

TAXENANRUF BLANKENESE

Erik-Blumenfeld-Platz 5
22587 Hamburg



Taxenanruf Blankenese - Erik-Blumenfeld-Platz 5 - 22587 Hamburg

Behörde für Verkehr und
Mobilitätswende
Verkehrsgewerbeaufsicht
Omnibusverkehr
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

(040) 86 06 02
(040) 86 10 11
Fax: (040) 86 55 51
info@taxiblankenese.de
www.taxiblankenese.de

Hamburg, 07.05.2025

Stellungnahme zum Antrag auf Eteilung einer Genehmigung für einen Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG durch die Fimen Hansataxi und Freenow Az.: AR 221/ÖV31-25

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend nehmen wir zu dem Antrag der Firmen Freenow und Hansataxi auf die Genehmigung eines Linienbedarfsverkehrs Stellung.

Wir bieten seit fast 100 Jahren in den Hamburger Elbvororten Taxidienstleistungen an. Nähere Informationen können Sie unserer Website (<https://www.taxiblankenese.de/>) entnehmen. Unsere gemeinsam von den Taxenunternehmen betriebene Taxenzentrale bietet unseren Kundinnen und Kunden eine durchgängige Tag- und Nachtvollversorgung mit allen Dienstleistungen im Rahmen des Taxiverkehrs an. Um diese Vollversorgung zu gewährleisten ermitteln wir kontinuierlich den zu erwartenden Mobilitätsbedarf in unserem Bediengebiet und erstellen Dienstpläne, um die lückenlose Versorgung unserer Kundinnen und Kunden zu gewährleisten.

Unsere durchgängig besetzte Vermittlungszentrale befindet sich unmittelbar am zentralen Verkehrsknotenpunkt der Elbvororte, dem S-Bahnhof Blankenese. Das Vermittlungssystem ist daraufhin optimiert, stets eine ausreichende Anzahl an Fahrzeugen am dortigen Taxenposten vorzuhalten. Im Fall, dass dort einmal keines unserer Fahrzeuge präsent sein sollte, besteht die Möglichkeit eines zu bestellen. Insbesondere weibliche Fahrgäste schätzen in den Abend- und Nachtstunden die Möglichkeit, direkt in unserer Zentrale ein Taxi zu bestellen und dort in sicherer Umgebung auf die Weiterfahrt zu warten. Selbstverständlich schicken wir auch Taxen zu den anderen Bahnhöfen in unserem Bediengebiet, auf Wunsch auch punktgenau zur erwarteten

.. / 2

Ankunftszeit der S-Bahn. Unsere Kolleginnen und Kollegen genießen bei unseren Kunden ein außerordentlich hohes Vertrauen.

Der in Rede stehende Genehmigungsantrag nach §44 PbefG zielt genau auf unseren vorstehend geschilderten originären Aufgabenbereich als regionale Zentrale und ist geeignet, bestehende langjährig zuverlässig funktionierende Mobilitätsstrukturen zum Nachteil der Bevölkerung zu zerstören.

Im Folgenden möchte ich näher erläutern, was aus unserer Sicht gegen die Erteilung der beantragten Genehmigung spricht:

1. Die Aussage, dass in den in Rede stehenden Randgebieten ein erheblicher Mobilitätsbedarf bestehe, ist eher eine naheliegende Mutmaßung, die allerdings nichts über Mängel bei der Befriedigung dieses Bedarfs aussagt. Zumindest in unserem Bedienegebiet, dem Hamburger Westen, kann der über den normalen Linienverkehr hinaus gehende Mobilitätsbedarf durch den Verkehr mit Taxen in der Regel problemlos gedeckt werden. Der gültige Taxentarif kennzeichnet das Ertragsminimum, zu dem ein solches hochverfügbares Angebot wirtschaftlich realisierbar ist.
2. Bei dem im Antrag skizzierten Geschäftsmodell handelt es sich nicht um einen Linienbedarfsverkehr, sondern um einen klassischen Taxiverkehr zu Dumpingpreisen. Linienbedarfsverkehr nach §44 PbefG ist ein Verkehr zwischen festgelegten Ein- und Ausstiegspunkten. Der Verkehr zwischen Privatadressen und Bahnhöfen ist eindeutig dem Gelegenheitsverkehr mit Taxen zuzuordnen. Daran ändert auch ein Pauschalpreis nichts. Bereits die Tatsache, dass die meisten Bahnhöfe über unmittelbar angegliederte Taxiposten verfügen, zeigt deutlich, dass die Beförderung von Fahrgästen auf der „letzten Meile“ zu den originären Aufgaben des Taxengewerbes gehört. Das klassische Taxengewerbe ist als Ergänzung zum ÖPNV vor unlauterer Konkurrenz zu schützen, um seine Funktionsfähigkeit aufrecht zu erhalten.
3. Dem Angebot fehlt eine nachhaltige betriebswirtschaftliche Perspektive. Freenow gehört Presseberichten zufolge seit kurzem zum US-Konzern Lyft, der wie sein Konkurrent Uber weltweit mit massivem Kapitaleinsatz das regionale Kleingewerbe angreift. Gewachsene regionale Strukturen sind in der Regel auf eigenwirtschaftliches Arbeiten angewiesen und somit außerstande, solchen Dumpingangeboten zu trotzen. Eine Zerstörung regionaler Strukturen, durch global agierende US-Großkonzerne dient mutmaßlich selten dem lokalen Umfeld und erhöht die Gefahr der Entstehung von Monopolen und Oligopolen. Wir könnten unser etabliertes, kundenfreundliches Geschäftsmodell mit einer derartigen Konkurrenz nicht aufrechterhalten.
4. Freenow und Hansataxi beantragen offensichtlich eine Konzession, ohne über eigene Fahrzeuge zu verfügen. Offenbar sollen ausschließlich nicht näher spezifizierte Subunternehmen eingesetzt werden. Zwar ist an einer Stelle davon die Rede, dass „befördernde Taxiunternehmen“ keine eigenen Anträge nach §44 stellen müssen. Es wird aber nicht ausgeschlossen, dass auch andere Subunternehmen beauftragt werden. Entgegen der Behauptung im Antrag, dass die beiden Firmen gleichzeitig Vermittler und Genehmigungsinhaber seien, vermuten wir, dass die Subunternehmen lediglich Auftragnehmer der antragstellenden Firmen sein können, die – sofern sie Taxenunternehmer sind - nach dem geltenden Tarif zu bezahlen wären. Vermitteln kann man einen Auftrag nur an einen Vertragspartner, der die rechtlichen Anforderungen

erfüllt. Sollte es wider Erwarten möglich sein, die Genehmigung temporär zu übertragen, wäre das eine Mischkonzessionierung, die unseres Wissens zufolge in Hamburg nicht erlaubt ist.

5. Auch die Tatsache, dass das Angebot über dieselbe Smartphone-Applikation wie die Beförderung mit Taxen angeboten werden soll, unterstreicht die mangelhafte Abgrenzung zum Taxenverkehr. Eine „optische Trennung“ zwischen Taxen und im Rahmen des Antrags eingesetzten Fahrzeugen, ausgerechnet durch „alternative Taxischilder“ kaschiert kaum den von uns vermuteten Zweck der Aktion: Es scheint sich vor allem um eine Werbeaktion zu handeln, die Kundinnen und Kunden aus den Elbvororten zur Installation der App animieren soll, in der Hoffnung, dass diese dann auch ihre Taxenbestellungen über die Apps der antragstellenden Unternehmen realisieren. Ein App-Zwang erscheint uns aus datenschutzrechtlicher Sicht ungünstig und birgt die Gefahr der Ausgrenzung bestimmter Bevölkerungsschichten.
6. Lokal emissionsfreie Fahrzeuge gibt es nicht, da Fahrzeuge, sofern sie Räder haben, im Betrieb Reifen- und Bremsabrieb erzeugen. Diese Feinstaubemissionen schließen die Bezeichnung „emissionsfrei“ aus. Durch die weit fortgeschrittene Filtertechnik moderner Diesel- oder Hybridfahrzeuge ist bei Elektrofahrzeugen aufgrund des höheren Gewichts mit höheren Feinstaubemissionen zu rechnen. Die NOx-Emissionen von Fahrzeugen, die im optimalen Temperaturbereich betrieben werden, wie z.B. Taxis, sind in den letzten Jahren stark gesunken. Insofern entspricht die behauptete Emissionsfreiheit der eingesetzten Fahrzeuge nicht der Realität.

Wir sind selbstverständlich ebenfalls bereit, bei der Substitution von teuren Linienverkehren in unserem Bediengebiet zu auftragsschwachen Zeiten zu helfen oder die „Letzte Meile“ für die Fahrgäste kostengünstiger zu gestalten. Allerdings nur in einem rechtlich klaren Rahmen und zu angemessenen finanziellen Bedingungen. Die ständige Präsenz unseres Dispositionspersonals in unmittelbarer Nähe des Bahnhofsausgangs gegenüber der örtlichen Bushaltestelle und die hervorragende Ortskenntnis unseres Fahrpersonals dürften gute Voraussetzungen dafür sein.

Mit freundlichen Grüßen



Sven Althorn