

**TAXI**

**Gutachten gemäß § 13 Abs. 4 PBefG  
über die Funktionsfähigkeit  
des Taxigewerbes in der  
Stadtgemeinde Bremen**



*- Kurzfassung -*

erstellt für die

**Freie Hansestadt Bremen  
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr  
Referat 53 - Verkehrs- und Straßenrecht**

Februar 2015

**LINNE+KRAUSE**  
Marketing-Forschung

Holzdamms 51  
20099 Hamburg  
Tel. 040 / 32 90 87 9 - 0  
Fax 040 / 3 29 08 79 - 19  
Email: [krause@linne-krause.de](mailto:krause@linne-krause.de)

## 1 AUFGABENSTELLUNG UND METHODIK

Am 20. November 2013 beauftragte der Bremer Senator für Umwelt, Bau und Verkehr die Fa. Linne + Krause aus Hamburg mit der Erstellung eines Gutachtens über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadtgemeinde Bremen. Das Hauptaugenmerk der Untersuchung liegt auf der Ermittlung der Höchstzahl der in der Stadt zuzulassenden Taxikonzessionen. Hierfür wurde die Funktionsfähigkeit des Bremer Taxigewerbes untersucht.

Gegenwärtig liegen dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr **250 Anträge** auf Erteilung einer Konzession (Fahrzeuge) vor. Davon stammen

- **Altbewerber:** 55 Anträge von Bewerbern, die bereits ein Taxigewerbe in Bremen betreiben und
- **Neubewerber:** 195 Anträge von (zukünftigen) Unternehmern, die bislang noch nicht im Taxigewerbe der Stadt aktiv sind.

Bei der Untersuchung der **Funktionsfähigkeit** stehen insbesondere die folgenden Aspekte im Mittelpunkt:

- die **Nachfragesituation** im Taxigewerbe
- die **Angebotssituation** im Taxigewerbe (einschließlich Taxidichte)
- die Entwicklung der **Erlös-, Betriebskosten- und Gewinnsituation** im Taxigewerbe unter Einbeziehung der **Einsatzzeiten**
- Anzahl und Ursachen für **Geschäftsaufgaben**.

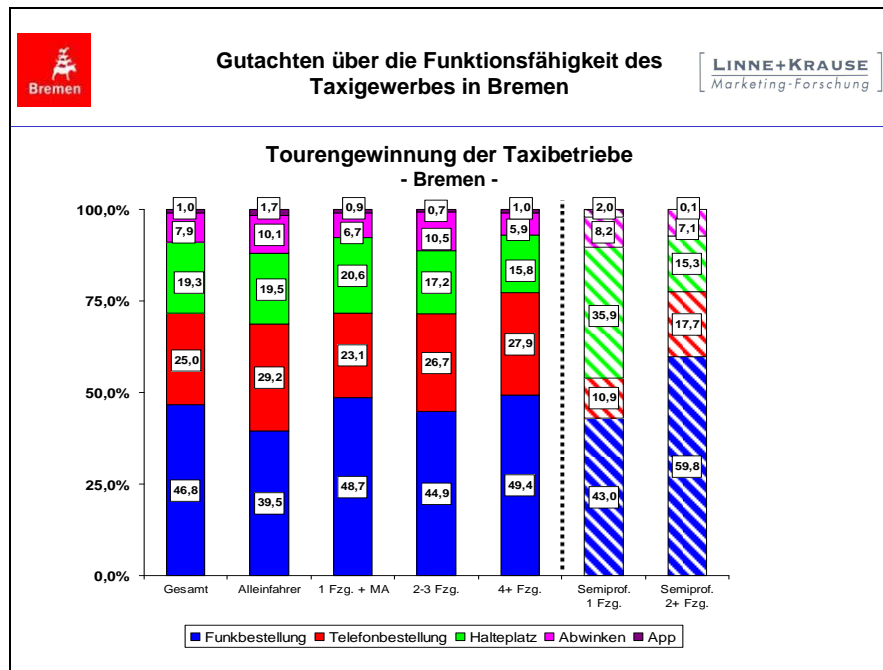
Die Untersuchung, die diesem Gutachten zugrunde liegt, basiert auf zwei Modulen:

- Erhebung der **betriebswirtschaftlichen** Daten
- Erhebung der **regionalwirtschaftlichen** Rahmendaten.

Die Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten fand in der Zeit von **Januar bis August 2014** statt. Bei Abschluss des Projektes hatten 100% der Betriebe ihren Erhebungsbogen eingereicht. Damit darf die Untersuchung also beanspruchen, ein **authentisches Bild** der Situation des Taxigewerbes in der Stadtgemeinde Bremen zu geben.

## 2 NACHFRAGEFAKTOREN

- **Faktor Tourengewinnung:** Annähernd die Hälfte des Tourenaufkommens wird in Bremen per Funk vermittelt. Relativ große Bedeutung hat daneben auch das Gelegenheitsgeschäft „auf der Straße“ – mit Abwinckern oder vom Halteplatz. App-gestützte Vermittlungen haben dagegen in Bremen bislang noch keinen Stellenwert.
- **Faktor Kundengruppen:** Ungewöhnlich für Städte ähnlicher Größe: Wichtigste Nachfragequelle des Bremer Taxigewerbes sind die Krankenfahrten. Das deutet auf eine grundsätzliche Nachfrageschwäche in den traditionellen Geschäftsfeldern, der Beförderung von Privatpersonen oder Geschäftsleute, hin.
- **Faktor strukturelle Nachfrageschwäche:** 2014 wurden in Bremen ca. 2,34 Mio. Taxitouren gefahren. Der Bremer Taximarkt wird jedoch durch eine strukturelle Nachfrageschwäche geprägt: Während z.B. jeder Hamburger pro Jahr im Durchschnitt statistisch etwa zehnmal mit dem Taxi fährt, nehmen die Bremer jährlich nur etwa 4,3 Mal ein Taxi.

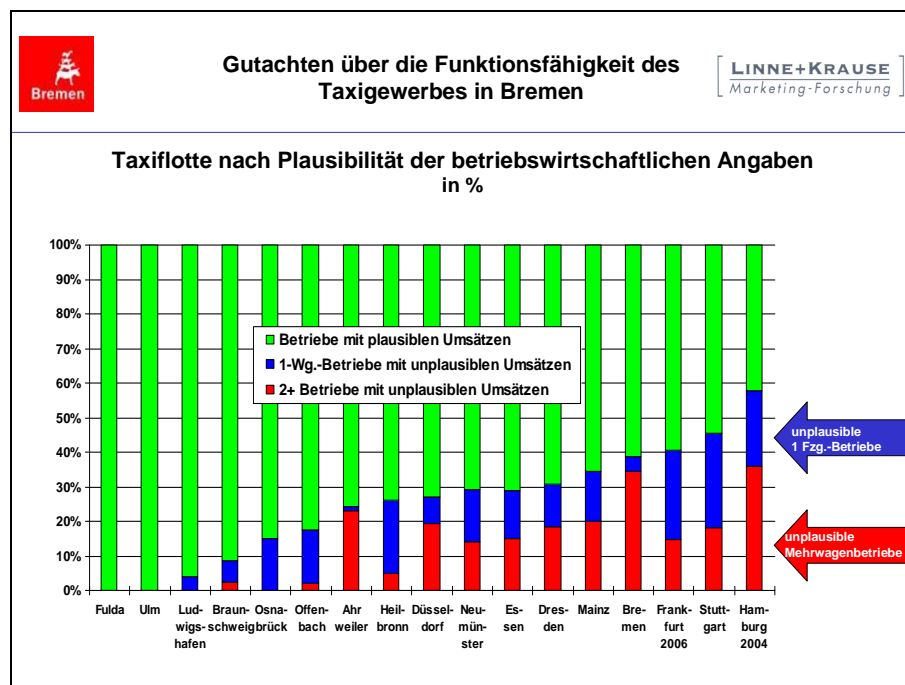


- **Faktor Wetter:** Die Funkvermittlungsstatistik von Taxi-Ruf Bremen belegt seit 2010 eine sinkende Nachfrage (-13,1%). Insbesondere in den Wintermonaten ist die Zahl der Vermittlungen um knapp 25% zurückgegangen, wohingegen sich in den anderen Monaten das Minus in Grenzen hält (-8%). Damit gehört auch das Bremer Taxigewerbe zu den „Verlierern“ der milden Witterung der vergangenen Jahre.
- **Faktor Demografie:** Wichtigster Nachfrager nach Taxidienstleistungen ist auch in Bremen die ortsansässige Wohnbevölkerung. Seit vielen Jahren hat die Stadt eine stabile Bevölkerungszahl von ± 547.000 Einwohner und wird diesen Stand voraussichtlich bis 2020 leicht ausbauen.
- **Faktor Migration:** Bremen zählt nicht zu den deutschen Migrationshochburgen. Dennoch: Ca. 25% der Wohnbevölkerung hat entweder einen ausländischen Pass oder zumindest kulturelle Wurzeln außerhalb Deutschlands. Wie auch in anderen westdeutschen Städten drängen aber gerade Migranten in das niederschwellige Taxigewerbe (Bremen: ca. 46% der Unternehmer) und sorgen hier für ein Angebot, dem keine entsprechende Nachfrage gegenübersteht. So kommt es zu einem strukturellen Überangebot, das die **Funktionsfähigkeit** in vielen westdeutschen Städten ganz grundsätzlich in Frage stellt – so auch in Bremen.
- **Faktor Konjunktur:** Nach einer Phase des Aufschwungs kühlt sich das konjunkturelle Umfeld gegenwärtig leicht ab. Die Verwerfungen auf den internationalen Finanzmärkten, die wirtschaftliche Depression Südeuropas sowie die Unruhen in der Ukraine und im Nahen Osten schlagen mit Verzögerung auch auf die regionale Wirtschaft durch.

- **Faktor Bremer Wirtschaft:** In Bremen war der Strukturwandel von der maritimen Industriestadt zum Dienstleistungsstandort von besonderen Härten begleitet. Dennoch hat auch die Hansestadt in den letzten Jahren kräftige wirtschaftliche Impulse erfahren. Heute präsentiert sich Bremen mit ca. 255.500 Arbeitsplätzen und seiner Mixtur aus Industrie, Logistik, Hightech-Unternehmen und mittelständischen Betrieben grundsätzlich als attraktiver Standort. Ein besonderes Pfund hält Bremen mit der Automobilindustrie und der Luft- und Raumfahrtindustrie. Es fehlen jedoch größere Betriebe aus den Bereichen Consulting, Medien und IT, die anderenorts eine wichtige Nachfragequelle für das Taxigewerbe bilden.
- **Faktor Kaufkraft / Arbeitsmarkt:** Trotz wachsender Wirtschaftskraft verfügen die Bremer nur über mäßige Kaufkraft (97%). Auch die Arbeitslosenquote von 9,9% deutet auf das Fortbestehen struktureller Probleme auf dem Arbeitsmarkt hin – trotz aller Fortschritte der letzten Jahre.
- **Faktor Gesundheitswirtschaft:** Bremen besitzt eine sehr gute medizinische Infrastruktur, von der auch das Taxigewerbe profitiert.
- **Faktor Tourismus, Gastronomie und Freizeit:** Die taxirelevante Nachfrage aus Tourismus, Gastronomie und Freizeitwirtschaft Bremens ist begrenzt. Insbesondere fehlt ein starker Messtourismus, der anderenorts ausschlaggebend für die Taxinachfrage ist.
- **Faktor Pkw:** Gewichtigster Wettbewerber des Taxis ist der private Pkw, obwohl Bremen keine ausgesprochene Autofahrerstadt ist: Nur ca. 37% des Gesamtverkehrsaufkommens im Stadtgebiet wird mit dem eigenen Auto oder dem eigenen Motorrad zurückgelegt.
- **Faktor ÖPNV:** Bremen verfügt dagegen über ein sehr gut ausgebautes ÖPNV-Netz, das dem Taxigewerbe wenig Entfaltungsraum belässt. Andererseits sind Taxis mit einem Anteil von lediglich ca. 1% am Gesamterlös nur schwach in den ÖPNV eingebunden.
- **Faktor „Kurze Wege“:** Zudem ist Bremen eine Stadt der kurzen Wege. Das begünstigt den Einsatz von Fahrrädern, auf die gut ein Viertel der täglichen Wege entfällt. Hohen Anteil am täglichen Wegeaufkommen hat zudem der Fußgängerverkehr. Auch aus dieser Sicht präsentiert sich Bremen als schwieriger Standort für das Taxigewerbe.
- **Faktor Schienenverkehr:** Der Hauptbahnhof ist wichtigster Frequenzpunkt für das Bremer Taxigewerbe. Bremen ist gut an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG angeschlossen. Darüber hinaus ist die Stadt ein bedeutsamer Verkehrsknotenpunkt im Regionalverkehr.
- **Faktor Flughafen:** Ca. 2,6 Mio. Fluggäste nutzen jährlich den Bremer Flughafen. Das Aufkommen an Taxitouren ist jedoch begrenzt: Neben den verfügbaren ca. 4.600 Parkplätzen ist der Airport hervorragend an das Bremer Straßenbahnnetz angeschlossen. Damit ist das Taxigewerbe auf der kurzen Strecke in die Bremer City kaum konkurrenzfähig.

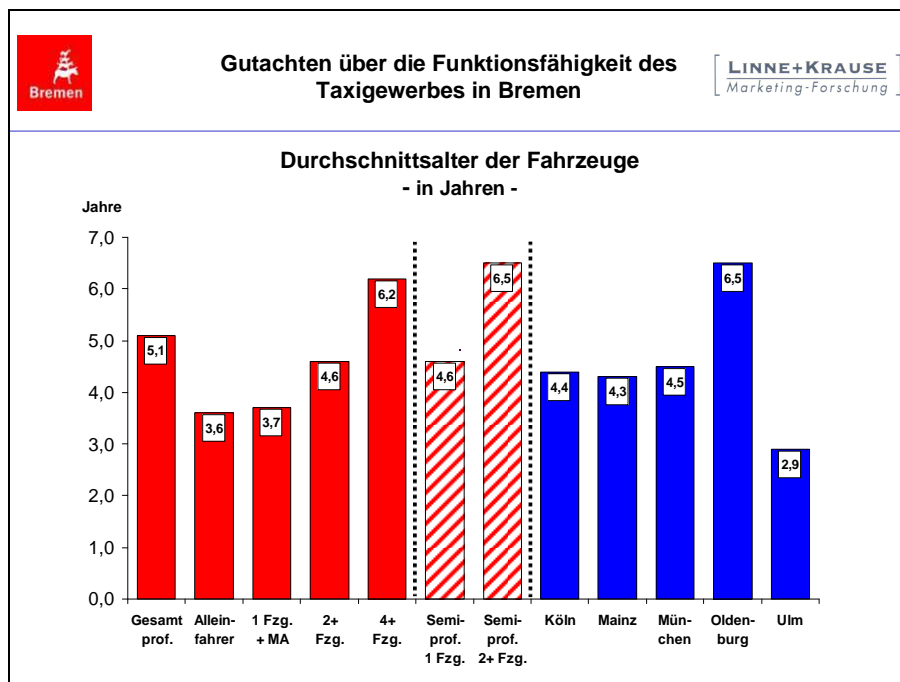
### 3 ANGEBOTSFAKTOREN

- **Betriebswirtschaftliche Plausibilität:** Die Prüfung der Bremer Taxibetriebe auf betriebswirtschaftliche Plausibilität ergibt ein problematisches Bild: **Ca. 39%** der Taxis fahren in Unternehmen, deren betriebliche und steuerliche Angaben mit den Gesetzen betriebswirtschaftlicher Logik nicht in Einklang zu bringen sind. Dabei handelt es sich ganz überwiegend um Fahrzeuge aus Mehrwagenbetrieben. In vielen Fällen ist von einer Verletzung steuerlicher und sozialversicherungsrechtlicher Pflichten auszugehen. Die Existenz einer so großen semiprofessionellen Taxi- flotte berührt ganz grundsätzlich das **öffentliche Interesse**.

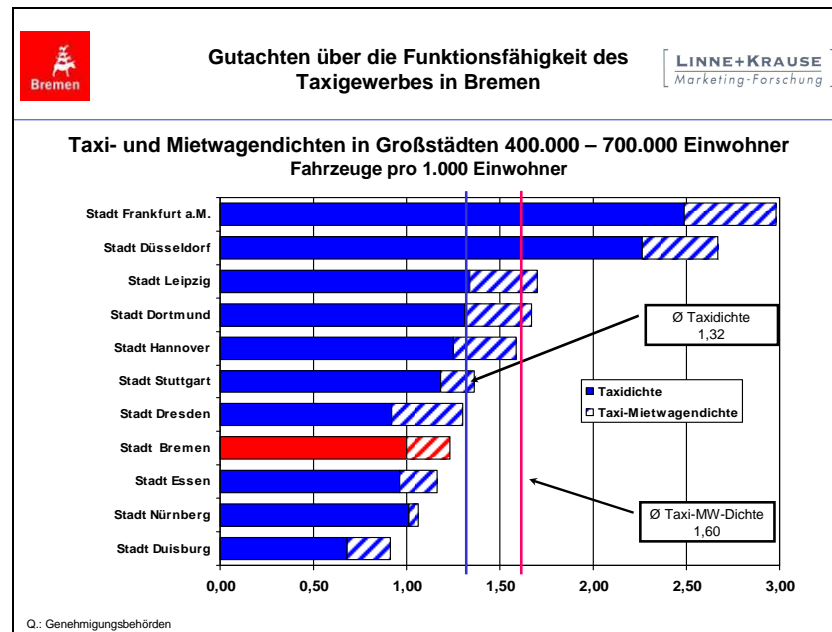


- **Beschäftigung:** Andererseits haben nur wenige vergleichbare deutsche Städte ein so kleinteiliges Taxigewerbe wie Bremen. Insgesamt besitzen Bremer Taxibetriebe daher eine schmale Personalausstattung. Der Typ des Alleinfahrers ist noch präsent. Sehr große Bedeutung haben geringfügig Beschäftigte.

- **Fahrzeugflotte:** Hinsichtlich der Taxiflotte zeigt das Bremer Gewerbe ein eher durchwachsendes Bild: Mit einem Anteil von 61% (ursprünglich) neu beschaffter Fahrzeuge wird ein unterdurchschnittlicher Wert erzielt. Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge liegt bei ca. 5,1 Jahren – ein Wert, der eine **Gefährdung der Funktionsfähigkeit** belegt. Bei den professionellen Mehrwagenbetrieben sind deutliche Krisenzeichen (Fahrzeugalter 6,2) zu beobachten. Die häufig gebrauchten Fahrzeuge wurden in dieser Problemgruppe zum durchschnittlichen Preis von lediglich ca. 17.100 € beschafft. Hier ist ebenfalls das **öffentliche Verkehrsinteresse** berührt.



- **Finanzierung / Kapitalschwäche:** Entsprechend mäßig ist auch die Investitionssumme von durchschnittlich 21.700 € pro Fahrzeug. Die Finanzierung der Fahrzeuge verläuft ganz überwiegend über Kredit. Die Betriebe sind meist kapitalschwach. Auch hier ist das **öffentliche Verkehrsinteresse** berührt.



- **Taxidichte:** Mit zurzeit 548 Taxis und einer Taxidichte von 1,00 (Taxis auf 1.000 Einwohner) rangiert Bremen deutlich unter dem Durchschnitt vergleichbarer Städte (1,32).
- **Taxi-Mietwagendichte:** Gleiches gilt für die Taxi-Mietwagendichte, obwohl sich die Zahl der Mietwagen in den letzten 10 Jahren vervierfacht hat. Neben den Taxis bedienen zurzeit 132 Mietwagen den Bremer Personentransportmarkt, von denen zahlreiche taxiähnlich eingesetzt werden. Die Taxi-Mietwagendichte der Stadt rangiert gegenwärtig bei 1,23 und damit ebenfalls noch deutlich unter dem Durchschnitt vergleichbarer westdeutscher Großstädte (1,60).
- **Einsatzzeit:** Professionelle Bremer Taxibetriebe kommen auf eine wöchentliche Einsatzzeit von ca. 81 Stunden – ein unterdurchschnittlicher Wert. Mit  $\pm 90$  Wochenstunden arbeiten auch die größeren Betriebe auf mäßigem Leistungsniveau. Ein wichtiges Indiz für die **Funktionsfähigkeit** des Taxigewerbes sind jedoch die Einsatzzeiten der Alleinfahrer: Die kommen in Bremen auf eine wöchentliche Arbeitsleistung von ca. 62 Stunden – eine übermäßige Stundenzahl, bei der von einer Verkehrsgefährdung und damit auch von einer **Gefährdung des öffentlichen Verkehrsinteresses** auszugehen ist. Zudem fällt auf, dass semiprofessionelle Mehrwagenbetriebe mehr Präsenz auf Bremens Straßen zeigen als ihre professionellen Wettbewerber. Auch hier kommt das Problem irregulärer Taxis zum Tragen.
- **Fahrleistung:** Die professionellen Bremer Taxis erzielen eine eher mäßige Fahrleistung von ca. 58.700 km pro Jahr und Fahrzeug.
- **Besetzquote:** Mit ca. 52,5% liegt die Besetzquote im Bremer Taxigewerbe über dem Durchschnitt. Branchenüblich sind Besetzquoten zwischen 47% und 53%.



#### 4 BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE FAKTOREN UND GESCHÄFTSAUFGABEN

- **Erlössituation:** Die Nettoumsätze der professionellen Bremer Taxibetriebe rangieren auf einem Niveau, das den Substanzerhalt und ein Arbeiten im Rahmen der geltenden rechtlichen Bestimmungen problematisch macht. Damit sind die **Funktionsfähigkeit** und zugleich auch das **öffentliche Verkehrsinteresse** berührt. Im Durchschnitt der Jahre 2011 bis 2013 erzielten die professionell betriebenen Fahrzeuge Erlöse von lediglich ca. 55.900 € pro Jahr und Fahrzeug - weit weniger als z.B. die Fahrzeuge auf dem funktionsfähigen Ulmer Taximarkt (ca. 75.500 €). Mit ca. 29.100 € bis ca. 33.400 € Jahreserlös agieren die semiprofessionellen Bremer Taxis weit jenseits der betriebswirtschaftlicher Plausibilität.

STADTGEMEINDE BREMEN NETTOUMSÄTZE IM TAXIGEWERBE, 2011 - 2013 - IN € / FAHRZEUG -												
	Bremen							Vergleichsstädte				
	Professionelle Betriebe					Semiprofessionelle Betriebe		Professionelle Betriebe				
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.	Köln	Mainz	München	Oldenburg	Ulm
2011	54.083	38.973	55.517	57.355	53.793	29.103	33.569	49.693	49.162	57.995	57.522	75.030
2012	55.753	40.664	57.442	57.087	55.801	28.724	33.457	49.658	49.396	58.294	61.813	74.802
2013	57.872	42.513	58.245	61.528	57.554	29.489	33.164	52.332	51.382	58.950	-	76.651
Ø	55.903	40.717	57.068	58.657	55.716	29.105	33.397	50.561	49.980	58.413	59.668	75.494

- **BZP-Werte:** Die Musterwerte, die jährlich vom BZP zur Verfügung gestellt werden, stellen aus Gutachtersicht die Untergrenze dar, zu der ein Alleinfahrtaxi betriebswirtschaftlich sinnvoll betrieben werden kann. Die von professionellen Bremer Alleinfahrern eingefahren Jahreserlöse (Ø 40.700 €) verfehlen den BZP-Vergleichswert (Ø 42.200 €) knapp – ein weiterer Hinweis darauf, dass auch Teile des professionellen Bremer Taxigewerbes bereits jenseits der Grenze betriebswirtschaftlicher Vernunft arbeiten. Damit sind die **Funktionsfähigkeit** des Bremer Taxigewerbes und zugleich das **öffentliche Verkehrsinteresse** berührt.
- **Kilometererlöse:** Auf unterdurchschnittlichem Niveau bewegen sich die Kilometererlöse: Im mehrjährigen Mittel fahren Bremens professionelle Taxis Umsätze von 0,95 € / km ein. In Großstadtmärkten sind gegenwärtig Erlöse von ± 1,00 € üblich. Mittel- und langfristig haben die in Bremen erwirtschafteten Kilometererlöse aber durchaus einen betriebswirtschaftlich vertretbaren Fahrzeugbetrieb erlaubt.

- **Kosten:** Die professionellen Bremer Betriebe arbeiten zu relativ hohen Kosten. Problematisch sind in erster Linie die zu geringen (steuerlich gemeldeten) Personalkosten der semiprofessionellen Mehrwagenbetriebe, die wesentlich unter den Erfordernissen bleiben.
- **Überschuss:** Problematisch ist weiterhin die Gewinnsituation: Im Durchschnitt der Jahre 2011 bis 2013 erwirtschaftete jedes professionelle Bremer Taxi einen Überschuss von lediglich ca. 8.700 € – ein völlig unzureichendes Niveau, das noch unter der Armutsgefährdungsgrenze von ca. 11.750 € liegt. Alleinfahrer fuhren im genannten Zeitraum durchschnittlich ca. 16.900 € pro Jahr (2013: ca. 19.300 €) ein. Im Durchschnitt der Jahre 2011 bis 2013 lagen sie damit noch unter dem BZP-Wert (ca. 18.700 €) – jenem Wert, der aus Gutachtersicht als Minimalwert betrachtet werden muss. 2013 wurde der BZP-Referenzwert allerdings einmalig überschritten. Glaubt man zudem den steuerlichen Angaben der semiprofessionellen Mehrwagenbetriebe, so betreiben sie ihr Gewerbe praktisch als Nullsummenspiel. Mit Blick auf den Gewinn ist die **Funktionsfähigkeit** des Bremer Taxigewerbes in den letzten Jahren nicht mehr gegeben.
- **Verdeckte Deinvestition:** Die Gewinnschwäche ist ein wesentlicher Grund für die verdeckte Kapitalschwäche der Bremer Taxiunternehmer. Dabei ist ein Prozess der Deinvestition zu beobachten, der unter normalen Bedingungen zum offenkundigen Einbruch der Flottenqualität geführt hätte. Damit wäre der Verlust der **Funktionsfähigkeit** und somit eine Gefährdung des **öffentlichen Verkehrsinteresses** offenbar geworden. Der Deinvestitionsprozess wird gegenwärtig durch das starke Vertriebsinteresse der Fahrzeughersteller überdeckt: Ohne deren günstige Verkaufs- und Kreditkonditionen wäre selbst die heutige (problematische) Flottenqualität kaum zu halten.
- **Altersvorsorge:** Wegen der unzureichenden Gewinne können viele Unternehmer keine (ca. 43%) bzw. allenfalls eine unbefriedigende Altersvorsorge bilden. Angesichts vorprogrammierter Altersarmut ist auch in diesem Punkt das **öffentliche Interesse** berührt.
- **Geschäftsaufgaben:** Zwischen 2010 und 2014 wechselten 162 Konzessionen den Besitzer. Nur in zwei Fällen handelte es sich um tatsächliche Geschäftsaufgaben. In allen anderen Fällen wurden die Taxikonzessionen an einen anderen Unternehmer übertragen. Auch in Bremen ist ein Konzessionshandel zu beobachten, der sich primär aus irregulären Gewinnaussichten (siehe Wettbewerbsfaktor Schattenwirtschaft) speist. Insbesondere unter dem Gesichtspunkt der **erkennbaren Schattenwirtschaft** ist auch das **öffentliche Interesse** berührt.

Aus Gutachtersicht ist in einer Reihe von Bremer Taxibetrieben die Ebene betriebswirtschaftlich vertretbaren Handelns verlassen. Ein Substanzerhalt der Betriebe und eine angemessene Lebensführung sind auf diesem Erlös- und Gewinnniveau mittel- und langfristig nicht zu realisieren. Somit ist die **Funktionsfähigkeit** des Taxigewerbes stark gefährdet. In Folge dessen ist auch das **öffentliche Verkehrsinteresse** beeinträchtigt.

## 5 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Die Untersuchung zeigt, dass die Funktionsfähigkeit des Bremer Taxigewerbes akut gefährdet ist. Somit ist auch eine Gefährdung des öffentlichen Verkehrsinteresses zu erkennen. Auch für die absehbare Zukunft sind keine Faktoren zu erkennen, die auf eine grundsätzlich positive Veränderung der Gesamtsituation schließen lassen.

Im Gegenteil: Die Einführung des Mindestlohnes stellt das Gewerbe vor einen Paradigmenwechsel: In kaum einer Niedriglohnbranche ist die „Fallhöhe“ zwischen bisherigem und (zukünftigen) Mindestlohniveau so hoch wie in der Taxibranche.

Beinahe wichtiger ist aber ein zweiter Effekt des Mindestlohns: Auch in Bremen werden angestellte Taxifahrer ganz überwiegend nach Umsatz entlohnt – meist ca. 40% bis 45% vom Bruttoumsatz. Der leistungsbezogene Lohn besitzt eine elementare Steuerungsfunktion: Er sorgt dafür, dass der Taxifahrer dann arbeitet, wenn die Nachfrage am stärksten ist. Wird der Lohn auf Stundenlohn umgestellt, entfällt ein ganz zentraler Selbststeuerungsmechanismus der Branche.

Maß der Dinge zwischen Fahrer und Unternehmer war bis 2014 die **Kenngröße € / km**. Der Faktor Zeit spielte bislang eine untergeordnete Rolle. Mit der Einführung des stundenbezogenen Mindestlohns wird aber die **Kenngröße € / Stunde** zum entscheidenden Faktor. Nur wenige Bremer Mehrwagenunternehmer sind auf diesen betriebswirtschaftlichen Paradigmenwechsel vorbereitet.

## 5.1 Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit

Übergeordnetes Ziel muss es in dieser Situation sein, betriebswirtschaftlich sinnvolles Handeln unter Einhaltung der gesetzlichen Rahmenbedingungen zu gewährleisten. Andererseits ist das Grundrecht auf freie Berufsausübung zu berücksichtigen.

Seit vielen Jahren gilt in Bremen ein Konzessionsstopp. Ordnungspolitisch ist eine Festschreibung von Konzessionszahlen grundsätzlich diskussionswürdig. Die Genehmigung sämtlicher beantragter Konzessionen würde jedoch mit Sicherheit zum nachhaltigen **Verlust der Funktionsfähigkeit** im Bremer Taxigewerbe führen.

Von einer **gänzlichen Freigabe der Konzessionen** ist also dringend abzuraten. In den wenigen deutschen Städten und Kreisen ohne Begrenzung der Konzessionszahl (z.B. Hamburg, Berlin, Kiel) ist es in den letzten Jahren zu massiven Wettbewerbsverzerrungen gekommen – mit z.T. verheerenden Auswirkungen auf Unternehmer, die eine gesetzesnahe Betriebsführung anstreben.

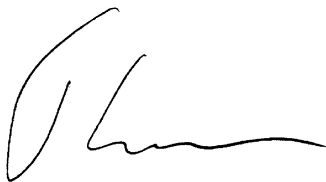
- **Bedarf:** Würde man den Maßstab der Bedarfsdeckung zu Grunde legen, wäre für Bremen eine Taxiflotte von ca. 350 bis 400 Taxifahrzeugen ausreichend. Bei einer Überprüfung der Funktionsfähigkeit nach § 13 Abs. 4 PBefG ist eine bedarfsorientierte Argumentation jedoch unzulässig.
- **Funktionsfähigkeit:** In Abwägung des verfassungsrechtlichen Grundrechts auf freie Berufsausübung und dem Ziel der Wahrung des öffentlichen Verkehrsinteresses wird empfohlen, die Zahl der Konzessionen um **ca. 100 bis 150 Fahrzeuge** zu reduzieren. Zur Komplizierung der Situation trägt bei, dass ein nicht unwesentlicher Teil der Bremer Mehrwagenunternehmer mit mehr als 150 Fahrzeugen offenkundig in die Grauwirtschaft abgedriftet ist. Somit bedarf es einer grundlegenden Marktbereinigung.

- **Marktbereinigung:** Wie eine gezielte Marktbereinigung erfolgen kann, ist am Beispiel Hamburg zu beobachten. Mittlerweile wird das „Hamburger Modell“ in einer Reihe von Städten erfolgreich praktiziert – u.a. in Oldenburg und Wilhelmshaven. Die zunächst unkontrollierte Deregulierung des Hamburger Taximarktes war begleitet von einem dramatischen Abgleiten des Gewerbes in die Schattenwirtschaft und von einem spürbaren Qualitätsverfall. Der Marktanteil semiprofessionell betriebener Hamburger Taxis lag 2004 bei knapp 60%! Im Kern basiert die 2006 eingeführte Verwaltungspraxis des „Hamburger Modells“ auf der konsequenten Anwendung von § 1 Abs. 1 PBZugV, der die Wiedererteilung der Konzession an die „persönliche Zuverlässigkeit“ des Unternehmers und damit an die Einhaltung der „abgabenrechtlichen“ und „arbeits- oder sozialrechtliche Pflichten“ knüpft. Betriebe, die keine plausiblen betrieblichen und steuerlichen Angaben vorlegen, erhalten keine bzw. nur noch eine mit Auflagen verbundene Wiedererteilung. Das Verfahren kann sowohl gegenüber dem Taxi- als auch gegenüber dem Mietwagengewerbe angewendet werden.
- **Marktergebnis:** Im quantitativen Marktergebnis führte das Verfahren in Hamburg zu einem Flottenrückgang von ca. 4.150 auf aktuell ca. 3.200 Taxis. Gleichzeitig ist eine spürbare Hebung der Flottenqualität und der steuerlich erklärten Erlöse zu erkennen.
- **Neue Aufzeichnungspflichten:** Der Zeitpunkt für ein zielgerichtetes Vorgehen ist günstig: Mit der Einführung des Mindestlohns erhält das Taxigewerbe neue Aufzeichnungspflichten, die die Kontrolle des Gewerbes deutlich erleichtern – auch für eine Genehmigungsbehörde. Damit kann wirtschaftlicher Entfaltungsraum für die Mehrheit der gesetzesnahe arbeitenden Bremer Unternehmer geschaffen werden.

## 5.2 Evaluation

Nach einer angemessenen Frist von ca. 3 - 4 Jahren sollte die Entwicklung des Bremer Taximarktes erneut untersucht werden, um die bis dahin erzielten Veränderungen zu evaluieren und nötige Nachbesserungsschritte einzuleiten.

Stets muss zudem beachtet werden: Jede Versagung einer Taxikonzession erfordert die Abwägung zwischen dem individuellen Grundrecht auf freie Berufsausübung und dem öffentlichen Verkehrsinteresse – eine prognostische Entscheidung, die nicht auf Grundlage überalterter Daten erfolgen darf.



Th. Krause

öffentlich bestellter und vereidigter  
Sachverständiger für die Betriebswirtschaft  
und Bewertung von Taxiunternehmen