

# Gutachten

## zur Funktionsfähigkeit des Taxengewerbes in der Stadtgemeinde Bremen



Kurzfassung

Rostock, den 15.08.2019

Gutachter:

**Dr. Burkhard Saß**

Unternehmensberater

Sievershagen | Rostocker Straße 32

18069 Lambrechtshagen

## **Inhaltsverzeichnis**

1. Auftrag, Zielstellung, Methodik .....	3
2. Struktur des Gewerbes .....	5
3. Beurteilung der Nachfrage nach Beförderungsaufträgen nach § 13 Abs. 4, Ziffer 16	
4. Taxendichte nach § 13 Abs. 4 Ziffer 2 .....	10
5. Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit nach § 13 Abs. 4 Ziffer 3 .....	11
6. Geschäftsaufgaben .....	16
7. Sonstige untersuchte Kriterien.....	17
8. Bewertung der Bedrohung der Funktionsfähigkeit.....	19
9. Ermittlung der Genehmigungsanzahl .....	20
10. Empfehlungen .....	21

## 1. Auftrag, Zielstellung, Methodik

Mit Vertrag vom 04. Juni 2018 beauftragte die Stadtgemeinde Bremen den Unternehmensberater Dr. Burkhard Saß mit der

„Erstellung eines Gutachtens über die Funktionsfähigkeit des Taxengewerbes in der Stadtgemeinde Bremen gem. § 13 Abs. 4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG).“

Grundlage des Auftrags ist das Angebot vom 06. März 2018.

Zielstellungen des Gutachtens bestehen darin,

1. aus einer detaillierten Analyse der zurückliegenden Entwicklung des Taxengewerbes in der Stadtgemeinde Bremen festzustellen, ob das Taxengewerbe in seiner Funktionsfähigkeit bedroht war oder ist und warum dies ggf. der Fall war bzw. ist;
2. eine Prognose abzugeben, wie sich die Zahl der Genehmigungen in der Stadtgemeinde Bremen in den kommenden Jahren entwickeln sollte und die Nachfrage gedeckt werden kann, ohne dass eine Bedrohung des Gewerbes entsteht;
3. eine Empfehlung über die Höchstzahl der Genehmigungen für den kommenden Beobachtungszeitraum zu geben.

Zur Beurteilung der Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxengewerbes ist die zuständige Genehmigungsbehörde verpflichtet. In § 13 Abs. 4 PBefG wird hierzu ausgeführt:

„(4) Beim Verkehr mit Taxen ist die Genehmigung zu versagen, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt werden, dass durch die Ausübung des beantragten Verkehrs das örtliche Taxengewerbe in seiner Funktionsfähigkeit bedroht wird. Hierbei sind für den Bezirk der Genehmigungsbehörde insbesondere zu berücksichtigen:

1. die Nachfrage nach Beförderungsaufträgen im Taxenverkehr,
2. die Taxendichte,
3. die Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit,
4. die Anzahl und Ursachen der Geschäftsaufgaben.

Beim Taxengewerbe handelt es sich um ein konzessioniertes Gewerbe. Dem Taxengewerbe sind drei Pflichten auferlegt:

1. Tarifpflicht,
2. Beförderungspflicht und
3. Betriebspflicht.

Die Tarifpflicht ist neben der Betriebspflicht und der Beförderungspflicht ein wesentliches Unterscheidungsmerkmal zum Mietwagenverkehr, in dem Beförderungspreise frei verhandelbar sind. Es bestehen gleiche Pflichten für Taxiunternehmer wie für Unternehmen im Linienverkehr mit Kfz. Taxenverkehr ist die individuelle Ergänzung des liniengebundenen Verkehrs und Bestandteil des ÖPNV. Die verkehrspolitische und verkehrswirtschaftliche Rolle des Taxenverkehrs als Bestandteil des ÖPNV soll im Rahmen der Grundversorgung der Bevölkerung daher von den zuständigen Behörden auch ausreichend gewürdigt werden.

Hieraus resultiert eine Verantwortung für das Bremer Taxengewerbe durch die Stadtgemeinde Bremen.

Durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Referat 53 wurden die **Jahresabschlüsse** 2012 bis 2016 von den Unternehmern abgefordert.

Darüber hinaus wurden die Unternehmer/innen durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Referat 53 aufgefordert, einen **Erhebungsbogen** zum Unternehmen auszufüllen und einzureichen. Dieser vom Gutachter entworfene Erhebungsbogen wurde im Vorfeld mit dem Amt abgestimmt.

**199 von 210 Unternehmen, dass entspricht 94,7 Prozent, haben durch Bereitstellung von Unterlagen die Gutachtenerstellung unterstützt.**

**Durch die sehr hohe Beteiligung stand eine sehr umfassende Datenbasis zur Auswertung zur Verfügung.**

## 2. Struktur des Gewerbes

In der Stadtgemeinde Bremen wurden mit Stichtag 08.04.2019 insgesamt 531 Taxen in 214 Unternehmen, das heißt durchschnittlich 2,5 Taxen pro Unternehmen eingesetzt.

Das ermittelte Durchschnittsalter der Taxenbetriebe beträgt, bezogen auf den 31.05.2019, 12,61 Jahre.

Das Durchschnittsalter der Unternehmer beträgt 54,23 Jahre.

Die ermittelten Durchschnittsalter sind branchenüblich.

Nachfolgende Tabelle zeigt die Struktur des Taxengewerbes:

Anzahl Taxiunternehmer	214
darunter Anzahl Taxiunternehmer mit Mietwagen	8
Anzahl Mietwagenunternehmer	19
Anzahl Taxiunternehmer an Taxi-Ruf angeschlossen	202
Anzahl Taxen	531
Anzahl Mietwagen insgesamt	133
Anzahl Mietwagen in Taxiunternehmen	11

Tabelle 1 Struktur des Taxengewerbes in der Stadtgemeinde Bremen

Nachfolgende Tabelle zeigt die Mitarbeiterstruktur:

Mitarbeiter	Anzahl Unternehmen	Anzahl Mitarbeiter
Vollzeit	89	438
Teilzeit bis 450 €/Monat	102	424
Gleitzone 450-850 €/Monat	47	115
davon Rentner und Empfänger von Sozialleistungen		159

Tabelle 2 Mitarbeiterstruktur in den Bremer Taxiunternehmen im Jahr 2017

### 3. Beurteilung der Nachfrage nach Beförderungsaufträgen nach § 13 Abs. 4, Ziffer 1

#### Beförderungsaufträge:

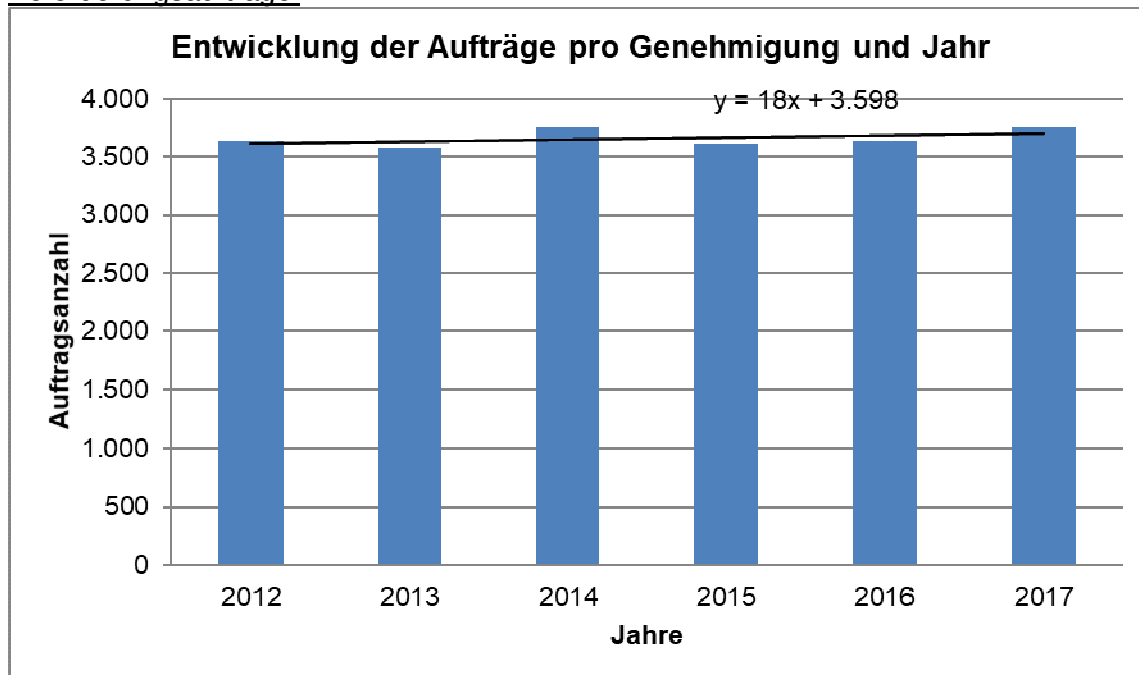


Abbildung 1 Angaben der Unternehmen zur Entwicklung der Aufträge je Genehmigung und Jahr in der Stadtgemeinde Bremen von 2012 bis 2017

Mit einer minimalen Steigung von 0,50 Prozent blieb die Anzahl der Aufträge in der Stadtgemeinde Bremen im Zeitraum 2012 bis 2017 nahezu konstant. Der Mittelwert für diesen Zeitraum liegt bei 3.598 Aufträgen pro Genehmigung. Gegenüber dem Jahr 2012 ist für das Jahr 2017 eine leichte Steigerung von 3.634 auf 3.751 Aufträge pro Genehmigung und Jahr zu verzeichnen.

Die Funkzentrale Taxi-Ruf verzeichnet einen Rückgang der Aufträge (-1,22 Prozent). Seit 2016 bleibt die Anzahl der Fahraufträge relativ konstant.

#### Entwicklung des Gesamtmarktes:

Nach Auffassung des Gutachters ist die Auftragszahl alleine nur ein Indiz, da die Zahl der Aufträge wenig über die Werthaltigkeit der einzelnen Aufträge aussagt. Darum wird in der Folge untersucht, wie sich die Nachfrage in der Stadtgemeinde Bremen in der Vergangenheit auf Grundlage der durch die Taxiunternehmen realisierten Einnahmen entwickelt hat.

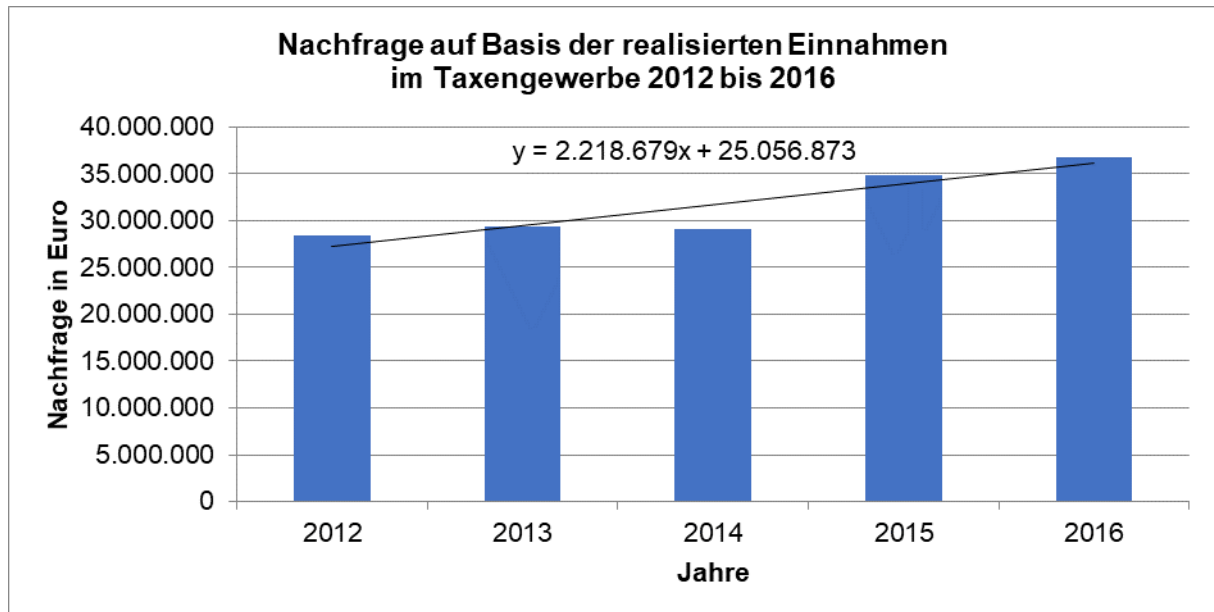


Abbildung 2 Nachfrage auf Basis der realisierten Einnahmen im Taxengewerbe in der Stadtgemeinde Bremen in Euro

Werden die Jahre des Beobachtungszeitraumes 2012 bis 2016 betrachtet, ist ein deutlicher Anstieg von 2,2 Millionen Euro pro Jahr vorhanden, das entspricht einer Steigerung von 11,30 Prozent pro Jahr. Vor allem in den Jahren 2015 und 2016 konnte der Umsatz durch die Tarifierhöhung deutlich gesteigert werden. Der Umsatz stieg im Erhebungszeitraum von 28,4 Millionen auf 36,8 Millionen Euro.

Nach der letzten Tarifierhöhung 2017 sind aktuell keine weiteren Tarifierhöhungen geplant.

#### Auftragsannahme:

Der überwiegende Anteil der Aufträge wird durch die Taxenzentrale vermittelt (52,1 Prozent). Darüber hinaus haben die Annahmen am Taxentand (19,4 Prozent) und die Verträge mit festen Regelungen (9,9 Prozent) einen großen Stellenwert. Weniger Bedeutung haben die Aufnahmen von unterwegs (5,3 Prozent) und sonstige Annahmen (2,4 Prozent).

#### Nachfragestruktur:

Haupteinnahmequelle der Taxiunternehmer in der Stadtgemeinde Bremen sind Beförderungsleistungen im Pflichtfahrbereich ohne Krankenkassen (55,6 Prozent). Der zweitgrößte Umsatzanteil wird mit Beförderungsleistungen für die Krankenkassen erzielt (23,9 Prozent). An dritter Stelle der Ertragsanteile stehen die Beförderungsleistungen außerhalb des Pflichtfahrbereiches ohne Krankenkassen (8,1 Prozent). Andere Ertragsanteile, die durch andere Daueraufträge (5,1 Prozent), Kurierdienste (4,3 Prozent) sowie sonstigem (3,1 Prozent) erzielt werden, spielen eine eher untergeordnete Rolle. Alle Ertragsanteile blieben im Erhebungszeitraum nahezu konstant.

#### Kundenstruktur:

Privatpersonen stellen den mit Abstand größten Auftragsanteil der Kunden im Taxengewerbe (31,4 Prozent), gefolgt von Aufträgen für Kranken-, Arzt- und Dialysefahrten (26,3 Prozent). Geschäftskunden aus der Stadtgemeinde (12,6 Prozent) und Fahrten zum Flughafen (11,8 Prozent) bilden die dritt- und viertstärkste Kundengruppe. Geschäftskunden von außerhalb liegen an fünfter Stelle (8,9 Prozent). Fahrten für Behörden (3,3 Prozent), Schülerfahrten (3,3 Prozent) sowie sonstige Kunden (2,3 Prozent) spielen eine untergeordnete Rolle.

### Tourismus:

Die Zahl der Gäste und Übernachtungen ist zwischen 2013 und 2018 leicht angestiegen. Die Übernachtungen stiegen jährlich um durchschnittlich 4,23 Prozent an, die Gästezahlen stiegen im gleichen Zeitraum um durchschnittlich 4,14 Prozent. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer liegt bei etwa 1,85 Tagen.

### ÖPNV:

Im Bereich der Stadtgemeinde Bremen ist die BSAG (Bremer Straßenbahn AG) für die Erbringung des ÖPNV im Linienbetrieb zuständig. Im Gutachten wurde der Zeitraum 2012 bis 2017 betrachtet. In dieser Zeit stiegen die Umsatzerlöse von 90,9 auf 115,5 Millionen Euro. Bei den Fahrgästen konnte eine leichte Steigerung von 103,1 auf 105,6 Millionen verzeichnet werden.

Derzeit werden 119 Straßenbahnen und 228 Busse eingesetzt.

Die Stadtgemeinde Bremen verfügt über einen gut ausgebauten Personennahverkehr.

### Bevölkerung:

In der Stadtgemeinde Bremen ist ein kontinuierliches Bevölkerungswachstum erkennbar. 2018 lag die Einwohnerzahl bei 568.209 Einwohnern. Bis 2035 wird ein weiterer Anstieg der Bevölkerung auf ca. 591.970 Einwohner erwartet.

### Kaufkraft:

Die Kaufkraft in der Stadtgemeinde Bremen liegt aktuell mit 94,8 Prozent unter dem Bundesdurchschnitt und leicht über dem Durchschnitt vom Land Bremen. Die Kaufkraft der Einwohner in der Stadtgemeinde Bremen ist jedoch im Vergleich zum Bundesdurchschnitt im betrachteten Zeitraum zurückgegangen, von einem Kaufkraftindex von 96,4 Prozent im Jahr 2012 auf einen Wert von 94,8 Prozent im Jahr 2018.

### Pkw:

2012 kamen in der Stadtgemeinde Bremen auf 1.000 Bewohner 411 Pkw.

2018 kamen auf 1.000 Einwohner 432 Pkw.

Das sind bundesweit vergleichbar übliche Zahlen.

### Bewertung

Die Entwicklung der Nachfragesituation für das Taxengewerbe der Stadtgemeinde Bremen stellt sich nicht einheitlich dar.

Über den Erhebungszeitraum sind die Aufträge je Genehmigung und Jahr und die Gesamtnachfrage bezogen auf die betriebswirtschaftlichen Ergebnisse nur ungenügend angestiegen.

Der Gesamtumsatz entwickelt sich positiv und weist ein stärkeres Wachstum im Vergleich mit der Bundesebene auf, ist jedoch bezogen auf die Gewinnsituation nicht ausreichend.

Die Umsatzsteigerungen konnten in erster Linie durch Tarifierhöhungen erreicht werden. Jedoch sind die daraus resultierenden Einnahmen nicht ausreichend.

Die Nachfragestruktur des Taxengewerbes im Stadtgebiet Bremen ist insgesamt breit und damit stabil aufgestellt. Es kann eine leicht erhöhte Abhängigkeit von Beförderungen für die Krankenkassen im Vergleich zu anderen Städten festgestellt werden.

Der Öffentliche Personennahverkehr wächst stetig. Negative Auswirkungen auf das Taxengewerbe wurden hierzu nicht ermittelt.



Auch der Tourismus wächst kontinuierlich. Das spricht gegen Anzeichen einer Bedrohung.

Die sich leicht verändernde Auftragsannahme ergibt keine Anzeichen einer Bedrohung.

**Da sich insbesondere die Nachfrage, ausgedrückt in der Auftragszahl sowie in der Entwicklung des Gesamtmarktes, nicht ausreichend entwickelt, leitet der Gutachter aus der Nachfrage Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes ab.**

#### 4. Taxendichte nach § 13 Abs. 4 Ziffer 2

##### Taxendichte:

Taxendichten nahe und unter 1.000 Einwohner je Kfz waren in anderen Gutachten im Zusammenhang mit den insgesamt untersuchten Kriterien immer ein Indiz für Anzeichen der Bedrohung des Gewerbes.

Mit derzeit 531 Taxen liegt die Stadtgemeinde Bremen mit 1.070 Einwohnern je Taxi an dieser Schwelle und im Mittelfeld vergleichbarer Städte.

Stadt	Einwohner	Taxen	Einwohner je Taxi
Duisburg	498.590	335	1.488
Dresden	554.649	462	1.201
Essen	563.109	501	1.124
Bremen	568.209	531	1.070
Frankfurt am Main	753.056	712	1.058
Dortmund	596.000	590	1.010
Leipzig	567.857	642	885
Hannover	532.163	627	849
Stuttgart	585.961	703	834
Düsseldorf	619.294	1271	487

Tabelle 1 Taxendichte im Vergleich zu anderen Gemeinden

**Aus der Taxendichte, geringe Anzahl von Einwohnern auf ein vorhandenes Taxi, lassen sich Anzeichen für eine bestehende und zukünftige Bedrohung ableiten.**

## 5. Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit nach § 13 Abs. 4 Ziffer 3

### Entwicklung der Umsätze, Gewinne und Kosten:

Die Entwicklung zeigt, dass ein Taxi (einschließlich ein gegebenenfalls im Taxiunternehmen vorhandener Mietwagen) im Erhebungszeitraum 2012 bis 2016 von 52.100 Euro (2012) auf 69.900 Euro (2016) Umsatz im Jahr steigt. Das entspricht einem Anstieg von ca. 10,6 Prozent pro Jahr. Der durchschnittliche Umsatz je Genehmigung im Erhebungszeitraum liegt bei ca. 59.000 Euro. Im Durchschnitt liegt der absolute Zuwachs bei 4.731 Euro im Jahr für den Zeitraum 2012 bis 2016. Insgesamt betrachtet steigt der Umsatz seit 2015 signifikant an. Dies ist mit großer Wahrscheinlichkeit vor allem auf die Tarifierhöhung im März 2015 zurückzuführen. Diese folgte der Empfehlung des letzten Gutachtens zur Prüfung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadtgemeinde Bremen und sah eine Erhöhung des Taxentarifs um 16 Prozent vor<sup>1</sup>. Die Steigerung der Nettoerträge je Genehmigung betrug 2015 im Vergleich zum Vorjahr ca. 21 Prozent und 2016 ca. 7 Prozent. Dementsprechend kann postuliert werden, dass die Umsatzsteigerung vor allem auf die Tarifsteigerung zurückzuführen ist. Der Zuwachs in der Umsatzsteigerung ohne Tarifierhöhung von 2014 auf 2015 ist vergleichbar mit dem Zuwachs in anderen Beobachtungsjahren.

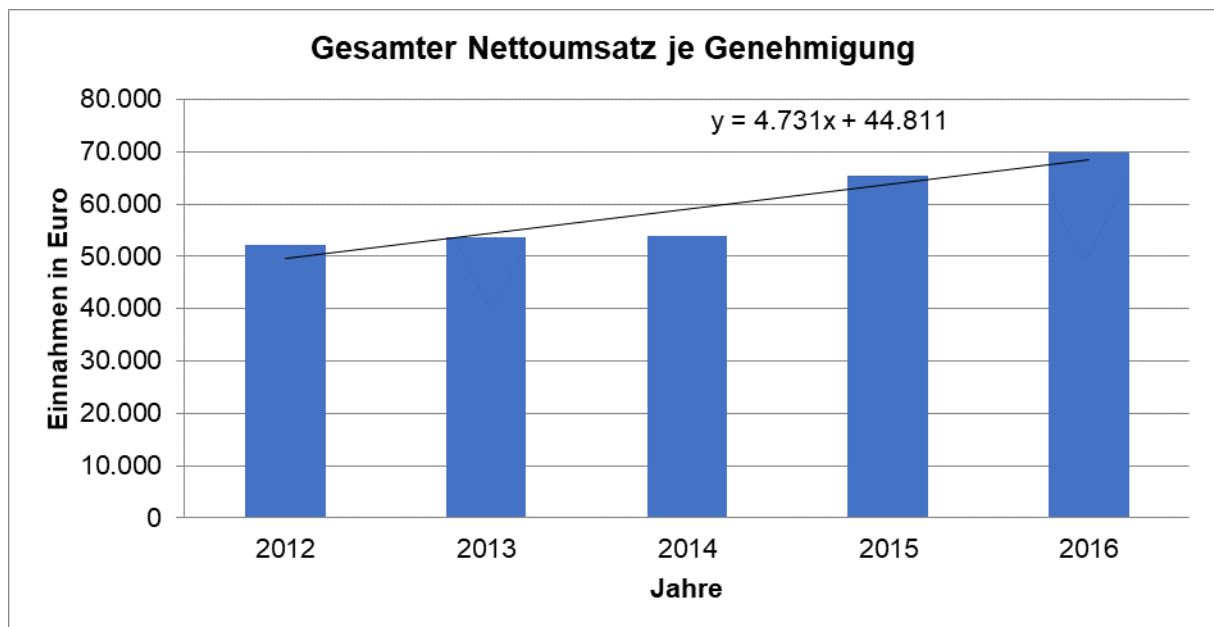


Abbildung 3 Gesamteinnahmen aus Taxenverkehr je Genehmigung und Jahr für alle auswertbaren Taxenbetriebe in der Stadtgemeinde Bremen

<sup>1</sup> Vorlage für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) am 8. Januar 2015

### Kostensparzwang

Betrachtet wird nachfolgend die Einnahmen- und Kostenentwicklung:

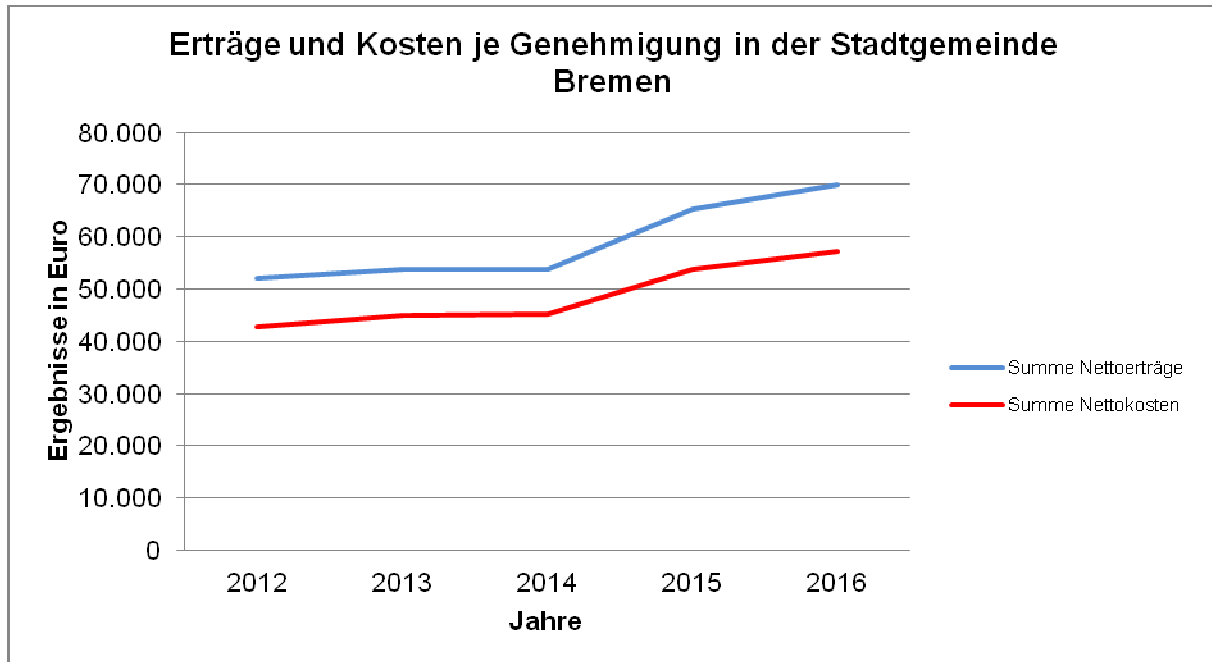


Abbildung 4 Erträge und Kosten je Genehmigung und Jahr in der Stadtgemeinde Bremen

Die Einnahmen stiegen im Untersuchungszeitraum 2012 bis 2016 durchschnittlich jährlich:

- je Genehmigung um 10,6 Prozent,
- je Betrieb um 11,6 Prozent.

Hauptursache ist offensichtlich vor allem die Tarifierhöhung.

Die Kosten stiegen im Untersuchungszeitraum 2012 bis 2016 durchschnittlich jährlich:

- je Genehmigung um 9,9 Prozent,
- je Betrieb um 10,8 Prozent.

Die Kostensteigerung je Genehmigung von jährlich 9,9 Prozent liegt nur geringfügig unter der Steigerung der Gesamteinnahmen mit 10,6 Prozent. Die Kostensteigerung je Betrieb von jährlich 10,7 Prozent liegt ebenfalls unter der Steigerung der Einnahmen mit 11,6 Prozent.

Es muss berücksichtigt werden, dass es in den zurückliegenden Jahren Kostensteigerungen gegeben hat, so zum Beispiel bei:

1. Personalkosten (Mindestlohn) - Fixkosten,
2. Reparaturleistungen und Ersatzteilen - variable Kosten,
3. Versicherungen und allgemeinen Verwaltungskosten - Fixkosten.

Aus dem gemeinsamen engen Kurvenverlauf von Einnahmen/Umsätzen/Erträgen (blau) und Ausgaben/Kosten (rot) ist die typische Situation von Unternehmen mit sehr geringen Reserven erkennbar. Es besteht ein permanenter Kostenstau. In einkommensschwachen Jahren müssen überproportional Kosten gespart werden. Das ist sehr schwierig, da ca. 79,5 Prozent der Gesamtkosten leistungsunabhängige Kosten, sogenannte Fixkosten, sind.

### Gewinne

Die in den Jahresabschlüssen enthaltenen Gewinne pro Taxi betragen im Untersuchungszeitraum zwischen 9.500 Euro im Jahr 2013 bis 14.100 Euro im Jahr 2016. 2015 und 2016 ist ein deutlicher Anstieg durch die Tarifierhöhung zu erkennen.

Die Gewinne pro Genehmigung, durchschnittlich 11.300 Euro pro Jahr bzw auch die 14.100 Euro im Jahr 2016, sind völlig unzureichend.

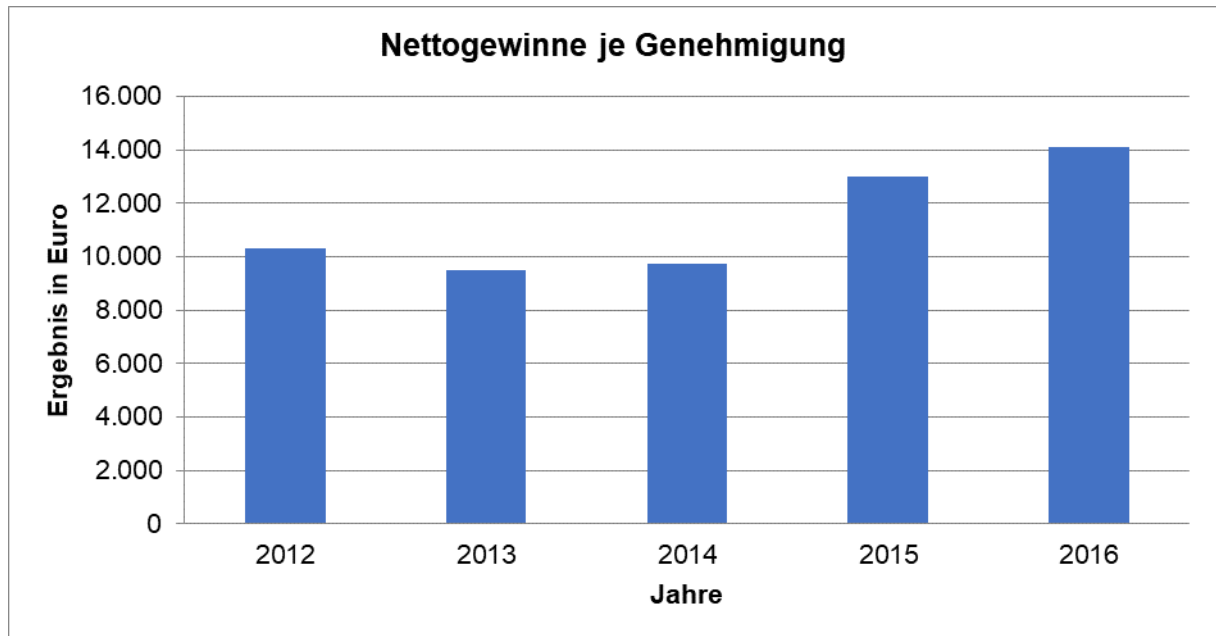


Abbildung 5 Nettogewinne bzw. -überschüsse aus Personenbeförderung je Genehmigung und Jahr aller untersuchten Taxenbetriebe in der Stadtgemeinde Bremen

Im Zeitraum 2012 bis 2016 lagen die Gewinne pro Betrieb und Jahr zwischen 23.300 (2013) und 35.400 Euro (2016). Der durchschnittlich erzielte Gewinn pro Betrieb beträgt ca. 28.000 Euro pro Jahr.

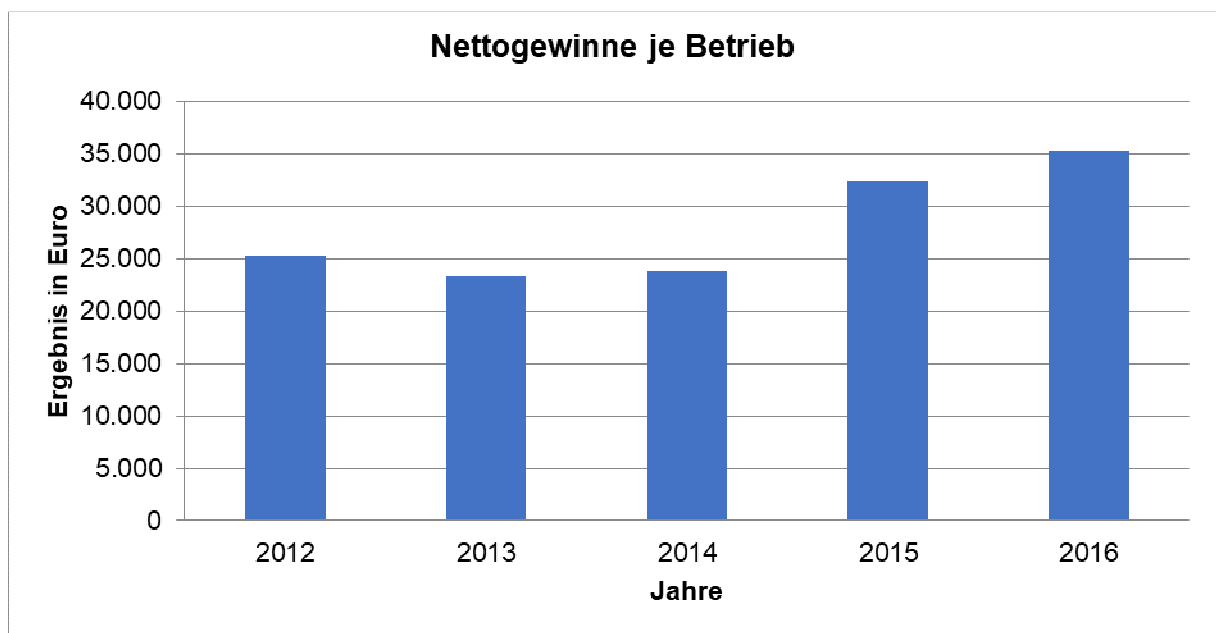


Abbildung 6 Durchschnittliche Nettoergebnisse bzw. -überschüsse je Taxenbetrieb pro Jahr in der Stadtgemeinde Bremen

Von diesen Gewinnen müssen die Unternehmer, sofern nicht Freibeträge wirken, Einkommen- und Gewerbesteuer abführen, Rücklagen für das Gewerbe bilden, unternehmerische Risiken tragen, ihren privaten Lebensunterhalt, ihre laufende Sozialversicherung und die Altersvorsorge abdecken.

Der Gewinn entspricht Arbeitgeberlohnkosten für die eigene Fahrtätigkeit sowie den Unternehmerlohn. Die Unternehmer selbst erzielen damit Einkünfte im Niedriglohnsektor

Gewinnstruktur:

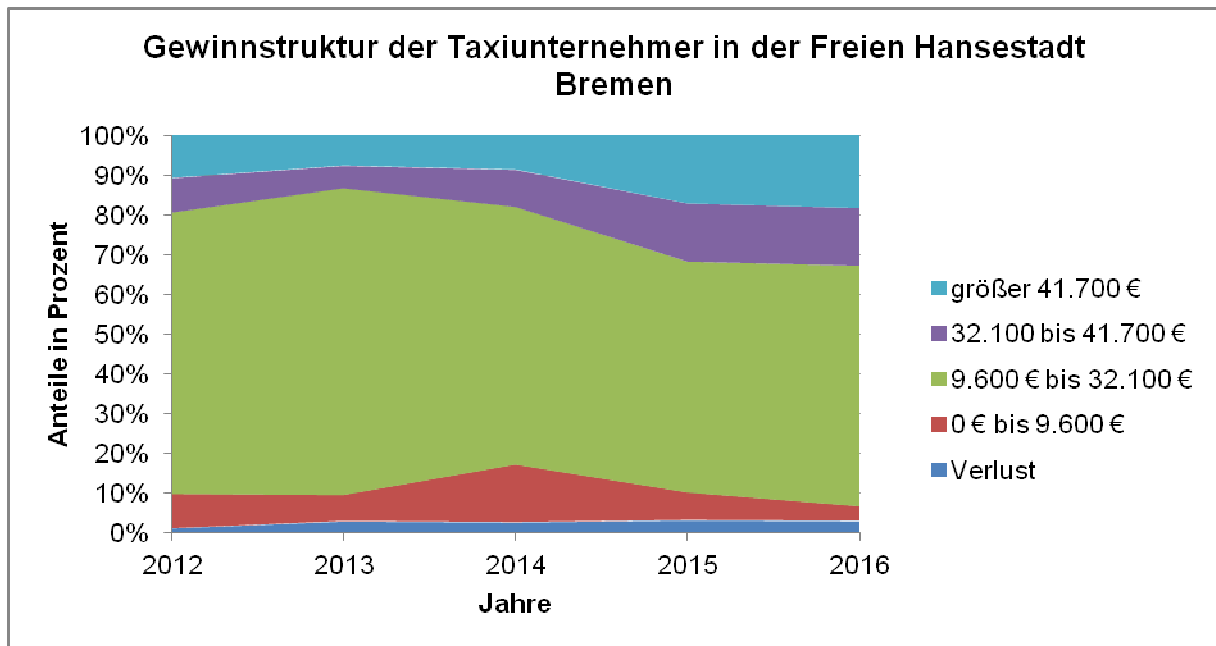


Abbildung 7 Gewinn- bzw. Überschussstruktur je Taxibetrieb in Euro pro Jahr in der Stadtgemeinde Bremen

In dieser Abbildung sind Verluste, Gewinne bis zu 9.600 Euro (der vom Gutachter angenommene Unternehmerlohn für die Altersvorsorge, das unternehmerische Risiko, Rückstellungen, etc.), Gewinne zwischen 9.600 und 32.100 Euro (der vom Gutachter angenommene durchschnittliche Lohn eines angestellten Fahrers in Vollzeit), Gewinne zwischen 32.100 und 41.700 Euro (der vom Gutachter angenommene auskömmliche Unternehmerlohn zzgl. der Vergütung für eine Tätigkeit im Unternehmen von 50,5 Stunden pro Woche auf der Grundlage des Mindestlohns) und Gewinne von mehr als 41.700 Euro dargestellt.

Die Gewinnstruktur hat sich zwischen 2012 und 2016 leicht verbessert, ist aber immer noch völlig unzureichend.

10,6 Prozent (6,6 bis 17,1 Prozent) aller Unternehmen waren von 2012 bis 2016 mit Gewinnen unterhalb von 9.600 Euro nicht in der Lage, eine ausreichende Vorsorge zu gewährleisten.

Rund 87,6 Prozent aller Unternehmer erzielen keinen auskömmlichen Gewinn.

Lohnkosten:

Die Unternehmer haben für 2014 die Durchschnittslöhne ihrer Mitarbeiter mit 4,50 bis 12,00 Euro/Stunde angegeben. Daraus ergeben sich im Durchschnitt 7,93 Euro/Stunde. 2015 kam es zur Einführung des Mindestlohns. 2016 zahlten die Unternehmer einen Lohn von 8,97 Euro/Stunde, 2018 durchschnittlich 9,49 Euro/Stunde. Die Durchschnittslöhne lagen demnach

über dem Mindestlohniveau. Seit 2019 liegt der Mindestlohn bei 9,19 Euro, ab 2020 soll dieser 9,35 Euro betragen. Daraus resultieren weitere Kostensteigerungen.

Einsatzzeiten:

Die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit der Unternehmer liegt bei etwa 50,5 Stunden. Die täglichen Einsatzstunden der Taxen lagen bei etwa 11,6 Stunden. Insgesamt waren die Taxen durchschnittlich an 5,9 Tagen pro Woche unterwegs und etwa 294 Tage pro Jahr. Das sind branchenübliche Werte.

Fahrleistung:

Die Fahrleistung eines Taxis beträgt im Betrachtungszeitraum 2014 bis 2017 durchschnittlich ca. 63.900 Kilometer pro Jahr. Von 2014 bis 2017 stieg die Fahrleistung von 62.600 auf 65.500 Kilometer an. Der Anteil der Kilometer mit Fahrgast, das heißt der Anteil, bei dem die Unternehmer Umsätze erzielen, beträgt im Erhebungszeitraum 49,1 Prozent, der Anteil der Leerkilometer beträgt 44,2 Prozent. 6,7 Prozent fallen auf sonstige Fahrten. Das sind branchenübliche Werte.

Meinungen der Unternehmer zur Genehmigungszahl:

109 Unternehmer schätzen die Zahl der Genehmigungen als zu hoch ein. Nur zwei Unternehmer sind der Ansicht, die Zahl der Genehmigungen sei zu niedrig. 80 Unternehmer sind der Meinung, die Genehmigungszahl wäre genau richtig.

Hinweise aus dem Gewerbe:

Aus dem Gewerbe wurden zusätzlich zu den hinterfragten Sachverhalten vor allem sehr kritische Hinweise zur Situation im Gewerbe gegeben.

**Aus der Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit leitet der Gutachter Anzeichen einer akuten gegenwärtigen und zukünftigen Bedrohung des Gewerbes in seiner Funktionsfähigkeit ab. Dies betrifft insbesondere:**

- 1. die unzureichenden Umsätze trotz Steigerung,**
- 2. den Kostensparzwang und**
- 3. die gleichbleibend unzulängliche Gewinnsituation der Betriebe.**

## 6. Geschäftsaufgaben

### Geschäftsaufgaben im Beobachtungszeitraum:

Im zurückliegenden Beobachtungszeitraum war für die Behörde in keinem Fall erkennbar, dass es sich um Geschäftsaufgaben aus wirtschaftlichen Gründen handelte.<sup>2</sup>

**Aus den Gründen für Geschäftsaufgaben in der Vergangenheit und der unternehmerischen Vorausplanung lassen sich keine Anzeichen für eine Bedrohung für das Gewerbe ableiten.**

---

<sup>2</sup> Telefonat mit Frau Jepp, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Referat 53 Verkehrs- und Straßenrecht vom 03.06.2019



## 7. Sonstige untersuchte Kriterien

### Wartezeiten:

Die Wartezeiten der Kunden haben sich im Beobachtungszeitraum (2014 und 2017) am Tag leicht verlängert. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kunde auf ein bestelltes Taxi tagsüber weniger als 10 Minuten warten musste, lag 2014 bei 67,5 Prozent, 2017 bei 63,4 Prozent. Nachts lag die Wahrscheinlichkeit sowohl 2014 als auch 2017 bei 68,3 Prozent. Das sind branchenübliche Werte.

### Fahrzeuge:

Das ermittelte Durchschnittsalter der Taxen liegt per 31. Mai 2019 bei 4,45 Jahren. Das ist ein branchenüblicher Wert.

### Technischer Zustand:

Der Anteil der Fahrzeuge mit erheblichen Mängeln beträgt in der Stadtgemeinde Bremen 2,2 Prozent. Dies ist ein mit anderen untersuchten Städten vergleichbarer Wert. Er beträgt dort zwischen 0,3 und 3,1 Prozent (im Durchschnitt 2,2 Prozent). Allerdings ist der Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel im Durchschnitt zwischen 2012 und 2017 mit nur 75,4 Prozent der vorgestellten Fahrzeuge vergleichsweise gering. In anderen untersuchten Großstädten betrug der Anteil der mängelfreien Fahrzeuge mehr als 85 Prozent.

### Zahlungsverpflichtungen:

Gegenüber den gesetzlichen Sozialversicherungsträgern und dem Finanzamt bestanden nur in zwei Fällen längerfristige Zahlungsverpflichtungen von insgesamt ca. 15.000 Euro.

### Vorsorge:

Die Vorsorgeaufwendungen der Taxiunternehmer stiegen von ca. 649 Euro monatlich im Jahr 2014 auf 720 Euro im Jahr 2017 und sind damit um insgesamt ca. elf Prozent gestiegen. Die Ausgaben für die Altersvorsorge, z. B. Einzahlungen in die Rentenversicherung oder eine kapitalgebundene Lebensversicherung, blieben mit 195 im Jahr 2014 bzw. 196 Euro im Jahr 2017 annähernd gleich. Dies entspricht für 2014 der Arbeitnehmer- plus Arbeitgebervorsorge für einen Gehaltsempfänger mit ca. 1.043 Euro/Monat, für 2017 sind es ca. 1.051 Euro/Monat.

Das ist völlig unzureichend.

### Interviews:

Im Rahmen des Gutachtens wurden verschiedene Interviews geführt, die anschließend bewertet wurden.

1. IHK Bremen und Bremerhaven (keine Anzeichen einer gegenwärtigen und Anzeichen einer zukünftigen Bedrohung des Gewerbes)
2. Taxi-Ruf/Fachvereinigung Personenverkehr (gegenwärtige und zukünftige Anzeichen einer Bedrohung des Gewerbes)
3. IG Bremer Taxifahrer (akute Anzeichen einer gegenwärtigen und Anzeichen einer zukünftigen Bedrohung des Gewerbes)
4. Roland Taxi GmbH (akute Anzeichen einer gegenwärtigen und Anzeichen einer zukünftigen Bedrohung des Gewerbes)

### Tarif:

Der gegenwärtige Tarif soll in naher Zukunft nicht erhöht werden.

Er wird vom Gewerbe als gerade noch akzeptabel für die Fahrgäste bezeichnet.

Hiervon geht der Gutachter auch in der Berechnung der zulässigen Genehmigungsanzahl aus.

Meinung der Unternehmer zur Genehmigungszahl

109 Unternehmer schätzen die Zahl der Genehmigungen als zu hoch ein. Diese fordern im Mittel eine Reduzierung um 107,1 Genehmigungen. Die Spanne reicht dabei von 20 bis 285 Genehmigungen.

Nur zwei Unternehmer sind der Ansicht, die Zahl der Genehmigungen sei zu niedrig.

## **8. Bewertung der Bedrohung der Funktionsfähigkeit**

Folgende Gründe sprechen für ein funktionierendes Gewerbe, insbesondere:

1. keine Geschäftsaufgaben aus wirtschaftlichen Gründen nach § 13 Abs. 4, Ziffer 4,
2. der überwiegende Wunsch der Unternehmer, das Geschäft fortzuführen,
3. in nur zwei Fällen Verbindlichkeiten an öffentlichen Abgaben,
4. die positive Entwicklung des Tourismus,
5. die positive Bevölkerungsentwicklung.

In anderen, sehr gewichtigen Bereichen sieht der Gutachter Anzeichen und akute Anzeichen einer Bedrohung, insbesondere folgende:

1. die unzureichende Nachfrage nach § 13 Absatz 4, Ziffer 1,
2. die geringe Anzahl Einwohner je vorhandenem Taxi nach § 13 Absatz 4, Ziffer 2,
3. die ausgewiesenen sehr geringen Gewinne und die damit unzureichende betriebswirtschaftliche Situation trotz branchenüblich hoher Einsatzzeiten verbunden mit dem fehlenden Vermögen, in zahlreichen Betrieben die Vorsorge abzusichern, nach § 13 Absatz 4, Ziffer 3, die Struktur der Gewinne,
4. die zahlreichen kritischen Anmerkungen der Unternehmer insbesondere auch zur Genehmigungsanzahl.

**Der Gutachter geht in der zusammenfassenden Bewertung des Taxengewerbes der Stadtgemeinde Bremen von akuten Anzeichen einer gegenwärtigen und künftigen Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes aus.**

## 9. Ermittlung der Genehmigungsanzahl

Ausgehend von der prognostizierten Entwicklung der Nachfrage in den Jahren 2019 bis 2022 in der Stadtgemeinde Bremen und den Selbstkosten in dieser Zeit, ermittelt in Form einer Vollkostenrechnung einschließlich eines auskömmlichen Unternehmerlohns, wurde die Genehmigungsanzahl ermittelt.

**Die so ermittelte betriebswirtschaftlich zulässige durchschnittliche Genehmigungsanzahl für die Stadtgemeinde Bremen im Zeitraum 2020 bis 2022 beträgt abnehmend 475 bis 457 Genehmigungen.**

## 10. Empfehlungen

1. Es wird dringend empfohlen, die Genehmigungsanzahl unbedingt von derzeit 531 Genehmigungen auf 475 Genehmigungen 2020 und auf 457 Genehmigungen 2022 zu reduzieren,
2. Fortführung der Prüfung der Unternehmer auf Zuverlässigkeit bei Antrag auf Wiedererteilung von Genehmigungen und dabei enge Zusammenarbeit mit der Finanzbehörde bei Verdacht auf Nichteinhaltung der Aufzeichnungspflichten durch einzelne Taxiunternehmer zur Beurteilung der Zuverlässigkeit,
3. Wahrnehmung des Taxenverkehrs als gleichberechtigter Bestandteil des ÖPNV im Rahmen der Grundversorgung der Bevölkerung,
4. regelmäßige Gespräche zwischen der Stadt und den Vertretern des Taxengewerbes führen; situationsbezogene Einbeziehung des Taxengewerbes in die Planungen des Nahverkehrs und in Baumaßnahmen sowie Erleichterungen für den Taxenverkehr prüfen,
5. Verbesserung von Lage, Hinweis auf, Erreichbarkeit und Qualität von Halteplätzen,
6. kritische Prüfung von weiteren Sondertarifen betreffs Wirtschaftlichkeit,
7. behördliche Prüfung der Hinweise des Gewerbes.

Dr. Burkhard Saß  
Gutachter

Carina Ruch  
Gutachterin

Maximilian Spangenberg  
Gutachter