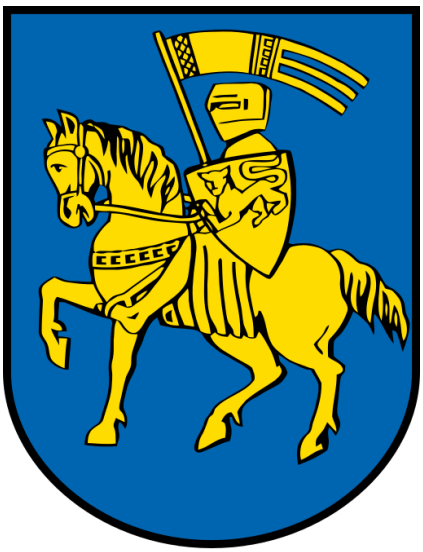
Gutachten

gemäß § 13 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes für die Landeshauptstadt Schwerin



Sievershagen, den 30.03.2017

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

Inhaltsverzeichnis

1. Auftrag, Zielstellungen und Gewährleistung 4
1.1 Auftrag 4
1.2 Zielstellungen 4
1.3 Gewährleistung 4
2. Gesetzliche Grundlagen 6
2.1 Wichtige gesetzliche Grundlagen 6
2.2 Grundsätze der Erstellung des Gutachtens 7
3. Begriffe und Abkürzungen 9
4. Die Landeshauptstadt Schwerin 10
5. Struktur des Gewerbes und geltender Tarif 11
5.1 Struktur und Beschäftigungszahlen der Taxibetriebe 11
5.2 Tarifstruktur 13
6. Methodik und Vorgehensweise bei der Gutachtenerstellung 15
6.1 Bewertungsansatz 15
6.2 Daten- und Informationserfassung 15
6.3 Auswertung der Unterlagen und Daten 16
7. Beurteilung der Nachfrage 18
7.1 Nachfrage auf Grundlage der Anzahl der Beförderungsaufträge 18
7.2 Nachfragestruktur 21
7.3 Nachfrage durch Patientenfahrten 22
7.4 Nachfrage durch klassische Beförderungsleistungen mit Taxis 25
7.5 Nachfrage durch Schülerbeförderungen 26
7.6 Nachfrage durch Daueraufträge und weitere Dienstleistungen 26
7.7 Nachfrage durch den Öffentlichen Personennahverkehr 26
7.8 Nachfrage durch Tourismus 28
7.9 Statistische Daten der Taxivermittlungszentrale 28
7.10 CarSharing 30
7.11 Angebot durch Selbstfahrer zu Selbstkostenpreisen über Onlineplattformen 31
7.12 Angebot durch Bürgerbus und AST 31
7.13 Nachfrage und Art der Auftragsannahme 33
7.14 Alter und Struktur der nachfragenden Kundschaft 34
7.15 Zusammenfassende Bewertung der Nachfrage 35
8. Beurteilung von Taxidichte, Bevölkerungsentwicklung, Kaufkraft und Pkw-Bestand 37
8.1 Taxidichte und Taxi-/Mietwagendichte 37
8.2 Bevölkerungsentwicklung 38
8.3 Kaufkraft 40
8.4 Ausstattung mit Pkw 42
9. Beurteilung der Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit 44
9.1 Entwicklung von Umsätzen, Kosten und Gewinnen 44
9.2 Kostenentwicklung 48
9.3 Lohnkosten und Mindestlohn 49
9.4 Struktur der Gewinne bzw. Überschüsse in der Landeshauptstadt Schwerin insgesamt 50
9.5 Einsatzzeit der Fahrzeuge und der Unternehmer 51
9.6 Unternehmerische Vorausplanung 55
9.7 Zusammenfassende Bewertung der Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit 56
10. Geschäftsaufgaben im Auswertungszeitraum 57
11. Sonstige untersuchte Kriterien 58
11.1 Wartezeiten zwischen Auftragserteilung und Einstieg des Fahrgastes 58
11.2 Wartelisten 59
11.3 Ergebnisse Hauptuntersuchung und Untersuchung nach BOKraft 59

11.4 Zahlungsverpflichtungen ... 60
11.5 Monatliche Vorsorgeaufwendungen ... 60
11.6 Reproduktion des Fahrzeugbestandes ... 61
11.7 Interview mit der zuständigen Industrie- und Handelskammer (IHK) ... 62
11.8 Interview mit dem Landesverband Taxi- und Mietwagengewerbe Mecklenburg-Vorpommern e.V. und der Schweriner Taxigenossenschaft e.V. ... 63
11.9 Interview mit dem zuständigen Zollamt ... 65
11.10 Interview mit dem Straßenverkehrsamt der Landeshauptstadt Schwerin ... 65
11.11 Interview mit einem Vertreter des Gewerbes ... 66
11.12 Mietwagenverkehr ... 66
12. Anmerkungen der Unternehmer ... 68
12.1 Anmerkungen der Unternehmer in den Erhebungsbögen ... 68
12.2 Meinung der Unternehmer zum Tarif ... 68
12.3 Anmerkungen der Unternehmer zur Genehmigungsanzahl ... 71
13. Bewertung der Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes ... 72
14. Prognose zur zulässigen Genehmigungszahl für die Landeshauptstadt Schwerin ... 75
14.1 Annahmen ... 75
14.2 Nachfrageprognose ... 75
14.3 Vollkostenkalkulation ... 76
14.4 Prognose der Zahl der Genehmigungen ... 78
15. Beförderungsentgelte ... 79
16. Zusammenfassung und Empfehlungen ... 86
Verzeichnis der Abbildungen ... 88
Verzeichnis der Tabellen ... 90
Verzeichnis der Anlagen ... 90
Anlagen ... 91
I – Relevante Urteile aus der Rechtsprechung (Auswahl) ... 91
II - Kalkulation der variablen und fixen Kosten ... 99

1. Auftrag, Zielstellungen und Gewährleistung

1.1 Auftrag

Mit der Zuschlagserklärung vom 20.04.2016 beauftragt die Landeshauptstadt Schwerin die TOKOM-Partner Rostock GmbH mit der „Erstellung eines Gutachtens über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Landeshauptstadt Schwerin nach §13 Abs. 4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) samt Tarifbeurteilung basierend auf dem vorgenannten Gutachten."[1]

Grundlage des Auftrages ist das Angebot der TOKOM - Partner Rostock GmbH vom 26.03.2016.

1.2 Zielstellungen

Die Zielstellungen des Gutachtens laut Vertrag bestehen insbesondere darin,

1. die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Landeshauptstadt Schwerin zu beurteilen und daraus abgeleitet eine Empfehlung für die Höchstzahl der Genehmigungen in der Landeshauptstadt Schwerin für den kommenden Beobachtungszeitraum zu geben,
2. den gegenwärtig geltenden Tarif in der Landeshauptstadt Schwerin zu bewerten und einen Vorschlag für die künftige Gestaltung zu machen.

Hierfür ist es erforderlich,

1. die Situation der Taxibetriebe nach § 13 Abs. 4 PBefG und auf Grundlage weiterer Kriterien zu ermitteln,
2. nach einer detaillierten Analyse der bisherigen Entwicklung des Taxigewerbes in der Landeshauptstadt Schwerin festzustellen, ob das Taxigewerbe in seiner Funktionsfähigkeit bedroht war oder ob Anzeichen für eine Bedrohung bestehen oder zukünftig bestehen und warum dies gegebenenfalls der Fall war, ist bzw. sein könnte,
3. eine Prognose abzugeben, wie sich die Zahl der Genehmigungen für die Landeshauptstadt Schwerin in den kommenden Jahren entwickeln sollte,
4. ausgehend von den betriebswirtschaftlichen Erhebungen und der ermittelten Auftragslage zu beurteilen, ob der gegenwärtige Tarif auskömmlich ist bzw. welcher Veränderung er bedarf.

1.3 Gewährleistung

Der Gutachter sichert die ordnungsgemäße Aufbereitung der zur Verfügung gestellten Einnahmen-Überschuss-Rechnungen sowie Gewinn- und Verlustrechnungen[2] der Jahre 2011 bis 2015 sowie der sonstigen Unterlagen zu.

Die vom Gutachter getroffenen Annahmen erfolgten aus eigener Kenntnis der Sachverhalte[3,4] und in Anlehnung an Veröffentlichungen, insbesondere des „Deutschen Taxi- und Miet-

[1] Landeshauptstadt Schwerin c/o Landkreis Parchim-Ludwigslust, Der Landrat,- Zuschlagserklärung vom 20.04.2016
[2] diverse Einnahmen-Überschussrechnungen nach § 4 Abs. 3 Einkommensteuergesetz (EStG) sowie Gewinn- und Verlustrechnungen der Taxibetriebe der Landeshauptstadt Schwerin 2011 bis 2015
[3] gleichartige Gutachten für die Hansestadt Rostock aus 1998, 2001, 2003, 2006, 2009, 2012
[4] gleichartige Gutachten für andere kreisfreie Städte aus 2014, 2015, 2016, 2017

wagenverbandes e.V.“[5]. Der Gutachter versichert ausdrücklich, dass er in der Analyse der vorgelegten Unterlagen keine erkennbar falschen oder parteilichen Annahmen getroffen hat. Die durch die Unternehmer selbst gemachten Angaben (insbesondere im Erhebungsbogen) wurden mit der gebotenen Vorsicht berücksichtigt.

Die erfassten Werte im Erhebungsbogen bezogen sich im Wesentlichen auf die Jahre 2011 bis 2015. Der Erhebungsbogen wurde mit dem Auftraggeber abgestimmt.

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

[5] Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) Geschäftsberichte, insbesondere 2012/2013, 2013/2014, 2015/2016

2. Gesetzliche Grundlagen

2.1 Wichtige gesetzliche Grundlagen

Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes

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

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

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

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]

Festlegung von Beförderungsentgelten

Die Festlegung von Beförderungsentgelten und -bedingungen im Taxiverkehr regelt zunächst § 51 PBefG. Dieser ermächtigt die Landesregierung, durch Rechtsverordnung Beförderungsentgelte und -bedingungen festzulegen. Die Landesregierung hat dieses Recht nach § 51 PBefG übertragen.

Zur Struktur der Beförderungsentgelte (Tarife) nennt § 51 PBefG:

„1. Grundpreis, Kilometerpreis und Zeitpreise,
2. Zuschläge …“

Diese und weitere Einzelheiten sind in der Taxiordnung bzw. in der Taxitarifordnung festzulegen.

Die Grundregeln des § 51 PBefG gehen dem allgemeinen „freien“ Preisrecht vor und begründen auch die Allgemeinverbindlichkeit der Tarife für die Unternehmen (Tarifpflicht) und die Kunden. Die Tarifpflicht ist neben der Betriebspflicht und der Beförderungspflicht ein wesentliches Unterscheidungsmerkmal zum Mietwagenverkehr, in dem Beförderungspreise frei verhandelbar sind. Sie bekräftigt durch gleiche Pflichten für Taxiunternehmer wie für Unternehmen im Linienverkehr mit Kfz die Zuordnung des Taxiverkehrs als individuelle Ergänzung des liniengebundenen Verkehrs zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Rolle des Taxiverkehrs als Bestandteil des ÖPNV soll daher von den zuständigen Behörden auch ausreichend gewürdigt werden.

In § 51 Abs. 3 PBefG wird festgelegt:

„Bei der Festsetzung der Beförderungsentgelte und -bedingungen sind die § 14 Abs. 2 und 3 sowie § 39 Abs. 2 entsprechend anzuwenden.“

Durch den Bezug der Beförderungsentgelte und -bedingungen zu § 39 PBefG wird durch den Gesetzgeber die Verbindung zum liniengebundenen ÖPNV nochmals unmissverständlich hergestellt.

[6] Personenbeförderungsgesetz, http://bundesrecht.juris.de/pbefg/__13.html (16.12.2016)

§ 39 Abs. 2 PBefG bestimmt:
„Die Genehmigungsbehörde hat die Beförderungsentgelte insbesondere daraufhin zu prüfen, ob sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind."

Hinsichtlich der Beförderungstarife urteilte das Hamburger Oberverwaltungsgericht unter Bezug auf ein Urteil des Bundesverfassungsgerichtes in Umsetzung des § 39 PBefG:
„Zweck der Regelung ist es, die öffentlichen Verkehrsinteressen und das Gemeinwohl mit den berechtigten Gewinninteressen der Taxiunternehmer im Wege eines Interessenausgleiches in Einklang zu bringen (vgl. BVerfG, Beschl. v. 25.5.1976, BVerfGE 42, 191). Die Entgelte müssen dazu mindestens kostendeckend sein und sollen insgesamt so festgesetzt werden, dass sie eine angemessene Gewinnspanne und Aufwendungen für notwendige technische Entwicklungen enthalten (vgl. BVerfG, a. a. O.; Fromm, Anmerkungen, DVBl. 1977, 822). In diesem Rahmen obliegt es dem Verordnungsgeber, wie er die Einzelheiten der Regelung für Entgelte oder Beförderungsbedingungen festlegt und welche tatsächlichen Ermittlungen oder welche betriebswirtschaftlichen Überlegungen er anstellt (vgl. BVerfG, a. a. O.)." [7]
Die Erhebungen und Untersuchungen müssen sich auf das gesamte örtliche Taxigewerbe erstrecken.[8]
„Für den privatgewerblichen Unternehmer müsse die Entgeltberechnung einen Unternehmensgewinn enthalten; …"[9] urteilte das Bundesverfassungsgericht.
Neben der Auskömmlichkeit der Tarife für das Taxigewerbe ist auch der Einfluss auf die Nachfrage nach Beförderungsleistungen durch die Tarifänderung zu betrachten, urteilte das Hamburger Oberverwaltungsgericht[10]: „Insbesondere darf der Verordnungsgeber auch berücksichtigen, dass eine Tariferhöhung zu Nachfrageeinbußen führen kann (vgl. Fielitz/Grätz, a. a. O., § 51 RB 14 PBefG)."

Der Grundpreis soll im Wesentlichen angemessen die Bereithaltung des Fahrzeuges über die Fixkosten abdecken.
Der Kilometerpreis soll im Wesentlichen die variablen Kosten mit einem Anteil Fixkosten für die Fahrzeit abdecken.

2.2 Grundsätze der Erstellung des Gutachtens

Die Begrenzung der Zugangsmöglichkeiten zum Taxigewerbe aufgrund des Personenbeförderungsgesetzes steht zunächst im Widerspruch zum Grundsatz der Berufsfreiheit nach Artikel 12 des Grundgesetzes. Die Festsetzung der Anzahl der Genehmigungen in Verantwortung der zuständigen Behörde stellt einen erheblichen, gesetzlich zulässigen Eingriff in die unternehmerische Freiheit dar.

In einigen Streitfällen hatten die Gerichte bei der Feststellung der Zahl der Genehmigungen zwischen der grundgesetzlichen Berufsfreiheit und deren Einschränkung aufgrund gesetzlicher Regelungen abzuwägen. Dabei haben sich hohe Anforderungen an die gesetzliche Einschränkung herausgebildet. Um das Gutachten nicht von vornherein an einer gerichtlichen Auseinandersetzung scheitern zu lassen, sollen diese von den Gerichten erarbeiteten Grundsätze zur Erstellung eines Gutachtens (unabhängig davon, ob durch die Behörde oder einen externen Gutachter) in der Anlage ausschnittsweise wiedergegeben werden.

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

[7] Hamburgisches Oberverwaltungsgericht 3. Senat, Beschluss vom 23.06.2009, 3 Bf 62/06.Z
[8] Personenbeförderungsrecht, Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz nebst sonstigen einschlägigen Vorschriften, Dr. jur. Rita Bidinger, Erich-Schmidt-Verlag, ISBN 3 503 00819 5
[9] vgl. BVerfG 2. Senat, 2BvL 1/7
[10] vgl. Hamburgisches Oberverwaltungsgericht 3. Senat, Beschluss vom 23.06.2009, 3 Bf 62/06.Z

Der Gutachter hat die aktuelle Rechtsprechung anhand von Fachveröffentlichungen[11,12] sowie eigener Recherchen verfolgt.

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

1. Bewertungen der wirtschaftlichen Lage der Unternehmer, insbesondere für eine ausreichende Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals, die notwendige technische Entwicklung und einen angemessenen Unternehmerlohn. Dazu:
   a. Einhaltung der Beurteilungskriterien entsprechend § 13 Abs. 4 Personenbeförderungsgesetz, insbesondere:
      - Nachfrage nach Beförderungsaufträgen — Kapitel 7
      - Taxidichte — Kapitel 8
      - Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit — Kapitel 9
      - Anzahl und Ursachen der Geschäftsaufgaben — Kapitel 10
   b. Rückgriff auf überprüfbare Primärdaten, das heißt auf durch den Steuerberater erstellte bzw. bestätigte Jahresabschlüsse
   c. Auswertung von Originalunterlagen der Verkehrsbehörde
   d. Führen von Interviews und deren stichprobenartige Prüfung auf Richtigkeit, sofern dies möglich ist — Kapitel 11
   e. vorsichtige Bewertung von Aussagen, die nicht im Einzelfall nachprüfbar sind (z. B. Erhebungsbögen der Taxiunternehmen)
   f. Anmerkungen der Unternehmer — Kapitel 12
2. Bewertung zur Bedrohung des Gewerbes — Kapitel 13
3. Erstellung von Fahrzeugkostenkalkulation und Nachfrageprognose — Kapitel 14
4. Empfehlung zur Genehmigungszahl — Kapitel 14
5. Ableiten eines Vorschlages für Beförderungsentgelte — Kapitel 15

Alle Ergebnisse werden in den Empfehlungen des Gutachters zusammengefasst. — Kapitel 16

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

[12] Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) Geschäftsberichte, insbesondere 2011/2012 bis 2015/2016

3. Begriffe und Abkürzungen

Wichtige Begriffe bzw. Abkürzungen werden nachfolgend erläutert. Insbesondere in den Abbildungen ist es nicht immer möglich, die genaue Bezeichnung auszuschreiben. In solchen Fällen werden Abkürzungen verwendet, die im unter der Abbildung stehenden Text erklärt werden. An dieser Stelle ein einführender Überblick.

BWA	Betriebswirtschaftliche Auswertung
BZP	Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP)
e.V.	Eingetragener Verein
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.
MA	Mitarbeiter
MW	Mietwagen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pflichtfahrbereich	Der Bereich, in dem ein ortsansässiger Unternehmer eine Beförderung zum vorgegebenen Tarif durchführen muss. In diesem Bereich bestehen Tarifpflicht und Beförderungspflicht.
Taxidichte	Zur Ermittlung der Taxidichte wird die Einwohnerzahl durch die Zahl der Genehmigungen bzw. Taxis dividiert. Die Taxidichte drückt aus, wie viele Einwohner einer Stadt oder eines Landkreises als potenzielle Fahrgäste vorhanden sind. Bei der Taxidichte bleiben Touristen, Geschäftsleute und andere Besucher unberücksichtigt.
7 %	Umsätze zu sieben Prozent Umsatzsteuer 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 sieben Prozent belegt. Die Umsätze zu sieben Prozent gelten nur für Beförderungen im Taxi, nicht für Beförderungen in einem Mietwagen. Alle sonstigen Beförderungen mit dem Taxi sowie alle Beförderungen mit einem Mietwagen werden zum Regelsteuersatz von gegenwärtig 19 Prozent Mehrwertsteuer abgerechnet.
19 %	Umsätze zu 19 Prozent Umsatzsteuer oder zum jeweils gültigen Regelsteuersatz

4. Die Landeshauptstadt Schwerin

Schwerin ist die Landeshauptstadt von Mecklenburg-Vorpommern und neben Rostock, Stralsund-Greifswald und Neubrandenburg, eines der vier Oberzentren des Bundeslandes. Die Bevölkerungszahl von Schwerin hat in den neunziger Jahren wegen der hohen Arbeitslosigkeit, des Geburtenrückgangs und der Abwanderung in das Umland bis 2005 sehr stark abgenommen. Ende 2014 hatte Schwerin insgesamt 92.138 Einwohner[13].

Wirtschaftlich dominieren Technologieunternehmen, die Deutsche Bahn, Maschinenbau und Materialverarbeitung, Konsumproduktion, der öffentliche Sektor, die Gesundheitswirtschaft und Kliniken, sowie Dienstleistungsbetriebe und der Tourismus. Gleichzeitig ist Schwerin Hochschulstandort. Rund 600 Studierende verteilen sich auf die Hochschule der Bundesagentur für Arbeit, der privaten Fachhochschule des Mittelstands sowie der Designhochschule.

Gleichzeitig bietet die Landeshauptstadt Schwerin eine Reihe von Sehenswürdigkeiten und Ausflugszielen, darunter das Schweriner Schloss, den Dom, den Zoo, das Staatliche Museum Schwerin und den Pfaffenteich.

Schwerin ist durch die A24 an Hamburg und Berlin angebunden. Schwerin ist zudem verkehrstechnisch günstig in das Eisenbahnnetz integriert. Zu den bedeutendsten Verbindungen gehören Hamburg – Rostock – Stralsund sowie Wismar – Ludwigslust – Berlin.

[13] Mecklenburg-Vorpommern Statistisches Amt: Landesdaten im Überblick. In: http://www.statistik-mv.de/cms2/STAM_prod/STAM/de/bhf/index.jsp (16.12.2016)

5. Struktur des Gewerbes und geltender Tarif

5.1 Struktur und Beschäftigungszahlen der Taxibetriebe

Von allen 46 Taxiunternehmern in der Landeshauptstadt Schwerin haben 44 den Erhebungsbogen abgegeben, wobei zwei Unternehmer bzw. Genehmigungsinhaber gemeinsam einen Betrieb führen und daher nur einen Erhebungsbogen eingereicht haben. Damit beläuft sich die Gesamtzahl auf 43 auswertbare Erhebungsbögen.

Das ermittelte Durchschnittsalter der Firmen betrug, bezogen auf den 28.02.2017, 23,51 Jahre. Das ist ein hohes durchschnittliches Unternehmensalter und kann für eine stabile Situation im Gewerbe sprechen.

Das Durchschnittsalter der Unternehmer beträgt 57,19 Jahre. Das ist ein branchenübliches Alter. Es lässt zahlreiche Betriebsübernahmen bzw. -aufgaben in der nahen Zukunft erwarten.

Fünf Taxiunternehmer setzen nach Auskunft der zuständigen Behörde im Juli 2016 parallel zu den Taxis insgesamt 14 Mietwagen ein.

Zusätzlich zu den oben genannten Taxibetrieben setzen fünf Mietwagenunternehmen zwölf Mietwagen ein. Von der Behörde werden insgesamt 105 Taxis und 26 Mietwagen angegeben (Stand: Juli 2016). Damit bedienen insgesamt 131 Kraftfahrzeuge den Personenbeförderungsmarkt mit Pkw.[14]

Der Einsatz von Mietwagen durch Taxiunternehmer ermöglicht es den Unternehmern, auf Veränderungen am Markt zu reagieren. Nur mit Mietwagen können marktorientierte Kapazitäten kurzfristig erhöht oder abgebaut werden. Mit dem Taxi ist dies wegen der Vergabemodalitäten nicht möglich.

Die eingereichten betriebswirtschaftlichen Unterlagen beinhalten damit auch Ergebnisse der in Taxibetrieben eingesetzten Mietwagen.

Auf die Frage, ob die Taxiunternehmer neben Mietwagen ein weiteres Gewerbe betreiben, haben acht Unternehmer in den Erhebungsbögen mit Ja geantwortet.
Angegebene Gewerbe sind:

- Folierung,
- Autohandel,
- Kurierdienste,
- Vermietung von Ferienwohnungen,
- soziale Dienste,
- Busunternehmen.

Bei anderen Nebengewerben als Mietwagen konnten so zum Teil auch nur Umsätze zum ermäßigten Steuersatz von sieben Prozent dem Taxigewerbe zugeordnet und ausgewertet werden. Fünf Unternehmer betreiben für ihre Nebengewerbe keine separate Buchführung, weshalb die betriebswirtschaftlichen Unterlagen dieser Taxiunternehmer nicht ausgewertet werden konnten.

[14] Angabe der zuständigen Behörde per Juli 2016

43 Taxibetriebe beschäftigten im Jahr 2015 131 Mitarbeiter, darunter 70 Mitarbeiter in Vollzeit, 44 Mitarbeiter in Teilzeit bis 450 Euro/Monat und 17 Mitarbeiter in der Gleitzone über 450 bis 850 Euro/Monat.
28 Angestellte sind bereits Rentner. Kein Taxibetrieb beschäftigte Empfänger von Sozialleistungen.

In 40 Betrieben fährt der Betriebsinhaber selbst.

Damit verdienten 2015 im Taxigewerbe mindestens 43 Unternehmer sowie 131 Mitarbeiter ihren Unterhalt.

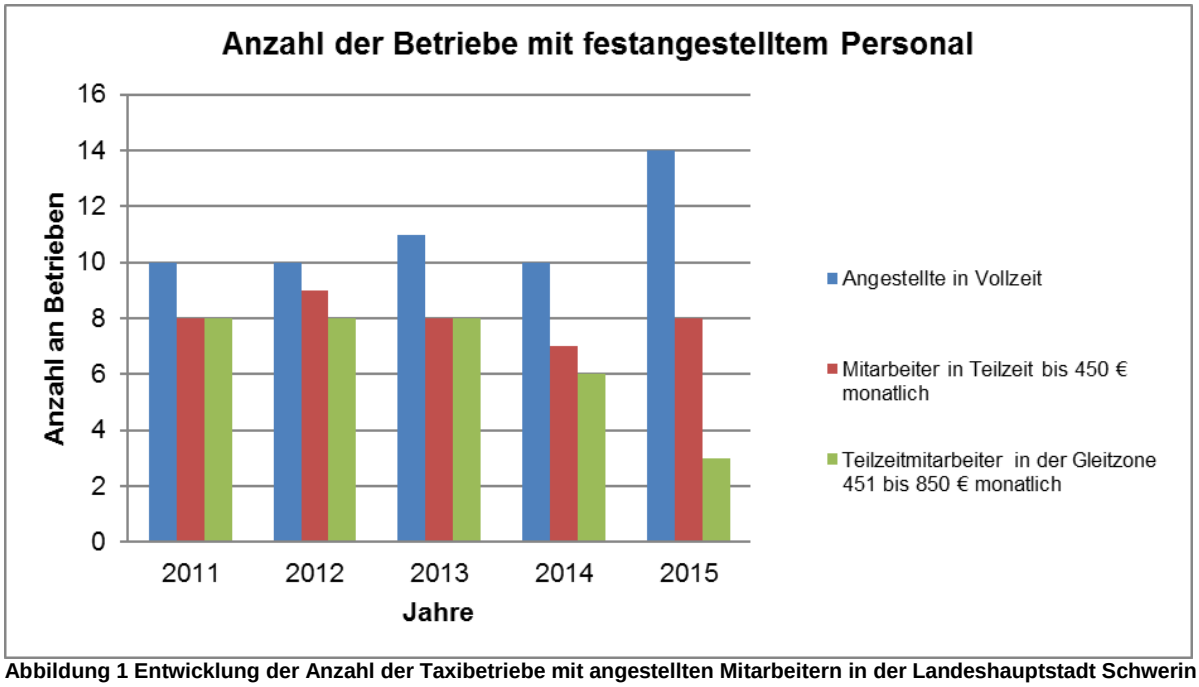


Abbildung 1 Entwicklung der Anzahl der Taxibetriebe mit angestellten Mitarbeitern in der Landeshauptstadt Schwerin

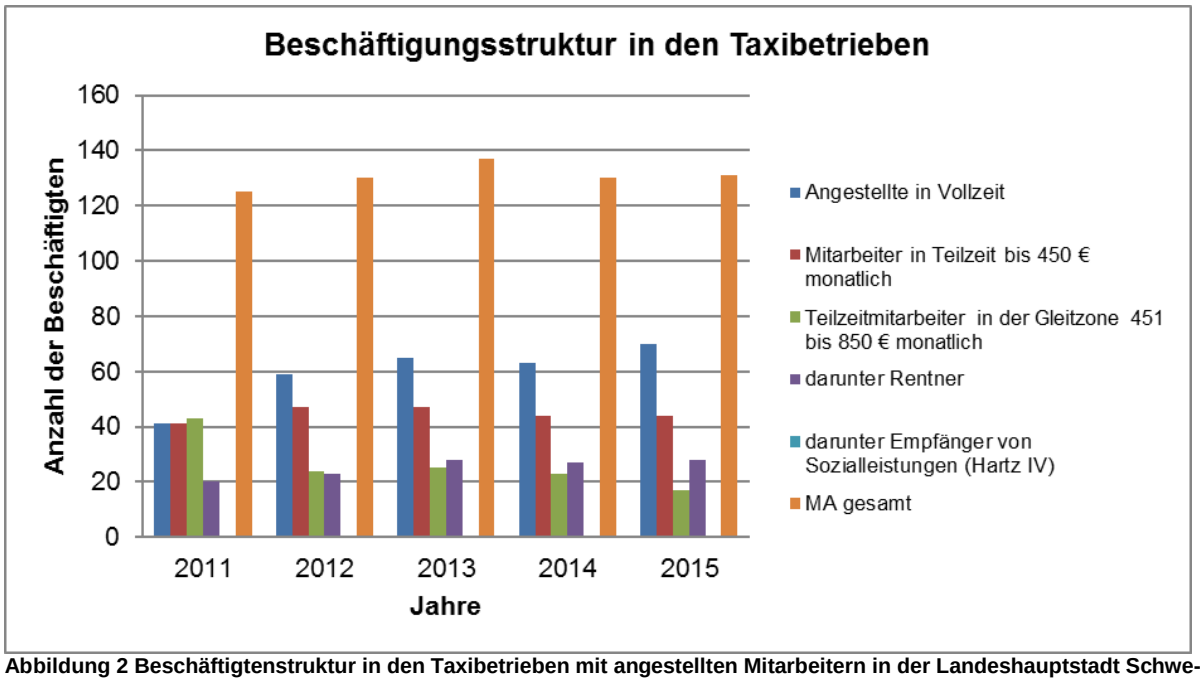


Abbildung 2 Beschäftigtenstruktur in den Taxibetrieben mit angestellten Mitarbeitern in der Landeshauptstadt Schwerin

5.2 Tarifstruktur

In der Landeshauptstadt Schwerin besteht ein Pflichtfahrbereich, welcher mit den Grenzen der Landeshauptstadt übereinstimmt.
Der Tarif gemäß 6. Verordnung zur Änderung der „Stadtverordnung über die Beförderungsbedingungen und -entgelte im Gelegenheitsverkehr mit Taxen“ in der Landeshauptstadt Schwerin in der Fassung vom 23.09.2014 beinhaltet (Auszug):

„§ 2 Beförderungstarife

(1) Der Grundtarif für jede Fahrt beträgt
- werktags von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr 2,50 €
- werktags von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr sowie sonn- und feiertags 3,00 €

(2) Der Kilometertarif je gefahrenem Kilometer beträgt
- bis 2. km 2,50 €
- 3. bis 4. km 2,00 €
- ab 5. km 1,50 €

(3) Der Wartetarif beträgt pro Stunde 25,00 €

(4) Die Fortschaltstufe beträgt sowohl bei der zurückgelegten Wegstrecke als auch bei der Wartezeit 0,10 €

(5) Bei ausdrücklicher Anforderung bzw. Bestellung einer Großraumlimousine (Fahrzeug mit mehr als vier Fahrgastplätzen) oder wenn mehr als 4 Fahrgäste mit einem Fahrzeug befördert werden, wird ein einmaliger Aufschlag von 5,00 Euro erhoben.

(6) Bei bargeldloser Zahlung Aufschlag von 1,00 Euro.

§ 3 Beförderungsentgelte

(1) Die Beförderungsentgelte sind Festpreise, sie dürfen weder über- noch unterschritten werden.

(2) Die Beförderungsentgelte werden nach einem Einheitstarif berechnet und setzen sich aus der Grundtaxe, dem Entgelt für weitere Fahrleistungen (Fahrtaxe) sowie den Entgelten für Wartezeiten zusammen.

(3) Der Beförderungstarif gilt unabhängig von der Anzahl der zu befördernden Personen.

(4) Sondervereinbarungen für den Pflichtfahrbereich sind im Rahmen der in § 51 Abs. 2 PBefG aufgeführten Kriterien möglich. Eine Sondervereinbarung ist der Ordnungsbehörde anzuzeigen.

(5) Die Anfahrt zum Besteller ist frei. Der Fahrpreisanzeiger ist am Einstiegsort einzuschalten, und zwar erst, nachdem der Fahrer sich beim Besteller gemeldet hat.

(6) Nichtbenutzung bestellter Taxen: Wird eine bestellte Taxe aus Gründen, die der Besteller zu vertreten hat, nicht genutzt, so ist zur Abgeltung etwaiger Wartezeiten und des Rückweges zum Taxenhalteplatz ein Betrag von 2,50 Euro zu entrichten.

(7) Versagen des Fahrpreisanzeigers:
1. Beim Versagen des Fahrpreisanzeigers während des Beförderungsauftrages wird die Fahrtaxe der durchfahrenden Strecke anhand des Kilometerzählers ermittelt und Entgelte für Wartezeiten erhoben.
2. Nach Beendigung der Fahrt ist der Fahrpreisanzeiger unverzüglich instand zu setzen und neu zu sichern.

(8) Bei Fahrten, deren Ziel außerhalb des Geltungsbereiches dieser Stadtverordnung liegt, hat der Fahrzeugführer den Fahrgast vor Fahrtbeginn darauf hinzuweisen, dass das Beförderungsentgelt für die gesamte Fahrstrecke frei zu vereinbaren ist. Kommt keine Vereinbarung zustande, gelten die in dieser Stadtverordnung festgelegten Tarife als vereinbart.

(9) Beschmutzt der Fahrgast die Taxe übermäßig, so hat er die Kosten der Reinigung zu tragen.“ [15,16]

[15] Stadtverordnung über Beförderungsbedingungen und –entgelte im Gelegenheitsverkehr mit Taxen in der Landeshauptstadt Schwerin, …, 6. Verordnung vom 23.09.2014, C 32.2

[16] Der Innenspiegel (2016): Taxitarife in Deutschland. Unter: http://www.derinnenspiegel.de/taxitarife/uebersicht/taxitarife1.php (16.12.2016)

6. Methodik und Vorgehensweise bei der Gutachtenerstellung

6.1 Bewertungsansatz

Der Gutachter untersucht und bewertet vorrangig die gesetzlichen Beurteilungskriterien nach § 13 Abs. 4 PBefG.
Für seine Meinungsbildung untersucht der Gutachter weitere Einflussfaktoren.

Aus den hieraus gewonnenen Erkenntnissen führt der Gutachter eine Bewertung zur Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes in der Gegenwart und in der Zukunft durch.
Für die Beurteilung der Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes in der Zukunft sowie die Bestimmung der empfohlenen Anzahl Taxis in der Landeshauptstadt Schwerin wird innerhalb der oben genannten Kriterien vor allem ein betriebswirtschaftlicher Ansatz gewählt. Die zu ermittelnde prognostische Entwicklung der Nachfrage im Territorium (Kapitel 14.2) wird einer Vollkostenrechnung je Genehmigung (Kapitel 14.3) gegenübergestellt. Durch Division der prognostizierten Nachfrage im Territorium durch die Vollkosten je Genehmigung ergibt sich die Anzahl der maximal zulässigen Genehmigungen in der Landeshauptstadt Schwerin (Kapitel 14.4).
Am Ende führt der Gutachter alle Einzelbetrachtungen zusammen und gibt seine Empfehlung.

Zur Beurteilung der Tarife (Kapitel 15) wird die Auskömmlichkeit des Tarifs auf Basis der Vollkostenrechnung (Kapitel 14.3) für angenommene Beförderungsaufträge bewertet. Es wird ein Vorschlag für einen auskömmlichen Tarif unterbreitet.

6.2 Daten- und Informationserfassung

Durch die zuständige Behörde der Landeshauptstadt Schwerin wurden die **Jahresabschlüsse** 2011 bis 2015 abgefordert.

Darüber hinaus wurden die Taxiunternehmer durch die zuständige Behörde der Landeshauptstadt Schwerin gebeten, einen **Erhebungsbogen** zum Unternehmen auszufüllen und einzureichen. Dieser Erhebungsbogen wurde zwischen dem Gutachter und der Landeshauptstadt Schwerin abgestimmt.

Durch die zuständigen Behörden der Landeshauptstadt Schwerin wurden weiterhin Angaben zu folgenden Themenbereichen gemacht:

- Warteliste für Taxigenehmigungen,
- Geschäftsaufgaben von Taxiunternehmen und deren Gründe,
- Entwicklung der Anzahl der Taxigenehmigungen im Erhebungszeitraum.

Durch den Gutachter wurden zudem Interviews geführt mit:

- der zuständigen Straßenverkehrsbehörde der Landeshauptstadt Schwerin,
- der IHK Schwerin,
- dem Hauptzollamt,
- dem Landesverband für das Taxi- und Mietwagengewerbe in Mecklenburg-Vorpommern e.V.,
- einem Vertreter der Taxigenossenschaft Schwerin e.G. (Taxivermittlungszentrale).

Mit den Gesprächspartnern wurde abgestimmt, dass der Wortlaut der Interviews im Gutachten erscheint. Die Interviewpartner haben den Wortlaut bestätigt. Getroffene Aussagen kön-

nen Einzelmeinungen des Interviewten, tendenziös, widersprüchlich oder im Einzelfall sogar falsch sein. Sie sollen die zahlreichen Facetten des Taxigewerbes in einer Gebietskörperschaft widerspiegeln und die Meinung bzw. Kenntnis des Interviewpartners wiedergeben. Daher können die Aussagen nicht immer verallgemeinert werden. Sie dienen dem Gutachter zur Meinungsbildung.

Neben den Interviews wurden folgende weitere Sekundärquellen zur Erstellung des Gutachtens herangezogen:

- Daten des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbandes e.V. zur Entwicklung des Taxi- und Mietwagenverkehrs,
- Daten des Bundesministeriums für Gesundheit zu Fahrtkosten der Gesetzlichen Krankenversicherung durch Taxi- und Mietwagenverkehr,
- Daten der Statistischen Landesdatenbank Mecklenburg-Vorpommern zur Entwicklung der Übernachtungs- und Gästezahlen sowie der Bevölkerung in der Landeshauptstadt Schwerin,
- Informationen zur Entwicklung von CarSharing-Angeboten,
- Auskünfte benachbarter Städte und Landkreise zur Taxi- und Mietwagendichte,
- Daten der Michael Bauer Research GmbH zur Entwicklung der Kaufkraft in der Landeshauptstadt Schwerin,
- Daten des Kraftfahrt Bundesamtes zur PKW-Dichte in der Landeshauptstadt Schwerin sowie in vergleichbaren anderen Städten.

Die Ermittlung und Auswertung erfolgte in der für die im Gutachten geforderten Aussagen notwendigen Tiefe, Notwendigkeit und in dem erforderlichen Umfang.

6.3 Auswertung der Unterlagen und Daten

Die betriebswirtschaftlichen Unterlagen wurden gesichtet, in Tabellen übertragen, bewertet und ausgewertet.
Ausgewertet wurden insbesondere folgende Positionen (Nettowerte ohne Umsatzsteuer in Euro /Jahr):

- Umsätze aus Personenbeförderung im Pflichtfahrbereich bzw. beim Verlassen des Pflichtfahrgebietes bis insgesamt 50 Kilometer Beförderungsstrecke zu sieben Prozent Umsatzsteuer,
- Umsätze zum Regelsteuersatz,
- Gesamtumsätze.

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

- Gesamtkosten,
- Fahrzeugkosten,
- Personalkosten.

Das wirtschaftliche Ergebnis wurde bestimmt über den:

- Nettogewinn bzw. Nettoüberschuss vor Einkommensteuer.

In der betriebswirtschaftlichen Auswertung wurden nicht berücksichtigt:

- Betriebe, in deren betriebswirtschaftlicher Auswertung Leistungen enthalten sind, die nicht Taxi- bzw. Mietwagenleistungen sind,
- Betriebe, deren Daten nicht oder nicht vollständig vorlagen.

Es erfolgte immer eine Einzelbewertung durch den Gutachter.

Folgende Stichproben wurden untersucht und ausgewertet:

	2011	2012	2013	2014	2015
Betriebe, von denen die betriebswirtschaftlichen Unterlagen eingereicht wurden	32	33	33	32	27
davon ausgewertete betriebswirtschaftliche Unterlagen nach Anzahl der Betriebe	31	32	31	30	25
Anteil der auswertbaren Jahresabschlüsse zu den eingereichten Jahresabschlüssen in Prozent	**97%**	**97%**	**94%**	**94%**	**93%**
insgesamt vorhandene Genehmigungen im jeweiligen Jahr laut erhaltener Unternehmerliste/Fahrzeugstatistik	110	108	107	107	105
Anzahl der Genehmigungen aus den Betrieben, die Jahresabschlüsse eingereicht haben	49	61	62	51	45
insgesamt vorhandene Genehmigungen im jeweiligen Jahr laut erhaltener Unternehmerliste/Fahrzeugstatistik	110	108	107	107	105
ausgewertete Genehmigungen zu vorhandenen Genehmigungen in Prozent	**45%**	**56%**	**58%**	**48%**	**43%**

Tabelle 1 Eingereichte Unterlagen und untersuchte Stichproben

Im Gutachten konnten die Daten nicht zu allen erteilten 110 bzw. 105 Genehmigungen ausgewertet werden, da neun Unternehmer keine Unterlagen und sechs Unternehmer nicht alle geforderten Unterlagen zur Verfügung gestellt haben. Weiterhin gab es im Beobachtungszeitraum fünf Geschäftsaufgaben ohne Genehmigungsübertragung, weshalb die Daten von diesen Unternehmern ebenfalls nicht erhoben werden konnten.

Die eingereichten betriebswirtschaftlichen Unterlagen wurden von einem Unternehmen für alle Jahre nicht ausgewertet, da der Unternehmer deutlich mehr Mietwagen als Taxis einsetzt und das Gesamtbild so verfälschend beeinflusst hätte.
Ein Unternehmen wurde nicht ausgewertet, weil der Betrieb erst in der zweiten Jahreshälfte 2015 gegründet wurde und eine Hochrechnung auf das gesamte Jahr als unrealistisch erschien.
Für 2013 und 2014 wurde jeweils ein Unternehmen nicht ausgewertet, da die gemachten Angaben zu Umsätzen bzw. Kosten nicht plausibel waren.

Jeder ausgewertete Jahresabschluss eines Unternehmens steht - je nach Betriebsgröße - für eine oder mehrere Genehmigungen. Die letzten drei Zeilen der Tabelle zeigen das Verhältnis aus ausgewerteten Genehmigungen und insgesamt vorhandenen Genehmigungen.

Nach vernünftigen kaufmännischen Aspekten kann aus den vorliegenden Stichproben 2011 bis 2015 der betriebswirtschaftlichen Daten mit ausreichend hoher Wahrscheinlichkeit auf die Situation des Gesamtgewerbes geschlossen werden.

7. Beurteilung der Nachfrage

7.1 Nachfrage auf Grundlage der Anzahl der Beförderungsaufträge

Die Angaben der Unternehmer zeigen folgendes Bild:

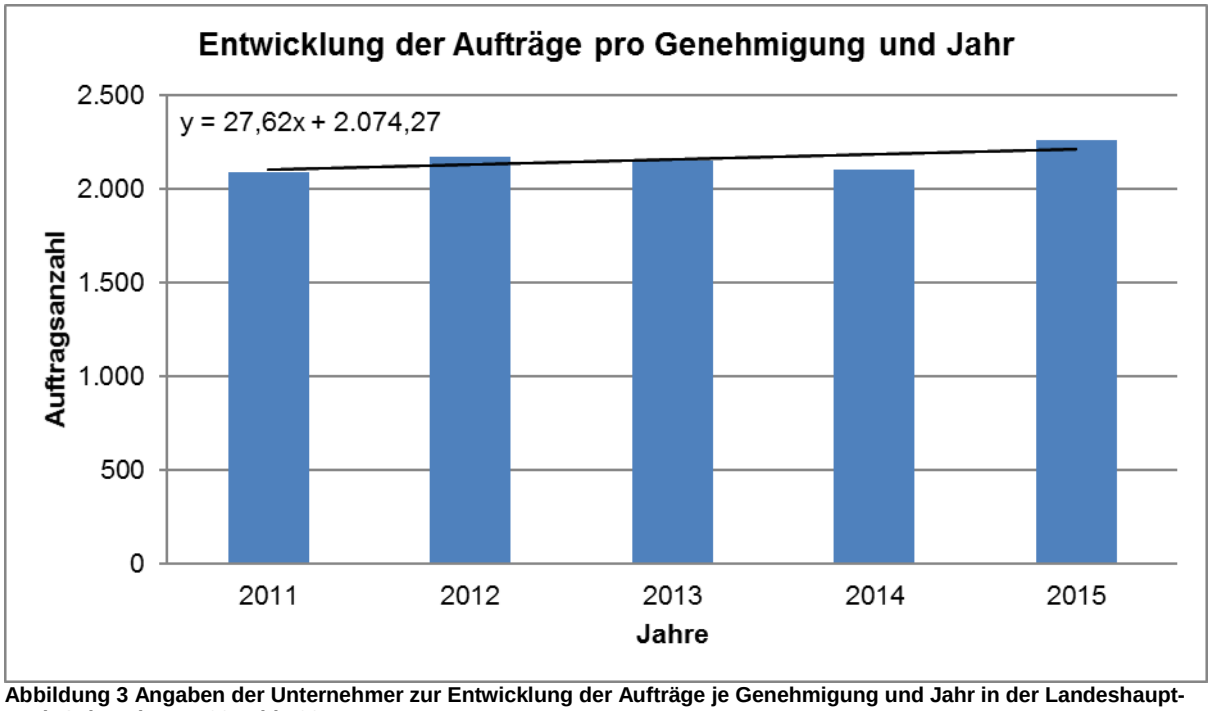


Abbildung 3 Angaben der Unternehmer zur Entwicklung der Aufträge je Genehmigung und Jahr in der Landeshauptstadt Schwerin von 2011 bis 2015

Die Aufträge pro Genehmigung schwankten im Erhebungszeitraum 2011 bis 2015 moderat um einen Mittelwert von 2.157 Aufträgen pro Genehmigung. Im Allgemeinen lässt sich ein positiver Trend ausmachen, da das jährliche Wachstum durchschnittlich 1,33 Prozent betrug. Insgesamt verbleiben die Aufträge pro Genehmigung in Schwerin aber auf einem sehr schwachen und im Vergleich zu anderen Städten sehr niedrigen Niveau.

Aus den eingereichten betriebswirtschaftlichen Unterlagen der Taxiunternehmer wurden durchschnittliche Umsätze je Genehmigung und Jahr errechnet. Diese Werte wurden mit der Anzahl der in den jeweiligen Jahren vergebenen Genehmigungen multipliziert, um den Gesamtumsatz des Gewerbes abzuschätzen.

Abbildung 4 zeigt die Entwicklung der Gesamtnachfrage nach Taxidienstleistungen in der Landeshauptstadt Schwerin im Zeitraum 2011 bis 2015. Der ermittelte Gesamtumsatz des Taxigewerbes betrug 2011 ca. 4,5 Millionen Euro und ist seitdem um durchschnittlich 3,96 Prozent pro Jahr angestiegen. 2015 erzielten die Schweriner Taxiunternehmer einen geschätzten Gesamtumsatz von 5,2 Millionen Euro.

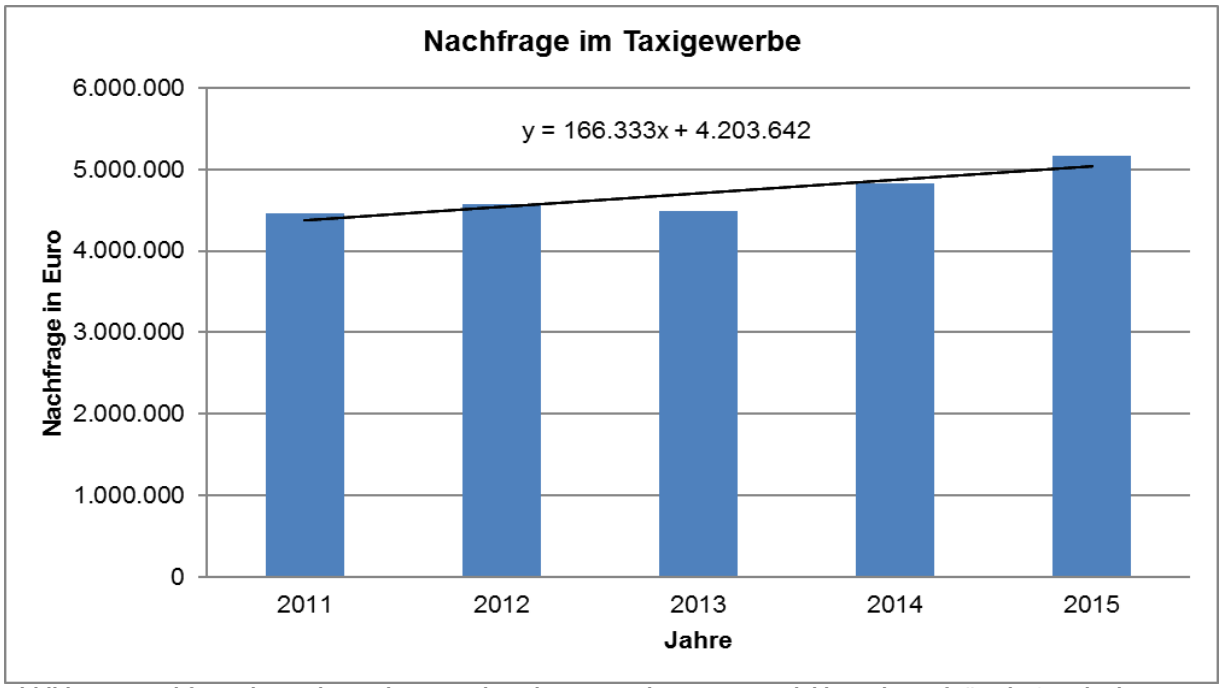


Abbildung 4 Nachfrage im Taxigewerbe - Angaben der Unternehmer zur Entwicklung der Aufträge je Genehmigung und Jahr in der Landeshauptstadt Schwerin von 2011 bis 2015

Aus den durchschnittlichen Umsätzen pro Auftrag im Erhebungszeitraum und der durchschnittlichen Zahl der Aufträge resultiert ein Umsatz von 20,31 Euro/Auftrag. Dieser liegt im mittleren Bereich der Erfahrungswerte des Gutachters (11,18 bis 36,11 Euro/Auftrag).

Der durchschnittliche jährliche Anstieg der Einnahmen je Auftrag im Beobachtungszeitraum betrug 0,66 Euro/Auftrag, was einem Umsatzzuwachs pro Auftrag von 3,6 Prozent pro Jahr entspricht. Die Erhöhung der durchschnittlichen Einnahmen je Beförderungsauftrag scheint unter Beachtung der Kostensteigerungen und insbesondere der ab 2015 erfolgten Einführung und der weiteren Erhöhung des Mindestlohns zunächst betriebswirtschaftlich ausreichend. Allerdings folgt die Entwicklung der Kosten je Genehmigung sehr eng der Umsatzentwicklung, weshalb insgesamt unzureichende Gewinne resultieren. Dies wird im weiteren Verlauf des Gutachtens eingehend dargestellt.

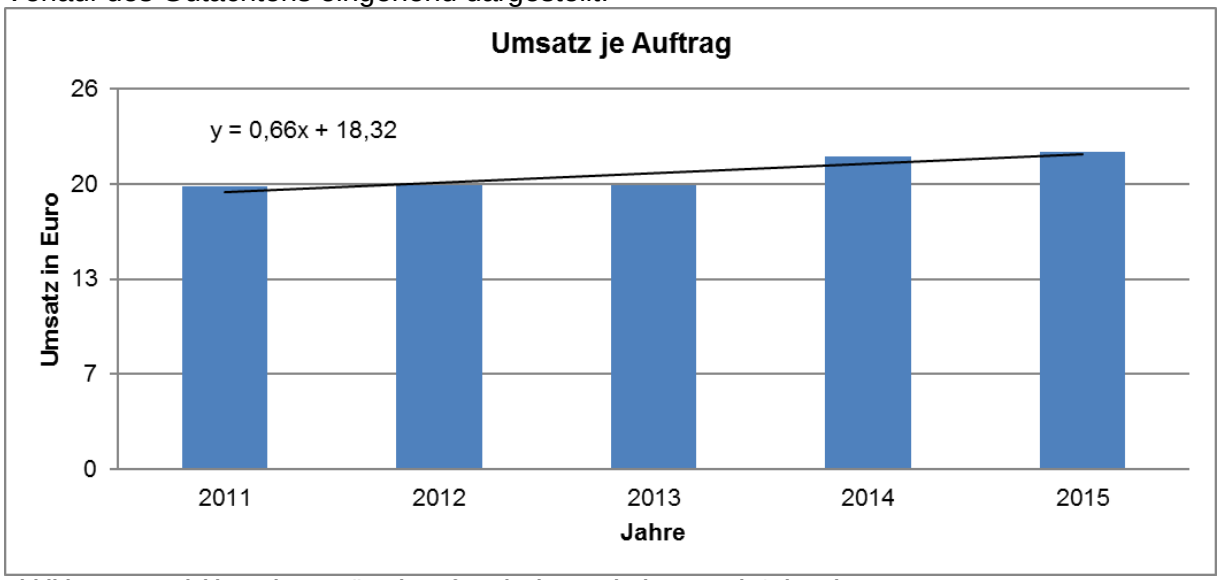


Abbildung 5 Entwicklung der Umsätze je Auftrag in der Landeshauptstadt Schwerin

Der Bundesverband des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbandes e.V. (BZP) veröffentlicht nachfolgende Angaben zur Auftragsentwicklung:

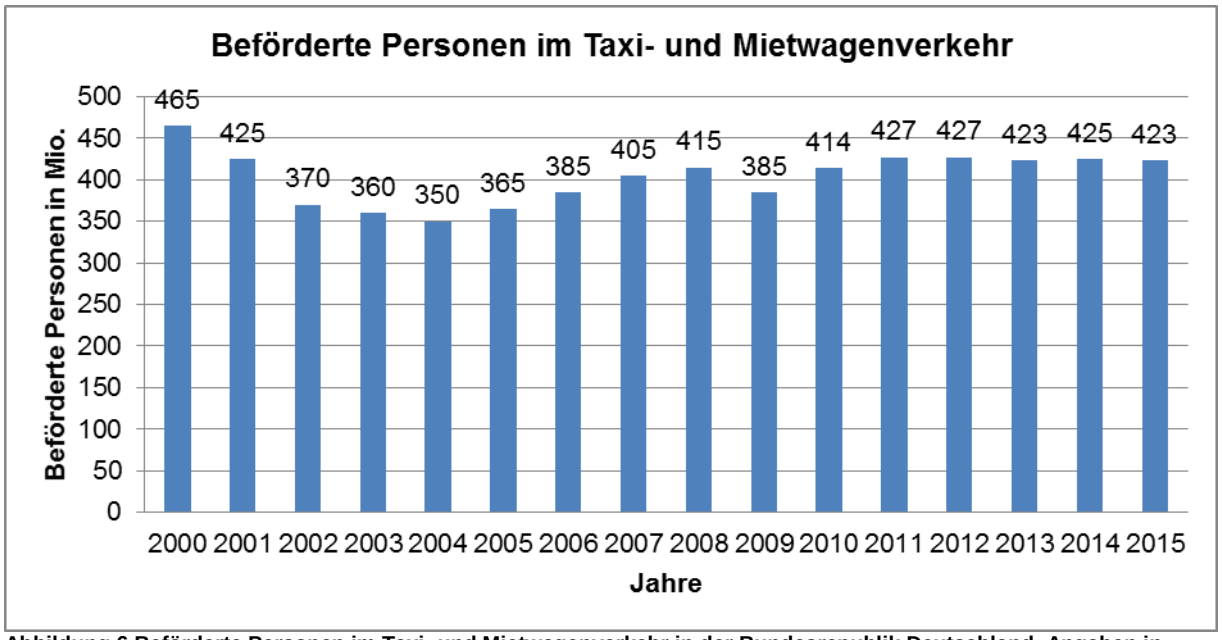


Abbildung 6 Beförderte Personen im Taxi- und Mietwagenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland, Angaben in Mio.[17]

Im Bund beträgt der Rückgang der beförderten Personen durchschnittlich ca. 0,23 Prozent pro Jahr im Zeitraum 2011 bis 2015.

Die Angaben des Deutschen Taxi- und Mietwagenverband e.V. betreffen die beförderten Personen, die Angaben zur Landeshauptstadt Schwerin betreffen die Anzahl der Beförderungsaufträge. Beide Angaben lassen sich nicht direkt vergleichen, aber man kann davon ausgehen, dass sie tendenziell vergleichbar sind. Danach entwickeln sich die Aufträge in der Landeshauptstadt Schwerin mit einem Anstieg um 1,3 Prozent gegen den Bundestrend (Rückgang von 0,2 Prozent).

[17] Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) Geschäftsbericht 2015/2016

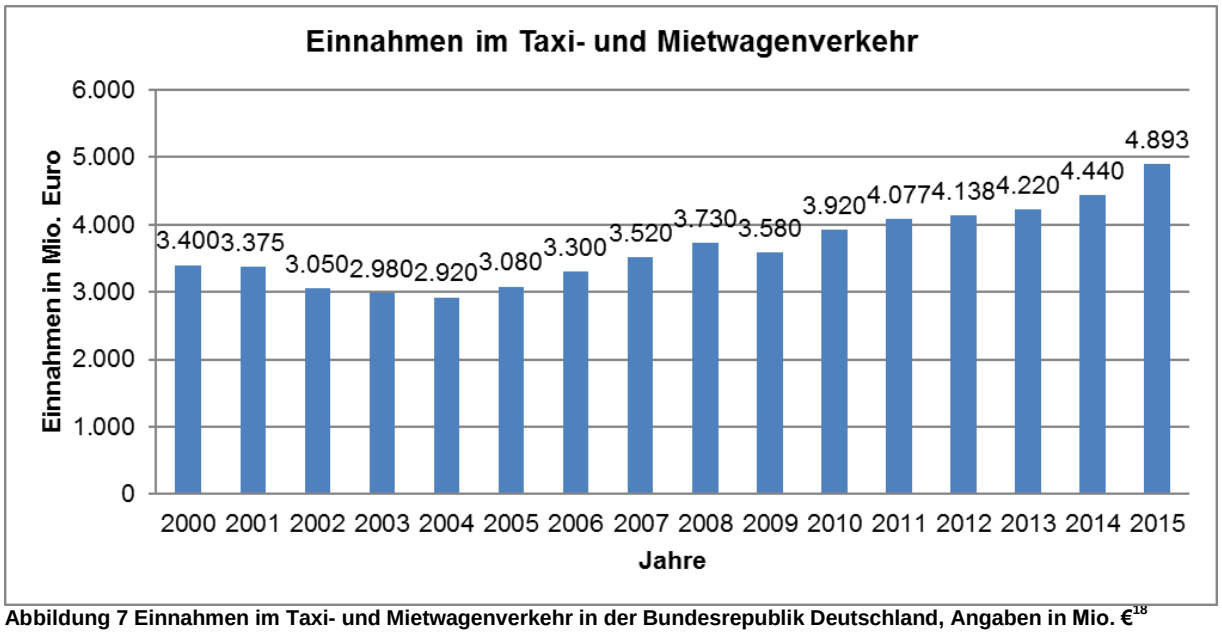


Abbildung 7 Einnahmen im Taxi- und Mietwagenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland, Angaben in Mio. €[18]

Vom Deutschen Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) wurden die in der Abbildung 7 dargestellten Zahlen zu den Einnahmen veröffentlicht. Durch Einführung des Mindestlohns bestand auch auf Seiten des BZP die Befürchtung, dass es zu starken Verwerfungen am Markt kommt. Überraschenderweise konnten die Umsätze allerdings deutlich gesteigert werden – ein Plus von mehr als zehn Prozent im Vergleich zu 2014 – was nach Angaben des BZP vermutlich auf die stark erhöhten Tarife zurückzuführen ist.[19]
Betrachtet man den Vergleichszeitraum 2011 bis 2015, stiegen die Einnahmen bundesweit durchschnittlich um 5,13 Prozent pro Jahr. In der Landeshauptstadt Schwerin jedoch um mehr als 5,3 Prozent (Kapitel 9.1).

Der leichte Anstieg der Auftragszahlen im Untersuchungszeitraum 2011 bis 2015 und der moderate Anstieg der Nachfrage und der Umsätze pro Auftrag sprechen zunächst gegen eine Bedrohung des Gewerbes. Die Anzahl der Aufträge je Genehmigung liegt allerdings erheblich unterhalb der vergleichbarer Städte. Daher leitet der Gutachter leichte Anzeichen einer gegenwärtigen und zukünftigen Bedrohung des Gewerbes ab.

7.2 Nachfragestruktur

Die Unternehmer haben im Erhebungsbogen Angaben dazu gemacht, welche Leistungsbereiche sie mit ihren Betrieben in den Jahren 2011 bis 2015 bedienen.

[18] Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) Geschäftsbericht 2015/2016
[19] Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) Geschäftsbericht 2015/2016. S. 18

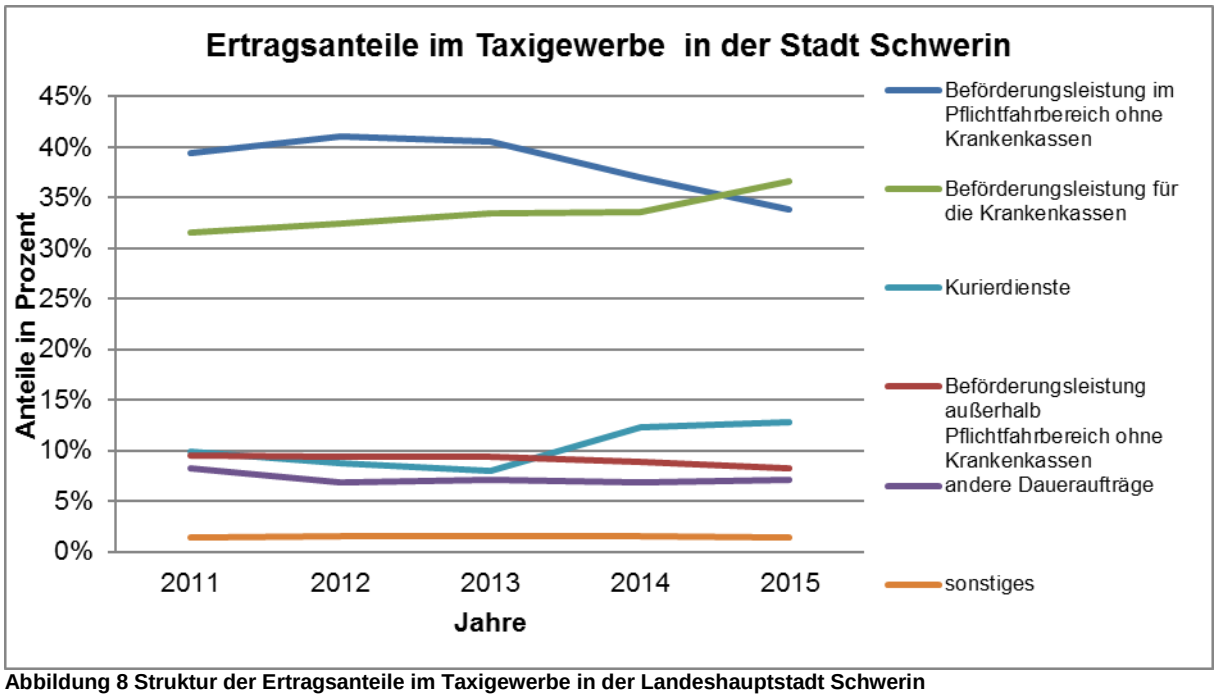


Abbildung 8 Struktur der Ertragsanteile im Taxigewerbe in der Landeshauptstadt Schwerin

Haupteinnahmequelle der Taxiunternehmen waren Beförderungsleistungen im Pflichtfahrbereich (Durchschnitt: 38,4 Prozent) sowie Beförderungsleistungen für die Krankenkassen (Durchschnitt: 33,5 Prozent). Die Bedeutung der Beförderungsleitungen für Krankenkassen nimmt seit 2011 kontinuierlich zu und übersteigt erstmals 2015 den Ertragsanteil durch Beförderungen im Pflichtfahrbereich. Beförderungsleistungen im Pflichtfahrbereich sind seit 2013 rückläufig. Kurierdienste waren bis 2013 rückläufig, stiegen jedoch ab 2014 mit einem Ertragsanteil von ca. 12,5 Prozent an. Beförderungsleistungen außerhalb des Pflichtfahrbereichs sind ebenfalls seit 2011 tendenziell rückläufig und betrugen 2015 zuletzt 8,2 Prozent. Andere Daueraufträge betragen im Erhebungszeitraum vergleichsweise konstant ca. 7,2 Prozent. Sonstige Fahraufträge spielten mit durchschnittlich 1,5 Prozent eine eher untergeordnete Rolle.

Taxiverkehr ist damit auch in der Landeshauptstadt Schwerin die individuelle Ergänzung des liniengebundenen ÖPNV und muss als solche behandelt werden.

Es besteht eine hohe und wachsende Abhängigkeit von Krankenbeförderungen.

Anzeichen für eine Bedrohung des Gewerbes aus der Struktur der Ertragsanteile allein sind hieraus nicht erkennbar.

7.3 Nachfrage durch Patientenfahrten

Die Daten in Abbildung 8 sind Angaben der Unternehmer. Sie zeigen einen deutlichen Anstieg und wachsenden Anteil des Umsatzes durch Beförderungsleistungen für die Krankenkassen zwischen 2011 und 2015 von 31,5 auf 36,7 Prozent. Nach den Erfahrungen des Gutachters ist dies für eine Stadt ein vergleichsweise hoher Wert.

Die mit den Krankenkassen vereinbarten Tarife liegen grundsätzlich unten dem öffentlichen Tarif. In anderen Regionen Deutschlands haben die Krankenkassen inzwischen den öffentlichen Tarif akzeptieren müssen. Durch den Landesverband Taxi- und Mietwagengewerbe Mecklenburg-Vorpommern e.V. wurden die mit dem Verband der Ersatzkrankenkassen e.V.

ausgehandelte Vergütungsliste zur Verfügung gestellt. Abbildung 9 zeigt eine Auswertung der aktuell durch Krankentransporte erzielbaren Vergütungen. Aufgetragen sind hier die Nettovergütung nach dem aktuell gültigen Taxitarif (rot), die Nettovergütung für Einzelfahrten im Rahmen von Krankentransporten (blau) sowie die Nettovergütung für regelmäßig durchgeführte Fahrten, z.B. Dialysefahrten (grün) gegen die Beförderungsstrecke in Kilometern.

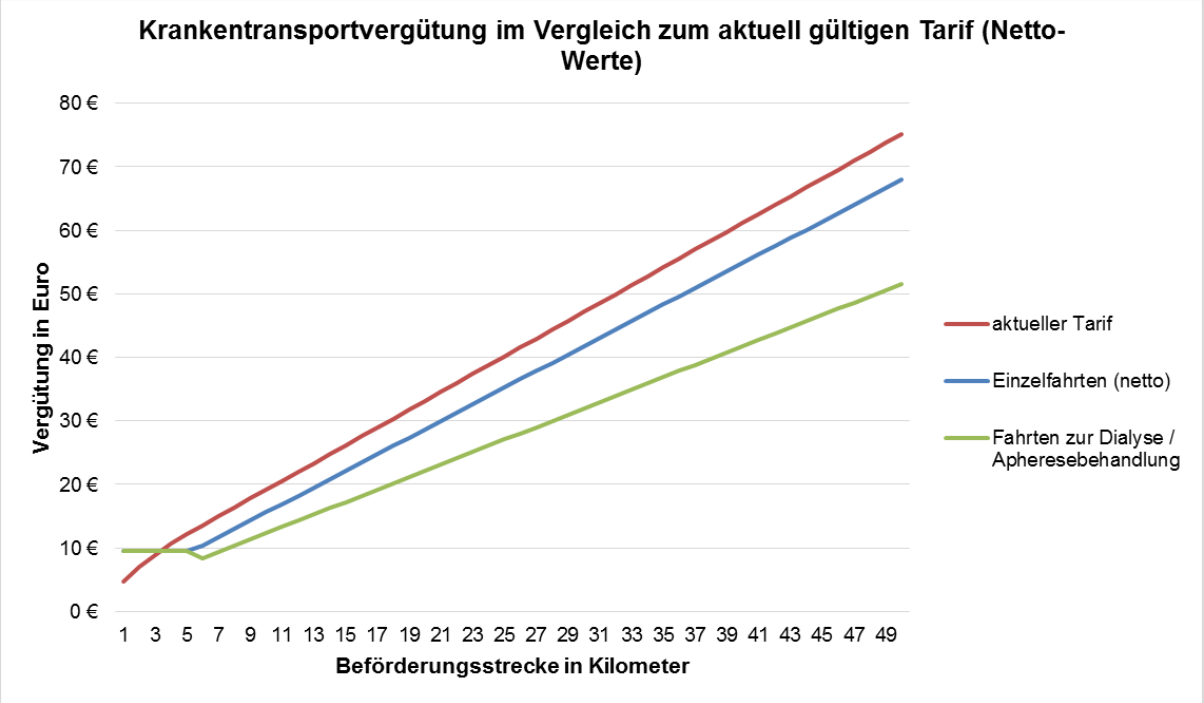


Abbildung 9 Vergleich der Tarifeinnahmen mit der Vergütung durch Krankenkassen für Krankentransporte[20]

Die ausgehandelte Vergütung besteht aus einer Bereitstellungspauschale sowie einer Kurzstreckenpauschale für Strecken bis zu fünf Kilometer. Aufgrund der Kurzstreckenpauschale ist die Vergütung durch die Krankenkassen für die Schweriner Taxiunternehmer für Strecken bis drei Kilometer Beförderungsstrecke lukrativer als die Vergütung durch den aktuell gültigen Tarif. Ab einer Beförderungsstrecke von fünf Kilometer greift eine Kilometerpauschale (rückwirkend ab dem ersten Kilometer), die die Durchführung von Krankentransporten drastisch unvorteilhafter werden lässt. Bei einer Beförderungsstrecke von 50 Kilometern ergibt sich ein Fehlbetrag zuungunsten der Taxifahrer von 7,22 Euro für Einzelfahrten (9,6 Prozent unter Tarif) und 23,57 Euro für regelmäßige Dialysefahrten (31,4 Prozent unter Tarif).

Die Vereinbarung mit den Krankenkassen sieht weitere Pauschalen bei der Durchführung von Sammeltransporten vor, die die Einkünfte der Schweriner Taxiunternehmer weiter verringern.

Da der aktuell gültige Taxitarif ohnehin nicht auskömmlich ist (vergleiche Abschnitt 15), ist die Ausnutzung der Nachfrageposition durch die Krankenkassen nicht hinnehmbar, da sie die Taxiunternehmer zwingt, zum Teil nicht kostendeckende Beförderungen durchzuführen. Hier sollte die Landeshauptstadt Schwerin reagieren.

[20] Bundesministerium für Gesundheit, Gesetzliche Krankenversicherung, Vorläufige Rechnungsergebnisse 4. Quartal 2015 www.bmg.bund.de/fileadmin/dateien/Downloads/Statistiken/GKV/Finanzergebnisse/KV45_1-4.Q2015-korr.pdf sowie gleiche Quellen aus den Vorjahren (16.12.2016)

Durch den Gutachter wurden bereits in vorherigen Gutachten jetzt noch gültige Angaben und Rahmenbedingungen zur Kostenübernahme der Krankenkassen für Beförderungsleistungen, sogenannte „Patientenfahrten mit Taxi und Mietwagen“, ermittelt:

1. Aufgrund des Umfanges der Patientenfahrten sind die Krankenkassen ein beherrschender Anbieter für das Gewerbe, mit sehr hohem Einfluss auf die Preisgestaltung und auf die Unternehmen, umgekehrt besteht eine sehr hohe Abhängigkeit des Gewerbes von den Kassen.
2. Taxiunternehmer stehen hier in sehr starkem Wettbewerb mit Mietwagen. Es gibt erfahrungsgemäß viele Anbieter, die den Kassen ihre Leistungen zu nicht auskömmlichen Preisen offerieren und so den Preis und den Markt sehr negativ beeinflussen.
3. Durch den Gutachter wurden aus Statistiken des zuständigen Bundesministeriums Angaben für die Kostenerstattung für Patientenfahrten durch Taxi und Mietwagen zusammengestellt (siehe nachfolgende Abbildung 10 und Abbildung 11).
4. In welchem Umfang Kosten für Patientenfahrten künftig auch durch die Krankenkassen übernommen werden, kann langfristig nicht sicher eingeschätzt werden. Es gab 2004 einen durch den Gesetzgeber verursachten gravierenden Einbruch, der viele Unternehmen an den Rand der wirtschaftlichen Existenz gebracht hat.
5. Der Deutsche Taxi- und Mietwagenverband e.V. beklagte in seinen Geschäftsberichten mehrfach und anhaltend den hohen bürokratischen Aufwand.[21]
6. Auch Unternehmer kritisieren den zum Teil hohen bürokratischen Aufwand.

Der Einbruch bei den Krankenfahrten ab 2004 mit der Einführung des Gesundheitsmodernisierungsgesetzes im Zuge der Gesundheitsreform ist zwischenzeitlich nicht nur ausgeglichen, sondern sogar überwunden.

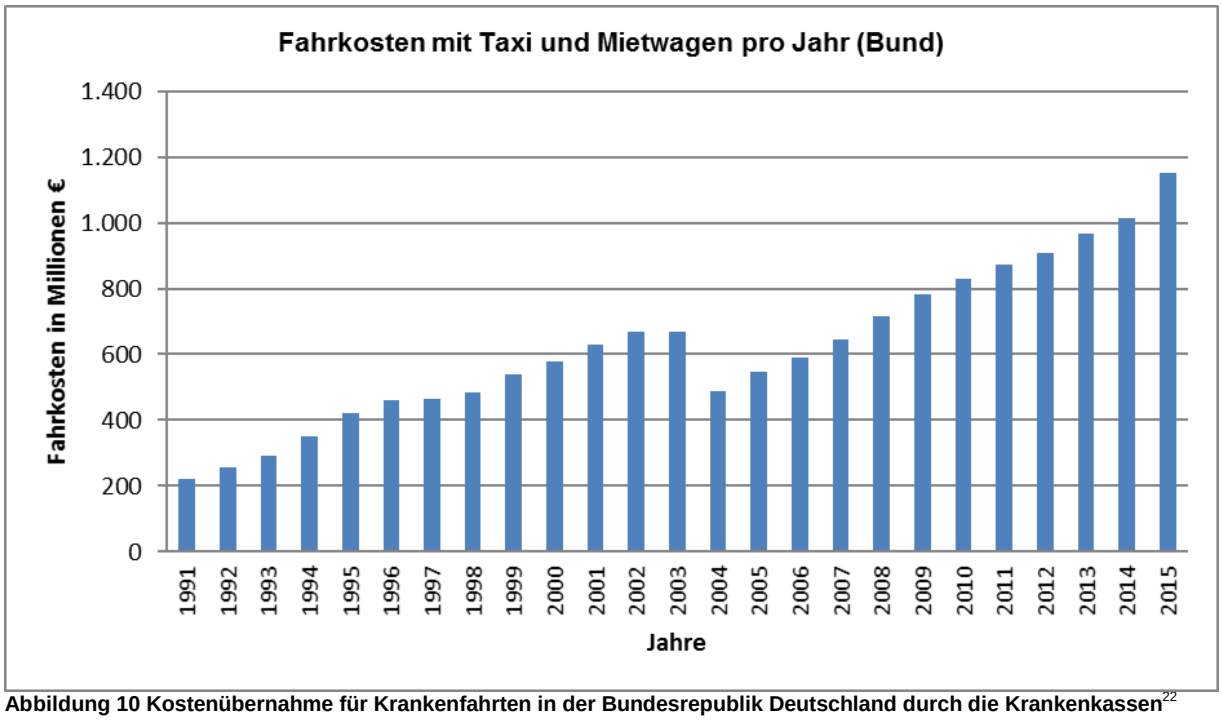


Abbildung 10 Kostenübernahme für Krankenfahrten in der Bundesrepublik Deutschland durch die Krankenkassen[22]

[21] Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) Geschäftsberichte ab 2008/2009
[22] Bundesministerium für Gesundheit, Gesetzliche Krankenversicherung, Vorläufige Rechnungsergebnisse 4. Quartal 2015 www.bmg.bund.de/fileadmin/dateien/Downloads/Statistiken/GKV/Finanzergebnisse/KV45_1-4.Q2015-korr.pdf sowie gleiche Quellen aus den Vorjahren (16.12.2016)

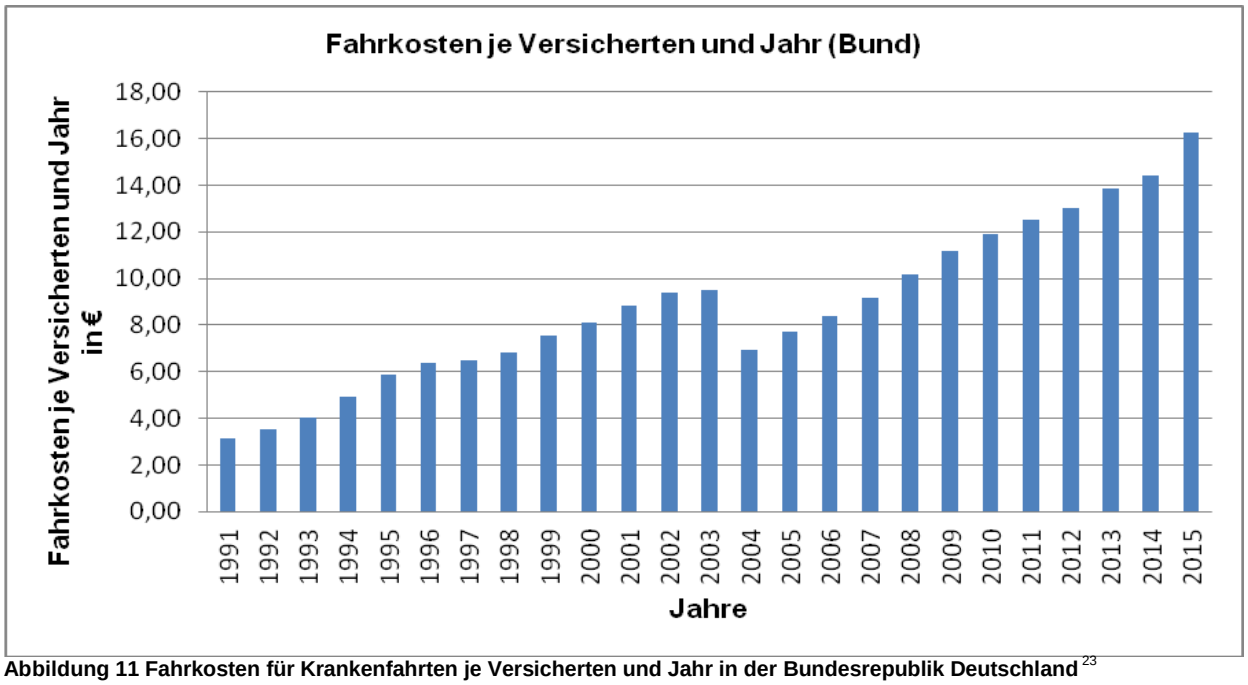


Abbildung 11 Fahrkosten für Krankenfahrten je Versicherten und Jahr in der Bundesrepublik Deutschland [23]

Aufgrund der zunehmenden Alterung der Bevölkerung erwartet der Gutachter, dass die Zahl der Patientenfahrten weiter steigen wird.

Der Anstieg der Kostenübernahme durch die Krankenkassen im Vergleichszeitraum 2011 bis 2015 beträgt im Bundesdurchschnitt 8,4 Prozent pro Jahr. Basierend auf den Angaben der Unternehmer in den Erhebungsbögen (vergleiche Abschnitt 7.2) und den Daten aus den betriebswirtschaftlichen Unterlagen, ergibt sich ein jährliches Wachstum der Nettoerträge je Genehmigung durch Krankenfahrten von 10,7 Prozent. Demzufolge wächst die Bedeutung von Krankentransporten für das Schweriner Taxigewerbe im Erhebungszeitraum stärker als im Bundesdurchschnitt.

Leichte Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes aus den Tarifen für Patientenfahrten bestehen.

7.4 Nachfrage durch klassische Beförderungsleistungen mit Taxis

Klassische Beförderungsleistungen nach Taxitarif innerhalb der Betriebssitzgemeinde und bis zu 50 Kilometer Entfernung spielen mit durchschnittlich 38,4 Prozent auch eine wesentliche Rolle, sind seit 2013 aber stark rückläufig. Fahrten außerhalb der Gemeinde über 50 Kilometer nach Regelsteuersatz liegen auf Rang vier mit durchschnittlich nur 9,1 Prozent Umsatzanteil. Auch diese Umsätze sind seit 2013 rückläufig.

Für die Nutzung des Angebotes spielt folgendes eine wesentliche Rolle und wird im Gutachten hierzu unter anderem weiter bewertet:

1. das verfügbare Einkommen der Bevölkerung,
2. der Wettbewerb durch den Mietwagen,
3. der Wettbewerb durch den ÖPNV,
4. die Qualität der Taxidienstleistungen.

[23] Bundesministerium für Gesundheit, Gesetzliche Krankenversicherung, Vorläufige Rechnungsergebnisse 4. Quartal 2015 www.bmg.bund.de/fileadmin/dateien/Downloads/Statistiken/GKV/Finanzergebnisse/KV45_1-4.Q2015-korr.pdf sowie gleiche Quellen aus den Vorjahren (16.12.2016)

Anzeichen für eine gegenwärtige oder zukünftige Bedrohung des Gewerbes aus dieser Nachfragestruktur bestehen nicht.

7.5 Nachfrage durch Schülerbeförderungen

Schülerbeförderungen durch Taxis sind in der Landeshauptstadt Schwerin ohne Bedeutung für das Gewerbe.

Anzeichen für eine Bedrohung des Gewerbes bestehen oder entstehen hierdurch nicht.

7.6 Nachfrage durch Daueraufträge und weitere Dienstleistungen

Daueraufträge

In der Landeshauptstadt Schwerin werden andere Daueraufträge in den Erhebungsbögen mit durchschnittlich ca. 7,2 Prozent Anteil an den Einnahmen angegeben. Das ist ein zu anderen Kommunen ähnlicher Wert.

Anzeichen für eine Bedrohung des Gewerbes bestehen oder entstehen hierdurch nicht.

Weitere Dienstleistungen

Weitere Dienstleistungen, wie etwa die Durchführung von Kurierdiensten oder sonstiges, werden mit zusammen rund 11,8 Prozent der Einnahmen in den Erhebungsbögen angegeben. Damit stellen sie die drittwichtigste Ertragsquelle für Schweriner Taxiunternehmen.

Anzeichen für eine Bedrohung des Gewerbes aus Daueraufträgen und weiteren Dienstleistungen allein bestehen oder entstehen hierdurch nicht.

7.7 Nachfrage durch den Öffentlichen Personennahverkehr

„Der ÖPNV bzw. der Stadtverkehr spielt im Verkehrssystem der Landeshauptstadt Schwerin eine wichtige Rolle. Insbesondere in Bezug auf das Stadtzentrum trägt er maßgeblich zu einer Entlastung vom Kfz-Verkehr bei und leistet zudem einen wichtigen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz."[24] Ca. 16,2 Millionen Fahrgäste verzeichnet der ÖPNV in Schwerin jedes Jahr – dies entspricht etwa 176 Fahrten pro Einwohner pro Jahr. Der ÖPNV erreicht damit einen Anteil von ca. fünfzehn Prozent am Gesamtverkehr der Bevölkerung in Schwerin. Der Schienennahverkehr wird durch die Deutsche Bahn AG sowie durch die Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) betrieben. Der ÖPNV in Schwerin wird durch die folgenden drei Verkehrsunternehmen bereitgestellt:[25]

- Nahverkehr Schwerin GmbH (NVS)
- Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH
- NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH

[24] Regionaler Nahverkehrsplan Westmecklenburg – Teil D: Landeshauptstadt Schwerin, S. 40, www.schwerin.de/ps/tools/download.php?file=/www/dms/psfile/docfile/7/2016_04_285721ec75392ba.pdf&name=2016.04.28_RNVP_SN_Teil_D_17Mrz16.pdf&disposition=attachment (28.02.2017)
[25] Regionaler Nahverkehrsplan Westmecklenburg – Teil D: Landeshauptstadt Schwerin, www.schwerin.de/ps/tools/download.php?file=/www/dms/psfile/docfile/7/2016_04_285721ec75392ba.pdf&name=2016.04.28_RNVP_SN_Teil_D_17Mrz16.pdf&disposition=attachment (28.02.2017)

Die Nahverkehr Schwerin GmbH (NVS) ist ein in Schwerin ansässiges kommunales Nahverkehrsunternehmen, das vier Straßenbahn-, fünfzehn Buslinien und eine Fähre betreibt. Eigentümer der NVS sind zu 99 Prozent die Stadtwerke Schwerin GmbH und zu einem Prozent die Landeshauptstadt Schwerin, die wiederum zu 100 Prozent selber Eigentümerin der Stadtwerke ist. Insgesamt betreiben die Stadtwerke vier Straßenbahnlinien, vierzehn Buslinien und eine Fähre. Die Länge des Liniennetzes der Straßenbahnlinien beträgt 40,5 km, die der Buslinien im Stadtgebiet 153,6 km. Der mittlere Haltestellenabstand liegt bei den Straßenbahnlinien bei 429 Metern, bei den Buslinien bei 769 Metern. Zu- und Ausstieg werden an 38 Straßenbahn- bzw. an 180 Bushaltestellen gesichert[26]. Im Jahr 2014 wurden rund 11,41 Millionen Menschen in den Straßenbahnen und rund 4,66 Millionen Fahrgäste in den Bussen als Fahrgäste registriert. Die Fahrleistung der Straßenbahnen betrug im gleichen Jahr 1,279 Millionen Kilometer; die der Busse betrug 1,964 Millionen Kilometer. Die Anbindung ins weitere Umland geschieht durch die Regionalbuslinien NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH und die Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH.

Es wird erwartet, dass sich der prognostizierte Bevölkerungsrückgang in Schwerin (vergleiche Abschnitt 8.2) negativ auf die ÖPNV-Nachfrageentwicklung der Region auswirkt. Für die Stadt Schwerin selbst wird im besten Fall mit einer Stabilisierung der ÖPNV-Gesamtnachfrage gerechnet.[27] Der aktuelle Nahverkehrsplan sieht eine eingehende Prüfung der Einführung von Bürgerbus- und AST-Angeboten (Anrufsammeltaxi) vor. Dies wird näher im Abschnitt 7.11 beleuchtet.

Anzeichen für eine Bedrohung des Gewerbes aufgrund des ÖPNV-Angebots werden nicht abgeleitet.

[26] Nahverkehr Schwerin GmbH: Betriebskennziffern. Unter: http://www.nahverkehr-schwerin.de/unternehmen/zahlen_fakten/betriebskennziffern.html (28.02.2017)

[27] Regionaler Nahverkehrsplan Westmecklenburg – Teil D: Landeshauptstadt Schwerin, S. 47, www.schwerin.de/ps/tools/download.php?file=/www/dms/psfile/docfile/7/2016_04_285721ec75392ba.pdf&name=2016.04.28_RNVP_SN_Teil_D_17Mrz16.pdf&disposition=attachment (28.02.2017)

7.8 Nachfrage durch Tourismus

Ankünfte und Übernachtungen

Wie die Landeshauptstadt Schwerin von Touristen besucht wird, zeigt nachfolgende Abbildung:

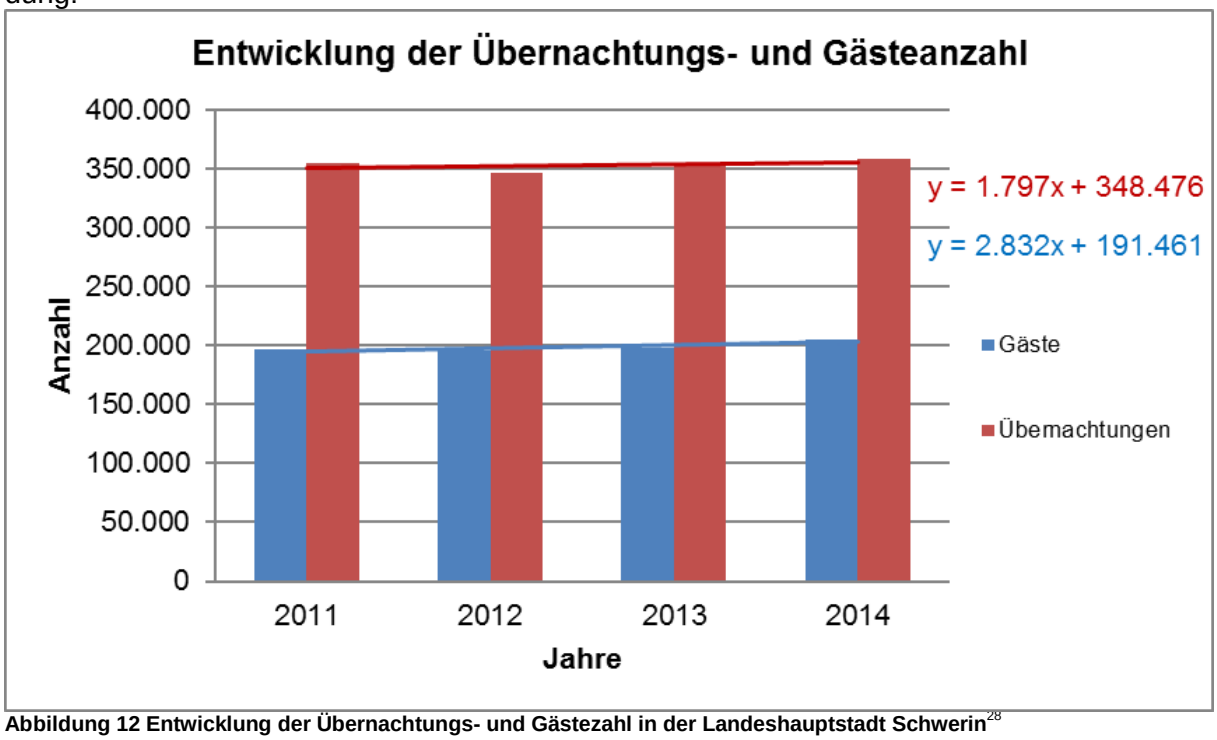


Abbildung 12 Entwicklung der Übernachtungs- und Gästezahl in der Landeshauptstadt Schwerin[28]

Abbildung 12 zeigt zwischen den Jahren 2011 und 2014 einen Anstieg sowohl der Gäste um durchschnittlich 1,48 Prozent pro Jahr als auch der Übernachtungen um 0,52 Prozent. Die durchschnittliche Verweildauer betrug im Jahr 2011 rund 1,8 Tage; sank jedoch bis 2014 auf 1,75 Tage.

Wird zu den Ankünften und Übernachtungen vergleichend die Abbildung 8 zur Entwicklung der Aufträge im Taxiverkehr betrachtet, so sind Einflüsse des Tourismus auf die Nachfrage nicht zu sehen.

Anzeichen für eine Bedrohung des Gewerbes aus der Entwicklung des Tourismus allein werden nicht abgeleitet, vielmehr spricht der leichte Anstieg der Übernachtungs- und Gästezahlen gegen eine Bedrohung des Gewerbes.

7.9 Statistische Daten der Taxivermittlungszentrale

Durch die in Schwerin tätige Taxivermittlungszentrale „Schweriner Taxigenossenschaft e.V.“, wurden für den Zeitraum 2008 bis 2016 Daten hinsichtlich der Gesamtzahl der vermittelten Fahrten sowie für den Zeitraum 2010 bis 2016 Daten hinsichtlich der Anzahl der vermittelten Taxis bereitgestellt.

[28] Statistisches Informationssystem SIS-Online Mecklenburg-Vorpommern: Beherbergungsbetriebe, Gästebetten, Gästeübernachtungen, Gästeankünfte nach Gemeinden. Unter: http://sisonline.statistik.m-v.de/sachgebiete/G446901G/stand/13/Beherbergungsbetriebe_Gaestebetten_Gaesteuebernachtungen_Gaesteankuenfte_nach_Gemeinden (28.02.2017)

Die untenstehende Abbildung stellt die insgesamt vermittelten Fahrten durch die Taxigenossenschaft Schwerin im Zeitraum 2008 bis 2016 dar. Aufgrund einer Umstellung des IT-Systems liegen für zwei Monate im Jahr 2014 nur Schätzwerte vor (schraffierter Balken).

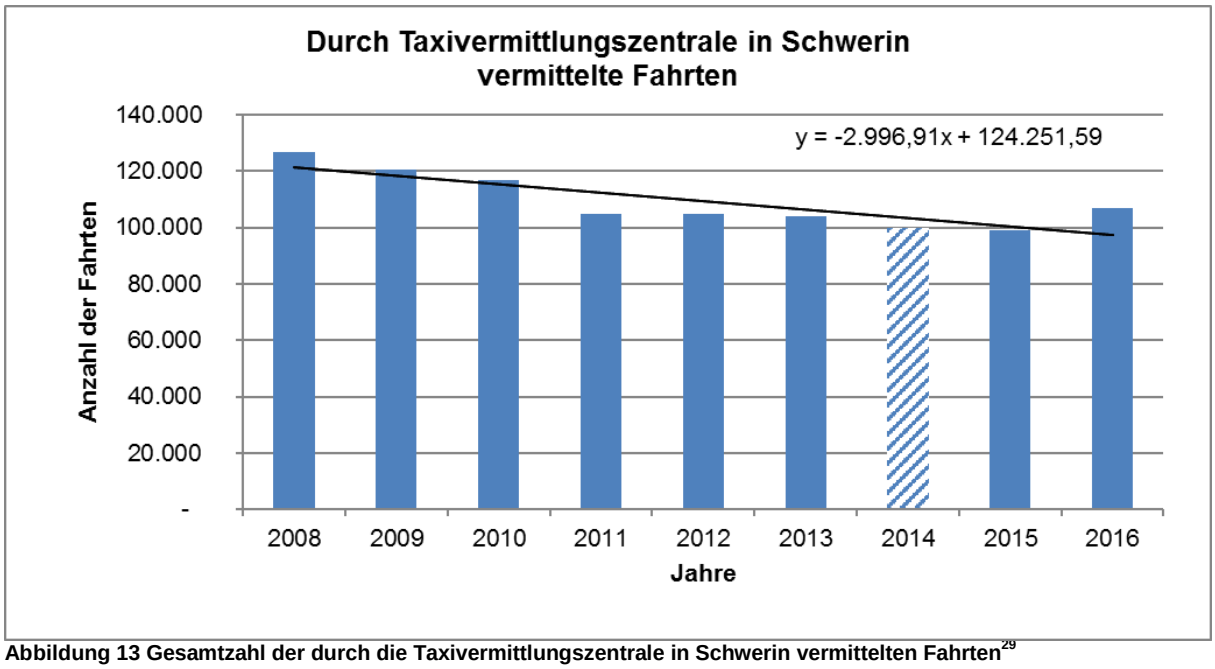


Abbildung 13 Gesamtzahl der durch die Taxivermittlungszentrale in Schwerin vermittelten Fahrten[29]

Im Gegensatz zur Entwicklung der Aufträge pro Taxi nach Angaben der Unternehmer (vergleiche Abschnitt 7.1) kann für über die Vermittlungszentralen vermittelte Fahrten kein positiver Trend festgestellt werden. Im Zeitraum 2008 bis 2016 sind die vermittelten Fahrten um durchschnittlich 2,38 Prozent zurückgegangen. Wird lediglich der Erhebungszeitraum dieses Gutachtens (2011 bis 2015) betrachtet, so ergibt sich ein moderaterer Rückgang von „nur“ 1,56 Prozent. Auffällig ist, dass mit der Einführung des Mindestlohns im Jahr 2015 kein Einbruch der vermittelten Fahrten verzeichnet werden konnte. Weiterhin stiegen die vermittelten Fahrten im Jahr 2016 zum ersten Mal seit 2008 deutlich.

Die folgende Abbildung zeigt sowohl die Entwicklung der Gesamtzahl der durch die Schweriner Taxivermittlungszentrale vermittelten Taxis (rechte y-Achse) als auch die Entwicklung der durchschnittlichen Anzahl der vermittelten Fahrten pro Taxi (linke y-Achse). Für den Zeitraum 2011 bis 2013 (gestrichelte Linien) konnte nur ein Schätzwert hinsichtlich der Anzahl der vermittelten Fahrzeuge verwendet werden.

Die Anzahl der über die Vermittlungszentrale vermittelten Taxis liegt bis 2015 vergleichsweise stabil bei ca. 100 Fahrzeugen. 2016 wurde allerdings ein deutlicher Rückgang auf 78 Fahrzeuge verzeichnet. Demzufolge werden aktuell noch ca. 74,3 Prozent aller Taxis in Schwerin durch die Taxizentrale vermittelt. Nach Auskunft der Taxizentrale haben weitere Mitglieder ihren Austritt in der näheren Zukunft angekündigt.

[29] Daten durch die Taxigenossenschaft Schwerin zur Verfügung gestellt – Stand März 2017

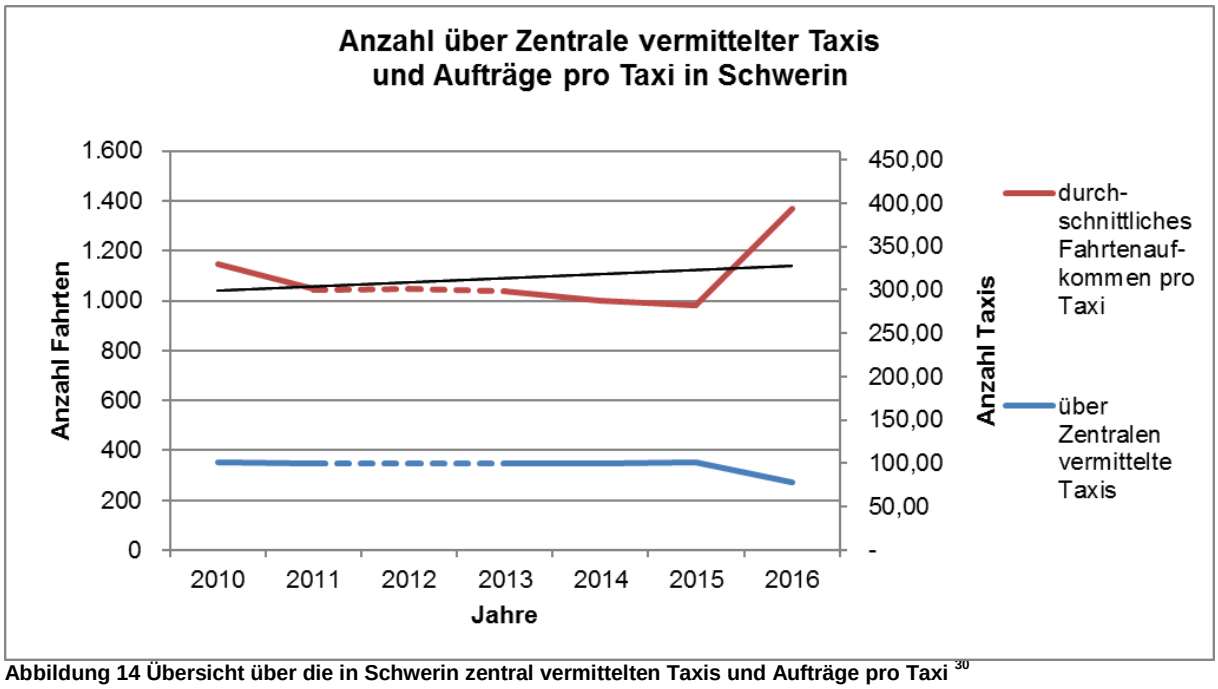


Abbildung 14 Übersicht über die in Schwerin zentral vermittelten Taxis und Aufträge pro Taxi [30]

Das durchschnittliche Fahrtaufkommen pro vermitteltes Fahrzeug ist von 2010 bis 2015 kontinuierlich zurückgegangen. Der Mittelwert für diesen Zeitraum liegt bei etwa 1.043 Aufträgen pro Fahrzeug. Aufgrund des starken Rückgangs der vermittelten Fahrzeuge im Jahr 2016 ist in diesem Jahr das Fahrtaufkommen pro Taxi deutlich auf 1.376 Fahrten gestiegen.

Vergleicht man die über die Zentrale vermittelten Aufträge pro Taxi im Zeitraum 2011 bis 2015 mit den Angaben der Unternehmer im Erhebungsbogen zu den gesamten Aufträgen pro Taxi ergibt sich eine „Vermittlungsquote“ durch die Zentrale von ca. 47,5 Prozent.

Aus dem bis 2015 anhaltenden Rückgang der Auftragszahlen der Schweriner Taxivermittlungszentralen und dem starken Mitgliederschwund 2016 leitet der Gutachter leichte Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes ab.

7.10 CarSharing

CarSharing entwickelt sich zu einem Wettbewerber für das Taxigewerbe.

> „CarSharing, das Prinzip „Nutzen statt Besitzen“, war auch im Jahr 2015 weiter auf Wachstumskurs. Insgesamt 1.26 Millionen Kunden waren am 01.01.2016 bei deutschen CarSharing-Anbietern angemeldet, 220.000 mehr als im Vorjahr. Besonders dynamisch ist wieder einmal die Anzahl der Kunden bei den reinen free-floating Anbietern gewachsen. Ihre Zahl stieg um 26 Prozent auf 830.000. Stationsbasierte Anbieter konnten ein Plus von 13 Prozent verzeichnen und haben nun insgesamt 430.000 Kunden. […] Die Zahl der Städte und Gemeinden, in denen CarSharing verfügbar ist, kletterte auf 537 Orte. Das sind 47 Orte mehr als im Jahr zuvor. Diese Expansion in der Fläche wurde ausschließlich von den mittelständischen, stationsbasierten Anbietern getragen. Die großen Free-Floating-Systeme expandierten nicht. […] Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), bewertet die Entwicklung des CarSharing aus Sicht des Öffentlichen Nahverkehrs: „Wenn man an die Mobilität der Zukunft in unseren Städten und Ballungsräumen denkt, dann wird einem schnell klar, dass weiteres Verkehrswachstum nicht mit dem privaten Pkw stattfinden kann. […] Die seit Jahren erfolgreiche Zusammenarbeit von ÖPNV-Unternehmen und CarSharing-Anbietern nimmt diesbezüglich eine Vorreiterrolle ein: mobil sein, ohne eigenes Auto. Durch ÖPNV und CarSharing gemeinsam kann man Geld sparen und die Lebensqualität für sich und seine Mitmenschen steigern.““[31]

[30] Daten durch die Taxigenossenschaft Schwerin zur Verfügung gestellt – Stand März 2017
[31] Bundesverband CarSharing http://www.carsharing.de/presse/pressemitteilungen/carsharing-jahresbilanz-2015-wachstum-konsolidierung-im-deutschen (28.02.2017)

Die oben angeführten Auszüge aus der Pressemeldung des Bundesverbandes CarSharing zeugen vom starken Wachstum der Branche, insbesondere durch Expansionen in der Fläche. Aufgrund des zunehmenden Angebotes im CarSharing-Bereich, auch durch Privatpersonen, könnte es unter Umständen zu negativen Auswirkungen auf das Taxigewerbe in der Stadt Schwerin kommen.

In der Landeshauptstadt Schwerin findet sich nur ein stationsbasierter CarSharing-Anbieter (Flinkster). Jedoch gibt es eine Reihe internetbasierter Plattformen, auf denen Privatanbieter ihren Pkw vermieten (Tamyca – take my car, drivy.de). Laut dem Bundesverband Carsharing kommen in Schwerin auf 1000 Einwohner etwa 0,03 Carsharing-Fahrzeuge (Platz 115 von 136 in Deutschland, stationsabhängige und stationsunabhängige Angebote – Stand 2015)[32]. Damit hat die Landeshauptstadt Schwerin eine der niedrigsten Dichten in Bezug auf die Anzahl der angebotenen CarSharing Pkw.

Der Deutsche Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) stellt fest, dass in den Gebieten, in denen verstärkt Carsharing-Angebote offeriert werden, die Umsätze des Taxigewerbes keinesfalls sinken. Der BZP führt dies darauf zurück, dass eine Vielzahl von Mobilitätsangeboten lediglich die Nutzung des privaten Kfz verringert.[33] Der Gutachter empfiehlt, diese Entwicklung weiter zu beobachten.

Anzeichen für eine gegenwärtige Bedrohung werden nicht abgeleitet. Ob künftig Anzeichen einer Bedrohung vorhanden sind, kann noch nicht eingeschätzt werden.

7.11 Angebot durch Selbstfahrer zu Selbstkostenpreisen über Onlineplattformen

Private Unternehmen, wie zum Beispiel „Uber“ oder „WunderCar“, haben Beförderungen weit unter Taxitarif angeboten. Durch Beschluss des Hamburger Oberverwaltungsgerichtes 3 Bs 175/14 vom 24. September 2014 und neuere Entscheidungen, z.B. durch das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg vom 10.04.2015 (Aktenzeichen OVG 1 S 96.14), wurden diese Angebote für gesetzwidrig erklärt. Hier gilt es, die weitere Entwicklung zu beobachten.

Sollten Leistungen durch private Unternehmen, wie etwa „Uber“ oder „WunderCar“, künftig doch zulässig werden, so können sie eine Bedrohung des Taxigewerbes der Landeshauptstadt Schwerin darstellen.

7.12 Angebot durch Bürgerbus und AST

„In Schwerin könnte das AST vor allem eine Zubringerfunktion aus dünn besiedelten Siedlungsbereichen zu übergeordneten ÖPNV Verknüpfungsknoten mit dortigem Anschluss an die Straßenbahn erfüllen“.[34] Der aktuelle Nahverkehrsplan für die Stadt Schwerin verweist auf den Umstand, dass die NVS (ÖPNV-Anbieter in Schwerin, siehe Abschnitt 7.7) bereits in der jüngeren Vergangenheit die Zusammenarbeit mit dem örtlichen Taxigewerbe geprüft hat. Bisher hat sich daraus aber keine Kooperation entwickelt. Weiterhin verweist der Nahverkehrsplan auf bestehende „Nutzungsbarrieren“, wie etwa die Notwendigkeit der Voranmeldung der Fahrt, und die erforderliche Werbung, um das Angebot einer breiten Öffentlichkeit bekannt zu machen. Darüber hinaus führt der Nahverkehrsplan auch technische Schwierigkeiten seitens der Leitstellen auf, ein AST-Angebot anzubieten. Eine diskutierte Option ist, dass der NSV selbst entsprechende Fahrzeugeinheiten anschaffen würde.

[32] Bundesverband für Carsharing (2015): BCS-Städtevergleich 2015: CarSharing-Angebote in deutschen Städten über 50.000 Einwohner. Unter: http://www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/uebersichtstabelle_staedteranking_2015_lang.pdf (28.02.2017)
[33] Deutscher Taxi- und Mietwagen Verein e.V. (BZP) Geschäftsbericht 2015/2016 S. 19
[34] Regionaler Nahverkehrsplan Westmecklenburg – Teil D: Landeshauptstadt Schwerin, S. 94, www.schwerin.de/ps/tools/download.php?file=/www/dms/psfile/docfile/7/2016_04_285721ec75392ba.pdf&name=2016.04.28_RNVP_SN_Teil_D_17Mrz16.pdf&disposition=attachment (28.02.2017)

Aktuell wird in der Landeshauptstadt Schwerin kein Bürgerbus betrieben. Die Einführung eines solchen Angebots wird im Nahverkehrsplan ebenfalls als mit vielen Schwierigkeiten verbunden angesehen. So wird auf diverse rechtliche und organisatorische Hürden verwiesen. Weiterhin ist unklar, ob ein dauerhafter (ehrenamtlicher) Betrieb gewährleistet werden kann, insbesondere angesichts des flächendeckenden ÖPNV-Angebots.

Trotz sehr zurückhaltender Beurteilung sowohl des AST als auch des Bürgerbusses soll insbesondere die Einführung eines AST-Angebot in den nächsten zwei bis drei Jahren anhand eines Pilotbetriebs auf seine Praxistauglichkeit getestet und die resultierende Nachfrage ermittelt werden. Abbildung 15 zeigt die Prüfgebiete für die Einführung solch „alternativer Bedienungsformen".[35]

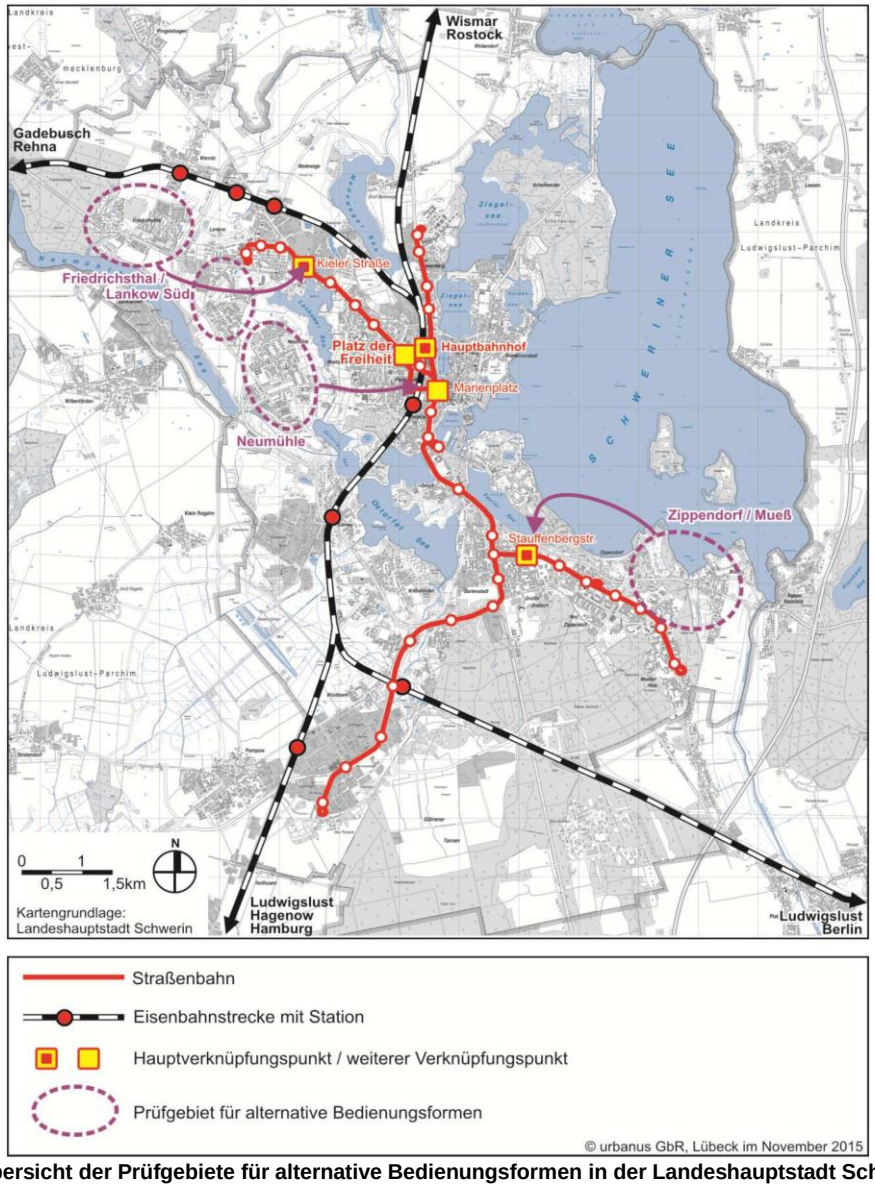


Abbildung 15 Übersicht der Prüfgebiete für alternative Bedienungsformen in der Landeshauptstadt Schwerin[36]

[35] Regionaler Nahverkehrsplan Westmecklenburg – Teil D: Landeshauptstadt Schwerin, www.schwerin.de/ps/tools/download.php?file=/www/dms/psfile/docfile/7/2016_04_285721ec75392ba.pdf&name=2016.04.28_RNVP_SN_Teil_D_17Mrz16.pdf&disposition=attachment (28.02.2017)

[36] Regionaler Nahverkehrsplan Westmecklenburg – Teil D: Landeshauptstadt Schwerin, S. 96, www.schwerin.de/ps/tools/download.php?file=/www/dms/psfile/docfile/7/2016_04_285721ec75392ba.pdf&name=2016.04.28_RNVP_SN_Teil_D_17Mrz16.pdf&disposition=attachment (28.02.2017)

Der Gutachter schließt daraus, dass das AST-Angebot für das Gewerbe aktuell keine Rolle spielt, sich aber in Zukunft eine interessante Option der Zusammenarbeit mit den ÖPNV-Betreibern ergeben könnte. Auch der Deutsche Taxi- und Mietwagenverein e.V. (BZP) ruft in seinem aktuellen Geschäftsbericht zu einer verstärkten Kooperation zwischen Verkehrs- und Taxiunternehmen auf.[37] Daher sollte die Etablierung eines AST-Angebots in Rücksprache mit dem örtlichen Verkehrsunternehmen geprüft werden.

Anzeichen für eine Bedrohung des Gewerbes werden hieraus nicht abgeleitet.

7.13 Nachfrage und Art der Auftragsannahme

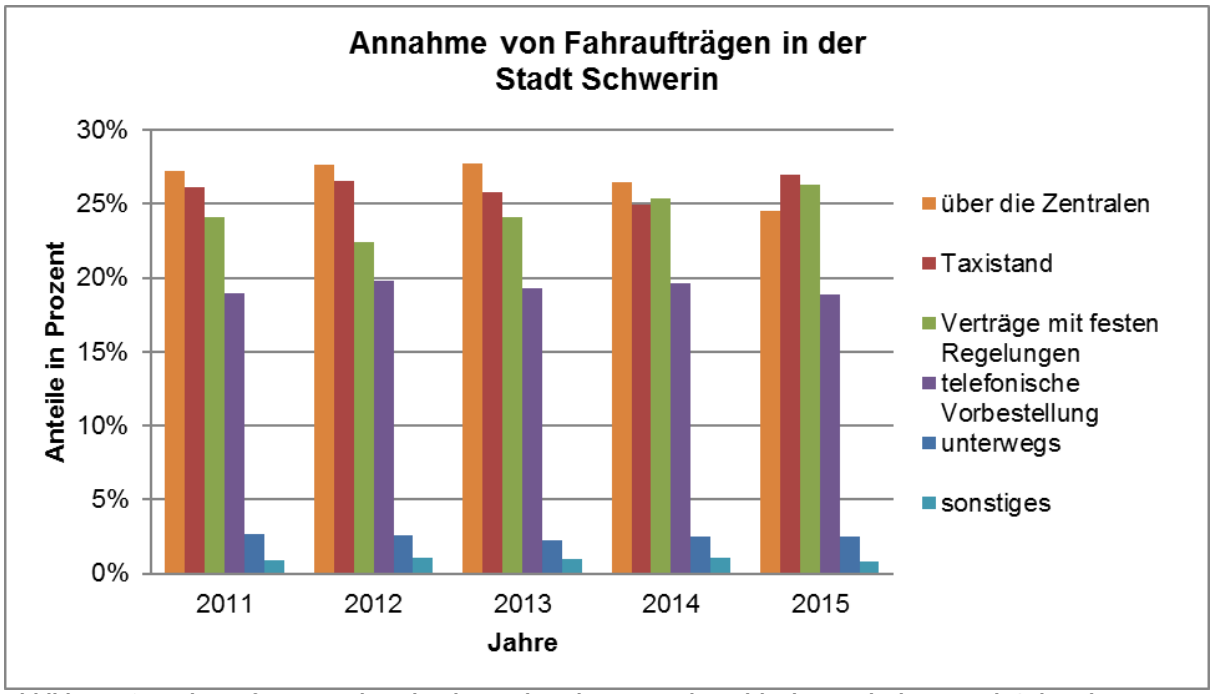


Abbildung 16 Art der Auftragsannahme (nach Angaben der Unternehmen) in der Landeshauptstadt Schwerin

Das Gros der Aufträge, durchschnittlich 26,7 Prozent, wird über die Taxizentrale in Schwerin vermittelt. Die zweitwichtigste Rolle für Beförderungsaufträge in der Landeshauptstadt Schwerin spielen die Taxistände (durchschnittlich 26,1 Prozent), gefolgt von Verträgen mit festen Regelungen (durchschnittlich 24,4 Prozent). Telefonische Vorbestellungen belegen mit durchschnittlich 19,3 Prozent Platz vier. Weniger bedeutend sind Aufträge von unterwegs, sogenannte „Abwinker“ (durchschnittlich 2,5 Prozent) und sonstige Auftragsquellen mit 1,0 Prozent).

Die einzelnen Auftragsquellen sind in ihrer Bedeutung für das Gewerbe über den Erhebungszeitraum vergleichsweise konstant geblieben. 2015 gab es lediglich eine Verschiebung weg von der Taxizentrale und hin zu den Taxiständen, weshalb in diesem Jahr die Taxistände auch die wichtigste Auftragsquelle für das Schweriner Taxigewerbe darstellten.

Insgesamt zeigt sich somit eine vielschichtige und daher robuste Struktur der Auftragsgewinnung.

[37] Deutscher Taxi- und Mietwagenverein e.V. (BZP) Geschäftsbericht 2015/2016 S. 23

Anzeichen für eine Bedrohung des Gewerbes aus der Art der Auftragsannahme allein bestehen oder entstehen hierdurch nicht.

7.14 Alter und Struktur der nachfragenden Kundschaft

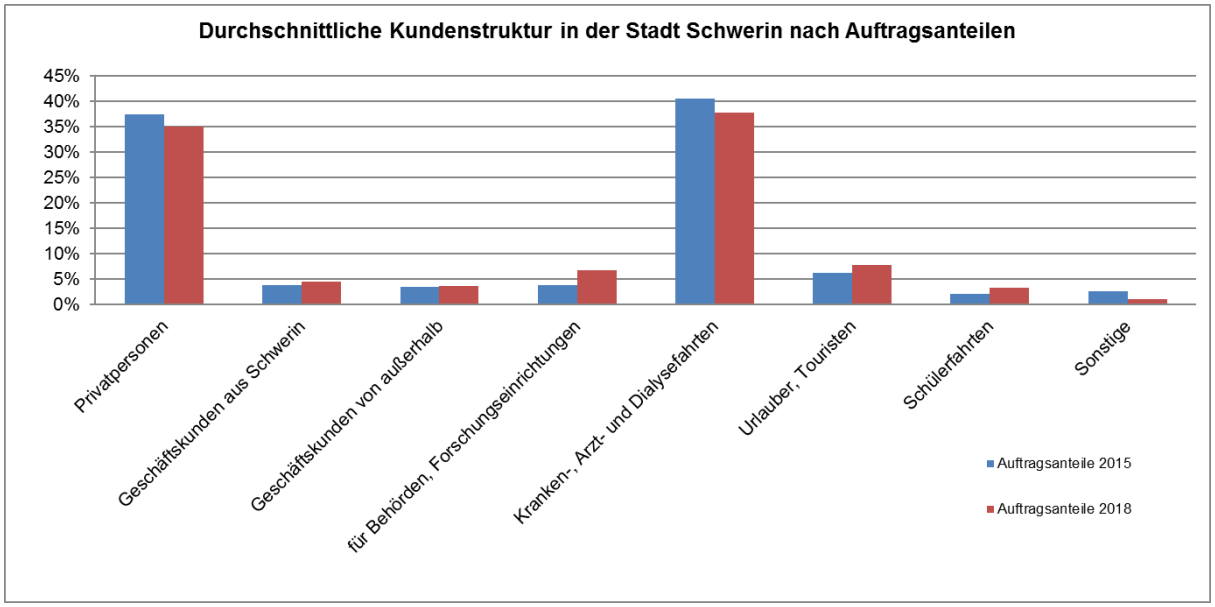


Abbildung 17 Durchschnittliche Kundenstruktur in der Landeshauptstadt Schwerin

Wie zu erwarten war, bilden sowohl in Hinsicht auf den Umsatz als auch die Anzahl der Aufträge die Krankenkassen mit ca. 40,5 Prozent und Privatpersonen mit ca. 37,5 Prozent im Jahr 2015 die wichtigsten Kundengruppe für die Taxiunternehmer in der Landeshauptstadt Schwerin. Die Taxiunternehmer erwarten, dass die Aufträge durch diese Kundengruppen im Jahr 2018 spürbar zurückgehen werden. Geschäftskunden (sowohl aus Schwerin als auch von außerhalb) spielen mit zusammen 7,3 Prozent ebenfalls eine Rolle. Vor allem für die Beförderungen für Touristen (2015 ca. 6,3 Prozent) und Behörden oder Forschungseinrichtungen (2015 ca. 3,8 Prozent) wird ein Anstieg im Jahr 2018 erwartet. Schülertransporte mit ca. 2,1 Prozent sind eher vernachlässigbar. Für keine Kundengruppe konnten signifikanten Unterschiede hinsichtlich Auftrags- und Umsatzanteil festgestellt werden.

Die folgende Abbildung zeigt die durchschnittliche Altersstruktur der Kundschaft der Taxiunternehmer in der Landeshauptstadt Schwerin.

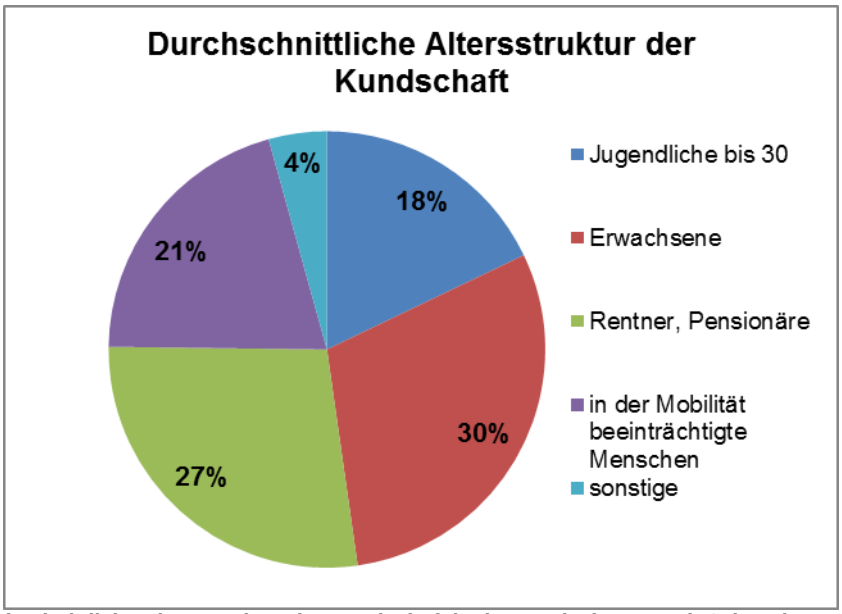


Abbildung 18 Durchschnittliche Altersstruktur der Kundschaft in der Landeshauptstadt Schwerin

Es zeigt sich eine ausgewogene Verteilung zwischen Erwachsenen und älteren Kunden mit jeweils 30 bzw. 27 Prozent. In der Mobilität beeinträchtigte Menschen und Jugendliche bis 30 Jahren (die typische ‚Disko-Klientel') bilden mit 21 bzw. 18 Prozent die dritt- bzw. viertgrößte Kundengruppe der Schweriner Taxifahrer.

Im Land Mecklenburg-Vorpommern wird in sinnvoller Weise das 50:50-Ticket angeboten. Es ermöglicht insbesondere Jugendlichen die verbilligte Heimfahrt nach Diskobesuchen und mindert Unfallrisiken im Straßenverkehr. Im Jahr partizipiert das Gesamtgewerbe im Land im Umfang von ca. 150.000 Euro. Bezogen auf das Taxigewerbe der Stadt Schwerin insgesamt, ist dies vernachlässigbar.

Anzeichen für eine Bedrohung des Gewerbes hinsichtlich der Kundenstruktur bestehen oder entstehen hierdurch nicht.

7.15 Zusammenfassende Bewertung der Nachfrage

Die Aufträge je Genehmigung steigen nach Angaben der Unternehmer pro Jahr um ca. 1,3 Prozent, verbleiben allerdings auf einem völlig unzureichenden Niveau.
Nach Angaben der Taxizentrale ist ein Rückgang zu verzeichnen.

Die Nachfragestruktur selbst ist unauffällig. Krankentransporte und Beförderungen im Pflichtfahrbereich spielen eine bestimmende Rolle, wobei die Bedeutung von Krankentransporten kontinuierlich steigt.

Ein negativer Einfluss des ÖPNV auf das Schweriner Taxigewerbe wird nicht festgestellt.

Der Tourismus wirkt stabilisierend, er ist in den letzten Jahren moderat, aber kontinuierlich gewachsen.

Aktuell spielen Anrufsammeltaxis für das Schweriner Gewerbe keine Rolle. Pläne des ÖPNV-Betreibers nennen die Möglichkeit einer zukünftig engeren Kooperation.

Die Auftragsstruktur der Schweriner Taxiunternehmer ist sehr vielgliedrig. Insgesamt kann von vier fast gleichwertigen Auftragsgruppen ausgegangen werden, was auf eine robuste Struktur schließen lässt.

Insgesamt entwickelt sich die Nachfrage nach Taxidienstleistungen in der Landeshauptstadt Schwerin stabil.
Die Anzahl der Aufträge pro Genehmigung ist aber unzureichend.
Der bestehende Anstieg ist nicht ausreichend.
Der Gutachter sieht Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes.

8. Beurteilung von Taxidichte, Bevölkerungsentwicklung, Kaufkraft und Pkw-Bestand

8.1 Taxidichte und Taxi-/Mietwagendichte

Anhand der vorgelegten Unterlagen wird im Untersuchungszeitraum von folgenden Genehmigungszahlen und Einwohnern ausgegangen, die nachfolgend dargestellte Taxidichte bzw. Taxi- und Mietwagendichte ergeben:

	Taxis 2015	**Mietwagen 2015**	**Einwohner 2015**	**Einwohner je Taxi**	**Einwohner je Taxi- und Mietwagen**
Stadt Schwerin	105	26	96.800	922	739

Tabelle 2 Einwohner je Taxi und Einwohner je Taxi und Mietwagen in der Landeshauptstadt Schwerin

Je mehr Einwohner als potenzielle Kunden auf ein Fahrzeug kommen, desto günstiger kann die anzunehmende Einnahmensituation erwartet werden. Grundsätzlich gilt, dass in Regionen mit vielen Einwohnern je Taxi auch die betriebswirtschaftliche Situation des Taxigewerbes tendenziell besser sein kann als in vergleichbaren Regionen mit weniger Einwohnern je Fahrzeug. In fast allen bisherigen Gutachten ließ sich aber kein stringenter signifikanter Zusammenhang zwischen der Taxidichte und der betriebswirtschaftlichen Situation herleiten. Die Taxidichte allein ist nur ein Indiz für die Bedrohung des Gewerbes. Neben der Taxidichte muss gleichzeitig die Taxi-/Mietwagendichte betrachtet werden, da Taxi- und Mietwagengewerbe im Wettbewerb zueinander stehen. Die Erfahrungen des Gutachters sind, dass unterhalb von 1.000 Einwohnern je Taxi bzw. je Taxi und Mietwagen von einer Bedrohung ausgegangen werden muss. Die Landeshauptstadt Schwerin liegt mit 922 Einwohnern je Taxi bzw. 739 Einwohnern je Taxi und Mietwagen deutlich unter dieser Schwelle.

Zur Bewertung der bestehenden Taxidichte und Taxi-Mietwagendichte wurden durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde mit der Stadt Schwerin vergleichbare Städte angegeben, sowie deren Taxi- und Mietwagendichte ermittelt. Das Ergebnis ist in Tabelle 3 wiedergegeben.
Wird die Taxidichte als Kriterium herangezogen, so bildet die Stadt Schwerin das Schlusslicht der Referenzgruppe und liegt auch deutlich unter dem Landesdurchschnitt von Mecklenburg-Vorpommern. Es zeigt sich eine starke Spreizung hinsichtlich der Einwohner je Taxi von 3.933 in Pforzheim zu 922 in Schwerin. Hinsichtlich der Taxidichte ist die Landeshauptstadt Schwerin vergleichbar mit der Stadt Cottbus.

Neben der Taxidichte muss immer auch die Taxi- plus Mietwagendichte im Konsens mit der Taxidichte betrachtet werden, da beide Verkehrsformen den gleichen Markt bedienen. Auch hier gibt es eine große Schwankungsbreite. Die Spreizung in der Referenzgruppe reicht von einer Taxi- und Mietwagendichte von 1.730 in Salzgitter zu 505 in Cottbus. Die Landeshauptstadt Schwerin liegt mit 739 Einwohnern je Taxi und Mietwagen im unteren Drittel der Referenzgruppe und unter dem Landesdurchschnitt von Mecklenburg-Vorpommern (988). Hinsichtlich der Taxi- und Mietwagendichte mit der Landeshauptstadt Schwerin vergleichbare Städte sind Celle, Heilbronn und Koblenz.

	Einwohner	Taxis	Mietwagen	Einwohner je Taxi	Einwohner je Taxi und Mietwagen
Pforzheim	118.000	30	94	3.933	952
Salzgitter	105.539	31	30	3.404	1.730
Koblenz	110.002	61	87	1.803	743
Hildesheim	103.191	60	72	1.720	782
Ulm	118.700	72	42	1.649	1.041
Delmenhorst	81.209	50	21	1.624	1.144
Wilhelmshaven	78.803	60	20	1.313	985
Heilbronn	120.663	101	59	1.195	754
Lüneburg	75.663	67	49	1.129	652
Brandenburg a.d.H.	71.116	65	45	1.094	647
Celle	69.748	64	27	1.090	766
Frankfurt/Oder	58.237	54	60	1.078	511
Lübeck[38]	220.211	212	25	1.039	929
Cottbus	99.448	100	97	994	505
Schwerin	96.800	105	26	922	739

Tabelle 3 Taxidichte und Taxi-Mietwagendichte in Einwohner je Kfz im Vergleich zu anderen Landkreisen aus der Bundesrepublik Deutschland[39]

(Anmerkung: Nicht in jedem Fall konnten die Aussagen der Städte sicher zugeordnet werden.)

Aus der Taxidichte im Vergleich zu anderen Städten, insbesondere aber aus der Taxi- und Mietwagendichte, lassen sich starke Anzeichen für eine bestehende und zukünftige Bedrohung des Gewerbes ableiten.

8.2 Bevölkerungsentwicklung

Mit einem durchschnittlichen Wachstum von ca. 0,4 Prozent pro Jahr zeigt die Bevölkerungsentwicklung zwischen 2011 und 2015 wieder einen leicht positiven Trend. Im Mittel stieg die Bevölkerung um 387,4 Personen pro Jahr.

[38] Telefonische Anfrage in der zuständigen Behörde am 20.03.2017
[39] Aussagen durch die zuständigen Ämtern zwischen 2013 und 2016 für andere Gutachten der Firma TOKOM Partner Rostock GmbH

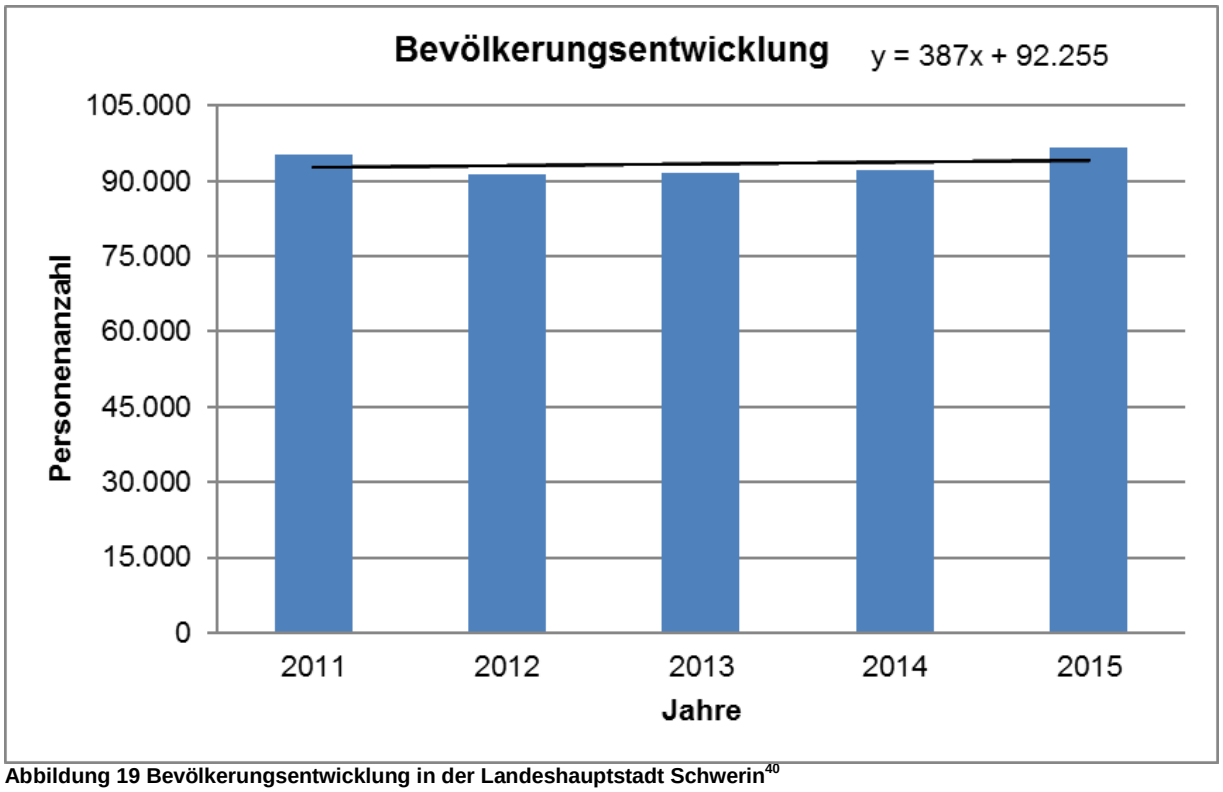


Abbildung 19 Bevölkerungsentwicklung in der Landeshauptstadt Schwerin[40]

Nachfolgende Abbildung zeigt die Prognose der Bevölkerung in der Landeshauptstadt Schwerin bis 2030:

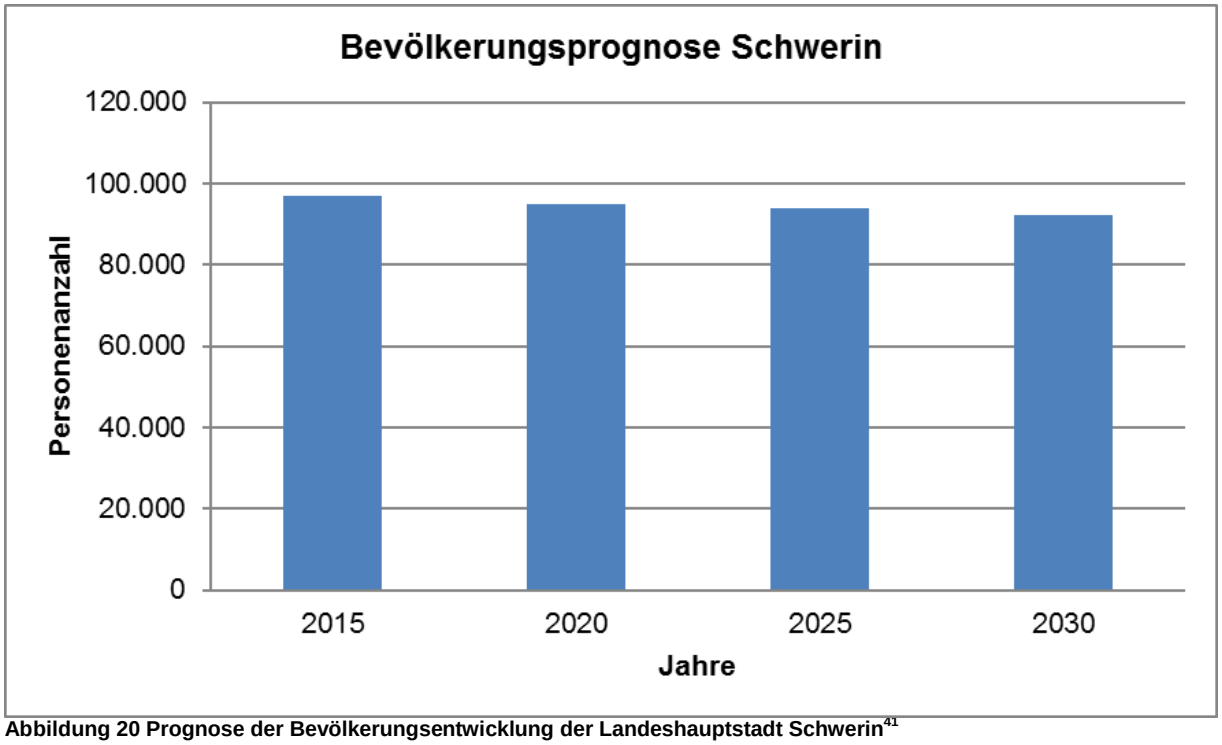


Abbildung 20 Prognose der Bevölkerungsentwicklung der Landeshauptstadt Schwerin[41]

[40] http://www.laiv-mv.de/Statistik/Zahlen-und-Fakten/Gesellschaft-&-Staat/Bev%C3%B6lkerung (28.02.2017)

Laut Prognose schrumpft die Bevölkerung bis zum Jahr 2030 auf ca. 92.341 Personen. Diese Prognose basiert allerdings auf dem Jahr 2010 und prognostizierte für 2015 94.163 Einwohner in der Landeshauptstadt Schwerin. Hier dargestellt ist der reale Wert aus dem Jahr 2015 mit 96.800 Einwohnern. Auch basierend auf diesem Wert ergibt sich zwischen 2015 und 2030 ein Rückgang der Bevölkerung um absolut 4,61 Prozent.

Unter den Annahmen, dass die Bevölkerungsentwicklung der Prognose entspricht und dass die Zahl der Taxigenehmigungen gleich bleibt, würde sich die Taxidichte weiter zuungunsten der Taxiunternehmer verschlechtern.

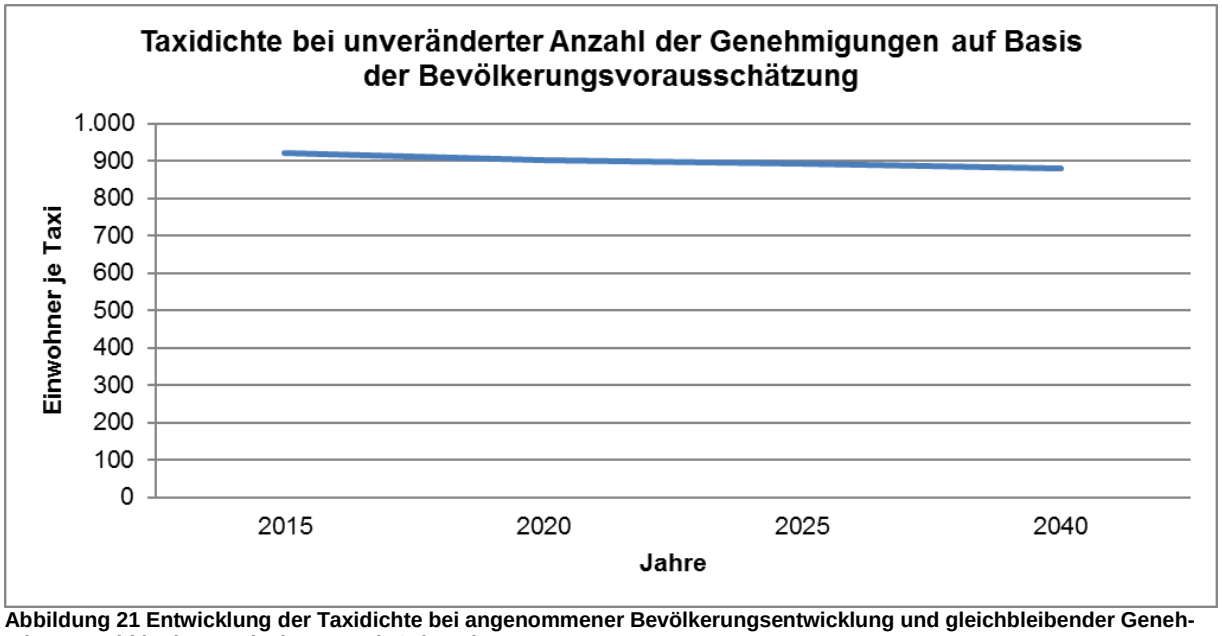


Abbildung 21 Entwicklung der Taxidichte bei angenommener Bevölkerungsentwicklung und gleichbleibender Genehmigungszahl in der Landeshauptstadt Schwerin

Der Bevölkerungsprognose folgend, wird die Zahl der Einwohner je Taxi von 922 im Jahr 2015 auf 879 im Jahr 2030 zurückgehen, sofern die Anzahl der Genehmigungen konstant bleibt. Nimmt die Bevölkerung weiter ab, wird sich dieser Effekt verstärken. Tendenziell stehen daher theoretisch immer weniger Personen je Taxi zur Verfügung.

Der Gutachter sieht zukünftig leichte Anzeichen einer Bedrohung des Gewerbes durch die Bevölkerungsentwicklung.

8.3 Kaufkraft

Die hier dargestellte Kaufkraft beschreibt das verfügbare Einkommen von Personen (Nettoeinkommen ohne Steuern und Sozialversicherungsbeiträge, inklusive empfangener Transferleistungen).[42] Die verfügbare Kaufkraft trifft damit eine Aussage über das vorhandene Ausgabenpotenzial der Bevölkerung, unter anderem auch für Taxibeförderungen.
Grundsätzlich darf angenommen werden, dass sich eine hohe Kaufkraft auch günstig auf das Taxigewerbe auswirken kann. Allerdings kann dieses Kriterium nicht für sich allein betrachtet werden, da das Einkaufsverhalten der Bewohner in ihrer Region, das Angebot an

[41] www.laiv-mv.de/static/LAIV/Statistisches%20Amt/Dateien/Publikationen/A%20I%20Bev%C3%B6lkerungsstand/A1831/A1831%202012%2001.pdf (28.02.2017)
[42] Michael Bauer Research GmbH, http://www.mb-research.de/marktdaten-deutschland/kaufkraft.html (28.02.2017)

Einzelhandelsgeschäften, das Angebot an den liniengebundenen ÖPNV und andere Kriterien (z.B. Mobilitätsgrad, Altersstruktur, Nähe zu Einkaufs- und Versorgungszentren) auf die Verwendung der verfügbaren Kaufkraft einen Einfluss haben.

Der Kaufkraftindex für die Bundesrepublik Deutschland beträgt 100 Prozent. Der Kaufkraftindex einer Gemeinde sagt aus, wie viel Prozent sie im Vergleich zur Kaufkraft Deutschlands aufweist.

2015	Kaufkraft je Einwohner in €/Jahr	Kaufkraftindex je Einwohner
Deutschland	21.865 €	100,0
Mecklenburg-Vorpommern	18.410 €	84,2
Landeshauptstadt Schwerin	19.664 €	89,5

Tabelle 4 Kaufkraft[43]

Der Kaufkraftindex in der Landeshauptstadt Schwerin liegt mit 89,5 Prozent weit unter dem bundesdeutschen Durchschnitt, aber deutlich über dem Landesdurchschnitt von Mecklenburg-Vorpommern.

Nachfolgende Abbildung zeigt die Entwicklung der Kaufkraft je Einwohner zwischen 2011 und 2015:

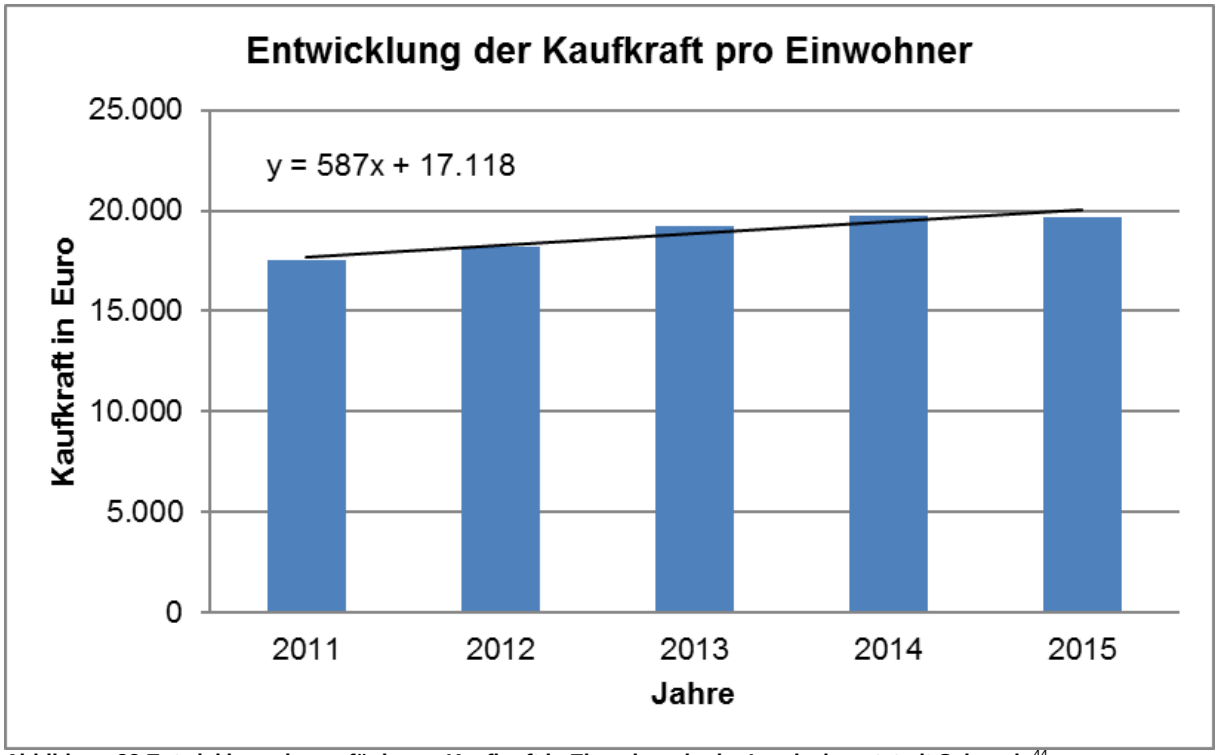


Abbildung 22 Entwicklung der verfügbaren Kaufkraft je Einwohner in der Landeshauptstadt Schwerin[44]

Die Kaufkraft je Einwohner stieg seit 2011 jährlich um durchschnittlich 587 Euro bzw. um 3,43 Prozent.

[43] Michael Bauer Research GmbH, http://www.mb-research.de/marktdaten-deutschland/kaufkraft.html (28.02.2017)
[44] Michael Bauer Research GmbH, http://www.mb-research.de/marktdaten-deutschland/kaufkraft.html (28.02.2017)

Die Kaufkraft der Einwohner der Landeshauptstadt Schwerin hat sich im Vergleich zum Bundesdurchschnitt über den betrachteten Zeitraum ebenfalls leicht verbessert, von einem Kaufkraftindex von 88,5 Prozent im Jahr 2011 zu einem Wert von 89,5 Prozent im Jahr 2015.

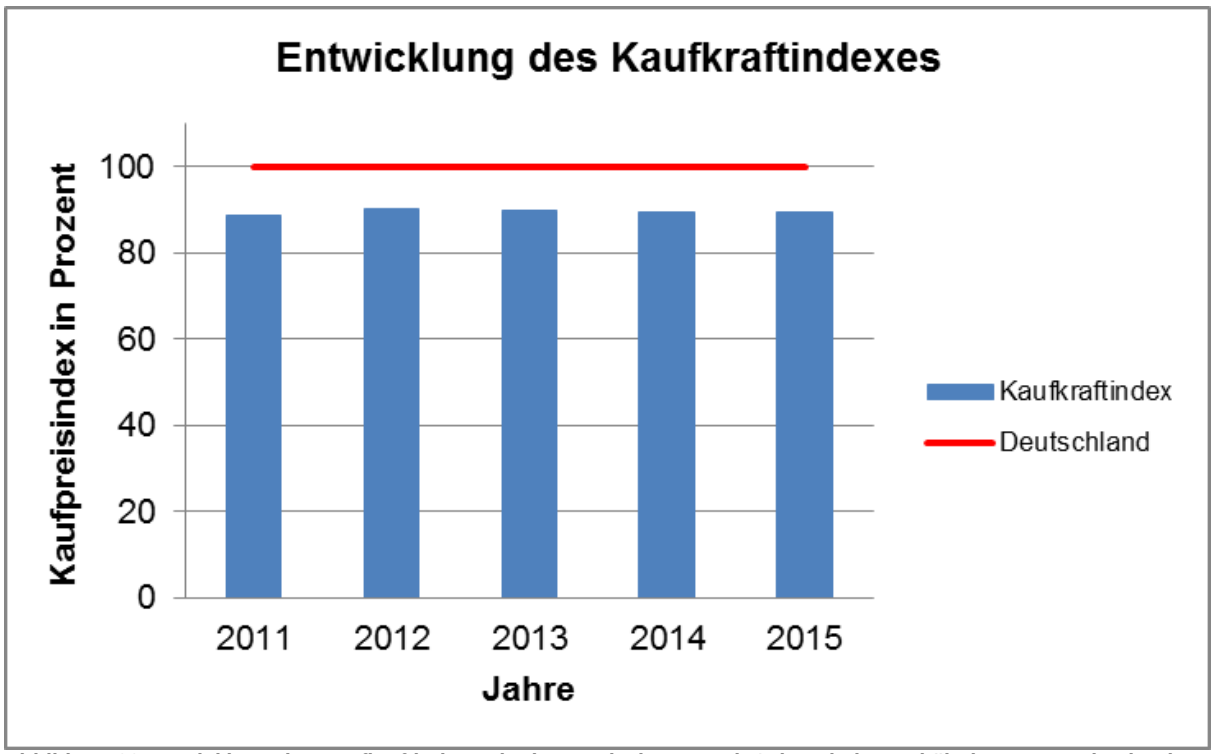


Abbildung 23 Entwicklung des Kaufkraftindexes in der Landeshauptstadt Schwerin im Verhältnis zum Bundesdurchschnitt[45]

Nach den Erfahrungen des Gutachters gibt es keinen zwingenden Zusammenhang zwischen dem vermuteten Einkommen des Fahrgastes und der Nutzung von Taxis.

Deutschlandweit beklagen die Taxiverbände die sinkende Bereitschaft der Bevölkerung zu Taxifahrten: In der Bevölkerung herrscht eine Grundmeinung, dass man nur dann Taxi fährt, wenn man nicht anders kann. Diese Darstellungen können daher nur Indizien sein.

Aus der Kaufkraft und der Kaufkraftentwicklung leitet der Gutachter keine Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes ab.

8.4 Ausstattung mit Pkw

Pkw-Dichte

Die beiden nachfolgenden Grafiken zeigen die Pkw-Dichte in der Landeshauptstadt Schwerin verglichen mit Städten mit ähnlicher Bevölkerungszahl und -dichte.
Die Pkw-Dichte je 1.000 Einwohner liegt mit gegenwärtig 459 Pkw weit unterhalb des Landesdurchschnitts von 539 Pkw je 1.000 Einwohner. Im Vergleich zur Referenzgruppe aus vergleichbaren kreisfreien Städten liegt die Landeshauptstadt Schwerin leicht unter dem Durchschnitt von 461,9 Pkw je 1.000 Einwohner.

[45] Michael Bauer Research GmbH, http://www.mb-research.de/marktdaten-deutschland/kaufkraft.html (28.02.2017)

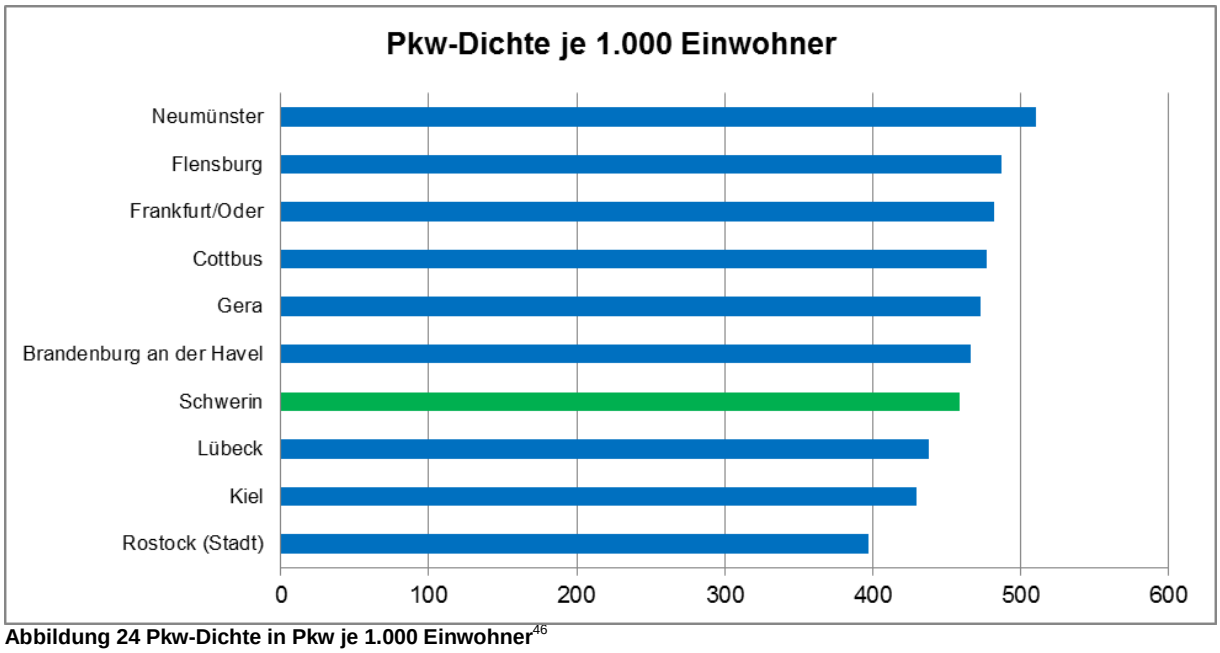


Abbildung 24 Pkw-Dichte in Pkw je 1.000 Einwohner[46]

Die nachstehende Abbildung zeigt die Entwicklung der Pkw-Dichte in der Stadt Schwerin. Hier ist eine klare Tendenz im Zeitraum 2011 bis 2015 hin zu weniger Personen pro Pkw erkennbar. Dies bedeutet, dass mehr Einwohner der Landeshauptstadt Schwerin Zugriff auf einen Pkw haben.

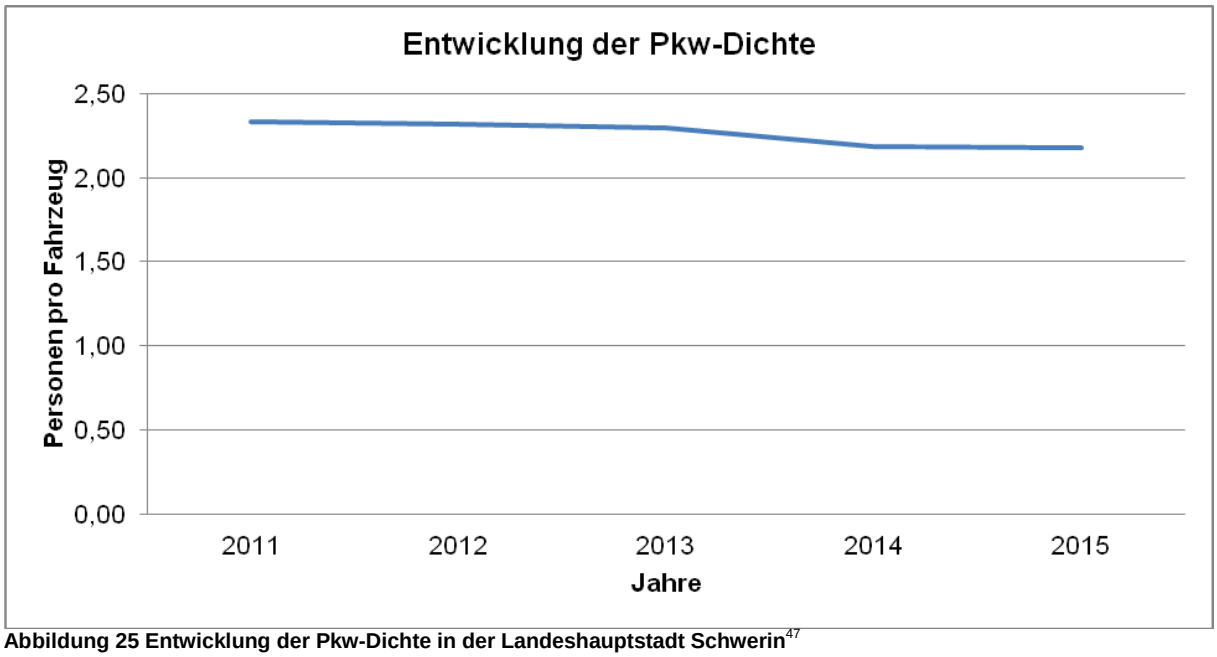


Abbildung 25 Entwicklung der Pkw-Dichte in der Landeshauptstadt Schwerin[47]

Aus der Pkw-Dichte werden gegenwärtig und zukünftig keine Anzeichen einer Bedrohung des Gewerbes abgeleitet.

[46] Kraftfahrt-Bundesamt
http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/FahrzeugklassenAufbauarten/fahrzeugklassen_node.html (28.02.2017)
[47] Kraftfahrt-Bundesamt
http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/FahrzeugklassenAufbauarten/fahrzeugklassen_node.html (28.02.2017)

9. Beurteilung der Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit

9.1 Entwicklung von Umsätzen, Kosten und Gewinnen

Nachfolgende Abbildungen zeigen die wirtschaftliche Situation im Gewerbe auf Grundlage der ausgewerteten betriebswirtschaftlichen Unterlagen der Taxiunternehmen. Dargestellt wird die ermittelte Entwicklung der gesamten Umsätze, Kosten und Gewinne.

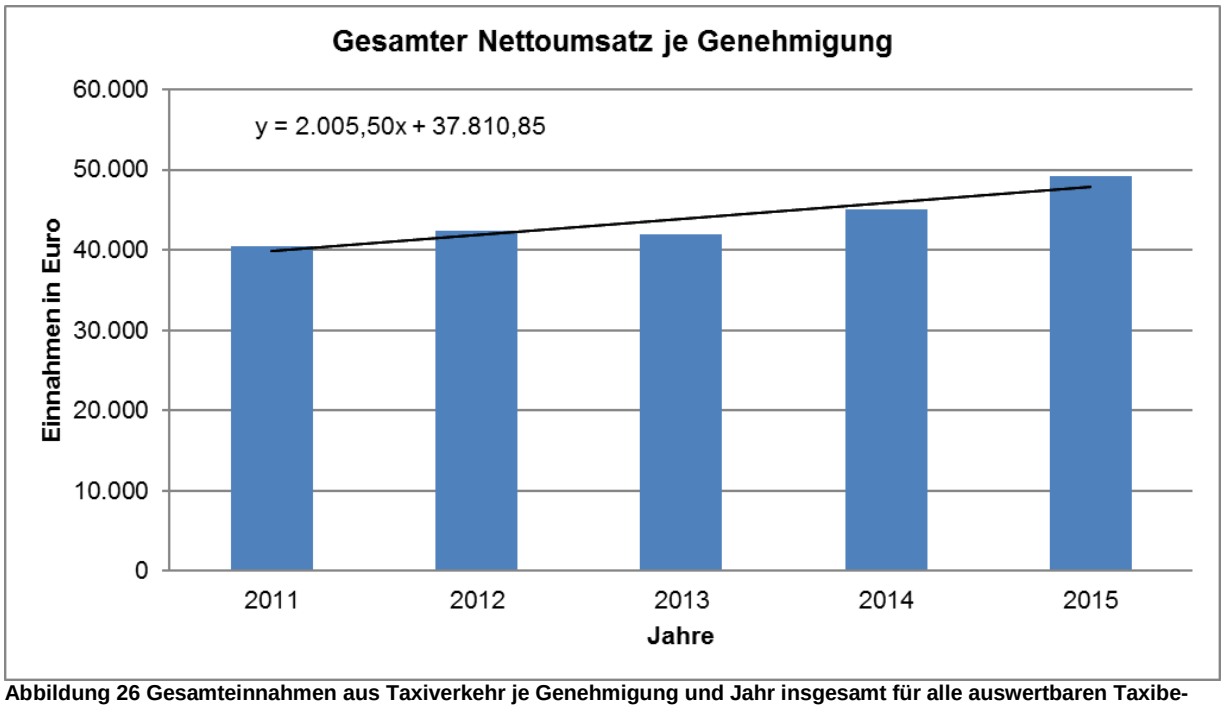


Abbildung 26 Gesamteinnahmen aus Taxiverkehr je Genehmigung und Jahr insgesamt für alle auswertbaren Taxibetriebe in der Landeshauptstadt Schwerin

Die Entwicklung zeigt, dass ein Taxi (einschließlich ein gegebenenfalls im Taxiunternehmen vorhandener Mietwagen) im Erhebungszeitraum zwischen 40.550 und 49.200 Euro im Jahr erwirtschaftet. Das entspricht einem deutlichen Anstieg von ca. 5,31 Prozent pro Jahr zwischen 2010 und 2015. Im Durchschnitt liegt der Zuwachs bei 2.006 Euro im Jahr. Betrachtet man die Entwicklung zwischen den Jahren 2010 und 2014, das heißt vor der Anpassung des Tarifs aufgrund der Einführung des Mindestlohns, so ergibt sich ein jährliches Umsatzplus von 3,36 Prozent.

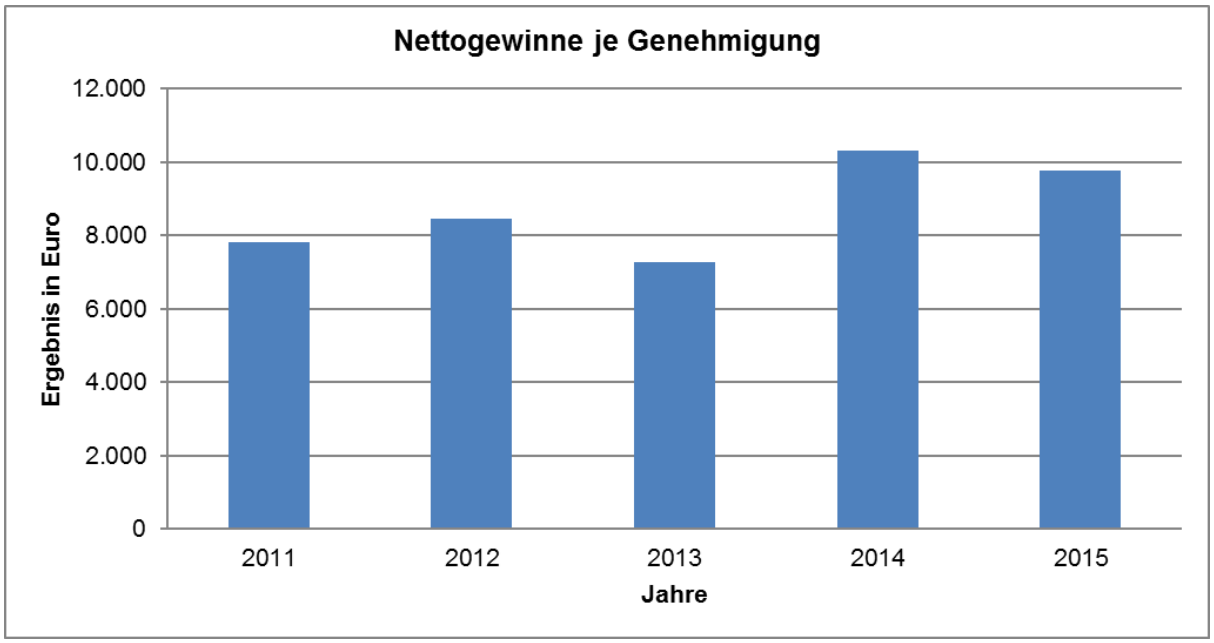


Abbildung 27 Nettogewinne bzw. -überschüsse aus Personenbeförderung je Genehmigung aller untersuchten Taxibetriebe in der Landeshauptstadt Schwerin

Die Gewinne pro Taxi betragen im Erhebungszeitraum lediglich 7.300 bis 10.300 Euro. Die Entwicklung ist aber mit einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 8,12 Prozent grundsätzlich positiv.
Die Gewinne im Taxigewerbe werden aber in ihrer absoluten Höhe als völlig unzureichend bewertet.

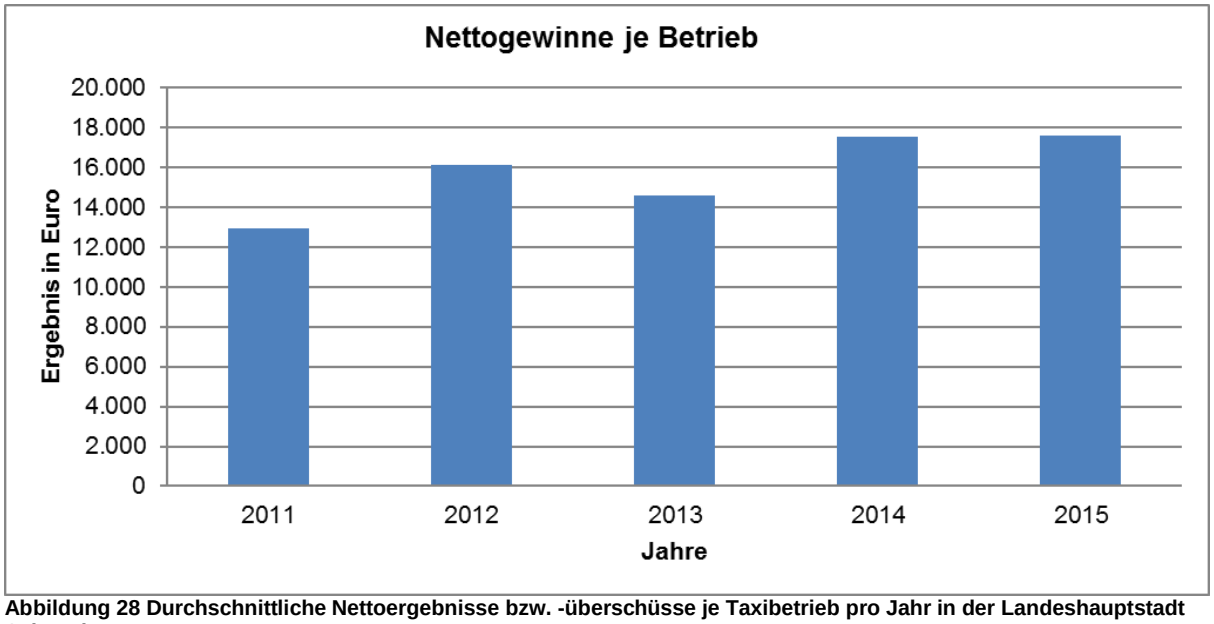


Abbildung 28 Durchschnittliche Nettoergebnisse bzw. -überschüsse je Taxibetrieb pro Jahr in der Landeshauptstadt Schwerin

Die Entwicklung der Gewinne/Überschüsse je Betrieb ähnelt dem Verlauf der Gewinne/Überschüsse je Genehmigung.
Die Gewinne je Betrieb betragen durchschnittlich zwischen 12.950 und 17.550 Euro pro Jahr. Auch die Gewinne auf Betriebsebene stiegen im Zeitraum 2011 bis 2015 mit jährlich durchschnittlich 8,47 Prozent kräftig an.

Sowohl 2014 als auch 2015 konnte ein höheres Gewinnniveau als im Zeitraum 2011 bis 2013 realisiert werden.

Dieser Gewinn (auf Betriebsebene ca. 17.550 Euro pro Jahr) ist allerdings nach wie vor sehr unzureichend.

Abbildung 29 zeigt die durchschnittliche Unternehmensgröße des Taxigewerbes in der Landeshauptstadt Schwerin. 70 Prozent aller Unternehmen besitzen nur eine, neun Prozent zwei und weitere neun Prozent der Unternehmen drei Taxigenehmigungen. Zwölf Prozent aller Schweriner Taxiunternehmer betreiben mehr als drei Taxis (maximal zwölf). Damit ergibt sich eine durchschnittliche Betriebsgröße von 2,33 Taxis pro Unternehmen.

Von den Taxiunternehmern werden zusätzlich zu den Taxis 14 Mietwagen eingesetzt. Verteilt man diese Mietwagen auf die Taxiunternehmen, so ergibt sich eine rechnerische Größe von 0,3 Mietwagen pro Taxiunternehmen. Bei rechnerisch durchschnittlich 2,33 Taxis pro Taxiunternehmen spielen die von Taxiunternehmern betriebenen Mietwagen daher nur eine vernachlässigbare Rolle.

Aufgrund der geringen durchschnittlichen Betriebsgröße können die Gewinne je Genehmigung nicht auf Betriebsebene akkumulieren, weshalb sowohl die Gewinne je Genehmigung als auch die Gewinne je Betrieb unzureichend sind.

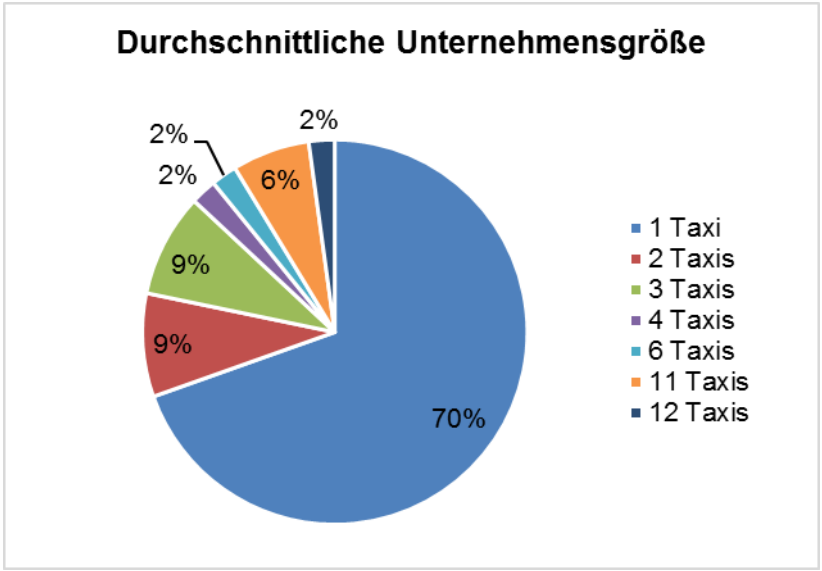


Abbildung 29 Durchschnittliche Unternehmensgröße im Taxigewerbe in der Landeshauptstadt Schwerin - Stand Juli 2016

Der Gewinnzuwachs im Untersuchungszeitraum betrug:

- bei Gewinnen je Genehmigung durchschnittlich 8,12 Prozent,
- bei Gewinnen je Betrieb durchschnittlich 8,47 Prozent.

Unter der Annahme, dass die Gewinne weiter mit über acht Prozent jährlich wachsen, würde das Schweriner Taxigewerbe weitere zwölf bis dreizehn Jahre benötigen, um einen vom Gutachter als angemessen bewerteten Gewinn pro Betrieb zu erzielen.

Von diesen Gewinnen müssen die Unternehmer, sofern nicht Freibeträge wirken, Einkommen- und Gewerbesteuer abführen, Rücklagen für das Gewerbe bilden, unternehme-

rische Risiken tragen, ihren privaten Lebensunterhalt, ihre laufende Sozialversicherung und die Altersvorsorge abdecken.
Der Gewinn entspricht Arbeitgeberlohnkosten für die eigene Fahrtätigkeit sowie für den Unternehmerlohn. Die Unternehmer selbst erzielen damit Einkünfte im Niedriglohnsektor.

Betrachtet werden nachfolgend die Einnahmen- und Kostenentwicklung:

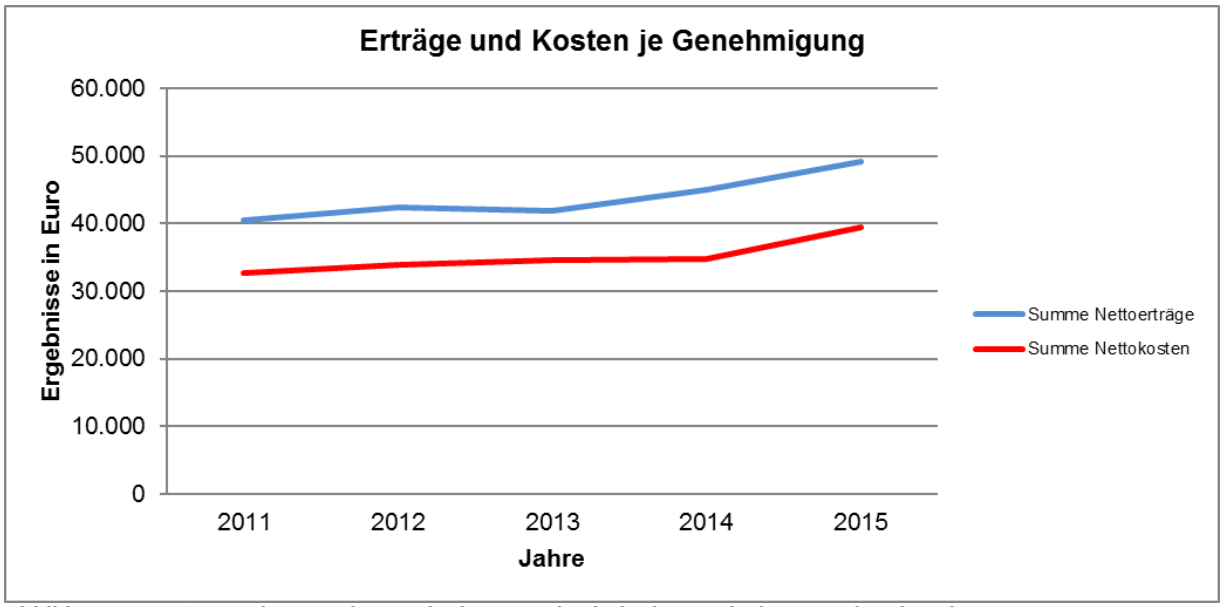


Abbildung 30 Erträge und Kosten je Genehmigung und Jahr in der Landeshauptstadt Schwerin

Die Einnahmen stiegen im Untersuchungszeitraum durchschnittlich jährlich:
- je Genehmigung um 5,31 Prozent,
- je Betrieb jährlich um 5,76 Prozent.

Die Kosten stiegen im Untersuchungszeitraum durchschnittlich jährlich:
- je Genehmigung um 4,66 Prozent,
- je Betrieb jährlich um 5,15 Prozent.

Aus dem engen gemeinsamen Kurvenverlauf von Einnahmen/Umsätzen/Erträgen (blau) und Ausgaben/Kosten (rot) ist die typische Situation von Unternehmen mit sehr geringen Reserven erkennbar. Es besteht ein permanenter Kostenstau. Weiterhin ist das überproportionale Wachstum der Kosten im Vergleich zu den Erträgen äußerst bedenklich.

In einkommensschwachen Jahren müssen überproportional Kosten gespart werden. Das ist im Taxigewerbe sehr schwierig, da ca. 71 Prozent der Gesamtkosten leistungsunabhängige Kosten, sogenannte Fixkosten, sind (siehe Abbildung 31).

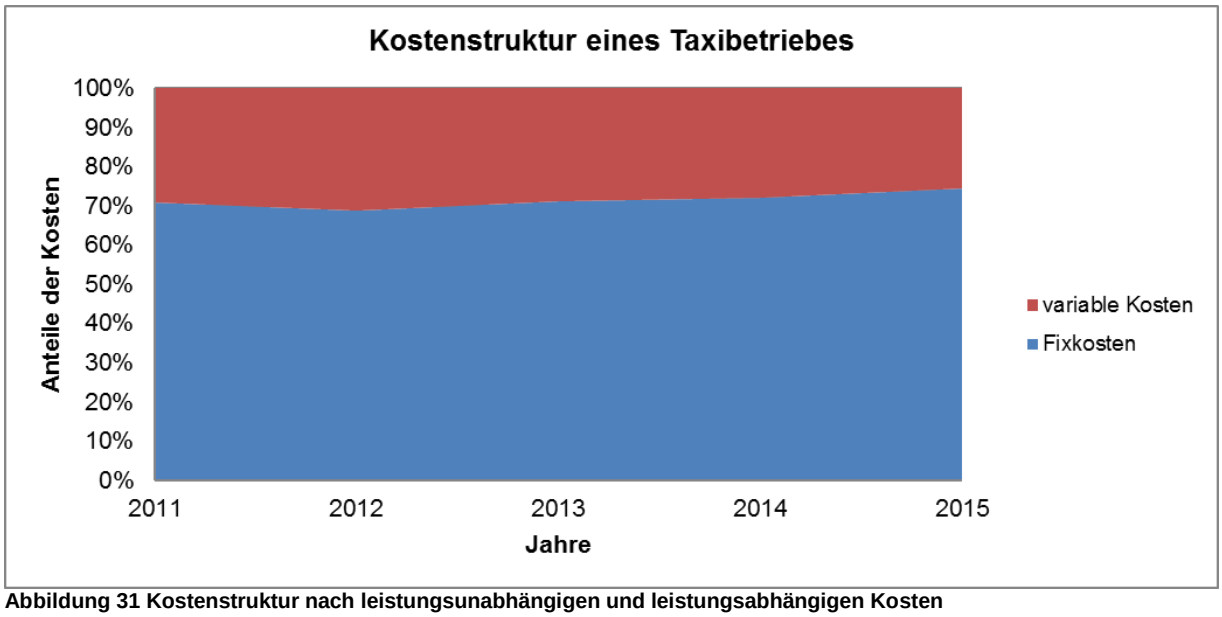


Abbildung 31 Kostenstruktur nach leistungsunabhängigen und leistungsabhängigen Kosten

Sowohl die Gewinne als auch die Umsätze des Taxigewerbes in Schwerin steigen. Aufgrund des sehr engen Verlaufs von Umsätzen und Kosten und der verhältnismäßig kleinen Betriebsgröße können die Schweriner Taxiunternehmer allerdings nur völlig unzureichende Gewinne erzielen.
Hieraus leitet der Gutachter starke Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes ab.

9.2 Kostenentwicklung

Es muss berücksichtigt werden, dass es in den zurückliegenden Jahren zu starken Kostensteigerungen kam, so zum Beispiel bei:

1. Personalkosten (Mindestlohn),
2. Reparaturleistungen und Ersatzteilen,
3. Versicherungen und
4. allgemeinen Verwaltungskosten.

Aus den Jahresabschlüssen der Unternehmen in der Landeshauptstadt Schwerin sind Kostensteigerungen je Genehmigung von 2011 bis 2015 in Höhe von durchschnittlich 4,66 Prozent jährlich ermittelt worden.

Der enge Verlauf der Umsatz- und Kostenentwicklung (vergleiche Abbildung 31) spricht für einen permanenten Kostenstau. Viele Unternehmer versuchen Kostensteigerungen besonders dadurch zu begegnen, indem notwendige Reparaturen und andere Leistungen verschoben werden und mehr als sonst in Eigenleistung erledigt wird.
Hier sieht der Gutachter ernste Anzeichen für eine Bedrohung des Gewerbes.

Die Kostensteigerung je Genehmigung von jährlich 4,66 Prozent liegt nur knapp unter der Steigerung der Gesamteinnahmen mit 5,31 Prozent.

Aus der Kostensteigerung in Verbindung mit der Einnahmensituation in der Vergangenheit wird eine bestehende und künftige Bedrohung abgeleitet. Zum Mindestlohn vergleiche folgendes Kapitel.

9.3 Lohnkosten und Mindestlohn

Ein derartiger Kostenstau führt auch dazu, dass das Gewerbe insbesondere bei den Lohnkosten nicht dem Markttrend folgen kann und das Lohnniveau im Taxi- und Mietwagengewerbe zu den schlechtesten in der deutschen Wirtschaft zählt. Dies führt nach marktwirtschaftlichen Mechanismen dazu, dass sich die Motivation des Fahrpersonals erheblich verschlechtern kann. Das kann im Service, in der Höflichkeit, in der Kommunikationsfähigkeit und in den fahrerischen Qualitäten (Unfallgeschehen) zum Ausdruck kommen (vergleiche Abschnitt 12.3, Anmerkungen der Unternehmer). Dies entspricht auch den Erfahrungen des Gutachters.

Die Unternehmer selbst haben für 2014 die Durchschnittslöhne ihrer Mitarbeiter mit 4,78 bis 9,00 Euro/Stunde, im Durchschnitt mit 6,54 Euro/Stunde, angegeben.

Das heißt, für das Jahr 2015 waren Lohnsteigerungen um durchschnittlich 30,0 Prozent erforderlich. Im Erhebungsbogen berichten die Unternehmer im Jahr 2015 von einem durchschnittlichen Stundenlohn von 8,69 Euro (die Spanne liegt jetzt zwischen 8,50 und 10,00 Euro/Stunde).

Aus der Auswertung der Jahresabschlüsse der Unternehmer lässt sich eine Steigerung der Personalkosten von 2014 auf 2015 um 46,3 Prozent ableiten.

Oft erhielten Taxifahrer in der Vergangenheit steuerfreie und sozialversicherungsfreie Zuschläge (z.B. Sonntags-, Feiertags- oder Nachtzuschläge, Reisekosten), die jetzt zur Erreichung des Mindestlohns in Lohn umgewandelt werden und demzufolge auch lohnsteuerpflichtig und sozialversicherungspflichtig werden. Das bedeutet, dass der Fahrer gegebenenfalls netto jetzt weniger erhält als vorher. Um den Nettoverlust beim Fahrer aufzufangen, muss der Unternehmer weitere zusätzliche Lohnkosten einplanen.

Wie das Gewerbe den gesetzlichen Mindestlohn 2017 auffangen wird, bleibt abzuwarten. Entweder erfolgt dies über steigende Tarife oder über die Einschränkung des Bereithaltens oder über steigende weitere Selbstausbeutung der Unternehmer. Skeptiker von Tariferhöhungen befürchten einen Rückgang der Beförderungsanzahl. In telefonisch und in den Erhebungsbogen durchgeführten Befragungen bei den Unternehmern aus der Landeshauptstadt Schwerin zum aktuell gültigen Tarif (eingeführt November 2014) und in anderen eigenen Gutachten untersuchten Fällen, haben Tariferhöhungen nur zu einem moderaten Rückgang der nachgefragten Anzahl an Aufträgen geführt. Die Unternehmer aus Schwerin wurden im Erhebungsbogen befragt, wie sich ihre Auftragsanzahl sowie der Umsatz nach der letzten Tariferhöhung (November 2014) entwickelt haben. Die Unternehmer gaben an, dass sich die Auftragsanzahl durch die Tariferhöhung im Januar 2015 um durchschnittlich 2,9 Prozent verringert hat. Gleichzeitig sind die Umsätze aber – trotz des Auftragsrückgangs – um 1,4 Prozent gestiegen.

Der Deutsche Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) berichtet in seinem aktuellen Geschäftsbericht von einem starken Rückgang des Taxiangebots, insbesondere in nachfrageschwachen Zeiten, um die Auswirkungen des Mindestlohns aufzufangen.[48] Dieses Verhalten des Gewerbes kann auch für die Landeshauptstadt Schwerin beobachtet werden und wird im Abschnitt 9.5 näher erläutert.

[48] Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) Geschäftsbericht 2015/2016. S. 18

Die Einführung des gesetzlichen Mindestlohns hat und wird zu einer wirtschaftlichen Belastung und damit zu leichten Anzeichen der Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes führen.

9.4 Struktur der Gewinne bzw. Überschüsse in der Landeshauptstadt Schwerin insgesamt

Zur Entwicklung der Gewinne je Genehmigung bzw. je Betrieb vergleiche die Abbildung 27 und Abbildung 28 im Kapitel 9.1.
Nachfolgend eine Betrachtung der Struktur der Gewinnhöhe je Betrieb:

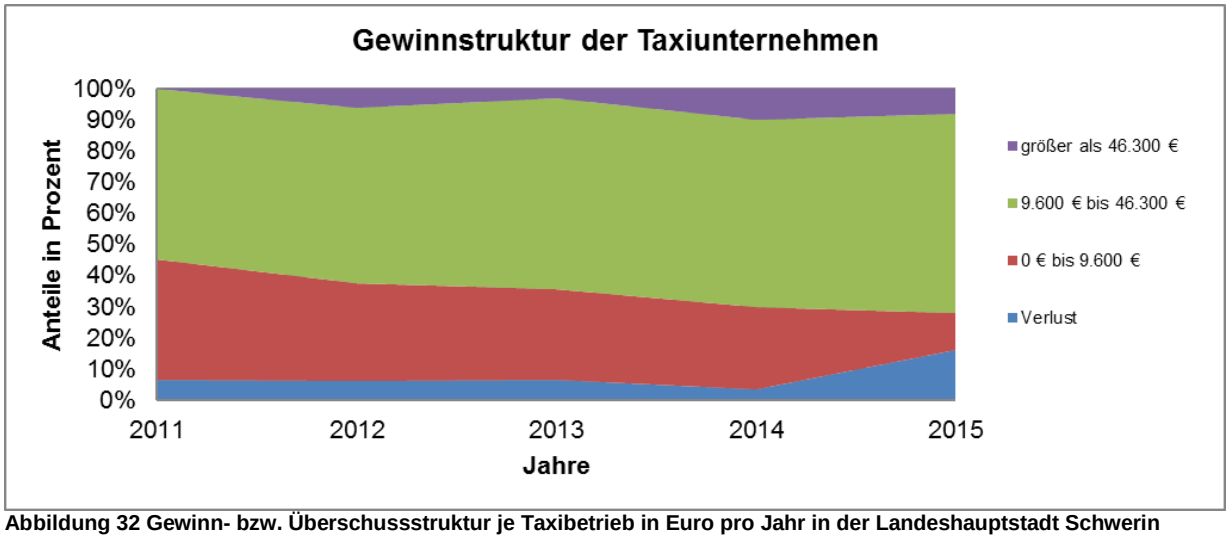


Abbildung 32 Gewinn- bzw. Überschussstruktur je Taxibetrieb in Euro pro Jahr in der Landeshauptstadt Schwerin

Für diese Grafik wurden Verluste, Gewinne bis zu 9.600 Euro (der vom Gutachter angenommene Unternehmerlohn für die Altersvorsorge, das unternehmerische Risiko, Rückstellungen, etc.), Gewinne zwischen 9.600 und 46.300 Euro (der vom Gutachter angenommene Unternehmerlohn zuzüglich der Vergütung für eine Tätigkeit im Unternehmen von 60 Stunden pro Woche auf Basis des Mindestlohns) und Gewinne von mehr als 46.300 Euro dargestellt.

Die Gewinn- bzw. Überschussstruktur aller untersuchten Betriebe zeigt gemittelt über den Erhebungszeitraum des aktuellen Gutachtens von 2011 bis 2015 folgendes Bild:

- bei ca. 7,7 Prozent (zwischen 3,33 Prozent 2014 sowie 16,0 Prozent 2015) der Betriebe treten Verluste auf,
- ca. 27,53 Prozent (zwischen 12,0 Prozent 2015 und 38,71 Prozent 2011) der Unternehmen erwirtschaften Gewinne unterhalb von 9.600 und sind nicht in der Lage mindestens die Vorsorge abzusichern,
- ca. 59,28 Prozent (zwischen 54,84 Prozent 2011 und 64,0 Prozent 2015) der Unternehmen erwirtschaften Gewinne von 9.600 bis zu 46.300 Euro,
- ca. 5,50 Prozent (zwischen 0,0 Prozent 2011 und 10,0 Prozent 2014) der Unternehmen erwirtschaften ausreichende Gewinne größer als 46.300 Euro.

Auskömmliche Gewinne pro Jahr und Betrieb ermöglichen die geordnete Führung eines Unternehmens. Bei den Gewinnen handelt es sich vergleichbar um Arbeitgeberlohnkosten, das heißt Jahresgehalt plus Arbeitgebersozialversicherungsaufwendungen, mit dem neben Steu-

ern und Sozialvorsorge auch das gesamte unternehmerische Risiko und die Entwicklung des Betriebes abzudecken sind.

Bezüglich der Auskömmlichkeit der Gewinne verweist der Gutachter auf § 39 Abs. 2 und § 51 Abs. 1 Satz 1 sowie Abs. 3 PBefG. Danach müssen Beförderungsentgelte auch im Taxiverkehr so festgesetzt sein, dass sie zumindest kostendeckend sind. Das schließt einen angemessenen Unternehmerlohn kalkulatorisch mit ein
Dazu berücksichtigt der Gutachter als auskömmlichen Gewinn den zukünftigen ortsüblichen Fahrerlohn in einer Vollbeschäftigung mit 8,84 Euro/Stunde sowie zusätzlich einen angemessenen Unternehmerlohn in Höhe der Vorsorge. Daraus resultiert ein auskömmlicher Jahresgewinn pro Genehmigung von ca. 46.300 im Jahr. Das wurde in der Vergangenheit von durchschnittlich nur 5,50 Prozent der Unternehmen erreicht.

Wird nur der vom Gutachter als angemessen eingeschätzte Unternehmerlohn in Höhe von mindestens 9.600 Euro als wesentliches Element der Auskömmlichkeit berücksichtigt, so waren mindestens 35,23 Prozent (28,0 bis 45,16 Prozent) der Unternehmen in den Jahren 2011 bis 2015 mit Gewinnen unterhalb 9.600 Euro nicht in der Lage, eine ausreichende Vorsorge zu gewährleisten. Vergleiche hierzu auch Kapitel 11.5!

Die Unternehmen in der Landeshauptstadt Schwerin sind trotz der Mehrzahl an Fahrzeugen, die durchschnittlich pro Betrieb eingesetzt werden, nicht in der Lage, die unzureichende Ertragslage pro Genehmigung auszugleichen und auf Betriebsebene auskömmliche Gewinne zu erzielen. 35,23 Prozent der Unternehmer sind nicht in der Lage, eine ausreichende Altersvorsorge aus den Gewinnen ihrer Unternehmen aufzubauen. 94,50 Prozent aller Unternehmer erzielen keinen für den Aufwand ihrer Tätigkeit angemessenen Gewinn.

Daher werden aus der Gewinnsituation starke Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes abgeleitet.

9.5 Einsatzzeit der Fahrzeuge und der Unternehmer

Nach § 13 Abs. 4 PBefG ist die wirtschaftliche Lage im Kontext zu den Einsatzzeiten zu betrachten.

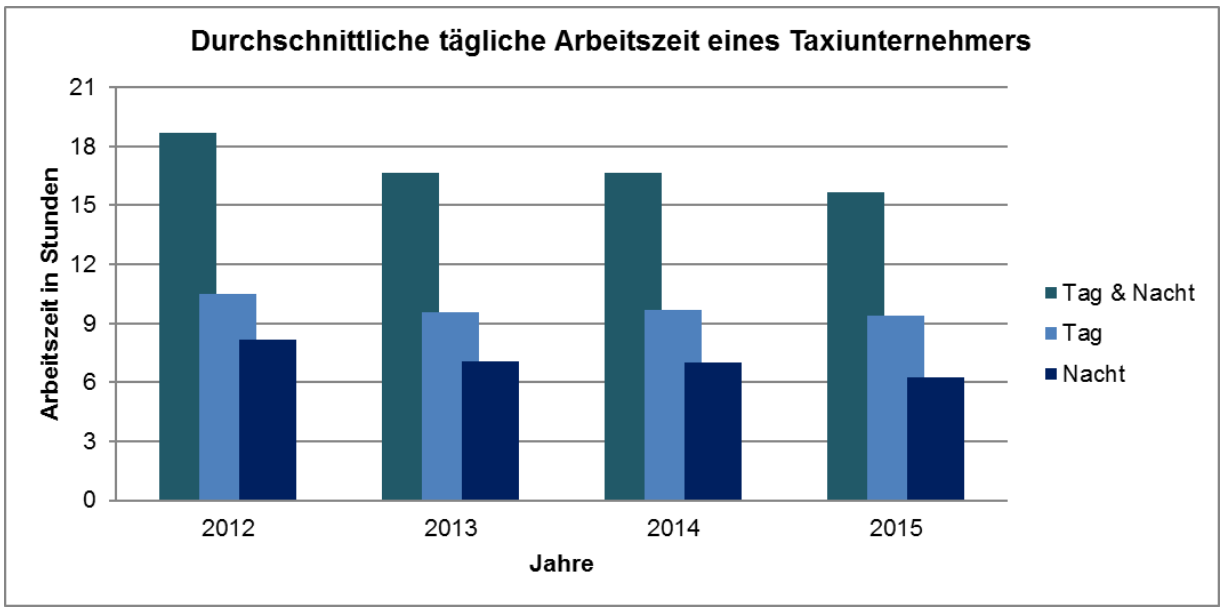


Abbildung 33 Durchschnittliche tägliche Arbeitszeit der Unternehmer in der Landeshauptstadt Schwerin

Die durchschnittliche tägliche Arbeitszeit der Unternehmer geben diese mit 16,91 Stunden an. Das ist branchenüblich. Erhoben wurde die **tägliche**, **nicht die werktägliche Arbeitszeit**!
Die Arbeitsbelastung für die Unternehmer ist im Jahr 2015 auf zuletzt „nur noch“ 15,6 Stunden zurückgegangen.

Die befragten Unternehmer gaben an, dass die Taxifahrer für die Durchführung eines Beförderungsauftrages tagsüber im Durchschnitt 48,48 Minuten benötigen und danach ca. 75,29 Minuten auf den nächsten Auftrag warten müssen. Nachts ergibt sich nach den Angaben der Unternehmer eine niedrigere Auftragsdurchführungs- (32,97 Minuten) und Wartezeit (65,94 Minuten) Das folgende Diagramm zeigt die durchschnittliche zeitliche Struktur der Auftragsabwicklung in Prozent.

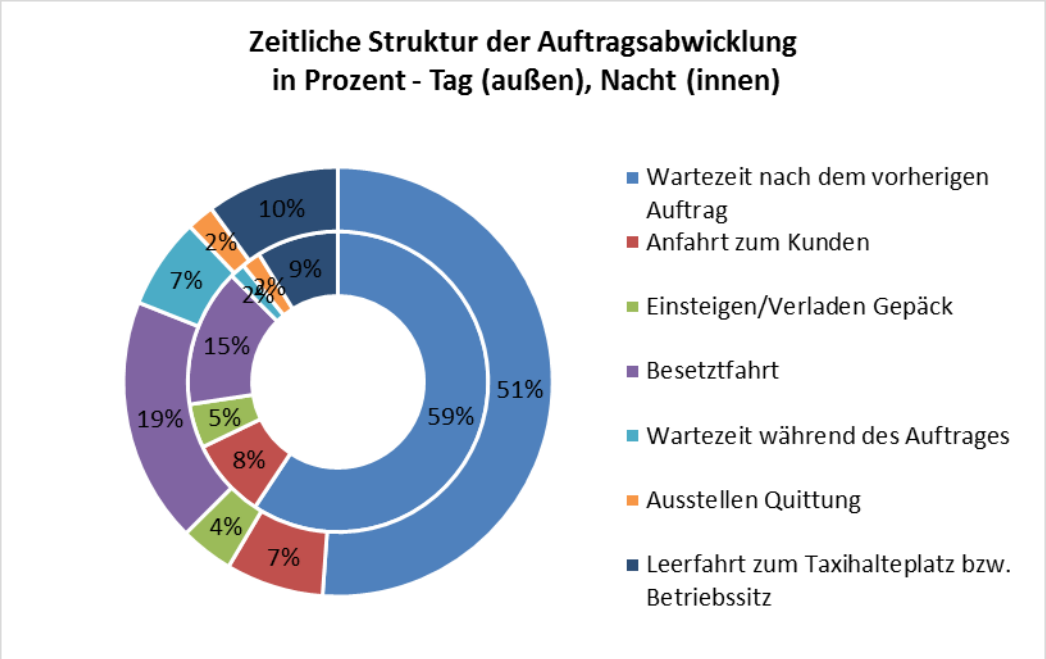


Abbildung 34 Zeitliche Struktur der Auftragsabwicklung in Prozent

Der prozentual größte Anteil entfällt mit 51,2 Prozent tagsüber auf die Wartezeit nach dem vorherigen Auftrag (59,3 Prozent nachts), gefolgt von der Besetztfahrt mit 18,5 Prozent (14,9 Prozent nachts) und der Leerfahrt zum Taxihalteplatz bzw. zum Betriebssitz mit 10,1 Prozent (8,8 Prozent nachts). Weitere Teilaspekte des Beförderungsauftrags, wie die Anfahrt zum Kunden, die Zeit für den Einstieg und die Verladung des Gepäcks, Wartezeit während des Auftrags und das Ausstellen der Quittung summieren sich auf 20,3 Prozent der Auftragszeit (17,0 Prozent nachts).

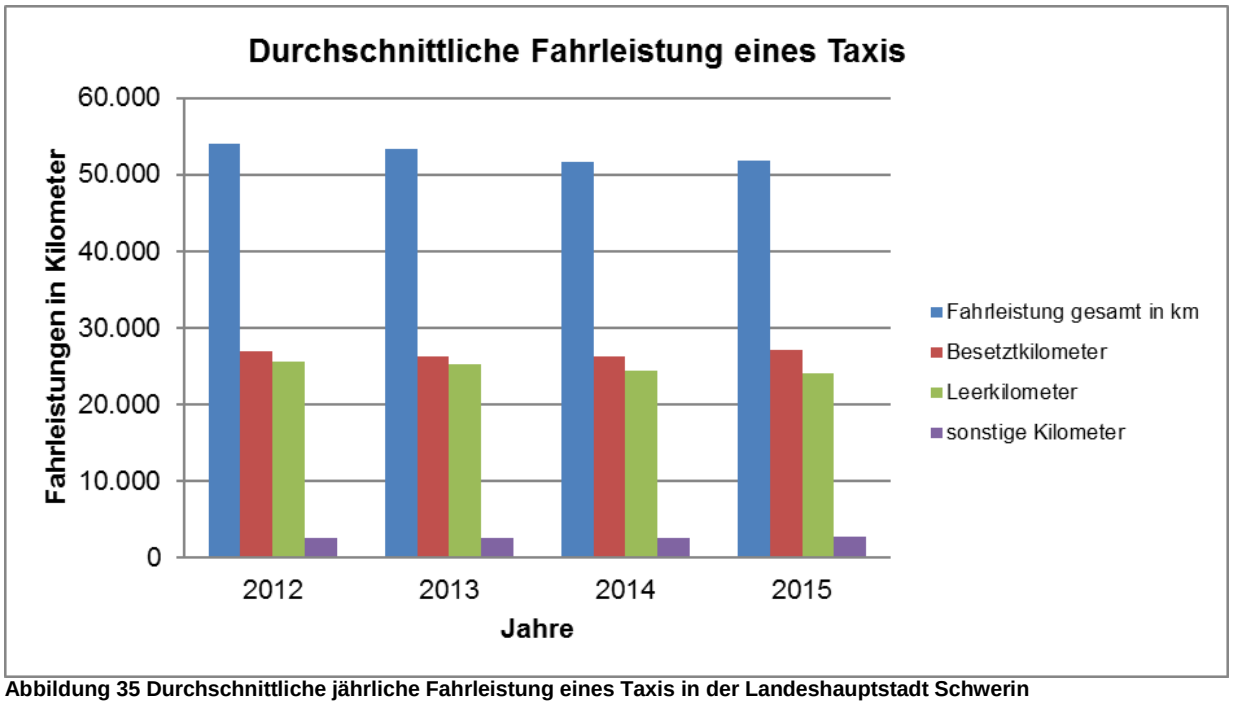


Abbildung 35 Durchschnittliche jährliche Fahrleistung eines Taxis in der Landeshauptstadt Schwerin

Die Fahrleistung eines Taxis beträgt im Betrachtungszeitraum 2012 bis 2015 durchschnittlich etwa 52.719 Kilometer pro Jahr. Sie ist seit 2012 tendenziell rückläufig, hat sich 2015 aber wieder leicht erhöht. Der Anteil der Kilometer mit Fahrgast, das heißt der Anteil, bei dem die Unternehmer Umsätze erzielen, beträgt im Erhebungszeitraum im Durchschnitt 49,25 Prozent.

Der Anteil an Leerkilometer zuzüglich sonstiger Kilometer beträgt 50,75 Prozent der Gesamtfahrleistung und ist in dieser Höhe üblich. Auch Fahrten ohne Fahrgast muss der Taxitarif abdecken, damit die Funktionsfähigkeit gegeben ist.

Für die Kostenkalkulation 2017 und die Folgejahre wird von einer durchschnittlichen Gesamtfahrleistung von 52.719 Kilometern ausgegangen.

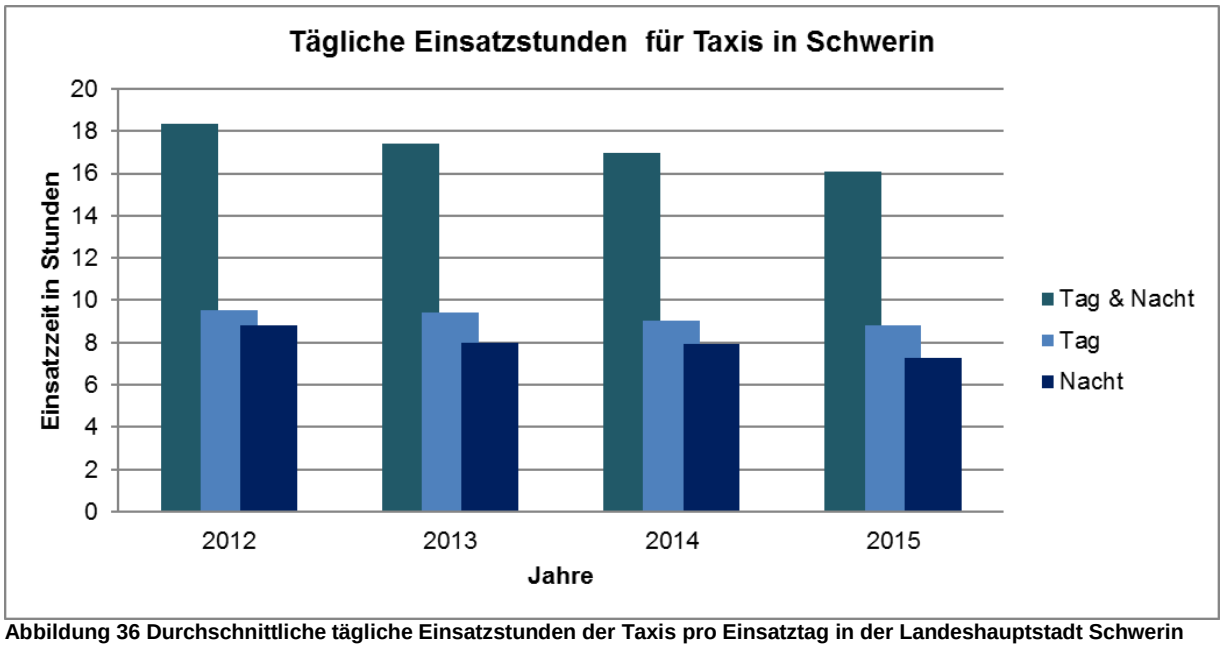


Abbildung 36 Durchschnittliche tägliche Einsatzstunden der Taxis pro Einsatztag in der Landeshauptstadt Schwerin

Die angegebene, durchschnittliche tägliche Einsatzzeit der Taxis verringert sich von 18,2 im Jahr 2012 auf 16,1 Stunden pro Einsatztag im Jahr 2015 deutlich, verbleibt damit aber auf einem sehr hohen Niveau. Die Einführung des Mindestlohns 2015 führte zu einer deutlichen Reduzierung der Einsatzstunden.

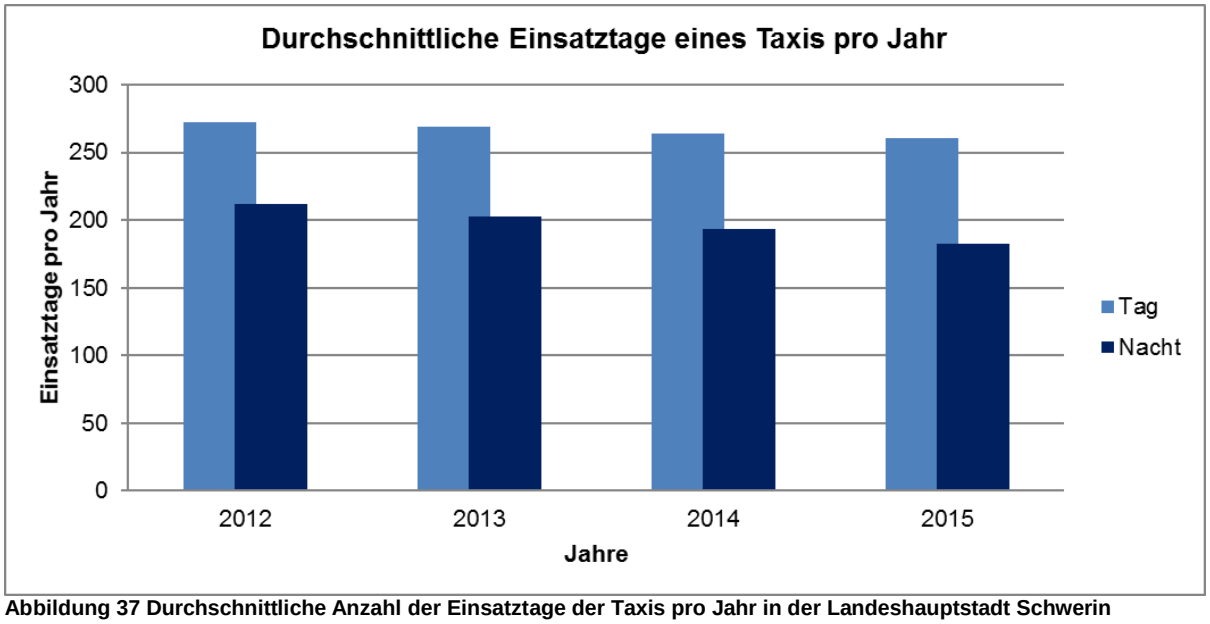


Abbildung 37 Durchschnittliche Anzahl der Einsatztage der Taxis pro Jahr in der Landeshauptstadt Schwerin

Auch die Zahl der Einsatztage der Taxis pro Jahr ist im Erhebungszeitraum kontinuierlich zurückgegangen. So waren die Schweriner Taxis 2012 durchschnittlich noch an 272 Tagen, 2015 nur noch an 260 Tagen im Einsatz.

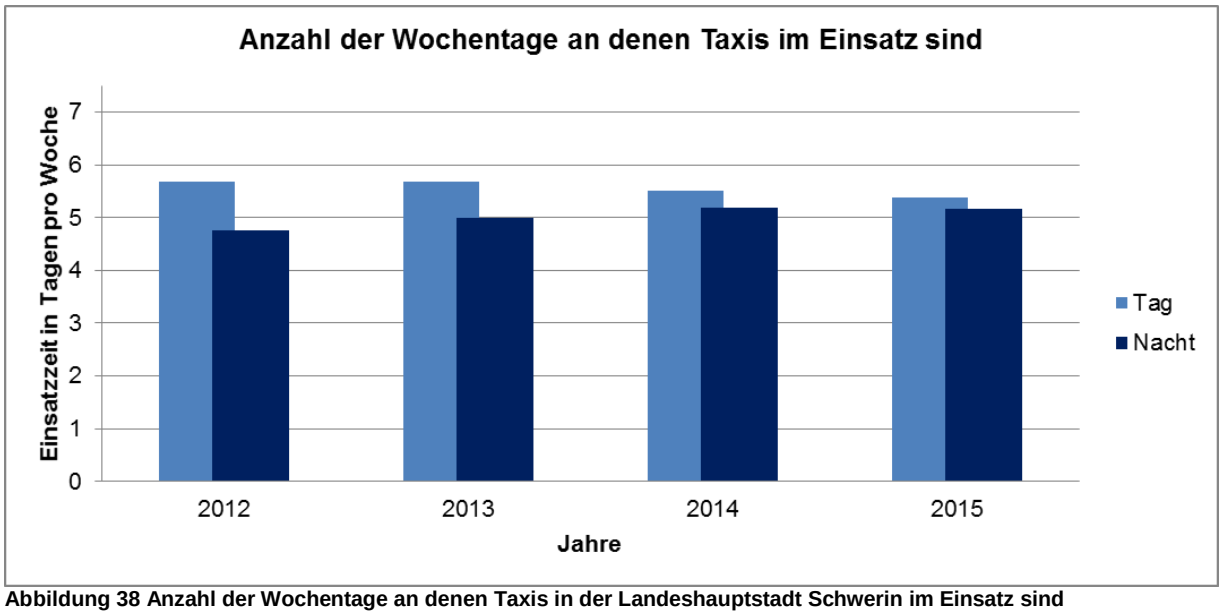


Abbildung 38 Anzahl der Wochentage an denen Taxis in der Landeshauptstadt Schwerin im Einsatz sind

Die Anzahl der Wochentage, an denen Taxis in der Landeshauptstadt Schwerin eingesetzt werden, ist von 2012 bis 2015 kontinuierlich von 5,7 auf 5,4 zurückgegangen. Der leichte Rückgang der Wochenarbeitstage spiegelt sich auch in den erhobenen Daten zur täglichen und wöchentlichen Arbeitszeit der Taxifahrer wider. Allerdings widerspricht dies leicht den Angaben zu den durchschnittlichen jährlichen Einsatztagen eines Taxis, die im selben Zeitraum konstant geblieben sind.
Die Ursache sieht der Gutachter darin, dass die Unternehmer hier in unterschiedlichen Zeitrahmen Schätzungen vornehmen, da kaum belastbare Aufzeichnungen hierzu vorliegen.
Dieser Wiederspruch ist für die Gesamtaussage im Gutachten vernachlässigbar.

Der Deutsche Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) stellt in seinem aktuellen Geschäftsbericht folgendes fest: „In Großstädten fielen die Verkürzungen der Bereithaltungszeit wegen der Überbesetzung des Taxigewerbes nicht gravierend auf, in ländlichen Bezirken jedoch ist die Taxiverfügbarkeit geringer als in der Vergangenheit“[49]. Diese Aussage stimmt mit den Erfahrungen des Gutachters überein. Auch in der bezogen auf die Einwohnerzahl vergleichsweise kleinen Stadt Schwerin wurde die Bereithaltung der Fahrzeuge deutlich zurückgefahren. Dies kritisiert auch der zuständige Taxi- und Mietwagenverband im Interview im Abschnitt 11.8.

Aus dem kontinuierlichen Abbau der Einsatz- und damit auch der Bereithaltungszeiten leitet der Gutachter Anzeichen für eine leichte gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes ab.

9.6 Unternehmerische Vorausplanung

35 von 43 Unternehmern wollen den Taxibetrieb fortführen, zwei Unternehmer wollen den Betrieb erweitern und sechs wollen ihn stilllegen.
Fünf der sechs Unternehmer, die ihr Gewerbe stilllegen wollen, gaben den Eintritt ins Rentenalter als Grund an. Ein Unternehmer nannte konkret wirtschaftliche Gründe.

[49] Deutscher Taxi- und Mietwagenverein e.V. (BZP) Geschäftsbericht 2015/2016 S. 48

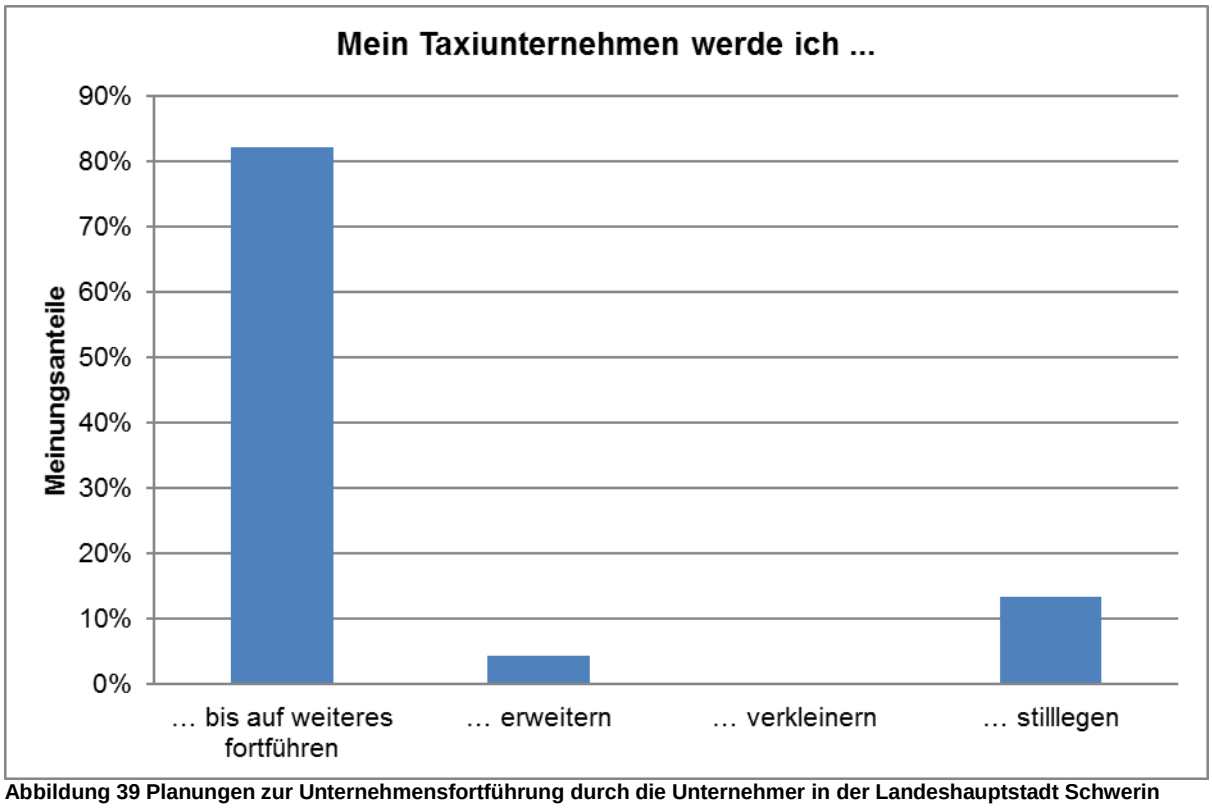


Abbildung 39 Planungen zur Unternehmensfortführung durch die Unternehmer in der Landeshauptstadt Schwerin

Aus der unternehmerischen Vorausplanung sind keine Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes abzuleiten.

9.7 Zusammenfassende Bewertung der Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit

Im Zeitraum 2011 bis 2015 konnten die Schweriner Taxiunternehmer Umsatzzuwächse von mehr als fünf Prozent pro Jahr erzielen. Auch die Gewinne sind – sowohl pro Genehmigung als auch auf Betriebsebene – mit mehr als acht Prozent jährlich sehr stark gewachsen.
Die Gewinne verbleiben aber auf einem vollkommen unzureichenden Niveau: Nur ca. 5,5 Prozent der Schweriner Taxiunternehmen erzielen einen ihrer Tätigkeit angemessenen Gewinn.

Fast alle Kennzahlen für die Einsatzzeit waren zwischen 2012 und 2015 deutlich rückläufig. Sie verbleiben aber auf einem sehr hohen Niveau.
Der Trend zur Reduzierung der Einsatzzeit und damit zum Rückgang der Bereithaltung hat sich im Jahr 2015 – mit der Einführung des gesetzlichen Mindestlohns – nochmals intensiviert.

Der Gutachter leitet aus den Einsatzzeiten Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige starke Bedrohung des Gewerbes ab.

10. Geschäftsaufgaben im Auswertungszeitraum

Durch die zuständige Verwaltung der Stadt Schwerin werden folgende Gründe für Betriebsübertragungen angegeben. Die Stadt unterscheidet nach Geschäftsaufgaben ohne und mit Genehmigungsübertragung. Die Angaben in der folgenden Tabelle zeigen jeweils eine Summe. Die erste Zahl zeigt die Anzahl der Geschäftsaufgaben ohne, die zweite Zahl die Anzahl der Geschäftsaufgaben mit Genehmigungsübertragung.

Jahr	wirtschaftliche Gründe	Alters-gründe	Tod bzw. Krankheit	sonstige Gründe	Anzahl der Aufgaben gesamt
2011	0 + 1 = 1	0 + 2 = 2		0 + 2 = 2	0 + 5 = 5
2012	0 + 1 = 1	0 + 2 = 2	0 + 2 = 2	2 + 2 = 4	2 + 7 = 9
2013		0 + 2 = 2	1 + 0 = 1		1 + 2 = 3
2014					0
2015				2 + 2 = 4	2 + 2 = 4
Summe	**0 + 2 = 2**	**0 + 6 = 6**	**1 + 2 = 3**	**4 + 6 = 10**	**5 + 16 = 21**
Anteil	**10%**	**29%**	**14%**	**48%**	**100%**

Tabelle 5 Geschäftsaufgaben bzw. Geschäftsübertragungen 2011 bis 2015 in der Stadt Schwerin

Die Angaben in Tabelle 5 zeigen, dass es zwischen 2011 und 2015 in 21 Fällen zu Geschäftsaufgaben gekommen ist. Davon entfielen jedoch nur zwei auf wirtschaftliche Gründe. Überwiegend betrafen die Geschäftsaufgabe jedoch Alters- und sonstige Gründe.

2015 wurde im Zusammenhang mit der Einführung des Mindestlohns keine Genehmigung aus wirtschaftlichen Gründen zurückgegeben.

Aus der Rückgabe von Genehmigungen in der Vergangenheit lassen sich keine Anzeichen für eine gegenwärtige oder zukünftige Bedrohung für das Gewerbe ableiten.

11. Sonstige untersuchte Kriterien

11.1 Wartezeiten zwischen Auftragserteilung und Einstieg des Fahrgastes

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):

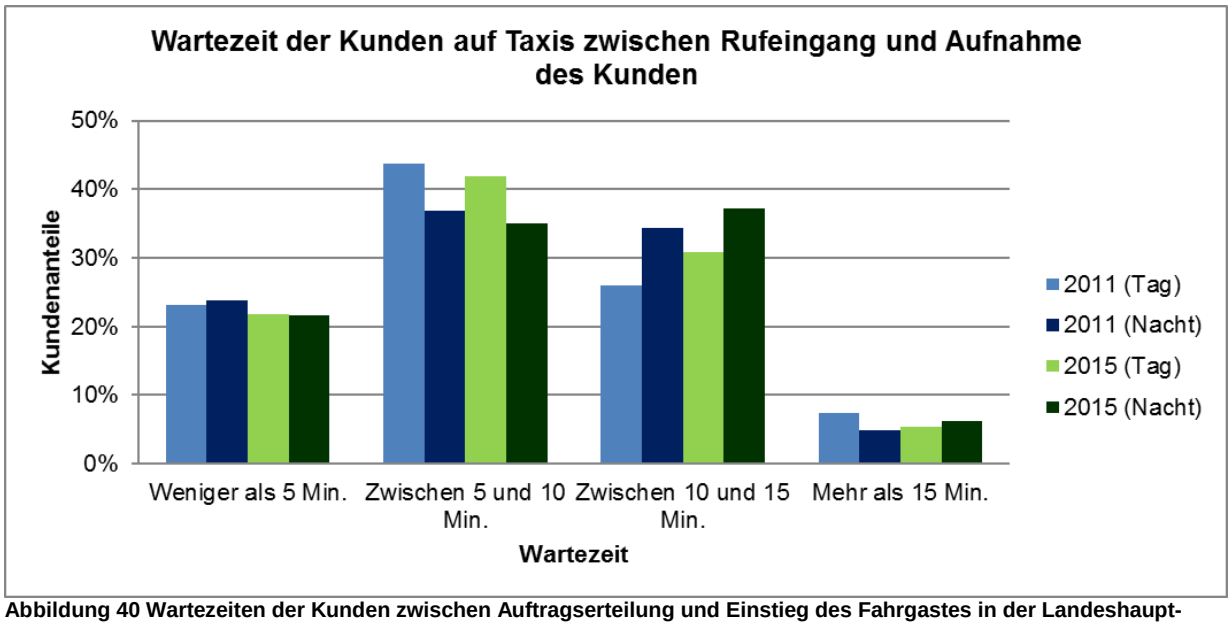


Abbildung 40 Wartezeiten der Kunden zwischen Auftragserteilung und Einstieg des Fahrgastes in der Landeshauptstadt Schwerin

Die Wartezeiten der Kunden haben sich im Beobachtungszeitraum (Zeitpunkte 2011 und 2015) leicht erhöht. So lag die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kunde auf ein bestelltes Taxi tagsüber weniger als zehn Minuten warten muss 2011 bei 67 Prozent, 2015 aber nur noch bei 64 Prozent. Ein ähnliches Bild zeigt sich nachts: 61 Prozent im Jahr 2011 zu 57 Prozent im Jahr 2015.

Die Wartezeiten entsprechen dennoch denen vergleichbarer Städte.

Anzeichen für eine gegenwärtige oder zukünftige Bedrohung des Taxigewerbes werden aus den Wartezeiten noch nicht abgeleitet.

11.2 Wartelisten

Für die Landeshauptstadt Schwerin werden zwei Wartelisten, unterteilt nach Alt- und Neubewerbern, geführt. Die Warteliste der Altunternehmer umfasst zurzeit fünf Anträge. Der älteste Antrag stammt von Anfang 2000. Neun Neuunternehmer sind auf der Warteliste für Neubewerber hinterlegt. Der älteste Antrag stammt hier aus dem Jahr 1996.[50]

Insbesondere die Bewerbung von Altunternehmern spricht gegen eine Bedrohung des Gewerbes.

Anzeichen für eine gegenwärtige oder zukünftige Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes werden aus den Wartelisten nicht abgeleitet.

11.3 Ergebnisse Hauptuntersuchung und Untersuchung nach BOKraft

Die Angaben der Unternehmer wurden ausgewertet und ergeben folgendes Bild:

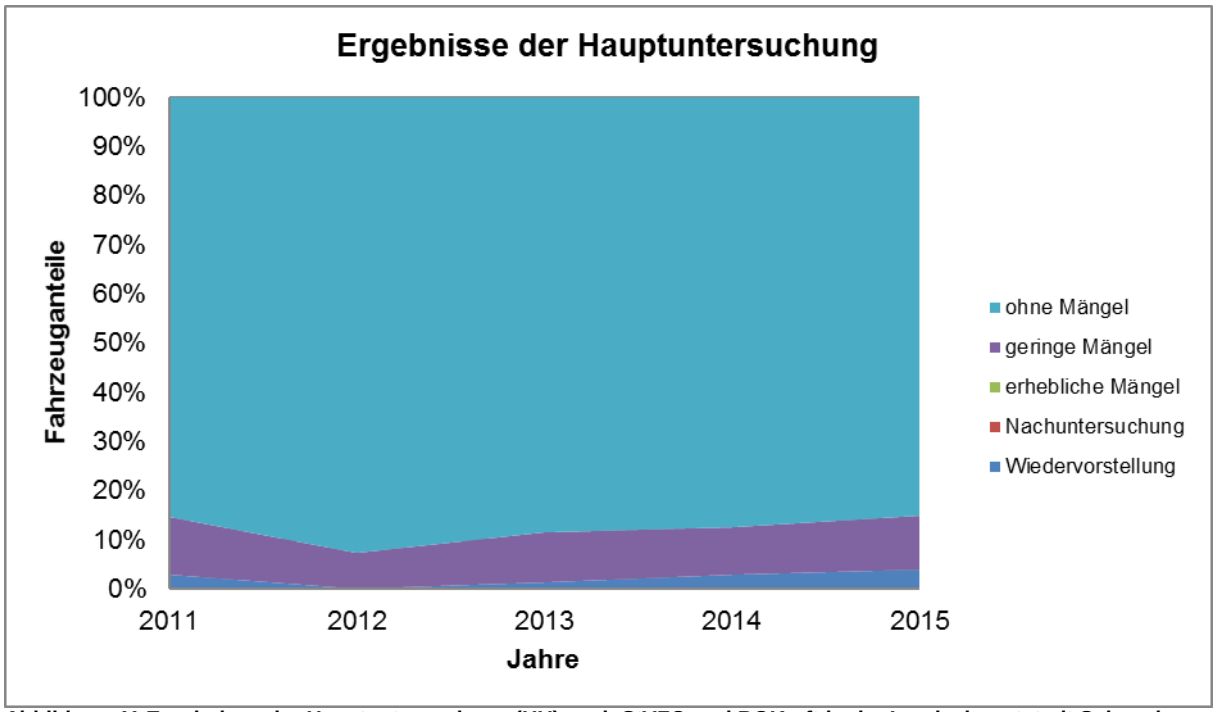


Abbildung 41 Ergebnisse der Hauptuntersuchung (HU) nach StVZO und BOKraft in der Landeshauptstadt Schwerin

Der technische Zustand der Fahrzeuge ist anhaltend gut, auch im Vergleich mit anderen Städten. Durchschnittlich 97,75 Prozent der Schweriner Taxis wiesen im Zeitraum 2011 bis 2015 keine oder nur geringe Mängel bei der Hauptuntersuchung auf.

Das Durchschnittsalter der Taxis beträgt 6,32 Jahre

Der gute technische Zustand der Schweriner Taxis spricht gegen eine Bedrohung des Gewerbes.

[50] Angaben der zuständigen Behörde aus Juli 2016

11.4 Zahlungsverpflichtungen

Gegenüber den gesetzlichen Sozialversicherungsträgern bzw. dem Finanzamt bestanden in keinem Fall längerfristige erhebliche Zahlungsverpflichtungen (Antwort erfolgte hierzu durch 43 Unternehmer, ein Unternehmer machte im Erhebungsbogen keine Angaben).

Anzeichen für eine Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes sind hier nicht erkennbar.

11.5 Monatliche Vorsorgeaufwendungen

Die monatlichen Vorsorgeaufwendungen aller Schweriner Taxiunternehmer aus verfügbarem Gewinn/Überschuss nach Steuern für Krankenversicherung, Altersvorsorge, Pflegeversicherung und Unfall betrugen pro Betrieb durchschnittlich 650,90 Euro im Jahr 2011 und 649,64 Euro im Jahr 2015.

Diese Werte sind in Abbildung 42 wiedergegeben.

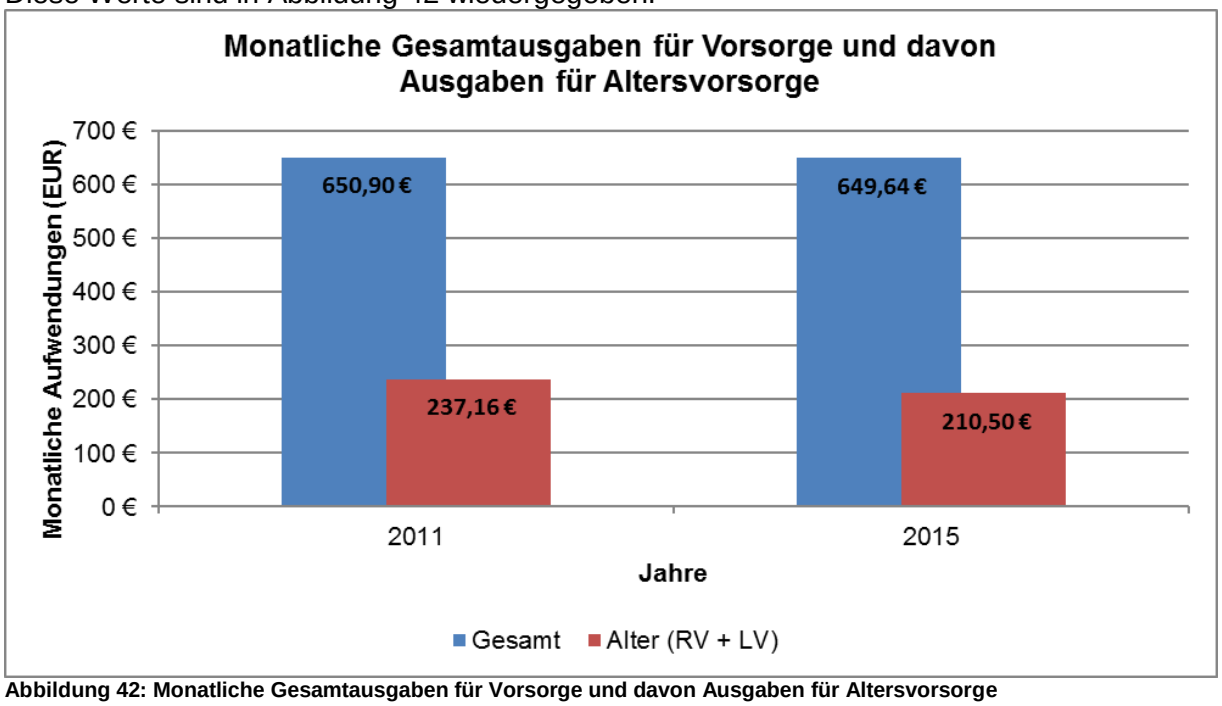


Abbildung 42: Monatliche Gesamtausgaben für Vorsorge und davon Ausgaben für Altersvorsorge

Auffällig und bedenklich ist, dass die Ausgaben für die Altersvorsorge, z.B. Einzahlungen in die Rentenversicherung oder eine kapitalgebundene Lebensversicherung, stark rückläufig sind – es ergibt sich ein durchschnittlicher jährlicher Rückgang von 2,4 Prozent. Die Aufwendungen für die Altersvorsorge sind im Untersuchungszeitraum von 237,16 Euro im Jahr 2011 auf 210,50 Euro im Jahr 2015 zurückgegangen.

Dies entspricht für 2011 der Arbeitnehmer- plus Arbeitgebervorsorge für einen Gehaltsempfänger mit ca. 1.263,23 Euro/Monat. Im Jahr 2015 entspräche dies einem entsprechenden Gehalt in Höhe von ca. 1.125,67 Euro/Monat. Ein angestellter Mitarbeiter in Vollzeit bei Zahlung des Mindestlohns erhält monatlich ca. 1.534 Euro brutto, seine Altersvorsorge (Arbeitnehmer- und Arbeitgeberanteil) beträgt monatlich ca. 290 Euro. Das heißt, dass die Unternehmer in der Altersvorsorge unterhalb des Niveaus von Mindestlohnempfängern liegen und unterversorgt sind.

Zu berücksichtigen ist weiterhin, dass die Ausgaben für die Altersvorsorge insgesamt sehr stark zwischen null und 760 Euro/Monat in den einzelnen Unternehmen differiert.
Die in Renten- bzw. in Lebensversicherungen eingezahlten Beträge reichen nach Auffassung des Gutachters bei der Mehrheit der Unternehmer nicht für eine auskömmliche Altersvorsorge, da sie unterhalb der des gesetzlichen Mindestlohns liegen. Weiterhin ist der Anteil der Unternehmer mit einer Altersvorsorge auf Mindestlohnniveau von 43 Prozent im Jahr 2011 auf nur noch 33 Prozent im Jahr 2015 zurückgegangen.

Zusätzlich muss berücksichtigt werden, dass für diese Unternehmer keine gesetzliche Pflichtversicherung greift und die privaten Versicherer selbst zugesagte Garantieverzinsungen in privaten Altersvorsorgen nicht mehr leisten können. Damit verringern sich die ohnehin zu niedrigen Vorsorgen weiter.

Die Höhe der Vorsorge im Gewerbe ist nach Auffassung des Gutachters völlig unzureichend. Grund hierfür ist bei Kenntnis der betriebswirtschaftlichen Unterlagen nicht die freie Entscheidung der Unternehmer, sondern die fehlende Ertragskraft des Gewerbes.

Aus den geringen und mangelhaften Vorsorgeleistungen in der Vergangenheit werden erhebliche Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes abgeleitet.

11.6 Reproduktion des Fahrzeugbestandes

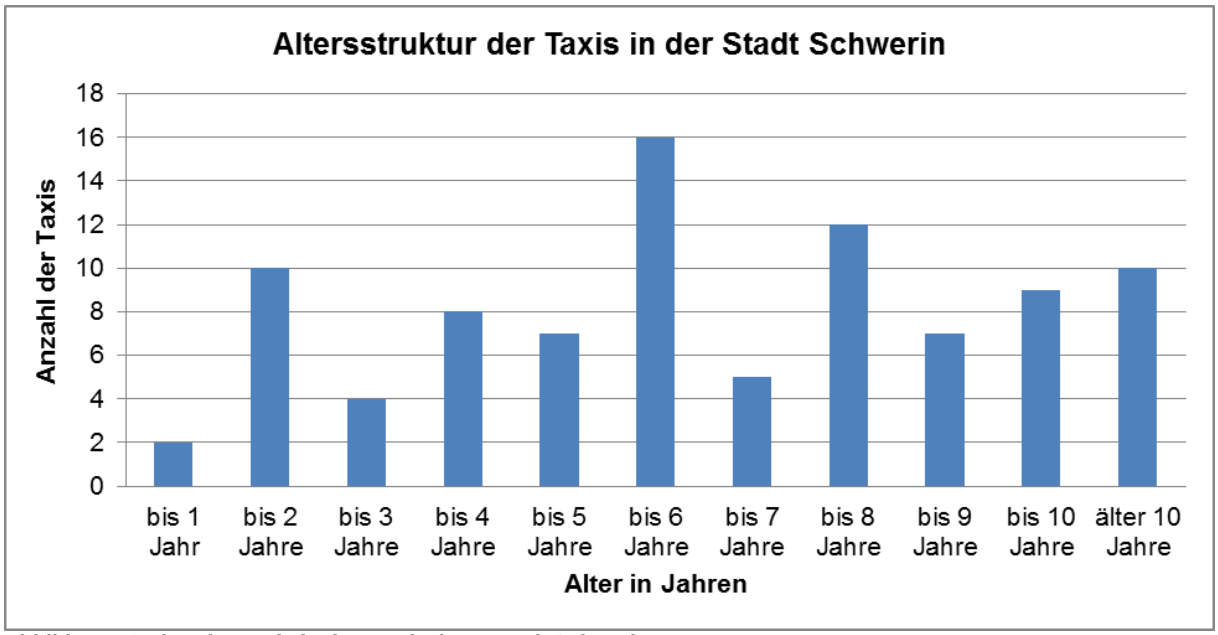


Abbildung 43 Alter der Taxis in der Landeshauptstadt Schwerin

Die Angaben wurden im Jahr 2016 für 90 Taxis gemacht und ausgewertet. Der Fahrzeugbestand wird durch die Unternehmer aus wirtschaftlichen Gründen regelmäßig erneuert. Der aktuelle Fahrzeugbestand ist mit einem Durchschnittsalter von 6,32 Jahren zum 28. Februar 2017 vergleichbar hoch.

Die für das aktuelle Gutachten befragten Unternehmer gaben mehrheitlich an, neue Taxis gekauft zu haben. Lediglich ein Unternehmer hat nach eigener Auskunft sein Taxi geleast.

Die Unternehmer machen den Fahrzeugersatz von den finanziellen Mitteln, den Instandhaltungskosten und vor allem von günstigen Angeboten der Händler an das Gewerbe abhängig.

Anzeichen für eine Bedrohung des Gewerbes sind hieraus nicht ableitbar.

11.7 Interview mit der zuständigen Industrie- und Handelskammer (IHK)

Das Interview fand am 17. März 2017 in der IHK zu Schwerin statt. Teilnehmer waren Herr Dreßler, Fachberater Verkehr, IHK zu Schwerin, Herr Schubert, Fachberater Regionalentwicklung, IHK zu Schwerin und Herr Dr. Saß, TOKOM – Partner Rostock GmbH.

Die IHK setzt sich für die Interessen und den Schutz des Gewerbes ein. Sie sieht das Taxigewerbe als wichtigen Bestandteil des ÖPNV. Nach den Erfahrungen der Industrie- und Handelskammer befindet sich das Taxigewerbe unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen in einer ökonomisch schwierigen Situation.

Das Gewerbe ist in sich geschlossen.

Die Vertretung des Gesamtgewerbes in der Region Westmecklenburg (Landkreise Nordwestmecklenburg, Ludwigslust-Parchim und Landeshauptstadt Schwerin) erfolgt über den Bundesverband und den Landesverband des Taxigewerbes, die Schweriner Taxigenossenschaft und die IHK zu Schwerin.

Die Geschäftstätigkeit des Gewerbes hat sich in den vergangenen Jahren verändert. Ein nicht unerheblicher Umsatzanteil resultiert zunehmend aus Geschäftsvorgängen, wie zum Beispiel Krankenfahrten. Die damit in Zusammenhang stehenden vertraglichen Beziehungen und deren Ausgestaltung zwischen den Taxi- und Mietwagenunternehmern und den Vertragspartnern der Gesundheitswirtschaft (Krankenkassen und medizinischen Einrichtungen/Institutionen) sind der IHK zu Schwerin nicht bekannt.

Nach Informationen aus dem Gewerbe hat die Einführung des Mindestlohns 2015 zwangsläufig zu Veränderungen in der Entlohnung geführt. Infolge dessen führte dies unter anderem auch dazu, dass einzelne Anforderungen nicht mehr umfassend durch das Gewerbe realisiert werden können (einige Unternehmer haben ihre gewerbliche Tätigkeit aufgegeben, Fahrzeugflotten wurden verkleinert).

Nach Kenntnis der IHK wird die Einhaltung des Mindestlohns von der Finanzkontrolle Schwarzarbeit stichprobenartig überprüft, so dass ein gewisser Druck auf das Gewerbe ausgeübt wird, gesetzeskonform tätig zu sein.

Von 2010 bis 2016 haben 61 Prüfungsteilnehmer den Nachweis der fachlichen Eignung zur Führung eines Unternehmens im Taxi- und Mietwagengewerbe bei der IHK zu Schwerin erbracht. Ca. 15 Prozent davon kamen aus anderen Region als Westmecklenburg. Damit haben 52 fachkundige Personen die Voraussetzungen erbracht, um mit eigenen Unternehmen oder in Unternehmensnachfolge Teilnehmer am regionalen Taxi- und Mietwagenmarkt zu sein oder zu werden.

Die Situation des liniengebundenen ÖPNV in Schwerin ist sehr gut. Durch die Nahverkehr Schwerin GmbH wird ein breites Angebot mit Bussen und Straßenbahnen realisiert. Im ländlichen Bereich wird eine zunehmende Ausdünnung beobachtet. Diese erfolgt aber nicht zwangsläufig zum Vorteil des Taxi- und Mietwagengewerbes, da die regionalen Verkehrsbetriebe der Landkreise Nordwestmecklenburg und Ludwigslust-Parchim

zunehmend die Bedienung ihrer Linien in der Fläche mit eigenen kleineren Fahrzeugen realisieren.

Die IHK sieht zukünftig in einer engen Kooperation der Verkehrsbetriebe in Westmecklenburg mit dem Taxigewerbe einen durchaus zielführenden Ansatz, um zum gegenseitigen Vorteil die Mobilität im ÖPNV auf gutem Niveau sicherzustellen. Hierfür könnten geeignete Finanzierungs- und/oder Fördermodelle dazu beitragen, die originäre Aufgabe eines leistungsstarken ÖPNV auch in der Fläche zu erfüllen.

Als positiv bewertet die IHK das fify-fifty-Taxi. Insbesondere junge Menschen haben so nach Abendveranstaltungen die Gelegenheit, sicher nach Hause zu kommen.

Die Stadt Schwerin verfolgt das Ziel, im Modalsplit eine hohe Beteiligung des Umweltverbundes zu erreichen (öffentliche Verkehrsmittel, Radfahrer, Fußgänger, weniger motorisierter Individualverkehr). Benachteiligungen des Taxiverkehrs in der Stadt Schwerin zur Nutzung von Straßen und Plätzen sind gering.

Verkehrseinschränkungen auf Haupttangenten über das gegenwärtige Maß hinaus sind für die Realisierung des gesamten Wirtschaftverkehrs zu vermeiden.

Um die bis dato bestehenden Unsicherheiten in Bezug auf Aufzeichnungspflichten der Geschäftsvorgänge bei den Taxi- und Mietwagenunternehmern in Mecklenburg-Vorpommern zu beseitigen, haben alle drei Industrie- und Handelskammern in Mecklenburg-Vorpommern (IHK in MV) in enger Zusammenarbeit mit dem Finanzministerium Mecklenburg-Vorpommern und dem Landesverband für das Taxi- und Mietwagengewerbe Mecklenburg-Vorpommern e.V. Informationsveranstaltungen zur Aufklärung durchgeführt.
Im Ergebnis dieser Veranstaltungen wurde vom Finanzministerium nach Abstimmung mit der Steuerberaterkammer Mecklenburg-Vorpommern, des Steuerberaterverbandes Mecklenburg-Vorpommern e. V., dem Landesverband für das Taxi- und Mietwagengewerbe Mecklenburg-Vorpommern e. V. und den IHK in Mecklenburg-Vorpommern ein Merkblatt zur Umsetzung der Aufzeichnungspflichten und Anwendung in den Unternehmen des Taxi- und Mietwagengewerbes in Mecklenburg-Vorpommern erarbeitet, beraten und verabschiedet.

Das Merkblatt "Taxi- und Mietwagenunternehmer als Unternehmen der Bargeldbranche mit besonderen Aufzeichnungspflichten" ist auf der Internetseite der IHK zu Schwerin unter www.ihkzuschwerin.de abrufbar.

Der Gutachter leitet aus dem Interview leichte Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes ab.

11.8 Interview mit dem Landesverband Taxi- und Mietwagengewerbe Mecklenburg-Vorpommern e.V. und der Schweriner Taxigenossenschaft e.V.

Teilnehmer am Gespräch waren Herr Keiler, Vorstandsvorsitzender des LV Taxi- und Mietwagen M/V e.V., Herr Willke, Mitglied des Vorstandes, sowie der Gutachter.

1. Durch die Vertreter des Gewerbes wurde die Erstellung des Gutachtens begrüßt.
2. Die Taxigenossenschaft vertritt zurzeit ca. 32 von 46 Schweriner Unternehmer. Sie ist ausschließlich für die Stadt Schwerin tätig.
3. Die Vermittlungszentrale ist 24 Stunden täglich geöffnet.
4. Die Taxigenossenschaft erweitert ihr Angebot durch Vermittlung von AST in anderen Landkreisen.

5. Durch Einführung des Mindestlohns und den dadurch entstandenen Kostendruck haben 2015 fünf Unternehmer die Genossenschaft verlassen.
6. Die Unternehmer reagieren auf die Einführung des Mindestlohns mit Einschränkungen in der Bereithaltung der Taxis.
7. Es kommt häufig zu der Situation, dass die Zentrale den Fahrgästen nicht in angemessener Zeit ein Fahrzeug zur Verfügung stellen kann. Genannt wurden Zustellzeiten im August von 25 bis 30 Minuten, an Wochenenden auch bis zu einer Stunde. Diese langen Wartezeiten werden auf die Einschränkung der Bereithaltung zurückgeführt.
8. Mitunter besteht die Situation, dass eingehende Anrufe nicht zeitnah bearbeitet werden können (z.B. samstags). Abgelehnte Aufträge kommen dann häufig über nicht an die Zentrale angeschlossene Taxiunternehmer auf deren Empfehlung zur Taxigenossenschaft zurück.
9. Der Beitrag zur Zentrale beträgt monatlich 200 € zuzüglich 50 Cent für jede vermittelte Fahrt.
10. Andererseits werden viele Taxis artfremd, z.B. für Kurierdienste, eingesetzt.
11. Die beiden Interviewpartner gehen davon aus, dass einige Taxis aufgrund fehlender Fahrer nicht eingesetzt werden.
12. Herr Keiler schätzt ein, dass der Tarif für Schwerin im Zusammenhang mit der Einführung des Mindestlohns nur unauskömmlich angehoben wurde. Auch in der Stadt Schwerin sollten Kurzfahrten kostendeckend sein. Für die Landeshauptstadt Schwerin wird folgender Tarif als auskömmlich genannt:
    a) Grundtarif: tags 3,00 Euro, nachts 3,20 Euro
    b) Kilometerpreis: vom 1. bis 2. Kilometer 2,50 Euro
    c) Kilometerpreis vom 2. bis 6. Kilometer 2,00 Euro
    d) Kilometerpreis ab 6. Kilometer 1,70 bis 1,80 Euro
13. Wichtig ist, dass der Kilometerpreis für weite Entfernungen nicht unterhalb der Angebote der Krankenkassen liegt, da sonst keine Akzeptanz durch das Gewerbe für den Gesamttarif eintritt.
14. Das Fahrtaufkommen in Schwerin ist aufgrund der Funktion als Landeshauptstadt und zahlreicher Events im Laufe des Jahres ganzjährig hoch.
15. Der Nahverkehr der Landeshauptstadt Schwerin wird als überdimensioniert bewertet.
16. Der Beitrag für die Mitgliedschaft im Landesverband beträgt noch 10,50 Euro pro Monat ab 2017.
17. Beschwerden gibt es vereinzelt über Klagen der potentiellen Fahrgäste über lange Wartezeiten hinaus.
18. In der Bevölkerung herrscht die Grundmeinung, dass man nur dann Taxi fährt, wenn man nicht anders kann.
19. Die Qualität des Fahrpersonals wird als angemessen angesehen. Es wird jedoch immer schwieriger, gutes Personal zu finden. Fahrer von Mitgliedern der Taxigenossenschaft erhalten einen Fahrausweis mit Fahrernummer und einen gesonderten Arbeitsvertrag mit Bestandteil der Qualitätssicherung.
20. Bei der Nutzung der Zentrale kommen zunehmend Apps zur Anwendung.
21. Der Zoll kontrolliert. In dem Zusammenhang wird die exakte Aufzeichnung der geleisteten Stunden ermittelt. Ob und in welchem Umfang Schwarzarbeit erfolgt, kann durch die Interviewpartner nicht eingeschätzt werden.
22. Das Finanzamt führt Prüfungen durch und fordert Nachzahlungen aufgrund von Kennzahlen. In diesen Fällen wurde die gesamte Buchführung verworfen, da die Einnahmen und Ausgaben nicht detailliert genug aufgezeichnet wurden. In der Regel kommt es zu gerichtlichen Auseinandersetzungen, in deren Verlauf die Forderungen des Finanzamtes auch erheblich zurückgehen können.

23. Es wurde vereinbart, dass die Zahl der vermittelten Aufträge über die Taxigenossenschaft für den Untersuchungszeitraum 2011 bis 2015 sowie die ermittelten Wartezeiten im Untersuchungszeitraum für das Gutachten kurzfristig bereitgestellt werden.
24. Es wurde vereinbart, dass die Tarife der Krankenkassen kurzfristig bereitgestellt werden.
25. Sinnvoll ist die Einführung verbindlicher Bereitschaftspläne.

Der Gutachter leitet aus dem Interview leichte Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes ab.

11.9 Interview mit dem zuständigen Zollamt

Mit dem zuständigen Hauptzollamt in Stralsund wurde durch den Gutachter ein Gespräch geführt.
Es gibt keine aktuellen Erkenntnisse zum Gewerbe, die für dieses Gutachten relevant sind.[51]

Der Gutachter leitet aus dem Gespräch keine Anzeichen für eine Bedrohung des Gewerbes ab.

11.10 Interview mit dem Straßenverkehrsamt der Landeshauptstadt Schwerin

Das Gespräch fand am 17.05.2016 in Schwerin statt. Teilnehmer waren Herr Scharfschwerdt, Frau Briesemeister, Frau Mühle, Herr Steuck und der Gutachter.

Nachfolgend Auszüge aus dem Protokoll.
Der Gutachter erläuterte anhand einer Powerpointpräsentation die Vorgehensweise zur Erstellung des Gutachtens.
Abgestimmt wurden die Erhebungsbögen für:

1. Taxiunternehmer der Landeshauptstadt Schwerin,
2. Mietwagenunternehmer der Landeshauptstadt Schwerin,
3. Taxiunternehmer des Landkreises Ludwigslust-Parchim,
4. Mietwagenunternehmer des Landkreises Ludwigslust-Parchim,

Auch wenn der Teil Mietwagengewerbe nicht beauftragt wurde, müssen im Gutachten Angaben zum Gewerbe enthalten sein.
Der Versand der Anschreiben zur Abforderung der Erhebungsbögen und der Jahresabschlüsse 2011 bis 2015 erfolgt durch die Behörde an die Unternehmer, ebenso gegebenenfalls erforderliche Mahnungen. Abgabetermin ist der 30. Juni 2016.
Die Abgabe der Unterlagen durch die Unternehmer erfolgt bei der zuständigen Behörde.
Zur Situation im Gewerbe:

- es gibt im Pflichtfahrgebiet Ludwigslust-Parchim ein oder zwei Mischkonzessionen.
- Konzentrationserscheinungen von Genehmigungen in einzelnen Betrieben gab/gibt es nicht.
- Es gibt keine Sonderregelungen über Bereithalterechte außerhalb der Betriebssitzgemeinden.
- Kenntnisse über den Kaufpreis übertragener Betriebe gibt es nicht.
- Gerichtsurteile aus den Regionen liegen nicht vor.
- Laufende Rechtsstreitigkeiten sind nicht anhängig; zurzeit läuft ein Widerspruchsverfahren wegen Nichterteilung einer Genehmigung in Parchim.
- Vorhandene Gutachten sind aus der Zeit vor 2000.

[51] Gespräch mit Hauptzollamt Stralsund, Finanzkontrolle Schwarzarbeit, am 20. März 2017

- Der Nahverkehrsplan befindet sich in Überarbeitung.
- Dienstplanungen erfolgen nur für Ludwigslust.
- Es gibt keine Großanbieter im Mietwagengewerbe im direkten Wettbewerb zum Taxigewerbe.
- Zu verkehrlichen Sonderregelungen ist das zuständige Amt der Stadt Schwerin anzusprechen.
- Zu den letzen Tariferhöhungen liegen keine Negativmeinungen aus dem Gewerbe oder der Kundschaft vor.
- Besondere Vorkommnisse im Gewerbe sind nicht bekannt.
- Halteplätze sollen nicht bewertet werden.

Eine Bewertung der Situation des Gewerbes aus diesem Gespräch erfolgt nicht.

11.11 Interview mit einem Vertreter des Gewerbes

Durch den Auftraggeber wurden keine Unternehmer als Ansprechpartner für die Landeshauptstadt Schwerin benannt. Gespräche wurden mit der Vermittlungszentrale und dem Landesverband geführt.
Darüber hinaus wurden durch den Gutachter zahlreiche Telefonate im Zusammenhang mit der Abgabe der Unterlagen mit den Unternehmern geführt.
In diesen wurden inhaltlich die Anmerkungen aus den Erhebungsbögen wiederholt.

Der Gutachter leitet aus diesen Gesprächen Anzeichen für eine Bedrohung des Gewerbes ab.

11.12 Mietwagenverkehr

Der Mietwagenverkehr ist in sehr vielen Einsatzbereichen der direkte Wettbewerber zum Taxiverkehr. Der Gesetzgeber hat dem Taxigewerbe als individuelle Ergänzung und Verdichtung des liniengebundenen Straßenpersonennahverkehrs und Teil des ÖPNV die Betriebspflicht, die Beförderungspflicht und die Tarifpflicht auferlegt. Er schützt die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes durch eine Beschränkung des Zugangs zum Taxigewerbe auf Grundlage § 13 Abs. 4 PBefG durch Beschränkung der Genehmigungsvergabe.

Im Umsatzsteuerrecht wurde der Taxiverkehr innerhalb des Pflichtfahrbereiches bzw. bei Fahrten nach außerhalb bis 50 Kilometer mit sieben Prozent Umsatzsteuer begünstigt. Damit gehört der Taxiverkehr, ebenso wie der liniengebundene ÖPNV in dieser Nahzone, zur Grundversorgung und zur Sicherung des Grundbedarfes.

Da das Mietwagengewerbe ebenfalls in der Personenbeförderung mit Pkw auf der Straße in der Region tätig ist (Gelegenheitsverkehr), aber diese drei Pflichten des Taxigewerbes den Mietwagenunternehmer nicht auferlegt sind, hat der Gesetzgeber das Bereithalten von Mietwagen nur am Betriebssitz gestattet. Für den Fall, dass am Betriebssitz eine Bestellung eingeht, die dann über Telekommunikationsmittel an den Fahrer während der Fahrt weitergeleitet wird, ist die Aufnahme von Fahrgästen ebenfalls zulässig.

Dieses ist nur sehr schwer überprüfbar und kann in der Praxis durch die zuständigen Behörden auch nur stichprobenartig überwacht werden.

Die Beförderungsleistung wird mit dem Regelsteuersatz der Umsatzsteuer versteuert.
Entsprechend des Urteils des BFH vom 2.7.2014 - XI R 39/10, veröffentlicht am 22.10.2014 dürfen Mietwagen bei Patientenfahrten, sofern die Grundlage ein Vertrag mit den Krankenkassen ist, der sowohl für Taxis als auch für Mietwagen gilt, unter Umständen jetzt auch sieben Prozent Mehrwertsteuer berechnen. Dadurch wird das Taxigewerbe weiter benachteiligt.

Das Mietwagengewerbe setzt mit folgenden tatsächlichen bzw. vermeintlichen Vorteilen das Taxigewerbe einem erheblichen Wettbewerbsdruck aus:

1. keine Pflicht, nach Tarif fahren zu müssen und die Möglichkeit der Fahrpreisunterbietung,
2. keine Beförderungspflicht, der Mietwagenunternehmer kann sich seine Kunden aussuchen und unattraktive Beförderungen ablehnen,
3. flexible Anpassung des Fuhrparkes und der Anzahl der Fahrzeuge an die wirtschaftlichen Gegebenheiten, da es einen Rechtsanspruch auf Erteilung der Genehmigung gibt, wenn die Berufszugangsvoraussetzungen, wie fachliche Eignung, finanzielle Leistungsfähigkeit und persönliche Zuverlässigkeit (die gleichen wie beim Taxiunternehmer), gegeben sind; der Taxiunternehmer darf dies nicht, gibt er eine Genehmigung zurück, so wird sie nur unter besonders günstigen und seltenen Voraussetzungen wiedererteilt,
4. wegen der fehlenden Betriebspflicht können zeitweise nicht benötigte Genehmigungen unbemerkt ruhen und bei Bedarf wieder aufleben.

Diese Vorteile werden durch den parallelen Einsatz von Mietwagen auch durch viele Taxiunternehmer in der Landeshauptstadt Schwerin selbst genutzt.

Parallel zu den von Taxiunternehmern in der Landeshauptstadt Schwerin eingesetzten 105 Taxis werden auch 14 Mietwagen durch fünf Taxiunternehmer betrieben. Insgesamt sind in der Landeshauptstadt Schwerin 26 Mietwagen gemeldet. Folglich betreiben fünf „reine“ Mietwagenunternehmer 12 Mietwagen.[52] Nach der Erfahrung des Gutachters ist diese Mietwagenquote vergleichsweise gering.

Im Rahmen dieses Gutachtens wurden alle fünf Mietwagenunternehmer angeschrieben und gebeten, ein Erhebungsbogen für Mietwagenunternehmer auszufüllen, sowie ihre betriebswirtschaftlichen Unterlagen aus dem Zeitraum 2011 bis 2015 einzureichen. Ziel war es, den Schweriner Mietwagenmarkt mit dem Schweriner Taximarkt zu vergleichen. Dies war aus folgenden Gründen nicht machbar.

Zwei der Mietwagenbetriebe sind Mischbetriebe, weshalb die erzielten Umsätze nicht eindeutig dem Mietwagenverkehr zugeordnet werden konnten. Ein weiteres Mietwagenunternehmen ist eine karikative Einrichtung, die zum einen nicht profitorientiert wirtschaftet und zum anderen nicht nur in der Landeshauptstadt Schwerin aktiv ist, weshalb auch hier eine Auswertung der betriebswirtschaftlichen Unterlagen nicht möglich war.

Der Erhebungsbogen wurde nur von drei Mietwagenunternehmern zurückgeschickt, wobei in der Regel nur von einem Unternehmer wirklich Angaben gemacht wurden. Diese Stichprobe ist nicht repräsentativ und würde weiterhin keine Rückschlüsse auf das Geschäft des Angaben machenden Mietwagenunternehmens zulassen, weshalb eine Auswertung im Rahmen dieses Gutachtens nicht erfolgen kann.

Nach der Erfahrung des Gutachters aus vorangegangenen Beurteilungen von Mietwagenmärkten sind diese im Allgemeinen schlechter gestellt als die örtlichen Taximärkte. Da in Schwerin fast alle Mietwagenunternehmer Mischbetriebe sind, scheint die Ansicht berechtigt, dass der Mietwagenmarkt allein keine auskömmlichen Erlöse erlaubt.

Der Gutachter sieht aufgrund der fehlenden Datenbasis keine Möglichkeit der Bewertung.

[52] Angabe der zuständigen Behörde per Juli 2016

12. Anmerkungen der Unternehmer

12.1 Anmerkungen der Unternehmer in den Erhebungsbögen

Durch die Unternehmer werden in den Erhebungsbögen vor allem kritische Anmerkungen gemacht. Die gewählte Reihenfolge ist auch eine Rangfolge. Die Anmerkungen betreffen insbesondere:

1. Anzahl der Genehmigungen: Zahlreiche Unternehmer kritisieren, dass zu viele Genehmigungen in der Landeshauptstadt Schwerin erteilt wurden, was zu einem „ruinösen Wettbewerb“ um Kunden führt und ein auskömmliches Wirtschaften „fast unmöglich“ macht.
2. Krankenkassentarif: Viele Unternehmer stellen fest, dass die Verträge mit den Krankenkassen, insbesondere mit der AOK, zu niedrige Entgelte vorsehen. Es besteht die allgemeine Forderung nach einer Orientierung der Krankenkassenkonditionen am allgemeinen Tarif.
3. Bereithaltung: Viele Unternehmer stellen fest, dass eine Aufrechterhaltung der Betriebspflicht zu vielen Zeiten unwirtschaftlich ist und daher zum Teil auch nicht mehr erfolgt. Vereinzelt wird angeregt, dass sogenannte „Pflichtdienste“ wieder eingeführt werden, die von der zuständigen Behörde zu koordinieren sind.
4. Schwarzarbeit: Einige Unternehmer beklagen Verstöße gegen das Arbeitszeitgesetz. So sollen gesetzlich vorgeschriebene Ruhezeiten nicht eingehalten und durchgearbeiteter Urlaub nicht ausgezahlt werden.
5. Kaufkraft: Einige Unternehmer merken an, dass der Bevölkerung „schlicht das Geld fehlt“ um Taxidienstleistungen in Anspruch zu nehmen.
6. Mindestlohn und Personal: Hier fordern einige Unternehmer verstärkte Kontrollen. Andere berichten von Schwierigkeiten, Personal zu den nun veränderten Konditionen einstellen zu können.
7. Qualität/Service des Gewerbes: Vereinzelt berichten Unternehmer von unfreundlichem und ungepflegtem Auftreten einiger Taxifahrer. Weiterhin soll in einigen Taxis geraucht werden.
8. Kontrollen: Im Allgemeinen werden mehr Kontrollen von Seiten des Zolls, der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei gefordert.
9. Sonstiges: Einzelne Unternehmer merkten an, dass der Tarif bei extremen Kurzstrecken (bis 2 km) nicht auskömmlich sei. Andere regten an, dass zusätzliche Taxistellplätze im Stadt- und Standrandbereich zu einer besseren Verteilung der Taxis führen würden. Vereinzelt wird von Konkurrenz durch den ÖPNV, der Überalterung des Fahrpersonals und eine mangelnde interne Organisation der Taxizentrale berichtet.

Die Aussagen der Unternehmer im Erhebungsbogen spiegeln die Sorgen der Unternehmerschaft über starke Anzeichen für eine gegenwärtige und künftige Bedrohung des Gewerbes wider.

12.2 Meinung der Unternehmer zum Tarif

In den Erhebungsbögen wurde die Meinung der Unternehmer zu den geltenden Tarifen (Stand Juli 2016) erfragt. Die nachfolgende Tabelle spiegelt die Meinungen der Unternehmer zur Auskömmlichkeit dieses Tarifs wider.

	beurteilter Tarif	… zu niedrig	… genau richtig	… zu hoch
Der Taxitarif ist insgesamt …		21,4%	73,8%	4,8%
Grundpreis tagsüber 06:00 bis 22:00 Uhr	**2,50 €**	**18,4%**	**76,3%**	**5,3%**
durchschnittlicher Veränderungswunsch auf	*3,01 €*	*5,60 €*	*2,50 €*	*1,25 €*
Grundpreis nachts, sonn- und feiertags	**3,00 €**	**16,2%**	**81,1%**	**2,7%**
durchschnittlicher Veränderungswunsch auf	*3,45 €*	*5,75 €*	*3,00 €*	*3,00 €*
Kilometerentgelt für den 1. bis 2. km	**2,50 €**	**13,5%**	**73,0%**	**13,5%**
durchschnittlicher Veränderungswunsch auf	*2,45 €*	*3,10 €*	*2,50 €*	*1,50 €*
Kilometerentgelt ab dem 3. und 4. km	**2,00 €**	**15,8%**	**71,1%**	**13,2%**
durchschnittlicher Veränderungswunsch auf	*2,01 €*	*2,45 €*	*2,00 €*	*1,50 €*
Kilometerentgelt ab dem 5. km	**1,50 €**	**16,7%**	**77,8%**	**5,6%**
durchschnittlicher Veränderungswunsch auf	*1,52 €*	*1,72 €*	*1,50 €*	*1,25 €*
Großraumzuschlag von mehr als 4 Fahrgästen	**5,00 €**	**6,3%**	**87,5%**	**6,3%**
durchschnittlicher Veränderungswunsch auf	*4,91 €*	*7,00 €*	*5,00 €*	*1,50 €*
bei bargeldloser Zahlung ein Zuschlag von	**1,00 €**	**9,1%**	**87,9%**	**3,0%**
durchschnittlicher Veränderungswunsch auf	*1,18 €*	*3,00 €*	*1,00 €*	*0,80 €*
Wartezeit in Euro pro Stunde	**25,00 €**	**10,8%**	**86,5%**	**2,7%**
durchschnittlicher Veränderungswunsch auf	*25,35 €*	*29,50 €*	*25,00 €*	*20,00 €*

Tabelle 6 Meinung der Unternehmer zum Tarif

Bei allen Tarifbestandteilen schätzt die Mehrheit der Unternehmer (73,8 Prozent) den jetzt gültigen Tarif als ausreichend und richtig ein. 21,4 Prozent der Unternehmer fordern Anhebungen, 4,8 Prozent der Unternehmer vertreten die Meinung, dass der Tarif zu hoch sei.
Bei allen Tarifbestandteilen liegen die durchschnittlichen Erwartungen aller Unternehmer des Gewerbes zur Entwicklung des Tarifs oberhalb des im November 2014 neu eingeführten Tarifs.

18,4 Prozent der Unternehmer sprechen sich für eine Erhöhung des Grundpreises „tagsüber“ und 16,2 Prozent für eine Erhöhung des Grundpreises „nachts, sonn- und feiertags“ aus. Im Mittel sollen diese beiden Tarifbestandteile von 2,50 auf 3,01 Euro bzw. von 3,00 auf 3,45 Euro erhöht werden. Befragt nach den Kilometerentgelten, fordern zwischen 13 und 17 Prozent der Unternehmer eine Erhöhung. Im Mittel plädieren die Unternehmer aber für die Beibehaltung der aktuellen Höhe der Kilometerentgelte.

Die Mehrheit der Unternehmer (87,9 Prozent) ist gegen eine Veränderung des Großraumzuschlags und will ihn bei 5,00 Euro belassen. Ähnliches kann für den Zuschlag bei bargeldloser Zahlung festgestellt werden. Das Entgelt für die Wartezeit soll nach dem Willen von 10,8 Prozent der Unternehmer von 25,00 auf 29,50 Euro steigen. Im Mittel fordern die Unternehmer hier eine Anhebung auf 25,35 Euro.

Befragt nach den Auswirkungen der Tariferhöhung im November 2014 auf die Umsätze gaben 39 Unternehmer an, dass selbige im Mittel um 1,4 Prozent gestiegen sind. Die Spannweite reichte hier von plus 20 Prozent bis minus 20 Prozent Veränderung. Ein ähnlich vielseitiges Bild zeigt sich bei der Auswirkung der Tariferhöhung auf die Auftragszahlen. Einzelne Unternehmer berichten von Rückgängen zwischen 15 und 20 Prozent, ein anderer Unternehmer meldet ein Plus von 10 Prozent. Im Mittel gaben die befragten Unternehmer einen Rückgang der Auftragszahlen um 2,9 Prozentpunkte an.

Die Aussagen der Unternehmer im Erhebungsbogen zum Tarif lassen keine Anzeichen für eine gegenwärtige und eine künftige Bedrohung des Gewerbes erkennen.
Unabhängig davon ist der Gutachter der Meinung, dass vor dem Hintergrund der ungenügenden Gewinnsituation und der laufenden Kostensteigerungen eine Tariferhöhung nötig ist.

12.3 Anmerkungen der Unternehmer zur Genehmigungsanzahl

Auf die Frage, ob die Zahl der Genehmigungen im Taxiverkehr angemessen ist, antworteten 41 Unternehmer in den Erhebungsbögen wie folgt:

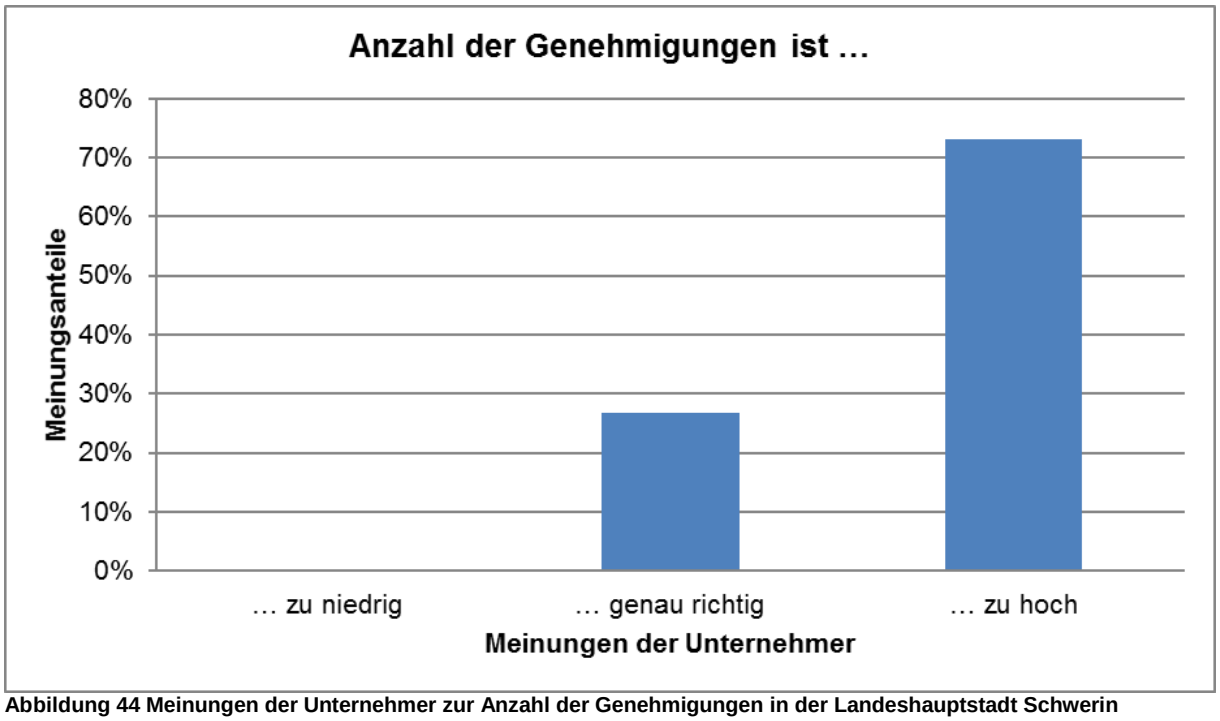


Abbildung 44 Meinungen der Unternehmer zur Anzahl der Genehmigungen in der Landeshauptstadt Schwerin

Elf Unternehmer, das sind 27 Prozent der Unternehmer, sind 2016 der Ansicht, dass die Anzahl der Genehmigungen ausgewogen ist. 73 Prozent der Unternehmer bzw. 30 Unternehmer vertreten die Auffassung, dass die aktuelle Anzahl der Genehmigungen in der Landeshaupt Schwerin zu hoch ist.

Befragt nach der konkreten Veränderung der Genehmigungszahl, machten 37 Unternehmer Angaben. Im Mittel fordern sie eine Reduzierung um 14,97 Genehmigungen. Die Spannweite reicht hier zwischen null und minus 40.

Die deutliche Ansicht der Unternehmer, dass die Anzahl der Genehmigungen in Schwerin zu hoch ist, wertet der Gutachter als starkes Zeichen einer gegenwärtigen und zukünftigen Bedrohung des Gewerbes.

13. Bewertung der Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes

In folgender Tabelle fasst der Gutachter seine Untersuchungen vorläufig zusammen.
Folgender Bewertungsmaßstab liegt zugrunde:

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

	Bewertung		**im Untersuchungszeitraum**					**zukünftig**				
Kap.	**Was**	**Beurteilung**	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
7.	Beurteilung der Nachfrage											
7.1	Anzahl der Aufträge	leichter Rückgang der Aufträge und ungenügender Anstieg des Auftragsumsatzes				x					x	
7.2	Nachfragestruktur/ Leistungsstruktur/ Krankenfahrten	unauffällig			x					x		
7.3	Nachfrage Patienten-fahrten	Abhängigkeit von den Kranken-kassentarifen			x					x		
7.4	klassische Beförderungs-leistungen	von geringer Bedeutung			x					x		
7.5	Schülerbeförderungen	von geringer Bedeutung			x					x		
7.6	Daueraufträge und sons-tige Leistungen	von geringer Bedeutung			x					x		
7.7	ÖPNV	keine Bedrohung, stabile Situa-tion, kaum Chancen AST			x					x		
7.8	Tourismus	stetiges Wachstum		x					x			
7.9	Vermittelte Fahrten durch die Taxizentrale					x					x	
7.10	CarSharing	Entwicklung unklar			x					x		
7.11	Selbstfahrer zu Selbst-kosten	Entwicklung im Moment unklar			x					x		
7.12	Bürgerbus & AST	AST von geringer Bedeutung			x					x		
7.13	Auftragsannahme	unauffällig			x					x		
7.14	Kundenstruktur	unauffällig			x					x		
7.15	**Zusammenfassung der Nachfrage**	**insgesamt nicht ausreichend**				**x**					**x**	
8.	Taxidichte und Kaufkraft											
8.1	Taxi- (und Mietwagen-) dichte	oberes Drittel, aber weitere Ab-nahme Bevölkerung			**x**					**x**		
8.2	Bevölkerungsentwicklung	Rückgang der Bevölkerung prognostiziert			x					x		
8.3	Kaufkraft	geringe Kaufkraft, leichtes Wachstum, aber unter BRD Durchschnitt			x					x		
8.4	Ausstattung mit Pkw	durchschnittliche Ausstattung			x					x		

	Bewertung		**im Untersuchungszeitraum**					**zukünftig**				
Kap.	**Was**	**Beurteilung**	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
9.	Beurteilung der Ertragslage und Einsatzzeit											
9.1	Entwicklung von Umsätzen, Kosten, Gewinnen	rückläufige Gewinne, überproportional steigende Kosten				x	x				x	x
9.2	Besonderheiten der Kostenentwicklung	Kosten steigen stärker als Umsätze				x					x	
9.3	Lohnkosten und Mindestlohn	Einführung Mindestlohn				x					x	
9.4	Struktur der betrieblichen Gewinne und Überschüsse	hoher Anteil Unternehmen mit unzureichenden Gewinnen				x	x				x	x
9.5	Einsatzzeit der Fahrzeuge und Unternehmer	stabil, auf hohem Niveau			x	x				x	x	
9.6	unternehmerische Vorausplanung	die Unternehmer sehen keine Alternativen			x					x		
9.7	zusammenfassende Bewertung der Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit	zusammenfassende Bewertung der Kapitel 9.1 bis 9.6				**x**					**x**	
10.	Anzahl und Ursachen der Geschäftsaufgaben	Genehmigungsrückgaben im Jahr 2015 aus wirtschaftlichen Gründen			**x**					**x**		
11.	sonstige Kriterien											
11.1	Wartezeit der Kunden	unauffällig			x					x		
11.2	Warteliste	es gibt Bewerber auf den Wartelisten		x					x			
11.3	technischer Zustand der Fahrzeuge	sehr guter technischer Zustand		x					x			
11.4	Zahlungsverpflichtungen	keine		x					x			
11.5	Vorsorgefähigkeit	generell unzureichend, z.T. auf sehr niedrigem Niveau				x	x				x	x
11.6	Reproduktion Fahrzeuge	ist gesichert, sehr guter Altersdurchschnitt, Verjüngung im Vergleich zum vorangegangenen Gutachten		x					x			
11.7	Interview IHK	schwierige Situation Tarife nicht ausreichend				x					x	
11.8	Interview mit der Fachvereinigung	sehr schwierige Situation auch Einführung Mindestlohn				x					x	
11.9	Zoll	keine aktuellen Erkenntnisse			x					x		
11.10	Stadt Schwerin	ohne Bewertung										
11.11	Vertreter des Gewerbes	Umsatzrückgang, Konkurrenzdruck, mangelnde Kontrollen				x	x				x	x
11.12	Mietwagen	keine auswertbaren Daten ohne Bewertung										

	Bewertung		**im Untersuchungszeitraum**					**zukünftig**				
Kap.	**Was**	**Beurteilung**	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
12.	Anmerkungen der Unternehmer											
12.1	Unternehmer in Erhebungsbögen	sehr viele kritische Anmerkungen				x	x				x	x
12.2	Meinungen der Unternehmer zum Tarif	neuer Tarif nach Ansicht Gutachter unzureichend			x	x				x	x	
12.3	Anmerkungen zur Genehmigungszahl	Beibehaltung der aktuellen Genehmigungszahl				x	x				x	x

Tabelle 7 Zusammenfassende Bewertung zur Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes

Der Gutachter geht summarisch von Anzeichen einer Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes in der Gegenwart und von Anzeichen einer Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes in der Zukunft aus.

14. Prognose zur zulässigen Genehmigungszahl für die Landeshauptstadt Schwerin

14.1 Annahmen

Es wird wie folgt vorgegangen:

1. Ermittlung der voraussichtlichen Nachfrage nach Beförderungsleistungen von 2016 bis 2021, ausgehend von den ermittelten Umsätzen und der durch das Taxigewerbe realisierten Nachfrage der Jahre 2011 bis 2015.
2. Durchführung einer Vollkostenrechnung für ein Fahrzeug im Jahr 2017.

Ergebnis: Ermittlung der zulässigen Genehmigungshöchstzahl.

14.2 Nachfrageprognose

Die ermittelten Umsätze je Genehmigung der einzelnen Jahre werden linear in die Zukunft bis 2021 interpoliert.

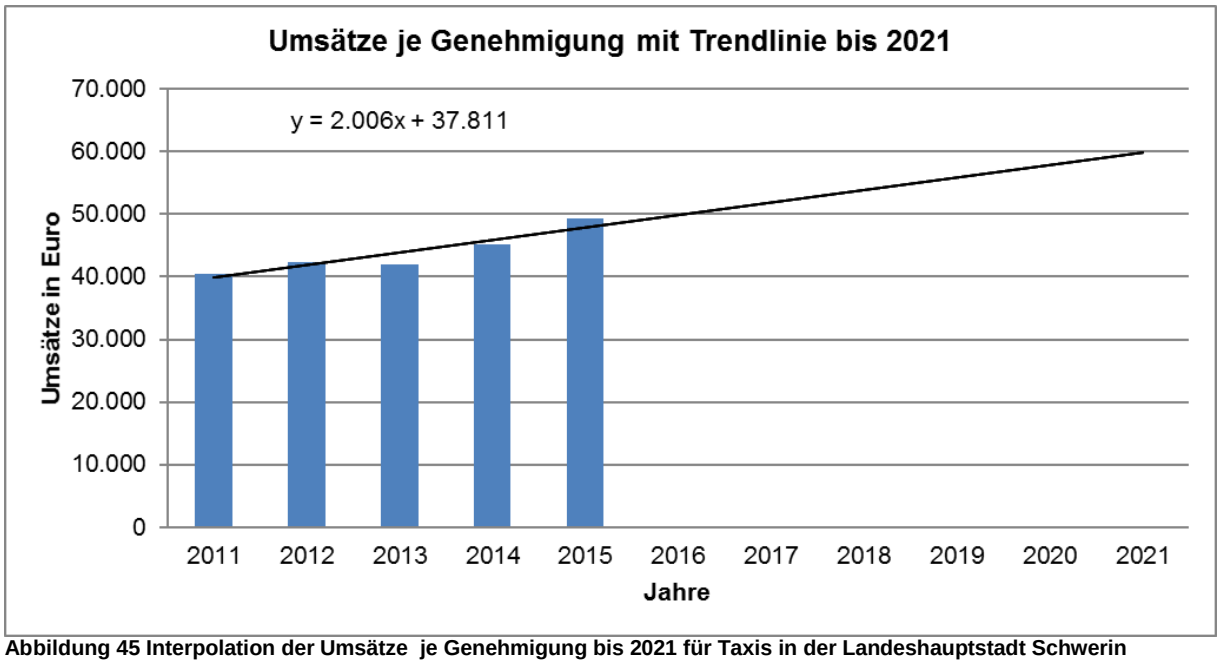


Abbildung 45 Interpolation der Umsätze je Genehmigung bis 2021 für Taxis in der Landeshauptstadt Schwerin

Mithilfe der Interpolation wird aus den vorhandenen Umsätzen/Erträgen je Genehmigung und aus der Zahl der in den Jahren vorhandenen Taxigenehmigungen die realisierte Nachfrage nach Beförderungsleistungen in der Landeshauptstadt Schwerin in der Vergangenheit (blau) und die prognostizierte Nachfrage für den Zeitraum 2016 bis 2021 (rot) ermittelt.

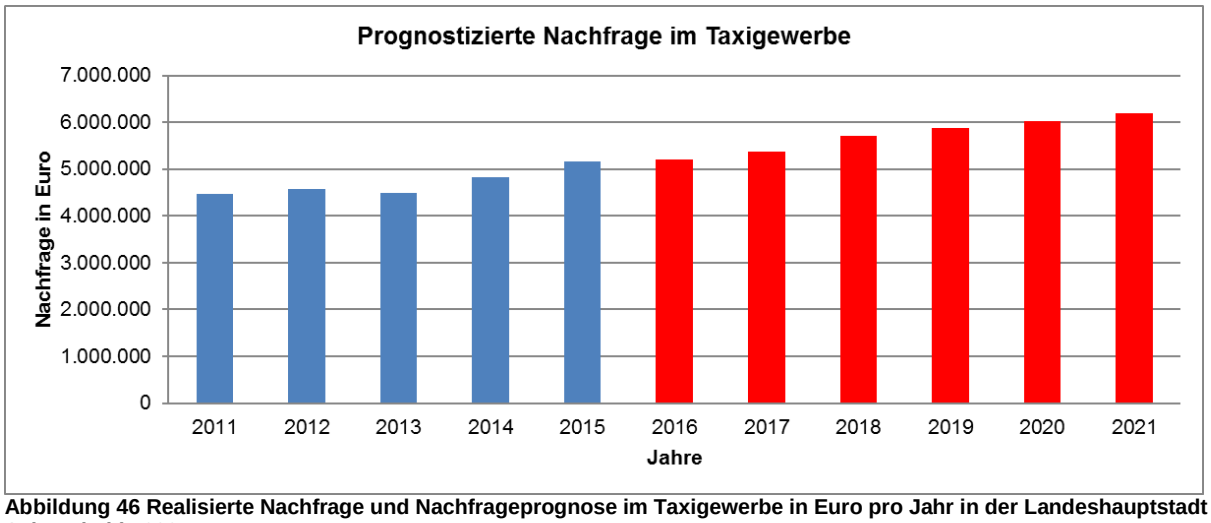


Abbildung 46 Realisierte Nachfrage und Nachfrageprognose im Taxigewerbe in Euro pro Jahr in der Landeshauptstadt Schwerin bis 2021

Auf Grundlage der getroffenen Annahmen wird von einer Nachfrage nach Beförderungsleistungen im Taxiverkehr im Zeitraum 2016 bis 2021 in der Landeshauptstadt Schwerin in Höhe von ca. 5.200.000 bis 6.200.000 Euro ausgegangen.

14.3 Vollkostenkalkulation

Zur Fahrzeugkostenrechnung siehe die in der nachfolgenden Tabelle getroffenen Annahmen.

Angenommen wird ein auch selbstfahrender Taxiunternehmer. Es werden Lohnkosten für den Fahrer bzw. für den selbstfahrenden Unternehmer in Höhe des gesetzlichen Mindestlohns von 8,84 Euro/Einsatzstunde des Taxis und zusätzlich ein Unternehmerlohn einkalkuliert.

Aus der Vollkostenrechnung ergeben sich der erforderliche Umsatz bzw. die erforderlichen Einnahmen zur Deckung der Kosten und für den Unternehmerlohn.

Die direkten Kosten werden so kalkuliert, dass alle Aufwendungen im Unternehmen ausgeglichen werden können. Dabei bleibt unberücksichtigt, dass der einzelne Unternehmer durch unternehmerisches Geschick einzelne Kosten in der angegebenen Höhe möglicherweise nicht voll in Anspruch nehmen muss (zum Beispiel Kraftstoffverbrauch, eigene Fahrzeugpflege, keine Fremdkosten für Garage, Reparatur des Kfz in Eigenleistung, guter Schadenfreiheitsrabatt in der Versicherung u.a.).
Außerordentlich hohe Einsatzstunden des Unternehmers oder unternehmerisches Geschick, das zu erhöhten Einnahmen führen kann, bleiben ebenfalls unberücksichtigt.

Es wird unterstellt, dass jedes beliebige, ordentlich geführte Unternehmen die Vollkosten durch erzielbare Erlöse decken kann. Es ist nicht ausgeschlossen, dass einzelne Unternehmer aufgrund ihrer Kundenbeziehungen oder des mangelnden unternehmerischen Geschickes die Vollkosten nicht erwirtschaften und nicht überlebensfähig sind.

Ansatzpunkt und Basis sind die ordentliche Funktion des Gewerbes.

Für ein Kfz wird eine Vollkostenkalkulation (siehe Anlage) mit folgenden Annahmen durchgeführt:

Variable Kosten

Kraftstoffkosten	• Durchschnittsverbrauch: 8 l Diesel /100 km • erwarteter Einkaufspreis: 1,11 €/Liter, abgeleitet aus dem Durchschnitt der letzten fünf Jahre aus der Preisentwicklung[53] • Jahresfahrleistung: laut Erhebungsbogen für die letzten Jahre 52.719 km
Öl und Schmierstoffe	• 0,5 Liter Öl je 1.000 km Fahrleistung zum Preis von 9,29 € (BZP geht von 0,5 Liter/1.000 km aus)
Reparatur und Wartung	• 2.000 €/Jahr Annahme des Gutachters • Eichung Fahrpreisanzeiger 77,00 € (BZP 77,00 €) • TÜV, BOKraft & AU (92,00,00 € (BZP 92,00 €) • Wagenpflege 50 Wochen à 8,74 € (BZP 8,74 €)
Reifen	• Kaufpreis für 1 Satz Reifen: 464,00 € (BZP 464,00 €) • Reifenlaufleistung: 60.000 km

Fixe Kosten

Werteverbrauch	Der Werteverbrauch wird als kalkulatorische Abschreibung ausgehend von folgenden Angaben ermittelt: • Nettokaufpreis: 33.000,00 € (Listenpreis plus Überführung plus Ausstattung) • Restwert nach 5 Jahren, ca. 5.000,00 € • Fahrzeugtausch nach 5 Jahren
Kapitalverzinsung	• nach anerkannten Grundsätzen der Kalkulation ermittelt aus ½ Kaufpreis und 2000 € Umlaufmitteln mit einer Verzinsung von 6,0 % p.a.
Personalkosten	• Grundlage ist ein angenommener Mindestlohn von • 8,84 €/Stunde, bei ermittelten 79,59 Wochenstunden und 52 Wochen nach Angaben der Schweriner Unternehmer für den Zeitraum 2011-2015 • Arbeitgeberanteil sowie Vertretung von 33 %
Unfallversicherung in der Berufsgenossenschaft	• für den Unternehmer: 387,00 €/Jahr • für die Mitarbeiter: in den Personalkosten enthalten
Umlage Zentrale	• 3.015,00 €/Jahr nach Angabe der Zentrale
Kfz-Steuer	• 340,00 €/Jahr nach Kfz-Steuergesetz
Fachvereinigung	• 104,00 € pro Jahr (Annahme Gutachter)
IHK	• 100,00 € (Annahme Gutachter)
Garagenmiete	• ortsüblich: 25,00 €/Monat
Rechtsschutzversicherung	• 183,00 € pro Jahr
Versicherungen	• Grundbetrag 5.000,00 € (im Einzelfall aufgrund Schadensfreiheitsrate sicher abweichend)
allgemeine Verwaltungskosten	• durch Gutachter ermittelt und bewertet anhand der Angaben der Schweriner Unternehmer (2.200,00 €/Jahr)
Einsatztage pro Jahr	• es wird mit 267 Einsatztagen durchschnittlich pro Jahr laut den Angaben der Unternehmer im Erhebungsbogen kalkuliert
Unternehmerlohn	• es wird ein zusätzlicher Unternehmerlohn in Höhe der Vorsorgeaufwendungen von 800,00 €/Monat kalkuliert

Tabelle 8 Annahmen für die Vollkostenrechnung in der Fahrzeugkostenkalkulation

[53] http://de.statista.com/statistik/daten/studie/779/umfrage/durchschnittspreis-fuer-dieselkraftstoff-seit-dem-jahr-1950/ (28.02.2017)

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

Ausgehend von dieser Kalkulation ergeben sich (alle Werte sind **Nettobeträge!**):

- variable Kosten pro Kilometer 0,15 €
- variable Kosten je Besetztkilometer 0,31 €
- fixe Kosten pro Einsatztag ohne Unternehmerlohn 250,92 €
- fixe Kosten pro Einsatztag mit Unternehmerlohn 286,88 €

- Nur zur Information, nicht als Berechnungsgrundlage:
- durchschnittliche Gesamtkosten pro Einsatztag 316,62 €
- durchschnittliche Gesamtkosten je Besetztkilometer 3,26 €.

Insgesamt ergeben sich so Jahresgesamtkosten in Höhe von 74.936,27 Euro ohne bzw. 84.536,27 Euro mit Unternehmerlohn.
Die vollständige Kalkulation befindet sich in der Anlage in den Tabelle 11 und 11.

14.4 Prognose der Zahl der Genehmigungen

Aus der so durchgeführten Fahrzeugkostenkalkulation ergibt sich eine Vollkostendeckung ohne Vorsorge von ca. 74.936,27 Euro Jahresumsatz, mit Einbeziehung der Vorsorge für den Unternehmer in Höhe von 84.536,27 Euro.

Es wird eine jährliche Kostensteigerung – basierend auf der im Beobachtungszeitraum ermittelten Kostenentwicklung pro Genehmigung in der Landeshauptstadt Schwerin und ausgehend von anderen Gutachten – von 4,5 Prozent angenommen.

Ermittlung der zulässigen Genehmigungszahl
Die zulässige Genehmigungszahl ergibt sich mittels Division der prognostizierten Nachfrage durch die ermittelten Vollkosten je Genehmigung.

Die rechnerisch zulässige Genehmigungszahl für den Zeitraum 2017 bis 2021 beträgt 65 Genehmigungen.

Der Markt hat sich 2016 nach Auskunft der Behörde von Juli 2016 auf 105 Genehmigungen reguliert.

Der Gutachter schlägt vor, die Zahl der Genehmigungen zunächst auf 85 zu reduzieren und die Auswirkungen neu zu beurteilen.

15. Beförderungsentgelte

Beförderungsentgelte sollen kostendeckend und auskömmlich sein.
Die durchgeführte Vollkostenrechnung für ein Taxi berücksichtigt die nach § 39 Abs. 2 PBefG geforderten Kostenbestandteile und einen angemessenen unternehmerischen Gewinn (Auskömmlichkeit). Aus der Vollkostenrechnung ergeben sich der erforderliche Umsatz/die Einnahmen zur Deckung der direkten Kosten und für den Unternehmerlohn, die über den Tarif erwirtschaftet werden müssen.

Dem Gutachter ist bekannt, dass das Gewerbe aktuell einer weiteren erheblichen Erhöhung des Tarifs nicht einheitlich zustimmt. Um den Auftragsrückgang nicht weiter zu beschleunigen. Dieser Befürchtung trägt der Gutachter Rechnung, indem er eine moderate Tarifanpassung vorschlägt, die die zu erwartenden positiven Effekte des Rückgangs der Genehmigungszahl berücksichtigt.
Argumente, die der Bevölkerung bei einer weiteren Tarifanpassung kommuniziert werden könnten, sind die folgenden:

- weitere Erhöhung des Mindestlohns 2017,
- die ungenügende Auskömmlichkeit der bestehenden Tarife,
- der Zuwachs in der Kaufkraft sowie
- die zuletzt im Jahr 2014 erfolgte Tarifanpassung

Grundlagen der Modellierung

Der Tarif gilt für Einwagen- und Mehrwagenbetriebe. Er muss allen Unternehmern die Möglichkeit bieten, bei ordentlicher Betriebsführung vollkostendeckend zu wirtschaften. Darum erfolgt keine getrennte Betrachtung.
Ausgangspunkte der Modellierung sind:

- die Vollkostenrechnung für ein Taxi und
- die Ausführung von Beförderungsleistungen mit Taxis innerhalb der Landeshauptstadt Schwerin sowie außerhalb in Abhängigkeit von der Entfernung und der benötigten Zeit.

Berücksichtigt wird die Erhöhung des Mindestlohns zum 01. Januar 2017.

Bei der Modellierung des Tarifs geht der Gutachter von den Angaben der Unternehmer im Erhebungszeitraum aus:

- Anzahl der Aufträge pro Genehmigung (Durchschnittswert für 2011 bis 2015),
- 52.719 Kilometer Fahrleistung pro Jahr (Durchschnittswert für 2011 bis 2015),
- 25.964 Kilometer Fahrgastbeförderung pro Jahr,
- 4.139 Stunden Einsatzzeit der Taxis pro Jahr.

Die jährliche Fahrleistung wird durch die Anzahl an Aufträgen pro Genehmigung und Jahr geteilt, um die durchschnittliche Fahrleistung für einen durchschnittlichen Auftrag („Referenzauftrag“) zu erhalten. Die Anzahl an Besetztkilometer für diesen Referenzauftrag wird ermittelt. Weiterhin wird die Anzahl der Aufträge pro Genehmigung und Tag ermittelt. Basierend auf den Angaben zur einsatztäglichen Arbeitszeit der Taxifahrer wird die durchschnittliche Dauer der Auftragsabwicklung (inklusive Leerfahrt und Wartezeit) bestimmt.

Berechnet man diesen „durchschnittlichen“ Auftrag bzw. Referenzauftrag mit den Durchschnittswerten aus dem Zeitraum 2011 bis 2015, so ergibt sich folgendes Bild:

- 24,44 Kilometer durchschnittliche Fahrleistung bzw. 12,04 Besetztkilometer pro Auftrag,
- 8,08 Aufträge pro Einsatztag,
- 0,97 Stunden Wartezeit bzw. Leerfahrt je Auftrag.

Für einen solchen „durchschnittlichen“ Auftrag müssen zur Deckung der Vollkosten 39,17 Euro Umsatz netto erzielt werden.

Durch den gegenwärtig geltenden Tarif werden für den Referenzauftrag 22,02 Euro Umsatz netto realisiert.
Das heißt, der Unternehmer realisiert eine Mindereinnahme von ca. 17,15 Euro!

Der gegenwärtige Tarif ist nicht kostendeckend und auskömmlich im Sinne des PBefG.

Modellierung des Tarifs
Die vorhandene Kostenstruktur in einem Taxibetrieb wird vornehmlich durch die Fixkosten bestimmt (vergleiche Abbildung 31). In der Landeshauptstadt Schwerin sind die Fixkosten mit durchschnittlich 71,4 Prozent der Gesamtkosten relativ konstant, nur ca. 28,6 Prozent der Kosten sind variable, kilometerabhängige Kosten. Anders ausgedrückt, nur ein geringer Teil der in einem Taxiunternehmen anfallenden Kosten entsteht durch die Bewegung des Kfz, der weitaus höhere Anteil der Kosten entsteht dadurch, dass Zeit für Wartezeit zwischen den Aufträgen, Auftragsannahme, Fahrtzeit zum Kunden, Einsteigen des Kunden, Zeit für die Besetztfahrt, Abrechnen und Aussteigen des Kunden sowie Rückfahrt, Aufbereitung des Auftrages und des Fahrzeuges sowie durch das Bereithalten vergeht.

Das muss auch der Tarif widerspiegeln. Der Grundpreis soll nach Auffassung des Gesetzgebers diesen hohen Anteil der Fixkosten (leistungsunabhängige Kosten) berücksichtigen.
Da kurze Strecken mehr Gesamtzeit je Kilometer beanspruchen als lange Strecken, sollte der Tarif eine entsprechende Staffelung haben.

Durch Modellierung der Auftragsdurchführung über verschiedene Entfernungen hat der Gutachter zunächst die entstehenden Vollkosten und anschließend einen kostendeckenden und auskömmlichen Tarif ermittelt.

Folgende, grundlegende Annahmen wurden basierend auf den voraussichtlichen Rückgang der Taxigenehmigungen in der Landeshauptstadt Schwerin getroffen. Dies schließt die vom Gutachter empfohlene weitere Reduzierung der Genehmigungen mit ein. Da dementsprechend weniger Taxis denselben Markt bedienen, erwartet der Gutachter die folgenden Effekte:

- Anstieg der Besetztquote im Taxiverkehr auf ca. 55 Prozent,
- etwa 3.500 Aufträge pro Taxi und Jahr.

Ein weiterer Rückgang der Gesamtauftragszahlen durch die Erhöhung des Tarifs wurde hier bereits berücksichtigt. Aus diesen Annahmen resultiert der im nachfolgenden Bild dargestellte Verlauf der Nettovollkosten für Beförderungsaufträge (rote Kurve):

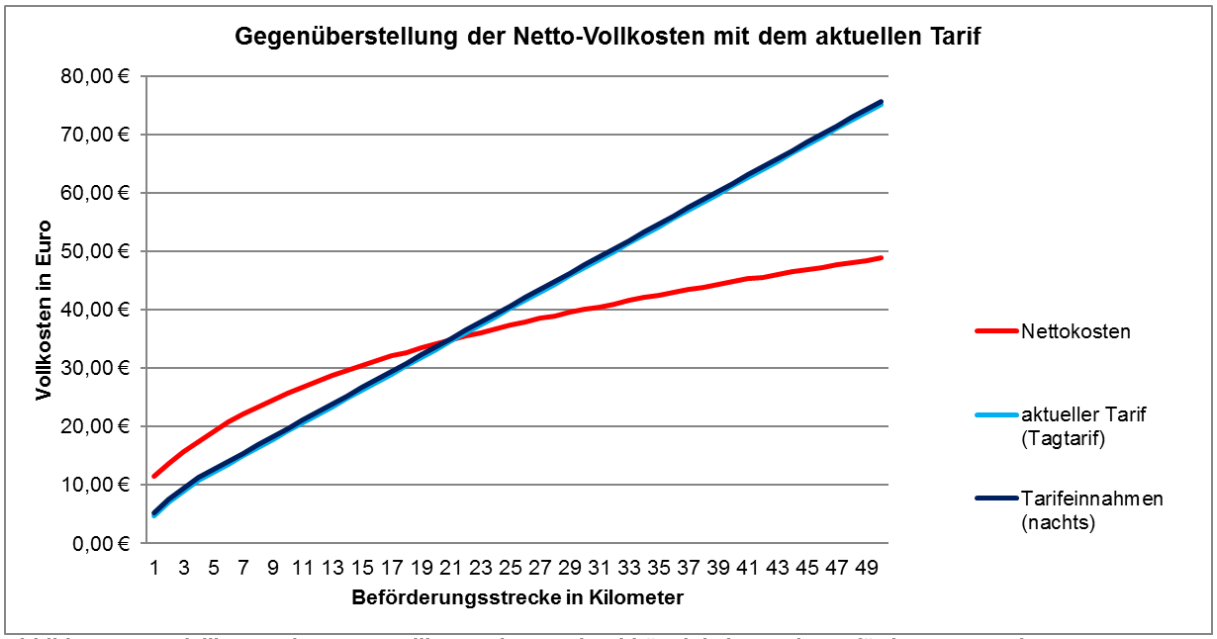


Abbildung 47 Modellierung der Netto-Vollkosten in Euro in Abhängigkeit von der Beförderungsstrecke

Die hohen auftragsbezogenen Fixkosten sind über den Grundpreis aufzufangen. Je länger die Beförderungsstrecke wird, desto geringer werden die zu realisierenden Vollkosten je Kilometer. Daraus ergibt sich der degressive Kurvenverlauf der roten Kurve in obiger Abbildung. Darum sollte eine tiefere Staffelung der Kilometerpreise in Abhängigkeit von der Entfernung vorgesehen werden.

Der gegenwärtige Tarif, bestehend aus Grundpreis und einem dreistufigen Kilometerpreis, ist in netto, das heißt ohne sieben Prozent Umsatzsteuer, wiedergegeben. Es ist ersichtlich, dass sowohl der Tag- als auch der Nachttarif den modellierten Kostenverlauf nur unzureichend widerspiegeln. Aufträge bis etwa 21 Kilometer Beförderungsleistung sind nicht kostendeckend! Das kann dazu führen, dass Fahrten in diesem Kurzstreckenbereich abgelehnt werden. Andererseits bezahlt der Kunde bei großen Entfernungen, zum Beispiel für 50 Kilometer, erheblich mehr als die Vollkosten für den Tag- und Nachttarif.

Der weiter oben vorgestellte Referenzauftrag führt auch unter den veränderten Annahmen zu einem Verlust von 5,09 Euro pro Auftrag für den Taxiunternehmer. Daher ist trotz der angenommenen Reduzierung der Taxigenehmigungen eine Tarifanpassung vorzunehmen.

Modellierung des Tarifs

Der Tarifvorschlag des Gutachters ist in Tabelle 9 wiedergegeben. Er umfasst die Varianten 1 und 2.

Variante 1 sieht eine Erhöhung des Grundpreises auf 3,50 Euro vor und behält die aktuell geltende Staffelung des Tarifs bei. Die Kilometerentgelte wurden um 0,50 Euro (bis zwei Kilometer) bzw. um 0,60 Euro (drei bis vier und ab vier Kilometer) erhöht. Der Gutachter schlägt vor, ebenfalls einen Nachttarif für Kilometerentgelte einzuführen. Anzudenken wäre hier ein Zuschlag von jeweils 0,20 Euro. Der Grundpreis nachts beträgt 3,80 Euro.

Die in dieser Variante vorgesehenen Tariferhöhungen ermöglichen eine kostendeckende Beförderung ab dem zehnten Beförderungskilometer. Für den Referenzauftrag würde sich ein Umsatz von 22,10 Euro ergeben, womit der Unternehmer einen Gewinn von 0,27 Euro (1,2

Prozent) erzielen würde. Die Variante 1 sieht im Vergleich zum Referenzauftrag eine Erhöhung des Tarifs um ca. 32,0 Prozent vor.

Variante 2 sieht eine Erhöhung des Grundpreises auf 3,50 Euro vor und modifiziert die aktuell geltende Staffelung des Tarifs. Die erste Stufe soll nun bis zum fünften Beförderungskilometer reichen und sieht eine Vergütung pro Kilometer von 2,60 Euro vor. Die zweite Stufe gilt für Beförderungsstrecken von sechs bis acht Kilometern bei einer Kilometervergütung von 2,20 Euro. Ab acht Kilometern wird ein Entgelt von 1,80 Euro pro Kilometer fällig. Der Gutachter schlägt vor, einen Nachttarif für Kilometerentgelte einzuführen. Vorteilhaft wäre ein Zuschlag von jeweils 0,20 Euro. Der Grundpreis nachts beträgt 3,80 Euro.

Die in dieser Variante vorgesehenen Tariferhöhungen ermöglichen eine kostendeckende Beförderung ab dem elften Beförderungskilometer. Für den Referenzauftrag würde sich ein Umsatz von 22,16 Euro ergeben, womit der Unternehmer einen Gewinn von 0,33 Euro (1,5 Prozent) erzielen würde. Die Variante 2 sieht im Vergleich zum Referenzauftrag eine Erhöhung des Tarifs um ca. 32,4 Prozent vor.

	Alles Brutto-Werte				Alles Netto-Werte			
	Grundpreis	**bis 2 km**	**3 bis 4 km**	**ab 4 km**	**Umsatz Referenzauftrag**	**Gewinn/ Verlust je Auftrag**	**Erhöhung im Vergleich zum aktuellen Tarif**	**Break even ab km**
Aktueller Tarif	2,50 €	2,50 €	2,00 €	1,50 €	16,74 €	- 5,09 €		21
Variante 1	3,50 €	3,00 €	2,60 €	2,10 €	22,10 €	0,27 €	32,0%	10
	Grundpreis	**bis 5 km**	**6 bis 8 km**	**ab 8 km**				
Variante 2	3,50 €	2,60 €	2,20 €	1,80 €	22,16 €	0,33 €	32,4%	11

Tabelle 9: Tarifvorschläge des Gutachters

Abbildung 48 zeigt beide vorgeschlagenen Tarifvarianten im Vergleich zum aktuellen Tarif und den Nettovollkosten. Insbesondere durch die Erhöhung der Tarifbestandteile für kurze Fahraufträge kann die Ertragslage für solche Fahraufträge verbessert werden.

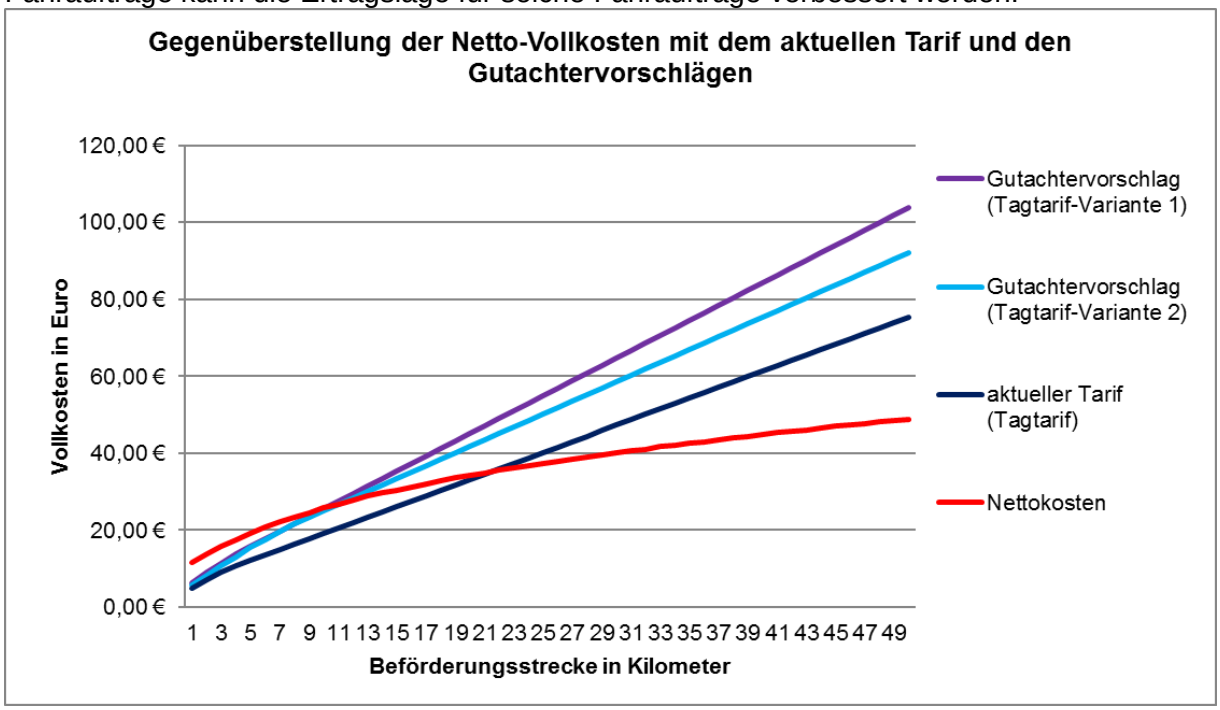


Abbildung 48 Gegenüberstellung der Nettovollkosten mit dem aktuellen Tarif und dem Gutachtervorschlag

Modellierung des Tarifs – Vergleich mit vergleichbaren Städten

Die folgende Tabelle zeigt die aktuell gültigen Taxitarife in mit der Landeshauptstadt Schwerin vergleichbaren Städten. Der aktuell in Schwerin gültige Tarif ist blau hinterlegt, die Gutachtervorschläge in violett. Sehr viele Tarife wurden mit der Einführung des Mindestlohns 2015 angepasst. Mit dem aktuellen Grundpreis von 2,50 Euro (Tag) bewegt sich die Stadt Schwerin am unteren Ende der Vergleichsgruppe. Bei den Kilometervergütungen liegt die Stadt Schwerin mit 2,50 Euro (Tagtarif, ersten zwei Kilometer) im Mittelfeld der Vergleichsgruppe. Auffällig ist, dass die meisten Städte der Vergleichsgruppe ein zwei- oder sogar dreistufiges Tarifmodell verwenden.

Mit den vorgeschlagenen Tarifanpassungen liegt der Tarif der Stadt Schwerin im oberen Bereich vergleichbarer Städte.

	Grund-preis	Hin-weis	km Tag	Hinweis	km Nacht	Hinweis	Warte-zeit	Hin-weis	GRZ	Gül-tig seit
Gera	7,00 €	Inkl. 1 km	2,00 €		2,10 €		30,00 €		6,00 €	Feb 17
Branden-burg a.d. Havel	4,30 €	We und So	2,20 €	bis 5 km	2,55 €	bis 5 km	21,00 €	bis 10 Min.	über Km-Ent-gelte	Dez 15
	5,10 €	Fe	1,50 €	bis 15 km	1,75 €	bis 15 km	27,00 €	ab 10 Min.		
			1,40 €	ab 15 km	1,60 €	ab 15 km				
Variante 1	3,50 €	Tag	3,00 €	bis 2 km	3,20 €	bis 2 km	25,00 €		5,00 €	-
	3,80 €	Nacht	2,60 €	bis 4 km	2,80 €	bis 4 km				
			2,10 €	ab 5 km	2,30 €	ab 5 km				
Variante 2	3,50 €	Tag	2,60 €	bis 5 km	2,80 €	bis 5 km	25,00 €		5,00 €	-
	3,80 €	Nacht	2,20 €	bis 8 km	2,40 €	bis 8 km				
			1,80 €	ab 8 km	2,00 €	ab 8 km				
Neu-münster	3,50 €		1,90 €	bis 2 km	2,00 €	bis 2 km	10,80 €	bis 3 Min.	3,00 €	Sep 15
			1,80 €	bis 5 km	1,80 €	bis 5 km	36,00 €	ab 3 Min.		
			1,50 €	ab 5 km	1,60 €	ab 5 km				
Flensburg	3,30 €	Tag	1,90 €	bis 2 km	1,90 €	bis 2 km	28,00 €		6,00 €	Jan 15
	3,40 €	Nacht	1,80 €	bis 6 km	1,80 €	bis 6 km				
			1,50 €	ab 6 km	1,60 €	ab 6 km				
Lübeck	3,20 €		2,00 €	bis 1 km			24,00 €		6,00 €	Jan 15
			1,80 €	bis 2 km						
			1,60 €	bis 6 km						
			1,50 €	ab 6 km						
Kiel	3,10 €		1,95 €	bis 2 km			0,00 €	bis 1 Min.	6,00 €	Jan 15
			1,60 €	bis 5 km			24,00 €	ab 1 Min.		
			1,40 €	ab 5 km						
Frank-furt/Oder	3,00 €		2,00 €	bis 2 km			24,00 €		1,80 € je FG	Aug 15
			1,80 €	ab 2 km						
Stadt Rostock	2,70 €	Tag	2,80 €	bis 1 km	2,90 €	bis 1 km	3,00 €	bis 2 Min.	5,50 €	Nov 14
	2,80 €	Nacht	2,00 €	bis 3 km	2,20 €	bis 3 km	30,00 €	ab 2 Min.		
			1,40 €	ab 3 km	1,50 €	ab 3 km				
Cottbus	2,60 €		2,20 €	bis 3 km			21,00 €		3,00 €	Mrz 15
			1,70 €	ab 3 km						
Schwerin	2,50 €	We	2,50 €	bis 2 km			25,00 €		5,00 €	Nov 14
	3,00 €	So	2,00 €	bis 4 km						
			1,50 €	ab 5 km						

Tabelle 10 Vergleich des Taxitarifs in der Landeshauptstadt Schwerin mit Taxitarifen in vergleichbaren anderen Städten[54] (We = werktags zwischen 6:00 und 22:00 Uhr; So = sonntags, aber auch zwischen 22:00 und 6 Uhr; Fe = Feiertags; GRZ = Großraumtaxizuschlag; FG = Fahrgast)

[54] http://www.derinnenspiegel.de/taxitarife/uebersicht/uebersicht.php (28.02.2017)

Großraumzuschlag
Nach Meinung der Unternehmer zum aktuellen Tarif in der Landeshauptstadt Schwerin (vergleiche Abschnitt 12.2) wird deutlich, dass die Mehrheit der Unternehmer (ca. 87,5 Prozent) für eine Beibehaltung des aktuellen Großraumzuschlags von 5,00 Euro plädiert. Der Gutachter schließt sich der Unternehmermeinung an.

Wartezeit
Werden für die Ermittlung einer angemessenen Vergütung der Wartezeit die berechneten Vollkosten von 19,81 Euro (netto) pro Stunde zugrunde gelegt, erscheint die aktuelle Wartezeitvergütung von 25,00 Euro als angemessen. Diese Auffassung vertritt auch die Mehrheit der Unternehmer (86,5 Prozent).

Zuschlag bei bargeldloser Zahlung
Vereinzelt sehen Taxitarife Zuschläge für bargeldlose Zahlung vor. Da die Mehrheit der Schweriner Unternehmer für eine Beibehaltung dieses Zuschlags ist (87,9 Prozent), empfiehlt der Gutachter ebenfalls, diesen Zuschlag bei seiner aktuellen Höhe von 1,00 Euro zu belassen. Zukünftig wird dies ein üblicher kostenloser Service sein, der in anderen Tarifbestandteilen enthalten sein muss.

Beurteilung der Akzeptanz und Nachfrage nach der Tarifänderung
Neben der Betrachtung der Auskömmlichkeit der Tarife für das Taxigewerbe ist der Einfluss auf die Akzeptanz/Nachfrage nach Beförderungsleistungen durch die Tarifänderung zu betrachten, urteilt das Hamburgische Oberverwaltungsgericht.

Eine Tariferhöhung um ca. 32 Prozent (Tarifvorschläge 1 und 2) bei dem ermittelten Referenzauftrag im Vergleich zum bestehenden Tarif kann psychologisch und wirtschaftlich bei den Fahrgästen negativ aufgenommen werden.

Eine abschließende Beurteilung der Akzeptanz der Tarife muss im Tarifverfahren erfolgen.

Es handelt sich um ein konzessioniertes Gewerbe, in dem die Mechanismen der Marktwirtschaft nicht greifen. Die Landeshauptstadt Schwerin gibt die Zahl der Genehmigungen und den Tarif vor. Sie ist damit für ein funktionierendes Gewerbe verantwortlich, das heißt für ein Gewerbe, das bei ordnungsgemäßer Führung auskömmliche Gewinne erwirtschaften kann.

Der Tarifvorschlag basiert darauf, dass die Zahl der Genehmigungen reduziert wird!

Der Gutachter empfiehlt die Einführung eines der vorgeschlagenen Tarife bei gleichzeitiger Reduzierung der Genehmigungsanzahl unter Einbeziehung des Gewerbes.
Der Tarifvorschlag gilt für einen Zeitraum von zwei Jahren und sollte spätestens dann überprüft werden.

16. Zusammenfassung und Empfehlungen

Das Gewerbe, die Ämter und die angefragten Institutionen haben die Erstellung des Gutachtens überwiegend aufgeschlossen und aktiv unterstützt.

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

1. die Nachfrage nach Beförderungsaufträgen im Taxiverkehr (Kapitel 7),
2. die Taxidichte (Kapitel 8),
3. die Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit (Kapitel 9) und
4. die Anzahl und Ursachen der Geschäftsaufgaben (Kapital 10)

berücksichtigt.

Weitere Einflussfaktoren und Informationen zur Situation im Gewerbe wurden untersucht, bewertet und sind in das Gutachten eingeflossen (Kapitel 11).
Die Bestimmungen, insbesondere der §§ 39, 51 PBefG zur Beurteilung der Beförderungsentgelte, wurden berücksichtigt.

Gegen Anzeichen für eine Bedrohung sprechen insbesondere:

1. der wachsende Tourismus in Schwerin,
2. die zwar im Bundesvergleich geringe, aber steigende Kaufkraft,
3. die angemessene Wartezeit der Kunden,
4. der technische Zustand der eingesetzten Fahrzeuge,
5. keine Verbindlichkeiten an öffentlichen Abgaben,
6. die unternehmerische Vorausplanung.

In wesentlichen Bereichen stellt der Gutachter Anzeichen für eine bestehende und zukünftige Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes fest, insbesondere durch:

1. die unzureichende Nachfrage,
2. die unzureichenden Gewinne,
3. den Kostenstau,
4. die mangelnde Vorsorgefähigkeit der Schweriner Taxiunternehmer,
5. die vergleichsweise hohe Taxi sowie Taxi- und Mietwagendichte,
6. das kritische Bild, welches sowohl der Taxi- und Mietwagenverband, der Vertreter der IHK als auch die Vertreter des Gewerbes zeichnen,
7. die Hinweise und Bemerkungen der Unternehmer in den Erhebungsbögen, ihre Aussagen zum Tarif und zur Genehmigungszahl.

Der Gutachter geht summarisch von einer Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes in der Gegenwart und in der Zukunft aus.

Empfehlungen

Der Gutachter gibt folgende Handlungsempfehlungen für die Landeshauptstadt Schwerin.

1. Die Anzahl der Genehmigungen sollte auf **85 Genehmigungen** reduziert und dann erneut beurteilt werden.
2. Der aktuelle Tarif ist nicht auskömmlich. Eine der vorgeschlagenen **Tarifanpassungen** sollte vorgenommen werden.
3. Die Taxitarifordnung sollte so geändert werden, dass Abweichungen unter den Tarif genehmigungspflichtig werden.
4. Tariferhöhungen sollten, sofern gerechtfertigt, regelmäßiger und in kürzeren Abständen erfolgen. Geprüft werden sollte in diesem Zusammenhang eine zeitliche Bindung an Tariferhöhungen anderer öffentlicher Dienstleister.
5. Die Einführung verbindlicher Dienstpläne für das Gewerbe wird empfohlen.
6. Durch die Prüfung und Umsetzung einer verbesserten Zusammenarbeit zwischen den liniengebundenen ÖPNV-Anbietern und dem Taxigewerbe könnte gegebenenfalls die Ausweitung des Angebots von Anrufsammeltaxis erreicht werden.
7. Die Ordnungsmäßigkeit der Buchführung sollte im Zusammenhang mit der Beurteilung der persönlichen Zuverlässigkeit herangezogen und hierzu das BMF-Schreibens vom 26. November 2010 berücksichtigt werden.
8. Die Auswirkungen der Einführung des Tarifs und der Beschränkung der Genehmigungszahl sollten aufgrund der aktuell als kritisch zu bewertenden Situation des Gewerbes zeitnah, idealerweise 2019 erneut evaluiert werden.

Um die Rückgabe von Taxigenehmigungen in der Stadt Schwerin zu beschleunigen, wird der Behörde empfohlen – soweit es ihr rechtlich möglich ist – die folgenden Empfehlungen umzusetzen:

1. Die Taxiunternehmer sollten über eine Entscheidung der Behörde zur Verringerung der Gesamtanzahl der von der Stadt Schwerin erteilbaren Taxigenehmigungen informiert werden. Hierbei sollten den Taxiunternehmern die Hintergründe für die Reduzierung und der Umfang der Genehmigungsrücknahme transparent kommuniziert werden.
2. Die Behörde sollte prüfen, ob tatsächlich Genehmigungen ruhen und diese gegebenenfalls zurücknehmen.
3. Um die Akzeptanz und Bereitschaft der Schweriner Bevölkerung, ein Taxi zu nutzen, zu erhöhen, könnte in Kooperation mit den beiden Taxivermittlungszentralen und der IHK eine Qualitätsoffensive im Gewerbe durchgeführt werden. Die Einführung einer Bewertungsmöglichkeit der Fahrt (z.B. hinsichtlich der Sauberkeit des Taxis, der Pünktlichkeit und Höflichkeit des Fahrers, etc.) oder die Teilnahme am TAXIstars-Programm[55] könnten hier erste Schritte sein.
4. Eine Aufklärung von Existenzgründern über die betriebswirtschaftlich schwierige Situation im Taxi- und im Mietwagengewerbe sollte erfolgen.
5. Noch stärkere Kontrollen des Taxi- und Mietwagengewerbes sollten durchgeführt werden.

Dr. Burkhard Saß

[55] http://www.bzp.org/Content/RUND_UMS_TAXI/TAXIstars/index.php (28.02.2017)

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1 Entwicklung der Anzahl der Taxibetriebe mit angestellten Mitarbeitern in der Landeshauptstadt Schwerin 12
Abbildung 2 Beschäftigtenstruktur in den Taxibetrieben mit angestellten Mitarbeitern in der Landeshauptstadt Schwerin 13
Abbildung 3 Angaben der Unternehmer zur Entwicklung der Aufträge je Genehmigung und Jahr in der Landeshauptstadt Schwerin von 2011 bis 2015 18
Abbildung 4 Nachfrage im Taxigewerbe - Angaben der Unternehmer zur Entwicklung der Aufträge je Genehmigung und Jahr in der Landeshauptstadt Schwerin von 2011 bis 2015 19
Abbildung 5 Entwicklung der Umsätze je Auftrag in der Landeshauptstadt Schwerin 19
Abbildung 6 Beförderte Personen im Taxi- und Mietwagenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland, Angaben in Mio. 20
Abbildung 7 Einnahmen im Taxi- und Mietwagenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland, Angaben in Mio. € 21
Abbildung 8 Struktur der Ertragsanteile im Taxigewerbe in der Landeshauptstadt Schwerin 22
Abbildung 9 Vergleich der Tarifeinnahmen mit der Vergütung durch Krankenkassen für Krankentransporte 23
Abbildung 10 Kostenübernahme für Krankenfahrten in der Bundesrepublik Deutschland durch die Krankenkassen 24
Abbildung 11 Fahrkosten für Krankenfahrten je Versicherten und Jahr in der Bundesrepublik Deutschland 25
Abbildung 12 Entwicklung der Übernachtungs- und Gästezahl in der Landeshauptstadt Schwerin 28
Abbildung 13 Gesamtzahl der durch die Taxivermittlungszentrale in Schwerin vermittelten Fahrten 29
Abbildung 14 Übersicht über die in Schwerin zentral vermittelten Taxis und Aufträge pro Taxi 30
Abbildung 15 Übersicht der Prüfgebiete für alternative Bedienungsformen in der Landeshauptstadt Schwerin 32
Abbildung 16 Art der Auftragsannahme (nach Angaben der Unternehmen) in der Landeshauptstadt Schwerin 33
Abbildung 17 Durchschnittliche Kundenstruktur in der Landeshauptstadt Schwerin 34
Abbildung 18 Durchschnittliche Altersstruktur der Kundschaft in der Landeshauptstadt Schwerin 35
Abbildung 19 Bevölkerungsentwicklung in der Landeshauptstadt Schwerin 39
Abbildung 20 Prognose der Bevölkerungsentwicklung der Landeshauptstadt Schwerin 39
Abbildung 21 Entwicklung der Taxidichte bei angenommener Bevölkerungsentwicklung und gleichbleibender Genehmigungszahl in der Landeshauptstadt Schwerin 40
Abbildung 22 Entwicklung der verfügbaren Kaufkraft je Einwohner in der Landeshauptstadt Schwerin 41
Abbildung 23 Entwicklung des Kaufkraftindexes in der Landeshauptstadt Schwerin im Verhältnis zum Bundesdurchschnitt 42
Abbildung 24 Pkw-Dichte in Pkw je 1.000 Einwohner 43
Abbildung 25 Entwicklung der Pkw-Dichte in der Landeshauptstadt Schwerin 43
Abbildung 26 Gesamteinnahmen aus Taxiverkehr je Genehmigung und Jahr insgesamt für alle auswertbaren Taxibetriebe in der Landeshauptstadt Schwerin 44
Abbildung 27 Nettogewinne bzw. -überschüsse aus Personenbeförderung je Genehmigung aller untersuchten Taxibetriebe in der Landeshauptstadt Schwerin 45

Abbildung 28 Durchschnittliche Nettoergebnisse bzw. -überschüsse je Taxibetrieb pro Jahr in der Landeshauptstadt Schwerin 45
Abbildung 29 Durchschnittliche Unternehmensgröße im Taxigewerbe in der Landeshauptstadt Schwerin - Stand Juli 2016 46
Abbildung 30 Erträge und Kosten je Genehmigung und Jahr in der Landeshauptstadt Schwerin 47
Abbildung 31 Kostenstruktur nach leistungsunabhängigen und leistungsabhängigen Kosten 48
Abbildung 32 Gewinn- bzw. Überschussstruktur je Taxibetrieb in Euro pro Jahr in der Landeshauptstadt Schwerin 50
Abbildung 33 Durchschnittliche tägliche Arbeitszeit der Unternehmer in der Landeshauptstadt Schwerin 51
Abbildung 34 Zeitliche Struktur der Auftragsabwicklung in Prozent 52
Abbildung 35 Durchschnittliche jährliche Fahrleistung eines Taxis in der Landeshauptstadt Schwerin 53
Abbildung 36 Durchschnittliche tägliche Einsatzstunden der Taxis pro Einsatztag in der Landeshauptstadt Schwerin 54
Abbildung 37 Durchschnittliche Anzahl der Einsatztage der Taxis pro Jahr in der Landeshauptstadt Schwerin 54
Abbildung 38 Anzahl der Wochentage an denen Taxis in der Landeshauptstadt Schwerin im Einsatz sind 55
Abbildung 39 Planungen zur Unternehmensfortführung durch die Unternehmer in der Landeshauptstadt Schwerin 56
Abbildung 40 Wartezeiten der Kunden zwischen Auftragserteilung und Einstieg des Fahrgastes in der Landeshauptstadt Schwerin 58
Abbildung 41 Ergebnisse der Hauptuntersuchung (HU) nach StVZO und BOKraft in der Landeshauptstadt Schwerin 59
Abbildung 42: Monatliche Gesamtausgaben für Vorsorge und davon Ausgaben für Altersvorsorge 60
Abbildung 43 Alter der Taxis in der Landeshauptstadt Schwerin 61
Abbildung 44 Meinungen der Unternehmer zur Anzahl der Genehmigungen in der Landeshauptstadt Schwerin 71
Abbildung 45 Interpolation der Umsätze je Genehmigung bis 2021 für Taxis in der Landeshauptstadt Schwerin 75
Abbildung 46 Realisierte Nachfrage und Nachfrageprognose im Taxigewerbe in Euro pro Jahr in der Landeshauptstadt Schwerin bis 2021 76
Abbildung 47 Modellierung der Netto-Vollkosten in Euro in Abhängigkeit von der Beförderungsstrecke 81
Abbildung 48 Gegenüberstellung der Nettovollkosten mit dem aktuellen Tarif und dem Gutachtervorschlag 82

Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1 Eingereichte Unterlagen und untersuchte Stichproben 17
Tabelle 2 Einwohner je Taxi und Einwohner je Taxi und Mietwagen in der Landeshauptstadt Schwerin 37
Tabelle 3 Taxidichte und Taxi-Mietwagendichte in Einwohner je Kfz im Vergleich zu anderen Landkreisen aus der Bundesrepublik Deutschland 38
Tabelle 4 Kaufkraft 41
Tabelle 5 Geschäftsaufgaben bzw. Geschäftsübertragungen 2011 bis 2015 in der Stadt Schwerin 57
Tabelle 6 Meinung der Unternehmer zum Tarif 69
Tabelle 7 Zusammenfassende Bewertung zur Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes 74
Tabelle 8 Annahmen für die Vollkostenrechnung in der Fahrzeugkostenkalkulation 77
Tabelle 9: Tarifvorschläge des Gutachters 82
Tabelle 10 Vergleich des Taxitarifs in der Landeshauptstadt Schwerin mit Taxitarifen in vergleichbaren anderen Städten (We = werktags zwischen 6:00 und 22:00 Uhr; So = Sonntags, aber auch zwischen 22:00 und 6 Uhr; Fe = Feiertags; GRZ = Großraumtaxizuschlag; FG = Fahrgast) 84
Tabelle 11 Kalkulation der variablen Kosten 99
Tabelle 12 Kalkulation der Fixkosten und der Gesamtkosten 100

Verzeichnis der Anlagen

Relevante Urteile aus der Rechtsprechung
Kalkulation der variablen und fixen Kosten für ein Taxi im Jahr 2016

Anlagen

I – Relevante Urteile aus der Rechtsprechung (Auswahl)

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

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.

Folgende grundsätzliche Urteile aus der Rechtsprechung wurden u.a. herangezogen. Um die Übersichtlichkeit zu erhöhen, wurden diese Urteile einer der folgenden vier Kategorien zugeordnet:

- Urteile mit Hinweisen für die Erstellung von Gutachten gemäß § 13 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes
- Urteile zur Anpassung der Anzahl der Taxigenehmigungen in einer Gebietskörperschaft
- Urteile zum Betrieb von Taxiunternehmen sowie zur Verwaltungspraxis der zuständigen Behörden
- Urteile zur Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs zwischen Taxis und Mietwagen
- Urteile zu Beförderungsentgelten für den Taxi- und/oder Mietwagenverkehr
- Urteile zum Angebot durch Selbstfahrer zu Selbstkostenpreisen über Onlineplattformen

Die zur Erstellung des Gutachtens herangezogenen Urteile wurden vornehmlich den Geschäftsberichten 2002/2003 bis 2015/2016 des BZP (Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V.) entnommen.

Urteile mit Hinweisen für die Erstellung von Gutachten gemäß § 13 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes

Bundesverwaltungsgericht 07.09.1989 BVerwG 7 C 44 und 4588

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 Rheinland-Pfalz 19.11.2003 7 A 11567/03.OVG

§ 13 Abs. 4 PBefG

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.

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 03.02.1998 13 B 1488/97

Zu GG Artikel 2; §§ 13, 54a PBefG

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.

VG Neustadt (Weinstraße) 24.06.2015 3 K 662/14.NW

PBefG § 13 Abs. 4

Die Linie, auf der die Grenze zwischen Gewährleistung und Beeinträchtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen wegen Existenzbedrohung des örtlichen Taxengewerbes verläuft, lässt sich weniger durch Wirtschaftlichkeitsberechnungen, sondern vor allem durch praktische Erfahrungen ermitteln, weil es auf die Gesamtschau der wirtschaftlichen Verhältnisse im örtlichen Taxengewerbe ankommt. Die Genehmigungsbehörde muss in einem angemessenen Zeitabstand prüfen, ob infolge von Veränderungen der Umstände, die für die Frage der Existenzbedrohung des gesamten örtlichen Taxengewerbes bedeutsam sind, weitere Genehmigungen in welcher Zahl erteilt werden können.

VG Münster 07.03.1989 7 K 1868/87

Auszugsweiser 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,
- dass konkreter Zahlen genannt werden.

„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."

Urteile zur Anpassung der Anzahl der Taxigenehmigungen in einer Gebietskörperschaft

VG München 26.03.2009 M 23 K 0.7405

§ 13 Abs. 4, GG Art. 12 Abs. 1, Art. 14 Abs. 1 PBefG

Ein zugelassener Taxiunternehmer kann nicht geltend machen, durch die einem anderen Taxiunternehmer erteilte Genehmigung in seinen Rechten verletzt zu sein. Denn § 13 Abs. 4 Satz 1 PBefG bezweckt nicht den Schutz der am Ort das Taxengewerbe betreibenden Unternehmen vor Konkurrenz, sondern schützt die Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxengewerbes im öffentlichen Verkehrsinteresse.

OVG Nordrhein-Westfalen 08.03.2007 13 A 1417/05

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

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

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

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

§ 13 Abs. 4 PBefG

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.

VG Koblenz 25.11.2002 3 K 661/02 KO

Zu § 13 IV PBefG

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.[56]

[56] Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) Geschäftsbericht 2002/2003

Urteile zum Betrieb von Taxiunternehmen sowie zur Verwaltungspraxis der zuständigen Behörden

OVG NRW 04.09.2015 **13 E 535/15**

PBefG § 13

Die Verwaltungspraxis, schon beim Antrag auf Eintragung in die Vormerkliste für Taxi-Genehmigungen hinsichtlich der subjektiven Genehmigungsvoraussetzungen jedenfalls einen Nachweis für die fachliche Eignung zu verlangen, ist mit Blick auf Art. 12 Abs. 1 GG und den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz nicht zu beanstanden.

OVG NRW 03.09.2015 **13 B 655/15**

PBefG § 13

Aus dem Besitzstandsschutz folgt nicht, dass dem Altunternehmer die beantragte Genehmigung stets wieder erteilt werden müsste. Es gibt insbesondere keinen Anlass zur Annahme, die zuständige Genehmigungsbehörde dürfe im Rahmen einer nach § 13 Abs. 3 PBefG erforderlichen Abwägung eine verspätete Antragstellung grundsätzlich nicht zu Lasten des Unternehmers berücksichtigen. Der auf der Vormerkliste erstplatzierte Bewerber hat damit vorbehaltlich des Vorliegens der Erteilungsvoraussetzungen im Übrigen grundsätzlich einen Anspruch auf Erteilung der nunmehr neu auszugebenden Genehmigung.

OVG Rheinland-Pfalz 31.03.2015 **7 B 11168/14**

PBefG § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2

Um von einer Unzuverlässigkeit eines Taxiunternehmens wegen eines Betriebspflichtverstoßes ausgehen zu können, muss die Auswertung der Schichtzettel den Schluss zulassen, dass die Pflicht zur Bereitstellung der Taxen an so vielen Tagen verletzt wurde, dass der Unternehmer die von der örtlichen Taxiordnung vorgegebene Mindestanzahl von 235 Tagen im Kalenderjahr mit jeweils acht Stunden Bereithalten nicht erreicht.

VGH Bayern 01.07.1996 **11 B 95.2169**

Zu § 13 IV, V PBefG

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

VG Sigmaringen 11.11.2015 **1 K 3511/14**

PBefG § 13 Abs. 3

Eine Rechtsverletzung zu Lasten eines Mitbewerbers um eine Taxigenehmigung kann entstehen, wenn er auf einer Warteliste steht und die Vergabe einer Taxigenehmigung zu Unrecht, weil nämlich immer nur eine Verpachtung vorlag, unter Berücksichtigung des Altunternehmerprivilegs nach § 13 Abs. 3 PBefG und damit unter Umgehung der Warteliste erfolgt.

VG Köln 03.06.2013 **18 K 6314/11**

§ 13 Abs. 4 PBefG

Übertragungen von Taxigenehmigungen, die in einer Weise erfolgen, dass hohe fünfstellige Beträge für die Übernahme der Konzession gezahlt werden, stellen regelmäßig nicht als Betriebsaufgaben i. S. d. § 13 Abs. 4 Nr. 4 PBefG dar. Diesen Betriebsübertragungen kommt damit regelmäßig kein Aussagewert für die Beurteilung des örtlichen Taximarkts zu.

VG Aachen 20.09.2011 **2 K 1058/09**

PBefG § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2; PBZugV § 1 Abs. 2 lit. a

Bei der jahrelangen Überlassung von Genehmigungen zur Nutzung der Taxen an einen anderen ohne entsprechende behördliche Genehmigung der Übertragung handelt es um einen schwerwiegenden Verstoß gegen § 1 Abs. 2 lit. a) PBZugV. Aufgrund der damit zu prognostizierenden Unzuverlässigkeit hat der Antragsteller keinen Anspruch auf Wiedererteilung dieser Genehmigungen.

VG Augsburg 23.07.1998 **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.

LG Stuttgart 15.06.2005 37 0 72/05KfH

§§ 2, 3, 49 Abs. 4 PBefG
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.

Bundesfinanzhof 19.07.2007 V – R 6805

Zu § 12 II Nr. 10 UStG
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").

FG Mecklenburg-Vorpommern 25.09.2001 2 K 137/99

Zu § 12 II Nr. 10 b) bb) UStG
Dadurch, dass bei einer sog. Dialysefahrt, welche langjährig, regelmäßig und mit denselben 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.[57]

Urteile zur Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs zwischen Taxis und Mietwagen

Bundesgerichtshof 30.04.2015 I ZR 196/13 „Rückkehrpflicht V"

PBefG § 49 Abs. 4 Satz 3
1. Bei der in § 49 Abs. 4 Satz 3 PBefG geregelten Rückkehrpflicht handelt es sich um eine Marktverhaltensregelung im Sinne von § 4 Nr. 11 UWG. Diese hat den Zweck, die taxiähnliche Betätigung durch Mietwagenunternehmen zu unterbinden und wirkt sich nicht nur auf den Wettbewerb zwischen Mietwagen- und Taxiunternehmen aus, sondern gilt auch für den Wettbewerb von Mietwagenunternehmen untereinander.
2. Mietwagen, die für die Ausführung von Beförderungsaufträgen bereitgehalten werden, müssen am Betriebssitz des Mietwagenunternehmers abgestellt werden, wenn sie keine Beförderungsaufträge ausführen. Auch wenn dies kein ausdrücklicher Regelungsinhalt ist, liegt dieses Gebot für einsatzbereite Fahrzeuge unausgesprochen der Regelung von § 49 Abs. 4 Satz 3 PBefG zugrunde.
3. Gegen das Gebot zur Rückkehr hat das beklagte Mietwagenunternehmen aber nicht verstoßen, weil die Mietwagen nur dann nicht am Betriebssitz verbleiben, wenn mit ihnen keine Beförderungsaufträge ausgeführt werden können, weil nämlich die Dienstbereitschaft wegen Beendigung der Arbeitszeit geendet hat. Die Ausführung des ersten Beförderungsauftrages nach Dienstbeginn hat vom Betriebssitz des Unternehmers aus zu erfolgen.
4. Mietwagen müssen nach Beendigung des letzten Beförderungsauftrages am Ende der Dienstzeit der Fahrer nicht am Betriebssitz verbleiben. Schon die sowieso durch die Rückkehrpflicht berührte Freiheit der Berufsausübung verlangt es, dass es dem Fahrer eines Mietwagens erlaubt sein muss, das Fahrzeug mit nach Hause zu nehmen. Die Rückkehrpflicht kann nämlich nur dann angenommen werden, solange der Mietwagen für Beförderungsaufträge bereitsteht. Dieses ist solange der Fall, wie sich der Fahrer des Mietwagens im Dienst befindet (einschließlich der vom Mietwagenfahrer eingelegten Pausen).

[57] Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) Geschäftsbericht 2002/2003

VG Freiburg 31.01.2012 **2 K 78/12**

PBZugV § 2 Abs. 2 Satz 1a; PBefG § 49 Abs. 4 Satz 3, 4

Ein Verstoß des Mietwagenunternehmers gegen die Auftragsaufzeichnungs- sowie Rückkehrpflicht stellt für sich genommen noch keinen „schweren Verstoß“ dar. Allein damit fehlt es noch an der notwendigen negativen Aussagekraft hinsichtlich einer zukünftigen Schädigung oder Gefährdung der Allgemeinheit. Allerdings kann für die Wirksamkeitsdauer dieser Anordnung gerichtlich aufgegeben werden, die Beförderungsaufträge durch die Disponenten lückenlos und fortlaufend zu erfassen und diese Dokumentation dem zuständigen Straßenverkehrsamt regelmäßig unaufgefordert zur Prüfung vorzulegen sowie für jedes Fahrzeug ein Fahrtennachweisheft zu führen.

Kammergericht Berlin 11.12.2015 **5 U 31/15**

PBefG § 49 Abs. 4; UWG §§ 3, 4 Nr. 11

Die Zuleitung eines Auftrages über eine App in einen Mietwagen genügt dann nicht den gesetzlichen Vorgaben, wenn die App in gleicher Weise wie bei einer automatisierten Anruf-Weiterschaltung eine unmittelbare Kontaktaufnahme zwischen Fahrgästen und Fahrer ohne Einschaltung einer weiteren Person am Betriebssitz des Unternehmers ermöglicht. Das Benachrichtigungsmodell, bei dem der Fahrer ein automatisiertes E-Mail auf sein Smartphone gesendet bekommt, verstößt gegen die PBefG-Verpflichtung, dass ein Auftrag nur dann empfangen werden darf, wenn sich der Mietwagen am Betriebssitz oder in der Wohnung des Mietwagenunternehmers aufhält oder sich auf der Hin- und Rückfahrt vom Betriebssitz oder der Wohnung zum Zielort befindet. Die Tatsache, dass der Unternehmer neben dem Fahrer ebenfalls eine E-Mail-Benachrichtigung erhält, genügt den gesetzlichen Vorgaben nicht, da der Unternehmer derjenige sein muss, der nach Auftragseingang den konkreten Auftrag an den Fahrer weiterleitet.

OLG München 07.03.2006 **6 U 5417/05**

PBefG § 49 Abs. 4 Satz 1; UWG § 13

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

BFH 23.09.2015 **V R 4/15**

UStG § § 12 Abs. 2 Nr. 10 lit. b; PBefG §§ 47 Abs. 1, 49 Abs. 4, 51 Abs. 1 Nr. 1

Für die Anwendung des ermäßigten Umsatzsteuersatz ist es unbeachtlich, wenn der Unternehmer die begünstige Personenbeförderungsleistung nicht selbst durchführt, sondern durch einen Subunternehmer durchführen lässt. Insbesondere muss sie nicht durch den Genehmigungsinhaber mit eigenbetriebenen Taxen erbracht werden. Der im nationalen Recht vorgesehene ermäßigte Steuersatz für Personenbeförderungsleistungen im Nahverkehr durch Taxen ist europarechtskonform und gilt grundsätzlich nicht für entsprechende von Mietwagenunternehmern erbrachte Leistungen.

BFH 02.07.2014 **XI R 39/10**

UStG § 12 Abs. 2 Nr. 10

Die nationale Regelung zur Anwendung des ermäßigten Steuersatzes auf Personenbeförderungsleistungen im Nahverkehr mit Taxen ist grundsätzlich europarechtskonform. Dies gilt auch angesichts des Umstands, dass entsprechende Beförderungsleistungen mit Mietwagen nicht von dieser Vergünstigung erfasst sind, sondern dem Regelsteuersatz unterliegen. Diese Rechtslage kann anders zu beurteilen sein, wenn von einem Mietwagenunternehmer durchgeführte Patientenfahrten auf Sondervereinbarungen beruhen, die auch für Taxiunternehmer gelten.

<u>Urteile zu Beförderungsentgelten für den Taxi- und/oder Mietwagenverkehr</u>

OVG Hamburg 23.06.2009 **3 Bf 62/06.Z**

§§ 51 Abs. 1, Abs. 3, 39 Abs. 2 PBefG

Die Festsetzung von Beförderungsentgelten für den Taxiverkehr gemäß §§ 51 Abs. 1 Satz 1, Abs. 3, 39 Abs. 2 PBefG unterliegt wegen des Beurteilungs- und Bewertungsspielraums des Verordnungsgebers bei der Handhabung der Maßstäbe des Abs. 39 Abs. 2 PBefG nur eingeschränkt gerichtlicher Kontrolle. Der Verordnungsgeber ist nicht gehalten, die Einkommenssituation der Taxiunternehmer durch die Einholung eines Sachverständigengutachtens zu ermitteln.

OVG Berlin-Brandenburg 18.12.2015 OVG 1 S 76.15
PBefG § 51 Abs. 1 Satz 2 Nr. 5
Die durch die Berliner Taxitarifverordnung angeordnete Verpflichtung zur unbaren Zahlungsannahme im Taxenverkehr durch drei im Geschäftsverkehr übliche Kredit- oder Debitkarten und zum Bereithalten entsprechend funktionierender Abrechnungssysteme oder -geräte ist rechtens und bedeutet insbesondere auch keine unzumutbare Belastung. Der angeblich hinzukommende „nicht unerhebliche bürokratische Aufwand" bei der Abrechnung mit dem Kreditkartenleseanbieter erscheint weder verfassungswidrig noch unzumutbar.

OVG Nordrhein-Westfalen 15.03.2013 13 B 1421/12
PBefG § 51 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2
Sieht die Taxentarifordnung keinen Zuschlag für die Zahlung per Kreditkarte vor, darf der Taxiunternehmer einen solchen Zuschlag auch nicht verlangen. Die Genehmigungsbehörde kann eine entsprechende Unterlassungsverfügung erlassen, die auf die ordnungsbehördliche Generalermächtigung gestützt ist, weil das PBefG keine spezifische Ermächtigungsgrundlage enthält.

VGH München 13.05.1996 11 B 93.363758
„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 Droschkengewerbes den Umstand, dass

a) die Entscheidung zur Schaltung eines Beobachtungszeitraumes und zur mengenmäßigen Begrenzung von Genehmigungen in den Ausschließlichkeitsbereich der zuständigen Behörde fällt,
b) die Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Gesamtgewerbes maßgeblich ist,
c) die Beurteilung des Gesamtgewerbes nicht offensichtlich fehlerhaft sein darf.

VG Schleswig 20.10.2006 3 B 120/06
PBefG § 51 Abs. 2
Eine Sondervereinbarung für den Pflichtfahrbereich nach § 51 Abs. 2 PBefG ist nur dann zulässig, wenn keine Störung der Ordnung des Verkehrsmarktes entsteht. Die Vorschrift entfaltet insoweit drittschützende Wirkung, als die Auskömmlichkeit der Taxitarife im Pflichtfahrbereich gewahrt bleiben muss.

LSG Hessen 27.03.2014 L 8 KR 27/13 B ER
SGB V § 133
Die in Versorgungsstruktur-Verträgen zwischen Krankenkassen und Taxengewerbe vereinbarten Vergütungen haben nicht die Rechtsqualität von Gebührenordnungen. Bestehende Verträge zwischen Kassen und Leistungserbringern mit höheren Preisen werden aber von Verträgen zwischen Kassen und Dritten mit niedrigeren Preisen nicht berührt. Die Höchstpreisregelung in § 133 Abs. 1 Satz 4 SGB V berechtigt die Krankenkassen nicht dazu, eingegangene rahmenvertragliche Vergütungsverpflichtungen einseitig einem Vorbehalt günstigerer Vertragsangebote Dritter zu unterwerfen.

<u>Urteile zum Angebot durch Selbstfahrer zu Selbstkostenpreisen über Onlineplattformen</u>

OVG Berlin-Brandenburg 10.04.2015 OVG 1 S 96.14
PBefG §§ 1, 2
Die Geschäftsmodelle UberPop und UberBlack sind mit den Bestimmungen des PBefG nicht vereinbar, von daher unzulässig und auch nicht genehmigungsfähig. Wer sowohl von der vertraglichen wie auch von

[58] Bidinger, Personenbeförderungsrecht, Kommentar, Erich-Schmidt-Verlag, ISBN 3 503 008195

der organisatorischen Seite die Personenbeförderung der Nutzer einer von ihm zur Verfügung gestellten App, angefangen von der Kunden-Werbung und deren Registrierung über die Vermittlung und Durchführung der Beförderung bis hin zu deren Bezahlung allein verantwortlich organisiert und kontrolliert, erfüllt alle Voraussetzungen, die einen selbst Personenbeförderungen durchführenden Unternehmer kennzeichnen.

VG Berlin 26.09.2014 **11 L 353.14**

PBefG § 47

Die Untersagungsverfügung des Berliner Landesamtes für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten gegen Uber dient dem Schutz der Existenz- und Funktionsfähigkeit des Taxenverkehrs, an dem ein wichtiges Interesse der Allgemeinheit besteht. Das Geschäftsmodell stellt sowohl in der Variante UberPop als auch in der Variante UberBlack eine massive Bedrohung für das Taxigewerbe dar, da die Freigabe von Mietwagen oder Taxen ohne Tarifbindung und ohne Kontrahierungszwang die Wettbewerbsfähigkeit des **Taxenverkehrs untergraben könnte.**

OLG Frankfurt 09.06.2016 **6 U 73/15**

UWG § 3a UWG; PBefG §§ 2, § 46

Die genehmigungslose Durchführung entgeltlicher Personenbeförderungsaufträge durch den Einsatz von Privatpersonen, die eine Fahrt mit dem eigenen Personenkraftwagen anbieten (Modell Uber Pop), verstößt gegen das Personenbeförderungsgesetz und stellt zugleich eine unlautere geschäftliche Handlung dar. Für diesen Wettbewerbsverstoß ist auch Uber als der Betreiber des App-basierten Dienstes zur Vermittlung entsprechender Fahraufträge verantwortlich. Das hiergegen gerichtete Verbot ist sowohl mit dem Verfassungsrecht als auch mit dem Unionsrecht vereinbar.

LG Frankfurt 25.08.2014 **2-03 O 329/14**

UWG §§ 3 , 4 Nr. 11; PBefG §§ 1, 6

Die Funktionsweise von Uber Pop ist mit den im PBefG aufgestellten Regeln nicht vereinbar. Uber vermittelt Personenbeförderungen, die von Personen und ihren Fahrzeugen durchgeführt wurden, die nicht über eine Genehmigung verfügten und bei denen das Entgelt für die Fahrt die Betriebskosten überstieg. Uber ist, auch wenn es unmittelbar keine Beförderungsleistungen erbringt und damit nicht Unternehmer ist, zumindest als Teilnehmer an einem von dem Fahrer begangenen Verstoß anzusehen, zumal § 6 PBefG auch Umgehungen der Bestimmungen des PBefG erfasst.

II - Kalkulation der variablen und fixen Kosten

TOKOM - Partner Rostock GmbH

Stadt Schwerin
Fahrzeugkalkulation für das Jahr 2017

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	8	1,11	52.719	4.681,45
	€ / Liter	Verbrauch je 1.000 km		
Öle und Schmierstoffe	9,29	0,5	52.719	244,88
Reparaturen und Wartung			2.000,00	-
	Eichung	incl.	77,00	
	TÜV - BOK-raft & AU	incl.	92,00	
	Wagenpflege	incl.	437,00	2.606,00
Reifen	Preis für 1 Satz Reifen	Laufleistung	Jahresfahrleistung in km	
	464,00	60.000	52.719	407,69
Abschreibungen werden hier voll den Fixkosten zugeordnet				
	variable Kosten pro Jahr			**7.940,02**
	variable Kosten je Kilometer			**0,15**

Tabelle 11 Kalkulation der variablen Kosten

Fixkosten				**€ / Jahr**
Abschreibung	Nettoanschaffung	kalk. Nutzungsdauer	Restwert	
(var. Abschreibung)	33.000,00	5	5.000,00	5.600,00
	1/2 Anschaffungswert	Umlaufmittel	Zinssatz	
Kapitalverzinsung	16.500,00	2.000,00	6,00%	1.110,00
	Monatsbrutto	Arbeitgeberanteil	Monatslöhne	
Personalkosten	3.048,70	1,33	12	48.657,25
Unfallversicherung Unternehmer bei der Berufsgenossenschaft				387,00
Umlage Zentrale				- 3.015,00
Taxi - Verband				- 104,00
IHK-Beitrag				100,00
Kfz-Steuer				340,00
	ortsübliche Miete pro Monat			
Garagenmiete	25	12		300,00
Versicherung				
Kfz - Haftpflicht				
Vollkasko	mit 300 EURO Selbstbeteiligung			
Teilkasko	mit 350 EURO Selbstbeteiligung		incl	5.000,00
Insassenunfallversicherung			incl.	
Rechtsschutzversicherung			183,00	183,00
sonstige AVK	Steuerberater, Telefon, Porto, Büro, Gebühren, Beiträge usw.			2.200,00
	Fixkosten pro Jahr			**66.996,25**
		Fixkosten pro Tag		**250,92**
Unternehmerlohn				9.600,00
Fixkosten: Vollkosten einschließlich Vorsorgeaufwendungen des Unternehmers				- **76.596,25**
Fixkosten je Einsatztag		Einsatztage einschließlich Unternehmerlohn	267	**250,92** **286,88**
Gesamtkosten	**2017**			**74.936,27**
	einschließlich Unternehmerlohn			**84.536,27**
durchschnittliche Gesamtkosten pro Tag				**280,66**
	einschließlich Unternehmerlohn			**316,62**
durchschnittliche Gesamtkosten je Besetzkilometer			Beförderungskilometer	**2,89**
	einschließlich Unternehmerlohn		25.964	**3,26**
durchschnittliche Kosten	variable Kosten		Variable Kosten pro km	**0,15**
			Variable Kosten pro Besetzt-km	**0,31**
	fixe Kosten		pro ET ohne Unternehmerlohn	**250,92**
			pro ET mit Unternehmerlohn	**286,88**

Tabelle 12 Kalkulation der Fixkosten und der Gesamtkosten