

# Antrag auf Anpassungen des Hamburger Taxentarifs 2013

<b>Deckblatt</b> (diese Seite)	Seite 1
<b>Antrag Taxentarif 2013</b>	Seiten 2 - 18
<b><u>Anlagen</u></b>	
<u>Anlage 1</u> : Untersuchung „Niedriglohn und Beschäftigung 2010“ des Statistischen Bundesamtes (veröffentlicht 10.9.2012)	Seiten 19 - 49
<u>Anlage 2</u> : Tarif-Antrag der Hamburger Taxenverbände 2012	Seiten 50 - 76
<u>Anlage 3</u> : Anlage 3 Rechtssichere und rechtskonforme Berechnung der Taxitarif-Anpassung 2012, ARGE an BWVI Hr. Werner 2012-08-06	Seiten 77 - 210
<u>Anlage 4</u> : Resümee des Gesprächs mit Dr. Aschermann am 6. September 2012 (24.9.12)	Seiten 211 - 214
<u>Anlage 5</u> : Musterkalkulation der „Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation“ 2013	Seiten 215 - 218
<u>Anlage 6</u> : Tabellen mit prozentualen und absoluten Veränderungen der Fahrpreise zum jetzigen Tarif	Seiten 219 - 223

# Antrag auf Anpassungen des Hamburger Taxentarifs 2013

## **ANTRAGSTELLER:**

### **ARGE Taxenverbände Hamburg**

bestehend aus:

Landesverband Hamburger Taxiunternehmer e.V. (LHT)  
Hamburger Taxenverband e.V. (HTV)  
Taxen-Union Hamburg Hansa e.V. (TUHH)  
Landesverband für das Personen-Verkehrsgewerbe Hamburg e.V. (LPVG)  
Verband der Taxi-Mehrwagen-Unternehmen e.V. (MUV)

## **Unterstützer:**

das taxi Funk und Service e.G.  
Hansa Funktaxi e.G.  
Funktaxenruf Harburg GmbH  
Taxenanruf Blankenese e.V.  
Taxi Alstertal n.e.V.  
Funktaxi Bergedorf e.G.

**Das Hamburger Taxengewerbe beantragt einen Tarif, der**

1. die Ergebnisse der intensiven Beratungen von BWVI und ARGE-Verbänden 2012/2013 umsetzt, insbesondere das **Erreichen eines Stundenlohns von Taxifahrern von mind. € 8,50/Stunde** befördert,
2. auf eine **breitere Verteilung der notwendigen Anpassung** setzt, da über 80% der Touren im Bereich von 0 - 9 Kilometer gefahren werden,
3. in seiner Höhe mit **anderen prosperierenden deutschen Großstädten vergleichbar** ist,
4. der **gegen die teils desolate Lage des Hamburger Taxengewerbes** wirkt,
5. eine **Weiterentwicklung des Taxengewerbes** im Hinblick auf Leistungsfähigkeit, Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit ermöglicht.

**Das Hamburger Taxengewerbe beantragt daher, folgenden Taxitarif spätestens zum 1. September 2013 einzuführen:**

Grundpreis: € 2,90 (bisher € 2,90)  
Kilometer 1 - 3: € 2,40 (bisher 1-4km: € 2,00)  
Kilometer 4 - 7: € 2,00 (bisher 5-10: € 1,90)  
Ab 8. Kilometer: € 1,40 (bisher ab 10 km: € 1,40)  
Wartezeit: € 30,00 (bisher € 25,00)  
Zuschlag Großraumwagen: € 6,- (bisher € 5,-)

Die prozentualen und absoluten Veränderungen der Fahrpreise zum jetzigen Tarif, entnehmen sie bitte der Anlage 6.

## BEGRÜNDUNG

**zu 1. Taxitarif soll die Ergebnisse der intensiven Beratungen von BWVI und ARGE-Verbänden 2012/2013 umsetzen, insbesondere das Erreichen eines Stundenlohns von Taxifahrern von mind. € 8,50/Stunde befördern**

Seit der letzten Erhöhung des Hamburg Taxitarifs zum 1. September 2012 haben die in der „Arbeitsgemeinschaft Taxenverbände Hamburg“ (ARGE) zusammen arbeitenden Gewerbevertreter mit Mitarbeitern der Hamburger „Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation“ (BWVI), namentlich mit den Herren Werner, Ritter und Meyenborg, in sechs Sitzungen intensiv über eine Weiterentwicklung der Hamburger Taxipolitik beraten. In den konstruktiv geführten Gesprächen kamen die Vertreter der beiden Seiten im Wesentlichen zu folgenden Ergebnissen:

1. der Stundenlohn eines Taxifahrerlohns soll auf € 8,50/Stunde ansteigen,
2. die bundesweit erst ab 2017 zu erwartende Einführung von Fiskaltaxametern erfolgt in Hamburg schon ab jetzt,
3. die Plausibilitätsprüfungen werden um die Komponente „Einhaltung der Arbeitnehmerschutz-Gesetze“ ergänzt.

Das Taxengewerbe leidet schon seit langem an den schlechten Verdienstmöglichkeiten für Taxifahrer. Mit den bisher zahlbaren Löhnen ist das Taxengewerbe vielfach nicht konkurrenzfähig bei der Anwerbung von kundenorientierten und flexiblen Mitarbeitern. Eine Untersuchung des Statistischen Bundesamtes aus September 2012 bescheinigte dem Taxengewerbe, der Spitzenreiter bei der Beschäftigung im Niedriglohnbereich zu sein, 81% der angestellten Taxifahrer sind dem Niedriglohnbereich zuzuordnen (Anlage 1). Auch selbstständige Taxifahrer leiden unter den schlechten Verdienstmöglichkeiten, hier droht durch mangelnde Altersvorsorge vielfach das künftige Abrutschen in Altersarmut.

Die neue behördliche Musterkalkulation zeichnet ein präzises Bild der derzeitigen durchschnittlichen Stundenlöhne im Hamburger Taxengewerbe:

<b>Musterkalkulation</b>						
<i>Funkanschluss</i>	Fahrzeuge mit Funk			Fahrzeuge ohne Funk		
<i>Betriebstyp</i>	1 Fzg. mit Fahrer	Mehrwagen	Alleinfahrer	1 Fzg. mit Fahrer	Mehrwagen	Alleinfahrer
<i>Summe Personalkosten</i>	25.849,92 €	44.017,09 €	0,00 €	21.767,95 €	27.437,97 €	0,00 €
<i>Personalkosten / km</i>	0,65 €/km	0,63 €/km	0,00 €/km	0,60 €/km	0,59 €/km	0,00 €/km
<i>Personalkosten / Umsatz</i>	61,44%	61,44%	0,00%	61,44%	61,44%	0,00%
<i>Fahrerbruttolohn / Std.</i>	7,93 €/Std.	7,89 €/Std.		6,62 €/Std.	6,05 €/Std.	
<i>Bruttolohn je Fahrer/Monat bei 48 Std. Wochenarbeitszeit</i>	1.523,03 €	1.514,65 €		1.270,10 €	1.162,05 €	

*Es wird 45 % v. Umsatz als Lohn gerechnet. Die zu fahrenden Stunden pro Monat berücksichtigen 4 Wochen Urlaub und 2 Wochen Krankheit, d.h. die Fahrleistung ist in 46 Wochen bzw. 10,62 Monaten zu erbringen.*

*Abbildung 1: Kalkulierte Fahrerlöhne in der Musterkalkulation*

Die errechneten Stundenlöhne ergeben sich unter Berücksichtigung einer angenommenen unbezahlten 45minütigen Pause pro Schicht. Ohne diese liegen die Stundenlöhne noch niedriger.

In den Gesprächen zwischen ARGE- und Behördenvertretern wurde deshalb in großer Übereinstimmung die strukturelle Lücke zwischen den heutigen Einnahmen eines durchschnittlichen Taxis und den für ein Einkommen in der skizzierten Höhe von mind. € 8,50 notwendigen Erlösen mit mindestens 20% beziffert. Mit anderen Worten: Die Einnahmen eines durchschnittlichen Taxis müssen um mindestens 20% steigen, um betriebswirtschaftlich verantwortbar das Einkommen eines Fahrers auf mind. € 8,50/Stunde anheben zu können. Dabei sind die normalen Kostensteigerungen (Treibstoff usw.) noch nicht berücksichtigt und also *on top* zu kalkulieren.

Die für eine konkurrenzfähige und sozial verantwortliche Bezahlung von Taxifahrern notwendigen Einnahmeverbesserungen lassen sich nur durch einen Mix aus mehreren Komponenten erzielen:

- Preiserhöhungen
- Abbau von Überkapazitäten
- Ausweitung des Geschäfts durch Erreichen neuer Zielgruppen

Die starke staatliche Regulierung des Taxengewerbes ist Ursache dafür, dass diese Umsetzungs-Komponenten ganz überwiegend in staatlicher Verantwortung und damit außerhalb der eigenverantwortlichen Gestaltungsmöglichkeiten des Taxengewerbes liegen. Insofern ist das Taxengewerbe auf die Unterstützung durch Politik und Verwaltung angewiesen, um das gemeinsam getragene Ziel von auskömmlichen Verdienstmöglichkeiten zu erreichen.

Konkret schlagen die Vertreter der „ARGE Taxenverbände Hamburg“ vor, die notwendigen Einnahmeverbesserungen in dem beschriebenen Mix in drei Teilschritten vorzunehmen. Es wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass ein bundesweiter gesetzlicher Mindestlohn, wie er aktuell diskutiert wird, hier möglicherweise später eine Beschleunigung von Einnahmeverbesserungen notwendig machen könnte. Jetzt sollen nach den Vorstellungen der ARGE-Taxenverbände die Erhöhung des Taxitarifs 2013 mit 6,33% zu Buche schlagen und die durch den Abbau von Überkapazitäten entstehenden Einnahmeverbesserungen mit ca. 5%. Für eine nachhaltige Wirkung sollen diese beiden schnell umzusetzenden Komponenten in den nächsten beiden Jahren fortgeschrieben werden, um neben einer Entlohnung von mind. € 8,50/Stunde auch die laufenden Kostensteigerungen bezahlen zu können. Für die dritte längerfristige Komponente, die Ausweitung des Geschäfts durch Erreichen neuer Zielgruppen, bedarf es zusätzlicher Gespräche mit Politik und Verwaltung, dazu mehr in Punkt 5.

Das Taxengewerbe unterstützt die Bemühungen der Freien und Hansestadt Hamburg, namentlich BWVI, Senat und Hamburger Bürgerschaft, durch gegenüber erst ab 2017 zu erwartenden bundesweiten Regelungen schon jetzt mittels Einbau moderner Taxameter mittels fälschungssichere Aufzeichnungen branchenweit eine neue Qualität bei Steuer- und Abgabenehrlichkeit zu erreichen. Die von der letzten Bürgerschaft beschlossenen „Zuschüsse zur Förderung des Einsatzes von Taxametern sowie deren Datenauswertung“ (Haushaltstitel 6000.892.11) waren der Startschuss für jetzt schon mehr als die Hälfte der Hamburger Taxen, sich zu der Anschaffung eines sog. „Fiskaltaxameters“ zu bekennen. Schon jetzt sind für eine Mehrheit von 1.800 Taxen (Gesamtbestand Taxen in Hamburg: ca. 3.500) Anträge auf

Förderungen gestellt worden. Mehrere Hundert Einbauten sind erfolgt, die Werkstatt-Termine der speziellen Werkstätten sind auf Wochen ausgebucht. Das Hamburger Taxengewerbe bekennt sich hier durch Taten für eine Neuordnung zugunsten einer flächigen Steuer- und Abgaben-Ehrlichkeit.

Erwähnt werden soll in dem Zusammenhang, dass durch das Fiskaltaxameter den Taxenunternemern weitere Kosten entstehen. Allein die zusätzlichen monatlichen Kosten durch die geforderte externe Datenhaltung samt laufender Datenübertragung aus dem Taxi heraus fressen bis 2017 große Teile der staatlichen Förderung wieder auf. Auch gibt es durch den vorzeitigen Betrieb eines Fiskaltaxameters für die Taxenunternehmer keinerlei finanzielle Vorteile. Schon daraus ergibt sich zweifelsfrei die Ernsthaftigkeit, mit der große Teile des Hamburger Taxengewerbes diesen Schritt gemeinsam mit Senat, Behörde und Bürgerschaft gehen.

Damit dieses in Deutschland einmalige Experiment auch erfolgreich wird, bedarf es auch von der staatlichen Seite weiterer Anstrengungen, denn es darf nicht geschehen, dass am Schluss die Ehrlichen die Dummen sind. Jene große Menge an Taxen-Unternehmern, die sich für eine ordentliche Bezahlung und für ordentliche Beschäftigungsverhältnisse bei dem Fahrpersonal einsetzen, bedürfen des besonderen Schutzes durch die Aufsichtsbehörden, damit der unfaire Wettbewerb durch andere Personenbeförderungs-Dienstleister wie illegale Taxenverleiher, Mietwagen-Anbieter und Limousinen-Services zurückgedrängt und da, wo er auf flächigen Rechtsverstößen basiert, unterbunden wird. Die für personelle und umwelttechnische Mehraufwendungen zu generierenden Mehreinnahmen werden nicht alleine durch Tariferhöhungen zu decken sein, sondern müssen zusätzlich durch das Anheben von Produktivität durch eine bessere Kapazitätsauslastung der Taxen erreicht werden. Vor dem Hintergrund, dass Hamburg als eines von wenigen Taxitarifgebieten über keine Beschränkung von Taxenkonzessionen verfügt, ist der staatliche Schutz vor unfairen Mitbewerbern eine unabdingbare Forderung, der von Seiten der Behörde durch eine ausreichende Leistungsfähigkeit auch im Hinblick auf die Personalressourcen sichergestellt sein muss.

Zu den anvisierten Tariferhöhungen sollen, wie erwähnt, Auslastung-Steigerungen der Taxen hinzukommen. Hierzu wurde in den erwähnten sechs Gesprächen zwischen Behörde und ARGE-Verbänden abgesprochenen und mit BWVI-Schreiben aus dem Dezember 2012 verkündet, dass eine verschärfte Plausibilitätsprüfung bei Neukonzessionen und turnusmäßigen Konzessions-Verlängerungen nun auch die Einhaltung von Arbeitnehmer-Schutzgesetzen, insbesondere im Hinblick auf die bisher vielfach nicht gesetzeskonformen überlangen Arbeitszeiten, beinhaltet. Hier erwarten die Vertreter der ARGE-Verbände, auch vor dem Hintergrund ihres Wissens um die realen Zustände in Teilen des Hamburger

Taxengewerbes, auf zwei Jahre betrachtet mindestens einen Rückgang von 10% der staatlichen Taxen-Zulassungen, so dass sich die Auslastung der ehrlich und plausibel arbeitenden Taxiunternehmer um diesen Anteil bei mindestens gleichbleibender Gesamt-Tourenzahl erhöht.

**zu 2. Notwendige Anpassungen durch eine breitere Verteilung, da über 80% der Touren im Bereich von 0 - 9 Kilometer gefahren werden**

Das Hamburger Taxengewerbe hat wegen alter Sünden früherer Verantwortlicher einen erheblichen Nachholbedarf. Die ARGE-Verbände erkennen zwar an, dass sich der Abstand zwischen realen Kostensteigerungen und erfolgten Erhöhungen der Fahrpreise in den letzten Jahren verringert hat. Gleichwohl ist festzuhalten, dass sich die Kosten der Taxenbetriebe seit 1993 um ca. 50% erhöht haben (lt. Statistischem Bundesamt – hier Verbraucherkosten- und Verkehrsindex des Statistischen Bundesamtes), die Hamburger Taxipreise aber nur um ca. 35% anstiegen. Trotz der positiv zu bewertenden jährlichen Preisanpassungen bleibt eine ungedeckte Lücke, die auch in 2013 und in den nächsten Jahren Tarifierhöhungen oberhalb der Inflationsrate und den ermittelten Kostensteigerungen (für 2012 ca. 3%) notwendig machen.

Die beiden folgenden Abbildungen verdeutlichen die Situation. Insbesondere die kumulierte Preisentwicklung im Personenbeförderungs-Gewerbe und im Schienenverkehr zeigt klar, dass ein Weitergeben gestiegener Kosten an den Kunden durchaus üblich ist, letztendlich für einen wirtschaftlich Betrieb unumgänglich ist und auf breiter Front stattgefunden hat.

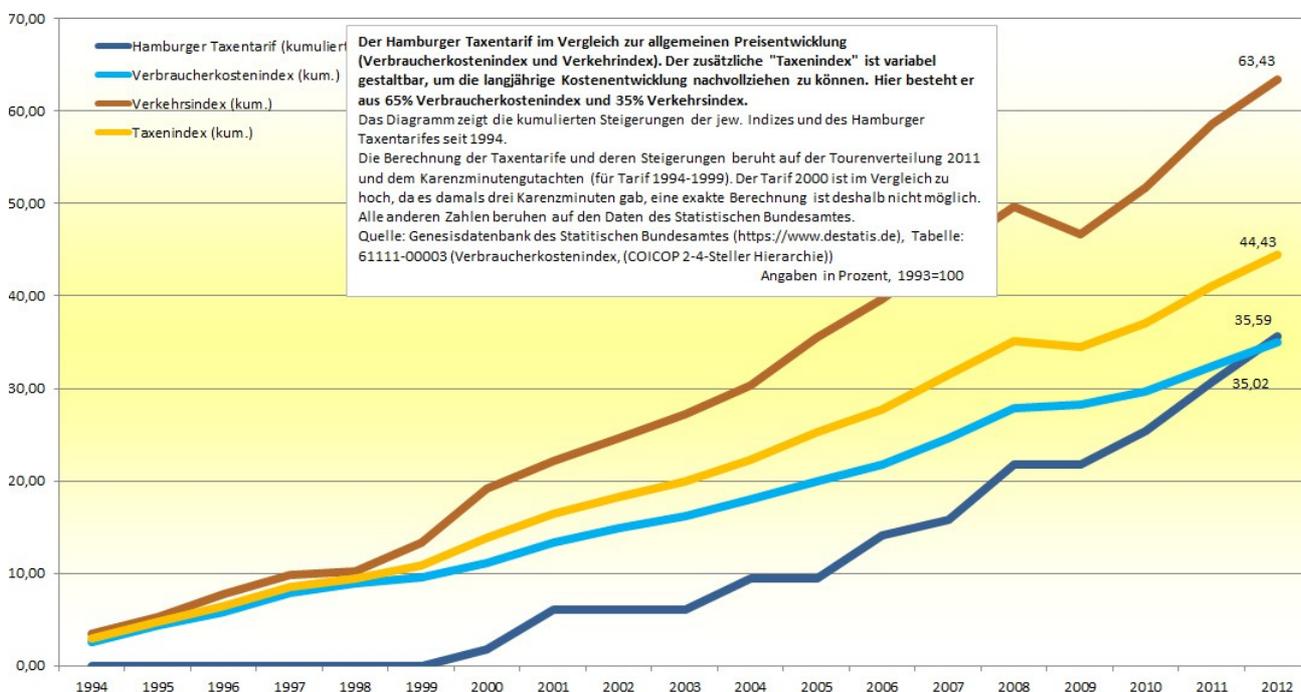


Abbildung 2: Hamburger Taxentarif im Vergleich zur Kostenentwicklung seit 1993

# ARGE TAXENVERBÄNDE HAMBURG

## LHT – LPVG – HTV – MUV – Taxen-Union

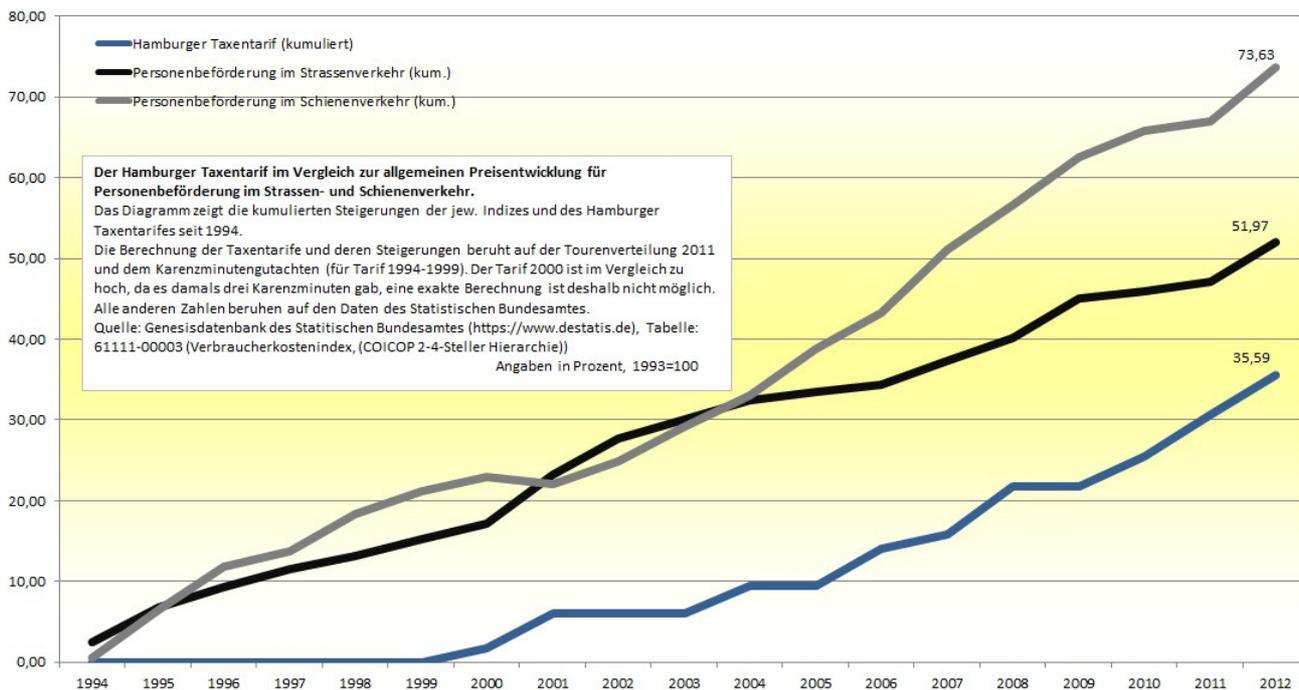


Abbildung 3: Hamburger Taxentarif im Vergleich zur bundesweiten Preisentwicklung im Personennahverkehr seit 1993

Eine gleichbleibend gute Qualität einer Dienstleistung lässt sich auf Dauer nur gewährleisten, wenn diese auch angemessen bezahlt wird. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die Kundenbefragung durch die Studiengruppe der HAW. Insbesondere die Ergebnisse aus S. 26 der Studie zeigen deutlich, was sich der Kunde wünscht: Eine schnelle, sichere und bequeme Beförderung. Der Preis ist nicht vorrangig, sondern die Qualität der Dienstleistung ist das entscheidende Kriterium:

Für die Wichtigkeit bestimmter Aspekte während der Taxifahrt ergab sich folgende Verteilung:

Taxinutzung	schnelle Beförderung	sichere Beförderung	Freundliche, kommunikative Fahrer	Sauberkeit der Fahrzeuge	günstige Tarife
beruflich	67%	17%	17%	0%	0%
privat	50%	25%	13%	8%	4%
beruflich & privat	36%	23%	20%	13%	10%
Krankenfahrten	25%	32%	13%	5%	20%

Abbildung 4: Studie der „Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg“ 2012

Das Hamburger Taxengewerbe und seine „ARGE Taxenverbände Hamburg“ streben an, durch eine breitere Verteilung der Tarifierung die Einnahmeverbesserungen zu erzielen. 80% der Fahrten im Hamburger Taxengewerbe werden im Bereich von 0-9 km abgewickelt, so dass eine Anpassung gerade in diesem Bereich die stärksten Einnahmeverbesserungen des Gewerbes zu erzielen sind, ohne die ohnehin kostendeckenden längeren Touren weiter zu belasten. Durch das gewählte Modell einer veränderten Kilometerstaffelung wird diese angestrebte Ausweitung der Basis erreicht.

### zu 3. **Taxitarif soll in seiner Höhe anderen prosperierenden deutschen Großstädten entsprechen**

Das Hamburger Taxengewerbe und seine „ARGE Taxenverbände Hamburg“ haben in dem Tarif-Antrag 2012 (Anlage 2) auf teils deutliche Unterschiede des Hamburger Taxentarifs zu denen anderer wirtschaftsstarker Städte hingewiesen. Einerseits wird das Hamburger Taxengewerbe durch den Hamburger Sonderweg „Karenzminute“ belastet, wodurch die Zeitkomponente des Taxitarif hier kaum zum Tragen kommt, während andernorts, insbesondere in allen anderen prosperierenden Vergleichsstädten, der Taxitarif immer aus einer ausgewogenen Mischung aus Zeit- und Entfernungskomponenten besteht. Andererseits kommen in anderen Städten häufig zusätzliche Tarifbestandteile zum Tragen zur Kompensation zusätzlicher Kosten, beispielsweise bei Flughafennutzung, bei bargeldlosen Bezahlungen, bei Bestellfahrten und bei Kombinitzung.

Gleichwohl haben die Vertreter des Hamburger Taxengewerbes bei diesem Tarifantrag den Schwerpunkt auf die Ermöglichung einer höheren Entlohnung gelegt und insoweit die deutlichen Vorbehalte gegen einen Tarif mit Karenzminute zurückgestellt. Die beantragte Erhöhung trägt aber dazu bei, den Abbau von Tarif-Differenzen gegenüber anderen wirtschaftsstarken Städten wie München und Frankfurt weiter zu betreiben, insbesondere bei kürzeren Strecken, bei denen Hamburg teils deutlich hinterherhinkt.

Die Auswirkungen des von den ARGE-Verbänden beantragte Tarifmodell zeigen nachfolgende Diagramme, wobei hier sowohl der bisherige Tarif („HH 2012/13“) als auch der beantragte Tarif („Vorschlag“) aufgeführt sind.

Für die nachfolgende Kilometerbetrachtung ist noch folgende Erläuterung notwendig: Werden die im Städtevergleich sehr vorsichtig angenommenen Zuschläge pauschal für die oben angegebenen kostenträchtigen Dienstleistungen im Tariffrechner gerechnet, so werden diese pauschalen Zuschläge bei der nachfolgenden Kilometer-Betrachtung auf die einzelne Fahrt umgerechnet. Bei Berlin werden beispielsweise € 10,-- für 100 Touren an Zuschlägen (Bargeldlose Bezahlung und Flughafenzuschlag) gerechnet, dies ergibt bei der nachfolgenden Kilometerbetrachtung einen Zuschlag von € 0,10 pro Fahrt (€ 10,-- / 100 Fahrten). Für allen anderen Städte erfolgt dies analog. Tatsächliche Fahrten können naturgemäß stark nach oben abweichen. Die angenommenen Zuschläge für die jeweiligen Großstädte sind der Anlage 6 zu entnehmen und werden dort erfasst, wenn der jeweilige Tarif Zuschläge beinhaltet, die es lt. Hamburger Taxiordnung nicht gibt. Den einzigen Zuschlag, den die Hamburger Taxiordnung kennt, ist der Großraumzuschlag.



Abbildung 5: Hamburger Taxentarif im Vergleich zu anderen Großstädten (1km)

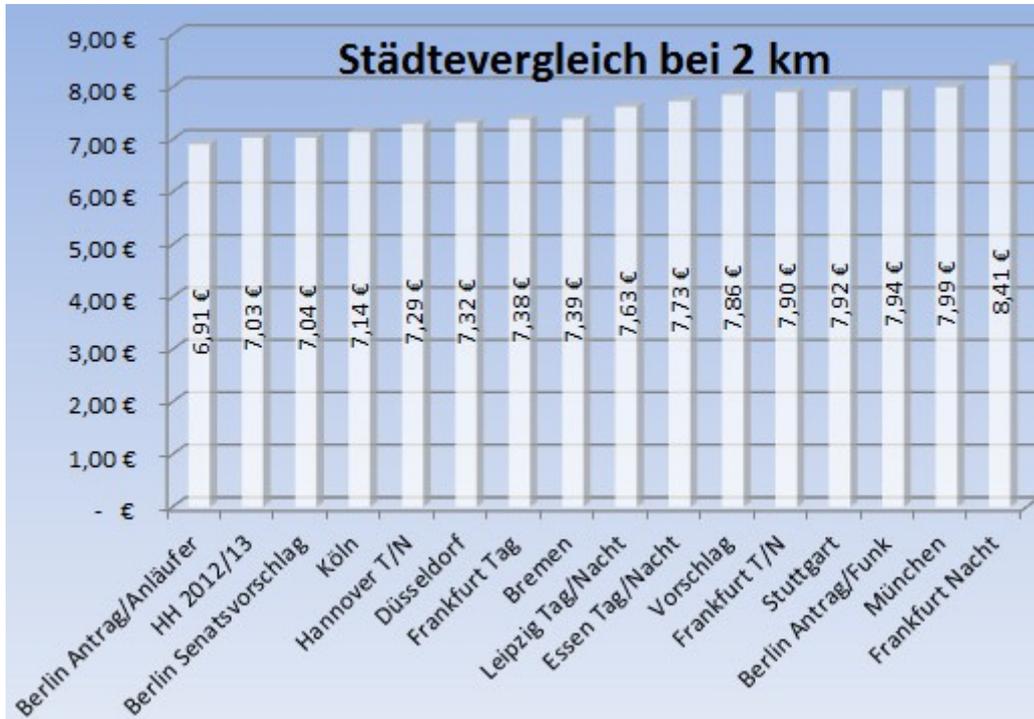


Abbildung 6: Hamburger Taxentarif im Vergleich zu anderen Großstädten (2km)

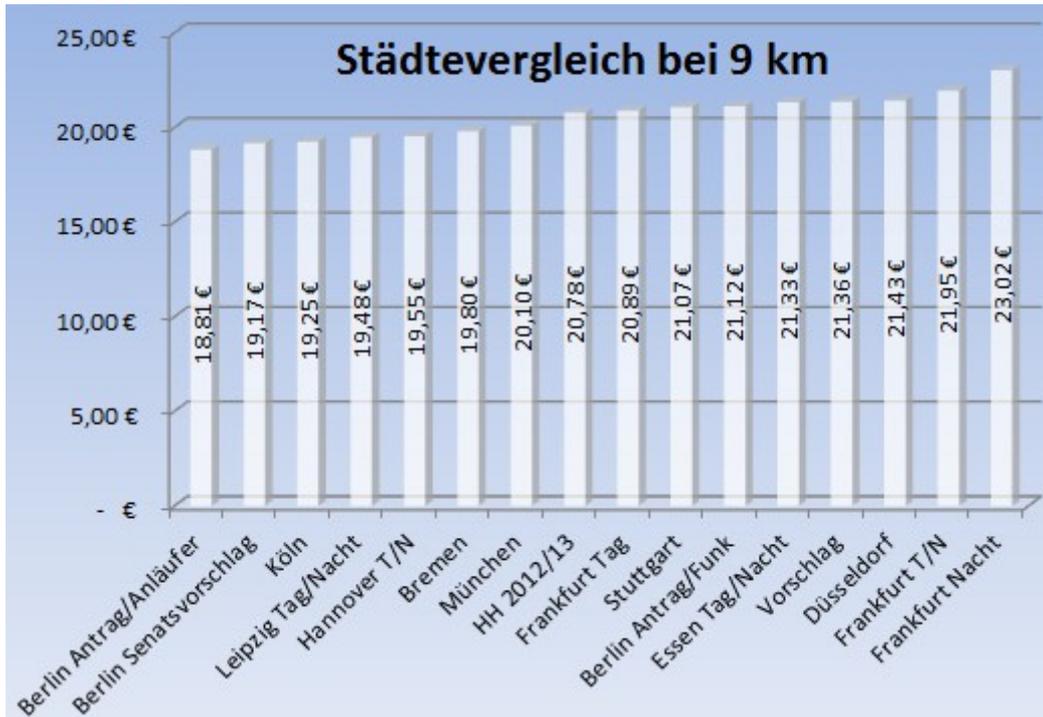


Abbildung 7: Hamburger Taxentarif im Vergleich zu anderen Großstädten (9km)

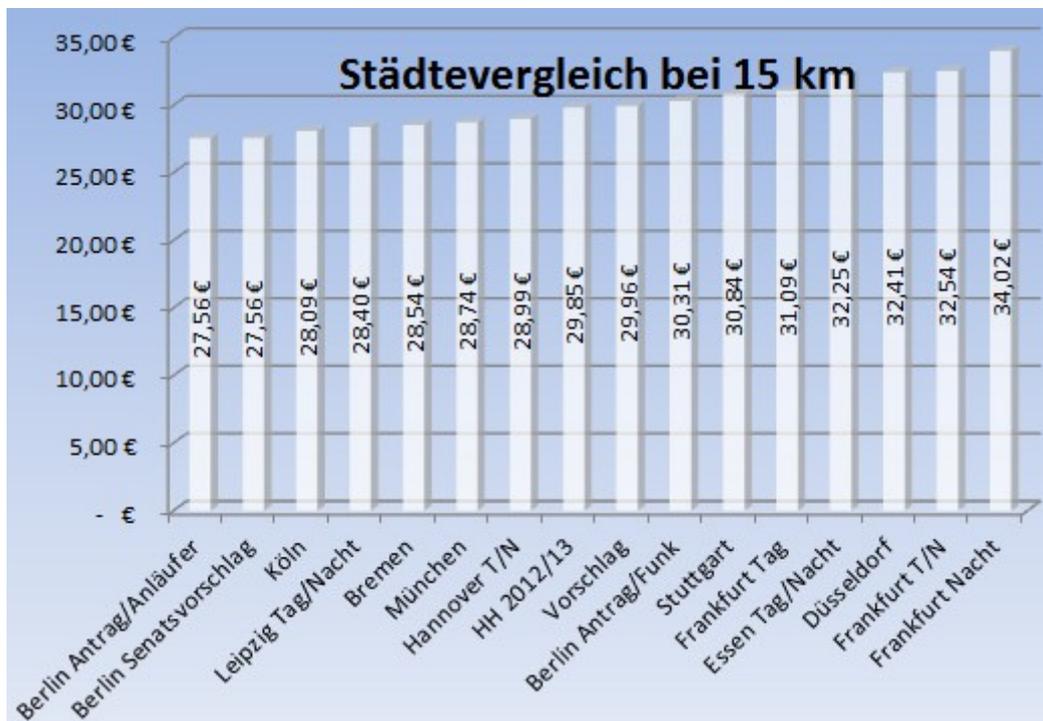


Abbildung 8: Hamburger Taxentarif im Vergleich zu anderen Großstädten (15km)

Aus den Beispielen ergibt sich, dass sich der Taxipreis in Hamburg gemäß des beantragten Tarifs im Städte-Mittelfeld und, je nach Entfernung, zumeist hinter den anderen prosperierenden Städten wie München, Düsseldorf, Stuttgart und Frankfurt/M. bewegt. Die Tarifhöhen dieser Vergleichsstädte müssen auch deshalb als Maßstab gelten, weil die Kostenstrukturen (Miethöhen etc.) hier vergleichbar sind.

Insgesamt ergibt sich in der vergleichenden Gesamtbetrachtung folgendes Bild:

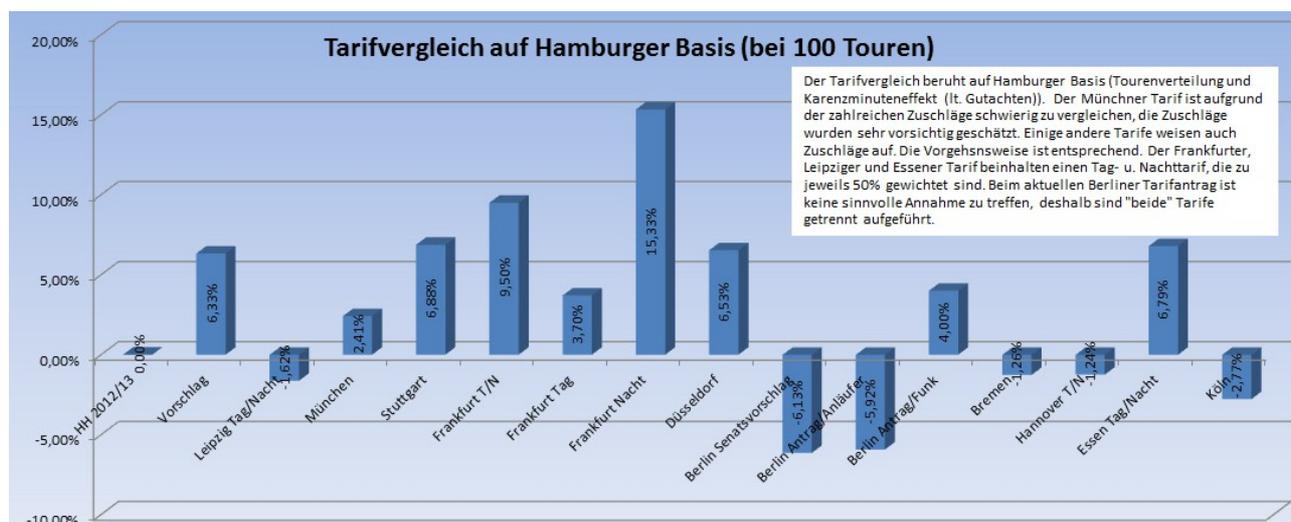


Abbildung 9: Hamburger Taxentarif im Vergleich zu anderen Großstädten (Insg.)

**zu 4. Taxitarif soll der teils desolaten Lage größerer Teile des Hamburger Taxengewerbes entgegenwirken**

Die seit Jahren vorgetragenen Klagen des Hamburger Taxengewerbes bezüglich der vielfach desolaten wirtschaftlichen Situation zahlreicher Taxibetriebe werden auch durch neue Musterkalkulation der „Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation“ gestützt, in der erstmalig ein kalkulatorischer Unternehmerlohn berücksichtigt wird (Anlage 5). Immerhin vier von sechs Taxen-Betriebstypen weisen dort negative kalkulatorische Betriebsergebnisse auf - ein unhaltbarer Zustand, der sich mit den strikten Vorgaben des § 39,2 des Personenbeförderungsgesetzes nicht in Übereinstimmung bringen lässt: *„Die Genehmigungsbehörde hat die Beförderungsentgelte insbesondere daraufhin zu prüfen, ob sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind.“* Negative Betriebsergebnisse sind das Gegenteil *„einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals“*.

An den negativen Betriebsergebnissen, vulgo: rote Zahlen bei vielen Taxibetrieben ändern auch die verschiedenen Bemühungen der BWVI nichts, mittels Runter- und Schönrechnerei hier positivere Zahlen zu erzeugen. So sind die jetzt angesetzten Wartungskosten von € 0,36/km (bisher: € 0,44/km), also einer Absenkung von fast 20%, kaum geeignet, den mittlerweile erreichten guten Stand bei Alter und Erscheinung der Hamburger Taxen künftig zu halten. Auch orientieren sich die nunmehr angesetzten Kosten für Buchführung und Verwaltung eher am Modell „Schuhkarton“ als an einer für eine moderne Betriebsführung notwendigen Höhe, was dem gemeinsamen Ziel einer zunehmenden Professionalisierung entgegenwirkt. Schließlich wurden die Versicherungskosten herunter gerechnet auf eine Höhe, die für viele Betriebe schlicht nicht kostendeckend sind. Die Behörde bleibt auch die Antwort schuldig, wie ein selbstständiger, alleinfahrender Taxifahrer von einem jährlichen Unternehmerlohn von € 20.000,- vor Steuern und Sozialkosten leben soll.

Der vorgeschlagene Taxitarif wirkt diesen Tendenzen durch eine ausreichende Kostendeckung entgegen und ermöglicht eine weitere Gesundung des vielfach angeschlagenen Hamburger Taxengewerbes.

**zu 5. Taxitarif soll eine Weiterentwicklung des Taxengewerbes im Hinblick auf Leistungsfähigkeit, Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit ermöglichen**

Für das Hamburger Taxengewerbe haben die schon erwähnten strikten Vorgaben des § 39,2 PBefG eine große Bedeutung vor dem Hintergrund von Diskussionen und Entscheidungen zu den Themen Arbeitslohn/Mindestlohn sowie Arbeitsbedingungen einerseits sowie einer verkehrspolitischen Umsteuerung hin zu vielfältigen öffentlichen Angeboten und einem „Neuen Mobilitätsmix“ andererseits. Diese grundsätzlich begrüßenswerten Entwicklungen bedeuten für unsere Branche aber sowohl erhebliche Mehrkosten im Personalbereich sowie, so die Politik das nicht nur in Sonntagsreden wünscht, andererseits für umweltfreundliche und treibstoffsparende Neuanschaffungen, die, ob gas-, hybrid- oder stromgetrieben, zuerst einmal mit höheren Anschaffungskosten zu Buche schlagen.

Neben der Tarifierhöhung sowie der höheren Kapazitätsauslastung wird als drittes Element der notwendigen Einnahmesteigerungen pro Taxi eine Ausweitung ihrer Geschäftsmöglichkeiten mit der Politik und der Verwaltung zu sprechen sein. Von der stärkeren Einbeziehung in das Konzept eines „Neuen Mobilitätsmixes“ und einer intensiveren Verknüpfung mit den anderen öffentlichen Verkehrsträgern über eine künftig nachfragegerechte Ausweisung von Taxiposten (es gibt hier schlicht keine hamburgweite Planung!) bis hin zu neuen innovativen Ansätzen wie Sammeltaxis und Anruf-Sammeltaxis (AST) oder auch Beförderung von Genesenden und Hilfebedürftigen, welche Taxen vielfach deutlich preisgünstiger anbieten können denn spezialisierte Hilfsdienste - es werden Gespräche zu führen sein, wie das Taxengewerbe zusätzlich behilflich sein kann angesichts sich ändernden Mobilitätsverhalten, Demografie-Verschiebungen (mehr behindertengerechte Taxen!) und Umwelanforderungen. Hier möchte sich das Taxengewerbe zusätzliche Einnahmemöglichkeiten erarbeiten, benötigt aber dazu vor dem Hintergrund der starken staatlichen Reglementierung unseres Gewerbes die politische und staatliche Unterstützung. Diese Unterstützung soll final dazu führen, dass das Taxengewerbe selber mehr und mehr der zusätzlichen finanziellen Anforderungen selbst erwirtschaften kann und diese nicht ausschließlich über Taxipreis-Erhöhungen finanziert werden müssten.

**Anlagen:**

Anlage 1: Untersuchung „Niedriglohn und Beschäftigung 2010“ des Statistischen Bundesamtes (veröffentlicht 10.9.2012)

Anlage 2: Tarif-Antrag der Hamburger Taxenverbände 2012

Anlage 3: Rechtssichere und rechtskonforme Berechnung der Taxitarif-Anpassung 2012 (2.8.12)

Anlage 4: Resümee des Gesprächs mit Dr. Aschermann am 6. September 2012 (24.9.12)

Anlage 5: Musterkalkulation der „Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation“

Anlage 6: Prozentualen und absoluten Veränderungen der Fahrpreise zum jetzigen Tarif

**Abbildungsverzeichnis:**

Abbildung 1: Kalkulierte Fahrerlöhne in der Musterkalkulation

Abbildung 2: Hamburger Taxentarif im Vergleich zur Kostenentwicklung seit 1993

Abbildung 3: Hamburger Taxentarif im Vergleich zur bundesweiten Preisentwicklung im Personennahverkehr seit 1993

Abbildung 4: Studie der „Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg“ 2012

Abbildung 5: Hamburger Taxentarif im Vergleich zu anderen Großstädten (1km)

Abbildung 6: Hamburger Taxentarif im Vergleich zu anderen Großstädten (2km)

Abbildung 7: Hamburger Taxentarif im Vergleich zu anderen Großstädten (9km)

Abbildung 8: Hamburger Taxentarif im Vergleich zu anderen Großstädten (15km)

Abbildung 9: Hamburger Taxentarif im Vergleich zu anderen Großstädten (Insg.)

# NIEDRIGLOHN UND BESCHÄFTIGUNG 2010



Begleitmaterial  
zur Pressekonferenz  
am 10. September 2012  
in Berlin

# **NIEDRIGLOHN UND BESCHÄFTIGUNG 2010**

Herausgeber: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Internet: [www.destatis.de](http://www.destatis.de)

**Fachliche Informationen zu dieser Veröffentlichung:**

Bereich „Verdienste und Arbeitskosten“

Tel.: +49 (0) 611 / 75 38 58

Fax: +49 (0) 611 / 72 40 00

E-Mail: [www.destatis.de/kontakt](http://www.destatis.de/kontakt)

**Journalistische Anfragen:**

Pressestelle

Tel.: +49 (0) 611 / 75 34 44

Fax: +49 (0) 611 / 75 39 76

E-Mail: [presse@destatis.de](mailto:presse@destatis.de)

Kontaktformular: [www.destatis.de/kontakt](http://www.destatis.de/kontakt)

**Allgemeine Informationen zum Datenangebot:**

Informationsservice

Tel.: +49 (0) 611 / 75 24 05

Fax: +49 (0) 611 / 75 33 30

Kontaktformular: [www.destatis.de/kontakt](http://www.destatis.de/kontakt)

Grundlage dieser Broschüre sind die anlässlich der Pressekonferenz des Statistischen Bundesamtes am 10. September 2012 veröffentlichten Daten.

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2012

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Einer von vier Beschäftigten war 2010 atypisch beschäftigt</b>	
	Erläuterungen zu den Tabellen 1.1 bis 1.4 .....	5
	Tabelle 1.1 Beschäftigte nach Erwerbsform 1991 bis 2011 .....	6
	Tabelle 1.2 Anteile Beschäftigter nach Erwerbsform 1991 bis 2011 .....	7
	Tabelle 1.3 Beschäftigte nach Erwerbsform 2006 .....	8
	Tabelle 1.4 Beschäftigte nach Erwerbsform 2010 .....	10
<b>2</b>	<b>Geringqualifizierte sind häufiger atypisch beschäftigt</b>	
	Tabelle 2 Anteile Beschäftigter nach Erwerbsform in unterschiedlichen Berufsbereichen .....	13
<b>3</b>	<b>Der Abstand zwischen Gering- und Besserverdienenden ist gewachsen</b>	
	Erläuterungen zu Tabelle 3 .....	14
	Tabelle 3 Dezile und Dezilsverhältnisse des Bruttostundenverdienstes beziehungsweise Bruttomonatsverdienstes .....	15
<b>4</b>	<b>Der Anteil der Beschäftigten mit Niedriglohn ist gestiegen</b>	
	Erläuterungen zu Tabelle 4 .....	16
	Tabelle 4 Anteil der Beschäftigten mit Niedriglohn beziehungsweise mit Hochlohn 2001, 2006 und 2010 .....	17
<b>5</b>	<b>Der Anstieg der Niedriglohnempfänger geht einher mit der Zunahme der atypischen Beschäftigung</b>	
	Tabelle 5.1 Mittlere Brutto- beziehungsweise Nettostundenverdienste (Median) nach Beschäftigungsform 2010 .....	18
	Tabelle 5.2 Anteil der Beschäftigten mit Niedriglohn nach Beschäftigungsform 2010 .....	20
<b>6</b>	<b>2010 war das Niedriglohnrisiko in folgenden Branchen am größten: Taxidienste, Friseur- und Kosmetiksalons, Reinigungsgewerbe, Restaurants, Cafés und Gaststätten sowie Wäschereien und chemische Reinigungen</b>	
	Tabelle 6 Wirtschaftszweige mit den höchsten Anteilen Niedriglohn- bezieher 2010 .....	22
<b>7</b>	<b>Beschäftigte mit Niedriglohn investierten deutlich seltener in eine Betriebsrente – aber wenn, dann kräftig</b>	
	Erläuterungen zu Tabelle 7 .....	24
	Tabelle 7 Beschäftigte mit Entgeltumwandlung 2010 .....	25
	<b>Methodik: Mikrozensus</b> .....	27
	<b>Methodik: Verdienststrukturerhebung</b> .....	31

#### **Zeichenerklärung in Tabellen**

- . = Zahlenwert unbekannt oder geheim zu halten
- X = Tabellenfach gesperrt, weil Aussage nicht sinnvoll
- / = keine Angaben, da Zahlenwert nicht sicher genug
- = nichts vorhanden

### Erwerbsformen

**Normalarbeitsverhältnisse** sind gekennzeichnet durch:

- eine Vollzeitätigkeit oder eine Teilzeitätigkeit mit einer Wochenarbeitszeit von mehr als 20 Stunden,
- ein unbefristetes Beschäftigungsverhältnis,
- die Integration in die sozialen Sicherungssysteme und
- die Identität von Arbeits- und Beschäftigungsverhältnis.

**Atypische Beschäftigung** bestimmt sich aus der Abgrenzung zum Normalarbeitsverhältnis beziehungsweise der Unterscheidung von zentralen Eigenschaften des Normalarbeitsverhältnisses. Unter atypischer Beschäftigung werden alle abhängigen Beschäftigungsverhältnisse verstanden, die eines oder mehrere der folgenden Merkmale aufweisen:

- Befristung,
- Teilzeitbeschäftigung mit 20 oder weniger Stunden,
- Zeitarbeitsverhältnis,
- geringfügige Beschäftigung.

Prekäre Beschäftigung ist keine Erwerbsform im oben genannten Sinn. Sie kann mit atypischer Beschäftigung einhergehen, ist mit dieser aber nicht gleichzusetzen. Beschäftigungsverhältnisse werden als prekär bezeichnet, wenn sie nicht geeignet sind, auf Dauer den Lebensunterhalt einer Person sicherzustellen und/oder deren soziale Sicherung zu gewährleisten. Bei der Einstufung einer Erwerbstätigkeit als prekär sind auch persönliche Lebensumstände des Erwerbstätigen, wie der bisherige Verlauf des Arbeitslebens und der Haushaltskontext, zu beachten.

### Abgrenzung der analysierten Beschäftigten

Die Analyse bezieht sich auf sogenannte Kernerwerbstätige, das heißt auf Personen

- im Alter von 15 bis unter 65 Jahren,
- die sich nicht in Bildung oder (Berufs-) Ausbildung befinden.

Im Weiteren sind Selbstständige, Zeit- und Berufssoldaten, sowie Wehr- und Zivildienstleistende aus der Betrachtung ausgeschlossen.

Die betrachteten Erwerbsformen können im **Mikrozensus** nur für die Haupttätigkeit eines Erwerbstätigen ermittelt werden. Beispielsweise gelten Personen, die in ihrer Haupttätigkeit einer Normalbeschäftigung nachgehen und in einer weiteren Nebentätigkeit atypisch beschäftigt sind, ausschließlich als normal beschäftigt. Bei Vergleichen mit anderen Datenquellen, die Informationen zur atypischen Beschäftigung enthalten, müssen die oben genannten Eingrenzungen berücksichtigt werden. Außerdem nimmt der Mikrozensus Bezug auf Personen in Beschäftigung und nicht auf Beschäftigungsverhältnisse.

Atypische Beschäftigung ist im Mikrozensus und der Verdienststrukturerhebung nach demselben Konzept abgegrenzt, allerdings mussten für die Auswertungen in der **Verdienststrukturerhebung** überschneidungsfreie Gruppen hinsichtlich der einzelnen Formen atypischer Beschäftigung gebildet werden. Es wurden alle Beschäftigten der Wirtschaftsgruppen 78.2 und 78.3 der Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2008 (WZ 2008) – also befristete und sonstige Überlassung von Arbeitskräften – als Zeitarbeitnehmer/-innen gezählt. In allen anderen Branchen wurde gruppiert:

Die geringfügig Beschäftigten wurden unabhängig vom Umfang ihrer Arbeitszeit oder einer Befristung als solche gezählt. Alle anderen wurden entweder den befristet Beschäftigten, den (unbefristeten) Teilzeitbeschäftigten oder den (unbefristeten) Normalbeschäftigten zugeordnet.

**Tabelle 1.1: Beschäftigte<sup>1)</sup> nach Erwerbsform 1991 bis 2011, in 1 000**  
**Ergebnisse des Mikrozensus**

Jahr <sup>2)</sup>	Insgesamt	Normal- arbeit- nehmer/ -innen	Atypisch Beschäftigte <sup>3)</sup>	und zwar <sup>4)</sup>			
				befristet Beschäf- tigte	Teilzeit- beschäf- tigte <sup>5)</sup>	geringfügig Beschäf- tigte	Zeitarbeit- nehmer/ -innen
<b>Männer</b>							
1991 .....	17 715	16 674	1 041	861	154	100	–
1996 .....	16 438	15 257	1 181	908	267	168	–
2001 .....	16 092	14 663	1 430	1 050	411	254	–
2006 .....	15 642	13 494	2 148	1 337	650	572	376
2007 .....	15 963	13 735	2 228	1 336	659	595	409
2008 .....	16 178	13 918	2 260	1 352	647	568	425
2009 .....	15 933	13 794	2 139	1 253	648	589	375
2010 .....	16 060	13 750	2 310	1 322	669	575	503
2011 .....	16 397	14 060	2 338	1 352	706	595	517
<b>Frauen</b>							
1991 .....	13 368	10 158	3 210	921	2 401	552	–
1996 .....	13 085	9 405	3 680	862	2 923	931	–
2001 .....	13 633	9 077	4 556	1 034	3 716	1 560	–
2006 .....	13 939	8 624	5 315	1 282	4 215	2 095	186
2007 .....	14 212	8 758	5 454	1 323	4 287	2 177	205
2008 .....	14 472	9 011	5 462	1 379	4 256	2 010	187
2009 .....	14 650	9 197	5 453	1 387	4 253	1 985	185
2010 .....	14 844	9 319	5 525	1 439	4 261	1 942	238
2011 .....	15 195	9 614	5 581	1 453	4 318	2 078	258
<b>Insgesamt</b>							
1991 .....	31 083	26 832	4 251	1 782	2 555	652	–
1996 .....	29 523	24 663	4 861	1 770	3 190	1 099	–
2001 .....	29 726	23 740	5 986	2 085	4 127	1 815	–
2006 .....	29 582	22 119	7 463	2 619	4 865	2 667	562
2007 .....	30 175	22 493	7 682	2 659	4 946	2 772	614
2008 .....	30 650	22 929	7 721	2 731	4 903	2 578	612
2009 .....	30 582	22 990	7 592	2 640	4 901	2 574	560
2010 .....	30 904	23 069	7 835	2 761	4 929	2 517	742
2011 .....	31 592	23 674	7 918	2 805	5 025	2 673	775

1) Personen im Alter von 15 bis 64 Jahren nicht in Bildung oder Ausbildung; ohne Zeit- und Berufssoldat/-innen sowie Grundwehr- und Zivildienstleistende.

2) Bis 2004 Ergebnisse einer Bezugswoche im Frühjahr; ab 2005 Jahresdurchschnittswerte, sowie geänderte Erhebungs- und Hochrechnungsverfahren.

3) Vor 2006 ohne Zeitarbeitnehmer/-innen.

4) Mehrfachzählungen möglich.

5) Mit 20 oder weniger Arbeitsstunden pro Woche.

**Tabelle 1.2: Anteile Beschäftigter<sup>1)</sup> nach Erwerbsform 1991 bis 2011, in %**  
Ergebnisse des Mikrozensus

Jahr <sup>2)</sup>	Insgesamt	Normal- arbeit- nehmer/ -innen	Atypisch Beschäftigte <sup>3)</sup>	und zwar <sup>4)</sup>			
				befristet Beschäf- tigte	Teilzeit- beschäf- tigte <sup>5)</sup>	geringfügig Beschäf- tigte	Zeitarbeit- nehmer/ -innen
<b>Männer</b>							
1991 .....	100,0	94,1	5,9	4,9	0,9	0,6	–
1996 .....	100,0	92,8	7,2	5,5	1,6	1,0	–
2001 .....	100,0	91,1	8,9	6,5	2,6	1,6	–
2006 .....	100,0	86,3	13,7	8,5	4,2	3,7	2,4
2007 .....	100,0	86,0	14,0	8,4	4,1	3,7	2,6
2008 .....	100,0	86,0	14,0	8,4	4,0	3,5	2,6
2009 .....	100,0	86,6	13,4	7,9	4,1	3,7	2,4
2010 .....	100,0	85,6	14,4	8,2	4,2	3,6	3,1
2011 .....	100,0	85,7	14,3	8,2	4,3	3,6	3,2
<b>Frauen</b>							
1991 .....	100,0	76,0	24,0	6,9	18,0	4,1	–
1996 .....	100,0	71,9	28,1	6,6	22,3	7,1	–
2001 .....	100,0	66,6	33,4	7,6	27,3	11,4	–
2006 .....	100,0	61,9	38,1	9,2	30,2	15,0	1,3
2007 .....	100,0	61,6	38,4	9,3	30,2	15,3	1,4
2008 .....	100,0	62,3	37,7	9,5	29,4	13,9	1,3
2009 .....	100,0	62,8	37,2	9,5	29,0	13,5	1,3
2010 .....	100,0	62,8	37,2	9,7	28,7	13,1	1,6
2011 .....	100,0	63,3	36,7	9,6	28,4	13,7	1,7
<b>Insgesamt</b>							
1991 .....	100,0	86,3	13,7	5,7	8,2	2,1	–
1996 .....	100,0	83,5	16,5	6,0	10,8	3,7	–
2001 .....	100,0	79,9	20,1	7,0	13,9	6,1	–
2006 .....	100,0	74,8	25,2	8,9	16,4	9,0	1,9
2007 .....	100,0	74,5	25,5	8,8	16,4	9,2	2,0
2008 .....	100,0	74,8	25,2	8,9	16,0	8,4	2,0
2009 .....	100,0	75,2	24,8	8,6	16,0	8,4	1,8
2010 .....	100,0	74,6	25,4	8,9	15,9	8,1	2,4
2011 .....	100,0	74,9	25,1	8,9	15,9	8,5	2,5

1) Personen im Alter von 15 bis 64 Jahren nicht in Bildung oder Ausbildung; ohne Zeit- und Berufssoldat/-innen sowie Grundwehr- und Zivildienstleistende.

2) Bis 2004 Ergebnisse einer Bezugswoche im Frühjahr; ab 2005 Jahresdurchschnittswerte, sowie geänderte Erhebungs- und Hochrechnungsverfahren.

3) Vor 2006 ohne Zeitarbeitnehmer/-innen.

4) Mehrfachzählungen möglich.

5) Mit 20 oder weniger Arbeitsstunden pro Woche.

**Tabelle 1.3: Beschäftigte<sup>1)</sup> nach Erwerbsform 2006, in 1 000**  
 Ergebnisse des Mikrozensus

	Insgesamt	Normal- arbeit- nehmer/ -innen	Atypisch Beschäftigte	und zwar <sup>2)</sup>			
				befristet Beschäf- tigte	Teilzeit- beschäf- tigte <sup>3)</sup>	geringfügig Beschäftigte	Zeitarbeit- nehmer/ -innen
<b>Männer</b> .....	<b>15 642</b>	<b>13 493</b>	<b>2 149</b>	<b>1 337</b>	<b>650</b>	<b>572</b>	<b>377</b>
davon im Alter von ... bis unter ... Jahren							
15 – 25 .....	985	630	355	287	71	75	/
25 – 35 .....	3 244	2 630	613	427	135	111	122
35 – 45 .....	5 148	4 616	532	318	154	134	116
45 – 55 .....	4 135	3 747	388	203	141	126	69
55 – 65 .....	2 130	1 870	261	101	150	126	/
<b>Frauen</b> .....	<b>13 939</b>	<b>8 624</b>	<b>5 315</b>	<b>1 282</b>	<b>4 215</b>	<b>2 095</b>	<b>187</b>
davon im Alter von ... bis unter ... Jahren							
15 – 25 .....	948	558	391	277	137	106	/
25 – 35 .....	2 895	1 882	1 013	396	664	350	53
35 – 45 .....	4 468	2 608	1 860	332	1 607	737	56
45 – 55 .....	3 912	2 527	1 385	206	1 203	565	/
55 – 65 .....	1 716	1 049	667	71	604	337	/
<b>Insgesamt</b> .....	<b>29 582</b>	<b>22 117</b>	<b>7 465</b>	<b>2 619</b>	<b>4 865</b>	<b>2 667</b>	<b>564</b>
davon im Alter von ... bis unter ... Jahren							
15 – 25 .....	1 933	1 188	746	564	208	181	67
25 – 35 .....	6 139	4 513	1 626	823	799	461	175
35 – 45 .....	9 616	7 224	2 392	650	1 761	871	172
45 – 55 .....	8 048	6 275	1 773	410	1 344	691	111
55 – 65 .....	3 846	2 918	928	172	754	463	/
<b>Staatsangehörigkeit<sup>4)</sup></b>							
Deutsche/r .....	26 756	20 222	6 534	2 241	4 289	2 290	472
EU25-Ausländer/-innen .....	329	218	111	52	60	40	/
Nicht-EU25-Ausländer/-innen ..	2 497	1 677	820	326	517	337	79

**Tabelle 1.3: Beschäftigte<sup>1)</sup> nach Erwerbsform 2006, in 1 000**  
Ergebnisse des Mikrozensus

	Insgesamt	Normal- arbeit- nehmer/ -innen	Atypisch Beschäftigte	und zwar <sup>2)</sup>			
				befristet Beschäf- tigte	Teilzeit- beschäf- tigte <sup>3)</sup>	geringfügig Beschäftigte	Zeitarbeit- nehmer/ -innen
<b>Berufshauptgruppen<sup>5)</sup></b>							
Führungskräfte . . . . .	1 067	977	90	60	29	11	/
Akademische Berufe . . . . .	4 125	3 328	797	465	376	80	/
Technische und Gesundheitsfachkräfte . . . . .	6 517	5 148	1 369	469	922	297	73
Bürokräfte, kaufmännische Angestellte . . . . .	4 031	2 912	1 119	261	855	354	65
Dienstleistungsberufe, Verkäufer/-innen . . . . .	3 689	2 220	1 470	373	1 163	704	/
Fachkräfte in Landwirtschaft und Fischerei . . . . .	312	219	93	49	48	48	/
Handwerks- und verwandte Berufe . . . . .	4 402	3 820	583	315	193	151	139
Anlagen- und Maschinen- bediener/-innen . . . . .	2 411	2 036	375	170	159	124	82
Hilfsarbeitskräfte . . . . .	3 027	1 458	1 569	457	1 121	897	135
<b>Höchster beruflicher Ausbildungsabschluss</b>							
Ohne anerkannte Berufsausbildung <sup>6)</sup> . . . . .	4 568	2 848	1 720	586	1 140	802	133
Lehrausbildung; Abschluss an einer Berufsfachschule <sup>7)</sup> . . . . .	20 229	15 462	4 766	1 491	3 232	1 716	394
Tertiärer Abschluss <sup>8)</sup> . . . . .	4 632	3 689	943	527	471	140	/
Ohne Angabe . . . . .	153	118	35	15	22	9	-

Abweichungen in den Summen ergeben sich durch Runden der Zahlen.

- 1) Personen im Alter von 15 bis 64 Jahren nicht in Bildung oder Ausbildung; ohne Zeit- und Berufssoldat/-innen sowie Grundwehr- und Zivildienstleistende.
- 2) Mehrfachzählungen möglich.
- 3) Mit 20 oder weniger Arbeitsstunden pro Woche.
- 4) Unterscheidung zwischen EU- und Nicht-EU-Ausländern gemäß der 2006 aktuellen politischen Grenzen der EU mit 25 Mitgliedsstaaten.
- 5) Berufshauptgruppen der Internationalen Standardklassifikation für Berufe (ISCO-88).
- 6) Kein beruflicher Ausbildungsabschluss; Anlernausbildung oder berufliches Praktikum; Berufsvorbereitungsjahr.
- 7) Lehrausbildung; berufsqualifizierender Abschluss an einer Berufsfachschule; Vorbereitungsdienst für den mittleren Dienst in der öffentlichen Verwaltung.
- 8) Meister-/Technikerausbildung oder gleichwertiger Fachschulabschluss; Abschluss einer Fachschule der DDR; Abschluss einer (Verwaltungs-) Fachhochschule; Abschluss einer Universität; Promotion.

**Tabelle 1.4: Beschäftigte<sup>1)</sup> nach Erwerbsform 2010, in 1 000**  
Ergebnisse des Mikrozensus

	Insgesamt	Normal- arbeit- nehmer/ -innen	Atypisch Beschäftigte	und zwar <sup>2)</sup>			
				befristet Beschäf- tigte	Teilzeit- beschäf- tigte <sup>3)</sup>	geringfügig Beschäftigte	Zeitarbeit- nehmer/ -innen
<b>Männer</b> .....	<b>16 060</b>	<b>13 750</b>	<b>2 310</b>	<b>1 322</b>	<b>669</b>	<b>575</b>	<b>503</b>
davon im Alter von ... bis unter ... Jahren							
15 – 25 .....	965	623	342	258	65	67	60
25 – 35 .....	3 307	2 653	654	431	121	98	153
35 – 45 .....	4 524	3 993	531	279	151	126	137
45 – 55 .....	4 670	4 210	460	232	159	145	105
55 – 65 .....	2 594	2 272	323	122	173	140	/
<b>Frauen</b> .....	<b>14 844</b>	<b>9 319</b>	<b>5 525</b>	<b>1 439</b>	<b>4 261</b>	<b>1 942</b>	<b>238</b>
davon im Alter von ... bis unter ... Jahren							
15 – 25 .....	931	559	372	271	117	88	/
25 – 35 .....	3 014	1 999	1 015	469	603	290	51
35 – 45 .....	4 102	2 423	1 679	322	1 408	587	78
45 – 55 .....	4 513	2 880	1 633	277	1 402	608	70
55 – 65 .....	2 283	1 457	826	101	731	369	/
<b>Insgesamt</b> .....	<b>30 904</b>	<b>23 069</b>	<b>7 835</b>	<b>2 761</b>	<b>4 929</b>	<b>2 517</b>	<b>742</b>
davon im Alter von ... bis unter ... Jahren							
15 – 25 .....	1 897	1 182	714	529	183	155	84
25 – 35 .....	6 321	4 652	1 669	900	724	388	204
35 – 45 .....	8 626	6 416	2 210	601	1 558	713	215
45 – 55 .....	9 183	7 090	2 093	509	1 561	752	175
55 – 65 .....	4 878	3 729	1 149	223	904	509	64
<b>Staatsangehörigkeit<sup>4)</sup></b>							
Deutsche/r .....	28 257	21 400	6 857	2 392	4 344	2 155	600
EU25-Ausländer/-innen .....	975	684	292	113	183	101	/
EU27-Ausländer/-innen .....	1 031	718	314	126	195	107	/
Nicht-EU27-Ausländer/-innen ..	1 615	951	665	243	390	255	112

**Tabelle 1.4: Beschäftigte<sup>1)</sup> nach Erwerbsform 2010, in 1 000**  
Ergebnisse des Mikrozensus

	Insgesamt	Normal- arbeit- nehmer/ -innen	Atypisch Beschäftigte	und zwar <sup>2)</sup>			
				befristet Beschäf- tigte	Teilzeit- beschäf- tigte <sup>3)</sup>	geringfügig Beschäftigte	Zeitarbeit- nehmer/ -innen
<b>Berufshauptgruppen<sup>5)</sup></b>							
Führungskräfte . . . . .	1 280	1 163	117	63	35	14	/
Akademische Berufe . . . . .	4 499	3 667	832	500	350	66	/
Technische und Gesundheitsfachkräfte . . . . .	6 936	5 476	1 460	528	929	256	92
Bürokräfte, kaufmännische Angestellte . . . . .	4 077	2 935	1 141	258	872	325	82
Dienstleistungsberufe, Verkäufer/-innen . . . . .	3 933	2 371	1 562	440	1 201	673	/
Fachkräfte in Landwirtschaft und Fischerei . . . . .	321	236	85	43	44	44	/
Handwerks- und verwandte Berufe . . . . .	4 340	3 713	627	283	193	151	195
Anlagen- und Maschinenbediener/-innen . . . . .	2 423	1 995	428	186	159	129	107
Hilfsarbeitskräfte . . . . .	2 844	1 401	1 443	389	1 070	782	140
Ohne Angabe . . . . .	252	111	141	70	77	77	/
<b>Höchster beruflicher Ausbildungsabschluss</b>							
Ohne anerkannte Berufsausbildung <sup>6)</sup> . . . . .	3 983	2 324	1 659	571	1 088	752	152
Lehrausbildung; Abschluss an einer Berufsfachschule <sup>7)</sup> . . . . .	18 490	13 854	4 636	1 425	3 058	1 522	492
Tertiärer Abschluss <sup>8)</sup> . . . . .	8 274	6 774	1 500	748	759	231	96
Ohne Angabe . . . . .	158	117	41	17	24	11	/

Abweichungen in den Summen ergeben sich durch Runden der Zahlen.

- 1) Personen im Alter von 15 bis 64 Jahren nicht in Bildung oder Ausbildung; ohne Zeit- und Berufssoldat/-innen sowie Grundwehr- und Zivildienstleistende.
- 2) Mehrfachzählungen möglich.
- 3) Mit 20 oder weniger Arbeitsstunden pro Woche.
- 4) Unterscheidung zwischen EU- und Nicht-EU-Ausländern gemäß unterschiedlicher politischer Grenzen der EU; EU25 entspricht der Grenzen bis Dezember 2006; EU27 zuzüglich Bulgarien und Rumänien.
- 5) Berufshauptgruppen der Internationalen Standardklassifikation für Berufe (ISCO-88).
- 6) Kein beruflicher Ausbildungsabschluss; Anlernausbildung oder berufliches Praktikum; Berufsvorbereitungsjahr.
- 7) Lehrausbildung; Berufsqualifizierender Abschluss an einer Berufsfachschule; Vorbereitungsdienst für den mittleren Dienst in der öffentlichen Verwaltung.
- 8) Meister-/Technikerausbildung oder gleichwertiger Fachschulabschluss; Abschluss einer Fachschule der DDR; Abschluss einer (Verwaltungs-)Fachhochschule; Abschluss einer Universität; Promotion.

**Tabelle 2: Anteile Beschäftigter<sup>1)</sup> nach Erwerbsform in unterschiedlichen Berufsbereichen<sup>2)</sup>, in %  
Ergebnisse des Mikrozensus 2006 und 2010**

Berufsbereich	Insgesamt	Normal- arbeit- nehmer/ -innen	Atypisch Beschäftigte	und zwar <sup>3)</sup>			
				befristet Beschäf- tigte	Teilzeit- beschäf- tigte <sup>4)</sup>	geringfügig Beschäftigte	Zeitarbeit- nehmer/ -innen
<b>2006</b>							
Führungskräfte .....	100,0	91,6	8,4	5,6	2,7	1,0	/
Akademische Berufe .....	100,0	80,7	19,3	11,3	9,1	1,9	/
Technische und Gesundheitsfachkräfte .....	100,0	79,0	21,0	7,2	14,1	4,6	1,1
Bürokräfte, kaufmännische Angestellte .....	100,0	72,2	27,8	6,5	21,2	8,8	1,6
Dienstleistungsberufe, Verkäufer/ -innen .....	100,0	60,2	39,8	10,1	31,5	19,1	/
Fachkräfte in Landwirtschaft und Fischerei .....	100,0	70,2	29,8	15,7	15,4	15,4	/
Handwerks- und verwandte Berufe	100,0	86,8	13,2	7,2	4,4	3,4	3,2
Anlagen- und Maschinen- bediener/-innen .....	100,0	84,4	15,6	7,1	6,6	5,1	3,4
Hilfsarbeitskräfte .....	100,0	48,2	51,8	15,1	37,0	29,6	4,5
<b>2010</b>							
Führungskräfte .....	100,0	90,9	9,1	4,9	2,7	1,1	/
Akademische Berufe .....	100,0	81,5	18,5	11,1	7,8	1,5	/
Technische und Gesundheitsfachkräfte .....	100,0	79,0	21,0	7,6	13,4	3,7	1,3
Bürokräfte, kaufmännische Angestellte .....	100,0	72,0	28,0	6,3	21,4	8,0	2,0
Dienstleistungsberufe, Verkäufer/-innen .....	100,0	60,3	39,7	11,2	30,5	17,1	/
Fachkräfte in Landwirtschaft und Fischerei .....	100,0	73,5	26,5	13,5	13,8	13,7	/
Handwerks- und verwandte Berufe	100,0	85,6	14,4	6,5	4,5	3,5	4,5
Anlagen- und Maschinenbediener/-innen ...	100,0	82,3	17,7	7,7	6,5	5,3	4,4
Hilfsarbeitskräfte .....	100,0	49,3	50,7	13,7	37,6	27,5	4,9

1) Personen im Alter von 15 bis 64 Jahren nicht in Bildung oder Ausbildung; ohne Zeit- und Berufssoldat/-innen sowie Grundwehr- und Zivildienstleistende.

2) Berufshauptgruppen der Internationalen Standardklassifikation für Berufe (ISCO-88).

3) Mehrfachzählungen möglich.

4) Mit 20 oder weniger Arbeitsstunden pro Woche.

### **Dezilsverhältnis**

Der Analyse der Unterschiedlichkeit der Verdienste, insbesondere des Abstands zwischen geringen und hohen Verdiensten, wurde eine Definition zugrunde gelegt, die international üblich ist und beispielsweise von der OECD (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) und der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) verwendet wird: das Dezilsverhältnis. Hierzu werden zwei Verdienstschwel­len zueinander ins Verhältnis gesetzt: eine Schwelle zur Abgrenzung besonders geringer Verdienste und eine Schwelle für besonders hohe Verdienste. Den Schwellenwert für die geringen Verdienste bildet die Grenze des 1. Dezils. Das ist jene Verdienstgrenze, unter der genau 10 % aller Beschäftigten liegen. Den Schwellenwert für die hohen Verdienste bildet die Grenze des 9. Dezils: Es haben nur genau 10 % der Beschäftigten einen höheren Verdienst. Das Dezilsverhältnis sagt aus, wievielfach höher der Verdienst der 9. Dezilschwelle im Vergleich zur 1. Dezilschwelle ist.

Der mit dem Dezilsverhältnis gemessene Abstand zwischen hohen und geringen Verdiensten kann im weiteren in zwei Teile aufgliedert werden: den Abstand zwischen hohen und mittleren sowie den Abstand zwischen mittleren und geringen Verdiensten. Als mittlerer Verdienst wird dabei die 5. Dezilschwelle verwendet. Das ist jene Verdienstgrenze, unter der genau 50 % aller Beschäftigten liegen. Der Abstand zwischen hohen und mittleren Verdiensten wird durch das Verhältnis zwischen 9. und 5., der Abstand zwischen mittleren und geringen Verdiensten durch das Verhältnis zwischen 5. und 1. Dezilschwelle gemessen.

### **Abgrenzung der analysierten Beschäftigten**

International wird die Analyse in der Regel auf Vollzeitbeschäftigte eingegrenzt und der Bruttomonatsverdienst ausgewertet. Um jedoch der vergleichsweise großen Bedeutung von Teilzeitbeschäftigung und geringfügiger Beschäftigung in Deutschland Rechnung zu tragen, wurden alle Beschäftigten unabhängig von der Zahl der Arbeitsstunden pro Woche in diese Analyse einbezogen und der Bruttostundenverdienst ausgewertet. Vergleichszahlen, die sich allein auf Vollzeitbeschäftigte beziehen, wurden ergänzend ausgewiesen. Auch wenn die Zahlenwerte wie zu erwarten unterschiedlich ausfielen, zeigt der Vergleich, dass die verschiedenen Abgrenzungen der Beschäftigten keinen Einfluss auf die wesentlichen Ergebnisse der Analyse bezüglich der Entwicklung der Verdienstabstände hat.

Auszubildende wurden wegen ihrer besonderen Verdienstsituation aus der Analyse ausgeschlossen.

Die Gehalts- und Lohnstrukturerhebung 2001 war auf die Branchen des Produzierenden Gewerbes, das sind die Abschnitte C bis F der Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 1993 (WZ 93), und der marktbestimmten Dienstleistungen (Abschnitte G bis K der WZ 93, darunter Handel, Verkehr, Finanzdienstleistungen, Zeitarbeit) beschränkt. Der Zeitvergleich zwischen 2001 und 2010 musste deshalb auf diese Branchen eingegrenzt werden. Ab der Verdienststrukturerhebung 2006 wurden auch die Branchen der nichtmarktbestimmten Dienstleistungen (Abschnitte L bis O der WZ 2003) erfasst und somit Wirtschaftszweige einbezogen, in denen die öffentliche Hand stark vertreten ist, darunter öffentliche Verwaltung, Bildung und Gesundheitswesen.

**Tabelle 3: Dezile und Dezilsverhältnisse des Bruttostundenverdienstes beziehungsweise Bruttomonatsverdienstes\*)**

Ergebnisse der Gehalts- und Lohnstrukturerhebung 2001 und der Verdienststrukturerhebungen 2006 und 2010

Dezile und Dezilsverhältnisse	Einheit	2001	2006	2010
<b>Vollzeit- und Teilzeitbeschäftigte, Bruttostundenverdienst</b>				
Produzierendes Gewerbe, marktbestimmte und nichtmarktbestimmte Dienstleistungen				
1. Dezil .....	Euro	–	8,00	8,32
5. Dezil .....	Euro	–	14,93	15,68
9. Dezil .....	Euro	–	26,66	28,69
Verhältnis: 9. Dezil/1. Dezil .....	–	–	3,33	3,45
Verhältnis: 9. Dezil/5. Dezil .....	–	–	1,79	1,83
Verhältnis: 5. Dezil/1. Dezil .....	–	–	1,87	1,88
Produzierendes Gewerbe und marktbestimmte Dienstleistungen				
1. Dezil .....	Euro	7,80	7,83	8,00
5. Dezil .....	Euro	13,88	14,47	15,07
9. Dezil .....	Euro	24,70	27,77	29,90
Verhältnis: 9. Dezil/1. Dezil .....	–	3,17	3,55	3,74
Verhältnis: 9. Dezil/5. Dezil .....	–	1,78	1,92	1,98
Verhältnis: 5. Dezil/1. Dezil .....	–	1,78	1,85	1,88
<b>Vollzeitbeschäftigte, Bruttomonatsverdienst</b>				
Produzierendes Gewerbe, marktbestimmte und nichtmarktbestimmte Dienstleistungen				
1. Dezil .....	Euro	–	1 616	1 676
5. Dezil .....	Euro	–	2 697	2 862
9. Dezil .....	Euro	–	4 716	5 143
Verhältnis: 9. Dezil/1. Dezil .....	–	–	2,92	3,07
Verhältnis: 9. Dezil/5. Dezil .....	–	–	1,75	1,80
Verhältnis: 5. Dezil/1. Dezil .....	–	–	1,67	1,71
Produzierendes Gewerbe und marktbestimmte Dienstleistungen				
1. Dezil .....	Euro	1 586	1 583	1 600
5. Dezil .....	Euro	2 496	2 683	2 803
9. Dezil .....	Euro	4 366	4 886	5 314
Verhältnis: 9. Dezil/1. Dezil .....	–	2,75	3,09	3,32
Verhältnis: 9. Dezil/5. Dezil .....	–	1,75	1,82	1,90
Verhältnis: 5. Dezil/1. Dezil .....	–	1,57	1,69	1,75

\*) Bezogen auf Beschäftigte in Betrieben mit zehn und mehr Beschäftigten, ohne Auszubildende.

### Niedriglohn und Hochlohn

Der Analyse wurde eine Definition für Niedriglohn zugrunde gelegt, die international üblich ist und beispielsweise von der OECD (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) und der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) verwendet wird. Diese grenzt den Niedriglohnbereich relativ zur Verteilung der Verdienste aller betrachteten Beschäftigten ab. Dazu wird zunächst der Medianverdienst berechnet: Dieser teilt die betrachteten Verdienste in genau zwei Hälften, das heißt, genau eine Hälfte der Beschäftigten verdient weniger und die andere Hälfte mehr als diesen Wert. Gemäß der Definition spricht man von einem Niedriglohn, wenn der Verdienst eines Beschäftigten kleiner als zwei Drittel des Medianverdienstes ist.

Für die Abgrenzung des Hochlohnbereichs wird eine spiegelbildliche und von der ILO verwendete Definition zugrunde gelegt. Man spricht von einem Hochlohn, wenn der Verdienst eines Beschäftigten größer als das Anderthalbfache des Medianverdienstes ist.

### Abgrenzung der analysierten Beschäftigten

International wird die Analyse in der Regel auf Vollzeitbeschäftigte eingegrenzt und der Bruttomonatsverdienst ausgewertet. Um jedoch der vergleichsweise großen Bedeutung von Teilzeitbeschäftigung in Deutschland Rechnung zu tragen, wurden Teilzeitbeschäftigte in diese Analyse miteinbezogen und der Bruttostundenverdienst ausgewertet. Vergleichszahlen, die sich allein auf Vollzeitbeschäftigte beziehen, wurden ergänzend ausgewiesen. Auch wenn die Zahlenwerte wie zu erwarten unterschiedlich ausfielen, zeigt der Vergleich, dass die verschiedenen Abgrenzungen der Beschäftigten keinen Einfluss auf die wesentlichen Ergebnisse der Analyse bezüglich der Entwicklung des Anteils der Niedriglohnbezieher hat.

Die Analyse wurde auf sogenannte Kernerwerbstätige eingeschränkt, also Beschäftigte im Alter von 15 bis 64 Jahren ohne Auszubildende. Beschäftigte in Altersteilzeit wurden wegen ihrer besonderen Verdienstsituation ebenfalls ausgeschlossen.

Die Gehalts- und Lohnstrukturerhebung 2001 war auf die Branchen des Produzierenden Gewerbes, das sind die Abschnitte C bis F der Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 1993 (WZ 93), und der marktbestimmten Dienstleistungen (Abschnitte G bis K der WZ 93, darunter Handel, Verkehr, Finanzdienstleistungen, Zeitarbeit) beschränkt. Der Zeitvergleich zwischen 2001 und 2010 musste deshalb auf diese Branchen eingegrenzt werden. Ab der Verdienststrukturerhebung 2006 wurden auch die Branchen der nichtmarktbestimmten Dienstleistungen (Abschnitte L bis O der WZ 2003) erfasst und somit Wirtschaftszweige einbezogen, in denen die öffentliche Hand stark vertreten ist, darunter öffentliche Verwaltung, Bildung und Gesundheitswesen.

### Hinweise zur Interpretation der Ergebnisse

Zur Entlastung der Wirtschaft werden per Gesetz bestimmte Arbeitnehmergruppen nicht in die Verdienststrukturerhebung einbezogen. Das sind einerseits alle Arbeitnehmer der Land- und Forstwirtschaft, der Fischerei sowie Hauspersonal und andererseits alle Arbeitnehmer, die in Betrieben mit weniger als zehn Arbeitnehmern tätig sind. Dadurch kann die Verdienststrukturerhebung nicht feststellen, wie viele Arbeitnehmer einer bestimmten Gruppe, zum Beispiel Geringverdiener, es in absoluten Zahlen gibt.

Auch ist zu berücksichtigen, dass die nicht einbezogenen Arbeitnehmer im Durchschnitt geringere Verdienste haben als die einbezogenen Arbeitnehmer. **Die Ergebnisse der Verdienststrukturerhebung über die Verbreitung von geringen Verdiensten sind deshalb als Untergrenze zu betrachten.** Die hier vorgestellten Ergebnisse zur strukturellen Zusammensetzung und zum Trend des Niedriglohnbereichs werden davon nicht beeinträchtigt.

Für geringfügig Beschäftigte ist zu beachten, dass sie im Unterschied zu anderen Beschäftigungsformen kaum Abzüge für Lohnsteuer und Sozialversicherung haben. Viele geringfügig Beschäftigte stehen deshalb netto besser da, als der am Bruttoverdienst gemessene sehr hohe Anteil an Niedriglohnbeziehern vermuten lässt. Der mittlere Nettostundenverdienst geringfügig Beschäftigter fiel 2010 mit 8,00 Euro größer aus als der Vergleichswert beispielsweise von Zeitarbeiterinnen und Zeitarbeitnehmern (6,81 Euro) und erreichte 70 % des Vergleichswerts von Normalarbeitnehmern (11,44 Euro, siehe Tabelle 5.1).

**Tabelle 4: Anteil der Beschäftigten mit Niedriglohn beziehungsweise mit Hochlohn 2001, 2006 und 2010<sup>\*)</sup>**

Ergebnisse der Gehalts- und Lohnstrukturerhebung 2001 und der Verdienststrukturerhebungen 2006 und 2010

Grenzwerte und Anteile der Beschäftigten mit Niedriglohn beziehungsweise Hochlohn	Einheit	2001	2006	2010
<b>Vollzeit- und Teilzeitbeschäftigte, Bruttostundenverdienst</b>				
Produzierendes Gewerbe, marktbestimmte und nichtmarktbestimmte Dienstleistungen				
Grenzwert für ...				
Niedriglohn .....	Euro	–	9,90	10,36
Hochlohn .....	Euro	–	22,28	23,31
Anteil der Beschäftigten mit ...				
Niedriglohn .....	%	–	18,7	20,6
Hochlohn .....	%	–	17,3	18,1
Produzierendes Gewerbe und marktbestimmte Dienstleistungen				
Grenzwert für ...				
Niedriglohn .....	Euro	9,26	9,61	10,00
Hochlohn .....	Euro	20,84	21,63	22,50
Anteil der Beschäftigten mit ...				
Niedriglohn .....	%	17,4	20,5	21,7
Hochlohn .....	%	17,0	20,1	21,2
<b>Vollzeitbeschäftigte, Bruttomonatsverdienst</b>				
Produzierendes Gewerbe, marktbestimmte und nichtmarktbestimmte Dienstleistungen				
Grenzwert für ...				
Niedriglohn .....	Euro	–	1 797	1 907
Hochlohn .....	Euro	–	4 044	4 292
Anteil der Beschäftigten mit ...				
Niedriglohn .....	%	–	14,4	15,9
Hochlohn .....	%	–	16,6	17,7
Produzierendes Gewerbe und marktbestimmte Dienstleistungen				
Grenzwert für ...				
Niedriglohn .....	Euro	1 665	1 789	1 869
Hochlohn .....	Euro	3 747	4 025	4 205
Anteil der Beschäftigten mit ...				
Niedriglohn .....	%	12,3	15,6	17,2
Hochlohn .....	%	16,3	18,0	19,3

<sup>\*)</sup> Bezogen auf Beschäftigte in Betrieben mit zehn und mehr Beschäftigten, im Alter von 15 bis 64 Jahren, ohne Auszubildende und Altersteilzeit.

**Tabelle 5.1: Mittlere Brutto- beziehungsweise Nettostundenverdienste (Median) nach Beschäftigungsform 2010<sup>\*)</sup>, in Euro**  
Ergebnisse der Verdienststrukturerhebung 2010

Gegenstand der Nachweisung	Insgesamt	Normal- arbeiter/ -innen	Atypisch Beschäftigte	davon			
				Teilzeit- beschäftigte	befristet Beschäftigte	geringfügig Beschäftigte	Zeitarbeit- nehmer/ -innen
<b>Bruttostundenverdienst</b>							
<b>Insgesamt</b> .....	<b>15,54</b>	<b>17,09</b>	<b>10,36</b>	<b>14,45</b>	<b>12,06</b>	<b>8,19</b>	<b>8,91</b>
Frauen .....	14,21	15,64	10,76	14,62	12,00	8,24	8,31
Männer .....	16,89	18,17	10,00	12,64	12,10	8,08	9,15
Früheres Bundesgebiet einschließlich Berlin ....	16,05	17,66	10,68	14,64	12,50	8,37	9,25
Neue Bundesländer .....	12,37	13,43	8,33	10,99	9,98	6,48	7,63
<b>Alter von ... bis unter ... Jahren</b>							
15 – 25 .....	10,22	11,95	9,00	10,20	10,44	7,50	8,47
25 – 35 .....	14,13	15,22	11,13	13,28	13,13	8,36	9,18
35 – 45 .....	16,71	17,88	11,70	15,61	13,08	8,39	9,09
45 – 55 .....	16,90	18,07	10,62	14,61	11,59	8,37	8,75
55 – 65 .....	16,23	17,78	9,59	13,57	10,82	8,23	8,88
Ohne anerkannte Berufsausbildung .....	10,00	13,50	8,40	10,92	9,27	8,12	8,00
Mit Berufsausbildung .....	15,09	15,93	11,57	14,82	11,49	8,38	9,77
Hochschulabschluss .....	23,30	23,97	19,82	21,48	19,74	9,39	15,61
<b>Nach ausgeübtem Beruf<sup>1)</sup></b>							
Führungskräfte .....	29,09	29,51	23,80	25,51	21,90	/	/
Akademische Berufe .....	22,35	23,20	19,57	20,02	19,80	9,17	/
Techniker und gleichrangige nichttechnische Berufe .	19,09	20,14	14,54	17,79	14,18	9,21	12,81
Bürokräfte und verwandte Berufe .....	14,16	15,37	10,59	14,96	11,14	8,37	9,31
Dienstleistungsberufe und Verkäufer .....	11,34	12,89	8,95	12,52	9,65	7,50	8,75
Fachkräfte in Land- und Forstwirtschaft und Fischerei .....	11,94	12,91	8,45	/	/	/	/
Handwerks- und verwandte Berufe .....	15,28	15,97	10,48	12,92	12,25	8,16	10,52
Bediener von Anlagen und Maschinen und Montage- berufe .....	13,92	14,63	9,48	12,40	11,41	7,51	9,53
Hilfsarbeitskräfte .....	9,23	11,28	8,40	9,83	8,95	8,39	7,89
Unbekannt <sup>2)</sup> .....	16,96	17,64	13,45	16,03	12,20	7,33	–

**Tabelle 5.1: Mittlere Brutto- beziehungsweise Nettostundenverdienste (Median) nach Beschäftigungsform 2010<sup>\*)</sup>, in Euro**  
Ergebnisse der Verdienststrukturerhebung 2010

Gegenstand der Nachweisung	Insgesamt	Normal-arbeit-nehmer/-innen	Atypisch Beschäftigte	davon			
				Teilzeit-beschäftigte	befristet Beschäftigte	geringfügig Beschäftigte	Zeitarbeit-nehmer/-innen
<b>Arbeitgeber mit ... bis ... Beschäftigten</b>							
10 – 49 .....	12,49	13,69	9,39	12,08	10,24	8,16	9,57
50 – 249 .....	13,58	15,15	9,35	13,05	10,45	8,15	9,02
250 – 499 .....	15,56	17,22	10,00	14,54	11,47	8,26	9,04
500 – 999 .....	17,16	18,31	11,57	15,79	12,52	8,37	8,95
1 000 und mehr .....	18,57	19,87	13,08	16,29	13,82	8,23	8,30
<b>Arbeitgeber</b>							
Privatwirtschaftlich .....	14,69	16,46	9,58	13,51	10,94	8,20	8,90
Öffentlich .....	17,66	18,44	14,02	16,32	13,78	8,14	/
<b>Arbeitgeber ist ...</b>							
Tarifgebunden .....	17,49	18,83	11,96	15,67	13,36	8,40	9,00
Nicht tarifgebunden .....	13,13	14,54	9,23	12,66	10,32	8,00	8,55
				<b>Nettostundenverdienst</b>			
<b>Insgesamt .....</b>	<b>10,68</b>	<b>11,44</b>	<b>8,47</b>	<b>10,45</b>	<b>8,62</b>	<b>8,00</b>	<b>6,81</b>

\*) Bezogen auf Beschäftigte in Betrieben mit zehn und mehr Beschäftigten der Wirtschaftsabschnitte B bis S (WZ 2008), im Alter von 15 bis 64 Jahren, ohne Auszubildende und Altersteilzeit.

1) Internationale Standardklassifikation der Berufe ISCO-08.

2) Für die Beschäftigten des Wirtschaftsabschnitts O Öffentliche Verwaltung, Verteidigung; Sozialversicherung (WZ 2008) lagen keine Angaben zum ausgeübten Beruf vor.

**Tabelle 5.2: Anteil der Beschäftigten mit Niedriglohn nach Beschäftigungsform 2010<sup>\*)</sup>, in %**  
 Ergebnisse der Verdienststrukturerhebung 2010

Gegenstand der Nachweisung	Insgesamt	Normalarbeitnehmer/-innen	Atypisch Beschäftigte	davon			
				Teilzeitbeschäftigte	befristet Beschäftigte	geringfügig Beschäftigte	Zeitarbeitnehmer/-innen
<b>Insgesamt</b> .....	<b>20,6</b>	<b>10,8</b>	<b>49,8</b>	<b>20,9</b>	<b>33,5</b>	<b>84,3</b>	<b>67,7</b>
Frauen .....	26,5	15,1	47,6	19,2	35,5	84,8	72,9
Männer .....	15,8	8,1	53,7	34,3	31,6	83,4	65,4
Früheres Bundesgebiet einschließlich Berlin ....	18,0	7,7	47,7	19,5	29,6	83,5	63,5
Neue Bundesländer .....	36,8	29,0	67,5	45,2	53,6	92,0	89,4
<b>Alter von ... bis unter ... Jahren</b>							
15 – 25 .....	51,3	31,4	68,1	51,9	48,3	89,1	76,0
25 – 35 .....	22,7	13,1	44,1	27,3	23,8	82,3	64,5
35 – 45 .....	16,3	8,8	42,2	16,1	28,9	82,1	63,9
45 – 55 .....	16,2	8,9	48,2	19,1	39,2	84,2	69,3
55 – 65 .....	20,0	10,1	57,5	23,9	46,4	84,0	68,6
Ohne anerkannte Berufsausbildung .....	52,8	22,7	77,8	44,7	62,2	88,1	85,5
Mit Berufsausbildung .....	17,7	12,1	39,4	17,1	36,2	77,2	57,6
Hochschulabschluss .....	1,7	0,5	8,3	2,7	5,7	61,4	20,7
<b>Nach ausgeübtem Beruf<sup>1)</sup></b>							
Führungskräfte .....	0,9	0,5	6,6	3,0	3,0	/	/
Akademische Berufe .....	3,0	1,0	10,5	3,5	5,7	64,9	/
Techniker und gleichrangige nichttechnische Berufe .....	7,6	4,0	24,9	4,7	17,3	68,1	29,2
Bürokräfte und verwandte Berufe .....	23,4	10,9	48,1	13,2	39,4	80,3	62,5
Dienstleistungsberufe und Verkäufer .....	42,3	28,4	65,4	30,0	58,3	88,6	72,1
Fachkräfte in Land- und Forstwirtschaft und Fischerei .....	36,6	22,4	75,7	/	/	/	/
Handwerks- und verwandte Berufe .....	16,1	11,1	48,7	32,6	31,3	81,0	47,6
Bediener von Anlagen und Maschinen und Montageberufe .....	23,7	17,1	60,6	33,2	39,7	89,3	63,0
Hilfsarbeitskräfte .....	61,5	39,7	79,2	56,3	70,7	90,3	89,2
Unbekannt <sup>2)</sup> .....	2,9	0,3	15,0	1,6	19,1	84,8	–

**Tabelle 5.2: Anteil der Beschäftigten mit Niedriglohn nach Beschäftigungsform 2010<sup>\*)</sup>, in %**  
Ergebnisse der Verdienststrukturerhebung 2010

Gegenstand der Nachweisung	Insgesamt	Normal- arbeit- nehmer/ -innen	Atypisch Beschäf- tigte	davon			
				Teilzeit- beschäf- tigte	befristet Beschäf- tigte	gering- fügig Beschäf- tigte	Zeitarbeit- nehmer/ -innen
<b>Arbeitgeber mit ... bis ... Beschäftigten</b>							
10 – 49 .....	33,9	23,2	62,7	35,1	51,1	82,7	61,6
50 – 249 .....	28,5	16,1	60,8	28,8	48,6	85,9	66,2
250 – 499 .....	20,9	9,2	53,1	23,4	40,8	85,4	66,0
500 – 999 .....	14,3	6,5	42,1	16,0	32,1	83,1	64,6
1 000 und mehr .....	8,4	1,8	31,5	8,1	17,3	83,9	74,4
<b>Arbeitgeber</b>							
Privatwirtschaftlich .....	25,0	13,7	58,0	27,1	43,8	84,8	68,0
Öffentlich .....	6,3	1,4	22,0	4,8	16,8	80,0	/
<b>Arbeitgeber ist ...</b>							
Tarifgebunden .....	11,9	3,7	38,3	12,3	21,9	81,8	67,2
Nicht tarifgebunden .....	31,0	19,7	62,2	31,8	50,4	85,5	69,2

<sup>\*)</sup> Bezogen auf Beschäftigte in Betrieben mit zehn und mehr Beschäftigten der Wirtschaftsabschnitte B bis S (WZ 2008), im Alter von 15 bis 64 Jahren, ohne Auszubildende und Altersteilzeit.

1) Internationale Standardklassifikation der Berufe ISCO-08.

2) Für die Beschäftigten des Wirtschaftsabschnitts O Öffentliche Verwaltung, Verteidigung; Sozialversicherung (WZ 2008) lagen keine Angaben zum ausgeübten Beruf vor.

Lesehinweis: Die Prozentwerte geben an, wie hoch der Anteil der Niedriglohnbezieher in der jeweiligen Beschäftigtengruppe ist.

**Tabelle 6: Wirtschaftszweige mit den höchsten Anteilen Niedriglohnbezieher 2010<sup>\*)</sup>, in %**  
 Ergebnisse der Gehalts- und Lohnstrukturerhebung 2001 und der Verdienststrukturerhebungen  
 2006 und 2010

Wirtschaftszweig (WZ 2008)	Beschäftigte insgesamt	Niedriglohnbezieher	Davon						Beschäftigte von tarifgebundenen Arbeitgebern
			Normalarbeitnehmer/-innen	atypisch Beschäftigte	davon				
					Teilzeitbeschäftigte	befristet Beschäftigte	geringfügig Beschäftigte	Zeitarbeitnehmer/-innen	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
49.32 Betrieb von Taxis . . . . .	100	87,0	45,1	41,9	8,1	3,5	30,3	X	2,4
96.02 Friseur- und Kosmetiksalons	100	85,6	59,7	25,9	5,2	10,5	10,3	X	42,5
81.2 Reinigung von Gebäuden, Straßen und Verkehrsmitteln . . . . .	100	81,5	21,6	59,9	12,9	6,9	40,2	X	69,7
56.1 Restaurants, Gaststätten, Imbissstuben, Cafés, Eissalons u. Ähnliches . . .	100	77,3	30,1	47,2	7,5	9,8	30,0	X	37,8
96.01 Wäscherei und chemische Reinigung . . . . .	100	73,6	52,1	21,5	3,4	5,9	12,2	X	26,1
59.14 Kinos . . . . .	100	73,5	14,2	59,3	14,6	3,7	41,0	X	11,6
47.2 Einzelhandel mit Nahrungs- und Genussmitteln, Getränken und Tabakwaren (in Verkaufsräumen) . . . . .	100	68,9	38,7	30,2	5,1	4,8	20,3	X	17,8
82.2 Call Center . . . . .	100	68,1	36,7	31,5	3,6	23,5	4,4	X	6,0
78.2 Überlassung von Arbeitskräften (Zeitarbeit) . . . . .	100	67,7	X	67,7	X	X	X	67,7	76,2
56.2 Caterer und Erbringung sonstiger Verpflegungsdienstleistungen . . . . .	100	64,5	31,3	33,3	7,6	9,5	16,2	X	26,7
55.1 Hotels, Gasthöfe und Pensionen . . . . .	100	62,3	31,5	30,9	3,7	8,7	18,5	X	37,6
80.1 Private Wach- und Sicherheitsdienste . . . . .	100	60,3	36,1	24,2	1,9	9,7	12,6	X	51,8
78.1 Vermittlung von Arbeitskräften . . . . .	100	57,2	38,4	18,7	2,2	13,2	3,3	X	69,2
10.7 Herstellung von Back- und Teigwaren . . . . .	100	56,3	30,4	25,9	3,2	4,0	18,7	X	32,1
92.0 Spiel-, Wett- und Lotteriewesen . . . . .	100	55,0	25,8	29,2	3,6	9,2	16,5	X	12,7
81.1 Hausmeisterdienste . . . . .	100	54,9	25,4	29,5	5,3	6,0	18,1	X	38,8
10.1 Schlachten und Fleischverarbeitung . . . . .	100	50,5	34,2	16,3	3,1	3,1	10,1	X	19,2
93.1 Erbringung von Dienstleistungen des Sports . . . . .	100	50,0	9,4	40,6	2,0	5,0	33,6	X	15,3
49.4 Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte . . . . .	100	47,8	34,4	13,4	1,4	4,1	7,8	X	8,8
82.9 Erbringung sonstiger wirtschaftlicher Dienstleistungen für Unternehmen und Privatpersonen . . . . .	100	42,6	14,6	27,9	2,9	5,4	19,7	X	19,5

<sup>\*)</sup> Bezogen auf Beschäftigte in Betrieben mit zehn und mehr Beschäftigten, im Alter von 15 bis 64 Jahren, ohne Auszubildende und Altersteilzeit.

Lesehinweis: Die Prozentangaben geben immer den Anteil der jeweiligen Beschäftigtengruppe an allen Beschäftigten im jeweiligen Wirtschaftszweig wieder. In Spalte 2 ist der Anteil der Niedriglohnbezieher an den Beschäftigten des jeweiligen Wirtschaftszweigs dargestellt. In den Spalten 3 bis 8 wird dieser Anteil nach Beschäftigungsformen additiv aufgegliedert. Das heißt, die Summe der Spalten 3 und 4 ergibt Spalte 2; die Summe der Spalten 5 bis 8 ergibt Spalte 4. Lesebeispiele: 59,7 % aller Beschäftigten in Friseur- und Kosmetiksalons sind Normalarbeitnehmer/-innen mit Niedriglohn. 59,3 % aller Beschäftigten in Kinos sind atypisch Beschäftigte mit Niedriglohn. 41,0 % aller Beschäftigten in Kinos sind geringfügig Beschäftigte mit Niedriglohn.

### **Entgeltumwandlung**

Seit Beginn des Jahres 2002 haben alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer einen grundsätzlichen Anspruch auf betriebliche Altersvorsorge durch Entgeltumwandlung. Das heißt, Beschäftigte können Teile ihres künftigen Gehalts, Sonderzahlungen (zum Beispiel Weihnachts- und Urlaubsgeld) oder auch Gehaltserhöhungen in sogenannte Anwartschaften auf Betriebsrente umwandeln. Der Arbeitgeber muss diesem Wunsch nachkommen. So ist es auch für Mitarbeiter in kleinen und mittelgroßen Unternehmen möglich, bei der Bildung einer Betriebsrente in den Genuss von Steuervorteilen und Beitragsersparnissen zu kommen. Das Recht auf Entgeltumwandlung ist allerdings dem sogenannten Tarifvorrang untergeordnet. Das bedeutet: Mitglieder einer Gewerkschaft oder Beschäftigte, für die ein allgemein verbindlicher Tarifvertrag gilt, können ihren Tariflohn nur umwandeln, wenn der Tarifvertrag das ausdrücklich vorsieht. Dadurch werden Betriebe von Einzelvereinbarungen entlastet, und die betriebliche Altersvorsorge wird flächendeckend für ganze Branchen gebündelt.

(Quelle: Bundesministerium für Arbeit und Soziales)

### **Abgrenzung der analysierten Beschäftigten**

Das Betriebsrentengesetz beschränkt den Arbeitnehmerbegriff der Entgeltumwandlung auf Personen, die in der gesetzlichen Rentenversicherung pflichtversichert sind. Geringfügig Beschäftigte, sofern sie nicht auf die Versicherungsfreiheit in der Rentenversicherung verzichtet haben, und Beamte haben somit keinen Anspruch auf Entgeltumwandlung. Beide Beschäftigtengruppen wurden deshalb aus der Analyse ausgeschlossen.

Nur für einen sehr geringen Teil der Beschäftigten der Wirtschaftszweige O „Öffentliche Verwaltung, Verteidigung; Sozialversicherung“ und P „Erziehung und Unterricht“ der Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2008 (WZ 2008) konnten Angaben über Entgeltumwandlung erhoben werden. Ohne eine vollständige Erfassung in diesen Wirtschaftszweigen kann jedoch die Situation der Entgeltumwandlung im öffentlichen Dienst nicht dargestellt werden und unterblieb somit. Um durch die unvollständige Erfassung auch das Gesamtbild nicht zu verfälschen, wurden die Beschäftigten beider Wirtschaftszweige aus der Analyse der Entgeltumwandlung ausgeschlossen.

Um die Konsistenz mit den Analysen zum Niedriglohn zu gewährleisten, wurde die Einschränkung auf Beschäftigte im Alter von 15 bis 64 Jahren, ohne Auszubildende und Altersteilzeit, beibehalten.

**Tabelle 7: Beschäftigte mit Entgeltumwandlung 2010<sup>\*)</sup>**  
 Ergebnisse der Verdienststrukturerhebung 2010

Gegenstand der Nachweisung	Anteil der Beschäftigten mit Entgeltumwandlung an allen Beschäftigten	Anteil der Entgeltumwandlung am Bruttojahresverdienst von Beschäftigten mit Entgeltumwandlung	Entgeltumwandlung je Beschäftigten mit Entgeltumwandlung
	%		Euro
<b>Insgesamt</b> .....	<b>22,2</b>	<b>2,9</b>	<b>1 350</b>
<b>Bruttostundenverdienst</b>			
niedrig (kleiner 10,36 Euro) .....	6,2	4,1	700
mittel (von 10,36 Euro bis 23,31 Euro) .....	22,4	3,3	1 126
hoch (größer 23,31 Euro) .....	36,4	2,6	1 902
Frauen .....	20,2	3,4	1 171
Männer .....	23,6	2,8	1 457
Früheres Bundesgebiet einschließlich Berlin .....	23,1	2,9	1 389
Neue Bundesländer .....	16,7	2,8	1 004
<b>Alter von ... bis unter ... Jahren</b>			
15 – 25 .....	10,6	3,1	855
25 – 35 .....	18,1	3,0	1 150
35 – 45 .....	24,4	2,8	1 344
45 – 55 .....	25,5	2,9	1 447
55 – 65 .....	22,0	3,1	1 479
Ohne anerkannte Berufsausbildung .....	13,2	2,9	1 003
Mit Berufsausbildung .....	22,6	3,1	1 268
Hochschulabschluss .....	29,7	2,6	1 914
<b>Nach ausgeübtem Beruf<sup>1)</sup></b>			
Führungskräfte .....	37,2	2,3	2 335
Akademische Berufe .....	26,1	2,8	1 793
Techniker und gleichrangige nichttechnische Berufe .....	28,4	2,9	1 501
Bürokräfte und verwandte Berufe .....	25,5	3,5	1 205
Dienstleistungsberufe und Verkäufer .....	14,6	3,2	927
Fachkräfte in Land- und Forstwirtschaft und Fischerei .....	14,8	3,6	1 119
Handwerks- und verwandte Berufe .....	20,9	3,0	1 117
Bediener von Anlagen und Maschinen und Montageberufe .....	18,9	2,8	1 049
Hilfsarbeitskräfte .....	9,0	3,0	748
<b>Arbeitgeber mit ... bis ... Beschäftigten</b>			
10 – 49 .....	18,8	3,4	1 297
50 – 249 .....	19,5	2,9	1 255
250 – 499 .....	23,5	2,9	1 356
500 – 999 .....	26,4	2,9	1 379
1 000 und mehr .....	26,6	2,8	1 457
<b>Arbeitgeber ist ...</b>			
Tarifgebunden .....	26,2	2,8	1 344
Nicht tarifgebunden .....	18,6	3,1	1 358

<sup>\*)</sup> Bezogen auf Beschäftigte in Betrieben mit zehn und mehr Beschäftigten der Wirtschaftsabschnitte B bis N, Q, R und S (WZ 2008), im Alter von 15 bis 64 Jahren, ohne Auszubildende, Altersteilzeit, Beamte und nichtrentenversicherungspflichtige geringfügig Beschäftigte.

<sup>1)</sup> Internationale Standardklassifikation der Berufe ISCO-08.

## Mikrozensus

### Was beschreibt der Mikrozensus?

Der Mikrozensus ist die amtliche Repräsentativstatistik über die Bevölkerung und den Arbeitsmarkt in Deutschland. Die Arbeitskräfteerhebung der Europäischen Union (EU) ist in den Mikrozensus integriert. Bereits seit 1957 – in den neuen Ländern (einschließlich Berlin-Ost) seit 1991 – liefert der Mikrozensus statistische Informationen in tiefer fachlicher und regionaler Gliederung über die Bevölkerungsstruktur, die wirtschaftliche und soziale Lage der Bevölkerung, der Familien, Lebensgemeinschaften und Haushalte, die Erwerbstätigkeit, Arbeitsuche, Aus- und Weiterbildung, Wohnverhältnisse und Gesundheit.

Der Mikrozensus dient dazu, in regelmäßigen und kurzen Abständen Eck- und Strukturdaten über die genannten Erhebungsinhalte sowie deren Veränderung zu ermitteln und dadurch die Datenlücke zwischen zwei Volkszählungen zu füllen. Dabei ist der Mikrozensus als Mehrthemenumfrage angelegt und integriert zahlreiche und sehr vielfältige Themenbereiche. Für eine Reihe kleinerer Erhebungen der empirischen Sozial- und Meinungsforschung sowie der amtlichen Statistik dient der Mikrozensus als Hochrechnungs-, Adjustierungs- und Kontrollinstrument. Ein wichtiges Instrument für europäische und nationale Nutzer ist daneben die in den Mikrozensus integrierte Arbeitskräfteerhebung, die in allen EU-Mitgliedsstaaten harmonisiert ist und Vergleiche zu Fragen der Erwerbsbeteiligung und Erwerbslosigkeit ermöglicht. Die meisten Merkmale der Arbeitskräfteerhebung sind zugleich Merkmale des Mikrozensus.

Die Mikrozensusergebnisse gehen ein in Regierungsberichte, in das Jahresgutachten des Sachverständigenrates zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, bilden die Grundlage für die laufende Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, den jährlichen Rentenversicherungsbericht der Bundesregierung und vieles andere mehr. Die Ergebnisse der Arbeitskräfteerhebung werden unter anderem herangezogen für die Ermittlung der EU-Indikatoren zur Beschäftigungspolitik und zur nachhaltigen Entwicklung sowie für die Verteilung der Mittel aus den Regional- und Sozialfonds der Europäischen Union. Zudem bildet die Arbeitskräfteerhebung die Grundlage für die monatliche Berichterstattung zur Erwerbslosigkeit in den EU-Mitgliedsstaaten.

### Wie wird der Mikrozensus erhoben?

Der Mikrozensus ist eine dezentrale Statistik. Seine organisatorische und technische Vorbereitung erfolgt im Statistischen Bundesamt, die Durchführung der Befragung und die Aufbereitung der Daten obliegt den Statistischen Landesämtern. Er basiert auf einem zeitlich befristeten Gesetz, dem sogenannten Mikrozensusgesetz. Im Jahr 2004 wurde das bis dahin gültige "Gesetz zur Durchführung einer Repräsentativstatistik über die Bevölkerung und den Arbeitsmarkt sowie die Wohnsituation der Haushalte" vom 17. Januar 1996 (Mikrozensusgesetz 1996 - MZG 1996, BGBl. I Seite 34) durch das gleich lautende Mikrozensusgesetz vom 24. Juni 2004 (MZG 2005, BGBl. I Seite 1350) abgelöst. Durch die neue Rechtsgrundlage wurde der Mikrozensus für die Jahre 2005 bis 2012 methodisch und inhaltlich neu gestaltet.

Kennzeichnend für die Erhebungsform des Mikrozensus bis 2004 war das Konzept der festen Berichtswoche, das heißt die meisten Fragen bezogen sich auf die Gegebenheiten in einer einzelnen Berichtswoche im Jahr. In der Regel handelte es sich um die letzte feiertagsfreie Woche im April. Die Mikrozensusergebnisse bis 2004 lieferten somit eine Momentaufnahme der Verhältnisse im Frühjahr und waren – je nach Merkmal mehr oder weniger stark – durch saisonale Schwankungen beeinflusst. Das Mikrozensusgesetz (MZG) 2005 ordnet in Paragraph 3 eine unterjährig, kontinuierliche Erhebung an. Bei dieser Erhebungsform soll das gesamte Befragungsvolumen gleichmäßig auf alle Kalenderwochen des Jahres verteilt werden, wobei die letzte Woche vor der Befragung die Berichtswoche darstellt (sogenannte gleitende Berichtswoche). Damit sollten den Nutzerinnen und Nutzern des Mikrozensus neben jährlichen auch vierteljährliche Durchschnittsergebnisse zur Verfügung gestellt werden. Die vierteljährliche Veröffentlichung von Quartalergebnissen wird allerdings wegen methodischer Schwierigkeiten gegenwärtig noch geprüft.

Das Frageprogramm des Mikrozensus ist hinsichtlich der in den einzelnen Jahren zu erhebenden Tatbestände und Periodizitäten in Paragraph 4 des Mikrozensusgesetzes (MZG) 2005 festgelegt. Im Gegensatz zu dem bis 2004 gültigen Gesetz sind keine Unterstichproben mehr vorgesehen, das heißt der Auswahlsatz liegt für alle Merkmale einheitlich bei 1 % der

Bevölkerung. Damit ist der Mikrozensus die größte jährliche Haushaltsbefragung in Europa. Wie schon im Zeitraum 1996 bis 2004 gibt es neben dem jährlichen Grundprogramm eine Reihe von Merkmalen, die nur im Abstand von vier Jahren zu erheben sind (vierjährige Zusatzprogramme, zum Beispiel Fragen zur Gesundheit, deren Beantwortung freiwillig ist).

Inhaltliche Neuerungen im Erhebungsprogramm des Mikrozensus ab 2005 bestehen im Wesentlichen in der Aufnahme des neuen Themenkomplexes "Migration und Integration". Die zugehörigen Fragen werden teils jährlich, teils vierjährlich gestellt. Im Bereich "Bildung" werden erstmals die Fachrichtung des höchsten beruflichen Abschlusses und die Art des beruflichen Abschlusses neben einem Hochschulabschluss erfragt. Um die Belastung der Befragten nicht zu erhöhen, wurden im Gegenzug einige Merkmale aus dem Frageprogramm des Mikrozensus gestrichen (unter anderem Eheschließungsjahr, gegenwärtiger Besuch von Kindergarten, -krippe, -hort, normalerweise und tatsächlich geleistete Wochenarbeitszeit in Tagen, Pflegebedürftigkeit, Betriebswechsel).

Der Mikrozensus ist eine Zufallsstichprobe, bei der alle Haushalte die gleiche Auswahlwahrscheinlichkeit haben. Dazu werden aus dem Bundesgebiet Flächen (Auswahlbezirke) ausgewählt, in denen alle Haushalte und Personen befragt werden (einstufige Klumpenstichprobe). Ein Viertel aller in der Stichprobe enthaltenen Haushalte (beziehungsweise Auswahlbezirke) wird jährlich ausgetauscht. Folglich bleibt jeder Haushalt vier Jahre in der Stichprobe (Verfahren der partiellen Rotation).

Im Mikrozensus kommen verschiedene Erhebungsinstrumente zum Einsatz. Im Vordergrund steht die persönliche Befragung aller Personen im Haushalt durch die Interviewerinnen und Interviewer der Statistischen Landesämter. Die Haushaltsmitglieder haben auch die Möglichkeit, selbst einen Fragebogen auszufüllen (schriftliche Befragung), was auf gut 20 % der befragten Haushalte zutrifft. Die Auskunftserteilung unterliegt weitgehend der Auskunftspflicht. Nur für wenige Merkmale hat der Gesetzgeber die freiwillige Auskunftserteilung angeordnet. Merkmale, die ausschließlich Merkmale der Arbeitserhebung darstellen, sind stets mit freiwilliger Auskunftserteilung verbunden. Im Mikrozensus sind so genannte Proxy-Interviews zulässig, das heißt ein Haushaltsmitglied darf stellvertretend für andere Haushaltsmitglieder antworten. Fremdauskünfte liegen für etwa 25 % bis 30 % der Personen ab 15 Jahren vor.

Aufgrund der Auskunftspflicht ist der Anteil der bekannten Ausfälle an den zu befragenden Haushalten (Unit-Nonresponse) mit rund 5 % sehr gering. Die Ausfallquote bei einzelnen Fragen beziehungsweise Merkmalen (Item-Nonresponse) liegt in den meisten Fällen bei deutlich unter 10 %, in Einzelfällen – insbesondere bei sensiblen Merkmalen mit freiwilliger Auskunftserteilung – aber auch erheblich höher. Im Vergleich zu den Mikrozensus bis 2004 ist der Item-Nonresponse zurückgegangen. Dies dürfte vor allem darauf zurückzuführen sein, dass mit dem Übergang auf die kontinuierliche Erhebungsform ein flächendeckender Laptop-Einsatz realisiert wurde, der zu einer weiteren Standardisierung der Interviews führte.

#### **Wann werden die Mikrozensusergebnisse veröffentlicht?**

Jahresergebnisse stehen rund drei Monate nach Abschluss eines Erhebungsjahres zur Verfügung. Die monatlichen Verläufe und die Quartalsverläufe sind aufgrund methodischer Effekte von einer starken Volatilität geprägt. Aus diesem Grund wurden vom Statistischen Bundesamt bisher ausschließlich Jahresergebnisse (Jahresdurchschnitt) veröffentlicht. Die Möglichkeit der Veröffentlichung von Quartalsergebnissen wird gegenwärtig noch geprüft.

Die Bundesergebnisse des Mikrozensus werden als Online-Produkte im Bereich Publikationen, Fachveröffentlichungen und in den verschiedenen Fachserien und Querschnittsveröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes publiziert. Ergebniskommentierungen und Methodenberichte werden unter anderem in der Zeitschrift "Wirtschaft und Statistik" (herausgegeben vom Statistischen Bundesamt; erscheint monatlich) veröffentlicht. Zu aktuellen Themen werden Ergebnisse in einer Pressekonferenz und Pressemitteilungen bekannt gegeben. Der Veröffentlichungskalender und die Pressemitteilungen sind im Internetangebot des Statistischen Bundesamtes abrufbar. Neben Bundesergebnissen sind auch vielfältige Ergebnisse für die Länder verfügbar, die von den jeweiligen Statistischen Landesämtern veröffentlicht werden.

### Wie genau ist der Mikrozensus?

Bei Stichprobenerhebungen wie dem Mikrozensus treten zwei Arten von Fehlern auf: ein zufallsbedingter und ein systematischer Fehler. Zufallsbedingte Fehler sind Abweichungen, die darauf zurückzuführen sind, dass nicht alle Einheiten der Grundgesamtheit befragt wurden. Als Schätzwert für den zufallsbedingten Stichprobenfehler dient der so genannte Standardfehler, der aus den Einzeldaten der Stichprobe berechnet wird. Für hochgerechnete Jahresergebnisse unter 5 000 und – nach vorläufigen Berechnungen – hochgerechnete Quartalsergebnisse unter 20 000, das heißt für weniger als 50 Fälle in der Stichprobe, geht der einfache relative Standardfehler über 15 % hinaus. Solche Ergebnisse haben nur noch einen geringen Aussagewert und sollten deshalb für Vergleiche nicht mehr herangezogen werden. Hochgerechnete Besetzungszahlen unter 5 000 auf Jahresebene beziehungsweise unter 20 000 auf Quartalsebene werden demzufolge nicht nachgewiesen und in Veröffentlichungen des Mikrozensus durch einen Schrägstrich ("/") ersetzt.

Systematische Fehler sind nicht zufallsabhängige Abweichungen, die aus Fehlern auf sämtlichen Stufen der Statistikproduktion resultieren können (zum Beispiel Mängel bei der adäquaten Konzeption der Fragebogengestaltung und der Interviewerschulung, fehlerhafte Angaben der Befragten und der Interviewer, Datenerfassungsfehler). Die Ergebnisse des Mikrozensus hinsichtlich der nach dem Labour-Force-Konzept der Internationalen Arbeitsorganisation (kurz: ILO-Konzept) gemessenen Erwerbsbeteiligung weichen trotz deutlicher Verbesserungen in den letzten Jahren nach wie vor teilweise von denen anderer arbeitsmarktstatistischer Datenquellen ab. Für das Jahr 2011 weist der Mikrozensus im Vergleich zur Erwerbstätigenrechnung der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen 3,0 % Erwerbstätige weniger aus.

Nähere Vergleichsanalysen deuten darauf hin, dass Abweichungen insbesondere bei kleineren und geringfügigen Tätigkeiten sowie der Suche danach festzustellen sind. Zur Untersuchung dieser Abweichungen wurde im Jahr 2008 im Rahmen eines Bund-Länder-Projektes eine Nachbefragung durchgeführt. Rund 4 000 Personen, die zuvor bereits am Mikrozensus teilgenommen hatten, wurden von den teilnehmenden Statistischen Landesämtern noch einmal telefonisch zu ihrem Erwerbsstatus befragt. Das Erhebungsinstrument der Nachbefragung wurde dabei speziell auf die Erfassung kleinerer Tätigkeiten und Nebenjobs hin optimiert. Vergleiche zwischen den im Mikrozensus und in der Nachbefragung gemachten Angaben machen deutlich, dass insbesondere Schüler/-innen, Studenten/-innen und Rentner/-innen mit einem Gelegenheitsjob oder einer geringfügigen Beschäftigung diese Tätigkeit häufig erst in der Nachbefragung angegeben hatten. Es ist daher davon auszugehen, dass sich diese Gruppen, die sich nach ihrem Alltagsverständnis nicht als Erwerbstätige sehen, in besonderem Maße an ihrem überwiegenden sozialen Status (also zum Beispiel Schüler/-in oder Rentner/-in) orientieren und sich durch die Fragen zur Erwerbsbeteiligung im Mikrozensus nicht immer angesprochen fühlen. Von geringerem Ausmaß sind dagegen die Effekte durch stellvertretende Auskunftserteilung: Rund ein Viertel der Antworten werden als sogenannte "Proxy-Interviews" stellvertretend durch andere Haushaltsmitglieder gegeben. Die Nachbefragung hat deutlich gemacht, dass die Effekte der Proxy-Interviews die Ergebnisunterschiede allenfalls zu einem kleinen Teil erklären können. Zwar wurden in einzelnen Themenfeldern Abweichungen zwischen den Angaben, die im Mikrozensus-Interview andere Personen gemacht hatten, und den Selbstauskünften in der Nachbefragung festgestellt; diese Unterschiede bewegen sich jedoch überwiegend in dem Rahmen der Abweichungen, die bei allen Befragten – unabhängig davon, ob sie selbst oder andere im Mikrozensus/LFS befragt wurden – festzustellen waren.

## Verdienststrukturerhebung

### Was beschreibt die Verdienststrukturerhebung?

In der Verdienststrukturerhebung werden Daten zu Verdiensten erfasst. Sie sind untergliedert nach Wirtschaftszweigen und persönlichen Angaben über die Arbeitnehmer wie Geschlecht, Geburtsjahr, die Dauer der Unternehmenszugehörigkeit, Beruf und Ausbildungsabschluss. Zudem werden Merkmale über das Beschäftigungsverhältnis erhoben: Anzahl der bezahlten Arbeitsstunden, Angaben zu Tarifvertrag, Leistungsgruppe, Art der Beschäftigung und den Umfang des Urlaubsanspruchs.

Die Verdienststrukturerhebung ermöglicht damit Aussagen über die Verteilung der Arbeitnehmerverdienste sowie über den Einfluss wichtiger, die individuelle Verdiensthöhe bestimmende Faktoren.

### Wie werden die Daten für die Verdienststrukturerhebung ermittelt?

Die Verdienststrukturerhebung ist eine dezentral durchgeführte Statistik. Für die Erhebung, Prüfung und Aufbereitung der Länderergebnisse sind die Statistischen Landesämter zuständig. Aufgabe des Statistischen Bundesamtes ist die methodische Vorbereitung und Weiterentwicklung dieser Statistik sowie die Zusammenführung der Länderergebnisse zu einem Bundesergebnis und dessen Veröffentlichung.

Die Verdienststrukturerhebung wird seit dem Jahr 1951 durchgeführt, seit dem Berichtsjahr 2006 findet sie regelmäßig alle vier Jahre statt. Für das Berichtsjahr 2010 wurden Betriebe des Produzierenden Gewerbes und des Dienstleistungsbereichs (Wirtschaftsabschnitte B bis S der Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2008) einbezogen.

Zur Entlastung der Wirtschaft werden per Gesetz nicht einbezogen einerseits alle Arbeitnehmer/-innen des Wirtschaftsabschnitts Land- und Forstwirtschaft, Fischerei sowie des Wirtschaftsabschnitts Private Haushalte mit Hauspersonal und andererseits alle Arbeitnehmer, die in Betrieben mit weniger als zehn Arbeitnehmern tätig sind. Dadurch kann die Verdienststrukturerhebung nicht feststellen, wie viele Arbeitnehmer einer bestimmten Gruppe, zum Beispiel Geringverdiener, es im Berichtsjahr genau gab. Auch ist zu berücksichtigen, dass die nicht einbezogenen Arbeitnehmer im Durchschnitt geringere Verdienste haben als die einbezogenen Arbeitnehmer. Ergebnisse der Verdienststrukturerhebung über die Verbreitung von geringen Verdiensten sind deshalb als Untergrenze zu betrachten.

Die Daten werden bei öffentlichen und privatwirtschaftlichen Arbeitgebern per Fragebogen erhoben. Für die Arbeitgeber besteht laut Verdienststatistikgesetz Auskunftspflicht.

Die Verdienststrukturerhebung ist eine Stichprobenerhebung. Die Stichprobe wird zweistufig gezogen. Auf der 1. Stufe werden maximal 34 000 Betriebe ausgewählt. Für eine hohe Repräsentativität erfolgt die Auswahl der Betriebe geschichtet nach Bundesland, Wirtschaftszweig und Betriebsgrößenklasse. Auf der 2. Stufe werden innerhalb der Betriebe Arbeitnehmer per Zufallsverfahren ausgesucht. Für das Berichtsjahr 2010 wurden die Daten von 32 000 Betrieben und 1,9 Millionen Arbeitnehmern erfasst und ausgewertet. In den Wirtschaftsabschnitten "Erziehung und Unterricht" und "Öffentliche Verwaltung, Verteidigung; Sozialversicherung" wurde auf eine Befragung verzichtet und Daten der Personalstandstatistik verwendet.

### Wann werden die Ergebnisse der Verdienststrukturerhebung veröffentlicht?

Erste Ergebnisse der Verdienststrukturerhebung werden in Form einer Pressemitteilung etwa 19 Monate nach Ende des Berichtszeitraums veröffentlicht. Die Pressemitteilungen sind im Internetangebot des Statistischen Bundesamtes abrufbar. Detaillierte Angaben werden ab Herbst 2012 in Form einer Fachserie veröffentlicht.

**Wie kann auf die Daten der Verdienststrukturerhebung zugegriffen werden?**

Neben der Veröffentlichung der Daten in Form von Pressemitteilungen und einer Fachserie besteht für die Wissenschaft auch die Möglichkeit, direkt auf den Datensatz der Verdienststrukturerhebung zuzugreifen. Bei dem Datensatz der Verdienststrukturerhebung handelt es sich um einen Linked-Employer-Employee-Datensatz. Ansprechpartner für die Daten sind die Forschungsdatenzentren von Bund und Ländern. Es gibt vier Möglichkeiten, mit den Daten der Verdienststrukturerhebung über das Forschungsdatenzentrum zu arbeiten: Datenfernverarbeitung, Arbeiten an einem Gastwissenschaftlerarbeitsplatz, Scientific-Use-File oder Campus-File.

**Wie genau ist die Verdienststrukturerhebung?**

Die einfache Fehlermarge – der relative Standardfehler der Stichprobe – des durchschnittlichen Bruttomonatsverdienstes eines vollzeitbeschäftigten Arbeitnehmers liegt für Wirtschaftszweige auf Abteilungsebene zwischen 0 % und 2 %. Die Präzision nimmt dabei mit der Größe des Wirtschaftszweiges, gemessen an der Anzahl der Arbeitnehmer, zu.

## UNSER PRESSESERVICE

- » Die Pressestelle des Statistischen Bundesamtes veröffentlicht die neuesten statistischen Ergebnisse in jährlich rund 550 Pressemitteilungen. Über unseren Presseverteiler können Sie sich diese per E-Mail schicken lassen.
- » Für Ihre Planung können Sie unseren Wochenkalender mit Vorschau auf die Pressemitteilungen der Folgewoche nutzen, außerdem bieten wir einen Jahresveröffentlichungskalender für die wichtigsten Wirtschaftsindikatoren an.
- » Zu wichtigen Themen veranstalten wir Pressekonferenzen und stellen dazu umfassende Materialien im Internet zur Verfügung.
- » Ihre Anfragen werden schnellstmöglich beantwortet oder an die jeweiligen Experten weitergeleitet. Für Interviews vermitteln wir Ihnen fachkundige Gesprächspartner.
- » Abonnieren Sie unseren Newsletter: Entweder für alle Presseveröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes oder zu bestimmten Themenbereichen.

Im Internet finden Sie Ansprechpartner, aktuelle Meldungen und ein Archiv, in dem Sie nach Thema oder Veröffentlichungsdatum recherchieren können. Gerne helfen wir Ihnen auch per E-Mail, Telefon (montags bis donnerstags von 8 bis 17, freitags von 8 bis 15 Uhr) oder Fax weiter.

[www.destatis.de](http://www.destatis.de) (Bereich Presse)

[www.destatis.de/kontakt](http://www.destatis.de/kontakt)

Telefon: +49 (0) 611 / 75 34 44

Telefax: +49 (0) 611 / 75 39 76

### Allgemeine Informationen

über das Statistische Bundesamt und sein Datenangebot erhalten Sie im Internet unter

[www.destatis.de](http://www.destatis.de) oder über unseren Informationsservice:

[www.destatis.de/kontakt](http://www.destatis.de/kontakt)

Telefon: +49 (0) 611 / 75 24 05

Telefax: +49 (0) 611 / 75 33 30

### Publikationen online

über: [www.destatis.de/publikationen](http://www.destatis.de/publikationen)

über unsere Datenbank GENESIS-Online: [www.destatis.de/genesis](http://www.destatis.de/genesis)

## Niedriglohn und Beschäftigung 2010

Weitere umfangreiche Informationen und Ergebnisse zu den Themen "Verdienste und Arbeitsmarkt" finden Sie in unserem Internetangebot:

[www.destatis.de](http://www.destatis.de) unter den Rubriken -> Verdienste und Arbeitskosten

-> Arbeitsmarkt

Bei Fragen zum Inhalt der Broschüre wenden Sie sich bitte an:

Telefon: +49 (0) 611 / 75 38 58

Telefax: +49 (0) 611 / 75 89 62

[www.destatis.de/kontakt](http://www.destatis.de/kontakt)

# Antrag auf Anpassungen des Hamburger Taxitarifs 2012

## Antragsteller:

Landesverband Hamburger Taxiunternehmer e.V. (LHT)  
Hamburger Taxenverband e.V. (HTV)  
Taxen-Union Hamburg Hansa e.V. (TUHH)  
Landesverband für das Personen-Verkehrsgewerbe Hamburg e.V. (LPVG)  
Verband der Taxi-Mehrwagen-Unternehmen e.V. (MUV)  
**(Alle Hamburger Taxenverbände)**

## Unterstützer:

das taxi Funk und Service e.G.  
Hansa Funktaxi e.G.  
Funktaxenruf Harburg GmbH  
Taxenanruf Blankenese e.V.  
Taxi Alstertal n.e.V.  
Funktaxi Bergedorf e.G.

## **Das Hamburger Taxengewerbe beantragt einen Tarif, der**

1. in seiner Höhe und Struktur anderen prosperierenden deutschen Großstädten entspricht.
2. die Förderung innovativer Tarifelemente zur Erschließung neuer Kunden beinhaltet.
3. die soziale Verantwortung des Hamburger Taxengewerbes unterstreicht.
4. die steigenden Kosten, besonders die unkalkulierbaren Treibstoffpreise berücksichtigt.
5. für das Fahrpersonal eine angemessene Entlohnung einpreist.
6. durch die Abschaffung des Hamburger Sonderwegs „Karenzminute“ eine bessere Bedienung der Kunden bei Nachfrage- u. Verkehrsspitzen, z.B. bei der Messe und den Arenen, erreichen.

**Das Hamburger Taxengewerbe beantragt daher, folgenden Taxitarif spätestens zum 1. August 2012 einzuführen:**

## **1. Haupttarif**

Grundpreis:	€ 2,80 (bisher € 2,80)
Kilometer 1 - 4:	€ 1,80 (bisher € 1,93)
Kilometer 5 - 10:	€ 1,80 (bisher € 1,83)
Ab 11. Kilometer:	€ 1,40 (bisher € 1,34)
Wartezeit:	€ 25,00 (bisher € 25,00)

## **2. Seniorentarif**

In den umsatzschwächeren Zeiten möchte das Taxengewerbe, analog zum HVV, ein attraktives Angebot für Senioren machen. Für dieses zusätzliche Modul sollen folgende Fahrpreise gelten:

Grundpreis:	€ 2,00 (bisher € 2,80)
Kilometer 1 - 4:	€ 1,60 (bisher € 1,93)
Kilometer 5 - 10:	€ 1,60 (bisher € 1,83)
Ab 11. Kilometer:	€ 1,30 (bisher € 1,34)
Wartezeit:	€ 25,00 (bisher € 25,00)

Der Seniorentarif soll in der Zeit von 10:00 – 16:00 Uhr gelten. Die Nutzung ist vor Fahrtantritt oder bei der Bestellung durch den Kunden anzusagen. Der Nachweis soll durch Vorlage des Rentenausweises erbracht werden.

Dieses Tarifmodul wird testweise für ein Jahr beantragt, um die Auswirkungen, die Akzeptanz und die Wirtschaftlichkeit auszuwerten. Bei nachgewiesener Wirtschaftlichkeit ist eine Ausweitung für andere Zielgruppen aus Sicht des Gewerbes denkbar.

Die Auswirkungen auf die Fahrpreise im Vergleich zum jetzigen Tarif und der Tarifstruktur im Allgemeinen sind getrennt für Haupttarif und Seniorentarif dem Tarifrechner (Anlage 1) zu entnehmen.

**Für die Antragsteller ist es eine substantielle und nicht verhandelbare Verbindung, dass nur durch den beantragten Haupttarif der deutlich reduzierte Seniorentarif wirtschaftlich darstellbar wird.**

## **Begründung**

### Zu 1. Höhe und Struktur soll anderen prosperierenden deutschen Großstädten entsprechen

Das Gutachten über den „Effekt der Karenzzeitregelung im Hamburger Taxengewerbe“ von Linne + Krause aus 2012 (Anlage 2) macht es nun möglich, einen detaillierten Vergleich der Tarifstruktur deutscher Großstädte zu erstellen. Der Vergleich ergibt, dass Stuttgart und Düsseldorf gegenüber Hamburg einen im Mittel 10% höheren Taxitarif haben, auch Frankfurt wird bei der jetzt publizierten kommenden Preiserhöhung in vergleichbarer Höhe wie diese beiden Städte sein. Auch andere Metropole wie München und sogar Bremen haben deutlich höhere Tarifstrukturen gegenüber Hamburg. Lediglich Berlin hat einen in seiner Struktur noch schlechteren Tarif. Die genauen Zahlen entnehmen Sie bitte der Anlage 3 (Städtevergleich).

### Zu 2. Die Förderung innovativer Tarif-Elemente zur Erschließung neuer Kunden

Mit dem Seniorentarif greifen die Antragsteller den Vorschlag der Behörde vom 5.4.2012 bezüglich eines zweigeteilten Tarifmodelles auf und entwickeln diesen weiter mit einer ausgeprägten sozialen Komponente. Zudem hat der Seniorentarif eine nachfragesteuernde Wirkung. Wir tragen damit der demographischen Entwicklung Rechnung und möchten so verlorene Kunden zurück- und neue Kunden hinzugewinnen.

### Zu 3. Soziale Verantwortung des Hamburger Taxi-Gewerbes unterstreichen

Die aufgrund der Kostensteigerungen notwendigen Tariferhöhungen würden die einkommensschwächeren älteren Bürger, die für Arzt- und Einkaufsfahrten auf Taxen angewiesen sind, besonders hart treffen. Das Taxengewerbe möchte seiner sozialen Verantwortung gerecht werden. Der beantragte Tarif beinhaltet für die Senioren eine fast 14%ige Reduzierung im Vergleich zum beantragten Haupttarif und ca. 6% zum jetzigen Tarif. Wir lehnen uns mit diesem Antrag bewusst an die Tarifstruktur des HVV an (z.B. Seniorenkarte, CC-Karte).

### Zu 4. Die steigenden Kosten, besonders die unkalkulierbaren Treibstoffpreise berücksichtigen

Seit Anfang 2010 ist der Preis für Diesel laut „Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung“ im Bundesdurchschnitt um rund 30% gestiegen. Schon jetzt liegt der aktuelle Dieselpreis deutlich über dem in der aktuellen behördlichen Kostentabelle kalkulierten Preis (ca. 10 Cent), mit weiteren signifikanten Steigerungen muss schon in Kürze gerechnet werden. In der behördlichen Kostentabelle sind weitere Kostensteigerungen enthalten, so dass wir uns hier Details sparen können. Festzuhalten bleibt aber, dass gemäß dieser behördlichen

Kostentabelle bei der heutigen Tarifstruktur selbst Taxen mit Spitzenumsätzen kaum auskömmlich zu betreiben sind. Ein angemessener Unternehmerlohn ist hiermit nicht erzielbar und konsequenterweise auch nicht kalkuliert.

#### Zu 5. Für das Fahrpersonal eine angemessene Entlohnung einpreisen

Bei Stundenlöhnen für angestellte Taxifahrer von häufig unterhalb von € 6,- gerät die Qualität des Fahrpersonals zunehmend unter Druck. Die Behörden fordern, dass Taxifahrer für die Stadt Hamburg eine Visitenkarten-Funktion haben, doch steht die jetzige Tarifstruktur und -höhe dieser Forderung im Weg. Potentielle Mitarbeiter wie ältere Langzeitarbeitslose, gut geeignet durch ruhigere Fahrweise und gewachsene Stadtkenntnisse, werden vielfach durch die niedrigen Löhne abgeschreckt.

#### Zu 6. Durch die Abschaffung des Hamburger Sonderwegs „Karenzminute“ eine bessere Bedienung der Kunden bei Nachfrage- u. Verkehrsspitzen, z.B. bei Messen und Arenen, erreichen

Das Gutachten über den „Effekt der Karenzzeitregelung im Hamburger Taxengewerbe“ von Linne + Krause aus 2012 hat nachgewiesen, dass sich durch die Effekte der sog. Karenzminute Einnahmeverluste von fast 12% ergeben. Der durch das Personenbeförderungsgesetz vorgeschriebene Fahrpreismix aus Entfernungs- und Zeitelementen wird in Hamburg faktisch ausgehebelt. Durch das Gutachten wurde auch dokumentiert, dass bei Schrittgeschwindigkeiten nicht einmal die Strecke bezahlt wird. Darüber hinaus widerlegt das Gutachten das „Schreckgespenst“ der Unkalkulierbarkeit des Taxentarifes durch Wegfall der Karenzminute.

Im Ergebnis führt der bisherige leistungsfeindliche Tarif dazu, dass bei Nachfragespitzen, die oft auch mit entsprechenden Verkehrsverhältnissen einher gehen, z.B. an der Messe oder bei den Arenen, häufig das Angebot an Taxen nicht im Einklang mit der Kundennachfrage steht. Die Taxen entziehen sich der Nachfrage, da der zu erzielende Fahrpreis in keinem Verhältnis zu der eingesetzten Zeit bzw. Aufwand steht. Eine adäquate Kompensation durch den Kilometerpreis ist nicht möglich, da dieser sonst in verkehrsschwachen Zeiten zu hoch wird. Daher ist das variable Tarifelement des Zeitpreises unverzichtbar. Der Städtevergleich (Anlage 3) zeigt auch, dass die Unterdrückung der verkehrsbedingten Wartezeit in deutschen Großstädten völlig unüblich ist.

**Mit größtmöglicher Vorsicht und unter Berücksichtigung unserer sozialen Verantwortung gegenüber den älteren Bürgern Hamburgs verlangt das Taxengewerbe die Rückkehr zu einer im deutschen Taxengewerbe völlig üblichen Tarifstruktur, die auch die verkehrsbedingte Wartezeit als nachfrage- und angebotssteuerndes Element berücksichtigt.**

Anlagen:

Anlage 1: Tabelle (Tarifantrag)

Anlage 2: Gutachten über den „Effekt der Karenzzeitregelung im Hamburger Taxengewerbe“  
von Linne + Krause aus 2012

Anlage 3: Tabelle (Städtevergleich)

Anlage 1: (Tarifantrag)

<b>Gutachtentarif</b>			<b>Hamburg 2011/12</b>		<b>Tarifantrag</b>				<b>Seniorentarif 10-16 Uhr</b>				
Grundpreis:	2,70 €		Grundpreis:	2,80 €	Grundpreis:	2,80 €		Grundpreis:	2,00 €				
ab 1,00 km	1,85 €		ab 1,00 km	1,93 €	ab 1,00 km	1,80 €		ab 1,00 km	1,60 €				
ab 5,00 km	1,75 €		ab 5,00 km	1,83 €	ab 5,00 km	1,80 €		ab 5,00 km	1,60 €				
ab 11,00 km	1,28 €		ab 11,00 km	1,34 €	ab 11,00 km	1,40 €		ab 11,00 km	1,30 €				
Wartezeit:	25,00 €/Std		Wartezeit:	25,00 €/Std	Wartezeit:	25,00 €/Std		Wartezeit:	25,00 €/Std				
			Karenzminute:	ja	Karenzminute:			Karenzminute:					
			freie Wartezeit:		freie Wartezeit:			freie Wartezeit:					
			Zuschläge:		Zuschläge:			Zuschläge:					
<b>Touren:</b>	<b>100</b>												
Anteil am Tourenaufk ommen	Karenzminutene ffekt (in %)	Karenzminuten effekt (in Sek.)	Hamburg 2011/12	Mittlerer Umsatz bei 100 Fahrten	Tarifantrag	Vergleich mit Hamburg 2011/12 (in €)	Vergleich mit Hamburg 2011/12 (in %)	Mittlerer Umsatz bei 100 Fahrten	Seniorentarif 10-16 Uhr	Vergleich mit Hamburg 2011/12 (in €)	Vergleich mit Hamburg 2011/12 (in %)	Mittlerer Umsatz bei 100 Fahrten	
1	4,71%	14,10%	92,38 Sek.	4,73 €	22,28 €	5,24 €	0,51 €	10,82%	24,69 €	4,24 €	-0,49 €	-10,33%	19,98 €
2	12,76%	14,10%	129,95 Sek.	6,66 €	84,98 €	7,30 €	0,64 €	9,65%	93,18 €	6,10 €	-0,56 €	-8,37%	77,87 €
3	15,65%	13,90%	165,13 Sek.	8,59 €	134,43 €	9,35 €	0,76 €	8,81%	146,28 €	7,95 €	-0,64 €	-7,49%	124,37 €
4	13,67%	13,90%	202,16 Sek.	10,52 €	143,81 €	11,40 €	0,88 €	8,40%	155,89 €	9,80 €	-0,72 €	-6,81%	134,02 €
5	10,97%	13,50%	230,36 Sek.	12,35 €	135,48 €	13,40 €	1,05 €	8,50%	147,00 €	11,60 €	-0,75 €	-6,07%	127,25 €
6	7,99%	13,50%	264,38 Sek.	14,18 €	113,30 €	15,44 €	1,26 €	8,86%	123,33 €	13,44 €	-0,74 €	-5,25%	107,35 €
7	6,81%	12,60%	278,51 Sek.	16,01 €	109,03 €	17,33 €	1,32 €	8,27%	118,05 €	15,13 €	-0,88 €	-5,47%	103,06 €
8	5,49%	12,60%	310,26 Sek.	17,84 €	97,94 €	19,35 €	1,51 €	8,49%	106,26 €	16,95 €	-0,89 €	-4,96%	93,08 €
9	4,16%	10,10%	274,15 Sek.	19,67 €	81,83 €	20,90 €	1,23 €	6,27%	86,96 €	18,30 €	-1,37 €	-6,95%	76,14 €
10	3,47%	10,10%	299,61 Sek.	21,50 €	74,61 €	22,88 €	1,38 €	6,42%	79,40 €	20,08 €	-1,42 €	-6,60%	69,68 €
11	3,13%	9,40%	296,17 Sek.	22,84 €	71,49 €	24,26 €	1,42 €	6,20%	75,92 €	21,36 €	-1,48 €	-6,49%	66,85 €
12	2,63%	9,40%	313,49 Sek.	24,18 €	63,59 €	25,78 €	1,60 €	6,60%	67,79 €	22,78 €	-1,40 €	-5,80%	59,90 €
13	1,88%	11,60%	408,25 Sek.	25,52 €	47,98 €	27,84 €	2,32 €	9,07%	52,33 €	24,74 €	-0,78 €	-3,08%	46,50 €
14	1,26%	11,60%	429,63 Sek.	26,86 €	33,84 €	29,38 €	2,52 €	9,40%	37,02 €	26,18 €	-0,68 €	-2,52%	32,99 €
15	0,87%	7,00%	272,16 Sek.	28,20 €	24,53 €	29,69 €	1,49 €	5,28%	25,83 €	26,39 €	-1,81 €	-6,42%	22,96 €
16	0,66%	7,00%	285,06 Sek.	29,54 €	19,50 €	31,18 €	1,64 €	5,55%	20,58 €	27,78 €	-1,76 €	-5,96%	18,33 €
17	0,55%	7,00%	297,96 Sek.	30,88 €	16,98 €	32,67 €	1,79 €	5,79%	17,97 €	29,17 €	-1,71 €	-5,54%	16,04 €
18	0,52%	7,00%	310,87 Sek.	32,22 €	16,75 €	34,16 €	1,94 €	6,02%	17,76 €	30,56 €	-1,66 €	-5,16%	15,89 €
19	0,45%	7,00%	323,77 Sek.	33,56 €	15,10 €	35,65 €	2,09 €	6,22%	16,04 €	31,95 €	-1,61 €	-4,80%	14,38 €
20	0,40%	7,00%	336,67 Sek.	34,90 €	13,96 €	37,14 €	2,24 €	6,41%	14,86 €	33,34 €	-1,56 €	-4,48%	13,34 €
21	0,34%	7,00%	349,57 Sek.	36,24 €	12,32 €	38,63 €	2,39 €	6,59%	13,13 €	34,73 €	-1,51 €	-4,17%	11,81 €
22	0,27%	7,00%	362,48 Sek.	37,58 €	10,15 €	40,12 €	2,54 €	6,75%	10,83 €	36,12 €	-1,46 €	-3,89%	9,75 €
23	0,20%	7,00%	375,38 Sek.	38,92 €	7,78 €	41,61 €	2,69 €	6,90%	8,32 €	37,51 €	-1,41 €	-3,63%	7,50 €
24	0,18%	7,00%	388,28 Sek.	40,26 €	7,25 €	43,10 €	2,84 €	7,05%	7,76 €	38,90 €	-1,36 €	-3,39%	7,00 €
25	0,15%	7,00%	401,18 Sek.	41,60 €	6,24 €	44,59 €	2,99 €	7,18%	6,69 €	40,29 €	-1,31 €	-3,16%	6,04 €
26	0,84%	7,00%	414,09 Sek.	42,94 €	36,07 €	46,08 €	3,14 €	7,30%	38,70 €	41,68 €	-1,26 €	-2,94%	35,01 €
<b>Zuschläge bei 100 Touren</b>				- €	- €			- €				- €	
100,0%				1.401,22 €				1.512,56 €				1.317,10 €	
<b>Vergleich mit Hamburg 2011/12</b>				<b>0,00%</b>				<b>7,95%</b>		<b>-6,00%</b>			
<b>Vergleich mit Tarifantrag</b>								<b>0,00%</b>		<b>-12,92%</b>			
<b>Vergleich mit Seniorentarif 10-16 Uhr</b>										<b>0,00%</b>			



## **Gutachten**

### ***Effekt der Karenzzeitregelung im Hamburger Taxigewerbe***

erstellt für die  
Taxi-Union Hamburg

[ **LINNE+KRAUSE**  
Marketing-Forschung ]

Thomas Krause

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

Linne + Krause GbR  
Holzdamm 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)

Hamburg, Jan. 2012

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Vorgehen</b> .....	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Monetärer Gesamteffekt</b> .....	<b>7</b>
3.1	Einflussfaktor Geschwindigkeit.....	8
3.2	Einflussfaktor Tageszeit.....	10
3.3	Einflussfaktor Wochentag.....	14
3.4	Einflussfaktor Tourenlänge .....	16
<b>4</b>	<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>18</b>

## 1 AUFGABENSTELLUNG

Im März 2011 wurde ich von der TAXEN-UNION Hamburg mit der Erstellung eines Gutachtens über die Auswirkung der Karenzzeitregelung auf den Hamburger Taxitarif beauftragt.

Zum Hintergrund: Am 18. Januar 2000 trat in Hamburg ein neuer Taxitarif in Kraft, der erstmals die Einführung einer so genannten Karenzzeit vorsah. Zunächst umfasste die Karenzzeit 3 Minuten. Mittlerweile wurde sie auf 1 Minute gesenkt. Konkret bestimmt der Tarif, dass das „Wartegeld ab 60 Sekunden Stillstandzeit und nur für den Teil der Stillstandzeit, der über 60 Sekunden hinausgeht“ berechnet werden darf.

Taxitarife in der FHH Hamburg				
Tarifelement	18.01.2000	01.08.2008	01.10.2010	01.08.2011
Grundpreis	1,60 €	2,60 €	2,70	2,80 €
km 1 – 4	1,53 €	1,80 €	1,85	1,93 €
km 5 – 10		1,69 €	1,75	1,83 €
ab 11. km		1,28 €	1,28 €	1,34 €
> 15 km	1,28 €			
Wartegeld	21,47 € / h	25 € / h	25 € / h	25 € / h
Karenzzeit	180 Sek.	60 Sek.	60 Sek.	60 Sek.
Stillstands- geschwindigkeit	ca. 4,0 km / h			
Umschaltgeschwin- digkeit (ausgesetzt)	14,0 - 16,8 km / h	13,9 – 19,5 km / h	13,5 – 19,5 km / h	13,0 – 18,7 km / h

Die Einführung einer Karenzzeitregelung hat grundsätzlich zwei Effekte:

- **Primäreffekt - Stillstandszeit:** Der primäre Effekt der Karenzzeitregelung ist leicht nachvollziehbar: Bei Stillstand des Fahrzeugs setzt das Wartezeitentgelt erst nach Ablauf einer Minute ein. Damit bleibt ein Teil der im städtischen Verkehrsgeschehen üblichen **Stillstandszeiten** bei der Preisermittlung unberücksichtigt. Die Höhe des daraus resultierenden Mehrerlöses respektive Mindererlöses kann annähernd auf Grundlage der Tarifformel errechnet werden. Für eine genaue Abschätzung bedarf es jedoch einer empirischen Messung.
- **Sekundäreffekt - Langsamfahrten:** Daneben hat die Karenzzeitregelung einen zweiten Effekt, der sich der Alltagsanschauung entzieht. Das Wartezeitentgelt wird normalerweise nicht erst beim tatsächlichen Stillstand des Taxis berechnet, sondern bereits bei Unterschreiten der so genannten Umschaltgeschwindigkeit. Mit Einführung der Karenzzeitregelung wurde zugleich auch die reguläre **Umschaltgeschwindigkeit** (im Messzeitraum theoretisch zwischen 13,5 – 19,5 km/h) ausgesetzt.<sup>1</sup> Tatsächlich beginnt die Wartezeitverzögerung seitdem erst bei der so genannten „**Stillstandsgeschwindigkeit**“ von ca. 4 km/h. Fährt das Taxi schneller, gilt der Fahrтарif; fährt es langsamer, so gilt der (dann höhere) Wartezeitтарif. Die Regelung schützt Taxiunternehmen vor zu geringen Einnahmen bei **Langsamfahrten**. Die Karenzzeitregelung bei gleichzeitiger Absenkung der Umschaltgeschwindigkeit auf die Stillstandsgeschwindigkeit wendet den Schutz jedoch ins Gegenteil: Der großstädtische Stop-and-Go-Verkehr mit zahlreichen kurzzeitigen Beschleunigungs-, Brems- und Stillstandsphasen sorgt dafür, dass das Fahrentgelt unterhalb der Stillstandsgeschwindigkeit häufig „nicht mehr“ und das Wartezeitentgelt häufig „noch nicht“, greift. Trotz erbrachter Beförderungsleistung entsteht ein Erlösausfall, dessen Höhe nur empirisch ermittelt werden kann.

In diesem Sinne sind folgende Fragen zu beantworten:

- **Stillstandszeit:** Wie hoch wäre der Mehrerlös des Hamburger Taxigewerbes bei tatsächlicher Stillstandszeit, wenn es die Karenzzeitregelung nicht gäbe?
- **Langsamfahrten:** Wie hoch wäre der Mehrerlös des Hamburger Taxigewerbes bei Langsamfahrten, wenn es die Karenzzeitregelung und die damit einhergehende Absenkung der Umschaltgeschwindigkeit nicht gäbe?

<sup>1</sup> Die ausgesetzte Umschaltgeschwindigkeit würde in Hamburg regulär zwischen 13,0 und 18,7 km/h liegen – je nach Tarifstaffel. Von Oktober 2010 bis Juli 2011 hätte sie zwischen 13,5 und 19,5 km/h gelegen. Sie errechnet sich aus der Division von Zeittarif durch Wegтарif (in der 1. Staffel des aktuellen Tarifs z.B. 25 € pro Std. / 1,93 € pro km = 13,0 kmpro Std.). Siehe EU RICHTLINIE 2004/22/EG vom 31. März 2004 über Messgeräte, Anhang MI-007.

## 2 VORGEHEN

Die Frage nach dem (fiktiven) Mehrerlös ist nicht mathematisch-rechnerisch, sondern nur empirisch zu lösen. Aus diesem Grunde wurde ein Versuchsaufbau gewählt, mit dessen Hilfe belastbare Daten zur Wirkungsweise der Karenzzeitregelung generiert werden können. Die Messungen fanden nach Absprache mit der Eichdirektion Nord statt.

Der Versuchsaufbau besteht aus folgenden Elementen:

- **Schattentaxameter:** In zwei Hamburger Taxifahrzeuge wurde jeweils ein so genanntes Schattentaxameter installiert. Neben dem mit dem gültigen Taxitarif programmierten und für die tatsächliche Fahrpreisermittlung eingesetzten **primären Haupttaxameter**, wurde ein **sekundäres Schattentaxameter** verdeckt installiert, dessen Steuerung über das primäre Haupttaxameter erfolgte.
- **Schattentarif:** Die Schattentaxameter wurden mit zwei unterschiedlichen Tarifmodellen (Schattentarifen) programmiert. Beide Schattentarife basieren auf dem bis Ende Juli 2011 gültigen Hamburger Taxitarif, sind jedoch mit abweichenden Varianten beim Wartezeitentgelte versehen:
  - **Schattentarif A - Stillstand:** Schattentarif A dient lediglich der Messung des primären Effektes der Karenzregelung bei Stillstand des Fahrzeugs. Er beinhaltet keine Karenzzeit. Die Berechnung des Warteentgeltes beginnt unmittelbar nach Stillstand des Fahrzeugs. Ein Wechsel auf den Wartetarif unterhalb einer Umschaltgeschwindigkeit findet jedoch nicht statt., Die damit gemessenen Daten geben zuverlässig Auskunft über den primären Effekt der Karenzzeitregelung – den fiktiven Mehrerlös bei tatsächlichem Stillstand des Fahrzeugs.
  - **Schattentarif B – Stillstand und Langsamfahrt:** Schattentarif B dient der Messung des Gesamteffektes der Karenzregelung bei Stillstand und bei Langsamfahrt. Er entspricht dem bis Juli 2011 gültigen Tarif, allerdings ohne Karenzzeitregelung und unter Anwendung der regulären Umschaltgeschwindigkeit. Sinkt die Geschwindigkeit unter die Umschaltgeschwindigkeit, wird unverzüglich in den Wartezeitertarif gewechselt. Schattentarif B entspricht damit jenem Taxitarif, der in Hamburg ohne Karenzzeitregelung gelten würde.

- **Elektronische Auslesung:** Die Daten der Haupt- und Schattentaxameter wurden mit Hilfe von Datenträgern – so genannten Keys – ausgelesen und in einer Datenbank erfasst. Dafür wurde die bestehende Infrastruktur des Hamburger Taxi-Panels genutzt.
- **Erhebungszeitraum:** Die Datenerhebung erfolgte in der Zeit vom 1. April 2011 bis zum 27. Oktober 2011. In die Auswertung wurden jedoch nur Daten vor dem Tarifwechsel am 1. August 2011 einbezogen.
- **Stichprobe:** Grundgesamtheit der Erhebung ist die Gesamtheit aller in Hamburg jährlich gefahrenen Taxitouren. Gegenwärtig „produzieren“ Hamburger Taxis jährlich ca. 18 Mio. bis 19 Mio. Touren. Hiervon wurde eine repräsentative Stichprobe von insgesamt 5.965 Touren genommen. Davon entfielen 2.319 auf die Zeit vor dem 1. August 2011. Träger der Stichprobe waren zwei Hamburger Taxis. Da es sich bei Taxifahrpreisen um mathematisch definierte und mit amtlich geeichten Messgeräten des gleichen Typs erzielte Ereignisse handelt, konnte auf eine zufallsgesteuerte Stichprobenziehung verzichtet werden.
- **Struktur der Stichprobe:** Entscheidend für die Qualität der Stichprobe ist die Länge der gefahrenen Touren: Schattentaxi A kam im Erhebungszeitraum auf eine durchschnittliche Tourenlänge von **ca. 6,0 km**; Schattentaxi B fuhr einen Schnitt von **ca. 6,4 km**. Die durchschnittliche Hamburger Taxitour hatte 2010 eine Länge von **ca. 5,8 km**. Auch strukturell – d.h. hinsichtlich der Häufigkeitsverteilung nach Tourenlänge – weichen Grundgesamtheit und Stichprobe nur unwesentlich voneinander ab. Bei beiden Fahrzeugen wurden Erlöse von jeweils gut 16.000 € erfasst.
- **Cleaning:** Nicht alle erfassten Daten konnten in die Auswertung einbezogen werden. Aufgrund von technischen Störungen und Fehlmessungen an Haupt- bzw. Schattentaxametern konnten zahlreiche Daten nicht eindeutig gematcht, d.h. exakt einander zugeordnet werden: Eines der eingesetzten Taxis war ein Großraumfahrzeug. Großraumzuschläge wurden zwar ordnungsgemäß auf dem Haupttaxameter angezeigt, jedoch nicht auf dem Schattentaxameter. Eine andere Störquelle: Zuweilen meldeten Fahrer ihre Schicht ordnungsgemäß am Haupttaxameter ab, vergaßen aber die Abmeldung am Schattentaxameter.
- **Matching:** Weiterhin kam es zu ungleichen Lauf der Echtzeituhren in den Taxametern, die unter erheblichem Aufwand abgeglichen werden mussten. Mit Hilfe einer speziellen EDV-Prozedur konnten jedoch 5.965 Touren aus den Haupt- und Schattentaxametern eindeutig einander zugeordnet werden. Von denen wurden sodann 2.319 Touren (aus der Zeit vor dem Tarifwechsel am 1. August 2011) in die Auswertung einbezogen.

### 3 MONETÄRER GESAMTEFFEKT

Welchen monetären Effekt hat die Karenzzeitregelung auf den Erlös Hamburger Taxis? Die Auswertung der Daten ergibt folgendes Bild:

- **Schattentarif A:** Würde in Hamburg keine Karenzminute gelten und bei Langsamfahrten unterhalb der Stillstandsgeschwindigkeit sofort ein Wechsel auf das Wartezeitentgelt stattfinden, so hätte das einen Mehrerlös (primärer Effekt) von ca. **8,4%** zur Folge.
- **Schattentarif B:** Würde in Hamburg keine Karenzminute gelten und der Wechsel in das Wartezeitentgelt unterhalb der regulären Umschaltgeschwindigkeit erfolgen, so hätte das einen Mehrerlöseffekt von zusammen ca. **11,5%** zur Folge. Der **sekundäre Effekt** der Karenzzeit-Regelung bei Langsamfahrten würde also zu zusätzlichen Mehreinnahmen von **ca. 3,1%** führen ( $8,4\% + 3,1\% = 11,5\%$ ).

Im Folgenden werden die **Einflussfaktoren** dargestellt, die zu diesem Resultat geführt haben. Dafür wird eine Reihe „analytischer Schnitte“ durch die Messdaten vorgenommen.

### 3.1 Einflussfaktor Verkehrsgeschwindigkeit

Wichtigster Einflussfaktor ist die Verkehrsgeschwindigkeit. Die Testfahrzeuge haben sich im Besetztzustand mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von **25,8 km/h** bewegt. Generell ist zu beobachten: Je geringer die Verkehrsgeschwindigkeit, desto höher der mögliche Mehrerlös auf Basis des Schattentarifs bzw. desto höher der fiktive Einnahmeverlust.

- **Schattentarif A:** Bei Touren, die mit einer Geschwindigkeit von weniger als 15 km/h abgewickelt werden, würde sich bei Anwendung des Schattentarifs A ein Mehrerlös von gut 15% bis gut 16% einstellen. Im Geschwindigkeitsbereich von mehr als 35 km/h sinkt dagegen das mögliche Plus auf unter 5%.

Schattentarif A					
Effekt der Verkehrsgeschwindigkeit					
Km/h		Haupttaxameter		Schattentaxameter	
		Erlös	Erlösanteil	Erlös	Mehrerlös
0	<10	224,60	1,4%	261,40	16,4%
10	<15	658,30	4,0%	758,70	15,3%
15	<20	1.667,10	10,2%	1.880,40	12,8%
20	<25	2.983,30	18,3%	3.289,30	10,3%
25	<30	4.455,70	27,3%	4.818,60	8,1%
30	<35	3.084,60	18,9%	3.277,50	6,3%
35	<40	1.782,50	10,9%	1.867,70	4,8%
40	<45	843,20	5,2%	876,40	3,9%
45	<50	107,80	0,7%	110,50	2,5%
50+		539,60	3,3%	582,40	7,9%
<b>Summe</b>		<b>16.346,70</b>	<b>100,0%</b>	<b>17.722,90</b>	<b>8,4%</b>

- Schattentarif B:** Noch deutlicher wird die Auswirkung der Verkehrsgeschwindigkeit bei Schattentarif B: Bei Langsamfahrten fällt das Problem der Umschaltgeschwindigkeit voll ins Gewicht. Hätte Hamburg einen solchen Tarif, so würden sich bei Langsamfahrten bis 15 km / h Mehrerlöse von 19,5% bis 21,4% einstellen. Im Geschwindigkeitsbereich über 35 km/h sinkt der Mehrerlös dagegen auf unter 6%.

Schattentarif B Effekt der Verkehrsgeschwindigkeit					
Km/h		Haupttaxameter		Schattentaxameter	
		Erlös	Erlösanteil	Erlös	Mehrerlös
0	<10	301,10	1,9%	365,60	21,4%
10	<15	1.020,90	6,3%	1.219,70	19,5%
15	<20	2.247,60	13,9%	2.651,70	18,0%
20	<25	3.442,90	21,2%	3.904,00	13,4%
25	<30	3.784,00	23,3%	4.171,10	10,2%
30	<35	2.830,20	17,5%	3.042,70	7,5%
35	<40	1.864,30	11,5%	1.972,60	5,8%
40	<45	428,50	2,6%	448,60	4,7%
45	<50	<b>191,10</b>	1,2%	200,70	5,0%
50+		97,00	0,6%	99,40	2,5%
<b>Summe</b>		<b>16.207,60</b>	<b>100,0%</b>	<b>18.076,10</b>	<b>11,5%</b>

### 3.2 Einflussfaktor Tageszeit

Auswirkung hat weiterhin die Tageszeit. Hierin spiegelt sich nicht zuletzt auch die schwankende Verkehrsgeschwindigkeit wider:

- **Schattentarif A:** Überdurchschnittliche Mehreinnahmen ergeben sich bei Schattentarif A hauptsächlich in den Verkehrsspitzenzeiten zwischen 7 und 10 Uhr bzw. zwischen 15 und 20 Uhr. Besonders markant ist die abendliche Rush Hour von 17 und 19 Uhr mit Mehrerlösen zwischen 11,4% und 12,3%.

Schattentarif A Effekt der Tageszeit (über alle Tage)					
Uhrzeit		Haupttaxameter		Schattentaxameter	
		Erlös	Erlösanteil	Erlös	Mehrerlös
0	1	655,40	4,0%	706,80	7,8%
1	2	501,50	3,1%	536,10	6,9%
2	3	276,50	1,7%	290,70	5,1%
3	4	196,80	1,2%	208,00	5,7%
4	5	169,50	1,0%	181,70	7,2%
5	6	1.007,90	6,2%	1.069,60	6,1%
6	7	973,70	6,0%	1.036,80	6,5%
7	8	876,20	5,4%	958,00	9,3%
8	9	988,10	6,0%	1.095,10	10,8%
9	10	1.119,10	6,8%	1.215,70	8,6%
10	11	655,80	4,0%	704,70	7,5%
11	12	926,50	5,7%	1.000,90	8,0%
12	13	742,70	4,5%	799,60	7,7%
13	14	784,70	4,8%	845,80	7,8%
14	15	825,80	5,1%	894,50	8,3%
15	16	759,40	4,6%	830,30	9,3%
16	17	171,00	1,0%	187,40	9,6%
17	18	525,30	3,2%	589,90	12,3%
18	19	670,50	4,1%	746,90	11,4%
19	20	732,20	4,5%	808,80	10,5%
20	21	567,90	3,5%	616,20	8,5%
21	22	649,70	4,0%	694,70	6,9%
22	23	786,80	4,8%	856,00	8,8%
23	24	783,70	4,8%	848,70	8,3%
<b>Summe</b>		<b>16.346,70</b>	<b>100,0%</b>	<b>17.722,90</b>	<b>8,4%</b>

- Schattentarif B:** Ein etwas anderes Bild ergibt sich bei Schattentarif B, wo es in der gesamten Tagschicht von 8 bis 19 Uhr zu hohen Mehreinnahmen kommen würde. Dabei sind zwei Piks zu erkennen: Der Morgenverkehr zwischen 8 und 9 Uhr und der Nachmittagsverkehr zwischen 14 und 17 Uhr. Besonders schwerwiegend ist das Geschehen zwischen 14 und 16 Uhr mit möglichen Mehreinnahmen von 16% bis 17%. In den späten Abend- und Nachtstunden pendeln sich die möglichen Mehrerlöse auf plus 8% bis 11% ein.

Schattentarif B					
Effekt der Tageszeit (über alle Tage)					
Uhrzeit		Haupttaxameter		Schattentaxameter	
		Erlös	Erlösanteil	Erlös	Mehrerlös
0	1	811,00	5,0%	890,30	9,8%
1	2	464,00	2,9%	510,90	10,1%
2	3	111,70	0,7%	123,00	10,1%
3	4	43,70	0,3%	49,10	(12,4%)
4	5	78,10	0,5%	82,50	5,6%
5	6	966,90	6,0%	1.036,90	7,2%
6	7	1.001,70	6,2%	1.092,70	9,1%
7	8	1.233,80	7,6%	1.371,40	11,2%
8	9	1.156,00	7,1%	1.329,50	15,0%
9	10	1.017,50	6,3%	1.152,90	13,3%
10	11	805,40	5,0%	912,00	13,2%
11	12	736,00	4,5%	839,50	14,1%
12	13	626,50	3,9%	717,60	14,5%
13	14	663,30	4,1%	744,40	12,2%
14	15	528,40	3,3%	612,40	15,9%
15	16	122,50	0,8%	143,60	17,2%
16	17	241,60	1,5%	277,30	14,8%
17	18	522,60	3,2%	592,10	13,3%
18	19	941,40	5,8%	1.064,20	13,0%
19	20	951,10	5,9%	1.055,70	11,0%
20	21	914,30	5,6%	1.006,10	10,0%
21	22	526,50	3,2%	578,00	9,8%
22	23	1.032,10	6,4%	1.113,30	7,9%
23	24	711,50	4,4%	780,70	9,7%
<b>Summe</b>		<b>16.207,60</b>	<b>100,0%</b>	<b>18.076,10</b>	<b>11,5%</b>

- Schattentarif B - Wochentags:** Noch deutlicher wird das Bild, wenn nach Wochentag und Wochenende differenziert wird: Betrachtet man allein die Wochentage von Montag bis Freitag, auf die im beobachteten Zeitraum ca. 77% der Erlöse entfielen, so ergibt sich bei Schattentarif B eine Mehreinnahme von insgesamt 12,0%. Z.T. deutlich stärker als in der Gesamtwoche sind die Piks zwischen 8 und 19 Uhr, wohingegen ab 21 Uhr gleiche bzw. leicht geringere Mehreinnahmen zu verzeichnen wären. In der Spitze steigen die möglichen Mehreinnahmen zwischen 15 und 16 Uhr auf 18,3%.

Schattentarif B					
Effekt der Tageszeit (nur Montag bis Freitag)					
Uhrzeit		Haupttaxameter		Schattentaxameter	
		Erlös	Erlösanteil	Erlös	Mehrerlös
0	1	426,70	3,4%	468,10	9,7%
1	2	226,30	1,8%	250,20	10,6%
2	3	33,60	0,3%	37,50	11,6%
3	4	-	0,0%	-	-
4	5	20,40	0,2%	21,30	4,4%
5	6	770,10	6,1%	825,60	7,2%
6	7	813,90	6,5%	888,10	9,1%
7	8	997,10	8,0%	1.114,40	11,8%
8	9	882,50	7,0%	1.030,60	16,8%
9	10	810,90	6,5%	923,00	13,8%
10	11	635,50	5,1%	721,90	13,6%
11	12	636,80	5,1%	728,30	14,4%
12	13	583,20	4,7%	668,80	14,7%
13	14	663,30	5,3%	744,40	12,2%
14	15	523,20	4,2%	606,50	15,9%
15	16	97,50	0,8%	115,30	18,3%
16	17	218,20	1,7%	251,20	15,1%
17	18	390,70	3,1%	447,00	14,4%
18	19	684,40	5,5%	787,30	15,0%
19	20	710,90	5,7%	790,90	11,3%
20	21	697,60	5,6%	763,50	9,4%
21	22	409,50	3,3%	444,80	8,6%
22	23	782,60	6,2%	839,70	7,3%
23	24	526,10	4,2%	577,40	9,8%
<b>Summe</b>		<b>12.541,00</b>	<b>100,0%</b>	<b>14.045,80</b>	<b>12,0%</b>

- Schattentarif B - Wochenende:** Knapp 23% der erfassten Erlöse entfallen auf die Wochenenden. Hier sinkt der mögliche Mehrerlös auf insgesamt ca. 9,9%. Auch wenn die Summe der an den Wochenenden erfassten Erlöse keine wirkliche repräsentativen Aussagen auf Stundenbasis mehr zulässt, wird deutlich, dass Samstag / Sonntag die höchsten Mehrerlöse auf die Zeit zwischen 9 und 17 Uhr entfallen. Ein zweiter kräftiger Pike zeigt sich zwischen 20 und 22 Uhr.

Schattentarif B					
Effekt der Tageszeit (nur Samstag bis Sonntag)					
Uhrzeit		Haupttaxameter		Schattentaxameter	
		Erlös	Erlösanteil	Erlös	Mehrerlös
0	1	384,30	10,5%	422,20	9,9%
1	2	237,70	6,5%	260,70	9,7%
2	3	78,10	2,1%	85,50	(9,5%)
3	4	43,70	1,2%	49,10	(12,4%)
4	5	57,70	1,6%	61,20	6,1%
5	6	196,80	5,4%	211,30	7,4%
6	7	187,80	5,1%	204,60	8,9%
7	8	236,70	6,5%	257,00	8,6%
8	9	273,50	7,5%	298,90	9,3%
9	10	206,60	5,6%	229,90	11,3%
10	11	169,90	4,6%	190,10	11,9%
11	12	99,20	2,7%	111,20	(12,1%)
12	13	43,30	1,2%	48,80	(12,7%)
13	14	-	0,0%	-	-
14	15	5,20	0,1%	5,90	(13,5%)
15	16	25,00	0,7%	28,30	(13,2%)
16	17	23,40	0,6%	26,10	(11,5%)
17	18	131,90	3,6%	145,10	10,0%
18	19	257,00	7,0%	276,90	7,7%
19	20	240,20	6,6%	264,80	10,2%
20	21	216,70	5,9%	242,60	12,0%
21	22	117,00	3,2%	133,20	13,8%
22	23	249,50	6,8%	273,60	9,7%
23	24	185,40	5,1%	203,30	9,7%
<b>Summe</b>		<b>3.666,60</b>	<b>100,0%</b>	<b>4.030,30</b>	<b>9,9%</b>

### 3.3 Einflussfaktor Wochentag

Deutlich geringe Auswirkung auf die Einnahmesituation hat der Einflussfaktor Wochentag

- Schattentarif A:** Die Abweichungen zwischen den Wochentagen sind mäßig. Die geringsten Mehrerlöse zeichnen sich an den Wochenenden ab: Am Sonntag würden die Mehreinnahme auf ca. 6,9% zurückgehen. An den anderen Wochentagen schwanken die Werte zwischen 8,1% und 8,9%. Der „Ausreißer-Wert“ von 12,5% am Dienstag ist auf die geringe Erlössumme an diesem Wochentag zurückzuführen.

Schattentarif A Effekt der Wochentag				
Wochentag	Haupttaxameter		Schattentaxameter	
	Erlös	Erlösanteil	Erlös	Mehrerlös
Montag	2.180,70	13,3%	2.374,30	8,9%
Dienstag	744,50	4,6%	837,40	(12,5%)
Mittwoch	1.811,30	11,1%	1.961,50	8,3%
Donnerstag	2.196,70	13,4%	2.385,60	8,6%
Freitag	3.170,40	19,4%	3.448,00	8,8%
Samstag	3.492,40	21,4%	3.776,30	8,1%
Sonntag	2.750,70	16,8%	2.939,80	6,9%
<b>Summe</b>	<b>16.346,70</b>	<b>100,0%</b>	<b>17.722,90</b>	<b>8,4%</b>

- **Schattentarif B:** Auch bei Schattentarif B sind nur mäßige Unterschiede zwischen den Wochentagen zu erkennen. Die geringsten Mehrerlöse zeichnen sich auch hier an den Wochenenden ab: Auch hier sind es die Samstage und Sonntage, an denen die Differenz zwischen gültigem Tarif und Schattentarif relativ gering ausfällt.

Schattentarif B Effekt der Wochentag				
Wochentag	Haupttaxameter		Schattentaxameter	
	Erlös	Erlösanteil	Erlös	Mehrerlös
Montag	2.405,10	14,8%	2.670,70	11,0%
Dienstag	2.344,30	14,5%	2.660,80	13,5%
Mittwoch	2.258,30	13,9%	2.535,40	12,3%
Donnerstag	2.687,10	16,6%	2.994,70	11,4%
Freitag	2.846,20	17,6%	3.184,20	11,9%
Samstag	2.357,00	14,5%	2.579,80	9,5%
Sonntag	1.309,60	8,1%	1.450,50	10,8%
<b>Summe</b>	<b>16.207,60</b>	<b>100,0%</b>	<b>18.076,10</b>	<b>11,5%</b>

### 3.4 Einflussfaktor Tourenlänge

Messbar ist dagegen der Einfluss der Tourenlänge auf die Einnahmesituation:

- **Schattentarif A:** Bei Schattentarif A ergeben sich nur minimale Abweichungen - hauptsächlich bei Touren zwischen 2 und 6 km Länge. Die Auswirkung der Karenzzeitregelung unter Berücksichtigung der reinen Stillstandszeiten ist somit kaum messbar.

Schattentarif A Effekt der Tourenlänge					
Km		Haupttaxameter		Schattentaxameter	
		Erlös	Erlösanteil	Erlös	Mehrerlös
0	< 2	357,60	2,2%	384,00	7,4%
2	< 4	1.983,80	12,1%	2.155,90	8,7%
4	< 6	2.673,40	16,4%	2.915,40	9,1%
6	< 8	2.289,70	14,0%	2.483,30	8,5%
8	< 10	2.218,40	13,6%	2.402,90	8,3%
10	< 12	2.354,40	14,4%	2.553,70	8,5%
12	< 14	1.399,70	8,6%	1.506,70	7,6%
14+		3.069,70	18,8%	3.321,00	8,2%
<b>Summe</b>		<b>16.346,70</b>	<b>100,0%</b>	<b>17.722,90</b>	<b>8,4%</b>

- Schattentarif B:** Deutlich schlägt jedoch die Tourenlänge auf das Erlösgeschehen durch wenn – wie bei Schattentarif B – auch das Problem der Langsamfahrten berücksichtigt wird. Abgesehen von dem Ausreißerwert bei Touren zwischen 12 und 14 km Länge, ist bei Schattentarif B ein klarer Trend zu erkennen: Während bei Touren bis zu 6 km Länge im Durchschnitt ein Mehrerlös von 13,5% bis 14,1% erzielbar wäre, sind es bei Strecken über 14 km nur noch 7,0%. Bei Kurztouren, die häufig im Citybereich stattfinden, schlägt die Karenzzeitregelung demnach besonders zu Buche.

Schattentarif B Effekt der Tourenlänge					
Km		Haupttaxameter		Schattentaxameter	
		Erlös	Erlösanteil	Erlös	Mehrerlös
0	< 2	288,00	1,8%	328,70	14,1%
2	< 4	2.162,40	13,3%	2.462,30	13,9%
4	< 6	2.882,90	17,8%	3.273,20	13,5%
6	< 8	3.219,60	19,9%	3.625,40	12,6%
8	< 10	2.851,30	17,6%	3.140,20	10,1%
10	< 12	1.650,00	10,2%	1.805,10	9,4%
12	< 14	1.436,70	8,9%	1.604,00	11,6%
14+		1.716,70	10,6%	1.837,20	7,0%
<b>Summe</b>		<b>16.207,60</b>	<b>100,0%</b>	<b>18.076,10</b>	<b>11,5%</b>

## 4 ZUSAMMENFASSUNG

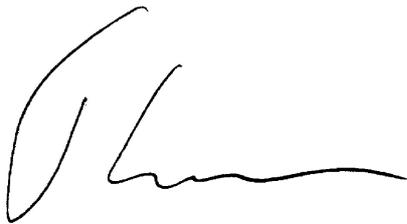
Ziel der vorliegenden Untersuchung ist es, den Effekt der Karenzzeitregelung auf die Erlössituation des Hamburger Taxitarifs zu ermitteln. Zu diesem Zweck wurden zwei Hamburger Taxis mit so genannten Schattentaxametern ausgerüstet, deren Aufgabe darin bestand, alternative Tarifvarianten – so genannte Schattentarife - in der Praxis zu überprüfen.

Die Schattentarife waren so gewählt, dass sie ein belastbares Bild der Wirkungsweise der Karenzzeitregelung liefern. Die so gewonnenen Messergebnisse führen zu folgendem Ergebnis:

- **Gesamteffekt:** Hätte im Tarifzeitraum zwischen dem 1. Oktober 2010 und dem 31. Juli 2011 keine Karenzzeitregelung bestanden, hätte das mit hoher Wahrscheinlichkeit zu Mehrerlösen von **ca. 11,5%** geführt.
- **Primärer Effekt Stillstandszeiten:** Gut drei Viertel des Gesamteffekts – ein möglicher Mehrerlös von 8,4% - ist dem Faktor Stillstandszeiten zuzuschreiben.
- **Sekundäreffekt Langsamfahrten:** Ein weiteres knappes Viertel des Gesamteffekts – ein möglicher Mehrerlös von ca. 3,1% - resultiert aus dem Problem der Preisberechnung von Langsamfahrten im großstädtischen Stop-and-Go-Verkehr. Hier kommt – neben der Karenzzeitregelung - auch die faktische Absenkung der Umschaltgeschwindigkeit auf die Stillstandsgeschwindigkeit zum Tragen.
- **Einflussfaktor Verkehrsgeschwindigkeit:** Entscheidend für die Höhe möglicher Mehrerlöse ohne Karenzzeitregelung ist die Verkehrsgeschwindigkeit. Bei Taxitouren unter 20 km / h steigt der mögliche Mehrerlös auf 18% bis 21%. Bei Fahrten von mehr als 40 km / h sinkt er dagegen auf unter 5%.

- **Einflussfaktor Tageszeit:** Der Einfluss der Verkehrsgeschwindigkeit spiegelt sich auch im Tagesverlauf wider: Hoch sind mögliche Mehreinnahmen insbesondere in der Rush Hour von 7 bis 10 Uhr sowie der zwischen 14 und 19 Uhr - besonders deutlich an den Wochentagen zwischen Montag und Freitag.
- **Einflussfaktor Tourenlänge:** Einfluss hat weiterhin die Länge der Tour: Innenstadtypische Fahrten unter acht Kilometer Länge würden ohne Karenzregelung deutlich höhere Erlöse bringen als längere Fahrten. Besonders wiegt dabei das Problem der teilweise nicht zu berechnenden Langsamfahrten.

Hamburg, 27. Januar 2012



Thomas Krause

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

Anlage 3 (Städtevergleich)

<b>Gutachtentarif</b>			<b>Hamburg 2011/12</b>		<b>Tarifantrag</b>		<b>Seniorentarif 10-16 Uhr</b>		<b>Hamb. 11/12 ohne KM</b>		<b>München</b>		
Grundpreis:	2,70 €		Grundpreis:	2,80 €	Grundpreis:	2,80 €	Grundpreis:	2,00 €	Grundpreis:	2,80 €	Grundpreis:	3,10 €	
ab 1,00 km	1,85 €		ab 1,00 km	1,93 €	ab 1,00 km	1,80 €	ab 1,00 km	1,60 €	ab 1,00 km	1,93 €	ab 1,00 km	1,70 €	
ab 5,00 km	1,75 €		ab 5,00 km	1,83 €	ab 5,00 km	1,80 €	ab 5,00 km	1,60 €	ab 5,00 km	1,83 €	ab 5,00 km	1,50 €	
ab 11,00 km	1,28 €		ab 11,00 km	1,34 €	ab 11,00 km	1,40 €	ab 11,00 km	1,30 €	ab 11,00 km	1,34 €	ab 11,00 km	1,40 €	
Wartezeit:	25,00 €/Std		Wartezeit:	25,00 €/Std	Wartezeit:	25,00 €/Std	Wartezeit:	25,00 €/Std	Wartezeit:	25,00 €/Std	Wartezeit:	24,00 €/Std	
			Karenzminute:	ja	Karenzminute:		Karenzminute:		Karenzminute:		Karenzminute:		
			freie Wartezeit:		freie Wartezeit:		freie Wartezeit:		freie Wartezeit:		freie Wartezeit:		
			Zuschläge:		Zuschläge:		Zuschläge:		Zuschläge:		Zuschläge:	50,00 €	
<b>Touren:</b>	<b>100</b>												
<u>Anteil am</u>	<u>Tourenaufk</u>	<u>Karenzminutene</u>	<u>Karenzminuten</u>	<u>Hamburg 2011/12</u>	<u>Mittlerer Umsatz</u>	<u>Tarifantrag</u>	<u>Mittlerer Umsatz</u>	<u>Seniorentarif 10-16</u>	<u>Mittlerer Umsatz</u>	<u>Hamb. 11/12 ohne</u>	<u>Mittlerer Umsatz</u>	<u>München</u>	<u>Mittlerer Umsatz</u>
<u>Km</u>	<u>ommen</u>	<u>ffekt (in %)</u>	<u>effekt (in Sek.)</u>		<u>bei 100 Fahrten</u>		<u>bei 100 Fahrten</u>	<u>Uhr</u>	<u>bei 100 Fahrten</u>	<u>KM</u>	<u>bei 100 Fahrten</u>		<u>bei 100 Fahrten</u>
1	4,71%	14,10%	92,38 Sek.	4,73 €	22,28 €	5,24 €	24,69 €	4,24 €	19,98 €	5,37 €	25,30 €	5,42 €	25,51 €
2	12,76%	14,10%	129,95 Sek.	6,66 €	84,98 €	7,30 €	93,18 €	6,10 €	77,87 €	7,56 €	96,50 €	7,37 €	93,99 €
3	15,65%	13,90%	165,13 Sek.	8,59 €	134,43 €	9,35 €	146,28 €	7,95 €	124,37 €	9,74 €	152,38 €	9,30 €	145,56 €
4	13,67%	13,90%	202,16 Sek.	10,52 €	143,81 €	11,40 €	155,89 €	9,80 €	134,02 €	11,92 €	163,00 €	11,25 €	153,76 €
5	10,97%	13,50%	230,36 Sek.	12,35 €	135,48 €	13,40 €	147,00 €	11,60 €	127,25 €	13,95 €	153,03 €	12,94 €	141,91 €
6	7,99%	13,50%	264,38 Sek.	14,18 €	113,30 €	15,44 €	123,33 €	13,44 €	107,35 €	16,02 €	127,97 €	14,66 €	117,15 €
7	6,81%	12,60%	278,51 Sek.	16,01 €	109,03 €	17,33 €	118,05 €	15,13 €	103,06 €	17,94 €	122,20 €	16,26 €	110,71 €
8	5,49%	12,60%	310,26 Sek.	17,84 €	97,94 €	19,35 €	106,26 €	16,95 €	93,08 €	19,99 €	109,77 €	17,97 €	98,65 €
9	4,16%	10,10%	274,15 Sek.	19,67 €	81,83 €	20,90 €	86,96 €	18,30 €	76,14 €	21,57 €	89,75 €	19,23 €	79,99 €
10	3,47%	10,10%	299,61 Sek.	21,50 €	74,61 €	22,88 €	79,40 €	20,08 €	69,68 €	23,58 €	81,82 €	20,90 €	72,51 €
11	3,13%	9,40%	296,17 Sek.	22,84 €	71,49 €	24,26 €	75,92 €	21,36 €	66,85 €	24,90 €	77,93 €	22,27 €	69,72 €
12	2,63%	9,40%	313,49 Sek.	24,18 €	63,59 €	25,78 €	67,79 €	22,78 €	59,90 €	26,36 €	69,32 €	23,79 €	62,57 €
13	1,88%	11,60%	408,25 Sek.	25,52 €	47,98 €	27,84 €	52,33 €	24,74 €	46,50 €	28,36 €	53,31 €	25,82 €	48,54 €
14	1,26%	11,60%	429,63 Sek.	26,86 €	33,84 €	29,38 €	37,02 €	26,18 €	32,99 €	29,84 €	37,60 €	27,36 €	34,48 €
15	0,87%	7,00%	272,16 Sek.	28,20 €	24,53 €	29,69 €	25,83 €	26,39 €	22,96 €	30,09 €	26,18 €	27,71 €	24,11 €
16	0,66%	7,00%	285,06 Sek.	29,54 €	19,50 €	31,18 €	20,58 €	27,78 €	18,33 €	31,52 €	20,80 €	29,20 €	19,27 €
17	0,55%	7,00%	297,96 Sek.	30,88 €	16,98 €	32,67 €	17,97 €	29,17 €	16,04 €	32,95 €	18,12 €	30,69 €	16,88 €
18	0,52%	7,00%	310,87 Sek.	32,22 €	16,75 €	34,16 €	17,76 €	30,56 €	15,89 €	34,38 €	17,88 €	32,17 €	16,73 €
19	0,45%	7,00%	323,77 Sek.	33,56 €	15,10 €	35,65 €	16,04 €	31,95 €	14,38 €	35,81 €	16,11 €	33,66 €	15,15 €
20	0,40%	7,00%	336,67 Sek.	34,90 €	13,96 €	37,14 €	14,86 €	33,34 €	13,34 €	37,24 €	14,90 €	35,14 €	14,06 €
21	0,34%	7,00%	349,57 Sek.	36,24 €	12,32 €	38,63 €	13,13 €	34,73 €	11,81 €	38,67 €	13,15 €	36,63 €	12,45 €
22	0,27%	7,00%	362,48 Sek.	37,58 €	10,15 €	40,12 €	10,83 €	36,12 €	9,75 €	40,10 €	10,83 €	38,12 €	10,29 €
23	0,20%	7,00%	375,38 Sek.	38,92 €	7,78 €	41,61 €	8,32 €	37,51 €	7,50 €	41,53 €	8,31 €	39,60 €	7,92 €
24	0,18%	7,00%	388,28 Sek.	40,26 €	7,25 €	43,10 €	7,76 €	38,90 €	7,00 €	42,96 €	7,73 €	41,09 €	7,40 €
25	0,15%	7,00%	401,18 Sek.	41,60 €	6,24 €	44,59 €	6,69 €	40,29 €	6,04 €	44,39 €	6,66 €	42,57 €	6,39 €
26	0,84%	7,00%	414,09 Sek.	42,94 €	36,07 €	46,08 €	38,70 €	41,68 €	35,01 €	45,82 €	38,49 €	44,06 €	37,01 €
<b>Zuschläge bei 100 Touren</b>				- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	50,00 €	
<b>100,0%</b>				1.401,22 €	1.512,56 €	1.317,10 €	1.559,01 €	1.492,70 €					
<b>Vergleich mit Hamburg 2011/12</b>				<b>0,00%</b>	<b>7,95%</b>	<b>-6,00%</b>	<b>11,26%</b>	<b>6,53%</b>					
<b>Vergleich mit Tarifantrag</b>				<b>0,00%</b>	<b>-12,92%</b>	<b>3,07%</b>	<b>-1,31%</b>						
<b>Vergleich mit Seniorentarif 10-16 Uhr</b>				<b>0,00%</b>	<b>18,37%</b>	<b>13,33%</b>							

Anlage 3 (Städtevergleich)

<b>Stuttgart</b>		<b>Frankfurt</b>		<b>Düsseldorf</b>		<b>Berlin</b>		<b>Bremen</b>		<b>Köln/Bonn</b>	
Grundpreis:	2,90 €	Grundpreis:	3,00 €	Grundpreis:	5,50 €	Grundpreis:	3,20 €	Grundpreis:	2,80 €	Grundpreis:	2,65 €
ab 1,00 km	1,90 €	ab 1,00 km	1,69 €	ab 1,00 km	- €	ab 1,00 km	1,70 €	ab 1,00 km	1,80 €	ab 1,00 km	1,70 €
ab 5,00 km	1,60 €	ab 5,00 km	1,69 €	ab 2,40 km	1,80 €	ab 7,00 km	1,28 €	ab 5,00 km	1,60 €	ab 5,00 km	1,45 €
ab 11,00 km	1,60 €	ab 11,00 km	1,41 €	ab 7,00 km	1,80 €	ab 7,00 km	1,28 €	ab 11,00 km	1,40 €	ab 5,00 km	1,45 €
Wartezeit:	27,00 €/Std	Wartezeit:	24,00 €/Std	Wartezeit:	30,00 €/Std	Wartezeit:	25,00 €/Std	Wartezeit:	24,00 €/Std	Wartezeit:	24,00 €/Std
Karenzminute:		Karenzminute:		Karenzminute:		Karenzminute:	Ja	Karenzminute:		Karenzminute:	
freie Wartezeit:		freie Wartezeit:		freie Wartezeit:	60,00 Sek.	freie Wartezeit:		freie Wartezeit:		freie Wartezeit:	
Zuschläge:		Zuschläge:		Zuschläge:		Zuschläge:	10,00 €	Zuschläge:		100 Touren:	10,00 €
<b>Stuttgart</b>	<b>Mittlerer Umsatz bei 100 Fahrten</b>	<b>Frankfurt</b>	<b>Mittlerer Umsatz bei 100 Fahrten</b>	<b>Düsseldorf</b>	<b>Mittlerer Umsatz bei 100 Fahrten</b>	<b>Berlin</b>	<b>Mittlerer Umsatz bei 100 Fahrten</b>	<b>Bremen</b>	<b>Mittlerer Umsatz bei 100 Fahrten</b>	<b>Köln/Bonn</b>	<b>Mittlerer Umsatz bei 100 Fahrten</b>
5,49 €	25,87 €	5,31 €	24,99 €	5,77 €	27,18 €	4,90 €	23,08 €	5,22 €	24,57 €	4,97 €	23,39 €
7,67 €	97,93 €	7,25 €	92,46 €	7,16 €	91,40 €	6,60 €	84,22 €	7,27 €	92,72 €	6,92 €	88,25 €
9,84 €	153,97 €	9,17 €	143,52 €	9,26 €	144,86 €	8,30 €	129,90 €	9,30 €	145,56 €	8,85 €	138,52 €
12,02 €	164,26 €	11,11 €	151,84 €	11,36 €	155,36 €	10,00 €	136,70 €	11,35 €	155,12 €	10,80 €	147,61 €
13,83 €	151,69 €	12,99 €	142,45 €	13,40 €	146,99 €	11,70 €	128,35 €	13,14 €	144,10 €	12,44 €	136,42 €
15,68 €	125,31 €	14,90 €	119,07 €	15,48 €	123,71 €	13,40 €	107,07 €	14,96 €	119,55 €	14,11 €	112,76 €
17,39 €	118,42 €	16,69 €	113,64 €	17,40 €	118,50 €	14,68 €	99,97 €	16,66 €	113,43 €	15,66 €	106,62 €
19,23 €	105,56 €	18,59 €	102,05 €	19,47 €	106,87 €	15,96 €	87,62 €	18,47 €	101,39 €	17,32 €	95,08 €
20,56 €	85,51 €	20,04 €	83,36 €	20,96 €	87,21 €	17,24 €	71,72 €	19,83 €	82,48 €	18,53 €	77,08 €
22,35 €	77,54 €	21,90 €	75,98 €	22,98 €	79,73 €	18,52 €	64,26 €	21,60 €	74,94 €	20,15 €	69,91 €
23,92 €	74,87 €	23,28 €	72,88 €	24,75 €	77,46 €	19,80 €	61,97 €	22,97 €	71,91 €	21,57 €	67,53 €
25,65 €	67,46 €	24,81 €	65,25 €	26,69 €	70,20 €	21,08 €	55,44 €	24,49 €	64,41 €	23,14 €	60,86 €
27,96 €	52,57 €	26,85 €	50,48 €	29,28 €	55,05 €	22,36 €	42,04 €	26,52 €	49,86 €	25,22 €	47,42 €
29,72 €	37,45 €	28,40 €	35,79 €	31,26 €	39,39 €	23,64 €	29,79 €	28,06 €	35,36 €	26,81 €	33,79 €
30,14 €	26,22 €	28,76 €	25,03 €	31,75 €	27,62 €	24,92 €	21,68 €	28,41 €	24,72 €	27,21 €	23,68 €
31,84 €	21,01 €	30,26 €	19,97 €	33,66 €	22,21 €	26,20 €	17,29 €	29,90 €	19,73 €	28,75 €	18,98 €
33,53 €	18,44 €	31,76 €	17,47 €	35,56 €	19,56 €	27,48 €	15,11 €	31,39 €	17,26 €	30,29 €	16,66 €
35,23 €	18,32 €	33,25 €	17,29 €	37,47 €	19,48 €	28,76 €	14,96 €	32,87 €	17,09 €	31,82 €	16,55 €
36,93 €	16,62 €	34,75 €	15,64 €	39,38 €	17,72 €	30,04 €	13,52 €	34,36 €	15,46 €	33,36 €	15,01 €
38,63 €	15,45 €	36,24 €	14,50 €	41,29 €	16,51 €	31,32 €	12,53 €	35,84 €	14,34 €	34,89 €	13,96 €
40,32 €	13,71 €	37,74 €	12,83 €	43,19 €	14,69 €	32,60 €	11,08 €	37,33 €	12,69 €	36,43 €	12,39 €
42,02 €	11,35 €	39,24 €	10,59 €	45,10 €	12,18 €	33,88 €	9,15 €	38,82 €	10,48 €	37,97 €	10,25 €
43,72 €	8,74 €	40,73 €	8,15 €	47,01 €	9,40 €	35,16 €	7,03 €	40,30 €	8,06 €	39,50 €	7,90 €
45,41 €	8,17 €	42,23 €	7,60 €	48,92 €	8,80 €	36,44 €	6,56 €	41,79 €	7,52 €	41,04 €	7,39 €
47,11 €	7,07 €	43,72 €	6,56 €	50,82 €	7,62 €	37,72 €	5,66 €	43,27 €	6,49 €	42,57 €	6,39 €
48,81 €	41,00 €	45,22 €	37,99 €	52,73 €	44,29 €	39,00 €	32,76 €	44,76 €	37,60 €	44,11 €	37,05 €
- €	- €	- €	- €	- €	- €	10,00 €	10,00 €	- €	- €	10,00 €	10,00 €
1.544,52 €	1.544,52 €	1.467,38 €	1.467,38 €	1.544,00 €	1.544,00 €	1.299,45 €	1.299,45 €	1.466,86 €	1.466,86 €	1.401,41 €	1.401,41 €
<b>10,23%</b>	<b>10,23%</b>	<b>4,72%</b>	<b>4,72%</b>	<b>10,19%</b>	<b>10,19%</b>	<b>-7,26%</b>	<b>-7,26%</b>	<b>4,68%</b>	<b>4,68%</b>	<b>0,01%</b>	<b>0,01%</b>
<b>2,11%</b>	<b>2,11%</b>	<b>-2,99%</b>	<b>-2,99%</b>	<b>2,08%</b>	<b>2,08%</b>	<b>-14,09%</b>	<b>-14,09%</b>	<b>-3,02%</b>	<b>-3,02%</b>	<b>-7,35%</b>	<b>-7,35%</b>
<b>17,27%</b>	<b>17,27%</b>	<b>11,41%</b>	<b>11,41%</b>	<b>17,23%</b>	<b>17,23%</b>	<b>-1,34%</b>	<b>-1,34%</b>	<b>11,37%</b>	<b>11,37%</b>	<b>6,40%</b>	<b>6,40%</b>

Herr Ulrich Werner  
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI)  
Rechtsamt, Abteilung Verkehrsrecht, Verkehrsgewerbeaufsicht (RV)

Alter Steinweg 4

20459 Hamburg

## Rechtssichere und rechtskonforme Berechnung der Taxitarif-Anpassung 2012

Hamburg, 02.08.12

Sehr geehrter Herr Werner,

aufbauend auf der Diskussion der fünf Antragsteller des „Antrages auf Anpassung des Hamburger Taxitarifs 2012“ am 13. Juli 2012 mit Ihnen in der BWVI und im Nachgang zu Ihrem Schreiben an die Herren Chudowski und Grün (Anlage 1) vom gleichen Tag möchten die Hamburger Verbände des Taxengewerbes zu den von Ihnen und ihrer Behörde vorgelegten Tabelle mit „Kalkulation eines Musterbetriebes pro Fahrzeug“ und „Kostensteigerungstabelle“ wie folgt Stellung nehmen:

1. Grundsätzlich begrüßen wir Ihre in dem Schreiben aus Anlage 1 erkennbare Bereitschaft, Systematik und Details der genannten Tabellen zu überprüfen und im Dialog mit den Verbänden des Hamburger Taxengewerbes zu ändern und zu verbessern. Dies erscheint auch dringend notwendig.

Leider enthält die Kostensteigerungstabelle, welche den Verbänden zur Sitzung am 5.4.2012 zugesandt wurde, in jener Formel, mit der die durchschnittlichen Kostensteigerungen (Zeile 65) ermittelt werden, einen Fehler. Die Kostensteigerungen des Betriebes in Spalte C wurden nicht gerechnet, dafür jedoch die leere Zeile H. Um solche Fehler zukünftig zu vermeiden, sind unseres Erachtens folgende **grundsätzliche Änderungen** unerlässlich:

- eine strikte Trennung von Eingabe- und Ergebnisfeldern (Formeln)
- ein Einfrieren der genutzten Formeln (Schreibschutz), spätere Veränderungen dieser Formeln erfolgten künftig in gegenseitiger Absprache
- Formeln enthielten keine Werte mehr, sondern ausschließlich Bezüge zu Eingabefeldern

Wir würden Ihnen gerne, Ihre Bereitschaft vorausgesetzt, nach Beendigung der derzeitigen Diskussionen um den Tarif 2012, binnen Wochen einen Entwurf für eine solche Tabelle zukommen lassen wollen, die sich an den Maßstäben von „best practice“ orientieren würde.

2. Die Unterzeichner haben aber auch an die aktuellen, von der BWVI vorgelegten Tabellen den klaren Anspruch, dass diese **in jedem Fall Fall rechtssicher und rechtskonform** sein müssen.

Die Unterzeichner haben mit Befremden zur Kenntnis genommen, dass sich die von der „Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation“ (hier: Verkehrsgewerbeaufsicht) sowie der „Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz“ (hier: Amt für Arbeitsschutz) dem Taxengewerbe in zwei Sitzungen unmissverständlich zur Kenntnis gebrachten behördlichen Rechtsauffassung zum Thema „Entlohnung des Fahrpersonals“ mit dem Bezug zu § 3 FpersG **nicht in Ihrer „Kalkulation eines Musterbetriebes pro Fahrzeug“ wiederfindet** – weiterhin wird von Ihnen unverdrossen mit dem von den Behörden selbst als rechtswidrig gebrandmarkten „Provisionslohn“ kalkuliert. Das ist umso unverständlicher, als zwischen der ersten Sitzung im Januar 2012 bei der BWVI mit der damaligen klaren behördlichen Ansage zur Rechtswidrigkeit des „Provisionslohns“ und dem jetzt vorliegenden Behördenvorschlag für eine Taxitarif-Erhöhung, welcher immer noch mit dem „Provisionslohn“ kalkuliert, bei der Behörde eine halbes Jahr ungenutzt verstrich. Die Verbände des Hamburger Taxenverbandes stellen fest, dass in diesem halben Jahr die BWVI die zwingend gebotene Anpassung der Tabellen auf einen rechtssicheren und rechtskonformen Stand nicht erledigt, schlimmer: nicht einmal begonnen hat.

3. Zur Rechtssicherheit gehört nach unserem Verständnis auch die **Berücksichtigung eines kalkulatorischen Unternehmerlohns**, wie er nicht nur im öffentlichen Vergaberecht üblich ist, sondern auch zur gängigen Lehrmeinung und Praxis der Betriebswirtschaftslehre gehört. Die Höhe ergibt sich aus dem Opportunitätskostenprinzip. Zu Deutsch: Was würde ein Taxenunternehmer anderswo an Lohn erhalten, wäre er nicht Taxenunternehmer? Wir schlagen als Vergleichsmaßstab den durchschnittlichen Lohn eines Busfahrers der Hamburger Hochbahn AG vor. Zu bedenken ist dabei, dass der Taxenunternehmer zudem das unternehmerische Risiko zu tragen hat, z.B. das hohe finanzielle Risiko eines Unfalls. Diese unternehmerischen Risiken wären ebenfalls in einen solchen Unternehmerlohn einzupreisen.

# ARGE TAXENVERBÄNDE HAMBURG

LHT – LPVG – HTV – MUV – Taxen-Union

---

Die nicht mehr ganz neue Erkenntnis der Betriebswirtschaft-Wissenschaft, dass in einer ordentlichen Kalkulation der „kalkulatorische Unternehmerlohn“ zu berücksichtigen sei, wird in anderen Tarifgebieten auch behördlicherseits Rechnung getragen - beispielsweise im Taxitarif des Landkreises Mülheim/Ruhr (Anlage 2). Ebenfalls Berücksichtigung findet der „kalkulatorische Unternehmerlohn“ als Kostenbestandteil in verschiedenen Taxengutachten, stellvertretend im „Gutachten zur Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes“ im Rhein-Sieg-Kreis, TOKOM-Partner Rostock GmbH, S. 58 ff. (Anlage 3);

4. Schließlich gehört für uns zur Rechtssicherheit die **Berücksichtigung einer Erhöhung der Löhne** angestellter Taxifahrer, mindestens in Höhe des Anstiegs der allgemeinen Lebenskosten. Bisher wurde bei der Verkehrsgewerbeaufsicht (fälschlicherweise) angenommen, dass eine Steigerung des Taxitarifs durch die direkte Koppelung der Taxifahrerlöhne an die Einnahmen (sog. „Provisionslohn“) auch bei den unselbstständigen Taxifahrern ankäme. Warum dieses wider Erwarten nicht so ist, wollen wir Ihnen an einem **vereinfachten Rechenbeispiel** erläutern:

Nehmen wir an, ein Taxifahrer erhalte 50% des Umsatzes als Fahrerlohn. Mit Hilfe der Kostensteigerungstabelle stellt die Verkehrsgewerbeaufsicht ansteigende Kosten, z.B. bei Treibstoff, KFZ-Versicherung u.a. in Höhe von 10% fest (also: Fahrerlohn: +/- 0%, Sach- und andere Kosten +10%). Der Taxitarif würde folgerichtig um 5% angehoben, weil sich die Hälfte der Kosten um 10% erhöhte und die andere Hälfte um 0%. Von der 5%igen Tarif- und damit Umsatzsteigerung als Ersatz für tatsächlich um 10% gestiegene Sach- und andere Kosten erhielt der Taxen-Unternehmer aber nur die Hälfte, die andere Hälfte „verschwände“ im Lohnanteil seines Mitarbeiters.

Zur Verdeutlichung nochmals zwei Tabellen, die zwei Szenarien durchspielen. Im ersten Szenario lässt der Unternehmer die prozentuale Entlohnung auf dem bisherigen prozentualen Level, um den steigenden Lebenshaltungskosten seines Angestellten Rechnung zu tragen. In diesem Fall erhielt der Unternehmer aber nur einen Teil der gestiegenen Kosten durch die Tarifanpassung kompensiert:

<b>Vorher:</b>		Kostenstei-	Kostenstei-	<b>Nachher:</b>		Fahrer/ Unternehmer
		gerung (in %)	gerung (€)			
50%	€ 50.000,--	+ 0%	€ 0,--	50%	€ 52.500,--	€ +2.500,-
Fahrerlohn				Fahrerlohn		
50% restl.	€ 50.000,--	+ 10%	€ +5.000,--	50% restl.	€ 52.500,--	€ +2.500,-
Kosten				Kosten		
Insg.	€ 100.000,--	+ 5%	€ +5.000,--		€ 105.000,--	€ +5.000,-

# ARGE TAXENVERBÄNDE HAMBURG

LHT – LPVG – HTV – MUV – Taxen-Union

---

Im zweiten Szenario ist zu erkennen, was in der Hamburger Taxen-Realität hundertfach passierte: Da der oben beschriebene Effekt in den Kostesteigerungstabellen über Jahre nicht berücksichtigt wurde, mussten zahlreiche Unternehmer ihre durch die jeweiligen Tarifierpassungen nur teilweise ersetzten Kostensteigerungen durch **Verringerung der Lohnprozente** kompensieren, womit nur die fehlerhafte Kostenkalkulation nachvollzogen wurde:

<b>Vorher:</b>		Kostenstei- gerung (in %)	Kostenstei- gerung (€)	<b>Nachher:</b>		Fahrer/ Unternehmer
50%	€ 50.000,--	+ 0%	€ 0,--	47,6%	€ 50.000,--	€ +0,--
Fahrerlohn				Fahrerlohn		
50% restl.	€ 50.000,--	+ 10%	€ +5.000,--	52,4% restl.	€ 55.000,--	€ +5.000,--
Kosten				Kosten		
Insg.	€ 100.000,--	+ 5%	€ +5.000,--		€ 105.000,--	€ + 5.000,-

Angestellte Taxifahrer sind nicht zuletzt durch diesen Fehler in der Methodik zur Feststellung der Kostensteigerungen in den letzten Jahren in ihrer Lohnhöhe immer weiter abgerutscht und befinden sich heute fast durchgängig im Niedriglohn-Bereich, viele gar auf Hartz-IV-Niveau. Die Korrektur der Fahrerlöhne um beispielsweise die Inflationsrate würde erstmalig die Unternehmer kalkulatorisch korrekt in die Lage versetzen, die Lohnhöhe durchgehend konstant zu halten, anstatt gezwungen zu sein, immer weiter die Fahrerlöhne absenken zu müssen. Wenn von Ihnen, Herr Werner, in der Sitzung am 13. Juli 2012 erwähnt wurde, dass 45% vom Umsatz als regelhafte Taxifahrer-Entlohnung in zahlreichen Fällen nicht mehr stimmen, dann liegt der Grund in dem obigen, von uns nun noch einmal schriftlich erläuterten Denk- und Kalkulationsfehler.

Angemerkt soll noch werden, dass durch die fällige Umstellung der Lohnkosten auf einen kalkulatorischen Festlohn dieses Problem nicht mehr auftreten sollte, weil sich nunmehr in der Kostensteigerungstabelle die Lohnkostensteigerungen leicht prozentual erfassen ließen.

5. Die Gewerbeverbände übersenden Ihnen beiliegend eine im Hinblick auf Rechtssicherheit und -konformität **angepasste und fehlerbereinigte Kostentabelle/Kostensteigerungstabelle** (basierend auf der bisher eingesetzten) im Hinblick auf die anstehenden Tarifierpassungen 2012, da wir bezüglich einer neuen Tabelle die Zeit für die gemeinsame Abstimmung mit Ihnen im Hinblick die diesjährige Tarifierpassung als zu kurz erachten. Die von uns eingefügten Änderungen haben wir zur besseren Erkennbarkeit mit einem grünen Hintergrund versehen (Anlage 7a mit Prozentlohn, Anlage 7b mit Festlohn)

Die Vertreter der Verbände des Hamburger Taxengewerbes sind auch weiterhin sehr **interessiert an einem Dialog mit der BWVI** und Ihnen, Herr Werner, und Ihren Mitarbeitern. Bei diesem Dialog sollten die Weiterentwicklung, aber auch die Zwänge des Taxengewerbes gleichermaßen Berücksichtigung in Ihren Erwägungen und Entscheidungen finden. Wir möchten Sie noch einmal bitten, dass Sie in Ihre Überlegungen stärker die mit dem „Antrag auf Anpassungen des Hamburger Taxentarifs 2012“ (Anlage 4) verbundenen Ziele einbeziehen, die zu wiederholen wir uns erlauben:

„Das Hamburger Taxengewerbe beantragt einen Tarif, der

- 1. in seiner Höhe und Struktur anderen prosperierenden deutschen Großstädten entspricht.*
- 2. die Förderung innovativer Tarifelemente zur Erschließung neuer Kunden beinhaltet.*
- 3. die soziale Verantwortung des Hamburger Taxengewerbes unterstreicht.*
- 4. die steigenden Kosten, besonders die unkalkulierbaren Treibstoffpreise berücksichtigt.*
- 5. für das Fahrpersonal eine angemessene Entlohnung einpreist.*
- 6. durch die Abschaffung des Hamburger Sonderwegs „Karenzminute“ eine bessere Bedienung der Kunden bei Nachfrage- u. Verkehrsspitzen, z.B. bei der Messe und den Arenen, erreichen.“*

Ihr letzter, dem Taxengewerbe vorgestellter Entwurf einer linearen Preiserhöhung mit einer ausgewiesenen Größe von 3,72% (Ihr Schreiben vom 11.7.2012, S.3, Anlage 10) greift lediglich unseren Punkt 4. auf – die Punkte 1., 2., 3., 5., und 6. bleiben bei Ihrem Behörden-Vorschlag **vollständig unberücksichtigt**. Das ist ärgerlich, weil wir Sie schon in der ersten Tarif-Sitzung am 5. April 2012 auf die fehlende Berücksichtigung von Lohnerhöhungen hinwiesen, ausweislich der Redebeiträge der Herren Chudowski, Krijan und Grün. Ein weiterer Mangel Ihres bisherigen Vorschlages ist, dass wir bisher keinerlei Hinweise und Perspektiven von Ihnen erfahren konnten, wann und wie Sie die Schere im Hinblick auf die Taxitarife anderer prosperierender Städte wie München, Stuttgart, Düsseldorf und Frankfurt zu schließen gedenken (Anlage 5 Grafik „Städtevergleich“), zumal es auch diese Städte sind, die bei den Lebenshaltungskosten gemeinsam an der Spitze liegen (Anlage 6 „Mietkosten“). Dass dieses Schließen der Tarif-Schere nicht in einem einzigen Schritt geschehen kann, zumal nicht zeitgleich zu den rechtlich gebotenen Berücksichtigungen von „Festlohn“ und „kalkulatorischer Unternehmerlohn“, ist den Vertretern des Hamburger Taxengewerbes wohl bewusst. Uns mangelt es aber diesbezüglich an einer mittel- und längerfristigen Planung von Seiten der BWVI.

# ARGE TAXENVERBÄNDE HAMBURG

LHT – LPVG – HTV – MUV – Taxen-Union

---

Die Arbeitsgemeinschaft der Verbände des Hamburger Taxengewerbes schlägt Ihnen, Herr Werner, konkret vor, **in kleiner Runde** mit je einem Vertreter der antragstellenden Verbände eine weitere Besprechung, gerne auch kurzfristig, anzuberaumen, um in er einer konstruktiven Erörterung zu einer gemeinsamen Lösung zu kommen. Wir möchten unter allen Umständen vermeiden, dass dem Taxengewerbe „von oben“ ein Tarif 2012 vorgegeben wird, der den rechtlichen Notwendigkeiten nicht genügt. Auch möchten wir vermeiden, dass die fahrenden Kollegen den sicherlich gereizten Fahrgäste bezüglich der Preiserhöhungen erklären müssten, dass diese gegen den erklärten Willen des Hamburger Taxengewerbes von Behörde und Senat alleine entschieden wurden.

Selbstverständlich ist uns bekannt, dass letztendlich der Hamburger Senat über eine zu § 39 Abs. 2 PBefG kompatible Tarifanpassung entscheiden muss. Wir ziehen aber nicht zuletzt aus Ihrem Behördenvorschlag (linear 3,72%) den zwingenden Schluss, dass von Seiten der BWVI die zweifelsfreie Notwendigkeit einer Anpassung nach den Maßstäben des § 39 PBefG in diesem Jahr gesehen wird. Dieser Ihrer zutreffenden Feststellung schließen sich die Verbände des Hamburger Taxengewerbes vorbehaltlos an, so dass wir auf keinen Fall einer Verschiebung einer Tarifierhöhung in 2013 zustimmen könnten.

Festzuhalten bleibt abschließend, dass bei erstmaliger Berücksichtigung von steigenden Fahrerlöhnen in Höhe des Anstieg der allgemeinen Lebenskosten (2,3%) bei gleichzeitiger Korrektur des Formelfehler sich schon in der BWVI-Tabelle Steigerungen der Kosten von 3,89% ergeben (vorbehaltlich der BG-Beiträge, Anlage 7). Für eine seriöse und auch rechtssichere Kalkulation wären aber zweifelsfrei noch folgende Positionen schon jetzt einzupreisen:

- knapp 2% für fehlende Kompensation der Auswirkungen der Karenminute (Differenz von behördlich geschätzten 10% zu gutachterlich festgestellten Verlusten von bald 12% Verlusten durch KM) (Anlage 9)
- gut 8% bei einer rechtskonformen Musterkalkulation mit Festlöhnen (Anlage 8)

Darüber hinaus müssten, beginnend in diesem Jahr und in den nächsten Jahren bis zur vollen Höhe ansteigend, folgende Positionen ebenfalls berücksichtigt werden:

# ARGE TAXENVERBÄNDE HAMBURG

LHT – LPVG – HTV – MUV – Taxen-Union

---

- Kompensation der durch den Berechnungsfehler jahrelang entstandenen realen Einkommensdefizite insbesondere bei angestellten Taxifahrern
- Berücksichtigung eines „kalkulatorischen Unternehmerlohns“
- Schließen der Schere zu den höheren Taxitarifen vergleichbarer prosperierender Städte wie München, Stuttgart, Düsseldorf und Frankfurt

Mit freundlichem Gruß

Für den LHT Landesverband Hamburger Taxiunternehmer e. V. ,  
Süderstraße 153a, 20537 Hamburg: Helmuth Schulze

Für den LPVG Landesverband für das Personen-Verkehrsgewerbe Hamburg e. V. ,  
Alsterdorfer Straße 276, 22397 Hamburg: Dirk Schütte

Für den HTV Hamburger Taxenverband e.V.  
Braamkamp 16 (c/o Gisbert Eichberg ), 22297 Hamburg: Gisbert Eichberg

Für den MUV Verband der Taxi-Mehrwagenunternehmer e.V.  
Vizelinstraße 67, 22529 Hamburg: Manfred Hoffmann

Für die Taxen-Union Hamburg Hansa e.V.  
Am Schiffbeker Berg 6 a , 22111 Hamburg: Thomas Lohse

## **Anlagen:**

# ARGE TAXENVERBÄNDE HAMBURG

LHT – LPVG – HTV – MUV – Taxen-Union

---

- Anlage 1: Schreiben von Herrn Werner (BWVI) an die Herren Chudowski und Grün
- Anlage 2: Taxitarif des Landkreises Mühlheim/Ruhr
- Anlage 3: Gutachten Tokom-Partner Rhein-Sieg-Kreis
- Anlage 4: Antrag auf Anpassungen des Hamburger Taxentarifs 2012
- Anlage 5: Grafik „Städtevergleich“
- Anlage 6: Grafik „Mietkosten“
- Anlage 7: Korrigierte Kostentabelle mit Provisionslohn
- Anlage 8: Rechtskonforme Musterkalkulation mit Festlöhnen
- Anlage 9: Gutachten über die Auswirkungen der Karenzminute
- Anlage 10: Anschreiben zur behördlichen Anhörung 13.6.2012 v.

**Von:** "Werner, Ulrich" <[ulrich.werner@bwvi.hamburg.de](mailto:ulrich.werner@bwvi.hamburg.de)>

**An:** chudowski@gmx.de <[chudowski@gmx.de](mailto:chudowski@gmx.de)>, clemens.gruen@web.de <[clemens.gruen@web.de](mailto:clemens.gruen@web.de)>

**Kopie:** "Glitza, Thomas Dr." <[thomas.glitza@bwvi.hamburg.de](mailto:thomas.glitza@bwvi.hamburg.de)>, "Ritter, Dirk" <[dirk.ritter@bwvi.hamburg.de](mailto:dirk.ritter@bwvi.hamburg.de)>, "Meyenborg, Marco" <[marco.meyenborg@bwvi.hamburg.de](mailto:marco.meyenborg@bwvi.hamburg.de)>, "Bonnesen, Claudia" <[claudia.bonnesen@bwvi.hamburg.de](mailto:claudia.bonnesen@bwvi.hamburg.de)>

**Betreff:** Berechnungen zum Taxentarif

**Datum:** Fri, 13 Jul 2012 16:10:32 +0000 (13.07.2012 18:10:32)

Sehr geehrter Herr Chudowski, sehr geehrter Herr Grün,

ich möchte gewiss die heutiger langwierige Diskussion nicht per mail mit Ihnen fortsetzen – das sollten wir bei anderer Gelegenheit tun (z:b. bei dem unten unter 3. genannten Thema)

Vielmehr wäre ich Ihnen lediglich für kurze Hinweise zu folgenden Punkten dankbar, da ich Sie in der Sitzung heute so verstanden habe, dass unsere Berechnungen fehlerhaft seien.

#### 1. Beispielberechnung zu den Auswirkungen der von uns vorgeschlagenen Erhöhung

Zunächst hatte Herr Grün ausgeführt, dass die Darstellung in meinem Schreiben auf S. 3 unter B.2. („Auswirkungen der Erhöhung“) falsch sei und zur Begründung darauf hingewiesen, dass in der Spalte „Preis Vorschlag in Euro“ nur runde Zahlen erscheinen, was Herr Grün als unplausibel bezeichnete.

Diese Tabelle soll die künftigen Preise nach unserem Vorschlag mit den Komponenten Grundgebühr: 2,90€, km-Preis 1-4: 2,00€, km-Preis 5-10: 1,90€, km-Preis ab 11: 1,40€ für die in der Tabelle beispielhaft genannten unterschiedlichen Fahrtstrecken zwischen 1 und 20 km aufzeigen. Grundlage dieser Tabelle war die mit meiner Mail zur Einladung zum heutigen Treffen als Anlage 1 versandte Übersicht, die erneut beigefügt ist.

Es ist unstrittig, dass die genannten Beispielstrecken in der Realität kaum jemals exakt erreicht werden, so dass auch immer Abweichungen von den genannten runden Zahlen eintreten werden. Es sind eben Beispiele, um die Auswirkungen der Tarifierhöhung zu veranschaulichen. Selbstverständlich sollen diese Beispiele auch rechnerisch richtig sein, so dass ich für einen Hinweis dankbar wäre, wo aus Ihrer Sicht der Fehler liegt.

#### 2. Auswirkungen von Tarifvorschlägen beim Wegfall der Karenzminute

Zur Vorbereitung unseres Vorschlags haben wir unterschiedliche Berechnungen auch für den Fall zu Grunde gelegt, dass die Karenzminute wegfällt. Hierzu diente die zweite als Anlage zur jetzigen Mail beigefügte Excel-Tabelle („Städtevergleich 2012...“)

Herrn Chudowski habe ich so verstanden, dass nach seiner Auffassung unser auf S. 6 des Anschreibens erwähntes Berechnungsmodell mit Grundpreis 2,75€, km-Preis 1-10: 1,70€ km-Preis ab 11: 1,34€ unter Berücksichtigung des Wegfalls der Karenzminute lediglich zu einer Tarifierhöhung rund 1% führe.

In der beigegeführten Tabelle (Blatt 2, „Tarifvorschlag 2012“) können Sie das nachvollziehen. Die Eintragungen sind jetzt in den Spalten E+F mit dem aktuellen Tarif und in den Spalten G+H mit Ihrem Tarifvorschlag vorgenommen (Erhöhung um 7,95% - wie auch von Ihnen errechnet). Wenn Sie in den Spalten G+H die von uns als Modellbeispiel genannten Zahlen (2,75; 1,70, 1,34) einsetzen, erhalten Sie eine Erhöhung gegenüber dem geltenden Tarif von 3,42%. Wenn Sie probeweise als Grundentgelt 2,80€ einsetzen, sind es 3,78%, womit man unserem eigenen Vorschlag noch etwas näher käme. Wenn Sie mir hierzu kurz mitteilen könnten, ob diese Berechnungen falsch sind, bzw. aus welchen Gründen Sie bei dem genannten Modell ohne Karenzminute mit den von uns beispielhaft genannten Tarifmerkmalen lediglich von einer Erhöhung von ca. 1% ausgehen, wäre ich Ihnen dankbar.

### 3. Kostentabellen

Nicht kurzfristig aber in den kommenden Monaten wollen wir gern unsere bisherige Systematik der Kostensteigerungstabellen überdenken und erforderlichenfalls verändern.

Wichtig ist das Verständnis, dass diese Tabellen dazu dienen, tatsächliche Kostenveränderungen festzustellen. Es handelt sich also nicht um eine Darstellung der Umsätze/Kosten/Erträge eines einzelnen Unternehmens, sondern einzig und allein um ein Instrument zur Feststellung von Kostenveränderungen.

Als wir das Instrument entwickelt haben, haben wir ursprünglich bei den für die unterschiedlichen Firmentypen angesetzten durchschnittlichen Umsätzen und Fahrleistungen mit Variablen auf Grund der Fortschreibungen des Gutachtens von Linne+Krause gearbeitet. Wir haben dann aber festgestellt, dass Veränderungen bei den Annahmen zu Umsätzen und Fahrleistungen zu Ungereimtheiten führen. Stark vereinfachtes Beispiel: die Treibstoffkosten steigen um 10%, die Fahrleistungen sinken aber um 10%. Dies erweckt den – völlig falschen – Eindruck, als seien rechnerisch die Kosten unverändert geblieben. Die tatsächlichen Veränderungen bei einzelner Komponenten der variablen Kosten wie z.B. Kraftstoff können wir in ihren Auswirkungen nur ermitteln, wenn wir die Basis, also die Annahme zu Fahrleistungen konstant halten.

Wir verschließen uns aber keinesfalls Verbesserungsvorschlägen. Wir werden auch überlegen, ob und wie wir die Lohnkosten anders darstellen als bisher, z.B. als Festgehalt anstelle der bisherigen prozentualen Berechnung. Das setzt allerdings voraus, dass wir die notwendigen Informationen über die tatsächliche Entlohnungspraxis erhalten. Bisher sind wir in ständiger Rückkopplung mit dem Gewerbe davon ausgegangen, dass der Arbeitnehmerlohn 45% des Umsatzes beträgt. Man kann diesen Anteil von 45% auch in einen Festlohn umrechnen. Wir können allerdings nicht fiktive Lohnsteigerungsraten (also z.B. 48% statt 45%) bei der Ermittlung von Kostenveränderungen zu Grunde legen., wenn es diese Lohnsteigerungen tatsächlich nicht gegeben hat.

Soweit Sie also Vorschläge haben, wie man tatsächliche Veränderungen bei den Lohnkosten anders und besser darstellen kann als bisher, nehmen wir Ihre Vorschläge gern entgegen.

Mit freundlichen Grüßen

Ulrich WERNER

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Rechtsamt

Abteilung Verkehrsrecht, Verkehrsgewerbeaufsicht (RV)

Alter Steinweg 4

20459 Hamburg

Tel: 040/42841-1754

Microsoft Excel Arbeitsblatt-Anlage (Tarifrechner 2012 Vorschlag RV.xlsx)

Microsoft Excel Arbeitsblatt-Anlage (Städtevergleich \_2012 Fahrtpreise neu 30042012.xlsx)

## Beschlussvorlage

Nr.: V 11/0686-01

öffentlich

Datum: 12.09.2011

Postversand: 14.09.2011

### Ordnungsamt

Auskunft erteilt: Bargatzky, Christa

### Beratungsfolge:

<u>Status:</u> *	<u>Datum:</u>	<u>Gremium:</u>	<u>Berichterstattung:</u>
Ö	27.09.2011	Hauptausschuss	Frank Steinfurt
Ö	06.10.2011	Rat der Stadt	Dagmar Mühlenfeld

\* Beratungsstatus des jeweiligen Gremiums: Ö = öffentliche Beratung / N = nichtöffentliche Beratung

## Neufassung der Verordnung über die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für die von der Stadt Mülheim an der Ruhr als Genehmigungsbehörde zugelassenen Taxen (Taxentarif)

### Beschlussvorschlag:

Zu 1.:

Der Hauptausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt, entsprechend der Vorlage zu entscheiden.

Zu 2.:

Der Rat der Stadt beschließt die als Anlage 2 beigefügte Neufassung der Verordnung über Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für die von der Stadt Mülheim an der Ruhr als Genehmigungsbehörde zugelassenen Taxen (Taxentarif).

### Begründung / Sachverhalt / Bericht:

Die Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi – Mietwagen e. V. stellt im Auftrag ihrer Mitgliedsunternehmen mit Schreiben vom 9.8.2011 einen Antrag auf die Erhöhung des Taxentarifes der Stadt Mülheim an der Ruhr. Dieser Antrag wurde ergänzt mit Schreiben vom 12.8.2011.

Die Stadt als Genehmigungsbehörde hat nach dem Personenbeförderungsgesetz den Taxentarif daraufhin zu überprüfen, ob dieser unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage der Unternehmer, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen ist und mit dem öffentlichen Verkehrsinteresse und dem Gemeinwohl in Einklang steht. Grundsätzlich müssen Beförderungsentgelte im Taxiverkehr so festgesetzt werden, dass sie zumindest kostendeckend sind. Das setzt voraus, dass in den Tarif ein angemessener Unternehmerlohn kalkulatorisch mit einbezogen ist.

Die Anträge mit ausführlicher Begründung zur Notwendigkeit der Anpassung der Beförderungsentgelte sind als Anlage 1 beigefügt.

Da die von der Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi – Mietwagen e. V. angegebenen Gründe für eine Erhöhung des Taxentarifs sind schlüssig und nachvollziehbar. Die Beförderungsentgelte werden im Taxiverkehr nach einem dieser Verkehrsform berücksichtigenden Tarifsystem gebildet. Dieses Tarifsystem besteht aus den Elementen Grundpreis, Kilometerpreis und Zeitpreis; hinzu treten können Zuschläge, z.B. für Gepäck. Insbesondere die über den in der Taxentarifverordnung festgesetzten Grundpreis abgedeckten festen Kosten, die durch das kostenaufwändige Bereithalten der Taxen entstehen, sind in den vergangenen Jahren angestiegen. Über den Kilometerpreis und den Zeitpreis sollen insbesondere die variablen Kosten des Taxeneinsatzes abgedeckt werden. Auch hier ist ein Anstieg zu verzeichnen.

Vor der Festsetzung der Beförderungsentgelte muss die Genehmigungsbehörde der Industrie- und Handelskammer und den Fachverbänden des Verkehrsgewerbes Gelegenheit zur Stellungnahme geben. Damit wird Rücksicht auf die Notwendigkeit einer Abstimmung der Beförderungsentgelte zwischen den Belangen der Taxiunternehmer einerseits und den Interessen der Allgemeinheit andererseits genommen. Die Verwaltung hat dem Rechnung getragen und die Industrie- und Handelskammer, verdi, die Fachgewerkschaften sowie die Verkehrsverbände und auch die Mülheimer Verkehrsgesellschaft zu der beantragten Erhöhung angehört. Die Industrie- und Handelskammer hält die moderate Erhöhung ebenfalls aus betriebswirtschaftlicher Sicht für zwingend erforderlich, aber auch angemessen. Die übrigen Stellen haben sich nicht geäußert. Auch allen Mülheimer Taxenunternehmen wurde Gelegenheit gegeben, Ihre Belange darzulegen; sie schließen sich ebenfalls mit großer Mehrheit dem Antrag der Fachvereinigung an.

Der Taxentarif ist eine Rechtsverordnung und muss deshalb vom Rat der Stadt beschlossen werden.

Die Verwaltung empfiehlt, die Beförderungsentgelte im Taxengewerbe - wie in Anlage 2 ausgeführt - anzupassen.

Dagmar Mühlenfeld

**Finanzielle Auswirkungen:**

Keine

**Anlage(n):**

- Schreiben der Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein vom 09.08.2011 und 12.08.2011
- Verordnung über die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für die von der Stadt Mülheim an der Ruhr als Genehmigungsbehörde zugelassenen Taxen (Taxentarif)

# **Gutachten**

## zur Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes im Rhein-Erft-Kreis



Rostock, den 02.12.2010

**TOKOM – Partner Rostock GmbH**  
Dr. Burkhard Saß & Co.  
Unternehmensberater  
Sievershagen | Rostocker Straße 32  
18069 Lambrechtshagen

1. Auftrag, Zielstellung und Gewährleistung.....	3
1.1. Auftrag.....	3
1.2. Zielstellungen .....	3
1.3. Gewährleistung .....	3
2. Gesetzliche Grundlagen .....	5
2.1. Wichtige gesetzliche Grundlagen .....	5
2.2. Grundsätze der Erstellung des Gutachtens .....	5
3. Der Rhein-Erft-Kreis und die Struktur der Taxibetriebe .....	7
4. Methodik und Vorgehensweise in der Gutachtenerstellung.....	11
4.1. Bewertungsansatz.....	11
4.2. Begriffe und Abkürzungen.....	11
4.3. Daten- und Informationserfassung.....	12
4.4. Auswertung der Unterlagen .....	14
4.5. Untersuchte Stichproben.....	15
5. Beurteilung der Nachfrage.....	16
5.1. Anzahl der Beförderungsaufträge .....	16
5.2. Leistungsstruktur der untersuchten Betriebe .....	18
6. Beurteilung der Taxidichte und der Kaufkraft.....	22
6.1. Taxidichte und Taxi- und Mietwagendichte.....	22
6.2. Kaufkraft.....	26
7. Beurteilung der Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit.....	28
7.1. Entwicklung von Umsätzen, Kosten und Gewinnen .....	28
7.2. Einflussfaktoren auf die Nachfrageentwicklung .....	32
7.2.1 Preislich gestützte Beförderungen durch Taxis .....	32
7.2.2 Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs .....	33
7.2.3 Anruf-Sammel-Taxi.....	33
7.3. Besonderheiten der Kostenentwicklung.....	33
7.4. Besonderheiten der Gewinne .....	34
7.5. Einsatzzeit der Fahrzeuge und der Unternehmer .....	36
7.6. Bewertung der Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit .....	38
8. Geschäftsaufgaben im Auswertzeitraum.....	39
9. Sonstige untersuchte Kriterien .....	42
9.1. Wartezeiten zwischen Auftragserteilung und Beginn der Fahrt.....	42
9.2. Warteliste .....	43
9.3. Ergebnisse Hauptuntersuchung und Abgasuntersuchung .....	44
9.4. Zahlungsverpflichtungen .....	44
9.5. Monatliche Vorsorgeaufwendungen .....	44
9.6. Reproduktion des Fahrzeugbestandes .....	45
9.7. Interview mit der zuständigen Industrie- und Handelskammer.....	45
9.8. Interview mit der Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi-Mietwagen e.V. ....	46
9.9. Interview mit Vertretern der Unternehmerschaft des Taxigewerbes im Rhein-Erft-Kreis .....	48
9.10. Interview mit dem Zoll betreffs Schwarzarbeit im Gewerbe.....	49
9.11. Anmerkungen der Unternehmer in den Erhebungsbögen .....	51
9.12. Mietwagenbestand .....	54
9.13. Unternehmerische Vorausplanung .....	55
10. Bewertung zur Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes .....	56
11. Kalkulation der Vollkosten .....	58
12. Zusammenfassung und Empfehlung.....	60
Verzeichnis der Tabellen .....	65
Verzeichnis der Anlagen.....	65
Anlagen.....	66

## 1. Auftrag, Zielstellungen und Gewährleistung

### 1.1. Auftrag

Mit Auftrag vom 08.03.2010 erteilte der Rhein-Erft-Kreis, Der Landrat, Straßenverkehrsamt, der TOKOM - Partner Rostock GmbH den „Auftrag für die Erstellung eines Gutachtens gemäß § 13 Abs. 4 Personenbeförderungsgesetz“.

Die Erstellung des Gutachtens erfolgte durch den Gutachter unabhängig und im Wesen auf Grundlage des § 13 Abs. 4 PBefG. Die zur Verfügung gestellten Unterlagen wurden nach ordentlichen kaufmännischen Gesichtspunkten aufbereitet und beurteilt.

### 1.2. Zielstellungen

Zielstellungen des Gutachtens bestehen darin,

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

### 1.3. Gewährleistung

Der Gutachter sichert die ordnungsgemäße Aufbereitung der zur Verfügung gestellten Einnahmen-Überschussrechnungen sowie Gewinn- und Verlustrechnungen<sup>1</sup> zu.

Die vom Gutachter für die Prognose getroffenen Annahmen erfolgten aus eigener Kenntnis der Sachverhalte<sup>2 3</sup> und in Anlehnung an Veröffentlichungen, insbesondere des „Deutschen Taxi- und Mietwagenverbandes e.V.“<sup>4</sup> sowie veröffentlichter Gutachten, insbesondere von Linne + Krause<sup>5</sup>.

Die getroffenen Annahmen erfolgten nach bestem Wissen und Gewissen durch den Gutachter. Der Gutachter sichert ausdrücklich zu, dass er in der Analyse und Prognose keine erkennbaren falschen oder parteilichen Annahmen getroffen hat.

---

<sup>1</sup> Diverse Einnahmen-Überschussrechnungen nach § 4 Abs. 3 EStG sowie Gewinn- und Verlustrechnungen der Taxibetriebe des Rhein-Erft-Kreises 2000 bis 2009

<sup>2</sup> Gleichartige Gutachten für die Hansestadt Rostock 1998, 2001, 2003, 2006, 2009

<sup>3</sup> Gleichartige Gutachten für andere Landkreise aus 1996, 1998, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005 und 2008

<sup>4</sup> BZP Geschäftsberichte, insbesondere 2002/2003, 2003/2004, 2004/2005, 2005/2006, 2006/2007, 2007/2008, 2008/2009, 2009/2010

<sup>5</sup> Linne + Krause Gutachten über die wirtschaftliche Lage des Hamburger Taxigewerbes, 5. Zwischenbericht, Juni 2010; Linne + Krause Gutachten gemäß §13 Abs. 4 PBefG über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt Köln, Dezember 2009; Linne + Krause Gutachten gemäß §13 Abs. 4 PBefG über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes im Kreis Düren, Mai 2004

Die durch die Unternehmer selbst gemachten Angaben (insbesondere im Erhebungsbogen) wurden mit der notwendigen Vorsicht berücksichtigt. Die erfassten Werte im Erhebungsbogen bezogen sich bis einschließlich auf das Jahr 2010.

Generell sind unklare oder offensichtlich falsche Aussagen nicht in die Beurteilung eingeflossen.

Nach Einschätzung des Gutachters ist die Anzahl der ausgewerteten Unterlagen statistisch gesehen für den Zeitraum 2005 bis 2009 ausreichend. Für 2010 liegen naturgemäß noch keine Jahresabschlüsse vor.

## 2. Gesetzliche Grundlagen

### 2.1. Wichtige gesetzliche Grundlagen

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

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

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

Zur Feststellung der Auswirkungen früher erteilter Genehmigungen auf die öffentlichen Verkehrsinteressen soll die Genehmigungsbehörde vor der Entscheidung über neue Anträge einen Beobachtungszeitraum einschalten. Der Beobachtungszeitraum soll höchstens ein Jahr seit der letzten Erteilung einer Genehmigung betragen.“<sup>6</sup>

### 2.2. Grundsätze der Erstellung des Gutachtens

Die Begrenzung der Zugangsmöglichkeiten zum Taxengewerbe aufgrund des Personenbeförderungsgesetzes steht zunächst im Widerspruch zum Grundsatz der Berufsfreiheit nach Grundgesetz. In gerichtlichen Streitfällen haben die Richter immer abwägen müssen zwischen der grundgesetzlichen Freiheit und der gesetzlichen Beschränkung. Dabei haben sich hohe Anforderungen an die gesetzliche Beschränkung herausgebildet. Um das Gutachten nicht von vornherein in einer gerichtlichen Auseinandersetzung scheitern zu lassen, sollen diese von den Gerichten erarbeiteten Grundsätze zur Erstellung eines Gutachtens (unabhängig ob durch die Behörde oder durch einen externen Gutachter) in Anlage 1 kurz und ausschnittsweise wiedergegeben werden.

Es handelt sich hierbei ausdrücklich nicht um eine Rechtsberatung, im Zweifel ist zugelassene juristische Beratung einzuholen.

Der Gutachter hat die aktuelle Rechtsprechung verfolgt anhand von Fachveröffentlichungen<sup>7 8</sup>.

---

<sup>6</sup> Personenbeförderungsgesetz, [http://bundesrecht.juris.de/pbefg/\\_13.html](http://bundesrecht.juris.de/pbefg/_13.html)

<sup>7</sup> Personenbeförderungsgesetz, Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz nebst sonstigen einschlägigen Vorschriften, Dr. jur. Rita Bidinger, Erich-Schmidt-Verlag, ISBN 3 503 00819 5

<sup>8</sup> BZP Geschäftsberichte, insbesondere 2002/2003, 2003/2004, 2004/2005, 2005/2006, 2006/2007, 2007/2008, 2008/2009, 2009/2010

Daraus wird abgeleitet, dass insbesondere nachfolgende **Grundsätze in der Erstellung des Gutachtens** konsequent angewendet werden. Diese sind:

- a) Anlehnung an die Beurteilungskriterien entsprechend § 13 Absatz 4 Personenbeförderungsgesetz, insbesondere
  - Nachfrage nach Beförderungsaufträgen Kapitel 5
  - Taxendichte Kapitel 6
  - Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit Kapitel 7
  - Anzahl und Ursachen der Geschäftsaufgaben Kapitel 8
- b) Rückgriff auf überprüfbare Primärdaten, d.h. auf durch den Steuerberater bestätigte Jahresabschlüsse, Einsicht in Originalunterlagen der Verkehrsbehörde Kapitel 5 und 7
- c) zusätzliche Führung von Interviews und deren stichprobenartige Prüfung auf Richtigkeit, sofern dies möglich ist Kapitel 9
- d) vorsichtige Bewertung von Aussagen, die nicht im Einzelfall nachprüfbar sind (z. B. Fragebögen der Taxiunternehmen).

### **3. Der Rhein-Erft-Kreis<sup>9</sup> und die Struktur der Taxibetriebe**

„Der Rhein-Erft-Kreis ist ein starker Wirtschaftsraum mit einer vielfältigen Wirtschaftsstruktur. Führungsvorteile, verkehrsgünstige Gewerbeflächen und eine moderate Preisgestaltung haben dazu beigetragen, dass der Rhein-Erft-Kreis einer der wirtschaftsstärksten Kreise in Nordrhein-Westfalen ist. ... In direkter Nachbarschaft um Oberzentrum Köln gelegen, umschließt der Rhein-Erft-Kreis das linksrheinische Stadtgebiet im gesamten westlichen und südlichen Teil. Neun Städte und eine Gemeinde mit rund 460.00 Einwohnern auf einer Fläche von 704 km<sup>2</sup> bilden den Kreis.“

Die GfK Kaufkraft für den Einzelhandel 2010 im Rhein-Erft-Kreis ist mit 2.517, 5 Mio. € und einem Index von 106 überdurchschnittlich.<sup>10</sup>

#### Regionale und überregionale Anbindung

Der Rhein-Erft-Kreis ist über ein Netz von Autobahnen (A1, A4, A61, A57, A555) und Bundesstraßen sehr gut angebunden und erreichbar.

Es bestehen Anbindungen an die Metropole Köln im Osten, zur Landeshauptstadt Düsseldorf im Norden sowie zu den Niederrheinzentren Mönchengladbach und Neuss, zur ehemaligen Bundeshauptstadt Bonn im Süden und zu Aachen und dem Dreiländereck im Westen.

Durch Großtagebaue wird die Verkehrsinfrastruktur des Kreises beeinflusst.

Per Eisenbahn besteht insbesondere über den Knoten Köln Anschluss an das DB-Netz und alle wichtigen deutschen und internationalen Zentren.

#### Schiffsverkehr

Mit der Anbindung durch den Rheinhafen Godorf in Wesseling ist eine Integration in das europäische Wasserstraßennetz gegeben.

#### Luftverkehr

Die Flughäfen Köln (ca. 25 km) und Düsseldorf (ca. 40 km) bieten Anschluss an das Luftverkehrsnetz für touristisch und geschäftlich Reisende.

#### ÖPNV

Mit der REVG (Regionale Verkehrsgesellschaft) mit Sitz in Bergheim verfügt der Kreis über ein leistungsstarkes Nahverkehrsunternehmen mit ca. 200 Bussen. Der Rhein-Erft-Kreis gehört zum größten Verkehrsverbund in Europa – dem Verkehrsverbund Rheinland (VRS).

Der Verkehr mit Taxen ist die individuelle Ergänzung des liniengeführten öffentlichen Personennahverkehrs.

---

<sup>9</sup> Rhein-Erft-Kreis, Aktuelle Internetpräsentation sowie Verkehrsentwicklungsplan Rhein-Erft-Kreis 1. Fortschreibung 2007 - 2015

<sup>10</sup> Industrie und Handelskammer zu Köln, GfK Kaufkraftkennziffern 2010

Die per Juni 2010 bestehenden Taxibetriebe haben folgende Struktur.

Betriebe mit	Anzahl der Betriebe 2010	Anzahl der Genehmigungen
1 Genehmigung	12	12
2 Genehmigungen	8	16
3 Genehmigungen	3	9
4 Genehmigungen	6	24
5 Genehmigungen	3	15
6 Genehmigungen	4	24
7 Genehmigungen	5	35
8 Genehmigungen	1	8
9 Genehmigungen	2	18
10 Genehmigungen	1	10
Gesamt	45 Betriebe, darunter 1 Unternehmen an 2 Standorten	171

Tabelle 1 Struktur der untersuchten Unternehmen in 06-2010

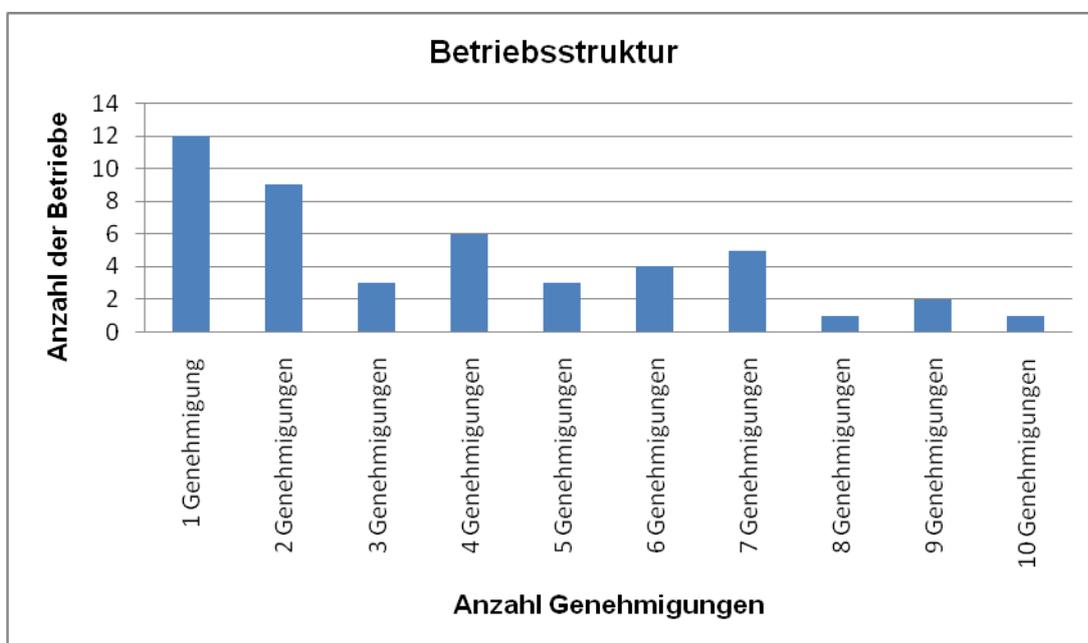


Abbildung 1 Betriebsstruktur nach Anzahl der Genehmigungen 06-2010

Damit ist der selbstfahrende Taxiunternehmer mit 1 Genehmigung im Verhältnis zu Ballungszentren geringer vertreten (z.B. in Köln ca. 580 Einfahrzeugbetriebe zu ca. 205 Mehrfahrzeugbetrieben).

Die Struktur ist in ländlichen Bereichen differenziert (z.B. Delitzsch 2006: 13 Einfahrzeugbetriebe zu 30 Mehrfahrzeugbetrieben; z.B. Mecklenburg-Strelitz: 17 Einfahrzeugbetriebe zu 22 Mehrfahrzeugbetrieben; Bad Doberan: 13 Einfahrzeugbetriebe zu 21 Mehrfahrzeugbetrieben).

Von den 41 Unternehmern, die Angaben hierzu im Erhebungsbogen abgegeben haben, gaben immerhin 3 Unternehmer an, ihr Gewerbe im Nebenerwerb zu führen.

Von den 39 Unternehmern, die Angaben hierzu im Erhebungsbogen abgegeben haben, gaben immerhin 3 Unternehmer an, als Inhaber nicht selbst zu fahren.

Das ermittelte Durchschnittsalter der Unternehmen beträgt 14,4 Jahre, d.h., man kann davon ausgehen, dass sich das Gewerbe „im Durchschnitt“ alle 15 Jahre erneuert bzw. dass pro Jahr ca. 7 % der Unternehmen den Inhaber wechseln, aufgegeben werden oder neu entstehen. Das betrifft ca. 3 Unternehmen pro Jahr.

Das Durchschnittsalter der Unternehmerinnen und Unternehmer wurde durch diese mit 48,5 Jahre angegeben.

37 Taxibetriebe beschäftigen neben dem Inhaber im Jahr 2010 578 Mitarbeiter. Darunter 124 Mitarbeiter in Vollzeit und 454 Mitarbeiter in Teilzeit. Damit verdienen im Gewerbe in 2010 45 Unternehmer und 578 Mitarbeiter, das sind 623 Menschen, ihr Geld. Das ist auch für die Verhältnisse im Rhein-Erft-Kreis eine große Unternehmung.

Gleichzeitig beschreibt dies die Beschäftigungsstruktur. Auf 159 Zweitfahrzeuge im Unternehmen kommen 124 Mitarbeiter in Vollzeit. Insgesamt werden je Fahrzeug 3,4 Mitarbeiter beschäftigt. Bei den angegebenen ca. 15 Einsatzstunden je Fahrzeug und Wochentag und einer angenommenen 48-Stunden-Arbeitswoche (effektiv abzüglich Urlaub und durchschnittlich 10 Tage Krankheit) resultiert eine jährliche Arbeitszeit der Teilzeitbeschäftigten von ca. 2.658 Stunden je Genehmigung. Dafür werden ca. 20 - 27 T€ Lohnkosten aufgebracht. Das entspricht Lohnkosten von ca. 5,80 € bis 7,81 €/Stunde. Damit sind die Lohnkosten im Taxigewerbe im Rhein-Erft-Kreis mit anderen durch den Gutachter ermittelten bzw. veröffentlichten Werten vergleichbar. Das Einkommen liegt jedoch, bezogen auf die Anzahl der geleisteten Wochenarbeitsstunden, erheblich unter den Durchschnittseinkommen von Gebäudereinigern und Küchengehilfen.<sup>11</sup>

Wird weiterhin berücksichtigt, dass zusätzlich zu den 171 Taxen in den untersuchten Betrieben im Jahr 2010 ca. 84 Mietwagen betrieben werden, die vom gleichen Fahrpersonal gefahren werden, reduziert sich der Stundenlohn um ca. 25 % bis 1/3 (nach Aussage vieler Unternehmer und der Erfahrung des Gutachters wird das Mietwagengeschäft nicht so intensiv wie das Taxigeschäft ausgeübt).

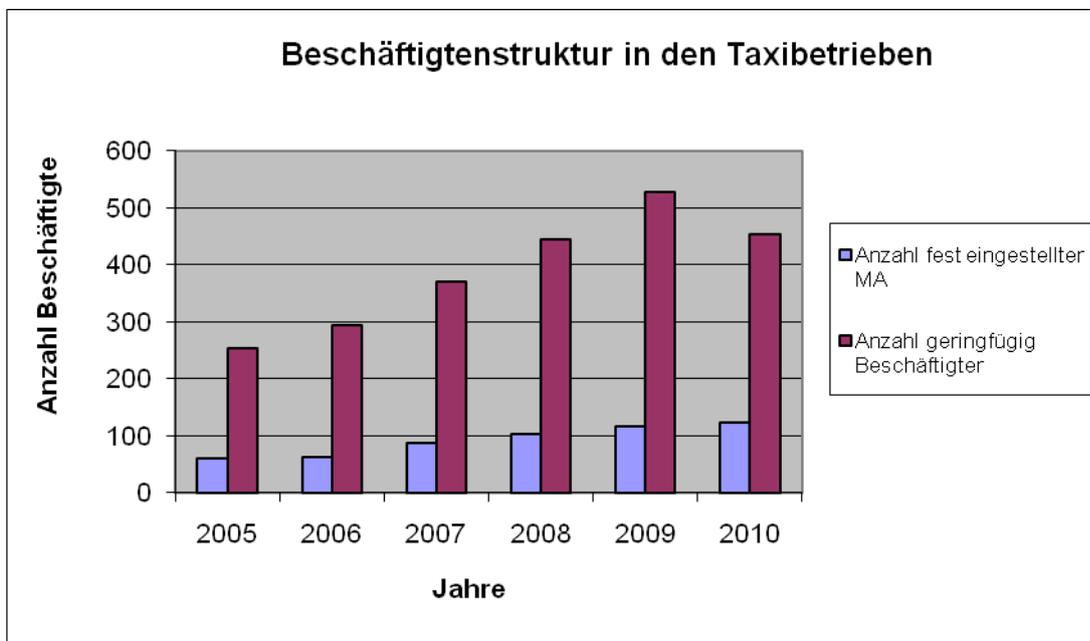


Abbildung 2 Beschäftigte in den Taxibetrieben im Rhein-Erft-Kreis nach Angaben der befragten Unternehmen

<sup>11</sup> Vorlage 0770/2010 vom 08.04.2010 zur Sitzung Ausschuss Allgemeine Verwaltung und Rechtsfragen/Vergabe/Internationales der Stadt Köln, Dezernat, Dienststelle I/31/322/1

Das Taxigewerbe muss mit dieser Beschäftigtenzahl als wesentliches Element des ÖPNV und als Arbeitgeber stärker wahrgenommen und anerkannt werden.

Auf die Frage, ob sie ein weiteres Gewerbe betreiben, haben 25 von 40 Unternehmen in den Erhebungsbögen mit ja geantwortet. Lt. Unterlagen des Landkreises haben 29 Taxiunternehmen zusätzlich 1 Mietwagengewerbe.

Nebengewerbe sind weiter beispielsweise je einmal Vermietung, Einzelhandel und Kurierdienst, Fahrzeughandel, Kfz-Handwerk und Busbetrieb.

Sofern keine eindeutige Abgrenzung zu anderen Gewerben außer Mietwagen möglich war, wurden nur die Umsätze zu 7 % ausgewertet.

Durch 29 Taxiunternehmen wurden parallel 58 bis 98 Mietwagen im Zeitraum 2005 bis 2010 betrieben.<sup>12</sup>

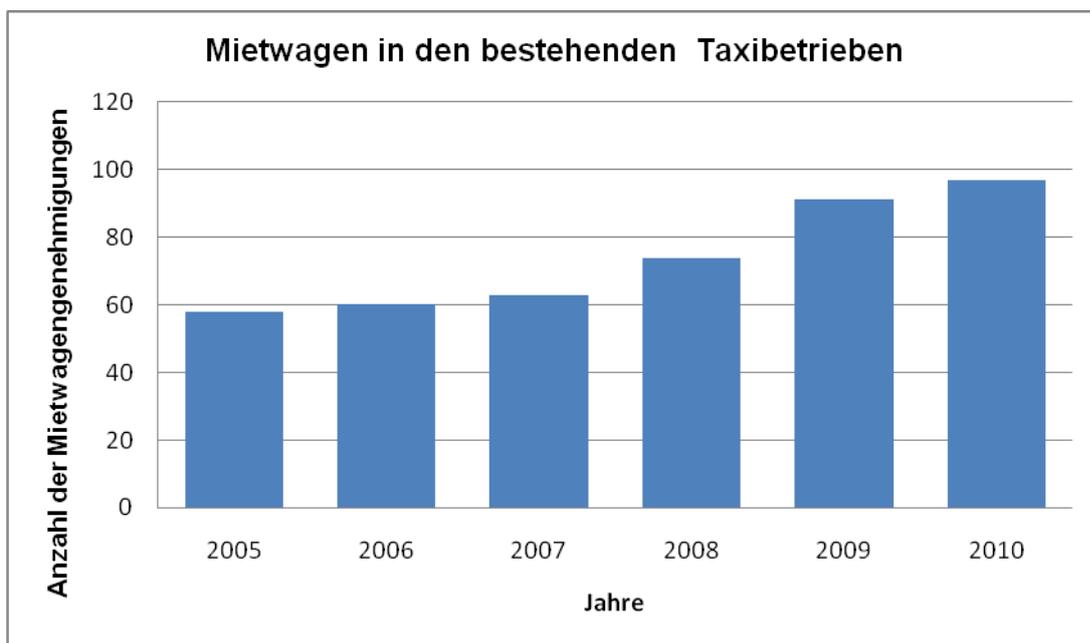


Abbildung 3 Mietwagen in den bestehenden Taxibetrieben im Rhein-Erft-Kreis nach Angaben des Straßenverkehrsamtes

Der Anteil der Mietwagen beträgt damit in 2010 36 % am Gesamtangebot Taxi- und Mietwagenverkehr. Auf jedes eingesetzte Taxi entfallen damit 0,57 Mietwagen in den untersuchten Unternehmen, d.h., im Durchschnitt sind die in den betriebswirtschaftlichen Unterlagen dargestellten Gesamtumsätze zu 1/3 möglicherweise den Mietwagen zuzurechnen und dies ist in der Bewertung der Ertragskraft einer Taxigenehmigung zu berücksichtigen.

<sup>12</sup> Angaben zu den Mietwagen durch Straßenverkehrsamt Rhein-Erft-Kreis, Frau Brücken

## 4. Methodik und Vorgehensweise in der Gutachtenerstellung

### 4.1. Bewertungsansatz

Der Gutachter untersucht und bewertet vorrangig die Beurteilungskriterien entsprechend § 13 Absatz 4 Personenbeförderungsgesetz, insbesondere:

- Nachfrage nach Beförderungsaufträgen
- Taxendichte
- Ertrags- und Kostenlage
- Anzahl und Ursachen der Geschäftsaufgaben.

Für seine Meinungsbildung untersucht der Gutachter weitere Einflussfaktoren (vgl. insbesondere Kapitel 9).

Aus den hieraus gewonnenen Erkenntnissen führt der Gutachter eine Bewertung zur Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes in der Vergangenheit und der Gegenwart durch.

Für die Beurteilung der Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes in der Zukunft sowie die Bestimmung der empfohlenen Anzahl Taxen im Rhein-Erft-Kreis wird neben oben genannten Kriterien vor allem ein betriebswirtschaftlicher Ansatz gewählt. Die zu ermittelnde prognostische Entwicklung der Nachfrage je Genehmigung im Territorium (vgl. Kapitel 11) wird einer Vollkostenrechnung je Genehmigung (vgl. Kapitel 12) gegenübergestellt.

Am Ende führt der Gutachter alle Einzelbetrachtungen zusammen und gibt seine Empfehlung.

### 4.2. Begriffe und Abkürzungen

Nachfolgend die Erläuterung wichtiger Begriffe bzw. Abkürzungen. Insbesondere in Abbildungen ist es nicht immer möglich, die genaue Bezeichnung auszusprechen. In solchen Fällen werden Abkürzungen verwendet, die im unter der Abbildung stehenden Text erläutert werden. An dieser Stelle einen einführenden Überblick.

Genehmigung	Genehmigung nach Personenbeförderungsgesetz zum Einsatz eines Taxis. Da die Genehmigung auf ein einzelnes Fahrzeug bezogen ist, wird die Anzahl der Genehmigungen mit der Anzahl der als Taxi eingesetzten Fahrzeuge gleichgesetzt. Genehmigungen sind nach Personenbeförderungsgesetz auch für Mietwagen erforderlich. Handelt es sich um Genehmigungen für Mietwagen, so wird dies im Folgenden besonders deutlich gemacht.
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
MA	Mitarbeiter

7 %	<p>Umsätze zu 7 % Mehrwertsteuer</p> <p>Der Gesetzgeber hat wichtige Waren und Dienstleistungen, die der unmittelbaren Befriedigung von Grundbedürfnissen dienen, einem ermäßigten Umsatzsteuersatz unterworfen. Dazu gehört auch das Bedürfnis der Beweglichkeit in einem Nahgebiet. Aus diesem Grund sind Personenbeförderungsleistungen im ÖPNV innerhalb einer Gemeinde immer sowie außerhalb der Gemeinde bis zu einer Gesamtbeförderungsstrecke von 50 Kilometern, sofern die Beförderung aus der Gemeinde hinausführt, mit einer ermäßigten Mehrwertsteuer von 7 % belegt. Die Umsätze zu 7 % gelten nur für Beförderungen im Taxi, sie gelten nicht für Beförderungen in einem Mietwagen. Alle sonstigen Beförderungen mit dem Taxi sowie alle Beförderungen mit einem Mietwagen werden zum Regelsteuersatz von gegenwärtig 19 % Mehrwertsteuer abgerechnet. Da das Taxi als individuelle Ergänzung zum ÖPNV dienen soll (Betriebspflicht, Beförderungspflicht, Tarifpflicht), sind Beförderungsleistungen zu einem Steuersatz von 7 % Mehrwertsteuer besonders zu betrachten.</p>
19 %	<p>Umsätze zu 19 % Umsatzsteuer oder zum jeweils gültigen Regelsteuersatz</p>
USt.	<p>Umsatzsteuer</p>
Taxidichte	<p>Zur Ermittlung der Taxidichte wird die Einwohnerzahl durch die Zahl der Genehmigungen bzw. Taxen dividiert. Die Taxidichte drückt aus, wie viele Einwohner aus dem Territorium als potenzielle Fahrgäste vorhanden sind. Bei der Taxidichte bleiben Touristen, Geschäftsleute und andere Besucher unberücksichtigt.</p>

#### **4.3. Daten- und Informationserfassung**

Durch das Straßenverkehrsamt wurden die betriebswirtschaftlichen **Jahresabschlüsse** 2000 bis 2009 von den Unternehmen abgefordert.

Darüber hinaus wurden die Unternehmer/innen durch die zuständige Verkehrsbehörde gebeten, einen **Erhebungsbogen** zum Unternehmen ausgefüllt einzureichen. Dieser Erhebungsbogen war zwischen Gutachter und Straßenverkehrsamt abgestimmt.

#### **Interviews wurden durch den Gutachter geführt mit:**

- Herrn Fehn, Leiter des Straßenverkehrsamtes, Amt 36
- Herrn Dutz, stellvertretender Amtsleiter
- Frau Haase, Abteilungsleiterin
- Frau Brücken, amtierende Abteilungsleiterin Straßenverkehrsamt
- Frau Warlitzer, Referentin Geschäftsbereich Standortpolitik, Verkehr, Unternehmensförderung, Industrie- und Handelskammer Köln
- Herrn Platzbäcker, Fachgebietsleiter, Hauptzollamt Köln, Sachgebiet E
- Herrn Goldberg, Geschäftsführer Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi-Mietwagen e.V.
- Herrn Wenzel, Bergheim und Elsdorf, Herrn Lahnor, Hürth, Herrn Naurath, Kerpen als Vertreter des Gewerbes

**Schriftliche Zuarbeiten erfolgten freundlicherweise durch:**

- Straßenverkehrsamt
  - Warteliste I – Neubewerber Stand 2010
  - Warteliste II – Altunternehmer Stand 2010
  - Unternehmerliste Bestand Taxi, Stand Juni 2010
  - Unternehmerliste Bestand Mietwagen, Stand Juni 2010
  - Liste der Unternehmen und Genehmigungen, Stand Juni 2010
  - Übertragungen seit 2006 nach Orten, Stand Oktober 2010
  - Taxenordnung vom 31.10.2007
  - 5. Änderungsverordnung zur Verordnung über die Beförderungsentgelte für den Verkehr mit den im Rhein-Erft-Kreis zugelassenen Taxen (Taxitarif) (geänderte Fassung vom 10.07.2006), gültig ab 01.08.2006
  - Verkehrsentwicklungsplan des Rhein-Erft-Kreises
- Frau Warlitzer, Referentin Geschäftsbereich Standortpolitik, Verkehr, Unternehmensförderung, Industrie- und Handelskammer Köln  
(per Email, insbesondere)
  - Beitragsordnung der IHK und Wirtschaftssatzung der IHK Köln Geschäftsjahr 2010
  - Wirtschaftsregion Köln 2010 – Statistischer Überblick
  - GfK Kaufkraftkennziffern 2010
  - Taxitarife NRM im Km-Preisvergleich, Stand 07-2010
  - Übersicht Taxentarife der kreisfreien Städte und Kreise des Landes Nordrhein-Westfalen, Stand Juli 2010
- Herrn Goldberg, Geschäftsführer Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi-Mietwagen e.V.
  - Verträge und Beitrittserklärungen nach § 133 SGB V über die Durchführung von Krankenfahrten (Verträge mit der AOK Rheinland/Hamburg, mit der Knappschaft Bergheim, mit der Arbeitsgemeinschaft der Rheinischen Betriebskrankenkassen, mit der Techniker Krankenkasse (TK) Deutsche Angestellten-Krankenkasse (Ersatzkasse), KKH-Allianz (Ersatzkasse), HEK – Hanseatische Krankenkasse hkk, Verband der Ersatzkassen e.V. (vdek), Beitrittserklärungen durch IKK Innungskrankenkasse Nordrhein, durch Landwirtschaftliche Krankenkasse Nordrhein-Westfalen, durch BKK 24, durch die BKK Gesundheit)
  - Beitragsordnung
- Herrn Busch, Bundesministerium für Gesundheit und soziale Sicherung  
(per Email)
  - Entwicklung der Beförderungsleistungen durch Taxen und Mietwagen für Krankenkassen
- Herrn Christoph Niersmann, Fachbereichsleiter und Herrn Heine, AOK Rheinland/Hamburg - Die Gesundheitskasse, Regionaldirektion Gemeinschaftsaufgaben, Fachbereich Rechnungsprüfung Essen
  - Ausgaben für Beförderungsleistungen durch Taxi und Mietwagen durch die AOK Rheinland/HamburgLagen bei Redaktionsschluss noch nicht vor
- Herrn Brüning, Prokurist, REVG Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH  
(per Email)
  - Ausgaben für Anrufsammeltaxi 2008/2009
- Weitere Kenntnisse des Gutachters resultieren aus:
  - vorherigen Gutachten
  - betriebswirtschaftlicher Beratung
  - Fach- und Sachkundelehrgängen nach Berufszugangsverordnung lt. PBefG

- Mitarbeit im Verkehrsausschuss und in der Arbeitsgruppe Verkehr der IHK Rostock betreffs realisierter und geplanter Maßnahmen im ÖPNV und im Straßenverkehr

#### **4.4. Auswertung der Unterlagen**

Zur umfassenden Bewertung der Situation im Taxigewerbe im Rhein-Erft-Kreis wurden die betriebswirtschaftlichen Unterlagen gesichtet, in Tabellen übertragen, bewertet und ausgewertet.

Die Einnahmen-Überschussrechnungen wurden um die Umsatzsteuer bereinigt, so dass sie mit der Gewinn- und Verlustrechnung vergleichbar sind.

Ausgewertet wurden vorrangig folgende Positionen (alles Nettowerte in €/Jahr):

- Umsätze im Pflichtfahrgebiet zu 7 % Umsatzsteuer
- sonstige Umsätze zum Regelsteuersatz aus Beförderungsleistungen
- Gesamtumsätze.

Eine exakte Kostenzuordnung zu einzelnen Kostenarten war nicht immer möglich. Ausgewertet wurden vorrangig:

- Gesamtkosten
- Fahrzeugkosten (nur teilweise)
- Personalkosten.

Das Ergebnis wurde bestimmt über den

- Nettogewinn bzw. Nettoüberschuss vor Einkommensteuer.

In der betriebswirtschaftlichen Auswertung wurden nicht berücksichtigt:

- Betriebe, in deren betriebswirtschaftlicher Auswertung Leistungen, die nicht Taxi- bzw. Mietwagenleistungen sind, enthalten sind. Hier erfolgt, sofern Umsätze zu 7 % nicht aus sonstigem Gewerbe stammen können, eine Auswertung der 7 % Umsätze.
- Betriebe, die parallel einen Taxibetrieb in einer anderen Gemeinde betreiben und dieses in der betriebswirtschaftlichen Auswertung nicht zu trennen ist, bei der Analyse der Standorte.

Unternehmen, die erkennbar im Jahresverlauf das Geschäft begonnen bzw. beendet haben, wurden anteilig berechnet.

#### 4.5. Untersuchte Stichproben

Folgende Stichproben wurden untersucht und ausgewertet.

Jahr	Betriebe, die betriebswirtschaftliche Unterlagen eingereicht haben	Eingereichte Erhebungsbögen	Auswertbare betriebliche Unterlagen nach Anzahl der Genehmigungen	Anzahl der Genehmigungen	Ausgewertete Genehmigungen zu vorhandenen Genehmigungen	Per Erhebungsbogen erfasste Anzahl Genehmigungen
2000	9		9	32	18%	
2001	10		10	32	18%	
2002	18		16	52	30%	
2003	18		17	64	37%	
2004	18		17	59	34%	
2005	25		24	91	53%	
2006	27		26	102	60%	
2007	29		28	111	65%	
2008	33		32	118	69%	
2009	20	42	20	58	34%	159

Tabelle 2 Eingereichte Unterlagen und untersuchte Stichproben

Nach vernünftigen kaufmännischen und üblichen statistischen Erwägungen kann aus der vorliegenden Stichprobe der betriebswirtschaftlichen Daten mit hoher Wahrscheinlichkeit auf die Situation des Gesamtgewerbes geschlossen werden. Die Angaben zu den Regionen sind nur Orientierung.

Die Unternehmerschaft hat die Erstellung des Gutachtens überwiegend bereitwillig und aktiv unterstützt.

## 5. Beurteilung der Nachfrage

### 5.1. Anzahl der Beförderungsaufträge

Die Angaben der Unternehmen zeigt folgendes Bild.

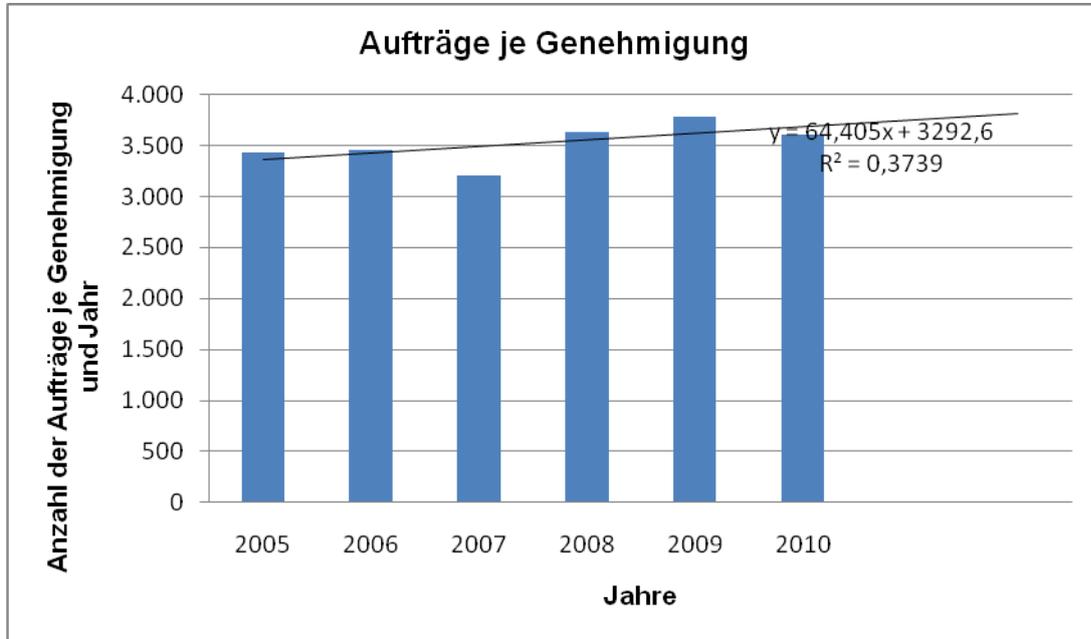


Abbildung 4 Angaben der Unternehmen zu Aufträgen je Genehmigung und Jahr

Die Unternehmer schätzen in den Erhebungsbögen ein, dass es seit 2005 nur einen sehr geringen Anstieg in der Anzahl der Beförderungsaufträge (65 Aufträge pro Jahr Zuwachs, das entspricht etwa 2 %) je Genehmigung gibt.

Aus den durchschnittlichen Umsätzen je Genehmigung und der durchschnittlichen Zahl der Aufträge resultiert ein Umsatz je Auftrag von 14,40 €/Auftrag in 2005 bis 18,04 €/Auftrag in 2007. Diese Umsätze je Auftrag befinden sich zum Teil unterhalb der Erfahrungswerte des Gutachters für den ländlichen Raum (16,02 bis 29,92 €/Auftrag). Linne + Krause veröffentlichen dagegen aus dem langjährigen Screening in Hamburg per 06-2010 Werte in Höhe von 11,91 €/Auftrag (ohne Funk) bis 11,64 €/Auftrag (mit Funk).

Ursachen hierfür können nicht quantifiziert werden.

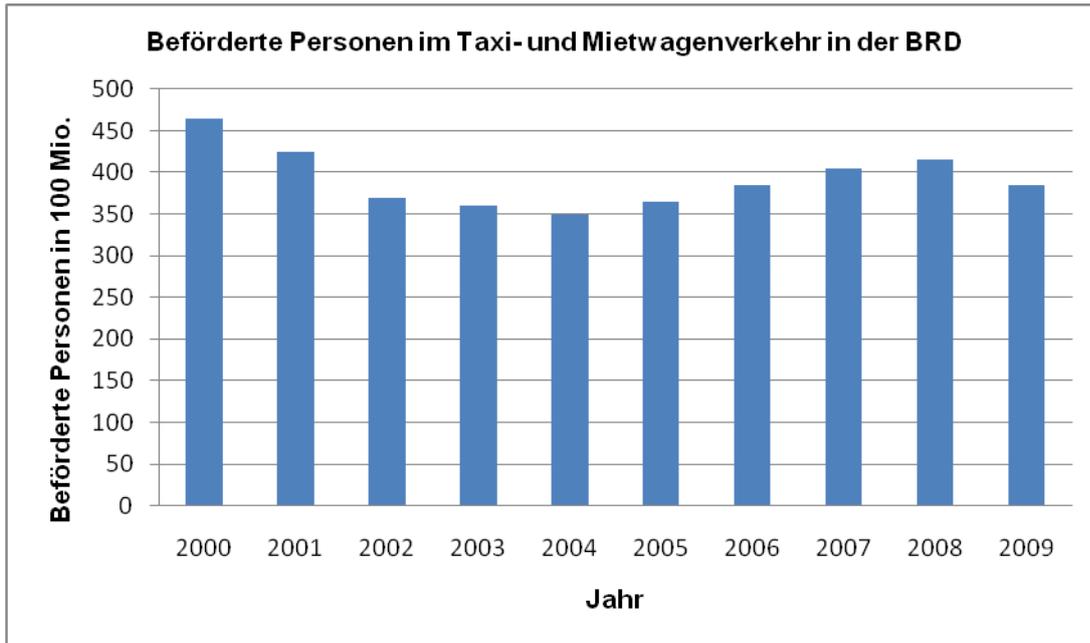


Abbildung 5 Beförderte Personen im Taxi- und Mietwagenverkehr in der BRD, Angaben in 100 Mio.<sup>13</sup>

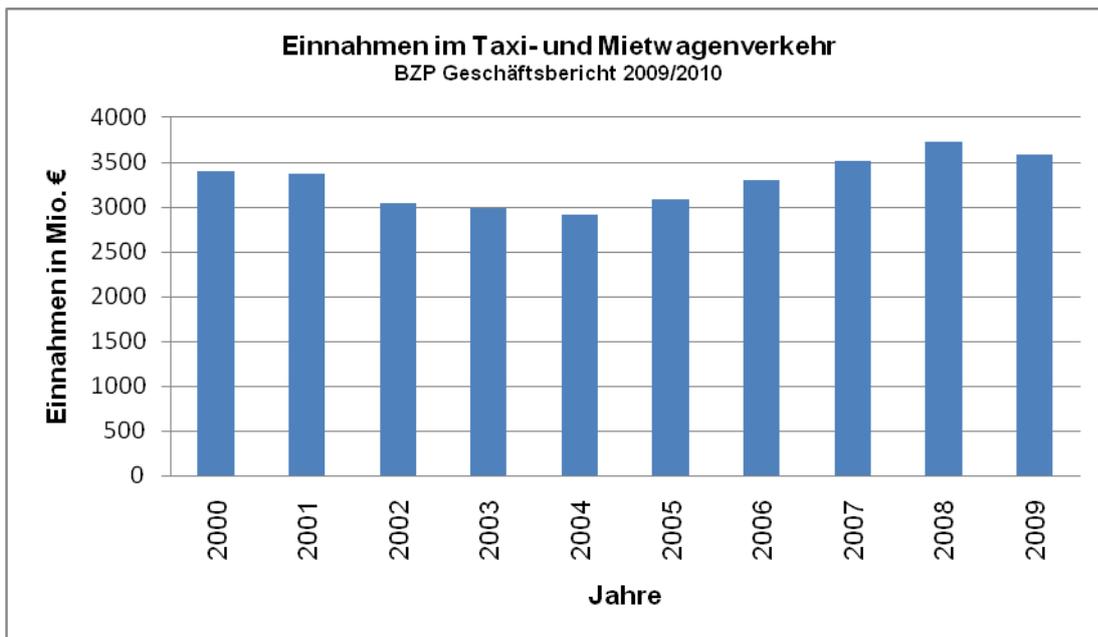


Abbildung 6 Einnahmen im Taxi- und Mietwagenverkehr in der BRD, Angaben in Mio. €<sup>14</sup>

Vom Deutschen Taxi- und Mietwagenverband e.V. wurden die in den Abbildungen 5 und 6 dargestellten Zahlen veröffentlicht. Die Entwicklung der Aufträge im Rhein-Erft Kreis verläuft 2009 günstiger.

Die Art der Auftragsannahme hat sich in den zurückliegenden 6 Jahren nur unwesentlich verändert. Das Gros der Aufträge wird über telefonische Auftragsannahme und feste Verträ-

<sup>13</sup> Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. BZP Geschäftsbericht 2008/2009

<sup>14</sup> Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. BZP Geschäftsbericht 2008/2009

ge akquiriert. Lediglich ca. 20 % der Aufträge werden am Taxistand entgegen genommen. Unbedeutend ist die Aufnahme von Fahrgästen bei Leerfahrten.

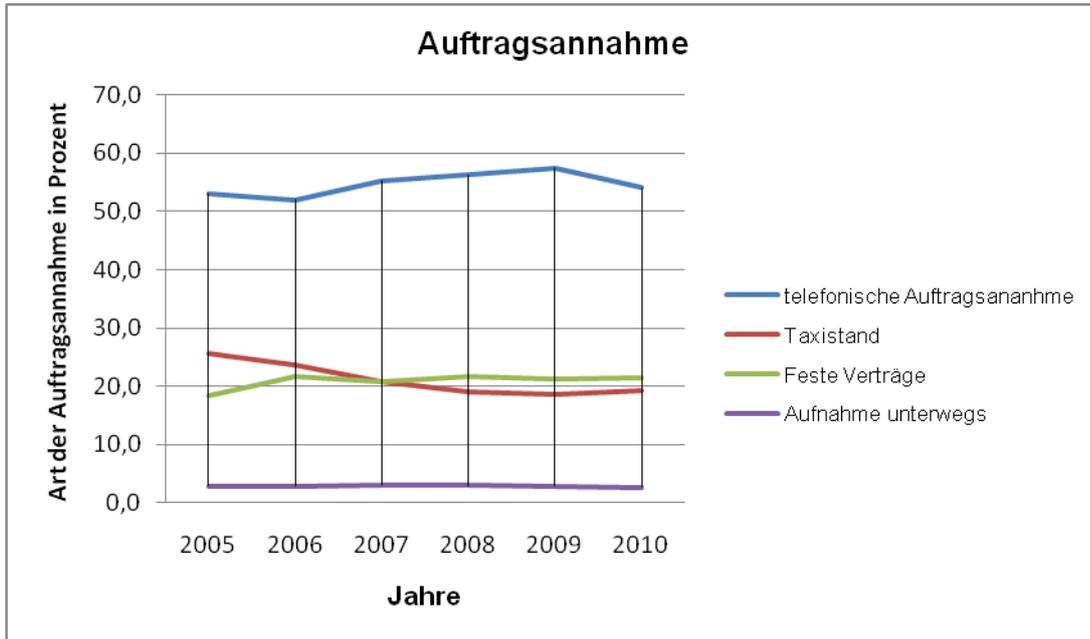


Abbildung 7 Art der Auftragsannahme (nach Angaben der Unternehmen)

### 5.2. Leistungsstruktur der untersuchten Betriebe

Die Unternehmer haben im Erhebungsbogen Angaben dazu gemacht, welche Leistungsbe-  
reiche sie bedienen.

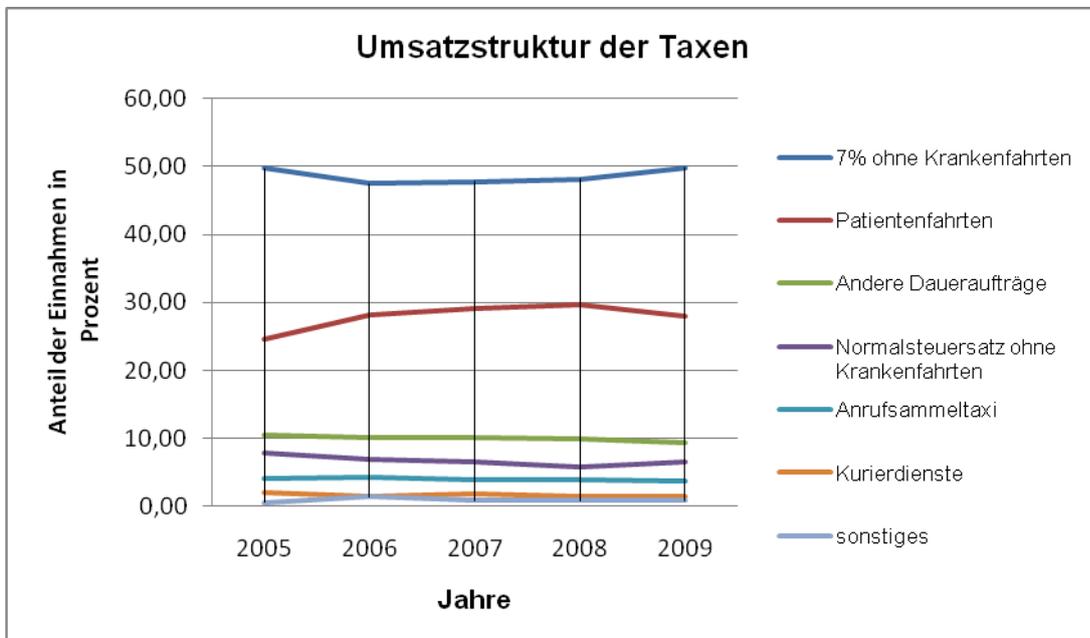


Abbildung 8 Leistungsstruktur der eingesetzten Taxen

Hauptleistungsgebiet der Taxiunternehmer ist mit ca. 50 % nach wie vor der klassische ÖPNV für Taxen innerhalb der Gemeinde.

Der Anteil der Leistungen für die Krankenkassen beträgt zwischen 25 und 30 %. Patientenfahrten innerhalb der Gemeinde bzw. bis zu 50 km zählen ebenfalls zum ÖPNV.

Leistungen als Anrufsammeltaxi werden mit ca. 5 % gleichbleibend angegeben.

Personenbeförderungsfremde Leistungen wie Kurierdienste und sonstiges können vernachlässigt werden.

#### Exkurs Patientenfahrten

Durch den Gutachter wurden folgende Angaben und Rahmenbedingungen zur Kostenübernahme der Krankenkassen für Beförderungsleistungen, so genannte Patientenfahrten, mit Taxi und Mietwagen ermittelt.

1. Bei Krankenfahrten gibt es durch die Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi-Mietwagen e.V. mit sehr vielen Krankenkassen vereinbarte einheitliche Tarife. Zunehmend, z.B. BARMER-Ersatzkassen, wird auch ausgeschrieben. Insgesamt führt dies bei vielen Unternehmen zu Ausfällen. Generell geht der Trend zu Mehrpersonenfahrten.<sup>15</sup>
2. Das zuständige Bundesministerium hat Angaben für die Kostenerstattung für Patientenfahrten durch Taxi- und Mietwagen gesamt übermittelt (siehe nachfolgende Abbildungen 9 und 10)<sup>16</sup>
3. In welchem Umfang Kosten für Patientenfahrten zukünftig durch die Krankenkassen übernommen werden, kann langfristig über mehrere Jahre nicht sicher eingeschätzt werden. Es sind gegenwärtig keine diesbezüglichen Änderungen in Planung.<sup>17</sup>
4. Der Rechtsstreit zur Erhebung der Umsatzsteuer bei Krankenfahrten ist zugunsten des Taxigewerbes entschieden worden. Das heißt, der Bundesfinanzhof hat entschieden, dass bei Doppel-Fahrten zur und von der medizinischen Versorgung bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen von 2 Fahrten auszugehen ist und damit innerhalb der Gemeinde bzw. bis 50 km einfache Entfernung 7 % Mehrwertsteuerpflicht besteht.<sup>18</sup>
5. Der Deutsche Taxi- und Mietwagenverband e.V. beklagt in seinem Geschäftsbericht 2008/2009 den hohen bürokratischen Aufwand mit Einführung der Abrechnung per Datenträgeraustausch (DTA)<sup>19</sup>
6. Die FP Nordrhein beklagt die Kompliziertheit der Regelungen zur Patientenbeförderung, die die Patienten abschreckt.<sup>20</sup>

Der Einbruch in den Krankenfahrten 2004 durch Änderung des Gesundheitsmodernisierungsgesetzes ist zwischenzeitlich ausgeglichen. Ab 2008 wird in der Statistik nicht mehr zwischen alten (ABL) und neuen Bundesländern (NBL) unterschieden.

Daher wird der Gutachter in der Nachfrageprognose keinen Abschlag vom Umsatz zur Berücksichtigung der Auswirkungen des Gesundheitsmodernisierungsgesetzes bilden. Da die Steigerungen in den Jahren 2004 bis 2008 ihren Niederschlag in den untersuchten betriebswirtschaftlichen Ergebnissen gefunden haben, wird andererseits auch kein besonderer Zuschlag aufgrund von Patientenbeförderungen in der Prognose erhoben.

---

<sup>15</sup> Herr Goldberg, Geschäftsführer Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi-Mietwagen e.V.

<sup>16</sup> Herr Busch, Bundesministerium für Gesundheit, Email vom 05.11.2010

<sup>17</sup> Herr Busch, Bundesministerium für Gesundheit und soziale Sicherung, telefonisch

<sup>18</sup> BZP Geschäftsbericht 2008/2009, Seite 67

<sup>19</sup> BZP Geschäftsbericht 2008/2009, Seiten 40, 41

<sup>20</sup> Herr Goldberg, Geschäftsführer Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi-Mietwagen e.V.

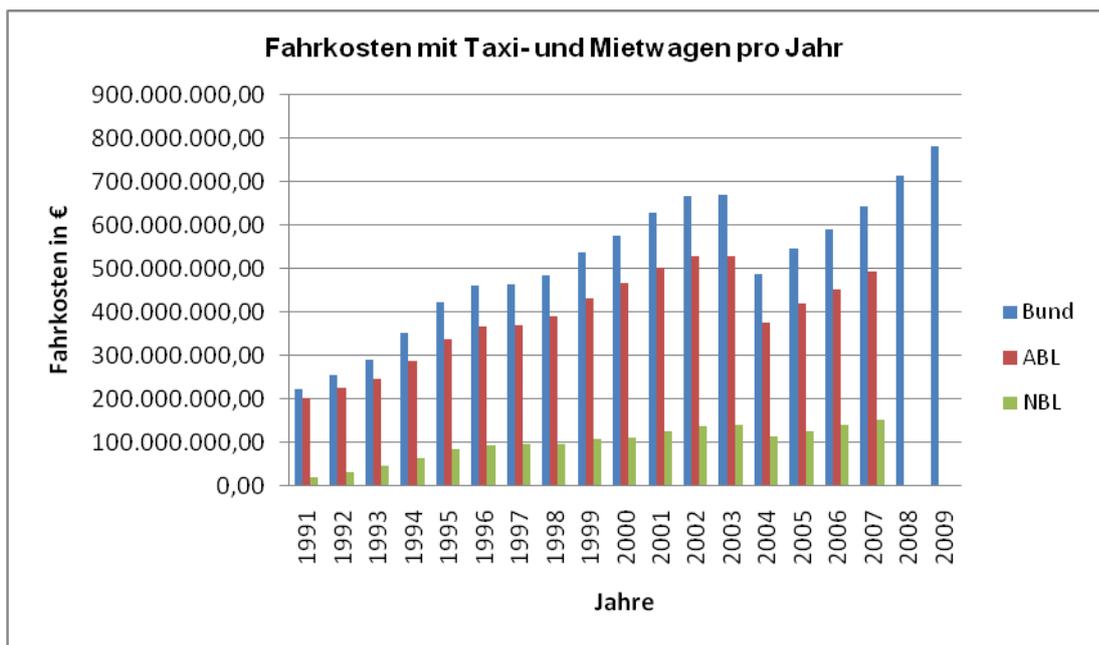


Abbildung 9 Kostenübernahme für Krankenfahrten in der BRD durch die Krankenkassen<sup>21</sup>

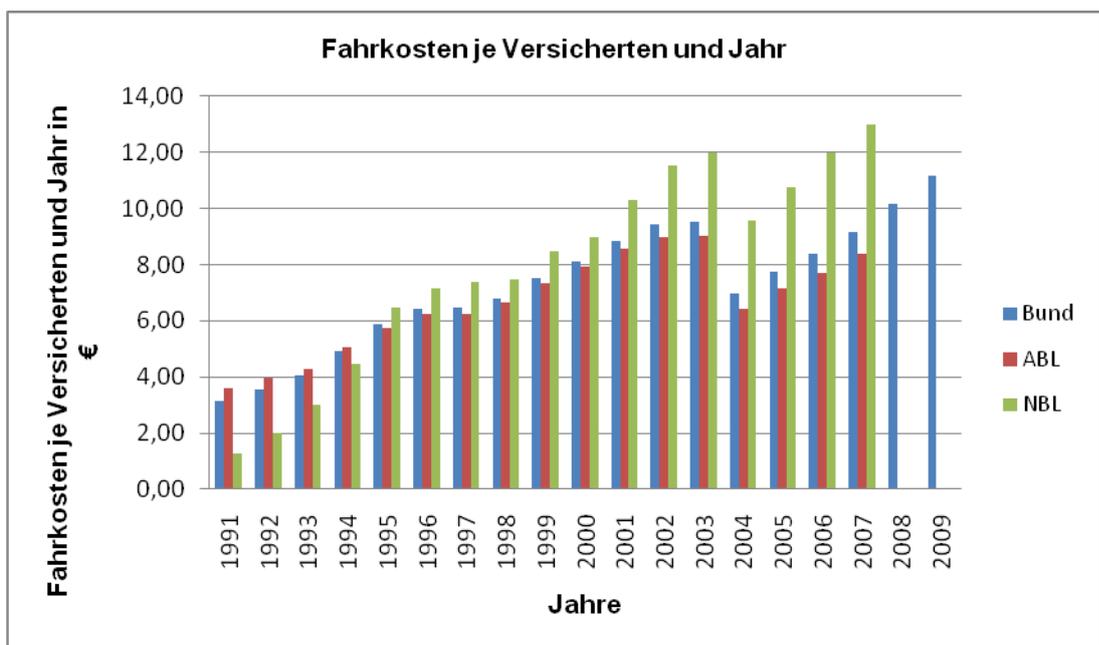


Abbildung 10 Kostenübernahme für Krankenfahrten in der BRD je Versicherten und Jahr<sup>22</sup>

Durch die AOK Rheinland/Hamburg wurde dem Gutachter entsprechendes Zahlenmaterial zugesagt, das aber zum Redaktionsschluss nicht vorlag.

**Aufgrund der ländlichen Struktur und der Altersstruktur der Bevölkerung wird erwartet, dass die Durchführung von Patientenfahrten weiterhin stabil erfolgen wird, auch wenn der Einfluss des Mietwagenverkehrs zu berücksichtigen ist.**

<sup>21</sup> Herr Busch, Bundesministerium für Gesundheit, Email an Gutachter vom 05.11. 2010

<sup>22</sup> Herr Busch, Bundesministerium für Gesundheit, Email an Gutachter vom 04.11. 2009

**Eine gegenwärtige Bedrohung für das Gewerbe aus der Entwicklung der Beförderungsfälle und der Krankenförderung wird nicht abgeleitet.**

## 6. Beurteilung der Taxidichte und der Kaufkraft

### 6.1. Taxidichte und Taxi- und Mietwagendichte

Anhand der vorgelegten Unterlagen wird im Untersuchungszeitraum von folgenden Genehmigungszahlen ausgegangen.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2015	2020
Bevölkerung im Rhein-Erft-Kreis in 1 000 EW <sup>23</sup>	455,5	458,4	460,9	461,8	462,9	462,9	463,1	464,2	464,1	464,0	464,7	469,1	473,5
Genehmigungen Taxen	174	174	174	174	172	172	172	171	172	170	171	172	173
Taxidichte in Einwohner je Genehmigung	2.618	2.635	2.649	2.654	2.691	2.691	2.693	2.715	2.698	2.730	2.723	2.728	2.738

Tabelle 3 Ermittelte Taxidichte im Rhein-Erft-Kreis

Aus diesen Zahlenangaben ergibt sich nachfolgendes Bild.

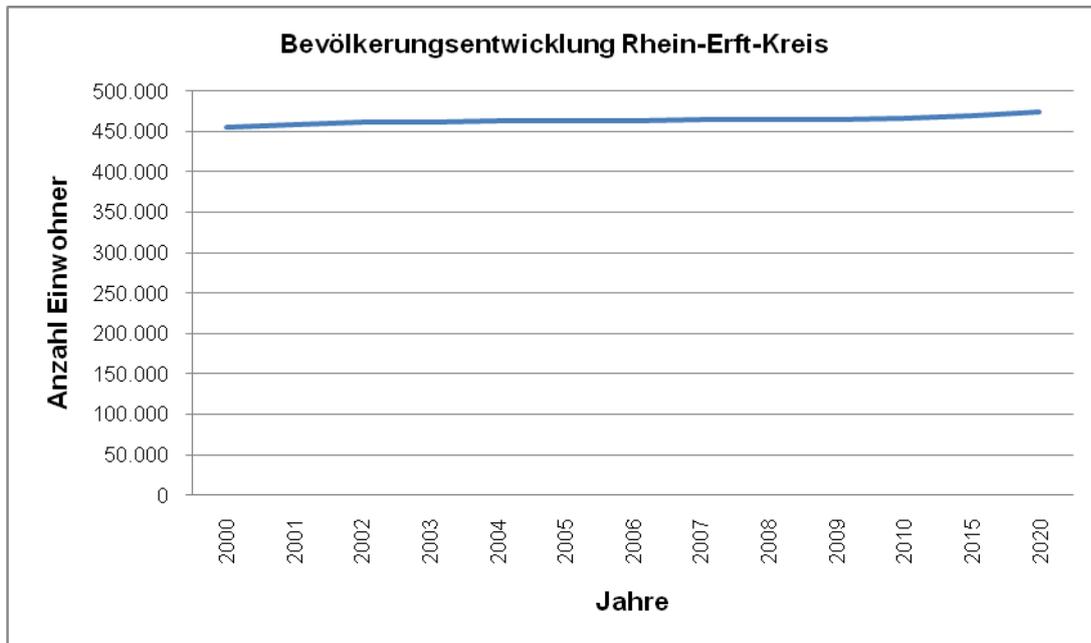


Abbildung 11 Bevölkerungsentwicklung Rhein-Erft-Kreis

<sup>23</sup> Information und Technik Nordrhein-Westfalen, Geschäftsbereich Statistik; Landesdatenbank Nordrhein-Westfalen, Bevölkerungsstand-Gemeinden-Stichtag und Bevölkerungsvorausberechnung 2008 bis 2030/2050 nach Geschlecht – Kreisfreie Städte und Kreise - Stichtag

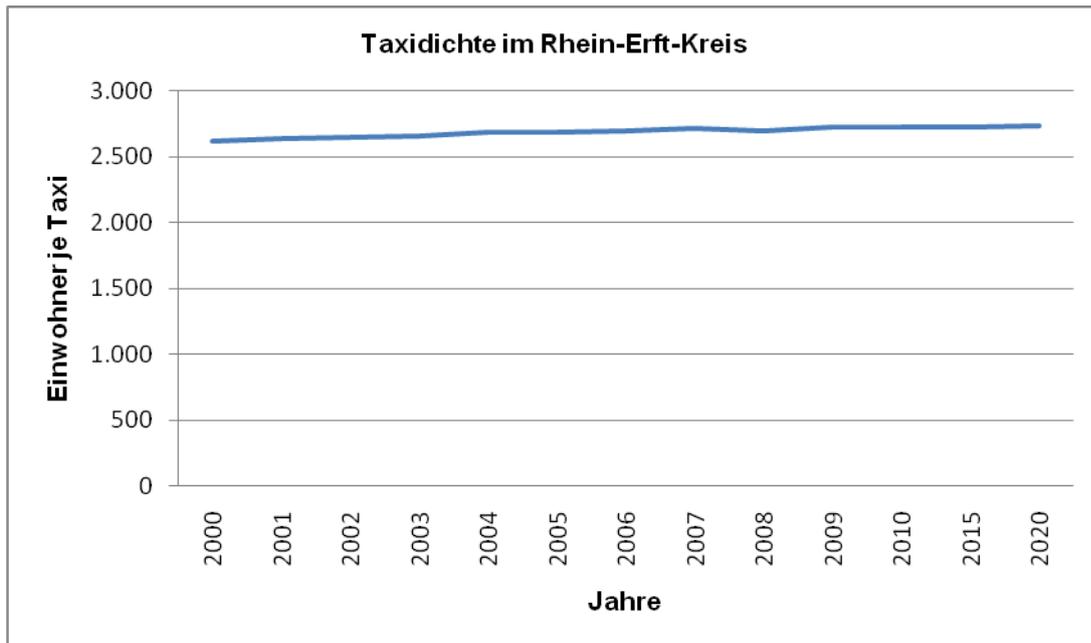


Abbildung 12 Entwicklung der Taxidichte in Einwohner je Taxi im Rhein-Erft-Kreis

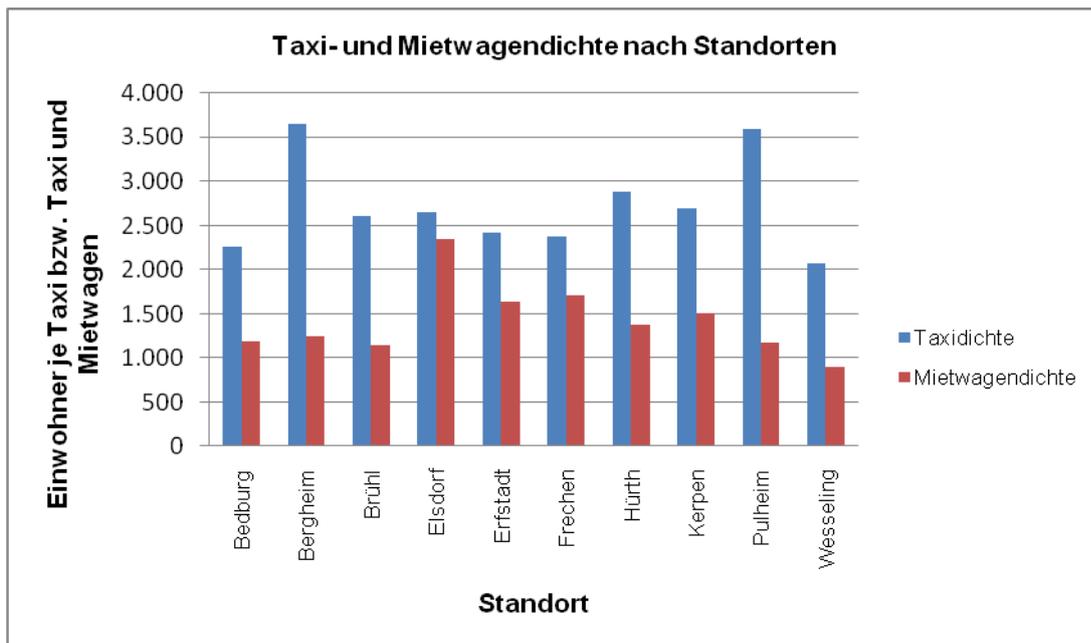


Abbildung 13 Taxidichte und Mietwagendichte nach Standorten in Einwohner je Taxi bzw. Taxi und Mietwagen im Rhein-Erft-Kreis

Zur Bewertung der bestehenden Taxidichte wurden vergleichbare Kreise ausgewählt.<sup>24</sup>

Landkreis	Einwohner	Taxen	Mietwagen	Taxidichte	Taxi-MW-Dichte	Bewerber
<b>Regierungsbezirk Köln</b>						
Aachen	309.516	76	114	<b>4.073</b>	<b>1.629</b>	<b>9</b>
Düren	269.924	85	174	<b>3.176</b>	<b>1.042</b>	<b>13</b>
Rhein-Erft-Kreis	463.147	171	186*)	<b>2.708</b>	<b>1.297</b>	<b>118</b>
Euskirchen	192.638	126	85	<b>1.529</b>	<b>872</b>	<b>0</b>
Heinsberg	256.004	88	210	<b>2.909</b>	<b>859</b>	<b>124</b>
Oberbergischer Kreis	282.636	117	153	<b>2.416</b>	<b>1.047</b>	<b>31</b>
Rhein-Berg-Kreis	283.308	129	107	<b>2.196</b>	<b>1.200</b>	<b>42</b>
Rhein-Sieg-Kreis	598.160	217	345	<b>2.756</b>	<b>1.064</b>	<b>236</b>
Gesamt/Durchschnitt	2.655.333	1.009	1.384	<b>2.632</b>	<b>1.110</b>	
RB Arnsberg	2.205.833	1.105	1.102	<b>1.966</b>	<b>1.047</b>	
RB Detmold	1.734.615	728	655	<b>2.383</b>	<b>1.245</b>	
RB Düsseldorf	2.019.462	876	929	<b>2.305</b>	<b>1.119</b>	
RB Münster	1.947.001	990	699	<b>1.967</b>	<b>1.153</b>	
NRW Gesamt/Durchschnitt				<b>2.265</b>	<b>1.131</b>	

Tabelle 4 Taxidichte im Vergleich zu anderen Landkreisen im Regierungsbezirk Köln

\*) Quelle: IHK Köln, jedoch lt. Unterlage Straßenverkehrsamt Rhein-Erft-Kreis 182 Mietwagen per Mai 2010

<sup>24</sup> IHK Köln, Strukturdaten im Taxen- und Mietwagengewerbe des Landes NRW, Stand 30.06.2010 (korrigiert durch Gutachter)

Andere Landkreise	Einwohner	Taxen	Mietwagen	<b>Taxidichte</b>	Taxi-MW-Dichte
<b>Landkreis</b>					
Flensburg	82.002	63	57	<b>1.302</b>	<b>863</b>
Salzwedel (2007)	93.323	13	70	<b>7.179</b>	<b>1.124</b>
Plön	135.245	20	12	<b>6.762</b>	<b>4.226</b>
NWM	117.784	24	24	<b>4.908</b>	<b>2.453</b>
Demmin (2007)	84.517	19	20	<b>4.448</b>	<b>2.167</b>
DBR	118.103	27	52	<b>4.374</b>	<b>1.495</b>
Prignitz (2007)	86.892	21	38	<b>4.138</b>	<b>1.473</b>
Stendal (2007)	130.000	48	56	<b>2.708</b>	<b>1.250</b>
Strelitz	79.729	31	51	<b>2.572</b>	<b>972</b>
Müritz (2007)	66.501	30	38	<b>2.217</b>	<b>978</b>
NVP	107.963	49	33	<b>2.203</b>	<b>1.317</b>
Güstrow (2008)	102.391	56	107	<b>1.828</b>	<b>628</b>
PCH	98.301	57	54	<b>1.725</b>	<b>886</b>
Rügen	69.244	44	51	<b>1.574</b>	<b>729</b>
OVP (2007)	105.821	81	35	<b>1.306</b>	<b>912</b>
Görlitz	284.750	107	159	<b>2.661</b>	<b>1.070</b>
Oder Spree	154.328	67	100	<b>2.303</b>	<b>924</b>
Mittelsachsen	335.797	158	237	<b>2.125</b>	<b>850</b>

Tabelle 5 Taxidichte des Rhein-Erft-Kreises im Vergleich zu anderen Landkreisen in anderen Bundesländern<sup>25</sup>

Diese Angaben zeigen, dass die Taxidichte für sich allein genommen keine eindeutige Aussage zur Funktionsfähigkeit bzw. Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes in einer Region zulässt. Die Taxidichte ist nur im Kontext mit anderen Parametern zu bewerten.

Neben der Taxidichte muss auch immer die Mietwagendichte betrachtet werden, da beide Verkehrsformen zunehmend gleiche Märkte bedienen. Auch hier gibt es große Schwankungsbreiten.

Die Dichte, d.h., die verfügbare Anzahl potentieller Einwohner als Kunden, ist im Konsens zu sehen mit

- der Kaufkraft der Einwohner
- der Altersstruktur der Einwohner
- der Ausstattung mit privaten Kraftfahrzeugen
- der ländlichen Struktur
- der Ausgestaltung des liniengebundenen ÖPNV
- Messen, Events
- der Tourismusstruktur.

Dies zu analysieren, übersteigt den Umfang dieses Gutachtens bei weitem.

Interessant ist in dem Zusammenhang der vom ADAC durchgeführte Taxitest 2009 in 12 deutschen Städten. Hiernach ergibt sich bei den vorliegenden Angaben ein signifikanter Zusammenhang zwischen der Taxidichte und der Taxi- und Mietwagendichte sowie der ermit-

<sup>25</sup> Durch Gutachter ermittelte Angaben aus 2007 bis 2009

telten Qualität: je kleiner die Taxidichte und damit je größer der Wettbewerbsdruck ist, desto schlechter ist die festgestellte Qualität.

## 6.2. Kaufkraft

Der Rhein-Erft-Kreis gehört zu den Regionen mit der höchsten Kaufkraft in Deutschland und liegt in NRW auf dem 8. Platz der Städte und Gemeinden.

Der Index der Kaufkraft für den Einzelhandel mit 106,6 für den Landkreis und zwischen 100,6 bis 117,4 für die Standorte liegt durchgehend über dem Durchschnitt in Deutschland (D = 100).

Gebiet	GfK Kaufkraft für den Einzelhandel 2010		
	in Mio. €	Kaufkraft je Einwohner in €	Index (D = 100)
Bedburg	127,4	5.141	100,7
Bergheim	317,9	5.116	100,6
Brühl	247,1	5.583	109,2
Elsdorf	109,7	5.181	101,2
Erftstadt	281,6	5.548	109,1
Frechen	278,2	5.592	109,7
Hürth	312,1	5.428	107,6
Kerpen	339,6	5.251	103,1
Pulheim	321,7	5.975	117,4
Wesseling	182,4	5.190	102,0
<b>Landkreis</b>	<b>2.517,5</b>	<b>5.426</b>	<b>106,6</b>

Tabelle 6 Kaufkraft für den Einzelhandel 2010 im Rhein-Erft-Kreis <sup>26</sup>

Legt man die Kaufkraft für den Einzelhandel auf die vorhandenen Taxen bzw. Taxen und Mietwagen um, ergibt sich nachfolgende Abbildung.

<sup>26</sup> IHK zu Köln, GfK Kaufkraftkennziffern2010 auf Basis © GfK GeoMarketing GmbH, durch Gutachter weiterentwickelt je Einwohner

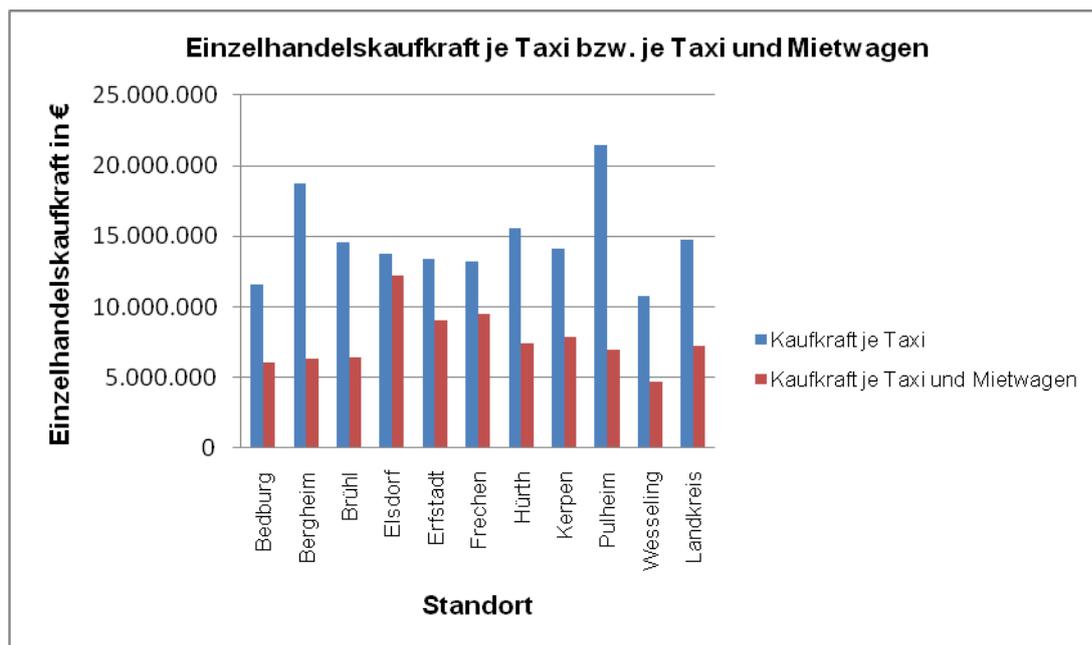


Abbildung 14 Kaufkraft je Taxi bzw. Kaufkraft je Taxi und Mietwagen im Rhein-Erft-Kreis

Grundsätzlich darf angenommen werden, dass eine hohe Einzelhandelskaufkraft auch günstig für das Taxigewerbe sein kann. Allerdings darf dieses Kriterium auch nicht für sich allein betrachtet werden, da das Einkaufsverhalten der Bewohner in ihrer Region, das Angebot an Einzelhandelsgeschäften in der Region und andere diverse Kriterien (Mobilitätsgrad, Altersstruktur, Nähe zu Einkaufszentren in der unmittelbaren Nähe zur Region, ÖPNV u.a.) zu berücksichtigen sind.

### Bewertung

Aus der Taxidichte in Verbindung mit der Mietwagendichte sowie aus der Kaufkraft kann eine Bedrohung des Gewerbes im Rhein-Erft-Kreis nicht abgeleitet werden.

Die Taxidichte muss dabei in Verbindung mit der Taxi- und Mietwagendichte betrachtet werden. Es lassen sich ggf. Schlussfolgerungen zum unterschiedlichen Angebot und zur Nachfrage für die einzelnen Standorte ableiten. So erscheint die Situation in z.B. Bedburg und Wesseling ungünstiger als in Elstorf.

Die Bevölkerungsentwicklung muss weiter beobachtet werden. Aus ihr ergäbe sich zum gegenwärtigen Stand bis 2020 ein Genehmigungszuwachs um 2 Genehmigungen zur Aufrechterhaltung der Taxidichte.

Es besteht ein enger Zusammenhang zwischen betrieblicher Leistungsfähigkeit und Qualität.

**Eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung wird durch Gutachter nicht angenommen.**

## 7. Beurteilung der Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit

### 7.1. Entwicklung von Umsätzen, Kosten und Gewinnen

Nachfolgende Bilder zeigen die wirtschaftliche Situation im Gewerbe auf Grundlage der ausgewerteten betriebswirtschaftlichen Unterlagen. Dargestellt werden die ermittelten Entwicklungen in den Umsätzen zum Regelsteuersatz, in den Umsätzen zu 7 %, die Kostenentwicklung und die Gewinnentwicklung.

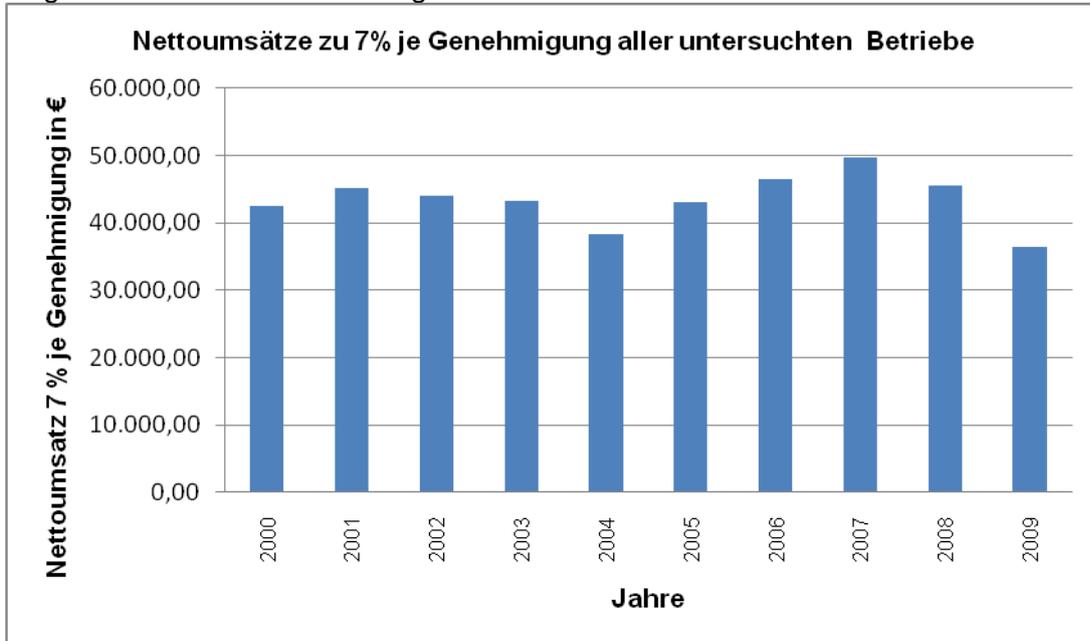


Abbildung 15 Umsätze aus Taxiverkehr je Genehmigung zum ermäßigten Umsatzsteuersatz für alle untersuchten Taxibetriebe im Rhein-Erft-Kreis

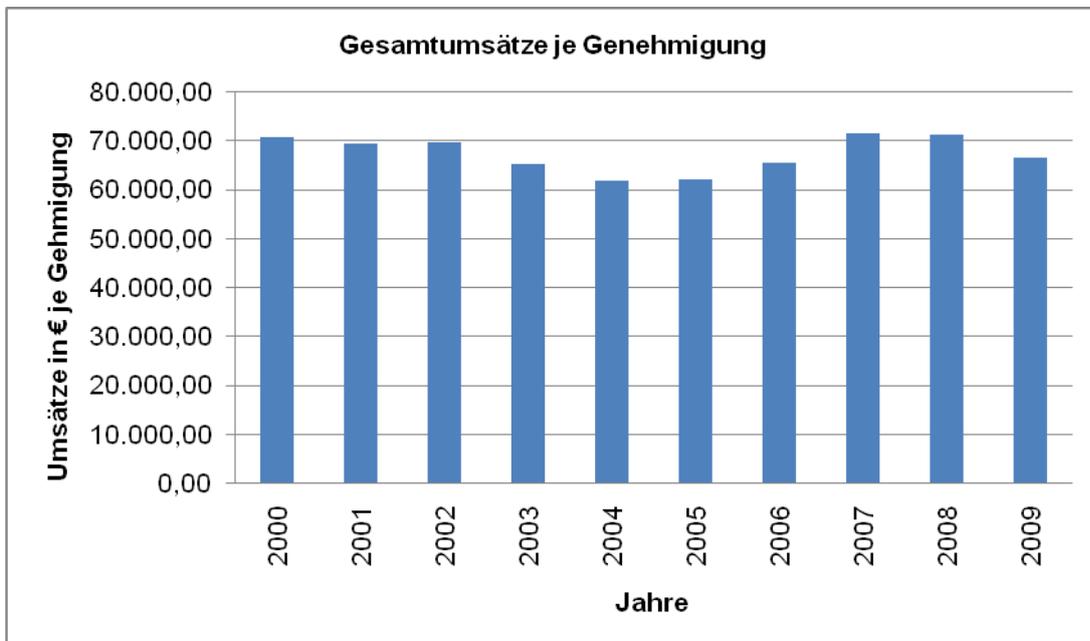


Abbildung 16 Umsätze aus Taxiverkehr je Genehmigung zum Regelsatz der Umsatzsteuer für alle untersuchten Taxibetriebe im Rhein-Erft-Kreis

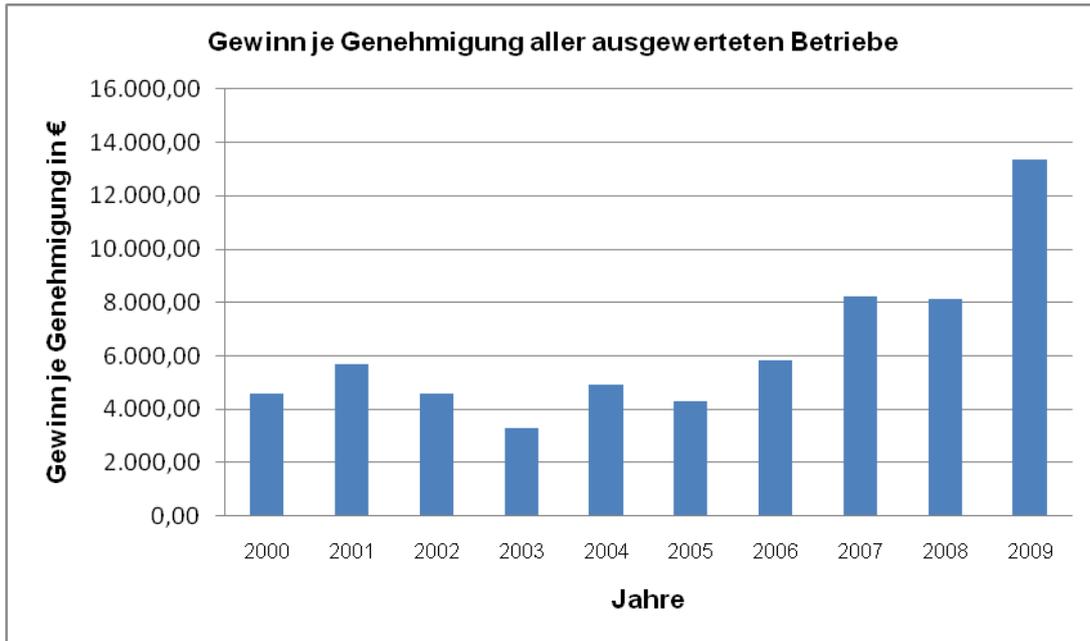


Abbildung 17 Gewinne aus Taxiverkehr je Genehmigung aller untersuchten Taxibetriebe im Rhein-Erft-Kreis

Die Hauptursache für den Gewinnanstieg in 2009 sieht Gutachter weniger in der verbesserten Ertragslage als vielmehr in der Struktur der sich zu 2008 erheblich verkleinerten Stichprobe, da gleichzeitig die Erträge, wie im Bundestrend, zurück gehen. Selbst ein Gewinn je Genehmigung in Höhe von 15 T€ pro Jahr und Genehmigung ist unter Berücksichtigung eines anteiligen Gewinnes aus Mietwagenverkehr für einen selbstfahrenden Unternehmer mit einer Genehmigung unakzeptabel.

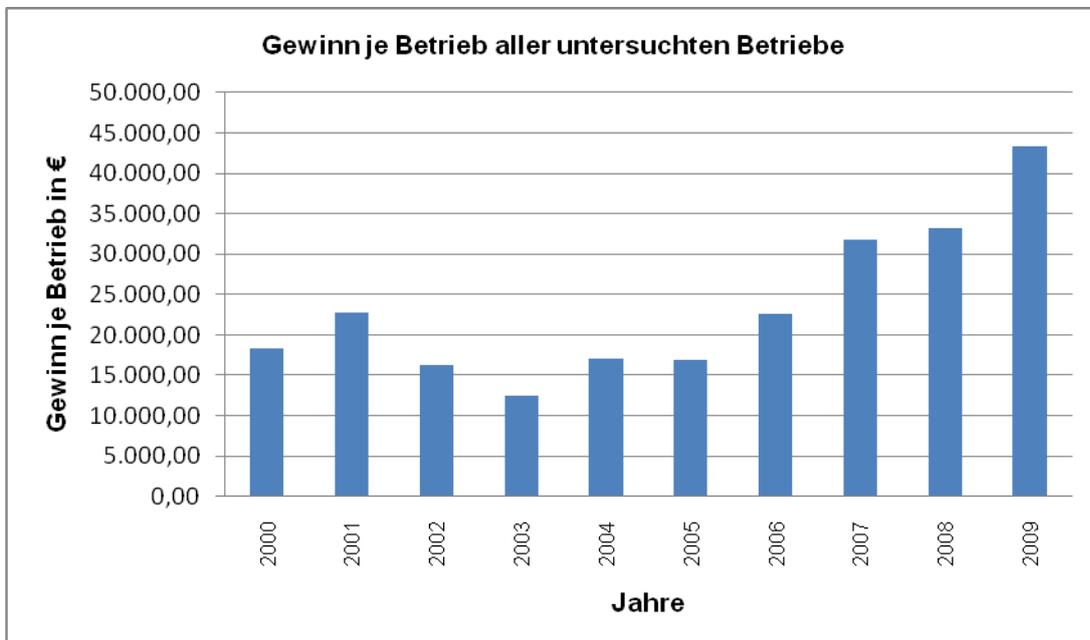


Abbildung 18 Gewinne aus Taxiverkehr je Unternehmen im Rhein-Erft-Kreis

Obige Darstellungen sind Durchschnittswerte, ermittelt aus den vorliegenden Jahresabschlüssen. Es ist ersichtlich, dass die Gewinne je Genehmigung und die Gewinne je Betrieb ansteigend sind. Klar abgeleitet werden kann ferner, dass durch die Konzentration

der Mehrzahl der Genehmigungen auf Betriebe mit mehreren Genehmigungen die betriebliche Situation sich besser darstellt. Der betriebswirtschaftliche Rückgang in der Mitte des Jahrzehnts ist erheblich durch die Reform der Patientenfahrten bedingt. Zu beachten ist, dass in obiger Darstellung die Unternehmen aller Rechtsformen enthalten sind.



Abbildung 19 Gewinne aus Taxiverkehr je Unternehmen ohne GmbH im Rhein-Erft-Kreis

Obiges Bild 20 zeigt die Situation bei Einzelunternehmen und Personengesellschaften, bei denen der bzw. die Inhaber aus dem Gewinn ihre Privatentnahme realisieren müssen. Hier liegen die Gewinne geringfügig über den Gesamtdurchschnitt.

Die Gewinnsituation der Unternehmen hat sich in den letzten Jahren erkennbar verbessert. Sie betrug 2007 32,5 T€ und 2008 35,1 T€. Hieraus muss der Inhaber bzw. müssen die Inhaber Einkommensteuer und Gewerbesteuer abführen, Rücklagen für das Gewerbe bilden, ihren privaten Lebensunterhalt, ihre laufende Sozialversicherung und die Altersvorsorge abdecken. D.h., der Gewinn entspricht Arbeitgeberlohnkosten für die eigene Fahrtätigkeit sowie für unternehmerische Tätigkeiten und Verantwortung.

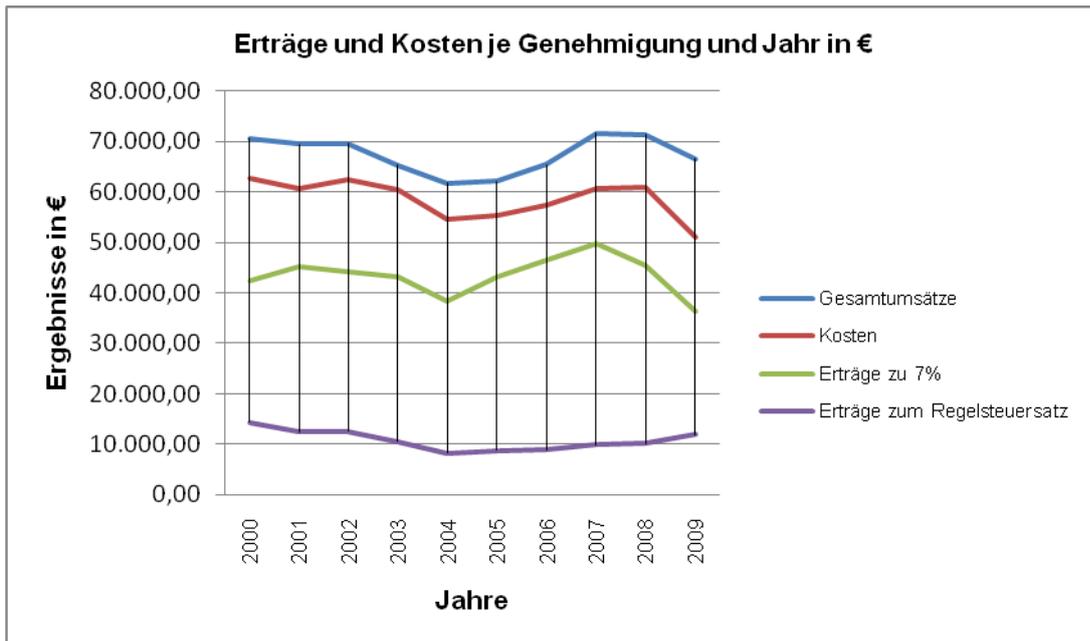


Abbildung 20 Umsatz-, Kosten- und Gewinnentwicklung je Genehmigung in € im Rhein-Erft-Kreis

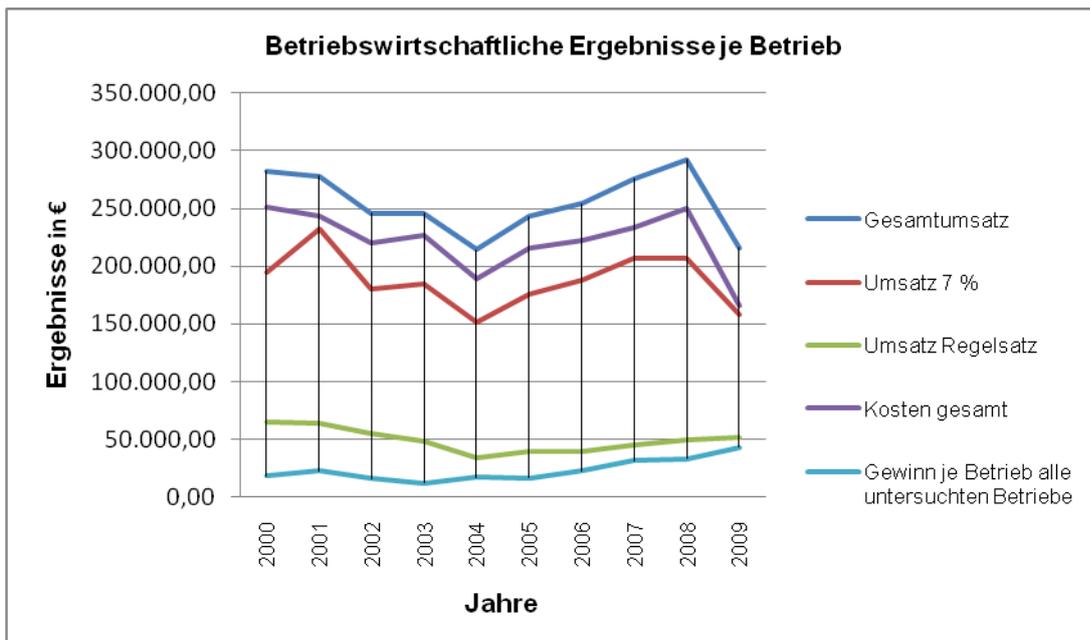


Abbildung 21 Umsatz-, Kosten- und Gewinnentwicklung je Betrieb in € im Rhein-Erft-Kreis

Die Abbildungen 21 und 22 zeigen sehr deutlich, dass die Unternehmer gezwungen sind, ihre Ausgaben an die Einnahmenentwicklung anzupassen. Derartige Schwankungen in den Kosten sind betriebswirtschaftlich bedenklich. Ca. 2/3 der Kosten sind Fixkosten (z.B. Lohnkosten, Versicherungen, Abschreibungen). In diesem Bereich können, außer bei den Lohnkosten, keine wesentlichen Einsparungen erfolgen. Im Bereich der variablen Kosten sind lediglich Einsparungen bei vorbeugender Instandhaltung bzw. durch Aufschub erforderlicher Reparaturen möglich.

**Aus dieser Kostensituation leitet Gutachter eine mögliche Bedrohung für das Gewerbe ab.**

**Die Gewinnsituation je Betrieb stellt keine Bedrohung für das Gewerbe dar.**

**Kritisch ist dieses jedoch bei Betrieben mit einer oder zwei Genehmigungen.**

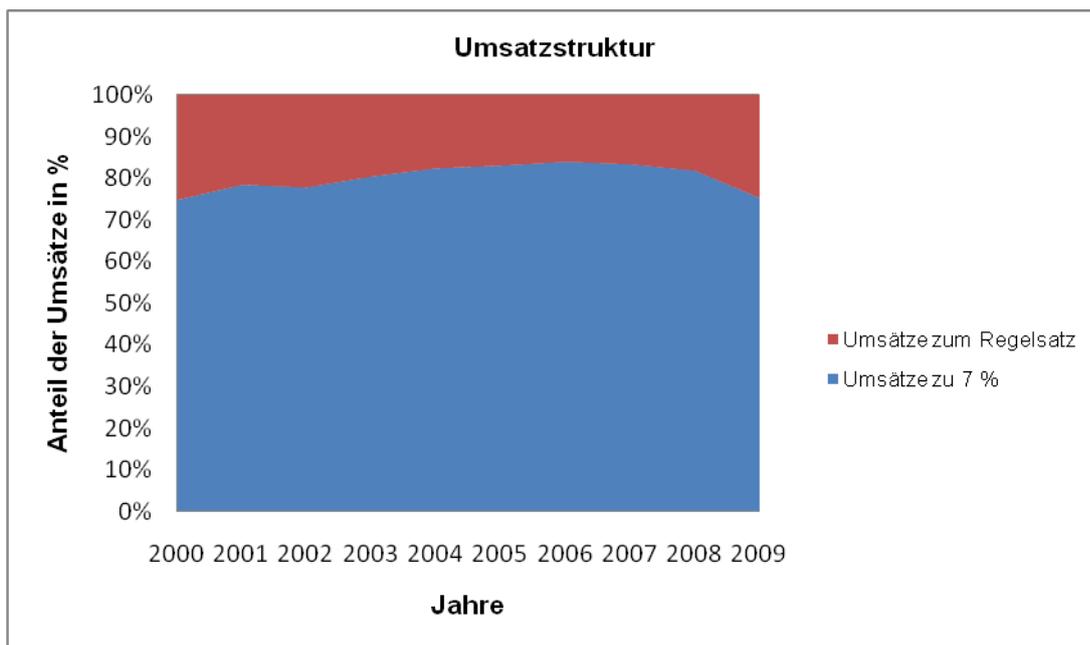


Abbildung 22 Umsatzanteile zum Regelsteuersatz und zum ermäßigten Steuersatz (7 %)

Je Unternehmen werden ca. 80 % der Leistungen im klassischen ÖPNV erbracht. Damit erfüllt das Taxigewerbe seine ihm vom Gesetzgeber zugewiesene Aufgabe. Zu berücksichtigen ist, dass in den Umsätzen zum Regelsteuersatz auch die Mietwagen der Taxiunternehmen anteilig enthalten sind.

Aus den betriebswirtschaftlichen Zahlen, den Veröffentlichungen, den Interviews und den Abbildungen sind ableitbar:

1. Der Umsatz aus Beförderungsleistungen durch Taxen über den Betrachtungszeitraum war insgesamt nicht ansteigend. Die Entwicklung in den letzten 3 bis 5 Jahren lässt keinen Trend erkennen. In der Prognose zur Bestimmung der Genehmigungszahl wird daher von der langfristigen Entwicklung ausgegangen.
2. Der kurzfristige Anstieg in den vergangenen Jahren ist nach Auffassung des Gutachters der generellen Konjunktur in dieser Zeit mit geschuldet.
3. In 2008 ist ein leichter und in 2009 ist ein deutlicher Rückgang in der Ertragskraft auffällig. Dies kann seine Ursache in der Finanzkrise haben.
4. Immer mehr Unternehmen werden um Mietwagenverkehr erweitert.
5. Kosten müssen in einkommensschwachen Jahren überproportional hoch eingespart werden. Hieraus kann eine Bedrohung des Gewerbes entstehen.
6. Die je Betrieb ermittelten Gewinne sind tendenziell steigend. Sie erlauben auf niedrigem Niveau die Aufrechterhaltung des Unternehmens und die private Lebensführung.
7. Der Unternehmergewinn war in den zurückliegenden Jahren zur Altersvorsorge in vielen Fällen nicht ausreichend. Gutachter unterstellt, dass hier ein erheblicher Nachholbedarf besteht.

## 7.2. Einflussfaktoren auf die Nachfrageentwicklung

### 7.2.1 Preislich gestützte Beförderungen durch Taxis

Im Rhein-Erft-Kreis gibt es keine preislich gestützten Beförderungen.

### **7.2.2 Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs**

Der Rhein-Erft-Kreis ist in vorbildlicher Weise in den ÖPNV eingebunden. Dies erfolgt insbesondere über Busse und Bahnen.

Der liniengebundene ÖPNV kann in den normalen Geschäftszeiten seinen Wettbewerbsdruck auf das Taxigewerbe aufrechterhalten. Ob dies in den Hauptgeschäftszeiten des Taxigewerbes (abends und nachts sowie an den Wochenenden) auch der Fall ist, kann nicht unterstellt werden.

### **7.2.3 Anruf-Sammel-Taxi**

Durch die REVG Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH wurden Angaben zu Ausgaben für Anruf-Sammel-Taxi (AST) in 2008 und 2009 übermittelt. In den Jahren 2008/2009 hat es gegenüber den Vorjahren nur geringfügige Änderungen im Leistungsangebot gegeben. Overheadkosten sind in den übermittelten Zahlen nicht enthalten.

Insgesamt werden 10 VRS-Linien über AST betrieben. Die Ausgaben decken den erforderlichen Jahresumsatz mehrerer Taxigenehmigungen.

„Mit Blick auf die Jahre 2011/2013 lassen sich jedoch diese Aussagen treffen:

1. Es ist insgesamt davon auszugehen, dass die kommunalen Aufwendungen für den AST-Verkehr geringer werden. Das hängt mit den Erfahrungen anderer Verkehrsunternehmen in anderen Gebietskörperschaften, die ihre AST-Verkehre über die AST-Dispositionszentrale disponieren lassen, zusammen.
2. Aufgrund der kommunalen Finanzlage diskutieren aktuell einige Kommunen des Rhein-Erft-Kreises, ob sie sich den AST-Verkehr auch weiterhin in gleicher Form leisten können/wollen. Die Überlegungen gehen von Fahrplankürzungen bis hin zur vollständigen Einstellung des AST-Verkehrs. Die letztgenannte Überlegung trifft insbesondere bei Kommunen zu, die sich im Haushaltssicherungskonzept befinden.
3. Die Finanzsituation der Kommunen hat gleichzeitig auch Einfluss auf die Überlegungen des Aufgabenträgers Rhein-Erft-Kreis, den Taxibus als Alternative zum Busverkehr zu etablieren. Der Taxibus ist noch nicht als drittes Verkehrsmittel im Nahverkehrsplan des Rhein-Erft-Kreises eingebunden. Diese wird aber durchaus ernsthaft diskutiert. Auf diese Weise könnte die Bedeutung des Taxigewerbes für die REVG wieder zunehmen.“<sup>27</sup>

Aus diesen Aussagen lassen sich sowohl Chancen als auch Risiken für das Gewerbe ableiten, deren tatsächliches Eintreten gegenwärtig nicht beurteilt werden kann.

**Das Bestehen einer Bedrohung bzw. eine kommende Bedrohung kann daher nicht abgeleitet werden. Dies ist weiterhin zu beobachten.**

### **7.3. Besonderheiten der Kostenentwicklung**

Die Ertragssituation der Unternehmen hat zwischenzeitlich den Stand zur Jahrtausendwende etwa wieder erreicht.

Die Kosten folgen den realisierten Erträgen der Unternehmer.

Es muss jedoch berücksichtigt werden, dass es in einigen Bereichen sehr starke Kostenerhöhungen gegeben hat, so z.B.

1. bei Dieselpreisen
2. bei Reparaturleistungen und Ersatzteilen

---

<sup>27</sup> Herr Brüning, Prokurist, REVG Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH, Email vom 08.11.2010

3. bei Versicherungen.

Das führt dazu, dass das Gewerbe insbesondere bei den Lohnkosten nicht dem Markttrend folgen kann und dass das Lohnniveau zu den schlechtesten in der deutschen Wirtschaft zählt. Dies führt nach marktwirtschaftlichen Mechanismen dazu, dass sich die Qualität des Fahrpersonals erheblich verschlechtert hat. Das kommt im Service, in der Höflichkeit, in der Kommunikationsfähigkeit und in der fahrerischen Qualität (Unfallgeschehen) zum Ausdruck. Entsprechende Aussagen machen die IHK, die FP Nordrhein, Linne + Krause u.a. Dies entspricht auch den Erfahrungen des Gutachters.

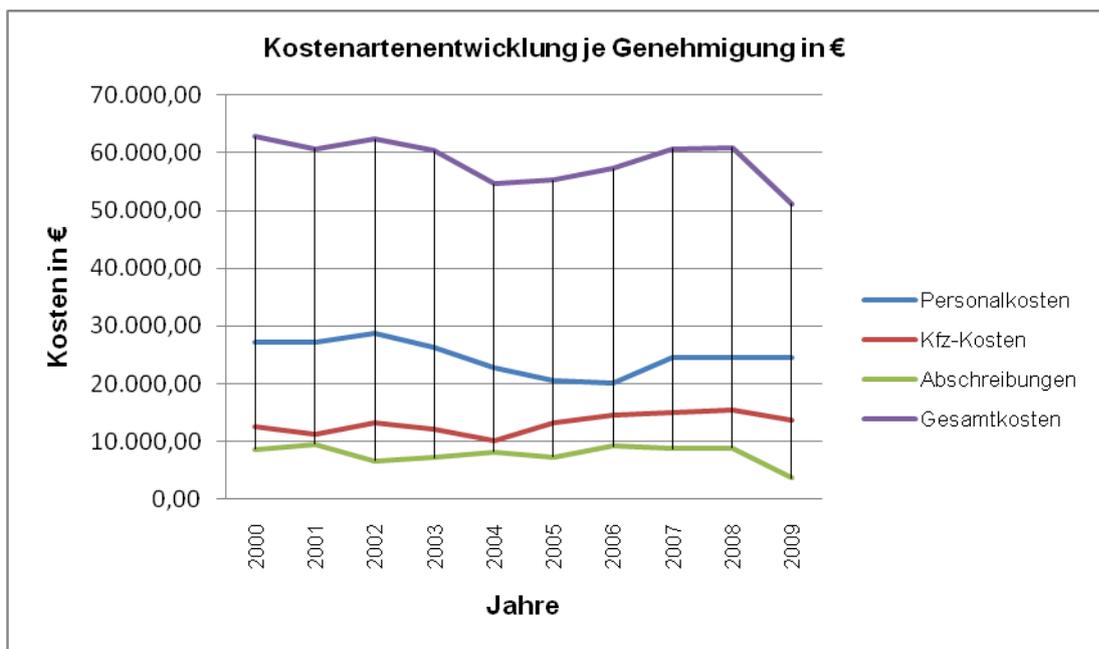


Abbildung 23 Kostenartenentwicklung je Genehmigung

Die Kostenentwicklung folgt nahezu identisch der Einnahmenentwicklung (vergleiche Abbildung 22).

Gutachter geht mit der weiteren Betrachtung, insbesondere zur Prognose der Genehmigungszahl, daher nicht von IST-Kosten aus, sondern stellt eine Fahrzeugkostenkalkulation nach kaufmännischen Grundsätzen auf, die seinen eigenen Erfahrungen entspricht und die mit anderen Veröffentlichungen abgeglichen ist.

Dieser Ansatz ist notwendig, da so unverträgliche Kostensparzwänge, die zu einer Bedrohung führen könnten, eliminiert werden.

**7.4. Besonderheiten der Gewinne**

Zur Entwicklung der Gewinne je Genehmigung bzw. je Betrieb vergleiche die Abbildungen 19 und 20.

Aus den dort dargestellten Entwicklungen der Durchschnittswerte ist eine positive Tendenz erkennbar und keine Bedrohung ableitbar.

Zur Gewinnverteilung nach Gewinnhöhe vergleiche die nachfolgende Abbildung. Grundlage ist eine ausgewertete Stichprobe je Jahr von 15 bis 31 Betrieben.

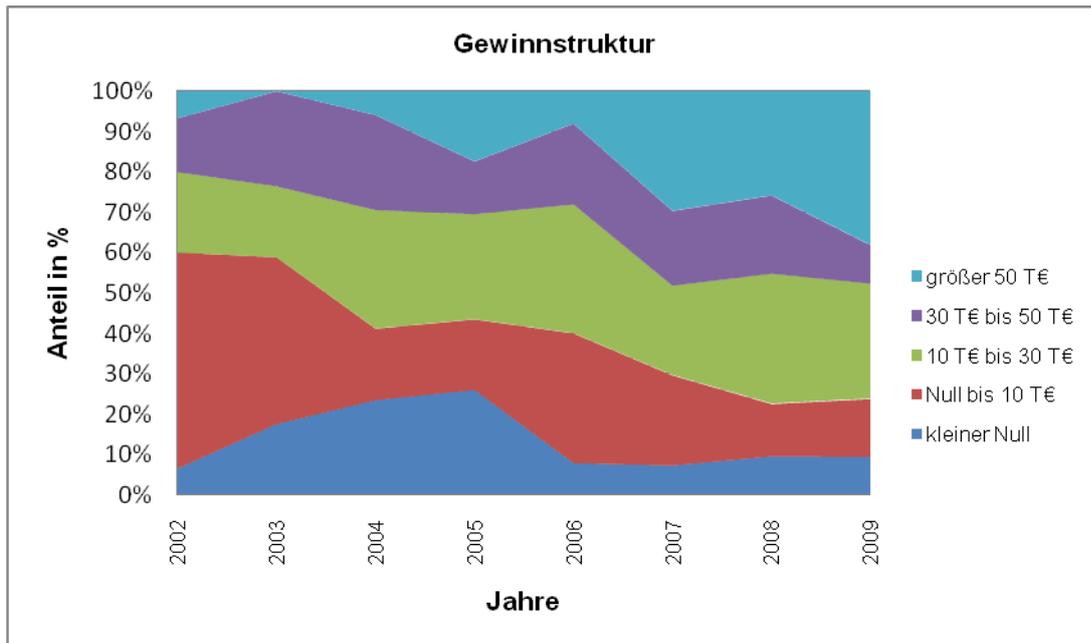


Abbildung 24 Prozentuale Gewinnhöhe aller Unternehmen im Rhein-Erft-Kreis

Erkennbar ist eine Zunahme der Anzahl von Unternehmen mit Gewinnen größer 30 T€ und ein Rückgang der Anzahl von Unternehmen mit weniger als 10 T€.

Die Gewinnstruktur verlagert sich gegenwärtig dahingehend, dass etwa 50 % der Unternehmen Gewinne über 30 T€ ausweisen.

Berücksichtigt man allerdings die Vorsorgeaufwendungen als wesentliches Element der Daseinsvorsorge, so sind ca. 20 % der Unternehmen mit Gewinnen kleiner 10 T€ hierzu nicht in der Lage.

**Aus der mangelnden Fähigkeit von mehr als 20% der Unternehmen, die Vorsorge aus Gewinnen abzusichern, wird eine Gefährdung abgeleitet.**

### 7.5. Einsatzzeit der Fahrzeuge und der Unternehmer

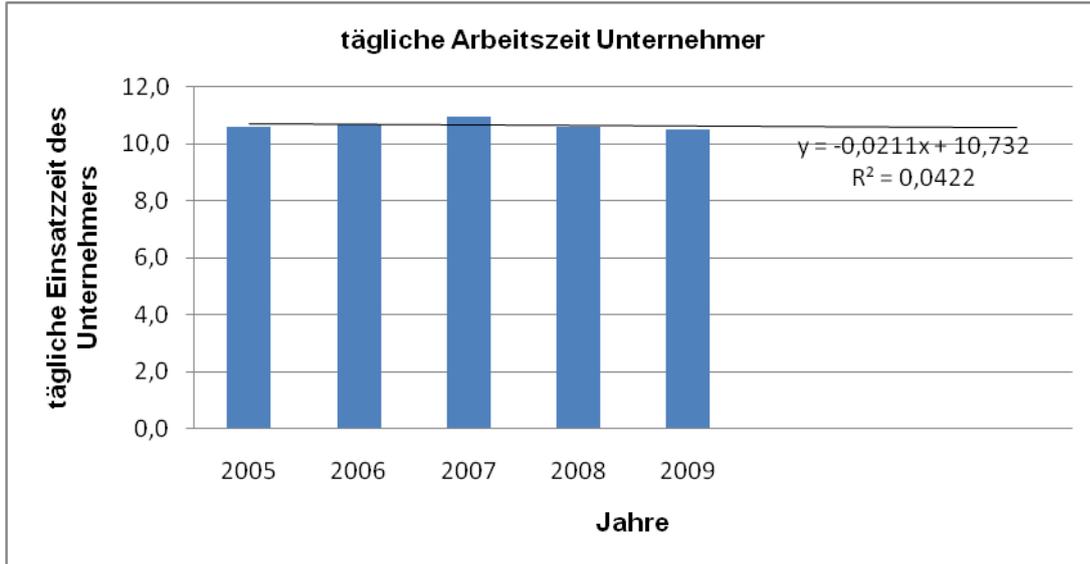


Abbildung 25 Tägliche Einsatzzeit des Unternehmers

Die tägliche Einsatzzeit des Unternehmers bewegt sich seit 2005 auf einem konstant hohen Niveau von ca. 10 bis 11 Stunden.

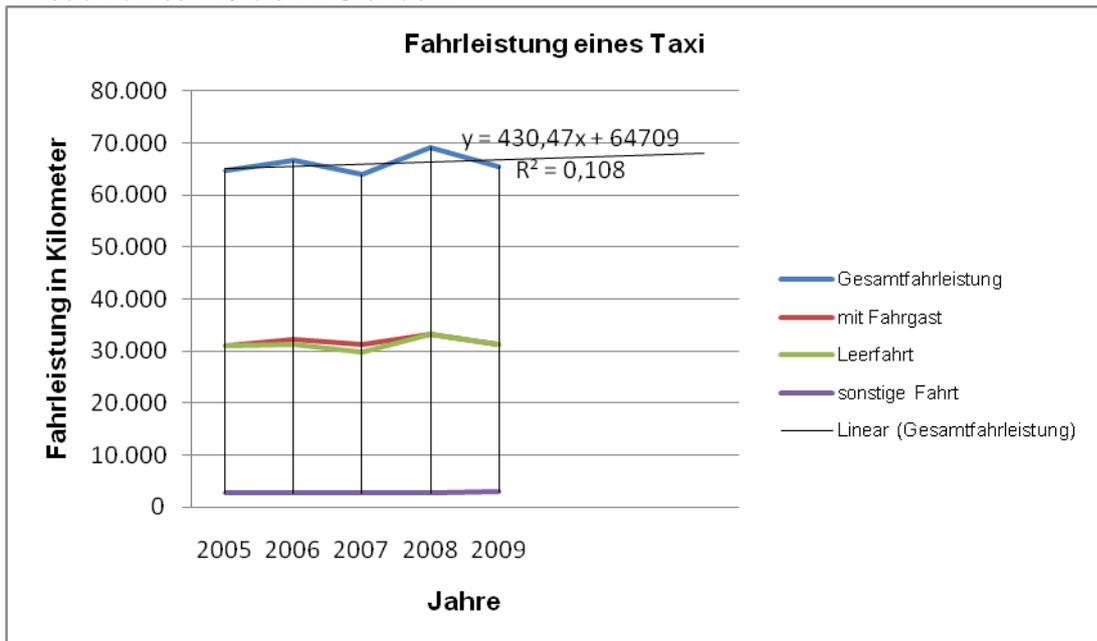


Abbildung 26 Jährliche durchschnittliche Fahrleistung einer Taxe

Die Fahrleistung einer Taxe beträgt durchschnittlich ca. 64.000 bis 70.000 Kilometer pro Jahr. Sie ist der Fahrleistung in ländlichen Räumen angemessen. Sie steigt tendenziell leicht an.

Der Anteil von Besetztfahrten beträgt konstant ca. 48% an der Gesamtfahrleistung. Auch dies ist nicht unüblich im ländlichen Raum.

Für die Kostenkalkulation 2010 und die Folgejahre wird von einer Gesamtfahrleistung von 66.000 Kilometern ausgegangen.

Die Umsätze je gefahrenen Kilometer betragen zwischen 2005 und 2009 zwischen

0,96 €/Kilometer und 1,12 €/Kilometer. Gutachter kennt aus vergleichbaren Gutachten Werte zwischen 0,49 €/Kilometer (in 2006) und 1,15 €/Kilometer (in 2002). Die Ursachen für die Abweichungen hierfür können nicht quantifiziert werden.

Linne + Krause veröffentlichen aus dem Screening des Gewerbes in Hamburg<sup>28</sup> 0,95 €/Kilometer und in Köln 0,88 €/Kilometer<sup>29</sup>.

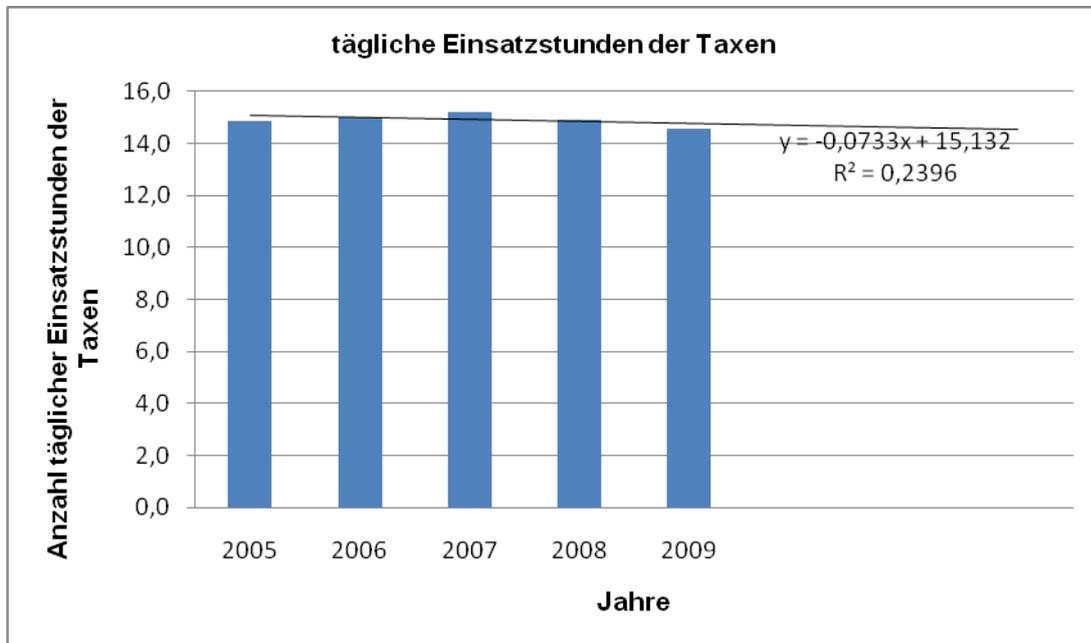


Abbildung 27 Durchschnittliche tägliche Einsatzstunden der Taxen pro Einsatztag

Die angegebene durchschnittliche tägliche Einsatzzeit der Taxen ist leicht rückläufig. Sie nimmt pro Jahr um ca. 4 bis 5 Minuten ab. Dies kann auch auf Ungenauigkeiten der Datenerhebung und Einschätzung zurück zu führen sein. Sie beträgt 14 bis 15 Stunden pro Kalendertag.

<sup>28</sup> Linne + Krause, Gutachten über die wirtschaftliche Lage des Hamburger Taxigewerbes, 5. Zwischenbericht Juni 2010

<sup>29</sup> Linne + Krause, Gutachten gemäß §13 Abs. 4 PBefG über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt Köln, Dezember 2009

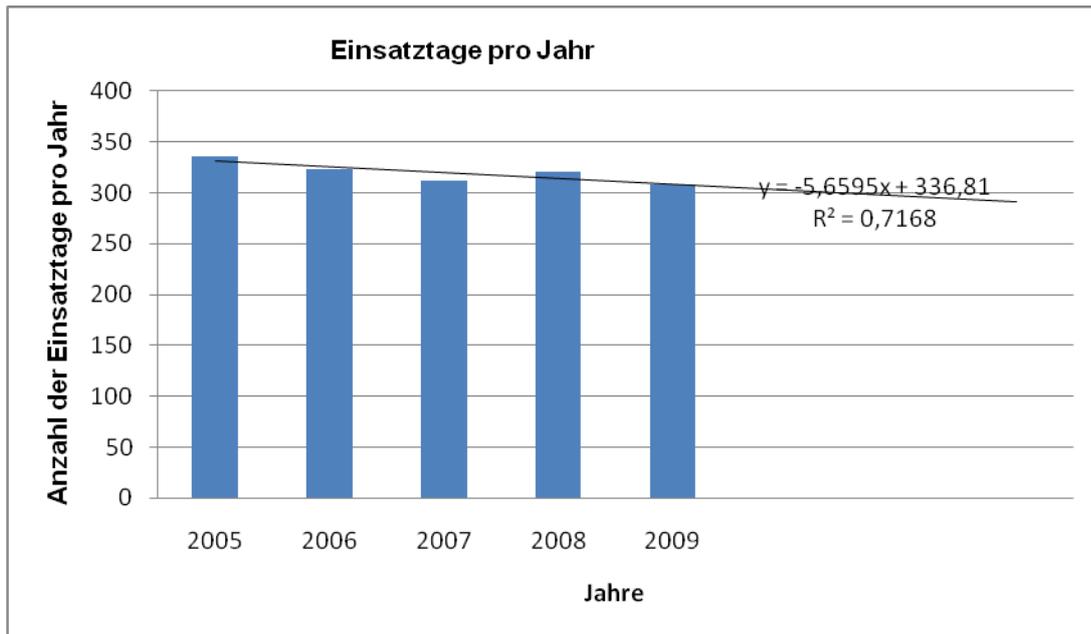


Abbildung 28 Durchschnittliche Anzahl der Einsatztage der Taxen pro Jahr

Die Zahl der Einsatztage der Taxen pro Jahr ist rückläufig von 335 Tagen in 2005 auf 308 Einsatztage in 2009.

**Eine Bedrohung des Gewerbes ist aus den Einsatzbedingungen allein nicht gegeben und auch nicht zu erwarten.**

#### **7.6. Bewertung der Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit**

Eine Bedrohung des Gewerbes leitet der Gutachter aus der fehlenden Vorsorgefähigkeit in Verbindung mit der Kostenentwicklung und der Deckung der für einen sicheren Betrieb nötigen Kosten bei ca. 20 % der Unternehmen ab.

### 8. Geschäftsaufgaben im Auswertzeitraum

Seit Ende 2000 haben nach Auskunft der zuständigen Verkehrsbehörde, wie in nachfolgender Tabelle dargestellt, Unternehmer ihren Betrieb eingestellt:

Jahr	Grund der Betriebsaufgabe	Unternehmer	Anzahl der betroffenen Genehmigungen
<b>2000</b>	<b>gesamt</b>	<b>2</b>	<b>4</b>
	darunter Alter / Rente / Krankheit / Tod	1	2
	darunter wirtschaftliche Gründe		
	darunter sonstige Gründe		
	darunter Gründe unbekannt	1	2
<b>2001</b>	<b>gesamt</b>	<b>4</b>	<b>15</b>
	darunter Alter / Rente / Krankheit / Tod	1	3
	darunter wirtschaftliche Gründe		
	darunter sonstige Gründe	1	2
	darunter Gründe unbekannt	1	10
<b>2002</b>	<b>gesamt</b>	<b>4 (?)</b>	<b>22</b>
	darunter Alter / Rente / Krankheit / Tod	1	1
	darunter wirtschaftliche Gründe	1	1
	darunter sonstige Gründe	2	9
	darunter Gründe unbekannt	?	11
<b>2003</b>	<b>gesamt</b>	<b>1</b>	<b>7</b>
	darunter Alter / Rente / Krankheit / Tod		
	darunter wirtschaftliche Gründe		
	darunter sonstige Gründe		
	darunter Gründe unbekannt	1	7
<b>2004</b>	<b>gesamt</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
	darunter Alter / Rente / Krankheit / Tod	1	
	darunter wirtschaftliche Gründe		
	darunter sonstige Gründe		
	darunter Gründe unbekannt	2	4
<b>2005</b>	<b>gesamt</b>	<b>2</b>	<b>5</b>
	darunter Alter / Rente / Krankheit / Tod		
	darunter wirtschaftliche Gründe		
	darunter sonstige Gründe	1	2
	darunter Gründe unbekannt	1	3
<b>2006</b>	<b>gesamt</b>	<b>9</b>	<b>18</b>

	darunter Alter / Rente / Krankheit / Tod	2	5
	darunter wirtschaftliche Gründe	1	3
	darunter sonstige Gründe		
	darunter Gründe unbekannt	6	10
<b>2007</b>	<b>gesamt</b>	<b>5</b>	<b>12</b>
	darunter Alter / Rente / Krankheit / Tod	1	2
	darunter wirtschaftliche Gründe		
	darunter sonstige Gründe	2	6
	darunter Gründe unbekannt	2	4
<b>2008</b>	<b>gesamt</b>	<b>7</b>	<b>20</b>
	darunter Alter / Rente / Krankheit / Tod		
	darunter wirtschaftliche Gründe		
	darunter sonstige Gründe	1	1
	darunter Gründe unbekannt	6	19
<b>2009</b>	<b>gesamt</b>	<b>4</b>	<b>16</b>
	darunter Alter / Rente / Krankheit / Tod	1	2
	darunter wirtschaftliche Gründe		
	darunter sonstige Gründe	1	4
	darunter Gründe unbekannt	2	10
<b>2010</b>	<b>gesamt</b>		
	darunter Alter / Rente / Krankheit / Tod		
	darunter wirtschaftliche Gründe		
	darunter sonstige Gründe		
	darunter Gründe unbekannt		
<b>Alle Jahre</b>	<b>gesamt</b>	<b>43</b>	<b>126</b>
	darunter Alter / Rente / Krankheit / Tod	8	18
	darunter wirtschaftliche Gründe	2	4
	darunter sonstige Gründe	8	24
	darunter Gründe unbekannt	25	80

Tabelle 7 Betriebsauf- und -übergaben im Untersuchungszeitraum

Erfasst wurden auf Grundlage der vorliegenden Unterlagen alle Veränderungen in Unternehmungen.

Im zurückliegenden Beobachtungszeitraum 2000 bis 2009 waren immerhin 43 Unternehmen von Veränderungen betroffen. Das entspricht fast der Anzahl der jetzt bestehenden Betriebe. Das heißt, einige Unternehmen sind gegründet und im Untersuchungszeitraum wieder aufgegeben worden, bei anderen Unternehmen gab es anteilige Genehmigungsrückgaben oder Übertragungen. Bei 8 Unternehmen geschah dies aus Alters- und Krankheitsgründen bzw. Tod, bei nur 2 Unternehmen konnten im Nachgang eindeutig wirtschaftliche Ursachen ermittelt werden und bei 8 waren es sonstige, nichtwirtschaftliche Gründe.

Die Mehrzahl dieser Aktivitäten konnte nicht zugeordnet werden. Nach Auskunft der Behörde waren Gründe in den Unterlagen nur selten angegeben bzw. interpretierbar. Es lässt sich allerdings nicht ausschließen, dass sich hinter den unbekanntem Gründen in Einzelfällen auch wirtschaftliche Gründe verbergen.

Es gab im Untersuchungszeitraum in der Regel immer sofort einen Interessenten und „Übernehmer“ der vakanten Genehmigungen.

Bei Ausgabe einer neuen Genehmigung verging allerdings ein sehr langer Zeitraum, bis ein Bewerber die Genehmigung übernahm.

Durch die Unternehmer erfolgten im Erhebungsbogen zur Übertragung von 69 Genehmigungen auch Angaben zum „Genehmigungspreis“.

Der „Preis für eine Genehmigung“ hat sich wie folgt entwickelt:

- |  |             |
|--|-------------|
| • 28 Genehmigungen im Beobachtungszeitraum 1990 bis 1999 | ca. 10,1 T€ |
| • 10 Genehmigungen im Beobachtungszeitraum 2000 bis 2005 | ca. 18,7 T€ |
| • 31 Genehmigungen im Beobachtungszeitraum 2006 bis 2010 | ca. 14,8 T€ |

Diese Angaben werden in Gesprächen und in den Erhebungsbögen von übernehmenden Unternehmern gemacht und werden zurückhaltend bewertet.

Nach Aussagen der FP kann die Übertragung der Genehmigungen nicht mehr wie in den 70er bis 80er Jahren erheblich zur Altersvorsorge beitragen, was die Notwendigkeit der Vorsorgefähigkeit aus Gewinnen unterstreicht.<sup>30</sup>

Der gebotene Preis liegt immer noch über den Angeboten in anderen untersuchten Gemeinden. In vielen ländlichen Bereichen ist für die Genehmigung kein Erlös mehr erzielbar.

Die Übernehmenden kamen z.T. aus der Familie, aus bestehenden Betrieben oder haben als Fahrer gearbeitet, so dass die Übernehmenden relativ gute Kenntnisse von den wirtschaftlichen Verhältnissen hatten.

**Aus den Gründen für Geschäftsaufgaben in der Vergangenheit lässt sich keine Bedrohung für das Gewerbe ableiten.**

---

<sup>30</sup> Interview, Herrn Goldberg, Geschäftsführer Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi-Mietwagen e.V.

## 9. Sonstige untersuchte Kriterien

### 9.1. Wartezeiten zwischen Auftragserteilung und Beginn der Fahrt

Wartezeiten sind Zeiten, die ein Kunde durchschnittlich zwischen der Erteilung des Auftrages bei der Bestellung und dem Eintreffen des Fahrzeuges wartet.

Durch die Unternehmer werden folgende Wartezeiten eingeschätzt (in Prozent).

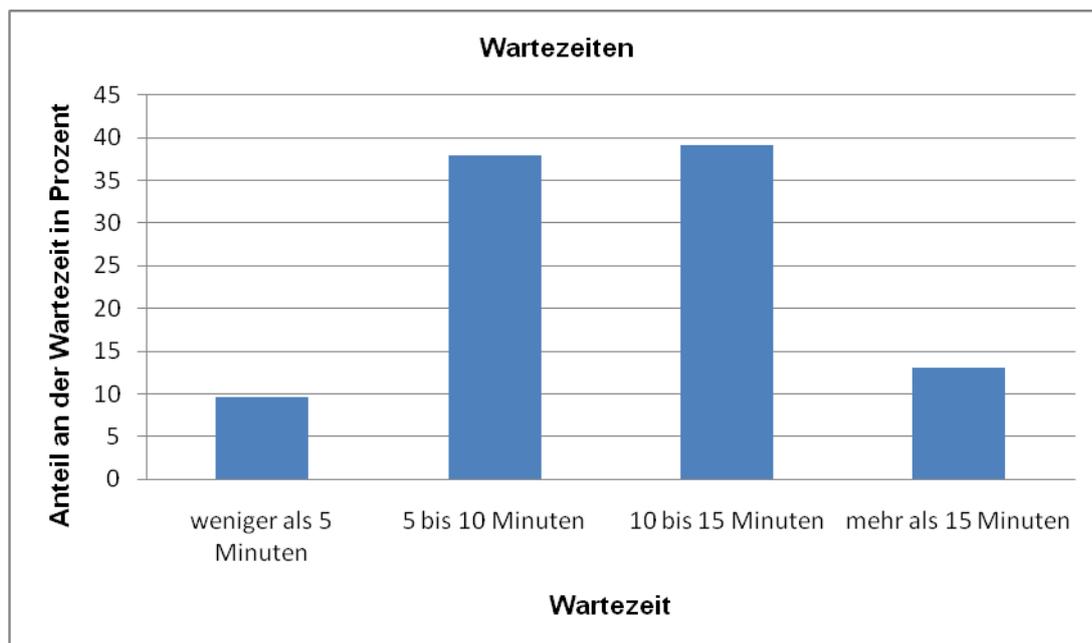


Abbildung 29 Wartezeiten der Kunden zwischen Auftragserteilung und Fahrtbeginn

Die Wartezeiten der Kunden lagen im Beobachtungszeitraum zu 10 % unter 5 Minuten, zu 38 % zwischen 5 und 10 Minuten und immerhin zu 52 % über 10 Minuten. Es sind keine Beschwerden hierzu bekannt. Die 48 % Wartezeiten über 10 Minuten sind auch für den ländlichen Bereich auffällig (Gutachtererfahrung: ca. 30 %). Sie lassen jedoch nicht die Schlussfolgerung zu, dass das Gewerbe nicht in der Lage ist, die Beförderungsaufträge zeitnah abzuwickeln und dass es damit bedroht ist.

## 9.2. Warteliste

Im Rhein-Erft-Kreis werden zwei Wartelisten geführt.

Stand 2010	Liste Neubewerber	Liste Altbewerber
Bedburg	3	3
Bergheim	7	4
Brühl	12	3
Elstorf	3	2
Eftstadt	1	6
Frechen	11	6
Hürth	7	3
Kerpen	13	3
Pulheim	7	11
Wesseling	6	5
<b>Landkreis</b>	<b>70</b>	<b>46</b>

Tabelle 8 Entwicklung der Wartelisten

Die bisherige durchschnittliche Wartezeit beträgt auf beiden Listen seit der Antragstellung 12,3 Jahre.

Es ist nicht beurteilbar, wie viele Bewerber tatsächlich noch Interesse haben. Bei Vergabe einer vakanten Genehmigung haben einige Neubewerber kein Interesse zum Zeitpunkt des Anschreibens gehabt, andere sind verzogen, andere haben noch keine fachliche Eignung.

In der Liste der Altunternehmer befinden sich einige, die durch den Gutachter nicht bestehenden Unternehmen zugeordnet werden können.

Interessant ist, dass von den Altunternehmern auf der Warteliste gegenwärtig nur 9 eine Erhöhung der Genehmigungszahl, immerhin 10 eine gleichbleibenden Genehmigungszahl und sogar 4 eine sinkende Genehmigungszahl für angemessen halten.

Insbesondere die Bewerber in Liste II kennen das Gewerbe und haben erkannt, dass Unternehmen mit mehreren Genehmigungen oft wirtschaftlich besser gestellt sind.

**Eine Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes ist hieraus nicht erkennbar.**

### 9.3. Ergebnisse Hauptuntersuchung und Abgasuntersuchung

Die Angaben der Unternehmer wurden ausgewertet und ergeben folgendes Bild.

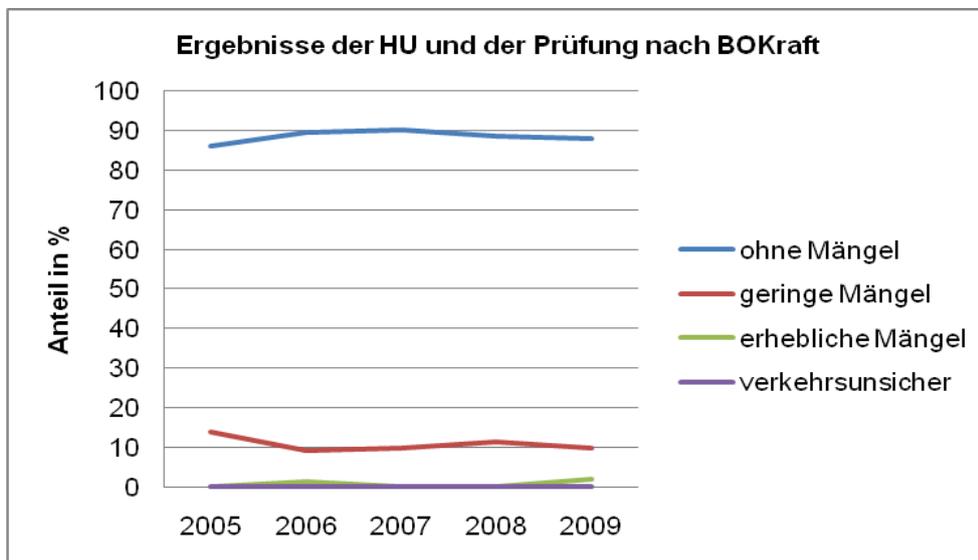


Abbildung 30 Ergebnisse der Hauptuntersuchung (HU) nach StVZO und BOKraft

Der technische Zustand der Fahrzeuge ist anhaltend gut. Auch durch die zuständige Behörde gibt es keine Hinweise auf einen technisch bedenklichen Zustand der Fahrzeuge. Eine Gefährdung ist nicht erkennbar. Allerdings sollte eine weitere Beobachtung aufgrund des Kostensparzwanges erfolgen.

### 9.4. Zahlungsverpflichtungen

Gegenüber den gesetzlichen Sozialversicherungsträgern und gegenüber dem Finanzamt bestanden in keinem Fall längerfristige Zahlungsverpflichtungen.

### 9.5. Monatliche Vorsorgeaufwendungen

Die Vorsorgeaufwendungen aus verfügbarem Gewinn nach Steuern für Krankenversicherung, Altersvorsorge, Pflegeversicherung und Unfall betragen durchschnittlich 9.162 € je Betrieb und Jahr, das entspricht ca. 765 €/Monat. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Vorsorge sehr stark zwischen den Unternehmern zwischen 120 und 1.200 €/Monat differenziert. Die Höhe der Vorsorge ist nach Auffassung des Gutachters nicht ausreichend. 27 von den 39 hierzu Angaben machenden Unternehmern haben eine Rentenversicherung bzw. Lebensversicherung, das heißt, mindestens 12 Unternehmer (ca. 25 %) haben keine diesbezügliche finanzielle Ansparung für das Alter.

**Aus den geringen und mangelhaften Vorsorgeleistungen in der Vergangenheit wird eine Bedrohung für das Gewerbe abgeleitet.**

## 9.6. Reproduktion des Fahrzeugbestandes

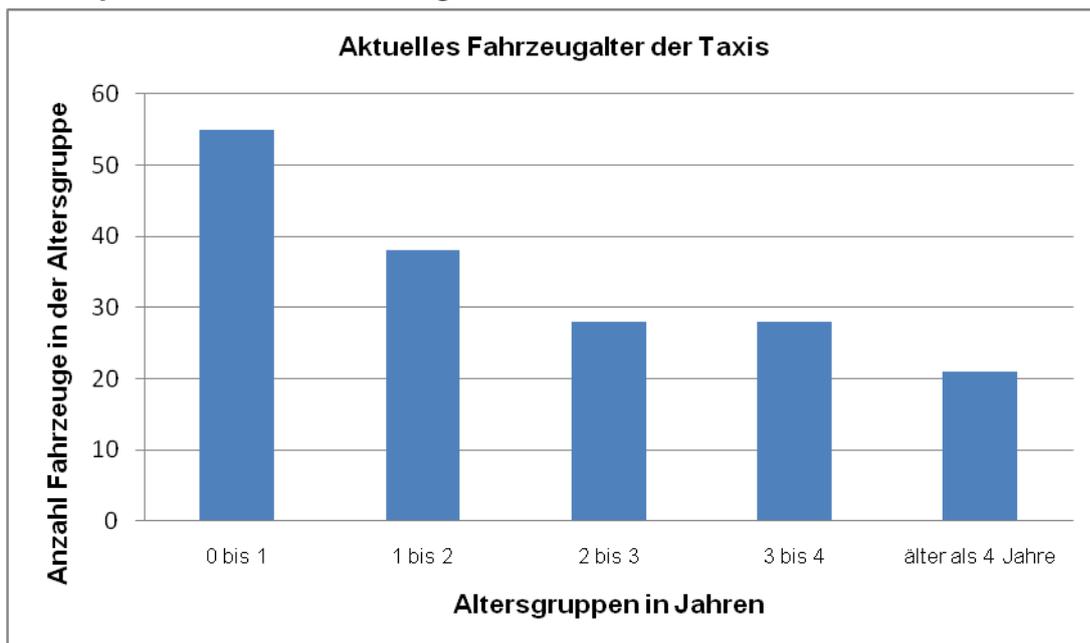


Abbildung 31 Fahrzeugalter in Jahren

Der Fahrzeugbestand wird durch die Unternehmer regelmäßig reproduziert. Der aktuelle Fahrzeugbestand ist mit einem Durchschnittsalter von 2,5 Jahren (Stand 07-2010) im Vergleich zu anderen Regionen sehr jung. Es werden fast ausschließlich Neufahrzeuge eingesetzt. Durch die Händler wurden in der unmittelbaren Vergangenheit dem Gewerbe sehr preiswerte Angebote gemacht.

Die Zahl von Fahrzeugen bis 3 Jahre ist überdurchschnittlich hoch.

Die befragten Unternehmer haben sich zum geplanten Ersatz der jetzt genutzten Fahrzeuge geäußert. Sie streben ein Durchschnittsalter der Taxis von maximal 4,6 Jahren an. Damit wird das jetzt geringe Fahrzeugalter sich fast verdoppeln, aber immer noch angemessen niedrig sein.

**Eine Bedrohung des Gewerbes ist hieraus nicht erkennbar.**

## 9.7. Interview mit der zuständigen Industrie- und Handelskammer

Das Interview mit Frau Warlitzer, Referentin im Geschäftsbereich Standortpolitik, Verkehr, Unternehmensförderung der IHK zu Köln fand am 16.08.2010 in der IHK in Köln statt.

Das Interview ist durch die IHK nicht autorisiert.

Besondere Kenntnisse zum Taxi- und Mietwagenverkehr im Rhein-Erft-Kreis liegen nur in begrenztem Umfang vor, die Aussagen beziehen sich in der Regel auf das Taxigewerbe im IHK-Bereich insgesamt. Es gibt aber keinen Grund anzunehmen, dass die Situation im Rhein-Erft-Kreis sich anders darstellt als im gesamten Kammerbezirk.

Frau Warlitzer informierte über in den vergangenen Jahren erstellte Taxigutachten, insbesondere über das Taxigutachten in Köln. Auffällig waren hier Manipulationen in den Aufzeichnungen, die durch Plausibilitätsprüfungen des Gutachters erkannt wurden.

Besondere Hinweise zur Schwarzarbeit aus dem Rhein-Erft-Kreis liegen der IHK nicht vor. Der IHK sind zum Taxigewerbe im Rhein-Erft-Kreis nur wenige Auffälligkeiten bekannt.

Die personelle Ausstattung der zuständigen Ordnungsbehörde lässt generell im IHK-Bereich nur wenige Außentermine zu, um die Zahl der von der IHK und vom Gewerbe geforderten Kontrollen durchzuführen.

Die Rückkehr- und Aufzeichnungspflichten werden im Mietwagengewerbe häufig umgangen, so dass das Mietwagengewerbe zum Teil unlauteren Wettbewerb betreibt. Das betrifft auch illegales Bereithalten von Mietwagen sowie die Annahme von Aufträgen außerhalb des Betriebssitzes.

In den Fachkundeprüfungen kommt zum Ausdruck, dass insbesondere das kaufmännische Grundverständnis von vielen Antragstellern für Taxi- und Mietwagengenehmigungen mangelhaft ist.

Taxiverkehr wird durch die Landkreise und Kommunen unzureichend als ÖPNV wahrgenommen und unterstützt.

Im Gewerbe selber ist das Verständnis für Service und Qualität am Kunden zum Teil nicht ausreichend entwickelt. Entsprechende Angebote der IHK wurden unzureichend angenommen.

Ein Vorstandsmitglied des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbandes e.V. (BZP) ist Mitglied im Verkehrsausschuss der IHK, so dass das Gewerbe auch in der IHK entsprechend vertreten ist.

Zugearbeitet wurden insbesondere Regelungen zum Beitrag für Mitglieder der IHK, Aussagen zur Kaufkraft der Region sowie zur Taxidichte in Nordrhein-Westfalen.

### **9.8. Interview mit der Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi-Mietwagen e.V.**

Das Interview wurde mit Herrn Goldberg, Geschäftsführer, in den Geschäftsräumen der Fachvereinigung in Monheim am 16. August 2010 geführt. Bereits im Vorfeld hatte ein Austausch während der Eröffnungsveranstaltung zur Erstellung des Gutachtens in Düren am 21.06.2010 stattgefunden.

Herr Goldberg verfügt aufgrund seiner Geschäftsführertätigkeit über umfangreiche Erfahrungen zur zurückliegenden Entwicklung und über umfangreiche Kenntnisse zur gegenwärtigen Situation im Taxi- und Mietwagengewerbe. Das Interview ist autorisiert.

Folgende wesentliche Aussagen werden für das Gutachten besonders hervorgehoben:

1. Im Gewerbe hat ein erheblicher Strukturwandel stattgefunden. Während Ende der achtziger, Anfang der neunziger Jahre Taxiunternehmer gestandene Unternehmer waren und von ihrem Geschäft auskömmlich leben konnten, hat sich die Situation verändert. Im Taxigewerbe sind unternehmerische Eigenschaften, mit Ausnahme bei Altunternehmern, nicht mehr wie in früherem Umfang ausgeprägt. Vielfach werden zwischenzeitlich auch Betriebe von Leuten gegründet, die bis dato mit dem Gewerbe wenig zu tun hatten. Diese Situation ist vor allem in den größeren Städten so. In den ländlichen Bereichen gibt es Entwicklungstendenzen hierzu.
2. Gebildete Rücklagen der Unternehmen werden zunehmend aufgebraucht.
3. Die Altersvorsorge findet im Gewerbe kaum statt. Das ist vor allem im städtischen, zwischenzeitlich aber auch im ländlichen Bereich so. Der Verkauf des Betriebes ist als Altersvorsorge unzureichend. Die im Kaufpreis enthaltenen Preise für die Genehmigungen sind insbesondere im ländlichen Bereich drastisch zurückgegangen.
4. Der Anteil von Taxiunternehmern mit Migrationshintergrund ist in den Städten stark und in den ländlichen Bereichen zunehmend.
5. Neugründer im Gewerbe verfügen oftmals nicht über die erforderlichen kaufmännischen Kenntnisse. Viele schaffen die Prüfung vor der Industrie- und Handelskammer nur mühevoll.

6. Der Service ist häufig nicht ausreichend entwickelt. Gerade bei Neuanfängern im Taxigewerbe erfolgt die Akquisition zunehmend über den Preis.
7. Es sind Einzelfälle bekannt, dass der Verkauf des Unternehmens wegen Überschuldung erfolgt, die Anzahl der Insolvenzen ist steigend.
8. 2005 gab es durch die Gesundheitsreform einen erheblichen Umsatzrückgang im Bereich der Patientenbeförderung.
9. Die Regelungen zu Patientenbeförderungen sind z.T. auch heute noch so kompliziert, dass Patienten durch diese abgeschreckt werden und sich zunehmend durch Verwandte und Bekannte fahren lassen.  
Gleichzeitig steigt die Abhängigkeit des Taxi- und Mietwagengewerbes von den Krankenbeförderungen, da der Anteil der mit Privatpersonen (Verbraucher) und Geschäftsleuten absolvierten Beförderungsleistungen zurückgeht. Dieser beträgt häufig nur noch 50%.
10. Der Umfang der Patientenfahrten beträgt ca. 2 % des Ausgabenbereiches der Krankenkassen.
11. Dem Gutachter wurden entsprechende Vereinbarungen zu Beförderungstarifen für die AOK Rheinland-Hamburg, IKK Innungskrankenkasse Nordrhein, BKK 24, Knappschaft Bergheim, BKK Gesundheit Balingen, Arbeitsgemeinschaft der Rheinischen Betriebskrankenkassen Leverkusen, Techniker Krankenkasse, Deutsche Angestelltenkrankenkasse, KKH-Allianz, HEK – Hanseatische Krankenkasse zur Verfügung gestellt. Die Tarife liegen leicht unterhalb der Taxitarife.  
Die BARMER macht eigene Ausschreibungen für Serienfahrten. Ggf. muss hier der Patient zuzahlen.
12. Die Fachvereinigung beobachtet eine sinkende Anzahl der Fahrten von Privat- und Geschäftskunden. Dieses deckt sich auch mit den Rückgängen, die der DEHOGA Verband für Restaurants und Gaststätten beklagt.
13. Notwendige Tarifierhöhungen werden in der Politik häufig nicht in der erforderlichen Höhe und mit sehr langen Bearbeitungszeiten vorgenommen, während diese bei Omnibussen und Straßenbahnen sowie im Schienennahverkehr problemlos durchgewunken werden. Durch die Ausweitung des ÖPNV, durch Einsatz von Bussen u.a. bei Großveranstaltungen oder z.B. durch den Nachtexpress sowie durch den verbesserten Mobilisierungsgrad im privaten Bereich gehen Fahrgäste für immer verloren.
14. Eine Chance wird in Verkehren im Bereich von Anrufsammeltaxen, Linienersatzverkehren sowie in der Verlagerung des Schülerverkehrs auf Taxen gesehen.
15. Es gibt einen Wettbewerb zwischen dem Mietwagengewerbe und dem Taxigewerbe, der durch Verstöße gegen die Rückkehrpflicht, das Verbot des Bereithaltens und ähnliches dem Taxigewerbe erhebliche Probleme macht. Hier findet keine ausreichende Aufsicht durch die Straßenverkehrsbehörden statt.
16. Besondere Vorkommnisse im Gewerbe (Kundenunzufriedenheit) sind im ländlichen Bereich nicht auffällig zunehmend, in Großstädten dagegen sehr. Es gibt keine Schlichtungsstelle in der Fachvereinigung.
17. Zur Verbesserung des ungenügend ausgeprägten Servicegedankens gibt es vereinzelt Qualitätsoffensiven. In ländlichen Bereichen ist der Servicegedanke grundsätzlich noch besser ausgeprägt als in großen Städten und Ballungszentren.
18. Kostentreiber in den vergangenen Jahren waren insbesondere die Dieselposten, die Personalkosten und das Anheben der Pauschale bei geringfügig Beschäftigten von 25 % auf 30 %. Besonders drastisch wirken sich die in den letzten Jahren immensen Steigerungen der Kraftfahrzeughaftpflicht und der Vollkaskoversicherungen aus.
19. Der Mitgliedsbeitrag in der Fachvereinigung beträgt 17,00 € monatlich bzw. 8,50 € für Selbstfahrer ohne Mitarbeiter pro Betrieb zuzüglich 3,40 € pro Fahrzeug. (Beitragsstaffel lt. Beschluss der Delegiertentagung vom 5. Mai 2010).

Bewertung durch Gutachter:

Durch die Fachvereinigung wird die Situation im Gewerbe als zunehmend schwierig beschrieben. Insbesondere die fehlende Möglichkeit der Altersvorsorge aus regulär erwirtschafteten Erträgen und aus dem Betriebsverkauf sowie die Schaffung von Rücklagen für wirtschaftliche Rückschläge in Verbindung mit dem Rückgang unternehmerischer, insbesondere kaufmännischer Fähigkeiten, führt dazu, dass das Gewerbe in seiner Funktionsfähigkeit immer mehr bedroht sein wird.

In ländlichen Bereichen verläuft dieser Prozess gleichfalls, jedoch langsamer als in Großstädten und Ballungszentren.

**9.9. Interview mit Vertretern der Unternehmerschaft des Taxigewerbes im Rhein-Erft-Kreis**

Das gemeinsame Interview fand am 19.04.2010 in Bergheim mit drei, mit der Unteren Verkehrsbehörde abgestimmten, Taxiunternehmern statt.

Die Taxiunternehmer hatten sich zum Interview vorbehaltlos bereit erklärt, sie haben das Anliegen des Gutachters unterstützt und offen ihre Sicht auf das Gewerbe dargestellt.

Es waren beteiligt je ein Unternehmer der Standorte

Herr Wenzel, Bergheim und Elsdorf

Herr Lahnor, Hürth

Herr Naurath, Kerpen

und Herr Dr. Saß, Gutachter.

Die Aussagen werden anonymisiert wiedergegeben. Das Interview ist nicht autorisiert.

Die Anwesenden beschreiben die Situation im Taxigewerbe übereinstimmend wie folgt:

1. Die Unternehmen arbeiten eigenständig, es gibt keine gemeinsame Anrufzentrale, es gibt keine Abstimmungen im Gewerbe über die Auftragsakquisition und – durchführung.
2. Der zunehmende Einsatz von Mietwagen durch Taxibetriebe selbst und Mietwagenbetriebe ist ein erheblicher Wettbewerb zum Taxibetrieb. Auf Seiten der Mietwagen besteht keine Preisbindung, was sich bei Auftragsvergabe für Taxen nachteilig auswirkt. Die Mietwagen werden auch vereinzelt nicht gesetzeskonform eingesetzt (insbesondere Bereithaltung, Rückkehr zum Betriebssitz nach dem Auftragsende).
3. Es wird eine stärkere Regulierung und mehr Kontrolle durch die zuständigen Behörden zum Mietwageneinsatz gewünscht.
4. Der Wettbewerb innerhalb des Gewerbes nimmt zu. Dabei nehmen auch unlautere Wettbewerbsmethoden zu, wie z.B.
  - a) Beschäftigung von nicht zulässigem Fahrpersonal
  - b) Lohndumping durch Einsatz von Arbeitslosen und ALG II – Empfängern
  - c) Nichteinhaltung des Tarifes (z.B. 6 € pauschal für eine Stadtfahrt)
  - d) Nichtabrechnung und Nichterfassung von Beförderungsaufträgen
  - e) Einsatz von Mietwagen als Taxi.

Durch die Zollorgane wurden Kontrollen durchgeführt. Es wird von den zuständigen Ämtern des Landkreises mehr Kontrolle hierzu erwartet.

5. Kostentreiber sind insbesondere Instandhaltungskosten, Versicherungen, Dieseltreibstoff und Berufsgenossenschaft. Auf Grund der Entwicklung der fahrerischen Fähigkeiten beim Fahrpersonal, insbesondere bei Aushilfen, steigt die Schadensquote mit entsprechenden Einflüssen auf den Schadensfreiheitsrabatt in der Versicherung und in

- den Reparaturkosten. E-Cash als Zahlungsform führt zu Mehrbelastungen und ist wegen der geringen Nachfrage auf Kundenseite unwirtschaftlich.
6. Es ist gutes Stammpersonal vorhanden, die Qualität der Aushilfsfahrer ist differenziert. Nachts fahren auch Fahrer mit Migrationshintergrund, es gibt bei der Bevölkerung keine Akzeptanzprobleme. Entlohnung erfolgt überwiegend auf Basis von Stundenlöhnen.
  7. Der Umfang an Tätigkeiten zur unternehmerischen Führung des Betriebes nimmt zu bzw. verursacht steigende Kosten, wenn Leistungen hierzu extern vergeben werden (z.B. ELENA).
  8. Besondere Qualitätsoffensiven zur Erhöhung der Kundenzufriedenheit werden als individuelle, unternehmerische Einzelmaßnahmen gesehen.
  9. Der „Preis“ einer Genehmigung ist von der Ertragssituation abhängig und bewegte sich in den zurückliegenden Jahren zwischen 5 und 30T€..
  10. Der Taxitarif sollte häufiger angepasst werden.
  11. Der Taxiverkehr wird im Vergleich zum liniengebundenen ÖPNV nicht ausreichend wahrgenommen.
  12. Krankenfahrten haben nach wie vor eine große Bedeutung für das Gewerbe, z.T. werden diese durch nicht ortsansässige Unternehmen ausgeführt.

#### Bewertung durch Gutachter:

Die wirtschaftliche Situation im Gewerbe ist differenziert, grundsätzlich verschlechtert sie sich kontinuierlich.

Eine Bedrohung der Funktionstüchtigkeit des Taxigewerbes kann in der augenblicklichen Lage nicht abgeleitet, aber auch nicht ausgeschlossen werden.

#### **9.10. Interview mit dem Zoll betreffs Schwarzarbeit im Gewerbe**

Das Interview fand am 16.08.2010 im Hauptzollamt (HZA Köln) in Köln statt. Teilnehmer waren Herr Platzbäcker, Zolloberamtsrat, Fachgebietsleiter, Finanzkontrolle Schwarzarbeit, Prüfungen und Ermittlungen und Herr Dr. Saß, Gutachter. Das Interview ist autorisiert.

Herr ZOAR Platzbäcker beschreibt die Situation im Taxigewerbe wie folgt:

1. Zum Zuständigkeitsbereich des HZA Köln gehören die kreisfreien Städte Köln, Leverkusen und Bonn sowie die Landkreise Rhein-Erft-Kreis, Oberbergischer Kreis, Rheinisch-Bergischer Kreis und Rhein-Sieg-Kreis. Eine separate und spezielle Aussage zum Rhein-Erft-Kreis erfolgte nicht, es gibt jedoch keine wesentlichen Unterschiede in den einzelnen Zuständigkeitsbereichen zwischen den Landkreisen, so dass die nachfolgenden Aussagen auch für den Rhein-Erft-Kreis zutreffen. Sämtliche Aussagen zu Unternehmen erfolgten anonymisiert.
2. Kontrollen betreffs Schwarzarbeit werden auch im Taxigewerbe seit einigen Jahren routinemäßig durchgeführt. Es erfolgen planmäßige Kontrollen und Verdachtskontrollen, z.B. auf Anforderungen von Ämtern, der Finanzverwaltung, der Berufsgenossenschaft oder auf Grund von sonstigen Hinweisen, auch aus dem Gewerbe. Es werden auch Großkontrollen durchgeführt.
3. Operativ kontrolliert werden Taxen vorwiegend an Standplätzen, ergibt sich ein Anfangsverdacht, werden die Kontrollen auch in den Taxibetrieben durchgeführt.
4. Ermittelt wird u.a. insbesondere wegen
  - a. illegaler Beschäftigung von Personen ohne entsprechende Arbeitserlaubnis

- b. unterlassener Anzeige von versicherungspflichtiger Beschäftigung bei den Einzugsstellen der Sozialversicherung durch die Arbeitgeber und/oder durch die Arbeitnehmer
  - c. Falschangabe zum Status der Beschäftigung als Selbstständiger (Scheinselbstständigkeit)
  - d. der Vergütung von Arbeitslosen und ALGII-Empfängern über die zulässigen Freibeträge hinaus durch Barzahlung
  - e. des Umfanges der tatsächlich geleisteten Arbeitszeit in Verbindung mit Nichtabführung oder Verkürzung von Steuern und Sozialversicherungsabgaben
  - f. der Ordnungsmäßigkeit der Abrechnung von Beförderungsleistungen, deren Erfassung und Nachweis im Zusammenhang mit der Verkürzung der Umsatzsteuer, Einkommenssteuer und Lohnsteuer steht
  - g. Verstöße gegen das Arbeitszeitgesetz (häufig 12 Arbeitsstunden täglich), Ausweis von Arbeitszeit als Bereitschaftszeit
  - h. Vermischung der Dienstleistung zwischen Taxi- und Mietwageneinsatz – Mietwagen werden wie Taxis betrieben.
5. Das Gewerbe befindet sich in wirtschaftlichen Schwierigkeiten, der einzelne Unternehmer muss mit der Gesamtheit mithalten, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Der Konkurrenzdruck ist sehr groß, u.a. durch Mietwagen, sogenannte Minicarbetriebe.
  6. Die Situation ist im ländlichen Bereich nicht so gravierend wie in den kreisfreien Städten.
  7. Bei den Prüfungen wird anhand der Aussagen und Unterlagen zunächst oft nur festgestellt, dass ALG I und ALG II – Empfänger offiziell nicht mehr Stunden fahren, als dies zulässig ist. Die Realität sieht aber häufig anders aus. Es wird über den zulässigen Stundenumfang hinaus gefahren und das Entgelt „cash“ ausgezahlt. Diese Sachverhalte sind im Rahmen der Prüfungen nur schwer nachzuweisen, eigentlich nur mit einer Durchsuchung im Ermittlungsverfahren. Somit bilden in diesen Fällen Arbeitgeber und Arbeitnehmer eine „Zweckgemeinschaft“, weil der eine weniger Sozialversicherungsbeiträge zahlen und der andere keine Kürzungen befürchten muss.
  8. Mit dem 01.01.2009 wurde die Sofortmeldepflicht eingeführt und ist als Ordnungswidrigkeit verfolgbar und wird seit dem 01.07.2009 auch geahndet. Hier ist festzustellen, dass der Verstoß gegen diese Vorschrift erschreckend hoch ist. Das betrifft jedoch nicht nur die Sofortmeldepflicht des Taxi- und Mietwagengewerbes sondern auch andere Gewerbe.
  9. Unternehmer und Arbeitnehmer arbeiten bei Verstößen oft eng zusammen, so dass hierdurch die Kontrollen erschwert werden. Große Teile des Gewerbes reagieren bei Beginn von Verkehrskontrollen sehr schnell und versuchen, sich den Kontrollen zu entziehen oder zulässiges Personal einzusetzen. Es sind Manipulationen an Geräten zum Leistungsnachweis (z.B. Kilometerzähler) bekannt.
  10. Der Umfang der gesetzeswidrigen Tätigkeiten ist zurzeit vergleichbar mit dem Gastgewerbe und dem Baugewerbe und liegt mit diesen gemeinsam an der Spitze.
  11. Im gesamten Bereich des Hauptzollamtes wurden im Taxigewerbe aus Kontrollergebnissen heraus Ermittlungen durchgeführt, die zu Strafen und Bußgeldern geführt haben. Es laufen weitere Strafverfahren.

Aus den Ermittlungen schlussfolgert der Interviewpartner des Hauptzollamtes Köln, dass

1. Leistungsmissbrauch und Leistungsbetrug, Beschäftigung von Arbeitnehmern unter Vorenthaltung von Sozialversicherungsbeiträgen / Hinterziehung von Lohnsteuer und andere Verstöße nach Punkt 4 im Taxigewerbe des Landkreises Rhein-Erft stark verbreitet sind.
2. Diese Verstöße - überwiegend auf Grund von Bereicherungsabsicht einzelner - erfolgen, jedoch zwingt sie der Wettbewerbsdruck hierzu auch teilweise.

Bewertung durch Gutachter:

Eine Bedrohung der Funktionstüchtigkeit des Taxigewerbes kann in der augenblicklichen Lage nicht abgeleitet, aber auch nicht ausgeschlossen werden.

**Anmerkungen des Gutachters zur Schwarzarbeit**

Durch das Gewerbe selbst, Gewerbevertretungen und durch die Zollorgane wird das Problem thematisiert.

Entsprechende Veröffentlichungen, insbesondere der Bericht der vom BLFA Straßenpersonenverkehr am 27. März 2001 eingesetzten Arbeitsgruppe zur Untersuchung der Schwerpunktaktion von Staatsanwaltschaft und Zollorganen im Taxen- und Mietwagengewerbe in Osnabrück, sind bekannt.

Untersuchungen in diese Richtung sind nicht Gegenstand dieses Gutachtens.

Gutachter sieht jedoch bei einem Teil des Gewerbes wirtschaftliche Zwänge für Verstöße.

Der Wettbewerb durch das Mietwagengewerbe, der Zugang zum Mietgewerbe und die Ausreichung von Mietwagengenehmigungen können nicht gegen das PBefG durch die Behörde reguliert werden.

Andererseits erfüllt das Taxigewerbe auf Grund der Betriebspflicht, der Beförderungspflicht und der Tarifpflicht öffentlich rechtliche Aufgaben und verdient einen besonderen Schutz.

Gutachter empfiehlt, das Hamburger Modell im Landkreis umzusetzen und hohe Anforderungen an die Zuverlässigkeit der Unternehmer anzulegen.

**9.11. Anmerkungen der Unternehmer in den Erhebungsbögen**

Die Unternehmen haben in den Erhebungsbögen Anmerkungen zur Situation im Unternehmen und im Gewerbe gemacht. Durch Gutachter wurden sie im Originaltext nach folgenden Gruppen zugeordnet (auch Mehrfachnennungen sind möglich). In Klammern geschriebene Worte sollen zur Verständlichkeit beitragen. Sie ergeben sich aus den Zusammenhängen der Ausführungen.

Erträge, Kosten

- zu hohe Steuern, zu viel Papierkrieg, zu hoher Verwaltungsaufwand
- Umsätze pro Fahrt zu gering
- stark steigende Kfz Kosten,
- steigende Kosten- Werkstatt, Kraftstoff, Versicherung, Lohn
- überhöhte Kraftstoff- und Betriebskosten
- Taxitarife nicht der Kostenentwicklung angepasst
- zu geringer Taxitarif

Markt, Auftragslage, Nachfrage

- Zunahme unzuverlässiger Kunden (Fehlfahrten), sinkende Zahlungsmoral
- zu geringe Anzahl von Fahrten

- bin seit Jahren auf der Warteliste (für) ... Taxigenehmigung; durch steigende Aufträge kann man ersehen, dass genug Potential vorhanden ist
- aufgrund zu weniger Konzessionen ist es uns nicht möglich, die angebotenen Taxistände zu bedienen
- es fehlt eine Taxizentrale, um die Aufträge Krankenhaus, Personenbeförderung gerecht zu verteilen, ich würde hierfür eine monatliche Gebühr zahlen. Einzelunternehmer (sind) benachteiligt
- seit 22 Jahren erst eine Taxikonzession erhalten, betreibe aber seit Jahren ... Mietwagen, würde gerne MW gegen Taxi tauschen, da diese wirtschaftlicher sind. Die Fahraufträge würden steigen und die Leerkilometer sinken. Wir könnten öfter den Taxistand anfahren
- Beschränkung Taxikonzessionen. Ständige Erweiterung des Fuhrparks auf Grund der steigenden Nachfrage
- durch willkürliche Festlegung der Konzessionszahl ist der steigende Bedarf nur durch Mietwagen zu erfüllen. Bei Mietwagen muss bei gleichem Preis der höhere MWST Satz abgeführt werden
- es ist ein Skandal, wenn Schüler- und Krankenfahrten zu Dumpingpreisen an auswärtige Mietwagenunternehmen vergeben werden und gleichzeitig bei der Gewerbesteuer die Hand aufgehoben wird
- zu viele Unternehmer für die Einwohnerzahl ..., Mietwagen müssen mehr kontrolliert werden, sie halten sich nicht an die Rückkehrpflicht
- (schlechte) Wirtschaftslage
- zu viele Leerkilometer, zu viele erteilte Mietwagenkonzessionen für Neuunternehmer
- bestehende und neu gegründete Mietwagenunternehmen
- Hauptproblem sind Mietwagenunternehmen

#### Patientenfahrten

- Ausschreibungen der BEK für Krankentransporte im Internet
- Mietwagenunternehmer, die Krankentransporte für 0,60 Euro anbieten
- es fehlt eine Taxizentrale, um die Aufträge Krankenhaus, Personenbeförderung gerecht zu verteilen; ich würde hierfür eine monatliche Gebühr zahlen. Einzelunternehmer benachteiligt
- Ausschreibungsverhalten BEK und öffentliche Hand. Es ist nahezu unmöglich, bei Einhaltung der vorgeschriebenen Preise an öffentliche Aufträge zu kommen
- Ausschreibung Barmer keine freie Patientenwahl für Beförderungsunternehmen.
- es wird über den Patienten entschieden, nur der billigste (Anbieter) wird genommen, keine Qualitätskontrolle der Unternehmen, Fahrer ohne Ortskenntnisse, schlechte Verständigung (Migration)

#### (unlauterer) Wettbewerb

- Niedrigfahrpreis der Mitwettbewerber
- die vielen Mietwagen machen den Taxen durch Preisdumping das Leben schwer
- unlauterer Wettbewerb
- Mietwagenunternehmer, die Krankentransporte für 0,60 Euro anbieten
- Mietwagen
- Schwarzfahrer
- es werden zu viele Mietwagen zugelassen, die mindestens 30 – 50 % unter Tarifpreis fahren
- diese (Mietwagen-) Unternehmen werben im öffentlichen Telefonbuch unter Taxiunternehmen (Hürth)
- reine Mietwagenunternehmen, die nach ungesetzlichen Methoden arbeiten

- Preisdumping- (Mietwagenunternehmen) die an Taxiplätzen aufnehmen und weit unter Tarif fahren und sich nicht an die Vorschriften halten
- zu viele Mietwagen, unberücksichtigt sind nicht gemeldete MW (Privatwagen)
- sie (Mietwagen) nehmen im Fahrzeug per Handy Kundenbestellungen an, sie haben keine Zentrale eingerichtet, taxispezifische Merkmale (sind) verboten. Darunter gehört auch die in NRW geforderte Farbe für Taxen oder die Tarifpflicht für Taxen
- Dumpingpreise durch konzessionierte und illegale Mietwagen
- unrechtmäßige Konkurrenz durch Mietwagenunternehmen

#### Verwaltung

- bin seit Jahren auf der Warteliste (für) ... Taxigenehmigung, durch steigende Aufträge kann man ersehen, das genug Potential vorhanden ist
- aufgrund zu weniger Konzessionen ist es uns nicht möglich, die angebotenen Taxistände zu bedienen
- Bürokratie
- es werden zu viele Mietwagen zugelassen, die mindestens 30- 50% unter Tarifpreis fahren
- keine Qualitätskontrolle der Unternehmen, Fahrer ohne Ortskenntnisse, schlechte Verständigung (Migration)
- wir haben nur eine Genehmigung bekommen. Manche Unternehmer haben Taxikonzessionen in der Schublade liegen, die sie nicht gebrauchen, geben sie aber leider nicht ab
- zu viele Unternehmer für die Einwohnerzahl ..... Mietwagen müssen mehr kontrolliert werden, sie halten sich nicht an die Rückkehrpflicht
- Taxitarife nicht der Kostenentwicklung angepasst
- zu geringer Taxitarif
- es ist ein Skandal, wenn Schüler- und Krankenfahrten zu Dumpingpreisen an auswärtige Mietwagenunternehmen vergeben werden und gleichzeitig bei der Gewerbesteuer die Hand aufgehoben wird
- Ausschreibungsverhalten .... öffentliche Hand. Es ist nahezu unmöglich, bei Einhaltung der vorgeschriebenen Preise an öffentliche Aufträge zu kommen.

#### Gewerbe intern

- die AST-Fahrten sollten über die anderen Taxiunternehmen verteilt werden
- es würde vieles erleichtern, wenn die Unternehmer besser zusammenarbeiten
- bessere Verteilung der Fahraufträge (z.B.) Krankenhaus
- es fehlt eine Taxizentrale, um die Aufträge Krankenhaus (in der) Personenbeförderung gerecht zu verteilen; ich würde hierfür eine monatliche Gebühr zahlen
- unlauterer Wettbewerb
- Mangel an qualifizierten Mitarbeitern
- ich fühle mich als Einzelunternehmer benachteiligt.

Auf die Frage, ob die Zahl der Genehmigungen im Taxiverkehr angemessen ist, wurde durch 40 Unternehmer wie folgt geantwortet.

	Zu niedrig	Genau richtig	Zu hoch
Anzahl	10	19	11
Erforderliche Veränderung um	1,5 bis 3,5 Genehmigungen (im Durchschnitt 2,6)		1 bis 18 Genehmigungen (im Durchschnitt 6)

**Tabelle 9** Erwartungen der Unternehmen zur Veränderung der Genehmigungsanzahl

	Anzahl der Genehmigungen			Zahl der Genehmigungen sollte	
	zu niedrig	genau richtig	zu hoch	um ( ) erhöht	um ( ) verringert
Bedburg	0,0	2,0	0,0	0,0	0,0
Bergheim	0,0	3,0	0,0	0,0	0,0
Brühl	3,0	1,0	0,0	9,5	0,0
Elsdorf	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0
Erfstadt	1,0	1,0	2,0	2,0	7,0
Frechen	1,0	4,0	2,0	1,5	6,0
Hürth	0,0	2,0	1,0	0,0	0,0
Kerpen	3,0	1,0	1,0	6,0	4,0
Pulheim	1,0	1,0	4,0	0,0	24,0
Wesseling	1,0	4,0	1,0	1,5	4,0

Tabelle 10 Erwartungen der Unternehmen zur Veränderung der Genehmigungsanzahl nach Standorten

Damit halten 10 der bestehenden Unternehmen die Erhöhung, 20 die gleichbleibende Zahl von Genehmigungen und immerhin 11 eine Reduzierung der Genehmigungsanzahl für angemessen.

Überwiegendes Interesse an der Erhöhung besteht in Brühl und Kerpen.

Ausgehend von den zur Auswertung herangezogenen Unterlagen kann Gutachter dem nur in Brühl folgen.

### 9.12. Mietwagenbestand

Die jahresgenaue Entwicklung des Mietwagenbestandes konnte nicht eindeutig rückverfolgt werden.

Mit Stand Mai 2010 bestanden 33 reine Mietwagenbetriebe ohne Taxigenehmigung mit 84 Mietwagengenehmigungen. Diese untersuchten Betriebe haben die Zahl der Fahrzeuge von 2005 bis 2010 von 27 auf 98 erhöht. In welchem Umfang im gleichen Zeitraum Mietwagenbetriebe den Markt verlassen haben, konnte im Gutachten nicht nachvollzogen werden.

Daneben haben 29 Taxibetriebe 98 Mietwagen. Das stellte nach Erfahrung des Gutachters i.d.R. ein Ausweichen im Bereich der Krankenfahrten bzw. den Ersatz für nicht erteilte Taxigenehmigungen dar. Diese Aussage kann aber nicht quantifiziert werden.

Damit waren mit Stand Mai 2010 182 Mietwagengenehmigungen erteilt. Die Anzahl Taxi und Mietwagen ist nahezu gleich groß.

Die Einsatzstruktur der Mietwagen ist allerdings sehr differenziert.

Der nicht gesetzeskonforme Einsatz der Mietwagen und der Preisdruck stellen einen erheblichen Wettbewerb zum Taxigewerbe dar (vgl. Interviews Gewerbe, Zoll und Fachvereinigung).

### **9.13. Unternehmerische Vorausplanung**

Die überwiegende Mehrzahl der befragten Unternehmer will den Taxibetrieb fortführen und immerhin ein Viertel will erweitern.

	2010	
	Anzahl	in Prozent
Betrieb fortführen	28	67 %
Betrieb erweitern	10	24 %
Betrieb schließen	2	5 %
Keine Angaben	2	5 %

**Tabelle 11 Planungen zur Unternehmensfortführung durch die Unternehmer**

Eine zukünftige Unternehmensschließung bzw. ein -verkauf wird aus Altersgründen erfolgen.

Hieraus ist keine Bedrohung des Gewerbes - auch zukünftig nicht - abzuleiten.

### 10. Bewertung zur Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes

In folgender Tabelle fasst der Gutachter seine Untersuchungen vorläufig zusammen.

	Bewertung		Untersuchungszeitraum					zukünftig				
	Was	Beurteilung	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
5.1.	Nachfrage (Anzahl der Beförderungsaufträge)	Anzahl der Fahrten nahezu konstant			X					X		
5.2.	Nachfragestruktur	Auftragsstruktur stabil			X					X		
6	Taxidichte und Kaufkraft											
6.1	Taxidichte, Mietwagendichte	unbedenklich, gut auch im Vergleich zu anderen LK			X					X		
	Kaufkraft	überdurchschnittlich gut		X				X				
7.	Beurteilung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit				X					X		
7.1.	Entwicklung von Umsätzen, Kosten, Gewinnen	enge Bindung der Kosten an Umsätze				X					X	
7.2.	Einflussfaktoren auf Nachfrage											
7.2.1.	gestützte Verkehre	keine			X					X		
7.2.2.	ÖPNV				X					X		
7.2.3.	AST	hoher Anteil, Zukünftig ungewiss		X						X	X	
7.3.	Besonderheiten der Kostenentwicklung	kontinuierlich steigend, schneller steigend als Erlöse			X	X					X	
7.4.	Besonderheiten der Gewinne	hoher Anteil Unternehmen mit unzureichenden Gewinnen				X					X	
7.5.	Fahrleistung der Fahrzeuge pro Jahr	stabil, auf hohem Niveau			X					X		
	Einsatzzeit der Unternehmer	auf sehr hohem Niveau gleichbleibend			X					X		
	Einsatzzeit der Fahrzeuge pro Tag	leicht ansteigend, auf hohem Niveau			X					X		
8.	Anzahl und Ursachen der Geschäftsaufgaben	Geschäftsaufgaben überwiegend nicht aus wirtschaftlichen Gründen bzw. unklar			X					X		
9.	sonstige Kriterien											
9.1.	Wartezeit der Kunden	leicht auffällig > 10 Minuten			X					X		
9.2.	Warteliste	Liste 1: groß Liste 2: groß tatsächlicher Bedarf unklar			X					X		
9.3.	technischer Zustand der Fahrzeuge	gleich bleibend hoch		X					X			
9.4.	Zahlungsverpflichtungen	keine		X						X		
9.5.	Vorsorgefähigkeit	auf sehr niedrigem Niveau					X					X
9.6.	Reproduktion Fahrzeuge	ist gesichert, sehr guter Altersdurchschnitt, rechtzeitige Reproduktion geplant		X					X			
9.7.	Interview IHK	keine Erhöhung Genehmigungszahl, eher Rücknahme empfohlen			X	X				X	X	

	Bewertung		Untersuchungszeitraum					zukünftig				
	Was	Beurteilung	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
9.8.	Interview Fachvereinigung				X	X				X	X	
9.9.	Interview Unternehmerschaft				X	X				X	X	
9.10.	Zoll	keine Bedrohung, aber weiter beobachten			X					X		
9.11.	Unternehmer in Erhebungsbögen	sehr viele kritische Anmerkungen			X	X				X	X	
9.12.	Mietwagenbestand	stark zunehmend und unlauterer Wettbewerb				X					X	
9.13.	unternehmerische Vorausplanung				X					X		

- 1 spricht stark gegen eine Bedrohung
- 2 spricht gegen Bedrohung
- 3 keine Bedrohung vorhanden oder absehbar
- 4 geringe Bedrohung vorhanden oder absehbar
- 5 massive Bedrohung und Gefährdung vorhanden oder absehbar

**Tabelle 12 Zusammenfassende Bewertung zur Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes**

Gutachter sieht die gegenwärtige Situation im Gewerbe sehr widersprüchlich. Viele untersuchte Sachverhalte lassen keine Bedrohung des Gewerbes erkennen. Das Gewerbe war in der Vergangenheit immer in der Lage, die Aufgaben zu erfüllen und sich zu reproduzieren. Viele Gründe sprechen für ein funktionierendes Gewerbe, insbesondere:

1. kaum Geschäftsaufgaben aus wirtschaftlichen Gründen
2. viele Bewerber auf Warteliste II
3. viele Bewerber auf Warteliste I
4. es wurden mit einer Ausnahme immer Unternehmensnachfolger gefunden; für die Genehmigung wird i.d.R. ein Entgelt bezahlt
5. gute Reproduktionsfähigkeit des Fahrzeugbestandes
6. guter technischer Zustand des Fuhrparks
7. keine Verbindlichkeiten an öffentlichen Abgaben.

In einzelnen Bereichen sieht Gutachter jedoch ernsthafte Anzeichen für eine Bedrohung, so zum Beispiel:

1. die in einer nicht geringen Anzahl von Unternehmen ausgewiesenen sehr geringen Gewinne, auch im Verhältnis zum Bundesdurchschnitt, und das damit fehlende Vermögen, in zahlreichen Betrieben die Vorsorge abzusichern und einen ausreichenden Lebensunterhalt zu gewährleisten
2. die langfristige schwache, wahrscheinlich nicht ausreichende Einnahmenentwicklung im Verhältnis zu den wachsenden Kosten
3. der zunehmende Mietwagenbestand.

**Gutachter sieht daher summarisch eine zukünftige Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes.**

## 11. Kalkulation der Vollkosten

Zur Fahrzeugkostenrechnung vergleiche die in der nachfolgenden Tabelle getroffenen Annahmen.

Angenommen wird ein selbstfahrender Taxiunternehmer ohne fest angestellte Mitarbeiter. Es werden ortsübliche Lohnkosten und Unternehmerlohn kalkuliert, das entspricht den Grundsätzen einer ordnungsgemäßen Kalkulation.

Alle Angaben sind Netto ohne Mehrwertsteuer.

### I. Variable Kosten

Kraftstoffkosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durchschnittsverbrauch: 10 l Diesel /100 km</li> <li>erwarteter Einkaufspreis: 0,95 €/Liter</li> <li>Jahresfahrleistung: 66.000 km</li> </ul>
Öl und Schmierstoffe	<ul style="list-style-type: none"> <li>0,5 Liter Öl je 1.000 km Fahrleistung zum Preis von 8,00 €</li> </ul>
Reparatur und Wartung	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.000,00 €/Jahr zzgl. Eichung Fahrpreisanzeiger und HU sowie Wagenpflege 1)</li> </ul>
Reifen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kaufpreis für 1 Satz Reifen: 440,00 €</li> <li>Reifenlaufleistung: 60.000 km</li> </ul>

### II. Fixe Kosten

Werteverbrauch	<p>Der Werteverbrauch wird als kalkulatorische Abschreibung ausgehend von folgenden Angaben ermittelt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nettokaufpreis: 30.000 €</li> <li>Restwert nach 5 Jahren, ca. 250.000 km: 5.000,00 €</li> <li>Fahrzeugtausch nach 5 Jahren</li> </ul>
Kapitalverzinsung	nach anerkannten Grundsätzen der Kalkulation ermittelt aus ½ Kaufpreis und Umlaufmitteln mit einer Verzinsung von 4,0 %
Personalkosten	<p>Grundlage sind ortsübliche Personalkosten für 1 angestellten Mitarbeiter einschließlich der AG-Sozialversicherungskosten</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2.000 € Arbeitgeberbrutto pro Monat</li> </ul>
Unfallversicherung in der Berufsgenossenschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>für den Unternehmer: 368,00 €/Jahr <sup>1)</sup></li> <li>für die Mitarbeiter: in den Personalkosten enthalten</li> </ul>
Kfz-Steuer	<ul style="list-style-type: none"> <li>nach Kfz-Steuergesetz</li> </ul>
Fachvereinigung	<ul style="list-style-type: none"> <li>216,92 € pro Jahr</li> </ul>
IHK	<ul style="list-style-type: none"> <li>248,35 € pro Jahr</li> </ul>
Garagenmiete	<ul style="list-style-type: none"> <li>ortsüblich: 40,00 €/Monat</li> </ul>
Versicherungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>nach Aussage Fachvereinigung und Unternehmer</li> </ul>
Allgemeine Verwaltungskosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>durch Gutachter bewertet</li> </ul>
Einsatztage pro Jahr	<ul style="list-style-type: none"> <li>es wird mit 310 Einsatztagen pro Jahr geplant <sup>1)</sup></li> </ul>
Unternehmerlohn	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es wird ein zusätzlicher Unternehmerlohn in Höhe der Vorsorgeaufwendungen kalkuliert. Das heißt, das Einkommen des selbstfahrenden Unternehmers entspricht den Lohnkosten eines angestellten Kraftfahrers zzgl. der privaten Vorsorgeaufwendungen. Wirtschaftliches Gesamtrisiko, Rücklagen und eine zusätzliche Kapitalverzinsung werden nicht besonders zusätzlich berücksichtigt.</li> </ul>

Tabelle 13 Annahmen für die Vollkostenrechnung in der Fahrzeugkostenkalkulation

Der Unternehmerlohn ist der Lohn für die Mitarbeit des Unternehmers im Unternehmen über seine eventuelle Fahrtätigkeit hinaus und berücksichtigt gleichzeitig das unternehmerische Risiko, Rücklagen, Kapital für Erweiterungen und die wirtschaftsübliche Verzinsung des eingesetzten privaten bzw. betrieblichen Kapitals und stellt neben dem kalkulierten Fahrerlohn die Quelle seiner Privatentnahme dar.

Ausgehend von dieser Kalkulation ergeben sich:

- variable Kosten pro Kilometer 0,15 €/km
- fixe Kosten pro Einsatztag ohne Unternehmerlohn 131,24 €/Einsatztag.

Aus der so durchgeführten Fahrzeugkostenkalkulation ergibt sich eine Vollkostendeckung ohne Vorsorge von ca. 50,2 T€ Jahresumsatz, mit Einbeziehung der Vorsorge in Höhe von 52,6 bis 59,4 T€ je nach Betriebsstruktur.

Der angebotene Weg der Nachfrageprognose, ausgehend vom Auswertzeitraum und der Prognose der künftigen Entwicklung der Nachfrage im Rhein-Erft-Kreis gesamt, kann nicht realisiert werden, da nicht für den gesamten zurückliegenden Auswertzeitraum die Zahl der Taxi- und der Mietwagengenehmigungen zurück verfolgbar waren.

Es werden daher Umsätze und Vollkosten je Genehmigung gegenüber gestellt.

## 12. Zusammenfassung und Empfehlung

Es folgt eine zusammenfassende Darstellung der bisherigen Aussagen, eine Bewertung der gegenwärtigen und zukünftigen Situation (auch wiederholend) und Empfehlungen zur Anzahl der Genehmigungen.

Einige nachfolgende Bilder wiederholen sich, dienen aber der besseren Lesbarkeit und werden nur verkleinert dargestellt.

Der Gutachter hat insbesondere berücksichtigt die Forderungen entsprechend § 13 Abs. 4 PBefG:

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

Weitere Einflussfaktoren und Informationen zur Situation im Gewerbe sind im Kapitel 9 untersucht worden und in das Gutachten eingeflossen.

Die Betrachtung der nach Personenbeförderungsgesetz § 13 Abs. 4 zu untersuchenden Kriterien sowie die Untersuchung der im Gutachten weiter dargestellten Sachverhalte ergeben kein einheitliches Bild.

Es gibt eine Reihe von Sachverhalten, die dafür sprechen, dass das Gewerbe gegenwärtig nicht bedroht ist und es auch zukünftig in seiner Gesamtheit nicht sein wird. Dazu zählen insbesondere:

nach § 13 Abs. 4 PBefG

- die Taxidichte in Verbindung mit der Kaufkraft der Region
- die Nachfrage, auch durch Einbindung in den AST

und die sonstigen Kriterien

- technischer Zustand der Fahrzeuge
- keine vorhandenen langfristigen offenen Zahlungsverpflichtungen der Unternehmen
- die gute aktuelle Reproduktion des Fahrzeugbestandes
- die unternehmerischen Vorausplanungen zur Fortführung des Gewerbes.

Anzeichen dafür, dass das Gewerbe bedroht ist und auch zukünftig bedroht sein wird, sind insbesondere:

nach § 13 Abs. 4 PBefG

- die enge Anlehnung der Kostenentwicklung an die Entwicklung der Einnahmen
- die langjährige unzureichende Gewinnsituation eines nicht unerheblichen Teiles des Gewerbes
- die ungenügende Vorsorgefähigkeit eines nicht unerheblichen Teiles der Unternehmung

und das sonstige Kriterium

- die Entwicklung des Mietwagenbestandes und der nicht immer korrekte Wettbewerb der Mietwagen.

Diese Bewertung trägt der besonderen Bedeutung des Gewerbes und den Anforderungen an das Gewerbe als Teil der Daseinsvorsorge im ÖPNV Rechnung.

Da sich kein klares Bild abzeichnet, ist durch den Gutachter eine Abwägung vorzunehmen.

Dabei ist es unbedingt angebracht, den gesamten untersuchten Zeitraum und nicht nur die unmittelbare Vergangenheit zu betrachten.

Nachfolgende Bilder wiederholen sich, dienen aber der besseren Lesbarkeit und werden nur verkleinert dargestellt

Die Einnahmen je Genehmigung ergeben von 2000 bis 2009 eine „Badewannenkurve“, d.h., die Einnahmen sind Mitte der 1980er Jahre erheblich um ca. 10 % zurückgegangen, maßgeblich mit verursacht durch das Gesundheitsmodernisierungsgesetz und steigen seit Ende der 1980er Jahre wieder an, wobei bereits in 2008 und stärker in 2009 ein Abfall, wahrscheinlich durch die Auswirkungen der Finanzkrise verursacht, zu beobachten ist. Das Einnahmenniveau Ende der 1980er liegt nur unwesentlich über den Einnahmen aus 2000. Diese Verläufe kennt Gutachter auch aus anderen eigenen Gutachten und aus Veröffentlichungen des Bundesverbandes.

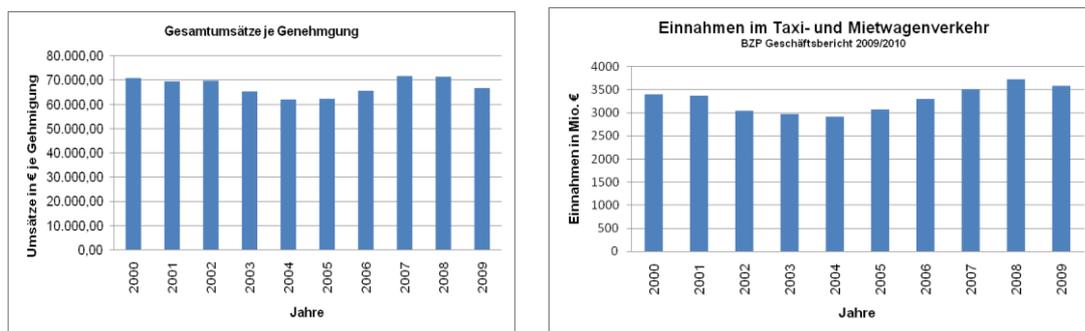


Abbildung 32 Entwicklung der Gesamtumsätze je Genehmigung und Jahr im Rhein-Erft-Kreis und in der BRD

Die Prognose zur Entwicklung der Umsätze je Genehmigung zeigt auf, dass nicht mit einem stetig steigenden Anstieg der Nachfrage zu rechnen ist. Kurzfristige Zuwächse in Phasen der Konjunktur schließen das nicht aus.

Sehr bedenklich ist in diesem Zusammenhang, dass die Kosten unverhältnismäßig nahe an die Einnahmen angepasst verlaufen müssen.

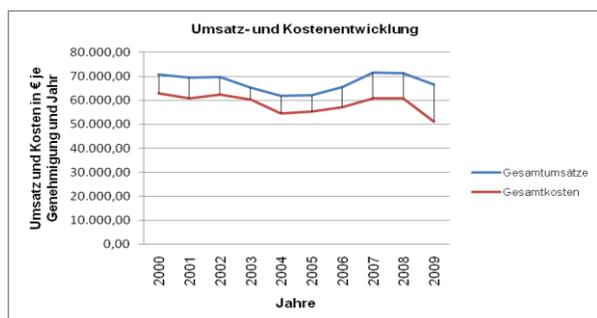


Abbildung 33 Entwicklung der Gesamtumsätze und Kosten je Genehmigung und Jahr im Rhein-Erft-Kreis

Dieses ist wegen des hohen Anteils Fixkosten im Gewerbe im Wesentlichen nur durch Einsparungen in den Personalkosten und im Unternehmerlohn und in einer Vorsorgezurückhaltung des Unternehmers nachvollziehbar. Einsparpotentiale bei variablen Kosten sind wegen der nahezu konstanten Fahrleistungen nicht ausreichend. Die Einsparungen in den Personalkosten und der Kostendruck bereiten dem Gewerbe in der Qualität und in der Schadensquote und damit bei den Versicherern erhebliche Probleme.

Die dargestellte Gewinnstruktur zeigt, dass ein nicht unwesentlicher Teil des Gewerbes über lange Zeiträume nur ungenügend Gewinn erwirtschaftet hat. Der Gewinn erscheint Gutachter zur kontinuierlichen, stetigen Reproduktion nicht ausreichend. Darin wird eine wesentliche Bedrohung gesehen. Gewinne unter 10 T€ sind über einen längeren Zeitraum völlig ungenügend. Sie machen aber 25 % bis 30 % pro Jahr aus.

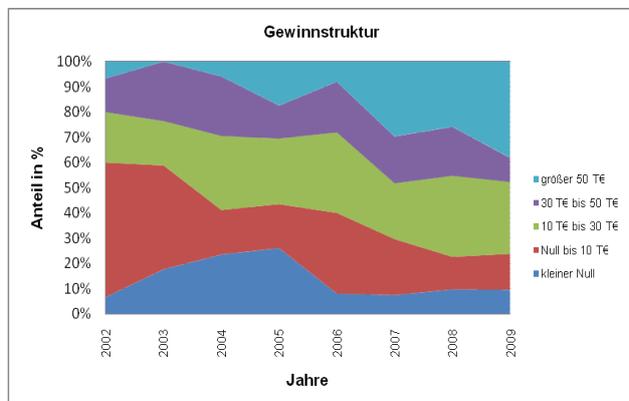


Abbildung 34 Gewinnstruktur der Unternehmen im Rhein-Erft-Kreis

Das Taxigewerbe hat in der Vergangenheit auf steigende Beförderungsnachfrage durch Einsatz von Mietwagen reagiert. Es muss damit den Mehrwertsteuernachteil von 7 % zu 19 % in Kauf nehmen. Diese Verhaltensweise ist marktwirtschaftlich nachvollziehbar. Der Erwerb und die Rückgabe von Mietwagengenehmigungen sind nicht reglementiert. Hingegen kann eine einmal erteilte Taxigenehmigung nicht kurzfristig ohne langfristige Nachteile für den Unternehmer (Sperrfrist) zurückgegeben werden, andererseits besteht eine Betriebspflicht. Die Freigabe der Genehmigungen bzw. eine Übersättigung des Marktes mit Genehmigungen hat zu den bekannten bedrohlichen Zuständen, z.B. in Berlin, Kiel und Hamburg, geführt. Die hier zuständigen Behörden versuchen jetzt gemeinsam mit dem Gewerbe, eine Reduzierung der Genehmigungen zu erreichen. Da Rücknahmen von Genehmigungen zum Schutz des Gewerbes nur sehr schwer zu realisieren sind, empfiehlt Gutachter große Zurückhaltung bei der Vergabe zusätzlicher Genehmigungen auch im Rhein-Erft-Kreis.

Gutachter hat in einer Kostenkalkulation die Mindestumsätze je Genehmigung je nach Betriebsstruktur mit 43,1 bis 50,0 T€ pro Jahr und Genehmigung ohne Unternehmerlohn ermittelt.

Zu berücksichtigen ist, dass in den vorgelegten betriebswirtschaftlichen Unterlagen in den ermittelten Umsätzen je Genehmigung durchschnittlich 0,57 Mietwagen enthalten sind. Daraus resultiert, dass der ermittelte Umsatz je Genehmigung um diesen Anteil zu korrigieren ist. Gutachter bewertet daher ca. 65 T€ bis 75 T€ Gesamtumsatz je Genehmigung und Jahr über einen Zeitraum von mindestens 3 Jahren als Mindestumsatz zur Sicherung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes im Rhein-Erft-Kreis. Das wurde im Rhein-Erft-Kreis im Durchschnitt bisher nur in einzelnen Jahren realisiert.

Der Umsatz ist auch durch unternehmerisches Handeln und Engagement sowie durch Qualität in der Dienstleistung beeinflusst. Daher gibt es zwischen den Unternehmen in der Ertragslage Unterschiede und es wird sie immer geben.

Der Umsatz ist aber auch von den Tarifen abhängig. Ohne, dass Gutachter die Tarife quantifiziert bewertet hat, gilt hierzu folgende Aussage. Gutachter empfiehlt der Behörde, dem Ge-

werbe hierbei grundsätzlich und zeitnah<sup>31</sup> zu folgen. Tarifierhöhungen sind grundsätzlich wegen steigender Aufwendungen, die nicht mehr durch Kosteneinsparungen ausgeglichen werden können, notwendig. Da Taxibetriebe als Bestandteil des ÖPNV ohne öffentlichen Kostenausgleich agieren, sollte dem Gewerbe grundsätzlich gefolgt werden. Überzogene Tarife, die in der Anwendung zur Nichtakzeptanz beim Kunden und zum Rückgang der Umsätze führen, können entsprechend korrigiert werden.

Andererseits gibt es auch Standorte im Rhein-Erft-Kreis mit einer stabilen Situation des Gewerbes. Obgleich eine sichere Ermittlung hierzu durch den Gutachter wegen der geringen Stichprobe je Standort und hoher Schwankungen erschwert ist, ist dies nach Auffassung des Gutachters in Bergheim, Brühl und Kerpen der Fall.

### **Bewertung**

Das Gewerbe wird zukünftig in seiner Gesamtheit im Rhein-Erft-Kreis bedroht sein.

### **Empfehlungen**

Gutachter empfiehlt daher:

1. die Zahl der Genehmigungen insgesamt nicht zu erhöhen
2. die Zahl der Genehmigungen an den Standorten Bergheim, Brühl und Elstorf um maximal 2 Genehmigungen zu erhöhen bei Beibehaltung der Gesamtgenehmigungszahl im Rhein-Erft-Kreis
3. an den Standorten Frechen und Erftstadt die Genehmigungszahl um mindestens 2 zurück zu nehmen
4. an den anderen Standorten bei Rückgabe oder Rücknahme einzelner Genehmigungen diese nicht wieder zu vergeben
5. nach Vergabe der Genehmigungen einen Beobachtungszeitraum einzulegen und anschließend die Entwicklung im Gewerbe neu zu beurteilen
6. bei Tarifierträgen dem Gewerbe weitestgehend rasch zu folgen
7. die Intensität der Kontrollen vor Ort zu erhöhen
8. die Zuverlässigkeit der Unternehmer im Taxen- und Mietwagenverkehr stärker nach dem Hamburger Modell zu beurteilen.

Dr. Burkhard Saß

---

<sup>31</sup> Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 02. Februar 1994, Betr.: Personenbeförderung nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG), hier: Taxentarife

## Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1	Betriebsstruktur nach Anzahl der Genehmigungen 06-2010 .....	8
Abbildung 2	Beschäftigte in den Taxibetrieben im Rhein-Erft-Kreis nach Angaben der befragten Unternehmen	9
Abbildung 3	Mietwagen in den bestehenden Taxibetrieben im Rhein-Erft-Kreis nach Angaben des Straßenverkehrsamtes.....	10
Abbildung 4	Angaben der Unternehmen zu Aufträgen je Genehmigung und Jahr .....	16
Abbildung 5	Beförderte Personen im Taxi- und Mietwagenverkehr in der BRD, Angaben in 100 Mio.....	17
Abbildung 6	Einnahmen im Taxi- und Mietwagenverkehr in der BRD, Angaben in Mio. € .....	17
Abbildung 7	Art der Auftragsannahme (nach Angaben der Unternehmen) .....	18
Abbildung 8	Leistungsstruktur der eingesetzten Taxen .....	18
Abbildung 9	Kostenübernahme für Krankenfahrten in der BRD durch die Krankenkassen .....	20
Abbildung 10	Kostenübernahme für Krankenfahrten in der BRD je Versicherten und Jahr.....	20
Abbildung 11	Bevölkerungsentwicklung Rhein-Erft-Kreis.....	22
Abbildung 12	Entwicklung der Taxidichte in Einwohner je Taxi im Rhein-Erft-Kreis.....	23
Abbildung 13	Taxidichte und Mietwagendichte nach Standorten in Einwohner je Taxi bzw. Taxi und Mietwagen im Rhein-Erft-Kreis.....	23
Abbildung 14	Kaufkraft je Taxi bzw. Kaufkraft je Taxi und Mietwagen im Rhein-Erft-Kreis .....	27
Abbildung 15	Umsätze aus Taxiverkehr je Genehmigung zum ermäßigten Umsatzsteuersatz für alle untersuchten Taxibetriebe im Rhein-Erft-Kreis .....	28
Abbildung 16	Umsätze aus Taxiverkehr je Genehmigung zum Regelsatz der Umsatzsteuer für alle untersuchten Taxibetriebe im Rhein-Erft-Kreis .....	28
Abbildung 17	Gewinne aus Taxiverkehr je Genehmigung aller untersuchten Taxibetriebe im Rhein-Erft-Kreis.	29
Abbildung 18	Gewinne aus Taxiverkehr je Unternehmen im Rhein-Erft-Kreis.....	29
Abbildung 19	Gewinne aus Taxiverkehr je Unternehmen ohne GmbH im Rhein-Erft-Kreis .....	30
Abbildung 20	Umsatz-, Kosten- und Gewinnentwicklung je Genehmigung in € im Rhein-Erft-Kreis .....	31
Abbildung 21	Umsatz-, Kosten- und Gewinnentwicklung je Betrieb in € im Rhein-Erft-Kreis .....	31
Abbildung 22	Umsatzanteile zum Regelsteuersatz und zum ermäßigten Steuersatz (7 %) .....	32
Abbildung 23	Kostenartenentwicklung je Genehmigung .....	34
Abbildung 24	Prozentuale Gewinnhöhe aller Unternehmen im Rhein-Erft-Kreis.....	35
Abbildung 25	Tägliche Einsatzzeit des Unternehmers .....	36
Abbildung 26	Jährliche durchschnittliche Fahrleistung einer Taxe .....	36
Abbildung 27	Durchschnittliche tägliche Einsatzstunden der Taxen pro Einsatztag.....	37
Abbildung 28	Durchschnittliche Anzahl der Einsatztage der Taxen pro Jahr .....	38
Abbildung 29	Wartezeiten der Kunden zwischen Auftragserteilung und Fahrtbeginn .....	42
Abbildung 30	Ergebnisse der Hauptuntersuchung (HU) nach StVZO und BOKraft.....	44
Abbildung 31	Fahrzeugalter in Jahren.....	45
Abbildung 32	Entwicklung der Gesamtumsätze je Genehmigung und Jahr im Rhein-Erft-Kreis und in der BRD	61
Abbildung 33	Entwicklung der Gesamtumsätze und Kosten je Genehmigung und Jahr im Rhein-Erft-Kreis .....	61
Abbildung 34	Gewinnstruktur der Unternehmen im Rhein-Erft-Kreis.....	62

## Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1	Struktur der untersuchten Unternehmen in 06-2010 .....	8
Tabelle 2	Eingereichte Unterlagen und untersuchte Stichproben .....	15
Tabelle 3	Ermittelte Taxidichte im Rhein-Erft-Kreis .....	22
Tabelle 4	Taxidichte im Vergleich zu anderen Landkreisen im Regierungsbezirk Köln .....	24
Tabelle 5	Taxidichte des Rhein-Erft-Kreis im Vergleich zu anderen Landkreisen in anderen Bundesländern ...	25
Tabelle 6	Kaufkraft für den Einzelhandel 2010 im Rhein-Erft-Kreis .....	26
Tabelle 7	Betriebsauf- und -übergaben im Untersuchungszeitraum .....	40
Tabelle 8	Entwicklung der Wartelisten .....	43
Tabelle 9	Erwartungen der Unternehmen zur Veränderung der Genehmigungsanzahl .....	53
Tabelle 10	Erwartungen der Unternehmen zur Veränderung der Genehmigungsanzahl nach Standorten .....	54
Tabelle 11	Planungen zur Unternehmensfortführung durch die Unternehmer .....	55
Tabelle 12	Zusammenfassende Bewertung zur Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes .....	57
Tabelle 13	Annahmen für die Vollkostenrechnung in der Fahrzeugkostenkalkulation .....	58

## Verzeichnis der Anlagen

- Urteile aus Rechtsprechung
- Fahrzeugkalkulation für das Jahr 2010



Verfassungsrechtliche Bedenken gegen die Wirksamkeit des § 13 Abs. 4 PBefG ergeben sich gerade wegen der tatsächlichen Folgen der rechtswidrigen Freigabe des Taxigewerbes in Hamburg und Berlin nicht.

**Landgericht Stuttgart 15.06.2005**

**37 O 72/05KfH**

PBefG §§ 2, 3, 49 Abs. 4

Der Arbeiter-Samariter-Bund hat es zu unterlassen, Personen gegen Entgelt zu befördern, sofern das Entgelt die anstehenden Betriebskosten übersteigt, ohne dass eine Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz für diese Beförderung vorliegt.

**OLG München 07.03.2006**

**6 U 5417/05**

PBefG § 49 Abs. 1 Satz 1; UVG § 13

Sammelfahrten von Dialysepatienten verschiedener Krankenkassen für einen Dialysezentren-Betreiber sind als den Mietwagenverkehr verbotene Einzelplatzvermietungen einzustufen!

**Verwaltungsgericht Münster**

**7 K 1868/87**

Auszugsweise Inhalt u.a.

Verwaltungsbehörde muss beurteilen,

- ob Funktionsfähigkeit des gesamten Gewerbes gefährdet ist oder „in drohende Nähe gerückt“ ist

Dabei ist zu sichern

- dass maßgebende Sachverhalte zutreffend und vollständig ermittelt sind
- die entscheidungserheblichen Gesichtspunkte erkannt und der mögliche Verlauf der Entwicklung nicht offensichtlich fehlerhaft eingeschätzt ist
- Nennung konkreter Zahlen

„Eine hier in Betracht kommende Erhöhung der Zahl der zugelassenen Taxen um weniger als 10 % würde allenfalls zu einem entsprechenden Umsatzrückgang bei den zugelassenen Unternehmen führen. Umsatzeinbußen führen aber regelmäßig noch nicht zum Ruin eines von einem tüchtigen Unternehmer geführten Betriebes, auf den hier abzustellen ist.“

**VGH München 13.05.1996**

**AZ 11 B 93.3637<sup>32</sup>**

„1. Das Verwaltungsgericht ist nur eingeschränkt in der Lage, die Wirtschaftlichkeit von Taxitarifen zu überprüfen. Seine Kompetenz beschränkt sich auf die Kontrolle, ob die Genehmigungsbehörde den zugrunde zu legenden Sachverhalt zutreffend und vollständig ermittelt hat und ob die Prognose über den möglichen Verlauf der weiteren Entwicklung der wirtschaftlichen Lage der Taxiunternehmer erkennbar fehlerhaft ist.

2. Mit dem Betriebsergebnis eines einzelnen Unternehmens kann die Wirtschaftlichkeit des Taxitarifs nicht in Frage gestellt werden.“

Obgleich sich dieses Urteil mit dem Taxitarif beschäftigt, würdigt das Gericht in konsequenter Fortsetzung der bisherigen Rechtsprechung zur Funktionsfähigkeit des Droschekengewerbes den Umstand, dass

- a) die Entscheidung zur Schaltung eines Beobachtungszeitraumes und zur mengenmäßigen Begrenzung von Genehmigungen in den Ausschließlichkeitsbereich der zuständigen Behörde fällt,

<sup>32</sup> Bidinger, Personenbeförderungsgesetz, Kommentar, Erich-Schmidt-Verlag, ISBN 3 503 008195

- b) die Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Gesamtgewerbes maßgeblich ist,
- c) die Beurteilung des Gesamtgewerbes nicht offensichtlich fehlerhaft sein darf.

**OVG Berlin 28.03.2000**

**1 SN 15.22**

Zu § 13 Abs. 4 Satz 3 PBefG

Die Entwicklung der Ertragslage bei Einbeziehung der Einsatzzeit ist zwar ein gesetzlich vorgesehenes Indiz, welches bei der Beurteilung von Gefahren für die Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes unter anderem zu berücksichtigen ist. Für sich allein genommen ist es jedoch nicht aussagefähig genug, um einen Beobachtungszeitraum mit Beschränkung des Konzessionsbestandes einzuschalten.

**OVG NRW vom 03.02.1998**

**13 B 1488/97**

Zu GG Artikel 2; PBefG §§ 13, 54a

Das Tatbestandsmerkmal „Erforderlich“ des § 54a PBefG ist weit auszulegen. Somit bildet diese Vorschrift im Rahmen der Erforderlichkeit eine ausreichend bestimmte Rechtsgrundlage für alle von der Behörde im Zusammenhang mit der Prüfung der Vergabe weiterer Taxikonzessionen in einem Fragebogen aufgelisteten Fragen an die vorhandenen Unternehmer.

**VGH Bayern vom 01.07.1996**

**11 B 95.2169**

Zu PBefG § 13 IV, V

1. Die Bildung zweier Betriebssitze für einen von einem Taxiunternehmen betriebenen Verkehr ist grundsätzlich ausgeschlossen.

**VG Augsburg 23.07.1998**

**AZ Au 3 K 97.908**

Zu § 13 Abs. 1 Nr. 3 PBefG

Schon bei dem bloßen Antrag auf Aufnahme in die Vormerkliste für Taxigenehmigungen können Nachweise für die Fachliche Eignung verlangt werden.

**VG Koblenz 25.11.2002**

**3 K 661/02 KO**

Zu PBefG § 13 IV

Der Antrag auf Erteilung einer Taxigenehmigung kann dann abgelehnt werden, wenn die damit einhergehende Erhöhung der Anzahl von Konzessionen zu einem Anstieg von 77,59 % führen würde und somit die Sicherheit der Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes bedroht ist.<sup>33</sup>

**FG Mecklenburg-Vorpommern 25.09.2001**

**2 K 137/99**

Zu UStG § 12 II Nr. 10 b) bb)

Dadurch, dass bei einer sog. Dialysefahrt, welche langjährig, regelmäßig und mit den selben Personen unternommen wird, der Taxiunternehmer und der Patient jeweils bei Antritt der Fahrt Hin- und Rückfahrt vereinbaren, liegt für die gesamte Beförderungstrecke ein Beförderungsvertrag vor. Aus der mehrstündigen Unterbrechung der Fahrt während der Dialysebehandlung ist nicht zu folgern, dass nunmehr zwei Beförderungsverträge anzunehmen sind. Dann aber sind die Umsätze, sofern die gesamte Beförderungstrecke hin und zurück größer als 50 km ist, der vollen Umsatzbesteuerung zu unterwerfen.<sup>34</sup>

**Bundesfinanzhof 19.07.2007**

**V – R 6805**

Zu UStG § 12 II Nr. 10

<sup>33</sup> Der Geschäftsbericht des BZP 2002/2003

<sup>34</sup> Der Geschäftsbericht des BZP 2002/2003

1. Soweit nach dem Umsatzsteuerrecht Taxifahrten unterschiedlich behandelt werden, als Fahrten innerhalb einer Gemeinde unabhängig von der konkreten Fahrstrecke immer als Nahverkehrsfahrt ermäßigt zu besteuern sind, während dies für Taxifahrten außerhalb einer Gemeinde nur dann gilt, wenn die einzelne Fahrt 50 km nicht überschreitet, ist dies als gesetzgeberische Typisierung verfassungsgemäß.
2. Hin- und Rückfahrt bei Patientenfahrten mit Taxi sind einheitliche Beförderungsleistung, wenn vereinbarungsgemäß nur kurzfristig unterbrochen wird und der Fahrer auf den Fahrgast wartet („Wartefahrt“). Eine nicht einheitliche Beförderungsleistung liegt vor, wenn das Taxi nicht auf den Fahrgast wartet, sondern später wieder abholt und zum Ausgangspunkt zurückbefördert („Doppelfahrt“).

In der Interpretation des PBefG wurde weitgehend auf die Kommentierung zurückgegriffen in **„Bidinger – Personenbeförderungsrecht“** Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz nebst sonstigen einschlägigen Vorschriften  
begründet von Dr. Helmuth Bidinger  
Rechtsanwalt und Notar in Frankfurt am Main  
fortgeführt von Dr. jur. Rita Bidinger  
Oberursel  
2. völlig neubearbeitete Auflage  
Erich Schmidt Verlag GmbH & Co., Berlin 2006

#### Auszug Kommentierungen Bidinger B §13

Die Erstellung des Gutachtens muss ausgehend von Originalunterlagen erfolgen. Konkrete Angaben sind zu machen, die Gefahr des ruinösen Wettbewerbes muss konkret beweisbar eingetreten sein oder in drohende Nähe gerückt sein. Es ist die Gesamtheit des Taxengewerbes zu untersuchen.

Die Funktionsfähigkeit schließt die Existenzfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes ein.

Nicht erst die Existenz, sondern schon das ordnungsgemäße Funktionieren des Taxigewerbes als Teil des öffentlichen Verkehrsangebotes ist als Gegenstand des „öffentlichen Verkehrsinteresses“ ein besonders herausragendes Gemeinschaftsgut.

Wenn der durchschnittliche Taxiunternehmer nicht mehr in der Lage ist, unter zumutbaren Arbeitsbedingungen seine Kosten und einen angemessenen bescheidenen Gewinn zu erwirtschaften, verstieße die Erteilung neuer Konzessionen gegen die verfassungsrechtliche Mindestgarantie des Art. 1 GG für Unternehmen, „die im Korsett staatlicher Reglementierung öffentliche Aufträge erfüllen“.

Über die Ziffern 1 bis 4 des § 13 Abs. 4. PBefG hinausgehend sind weitere Entscheidungskriterien möglich.

# Gutachten zur Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes im Rhein-Erft-Kreis 2010

TOKOM - Partner Rostock GmbH

**Rhein-Erft-Kreis**

## Fahrzeugkostenkalkulation für das Jahr 2010

Diese Kalkulation geht von einer Deckung der Reproduzierbarkeit des Betriebes durch Vollkostendeckung aus.

Enthalten sind auch die erforderlichen kalkulatorischen Kosten.

<b>variable Kosten</b>			Jahresfahrleistung in km	<b>€ / Jahr</b>
<b>Treibstoffe</b>	Verbrauch je 100 km 10	Preis je Liter Netto 0,95	66.000	<u>6.270,00</u>
<b>Öle und Schmierstoffe</b>	€ / Liter 8,00	Verbrauch je 1.000 km 0,5	66.000	<u>264,00</u>
<b>Reparaturen und Wartung</b>			2.000,00	-
	Eichung	incl.	52,60	
	HU	incl.	80,00	
	Wagenpflege		400,00	<u>2.532,60</u>
<b>Reifen</b>	Preis für 1 Satz Reifen 440,00	Laufleistung 60.000	Jahresfahrleistung in Kilometer 66.000	<u>484,00</u>
Abschreibungen werden hier voll den Fixkosten zugeordnet				
<b>variable Kosten pro Jahr</b>				<b>9.550,60</b>
<b>variable Kosten je Kilometer</b>				<b>0,14</b>

Gutachten zur Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes im Rhein-Erft-Kreis 2010

<b>Fixkosten</b>				<b>€ / Jahr</b>
Abschreibung	Nettoanschaffung	kalk. Nutzungsdauer	Restwert	
(var. Abschreibung)	30.000,00	5	5.000,00	<u>5.000,00</u>
	1/2 Anschaffungswert	Umlaufmittel	Zinssatz	
Kapitalverzinsung	15.000,00	2.000,00	4,00%	<u>680,00</u>
	Monatsbrutto	Arbeitgeberanteil	Monatslöhne	
Personalkosten	2.000,00	1	12	<u>24.000,00</u>
Unfallversicherung Unternehmer bei der Berufsgenossenschaft				<u>368,00</u>
Umlage Funkzentrale				<u>0,00</u>
Fachvereinigung				<u>216,92</u>
IHK				<u>248,35</u>
Kfz-Steuer				<u>340,00</u>
	ortsübliche Miete pro Monat			
Garagenmiete	40	12		<u>480,00</u>
Versicherung				
Kfz - Haftpflicht				
Vollkasko mit 300 EURO Selbstbeteiligung, 100 %				
Teilkasko mit 350 EURO Selbstbeteiligung				incl <u>6.500,00</u>
Insassenunfallversicherung				50,00
Rechtsschutzversicherung				300,00 <u>350,00</u>
sonstige AVK Steuerberater, Telefon, Porto, Büro, Gebühren, Beiträge usw.				<u>2.500,00</u>
<b>Fixkosten pro Jahr</b>				<b>40.683,27</b>
Vorsorge für Unternehmer				<u>2.411,05</u>
				-
<b>Fixkosten: Vollkosten einschließlich Vorsorgeaufwendungen des Unternehmers</b>				<b>43.094,33</b>
<b>Fixkosten je Einsatztag</b>				
		Einsatztage einschließlich Unternehmerlohn	310	<b>131,24</b>
				<b>139,01</b>
<b>Gesamtkosten 2010</b>				<b>50.233,87</b>
einschließlich Unternehmerlohn				<b>52.644,93</b>
<b>durchschnittliche Gesamtkosten pro Tag</b>				<b>162,04</b>
einschließlich Unternehmerlohn				<b>169,82</b>
<b>durchschnittliche Gesamtkosten je Beförderungskilometer</b>				
			Beförderungskilometer	<b>1,67</b>
einschließlich Unternehmerlohn			30.000	<b>1,75</b>

# Antrag auf Anpassungen des Hamburger Taxitarifs 2012

## Antragsteller:

Landesverband Hamburger Taxiunternehmer e.V. (LHT)  
Hamburger Taxenverband e.V. (HTV)  
Taxen-Union Hamburg Hansa e.V. (TUHH)  
Landesverband für das Personen-Verkehrsgewerbe Hamburg e.V. (LPVG)  
Verband der Taxi-Mehrwagen-Unternehmen e.V. (MUV)  
**(Alle Hamburger Taxenverbände)**

## Unterstützer:

das taxi Funk und Service e.G.  
Hansa Funktaxi e.G.  
Funktaxenruf Harburg GmbH  
Taxenanruf Blankenese e.V.  
Taxi Alstertal n.e.V.  
Funktaxi Bergedorf e.G.

## **Das Hamburger Taxengewerbe beantragt einen Tarif, der**

1. in seiner Höhe und Struktur anderen prosperierenden deutschen Großstädten entspricht.
2. die Förderung innovativer Tarifelemente zur Erschließung neuer Kunden beinhaltet.
3. die soziale Verantwortung des Hamburger Taxengewerbes unterstreicht.
4. die steigenden Kosten, besonders die unkalkulierbaren Treibstoffpreise berücksichtigt.
5. für das Fahrpersonal eine angemessene Entlohnung einpreist.
6. durch die Abschaffung des Hamburger Sonderwegs „Karenzminute“ eine bessere Bedienung der Kunden bei Nachfrage- u. Verkehrsspitzen, z.B. bei der Messe und den Arenen, erreichen.

**Das Hamburger Taxengewerbe beantragt daher, folgenden Taxitarif spätestens zum 1. August 2012 einzuführen:**

## **1. Haupttarif**

Grundpreis:	€ 2,80 (bisher € 2,80)
Kilometer 1 - 4:	€ 1,80 (bisher € 1,93)
Kilometer 5 - 10:	€ 1,80 (bisher € 1,83)
Ab 11. Kilometer:	€ 1,40 (bisher € 1,34)
Wartezeit:	€ 25,00 (bisher € 25,00)

## **2. Seniorentarif**

In den umsatzschwächeren Zeiten möchte das Taxengewerbe, analog zum HVV, ein attraktives Angebot für Senioren machen. Für dieses zusätzliche Modul sollen folgende Fahrpreise gelten:

Grundpreis:	€ 2,00 (bisher € 2,80)
Kilometer 1 - 4:	€ 1,60 (bisher € 1,93)
Kilometer 5 - 10:	€ 1,60 (bisher € 1,83)
Ab 11. Kilometer:	€ 1,30 (bisher € 1,34)
Wartezeit:	€ 25,00 (bisher € 25,00)

Der Seniorentarif soll in der Zeit von 10:00 – 16:00 Uhr gelten. Die Nutzung ist vor Fahrtantritt oder bei der Bestellung durch den Kunden anzusagen. Der Nachweis soll durch Vorlage des Rentenausweises erbracht werden.

Dieses Tarifmodul wird testweise für ein Jahr beantragt, um die Auswirkungen, die Akzeptanz und die Wirtschaftlichkeit auszuwerten. Bei nachgewiesener Wirtschaftlichkeit ist eine Ausweitung für andere Zielgruppen aus Sicht des Gewerbes denkbar.

Die Auswirkungen auf die Fahrpreise im Vergleich zum jetzigen Tarif und der Tarifstruktur im Allgemeinen sind getrennt für Haupttarif und Seniorentarif dem Tarifrechner (Anlage 1) zu entnehmen.

**Für die Antragsteller ist es eine substantielle und nicht verhandelbare Verbindung, dass nur durch den beantragten Haupttarif der deutlich reduzierte Seniorentarif wirtschaftlich darstellbar wird.**

## **Begründung**

### Zu 1. Höhe und Struktur soll anderen prosperierenden deutschen Großstädten entsprechen

Das Gutachten über den „Effekt der Karenzzeitregelung im Hamburger Taxengewerbe“ von Linne + Krause aus 2012 (Anlage 2) macht es nun möglich, einen detaillierten Vergleich der Tarifstruktur deutscher Großstädte zu erstellen. Der Vergleich ergibt, dass Stuttgart und Düsseldorf gegenüber Hamburg einen im Mittel 10% höheren Taxitarif haben, auch Frankfurt wird bei der jetzt publizierten kommenden Preiserhöhung in vergleichbarer Höhe wie diese beiden Städte sein. Auch andere Metropole wie München und sogar Bremen haben deutlich höhere Tarifstrukturen gegenüber Hamburg. Lediglich Berlin hat einen in seiner Struktur noch schlechteren Tarif. Die genauen Zahlen entnehmen Sie bitte der Anlage 3 (Städtevergleich).

### Zu 2. Die Förderung innovativer Tarif-Elemente zur Erschließung neuer Kunden

Mit dem Seniorentarif greifen die Antragsteller den Vorschlag der Behörde vom 5.4.2012 bezüglich eines zweigeteilten Tarifmodelles auf und entwickeln diesen weiter mit einer ausgeprägten sozialen Komponente. Zudem hat der Seniorentarif eine nachfragesteuernde Wirkung. Wir tragen damit der demographischen Entwicklung Rechnung und möchten so verlorene Kunden zurück- und neue Kunden hinzugewinnen.

### Zu 3. Soziale Verantwortung des Hamburger Taxi-Gewerbes unterstreichen

Die aufgrund der Kostensteigerungen notwendigen Tarifierhöhungen würden die einkommensschwächeren älteren Bürger, die für Arzt- und Einkaufsfahrten auf Taxen angewiesen sind, besonders hart treffen. Das Taxengewerbe möchte seiner sozialen Verantwortung gerecht werden. Der beantragte Tarif beinhaltet für die Senioren eine fast 14%ige Reduzierung im Vergleich zum beantragten Haupttarif und ca. 6% zum jetzigen Tarif. Wir lehnen uns mit diesem Antrag bewusst an die Tarifstruktur des HVV an (z.B. Seniorenkarte, CC-Karte).

### Zu 4. Die steigenden Kosten, besonders die unkalkulierbaren Treibstoffpreise berücksichtigen

Seit Anfang 2010 ist der Preis für Diesel laut „Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung“ im Bundesdurchschnitt um rund 30% gestiegen. Schon jetzt liegt der aktuelle Dieselpreis deutlich über dem in der aktuellen behördlichen Kostentabelle kalkulierten Preis (ca. 10 Cent), mit weiteren signifikanten Steigerungen muss schon in Kürze gerechnet werden. In der behördlichen Kostentabelle sind weitere Kostensteigerungen enthalten, so dass wir uns hier Details sparen können. Festzuhalten bleibt aber, dass gemäß dieser behördlichen

Kostentabelle bei der heutigen Tarifstruktur selbst Taxen mit Spitzenumsätzen kaum auskömmlich zu betreiben sind. Ein angemessener Unternehmerlohn ist hiermit nicht erzielbar und konsequenterweise auch nicht kalkuliert.

#### Zu 5. Für das Fahrpersonal eine angemessene Entlohnung einpreisen

Bei Stundenlöhnen für angestellte Taxifahrer von häufig unterhalb von € 6,- gerät die Qualität des Fahrpersonals zunehmend unter Druck. Die Behörden fordern, dass Taxifahrer für die Stadt Hamburg eine Visitenkarten-Funktion haben, doch steht die jetzige Tarifstruktur und -höhe dieser Forderung im Weg. Potentielle Mitarbeiter wie ältere Langzeitarbeitslose, gut geeignet durch ruhigere Fahrweise und gewachsene Stadtkenntnisse, werden vielfach durch die niedrigen Löhne abgeschreckt.

#### Zu 6. Durch die Abschaffung des Hamburger Sonderwegs „Karenzminute“ eine bessere Bedienung der Kunden bei Nachfrage- u. Verkehrsspitzen, z.B. bei Messen und Arenen, erreichen

Das Gutachten über den „Effekt der Karenzzeitregelung im Hamburger Taxengewerbe“ von Linne + Krause aus 2012 hat nachgewiesen, dass sich durch die Effekte der sog. Karenzminute Einnahmeverluste von fast 12% ergeben. Der durch das Personenbeförderungsgesetz vorgeschriebene Fahrpreismix aus Entfernungs- und Zeitelementen wird in Hamburg faktisch ausgehebelt. Durch das Gutachten wurde auch dokumentiert, dass bei Schrittgeschwindigkeiten nicht einmal die Strecke bezahlt wird. Darüber hinaus widerlegt das Gutachten das „Schreckgespenst“ der Unkalkulierbarkeit des Taxentarifes durch Wegfall der Karenzminute.

Im Ergebnis führt der bisherige leistungsfeindliche Tarif dazu, dass bei Nachfragespitzen, die oft auch mit entsprechenden Verkehrsverhältnissen einher gehen, z.B. an der Messe oder bei den Arenen, häufig das Angebot an Taxen nicht im Einklang mit der Kundennachfrage steht. Die Taxen entziehen sich der Nachfrage, da der zu erzielende Fahrpreis in keinem Verhältnis zu der eingesetzten Zeit bzw. Aufwand steht. Eine adäquate Kompensation durch den Kilometerpreis ist nicht möglich, da dieser sonst in verkehrsschwachen Zeiten zu hoch wird. Daher ist das variable Tarifelement des Zeitpreises unverzichtbar. Der Städtevergleich (Anlage 3) zeigt auch, dass die Unterdrückung der verkehrsbedingten Wartezeit in deutschen Großstädten völlig unüblich ist.

**Mit größtmöglicher Vorsicht und unter Berücksichtigung unserer sozialen Verantwortung gegenüber den älteren Bürgern Hamburgs verlangt das Taxengewerbe die Rückkehr zu einer im deutschen Taxengewerbe völlig üblichen Tarifstruktur, die auch die verkehrsbedingte Wartezeit als nachfrage- und angebotssteuerndes Element berücksichtigt.**

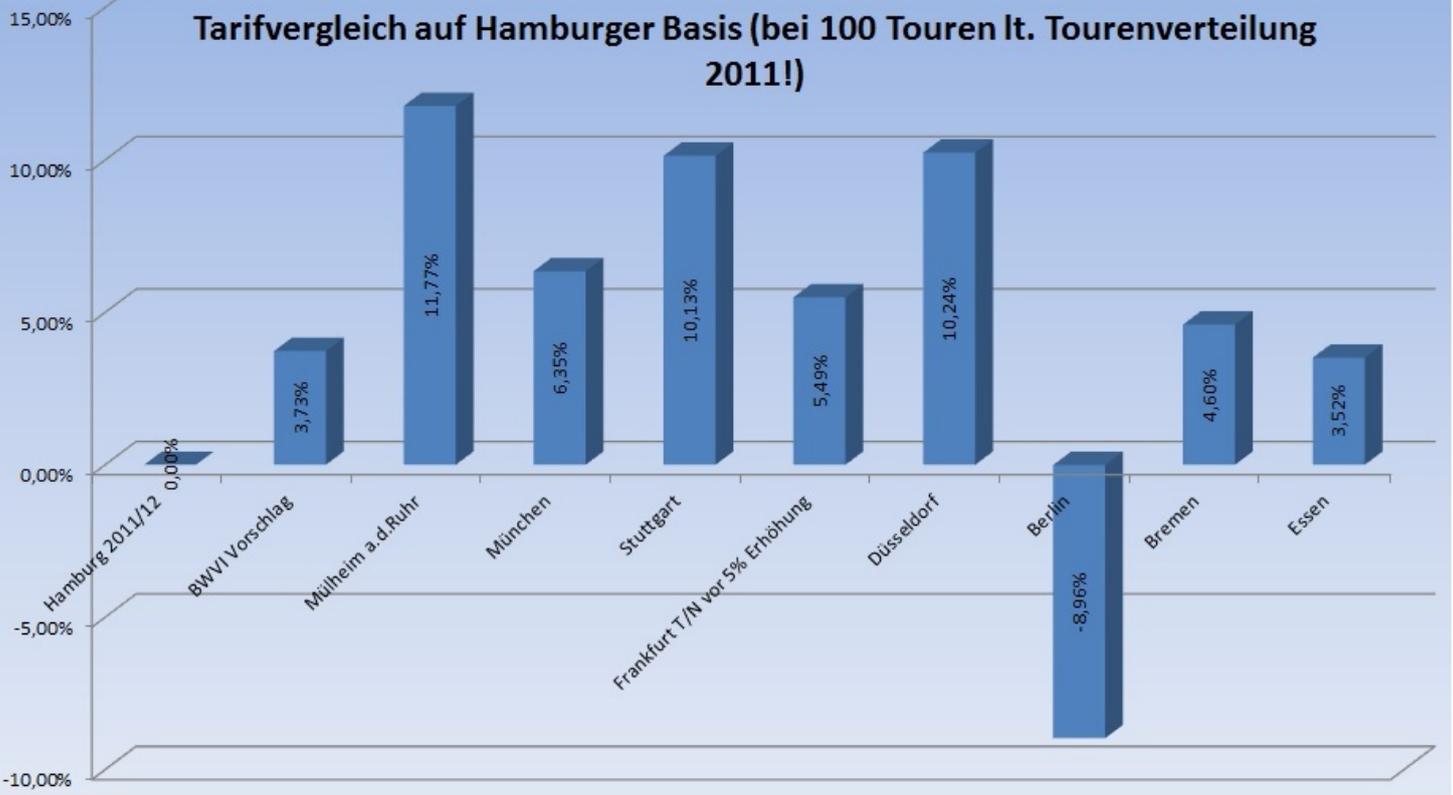
Anlagen:

Anlage 1: Tabelle (Tarifantrag)

Anlage 2: Gutachten über den „Effekt der Karenzzeitregelung im Hamburger Taxengewerbe“  
von Linne + Krause aus 2012

Anlage 3: Tabelle (Städtevergleich)

### Tarifvergleich auf Hamburger Basis (bei 100 Touren lt. Tourenverteilung 2011!)



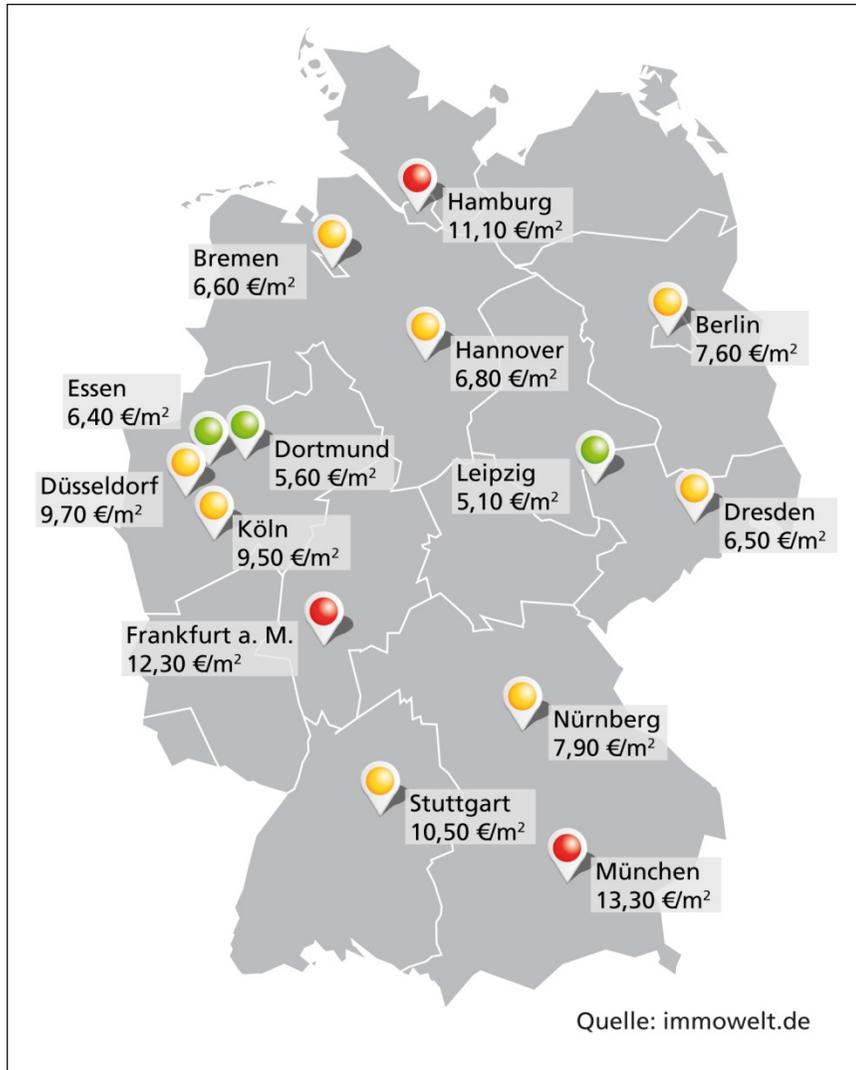
# Mietbarometer von immowelt.de: München ist erneut Spitze, Ruhrgebiet im Aufschwung

Mietpreise in den 14 deutschen Großstädten mit mehr als 500.000 Einwohnern

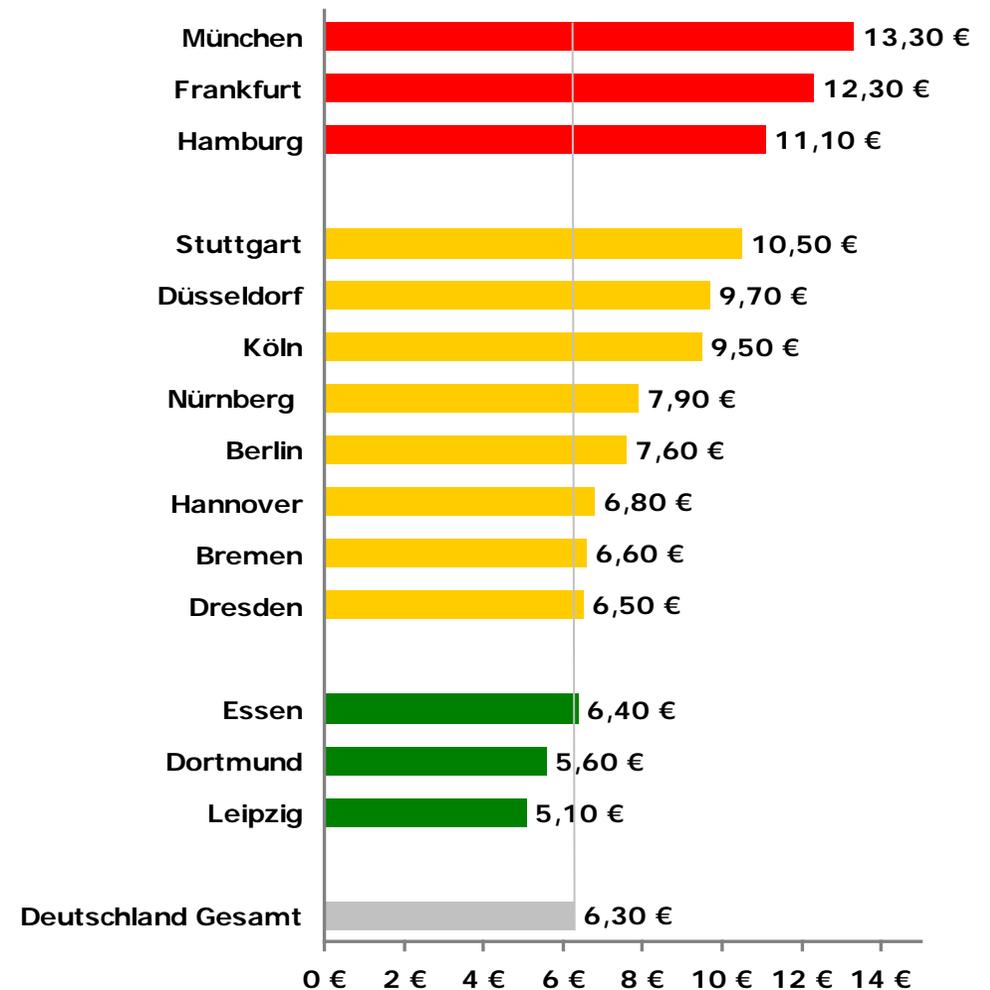
Stand: 1. Quartal 2012

Herausgegeben von:

# So hoch sind die Mieten in den 14 größten deutschen Städten



## Miete (€/m²)



Basis: Durchschnittspreise vergangener Angebote auf immowelt.de in deutschen Großstädten mit mehr als 500.000 Einwohnern (Q1/2012).

# So hoch sind die Mieten in den 14 größten deutschen Städten

Platz	Stadt	Miete (pro Quadratmeter)	Steigerung
1	München	13,30 Euro	7 Prozent
2	Frankfurt	12,30 Euro	8 Prozent
3	Hamburg	11,10 Euro	11 Prozent
4	Stuttgart	10,50 Euro	8 Prozent
5	Düsseldorf	9,70 Euro	10 Prozent
6	Köln	9,50 Euro	10 Prozent
7	Nürnberg	7,90 Euro	4 Prozent
8	Berlin	7,60 Euro	9 Prozent
9	Hannover	6,80 Euro	11 Prozent
10	Bremen	6,60 Euro	6 Prozent
11	Dresden	6,50 Euro	6 Prozent
12	Essen	6,40 Euro	11 Prozent
13	Dortmund	5,60 Euro	14 Prozent
14	Leipzig	5,10 Euro	0 Prozent



## **Barbara Schmid**

Leiterin Unternehmenskommunikation

**Tel.: 0911/520 25 462**

**presse@immowelt.de**

**www.twitter.com/immowelt**

**www.facebook.com/immowelt**

## Kostensteigerungstabelle 2012 zu 2011

Kostensteigerungstabelle 2012 zu 2011							
Funkanschluss		Fahrzeuge mit Funk			Fahrzeuge ohne Funk		
Betriebstyp	% Steigerung	1 Fzg. mit Fahrer	Mehrwagen*	Alleinfahrer	1 Fzg. mit Fahrer	Mehrwagen*	Alleinfahrer
Anschaffungskosten		25.984,31 €	25.984,31 €	25.984,31 €	25.984,31 €	25.984,31 €	25.984,31 €
Anteil der Fahrzeuge am Taxenbestand (2010)		7,70%	29,28%	21,98%	2,34%	20,90%	17,79%
Umsätze/KM		1,00 €	1,00 €	0,84 €	0,88 €	0,90 €	0,88 €
Fahrleistung		105.000	100.000	64.000	70.000	67.000	50.000
Umsätze		105.000,00 €	100.000,00 €	53.760,00 €	61.600,00 €	60.300,00 €	44.000,00 €
<b>Fixe Kosten</b>							
<i>Laufzeit Taxe im Betrieb (in Jahren)</i>		3,3	3,5	5,5	5,0	5,2	7,0
<i>Abschreibung</i>	0,2	7.795,29 €	7.424,09 €	4.751,42 €	5.196,86 €	4.974,14 €	3.712,04 €
<i>Kapitalzins abhängig v. Laufzeit</i>	0,2	779,53 €	779,53 €	1.299,22 €	1.039,37 €	1.299,22 €	1.299,22 €
<i>jährl. Anteil Rückkaufswert (Fzg)</i>		-750,00 €	-714,29 €	-457,14 €	-500,00 €	-478,57 €	-357,14 €
<i>Kfz-Steuer</i>	-1,7	393,20 €	393,20 €	393,20 €	393,20 €	393,20 €	393,20 €
<i>Kfz-Haftpflicht</i>	1,4	4.376,13 €	4.376,13 €	4.376,13 €	4.376,13 €	4.376,13 €	4.376,13 €
<i>Voilkasko, 300,00 € SB (incl. Teilkasko 150,- € SB)</i>	1,4	2.537,42 €	2.537,42 €	2.537,42 €	2.537,42 €	2.537,42 €	2.537,42 €
<i>Rechtsschutz (ohne SB)</i>	1,4	349,52 €	349,52 €	349,52 €	349,52 €	349,52 €	349,52 €
<i>Eichgebühren</i>	0,0	52,60 €	52,60 €	52,60 €	52,60 €	52,60 €	52,60 €
<i>HU inkl. ASU, BOKraft</i>	2,1	82,20 €	82,20 €	82,20 €	82,20 €	82,20 €	82,20 €
<i>Garagenmiete</i>	0,4	457,69 €	457,69 €	457,69 €	457,69 €	457,69 €	457,69 €
<i>Funkgebühren / Rufsäulengebühr</i>	1/0,03/0	3.680,66 €	3.680,66 €	3.148,16 €	333,33 €	333,33 €	333,33 €
<i>Unternehmerversicherung (BG)</i>		367,64 €	78,56 €	367,64 €	367,64 €	78,56 €	367,64 €
<i>Verbandsbeitrag</i>	0,0	138,00 €	29,49 €	138,00 €	138,00 €	29,49 €	138,00 €
<i>Telefon</i>	-7,2	455,41 €	97,31 €	455,41 €	455,41 €	97,31 €	455,41 €
<i>Buchführung und Jahresabschluss</i>	0,0	1.300,00 €	813,68 €	1.000,00 €	1.300,00 €	813,68 €	1.000,00 €
<i>Verwaltungsgemeinkosten</i>	2,3	1.090,31 €	465,95 €	726,87 €	1.090,31 €	465,95 €	726,87 €
<b>Summe Fixe Kosten</b>		<b>23.105,61 €</b>	<b>20.903,73 €</b>	<b>19.678,34 €</b>	<b>17.669,69 €</b>	<b>15.861,85 €</b>	<b>15.924,14 €</b>
<b>Fixe Kosten / km</b>		<b>0,22 €</b>	<b>0,21 €</b>	<b>0,31 €</b>	<b>0,25 €</b>	<b>0,24 €</b>	<b>0,32 €</b>
<b>Variable Kosten</b>							
<i>Treibstoffkosten Durchschnittswert 2011 (9l/Diesel/100Km) 1,19 €/l netto gegenüber 1,03 €/l netto, Kostentabelle 2010)</i>	15,5	11.245,50 €	10.710,00 €	6.854,40 €	7.497,00 €	7.175,70 €	5.355,00 €
<i>Kreditkartenabrechng.</i>	0,0	840,00 €	800,00 €	430,08 €	492,80 €	482,40 €	352,00 €
<i>Wartung und Reparatur 5 C/km</i>	2,2	5.250,00 €	5.000,00 €	3.200,00 €	3.500,00 €	3.350,00 €	2.500,00 €
<i>Wagenpflege 0,81 C/Km</i>	2,2	850,50 €	810,00 €	518,40 €	567,00 €	542,70 €	405,00 €

<b>Summe variable Kosten</b>		<b>18.186,00 €</b>	<b>17.320,00 €</b>	<b>11.002,88 €</b>	<b>12.056,80 €</b>	<b>11.550,80 €</b>	<b>8.612,00 €</b>
<b>Variable Kosten / km</b>		<b>0,1732 €</b>	<b>0,1732 €</b>	<b>0,1719 €</b>	<b>0,1722 €</b>	<b>0,1724 €</b>	<b>0,1722 €</b>
<b>Personalkosten (Basis: 45% vom Umsatz)</b>		<b>auf 50% des Umsatzes**</b>	<b>auf 95% des Umsatzes***</b>	<b>---</b>	<b>auf 50% des Umsatzes**</b>	<b>auf 95% des Umsatzes***</b>	<b>---</b>
<i>Arbeitnehmerlohn</i>		24.168,38 €	43.733,25 €	0,00 €	14.178,78 €	26.371,15 €	0,00 €
<i>Lohnfortzahlg, Krankheitstage (11 T.v. 360 Tagen = 3 %)</i>		725,05 €	1.312,00 €	0,00 €	425,36 €	791,13 €	0,00 €
<i>Urlaub (24 T.v. 276 Tagen = 8,7 %)</i>		2.102,65 €	3.804,79 €	0,00 €	1.233,55 €	2.294,29 €	0,00 €
<i>Summe Arbeitnehmerlohn</i>		26.996,07 €	48.850,04 €	0,00 €	15.837,70 €	29.456,57 €	0,00 €
<i>Arbeitnehmerlohn abzgl. Soz.vers.beitr. (vor Steuer)</i>		21.711,59 €	39.287,64 €	0,00 €	12.737,47 €	23.690,45 €	0,00 €
<i>Krankenversicherung (14,6%)</i>	0	3.941,43 €	7.132,11 €	0,00 €	2.312,30 €	4.300,66 €	0,00 €
<i>Umlage I und II im Durchschnitt 1,6 %</i>	6,7	438,69 €	793,81 €	0,00 €	257,36 €	478,67 €	0,00 €
<i>Insolvenzumlage (0,04%)</i>	0,04	10,80 €	19,54 €	0,00 €	6,34 €	11,78 €	0,00 €
<i>Arbeitslosenversicherung (3,0%)</i>	0	809,88 €	1.465,50 €	0,00 €	475,13 €	883,70 €	0,00 €
<i>Pflegeversicherung (1,95 %)</i>	0	526,42 €	952,58 €	0,00 €	308,84 €	574,40 €	0,00 €
<i>Rentenversicherung (19,6%)</i>	-1,5	5.291,23 €	9.574,61 €	0,00 €	3.104,19 €	5.773,49 €	0,00 €
<i>Berufsgenossenschaft (2,6 %)</i>		701,90 €	1.270,10 €	0,00 €	411,78 €	765,87 €	0,00 €
<i>Erstattung -50 % v. Lohnfortz.</i>		-362,53 €	-656,00 €	0,00 €	-212,68 €	-395,57 €	0,00 €
<b>Summe Personalkosten</b>		<b>33.069,41 €</b>	<b>59.839,89 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>19.400,72 €</b>	<b>36.083,45 €</b>	<b>0,00 €</b>
<b>Personalkosten / km</b>		<b>0,3149 €</b>	<b>0,5984 €</b>	<b>0,0000 €</b>	<b>0,2772 €</b>	<b>0,5386 €</b>	<b>0,0000 €</b>
<b>Sozialversicherungsbeiträge Unternehmer (Annahme)</b>							
<i>Mindestveranlagung</i>	2,7						
<i>Kranken- (15,5%)* und Pflegeversi. (1,95%)</i>	0	4.122,56 €	880,89 €	4.122,56 €	4.122,56 €	880,89 €	4.122,56 €
<i>Rentenversicherung</i>	-1,5	5.291,23 €	1.130,60 €	5.291,23 €	3.104,19 €	663,29 €	3.104,19 €
<b>Summe Sozialversicherungsbeiträge KV 15,5%</b>		<b>9.413,79 €</b>	<b>2.011,49 €</b>	<b>9.413,79 €</b>	<b>7.226,75 €</b>	<b>1.544,18 €</b>	<b>7.226,75 €</b>
<b>Sozialversicherung / km KV (15,5%)</b>		<b>0,0897 €</b>	<b>0,0201 €</b>	<b>0,1471 €</b>	<b>0,1032 €</b>	<b>0,0230 €</b>	<b>0,1445 €</b>
<b>Gesamtkosten</b>							
<b>Gesamtkosten pro Taxe absolut 2012</b>		<b>83.774,82 €</b>	<b>100.075,12 €</b>	<b>40.095,01 €</b>	<b>56.353,97 €</b>	<b>65.040,28 €</b>	<b>31.762,89 €</b>
<b>Gesamtkosten pro Taxe pro km</b>		<b>0,7979 €</b>	<b>1,0008 €</b>	<b>0,6265 €</b>	<b>0,81 €</b>	<b>0,9708 €</b>	<b>0,6353 €</b>
<b>Gesamtkosten pro Taxe absolut 2011</b>		<b>80.614,90 €</b>	<b>96.534,39 €</b>	<b>38.499,53 €</b>	<b>54.237,07 €</b>	<b>62.716,17 €</b>	<b>30.501,92 €</b>
<b>Kostensteigerung in %</b>		<b>3,92</b>	<b>3,67</b>	<b>4,14</b>	<b>3,90</b>	<b>3,71</b>	<b>4,13</b>

Durchschnittliche  
Kostensteigerung 2012 zu  
2011 gesamt: **3,89%**

\* Durchschnittlich 4,68 Taxen je Mehrwagenbetrieb (Stand 06.01.2011), mitfahrender Unternehmer.  
 \*\* Annahme, dass der mitfahrende Unternehmer im Einwagenbetrieb 50% der Umsätze selbst erwirtschaftet.  
 \*\*\* Annahme, dass der mitfahrende Unternehmer bei 4,68 Taxen im Mehrwagenbetrieb 5% der Umsätze selbst erwirtschaftet.  
 Verteilerschlüssel je Mehrwagenunternehmer: 4,68

### Prozentuale Steigerungen 2011 zu 2010:

KFZ-Steuer	Kraftfahr- zeugversich- erungen	Eichgebühren	BOKraft	Garagenmiete	Funkgeb.I.	Funkgeb.II.
-0,0170	0,0140	0,00	82,20	0,0040	0,01	0,0003

Rufsäulengebühren	Unternehm. BG-Beiträge	Verbands- beitrag	Telefon	Buchf.,Jahre abschluss	Gehaltsbuch- führung	Verwaltungs- gmk.
0,0000	0,0000	0,0000	-0,0270	1.000,0000	600,0000	0,0230

Treibstoffkosten	Wartung u. Rep.	Wagenpflege	KV-Beiträge	Umlagen	Insolvenz- umlage	Verbraucher- Kosten-Index
1,1900	0,0500	0,8100	0,1460	0,01625	0,00040	0,023

AV-Beiträge	PV-Beiträge	RV-Beiträge	personal- kostenabh. BG-Beiträge	Mindest- veranlagung	KV-Beiträge Unternehmer
0,0300	0,0195	0,1960	0,0260	1.968,75	0,1550

Anschaffungskosten Vorjahr	Verbrauch	Verteiler- schlüssel je Mehrwagen- unternehmer	Rückkaufs- wert nach 350.000 KM	höchst angenom- mene Laufzeit	Neuwagen
25.932,45 €	9,0000	4,6800	-2.500,00	350.000,00	0,2000
<b>Anschaffungskosten 2012</b>					
25.984,31 €					

### Erläuterungen:

Die Basis der Daten bleibt unverändert, d. h. sowohl die Kilometerlaufleistungen, der Verteilerschlüssel der Taxenanzahl als auch die Umsätze pro Kilometer bleiben gleich wie in der Kostentabelle 2011 (ohne Peakwerte). Es werden ausschließlich die prozentualen Steigerungen/Senkungen der einzelnen Werte in die Tabelle eingearbeitet. Nur auf diese Weise lassen sich die Kostensteigerungen, -senkungen im Vorjahresvergleich tatsächlich feststellen.

Der Verbraucherpreisindex beträgt 2,3%.

Die dem Statistischem Bundesamt entnommenen Werte sind immer die prozentualen Steigerungen/Senkungen der durchschnittlichen Jahreswerte (Indices) für den Zeitraum Januar bis Dezember im Vorjahresvergleich 2011 zu 2010.

1.) Die Umsätze (entnommen Kostentabelle 2011 ohne Peakwerte) pro Kilometer lauten wie folgt:  
 Spalte B: 1,0 €/KM; Spalte C: 1,0 €/KM; Spalte D: 0,84 €/Km; Spalte E: 0,875 €/Km; Spalte F: 0,90€/KM; Spalte G: 0,88 €/Km.

2.) Der Verteilerschlüssel der durchschnittl. Anzahl der Taxen bei Mehrwagenunternehmen (Stand: 06.01.2011) beträgt 4,68.

3.) Ausgangslage: (Annahme): Anschaffungskosten: 25.932,45 € + Steigerungswert 0,2 % = **25.984,32 €** als



Zusatzbeitrag 0,9 % = 8,2 %, Arbeitnehmeranteil; die o.a. Umlagen I und II beinhalten folgendes : U I: Beiträge f. Lohnfortzahlungen im Krankheitsfall, U II: Beträge für den Mutterschutz; es besteht eine gesetzl. Pflicht Umlagebeiträge zu erheben, jedoch ist die Höhe und Ausgestaltung den Krankenkassen überlassen; lt. AOK U I: 1,6 % (50% Erstattung), U I: 2,0 % (60% Erstg.), U I: 2,6 % (70% Erstg.); U II: 0,3% (100% Erstg.). Demnach sind die Umlagen 6,7% gestiegen (von 1,5% auf 1,6%).

**7.) Umlage I und II im Durchschnitt: ist 6,7% gestiegen von 1,5 % auf 1,6% (gesetzl. Pflichtbeiträge der AOK für Lohnfortzahlung im Krankheitsfall und Mutterschutz).**

**8.) Insolvenzumlage: ist 0,04 % gestiegen.**

**9.) Arbeitslosenversicherung: lt. Mitteilung AOK : 3,0 %.**

**10.) Pflegeversicherung: bleibt lt. Mitteilung AOK unverändert 1,95 %.**

**11.) Rentenversicherung: ist -1,5% gesunken von 19,9% auf 19,6%.**

**12.) Die personalkostenabhängigen BG-Beiträge: lt. Mitteilung von Hrn. ....**

**13.) Erstattung von Lohnfortzahlung (50%): Unternehmer wird dieser Prozentsatz seiner geleisteten Lohnfortzahlung von den Kassen erstattet.**

### **Sozialversicherungsbeiträge Unternehmer:**

Die gesetzliche Mindestveranlagung 2012 (von den Krankenversicherern unterstellten monatlichen Mindesteinnahmen bei Selbstständigen) ist 2,7% gestiegen (von monatl. 1.916,25 € auf 1.968,75 €). Hierauf werden die 15,5 % (inkl. Lohnfortzahlung) KV-Beitrag + 1,95 % PV-Beitrag als monatl. Beitrag gerechnet.

$1.968,75 \text{ €} \times 15,5 \% = 305,16 \text{ €} \times 12 = 3.661,92 \text{ €}$  (KV-Beitrag f. Selbstständige mit Krankengeldanspruch)

$1.968,75 \text{ €} \times 1,95\% = 38,39 \text{ €} \times 12 = 460,68 \text{ €}$ ; Gesamtsumme: 4.122,56 €

(Als Rentenversicherungsbeitrag wurde in Abstimmung mit den Verbänden (AK 2010) die 19,6 % des bei den Personalkosten berücksichtigten Bruttolohns der Klasse I mit Funk (1 Fzg. mit Fahrer mit Funk) und der Klasse IV ohne Funk unterstellt.)

## Kostensteigerungstabelle 2012 zu 2011

Kostensteigerungstabelle 2012 zu 2011							
Funkanschluss		Fahrzeuge mit Funk			Fahrzeuge ohne Funk		
Betriebstyp	% Steigerung	1 Fzg. mit Fahrer	Mehrwagen*	Alleinfahrer	1 Fzg. mit Fahrer	Mehrwagen*	Alleinfahrer
Anschaffungskosten		25.984,31 €	25.984,31 €	25.984,31 €	25.984,31 €	25.984,31 €	25.984,31 €
Anteil der Fahrzeuge am Taxenbestand (2010)		7,70%	29,28%	21,98%	2,34%	20,90%	17,79%
Umsätze/KM		1,00 €	1,00 €	0,84 €	0,88 €	0,90 €	0,88 €
Fahrleistung		105.000	100.000	64.000	70.000	67.000	50.000
Umsätze		105.000,00 €	100.000,00 €	53.760,00 €	61.600,00 €	60.300,00 €	44.000,00 €
<b>Fixe Kosten</b>							
<i>Laufzeit Taxe im Betrieb (in Jahren)</i>		3,3	3,5	5,5	5,0	5,2	7,0
<i>Abschreibung</i>	0,2	7.795,29 €	7.424,09 €	4.751,42 €	5.196,86 €	4.974,14 €	3.712,04 €
<i>Kapitalzins abhängig v. Laufzeit</i>	0,2	779,53 €	779,53 €	1.299,22 €	1.039,37 €	1.299,22 €	1.299,22 €
<i>jährl. Anteil Rückkaufswert (Fzg)</i>		-750,00 €	-714,29 €	-457,14 €	-500,00 €	-478,57 €	-357,14 €
<i>Kfz-Steuer</i>	-1,7	393,20 €	393,20 €	393,20 €	393,20 €	393,20 €	393,20 €
<i>Kfz-Haftpflicht</i>	1,4	4.376,13 €	4.376,13 €	4.376,13 €	4.376,13 €	4.376,13 €	4.376,13 €
<i>Voilkasko, 300,00 € SB (incl. Teilkasko 150,- € SB)</i>	1,4	2.537,42 €	2.537,42 €	2.537,42 €	2.537,42 €	2.537,42 €	2.537,42 €
<i>Rechtsschutz (ohne SB)</i>	1,4	349,52 €	349,52 €	349,52 €	349,52 €	349,52 €	349,52 €
<i>Eichgebühren</i>	0,0	52,60 €	52,60 €	52,60 €	52,60 €	52,60 €	52,60 €
<i>HU inkl. ASU, BOKraft</i>	2,1	82,20 €	82,20 €	82,20 €	82,20 €	82,20 €	82,20 €
<i>Garagenmiete</i>	0,4	457,69 €	457,69 €	457,69 €	457,69 €	457,69 €	457,69 €
<i>Funkgebühren / Rufsäulengebühr</i>	1/0,03/0	3.680,66 €	3.680,66 €	3.148,16 €	333,33 €	333,33 €	333,33 €
<i>Unternehmerversicherung (BG)</i>		367,64 €	78,56 €	367,64 €	367,64 €	78,56 €	367,64 €
<b>Unternehmerlohn</b>	0,02	20.460,00 €	4.092,00 €	20.460,00 €	20.460,00 €	4.092,00 €	20.460,00 €
<i>Verbandsbeitrag</i>	0,0	138,00 €	29,49 €	138,00 €	138,00 €	29,49 €	138,00 €
<i>Telefon</i>	-7,2	455,41 €	97,31 €	455,41 €	455,41 €	97,31 €	455,41 €
<i>Buchführung und Jahresabschluss</i>	0,0	1.300,00 €	813,68 €	1.000,00 €	1.300,00 €	813,68 €	1.000,00 €
<i>Verwaltungsgemeinkosten</i>	2,3	1.090,31 €	465,95 €	726,87 €	1.090,31 €	465,95 €	726,87 €
<b>Summe Fixe Kosten</b>		<b>43.565,61 €</b>	<b>24.995,73 €</b>	<b>40.138,34 €</b>	<b>38.129,69 €</b>	<b>19.953,85 €</b>	<b>36.384,14 €</b>
<b>Fixe Kosten / km</b>		<b>0,41 €</b>	<b>0,25 €</b>	<b>0,63 €</b>	<b>0,54 €</b>	<b>0,30 €</b>	<b>0,73 €</b>
<b>Variable Kosten</b>							
<i>Treibstoffkosten Durchschnittswert 2011 (9lDiesel/100Km) 1,19 €/l netto gegenüber 1,03 €/l netto, Kostentabelle 2010)</i>	15,5	11.245,50 €	10.710,00 €	6.854,40 €	7.497,00 €	7.175,70 €	5.355,00 €
<i>Kreditkartenabrechng.</i>	0,0	840,00 €	800,00 €	430,08 €	492,80 €	482,40 €	352,00 €
<i>Wartung und Reparatur 5 C/km</i>	2,2	5.250,00 €	5.000,00 €	3.200,00 €	3.500,00 €	3.350,00 €	2.500,00 €

Wagenpflege 0,81 C/km	2,2	850,50 €	810,00 €	518,40 €	567,00 €	542,70 €	405,00 €
<b>Summe variable Kosten</b>		<b>18.186,00 €</b>	<b>17.320,00 €</b>	<b>11.002,88 €</b>	<b>12.056,80 €</b>	<b>11.550,80 €</b>	<b>8.612,00 €</b>
<b>Variable Kosten / km</b>		<b>0,1732 €</b>	<b>0,1732 €</b>	<b>0,1719 €</b>	<b>0,1722 €</b>	<b>0,1724 €</b>	<b>0,1722 €</b>
<b>Personalkosten (Basis: 45% vom Umsatz)</b>		<b>auf 50% des Umsatzes**</b>	<b>auf 95% des Umsatzes***</b>	<b>---</b>	<b>auf 50% des Umsatzes**</b>	<b>auf 95% des Umsatzes***</b>	<b>---</b>
Arbeitnehmerlohn		25.427,17 €	46.381,66 €	0,00 €	18.990,92 €	36.374,36 €	0,00 €
Lohnfortzahlg, Krankheitstage (11 T.v. 360 Tagen = 3 %)		762,81 €	1.391,45 €	0,00 €	569,73 €	1.091,23 €	0,00 €
Urlaub (24 T.v. 276 Tagen = 8,7 %)		2.212,16 €	4.035,20 €	0,00 €	1.652,21 €	3.164,57 €	0,00 €
Summe Arbeitnehmerlohn		28.402,15 €	51.808,31 €	0,00 €	21.212,86 €	40.630,16 €	0,00 €
abzgl. Soz.vers.beitr. (vor Steuer)		22.842,43 €	41.666,84 €	0,00 €	17.060,44 €	32.676,81 €	0,00 €
Krankenversicherung (14,6%)	0	4.146,71 €	7.564,01 €	0,00 €	3.097,08 €	5.932,00 €	0,00 €
Umlage I und II im Durchschnitt 1,6 %	6,7	461,53 €	841,89 €	0,00 €	344,71 €	660,24 €	0,00 €
Insolvenzzumlage (0,04%)	0,04	11,36 €	20,72 €	0,00 €	8,49 €	16,25 €	0,00 €
Arbeitslosenversicherung (3,0%)	0	852,06 €	1.554,25 €	0,00 €	636,39 €	1.218,90 €	0,00 €
Pflegeversicherung (1,95 %)	0	553,84 €	1.010,26 €	0,00 €	413,65 €	792,29 €	0,00 €
Rentenversicherung (19,6%)	-1,5	5.566,82 €	10.154,43 €	0,00 €	4.157,72 €	7.963,51 €	0,00 €
Nachtzuschläge steuerfr. (§ 6 Abs.5 ArbZG)		1.907,04 €	3.478,62 €	0,00 €	1.424,32 €	2.728,08 €	0,00 €
Berufsgenossenschaft (2,6 %)		788,04 €	1.437,46 €	0,00 €	588,57 €	1.127,31 €	0,00 €
Erstattung -50 % v. Lohnfortz.		-381,41 €	-695,72 €	0,00 €	-284,86 €	-545,62 €	0,00 €
<b>Summe Personalkosten</b>		<b>36.748,43 €</b>	<b>67.032,76 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>27.446,50 €</b>	<b>52.569,78 €</b>	<b>0,00 €</b>
<b>Personalkosten / km</b>		<b>0,3500 €</b>	<b>0,6703 €</b>	<b>0,0000 €</b>	<b>0,3921 €</b>	<b>0,7846 €</b>	<b>0,0000 €</b>
<b>Sozialversicherungsbeiträge Unternehmer (Annahme)</b>							
Mindestveranlagung	2,7						
Kranken- (15,5%)* und Pflegeversi. (1,95%)	0	4.122,56 €	880,89 €	4.122,56 €	4.122,56 €	880,89 €	4.122,56 €
Rentenversicherung	-1,5	5.566,82 €	1.189,49 €	5.566,82 €	4.157,72 €	888,40 €	4.157,72 €
<b>Summe Sozialversicherungsbeiträge KV 15,5%</b>		<b>9.689,38 €</b>	<b>2.070,38 €</b>	<b>9.689,38 €</b>	<b>8.280,28 €</b>	<b>1.769,29 €</b>	<b>8.280,28 €</b>
<b>Sozialversicherung / km KV (15,5%)</b>		<b>0,0923 €</b>	<b>0,0207 €</b>	<b>0,1514 €</b>	<b>0,1183 €</b>	<b>0,0264 €</b>	<b>0,1656 €</b>
<b>Gesamtkosten</b>							
<b>Gesamtkosten pro Taxe absolut 2012</b>		<b>108.189,42 €</b>	<b>111.418,87 €</b>	<b>60.830,60 €</b>	<b>85.913,27 €</b>	<b>85.843,72 €</b>	<b>53.276,42 €</b>
<b>Gesamtkosten pro Taxe pro km</b>		<b>1,0304 €</b>	<b>1,1142 €</b>	<b>0,9505 €</b>	<b>1,23 €</b>	<b>1,2812 €</b>	<b>1,0655 €</b>

<b>Gesamtkosten pro Taxe absolut 2011</b>		<b>100.614,90 €</b>	<b>100.534,39 €</b>	<b>58.499,53 €</b>	<b>74.237,07 €</b>	<b>66.716,17 €</b>	<b>50.501,92 €</b>
<b>Kostensteigerung in %</b>		<b>7,53</b>	<b>10,83</b>	<b>3,98</b>	<b>15,73</b>	<b>28,67</b>	<b>5,49</b>
<b>Durchschnittliche Kostensteigerung 2012 zu 2011 gesamt:</b>	<b>11,96%</b>						

\* Durchschnittlich 4,68 Taxen je Mehrwagenbetrieb (Stand 06.01.2011), mitfahrender Unternehmer.

\*\* Annahme, dass der mitfahrende Unternehmer im Einwagenbetrieb 50% der Umsätze selbst erwirtschaftet.

\*\*\* Annahme, dass der mitfahrende Unternehmer bei 4,68 Taxen im Mehrwagenbetrieb 5% der Umsätze selbst erwirtschaftet.

Verteilerschlüssel je Mehrwagenunternehmer: 4,68

<b>Stundenlohn brutto</b>	<b>7,88 €</b>						
<b>Stundenumsatz</b>	<b>16,27 €</b>	<b>16,14 €</b>	<b>14,63 €</b>	<b>12,78 €</b>	<b>12,41 €</b>	<b>12,78 €</b>	

<b>Zuschlag Nachtarbeit</b>	<b>25%</b>						
<b>Anteil Nachtarbeit</b>	<b>30%</b>	<b>30%</b>		<b>30%</b>	<b>30%</b>		

Eigentlich ist jetzt die Berechnung der Lohnfortzahlung falsch, da auch Lfz. auf sozialversicherungsfreie Zuschläge zu zahlen ist

#### Prozentuale Steigerungen 2011 zu 2010:

KFZ-Steuer	Kraftfahrzeugversicherungen	Eichgebühren	BOKraft	Garagenmiete	Funkgeb.I.	Funkgeb.II.
-0,0170	0,0140	0,00	82,20	0,0040	0,01	0,0003

Rufsäulengebühren	Unternehm. BG-Beiträge	Verbandsbeitrag	Telefon	Buchf., Jahresabschluss	Gehaltsbuchführung	Verwaltungsgmk.
0,0000	0,0000	0,0000	-0,0270	1.000,0000	600,0000	0,0230

Treibstoffkosten	Wartung u. Rep.	Wagenpflege	KV-Beiträge	Umlagen	Insolvenzumlage	erbr. Kostenind
1,1900	0,0500	0,8100	0,1460	0,01625	0,00040	0,023

AV-Beiträge	PV-Beiträge	RV-Beiträge	personal-kostenabh. BG-Beiträge	Mindestveranlagung	KV-Beiträge Unternehmer
0,0300	0,0195	0,1960	0,0260	1.968,75	0,1550

Anschaffungskosten Vorjahr	Verbrauch	Verteilerschlüssel je Mehrwagenunternehmer	Rückkaufswert nach 350.000 KM	höchst angenommene Laufzeit	Neuwagen
25.932,45 €	9,0000	4,6800	-2.500,00	350.000,00	0,2000
<b>Anschaffungskosten 2012</b>					
25.984,31 €					

#### Erläuterungen:

Die Basis der Daten bleibt unverändert, d. h. sowohl die Kilometerlaufleistungen, der Verteilerschlüssel der Taxenanzahl als auch die Umsätze pro Kilometer bleiben gleich wie in der Kostentabelle 2011 (ohne Peakwerte). Es werden ausschließlich die prozentualen Steigerungen/Senkungen der einzelnen Werte in die Tabelle eingearbeitet. Nur auf diese Weise lassen sich die Kostensteigerungen, -senkungen im Vorjahresvergleich tatsächlich feststellen.

Der Verbraucherpreisindex beträgt 2,3%.

Die dem Statistischen Bundesamt entnommenen Werte sind immer die prozentualen Steigerungen/Senkungen der durchschnittlichen Jahreswerte (Indices) für den Zeitraum Januar bis Dezember im Vorjahresvergleich 2011 zu 2010.

1.) Die Umsätze (entnommen Kostentabelle 2011 ohne Peakwerte) pro Kilometer lauten wie folgt:

Spalte B: 1,0 €/KM; Spalte C: 1,0 €/KM; Spalte D: 0,84 €/Km; Spalte E: 0,875 €/Km; Spalte F: 0,90€/KM; Spalte G: 0,88 €/Km.

2.) Der Verteilerschlüssel der durchschnittl. Anzahl der Taxen bei Mehrwagenunternehmen (Stand: 06.01.2011) beträgt 4,68.

3.) Ausgangslage: (Annahme): Anschaffungskosten: 25.932,45 € + Steigerungswert 0,2 % = **25.984,32 €** als Grundlage für die Afa, sie wurden aus einem Mischwert aus den Anschaffungskosten (netto) des Tourans und Mercedes gebildet.

#### Fixe Kosten:

**1.) Laufzeit Taxe im Betrieb:** Zeile zur Info; die tatsächliche Laufleistung wird bezogen auf die maximale Fahrleistung.

**2.) Abschreibungen:** sie werden berechnet, in dem die Anschaffungskosten auf die jährliche Laufzeit einer Taxe im Betrieb bezogen werden; Steigerungswert 0,2 % (Sta.BuA: "Neuwagen" von 106,7% auf 106,9%).

**3.) Kapitalzins:** ist gekoppelt an die Laufzeit einer Taxe im Betrieb. Die Abstufungen lauten:

Laufz. > 5 J. = 5% Zinssatz auf Anschaffungskosten; Laufz. > 4 J. = 4%; Laufz. > 3 J. = 3%; > 2 J. = 2%; >= 1 J. = 1,5%.

**4.) Jährlicher Anteil Rückkaufswert:** Annahme: 2.500,-- € ist für ein Fahrzeug als Rückkaufswert zu erzielen. Der Betrag wird auf die Nutzungsdauer verteilt.

**5.) KFZ-Steuer:** ist um -1,7 % gesunken (Sta.BuA: von 104,5% auf 102,7%).

**6.) 7.) 8.) Haftpflicht, Vollkasko, Rechtsschutz:** ist um "Kraftfahrzeugversicherungen" ist um 1,4% gestiegen (StaBuA: von 118,6% auf 120,3%).

**9.) Eichgebühren:** bleiben lt. Mitteilung Eichdirektion Nord unverändert.

**10.) HU inkl. ASU, BOKraft:** lt TÜV-Hanse: HU: 44,96 €, ASU: 26,89 § 41 BOKraft: 10,35 €, insgesamt netto 82,20 €. Berechneter Steigerungswert: 2,1 %.

**11.) Garagenmiete:** ist 0,4% gestiegen (**StaBuA: von 102,8% auf 103,2%**)

**12.) Funkgebühren, Rufsäulengebühren:** Mitteilung der Funkzentralen der einzelnen Gebühren, gewichteter Durchschnitt wird gebildet, dabei unterschieden nach mehrfach und einfach besetztem Fahrzeug. Funkbeiträge Berechnung siehe Anlage. Berechnete Steigerungswerte: 1 %; 0,03 %, 0 %.

**13.) Unternehmerversicherung (BG):** .....

**14.) Verbandsbeitrag:** sind lt. Auskunft der Verbände unverändert

**15.) Telefon:** ist -2,7% gesunken (**StaBuA: "Nachrichtenübermittlung" von 88,0% auf 85,6%**).

**16.) Buchf. u. Jahresabschluss:** Lt. Auskunft von Herrn Kummerfeld sind die Steuerberatungsgebühren nicht gestiegen. Parameter 2009/2010:

1./4. Klasse: 1.000,-- + ½ x 600,-- = 1.300,-- €

2./5. Klasse: (1.000,-- + (600,-- x 4,68)) / 4,68 = 813,68--€

3./6. Klasse: 1.000,-- €

**17.) Verwaltungsgemeinkosten:** der Steigerungswert des Verbraucherpreisindex 2,3% wird unterstellt (für Mehrwagenunternehmen wird der 2-fache Betrag angesetzt und auf die durchschnittliche Mehrwagenanzahl heruntergerechnet, für den Alleinfahrer werden 2/3 angesetzt).

#### Variable Kosten:

**1.) Für die Treibstoffkosten** wird ein Verbrauch von 9 l auf 100 km unterstellt. Es wird der Jahresdurchschnittswert 2011 netto 1,19 €/l angesetzt. Berechneter Steigerungswert: 15,5 %.

**2.) Kreditkartenabrechnung:** wird gekoppelt an die Umsätze, 20 % der Umsätze werden mit Kreditkarten erzielt, 4 % betragen die Kosten.

**3.) Wartung und Reparatur:** ist 2,2% gestiegen (StaBuA: "Reparaturen, Inspektion, Wagenwäsche" von 113,1% auf 115,6%; von 4,4 C/Km auf 5,0 C/Km).

**4.) Wagenpflege:** ist 2,2% gestiegen (StaBuA: "Reparaturen, Inspektion, Wagenwäsche" von 113,1% auf 115,6%, in Werten: von 79 C/Km auf 81 C/Km). Die Wagenpflege wird an die Fahrleistung gekoppelt.

#### Personalkostenermittlung:

**1.) Die Personalkosten** wurden auf Basis der Messungen des Gutachters Linne u. Krause des Jahres 2011 aus den Peakwert-Umsätzen/Kilometer sowie den gemessenen Peak-Kilometerlaufleistungen berechnet.

- 2.) Arbeitnehmerlohn:** Der Arbeitnehmerlohn wird durch Aufteilung des Gesamtumsatzes auf den Fahrer und den Unternehmer gemäß des Prozentschlüssels ermittelt.
- 3.) Lohnfortzahlung Krankheitstage:** durchschnittl. Krankheitstage im Jahr nach 11 Tage, bezogen auf 360 Arbeitstage im Taxengewerbe (lt. BG) ergibt 3%.
- 4.) gesetzl. Urlaubsanspruch:** 24 Tage von 276 Arbeitstagen ergibt 8,7%.
- 5.) Summe Arbeitnehmerlohn:** Berechnung siehe Nr. 2.) zusätzlich der prozentualen Lohnfortzahlung und dem Urlaubsanspruch.
- 6.) Krankenversicherung:** lt. Krankenversicherungen beträgt der Einheitssatz zum 01.01.2012 15,5 %. Der Sonderbeitrag 0,9 % (gesetzlicher Zusatzbeitrag) wird alleinig vom Arbeitnehmer getragen. Aufteilung des KV-Beitrages Arbeitnehmer und Arbeitgeber :  $15,5 \% - 0,9 \% = 14,6 \% / 2 = 7,3 \%$ . Arbeitgeberanteil;  $7,3 \% +$  gesetzl. Zusatzbeitrag  $0,9 \% = 8,2 \%$ , Arbeitnehmeranteil; die o.a. Umlagen I und II beinhalten folgendes : U I: Beiträge f. Lohnfortzahlungen im Krankheitsfall, U II: Beträge für den Mutterschutz; es besteht eine gesetzl. Pflicht Umlagebeiträge zu erheben, jedoch ist die Höhe und Ausgestaltung den Krankenkassen überlassen; lt. AOK U I:  $1,6 \%$  (50% Erstattung), U I:  $2,0 \%$  (60% Erstg.), U I:  $2,6 \%$  (70% Erstg.); U II:  $0,3 \%$  (100% Erstg.). Demnach sind die Umlagen  $6,7 \%$  gestiegen (von  $1,5 \%$  auf  $1,6 \%$ ).
- 7.) Umlage I und II im Durchschnitt: ist  $6,7 \%$  gestiegen von  $1,5 \%$  auf  $1,6 \%$  (gesetzl. Pflichtbeiträge der AOK für Lohnfortzahlung im Krankheitsfall und Mutterschutz).**
- 8.) Insolvenzzulage: ist  $0,04 \%$  gestiegen.**
- 9.) Arbeitslosenversicherung:** lt. Mitteilung AOK :  $3,0 \%$ .
- 10.) Pflegeversicherung:** bleibt lt. Mitteilung AOK unverändert  $1,95 \%$ .
- 11.) Rentenversicherung:** ist  $-1,5 \%$  gesunken von  $19,9 \%$  auf  $19,6 \%$ .
- 12.) Die personalkostenabhängigen BG-Beiträge: lt. Mitteilung von Hrn. ....**
- 13.) Erstattung von Lohnfortzahlung (50%):** Unternehmer wird dieser Prozentsatz seiner geleisteten Lohnfortzahlung von den Kassen erstattet.

### **Sozialversicherungsbeiträge Unternehmer:**

Die gesetzliche Mindestveranlagung 2012 (von den Krankenversicherern unterstellten monatlichen Mindesteinnahmen bei Selbstständigen) ist  $2,7 \%$  gestiegen (von monatl.  $1.916,25 \text{ €}$  auf  $1.968,75 \text{ €}$ ). Hierauf werden die  $15,5 \%$  (inkl. Lohnfortzahlung) KV-Beitrag +  $1,95 \%$  PV-Beitrag als monatl. Beitrag gerechnet.

$1.968,75 \text{ €} \times 15,5 \% = 305,16 \text{ €} \times 12 = 3.661,92 \text{ €}$  (KV-Beitrag f. Selbstständige mit Krankengeldanspruch)

$1.968,75 \text{ €} \times 1,95 \% = 38,39 \text{ €} \times 12 = 460,68 \text{ €}$ ; Gesamtsumme:  $4.122,56 \text{ €}$

(Als Rentenversicherungsbeitrag wurde in Abstimmung mit den Verbänden (AK 2010) die  $19,6 \%$  des bei den Personalkosten berücksichtigten Bruttolohns der Klasse I mit Funk (1 Fzg. mit Fahrer mit Funk) und der Klasse IV ohne Funk unterstellt.)



## **Gutachten**

### ***Effekt der Karenzzeitregelung im Hamburger Taxigewerbe***

erstellt für die  
Taxi-Union Hamburg

[ **LINNE+KRAUSE**  
Marketing-Forschung ]

Thomas Krause

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

Linne + Krause GbR  
Holzdamm 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)

Hamburg, Jan. 2012

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Vorgehen</b> .....	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Monetärer Gesamteffekt</b> .....	<b>7</b>
3.1	Einflussfaktor Geschwindigkeit.....	8
3.2	Einflussfaktor Tageszeit.....	10
3.3	Einflussfaktor Wochentag.....	14
3.4	Einflussfaktor Tourenlänge .....	16
<b>4</b>	<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>18</b>

## 1 AUFGABENSTELLUNG

Im März 2011 wurde ich von der TAXEN-UNION Hamburg mit der Erstellung eines Gutachtens über die Auswirkung der Karenzzeitregelung auf den Hamburger Taxitarif beauftragt.

Zum Hintergrund: Am 18. Januar 2000 trat in Hamburg ein neuer Taxitarif in Kraft, der erstmals die Einführung einer so genannten Karenzzeit vorsah. Zunächst umfasste die Karenzzeit 3 Minuten. Mittlerweile wurde sie auf 1 Minute gesenkt. Konkret bestimmt der Tarif, dass das „Wartegeld ab 60 Sekunden Stillstandzeit und nur für den Teil der Stillstandzeit, der über 60 Sekunden hinausgeht“ berechnet werden darf.

Taxitarife in der FHH Hamburg				
Tarifelement	18.01.2000	01.08.2008	01.10.2010	01.08.2011
Grundpreis	1,60 €	2,60 €	2,70	2,80 €
km 1 – 4	1,53 €	1,80 €	1,85	1,93 €
km 5 – 10		1,69 €	1,75	1,83 €
ab 11. km		1,28 €	1,28 €	1,34 €
> 15 km	1,28 €			
Wartegeld	21,47 € / h	25 € / h	25 € / h	25 € / h
Karenzzeit	180 Sek.	60 Sek.	60 Sek.	60 Sek.
Stillstands- geschwindigkeit	ca. 4,0 km / h			
Umschaltgeschwin- digkeit (ausgesetzt)	14,0 - 16,8 km / h	13,9 – 19,5 km / h	13,5 – 19,5 km / h	13,0 – 18,7 km / h

Die Einführung einer Karenzzeitregelung hat grundsätzlich zwei Effekte:

- **Primäreffekt - Stillstandszeit:** Der primäre Effekt der Karenzzeitregelung ist leicht nachvollziehbar: Bei Stillstand des Fahrzeugs setzt das Wartezeitentgelt erst nach Ablauf einer Minute ein. Damit bleibt ein Teil der im städtischen Verkehrsgeschehen üblichen **Stillstandszeiten** bei der Preisermittlung unberücksichtigt. Die Höhe des daraus resultierenden Mehrerlöses respektive Mindererlöses kann annähernd auf Grundlage der Tarifformel errechnet werden. Für eine genaue Abschätzung bedarf es jedoch einer empirischen Messung.
- **Sekundäreffekt - Langsamfahrten:** Daneben hat die Karenzzeitregelung einen zweiten Effekt, der sich der Alltagsanschauung entzieht. Das Wartezeitentgelt wird normalerweise nicht erst beim tatsächlichen Stillstand des Taxis berechnet, sondern bereits bei Unterschreiten der so genannten Umschaltgeschwindigkeit. Mit Einführung der Karenzzeitregelung wurde zugleich auch die reguläre **Umschaltgeschwindigkeit** (im Messzeitraum theoretisch zwischen 13,5 – 19,5 km/h) ausgesetzt.<sup>1</sup> Tatsächlich beginnt die Wartezeitverzögerung seitdem erst bei der so genannten „**Stillstandsgeschwindigkeit**“ von ca. 4 km/h. Fährt das Taxi schneller, gilt der Fahrтарif; fährt es langsamer, so gilt der (dann höhere) Wartezeitтарif. Die Regelung schützt Taxiunternehmen vor zu geringen Einnahmen bei **Langsamfahrten**. Die Karenzzeitregelung bei gleichzeitiger Absenkung der Umschaltgeschwindigkeit auf die Stillstandsgeschwindigkeit wendet den Schutz jedoch ins Gegenteil: Der großstädtische Stop-and-Go-Verkehr mit zahlreichen kurzzeitigen Beschleunigungs-, Brems- und Stillstandsphasen sorgt dafür, dass das Fahrentgelt unterhalb der Stillstandsgeschwindigkeit häufig „nicht mehr“ und das Wartezeitentgelt häufig „noch nicht“, greift. Trotz erbrachter Beförderungsleistung entsteht ein Erlösausfall, dessen Höhe nur empirisch ermittelt werden kann.

In diesem Sinne sind folgende Fragen zu beantworten:

- **Stillstandszeit:** Wie hoch wäre der Mehrerlös des Hamburger Taxigewerbes bei tatsächlicher Stillstandszeit, wenn es die Karenzzeitregelung nicht gäbe?
- **Langsamfahrten:** Wie hoch wäre der Mehrerlös des Hamburger Taxigewerbes bei Langsamfahrten, wenn es die Karenzzeitregelung und die damit einhergehende Absenkung der Umschaltgeschwindigkeit nicht gäbe?

<sup>1</sup> Die ausgesetzte Umschaltgeschwindigkeit würde in Hamburg regulär zwischen 13,0 und 18,7 km/h liegen – je nach Tarifstaffel. Von Oktober 2010 bis Juli 2011 hätte sie zwischen 13,5 und 19,5 km/h gelegen. Sie errechnet sich aus der Division von Zeittarif durch Wegтарif (in der 1. Staffel des aktuellen Tarifs z.B. 25 € pro Std. / 1,93 € pro km = 13,0 kmpro Std.). Siehe EU RICHTLINIE 2004/22/EG vom 31. März 2004 über Messgeräte, Anhang MI-007.

## 2 VORGEHEN

Die Frage nach dem (fiktiven) Mehrerlös ist nicht mathematisch-rechnerisch, sondern nur empirisch zu lösen. Aus diesem Grunde wurde ein Versuchsaufbau gewählt, mit dessen Hilfe belastbare Daten zur Wirkungsweise der Karenzzeitregelung generiert werden können. Die Messungen fanden nach Absprache mit der Eichdirektion Nord statt.

Der Versuchsaufbau besteht aus folgenden Elementen:

- **Schattentaxameter:** In zwei Hamburger Taxifahrzeuge wurde jeweils ein so genanntes Schattentaxameter installiert. Neben dem mit dem gültigen Taxitarif programmierten und für die tatsächliche Fahrpreisermittlung eingesetzten **primären Haupttaxameter**, wurde ein **sekundäres Schattentaxameter** verdeckt installiert, dessen Steuerung über das primäre Haupttaxameter erfolgte.
- **Schattentarif:** Die Schattentaxameter wurden mit zwei unterschiedlichen Tarifmodellen (Schattentarifen) programmiert. Beide Schattentarife basieren auf dem bis Ende Juli 2011 gültigen Hamburger Taxitarif, sind jedoch mit abweichenden Varianten beim Wartezeitentgelte versehen:
  - **Schattentarif A - Stillstand:** Schattentarif A dient lediglich der Messung des primären Effektes der Karenzregelung bei Stillstand des Fahrzeugs. Er beinhaltet keine Karenzzeit. Die Berechnung des Warteentgeltes beginnt unmittelbar nach Stillstand des Fahrzeugs. Ein Wechsel auf den Wartetarif unterhalb einer Umschaltgeschwindigkeit findet jedoch nicht statt., Die damit gemessenen Daten geben zuverlässig Auskunft über den primären Effekt der Karenzzeitregelung – den fiktiven Mehrerlös bei tatsächlichem Stillstand des Fahrzeugs.
  - **Schattentarif B – Stillstand und Langsamfahrt:** Schattentarif B dient der Messung des Gesamteffektes der Karenzregelung bei Stillstand und bei Langsamfahrt. Er entspricht dem bis Juli 2011 gültigen Tarif, allerdings ohne Karenzzeitregelung und unter Anwendung der regulären Umschaltgeschwindigkeit. Sinkt die Geschwindigkeit unter die Umschaltgeschwindigkeit, wird unverzüglich in den Wartezeitertarif gewechselt. Schattentarif B entspricht damit jenem Taxitarif, der in Hamburg ohne Karenzzeitregelung gelten würde.

- **Elektronische Auslesung:** Die Daten der Haupt- und Schattentaxameter wurden mit Hilfe von Datenträgern – so genannten Keys – ausgelesen und in einer Datenbank erfasst. Dafür wurde die bestehende Infrastruktur des Hamburger Taxi-Panels genutzt.
- **Erhebungszeitraum:** Die Datenerhebung erfolgte in der Zeit vom 1. April 2011 bis zum 27. Oktober 2011. In die Auswertung wurden jedoch nur Daten vor dem Tarifwechsel am 1. August 2011 einbezogen.
- **Stichprobe:** Grundgesamtheit der Erhebung ist die Gesamtheit aller in Hamburg jährlich gefahrenen Taxitouren. Gegenwärtig „produzieren“ Hamburger Taxis jährlich ca. 18 Mio. bis 19 Mio. Touren. Hiervon wurde eine repräsentative Stichprobe von insgesamt 5.965 Touren genommen. Davon entfielen 2.319 auf die Zeit vor dem 1. August 2011. Träger der Stichprobe waren zwei Hamburger Taxis. Da es sich bei Taxifahrpreisen um mathematisch definierte und mit amtlich geeichten Messgeräten des gleichen Typs erzielte Ereignisse handelt, konnte auf eine zufallsgesteuerte Stichprobenziehung verzichtet werden.
- **Struktur der Stichprobe:** Entscheidend für die Qualität der Stichprobe ist die Länge der gefahrenen Touren: Schattentaxi A kam im Erhebungszeitraum auf eine durchschnittliche Tourenlänge von **ca. 6,0 km**; Schattentaxi B fuhr einen Schnitt von **ca. 6,4 km**. Die durchschnittliche Hamburger Taxitour hatte 2010 eine Länge von **ca. 5,8 km**. Auch strukturell – d.h. hinsichtlich der Häufigkeitsverteilung nach Tourenlänge – weichen Grundgesamtheit und Stichprobe nur unwesentlich voneinander ab. Bei beiden Fahrzeugen wurden Erlöse von jeweils gut 16.000 € erfasst.
- **Cleaning:** Nicht alle erfassten Daten konnten in die Auswertung einbezogen werden. Aufgrund von technischen Störungen und Fehlmessungen an Haupt- bzw. Schattentaxametern konnten zahlreiche Daten nicht eindeutig gematcht, d.h. exakt einander zugeordnet werden: Eines der eingesetzten Taxis war ein Großraumfahrzeug. Großraumzuschläge wurden zwar ordnungsgemäß auf dem Haupttaxameter angezeigt, jedoch nicht auf dem Schattentaxameter. Eine andere Störquelle: Zuweilen meldeten Fahrer ihre Schicht ordnungsgemäß am Haupttaxameter ab, vergaßen aber die Abmeldung am Schattentaxameter.
- **Matching:** Weiterhin kam es zu ungleichen Lauf der Echtzeituhren in den Taxametern, die unter erheblichem Aufwand abgeglichen werden mussten. Mit Hilfe einer speziellen EDV-Prozedur konnten jedoch 5.965 Touren aus den Haupt- und Schattentaxametern eindeutig einander zugeordnet werden. Von denen wurden sodann 2.319 Touren (aus der Zeit vor dem Tarifwechsel am 1. August 2011) in die Auswertung einbezogen.

### 3 MONETÄRER GESAMTEFFEKT

Welchen monetären Effekt hat die Karenzzeitregelung auf den Erlös Hamburger Taxis? Die Auswertung der Daten ergibt folgendes Bild:

- **Schattentarif A:** Würde in Hamburg keine Karenzminute gelten und bei Langsamfahrten unterhalb der Stillstandsgeschwindigkeit sofort ein Wechsel auf das Wartezeitentgelt stattfinden, so hätte das einen Mehrerlös (primärer Effekt) von ca. **8,4%** zur Folge.
- **Schattentarif B:** Würde in Hamburg keine Karenzminute gelten und der Wechsel in das Wartezeitentgelt unterhalb der regulären Umschaltgeschwindigkeit erfolgen, so hätte das einen Mehrerlöseffekt von zusammen ca. **11,5%** zur Folge. Der **sekundäre Effekt** der Karenzzeit-Regelung bei Langsamfahrten würde also zu zusätzlichen Mehreinnahmen von **ca. 3,1%** führen (8,4% + 3,1 % = 11,5%).

Im Folgenden werden die **Einflussfaktoren** dargestellt, die zu diesem Resultat geführt haben. Dafür wird eine Reihe „analytischer Schnitte“ durch die Messdaten vorgenommen.

### 3.1 Einflussfaktor Verkehrsgeschwindigkeit

Wichtigster Einflussfaktor ist die Verkehrsgeschwindigkeit. Die Testfahrzeuge haben sich im Besetztzustand mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von **25,8 km/h** bewegt. Generell ist zu beobachten: Je geringer die Verkehrsgeschwindigkeit, desto höher der mögliche Mehrerlös auf Basis des Schattentarifs bzw. desto höher der fiktive Einnahmeverlust.

- **Schattentarif A:** Bei Touren, die mit einer Geschwindigkeit von weniger als 15 km/h abgewickelt werden, würde sich bei Anwendung des Schattentarifs A ein Mehrerlös von gut 15% bis gut 16% einstellen. Im Geschwindigkeitsbereich von mehr als 35 km/h sinkt dagegen das mögliche Plus auf unter 5%.

Schattentarif A					
Effekt der Verkehrsgeschwindigkeit					
Km/h		Haupttaxameter		Schattentaxameter	
		Erlös	Erlösanteil	Erlös	Mehrerlös
0	<10	224,60	1,4%	261,40	16,4%
10	<15	658,30	4,0%	758,70	15,3%
15	<20	1.667,10	10,2%	1.880,40	12,8%
20	<25	2.983,30	18,3%	3.289,30	10,3%
25	<30	4.455,70	27,3%	4.818,60	8,1%
30	<35	3.084,60	18,9%	3.277,50	6,3%
35	<40	1.782,50	10,9%	1.867,70	4,8%
40	<45	843,20	5,2%	876,40	3,9%
45	<50	107,80	0,7%	110,50	2,5%
50+		539,60	3,3%	582,40	7,9%
<b>Summe</b>		<b>16.346,70</b>	<b>100,0%</b>	<b>17.722,90</b>	<b>8,4%</b>

- Schattentarif B:** Noch deutlicher wird die Auswirkung der Verkehrsgeschwindigkeit bei Schattentarif B: Bei Langsamfahrten fällt das Problem der Umschaltgeschwindigkeit voll ins Gewicht. Hätte Hamburg einen solchen Tarif, so würden sich bei Langsamfahrten bis 15 km / h Mehrerlöse von 19,5% bis 21,4% einstellen. Im Geschwindigkeitsbereich über 35 km/h sinkt der Mehrerlös dagegen auf unter 6%.

Schattentarif B					
Effekt der Verkehrsgeschwindigkeit					
Km/h		Haupttaxameter		Schattentaxameter	
		Erlös	Erlösanteil	Erlös	Mehrerlös
0	<10	301,10	1,9%	365,60	21,4%
10	<15	1.020,90	6,3%	1.219,70	19,5%
15	<20	2.247,60	13,9%	2.651,70	18,0%
20	<25	3.442,90	21,2%	3.904,00	13,4%
25	<30	3.784,00	23,3%	4.171,10	10,2%
30	<35	2.830,20	17,5%	3.042,70	7,5%
35	<40	1.864,30	11,5%	1.972,60	5,8%
40	<45	428,50	2,6%	448,60	4,7%
45	<50	<b>191,10</b>	1,2%	200,70	5,0%
50+		97,00	0,6%	99,40	2,5%
<b>Summe</b>		<b>16.207,60</b>	<b>100,0%</b>	<b>18.076,10</b>	<b>11,5%</b>

### 3.2 Einflussfaktor Tageszeit

Auswirkung hat weiterhin die Tageszeit. Hierin spiegelt sich nicht zuletzt auch die schwankende Verkehrsgeschwindigkeit wider:

- **Schattentarif A:** Überdurchschnittliche Mehreinnahmen ergeben sich bei Schattentarif A hauptsächlich in den Verkehrsspitzenzeiten zwischen 7 und 10 Uhr bzw. zwischen 15 und 20 Uhr. Besonders markant ist die abendliche Rush Hour von 17 und 19 Uhr mit Mehrerlösen zwischen 11,4% und 12,3%.

Schattentarif A Effekt der Tageszeit (über alle Tage)					
Uhrzeit		Haupttaxameter		Schattentaxameter	
		Erlös	Erlösanteil	Erlös	Mehrerlös
0	1	655,40	4,0%	706,80	7,8%
1	2	501,50	3,1%	536,10	6,9%
2	3	276,50	1,7%	290,70	5,1%
3	4	196,80	1,2%	208,00	5,7%
4	5	169,50	1,0%	181,70	7,2%
5	6	1.007,90	6,2%	1.069,60	6,1%
6	7	973,70	6,0%	1.036,80	6,5%
7	8	876,20	5,4%	958,00	9,3%
8	9	988,10	6,0%	1.095,10	10,8%
9	10	1.119,10	6,8%	1.215,70	8,6%
10	11	655,80	4,0%	704,70	7,5%
11	12	926,50	5,7%	1.000,90	8,0%
12	13	742,70	4,5%	799,60	7,7%
13	14	784,70	4,8%	845,80	7,8%
14	15	825,80	5,1%	894,50	8,3%
15	16	759,40	4,6%	830,30	9,3%
16	17	171,00	1,0%	187,40	9,6%
17	18	525,30	3,2%	589,90	12,3%
18	19	670,50	4,1%	746,90	11,4%
19	20	732,20	4,5%	808,80	10,5%
20	21	567,90	3,5%	616,20	8,5%
21	22	649,70	4,0%	694,70	6,9%
22	23	786,80	4,8%	856,00	8,8%
23	24	783,70	4,8%	848,70	8,3%
<b>Summe</b>		<b>16.346,70</b>	<b>100,0%</b>	<b>17.722,90</b>	<b>8,4%</b>

- Schattentarif B:** Ein etwas anderes Bild ergibt sich bei Schattentarif B, wo es in der gesamten Tagschicht von 8 bis 19 Uhr zu hohen Mehreinnahmen kommen würde. Dabei sind zwei Piks zu erkennen: Der Morgenverkehr zwischen 8 und 9 Uhr und der Nachmittagsverkehr zwischen 14 und 17 Uhr. Besonders schwerwiegend ist das Geschehen zwischen 14 und 16 Uhr mit möglichen Mehreinnahmen von 16% bis 17%. In den späten Abend- und Nachtstunden pendeln sich die möglichen Mehrerlöse auf plus 8% bis 11% ein.

Schattentarif B					
Effekt der Tageszeit (über alle Tage)					
Uhrzeit		Haupttaxameter		Schattentaxameter	
		Erlös	Erlösanteil	Erlös	Mehrerlös
0	1	811,00	5,0%	890,30	9,8%
1	2	464,00	2,9%	510,90	10,1%
2	3	111,70	0,7%	123,00	10,1%
3	4	43,70	0,3%	49,10	(12,4%)
4	5	78,10	0,5%	82,50	5,6%
5	6	966,90	6,0%	1.036,90	7,2%
6	7	1.001,70	6,2%	1.092,70	9,1%
7	8	1.233,80	7,6%	1.371,40	11,2%
8	9	1.156,00	7,1%	1.329,50	15,0%
9	10	1.017,50	6,3%	1.152,90	13,3%
10	11	805,40	5,0%	912,00	13,2%
11	12	736,00	4,5%	839,50	14,1%
12	13	626,50	3,9%	717,60	14,5%
13	14	663,30	4,1%	744,40	12,2%
14	15	528,40	3,3%	612,40	15,9%
15	16	122,50	0,8%	143,60	17,2%
16	17	241,60	1,5%	277,30	14,8%
17	18	522,60	3,2%	592,10	13,3%
18	19	941,40	5,8%	1.064,20	13,0%
19	20	951,10	5,9%	1.055,70	11,0%
20	21	914,30	5,6%	1.006,10	10,0%
21	22	526,50	3,2%	578,00	9,8%
22	23	1.032,10	6,4%	1.113,30	7,9%
23	24	711,50	4,4%	780,70	9,7%
<b>Summe</b>		<b>16.207,60</b>	<b>100,0%</b>	<b>18.076,10</b>	<b>11,5%</b>

- Schattentarif B - Wochentags:** Noch deutlicher wird das Bild, wenn nach Wochentag und Wochenende differenziert wird: Betrachtet man allein die Wochentage von Montag bis Freitag, auf die im beobachteten Zeitraum ca. 77% der Erlöse entfielen, so ergibt sich bei Schattentarif B eine Mehreinnahme von insgesamt 12,0%. Z.T. deutlich stärker als in der Gesamtwoche sind die Piks zwischen 8 und 19 Uhr, wohingegen ab 21 Uhr gleiche bzw. leicht geringere Mehreinnahmen zu verzeichnen wären. In der Spitze steigen die möglichen Mehreinnahmen zwischen 15 und 16 Uhr auf 18,3%.

Schattentarif B					
Effekt der Tageszeit (nur Montag bis Freitag)					
Uhrzeit		Haupttaxameter		Schattentaxameter	
		Erlös	Erlösanteil	Erlös	Mehrerlös
0	1	426,70	3,4%	468,10	9,7%
1	2	226,30	1,8%	250,20	10,6%
2	3	33,60	0,3%	37,50	11,6%
3	4	-	0,0%	-	-
4	5	20,40	0,2%	21,30	4,4%
5	6	770,10	6,1%	825,60	7,2%
6	7	813,90	6,5%	888,10	9,1%
7	8	997,10	8,0%	1.114,40	11,8%
8	9	882,50	7,0%	1.030,60	16,8%
9	10	810,90	6,5%	923,00	13,8%
10	11	635,50	5,1%	721,90	13,6%
11	12	636,80	5,1%	728,30	14,4%
12	13	583,20	4,7%	668,80	14,7%
13	14	663,30	5,3%	744,40	12,2%
14	15	523,20	4,2%	606,50	15,9%
15	16	97,50	0,8%	115,30	18,3%
16	17	218,20	1,7%	251,20	15,1%
17	18	390,70	3,1%	447,00	14,4%
18	19	684,40	5,5%	787,30	15,0%
19	20	710,90	5,7%	790,90	11,3%
20	21	697,60	5,6%	763,50	9,4%
21	22	409,50	3,3%	444,80	8,6%
22	23	782,60	6,2%	839,70	7,3%
23	24	526,10	4,2%	577,40	9,8%
<b>Summe</b>		<b>12.541,00</b>	<b>100,0%</b>	<b>14.045,80</b>	<b>12,0%</b>

- Schattentarif B - Wochenende:** Knapp 23% der erfassten Erlöse entfallen auf die Wochenenden. Hier sinkt der mögliche Mehrerlös auf insgesamt ca. 9,9%. Auch wenn die Summe der an den Wochenenden erfassten Erlöse keine wirkliche repräsentativen Aussagen auf Stundenbasis mehr zulässt, wird deutlich, dass Samstag / Sonntag die höchsten Mehrerlöse auf die Zeit zwischen 9 und 17 Uhr entfallen. Ein zweiter kräftiger Pike zeigt sich zwischen 20 und 22 Uhr.

Schattentarif B					
Effekt der Tageszeit (nur Samstag bis Sonntag)					
Uhrzeit		Haupttaxameter		Schattentaxameter	
		Erlös	Erlösanteil	Erlös	Mehrerlös
0	1	384,30	10,5%	422,20	9,9%
1	2	237,70	6,5%	260,70	9,7%
2	3	78,10	2,1%	85,50	(9,5%)
3	4	43,70	1,2%	49,10	(12,4%)
4	5	57,70	1,6%	61,20	6,1%
5	6	196,80	5,4%	211,30	7,4%
6	7	187,80	5,1%	204,60	8,9%
7	8	236,70	6,5%	257,00	8,6%
8	9	273,50	7,5%	298,90	9,3%
9	10	206,60	5,6%	229,90	11,3%
10	11	169,90	4,6%	190,10	11,9%
11	12	99,20	2,7%	111,20	(12,1%)
12	13	43,30	1,2%	48,80	(12,7%)
13	14	-	0,0%	-	-
14	15	5,20	0,1%	5,90	(13,5%)
15	16	25,00	0,7%	28,30	(13,2%)
16	17	23,40	0,6%	26,10	(11,5%)
17	18	131,90	3,6%	145,10	10,0%
18	19	257,00	7,0%	276,90	7,7%
19	20	240,20	6,6%	264,80	10,2%
20	21	216,70	5,9%	242,60	12,0%
21	22	117,00	3,2%	133,20	13,8%
22	23	249,50	6,8%	273,60	9,7%
23	24	185,40	5,1%	203,30	9,7%
<b>Summe</b>		<b>3.666,60</b>	<b>100,0%</b>	<b>4.030,30</b>	<b>9,9%</b>

### 3.3 Einflussfaktor Wochentag

Deutlich geringe Auswirkung auf die Einnahmesituation hat der Einflussfaktor Wochentag

- Schattentarif A:** Die Abweichungen zwischen den Wochentagen sind mäßig. Die geringsten Mehrerlöse zeichnen sich an den Wochenenden ab: Am Sonntag würden die Mehreinnahme auf ca. 6,9% zurückgehen. An den anderen Wochentagen schwanken die Werte zwischen 8,1% und 8,9%. Der „Ausreißer-Wert“ von 12,5% am Dienstag ist auf die geringe Erlössumme an diesem Wochentag zurückzuführen.

Schattentarif A Effekt der Wochentag				
Wochentag	Haupttaxameter		Schattentaxameter	
	Erlös	Erlösanteil	Erlös	Mehrerlös
Montag	2.180,70	13,3%	2.374,30	8,9%
Dienstag	744,50	4,6%	837,40	(12,5%)
Mittwoch	1.811,30	11,1%	1.961,50	8,3%
Donnerstag	2.196,70	13,4%	2.385,60	8,6%
Freitag	3.170,40	19,4%	3.448,00	8,8%
Samstag	3.492,40	21,4%	3.776,30	8,1%
Sonntag	2.750,70	16,8%	2.939,80	6,9%
<b>Summe</b>	<b>16.346,70</b>	<b>100,0%</b>	<b>17.722,90</b>	<b>8,4%</b>

- Schattentarif B:** Auch bei Schattentarif B sind nur mäßige Unterschiede zwischen den Wochentagen zu erkennen. Die geringsten Mehrerlöse zeichnen sich auch hier an den Wochenenden ab: Auch hier sind es die Samstage und Sonntage, an denen die Differenz zwischen gültigem Tarif und Schattentarif relativ gering ausfällt.

Schattentarif B Effekt der Wochentag				
Wochentag	Haupttaxameter		Schattentaxameter	
	Erlös	Erlösanteil	Erlös	Mehrerlös
Montag	2.405,10	14,8%	2.670,70	11,0%
Dienstag	2.344,30	14,5%	2.660,80	13,5%
Mittwoch	2.258,30	13,9%	2.535,40	12,3%
Donnerstag	2.687,10	16,6%	2.994,70	11,4%
Freitag	2.846,20	17,6%	3.184,20	11,9%
Samstag	2.357,00	14,5%	2.579,80	9,5%
Sonntag	1.309,60	8,1%	1.450,50	10,8%
<b>Summe</b>	<b>16.207,60</b>	<b>100,0%</b>	<b>18.076,10</b>	<b>11,5%</b>

### 3.4 Einflussfaktor Tourenlänge

Messbar ist dagegen der Einfluss der Tourenlänge auf die Einnahmesituation:

- **Schattentarif A:** Bei Schattentarif A ergeben sich nur minimale Abweichungen - hauptsächlich bei Touren zwischen 2 und 6 km Länge. Die Auswirkung der Karenzzeitregelung unter Berücksichtigung der reinen Stillstandszeiten ist somit kaum messbar.

Schattentarif A Effekt der Tourenlänge					
Km		Haupttaxameter		Schattentaxameter	
		Erlös	Erlösanteil	Erlös	Mehrerlös
0	< 2	357,60	2,2%	384,00	7,4%
2	< 4	1.983,80	12,1%	2.155,90	8,7%
4	< 6	2.673,40	16,4%	2.915,40	9,1%
6	< 8	2.289,70	14,0%	2.483,30	8,5%
8	< 10	2.218,40	13,6%	2.402,90	8,3%
10	< 12	2.354,40	14,4%	2.553,70	8,5%
12	< 14	1.399,70	8,6%	1.506,70	7,6%
14+		3.069,70	18,8%	3.321,00	8,2%
<b>Summe</b>		<b>16.346,70</b>	<b>100,0%</b>	<b>17.722,90</b>	<b>8,4%</b>

- Schattentarif B:** Deutlich schlägt jedoch die Tourenlänge auf das Erlösgeschehen durch wenn – wie bei Schattentarif B – auch das Problem der Langsamfahrten berücksichtigt wird. Abgesehen von dem Ausreißerwert bei Touren zwischen 12 und 14 km Länge, ist bei Schattentarif B ein klarer Trend zu erkennen: Während bei Touren bis zu 6 km Länge im Durchschnitt ein Mehrerlös von 13,5% bis 14,1% erzielbar wäre, sind es bei Strecken über 14 km nur noch 7,0%. Bei Kurztouren, die häufig im Citybereich stattfinden, schlägt die Karenzzeitregelung demnach besonders zu Buche.

Schattentarif B Effekt der Tourenlänge					
Km		Haupttaxameter		Schattentaxameter	
		Erlös	Erlösanteil	Erlös	Mehrerlös
0	< 2	288,00	1,8%	328,70	14,1%
2	< 4	2.162,40	13,3%	2.462,30	13,9%
4	< 6	2.882,90	17,8%	3.273,20	13,5%
6	< 8	3.219,60	19,9%	3.625,40	12,6%
8	< 10	2.851,30	17,6%	3.140,20	10,1%
10	< 12	1.650,00	10,2%	1.805,10	9,4%
12	< 14	1.436,70	8,9%	1.604,00	11,6%
14+		1.716,70	10,6%	1.837,20	7,0%
<b>Summe</b>		<b>16.207,60</b>	<b>100,0%</b>	<b>18.076,10</b>	<b>11,5%</b>

## 4 ZUSAMMENFASSUNG

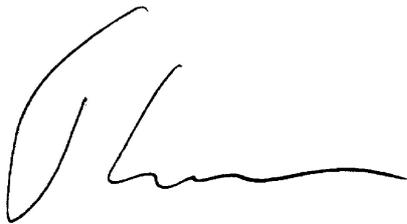
Ziel der vorliegenden Untersuchung ist es, den Effekt der Karenzzeitregelung auf die Erlössituation des Hamburger Taxitarifs zu ermitteln. Zu diesem Zweck wurden zwei Hamburger Taxis mit so genannten Schattentaxametern ausgerüstet, deren Aufgabe darin bestand, alternative Tarifvarianten – so genannte Schattentarife - in der Praxis zu überprüfen.

Die Schattentarife waren so gewählt, dass sie ein belastbares Bild der Wirkungsweise der Karenzzeitregelung liefern. Die so gewonnenen Messergebnisse führen zu folgendem Ergebnis:

- **Gesamteffekt:** Hätte im Tarifzeitraum zwischen dem 1. Oktober 2010 und dem 31. Juli 2011 keine Karenzzeitregelung bestanden, hätte das mit hoher Wahrscheinlichkeit zu Mehrerlösen von **ca. 11,5%** geführt.
- **Primärer Effekt Stillstandszeiten:** Gut drei Viertel des Gesamteffekts – ein möglicher Mehrerlös von 8,4% - ist dem Faktor Stillstandszeiten zuzuschreiben.
- **Sekundäreffekt Langsamfahrten:** Ein weiteres knappes Viertel des Gesamteffekts – ein möglicher Mehrerlös von ca. 3,1% - resultiert aus dem Problem der Preisberechnung von Langsamfahrten im großstädtischen Stop-and-Go-Verkehr. Hier kommt – neben der Karenzzeitregelung - auch die faktische Absenkung der Umschaltgeschwindigkeit auf die Stillstandsgeschwindigkeit zum Tragen.
- **Einflussfaktor Verkehrsgeschwindigkeit:** Entscheidend für die Höhe möglicher Mehrerlöse ohne Karenzzeitregelung ist die Verkehrsgeschwindigkeit. Bei Taxitouren unter 20 km / h steigt der mögliche Mehrerlös auf 18% bis 21%. Bei Fahrten von mehr als 40 km / h sinkt er dagegen auf unter 5%.

- **Einflussfaktor Tageszeit:** Der Einfluss der Verkehrsgeschwindigkeit spiegelt sich auch im Tagesverlauf wider: Hoch sind mögliche Mehreinnahmen insbesondere in der Rush Hour von 7 bis 10 Uhr sowie der zwischen 14 und 19 Uhr - besonders deutlich an den Wochentagen zwischen Montag und Freitag.
- **Einflussfaktor Tourenlänge:** Einfluss hat weiterhin die Länge der Tour: Innenstadtypische Fahrten unter acht Kilometer Länge würden ohne Karenzregelung deutlich höhere Erlöse bringen als längere Fahrten. Besonders wiegt dabei das Problem der teilweise nicht zu berechnenden Langsamfahrten.

Hamburg, 27. Januar 2012



Thomas Krause

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



# Freie und Hansestadt Hamburg

## Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation,  
Postfach 11 21 09, D- 20421 Hamburg

An die  
Verbände und Funkzentralen des  
Taxengewerbes in Hamburg  
– gemäß Verteiler

Handelskammer Hamburg

Verkehrsrecht, Verkehrsgewerbeaufsicht

RV

Alter Steinweg 4  
D - 20459 Hamburg  
Telefon  
040 - 428 41 - 1754  
Telefax  
040 - 428 41 - 2825

Ansprechpartner Herr Werner  
Zimmer 508  
E-Mail: Ulrich.Werner@bwvi.hamburg.de

Hamburg, 29.06.2012

### **Fortsetzung der Beratung zur Anwendung von § 3 Fahrpersonalgesetz im Taxengewerbe**

### **Anpassung der Entgelte im Taxenverkehr zum 1. September 2012 an die Kostenentwicklung sowie mögliche Einführung abgesenkter Entgelte für besondere Personengruppen**

Sehr geehrte Damen und Herren

#### **A. § 3 Fahrpersonalgesetz im Taxengewerbe**

Das Amt für Arbeitsschutz und die Verkehrsgewerbeaufsicht möchten gemeinsam mit Ihnen den Dialog zur Anwendung von § 3 Fahrpersonalgesetz fortsetzen. Wir möchten Sie daher zu einer gemeinsamen Besprechung am

**Freitag, 13. Juli 2012 ab 9.30 Uhr  
in der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation,  
Alter Steinweg 4, Raum 826**

einladen. Die Vertreter des Amtes für Arbeitsschutz werden Ihnen dann über den Stand der aktuellen Prüfungen im Taxengewerbe berichten und Hinweise zum weiteren Verfahren geben können

Nach Beratungen in einer Arbeitsgruppe mit Gewerbevertretern hatten wir den Entwurf von Empfehlungen zur Ausgestaltung von Arbeitsverträgen im Taxengewerbe in Übereinstimmung mit § 3 Fahrpersonalgesetz erarbeitet. Dieser Text enthielt auch Aussagen zum sog. „Lohnwucher“, die von Seiten der Gewerbevertretungen kritisiert worden waren. Auf Grund dieser Stellungnahmen möchten wir auf die Aussagen zum sog. „Lohnwucher“ verzichten, so dass der Entwurf der Empfehlung nunmehr wie folgt lauten könnte:

1. Eine Festentlohnung (nach Stunden oder pro Monat), wie sie in nahezu allen Gewerbebranchen praktiziert wird, ist ein Modell, das den Vorgaben von § 3 Fahrpersonalgesetz entspricht.

2. Sofern neben festen Entgelten umsatzabhängige Zuschläge gezahlt werden, gilt §3 Fahrpersonalgesetz nach dem Wortlaut uneingeschränkt. Auch diese umsatzabhängigen Zuschläge sind im Taxenverkehr nach bisheriger Betrachtungsweise streckenabhängig. Geht man weiter davon aus, dass eine umsatz- und damit streckenabhängige Entlohnung im Taxenverkehr zumindest zu einer abstrakten Gefährdung der Verkehrssicherheit führen kann, gilt dies für eine umsatzabhängige Entlohnung in voller Höhe wie für umsatzabhängige Zuschläge gleichermaßen. Dem Wortlaut von § 3 Fahrpersonalgesetz würden demnach nur solche Vereinbarungen über umsatzbezogene Zuschläge entsprechen, die auch eine deutliche Komponente zur Wahrung der Verkehrssicherheit enthalten, so dass § 3 Satz 2 Fahrpersonalgesetz im Ergebnis gewahrt ist.

Dies wäre nach unserer Einschätzung bei folgendem Modell der Fall:

- Festgehalt
  - + umsatzabhängiger Zuschlag
  - + weiterer Zuschlag für unfallfreies Fahren bzw. Fahren ohne Verkehrsverstöße.(Die Behörden können keine Vorgaben zur Höhe der jeweiligen Zuschläge machen; jedenfalls muss der Zuschlag für verkehrssicheres Verhalten bewirken, dass sich Fahren ohne Verkehrsverstöße mehr lohnt als riskantes Verhalten).

Bei einem Modell das zum Festgehalt lediglich betragsmäßige (also nicht umsatzabhängige) Zuschläge für verkehrssicheres Fahren vorsieht, würde sich die Problematik von § 3 Fahrpersonalgesetz gar nicht mehr stellen, da es unabhängig von der gefahrenen Strecke wäre.

Ein Modell, das zum Festgehalt lediglich weitere umsatzabhängige Zuschläge ohne spürbare Komponente zur Förderung verkehrssicheren Fahrens vorsieht, würde dagegen den Anforderungen von §3 Fahrpersonalgesetz nicht gerecht.

Wir hoffen, dass diese Vorschläge Zustimmung im Taxengewerbe finden und möchten mit Ihnen erörtern, ob sie in der Praxis umgesetzt werden können. Sie entsprechen aus unserer Sicht allen beteiligten Interessen gleichermaßen: dem der Unternehmen, eine nachfragegerechte Komponente in der Entlohnung zu erhalten, dem der Verkehrssicherheit, Anreize zu riskantem Fahren bei der Entlohnung zu vermeiden und nicht zuletzt auch dem der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, ein gerechtes Einkommen zu sichern.

## B. Zur Tarifierfassung

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation möchte Sie gemäß § 51 in Verbindung mit § 14 Abs. 2 PBefG zu dem im Folgenden beschriebenen Vorschlag für die Anpassung der Entgelte im Taxengewerbe anhören.

### 1. Behördenvorschlag

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation schlägt vor, die Entgeltmerkmale für den Taxenverkehr ab dem 1. September 2011 wie folgt festzusetzen:

	Tarif aktuell in Euro	Tarifvorschlag neu in Euro	Steigerung in %
Grundgebühr	2,80	<b>2,90</b>	3,57
km-Preis 1.-4.km	1,93	<b>2,00</b>	3,63
km-Preis 5.-10.km	1,83	<b>1,90</b>	3,83
km-Preis ab 11	1,34	<b>1,40</b>	4,48

Die übrigen Tarifmerkmale sowie die bisherige Regelung, dass für Wartezeiten bis zu einer Minute kein Wartegelt gezahlt werden muss (sog. „Karencminute“), bleiben unverändert.

### 2. Auswirkungen der Erhöhung

Bezogen auf die von den Kunden zu zahlenden Preise bzw. den Umsatz für die Taxen führt dies zu einer durchschnittlichen Erhöhung von **3,72 %**.

Für ausgewählte Tourenlängen verteuern sich die Preise wie folgt:

Fahrtstrecke in km	Anteil am Touren- aufkommen in %	Preis derzeit in Euro	Preis Vorschlag in Euro	Absolute Erhöhung in Euro	Erhöhung in %
1	4,71	4,73	<b>4,90</b>	0,17	3,59
3	15,65	8,59	<b>8,90</b>	0,31	3,61
5	10,97	12,35	<b>12,80</b>	0,45	3,64
10	3,47	21,50	<b>22,30</b>	0,80	3,72
15	0,87	28,20	<b>29,30</b>	1,10	3,90
20	0,40	34,90	<b>36,30</b>	1,40	4,01

Eine Übersicht zu den Preisänderungen ist als Anlage 1 beigefügt.

Im Städtevergleich stellt sich die Situation wie folgt dar:

In den unten genannten Städten – außer Berlin und Hamburg - wirkt sich die jeweilige verkehrsbedingte Wartezeit ab der 1. Sekunde preiserhöhend aus. Nach den im letzten Jahr in Hamburg durchgeführten Messungen würden bei im Übrigen gleichen

310 310/home/clemens/Dokumente/Anhörungs schreiben\_290612.docx

310 31006.08.2012 14:51

310 3103

Tarifmerkmalen und voller Entgeltspflicht für Wartezeiten (Wegfall der Karenzminute) die Taxenpreise und der Taxenumsatz um durchschnittlich 11,5% höher liegen als bei der derzeitigen Regelung. Die Wartezeiten wirken sich stärker aus bei kurzen Strecken, schwächer bei langen Strecken.

Längere Wartezeiten über eine Minute, die auch in Hamburg zu bezahlen sind, machen ca. 2% des Preises/Taxenumsatzes aus.

Im Vergleich der Städte werden daher für alle Städte der regelmäßig zu erwartende Wartegeldanteil von 2% sowie für Städte ohne sog. Karenzminute die nach der jeweiligen Streckenlänge bei den Tests in Hamburg ermittelten Wartegeldanteile aufgeschlagen.

Eine ausführliche Darstellung zum Städtevergleich ist als Anlage 2 beigefügt.

### **3. Begründung des Vorschlags zur Tarifierfassung**

Der aktuelle Tarif gilt seit dem 1. August 2011.

#### Statistische Kosten- und Preisentwicklung im Bereich Verkehr:

Der vom Statistischen Bundesamt ermittelte Kraftfahrerpreisindex (Stand Mai 2012), der die für Taxenunternehmen wichtigen Kosten rund um den Fahrzeugbetrieb widerspiegelt, ist seit April 2011 (dieser Monat lag der letzten Tarifierfassung zugrunde) um **1,54%** gestiegen, von Januar bis Mai 2012 betrug die Steigerung **1,62%**. Zu berücksichtigen sind allerdings auch starke unterjährige Schwankungen: die Steigerungsrate zwischen August 2011 und April 2012 betrug **3,8%**, der Dieselpreis ist in diesem Zeitraum um knapp **9,5%**, in den ersten 4 Monaten 2012 um mehr als **4,8%** gestiegen.

Die Verbraucherpreise haben sich zwischen April 2011 und Mai 2012 um **1,9%** erhöht.

#### Gewerbespezifische Kostenentwicklung:

Die Verkehrsgewerbeaufsicht beobachtet seit mehreren Jahren auf der Grundlage einer gemeinsam mit den Verbänden, den Funkzentralen und der Handelskammer erarbeiteten Kostentabelle die Kostenentwicklung im Hamburger Taxengewerbe. Die Kosten für das Taxengewerbe sind im Jahr 2011 im Vergleich zum Vorjahr um **2,75 %** gestiegen.

Maßgeblich für die Kostenentwicklung im Taxengewerbe ist ganz überwiegend der starke Anstieg der Kraftstoffpreise. Trotz Abschwächung der Steigerungsraten im letzten Monat sind noch keine Anhaltspunkte dafür gegeben sind, dass sich der bisherige umkehrt. Die Tarifierfassung ab September 2012 sollte über den für 2011 festgestellten Kostenanstieg hinaus eine Sicherheitsmarge von rund einem Prozent enthalten, um zusätzliche Belastungen des Taxengewerbes in den kommenden Monaten aufzufangen, bzw. Spielräume für weitere Verbesserungen zu erhalten.

Daten zur Gewerbespezifischen Umsatzentwicklung können sie der Veröffentlichung der Verkehrsgewerbeaufsicht unter folgendem Link entnehmen:

<http://www.hamburg.de/taxi/2935760/taxigewerbe.html>

Nach dieser Auswertung gemessener Daten aus allen relevanten Unternehmensgruppen haben sich die wirtschaftlichen Eckdaten im Hamburger Taxenmarkt im letzten Jahr

410 410/home/clemens/Dokumente/Anhörungs schreiben\_290612.docx

410 41006.08.2012 14:51

gegenüber den Vorjahren stabilisiert oder leicht verbessert. Diese Tendenz betraf den gesamten Taxenmarkt, während in den Vorjahren teilweise Verschlechterungen einzelner Gruppen – insbesondere bei den Fahrzeugen ohne Funk – festzustellen waren.

#### 4. Positionen des Taxengewerbes

##### 4.1. Antrag der Verbände und Funkzentralen

Die Mehrzahl der Taxenverbände und Funkzentralen haben einen gemeinsamen Antrag zur Tarifierung vorgelegt.

##### 4.1.1. Vorschlag für den Regeltarif

Er sieht folgende Merkmale für den regelmäßigen Taxentarif vor:

Grundpreis: € 2,80 (unverändert)

Kilometer 1 - 4: € 1,80 (bisher € 1,93)

Kilometer 5 - 10: € 1,80 (bisher € 1,83)

Ab 11. Kilometer: € 1,40 (bisher € 1,34)

**Entgeltspflicht bei jeder Wartezeit ab der ersten Sekunde.**

Wesentlich ist die Forderung nach Rückkehr zur Entgeltspflicht für alle Wartezeit ab der ersten Sekunde.

Legt man die von Gewerbevertretern durchgeführten Messungen über die Auswirkungen, die eine Entgeltspflicht für Wartezeiten ab der ersten Sekunde in Hamburg hätte, zugrunde, sind die mit dem Grundpreis und den streckenabhängigen Fahrpreisen zu erzielenden Umsätze bzw. die Kundenpreise um durchschnittlich 11,5% zu erhöhen.

Der Vorschlag sieht zwar eine Ermäßigung der Kilometerpreise bis zu 10km vor, würde wegen der entgeltspflichtigen Wartezeiten jedoch voraussichtlich zu einer durchschnittlichen Verteuerung um 7,95% führen. Da sich nach den Messungen bei kürzeren Touren die Wartezeit stärker auswirkt, würden hierbei noch höhere Steigerungen eintreten; bei längeren Touren oder zu weniger verkehrsbelasteten Zeiten wären sie geringer.

##### **Stellungnahme der BWVI**

Die durchschnittliche Preiserhöhung von 7,95% ist nicht vertretbar, da sie weit über der tatsächlich ermittelten Kostenentwicklung im Taxengewerbe läge. Sie läge um ein Mehrfaches über der seit dem Vergleichsmonat April 2011 bis Mai 2012 eingetretenen Verteuerung im gesamten Kraftfahrzeugsektor und wäre mehr als doppelt so hoch als die stärkste unterjährige Schwankung zwischen August 2011 und April 2012. Aus diesen Gründen sind auch weitere Vorschläge, die den Wegfall der Karenzminute ohne Absenkung oder sogar bei Erhöhung der anderen Tarifmerkmale fordern, als ungeeignet abzulehnen.

Eine in Etwa mit der oben vorgeschlagenen Erhöhung von durchschnittlich 3,72% vergleichbare Wirkung könnte erzielt werden, wenn man bei Entgeltspflicht für alle Wartezeiten die Tarifmerkmale z.B. wie folgt festlegte:

Grundpreis: € 2,75 (bisher € 2,80)

510 510/home/clemens/Dokumente/Anhörungsschreiben\_290612.docx

510 51006.08.2012 14:51

Kilometer 1 - 4: € 1,70 (bisher € 1,93)  
Kilometer 5 - 10: € 1,70 (bisher € 1,83)  
Ab 11. Kilometer: € 1,34 (bisher € 1,34)

**Entgeltpflicht bei jeder Wartezeit ab der ersten Sekunde.**

Mit dem ermittelten Aufschlag für Wartezeiten von durchschnittlich 11,5% würde dadurch eine durchschnittliche Erhöhung von Taxenpreisen/bzw. -umsätzen um 3,90% eintreten.

Gegen eine derartige Regelung sprechen jedoch weiterhin die Gründe, die auch in der Vergangenheit von Seiten der Verkehrsgewerbeaufsicht angeführt worden sind:

- Die Preise sind für die Kunden nicht planbar, sondern hängen wesentlich vom Verkehrsfluss ab, den sie nicht beeinflussen können.
- Die Auswirkungen wären auch für die Taxen selbst nicht zuverlässig berechenbar, da bei den niedriger angesetzten Grund- und Kilometerpreisen in Fällen, in denen keine relevanten verkehrsbedingten Wartezeiten vorkommen, Verluste im Vergleich zur geltenden Regelung eintreten können.
- Unterschiedliche Preise bei gleicher Strecke in Abhängigkeit von der Fahrdauer sind für Verkehrstarife systemfremd. Es entspricht nicht der Kundenerwartung für längere Beförderungszeiten bei gleicher Strecke mehr Geld zu bezahlen.

Die in Hamburg seit einem Jahrzehnt praktizierte und mit der oben vorgeschlagenen Tarifierfassung fortgesetzte Tarifstruktur berücksichtigt den Aufwand für Wartezeiten dagegen pauschal und für Kunden wie Taxen planbar bereits dadurch, dass die Tarifmerkmale Grund- und Kilometerpreis höher festgesetzt werden. Eine Benachteiligung der Taxen durch die sog. Karenzminute wird damit vermieden.

Mit Ihnen ist auch erörtert worden, ob ein nach Verkehrsbelastung gestaffelter Tarif (höhere Preise bei höherer Verkehrsdichte zu den Hauptverkehrszeiten in der Woche, niedrigere Preise zu verkehrsschwachen Zeiten) den unterschiedlichen Auswirkungen der Wartezeit im Verkehrsgeschehen besser gerecht werden würde, als die jetzige Regelung. Eine derartige Staffelung wird wegen der damit verbundenen Unübersichtlichkeit der Tarife von keiner Seite des Taxengewerbes befürwortet, es besteht vielmehr Einvernehmen zwischen der Verkehrsgewerbeaufsicht und Ihnen, dass dieser Gedanke nicht weiter verfolgt werden soll.

**4.1.2 Sog. Seniorentarif**

Der gemeinsame Vorschlag von Verbänden und Zentralen sieht ferner als neue Tarifregelung einen sog. Seniorentarif vor:

Dieser Tarif soll in der Zeit von 10:00 – 16:00 Uhr für Personen mit Rentenausweis gelten und wie folgt geregelt werden:

	Tarif alt	Regeltarif Vorschlag Gewerbe	Ermäßigter Tarif Vorschlag Gewerbe
Grundpreis	€ 2,80	2,80	€ 2,00
Km 1-4	€ 1,93	1,80	€ 1,60

610 610/home/clemens/Dokumente/Anhörungsschreiben\_290612.docx  
610 61006.08.2012 14:51

Km 5-10	€ 1,83	1,80	€ 1,60
Km ab 11	€ 1,34	1,40	€ 1,30

Entgeltspflicht bei jeder Wartezeit ab der ersten Sekunde.

**Stellungnahme:**

Der Vorschlag ist als neue Idee im Hamburger Taxengewerbe grundsätzlich zu begrüßen. Er kann für Personen mit Mobilitätseinschränkungen, für die der öffentliche Personennahverkehr unter Umständen weniger gut nutzbar ist, einen Anreiz zur Benutzung von Taxen bieten. Wegen dieser Zielsetzung sollte er jedoch auch auf Personen ausgedehnt werden, die keine Renten beziehen, aber auf Grund von Behinderungen in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

In ihrem Vorschlag haben die Verbände und Zentralen für diesen Seniorentarif allerdings die Bedingung formuliert, dass er nur realisiert werden könne, wenn die Hauptforderung nach einer durchschnittlichen Erhöhung des Regeltarifs um 7,95% erfüllt wird.

Welche Auswirkungen ein derartiger abgesenkter Tarif auf die durchschnittlichen Preise/Umsätze hätte, lässt sich mangels Erfahrungen nicht verlässlich einschätzen. Nimmt man an, dass 10% der Taxenfahrten in der Zeit zwischen 10:00 und 16:00 Uhr zu diesem ermäßigten Tarif stattfinden, kommt man auf einen Anteil der ermäßigten Touren am gesamten Verkehrsaufkommen von Taxen von 2,5%. Bei diesen Annahmen würde ausgehend vom Vorschlag der Gewerbevertretungen für die ermäßigten Fahrten eine Preissenkung im Vergleich zum bisherigen Tarif um 6% eintreten. Die gesamte Forderung der Gewerbevertretungen (Regeltarif+Seniorentarif) würde damit schätzungsweise zu einer Erhöhung um ca. 7,6% führen, was immer noch weit über den Kostensteigerungen läge und damit nicht vertretbar erscheint.

Ausgehend vom hier bevorzugten Tarifmodell mit Beibehaltung der Karenzminute könnten die Merkmale für den ermäßigten Tarif bei einer Absenkung um ca. 6% im Vergleich zum bisherigen Tarif wie folgt festgelegt werden:

	Tarif alt	Regeltarif neu	Ermäßigter Tarif neu
Grundpreis	€ 2,80	2,90	€ 2,70
Km 1-4	€ 1,93	2,00	€ 1,80
Km 5-10	€ 1,83	1,90	€ 1,70
Km ab 11	€ 1,34	1,40	€ 1,30

**Karenzminute wie bisher.**

Für ausgewählte Strecken stellen sich die Unterschiede wie folgt dar:

Fahrtstrecke in km	Anteil am Tourenaufkommen in %	Preis derzeit in Euro	RegelpreisVorschlag in Euro	ermäßigter Preis Vorschlag in Euro	Unterschied in %
1	4,71	4,73	<b>4,90</b>	<b>4,50</b>	8,16

3	15,65	8,59	<b>8,90</b>	<b>8,10</b>	8,99
5	10,97	12,35	<b>12,80</b>	<b>11,60</b>	9,38
10	3,47	21,50	<b>22,30</b>	<b>20,10</b>	9,87
15	0,87	28,20	<b>29,30</b>	<b>26,60</b>	9,22
20	0,40	34,90	<b>36,30</b>	<b>33,10</b>	8,82

Die gesamte Tarifierfassung (Regeltarif+ermäßigter Tarif) würde damit schätzungsweise zu einer Erhöhung um 3,48% führen.

Problematisch an dem vorgeschlagenen ermäßigten Tarif ist allerdings aus unserer Sicht, dass die Umsatzverluste durch den ermäßigten Tarif vom Taxengewerbe selbst erwirtschaftet werden müssten. Ob die Ermäßigungen zu einer spürbar höheren Auslastung der Taxen in den genannten Zeiten führen, ist ungewiss. In ihrem Vorschlag äußern sich die Gewerbevertretungen hierzu nicht.

**Die Verbände und Zentralen werden deshalb gebeten, näher zu erläutern, ob sie die Kompensation für die Ermäßigung bestimmter Gruppen nur durch die Einnahmen aus Fahrten zum Regeltarif erwarten, oder ob mit der Ermäßigung die Erwartung verbunden ist, zusätzliche Kunden für Taxenfahrten zu gewinnen, so dass die höhere Fahrzeugauslastung zur Finanzierung beiträgt.**

Nur wenn letzteres der Fall wäre, wäre die Einführung eines ermäßigten Tarifs angemessen; andernfalls bitten wir um Hinweise, auf welche Weise wir nähere Erkenntnisse über etwaige Auswirkungen ermäßigter Tarife für bestimmte Gruppen erhalten können (z.B. durch den Abschluss einer entsprechenden Sondervereinbarung für einen bestimmten Zeitraum, deren Ergebnisse dann gemeinsam ausgewertet werden könnten).

Dieser Punkt kann auch in der Besprechung am 13. Juli 2012 angesprochen werden; der Schwerpunkt der Besprechung sollte aber beim Thema Fahrpersonalgesetz liegen.

#### **4.2 Weitere Stellungnahmen**

Ein Teil des Taxengewerbes in Hamburg hat sich abweichend von der Mehrzahl der Taxenverbände und Funkzentralen grundsätzlich gegen eine Erhöhung der Taxenentgelte und mit Nachdruck gegen die Entgeltspflicht für Wartezeiten unter einer Minute ausgesprochen.

Man befürchtet, dass eine Preissteigerung im Taxenverkehr zu Lasten der Kundennachfrage geht. Insbesondere kritisiert man die Praxis von Teilen des Gewerbes, durch zahlreiche Leerfahrten bei hohen Kraftstoffkosten erhöhte betriebliche Kosten zu verursachen.

#### **Stellungnahme:**

Die Forderung nach Verzicht auf eine Anpassung der Tarife ist nach unserer Auffassung nicht sachgerecht. Die erhebliche und voraussichtlich anhaltende Verteuerung der

810 810/home/clemens/Dokumente/Anhörungsschreiben\_290612.docx

810 81006.08.2012 14:51

810 8108

Kraftstoffpreise wirkt sich überproportional auf Taxenbetriebe aus, so dass ein Verzicht auf eine Tarifierpassung zur deutlichen Verschlechterung der betrieblichen Erträge führen würde. Dies ginge nicht zuletzt zu Lasten der angestellten Taxenfahrer und würde sich auch auf die Qualität der Leistungen im Taxenverkehr negativ auswirken.

Wegen der mangelnden Reaktionsfähigkeit der regulierten Taxentaxen auf unterjährige Kostenentwicklungen werden Steuererhöhungen der Entgelte im Taxenverkehr regelmäßig in den Monaten des Folgejahres von den Vergleichsindizes (z.B. HVV-Tarif, Kraftfahrerpreisindex) überholt.

Die restriktive Genehmigungspraxis der Verkehrsgewerbeaufsicht, verbunden mit der Ahndung von Verstößen bei gleichzeitiger kostengerechter Tarifierentwicklung hat zu spürbaren strukturellen Verbesserungen im Taxengewerbe in Hamburg geführt:

Die Fahrzeugflotte hat sich deutlich verjüngt, die Unternehmen sind zu Innovationen z.B. in umweltfreundliche Antriebsformen bereit und in der Lage, die Bemühungen zur Eindämmung der Steuerhinterziehung und Schwarzarbeit finden breite Unterstützung. Diese positive Entwicklung würde gestört, wenn Kostensteigerungen nicht mehr kompensiert würden und auch gewisse Spielräume für weitere Verbesserungen eröffnet würden.

Im Städtevergleich lägen die Taxenpreise in Hamburg auch nach der hier vorgeschlagenen spürbaren Erhöhung zwar im oberen Durchschnitt, aber noch deutlich unter anderen Städten. Die andernorts zu erwartenden Tarifierpassungen würden bei Stagnation der hiesigen Preise jedoch dazu führen, dass die wirtschaftliche Situation für Taxenbetriebe in Hamburg den Anschluss an den bundesweiten Trend verliert.

Die Position zur Entgeltspflicht für Wartezeiten unter einer Minute dieses Teils der Stellungnahmen aus dem Gewerbe deckt sich hingegen mit der hiesigen Auffassung, wonach die Planbarkeit der Tarifier auch im betrieblichen Interesse des Taxengewerbes liegt.

## **5. Weiteres Verfahren**

Wir möchten Ihnen Gelegenheit geben, sich zu dem hier gemachten Vorschlag schriftlich bis zum 13. Juli 2012 zu äußern.

Zu dem aus hiesiger Sicht noch klärungsbedürftigen Thema der Tarifiermäßigungen für besondere Personengruppen besteht ferner im Anschluss an die Erörterung zum Fahrpersonalgesetz Gelegenheit in der gemeinsamen Besprechung am 13. Juli 2012.

Mit freundlichen Grüßen

910 910/home/clemens/Dokumente/Anhörungs schreiben\_290612.docx  
910 91006.08.2012 14:51

910 9109

Werner

Anlagen:  
Übersicht zur vorgeschlagenen Tarifierung  
Übersicht zum Städtevergleich.

Herr Dr. Aschermann  
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation  
Leitung Rechtsamt  
Alter Steinweg 4

20459 Hamburg

Hamburg, 24. September 2012

## **Resümee des Gesprächs mit Ihnen am 6. September 2012**

Sehr geehrter Herr Dr. Aschermann  
sehr geehrter Herr Werner,  
sehr geehrter Herr Ritter,

zuerst möchten wir uns bedanken für die offenen und konstruktiven Gespräche mit Ihnen und den Herren Werner und Ritter am 6.9.2012 in Ihrem Hause. Anlass Ihrer Einladung war unser Schreiben „Rechtssichere und rechtskonforme Berechnung der Taxitarif-Anpassung 2012“, eingegangen bei Ihnen am 7.8.2012.

Bei dem Gespräch am 6.9.2012 konnten einige Punkte als problematisch identifiziert werden, für welche in weiteren Gesprächen, wie erörtert auch in kleinen Fachrunden aus ARGE- und Behördenvertretern, Lösungen gesucht werden sollen. Diese als problematisch identifizierten Punkte sind:

1. In den Jahren 1994 bis 2000 hat es keinerlei Anpassungen des Hamburger Taxentarifs gegeben, sodass die laufend ansteigenden Kosten keine Kompensation erfuhren. Nach unseren Darstellungen wirkt sich diese damals entstandene Anpassungslücke vollumfänglich bis in die Gegenwart aus.
2. Mit der Einführung der Karenzminute (KM) im Jahre 2000 entstanden darüber hinaus Verluste, die ein Gutachten von Linne + Krause im Jahre 2012 auf fast 12% (laufend) bezifferte. Diese Verluste durch die KM sind faktisch nicht ausgeglichen worden. Festgehalten werden soll in diesem Zusammenhang, dass die gutachterlich festgestellte Höhe von Ihrem Haus dem Taxengewerbe gegenüber zu keinem Zeitpunkt angezweifelt wurde.
3. Die seit 2004 regelmäßigen jährlichen Tarifierhöhungen haben lediglich dazu geführt, dass der Nachholbedarf bei dem allgemeinen Verbraucherpreisindex (fast) ausgeglichen wurde. Legt man den deutlich stärker angestiegenen Kraftfahrerkostenindex zugrunde, klafft hier weiterhin eine

# ARGE TAXENVERBÄNDE HAMBURG

LHT – LPVG – HTV – MUV – Taxen-Union

---

große Lücke, hier haben die bisherigen Tarifierungen nicht ausgereicht. Am unausgeglichensten wird es bei der Betrachtung mit jenen Teilen aus dem Kraftfahrerindex, der tatsächlich relevant für den Betrieb von Taxen ist (ARGE-Taxenindex). Hier wird der große Nachholbedarf sehr deutlich, wie sie dem beigefügten Diagramm (Anlage 1) entnehmen können, welches mit der Excel-Tabelle aus Anlage 2 erzeugt wurde.

4. Die bisherige Art und Höhe der Kalkulation von Fahrpersonal-Entlohnung gehört nach der behördlich veränderten Rechtsauffassung, welche nun einen primär umsatzabhängigen Lohn als rechtswidrig definiert und jetzt einen ganz überwiegenden Festlohn als Branchenstandard fordert, auf den Prüfstand.

5. Der bisher nicht einkalkulierte Unternehmerlohn gehört ebenfalls in die zu überarbeitende Kostentabelle (z.B. Trennung von Eingabe und Formelfeldern) eingearbeitet, welche einerseits nur eine musterhafte Kalkulation darstellt, andererseits aber geeignet ist, Kostensteigerungen kontinuierlich festzustellen.

6. Der Hamburger Taxentarif muss vergleichbar bleiben resp. wieder werden im Hinblick auf andere wirtschaftsstarke deutsche Großstädte wie München, Frankfurt, Düsseldorf und Stuttgart mit vergleichbar hohen Lebenshaltungskosten. Signifikante Abweichungen, wie aktuell von der ARGE zulasten des Hamburger Taxengewerbes errechnet, gilt es künftig zu vermeiden.

Die Notwendigkeit gerade einer besseren Entlohnung von angestellten Taxifahrern wurde durch die aktuelle Veröffentlichung des Statistischen Bundesamtes über den Niedriglohnsektor in Deutschland leider einmal mehr – dazu aus berufenem Mund - unter Beweis gestellt. Über die dort getroffene Feststellung, dass der Wirtschaftszweig "49.32 Betrieb von Taxis" mit 87% die höchste Quote an Niedriglöhnern von allen Gewerben aufweise, berichtete selbst am 10.9.2012 die 20-Uhr-Ausgabe der „Tagesschau“ in einem ihrer vorrangigen Nachrichtenflecken - bedarf es noch weiterer Nachweise für die gebotene höchste Dringlichkeit? ((Weitere Details entnehmen Sie bitte folgendem Link zum Statistischen Bundesamt:

[https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressekonferenzen/2012/niedriglohn/niedriglohn\\_pk.html](https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressekonferenzen/2012/niedriglohn/niedriglohn_pk.html) )

Die in der „ARGE Taxenverbände Hamburg“ vertretenen fünf Verbände des Hamburger Taxengewerbes sind gewillt, konstruktiv zusammen mit den Mitarbeitern der „Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation“ (BWVI) an den detaillierten Lösungen dieser und weiterer Probleme des Hamburger Taxengewerbes zu arbeiten. Allerdings dürfen wir uns angesichts der Schwere der aufgezeigten Probleme und Mängel nicht im Klein-Klein verzetteln, sondern benötigen dazu ein Konzept aus einem Guss. Dazu wäre es außerordentlich hilfreich, einmal Ihre

# ARGE TAXENVERBÄNDE HAMBURG

LHT – LPVG – HTV – MUV – Taxen-Union

---

Position zu erfahren, wie die zahlreichen behördlichen Anforderungen, von Umstellung auf Festlohn über die Verkürzungen der bisher gängigen Schichtzeiten für angestellte Taxifahrer bis zum flächigen Einsatz von Fiskaltaxametern, funktionieren sollen vor dem Hintergrund der jetzigen Rahmenbedingungen:

- Geringere Erlöse aufgrund eines vergleichsweise niedrigen Tarifs
- Mangel an qualifiziertem Personalnachwuchs aufgrund der katastrophalen Verdienstmöglichkeiten im Taxengewerbe
- Deutliche Überkapazitäten durch den weiteren Hamburger Sonderweg einer unbegrenzten Konzessionserteilung

Bei der Vergleichbarkeit der Taxentarife ist zudem zu beachten, dass in nahezu allen anderen Städten Mehrerlöse erzielt werden, die bei uns durch das auch von den ARGE-Verbänden mitgetragene „Hamburger Modell“ seit 2004 abgebaut wurden. Folgerichtig müsste ein Hamburger Taxitarif für ein steuer- und abgabenehrliches und auch auf anderen Feldern wie Festentlohnung und Arbeitszeiten grundsätzlich rechtskonform arbeitendes Taxengewerbe im Ergebnis an der Spitze der deutschen Taxitarife liegen, jedenfalls, wenn die Gesetze der Logik hier Anwendung finden würden.

Insbesondere würde uns auch Ihre Position interessieren, wie die BWVI verhindern möchte, dass vor dem Hintergrund der geschilderten Rahmenbedingungen jene Taxi-Unternehmer und -Unternehmen, die bei der rechtskonformen Anpassung ihrer Betriebe im Behördensinne voranschreiten und z.B. zügig den bei vielen angestellten Taxifahrern ungeliebten Festlohn bei sich einführen wollen, gegenüber anderen Betrieben in einen Wettbewerbsnachteil geraten (in diesem Beispiel auf dem Fahrermarkt). Wir möchten auf jeden Fall verhindern, dass hier „der Ehrliche der Dumme“ würde, und erwarten gerade hier eine Positionsbestimmung der Behörde.

Wir sind nicht zuletzt auf diese Ihre Positionsbestimmung gespannt, wenn Sie bei Ihren Überlegungen auch die Vorschrift des § 39 Abs. 2 PBefG beachten wollen, welche für die Tarifausgestaltung eine „ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen“ zu berücksichtigen zwingend vorschreibt – also Sachverhalte, welche die Vertreter des Taxengewerbes in ihrem Begriff der „Auskömmlichkeit“ mit einbeziehen.

Wenn es uns, also der BWVI und den ARGE-Verbänden, gemeinsam gelingen sollte, bei diesen drängendsten Problemen zielführende Lösungswege zu finden, würden wir uns freuen, wenn wir im Anschluss ebenfalls gemeinsam weitere Probleme des Hamburger Taxengewerbes angehen könnten, z.B. bei den Zugängen zu Fahrermarkt (P-Schein-Prüfungen) und Unternehmermarkt

# ARGE TAXENVERBÄNDE HAMBURG

LHT – LPVG – HTV – MUV – Taxen-Union

---

(Unternehmer-Prüfungen). Auch die zersplitterten Verwaltungs-Zuständigkeiten für die Hamburger Taxenposten wäre ein Thema, das eine zielführende Lösung verdient hätte.

Wir freuen uns auf den Einstieg in die Detail-Gespräche mittels kleinerer Arbeitsgruppen, zuerst am Dienstag 25. September 2012 ab 10:00 Uhr in Ihrem Haus zu den Themen „Tarif“ sowie „Kosten(steigerungs)tabelle“.

Mit freundlichem Gruß

Für den LHT Landesverband Hamburger Taxiunternehmer e. V. ,  
Süderstraße 153a, 20537 Hamburg: Helmuth Schultze

Für den LPVG Landesverband für das Personen-Verkehrsgewerbe Hamburg e. V. ,  
Alsterdorfer Straße 276, 22397 Hamburg: Dirk Schütte

Für den HTV Hamburger Taxenverband e.V.  
Braamkamp 16 (c/o Gisbert Eichberg ), 22297 Hamburg: Gisbert Eichberg

Für den MUV Verband der Taxi-Mehrwagenunternehmer e.V.  
Vizelinstraße 67, 22529 Hamburg: Manfred Hoffmann

Für die Taxen-Union Hamburg Hansa e.V.  
Am Schiffbeker Berg 6 a , 22111 Hamburg: Thomas Lohse

**Anlage 1: Diagramm „Tarif- und Kostenentwicklung“**

**Anlage 2: Excel-Tabelle „Tarifentwicklung.xls“**



Funkgebühren / Rufsäulengebühr	3.807,35 €	3.807,35 €	3.208,41 €	333,33 €	333,33 €	333,3 €
<b>Summe Fixe Kosten</b>	<b>14.725,46 €</b>	<b>14.425,46 €</b>	<b>11.957,23 €</b>	<b>10.916,44 €</b>	<b>9.253,5 €</b>	<b>8.413,58 €</b>
<b>Fixe Kosten / km</b>	<b>0,20 €/km</b>	<b>0,19 €/km</b>	<b>0,26 €/km</b>	<b>0,16 €/km</b>	<b>0,18 €/km</b>	<b>0,23 €/km</b>

Variable Kosten (pro Fahrzeug / Jahr)						
Treibstoffkosten Durchschnittswert: (9l/100Km) mit 1,19€/l (netto)	8.032,50 €	8.032,50 €	4.926,60 €	7.282,80 €	5.462,10 €	3.962,70 €
Kreditkartengeb.: 4% auf 18% v. Nettoums.	572,40 €	556,20 €	288,14 €	479,81 €	352,51 €	223,78 €
Wartung und Reparatur: 0,035 €/km	2.625,00 €	2.625,00 €	1.610,00 €	2.380,00 €	1.785,00 €	1.295,00 €
Wagenpflege: 0,5 €/100Km	375,00 €	375,00 €	230,00 €	340,00 €	255,00 €	185,00 €
<b>Summe variable Kosten</b>	<b>11.604,90 €</b>	<b>11.588,70 €</b>	<b>7.054,74 €</b>	<b>10.482,61 €</b>	<b>7.854,6 €</b>	<b>5.666,48 €</b>
<b>Variable Kosten / km</b>	<b>0,15 €/km</b>	<b>0,15 €/km</b>	<b>0,15 €/km</b>	<b>0,15 €/km</b>	<b>0,15 €/km</b>	<b>0,15 €/km</b>

Personalkosten (pro Fahrzeug / Jahr)						
Fahreranteil an Fahrleistung	52,92% v. Umsatz	92,74% v. Umsatz	0,00% v. Umsatz	53,17% v. Umsatz	91,22% v. Umsatz	0,00% v. Umsatz
Anzahl Fahrer	1,04	1,77	0,00	1,05	1,44	0,00
Std. Fahrer / Jahr	2.386,87 Std.	4.086,82 Std.	0,00 Std.	2.410,22 Std.	3.320,49 Std.	0,00 Std.
Std. Fahrer / Monat (10,62)	224,85 Std.	384,99 Std.	0,00 Std.	227,05 Std.	312,80 Std.	0,00 Std.
Zusätzl. sozialvers.freie Zuschläge §6, 5 ArbZG (in %)						
Arbeitnehmerlohn	18.933,67 €	32.240,14 €	0,00 €	15.943,85 €	20.096,83 €	0,00 €
Nachzuschläge	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Lohnfortzahlung Krankheit (2 Wochen)	728,22 €	1.240,01 €	0,00 €	613,22 €	772,95 €	0,00 €
Lohnfortzahlung Urlaub (4 Wochen)	1.577,81 €	2.686,68 €	0,00 €	1.328,65 €	1.674,74 €	0,00 €
<b>Summe Arbeitnehmerlohn</b>	<b>21.239,70 €</b>	<b>36.166,82 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>17.885,72 €</b>	<b>22.544,52 €</b>	<b>,00 €</b>
Krankenversicherung (14,6%)	1.550,50 €	2.640,18 €	0,00 €	1.305,66 €	1.645,75 €	0,00 €
Rentenversicherung (19,6%)	2.081,49 €	3.544,35 €	0,00 €	1.752,80 €	2.209,36 €	0,00 €
Arbeitslosenversicherung (3%)	318,60 €	542,50 €	0,00 €	268,29 €	338,17 €	0,00 €
Pflegeversicherung (1,95%)	207,09 €	352,63 €	0,00 €	174,39 €	219,81 €	0,00 €
U1 und U2 (1,625%)	345,15 €	587,71 €	0,00 €	290,64 €	366,35 €	0,00 €
Insolvenzzumlage (0,04%)	8,50 €	14,47 €	0,00 €	7,15 €	9,02 €	0,00 €
BG-Beiträge (2,18%)	463,03 €	788,44 €	0,00 €	389,91 €	491,47 €	0,00 €
Erstattung 50% KK	-364,11 €	-620,00 €	0,00 €	-306,61 €	-386,48 €	0,00 €
<b>Summe Personalkosten</b>	<b>25.849,92 €</b>	<b>44.017,09 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>21.767,95 €</b>	<b>27.437,97 €</b>	<b>,00 €</b>
<b>Personalkosten / km</b>	<b>0,65 €/km</b>	<b>0,63 €/km</b>	<b>0,00 €/km</b>	<b>0,60 €/km</b>	<b>0,59 €/km</b>	<b>0,00 €/km</b>
<b>Personalkosten / Umsatz</b>	<b>61,44%</b>	<b>61,44%</b>	<b>0,00%</b>	<b>61,44%</b>	<b>61,44%</b>	<b>0,00%</b>
<b>Fahrerbruttolohn / Std.</b>	<b>7,93 €/Std.</b>	<b>7,89 €/Std.</b>		<b>6,62 €/Std.</b>	<b>6,05 €/Std.</b>	
<b>Bruttolohn je Fahrer/Monat bei 48 Std. Wochenarbeitszeit</b>	<b>1.523,03 €</b>	<b>1.514,65 €</b>		<b>1.270,10 €</b>	<b>1.162,05 €</b>	

Es wird 45 % v. Umsatz als Lohn gerechnet. Die zu fahrenden Stunden pro Monat berücksichtigen 4 Wochen Urlaub und 2 Wochen Krankheit, d.h. die Fahrleistung ist in 46 Wochen bzw. 10,62 Monaten zu erbringen.

Betriebserfolg						
Erlöse	79.500,00 €	384.705,00 €	40.020,00 €	66.640,00 €	243.82,80 €	31.080,00 €
Kosten	77.813,80 €	381.080,40 €	41.776,50 €	68.690,02 €	253.39,00 €	36.743,18 €
<b>Betriebserfolg / Gesamt</b>	<b>1.686,20</b>	<b>3.624,60</b>	<b>-1.756,50</b>	<b>-2.050,02</b>	<b>-9.572,20</b>	<b>-5.663,18</b>

<b>Betriebserfolg / Fahrzeug</b>	<b>1.686,20</b>	<b>727,83</b>	<b>-1.756,50</b>	<b>-2.050,02</b>	<b>-1.922,13</b>	<b>-5.663,18</b>
----------------------------------	-----------------	---------------	------------------	------------------	------------------	------------------

**Gewerbsteuer (kalkulatorische Kosten korrigiert, Gewerbeertrag auf volle Hundert abgerundet)**

<b>Gewerbeertrag</b>	<b>23.500,00 €</b>	<b>27.900,00 €</b>	<b>15.900,00 €</b>	<b>19.300,00 €</b>	<b>5.900,00 €</b>	<b>11.300,00 €</b>
<b>Gewerbsteuer</b>	<b>0,00 €</b>	<b>547,40 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

**Sozialversicherungsbeiträge Unternehmer (Basis=Vorjahresgewerbeertrag)**

<b>Kranken- (15,5%) und Pflegevers. (1,95%)</b>	<b>4.122,56 €</b>	<b>4.868,55 €</b>	<b>4.122,56 €</b>	<b>4.122,56 €</b>	<b>4.122,56 €</b>	<b>4.122,56 €</b>
<b>Rentenversicherung (19,6%)</b>	<b>4.630,50 €</b>	<b>5.468,40 €</b>	<b>4.630,50 €</b>	<b>4.630,50 €</b>	<b>4.630,50 €</b>	<b>4.630,50 €</b>
<b>Summe Sozialversicherungsbeiträge</b>	<b>8.753,06 €</b>	<b>10.336,95 €</b>	<b>8.753,06 €</b>	<b>8.753,06 €</b>	<b>8.753,06 €</b>	<b>8.753,06 €</b>

**Einkommen (Kalk. Kosten korrigiert, nach GewSt., vor EkSt. und nach Sozialversicherungsbeiträgen)**

<b>Einkommen v. Einkommenssteuer</b>	<b>14.804,56 €</b>	<b>17.099,97 €</b>	<b>7.207,58 €</b>	<b>10.548,35 €</b>	<b>-2.844,18 €</b>	<b>2.632,33 €</b>
<b>(monatlich v. Einkommenssteuer)</b>	<b>(1.233,71 €)</b>	<b>(1.425,00 €)</b>	<b>(600,63 €)</b>	<b>(879,03 €)</b>	<b>(-237,01 €)</b>	<b>(219,36 €)</b>

**Gesamtaufwand (Kosten und Sozialversicherungsbeiträge Unternehmer)**

<b>Gesamtaufwand / Fahrzeug</b>	<b>86.566,86 €</b>	<b>78.597,86 €</b>	<b>50.529,56 €</b>	<b>77.443,08 €</b>	<b>52.639,7 €</b>	<b>45.496,24 €</b>
<b>Gesamtaufwand / km</b>	<b>1,15 €/km</b>	<b>1,05 €/km</b>	<b>1,10 €/km</b>	<b>1,14 €/km</b>	<b>1,03 €/km</b>	<b>1,23 €/km</b>

Verbrauch	€/Liter	Kreditkartengebühren	Anteil in % v. Umsatz	Wartung u. Reparaturen	Wagenpflege
9,00 l	1,19 €	4,00%	18,00%	0,03500 €/km	0,50 €/100km

Anschaffungskosten Vorjahr	Neuwagenpreise (%)	Rückkaufswert nach 350000 KM	Nutzungsdauer	Steuerliche AFA	GewSt-Freibetrag	GewSt-Hebesatz
28.500,00 €		2.500,00 €	350.000 km	5,00 Jahre	24.500,00 €	460%

in % v. Nettoumsatz	Stundenlohn	Stundenlohnsteigerung	Zuschlag Nachtarbeit	Krankheitstage	Erstattung Krankenkasse	Urlaubstage	Arbeitstage
45,00%	8,50 €		25,00%	2 Wochen	50,00%	4 Wochen	48 Wochen

Stundenlohn wird nur gerechnet, wenn keine Prozente angegeben werden!

KV-Beiträge	Zusatzbeitrag	RV-Beiträge	AV-Beiträge	PV-Beiträge	Umlagen	Insolvenzumlage	personal-kostenabh. BG-Beiträge
14,60%	0,90%	19,60%	3,00%	1,95%	1,63%	0,04%	2,18%

Mindestveranlagung KV	Bemessungsgrenze KV	Mindestveranlagung RV	Bemessungsgrenze RV
23.625,00 €	45.900,00 €	23.625,00 €	67.200,00 €

**Erläuterungen:**

Die dem Statistischem Bundesamt entnommenen Werte sind immer die prozentualen Steigerungen/Senkungen der durchschnittlichen Jahreswerte (Indices) für den Zeitraum Januar bis Dezember im Vorjahresvergleich.

**Fahrzeugfixkosten:**

Anschaffungskosten: 28.500 € als Grundlage für die Afa, sie wurden aus einem Mischwert aus den Anschaffungskosten (netto) des Tourans (30% Marktanteil) und des Mercedes (70% Marktanteil) gebildet.

Kapitalzins: ist gekoppelt an die Laufzeit einer Taxe im Betrieb. Die Abstufungen lauten:

Laufz. > 5 J. = 5% Zinssatz auf Anschaffungskosten; Laufz. > 4 J. = 4%; Laufz. > 3 J. = 3%; > 2 J. = 2%; >= 1 J. = 1,5%.

Jährlicher Anteil Rückkaufswert: Annahme: 2.500,-- € ist für ein Fahrzeug als Rückkaufswert zu erzielen. Der Betrag wird auf die Nutzungsdauer verteilt.

Funkgebühren, Rufsäulengebühren: Mitteilung der Funkzentralen, gewichteter Durchschnitt, dabei unterschieden nach mehrfach und einfach besetztem Fahrzeug.

**Personalkosten:**

Lohnfortzahlung Krankheitstage: durchschnittl. Krankheitstage im Jahr 11 Tage, bezogen auf 360 Arbeitstage im Taxengewerbe (lt. BG) ergibt 3% bzw. 2 Wochen Krankheit.

Gesetzlicher Urlaubsanspruch: Nach §3 I BUrlG steht jedem Arbeitnehmer auf Basis einer Sechs-Tage-Woche ein gesetzlicher Mindesturlaubsanspruch von 24 Tagen zu. Für eine fünftägige Arbeitswoche gilt dementsprechend ein geregelter Urlaubsanspruch von mindestens 20 Tagen. Im Ergebnis Urlaubsanspruch von vier Wochen.

**Anlage 6 (Tarifvergleich)**

<b>Karenzminutengutachter</b>				<b>Hamburg 2012/13</b>				<b>Vorschlag</b>						
Grundpreis:	2,70 €			Grundpreis:	2,90 €			Grundpreis:	2,90 €					
ab 1,00 km	1,85 €			ab 1,00 km	2,00 €			ab 1,00 km	2,40 €					
ab 5,00 km	1,75 €			ab 5,00 km	1,90 €			ab 4,00 km	2,00 €					
ab 11,00 km	1,28 €			ab 11,00 km	1,40 €			ab 8,00 km	1,40 €					
Wartezeit:	25,00 €/Std			Wartezeit:	25,00 €/Std			Wartezeit:	30,00 €/Std					
unbedingte WZ:	2,00%			Karenzminute:	Ja			Karenzminute:	Ja					
freie WZ:				freie Wartezeit:				freie Wartezeit:						
Zuschläge:				Zuschläge:				Zuschläge:						
<b>Touren:</b>	<b>100</b>													
<u>Km</u>	<u>Anteil am Fahrtenauf kommen</u>	<u>Karenzminutene ffekt (in %)</u>	<u>Karenzminuten effekt (in Sek.)</u>	<u>Mittlere kundenbedingte WZ: bei 100 T.</u>	<u>Hamburg 2012/13</u>	<u>Wartezeit- anteil pro Fahrt</u>	<u>Mittl. WZ bei 100 Fahrten</u>	<u>Mittlerer Umsatz bei 100 Fahrten</u>	<u>Vorschlag</u>	<u>Wartezeit- anteil pro Fahrt</u>	<u>Vergleich mit Hamburg 2012/13 (in €)</u>	<u>Vergleich mit Hamburg 2012/13 (in %)</u>	<u>Mittl. WZ bei 100 Fahrten</u>	<u>Mittlerer Umsatz bei 100 Fahrten</u>
1	4,49%	14,10%	92,38 Sek.	0,42 €	4,99 €	0,09 €	0,42 €	22,42 €	5,41 €	0,11 €	0,42 €	8,38%	0,50 €	24,30 €
2	12,38%	14,10%	129,95 Sek.	1,62 €	7,03 €	0,13 €	1,62 €	87,04 €	7,86 €	0,16 €	0,83 €	11,75%	1,94 €	97,27 €
3	15,31%	13,90%	165,13 Sek.	2,58 €	9,07 €	0,17 €	2,58 €	138,84 €	10,30 €	0,20 €	1,23 €	13,60%	3,09 €	157,72 €
4	13,44%	13,90%	202,16 Sek.	2,77 €	11,11 €	0,21 €	2,77 €	149,27 €	12,35 €	0,25 €	1,24 €	11,18%	3,32 €	165,95 €
5	10,80%	13,50%	230,36 Sek.	2,61 €	13,04 €	0,24 €	2,61 €	140,85 €	14,39 €	0,29 €	1,35 €	10,34%	3,13 €	155,41 €
6	8,01%	13,50%	264,38 Sek.	2,22 €	14,98 €	0,28 €	2,22 €	119,97 €	16,43 €	0,33 €	1,46 €	9,72%	2,67 €	131,63 €
7	6,87%	12,60%	278,51 Sek.	2,15 €	16,91 €	0,31 €	2,15 €	116,19 €	18,48 €	0,38 €	1,56 €	9,24%	2,58 €	126,93 €
8	5,58%	12,60%	310,26 Sek.	1,95 €	18,85 €	0,35 €	1,95 €	105,18 €	19,92 €	0,42 €	1,07 €	5,68%	2,34 €	111,15 €
9	4,42%	10,10%	274,15 Sek.	1,70 €	20,78 €	0,38 €	1,70 €	91,87 €	21,36 €	0,46 €	0,58 €	2,78%	2,04 €	94,42 €
10	3,70%	10,10%	299,61 Sek.	1,56 €	22,72 €	0,42 €	1,56 €	84,07 €	22,80 €	0,50 €	0,08 €	0,37%	1,87 €	84,38 €
11	3,25%	9,40%	296,17 Sek.	1,45 €	24,15 €	0,45 €	1,45 €	78,48 €	24,24 €	0,54 €	0,09 €	0,37%	1,74 €	78,77 €
12	2,77%	9,40%	313,49 Sek.	1,31 €	25,57 €	0,47 €	1,31 €	70,84 €	25,67 €	0,57 €	0,09 €	0,37%	1,57 €	71,10 €
13	2,02%	11,60%	408,25 Sek.	1,01 €	27,00 €	0,50 €	1,01 €	54,54 €	27,10 €	0,60 €	0,10 €	0,37%	1,21 €	54,74 €
14	1,33%	11,60%	429,63 Sek.	0,70 €	28,42 €	0,52 €	0,70 €	37,81 €	28,53 €	0,63 €	0,10 €	0,37%	0,84 €	37,94 €
15	0,89%	7,00%	272,16 Sek.	0,49 €	29,85 €	0,55 €	0,49 €	26,57 €	29,96 €	0,66 €	0,11 €	0,37%	0,59 €	26,67 €
16	0,68%	7,00%	285,06 Sek.	0,39 €	31,28 €	0,58 €	0,39 €	21,27 €	31,39 €	0,69 €	0,12 €	0,37%	0,47 €	21,35 €
17	0,58%	7,00%	297,96 Sek.	0,35 €	32,70 €	0,60 €	0,35 €	18,97 €	32,82 €	0,72 €	0,12 €	0,37%	0,42 €	19,04 €
18	0,51%	7,00%	310,87 Sek.	0,32 €	34,13 €	0,63 €	0,32 €	17,41 €	34,26 €	0,76 €	0,13 €	0,37%	0,39 €	17,47 €
19	0,47%	7,00%	323,77 Sek.	0,31 €	35,56 €	0,66 €	0,31 €	16,71 €	35,69 €	0,79 €	0,13 €	0,37%	0,37 €	16,77 €
20	0,40%	7,00%	336,67 Sek.	0,27 €	36,98 €	0,68 €	0,27 €	14,79 €	37,12 €	0,82 €	0,14 €	0,37%	0,33 €	14,85 €
21	0,35%	7,00%	349,57 Sek.	0,25 €	38,41 €	0,71 €	0,25 €	13,44 €	38,55 €	0,85 €	0,14 €	0,37%	0,30 €	13,49 €
22	0,29%	7,00%	362,48 Sek.	0,21 €	39,83 €	0,73 €	0,21 €	11,55 €	39,98 €	0,88 €	0,15 €	0,37%	0,26 €	11,59 €
23	0,23%	7,00%	375,38 Sek.	0,17 €	41,26 €	0,76 €	0,17 €	9,49 €	41,41 €	0,91 €	0,15 €	0,37%	0,21 €	9,52 €
24	0,19%	7,00%	388,28 Sek.	0,15 €	42,69 €	0,79 €	0,15 €	8,11 €	42,84 €	0,94 €	0,16 €	0,37%	0,18 €	8,14 €
25	0,15%	7,00%	401,18 Sek.	0,12 €	44,11 €	0,81 €	0,12 €	6,62 €	44,27 €	0,97 €	0,16 €	0,37%	0,15 €	6,64 €
26	0,91%	7,00%	414,09 Sek.	0,76 €	45,54 €	0,84 €	0,76 €	41,44 €	45,71 €	1,01 €	0,17 €	0,37%	0,92 €	41,59 €
<b>Zuschläge bei 100 Touren</b>								- €						- €
	100,0%			27,84 €			27,84 €	1.503,71 €					33,41 €	1.598,82 €
<b>Vergleich mit Hamburg 2012/13</b>								<b>0,00%</b>						<b>6,33%</b>
<b>Vergleich mit Vorschlag</b>														<b>0,00%</b>

**Anlage 6 (Tarifvergleich)**

<b>Leipzig Tag/Nacht</b>				<b>München</b>				<b>Stuttgart</b>				<b>Frankfurt T/N</b>			
Grundpreis:		2,50 €		Grundpreis:		3,10 €		Grundpreis:		2,90 €		Grundpreis:		3,05 €	
ab 1,00 km		2,15 €		ab 1,00 km		1,70 €		ab 1,00 km		1,90 €		ab 1,00 km		1,80 €	
ab 3,00 km		1,55 €		ab 5,00 km		1,50 €		ab 5,00 km		1,60 €		ab 13,00 km		1,67 €	
ab 11,00 km		1,45 €		ab 11,00 km		1,40 €		ab 11,00 km		1,60 €		ab 21,00 km		1,62 €	
Wartezeit:		20,00 €/Std		Wartezeit:		24,00 €/Std		Wartezeit:		27,00 €/Std		Wartezeit:		29,00 €/Std	
Karenzminute:				Karenzminute:				Karenzminute:				Karenzminute:			
freie Wartezeit:				freie Wartezeit:				freie Wartezeit:				freie Wartezeit:			
Zuschläge:				Zuschläge:		50,00 €		Zuschläge:		10,00 €		Zuschläge:		5,00 €	
<b>Leipzig Tag/Nacht</b>	<b>Wartezeit- anteil pro Fahrt</b>	<b>Mittl. WZ bei 100 Fahrten</b>	<b>Mittlerer Umsatz bei 100 Fahrten</b>	<b>München</b>	<b>Wartezeit- anteil pro Fahrt</b>	<b>Mittl. WZ bei 100 Fahrten</b>	<b>Mittlerer Umsatz bei 100 Fahrten</b>	<b>Stuttgart</b>	<b>Wartezeit- anteil pro Fahrt</b>	<b>Mittl. WZ bei 100 Fahrten</b>	<b>Mittlerer Umsatz bei 100 Fahrten</b>	<b>Frankfurt T/N</b>	<b>Wartezeit- anteil pro Fahrt</b>	<b>Mittl. WZ bei 100 Fahrten</b>	<b>Mittlerer Umsatz bei 100 Fahrten</b>
5,24 €	0,59 €	2,64 €	23,52 €	5,51 €	0,71 €	3,17 €	24,72 €	5,59 €	0,79 €	3,56 €	25,11 €	5,70 €	0,85 €	3,83 €	25,60 €
7,63 €	0,83 €	10,23 €	94,41 €	7,49 €	0,99 €	12,28 €	92,75 €	7,82 €	1,12 €	13,81 €	96,76 €	7,85 €	1,20 €	14,83 €	97,16 €
9,40 €	1,05 €	16,11 €	143,95 €	9,46 €	1,26 €	19,33 €	144,87 €	10,02 €	1,42 €	21,75 €	153,41 €	9,98 €	1,53 €	23,36 €	152,73 €
11,19 €	1,29 €	17,31 €	150,37 €	11,45 €	1,55 €	20,77 €	153,83 €	12,24 €	1,74 €	23,37 €	164,49 €	12,12 €	1,87 €	25,10 €	162,86 €
12,92 €	1,47 €	15,91 €	139,57 €	13,17 €	1,77 €	19,09 €	142,21 €	14,09 €	1,99 €	21,48 €	152,16 €	14,19 €	2,14 €	23,07 €	153,21 €
14,69 €	1,69 €	13,54 €	117,67 €	14,93 €	2,03 €	16,25 €	119,58 €	15,98 €	2,28 €	18,28 €	128,02 €	16,30 €	2,45 €	19,64 €	130,58 €
16,35 €	1,80 €	12,35 €	112,31 €	16,56 €	2,16 €	14,82 €	113,75 €	17,73 €	2,43 €	16,67 €	121,79 €	18,26 €	2,61 €	17,91 €	125,43 €
18,10 €	2,00 €	11,18 €	101,01 €	18,30 €	2,40 €	13,41 €	102,13 €	19,60 €	2,70 €	15,09 €	109,39 €	20,35 €	2,90 €	16,21 €	113,58 €
19,48 €	1,83 €	8,09 €	86,11 €	19,60 €	2,20 €	9,71 €	86,62 €	20,97 €	2,47 €	10,92 €	92,69 €	21,90 €	2,65 €	11,73 €	96,82 €
21,20 €	2,00 €	7,40 €	78,44 €	21,30 €	2,40 €	8,88 €	78,81 €	22,80 €	2,70 €	9,99 €	84,36 €	23,95 €	2,90 €	10,73 €	88,62 €
22,65 €	2,00 €	6,51 €	73,62 €	22,70 €	2,40 €	7,81 €	73,79 €	24,40 €	2,70 €	8,79 €	79,31 €	25,75 €	2,90 €	9,44 €	83,70 €
24,22 €	2,12 €	5,87 €	67,09 €	24,24 €	2,54 €	7,05 €	67,16 €	26,16 €	2,86 €	7,93 €	72,47 €	27,72 €	3,07 €	8,51 €	76,79 €
26,22 €	2,67 €	5,39 €	52,96 €	26,30 €	3,20 €	6,46 €	53,13 €	28,50 €	3,60 €	7,27 €	57,57 €	30,19 €	3,87 €	7,81 €	60,98 €
27,81 €	2,81 €	3,73 €	36,98 €	27,87 €	3,37 €	4,48 €	37,06 €	30,29 €	3,79 €	5,04 €	40,28 €	32,06 €	4,07 €	5,41 €	42,64 €
28,40 €	1,95 €	1,74 €	25,28 €	28,24 €	2,34 €	2,09 €	25,14 €	30,74 €	2,64 €	2,35 €	27,36 €	32,49 €	2,83 €	2,52 €	28,92 €
29,95 €	2,05 €	1,39 €	20,36 €	29,75 €	2,45 €	1,67 €	20,23 €	32,46 €	2,76 €	1,88 €	22,07 €	34,30 €	2,97 €	2,02 €	23,32 €
31,49 €	2,14 €	1,24 €	18,26 €	31,27 €	2,57 €	1,49 €	18,13 €	34,19 €	2,89 €	1,67 €	19,83 €	36,10 €	3,10 €	1,80 €	20,94 €
33,03 €	2,23 €	1,14 €	16,85 €	32,78 €	2,68 €	1,37 €	16,72 €	35,91 €	3,01 €	1,54 €	18,31 €	37,90 €	3,23 €	1,65 €	19,33 €
34,57 €	2,32 €	1,09 €	16,25 €	34,29 €	2,79 €	1,31 €	16,12 €	37,64 €	3,14 €	1,47 €	17,69 €	39,71 €	3,37 €	1,58 €	18,66 €
36,12 €	2,42 €	0,97 €	14,45 €	35,80 €	2,90 €	1,16 €	14,32 €	39,36 €	3,26 €	1,30 €	15,74 €	41,51 €	3,50 €	1,40 €	16,61 €
37,66 €	2,51 €	0,88 €	13,18 €	37,31 €	3,01 €	1,05 €	13,06 €	41,09 €	3,39 €	1,19 €	14,38 €	43,27 €	3,64 €	1,27 €	15,14 €
39,20 €	2,60 €	0,75 €	11,37 €	38,82 €	3,12 €	0,91 €	11,26 €	42,81 €	3,51 €	1,02 €	12,42 €	45,02 €	3,77 €	1,09 €	13,06 €
40,74 €	2,69 €	0,62 €	9,37 €	40,33 €	3,23 €	0,74 €	9,28 €	44,54 €	3,64 €	0,84 €	10,24 €	46,78 €	3,91 €	0,90 €	10,76 €
42,29 €	2,79 €	0,53 €	8,03 €	41,84 €	3,34 €	0,64 €	7,95 €	46,26 €	3,76 €	0,71 €	8,79 €	48,53 €	4,04 €	0,77 €	9,22 €
43,83 €	2,88 €	0,43 €	6,57 €	43,35 €	3,45 €	0,52 €	6,50 €	47,99 €	3,89 €	0,58 €	7,20 €	50,28 €	4,17 €	0,63 €	7,54 €
45,37 €	2,97 €	2,70 €	41,29 €	44,87 €	3,57 €	3,24 €	40,83 €	49,71 €	4,01 €	3,65 €	45,24 €	52,04 €	4,31 €	3,92 €	47,35 €
			- €				50,00 €				10,00 €				5,00 €
		149,75 €	1.479,27 €			179,70 €	1.539,94 €			202,16 €	1.607,09 €			217,13 €	1.646,54 €
			<b>-1,62%</b>				<b>2,41%</b>				<b>6,88%</b>				<b>9,50%</b>
			<b>-7,48%</b>				<b>-3,68%</b>				<b>0,52%</b>				<b>2,98%</b>

**Anlage 6 (Tarifvergleich)**

<b>Frankfurt Tag</b>				<b>Frankfurt Nacht</b>				<b>Düsseldorf</b>				<b>Berlin Senatsvorschlag</b>			
Grundpreis:			2,80 €	Grundpreis:			3,30 €	Grundpreis:			5,50 €	Grundpreis:			3,40 €
ab 1,00 km			1,75 €	ab 1,00 km			1,85 €	ab 1,00 km			- €	ab 1,00 km			1,69 €
ab 13,00 km			1,60 €	ab 13,00 km			1,75 €	ab 2,40 km			1,80 €	ab 11,00 km			1,30 €
ab 21,00 km			1,55 €	ab 21,00 km			1,70 €								
Wartezeit:			25,00 €/Std	Wartezeit:			33,00 €/Std	Wartezeit:			30,00 €/Std	Wartezeit:			30,00 €/Std
Karenzminute:				Karenzminute:				Karenzminute:			120,00 Sek.	Karenzminute:			Ja
freie Wartezeit:				freie Wartezeit:				freie Wartezeit:				freie Wartezeit:			
Zuschläge:			5,00 €	Zuschläge:			5,00 €	Zuschläge:				Zuschläge:			10,00 €
<b>Frankfurt Tag</b>	<b>Wartezeit- anteil pro Fahrt</b>	<b>Mittl. WZ bei 100 Fahrten</b>	<b>Mittlerer Umsatz bei 100 Fahrten</b>	<b>Frankfurt Nacht</b>	<b>Wartezeit- anteil pro Fahrt</b>	<b>Mittl. WZ bei 100 Fahrten</b>	<b>Mittlerer Umsatz bei 100 Fahrten</b>	<b>Düsseldorf</b>	<b>Wartezeit- anteil pro Fahrt</b>	<b>Mittl. WZ bei 100 Fahrten</b>	<b>Mittlerer Umsatz bei 100 Fahrten</b>	<b>Berlin Senatsvorschlag</b>	<b>Wartezeit- anteil pro Fahrt</b>	<b>Mittl. WZ bei 100 Fahrten</b>	<b>Mittlerer Umsatz bei 100 Fahrten</b>
5,28 €	0,73 €	3,30 €	23,73 €	6,12 €	0,97 €	4,35 €	27,48 €	5,61 €	0,11 €	0,50 €	25,20 €	5,20 €	0,11 €	0,50 €	23,35 €
7,33 €	1,03 €	12,79 €	90,78 €	8,36 €	1,36 €	16,88 €	103,54 €	6,82 €	0,24 €	2,97 €	84,43 €	6,94 €	0,16 €	1,94 €	85,88 €
9,37 €	1,32 €	20,13 €	143,38 €	10,59 €	1,74 €	26,58 €	162,07 €	8,96 €	0,58 €	8,85 €	137,15 €	8,67 €	0,20 €	3,09 €	132,77 €
11,41 €	1,61 €	21,64 €	153,35 €	12,83 €	2,13 €	28,56 €	172,37 €	11,11 €	0,93 €	12,53 €	149,35 €	10,41 €	0,25 €	3,32 €	139,87 €
13,39 €	1,84 €	19,89 €	144,63 €	14,98 €	2,43 €	26,25 €	161,79 €	13,19 €	1,21 €	13,07 €	142,45 €	12,14 €	0,29 €	3,13 €	131,11 €
15,41 €	2,11 €	16,93 €	123,46 €	17,19 €	2,79 €	22,35 €	137,69 €	15,32 €	1,54 €	12,31 €	122,68 €	13,87 €	0,33 €	2,67 €	111,12 €
17,30 €	2,25 €	15,44 €	118,83 €	19,22 €	2,97 €	20,38 €	132,02 €	17,28 €	1,70 €	11,66 €	118,69 €	15,61 €	0,38 €	2,58 €	107,21 €
19,30 €	2,50 €	13,97 €	107,71 €	21,40 €	3,30 €	18,44 €	119,44 €	19,38 €	2,00 €	11,18 €	108,16 €	17,34 €	0,42 €	2,34 €	96,75 €
20,84 €	2,29 €	10,12 €	92,11 €	22,97 €	3,02 €	13,35 €	101,53 €	20,93 €	1,75 €	7,72 €	92,49 €	19,07 €	0,46 €	2,04 €	84,30 €
22,80 €	2,50 €	9,25 €	84,36 €	25,10 €	3,30 €	12,21 €	92,87 €	22,98 €	2,00 €	7,40 €	85,03 €	20,80 €	0,50 €	1,87 €	76,98 €
24,55 €	2,50 €	8,14 €	79,80 €	26,95 €	3,30 €	10,74 €	87,60 €	24,78 €	2,00 €	6,51 €	80,55 €	22,14 €	0,54 €	1,74 €	71,94 €
26,45 €	2,65 €	7,34 €	73,27 €	29,00 €	3,50 €	9,69 €	80,32 €	26,76 €	2,18 €	6,04 €	74,12 €	23,47 €	0,57 €	1,57 €	65,00 €
28,73 €	3,33 €	6,73 €	58,04 €	31,65 €	4,40 €	8,89 €	63,93 €	29,38 €	3,00 €	6,06 €	59,35 €	24,80 €	0,60 €	1,21 €	50,09 €
30,51 €	3,51 €	4,67 €	40,58 €	33,63 €	4,63 €	6,16 €	44,73 €	31,39 €	3,21 €	4,27 €	41,75 €	26,13 €	0,63 €	0,84 €	34,75 €
31,04 €	2,44 €	2,17 €	27,63 €	33,97 €	3,22 €	2,87 €	30,24 €	31,91 €	1,93 €	1,72 €	28,40 €	27,46 €	0,66 €	0,59 €	24,44 €
32,76 €	2,56 €	1,74 €	22,27 €	35,87 €	3,37 €	2,29 €	24,39 €	33,85 €	2,07 €	1,41 €	23,02 €	28,79 €	0,69 €	0,47 €	19,58 €
34,47 €	2,67 €	1,55 €	19,99 €	37,78 €	3,53 €	2,05 €	21,91 €	35,79 €	2,21 €	1,28 €	20,76 €	30,12 €	0,72 €	0,42 €	17,47 €
36,19 €	2,79 €	1,42 €	18,46 €	39,68 €	3,68 €	1,88 €	20,24 €	37,73 €	2,35 €	1,20 €	19,24 €	31,46 €	0,76 €	0,39 €	16,04 €
37,90 €	2,90 €	1,36 €	17,81 €	41,58 €	3,83 €	1,80 €	19,54 €	39,66 €	2,48 €	1,17 €	18,64 €	32,79 €	0,79 €	0,37 €	15,41 €
39,62 €	3,02 €	1,21 €	15,85 €	43,49 €	3,99 €	1,59 €	17,39 €	41,60 €	2,62 €	1,05 €	16,64 €	34,12 €	0,82 €	0,33 €	13,65 €
41,29 €	3,14 €	1,10 €	14,45 €	45,34 €	4,14 €	1,45 €	15,87 €	43,54 €	2,76 €	0,97 €	15,24 €	35,45 €	0,85 €	0,30 €	12,41 €
42,95 €	3,25 €	0,94 €	12,46 €	47,19 €	4,29 €	1,24 €	13,69 €	45,48 €	2,90 €	0,84 €	13,19 €	36,78 €	0,88 €	0,26 €	10,67 €
44,62 €	3,37 €	0,77 €	10,26 €	49,04 €	4,44 €	1,02 €	11,28 €	47,42 €	3,04 €	0,70 €	10,91 €	38,11 €	0,91 €	0,21 €	8,77 €
46,28 €	3,48 €	0,66 €	8,79 €	50,90 €	4,60 €	0,87 €	9,67 €	49,36 €	3,18 €	0,60 €	9,38 €	39,44 €	0,94 €	0,18 €	7,49 €
47,95 €	3,60 €	0,54 €	7,19 €	52,75 €	4,75 €	0,71 €	7,91 €	51,30 €	3,32 €	0,50 €	7,69 €	40,77 €	0,97 €	0,15 €	6,12 €
49,61 €	3,71 €	3,38 €	45,15 €	54,60 €	4,90 €	4,46 €	49,69 €	53,24 €	3,46 €	3,15 €	48,45 €	42,11 €	1,01 €	0,92 €	38,32 €
			5,00 €				5,00 €				- €				10,00 €
			187,18 €				1.559,35 €				125,63 €				1.411,50 €
			<b>3,70%</b>				<b>15,33%</b>				<b>3,27%</b>				<b>-6,13%</b>
			<b>-2,47%</b>				<b>8,47%</b>				<b>-2,87%</b>				<b>-11,72%</b>

**Anlage 6 (Tarifvergleich)**

<b>Berlin Antrag/Anläufer</b>				<b>Berlin Antrag/Funk</b>				<b>Bremen</b>				<b>Hannover T/N</b>			
Grundpreis:			3,00 €	Grundpreis:			4,00 €	Grundpreis:			2,80 €	Grundpreis:			2,50 €
ab 1,00 km			1,84 €	ab 1,00 km			1,84 €	ab 1,00 km			1,80 €	ab 1,00 km			1,75 €
ab 7,00 km			1,43 €	ab 11,00 km			1,43 €	ab 3,00 km			1,60 €	ab 4,00 km			1,55 €
ab 11,00 km								ab 11,00 km			1,40 €				
Wartezeit:			25,00 €/Std	Wartezeit:			30,00 €/Std	Wartezeit:			24,00 €/Std	Wartezeit:			24,00 €/Std
Karenzminute:			Ja	Karenzminute:			Ja	Karenzminute:			Ja	Karenzminute:			Ja
freie Wartezeit:				freie Wartezeit:				freie Wartezeit:				freie Wartezeit:			
Zuschläge:			10,00 €	Zuschläge:			10,00 €	Zuschläge:				100 Touren:			30,00 €
<u>Berlin Antrag/Anläufer</u>	<u>Wartezeit-anteil pro Fahrt</u>	<u>Mittl. WZ bei 100 Fahrten</u>	<u>Mittlerer Umsatz bei 100 Fahrten</u>	<u>Berlin Antrag/Funk</u>	<u>Wartezeit-anteil pro Fahrt</u>	<u>Mittl. WZ bei 100 Fahrten</u>	<u>Mittlerer Umsatz bei 100 Fahrten</u>	<u>Bremen</u>	<u>Wartezeit-anteil pro Fahrt</u>	<u>Mittl. WZ bei 100 Fahrten</u>	<u>Mittlerer Umsatz bei 100 Fahrten</u>	<u>Hannover T/N</u>	<u>Wartezeit-anteil pro Fahrt</u>	<u>Mittl. WZ bei 100 Fahrten</u>	<u>Mittlerer Umsatz bei 100 Fahrten</u>
4,93 €	0,09 €	0,42 €	22,15 €	5,95 €	0,11 €	0,50 €	26,72 €	5,31 €	0,71 €	3,17 €	23,82 €	4,96 €	0,71 €	3,17 €	22,25 €
6,81 €	0,13 €	1,62 €	84,32 €	7,84 €	0,16 €	1,94 €	97,02 €	7,39 €	0,99 €	12,28 €	91,51 €	6,99 €	0,99 €	12,28 €	86,56 €
8,69 €	0,17 €	2,58 €	133,02 €	9,72 €	0,20 €	3,09 €	148,84 €	9,26 €	1,26 €	19,33 €	141,81 €	9,01 €	1,26 €	19,33 €	137,98 €
10,57 €	0,21 €	2,77 €	142,01 €	11,61 €	0,25 €	3,32 €	156,00 €	11,15 €	1,55 €	20,77 €	149,80 €	10,85 €	1,55 €	20,77 €	145,77 €
12,44 €	0,24 €	2,61 €	134,37 €	13,49 €	0,29 €	3,13 €	145,69 €	12,97 €	1,77 €	19,09 €	140,05 €	12,62 €	1,77 €	19,09 €	136,27 €
14,32 €	0,28 €	2,22 €	114,68 €	15,37 €	0,33 €	2,67 €	123,14 €	14,83 €	2,03 €	16,25 €	118,78 €	14,43 €	2,03 €	16,25 €	115,58 €
15,78 €	0,31 €	2,15 €	108,43 €	17,26 €	0,38 €	2,58 €	118,55 €	16,56 €	2,16 €	14,82 €	113,75 €	16,11 €	2,16 €	14,82 €	110,66 €
17,25 €	0,35 €	1,95 €	96,25 €	19,14 €	0,42 €	2,34 €	106,79 €	18,40 €	2,40 €	13,41 €	102,69 €	17,90 €	2,40 €	13,41 €	99,90 €
18,71 €	0,38 €	1,70 €	82,72 €	21,02 €	0,46 €	2,04 €	92,92 €	19,80 €	2,20 €	9,71 €	87,50 €	19,25 €	2,20 €	9,71 €	85,07 €
20,18 €	0,42 €	1,56 €	74,67 €	22,90 €	0,50 €	1,87 €	84,75 €	21,60 €	2,40 €	8,88 €	79,92 €	21,00 €	2,40 €	8,88 €	77,70 €
21,64 €	0,45 €	1,45 €	70,32 €	24,37 €	0,54 €	1,74 €	79,19 €	23,00 €	2,40 €	7,81 €	74,76 €	22,55 €	2,40 €	7,81 €	73,30 €
23,09 €	0,47 €	1,31 €	63,97 €	25,83 €	0,57 €	1,57 €	71,54 €	24,54 €	2,54 €	7,05 €	67,99 €	24,24 €	2,54 €	7,05 €	67,16 €
24,55 €	0,50 €	1,01 €	49,59 €	27,29 €	0,60 €	1,21 €	55,12 €	26,60 €	3,20 €	6,46 €	53,73 €	26,45 €	3,20 €	6,46 €	53,43 €
26,00 €	0,52 €	0,70 €	34,59 €	28,75 €	0,63 €	0,84 €	38,24 €	28,17 €	3,37 €	4,48 €	37,46 €	28,17 €	3,37 €	4,48 €	37,46 €
27,46 €	0,55 €	0,49 €	24,44 €	30,21 €	0,66 €	0,59 €	26,89 €	28,54 €	2,34 €	2,09 €	25,40 €	28,69 €	2,34 €	2,09 €	25,54 €
28,92 €	0,58 €	0,39 €	19,66 €	31,67 €	0,69 €	0,47 €	21,54 €	30,05 €	2,45 €	1,67 €	20,44 €	30,35 €	2,45 €	1,67 €	20,64 €
30,37 €	0,60 €	0,35 €	17,62 €	33,13 €	0,72 €	0,42 €	19,22 €	31,57 €	2,57 €	1,49 €	18,31 €	32,02 €	2,57 €	1,49 €	18,57 €
31,83 €	0,63 €	0,32 €	16,23 €	34,60 €	0,76 €	0,39 €	17,64 €	33,08 €	2,68 €	1,37 €	16,87 €	33,68 €	2,68 €	1,37 €	17,18 €
33,29 €	0,66 €	0,31 €	15,64 €	36,06 €	0,79 €	0,37 €	16,95 €	34,59 €	2,79 €	1,31 €	16,26 €	35,34 €	2,79 €	1,31 €	16,61 €
34,74 €	0,68 €	0,27 €	13,90 €	37,52 €	0,82 €	0,33 €	15,01 €	36,10 €	2,90 €	1,16 €	14,44 €	37,00 €	2,90 €	1,16 €	14,80 €
36,20 €	0,71 €	0,25 €	12,67 €	38,98 €	0,85 €	0,30 €	13,64 €	37,61 €	3,01 €	1,05 €	13,16 €	38,66 €	3,01 €	1,05 €	13,53 €
37,65 €	0,73 €	0,21 €	10,92 €	40,44 €	0,88 €	0,26 €	11,73 €	39,12 €	3,12 €	0,91 €	11,35 €	40,32 €	3,12 €	0,91 €	11,69 €
39,11 €	0,76 €	0,17 €	9,00 €	41,90 €	0,91 €	0,21 €	9,64 €	40,63 €	3,23 €	0,74 €	9,35 €	41,98 €	3,23 €	0,74 €	9,66 €
40,57 €	0,79 €	0,15 €	7,71 €	43,36 €	0,94 €	0,18 €	8,24 €	42,14 €	3,34 €	0,64 €	8,01 €	43,64 €	3,34 €	0,64 €	8,29 €
42,02 €	0,81 €	0,12 €	6,30 €	44,82 €	0,97 €	0,15 €	6,72 €	43,65 €	3,45 €	0,52 €	6,55 €	45,30 €	3,45 €	0,52 €	6,80 €
43,48 €	0,84 €	0,76 €	39,57 €	46,29 €	1,01 €	0,92 €	42,12 €	45,17 €	3,57 €	3,24 €	41,10 €	46,97 €	3,57 €	3,24 €	42,74 €
			10,00 €				10,00 €				- €				30,00 €
			27,84 €				1.414,73 €				179,70 €				1.485,12 €
			-5,92%				4,00%				-1,26%				-1,24%
			-11,51%				-2,19%				-7,13%				-7,11%

## Anlage 6 (Tarifvergleich)

<b>Essen Tag/Nacht</b>				<b>Köln</b>			
Grundpreis:			3,00 €	Grundpreis:			2,65 €
ab 1,00 km			2,00 €	ab 1,00 km			1,70 €
ab 2,00 km			1,80 €	ab 6,00 km			1,45 €
Wartezeit:			20,00 €/Std	Wartezeit:			24,00 €/Std
Karenzminute:				Karenzminute:			
freie Wartezeit:				freie Wartezeit:			
100 Touren:			10,00 €	100 Touren:			10,00 €
Essen Tag/Nacht	<u>Wartezeit-</u> <u>anteil pro</u> <u>Fahrt</u>	<u>Mittl. WZ</u> <u>bei 100</u> <u>Fahrten</u>	<u>Mittlerer Umsatz</u> <u>bei 100 Fahrten</u>	Köln	<u>Wartezeit-</u> <u>anteil pro</u> <u>Fahrt</u>	<u>Mittl. WZ</u> <u>bei 100</u> <u>Fahrten</u>	<u>Mittlerer Umsatz</u> <u>bei 100 Fahrten</u>
5,59 €	0,59 €	2,64 €	25,09 €	5,06 €	0,71 €	3,17 €	22,70 €
7,63 €	0,83 €	10,23 €	94,41 €	7,04 €	0,99 €	12,28 €	87,18 €
9,65 €	1,05 €	16,11 €	147,77 €	9,01 €	1,26 €	19,33 €	137,98 €
11,69 €	1,29 €	17,31 €	157,09 €	11,00 €	1,55 €	20,77 €	147,78 €
13,67 €	1,47 €	15,91 €	147,67 €	12,92 €	1,77 €	19,09 €	139,51 €
15,69 €	1,69 €	13,54 €	125,68 €	14,63 €	2,03 €	16,25 €	117,18 €
17,60 €	1,80 €	12,35 €	120,90 €	16,21 €	2,16 €	14,82 €	111,35 €
19,60 €	2,00 €	11,18 €	109,38 €	17,90 €	2,40 €	13,41 €	99,90 €
21,23 €	1,83 €	8,09 €	93,84 €	19,15 €	2,20 €	9,71 €	84,63 €
23,20 €	2,00 €	7,40 €	85,84 €	20,80 €	2,40 €	8,88 €	76,96 €
25,00 €	2,00 €	6,51 €	81,26 €	22,25 €	2,40 €	7,81 €	72,32 €
26,92 €	2,12 €	5,87 €	74,57 €	23,84 €	2,54 €	7,05 €	66,05 €
29,27 €	2,67 €	5,39 €	59,12 €	25,95 €	3,20 €	6,46 €	52,42 €
31,21 €	2,81 €	3,73 €	41,50 €	27,57 €	3,37 €	4,48 €	36,67 €
32,15 €	1,95 €	1,74 €	28,62 €	27,99 €	2,34 €	2,09 €	24,91 €
34,05 €	2,05 €	1,39 €	23,15 €	29,55 €	2,45 €	1,67 €	20,10 €
35,94 €	2,14 €	1,24 €	20,84 €	31,12 €	2,57 €	1,49 €	18,05 €
37,83 €	2,23 €	1,14 €	19,29 €	32,68 €	2,68 €	1,37 €	16,67 €
39,72 €	2,32 €	1,09 €	18,67 €	34,24 €	2,79 €	1,31 €	16,09 €
41,62 €	2,42 €	0,97 €	16,65 €	35,80 €	2,90 €	1,16 €	14,32 €
43,51 €	2,51 €	0,88 €	15,23 €	37,36 €	3,01 €	1,05 €	13,08 €
45,40 €	2,60 €	0,75 €	13,17 €	38,92 €	3,12 €	0,91 €	11,29 €
47,29 €	2,69 €	0,62 €	10,88 €	40,48 €	3,23 €	0,74 €	9,31 €
49,19 €	2,79 €	0,53 €	9,35 €	42,04 €	3,34 €	0,64 €	7,99 €
51,08 €	2,88 €	0,43 €	7,66 €	43,60 €	3,45 €	0,52 €	6,54 €
52,97 €	2,97 €	2,70 €	48,20 €	45,17 €	3,57 €	3,24 €	41,10 €
			10,00 €				10,00 €
		149,75 €	1.605,84 €			179,70 €	1.462,06 €
			<b>6,79%</b>				<b>-2,77%</b>
			<b>0,44%</b>				<b>-8,55%</b>