

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr  
- 53 -

Bremen, 05.09.2017  
Telefon: 361 96892  
Frau Jepp

Deputation für Umwelt, Bau,  
Verkehr, Stadtentwicklung,  
Energie und Landwirtschaft

Vorlage Nr. 19/309

**Vorlage  
für die Sitzung der Deputation  
für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft  
am 14.09.2017**

- 1. Änderung der Beförderungsentgelte im Taxenverkehr der Stadtgemeinde Bremen**
- 2. Änderung der Verordnung über Beförderungsentgelte im Taxenverkehr der Stadtgemeinde Bremen (Taxentarifverordnung der Stadtgemeinde Bremen)**

**A) Problem**

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr beabsichtigt, auf Antrag des Landesverbandes  
– Fachvereinigung Personenverkehr, Verband für das Personenverkehrsgewerbe  
Landesverband Bremen e.V.

1. die Beförderungsentgelte für den Taxenverkehr in der Stadtgemeinde Bremen (Anlage 1 und 2) und  
mit Wirkung vom 09.10.2017 zu ändern und
2. mit gleicher Wirkung die Verordnung über Beförderungsentgelte im Taxenverkehr der Stadtgemeinde Bremen (Taxentarifverordnung der Stadtgemeinde Bremen) an die geänderten Beförderungsentgelte anzupassen (Anlage 6).

Die am 07.03.2017 von der Fachvereinigung Personenverkehr Landesverband Bremen e. V. beantragte Änderung der Beförderungsentgelte (Anlage 3) stellt sich wie folgt dar:

1. Erhöhung des Mindestfahrpreises von derzeit 3,30 € auf 3,50 €. In diesem Preis ist eine Fahrtstrecke von 46,51 m oder eine Wartezeit von 12,86 s enthalten.
2. Erhöhung des Wartezeit-Entgeltes von derzeit 27,00 € auf 28,00 €/Stunde
3. Erhöhung des Kilometerpreises für die ersten vier Kilometer von derzeit 2,05 € auf 2,15 €
4. Erhöhung des Kilometerpreises für die Kilometer 5 bis 10 von derzeit 1,80 € auf 1,90 €
5. Anhebung des Kilometerpreises ab 10 km von 1,40 € auf 1,50 €
6. Erhöhung des Großraumzuschlages von derzeit 5,00 € auf 7,00 €
7. Einführung eines Kurzstreckenpauschaltarifs („Winkertarif“) in Höhe von 7,00 €
8. Verbindlich vorgeschriebene Akzeptanz von Kreditkarten

Begründung:

Die Notwendigkeit einer Anpassung der Beförderungsentgelte wird von der Fachvereinigung Personenverkehr Landesverband Bremen e. V. wie folgt begründet (Anlage 3 und 4):

1. Erhöhung des Mindestlohnes auf 8,84 €/Std. zum 01.01.2017

Dies entspricht einer Erhöhung von 4 %. Mit der Erhöhung des Mindestlohns geht eine entsprechende Steigerung der Sozialabgaben (Arbeitgeberanteile) einher, so dass die Personal- und Nebenkosten für die Unternehmer gestiegen sind.

2. Allgemeine Kostensteigerungen seit der letzten Erhöhung 2015

Daneben werden die gestiegenen Treibstoffkosten sowie die Kosten des Fuhrparks, die z.B. aus den Anschaffungskosten der Fahrzeuge und den Stundenverrechnungssätzen der örtlichen Werkstätten resultieren, angeführt. Diese Begründungen sind nach Auffassung des Senators für Umwelt, Bau, und Verkehr nachvollziehbar. Der technische Aufwand und die damit verbundenen Kosten für die Unternehmer haben sich durch die Einführung der MID-Taxameter<sup>1</sup> sowie eines umfangreicheren Bewertungsverfahrens bei der Ersteichung erhöht. Durch die gestiegenen Aufzeichnungsanforderungen entsteht ein erheblicher personal- und kostenintensiver Verwaltungsmehraufwand für die Unternehmer.

Der Antrag zur Anpassung der Beförderungsentgelte stellt nach Auffassung des Landesverbandes eine moderate Tarifierhebung im Kurz- und Mittelbereich dar. Das Gewerbe möchte mit der Tarifierhebung auf die gestiegene Kostensituation reagieren, ohne jedoch Fahrgäste durch zu hohe Tarifierhebungen zu verlieren.

Es wird die Einführung eines Kurzstreckenpauschaltarifs („Winkertarif“) nach Berliner Vorbild beantragt. Der Fahrpreis soll 7,00 € betragen. Darin enthalten ist eine Fahrt-

---

<sup>1</sup> Measuring Instruments Directive der EU, die durch das Eichgesetz in Deutschland umgesetzt worden ist. Danach dürfen nur noch Geräte mit nicht rückstellbaren Zählwerk eingebaut werden.

strecke von bis zu 3.000 m ohne Wartezeit. Nach Überschreiten der 3.000 Meter wird der Kurzstreckenpauschaltarif auf den normalen Tarif umgeschaltet. Nach einer Aufholphase von 1.000 m wird der Normaltarif erreicht. Das Angebot soll aber nur für aus dem fließenden Verkehr herausgewunkene Taxen gelten, nicht aber am Taxenstand oder bei Vorbestellung.

Damit sollen zusätzliche Kunden gewonnen werden. Aufgrund der Kurzstrecke ist der vergünstigte Tarif für die Unternehmen wirtschaftlich vertretbar, da An- und Rückfahrt entfallen. Die Schwelle für die Nutzung eines Taxis soll durch diesen Tarif abgesenkt und ein preisgünstiger Zugang zur Taxi-Nutzung ermöglicht werden.

Im Jahr 2014 wurde eine gutachterliche Stellungnahme (Tarifanalyse) von der Firma Linne + Krause, Marketing – Forschung, Holzdamm 51, 20099 Hamburg eingeholt. (siehe Anlage 5). In dem Gutachten wurde auch die Einführung eines Kurzstreckenpauschaltarif geprüft und bewertet. Die Einführung eines Kurzstreckenpauschaltarifs wird darin befürwortet und es wird eine Empfehlung für eine Aufholphase von 1.000 m nach der Pauschalstrecke ausgesprochen, wie sie jetzt auch beantragt wurde.

Der neue Bremer Taxentarif ist in der Höhe angemessen sowie insgesamt klar strukturiert. Er bleibt auch für die Fahrgäste übersichtlich, da auf schwer verständliche zeitliche Unterscheidungen oder sonstige Zuschläge für Gepäck, Tiere etc. weiterhin verzichtet wird.

Im Gutachten zur Funktionsfähigkeit des Taxengewerbes der Firma Linne + Krause aus Februar 2015 (Anlage 4) wurde auch die prekäre finanzielle Situation im Taxengewerbe dargestellt. Der Markt ist übersättigt, das Gewerbe weist in Relation zur Nachfrage einen zu hohen Bestand an Konzessionen auf, rund 150 Konzessionen sind in den kommenden Jahren abzubauen, Anträge auf Neukonzessionierung werden vollständig abgelehnt. Es besteht Grund zur Annahme, dass vielfach gegen die Steuer- und Abgabepflicht sowie gegen das Mindestlohngesetz verstoßen wird. Um dem entgegen zu treten, ist beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr eine neue Stelle für die Überprüfung der Taxenkonzessionen eingerichtet worden. Gleichzeitig führt die Bremische Finanzverwaltung verstärkt Betriebsprüfungen durch.

Angesichts der angespannten finanziellen Situation des Gewerbes wird auch die Gewährung des Sonderfahrdienstes „Frauennachtaxi“, bei dem es sich um eine freiwillige Leistung der Unternehmen handelt, mit dem Taxi-Gewerbe erörtert. Gemeinsam mit dem Taxi-Gewerbe wird geprüft, inwieweit diese Leistung aufrechterhalten werden kann. Ein Ergebnis hierzu liegt noch nicht vor.

Die verpflichtende Akzeptanz von Kredit- und EC-Karten in die Taxentarifverordnung mit aufzunehmen, erscheint angesichts der Zunahme des bargeldlosen Zahlungsverkehrs erforderlich und zeitgemäß.

Zu der vom Landesverband beantragten Änderung der Beförderungsentgelte und Änderung der Taxentarifverordnung wurde gemäß § 14 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ein Anhörverfahren durchgeführt.

Von der IG-Bremer Taxifahrer (IG Taxi) wurden Einwendungen gegen alle geplanten Änderungen erhoben. (Anlage 7)

Zur Begründung führt die IG Taxi folgendes aus:

- Die von der Fachvereinigung Personenverkehr zur Begründung der Tarifierhöhung angegebenen gestiegenen Erzeugerpreise anhand nur eines Taxenmodells sei nicht ausreichend. Rabatte bei Autolieferanten müssten auch an den Kunden weitergegeben werden.
- Die Begründung zum „Winketarif“ sei nicht ausreichend, unglaubwürdig und würde den Regeln der Logik widersprechen.
- Erhöhte Kosten durch den angehobenen Mindestlohn werden bestritten. Es wird angegeben, die angestellten Taxifahrer würden in der Mehrheit durch Umsatzbeteiligung entlohnt. Die Einhaltung des Mindestlohnes würde nicht flächendeckend kontrolliert.
- Es läge ein „Gutachten zur Wirtschaftlichkeit des Taxengewerbes“ vor, welches als Ursache für den wirtschaftlichen Niedergang des Taxengewerbes Schwarzarbeit, Überbewirtschaftung und Kundenrückgang benennt.
- Die letzte Tarifierhöhung habe zu einem Rückgang der Fahrgäste geführt.
- Bei der Aufnahme einer verpflichtenden Kreditkartenakzeptanz in den Fahrzeugen sieht die IG rechtliche Probleme. Taxenunternehmer, die nicht dem Taxi-Ruf angeschlossen seien, könnten nicht von einer gemeinsamen Abrechnungsstelle profitieren und würden benachteiligt.

Zu den vorgetragenen Einwendungen ist aus Sicht des SUBV Folgendes auszuführen:

Die Fachvereinigung Personenverkehr hat zur Begründung der Tarifierhöhung beispielhaft ein häufig verwendetes Taxenmodell zum Beleg der Preissteigerung angeführt. Diese Vorgehensweise ist bei den vergangenen Tarifierhöhungsanträgen von keiner Seite beanstandet worden. Eine Auflistung aller möglichen Taxenmodelle und deren Preisentwicklung steht vom Aufwand her in keinem Verhältnis zum möglichen Erkenntnisgewinn und wird daher auch nicht von der Fachvereinigung verlangt. Die Auffassung der IG Taxi wird daher nicht geteilt.

Soweit die IG Taxi ausführt, die Begründung zum „Winketarif“ sei nicht ausreichend, unglaubwürdig und würde den Regeln der Logik widersprechen, kann diesen Aussagen nicht gefolgt werden. Die vorgebrachten Argumente der Fachvereinigung sind aus behördlicher Sicht wie auch bereits oben ausgeführt nachvollziehbar. Dies belegt auch die vergleichbare Regelung in Berlin und die Aussagen in dem o.a. Taxenmarktgutachten aus dem Jahr 2014.

Der Aussage der IG Taxi, den Unternehmen würden erhöhte Kosten durch den angehobenen Mindestlohn nicht entstehen, kann nicht gefolgt werden. Es wird von der IG Taxi angegeben, die angestellten Taxifahrer würden in der Mehrheit durch Umsatzbeteiligung entlohnt. Die Umgehung des Mindestlohngesetzes ist aber eine Ordnungswidrigkeit, so dass nach den Aussagen der IG Taxi davon ausgegangen wird, dass eine Mehrheit der Unternehmer dauerhaft ordnungswidrig handelt. Belege hierfür oder für die Behauptung über den Umfang der Entlohnung durch Umsatzbeteiligung werden allerdings von der IG Taxi nicht vorgelegt.

Es liegt ein „Gutachten zur Funktionsfähigkeit des Taxengewerbes“ vor (Anlage 4). In diesem geht es hauptsächlich um die Zahl der Taxen in der Stadtgemeinde Bremen, die ein auskömmliches Wirtschaften für alle Konzessionsinhaber ermöglicht. Ein Bezug zu den Tarifen wird in diesem Gutachten nicht hergestellt.

Die Aussage der IG Taxi, die letzte Tarifierhöhung habe zu einem Rückgang der Fahrgäste geführt, ist nicht belegt. Bereits im Gutachten zur Funktionsfähigkeit des Taxengewerbes wurde ein kontinuierlicher Rückgang der Fahrten seit dem Jahr 2010 prob-

lematisiert. Ein Rückgang seit der letzten Tarifierhöhung 2015 kann nicht allein durch den Tarif erklärt werden, sondern folgt dem allgemeinen bremischen Trend.

Bezüglich der verpflichtenden Kreditkartenakzeptanz in den Fahrzeugen sieht die IG Taxi rechtliche Probleme, ohne diese weiter auszuführen. Taxenunternehmer, die nicht dem Taxi-Ruf angeschlossen seien, sähen sie benachteiligt, da sie nicht von einer gemeinsamen Abrechnungsstelle profitieren könnten.

In Bremen sind ca. 10 von 217 Unternehmen nicht dem Taxi-Ruf angeschlossen. Diese Unternehmen zahlen auch keinen monatlichen Mitgliedsbeitrag an den Taxi-Ruf. Sie können eine alternative Abrechnungsstelle wählen. Eine Benachteiligung ist nicht zu erkennen.

Die Landeseichdirektion wies in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass Voraussetzung für die Tarifumstellung zum 9. Oktober 2017 ein entsprechender Beschluss der Verordnung spätestens zum 19. September 2017 mit entsprechender kurzfristiger Information an das Eichamt des Landes Bremen ist.

Eine Verschiebung der Tarifumstellung auf einen späteren Termin würde bei der Eichung zu massiven Überschneidungen mit den Jahresabschlussrechnungen sowie den Prüfungen von Taxen aus dem Umland führen und sollte unbedingt vermieden werden, um nicht unnötig Unmut bei den Taxifahrern durch Verzögerungen bei der Prüfung oder lange Schlangen vor dem Eichamt zu provozieren.

D.h., wenn die Verordnung nicht zum 09. Oktober 2017 in Kraft treten kann, dann muss der Termin des Inkrafttretens auf den 01. oder 15. März 2018 verschoben werden.

Weiterhin wird angeregt, eine Regelung zur Umstellung der Fahrpreisanzeiger binnen 28 Tagen nach Inkrafttreten der Verordnung mit in die Taxentarifverordnung aufzunehmen. Dadurch wird die Gültigkeit der einzelnen Tarife in der Umstellungsphase eindeutig geregelt und der feste Termin zum Abschluss der Umstellung beugt Wettbewerbsverzerrungen durch z.B. Vergessen der Umstellung vor.

## **B) Lösung**

Zustimmung zur Erhöhung der Beförderungsentgelte im Taxenverkehr der Stadtgemeinde Bremen, der Einführung eines Kurzstreckenpauschaltarifs, der verpflichtenden Kreditkartenakzeptanz sowie der Verordnung zur Änderung der Verordnung über Beförderungsentgelte im Taxenverkehr der Stadtgemeinde Bremen (Taxentarifverordnung der Stadtgemeinde Bremen).

## **C) Finanzielle Auswirkungen / Gender-Prüfung**

### 1. Finanzielle Auswirkungen

Es entstehen keine finanziellen Auswirkungen für die Stadtgemeinde Bremen

### 2. Gender-Prüfung

Die Erhöhung der Beförderungsentgelte im Taxenverkehr der Stadtgemeinde Bremen (Normaltarif) beinhaltet keine unterschiedlichen Auswirkungen auf Männer und Frauen da bei Anwendung dieses Tarifes eine Gleichbehandlung erfolgt.

**D) Abstimmung**

Zum Antrag des Landesverbandes im Taxengewerbe wurde das nach § 14 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vorgeschriebene Anhörungsverfahren durchgeführt. Einwendungen im Anhörungsverfahren wurden nicht erhoben. Eine Abstimmung mit dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen und dem Senator für Gesundheit ist erfolgt. Die als Anlage 6 beigefügte Verordnung zur Änderung der Taxentarifverordnung der Stadtgemeinde Bremen wurde durch den Senator für Justiz auf Rechtsförmlichkeit geprüft.

**E) Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz**

Geeignet nach erfolgter Beschlussfassung. Die Information der Öffentlichkeit erfolgt durch Veröffentlichung im Gesetzblatt der Freien Hansestadt Bremen, sowie den Internetseiten des Taxengewerbes.

**F) Beschlussvorschlag**

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft stimmt

- dem Antrag auf Erhöhung der Beförderungsentgelte im Taxenverkehr der Stadtgemeinde Bremen,
- der Einführung eines Kurzstreckenpauschaltarifs
- der verpflichtenden Kreditkartenakzeptanz sowie
- der Änderung der Verordnung über die Beförderungsentgelte im Taxenverkehr der Stadtgemeinde Bremen (Taxentarifverordnung der Stadtgemeinde Bremen)

zum 9. Oktober 2017 zu.

Anlagen:

- Tarifierpassung 2017 (Anlage 1)
- Tarifvergleich (Anlage 2)
- Antrag auf Erhöhung der Beförderungsentgelte im Taxenverkehr der Stadtgemeinde Bremen (Anlage 3)
- Kurzugutachten zur Funktionsfähigkeit des Taxengewerbes Linne + Krause (Anlage 4)
- Tarifieranalyse 2014 Linne + Krause (Anlage 5)
- Verordnung zur Änderung der Verordnung über Beförderungsentgelte im Taxenverkehr der Stadtgemeinde Bremen (Taxentarifverordnung der Stadtgemeinde Bremen) (Anlage 6)
- Stellungnahme der IG Bremer Taxifahrer (Anlage 7)

**Tarifanpassung zum September/Oktober 2017**

<u>Tarif</u>	<u>zur Zeit:</u>	<u>Neu:</u>
<b>Mindestfahrpreis:</b>	<b>3,30</b>	<b>3,50 €</b>
<b>1-4 Kilometer</b>	<b>2,05</b>	<b>2,15 € /46,51 Meter</b>
<b>5-10 Kilometer</b>	<b>1,80</b>	<b>1,90 € /52,63 Meter</b>
<b>Ab 10 Kilometer</b>	<b>1,40</b>	<b>1,50 € /66,67 Meter</b>
<b>Wartezeit Std</b>	<b>27,-</b>	<b>28,- € / alle 12,86 Sek. 10 Cent</b>
<b>GRT-Zuschlag</b>	<b>5,-</b>	<b>7,- €</b>

**Der Sonderfahrdienst Frauen-Nacht wird nach über 20 Jahren aufgrund der Einführung des Kurzstrecken-Pauschaltarifes eingestellt.**

**Kurzstrecken-Pauschal-Tarif**

**Bremen Tarif ???!!**

**7,- € für 3 Kilometer ohne Wartezeit, ohne Zwischenstopps, nach gefahrenen 3 Kilometern ist der Normaltarif nach 1000 Metern einzuholen.**

**Weiterhin ist die Bezahlung nach Fahrtende bargeldlos durch Akzeptanz von herkömmlichen Kredit- und EC-Karten in jedem Taxi vorgeschrieben ( analog Berlin ).**

**Anpassung Winker Tarif an Normaltarif innerhalb von 1000 meter.**

**Fahrpreis Normaltarif nach 4000 meter entspricht 12,10 €  
Fahrpreis Winker Tarif nach 3000 meter entspricht 7€  
Daraus resultiert ein Kilometer Preis von 5,10€ für Kilometer 3-4.  
Es wird eine Fortschaltung von 10 Cent alle 19,61 meter erfolgen.  
Bei der Wartezeit ergibt sich 10 Cent alle 5,42 Sekunden.**

**Nach dem Erreichen von 12,10€ wechselt der Anpassung Tarif in den Normaltarif.**

ANLAGE 2

Taxipreisvergleich Städte

	Stadt	Einwohnerzahl	Preis einer Durchschnittstour gerundet von 5 Km und 5 Minuten Wartezeit	letzte Tarifanpassung
1	Düsseldorf	588.735	18,40 €	05.03.2015
2	Stuttgart	606.588	17,10 €	15.01.2015
3	Hamburg	1.786.448	16,70 €	01.10.2014
4	Berlin	3.460.725	16,40 €	30.06.2015
5	Frankfurt a. M.	679.664	16,25 €	13.01.2016
6	Dortmund	580.444	16,25 €	16.01.2015
7	Essen	574.635	16,10 €	09.01.2015
8	Leipzig	522.883	16,00 €	01.01.2015
9	Hannover	522.686	15,80 €	01.01.2015
10	Nürnberg	505.664	15,80 €	10.11.2016
11	Bremen	547.340	15,55 €	01.03.2015
12	Köln	1.007.119	15,50 €	08.07.2015
13	München	1.353.186	15,35 €	01.01.2016
14	Dresden	523.058	15,30 €	15.12.2014
15	Duisburg	489.599	13,40 €	05.03.2015

Bremen:

Bsp. 5,1 %                      alt 15,55 €                      neu 16,35 €

E = 15.3.17 je

Fachvereinigung Personenverkehr • Jakobstr. 20 • 28195 Bremen

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr  
Referat 53  
- **Frau Bianca Jepp** -  
Contrescarpe 73

Anlage 3

**28195 Bremen**

07. März 2017

## **Antrag auf Änderung der Beförderungsentgelte für den Verkehr mit Taxen in der Stadtgemeinde Bremen**

Sehr geehrte Frau Jepp,

die Fachvereinigung Personenverkehr, Verband für das Personenverkehrsgewerbe, Landesverband Bremen beantragt die Anpassung der geltenden Taxentarife. Aus Sicht der Fachvereinigung Personenverkehr sollte die Anpassung der Tarife mit Wirkung zum 09. Oktober 2017 in Kraft treten.

Die Tarifreform wurde zwischen den Geschäftsführern der örtlichen Taxizentralen abgestimmt.

Die Tarifreform wurde ferner mit der für die Umstellung der Tarife verantwortlichen Werkstatt (Torsten Fette) abgestimmt.

Den zwischen dem Landesverband und den Taxizentralen abgestimmten Tarifvorschlag fügen wir als Gegenüberstellung zum zurzeit geltenden Tarif als **Anlage 1** bei.

Ebenso fügen wir einen Tarifvergleich für eine 5 Kilometer Fahrstrecke incl. 5 Minuten Wartezeit in den größten 15 Städten als **Anlage 2** bei.

Seit der letzten Tarifierhöhung, die zum 01. März 2015 in Kraft getreten ist, sind die Kosten der Unternehmen wiederum erheblich gestiegen. Dies betrifft sowohl die Anschaffungskosten für die Fahrzeuge (**Anlage 3 mit +6,1%**) beispielhaft für ein Mercedes-Benz E200 D „Das Taxi“ Limousine, als auch die Stundenverrechnungssätze in den örtlichen Fachwerkstätten von Mercedes Benz (**Anlage 4 mit durchschnittlich +12%**).

Mit Wirkung zum 01. Januar 2015 wurde der gesetzliche Mindestlohn eingeführt. Mit Wirkung zum 01. Januar 2017 wurde der gesetzliche Mindestlohn von 8,50 € um 4 % (34 Cent) auf 8,84 € erhöht. Zugleich geht mit der Erhöhung des gesetzlichen Mindestlohnes eine Steigerung der

Fachvereinigung Personenverkehr • Jakobistr. 20 • 28195 Bremen

Sozialabgaben (Arbeitgeberanteile) einher, so dass die Personal- und Nebenkosten insgesamt um 4% gestiegen sind.

Der technische Aufwand und die damit verbundenen Kosten für die Unternehmer haben sich durch die Einführung der MID-Taxameter sowie des Konformitätsbewertungsverfahrens bei der Ersteinigung drastisch erhöht.

Mit der aktuellen Steigerung der Aufzeichnungsanforderung geht ein erheblicher, personal- und kostenintensiver Verwaltungsmehraufwand für die Unternehmen einher.

### **Zu den Einzelpunkten:**

#### **1. Erhöhung des Mindestfahrpreises von 3,30 Euro auf 3,50 Euro**

Eine Steigerung des Mindestfahrpreises wird für erforderlich gehalten. Es wird nach wie vor in Bremen keine Anfahrt verlangt.

Für den Mindestfahrpreis wird das Fahrzeug beim Fahrgast bereitgestellt. Hierfür sind oftmals erhebliche Anfahrten vom Taxenplatz zur Bestelladresse zurückzulegen. Wir schlagen deshalb vor, den Mindestfahrpreis von 3,30 Euro auf 3,50 Euro zu erhöhen. In dem Mindestfahrpreis ist eine Fahrtstrecke von 46,51 Meter bzw. oder eine Wartezeit von 12,86 Sekunden enthalten.

#### **2. Erhöhung der Wartezeit ( auch verkehrsbedingt ) von 27,00 Euro auf 28,00 Euro/Stunde (0,10 Euro/ 12,86 Sekunden)**

Die Wartezeit sollte aus Sicht der Fachvereinigung Personenverkehr von 27,00 Euro auf 28,00 Euro erhöht werden.

Mit 28,00 Euro liegt der Stundensatz deutlich unter den Stundenverrechnungssätzen, die in allen anderen Dienstleistungsbereichen gelten. Der Stundensatz liegt zudem deutlich unter den Stundenverrechnungssätzen der Handwerker.

#### **3. Erhöhung der ersten vier Kilometer von 2,05 Euro auf 2,15 Euro**

Bekanntlich sind Kurzstrecken in der Regel unwirtschaftlich, da die Betriebskosten unter Berücksichtigung der An- und Abfahrtswege oftmals über den vereinnahmten Fahrpreisen liegen. Im Kurzstreckenbereich ist deshalb die Anhebung des Kilometerpreises für die ersten 4 Kilometer erforderlich.

#### **4. Erhöhung von 4.001 Meter bis 10.000 Meter von 1,80 Euro auf 1,90 Euro**

Ab 4.001 Meter sollte ebenfalls eine moderate Steigerung durchgeführt werden.

Fachvereinigung Personenverkehr • Jakobistr. 20 • 28195 Bremen

**5. Erhöhung ab 10.001 Meter von 1,40 Euro auf 1,50 Euro**

Auch hier halten wir eine moderate Erhöhung für erforderlich.

**6. Verzicht auf Zuschlag für Kombifahrzeuge**

Der Verzicht für Zuschläge für Kombifahrzeuge soll unverändert beibehalten werden.

**7. Erhöhung des Großraumzuschlages von 5,00 Euro auf 7,00 Euro**

Der Großraumzuschlag wurde im Zuge der letzten Tarifreform nicht erhöht. Vielmehr wurde dieser auf 5,00 Euro belassen. Aus Sicht der Unternehmen sollte der Großraumzuschlag auf 7,00 Euro angepasst werden.

**8. Einführung eines Kurzstreckenpauschaltarifes („Winkertarif“)**

Wir beantragen die Einführung eines Kurzstreckenpauschaltarifes. Der Fahrpreis soll 7,00 Euro betragen und eine Fahrtstrecke von bis zu 3.000 Meter ohne Wartezeit beinhalten.

Nach Überschreiten der 3.000 Meter Linie soll der Kurzstreckenpauschaltarif auf den normalen Tarif umschalten, sodass nach einer Strecke von ca. 1.000 Meter der Normaltarif eingeholt wird.

Der Kurzstreckentarif wird beispielsweise in Berlin seit über 15 Jahren angewandt.

**(Anlage 5 Berliner Taxitarifverordnung)**

Ziel des Kurzstreckentarifes ist es, der Öffentlichkeit einen günstigen Tarif anzubieten, der „Lust auf ein Taxi“ erzeugen sollte. Das Vorurteil „Taxi ist teuer“, sollte auch damit entkräftet werden.

Bezüglich der dortigen Erfahrungen verweisen wir auf die beiliegende E-Mail des Taxi Verbandes Berlin/Brandenburg als **Anlage 6**.

**9. Einführung Kreditkartenakzeptanz**

Bislang ist das zu entrichtende Beförderungsgeld nach Beendigung der Fahrt in bar zu entrichten (vgl. § 3 Abs. 3 Taxentarifverordnung).

Angesichts der Zunahme des bargeldlosen Zahlungsverkehres wünschen wir uns eine Verpflichtung zum bargeldlosen Zahlungsverkehr. Wie bereits in anderen Städten üblich, sollte die Akzeptanz von Kredit- und EC-Karten in der Taxentarifverordnung vorgeschrieben sein.

Fachvereinigung Personenverkehr • Jakobistr. 20 • 28195 Bremen

Wir sind überzeugt, dass die von uns entwickelten Tarifmodelle bei den Kunden Akzeptanz finden. Der neue Tarif soll weitere Anreize schaffen, die Dienstleistung Taxi in Anspruch zu nehmen.

Dabei verzichten wir bei unseren Vorschlägen wiederum auf unnötige weitere Staffeln, so dass das Tarifgefüge für die Fahrgäste vermittelbar und transparent bleibt.

Wir hoffen, dass eine Umsetzung der Reformvorschläge mit Wirkung zum 09. Oktober 2017 erfolgen kann.

Mit freundlichen Grüßen

Fred Buchholz

Fachvereinigung Personenverkehr  
Landesverband Bremen e.V.

Ingo Heuermann

Fachvereinigung Personenverkehr  
Landesverband Bremen e.V.

Anlagen:

1. Tarifvorschlag/Gegenüberstellung „alt/neu“
2. Städtevergleich
3. Mercedes-Benz Verkaufspreise 2014/2017
4. Mercedes-Benz Reparatur - und Stundenverrechnungssätze 2014/2017
5. Berliner Taxitarifverordnung mit dem Kurzstreckenpauschaltarif
6. Stellungnahme Berliner Landesverband zum Kurzstreckenpauschaltarif



**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

Holzdammm 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**.

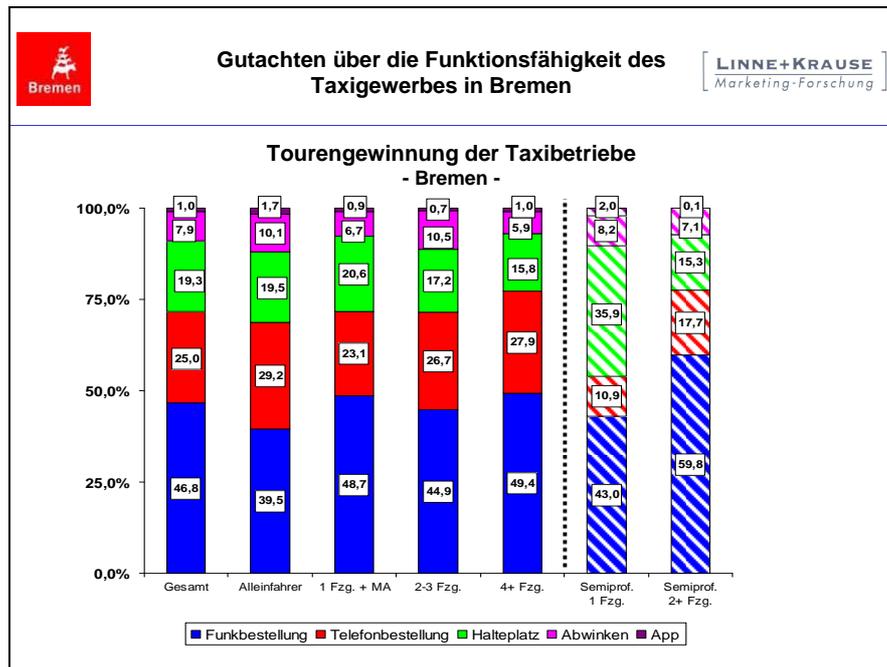
Die Untersuchung, die diesem Gutachten zugrunde liegt, basiert auf zwei Modulen:

- 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 Abwinkern 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.

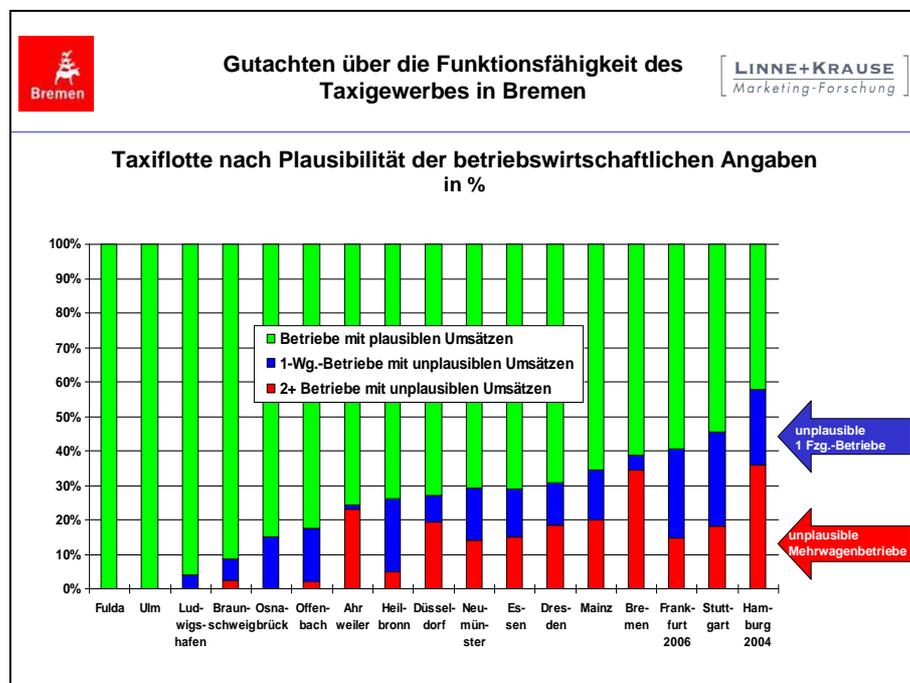


- **Faktor Wetter:** Die Funkvermittlungsstatistik von Taxi-Ruf Bremen belegt seit 2010 eine sinkende Nachfrage (-13,1%). Insbesondere in den Wintermonaten ist die Zahl der Vermittlungen um knapp 25% zurückgegangen, wohingegen sich in den anderen Monaten das Minus in Grenzen hält (-8%). Damit gehört 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.

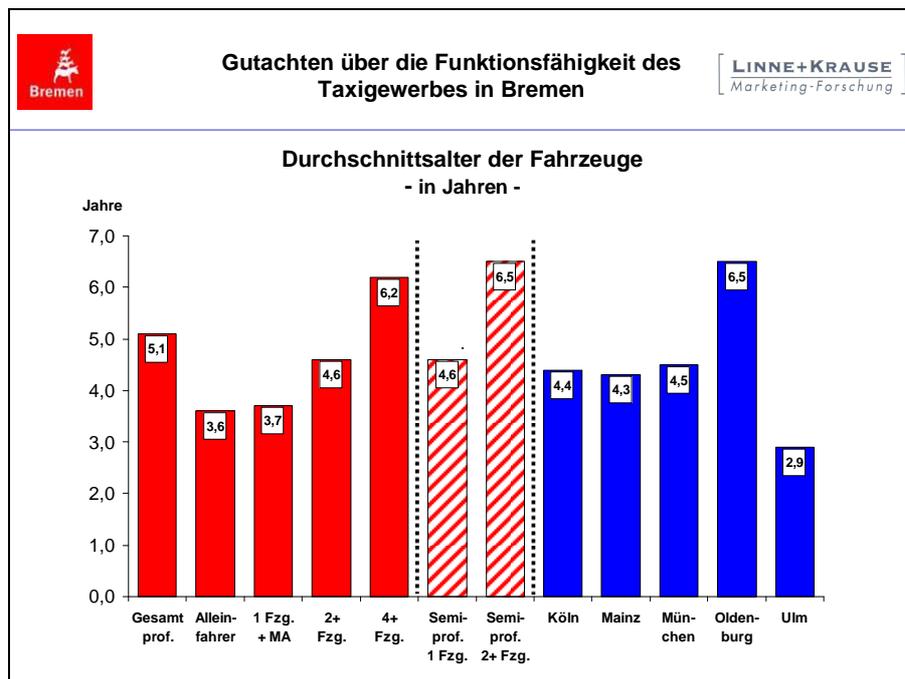
### 3 ANGEBOTSFAKTOREN

- **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**.

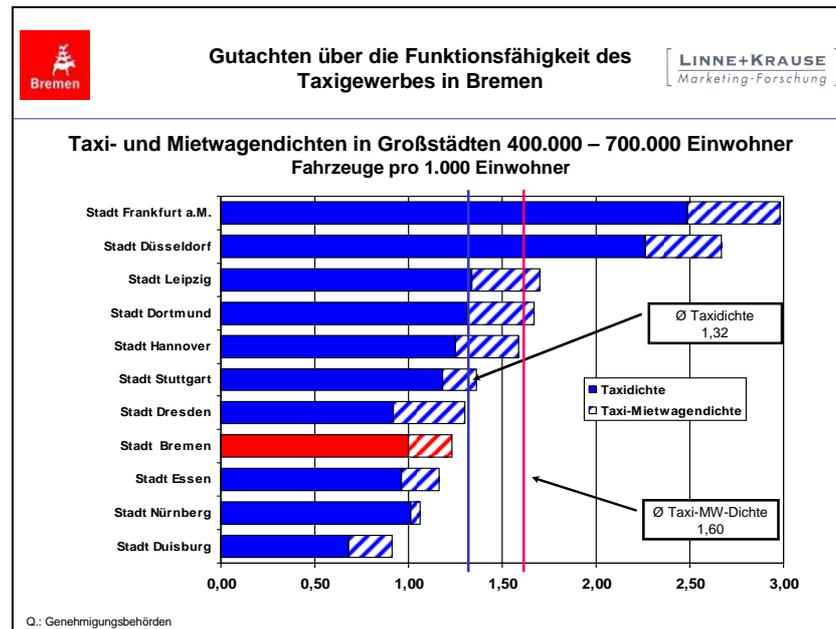


- **Beschäftigung:** Andererseits haben nur wenige vergleichbare deutsche Städte ein so kleinteiliges Taxigewerbe wie Bremen. Insgesamt besitzen Bremer Taxibetriebe daher eine schmale Personalausstattung. Der Typ des Alleinfahrers ist noch präsent. Sehr große Bedeutung haben geringfügig Beschäftigte.

- **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 Verkehrgefährdung 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



# **Tarifanalyse**

***Entgelte im Taxigewerbe der  
Stadtgemeinde Bremen***

***Gutachterliche Stellungnahme zum Tarifantrag der Fachvereinigung  
Personenverkehr - Verband für das Personenverkehrsgewerbe,  
Landesverband Bremen,  
vom 25. Juli 2014***



Hamburg, den 15. Oktober 2015



## Zielsetzung

Am 25. Juli 2014 stellte die *Fachvereinigung Personenverkehr - Verband für das Personenverkehrsgewerbe, Landesverband Bremen* - einen Antrag auf Änderung der Beförderungsentgelte für den Verkehr mit Taxen in der Stadtgemeinde Bremen. Bereits am 21. Juli 2014 war ein Änderungsantrag für den Sonderfahrdienst „Frauen-Nacht-Taxi“ (FNT) gestellt worden.

Der aktuell gültige Bremer Taxitarif trat am 4. Oktober 2011 in Kraft. Der vorliegende Antrag argumentiert mit der **allgemeinen Kostenentwicklung** im Taxigewerbe und dem Anpassungsbedarf, der sich ab Januar 2015 mit der **Einführung des Mindestlohns** ergibt.

Am 15. September 2014 beauftragte der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa die Fa. Linne + Krause aus Hamburg mit der Begutachtung der Anträge. Das hiermit vorgelegte Gutachten liefert weiterhin Empfehlungen für die **zukünftige Tarifgestaltung**.



## Beantragter Tarif

Der Tarifiertrag läuft auf eine Anhebung des aktuellen Taxitarifs in einer Größenordnung zwischen **15% und 18%** hinaus.

Taxitarif Stadtgemeinde Bremen aktueller Tarif vs. Tarifiertrag					
Stadtgemeinde Bremen	Tarif		Veränderung		Kumulierter Tourenanteil in% <sup>1</sup>
	aktuell	Antrag	in €	in %	
<b>Tarifelemente</b>					
Grundpreis	2,80 €	3,30 €	0,50 €	17,9%	
Wartezeit	24,00 €	27,00 €	3,00 €	12,5%	
KM-Entgelt, Normaltarif	bis 3. km: 1,80 €	bis 5. km: 2,05 €	0,25 €	13,9%	
	ab 3. bis 10 km: 1,60 €	ab 5. bis 10 km: 1,80 €	0,20 €	12,5%	
	ab 10 km: 1,40 €	ab 10 km: 1,40 €	0,00 €	0,0%	
Großraum ab 5 Pers.	4,50 €	4,50 €	0,00 €	0,0%	
Modellversuch: Kurzstreckenpauschaltarif (inkl. 2 km)	---	5,00 €			
<b>Beispiel Touren*</b>					
3 km Tour ohne Wartezeit	8,20 €	9,45 €	1,25 €	15,2%	28,5%
5 km Tour mit 5 min Wartezeit	13,40 €	15,80 €	2,40 €	17,9%	48,7%
10 km Tour mit 10 min Wartezeit	23,40 €	27,05 €	3,65 €	15,6%	81,1%

\* 55,57m (aktueller Tarif) bzw. 48,78m (Tarifiertrag) mit dem Grundpreis abgegolten.

- **Kurztouren:** Knapp 30% der Touren im großstädtischen Taxigewerbe entfallen auf Kurztouren bis zu 3 km. Ohne Wartezeit steigt der beantragte Preis einer solchen Tour von heute ca. 8,20 € auf ca. 9,45 € (+15,2%). Verantwortlich hierfür ist sowohl die beantragte Anhebung des Grundpreises von 2,80 € auf 3,30 € (+17,9%) als auch die Anhebung des Kilometerentgeltes auf den ersten fünf Kilometern von 1,80 € auf 2,05 € (+13,9%). Bislang ging die erste Tarifstaffel nur bis zum 3. Kilometer.
- **Mittellange Touren:** Annähernd die Hälfte der großstadtypischen Taxitouren hat eine Länge von maximal 5 km, einschließlich einer typischen Wartezeit von ca. 5 Minuten. Laut Tarifiertrag errechnet sich bei solchen Touren eine Preiserhöhung von knapp **18%**.
- **Längere Touren:** Bei einer Tourenlänge von mehr als 5 km kommt die moderate zweite Staffel des beantragten Tarifs (1,80 € / km) zum Tragen und lässt bei einer typischen 10 km Tour (einschließlich 10 Minuten Wartezeit) die Preisanhebung auf ca. 15,6% sinken.

<sup>1</sup> Daten zu Tourenstruktur des Bremer Taxigewerbes liegen nicht vor. Die angegebene Prozentverteilung wurde aus der Auswertung der Hamburger Fiskaltaxameterdaten gewonnen.



## Allgemeine Kostensteigerung

Begründet wird der Antrag der Fachvereinigung zum allgemeinen Taxitarif u.a. mit den seit 2011 gestiegenen Betriebskosten. Beispielhaft werden hierzu Anschaffungskosten für Fahrzeuge (+4,03%), die Stundenverrechnungssätze der örtlichen Fachwerkstätten von Mercedes Benz (+11,4% bis +17,5%) sowie gestiegene Verbraucherpreise und Lebenshaltungskosten benannt.

## Berechnungsbasis: Gutachten zur Funktionsfähigkeit des Bremer Taxigewerbes

Welche Kostensteigerung hat das Bremer Taxigewerbe seit Herbst 2011 tatsächlich erfahren? Eine Grundlage zur Beantwortung dieser Frage bilden die Daten, die wir im Rahmen eines Gutachtens über die Funktionsfähigkeit des Bremer Taxigewerbes gemäß §13 Abs. 4 PBfG erhoben haben.

STADTGEMEINDE BREMEN KOSTENSTRUKTUR IM TAXIGEWERBE, 2011 - KOSTEN IN € / FAHRZEUG -							
	Professionelle Betriebe					Semi-professionelle Betriebe	
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.
Fixe Kosten	13.646	14.376	16.921	14.533	11.722	11.120	8.179
Fahrzeugkosten	11.748	9.327	11.640	15.477	10.772	7.942	9.175
Summe	25.394	23.703	28.561	30.010	22.494	19.062	17.354
Personal	21.072	-	9.232	21.238	28.712	1.827	15.949
Gesamt	<b>46.466</b>	<b>23.703</b>	<b>37.793</b>	<b>51.248</b>	<b>51.206</b>	<b>20.889</b>	<b>33.303</b>



STADTGEMEINDE BREMEN KOSTENSTRUKTUR IM TAXIGEWERBE, 2013 - KOSTEN IN € / FAHRZEUG -							
	Professionelle Betriebe					Semiprofessionelle Betriebe	
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.
Fixe Kosten	14.059	14.159	16.284	15.284	12.021	10.508	7.608
Fahrzeugkosten	11.982	9.077	11.512	14.349	11.458	6.498	8.641
Summe	26.041	23.236	27.796	29.633	23.479	17.006	16.249
Personal	21.567	-	11.163	20.727	31.062	3.839	16.013
Gesamt	47.608	23.236	38.959	50.360	54.541	20.845	32.262

Die Statistik zeigt, dass - ohne Berücksichtigung des Lohnkostenanteils - die fixen Kosten und die Fahrzeugkosten zwischen 2011 bis 2013 um **ca. 3%** gestiegen sind: Von ca. 25.400 € auf ca. 26.050 € pro Fahrzeug.

Interpoliert man weiterhin die Kostensteigerung des Jahres 2014, so ergibt sich seit 2011 eine Kostensteigerung von **gut 4%**.



## Berechnungsbasis: "Hamburger Kostentabelle"

In Zusammenarbeit mit der Hamburger Genehmigungsbehörde und den Verbänden des Hamburger Taxigewerbes beobachten wir seit 2005 kontinuierlich die Kostenentwicklung im Taxigewerbe. Die „Hamburger Kostentabelle“ wird zunehmend auch außerhalb der Stadtgemeinde zur Tarifgestaltung herangezogen.

Für die Verwendung in Bremen wurden die Hamburger Werte an die örtlichen Bedingungen angepasst. Dabei konnten wir auf die Marktkenntnisse zurückgreifen, die wir 2014 bei der Begutachtung des Taximarktes in Bremen erworben haben. Daneben führen wir aktuell vergleichbare Untersuchungen in zahlreichen deutschen Großstädten durch, so dass wir einen guten Überblick über die Kostenentwicklung der letzten Jahre besitzen.

Die folgende Kostentabelle beruht auf der detaillierten Recherche relevanter Einzelkosten. Sie umfasst nur die fixen und variablen Kosten. Die Personalkosten bleiben in dieser Betrachtung unberücksichtigt:

Kalkulation Fahrzeugkosten Hansestadt Bremen (ohne Personalkosten)						
Betriebstyp	Fahrzeuge (mit Funk) 2011		Fahrzeuge (mit Funk) 2014		Veränderung 2011/2014 in %	
	1 Fzg. mit Fahrer	Mehr-wagen (Ø 5,5 Fzg.)	1 Fzg. mit Fahrer	Mehr-wagen (Ø 5,5 Fzg.)	1 Fzg. mit Fahrer	Mehr-wagen (4 Fzg.)
<b>Fahrleistung</b>	<b>62.500</b>	<b>54.600</b>	<b>62.500</b>	<b>54.600</b>		
<b>Fixe Kosten</b>						
Rechtsschutz	344,69 €	62,67 €	351,00 €	63,82 €	2%	2%
Eichgebühren	52,60 €	52,60 €	58,00 €	58,00 €	10%	10%
TÜV, BOKraft und ASU	92,00 €	92,00 €	98,00 €	98,00 €	7%	7%
Berufsgenossenschaft	367,64 €	66,84 €	448,67 €	81,58 €	22%	22%
Funkvermittlung (Durchschnitt)	3.360,00 €	3.360,00 €	3.360,00 €	3.360,00 €	0%	0%
Verbandsbeitrag (je Fzg.)	168,00 €	168,00 €	192,00 €	192,00 €	14%	14%
Telefon	513,00 €	93,27 €	550,00 €	100,00 €	7%	7%
Kreditkartenabrechnung (4% auf ca. 20% vom Nettoumsatz)	432,66 €	432,66 €	462,98 €	462,98 €	7%	7%
Jahresabschluss	1.300,00 €	600,00 €	1.380,00 €	661,00 €	6%	10%
Gemeinkosten (ca. 4,2% allgemeine Preissteigerung seit 2011)	1.000,00 €	700,00 €	1.042,00 €	729,40 €	4%	4%
Abschreibung (Basis: Mercedes T-Modell, Neupreis 2014: Ø 29.900 €)	5.750,00 €	5.750,00 €	5.980,00 €	5.980,00 €	4%	4%
abzügl. Restwert (2.500 €)	-500,00 €	-500,00 €	-500,00 €	-500,00 €	0%	0%
Kapitalzins 5 %	1.440,00 €	1.440,00 €	1.495,00 €	1.495,00 €	4%	4%
Kfz-Steuer, ca. Ø	350,00 €	350,00 €	350,00 €	350,00 €	0%	0%
Kfz-Haftpflicht VDK (Schadensfreiheitsrabatt: 50%, angenäherte Werten)	2.600,00 €	2.600,00 €	3.000,00 €	3.000,00 €	15%	15%
Sondermodell "Kasko auf Gegenseitigkeit", SB: 1000,- (Schadensfreiheitsrabatt: 100%)	1.650,00 €	1.650,00 €	1.650,00 €	1.650,00 €	0%	0%
Garagenmiete	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0%	0%
<b>Summe Fixe Kosten</b>	<b>18.920,59 €</b>	<b>16.918,05 €</b>	<b>19.917,65 €</b>	<b>17.781,77 €</b>	<b>5%</b>	<b>5%</b>
<b>Fixe Kosten / km</b>	<b>0,30 €</b>	<b>0,31 €</b>	<b>0,32 €</b>	<b>0,33 €</b>	<b>5%</b>	<b>5%</b>
<b>Variable Kosten</b>						
Diesel, Ø 9l Diesel /100 Km (1,193 € in 2011 bzw. 1,160 € in 2014, netto) Q: ADAC	6.710,63 €	5.862,40 €	6.525,00 €	5.700,24 €	-3%	-3%
Wartung und Reparatur (0,042 € bzw. 0,05 / km)	2.625,00 €	2.293,20 €	3.125,00 €	2.730,00 €	19%	19%
<b>Summe Variable Kosten</b>	<b>9.335,63 €</b>	<b>8.155,60 €</b>	<b>9.650,00 €</b>	<b>8.430,24 €</b>	<b>3%</b>	<b>3%</b>
<b>Variable Kosten / km</b>	<b>0,15 €</b>	<b>0,15 €</b>	<b>0,15 €</b>	<b>0,15 €</b>	<b>3%</b>	<b>3%</b>
<b>Fahrzeugkosten</b>						
<b>Summe Fahrzeugkosten</b>	<b>28.256,22 €</b>	<b>25.073,65 €</b>	<b>29.567,65 €</b>	<b>26.212,01 €</b>	<b>5%</b>	<b>5%</b>
<b>Fahrzeugkosten / km</b>	<b>0,45 €</b>	<b>0,46 €</b>	<b>0,47 €</b>	<b>0,48 €</b>	<b>5%</b>	<b>5%</b>



Unter Berücksichtigung der relevanten Kosten eines Bremer Taxibetriebes ergibt sich für 2011 bis 2014 auf Basis der "Hamburger Kostentabelle" eine **Kostensteigerung von ca. 5%** - sowohl für 1-Fahrzeuggetriebe mit Mitarbeitern als auch für Mehrwagenbetriebe.

- **Variable Kosten:** Wesentliche Treiber sind die Kostensteigerungen für Wartung und Reparaturen (ca. 19%). Die Kraftstoffkosten sind seit 2011 sogar um 3% gesunken. Insgesamt stiegen die variablen Kosten aber um gut 3%.
- **Fixe Kosten:** Stärker fällt dagegen der Anstieg bei den fixen Kosten mit gut 5% aus. Wichtigster Kostentreiber ist hier die Kfz-Haftpflichtversicherung, die um ca. 15% teurer wurde. Dem stehen aber andere gleichbleibende (z.B. Zinsen) bis moderat steigende Kostenverläufe (Abschreibungen, TÜV etc.) gegenüber.

Mit Blick auf die allgemeine Kostensteigerung sind die zur Begründung des Tarifantrags angeführten Kostengrößen und Steigerungsraten in der Größenordnung durchaus realistisch angesetzt.



## Kostensteigerung durch Mindestlohn

Am 1. Januar 2015 tritt auch in Deutschland ein flächendeckender Mindestlohn von 8,50 € / Stunde in Kraft. Die Fachvereinigung begründet ihren Antrag auch mit dem Anpassungsbedarf, der sich aus der Einführung des Mindestlohns ergibt. Dabei wird Bezug auf ein Expertengutachten des *Deutschen Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP)* genommen, das auf eine Tarifierhebung in der Größenordnung von 25% hinauslaufen soll. Zahlen, die einen derart großen Anpassungsbedarf belegen, werden jedoch nicht vorgelegt.

Im Zuge der aktuellen Datenerhebung haben wir auch Daten zur Entlohnung Bremer Taxifahrer erhoben. Die Mehrheit der Bremer Taxibetriebe arbeitet mit umsatzbezogenen Provisionslöhnen, so dass eine Ermittlung von Stundenlöhnen nicht immer möglich war. Allerdings konnten ca. 40 Bremer Taxibetriebe dennoch Angaben zu Stundenlöhnen machen, so dass eine hinreichende Datenbasis besteht.

- **Durchschnittslohn:** Im Durchschnitt liegt der aktuelle Stundenlohn im Bremer Taxigewerbe bei **ca. 7,10 € / Std.**
- **Spanne:** Die Spanne der Angaben ist beträchtlich und reicht von 5,00 € / Std. bis 10,00 € / Stunde. Allerdings liegen die meisten Werte relativ dicht beieinander: 80% der Nennungen bewegten sich zwischen 6,00 € / Std. und 8,50 € / Std.
- **Anpassungsbedarf:** Zwischen dem aktuellen Durchschnittslohn von 7,10 € / Std. und dem gesetzlichen Mindestlohn von **8,50 € / Std.** klafft eine Lücke von **1,40 € / Std.** Um die durchschnittlichen Löhne anzupassen, wäre also ein Lohnsteigerung von **ca. 20%** erforderlich.
- **Lohnanteil an Gesamtkosten:** Im Jahre 2013 lag der Anteil der Lohnkosten an den Gesamtkosten des Bremer Taxigewerbes bei **ca. 45,3%**. Gewichtet man die erforderliche Lohnsteigerung von ca. 20% mit der Bedeutung der Löhne an den Gesamtkosten von ca. 45,3%, so ergibt sich ein durch den Mindestlohn verursachter Anpassungsbedarf von etwa **9,0%**. Unter Berücksichtigung eines überproportional steigenden Arbeitgeberanteils, ergibt sich ein Anpassungsbedarf von **ca. 10%**.



## Anpassungsbedarf

Gegenwärtig zeichnet sich im Bremer Taxigewerbe eine voraussichtliche Kostensteigerung in der Größenordnung von **etwa 15%** ab, die durch eine Tarifierhöhung in gleicher Höhe abzufangen ist. Der tarifliche Anpassungsbedarf resultiert aus:

- ca. **4% bis 5%** allgemeiner Kostensteigerung seit 2011 und
- ca. **10%** Kostensteigerung durch Einführung des Mindestlohnes

Die beantragte Tarifierhöhung entspricht in ihrer Wirkung (15% bis 18%) weitgehend der berechneten Kostensteigerung. Änderungen des Tarifantrags sind daher nur im Detail erforderlich.

Der stärkste Hebel geht im Antrag von der erhöhten Grundgebühr (+17,9%) und der Verlängerung der ersten Tarifstaffel von heute 3 km auf beantragte 5 km aus. Dadurch entsteht eine **übermäßige Preissteigerung** von ca. 17,9% bei Touren zwischen 4 km und 5 km.



Ein leicht modifiziertes Tarifmodell, das der Kostenentwicklung der Jahre 2011 bis 2014 Rechnung trägt, kann folgende Eckdaten umfassen:

Taxitarif Stadtgemeinde Bremen aktueller Tarif vs. Vorschlag L+K					
Stadtgemeinde Bremen	Tarif		Veränderung		Kumulierter Tourenanteil in%
	aktuell	Vorschlag L+K	In €	in %	
<b>Tarifelemente</b>					
Grundpreis	2,80 €	3,30 €	0,50 €	17,9%	
Wartezeit	24,00 €	27,00 €	3,00 €	12,5%	
KM-Entgelt, Normaltarif	bis 3. km: 1,80 €	bis 4. km: 2,05 €	0,25 €	13,9%	
	ab 3. bis 10 km: 1,60 €	ab 4. bis 10 km: 1,80 €	0,20 €	12,5%	
	ab 10 km: 1,40 €	ab 10 km: 1,40 €	0,00 €	0,0%	
Großraum ab 5 Pers.	4,50 €	5,00 €	0,50 €	11,1%	
Kurzstreckenpauschal- tarif (inkl. 2 km)	---	5,00 €			
<b>Beispieltouren*</b>					
3 km Tour ohne Wartezeit	8,20 €	9,45 €	1,25 €	15,2%	28,5%
5 km Tour mit 5 min Wartezeit	13,40 €	15,55 €	2,15 €	16,0%	48,7%
10 km Tour mit 10 min Wartezeit	23,40 €	26,80 €	3,40 €	14,5%	81,1%

\* 55,57m (aktueller Tarif) bzw. 48,78m (Tarifantrag) mit dem Grundpreis abgegolten.

- **Grundpreis:** Der Grundpreis hat eine „Schaufensterfunktion“ für den gesamten Tarif. Ein überhöhter Grundpreis kann prohibitive Wirkung auf die gesamte Taxinutzung erlangen. Der Vorschlag der Fachvereinigung, den Grundpreis von 2,80 € auf 3,30 € zu erhöhen, ist vor dem Hintergrund Mindestlohnproblematik jedoch vertretbar.
- **Staffeltarif:** Weniger offenkundig (aber umso effektiver) wirkt die Verlängerung der Eingangsstaffel auf die **ersten 5 Kilometer**, die die Fahrpreiserhöhung bei einer solchen großstadtypischen Tour an die 18%-Marke treiben würde. Anderenorts werden Eingangsstaffeln nur für die ersten ein oder zwei Kilometer geschaltet. Längere Eingangsstaffeln bergen die Gefahr einer versteckten (übermäßigen) Preiserhöhung – so auch in diesem Fall. Wir schlagen daher eine Verlängerung der ersten Tarifstaffel nur auf die **ersten 4 Kilometer** vor. Somit übersteigt der künftige Tarif zu keinem Zeitpunkt die 16%-Marke.
- **Wartezeit:** Die Anhebung des Entgelts für die Wartezeit wurde von der Fachvereinigung mit 12,5% beantragt und ist in dieser Höhe vertretbar.
- **Großraumzuschlag:** Beim Großraumzuschlag ist ein Verzicht auf die Anhebung möglich, wir halten aber auch eine moderate Anhebung des Zuschlags um bis zu 0,50 € für vertretbar.



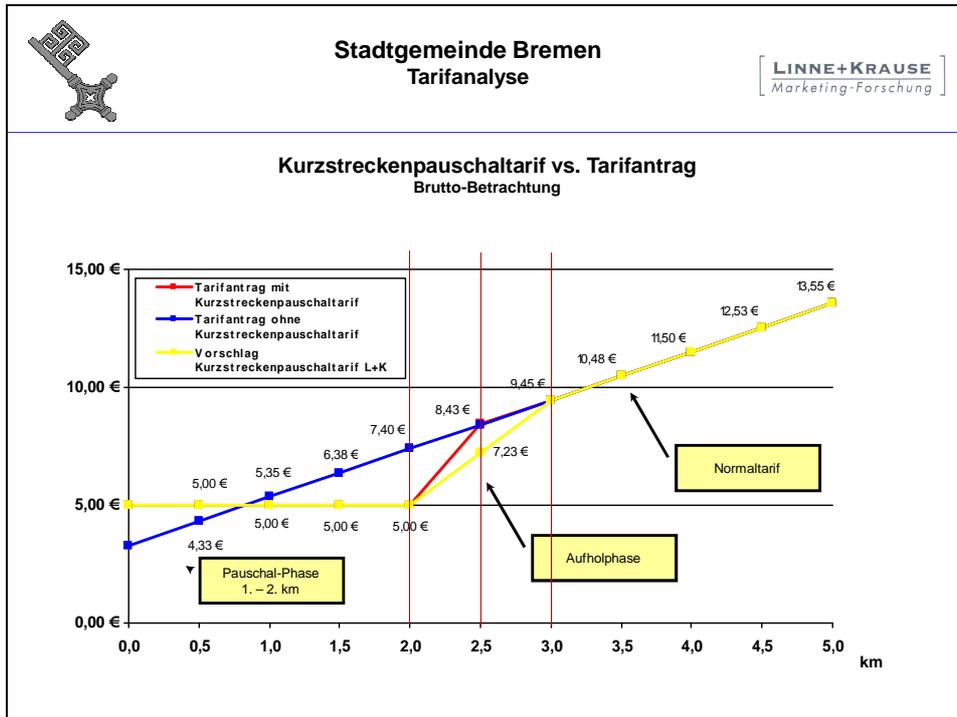
## Kurzstreckenpauschaltarif („Winkemanntarif“)

Als innovatives Element beinhaltet der Antrag der Fachvereinigung die Einführung eines Kurzstreckenpauschaltarifs als Modellversuch. Sofern ein Taxi aus dem fließenden Verkehr herangewunken wird, soll laut Antrag ein Pauschaltarif von 5,00 € für die ersten beiden Kilometer gelten (**Pauschalphase**).

Sofern die Tour die ersten 2 Kilometer überschreitet, schaltet das Taxameter automatisch in eine **Aufholphase**, um nach 500 m den Normaltarif zu erreichen.

Gegenwärtig ist **Berlin** die einzige deutsche Großstadt, in der ein Kurzstreckenpauschaltarif gilt. Der 2005 in der Landeshauptstadt **Düsseldorf** eingeführter Winkemanntarif wurde mangels Akzeptanz 2008 wieder eingestellt und durch den so genannten City-Tarif ersetzt, der für einen Preis von 5,50 € die Grundgebühr und eine Fahrstrecke von 1,4 km und 2 Minuten Wartezeit beinhaltet.

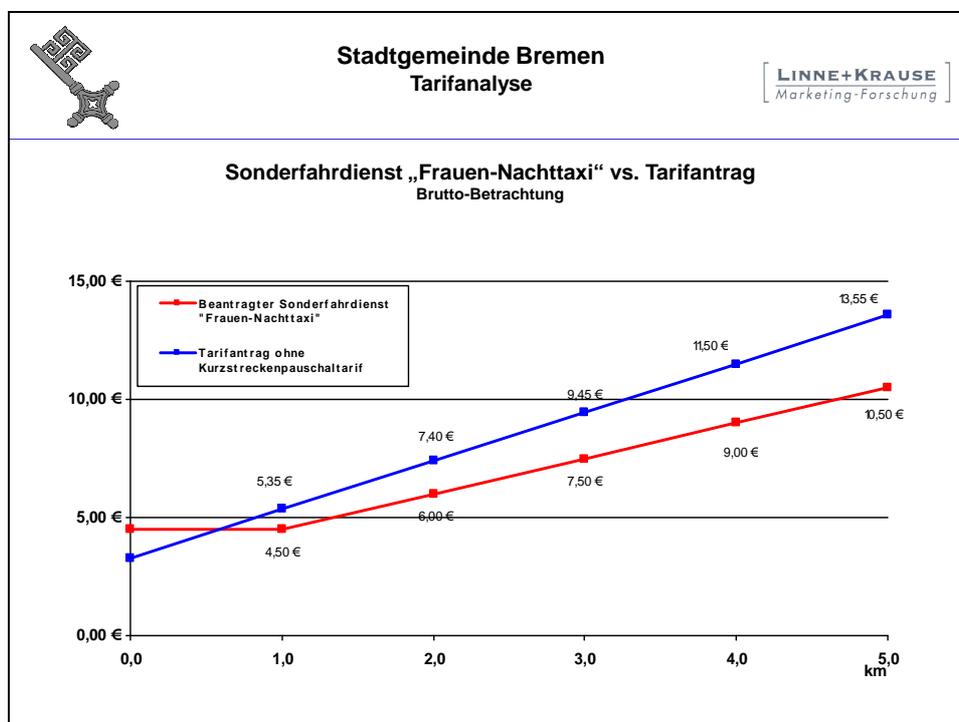
- **Berliner Erfahrungen:** Bei der Ausgestaltung des „Winkemanntarif“ sollten die in Berlin gemachten Erfahrungen Berücksichtigung finden. Das Hauptproblem in der Bundeshauptstadt bildet der Übergang von der Pauschalphase (1. und 2. km) in den Normaltarif. Konkret: Wie wird verfahren, wenn die Tour (ungeplant) doch länger als 2 km wird? Der Berliner „Winkemanntarif“ sieht eine rapide Aufholphase vor, in der sich der angezeigte Fahrpreis auf nur 345 Metern von 4,40 € auf 7,60 € annähernd verdoppelt - für manchen Fahrgast eine schockierende Erfahrung, die häufig Streit mit dem Fahrer provoziert. Laut Antrag ist für Bremen ein ähnlicher Sprung von 5,00 € auf 8,40 € in 500 Metern vorgesehen.
- **Moderate Aufholphase:** Mit Blick auf die Berliner Erfahrungen wird vorgeschlagen, die erforderliche Aufholphase auf 1.000 m zu strecken und damit kundenfreundlicher zu gestalten. Erst ab dem 3. km wird so der Normaltarif erreicht. Damit wird ein vertretbarer Ausgleich zwischen den Interessen der Fahrgäste und des Taxigewerbes hergestellt.





## Sonderfahrdienst "Frauen-Nacht-Taxi" (FNT)

Seit vielen Jahren besteht in Bremen ein Sonderfahrdienst "Frauen-Nacht-Taxi". Während anderenorts Zielgruppen - Tarife durch öffentliche oder private Mittel subventioniert werden, wird das Bremer FNT de facto durch das Taxigewerbe selbst bezuschusst. Gleichzeitig ist Bremen mit dem FNT die einzige deutsche Stadt, in der Taxis mit zwei geeichten Tarifen fahren. Der Tourenumfang des FNT ist jedoch begrenzt und lag 2010 bei  $\pm 6\%$  vom Bremer Funkvermittlungsmarkt. Im Durchschnitt war eine FNT-Tour **ca. 4,5 km** lang.



- **Beantragte Anhebung:** Für eine typische FNT-Tour von ca. 5 km (ohne Wartezeit) werden zurzeit ca. 8,70 € berechnet. Der Antrag der Fachvereinigung läuft auf eine Anhebung auf ca. 10,50 € hinaus – ein Plus von **ca. 17,1%**. Damit bleibt auch der Antrag zum FNT in dem durch die allgemeine Kostensteigerung und den Mindestlohn gesteckten Rahmen.
- **Rabatteffekt:** Gegenwärtig läuft der Rabatteffekt für eine typische FNT-Tour von ca. 5 km auf ca. 23,7% hinaus. In Zukunft wird sich der Spareffekt geringfügig auf ca. 22,5% reduzieren. Bei längeren Touren übersteigt der Rabatteffekt die 25%-Marke, womit ein für die Wirtschaftlichkeit des Tarifs kritischer Punkt erreicht wird.

Auch die von der Fachvereinigung beantragte Erhöhung der Entgelte für das Frauen-Nacht-Taxi ist vertretbar und fügt sich in die allgemeine Tarifierfassung.



## Empfehlungen

Auf Basis der vorliegenden Zahlen und der daraus abgeleiteten Berechnungen werden folgende Empfehlungen gegeben:

- **Antrag:** Der Antrag der Fachvereinigung vom 25. Juli 2014 läuft auf eine Tarifierhebung in der Größenordnung zwischen **15% und 18%** hinaus. Zur Begründung wird die Steigerung einzelner Kostenpositionen und der ab Januar 2015 geltende Mindestlohn herangezogen.
- **Kostensteigerung:** Die Analyse der vorliegenden Daten zeigt, dass die Kosten im Bremer Taxigewerbe unter Berücksichtigung der allgemeinen Kostensteigerung seit 2011 (ca. 5%) und des Mindestlohns bis Januar 2015 (ca. 10%) tatsächlich um ca. **15%** steigen werden.
- **Tarifanpassung:** Um die Kostensteigerung abzufangen, wird eine Tarifanpassung in entsprechender Größenordnung empfohlen.
- **Leichte Modifikation:** Anstatt einer Ausweitung der ersten Tarifstaffel von heute 3 km auf beantragte 5 km, schlagen wir eine Ausweitung nur bis auf den 4. km vor. Damit übersteigt die künftige Tarifsteigerung nicht mehr die 16%-Marke.
- **Kurzstreckenpauschaltarif:** Grundsätzlich ist die Einführung eines Kurzstreckenpauschaltarifs zu begrüßen. Dennoch sollten auch problematische Erfahrungen mit dem Berliner „Winkemantarif“ berücksichtigt werden. Als konfliktträchtig hat sich in der Bundeshauptstadt die sehr kurze Aufholphase von ca. 435 Metern erwiesen. Wir empfehlen die Verlängerung der Aufholphase auf ca. 1.000 Meter.
- **Sonderfahrdienst FNT:** Die beantragte Erhöhung der Entgelte für das "Frauen-Nacht-Taxi" erscheint angemessen und bewegt sich in etwa im Rahmen des Antrags zur Erhöhung der normalen Beförderungsentgelte. Ist die FNT – Tour deutlich länger als 5 km, kommt es aber zu einem übermäßigen Preisnachlass von mehr als 25%.

Thomas Krause

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

Michael Ströh

**Verordnung zur Änderung der Taxentarifverordnung  
der Stadtgemeinde Bremen  
Vom XXXXXXXXXXXXXXX**

Aufgrund des § 51 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082) geändert worden ist, in Verbindung mit § 1 Nummer 2 der Verordnung zur Übertragung von Ermächtigungen des Personenbeförderungsgesetzes vom 18. Mai 1993 (Brem.GBl. S. 155 —9240-a-2) wird verordnet:

**Artikel 1**

Die Taxentarifverordnung der Stadtgemeinde Bremen vom 18. November 2005 (Brem.GBl. S. 582—9240-b-1), die zuletzt durch die Verordnung vom 8. Januar 2015 (Brem.GBl. S. 30) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

1. § 3 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Das vom Fahrgast zu entrichtende Beförderungsentgelt ist nach Beendigung der Fahrt fällig. Es kann bar oder bargeldlos entrichtet werden.“

b) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 3a eingefügt:

„(3a) Auf Wunsch des Fahrgastes muss in jeder Taxe die bargeldlose Zahlung durch Kredit- oder Debitkarten angenommen werden. Es sind mindestens drei verschiedene, im Geschäftsverkehr übliche Kredit- und Debitkarten zu akzeptieren. Die Annahmepflicht besteht nicht, wenn der Fahrgast auf Verlangen des Fahrers nicht seine Identität durch Vorlage eines amtlichen Ausweispapiers nachweist. Die Beförderung von Personen darf mit der Taxe nicht durchgeführt werden, wenn ein funktionsfähiges Abrechnungssystem oder Abrechnungsgerät vor Fahrtbeginn nicht zur Verfügung steht.“

2. § 4 wird wie folgt gefasst:

**„§ 4**

**Höhe des Beförderungsentgeltes**

- (1) Der Mindestfahrpreis für eine Fahrt beträgt 3,50 Euro. In diesem Preis ist eine Fahrtstrecke von 46,51 m oder eine Wartezeit von 12,86 Sekunden eingeschlossen.
- (2) Der Fahrpreis wird auf 0,10 Euro für je 46,51 m für die ersten vier Kilometer (2,15 Euro für den Kilometer) festgesetzt. Für den fünften bis zehnten Kilometer wird ein Fahrpreis von 0,10 Euro für 52,63 m (1,90 Euro für jeden Kilometer) festgesetzt. Überschreitet die Fahrt eine Strecke von 10 Kilometern wird ein Fahrpreis von 0,10 Euro für 66,67 m (1,50 Euro für jeden Kilometer) festgesetzt.

- (3) Für Wartezeiten, die nicht im Mindestfahrpreis enthalten sind (12,86 Sekunden frei), werden 0,10 Euro für je 12,86 Sekunden (28,00 Euro je Stunde) berechnet.
- (4) Die Fortschalteinheit beträgt 0,10 Euro.
- (5) Großraumtaxen dürfen bei Beförderung von mehr als vier Personen einen Zuschlag von 7,00 Euro erheben. Der Fahrgast ist bei Bestellung oder vor Fahrtantritt auf den Zuschlag hinzuweisen.
- (6) Weitere, vorstehend nicht genannte Zuschläge werden nicht erhoben.“

3. Nach § 4 wird folgender § 4a eingefügt:

„§ 4a  
Kurzstreckenpauschaltarif

- (1) Der Kurzstreckenpauschaltarif beträgt 7,00 Euro. In diesem Preis ist eine Fahrtstrecke von 3 km eingeschlossen.
- (2) Der Tarif gilt nur beim Heranwinken eines Taxis aus dem fließenden Verkehr.
- (3) Nach 3 km wird der Tarif innerhalb von 1 000 m an den Normaltarif angepasst.
- (4) Für die Fortschaltung innerhalb der Anpassungsphase beträgt der Tarif 0,10 Euro alle 19,61 m.
- (5) Für die Wartezeiten innerhalb der Anpassungsphase werden 0,10 Euro alle 5,42 Sekunden berechnet.
- (6) Nach dem Erreichen von € 12,10 Euro wechselt der Anpassungstarif in den Normaltarif.“

4. Nach § 8 wird folgender § 8a eingefügt:

„§ 8a  
Übergangsvorschrift

Die Fahrpreisanzeiger in den Taxen sind spätestens mit Ablauf des 06.11.2017 auf den Tarif nach § 4 in der ab 9. Oktober 2017 geltenden Fassung umzustellen. Bis zur Umstellung des Fahrpreisanzeigers auf den Tarif nach Satz 1 gilt für das jeweilige Taxi der bisherige Tarif weiter.

## Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 9. Oktober 2017 in Kraft.

Bremen, den xxxxxxxxxx

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Interessengemeinschaft Bremer TaxifahrerInnen  
Interessengemeinschaft angestellter Taxifahrer und selbst fahrender Taxiunternehmer

IG Bremer Taxifahrer, Postfach 110571, 28085 Bremen

IG Bremer Taxifahrer  
Postfach 11 05 71  
28085 Bremen  
[info@ig-bremer-taxifahrer.de](mailto:info@ig-bremer-taxifahrer.de)  
[www.ig-bremer-taxifahrer.de](http://www.ig-bremer-taxifahrer.de)

Bremen, 05.06.2017

**Antrag des Taxi-Ruf Bremen e.V./Fachvereinigung Personenverkehr auf grundlegende  
Änderung der Taxentarifordnung**

Vorläufige Stellungnahme und Ablehnung des Antrages durch die IG

(Kopie zur Kenntnisnahme an Herrn Senator Dr. Joachim Lohse)

Sehr geehrte Frau Jepp,

wir bedanken uns für die Beteiligung im Anhörungsverfahren und bestätigen, dass Ihre Email am 30.05.2017 bei uns eingegangen ist. Das darin enthaltene, mit dem jeweiligen, aktuellen Systemdatum des Betrachters datierte Schreiben setzt eine **Frist zur Stellungnahme von 3 Werktagen** (bis zum 06.06.2017). Es wird Sie sicherlich nicht überraschen, dass es uns in so kurzer Zeit unmöglich ist, die offensichtlich falsche bzw. fachlich auf unterem Niveau angesiedelte Begründung (so fehlt z.B. eine beispielhafte Vollkostenrechnung mit durchschnittlichen statistischen Werten über den Herstellungspreis) des Antrages ausführlich zu widerlegen.

Wir widersprechen dem Antrag hiermit endgültig in allen Punkten und behalten uns eine Nachlieferung der Begründung vor.

Laut § 53 (3) PBefG sind die § 14 (3) und (4) PBefG anzuwenden, woraus sich eine Mindestfrist zur Stellungnahme von zwei Wochen ergibt.

Wir werden die Begründung unserer Ablehnung schnellstmöglich bearbeiten, geben aber zu bedenken, dass es sich nicht lediglich um eine Anhebung der Tarife handelt, sondern um eine sehr grundlegende Strukturänderung in den Tarifen. Wir möchten deswegen vorschlagen, auch zu Ihren eigenen Zwecken, dass Sie uns vier Wochen zur Bearbeitung einer fachlichen Expertise, die unabhängig von der weitgehend personalidentischen Besetzung der Vorstände von Taxi-Ruf und Fachvereinigung Personenverkehr ist, einräumen. Ein Eilbedarf ist nicht zu erkennen, da die Deputationssitzung erst im August stattfindet. Wir behalten uns eine Information der Deputierten und der Öffentlichkeit über die Hintergründe der Tariferhöhung in jedem Fall vor.

Streiflichtartig können wir hier nur kurz und unvollständig die Probleme mit der Begründung des Taxi-Ruf/Fachvereinigung darlegen, welche wir innerhalb einer angemessenen Frist bearbeiten möchten:

- Zur Darlegung **gestiegener Erzeugerpreise** reicht es nicht aus, nur eine willkürlich ausgewählte Werkstatt (hier: Mercedes-Benz Niederlassung Bremen) oder ein einziges willkürlich ausgewähltes Taximodell (hier eine hochpreisige Oberklassen-Limousine von Mercedes-Benz) mit Preisbeispielen zu liefern, vielmehr müssten statistische Werte herangezogen werden, die die Gesamtkosten von Taxibetrieben im Durchschnitt darstellt. Bremer Taxibetriebe bekommen Rabatte bei den Autolieferanten und sind in Sachen Werkstätten ohnehin „Selbstversorger“. **Verfügbare kostengünstigere Alternativen müssen im Interesse des Kunden und des Verbraucherschutzes Berücksichtigung finden.**
- Die Darstellung eines angeblichen Nachfragerückgangs beim **Frauennachttaxi** ist **falsch**. Der Rückgang der über die Telefonzentrale bestellten Frauen-Nacht-Taxis entspricht in etwa dem Rückgang der Gesamtzahl aller vermittelten Touren. Im Gegenteil ist der prozentuale Anteil an diesem Tarif durch direkte Bestellungen beim Fahrer oder tatsächlichen Nutzung am Taxiplatz wahrscheinlich gestiegen. Hier wäre eher eine Änderung der Tarifordnung wünschenswert, dass die Pflicht zur telefonischen Bestellung wegfiel, da sie nicht praktikabel ist und vom Kunden weder gewünscht noch verstanden wird. Falsch, ohne Grundlage und absurd ist die Behauptung, dass Frauen als „gleichwertigen Ausgleich“ für den Wegfall des Rabattes nachts am Straßenrand wartend und winkend Taxis anhalten sollen, um in Genuss eines Kurzstreckentarifes zu kommen. Die Nutzerinnen des Angebots teilen sich den Fahrpreis besonders häufig für längere Strecken gemeinsam. Tatsächlich beläuft sich die **Preissteigerung für Frauen um ca. 30 %**. Eine genauere und angemessene Ausarbeitung benötigt hier mehr Zeit.
- Die gefällige Kommentierung eines befreundeten Berliner Kollegen zum „**Winketarif**“ reicht nicht zur Begründung einer tiefgreifenden Änderung aus und kann durch eine Vielzahl von glaubwürdigen Quellen entkräftet werden. Es sind hier auch andere Aspekte zu betrachten, z.B. Umweltaspekte, sozialpolitische und verkehrspolitische Aspekte, z.B. Erhöhung der Suchfahrten leerer Taxis und Konkurrenz zum Angebot der BSAG. Falsch bzw. unvollständig ist auch die Darstellung, im zitierten Gutachten würde ein Kurzstreckentarif begrüßt. Die entsprechenden Aussagen enthalten auch Hinweise auf Probleme. Eine angemessene Betrachtung erfordert leider mehr als nur drei Werkzeuge ehrenamtlicher IG-Mitglieder.
- Die Begründung, mit einer partiellen Senkung des Tarifes Kunden anlocken zu wollen, denen das Taxi zu teuer wäre, gleichzeitig aber die Tarife für die Stammnutzer, welche auf das Taxi angewiesen sind wie Rentner, behinderte, Patienten etc., zu erhöhen, ist widersinnig und zynisch. **Die Argumente sind damit unglaubwürdig, weil sie den Regeln der Logik widersprechen.**
- Erhöhte Kosten werden auch durch den gestiegenen **Mindestlohn** behauptet. Dies ist **falsch**. Ein Großteil, über 80 % der angestellten Taxifahrer in Bremen, werden mit reiner Umsatzbeteiligung entlohnt. Der Mindestlohn wird dabei nicht erreicht. Die Fälschung der Lohnabrechnungen ist in Bremen leider eher die Regel als die Ausnahme. **Die letzte 15-prozentige Erhöhung wurde nur unter der Voraussetzung genehmigt.**

**ragt, dass flächendeckend die Einhaltung des Mindestlohngesetzes kontrolliert werden sollte. Das ist nicht geschehen oder war wirkungslos.** Eine Erhöhung der Tarife würde jetzt die Unternehmer für ihr illegales Treiben, für Schwarzarbeit und Veruntreuung von Sozialabgaben belohnen.

- Lohnkosten sind dabei nur ein Teil der Kosten aber es wird nicht spezifiziert, zu welchem Anteil sie an den durchschnittlichen Herstellungspreisen aller Bremer Taxibetriebe beitragen. Z.B. ist dieser Posten bei Betrieben mit nur einem Wagen gar nicht anzusetzen. **Es fehlt die Vollkostenrechnung mit statistisch belegten Durchschnittswerten**, wie sie jeder fachkundige Unternehmer erstellen können muss. Es wäre deswegen wohl kaum von der „Fachvereinigung“ zu viel verlangt, eine solche mit statistisch belegbaren Werten vorzulegen.
- Ihrer Behörde liegt das **Gutachten zur Wirtschaftlichkeit des Taxigewerbes** in Bremen der Gutachter Linne & Krause vor. Als Ursache für den wirtschaftlichen Niedergang des Taxigewerbes sind dort aber nicht etwa zu geringe Preise oder zu hohe Kosten genannt. Die Bremer Taxitarife liegen deutschlandweit im oberen Mittelfeld. **Als Ursache werden Schwarzarbeit, Überbewirtschaftung und Kundenrückgang genannt.** Diese ursächlichen Probleme werden aber nicht angegangen. Vielmehr würden durch eine Anhebung der Tarife die negativen Auswirkungen gelindert werden und somit eine Konsolidierung oder völlige Auflösung des Marktes verzögert werden. Im Sinne des Gutachtens ist die Tarifierhöhung abzulehnen, solange die Ursachen für die Leiden des Gewerbes nicht gleichzeitig weitgehend beseitigt werden können.
- Die letzte Tarifierhöhung hat bis auf einzelne Ausnahmen (je nach Kundenstamm und -zusammensetzung) außerdem keinen erhöhten Umsatz beschert. Im gleichen Ausmaß, wie die Fahrpreise gestiegen sind, sind die Fahrgäste weggeblieben. Die Zahl der besetzt gefahrenen Kilometer und die Anzahl der Touren pro Schicht sind mit der Einführung der Tarifierhöhung zurückgegangen. Dies widerspricht aber dem Ziel eines sich selbst tragenden Marktes. Die sinkende Auslastung hat außerdem weitere negative Nebeneffekte: Umweltbelastung, Anstieg von Schwarzarbeit, Verdrängung auf z.B. private PKW.
- Das jüngste **Gutachten des wissenschaftlichen Beirates des Bundesverkehrsministeriums** schlägt eine Aufhebung der Tarifpflicht vor, sowie eine Deregulierung. Berlin und Hamburg gehen bislang erfolgreich den Weg der Deregulierung bei gleichzeitig strengster Kontrollen des Gewerbes und durch Einführung des Fiskaltaxameter. Der unklare Bremer Kurs zeigt eher in die andere Richtung (mehr Regulierung, aber wenig Kontrollen) und wirkt allein deswegen falsch. In Zukunft wird sich auch Bremen mit preisbrechenden Phänomenen wie „sharing economy“ und Anbietern wie Uber auseinandersetzen müssen.
- Schließlich wird vorgeschlagen, dass **die Annahme von Kreditkarten verpflichtend in die Taxitarifordnung aufgenommen** werden soll. Wenngleich dies wünschenswert erscheinen mag, sieht die IG hier rechtliche Probleme. Die Mitglieder des marktbeherrschenden, quasi monopolistischen Vereins „Taxi-Ruf Bremen e.V.“ können sich einer Selbstverpflichtung selber unterwerfen, um ihre Ziele zu erreichen. Da Taxiunternehmen, die nicht beim Taxi-Ruf angeschlossen sind, nicht von dessen gemeinsamer Abrechnungsstelle profitieren, würden sie durch eine solche Regelung aber benachteiligt.

***Es ist fraglich, inwieweit legitime vereinsinterne Ziele ausreichende Grundlage für eine rechtliche Norm darstellen kann.***

- ***In der Begründung zum Antrag werden vereinsinterne „Meinungsbilder“ und Diskussionen des Taxi-Ruf e.V. sowie Beratungen der weitgehend mit dem Vorstand des Taxi-Ruf e.V. personalidentischen „Fachvereinigung Personenverkehr“ wiederholt vermischt und sind nicht auseinanderzuhalten.*** Die „Fachvereinigung Personenverkehr“ stimmte über die zuvor im „Taxi-Ruf e.V.“ vereinsintern diskutierten und beschlossenen Änderungen ab. Wir möchten zu anzweifeln, dass vereinsinterne Abstimmungen des Unternehmerverbandes wegen dessen interner Dynamik eine fachliche Relevanz haben und bitten Sie, diese in die Begründung zum Antrag eingeflossenen Betrachtungen nicht zu beachten.

Zusammenfassend werden hier viele Probleme aufgeworfen, denen sich die rein im Interesse der Taxiunternehmer handelnde „Fachvereinigung Personenverkehr“ mangels Weitblick, politischem und fachlichem Wissen verschließt. Es ist aus unserer Sicht deswegen für Ihre Behörde unabdingbar, die Darstellungen des Verbandes kritisch zu sehen und durch möglichst unabhängige Fachleute überprüfen zu lassen. In diesem Sinne bedanken wir uns nochmals für die Gelegenheit der Teilnahme am Anhörungsverfahren.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Bark, Enter  
für den Vorstand der IG Bremer Taxifahrer