

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.

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 erhielte 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 Tarifierhöhung kompensiert:

Vorher:		Kostenstei- gerung (in %)	Kostenstei- gerung (€)	Nachher:		Fahrer/ Unternehmer
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 Tarifierungsanpassungen nur teilweise ersetzten Kostensteigerungen durch **Verringerung der Lohnprozente** kompensieren, womit nur die fehlerhafte Kostenkalkulation nachvollzogen wurde:

Vorher:		Kostenstei-	Kostenstei-	Nachher:		Fahrer/
		gerung (in %)	gerung (€)			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 Tarifierungsanpassungen 2012, da wir bezüglich einer neuen Tabelle die Zeit für die gemeinsame Abstimmung mit Ihnen im Hinblick die diesjährige Tarifierungsanpassung 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.

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 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 Tarifierfassung 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>

An: chudowski@gmx.de <chudowski@gmx.de>, clemens.gruen@web.de <clemens.gruen@web.de>

Kopie: "Glitza, Thomas Dr." <thomas.glitza@bwvi.hamburg.de>, "Ritter, Dirk" <dirk.ritter@bwvi.hamburg.de>, "Meyenborg, Marco" <marco.meyenborg@bwvi.hamburg.de>, "Bonnesen, Claudia" <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 beigegefügt 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 Steinfort
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 beigelegt.

Da die von der Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi – Mietwagen e. V. angegebenen Gründe für eine Erhöhung des Taxentarifs schlüssig und nachvollziehbar sind, werden die Beförderungsentgelte 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 Taxeinsatzes 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, der ver.di, 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 Verlustrechnungen¹ zu.

Die vom Gutachter für die Prognose getroffenen Annahmen erfolgten aus eigener Kenntnis der Sachverhalte^{2 3} und in Anlehnung an Veröffentlichungen, insbesondere des „Deutschen Taxi- und Mietwagenverbandes e.V.“⁴ sowie veröffentlichter Gutachten, insbesondere von Linne + Krause⁵.

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.

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

² Gleichartige Gutachten für die Hansestadt Rostock 1998, 2001, 2003, 2006, 2009

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

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

⁵ 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.“⁶

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^{7 8}.

⁶ Personenbeförderungsgesetz, http://bundesrecht.juris.de/pbefg/_13.html

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

⁸ 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-Kreis⁹ und die Struktur der Taxibetriebe

„Der Rhein-Erft-Kreis ist ein starker Wirtschaftsraum mit einer vielfältigen Wirtschaftsstruktur. Fühlungsvorteile, 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 km² 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.¹⁰

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.

⁹ Rhein-Erft-Kreis, Aktuelle Internetpräsentation sowie Verkehrsentwicklungsplan Rhein-Erft-Kreis 1. Fortschreibung 2007 - 2015

¹⁰ 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

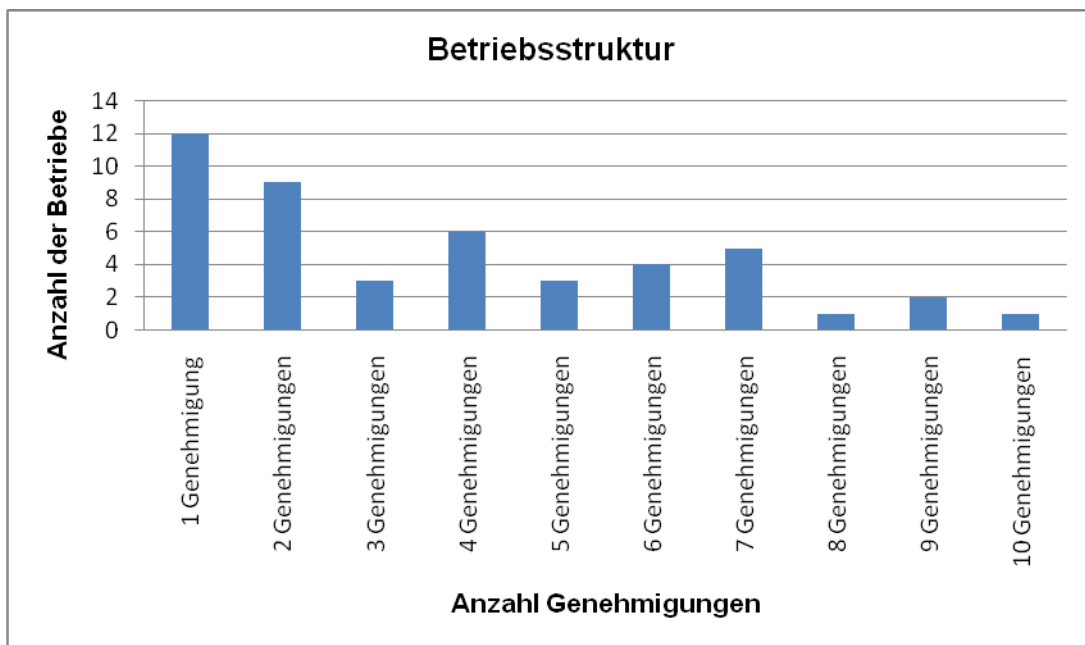


Abbildung 1 Betriebsstruktur nach Anzahl der Genehmigungen 06-2010

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.¹¹

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).

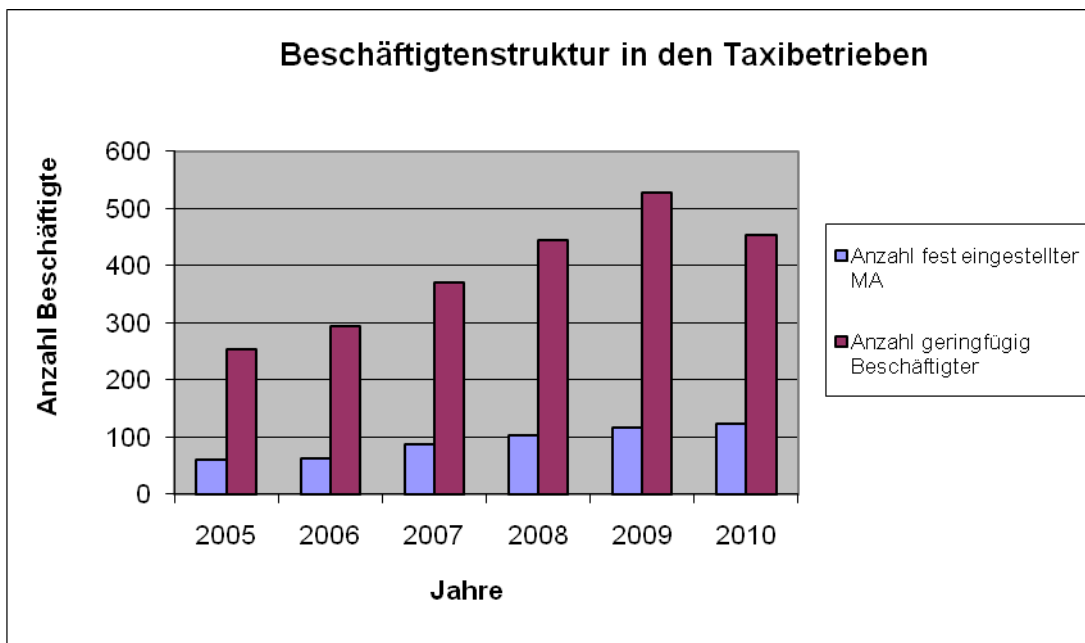


Abbildung 2 Beschäftigte in den Taxibetrieben im Rhein-Erft-Kreis nach Angaben der befragten Unternehmen

¹¹ 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.¹²

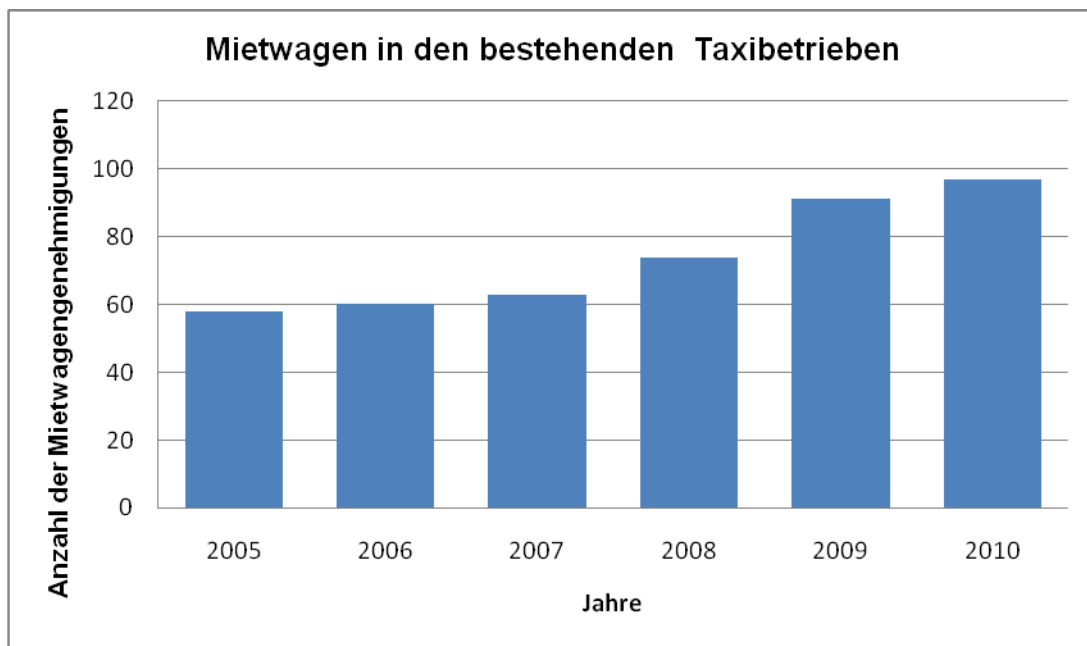


Abbildung 3 Mietwagen in den bestehenden Taxibetrieben im Rhein-Erft-Kreis nach Angaben des Straßenverkehrsamtes

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.

¹² 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 %	Umsätze zu 7 % Mehrwertsteuer 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.
19 %	Umsätze zu 19 % Umsatzsteuer oder zum jeweils gültigen Regelsteuersatz
USt.	Umsatzsteuer
Taxidichte	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.

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/Hamburg

Lagen 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.

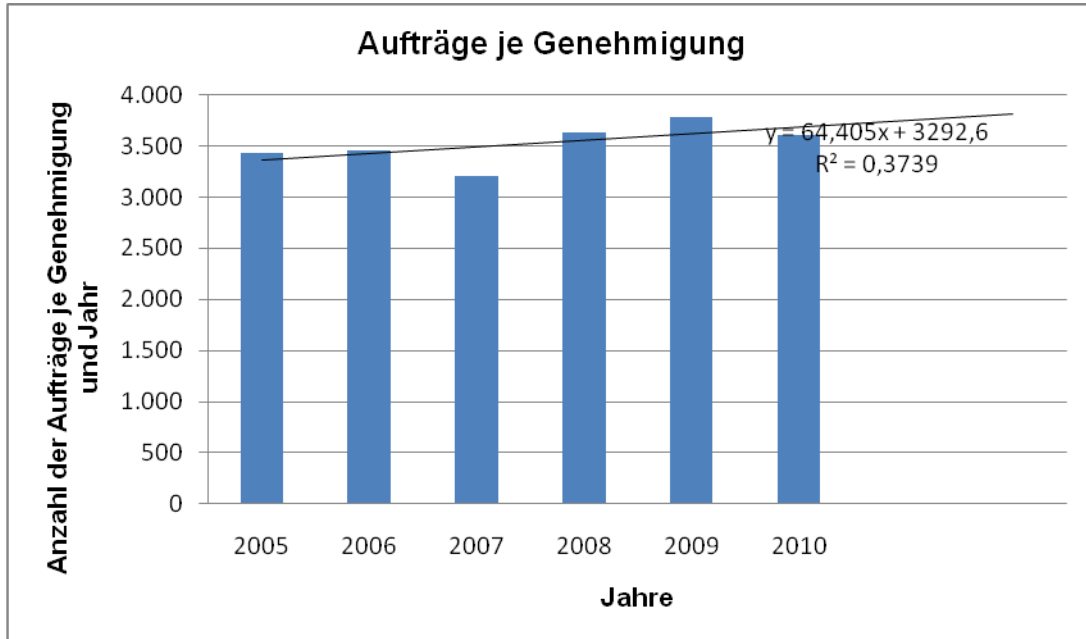


Abbildung 4 Angaben der Unternehmen zu Aufträgen je Genehmigung und Jahr

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.

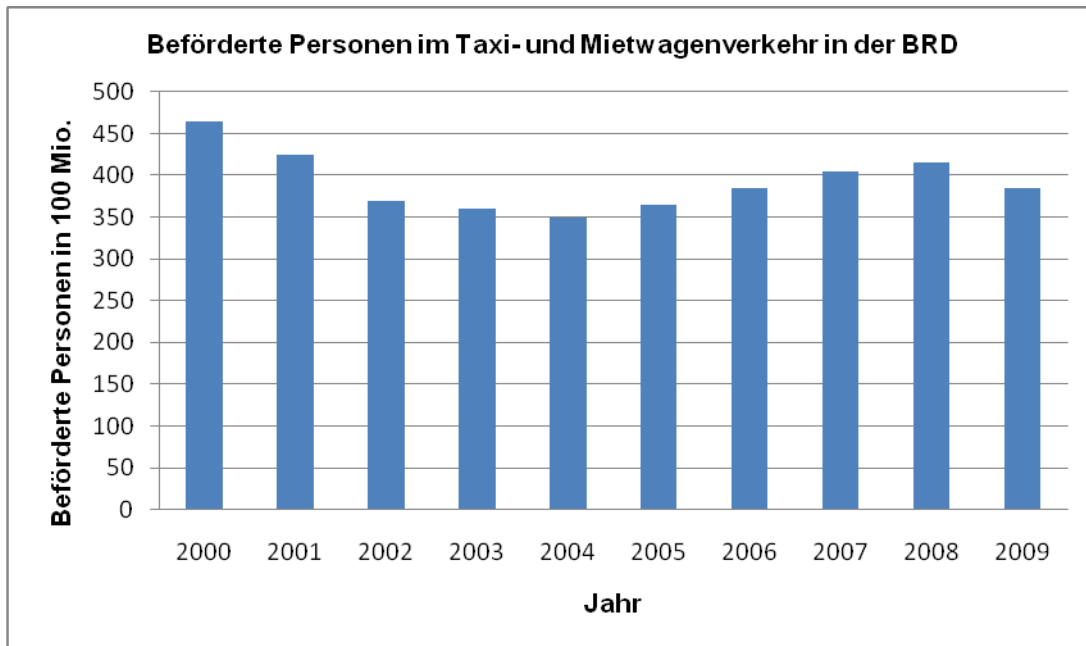


Abbildung 5 Beförderte Personen im Taxi- und Mietwagenverkehr in der BRD, Angaben in 100 Mio.¹³

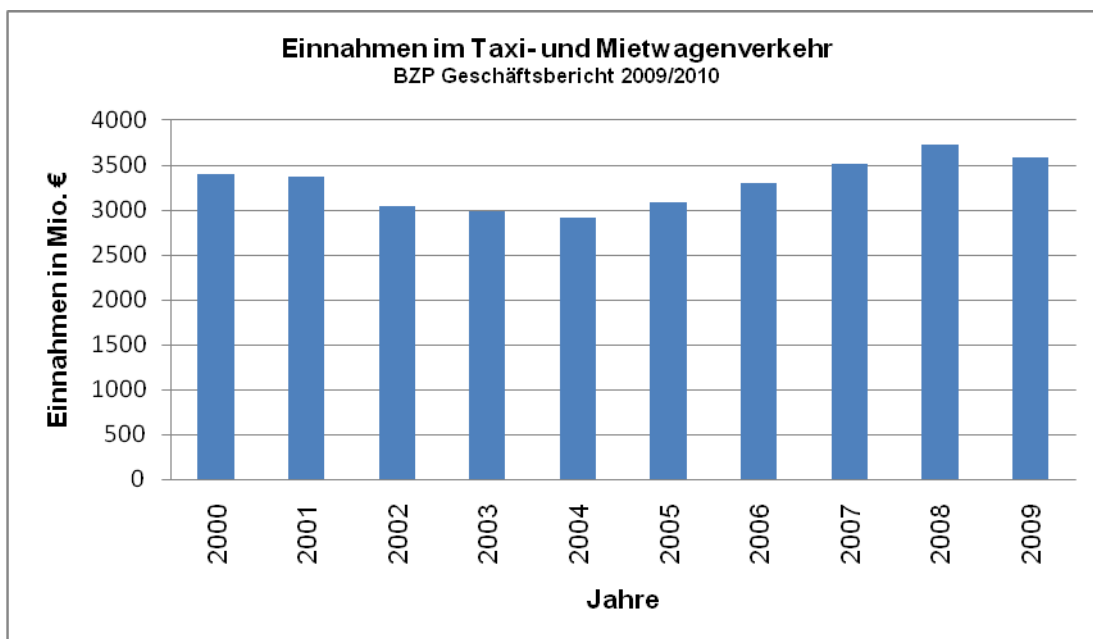


Abbildung 6 Einnahmen im Taxi- und Mietwagenverkehr in der BRD, Angaben in Mio. €¹⁴

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-

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

¹⁴ 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.

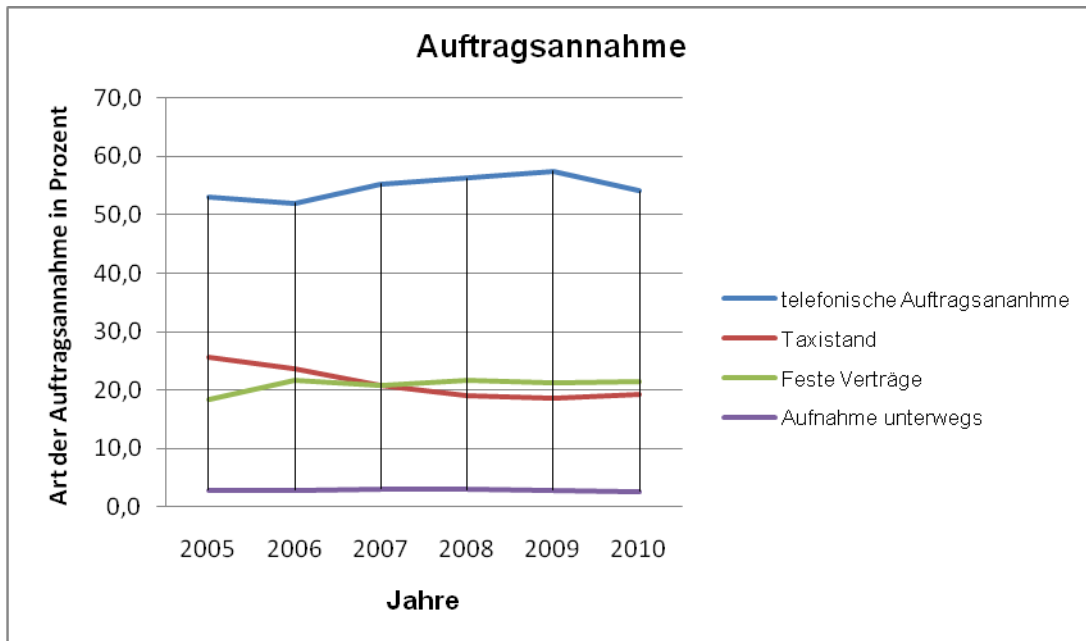


Abbildung 7 Art der Auftragsannahme (nach Angaben der Unternehmen)

5.2. Leistungsstruktur der untersuchten Betriebe

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

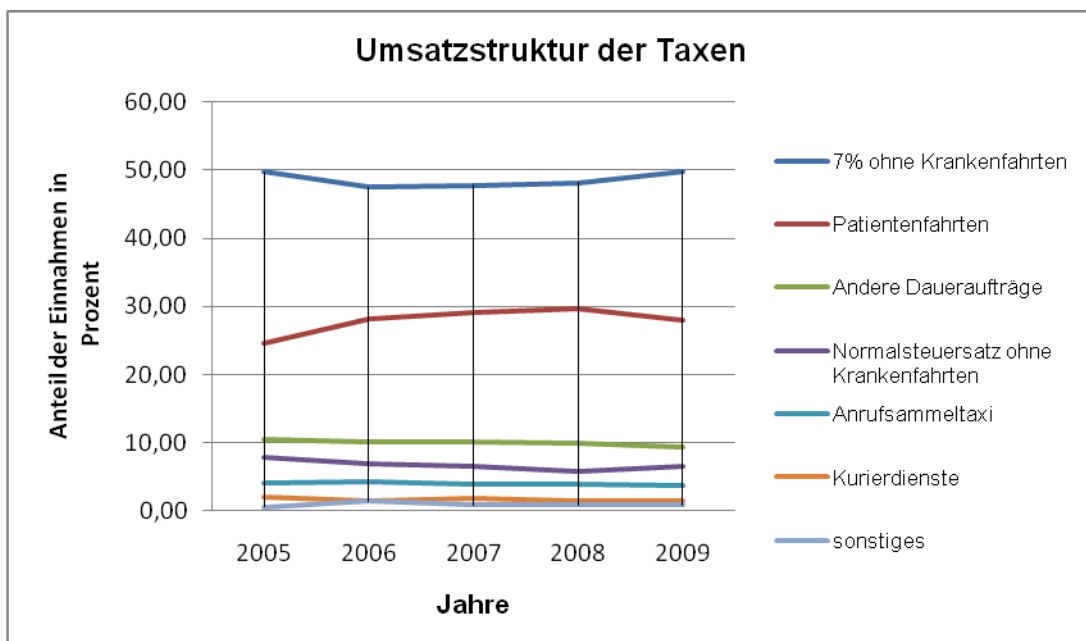


Abbildung 8 Leistungsstruktur der eingesetzten Taxen

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.¹⁵
2. Das zuständige Bundesministerium hat Angaben für die Kostenerstattung für Patientenfahrten durch Taxi- und Mietwagen gesamt übermittelt (siehe nachfolgende Abbildungen 9 und 10)¹⁶
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.¹⁷
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.¹⁸
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)¹⁹
6. Die FP Nordrhein beklagt die Kompliziertheit der Regelungen zur Patientenbeförderung, die die Patienten abschreckt.²⁰

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.

¹⁵ Herr Goldberg, Geschäftsführer Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi-Mietwagen e.V.

¹⁶ Herr Busch, Bundesministerium für Gesundheit, Email vom 05.11.2010

¹⁷ Herr Busch, Bundesministerium für Gesundheit und soziale Sicherung, telefonisch

¹⁸ BZP Geschäftsbericht 2008/2009, Seite 67

¹⁹ BZP Geschäftsbericht 2008/2009, Seiten 40, 41

²⁰ Herr Goldberg, Geschäftsführer Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi-Mietwagen e.V.

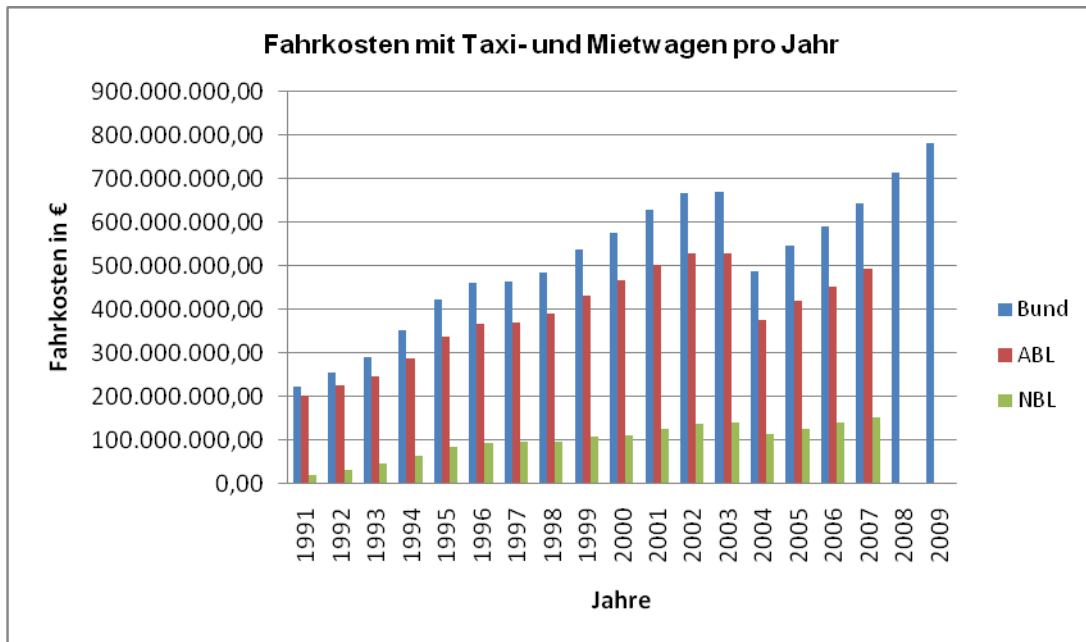


Abbildung 9 Kostenübernahme für Krankenfahrten in der BRD durch die Krankenkassen²¹

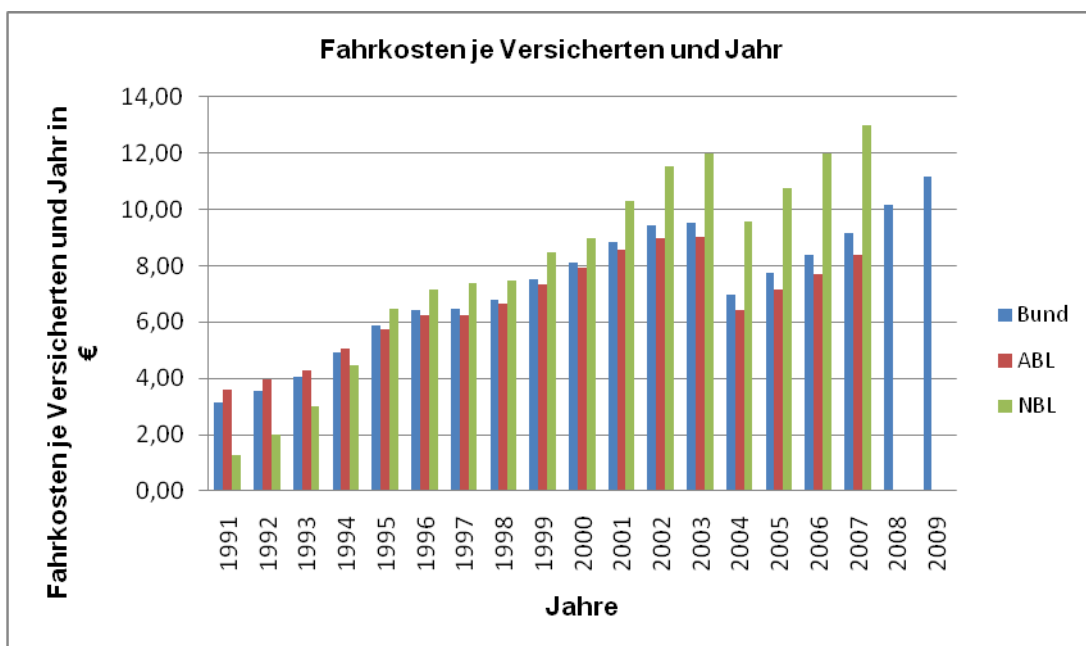


Abbildung 10 Kostenübernahme für Krankenfahrten in der BRD je Versicherten und Jahr²²

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.

²¹ Herr Busch, Bundesministerium für Gesundheit, Email an Gutachter vom 05.11. 2010

²² 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 ²³	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.

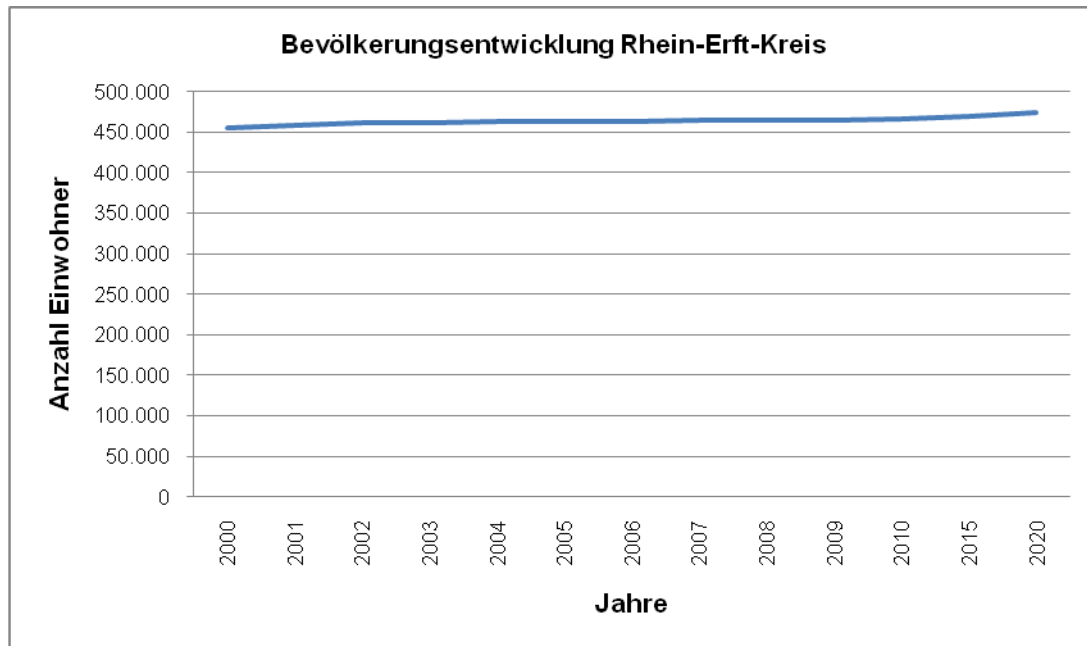


Abbildung 11 Bevölkerungsentwicklung Rhein-Erft-Kreis

²³ 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

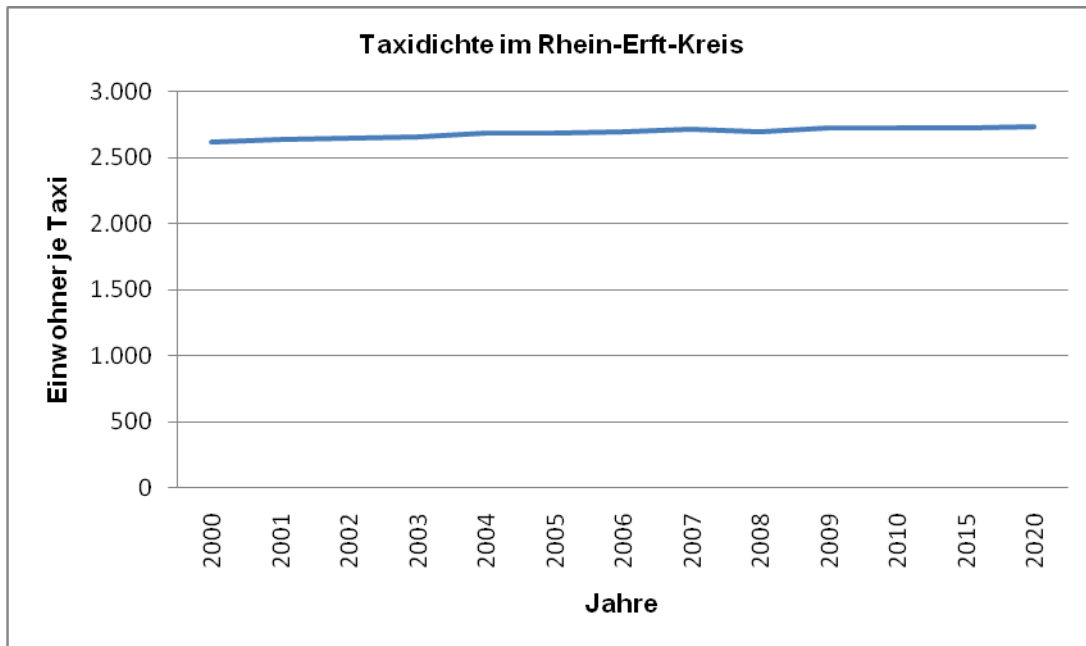


Abbildung 12 Entwicklung der Taxidichte in Einwohner je Taxi im Rhein-Erft-Kreis

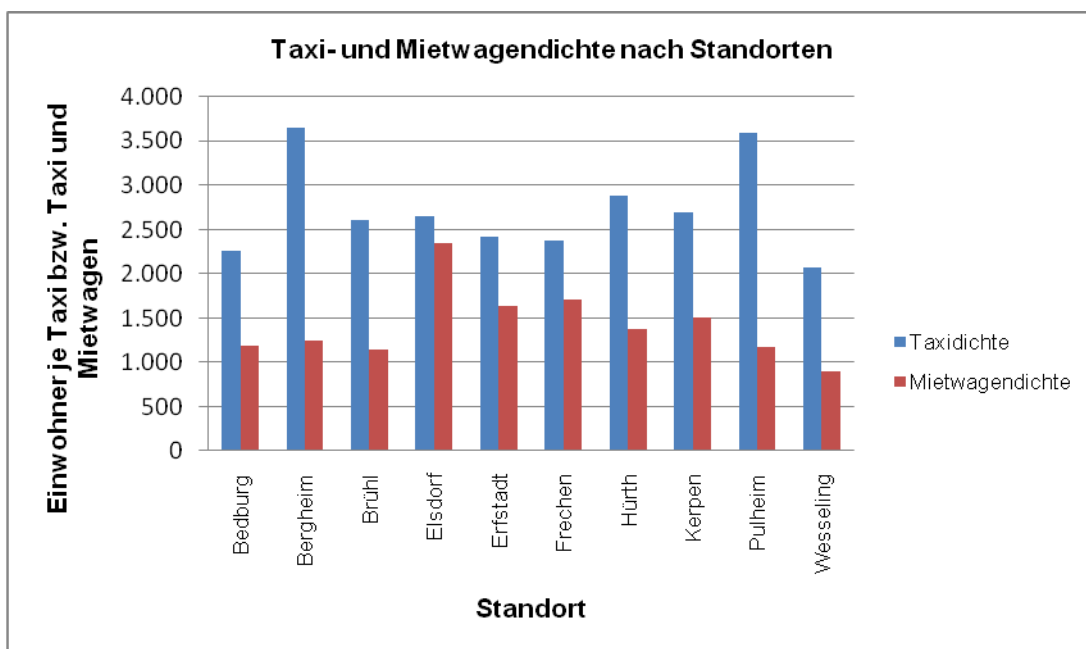


Abbildung 13 Taxidichte und Mietwagendichte nach Standorten in Einwohner je Taxi bzw. Taxi und Mietwagen im Rhein-Erft-Kreis

Zur Bewertung der bestehenden Taxidichte wurden vergleichbare Kreise ausgewählt.²⁴

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

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

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

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

Tabelle 5 Taxidichte des Rhein-Erft-Kreises im Vergleich zu anderen Landkreisen in anderen Bundesländern²⁵

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-

²⁵ 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
Landkreis	2.517,5	5.426	106,6

Tabelle 6 Kaufkraft für den Einzelhandel 2010 im Rhein-Erft-Kreis ²⁶

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

²⁶ IHK zu Köln, GfK Kaufkraftkennziffern 2010 auf Basis © GfK GeoMarketing GmbH, durch Gutachter weiterentwickelt je Einwohner

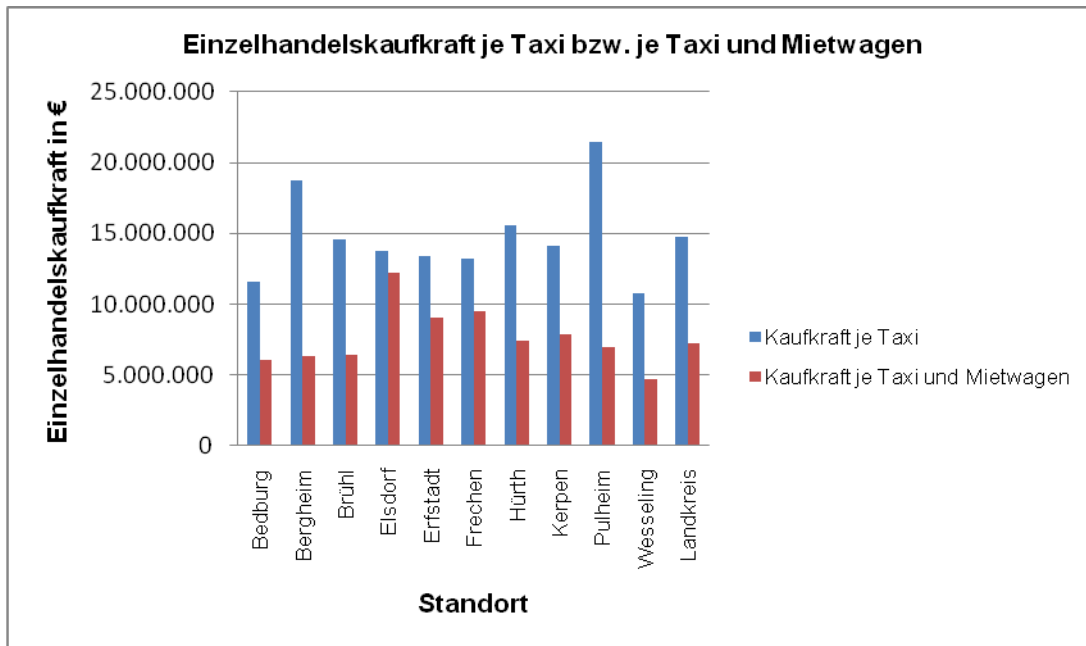


Abbildung 14 Kaufkraft je Taxi bzw. Kaufkraft je Taxi und Mietwagen im Rhein-Erft-Kreis

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.

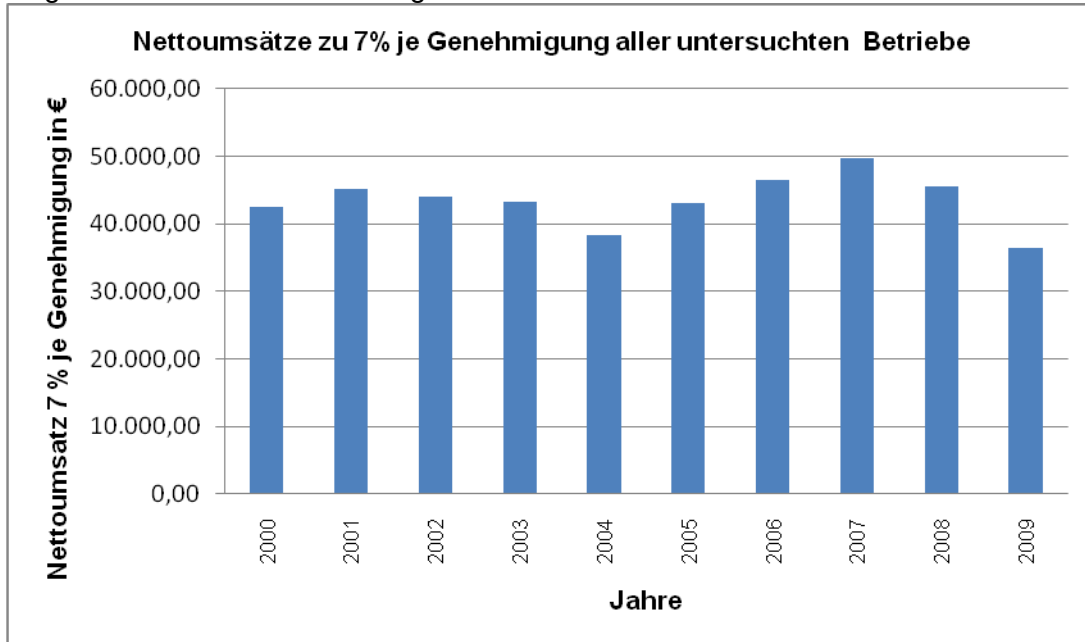


Abbildung 15 Umsätze aus Taxiverkehr je Genehmigung zum ermäßigten Umsatzsteuersatz für alle untersuchten Taxibetriebe im Rhein-Erft-Kreis

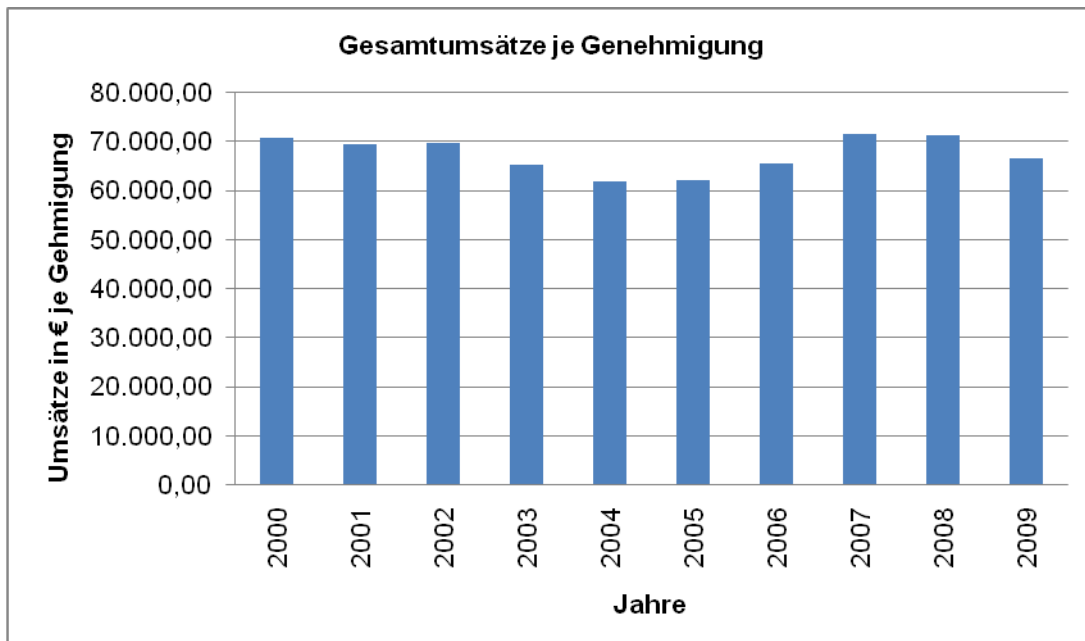


Abbildung 16 Umsätze aus Taxiverkehr je Genehmigung zum Regelsatz der Umsatzsteuer für alle untersuchten Taxibetriebe im Rhein-Erft-Kreis

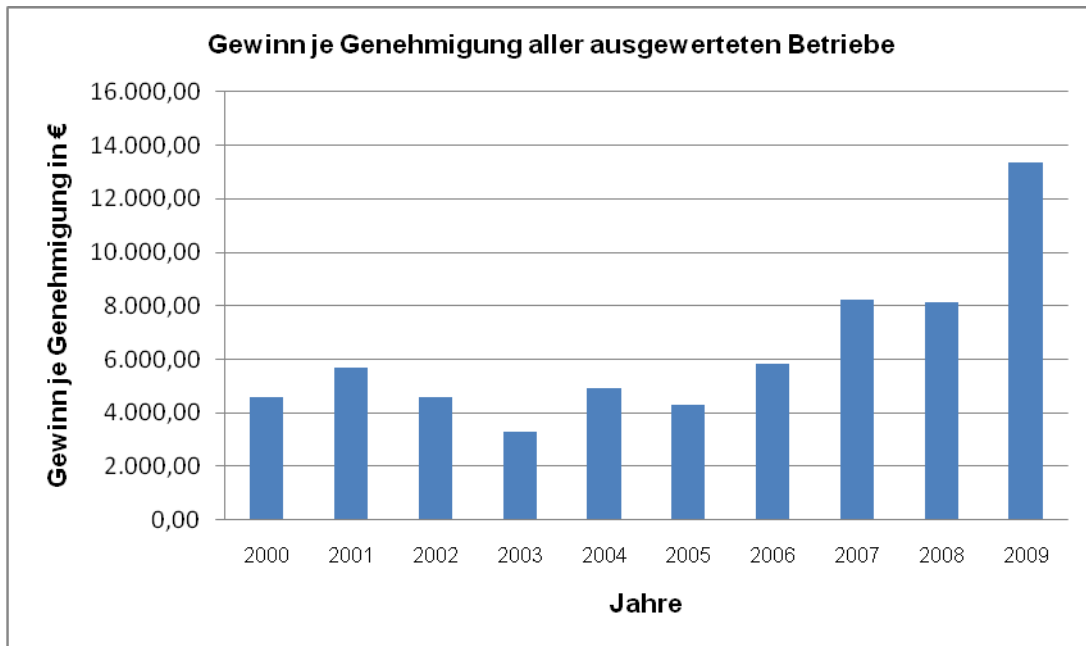


Abbildung 17 Gewinne aus Taxiverkehr je Genehmigung aller untersuchten Taxibetriebe im Rhein-Erft-Kreis

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.

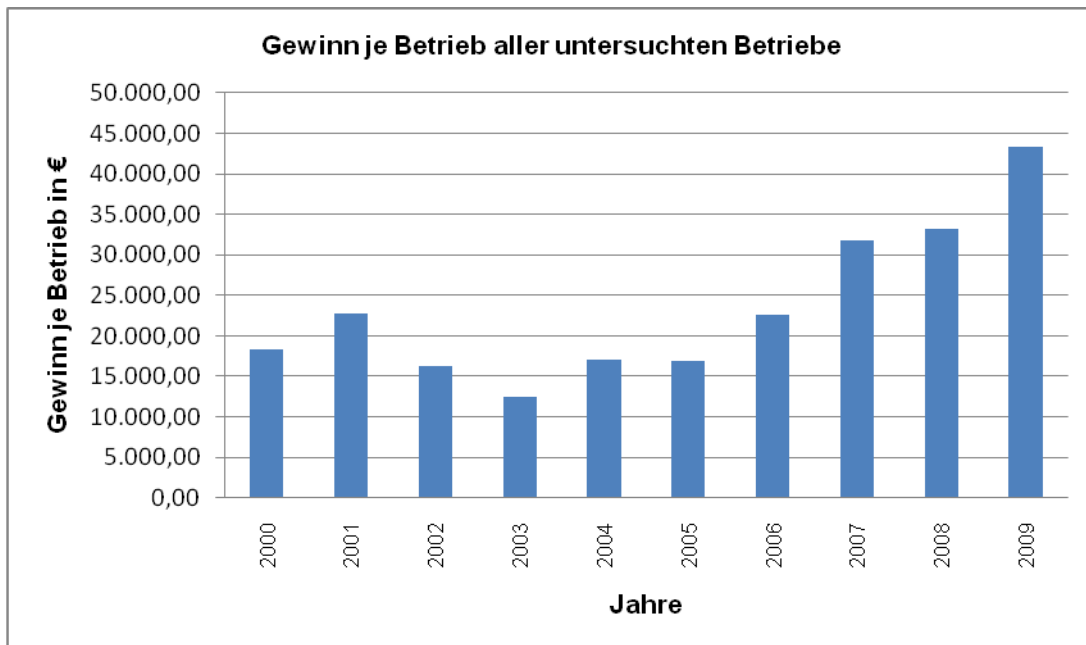


Abbildung 18 Gewinne aus Taxiverkehr je Unternehmen im Rhein-Erft-Kreis

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.

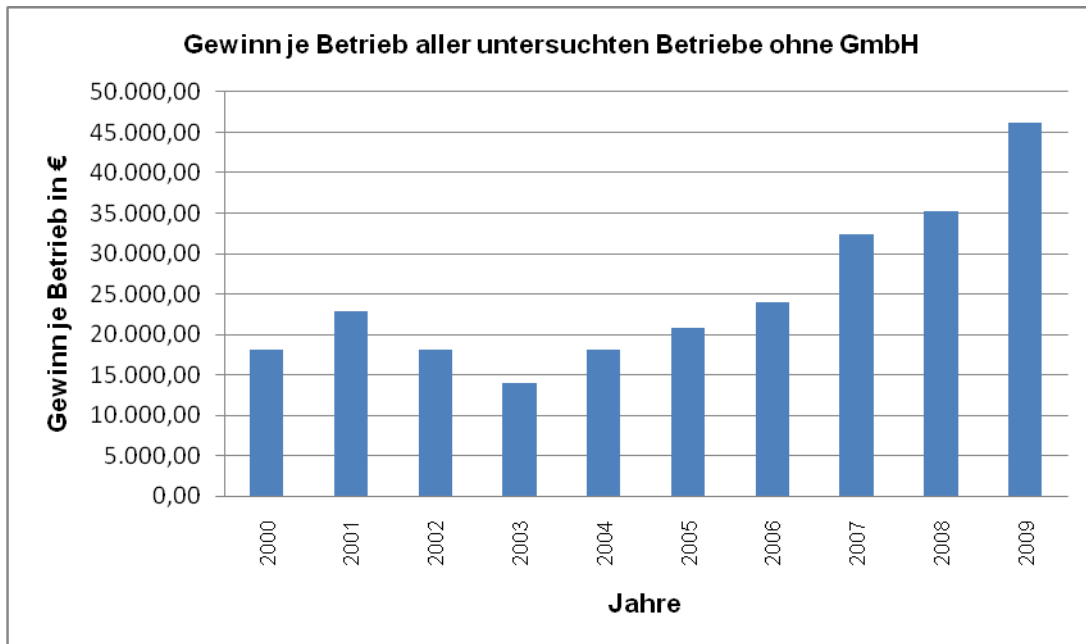


Abbildung 19 Gewinne aus Taxiverkehr je Unternehmen ohne GmbH im Rhein-Erft-Kreis

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.

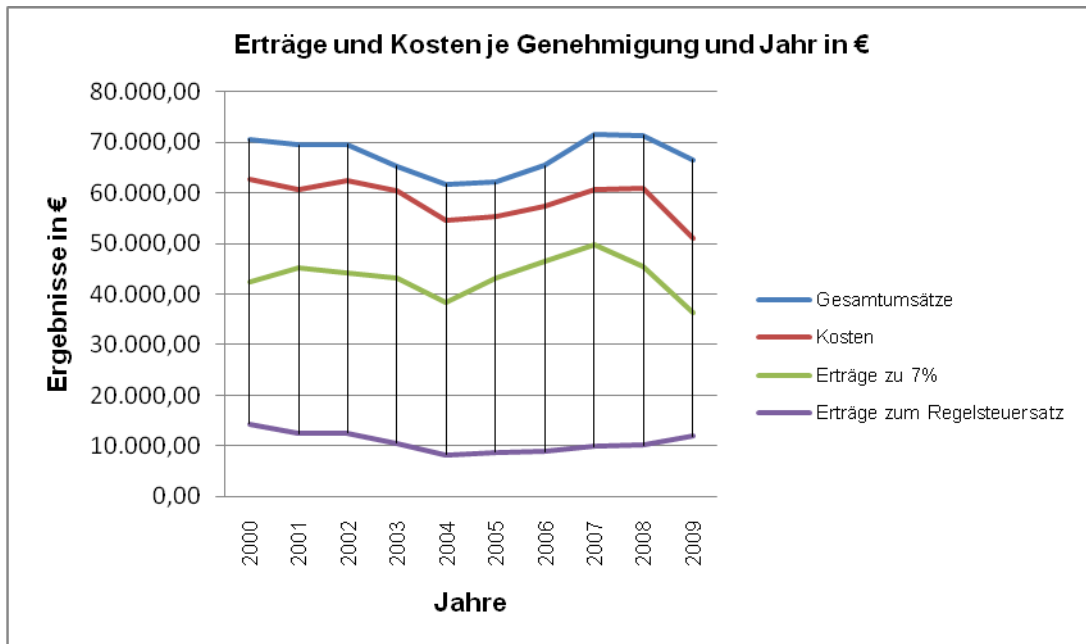


Abbildung 20 Umsatz-, Kosten- und Gewinnentwicklung je Genehmigung in € im Rhein-Erft-Kreis

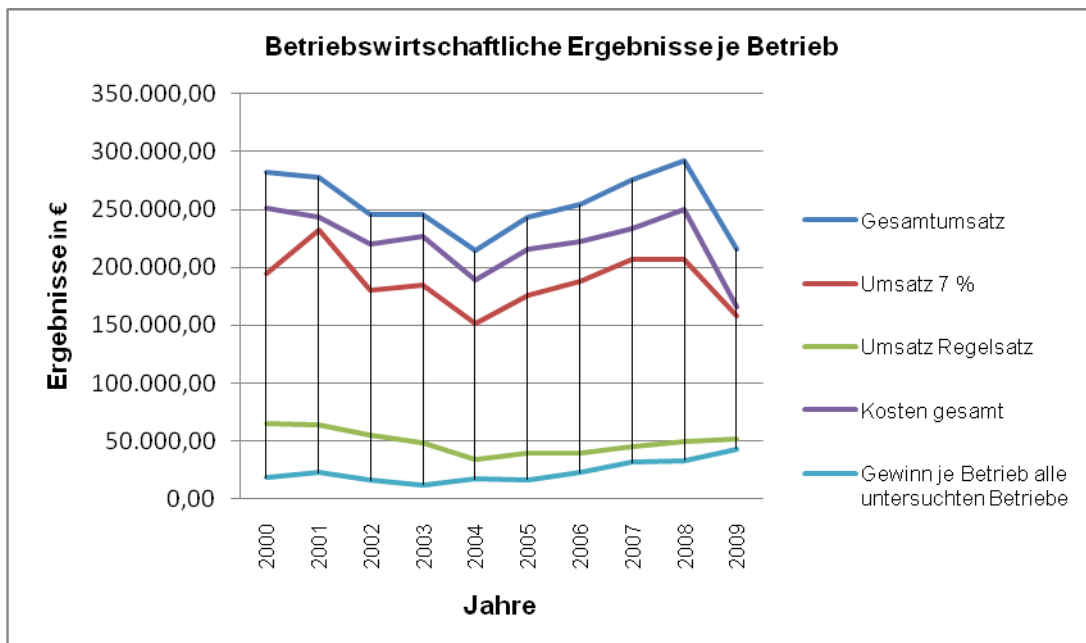


Abbildung 21 Umsatz-, Kosten- und Gewinnentwicklung je Betrieb in € im Rhein-Erft-Kreis

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.

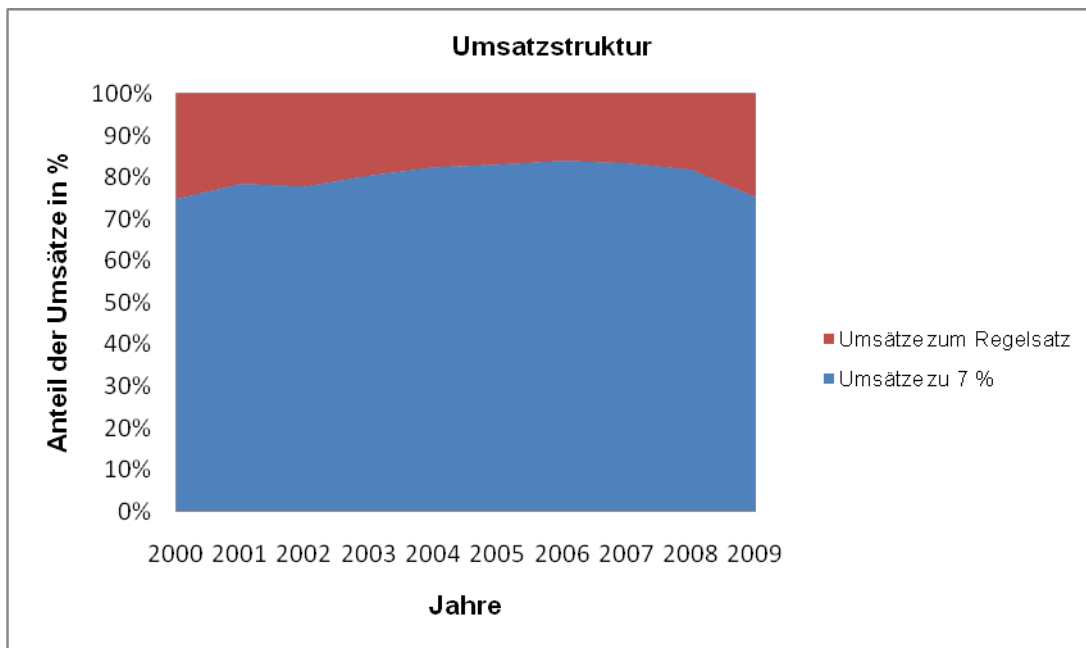


Abbildung 22 Umsatzanteile zum Regelsteuersatz und zum ermäßigten Steuersatz (7 %)

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 Unternehmerngewinn 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.“²⁷

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 Dieselskosten
2. bei Reparaturleistungen und Ersatzteilen

²⁷ 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.

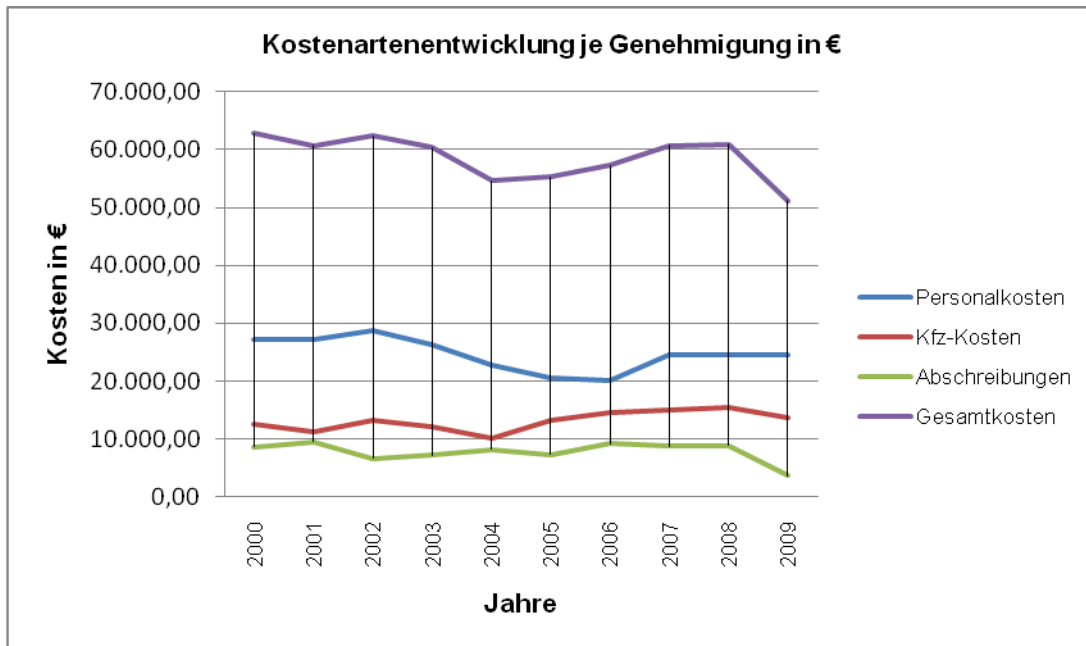


Abbildung 23 Kostenartenentwicklung je Genehmigung

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.

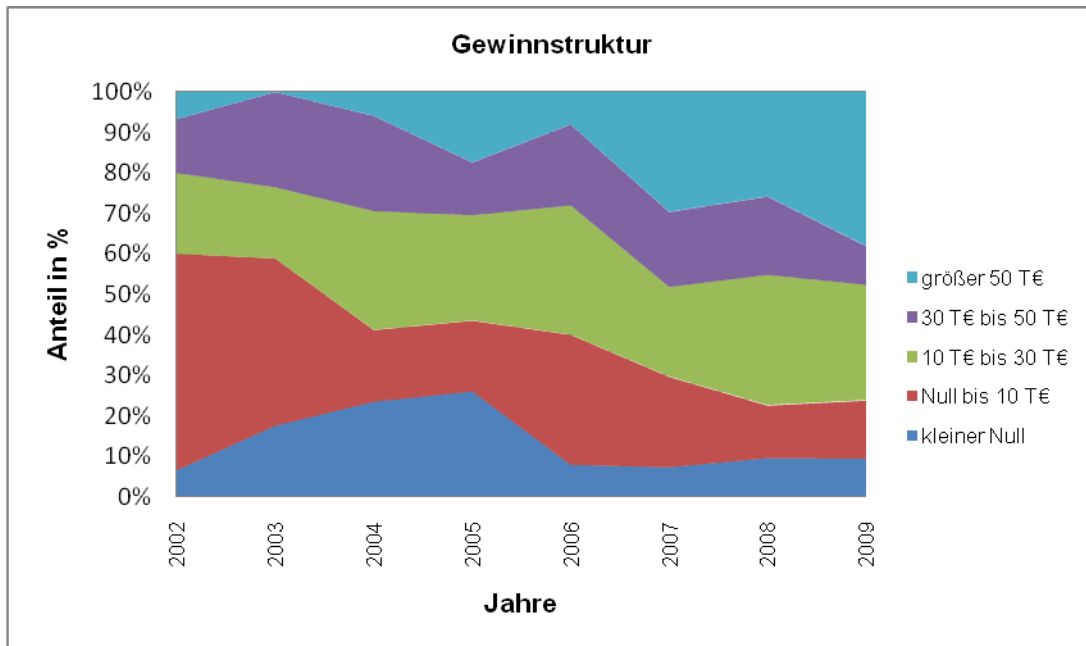


Abbildung 24 Prozentuale Gewinnhöhe aller Unternehmen im Rhein-Erft-Kreis

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

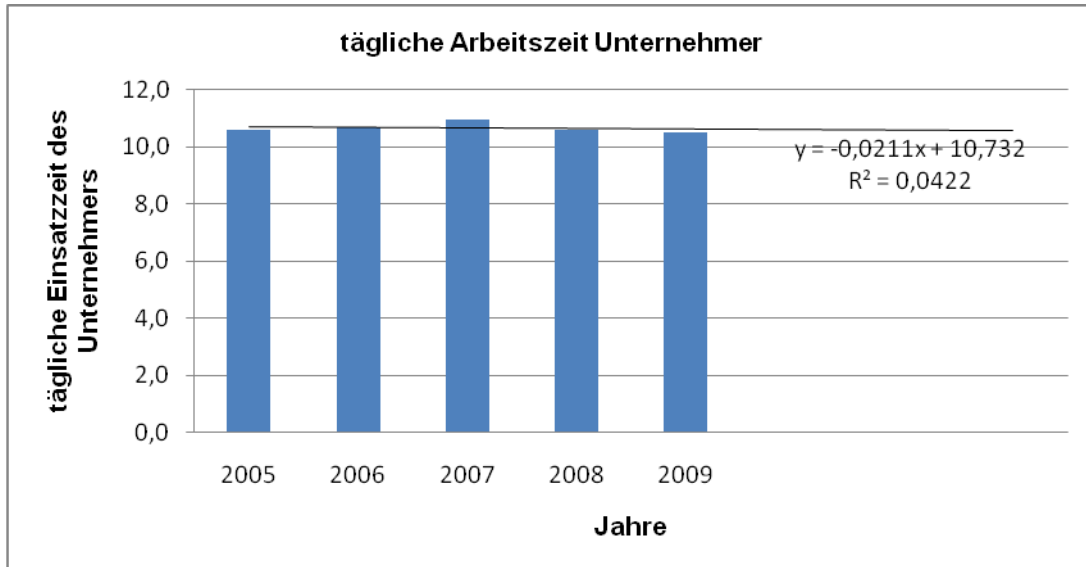


Abbildung 25 Tägliche Einsatzzeit des Unternehmers

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

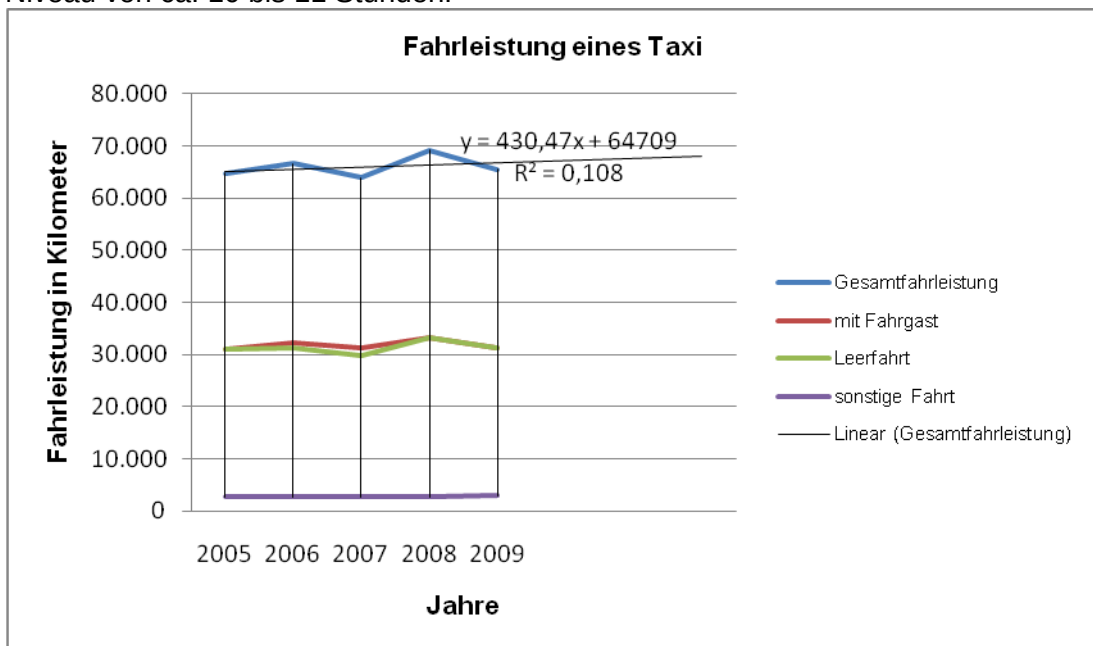


Abbildung 26 Jährliche durchschnittliche Fahrleistung einer Taxe

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 betrugen 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 Hamburg²⁸ 0,95 €/Kilometer und in Köln 0,88 €/Kilometer²⁹.

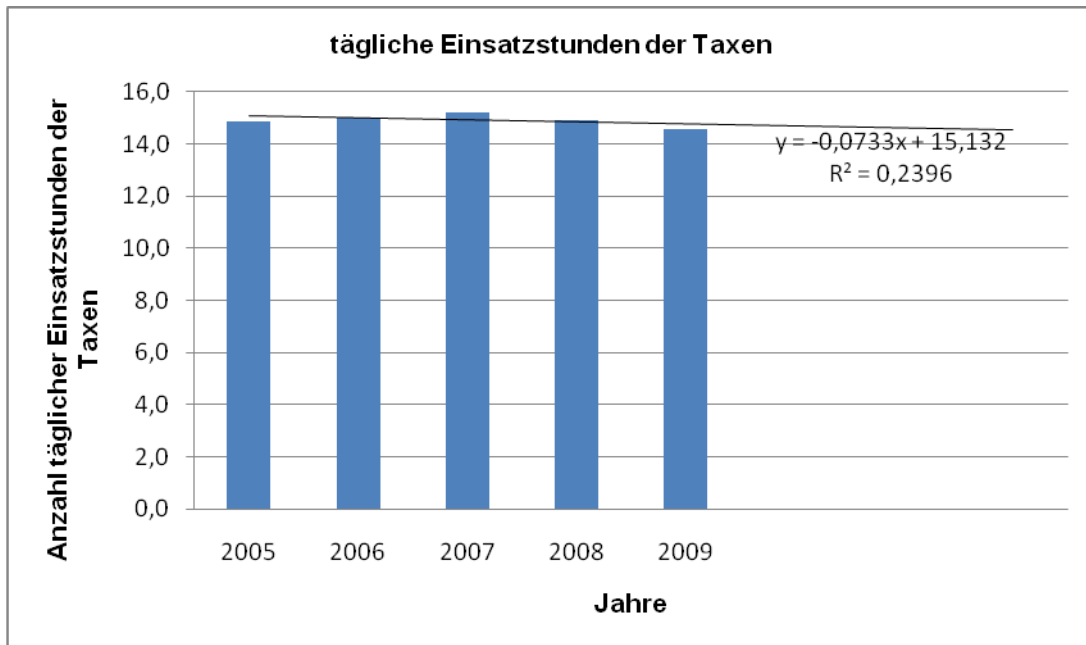


Abbildung 27 Durchschnittliche tägliche Einsatzstunden der Taxen pro Einsatztag

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.

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

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

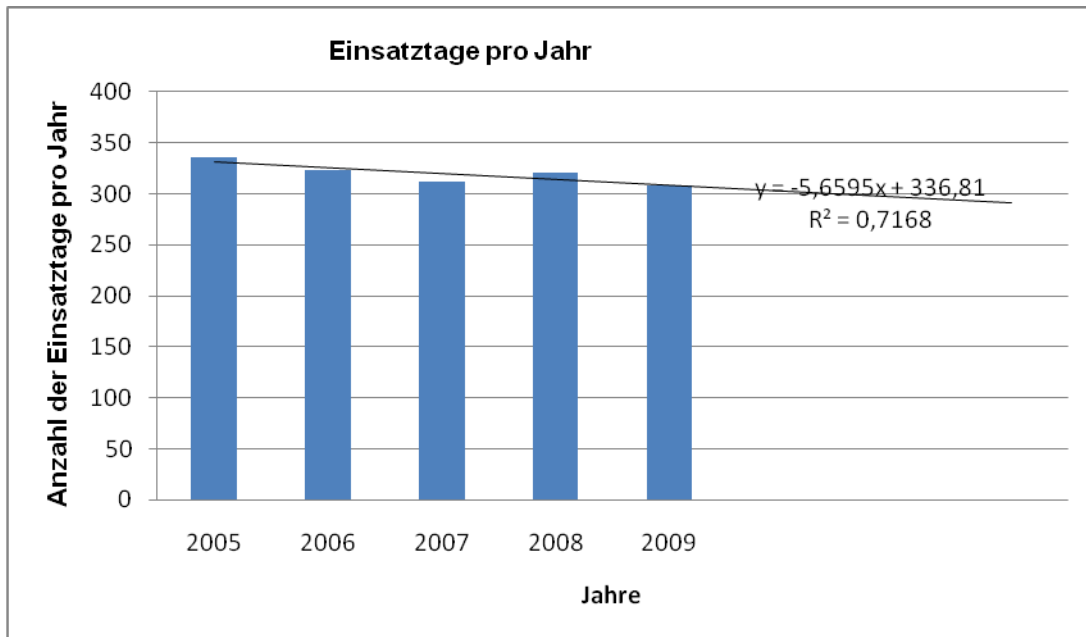


Abbildung 28 Durchschnittliche Anzahl der Einsatztage der Taxen pro Jahr

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 Auswertezeitraum

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
2000	gesamt	2	4
	darunter Alter / Rente / Krankheit / Tod	1	2
	darunter wirtschaftliche Gründe		
	darunter sonstige Gründe		
	darunter Gründe unbekannt	1	2
2001	gesamt	4	15
	darunter Alter / Rente / Krankheit / Tod	1	3
	darunter wirtschaftliche Gründe		
	darunter sonstige Gründe	1	2
	darunter Gründe unbekannt	1	10
2002	gesamt	4 (?)	22
	darunter Alter / Rente / Krankheit / Tod	1	1
	darunter wirtschaftliche Gründe	1	1
	darunter sonstige Gründe	2	9
	darunter Gründe unbekannt	?	11
2003	gesamt	1	7
	darunter Alter / Rente / Krankheit / Tod		
	darunter wirtschaftliche Gründe		
	darunter sonstige Gründe		
	darunter Gründe unbekannt	1	7
2004	gesamt	3	3
	darunter Alter / Rente / Krankheit / Tod	1	
	darunter wirtschaftliche Gründe		
	darunter sonstige Gründe		
	darunter Gründe unbekannt	2	4
2005	gesamt	2	5
	darunter Alter / Rente / Krankheit / Tod		
	darunter wirtschaftliche Gründe		
	darunter sonstige Gründe	1	2
	darunter Gründe unbekannt	1	3
2006	gesamt	9	18

	darunter Alter / Rente / Krankheit / Tod	2	5
	darunter wirtschaftliche Gründe	1	3
	darunter sonstige Gründe		
	darunter Gründe unbekannt	6	10
2007	gesamt	5	12
	darunter Alter / Rente / Krankheit / Tod	1	2
	darunter wirtschaftliche Gründe		
	darunter sonstige Gründe	2	6
	darunter Gründe unbekannt	2	4
2008	gesamt	7	20
	darunter Alter / Rente / Krankheit / Tod		
	darunter wirtschaftliche Gründe		
	darunter sonstige Gründe	1	1
	darunter Gründe unbekannt	6	19
2009	gesamt	4	16
	darunter Alter / Rente / Krankheit / Tod	1	2
	darunter wirtschaftliche Gründe		
	darunter sonstige Gründe	1	4
	darunter Gründe unbekannt	2	10
2010	gesamt		
	darunter Alter / Rente / Krankheit / Tod		
	darunter wirtschaftliche Gründe		
	darunter sonstige Gründe		
	darunter Gründe unbekannt		
Alle Jahre	gesamt	43	126
	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 unbekannten 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.³⁰

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.

³⁰ 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).

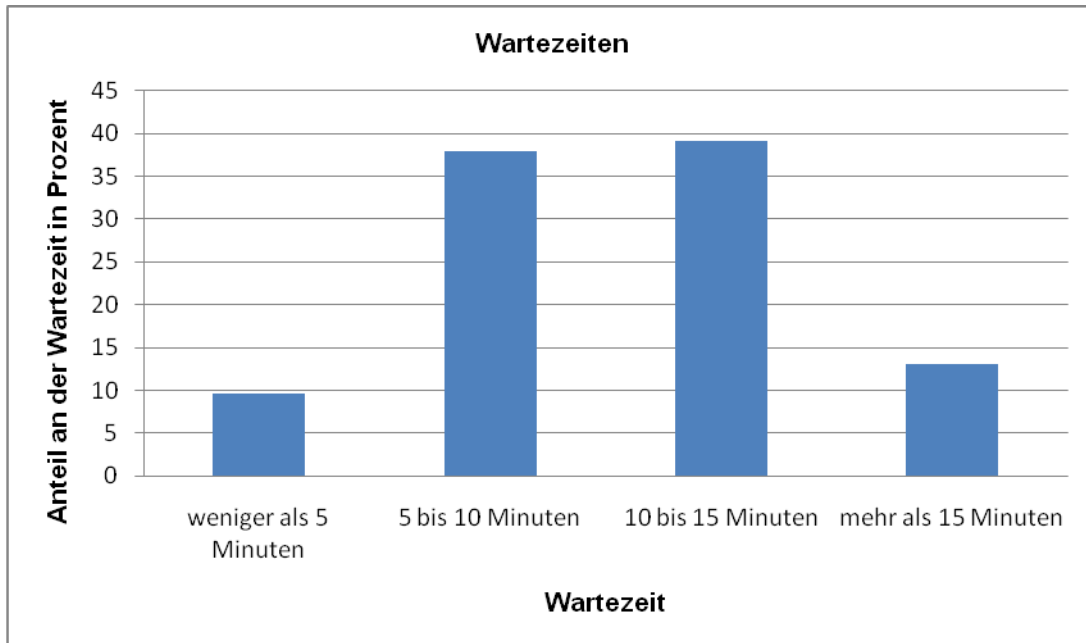


Abbildung 29 Wartezeiten der Kunden zwischen Auftragserteilung und Fahrtbeginn

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
Landkreis	70	46

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.

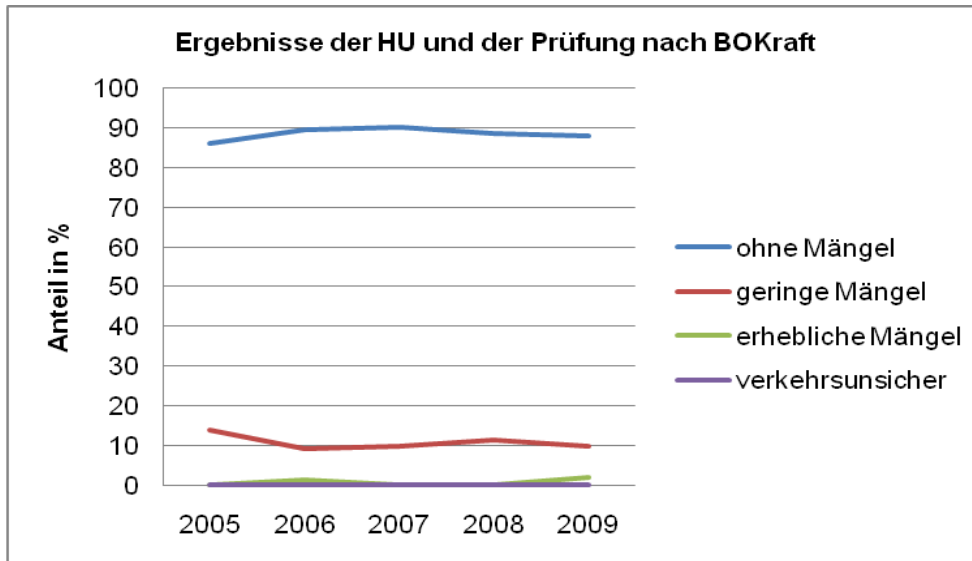


Abbildung 30 Ergebnisse der Hauptuntersuchung (HU) nach StVZO und BOKraft

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

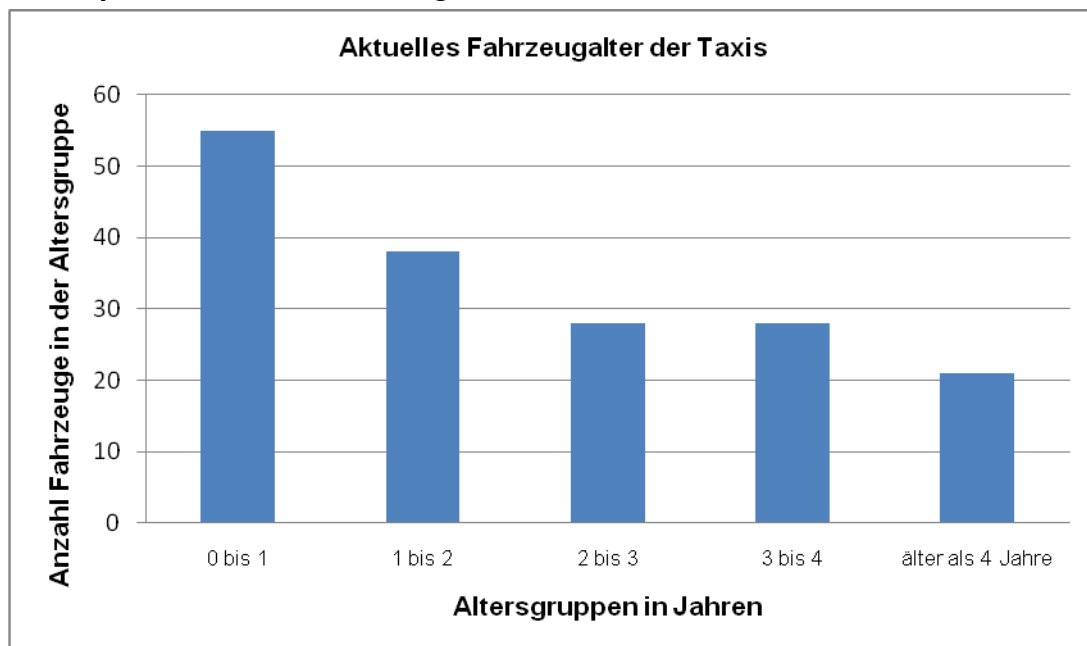


Abbildung 31 Fahrzeugalter in Jahren

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 Dieselmotorkosten, 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 Schadensfreiheitrabatt 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 Fuhrparkes 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
- Mietwagenunternehmen, 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
- Mietwagenunternehmen, 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		Untersuchungs- zeitraum					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		Untersuchungs- zeitraum					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	- Durchschnittsverbrauch: 10 l Diesel /100 km - erwarteter Einkaufspreis: 0,95 €/Liter - Jahresfahrleistung: 66.000 km
Öl und Schmierstoffe	0,5 Liter Öl je 1.000 km Fahrleistung zum Preis von 8,00 €
Reparatur und Wartung	2.000,00 €/Jahr zzgl. Eichung Fahrpreisanzeiger und HU sowie Wagenpflege 1)
Reifen	- Kaufpreis für 1 Satz Reifen: 440,00 € - Reifenlaufleistung: 60.000 km

II. Fixe Kosten

Werteverbrauch	Der Werteverbrauch wird als kalkulatorische Abschreibung ausgehend von folgenden Angaben ermittelt: - Nettokaufpreis: 30.000 € - Restwert nach 5 Jahren, ca. 250.000 km: 5.000,00 € - Fahrzeugtausch nach 5 Jahren
Kapitalverzinsung	nach anerkannten Grundsätzen der Kalkulation ermittelt aus ½ Kaufpreis und Umlaufmitteln mit einer Verzinsung von 4,0 %
Personalkosten	Grundlage sind ortsübliche Personalkosten für 1 angestellten Mitarbeiter einschließlich der AG-Sozialversicherungskosten 2.000 € Arbeitgeberbrutto pro Monat
Unfallversicherung in der Berufsgenossenschaft	- für den Unternehmer: 368,00 €/Jahr ¹⁾ - für die Mitarbeiter: in den Personalkosten enthalten
Kfz-Steuer	nach Kfz-Steuergezet
Fachvereinigung	216,92 € pro Jahr
IHK	248,35 € pro Jahr
Garagenmiete	ortsüblich: 40,00 €/Monat
Versicherungen	nach Aussage Fachvereinigung und Unternehmer
Allgemeine Verwaltungskosten	durch Gutachter bewertet
Einsatztage pro Jahr	es wird mit 310 Einsatztagen pro Jahr geplant ¹⁾
Unternehmerlohn	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.

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 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.

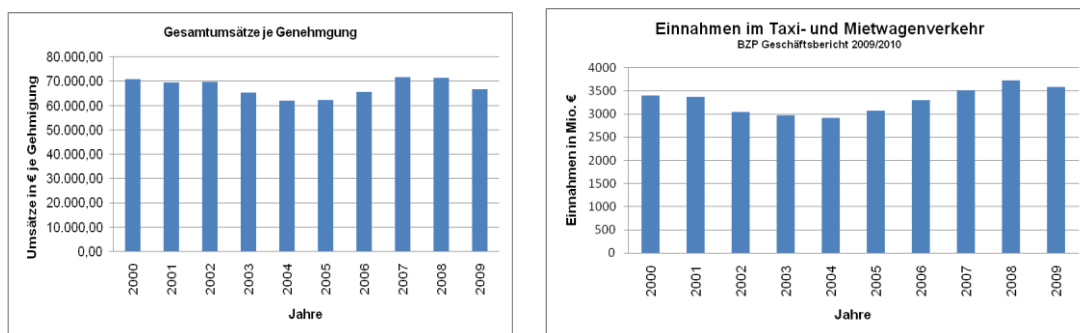


Abbildung 32 Entwicklung der Gesamtumsätze je Genehmigung und Jahr im Rhein-Erft-Kreis und in der BRD

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.

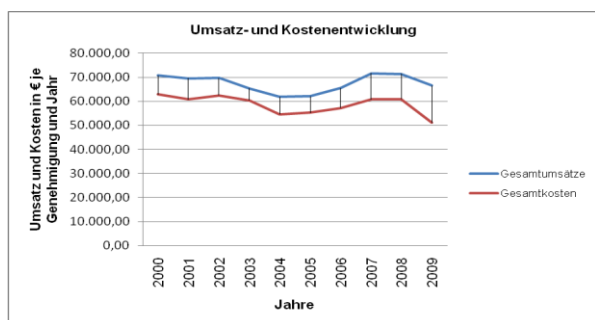


Abbildung 33 Entwicklung der Gesamtumsätze und Kosten je Genehmigung und Jahr im Rhein-Erft-Kreis

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.

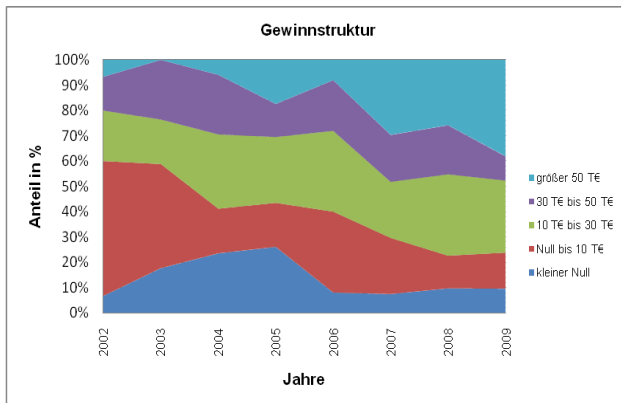


Abbildung 34 Gewinnstruktur der Unternehmen im Rhein-Erft-Kreis

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 zeitnah³¹ 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

³¹ 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

Anlagen

Folgende grundsätzliche Urteile aus der Rechtsprechung wurden u.a. herangezogen

Bundesverwaltungsgericht, BVerwG 7 C 44 und 4588 vom 7.9.1989

Erteilung einer Taxengenehmigung (auszugsweise Wiedergabe)

„Die Konzessionierung des örtlichen Taxengewerbes ist nach dem Willen des Gesetzgebers ein Instrument bestmöglicher Befriedigung des öffentlichen Bedürfnisses nach individueller Verkehrsbedienung in Ergänzung zum öffentlichen Linienverkehr und lt. Verfassung wegen (Art. 12 Abs. 1 GG) nur mit dieser Zielsetzung als Beschränkung des Zuganges zum Beruf des Taxenunternehmers gerechtfertigt (BVerfGE 11, 168; vergleiche auch BVerwGE 79, 208 ff). Die Behörde hat deshalb die Aufgabe, die Entwicklung in diesem Bereich des öffentlichen Verkehrs sorgfältig zu beobachten und die ihr nach dem Gesetz zu Gebote stehenden Maßnahmen zu ergreifen, insbesondere über die Erteilung beantragter neuer Genehmigungen unter Berücksichtigung einerseits des hohen Ranges der verfassungsrechtlichen Gewährleistung der Berufsfreiheit und andererseits des öffentlichen Verkehrsinteresses zu entscheiden. Bei einer Mehrzahl von Bewerbungen erfordert dies eine Prognose dazu, welche Zahl neuer Taxen das örtliche Taxengewerbe „verträgt“, ohne in seiner vom öffentlichen Verkehrsinteresse her zu bestimmenden Funktionsfähigkeit bedroht zu sein.“

OVG Nordrhein-Westfalen 08.03.2007

13 A 1417/05

PBefG §§ 13 Abs. 4 S. 1, 13 Abs. 5 Satz 3 Nr. 1

Ein Gutachten, welches zu den in § 13 Abs. 4 PBefG genannten Kriterien Stellung bezieht und zu nachvollziehbaren und tragfähigen Schlussfolgerungen kommt, kann die Versagung einer beantragten Taxigenehmigung durch die Verwaltungsbehörde rechtfertigen. Die nachrangige Behandlung eines Antragstellers, der im Hauptberuf der Tätigkeit eines Zahnarztes nachkommt, ist tragfähig.

VG Koblenz 20.10.2008

4 K 1786/07.KO

PBefG §§ 13 Abs. 1, 4, 5, 26 Nr. 2, 47 Abs. 2

1. Die behördliche Prognose nach § 13 Abs. 4 Satz 1 PBefG erfordert die Festlegung einer höchstzulässigen Zahl von Taxikonzessionen, welche das örtliche Taxigewerbe „verträgt“, ohne in seiner von öffentlichem Verkehrsinteresse her zu bestimmenden Funktionsfähigkeit bedroht zu sein.
2. ...

VG Koblenz 18.12.2006

4 K 329/06.KO

PBefG § 13 Abs. 4

Ein Antrag auf Genehmigung zum Betrieb eines Taxis kann von der Behörde nicht unter Hinweis auf das bereits funktionierende und bestehende Verkehrssystem abgelehnt werden, denn eine solche Bedarfsprüfung ist vor dem Hintergrund der verfassungsrechtlich geschützten Berufsfreiheit unzulässig. Vielmehr hätte die versagende Behörde nachvollziehbar darlegen müssen, dass bei Erteilung weiterer Genehmigungen ein ruinöser Wettbewerb mit schwerwiegenden Folgen für die Verkehrsbedienung durch Taxis drohe.

OVG Rheinland-Pfalz 19.11.2003

7 A 11567/03.OVG

PBefG § 13 Abs. 4

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 93.3637³²

„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 Ausschließkeitsbereich der zuständigen Behörde fällt,

³² 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.³³

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 Beförderungsstrecke 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 Beförderungsstrecke hin und zurück größer als 50 km ist, der vollen Umsatzbesteuerung zu unterwerfen.³⁴

Bundesfinanzhof 19.07.2007

V – R 6805

Zu UStG § 12 II Nr. 10

³³ Der Geschäftsbericht des BZP 2002/2003

³⁴ 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.

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

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

Fixkosten				€ / Jahr
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
sonstige AVK Steuerberater, Telefon, Porto, Büro, Gebühren, Beiträge usw.				<u>2.500,00</u>
Fixkosten pro Jahr				40.683,27
Vorsorge für Unternehmer				<u>2.411,05</u>
				-
Fixkosten: Vollkosten einschließlich Vorsorgeaufwendungen des Unternehmers				43.094,33
Fixkosten je Einsatztag				
Einsatztage einschließlich Unternehmerlohn				310
				131,24
				139,01
Gesamtkosten 2010				50.233,87
einschließlich Unternehmerlohn				52.644,93
durchschnittliche Gesamtkosten pro Tag				162,04
einschließlich Unternehmerlohn				169,82
durchschnittliche Gesamtkosten je Beförderungskilometer				
Beförderungskilometer				1,67
einschließlich Unternehmerlohn				30.000
				1,75

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 Einnahmeverlusten 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.

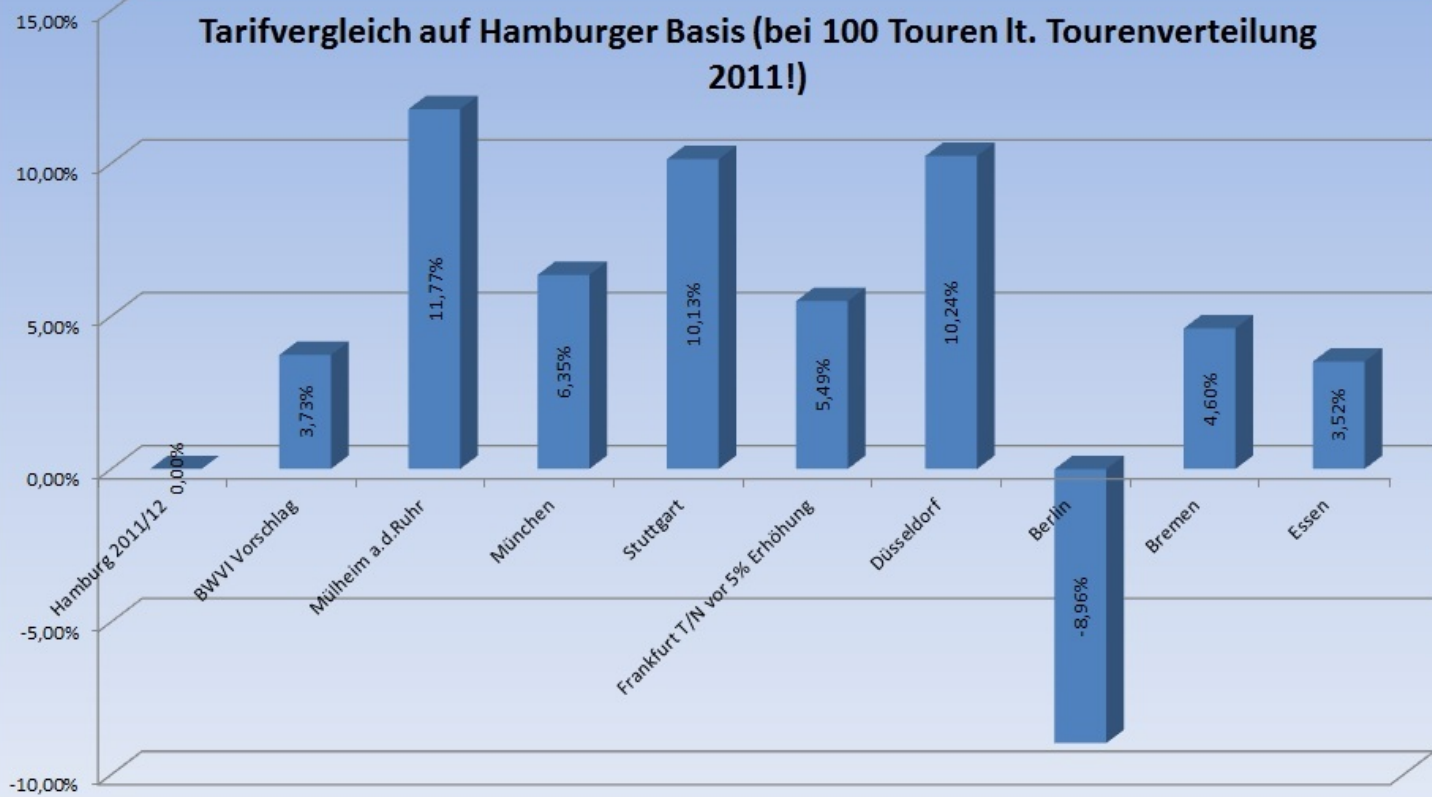
Anlagen:

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!)



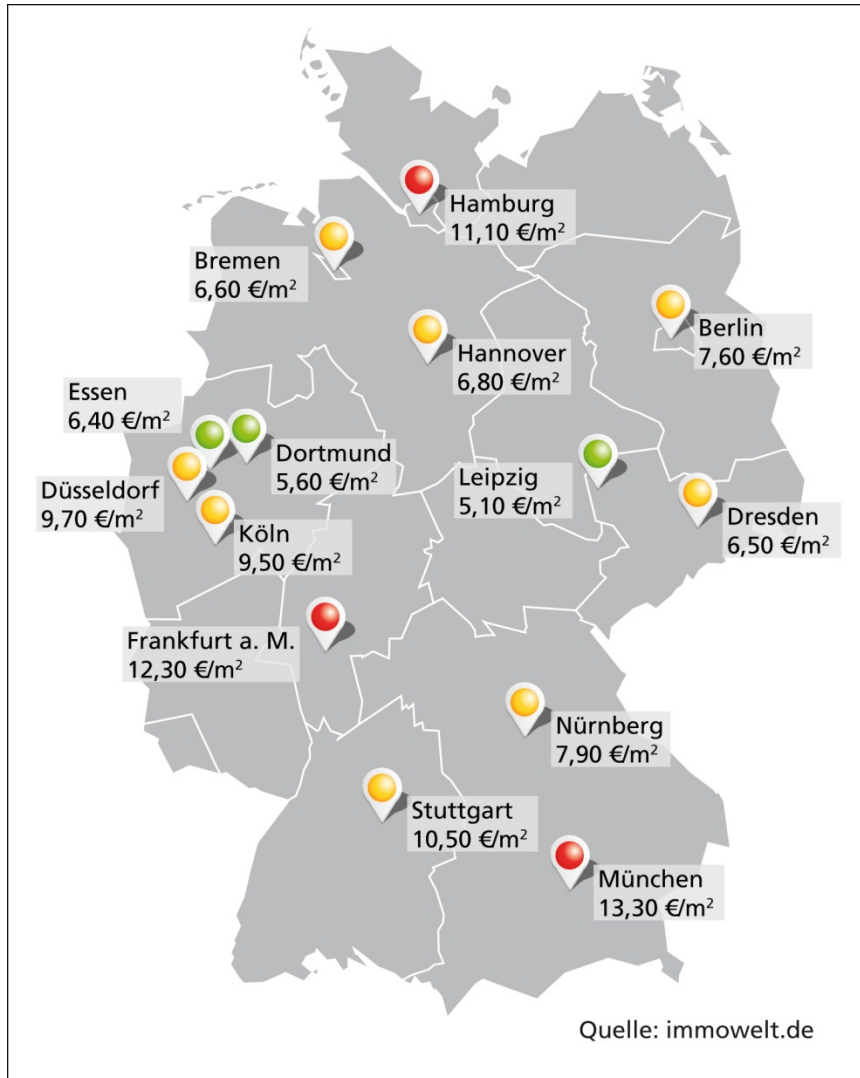
Mietbarometer von immowelt.de: München ist erneut Spitze, Ruhrgebiet im Aufschwung

Mietpreise in den 14 deutschen Großstädten mit mehr als 500.000 Einwohnern

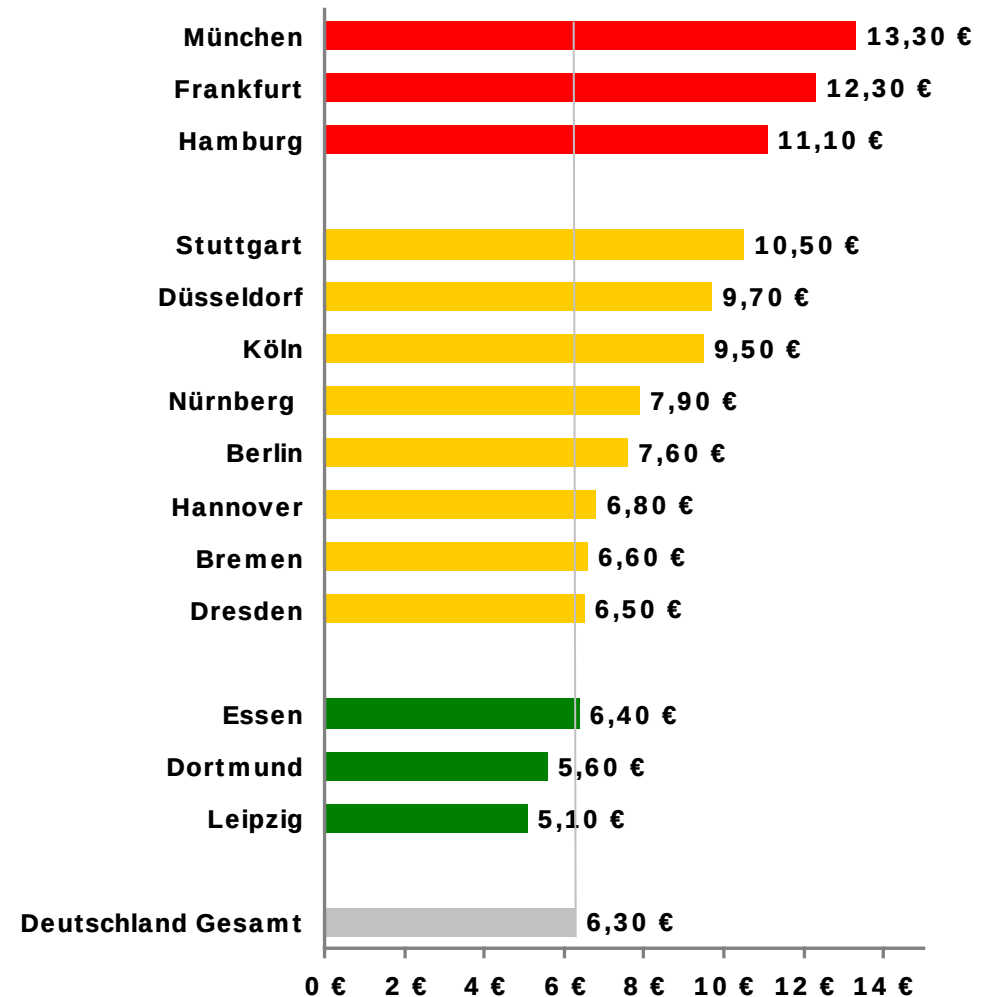
Stand: 1. Quartal 2012

Herausgegeben von:

So hoch sind die Mieten in den 14 größten deutschen Städten



Miete (€/m²)



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

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 €
Fixe Kosten							
<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>Vollkasko, 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>Verwaltungs- gemeinkosten</i>	2,3	1.090,31 €	465,95 €	726,87 €	1.090,31 €	465,95 €	726,87 €
Summe Fixe Kosten		23.105,61 €	20.903,73 €	19.678,34 €	17.669,69 €	15.861,85 €	15.924,14 €
Fixe Kosten / km		0,22 €	0,21 €	0,31 €	0,25 €	0,24 €	0,32 €
Variable Kosten							
<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 €

Summe variable Kosten		18.186,00 €	17.320,00 €	11.002,88 €	12.056,80 €	11.550,80 €	8.612,00 €
Variable Kosten / km		0,1732 €	0,1732 €	0,1719 €	0,1722 €	0,1724 €	0,1722 €
Personalkosten (Basis: 45% vom Umsatz)		auf 50% des Umsatzes**	auf 95% des Umsatzes***	---	auf 50% des Umsatzes**	auf 95% des Umsatzes***	---
<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>Insolvenzzumlage (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 €
Summe Personalkosten		33.069,41 €	59.839,89 €	0,00 €	19.400,72 €	36.083,45 €	0,00 €
Personalkosten / km		0,3149 €	0,5984 €	0,0000 €	0,2772 €	0,5386 €	0,0000 €
Sozialversicherungsbeiträge Unternehmer (Annahme)							
<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 €
Summe Sozialversicherungsbeiträge KV 15,5%		9.413,79 €	2.011,49 €	9.413,79 €	7.226,75 €	1.544,18 €	7.226,75 €
Sozialversicherung / km KV (15,5%)		0,0897 €	0,0201 €	0,1471 €	0,1032 €	0,0230 €	0,1445 €
Gesamtkosten							
Gesamtkosten pro Taxe absolut 2012		83.774,82 €	100.075,12 €	40.095,01 €	56.353,97 €	65.040,28 €	31.762,89 €
Gesamtkosten pro Taxe pro km		0,7979 €	1,0008 €	0,6265 €	0,81 €	0,9708 €	0,6353 €
Gesamtkosten pro Taxe absolut 2011		80.614,90 €	96.534,39 €	38.499,53 €	54.237,07 €	62.716,17 €	30.501,92 €
Kostensteigerung in %		3,92	3,67	4,14	3,90	3,71	4,13

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	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	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	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 angemessene Laufzeit	Neuwagen
25.932,45 €	9,0000	4,6800	-2.500,00	350.000,00	0,2000
Anschaffungskosten 2012					
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, indem 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.) Unternehmensversicherung (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,-- + $\frac{1}{2} \times 600,-- = 1.300,--$ €
2./5. Klasse: $(1.000,-- + (600,-- \times 4,68)) / 4,68 = 813,68$ --€
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 allein vom Arbeitnehmer getragen. Aufteilung des KV-Beitrages Arbeitnehmer und Arbeitgeber : $15,5 \% - 0,9 \% = 14,6 \% / 2 = 7,3 \%$. Arbeitgeberanteil; $7,3 \% + \text{gesetzl.}$

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.) 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

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 €
Fixe Kosten							
<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>Vollkasko, 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 €
Unternehmerlohn	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>Verwaltungs- gemeinkosten</i>	2,3	1.090,31 €	465,95 €	726,87 €	1.090,31 €	465,95 €	726,87 €
Summe Fixe Kosten		43.565,61 €	24.995,73 €	40.138,34 €	38.129,69 €	19.953,85 €	36.384,14 €
Fixe Kosten / km		0,41 €	0,25 €	0,63 €	0,54 €	0,30 €	0,73 €
Variable Kosten							
<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 €

Wagenpflege 0,81 C/km	2,2	850,50 €	810,00 €	518,40 €	567,00 €	542,70 €	405,00 €
Summe variable Kosten		18.186,00 €	17.320,00 €	11.002,88 €	12.056,80 €	11.550,80 €	8.612,00 €
Variable Kosten / km		0,1732 €	0,1732 €	0,1719 €	0,1722 €	0,1724 €	0,1722 €
Personalkosten (Basis: 45% vom Umsatz)		auf 50% des Umsatzes**	auf 95% des Umsatzes***	---	auf 50% des Umsatzes**	auf 95% des Umsatzes***	---
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 €
Summe Personalkosten		36.748,43 €	67.032,76 €	0,00 €	27.446,50 €	52.569,78 €	0,00 €
Personalkosten / km		0,3500 €	0,6703 €	0,0000 €	0,3921 €	0,7846 €	0,0000 €
Sozialversicherungsbeiträge Unternehmer (Annahme)							
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 €
Summe Sozialversicherungsbeiträge KV 15,5%		9.689,38 €	2.070,38 €	9.689,38 €	8.280,28 €	1.769,29 €	8.280,28 €
Sozialversicherung / km KV (15,5%)		0,0923 €	0,0207 €	0,1514 €	0,1183 €	0,0264 €	0,1656 €
Gesamtkosten							
Gesamtkosten pro Taxe absolut 2012		108.189,42 €	111.418,87 €	60.830,60 €	85.913,27 €	85.843,72 €	53.276,42 €
Gesamtkosten pro Taxe pro km		1,0304 €	1,1142 €	0,9505 €	1,23 €	1,2812 €	1,0655 €

Gesamtkosten pro Taxe absolut 2011		100.614,90 €	100.534,39 €	58.499,53 €	74.237,07 €	66.716,17 €	50.501,92 €
Kostensteigerung in %		7,53	10,83	3,98	15,73	28,67	5,49
Durchschnittliche Kostensteigerung 2012 zu 2011 gesamt:	11,96%						

* 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

Stundenlohn brutto	7,88 €						
Stundenumsatz	16,27 €	16,14 €	14,63 €	12,78 €	12,41 €	12,78 €	

Zuschlag Nachtarbeit	25%						
Anteil Nachtarbeit	30%	30%		30%	30%		

Eigentlich ist jetzt die Berechnung der Lohnfortzahlung falsch, da auch Lfz. auf sozialversicherungsfreie Zuschläge zu zahlen ist

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	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	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
Anschaffungskosten 2012					
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.) Unternehmensversicherung (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,-- + $\frac{1}{2} \times 600,-- = 1.300,--$ €

2./5. Klasse: $(1.000,-- + (600,-- \times 4,68)) / 4,68 = 813,68$ --€

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 allein vom Arbeitnehmer getragen. Aufteilung des KV-Beitrages Arbeitnehmer und Arbeitgeber : $15,5 \% - 0,9 \% = 14,6 \% / 2 = 7,3 \%$. Arbeitgeberanteil; $7,3 \% + \text{gesetzl. Zusatzbeitrag } 0,9 \% = 8,2 \%$, 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.) 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.)



Gutachten
Effekt der Karenzzeitregelung
im Hamburger Taxigewerbe

erstellt für die
Taxi-Union Hamburg



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

Hamburg, Jan. 2012

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

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.¹ Tatsächlich beginnt die Wartezeitverzögerung seitdem erst bei der so genannten „**Stillstandsgeschwindigkeit**“ von ca. 4 km/h. Fährt das Taxi schneller, gilt der Fahrtarif; fährt es langsamer, so gilt der (dann höhere) Wartezeittarif. 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?

¹ 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 Wegtarif (in der 1. Staffel des aktuellen Tarifs z.B. 25 € pro Std. / 1,93 € pro km = 13,0 km pro 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:
 - o **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.
 - o **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 Wartezeittarif 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%
Summe		16.346,70	100,0%	17.722,90	8,4%

- **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	191,10	1,2%	200,70	5,0%
50+		97,00	0,6%	99,40	2,5%
Summe		16.207,60	100,0%	18.076,10	11,5%

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%
Summe		16.346,70	100,0%	17.722,90	8,4%

- **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%
Summe		16.207,60	100,0%	18.076,10	11,5%

- **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%
Summe		12.541,00	100,0%	14.045,80	12,0%

- 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%
Summe		3.666,60	100,0%	4.030,30	9,9%

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%
Summe	16.346,70	100,0%	17.722,90	8,4%

- **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%
Summe	16.207,60	100,0%	18.076,10	11,5%

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%
Summe		16.346,70	100,0%	17.722,90	8,4%

- **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%
Summe		16.207,60	100,0%	18.076,10	11,5%

4 ZUSAMMENFASSUNG

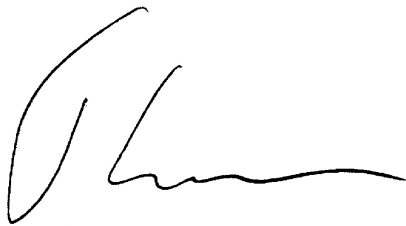
Ziel der vorliegenden Untersuchung ist es, den Effekt der Karenzzeitregelung auf die Erlössituation des Hamburger Taxitarifs zu ermitteln. Zu diesem Zweck wurden zwei Hamburger Taxis mit so genannten Schattentaxametern ausgerüstet, deren Aufgabe darin bestand, alternative Tarifvarianten – so genannte 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: Innenstadttypische 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 Amts 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 Gewerbezweigen 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 Tarifierpassung

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	2,90	3,57
km-Preis 1.-4.km	1,93	2,00	3,63
km-Preis 5.-10.km	1,83	1,90	3,83
km-Preis ab 11	1,34	1,40	4,48

Die übrigen Tarifmerkmale sowie die bisherige Regelung, dass für Wartezeiten bis zu einer Minute kein Wartegelt gezahlt werden muss (sog. „Karenzminute“), 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	4,90	0,17	3,59
3	15,65	8,59	8,90	0,31	3,61
5	10,97	12,35	12,80	0,45	3,64
10	3,47	21,50	22,30	0,80	3,72
15	0,87	28,20	29,30	1,10	3,90
20	0,40	34,90	36,30	1,40	4,01

Eine Übersicht zu den Preisänderungen ist als Anlage 1 beigelegt.

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/Anhörungsschreiben_290612.docx

310 31006.08.2012 14:51

310 3103

Tarifmerkmalen und voller Entgeltpflicht 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 beigelegt.

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, dass sich der bisherige umkehrt. Die Tarifierhebung 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/Anhörungsschreiben_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

510 5105

Kilometer 1 - 4: € 1,70 (bisher € 1,93)
Kilometer 5 - 10: € 1,70 (bisher € 1,83)
Ab 11. Kilometer: € 1,34 (bisher € 1,34)

Entgeltspflicht 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 Tarifanpassung 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 Touren- aufkommen in %	Preis derzeit in Euro	RegelpreisVor- schlag in Euro	ermäßigter Preis Vorschlag in Euro	Unterschied in %
1	4,71	4,73	4,90	4,50	8,16

3	15,65	8,59	8,90	8,10	8,99
5	10,97	12,35	12,80	11,60	9,38
10	3,47	21,50	22,30	20,10	9,87
15	0,87	28,20	29,30	26,60	9,22
20	0,40	34,90	36,30	33,10	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 Taxentarife auf unterjährige Kostenentwicklungen werden Steigerungen 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 Entgeltpflicht für Wartezeiten unter einer Minute dieses Teils der Stellungnahmen aus dem Gewerbe deckt sich hingegen mit der hiesigen Auffassung, wonach die Planbarkeit der Tarife 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/Anhörungsschreiben_290612.docx
910 91006.08.2012 14:51

910 9109

Werner

Anlagen:
Übersicht zur vorgeschlagenen Tarifierungsanpassung
Übersicht zum Städtevergleich.