verfügbarkeit

Die Nachfrage nach Taxendienstleistung variiert im Tagesverlauf einerseits sowie andererseits im Jahresverlauf. Die werktäglichen Spitzenzeiten sind i. d. R. zwischen 6:00 - 10:00 und zwischen 16:00 – 20:00. Dazu kommen noch die Wochenendnächte Freitag/Sonnabend zwischen ca. 1:00 – 5:00 Uhr morgens. Jahreszeitlich bedingt sind März/April und Dezember Spitzenzeiten.

Den Bedarf an Taxendienstleistung an diesen Spitzenzeiten auszurichten bedeutet eine Verarmung eines ganzen Gewerbes da zwischen diesen Zeiten die erzielbaren Umsätze teilweise rapide sinken.

Eine hohe Verfügbarkeit und somit gleichzeitig ein strukturelles Überangebot im Markt zu halten ist aber eines der wirtschaftsideologischen Ziele der BSU-Verantwortlichen. Ansonsten ist aus der Sache heraus der Verzicht auf ein ordentliches Gutachten gem. § 13 (4) PbefG nicht nachvollziehbar.

Die effektive Verfügbarkeit für den Kunden ist aber nicht von der absoluten Menge der Taxen an sich abhängig sondern von deren Erreichbarkeit, z. B. wirtschaftliche Attraktivität (siehe oben Tarif) und Funkanbindung.

Im Verhältnis zu anderen Städten (bis 90%) ist der Anteil an Funktaxen in Hamburg (ca. 60%) relativ gering. Dafür gibt es vor allem zwei Gründe:

- das Fehlen einer Bestellgebühr (eine Funktour produziert Selbstkosten zwischen ca. 0,80 Cent und 2,50 €/Funktour)
- das Quasi-Funktourenmonopol der HFT e.G. (ca. 70% Anteil am Hamburger Funktourenerwerb)

Im ersten Fall ist es für viele Taxenunternehmer wirtschaftlich uninteressant sich einer Funkvermittlung anzuschließen da sie allenfalls Kosten ohne nennenswerten Mehrwert produzieren würden.

Im zweiten Fall ist es wenig logisch den Unternehmern der HFT. e.G. einen gutachtlichen „Plausibilitätsrabatt“ einzuräumen der die Stellung eines Quasi-Monopolisten infolge möglicher massiver Wettbewerbsvorteile zementiert und damit letztendlich die verfügbarkeitstechnische Entwicklung des Hamburger Taxengewerbes behindert.

Somit dürfte die vordergründig durch einen Konzessionsstopp mengenmäßig geminderte Verfügbarkeit durch Anwendung personenbeförderungsrechtlicher und anderer rechtsstaatlicher Möglichkeiten kompensiert werden. U. U. wird, auch aus anderen Gründen die effektive Verfügbarkeit für den Hamburger Taxenkunden noch erhöht.

2.7 PbefG, übertragen in Wirtschaftsdeutsch

Zum besseren Verständnis dass Taxenbetriebe Wirtschaftsunternehmen sind einige kurze Interpretationen des PbefG:

- Tarifpflicht, behördlich festgesetzter Preis
- Beförderungspflicht, Verkaufspflicht zu dem behördlich festgesetzten Preis
- Bereitstellungspflicht, Geschäftsöffnungspflicht und Verkaufspflicht zu dem Preis

Als Gegenleistung zu diesen Pflichten fordert das PbefG (und BGH) u. a. die behördliche Beachtung der Einsatzzeiten (wiederum abhängig von den erzielbaren und notwendigen gesellschaftlichen Einkommen) als Grenzwert in der „Soll“-Vorschrift des § 13 (4) PbefG und gesteht dem Taxengewerbe einen sogenannten Beobachtungszeitraum (Konzessionsstopp auf Zeit) zu.

Wer also Tarifpflicht will, Beförderungspflicht will, Bereitstellungspflicht will kann am anderen Ende dem Hamburger Taxengewerbe nicht einen Beobachtungszeitraum vorenthalten wenn er der Sache nach angezeigt ist. Dies ist im Hamburger Fall wie gegeben eine willkürliche Entscheidung der zuständigen Behörde dies durch die spezielle Ausprägung des Gutachtens zu unterlaufen. Will die Behörde damit ihr nicht zustehende wirtschaftsideologische Ziele verfolgen oder anderen gefällig sein wäre dies Amtsmissbrauch und/oder Begünstigung im Amt.

Grundsätzliches Fazit

Die Möglichkeiten einer intelligenten, ökonomisch orientierten Taxensteuerung im Rahmen der personenbeförderungsrechtlichen Möglichkeiten werden nicht genutzt. Die real vorhandenen Parameter sind wenig zielführend bis kontraproduktiv ausgebildet. Rechtsstaatlichkeit und Neutralität eines staatlichen Verwaltungsorgans werden bis an die Grenzen gedehnt, wenn nicht schon überschritten, ob Smarttarif, Gutachten oder „Plausibilitätsrabatt“.

Es ist an der Zeit dass verantwortliche Politik wieder das Primat des Handelns übernimmt und nicht alleine einer Behörde überlässt.

Möglicher Maßnahmenkatalog zur Verbesserung der Situation des Hamburger Taxengewerbes (ohne Anspruch auf Vollständigkeit).

1. Umgehende Einrichtung eines Beobachtungszeitraumes (Konzessionsstopp). Für ein Jahr ohne gerichtliche Überprüfung möglich. Achtung: Längere Diskussionen um einen Beobachtungszeitraum würden umgehend zu einer „Vorratshaltung“, also ein kurzfristig rapides Ansteigen von entsprechenden Konzessionsanträgen führen.
2. Erweiterung des Gutachtens um den Rahmen des § 13 (4) PbefG durch einen neutralen und vereidigten Gutachter der Sache nach.
3. Überarbeitung des derzeit gültigen Hamburger Taxentarifes. Abschaffung der „Karenzminute“. In Anbetracht preiselastischer Reflexe in Stufen. 1. Stufe mit ca. 15.- €/Std., zweite Stufe voll mit ca. 25.- €/Std. U. U. entsprechende Berücksichtigung im km-Preisbereich.
4. Möglicherweise eine Wiedereinführung der „Bestellgebühr“ um die Funktaxenquote und damit die verfügbare Oberfläche des Gewerbes für die Kunden zu erhöhen.
5. Weitergabe von Kosten des Geldverkehrs an den Kunden über einen entsprechenden Zuschlag. Derzeit mindert eine bargeldlose Zahlung den Umsatz eines Taxenunternehmers pro Vorgang um ca. 5 – 10% (Providergebühren und inkl. Hardwareamortisation).
6. Aus rechtsstaatlichen und wettbewerblichen Gründen gesonderte Kategorie für HFT e.G. Funktaxen (tatsächlich erzielte Umsätze) im Rahmen der wirtschaftlichen Plausibilitätsprüfungen der BSU bei Konzessionsverlängerungen.
7. Abbau von Taxenkonzessionen durch effektive Kontrollen (Kontrolldaten, km-Stände und Taxameter), auch mit Amtshilfe von Zoll und FA, auch bei HFT e.G.-Funktaxen.
8. Stärkung der gewerbepolitischen Komponenten im Anhörungsverfahren durch:
 - a. Transparenz und Straffung des Anhörungsverfahrens (Protokolle, Veröffentlichung).
 - b. Zentralen nur bedingt und in eigener Sache anhörungsfähig.
 - c. U. U. Hinzuziehung von gewerblichen Sachverständigen außerhalb der Verbände.
 - d. Forderung schriftlicher, nachvollziehbarer Stellungnahmen der Verbände/HK Hamburg/Experten zu anhörungstechnischen Sachverhalten
9. Mittelfristig sollte i. S. obiger „Formel“ ein Ertrag/Einkommen/Lohn in Höhe des Hartz IV - Satzes einer Familie mit Kind, also ca. 1.500.- € netto bei max. 220 bis 250 Std. monatlicher Einsatzzeit gewährleistet sein. Ein Ausgleich zwischen Tarif und Angebotsmenge ist anzustreben.