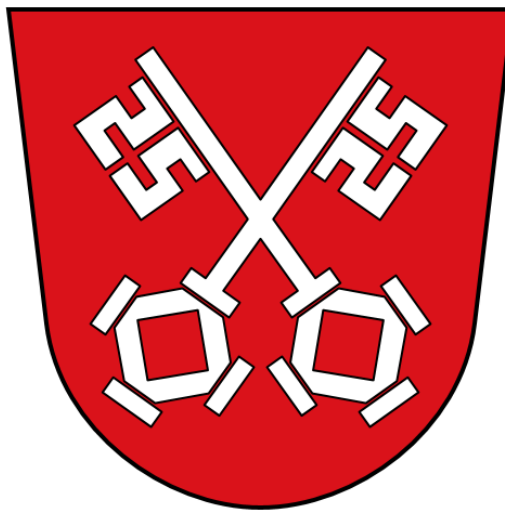


# **Gutachten**

## zur Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt Regensburg



Rostock, den 25.04.2019

Gutachter:

**Dr. Burkhard Saß**

Unternehmensberater

Sievershagen | Rostocker Straße 32

18069 Lambrechtshagen



## Inhaltsverzeichnis

1. Auftrag, Zielstellung und Gewährleistung .....	5
1.1 Auftrag .....	5
1.2 Zielstellungen .....	5
1.3 Gewährleistung .....	5
2. Gesetzliche Grundlagen .....	7
2.1 Wichtige gesetzliche Grundlagen .....	7
2.2 Grundsätze der Erstellung des Gutachtens .....	8
3. Begriffe und Abkürzungen .....	10
4. Die Stadt Regensburg .....	11
5. Struktur des Gewerbes und geltender Tarif .....	12
5.1 Struktur und Beschäftigtenzahlen der Taxibetriebe .....	12
5.2 Tarifstruktur .....	13
6. Methodik und Vorgehensweise in der Gutachtenerstellung .....	15
6. Methodik und Vorgehensweise in der Gutachtenerstellung .....	15
6.1 Herangehensweise und Bewertungsansatz .....	15
6.2 Daten- und Informationserfassung .....	15
6.3 Auswertung der Unterlagen und Daten .....	16
7. Beurteilung der Nachfrage .....	18
7.1 Anzahl der Beförderungsaufträge .....	18
7.2 Nachfragestruktur .....	20
7.3 Nachfrage durch Patientenfahrten .....	21
7.4 Nachfrage durch klassische Beförderungsleistungen mit Taxis .....	23
7.5 Nachfrage durch Daueraufträge und weitere Dienstleistungen .....	24
7.6 Nachfrage durch den Öffentlichen Personennahverkehr .....	24
7.7 Anruf-Sammeltaxi .....	26
7.8 Nachfrage durch den Tourismus .....	26
7.9 CarSharing .....	27
7.10 Angebot durch Selbstfahrer zu Selbstkostenpreisen über Onlineplattformen .....	27
7.11 Nachfrage und Art der Auftragsannahme .....	28
7.12 Alter und Struktur der nachfragenden Kundschaft .....	29
7.13 Entwicklung des Gesamtmarktes .....	30
7.14 Zusammenfassende Bewertung der Nachfrage .....	31
8. Beurteilung von Taxidichte, Bevölkerungsentwicklung, Kaufkraft und Pkw-Bestand .....	32
8.1 Taxidichte und Taxi-/Mietwagendichte .....	32
8.2 Bevölkerungsentwicklung .....	34
8.3 Kaufkraft .....	35
8.4 Ausstattung mit Pkw .....	37
9. Beurteilung der Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit .....	40
9.1 Entwicklung von Umsätzen, Kosten und Gewinnen .....	40
9.2 Kostenentwicklung .....	43
9.3 Lohnkosten und Mindestlohn .....	44
9.4 Struktur der Gewinne bzw. Überschüsse in der Stadt Regensburg insgesamt .....	44
9.5 Einsatzzeiten der Fahrzeuge und der Unternehmer .....	46
9.6 Unternehmerische Vorausplanung .....	50
9.7 Zusammenfassende Bewertung der Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit .....	51

10. Geschäftsaufgaben im zurückliegenden Beobachtungszeitraum .....	52
11. Sonstige untersuchte Kriterien.....	53
11.1 Wartezeiten zwischen Auftragserteilung und Beginn der Fahrt.....	53
11.2 Wartelisten .....	54
11.3 Ergebnisse Hauptuntersuchung .....	54
11.4 Zahlungsverpflichtungen .....	55
11.5 Monatliche Vorsorgeaufwendungen.....	55
11.6 Reproduktion des Fahrzeugbestandes .....	57
11.7 Interview mit der zuständigen Industrie- und Handelskammer.....	57
11.8 Interview mit der Taxi-Genossenschaft Regensburg eG.....	58
11.9. Interview mit Herrn Zahlauer, Taxiunternehmer .....	59
11.10 Interview mit dem Zoll bezüglich Schwarzarbeit im Gewerbe .....	60
11.11 Interview mit der zuständigen Behörde .....	60
11.12 Interview mit dem Landesverband Bayerischer Taxi- und Mietwagenunternehmen e. V. ....	62
11.13 Mietwagenbestand .....	63
12. Anmerkungen der Unternehmer .....	65
12.1 Anmerkungen der Unternehmer in den Erhebungsbögen.....	65
12.2 Meinung der Unternehmer zum Tarif .....	67
12.3 Anmerkungen der Unternehmer zur Genehmigungszahl .....	69
13. Bewertung zur Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes .....	70
14. Prognose zur notwendigen Entwicklung der Genehmigungszahl .....	73
14.1 Annahmen.....	73
14.2 Nachfrageprognose in der Stadt Regensburg.....	73
14.3 Vollkostenkalkulation.....	74
14.4 Prognose der Zahl der Genehmigungen .....	76
15. Bewertung der Beförderungsentgelte im Pflichtfahrgebiet.....	77
16. Zusammenfassung und Empfehlung .....	85
Verzeichnis der Abbildungen .....	87
Verzeichnis der Abbildungen .....	87
Verzeichnis der Tabellen .....	88
Anlagen .....	88
I – Relevante Urteile aus der Rechtsprechung.....	88
II - Kalkulation der variablen und fixen Kosten .....	94

## 1. Auftrag, Zielstellung und Gewährleistung

### 1.1 Auftrag

Mit Vertrag vom 14. Dezember 2017 erteilte die Stadt Regensburg, vertreten durch das Amt für Öffentliche Ordnung und Straßenverkehr, dem Unternehmensberater Dr. Burkhard Saß den Auftrag „Fortschreibung eines Gutachtens nach § 13 Abs. 4 PBefG“. Die Beförderungsentgelte sind im Rahmen des Gutachtens zu bewerten.

Grundlage des Auftrags ist das Angebot vom 16. November 2017.

Die Erstellung des Gutachtens erfolgte durch den Gutachter auftragsgemäß unabhängig und im Wesen auf Grundlage des §13 Abs. 4 sowie §§39, 51 Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Die zur Verfügung gestellten Unterlagen wurden nach ordentlichen kaufmännischen Gesichtspunkten aufbereitet und beurteilt.

### 1.2 Zielstellungen

Zielstellungen des Gutachtens bestehen darin,

1. aus einer detaillierten Analyse der zurückliegenden Entwicklung des Taxigewerbes in der Stadt Regensburg festzustellen, ob das Taxigewerbe in seiner Funktionsfähigkeit bedroht war oder ist und warum dies ggf. der Fall war bzw. ist;
2. eine Prognose abzugeben, wie sich die Zahl der Genehmigungen in der Stadt Regensburg in den kommenden Jahren entwickeln sollte und die Nachfrage gedeckt werden kann, ohne dass eine Bedrohung des Gewerbes entsteht;
3. eine Empfehlung über die Höchstzahl der Genehmigungen für den kommenden Beobachtungszeitraum zu geben;
4. die Situation unter Berücksichtigung der Mietwagenunternehmer und deren Einfluss auf das Taxigewerbe/-geschäft zu betrachten;
5. den örtlichen Taxitarif zu beurteilen.

### 1.3 Gewährleistung

Der Gutachter sichert die ordnungsgemäße Aufbereitung der zur Verfügung gestellten Einnahmen-Überschussrechnungen sowie Gewinn- und Verlustrechnungen<sup>1</sup> der Jahre 2013 bis 2016 sowie der sonstigen Unterlagen zu.

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

---

<sup>1</sup> diverse Einnahmen-Überschussrechnungen nach § 4 Abs. 3 EStG sowie Gewinn- und Verlustrechnungen der Taxibetriebe der Stadt Regensburg aus den Jahren 2013 bis 2016

<sup>2</sup> gleichartige Gutachten für andere Städte und Gemeinden aus den Jahren 1996, 1998, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018

<sup>3</sup> BZP Geschäftsberichte, insbesondere 2002/2003, 2003/2004, 2004/2005, 2005/2006, 2006/2007, 2007/2008, 2008/2009, 2009/2010, 2010/2011, 2011/2012, 2012/2013, 2013/2014, 2014/2015, 2015/2016, 2016/2017, 2017/2018

Die erfassten Werte im Erhebungsbogen bezogen sich im Wesentlichen auf die Jahre 2013 bis 2017. Der Erhebungsbogen wurde mit dem Auftraggeber abgestimmt.

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

## 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.“<sup>4</sup>

#### Beurteilung von Beförderungsentgelten

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

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

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

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

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

§ 39 Abs. 2 PBefG bestimmt:

„Die Genehmigungsbehörde hat die Beförderungsentgelte insbesondere daraufhin zu prüfen, ob sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers,

---

<sup>4</sup> Personenbeförderungsgesetz, [http://bundesrecht.juris.de/pbefg/\\_13.html](http://bundesrecht.juris.de/pbefg/_13.html)

einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind.“

Hinsichtlich der Beförderungstarife urteilte das Hamburger Oberverwaltungsgericht unter Bezug auf ein Urteil des Bundesverfassungsgerichtes in Umsetzung des § 39 PBefG:

„Zweck der Regelung ist es, die öffentlichen Verkehrsinteressen und das Gemeinwohl mit den berechtigten Gewinninteressen der Taxiunternehmer im Wege eines Interessenausgleiches in Einklang zu bringen (vgl. BVerfG, Beschl. v. 25.5.1976, BVerfGE 42, 191). Die Entgelte müssen dazu mindestens kostendeckend sein und sollen insgesamt so festgesetzt werden, dass sie eine angemessene Gewinnspanne und Aufwendungen für notwendige technische Entwicklungen enthalten (vgl. BVerfG, a. a. O.; Fromm, Anmerkungen, DVBl. 1977, 822). In diesem Rahmen obliegt es dem Verordnungsgeber, wie er die Einzelheiten der Regelung für Entgelte oder Beförderungsbedingungen festlegt und welche tatsächlichen Ermittlungen oder welche betriebswirtschaftlichen Überlegungen er anstellt (vgl. BVerfG, a. a. O.).“<sup>5</sup>

Die Erhebungen und Untersuchungen müssen sich auf das gesamte örtliche Taxigewerbe erstrecken.<sup>6</sup>

„Für den privatgewerblichen Unternehmer müsse die Entgeltberechnung einen Unternehmensgewinn enthalten; ...“<sup>7</sup> urteilte das Bundesverfassungsgericht.

Neben der Auskömmlichkeit der Tarife für das Taxigewerbe ist auch der Einfluss auf die Nachfrage nach Beförderungsleistungen durch die Tarifänderung zu betrachten, urteilte das Hamburger Oberverwaltungsgericht<sup>8</sup>: „Insbesondere darf der Verordnungsgeber auch berücksichtigen, dass eine Tarifierhöhung zu Nachfrageeinbußen führen kann (vgl. Fielitz/Grätz, a. a. O., § 51 RB 14 PBefG).“

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

Der Kilometerpreis soll im Wesentlichen die variablen Kosten mit einem Anteil Fixkosten für die Fahrzeit abdecken.

## **2.2 Grundsätze der Erstellung des Gutachtens**

Die Begrenzung der Zugangsmöglichkeiten zum Taxigewerbe aufgrund des Personenbeförderungsgesetzes steht zunächst im Widerspruch zum Grundsatz der Berufsfreiheit nach dem Grundgesetz. Die Festsetzung von Beförderungsentgelten in Verantwortung der zuständigen Behörde stellt einen erheblichen, gesetzlich zulässigen Eingriff in die unternehmerische Freiheit dar.

In gerichtlichen Streitfällen mussten die Richter bei der Feststellung der Zahl der Genehmigungen zwischen der grundgesetzlichen Freiheit und der gesetzlichen Beschränkung abwägen. Dabei haben sich hohe Anforderungen an die gesetzliche Beschränkung herausgebildet. Um das Gutachten nicht von vornherein in einer gerichtlichen Auseinandersetzung scheitern zu lassen, sollen diese von den Gerichten erarbeiteten Grundsätze zur Erstellung eines Gutachtens (unabhängig, ob durch die Behörde oder durch einen externen Gutachter) in der Anlage ausschnittsweise wiedergegeben werden.

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

---

<sup>5</sup> Hamburgisches Oberverwaltungsgericht 3. Senat, Beschluss vom 23.06.2009, 3 Bf 62/06.Z

<sup>6</sup> Personenbeförderungsgesetz, Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz nebst sonstigen einschlägigen Vorschriften, Dr. jur. Rita Bidinger, Erich-Schmidt-Verlag, ISBN 3 503 00819 5

<sup>7</sup> vgl. BVerfG 2. Senat, 2BvL 1/7

<sup>8</sup> vgl. Hamburgisches Oberverwaltungsgericht 3. Senat, Beschluss vom 23.06.2009, 3 Bf 62/06.Z



Der Gutachter hat die aktuelle Rechtsprechung anhand von Fachveröffentlichungen<sup>9, 10</sup> sowie eigener Recherche verfolgt.

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

- a) Bewertungen der wirtschaftlichen Lage der Unternehmer, insbesondere für eine ausreichende Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals, die notwendige technische Entwicklung und einen angemessenen Unternehmerlohn. Dazu:
    - Einhaltung der Beurteilungskriterien entsprechend § 13 Abs. 4 Personenbeförderungsgesetz, insbesondere:
      - 1. Nachfrage nach Beförderungsaufträgen Kapitel 7
      - 2. Taxidichte Kapitel 8
      - 3. Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit Kapitel 9
      - 4. Anzahl und Ursachen der Geschäftsaufgaben Kapitel 10
    - Rückgriff auf überprüfbare Primärdaten, das heißt auf durch den Steuerberater erstellte bzw. bestätigte Jahresabschlüsse
    - Auswertung von Originalunterlagen der Verkehrsbehörde
    - Führen von Interviews und deren stichprobenartige Prüfung auf Richtigkeit, sofern dies möglich ist Kapitel 11
    - vorsichtige Bewertung von Aussagen, die nicht im Einzelfall nachprüfbar sind (z. B. Erhebungsbögen der Taxiunternehmen)
    - Anmerkungen der Unternehmer Kapitel 12
  - b) Bewertung zur Bedrohung des Gewerbes Kapitel 13
  - c) Erstellung von Fahrzeugkostenkalkulation und Nachfrageprognose Kapitel 14
  - d) Empfehlung zur Genehmigungszahl Kapitel 14
  - e) Beurteilung der Beförderungsentgelte Kapitel 15
- Alle Ergebnisse werden in den Empfehlungen des Gutachters zusammengefasst Kapitel 16

---

<sup>9</sup> Personenbeförderungsgesetz, Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz nebst sonstigen einschlägigen Vorschriften, Dr. jur. Rita Bidinger, Erich-Schmidt-Verlag, ISBN 3 503 00819 5

<sup>10</sup> BZP Geschäftsberichte, insbesondere 2002/2003, 2003/2004, 2004/2005, 2005/2006, 2006/2007, 2007/2008, 2008/2009, 2009/2010, 2010/2011, 2011/2012, 2012/2013, 2013/2014, 2014/2015, 2015/2016, 2016/2017

### 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
Genehmigung	Genehmigung nach Personenbeförderungsgesetz zum Einsatz eines Taxis. Da die Genehmigung auf ein einzelnes Fahrzeug bezogen ist, wird die Anzahl der Genehmigungen mit der Anzahl der als Taxi eingesetzten Fahrzeuge gleichgesetzt. Genehmigungen sind nach Personenbeförderungsgesetz auch für Mietwagen erforderlich. Handelt es sich um Genehmigungen für Mietwagen, so wird dies im Folgenden besonders deutlich gemacht.
MA	Mitarbeiter
MW	Mietwagen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pflichtfahrbereich	Der Bereich, in dem ein ortsansässiger Unternehmer eine Beförderung zum vorgegebenen Tarif durchführen muss. In diesem Bereich bestehen Tarifpflicht und Beförderungspflicht.
Taxidichte	Zur Ermittlung der Taxidichte wird die Einwohnerzahl durch die Zahl der Genehmigungen bzw. Taxis dividiert. Die Taxidichte drückt aus, wie viele Einwohner einer Stadt oder eines Landkreises als potenzielle Fahrgäste vorhanden sind. Bei der Taxidichte bleiben Touristen, Geschäftsleute und andere Besucher unberücksichtigt.
USt	Umsatzsteuer
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 Regensburg

Regensburg, nach München, Nürnberg und Augsburg viertgrößte Stadt Bayerns, ist die Hauptstadt des bayerischen Regierungsbezirks Oberpfalz und blickt auf eine über 2000-jährige Geschichte zurück. Regensburg liegt am nördlichsten Punkt der Donau, belegt eine Gesamtfläche von 80,8 km<sup>2</sup> und beherbergt knapp 155.000 Einwohner. Die Stadt verfügt über den größten Schifffahrtshafen Bayerns, weist ein großes Know-How und eine Vielzahl bedeutender Unternehmen auf. Die wichtigsten Industriezweige sind: Informations- und Kommunikationstechnik, Verkehrssteuerung, Handwerk und Handel. Elektrotechnik, Automobilherstellung, Maschinenbau, Brauereien und Druckereigewerbe.<sup>11</sup>

Regensburg verfügt über eine der vier bayerischen Landesuniversitäten und besitzt drei Hochschulen: die Universität Regensburg mit dem Universitätsklinikum, die Ostbayerische Technische Hochschule Regensburg und die Hochschule für katholische Kirchenmusik und Musikpädagogik mit zusammen ca. 31.000 Studenten.<sup>12</sup>

Seit 2006 gehört die Altstadt von Regensburg zum UNESCO Welterbe.

„Die Altstadt von Regensburg stellt ein herausragendes Beispiel eines binneneuropäischen mittelalterlichen Handelszentrums dar, das den Austausch kultureller und architektonischer Einflüsse verdeutlicht. Viele Bauwerke von außergewöhnlicher Qualität zeugen von seiner politischen, wirtschaftlichen und religiösen Bedeutung, beginnend im 9. Jahrhundert. Die urbanen Strukturen spiegeln 2000 Jahre bauliche Kontinuität wider und beinhalten Römische, Romanische und Gotische Elemente. Regensburgs Bausubstanz aus dem 11. bis 13. Jahrhundert bestimmt noch heute das Stadtbild, welches durch hohe Gebäude, dunkle und enge Gassen, und starke Befestigungsanlagen geprägt ist. Dazu gehören Patrizierhäuser und Geschlechtertürme, eine große Zahl Kirchen und Klöster sowie die Steinerne Brücke aus dem 12. Jahrhundert. Die Altstadt ist außerdem bedeutend als einer der politischen Hauptversammlungsorte bis ins 19. Jahrhundert. Zahlreiche Gebäude zeugen von seiner Geschichte als ein Zentrum des Heiligen Römischen Reiches.“<sup>13</sup>

„Regensburg beeindruckt auf vielen Ebenen. Die historisch und kulturell bedeutsame Stadt hat sich in den letzten Jahren nicht nur zu einem international begehrten Tourismusziel, sondern auch zu einem der wichtigsten Wirtschaftszentren Deutschlands entwickelt. Die ausgezeichnete Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur, die idealen Produktionsbedingungen und das überraschend breite Fachkräfteangebot sind dafür ebenso ursächlich wie eine erfolgreiche städtische Clusterpolitik oder das enge Miteinander von Unternehmen, Forschungseinrichtungen und Hochschulen in Netzwerken.“<sup>14</sup>

Die Stadt Regensburg ist über die Autobahnen A 3 Nürnberg Richtung Passau und A 93 Richtung München erreichbar.

Darüber hinaus verfügt Regensburg über gute Anbindungen mit Bussen und Bahnen. Fernbusse erreichen die Stadt aus dem In- sowie aus dem Ausland.

Regensburg ist mit Regionalbahnen und dem ICE aus Richtung Berlin und Hamburg erreichbar. Aus dem Ausland wird Regensburg direkt aus Prag und Wien angefahren.

„In der Regensburger Altstadt gilt eine Umweltzone. [...] Die Umweltzone umfasst das Gebiet der Regensburger Altstadt zwischen Alleengürtel und Donau.“<sup>15</sup>

Dies betrifft auch die eingesetzten Taxis.

---

<sup>11</sup> siehe <https://tourismus.regensburg.de/regensburg-erleben/wissenswertes/ueber-regensburg/regensburg.html> (Einsicht am 23.07.2018)

<sup>12</sup> siehe <https://tourismus.regensburg.de/regensburg-erleben/wissenswertes/ueber-regensburg/regensburg.html> (Einsicht am 23.07.2018)

<sup>13</sup> <https://tourismus.regensburg.de/regensburg-erleben/sehenswertes/unesco-welterbe/unesco-welterbe-regensburg.html> (Einsicht am 23.07.2018)

<sup>14</sup> <https://www.regensburg.de/wirtschaft/wirtschaftsstandort> (Einsicht am 23.07.2018)

<sup>15</sup> <https://www.regensburg.de/umweltzone> (Einsicht am 01.04.2019)

## 5. Struktur des Gewerbes und geltender Tarif

### 5.1 Struktur und Beschäftigtenzahlen der Taxibetriebe

Von den bestehenden 93 Unternehmern haben 92 den Erhebungsbogen abgegeben.

Das ermittelte Durchschnittsalter der Taxibetriebe beträgt, bezogen auf den 31.01.2019, 15,17 Jahre. Das Durchschnittsalter der Unternehmer beträgt 53,85 Jahre. Das ermittelte Durchschnittsalter ist branchenüblich. Es lässt weitere Betriebsübernahmen bzw. -aufgaben in der nahen Zukunft erwarten.

In Regensburg wurden 2018 insgesamt 178 Taxis, das heißt durchschnittlich 1,9 Taxis pro Unternehmen eingesetzt.<sup>16</sup>

Nach Aussage der Unternehmen sind 73 an die Taxizentrale angeschlossen, 17 gehören keiner Zentrale an.

Sechs Taxiunternehmer betreiben parallel zu den eingesetzten Taxis sechs Mietwagen.

Zusätzlich zu den oben genannten Taxibetrieben setzen neun Mietwagenunternehmer 66 Fahrzeuge ein.<sup>17</sup>

Der Einsatz von Mietwagen ermöglicht es den Unternehmern nach eigenen Aussagen, auf Veränderungen am Markt zu reagieren. Mit den Mietwagen können marktorientierte erforderliche Kapazitäten kurzfristig erhöht oder abgebaut werden. Mit Taxis ist dies wegen der Vergabemodalitäten nicht möglich (vgl. Kapitel 11.12).

Die eingereichten betriebswirtschaftlichen Unterlagen beinhalten damit auch die Ergebnisse des Mietwagenbetriebes im Unternehmen.

Neun Unternehmer betreiben ein weiteres Gewerbe neben dem Taxigewerbe.

Weitere angegebene Gewerbe neben Mietwagen sind:

1. Kleintransporte
2. KFZ Werkstatt
3. Fahrschule
4. Lebensmittelgeschäft
5. Bus
6. Tonträger/Konzerte
7. Omnibusunternehmen
8. Externer Datenschutzbeauftragter
9. Vermietung Ferienwohnung.

Bei anderen Nebengewerben als Mietwagen konnten die Jahresabschlüsse nicht ausgewertet werden.

92 Taxibetriebe beschäftigten im Jahr 2017 neben den Inhabern 254 Mitarbeiter, darunter 155 in Vollzeit, 87 in Teilzeit bis 450 Euro/Monat, zwölf Mitarbeiter in der Gleitzzone 450 bis 850 Euro/Monat. 32 Angestellte sind Rentner bzw. Empfänger von Sozialleistungen.

Durchschnittlich wurden 2017 je Taxibetrieb ca. 2,8 Mitarbeiter beschäftigt, davon wurden pro Betrieb durchschnittlich 1,7 Mitarbeiter in Vollzeit, 0,9 Mitarbeiter in Teilzeit bis 450 Euro monatlich und 0,1 Mitarbeiter in der Gleitzzone beschäftigt (vergleiche Abbildung 1).

---

<sup>16</sup> Stand vom 31.12.2018 (E-Mail Stadt Regensburg vom 10.01.2019)

<sup>17</sup> Stand 31.12.2018 (E-Mail Stadt Regensburg vom 10.01.2019)

Damit verdienten 2017 im Taxigewerbe 92 Unternehmer sowie mindestens 254 Mitarbeiter ihren Lebensunterhalt.

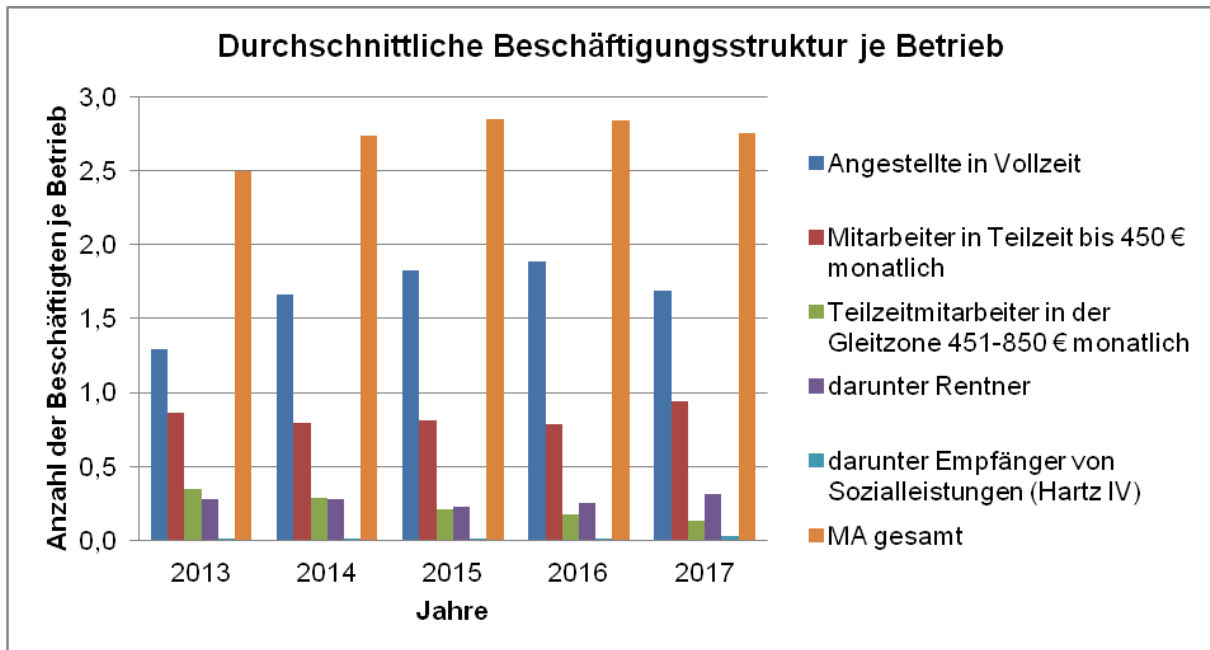


Abbildung 1 Beschäftigtenstruktur in den Taxibetrieben mit angestellten Mitarbeitern in der Stadt Regensburg

## 5.2 Tarifstruktur

### § 1

#### Geltungsbereich

(1) Die in dieser Verordnung festgesetzten Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für den Verkehr mit Taxis gelten für Taxiunternehmen mit dem Betriebsitz Regensburg.

(2) Der Pflichtfahrbereich umfasst die Gebiete der Stadt Regensburg und des Landkreises Regensburg sowie das Gemeindegebiet Bad Abbach.

(3) Das Gebiet der Stadt Regensburg bildet die Tarifzone I, der übrige Pflichtfahrbereich die Tarifzone II.

### § 2

#### Beförderungsentgelte

(1) Das Beförderungsentgelt setzt sich unabhängig von der Zahl der beförderten Personen zusammen aus

- a) dem Grundpreis von 3,20 €
- b) dem Kilometerpreis nach Abs. 2
- c) dem Wartezeitpreis nach Abs. 3
- d) Zuschlägen nach Abs. 4.

Kilometerpreis und Wartezeitpreis werden nach Schalteinheiten von je 0,20 € berechnet.

(2) Fahrpreis

- a) Anfahrt in Tarifzone I frei
- b) Anfahrt in Tarifzone II ab Stadtgrenze  
Tarifstufe 2 je km 1,80 EUR

c) Zielfahrten in Tarifzone I und Tarifzone II  
Tarifstufe 2 je km 1,80 EUR

d) Zielfahrten aus der Tarifzone II in Richtung Tarifzone I sowie bei  
Rückfahrten derselben Fahrgäste von Zielen in der Tarifzone II zu  
Zielen in Richtung Tarifzone I

in der Tarifzone II  
Tarifstufe 1 je 27,69 Sek.  
0,20 EUR

Stadtgrenze (in Tarifzone I)  
Tarifstufe 2 je km 1,80 EUR

e) Rückfahrten aus der Tarifzone II ab Verlassen der Anfahrsstrecke  
in der Tarifzone II  
Tarifstufe 2 je km 1,80 EUR

(3) Wartezeitpreis

Der Wartezeitpreis beträgt während der Ausführung des Beförderungsauftrages sowie bei  
verkehrsbedingter Unterschreitung der Umschaltgeschwindigkeit von 13,8 km/h je 27,69  
Sek. 0,20 € (pro Std. 26,00 €).

(4) Zuschläge

a) Sperriges Gepäck

(Gepäck, das in Länge, Höhe oder Breite das Maß von 120 cm überschreitet) pauschal 3,00 €

Rollstühle, Gehhilfen und Kinderwagen frei

b) Fahrten in Großraumtaxi

Ein Großraumtaxi ist ein Personenkraftwagen, der nach seiner Bauart und Ausstattung zur  
Beförderung von mehr als 5 Personen einschl. Fahrzeugführer/in zugelassen und geeignet  
ist und in einem abgeteilten Lade- oder Kofferraum wenigstens 50 kg Gepäck zusätzlich zu  
den Personen mitführen können muss. Ab dem 5. Fahrgast beträgt der Zuschlag unabhängig  
von der Gesamtzahl der beförderten Personen

pauschal 3,00 €

(5) Mindestfahrpreis

Der Mindestfahrpreis beträgt (einschließlich der ersten Schalteinheit) 3,40 €<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> <https://www.regensburg.de/stadtrecht/233863/verordnung-der-stadt-regensburg-ueber-befoerderungsentgelte-und-befoerederungsbedingungen-fuer-den-verkehr-mit-taxen-in-der-stadt-regensburg-taxitarifordnung-vom-02-september-1991.html>  
(zuletzt geändert 09. Juli 2012; Einsicht am 08.01.2019)

## 6. Methodik und Vorgehensweise in der Gutachtenerstellung

### 6.1 Herangehensweise und 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 zu Anzeichen einer Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes in der Gegenwart und in der Zukunft durch.

Für die Beurteilung der Anzeichen einer Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes in der Zukunft sowie die Bestimmung der empfohlenen Anzahl der Taxis in der Stadt Regensburg wird innerhalb der oben genannten Kriterien vor allem ein betriebswirtschaftlicher Ansatz gewählt. Die zu ermittelnde prognostische Entwicklung der Nachfrage (Kapitel 14.2) wird einer Vollkostenrechnung je Genehmigung (Kapitel 14.3) gegenübergestellt. Durch Division der prognostizierten Nachfrage im Territorium durch die Vollkosten je Genehmigung ergibt sich die Anzahl der maximal zulässigen Genehmigungen in der Stadt Regensburg (Kapitel 14.4). Darüber hinaus wird auch das Mietwagengewerbe ausgewertet, um den Wettbewerb zum Taxigewerbe zu beurteilen (Kapitel 11.10).

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

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

### 6.2 Daten- und Informationserfassung

Durch das zuständige Amt für öffentliche Ordnung und Straßenverkehr wurden die **Jahresabschlüsse** 2013 bis 2016 abgefordert.

Darüber hinaus wurden die Unternehmer/innen durch das Amt für öffentliche Ordnung und Straßenverkehr gebeten, einen **Erhebungsbogen** zum Unternehmen auszufüllen und einzureichen. Dieser vom Gutachter entworfene Erhebungsbogen wurde im Vorfeld mit dem Amt abgestimmt.

Von der Stadt Regensburg wurden darüber hinaus Angaben zu folgenden Themenbereichen gemacht:

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

Durch den Gutachter wurden Interviews geführt mit:

- Taxizentrale Regensburg
- IHK Regensburg
- Zoll Regensburg
- Stadt Regensburg
- einem Unternehmer

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 weitere Sekundärquellen zur Erstellung des Gutachtens herangezogen:

- Daten des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbandes e. V. zur Entwicklung des Taxi- und Mietwagenverkehrs,
- Daten des Bundesministeriums für Gesundheit zu Fahrtkosten der Gesetzlichen Krankenversicherung durch Taxi- und Mietwagenverkehr,
- Daten der Statistischen Landesdatenbank Bayern zur Entwicklung der Bevölkerung sowie die statistische Datenbank der Stadt Regensburg zur Entwicklung der Gäste- und Übernachtungszahlen,
- Veröffentlichungen des ÖPNV-Betreibers RVV in der Stadt Regensburg,
- Informationen zur Entwicklung von CarSharing-Angeboten,
- Auskünfte benachbarter Städte zur Taxi- und Mietwagendichte,
- Daten der Michael Bauer Research GmbH zur Entwicklung der Kaufkraft in der Stadt Regensburg
- Daten des Kraftfahrt Bundesamtes zur Pkw-Dichte in der Stadt Regensburg sowie in benachbarten 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**

**92 von 93 Unternehmen, dass entspricht 98,9 Prozent, haben durch Bereitstellung von Unterlagen die Gutachtenerstellung unterstützt.**

**Durch die sehr hohe Beteiligung stand eine sehr umfassende Datenbasis zur Auswertung zur Verfügung.**

Von den vorgelegten betriebswirtschaftlichen Unterlagen wurden insbesondere folgende Positionen (Nettowerte ohne Umsatzsteuer in Euro/Jahr) ausgewertet:

1. Umsätze aus Personenbeförderung im Pflichtfahrbereich bzw. beim Verlassen des Pflichtfahrbereiches bis insgesamt 50 Kilometer Beförderungsstrecke zu sieben Prozent Umsatzsteuer,
2. Umsätze zum Regelsteuersatz,
3. Gesamtumsätze.

Eine Kostenauswertung erfolgte vorrangig für:

1. Gesamtkosten,
2. Fahrzeugkosten,
3. Personalkosten.

Das wirtschaftliche Ergebnis wurde bestimmt über den:

1. Nettogewinn bzw. Nettoüberschuss vor Einkommensteuer.

In der betriebswirtschaftlichen Auswertung blieben unberücksichtigt:

1. Betriebe, in deren betriebswirtschaftlicher Auswertung Leistungen enthalten sind, die nicht Taxi- bzw. Mietwagenleistungen sind,
2. Betriebe, deren Daten nicht oder nur unvollständig vorlagen.



Folgende Stichproben wurden untersucht und ausgewertet:

Jahr	<u>Betriebe</u> , von denen die betriebswirtschaftlichen Unterlagen eingereicht wurden	davon ausgewertete betriebswirtschaftliche Unterlagen nach Anzahl der <u>Betriebe</u>	Anteil der auswertbaren Jahresabschlüsse zu den eingereichten Jahresabschlüssen in Prozent	insgesamt vorhandene <u>Genehmigungen</u> im jeweiligen Jahr laut erhaltener Unternehmerliste/Fahrzeugstatistik	Anzahl der <u>Genehmigungen</u> aus den Betrieben, die Jahresabschlüsse eingereicht haben	ausgewertete <u>Genehmigungen</u> zu vorhandenen Genehmigungen in Prozent
2013	56	51	91%	198	96	48%
2014	58	56	97%	192	100	52%
2015	61	59	97%	180	104	58%
2016	59	58	98%	178	110	62%

Tabelle 1 Eingereichte Unterlagen und untersuchte Stichproben

Im Gutachten konnten die Daten nicht zu allen erteilten Genehmigungen ausgewertet werden, da:

- Unternehmer keine Jahresabschlüsse eingereicht haben, da sie noch nicht existierten oder Jahresabschlüsse noch nicht vorlagen,
- die betriebswirtschaftlichen Ergebnisse unplausibel erschienen,
- von nicht mehr existierenden Unternehmen keine Jahresabschlüsse aus zurückliegenden Jahren abgefordert werden konnten,
- Unternehmen erst in der 2. Jahreshälfte gegründet wurden (je zwei 2013 und 2015, je einer 2014 und 2016)
- Unternehmer Nebengewerbe (je sechs 2013, 2014, je fünf 2015 und 2016) haben und darum die betriebswirtschaftlichen Unterlagen nicht nur die Umsätze und Kosten aus der Personenbeförderung mit Taxis oder mit Taxis und Mietwagen in der Stadt Regensburg widerspiegeln.

Unter kaufmännischen Gesichtspunkten kann aus den vorliegenden Stichproben mit ausreichend hoher Wahrscheinlichkeit auf die aktuelle und zukünftige Situation des Gesamtgewerbes in der Stadt Regensburg geschlossen werden.

Die gesamte Unternehmerschaft, mit einer Ausnahme, hat die Erstellung des Gutachtens bereitwillig und aktiv unterstützt.

## 7. Beurteilung der Nachfrage

### 7.1 Anzahl der Beförderungsaufträge

Die Angaben der Unternehmen zeigt folgendes Bild:

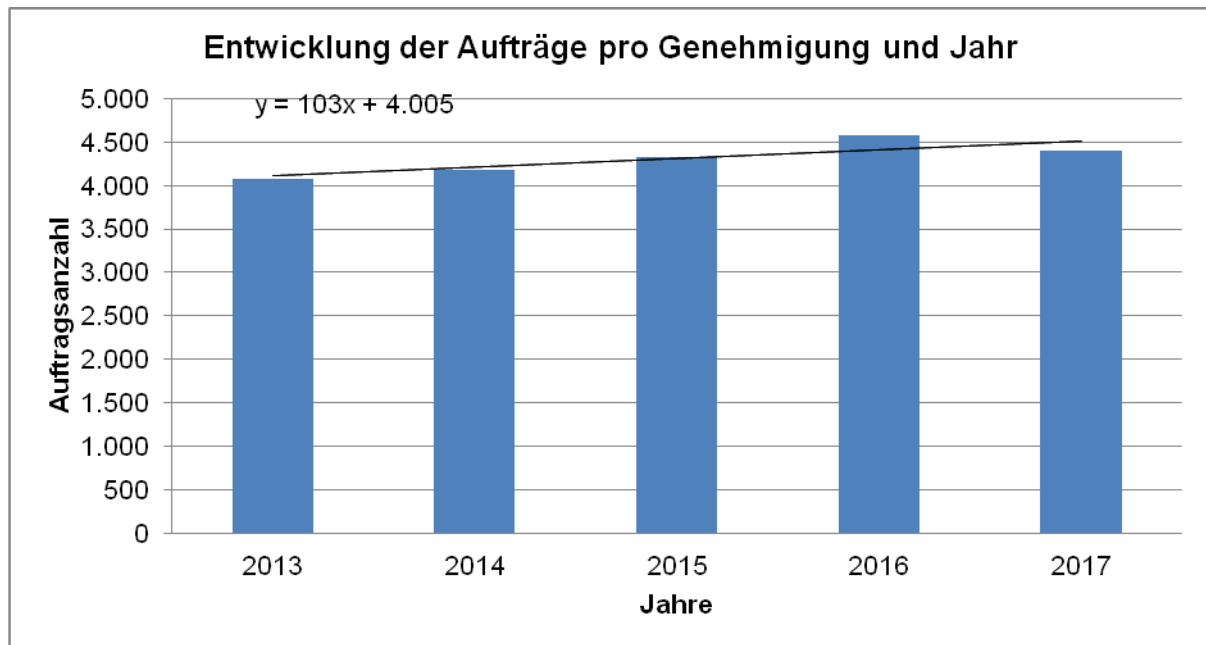


Abbildung 2 Angaben der Unternehmen zur Entwicklung der Aufträge je Genehmigung und Jahr in der Stadt Regensburg von 2013 bis 2017

Im Zeitraum 2013 bis 2017 ist die Zahl der Aufträge pro Genehmigung jährlich um ca. 2,6 Prozent gestiegen. Der Mittelwert für diesen Zeitraum liegt bei 4.313 Aufträgen pro Genehmigung. Nachdem die Zahl der Aufträge im Zeitraum 2013 bis 2016 kontinuierlich anstieg, sank sie 2017 leicht auf das Niveau aus dem Jahr 2015.

Werden die durch die Funkzentrale vermittelten Fahrten betrachtet, ergibt sich folgendes Bild:

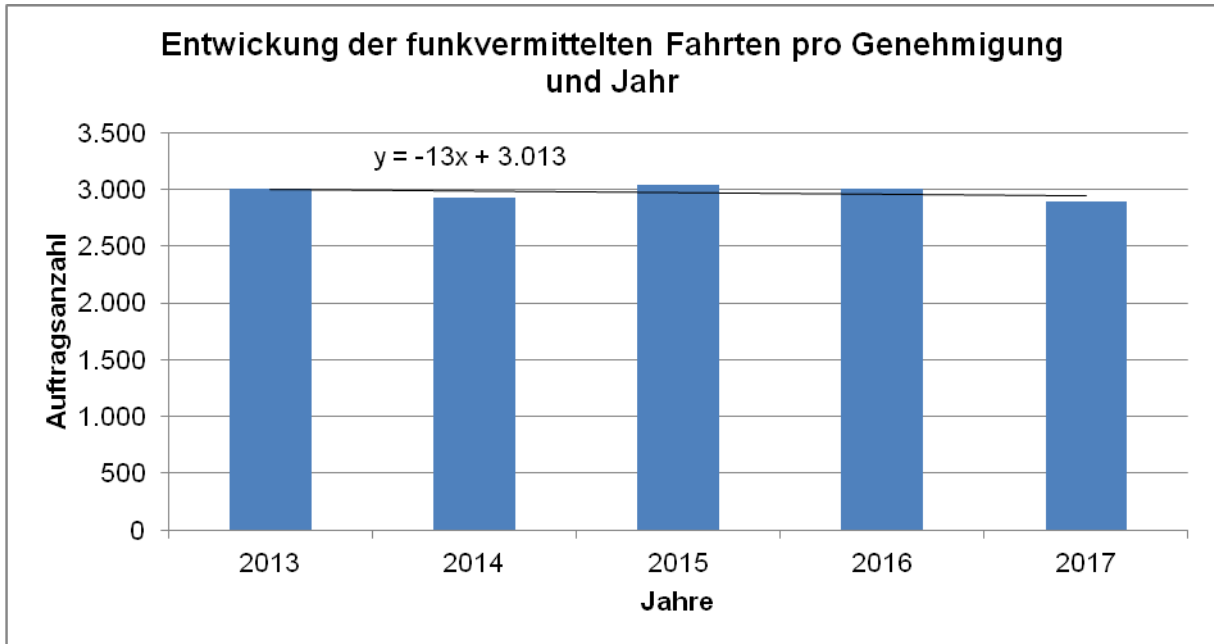


Abbildung 3 Entwicklung der durch die Funkzentrale vermittelten Fahrten pro Genehmigung und Jahr in der Stadt Regensburg von 2013 bis 2017

Im Zeitraum 2013 bis 2017 sanken die Aufträge je Genehmigung und Jahr um ca. 0,43 Prozent. Seit 2016 ist ein leichter Rückgang der Aufträge zu beobachten. Der Mittelwert der durch die Funkzentrale vermittelten Fahrten liegt bei 2.973 Aufträgen je Genehmigung und Jahr. Die vorliegenden Zahlen wurden von der Taxizentrale Regensburg bereitgestellt. Sofern einzelne Angaben nicht nachvollziehbar waren, wurden sie interpoliert.

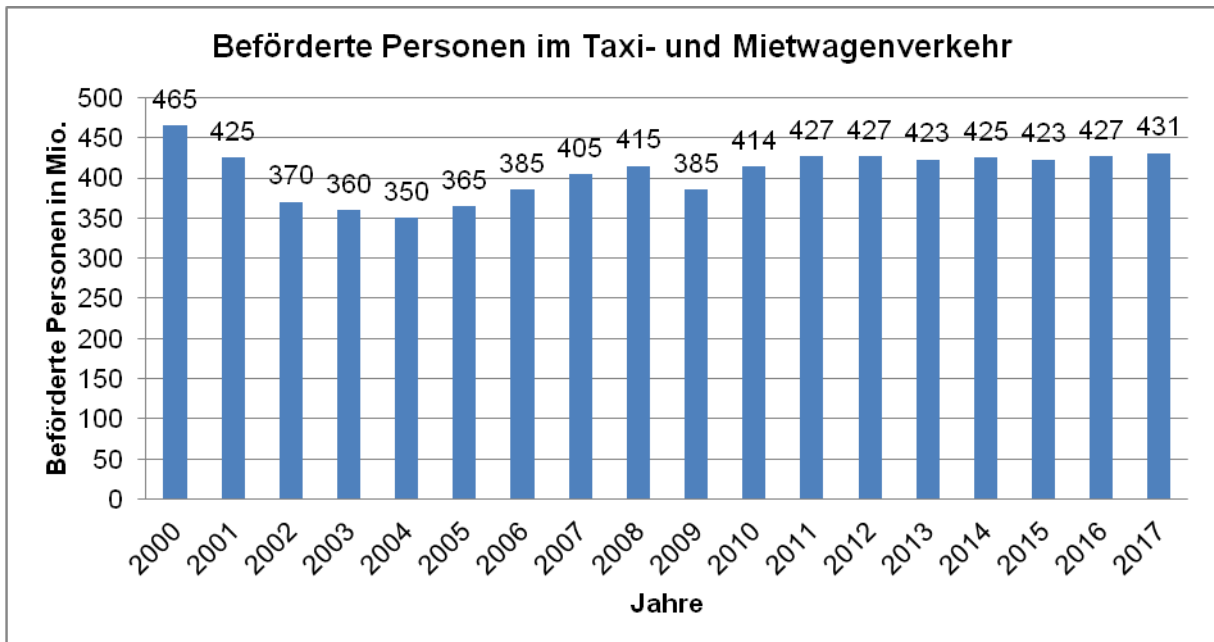


Abbildung 4 Beförderte Personen im Taxi- und Mietwagenverkehr in der BRD, Angaben in 100 Mio.<sup>19</sup>

<sup>19</sup> Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. BZP Geschäftsbericht 2017/2018

Im Bund wurde ein Anstieg der beförderten Personen um durchschnittlich 0,43 Prozent pro Jahr im Zeitraum von 2013 bis 2017 ermittelt.

Die Angaben des Deutschen Taxi- und Mietwagenverband e. V. (BZP) betreffen beförderte Personen, die Angaben zur Stadt Regensburg betreffen die Anzahl der Beförderungsaufträge. Beide Angaben lassen sich nicht direkt vergleichen, aber man kann davon ausgehen, dass sie tendenziell vergleichbar sind. Demnach entwickeln sich die Aufträge in Regensburg im Zeitraum 2013 bis 2017 mit einer Steigung um 1,9 Prozent gegen den Bundestrend (Anstieg um 0,43 Prozent).

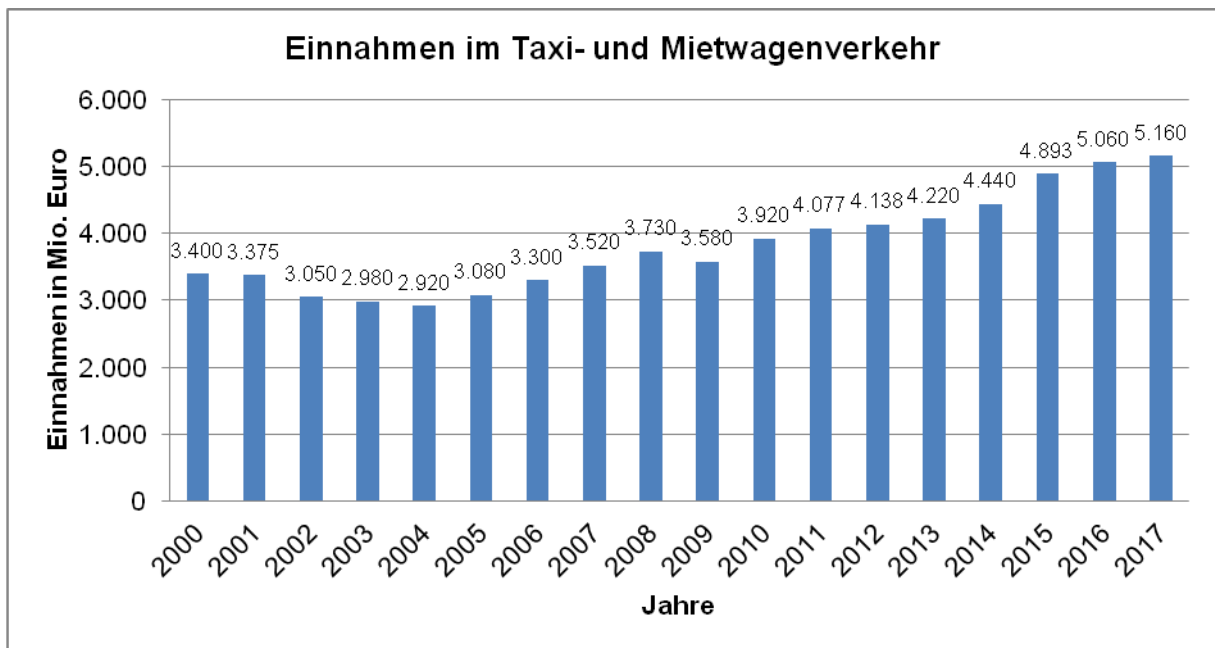


Abbildung 5 Einnahmen im Taxi- und Mietwagenverkehr in der BRD, Angaben in Mio. €<sup>20</sup>

Vom Deutschen Taxi- und Mietwagenverband e. V. (BZP) wurden die in der Abbildung 5 dargestellten Zahlen zu den Einnahmen veröffentlicht. Durch Einführung des Mindestlohns bestand auch auf Seiten des BZP die Befürchtung, dass es zu starken Verwerfungen am Markt kommt. Überraschenderweise konnten die Umsätze dennoch deutlich gesteigert werden, was nach Angaben des BZP vermutlich auf die stark erhöhten Tarife zurückzuführen ist.<sup>21</sup>

Betrachtet man den Vergleichszeitraum 2013 bis 2017, stiegen die Einnahmen bundesweit durchschnittlich um 6,24 Prozent pro Jahr. Die Stadt Regensburg liegt mit einer jährlichen Umsatzsteigerung je Genehmigung von 2,68 Prozent unter diesem Durchschnitt (Kapitel 9.1).

**Die seit 2013 steigenden und 2017 wieder leicht sinkenden, aber auf einem relativ hohen Niveau bleibenden Aufträge je Genehmigung sprechen gegen Anzeichen für eine gegenwärtige oder zukünftige Bedrohung des Gewerbes.**

## 7.2 Nachfragestruktur

Die Unternehmer haben im Erhebungsbogen Angaben dazu gemacht, welche Leistungsbe-  
reiche sie mit ihren Betrieben von 2013 bis 2017 bedienten.

<sup>20</sup> Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. BZP Geschäftsbericht 2017/2018

<sup>21</sup> Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e. V. (BZP) Geschäftsbericht 2017/2018

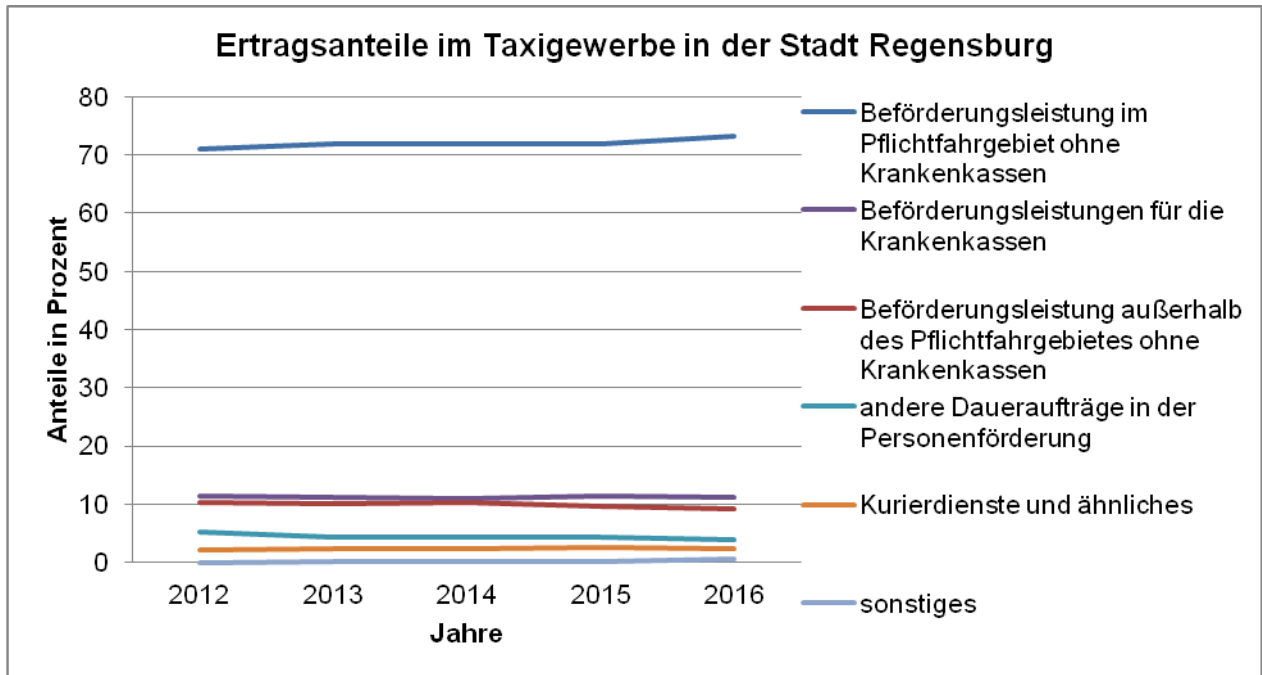


Abbildung 6 Struktur der Ertragsanteile im Taxigewerbe in der Stadt Regensburg

Haupteinnahmequelle der Taxiunternehmen in Regensburg sind Beförderungsleistungen im Pflichtfahrbereich ohne Krankenkassen im Umfang von durchschnittlich 72,0 Prozent im Betrachtungszeitraum (2013 bis 2017). Hier stiegen die Ertragsanteile leicht von 71,1 Prozent im Jahr 2013 auf 73,2 Prozent im Jahr 2017.

Der zweitgrößte Umsatzanteil mit durchschnittlich 11,22 Prozent wird mit Beförderungsleistungen für die Krankenkassen erzielt. Die Werte blieben im gesamten Erhebungszeitraum annähernd auf gleichem Niveau. Dies ist ein im Vergleich mit anderen Gutachten ein für eine Stadt sehr geringer Wert.

An dritter Stelle der Ertragsanteile mit durchschnittlich 9,8 Prozent stehen die Beförderungsleistungen außerhalb des Pflichtfahrbereiches (ohne Krankenkassen). Die Ertragsanteile sanken leicht von etwa 10,2 Prozent im Jahr 2013 auf nur noch 9,1 Prozent 2017.

Andere Ertragsanteile, die durch andere Daueraufträge (4,4 Prozent), Kurierdienste (2,4 Prozent) sowie sonstigem (0,2) erzielt werden, spielen eine eher untergeordnete Rolle.

Taxiverkehr ist damit auch in Regensburg die individuelle Ergänzung des liniengebundenen ÖPNV und muss entsprechend behandelt werden.

**Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes aus der Struktur der Ertragsanteile sind hieraus nicht erkennbar.**

### 7.3 Nachfrage durch Patientenfahrten

Die Daten in Abbildung 6 sind Angaben der Unternehmer. Sie zeigen einen etwa gleichbleibenden Anteil der Umsätze durch Beförderungsleistungen für die Krankenkassen mit durchschnittlich 11,2 Prozent zwischen 2013 und 2017.

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

1. Aufgrund des Umfanges der Patientenfahrten sind die Krankenkassen ein beherrschender Anbieter für das Gewerbe mit sehr hohem Einfluss auf die Preisgestaltung und auf die Unternehmen. Umgekehrt besteht eine geringe Abhängigkeit des Gewerbes von den Kassen.
2. Taxiunternehmer stehen hier in sehr starkem Wettbewerb mit Mietwagen. Es gibt erfahrungsgemäß viele Anbieter, die den Kassen ihre Leistungen zu nicht auskömmlichen Preisen anbieten 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 insgesamt zusammengestellt (siehe nachfolgende Abbildungen 9 und 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 Unternehmen an den Rand der wirtschaftlichen Existenz gebracht hat.
5. Der Deutsche Taxi- und Mietwagenverband e. V. beklagte in seinen Geschäftsberichten mehrfach und anhaltend den hohen bürokratischen Aufwand.<sup>22</sup>
6. Auch Unternehmer beklagen den zum Teil hohen bürokratischen Aufwand.

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

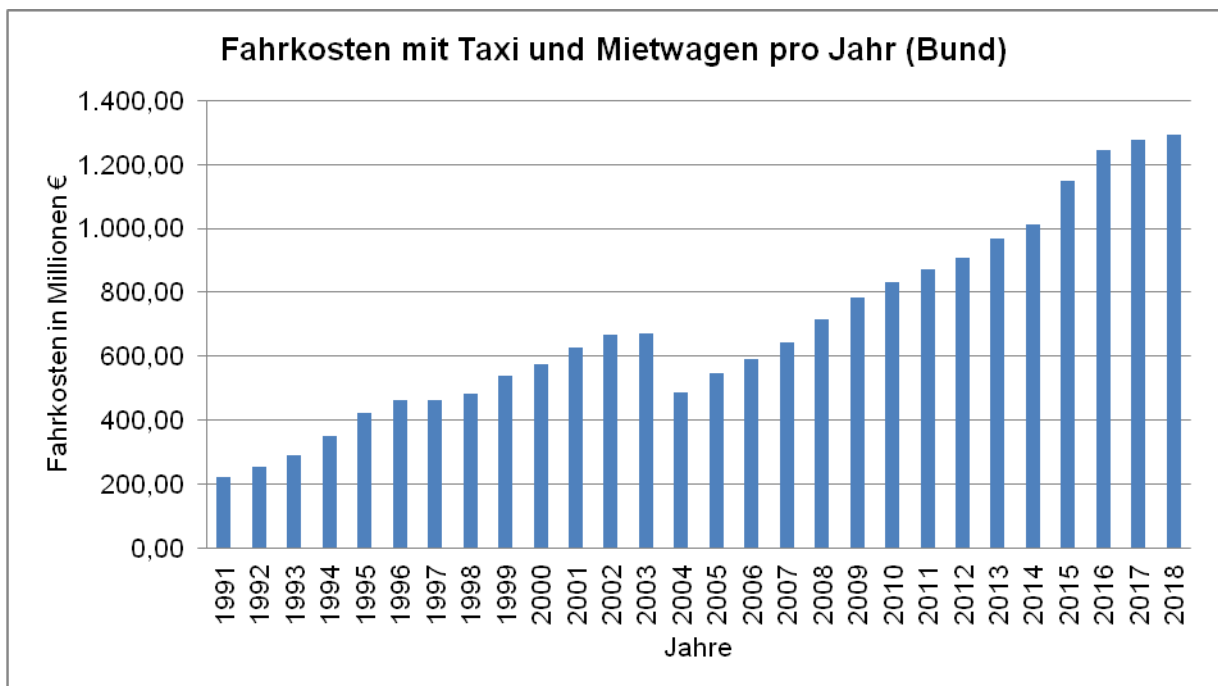


Abbildung 7 Kostenübernahme für Krankenfahrten in der Bundesrepublik Deutschland durch die Krankenkassen<sup>23</sup>

<sup>22</sup> Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e. V. (BZP) Geschäftsberichte ab 2008/2009

<sup>23</sup> Bundesministerium für Gesundheit, Gesetzliche Krankenversicherung, [https://www.bundesgesundheitsministerium.de/fileadmin/Dateien/3\\_Downloads/Statistiken/GKV/Finanzergebnisse/KV45\\_1-4\\_Quartal\\_2017\\_2.pdf](https://www.bundesgesundheitsministerium.de/fileadmin/Dateien/3_Downloads/Statistiken/GKV/Finanzergebnisse/KV45_1-4_Quartal_2017_2.pdf) sowie gleiche Quellen aus den Vorjahren (Einsicht am: 14.03.2019)

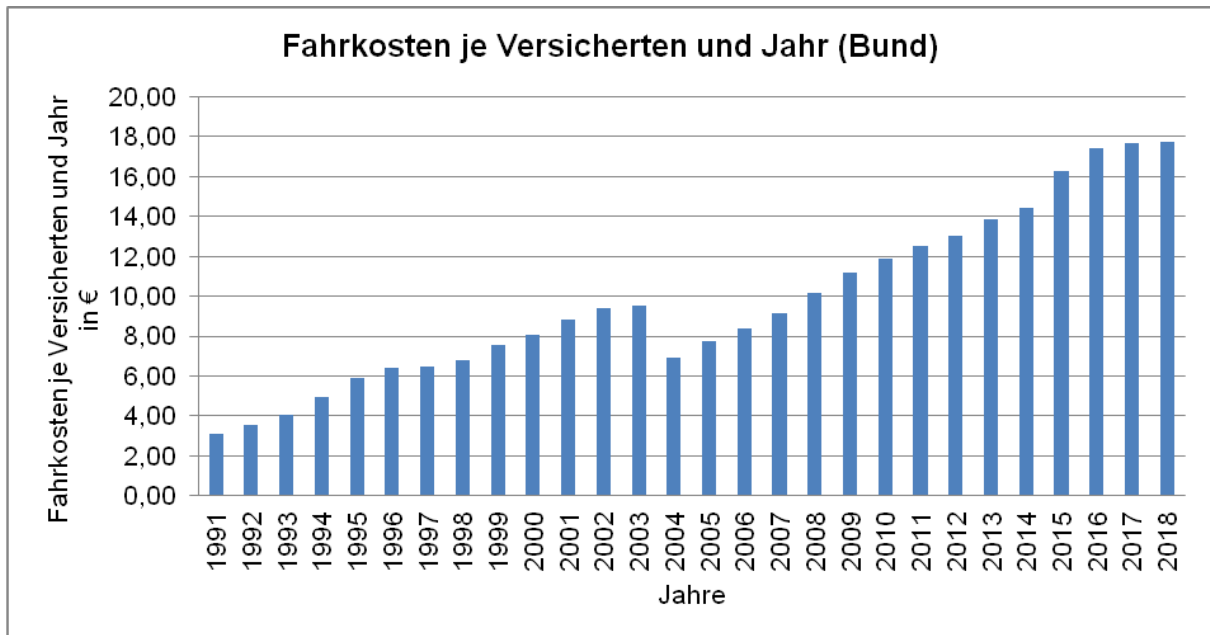


Abbildung 8 Fahrkosten für Krankenfahrten je Versicherten und Jahr in der Bundesrepublik Deutschland<sup>24</sup>

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

**Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes aus den Patientenfahrten allein bestehen hierdurch nicht.**

#### **7.4 Nachfrage durch klassische Beförderungsleistungen mit Taxis**

Klassische Beförderungsleistungen nach Taxitarif innerhalb der Betriebssitzgemeinde und bis zu 50 Kilometer Entfernung zu sieben Prozent und Beförderungen zum Umsatzsteuererlagsatz haben mit zusammen durchschnittlich 81,8 Prozent der Aufträge den größten Anteil an Beförderungsleistungen für das Taxigewerbe in Regensburg.

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 ÖPNV,
3. die Qualität der Taxidienstleistungen.

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

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

<sup>24</sup> Bundesministerium für Gesundheit, Gesetzliche Krankenversicherung, [https://www.bundesgesundheitsministerium.de/fileadmin/Dateien/3\\_Downloads/Statistiken/GKV/Finanzergebnisse/KV45\\_1-4\\_Quartal\\_2017\\_2.pdf](https://www.bundesgesundheitsministerium.de/fileadmin/Dateien/3_Downloads/Statistiken/GKV/Finanzergebnisse/KV45_1-4_Quartal_2017_2.pdf) sowie gleiche Quellen aus den Vorjahren (Einsicht am: 14.03.2019)

## 7.5 Nachfrage durch Daueraufträge und weitere Dienstleistungen

### Daueraufträge

In Regensburg werden in den Erhebungsbögen andere Daueraufträge ohne Krankenkassen mit durchschnittlich 4,4 Prozent Anteil der Einnahmen angegeben.

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

### Weitere Dienstleistungen

Weitere Dienstleistungen wie etwa die Durchführung von Kurierdiensten oder sonstige Dienstleistungen werden mit zusammen etwa 2,5 Prozent der Einnahmen in den Erhebungsbögen angegeben.

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

## 7.6 Nachfrage durch den Öffentlichen Personennahverkehr

Im Bereich der Stadt Regensburg ist der Regensburger Verkehrsverbund für die Erbringung des ÖPNV im Linienbetrieb zuständig.

In den Jahren 2012 bis 2016 hat sich die Zahl der Buslinien von 81 auf 88 erhöht, im gleichen Zeitraum stieg die Anzahl der eingesetzten Busse von 346 auf 397.

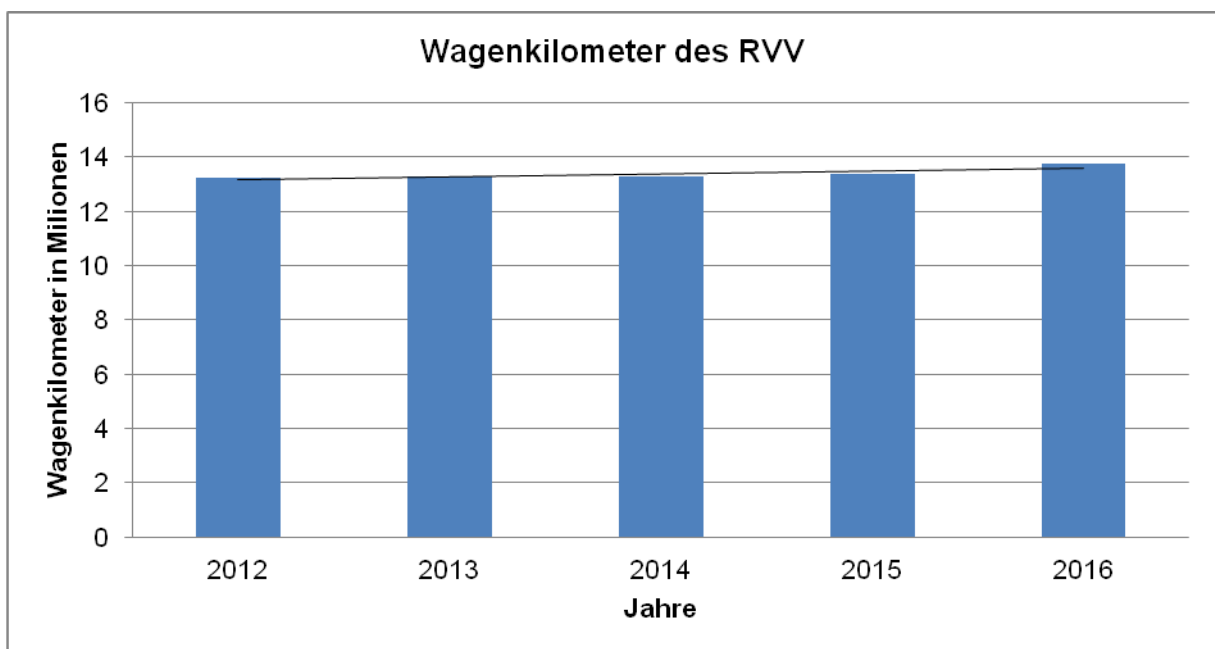


Abbildung 9 Wagenkilometer des RVV im ÖPNV der Stadt Regensburg

Die Wagenkilometer sind insgesamt nur leicht von 13,3 auf 13,7 Millionen Kilometer gestiegen.



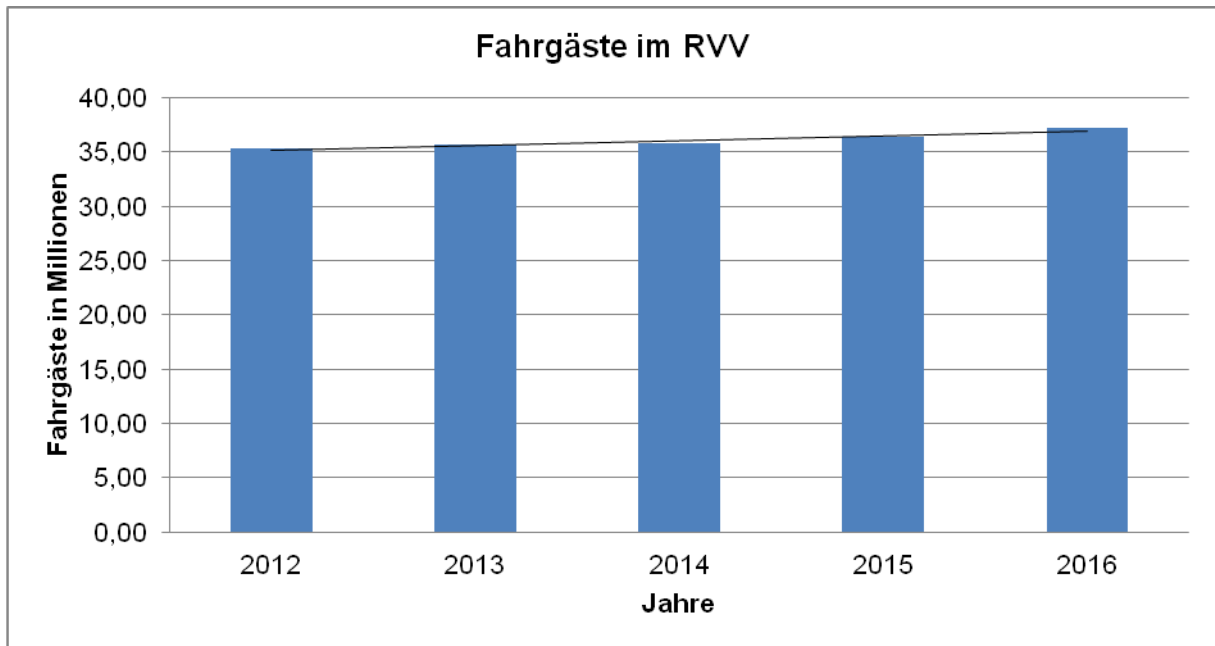


Abbildung 10 Fahrgäste des RVV im ÖPNV der Stadt Regensburg

Auch bei den Fahrgästen lässt sich nur eine leichte, aber kontinuierliche Steigerung von 35,3 auf 37,2 Millionen verzeichnen.

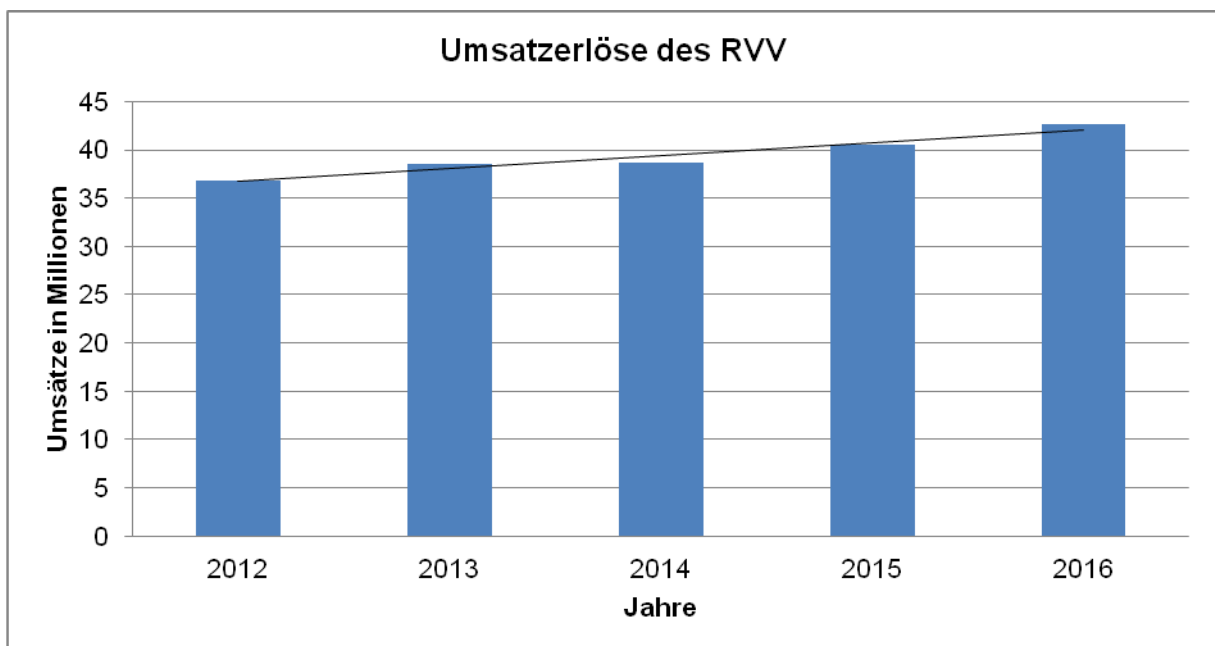


Abbildung 11 Umsatzerlöse des RVV im ÖPNV der Stadt Regensburg

Bei den Umsatzerlösen ist eine deutliche Steigerung von 36,9 auf 42,6 Millionen Euro zu erkennen.

Tendenziell lassen sich folgende Aussagen aus den übergebenen Kennzahlen und aus der Kenntnis des Gutachters ableiten:

1. Die wesentlichen Kennzahlen des RVV weisen im Betrachtungszeitraum durchweg eine stark steigend Tendenz auf

2. In den letzten Jahren wurde das Netz des ÖPNV stetig ausgebaut und erweitert, auch im Bereich der Nachtbusse.<sup>25</sup>
3. Der starke Ausbau des ÖPNV, insb. im Bereich der Nachtbusse, wird von Unternehmer beklagt und kann mittelfristig zu einer Bedrohung des Gewerbes führen

**Leichte Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes durch die Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs bestehen oder entstehen.**

### 7.7 Anruf-Sammeltaxi

Für die Strecken von Großprüfening bzw. Irl in die Regensburger Innenstadt und zurück, werden Anruf-Sammeltaxis angeboten. Die Tickets sind im Taxi erhältlich, die Taxis fahren stündlich nach einem festen Fahrplan und werden nur nach telefonischer Anmeldung eingesetzt.<sup>26</sup> Laut Aussage der Behörden und Unternehmer spielen Anruf-Sammeltaxis in Regensburg keine große Rolle (s. Interviews Kapitel 11).

Der Gutachter empfiehlt eine Kooperation zwischen dem RVV und dem Taxigewerbe.

**Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes bestehen oder entstehen nicht.**

### 7.8 Nachfrage durch den Tourismus

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

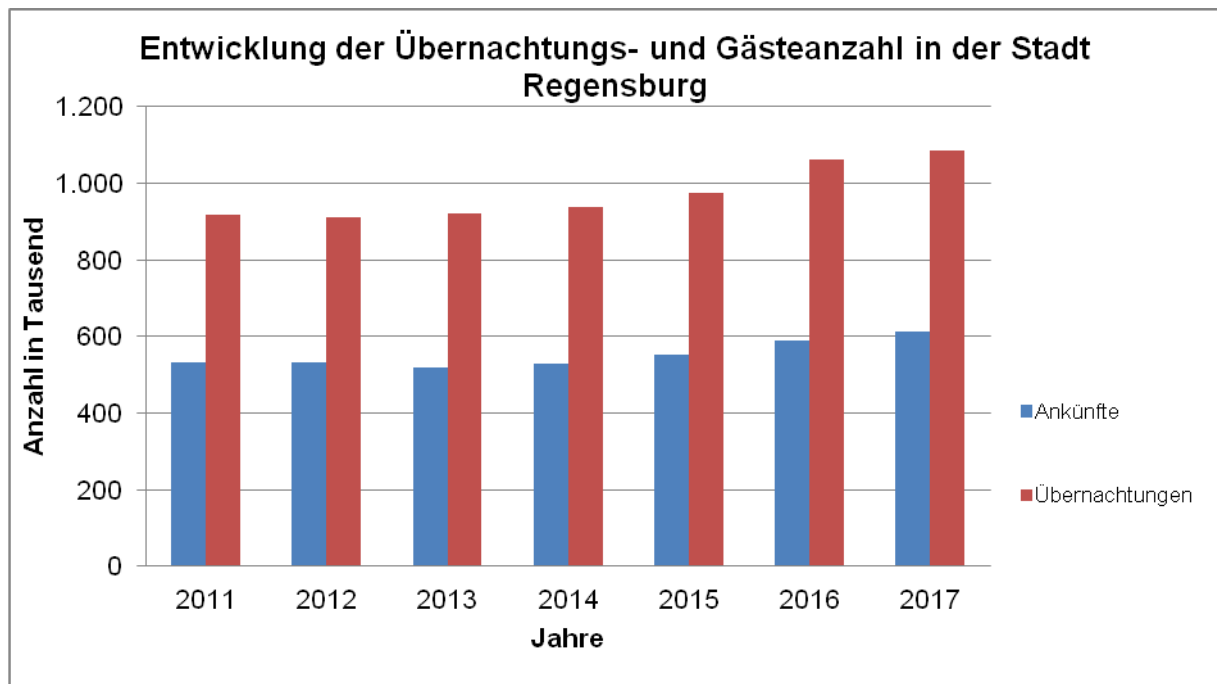


Abbildung 12 Anzahl der Ankünfte und Übernachtungen in der Stadt Regensburg<sup>27</sup>

<sup>25</sup> <http://www.rvv.de/nachtbus-noch-attraktiver> (Einsicht am 09.01.2019)

<sup>26</sup> <https://www.rvv.de/RAST> (Einsicht am 09.01.2019)

<sup>27</sup> [http://www.statistik.regensburg.de/menue/informationen\\_u\\_zahlen.php](http://www.statistik.regensburg.de/menue/informationen_u_zahlen.php) (Einsicht am 20.07.2018)

Abbildung 12 zeigt die von 2011 bis 2017 kontinuierlich wachsenden Übernachtungszahlen in der Stadt Regensburg. Insgesamt stiegen die Übernachtungen in diesem Zeitraum um jährlich durchschnittlich 3,62 Prozent an. Demgegenüber stiegen die Gästezahlen im gleichen Zeitraum um durchschnittlich 2,90 Prozent. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer liegt bei etwa 1,76 Tagen.

Wird zu den Ankünften und Übernachtungen vergleichend die Abbildung 2 zur Entwicklung der Aufträge im Taxiverkehr betrachtet, so sind direkte Einflüsse des Tourismus auf die Nachfrage nicht zu erkennen.

**Die positive Entwicklung der Übernachtungen spricht gegen eine gegenwärtige oder zukünftige Bedrohung des Gewerbes.**

### **7.9 CarSharing**

In der Stadt Regensburg werden seit 2016 durch das Stadtwerk Earl an fünf Standorten Elektroautos angeboten, die mit 100 Prozent Ökostrom der REWAG betrieben werden.<sup>28,29</sup> Flinkster bietet an vier Standorten in Regensburg insgesamt acht Autos in Kooperation mit Drive-CarSharing an.<sup>30</sup>

Darüberhinaus finden sich einige private CarSharinganbieter.<sup>31</sup>

Der Deutsche Taxi- und Mietwagenverband e. V. (BZP) sieht in CarSharing-Angeboten keine Bedrohung für das Gewerbe: „Alternative Mobilitätskonzepte wie free-floating CarSharing der auch Sammelverkehrsanbieter ... führen eher zu einer Marktbelebung. Denn das Vorhandensein einer Vielzahl von Mobilitätsangeboten geht einher mit einer geringeren Nutzung des Privatwagens, was dann zwangsläufig auch die Taxinachfrage steigen lässt. Dem Taxigewerbe ist bewusst, dass vor allem bei jungen Leuten ein gewisser Trend zu Sammelverkehren besteht, das Angebot eines Taxi-Sharing wird von dem deutschen Gewerbe sehr bald gestartet.“<sup>32</sup>

Carsharing spielt für die Regensburger Taxiunternehmer keine Rolle und wird derzeit nicht als Wettbewerb gesehen.

Inwieweit und ob CarSharing in Regensburg künftig noch weiter ausgebaut wird, bleibt abzuwarten.

Der Gutachter empfiehlt, diese Entwicklung weiter zu beobachten.

**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.**

### **7.10 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 Oberverwaltungsgerichtes 3 Bs 175/14 vom 24. September 2014 und neuere Entscheidungen, z. B. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg vom 10.04.2015 (Aktenzeichen OVG 1 S

---

<sup>28</sup> <http://www.rvv.de/E-Carsharing> (Einsicht am 09.01.2019)

<sup>29</sup> <https://www.heyearl.de/e-carsharing/> (Einsicht am 09.01.2019)

<sup>30</sup> <https://www.flinkster.de/kundenbuchung/process.php?proc=station&f=3> (Einsicht am 09.01.2019)

<sup>31</sup> <https://www.snappcar.de/auto-mieten/regensburg> (Einsicht am 09.01.2019)

<sup>32</sup> Deutscher Taxi- und Mietwagen Verein e. V. (BZP) Geschäftsbericht 2016/2017 S. 18

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 in der Stadt Regensburg darstellen.**

### 7.11 Nachfrage und Art der Auftragsannahme

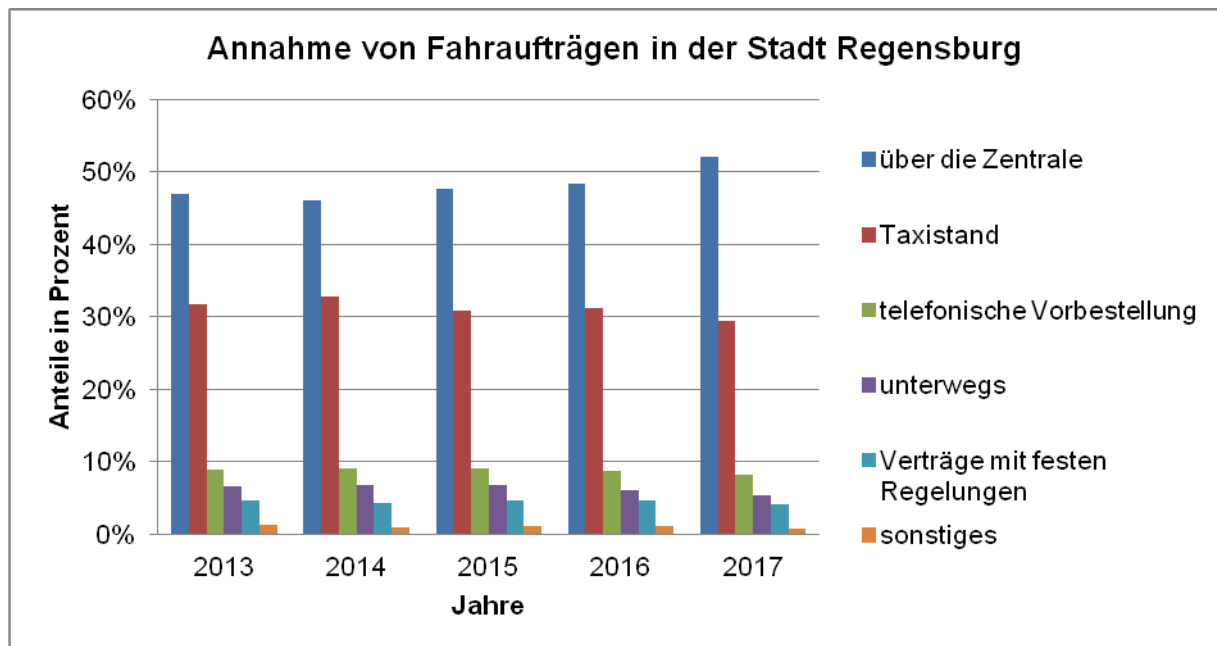


Abbildung 13 Art der Auftragsannahme (nach Angaben der Unternehmen) in der Stadt Regensburg

Der größte Anteil der Aufträge zwischen 2013 und 2017 werden mit durchschnittlich 48,2 Prozent durch die Taxizentrale vermittelt. Im gesamten Beobachtungszeitraum stieg der Anteil von 47,0 auf 52,0 Prozent an.

Direkt am Taxistand werden durchschnittlich 31,2 Prozent der Fahraufträge angenommen. An dritter Stelle mit durchschnittlich 8,8 Prozent stehen die Aufträge, die telefonisch angenommen werden. Etwa 6,3 Prozent der Kunden werden unterwegs aufgenommen.

An fünfter Stelle mit durchschnittlich 4,4 Prozent stehen die Aufträge mit festen Regelungen. Sonstige Annahmen spielen mit gerade einmal 1,0 Prozent für das Taxigewerbe zurzeit keine Rolle.

**Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes aus der Art der Auftragsannahme bestehen oder entstehen hierdurch nicht.**

### 7.12 Alter und Struktur der nachfragenden Kundschaft

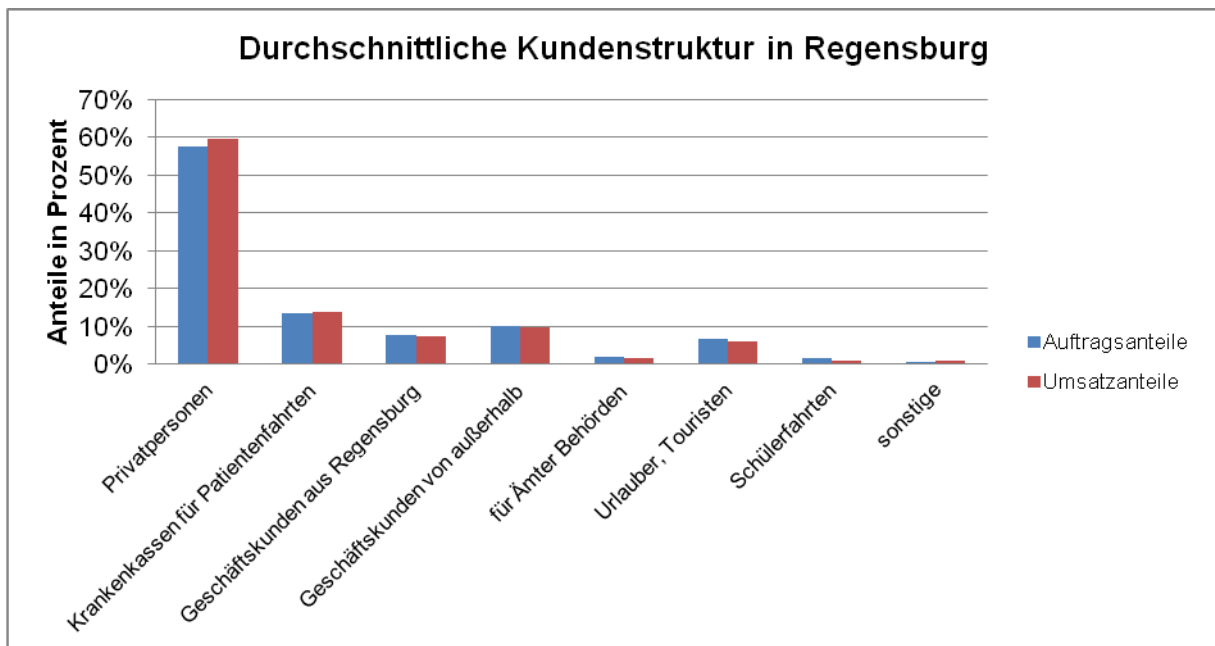


Abbildung 14 Durchschnittliche Kundenstruktur in der Stadt Regensburg nach Umsatz- und Auftragsanteilen

Privatpersonen stellen mit 57,7 Prozent den mit Abstand größten Auftragsanteil der Kunden im Taxigewerbe.

Danach folgen die Aufträge für Kranken-, Arzt- und Dialysefahrten.

Geschäftskunden von außerhalb (10,2 Prozent) sowie Geschäftskunden aus der Region (7,7 Prozent) bilden die dritt- und viertstärkste Kundengruppe. Urlauber liegen mit 6,7 Prozent an fünfter Stelle.

Fahrten für Behörden mit zwei Prozent, Schülerfahrten mit 1,7 Prozent sowie sonstige Kunden mit 0,7 Prozent spielen eine untergeordnete Rolle.

Für keine Kundengruppe konnten signifikanten Unterschiede zwischen den Auftrags- und Umsatzanteilen festgestellt werden.

Die folgende Abbildung zeigt die durchschnittliche Altersstruktur der Kundschaft der Taxiunternehmer in der Stadt Regensburg:

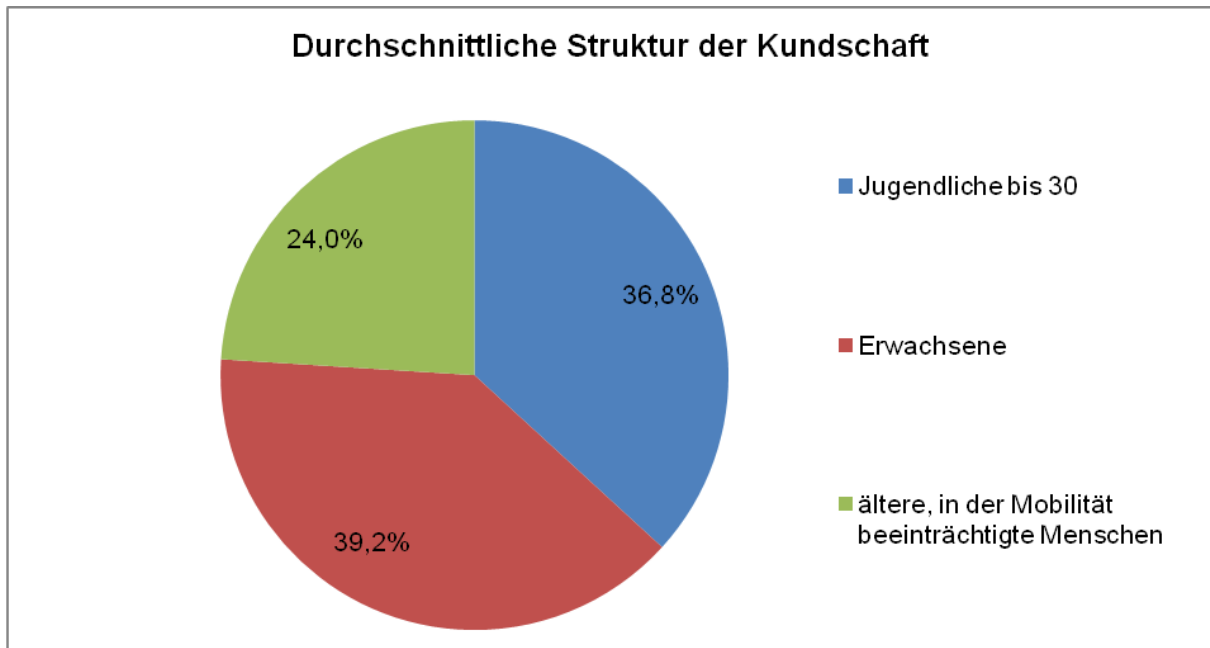


Abbildung 15 Durchschnittliche Altersstruktur der Kundschaft in der Stadt Regensburg

Erwachsene stellen mit ca. 39,2 Prozent die größte Kundengruppe, gefolgt von Jugendlichen bis 30 Jahre mit 36,8 Prozent. Älteren, in der Mobilität eingeschränkten Menschen machen 24,0 Prozent der Kundschaft aus. Im Vergleich mit anderen Städten ist der Anteil der älteren und in der Mobilität eingeschränkten Menschen etwas geringer.

**Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes hinsichtlich der Kundenstruktur bestehen oder entstehen hierdurch nicht.**

### **7.13 Entwicklung des Gesamtmarktes**

Die nachfolgende Abbildung zeigt, wie sich die Nachfrage nach Beförderungsleistungen in der Stadt Regensburg in den Jahren 2013 bis 2017 entwickelt hat.

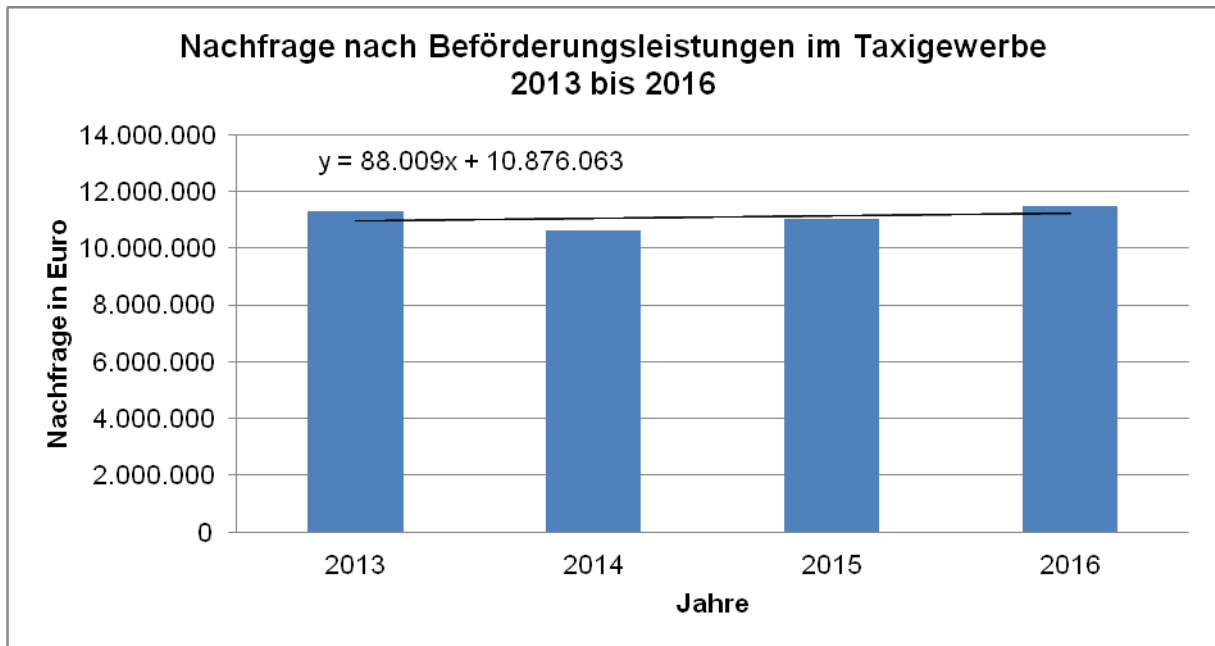


Abbildung 16 Nachfrage nach Beförderungsleistungen mit Taxis in der Stadt Regensburg in Euro

Werden die Jahre des Beobachtungszeitraumes 2013 bis 2016 betrachtet, ist lediglich ein leichter Anstieg von 88.000 Euro pro Jahr vorhanden, das entspricht einer Steigerung von 0,8 Prozent. Der Umsatz schwankte im Erhebungszeitraum zwischen 10,6 Millionen und 11,5 Millionen Euro.

**Der sehr geringe Anstieg der Nachfrage im Taxigewerbe spricht für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes.**

#### **7.14 Zusammenfassende Bewertung der Nachfrage**

Die Entwicklung der Nachfragesituation für das Taxigewerbe der Stadt Regensburg stellt sich positiv dar. Über den Erhebungszeitraum konnte ein kontinuierliches Wachstum der Aufträge je Genehmigung und Jahr ermittelt werden, wobei der starke Einfluss der Taxivermittlungszentrale klar hervortritt.

Auffällig ist die geringe Abhängigkeit des Gewerbes von Fahrten für die Krankenkasse, was der Gutachter als positiv wertet. Der ÖPNV wurde in den letzten Jahren stark ausgebaut, insbesondere das wachsende Angebot an Nachtlinien setzt dem Taxigewerbe zu. Durch den starken Anstieg der Übernachtungszahlen durch Besucher und Gäste der Stadt Regensburg können weiterhin positive Effekte auf das Taxigewerbe antizipiert werden.

Die Nachfrage gemessen an der Anzahl ist ausreichend. Jedoch sind die daraus resultierenden Einnahmen nicht ausreichend (siehe insbesondere Abbildung ...)

**Der Gutachter leitet aufgrund der unzureichenden finanziellen Entwicklung der Nachfrage Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes ab.**

## 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 ergibt:

	Taxis 2018	Mietwagen 2018	Einwohner 2016	Einwohner je Taxi	Einwohner je Taxi- und Mietwagen
<b>Stadt Regensburg</b>	178	72	148.638	835	595

Tabelle 2 Einwohner je Taxi und Einwohner je Taxi und Mietwagen in der Stadt Regensburg

Je mehr Einwohner als potenzielle Kunden auf ein Fahrzeug kommen, desto günstiger kann die anzunehmende Einnahmensituation erwartet werden. Grundsätzlich gilt, dass in Regionen mit vielen Einwohnern je Taxi auch die betriebswirtschaftliche Situation des Taxigewerbes tendenziell besser sein kann als in vergleichbaren Regionen mit weniger Einwohnern je Fahrzeug. In fast allen bisherigen Gutachten ließ sich aber kein stringenter signifikanter Zusammenhang zwischen der Taxidichte und der betriebswirtschaftlichen Situation herleiten. Die Taxidichte allein ist nur ein Indiz für die Bedrohung des Gewerbes. Neben der Taxidichte muss gleichzeitig die Taxi-/Mietwagendichte betrachtet werden, da Taxi- und Mietwagengewerbe im Wettbewerb miteinander stehen. Die Erfahrungen des Gutachters sind, dass unterhalb von 1.000 Einwohnern je Taxi bzw. je Taxi und Mietwagen von einer Bedrohung ausgegangen werden muss. Der Stadt Regensburg liegt mit 835 Einwohnern je Taxi unter dieser Schwelle. Mit 595 Einwohnern je Taxi und Mietwagen liegt sie auch in dem Bereich deutlich darunter.

Zur Bewertung der bestehenden Taxidichte und Taxi-/Mietwagendichte wurden mit Regensburg vergleichbare Städte betrachtet. Das Ergebnis ist in Tabelle 3 wiedergegeben.

Wird die Taxidichte als Kriterium herangezogen, so liegt die Stadt Regensburg mit 835 Einwohnern je Taxi im unteren Ende der Referenzgruppe und deutlich unter dem Landesdurchschnitt von Bayern (1.480). Es zeigt sich eine starke Spreizung hinsichtlich der Einwohner je Taxi von 3.159 in Düren zu 835 in Regensburg. Hinsichtlich der Taxidichte ist Regensburg mit Heidelberg und Schwerin vergleichbar.

Neben der Taxidichte muss immer auch die Taxi- plus 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 1.168 in Erfurt zu 505 in Cottbus. Regensburg liegt mit 595 Einwohnern je Taxi und Mietwagen im letzten Drittel der Referenzgruppe und unter dem Landesdurchschnitt von Bayern (955).



Stadt	Einwohner	Taxis	Mietwagen	Einwohner je Taxi	Einwohner je Taxi und Mietwagen
Düren	259.073	82	209	3.159	890
Kaiserslautern	104.935	54	93	1.943	714
Erfurt	210.271	111	69	1.894	1.168
Koblenz	110.002	61	87	1.803	743
Ulm	118.700	72	42	1.649	1.041
Magdeburg	238.212	147	62	1.620	1.140
Brandenburg a.d.H.	72.150	45	55	1.603	722
Braunschweig	252.768	163	88	1.551	1.007
Wolfsburg	125.402	88	43	1.425	957
Augsburg	286.374	209	67	1.370	1.038
Göttingen	129.051	101	42	1.278	902
Chemnitz	246.654	200	135	1.233	736
Heilbronn	120.663	101	59	1.195	754
Osnabrück	165.626	141	48	1.175	876
Münster	310.039	269	145	1.153	749
Rostock	207.492	188	93	1.100	777
Halle (Saale)	238.321	228	70	1.045	800
Potsdam	175.000	168	80	1.042	706
Würzburg	139.711	135	6	1.035	991
Lübeck	218.523	215	25	1.016	911
Oldenburg (Oldbg.)	163.830	162	37	1.011	823
Cottbus	99.448	100	97	994	505
Mainz	209.779	215	99	976	668
Schwerin	96.800	105	26	922	739
Heidelberg	141.885	161	119	881	507
Regensburg	148.638	178	72	835	595

Tabelle 3 Taxidichte im Vergleich zu anderen Gemeinden

Die Taxidichten zwischen den Vergleichsgemeinden weichen erheblich voneinander ab. Die Stadt Regensburg hat eine im Vergleich sehr niedrige Taxidichte und eine sehr geringe Taxi-/Mietwagendichte (Stand 2018). Vergleichbare Städte bezogen auf die Taxi-/Mietwagendichte sind Heidelberg und Cottbus.

**Aus der Taxidichte lassen sich starke Anzeichen für eine bestehende und zukünftige Bedrohung ableiten.**

**Aus der Taxi- und Mietwagendichte lassen sich starke Anzeichen für eine bestehende und zukünftige Bedrohung des Gewerbes ableiten.**

## 8.2 Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungszahl stieg in den untersuchten Jahren kontinuierlich leicht an.

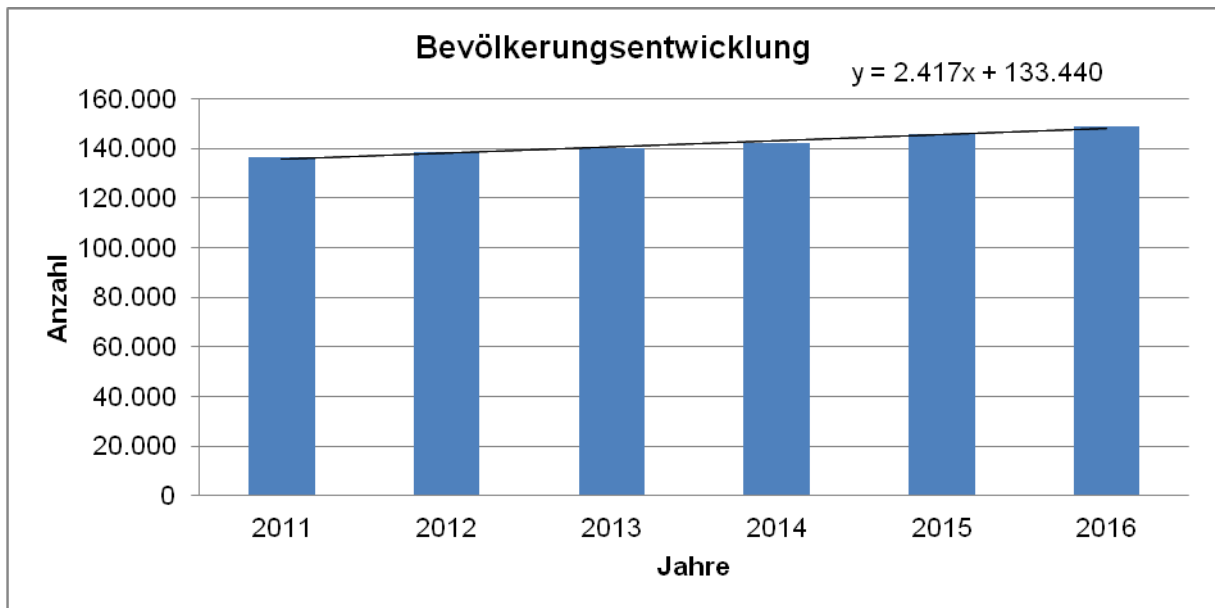


Abbildung 17 Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Regensburg<sup>33</sup>

In Regensburg ist ein kontinuierliches Bevölkerungswachstum erkennbar. Im Mittel steigt die Bevölkerungszahl seit 2011 jährlich um 2.417 Personen. Dies entspricht einem durchschnittlichen Zuwachs von ca. 1,8 Prozent im Jahr.

Nachfolgende Abbildung zeigt die Prognose der Bevölkerung in Regensburg bis 2035:

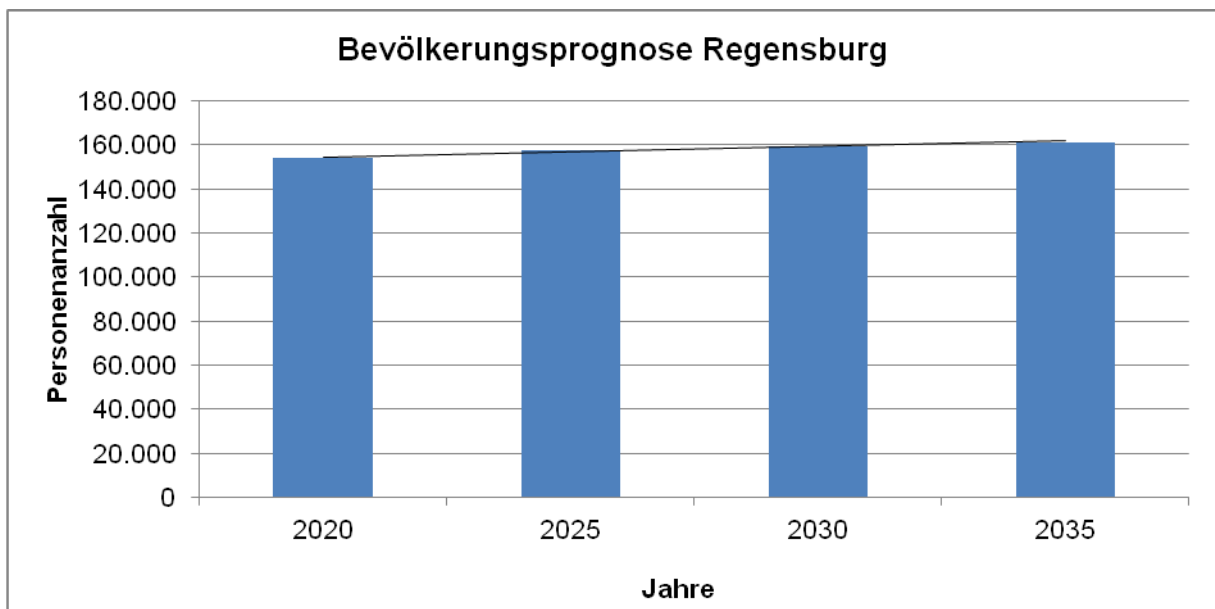


Abbildung 18 Prognose der Bevölkerungsentwicklung der Stadt Regensburg<sup>34</sup>

Laut Prognose wird die Bevölkerung in Regensburg zwischen 2020 und 2035 weiter ansteigen. Unter den Annahmen, dass die Bevölkerungsentwicklung der Prognose entspricht

<sup>33</sup> <https://www.statistik.bayern.de/statistik/kreise/09362.pdf> (Einsicht am 20. Juli 2018)

<sup>34</sup> <https://www.statistik.bayern.de/statistik/kreise/09362.pdf> (Einsicht am 20. Juli 2018)

und dass die Zahl der Taxigenehmigungen gleich bleibt, würde sich die Taxidichte minimal zugunsten der Taxiunternehmer verbessern.

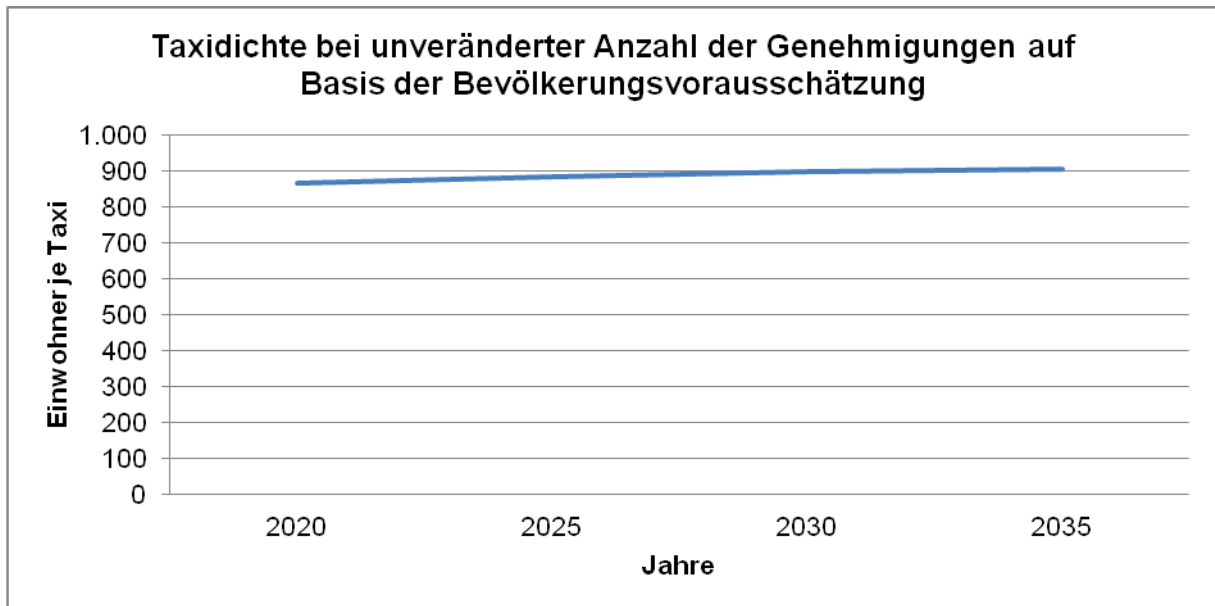


Abbildung 19 Entwicklung der Taxidichte bei angenommener Bevölkerungsentwicklung und gleichbleibender Genehmigungszahl in der Stadt Regensburg

Der Bevölkerungsprognose folgend, wird die Anzahl der Einwohner je Taxi von 865 im Jahr 2020 auf 906 im Jahr 2035 steigen, sofern die Anzahl der Genehmigungen konstant bei 178 Genehmigungen (Stand 31.12.2018) gehalten wird. Nimmt die Bevölkerung stärker zu als geplant, wird sich dieser Effekt verstärken. Eine grundlegende Verbesserung der Taxidichte stellt dies jedoch nicht da.

**Der Gutachter sieht durch die Bevölkerungsentwicklung zukünftig keine Anzeichen für 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).<sup>35</sup> Die verfügbare Kaufkraft trifft damit eine Aussage über das vorhandene Ausgabenpotential der Bevölkerung, unter anderem auch für Taxibeförderungen.

Grundsätzlich darf angenommen werden, dass eine hohe Kaufkraft auch günstig für das Taxigewerbe sein 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 Einkaufszentren und Versorgungszentren) auf die Verwendung der verfügbaren Kaufkraft einen Einfluss haben.

Der Kaufkraftindex für die Bundesrepublik Deutschland beträgt 100 Prozent. Der Kaufkraftindex einer Stadt sagt aus, wie viel Prozent die Bewohner im Vergleich zur durchschnittlichen Kaufkraft in Deutschland zur Verfügung haben.

<sup>35</sup> Michael Bauer Research GmbH, <http://www.mb-research.de/marktdaten-deutschland/kaufkraft.html>

2018	Kaufkraft je Einwohner in €/Jahr	Kaufkraftindex je Einwohner
Deutschland	23.322 €	100,0%
Bayern	25.276 €	108,4%
Regensburg	25.853 €	110,9%

Tabelle 4 Kaufkraft<sup>36</sup>

Die Kaufkraft in Regensburg liegt mit 110,9 Prozent deutlich über dem Bundesdurchschnitt und leicht über dem Landesdurchschnitt von Bayern.

Nachfolgende Abbildung zeigt die Entwicklung der Kaufkraft je Einwohner zwischen 2011 und 2018:

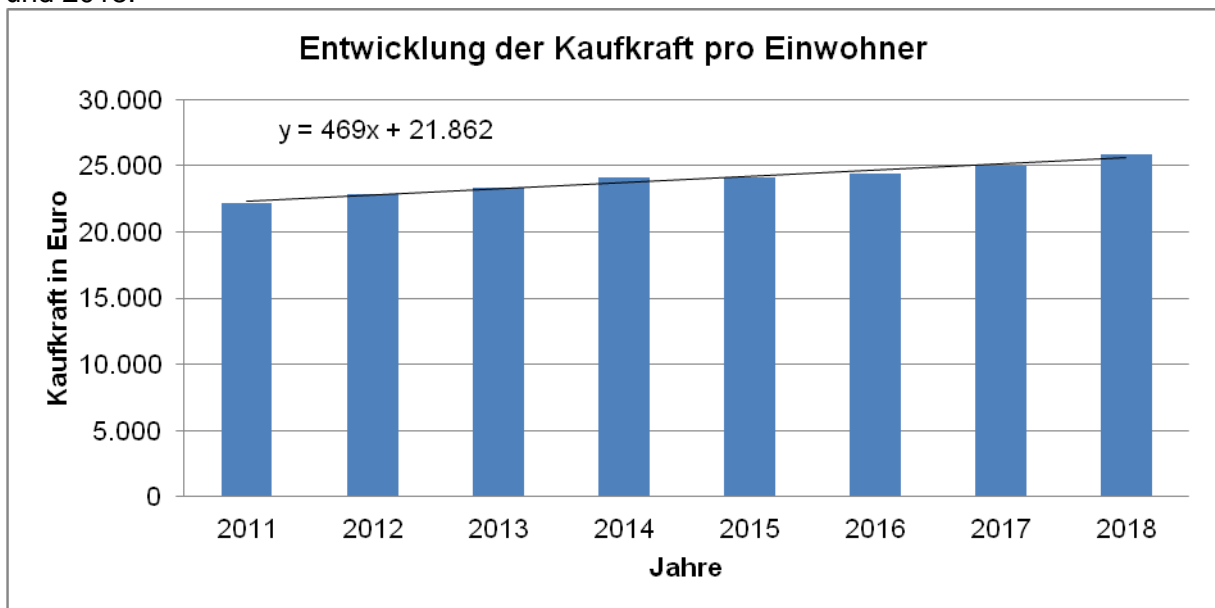


Abbildung 20 Entwicklung der verfügbaren Kaufkraft je Einwohner in der Stadt Regensburg<sup>37</sup>

Die Kaufkraft je Einwohner steigt seit 2011 jährlich um durchschnittlich 469 Euro bzw. 2,15 Prozent.

Die Kaufkraft der Einwohner Regenburgs ist im Vergleich zum Bundesdurchschnitt über den betrachteten Zeitraum konstant geblieben, von einem Kaufkraftindex von 110,8 Prozent im Jahr 2011 auf einen Wert von 110,9 Prozent im Jahr 2018. Der Kaufkraftindex liegt damit deutlich über einem Wert von 100 Prozent.

<sup>36</sup> Michael Bauer Research GmbH, <http://www.mb-research.de/marktdaten-deutschland/kaufkraft.html>

<sup>37</sup> Michael Bauer Research GmbH, <http://www.mb-research.de/marktdaten-deutschland/kaufkraft.html>

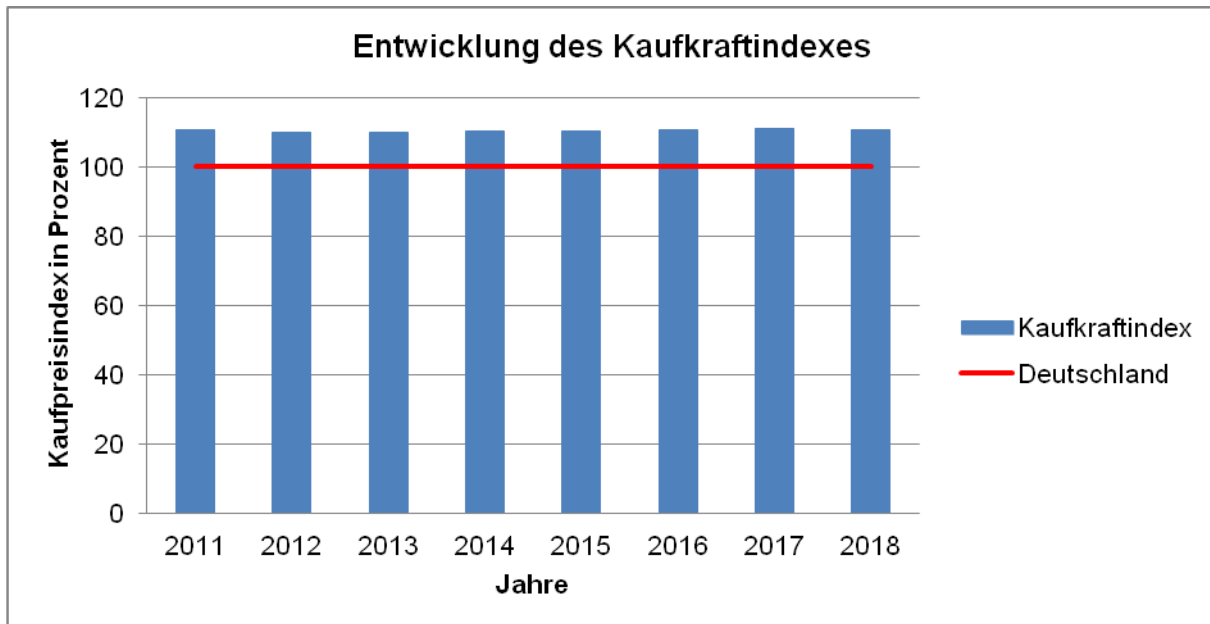


Abbildung 21 Entwicklung des Kaufkraftindex in der Stadt Regensburg im Verhältnis zum Bundesdurchschnitt<sup>38</sup>

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

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

**Die positive und weit über dem Bundesdurchschnitt stehende Entwicklung der Kaufkraft spricht gegen eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes.**

#### 8.4 Ausstattung mit Pkw

##### PKW-Dichte

Die beiden nachfolgenden Grafiken zeigen die Pkw-Dichte in der Stadt Regensburg verglichen mit Städten ähnlicher Bevölkerungszahl und -dichte.

Die Pkw-Dichte je 1.000 Einwohner liegt mit gegenwärtig 585 Pkw unter dem Landesdurchschnitt von 611 Pkw je 1.000 Einwohner. Im Vergleich mit der Referenzgruppe befindet sich Regensburg im oberen Drittel. Der Durchschnitt der Referenzgruppe liegt bei ca. 495 Fahrzeugen je 1.000 Einwohner.

Auch hieraus lassen sich ebenfalls nur bedingt Rückschlüsse auf die Personenbeförderung mit dem Taxi oder Mietwagen ableiten.

<sup>38</sup> Michael Bauer Research GmbH, <http://www.mb-research.de/marktdaten-deutschland/kaufkraft.html>

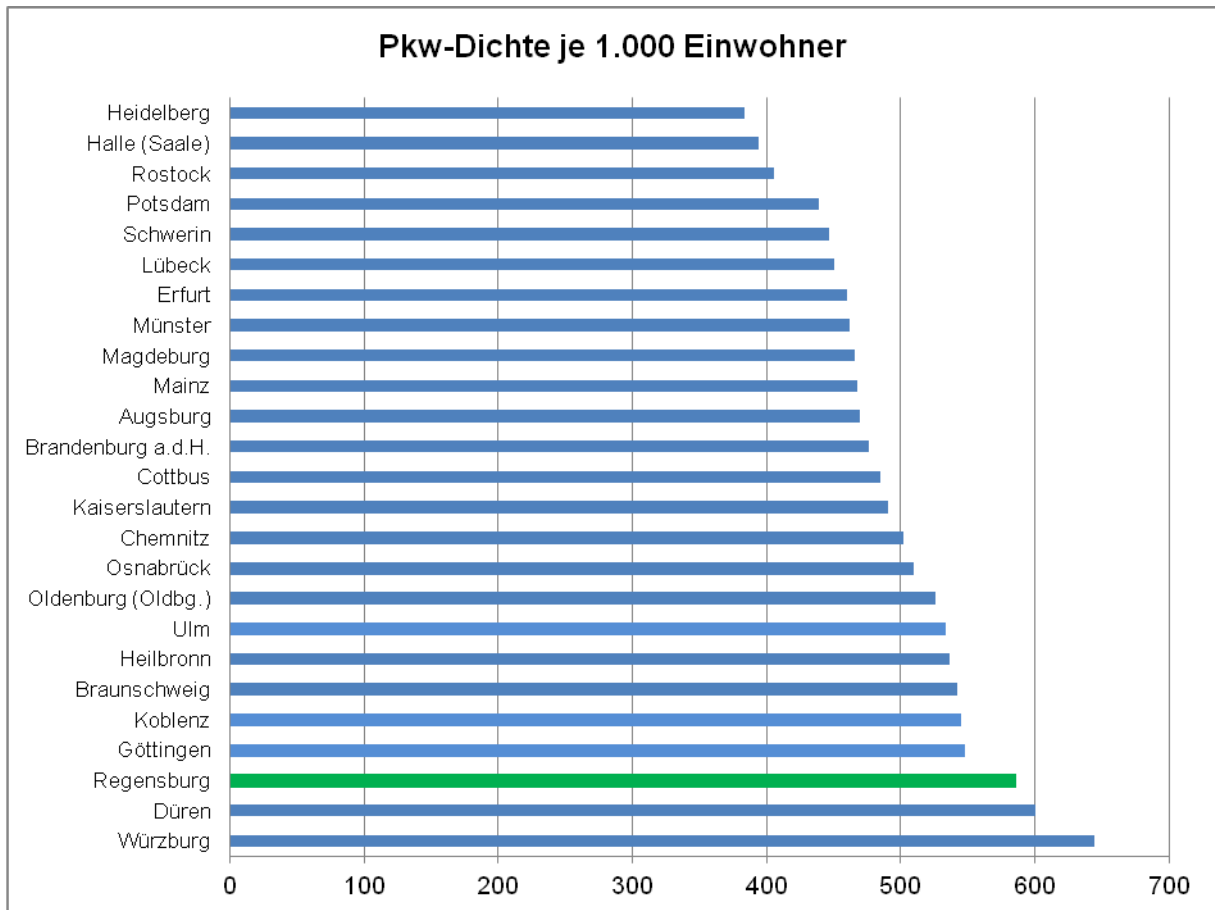


Abbildung 22 Pkw-Dichte in PKW je 1.000 Einwohner<sup>39</sup>

Die nachstehende Abbildung zeigt die Entwicklung der Pkw-Dichte in Regensburg. Hier ist eine leichte Tendenz im Zeitraum 2012 bis 2018 hin zu weniger Personen pro PKW erkennbar. Dies bedeutet, dass mehr Einwohner in Regensburg Zugriff auf einen Pkw haben.

<sup>39</sup> Kraftfahrt-Bundesamt [http://www.kba.de/DE/Presse/Presseportal/FZ\\_Bestand/fz1\\_bestand\\_kfz\\_zulassungsbezirk\\_inhalt.html](http://www.kba.de/DE/Presse/Presseportal/FZ_Bestand/fz1_bestand_kfz_zulassungsbezirk_inhalt.html) (09.03.2018)

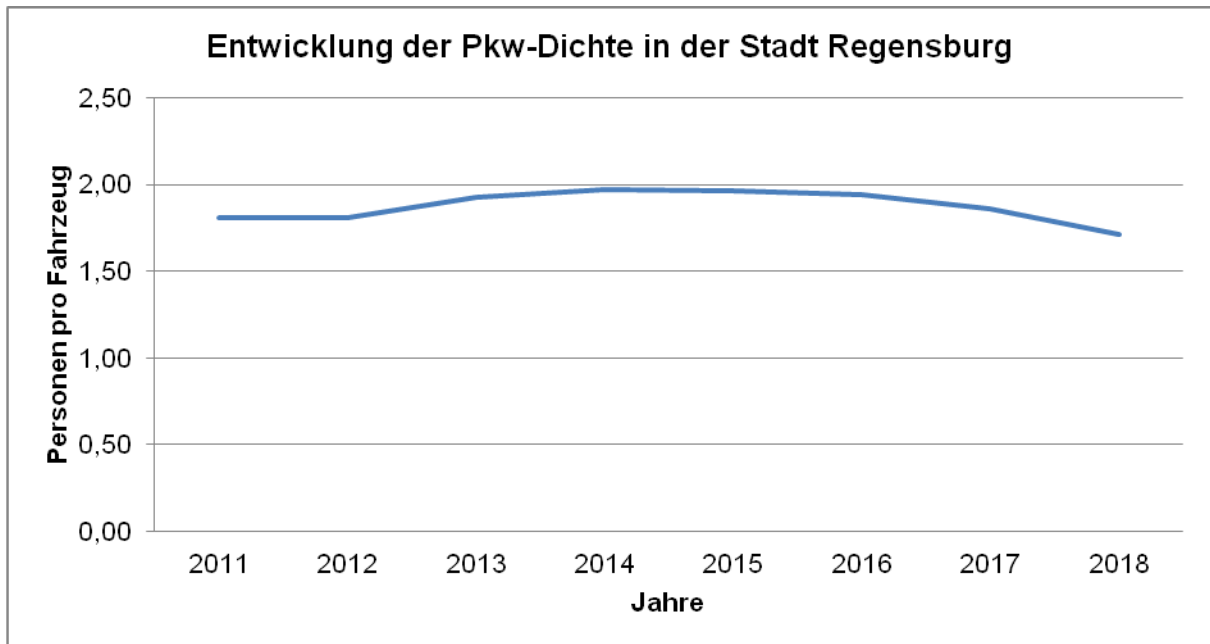


Abbildung 23 Entwicklung der Pkw-Dichte in der Stadt Regensburg<sup>40</sup>

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

<sup>40</sup> Kraftfahrt-Bundesamt [http://www.kba.de/DE/Presse/Presseportal/FZ\\_Bestand/fz1\\_bestand\\_kfz\\_zulassungsbezirk\\_inhalt.html](http://www.kba.de/DE/Presse/Presseportal/FZ_Bestand/fz1_bestand_kfz_zulassungsbezirk_inhalt.html) (09.03.2018)

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

### 9.1 Entwicklung von Umsätzen, Kosten und Gewinnen

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

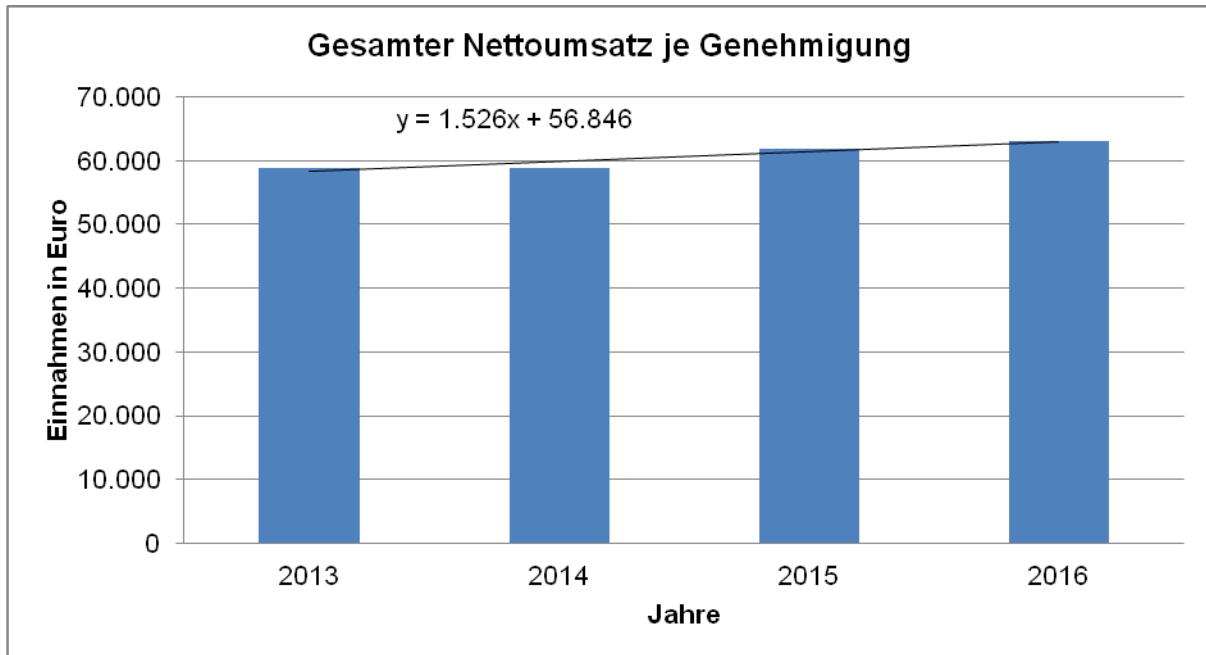


Abbildung 24 Gesamteinnahmen aus Taxiverkehr je Genehmigung und Jahr für alle auswertbaren Taxibetriebe in der Stadt Regensburg

Die Entwicklung zeigt, dass ein Taxi (einschließlich ein gegebenenfalls im Taxiunternehmen vorhandener Mietwagen) im Erhebungszeitraum 2013 bis 2016 zwischen 58.900 Euro (2013) und 63.000 Euro (2016) Umsatz im Jahr erwirtschaftete. Das entspricht einem Anstieg von ca. 2,7 Prozent pro Jahr. Der durchschnittliche Umsatz je Genehmigung im Erhebungszeitraum liegt bei ca. 60.700 Euro. Im Durchschnitt liegt der absolute Zuwachs bei 1.526 Euro im Jahr für den Zeitraum 2013 bis 2016. Insgesamt betrachtet steigt der Umsatz kontinuierlich an.

Werden die bundesweiten Einnahmen (siehe Abbildung 5) der Jahre 2013 bis 2016 betrachtet, beträgt das Wachstum 7,6 Prozent. Die Stadt Regensburg liegt mit 0,8 Prozent deutlich unter diesem Wert. Die Gesamteinnahmen entwickeln sich demnach unterdurchschnittlich.



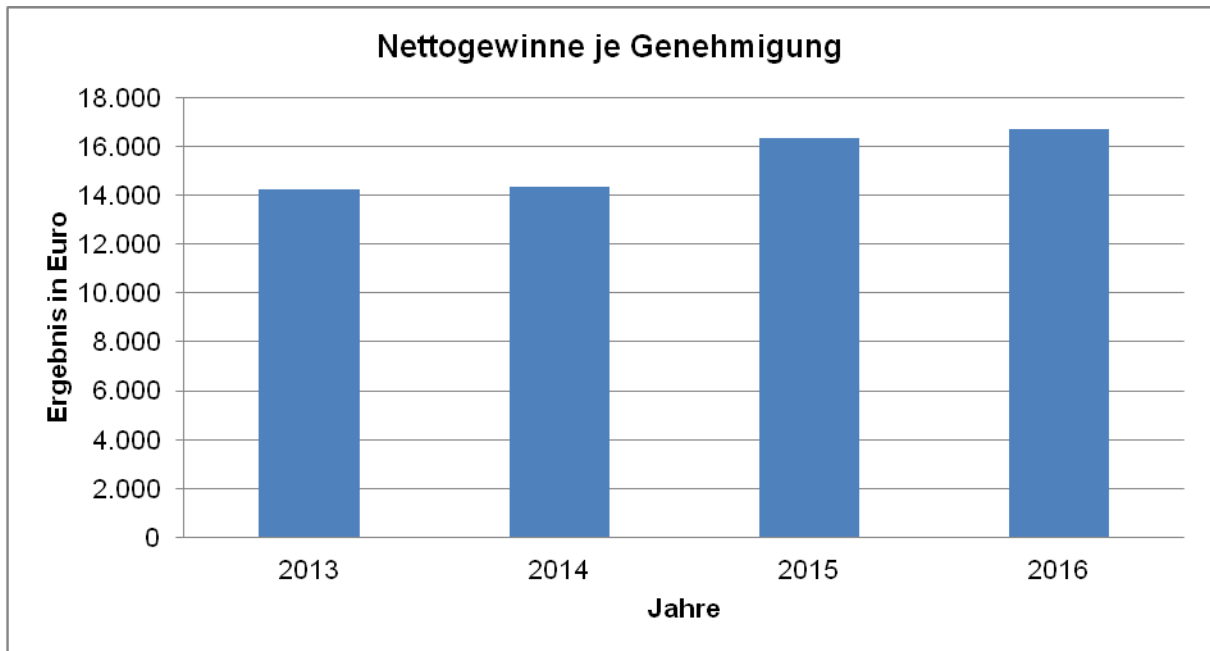


Abbildung 25 Nettogewinne bzw. -überschüsse aus Personenbeförderung je Genehmigung und Jahr aller untersuchten Taxibetriebe in der Stadt Regensburg

Die in den Jahresabschlüssen enthaltenen Gewinne pro Taxi betragen zwischen 2013 und 2016 14.200 bis 16.700 Euro pro Jahr. Seit 2013 ist ein Anstieg zu erkennen. Mit durchschnittlich 15.400 Euro pro Jahr ist der Gewinn pro Genehmigung aber unzureichend.

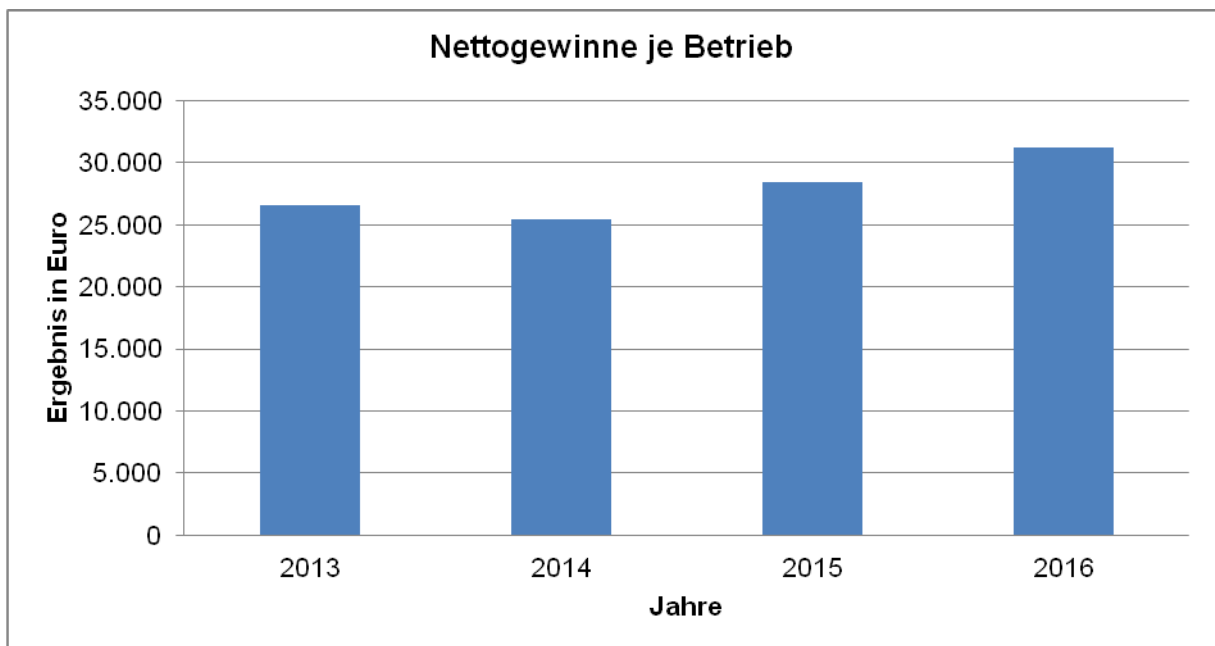


Abbildung 26 Durchschnittliche Nettoergebnisse bzw. -überschüsse je Taxibetrieb pro Jahr in der Stadt Regensburg

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

Im Zeitraum 2013 bis 2016 lagen die Gewinne pro Betrieb und Jahr zwischen 25.400 (2014) und 31.200 Euro (2016). Der durchschnittlich erzielte Gewinn pro Betrieb beträgt ca. 28.000 Euro pro Jahr.

Von diesen Gewinnen müssen die Unternehmer, sofern nicht Freibeträge wirken, Einkommens- 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 Niedriglohnsektor.

Betrachtet wird nachfolgend die Einnahmen- und Kostenentwicklung:

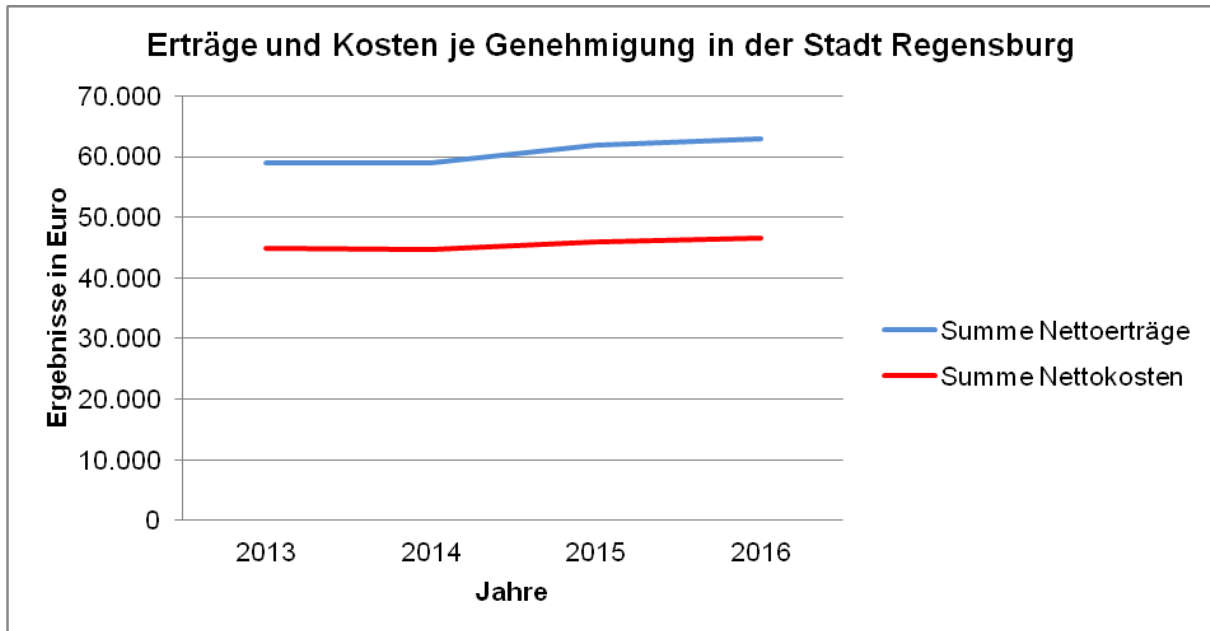


Abbildung 27 Erträge und Kosten je Genehmigung und Jahr in der Stadt Regensburg

Die Einnahmen stiegen im Untersuchungszeitraum 2013 bis 2016 durchschnittlich jährlich:

- je Genehmigung um 2,7 Prozent,
- je Betrieb um 2,6 Prozent.

Die Kosten stiegen im Untersuchungszeitraum 2013 bis 2016 durchschnittlich jährlich:

- je Genehmigung um 1,4 Prozent,
- je Betrieb um 1,3 Prozent.

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

In einkommensschwachen Jahren müssen überproportional Kosten gespart werden. Das ist im Taxigewerbe sehr schwierig, da in der Stadt Regensburg ca. 78,4 Prozent der Gesamtkosten leistungsunabhängige Kosten, sogenannte Fixkosten, sind (siehe Abbildung 28). Es ist ein deutlicher Anstieg der Fixkosten im Vergleich zu den variablen Kosten erkennbar. Diese stiegen von ca. 76,0 Prozent im Jahr 2013 auf 81,4 Prozent 2016.

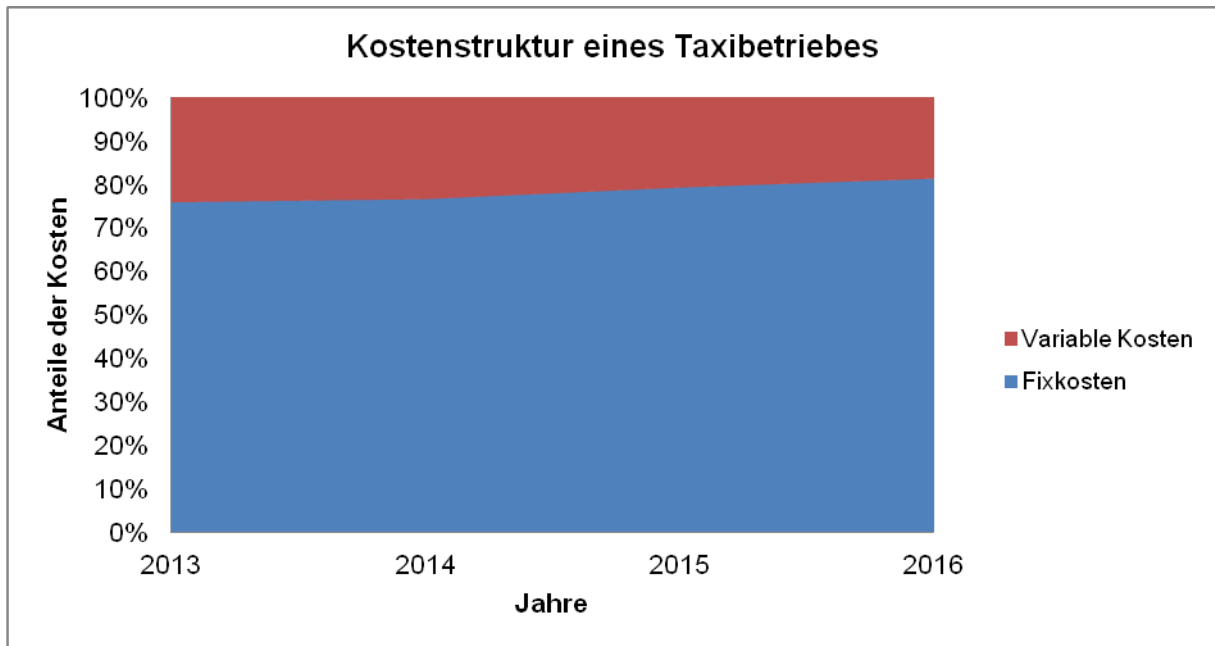


Abbildung 28 Kostenstruktur eines Taxibetriebs in der Stadt Regensburg

**Die Nettogewinne je Genehmigung und je Betrieb sind unzureichend. Aus der unzureichenden betriebswirtschaftlichen Situation leitet der Gutachter starke Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes ab.**

### 9.2 Kostenentwicklung

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

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

Aus den Jahresabschlüssen der Regensburger Taxiunternehmer sind im Erhebungszeitraum jährliche Kostensteigerungen je Genehmigung in Höhe von durchschnittlich 1,4 Prozent je Taxi ermittelt worden.

Der starke Anstieg bei den Personalkosten wird durch die Unternehmer bei anderen Kostenpositionen kompensiert, insbesondere bei den Kfz-Kosten.

Der Verlauf der Umsatz- und Kostenentwicklung (vergleiche Abbildung 27) spricht für einen permanenten Kostenstau. Viele Unternehmer versuchen, Kostensteigerungen besonders dadurch zu begegnen, indem notwendige Reparaturen und andere Leistungen verschoben werden und mehr als sonst in Eigenleistung erledigt wird.

Die Kostensteigerung je Genehmigung von jährlich 1,4 Prozent liegt unter der Steigerung der Gesamteinnahmen mit 2,7 Prozent. Die Kostensteigerung je Betrieb von jährlich 1,3 Prozent liegt ebenfalls unter der Steigerung der Einnahmen mit 2,6 Prozent.

Die Unternehmen stehen unter einem permanenten Kostendruck.

**Aus der deutlich langsameren Entwicklung der Kosten im Gegensatz zu den Umsätzen werden leichte Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung abgeleitet.**

### 9.3 Lohnkosten und Mindestlohn

Kostensteigerungen führten auch dazu, dass das Gewerbe insbesondere bei den Lohnkosten dem Markttrend nicht folgen konnte und das Lohnniveau im Taxi- und Mietwagengewerbe mit zu den niedrigsten 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 den Umgangsformen, in der Kommunikationsfähigkeit und den fahrerischen Qualitäten (Unfallhäufigkeit) zum Ausdruck kommen. Dies entspricht auch den Erfahrungen des Gutachters.

Die Unternehmer haben für 2015 die Durchschnittslöhne ihrer Mitarbeiter mit 7,00 bis 14,00 Euro/Stunde angegeben. Daraus ergeben sich im Durchschnitt 9,11 Euro/Stunde. Die Durchschnittslöhne lagen demnach etwa 7,2 Prozent über dem Mindestlohniveau.

Befragt nach dem durchschnittlichen Stundenlohn für Angestellte im Jahr 2017, gaben die Taxiunternehmer der Stadt Regensburg an, im Mittel 9,57 Euro/Stunde zu zahlen. Die Spreizung liegt jetzt zwischen 8,50 und 16,00 Euro/Stunde. Bezogen auf den Durchschnittswert aus dem Jahr 2015 erfolgte demnach eine Lohnsteigerung von 5,1 Prozent. Die Durchschnittslöhne lagen nun 8,3 Prozent über dem Mindestlohn von 8,84 Euro.

Seit 2019 liegt der Mindestlohn bei 9,19 Euro, ab 2020 soll dieser 9,35 Euro betragen. Da die Unternehmer bereits jetzt 8,3 Prozent über dem Mindestlohn zahlen, kann es zu weiteren Lohnsteigerungen kommen. Diese können zu weiteren Belastungen führen.

**Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige leichte Bedrohung des Gewerbes hinsichtlich der Lohnkosten bestehen.**

### 9.4 Struktur der Gewinne bzw. Überschüsse in der Stadt Regensburg insgesamt

Zur Entwicklung der Gewinne je Genehmigung bzw. je Betrieb vergleiche die Abbildung 25 und Abbildung 26 im Abschnitt 9.1.

Nachfolgend eine Betrachtung der Struktur der Gewinnhöhe je Betrieb:

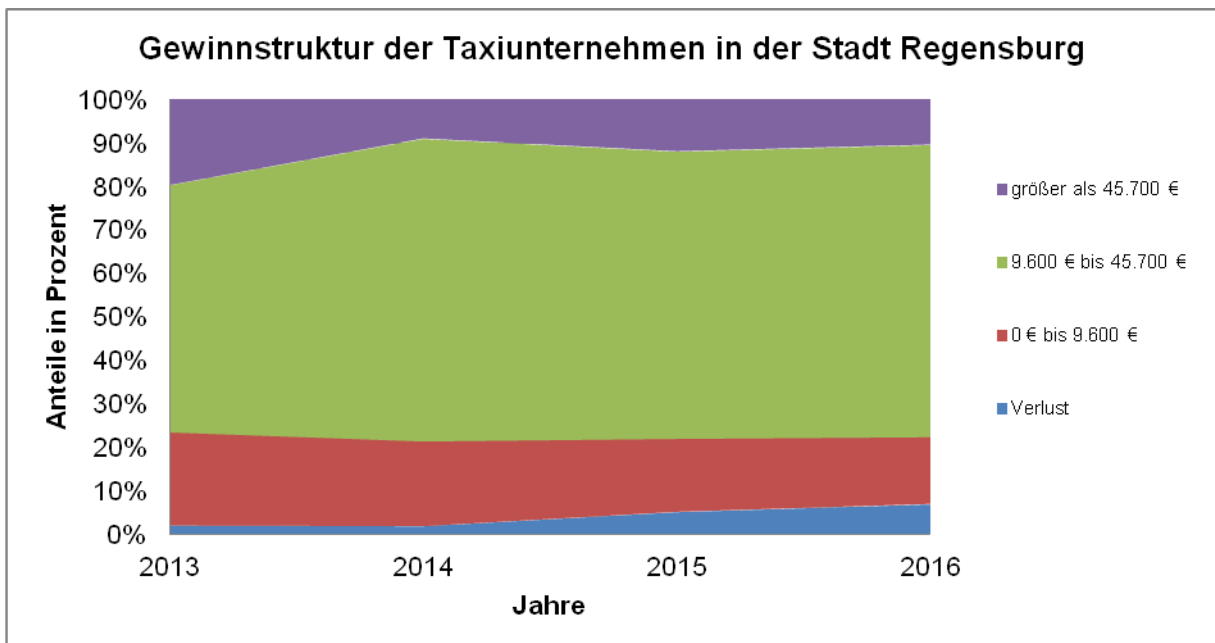


Abbildung 29 Gewinn- bzw. Überschussstruktur je Taxibetrieb in Euro pro Jahr in der Stadt Regensburg

In dieser Abbildung sind Verluste, Gewinne bis zu 9.600 Euro (der vom Gutachter angenommene Unternehmerlohn für die Altersvorsorge, das unternehmerische Risiko, Rückstellungen, etc.), Gewinne zwischen 9.600 und 45.700 Euro (der vom Gutachter angenommene auskömmliche Unternehmerlohn zzgl. der Vergütung für eine Tätigkeit im Unternehmen von 60,1 Stunden pro Woche auf der Grundlage des Mindestlohns) und Gewinne von mehr als 45.700 Euro dargestellt.

Die Gewinn- bzw. Überschussstruktur aller untersuchten Betriebe zeigt, gemittelt über den Erhebungszeitraum des aktuellen Gutachtens von 2013 bis 2016, folgendes Bild:

- ca. 3,9 Prozent (zwischen 1,8 Prozent 2014 sowie 6,9 Prozent 2016) der Betriebe erwirtschaften Verluste,
- ca. 18,4 Prozent (zwischen 15,5 Prozent 2016 und 21,6 Prozent 2013) der Unternehmen erwirtschaften Gewinne unterhalb von 9.600 Euro und sind nicht in der Lage, mindestens die Vorsorge abzusichern,
- ca. 65,0 Prozent (zwischen 56,9 Prozent im Jahr 2013 und 67,2 Prozent 2016) der Unternehmen erwirtschaften Gewinne zwischen 9.600 und 45.700 Euro,
- ca. 12,7 Prozent (zwischen 8,9 Prozent 2014 und 19,6 Prozent 2013) der Unternehmen erwirtschaften ausreichende Gewinne von mehr als 45.700 Euro.

**22,4 Prozent (21,4 bis 23,5 Prozent) aller Unternehmen (ohne Berücksichtigung der Genehmigungszahl) waren von 2013 bis 2016 mit Gewinnen unterhalb von 9.600 Euro nicht in der Lage, eine ausreichende Vorsorge zu gewährleisten. Vergleiche hierzu auch Kapitel 11.5.**

**Rund 87,3 Prozent aller Unternehmer erzielen keinen angemessenen Gewinn.**

Nur auskömmliche Gewinne pro Jahr und Betrieb ermöglichen die geordnete Führung eines Unternehmens. Bei den Gewinnen handelt es sich vergleichbar um Arbeitgeberlohnkosten, das bedeutet Jahresgehalt zuzüglich Arbeitgebersozialversicherungsaufwendungen, mit denen neben Steuern und Sozialvorsorge auch das gesamte unternehmerische Risiko sowie die Entwicklung und Zukunftssicherung des Betriebes abzudecken sind.

Bezüglich der Auskömmlichkeit der Gewinne sind § 39 Abs. 2 und § 51 Abs. 1 Satz 1 sowie Abs. 3 PBefG zu beachten. Danach müssen Beförderungsentgelte auch im Taxiverkehr so festgesetzt sein, dass sie zumindest kostendeckend sind. Das schließt ein, dass ein angemessener Unternehmerlohn kalkulatorisch mit einbezogen ist.

Dazu berücksichtigt der Gutachter als auskömmlichen Gewinn den ortsüblichen Lohn eines in Vollzeit angestellten Taxifahrers mit 8,84 Euro/Stunde und darüber hinaus auch einen angemessenen Unternehmerlohn, der auch eine Altersvorsorge beinhaltet. Aus diesen Bausteinen resultiert ein auskömmlicher Jahresgewinn von ca. 45.700 Euro. Dieser Wert wurde in der Vergangenheit durchschnittlich nur von 12,7 Prozent der Unternehmen erreicht.

Der Gutachter muss davon ausgehen, dass die Einnahmen sowohl für selbstfahrende Einwagenunternehmer als auch für Mehrwagenunternehmer auskömmlich sein müssen. Alle am Markt agierenden Unternehmer müssen in der Lage sein, ihr Einkommen legal zu erwirtschaften. Das heißt, eine differenzierte Betrachtung von Einwagen- und Mehrwagenbetrieben ist nicht notwendig und nicht zielführend. Der Gewinn je Genehmigung kann auch nicht einfach auf die Anzahl der Genehmigungen bzw. Fahrzeuge bei Mehrwagenunternehmern hochgerechnet werden. Mehrwagenbetriebe haben einen höheren unternehmerischen Aufwand und eine andere Kostenstruktur. Es ist auch legitim, dass Unternehmer mit mehreren Fahrzeugen und Mitarbeitern und höherer Verantwortung einen höheren Gewinn realisieren.

Aus der Gewinnsituation werden starke Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Gefährdung des Gewerbes abgeleitet.

### 9.5 Einsatzzeiten der Fahrzeuge und der Unternehmer

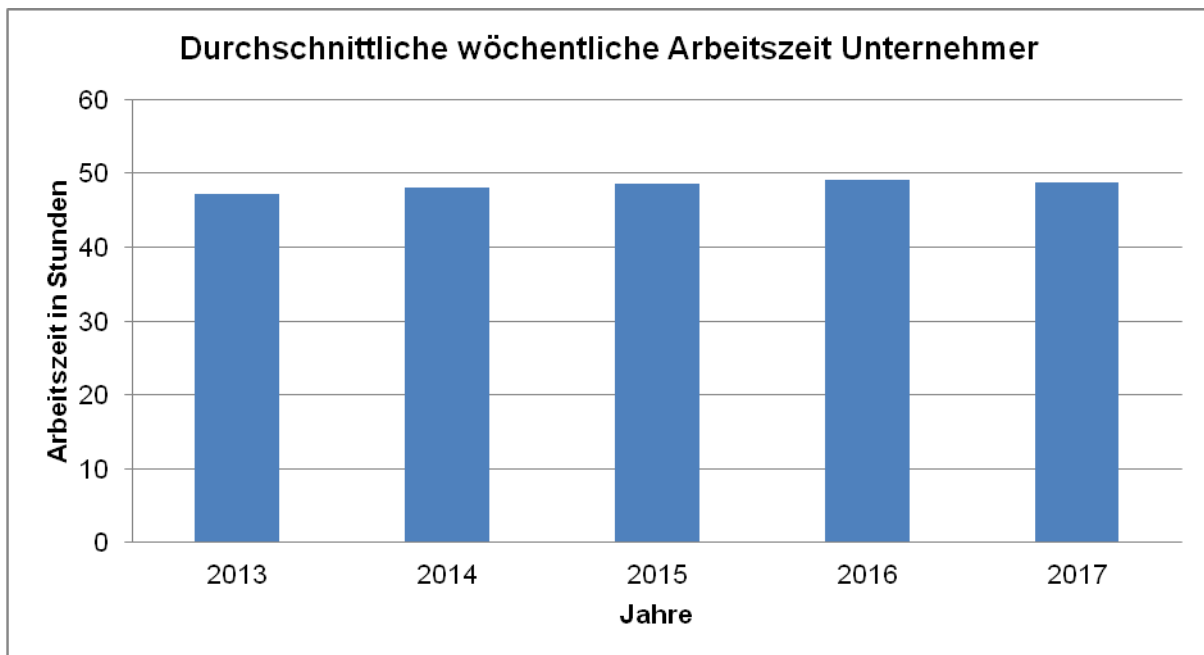


Abbildung 30 Wöchentliche Einsatzzeit des Unternehmers

Die wöchentliche Einsatzzeit des Unternehmers stieg im Erhebungszeitraum von durchschnittlich 47 Stunden im Jahr 2013 auf durchschnittlich 49 Stunden im Jahr 2017 leicht an.

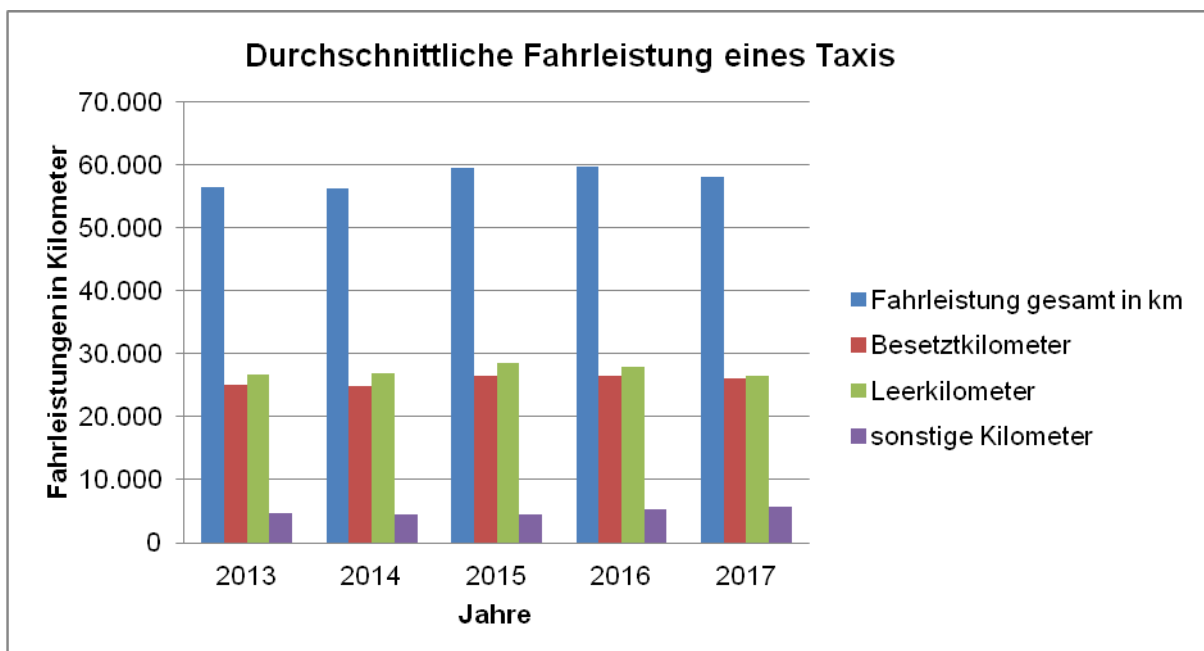


Abbildung 31 Durchschnittliche jährliche Fahrleistung eines Taxis in der Stadt Regensburg

Die Fahrleistung eines Taxis beträgt im Betrachtungszeitraum 2013 bis 2017 durchschnittlich ca. 58.000 Kilometer pro Jahr. Von 2013 bis 2015 stieg die Fahrleistung kontinuierlich an, seit 2016 ist sie leicht rückläufig. Der Anteil der Kilometer mit Fahrgast, das heißt der Anteil,

bei dem die Unternehmer Umsätze erzielen, beträgt im Erhebungszeitraum 44,4 Prozent, der Anteil der Leerkilometer beträgt 47,1 Prozent. 8,5 Prozent fallen auf sonstige Fahrten.

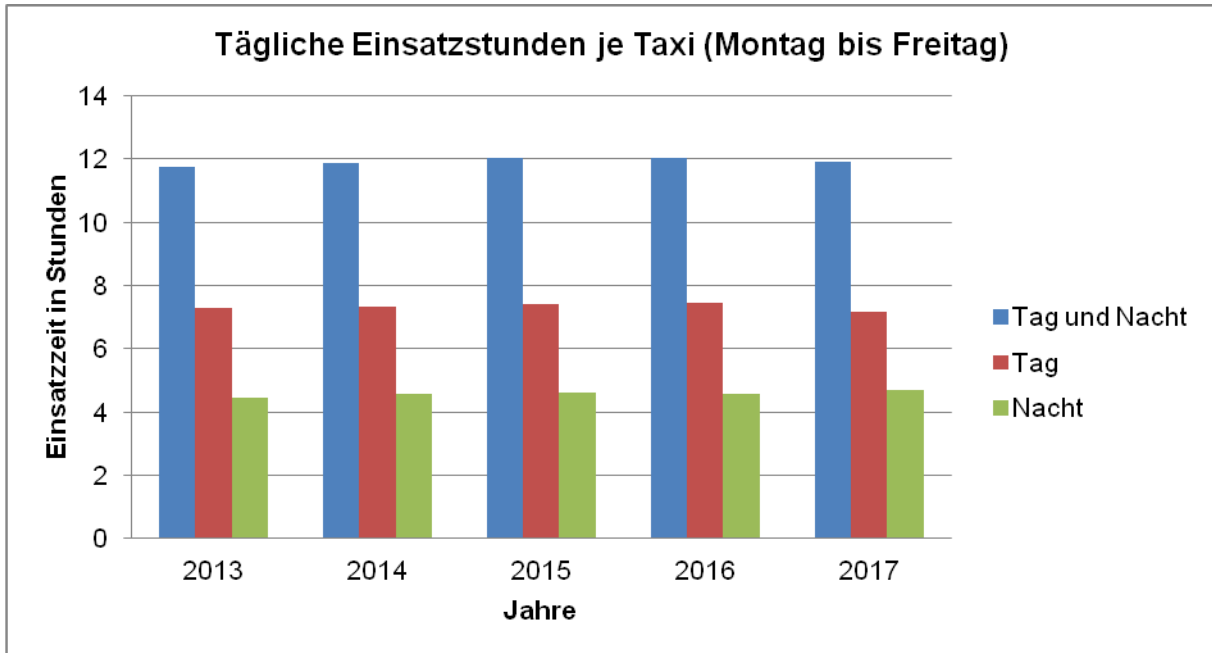


Abbildung 32 Durchschnittliche tägliche Einsatzstunden der Taxis pro Einsatztag in der Stadt Regensburg (Montag bis Freitag)

Die durchschnittlichen täglichen Einsatzstunden der Taxis blieben im Beobachtungszeitraum sowohl tagsüber als auch nachts konstant bei sieben bzw. fünf Stunden. Dies entspricht insgesamt einer täglichen Einsatzzeit von etwa 12 Stunden.

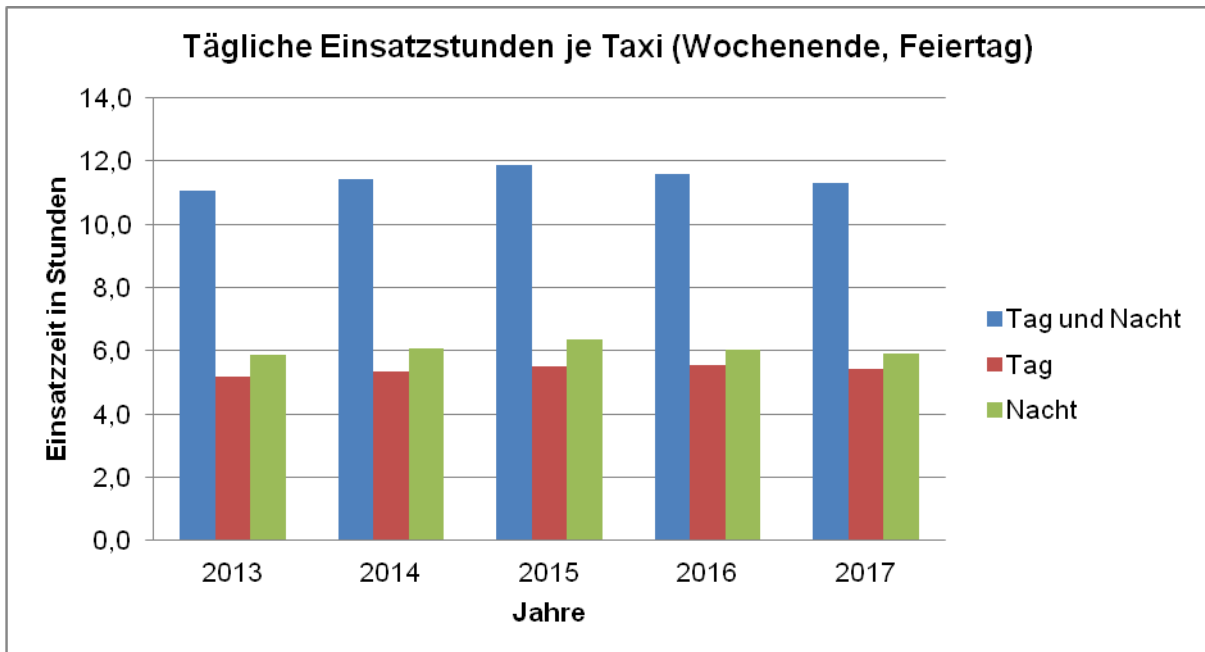


Abbildung 33 Durchschnittliche tägliche Einsatzstunden der Taxis pro Einsatztag in der Stadt Regensburg (Wochenende, Feiertag)

Am Wochenende und den Feiertagen halten sich die Taxis durchschnittlich 11,4 Stunden bereit (dies entspricht ca. 5,4 Stunden tagsüber und sechs Stunden nachts). Nachdem die

Einsatzzeit im Zeitraum 2013 bis 2015 von 11,0 auf 11,9 anstieg, sank die Einsatzzeit bis 2016 auf nur noch 11,3 Stunden.

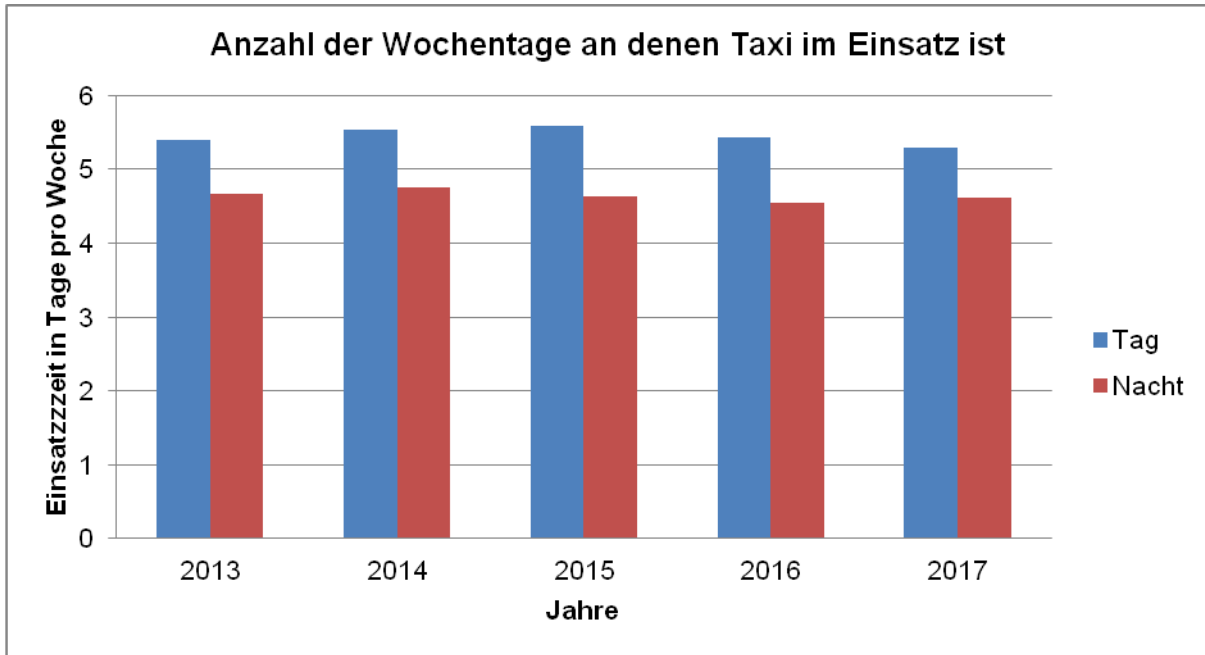


Abbildung 34 Anzahl der Wochentage, an denen ein Taxi in der Stadt Regensburg im Einsatz ist

Durchschnittlich waren die Taxis zwischen 2013 und 2017 wöchentlich an 5,5 Tagen tagsüber und an 4,6 Tagen nachts im Einsatz. Das sind im Verhältnis zu anderen vergleichbaren Städten wenige Einsatztage. Die Werte sind im Beobachtungszeitraum annähernd gleich geblieben.

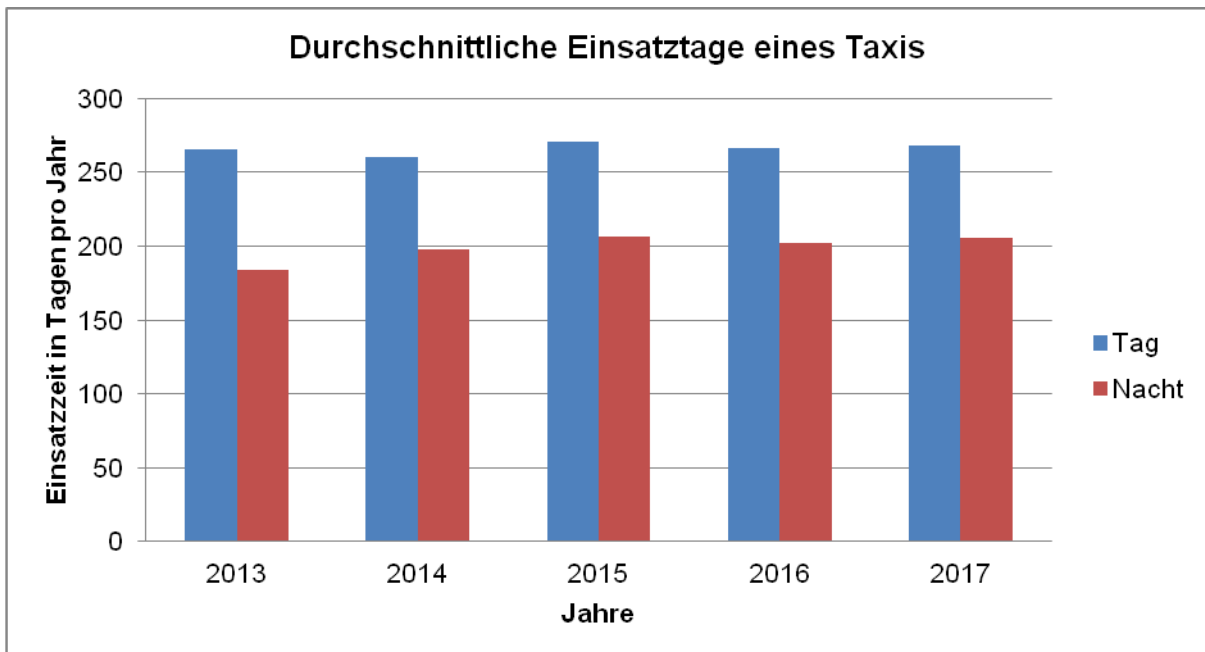


Abbildung 35 Durchschnittliche Anzahl der Einsatztage der Taxis pro Jahr in der Stadt Regensburg

Tagsüber stieg die angegebene durchschnittliche tägliche Einsatzzeit von 265 Tagen im Jahr 2013 auf 271 im Jahr 2015. Bis 2017 sank die Zahl auf 268 Tage. Nachts waren die Fahr-



zeuge durchschnittlich 199 Tage pro Jahr im Einsatz. Hier stieg der Wert von 2013 bis 2015 von 184 auf 207 Nächten an und sank bis 2017 auf 206 Einsatztage pro Jahr.

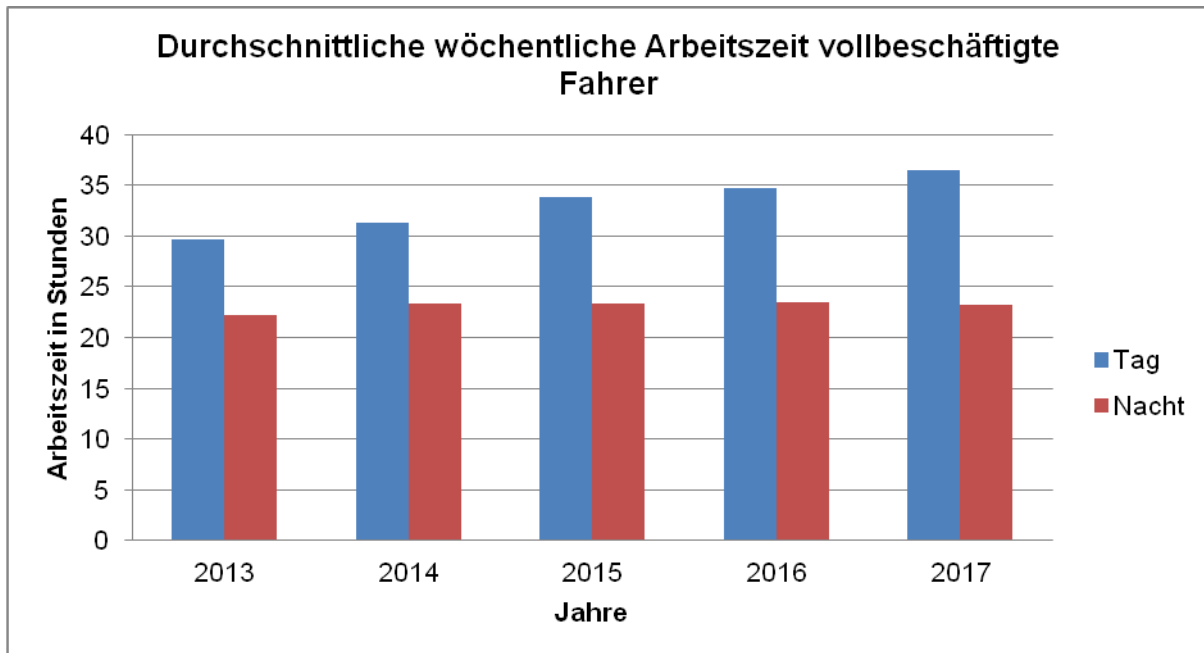


Abbildung 36 Durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit der vollbeschäftigten Fahrer in der Stadt Regensburg

Bei den vollzeitbeschäftigten angestellten Fahrern ist ein kontinuierlicher Anstieg der Arbeitszeit erkennbar. Diese stieg tagsüber deutlich von 30 auf 36 Stunden pro Woche. Nachts sind die vollzeitbeschäftigten Fahrer durchschnittlich 23 Stunden unterwegs.

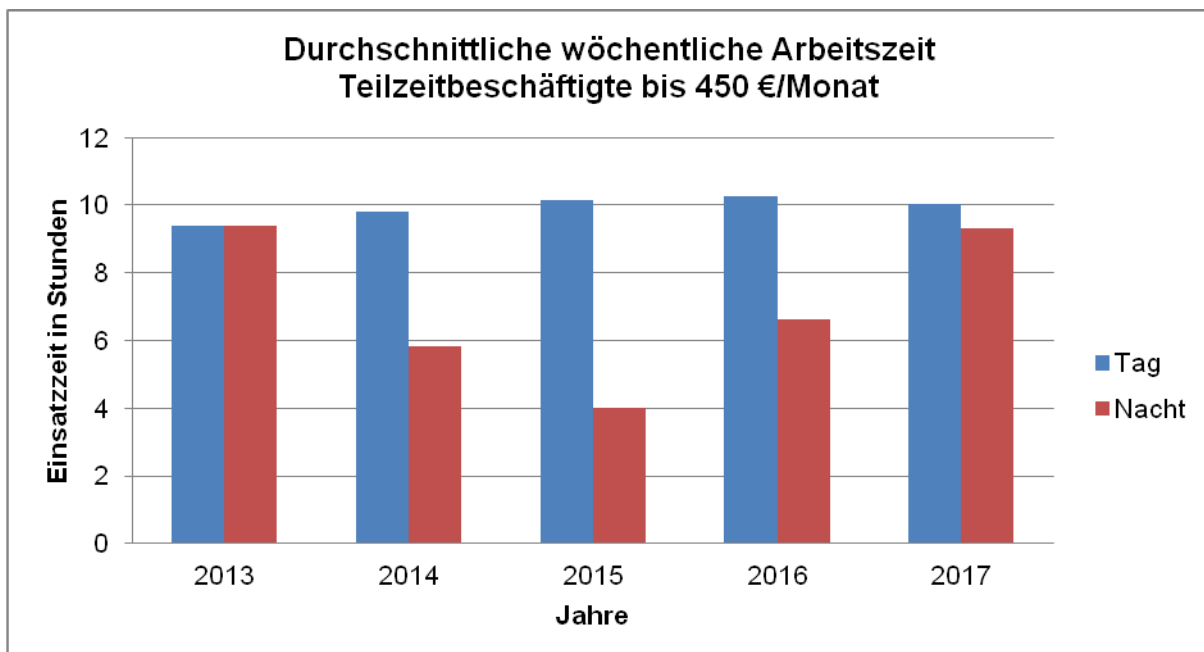


Abbildung 37 Durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit der teilzeitbeschäftigten Fahrer bis 450€/Monat in der Stadt Regensburg

Die Arbeitszeit der Teilzeitbeschäftigten bis 450 Euro liegt im Durchschnitt bei zehn Stunden tagsüber und sieben Stunden nachts. Auffällig ist hier, dass die Arbeitszeit nachts 2014 bis 2015 deutlich abnahm und ab 2016 wieder anstieg.

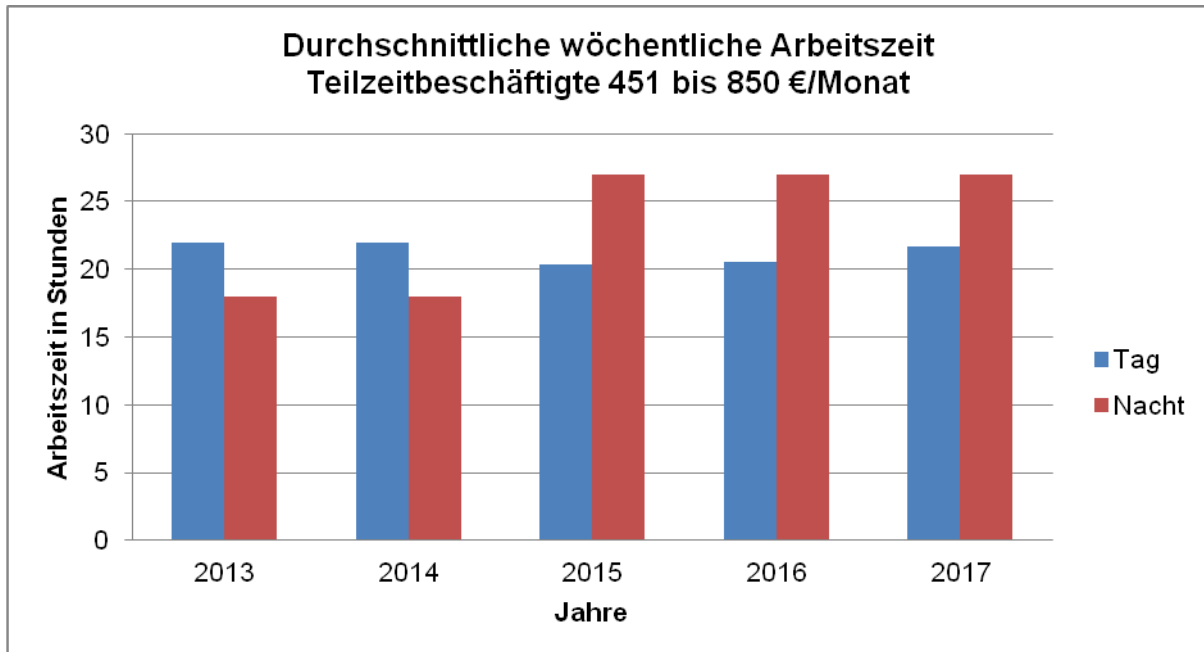


Abbildung 38 Durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit der teilzeitbeschäftigten Fahrer 451 bis 850€/Monat in der Stadt Regensburg

Die Teilzeitbeschäftigten in der Gleitzzone lag die wöchentliche Arbeitszeit bei durchschnittlich 22 Stunden tagsüber, dieser Wert blieb im Erhebungszeitraum relativ konstant. Nachts stieg die Einsatzzeit signifikant von 18 Stunden in den Jahren 2013 und 2014 auf 27 Stunden in folgenden drei Jahre an.

Die mitarbeitenden Familienmitglieder spielten vor allem in den Jahren 2014 bis 2017 nachts keine bzw. eine untergeordnete Rolle.

**Aus den annähernd gleichbleibenden täglichen Einsatzstunden leitet der Gutachter keine Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes ab.**

### 9.6 Unternehmerische Vorausplanung

81 von den 91 Unternehmern gaben an, dass sie den Taxibetrieb fortführen wollen, sieben Unternehmer wollen den Betrieb erweitern, drei planen, ihren Betrieb stillzulegen. Kein Unternehmer plant, den Betrieb zu verkleinern. Als Grund für die Stilllegung wird je in einem Fall das Alter, Wirtschaftlichkeit und berufliche Neuorientierung genannt.

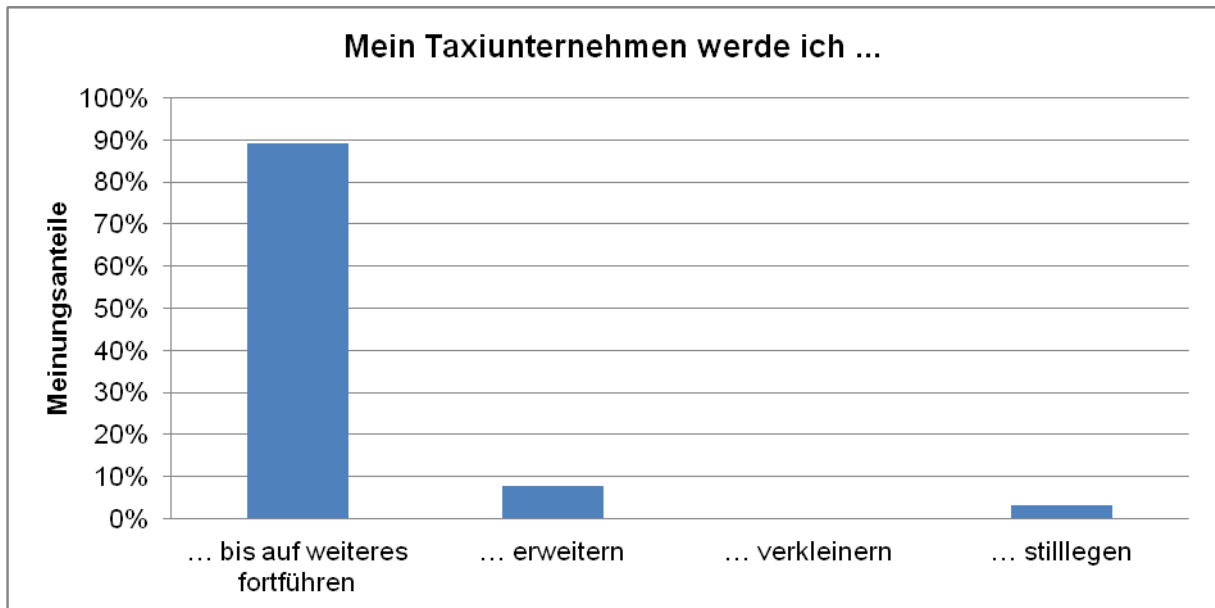


Abbildung 39 Planungen zur Unternehmensfortführung durch die Unternehmer in der Stadt Regensburg

**Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes hinsichtlich der unternehmerischen Vorausplanung bestehen oder entstehen hierdurch nicht.**

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

Insbesondere aus der Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit leitet der Gutachter **eine starke Bedrohung des Gewerbes in seiner Funktionsfähigkeit** ab. Dies betrifft insbesondere:

1. die unzureichenden Umsätze.
2. der Kostensparzwang und
3. die gleichbleibend unzulängliche Gewinnsituation der Betriebe,

## 10. Geschäftsaufgaben im zurückliegenden Beobachtungszeitraum

Seit 2013 haben nach Auskunft der zuständigen Verkehrsbehörde, wie in nachfolgender Tabelle dargestellt, Unternehmer ihren Betrieb eingestellt:

Jahr	wirtschaftliche Gründe	Altersgründe	Gesundheit/Todesfall	andere Tätigkeit	sonstige/ohne Angaben	Anzahl auf-gegebener Unternehmen	Anzahl betroffener Genehmigungen
2013	1	2	1			4	22
2014		4	1		1	6	14
2015	1	3			1	5	9
2016	1	2	1		2	6	14
2017	3	3		1	4	11	15
2018						0	3
<b>Summe</b>	6	14	3	1	8	32	77
<b>Anteil</b>	19%	44%	9%	3%	25%	100%	

Tabelle 5 Betriebsauf- und -übergaben im zurückliegenden Beobachtungszeitraum

Im Beobachtungszeitraum 2013 bis 2018 kam es in 32 Fällen zu Geschäftsaufgaben, davon 14 aus Altersgründen und drei aufgrund Krankheit oder Tod. Acht Unternehmen wurden aus sonstigen bzw. persönlichen Gründen aufgegeben. In insgesamt sechs Fall kam es zu einer Geschäftsaufgabe aus wirtschaftlichen Gründen, davon drei im Jahr 2017. Es lässt sich nicht ausschließen, dass sich ebenso hinter den sonstigen Gründen in Einzelfällen auch wirtschaftliche Gründe verbergen. In einem Fall läuft derzeit ein Entzugsbescheid. Das Ergebnis steht noch aus.

Insgesamt kam es in den zurückliegenden Jahren 2013 bis 2018 in mindestens 19 Prozent zu Geschäftsaufgaben aus wirtschaftlichen Gründen. Das ist ein zu anderen Gutachten hoher Wert.

**Aus den Gründen für Geschäftsaufgaben in der Vergangenheit lassen sich leichte Anzeichen für eine Bedrohung für das Gewerbe ableiten.**

## 11. Sonstige untersuchte Kriterien

### 11.1 Wartezeiten zwischen Auftragserteilung und Beginn der Fahrt

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

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

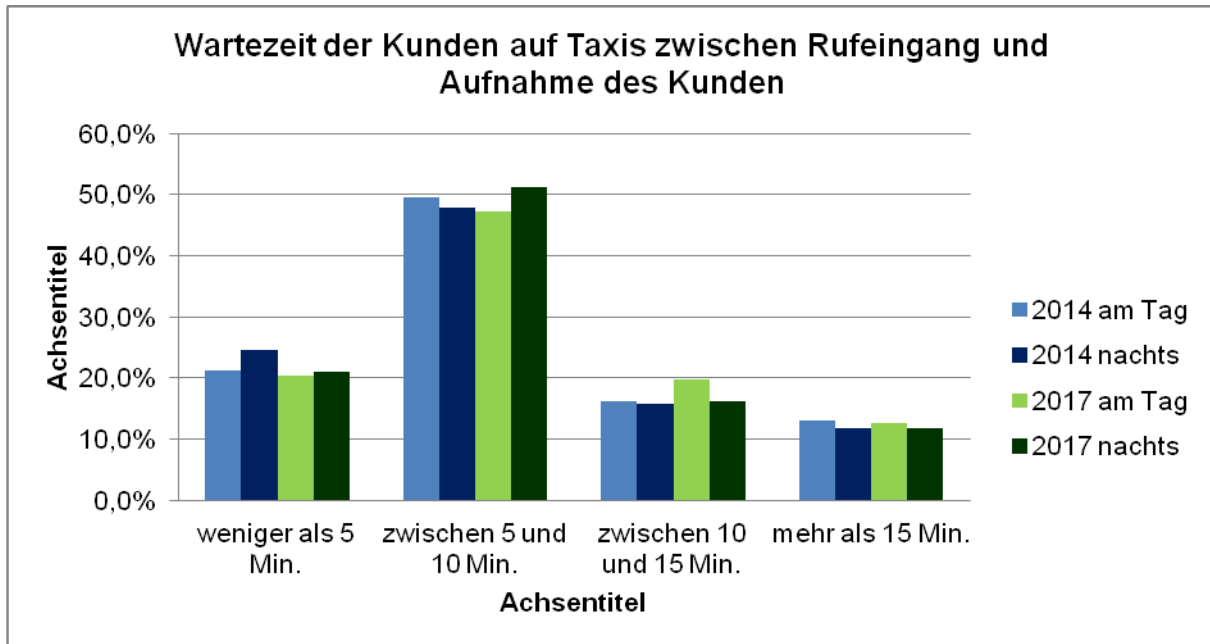


Abbildung 40 Wartezeiten der Kunden zwischen Auftragserteilung und Einstieg des Fahrgastes in der Stadt Regensburg

Die Wartezeiten der Kunden haben sich im Beobachtungszeitraum (2014 und 2017) am Tag leicht verlängert. Die Anzahl der Kunden, die tagsüber länger als zehn Minuten warten mussten, ist von 29,3 Prozent im Jahr 2014 auf 32,4 Prozent im Jahr 2017 gestiegen. Bei den Nachtfahrten haben sich die Wartezeiten nicht signifikant verändert, die Wartezeit über zehn Minuten hat sich von 27,5 Prozent im Jahr 2014 auf 27,8 Prozent im Jahr 2017 leicht verlängert.

Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kunde auf ein bestelltes Taxi tagsüber weniger als 10 Minuten warten musste, lag 2014 tagsüber bei 70,7 Prozent, 2017 bei 67,6 Prozent. Nachts lag die Wahrscheinlichkeit 2014 bei 72,5 Prozent, 2017 bei 72,2 Prozent.

Sowohl die Taxizentrale als auch die Verwaltung berichteten von häufigen Beschwerden seitens der Kunden über zu lange Wartezeiten. Im Vergleich mit anderen Gutachten treten diese Beschwerden umfangreicher und häufiger auf.

**Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes hinsichtlich der Wartezeiten bestehen oder entstehen hierdurch nicht.**

### 11.2 Wartelisten

In der Stadt Regensburg wird seit 2016 je eine Warteliste mit Alt- und Neubewerbern geführt.

Stand	Liste 1: Neubewerber	Liste 2: Altbewerber
31.12.2016	26	12
31.12.2017	6	2
31.12.2018	9	6

Tabelle 6 Entwicklung der Wartelisten<sup>41</sup>

Die Zahl der Bewerber ist auf beiden Listen seit 2017 stark zurückgegangen. Der Gutachter leitet daraus ein nachlassendes Interesse für das Gewerbe sowohl bei den Neu- als auch bei den Altbewerbern, die das Gewerbe kennen, ab.

**Anzeichen für eine Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes werden hieraus noch nicht abgeleitet.**

### 11.3 Ergebnisse Hauptuntersuchung

Die Angaben der Unternehmer wurden ausgewertet und ergeben folgendes Bild:

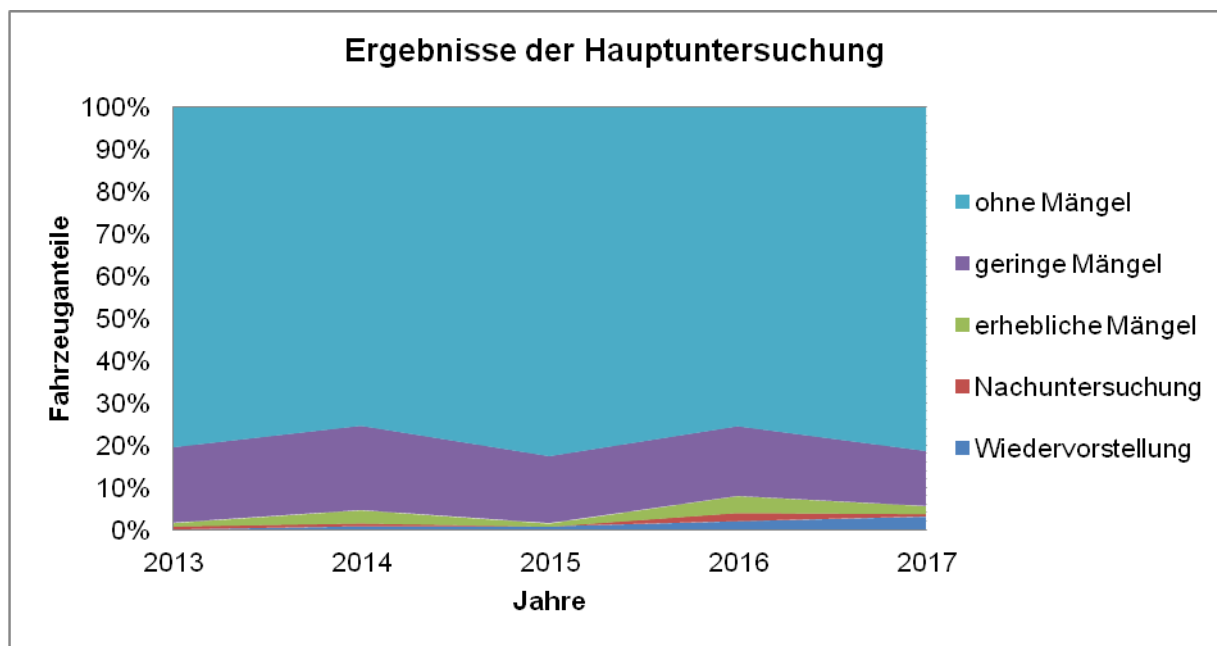


Abbildung 41 Ergebnisse der Hauptuntersuchung (HU) nach StVZO und BOKraft

Der technische Zustand der Fahrzeuge ist teilweise unzureichend. So wurden im Durchschnitt zwischen 2013 und 2017 79,1 Prozent der vorgestellten Fahrzeuge ohne Mängel geprüft. Bei ca. 16,7 Prozent aller Fahrzeuge wurden geringe Mängel festgestellt. Im Vergleich mit anderen Gutachten ist dieser Anteil hoch. Erhebliche Mängel fallen mit 2,1 Prozent weniger ins Gewicht. Allerdings wurde hier ein deutlicher Anstieg im auf vier Prozent im Jahr 2016 zu verzeichnen. Wiedervorstellungen und Nachuntersuchungen waren bei 1,3 bzw. 0,8 Prozent der Fahrzeuge notwendig.

<sup>41</sup> E-Mail Herr Hierl, Stadt Regensburg vom 10.01.2019

Die erforderlichen Nachuntersuchungen sind durch einige wenige Unternehmer verursacht. Das gibt zu denken, wobei die Hintergründe unklar sind.

Der technische Zustand der Fahrzeuge ist aber allgemein weiterhin gut. Auch durch die zuständige Behörde gibt es keine Hinweise auf einen technisch bedenklichen Zustand der Fahrzeuge.

**Leichte Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes hinsichtlich des technischen Zustandes der Taxis bestehen. Darüber hinaus sollte eine weitere Beobachtung aufgrund des Kostendrucks erfolgen.**

#### 11.4 Zahlungsverpflichtungen

Gegenüber den gesetzlichen Sozialversicherungsträgern und dem Finanzamt bestanden nur in einem Fall längerfristige Zahlungsverpflichtungen von insgesamt ca. 3.000 Euro.

**Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes hinsichtlich der Zahlungsverpflichtungen bestehen oder entstehen hierdurch noch nicht.**

#### 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 ca. 650 Euro im Jahr 2014 und 750 Euro im Jahr 2016. Damit sind die Aufwendungen für Vorsorge um insgesamt ca. 15 Prozent gestiegen.

Diese Werte sind in Abbildung 42 wiedergegeben. Die Vorsorge spricht nach Auffassung des Gutachters gegen eine auskömmliche Ertragslage des Taxigewerbes in der Stadt Regensburg.

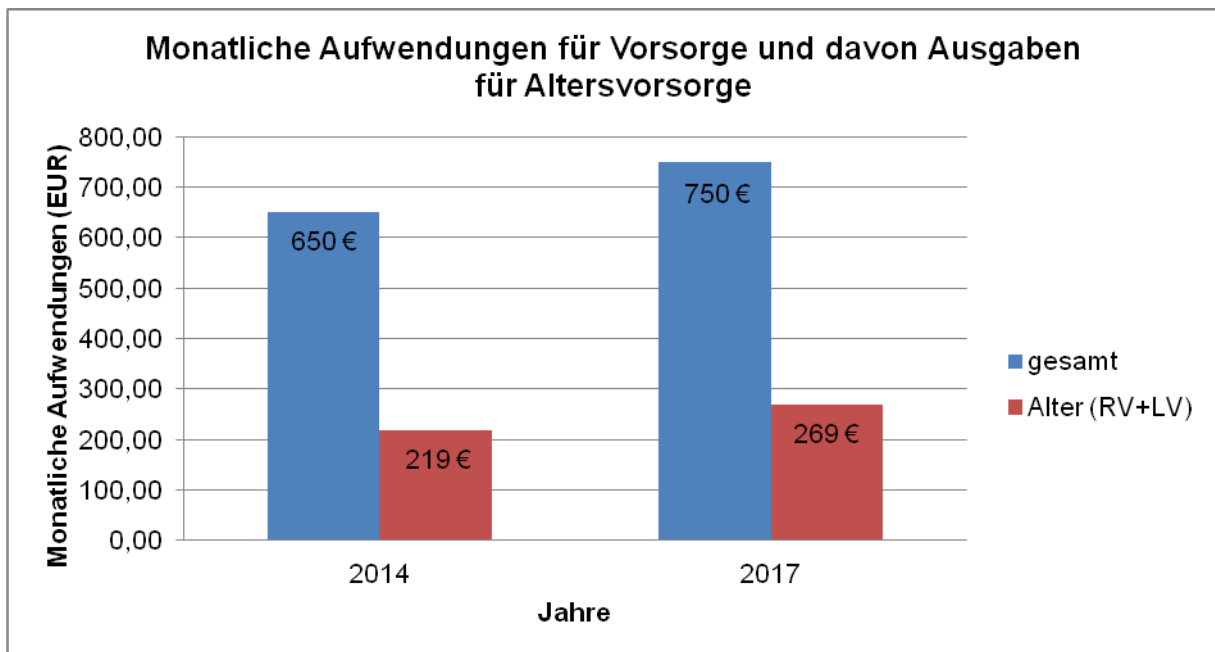


Abbildung 42 Monatliche Gesamtausgaben für Vorsorge und davon Ausgaben für Altersvorsorge

Neben den Vorsorgeaufwendungen stiegen auch die Ausgaben für die Altersvorsorge, z. B. Einzahlungen in die Rentenversicherung oder eine kapitalgebundene Lebensversicherung,

nur geringfügig an. Die Aufwendungen für die Altersvorsorge stiegen von 219 Euro im Jahr 2014 auf 269 Euro 2017 an.

Dies entspricht für 2014 der Arbeitnehmer- plus Arbeitgebervorsorge für einen Gehaltsempfänger mit ca. 1.171 Euro/Monat, für 2017 sind es ca. 1.441 Euro. Ein angestellter Mitarbeiter in Vollzeit bei Zahlung des Mindestlohns von 8,84 Euro im Jahr 2017 erhält monatlich ca. 1.537 Euro brutto, seine Altersvorsorge (Arbeitnehmer- und Arbeitgeberanteil) beträgt monatlich ca. 288 Euro. Das heißt, dass die Unternehmer in der Altersvorsorge durchschnittlich leicht unterhalb des Niveaus von Mindestlohnempfängern liegen.

Zu berücksichtigen ist weiterhin, dass die Ausgaben für die Altersvorsorge insgesamt sehr stark zwischen null und 1.000 Euro/Monat im Jahr 2014 und zwischen null und 1.590 Euro/Monat im Jahr 2017 abweichen.

So verfügten 2014 31 Prozent der Unternehmer, die im Erhebungsbogen Angaben machten, über keine Altersvorsorge.

Von den Unternehmen mit Altersvorsorge lagen ca. 51 Prozent über den monatlichen Altersvorsorgeleistungen eines Mindestlohnempfängers. 2017 verfügten nur noch 67 Prozent der Unternehmer, die im Erhebungsbogen Angaben machten, über eine Altersvorsorge. Von denen lagen jedoch 57 Prozent über dem Niveau eines Mindestlohnempfängers.

Die in Renten- bzw. in Lebensversicherungen eingezahlten Beträge reichen nach Auffassung des Gutachters bei der Mehrheit der Unternehmer (64 Prozent 2014 und 61 Prozent 2017) nicht für eine auskömmliche Altersvorsorge, da sie unterhalb des gesetzlichen Mindestlohns liegen.

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

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

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



### 11.6 Reproduktion des Fahrzeugbestandes

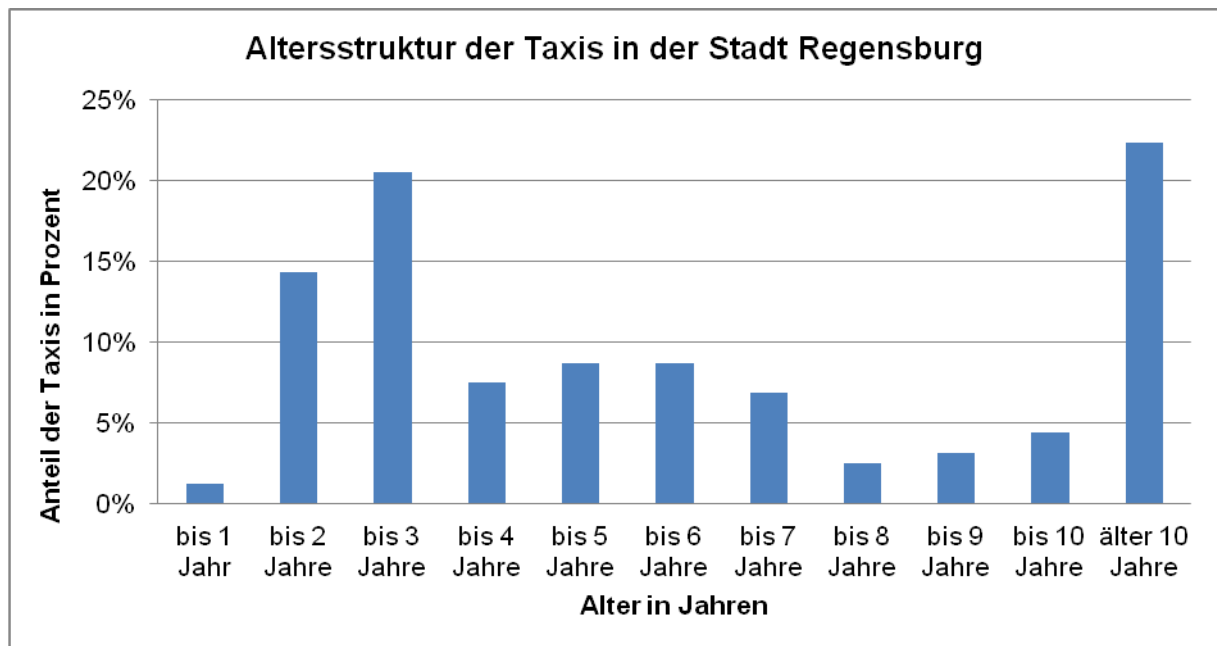


Abbildung 43 Altersstruktur der eingesetzten Kfz in Prozent 2019

Die Angaben wurden in den Erhebungsbögen für 161 Taxis gemacht und ausgewertet. Das ermittelte Durchschnittsalter per 31. Januar 2019 beträgt 6,05 Jahre. Die Spanne reicht hier von 0,9 bis zu 31,1 Jahren. Die aus den Erhebungsbögen ausgewerteten Angaben stammen aus dem Zeitraum März bis Dezember 2018. Dementsprechend wurden Neuanschaffungen nach diesem Zeitraum nicht erfasst, weshalb sich ein unterschiedliches Durchschnittsalter im Vergleich zur Behördenangabe ergibt.

Dieser Wert von 6,05 Jahren liegt nach den Erfahrungen des Gutachters über dem Altersdurchschnitt im Vergleich zu anderen Städten. Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge aus sechs vergleichbaren Städten liegt zwischen 2,6 und 5,6 Jahren.

Der Fahrzeugbestand wird durch die Unternehmer aus wirtschaftlichen Gründen regelmäßig erneuert. Finanzierungsprobleme bestehen hierbei offensichtlich nicht.

**Leichte Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes hinsichtlich des Durchschnittsalters und des Zustandes der Taxis bestehen.**

### 11.7 Interview mit der zuständigen Industrie- und Handelskammer

Das Interview fand am 07.02.2019 in der IHK Regensburg statt. Teilnehmer waren Herr Frank, Verkehrsreferent Geschäftsbereich Verkehr, Handel, Stadtentwicklung IHK Regensburg für Oberpfalz, Frau Ruch und Herr Dr. Saß.

Fachkunde

Seit 2000 nehmen jährlich durchschnittlich ca. 25 Teilnehmer aus dem gesamten IHK-Bezirk an den Prüfungen teil.

#### Krankenbeförderung

Viele Krankenkassen zahlen bei Beförderungen im Pflichtfahrgebiet nach Tarif. Marktstarke Krankenkassen versuchen demgegenüber Sondertarife, die regelmäßig unter dem Normaltarif liegen, durchzusetzen, ohne dass dafür ein Mindestumsatz oder eine Mindestfahrtenzahl zugesichert wird, durchzusetzen. Entsprechende Sondervereinbarungen sind in der Stadt Regensburg genehmigungspflichtig. Solche Vereinbarungen wurden in den letzten Jahren der IHK nicht zur – üblichen – Stellungnahme vorgelegt. Dies legt den Schluss nahe, dass solche Vereinbarungen in Regensburg nicht getroffen wurden.

#### ÖPNV

In Regensburg ist der Beitrag des Taxiverkehrs zum Öffentlichen Personennahverkehr ausbau- und optimierungsfähig. Dies betrifft auch die Einbeziehung in die Nahverkehrsplanung. Perspektivisch – mit einem längerfristigen Zeithorizont – befasst man sich in Regensburg aktuell mit der Wiedereinführung eines Straßenbahnsystems und mit der Einrichtung eines 30-Minuten-Taktes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) aus dem Umland Richtung Regensburg. Die Feinverteilung von den im Umland liegenden Bahnhöfen zu den oftmals weiter entfernten Wohngebieten könnte beispielsweise auch durch das Taxigewerbe erfolgen. Auch bei der Anbindung von Gewerbegebieten könnten Taxiverkehrssysteme (z. B. in Form von Anrufsammeltaxis) ins Spiel kommen.

#### Umweltzone

Regensburg verfügt über eine Umweltzone, in die nur Autos mit der grünen Umwelt-Plakette fahren dürfen. Diese Regelung gilt auch für Taxis.

#### Taxitarif

Die Intervalle für die Anpassung des Tarifs werden generell kürzer. Die Abläufe zur Anpassung selbst sind oftmals noch sehr starr und zeitintensiv.

#### IHK-Angebote

Die IHK bietet ein Veranstaltungsprogramm zum Verkehr mit jährlich wechselnden Themen, die den Unternehmen „Hilfe zur Selbsthilfe“ bieten soll. Darin enthalten sind sowohl betriebswirtschaftlich als auch rechtlich und technisch relevante Fragestellungen. Die Akzeptanz dieser Angebote nimmt kontinuierlich zu.

**Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes werden nicht abgeleitet.**

### **11.8 Interview mit der Taxi-Genossenschaft Regensburg eG**

Das Interview fand am 08.02.2019 in der Taxizentrale Regensburg statt. Teilnehmer waren Herr Stich, Vorsitzender der Taxigenossenschaft Regensburg, Herr Bauer, Aufsichtsratsvorsitzender, Frau Ruch und Herr Dr. Saß.

Durch die Taxizentrale wurde die Anzahl der übermittelten Funkaufträge für die Jahre 2013 bis 2018 zur Verfügung gestellt. Einige Zahlen in den Jahren 2015 und 2016 stimmen nicht, sodass diese Jahre unter Vorbehalt betrachtet werden müssen.

Derzeit gibt es in Regensburg 178 Taxis, davon sind derzeit ca. 140 an die Taxizentrale angeschlossen. Insgesamt gehören durchschnittlich 80 Unternehmer zur Taxizentrale. Im Beobachtungszeitraum sank die Anzahl der Fahrzeuge, demgegenüber stieg die Zahl der Aufträge an, sodass in Regensburg zu wenige Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Darüber hinaus beklagt die Taxizentrale einen Fahrermangel. Die Taxizentrale spricht sich für mehr Konzessionen aus. Dafür muss es aber auch mehr Fahrer geben, die im Moment nicht vorhanden sind. Der Wettbewerb seitens der Industrie ist sehr hoch. Viele Fahrer wollen keinen

Lohn, sondern anteilig entlohnt werden. Andere wiederum wollen nur zu bestimmten Zeiten fahren. Dadurch häufen sich z. B. die Beschwerden der Kunden, dass es Freitag/Samstag nach 2:00 Uhr häufig keine Taxis gibt. Am Bahnhof hauptsächlich am Wochenende gibt es eine große Nachfrage nach Taxis, sodass es zu bestimmten Zeiten zu wenige Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

Mitte 2018 wurde ein Antrag für eine Tarifierhöhung gestellt, bisher gibt es noch keine Reaktion hierauf.

Die Taxizentrale hat Kenntnis davon, dass einige Unternehmer Einzelvereinbarungen mit den Krankenkassen geschlossen haben, die Taxigenossenschaft selber schließt sich davon aus.

Bei der Einführung der Nachtbusse wurden die Taxiunternehmer nicht informiert bzw. mit in den Entscheidungsprozess einbezogen. Die Nachtbusse sind Wettbewerber zum Gewerbe.

Die Taxizentrale wünscht sich eine Neuregelung der Ortskundeprüfung.

Das Fiskaltaxameter spielt in Regensburg keine Rolle.

In einer nachfolgenden E-Mail von Herrn Stich wurde noch auf folgende Punkte eingegangen (sinngemäße Wiedergabe):

Die Vertreter der Taxizentrale wünschen sich eine neue Regelung für die Ortskenntnisprüfung. Darüber hinaus sehen sie die Notwendigkeit für eine Fahrerausbildung.

Die Taxizentrale spricht sich für einen stark steigenden Taxitarif aus. Dadurch würde die Nachfrage nach Taxis in der Bevölkerung zurückgehen und es würden wieder Kapazitäten frei werden. Als Folge der geringeren Auslastung werden die Wartezeiten der Fahrer länger. Durch den gestiegenen Preis beim Umsatz wird dieser Umstand jedoch kompensiert. Davon würde sowohl das Taxigewerbe als auch die Kunden profitieren.

**Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes werden abgeleitet.**

### **11.9. Interview mit Herrn Zahlauer, Taxiunternehmer**

Das Interview fand am 07.02.2019 in Regensburg statt. Teilnehmer waren Herr Zahlauer, Taxiunternehmer, Frau Zahlauer, Frau Ruch und Herr Dr. Saß.

Die Kosten sind sehr hoch, z. B. für Autokauf. Es bleibt kein Geld für die Rentenversicherung übrig. Am Tag werden ca. acht bis zwölf Fahrten realisiert. Bei Rating Agenturen ist unser Berufsstand an der untersten Grenze des Einkommens eingereiht. Was es zusätzlich noch erschwert, Kredite zu vernünftigen Konditionen zu bekommen

Unternehmer, die nicht an die Taxizentrale angeschlossen sind, können keine Kranken- und Dialysefahrten durchführen, da die Taxizentrale mit den Krankenhäusern Verträge geschlossen hat.

Die meisten Taxikunden sind Reisende, die vom Bahnhof in die Stadt wollen. Es gibt so gut wie keine Fahrten aus der Stadt raus. Durchschnittlich werden nur 25.000 bis 30.000 Kilometer jährlich pro Fahrer gefahren.

Der Tarif muss erhöht werden. Auch Kunden halten den Tarif für zu gering. Auf Nachfrage bei einigen Kunden wird deutlich, dass eine Erhöhung des Tarifs auf neun bis zehn Euro für die ersten beiden Kilometer akzeptiert wird.

Der geplante Wiederaufbau der Straßenbahn, die vorerst nur in der Innenstadt verlaufen soll, ist nicht sinnvoll. Die Busse sind zwar morgens und abends voll, tagsüber aber fast leer.

Herr Zahlauer hat keine Informationen, ob es derzeit ein Anrufsammeltaxi gibt. Es wäre aber eine sinnvolle Idee für Entlastung der Stadt und für die Unternehmer. Es gab bisher noch nie ein Gespräch zwischen den Taxiunternehmern, dem ÖPNV und der Stadt.

Der Versuch, eine neue Zentrale zu gründen wurde von der bestehenden Taxizentrale unterbunden.

Manche Unternehmer fahren, weil die Rente bis ins hohe Alter nicht reicht. Der älteste Fahrer in Regensburg ist über 80 Jahre. Andere fahren nur am Wochenende.

Bei Ein-Taxi-Unternehmer lohnt die Anstellung eines Fahrers nicht, da dieser zu viel kostet. Nach Rückfrage bei meinem Steuerberater würde ein Angestellter auf 400 € Basis, der nur die vorgeschriebenen gesetzlich maximalen Stunden im Monat arbeitet, nach Abzug sämtlicher Lohnkosten und eingerechnet der KFZ Nutzung (Kosten trägt der Unternehmer) bis ca. 800 Euro Kosten. Dabei bleibt bei dem Unternehmer kein Gewinn übrig.

Ein Vorschlag von mir an die Stadt: Anstatt eine Straßenbahn zu bauen und zu unterhalten sollten bessere Pendlerparkplätze vor den Stadttoren gebaut werden, auf denen Pendler zu bestimmten Zeiten auf die für diese Fahrten bereitgestellten Taxis zurückgreifen. Diese Hol- und Bringfahrten könnten durch die Stadt subventioniert werden. Man könnte hierfür die ansonsten entstehenden Kosten für den Unterhalt, Ausbau oder Reparatur was die Straßenbahn verursachen würde, nutzen, womit allen besser geholfen wäre.

Ich könnte mir denken, dass nicht alle Unternehmer den vertraglichen Mindestlohn zahlen, sondern sich noch teilweise an die 50 Prozent Regel von den Einnahmen halten. Der Zoll ist zu selten unterwegs. Ich persönlich bin in 13 Jahren nur dreimal kontrolliert worden!

**Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes werden abgeleitet.**

#### **11.10 Interview mit dem Zoll bezüglich Schwarzarbeit im Gewerbe**

Vom zuständigen Zollamt kam am 14.02.2019 auf Anfrage des Gutachters folgende kurze Rückmeldung:

Gab es Kontrollen in dem zurückliegenden Jahren in der Stadt Regensburg im Taxigewerbe?  
„Im Taxigewerbe erfolgen in Regensburg regelmäßig Kontrollen durch die Finanzkontrolle Schwarzarbeit. Allerdings wird das Taxigewerbe statistisch nicht gesondert erfasst, sondern nur das weitergefasste Personenbeförderungsgewerbe. Die Daten liegen auch nicht explizit für die Stadt Regensburg vor, sondern nur für den gesamten Zuständigkeitsbereich des Hauptzollamts. Aussagefähige statistische Daten können daher leider nicht zur Verfügung gestellt werden.“<sup>42</sup>

**Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes werden hieraus nicht abgeleitet.**

#### **11.11 Interview mit der zuständigen Behörde**

Das Interview fand am 08.02.2019 in der Zulassungsstelle Regensburg statt. Teilnehmer waren Herr Braun, Sachgebietsleiter Fahrerlaubniswesen, Herr Hierl, Verwaltungshauptsekretär, Frau Österreicher, Sachgebietsleiterin Kfz-Zulassungsstelle, Herr Faderl, potentieller Nachfolger von Herrn Hierl, Frau Ruch und Herr Dr. Saß.

Von Seiten der Taxigenossenschaft besteht ein großes Interesse an einer Tarifierhöhung. Die letzte Tarifierhebung war aus dem Jahr 2015, davor gab es eine 2012. Derzeit wird über einen Staffeltarif nachgedacht. Am Ende entscheidet der Stadtrat als gewähltes Gremium. Die endgültige Entscheidung wird nicht vor Juni 2019 erwartet.

---

<sup>42</sup> E-Mail Josef Schmid,, Hauptzollamt Regensburg, vom 14.02.2019

Gewerbevertreter sind die IHK, Gewerkschaften und das Eichamt.

Nicht alle Unternehmer sind in der Genossenschaft, es gibt keine Sprecher für die nicht an die Funkzentrale angeschlossenen Unternehmer.

Von der Politik wird das Taxigewerbe nicht als Ergänzung des ÖPNV gesehen.

Zu bestimmten Zeiten ist es in Regensburg nicht möglich, ein Taxi zu bekommen. Zu bestimmten Zeiten nehmen viele Unternehmer keine Fahrten mehr an und nach 0.00 Uhr fahren viele Taxis nicht mehr.

Unter den Unternehmern gibt es keine Absprachen. Zurzeit herrscht ein extremer Fahrermangel, viele wollen keinen Mindestlohn erhalten, sondern wollen leistungsorientiert entlohnt werden.

Einige Unternehmer haben Sondervereinbarungen mit den Krankenkassen abgeschlossen, die nicht mit der Stadt abgesprochen bzw. genehmigt wurden. Die Stadt kann nichts unternehmen, da die Beweise fehlen.

Die Stadt kann über den geplanten Bau der Straßenbahn keine Auskunft geben, bisher kamen die Informationen lediglich aus der Presse.

Die Buslinien fahren um die Altstadt herum, für Taxis mit grüner Plakette ist die Altstadt befahrbar. Für ein Jahr gibt es eine Sondergenehmigung für Taxis, die die Anforderungen nicht erfüllen. Der Stadt liegen keine Beschwerden seitens der Unternehmer zu dieser Verfahrensweise vor.

In der Vergangenheit kamen die Tarifvorschläge immer aus dem Taxigewerbe. Früher waren die Unternehmer organisierter, inzwischen hat sich ein Block gebildet, der Kritik am Vorstand der Taxigenossenschaft übt.

Der ÖPNV Tarif wird in regelmäßigen, kurzen Abständen in kleinen Sprüngen angehoben. Der Taxitarif in größeren Abständen und dann in größeren Sprüngen.

Die Taxiunternehmer werden bei Entscheidungen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur nicht mit einbezogen. Sie klagen über den Nachtbus und den Dultbus, der vom Einkaufszentrum zum Veranstaltungsort pendelt.

Einige Unternehmer haben das Fiskaltaxameter in ihrem Auto eingebaut. Einzelne Unternehmer haben sich dazu positiv geäußert, da sie dadurch mehr Kontrolle über ihre Fahrer haben.

In der Stadt Regensburg sind nur einzelne Konzessionen verpachtet. Läuft die Pacht ab, werden die Konzessionen von der Stadt eingezogen und nicht wieder vergeben.

In einem Fall ist bekannt, dass der Unternehmer Abgaben verkürzt hat. Ihm wurde die Zuverlässigkeit aberkannt.

Derzeit liegt ein Entzugsbescheid vor, der noch nicht bestandskräftig ist und bei dem eine Klage zu erwarten ist. Dies betrifft drei Genehmigungen.

2018 wurden im Auftrag des Zolls mehrere Taxiunternehmer auf Schwarzarbeit überprüft. Die 12-stündige Überprüfung lieferte im Großen und Ganzen ein zufriedenstellendes Ergebnis, es wurden lediglich Einzelfälle festgestellt. Einige Unternehmer, hauptsächlich Einzelfahrer, leben am Existenzminimum.

Anrufsammeltaxis, CarSharing und Schülerverkehr spielen keine Rolle in der Stadt.

Einzelne Unternehmer lassen ihre Taxis nur rumstehen, Ursache könnte der derzeit herrschende Fahrermangel sein. Von einem Unternehmer ist bekannt, dass er aufgrund des Fahrermangels sein Taxi ein halbes Jahr offiziell abgemeldet hat.

Die Stadt erreichen viele Beschwerden von Kunden über die Taxizentrale.

### **11.12 Interview mit dem Landesverband Bayerischer Taxi- und Mietwagenunternehmen e. V.**

Das Interview fand am 12.04. 2019 telefonisch statt. Teilnehmer waren Herr Kuhle, Vorsitzender des Landesverbandes Bayerischer Taxi- und Mietwagenunternehmen e.V., Herr Dr. Saß und Frau Ruch.

Die Situation im Taxigewerbe stellt sich in großen Städten anders da als in Landkreisen und kleineren Städten wie zum Beispiel in Regensburg.

In den großen Städten werden andere Anbieter wie zum Beispiel UBER aktiv, um den Markt durch hohe Finanzinvestitionen zur Subventionierung von Preisdumping zu erobern.

Diese Entwicklung ist in Regensburg noch nicht erkennbar.

Carsharing wird auf Lande keine große Rolle spielen.

Dem Eckpunktepapier des Bundesfinanzministers widerspricht das Taxigewerbe energisch. Die Abschaffung der Rückkehrpflicht und die Zulassung der Einzelplatzvermietung bei Mietwagen stellen einen groben Eingriff in den bestehenden Wettbewerb da.<sup>43</sup> Das Taxigewerbe ist durch seine Grundpflichten Betriebspflicht, Beförderungspflicht und Tarifpflicht in seinem gewerblichen Handeln sehr eingeschränkt. Es ist Bestandteil des ÖPNV und damit der Grundversorgung der Bevölkerung und bedarf des Schutzes vor ruinösem Wettbewerb.

Die wirtschaftliche Situation des Gewerbes in seiner Gesamtheit ist nicht zufriedenstellend. Aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen müssten die Tarife, besonders der Grundpreis, bedeutend angehoben werden. Das widerspricht jedoch dem Grundsatz, dass auch der Bürger ein Taxi nutzen können muss, der mit anderen Verkehrsmitteln zum Beispiel nicht mehr zum Arzt gelangen kann, da andere Mittel des ÖPNV aufgrund der Liniengebundenheit nicht in Frage kommen. Da der Taxiverkehr diese Aufgabe der Daseinsvorsorge hat, muss betreffs seiner Zugänglichkeit auch über eine finanzielle Förderung nachgedacht werden. Diese ist aber kurzfristig unwahrscheinlich.

In vielen Kommunen wird die Rolle des Taxiverkehrs als Bestandteil der Daseinsvorsorge nur ungenügend erkannt und berücksichtigt.

Fixpreise für Kurzstrecken sind grundsätzlich zu befürworten. Sie helfen, den hohen Anteil an Standzeiten auszugleichen. Allerdings dürfen sie nicht die Fahrgäste abschrecken. Durch den Bundesverband gibt es Überlegungen, das der Tarif so gestaltet sein sollte, um dem Unternehmer im Rahmen seine unternehmerischen Entscheidung in aufkommensschwachen Zeiten einen Abschlag bis zu zehn Prozent und in aufkommensstarken Zeiten eine Aufschlag bis zu zehn Prozent zu ermöglichen. Das hilft auch, dem Kunden auf vorherige Nachfrage ein verbindliches Preisangebot für bargeldlose Fahrten machen zu können. Dieses ist derzeit nicht möglich, da durch verkehrsbedingte Wartezeiten eine genaue Preisvorhersage nicht möglich ist. Diese Situation motiviert einige Kunden den Mietwagen zu nutzen, da bei diesem ein verbindlicher Preis vereinbart werden kann. Das ist auch ein Grund dafür, dass viele Taxiunternehmer neben dem Taxi auch Mietwagen betreiben.

Die Betriebspflicht kann in einigen Regionen nicht mehr aufrechterhalten werden. Die Lohnkosten, der Mindestlohn und andere Kostensteigerungen einerseits sowie die ungenügenden Grundauslastung andererseits führen dazu, das Taxis nicht mehr so umfassend bereit gehalten werden können und in bestimmten Zeiten somit die Nachfrage nicht gedeckt werden kann. Auch hier sollte über Subventionen nachgedacht werden.

---

<sup>43</sup> Positionierung zur PBefG-Novelle, Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.; Meldung vom 27.02.2019 (Quelle: [https://www.bzp.org/Content/MELDUNGEN/\\_doc/PBefG-Positionspapier\\_BZP\\_Stand\\_2019-02-27.pdf](https://www.bzp.org/Content/MELDUNGEN/_doc/PBefG-Positionspapier_BZP_Stand_2019-02-27.pdf) eingesehen am 13.04.2019)

Sinnvoll ist eine viel engere Kooperation zwischen den Anbietern des liniengebundenen ÖPNV und dem Taxigewerbe, zum Beispiel im Rahmen von Anrufsammeltaxi. Dabei muss eine relativ hohe Planungssicherheit für den beteiligten Taxiunternehmer erreicht werden. Das bedeutet zum Beispiel, dass die Anmeldung einer solchen Fahrt mit mehreren Stunden Vorlauf erfolgen muss, damit der beteiligte Taxiunternehmer nicht andere, lukrative Fahrten absagen muss und am Ende ohne Beförderungsauftrag dasteht.

Um in einer Region alle vorhandenen Verkehrsträger und Anbieter sinnvoll einsetzen zu können, erscheinen neutrale Mobilitätsplattformen sinnvoll.

In kleineren Städten und in den Landkreisen spielen Krankenförderungen eine große Rolle. Hier müssen auskömmliche Beförderungsentgelte durch alle Krankenkassen bezahlt werden.

Das Nutzungsverhalten von Taxis in der Bevölkerung hat sich nicht verändert. Der Bürger schaut zuerst auf den Preis.

**Aus dem Interview werden Anzeichen einer gegenwärtigen und zukünftigen Bedrohung des Gewerbes abgeleitet.**

### **11.13 Mietwagenbestand**

Parallel zum Taxiverkehr und zum Teil im Wettbewerb zum Taxibetrieb erfolgt der Mietwagenbetrieb in der Stadt Regensburg wie folgt:

<b>Jahr</b>	<b>reine Mietwagenbetriebe</b>	<b>Taxibetriebe mit Mietwagen</b>	<b>Anzahl Mietwagen</b>
2013	10	5	54
2014	8	5	66
2015	8	4	60
2016	9	2	65
2017	9	5	78
2018	9	6	72

Tabelle 7 Mietwagen und Mietwagenunternehmen

Gegenwärtig sind 72 Mietwagengenehmigungen an 15 Unternehmer erteilt, darunter sind neun reine Mietwagenunternehmen.

Der Verkehr mit Mietwagen wird vom Gewerbe als Wettbewerb angesehen und ist insbesondere im Patiententransfer nach Meinung des Gutachters auch ein erheblicher Wettbewerber. Die Zahl der Mietwagen selber hat sich von 54 auf 72 erhöht.

Der Anteil der Taxiunternehmer, die ein oder mehrere Mietwagengenehmigungen besitzen, blieb im Erhebungszeitraum relativ konstant. Sechs Taxiunternehmer betreiben zurzeit parallel Mietwagen.

Der Anteil der Mietwagen beträgt damit inzwischen 29 Prozent am Gesamtfahrzeugbestand des Taxi- und Mietwagenverkehrs.

Der Mietwagenverkehr ist in sehr vielen Einsatzbereichen der direkte Wettbewerber zum Taxiverkehr. Der Gesetzgeber hat dem Taxigewerbe als individuelle Ergänzung und Verdichtung des liniengebundenen Straßenpersonennahverkehrs und Teil des ÖPNV die Betriebs-

pflicht, die Beförderungspflicht und die Tarifpflicht auferlegt. Er schützt die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes durch eine Beschränkung des Zugangs zum Taxigewerbe auf Grundlage § 13 Abs. 4 PBefG durch Beschränkung der Genehmigungsvergabe.

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

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

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

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

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

1. keine Pflicht, nach Tarif fahren zu müssen und die Möglichkeit der Fahrpreisunterbietung,
2. keine Beförderungspflicht, der Mietwagenunternehmer kann sich seine Kunden aussuchen und unattraktive Beförderungen ablehnen,
3. flexible Anpassung des 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 wieder erteilt,
4. wegen der fehlenden Betriebspflicht können zeitweise nicht benötigte Genehmigungen unbemerkt ruhen und bei Bedarf wieder aufleben.

**Der Gutachter sieht in den steigenden Zahlen der Mietwagen Anzeichen für eine bestehende und künftige Bedrohung des Gewerbes.**



## 12. Anmerkungen der Unternehmer

### 12.1 Anmerkungen der Unternehmer in den Erhebungsbögen

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

- 1. Qualität/Service des Gewerbes/Fahrpersonal:** Insgesamt 17 Unternehmer bemängeln die fehlende Qualität des Gewerbes. Es fehle gutes, flexibles Fahrpersonal. Dadurch seien die Taxis nicht optimal ausgelastet und einsatzbereit. Mehrwagenunternehmer würden keine wirtschaftliche Verbesserung erfahren und die Betriebe bleiben am Existenzminimum. Dies wiederum führe zu einer unzufriedenstellenden Versorgung der Kunden.  
Es komme regelmäßig zu Kundenbeschwerden über unmotiviertes und unfreundliches Fahrpersonal. Einige kritisieren auch das mangelnde Fachwissen über die Personalbeförderungsvorschriften und Durchführung von Krankenförderung. Die unverhältnismäßig schwere Ortskundeprüfung erschwere die Einstellung neuen Fahrpersonals. Die bestehenden Unternehmen müssen stärker zur Einhaltung der Beförderungs- und Betriebspflicht aufgefordert werden, auf der anderen Seite muss den Mehrwagenunternehmern die Einstellung neuer Fahrer erleichtert werden.  
Viele Fahrer sehen das Taxifahren nicht als Dienstleistung. Diese sind dann wenig engagiert und schaden dem Image des Gewerbes.  
Vereinzelt bemängeln Unternehmer den technischen Zustand der Fahrzeuge.
- 2. Personalakquise:** Acht Unternehmer sehen in der geringen Arbeitslosenquote der Stadt und der zurzeit guten wirtschaftlichen Lage die Ursache darin, schwer gutes und zuverlässiges Personal zu finden. Die Tätigkeit als Taxifahrer sei nur für die Leute interessant, die keine anderen Chancen hätten. Einige von diesen Angestellten wollen, dass ihnen einen Teil des Lohns schwarz ausgezahlt wird, andere erhalten vom Sozialamt aufstockende Leistungen.
- 3. Genehmigungen:** 13 Unternehmen sprechen sich für eine Senkung der Genehmigungszahlen aus. Nicht die Anzahl der Genehmigungen sei für eine gute und zuverlässige Versorgung der Kunden ausschlaggebend, sondern die Verfügbarkeit der vorhandenen Kapazitäten. Es gebe häufig Beschwerden aus dem Ordnungsamt, dass zu wenig Taxis zur Verfügung stehen, da der Taxizentrale derzeit die Kapazitäten fehlen, um die eingehenden Aufträge anzunehmen oder zu vermitteln. Es wird beobachtet, dass alle Standplätze mit Taxis besetzt sind, die Zentrale aber scheinbar keine Fahrzeuge findet. Eine Erhöhung der Genehmigungen würde das Problem nicht lösen, sondern gegebenenfalls noch verschärfen.
- 4. Tarif:** Elf Unternehmer plädieren für eine Erhöhung des Tarifs. Von einigen kommt der Vorschlag, einen Staffeltarif einzuführen, da ein großer Anteil der Fahrten Kurzstrecken sind. Des Weiteren sollen Nacht-, Sonn- und Feiertagszuschläge eingeführt werden und das Pflichtfahrgebiet auf 50 km ausgeweitet werden. Der neue Tarifvorschlag muss außerdem eine ausreichende Altersvorsorge ermöglichen.
- 5. ÖPNV:** Elf Unternehmer beklagen die Einführung und den geplanten weiteren Ausbau der Nachtbuslinien des RVV. Den Taxiunternehmern fehle die Unterstützung der Stadt. Nach Aussage einzelner Unternehmer nehmen die Nachtbusse bis zu 30 Prozent des Umsatzes weg. Tagsüber seien die Buslinien nicht ausgelastet. Nach Meinung einiger Unternehmer könnten viele dieser Beförderungen mit kostengünstigeren Anrufsammeltaxis durchgeführt werden.  
Weiter werden Shuttlebusse zu Großveranstaltungen eingesetzt, Parktickets gelten im Innenstadtbereich als Busticket für bis zu fünf Personen, Theater- oder Fußballtickets berechtigen zur kostenlosen Busfahrt.

Dem rückläufigen Geschäftsaufkommen durch die Einführung der Nachtbusse sei nur durch eine Tarifierhöhung entgegenzuwirken.

6. **Taxizentrale:** Zehn Unternehmer sehen die Arbeit und Qualität der Taxizentrale kritisch. Die Taxizentrale leidet unter einem erheblichen Personalmangel, der behoben werden sollte.

Nach Meinung einiger Unternehmer existiere seitens der Zentrale kein Problembewusstsein, zu welchen Zeiten die Taxis eingesetzt werden sollen. Aus diesem Grund stehen zahlreiche Autos tagsüber in der Stadt und fehlen, wenn sie im Feierabendverkehr gebraucht werden. Darüber hinaus dauere die Vermittlung durch die Taxizentrale zu lange, was zu häufigen Beschwerden seitens der Kunden führe.

Zwei Unternehmer fordern eine Modernisierung der Taxizentrale. Einen Grund für den Verlust von Kunden sehen die Unternehmer in der Zurückhaltung bei Einführung neuer Vermittlungssysteme für die Auftragserteilung. Derzeit erfolge ein notwendiger Umstieg auf Datenfunk, durch den Aufträge schneller angenommen bzw. vergeben werden können.

7. **Wirtschaftliche Lage:** Sechs Unternehmer beklagen die gestiegenen Kosten für die Krankenkassen, den Rechtsschutz und Steuerberater, sodass die Mehreinnahmen dafür aufgewendet werden müssen und keine Rücklagen für die Altersvorsorge bleiben. Darüber hinaus entstehen unnötige Kosten für neue Taxiausrüstung. Reparatur- und Wartungsarbeiten seien sehr hoch und der Diesel inzwischen sehr teuer. Die Unternehmer beklagen sich über die Bürokratie, die zu hohen Sozialabgaben, Steuern und Versicherungsbeiträge.

8. **Verkehrssituation:** Fünf Unternehmer äußerten sich kritisch zur Verkehrssituation. Aufgrund des überlasteten Verkehrsnetzes und der regelmäßigen Staus wird es immer schwieriger, rechtzeitig beim Kunden zu erscheinen. Die Unternehmer schlagen vor, die Busfahrspuren und Busabbiegemöglichkeiten für den Taxiverkehr freizugeben. Dies würde zu einer Verringerung der Wartezeit führen. Eine große Hilfe wäre ebenso die Freigabe der Adolf-Kolping-Straße in nördlicher Richtung und die Möglichkeit, dann links in die Thundorferstraße einzubiegen. Auch rund um den Bahnhof sei die Verkehrssituation unbefriedigend, intelligente Ampelschaltungen (Nachtschaltung, Annäherungserkennung) fehlen. Ein weiterer Vorschlag ist die Sperrung der Innenstadt für auswärtige Fahrzeuge.

9. **Sonstiges:** Darüber hinaus äußerten einzelne Unternehmer Kritik an weiteren Punkten, die nachfolgend kurz angerissen werden:

- Einführung des Mindestlohns
- Regelmäßige Kontrollen zur Überprüfung der Arbeitszeit
- Preiskampf mancher Krankenkassen
- Taxistand am Bahnhof zu unübersichtlich
- keine ausreichende Altersvorsorge
- Konkurrenz anderer Organisationen auf die Personenbeförderung (Flixbusse, Uber, Funkmietwagen, Nachtbusse)
- Verdacht auf Schwarzarbeit
- Vorschlag, ein vierteljähriges Taxiforum mit Vertretern der Stadt und allen Unternehmern einzuführen

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

### 12.2 Meinung der Unternehmer zum Tarif

In den Erhebungsbögen wurde die Meinung der Unternehmer zu den geltenden Tarifen erfragt (entsprechend dem aktuell geltenden Tarif vom 01. Juni 2015). Die nachfolgende Tabelle spiegelt die Meinungen von 87 Unternehmern zur Auskömmlichkeit dieses Tarifs wider.

	beurteilter Tarif	... zu niedrig	... genau richtig	... zu hoch
<b>Der Taxitarif ist insgesamt ...</b>		52,9%	47,1%	0,0%
<b>Mindestfahrpreis einschl. erste Schalteinheit</b>	<b>3,40 €</b>	<b>47,6%</b>	<b>52,4%</b>	<b>0,0%</b>
<i>durchschnittlicher Veränderungswunsch auf</i>	3,97 €	4,61 €	3,40 €	-
<b>Anfahrt Tarifzone I</b>	<b>frei</b>	<b>6,6%</b>	<b>93,4%</b>	<b>0,0%</b>
<i>durchschnittlicher Veränderungswunsch auf</i>	0,16 €	2,50 €	0,00 €	-
<b>Anfahrt in Tarifzone II ab Stadtgrenze, Tarifstufe 2 je km</b>	<b>1,80 €</b>	<b>39,3%</b>	<b>60,7%</b>	<b>0,0%</b>
<i>durchschnittlicher Veränderungswunsch auf</i>	1,91 €	2,08 €	1,80 €	-
<b>Zielfahrten in Tarifzone I und II, Tarifstufe 2 je km</b>	<b>1,80 €</b>	<b>39,2%</b>	<b>60,8%</b>	<b>0,0%</b>
<i>durchschnittlicher Veränderungswunsch auf</i>	1,90 €	2,05 €	1,80 €	-
<b>in der Tarifzone II Tarifstufe 1 je 27,69 sek</b>	<b>0,20 €</b>	<b>32,5%</b>	<b>67,5%</b>	<b>0,0%</b>
<i>durchschnittlicher Veränderungswunsch auf</i>	0,24 €	0,31 €	0,20 €	-
<b>Stadtgrenze (in Tarifzone I) Tarifstufe 2 je km</b>	<b>1,80 €</b>	<b>40,2%</b>	<b>59,8%</b>	<b>0,0%</b>
<i>durchschnittlicher Veränderungswunsch auf</i>	1,90 €	2,05 €	1,80 €	-
<b>Rückfahrten aus Tarifzone II ab Verlassen der Anfahrtstrecke in Tarifzone II, Tarifstufe 2 je km</b>	<b>1,80 €</b>	<b>38,8%</b>	<b>61,3%</b>	<b>0,0%</b>

	<b>beurteilter Tarif</b>	<b>... zu niedrig</b>	<b>... genau richtig</b>	<b>... zu hoch</b>
<i>durchschnittlicher Veränderungswunsch auf</i>	1,90 €	2,05 €	1,80 €	-
<b>Wartezeit pro Stunde</b>	<b>26,00 €</b>	<b>41,2%</b>	<b>58,8%</b>	<b>0,0%</b>
<i>durchschnittlicher Veränderungswunsch auf</i>	28,32 €	31,64 €	26,00 €	-
<b>sperriges Gepäck (&gt;120 cm)</b>	<b>3,00 €</b>	<b>22%</b>	<b>73%</b>	<b>5%</b>
<i>durchschnittlicher Veränderungswunsch auf</i>	3,21 €	4,65 €	3,00 €	0,00 €
<b>Rollstühle, Gehhilfen, Kinderwagen</b>	<b>frei</b>	<b>15%</b>	<b>85%</b>	<b>0%</b>
<i>durchschnittlicher Veränderungswunsch auf</i>	0,43 €	2,88 €	0,00 €	-
<b>Großraumtaxi ab fünf Personen</b>	<b>3,00 €</b>	<b>35%</b>	<b>60%</b>	<b>5%</b>
<i>durchschnittlicher Veränderungswunsch auf</i>	3,73 €	5,52 €	3,00 €	0,00 €

Tabelle 8 Meinung der Unternehmer zum Tarif

Bei allen Tarifbestandteilen schätzen 47,1 der Unternehmer den jetzt gültigen Tarif als ausreichend und richtig ein. 52,9 Prozent sind der Auffassung, dass der Tarif insgesamt zu niedrig ist. Keiner der Unternehmer ist der Meinung, der Tarif sei zu hoch.

Im Mittel fordern die Unternehmer eine Erhöhung des Mindestfahrpreises um 0,57 Euro von derzeit 3,40 Euro auf etwa 3,97 Euro. 93,4 Prozent der Unternehmer plädieren dafür, dass die Anfahrt in die Tarifzone I frei bleiben soll. Nur 6,6 Prozent sind der Meinung, die Anfahrt solle im Durchschnitt 2,50 Euro kosten. Für die Anfahrt in die Tarifzone II ab Stadtgrenze schlagen die Unternehmer im Durchschnitt eine Erhöhung von derzeit 1,80 auf 1,91 vor. Die Zielfahrten in Tarifzone I und II sollen je Kilometer um zehn Cent von 1,80 auf 1,90 Euro angehoben werden. In der Tarifzone II liegen die Kosten für 27,69 Sekunden bei 20 Cent (dies entspricht 26 Euro/Stunde), die Unternehmer fordern eine Erhöhung um vier Cent je 27,69 Sekunden (dies entspricht 31,20 Euro je Stunde).

Innerhalb der Stadtgrenze in Tarifzone I, Tarifstufe 2 liegen die Kosten bei 1,80 Euro. Auch hier schlagen die Unternehmer eine Erhöhung auf 1,90 Euro vor. Der gleiche Vorschlag gilt für die Rückfahrten aus Tarifzone II ab Verlassen der Anfahrsstrecke in Tarifzone II, Tarifstufe 2.

Ein leichter Zuschlag wird für die Wartezeit gefordert, der von 26,00 Euro auf durchschnittlich 28,32 Euro angehoben werden soll. Das Entgelt für sperriges Gepäck soll nach Meinung der Unternehmer leicht von 3,00 auf 3,21 Euro steigen. Die derzeitige unentgeltliche Mitnahme von Rollstühlen, Gehhilfen und Kinderwagen soll nach Meinung von 85 Prozent der Unternehmer beibehalten werden. Lediglich 15 Prozent sind der Meinung, den Tarifbestandteil auf durchschnittlich 2,88 Euro anzuheben.

Einen Zuschlag fordern die Unternehmer für ein Großraumtaxi, von derzeit drei Euro auf 3,73 Euro.

Befragt nach den Auswirkungen der Tarifierhöhung auf die Umsätze gaben 21 Unternehmer an, dass ihre Umsätze gestiegen seien. Fünf Unternehmer gaben sinkende Umsätze und 54 Unternehmer gleichbleibende Umsätze an. Alle Unternehmer verzeichneten im Durchschnitt einen Anstieg der Umsätze um 1,8 Prozent.

10 Unternehmer melden einen Rückgang der Fahraufträge nach der Einführung des neuen Tarifs. Vier Unternehmer berichten von einem Zuwachs an Fahraufträgen und 66 Unternehmer von gleichbleibenden Auftragszahlen. Im Mittel ergibt sich so für alle Unternehmer ein leichter Rückgang der Auftragszahlen um 0,7 Prozent.

**Anzeichen für eine gegenwärtige Bedrohung und künftige Bedrohung des Gewerbes aufgrund des Tarifes werden hieraus nicht abgeleitet.**

### 12.3 Anmerkungen der Unternehmer zur Genehmigungszahl

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

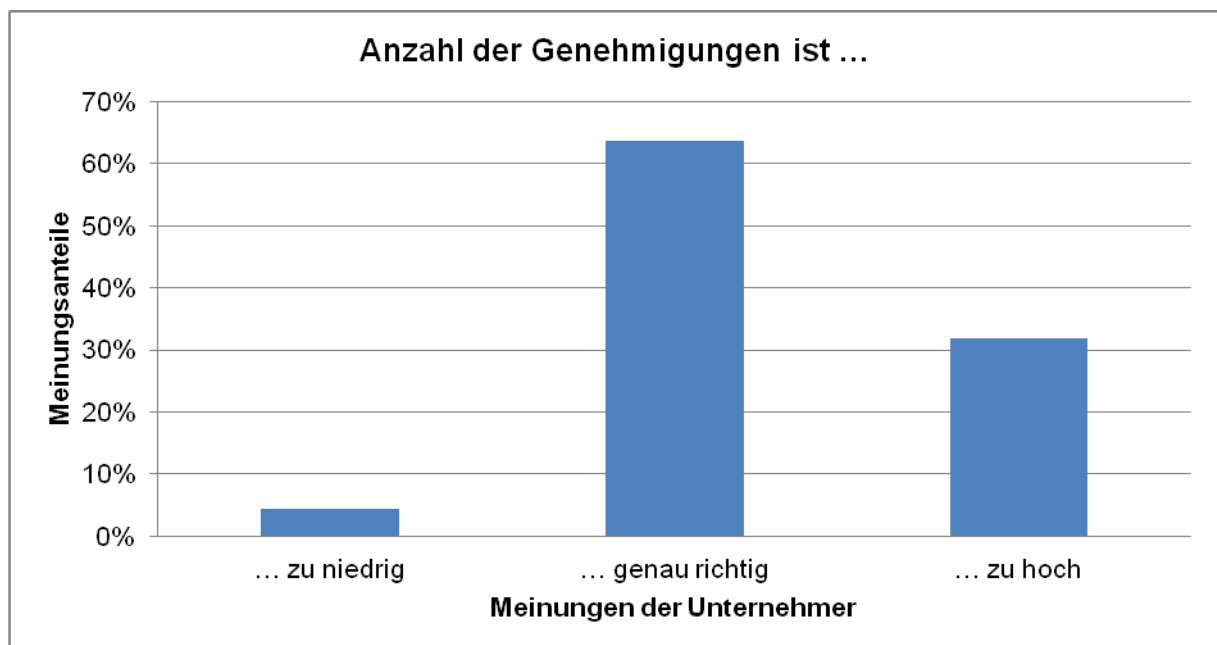


Abbildung 44 Erwartungen der Unternehmen zur Veränderung der Genehmigungsanzahl

Vier Unternehmer sind der Ansicht, die Zahl der Genehmigungen sei zu niedrig. Im Mittel fordern sie eine Erhöhung der Genehmigungen um durchschnittlich 13,8 Genehmigungen. 58 Unternehmer sind der Meinung, die Genehmigungszahl wäre genau richtig, 29 Unternehmer schätzen die Zahl der Genehmigungen als zu hoch ein. Diese fordern im Mittel eine Reduzierung um 22,2 Genehmigungen. Die Spanne reicht dabei von zehn bis 60 Genehmigungen. Insgesamt plädieren die Unternehmer für eine Reduktion um ca. 5,3 Genehmigungen.

**Aus der Einschätzung der Unternehmer zur Genehmigungszahl in der Stadt Regensburg leitet der Gutachter keine Anzeichen für eine Bedrohung des Gewerbes ab.**

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

In folgender Tabelle fasst der Gutachter seine Untersuchungen zusammen:

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

Kap.	Was	Beurteilung	im Untersuchungszeitraum					zukünftig				
			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
7.	Beurteilung der Nachfrage											
7.1	Anzahl der Beförderungsaufträge	auf hohem Niveau verbleibend			x					x		
7.2	Nachfragestruktur	konstante Ertragsanteile im Beobachtungszeitraum			x					x		
7.3	Nachfrage durch Patientenfahrten	Geringe Abhängigkeit von Krankenfahrten			x					x		
7.4	Nachfrage nach klassischen Beförderungsleistungen mit Taxi	großer Einfluss auf das Gewerbe			x					x		
7.5	Daueraufträge und weitere Leistungen	geringer Einfluss auf das Gewerbe			x					x		
7.6	Nachfrage durch den ÖPNV	gut ausgebautes Liniennetz, auch nachts				x					x	
7.7	Anruf-Sammel-Taxi	spielen nur geringe Rolle			x					x		
7.8	Tourismus	positive Entwicklung		x				x				
7.9	CarSharing	spielt zurzeit keine Rolle			x					x		
7.10	Selbstfahrer zu Selbstkosten	Entwicklung zurzeit unklar			x					x		
7.11	Auftragsannahme	unauffällig			x					x		
7.12	Kundenstruktur	unauffällig			x					x		
7.13	Entwicklung des Gesamtmarktes	sehr geringer Anstieg				x					x	
7.14	Zusammenfassung der Nachfrage	unzureichende Entwicklung des Gesamtmarktes				x					x	
8.	Beurteilung von Taxidichte, Bevölkerungsentwicklung, Kaufkraft und Pkw-Bestand											
8.1	Taxi- (und Mietwagen-) dichte	sehr geringe Taxi und Taxi-/Mietwagedichte					x					x
8.2	Bevölkerungsentwicklung	konstant steigend, weiter steigend			x					x		
8.3	Kaufkraft	deutlich über dem Bundesdurchschnitt		x				x				
8.4	Ausstattung mit Pkw	gute Ausstattung			x					x		
9.	Beurteilung der Ertragslage und Einsatzzeit											

Kap.	Bewertung Was	Beurteilung	im Untersuchungszeitraum					zukünftig					
			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
9.1	Entwicklung von Umsätzen, Kosten, Gewinnen	unzureichende betriebswirtschaftliche Situation					X						X
9.2	Kostenentwicklung	langsamere Entwicklung der Kosten zu den Umsätzen				X						X	
9.3	Lohnkosten und Mindestlohn	Einführung Mindestlohn				X						X	
9.4	Struktur der betrieblichen Gewinne in der Stadt Regensburg	Großer Anteil der Unternehmer mit unzureichenden Gewinnen					X						X
9.5	Einsatzzeit der Fahrzeuge und Unternehmer	gleichbleibend, auf niedrigem Niveau			X					X			
9.6	Unternehmerische Vorausplanung	Großteil der Unternehmer will fortführen			X					X			
9.7	zusammenfassende Bewertung der Entwicklung der Ertrags- und Kostelage unter Einbeziehung der Einsatzzeit	<b>Zusammenfassende Bewertung 9.1 bis 9.6</b>					X						X
10.	Anzahl und Ursachen der Geschäftsaufgaben	jede fünfte Geschäftsaufgabe aus wirtschaftlichen Gründen				X						X	
11.	sonstige Kriterien												
11.1	Wartezeit der Kunden	gleichbleibend			X					X			
11.2	Warteliste	sinkende Bewerberzahlen			X					X			
11.3	Ergebnis Hauptuntersuchung	relativ viele mit geringen Mängeln				X						X	
11.4	Zahlungsverpflichtungen	nur in einem Fall			X					X			
11.5	monatliche Vorsorgeaufwendungen	auf völlig unzureichendem Niveau					X						X
11.6	Reproduktion des Fahrzeugbestandes	Alter durchschnittlich sechs Jahre, auf hohem Niveau				X						X	
11.7	Interview IHK	derzeitige Situation des Taxigewerbes in Regensburg			X					X			
11.8	Interview Taxizentrale	Sorgen und Probleme der Regensburger Taxizentrale				X						X	
11.9	Interview mit Unternehmer	derzeitige Situation des Taxigewerbes				X						X	
11.10	Interview Zoll	kurze Stellungnahme			X					X			
11.11	Interview zuständige Behörde	keine Bewertung											
11.12	Interview Landesverband	derzeitige Situation des Taxigewerbes				X						X	
11.13	Mietwagenbestand	steigende Zahl der Mietwagen				X						X	
12.	Anmerkungen der Unternehmer												
12.1	Unternehmer in Erhebungsbögen	viele kritische Anmerkungen				X						X	
12.2	Meinungen der Unternehmer zum Tarif	über die Hälfte für Anhebung des Tarifs			X								

Bewertung			im Untersuchungszeitraum					zukünftig				
Kap.	Was	Beurteilung	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
12.3	Anmerkungen zur Genehmigungszahl	Mehrheit mit Genehmigungszahl zufrieden, aber hoher Anteil der Meinung, Genehmigungszahl zu erhöhen			x					x		

Tabelle 9 Zusammenfassende Bewertung zur Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes

Der Gutachter sieht die gegenwärtige Situation im Gewerbe eindeutig. Alle untersuchten Sachverhalte nach §13 Absatz 4 lassen Anzeichen einer Bedrohung des Gewerbes erkennen.

Das Gewerbe war in der Vergangenheit nicht immer in der Lage, die Aufgaben zu erfüllen.

Folgende Gründe sprechen für ein funktionierendes Gewerbe, insbesondere:

1. die Anzahl der Beförderungsaufträge
2. die geringe Abhängigkeit von den Krankenkassen
3. die deutlich über dem Bundesdurchschnitt liegende Kaufkraft,
4. die positive Entwicklung des Tourismus
5. in nur einem Fall Verbindlichkeiten an öffentlichen Abgaben.

In anderen, jedoch sehr gewichtigen, Bereichen sieht der Gutachter Anzeichen einer Bedrohung, insbesondere folgende:

1. die unzureichende Nachfrage nach § 13 Absatz 4, Ziffer 1,
2. die sehr geringe Taxi und Taxi-/Mietwagendichte § 13 Absatz 4, Ziffer 2,
3. die ausgewiesenen sehr geringen Gewinne und die damit unzureichende betriebswirtschaftliche Situation verbunden mit dem fehlenden Vermögen, in zahlreichen Betrieben die Vorsorge abzusichern, nach § 13 Absatz 4, Ziffer 3
4. die vergleichsweise hohe Zahl von Geschäftsaufgaben aus wirtschaftlichen Gründen nach §13 Absatz 4, Ziffer 4,
5. die zahlreichen kritischen Anmerkungen der Unternehmer
6. der zunehmende Mietwagenbestand.

**Der Gutachter geht summarisch von Anzeichen einer gegenwärtigen und künftigen Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes aus.**



## 14. Prognose zur notwendigen Entwicklung der Genehmigungszahl

### 14.1 Annahmen

Die Prognose wird vom Gutachter unter folgenden Annahmen erstellt:

1. Linear interpolierte Nachfrageentwicklung je Genehmigung für den Zeitraum 2018 bis 2022 auf Grundlage der ausgewerteten Ist-Ergebnisse 2013 bis 2016,
2. Durchführung einer Vollkostenrechnung für ein Fahrzeug im Jahr 2018,
3. Kostenentwicklung in den Folgejahren ab 2018, ausgehend von den ermittelten Vollkosten mit jährlicher Kostensteigerung um 1,4 Prozent (entsprechend Auswertung der Kostenentwicklung in den zurückliegenden Jahren seit 2013).

### 14.2 Nachfrageprognose in der Stadt Regensburg

Wie in den vorherigen Kapiteln beschrieben, wurden die betriebswirtschaftlichen Unterlagen dahingehend ausgewertet, dass die Umsätze je Genehmigung und Jahr ermittelt wurden.

Die so ermittelten Umsätze je Genehmigung der einzelnen Jahre werden linear in die Zukunft bis 2022 interpoliert.

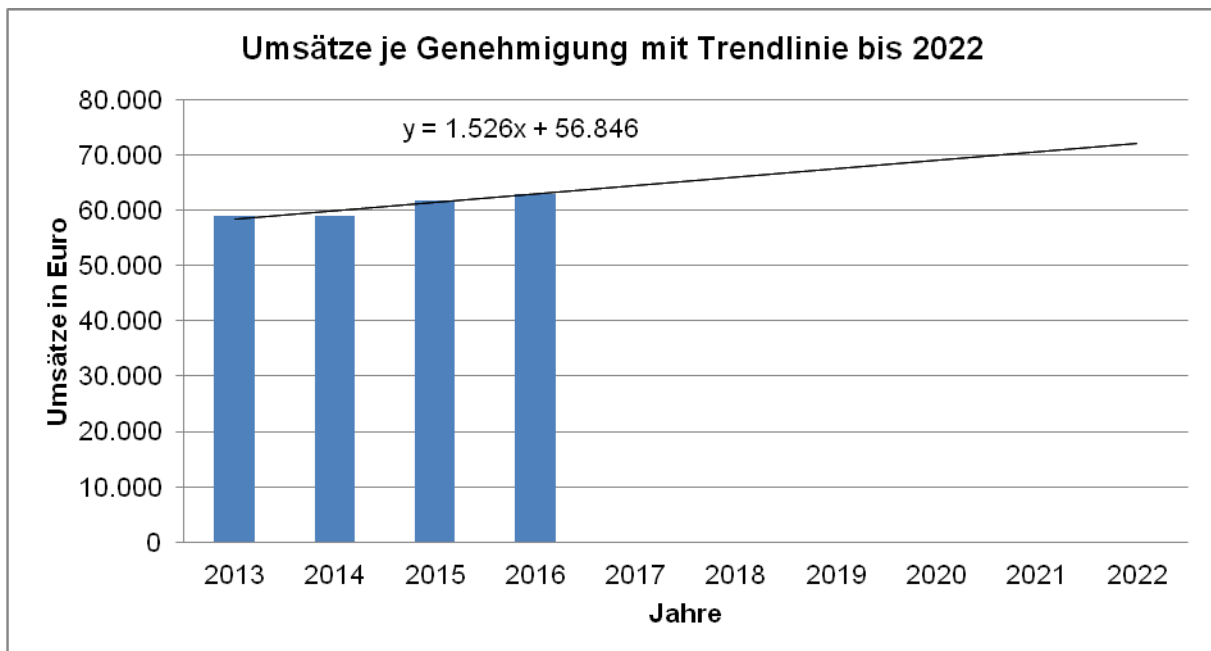


Abbildung 45 Interpolation der Umsätze je Genehmigung bis 2022 für Taxis in der Stadt Regensburg

Mithilfe der Interpolation wird aus den vorhandenen Umsätzen/Erträgen je Genehmigung und aus der Zahl der in den Jahren vorhandenen Taxigenehmigungen die realisierte Nachfrage nach Beförderungsleistungen in Regensburg in der Vergangenheit (blau) und die prognostizierte Nachfrage für den Zeitraum 2017 bis 2022 (rot) ermittelt.

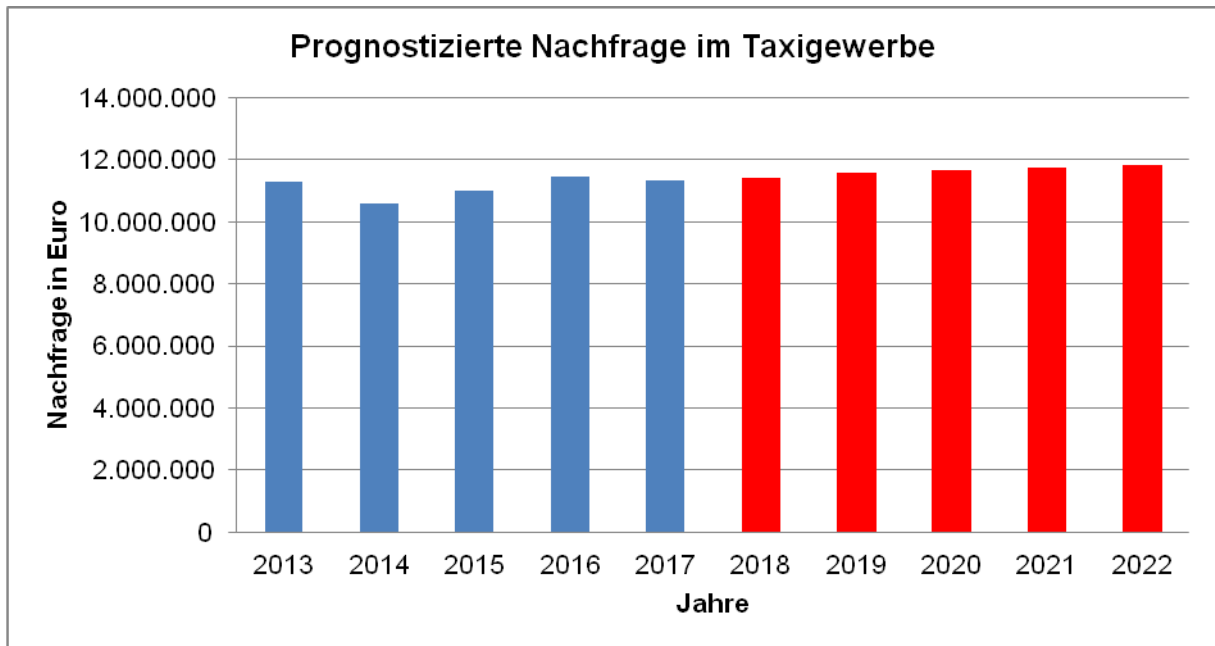


Abbildung 46 Realisierte Nachfrage und Nachfrageprognose im Taxigewerbe in Euro pro Jahr in der Stadt Regensburg bis 2022

Auf Grundlage der getroffenen Annahmen wird von einer Nachfrage nach Beförderungsleistungen im Taxiverkehr im Zeitraum 2018 bis 2022 in Regensburg in Höhe von ca. 11.600.000 bis 12.000.000 Euro ausgegangen.

Diese prognostizierte Nachfrage geht in der Folge in die Berechnung der zulässigen Zahl der Genehmigungen ein.

### 14.3 Vollkostenkalkulation

Zur Fahrzeugkostenrechnung vergleichen Sie die in der nachfolgenden Tabelle getroffenen Annahmen.

Es werden die ortsüblichen Lohnkosten und ein Unternehmerlohn kalkuliert.

Aus der Vollkostenrechnung ergeben sich der erforderliche Umsatz/die 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 einsparen oder verringern kann (z. B. Kraftstoffverbrauch, eigene Fahrzeugpflege, keine Garagenkosten, Reparatur des Kfz in Eigenleistung, Schadenfreiheitsrabat in der Versicherung u. a.). Es wird unterstellt, dass jedes beliebige, ordentlich geführte Unternehmen die direkten Kosten durch erzielbare Erlöse decken kann.

Außerordentlich hohe Einsatzstunden des Unternehmers oder unternehmerisches Geschick, das zu erhöhten Einnahmen führen kann, bleiben ebenfalls unberücksichtigt.

Es ist nicht ausgeschlossen, dass einzelne Unternehmen aufgrund ihrer örtlichen Lage, Kundenbeziehungen oder des unternehmerischen Geschickes mit den Vollkosten nicht überlebensfähig sind.

Ansatzpunkt ist die ordentliche Funktion des Gewerbes.

Der Unternehmerlohn ist der Lohn für die Mitarbeit des Unternehmers im Betrieb über seine eventuelle Fahrtätigkeit hinaus und berücksichtigt gleichzeitig das unternehmerische Risiko, Rücklagen, Kapital für Erweiterungen und die wirtschaftsübliche Verzinsung des eingesetz-

ten privaten bzw. betrieblichen Kapitals und stellt neben dem kalkulierten Fahrerlohn (bei selbstfahrenden Unternehmern) die Quelle seiner Privatentnahme und Vorsorge dar. Es werden Lohnkosten auf Basis des voraussichtlichen Mindestlohnes für einen angestellten Kraftfahrer (9,19 €/Stunde) angesetzt.

Zu den Ansätzen für die Fahrzeugkostenrechnung siehe die in der nachfolgenden Tabelle getroffenen Annahmen.

Alle Angaben sind netto ohne Mehrwertsteuer.

#### Variable Kosten

Kraftstoffkosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durchschnittsverbrauch: 8 l Diesel /100 km</li> <li>erwarteter Einkaufspreis: 1,08 €/Liter, abgeleitet aus dem Durchschnitt der letzten acht Jahre aus der Preisentwicklung<sup>44</sup></li> <li>Jahresfahrleistung: 57.988 km (Durchschnitt der letzten fünf Jahre)</li> </ul>
Öl und Schmierstoffe	<ul style="list-style-type: none"> <li>0,5 Liter Öl je 1.000 km Fahrleistung zum Preis von 10,00 € je Liter (BZP 10,00 € und 0,5 Liter je 1.000 km)</li> </ul>
Reparatur und Wartung	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.546,00 €/Jahr incl. Eichung Fahrpreisanzeiger und HU sowie einschließlich Wagenpflege<sup>1)</sup></li> </ul>
Reifen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kaufpreis für 1 Satz Reifen: 456,00 €<sup>2)</sup></li> <li>Reifenlaufleistung: 60.000 km<sup>1)</sup></li> </ul>

#### Fixe Kosten

Werteverbrauch	<p>Der Werteverbrauch wird als kalkulatorische Abschreibung ausgehend von folgenden Angaben ermittelt:<sup>3)</sup></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nettokaufpreis: 33.000 €</li> <li>Restwert nach 5 Jahren, ca. 250.000 km: 5.000,00 €</li> <li>Fahrzeugtausch nach 5 Jahren</li> </ul>
Kapitalverzinsung	nach anerkannten Grundsätzen der Kalkulation ermittelt aus ½ Kaufpreis und Umlaufmitteln mit einer Verzinsung von 6,0 %
Personalkosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grundlage ist ein angenommener Mindestlohn von 9,19 €/Stunde, bei ermittelten 56 Wochenstunden und 52 Wochen nach Angaben der Regensburger Unternehmer für den Zeitraum 2013-2017</li> <li>Arbeitgeberanteil sowie Vertretung von 33 %</li> </ul>
Unfallversicherung in der Berufsgenossenschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>für den Unternehmer: 387,00 €/Jahr<sup>1)</sup></li> <li>für die Mitarbeiter: in den Personalkosten enthalten</li> </ul>
Kfz-Steuer	<ul style="list-style-type: none"> <li>nach Kfz-Steuergesetz</li> </ul>
Garagenmiete und Abstellkosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>ortsüblich: 40,00 €/Monat</li> </ul>
Versicherungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Angaben aus anderen Gutachten Linne + Krause und vom Verband, Herrn Goldberg<sup>4)</sup></li> <li>Insassenunfallversicherung und Verkehrsrechtsschutzversicherung</li> </ul>
Allgemeine Verwaltungskosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>entsprechend der ausgewerteten betriebswirtschaftlichen Unterlagen<sup>1)</sup></li> </ul>
Vermittlungszentrale	<ul style="list-style-type: none"> <li>337 €/Monat</li> </ul>
Einsatztage pro Jahr	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es wird mit 266 Einsatztagen pro Jahr geplant.<sup>1)</sup></li> </ul>

<sup>44</sup> <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/779/umfrage/durchschnittspreis-fuer-dieselmotorkraftstoff-seit-dem-jahr-1950/>

Unternehmerlohn	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es wird ein zusätzlicher Unternehmerlohn in Höhe der Vorsorgeaufwendungen kalkuliert. Das heißt, das Einkommen des selbst fahrenden Unternehmers vor Steuer entspricht den Lohnkosten eines angestellten Kraftfahrers zzgl. der privaten Vorsorgeaufwendungen. Wirtschaftliches Gesamtrisiko und eine zusätzliche Kapitalverzinsung werden nicht berücksichtigt.</li> </ul>
-----------------	--

- 1) eigene Werte aus Datenerfassungen
- 2) Angabe BZP Geschäftsbericht 2017/2018
- 3) Angebot Mercedestaxi

Tabelle 10 Annahmen für die Vollkostenrechnung in der Fahrzeugkostenkalkulation

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

1. <u>variable</u> Kosten pro Kilometer	0,14 €
2. <u>variable</u> Kosten je Besetzkilometer	0,32 €
3. <u>fixe</u> Kosten pro Einsatztag ohne Unternehmerlohn	200,80 €
4. <u>fixe</u> Kosten pro Einsatztag mit Unternehmerlohn	236,89 €

Nur zur Information, nicht als Berechnungsgrundlage:

5. <u>durchschnittliche</u> Gesamtkosten pro Einsatztag	268,04 €
6. <u>durchschnittliche</u> Gesamtkosten je Besetzkilometer	2,77 €.

Insgesamt ergeben sich so Jahresgesamtkosten in Höhe von 61.699,96 Euro ohne bzw. 71.299,96 Euro mit Unternehmerlohn.

Die vollständige Kalkulation befindet sich in der Anlage in den Tabellen 13 und 14.

#### **14.4 Prognose der Zahl der Genehmigungen**

Aus der so durchgeführten Fahrzeugkostenkalkulation ergibt sich eine Vollkostendeckung für den Unternehmer in der Stadt Regensburg ohne Vorsorge von 61.699,96 Euro Jahresumsatz, mit Einbeziehung der Vorsorge für den Unternehmer in Höhe von 71.299,96 Euro. Bei Bestimmung der zulässigen Genehmigungszahl muss unbedingt die Vorsorgefähigkeit des Unternehmers berücksichtigt werden!

Es wird von einer angenommenen jährlichen Kostensteigerung von 1,4 Prozent ausgegangen. Dieser Wert basiert auf der ermittelten Kostenentwicklung pro Genehmigung in Regensburg im Zeitraum 2013 bis 2017 sowie einem Konservativitätszuschlag von einem Prozent.

Weiterhin wurde die bereits absehbare Steigerung der Lohnkosten durch den Mindestlohn ab 01.01.2020 berücksichtigt.

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

Die so ermittelte betriebswirtschaftlich zulässige durchschnittliche Genehmigungszahl für die Stadt Regensburg im Zeitraum 2018 bis 2022 beträgt 161 Genehmigungen.

**Es wird empfohlen die Genehmigungsanzahl von derzeit 178 Genehmigungen um 18 Genehmigungen auf 160 Genehmigungen zu reduzieren.**

## 15. Bewertung der Beförderungsentgelte im Pflichtfahrgebiet

Beförderungsentgelte müssen 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 hat auf Grundlage einer Modellierung von Beförderungsaufträgen einen kostendeckenden Vorschlag auf Basis der betriebswirtschaftlichen Erfordernisse ermittelt.

Ausgangspunkte der Modellierung sind:

- die Vollkostenrechnung für ein Taxi,
- die ermittelten Einsatzbedingungen der Taxis in der Stadt Regensburg,
- die Ausführung von Beförderungsleistungen mit Taxis in der Stadt Regensburg und außerhalb in Abhängigkeit von der Entfernung und der benötigten Zeit.

Berücksichtigt wurde der voraussichtliche Mindestlohn.

Im Tarifverfahren muss der so ermittelte neue Tarif betreffs Einfluss auf die Nachfrage bewertet werden.

Andererseits sind:

- die Einführung des Mindestlohns,
- die ungenügende Auskömmlichkeit der Tarife in der Vergangenheit und Gegenwart,
- die permanenten Preissteigerungen der vergangenen Jahre sowie
- der Kaufkraftzuwachs in der Region

auch Argumente, die der Bevölkerung vermittelt werden können.

Es bestehen die Aufgaben, einen die Funktionsfähigkeit des Gewerbes belastenden Kostendruck aus der Vergangenheit auszugleichen und die kommenden Anforderungen aus der Einführung des Mindestlohns umzusetzen.

### Ausgangsbasis für die Modellierung

Bei den Berechnungen des Tarifes geht der Gutachter von folgenden ermittelten Größen aus:

- 4.313 Aufträge pro Jahr und Genehmigung,
- 57.988 Kilometer Fahrleistung pro Jahr,
- 25.758 Kilometer Fahrgastbeförderung pro Jahr,
- 3.165 Stunden Einsatzzeit der Taxis pro Jahr.

Aus den Angaben der Unternehmer resultieren weiter:

- 13,44 Kilometer durchschnittliche Fahrleistung bzw. 5,97 Besetzkilometer pro Auftrag,
- 16,21 Aufträge pro Tag,
- 0,73 Stunden je Auftrag.

Für einen solchen „durchschnittlichen“ Auftrag über 13,44 Kilometer Fahrstrecke und 0,73 Stunden Gesamtdauer einschließlich Anfahrt, Abwicklung, Abfahrt und Bereithaltezeit für den Folgeauftrag müssen bezogen auf die Vollkostenkalkulation 16,49 Euro Umsatz netto erzielt werden.

Durch den gegenwärtig geltenden Tarif seit 01.06.2015 wird ein Nettoentgelt von ca. 13,02 Euro Erlöst. Demgemäß ergibt sich für die Durchführung eines „durchschnittlichen“ Auftrags ein Verlust von netto 3,47 Euro.

Das heißt, der gegenwärtige Tarif ist nicht kostendeckend und auskömmlich im Sinne des PBefG!

### Modellierung des Tarifes

Die vorhandene Kostenstruktur in einem Taxibetrieb wird vornehmlich durch die Fixkosten bestimmt (vergleiche Abbildung 28).

Relativ konstant ist der Anteil der Fixkosten mit durchschnittlich 78 Prozent der Gesamtkosten, nur etwa 22 Prozent der Kosten sind variable, das heißt 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 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 die Modellierung der Auftragsdurchführung über verschiedenen Entfernungen hat der Gutachter zunächst die entstehenden Vollkosten und anschließend einen kostendeckenden und auskömmlichen Tarif ermittelt.

Aus der Modellierung resultiert die im nachfolgenden Bild dargestellte Vollkostendeckung für Beförderungsaufträge:

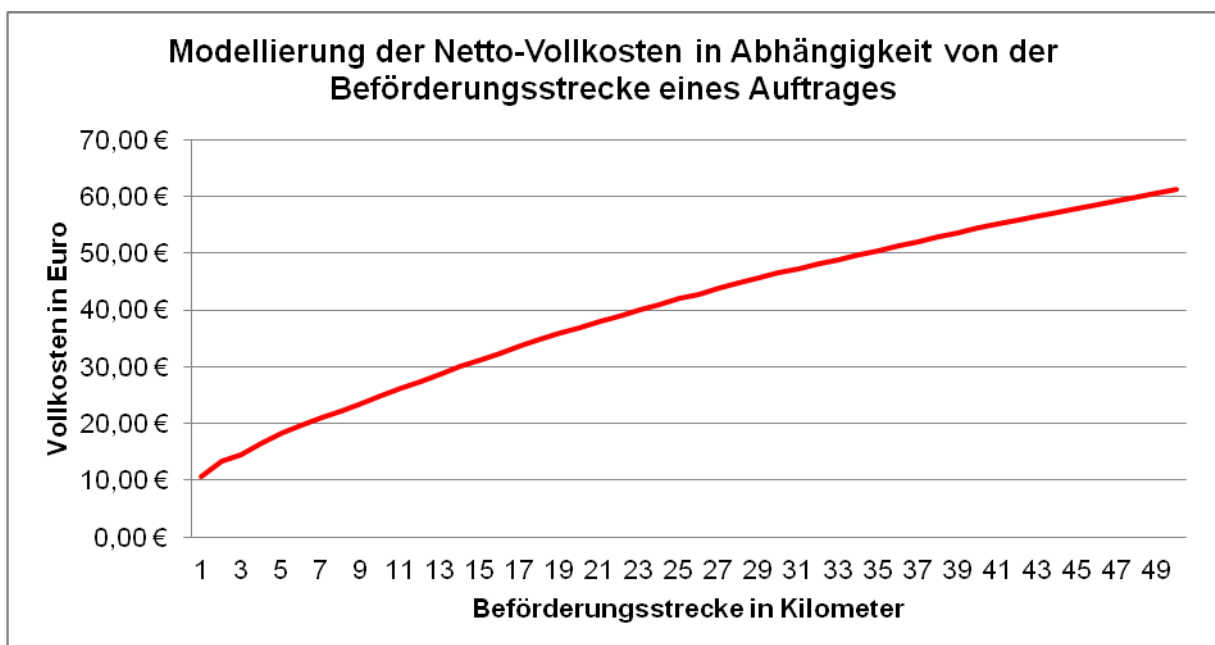


Abbildung 47 Modellierung der Netto-Vollkosten in Euro in Abhängigkeit von der Beförderungsstrecke

Bei der Gegenüberstellung der Einnahmen nach dem aktuellen Tarif mit den Vollkosten wird deutlich, dass dieser erst ab dem 21. Kilometer (am Tage und in der Nacht) kostendeckend

ist. Dieser sogenannte „Break-Even-Punkt“ wird in Regensburg vor allem in Bezug auf die tatsächlich zurückgelegte Strecke je Auftrag sehr spät erreicht.

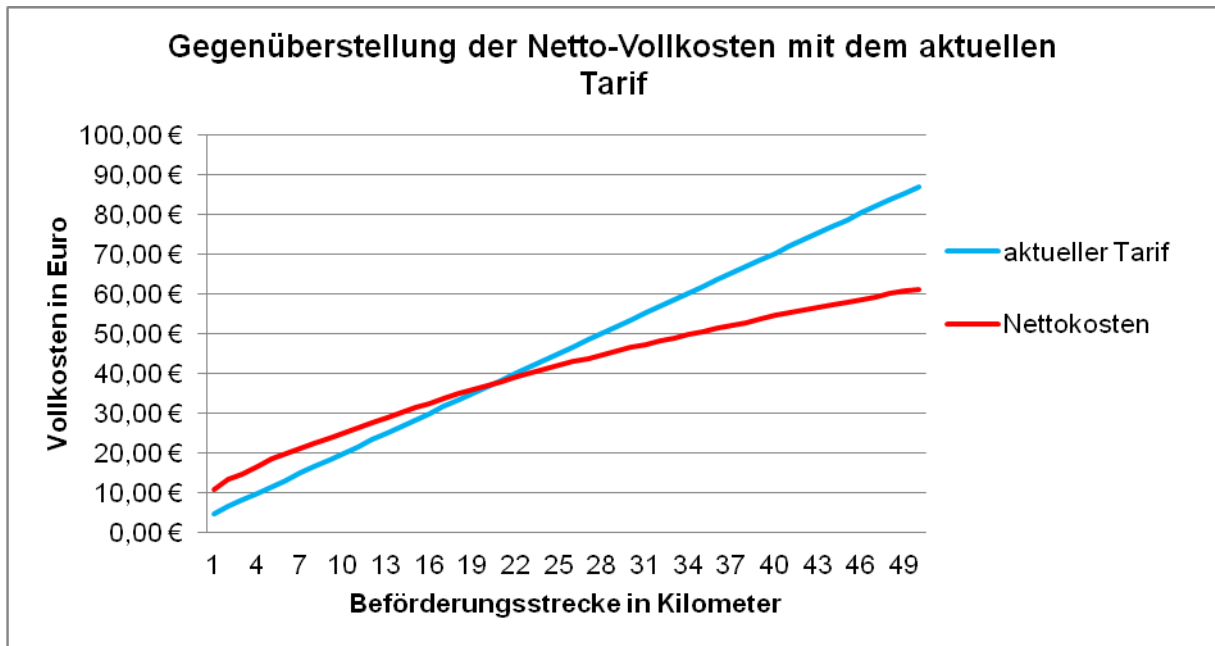


Abbildung 48 Vergleich Netto-Vollkosten mit Einnahmen nach aktuellem Tarif

### Tarifvorschlag

Aus kaufmännischer Sicht sollten die Tarife erhöht werden. In der folgenden Tabelle werden die beiden Tarifvorschläge mit dem jetzigen Tarif verglichen:

	Alles Brutto-Werte				
	Grundpreis	Mindestfahrpreis Tag und Nacht	€ je km bis	km	€ je km restl. km
aktueller Tarif	3,20 €	3,40 €	1,80 €		
Variante 1 (Tag) Vorschlag des Gewerbes	4,60 €	9,00 €	2,20 €	5	2,00 €
Variante 2 (Tag) Vorschlag des Gutachters	5,00 €	10,00 €	2,50 €	5	2,20 €

Tabelle 11 Tarifvorschläge

**Variante 1** sieht eine Erhöhung des Grundpreises auf 4,60 Euro vor und führt eine Staffelung des Tarifs in zwei entfernungsabhängige Stufen ein. Die Staffelung erfolgt nach dem fünften Kilometer. Das Kilometerentgelt sinkt mit jeder Stufe. So würden für die ersten fünf Kilometer 2,20 Euro, für alle weiteren Kilometer noch 2,00 Euro berechnet werden. Die Unternehmer schlagen vor, für den Nachttarif einen Zuschlag von 0,10 Euro für den Grundpreis und einen Zuschlag von 0,20 Euro je Beförderungskilometer einzuführen.

Die in dieser Variante vorgesehenen Tarifierhöhungen ermöglichen eine kostendeckende Beförderung erst ab dem 12. Beförderungskilometer. Das sind so gut wie keine Beförderungen innerhalb der Stadt. Für den Referenzauftrag würde sich ein Umsatz von 16,42 Euro ergeben, womit der Unternehmer nur einen leichten Verlust von ca. 0,07 Euro erzielen würde. Die Variante 1 sieht im Vergleich zum Referenzauftrag eine Erhöhung des Tarifs um ca. 26,1 Prozent vor.

**Variante 2** sieht eine Erhöhung des Grundpreises auf 5,00 Euro vor und führt eine Staffelung des Tarifs in zwei entfernungsabhängige Stufen ein. Die Staffelung erfolgt nach dem fünften Kilometer. Die erste Stufe bis fünf Kilometer sieht eine Vergütung pro Kilometer von 2,50 Euro vor, ab dem fünften Kilometer sinkt das Entgelt auf 2,20 pro Kilometer. Der Gutachter schlägt vor, für den Nachttarif einen Zuschlag von 0,50 Euro für den Grundpreis und je Beförderungskilometer einen Zuschlag von 0,20 Euro einzuführen.

Die in dieser Variante vorgesehenen Tarifierhöhungen ermöglichen eine kostendeckende Beförderung ab dem 8. Beförderungskilometer. Für den Referenzauftrag würde sich ein Umsatz von 18,37 Euro ergeben, womit der Unternehmer einen Gewinn von ca. 1,88 Euro erzielen würde. Die Variante 2 sieht im Vergleich zum Referenzauftrag eine Erhöhung des Tarifs um ca. 41,1 Prozent vor.

Für beide Varianten empfiehlt der Gutachter darüber hinaus die deutliche Anhebung des Mindestfahrpreises von derzeit 3,40 Euro, um die vor allem kurzen Fahrten ausreichend abdecken zu können.

Für beide Varianten sollten nachfolgende Tarifbestandteile gelten:

#### **Großraumzuschlag**

Die Unternehmer fordern im Erhebungsbogen im Mittel eine Anhebung des Großraumzuschlags von aktuell 3,00 Euro auf 3,73 Euro (vergleiche Abschnitt 12.2). Der Gutachter schlägt vor, den derzeitigen Großraumzuschlag auf 6,00 Euro zu erhöhen.

#### **Wartezeit**

Im Mittel plädieren die Unternehmer für eine leichte Erhöhung der Wartezeit von derzeit 26,00 Euro auf 28,32 Euro. Der Gutachter schlägt vor, die Vergütung auf 30,00 Euro zu erhöhen.

#### **Sperriges Gepäck**

Die Unternehmer plädieren im Mittel für eine Erhöhung auf 3,21 Euro. Der Gutachter schlägt vor, den Tarif für sperriges Gepäck auf 3,50 Euro anzuheben.

#### **Anfahrt**

Für die Anfahrt aus Tarifzone 1 empfiehlt der Gutachter eine Erhöhung von derzeit 1,80 Euro auf 2,00 €.

#### **Rückfahrten**

Ebenso empfiehlt er eine Erhöhung auf 2,00 € für die Rückfahrten aus Tarifzone 2.

Abbildung 49 zeigt beide vorgeschlagenen Tarifvarianten im Vergleich zum aktuellen Tarif und den Nettovollkosten. Insbesondere durch die Erhöhung der Tarifbestandteile für kurze Fahraufträge kann die Ertragslage für solche Fahraufträge verbessert werden.



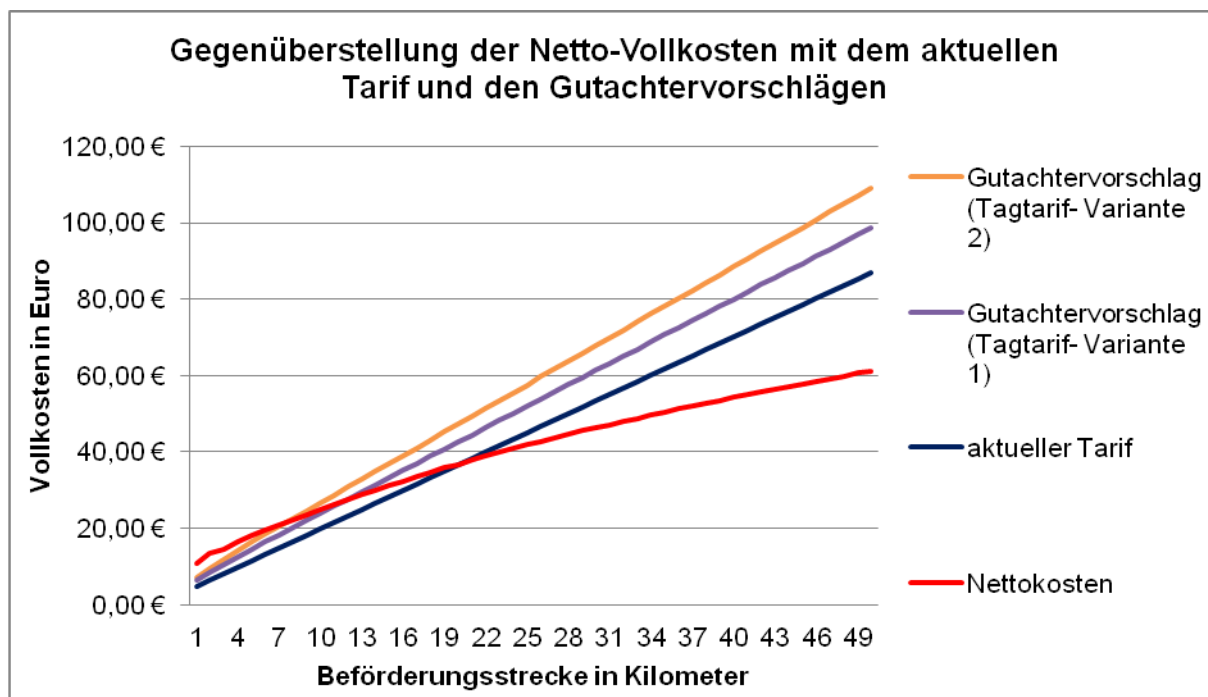


Abbildung 49 Gegenüberstellung der Nettovollkosten mit dem aktuellen Tarif und den Gutachternvorschlägen

Wird die Genehmigungszahl wie in Kapitel 14.4 vorgeschlagen deutlich reduziert, ist der Tarifvorschlag 2 mit der vorgeschlagenen Anpassung auskömmlich.

### Modellierung des Tarifs - Vergleich mit anderen Städten

Die folgende Tabelle zeigt die aktuell gültigen Taxitarife in anderen bayerischen Städten. Der aktuell in Regensburg gültige Tarif ist blau hinterlegt. Sehr viele Tarife wurden mit der Einführung des Mindestlohns 2015 angepasst.

Stadt	Grundpreis	km Tag	km Nacht/So	km Rundfahrt/Anfahrt	Wartezeit/h	Großraum/Kombi	gültig seit
<b>Amberg</b>	3,00 (3,20 Min)	1,80		<b>Normaltarif/Zeittarif</b>	30,00		Mai 18
<b>Ansbach</b>	2,70 (2,90 Min)	< 1 km 2,15 < 2 km 2,05 < 10 km 1,85 > 10 km 1,60	< 1 km 2,45 < 2 km 2,35 < 10 km 2,15 > 10 km 1,80		24,00	K 3,00 GRT 4,00  Rolli 4,00	Okt 15
<b>Aschaffenburg</b>	3,20	1,70		nach Wabenplan	< 15 Min 22,00 > 15 Min 36,00	GRT 5/6 5,00 7/8 10,00	Mrz 13
<b>Augsburg</b>	3,30 (3,50 Min)	< 1 km 2,50	< 1 km 2,50	nach Tabelle 3,50 bis 31,50	26,00	GRT 5/6 3,50	Feb 19

		< 1 km 1,70	< 1 km 1,90			GRT 7/8 7,00	
<b>Bamberg</b>	3,70 (3,90 Min)	< 1 km 2,60 < 2 km 2,20 < 8 km 1,80 > 8 km 1,70			30,00	K 3,00 GRT 5+6 6,00 GRT 7+8 9,00 Rolli 10,00	Jul 17
<b>Bayreuth</b>	3,90 21-6 4,90	< 1 km 2,30 < 9 km 2,00 > 9 km 1,70			30,00	GRT 5+6 5,00 GRT 7+8 7,00 Rolli 7,50	Jul 17
<b>Coburg</b>	6-22 Uhr 3,40 (Min 3,50) 3,10 (3,30 Min) 22-6 Uhr 3,60 (3,80 Min)	< 5 km 2,10 < 10 km 1,90 > 10 km 1,45		Normaltarif/Zeittarif	27,00	GRT 5,00	Apr 15
<b>Erlangen</b>	3,50	< 1 km 3,50 < 5 km 1,80 > 5 km 1,55		nach Zonen	24,00	K 2,50 GRT 5,00 Rolli 10,00	Jun 18
<b>Fürth</b>	3,30 (3,50 Min)	< 1 km 3,50 < 5 km 1,80 > 5 km 1,55		Anfahrt: Pauschale, 4 Zonen 0-18,00	24,00	K 2,50 GRT 7,50	Jan 19
<b>Hof</b>	4,20 (4,40 Min)	< 3 km 2,50 < 10 km 2,00 > 10 km 1,50		Normaltarif/Zeittarif	33,00		Dez 18
<b>Ingolstadt</b>	3,20 (3,40 Min) 5,00 Mindestfahrpreis	< 5 km 1,95 < 10 km 1,80 > 10 km 1,70	< 5 km 2,05 < 10 km 1,90 > 10 km 1,80	Zonen 10,00 445,00 10,00-45,00	30,00	GRT 5,00	Dez 14
<b>Kaufbeuren</b>	3,60	1,80	1,90	0,90/0,95	< 5 Min 24,00	GRT 5,00	Mai 15
<b>Kempten</b>	3,50	1,70			24,00	GRT 3,50	Jan 15
<b>Landshut</b>	3,00 (3,20 Min)	< 3 km 2,00 < 8 km 1,80 > 8 km 1,50			26,00	GRT 5,00	Apr 15
<b>Memmingen</b>	4,40 (4,60 Min)	1,80	1,90	Normaltarif/zeittarif	30,00	GRT 5,00	Aug 17

<b>München</b>	3,50 (Min 3,70)	< 5 km 1,90 < 10 km 1,70 > 10 km 1,60		Normaltarif/zeittarif	28,00	GRT 6,00	Mrz 16
<b>Nürnberg</b>	3,50	< 1 km 3,60 < 5 km 1,85 > 5 km 1,55		Anfahrt FP von 5 bis 30 EUR	26,00	Kombi 2,50 GRT > 4 Fg 2,50 > 6 Fg 7,50 Rolli 7,50	Dez 18
<b>Passau</b>	6-22 Uhr 3,40 (Min 3,50) 22-6 Uhr 5,40 (5,50 Min)	1,80			27,00	GRT 5,00 Rolli 5,00	Feb 19
<b>Regensburg</b>	3,20 (3,40 Min)	1,80		Normaltarif/Zeittarif	26,00	GRT 3,00	Jun 15
<b>Rosenheim</b>	3,80 (4,00 Min)	1,80		Normaltarif/Zeittarif	30,00	K 2,00 GRT 5,00 Rolli 5,00	Mai 17
<b>Schwabach</b>	2,80 (3,00)	< 1 km 3,20 < 2 km 2,40 < 3 km 1,70 > 3 km 1,60		pauschal 5,00 - 35,00	25,00	GRT 5,00	Jul 18
<b>Schweinfurt</b>	2,90	< 1 km 2,50 < 2 km 1,80 > 2 km 1,60		Anfahrt nach Tabelle	24,00	GRT 5,00	Jan 16
<b>Straubing</b>	3,00 (3,20 Min)	< 5 km 1,75 < 10 km 1,70 > 10 km 1,55		Normaltarif/Zeittarif	26,00	GRT > 5 Fg 5,00	Jan 15
<b>Weiden</b>	2,80 (3,00 Min) 22-6 Uhr 3,80	1,60			28,00	GRT 5,00	Jan 16
<b>Würzburg</b>	3,30 (3,50 Min)	< 3 km 2,15 > 3 km 1,60			27,00	Kombi 3,00 GRT 5,50	Aug 15

Tabelle 12 Tarife vergleichbarer kreisfreier Städte

Mit dem aktuellen Grundpreis von 3,20 Euro liegt Regensburg im Hinblick auf die Referenzgruppe im Mittelfeld. Bei den Kilometervergütungen liegt Regensburg im unteren Drittel der Vergleichsgruppe. Der Großteil der betrachteten Städte weist ein mehrstufiges Tarifsystem auf.

## **Beurteilung der Akzeptanz und Nachfrage nach der Tarifänderung**

Neben der Betrachtung der Auskömmlichkeit der Tarife für das Taxigewerbe ist der Einfluss auf die Akzeptanz/Nachfrage nach Beförderungsleistungen durch die Tarifänderung zu betrachten, urteilt das Hamburgische Obergericht.<sup>45</sup>

Die erfragten Auswirkungen der letzten Tarifeinführung und die Erfahrungen in anderen vom Gutachter untersuchten Gemeinden lassen erkennen, dass Tarifsteigerungen nach einem vorübergehendem Rückgang der Beförderungszahlen nach kurzer Zeit auch in der vorgeschlagenen Höhe akzeptiert werden.

Eine Tarifierhöhung um 26 bzw. 41 Prozent im Vergleich zum bestehenden Tarif könnte 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 Regensburg gibt die Zahl der Genehmigungen und den Tarif vor. Er ist damit für ein funktionierendes Gewerbe verantwortlich, d. h. für ein Gewerbe, das bei ordnungsgemäßer Führung auskömmliche Gewinne erwirtschaften kann.

**Der Gutachter empfiehlt die Einführung des vom Gutachter vorgeschlagenen Tarifes Variante 2 unter Einbeziehung des Gewerbes.**

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

---

<sup>45</sup> Vgl. Hamburgisches Obergericht 3. Senat, Beschluss vom 23.06.2009, 3 Bf 62/06.Z  
Personenbeförderungsgesetz, [http://bundesrecht.juris.de/pbefg/\\_\\_\\_13.html](http://bundesrecht.juris.de/pbefg/___13.html)

## 16. Zusammenfassung und Empfehlung

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

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

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 (Kapitel 10).

Weitere Einflussfaktoren und Informationen zur Situation im Gewerbe wurden untersucht und bewertet und sind in das Gutachten eingeflossen (Kapitel 11).

Die Bestimmungen insbesondere der §§ 39, 51 PBefG zur Beurteilung der Beförderungsentgelte wurden berücksichtigt.

Der Gutachter sieht die gegenwärtige Situation im Gewerbe eindeutig. Alle untersuchten Sachverhalte nach §13 Absatz 4 lassen Anzeichen einer Bedrohung des Gewerbes erkennen.

Das Gewerbe war in der Vergangenheit nicht immer in der Lage, die Aufgaben zu erfüllen.

Folgende Gründe sprechen für ein funktionierendes Gewerbe, insbesondere:

1. die Anzahl der Beförderungsaufträge
2. die geringe Abhängigkeit von den Krankenkassen
3. die deutlich über dem Bundesdurchschnitt liegende Kaufkraft,
4. die positive Entwicklung des Tourismus
5. in nur einem Fall Verbindlichkeiten an öffentlichen Abgaben.

In anderen, jedoch sehr gewichtigen, Bereichen sieht der Gutachter Anzeichen einer Bedrohung, insbesondere folgende:

1. die unzureichende Nachfrage nach § 13 Absatz 4, Ziffer 1,
2. die sehr geringe Taxi und Taxi-/Mietwagendichte § 13 Absatz 4, Ziffer 2,
3. die ausgewiesenen sehr geringen Gewinne und die damit unzureichende betriebswirtschaftliche Situation verbunden mit dem fehlenden Vermögen, in zahlreichen Betrieben die Vorsorge abzusichern, nach § 13 Absatz 4, Ziffer 3
4. die vergleichsweise hohe Zahl von Geschäftsaufgaben aus wirtschaftlichen Gründen nach §13 Absatz 4, Ziffer 4,
5. die zahlreichen kritischen Anmerkungen der Unternehmer
6. der zunehmende Mietwagenbestand.

**Der Gutachter sieht daher summarisch eine gegenwärtige und künftige Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes.**

Der Gutachter empfiehlt daher:

1. die derzeitige Genehmigungszahl von derzeitig 178 auf 160 zu verringern,
2. den vom Gutachter vorgeschlagenen Tarif (Variante 2) im Rahmen des Tarifverfahrens zu übernehmen, da der derzeitige und der vom Gewerbe vorgeschlagene Tarif nicht auskömmlich sind,
3. eine zukünftig kontinuierliche, zeitnahe Anpassung des Tarifes (vgl. Kapitel 15) im Abstand von maximal zwei Jahren. Damit sind so große Sprünge, wie nach diesem Gutachten erforderlich, hinfällig und die Akzeptanz ist gegebenenfalls besser; ggf. Kopplung des Taxitarifes an Erhöhung Tarif ÖPNV,
4. keine Zulassung von Krankentarifen unterhalb des Tarifes,
5. regelmäßige Gespräche zwischen Stadt und Taxigewerbe,
6. situationsbezogene Einbeziehung des Taxigewerbes in die Planungen des Nahverkehrs,
7. Überlegungen zur Ortskundeprüfung,
8. weitere Freigabe von Busspuren und andere Verkehrserleichterungen für Taxis,
9. eine Kooperation zwischen dem RVV und dem Taxigewerbe,
10. behördliche Abwägung der Hinweise des Gewerbes bezogen auf die Hinweise des Gewerbes.

Dr. Burkhard Saß  
Gutachter

Carina Ruch  
Gutachterin

## Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1 Beschäftigtenstruktur in den Taxibetrieben mit angestellten Mitarbeitern in der Stadt Regensburg.....	13
Abbildung 2 Angaben der Unternehmen zur Entwicklung der Aufträge je Genehmigung und Jahr in der Stadt Regensburg von 2013 bis 2017 .....	18
Abbildung 3 Entwicklung der durch die Funkzentrale vermittelten Fahrten pro Genehmigung und Jahr in der Stadt Regensburg von 2013 bis 2017 .....	19
Abbildung 4 Beförderte Personen im Taxi- und Mietwagenverkehr in der BRD, Angaben in 100 Mio.19	
Abbildung 5 Einnahmen im Taxi- und Mietwagenverkehr in der BRD, Angaben in Mio. €.....	20
Abbildung 6 Struktur der Ertragsanteile im Taxigewerbe in der Stadt Regensburg.....	21
Abbildung 7 Kostenübernahme für Krankenfahrten in der Bundesrepublik Deutschland durch die Krankenkassen .....	22
Abbildung 8 Fahrkosten für Krankenfahrten je Versicherten und Jahr in der Bundesrepublik Deutschland .....	23
Abbildung 9 Wagenkilometer des RVV im ÖPNV der Stadt Regensburg.....	24
Abbildung 10 Fahrgäste des RVV im ÖPNV der Stadt Regensburg .....	25
Abbildung 11 Umsatzerlöse des RVV im ÖPNV der Stadt Regensburg.....	25
Abbildung 12 Anzahl der Ankünfte und Übernachtungen in der Stadt Regensburg .....	26
Abbildung 13 Art der Auftragsannahme (nach Angaben der Unternehmen) in der Stadt Regensburg 28	
Abbildung 14 Durchschnittliche Kundenstruktur in der Stadt Regensburg nach Umsatz- und Auftragsanteilen .....	29
Abbildung 15 Durchschnittliche Altersstruktur der Kundschaft in der Stadt Regensburg .....	30
Abbildung 16 Nachfrage nach Beförderungsleistungen mit Taxis in der Stadt Regensburg in Euro....	31
Abbildung 17 Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Regensburg .....	34
Abbildung 18 Prognose der Bevölkerungsentwicklung der Stadt Regensburg.....	34
Abbildung 19 Entwicklung der Taxidichte bei angenommener Bevölkerungsentwicklung und gleichbleibender Genehmigungszahl in der Stadt Regensburg .....	35
Abbildung 20 Entwicklung der verfügbaren Kaufkraft je Einwohner in der Stadt Regensburg .....	36
Abbildung 21 Entwicklung des Kaufkraftindex in der Stadt Regensburg im Verhältnis zum Bundesdurchschnitt .....	37
Abbildung 22 Pkw-Dichte in PKW je 1.000 Einwohner .....	38
Abbildung 23 Entwicklung der Pkw-Dichte in der Stadt Regensburg .....	39
Abbildung 24 Gesamteinnahmen aus Taxiverkehr je Genehmigung und Jahr für alle auswertbaren Taxibetriebe in der Stadt Regensburg .....	40
Abbildung 25 Nettogewinne bzw. -überschüsse aus Personenbeförderung je Genehmigung und Jahr aller untersuchten Taxibetriebe in der Stadt Regensburg .....	41
Abbildung 26 Durchschnittliche Nettoergebnisse bzw. -überschüsse je Taxibetrieb pro Jahr in der Stadt Regensburg .....	41
Abbildung 27 Erträge und Kosten je Genehmigung und Jahr in der Stadt Regensburg .....	42
Abbildung 28 Kostenstruktur eines Taxibetriebs in der Stadt Regensburg.....	43
Abbildung 29 Gewinn- bzw. Überschussstruktur je Taxibetrieb in Euro pro Jahr in der Stadt Regensburg.....	44
Abbildung 30 Wöchentliche Einsatzzeit des Unternehmers.....	46
Abbildung 31 Durchschnittliche jährliche Fahrleistung eines Taxis in der Stadt Regensburg .....	46
Abbildung 32 Durchschnittliche tägliche Einsatzstunden der Taxis pro Einsatztag in der Stadt Regensburg (Montag bis Freitag) .....	47
Abbildung 33 Durchschnittliche tägliche Einsatzstunden der Taxis pro Einsatztag in der Stadt Regensburg (Wochenende, Feiertag) .....	47
Abbildung 34 Anzahl der Wochentage, an denen ein Taxi in der Stadt Regensburg im Einsatz ist.....	48
Abbildung 35 Durchschnittliche Anzahl der Einsatztage der Taxis pro Jahr in der Stadt Regensburg	48
Abbildung 36 Durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit der vollbeschäftigten Fahrer in der Stadt Regensburg.....	49
Abbildung 37 Durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit der teilzeitbeschäftigten Fahrer bis 450€/Monat in der Stadt Regensburg .....	49
Abbildung 38 Durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit der teilzeitbeschäftigten Fahrer 451 bis 850€/Monat in der Stadt Regensburg .....	50

Abbildung 39 Planungen zur Unternehmensfortführung durch die Unternehmer in der Stadt Regensburg.....	51
Abbildung 40 Wartezeiten der Kunden zwischen Auftragserteilung und Einstieg des Fahrgastes in der Stadt Regensburg .....	53
Abbildung 41 Ergebnisse der Hauptuntersuchung (HU) nach StVZO und BOKraft .....	54
Abbildung 42 Monatliche Gesamtausgaben für Vorsorge und davon Ausgaben für Altersvorsorge....	55
Abbildung 43 Altersstruktur der eingesetzten Kfz in Prozent 2019 .....	57
Abbildung 44 Erwartungen der Unternehmen zur Veränderung der Genehmigungsanzahl .....	69
Abbildung 45 Interpolation der Umsätze je Genehmigung bis 2022 für Taxis in der Stadt Regensburg .....	73
Abbildung 46 Realisierte Nachfrage und Nachfrageprognose im Taxigewerbe in Euro pro Jahr in der Stadt Regensburg bis 2022 .....	74
Abbildung 47 Modellierung der Netto-Vollkosten in Euro in Abhängigkeit von der Beförderungsstrecke .....	78
Abbildung 48 Vergleich Netto-Vollkosten mit Einnahmen nach aktuellem Tarif .....	79
Abbildung 49 Gegenüberstellung der Nettovollkosten mit dem aktuellen Tarif und den Gutachternvorschlägen.....	81

## Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1 Eingereichte Unterlagen und untersuchte Stichproben.....	17
Tabelle 2 Einwohner je Taxi und Einwohner je Taxi und Mietwagen in der Stadt Regensburg .....	32
Tabelle 3 Taxidichte im Vergleich zu anderen Gemeinden.....	33
Tabelle 4 Kaufkraft .....	36
Tabelle 5 Betriebsauf- und -übergaben im zurückliegenden Beobachtungszeitraum .....	52
Tabelle 6 Entwicklung der Wartelisten .....	54
Tabelle 7 Mietwagen und Mietwagenunternehmen .....	63
Tabelle 8 Meinung der Unternehmer zum Tarif.....	68
Tabelle 9 Zusammenfassende Bewertung zur Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes .....	72
Tabelle 10 Annahmen für die Vollkostenrechnung in der Fahrzeugkostenkalkulation .....	76
Tabelle 11 Tarifvorschläge .....	79
Tabelle 12 Tarife vergleichbarer kreisfreier Städte .....	83
Tabelle 13 Kalkulation der variablen Kosten.....	94
Tabelle 14 Kalkulation der Fixkosten und der Gesamtkosten.....	95

## Verzeichnis der Anlagen

- Urteile aus Rechtsprechung
- Fahrzeugkalkulation für das Jahr 2019

## Anlagen

### *I – Relevante Urteile aus der Rechtsprechung*

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

#### **OVG Hamburg, 3 Bf 62/06.Z vom 23.06.2009**

§§ 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 Ordnungsgebers bei der Handhabung der Maßstäbe des Abs. 39 Abs. 2 PBefG nur eingeschränkt gerichtlicher Kontrolle. Der Ordnungsgeber ist nicht gehalten, die Einkommenssituation der Taxiunternehmer durch die Einholung eines Sachverständigengutachtens zu ermitteln.



**Bundesverwaltungsgericht, BVerwG 7 C 44 und 4588 vom 7.9.1989**

Erteilung einer Taxengenehmigung (auszugsweise Wiedergabe)

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

**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 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 Verkehrsbedienun- gung durch Taxis drohe.

**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 er- geben sich gerade wegen der tatsächlichen Folgen der rechtswidrigen Freigabe des Taxigewerbes in Hamburg und Berlin nicht.

**Landgericht Stuttgart 15.06.2005**

**37 O 72/05KfH**

§§ 2, 3, 49 Abs. 4 PBefG

Der Arbeiter-Samariter-Bund hat es zu unterlassen, Personen gegen Entgelt zu be- fördern, sofern das Entgelt die anstehenden Betriebskosten übersteigt, ohne dass ei- ne Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz für diese Beförderung vor- liegt.

**OLG München 07.03.2006**

**6 U 5417/05**

§ 49 Abs. 1 Satz 1; UVG § 13

Sammelfahrten von Dialysepatienten verschiedener Krankenkassen für einen Dialy- sezentren-Betreiber sind als den Mietwagenverkehr verbotene Einzelplatzvermietun- gen einzustufen!

**Verwaltungsgericht Münster**

**7 K 1868/87**

Auszugsweiser Inhalt u.a.

Verwaltungsbehörde muss beurteilen,

- ob Funktionsfähigkeit des gesamten Gewerbes gefährdet ist oder „in drohen- de Nähe gerückt“ ist.

Dabei ist zu sichern,

- dass maßgebende Sachverhalte zutreffend und vollständig ermittelt sind,
- die entscheidungserheblichen Gesichtspunkte erkannt und der mögliche Ver- lauf der Entwicklung nicht offensichtlich fehlerhaft eingeschätzt ist,
- dass konkreter Zahlen genannt werden.

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

**VGH München 13.05.1996**

**AZ 11 B 93.363746**

„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

---

<sup>46</sup> Bidinger, Personenbeförderungsgesetz, Kommentar, Erich-Schmidt-Verlag, ISBN 3 503 008195

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

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

**OVG Berlin 28.03.2000**

**1 SN 15.22**

Zu § 13 Abs. 4 Satz 3 PBefG

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

**OVG NRW vom 03.02.1998**

**13 B 1488/97**

Zu GG Artikel 2; §§ 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.

**VGH Bayern vom 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 Augsburg 23.07.1998**

**AZ Au 3 K 97.908**

Zu § 13 Abs. 1 Nr. 3 PBefG

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

**VG Koblenz 25.11.2002**

**3 K 661/02 KO**

Zu § 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.<sup>47</sup>

**FG Mecklenburg-Vorpommern 25.09.2001**

**2 K 137/99**

Zu § 12 II Nr. 10 b) bb) UStG

---

<sup>47</sup> Der Geschäftsbericht des BZP 2002/2003

Dadurch, dass bei einer sog. Dialysefahrt, welche langjährig, regelmäßig und mit den selben Personen unternommen wird, der Taxiunternehmer und der Patient jeweils bei Antritt der Fahrt Hin- und Rückfahrt vereinbaren, liegt für die gesamte Beförderungstrecke ein Beförderungsvertrag vor. Aus der mehrstündigen Unterbrechung der Fahrt während der Dialysebehandlung ist nicht zu folgern, dass nunmehr zwei Beförderungsverträge anzunehmen sind. Dann aber sind die Umsätze, sofern die gesamte Beförderungstrecke hin und zurück größer als 50 km ist, der vollen Umsatzbesteuerung zu unterwerfen.<sup>48</sup>

**Bundesfinanzhof 19.07.2007**

**V – R 6805**

Zu § 12 II Nr. 10 UStG

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.

Hin- und Rückfahrt bei Patientenfahrten mit Taxi sind einheitliche Beförderungsleistung, wenn vereinbarungsgemäß nur kurzfristig unterbrochen wird und der Fahrer auf den Fahrgast wartet („Wartefahrt“). Eine nicht einheitliche Beförderungsleistung liegt vor, wenn das Taxi nicht auf den Fahrgast wartet, sondern später wieder abholt und zum Ausgangspunkt zurückbefördert („Doppelfahrt“).

In der Interpretation des PBefG wurde weitgehend auf die Kommentierung zurückgegriffen in

„**Bidinger – Personenbeförderungsrecht**“ Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz  
nebst sonstigen einschlägigen Vorschriften  
begründet von Dr. Helmuth Bidinger  
Rechtsanwalt und Notar in Frankfurt am Main  
fortgeführt von Dr. jur. Rita Bidinger  
Oberursel

**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“.

---

<sup>48</sup> Der Geschäftsbericht des BZP 2002/2003

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

## II - Kalkulation der variablen und fixen Kosten

### Stadt Regensburg Fahrzeugkalkulation für das Jahr 2019

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

Enthalten sind auch die erforderlichen kalkulatorischen Kosten.

variable Kosten			Jahresfahrleistung in km	€/ Jahr
<b>Treibstoffe</b>	Verbrauch je 100 km	Preis je Liter Netto	57.988	5.010,16
	8	1,08		
	€/ Liter	Verbrauch je 1.000 km		
<b>Öle und Schmierstoffe</b>	10,00	0,5	57.988	<u>289,94</u>
<b>Reparaturen und Wartung</b>			1.878,00	-
	Eichung	incl.	77,00	
	TÜV - BOKraft & AU	incl.	123,00	
	Wagenpflege	incl.	468,00	<u>2.546,00</u>
<b>Reifen</b>	Preis für 1 Satz Reifen	Laufleistung	Jahresfahrleistung in km	
	456,00	60.000	57.988	<u>440,71</u>
Abschreibungen werden hier voll den Fixkosten zugeordnet				
	<b>variable Kosten pro Jahr</b>			<b>8.286,81</b>
	<b>variable Kosten je Kilometer</b>			<b>0,14</b>

Tabelle 13 Kalkulation der variablen Kosten

Fixkosten				€/ Jahr
Abschreibung	Nettoanschaffung	kalk. Nutzungsdauer	Restwert	
(var. Abschreibung)	33.000,00	5	5.000,00	<u>5.600,00</u>
	1/2 Anschaffungswert	Umlaufmittel	Zinssatz	
Kapitalverzinsung	16.500,00	2.000,00	6,00%	<u>1.110,00</u>
	Monatsbrutto	Arbeitgeberanteil	Monatslöhne	
Personalkosten	2.424,17	1,29	12	<u>37.526,15</u>
Unfallversicherung Unternehmer bei der Berufsgenossenschaft				<u>387,00</u>
				-
Umlage Zentrale				<u>337,00</u>
				-
Taxi - Verband				<u>180,00</u>
IHK-Beitrag				<u>100,00</u>
Kfz-Steuer				<u>340,00</u>
	ortsübliche Miete pro Monat			
Garagenmiete	40	12		<u>480,00</u>
Versicherung				
Kfz - Haftpflicht				
	Vollkasko mit 300 EURO Selbstbeteiligung			

Teilkasko mit 350 EURO Selbstbeteiligung	incl	<u>5.000,00</u>
Insassenunfallversicherung	incl.	
Rechtsschutzversicherung	153,00	<u>153,00</u>
sonstige AVK	Steuerberater, Telefon, Porto, Büro, Gebühren, Beiträge usw.	<u>2.200,00</u>
<b>Fixkosten pro Jahr</b>		<b>53.413,15</b>
	Fixkosten pro Tag	<b>200,80</b>
Unternehmerlohn		<u>9.600,00</u>
		-
<b>Fixkosten: Vollkosten einschließlich Vorsorgeaufwendungen des Unternehmers</b>		<b>63.013,15</b>
<b>Fixkosten je Einsatztag</b>	Einsatztage einschließlich Unternehmerlohn	<b>200,80</b>
	266	<b>236,89</b>

Tabelle 14 Kalkulation der Fixkosten und der Gesamtkosten