

Gutachten

über die Funktionsfähigkeit des Taxi- und Mietwagengewerbes in der Stadt Münster gemäß §13 Abs. 4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) einschließlich einer Tarifanalyse



Sievershagen, den 31. März 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 Stadt Münster.....	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.....	19
7.1 Nachfrage auf Grundlage der Anzahl der Beförderungsaufträge und des Gesamtumsatzes	19
7.2 Nachfragestruktur	22
7.3 Nachfrage durch Patientenfahrten	23
7.4 Nachfrage durch klassische Beförderungsleistungen mit Taxis	25
7.5 Nachfrage durch Schülerbeförderungen	25
7.6 Nachfrage durch Daueraufträge und Kurierdienste.....	26
7.7 Nachfrage durch den Öffentlichen Personennahverkehr.....	26
7.8 Nachfrage durch Tourismus.....	28
7.9 Statistische Daten der Taxivermittlungszentralen	28
7.10 CarSharing	30
7.11 Angebot durch Selbstfahrer zu Selbstkostenpreisen über Onlineplattformen.....	31
7.12 Kooperation zwischen dem Taxigewerbe und dem ÖPNV	32
7.13 Nachfrage und Art der Auftragsannahme.....	33
7.14 Alter und Struktur der nachfragenden Kundschaft	34
7.15 Zusammenfassende Bewertung der Nachfrage	36
8. Beurteilung von Taxidichte, Bevölkerungsentwicklung, Kaufkraft und Pkw-Bestand.....	37
8.1 Taxidichte und Taxi-/Mietwagendichte	37
8.2 Bevölkerungsentwicklung	39
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 Gewinne bzw. Überschüsse im Taxigewerbe der Stadt Münster insgesamt	50
9.5 Einsatzzeit der Fahrzeuge und der Unternehmer.....	52
9.6 Unternehmerische Vorausplanung.....	55
9.7 Zusammenfassende Bewertung der Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit	57
10. Geschäftsaufgaben im Auswertungszeitraum.....	58
11. Sonstige untersuchte Kriterien.....	59
11.1 Wartezeiten zwischen Auftragserteilung und Einstieg des Fahrgastes	59
11.2 Wartelisten	59

11.3 Ergebnisse der Hauptuntersuchung und Untersuchung nach BOKraft.....	61
11.4 Zahlungsverpflichtungen.....	61
11.5 Monatliche Vorsorgeaufwendungen.....	62
11.6 Reproduktion des Fahrzeugbestandes	63
11.7 Verpachtung von Taxigenehmigungen	64
11.8 Interview mit der zuständigen Industrie- und Handelskammer (IHK).....	65
11.9 Interview mit dem Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e.V.....	65
11.10 Interview mit dem zuständigen Zollamt	67
11.11 Interview mit der Gewerbefachstelle der Stadt Münster, mit Vertretern der IHK und den Taxizentralen.....	67
11.12 Interview mit einem Vertreter des Gewerbes	68
12. Anmerkungen der Unternehmer	69
12.1 Anmerkungen der Unternehmer in den Erhebungsbögen	69
12.2 Meinung der Unternehmer zum Tarif	70
12.3 Anmerkungen der Unternehmer zur Genehmigungsanzahl	71
13. Analyse des Mietwagengewerbes in der Stadt Münster.....	73
13.1 Struktur und Beschäftigungszahlen der Mietwagenbetriebe.....	73
13.2 Auswertung der Unterlagen und Daten	74
13.3 Nachfragestruktur	75
13.4 Entwicklung von Umsätzen und Kosten	77
13.5 Lohnkosten und Mindestlohn	79
13.6 Gewinne bzw. Überschüsse im Mietwagengewerbe der Stadt Münster insgesamt	80
13.7 Unternehmerische Vorausplanung.....	81
13.8 Ergebnisse der Hauptuntersuchung und Reproduktion des Fahrzeugbestandes	82
13.9 Zahlungsverpflichtungen.....	82
13.10 Monatliche Vorsorgeaufwendungen.....	82
13.11 Anmerkungen der Mietwagenunternehmer in den Erhebungsbögen.....	84
13.12 Zusammenfassende Bewertung und Vergleich mit dem Taxigewerbe	84
14. Bewertung der Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes.....	87
15. Prognose zur zulässigen Genehmigungsanzahl für die Stadt Münster	90
15.1 Annahmen	90
15.2 Nachfrageprognose	90
15.3 Vollkostenkalkulation	91
15.4 Prognose der Zahl der Genehmigungen	93
16. Beförderungsentgelte	94
17. Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen	101
Verzeichnis der Abbildungen.....	104
Verzeichnis der Tabellen	106
Verzeichnis der Anlagen.....	106
Anlagen.....	107

1. Auftrag, Zielstellungen und Gewährleistung

1.1 Auftrag

Mit der Zuschlagserklärung vom 25.01.2016 beauftragt die Stadt Münster die TOKOM - Partner Rostock GmbH mit der Erstellung eines Gutachtens gemäß § 13 Abs. 4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zur Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt Münster sowie einer gutachterlichen Untersuchung der Tarife für das Taxigewerbe in der Stadt Münster.¹

Grundlage des Auftrages ist das Angebot der TOKOM - Partner Rostock GmbH vom 03.12.2015.

1.2 Zielstellungen

Die Zielstellungen des Gutachtens laut Vertrag bestehen insbesondere darin,

1. die Funktionsfähigkeit des Taxi- und Mietwagengewerbes in der Stadt Münster zu beurteilen und daraus abgeleitet eine Empfehlung für die Höchstzahl der Taxigenehmigungen in der Stadt Münster für den kommenden Beobachtungszeitraum zu geben,
2. die gegenwärtig geltenden Tarife in der Stadt Münster zu bewerten und einen Vorschlag für die künftige Gestaltung zu machen,
3. die Auswirkungen der Einführung des Mindestlohns genauer zu betrachten und Vorschläge zur Lösung struktureller Probleme des Taxiverkehrs in Münster zu erarbeiten.

Hierfür ist es erforderlich,

1. die Situation der Taxibetriebe nach § 13 Abs. 4 PBefG und auf Grundlage weiterer Kriterien, insbesondere den Einfluss des Mietwagengewerbes, zu ermitteln,
2. nach einer detaillierten Analyse der bisherigen Entwicklung des Taxigewerbes in der Stadt Münster festzustellen, ob das Taxigewerbe in seiner Funktionsfähigkeit bedroht war oder ob Anzeichen für eine Bedrohung bestehen und warum dies gegebenenfalls der Fall war, ist bzw. sein könnte,
3. eine Prognose abzugeben, wie sich die Zahl der Genehmigungen für die Stadt Münster in den kommenden Jahren entwickeln sollte, damit die Nachfrage gedeckt werden kann, ohne dass eine Bedrohung des Gewerbes entsteht,
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 Verlustrechnungen² der Jahre 2011 bis 2015 sowie der sonstigen Unterlagen zu.

Die vom Gutachter getroffenen Annahmen erfolgen aus eigener Kenntnis der Sachverhalte^{3,4} und in Anlehnung an Veröffentlichungen, insbesondere des „Deutschen Taxi- und Mietwa-

¹ Stadt Münster - Zuschlagserklärung vom 25.01.2016

² diverse Einnahmen-Überschussrechnungen nach § 4 Abs. 3 Einkommensteuergesetz (EStG) sowie Gewinn- und Verlustrechnungen der Taxibetriebe der Stadt Münster aus 2011 bis 2015

³ gleichartige Gutachten für die Hansestadt Rostock aus 1998, 2001, 2003, 2006, 2009, 2012

genverbandes 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.

⁴ gleichartige Gutachten für andere Städte und Landkreise aus 1996, 1998, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2008, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016

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 an die Stadt Münster 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 Beförderungsentgelte 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 Ordnungsgeber, 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 Oberverwaltungsgericht¹⁰: „Insbesondere darf der Ordnungsgeber auch berücksichtigen, dass eine Tarifierhöhung zu Nachfrageeinbußen führen kann (vgl. Fielitz/Grätz, a. a. O., § 51 RB 14 PBefG).“

Der Grundpreis soll im Wesentlichen die Bereithaltung des Fahrzeuges über die Fixkosten angemessen 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 Genehmigungszahlen 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

⁷ Hamburgisches Oberverwaltungsgericht 3. Senat, Beschluss vom 23.06.2009, 3 Bf 62/06.Z

⁸ Personenbeförderungsgesetz, 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

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.

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 (zum Beispiel Erhebungsbögen der Taxiunternehmen)
 - f. Anmerkungen der Unternehmer Kapitel 12
2. Bewertung des Mietwagengewerbes Kapitel 13
3. Bewertung zur Bedrohung des Taxigewerbes Kapitel 14
4. Erstellung von Fahrzeugkostenkalkulation und Nachfrageprognose Kapitel 15
5. Empfehlung zur Genehmigungszahl Kapitel 15
6. Ableiten eines Vorschlages für Beförderungsentgelte Kapitel 16

Alle Ergebnisse werden in den Empfehlungen des Gutachters Kapitel 17
zusammengefasst.

¹¹ Personenbeförderungsgesetz, 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)
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.
HU	Hauptuntersuchung
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 Stadt Münster

Die kreisfreie Stadt Münster in Westfalen ist Sitz des gleichnamigen Regierungsbezirks im Bundesland Nordrhein-Westfalen. Im Dezember 2015 waren insgesamt 310.039 Einwohner in Münster gemeldet. Zwischen 2006 und 2011 verzeichnete Münster bundesweit den größten Einwohnerzuwachs. Auch in den kommenden Jahren rechnet die Stadt mit einem positiven Bevölkerungswachstum, welches sich aller Voraussicht nach zu 80 Prozent aus einem Wanderungsüberschuss ergeben wird. Die Prognose geht davon aus, dass die Studierendenzahlen bis 2020 auf einem konstant hohen Niveau bleiben¹³. Bereits heute gehört Münster mit 55.000 Studierenden und einem Studierendenanteil von rund 18 Prozent zu den zehn größten Universitätsstädten Deutschlands¹⁴. Die Stadt gilt als Dienstleistungs- und Verwaltungsstandort mit Sitz mehrerer Hochschulen. Die Arbeitslosenquote betrug im Juni 2016 rund 5,5 Prozent¹⁵. Insgesamt 86,4 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind im Dienstleistungssektor tätig¹⁶. Größte Arbeitgeber in der Region sind Bildungs- und Verwaltungseinrichtungen, u.a. die Universitäten, der Landschaftsverband Westfalen-Lippe und die Bezirksregierung. Bekannt ist Münster als Fahrradstadt, wobei täglich 100.000 Menschen mit dem Fahrrad unterwegs sind. Mit insgesamt 500.000 Fahrrädern in der Stadt gibt es fast doppelt so viele Räder wie Einwohner¹⁷.

„Was ist denn nun eigentlich das Typische an dieser Stadt? Der mächtige Dom, die ehrwürdigen Kirchen und Patrizierhäuser, das gotische Rathaus mit dem historischen Erbe des Westfälischen Friedens? Oder doch eher dieses Quirig-Lebendige, die unzähligen jungen Gesichter überall auf den Straßen oder in den Cafés – und die Heerscharen von Fahrrädern? Münster: Alte Stadt? Oder junge Stadt? – Die Frage ist falsch. Gerade dieser Kontrast ist es, diese Spannung, die der Stadt ihr unverwechselbares Flair gibt: Die über 1200 Jahre alte Bischofs- und Hansestadt mit reicher Tradition – und zugleich die Stadt der Wissenschaft, mit ihrem hohen Studierendenanteil einzigartig unter Deutschlands großen Städten. Ehrwürdige Geschichte und vibrierende Jetzt-Kultur, im Alltag der Stadt miteinander verwoben [...] Münsters Charme und Schönheit leben genau von diesem Zusammenspiel.“¹⁸

„Am internationalen Flughafen Münster-Osnabrück (FMO) gibt es eine Vielzahl an Direktverbindungen aus dem Inland und Europa verschiedener Anbieter, u.a. mit der Deutsche Lufthansa und deren Partnerairlines. ... Münsters Hauptbahnhof liegt mitten in der Stadt. Mit seinen IC-, EC- und ICE-Anschlüssen verbindet er Münster mit den Metropolen Deutschlands und Europas. Zwei Stunden braucht der Zug von Hamburg oder Köln nach Münster, von Berlin sind es ca. 3,5 Stunden und Enschede (Niederlande) ist eine gute Bahn-Stunde entfernt. ... Der preisgünstige Hamburg-Köln-Express (HKX) erweitert das Angebot an Fernverkehrszügen im Hauptbahnhof Münster. Mit dem HKX können Reisende aus Hamburg und Köln sowie aus dem Ruhrgebiet und dem Rheinland nach Münster fahren. ... Sie erreichen Münster direkt über die Autobahnen A1 und A43. Für die Fahrt von Frankfurt a. M., Hamburg oder Amsterdam benötigen Sie ca. 3 Stunden, für die Fahrt von Berlin nach Münster ca. 5 Stunden. ... Über den Dortmund-Ems-Kanal ist Münster an das europäische Wasserstraßennetz angebunden.“¹⁹

¹³ <http://www.muenster.de/stadt/presseservice/pressemeldungen/web/frontend/show/894027> (30.01.2017)

¹⁴ http://www.studis-online.de/StudInfo/Studieren_in/Muenster.php (30.01.2017)

¹⁵ <https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistik-nach-Regionen/Politische-Gebietsstruktur/Nordrhein-Westfalen/Muenster-Stadt-Nav.html> (30.01.2017)

¹⁶ http://www.wfm-muenster.de/media/svpbeschfigte_wirtschaftszweige_30062015.pdf (30.01.2017)

¹⁷ <http://www.muenster.de/stadt/tourismus/fahrradhauptstadt.html> (30.01.2017)

¹⁸ <https://www.muenster.de/stadt/tourismus/informationmaterial.html> (30.01.2017)

¹⁹ <https://www.muenster.de/busbahn.html> (30.01.2017)

5. Struktur des Gewerbes und geltender Tarif

5.1 Struktur und Beschäftigungszahlen der Taxibetriebe

Bei Auftragserteilung wurden von der zuständigen Behörde 181 bestehende Taxiunternehmen in der Stadt Münster gemeldet. Während der Datenerhebung (April bis Dezember 2016) ist ein Unternehmer verstorben und vier weitere Unternehmer haben nach Auskunft der Behörde ihr Gewerbe abgemeldet. Daher wird für dieses Gutachten von einer Gesamtzahl von 176 Taxiunternehmen in der Stadt Münster ausgegangen. Von den bestehenden 176 Taxiunternehmen haben 170 den Erhebungsbogen abgegeben.

Das ermittelte Durchschnittsalter der Firmen betrug, bezogen auf den 30.01.2017, 9,6 Jahre. Das ist nach den Erfahrungen des Gutachters ein durchschnittliches Unternehmensalter und kann für eine stabile Situation im Gewerbe sprechen.

Das Durchschnittsalter der Unternehmer beträgt 52,49 Jahre. Dies ist ein branchenübliches Alter. Es lässt zahlreiche Betriebsübernahmen bzw. -aufgaben in ca. zehn bis fünfzehn Jahren erwarten.

Zwölf Unternehmer gaben im Erhebungsbogen an, parallel zu den Taxis insgesamt 47 Mietwagen einzusetzen. Insgesamt werden von Münsteraner Taxiunternehmen 57 Mietwagen betrieben.²⁰

Zusätzlich zu den oben genannten Taxibetrieben setzen 24 Mietwagenunternehmen 88 Mietwagen ein. Von der Behörde werden für das Jahr 2015 insgesamt 269 Taxis und 145 Mietwagen angegeben. Damit bedienen insgesamt 414 Krafffahrzeuge den Personenbeförderungsmarkt mit Pkw.²¹

Der Einsatz von Mietwagen durch Taxiunternehmen 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. Eine ausführliche Analyse des Mietwagenmarktes in der Stadt Münster erfolgt in Kapitel 13.

Die eingereichten betriebswirtschaftlichen Unterlagen beinhalten damit in wenigen Fällen auch Ergebnisse des Mietwagens im Taxibetrieb.

Auf die Frage, ob die Taxibetreiber ein weiteres Gewerbe ausüben, haben zwölf Unternehmer in den Erhebungsbögen mit Ja geantwortet.

Weitere angegebene Gewerbe neben Mietwagen sind:

- Kfz-Gewerbe,
- Internethandel,
- Vertrieb,
- Friseur,
- Nachhilfeschule,
- Omnibusbetrieb,
- Reisebüro.

²⁰ Angabe der zuständigen Behörde per April 2016

²¹ Angabe der zuständigen Behörde per April 2016

Bei anderen Nebengewerben als Mietwagen konnten so zum Teil auch nur Umsätze zum ermäßigten Steuersatz von sieben Prozent dem Taxigewerbe zugeordnet und ausgewertet werden.

170 Taxibetriebe beschäftigten im Jahr 2015 407 Mitarbeiter, darunter 182 Mitarbeiter in Vollzeit, 128 Mitarbeiter in Teilzeit bis 450 Euro/Monat und 97 Mitarbeiter in der Gleitzone zwischen 450 und 850 Euro/Monat.

22 Angestellte sind bereits Rentner und 29 Empfänger von Sozialleistungen.

In 154 Betrieben fährt der Betriebsinhaber selbst.

Damit verdienten 2015 im Taxigewerbe in Münster neben den 176 Unternehmern mindestens 407 weitere Mitarbeiter ihren Unterhalt.

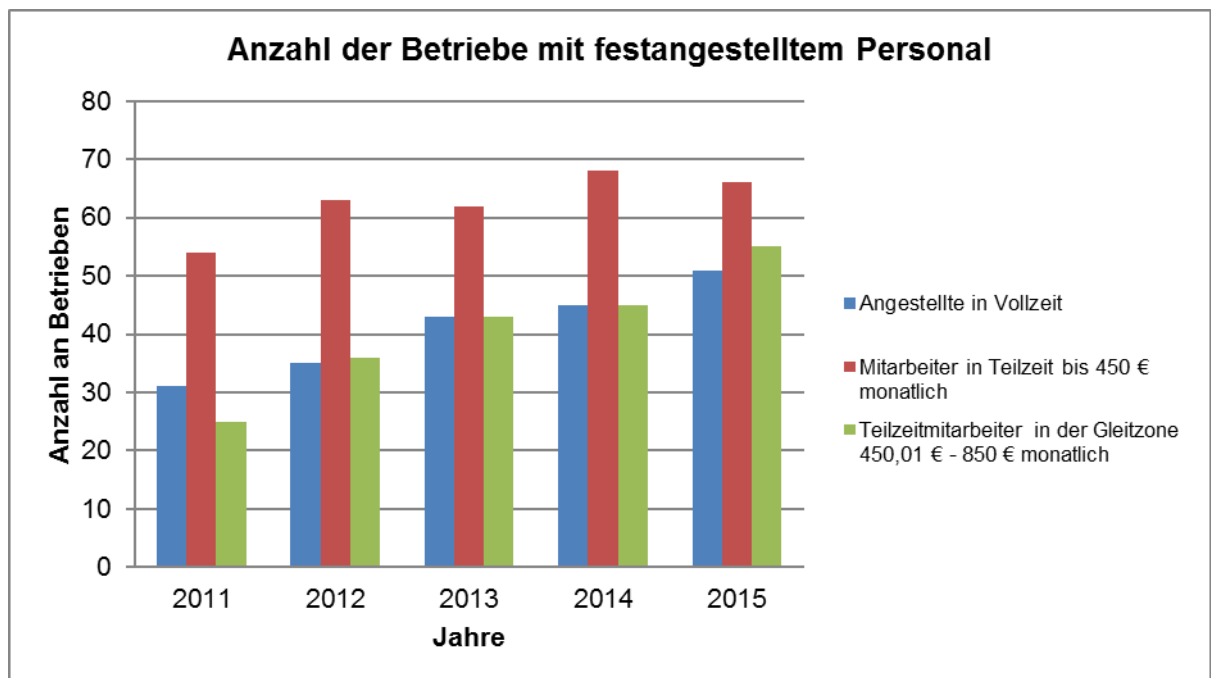


Abbildung 1 Entwicklung der Anzahl der Taxibetriebe mit angestellten Mitarbeitern in der Stadt Münster

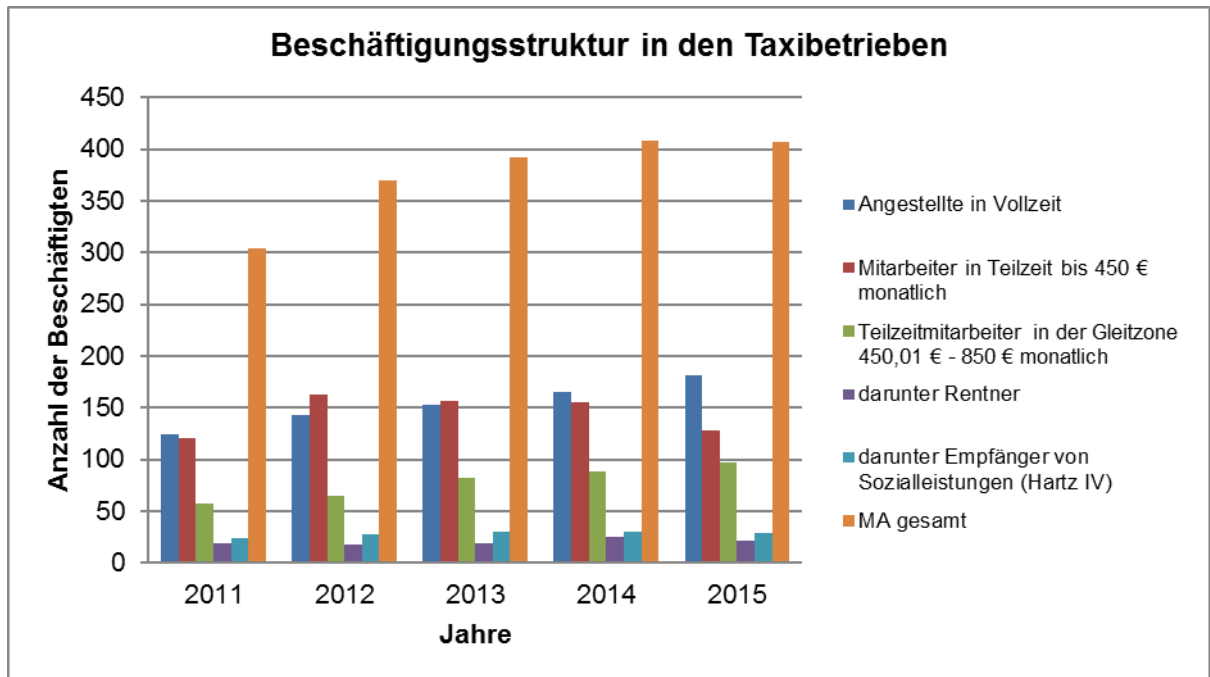


Abbildung 2 Beschäftigtenstruktur in den Taxibetrieben mit angestellten Mitarbeitern in der Stadt Münster

5.2 Tarifstruktur

In der Stadt Münster besteht ein Pflichtfahrbereich, welcher mit den Grenzen der Stadt übereinstimmt. Die Tarifstruktur gemäß Rechtsverordnung der Stadt Münster über die Beförderungsentgelte für den Verkehr mit den in der Stadt Münster genehmigten Taxis - Taxentarifordnung - gestaltet sich seit 01.01.2015 auszugsweise folgendermaßen:²²

„§ 2 Berechnung des Beförderungsentgeltes

1) Als Beförderungsentgelte sind unter Verwendung eines geeichten Fahrpreisanzeigers (Taxameteruhr) zu berechnen:

1. In der Zeit von 6 Uhr bis 22 Uhr
 - a. ein Grundbetrag von 3,19 €
 - b. zusätzlich 1,89 € je gefahrenen Kilometer.
2. In der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen
 - a. ein Grundbetrag von 3,30 €
 - b. zusätzlich 2,01 € je gefahrenen Kilometer.
3. Für die Beförderung von mehr als vier Fahrgästen durch ein Großraumfahrzeug erhöht sich der Grundbetrag um 5,- €.
4. Für die Mitnahme eines oder mehrerer Fahrräder auf einem Tragesystem wird ein Zuschlag in Höhe von 3,- € erhoben.
5. Für Wartezeit beträgt die Gebühr 0,10 € für jede Teilzeit von 26,20 €/Stunde.

2) Der Fahrpreisanzeiger ist, soweit in § 4 Abs. 2 nicht etwas Anderes bestimmt ist, einzuschalten, sobald der Fahrgast eingestiegen ist.

²² Rechtsverordnung der Stadt Münster über die Beförderungsentgelte und -bedingungen für den Verkehr mit den in der Stadt Münster genehmigten Taxis vom 18.02.2008, zuletzt geändert zum 01.01.2015 bzw. Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Beförderungsentgelte und -bedingungen für die von der Stadt Münster zugelassenen Taxen vom 13. 11. 2014

3) Tritt der Besteller nach erfolgter Anfahrt der Taxe und der Anzeige gem. § 4 Abs. 1 Satz 1 vom Vertrag aus Gründen zurück, die der Unternehmer nicht zu vertreten hat, so ist der jeweils gültige Grundbetrag für die Anfahrt zu berechnen.

Der Fahrpreisanzeiger ist nach Erhalt dieses Entgeltes zur Registrierung des Betrages einzuschalten und sofort wieder auszuschalten.

Tritt der Besteller erst später vom Vertrag zurück oder wird die Beförderung vom Fahrer nach § 4 Abs. 3 verweigert, so ist der vom Fahrpreisanzeiger ausgewiesene Betrag zu berechnen.

4) Bei Beendigung der Fahrt schaltet der Fahrpreisanzeiger nach 10 Meter Fahrstrecke in der Stellung „Kasse“ automatisch in die Stellung „Frei“. Bei der Fortsetzung der Fahrt durch einen Fahrgast wird der Fahrpreisanzeiger innerhalb von 10 Meter manuell in den zuletzt gültigen Tarif geschaltet.

5) Auf Verlangen ist dem Fahrgast eine Quittung auszustellen.

6) Sondervereinbarungen für den Pflichtfahrbereich im Sinne des § 51 Abs. 2 des Personenbeförderungsgesetzes sind der Genehmigungsbehörde anzuzeigen.

§ 5 Wartezeiten

Wird die Beförderung auf Wunsch des Fahrgastes für mehr als 15 Minuten unterbrochen, so kann der Fahrer die weitere Beförderung verweigern.“

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 Stadt Münster wird innerhalb der oben genannten Kriterien vor allem ein betriebswirtschaftlicher Ansatz gewählt. Die zu ermittelnde prognostische Entwicklung der Nachfrage im Territorium (Kapitel 15.2) wird einer Vollkostenrechnung je Genehmigung (Kapitel 15.3) gegenübergestellt. Durch Division der prognostizierten Nachfrage im Territorium durch die Vollkosten je Genehmigung ergibt sich die Anzahl der maximal zulässigen Genehmigungen in der Stadt Münster (Kapitel 15.4).

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

Zur Beurteilung der Tarife (Kapitel 16) wird die Auskömmlichkeit des Tarifs auf Basis der Vollkostenrechnung (Kapitel 15.3) für angenommene Beförderungsaufträge bewertet. Es wird ein Vorschlag für einen auskömmlichen Tarif unterbreitet.

6.2 Daten- und Informationserfassung

Durch die Stadt Münster wurden die **Jahresabschlüsse** 2011 bis 2015 abgefordert.

Darüber hinaus wurden die Unternehmer durch die Stadt Münster gebeten, einen **Erhebungsbogen** zum Unternehmen auszufüllen und einzureichen. Dieser Erhebungsbogen wurde zwischen dem Gutachter und der Stadt Münster abgestimmt.

Durch Behörden der Stadt Münster wurden weiterhin Angaben zu folgenden Themenbereichen vorgelegt:

- Warteliste für Taxigenehmigungen,
- Geschäftsaufgaben von Taxiunternehmen und deren Gründe,
- Entwicklung der Anzahl der Taxigenehmigungen im Erhebungszeitraum,
- Bedeutung des Schülerverkehrs für das örtliche Taxigewerbe.

Durch den Gutachter wurde versucht, folgende Interviews zu führen:

- der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Münster,
- der IHK Nord Westfalen,
- dem Hauptzollamt Münster,
- dem Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e.V.,
- Vertretern des Taxigewerbes der Stadt Münster.

Mit den Gesprächspartnern wurde abgestimmt, dass der Wortlaut der Interviews im Gutachten erscheint. Die Interviewpartner haben den Wortlaut bestätigt. Getroffene Aussagen können 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 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 Nordrhein-Westfalen zur Entwicklung der Übernachtungs- und Gästezahlen sowie der Bevölkerung in der Stadt Münster,
- 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 Stadt Münster,
- Daten des Kraftfahrt Bundesamtes zur Pkw-Dichte in der Stadt Münster 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 (alles Nettowerte ohne Umsatzsteuer in Euro /Jahr):

- Umsätze aus Personenbeförderung im Pflichtfahrbereich bzw. beim Verlassen des Pflichtfahrgebietes bis insgesamt 50 Kilometer Beförderungstrecke 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 unvollständig vorlagen.

Folgende Stichproben wurden untersucht und ausgewertet.

	2011	2012	2013	2014	2015
Betriebe , von denen die betriebswirtschaftlichen Unterlagen eingereicht wurden	92	103	114	122	143
davon ausgewertete betriebswirtschaftliche Unterlagen nach Anzahl der Betriebe	82	96	106	115	128
Anteil der auswertbaren Jahresabschlüsse zu den eingereichten Jahresabschlüssen in Prozent	89%	93%	93%	94%	90%
insgesamt vorhandene Genehmigungen im jeweiligen Jahr laut erhaltener Unternehmerliste/Fahrzeugstatistik	272	269	269	269	269
Anzahl der Genehmigungen aus den Betrieben, deren Jahresabschlüsse ausgewertet werden konnten	143	162	178	182	193
ausgewertete Genehmigungen zu vorhandenen Genehmigungen in Prozent	53%	60%	66%	68%	72%

Tabelle 1 Eingereichte Unterlagen und untersuchte Stichproben

Im Gutachten konnten die Daten nicht zu allen erteilten 272 (Höchstzahl 2011) bzw. 269 (Höchstzahl 2012 bis 2015) Genehmigungen ausgewertet werden, da nicht alle Unternehmer die geforderten Unterlagen zur Verfügung gestellt haben bzw. nicht alle eingereichten Unterlagen auswertbar waren. Weiterhin gab es im Beobachtungszeitraum 29 Geschäftsaufgaben bzw. -übergaben, weshalb die Daten von diesen Unternehmern ebenfalls nicht mehr erhoben werden konnten.

Tabelle 2 schlüsselt die Gründe, warum die Unterlagen einiger Unternehmen nicht ausgewertet werden konnten, weiter auf.

	2011	2012	2013	2014	2015	<i>gesamt</i>
Nebengewerbe ohne separate Buchführung	2	3	2	2	4	13
nicht auswertbar	3	2	2	1	7	15
unplausibel	2	0	0	0	2	4
Gründung in der zweiten Jahreshälfte	2	1	3	3	2	11
alle Genehmigungen verpachtet und nur Angaben zur Pacht	1	1	1	1	0	4
Jahressumme	10	7	8	7	15	

Tabelle 2 Nicht ausgewertete Unterlagen und untersuchte Stichproben

So konnten die betriebswirtschaftlichen Unterlagen von insgesamt 13 Firmen nicht ausgewertet werden, da die jeweiligen Unternehmer Nebengewerben nachgehen, diese aber buchhalterisch gemeinsam mit den Ergebnissen aus dem Taxibetrieb führen. In diesen Fällen war eine klare Zuordnung der aufgeführten Umsätze und Kosten zum Taxibetrieb nicht möglich.

Insgesamt wurden 15 Jahresabschlüsse unvollständig abgegeben oder waren nicht nachvollziehbar, weiterhin wurden von den entsprechenden Unternehmern trotz mehrfacher Aufforderung keine anderen Unterlagen zur Verfügung gestellt.

In lediglich vier Fällen erschienen die eingereichten betriebswirtschaftlichen Unterlagen dem Gutachter als derart unplausibel (z.B. im Vergleich deutlich zu niedrige Umsätze oder deutlich zu hohe Kosten), dass sie nicht weiter ausgewertet wurden.

Insgesamt elf Unternehmen wurden in der zweiten Hälfte des entsprechenden Jahres neu gegründet, weshalb eine Hochrechnung der in diesem Zeitraum erwirtschafteten Umsätze bzw. entstandenen Kosten auf einen Jahreswert unterlassen wurde.

Ein Unternehmer hatte über einen Zeitraum von vier Jahren alle Genehmigungen verpachtet und erzielte daher nur Einnahmen aus der Verpachtung und nicht durch die selbstständige Tätigkeit als Taxiunternehmer.

Insgesamt wurden pro Jahr für durchschnittlich 64 Prozent aller vergebenen Genehmigungen betriebswirtschaftliche Unterlagen ausgewertet. Nach vernünftigen kaufmännischen Aspekten kann aus diesen Stichproben 2011 bis 2015 der betriebswirtschaftlichen Daten mit ausreichender Wahrscheinlichkeit auf die Situation des Gesamtgewerbes geschlossen werden.

7. Beurteilung der Nachfrage

7.1 Nachfrage auf Grundlage der Anzahl der Beförderungsaufträge und des Gesamtumsatzes

Die Angaben der Unternehmer zeigen folgendes Bild:

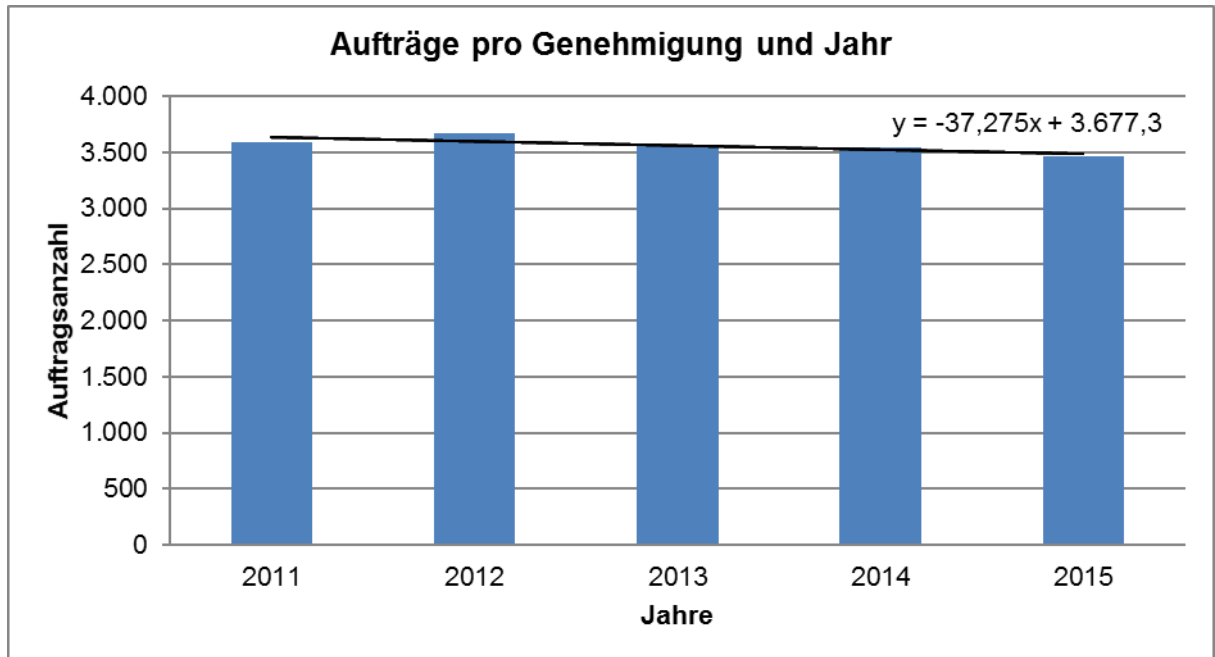


Abbildung 3 Angaben der Unternehmer zur Entwicklung der Aufträge je Genehmigung und Jahr in der Stadt Münster von 2011 bis 2015

Im Erhebungszeitraum 2011 bis 2015 wurden entsprechend der Angaben der Unternehmer im Durchschnitt 3.565 Aufträge pro Genehmigung und Jahr durchgeführt. 2012 wurde ein Spitzenwert von 3.668 Aufträgen erzielt. Seitdem ist die Anzahl der Beförderungen leicht rückläufig. 2015, nach der Einführung des Mindestlohns und der letzten Tarifierhöhung um 18 Prozent, wurden pro Genehmigung nur noch ca. 3.460 Aufträge durchgeführt. Verglichen mit dem Vorjahreswert stellt dies ein Minus von etwa 2,4 Prozent dar. Im Zeitraum 2011 bis 2015 betrug der durchschnittliche jährliche Auftragsrückgang 1,01 Prozent.

Aus den eingereichten betriebswirtschaftlichen Unterlagen der Taxiunternehmer wurden die durchschnittlichen 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 Stadt Münster im Zeitraum 2011 bis 2015. Der ermittelte Gesamtumsatz des Taxigewerbes betrug 2011 16,9 Millionen Euro und ist seitdem um durchschnittlich 1,86 Prozent pro Jahr angestiegen. 2015 erzielten die Münsteraner Taxiunternehmer einen geschätzten Gesamtumsatz von 18,2 Millionen Euro.

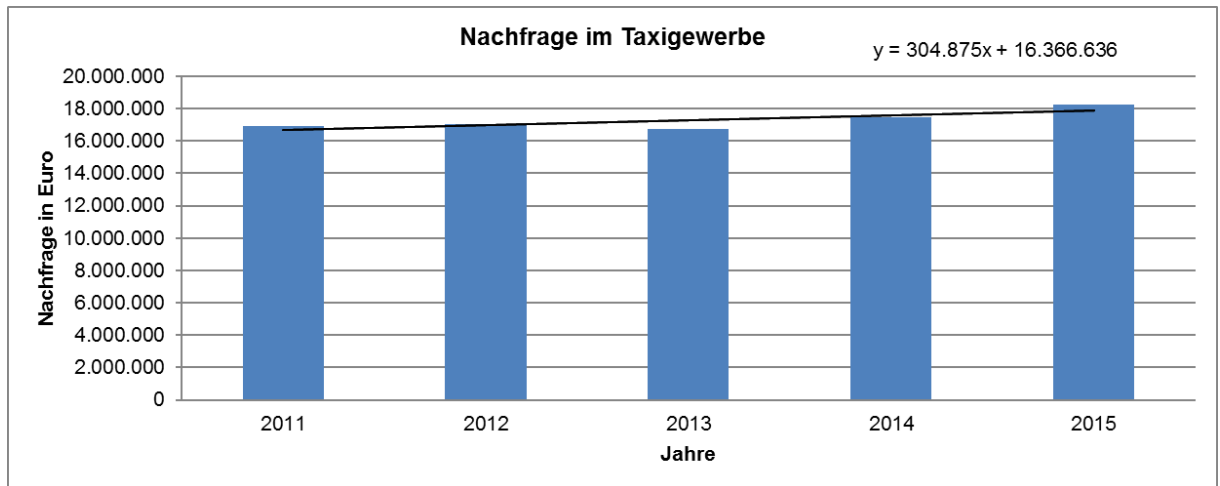


Abbildung 4 Entwicklung der Gesamtnachfrage nach Taxidienstleistungen in der Stadt Münster im Zeitraum 2011 bis 2015

Aus den durchschnittlichen Umsätzen pro Auftrag im Erhebungszeitraum und der durchschnittlichen Anzahl der Aufträge resultiert ein durchschnittlicher Umsatz von 18,05 Euro/Auftrag. Diese Umsätze je Auftrag liegen im unteren Bereich der Erfahrungswerte des Gutachters für Städte (11,18 bis 36,11 Euro/Auftrag).

Der durchschnittliche jährliche Anstieg der Einnahmen je Auftrag im Beobachtungszeitraum betrug 0,54 Euro, was einem Umsatzzuwachs von 3,29 Prozent pro Auftrag und Jahr entspricht. Die Erhöhung der durchschnittlichen Einnahmen je Beförderungsauftrag ist unter Beachtung der Kostensteigerungen und insbesondere der seit 2015 erfolgten Einführung und der weiteren Erhöhung des Mindestlohns zunächst betriebswirtschaftlich ausreichend. Allerdings sinkt gleichzeitig die Zahl der Aufträge, was diesen Umsatzzuwachs relativiert. Eine genauere Analyse der Kostenentwicklung wird in Abschnitt 9 vorgenommen.

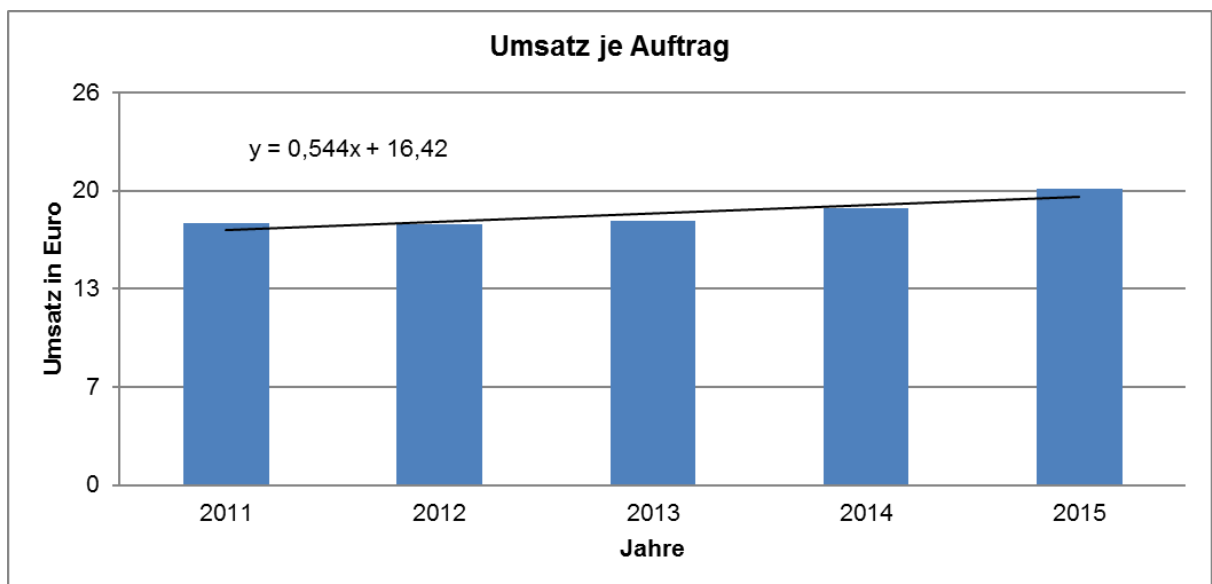


Abbildung 5 Entwicklung der Umsätze je Auftrag in der Stadt Münster

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

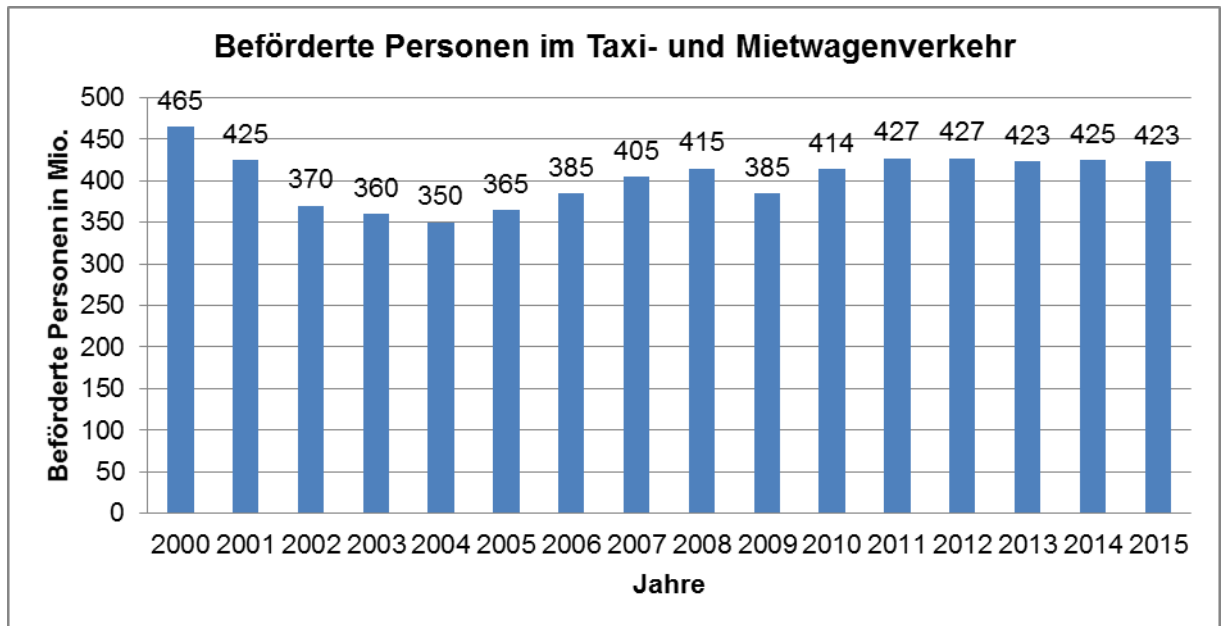


Abbildung 6 Beförderte Personen im Taxi- und Mietwagenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland, Angaben in Mio. Euro²³

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 beförderte Personen, die Angaben zur Stadt Münster betreffen die Anzahl der Beförderungsaufträge. Beide Angaben lassen sich nicht direkt vergleichen, aber man kann davon ausgehen, dass sie tendenziell vergleichbar sind. Demnach ist die Stadt Münster mit einem Rückgang der Aufträge um 1,0 Prozent im Vergleich zum bundesweiten Rückgang von 0,2 Prozent hinsichtlich der Anzahl beförderter Personen deutlich stärker betroffen.

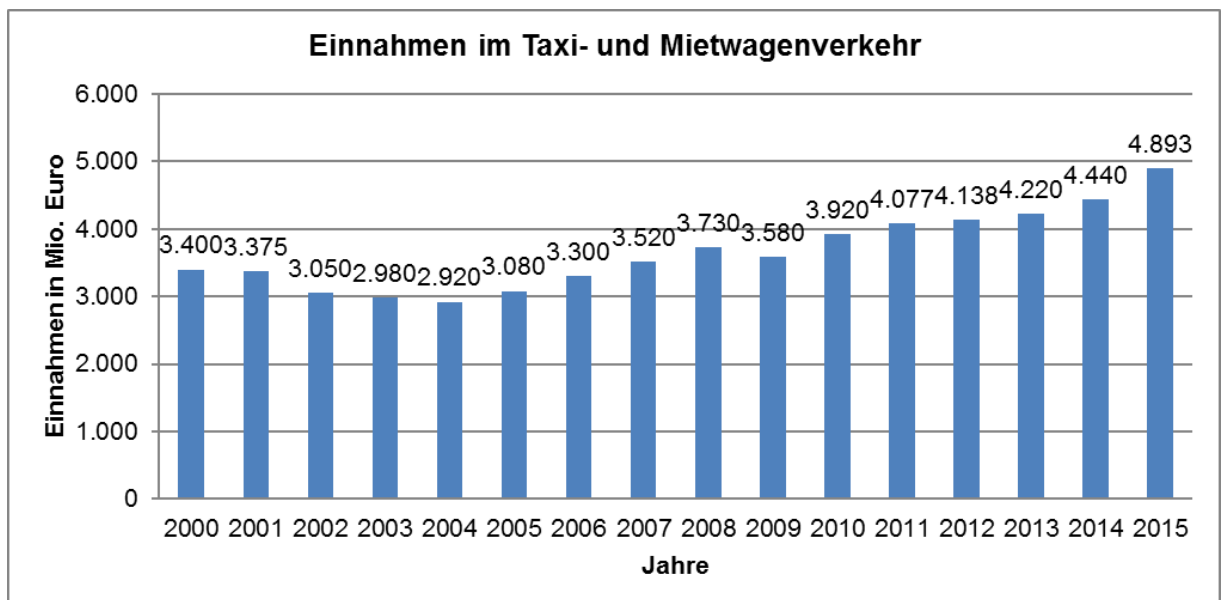


Abbildung 7 Einnahmen im Taxi- und Mietwagenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland, Angaben in Mio. Euro²⁴

²³ Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) Geschäftsbericht 2015/2016

²⁴ Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) Geschäftsbericht 2015/2016

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. Die Umsätze konnten 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.²⁵ Die Einnahmen in der Stadt Münster stiegen dagegen 2015 im Verhältnis zu 2014 nur um 4,5 Prozent.

Betrachtet man den Vergleichszeitraum 2011 bis 2015, stiegen die Einnahmen bundesweit durchschnittlich um 5,13 Prozent pro Jahr, in der Stadt Münster jedoch nur um 2,11 Prozent (Kapitel 9.1).

Im leichten Rückgang der Auftragszahlen im Untersuchungszeitraum 2011 bis 2015, dem nur unzureichenden Anstieg der Umsätze pro Auftrag, in der Nachfrage insgesamt sowie der im Vergleich zum Bundesdurchschnitt schlechteren Umsatzentwicklung sieht der Gutachter Anzeichen für eine bestehende und zukünftige Bedrohung des Gewerbes.

7.2 Nachfragestruktur

Die Unternehmer haben im Erhebungsbogen Angaben dazu gemacht, welche Leistungsbe-
reiche sie mit ihren Betrieben im Zeitraum 2011 bis 2015 bedient haben.

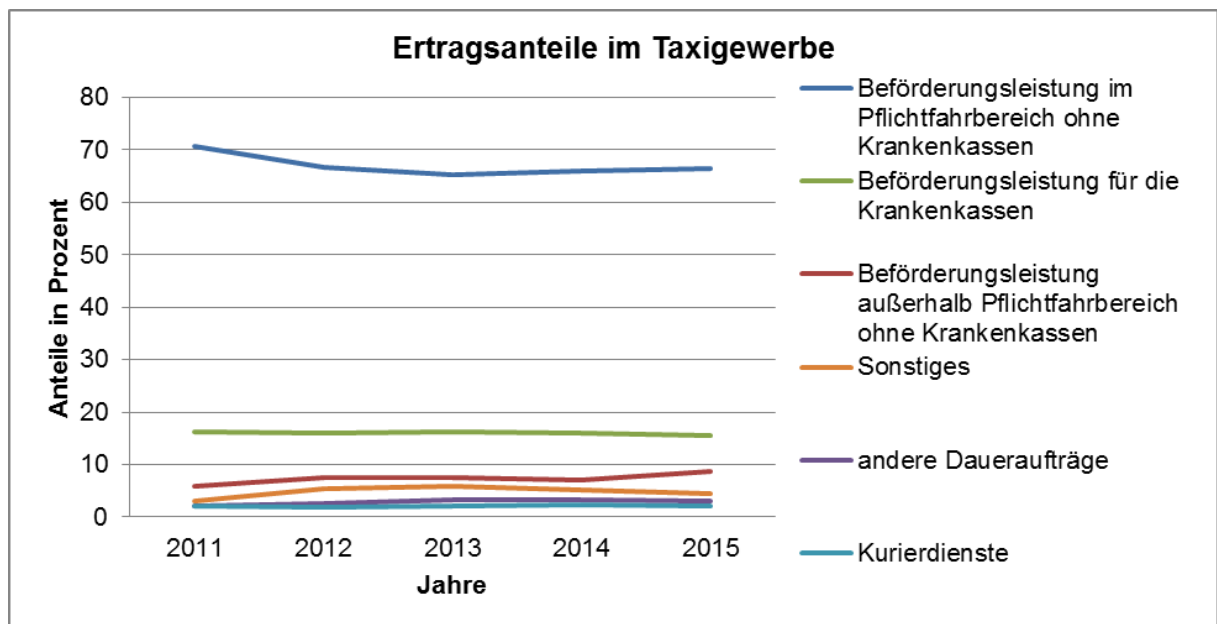


Abbildung 8 Struktur der Ertragsanteile im Taxigewerbe in der Stadt Münster

Haupteinnahmequelle der Taxiunternehmen sind Beförderungsleistungen im Pflichtfahrbereich ohne Krankenkassen (zwischen 65,2 und 70,7 Prozent). Im Vergleich zum Jahr 2011 ist diese Ertragsquelle leicht zurückgegangen, hat sich zwischen 2012 und 2015 aber auf ca. 66,0 Prozent stabilisiert. Der zweitgrößte Umsatzanteil (zwischen 15,6 und 16,2 Prozent) wird mit Beförderungsleistungen für die Krankenkassen erzielt. Diese Ertragsquelle ist seit 2011 minimal rückläufig.

²⁵ Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) Geschäftsbericht 2015/2016. S. 18

Zusammen deutlich unter 20 Prozent der Erträge werden mit Beförderungen außerhalb des Pflichtfahrgebiets ohne Krankenkassen (durchschnittlich 7,3 Prozent), sonstigen Dienstleistungen (durchschnittlich 4,7 Prozent), anderen Daueraufträgen (durchschnittlich 2,9 Prozent) und Kurierdiensten (durchschnittlich 2,1 Prozent) erzielt.

Der Taxiverkehr ist damit auch in der Stadt Münster die individuelle Ergänzung des liniengebundenen ÖPNV und muss als solche behandelt werden.

Es besteht eine nur geringe Abhängigkeit von Krankenförderungen, was nach den Erfahrungen des Gutachters für größere Städte typisch ist.

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 minimalen Rückgang des Umsatzanteils durch Beförderungsleistungen für die Krankenkassen zwischen 2011 und 2015 von 16,2 auf 15,6 Prozent. Es bleibt festzuhalten, dass Umsätze durch die Krankenkassen den zweitgrößten Umsatzblock bilden. Die nachfolgenden vier Umsatzquellen erwirtschaften gemeinsam einen vergleichbaren Umsatzanteil, weshalb der Einfluss der Krankenkassen (insbesondere durch ihre Tarifpolitik) auf das Taxigewerbe nicht zu vernachlässigen ist.

Nach den Erfahrungen des Gutachters ist dieser Umsatzanteil für eine größere Stadt ein normaler Wert.

Die mit den Krankenkassen vereinbarten Tarife liegen grundsätzlich leicht unten dem öffentlichen Tarif. In anderen Regionen Deutschlands haben die Krankenkassen inzwischen den öffentlichen Tarif akzeptieren müssen.

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 Umfangs 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 durch 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 gesamt zusammengestellt (siehe nachfolgende Abbildung 9 und Abbildung 10).
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 Unternehmer 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.²⁶

²⁶ Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) Geschäftsberichte ab 2008/2009

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

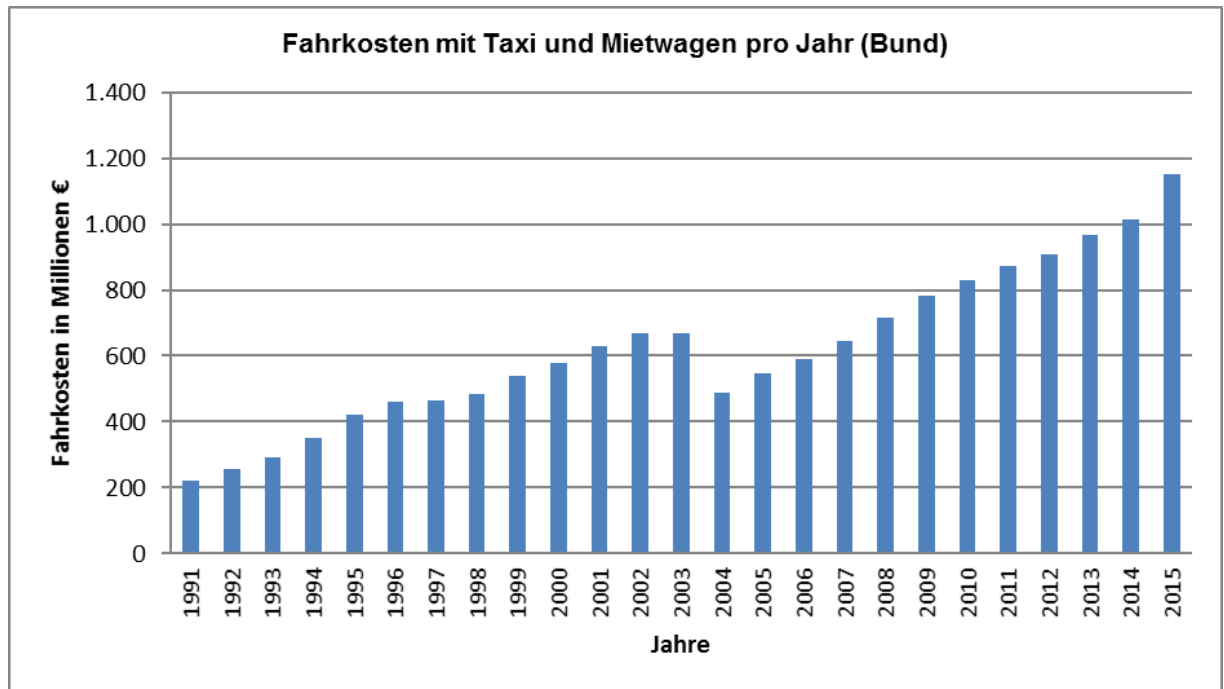


Abbildung 9 Kostenübernahme für Krankenfahrten in der Bundesrepublik Deutschland durch die Krankenkassen²⁷

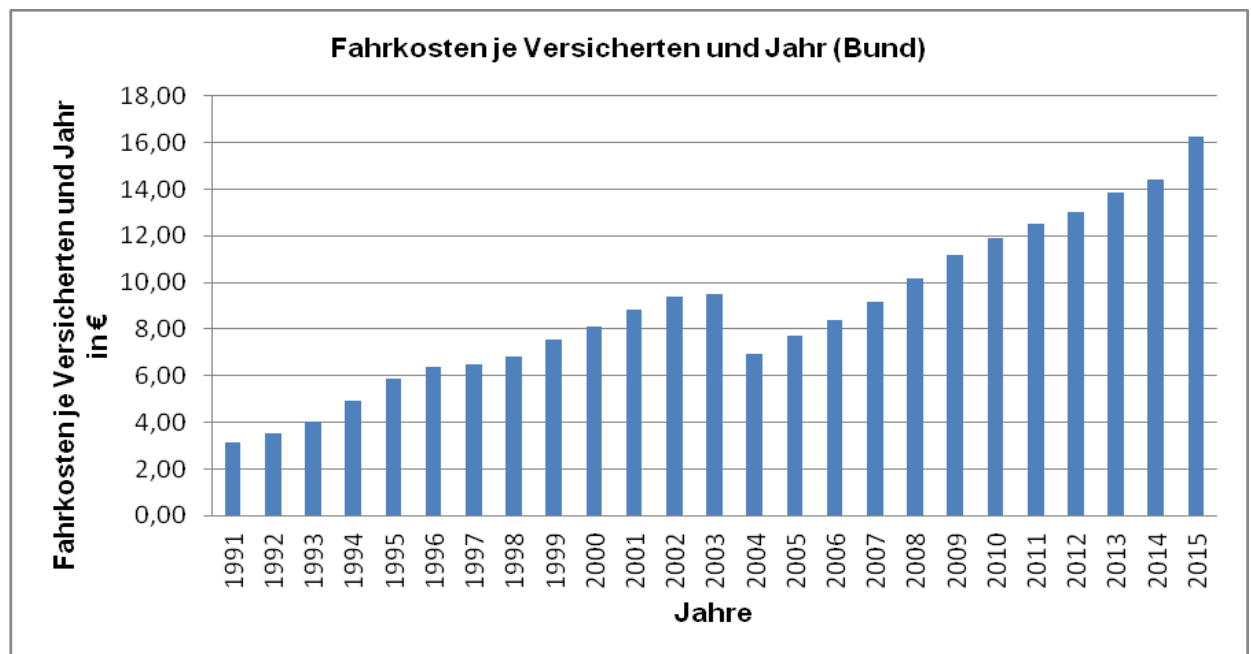


Abbildung 10 Fahrkosten für Krankenfahrten je Versicherten und Jahr in der Bundesrepublik Deutschland²⁸

²⁷ 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 (30.01.2017)

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 BWA, ergibt sich ein jährliches Wachstum der Nettoerträge pro Genehmigung durch Krankenfahrten von 1,3 Prozent. Im Durchschnitt wurde pro Genehmigung ein jährlicher Umsatz von 10.268,80 Euro erzielt. Demzufolge kann das Taxigewerbe nicht vollumfänglich vom Anstieg der Kostenübernahme durch die Krankenkassen profitieren.

Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige leichte Bedrohung des Gewerbes bestehen.

7.4 Nachfrage durch klassische Beförderungsleistungen mit Taxis

Klassische Beförderungsleistungen nach Taxitarif innerhalb des Pflichtfahrbereiches, das heißt in der Stadt Münster (Betriebssitzgemeinde) und bis zu 50 Kilometer Entfernung stellen mit einem Anteil von ca. 67,0 Prozent zwischen 2011 und 2015 den Hauptumsatztreiber des Münsteraner Taxigewerbes dar. Fahrten außerhalb der Gemeinde über 50 Kilometer nach Regelsteuersatz liegen auf Rang drei mit nur etwa 7,3 Prozent Umsatzanteil.

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 (nach Aussagen von Unternehmern im Erhebungsbogen).

Vor diesem Hintergrund sind eine begründete Höchstzahl von Taxis und ein auskömmlicher Tarif unabdingbar.

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

7.5 Nachfrage durch Schülerbeförderungen

Die zuständige Behörde hat die jährlichen Kosten für den Schüler-(Spezial-)Transport mit Taxis auf ca. 460.000 Euro beziffert, wobei dieser Betrag in den letzten Jahren weitgehend konstant geblieben ist.²⁹

Legt man die jährlichen Kosten für Schüler-(Spezial-)Transporte auf die Anzahl der Genehmigungen um und vergleicht diesen mit dem durchschnittlichen Umsatz je Genehmigung, so ergibt sich ein Umsatzanteil für Schülerbeförderungen von ca. 2,6 Prozent (Durchschnitt 2011 bis 2015). Pro Genehmigung wurde damit durchschnittlich ein jährlicher Umsatz von 1.706,27 Euro erzielt. Damit ist kein wesentlicher Einfluss der Nachfrage durch Schülerbeförderung auf das Gewerbe festzustellen.

²⁸ 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 (30.01.2017)

²⁹ Angaben der zuständigen Behörde vom Juli 2016

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

7.6 Nachfrage durch Daueraufträge und Kurierdienste

Daueraufträge

In der Stadt Münster werden andere Daueraufträge in den Erhebungsbögen mit durchschnittlich ca. 2,9 Prozent Anteil der Einnahmen angegeben. Das ist ein normaler Wert.

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

Kurierdienste

Kurierdienste, wie etwa eine Aushilfe bei der Sammlung von Post oder der Verteilung von Medikamenten, werden mit zusammen rund 2,1 Prozent der Einnahmen in den Erhebungsbögen angegeben.

Dieser geringe Anteil hat kaum eine Bedeutung für das Taxigewerbe.

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

7.7 Nachfrage durch den Öffentlichen Personennahverkehr

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird in der Stadt Münster durch die Stadtwerke Münster organisiert und durch die folgenden fünf Unternehmen gewährleistet:

- Verkehrsbetriebe der Stadtwerke / VSM
- Regionalverkehr Münsterland GmbH
- Westfalenbus GmbH
- Kraftverkehr Münsterland
- Veelker GmbH & Co. KG

„Der Rat der Stadt Münster hat im März 2008 ein ehrgeiziges Klimaschutzziel mit einer Reduzierung der CO₂-Emissionen um 40% bis 2020 und der Erhöhung des Anteils der regenerativen Energieträger auf 20% bis 2020 beschlossen.“³⁰ Dieses Klimaschutzziel soll vornehmlich durch eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs erfolgen, weshalb insbesondere der ÖPNV gezielt ausgebaut und verbessert wird.

So wurde zwischen 2005 und 2014 die Anzahl der eingesetzten Busse von 156 auf 177 gesteigert, die im Jahr 2014 1.150 Haltestellen auf 9,1 Millionen Fahrplankilometern ansteuerten (8,6 Millionen 2005). Durch die verstärkte Einführung von Gelenkbussen konnte die Anzahl der angebotenen Platzkilometer von 824 Millionen (2005) auf über 900 Millionen (2014) gesteigert werden. Um die Nutzung des ÖPNV weiter zu vereinfachen, wurde seit 2013 schrittweise ein eTicket eingeführt.³¹ Die Zahl der Vertragskunden, welche verschiedene

³⁰ 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster, <https://www.stadt-muenster.de/sessionnet/sessionnetbi/getfile.php?id=385405&type=do> (30.01.2017)

³¹ 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster, S. 48-49

Abos bzw. das eTicket nutzen, stieg 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 17,5 Prozent auf über 67.000³²

Bereits 2006 wurde ein umfassendes Abend- und Nachtbusnetz eingeführt, welches am Wochenende einen durchlaufenden Betrieb vorsieht. „Das gute Nachtbusangebot, honoriert durch die hohe Fahrgastnachfrage, ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal des Stadtbussystems in der Universitätsstadt Münster mit ihren ca. 55.000 Studierenden.“³³

Die Qualität des ÖPNV in Münster belegt auch die Spitzenplatzierung im bundesweit durchgeführten ÖPNV-Kundenbarometer in den Jahren 2011, 2012, 2013 und 2015.³⁴ Die in Abbildung 11 gezeigte Entwicklung der im ÖPNV beförderten Personen im Zeitraum 2008 bis 2015 unterstreicht die erfolgreiche Umsetzung der Qualitätsoffensive im ÖPNV. In diesem Zeitraum konnte ein jährliches Wachstum von 5,15 Prozent realisiert werden, welches weit über dem Branchendurchschnitt liegt.

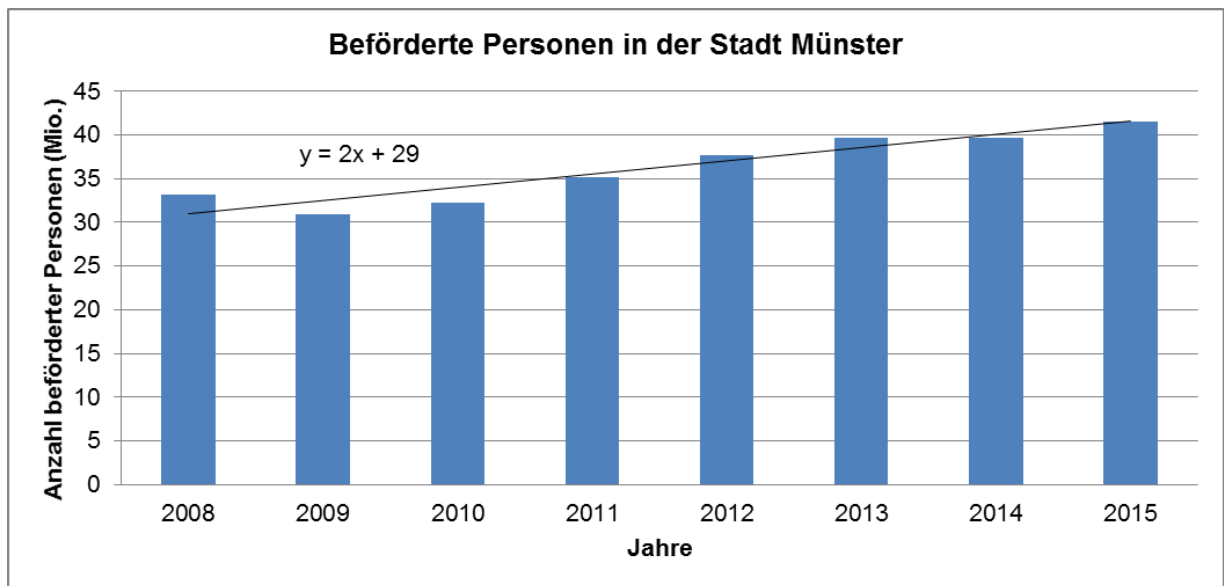


Abbildung 11 Entwicklung der Anzahl der mit ÖPNV beförderten Personen in der Stadt Münster³⁵

Die Stadtwerke Münster setzen bei der Anbindung nachfrageschwacher Gebiete bzw. in generell nachfrageschwachen Tageszeiten auf eine enge Kooperation mit dem örtlichen Taxigewerbe. Diese wird genauer im Abschnitt 7.12 beleuchtet.

Anzeichen für eine leichte Bedrohung des Gewerbes aus der Entwicklung der beförderten Personen durch den ÖPNV gegenwärtig und zukünftig werden abgeleitet, da durch den kontinuierlichen Anstieg der beförderten Personen die Nachfrage nach Taxidienstleistungen geschwächt werden kann.

³² https://www.stadtwerke-muenster.de/fileadmin/presse/mediathek/publikationen/geschaeftsberichte/SWMS_Gesch%C3%A4ftsbericht_2014.pdf (30.01.2017)

³³ 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster, S. 128

³⁴ 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster, S. 50

³⁵ <http://www.stadt-muenster.de/stadtentwicklung/zahlen-daten-fakten.html> (30.01.2017)

7.8 Nachfrage durch Tourismus

Ankünfte und Übernachtungen

Wie die Stadt Münster von Touristen und Geschäftsleuten besucht wird, zeigt nachfolgende Abbildung:

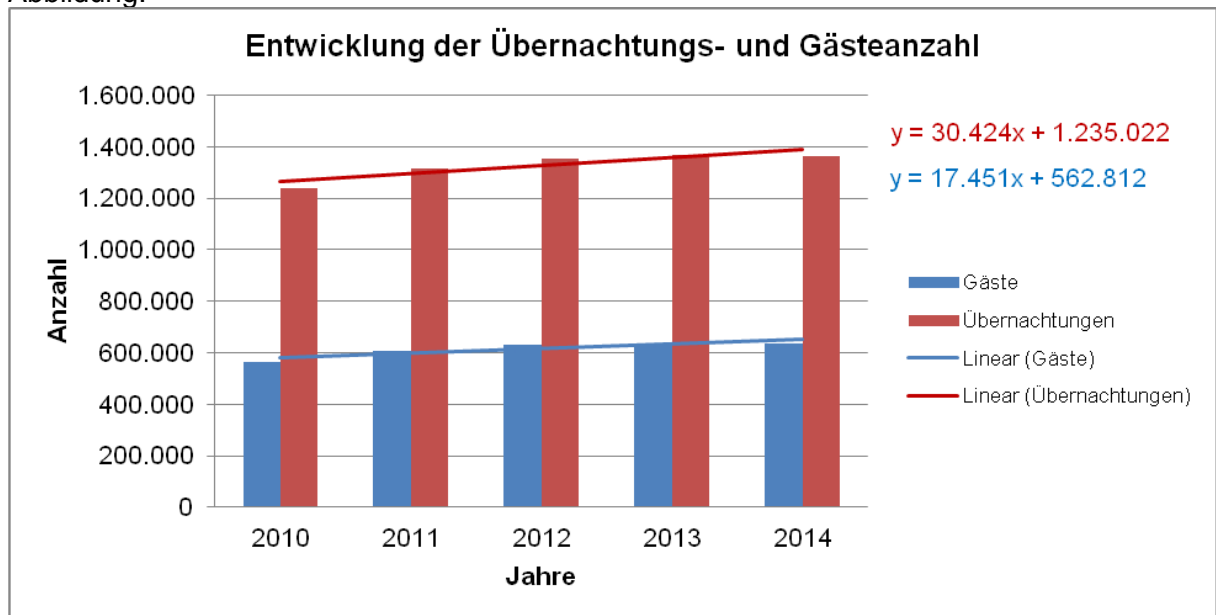


Abbildung 12 Anzahl der Ankünfte und Übernachtungen in der Stadt Münster³⁶

Abbildung 12 zeigt einen deutlichen Anstieg der Übernachtungszahlen und der Ankünfte. Im dargestellten Zeitraum stieg die Anzahl der Übernachtungen im Schnitt jährlich um 1,74 Prozent. Die Gästeanzahl wuchs im gleichen Zeitraum um 2,28 Prozent pro Jahr.

Während die Gästezahlen anstiegen, ging die durchschnittliche Verweildauer von 2,19 Tagen im Jahr 2010 auf 2,13 Tage im Jahr 2015 zurück.

Wird zu den Ankünften und Übernachtungen vergleichend die Abbildung 3 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 kontinuierliche Anstieg der Übernachtungs- und Gästezahlen gegen eine Bedrohung des Gewerbes.

7.9 Statistische Daten der Taxivermittlungszentralen

Durch die beiden in Münster tätigen Taxivermittlungszentralen – TaxiRuf 25500 und Taxi Zentrale-Münster – wurden für den Zeitraum 2013 bis 2016 Daten zur Anzahl der vermittelten Taxis sowie der Gesamtzahl der vermittelten Fahrten bereitgestellt. Leider waren für den Zeitraum 2011 bis 2013 die Daten nicht von beiden Taxizentralen verfügbar.

Die untenstehende Abbildung zeigt die insgesamt vermittelten Fahrten durch beide Taxivermittlungszentralen in Münster.

³⁶ <https://www.regionalstatistik.de/genesis/online> Schlagworte Gästeübernachtungen, Gästeankünfte nach ihrer Herkunft für die Stadt Münster (30.01.2017)

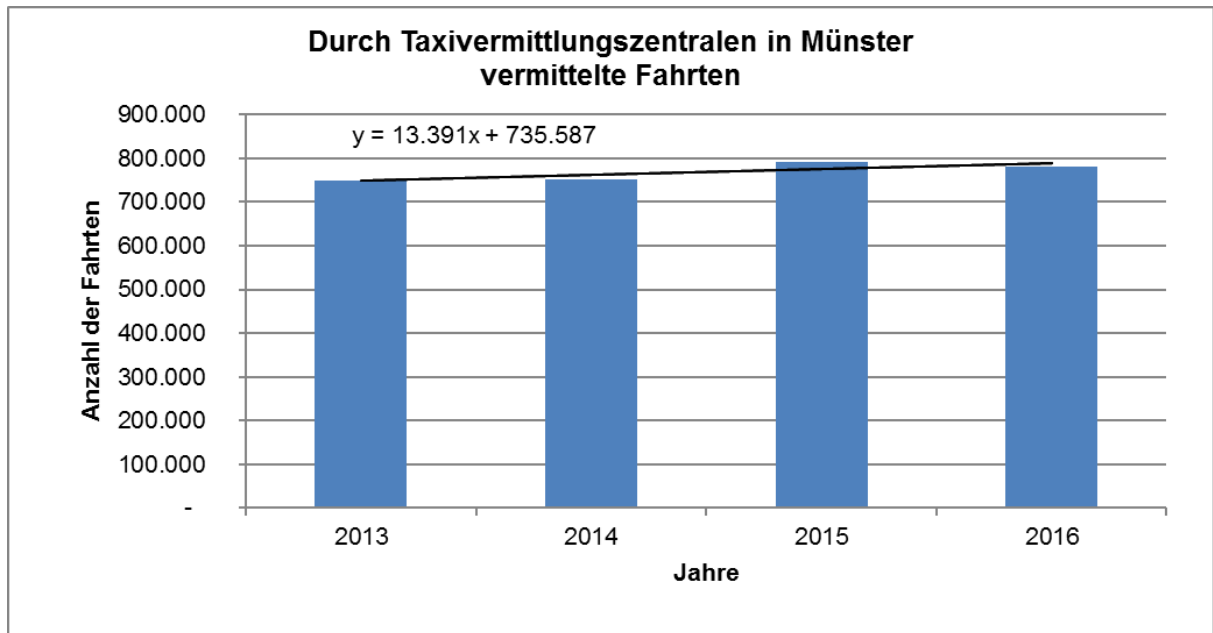


Abbildung 13 Gesamtzahl der durch die Taxivermittlungszentralen in Münster vermittelten Fahrten³⁷

Im Gegensatz zur Entwicklung der Aufträge pro Taxi nach Angaben der Unternehmer (vergleiche Abschnitt 7.1) kann für über die Vermittlungszentralen vermittelte Fahrten kein rückläufiger Trend festgestellt werden. Im Zeitraum 2013 bis 2016 sind die vermittelten Fahrten um durchschnittlich 1,82 Prozent gestiegen.

Die folgende Abbildung zeigt sowohl die Entwicklung der Gesamtzahl der durch eine der beiden Münsteraner Taxivermittlungszentralen vermittelten Taxis (rechte y-Achse) als auch die Entwicklung der durchschnittlichen Anzahl der vermittelten Fahrten pro Taxi (linke y-Achse). Hier wurde ein Durchschnitt für beide Taxivermittlungszentralen, basierend auf den Angaben bezüglich der Gesamtzahl der vermittelten Fahrten und der betreuten Taxis, gebildet.

Die Anzahl der über beide Vermittlungszentralen vermittelten Taxis liegt im Untersuchungszeitraum relativ konstant bei ca. 262 Fahrzeugen. Zu berücksichtigen ist, dass nach den Angaben der Unternehmer im Erhebungsbogen nicht alle Münsteraner Taxis über eine Zentrale vermittelt werden.

Das durchschnittliche Fahrtenaufkommen lag im Zeitraum 2013 bis 2016 bei 2.941 Aufträgen pro Taxi. Im Jahr 2015 wurde ein Maximalwert von 3.038 Aufträgen pro Taxi erzielt. Im Zeitraum 2013 bis 2015 ergibt sich daher ein Durchschnittswert von 2.932 Aufträgen pro Taxi. Die über die Zentralen vermittelten Aufträge pro Taxi sind im Zeitraum 2013 bis 2016 um durchschnittlich 1,57 Prozent pro Jahr gestiegen.

Die Unternehmer gaben für denselben Zeitraum in den Erhebungsbögen durchschnittlich 3.525 Aufträge pro Genehmigung an. Das heißt, dass ca. 16,6 Prozent der Fahrten nicht direkt über die Vermittlungszentrale vermittelt wurden.

³⁷ Daten durch die Taxivermittlungszentralen in Münster zur Verfügung gestellt – Stand Juni bzw. Juli 2016/März 2017

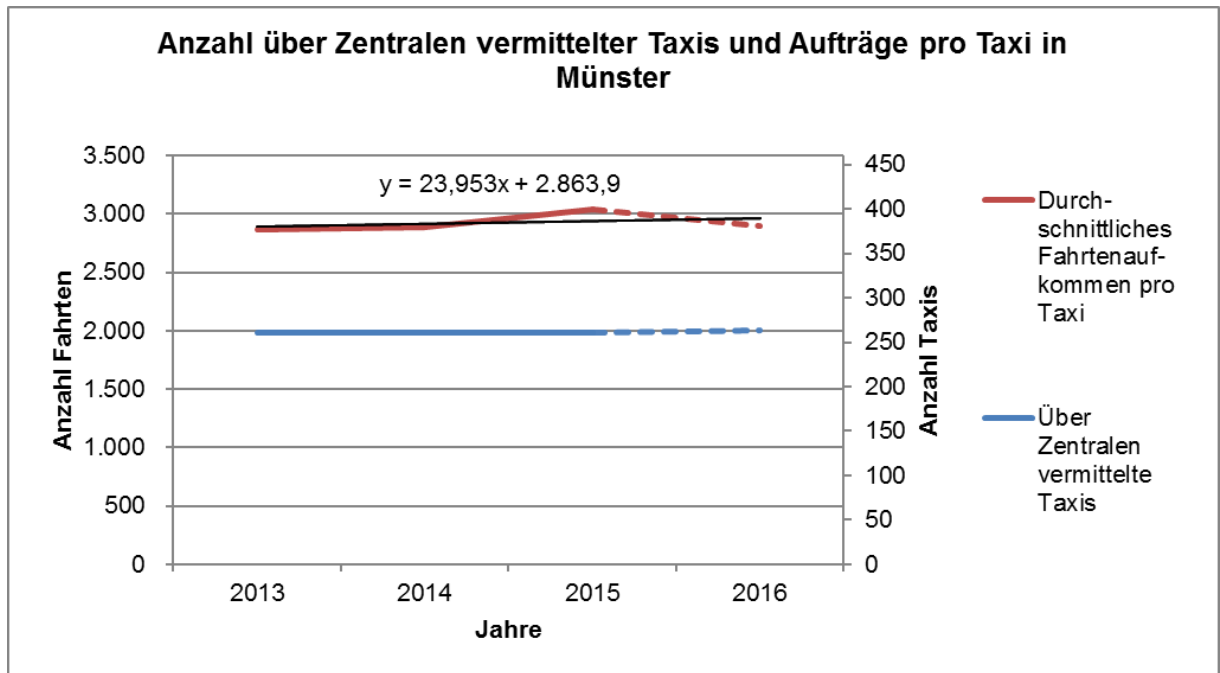


Abbildung 14 Übersicht über die in Münster zentral vermittelten Taxis und Aufträge pro Taxi 38

Erstaunlich ist, dass die Taxivermittlungszentralen mit Einführung des Mindestlohns im Jahr 2015 und der parallel erfolgten Tarifierhöhung um 18 Prozent ein Auftragshoch verzeichneten. Anschließend gingen die Auftragszahlen allerdings um 4,5 Prozent zurück. Die weitere Entwicklung der Auftragszahlen muss daher genau beobachtet werden.

Aus dem leichten Rückgang der Auftragszahlen der Münsteraner Taxivermittlungszentralen im Jahr 2016 sowie der Angaben der Unternehmer leitet der Gutachter leichte Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes ab.

7.10 CarSharing

In der Stadt Münster finden sich mehrere stationsbasierte CarSharing-Angebote unterschiedlicher Anbieter (z.B. Stadtteilauto Carsharing Münster GmbH, Flinkster, Mein Carsharing etc.), wobei gerade auch internetbasierte Plattformen, auf denen Privatanbieter ihren Pkw vermieten, zunehmen (Tamyca – take my care, drivy.de). Laut dem Bundesverband Carsharing kommen in Münster auf 1.000 Einwohner etwa 0,49 CarSharing-Fahrzeuge (Platz 18 in Deutschland – Stand 2015)³⁹.

Aktuell existieren über 45 CarSharing-Stationen in Münster und Umgebung, die den Zugriff auf über 200 Fahrzeuge ermöglichen. Der CarSharingPlus-Tarif, eine Erweiterung der PlusCard (kostenlose Kundenkarte der Stadtwerke Münster), erleichtert die Buchung und den Zugang zu einem Mietwagen in Münster. Um den Service nutzen zu können, ist ein Mindestumsatz von fünf Euro im Monat erforderlich, der mit den Fahrtkosten verrechnet wird.⁴⁰

Generell entwickelt sich Carsharing 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 deut-

³⁸ Daten durch die Taxivermittlungszentralen in Münster zur Verfügung gestellt – Stand Juni bzw. Juli 2016

³⁹ 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

⁴⁰ <http://www.carsharing-news.de/carsharing-muenster/> (30.01.2017)

schen 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 Wolf, 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.“⁴¹

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 CarSharingbereich, auch durch Privatpersonen, kann es unter Umständen zu nachteiligen Auswirkungen auf das Taxigewerbe in der Stadt Münster kommen.

Der Deutsche Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) stellt aber überraschend fest, dass in den Gebieten, wo 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 Pkw verringert.⁴² Der erleichterte Zugang durch die PlusCard (vergleiche Abschnitt 7.7) zu CarSharing-Angeboten und Taxis (vergleiche Abschnitt 7.12) unterstützt diesen Trend. Die Nettoumsätze je Genehmigung werden im Abschnitt 9.1 näher beleuchtet. Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Umsätze pro Genehmigung im Beobachtungszeitraum um ca. 2,1 Prozent pro Jahr gewachsen sind.

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 die Unternehmen „Uber“ oder „WunderCar“, haben Beförderungen weit unter Taxitarif angeboten. Durch Beschluss des Hamburger Obergerichtes 3 Bs 175/14 vom 24. September 2014 und neuere Entscheidungen, z.B. durch das Obergericht 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 Gewerbes der Stadt Münster darstellen.

⁴¹ <http://www.carsharing.de/presse/pressemitteilungen/carsharing-jahresbilanz-2015-wachstum-konsolidierung-im-deutschen> (30.01.2017)

⁴² Deutscher Taxi- und Mietwagen Verein e.V. (BZP) Geschäftsbericht 2015/2016 S. 19

7.12 Kooperation zwischen dem Taxigewerbe und dem ÖPNV

Zwischen den Stadtwerken Münster und dem Münsteraner Taxigewerbe besteht eine enge Kooperation, die weit über die Zusammenarbeit in vergleichbaren Städten hinausgeht.

So werden im Auftrag der Stadtwerke Münster neun Tag- sowie sieben Nacht-Taxibus-Linien betrieben, die vergleichbar mit einem herkömmlichen Anrufsammeltaxi sind. Nach vorheriger telefonischer Anmeldung kann so auf nachfrageschwachen Routen oder zu nachfrageschwachen Zeiten eine wirtschaftliche Beförderung der Fahrgäste sichergestellt werden.

Weiterhin bieten die Stadtwerke Münster einen Taxirufservice an. Hierbei kann das Fahrpersonal auf Wunsch des Fahrgastes ein Taxi zur Ausstiegshaltestelle bestellen.

Seit 1996 wird das Frauen-Nacht-Taxi angeboten, um weiblichen Fahrgästen einen sicheren Heimweg von der Ausstiegshaltestelle bis zur Haustür zu ermöglichen. Die Stadtwerke übernehmen bei diesem Service den Grundbetrag nach geltendem Taxitarif, weshalb der Fahrgast lediglich die Beförderungsstrecke selber zahlen muss⁴³.

TaxiPlus, eine Erweiterung der PlusCard (kostenlose Kundenkarte der Stadtwerke Münster), ermöglicht die bargeldlose Bezahlung in Taxis, um den Fahrgastkomfort bei der Nutzung eines Taxis weiter zu erhöhen. Dieser Service kann auch durch Minderjährige ab sieben Jahren genutzt werden. Teilnehmende Taxis werden über die Taxi-Zentrale Münster vermittelt und können am PlusCard-Taxi-Aufkleber erkannt werden.⁴⁴

Die Bedeutung des Taxibusverkehrs ist nach Ansicht des Gutachters für das Gewerbe aktuell noch gering, im Verlauf der letzten Jahre aber dramatisch gewachsen. Basierend auf Angaben der Taxi-Zentrale Münster wird der Gesamtumsatz mit Taxibusdienstleistungen im Jahr 2011 auf 289.400 Euro und im Jahr 2015 auf bereits mehr als 502.800 Euro geschätzt. Dies entspricht einem jährlichen Wachstum von 19,87 Prozent! Die Taxi-Zentrale Münster geht auch weiterhin von stark steigenden Umsätzen aus.

Der Taxibusumsatzanteil pro Genehmigung ist dementsprechend von 1,7 Prozent im Jahr 2011 auf 2,8 Prozent im Jahr 2015 gestiegen und war damit bereits 2015 höher als der Umsatz durch Schülertransporte (2,5 Prozent im Jahr 2015, vergleiche Abschnitt 7.5).

Auch der Deutsche Taxi- und Mietwagenverein e.V. (BZP) ruft in seinem aktuellen Geschäftsbericht zu einer verstärkten Kooperation zwischen Verkehrs- und Taxiunternehmen auf.⁴⁵ Die Kooperation des Münsteraner Taxigewerbes mit dem ÖPNV erscheint bereits als recht umfassend. Weiterhin kann ein positiver Entwicklungstrend ausgemacht werden.

Die enge Zusammenarbeit mit dem ÖPNV sowie die sehr positive Umsatzentwicklung sprechen gegen eine Bedrohung des Taxigewerbes.

⁴³ 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster, S. 60

⁴⁴ <https://www.stadtwerke-muenster.de/pluscard/pluscard-infos/pluscard-infos/pluscard-vorteile/uebersicht.html> (30.01.2017)

⁴⁵ Deutscher Taxi- und Mietwagenverein e.V. (BZP) Geschäftsbericht 2015/2016 S. 23

7.13 Nachfrage und Art der Auftragsannahme

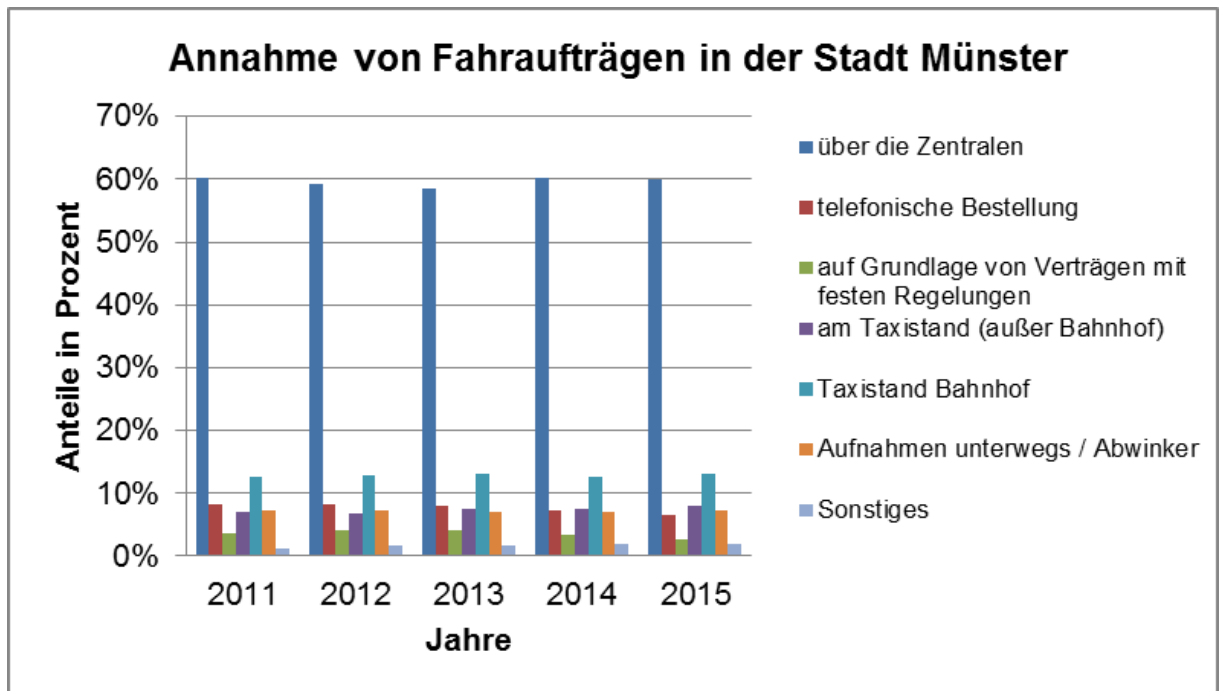


Abbildung 15 Art der Auftragsannahme (nach Angaben der Unternehmen) in der Stadt Münster

Nach den Angaben der Taxiunternehmer im Erhebungsbogen werden durchschnittlich 60 Prozent der Aufträge für das Münsteraner Taxigewerbe über die Zentralen akquiriert. Am Taxistand am Hauptbahnhof werden durchschnittlich 13 Prozent aller Beförderungsaufträge abgeschlossen. Etwa gleiche Auftragsanteile von ca. sieben Prozent werden durch telefonische Bestellung, an anderen Taxiständen oder durch „Abwinker“ generiert. Zwei Prozent der Aufträge entstammen sonstigen Quellen, etwa mobilen Anwendungen für Smartphones. Die Anteile der verschiedenen Akquisitionsquellen sind im Beobachtungsraum vergleichsweise stabil geblieben.

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

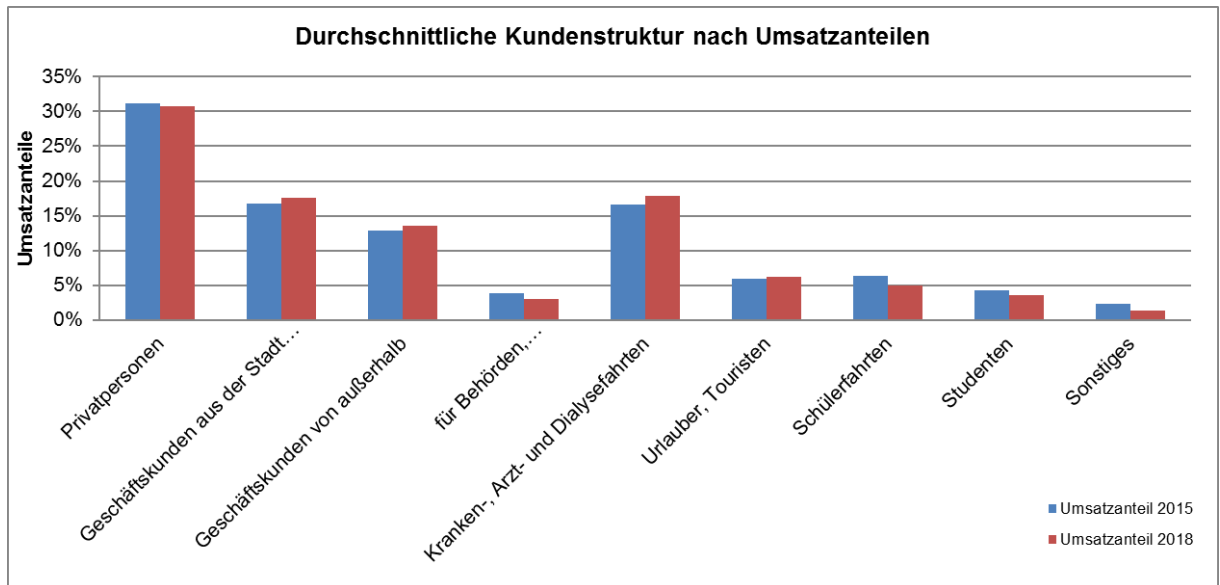


Abbildung 16 Durchschnittliche Kundenstruktur in der Stadt Münster

Wie zu erwarten war, bilden sowohl in Hinsicht auf den Umsatz, als auch die Anzahl der Aufträge Privatpersonen mit ca. 30 Prozent die wichtigste Kundengruppe für die Taxiunternehmer in der Stadt Münster. Es folgen von Kranken-, Arzt- und Dialysetransporten sowie Geschäftskunden aus Münster mit ca. 17 bis 18 Prozent. Geschäftskunden von außerhalb bilden die viertstärkste Kundengruppe (ca. 13 Prozent), gefolgt von Touristen und Schülerfahrten (beide ca. sechs Prozent). Nach Angaben der Unternehmer greifen Studenten (ca. vier Prozent Umsatzanteil) eher auf ein Taxi zurück als Mitarbeiter von Behörden (ca. drei Prozent Umsatzanteil).

Für keine Kundengruppe konnten signifikante Unterschiede hinsichtlich Auftrags- und Umsatzanteil festgestellt werden.

Die folgende Abbildung zeigt die durchschnittliche Altersstruktur der Kundschaft der Taxiunternehmer in der Stadt Münster.

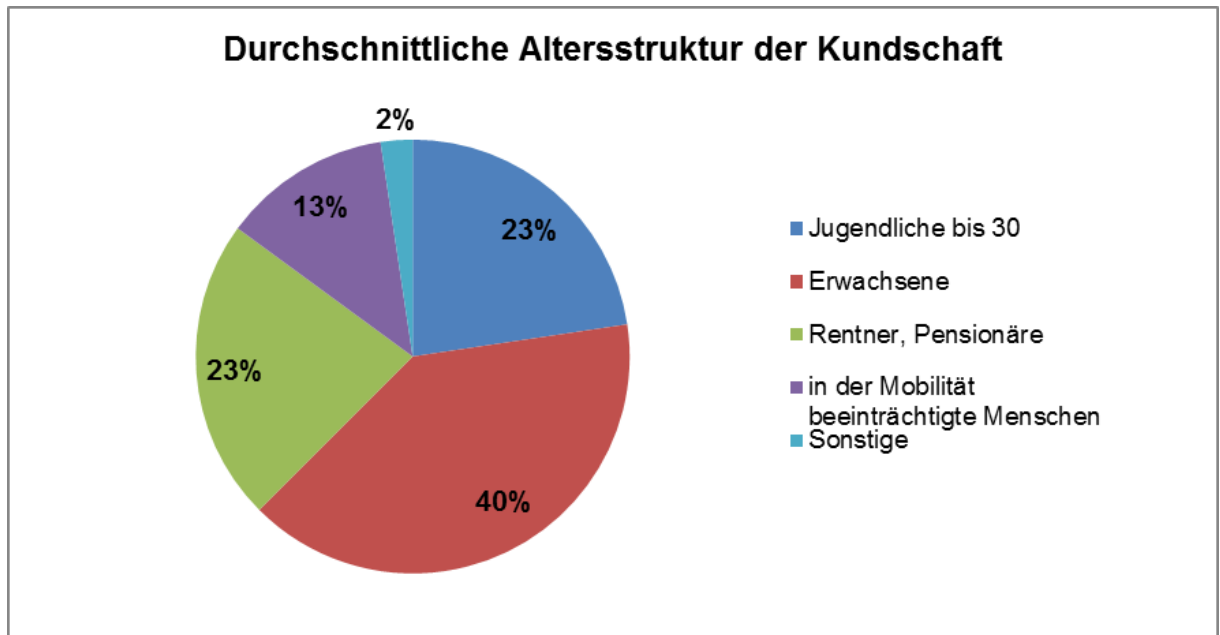


Abbildung 17 Durchschnittliche Altersstruktur der Kundschaft in der Stadt Münster

Den größten Anteil stellen Erwachsene mit etwa 40 Prozent der Kunden, Jugendliche bis 30 Jahre sowie Rentner sind mit jeweils ca. 23 Prozent die zweit- bzw. drittgrößte Kundengruppe. In der Mobilität beeinträchtigte Menschen machen ca. 13 Prozent der Kunden aus.

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

7.15 Zusammenfassende Bewertung der Nachfrage

Die Auftragslage für das Taxigewerbe in der Stadt Münster entwickelt sich insgesamt negativ. Das Gewerbe kann nur unzureichend an Trends auf Bundesebene (u.a. Anstieg der Ausgaben für Krankentransporte mit Taxis oder Anstieg beförderter Personen mit Taxis) partizipieren.

Die einzelnen Nachfragesegmente entwickeln sich im Allgemeinen stabil. Der kontinuierliche Ausbau des ÖPNV kann zu einer Bedrohung des Gewerbes in der Zukunft führen. Dieses Risiko wird durch die zunehmende Kooperation zwischen ÖPNV und Taxigewerbe (Stichwort Taxibus) abgeschwächt. Positive oder negative Einflüsse des Tourismus oder der steigenden Nutzung von CarSharing-Angeboten auf das örtliche Taxigewerbe können nicht nachgewiesen werden.

Bei der durch die Stadt Münster gewollten Entwicklung des liniengebundenen ÖPNV muss auch immer der Einfluss auf das Taxigewerbe betrachtet werden! Das kann durch mit steigende Tarife oder durch Rücknahme von Genehmigungen erfolgen.

Die Taxizentralen spielen für das Gewerbe eine außerordentlich wichtige Rolle, da der Großteil der Aufträge über sie vermittelt wird. Für 2016 berichten die beiden Taxizentralen im Sommer von deutlich rückläufigen Auftragszahlen. Die Entwicklung der Auftragslage sollte unbedingt genau beobachtet werden.

Insbesondere wegen der negativen Entwicklung der Auftragslage und Gesamtnachfrage gegenwärtig und im Prognosezeitraum liegen leichte Anzeichen für eine Bedrohung des Gewerbes vor.

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 Münster	269	145	310.039	1.153	749

Tabelle 3 Einwohner je Taxi und Einwohner je Taxi und Mietwagen in der Stadt Münster⁴⁶

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 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 ähnliche Leistungen anbieten und somit im Wettbewerb zueinander stehen.

Zur Bewertung der bestehenden Taxidichte und Taxi-Mietwagendichte wurden für mit der Stadt Münster vergleichbare Städte entsprechende Daten bei den zuständigen Behörden angefragt und aufbereitet. Das Ergebnis ist in Tabelle 4 wiedergegeben.

Wird die Taxidichte als Kriterium herangezogen, so liegt die Stadt Münster leicht unter dem Durchschnitt der Referenzgruppe (1.284) und unter dem Landesdurchschnitt von Nordrhein-Westfalen. Es zeigt sich eine starke Spreizung hinsichtlich der Einwohner je Taxi von 1.892 in Gelsenkirchen zu 841 in Wiesbaden. Als weitere hinsichtlich der Taxidichte mit der Stadt Münster vergleichbare Städte werden Mannheim, Chemnitz und Augsburg mit angegeben.

Neben der Taxidichte muss immer auch die Taxi- und Mietwagendichte 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 1.155 in Bielefeld bis zu 574 in Hannover. Die Stadt Münster liegt mit 749 Einwohnern je Taxi und Mietwagen unter dem Landesdurchschnitt von Nordrhein-Westfalen (930). Hinsichtlich der Taxi- und Mietwagendichte mit der Stadt Münster vergleichbare Städte sind Chemnitz, Mönchengladbach, Bonn und Kiel.

⁴⁶ Angaben der zuständigen Behörde von April 2016

	Einwohner	Taxis	Mietwagen	Einwohner je Taxi	Einwohner je Taxi und Mietwagen
Gelsenkirchen	264.901	140	94	1.892	1.132
Bielefeld	330.320	187	99	1.766	1.155
Mönchengladbach	259.996	159	182	1.635	762
Nordrhein-Westfalen	17.841.956	11.254	7.922	1.585	930
Braunschweig	252.768	163	88	1.551	1.007
Karlsruhe	304.562	214	91	1.423	999
Aachen	253.945	181	246	1.403	595
Augsburg	286.374	209	67	1.370	1.038
Chemnitz	246.654	200	135	1.233	736
Münster	310.039	269	145	1.153	749
Mannheim	317.744	315	140	1.009	698
Bonn	320.820	327	73	981	802
Kiel	247.642	287	17	863	815
Hannover	514.000	627	300	849	574
Wiesbaden	288.478	343	113	841	633

Tabelle 4 Taxidichte und Taxi-Mietwagendichte in Einwohner je Kfz im Vergleich zu anderen Städten und Landkreisen aus der Bundesrepublik Deutschland⁴⁷

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

Taxidichten und Taxi- und Mietwagendichten unter 1.000 Einwohner je Kfz waren in anderen Gutachten im Zusammenhang mit den insgesamt untersuchten Kriterien immer ein Indiz für Anzeichen der Bedrohung des Gewerbes. Die Stadt Münster liegt mit 749 Einwohnern je Taxi und Mietwagen deutlich unter dieser Schwelle.

Aus der Taxidichte im Vergleich zu anderen Städten lassen sich keine Anzeichen für eine Bedrohung ableiten.

Aus der Taxi- und Mietwagendichte leitet der Gutachter Anzeichen für eine bestehende und zukünftige Bedrohung des Gewerbes ab.

⁴⁷ Aussagen durch die zuständigen Ämtern der angegebenen Städte in 2016 für andere Gutachten der Firma TOKOM Partner Rostock GmbH

8.2 Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung in den letzten Jahren zeigt einen positiven Trend.

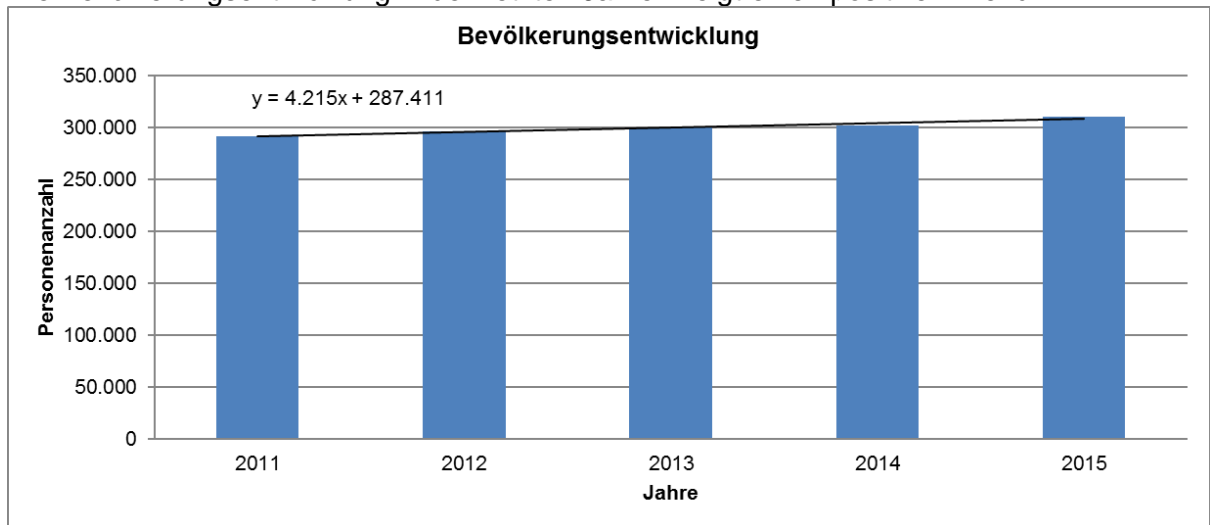


Abbildung 18 Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Münster⁴⁸

Im Dezember 2015 waren insgesamt 310.039 Einwohner in Münster gemeldet. Zwischen 2011 und 2015 gab es einen durchschnittlichen jährlichen Zuwachs von ca. 4.215 Personen. Dies entspricht einem jährlichen Wachstum von ca. 1,47 Prozent.

Nachfolgende Abbildung zeigt die Prognose der Bevölkerung in der Stadt Münster bis 2040:

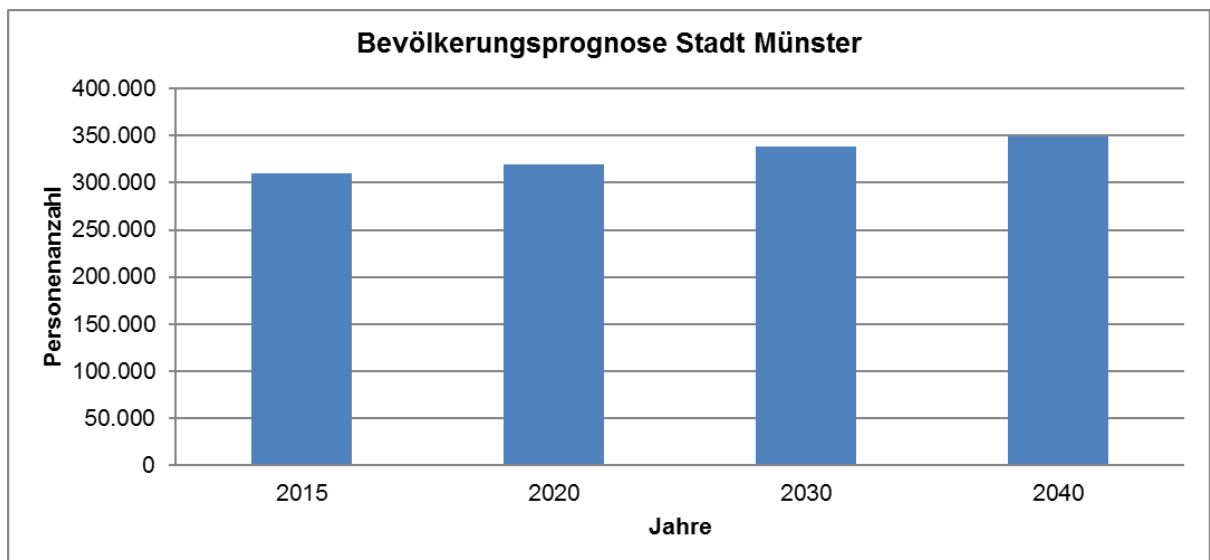


Abbildung 19 Prognose der Bevölkerungsentwicklung für die Stadt Münster⁴⁹

Laut Prognose wächst die Bevölkerung bis 2040 absolut um ca. 12,68 Prozent.

⁴⁸ <http://www.stadt-muenster.de/stadtentwicklung/zahlen-daten-fakten.html#c36302> (30.01.2017)

⁴⁹ Landesdatenbank NRW – Schlagworte: Bevölkerungsprognose Stadt Münster (30.01.2017)

Unter den Annahmen, dass die Bevölkerungsentwicklung der Prognose entspricht und dass die Zahl der Taxigenehmigungen gleich bleibt, würde sich die Taxidichte geringfügig zugunsten der Taxiunternehmer verbessern.

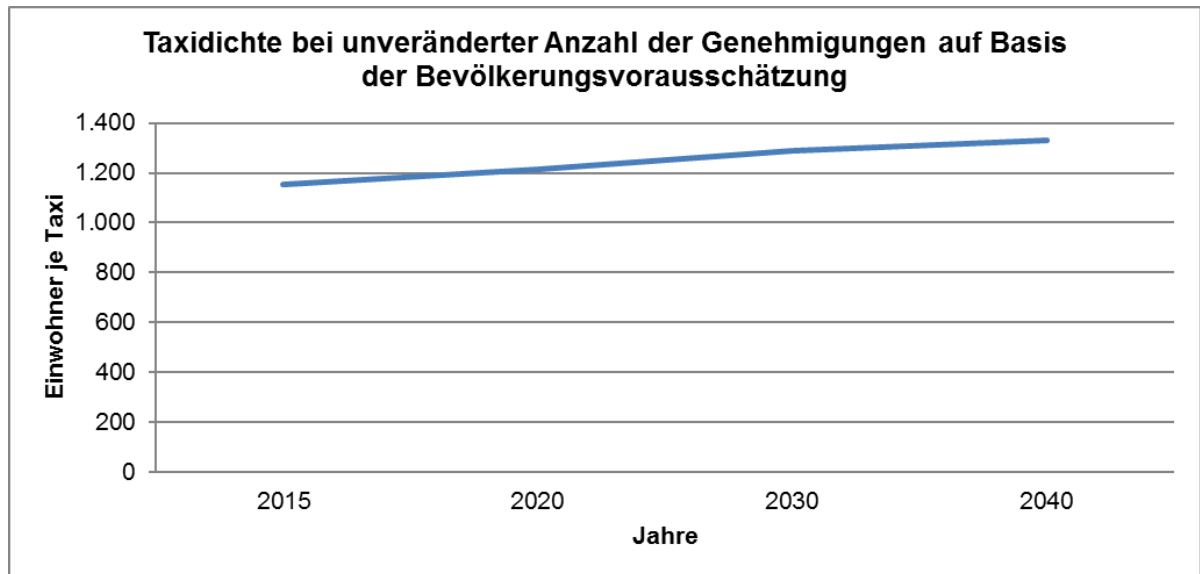


Abbildung 20 Entwicklung der Taxidichte bei angenommener Bevölkerungsentwicklung und gleichbleibender Genehmigungszahl in der Stadt Münster

Der Bevölkerungsprognose folgend wird die Zahl der Einwohner je Taxi von 1.153 im Jahr 2015 auf 1.328 im Jahr 2040 steigen, sofern die Anzahl der Genehmigungen konstant gehalten wird. Wächst die Bevölkerung stärker als erwartet, wird sich dieser Effekt verstärken. Tendenziell stehen daher immer mehr Personen je Taxi zur Verfügung.

Das anhaltende Bevölkerungswachstum spricht gegen eine Bedrohung des Gewerbes.

8.3 Kaufkraft

Die hier dargestellte Kaufkraft beschreibt das verfügbare Einkommen von Personen (Nettoeinkommen ohne Steuern und Sozialversicherungsbeiträge, inklusive empfangener Transferleistungen).⁵⁰ 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 darf dieses Kriterium nicht für sich allein betrachtet werden, da das Einkaufsverhalten der Bewohner in ihrer Region, das Angebot an Einzelhandelsgeschäften, das Angebot des 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 Deutschland beträgt 100 Prozent. Der Kaufkraftindex eines Landkreises bzw. einer Stadt sagt aus, wie hoch oder niedrig die lokale Kaufkraft im Vergleich zum Bundesdurchschnitt ist.

⁵⁰ Michael Bauer Research GmbH, <http://www.mb-research.de/marktdaten-deutschland/kaufkraft.html> (30.01.2017)

2015	Kaufkraft je Einwohner in Euro/Jahr	Kaufkraftindex je Einwohner
Deutschland	21.865 €	100,0
Nordrhein-Westfalen	21.850 €	99,7
Münster	23.191 €	106,7

Tabelle 5 Kaufkraft⁵¹

Die Kaufkraft in der Stadt Münster liegt mit 106,7 deutlich über dem Bundesdurchschnitt.

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

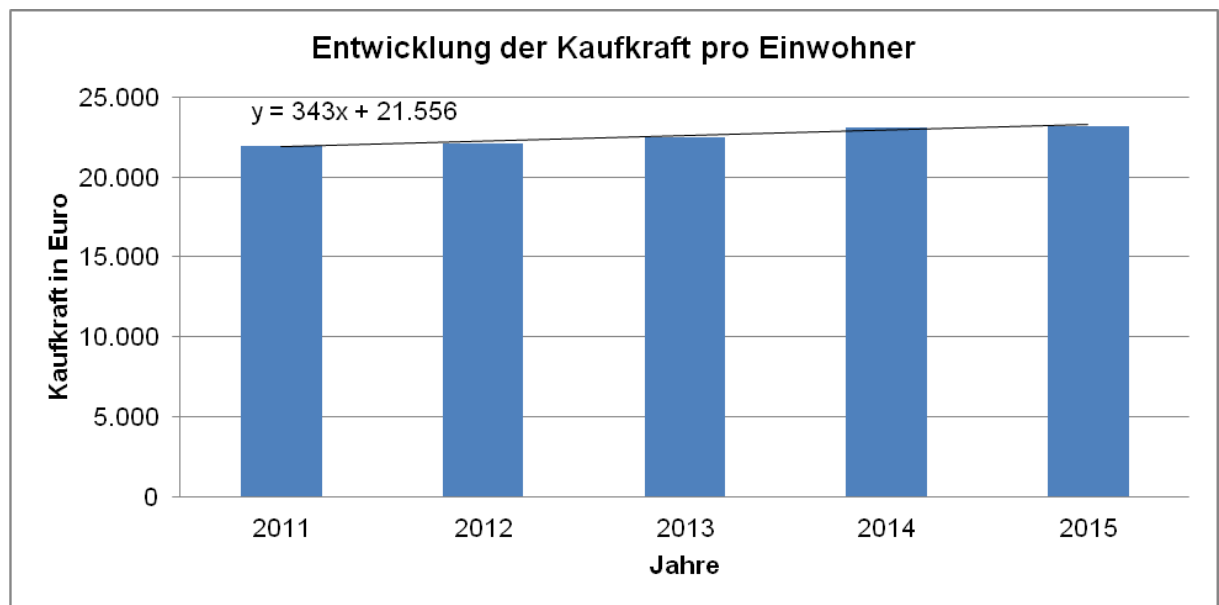


Abbildung 21 Entwicklung der verfügbaren Kaufkraft je Einwohner in der Stadt Münster⁵²

Die Kaufkraft je Einwohner steigt durchschnittlich um 343 Euro/Jahr bzw. um 1,59 Prozent jährlich seit 2011.

Die Kaufkraft der Einwohner der Stadt Münster hat sich allerdings im Vergleich zum Bundesdurchschnitt über den betrachteten Zeitraum leicht verschlechtert, von einem Kaufkraftindex von 108,3 im Jahr 2011 zu einem Wert von 106,7 im Jahr 2015. Folglich steigt die Kaufkraft in der Stadt Münster im Vergleich zum Bundesdurchschnitt geringfügig langsamer.

⁵¹ Michael Bauer Research GmbH

⁵² MB – Research Internationale Marktdaten, vgl.: <http://www.mb-research.de/marktdaten-deutschland/kaufkraft.html> (30.01.2017)

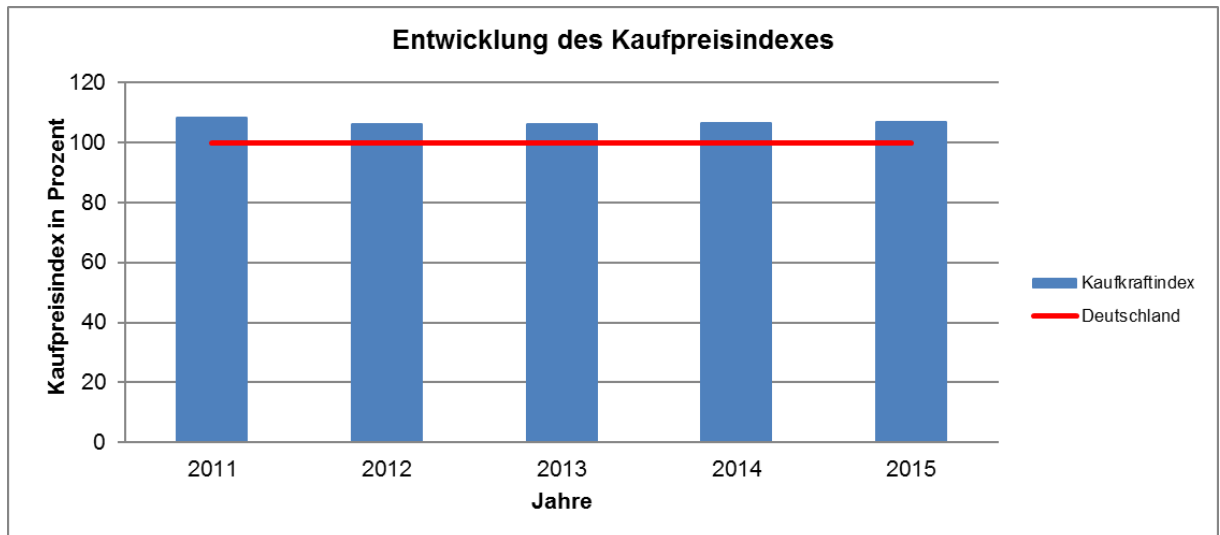


Abbildung 22 Entwicklung des Kaufkraftindex in der Stadt Münster im Verhältnis zum Bundesdurchschnitt⁵³

Nach den Erfahrungen des Gutachters gibt es keinen zwingenden Zusammenhang zwischen dem vermuteten Einkommen des Fahrgastes und der Nutzung von Taxis. Durch den Taxiverband wird die sinkende Bereitschaft der Bevölkerung zu Taxifahrten beklagt. Diese Darstellungen können daher nur Indizien sein.

Die Kaufkraft und die Kaufkraftentwicklung sind Anzeichen gegen eine Bedrohung des Gewerbes.

8.4 Ausstattung mit Pkw

Pkw-Dichte

Die beiden nachfolgenden Grafiken zeigen die Pkw-Dichte in der Stadt Münster und im Vergleich mit anderen Städten im Bundesgebiet.

Die Pkw-Dichte je 1.000 Einwohner liegt mit gegenwärtig 456 Pkw deutlich unter dem Landesdurchschnitt von 539 Pkw je 1.000 Einwohner. Auch hieraus lassen sich nur bedingt Rückschlüsse auf die Personenbeförderung mit dem Taxi oder Mietwagen ableiten.

⁵³ MB – Research Internationale Marktdaten, vgl.: <http://www.mb-research.de/marktdaten-deutschland/kaufkraft.html> (30.01.2017)

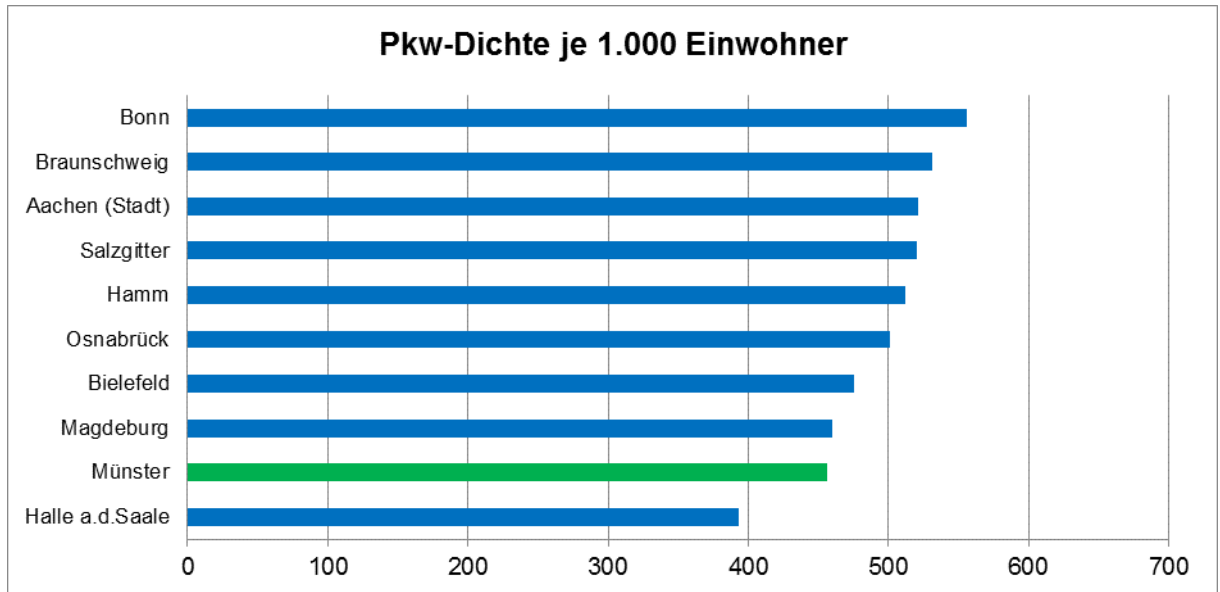


Abbildung 23 Pkw-Dichte in Pkw je 1.000 Einwohner⁵⁴

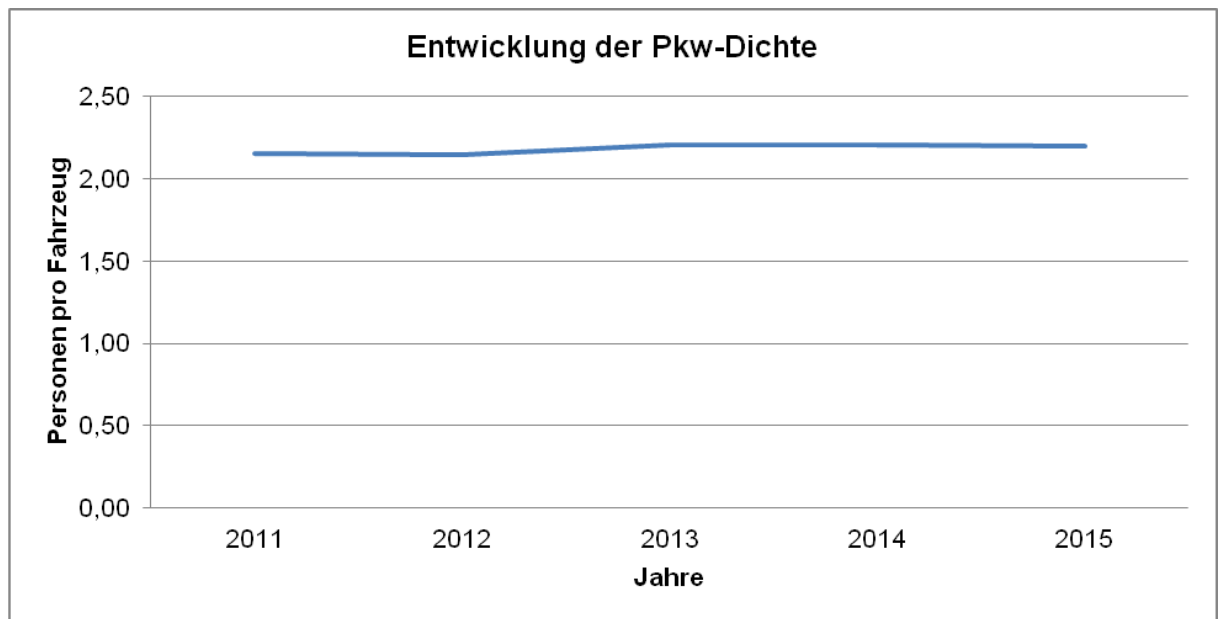


Abbildung 24 Entwicklung der Pkw-Dichte in der Stadt Münster⁵⁵

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

⁵⁴ Kraftfahrt-Bundesamt http://www.kba.de/DE/Presse/Presseportal/FZ_Bestand/fz1_bestand_kfz_zulassungsbezirk_inhalt.html (30.01.2017)

⁵⁵ Kraftfahrt-Bundesamt http://www.kba.de/DE/Presse/Presseportal/FZ_Bestand/fz1_bestand_kfz_zulassungsbezirk_inhalt.html (30.01.2017)

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

9.1 Entwicklung von Umsätzen, Kosten und Gewinnen

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die wirtschaftliche Situation im Gewerbe auf Grundlage der ausgewerteten betriebswirtschaftlichen Unterlagen der Taxiunternehmen. Dargestellt werden die ermittelte Entwicklung der gesamten Nettoumsätze, -kosten und -gewinne.

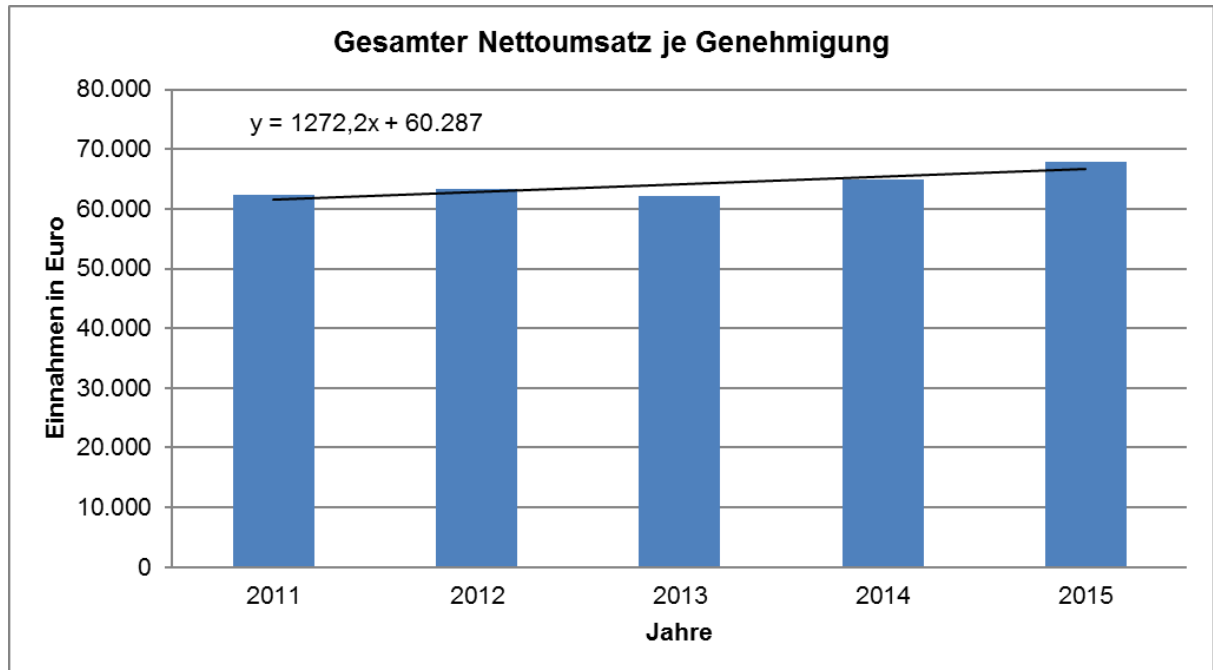


Abbildung 25 Gesamtnettoeinnahmen aus Taxiverkehr je Genehmigung und Jahr insgesamt für alle auswertbaren Taxibetriebe in der Stadt Münster

Die Entwicklung zeigt, dass ein Taxi (einschließlich ein gegebenenfalls im Taxiunternehmen vorhandener Mietwagen) im Erhebungszeitraum zwischen 62.200 und 67.800 Euro im Jahr erwirtschaftet. Das entspricht einem moderaten Anstieg um ca. 2,11 Prozent pro Jahr zwischen 2011 und 2015. Im Durchschnitt liegt der absolute Zuwachs bei 1.272,2 Euro im Jahr. Im Vergleich zum Vorjahr konnte der Umsatz 2014 und 2015 um jeweils mehr als vier Prozent gesteigert werden.

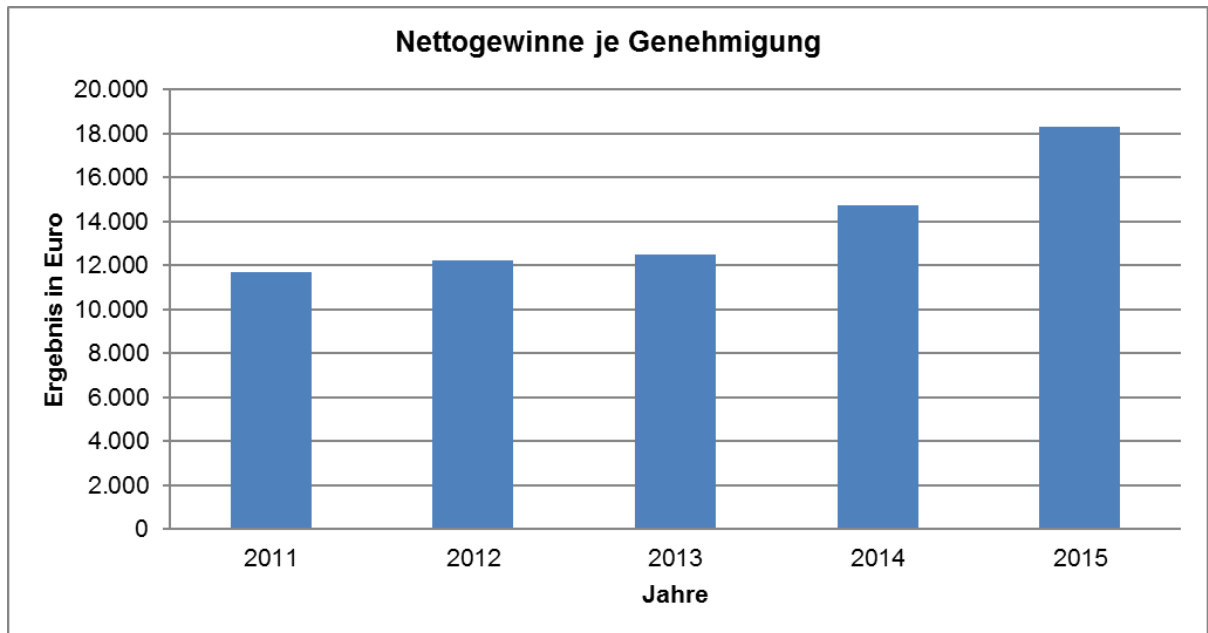


Abbildung 26 Nettogewinne bzw. -überschüsse aus Personenbeförderung je Genehmigung aller untersuchten Taxibetriebe in der Stadt Münster

Die jährlichen Gewinne pro Taxi liegen im Erhebungszeitraum zwischen 11.700 und 18.300 Euro. Auffällig ist, dass zwischen 2011 und 2013 durchschnittlich recht stabile und moderat wachsende Gewinne um ca. 12.000 Euro erzielt wurden. Das durchschnittliche jährliche Wachstum betrug in diesem Zeitraum ca. drei Prozent. Deutliche Anstiege wurden 2014 und 2015 (nach der Erhöhung des Tarifs um 18 Prozent) erzielt. Die jährlichen Zuwachsraten betragen 17,7 bzw. 24,1 Prozent. Vermutlich spielt hierbei auch der schwache Dieselpreis eine Rolle.

Insgesamt entwickeln sich die Gewinne pro Genehmigung positiv, verbleiben allerdings immer noch auf einem unzureichenden Niveau.

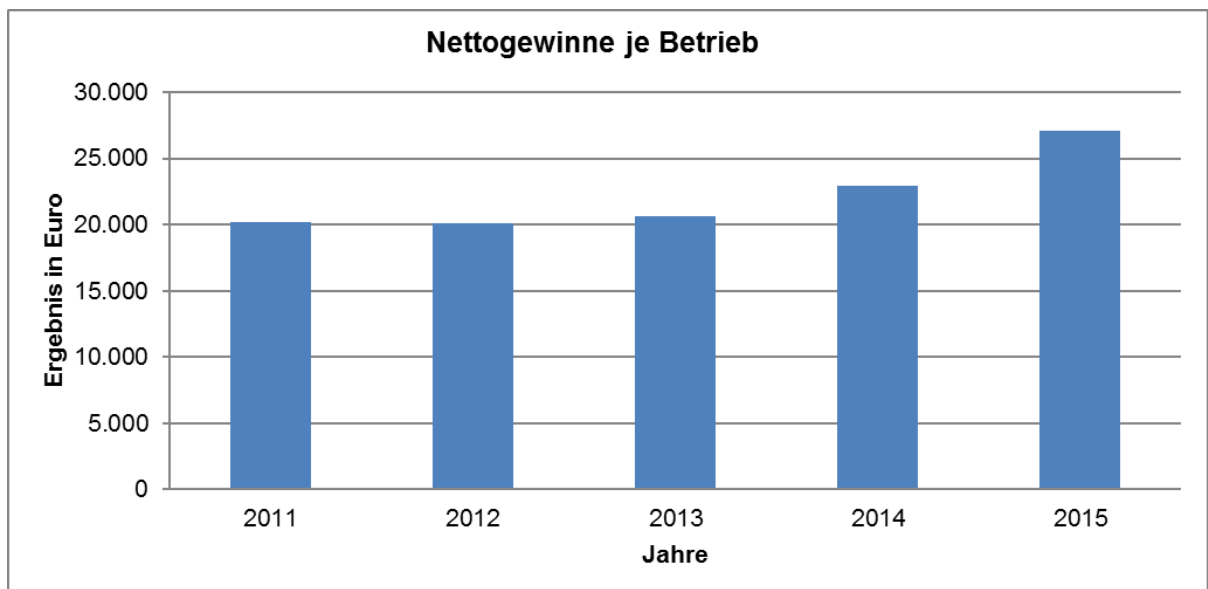


Abbildung 27 Durchschnittliche Nettoergebnisse bzw. -überschüsse je Taxibetrieb pro Jahr in der Stadt Münster

Die Entwicklung der Gewinne/Überschüsse je Betrieb ähnelt sehr dem Verlauf der Gewinne/Überschüsse je Genehmigung.

Im Gegensatz zu den Gewinnen pro Genehmigung, wuchsen die Gewinne auf Betriebsebene im Zeitraum 2011 bis 2013 langsamer (durchschnittlich um 1,1 Prozent pro Jahr). 2014 und 2015 konnten aber deutliche Gewinnzuwächse (10,8 bzw. 18,5 Prozent im Jahresvergleich) erzielt werden. Betrachtet man den gesamten Beobachtungszeitraum, so lässt sich ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 9,62 Prozent ableiten. Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Gewinne auf Betriebsebene in den Jahren 2014 und 2015 deutlich gestiegen sind, zuletzt auf ca. 27.120 Euro. Dieser Gewinn ist allerdings nach wie vor unzureichend.

Die nicht ausreichenden durchschnittlichen Gewinne pro Betrieb ergeben sich auch durch die Struktur des Taxigewerbes in der Stadt Münster. Abbildung 28 zeigt die durchschnittliche Unternehmensgröße des Taxigewerbes in der Stadt Münster. Diese Abbildung basiert auf Auskünften der zuständigen Behörde von April 2016. 81 Prozent aller Unternehmer besitzen nur eine, sieben Prozent zwei und zwölf Prozent der Unternehmer mehr als zwei Taxigenehmigungen (maximal neun Taxigenehmigungen). Damit ergibt sich eine durchschnittliche Betriebsgröße von 1,53 Taxis pro Unternehmen.

Von den Taxiunternehmern werden zusätzlich zu den Taxis 57 Mietwagen eingesetzt, wobei ein Unternehmer – der nicht ausgewertet wurde – alleine 23 Mietwagen betreibt. Verteilt man die 34 Mietwagen auf die verbleibenden 175 Unternehmen, so ergibt sich eine rechnerische Größe von 0,19 Mietwagen pro Taxiunternehmen in der Stadt Münster. Bei rechnerisch durchschnittlich 1,53 Taxis pro Taxiunternehmen spielen die von Taxiunternehmern betriebenen Mietwagen daher nur eine vernachlässigbare Rolle.

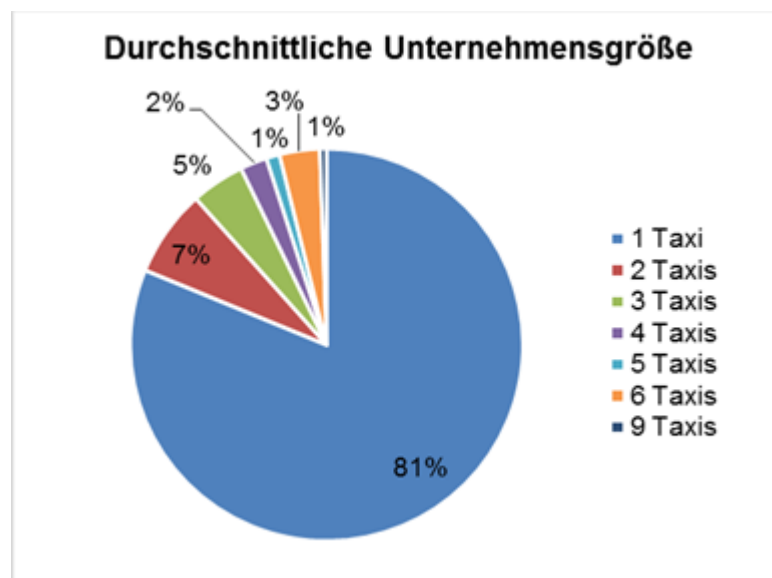


Abbildung 28 Durchschnittliche Unternehmensgröße im Taxigewerbe in der Stadt Münster - Stand April 2016

Der Gewinnzuwachs im Untersuchungszeitraum betrug:

- bei Gewinnen je Genehmigung durchschnittlich 17,07 Prozent,
- bei Gewinnen je Betrieb durchschnittlich 9,62 Prozent.

**Der kontinuierliche Anstieg der Gewinne kann als sehr positiv bewertet werden.
Die durchschnittliche Gewinnhöhe liegt aber auf einem nicht ausreichenden Niveau.**

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

Betrachtet werden nachfolgend die Einnahmen- und Kostenentwicklung:

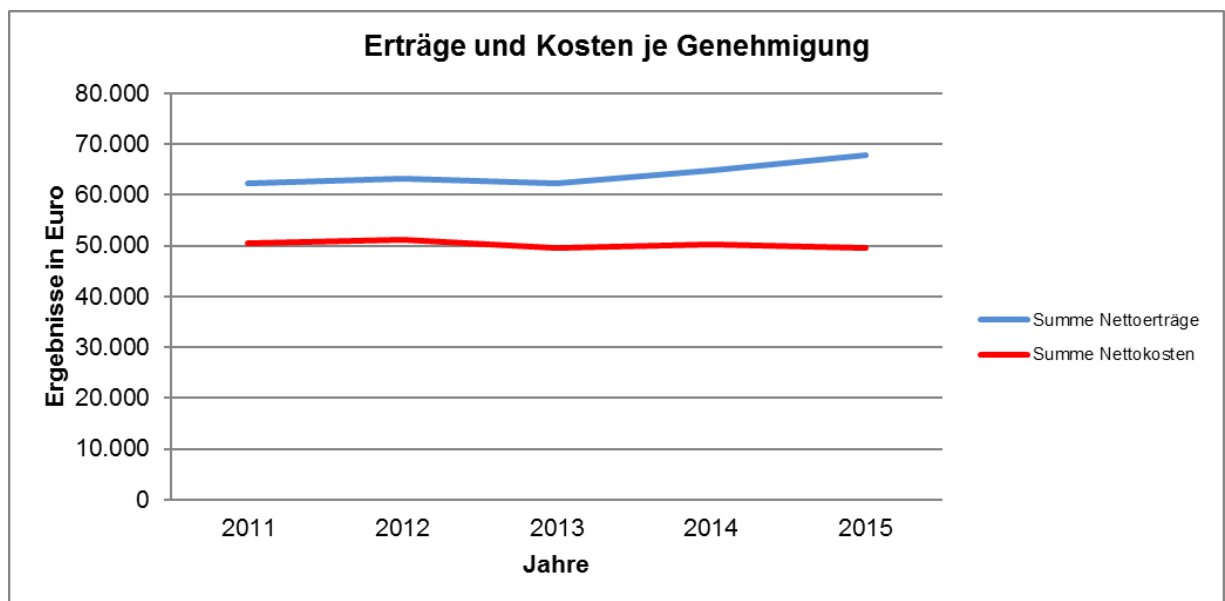


Abbildung 29 Erträge und Kosten je Genehmigung und Jahr in der Stadt Münster

Die Einnahmen veränderten sich im Untersuchungszeitraum durchschnittlich jährlich:

- je Genehmigung um 2,11 Prozent,
- je Betrieb jährlich um -1,59 Prozent.

Die Kosten sanken im Untersuchungszeitraum durchschnittlich jährlich:

- je Genehmigung um 0,56 Prozent,
- je Betrieb jährlich um 3,70 Prozent.

Die Summe der Nettokosten (blau) je Genehmigung verbleibt im Beobachtungszeitraum vergleichsweise stabil bei ca. 50.200 Euro pro Jahr und ist tendenziell leicht rückläufig. Im Zeitraum 2011 bis 2013 verblieben die Nettoumsätze (rot) ebenfalls stabil bei ca. 62.600 Euro. In den Jahren 2014 und 2015 konnten deutliche Ertragssteigerungen verzeichnet werden. Der plateauartige Verlauf der Nettokosten entspricht nicht der realen Kostenentwicklung und kann daher nur durch übermäßige Einsparungen erzielt werden.

In einkommensschwachen Jahren müssen überproportional Kosten gespart werden. Das ist im Taxigewerbe sehr schwierig, da ca. 75 Prozent der Gesamtkosten leistungsunabhängige Kosten, sogenannte Fixkosten, sind (siehe Abbildung 30).

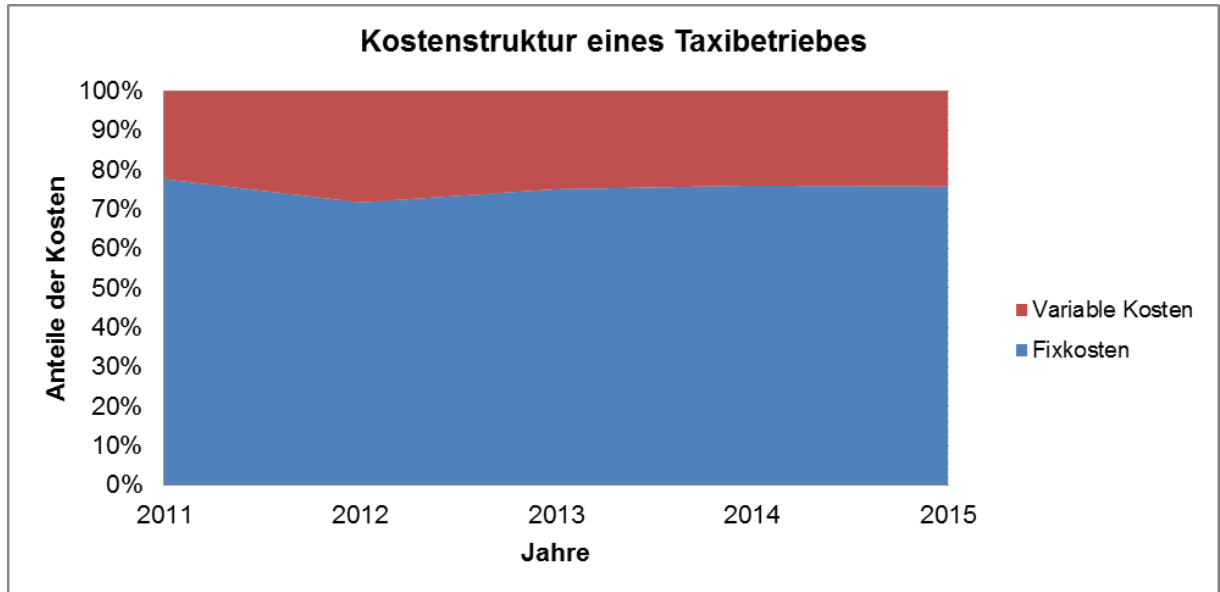


Abbildung 30 Kostenstruktur nach leistungsunabhängigen und leistungsabhängigen Kosten

Die betriebswirtschaftliche Situation, insbesondere die trotz deutlichen Steigerungen unzureichenden Gewinne, die bedenkliche flache Kostenentwicklung sowie die nur moderat wachsenden Umsätze, lassen stark auf eine gegenwärtige und künftige Bedrohung des Gewerbes schließen.

9.2 Kostenentwicklung

Es muss berücksichtigt werden, dass es in den zurückliegenden Jahren starke Kostensteigerungen gegeben hat, so zum Beispiel bei:

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

Aus den Jahresabschlüssen der Unternehmen in der Stadt Münster sind Kostensenkungen je Genehmigung von 2011 bis 2015 in Höhe von durchschnittlich 0,56 Prozent jährlich ermittelt worden. Diese kontinuierliche Abnahme widerspricht den Erfahrungen des Gutachters.

Da reale Preissteigerungen im Erhebungszeitraum aufgetreten sind, ist der Rückgang der Kosten in der Stadt Münster nur durch extremes Sparen zu erklären. Dies hat einen Kostenstau zur Folge, da die Unternehmer notwendige Reparaturen und andere Investitionen verschieben und mehr als sonst in Eigenleistung erledigen. Hier sieht der Gutachter ernste Anzeichen für eine Bedrohung des Gewerbes.

Aus dem nachhaltigen Kostenstau wird eine bestehende und künftige Bedrohung abgeleitet.

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 das Jahr 2014 die Durchschnittslöhne ihrer Mitarbeiter mit 4,90 bis 14,00 Euro/Stunde angegeben. Daraus ergeben sich im Durchschnitt 7,49 Euro/Stunde.

Das heißt, 2015 waren Lohnsteigerungen von durchschnittlich 13,5 Prozent erforderlich. Im Erhebungsbogen berichten die Unternehmer von einem durchschnittlichen Stundenlohn von 8,67 Euro (die Spanne liegt jetzt zwischen 8,50 und 14,00 Euro/Stunde).

Aus der Auswertung der Jahresabschlüsse der Unternehmer lässt sich eine Steigerung der Personalkosten von 2014 auf 2015 um 4,7 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, sind vom Unternehmer weitere zusätzliche Lohnkosten einzuplanen.

Wie das Gewerbe den gesetzlichen Mindestlohn 2017 auffangen wird, bleibt abzuwarten. Entweder erfolgt dies über steigende Tarife, die Einschränkung des Bereithaltens der Taxis oder über weitere steigende Selbstausschüttung der Unternehmer. Skeptiker von Tarifierhöhungen befürchten einen Rückgang der Beförderungsanzahl. In telefonisch und im Erhebungsbogen durchgeführten Befragungen bei Unternehmern aus der Stadt Münster zum Tarif aus dem Jahr 2015 und in anderen eigenen Gutachten untersuchten Fällen, haben Tarifierhöhungen nur zu einem moderaten Rückgang der nachgefragten Anzahl der Aufträge geführt. Die Unternehmer aus Münster wurden im Erhebungsbogen befragt, wie sich ihre Auftragszahlen und der Umsatz nach der letzten Tarifierhöhung (Januar 2015) entwickelt haben. Die Unternehmer gaben an, dass sich die Anzahl der Aufträge durch die Tarifierhöhung im Januar 2015 um durchschnittlich 6,4 Prozent verringert hat. Gleichzeitig sind die Umsätze aber – trotz des Auftragsrückgangs – um 3,1 Prozent gestiegen.

Die Münsteraner Taxiunternehmer wurden im Erhebungsbogen auch nach den jährlich durchgeführten Aufträgen pro Genehmigung befragt (vergleiche Abbildung 3). Wertet man basierend auf diesen Angaben den Auftragsrückgang von 2014 auf 2015 aus, so ergibt sich ein Rückgang von ca. 2,4 Prozent. Daher lag der reale Auftragsrückgang durch die Tarifierhöhung vermutlich niedriger als 6,4 Prozent.

Der Deutsche Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) berichtet in seinem aktuellen Geschäftsbericht von einem starken Zurückfahren des Taxiangebots, insbesondere in nachfrageschwachen Zeiten, um die Auswirkungen des Mindestlohns aufzufangen.⁵⁶ Dieses Verhal-

⁵⁶ Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) Geschäftsbericht 2015/2016. S. 18

ten des Gewerbes kann auch für die Stadt Münster ansatzweise nachgewiesen werden und wird im Abschnitt 9.5 näher erläutert.

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

9.4 Gewinne bzw. Überschüsse im Taxigewerbe der Stadt Münster insgesamt

Zur Entwicklung der Gewinne je Genehmigung bzw. je Betrieb vergleiche die Abbildungen 26 und 27 im Kapitel 9.1.

Nachfolgend eine Betrachtung der Gewinnstruktur des Gewerbes:

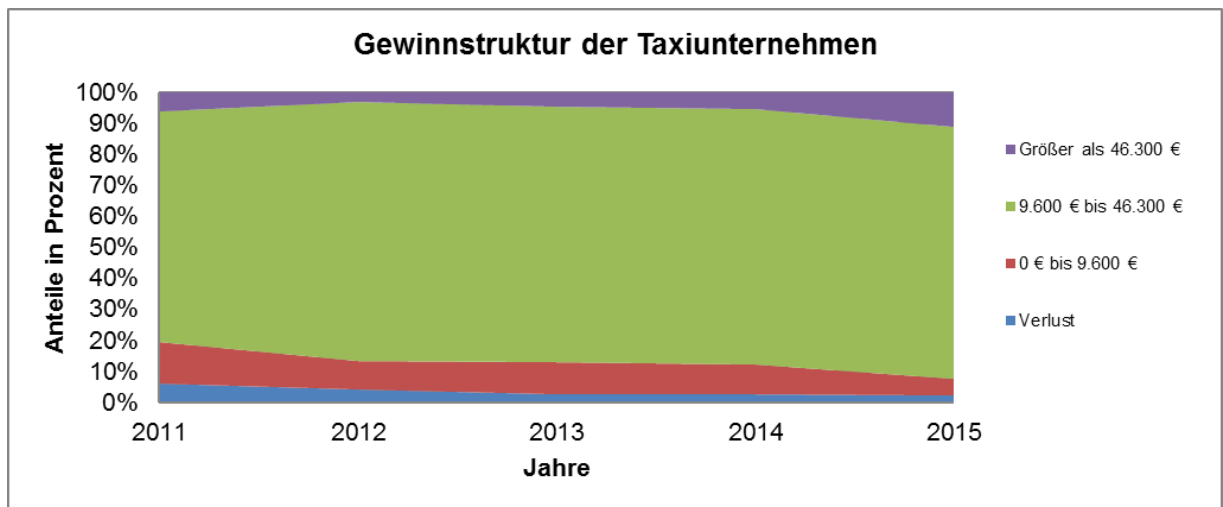


Abbildung 31 Gewinn- bzw. Überschussstruktur je Taxibetrieb in Euro pro Jahr in der Stadt Münster

In dieser Grafik werden die Verluste und 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:

- ca. 3,61 Prozent (zwischen 2,34 Prozent im Jahr 2015 sowie 6,10 Prozent im Jahr 2011) der Betriebe verzeichnen Verluste,
- ca. 9,64 Prozent (zwischen 5,47 Prozent im Jahr 2015 und 13,41 Prozent im Jahr 2011) der Unternehmen erwirtschaften Gewinne unterhalb von 9.600 Euro und sind nicht in der Lage, mindestens die Vorsorge abzusichern,
- ca. 80,73 Prozent (zwischen 74,39 Prozent im Jahr 2011 und 83,33 Prozent im Jahr 2012) der Unternehmen erwirtschaften Gewinne zwischen 9.600 und 46.300 Euro,
- ca. 6,02 Prozent (zwischen 3,13 Prozent im Jahr 2013 und 10,94 Prozent in den Jahren 2012 und 2015) der Unternehmen erwirtschaften ausreichende Gewinne von mehr als 46.300 Euro.

Nur auskömmliche Gewinne pro Jahr und Betrieb ermöglichen die geordnete Führung eines Unternehmens. Bei den Gewinnen handelt es sich vergleichbar um Arbeitgeberlohnkosten, das heißt Jahresgehalt zuzüglich Arbeitgebersozialversicherungsaufwendungen, mit dem neben Steuern 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 mit ein.

Dazu berücksichtigt der Gutachter als auskömmlichen Gewinn den gesetzlichen Mindestlohn 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 durchschnittlich nur von 6,02 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 13,25 Prozent (7,81 Prozent bis 19,51 Prozent) der Unternehmer von 2011 bis 2015 mit Gewinnen unterhalb von 9.600 Euro nicht in der Lage, eine ausreichende Vorsorge zu gewährleisten. Vergleiche hierzu auch Kapitel 11.5.

Die Unternehmen in der Stadt Münster sind aufgrund der geringen Fahrzeuganzahl pro Betrieb nicht in der Lage, die unzureichende Ertragslage pro Genehmigung auszugleichen und auf Betriebsebene auskömmliche Gewinne zu erzielen (vergleiche Ausführungen zur durchschnittlichen Betriebsgröße in Abschnitt 9.1). 13,25 Prozent der Unternehmer sind nicht in der Lage, eine ausreichende Altersvorsorge aus den Gewinnen ihrer Unternehmen aufzubauen. 93,98 Prozent aller Unternehmer erzielen keinen für den Aufwand ihrer Tätigkeit angemessenen Gewinn.

Daher werden aus der Gewinnlage starke Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Gefährdung des Gewerbes abgeleitet.

9.5 Einsatzzeit der Fahrzeuge und der Unternehmer

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

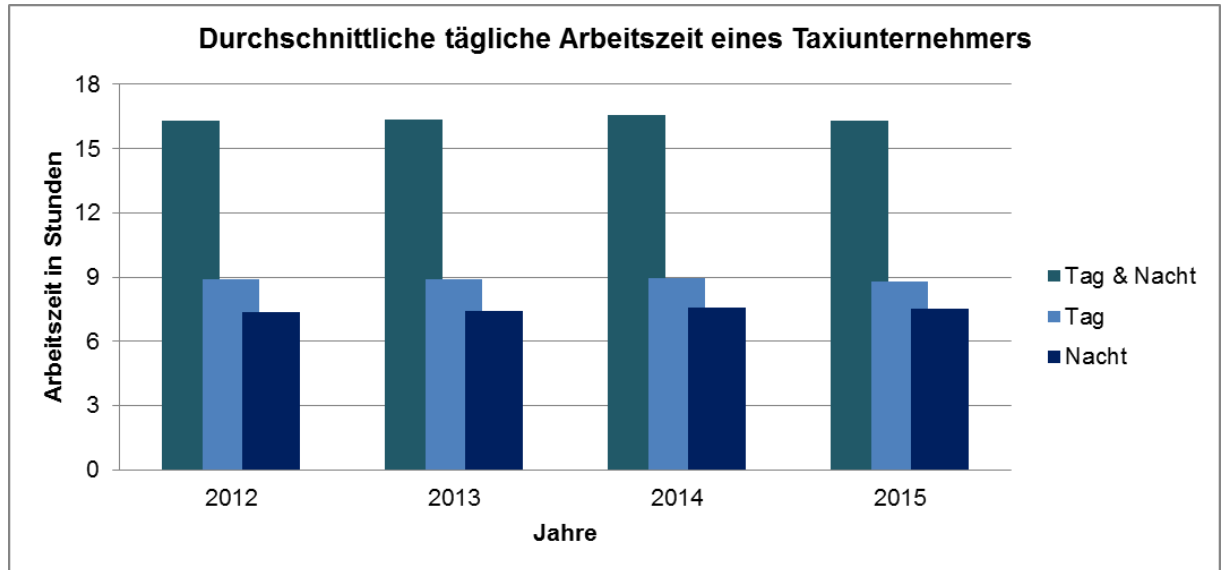


Abbildung 32 Durchschnittliche tägliche Einsatz- und Arbeitszeit eines Taxiunternehmers in der Stadt Münster

Die durchschnittliche tägliche Einsatzzeit des Unternehmers geben diese mit 16,4 Stunden an. Das ist branchenüblich. 2015 konnte im Vergleich zum Vorjahr ein leichter Rückgang der Einsatzzeit auf 16,3 Stunden verzeichnet werden. Erhoben wurde die **tägliche, nicht die werktägliche Arbeitszeit!**

Daraus resultiert eine regelmäßige wöchentliche Arbeitszeit von ca. 114,8 Stunden für den Unternehmer. Dessen Arbeitsbelastung blieb im Zeitraum 2011 bis 2015 (alter und neuer Erhebungszeitraum) vergleichsweise stabil.

Die befragten Unternehmer gaben an, dass die Taxifahrer für die Durchführung eines Beförderungsauftrages tagsüber im Durchschnitt 38,89 Minuten benötigen und danach ca. 49,2 Minuten auf den nächsten Auftrag warten müssen. Nachts ergibt sich nach den Angaben der Unternehmer eine minimal höhere Auftragsdurchführungs- (40,67 Minuten) und Wartezeit (55,79 Minuten) Das folgende Diagramm zeigt die durchschnittliche zeitliche Struktur der Auftragsabwicklung in Prozent.

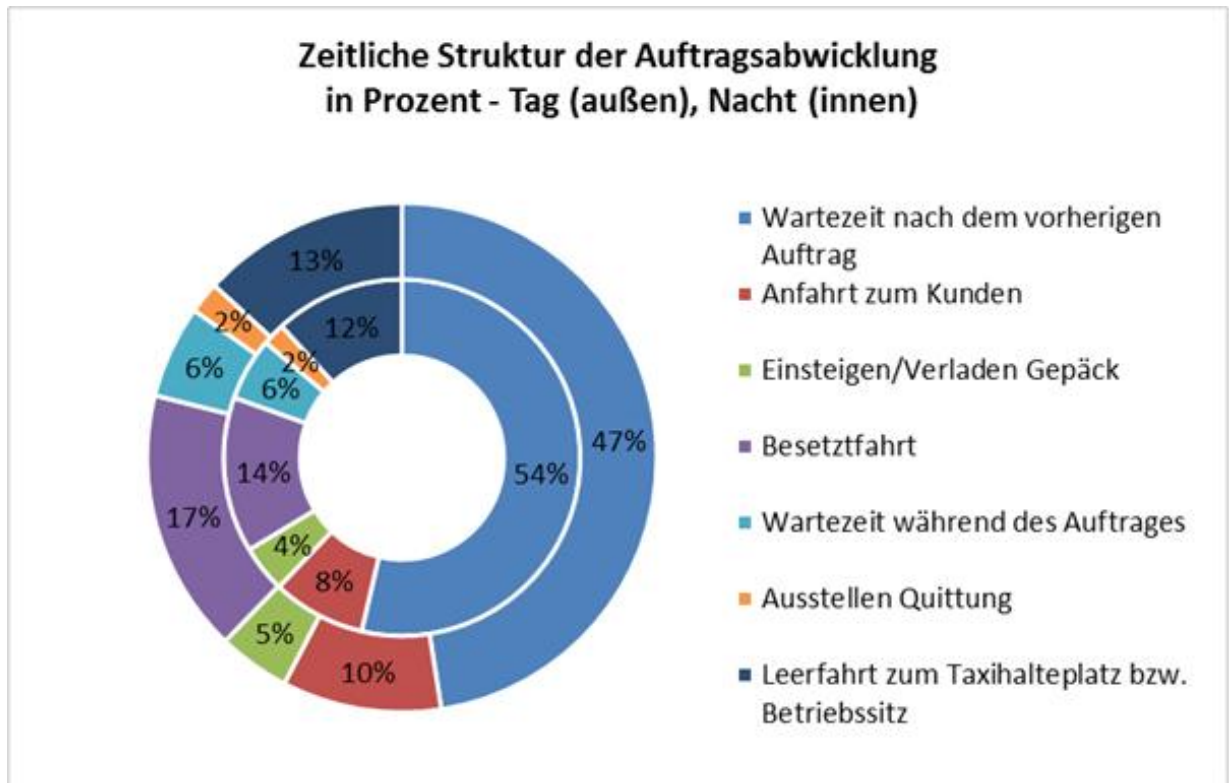


Abbildung 33 Zeitliche Struktur der Auftragsabwicklung in Prozent

Der prozentual größte Anteil entfällt mit 47,5 Prozent tagsüber auf die Wartezeit nach dem vorherigen Auftrag (53,6 Prozent nachts), gefolgt von der Besetztfahrt mit 16,7 Prozent (14 Prozent nachts) und der Leerfahrt zum Taxihalteplatz bzw. zum Betriebsitz mit 13,1 Prozent (11,8 Prozent nachts). Weitere Teilaspekte des Beförderungsauftrags, wie die Anfahrt zum Kunden, die Zeit für den Einstieg und die Verladung des Gepäcks, die Wartezeit während des Auftrags und das Ausstellen der Quittung, summieren sich auf 22,7 Prozent der Auftragszeit (20,6 Prozent nachts).

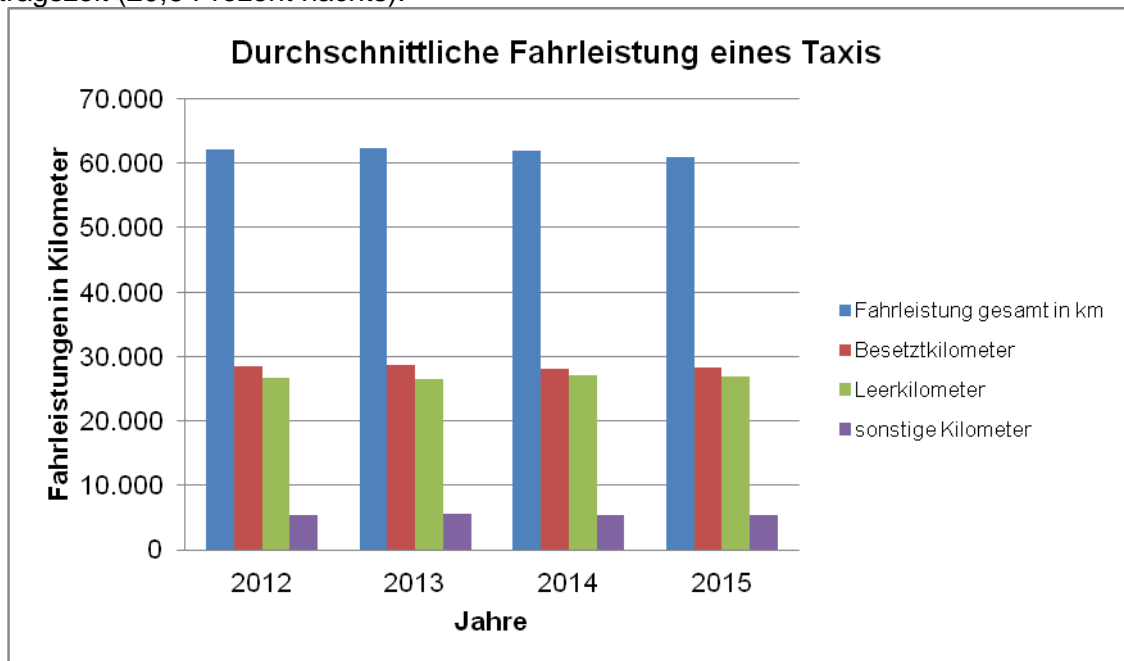


Abbildung 34 Durchschnittliche jährliche Fahrleistung eines Taxis in der Stadt Münster

Die Fahrleistung eines Taxis beträgt im Erhebungszeitraum 2012 bis 2015 durchschnittlich ca. 61.819 Kilometer pro Jahr. Sie ist seit 2013 tendenziell rückläufig. Der Anteil der Kilometer mit Fahrgast, das heißt, der Anteil, bei dem die Unternehmer Umsätze erzielen, beträgt im Zeitraum 2012 bis 2015 im Durchschnitt 46,73 Prozent.

Der Anteil von Leerkilometern zuzüglich sonstiger Kilometer beträgt durchschnittlich 53,27 Prozent der Gesamtfahrleistung und ist in dieser Höhe üblich. Auch Fahrten ohne Fahrgast muss der Taxitarif mit abdecken, damit die Funktionsfähigkeit gegeben ist.

Für die Kostenkalkulation 2016 und die Folgejahre wird von einer durchschnittlichen Gesamtfahrleistung von 61.819 Kilometern ausgegangen.

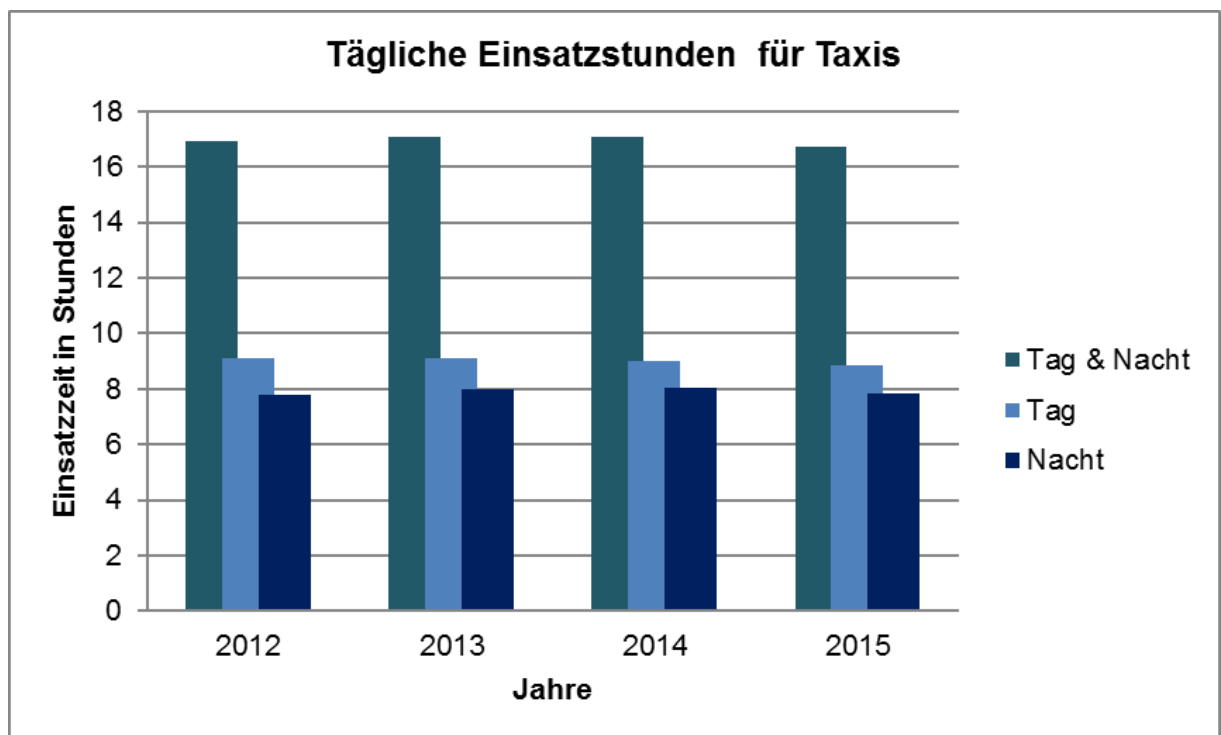


Abbildung 35 Durchschnittliche tägliche Einsatzstunden der Taxis pro Einsatztag in der Stadt Münster

Die angegebene durchschnittliche tägliche Einsatzzeit der Taxis beläuft sich im Erhebungszeitraum auf durchschnittlich 16,9 Stunden pro Einsatztag (neun Stunden tagsüber und 7,9 Stunden nachts). Die Einsatzdauer ist im Zeitraum 2012 bis 2014 vergleichsweise stabil geblieben (durchschnittlich 17,0 Stunden), allerdings im Jahr 2015 auf 16,7 Stunden zurückgegangen.

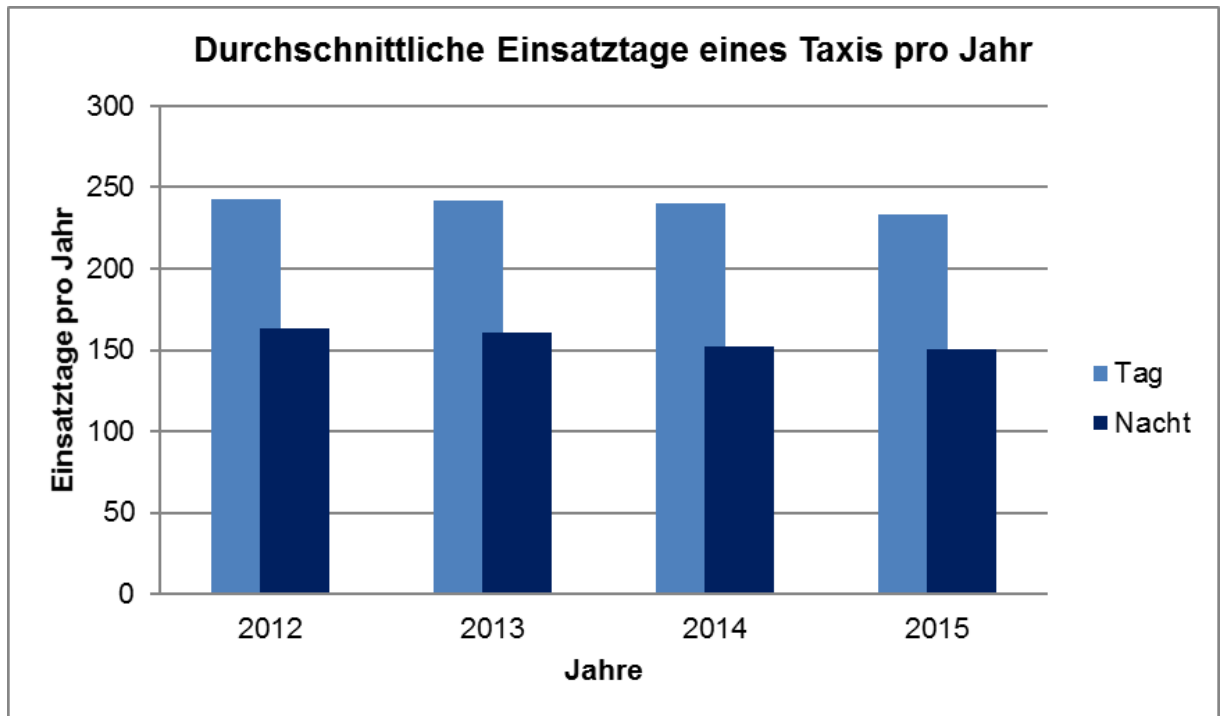


Abbildung 36 Durchschnittliche Anzahl der Einsatztage der Taxis pro Jahr in der Stadt Münster

Die Zahl der Einsatztage der Taxis pro Jahr geben die Unternehmer im Erhebungszeitraum 2012 bis 2015 mit 241 Tagen an. An durchschnittlich 158 Tagen wurde das Taxi auch in der Nacht eingesetzt. Dies ist in dieser Höhe in vergleichbaren Städten nicht unüblich. Die Zahl der Einsatztage und -nächte ist seit 2012 leicht rückläufig. Die Anzahl der Einsatztage hat sich von 244 im Jahr 2012 auf 234 im Jahr 2015 reduziert. Ein ähnliche Verringerung kann bei den Einsatznächten beobachtet werden: 165 Einsatznächte im Jahr 2012 zu 152 im Jahr 2015.

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“⁵⁷. Diese Aussage stimmte mit den Erfahrungen des Gutachters überein und kann auch für Münster bestätigt werden.

Anzeichen für eine Bedrohung des Gewerbes aus den Einsatzzeiten allein sind gegenwärtig nicht gegeben. Aufgrund der aufgezeigten Tendenzen im Jahr 2015 ist allerdings eine zukünftige Bedrohung möglich.

9.6 Unternehmerische Vorausplanung

144 Unternehmer (86 Prozent) gaben im Erhebungsbogen an, dass sie ihren Taxibetrieb wie bisher fortführen möchten, 14 Unternehmer (acht Prozent) beabsichtigen eine Erweiterung des Betriebes, vier (zwei Prozent) wollen ihn verkleinern. Zum Zeitpunkt der Befragung planten sechs der befragten Unternehmer (vier Prozent), ihren Betrieb stilllegen. Lediglich zwei planen dies aus Altersgründen. Drei Unternehmer gaben konkret wirtschaftliche Gründe für die geplante Stilllegung ihres Betriebs an. Ein Unternehmer beklagt Probleme, qualifizierte

⁵⁷ Deutscher Taxi- und Mietwagenverein e.V. (BZP) Geschäftsbericht 2015/2016 S. 48

Arbeitskräfte zu finden und beanstandet, dass der durch die Betriebsführung entstehende Aufwand in keinem Verhältnis zum Ertrag steht.

Ein Unternehmer vermerkte im Erhebungsbogen, dass er davon ausgeht, beim Verkauf seines Betriebs einen Erlös von ca. 4.000 Euro je Genehmigung zu erzielen.

Eine übergroße Mehrheit der Taxiunternehmer will den Betrieb fortführen.

Eine spezielle Ursachenermittlung, warum die Mehrzahl der Taxiunternehmer der Stadt Münster ihren Betrieb trotz unzureichender betriebswirtschaftlicher Lage fortführen, ist nicht erfolgt. Aus anderen eigenen Gutachten ist bekannt, dass oft Alternativlosigkeit zum Taxibetrieb die Ursache ist.

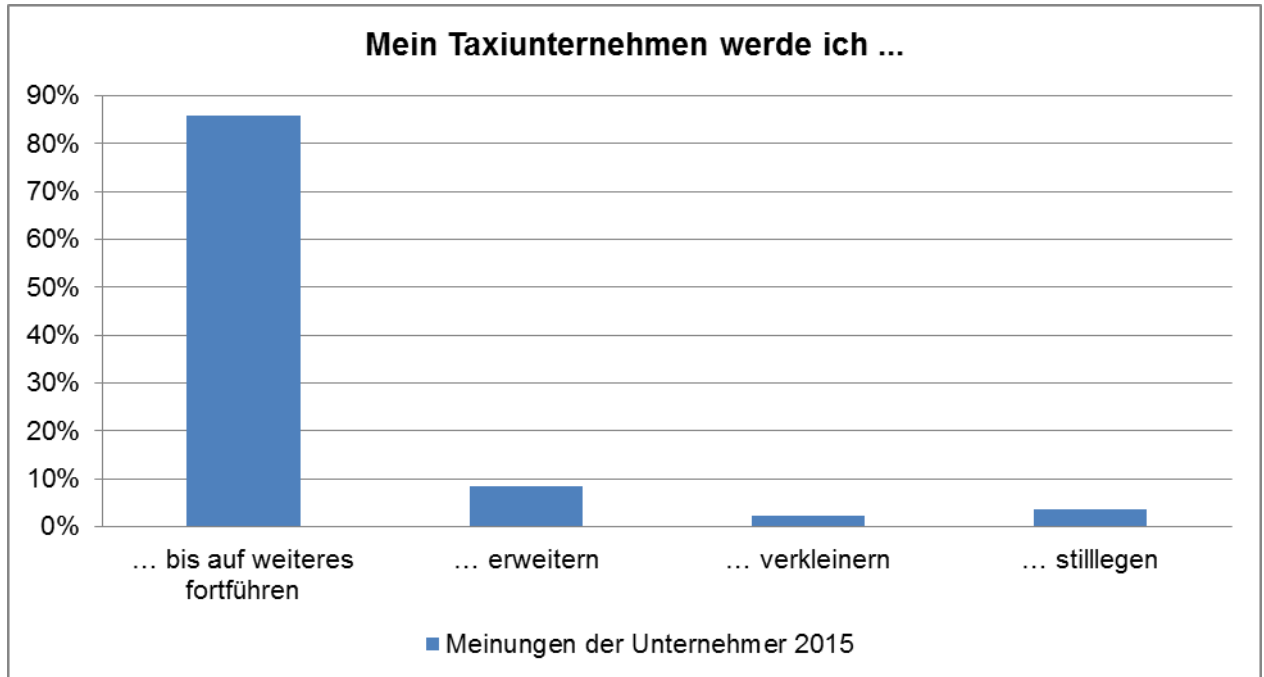


Abbildung 37 Planungen zur Unternehmensfortführung durch die Unternehmer in der Stadt Münster

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

Die Umsätze pro Genehmigung sind im Beobachtungszeitraum leicht gestiegen, auf Betriebsebene allerdings rückläufig. Die stabile Entwicklung interpretiert der Gutachter als Anzeichen eines Kostenstaus und massiver Einsparung auf Seiten der Unternehmer, da allgemein steigende Kosten (Beispiel Mindestlohn) eine stabile Kostenentwicklung bei den Taxiunternehmern als unplausibel erscheinen lassen. Die Gewinne haben sich sowohl je Genehmigung als auch auf Betriebsebene in den Jahren 2014 und 2015 positiv entwickelt, verbleiben aber auf einem sehr unzureichenden Niveau - lediglich 6,0 Prozent aller Unternehmer erwirtschaften einen für ihre Tätigkeit angemessenen Gewinn. Die geringe Betriebsgröße des Münsteraner Taxigewerbes (durchschnittlich 1,53 Taxis und 0,19 Mietwagen pro Taxibetrieb) erklärt die unzureichende Akkumulation von Gewinnen pro Genehmigung auf Betriebsebene.

Die Einführung des Mindestlohns im Jahr 2015 hat zu einem Anstieg der Personalkosten von ca. 18 Prozent im Vergleich zum Vorjahr geführt. Dieser Kostenanstieg wurde durch Einsparungen an anderer Stelle kompensiert. Da zahlreiche Unternehmer keine Mitarbeiter beschäftigen, ist das Gewerbe allerdings auch stark unterschiedlich von den Auswirkungen des Mindestlohns betroffen.

Die Einsatzzeit zur Erzielung dieser unzureichenden Überschüsse bzw. Gewinne ist sehr hoch.

Starke Anzeichen für eine gegenwärtig und zukünftig starke Bedrohung des Gewerbes leitet der Gutachter bezüglich der unzureichenden Gewinnsituation, der massiven Kosteneinsparungsbemühungen der Münsteraner Unternehmer und der seit 2015 tendenziell leicht rückläufigen Bereithaltung (Einsatzzeit nach § 13 PBefG) bei gleichzeitig hohen Einsatzzeiten ab.

10. Geschäftsaufgaben im Auswertungszeitraum

Durch die zuständige Verwaltung der Stadt Münster werden folgende Gründe für Betriebsübertragungen angegeben:

Jahr	wirtschaftliche Gründe	Altersgründe	Tod bzw. Krankheit	Änderung der Rechtsform	Übertragung an Nachfolger	persönliche Gründe	Anzahl der Aufgaben gesamt
2011	2		2			1	5
2012	2	2	2				6
2013	4	2	2				8
2014	4				1		5
2015	3					2	5
Summe	15	4	6	0	1	3	29
Anteil	52%	14%	21%	0%	3%	10%	100%

Tabelle 6 Geschäftsaufgaben bzw. Geschäftsübertragungen 2011 bis 2015 in der Stadt Münster

Tabelle sechs zeigt, dass es zwischen 2011 und 2015 in fünfzehn Fällen zu Geschäftsaufgaben aus wirtschaftlichen Gründen kam. Dies entspricht 52 Prozent aller Geschäftsaufgaben im beobachteten Zeitraum und ist ein vergleichsweise sehr hoher Anteil!

Weitere wichtige Gründe für Geschäftsaufgaben waren Tod bzw. Krankheit (21 Prozent) sowie Altersgründe (14 Prozent). Persönliche Gründe bzw. eine Übertragung an den Nachfolger spielten mit zehn bzw. drei Prozent eine eher untergeordnete Rolle.

Nach Auskunft der zuständigen Behörde vom Dezember 2016 wird sich die ohnehin hohe Quote an Geschäftsaufgaben aus wirtschaftlichen Gründen durch die Verpachtung von nicht mehr benötigten Konzessionen weiter erhöht.

Aus der vergleichsweise hohen Rückgabe von Genehmigungen in der Vergangenheit lassen sich starke Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung für das Gewerbe ableiten.

11. Sonstige untersuchte Kriterien

11.1 Wartezeiten zwischen Auftragserteilung und Einstieg des Fahrgastes

Die Wartezeit ist die Zeit, die ein Kunde von der Auftragserteilung bis zum Eintreffen des Fahrzeuges durchschnittlich wartet.

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

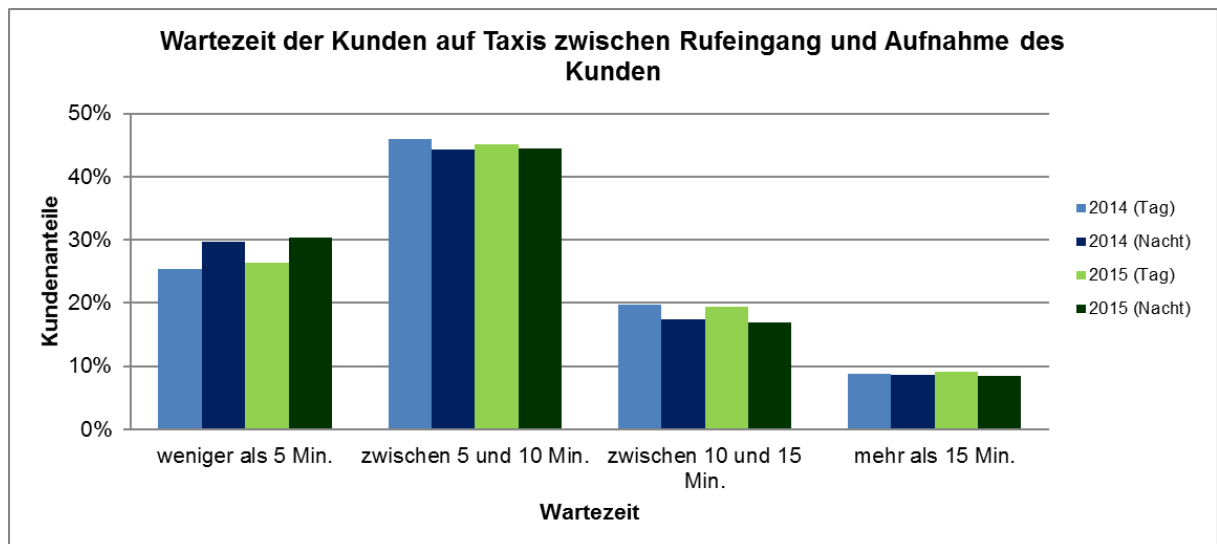


Abbildung 38 Wartezeiten der Kunden zwischen Auftragserteilung und Einstieg des Fahrgastes in der Stadt Münster

Die Wartezeiten der Kunden haben sich im Beobachtungszeitraum (Zeitpunkte 2014 und 2015) nur unwesentlich verändert. So lag die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kunde auf ein bestelltes Taxi weniger als 15 Minuten warten musste in den Jahren 2014 und 2015 bei 91 Prozent.

Die Wartezeiten entsprechen denen vergleichbarer Städte.

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

11.2 Wartelisten

Für die Stadt Münster wird eine Warteliste unterteilt nach bevorzugten und Regelbewerbern geführt. Eine Unterteilung nach Alt- und Neubewerbern wird von Seiten der Behörde nicht vorgenommen.

Die Warteliste umfasst insgesamt 275 Bewerber. Hierbei entfallen die ersten 25 Plätze auf bevorzugte Bewerber (Schwerbehindertenstatus). Der älteste Eintrag bei den bevorzugten Bewerbern ist vom 06. März 1992 und der jüngste vom 25. Oktober 2016. Insgesamt gibt es 250 Regelbewerber. Der älteste Eintrag ist vom 20. Februar 1970 und der jüngste vom 22. Dezember 2016. In 18 Fällen kam es, aufgrund der Erteilung von einer oder mehr Genehmigungen, zu einer zeitlichen Zurücksetzung der Bewerber auf der Warteliste.

Inwiefern alle Einträge auf der Warteliste noch aktuell sind und ob die Unternehmer im Zuteilungsfall eine (weitere) Genehmigung annehmen, bleibt zu hinterfragen. Vergleiche hierzu auch die eher als abwartend zu bezeichnende unternehmerische Vorausplanung der Unternehmer (Abschnitt 9.6).

Der Gutachter hat einen Abgleich der Daten auf der Warteliste mit den von der Behörde zur Verfügung gestellten aktuellen Unternehmerdaten vorgenommen. Hierbei ergab sich ein Anteil von 66 Altbewerbern (ca. 24 Prozent der Bewerber). Aufgrund der fehlenden Nachprüfbarkeit der Aktualität der Warteliste kann dies allerdings nur einen Schätzwert darstellen. Nichtsdestotrotz entspricht der ermittelte Anteil der Altbewerber den Erfahrungen des Gutachters.

Abbildung 39 zeigt die Altersverteilung der Wartelisteneinträge. Bevorzugte und Regelbewerber wurden gleichermaßen berücksichtigt. Insgesamt ergibt sich ein durchschnittliches Eintragsalter von 17,44 Jahren zum 30. Januar 2017. 41 Einträge (14,9 Prozent) sind jünger als fünf Jahre. Der Großteil der Einträge (64 Einträge bzw. 23,3 Prozent) sind zwischen 15 und 20 Jahre alt. 21 Einträge (9,1 Prozent) sind älter als 30 Jahre.

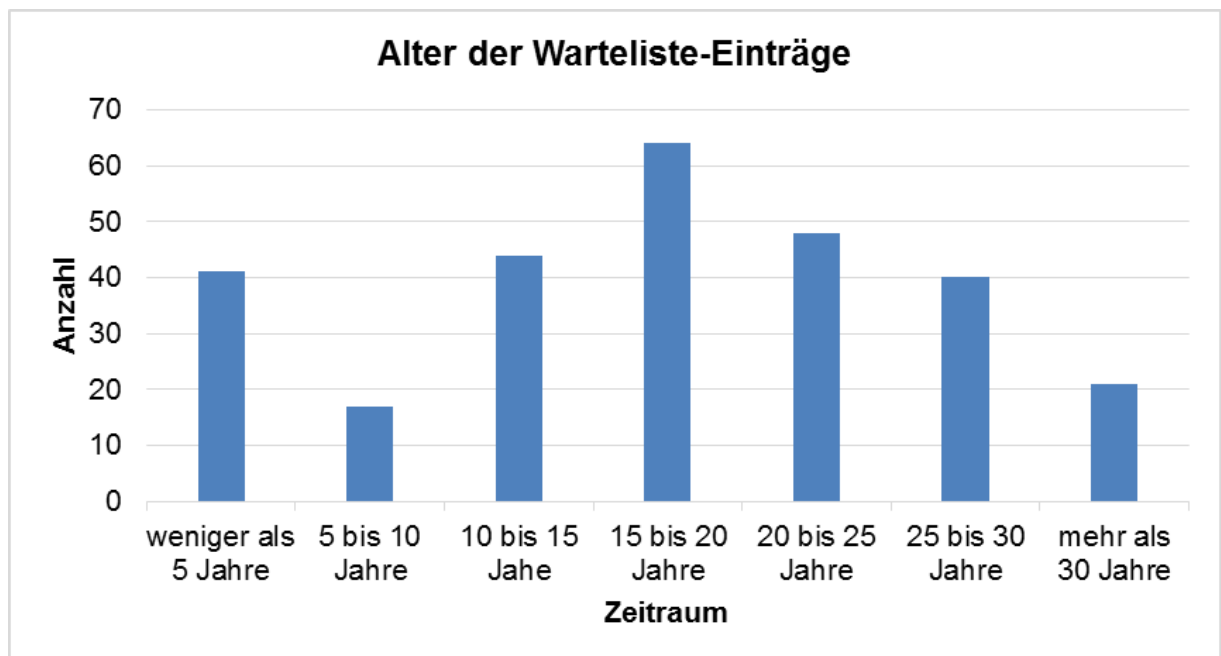


Abbildung 39 Alter der Einträge in der Warteliste der Stadt Münster⁵⁸

Der mit anderen Gutachten vergleichbare Anteil der Altunternehmer von ca. einem Viertel spricht zunächst gegen eine Bedrohung des Gewerbes. Wird allerdings zudem auch das Durchschnittsalter der Wartelisteneinträge berücksichtigt, so bleibt fraglich, inwiefern alle aufgeführten Unternehmer noch Interesse an einer weiteren Genehmigung haben.

Der Stadt Münster wird empfohlen, die Wartelisten zu aktualisieren.

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

⁵⁸ Angaben der zuständigen Behörde Stand Januar 2017

11.3 Ergebnisse der Hauptuntersuchung und Untersuchung nach BOKraft

Die Angaben der Unternehmer wurden ausgewertet und ergeben folgendes Bild:

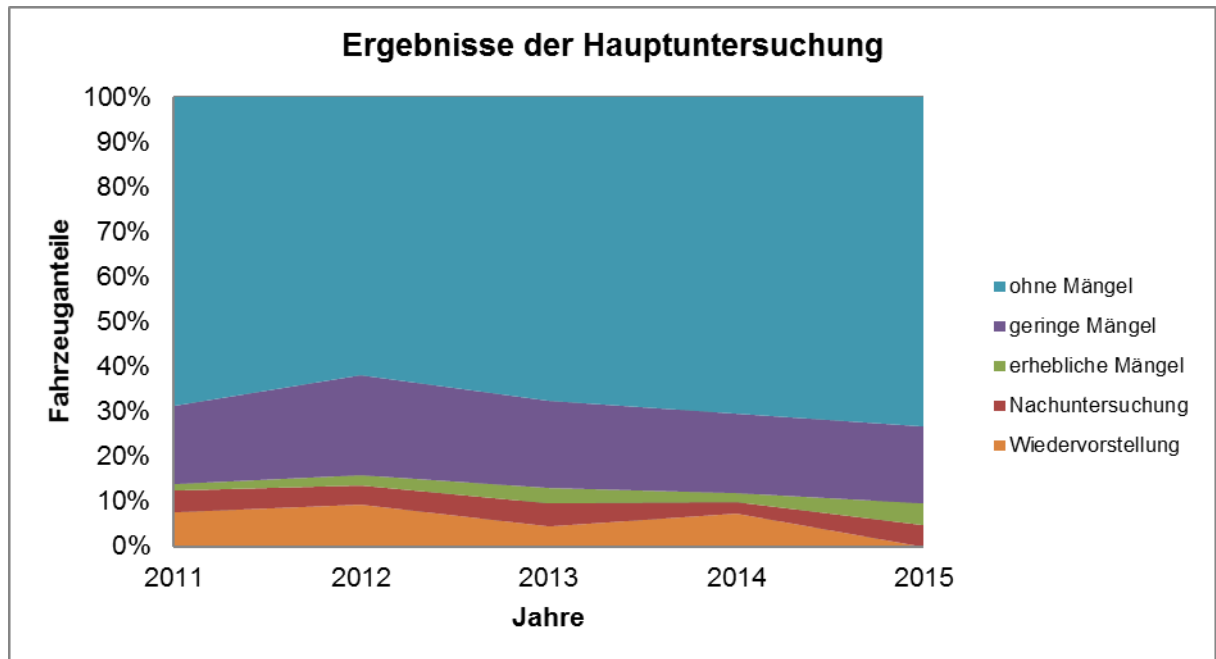


Abbildung 40 Ergebnisse der Hauptuntersuchung (HU) nach StVZO und BOKraft in der Stadt Münster

Der technische Zustand der Fahrzeuge ist bedenklich. Der Anteil der Fahrzeuge, die erhebliche Mängel aufwiesen bzw. bei denen eine Nachuntersuchung oder Wiedervorstellung notwendig war, liegt bei durchschnittlich 12,9 Prozent. Dies ist ein im Vergleich zu anderen Gutachten sehr hoher Wert.

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

11.4 Zahlungsverpflichtungen

Gegenüber den gesetzlichen Sozialversicherungsträgern bzw. dem Finanzamt bestanden in fünf Fällen längerfristige Zahlungsverpflichtungen (Antwort erfolgte hierzu durch 158 Unternehmer). Drei Unternehmer machten Angaben zur Höhe der Rückstände (vornehmlich beim Finanzamt). Die Spanne liegt hier zwischen 122 und 2.500 Euro.

Das Vorliegen von Zahlungsverpflichtungen gegenüber den Sozialversicherungsträgern oder den Finanzämtern ist nach der Erfahrung des Gutachters untypisch und auffällig. Aufgrund der Größe des Münsteraner Taxigewerbes ergibt sich ein prozentualer Anteil von ca. 3,2 Prozent der Unternehmer, die Zahlungsverpflichtungen haben.

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

11.5 Monatliche Vorsorgeaufwendungen

Die monatlichen Vorsorgeaufwendungen aller Taxiunternehmer aus verfügbarem Gewinn/Überschuss nach Steuern für Krankenversicherung, Altersvorsorge, Pflegeversicherung und Unfall betragen pro Betrieb durchschnittlich 430,58 Euro im Jahr 2012 und 491,43 Euro im Jahr 2015.

Diese Werte sind in Abbildung 41 wiedergegeben. Es ergibt sich ein rechnerischer Anstieg von ca. 4,7 Prozent pro Jahr. Trotzdem verbleibt das Vorsorgeniveau, insbesondere für die Altersvorsorge, auf einem vollkommen unzureichenden Niveau und spricht stark gegen eine auskömmliche Ertragslage des Münsteraner Taxigewerbes.

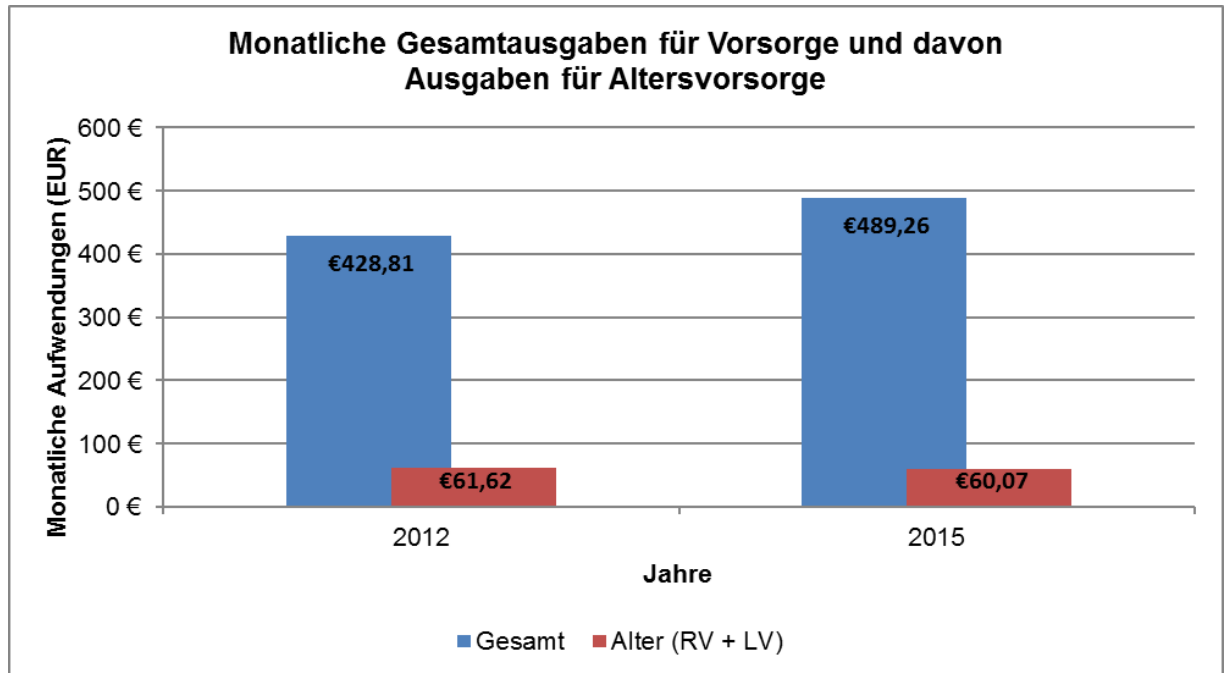


Abbildung 41 Monatliche Gesamtausgaben für Vorsorge insgesamt und für Altersvorsorge im Taxigewerbe

Auffällig und bedenklich ist, dass trotz gestiegener Vorsorgeaufwendungen die ohnehin sehr geringen Ausgaben für Altersvorsorge, z.B. Einzahlungen in die Rentenversicherung oder eine kapitalgebundene Lebensversicherung, rückläufig sind. Die Aufwendungen für die Altersvorsorge sind im Untersuchungszeitraum von durchschnittlich 61,99 Euro im Jahr 2012 auf 60,76 Euro im Jahr 2015 zurückgegangen.

Dies entspricht für 2012 und 2015 der Arbeitnehmer- plus Arbeitgebervorsorge für einen Gehaltsempfänger mit ca. 330 Euro/Monat. Ein angestellter Mitarbeiter in Vollzeit bei Zahlung des Mindestlohns erhält monatlich ca. 1.480 Euro brutto, seine Altersvorsorge (Arbeitnehmer- und Arbeitgeberanteil) beträgt monatlich ca. 280 Euro. Das heißt, dass die Unternehmer in der Altersvorsorge deutlich unterhalb des Niveaus von Mindestlohnempfängern liegen und damit stark unterversorgt sind.

Zu berücksichtigen ist weiterhin, dass die Ausgaben für die Altersvorsorge insgesamt sehr stark zwischen den Unternehmern variieren: Eine Spanne zwischen null und 500 Euro/Monat im Jahr 2012 sowie zwischen null und 600 Euro/Monat im Jahr 2015 konnte verzeichnet werden.

Für das Jahr 2012 machten 99 Unternehmer Angaben zu ihren Vorsorgeleistungen. Davon investierten lediglich 37 Unternehmer überhaupt in die Altersvorsorge (Beitrag größer null Euro). Sechs Unternehmer (ein Anteil von sechs Prozent) investierten mehr als 280 Euro in ihre Altersvorsorge, was dem aktuellen Niveau eines in Vollzeit beschäftigten Mindestlohnempfängers entspricht. Für 2015 berichteten 139 Unternehmer über ihre Vorsorgeaufwendungen, wobei 46 überhaupt in ihre Altersvorsorge und davon zehn Unternehmer (ein Anteil von ca. 7 Prozent) mehr als 280 Euro investierten.

Zusätzlich muss berücksichtigt werden, dass für diese Unternehmer keine gesetzliche Pflichtversicherung greift.

Die Höhe der Vorsorge im Gewerbe ist nach Auffassung des Gutachters katastrophal und wurde in dieser Form bisher nicht beobachtet. Ein möglicher Grund für die ungewöhnlich niedrigen Vorsorgeaufwendungen der Münsteraner Unternehmer könnte die ungewöhnlich hohe Verpachtungsquote sein, die in Abschnitt 11.7 näher diskutiert wird.

Nach der Erfahrung des Gutachters ist der Grund für eine unzureichende Altersvorsorge in der Regel weniger die mangelnde Unkenntnis der Unternehmer hinsichtlich der Notwendigkeit von Vorsorge sondern vielmehr die fehlende Ertragskraft des Gewerbes, weshalb selbstständige Unternehmer ohne (ausreichende) Altersvorsorge im Alter buchstäblich vor dem „Nichts“ stehen.

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

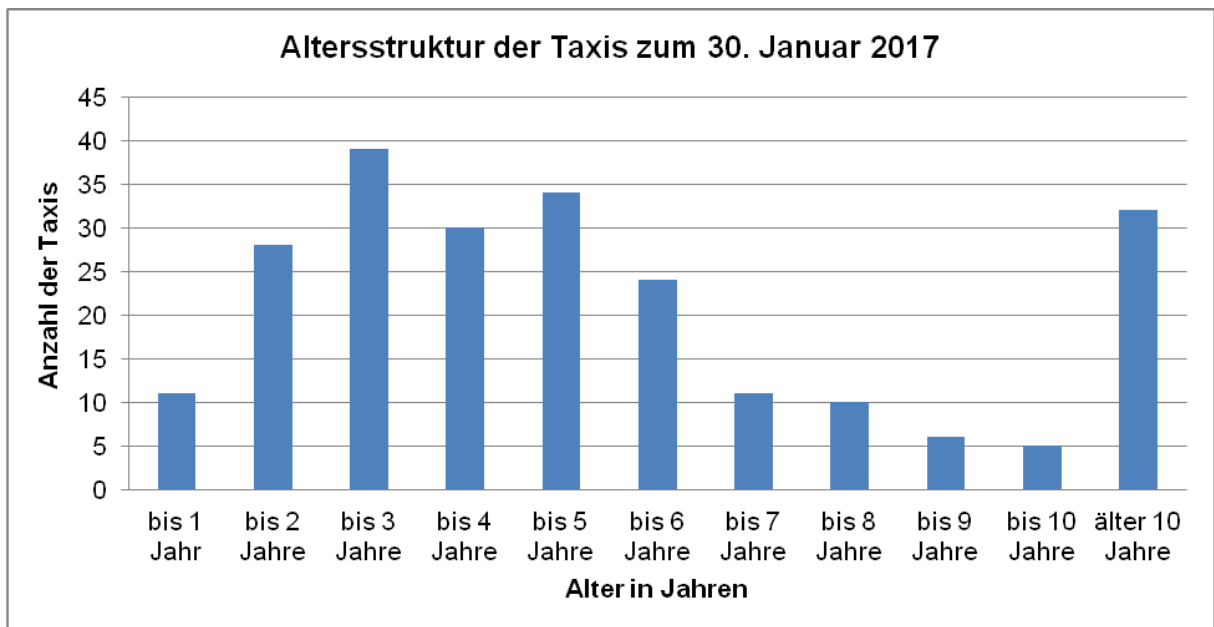


Abbildung 42 Alter der Taxis in der Stadt Münster in Jahren zum 30. Januar 2017

Das Durchschnittsalter der Taxis beträgt zum 30. Januar 2017 5,61 Jahre, wobei die Spanne zwischen 0,65 und 26,98 Jahren liegt. Auffällig ist, dass mehr als 16 Prozent der eingesetz-

ten Taxis zehn Jahre oder älter sind. Dies ist nach der Erfahrung des Gutachters ein sehr hoher Anteil und spricht teilweise gegen die Reproduktionsfähigkeit des Gewerbes.

Vollständige Angaben wurden für 230 Taxis im Jahr 2015 gemacht und ausgewertet. Für 215 Fahrzeuge liegen Informationen zur Erwerbsart vor. So wurden die Kfz in 19 Fällen (8,8 Prozent) geleast und in 196 Fällen (91,2 Prozent) käuflich erworben.

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 noch nicht ableitbar.

11.7 Verpachtung von Taxigenehmigungen

Von der zuständigen Behörde wurde eine Übersicht über den historischen Verlauf der verpachteten Genehmigungen zur Verfügung gestellt. Diese Liste umfasste zunächst 188 Einträge. Nach Bereinigung der Mehrfachnennungen derselben Genehmigung (z.B. bedingt durch wechselnde Pächter), verbleiben 113 Einträge. Für 2016 wurden von der zuständigen Behörde insgesamt 263 Genehmigungen vergeben. Damit wurden ca. 43 Prozent aller erteilten Genehmigungen verpachtet.

Im Erhebungsbogen sollten sich die Unternehmer zum Besitzstand ihrer Genehmigung (Eigentum oder Pacht) äußern, sowie die Höhe der gegebenenfalls monatlich zu entrichtenden Pacht mitteilen. Für 246 Genehmigungen wurden im Erhebungsbogen Angaben zum Besitzstand gemacht. 125 Genehmigungen sind Eigentum der jeweiligen Unternehmer und werden von diesen Unternehmern selber genutzt. 121 Genehmigungen wurden gepachtet. Im Erhebungsbogen wurden zu 44 Genehmigungen sowohl Angaben vom Eigentümer als auch vom Pächter gemacht. Dies bedeutet, dass in 44 Fällen aktive Taxiunternehmer nicht benötigte Taxigenehmigungen verpachten. Zu den fehlenden 77 gepachteten Genehmigungen konnten die Angaben zum Eigentümer nicht zweifelsfrei belegt werden. Daher besteht der Verdacht, dass einige Genehmigungshalter selber nicht mehr aktive Taxiunternehmer sind, aber durch die Verpachtung aller Genehmigungen unnötige Kosten für das Taxigewerbe als Ganzes verursachen. Basierend auf den Angaben der Unternehmer ergibt sich so eine Verpachtungsquote der Münsteraner Taxigenehmigungen von 49,19 Prozent.

Im Erhebungsbogen machten 108 Unternehmer Angaben zur Höhe der monatlichen Pacht. Durchschnittlich beläuft sich diese auf 297,23 Euro. Die Höhe der Pacht schwankt zwischen 182,51 und 600,00 Euro.

Die Arbeitgeber- und Arbeitnehmerleistungen für die Altersvorsorge eines vollzeitbeschäftigten Mindestlohnempfängers betragen ca. 280 Euro. Die aktuelle durchschnittliche Altersvorsorge der Münsteraner Unternehmer beträgt monatlich 60,76 Euro. Berücksichtigt man den Anteil verpachteter Genehmigungen und die durchschnittliche monatliche Pacht, so muss jeder Münsteraner Taxiunternehmer (rein rechnerisch) durchschnittlich 146,21 Euro monatliche Pachtgebühren aufbringen. Würden diese Pachtgebühren entfallen und stattdessen in die persönliche Altersvorsorge investiert werden, wäre die Absicherung der meisten Unternehmer zwar immer noch unter dem Mindestlohndurchschnitt, aber dennoch drastisch besser als im Vergleich zur aktuellen Situation.

Der Gutachter unterstützt die Bemühungen der Stadt Münster, die Verpachtung auf das gesetzlich zulässige Maß zurückzuführen!

Nach Auffassung des Gutachters bedroht die enorm hohe Verpachtungsquote die Funktionsfähigkeit des Gewerbes, da ihm dringend benötigte liquide Mittel entzogen werden. Zum Wohle der Münsteraner Taxifahrer und damit auch zum Wohl der Bevölkerung von Münster sollte dieser Zustand beseitigt werden.

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

Für das Interview mit der IHK Nord Westfalen wurde Frau Beate Schleicher, Teamleiterin – Branchenbetreuung und Prüfung Verkehr, nach einem mündlichen Vorgespräch schriftlich befragt. Im Folgenden werden die Aussagen der IHK Nord Westfalen wiedergegeben.

„Das Taxi ist Teil des öffentlichen Personennahverkehrs und trägt zur Aufrechterhaltung der Mobilität bei. Derzeit sind in Münster nach unserer Kenntnis 261 Taxis aktiv. Dazu kommen 154 Mietwagen, von denen 77 Fahrzeuge für Krankenfahrten gebunden sind. Ein signifikanter Einfluss von Mietwagen in der Stadt Münster ist nicht erkennbar.“

Ein Grund für die Tarifierhöhung zum 01. Januar 2016 war die Einführung des Mindestlohns. Die IHK hat vor diesem Hintergrund den vom Taxigewerbe beantragten Tarif unterstützt. Der Rat der Stadt Münster hat jedoch einen niedrigeren Tarif beschlossen.

Bedingt durch die anhaltend hohe Nachfrage nach Prüfungsplätzen haben wir 2015 die Anzahl der durchgeführten Prüfungen verdoppelt. Dies ist insbesondere auf die hohe Anzahl an Wiederholern zurückzuführen. Gleiches gilt für 2016. Das Niveau der Prüflinge ist insbesondere durch sprachliche Defizite geprägt aber auch durch unzureichende Vorbereitung.“

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

11.9 Interview mit dem Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e.V.

Für das Interview mit dem Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e.V. wurde Herr Dr. Hoog, Geschäftsführer des Taxi-Verbands, nach einem mündlichen Vorgespräch schriftlich befragt. Im Folgenden werden die Aussagen des Verbandes wiedergegeben.

1. Die Anzahl der Genehmigungen ist unverändert, nahezu 100 Konzessionen sind in Verpachtung. Monatlich werden durchschnittlich 3-5 Genehmigungen übertragen. Zum Jahresbeginn 2015 stieg die Zahl der Übertragungen stark an.

2. Die Anzahl der Krankenbeförderungen ist auch in Münster gestiegen, allerdings ist der Zuwachs für das Taxigewerbe nicht wahrnehmbar, vielmehr sinkt der Anteil der Krankenbeförderungen. Grund ist der starke Anstieg der erteilten Mietwagengenehmigungen, insbesondere bei den gemeinnützigen Organisationen

3. Die Vergütungssätze seitens der gesetzlichen Krankenkassen sind weiterhin deutlich unterhalb des Taxitarifs. Darüber hinaus bewirken mittlerweile Ausschreibungsplattformen der gesetzlichen Krankenkassen (Barmer Ersatzkasse und DAK) ein weiteres Absinken der Vergütung durch Vergabe im Bieterverfahren.

4. Wie unter 3. schon dargelegt, verlagern sich ehemals durch Taxibetriebe erbrachte Leistungen in der Krankenbeförderung in den Mietwagenbereich. Bedenklich ist hierbei, dass öffentlich geförderte, als gemeinnützig anerkannte Organisationen unter Einsatz von Ehrenamt dieses Kundensegment durch Dumpingpreise an sich ziehen.

5. Hierzu [Anzeichen dafür, dass das Mietwagengewerbe dem Taxigewerbe illegal Wettbewerb macht, Anm. d. Gutachters] liegen keine Erkenntnisse vor, der Anteil der „klassischen“ Mietwagengenehmigungen ist hierzu auch gering.
6. Wie nahezu überall im städtischen Taxigewerbe bundesweit, so wurde auch in Münster eine prozentuale Umsatzbeteiligung als Basis der Lohnberechnung [vor Einführung des Mindestlohns, Anm. d. Gutachters] angesehen.
7. Deutlich feststellbar sind Fahrerentlassungen [durch die Einführung des Mindestlohns, Anm. d. Gutachters] in den Kleinbetrieben (Einfahrzeugbetrieb). So gibt es eine Vielzahl von derartigen Betrieben, die kein Fahrpersonal in Vollzeit mehr beschäftigen, allenfalls gibt es noch die Wochenendaushilfe. Die Einsatzzeiten der in diesen Firmen betriebenen Taxis sind zurückgegangen. Der selbstfahrende Taxiunternehmer ist in diesen Betriebsgrößen der Regelfall.
8. Es gibt weiterhin regelmäßige Kontrollen durch Zoll und Genehmigungsbehörde.
9. Die Beurteilung der Qualität der Beförderungsleistung ist in einem stark heterogenen Gewerbe wie dem Taxi sehr schwer vorzunehmen. Sie werden ein breit gefächertes Qualitätsspektrum vorfinden. Maßgeblich sind hierzu die anzuwendenden Kriterien. Die Erreichbarkeit und Pünktlichkeit ist in städtischen Versorgungsgebieten immer sehr hoch. Große Unterschiede gibt es in der Regel zwischen Taxis, die durch Vermittlungszentralen disponiert werden und Taxis, die keiner Vermittlungszentrale angeschlossen sind.
10. Ein seinerzeitig von der Taxi-Zentrale Münster e.G. initiiertes Projekt „Service Taxi“ wurde seitens der Stadt Münster und der IHK Nordwestfalen nicht unterstützt. Die Taxi-Zentrale Münster e.G. unterhält ein eigenes Qualitätsmanagement unter anderem mit einem Bewertungsportal, das Kunden nach erfolgter Taxifahrt eine Bewertung derselben ermöglicht.
11. Aufgrund des aktuellen Markt- und Preisumfeldes (Kraftstoffe ec.) ist der gültige Taxitarif knapp auskömmlich. Grundsätzlich sind Anpassungen des Taxitarifs regelmäßiger bzw. parallel zu den Anpassungen der Tarife des ÖPNV Busverkehrs vorzunehmen.
12. Aktuell sind in Münster 268 Konzessionen erteilt, einzelne Konzessionen sind betriebspflichtbefreit. Die hohe Anzahl der Einwagenbetriebe und die mit der Einführung des gesetzlichen Mindestlohns zunehmend geringeren Einsatzzeiten des jeweils einzelnen Taxis und der parallelen Bevölkerungszunahme der Stadt Münster (Prognose 2020: 320.000 Einwohner) lassen eine höhere Anzahl von Taxikonzessionen vermuten. Allerdings nimmt Münster als Fahrradstadt Nummer eins eine Sonderrolle ein. Der Modal Split weist für Münster einen Radfahranteil von 40 % aus.
13. Wir fordern seit langem die konsequente Integration des Beförderungsmittels Taxi in den ÖPNV.
14. Die Kooperation zwischen Taxigewerbe und Verkehrsbetrieb der Stadtwerke Münster ist seit den 1980er Jahren stetig vertieft worden.
15. Die Reaktion auf Anhebungen der jeweiligen Taxitarife verläuft oftmals in den Regionen des Landes ähnlich. Nach einer Phase der Kundenzurückhaltung pendelt sich das Auftragsvolumen nach geraumer Zeit wieder auf das Niveau der Auftragszahlen vor der jeweiligen Tarifierhöhung an.

16. [Erfahrungen bzw. Kenntnisse zu Preisen für den „Verkauf“ von Genehmigungen, Anm. d. Gutachters] liegen uns nicht vor.

17. Die Liquidität von Taxiunternehmen ist oftmals sehr schwach ausgeprägt. Eine Vielzahl von Unternehmern sorgt gar nicht oder nur rudimentär vor.

18. Beschwerden über die Taxiqualität werden so gut wie gar nicht an einen Landesverband gestellt.

19. Die bisherige Verpachtungspraxis, das Einsetzen von Geschäftsführern in Kleinbetrieben zur Sicherstellung des Fachkundenachweises halten wir für eine Fehlentwicklung. Auf kommunaler Ebene ist immer wieder festzustellen, dass das Taxigewerbe nachrangig verwaltet wird. Eine bessere personelle Ausstattung der Fachstellen, sowie ein Ausschöpfen der Möglichkeiten nach PBefG könnten eine deutliche Stärkung des Gewerbes bewirken.

Aus dem Interview mit dem Verband leitet der Gutachter Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes ab.

11.10 Interview mit dem zuständigen Zollamt

Das zuständige Hauptzollamt hat auf die Fragen des Gutachters nicht reagiert. Die zuständigen Zollorgane stellen die Situation im Gewerbe in der Regel wie folgt dar: Das Gewerbe gehört zu den Verdachtsgewerben, vereinzelt erfolgen Verstöße. Diese liegen grundsätzlich im Bestreben der Unternehmen sich illegal zu bereichern.

Der Gutachter bewertet nicht.

11.11 Interview mit der Gewerbefachstelle der Stadt Münster, mit Vertretern der IHK und den Taxizentralen

Das Interview mit der Stadt fand am 04.03.2016 sowie in zahlreichen Telefongesprächen statt. Teilnehmer waren Herr Recker, Sachbearbeiter, und Herr Dr. Burkhard Saß, Gutachter.

Im Anschluss an das Interview fand am 04. März 2016 eine Einführungsveranstaltung zur Erstellung des Gutachtes statt, an der Herr Schulze-Werner, Ordnungsamtsleiter, Herr Lammers, Fachstellenleiter Gewerbe, Herr Recker, Sachbearbeiter Taxigewerbe, Frau Schleicher, Industrie- und Handelskammer, Herr Böhm und Herr Kessler, Taxizentrale Münster, Herr Michels, Taxiruf Münster, und Herr Dr. Burkhard Saß, Gutachter teilgenommen haben.

Beide Veranstaltungen werden im Folgenden zusammengefasst.

Anfang 2015 wurde der Tarif um 18 % erhöht. Die Tarifierhebung erfolgte mit den Vorbehalten, dass nach einem Jahr die Auswirkungen zu prüfen sind und die wirtschaftliche Situation des Gewerbes neu zu beurteilen ist. Dabei soll die Wirkung des Mindestlohns und das Verhalten der Fahrgäste auf die Erhöhung des Taxitarifs untersucht werden. Erwartet werden Vorschläge, wie strukturelle Probleme, sofern es diese gibt, verbessert werden können.

Das Gutachten soll in einer Ratsvorlage münden.

Münsters verkehrspolitische Zielstellung besteht darin, einen hohen Anteil des Umweltverbundes am Modalsplit zu realisieren und sieht sich hierbei in Deutschland in einer Führungsposition. Inwiefern das Taxi hier involviert ist, ist es zu prüfen.

Als rechtlich schwierig wird die Unterverpachtung zahlreicher Genehmigungen angesehen (diese ist inzwischen per Erlass des Regierungspräsidiums Nordrhein-Westfalen nur noch in Ausnahmen zulässig). Bekannt sind monatliche Pachten von ca. 300,00 Euro.

Die Situation im Taxigewerbe hat sich in den vergangenen 20 Jahren nicht verbessert. Es ist nahezu unmöglich, einmal vergebene Genehmigungen bei Vorliegen der persönlichen Zuverlässigkeit zurückzunehmen. Es wurde vorgeschlagen, hierzu die finanzielle Leistungsfähigkeit stärker heranzuziehen.

Ein hoher Anteil der Unternehmen wird von Geschäftsführern geleitet, den Unternehmern selbst fehlt die fachliche Eignung.

Die Vorgehensweise zur Erstellung des Gutachtens wurde, wie vom Gutachter vorgestellt, bestätigt.

Die Erhebungsbögen wurden mit den Teilnehmern am Interview detailliert präzisiert. Sie sind durch das Amt an die Unternehmer zu senden.

Vom Gewerbe wurde der Wunsch geäußert, dass der Tarif keine Centbeträge mehr beinhaltet (Bereithaltung von Wechselgeld).

In der Stadt gibt es zwei große Taxizentralen, an denen fast alle Unternehmen angeschlossen sind.

Eine Beurteilung der Halteplätze soll nicht erfolgen.

Es gab und gibt keine bedeutsamen Gerichtsprozesse zum Taxigewerbe.

Eine Warteliste wird geführt.

Der Flughafen wird nach Kenntnis der Anwesenden fast ausschließlich durch Mietwagen des Kreises Steinfurt bedient und spielt für das örtliche Gewerbe nur eine untergeordnete Rolle.

Die Krankenkassen haben eigene Tarife bzw. Tarifvereinbarungen. Diese liegen unterhalb des Taxitarifs. Darüber hinaus gibt es keine Sondervereinbarungen.

Verkehrliche Sonderregelungen für Taxis in der Stadt Münster gibt es nicht.

Große Mietwagenanbieter, die dem Gewerbe über eigene Vermittlungszentralen direkt Wettbewerb machen, gibt es nicht.

Die gesamte Stadt ist ein Pflichtfahrbereich.

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

11.12 Interview mit einem Vertreter des Gewerbes

Im Verlauf des Gutachtens wurden zahlreiche Telefongespräche mit Unternehmern geführt. Die von ihnen gemachten Angaben zum Gewerbe spiegeln sich sehr gut im Kapitel zwölf und in den sonstigen Angaben im Erhebungsbogen wider.

Eine Doppelbewertung soll darum nicht erfolgen.

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 entspricht der Häufigkeit der Nennungen. Die Anmerkungen betreffen insbesondere:

1. **Anzahl der Genehmigungen:** 25 Unternehmer stellen fest, dass eine Reduzierung der Genehmigungsanzahl dringend erforderlich ist. Die Unternehmer machen dies an stark erhöhten Wartezeiten bzw. Leerstand fest. Der Bedarf sei „auf Hochbetrieb ausgelegt, der aber nur in wenigen Stunden innerhalb der Woche erreicht wird“.
2. **Widerrechtliche Nutzung von Ersatzwagen:** 21 Unternehmer bemängeln, dass Ersatzwagen gemeinsam mit den Taxis eingesetzt werden, die sie eigentlich ersetzen sollen.
3. **Zu viele Mietwagen:** 16 Unternehmer beklagen, dass es deutlich zu viele Mietwagen in Münster gibt, die dem Taxigewerbe Aufträge streitig machen. Ein nicht regelkonformer Einsatz der Mietwagen wird vielfach angedeutet.
4. **Mangelnde Kontrollen:** 13 Unternehmer fordern eine deutliche Ausweitung der Kontrollen von Seiten des Ordnungsamtes, des Zolls und des Finanzamts, um einen fairen und regelkonformen Wettbewerb innerhalb des Personenbeförderungsgewerbes zu ermöglichen. Stichpunkte sind hier insbesondere die Überprüfung des Einsatzes von Mietwagen und von Ersatzfahrzeugen. Weiterhin berichten einige Unternehmer von der Bereithaltung von Taxis aus Nachbarkreisen im Münsteraner Stadtgebiet. Darüber hinaus wird vereinzelt von Verstößen gegen das Mindestlohngesetz berichtet.
5. **Unzureichende Servicequalität des Gewerbes:** Elf Unternehmer berichten von Unzulänglichkeiten hinsichtlich der Servicequalität einzelner Taxifahrer. So werden mangelnde Deutsch- und Ortskenntnisse attestiert, ungepflegtes Auftreten, das Rauchen im Taxi, Verstöße gegen die Beförderungspflicht (insbesondere bei sehr kurzen Strecken), Zustand der Fahrzeuge und eine allgemeine mangelhafte Höflichkeit.
6. **Schwarzarbeit:** Zehn Unternehmer stellen eine Ausweitung der den fairen Wettbewerb belastenden Schwarzarbeit fest, insbesondere seit Einführung des Mindestlohns.
7. **Mangelnde Rentabilität:** Neun Unternehmer stellen eine mangelnde Rentabilität des Taxigewerbes fest. Sie beklagen eine zu hohe steuerliche Belastung, ein allgemein zu niedriges Gewinnniveau, einen zu hohen Verwaltungsaufwand und ständig steigende Kosten.
8. **Verpachtung:** Acht Unternehmer kritisieren die Verpachtungspraxis in der Stadt Münster, die viele Kleinunternehmer finanziell stark belastet. Es wird von Kaufpreisen für eine Genehmigung von bis zu 30.000 Euro berichtet.
9. **Bauliches, Straßenverkehrsführung:** Sechs Unternehmer schlagen vor, das Gewerbe bei der Umgestaltung oder Einrichtung von Taxihalteplätzen besser einzubinden, Busspuren für Taxis freizugeben, den Taxihalteplatz am Bahnhof auszubauen oder Toiletten auf besonders stark frequentierten Taxihalteplätzen zu errichten. Weiterhin wird die Verkehrssteuerung der Stadt Münster beklagt. Aufgrund der anvisierten niedrigen Durchschnittsgeschwindigkeit von 18 km/h (nach Angabe des Unternehmers) würden auch nachts viele Ampeln unnötigerweise geschaltet sein und so den Treibstoffverbrauch und Verschleiß erhöhen.
10. **Tarif:** Fünf Unternehmer kritisieren den Tarif. Es wird angeregt, einen mehrstufigen Tarif einzuführen und Centbeträge aufzurunden.
11. **Unlauterer Wettbewerb:** Fünf Unternehmer berichten vom Einsatz von Taxis aus Nachbarkreisen im Stadtgebiet Münster, von Privatfahrern und dem nicht regelkonformen Einsatz von Mietwagen.

- 12. Krankenkassen:** Vier Unternehmer fordern eine bessere Vergütung von Beförderungen für die Krankenkassen.
- 13. Taxizentralen:** Drei Unternehmer regen die Zusammenlegung der beiden Taxizentralen an. Insbesondere der Umstand, dass die Zentralen eigene Fahrzeuge besitzen (bzw. die entsprechenden Genehmigungen verpachten) wird als äußerst kritisch bewertet. Die Neutralität bei der Auftragsvergabe wird hinterfragt.
- 14. Nachtangebot ÖPNV:** Drei Unternehmer beklagen einen Verlust von Fahrgästen durch das Nachtangebot des ÖPNVs.
- 15. Tarifpflicht:** Drei Unternehmer berichten von gesetzeswidrigen Festpreisbeförderungen innerhalb des Pflichtfahrgebietes.
- 16. Sonstiges:** Ein Unternehmer fordert den Einsatz von Kameras in den Taxis, um die Sicherheit der Fahrer zu erhöhen. Ein anderer stellt fest, dass die Bereithaltung von Taxis (insbesondere in werktäglichen Nächten) seit der Einführung des Mindestlohns stark zurückgegangen ist.

Die Aussagen der Unternehmer in den Erhebungsbögen sind Anzeichen für eine gegenwärtige und künftige Bedrohung des Gewerbes.

12.2 Meinung der Unternehmer zum Tarif

In den Erhebungsbögen wurde die Meinung der Unternehmer zu den geltenden Tarifen erfragt. Die nachfolgende Tabelle spiegelt die Meinungen der Unternehmer zur Auskömmlichkeit des aktuellen Tarifs wider.

		zu niedrig	genau richtig	zu hoch
Der Taxitarif ist insgesamt		29.75%	68.99%	1.27%
Grundpreis tagsüber	3.19 €	28.75%	70.00%	1.25%
<i>durchschnittlicher Veränderungswunsch auf</i>	<i>3.50 €</i>	<i>4.27 €</i>	<i>3.19 €</i>	<i>3.00 €</i>
Grundpreis nachts, sonn- und feiertags	3.30 €	23.13%	75.63%	1.25%
<i>durchschnittlicher Veränderungswunsch auf</i>	<i>3.67 €</i>	<i>4.92 €</i>	<i>3.30 €</i>	<i>3.15 €</i>
Tagtarif Fahrtvergütung je km	1.89 €	21.38%	77.99%	0.63%
<i>durchschnittlicher Veränderungswunsch auf</i>	<i>1.92 €</i>	<i>2.04 €</i>	<i>1.89 €</i>	<i>1.59 €</i>
Nachttarif Fahrtvergütung je km	2.01 €	18.87%	77.99%	3.14%
<i>durchschnittlicher Veränderungswunsch auf</i>	<i>2.06 €</i>	<i>2.31 €</i>	<i>2.01 €</i>	<i>1.92 €</i>

Großraumtaxi Zuschlag zum Grundpreis	5.00 €	6.54%	91.50%	1.96%
<i>durchschnittlicher Veränderungswunsch auf</i>	5.11 €	7.00 €	5.00 €	4.00 €
Wartezeit in Euro pro Stunde	26.50 €	14.38%	85.00%	0.63%
<i>durchschnittlicher Veränderungswunsch auf</i>	27.31 €	32.37 €	26.50 €	20.50 €
Zuschläge Fahrrad	3.00 €	7.19%	92.81%	0.00%
<i>durchschnittlicher Veränderungswunsch auf</i>	3.16 €	5.00 €	3.02 €	k.A.

Tabelle 7 Meinung der Unternehmer zum Tarif

Insgesamt sind ca. 69 Prozent der Unternehmer der Auffassung, dass der aktuelle Tarif genau richtig ist. 1,3 Prozent der Unternehmer halten den Tarif für zu hoch und 29,7 Prozent empfinden ihn als zu niedrig.

Durchschnittlich fordern die Unternehmer eine Erhöhung der Grundpreise (tagsüber und nachts) um ca. zehn Prozent. So sollte der Grundpreis tagsüber von 3,10 auf 3,50 Euro und der Grundpreis nachts, sonn- und feiertags von 3,30 auf 3,67 Euro erhöht werden. Die Kilometervergütung soll durchschnittlich um ca. zwei Prozent steigen (auf 1,92 Euro je Kilometer tagsüber bzw. 2,06 Euro je Kilometer nachts).

Hinsichtlich der im Tarif vorgesehenen Zuschläge zu Sonderleistungen fordern die Unternehmer eine Anhebung um durchschnittlich 3,5 Prozent. So soll der Großraumzuschlag von 5,00 Euro auf 5,11 Euro steigen. Die Wartezeit sollte mit 27,31 Euro je Stunde vergütet werden (ein Plus von 0,81 Euro) und der Zuschlag für den Transport von Fahrrädern sollte um 0,16 Euro auf 3,16 Euro steigen.

Befragt nach den Auswirkungen der Tarifierhöhung im Januar 2015 auf die Umsätze gaben 147 Unternehmer an, dass selbige im Mittel um 3,1 Prozent gestiegen sein. Gleichzeitig ist die Auftragsanzahl aber im Durchschnitt um 6,4 Prozent zurückgegangen. Die Schwankungsbreite reicht für beide Posten von minus 50 Prozent bis plus 50 Prozent.

Die Aussagen der Unternehmer zum Tarif lassen 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, der weiteren Erhöhung des Mindestlohns und des aktuellen Kostenstaus eine Tarifierhöhung nötig ist.

12.3 Anmerkungen der Unternehmer zur Genehmigungsanzahl

Auf die Frage, ob die Zahl der Genehmigungen im Taxiverkehr angemessen ist, wurde durch 162 Unternehmer in den Erhebungsbögen wie folgt geantwortet:

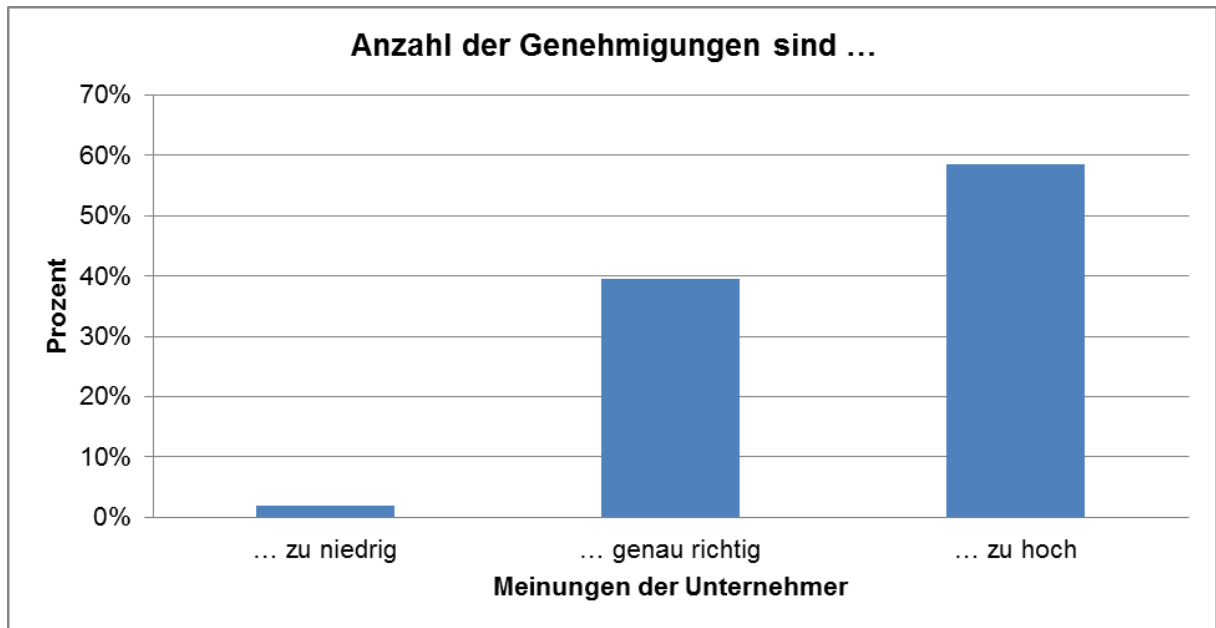


Abbildung 43 Meinungen der Unternehmer zur Anzahl der Genehmigungen in der Stadt Münster

64 Unternehmer, das sind 40 Prozent der Unternehmer, sind der Ansicht, dass die Anzahl der Genehmigungen ausgewogen ist. Drei Unternehmer (zwei Prozent) vertreten die Auffassung, dass die Zahl der Genehmigungen erhöht werden sollte. Die deutliche Mehrheit (95 Unternehmer, 59 Prozent) ist der Meinung, dass die Anzahl der Genehmigungen zu hoch sei.

Im Durchschnitt plädieren die Unternehmer dafür, die Anzahl der Genehmigungen um 25,91 Genehmigungen zu reduzieren. Die Spannweite reicht hier von einer Erhöhung um 50 Genehmigungen bis hin zu einer Reduzierung um 100 Genehmigungen. 2016 wurden von der zuständigen Behörde 263 Genehmigungen erteilt. Dementsprechend fordern die Unternehmer im Durchschnitt eine Reduzierung auf ca. 237 Genehmigungen. Dies entspricht einem Abbau von ca. 10 Prozent der gegenwärtig erteilten Genehmigungen.

Aus den Meinungen der Unternehmer zur zukünftigen Entwicklung der Genehmigungszahl leitet der Gutachter starke Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung ab.

13. Analyse des Mietwagengewerbes in der Stadt Münster

13.1 Struktur und Beschäftigungszahlen der Mietwagenbetriebe

Von den im Jahr 2016 bestehenden 25 Mietwagenunternehmern haben 15 den Erhebungsbogen abgegeben. Angaben wurden je nach Frage allerdings nur von ca. fünf bis zwölf Unternehmern gemacht.

Das ermittelte Durchschnittsalter der Firmen betrug, bezogen auf den 30.01.2017, 19,32 Jahre. Das ist nach den Erfahrungen des Gutachters ein vergleichsweise hohes Unternehmensalter und kann für eine stabile Situation im Gewerbe sprechen.

Das Durchschnittsalter der Unternehmer beträgt 55,94 Jahre. Dies ist ein branchenübliches Alter. Es lässt zahlreiche Betriebsübernahmen bzw. -aufgaben in etwa zehn Jahren erwarten.

Auf die Frage, ob die Mietwagenunternehmer ein weiteres Gewerbe betreiben, haben vier Unternehmer in den Erhebungsbögen mit Ja geantwortet.

Weitere angegebene Gewerbe neben Mietwagen sind:

- Gastronomie,
- Tourneeagentur,
- Veranstaltungen.

15 Mietwagenbetriebe beschäftigten im Jahr 2015 61 Mitarbeiter, darunter 22 Mitarbeiter in Vollzeit, 30 Mitarbeiter in Teilzeit bis 450 Euro/Monat und neun Mitarbeiter in der Gleitzone zwischen 450 und 850 Euro/Monat.

Vier Angestellte sind bereits Rentner und zwei Empfänger von Sozialleistungen.

In neun Betrieben fährt der Betriebsinhaber selbst.

Damit verdienen 2015 im Mietwagengewerbe mindestens 15 Unternehmer und 61 Mitarbeiter ihren Unterhalt.

Betrachtet man die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen, so ist ein deutlicher Anstieg der beschäftigten Teilzeitmitarbeiter bis 450 Euro im Jahr 2014 zu verzeichnen. 2015 ist die Anzahl der fest beschäftigten Mitarbeiter im Vergleich zum Vorjahr nur minimal gestiegen.

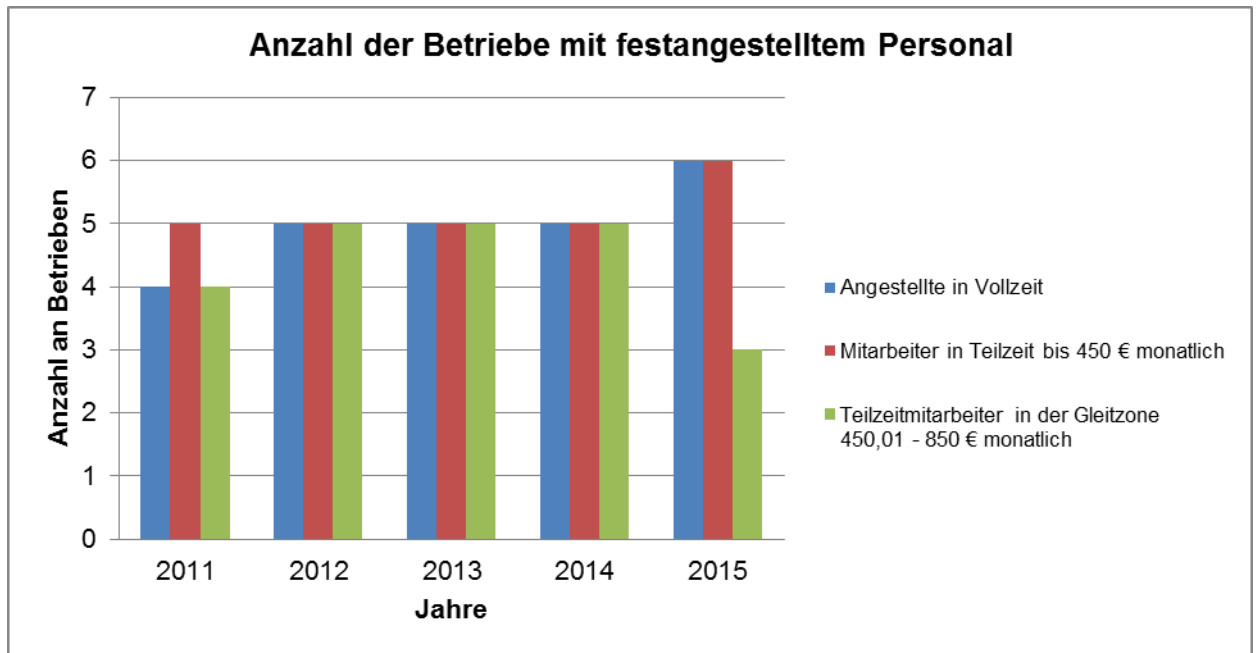


Abbildung 44 Entwicklung der Anzahl der Mietwagenbetriebe mit angestellten Mitarbeitern in der Stadt Münster

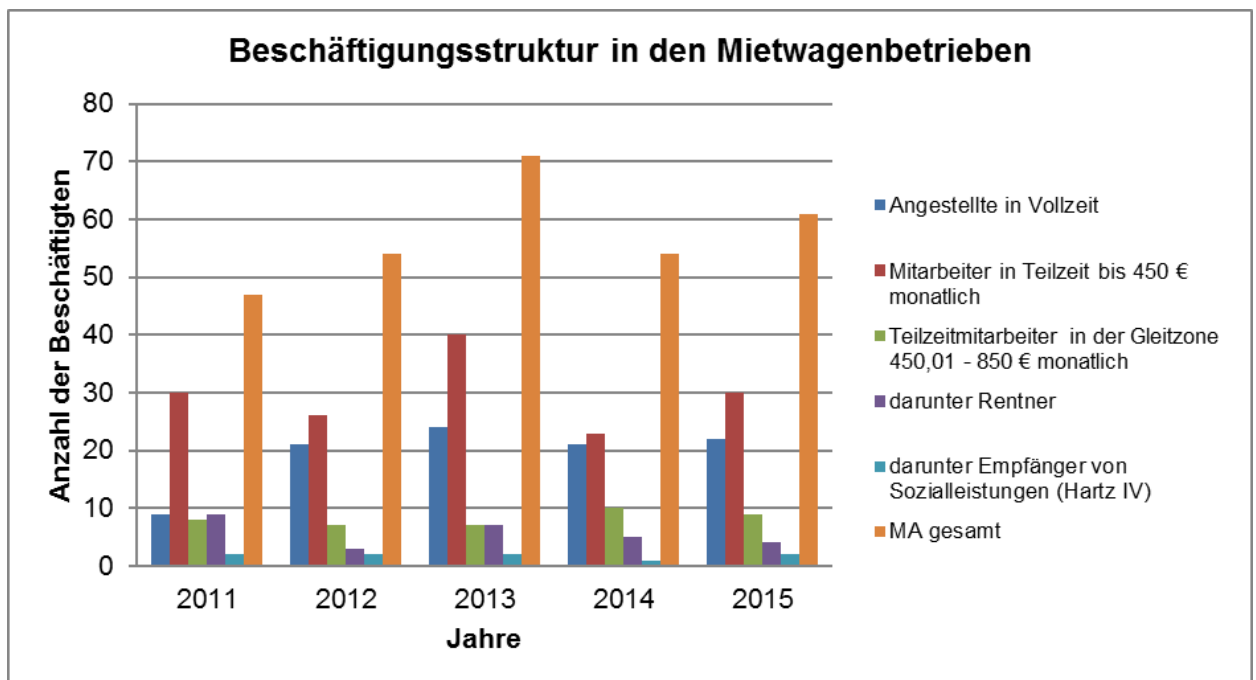


Abbildung 45 Beschäftigungsstruktur in den Mietwagenbetrieben mit angestellten Mitarbeitern in der Stadt Münster

13.2 Auswertung der Unterlagen und Daten

Die betriebswirtschaftlichen Daten der Mietwagenunternehmer wurden wie die Unterlagen der Taxiunternehmer ausgewertet. Eine genaue Beschreibung der Auswertung wurde in Abschnitt 6.3 gegeben.

Folgende Stichproben wurden untersucht und ausgewertet:

	2011	2012	2013	2014	2015
Betriebe , von denen die betriebswirtschaftlichen Unterlagen eingereicht wurden	14	14	14	13	12
davon ausgewertete betriebswirtschaftliche Unterlagen nach Anzahl der Betriebe	9	9	9	8	6
Anteil der auswertbaren Jahresabschlüsse zu den eingereichten Jahresabschlüssen in Prozent	64%	64%	64%	62%	50%
insgesamt vorhandene Genehmigungen im jeweiligen Jahr laut erhaltener Unternehmerliste/Fahrzeugstatistik	74	74	81	86	88
Anzahl der Genehmigungen aus den Betrieben, deren Jahresabschlüsse ausgewertet werden konnten	22,00	22,00	22,00	21,00	19,00
ausgewertete Genehmigungen zu vorhandenen Genehmigungen in Prozent	30%	30%	27%	24%	22%

Tabelle 8 Eingereichte Unterlagen und untersuchte Stichproben

Im Gutachten konnten die Daten nicht zu allen erteilten Genehmigungen ausgewertet werden, da nicht alle Unternehmer die geforderten Unterlagen zur Verfügung gestellt haben bzw. nicht alle eingereichten Unterlagen auswertbar waren.

So konnten die eingereichten betriebswirtschaftlichen Unterlagen von vier Mietwagenbetrieben nicht ausgewertet werden, da parallel andere Nebengewerbe betrieben und diese nicht separat buchhalterisch erfasst wurden. Ein Unternehmen wurde für den gesamten Erhebungszeitraum ausgeschlossen, da es nicht-profitorientierte Personenbeförderung mit Mietwagen durchführt (karikative Einrichtung). 2015 konnte ein weiterer Jahresabschluss nicht ausgewertet werden, da das betreffende Unternehmen erst in der zweiten Jahreshälfte gegründet wurde und eine Hochrechnung der Ergebnisse aus diesem Zeitraum auf das gesamte Jahr als aussagekräftig erschien.

Insgesamt konnten so für durchschnittlich ca. 27 Prozent der erteilten Mietwagengenehmigungen betriebswirtschaftliche Unterlagen ausgewertet werden. Nach vernünftigen kaufmännischen Aspekten kann aus diesen Stichproben der betriebswirtschaftlichen Daten mit ausreichender Wahrscheinlichkeit auf die ungefähre Situation des Gesamtgewerbes geschlossen werden.

13.3 Nachfragestruktur

Die Unternehmer haben im Erhebungsbogen Angaben dazu gemacht, welche Leistungsbe-
reiche sie mit ihren Betrieben im Zeitraum 2011 bis 2015 bedient haben.

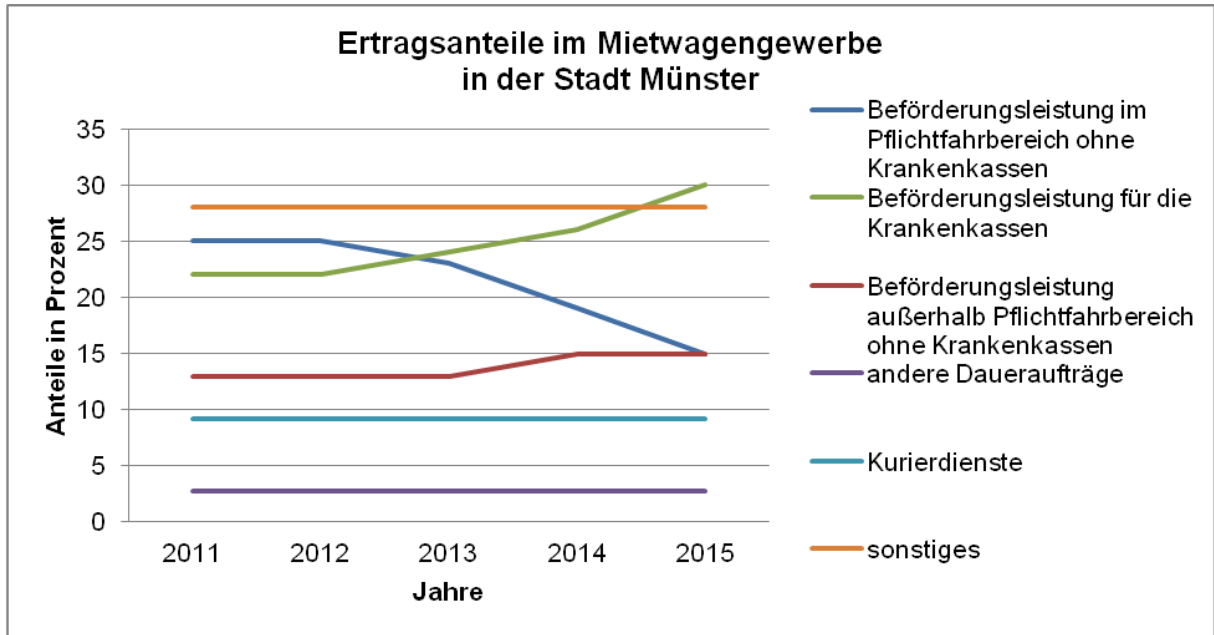


Abbildung 46 Struktur der Ertragsanteile im Mietwagengewerbe in der Stadt Münster

Haupteinnahmequelle der Mietwagenunternehmen sind Beförderungsleistungen für die Krankenkassen (durchschnittlich 24,8 Prozent) und sonstige Beförderungen (durchschnittlich 28 Prozent) – wie etwa Schülerbeförderung oder Shuttlefahrten. Beförderungsleistungen innerhalb und außerhalb des Pflichtfahrbereichs der Taxiunternehmer der Stadt Münster spielen mit gemeinsam durchschnittlich 35,2 Prozent ebenfalls eine bestimmende Rolle für das Gewerbe. Kurierdienste und andere Daueraufträge können mit durchschnittlich 9,2 bzw. 2,8 Prozent für das Mietwagengewerbe als eher ergänzenden Umsatzquellen bezeichnet werden.

Lediglich fünf Mietwagenunternehmer haben in den Erhebungsbögen Angaben zu den Ertragsanteilen gemacht, weshalb die dargestellten Schwankungen (insbesondere bei Beförderungsleistungen für die Krankenkassen oder im Pflichtfahrbereich) vornehmlich auf veränderte Schwerpunkte einzelner Unternehmen zurückzuführen sind. Pauschale Aussagen für veränderte Ertragsanteile des gesamten Mietwagengewerbes sind daher nur mit Vorsicht abzuleiten. Tendenziell scheint die Bedeutung von Beförderungsaufträgen für die Krankenkassen allerdings zuzunehmen.

Allgemein lässt sich aber dennoch festhalten, dass das Mietwagengewerbe seine Hauptumsätze vornehmlich durch Beförderungen für die Krankenkassen und Beförderungen innerhalb und außerhalb des Stadtgebiets von Münster erzielt. Hinzu kommen Nischen, wie etwa Schülerbeförderung oder Shuttlefahrten, die von einzelnen Unternehmern besetzt werden konnten.

Im Vergleich zum Taxigewerbe ist auffällig, dass die Ertragsquellen des Mietwagengewerbes deutlich diversifizierter sind. Da fast jedes Unternehmen mehrere, fast gleichbedeutende Ertragsquellen nutzt, scheint das Mietwagengewerbe hier robuster gegenüber etwaigen Nachfrageschwankungen (siehe z.B. veränderte Gesetzgebung zu Krankentransporten im Jahr 2004) ausgestellt zu sein als das Taxigewerbe.

13.4 Entwicklung von Umsätzen und Kosten

Nachfolgende Abbildungen zeigen die wirtschaftliche Situation im Mietwagengewerbe auf Grundlage der ausgewerteten betriebswirtschaftlichen Unterlagen der Mietwagenunternehmen. Dargestellt werden die ermittelte Entwicklung der gesamten Nettoumsätze und -kosten.

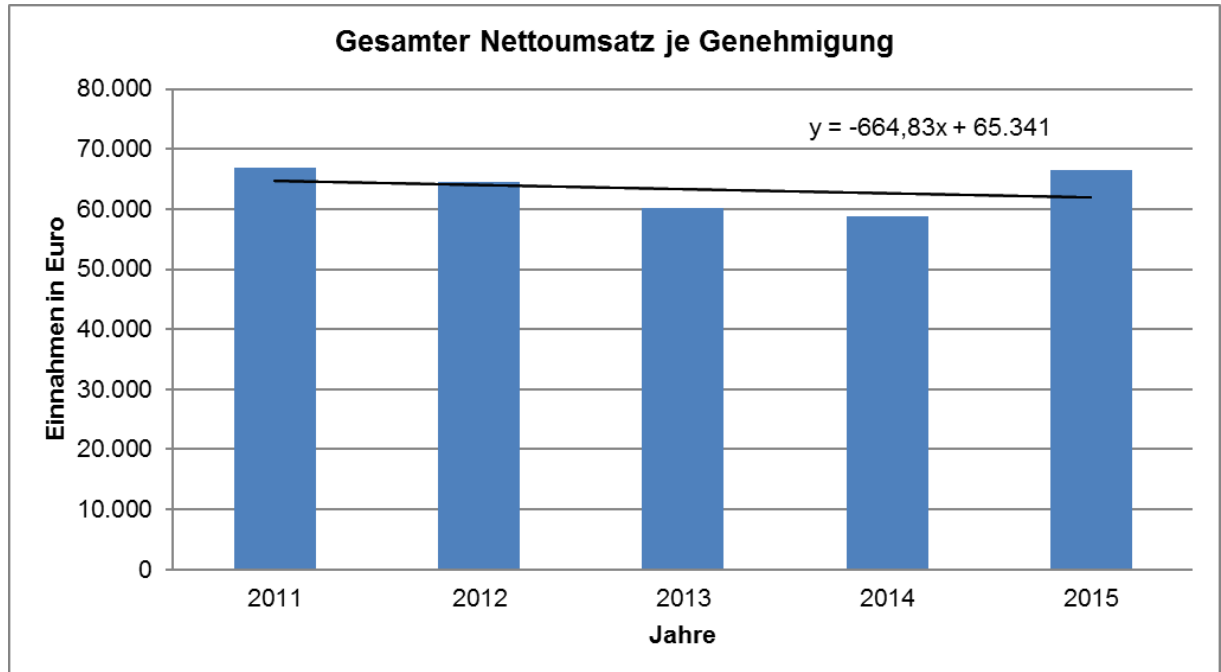


Abbildung 47 Gesamtnettoeinnahmen aus Mietwagenverkehr je Genehmigung und Jahr insgesamt für alle auswertbaren Mietwagenbetriebe in der Stadt Münster

Die Entwicklung zeigt, dass ein Mietwagen im Erhebungszeitraum zwischen 58.800 und 66.900 Euro im Jahr erwirtschaftet. Die Umsätze je Mietwagengenehmigung sind insgesamt rückläufig, durchschnittlich 1,02 Prozent pro Jahr. Im Durchschnitt liegt der absolute Rückgang bei 664,83 Euro pro Jahr. Auffällig ist, dass der Umsatz zwischen 2011 und 2014 kontinuierlich rückläufig war (durchschnittlich -4,2 Prozent), im Jahr 2015 aber ein deutlicher Umsatzzuwachs erzielt werden konnte (ein Plus von 13,2 Prozent).

Das Mietwagengewerbe unterliegt im Gegensatz zum Taxigewerbe nicht der Tarifpflicht. Nach der Erfahrung des Gutachters orientiert sich das Mietwagengewerbe aber in der Regel am Taxitarif, der meist leicht unterboten wird. Dies könnte den Umsatzsprung 2015 erklären.

Abbildung 48 zeigt die Entwicklung der Nettokosten im Erhebungszeitraum im Mietwagengewerbe der Stadt Münster. Diese lagen zwischen durchschnittlich 54.200 und 61.700 Euro pro Jahr. Die Kosten je Genehmigung waren im Zeitraum 2011 bis 2014 insgesamt rückläufig (durchschnittlicher Rückgang um 3,9 Prozent), stiegen 2015 aber – analog zu den Umsätzen – um 13,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr an und erreichten damit in etwa den Wert von 2011. Der durchschnittliche jährliche Rückgang betrug zwischen 2011 und 2015 dennoch 0,67 Prozent. Folglich gehen die Umsätze schneller als die Kosten zurück, was für eine sich negativ entwickelnde Gewinnsituation spricht.

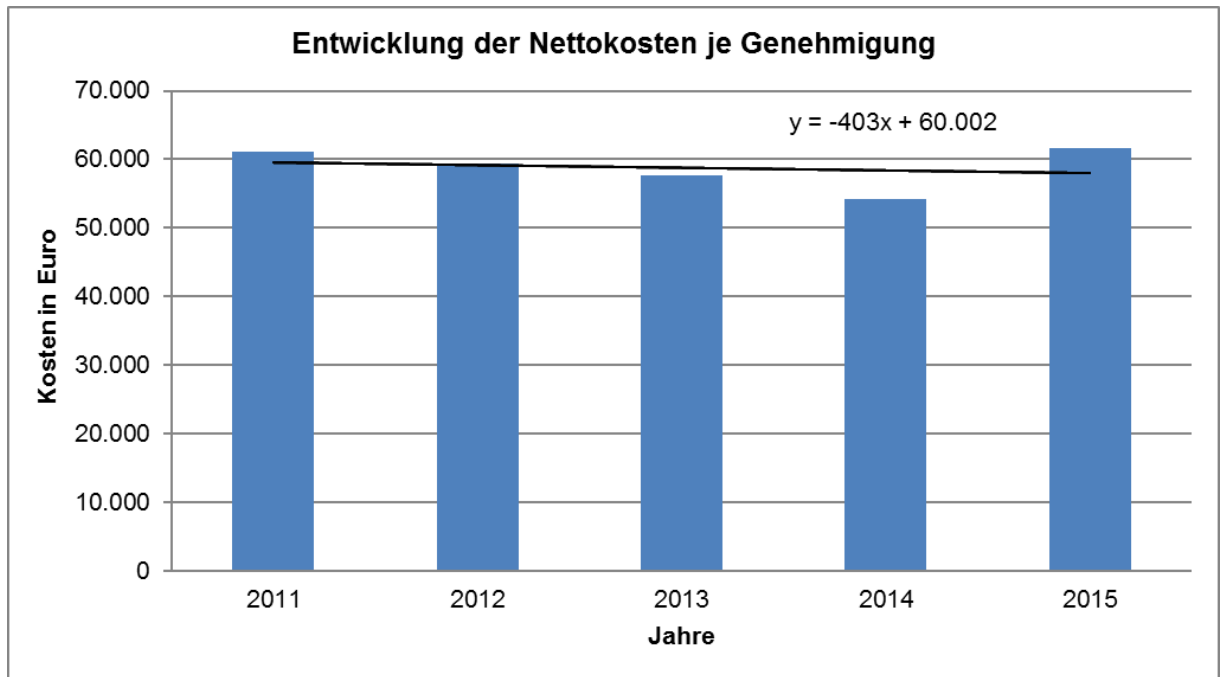


Abbildung 48 Gesamtnettokosten aus Mietwagenverkehr je Genehmigung und Jahr insgesamt für alle auswertbaren Mietwagenbetriebe in der Stadt Münster

Der Verlauf der Nettokosten folgt dem Verlauf der Nettoumsätze sehr dicht.

Abbildung 49 zeigt die Entwicklung der Nettogewinne je Genehmigung für Münsteraner Mietwagenunternehmer. Im Erhebungszeitraum konnte ein durchschnittlicher jährlicher Rückgang um 4,91 Prozent festgestellt werden. Im Vergleich zum Vorjahr konnten die Gewinne 2015 leicht gesteigert werden, verharren aber nach wie vor auf einem völlig unzulänglichen Niveau.

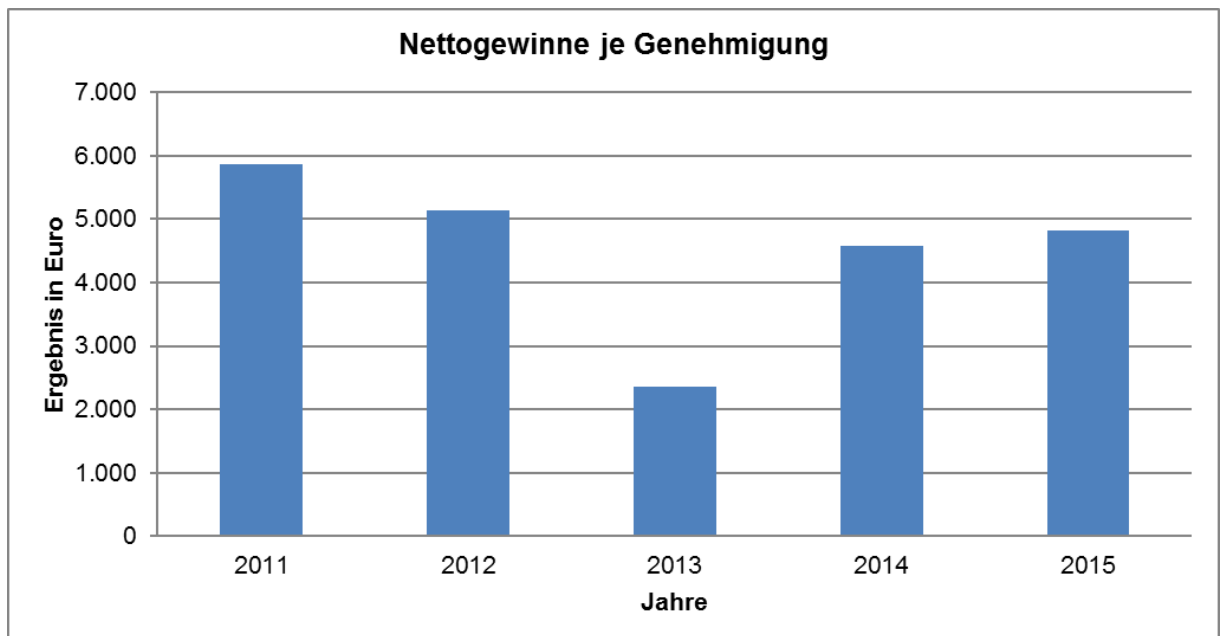


Abbildung 49 Jährliche Gewinne je Genehmigung aus Mietwagenverkehr insgesamt für alle auswertbaren Mietwagenbetriebe in der Stadt Münster

Abbildung 50 zeigt den Verlauf der Nettogewinne je Betrieb für das Münsteraner Mietwagen-gewerbe. Der Verlauf ähnelt dem der Nettogewinne je Genehmigung. Insgesamt können aber deutlich höhere Gewinne auf Betriebsebene realisiert werden. Dies ist auf die Struktur des Münsteraner Mietwagenmarktes zurückzuführen. 2015 nutzten nach Angabe der zu-ständigen Behörde 24 Unternehmer insgesamt 88 Mietwagengenehmigungen. Daraus ergibt sich ein durchschnittlicher Wert von 3,67 Mietwagen pro Unternehmer. Die Mehrzahl der eingesetzten Fahrzeuge pro Betrieb führt zu einer (moderaten) Akkumulation der Gewinne je Genehmigung auf Betriebsebene.

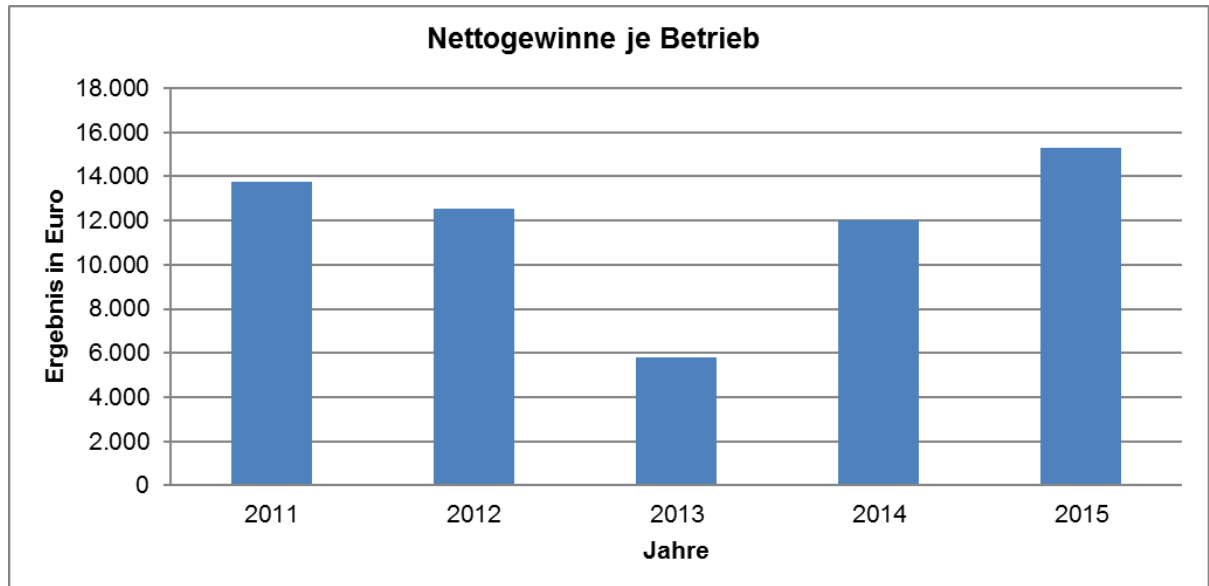


Abbildung 50 Jährliche Gewinne je Betrieb aus Mietwagenverkehr insgesamt für alle auswertbaren Mietwagenbetriebe in der Stadt Münster

Taxiunternehmer erzielten im Zeitraum 2011 bis 2015 einen durchschnittlichen Nettoumsatz je Genehmigung von ca. 64.100 Euro. Der durchschnittliche Umsatz je Genehmigung betrug im selben Zeitraum für Mietwagenunternehmer ca. 63.300 Euro. Damit ergibt sich ein durchschnittliches Umsatzdelta von ca. 800 Euro. Vergleicht man die Nettokosten je Genehmigung, so ergibt sich ein Kostendelta von ca. 8.600 Euro zugunsten der Taxiunternehmer. Damit erwirtschaftet ein Taxiunternehmer in der Stadt Münster je Genehmigung einen durchschnittlich höheren Umsatz bei niedrigeren Kosten als ein Mietwagenunternehmer je Genehmigung. Dies spiegelt sich auch in den Gewinnen wider. Betrachtet man den Gewinn pro Genehmigung, so erzielten Münsteraner Taxiunternehmer im Zeitraum 2011 bis 2015 durchschnittlich 9.300 Euro mehr als ihre Kollegen aus dem reinen Mietwagengewerbe. Auch auf Betriebsebene konnten Taxiunternehmer ca. 9.400 Euro mehr als Mietwagenunternehmer Erlösen.

13.5 Lohnkosten und Mindestlohn

In den Erhebungsbögen haben die Mietwagenunternehmer Angaben zu den gezahlten Stundenlöhnen in den Jahren 2014 und 2015 gemacht. Die Spannweite der gezahlten Stundenlöhne lag 2014 zwischen 5,99 und 14,50 Euro. Im Durchschnitt wurde ein Stundenlohn von 8,41 Euro gezahlt. 2015 stieg der Durchschnittslohn auf 9,74 Euro (das heißt er liegt deutlich höher als der aktuelle Mindestlohn). Die Spannweite lag 2015 zwischen 8,50 und 14,50 Euro. Dementsprechend wurden die Lohnkosten zwischen 2014 und 2015 um durchschnittlich 15 Prozent gesteigert.

Mit Einführung des Mindestlohns im Jahr 2015 sind die durchschnittlichen Personalkosten eines Mietwagenunternehmers um ca. 15,4 Prozent gestiegen.

Die Durchschnittslöhne im Mietwagengewerbe in Münster 2015 liegen damit um ca. 12,3 Prozent über den Durchschnittslöhnen des Taxigewerbes.

13.6 Gewinne bzw. Überschüsse im Mietwagengewerbe der Stadt Münster insgesamt

Nachfolgend eine Betrachtung der Struktur der Gewinnhöhe je Mietwagenbetrieb:

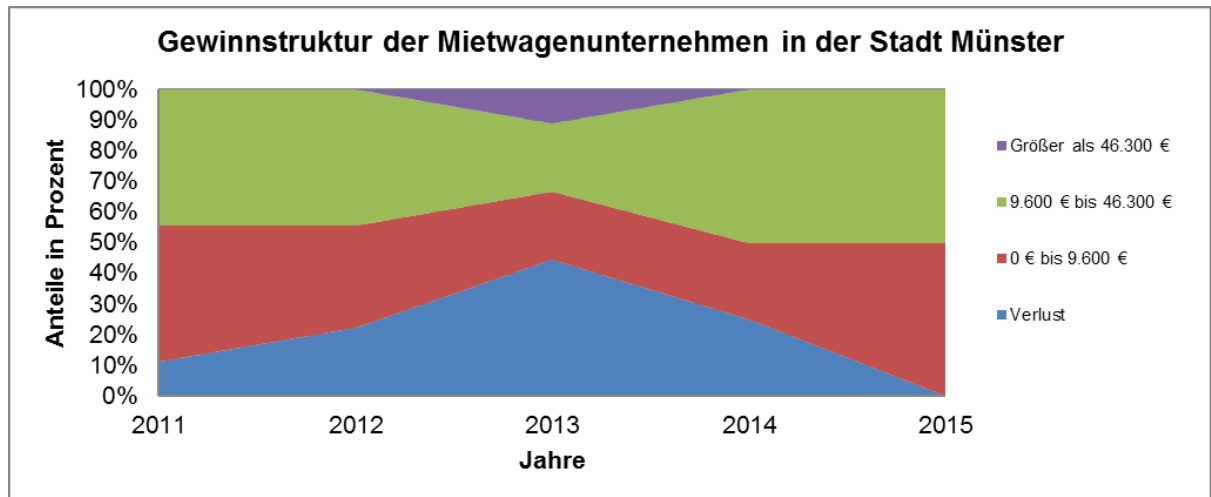


Abbildung 51 Gewinn- bzw. Überschussstruktur je Mietwagenbetrieb in Euro pro Jahr in der Stadt Münster

Für diese Grafik wurden Verluste und Gewinne bis zu 9.600 Euro (der vom Gutachter angenommene Unternehmerlohn für die Altersvorsorge, das unternehmerische Risiko, Rückstellungen, etc.), Gewinne zwischen 9.600 Euro 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:

- ca. 20,55 Prozent (zwischen 0,0 Prozent im Jahr 2015 und 50,0 Prozent im Jahr 2013) der Betriebe verzeichnen Verluste,
- ca. 35,0 Prozent (zwischen 22,2 Prozent im Jahr 2013 und 50,0 Prozent im Jahr 2015) der Unternehmen erwirtschaften Gewinne unterhalb von 9.600 Euro und sind nicht in der Lage, mindestens die Vorsorge abzusichern,
- ca. 42,22 Prozent (zwischen 22,22 Prozent im Jahr 2013 und 50,0 Prozent in den Jahren 2014 und 2015) der Unternehmen erwirtschaften Gewinne zwischen 9.600 und 46.300 Euro,
- ca. 2,22 Prozent (zwischen 0,0 Prozent in den Jahren 2011, 2012, 2014 und 2015 sowie 11,1 Prozent im Jahr 2013) der Unternehmen erwirtschaften ausreichende Gewinne von mehr 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 zuzüglich Arbeitgebersozialversicherungsaufwendungen, mit dem neben

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

Der Gutachter bezeichnet als auskömmlichen Gewinn den gesetzlichen Mindestlohn 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 2,22 Prozent der Unternehmen erreicht!

Wird nur der vom Gutachter als angemessen eingeschätzte Unternehmerlohn in Höhe von mindestens 9.600 Euro berücksichtigt, so waren mindestens 55,55 Prozent (50,0 Prozent bis 66,7 Prozent) der Unternehmen 2011 bis 2015 mit Gewinnen unterhalb 9.600 Euro nicht in der Lage, eine ausreichende Vorsorge zu gewährleisten. 96,0 Prozent aller Unternehmer erzielen keinen für den Aufwand ihrer Tätigkeit angemessenen Gewinn.

Im Vergleich zum Taxigewerbe fällt auf, dass dort „nur“ 13,25 Prozent der Unternehmer Gewinne unter 9.600 Euro im Jahr erzielen. Auch ist der Anteil der Unternehmer mit einem angemessenen Jahresgewinn mit durchschnittlich sechs Prozent um ca. vier Prozentpunkte höher als im Mietwagen Gewerbe.

13.7 Unternehmerische Vorausplanung

Neun Unternehmer (69 Prozent) gaben im Erhebungsbogen an, dass sie ihren Mietwagenbetrieb wie bisher fortführen möchten, ein Unternehmer (acht Prozent) will den Betrieb erweitern, ein weiterer (acht Prozent) will ihn verkleinern und zwei Unternehmer (15 Prozent) wollen ihren Betrieb stilllegen.

Von den zwei Unternehmern, die ihren Betrieb zeitnah stilllegen möchten gaben beide konkret wirtschaftliche Gründe für die geplante Stilllegung ihres Betriebs an.

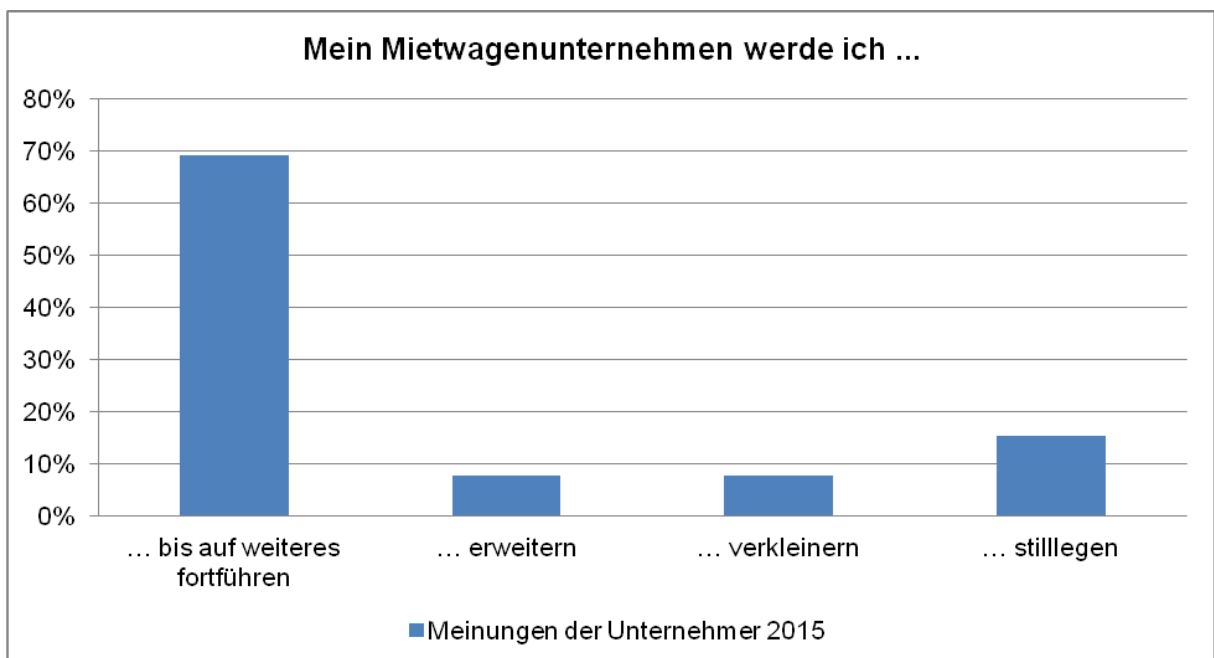


Abbildung 52 Planungen zur Unternehmensfortführung durch die Mietwagenunternehmer in der Stadt Münster

Im Vergleich zum Taxigewerbe fällt auf, dass verhältnismäßig mehr Mietwagen- als Taxiunternehmer planen, ihren Betrieb zu verkleinern oder stillzulegen und relativ weniger Unternehmer eine Erweiterung anstreben.

13.8 Ergebnisse der Hauptuntersuchung und Reproduktion des Fahrzeugbestandes

Die Angaben der Unternehmer wurden ausgewertet und ergeben folgendes Bild:

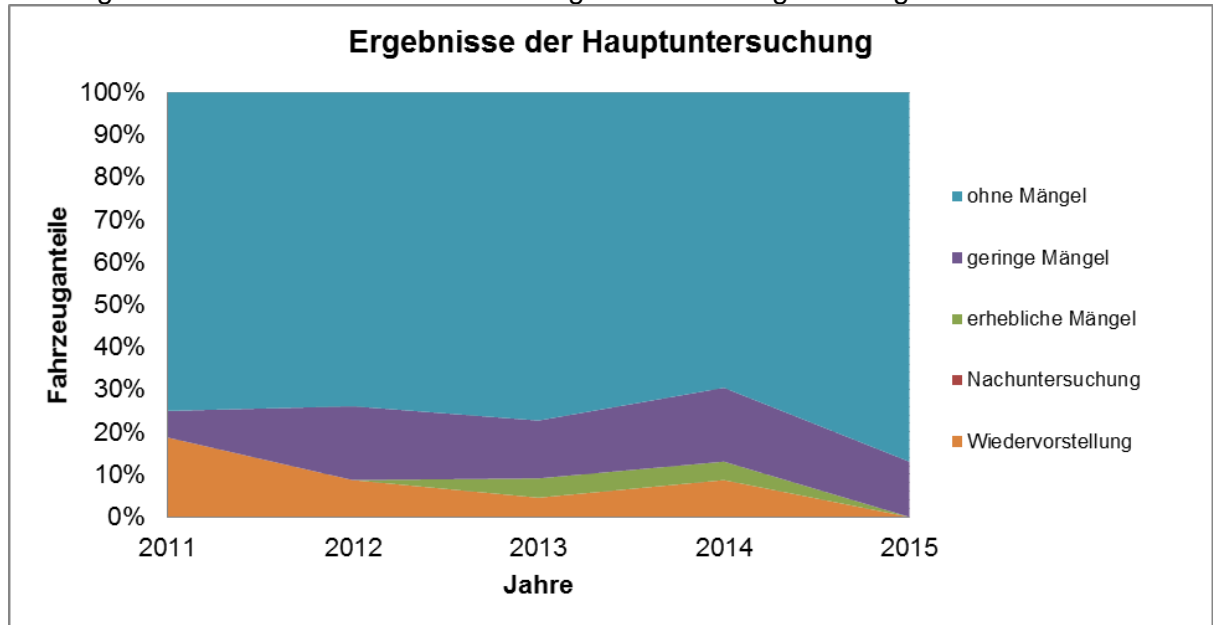


Abbildung 53 Ergebnisse der Hauptuntersuchung (HU) nach StVZO für Mietwagenunternehmer in der Stadt Münster

Der Anteil der Fahrzeuge, die erhebliche Mängel aufwiesen bzw. bei denen eine Nachuntersuchung oder Wiedervorstellung notwendig war, liegt bei durchschnittlich 9,3 Prozent. Das ist hoch!

Das Durchschnittsalter der Mietwagen beträgt zum 30. Januar 2017 4,18 Jahre, wobei die Spanne zwischen 0,91 und 9,35 Jahren liegt.

Im Vergleich zum Taxigewerbe liegt der Anteil der Fahrzeuge, die bei der Hauptuntersuchung erhebliche Mängel aufwiesen oder wiedervorgestellt werden mussten, um ca. drei Prozentpunkte niedriger. Das Durchschnittsalter der eingesetzten Mietwagen ist um fast 1,5 Jahre geringer als das der eingesetzten Taxis. Das Maximalalter von Mietwagen beträgt nur ca. neun Jahren (ca. 27 Jahre bei Taxis). Insgesamt ist der technische Zustand der Mietwagen besser als der Taxis in der Stadt Münster.

13.9 Zahlungsverpflichtungen

Gegenüber den gesetzlichen Sozialversicherungsträgern bzw. dem Finanzamt bestanden in keinem Fall Zahlungsverpflichtungen (Antwort erfolgte hierzu durch 13 Unternehmer).

Bei 3,2 Prozent der Taxiunternehmer bestehen aktuell Zahlungsverpflichtungen gegenüber den Sozialversicherungsträgern oder dem Finanzamt.

13.10 Monatliche Vorsorgeaufwendungen

Die monatlichen Vorsorgeaufwendungen aller Mietwagenunternehmer aus verfügbarem Gewinn/Überschuss nach Steuern für Krankenversicherung, Altersvorsorge, Pflege-

versicherung und Unfall betragen pro Betrieb durchschnittlich 454,03 Euro im Jahr 2012 und 558,05 Euro im Jahr 2015.

Diese Werte sind in Abbildung 54 wiedergegeben. Es ergibt sich ein rechnerischer Anstieg von ca. 7,6 Prozent pro Jahr, was einem sehr deutlichen Wachstum entspricht. Nichtsdestotrotz verbleibt das Vorsorgeniveau, insbesondere für die Altersvorsorge, auf einem vollkommen unzureichenden Niveau und spricht stark gegen eine auskömmliche Ertragslage des Münsteraner Mietwagengewerbes.

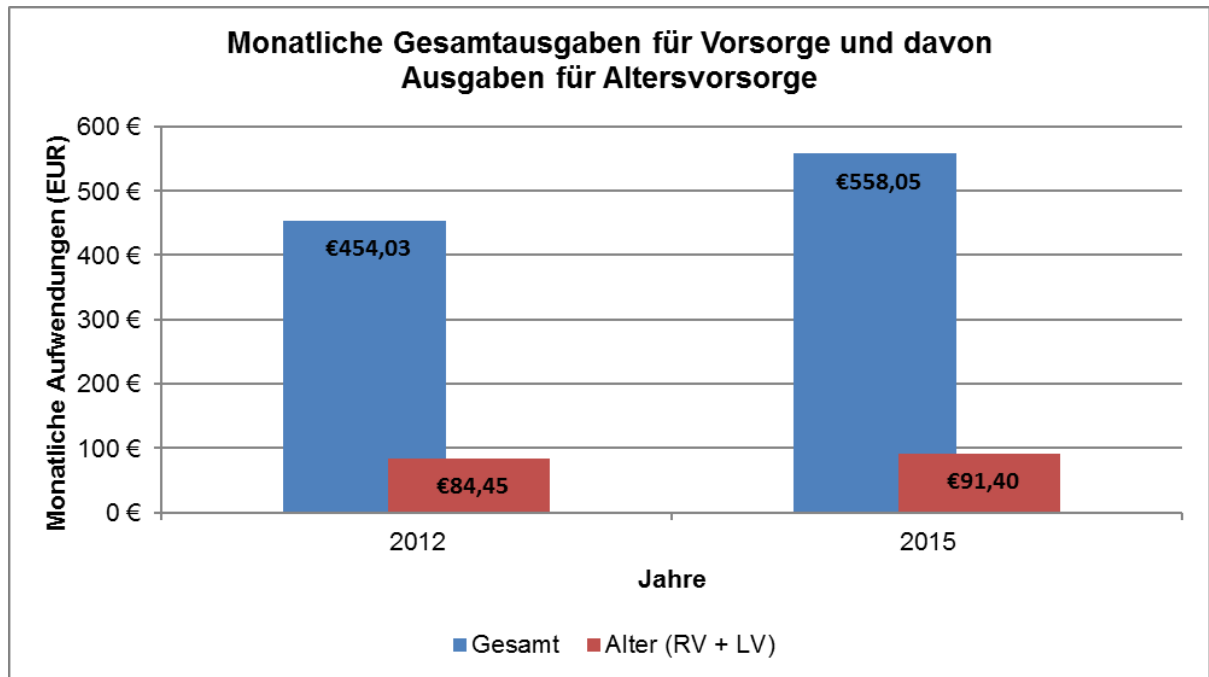


Abbildung 54 Monatliche Gesamtausgaben für Vorsorge insgesamt und für Altersvorsorge im Mietwagengewerbe

Auffällig und bedenklich ist, dass die Ausgaben für Altersvorsorge, z.B. Einzahlungen in die Rentenversicherung oder eine kapitalgebundene Lebensversicherung, nicht im gleichen Maße gewachsen sind wie die Gesamtausgaben für die Vorsorge (durchschnittliches jährliches Wachstum von 2,7 Prozent). Die Aufwendungen für die Altersvorsorge sind im Untersuchungszeitraum von durchschnittlich 84,45 Euro im Jahr 2012 auf 91,40 Euro im Jahr 2015 gestiegen.

Dies entspricht für 2012 und 2015 der Arbeitnehmer- plus Arbeitgebervorsorge für einen Gehaltsempfänger mit ca. 450 bis 490 Euro/Monat. Ein angestellter Mitarbeiter in Vollzeit bei Zahlung des Mindestlohns erhält monatlich ca. 1.480 Euro brutto, seine Altersvorsorge (Arbeitnehmer- und Arbeitgeberanteil) beträgt monatlich ca. 280 Euro. Das heißt, dass die Unternehmer in der Altersvorsorge deutlich unterhalb des Niveaus von Mindestlohnempfängern liegen und damit stark unterversorgt sind.

Zu berücksichtigen ist weiterhin, dass die Ausgaben für die Altersvorsorge insgesamt sehr stark zwischen den Unternehmern variieren: Eine Spanne zwischen null und 400 Euro/Monat im Jahr 2012 sowie zwischen null und 450 Euro/Monat im Jahr 2015 konnte verzeichnet werden.

Die Höhe der Vorsorge im Gewerbe ist nach Auffassung des Gutachters äußerst bedenklich.

Nach der Erfahrung des Gutachters ist der Grund für eine unzureichende Altersvorsorge in der Regel weniger die mangelnde Unkenntnis der Unternehmer hinsichtlich der Notwendigkeit von Vorsorge, sondern vielmehr die fehlende Ertragskraft des Gewerbes.

Vergleicht man die Vorsorgeleistungen des Mietwagen- mit denen des Taxigewerbes, so lässt sich eine leicht bessere Vorsorgesituation für die Mietwagenunternehmer feststellen.

Die Altersvorsorgeleistungen der Mietwagenunternehmer sind ebenfalls höher als die der Kollegen aus dem Taxigewerbe (ca. 90 zu ca. 60 Euro im Jahr 2015).

Die Altersvorsorgeleistungen der Mietwagenunternehmer befinden sich auf einem inakzeptabel niedrigen Niveau.

13.11 Anmerkungen der Mietwagenunternehmer in den Erhebungsbögen

Durch die Unternehmer werden in den Erhebungsbögen vor allem kritische Anmerkungen gemacht. So wird die hohe Konkurrenz, die mangelnde Auftragslage und der starke Preiskampf im Mietwagengewerbe beklagt. Weiterhin haben viele Fahrer schlechte Ortskenntnisse, treten mit einer mangelnden Höflichkeit auf oder haben Verständigungsprobleme.

Vier Mietwagenunternehmer haben Angaben zu ihrer Meinung hinsichtlich der Anzahl der Taxigenehmigungen in der Stadt Münster gemacht. Alle sind der Auffassung, dass die Genehmigungszahl zu hoch ist. Zwei Unternehmer regen eine Reduzierung um 30 Genehmigungen an.

13.12 Zusammenfassende Bewertung und Vergleich mit dem Taxigewerbe

Der Mietwagenverkehr ist in sehr vielen Einsatzbereichen der direkte Wettbewerber zum Taxiverkehr. Der Gesetzgeber 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.

Da das Mietwagengewerbe ebenfalls in der Personenbeförderung mit Pkw auf der Straße in der Region tätig ist (Gelegenheitsverkehr), aber drei Pflichten des Taxigewerbes (Betriebspflicht, Tarifpflicht, Beförderungspflicht) 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 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 Fuhrparks 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 einige Taxiunternehmer in der Stadt Münster selbst genutzt.

Insgesamt waren in der Stadt Münster im Jahr 2015 145 Mietwagen gemeldet, was einen erheblichen Wettbewerb zuungunsten der Taxiunternehmer darstellt. In den Erhebungsbögen beklagten auch viele Taxiunternehmer einen starken Konkurrenzdruck durch die Mietwagenunternehmer sowie häufige Verstöße gegen das Personenbeförderungsgesetz.⁵⁹

Im Rahmen dieses Gutachtens wurden ausgewählte Aspekte des Mietwagenmarktes genauer analysiert und mit den entsprechenden Ergebnissen aus der Untersuchung des Taxigewerbes verglichen:

- Die Nachfragestruktur des Mietwagengewerbes ist deutlich vielseitiger und damit robuster gegenüber Marktveränderungen als die des Taxigewerbes.
- Die Mietwagenunternehmer erwirtschaften je Genehmigung geringere Umsätze bei höheren Kosten als die Taxiunternehmer - die Differenz liegt hier insgesamt bei durchschnittlich etwa 9.400 Euro pro Jahr.
- Zwei Gründe für die höhere Kostenstruktur der Mietwagenunternehmer könnten die um 12,3 Prozent höheren Durchschnittslöhne und der allgemein etwas jüngere und damit modernere Fahrzeugpool sein.
- Die Gewinnsituation des Mietwagengewerbes ist unzureichend. 20,6 Prozent der Mietwagenunternehmer erwirtschaften Verluste (3,61 Prozent der Taxiunternehmer) im Zeitraum 2011 bis 2015. Der Anteil der Taxiunternehmer, die zwischen 9.600 und 46.300 Euro verdienen liegt bei ca. 80,7 Prozent - die der Mietwagenunternehmer bei nur 42,2 Prozent.
- Der völlig unzureichende Gewinn je Mietwagengenehmigung kann durch die Struktur der Münsteraner Mietwagenbetriebe (durchschnittlich 3,67 Kfz je Betrieb – Taxi im Vergleich durchschnittlich 1,67 Kfz je Betrieb) auf Betriebsebene etwas verbessert werden, ist aber unzureichend.
- Insgesamt haben die Mietwagenunternehmer eine höhere Tendenz als ihre Kollegen aus dem Taxigewerbe, ihr Unternehmen zeitnah zu verkleinern oder stillzulegen.
- Die Vorsorgesituation des Mietwagengewerbes ist leicht besser als die des Taxigewerbes und weist eine höhere Wachstumsrate auf. Das gleiche gilt für die Altersvorsorge, die somit zwar besser ist als die im Taxigewerbe. Insgesamt ist die Vorsorge unzureichend.

Auch wenn es der Behörde aus gesetzlichen Gründen nicht möglich ist, die Anzahl der Mietwagengenehmigungen aktiv zu steuern, empfiehlt der Gutachter, Interessenten für eine

⁵⁹ Angabe der zuständigen Behörde per April 2016

Mietwagengenehmigung die Situation des Gewerbes zu schildern und anzuregen, die geplante Geschäftsgründung noch einmal zu überdenken.

Der Wettbewerb des vorhandenen Mietwagengewerbes ergibt Anzeichen für eine Bedrohung des Taxigewerbes.

14. 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 eine Bedrohung
- 3 keine Bedrohung vorhanden oder absehbar
- 4 geringe Bedrohung vorhanden oder absehbar
- 5 massive Bedrohung und Gefährdung vorhanden oder absehbar

Kap.	Was	Beurteilung	im Untersuchungszeitraum					zukünftig						
			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	Unzureichende Partizipation an Bundestrends. Niedriger KV-Tarif			x	x				x	x			
7.4	klassische Beförderungs- leistungen	von geringer Bedeutung			x					x				
7.5	Schülerbeförderungen	von geringer Bedeutung aber sehr konstant			x					x				
7.6	Daueraufträge und Ku- rierdienste	von geringer Bedeutung			x					x				
7.7	ÖPNV	Stark wachsender ÖPNV, auch im Nachtangebot				x							x	
7.8	Tourismus	stetiges Wachstum		x					x					
7.9	Taxivermittlungszentralen	hohe Bedeutung fürs Gewerbe, 2016 leichter Auftragsrückgang				x							x	
7.10	CarSharing	Entwicklung unklar			x					x				
7.11	Selbstfahrer zu Selbst- kosten	Entwicklung im Moment unklar			x					x				
7.12	Kooperation Taxi und ÖPNV	Großteil der Aufträge über Zent- ralen		x					x					
7.13	Auftragsannahme	unauffällig			x					x				
7.14	Kundenstruktur	unauffällig			x					x				
7.15	Zusammenfassung der Nachfrage	negative Entwicklung der Auf- tragslage				x							x	
8.	Taxidichte und Kaufkraft													
8.1	Taxi- (und Mietwagen-) dichte	Taxi- und MW-Dichte kritisch				x							x	
8.2	Bevölkerungsentwicklung	deutliches Bevölkerungswachstum prognostiziert		x					x					
8.3	Kaufkraft	hohe Kaufkraft, robustes		x					x					

Kap.	Bewertung		im Untersuchungszeitraum					zukünftig				
	Was	Beurteilung	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
		Wachstum, über Bundesdurchschnitt										
8.4	Ausstattung mit Pkw	durchschnittliche Ausstattung			x					x		
9.	Beurteilung der Ertragslage und Einsatzzeit											
9.1	Entwicklung von Umsätzen, Kosten, Gewinnen	deutlich steigende Gewinne, aber auf unzulänglichem Niveau, vermuteter starker Kostenstau				x					x	
9.2	Besonderheiten der Kostenentwicklung	Kostenstau				x					x	
9.3	Lohnkosten und Mindestlohn	erhebliche Belastung für das Gewerbe				x					x	
9.4	Struktur der betrieblichen Gewinne	hoher Anteil Unternehmen mit unzureichenden Gewinnen					x					x
9.5	Einsatzzeit der Fahrzeuge und Unternehmer	stabil, auf hohem Niveau, 2015 vereinzelt leicht rückläufig			x						x	
9.6	unternehmerische Vorausplanung	die Unternehmer sehen keine Alternativen			x					x		
9.7	zusammenfassende Bewertung der Entwicklung der Ertrags- und Kostensituation unter Einbeziehung der Einsatzzeit	zusammenfassende Bewertung der Kapitel 9.1 bis 9.6					x					x
10.	Anzahl und Ursachen der Geschäftsaufgaben	mehr als 50 Prozent der Genehmigungsrückgaben zwischen 2011 und 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	durchwachsener technischer Zustand				x					x	
11.4	Zahlungsverpflichtungen	keine			x					x		
11.5	Vorsorgefähigkeit	vollkommen unzureichend, z.T. auf sehr niedrigem Niveau					x					x
11.6	Reproduktion Fahrzeuge	vergleichsweise hoher Altersdurchschnitt, zum Teil sehr große Spreizung			x					x		
11.7	Verpachtung	enorm hohe Verpachtungsquote					x					x
11.8	Interview IHK	anhaltend hohe Nachfrage nach Prüfungen zum Taxiunternehmer			x					x		
11.9	Interview mit der Fachvereinigung	sehr schwierige Situation auch Einführung Mindestlohn				x					x	

Kap.	Bewertung		im Untersuchungszeitraum					zukünftig				
			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
11.10	Zoll	ohne Bewertung										
11.11	Stadt Münster	ohne Bewertung										
11.12	Vertreter des Gewerbes	keine Doppelbewertung										
12.	Anmerkungen der Unternehmer					x	x				x	x
12.1	Unternehmer in Erhebungsbögen	sehr viele kritische Anmerkungen				x					x	
12.2	Meinungen der Unternehmer zum Tarif	neuer Tarif nach Ansicht Gutachter unzureichend				x					x	
12.3	Anmerkungen zur Genehmigungszahl	Genehmigungen sollten reduziert werden					x					x
13	Mietwagengewerbe	wirtschaftlich deutlich schlechter gestellt als das Taxigewerbe				x					x	

Tabelle 9 Zusammenfassende Bewertung zur Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes

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

15. Prognose zur zulässigen Genehmigungszahl für die Stadt Münster

15.1 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.

15.2 Nachfrageprognose

Die durchschnittlichen Umsätze pro Fahrzeug und Jahr im Erhebungszeitraum wurden auf Grundlage der Jahresabschlüsse ermittelt.

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

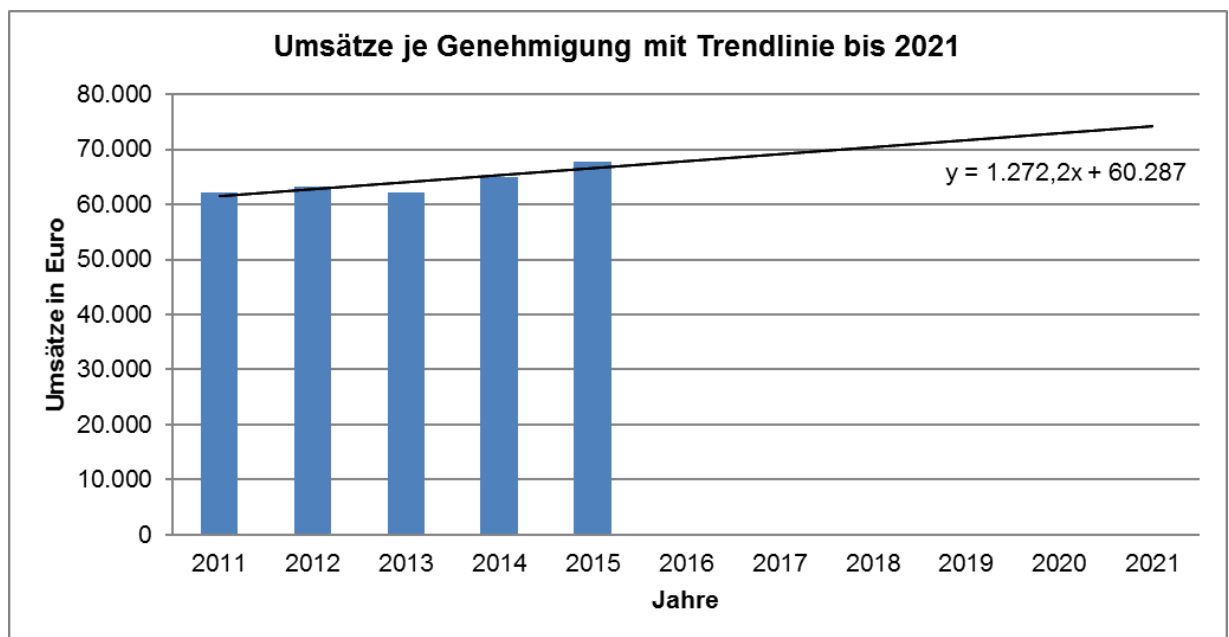


Abbildung 55 Interpolation der Umsätze je Genehmigung bis 2021 für Taxis in der Stadt Münster

Auf Grundlage der in den Jahren vorhandenen Taxigenehmigungen wird die realisierte Nachfrage nach Beförderungsleistungen in der Stadt Münster in der Vergangenheit (blau) und die prognostizierte Nachfrage für den Zeitraum 2016 bis 2021 (rot) ermittelt.

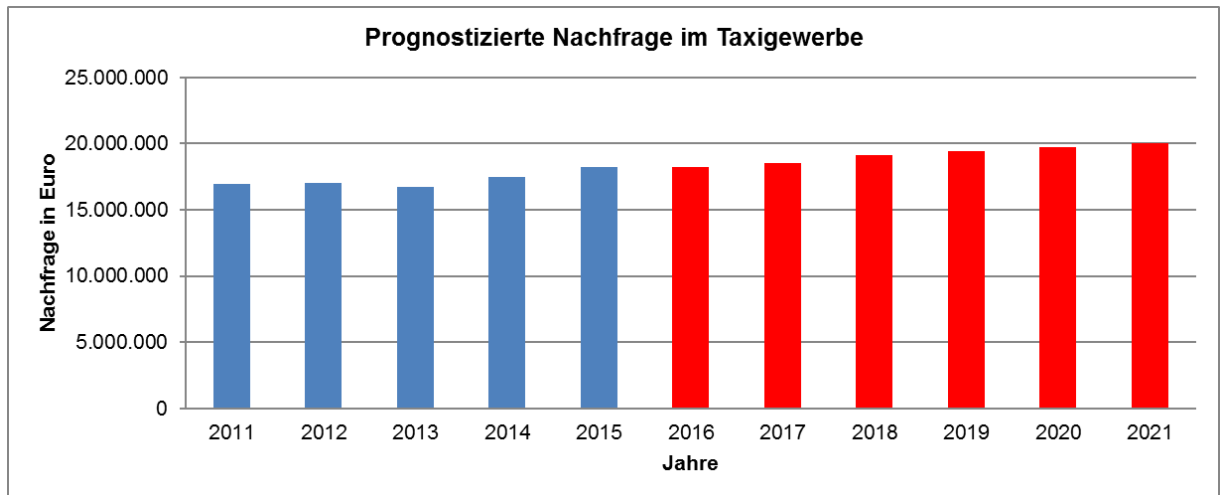


Abbildung 56 Realisierte Nachfrage und Nachfrageprognose im Taxigewerbe in Euro pro Jahr in der Stadt Münster bis 2020

Es wird von einer Nachfrage nach Beförderungsleistungen im Taxiverkehr im Zeitraum 2016 bis 2021 in der Stadt Münster in Höhe von ca. 18.200.000 bis 20.000.000 Euro ausgegangen.

15.3 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 aktuell gültigen gesetzlichen Mindestlohns von 8,84 Euro/Einsatzstunde des Taxis und zusätzlich 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 Geschicks die Vollkosten nicht erwirtschaften können und somit nicht überlebensfähig sind.

Ansatzpunkt und Basis sind die ordentliche Funktion des Gewerbes.

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

Variable Kosten

Kraftstoffkosten	<ul style="list-style-type: none"> Durchschnittsverbrauch: 8 l Diesel /100 km erwarteter Einkaufspreis: 1,11 €/Liter, abgeleitet aus dem Durchschnitt der letzten sechs Jahre aus der Preisentwicklung⁶⁰ Jahresfahrleistung: laut Erhebungsbogen für die letzten Jahre 61.819 km
Öl und Schmierstoffe	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 2.000 €/Jahr Annahme des Gutachters Eichung Fahrpreisanzeiger 77,00 € (BZP 77,00 €) TÜV, BOKraft & AU (92,00 € (BZP 92,00 €) Wagenpflege 50 Wochen à 8,74 € (BZP 8,74 €)
Reifen	<ul style="list-style-type: none"> Kaufpreis für 1 Satz Reifen: 464,00 € (BZP 464,00 €) Reifenlaufleistung: 60.000 km

Fixe Kosten

Werteverbrauch	<p>Der Werteverbrauch wird als kalkulatorische Abschreibung ausgehend von folgenden Angaben ermittelt:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nettokaufpreis: 33.000,00 € (Listenpreis plus Überführung plus Ausstattung) Restwert nach 5 Jahren, ca. 5.000,00 € Fahrzeugtausch nach 5 Jahren
Kapitalverzinsung	<ul style="list-style-type: none"> nach anerkannten Grundsätzen der Kalkulation ermittelt aus ½ Kaufpreis und 2000 € Umlaufmitteln mit einer Verzinsung von 6,0 % p.a.
Personalkosten	<ul style="list-style-type: none"> Grundlage ist ein angenommener Mindestlohn von 8,84 €/Stunde, bei ermittelten 68,94 Wochenstunden und 52 Wochen nach Angaben der Unternehmer aus Münster für den Zeitraum 2011-2015 Arbeitgeberanteil sowie Vertretung von 33 %
Unfallversicherung in der Berufsgenossenschaft	<ul style="list-style-type: none"> für den Unternehmer: 387,00 €/Jahr für die Mitarbeiter: in den Personalkosten enthalten
Kfz-Steuer	<ul style="list-style-type: none"> 340,00 €/Jahr nach Kfz-Steuergesetz
Fachvereinigung	<ul style="list-style-type: none"> 104,00 € pro Jahr
IHK	<ul style="list-style-type: none"> 100,00 € Annahme
Garagenmiete	<ul style="list-style-type: none"> ortsüblich: 75,00 €/Monat
Rechtsschutzversicherung	<ul style="list-style-type: none"> 183,00 € pro Jahr
Versicherungen	<ul style="list-style-type: none"> Grundbetrag 5.000,00 € (im Einzelfall aufgrund Schadensfreiheitsrate sicher abweichend)
Taxivermittlungszentrale	<ul style="list-style-type: none"> Eine Umlage in Höhe von 3.180 €/Jahr
allgemeine Verwaltungskosten	<ul style="list-style-type: none"> durch den Gutachter anhand der Angaben der Unternehmer aus Münster ermittelt und bewertet (2.200,00 €/Jahr)
Einsatztage pro Jahr	<ul style="list-style-type: none"> es wird mit durchschnittlich 239 Einsatztagen pro Jahr laut den Angaben der Unternehmer im Erhebungsbogen kalkuliert
Unternehmerlohn	<ul style="list-style-type: none"> es wird ein zusätzlicher Unternehmerlohn in Höhe der Vorsorgeaufwendungen von 800,00 €/Monat kalkuliert

Tabelle 10 Annahmen für die Vollkostenrechnung in der Fahrzeugkostenkalkulation

⁶⁰ <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/779/umfrage/durchschnittspreis-fuer-dieselmotorkraftstoff-seit-dem-jahr-1950/>
(30.01.2017)

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!**):

- | | |
|--|-------------|
| • <u>variable</u> Kosten pro Kilometer | 0,14 Euro |
| • <u>variable</u> Kosten je Besetzkilometer | 0,30 Euro |
| • <u>fixe</u> Kosten pro Einsatztag ohne Unternehmerlohn | 256,29 Euro |
| • <u>fixe</u> Kosten pro Einsatztag mit Unternehmerlohn | 296,46 Euro |

Nur zur Information, nicht als Berechnungsgrundlage:

- | | |
|--|-------------|
| • <u>durchschnittliche</u> Gesamtkosten pro Einsatztag | 333,02 Euro |
| • <u>durchschnittliche</u> Gesamtkosten je Besetzkilometer | 2,76 Euro |

Insgesamt ergeben sich so Jahresgesamtkosten in Höhe von 69.992,31 Euro ohne bzw. 79.592,31 Euro mit Unternehmerlohn.

Die vollständige Kalkulation befindet sich in der Anlage in den Tabellen 12 und 13.

15.4 Prognose der Zahl der Genehmigungen

Aus der so durchgeführten Fahrzeugkostenkalkulation ergibt sich eine Vollkostendeckung ohne Vorsorge von ca. 69.992,31 Euro Jahresumsatz, mit Einbeziehung der Vorsorge für den Unternehmer in Höhe von 79.592,31 Euro.

Es wird von einer jährlichen Kostensteigerung – basierend auf der im Beobachtungszeitraum ermittelten Kostenentwicklung pro Genehmigung in der Stadt Münster – von zwei Prozent ausgegangen. Zum Vergleich wird ebenfalls mit einer Kostensteigerung von vier Prozent kalkuliert. Aus den Jahresabschlüssen der Münsteraner Taxiunternehmer ergibt sich ein durchschnittlicher jährlicher Kostenrückgang von ca. 0,56 Prozent. Die Annahme des Gutachters ist damit sehr konservativ.

Ermittlung der zulässigen Genehmigungszahl

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

Die rechnerisch zulässige Genehmigungsanzahl für den Zeitraum 2017 bis 2020 beträgt:

- Ausgehend von einer jährlichen Kostensteigerung von zwei Prozent 233 Genehmigungen und
- ausgehend von einer jährlichen Kostensteigerung von vier Prozent 230 Genehmigungen.

Der Markt hat sich 2016 nach Auskunft der Behörde von April 2016 selbst auf 263 Genehmigungen reguliert. Dies würde einem notwendigen Genehmigungsabbau von 30 (11,4 Prozent) bzw. 33 Genehmigungen (12,5 Prozent) entsprechen. Die Münsteraner Taxiunternehmer fordern im Erhebungsbogen selbst den Abbau von 25,9 Genehmigungen.

Nach Auskunft der Behörde wurden im Januar 2012 eigenständige Überlegungen zu einer maximal zulässigen Genehmigungszahl in der Stadt Münster durchgeführt. Ausgangsbasis

waren hier die Erkenntnisse vorangegangener Taxigutachten sowie die Entwicklung relevanter Kennzahlen. Im Januar 2012 betrug die maximal zulässige Genehmigungszahl bereits 233 Taxigenehmigungen. Folglich hat sich die Situation des Taxigewerbes in Münster seit 2012 nicht entscheidend verbessert.

Der Gutachter schlägt darum vor, die Zahl der Genehmigungen möglichst auf 233 Genehmigungen anzupassen und die Auswirkungen zu beurteilen.

16. 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 Kosten und für den Unternehmerlohn, die über den Tarif erwirtschaftet werden müssen.

Der Gutachter schlägt zwei verschiedene, moderate Tarifierpassungen vor, die die zu erwartenden positiven Effekte des Rückgangs der Genehmigungszahl berücksichtigen.

Argumente, die der Bevölkerung bei einer weiteren Tarifierpassung kommuniziert werden könnten, sind die folgenden:

- Erhöhung des Mindestlohns 2017,
- die ungenügende Auskömmlichkeit der bestehenden Tarife,
- der Zuwachs in der Kaufkraft sowie
- die zuletzt im Jahr 2015 erfolgte Tarifierpassung

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 Stadt Münster sowie außerhalb in Abhängigkeit von der Entfernung und der benötigten Zeit.

Berücksichtigt wird die Erhöhung des Mindestlohns seit 01.01.2017.

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

- 3.554 Aufträge pro Genehmigung (Durchschnittswert für 2011 bis 2015),
- 61.819 Kilometer Fahrleistung pro Jahr (Durchschnittswert für 2011 bis 2015),
- 28.888 Kilometer Fahrgastbeförderung pro Jahr,
- 3.585 Stunden Einsatzzeit der Taxis pro Jahr.

Die jährliche Fahrleistung wird durch die Anzahl der Aufträge pro Genehmigung und Jahr geteilt, um die durchschnittliche Fahrleistung zu erhalten. Die Anzahl der Besetzkilometer 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 (inkl. Leerfahrt und Wartezeit) bestimmt.

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

- 17,39 Kilometer durchschnittliche Fahrleistung bzw. 8,13 Besetzkilometer pro Auftrag,
- 14,87 Aufträge pro Einsatztag,
- 0,54 Stunden Wartezeit bzw. Leerfahrt je Auftrag.

Für einen solchen durchschnittlichen Auftrag müssen zur Deckung der Vollkosten 22,37 Euro Umsatz netto erzielt werden.

Durch den gegenwärtig geltenden Tarif seit 01. Januar 2015 werden für den Referenzauftrag 17,37 Euro Umsatz netto realisiert.

Das heißt, der Unternehmer realisiert eine Mindereinnahme von ca. fünf Euro! Bei einer durchschnittlichen jährlichen Auftragszahl von 3.554 Aufträgen ergibt sich ein Fehlbetrag von ca. 17.770 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 30). In der Stadt Münster sind die Fixkosten mit 71,7 bis 77,7 Prozent der Gesamtkosten relativ konstant, nur ca. 22,3 bis 28,3 Prozent der Kosten sind variable, kilometerabhängige Kosten. Anders ausgedrückt, nur ein geringer Teil der in einem Taxiunternehmen anfallenden Kosten entstehen 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 Stadt Münster getroffen. Dies schließt die bis Ende 2016 erfolgten Rückgaben an Genehmigungen und 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 3.735 Aufträge pro Taxi und Jahr – Annahme, dass die absoluten Aufträge leicht zurückgehen (weitere Tarifierhöhung), die Aufträge je Genehmigung aber durch weniger Genehmigungen am Markt steigen.

Aus diesen Annahmen resultiert der im nachfolgenden Bild dargestellte Verlauf der Nettovollkosten für Beförderungsaufträge (rote Kurve):

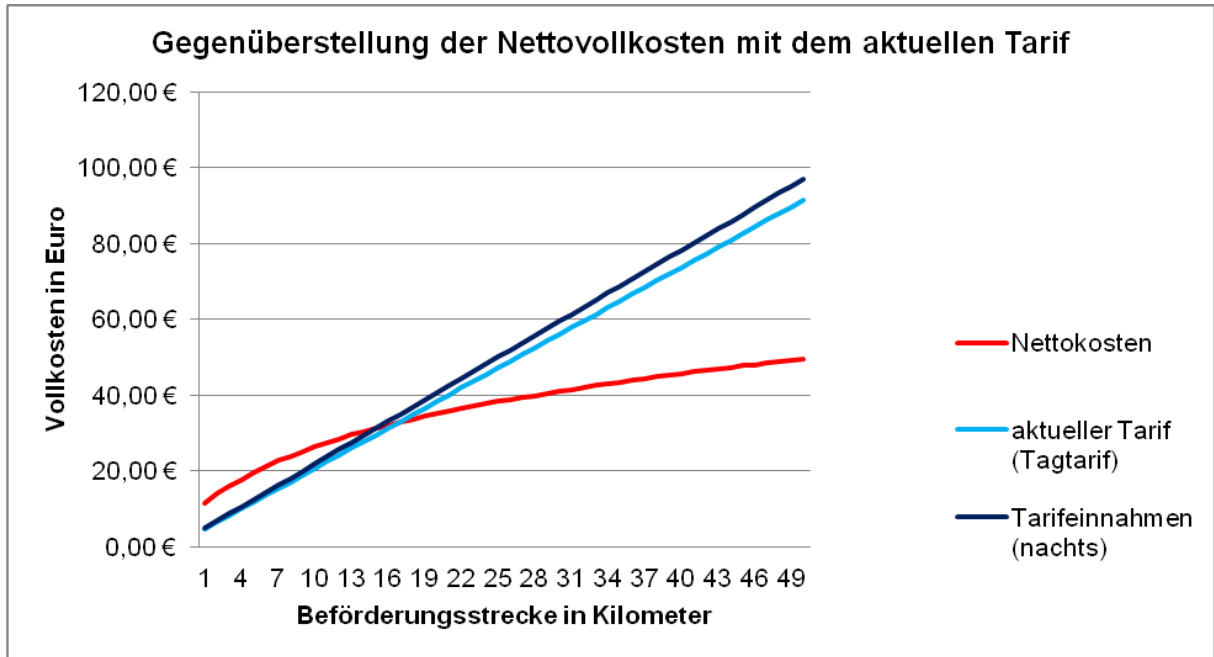


Abbildung 57 Modellierung der Vollkosten in Euro in Abhängigkeit von der Beförderungsstrecke

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 einstufigen 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 sechzehn 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 2,20 Euro pro Auftrag für den Taxiunternehmer. Daher ist trotz der angenommenen Reduzierung der Taxigenehmigungen eine Tarifierhöhung vorzunehmen.

Modellierung des Tarifs

Der Tarifvorschlag des Gutachters ist in Tabelle 11 wiedergegeben. Er umfasst die Varianten 1 und 2.

Variante 1 folgt dem aktuell gültigen, einstufigen Tarif, verzichtet allerdings auf die Centbeträge und sieht eine Erhöhung des Grundpreises von ca. 0,31 Euro vor. Das Kilometerentgelt steigt ebenfalls um ca. 0,31 Euro.

Auf Basis des Referenzauftrags ergibt sich für den Unternehmer so ein zusätzlicher Gewinn von 0,73 Euro pro Referenzauftrag.

Der erzielte Umsatz übersteigt die Nettokosten erstmals nach dreizehn Beförderungskilometern. Die Kostensteigerung im Vergleich zum alten Tarif beträgt auf Basis des Referenzauftrags etwa 15,3 Prozent.

Variante 2 sieht einen zweistufigen Tarif vor und verzichtet ebenfalls auf die Centbeträge der einzelnen Tarifbestandteile. Der Grundpreis wird ebenfalls um ca. 0,31 Euro auf 3,50 Euro erhöht. Die erste Tarifstufe reicht bis Kilometer fünf und soll mit 2,30 Euro je Kilometer vergütet werden – ein Anstieg von ca. 0,41 Euro je Kilometer. Die zweite Tarifstufe beginnt nach dem fünften Kilometer und sieht ein Kilometerentgelt von 2,10 Euro vor (nur 0,21 Euro mehr als der aktuelle Tarif).

Es ergibt sich ein zusätzlicher Gewinn pro Referenzauftrag von 0,77 Euro.

Die Kostendeckung wird ebenfalls nach etwa dreizehn Kilometern Beförderungsstrecke erreicht. Im Vergleich zum aktuellen Tarif ergibt sich eine Kostensteigerung in Höhe von 15,6 Prozent.

Für beide Tarifvarianten liegen die Nacht- und Feiertagstarife im Grundpreis um 0,30 und in der Kilometervergütung um pauschal 0,20 Euro je Kilometer höher.

	Bruttowerte			Nettowerte		
	Grundpreis	bis 5 km	ab 5 km	Umsatz Referenzauftrag	Gewinn/Verlust je Auftrag	Break even
Aktueller Tarif	3,19 €	1,89 €		19,58 €	- 2,35 €	17 km
Variante 1	3,50 €	2,20 €		22,59 €	0,66 €	13 km
Variante 2	3,50 €	2,30 €	2,10 €	22,60 €	0,67 €	13 km

Tabelle 11 Tarifvorschläge des Gutachters – umfangreiche Tarifanpassung (Bruttowerte)

Abbildung 58 zeigt beide vorgeschlagenen Tarifvarianten im Vergleich zum aktuellen Tarif und zu den Nettovollkosten. Insbesondere durch die Erhöhung der Tarifbestandteile für kurze Fahraufträge kann die Ertragslage für solche Fahraufträge verbessert werden. So ergibt sich eine Kostendeckung bei beiden Tarifvorschlägen bei ca. dreizehn Kilometer Beförderungsstrecke. Der aktuelle Tarif ist erst ab einer Beförderungsstrecke von ca. siebzehn Kilometern kostendeckend.

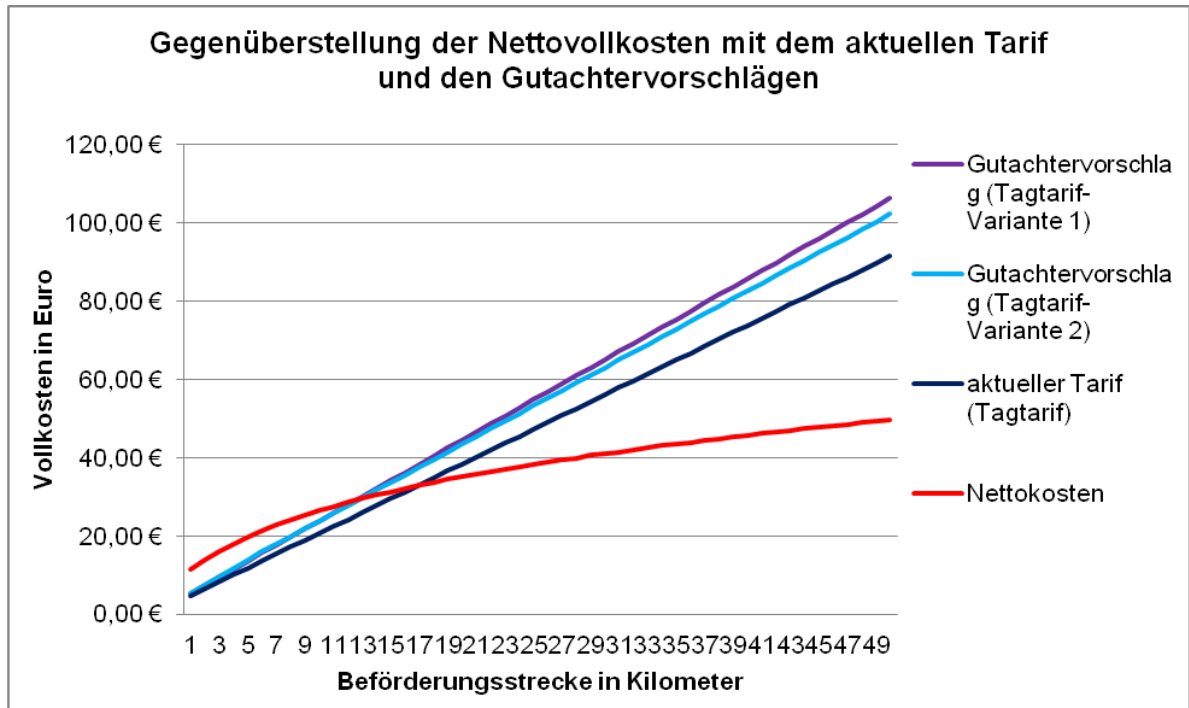


Abbildung 58 Gegenüberstellung der Nettovollkosten mit dem aktuellen Tarif und dem Gutachternvorschlag

Modellierung des Tarifs – Vergleich mit vergleichbaren Städten

Die folgende Tabelle zeigt die aktuell gültigen Taxitarife und die Tarifvorschläge (blau hervorgehoben) in mit der Stadt Münster vergleichbaren Städten. Sehr viele Tarife wurden zur Einführung des Mindestlohns 2015 angepasst. Mit dem aktuellen Grundpreis von 3,50 Euro (Tag) bewegt sich die Stadt Münster (der aktuelle Tarif ist blau eingefärbt) im oberen Drittel der Vergleichsgruppe. Bei den Kilometervergütungen liegt die Stadt Münster mit 2,20 Euro (Tagtarif, erste drei Kilometer) ebenfalls im oberen Drittel 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 Münster im oberen Bereich vergleichbarer Städte.

	Grundpreis	Hinweis	km Tag	Hinweis	km Nacht	Hinweis	Wartezeit	Hinweis	GRT	Gültig seit
Bielefeld	6,10 €	We	1,90 €		2,00 €		33,00 €		5,00 €	06/2015
	6,40 €	So								
Osnabrück	4,40 €		2,10 €	bis 3 km	2,20 €	bis 3 km	27,00 €		8,50 €	01/2015
			2,00 €	ab 3 km	2,10 €	ab 3 km				
Magdeburg	3,50 €		2,50 €	bis 2 km			24,00 €		8,00 €	12/2014
			1,90 €	ab 2 km						
Braunschweig	3,50 €	We	2,20 €	bis 3 km			26,00 €		5,00 €	01/2015
	4,00 €	So, Fe	1,80 €	ab 3 km						
Salzgitter	3,50 €	We	1,90 €	bis 3 km			26,00 €			01/2015
	4,00 €	So	1,80 €	bis 3 km						
Hamm	3,00 €	We	1,90 €		2,10 €		30,00 €		7,00 €	09/2015
	3,40 €	So								
Aachen	3,80 €		1,90 €		2,00 €		30,00 €		7,00 €	07/2015
Halle a.d.Saale	3,50 €		2,50 €	bis 2 km	2,70 €	bis 2 km	25,00 €		7,00 €	01/2015
			1,80 €	bis 10 km	2,00 €	bis 10 km				
Tarifvorschlag 1	3,50 €	We	2,20 €		2,40 €		26,20 €		6,00 €	
	3,80 €	So, Fe								
Tarifvorschlag 2	3,50 €	We	2,30 €	bis 5 km	2,50 €	bis 5 km	26,20 €		6,00 €	
	3,80 €	So, Fe	2,10 €	ab 5 km	2,30 €	ab 5 km				
Potsdam	3,50 €		1,90 €	bis 3 km	2,00 €	bis 3 km	24,00 €		7,00 €	01/2015
			1,70 €	ab 3 km	1,80 €	ab 3 km				
Stadt Münster	3,19 €	We	1,89 €		2,01 €		26,20 €		5,00 €	01/2015
	3,30 €	So								
Bonn	2,60 €		2,75 €	bis 1 km	2,75 €	bis 1 km	20,00 €	bis 5 Min.		01/2015
			1,60 €	ab 1 km	1,70 €	ab 1 km	27,30 €	ab 5 Min.		

Tabelle 12 Vergleich des Taxitarifs in der Stadt Münster mit Taxitarifen vergleichbarer anderer Städte⁶¹

Großraumzuschlag

Nach Meinungen der Unternehmer zum aktuellen Tarif in der Stadt Münster (vergleiche Abschnitt 12.2) wird deutlich, dass nur wenige Unternehmer (ca. 6,5 Prozent) für eine deutliche Erhöhung des Großraumzuschlags plädieren. Im Mittel sollte der Großraumzuschlag auf 5,11 Euro angepasst werden. Basierend auf den Tarifen vergleichbarer Städte, der Meinung der Unternehmer sowie den erhöhten Investitionskosten für größere Taxis empfiehlt der Gutachter dennoch eine Anhebung des Großraumzuschlags brutto von 5,00 auf 6,00 Euro.

Wartezeit

Die Vergütung für Wartezeiten soll beibehalten werden.

Fahrradzuschlag

Die Mehrheit der Taxiunternehmer spricht sich gegen eine Erhöhung des Fahrradzuschlags aus. Der Gutachter schließt sich dem an.

⁶¹ Website „DERINNENSPIEGEL“ <http://www.derinnenspiegel.de/taxitarife/uebersicht/uebersicht.php> [04.07.2016]

(We = werktags zwischen 6:00 und 22:00 Uhr; So = sonntags, aber auch zwischen 22:00 und 6 Uhr; Fe = Feiertags; GRT = Großraumtaxizuschlag)

Centbeträge, außer in 10-Centbeträgen, sollten wegen der Bereithaltung von Wechselgeld im Tarif nicht mehr enthalten sein.

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 betrachten⁵⁴, urteilt das Hamburgische Obergerverwaltungsgericht.

Eine Tarifierhöhung um ca. 15 Prozent (Tarifvorschläge 1 und 2) bei dem ermittelten Referenzauftrag über etwa 9,5 Kilometer Beförderungsstrecke 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 Stadt Münster gibt die Zahl der Genehmigungen und den Tarif vor. Sie ist damit verantwortlich für ein funktionierendes Gewerbe, das heißt für ein Gewerbe, das bei ordnungsgemäßer Führung auskömmliche Gewinne erwirtschaften kann.

Der Gutachter empfiehlt die Einführung von einem der vorgeschlagenen Tarife bei gleichzeitiger Reduzierung der Genehmigungsanzahl.

Der Tarifvorschlag gilt für einen Zeitraum von zwei Jahren und sollte spätestens dann überprüft werden.

17. Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen

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 Münster,
2. die stark wachsende Bevölkerung,
3. die überdurchschnittlich hohe Kaufkraft,
4. die Kooperation zwischen dem ÖPNV und dem Taxigewerbe.

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

1. die unzureichende Gewinnsituation,
2. den Kostenstau,
3. die anhaltende Belastung des Gewerbes durch den gesetzlichen Mindestlohn,
4. die mangelnde Vorsorgefähigkeit der Taxiunternehmer in Münster,
5. die steigende Zahl an Genehmigungsrückgaben aus wirtschaftlichen Gründen,
6. die nach Angaben der Unternehmen insgesamt rückläufigen Auftragszahlen im Zeitraum 2011 bis 2015,
7. die vergleichsweise hohe Taxi- und Mietwagendichte,
8. das kritische Bild, welches das Gewerbe selbst zeichnet,
9. 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.

Der Gutachter gibt folgende **Handlungsempfehlungen** für die Stadt Münster.

1. Die Anzahl der Genehmigungen sollte auf 233 Genehmigungen reduziert werden, soweit dies rechtlich möglich ist.
2. Eine der vorgeschlagenen Tarifierpassungen sollte vorgenommen werden.

Darüber hinaus empfiehlt der Gutachter

1. Die Vergütungssätze seitens der gesetzlichen Krankenkassen sind weiterhin unterhalb des Taxitarifs. Darüber hinaus bewirken mittlerweile Ausschreibungsplattformen einiger gesetzlichen Krankenkassen (Barmer Ersatzkasse und DAK) ein weiteres Absinken der Vergütung durch Vergabe im Bieterverfahren, vergleiche Abschnitt 11.9. Der Gutachter empfiehlt, Maßnahmen zur Unterlaufung des Tarifs entgegenzuwirken.
2. Bei der durch die Stadt Münster gewollten Entwicklung des liniengebundenen ÖPNV muss auch immer der Einfluss auf das Taxigewerbe betrachtet werden! Das kann durch steigende Tarife oder durch Rücknahme von Genehmigungen im rechtlich möglichen Rahmen erfolgen.
3. Taxitarife sollten in kurzen zeitlichen Abständen angepasst werden, um zu verhindern, dass nach mehreren Jahren große Anhebungen erfolgen müssen. Der über einen langen Zeitraum eingetretene Rückstand in den Tarifen ist abzubauen. Zu prüfen ist eine Kopplung der Erhöhung der Taxitarife an den ÖPNV oder andere große Dienstleister.
4. Zur der Beurteilung der Unternehmen bei Beantragung der Wiedererteilung der Genehmigung ist das BMF-Schreiben vom 26. November 2010 „Aufbewahrung digitaler Unterlagen bei Bargeschäften“ mit den Grundsätzen zur Ordnungsmäßigkeit der Buchführung für Taxi- und Mietwagenunternehmer konsequent heranzuziehen.
5. Die Zulassung externer Geschäftsführer in Taxiunternehmen, bei denen der Inhaber selbst die fachliche Eignung nicht hat, sollte weiterhin stringent gehandhabt werden.
6. Widerrechtliche Nutzung von Ersatzwagen: 21 Unternehmer kritisieren, dass Ersatzwagen gemeinsam mit den Taxis eingesetzt werden, die sie eigentlich ersetzen sollen. Aufgrund der Häufigkeit der Nennung erscheint hier dringender Handlungsbedarf seitens der Behörde zu bestehen.
7. Der Stadt Münster wird dringend empfohlen, die Wartelisten zu prüfen und zu aktualisieren. Es sollte geprüft werden, ob vor Aufnahme auf die Warteliste die fachliche Eignung nachzuweisen ist.
8. Der Gutachter unterstützt die Bemühungen der Stadt Münster sehr stark, die Verpachtung auf das gesetzlich zulässige Maß zurück zu führen!
9. Um die Akzeptanz und Bereitschaft der Münsteraner 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 zum Beispiel am TAXIstars-Programm⁶² könnten hier erste Schritte sein. Dem Gutachter ist bekannt, dass sich zumindest eine der Taxivermittlungszentralen bereits intensiv mit dem Thema Qualität beschäftigt. Dies sollte ausgebaut werden.
10. Die Erteilung von Sonderrechten, wie z.B. der Nutzung von Busspuren oder das Befahren der Innenstadtbereiche, kann die Attraktivität des Transportmittels Taxi weiterhin erhöhen.
11. Eine Anhörung des Gewerbes bei baulichen Maßnahmen in Münster, insbesondere, wenn Taxistände betroffen sind.
12. Viele Taxiunternehmer beklagen mangelnde Kontrollen seitens der Behörden – beispielsweise hinsichtlich der Einhaltung des Mindestlohns, der Einhaltung der Auflagen für das Mietwagengewerbe, der Einhaltung des Verbots der Bereithaltung von

⁶² http://www.bzp.org/Content/RUND_UMS_TAXI/TAXIstars/index.php (16.12.2016)

Taxis aus benachbarten Landkreisen, etc. Der Gutachter empfiehlt, verstärkte Kontrollen durchzuführen, um ein regelkonformes Taxigewerbe zu unterstützen.

Um die Rückgabe von Taxigenehmigungen in der Stadt Münster 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 Münster erteilten Taxigenehmigungen informiert werden. Hierbei sollten den Taxiunternehmern die Hintergründe für die Reduzierung und der Umfang der Genehmigungsrücknahme transparent kommuniziert werden.
2. Eine Aufklärung von Existenzgründern über die betriebswirtschaftlich schwierige Situation im Taxi- und Mietwagengewerbe sollte weiterhin (auch durch die IHK) erfolgen.
3. Bisher ist es üblich, dass Altunternehmer, die sich auf der Vormerkliste für weitere Genehmigungen eingetragen haben, bei der Rückgabe von Genehmigungen nachrangig behandelt werden. Soweit es der Behörde rechtlich möglich ist, empfiehlt der Gutachter, diese Regelung für ein unbestimmtes Zeitfenster auszusetzen, um die Rückgabe von Genehmigungen attraktiver zu gestalten. Sollte sich der Markt wieder erholen und das gesamte Beförderungsaufkommen je Taxi wieder nachhaltig wachsen, könnten die Altunternehmer so vereinfacht ihre alten Genehmigungen „zurück-erhalten“ (Option).
4. Die Auswirkungen der Einführung des Tarifs und der Beschränkung der Genehmigungszahl sollten aufgrund der aktuell als kritisch zu bewertenden Situation des Gewerbes zeitnah, idealerweise 2019/2020 erneut evaluiert werden.

Dr. Burkhard Saß

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1 Entwicklung der Anzahl der Taxibetriebe mit angestellten Mitarbeitern in der Stadt Münster	12
Abbildung 2 Beschäftigtenstruktur in den Taxibetrieben mit angestellten Mitarbeitern in der Stadt Münster	13
Abbildung 3 Angaben der Unternehmer zur Entwicklung der Aufträge je Genehmigung und Jahr in der Stadt Münster von 2011 bis 2015.....	19
Abbildung 4 Entwicklung der Gesamtnachfrage nach Taxidienstleistungen in der Stadt Münster im Zeitraum 2011 bis 2015.....	20
Abbildung 5 Entwicklung der Umsätze je Auftrag in der Stadt Münster.....	20
Abbildung 6 Beförderte Personen im Taxi- und Mietwagenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland, Angaben in Mio. Euro.....	21
Abbildung 7 Einnahmen im Taxi- und Mietwagenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland, Angaben in Mio. Euro	21
Abbildung 8 Struktur der Ertragsanteile im Taxigewerbe in der Stadt Münster.....	22
Abbildung 9 Kostenübernahme für Krankenfahrten in der Bundesrepublik Deutschland durch die Krankenkassen	24
Abbildung 10 Fahrkosten für Krankenfahrten je Versicherten und Jahr in der Bundesrepublik Deutschland.....	24
Abbildung 11 Entwicklung der Anzahl der mit ÖPNV beförderten Personen in der Stadt Münster.....	27
Abbildung 12 Anzahl der Ankünfte und Übernachtungen in der Stadt Münster	28
Abbildung 13 Gesamtzahl der durch die Taxivermittlungszentralen in Münster vermittelten Fahrten	29
Abbildung 14 Übersicht über die in Münster zentral vermittelten Taxis und Aufträge pro Taxi	30
Abbildung 15 Art der Auftragsannahme (nach Angaben der Unternehmen) in der Stadt Münster.....	33
Abbildung 16 Durchschnittliche Kundenstruktur in der Stadt Münster	34
Abbildung 17 Durchschnittliche Altersstruktur der Kundschaft in der Stadt Münster	35
Abbildung 18 Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Münster.....	39
Abbildung 19 Prognose der Bevölkerungsentwicklung für die Stadt Münster.....	39
Abbildung 20 Entwicklung der Taxidichte bei angenommener Bevölkerungsentwicklung und gleichbleibender Genehmigungszahl in der Stadt Münster	40
Abbildung 21 Entwicklung der verfügbaren Kaufkraft je Einwohner in der Stadt Münster.....	41
Abbildung 22 Entwicklung des Kaufkraftindex in der Stadt Münster im Verhältnis zum Bundesdurchschnitt	42
Abbildung 23 Pkw-Dichte in Pkw je 1.000 Einwohner	43
Abbildung 24 Entwicklung der Pkw-Dichte in der Stadt Münster	43
Abbildung 25 Gesamtnetoeinnahmen aus Taxiverkehr je Genehmigung und Jahr insgesamt für alle auswertbaren Taxibetriebe in der Stadt Münster	44
Abbildung 26 Nettogewinne bzw. -überschüsse aus Personenbeförderung je Genehmigung aller untersuchten Taxibetriebe in der Stadt Münster	45
Abbildung 27 Durchschnittliche Nettoergebnisse bzw. -überschüsse je Taxibetrieb pro Jahr in der Stadt Münster	45
Abbildung 28 Durchschnittliche Unternehmensgröße im Taxigewerbe in der Stadt Münster - Stand April 2016	46
Abbildung 29 Erträge und Kosten je Genehmigung und Jahr in der Stadt Münster.....	47
Abbildung 30 Kostenstruktur nach leistungsunabhängigen und leistungsabhängigen Kosten	48

Abbildung 31 Gewinn- bzw. Überschussstruktur je Taxibetrieb in Euro pro Jahr in der Stadt Münster.....	50
Abbildung 32 Durchschnittliche tägliche Einsatz- und Arbeitszeit eines Taxiunternehmers in der Stadt Münster	52
Abbildung 33 Zeitliche Struktur der Auftragsabwicklung in Prozent	53
Abbildung 34 Durchschnittliche jährliche Fahrleistung eines Taxis in der Stadt Münster.....	53
Abbildung 35 Durchschnittliche tägliche Einsatzstunden der Taxis pro Einsatztag in der Stadt Münster.....	54
Abbildung 36 Durchschnittliche Anzahl der Einsatztage der Taxis pro Jahr in der Stadt Münster.....	55
Abbildung 37 Planungen zur Unternehmensfortführung durch die Unternehmer in der Stadt Münster.....	56
Abbildung 38 Wartezeiten der Kunden zwischen Auftragserteilung und Einstieg des Fahrgastes in der Stadt Münster	59
Abbildung 39 Alter der Einträge in der Warteliste der Stadt Münster.....	60
Abbildung 40 Ergebnisse der Hauptuntersuchung (HU) nach StVZO und BOKraft in der Stadt Münster.....	61
Abbildung 41 Monatliche Gesamtausgaben für Vorsorge insgesamt und für Altersvorsorge im Taxigewerbe	62
Abbildung 42 Alter der Taxis in der Stadt Münster in Jahren zum 30. Januar 2017	63
Abbildung 43 Meinungen der Unternehmer zur Anzahl der Genehmigungen in der Stadt Münster.....	72
Abbildung 44 Entwicklung der Anzahl der Mietwagenbetriebe mit angestellten Mitarbeitern in der Stadt Münster	74
Abbildung 45 Beschäftigungsstruktur in den Mietwagenbetrieben mit angestellten Mitarbeitern in der Stadt Münster.....	74
Abbildung 46 Struktur der Ertragsanteile im Mietwagengewerbe in der Stadt Münster	76
Abbildung 47 Gesamtnettoeinnahmen aus Mietwagenverkehr je Genehmigung und Jahr insgesamt für alle auswertbaren Mietwagenbetriebe in der Stadt Münster....	77
Abbildung 48 Gesamtnettokosten aus Mietwagenverkehr je Genehmigung und Jahr insgesamt für alle auswertbaren Mietwagenbetriebe in der Stadt Münster....	78
Abbildung 49 Jährliche Gewinne je Genehmigung aus Mietwagenverkehr insgesamt für alle auswertbaren Mietwagenbetriebe in der Stadt Münster	78
Abbildung 50 Jährliche Gewinne je Betrieb aus Mietwagenverkehr insgesamt für alle auswertbaren Mietwagenbetriebe in der Stadt Münster	79
Abbildung 51 Gewinn- bzw. Überschussstruktur je Mietwagenbetrieb in Euro pro Jahr in der Stadt Münster	80
Abbildung 52 Planungen zur Unternehmensfortführung durch die Mietwagenunternehmer in der Stadt Münster	81
Abbildung 53 Ergebnisse der Hauptuntersuchung (HU) nach StVZO für Mietwagenunternehmer in der Stadt Münster	82
Abbildung 54 Monatliche Gesamtausgaben für Vorsorge insgesamt und für Altersvorsorge im Mietwagengewerbe.....	83
Abbildung 55 Interpolation der Umsätze je Genehmigung bis 2021 für Taxis in der Stadt Münster.....	90
Abbildung 56 Realisierte Nachfrage und Nachfrageprognose im Taxigewerbe in Euro pro Jahr in der Stadt Münster bis 2020	91
Abbildung 57 Modellierung der Vollkosten in Euro in Abhängigkeit von der Beförderungsstrecke.....	96
Abbildung 58 Gegenüberstellung der Nettovollkosten mit dem aktuellen Tarif und dem Gutachtervorschlag.....	98

Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1 Eingereichte Unterlagen und untersuchte Stichproben	17
Tabelle 2 Nicht ausgewertete Unterlagen und untersuchte Stichproben.....	17
Tabelle 3 Einwohner je Taxi und Einwohner je Taxi und Mietwagen in der Stadt Münster.....	37
Tabelle 4 Taxidichte und Taxi-Mietwagendichte in Einwohner je Kfz im Vergleich zu anderen Städten und Landkreisen aus der Bundesrepublik Deutschland	38
Tabelle 5 Kaufkraft	41
Tabelle 6 Geschäftsaufgaben bzw. Geschäftsübertragungen 2011 bis 2015 in der Stadt Münster	58
Tabelle 7 Meinung der Unternehmer zum Tarif	71
Tabelle 8 Eingereichte Unterlagen und untersuchte Stichproben	75
Tabelle 9 Zusammenfassende Bewertung zur Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes	89
Tabelle 10 Annahmen für die Vollkostenrechnung in der Fahrzeugkostenkalkulation.....	92
Tabelle 11 Tarifvorschläge des Gutachters – umfangreiche Tarifierfassung (Bruttowerte)	97
Tabelle 12 Vergleich des Taxitarifs in der Stadt Münster mit Taxitarifen vergleichbarer anderer Städte.....	99
Tabelle 13 Kalkulation der variablen Kosten.....	116
Tabelle 14 Kalkulation der Fixkosten und der Gesamtkosten	117

Verzeichnis der Anlagen

- Relevante Urteile aus der Rechtsprechung
- Kalkulation der variablen und fixen Kosten für ein Taxi im Jahr 2017

Anlagen

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.⁶³

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

⁶³ Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) Geschäftsbericht 2002/2003

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 O 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.⁶⁴

⁶⁴ Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) Geschäftsbericht 2002/2003

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 taxi-ähnliche 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).

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 begünstigte 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.

Urteile zu Beförderungsentgelten für den Taxi- und/oder Mietwagenverkehr

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 rechters 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 93.363765

„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.“

Ogleich 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.

⁶⁵ Bidinger, Personenbeförderungrecht, Kommentar, Erich-Schmidt-Verlag, ISBN 3 503 008195

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 günstiger Vertragsangebote Dritter zu unterwerfen.

Urteile zum Angebot durch Selbstfahrer zu Selbstkostenpreisen über Onlineplattformen

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 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 Münster
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	61.819	<u>5.489,53</u>
	€ / Liter	Verbrauch je 1.000 km		
Öle und Schmierstoffe	9,29	0,5	61.819	<u>287,15</u>
Reparaturen und Wartung			1.878,00	-
	Eichung	incl.	77,00	
	TÜV - BOKraft & AU	incl.	92,00	
	Wagenpflege	incl.	437,00	<u>2.484,00</u>
Reifen	Preis für 1 Satz Reifen	Laufleistung	Jahresfahrleistung in km	
	464,00	60.000	61.819	<u>478,07</u>
Abschreibungen werden hier voll den Fixkosten zugeordnet				
	variable Kosten pro Jahr			8.738,75
	variable Kosten je Kilometer			0,14

Tabelle 13 Kalkulation der variablen Kosten

Fixkosten				€ / Jahr
Abschreibung (var. Abschreibung)	Nettoanschaffung 33.000,00	kalk. Nutzungsdauer 5	Restwert 5.000,00	<u>5.600,00</u>
Kapitalverzinsung	1/2 Anschaffungswert 16.500,00	Umlaufmittel 2.000,00	Zinssatz 6,00%	<u>1.110,00</u>
Personalkosten Unfallversicherung Unternehmer bei der Berufsgenossenschaft	Monatsbrutto 2.640,95	Arbeitgeberanteil 1,33	Monatslöhne 12	<u>42.149,56</u> <u>387,00</u>
Umlage Zentrale				<u>3.180,00</u>
Taxi - Verband				<u>104,00</u>
IHK-Beitrag				<u>100,00</u>
Kfz-Steuer				<u>340,00</u>
Garagenmiete	ortsübliche Miete pro Monat 75	12		<u>900,00</u>
Versicherung Kfz - Haftpflicht				
	Vollkasko mit 300 EURO Selbstbeteiligung			
	Teilkasko mit 350 EURO Selbstbeteiligung		inkl	<u>5.000,00</u>
Insassenunfallversicherung			Inkl.	
Rechtsschutzversicherung			183,00	<u>183,00</u>
sonstige AVK	Steuerberater, Telefon, Porto, Büro, Gebühren, Beiträge usw.			<u>2.200,00</u>
	Fixkosten pro Jahr			61.253,56
		Fixkosten pro Tag		256,29
Unternehmerlohn				<u>9.600,00</u>
				-
Fixkosten: Vollkosten einschließlich Vorsorgeaufwendungen des Unternehmers				70.853,56
Fixkosten je Einsatztag		Einsatztage einschließlich Unterneh- merlohn	239	256,29 296,46
Gesamtkosten	2017			69.992,31
	einschließlich Unternehmerlohn			79.592,31
durchschnittliche Gesamtkosten pro Tag				292,85
	einschließlich Unternehmerlohn			333,02
durchschnittliche Gesamtkosten je Besetzkilometer			Beförderungskilometer	2,42
	einschließlich Unternehmerlohn		28.888	2,76
durchschnittliche Kosten	Variable Kosten		Variable Kosten pro km	0,14
			Variable Kosten pro Be- setzt-km	0,30
	Fixe Kosten		pro ET ohne Unterneh- merlohn	256,29
			pro ET mit Unterneh- merlohn	296,46

Tabelle 14 Kalkulation der Fixkosten und der Gesamtkosten