

Tarifanpassung 2008, Gutachten, Gewerbestrukturen

Ergänzung zum Anschreiben an den Fraktionsvorsitzenden der GAL vom 07.07.2008

Übersicht

Vorwort

Erfolgsstory Taxengewerbe Hamburg oder Ausbeutung im öffentlichen Interesse.

Zahlenmanipulation Gutachten durch BSU?

- 1. Zwischenbericht, Erhebung betrieblicher Daten (rückwärtsbezogen)
- 2. und 3. Zwischenbericht, Erlössituation – Einsatzzeiten - Einflussgrößen

Historischer Tiefstand an Taxenkonzessionen!

Tourensteigerung am Flughafen durch Qualitätssteigerung.

Hansafunk -> Musterknabe, warum und wie funktioniert das Hansasystem.

- Geschlossenes System
- Der Erfolg des Hansafunks
- Die Erfindung des 311ers
- Die Erfolgsschwerpunkte des Hansafunks als Aufzählung

Gewerbevertretungen, Positionen.

Schlussbemerkungen

Vorwort

Am besten kommt man immer vom Problem zur Lösung. Nach diesem Schema werde ich im weiteren vorgehen und Antworten geben.

Das Hamburger Taxengewerbe wird systematisch ausgebeutet. Von der Öffentlichkeit, der zuständigen Administration, von Politikern. Teilweise ist es bewusst, teilweise ist es einfach Unwissenheit. Teilweise beutet sich das Taxengewerbe im Spielball vielerlei Interessen selbst und gegenseitig aus. Eine Schlüsselrolle kommt dabei der Taxenbehörde, bzw. dem Rechtsamt der BSU, als Aufsichtsbehörde zu.

Im Behördenbereich werden Sachverhalte bis zur Unkenntlichkeit verformt, Zahlen umgeformt. So auch im Zusammenhang mit den Gutachterberichten, der derzeit anstehenden Tarifanpassung, den Plausibilitätsprüfungen (Musterkalkulation) der BSU.

Erfolgsstory Taxengewerbe Hamburg oder Ausbeutung im öffentlichen Interesse

Im Zusammenhang mit der Tarifanpassung 2008 werden von der Taxenbehörde/Rechtsamt Zahlen in die Welt gesetzt. Erfolgsmeldungen überall. Tenor, dem Hamburger Taxengewerbe geht es immer besser.

Ein paar Zahlen aus der Pressemitteilung der BSU vom 03.07.2008:

Umsatz pro km 2007 um 2,3% gestiegen (seit 2005 um 3,5%)
Umsatz pro Tour 2007 um 4,8% gestiegen (seit 2005 um 9,12%)
Umsatz pro Stunde 2007 um 6,4% gestiegen (seit 2005 um 11,6%)

So wenig Taxen wie zuletzt 1970 (3422 zum Stichtag 01.07.2008)
Funktaxen weisen wesentlich bessere Ergebnisse aus als Taxen ohne Funk

Ich will mich an dieser Stelle nicht mit diesen geschönten Zahlen auseinander setzen und halte lieber andere Zahlen aus derselben Behörde dagegen.

Musterkalkulation 2007 (mit derzeitigem Tarif) abgestimmt BSU 27.02.2008

Alleinfahrer mit Funk

Umsatz netto 37.800.- € / p.a
Fahrleistung 45.000 km / p.a.
Einsatzzeit ca. 260 Std. / p.m.
**Gewinn/
Einkommen 8.939.- € / p.a.**

Alleinfahrer ohne Funk

Umsatz netto 33.200.- € / p.a.
Fahrleistung 40.000 km / p.a.
Einsatzzeit ca. 260 Std. / p.m.
**Gewinn/
Einkommen 8.334.- € / pa.**

Die Zahlen von Mehrwagenunternehmern/Fahrern werden hier nicht angeführt da sie in sich nicht schlüssig sind. Dazu später.

Es ist hier klar ersichtlich dass das Hamburger Taxengewerbe eben keine Erfolgsstory ist wie von der BSU dargestellt sondern zu großen Teilen ein Armenhaus. Die Einkommen nach der Musterkalkulation, die für viele Taxenunternehmer, speziell Einzelunternehmer zutreffend ist, sind ja noch nicht einmal annähernd Hartz IV – fähig. Ich zeige hier ein paar Auswege auf welche Kollegen ergreifen um dieser miserablen Situation zu entgehen um ihr bescheidenes Einkommen aufzubessern. Auswege sind Verzicht auf Altersvorsorge, Krankenversicherung, 300 – 350 Std. monatliche Arbeitszeit, kein Urlaub, keine Bildung von betrieblichen Rücklagen usw..

Eine Stadt die sich zu Rahmenbedingungen von Angebot (Überangebot zur Vollversorgung) in Verbindung mit einem Tarif/Tarifstruktur, beides unter öffentlicher Rechtsaufsicht stehend, als öffentlich reglementiertes Taxengewerbe leistet mit diesen Ergebnissen ist kaum denkbar, aber leider in Hamburg harte Realität. Wenn dies als Kundenfreundlich angesehen und gewollt ist dann ist dies Ausbeutung im öffentlichen Interesse, wer die Kundenfreundlichkeit auch so definieren mag. Denn eines muss ganz klar gesagt werden. Auch Taxenunternehmer/Fahrer sind Menschen, sind Bürger, sind Familienväter. Auch die Kinder von Taxenfahrer wollen einmal den Papa sehen, mal mit der Familie sich im Urlaub erholen. Niemand hat das Recht irgendjemanden auszubeuten, erst recht nicht unter öffentlicher Aufsicht.

Zahlenmanipulation Gutachten durch BSU?

1. Zwischenbericht, Erhebung betrieblicher Daten (rückwärtsbezogen)

Schon im 1. Zwischenbericht des Gutachtens wurde deutlich Zahlen manipuliert. Der Gutachter spricht dort von ca. 1250 so genannten unplausiblen Taxen im Mehrwagenunternehmerlager, rechnet diese aber auf die Gesamtmenge der Taxen (ca. 3650) um und kommt auf 36%. Das ist Verschleierung eines Sachverhaltes. Bezogen auf die Grundmenge der Mehrwagenunternehmertaxen sind die ca. 1250 Taxen 58% der Taxen des Mehrwagenunternehmerlagers zu diesem Zeitpunkt (ca. 2150).

Der Gutachter erklärt im 1. Zwischenbericht weiter, das er die übliche Plausibilitätsgrenze von 35.000.- € Umsatz netto / p.a. auf 25.000.- € Umsatz netto / p.a. heruntergezogen hat.

Dies kann leider nicht zurückgerechnet werden da der Gutachter die Zahlen nicht herausgegeben hat. Es ist aber davon auszugehen dass bei einer Plausibilitätsgrenze von 35.000.- € Umsatz netto / p.a. ca. 80% der so genannten Mehrwagenunternehmertaxen unplausibel gewesen wären. Aber selbst die 80% sind noch nicht das Ende der Fahnenstange. In ihrer Musterkalkulation vom 27.02.2008 gibt die BSU eine Plausibilitätsgrenze von 56.550.- € - 59.800.- € Umsatz netto / p.a. vor. Wä viel % der Mehrwagenunternehmertaxen wären dann unplausibel gewesen wenn der Gutachter diese Summen als Plausibilitätsgrenze gezogen hätte? 100%?

Angestellt bei den unplausiblen Mehrwagenunternehmerbetrieben waren nach Gutachteraussage im 1. Zwischenbericht eine, in wenigen Fällen zwei so genannte 400.- €-

Kräfte. Aus der Sache heraus handelt es sich hier um verdeckte Schwarzarbeit. Kein Wort im 1. Zwischenbericht über die massiv gestörte Wettbewerbsfähigkeit innerhalb der Taxenlandschaft. Man muss sogar davon ausgehen, denn die unplausiblen Unternehmen stellen entsprechende Verdienstbescheinigungen aus, dass mit Hilfe der falsch beurkundeten massiv Sozialleistungen zu Unrecht bezogen wurde (siehe auch Bericht Bund-Länder-Fachausschuss 2001, Herr Hartmann BSU Hamburg).

Es ist deutlich dass schon im 1. Zwischenbericht die Probleme massiv beschönigt wurden und manipulative Kräfte am Werk gewesen sein müssen. Zahlen wurden massiv verschleiert. Die Gutachter haben aus der Sache heraus zumindest zu diesem Zeitpunkt noch keinen Anlass gehabt aus eigenem Antrieb so zu handeln.

2. und 3. Zwischenbericht, Erlössituation – Einsatzzeiten - Einflussgrößen

Nicht alle Faktoren dieses Teils sind politisch relevant im Zuge dieser Diskussion. Zwei Faktoren jedoch besonders. Das ist zum einen der Umsatz/Einsatzstunde und der Umsatz/km, vor allem bei den Funktaxen. Kombiniert mit gefahrenen km ist hier der Kern der Musterkalkulation/Plausibilität zu finden. Wer hier gut wegkommt, dem eröffnen sich massive Vorteile bei der Führung seiner Betriebsbücher, bei Konzessionsverlängerungen und Plausibilitätsprüfungen etc.. Wer hier schlecht wegkommt, hat u. U. ein Problem.

Wie Insidern des Gewerbes bekannt ist gibt es in Hamburg zwei Funklager (ohne Randgebiete). Spötter teilen diese Lager häufig so ein: Die einen verdienen prächtig, die anderen gar nichts. Damit ist auch schon das nächste gutachterliche Problem beschrieben. Die Verdienenden, das sind Unternehmer der Hansa Funktaxi e.G., die anderen sind Taxi Hamburg/Autoruf und ev. noch „das Taxi“.

Wenn man einfache Durchschnitte ermittelt, dann müssen die einzelnen Zahlen dicht bei einander liegen. Es ist statistisch und rechnerisch ohne weiteres möglich die Einkommen eines Bettlers sowie eines Millionärs zu nehmen, ein Mittel zu bilden und anschließend die Jahressteuer auf Basis des gemittelten Wertes für jeden fest zu legen. Dem einen bekommt das gut, dem anderen aber gar nicht.

So ähnlich ist aber ein Ergebnis des 2./3. Zwischenberichtes. Für Funktaxen liegen gemittelte Ergebnisse vor: Umsatz/km 0,86 € netto (2006), Umsatz/Std. 12,95 € netto (2006).

Nun ist bekannt das der Hansafunk im Gewerbevergleich außergewöhnlich hohe Umsätze erzielt. Aus Publikationen des Hansafunk und Berichten an seine Funkteilnehmer liegt die Zahl von 1,63 vermittelten Touren pro Stunde und Fahrzeug vor. Multiplizieren wir diese Zahl mit der gemittelten Zahl von 12,95 € / Std. (2006) des Gutachters dann ergibt sich für den Hansafunk ein Stundenumsatz von ca. 21.- € netto (Dies entspricht auch direkten Erfahrungen und Wissen). Konsequenterweise müssen dann die anderen Funktaxen deutlich unter 12,95 € netto liegen. Es handelt also bei dieser Durchschnittsbetrachtung des Stundenumsatzes um eine Spreizung von ca. 100%.

Aus einer Spreizung von ca. 100% einen Durchschnittswert zu bilden ist schlichtweg unzulässig und bewegt sich an der Grenze der bewussten Täuschung, es disqualifiziert den Ersteller der Zahlen als unabhängig..

Wenn dann dieser Durchschnittswert noch durch die gefahrenen km umgeformt als Umsatz pro km in die Musterkalkulation des Gutachters einfließt um zu einem Plausibilitätskriterium zu werden im Rahmen von Umsatz/Taxe, dann ist dies massiv manipulativ. Es begünstigt massiv die Hansafunktaxen die mit einem Teil ihrer echten Umsätzen in den Büchern zu den Topumsatzmachern zählen und benachteiligt ebenso massiv Nicht-Hansa-Funktaxen. Die Aussage des Gutachters „.... Unterschiede, die im Einzelfall 50% ausmachen können“ ist maßlos untertrieben. Hier wird wirtschaftlich Partei ergriffen, selbst oder durch den Auftraggeber BSU.

Ein paar Hansafunkzahlen (errechenbar) aus der Praxis im Vergleich zu anderen.

	Hansataxe	(Taxi Hamburg, Autoruf ..)
Umsatz/km	1.- - 1,10 €	0,86 € (Gutachten 2006)
km/Jahr pro ausgelastete Taxe	100.000 –120.000 km,	65.000 km (2006)
Umsatz pro ausgelastet Taxe	120.000.- € / p.a..	knapp 60.000 €

Dieser Sachverhalt ist später noch wichtig wenn es um die Verknüpfung von Behörden und Gewerbeinteressen geht. Es wird auch noch deutlich werden das die im Gewerbevergleich sehr hohen Hansaumsätze stimmig sind.

3 Jahre Gutachten und es bleiben Fragen, Fragen Fragen.

Eine Frage hat sich aber beantwortet. Der Gutachter bleibt weiter unter Vertrag. Hier stellt sich die Frage ob durch diese Vorgehensweise der Vertragsverlängerung die Neutralität des Gutachters gegeben ist und überhaupt gegeben war. Wir zweifeln daran. Im Laufe des Gutachtens scheinen sich Auftraggeber und Gutachter näher, zu nahe gekommen zu sein.

Historischer Tiefstand an Taxenkonzessionen!

Die Anzahl der Taxenkonzessionen hat nur wenig bis nichts mit der effektiven Angebotsmenge zu tun. Um dies zu verdeutlichen ein Beispiel. Ein Taxenmarkt benötigt 4000 einschichtig gefahrene Taxen. Dies entspricht 4000 Konzessionen. Die Anforderung kann aber ebenso von 2000 doppelschichtig besetzten Taxen erfüllt werden. Zu erkennen ist deutlich dass die Anzahl an Taxenkonzessionen keine Bedeutung über das effektive Angebot zulässt wenn nicht andere Parameter hinzugezogen werden. Folglich sind Planzahlen wie Einwohner/Taxe gegenstandslos zur Beurteilung einer Versorgung. Entscheidend für die Bewertung sind Taxenkonzessionen x Auslastungsgrad. Hierzu liefert das Gutachten keine Zahlen, auch nicht annähernd. Aus diesem Grund ist auch die von der BSU herausgegebene Zahl von 3422 Taxen kein Gradmesser. Die meisten Fahrer von „unplausiblen“ Unternehmen deren Konzessionen nicht verlängert wurden fahren bei den neuen Einzelkonzessionären die vormals „unplausible“ Fahrer waren oder verbessern die zeitliche Auslastung bei vorhandenen anderen „unplausiblen“ Mehrwagenunternehmen. Das Gesamtangebot hat sich nicht verringert sondern ist nach unseren Erfahrungswerten konstant geblieben. Die Posten sind immer noch voll und die Standzeiten immer noch gleich lang. Selbst der Gutachter verzeichnet nur eine marginal bessere prozentuale Auslastung. Außer die BSU weist nach

dass x Personenbeförderungsscheine zurückgenommen wurde. Das wäre ein Gradmesser für Erfolg.

Die Anzahl an Konzessionen kann nur im Zusammenhang mit der Auslastung eine wirtschaftliche Größe sein. In der Kombination Anzahl der Konzessionen und Verdichtung der Auslastung ergibt sich für die letzten Jahre ein Status Quo und eben keine Verbesserung wie behauptet. Der effektive Angebotsstand von 1970 ist noch lange nicht erreicht.

Tourensteigerung am Flughafen durch Qualitätssteigerung

Um einen besseren Background für eine anzustrebende marginale Tarifierhöhung zu bekommen geisterte eine Meldung durch die Medien, wahrscheinlich ausgelöst durch eine Dankesschuld (Änderung der Taxenordnung 2005) von der Flughafengesellschaft an die BSU. Durch die Qualitätskontrollen soll das Fahrgastaufkommen um 50% gestiegen sein, von ca. 1900 auf ca. 2900 Taxifahrgäste pro Tag. Da ich selbst viel am Flughafen fahre kann ich dies sehr gut beurteilen. **Die FHG hat hier einen fahrgastschwachen Monat genommen und in willkürlich mit einem fahrgaststarken Monat verglichen.** Es gab schon immer Monate mit den oben angeführten Zahlengrößen. Der Durchlauf am Flughafen und damit die Umsätze sind entgegen der Meldung der FHG, welche eine Dankesschuld an das Rechtsamt der BSU abträgt, im Jahresverlauf nicht nennenswert gestiegen. Mit dieser Meldung wird die Öffentlichkeit und vor allem die politische Öffentlichkeit (GAL) bewusst massiv manipuliert.

Hansafunk -> Musterknabe, warum und wie funktioniert das Hansasystem.

Es soll hier kein Verriss des Hansafunks stattfinden, aber wer auch nur annähernd die Zusammenhänge verstehen will muss sich damit auseinandersetzen. Dies ist schon deshalb wichtig weil der Hansafunk einen hohen Stellenwert innerhalb der BSU, der HK Hamburg sowie der Politik hat. Gerne wird darauf verwiesen dass es beim Hansafunk geht, dementsprechend muss untersucht werden warum und wieso und ob es wirklich Analogien zum Gewerbe gibt.

Der Hansafunk funktioniert als geschlossenes System mit einer straffen autokratischen Führungsstruktur. In den strategischen Positionen sitzen altgediente Genossen, teilweise sind Positionen mit Familienmitgliedern besetzt. Im Prinzip ist der Hansafunk eine große Familie und versteht sich selbst auch so. Es steht jedem frei den Begriff „Familienstruktur“ ins italienische zu übersetzen.

Geschlossenes System

Der Hansafunk hält die Anzahl seiner Taxen fast seit seiner Gründung konstant. Verschiebungen gibt es nur innerhalb wo wie im Restgewerbe Konzentrationen auf

Mehrwagenunternehmer zugenommen haben. Alle erzielbaren Umsatzsteigerungen verteilen sich nicht auf mehr Teilnehmer sondern erhöhen direkt den Umsatz und damit Einkommen der Genossen. Je desolater der Gesamtmarkt, um so höher die Attraktivität des Hansafunks, umso stärker die autokratische Machtfülle der Familie.

Im Laufe der Jahre, massiv begünstigt durch den mengenmäßigen und qualitativen Verfall des Restgewerbes konnte der Hansafunk sein Tourenaufkommen jährlich weit überproportional steigern. Heute ist der Hansafunk nicht mehr in der Lage sein Tourenaufkommen während der Spitzenzeiten zu bedienen. Während der Spitzenzeiten nähert sich die Auslastung der Hansafahrzeuge der 100%-Marke. Im Taxengewerbe ist bedeutet dies Bedienunfähigkeit.

Der Erfolg des Hansafunks

Der Erfolg des Hansafunks hat mehre Väter. Vorweg sind dies eine gute Qualität (bieten andere auch) und ein hervorragendes technisches Equipment. Beides zusammen ist aber nicht der wesentliche Erfolgsfaktor.

In einem Markt stehen die Marktteilnehmer in einer Relation zueinander. Ideal ist es für einen Marktteilnehmer wenn er sich qualitativ absetzen kann. Dies kann er durch eigene Kraft oder bedingt durch äußere Umstände. Im Fall des Hansafunks haben die äußeren Umstände massiv den Erfolg des Funks begünstigt.

Über gut 15 Jahre wurden von der Taxenbehörde Konzessionen freihändig vergeben. Unternehmen wie „Sevenard“ (bis 170 Taxen) waren normal und haben neue Standards gesetzt. Steuer- und Abgabenhinterziehung gepaart mit Erschleichung von Sozialleistungen waren normal und haben den Wettbewerb massiv verzerrt (die Taxenbehörde rühmt sich damit diesen Unternehmer aus dem Verkehr gezogen zu haben, es muss aber festgestellt werden dass dieser Unternehmer alle seine Konzessionen über Jahre von der Taxenbehörde bewilligt bekam). Infolge dessen hat sich das Gewerbe vom Dienstleister zum „Beutemacher“ gewandelt. Ein allgemeiner Qualitätsverfall material- und fahrerseitig ist eingetreten. Umsätze brachen über die Zeit ein. Ein Überangebot an Taxen bildete sich aus, denn volkswirtschaftlich wirken Steuer- und Abgabenhinterziehung sowie direkte unrechtmäßige Zahlungen von Sozialleistungen an Fahrer wie Subventionen. Trotz massiver Hinweise auf diese Zustände sah sich die Taxenbehörde nicht genötigt ihrer Rechtsaufsicht nachzukommen. Erst durch den ersten Zwischenbericht des Gutachters kam Leben ins Spiel. Die allerdings jetzt geltende verschärfte Variante wurde erst entwickelt nachdem im Februar 2007 Senator Freytag medienwirksam (MOPO, ZDF Wiso) der „Strafvereitelung im Amt“ bezichtigt und angezeigt wurde.

Der Verfall des Gewerbes begünstigt durch die Arbeit der Taxenbehörde kam direkt dem Hansafunk zugute. Es lag also immer im Interesse des Hansafunks und seiner Gewerbevertretung diesen für sie günstigen Umstand möglichst lange beizubehalten.

Die Erfindung des 311ers

Da die Bedienfähigkeit infolge eines „Hansakonzessionstops“ plus Tourenzuwachs beim Hansafunk nicht mehr gegeben ist wurde eine Reservearmee ins Leben gerufen, der 311er. Die 311er gehören nicht zum geschlossenen Hansasystem, sind keine Genossen und können

jederzeit gekündigt werden, sind also im hohen Maße abhängig von der Familie Hansafunk. Überwiegend bekommen sie ihre Touren während der Spitzenzeiten wenn die „Genossen“ nicht bedienen können. Die Praxis geht aber noch weiter. Durch die „Reservearmee“ ist es den Hansafunkteilnehmern möglich eine „Tourenoptimierung“ vorzunehmen, quasi zu selektieren. Grob ausgedrückt, schlechte oder aufwendige Touren (Arzttouren, Besorgungen, weite Anfahrten etc.) werden schwerpunktmäßig faktisch an die 311er weitergeleitet während gute Touren schwerpunktmäßig von den 211er (Hansis) selbst gefahren werden.

Die Erfolgsschwerpunkte des Hansafunks als Aufzählung:

- Der Hansafunk hat über Jahre von den Versäumnissen der Taxenbehörde gelebt
- Der Hansafunk ist ein geschlossenes System mit einem Quasi-Konzessionsstop.
- Das Risiko der Bedienfähigkeit des Hansa's wird durch die Reservearmee der 311er abgewälzt und kompensiert.
- Durch die Reservearmee der 311er werden die Touren nach Wert und Aufwand optimiert (Tourenselektion).
- Die Umsatzunterschiede (Hansa <-> Gewerbe) und damit die erzielbaren Einkommen sind weit überproportional.
- Die Umsatzunterschiede (Hansa <-> Gewerbe) verfestigen die autokratische Macht der Familie Hansafunk.
- Die Umsatzunterschiede (Hansa <-> Gewerbe) bedingen den 311er als Reservearmee und als Einnahmequelle.
- Das Gutachten (Umsätze, Durchschnitte, Plausibilität) begünstigen den Hansafunk direkt und indirekt da die Konkurrenz unter Druck kommt.

Es verwundert also nicht, wenn ein Teil des Gewerbes (Taxenunion, LPVG) die Taxenbehörde Tarif- und Konzessionspolitisch unterstützt. Denn solange das Gewerbe nicht zu wirtschaftlichen Umsätzen kommt, Tarif- oder/und Konzessionspolitisch, ist der Erfolg des geschlossenen Systems Hansafunk nicht gefährdet.

Wie oben schon angeführt muss sich ein Großteil des Gewerbes zur Decke strecken um die erhöhten Anforderungen der BSU zu erfüllen. Der Hansafunk erreicht aber mit ca. 50% der tatsächlich möglichen Umsätze die Plausibilität. Konkret und wirtschaftlich wirkt sich das so aus dass das Gewerbe außerhalb des Hansa's in die Kosten (Steuern, Sozialabgaben) getrieben wird während die Hansaunternehmer potentiell die Möglichkeit haben 50% der tatsächlichen Umsätze brutto für netto zu erwirtschaften und damit u. U. weitere Wettbewerbsvorteile zu realisieren.

Es ist folglich für die Unternehmer des Hansafunk auch nicht maßgeblich aus wirtschaftlichen Gründen eine andere Tarifstruktur anzustreben, denn dies würde die Wettbewerber stärken, unter Umständen auch die Abhängigkeiten des 311ers verringern mit entsprechenden Konsequenzen. Die Hansafamilie müsste sich öffnen.

Gewerbevertretungen, Positionen

Es gibt derzeit in Hamburg 5 Gewerbevertretungen:

- Die **Taxenunion** als Hansafunkgewerbevertretung, die überwiegende Zahl der Mitglieder und der Funktionäre entspringen der Hansafamilie.
- Den **LPVG**, hier ist ein altgedientes Mitglied der Hansafamilie mittlerweile 1. Vorsitzende (in Personalunion auch 2. Vorsitzender der Taxenunion).
- Den **LHT**, es scheint als wenn hier ein Großteil der mit der „Plausibilität“ zu kämpfenden Mehrwagenunternehmer ihre Heimat haben (der Unternehmer Sevenard war jahrelang Mitglied dieses Verbandes)
- Den **HTV** welcher sich für eine Gesundung des Gewerbes in Bezug auf Tarif und Angebotsmenge einsetzt und keinem Lager (außerhalb des Hansafunks) zugeordnet werden kann.
- Den **VuT** (der Verfasser), der sich durch seinen Vorsitzenden seit Jahren für ein funktionsfähiges Gewerbe einsetzt und die Strukturen des Gewerbes öffentlich macht.

Es sollen hier nicht alle Aspekte der Verbände beleuchtet sondern nur in Bezug auf die aktuelle Tarifdiskussion die Positionen angerissen werden.

Wie aus dem bisherigen Sachverhalten ersichtlich profitiert der Hansafunk von den Versäumnissen der BSU der letzten 15 Jahre, er profitiert massiv von den ermittelten Durchschnittswerten des Gutachtens, er profitiert massiv davon wenn sich das Gewerbe außerhalb des Hansafunks wirtschaftlich nicht erholt. Aufgrund seiner familienähnlichen Struktur und seiner Reservearmee sind die Unternehmer des Hansafunks wirtschaftlich nicht von einem marktfähigen Tarif abhängig. Es macht also Alles im allem einen Sinn wenn die durch Hansagenossen geführten Verbände (Taxenunion, LPVG) sich hinter die Absichten der BSU stellen welche einen nicht marktgerechten Tarif durchdrücken will.

Der LHT leidet unter einem neuen, spezifischen Problem: Der Plausibilitätsschraube. Als Verband in dem strukturell viel unplausible Unternehmen zu Hause waren/sind (?) sind die LHT-Taxenunternehmer sensibel für die Ungnade des Rechtsamtes der BSU. Insgesamt eröffnet sich der BSU bei der Prüfung der Plausibilität ein unfassbarer Ermessensspielraum. Je nach dem, ob sie diesen Spielraum enger oder weiter auslegt hängen Existenzen davon ab. Ob gewollt oder nicht, bei Fragen wie des Tarifes (oder andere) ist das Rechtsamt der BSU jederzeit in der Lage die Zügel anzuziehen und Wohlverhalten zu erzwingen. Das Rechtsamt der BSU muss dies noch gar nicht einmal tun, es reicht die Erweckung des Anscheins. In diesem Zusammenhang gibt es einen Vorfall aus dem Tarifgeschehen 2007. Unter der Führung des LHT und HTV blockierten im Frühjahr 2007 Taxen den Taxenspeicher des Flughafens um im Sinne eines Warnstreiks Druck auf die Tarifverhandlungen auszuüben. Umgehend am nächsten Tag erfolgte eine umfassende Taxenkontrolle an eben diesem Taxenspeicher durch BSU und FA. Ein Schelm wer böses dabei denkt.

Aus meiner persönlichen Sicht kann gar nicht genug kontrolliert werden, aber in diesem Zusammenhang stellt sich die Rechtsstaatlichkeit in Frage wenn System dahinter steckt. Den Anschein der Drohung sich in Taxengewerbefragen kooperativ im Sinne der BSU zu verhalten hatte es aber allemal. Es ist nicht unwahrscheinlich dass der LHT aus Angst vor der Plausibilitätsschraube der BSU seine bisherigen Auffassungen gegenüber der BSU relativiert hat.

Der HTV und der VuT sind zwei kleinere Verbände und nicht an irgendein Lager direkt gebunden, also Verbände mit einer relativ großen Unabhängigkeit. Bis auf kleinere Unterschiede versuchen wir im Sinne des Gesamtgewerbes zu handeln und das Taxengewerbe, auch im Interesse der Stadt Hamburg und seiner Bürger, auf gesunde Füße zu stellen. Der HTV ist etwas aktiver in Tariffragen, der VuT etwas aktiver in Strukturfragen. Speziell der VuT will kein Gewerbe dass sich über illegale Eigensubventionen (Steuer-, Sozialabgabenhinterziehung, Sozialbetrug) refinanziert sondern ein ökonomisch starkes Gewerbe dass aus dieser Stärke heraus in der Lage ist dem Hamburger Bürger dadurch ein qualitativ hochwertiges Dienstleistungsangebot zu bieten. Das es einen Zusammenhang zwischen ökonomischer Stärke und Qualität gibt ist bei allen anderen Problemen am Hansafunk deutlich zu erkennen.

Folglich ist es für uns, dem HTV und VuT, vor allem aus markttechnischer Sicht ein Tarif ohne „Karencminute“ unerlässlich. Wenn die BSU/Rechtsamt behauptet ihr Tarif sei mit den Verbänden abgestimmt dann hat sie zumindest in dieser Hinsicht gelogen. Der HTV und der VuT haben dem Vorschlag der BSU NICHT zugestimmt. Die Zustimmung der anderen Verbände wurde oben problematisiert.

Schlussbemerkungen

Es ist klar erkennbar dass das Rechtsamt der BSU Politik macht. Es ist auch ersichtlich dass das Rechtsamt der BSU Sachverhalte manipuliert und damit zumindest die derzeit politisch Verantwortlichen versucht ebenfalls zu manipulieren. Es scheint zu gelingen.

Das Qualität und Umsatz und erzielbare Einkünfte zusammengehören, zeigt das Beispiel Hansafunk. Das Beispiel Hansafunk zeigt aber auch dass es ohne Konzessionsstopp nicht geht. Tarif, Angebotsmenge, Umsatz, Einkommen sind alles Elemente einer einzigen Formel mit Auswirkungen auf die Dienstleistungsqualität und können nur zusammen betrachtet und gelöst werden.

Es wurde deutlich gemacht dass das Gutachten und seine Zahlenwerte die wirklichen Sachverhalte verfälschen, auch und vor allem in der derzeitigen Situation der Tarifanpassung 2008. Besonders unter rechtsstaatlichen Aspekt bedenklich erscheint der hohe Abstimmungsbedarf zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer. Noch bedenklicher ist dass die gute Zusammenarbeit (???) zwischen Gutachter und Rechtsamt der BSU weiter verlängert wird.

Bedenklich ist auch dass der Gutachter keine wirtschaftlichen Zusammenhänge listet und Empfehlungen gibt, also keine ökonomischen Zusammenhänge aufzeigt. Dies räumt der interpretierenden Behörde alle Freiräume ein.

Aus unserer Sicht wird nicht wirklich die irreguläre Betriebsführung von Taxenunternehmen bekämpft sondern nur soweit wie sie die öffentliche Ordnung nicht stört und unter der sichtbaren Decke gehalten werden kann (Anzeige Senator Freytag). Das Wissen um taxengewerbeübliche Praktiken wird massiv eingesetzt um Wohlverhalten zu erzeugen. Auch dies ist Rechtsstaatlich hoch bedenklich.

Die Absicht der Hamburger Bevölkerung ein Angebot (Überangebot zur Spitzenabdeckung) zu einem nicht wirtschaftlichem Preis (Steuer-, Abgabenhinterziehung, ungerechtfertigte Sozialleistungen haben Subventionscharakter) zu bieten sind unübersehbar.

Hier wird noch einmal auf den „Drehtüreffekt“ des Kollegen Berndt vom HTV hingewiesen werden. Der überwiegende Teil der neu in das Gewerbe hineinwachsenden Unternehmer waren vorher Fahrer bei unplausiblen Betrieben, mitnichten also selber unplausibel. Das Problem wird nur aufgesplittet und der Sichtbarkeit entzogen. Der Konzessionsabbau und damit die Wirtschaftlichkeit der Betriebe wäre schon weiter fortgeschritten wenn zusammen mit den Plausibilitätsüberprüfungen ein Konzessionsstop verfügt worden wäre. Mit dem 1. Zwischenbericht ist diese Möglichkeit gegeben.

Zu konkreten tariflichen Fragen und Zusammenhänge verweise ich auf die ausführliche Stellungnahme des VuT Hamburg e.V. unter dem Punkt „Info 2008“ auf der Internetseite: www.steuerverband-hamburg.de. Dort befinden sich auch noch zwei weitere Diagramme die gesetzliche und ökonomische Zusammenhänge grafisch darstellen.