



Gutachten

zur Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt Heidelberg

Rostock, den 24.04.2020

TOKOM – Partner Rostock GmbH
Dr. Burkhard Saß & Co.
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 Heidelberg	11
5. Struktur des Gewerbes und geltender Tarif	13
5.1 Struktur und Beschäftigtenzahlen der Taxibetriebe.....	13
5.2 Tarifstruktur	14
6. Methodik und Vorgehensweise in der Gutachtenerstellung	16
6.1 Herangehensweise und Bewertungsansatz	16
6.2 Daten- und Informationserfassung.....	16
6.3 Auswertung der Unterlagen und Daten	17
7. Beurteilung der Nachfrage.....	19
7.1 Anzahl der Beförderungsaufträge	19
7.2 Entwicklung des Gesamtmarktes.....	21
7.3 Nachfragestruktur	22
7.4 Nachfrage durch Patientenfahrten	23
7.5 Nachfrage nach barrierefreien Taxis (Rollstuhltaxi)	25
7.6 Nachfrage nach klassischen Beförderungsleistungen mit Taxis.....	30
7.7 Nachfrage durch Daueraufträge und weitere Dienstleistungen	31
7.8 Angebot des liniengebundenen Öffentlichen Personennahverkehrs	31
7.9 Nachfrage durch den Tourismus.....	33
7.10 CarSharing	34
7.11 Angebot durch Selbstfahrer zu Selbstkostenpreisen über Onlineplattformen.....	35
7.12 Nachfrage und Art der Auftragsannahme.....	35
7.13 Struktur der nachfragenden Kundschaft.....	36
7.14 Kaufkraft.....	36
7.15 Ausstattung mit Pkw	38
7.16 Zusammenfassende Bewertung der Nachfrage	40
8. Beurteilung von Taxidichte und Bevölkerungsentwicklung.....	41
8.1 Taxidichte und Taxi-/Mietwagendichte	41
8.2 Bevölkerungsentwicklung	43
9. Beurteilung der Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit.....	46
9.1 Entwicklung der Umsätze	46
9.2 Entwicklung der Kosten	47
9.2.1 Einnahmen und Kostenentwicklung	47
9.2.2 Lohnkosten und Mindestlohn	48
9.3 Gewinne und Struktur der Gewinne bzw. Überschüsse	49
9.4 Einsatzzeiten der Fahrzeuge und der Unternehmer.....	52
9.5 Unternehmerische Vorausplanung.....	55
9.6 Zusammenfassende Bewertung der Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit	56
10. Geschäftsaufgaben im zurückliegenden Erhebungszeitraum	57
11. Sonstige untersuchte Kriterien.....	58
11.1 Wartezeiten zwischen Auftragserteilung und Beginn der Fahrt	58
11.2 Wartelisten	59
11.3 Ergebnisse Hauptuntersuchung.....	59

11.4 Zahlungsverpflichtungen.....	59
11.5 Monatliche Vorsorgeaufwendungen.....	60
11.6 Reproduktion des Fahrzeugbestandes	61
11.7 Interview mit der zuständigen Industrie- und Handelskammer	62
11.8 Interview mit der Taxizentrale Auto-Funktaxi-Vermittlungszentrale Heidelberg e. G. und dem Verband des Verkehrsgewerbes Baden e. V.	64
11.9 Interview mit dem Zoll bezüglich Schwarzarbeit im Gewerbe.....	66
11.10 Mietwagenbestand.....	67
12. Anmerkungen der Unternehmer	72
12.1 Anmerkungen der Unternehmer in den Erhebungsbögen	72
12.2 Meinung der Unternehmer zum Tarif	73
12.3 Anmerkungen der Unternehmer zur Genehmigungszahl	74
13. Bewertung zur Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes	75
14. Prognose zur notwendigen Entwicklung der Genehmigungszahl.....	78
14.1 Annahmen	78
14.2 Nachfrageprognose in der Stadt Heidelberg	78
14.3 Vollkostenkalkulation	78
14.4 Prognose der Zahl der Genehmigungen	80
14.5 Auswirkungen der Corona Pandemie auf die Prognose.....	81
15. Bewertung der Beförderungsentgelte im Pflichtfahrgebiet	82
16. Zusammenfassung und Empfehlung	88
Verzeichnis der Abbildungen.....	90
Verzeichnis der Tabellen	91
Anlagen.....	92
Erhebungsbogen 2019 für Taxiunternehmer.....	92
Relevante Urteile aus der Rechtsprechung	101

Der leichten Lesbarkeit wegen wird im Text der männlichen Form den Vorzug gegeben. Mit diesem einfachen sprachlichen Ausdruck sind selbstverständlich immer Männer und Frauen gemeint.

1. Auftrag, Zielstellung und Gewährleistung

1.1 Auftrag

Mit der Zuschlagserklärung vom 19. Juli 2019 beauftragte die Stadt Heidelberg, vertreten durch das Bürger- und Ordnungsamt, die TOKOM-Partner Rostock GmbH mit der Erstellung eines Gutachtens über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes gemäß 13 Abs. 4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Stadt Heidelberg.

Grundlage des Auftrags ist das Angebot vom 01. Juli 2019.

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 Heidelberg 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 Heidelberg 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 Bedarf an barrierefreien Taxis in der Stadt Heidelberg zu ermitteln;
6. den örtlichen Taxitarif zu beurteilen.

1.3 Gewährleistung

Der Gutachter sichert die ordnungsgemäße Aufbereitung der zur Verfügung gestellten Einnahmen-Überschuss-Rechnungen sowie Gewinn- und Verlustrechnungen¹ der Jahre 2014 bis 2018 sowie der sonstigen Unterlagen zu.

Die vom Gutachter für die Prognose getroffenen Annahmen erfolgten aus eigener Kenntnis der Sachverhalte² und in Anlehnung an Veröffentlichungen, insbesondere des „Deutschen Taxi- und Mietwagenverbandes e. V.“³ sowie eigener anderer Gutachten. Der Gutachter versichert ausdrücklich, dass er in der Analyse der vorgelegten Unterlagen keine erkennbar falschen oder parteilichen Annahmen getroffen hat.

¹ diverse Einnahmen-Überschuss-Rechnungen nach § 4 Abs. 3 EStG sowie Gewinn- und Verlustrechnungen der Taxibetriebe der Stadt Heidelberg aus den Jahren 2014 bis 2018

² gleichartige Gutachten für andere Städte und Gemeinden aus den Jahren 1996 bis 2019

³ BZP Geschäftsberichte, insbesondere 2017/2018, 2018/2019

Die durch die Unternehmer selbst gemachten Angaben (insbesondere im Erhebungsbogen) wurden mit der gebotenen Vorsicht berücksichtigt.

Die erfassten Werte im Erhebungsbogen bezogen sich im Wesentlichen auf die Jahre 2014 bis 2018. 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.“⁴

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

⁴ Personenbeförderungsgesetz, http://bundesrecht.juris.de/pbefg/_13.html

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

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

Die Erhebungen und Untersuchungen müssen sich auf das gesamte örtliche Taxigewerbe erstrecken.⁶

„Für den privatgewerblichen Unternehmer müsse die Entgeltberechnung einen Unternehmensgewinn enthalten; ...“⁷ 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 Oberverwaltungsgericht⁸: „Insbesondere darf der Ordnungsgeber auch berücksichtigen, dass eine Tarifierhöhung zu Nachfrageeinbußen führen kann (vgl. Fielitz/Grätz, a. a. O., § 51 RB 14 PBefG).“

Der Grundpreis soll im Wesentlichen 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.

Laut Personenbeförderungsgesetz § 8 Absatz 3 soll bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit erreicht werden.

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 juristische Beratung einzuholen.

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

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

⁷ vgl. BVerfG 2. Senat, 2BvL 1/7

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

Der Gutachter hat die aktuelle Rechtsprechung anhand von Fachveröffentlichungen^{9, 10} 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

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

¹⁰ Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e. V. (BZP) Geschäftsberichte, insbesondere 2017/2018, 2018/2019

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. Entsprechend des Urteils des BFH vom 02.07.2014 - XI R 39/10, veröffentlicht am 22.10.2014, dürfen Mietwagen bei Patientenfahrten, sofern Grundlage ein Vertrag mit den Krankenkassen ist, der sowohl für Taxis als auch für Mietwagen gilt, unter Umständen jetzt auch sieben Prozent Mehrwertsteuer berechnen.
19 %	Umsätze zu 19 Prozent Umsatzsteuer oder zum jeweils gültigen Regelsteuersatz

4. Die Stadt Heidelberg

„Heidelberg zählt rund 160.000 Einwohner und ist von der Altersstruktur seiner Bevölkerung her eine junge Stadt. Etwa 39 Prozent der Einwohner sind jünger als 30 Jahre, knapp 16 Prozent älter als 65. Mit einem Ausländeranteil von 21 Prozent ist Heidelberg geprägt von Internationalität und Weltoffenheit. Die Akademikerquote unter den hier lebenden sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten liegt bei etwa 41 Prozent. Die Stadt bietet Arbeitsplätze für 117.500 Erwerbstätige, wovon rund 87 Prozent im Dienstleistungssektor beschäftigt sind. 70 Prozent der 89.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten arbeiten im wissensintensiven Dienstleistungsbereich. Die Universität Heidelberg ist mit dem Universitätsklinikum der größte Arbeitgeber Heidelbergs mit rund 14.500 hauptberuflich Beschäftigten. An den fünf Hochschulen Heidelbergs studieren etwa 39.000 Studierende, rund 31.000 davon an der Universität Heidelberg. International renommierte Forschungseinrichtungen wie das Europäische Laboratorium für Molekulare Biologie (EMBL), das Krebsforschungszentrum (DKFZ) sowie vier Max-Planck-Institute haben in Heidelberg ihren Standort. Jährlich besuchen etwa 11,9 Millionen Gäste das internationale Reiseziel Heidelberg, das am Austritt des Neckars aus dem Odenwald in die Rheinebene liegt. 80 Kilometer südlich von Frankfurt und 120 Kilometer nordwestlich von der Landeshauptstadt Stuttgart entfernt, ist Heidelberg neben Mannheim und Ludwigshafen eines der drei Oberzentren in der Metropolregion Rhein-Neckar.“¹¹

„Die Metropolregion Rhein-Neckar ist eine der wirtschaftsstärksten Regionen Deutschlands. Viele international bekannte Großkonzerne, wie BASF, HeidelbergCement, SAP oder Südzucker und mittelständische Weltmarktführer haben hier ihren Sitz. Traditionell arbeiten Unternehmen in der Region Rhein-Neckar eng mit Wissenschaft, Politik und Verwaltung zusammen. 2006 wurde in der Region ein deutschlandweit einmaliges Public-Private-Partnership-Modell geschaffen. Vier starke Partner, der Verband Region Rhein-Neckar, der Verein Zukunft Metropolregion Rhein-Neckar e.V., die Stiftung Metropolregion Rhein-Neckar sowie die Metropolregion Rhein-Neckar GmbH arbeiten gemeinsam an der Weiterentwicklung der Region. Gemeinsames Ziel des Netzwerks ist es, die Metropolregion bis 2025 in der Öffentlichkeit als eine der attraktivsten und wettbewerbsfähigsten Regionen Europas zu etablieren.“¹²

„Eine entwicklungsstarke und ausgezeichnete Wirtschaftsstruktur sowie Forschung auf internationalem Spitzenniveau machen Heidelberg zu einem der attraktivsten Wissenschafts- und Wirtschaftsstandorte Deutschlands. Täglich zieht es rund 60.000 Pendlerinnen und Pendler in die Stadt. Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler aus der ganzen Welt kommen nach Heidelberg, um zu forschen und zu lehren. Heidelberg ist international und regional mit Forschungseinrichtungen und wissenschaftsnahen Unternehmen vernetzt. Gemeinsam mit dem renommierten Uniklinikum ist die Universität der größte Arbeitgeber der Stadt. Im neuen Stadtteil Bahnstadt entsteht ein attraktiver Standort für Arbeitsplätze, der die wirtschaftliche Stärke Heidelbergs weiter ausbaut. Neben Weltkonzernen wie HeidelbergCement oder SAS finden sich in Heidelberg auch zahlreiche mittelständische Weltmarktführer, wie Lamy, ProMinent oder Tinti sowie innovative Start-Ups. Der Mittelstand bildet das Rückgrat der Heidelberger Wirtschaft. Kleine und mittelständische Unternehmen tragen wesentlich zu den Gewerbesteuererträgen der Stadt bei.“¹³

„73 Prozent der Heidelberger nutzen innerstädtisch regelmäßig das Fahrrad. Für 51 Prozent ist das Rad sogar das beliebteste Fortbewegungsmittel. Rund 480 Kilometer umfasst das Heidelberger Radwegenetz. 2018 wurde Heidelberg vom Land zum zweiten Mal als Fahrradfreundliche Kommune ausgezeichnet. Knapp ein Drittel aller Heidelbergerinnen und Heidelberger nutzt vor allem öffentliche Verkehrsmittel.“¹⁴

„Barrierefreie Mobilität ist ein zentrales Anliegen der Stadt Heidelberg. Ziel der Stadt ist es, dass sehbehinderte und mobilitätseingeschränkte Bürgerinnen und Bürger ohne fremde Hilfe jeden Ort in Heidelberg erreichen können. Bereits seit einigen Jahren setzt sich die Stadt dafür

¹¹ <https://www.heidelberg.de/1348853.html>

¹² https://www.heidelberg.de/hd/HD/Arbeiten+in+Heidelberg/Metropolregion+Rhein_Neckar.html

¹³ <https://www.heidelberg.de/hd/HD/Arbeiten+in+Heidelberg/Standort+Heidelberg.html>

¹⁴ <https://www.heidelberg.de/hd/HD/Leben/Mobilitaet.html>

ein, Menschen mit Behinderungen und mobilitätseingeschränkten Menschen die Teilnahme am öffentlichen und sozialen Leben zu erleichtern. Dazu werden beispielsweise Haltestellen und Ampelbereiche behindertengerecht gestaltet: Ein Leitsystem hilft blinden Menschen bei der Orientierung. Barrierefreie Borden ermöglichen mobilitätseingeschränkten Menschen einen beschwerdelosen Einstieg in Busse und Straßenbahnen. Akustische Signale und abgesenkte Bordsteinkanten sorgen dafür, dass die Straße gefahrlos überquert werden kann. Auch beim aktuellen Großprojekt Mobilitätsnetz Heidelberg ist der barrierefreie Umbau von Straßenbahnhaltestellen ein wichtiger Bestandteil.“¹⁵

Heidelberg ist mit dem Zug, Bus, Flugzeug und Auto erreichbar. Die Autobahnen A 5 und A 656 führen direkt durch Heidelberg. Der internationale Flughafen Frankfurt/Main ist eine dreiviertel Stunde entfernt. Mit dem Zug ist Heidelberg überregional mit zahlreichen deutschen und schweizerischen Städten verbunden. Weiterhin fahren verschiedene Fernbuslinien Heidelberg an.¹⁶

„Die rnv ist die erste große Verkehrsallianz, die gleichzeitig Fahrgäste in drei Bundesländern ans Ziel bringt: Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen. Begründer und Gesellschafter sind die Städte Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg. Im Auftrag der Öffentlichkeit sind die Straßenbahnen und Busse der rnv in den drei Großstädten der Metropolregion und auf einem Gebiet im Einsatz, das bis nach Bad Dürkheim, Frankenthal, Leimen, Neckargemünd und Weinheim reicht. Dabei verfügt das Unternehmen über knapp 80 Linien sowie das längste zusammenhängende Meterspurnetz Deutschlands.“¹⁷

¹⁵ <https://www.heidelberg.de/hd/HD/Leben/Barrierefreie+Mobilitaet.html>

¹⁶ siehe <https://www.heidelberg.de/309658.html>

¹⁷ <https://www.rnv-online.de/unternehmen/rhein-neckar-verkehr-gmbh-rnv/>

5. Struktur des Gewerbes und geltender Tarif

5.1 Struktur und Beschäftigtenzahlen der Taxibetriebe

Von den bestehenden 132 Unternehmern haben 122 den Erhebungsbogen abgegeben.

Das ermittelte Durchschnittsalter der Taxibetriebe beträgt, bezogen auf den 31.03.2020, 12,06 Jahre. Das ist ein im Vergleich mit anderen Gutachten geringeres Durchschnittsalter (durchschnittlich 15,02). Das Durchschnittsalter der Unternehmer beträgt 56,17 Jahre (durchschnittlich 54,36). Das ist ein im Vergleich mit anderen Gutachten leicht höheres Durchschnittsalter.

In Heidelberg werden zum Stichtag 31.03.2020 insgesamt 162 Taxis, das heißt durchschnittlich 1,2 Taxis pro Unternehmen eingesetzt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Übersicht aus den Angaben der 122 Unternehmen, die Angaben hierzu gemacht haben, wie viele Taxis in diesen Unternehmen eingesetzt werden:

Unternehmer	Anzahl der Taxis
107	1
10	2
2	3
2	4
1	12

Tabelle 1 Struktur der untersuchten Taxiunternehmer in der Stadt Heidelberg

Nach Aussage der Unternehmer sind 106 an eine der beiden Taxizentralen angeschlossen (102 Unternehmer an die Taxizentrale Heidelberg e. G. und vier Unternehmer an TaxiHDirekt e. V. Heidelberg), 13 gehören keiner Zentrale an, drei Unternehmer machten hierzu keine Angaben.

Mindestens vier Taxiunternehmer betreiben parallel zu den eingesetzten Taxis fünfzehn Mietwagen. Insgesamt werden 95 Mietwagen in 24 Unternehmen eingesetzt.¹⁸

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 11.10).

Die eingereichten betriebswirtschaftlichen Unterlagen beinhalten damit auch die Ergebnisse des Mietwagenbetriebes in den jeweiligen Unternehmen.

Sieben Unternehmer betreiben neben dem Taxigewerbe noch ein weiteres Gewerbe, unter anderem:

- Immobilienmakler,
- Online Buchhandel,
- Taxivermietung,
- Dienstleistungen.

112 Taxibetriebe beschäftigten im Jahr 2018 neben den Inhabern 205 Mitarbeiter, darunter 104 in Vollzeit, 68 in Teilzeit bis 450 Euro/Monat, 34 Mitarbeiter in der Gleitzone 450 bis 850 Euro/Monat. 15 Angestellte sind Rentner bzw. Empfänger von Sozialleistungen.

Durchschnittlich wurden 2018 je Taxibetrieb ca. 1,8 Mitarbeiter beschäftigt, davon wurden pro Betrieb durchschnittlich 0,9 Mitarbeiter in Vollzeit, 0,6 Mitarbeiter in Teilzeit bis 450 Euro monatlich und 0,3 Mitarbeiter in der Gleitzone beschäftigt (vergleiche Abbildung 1).

¹⁸ E-Mail von Herrn Müller, Stadt Heidelberg vom 16. März 2020

Damit verdienten 2018 im Taxigewerbe mindestens 132 Unternehmer sowie mindestens 205 Mitarbeiter ihren Lebensunterhalt.

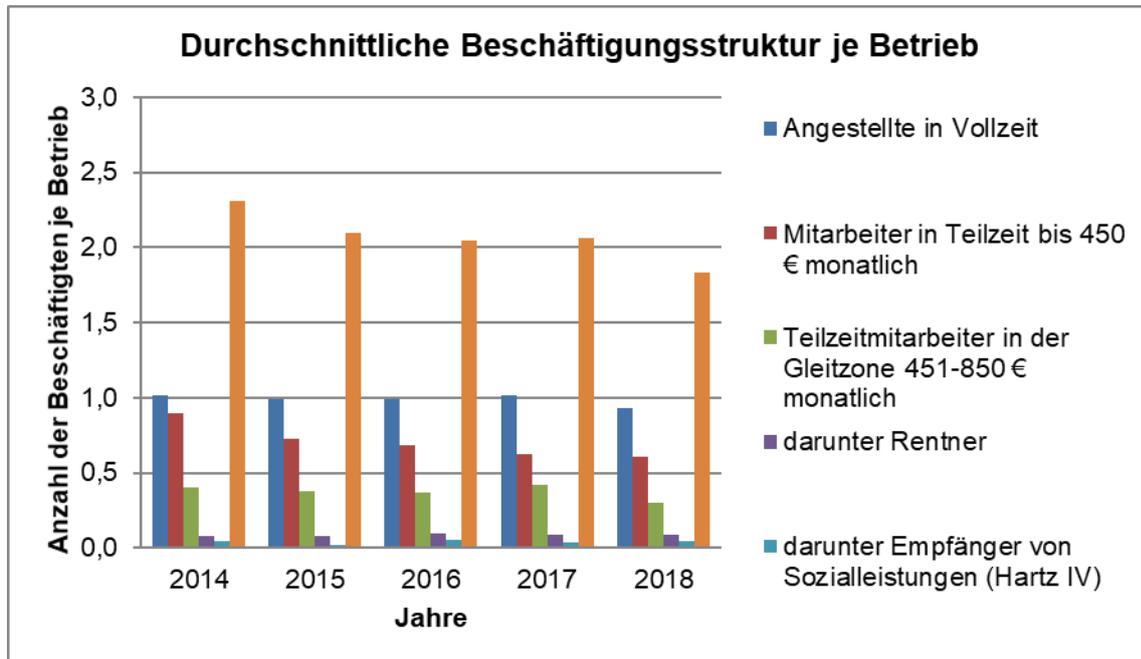


Abbildung 1 Beschäftigungsstruktur in den Taxibetrieben mit angestellten Mitarbeitern in der Stadt Heidelberg

5.2 Tarifstruktur

Steuer- und Tarifordnung der Stadt Heidelberg vom 10. Januar 2019:

„§ 1

Geltungsbereich

Diese Verordnung gilt für alle in Heidelberg zugelassenen Taxen bei Fahrten im Bereich des Stadtkreises Heidelberg.

§ 2

Allgemeines

Die in § 3 festgesetzten Beförderungsentgelte sind Festpreise, sie dürfen nicht überschritten oder unterschritten werden. Sondervereinbarungen sind nur gemäß § 6 zulässig.

§ 3

Fahrpreis

(1) Der Grundpreis (Bereithaltung) beträgt einschließlich der ersten Fortschalteinheit 3,00 Euro. Er wird nur einmal berechnet.

(2) Kilometerpreis

1. Stufe I - für die ersten zwei Kilometer: 2,80 Euro / km (= 0,10 Euro je 35,71 m)
2. Stufe II für die anschließende Wegstrecke: 2,00 Euro / km (= 0,10 Euro je 50,00 m)

(3) Wartezeiten werden mit 30,00 Euro je Stunde (= 0,10 Euro je 12,00 Sekunden) berechnet. Die Berechnung erfolgt durch den Fahrpreisanzeiger. Als Wartezeit gilt jedes Anhalten des Taxis während einer Inanspruchnahme auf Veranlassung des Bestellers oder aus verkehrlichen, vom Taxifahrer nicht zu vertretenden Gründen. Bei Bestellfahrten gilt als

Wartezeit auch der Zeitraum zwischen der Benachrichtigung des Kunden über das Eintreffen des Taxis am Bestellort und dem Einstieg des Kunden. Ist eine Benachrichtigung aus vom Kunden zu vertretenden Gründen nicht möglich, kann der Fahrpreisanzeiger bereits ab Eintreffen am Bestellort eingeschaltet werden.

(4) Für Fahrzeuge, in denen mindestens fünf Personen befördert werden können, wird ab der fünften Person ein einmaliger Zuschlag von 7,00 Euro erhoben. Die Berechnung erfolgt durch den Fahrpreisanzeiger.“¹⁹

¹⁹ Verordnung über die Beförderungsentgelte der Taxen in Heidelberg vom 10. Januar 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 Heidelberg 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 durch die Vollkosten je Genehmigung ergibt sich die Anzahl der maximal zulässigen Genehmigungen in der Stadt Heidelberg (Kapitel 14.4). Darüber hinaus wird auch das Mietwagengewerbe ausgewertet, um den Wettbewerb zum Taxigewerbe zu beurteilen (Kapitel 11.11).

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 Bürger- und Ordnungsamt der Stadt Heidelberg wurden die **Jahresabschlüsse** 2014 bis 2018 abgefordert.

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

Von der Stadt Heidelberg wurden folgende Unterlagen bereitgestellt:

- Vormerkliste für Taxigenehmigungen,
- Liste der Taxiübertragungen,
- Rahmenvereinbarungen mit den Krankenkassen,
- Entwicklung der Anzahl der Taxigenehmigungen im Erhebungszeitraum.

Durch den Gutachter wurden Interviews geführt mit:

- Taxizentrale Auto-Funktaxi-Vermittlungszentrale Heidelberg e. G.,
- Verband des Verkehrsgewerbes Baden e. V.,
- IHK Heidelberg,
- Zoll Heidelberg,
- Stadt Heidelberg,
- Kommunale Behindertenbeauftragte (KBB).

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 des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg zur Entwicklung der Bevölkerung und zur Entwicklung der Gäste- und Übernachtungszahlen,
- Veröffentlichungen des ÖPNV-Betreibers Rhein-Neckar-Verkehr RNV Heidelberg,
- 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 Heidelberg,
- Daten des Kraftfahrt Bundesamtes zur Pkw-Dichte in der Stadt Heidelberg sowie in benachbarten Städten.

6.3 Auswertung der Unterlagen und Daten

122 von 132 Unternehmen, das entspricht 92,4 Prozent, haben durch Bereitstellung von Unterlagen die Gutachtenerstellung unterstützt. Die Auswertung erfolgte für 153 Genehmigungen (das entspricht 94,4 Prozent).

Durch die 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 über den Nettogewinn bzw. Nettoüberschuss vor Einkommensteuer bestimmt.

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 bzw. Zeitraum	<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 <u>Genehmigungen</u> in Prozent
2014	69	63	91 %	161	85	53 %
2015	73	66	90 %	161	89	55 %
2016	77	70	91 %	161	92	57 %
2017	87	80	92 %	161	102	63 %
2018	81	74	91 %	161	95	59 %

Tabelle 2 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 (in vier Fällen 2014 bis 2017, in drei Fällen 2018),
- von nicht mehr existierenden Unternehmen keine Jahresabschlüsse aus zurückliegenden Jahren abgefordert werden konnten,
- die Jahresabschlüsse auch Umsätze aus anderen Gewerben enthielt (in zwei Fällen über den gesamten Erhebungszeitraum),
- Unternehmen erst in der 2. Jahreshälfte gegründet wurden (in einem Fall 2018).

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

Die überwiegende Anzahl der Unternehmerschaft hat die Erstellung des Gutachtens bereitwillig und aktiv unterstützt.

7. Beurteilung der Nachfrage

7.1 Anzahl der Beförderungsaufträge

Folgendes Bild zeigt die Angaben der Unternehmer:

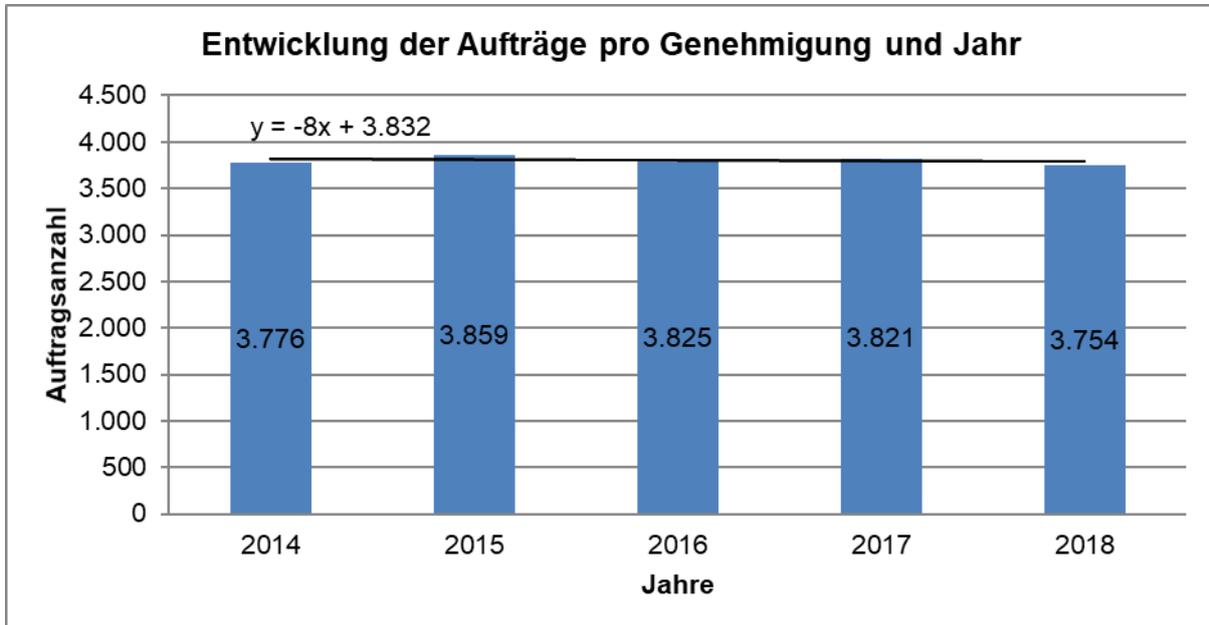


Abbildung 2 Angaben der Unternehmen zur Entwicklung der Aufträge je Genehmigung und Jahr in der Stadt Heidelberg von 2014 bis 2018

Im Zeitraum 2014 bis 2018 ist die Zahl der Aufträge pro Genehmigung relativ konstant geblieben. Der Mittelwert für diesen Zeitraum liegt bei 3.807 Aufträgen pro Genehmigung und liegt im Vergleich zu anderen Gutachten (3.490 Aufträge pro Genehmigung) auf einem überdurchschnittlichen Niveau.

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



Abbildung 3 Entwicklung der durch die Funkzentrale vermittelten Fahrten pro Genehmigung und Jahr in der Stadt Heidelberg von 2014 bis 2018

Die vorliegenden Zahlen wurden von der Taxizentrale Heidelberg bereitgestellt. Im Zeitraum 2014 bis 2018 sanken auch die über die Taxizentrale vermittelten Aufträge je Genehmigung und Jahr um ca. 1,01 Prozent. Seit 2015 ist ein leichter Rückgang der Aufträge zu beobachten. Der Mittelwert der durch die Taxizentrale vermittelten Fahrten liegt bei 3.058 Aufträgen je Genehmigung und Jahr.

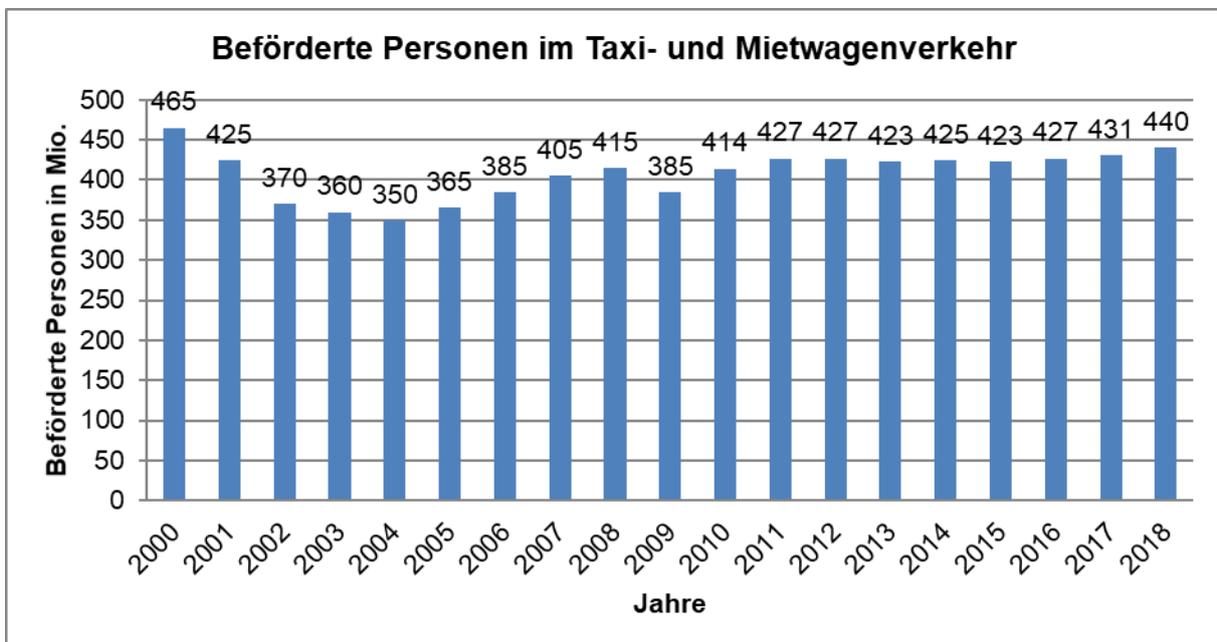


Abbildung 4 Beförderte Personen im Taxi- und Mietwagenverkehr in der BRD, Angaben in 100 Mio.²⁰

Im Bund wurde ein Anstieg der beförderten Personen um durchschnittlich 0,9 Prozent pro Jahr im Zeitraum von 2014 bis 2018 ermittelt.

²⁰ Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) Geschäftsbericht 2018/2019

Die Angaben des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbandes e. V. (BZP) betreffen beförderte Personen, die Angaben zur Stadt Heidelberg 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 Heidelberg im Zeitraum 2014 bis 2018 mit einem Rückgang der Aufträge um 0,22 Prozent gegen den Bundestrend (Anstieg um 0,91 Prozent).

Die im Erhebungszeitraum nur leicht sinkenden, aber auf einem relativ hohen Niveau liegenden Aufträge je Genehmigung sprechen gegen Anzeichen für eine gegenwärtige oder zukünftige Bedrohung des Gewerbes.

7.2 Entwicklung des Gesamtmarktes

Aus den eingereichten betriebswirtschaftlichen Unterlagen der Taxiunternehmer wurden durchschnittliche Umsätze je Genehmigung und Jahr errechnet. Diese Werte wurden mit der Anzahl der in den jeweiligen Jahren vergebenen Genehmigungen multipliziert, um den Gesamtumsatz des Gewerbes einzuschätzen. Abbildung 5 zeigt diese Entwicklung der Gesamtnachfrage nach Taxidienstleistungen in der Stadt Heidelberg im Zeitraum 2014 bis 2018. Der ermittelte Gesamtumsatz des Taxigewerbes betrug 2014 ca. 12,3 Millionen Euro und ist seitdem um durchschnittlich 4,97 Prozent pro Jahr gestiegen. 2018 erzielten die Taxiunternehmer einen so ermittelten Gesamtumsatz von 14,6 Millionen Euro. Im Durchschnitt setzte das Taxigewerbe ca. 13,3 Millionen Euro jährlich um.

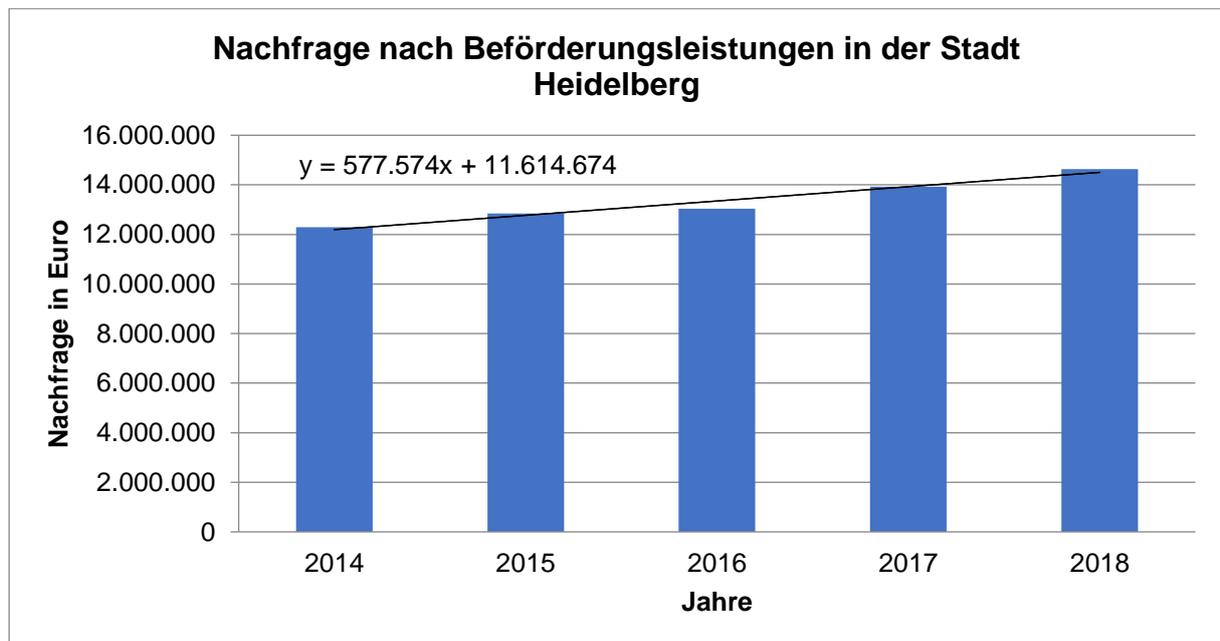


Abbildung 5 Entwicklung der Gesamtnachfrage nach Taxidienstleistungen in der Stadt Heidelberg von 2014 bis 2018

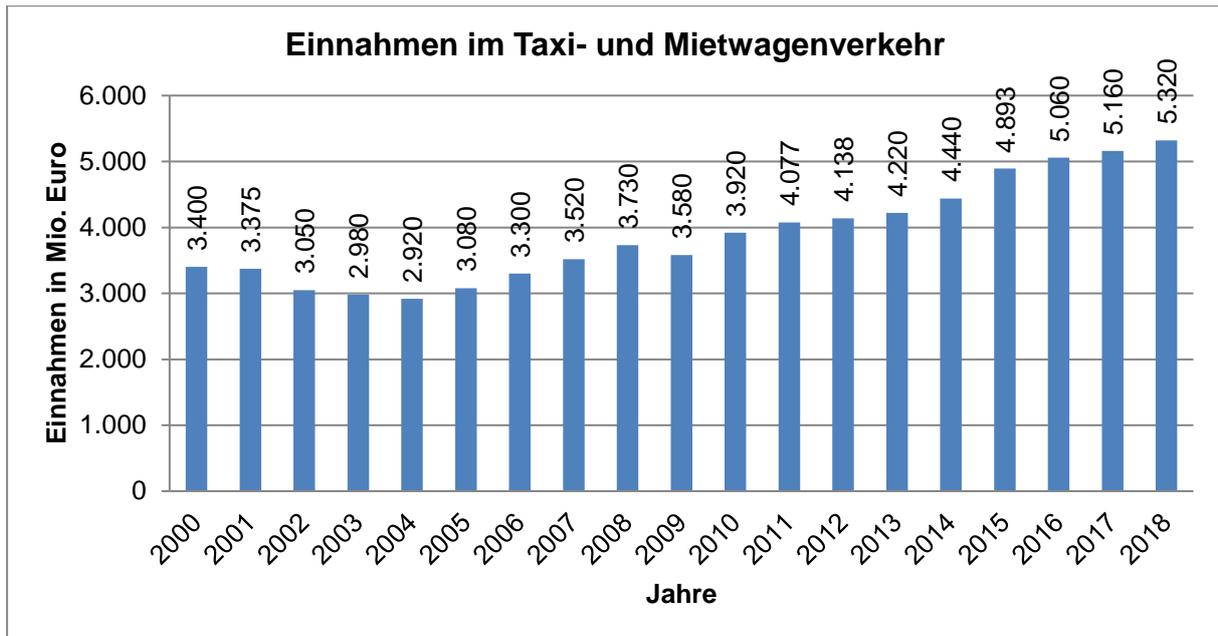


Abbildung 6 Einnahmen im Taxi- und Mietwagenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland, Angaben in Mio. €²¹

Vom Deutschen Taxi- und Mietwagenverband e. V. (BZP) wurden die in Abbildung 6 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.²²

Betrachtet man den Vergleichszeitraum 2014 bis 2018, stiegen die Einnahmen bundesweit durchschnittlich um jährlich 4,64 Prozent. In der Stadt Heidelberg stiegen die Einnahmen für das gesamte Taxigewerbe im Zeitraum 2014 bis 2018 um 4,97 Prozent.

In der Steigerung der Nachfrage nach Beförderungsleistungen sieht der Gutachter keine Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes.

7.3 Nachfragestruktur

Die Unternehmer haben im Erhebungsbogen Angaben dazu gemacht, welche Leistungsbereiche sie mit ihren Betrieben von 2014 bis 2018 bedienten.

²¹ Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) Geschäftsbericht 2018/2019

²² Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e. V. (BZP) Geschäftsbericht 2017/2018

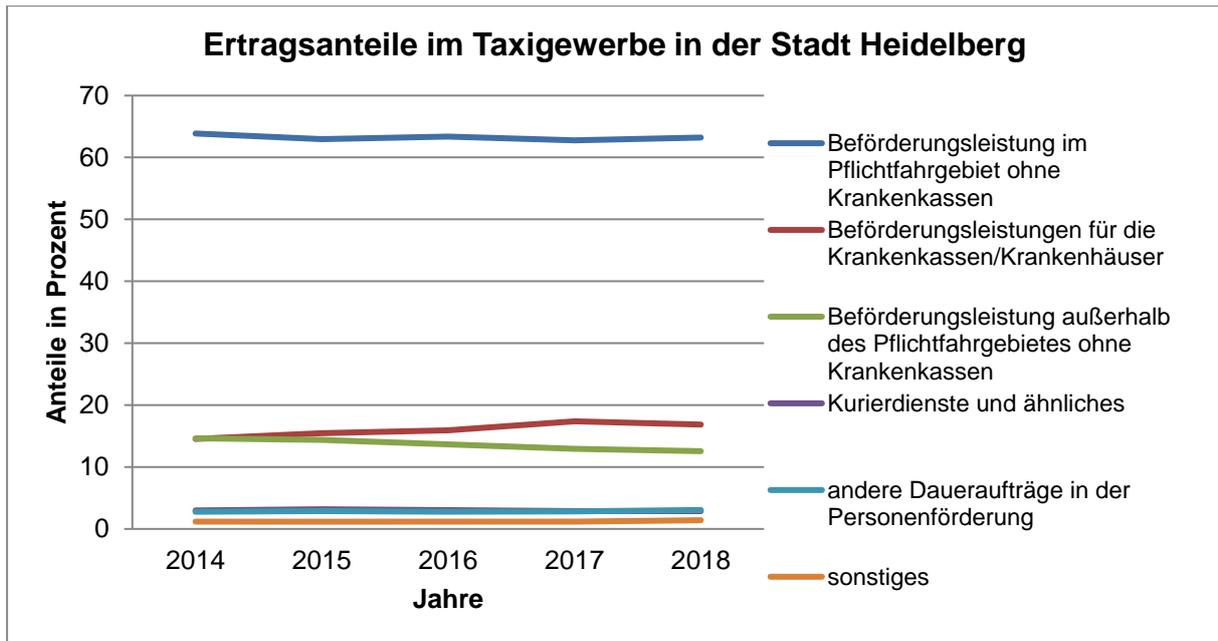


Abbildung 7 Struktur der Ertragsanteile im Taxigewerbe in der Stadt Heidelberg

Haupteinnahmequelle der Taxiunternehmen in Heidelberg sind Beförderungsleistungen im Pflichtfahrbereich ohne Krankenkassen im Umfang von durchschnittlich 63,2 Prozent im Betrachtungszeitraum (2014 bis 2018).

Der zweitgrößte Umsatzanteil mit durchschnittlich 16,1 Prozent wird mit Beförderungsleistungen für die Krankenkassen erzielt. Im Vergleich mit anderen Gutachten ist dieser Wert ein für eine Stadt durchschnittlicher Wert.

An dritter Stelle der Ertragsanteile mit durchschnittlich 13,6 Prozent stehen die Beförderungsleistungen außerhalb des Pflichtfahrbereiches (ohne Krankenkassen).

Andere Ertragsanteile, die durch Kurierdienste (3,0 Prozent), andere Daueraufträge (2,9 Prozent), sowie sonstigem (1,2) erzielt werden, spielen eine eher untergeordnete Rolle.

Alle Ertragsanteile blieben über den gesamten Erhebungszeitraum relativ konstant.

Da das Gewerbe fast ausschließlich in der Personenbeförderung tätig ist, ist der Taxiverkehr in der Stadt Heidelberg die individuelle Ergänzung des liniengebundenen ÖPNV.

Insgesamt zeigt sich, dass die Taxiunternehmer in der Stadt Heidelberg eine vielfältige Auftragsstruktur aufweisen. Dadurch wird die Stabilität des Gewerbes gefestigt.

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

7.4 Nachfrage durch Patientenfahrten

Die Daten in Abbildung 7 sind Angaben der Unternehmer. Sie zeigen einen etwa gleichbleibenden Anteil der Umsätze durch Beförderungsleistungen für die Krankenkassen mit durchschnittlich 16,1 Prozent zwischen 2014 und 2018.

Die beiden nachfolgenden Abbildungen zeigen die Entwicklung der Fahrkosten mit Taxi und Mietwagen sowie die Fahrkosten je Versicherten pro Jahr.

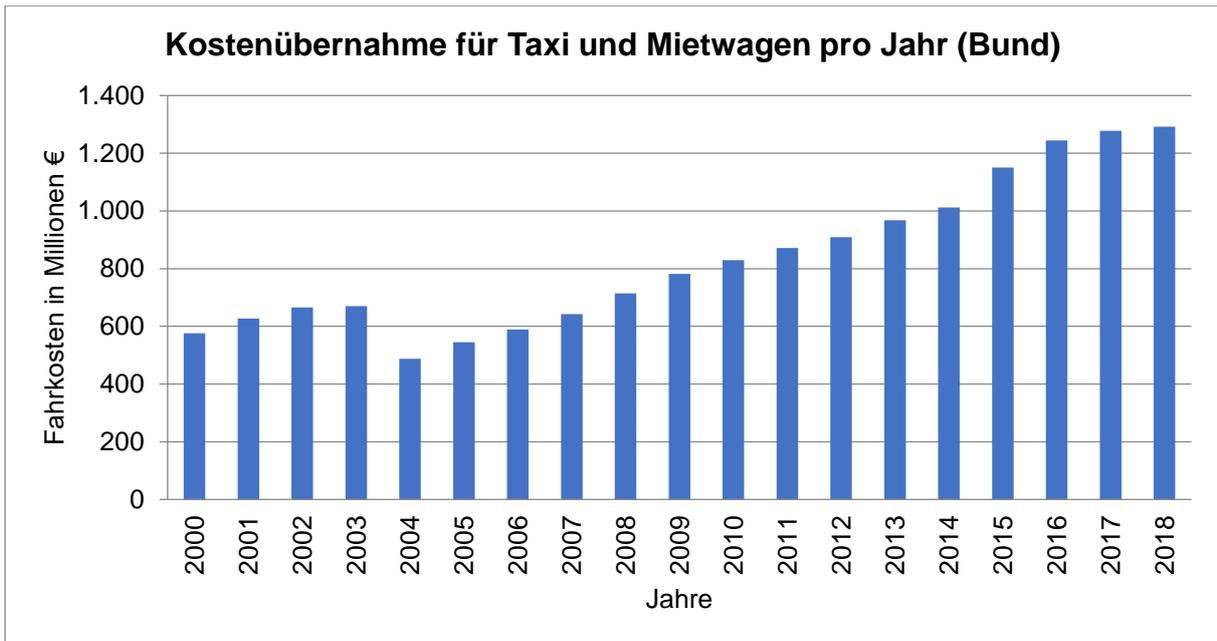


Abbildung 8 Kostenübernahme für Krankenfahrten in der Bundesrepublik Deutschland durch die Krankenkassen²³

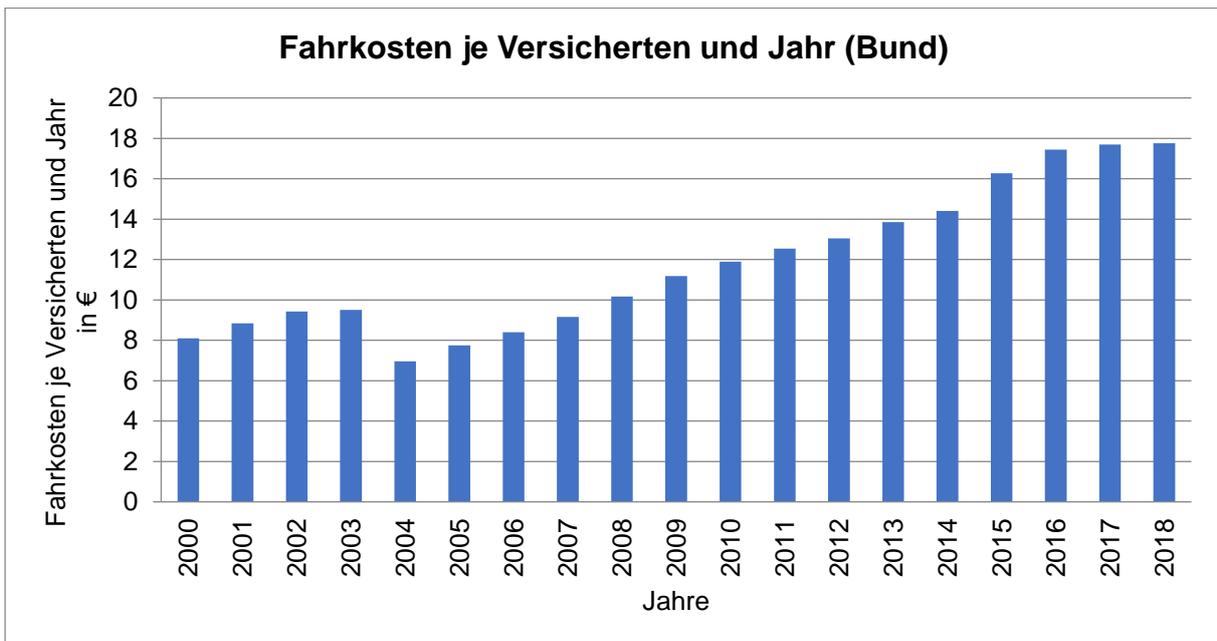


Abbildung 9 Fahrkosten für Krankenfahrten je Versicherten und Jahr in der Bundesrepublik Deutschland²⁴

Mit der zunehmenden Alterung der Bevölkerung schließt der Gutachter nicht aus, dass die Zahl der Patientenfahrten weiter steigen könnte.

²³ Bundesministerium für Gesundheit, Gesetzliche Krankenversicherung, 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)

²⁴ Bundesministerium für Gesundheit, Gesetzliche Krankenversicherung, 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)

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

7.5 Nachfrage nach barrierefreien Taxis (Rollstuhltaxi)

Die Stadt Heidelberg hat es sich laut eigener Aussage auf Grundlage der bundesweit geltenden gesetzlichen Anforderung aus dem Personenbeförderungsgesetz § 8 Absatz 3 zur Aufgabe gemacht, den ÖPNV bis 2022 barrierefrei zu gestalten. Die Stadt Heidelberg wünscht im Rahmen des Gutachtens eine Einschätzung über den Bedarf für Taxis, in denen Personen sitzend im Rollstuhl befördert werden können.

Durch Gutachter wurden hierzu:

1. Gespräche mit der Kommunalen Behindertenbeauftragten (KBB) der Stadt Heidelberg geführt,
2. wichtige von der Stadt Heidelberg hierzu veröffentlichte Dokumente auszugsweise herangezogen,
3. der Taxiunternehmer der Stadt Heidelberg befragt, der seit Jahresbeginn 2020 ein entsprechendes Taxi betreibt,
4. Gespräche mit dem Selbsthilfebüro geführt,
5. Erfahrungen einer vergleichbaren Stadt ermittelt und ausgewertet,
6. Schlussfolgerungen und Empfehlungen für die Stadt Heidelberg abgeleitet.

1. Interviews mit der Kommunalen Behindertenbeauftragten

Es wurden Interviews mit Frau Reiß, der Kommunalen Behindertenbeauftragten der Stadt Heidelberg geführt. Die Gespräche fanden telefonisch am 10.02.2020 und am 20.04.2020 statt. Teilnehmer waren Frau Ruch bzw. Herr Dr. Saß. Nachfolgend eine kurze Gesprächswiedergabe:

Im Februar 2019 erfolgte eine Bestandsaufnahme seitens der Stadt zum Thema Inklusion und Barrierefreiheit, darunter auch ein Kapitel zur Mobilität.²⁵ Alle Schwerbehinderten, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, sind potentielle Fahrgäste.

Es erfolgen regelmäßig Anfragen von Einwohnern und Touristen nach barrierefreien Mobilitätsmöglichkeiten bei der Ombudsfrau Frau Reiß, die bei der Stadt Heidelberg als Behindertenbeauftragte fungiert. Von den 200 bis 250 Anfragen pro Jahr betreffen etwa 20 Prozent Mobilitätsanfragen zum ÖPNV. Da bisher bekannt war, dass es keine Rollstuhltaxis gibt, spiegelt diese Zahl wahrscheinlich nicht den absoluten Bedarf wider.

Bereits vor fünf Jahren war in Heidelberg ein großes Gesprächsthema, dass Menschen aufgrund ihrer Erkrankung/Behinderung nicht an Selbsthilfegruppen teilnehmen konnten, weil sie mangels Rollstuhltaxi nicht zum Treffen bzw. wieder nach Hause kamen. Dies betrifft nicht nur die Menschen aus Heidelberg, sondern auch die der umliegenden Gemeinden, da die Selbsthilfegruppen ein großes Einzugsgebiet haben.

Die Orthopädische Klinik des Uniklinikums hat einen Schwerpunkt in der Behandlung von Querschnittsgelähmten im benachbarten Berufsbildungswerk „Kurt-Lindemann-Haus“, in dem viele Rollstuhlfahrer eine berufliche Ausbildung durchlaufen. Da beide Einrichtungen am Berg liegen, ist der ÖPNV nur begrenzt nutzbar.

Heidelberg als Klinikstandort führt auch dazu, dass Medizintourismus stattfindet. Viele Patienten sind zeitweise auf einen Rollstuhl angewiesen.

Heidelberg ist Standort der SRH (SRH Holding, ehemals Stiftung Rehabilitation Heidelberg) mit Hochschule und anderen Einrichtungen. Dort werden schwerpunktmäßig Menschen mit Behinderungen qualifiziert.

²⁵ Bestandsaufnahme 10 Jahre UN-Behindertenrechtskonvention in Deutschland – Umsetzung; Stadt Heidelberg Kommunale Behindertenbeauftragte, 2. Auflage Oktober 2019

Abgesehen von speziellen Transportdiensten, die nur zu bestimmten Zeiten fahren, gibt es erst seit 01.01.2020 einen Taxiunternehmer, der von der Stadt eine zusätzliche Konzession für ein entsprechendes Taxi erhielt.

In einigen deutschen Städten wird der Umbau dieser Taxis subventioniert. Auch die Taxizentrale in Heidelberg fordert einen Zuschuss für einen erforderlichen Umbau der Taxis. Seitens der Taxizentrale besteht die Befürchtung, dieses Fahrzeug nicht weiterverkaufen zu können. Diese Bedenken werden von der Behindertenbeauftragten nicht geteilt. Ihrer Meinung nach ist der Zuschuss nicht notwendig, weil es bereits umgebaute Fahrzeuge zu vertretbaren Preisen gibt, die auch wiederverkäuflich sind.

Ein weiterer Faktor besteht in der Notwendigkeit, dass auch das Frauennachttaxi für Rollstuhlfahrerinnen zugänglich sein muss.

2. Ausgewählte, durch die Stadt Heidelberg veröffentlichte Dokumente

Im Folgenden die auszugsweise Wiedergabe von Kernaussagen betreffs Beförderung von Personen im Rollstuhl sitzend aus den durch den Gutachter vorrangig herangezogenen Dokumenten „Bericht zur sozialen Lage“ und „Bestandsaufnahme 10 Jahre UN-Behindertenrechtskonvention in Deutschland – Umsetzung in Heidelberg“.

Im „Bericht zur sozialen Lage“ aus dem Jahr 2018, insbesondere im Kapitel 3.3.2, wurden für Heidelberg Zahlen in Bezug auf Menschen mit anerkannter Schwerbehinderung im Sinne § 2 SGB IX sowie § 2 Bundesteilhabegesetz veröffentlicht. Laut dieses Berichts sind insgesamt 1.346 Menschen in Heidelberg auf einen Rollstuhl angewiesen (Merkzeichen aG: „Personen, die sich aufgrund der Schwere ihrer Einschränkung dauernd nur mit fremder Hilfe oder mit großer Anstrengung außerhalb ihres Kraftfahrzeuges bewegen können.“²⁶

„Ergänzend sei an dieser Stelle noch auf die besondere Problematik von stark mobilitätseingeschränkten Menschen hingewiesen: Bislang gibt es, so die kommunale Behindertenbeauftragte, kein Taxi, das im Rollstuhl Sitzend transportieren kann. Die Betroffenen sind, wenn eine ÖPNV-Nutzung nicht möglich ist, daher auf spezialisierte Behindertentransporte angewiesen. Spontan können diese aber nicht genutzt werden. Auch sind Buchungen in den Abendstunden und am Wochenende kaum zu realisieren. Zudem kostet eine einfache Fahrt im Stadtgebiet „Stolze“ 39 Euro.“²⁷

Bestandsaufnahme 10 Jahre UN-Behindertenrechtskonvention in Deutschland – Umsetzungsstand in Heidelberg²⁸

„Taxen

Bislang gibt es kein Taxi in Heidelberg, das flexibel bestellt werden kann, wenn eine Person mit Rollstuhl sitzend transportiert werden muss.

Dieser Personenkreis wurde bislang auf sogenannte Behinderten-Transportdienste verwiesen, meist an ein Neckargemünder Mietwagenunternehmen. Die Kapazität dort reicht oft nicht aus, sodass Fahrten nicht zum gewünschten Zeitpunkt und schon gar nicht spontan durchgeführt werden können. Eine einfache Fahrt innerhalb des Stadtgebietes kostet pauschal 39 Euro. Die hohen Fahrtkosten stellen eine Benachteiligung von Menschen mit Behinderung dar. Im Rahmen der Eingliederungshilfe kann der Mehraufwand auf Antrag (bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen) erstattet werden.

Die Stadtverwaltung vergibt auf Anregung der KBB eine Lizenz für ein Rollstuhltaxi und prüft weiteren Bedarf.“

²⁶ Siehe https://www.heidelberg.de/site/Heidelberg_ROOT/get/documents_E1251254498/heidelberg/Objektdatenbank/12/PDF/12_pdf_Bericht%20Soziale%20Lage%20in%20HD%202018_LANG_web.pdf, S. 56 (Einsicht am 04.03.2020)

²⁷ ebenda Seite 125, Fußnote 157

²⁸ Bestandsaufnahme 10 Jahre UN-Behindertenrechtskonvention in Deutschland – Umsetzungsstand in Heidelberg; 2. Auflage Oktober 2019

„Das Ruftaxi-System ist für Menschen mit Behinderung oft nicht nutzbar: es gibt kein Rollstuhl-Taxi, ...“

„Wünschenswert wäre, dass Stadtmobil als regionaler Carsharing-Anbieter ein Fahrzeug vorhält, in dem ein Mensch sitzend im Rollstuhl transportiert werden kann.“

„Auch können Frauen, die auf den Rollstuhl angewiesen sind, das Frauennachttaxi nicht in Anspruch nehmen, da es bislang kein Taxi in Heidelberg gibt, das Menschen im Rollstuhl sitzend transportieren kann.“

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

„Die in Heidelberg eingesetzten Stadt- und Regionalbusse sind alle niederflurig und barrierefrei nach der RL 2001/85/EG. Bei den Straßenbahnen kommen im Stadtverkehr und auf der Linie 5 (ehem. OEG) überwiegend barrierefreie Fahrzeuge zum Einsatz. Nur noch vereinzelt werden Altfahrzeuge eingesetzt, die mit der Beschaffung der neuen Straßenbahnen ab 2021 ersetzt werden.

In Heidelberg sind derzeit 2/3 der Straßenbahnhaltestellen nach den Kriterien des VRN barrierefrei ausgebaut. Die Haltestellen am Hauptbahnhof sind bis September 2019 noch im Umbau. Der Umbau der Haltestelle Rohrbach-Süd als zentraler Umsteigepunkt ist bereits in Planung.“

3. Gespräch mit dem Unternehmer, der seit Anfang 2020 ein Rollstuhltaxi einsetzt

Laut Angaben des Unternehmers, der seit Jahresbeginn ein geeignetes Taxi betreibt, war die Resonanz nicht so hoch, wie im Vorfeld erwartet wurde. Von den innerhalb eines Monats (16.01.2020 bis 14.02.2020) durchgeführten 203 Fahrten, wurden insgesamt 35 mit Rollstuhl, darunter 17 mit einem Elektrorollstuhl durchgeführt. Die meisten Fahrten mit dem Rollstuhl betreffen Klinikfahrten. Für die Abendstunden kommen kaum Anfragen. Nach Meinung des Unternehmers reicht ein Rollstuhltaxi derzeit in Heidelberg aus.

Diese Situation hat sich vom 14.02.2020 bis zum Beginn der Maßnahmen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie Anfang März nicht verändert.²⁹

4. Gespräche mit dem Selbsthilfebüro und Berufsbildungswerk

In Abstimmung mit dem Gutachter wurde durch das Selbsthilfebüro am 25.03.2020 eine Umfrage per E-Mail an die Selbsthilfegruppen versandt, in der die betroffenen Rollstuhlfahrer angeben sollten, ob ihrerseits Bedarf an einem Rollstuhltaxi besteht, wie oft und in welchem Umfang sie auf ein Rollstuhltaxi angewiesen waren und ob sie aufgrund fehlender Transportmöglichkeiten in der Vergangenheit an den Treffen nicht teilnehmen konnten.

Am 16.04.2020 wurde vom Selbsthilfebüro folgende Auskunft erteilt:

„... Mail haben wir am 25.03.2020 an alle Kontaktpersonen versandt.

Bis heute kam keine Rückmeldung. Natürlich kann es auch sein, dass alle mit dem Ausnahmezustand beschäftigt sind und viele Mails in diesem Zusammenhang bekommen...“³⁰

5. Erfahrungen einer vergleichbaren Stadt

Durch den Gutachter wurden Gespräche mit mehreren Unternehmern, die Rollstuhlfahrer sitzend transportieren sowie dem Vorsitzenden der Taxigenossenschaft und gleichzeitig der Taxi-Vermittlungszentrale der Hansestadt Rostock geführt. Die Hansestadt Rostock wurde als Vergleichsstadt gewählt, da dem Gutachter aus dieser Stadt zum einen ausreichend Informationen zur Nutzung von Inklusionstaxis vorlagen und Rostock in Bezug auf Einwohnerzahl, Tourismus und Bestand an Kliniken mit Heidelberg vergleichbar ist.

²⁹ Telefongespräch zwischen dem Unternehmer und Herrn Dr. Saß am 14. April 2020

³⁰ E-Mail vom 16.04. 2020 von Frau Bruder, Heidelberger Selbsthilfebüro

Folgende Grundaussagen sollen hier wiedergegeben werden:³¹

- es gab in Rostock (ca. 200.000 Einwohner) drei Taxis, die für die Beförderung von Personen im Rollstuhl sitzend, geeignet sind; 2020 gibt es noch zwei geeignete Taxis,
- ein Fahrzeug ist mit einer Rampe, das zweite Fahrzeug ist mit einer Hebebühne ausgestattet,
- die realisierten Beförderungen pro Monat liegen insgesamt im mittleren zweistelligen Bereich, darunter aber für „flexible“ Bestellungen nur im einstelligen Bereich,
- das Angebot für „flexible“ Bestellungen wird durch Mietwagenunternehmer mit Mietwagen und Taxiunternehmer mit Taxi aber auch mit deren Mietwagen offeriert,
- sehr viele Beförderungen werden in den Vormittags- und Nachmittagsstunden durch Taxi- bzw. Mietwagenunternehmer zu medizinischen Einrichtungen, zu Schulen und Werkstätten u. a. durchgeführt;
- die klassischen Mietwagenunternehmer haben in der Regel nicht die personelle Kapazität auf „flexible“ Bestellungen außerhalb der Kernarbeitszeit zu reagieren; außerdem sind sie stark an die vereinbarten Zeiten für planmäßige Beförderungen gebunden,
- die Verwendung dieser speziell umgerüsteten Fahrzeuge erfolgt wirtschaftlich nur, wenn die Fahrzeuge sowohl für Rollstuhlnutzer sitzend als auch für Menschen ohne Rollstuhl eingesetzt werden,
- da der Fahrgast die Wahl des Fahrzeuges hat, müssen Fahrzeuge auf vergleichbar hohem Niveau zum Einsatz kommen, es kommt immer wieder vor, dass Nichtrollstuhlfahrer die Fahrt in diesen Fahrzeugen ablehnen,
- der Einsatz geeigneter Taxis mit hohem Niveau erfordert höhere Investitionen (ca. 5.000 Euro für Kauf oder Nachrüstung),
- der Einsatz eines Taxis zur Beförderung von Personen im Rollstuhl sitzend erzeugt höhere Aufwendungen in der Auftragsdurchführung durch
 - weniger Einsatzflexibilität,
 - in der Regel längere An- und Abfahrten und damit ein ungünstigeres Verhältnis von Beförderungs- und Leerkilometern,
 - höheren Zeitaufwand für
 - An- und Abfahrten,
 - das Abholen des Fahrgastes (zum Teil aus der Wohnung),
 - das Verbringen in das Taxi und wieder hinaus,
 - die Sicherung des Rollstuhles,
 - das Aus- und Einklappen der Rampe usw.
 - der zeitliche Mehraufwand schwankt zwischen fünf Minuten und 1 Stunde je Auftrag; dies führt zu weniger Aufträgen und weniger Umsatz,
- nicht jeder, eher nur wenige Fahrer sind körperlich und empathisch geeignet,
- es gibt nicht genügend Aufträge, um diese speziellen Fahrzeuge nur für „flexible“ Angebote vorzuhalten; die eingesetzten Fahrzeuge realisieren sowohl planmäßige, als auch flexible Fahrten mit Rollstuhl. Das Verhältnis von planmäßigen Fahrten zu flexiblen Fahrten beträgt ca. 95 Prozent zu fünf Prozent,
- darüber hinaus müssen die Fahrzeuge auch für Fahrten ohne Rollstuhl eingesetzt werden,
- Unternehmer, die sich auf solche Fahrten spezialisieren, besetzen damit eine Nische, die betriebswirtschaftlich durch Deckung der entstehenden Mehrkosten gesichert werden muss,
- Taxitarife sehen in der Regel (in Heidelberg und in Rostock ist dies jeweils auch nicht der Fall) keine Zusatzvergütung für solche Beförderungen vor; dadurch gerät der Taxiunternehmer in eine gesetzliche „Grauzone“; er muss die Mehrkosten vom Fahrgast verlangen, hat aber tariflich hierfür keine gesetzliche Grundlage; da im Mietwagenverkehr die Preise frei vereinbar sind, setzen darum auch einige Taxiunternehmer hierzu ihre Mietwagen ein;

³¹ Telefongespräche mit den genannten Personen durch Herrn Dr. Saß am 08., 09., 14. und 15. April 2020

so entstehen zum Beispiel die oben genannten 39 Euro für eine Stadtfahrt in Heidelberg oder auch höhere Werte in Rostock,

- durch die Kassen werden bei Verordnungsfahrten zwischen 8 und 12 Euro brutto zusätzlich vergütet; dieser Betrag ist aus Gutachtersicht ansatzweise ausreichend.

Die Mehrkosten, die dem Unternehmer durch die flexiblen Rollstuhlfahrten entstehen, müssen ausgeglichen werden.

6. Konzepte zur Förderung von Inklusionstaxis in anderen Kommunen und Landkreisen

In zahlreichen Kommunen Deutschlands werden Konzepte zur Einführung von Inklusionstaxis erarbeitet. Für München, Berlin und dem Bundesland Brandenburg liegen unterschiedliche Konzepte vor. Dabei steht auch die Förderung für Taxiunternehmer, die Inklusionstaxis einsetzen, zur Diskussion:

- Der Sozialverband Deutschland LV Berlin/Brandenburg spricht sich dafür aus, den Taxiunternehmern eine Anschubfinanzierung für die Umbaukosten eines Neufahrzeugs bzw. Jahreswagens zu einem barrierefreien Taxi zu gewähren, der 50 bis 60 Prozent der anfallenden Umrüstkosten, jedoch maximal 10.000 Euro ausmacht.³²
- Die Mehraufwendungen für den Einsatz barrierefreier Taxis soll ein Ausgleich geschaffen werden. Taxiunternehmer, die kein barrierefreies Taxi betreiben, zahlen einen jährlichen Ausgleichsbetrag in einen Fonds ein, Taxiunternehmer, die ein Inklusionstaxis unterhalten, sind von diesem befreit.³³
- In der Stadt München kann pro Fahrzeug und Umbau ein Zuschuss von maximal 10.000 Euro in Anspruch genommen werden.³⁴
- Auch im Landkreis München wird die Umrüstung oder die Neuanschaffung eines Inklusionstaxis mit bis zu 10.000 Euro gefördert.³⁵
- In Berlin sollen die Fahrzeuge mit bis zu 15.000 Euro gefördert werden.³⁶
- Für Zusatzleistungen wie Ein- und Aussteigeservice, Begleitung bis zu Haus- oder Wohnungstür u. a. läuft der Taxameter weiter.³⁷
- In Stuttgart finanziert ein Förderprogramm mit einem Volumen von rund 80.000 Euro die Umrüstung von bis zu zehn Fahrzeugen mit. Zurzeit gibt es ein Inklusionstaxi. Die Fahrten werden nach dem normalen Taxitarif abgerechnet. Ein Zuschlag für Rollstuhlfahrer, wie das Taxigewerbe forderte, konnte nicht durchgesetzt werden, da dieser dem Inklusionsgedanken widersprechen würde.³⁸

7. Schlussfolgerungen

1. Es ist aus Gutachtersicht hervorzuheben, dass die Stadt Heidelberg das Taxi als Bestandteil des ÖPNV betrachtet und es auch tatsächlich so behandeln will.
2. Der Gutachter empfiehlt, keine neuen Genehmigungen für das Inklusionstaxi zu vergeben, sondern bestehende Taxis zu Inklusionstaxis umzubauen, um die Genehmigungszahl nicht weiter zu erhöhen.
3. Gutachter prognostiziert für die Jahre 2020/2021 eine wahrscheinliche Nachfrage von ca. 500 bis 2.000 flexiblen Rollstuhltaxifahrten pro Jahr für Heidelberg.

³² Konzept Mobilität für alle? S. 2

³³ ebenda S. 3

³⁴ <https://inklusionstaxi.de/news/stadt-muenchen-foerdert-rollstuhltaxis/> (Einsicht am 19.08.2020)

³⁵ <https://www.taxi-times.com/landkreis-muenchen-will-30-inklusionstaxis-foerdern/> (Einsicht am 19.08.2020)

³⁶ InklusionsTaxi Taxi für alle. Förderung für Taxiunternehmen. Chancen, Anforderungen, Perspektiven. S. 2

³⁷ ebenda. S. 8

³⁸ <https://www.taxi-times.com/erstes-stuttgarter-inklusionstaxi-dank-staedtischer-foerderung-auf-der-strasse/> (Einsicht am 19.08.2020)

4. Der Einsatz von Rollstuhltaxis ist mit höherem Aufwand für den Unternehmer verbunden, der auch refinanziert werden muss; auf Grundlage der vorhandenen Daten und von Modellierungen geht der Gutachter von Mehrkosten in Höhe von:
 - 11,74 Euro brutto je Beförderung bei 100 Prozent Auslastung für Rollstuhlfahrten,
 - 12,33 Euro brutto bei ca. 2.000 Rollstuhlfahrten jährlich und
 - 19,55 Euro brutto bei 500 Rollstuhlfahrten jährlich aus.
5. Setzt man die Investitionen für Niederflurfahrzeuge und die Anpassung der Haltestellen im liniengebundenen ÖPNV ins Verhältnis zum Mehrbedarf für die Beförderung in rollstuhlgeeigneten Taxis (ca. 32.500 Euro bei Vollaustattung eines Fahrzeuges bis ca. 26.000 Euro bei ca. 2.000 Aufträgen pro Jahr), so erscheint im Sinne der Gleichbehandlung von Menschen mit Handicap eine Übernahme durch die Stadt Heidelberg in Kooperation mit dem Versorgungsamt angeraten; gleiches gilt automatisch für die kostenlose Mitnahme einer Begleitperson; gleiches sollte auch für das Frauennachttaxi für Rollstuhlfahrerinnen sitzend gelten; die Abrechnung sollte einfach und unkompliziert durch den Unternehmer erfolgen können.
6. Die Deckung der Nachfrage nach „flexiblen“ Beförderungen sitzend im Rollstuhl wird für Heidelberg in den Jahren 2020 bis 2021 bis zum Erreichen von 2.000 Beförderungen pro Jahr ein Taxi, anschließend wahrscheinlich zwei Taxis erfordern; ggf. sind diese mehrschichtig bereitzuhalten; eine erneute Bewertung hierzu sollte für 2022/2023 erfolgen und im Vorfeld hierzu muss eine dezidierte Datenerfassung auf Grundlage der gesammelten Erfahrungen in Heidelberg erfolgen.

7.6 Nachfrage nach klassischen Beförderungsleistungen mit Taxis

Klassische Beförderungsleistungen nach Taxitarif innerhalb der Betriebssitzgemeinde und bis zu 50 Kilometer Entfernung zu sieben Prozent und Beförderungen zum Umsatzsteuerregelsatz haben mit zusammen durchschnittlich 76,9 Prozent der Aufträge den größten Anteil an Beförderungsleistungen für das Taxigewerbe in Heidelberg. Nutzer sind vor allem:

1. Privatpersonen,
2. Geschäftsleute aus Heidelberg und von außerhalb,
3. Studenten.

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.

Der Gutachter hat keine wesentlichen Erkenntnisse über mangelnde Qualität der Taxidienstleistungen.

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

Drei Viertel der Umsätze werden durch klassische Beförderungsleistungen erzielt. Anzeichen für eine gegenwärtige oder zukünftige Bedrohung des Gewerbes aus der Nachfragestruktur bestehen hierdurch nicht.

7.7 Nachfrage durch Daueraufträge und weitere Dienstleistungen

Daueraufträge

In Heidelberg werden in den Erhebungsbögen andere Daueraufträge ohne Krankenkassen mit durchschnittlich 2,9 Prozent Anteil der Einnahmen angegeben.

Dieser Wert ist nach Erfahrung des Gutachters mit anderen Städten vergleichbar. Anzeichen für eine Bedrohung des Gewerbes bestehen oder entstehen aus der Vergleichbarkeit mit anderen Kommunen nicht.

Weitere Dienstleistungen

Weitere Dienstleistungen wie etwa die Durchführung von Kurierdiensten oder sonstige Dienstleistungen werden mit zusammen etwa 4,2 Prozent der Einnahmen in den Erhebungsbögen angegeben.

Dieser Wert ist nach Erfahrung des Gutachters mit anderen Städten vergleichbar. Anzeichen für eine Bedrohung des Gewerbes aus Daueraufträgen und weiteren Dienstleistungen allein bestehen oder entstehen hierdurch nicht.

7.8 Angebot des liniengebundenen Öffentlichen Personennahverkehrs

Der ÖPNV Heidelberg gehört zur Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv).

Insgesamt wird eine Fläche von rund 80.000 Hektar auf 750 Kilometern Linienlänge mit etwa 370 Bussen und Bahnen bedient. Jährlich nehmen Fahrgäste die Dienste der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH mehr als 170 Mio. mal in Anspruch.³⁹

Auch für den ÖPNV spielt die Barrierefreiheit eine große Rolle.

„Dazu werden beispielsweise Haltestellen und Ampelbereiche behindertengerecht gestaltet: Barrierefreie Borden ermöglichen mobilitätseingeschränkten Menschen einen beschwerdelosen Einstieg in Busse und Straßenbahnen. Akustische Signale und abgesenkte Bordsteinkanten sorgen dafür, dass die Straße gefahrlos überquert werden kann.“⁴⁰

Der RVN veröffentlichte im Januar 2020 einen Haltestellenplan für Mobilitätseingeschränkte, der die Fahrgäste über Haltestellen informiert, die mit erhöhten Steigen ausgestattet sind. Mit der Errichtung erhöhter Bahn- und Bussteige soll auch gehbehinderten Fahrgästen, Rollstuhlfahrern, älteren Menschen mit Rollatoren und Eltern mit Kinderwagen die Benutzung des öffentlichen Nahverkehrs erleichtert werden.

In der Mail vom 08.04.2020 wurden folgende Zahlen für die Stadt Heidelberg von der rnv GmbH zur Verfügung gestellt.

³⁹ Siehe <https://www.rnv-online.de/unternehmen/rhein-neckar-verkehr-gmbh-rnv/die-rnv-in-zahlen/>

⁴⁰ <https://www.heidelberg.de/321602.html>

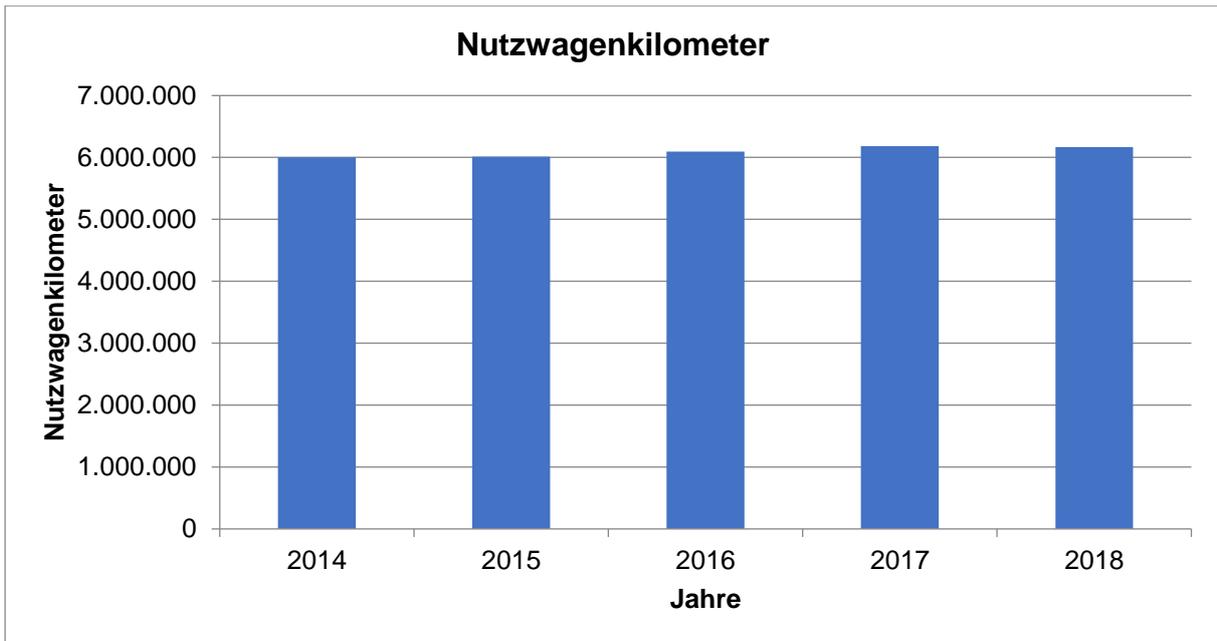


Abbildung 10 Nutzwagenkilometer der rnv im ÖPNV der Stadt Heidelberg⁴¹

Die Nutzwagenkilometer der eingesetzten Straßenbahnen und Busse sind zwischen 2014 und 2018 insgesamt nur leicht von 6,0 auf 6,2 Millionen Kilometer gestiegen.

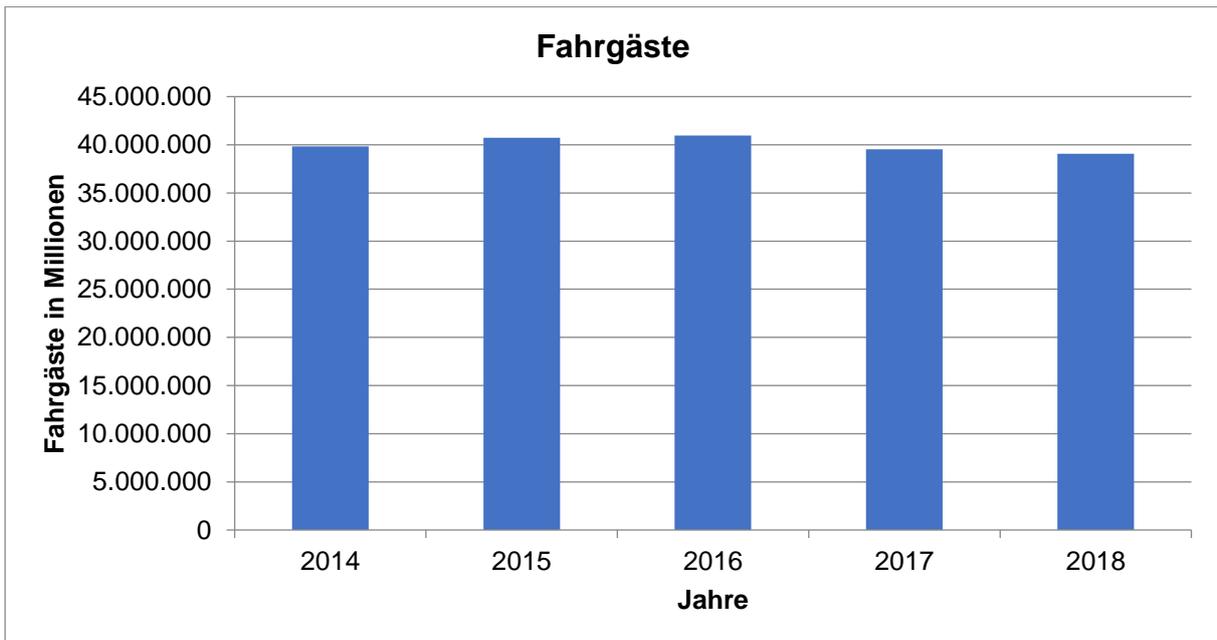


Abbildung 11 Fahrgäste der rnv im ÖPNV der Stadt Heidelberg⁴²

Die Zahl der Fahrgäste sank im Zeitraum 2014 bis 2018 leicht von 39,9 Millionen auf 39,1 Millionen.

⁴¹ E-Mail von Victoria Pfaff, rnv GmbH vom 08. April 2020

⁴² E-Mail von Victoria Pfaff, rnv GmbH vom 08. April 2020

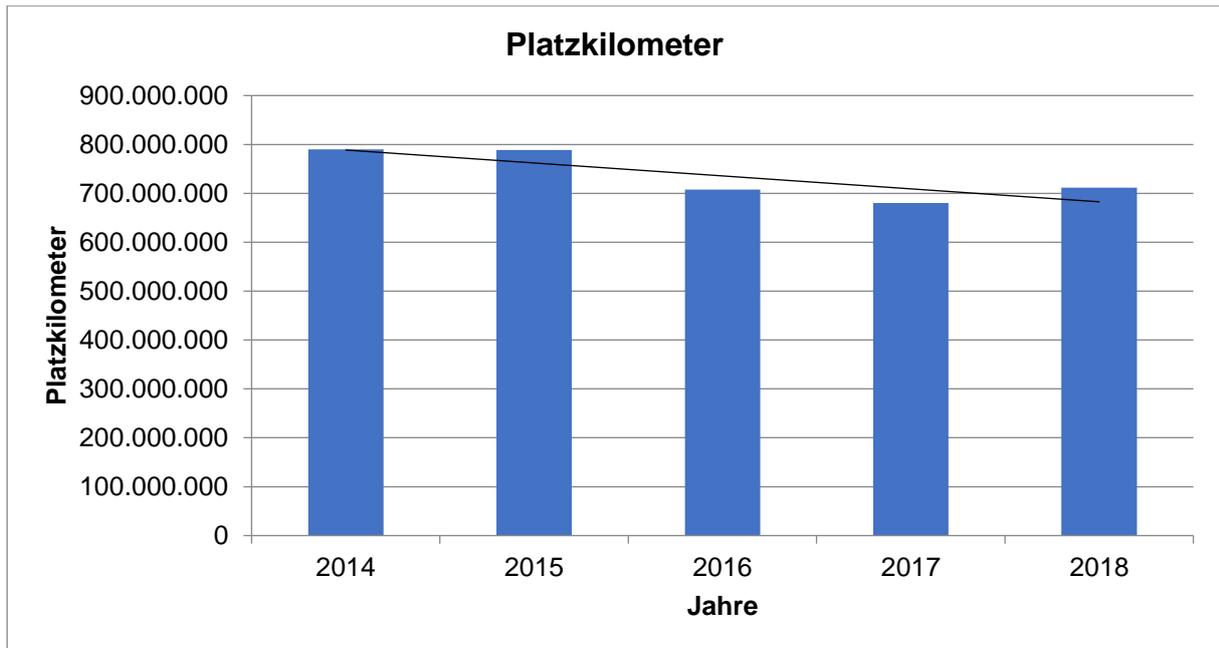


Abbildung 12 Platzkilometer der rnv im ÖPNV der Stadt Heidelberg⁴³

Bei den Platzkilometern ist ein deutlicher Rückgang von 790 Millionen auf nur noch 712 Millionen Kilometer.

Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Taxigewerbes durch die Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs werden hieraus nicht abgeleitet.

7.9 Nachfrage durch den Tourismus

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

⁴³ E-Mail von Victoria Pfaff, rnv GmbH vom 08. April 2020

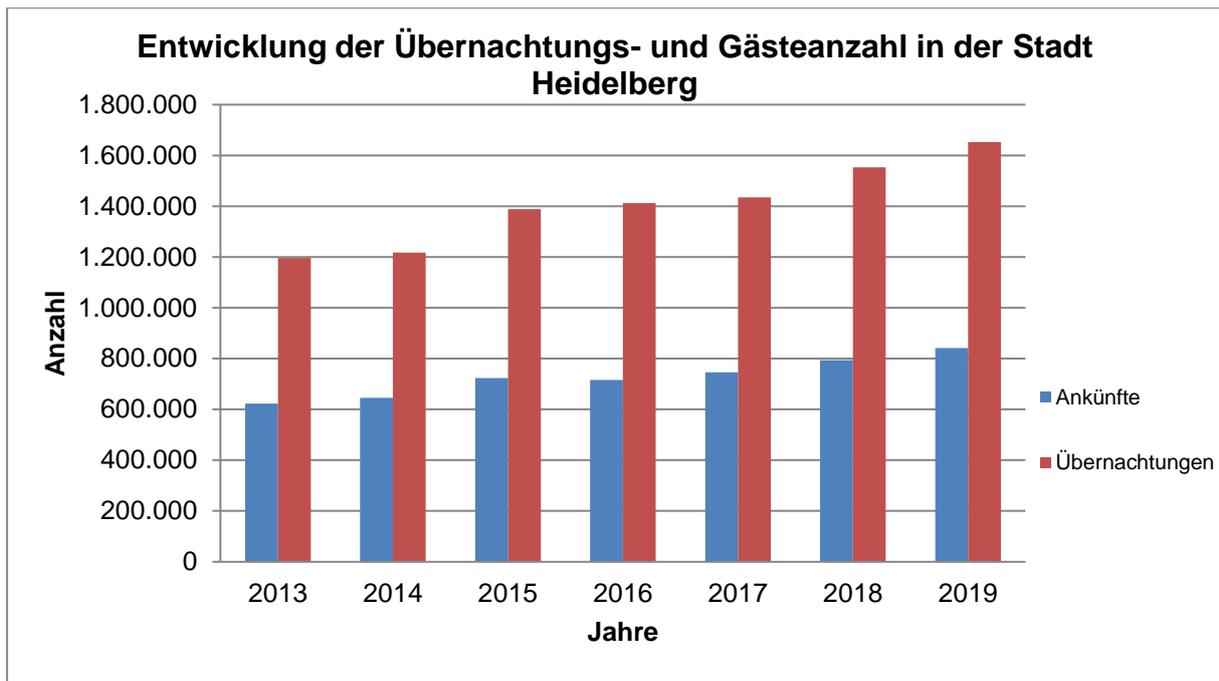


Abbildung 13 Entwicklung der Übernachtungs- und Gästeanzahl in der Stadt Heidelberg⁴⁴

Abbildung 13 zeigt die von 2013 bis 2019 steigenden Übernachtungszahlen in der Stadt Heidelberg. Insgesamt stiegen die Übernachtungen in diesem Zeitraum um jährlich durchschnittlich 6,71 Prozent an. Demgegenüber stiegen die Gästezahlen im gleichen Zeitraum um durchschnittlich 5,93 Prozent. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer liegt bei etwa 1,93 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.

7.10 CarSharing

Im CarSharing-Ranking steht die Stadt Heidelberg an 8. Stelle deutschlandweit. Insgesamt stehen in Heidelberg 166 stationsbasierte und 39 stationsunabhängige Angebote zur Verfügung.⁴⁵ Anbieter sind unter anderem Flinkster (fünf Fahrzeuge)⁴⁶, das Stadtmobil-Carsharing (37 Fahrzeuge), Tamyca-Carsharing, Drivy, Hertz 24/7 und Mu by Peugeot.⁴⁷ Darüber hinaus finden sich einige private CarSharinganbieter.

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

⁴⁴ <https://www.statistik-bw.de/TourismGastgew/Tourismus/08065012.tab?R=GS221000> (Einsicht am 22.07.2020)

⁴⁵ https://www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/tabelle_staedteranking_2019_0.pdf (Einsicht am 04.03.2020)

⁴⁶ https://www.flinkster.de/kundenbuchung/process.php?proc=station&station_id=32985&f=3 (Einsicht am 04.03.2020)

⁴⁷ <http://www.carsharing-experten.de/carsharing-heidelberg> (Einsicht am 04.03.2020)

besteht, das Angebot eines Taxi-Sharing wird von dem deutschen Gewerbe sehr bald gestartet.“⁴⁸

Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung werden nicht abgeleitet.

7.11 Angebot durch Selbstfahrer zu Selbstkostenpreisen über Onlineplattformen

Private Unternehmen, wie zum Beispiel die Unternehmen „Uber“ oder „WunderCar“, haben Beförderungen weit unter Taxitarif angeboten. Durch Beschluss des Hamburger 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 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“ in Heidelberg künftig zulässig werden, so können sie eine Bedrohung des Gewerbes darstellen.

7.12 Nachfrage und Art der Auftragsannahme

Der größte Anteil der Aufträge zwischen 2014 und 2018 wird über eine der beiden Taxizentralen vermittelt. An zweiter Stelle werden Fahraufträge am Taxistand angenommen.

Telefonische Bestellungen machen den drittgrößten Anteil aus.

An vierter Stelle stehen die Verträge mit festen Regelungen. Kunden, die unterwegs aufgenommen werden und sonstige Fahraufträge spielen für das Taxigewerbe keine Rolle.

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

⁴⁸ Deutscher Taxi- und Mietwagen Verband e. V. (BZP) Geschäftsbericht 2016/2017 S. 18

7.13 Struktur der nachfragenden Kundschaft

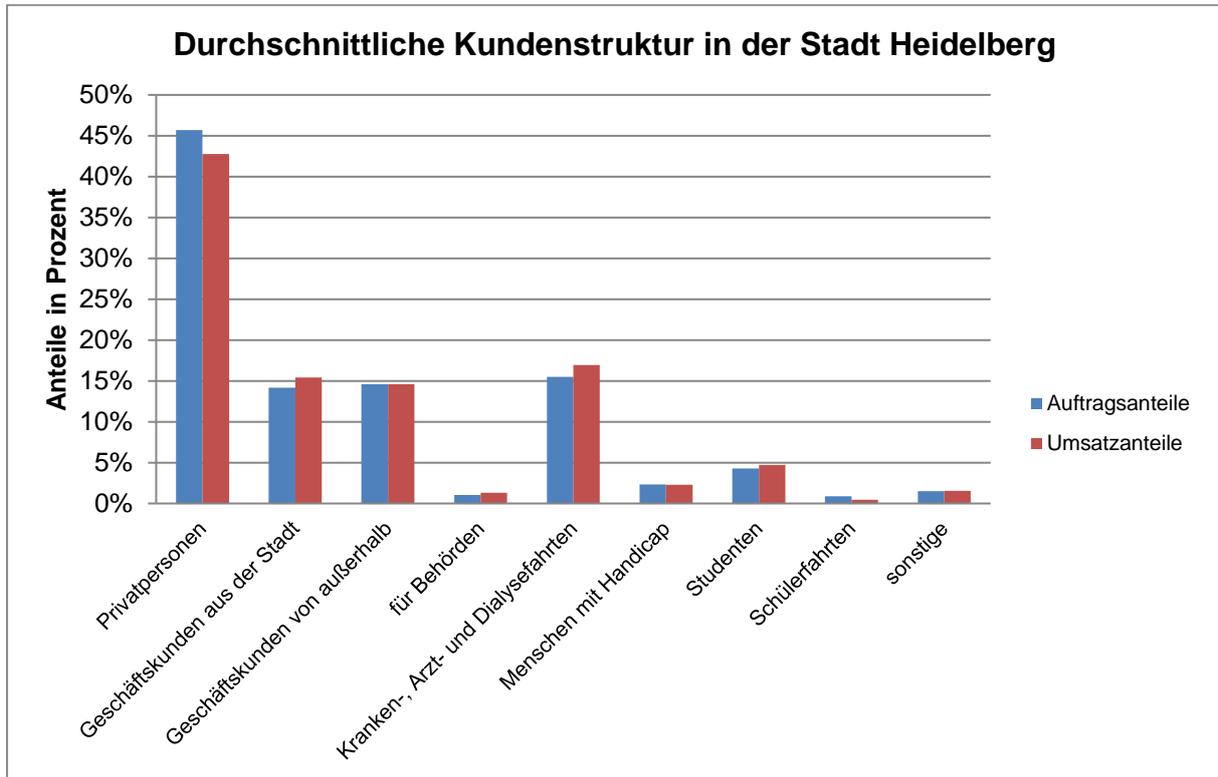


Abbildung 14 Durchschnittliche Kundenstruktur in der Stadt Heidelberg nach Umsatz- und Auftragsanteilen

Privatpersonen stellen den mit Abstand größten Auftragsanteil der Kunden im Taxigewerbe. Danach folgen die Aufträge für Kranken-, Arzt- und Dialysefahrten. Geschäftskunden von außerhalb sowie Geschäftskunden aus der Stadt bilden die dritt- und viertstärkste Kundengruppe. Studenten liegen an fünfter Stelle. Fahrten für Menschen mit Handicap, sonstige Fahrten, Fahrten für Behörden und Schülerfahrten spielen eine untergeordnete Rolle.

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

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

7.14 Kaufkraft

Die hier dargestellte Kaufkraft beschreibt das verfügbare Einkommen von Personen (Nettoeinkommen ohne Steuern und Sozialversicherungsbeiträge, inklusive empfangener Transferleistungen).⁴⁹ 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 Einzelhandelsge-

⁴⁹ Michael Bauer Research GmbH, <http://www.mb-research.de/marktdaten-deutschland/kaufkraft.html>

schäften, 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 wird mit 100 Prozent definiert. Der Kaufkraftindex einer Stadt sagt aus, wie viel Prozent die Bewohner im Vergleich zur durchschnittlichen Kaufkraft in Deutschland zur Verfügung haben.

2019	Kaufkraft je Einwohner in €/Jahr	Kaufkraftindex je Einwohner
Deutschland	24.000 €	100,0%
Baden-Württemberg	25.860 €	107,8%
Heidelberg	24.618 €	102,6%

Tabelle 3 Kaufkraft⁵⁰

Die Kaufkraft in Heidelberg liegt mit 102,6 Prozent über dem Bundesdurchschnitt, aber unter dem Landesdurchschnitt von Baden-Württemberg.

Nachfolgende Abbildung zeigt die Entwicklung der Kaufkraft je Einwohner zwischen 2012 und 2019:

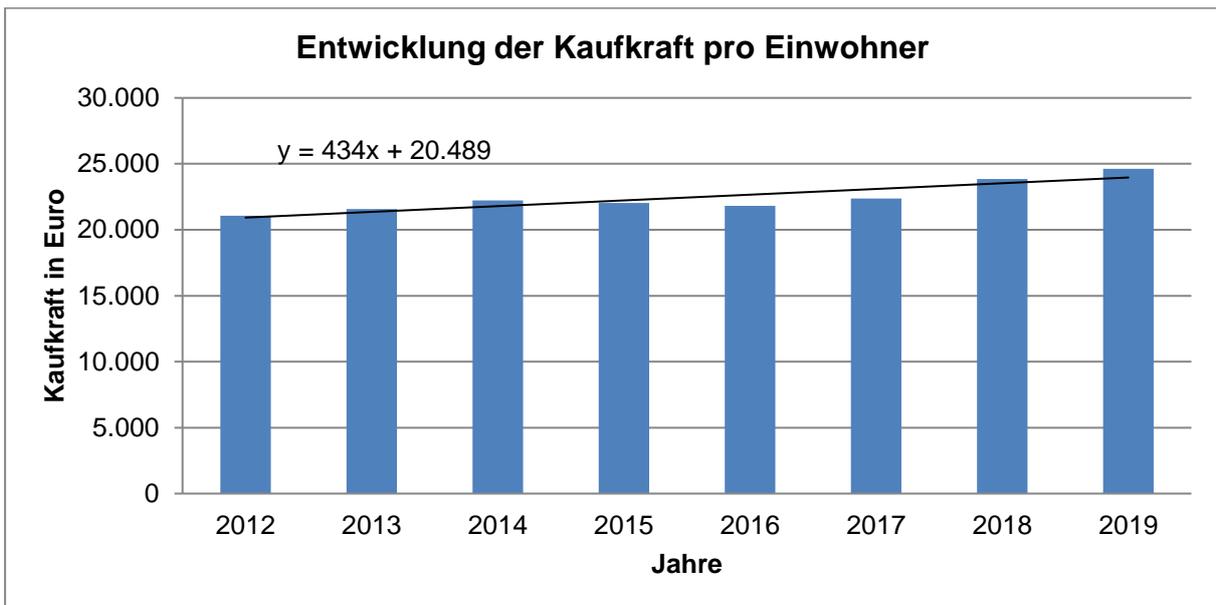


Abbildung 15 Entwicklung der verfügbaren Kaufkraft je Einwohner in der Stadt Heidelberg⁵¹

Die Kaufkraft je Einwohner steigt seit 2012 jährlich um durchschnittlich 434 Euro bzw. 2,12 Prozent.

Der Kaufkraftindex ist im Vergleich zum Bundesdurchschnitt über den betrachteten Zeitraum leicht von 101,6 im Jahr 2012 auf 102,6 im Jahr 2019 angestiegen.

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

⁵¹ Michael Bauer Research GmbH, <http://www.mb-research.de/marktdaten-deutschland/kaufkraft.html>

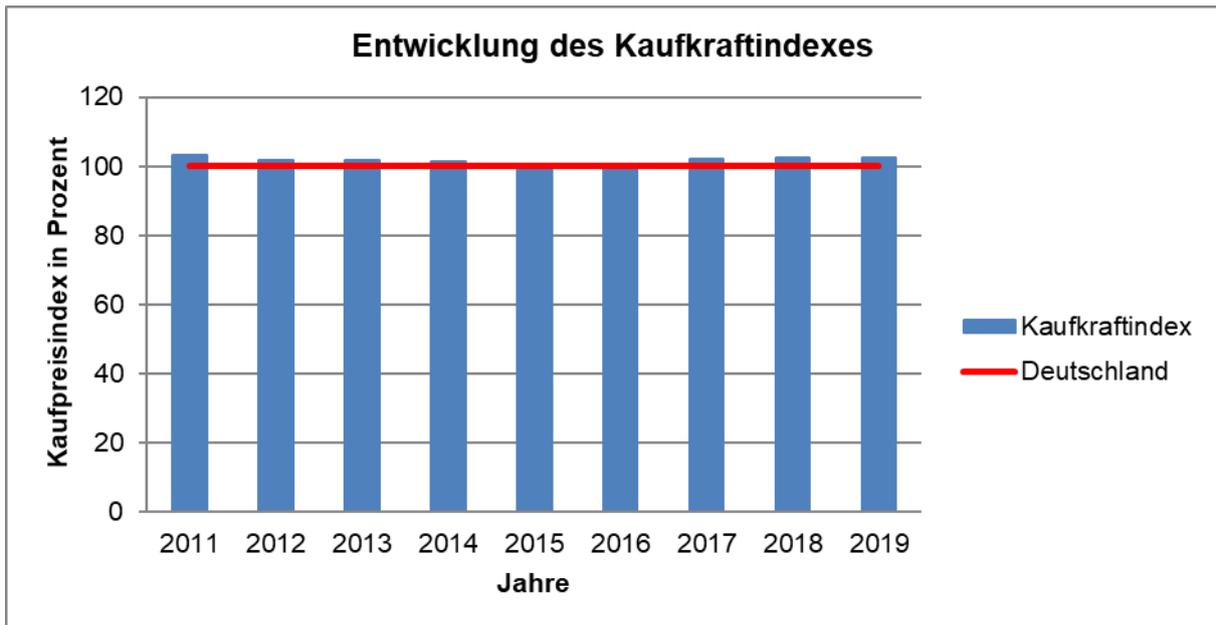


Abbildung 16 Entwicklung des Kaufkraftindex in der Stadt Heidelberg im Verhältnis zum Bundesdurchschnitt⁵²

Die über dem Bundesdurchschnitt stehende Entwicklung der Kaufkraft und der leichte Anstieg des Kaufkraftindexes sprechen gegen Anzeichen einer gegenwärtigen und zukünftigen Bedrohung des Gewerbes.

7.15 Ausstattung mit Pkw

PKW-Dichte

Die beiden nachfolgenden Grafiken zeigen die Pkw-Dichte in der Stadt Heidelberg im Vergleich mit Städten ähnlicher Bevölkerungszahl und -dichte.

Die Pkw-Dichte je 1.000 Einwohner liegt mit gegenwärtig 376 Pkw deutlich unter dem Landesdurchschnitt von 601 Pkw je 1.000 Einwohner. Im Vergleich mit der Referenzgruppe befindet sich Heidelberg an letzter Stelle. Der Durchschnitt der Referenzgruppe liegt bei ca. 484 Fahrzeugen je 1.000 Einwohner.

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

⁵² Michael Bauer Research GmbH, <http://www.mb-research.de/marktdaten-deutschland/kaufkraft.html>



Abbildung 17 Pkw-Dichte in PKW je 1.000 Einwohner im Jahr 2019⁵³

Die nachstehende Abbildung zeigt die Entwicklung der Pkw-Dichte in Heidelberg. Hier ist eine etwa konstant bleibende Anzahl Personen pro PKW erkennbar. Dies bedeutet, dass sich im Zeitraum 2013 bis 2019 die Zahl der Einwohner, die in Heidelberg Zugriff auf einen Pkw haben, nicht signifikant geändert hat.

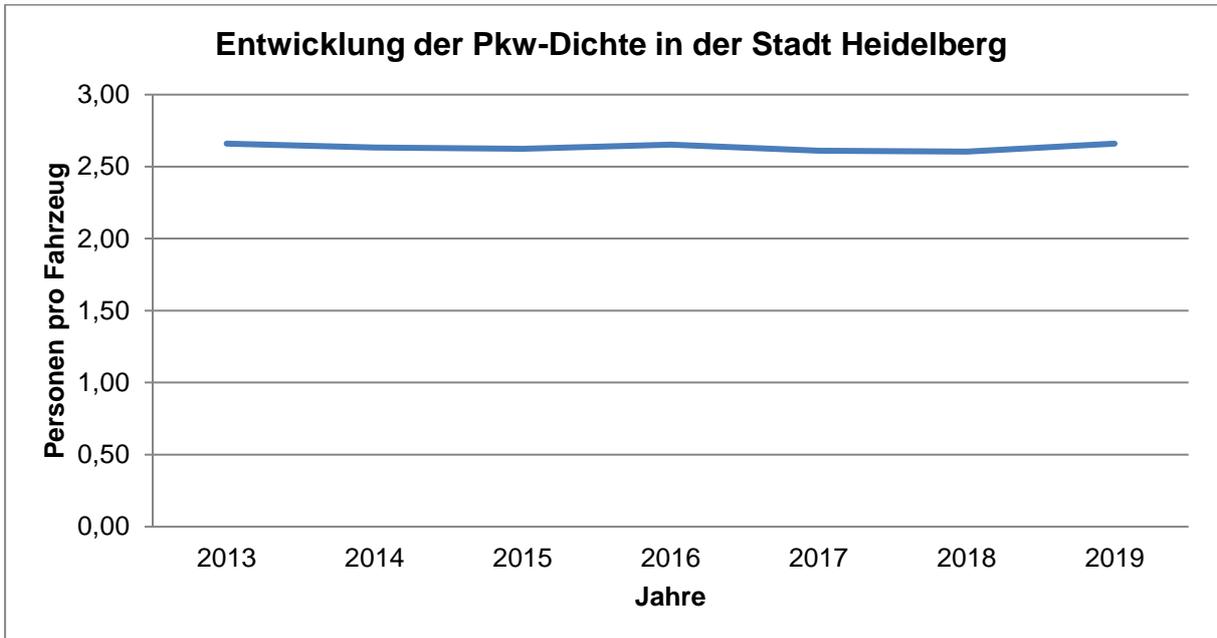


Abbildung 18 Entwicklung der Pkw-Dichte in der Stadt Heidelberg⁵⁴

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

⁵³ Kraftfahrt-Bundesamt http://www.kba.de/DE/Presse/Presseportal/FZ_Bestand/fz1_bestand_kfz_zulassungsbezirk_inhalt.html (20.02.2020)

⁵⁴ Kraftfahrt-Bundesamt http://www.kba.de/DE/Presse/Presseportal/FZ_Bestand/fz1_bestand_kfz_zulassungsbezirk_inhalt.html (20.02.2020)

7.16 Zusammenfassende Bewertung der Nachfrage

Gegen Anzeichen einer Bedrohung sprechen:

- die auf einem hohen Niveau liegenden Beförderungsaufträge,
- die steigende Nachfrage,
- die unauffällige Nachfragestruktur,
- die geringe Abhängigkeit von den Krankenkassen,
- sehr positive Entwicklung des Tourismus,
- unauffällige Auftragsannahme und Kundenstruktur,
- die über dem Bundesdurchschnitt liegende Kaufkraft.

Der Gutachter leitet aus der Nachfragesituation keine Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung in der Funktionsfähigkeit des Gewerbes ab.

8. Beurteilung von Taxidichte und Bevölkerungsentwicklung

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 2020	Mietwagen 2020	Einwohner 2019	Einwohner je Taxi	Einwohner je Taxi- und Mietwagen
Stadt Heidelberg	162	95	160.324	990	624

Tabelle 4 Einwohner je Taxi und Einwohner je Taxi und Mietwagen in der Stadt Heidelberg

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. 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 immer von einer Bedrohung ausgegangen werden muss. Die Stadt Heidelberg liegt mit 990 Einwohnern je Taxi knapp unter dieser Schwelle. Mit 624 Einwohnern je Taxi und Mietwagen liegt sie deutlich unter der ermittelten Schwelle.

Zur Bewertung der bestehenden Taxidichte und Taxi-/Mietwagendichte wurden mit Heidelberg in Bezug auf die Einwohnerzahl benachbarte vergleichbare Städte betrachtet. Das Ergebnis ist in Tabelle 5 wiedergegeben.

Wird die Taxidichte als Kriterium herangezogen, so liegt die Stadt Heidelberg mit 990 Einwohnern je Taxi im unteren Ende der Referenzgruppe und deutlich unter dem Landesdurchschnitt von Baden-Württemberg (2.334). Es zeigt sich eine starke Spreizung hinsichtlich der Einwohner je Taxi von 2.551 in Pforzheim zu 834 in Stuttgart. Hinsichtlich der Taxidichte ist Heidelberg mit Mainz und Mannheim 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 624 in Heidelberg zu 999 in Karlsruhe. Heidelberg liegt somit an letzter Stelle in der Referenzgruppe und unter dem Landesdurchschnitt von Baden-Württemberg (1.221).

Stadt	Einwohner	Taxis	Mietwagen	Einwohner je Taxi	Einwohner je Taxi und Mietwagen	Stand
Pforzheim	127.543	50	85	2.551	945	2020
Kaiserslautern	104.935	54	93	1.943	714	2014
Mannheim	309.400	298	172	1.038	658	2020
Karlsruhe	304.562	214	91	1.423	999	2016
Heilbronn	120.663	101	59	1.195	754	2013
Heidelberg	160.324	162	95	990	624	2020
Mainz	209.779	215	99	976	668	2016
Wiesbaden	291.003	326	88	893	703	2016
Stuttgart	585.961	703	88	834	741	2013

Tabelle 5 Taxidichte im Vergleich zu anderen kreisfreien Städten⁵⁵

Die Taxidichten zwischen den Vergleichsstädten weichen erheblich voneinander ab. Die Stadt Heidelberg hat eine im Vergleich geringe Taxidichte und eine sehr geringe Taxi-/Mietwagendichte (Stand 2020).

Aus der Taxidichte lassen sich Anzeichen für eine bestehende und zukünftige Bedrohung des Gewerbes ableiten.

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

⁵⁵ Aussagen durch die zuständigen Ämter der angegebenen Städte

8.2 Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungszahl ist in den untersuchten Jahren kontinuierlich angestiegen.

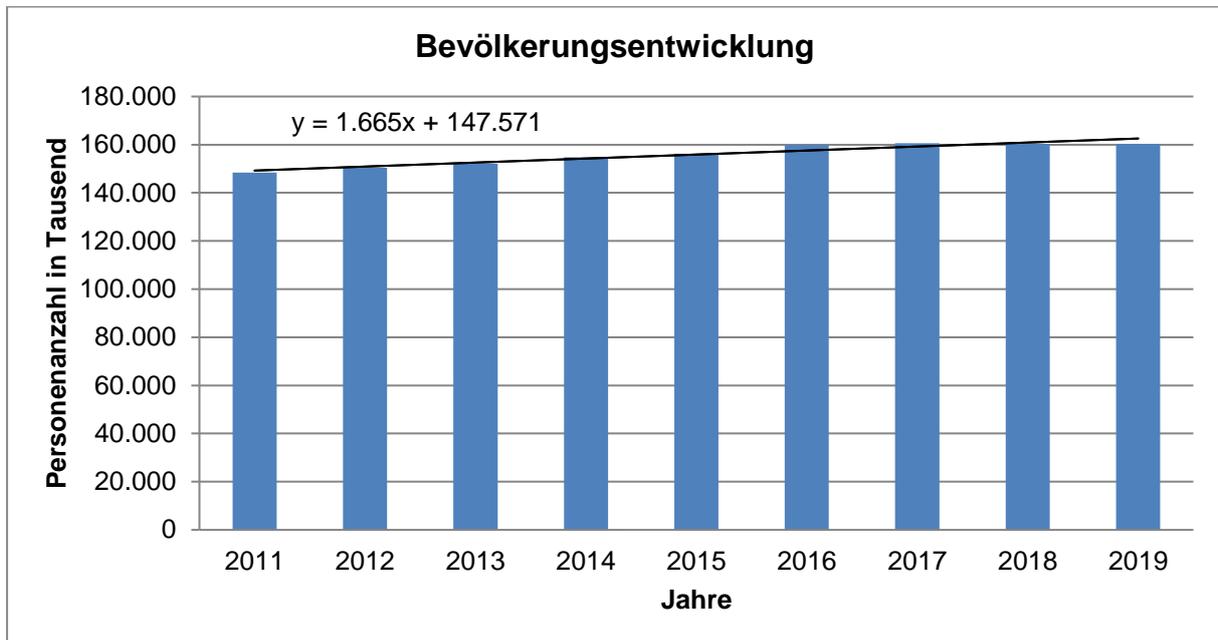


Abbildung 19 Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Heidelberg⁵⁶

Im Mittel stieg die Bevölkerungszahl in Heidelberg seit 2011 jährlich nach Berechnung des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg um 1.665 Personen. Dies entspricht einem durchschnittlichen Zuwachs von ca. 1,1 Prozent im Jahr.

Nachfolgende Abbildung zeigt die Prognose der Bevölkerung in Heidelberg bis 2035. Die dargestellten Daten basieren auf einer von der Stadt Heidelberg durchgeführten Prognose und weichen daher von den Daten des Statistischen Landesamt Baden-Württemberg ab:

⁵⁶ <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/01035055.tab?R=GS221000> (Einsicht am 10. Januar 2020)

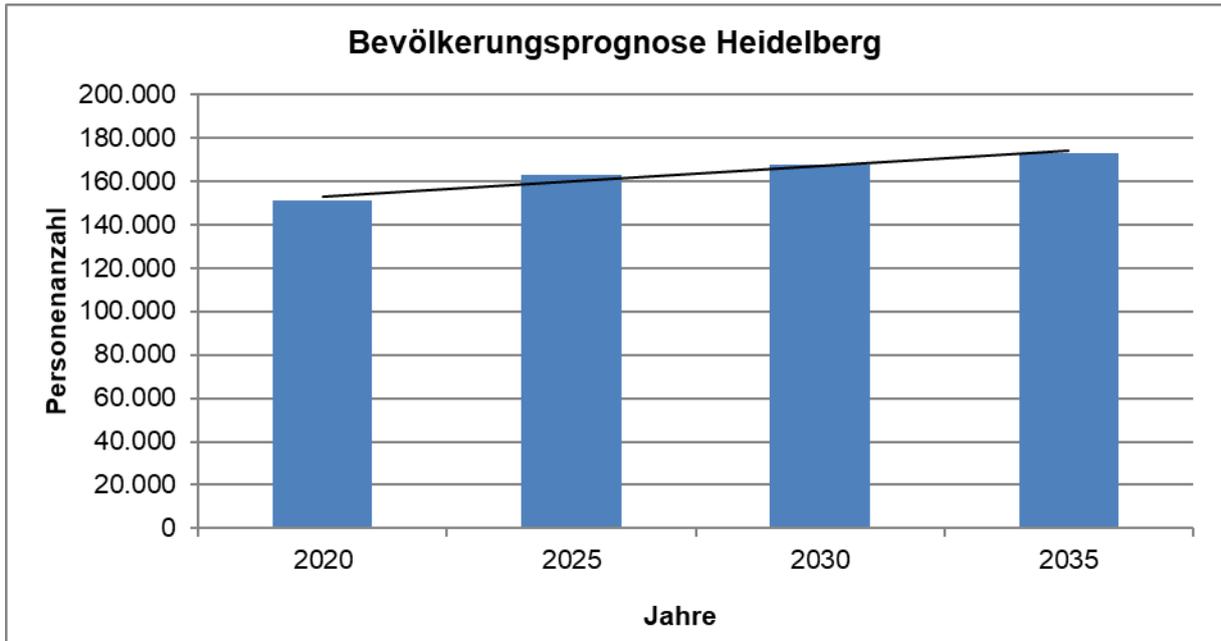


Abbildung 20 Prognose der Bevölkerungsentwicklung der Stadt Heidelberg⁵⁷

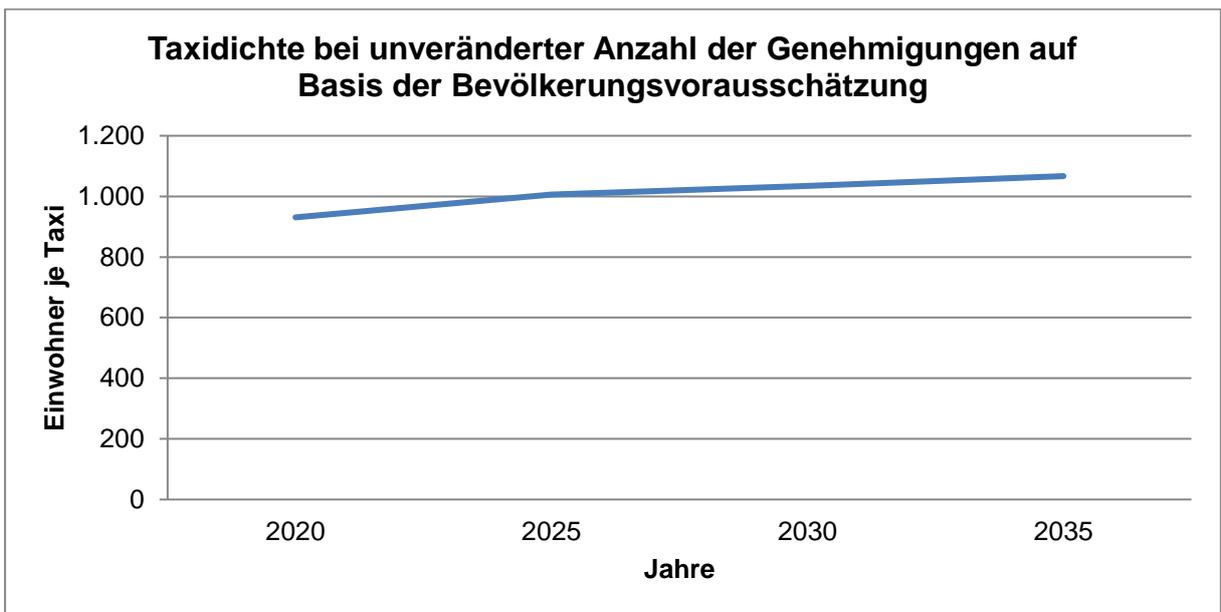


Abbildung 21 Entwicklung der Taxidichte bei angenommener Bevölkerungsentwicklung und gleichbleibender Genehmigungszahl in der Stadt Heidelberg

Der Bevölkerungsprognose folgend, wird die Anzahl der Einwohner je Taxi auf 1.067 im Jahr 2035 steigen, sofern die Anzahl der Genehmigungen konstant bei 162 Genehmigungen (Stand 31.03.2020) gehalten wird.

Bei der Fortschreibung werden die Zahlen der Stadt Heidelberg berücksichtigt, die einen weit-aus höheren Anstieg der Bevölkerung um 25.000 Personen bis 2035 prognostiziert, da bei der Vorausberechnung die Entwicklung neuer Stadtgebiete mitberücksichtigt wurde. Dem statistischen Landesamt fehlen diese Vorortkenntnisse.⁵⁸

⁵⁷ https://www.heidelberg.de/site/Heidelberg_ROOT/get/documents_E1486221048/heidelberg/Objektdatenbank/12/PDF/12_pdf_Bevölkerungsprognose%202018.pdf (Einsicht am 17. August 2020)

⁵⁸ Telefonat mit dem Amt für Stadtentwicklung und Statistik vom 06. März 2020

Der Gutachter sieht durch die Bevölkerungsentwicklung gegenwärtig und zukünftig keine Anzeichen für eine Bedrohung des Gewerbes.

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

9.1 Entwicklung der Umsätze

Die nachfolgende Abbildung zeigt die wirtschaftliche Situation im Gewerbe auf Grundlage der ausgewerteten betriebswirtschaftlichen Unterlagen der Taxiunternehmer. Dargestellt wird die ermittelte Entwicklung der gesamten Umsätze je Genehmigung.

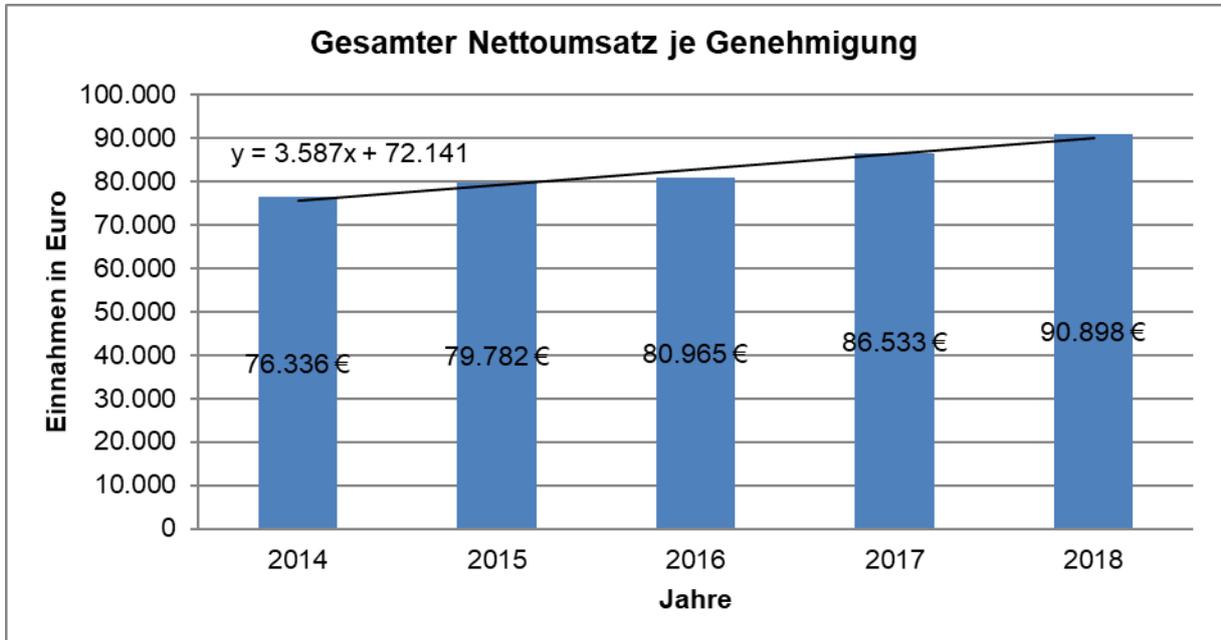


Abbildung 22 Gesamteinnahmen aus Taxiverkehr je Genehmigung und Jahr für alle auswertbaren Taxibetriebe in der Stadt Heidelberg

Die Entwicklung zeigt, dass ein Taxi (einschließlich gegebenenfalls ein im Taxiunternehmen vorhandener Mietwagen) im Erhebungszeitraum 2014 bis 2018 zwischen 76.300 Euro (2014) und 90.900 Euro (2018) Umsatz im Jahr erwirtschaftete. Das entspricht einem Anstieg von ca. 5,0 Prozent pro Jahr zwischen 2014 und 2018. Insgesamt wird ein kontinuierlicher Zuwachs des Umsatzes im gesamten Erhebungszeitraum verzeichnet. Der durchschnittliche Umsatz je Genehmigung im Erhebungszeitraum liegt bei ca. 82.900 Euro.

Aus der Entwicklung der Umsätze je Genehmigung leitet der Gutachter keine Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes ab.

9.2 Entwicklung der Kosten

9.2.1 Einnahmen und Kostenentwicklung

Betrachtet wird nachfolgend die Einnahmen- und Kostenentwicklung:

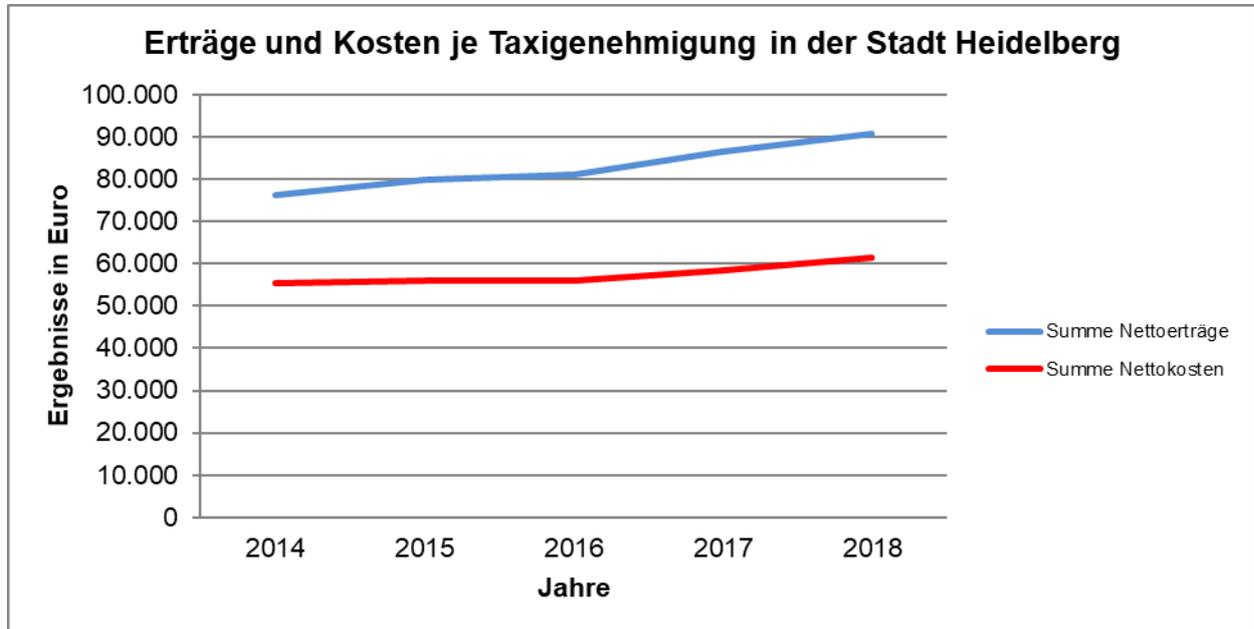


Abbildung 23 Erträge und Kosten je Genehmigung und Jahr in der Stadt Heidelberg

Die Einnahmen stiegen im Untersuchungszeitraum 2014 bis 2018 durchschnittlich jährlich:

- je Genehmigung um 5,0 Prozent,
- je Betrieb um 2,5 Prozent.

Die Kosten stiegen im Untersuchungszeitraum 2014 bis 2018 durchschnittlich jährlich:

- je Genehmigung um 2,6 Prozent,
- je Betrieb um 0,9 Prozent.

Anzeichen für einen Kostenstau sind nicht erkennbar.

Die Steigerung der Gesamteinnahmen je Genehmigung von jährlich 5,0 Prozent liegen über der Steigerung der Gesamtkosten mit 2,6 Prozent. Auf Betriebsebene liegt die Umsatzsteigerung mit 2,6 Prozent über der Steigerung Kosten auf Betriebsebene von lediglich 0,9 Prozent.

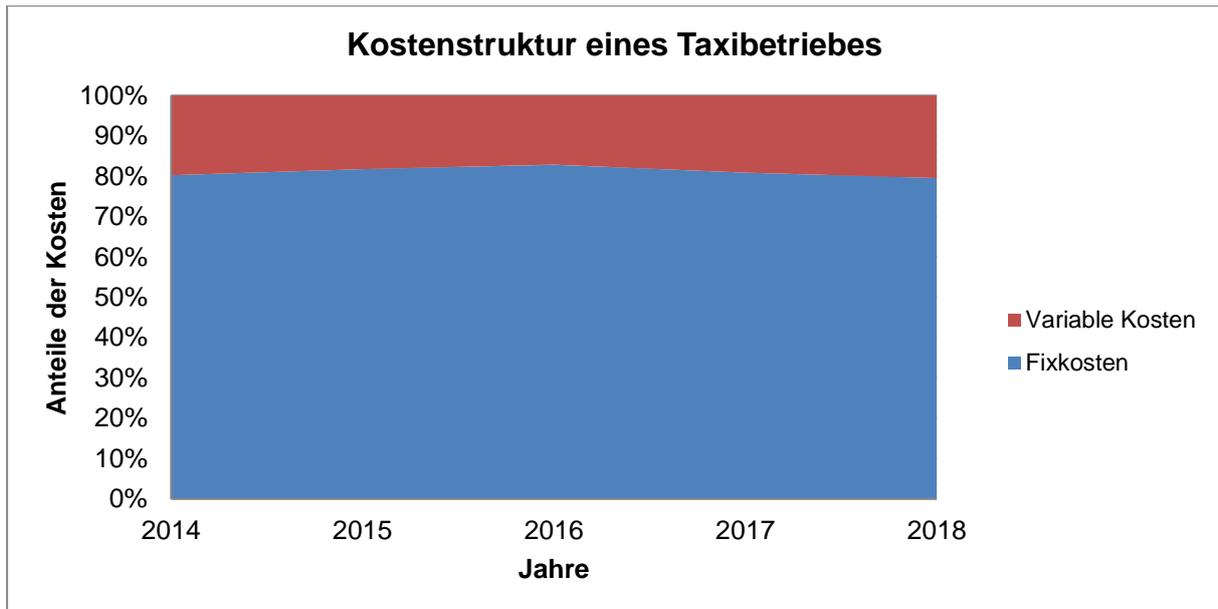


Abbildung 24 Kostenstruktur eines Taxibetriebs in der Stadt Heidelberg

Der Anteil der variablen Kosten in einem Heidelberger Taxibetrieb liegt bei durchschnittlich 18,9 Prozent. Hingegen machen die Fixkosten mit durchschnittlich 81,1 Prozent den größten Anteil der Gesamtkosten aus.

Obwohl es in den zurückliegenden Jahren starke Kostensteigerungen gegeben hat (Personalkosten, Reparaturleistungen und Ersatzteile, Versicherungen und allgemeine Verwaltungskosten), stiegen die Kosten der Taxiunternehmer in Heidelberg vor allem auf Betriebsebene nur geringfügig an.

Aus dem stärkeren Wachstum der Umsätze im Vergleich zu den Kosten werden keine Anzeichen für eine zukünftige Bedrohung abgeleitet.

9.2.2 Lohnkosten und Mindestlohn

Kostensteigerungen führten auch dazu, dass das Gewerbe insbesondere bei den Lohnkosten nicht dem Markttrend folgen kann und das Lohnniveau im Taxi- und Mietwagengewerbe nach Erfahrungen des Gutachters mit zu den niedrigsten in der deutschen Wirtschaft zählt. Dies kann nach marktwirtschaftlichen Mechanismen dazu führen, dass sich die Motivation des Fahrpersonals erheblich verschlechtert. Das kann im Service, in den Umgangsformen, in der Kommunikationsfähigkeit und den fahrerischen Qualitäten (Unfallhäufigkeit) zum Ausdruck kommen.

Die Unternehmer haben für 2014 die Durchschnittslöhne ihrer Mitarbeiter mit 5,00 bis 10,33 Euro/Stunde angegeben. Daraus ergaben sich im Durchschnitt 8,14 Euro/Stunde. Um die Durchschnittslöhne im Jahr 2015 auf Mindestlohnniveau zu heben, waren demnach Lohnsteigerungen von 4,4 Prozent erforderlich.

Aus den betriebswirtschaftlichen Unterlagen ergeben sich Lohnkostensteigerungen um zehn bis elf Prozent von 2014 auf 2015. Bezogen auf den Zeitraum 2014 bis 2018 beträgt die Steigerung 20 Prozent.

Befragt nach dem durchschnittlichen Stundenlohn für Angestellte im Jahr 2015, gaben die Taxiunternehmer der Stadt Heidelberg an, im Mittel 8,65 Euro/Stunde zu zahlen. Die Durchschnittslöhne lagen somit etwa 1,7 Prozent über dem Mindestlohniveau.

Für das Jahr 2017 gaben die Unternehmer an, im Durchschnitt 9,03 Euro/Stunde zu zahlen. Die Durchschnittslöhne lagen 2,1 Prozent über dem Mindestlohn von 8,84 Euro.

Für das Jahr 2019 gaben die Unternehmer an, im Durchschnitt 9,40 Euro/Stunde zu zahlen. Die Spreizung liegt nun zwischen 8,50 und 10,96 Euro/Stunde. Bezogen auf den Durchschnittswert aus dem Jahr 2017 erfolgte demnach eine Lohnsteigerung von 4,1 Prozent. Die Durchschnittslöhne lagen 2,2 Prozent über dem Mindestlohn von 9,19 Euro.

Eine weitere Erhöhung des Mindestlohns auf 9,35 Euro erfolgte Anfang 2020. Da die Taxiunternehmer im Durchschnitt bereits 2019 einen leicht höheren Stundenlohn zahlten als ab dem 01.01.2020 gefordert, werden die Auswirkungen der Mindestlohnerhöhung in der Stadt Heidelberg 2020 berücksichtigt.

Die Einführung des gesetzlichen Mindestlohns hat zu einer Belastung, aber zu keiner Bedrohung der Funktionsfähigkeit (Servicequalität) des Taxigewerbes geführt.

Die kommenden Erhöhungen des Mindestlohns werden zu weiteren Belastungen führen.

Gegenwärtige und zukünftige Anzeichen für eine Bedrohung des Gewerbes hinsichtlich der Lohnkosten bestehen oder entstehen hierdurch nicht.

9.3 Gewinne und Struktur der Gewinne bzw. Überschüsse

Nachfolgende Abbildungen zeigen die Entwicklung der Gewinne je Genehmigung und je Betrieb:

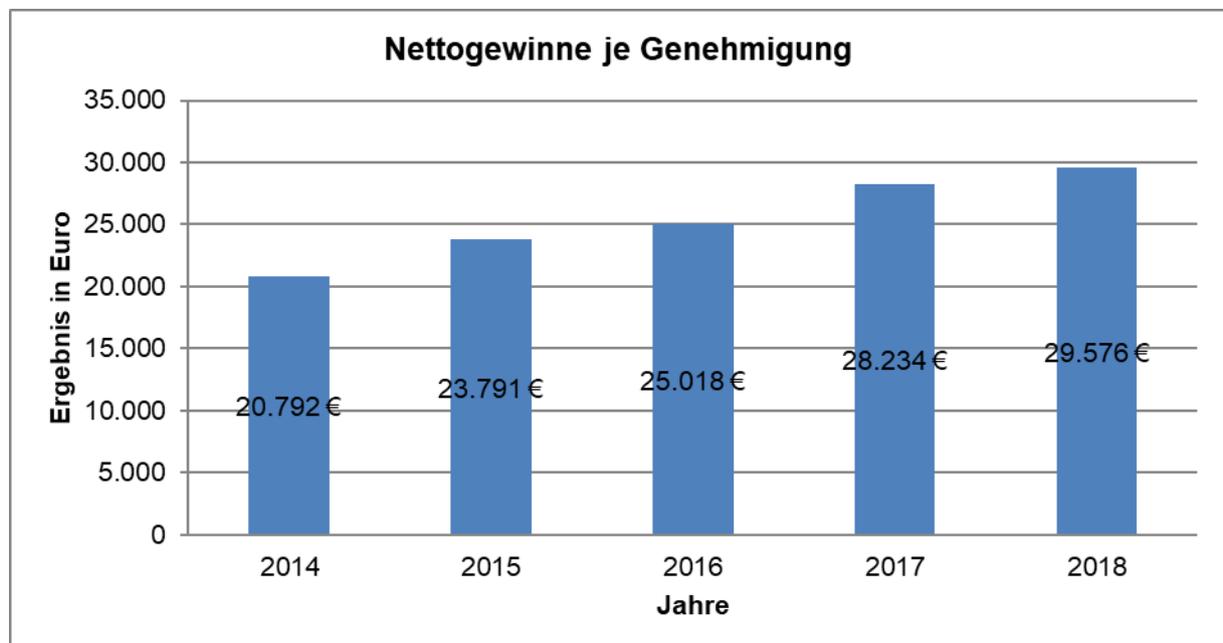


Abbildung 25 Nettogewinne bzw. -überschüsse aus Personenbeförderung je Genehmigung aller untersuchten Taxibetriebe in der Stadt Heidelberg

Die in den Jahresabschlüssen enthaltenen Gewinne pro Taxi betragen im Erhebungszeitraum 20.800 (2014) bis 29.600 (2018) Euro.

Die Gewinne je Genehmigung sind in der gesamten Stadt vergleichsweise niedrig, im gesamten Erhebungszeitraum konnte aber ein kontinuierlicher Zuwachs der Gewinne erreicht werden.

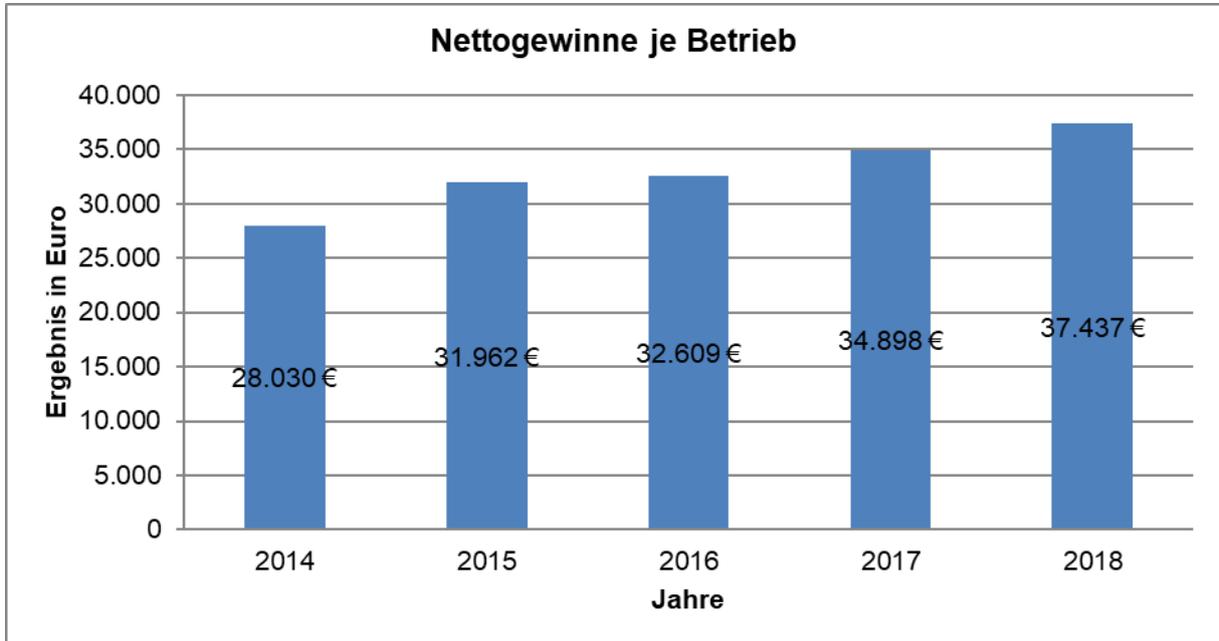


Abbildung 26 Durchschnittliche Nettoergebnisse bzw. -überschüsse je Taxibetrieb pro Jahr in der Stadt Heidelberg

Die Gewinnsituation pro Taxibetrieb hat sich in den vergangenen Jahren konsolidiert. Im Zeitraum 2014 bis 2018 lagen die Gewinne pro Betrieb zwischen 28.000 (2014) und 37.400 Euro (2018). Der durchschnittlich erzielte Gewinn pro Betrieb beträgt ca. 33.000 Euro. Dies ist ein im Vergleich mit anderen untersuchten Städten höherer Wert (ca. 28.700 Euro).

Der kalkulatorische Unternehmerlohn setzt sich zusammen aus der ortsüblichen Entlohnung eines Taxifahrers und der Mehrarbeit als Unternehmer im Unternehmen. Die Bezugsbasis ist die geleistete Arbeitszeit des Unternehmers.

Der Gutachter geht von einem kalkulatorischen Unternehmerlohn von 45.700 Euro pro Jahr aus.

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 im Untersuchungszeitraum unzureichende Einkünfte.

Die Nettogewinne je Genehmigung sind auch 2018 noch unzureichend. Gutachter geht von Anzeichen einer Bedrohung aus.

Nachfolgend eine Betrachtung der Struktur der Gewinnhöhe je Betrieb:

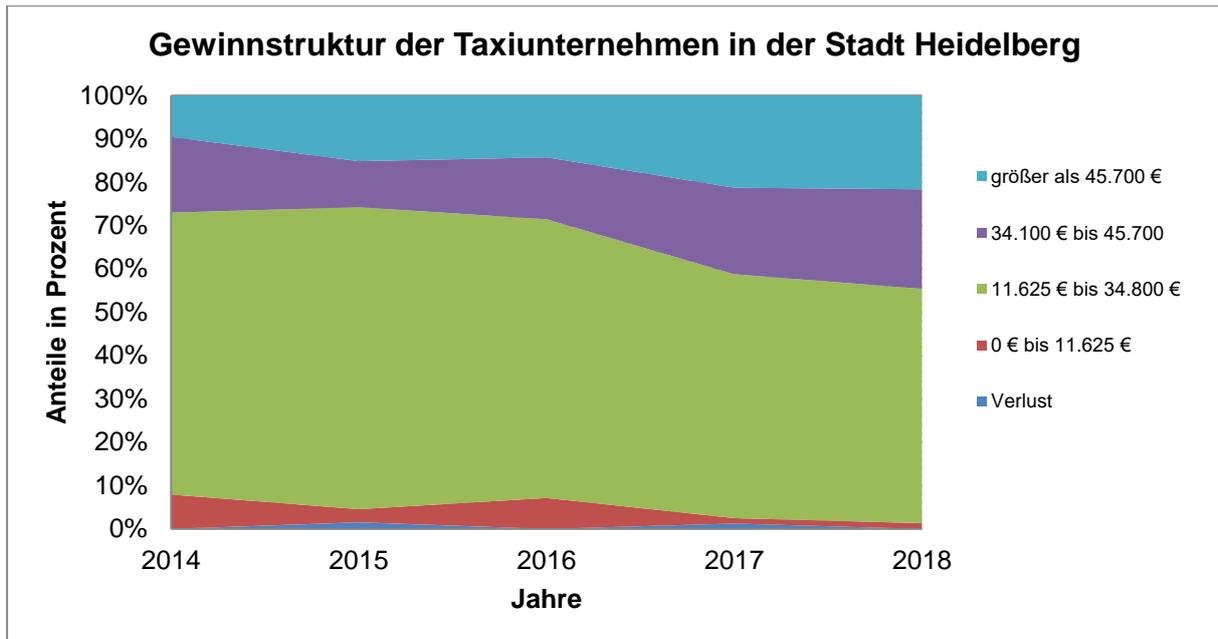


Abbildung 27 Gewinn- bzw. Überschussstruktur je Taxibetrieb in Euro pro Jahr in der Stadt Heidelberg

In dieser Abbildung sind Verluste, Gewinne bis zu 11.625 Euro (der vom Gutachter angenommene Unternehmerlohn für die Altersvorsorge, das unternehmerische Risiko, Rückstellungen, etc.), Gewinne zwischen 11.625 und 34.100 (der vom Gutachter angenommene durchschnittliche Lohn eines angestellten Fahrers 2020 in Vollzeit mit 54,3 Wochenstunden), Gewinne zwischen 34.100 und 45.700 Euro (der vom Gutachter angenommene auskömmliche Unternehmerlohn zzgl. der Vergütung für eine Tätigkeit im Unternehmen mit 54,3 Wochenstunden) 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 2014 bis 2018, folgendes Bild:

- ca. 0,6 Prozent (zwischen null Prozent 2014 und 2018 und 1,5 Prozent 2015) der Betriebe erwirtschafteten Verluste,
- ca. 4,1 Prozent (zwischen 1,3 Prozent 2017 und 7,9 Prozent 2014) der Unternehmen erwirtschafteten Gewinne unterhalb von 11.625 Euro und sind nicht in der Lage, mindestens die Vorsorge abzusichern,
- ca. 61,9 Prozent (zwischen 54,1 Prozent im Jahr 2018 und 69,7 Prozent 2015) der Unternehmen erwirtschafteten Gewinne zwischen 11.625 und 34.100 Euro,
- ca. 17,1 Prozent (zwischen 10,6 Prozent 2015 und 23,0 Prozent 2018) der Unternehmen erwirtschafteten Gewinne zwischen 34.100 und 45.700 Euro,
- ca. 16,4 Prozent (zwischen 9,5 Prozent 2014 und 21,6 Prozent 2018) der Unternehmen erwirtschafteten ausreichende Gewinne von mehr als 45.700 Euro.

4,7 Prozent (1,4 bis 7,9 Prozent) aller Unternehmen (ohne Berücksichtigung der Genehmigungszahl) waren von 2014 bis 2018 mit Gewinnen unterhalb von 11.625 Euro nicht in der Lage, eine ausreichende Vorsorge zu gewährleisten. Vergleiche hierzu auch Kapitel 11.5. Rund 83,6 Prozent aller Unternehmer erzielen keinen angemessenen Gewinn.

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 Durchschnittslohn eines in Vollzeit angestellten Taxifahrers in der Stadt Heidelberg mit 9,54 Euro/Stunde (der Durchschnittslohn eines in der Stadt Heidelberg in Vollzeit angestellten Taxifahrers in Höhe von 9,40 Euro inklusive einem vermuteten Aufschlag von 0,14 Euro, aufgrund einer sehr wahrscheinlichen weiteren Anhebung des Lohns) und darüber hinaus auch einen angemessenen Unternehmerlohn, der auch eine Altersvorsorge beinhaltet. Aus diesen Bausteinen resultiert ein auskömmlicher Jahresgewinn von ca. 45.700 Euro im Jahr. Dieser Wert wurde in der Vergangenheit von durchschnittlich 83,6 Prozent der Unternehmen nicht erreicht.

Die Gewinnsituation in den Betrieben entwickelt sich positiv, aber unzureichend. Darum werden aus der Gewinnsituation der Unternehmer akute Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Gefährdung des Gewerbes abgeleitet.

9.4 Einsatzzeiten der Fahrzeuge und der Unternehmer

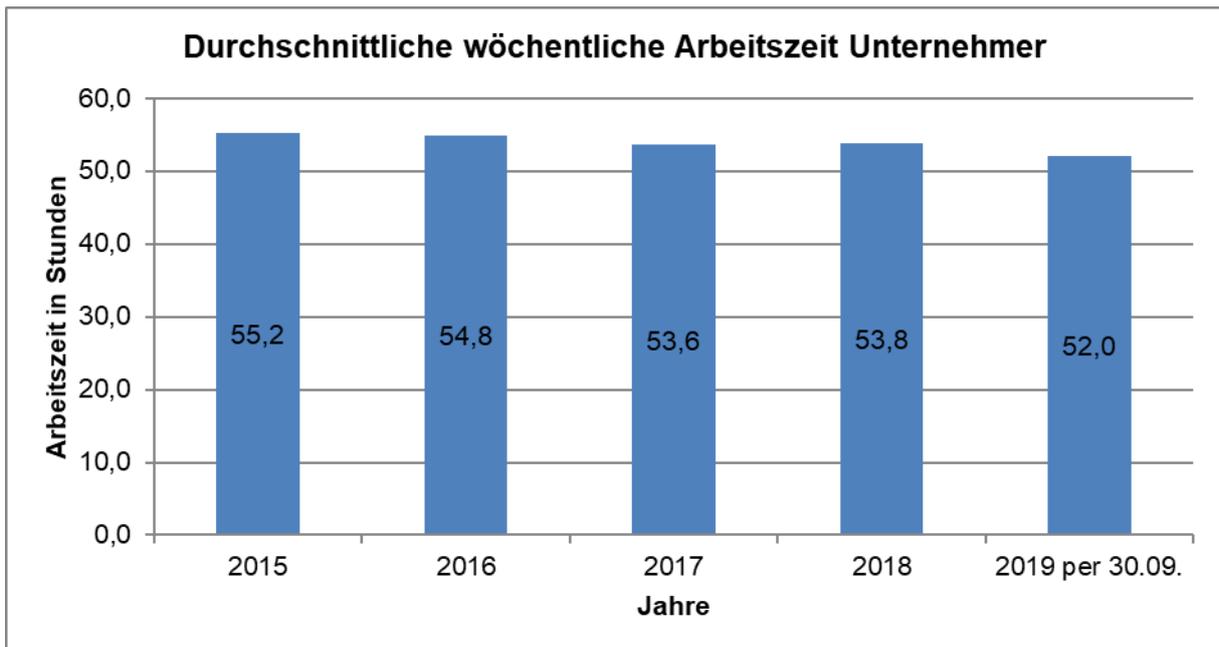


Abbildung 28 Durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit des Unternehmers

Die wöchentliche Arbeitszeit des Unternehmers lag im Erhebungszeitraum bei durchschnittlich 54,3 Stunden und ist im Erhebungszeitraum von 55,2 auf 52,0 Stunden pro Woche gesunken. Dies ist ein mit anderen Städten vergleichbarer Wert (ca. 51,3 Stunden).

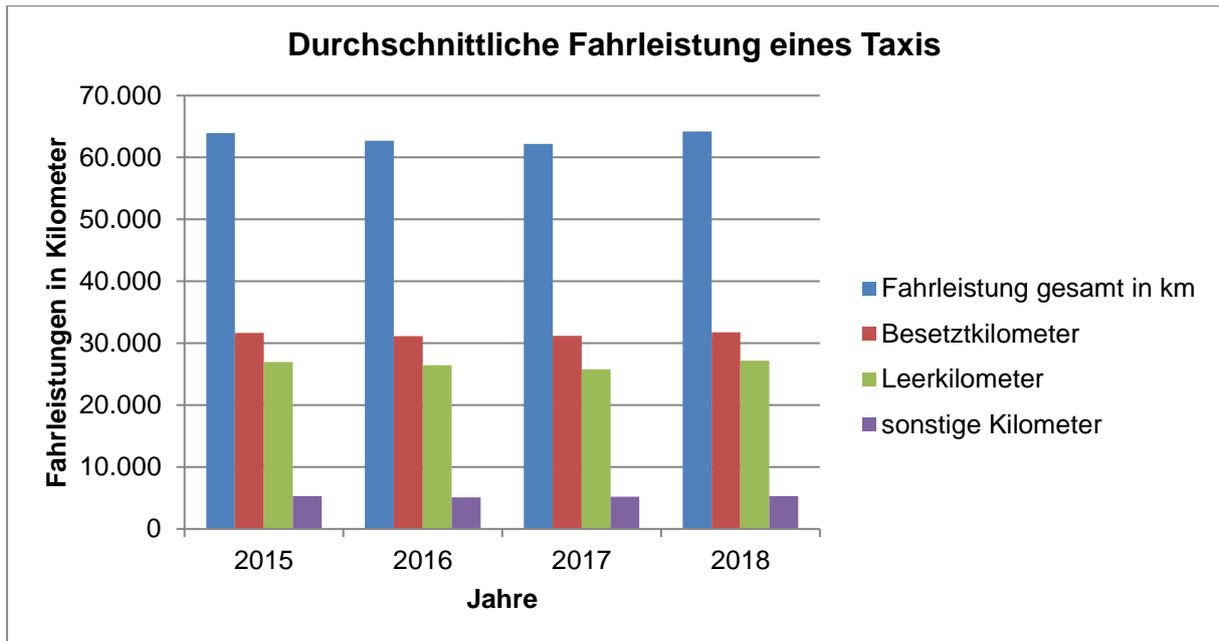


Abbildung 29 Durchschnittliche jährliche Fahrleistung eines Taxis in der Stadt Heidelberg

Die Fahrleistung eines Taxis beträgt im Betrachtungszeitraum 2015 bis 2018 durchschnittlich ca. 63.251 Kilometer pro Jahr. Dies ist ein im Vergleich mit anderen Gutachten durchschnittlicher Wert. Der Anteil der Kilometer mit Fahrgast, das heißt der Anteil, bei dem die Unternehmer Umsätze erzielen, beträgt im Erhebungszeitraum 49,7 Prozent, der Anteil der Leerkilometer beträgt 42,0 Prozent. 8,3 Prozent fallen auf sonstige Fahrten.

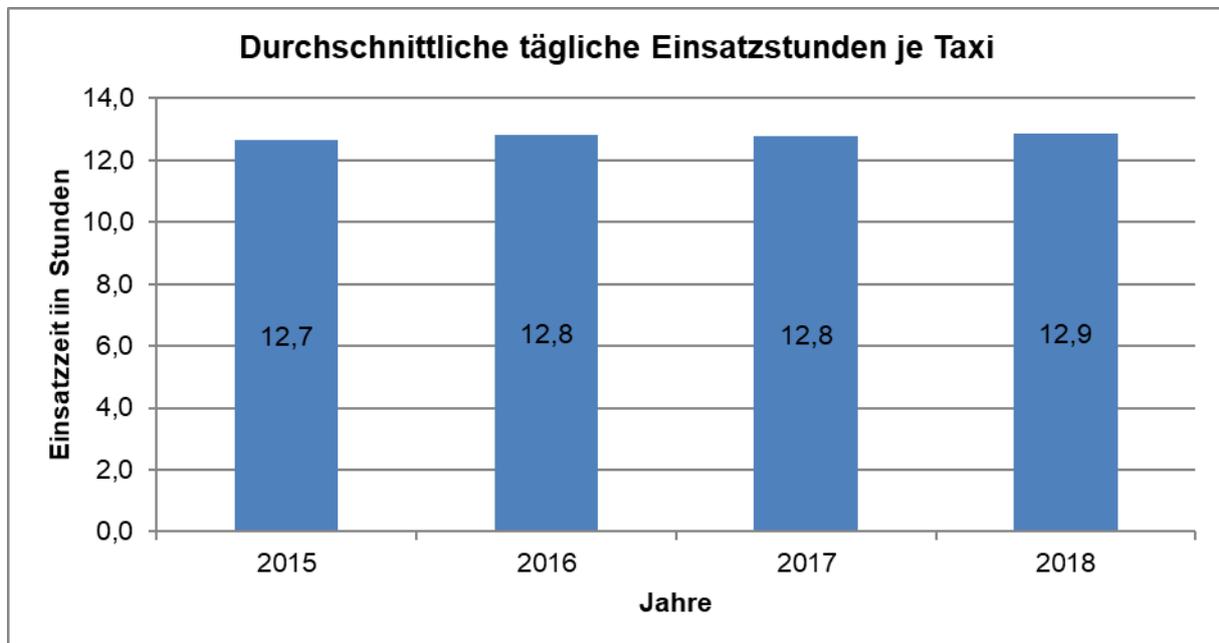


Abbildung 30 Durchschnittliche tägliche Einsatzstunden der Taxis pro Einsatztag in der Stadt Heidelberg

Die durchschnittlichen täglichen Einsatzstunden der Taxis blieben im Erhebungszeitraum relativ konstant bei etwa 12,8 Stunden. Im Vergleich mit anderen Städten ist dies ein leicht höherer Wert (ca. 10,7 Stunden).

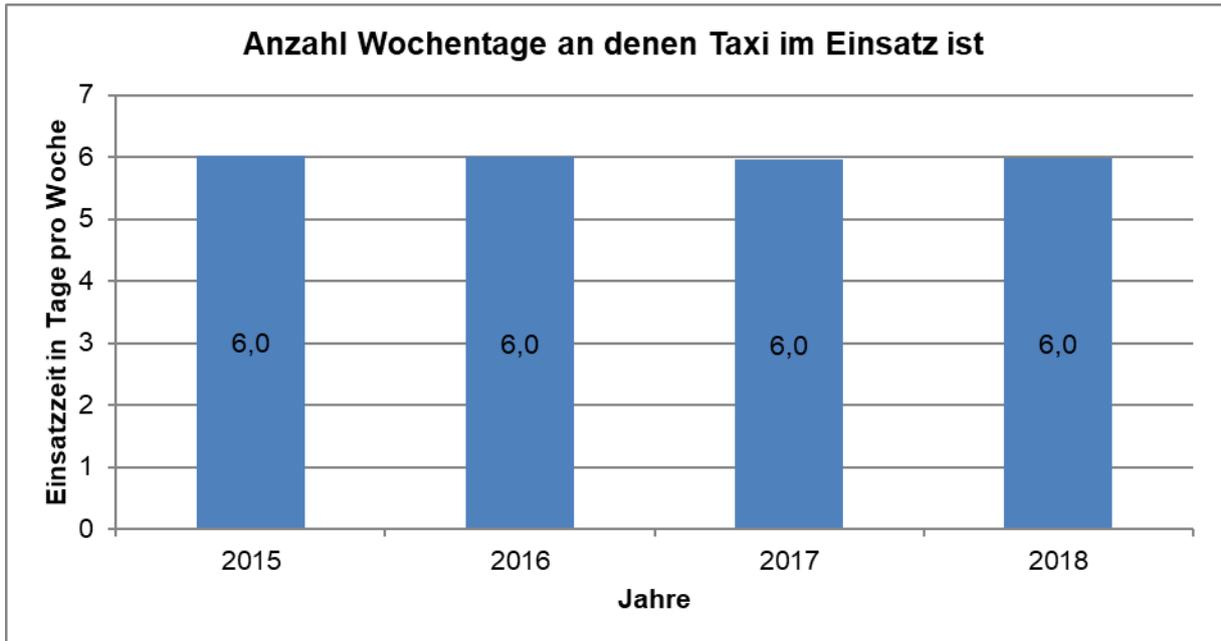


Abbildung 31 Anzahl der Wochentage, an denen ein Taxi in der Stadt Heidelberg im Einsatz ist

Durchschnittlich waren die Taxis im Erhebungszeitraum wöchentlich an 6,0 Tagen im Einsatz. Die Werte sind im Beobachtungszeitraum annähernd gleichgeblieben. Im Vergleich mit anderen Städten ist dies ein leicht höherer Wert (ca. 5,7 Stunden).

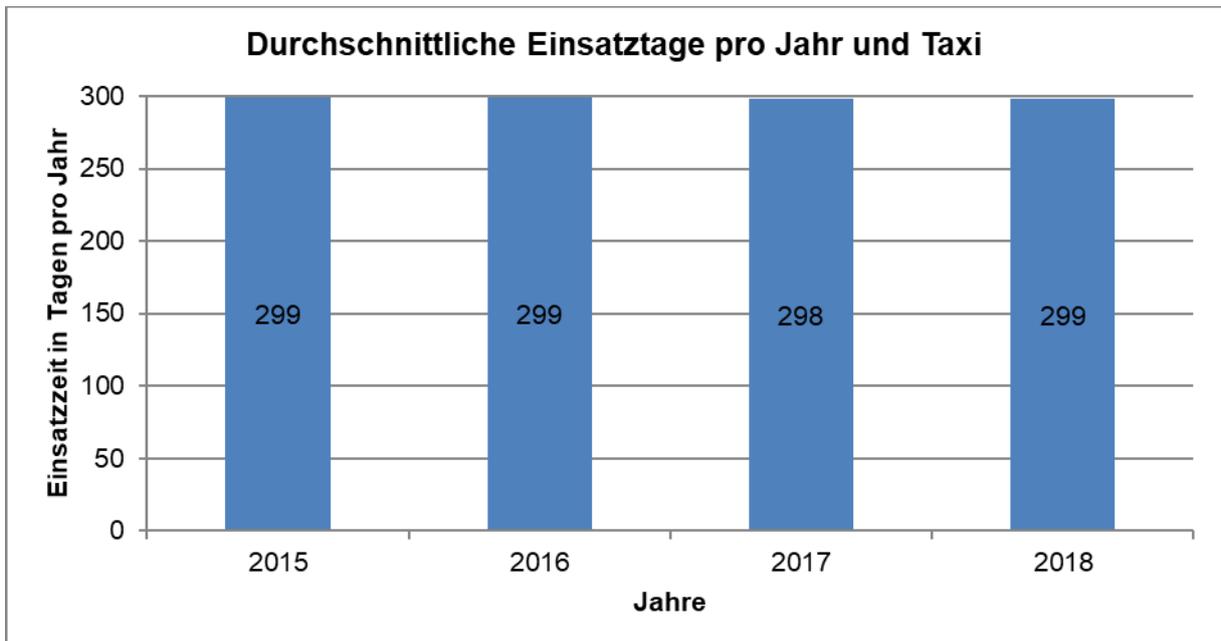


Abbildung 32 Durchschnittliche Anzahl der Einsatzzeit der Taxis pro Jahr in der Stadt Heidelberg

Die durchschnittliche Einsatzzeit lag im Zeitraum 2015 bis 2018 bei etwa 299 Tagen. Dies ist ein im Vergleich zu anderen Städten höherer Wert (ca. 280 Tage).

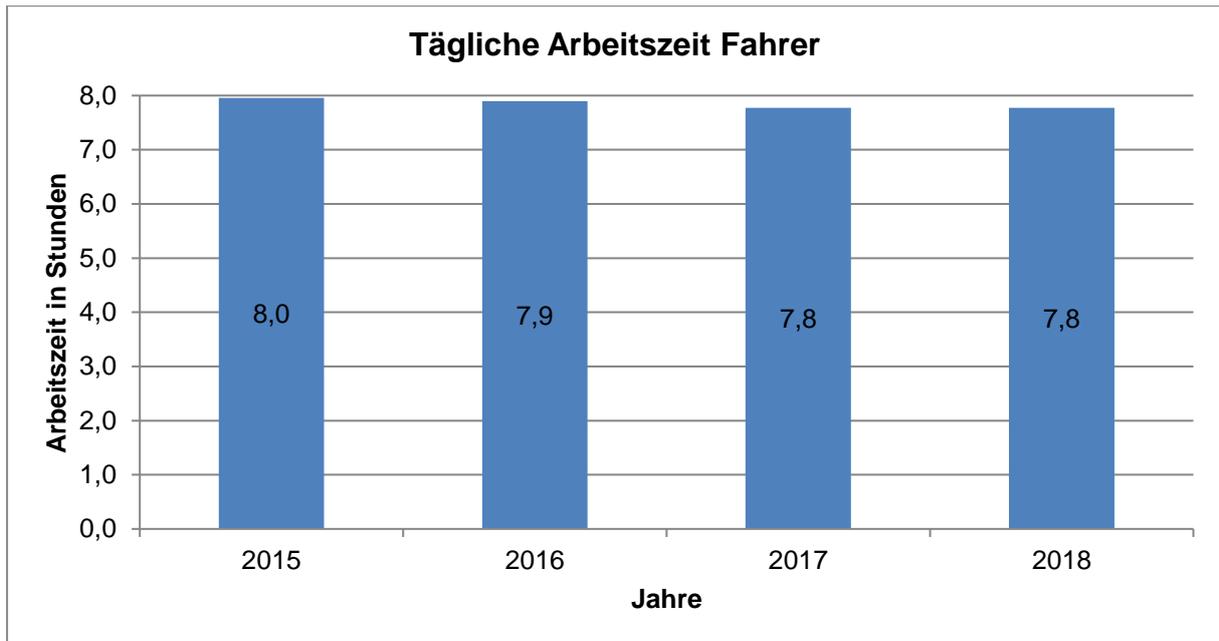


Abbildung 33 Durchschnittliche tägliche Arbeitszeit der vollbeschäftigten Fahrer in der Stadt Heidelberg

Die durchschnittliche tägliche Arbeitszeit der Fahrer lag im Erhebungszeitraum bei etwa 7,9 Stunden. Im Vergleich mit anderen Städten ist dies ein durchschnittlicher Wert.

Aus den nicht auskömmlichen Gewinnen im Verhältnis zur vergleichsweise höheren Einsatzzeit leitet der Gutachter Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes ab.

9.5 Unternehmerische Vorausplanung

109 von 120 Unternehmern gaben an, dass sie den Taxibetrieb fortführen wollen, zwei Unternehmer wollen den Betrieb erweitern, vier planen, ihren Betrieb zu verkleinern und fünf wollen ihren Taxibetrieb stilllegen. Als Grund für die Stilllegung wird in allen Fällen das Alter angegeben. Ein Unternehmer gab an, seinen Betrieb aufgrund sinkender Fahrten durch die Tarifierhöhung zu verkleinern.

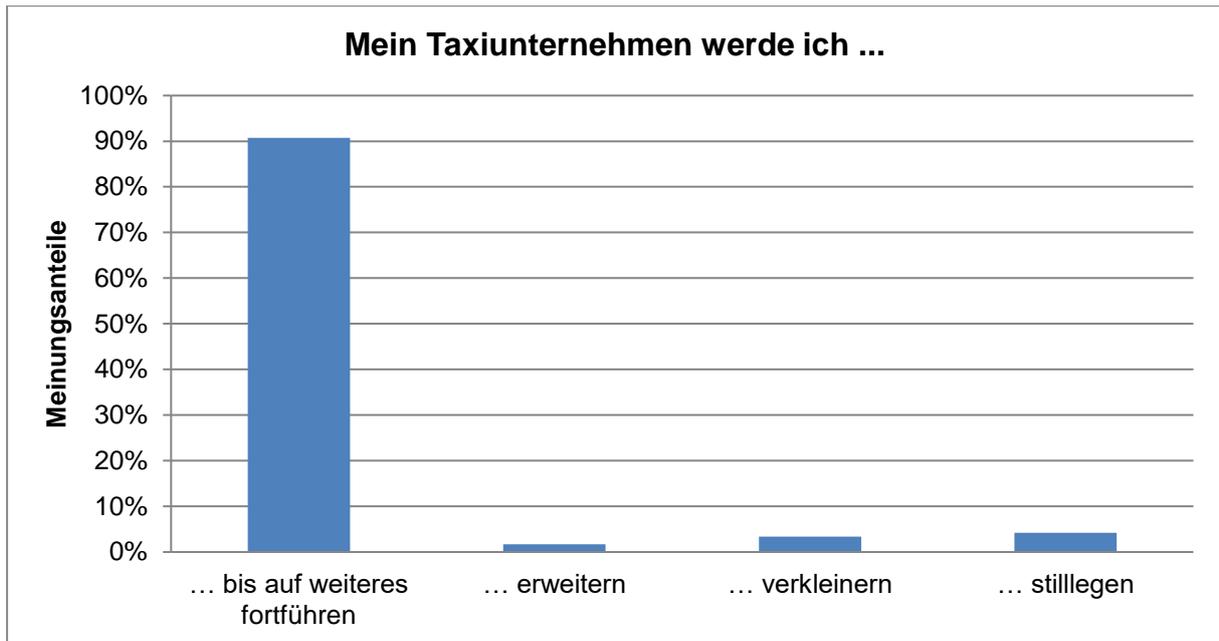


Abbildung 34 Planungen zur Unternehmensfortführung durch die Unternehmer in der Stadt Heidelberg

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

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

Aus der Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit leitet der Gutachter akute Anzeichen einer Bedrohung des Gewerbes in seiner Funktionsfähigkeit ab.

10. Geschäftsaufgaben im zurückliegenden Erhebungszeitraum

Gründe für Geschäftsaufgaben wurden von der Behörde nicht erfasst. Darum kann keine quantifizierte Aussage hierzu erfolgen. Den Vertretern der Stadt Heidelberg sind jedoch aus dem Verwaltungshandeln und den Gesprächen mit Unternehmern keine Geschäftsaufgaben aus wirtschaftlichen Gründen bekannt.⁵⁹

Aus den Gründen für Geschäftsaufgaben in der Vergangenheit lassen sich keine Anzeichen für eine Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes ableiten.

⁵⁹ Protokoll Eröffnungsberatung vom 18.10.2019

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:

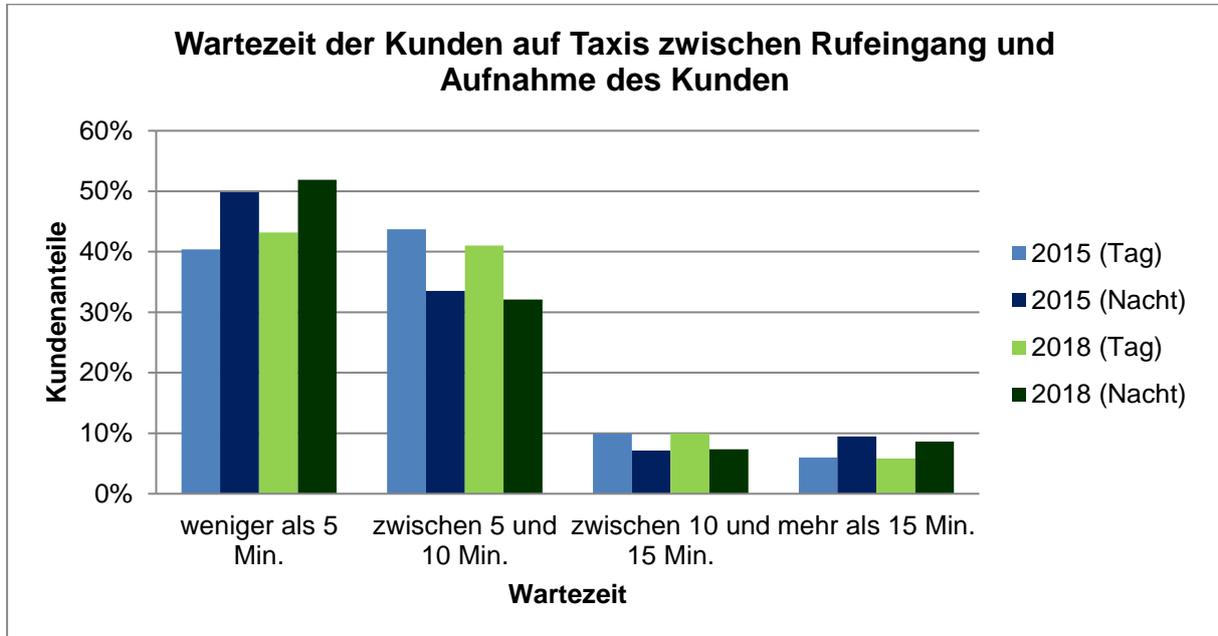


Abbildung 35 Wartezeiten der Kunden zwischen Auftragserteilung und Einstieg des Fahrgastes in der Stadt Heidelberg

Die Wartezeiten der Kunden haben sich im Erhebungszeitraum (2015 und 2018) nicht signifikant verändert. Die Anzahl der Kunden, die tagsüber länger als zehn Minuten warten mussten, ist bei einem sehr leichten Rückgang von 15,9 Prozent im Jahr 2015 auf 15,8 Prozent im Jahr 2018 nahezu konstant geblieben. Bei den Nachtfahrten haben sich die Wartezeiten von über zehn Minuten von 16,6 Prozent im Jahr 2015 auf 16,0 Prozent im Jahr 2018 verringert.

Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kunde auf ein bestelltes Taxi tagsüber weniger als 10 Minuten warten musste, lag 2015 tagsüber bei 84,1 Prozent, 2018 bei 84,2 Prozent. Nachts lag die Wahrscheinlichkeit 2015 bei 83,4 Prozent, 2018 bei 84,0 Prozent.

Im Vergleich mit anderen Gutachten ist die Wartezeit der Kunden auf ein Taxi in Heidelberg kurz. Das heißt, das Gewerbe kann den Beförderungsbedarf gut abdecken.

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

11.2 Wartelisten

In der Stadt Heidelberg wird eine Warteliste mit Alt- und Neubewerbern geführt. Aktuell befinden sich 20 Neubewerber und sieben Altbewerber auf den Wartelisten.

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

11.3 Ergebnisse Hauptuntersuchung

Die Angaben der Unternehmer wurden ausgewertet und ergeben folgendes Bild:

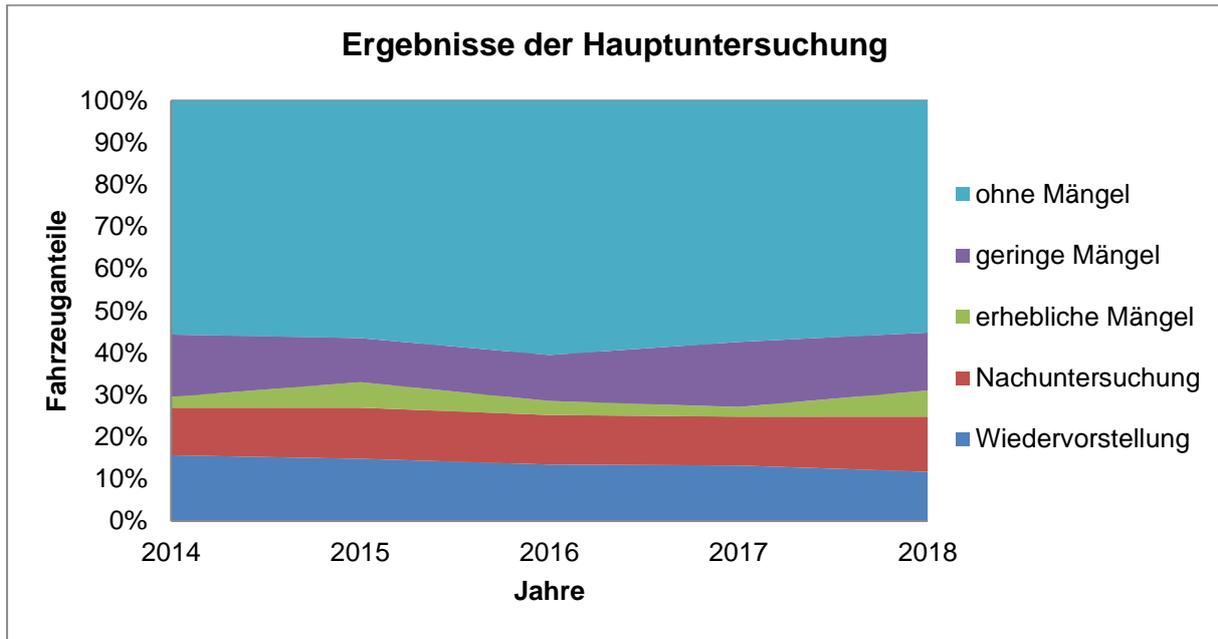


Abbildung 36 Ergebnisse der Hauptuntersuchung (HU) nach StVZO und BOKraft

Der technische Zustand der Fahrzeuge ist stark unzureichend. So wurden im Durchschnitt zwischen 2014 und 2018 nur 57,0 Prozent der vorgestellten Fahrzeuge ohne Mängel geprüft (aus anderen Gutachten kennt Gutachter ca. 78 Prozent!). Bei ca. 12,9 Prozent aller Fahrzeuge wurden geringe Mängel festgestellt. Erhebliche Mängel fallen mit 3,6 Prozent weniger ins Gewicht. Im Vergleich zu anderen Gutachten lag die Anzahl Wiedervorstellungen mit 14,3 Prozent und Nachuntersuchungen mit 11,7 Prozent auf einem sehr hohen Niveau. Durch die zuständige Behörde gibt es keine Hinweise auf einen technisch bedenklichen Zustand der Fahrzeuge.

Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes hinsichtlich des technischen Zustandes der Taxis bestehen.

11.4 Zahlungsverpflichtungen

Gegenüber den gesetzlichen Sozialversicherungsträgern und dem Finanzamt bestanden in drei Fällen längerfristige Zahlungsverpflichtungen gegenüber dem Finanzamt mit einem Rückstand von insgesamt 5.617 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 2015 und 690 Euro im Jahr 2018. Damit sind die Aufwendungen für Vorsorge um insgesamt ca. sieben Prozent gestiegen.

Diese Werte sind in Abbildung 36 wiedergegeben. Die Vorsorge spricht nach Auffassung des Gutachters gegen eine auskömmliche Ertragslage des Taxigewerbes in der Stadt Heidelberg.

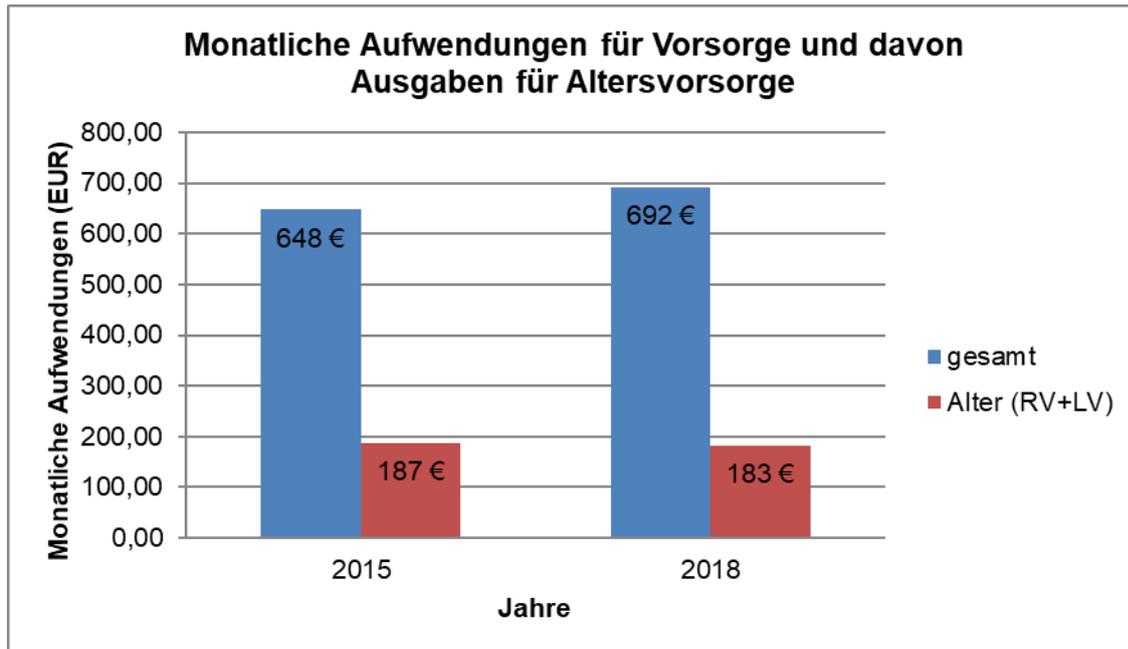


Abbildung 37 Monatliche Gesamtausgaben für Vorsorge und davon Ausgaben für Altersvorsorge

Entgegen den Vorsorgeaufwendungen sanken die Ausgaben für die Altersvorsorge, z. B. Einzahlungen in die Rentenversicherung oder eine kapitalgebundene Lebensversicherung. Die Aufwendungen für die Altersvorsorge sanken von 190 Euro im Jahr 2015 auf nur noch 180 Euro im Jahr 2018 an.

Dies entspricht für 2015 der Arbeitnehmer- plus Arbeitgebervorsorge für einen Gehaltsempfänger mit ca. 999 Euro/Monat, für 2018 sind es nur noch ca. 976 Euro. Ein angestellter Mitarbeiter in Vollzeit bei Zahlung des Mindestlohns von 8,84 Euro im Jahr 2018 erhält monatlich ca. 1.532 Euro brutto, seine Altersvorsorge (Arbeitnehmer- und Arbeitgeberanteil) beträgt monatlich ca. 287 Euro. Das heißt, dass die Unternehmer in der Altersvorsorge durchschnittlich deutlich 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 2015 und zwischen null und 1.800 Euro im Jahr 2018 schwanken.

So verfügten 2015 nur 45 Prozent der Unternehmer, die im Erhebungsbogen Angaben machten, über eine Altersvorsorge.

Von den Unternehmern mit Altersvorsorge lagen ca. 49 Prozent über den monatlichen Altersvorsorgeleistungen eines Mindestlohnempfängers. 2018 verfügten nur noch 43 Prozent der

Unternehmer, die im Erhebungsbogen Angaben machten, über eine Altersvorsorge. Von denen lagen immerhin 54 Prozent über dem Niveau eines Mindestlohnempfängers.

Die in Renten- bzw. in Lebensversicherungen eingezahlten Beträge reichen nach Auffassung des Gutachters bei der Mehrheit der Unternehmer (78 Prozent 2015 und 77 Prozent 2018) nicht für eine auskömmliche Altersvorsorge, da sie unterhalb des gesetzlichen Mindestlohns liegen.

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 akute Anzeichen für eine Bedrohung des Gewerbes abgeleitet.

11.6 Reproduktion des Fahrzeugbestandes

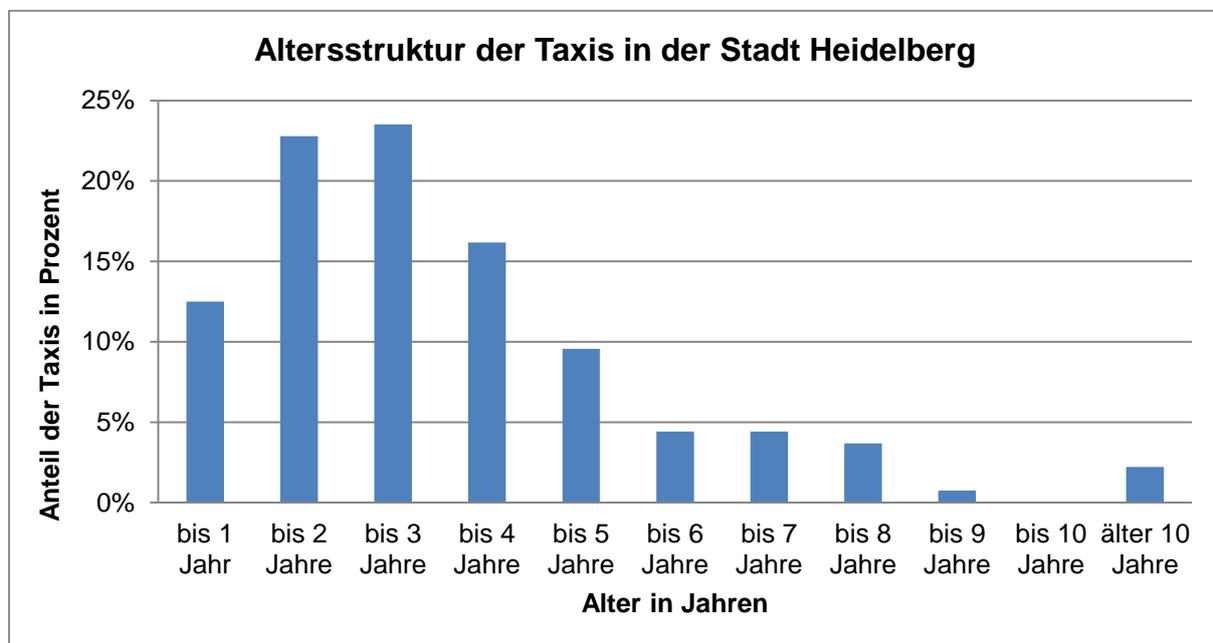


Abbildung 38 Altersstruktur der eingesetzten Kfz in Prozent

Die Angaben wurden in den Erhebungsbögen für 136 Taxis gemacht und ausgewertet. Das ermittelte Durchschnittsalter per 31. März 2020 beträgt 3,19 Jahre. Die Spanne reicht hier von 0,42 bis zu 13,92 Jahren. Die aus den Erhebungsbögen ausgewerteten Angaben stammen aus dem Zeitraum November 2019 bis Februar 2020. Dementsprechend wurden Neuan-schaffungen nach diesem Zeitraum nicht erfasst, weshalb sich ein unterschiedliches Durch-schnittsalter im Vergleich zur Behördenangabe ergibt.

3,19 Jahre sind nach den Erfahrungen des Gutachters ein im Vergleich zu anderen Städten niedriges Durchschnittsalter.

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

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

11.7 Interview mit der zuständigen Industrie- und Handelskammer

Die folgenden Fragen wurden schriftlich durch Herrn Jörg Wagner, Verkehr, IHK Rhein-Neckar beantwortet:

1. Wie schätzen Sie die wirtschaftliche Situation im Taxigewerbe ein, wie hat sich die Situation seit 2014 verändert?

Die wirtschaftliche Situation im Taxigewerbe in Heidelberg ist schwierig. Trotz steigender Touristenzahlen in den letzten Jahren und starkem Ausbau der Übernachtungsmöglichkeiten der Hotellerie, konnte das Taxigewerbe den Wegfall der amerikanischen Streitkräfte als auch des NATO Hauptquartiers nicht unbedingt kompensieren. Zudem bewirkte der verstärkte Ausbau des ÖPNV, dass Privatpersonen, zum Teil aber auch Geschäftsleute auf diesen Service umgestiegen sind. Auch neue Geschäftsmodelle bzw. Mobilitätsanbieter im Bereich PKW (Freenow usw.), aber auch im Bereich Omnibus (Flixbus) machen der Taxibranche zu schaffen. Zudem kamen seit 2015 höhere Kosten durch die Einführung des Mindestlohnes, was zu zwei Anpassungen des Taxitarifes geführt hat.

2. Welche Rolle spielen Krankenbeförderungen Ihrer Meinung nach für das Taxigewerbe in der Stadt Heidelberg?

Die Stadt Heidelberg hat hier eine außergewöhnliche Situation vor Ort. Durch die weltweit bekannten Universitätskliniken ergeben sich viele Fahrten durch Patienten aus der ganzen Welt. Aber natürlich auch Krankenfahrten der Patienten aus dem Umland. Unserer Einschätzung nach werden diese Fahrten für das Taxigewerbe Heidelbergs immer wichtiger.

3. Welche Rolle spielen in dem Zusammenhang (Frage 2) die Vereinbarungen mit den Krankenkassen? Sind die Vereinbarungen kostendeckend? Können Sie uns die Vereinbarungen zur Verfügung stellen?

Zum einen werden diese Vereinbarungen zwischen den Krankenkassen und den baden-württembergischen Verkehrsverbänden, in der Regel alle zwei Jahre, getroffen. Zum anderen müssen diese Vereinbarungen bei der unteren Genehmigungsbehörde angezeigt oder genehmigt werden. Im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit der Preisvereinbarungen handelt es sich um das Ergebnis der beiden Vertragsparteien. Wir kommentieren deshalb die Einzelheiten der Vereinbarungen nicht.

4. Wie schätzen Sie den Einfluss des Mietwagengewerbes auf das Taxigewerbe ein?

Klassischerweise bedient das Mietwagengewerbe Krankenfahrten als auch Zubringerverkehr für den Flughafen. Wie bereits in Frage 1 erwähnt, schmilzt der Umsatzanteil für individuelle Mobilität für die Taxibranche immer mehr, so dass sich die Wettbewerbsintensität immer mehr erhöht. Das zeigt auch die hohe Wechselquote der Unternehmer in der Heidelberger Taxibranche.

5. Haben Sie Anzeichen dafür, dass das Mietwagengewerbe dem Taxigewerbe illegal Wettbewerb macht (Bereithalten wie ein Taxi, keine Rückkehr zum Betriebssitz, Auftragsannahme nicht über Betriebssitz usw.)?

Bei Beschwerden von Unternehmen über Verstöße von Mietwagenunternehmern, aber auch von Taxiunternehmern bitten wir entsprechende Personen, einen direkten Kontakt mit der „unteren Verkehrsbehörde Heidelbergs“ als Überwachungs- und Sanktionsorgan aufzunehmen.

6. Haben Sie Kenntnisse über die Entlohnung vor Einführung des Mindestlohnes?

Entsprechende Einblicke über die Entlohnung haben hier eher die Aufsichtsbehörden, wie die „untere Verkehrsbehörde Heidelberg“, da sie diese Unterlagen bei Taxitarifanpassungen in

Augenschein nehmen sollte. Zudem könnten bei diesem Themengebiet eher die Gewerbeaufsicht, Zollbehörde oder die Finanzämter Auskunft geben.

7. Wie schätzen Sie die Einführung des Mindestlohnes auf das Taxigewerbe in der Stadt Heidelberg ein? Sind Ihnen in dem Zusammenhang Entlassungen bekannt, kann das Gewerbe bei Aufrechterhaltung des Angebotes Mindestlöhne zahlen oder geht das Angebot zurück?

Die Mehrwagenunternehmer hat die Einführung des Mindestlohnes natürlich mehr getroffen als den typischen Taxiunternehmer, der i.d.R. selbstfahrender Unternehmer ist und für den der Mindestlohn keine Rolle spielt. Von einer Entlassungswelle oder aber auch von einem Angebotsrückgang ist uns nichts bekannt. Allerdings könnte hier die "untere Verkehrsbehörde Heidelbergs" einen besseren Überblick über Lücken im Angebot der Bedienung haben, da Sie bei Beschwerden von Kunden prüfen und ggf. einschreiten muss.

8. Haben Sie Kenntnisse über Auseinandersetzung oder Beschwerden oder Kontrollen im Gewerbe und wenn ja, welche?

Auch hier sollten Sie entsprechende Auskünfte von der „unteren Verkehrsbehörde Heidelbergs“ bekommen, da es ihre Aufgabe ist, die Taxis und Mietwagen zu überwachen, so dass entsprechende rechtliche Pflichten im Einklang mit dem Personenbeförderungsgesetz stehen.

9. Wie schätzen Sie das Niveau der Qualität bei der Erbringung von Beförderungsleistungen durch Taxis ein?

Auch hier sollte die „untere Verkehrsbehörde Heidelbergs“ durch die Überwachungstätigkeit einen besseren Überblick über die Branche haben.

10. Gibt es Qualitätsoffensiven oder vergleichbares?

Hierzu sollten am besten die beiden Zentralen Heidelbergs befragt werden.

11. Wie schätzen Sie den jetzt geltenden Tarif in der Stadt Heidelberg ein?

Die letzte Taxitariferhöhung stammt aus dem Jahre 2019, bei der wir angehört und per Stellungnahme unsere Sichtweise eingebracht haben. Im Rahmen der Anhörung über eine Erhöhung der Tarife hat die „untere Verkehrsbehörde Heidelberg“ die Möglichkeit, tiefe Einblicke in die betriebswirtschaftliche Lage der Taxibranche zu nehmen und zu sehen, ob eine Erhöhung und in welcher Höhe betriebswirtschaftlich gerechtfertigt ist.

12. Wie schätzen Sie die Anzahl der Taxigenehmigungen in der Stadt Heidelberg ein?

Wie bereits in Frage 1 geschildert, haben sich die Rahmenbedingungen für die Taxibranche in den letzten Jahren bzw. Jahrzehnten zunehmend verschlechtert. Die ausgegebenen Konzessionen sind gleichgeblieben, die Mietwagenbranche ist gewachsen. Der anteilig zu vergebene Umsatz hat sich eher verkleinert, so dass hier eine sehr wettbewerbsintensive Situation entstanden ist.

13. Hat die IHK ein verkehrspolitisches Grundsatz- bzw. Forderungspapier oder ähnliches, das sich mit dem Taxigewerbe beschäftigt?

Die verkehrspolitischen Grundsatzpositionen der IHK Rhein-Neckar haben auch Forderungen an die Politik, die Rahmenbedingungen für das Taxi- und Mietwagengewerbe zu modernisieren. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie die darauf aufbauenden Vorschriften (BO-Kraft, Freistellungsverordnung) entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen an ein leistungsfähiges, innovatives Taxi- und Mietwagengewerbe.

Die Wirtschaft spricht sich dafür aus, das Personenbeförderungsgesetz zeitnah so auszugestalten, dass die Regelungen für das Taxi- und Mietwagengewerbe an die modernen Anforderungen angepasst werden.

Aus ordnungspolitischer Sicht sollten spezielle Marktregelungen erfolgen, wenn ein so genanntes Wettbewerbsversagen vorliegt. Zudem sind bei einer Regulierung die Instrumente mit der geringsten Eingriffsintensität zu bevorzugen, um ein Maximum an wettbewerbsrechtlicher Selbststeuerung innerhalb des speziellen Ordnungsrahmens zu ermöglichen.

14. Welche Rolle spielt das Taxigewerbe in Ergänzung zum ÖPNV? Sind die Aufgaben des Taxigewerbes analog zum liniengebundenen ÖPNV ausreichend beachtet?

In der derzeitigen Diskussion mit dem Gesetzgeber bzw. der Novellierung des PBefG, hat sich herauskristallisiert, dass das Taxigewerbe eindeutig zu der öffentlichen Daseinsvorsorge zählt.

15. Wie haben sich die Tarifierhöhungen in der Vergangenheit auf die Umsätze und Aufträge des Gewerbes ausgewirkt?

Die letzte Taxitarifierhöhung stammt aus dem Jahre 2018, bei der die „untere Verkehrsbehörde Heidelberg“ die Möglichkeit hatte, tiefe Einblicke in die betriebswirtschaftliche Lage der Taxibranche zu nehmen und deren Entwicklung seit dem Jahr 2015 zu sehen.

16. Haben Sie Erfahrungen bzw. Kenntnisse zu Preisen für den „Verkauf“ von Genehmigungen?

Nein, hierzu haben wir keine Kenntnisse, da der Verkauf von Konzessionen nicht erlaubt ist. Auch zu Verkaufstransaktionen von Taxiunternehmen und deren Verkaufshöhen liegen uns keine Angaben vor. Auch hier hat die „untere Verkehrsbehörde Heidelbergs“ einen Einblick bei der Übertragung von Unternehmen und deren Kaufverträge bzw. Kaufsummen.

17. Wie schätzen Sie die Vorsorgefähigkeit der Taxi- und Mietwagenunternehmer ein?

Aufgrund der hohen Wettbewerbsintensität bzw. der sinkenden Umsatzanteile der individuellen Mobilität, dürfte die Vorsorgefähigkeit eher gering sein.

18. Sind Ihnen Beschwerden der Kunden über die Servicequalität bekannt?

Siehe Antwort zu Fragen 8, 10

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

11.8 Interview mit der Taxizentrale Auto-Funktaxi-Vermittlungszentrale Heidelberg e. G. und dem Verband des Verkehrsgewerbes Baden e. V.

Das Interview fand am 18. Oktober 2019 in Heidelberg statt. Teilnehmer waren Herr Käflein, Vorstandsvorsitzender der Taxizentrale und Vorstandsmittglied des Verbandes des Verkehrsgewerbes Baden e. V., Herr Ramezani, Stellvertreter, Herr Artisch, Aufsichtsratsvorsitzender, Frau Ruch und Herr Dr. Saß.

Die Anzahl der Konzessionen ist nach Meinung der Taxizentrale stimmig und sollte nicht erhöht werden. Es gibt Befürchtungen im Gewerbe, dass nach dem Gutachten weitere Genehmigungen erteilt werden. Das würde das Gewerbe nicht vertragen.

Eine Vielzahl der Aufträge wird in den Morgenstunden angenommen. Sehr viele Fahrten werden für die Kliniken durchgeführt. Die Sondertarife mit den Krankenkassen sind mit dem Taxitarif nahezu identisch und wurden bisher mit jeder erfolgten Tarifierhöhung angepasst.

Das Fiskaltaxameter ist in Heidelberg noch nicht weit verbreitet.

In den Jahren 2005/2006 kam es zu einer größeren Prüfung durch die Zollorgane, eine weitere erfolgte 2016. Die Razzia 2005 führte zu vielen Betriebsaufgaben/-verkäufen und Auflösung von Mehrwagenbetrieben. Die Razzia 2016 blieb ohne Konsequenzen; das Verfahren wurde

eingestellt. Im Gefolge der Razzien hat sich die Steuerehrlichkeit stark verbessert, so dass davon auszugehen ist, dass es kaum Verkürzungen von Steuern und Sozialabgaben gibt.

Die Fahrer sind durch die Unternehmer dazu verpflichtet, alle Fahrten aufzuzeichnen. Dazu werden von der Taxizentrale „Tageszettel“ bereitgestellt, die auch mit dem Finanzamt abgestimmt wurden.

In Heidelberg wird von teilnehmenden Unternehmern ein Frauennachttaxi angeboten. Der Differenzbetrag wird zu 50 Prozent von der Stadt bezuschusst. Mit dem Frauennachttaxi werden monatliche Einnahmen in Höhe von ca. 14.500 Euro erzielt.

Seit zwei Jahren bereitet sich das Heidelberger Taxigewerbe auf den eventuellen Markteintritt (die Übernahme) von UBER und anderen potentiellen Konkurrenten in der Stadt vor. Die Unternehmer befürchten in dem Zusammenhang hohe Einbußen. Gerade UBER ist bei jungen Leuten sehr beliebt. Um dem entgegenzuwirken, ermöglicht die Taxizentrale ihren Kunden, ihre Taxifahrt online über die Taxi Deutschland App zu buchen. Momentan werden aber noch sehr wenige Aufträge über diese App gebucht. Seit zwei Monaten wird die Taxi App auf zehn Fahrzeugen beworben. Der Zentrale stehen insgesamt wenig finanzielle Mittel für Werbung zur Verfügung.

Vor einiger Zeit kam es zu Diskussionen über die Farbe der Fahrzeuge, diese bleibt elfenbein.

Zu bestimmten Zeiten ist es schwierig, alle Reservierungen abzudecken. Die Zentrale nimmt die Vorbestellungen an und Unternehmer können sich hierfür bewerben. Unternehmer, die eine angenommene Fahrt nicht durchführen, bekommen ab 01.11.2019 eine Abmahnung und müssen Bußgeld bezahlen.

Die Wartezeit von Kunden wird von der Zentrale über den Taxibutler erfasst und beträgt fünf bis sieben Minuten.

Insgesamt wird die Taxizentrale mit 4,5 von 5,0 Sternen von den Kunden im System der Taxizentrale als gut bewertet.

Es existieren keine Bereitschaftspläne zur Sicherung auftragsschwacher Zeiten. Dies wird als nicht notwendig erachtet, da die Auftragsabwicklung auch so gewährleistet werden kann. Vor einem Jahr wurde in Heidelberg eine Sperrstunde eingeführt (1.00 Uhr). Anschließend gibt es kaum noch Fahrten.

Das barrierefreie Taxi wurde der Taxizentrale angeboten. Die Taxizentrale wollte für die Inklusionsfahrten einen Sondertarif/Zuschlag, Dies wurde von der Stadt abgelehnt. In der Folge gab es daher kein Inklusionstaxi.

In Heidelberg gibt es keine Bürgertaxis. Das Ruftaxi ist eine Bus-Ersatzlinie, die auf Bestellung zu schlecht an den ÖPNV angebundenen Orten fährt. Knapp zehn Linien fahren regelmäßig. Das Ruftaxi deckt nur die Zeiten des ÖPNV ab. Insgesamt wird nur ein geringer Umsatz in Höhe von 7.000 bis 8.000 Euro/Monat eingefahren.

Die Taxis werden durch die Stadt Heidelberg teilweise als ÖPNV wahrgenommen, abgesehen bei Sonderrechten der Straßenbahn und Busse.

Einmal im Jahr findet mit dem Amt für öffentliche Ordnung ein Gespräch über den Tarif statt. Der Taxitarif wird seit einigen Jahren in regelmäßigen, kurzen Abständen und mit Anpassung an den geltenden Mindestlohn immer wieder erhöht, die letzte Anpassung erfolgte mit einem Preisanstieg von ca. fünf Prozent. Der Tarif wird von den Fahrgästen akzeptiert. Durch die

Häufigkeit der Tarifierhöhungen sind große Tarifsteigerungen mit entsprechender Aufmerksamkeit und Diskussion in der Öffentlichkeit bisher ausgeblieben. Die Auskömmlichkeit des Tarifes wird als ausreichend bewertet.

Darüber hinaus finden keine regelmäßigen Gespräche mit der Kommune statt.

Nach Meinung der Taxizentrale sind die in Heidelberg bestehenden 32 Halteplätze nicht ausreichend. Oft werden die Plätze zugeparkt. Bei anfallenden Baumaßnahmen wird das Taxigewerbe nicht über eine Beeinträchtigung an den Halteplätzen informiert.

In Heidelberg sind einige Carsharing-Angebote vertreten: Die Stadtwerke bieten das Stadtmobil an, der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) stellt E-Tretroller und Leihfahrräder (Nextbike) zur Verfügung. Darüber hinaus gibt es in Heidelberg den Carsharing-Anbieter JoeCar. Diese Angebote haben nur geringe Auswirkungen auf das Taxigewerbe.

Negativen Einfluss auf das Taxigewerbe haben hingegen die Nachtlinie „Moonliner“ sowie das Semesterticket, das den Heidelberger Studenten zur Verfügung steht. Zudem wurde der ÖPNV stark ausgebaut, wodurch Fahrten ins Umland stark zurückgingen. Gerade der „Moonliner“ nimmt viele Kunden auf, die in der Vergangenheit mit dem Taxi gefahren sind. Zur Kostendeckung dieser Linie können keine Aussagen gemacht werden.

Viele neu entstandene und erweiterte Stadtviertel heben das Image der Stadt.

Die Taxifahrer sind zum großen Teil Migranten. Problematisch sind teilweise die Sprachbarrieren. Es ist schwer, aber noch möglich, gute Fahrer zu bekommen.

Laut Arbeitsvertrag wird der Mindestlohn gezahlt. Darüber hinaus werden die Fahrer bei höheren Umsätzen auch am Umsatz beteiligt.

Die Einführung und die regelmäßigen Anpassungen des Mindestlohns sowie die damit verbundenen Tarifierhöhungen wirkten sich bisher nicht negativ auf die Akzeptanz seitens der Kunden aus.

Der Großteil der Taxiunternehmer ist nicht in der Lage, eine Altersvorsorge zu gewährleisten. Das zur Verfügung stehende Geld wird überwiegend in den Aufbau der Geschäfte investiert. Einige Rentner müssen länger arbeiten, da ihre Rente zum Leben nicht ausreicht.

Durch Verkauf von Betrieben kann zur Altersvorsorge beigetragen werden, da in der Regel ein fünfstelliger Betrag erzielt wird.

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

11.9 Interview mit dem Zoll bezüglich Schwarzarbeit im Gewerbe

Auf schriftliche Nachfrage beim Zollamt wurde von der Generaldirektion des Zolls folgende Auskunft erteilt:

Gibt es Ermittlungsergebnisse oder Erkenntnisse ihrer Behörde zur Schwarzarbeit in der Stadt Heidelberg im Taxigewerbe?

In der Arbeitsstatistik der Finanzkontrolle Schwarzarbeit des Zolls (FKS) wird die Branche des Taxisgewerbes nicht gesondert erfasst.

Diese wird unter dem Begriff des Personenbeförderungsgewerbes erfasst. Zum Personenbeförderungsgewerbe zählen dabei sowohl Taxi- und Mietwagenunternehmen als auch Omnibus-, Eisenbahn- und Flugverkehr sowie die Binnenschifffahrt.

Eine gesonderte Auswertung - speziell auf das Taxigewerbe bezogen - ist daher leider nicht möglich.

Allgemein kann man jedoch sagen, dass die FKS im Personenbeförderungsgewerbe regelmäßig Prüfungen und Ermittlungen auf Grundlage des Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetzes (SchwarzArbG) durchführt. Prüffelder sind hierbei die Einhaltung sozialversicherungsrechtlicher Meldepflichten und Abführung von Beiträgen zur Sozialversicherung sowie Zahlung des gesetzlich vorgeschriebenen Mindestlohnes nach dem Mindestlohngesetz (MiLoG), Scheinselbständigkeit und die Beachtung ausländerrechtlicher Vorschriften.

Ist die Schwarzarbeit kleiner, gleich oder größer als in anderen Städten, Landkreisen oder Regionen ihres Zuständigkeitsbereiches?

Die Taxi- und Mietwagenbranche stand schon immer im besonderen Fokus der für die Bekämpfung der Schwarzarbeit zuständigen Behörden. Aus generalpräventiven Gründen veranlasst die FKS daher regelmäßig auch sogenannte Schwerpunktprüfungen in dieser Branche mit dem Ziel der Senkung der gesellschaftlichen Akzeptanz von Schwarzarbeit und illegaler Beschäftigung und zur Erhöhung eines Unrechtsbewusstseins in der Bevölkerung. So wurde zuletzt im Jahr 2018 wieder eine bundesweite Schwerpunktprüfung in den Branchen Personenbeförderungsgewerbe mit dem Schwerpunkt Taxigewerbe durchgeführt.

Eine gesonderte statistische Auswertung dieser Schwerpunktprüfungen - speziell auf einzelne Städte bezogen - ist hierbei jedoch ebenfalls nicht möglich. Insbesondere da die Erfassung nicht städteweise stattfindet; bei dieser Vorgehensweise wäre es - gerade bei kleineren Städten - leicht möglich, Rückschlüsse auf einzelne Unternehmen zu ziehen, wodurch u. a. Sozial - und Steuergeheimnisse nicht mehr gewahrt wären.

Machen die Unternehmer Schwarzarbeit, da sie anders nicht existieren können, oder ist es eher persönliches Gewinnstreben der Unternehmer?

Es erfolgt keine statistische Erfassung über die Motive der einzelnen Arbeitgeber. Dies ergibt sich im Einzelfall aus der jeweiligen Ermittlungsakte und kann pauschal nicht beantwortet werden.

Wie schätzen Sie die Situation vor Einführung und nach Einführung des MiLoG zum 01.01.2015 ein?

Die Einschätzung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes fällt generell nicht in die Zuständigkeit der FKS (weder vor noch nach Einführung des MiLoG); daher können hierzu keine Aussagen getroffen werden.⁶⁰

Rückschlüsse für Heidelberg können aus diesen Informationen nicht gezogen werden.

Eine Bedrohung wird hieraus nicht abgeleitet.

11.10 Mietwagenbestand

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

⁶⁰ E-Mail von Frau Alina Chaklidi, Generalzolldirektion Bonn vom 31.01.2020

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 Mietwagenunternehmern 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 02.07.2014 - XI R 39/10, veröffentlicht am 22.10.2014, dürfen Mietwagen bei Patientenfahrten, sofern Grundlage ein Vertrag mit den Krankenkassen ist, der sowohl für Taxis als auch für Mietwagen gilt, unter Umständen jetzt auch sieben Prozent Mehrwertsteuer berechnen. Dadurch wird das Taxigewerbe weiter benachteiligt.

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

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

Insgesamt sind in der Stadt Heidelberg 95 Mietwagen gemeldet, was einen erheblichen Wettbewerbsfaktor zuungunsten der Taxiunternehmer darstellt.⁶¹

Im Rahmen dieses Gutachtens wurden einige Kennzahlen des Mietwagengewerbes in der Stadt Heidelberg erhoben, die im Folgenden kurz präsentiert werden. Von den insgesamt 19 Mietwagenunternehmern haben 15 den entsprechenden Erhebungsbogen ausgefüllt.

Das reine Mietwagengewerbe beschäftigte 2018 nach Angaben der Mietwagenunternehmer im Erhebungsbogen insgesamt 102 Mitarbeiter zuzüglich der Mietwagenunternehmer. 40 Angestellte sind in Vollzeit tätig, 39 in Teilzeit bis 450 Euro und 23 Mitarbeiter in der Gleitzone bis 850 Euro.

Keiner der Mietwagenunternehmer verfolgt neben dem Personenbeförderungsgewerbe noch andere Wirtschaftszweige.

⁶¹ Angabe der zuständigen Behörde vom 16.03.2020

Die Mietwagenunternehmer haben im Erhebungsbogen zu 59 Fahrzeugen Angaben gemacht. Zum 31. März 2020 betrug das Durchschnittsalter des eingesetzten Fuhrparks 3,99 Jahre. Der Fuhrpark der Taxiunternehmer hat ein Durchschnittsalter von lediglich 3,19 Jahren.

Im Mittel realisierten die Mietwagenunternehmer im Zeitraum 2014 bis 2018 ca. 1.460 Aufträge je Genehmigung. Dieser Wert liegt sehr deutlich unter dem der Taxiunternehmer (3.807).

Die Mietwagenunternehmer generieren 42,3 Prozent ihrer Aufträge über die Krankenkassen (Taxi: 16,0 Prozent).

Die jährliche Laufleistung eines durchschnittlichen Mietwagens im Zeitraum 2015 bis 2018 betrug ca. 46.991 Kilometer, die Besetztquote lag bei 41,87 Prozent. Im Hinblick auf die bestehende Rückkehrpflicht ist dies ein realistischer Wert. Die durchschnittliche jährliche Laufleistung lag bei Taxis mit 63.251 Kilometer um über 16.000 Kilometer höher. Die Besetztquote lag mit 49,69 Prozent auch deutlich über der der Mietwagenunternehmer.

Die durchschnittlichen monatlichen Vorsorgeaufwendungen eines Mietwagenunternehmers in der Stadt Heidelberg betragen 2015 ca. 770 Euro und sanken 2018 auf ca. 760 Euro. Diese liegen 2018 um ca. 70 Euro über den durchschnittlichen monatlichen Vorsorgeaufwendungen der Taxiunternehmer. Die Aufwendungen für die Altersvorsorge der Mietwagenunternehmer lagen 2015 und 2018 bei durchschnittlich 190 Euro. Insgesamt lag 2018 die Altersvorsorge von lediglich zwei Mietwagenunternehmern über der eines Mindestlohnempfängers. Taxiunternehmer verwendeten 2018 nur 180 Euro für ihre Altersvorsorge. Von immerhin 22 Taxiunternehmern (43 Prozent) lagen die Altersvorsorgeaufwendungen über der eines Mindestlohnempfängers.

Acht Mietwagenunternehmer (57 Prozent) planen, ihr Unternehmen wie bisher fortzuführen. Vier (29 Prozent) möchten es erweitern. Kein Unternehmer plant, seinen Betrieb zu verkleinern und zwei Unternehmer planen, ihren Betrieb stillzulegen. Im Vergleich zu den Mietwagenunternehmern planen 91 Prozent aller Taxiunternehmer ihr Unternehmen wie bisher fortzuführen und zwei Prozent es zu erweitern. Drei Prozent planen eine Verkleinerung und vier Prozent die Stilllegung.

Der 2014 gezahlte Durchschnittsstundenlohn lag im Mietwagengewerbe der Stadt Heidelberg bei ca. 9,18 Euro und stieg bis 2018 auf 10,84 Euro. Taxiunternehmer zahlten 2018 im Durchschnitt 1,44 Euro pro Stunde weniger.

Die folgende Abbildung zeigt den gesamten jährlichen Nettoumsatz je Mietwagengenehmigung in der Stadt Heidelberg im Zeitraum 2014 bis 2018.

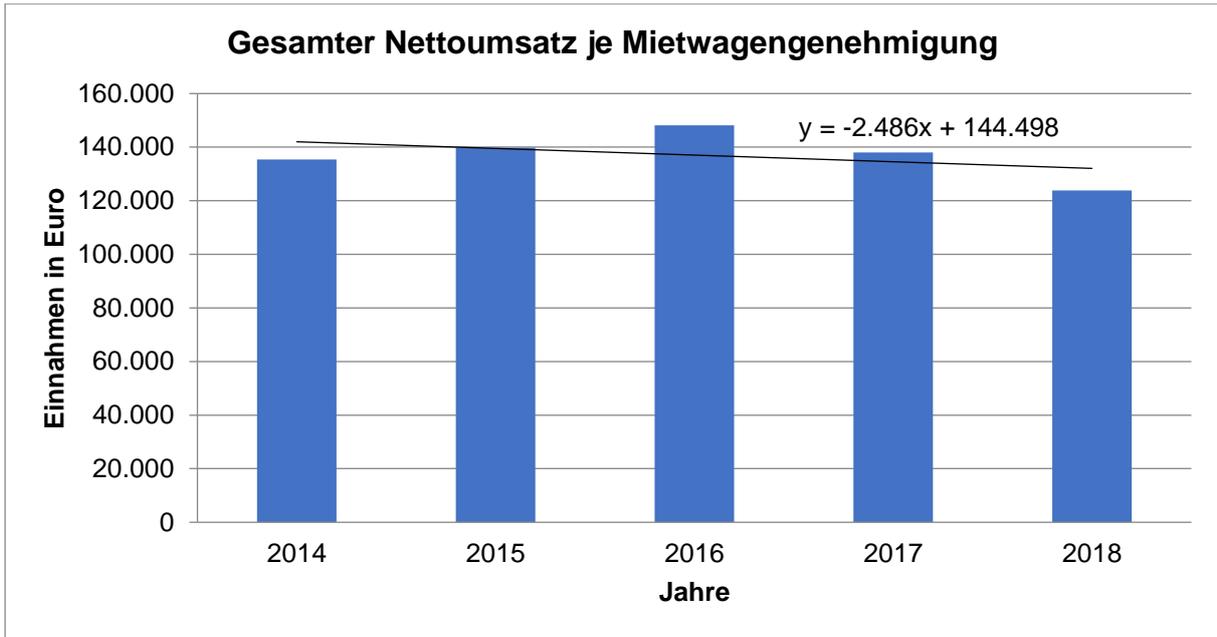


Abbildung 39 Gesamteinnahmen aus Mietwagenverkehr je Genehmigung und Jahr insgesamt für alle auswertbaren Mietwagenbetriebe in der Stadt Heidelberg

Der durchschnittliche Umsatz pro Jahr beträgt ca. 137.000 Euro. Der durchschnittliche jährliche Rückgang betrug im Erhebungszeitraum 1,7 Prozent. Seit 2016 geht der Umsatz deutlich zurück.

Den Nettogewinn je Genehmigung im Mietwagengewerbe zeigt die Abbildung 40. Ihr Verlauf ist tendenziell ähnlich. Je Genehmigung erzielen Mietwagenunternehmer in der Stadt Heidelberg durchschnittlich ca. 20.000 Euro.

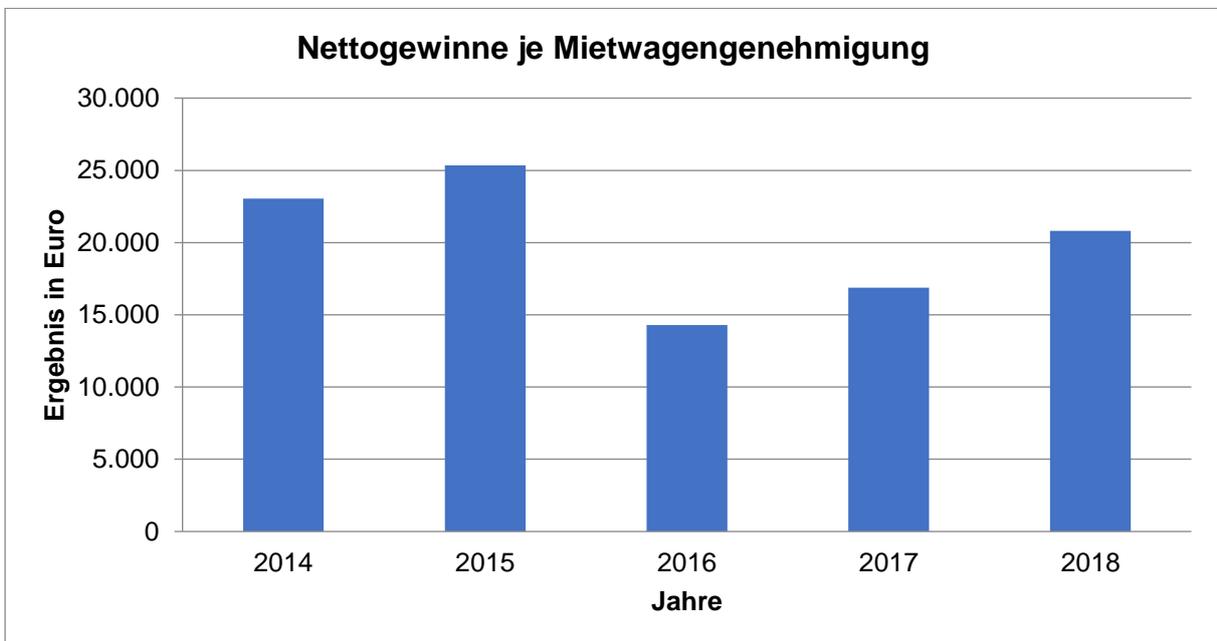


Abbildung 40 Nettogewinne bzw. -überschüsse aus Personenbeförderung je Genehmigung aller untersuchten Mietwagenbetriebe in der Stadt Heidelberg

Auf Genehmigungsebene erzielen die Mietwagenunternehmer im Durchschnitt ein nicht auskömmliches Ergebnis, welches noch einmal deutlich unter dem der Taxiunternehmer der Stadt Heidelberg liegt.

Der Nettogewinn je Betrieb liegt bei der überwiegenden Anzahl der Betriebe ebenfalls erheblich unter dem der Taxibetriebe. Es gibt aber auch einzelne sehr erfolgreiche Mietwagenunternehmen.

Der Gutachter sieht aufgrund des nicht steuerbaren Mietwagenanteils am Markt Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige 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. **Abzug der Amerikaner:** Für den größten Teil der Unternehmer kam es zu einem Einbruch der Auftragszahlen durch den Abzug der amerikanischen Truppen, der bis heute noch nicht kompensiert werden konnte.
2. **Konkurrenz:** 46 Unternehmer sehen Probleme in den sich ausweitenden Angeboten anderer und teilweise billigerer Anbieter, wie UBER, Clever Shuttle, Free Now und andere.
3. **Mietwagen:** 45 Unternehmer sind der Meinung, dass es in Heidelberg zu viele Mietwagen gebe, die das Taxigewerbe gefährden.
4. **ÖPNV:** 39 Unternehmer sehen einen weiteren Rückgang der Aufträge in der Einführung des Moonliners, der in den Nachtstunden und vor allem am Wochenende das Taxigeschäft massiv beeinträchtigt. Insgesamt ist der ÖPNV gut ausgelastet.
5. **Krankenkassen:** 23 Unternehmer sind mit den derzeitigen Verhältnissen in Bezug auf die Krankenkassen unzufrieden. Sie bemängeln die Internetausschreibungen der Krankenkassen, die unter dem regulären Preis liegen und die der günstigste Anbieter erhält. Insgesamt seien die Krankentransporte zu niedrig.
6. **Verkehrssituation:** 21 Unternehmer beklagen die Verkehrssituation in Heidelberg; es gebe zu viele Baustellen, die zu Stau und damit auch verlängerten Wartezeiten führen. Darüber hinaus wünschen sich viele Unternehmer, die Busspuren mehr nutzen zu können.
7. **Sonstiges:** Darüber hinaus äußerten einzelne Unternehmer Kritik an weiteren Punkten, die nachfolgend kurz angerissen werden:
 - Patiententourismus vor allem aus arabischen Ländern, die ihre eigenen Fahrzeuge haben oder illegal von unbekanntem Firmen betrieben werden,
 - Einführung der Sperrstunden,
 - illegale Personenbeförderung durch Privatautos,
 - keine weiteren Konzessionen zu vergeben, da die derzeitige Anzahl ausreichend ist,
 - angespannte wirtschaftliche Lage,
 - angemessene Tarife, die eher in kleinen Schritten in kürzeren Abständen erhöht werden sollten,
 - die fehlende Altersvorsorge,
 - der derzeitige schlechte Ruf der Heidelberger Taxibranche.

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 01.03.2019). Die nachfolgende Tabelle spiegelt die Meinungen von 116 Unternehmern zur Auskömmlichkeit dieses Tarifs wider.

	beurteilter Tarif	... zu niedrig	... genau richtig	... zu hoch
Der Taxitarif ist insgesamt ...		22,5 %	71,9 %	5,6 %
Grundpreis	3,00 €	16,8 %	81,4 %	1,8 %
<i>durchschnittlicher Veränderungswunsch auf</i>	3,15 €	3,97 €	3,00 €	2,25 €
Stufe I: 1. und 2. km	2,80 €/km	17,9 %	82,1 %	0,0 %
<i>durchschnittlicher Veränderungswunsch auf</i>	2,87 €	3,21 €	2,80 €	-
Stufe II: ab 3. km	2,00 €/km	8,8 %	86,7 %	4,4 %
<i>durchschnittlicher Veränderungswunsch auf</i>	2,01 €	2,40 €	2,00 €	1,48 €
Wartezeit/Stunde	30,00 €	12,5 %	83,9 %	3,6 %
<i>durchschnittlicher Veränderungswunsch auf</i>	30,85 €	38,00 €	30,00 €	25,75 €
Zuschlag Großraumtaxi	7,00 €	5,6 %	88,8 %	5,6 %
<i>durchschnittlicher Veränderungswunsch auf</i>	7,02 €	9,17 €	7,00 €	5,17 €
Frauennachttaxi	6,00 €	7,6 %	88,6 %	3,8 %
<i>durchschnittlicher Veränderungswunsch auf</i>	6,17 €	9,56 €	6,00 €	3,25 €

Tabelle 6 Meinung der Unternehmer zum Tarif

Bei allen Tarifbestandteilen schätzen 71,9 Prozent der Unternehmer den jetzt gültigen Tarif als ausreichend und richtig ein. 22,5 Prozent sind der Auffassung, dass der Tarif insgesamt zu niedrig ist. 5,6 Prozent der Unternehmer sind der Meinung, der Tarif sei zu hoch.

Im Mittel fordern die Unternehmer eine Erhöhung des Grundpreises um 0,15 Euro von derzeit 3,00 Euro auf etwa 3,15 Euro. 82,1 Prozent der Unternehmer plädieren dafür, dass der Kilometerpreis Stufe I tagsüber von 2,80 Euro beibehalten werden soll. 17,9 Prozent sind der Meinung, dass der Kilometerpreis Stufe I angehoben werden sollte. Insgesamt fordern die Unternehmer eine moderate Erhöhung auf 2,87 Euro je Kilometer. 86,7 Prozent der Unternehmer sind mit dem Entgelt der Stufe II zufrieden. Insgesamt fordern sie lediglich eine Erhöhung um 0,01 Euro.

Ein leichter Zuschlag wird für die Wartezeit gefordert, der von 30,00 Euro auf durchschnittlich 30,85 Euro angehoben werden soll.

Die Unternehmer fordern eine minimale Anhebung des Zuschlags für ein Großraumtaxi, von derzeit sieben Euro auf 7,02 Euro.

Für das Frauentaxi fordern die Unternehmer ebenso nur eine moderate Erhöhung um 0,17 Euro auf 6,17 Euro.

Insgesamt sind die Unternehmer zum überwiegenden Teil mit den jeweils einzelnen Tarifbestandteilen zufrieden.

Befragt nach den Auswirkungen der Tarifierhöhung auf die Umsätze gaben 79 Unternehmer an, dass ihre Umsätze gleichgeblieben seien. 13 Unternehmer gaben sinkende Umsätze und 18 Unternehmer steigende Umsätze an. Alle Unternehmer verzeichneten im Durchschnitt einen leichten Rückgang der Umsätze um 0,2 Prozent.

30 Unternehmer melden einen leichten Rückgang der Fahraufträge nach der Einführung des neuen Tarifs. Zehn Unternehmer berichten von einem Zuwachs an Fahraufträgen und 65 Unternehmer von gleichbleibenden Auftragszahlen. Im Mittel ergibt sich so für alle Unternehmer ein leichter Rückgang der Auftragszahlen um 2,9 Prozent.

Anzeichen für eine gegenwärtige Bedrohung und künftige Bedrohung des Gewerbes aufgrund der Meinung der Unternehmer zum Tarif 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 41 Meinung der Unternehmer zur Genehmigungszahl

Von 117 Unternehmern, die zur Genehmigungszahl Angaben machten, sind 73 und damit 62 Prozent der Unternehmer der Ansicht, die Zahl der Genehmigungen sei genau richtig. 44 Unternehmer (38 Prozent) sind der Meinung, die Genehmigungszahl wäre zu hoch. Kein Unternehmer schätzt die Zahl der Genehmigungen als zu niedrig ein. Insgesamt plädieren die Unternehmer für eine durchschnittliche Reduktion um ca. 4,1 Genehmigungen.

Aus der Einschätzung der Unternehmer zur Genehmigungszahl in der Stadt Heidelberg leitet der Gutachter 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 keine Anzeichen einer Bedrohung vorhanden oder absehbar
- 2 Anzeichen einer Bedrohung vorhanden oder absehbar
- 3 akute Anzeichen einer Bedrohung vorhanden oder absehbar

Kap.	Bewertung		im Untersuchungszeitraum			zukünftig		
	Was	Beurteilung	1	2	3	1	2	3
7.	Beurteilung der Nachfrage							
7.1	Anzahl der Beförderungsaufträge	leicht sinkende, auf hohem Niveau liegende Aufträge hohe Wertigkeit	x			x		
7.2	Entwicklung des Gesamtmarktes	steigende Nachfrage hohe Wertigkeit	x			x		
7.3	Nachfragestruktur	unauffällig	x			x		
7.4	Nachfrage durch Patientenfahrten	geringe Abhängigkeit von den Krankenkassen	x			x		
7.5	Nachfrage nach barrierefreien Taxis	ohne Bewertung	x			x		
7.6	Nachfrage nach klassischen Beförderungsleistungen mit Taxis	drei Viertel der Umsätze durch klassische Beförderungsleistungen	x			x		
7.7	Nachfrage durch Daueraufträge und weitere Dienstleistungen	unauffällig	x			x		
7.8	Nachfrage durch den ÖPNV	gut ausgebauter ÖPNV	x			x		
7.9	Tourismus	positive Entwicklung	x			x		
7.10	CarSharing	Taxigewerbe sieht keine Bedrohung durch CarSharing	x			x		
7.11	Selbstfahrer zu Selbstkosten	unklare Entwicklung	x				x	
7.12	Auftragsannahme	unauffällig	x			x		
7.13	Kundenstruktur	unauffällig	x			x		
7.14	Kaufkraft	über Bundesdurchschnitt, positive Entwicklung	x			x		
7.15	Ausstattung mit PKW	unauffällig	x			x		
7.16	Zusammenfassung der Nachfrage	steigende Nachfrage hohe Wertigkeit	x			x		
8.	Beurteilung von Taxidichte und Bevölkerungsentwicklung							
8.1	Taxi- (und Mietwagen-) dichte	niedrige Taxidichte hohe Wertigkeit		x	x		x	x
8.2	Bevölkerungsentwicklung	Anstieg	x			x		

Kap.	Bewertung		im Untersuchungszeitraum			zukünftig		
	Was	Beurteilung	1	2	3	1	2	3
9.	Beurteilung der Ertragslage und Einsatzzeit							
9.1	Entwicklung der Umsätze	Anstieg im Erhebungszeitraum hohe Wertigkeit	x			x		
9.2	Kostenentwicklung							
9.2.1	Einnahmen und Kostenentwicklung	Einnahmen steigen stärker als Kosten hohe Wertigkeit	x			x		
9.2.2	Lohnkosten und Mindestlohn	Lohnkosten liegen über dem Mindestlohn	x			x		
9.3	Gewinne und Struktur der Gewinne	Nettogewinne unzureichend, positive aber unzureichende Gewinnermittlung hohe Wertigkeit			x			x
9.4	Einsatzzeit der Fahrzeuge und Unternehmer	nicht auskömmliche Gewinne im Verhältnis zur vergleichsweise höheren Einssatzzeit		x			x	
9.5	Unternehmerische Vorausplanung	Großteil plant, Unternehmen weiterzuführen	x			x		
9.6	zusammenfassende Bewertung der Entwicklung der Ertrags- und Kostelage unter Einbeziehung der Einsatzzeit	Zusammenfassung Kap. 9.1-9.5 hohe Wertigkeit			x			x
10.	Anzahl und Ursachen der Geschäftsaufgaben	Gründe für Geschäftsaufgaben werden nicht erfasst keine Bewertung hohe Wertigkeit						
11.	sonstige Kriterien							
11.1	Wartezeit der Kunden	vergleichsweise kurze Wartezeiten	x			x		
11.2	Warteliste	Alt- und Neubewerber	x			x		
11.3	Ergebnis Hauptuntersuchung	hoher Anteil der Fahrzeuge mit Mängeln		x	x		x	x
11.4	Zahlungsverpflichtungen	in lediglich drei Fällen	x			x		
11.5	monatliche Vorsorgeaufwendungen	unzureichende Altersvorsorge			x			x
11.6	Reproduktion des Fahrzeugbestandes	niedriges Durchschnittsalter	x			x		
11.7	Interview IHK	Situation des Taxigewerbes aus Sicht der IHK		x			x	
11.8	Interview Taxizentrale/Verkehrsgewerbe			x			x	
11.9	Interview mit TaxiHDirekt							

Kap.	Bewertung		im Untersuchungszeitraum			zukünftig		
	Was	Beurteilung	1	2	3	1	2	3
11.10	Interview Zoll	keine Bewertung		x			x	
11.11	Mietwagenbestand	Konkurrenz zum Taxigewerbe		x			x	
12.	Anmerkungen der Unternehmer							
12.1	Unternehmer in Erhebungsbögen	kritische Anmerkungen der Unternehmer		x			x	
12.2	Meinungen der Unternehmer zum Tarif	überwiegender Teil der Unternehmer zufrieden	x			x		
12.3	Anmerkungen zur Genehmigungszahl	ein Drittel schätzt Zahl der Genehmigungen als zu hoch ein		x			x	

Tabelle 7 Zusammenfassende Bewertung zur Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes

Das Taxigewerbe in Heidelberg hat sich in den untersuchten Jahren kontinuierlich erholt. Dauert dieser Prozess weiter an, so kann man in einigen Jahren von einem gesunden Gewerbe ohne Anzeichen einer Bedrohung ausgehen. Zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung ist dieser Prozess noch nicht ausreichend weit fortgeschritten. Die zusätzlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie können nur unzulänglich prognostiziert werden.

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

Insbesondere folgende Gründe sprechen für ein funktionierendes Gewerbe:

1. die steigende Nachfrage der Bevölkerung nach Beförderungsleistungen nach § 13 Absatz 4, Ziffer 1,
2. die hohe Anzahl der Beförderungsaufträge,
3. die geringe Abhängigkeit von den Krankenkassen,
4. die über dem Bundesdurchschnitt liegende Kaufkraft der Bevölkerung,
5. die positive Entwicklung des Tourismus.

Insbesondere in folgenden, sehr gewichtigen, Bereichen sieht der Gutachter Anzeichen einer Bedrohung:

1. die geringe Taxi- und die sehr geringe Taxi-/Mietwagendichte nach § 13 Absatz 4, Ziffer 2,
2. die Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit, dargestellt durch 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,
3. die zahlreichen kritischen Anmerkungen der Unternehmer und Unternehmervertreter,
4. die ungewöhnlich hohe Fehlerquote in der technischen Überwachung.

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 2019 bis 2024 auf Grundlage der ausgewerteten Ist-Ergebnisse 2014 bis 2018,
2. Durchführung einer Vollkostenrechnung für ein Fahrzeug im Jahr 2020,
3. Kostenentwicklung in den Folgejahren ab 2020, ausgehend von den ermittelten Vollkosten mit jährlicher Kostensteigerung um vier Prozent (entsprechend Auswertung der Kostenentwicklung in den zurückliegenden Jahren seit 2014).

14.2 Nachfrageprognose in der Stadt Heidelberg

Die ermittelte Nachfrage der einzelnen Jahre wird linear in die Zukunft bis 2024 interpoliert.



Abbildung 42 Realisierte Nachfrage und Nachfrageprognose im Taxigewerbe in Euro pro Jahr in der Stadt Heidelberg bis 2024

Auf Grundlage der getroffenen Annahmen wird von einer steigenden Nachfrage nach Beförderungsleistungen im Taxiverkehr im Zeitraum 2020 bis 2024 in Heidelberg in Höhe von ca. 15.700.000 auf 18.000.000 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, Schadenfreiheitsrabatt 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 eingesetzten 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 derzeitigen Durchschnittslohns für einen angestellten Kraftfahrer (9,54 €/Stunde) angesetzt. Für Über- und Nachtstunden wurden 25 Prozent Zuschlag einkalkuliert.

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"> Durchschnittsverbrauch: 8 l Diesel /100 km erwarteter Einkaufspreis: 1,09 €/Liter, abgeleitet aus dem Durchschnitt der letzten acht Jahre aus der Preisentwicklung⁶² Jahresfahrleistung: 63.251 km (Durchschnitt der letzten vier Jahre)
Öl und Schmierstoffe	<ul style="list-style-type: none"> 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)
Reparatur und Wartung	<ul style="list-style-type: none"> 3.310,00 €/Jahr incl. Eichung Fahrpreisanzeiger und HU sowie einschließlich Wagenpflege⁶³
Reifen	<ul style="list-style-type: none"> Kaufpreis für 1 Satz Reifen: 471,00 € Reifenlaufleistung: 60.000 km⁶⁴

Fixe Kosten

Werteverbrauch	<p>Der Werteverbrauch wird als kalkulatorische Abschreibung ausgehend von folgenden Angaben ermittelt:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nettokaufpreis: 40.000,00 € (Listenpreis plus Überführung plus Ausstattung) Restwert nach 5 Jahren, ca. 4.000,00 € Fahrzeugtausch nach 5 Jahren
Kapitalverzinsung	<ul style="list-style-type: none"> nach anerkannten Grundsätzen der Kalkulation ermittelt aus ½ Kaufpreis, Restwert und Umlaufmitteln mit einer Verzinsung von 6,0 %
Personalkosten	<ul style="list-style-type: none"> Grundlage ist ein angenommener Durchschnittslohn von

⁶² <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/779/umfrage/durchschnittspreis-fuer-dieselmotorkraftstoff-seit-dem-jahr-1950/> (Einsicht: 17.06.2019)

⁶³ Werte aus eigenen Datenerfassungen

⁶⁴ Werte aus eigenen Datenerfassungen

	<p>9,54 €/Stunde, bei ermittelten 54,3 Wochenstunden und 52 Wochen nach Angaben der Unternehmer für den Zeitraum 2015-2018</p> <ul style="list-style-type: none"> Arbeitgeberanteil sowie Vertretung für Krankheit und Urlaub
Unfallversicherung in der Berufsgenossenschaft	<ul style="list-style-type: none"> für den Unternehmer: 368,00 €/Jahr für die Mitarbeiter: in den Personalkosten enthalten
Umlage Taxizentrale	<ul style="list-style-type: none"> 3.600 €/Jahr
Kfz-Steuer	<ul style="list-style-type: none"> 340,00 €/Jahr nach Kfz-Steuergesetz
Fachvereinigung	<ul style="list-style-type: none"> 104,00 €/Jahr (Annahme Gutachter)⁶⁵
IHK	<ul style="list-style-type: none"> 100,00 € (Annahme Gutachter)
Garagenmiete	<ul style="list-style-type: none"> ortsüblich: 85,00 €/Monat (Annahme Gutachter)
Rechtsschutzversicherung	<ul style="list-style-type: none"> 153,00 €/Jahr⁶⁶
Versicherungen	<ul style="list-style-type: none"> Angaben aus anderen eigenen und fremden Gutachten, Recherchen bei Verbänden Insassenunfallversicherung und Verkehrsrechtsschutzversicherung
allgemeine Verwaltungskosten	<ul style="list-style-type: none"> entsprechend der ausgewerteten betriebswirtschaftlichen Unterlagen⁶⁷
Einsatztage pro Jahr	<ul style="list-style-type: none"> es wird mit 299 Einsatztagen durchschnittlich pro Jahr laut den Angaben der Unternehmer im Erhebungsbogen kalkuliert
Unternehmerlohn	<ul style="list-style-type: none"> es wird ein zusätzlicher Unternehmerlohn in Höhe der Vorsorgeaufwendungen von 968,75 €/Monat kalkuliert

Tabelle 8 Annahmen für die Vollkostenrechnung in der Fahrzeugkostenkalkulation

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

- | | |
|---|----------|
| 1. <u>variable</u> Kosten pro Kilometer | 0,15 € |
| 2. <u>variable</u> Kosten je Besetzkilometer | 0,29 € |
| 3. <u>fixe</u> Kosten pro Einsatztag ohne Unternehmerlohn | 261,58 € |
| 4. <u>fixe</u> Kosten pro Einsatztag mit Unternehmerlohn | 300,45 € |

Nur zur Information, nicht als Berechnungsgrundlage:

- | | |
|---|----------|
| 5. <u>durchschnittliche</u> Gesamtkosten pro Einsatztag | 332,69 € |
| 6. <u>durchschnittliche</u> Gesamtkosten je Besetzkilometer | 3,03 €. |

Insgesamt ergeben sich so Jahresgesamtkosten in Höhe von 87.848,81 Euro ohne bzw. 99.473,81 Euro mit Unternehmerlohn.

14.4 Prognose der Zahl der Genehmigungen

Aus der so durchgeführten Fahrzeugkostenkalkulation ergibt sich eine Vollkostendeckung für den Unternehmer in der Stadt Heidelberg ohne Unternehmerlohn von 87.848,81 Euro Jahresumsatz, mit Einbeziehung des Unternehmerlohns in Höhe von 99.473,81 Euro.

Es wird von einer angenommenen jährlichen Kostensteigerung von vier Prozent ausgegangen. Dieser Wert basiert auf der ermittelten Kostenentwicklung pro Genehmigung in Heidelberg im Zeitraum 2014 bis 2018 sowie einem Konservativitätszuschlag von 1,4 Prozent.

⁶⁵ in Anlehnung an Beitrags- und Gebührenordnung Landesverband des Taxi- und Mietwagengewerbes e.V. Baden-Württemberg <http://www.tvd-bw.de/downloads-öffentlich/> (Einsicht am: 03.11.2017)

⁶⁶ Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e. V. (BZP) Geschäftsbericht 2018/2019

⁶⁷ eigene Werte aus Datenerfassungen

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 Heidelberg im Zeitraum 2020 bis 2024 beträgt 156 Genehmigungen.

Es wird empfohlen, die Genehmigungsanzahl von derzeit 162 auf 156 Genehmigungen zu reduzieren.

14.5 Auswirkungen der Corona Pandemie auf die Prognose

Durch Herrn Käflein, Vorstandsvorsitzender der Taxizentrale und Vorstandsmitglied des Verbandes des Verkehrsgewerbes Baden e. V., werden die Auswirkungen der gegenwärtigen Corona Pandemie als schwerwiegend für das Taxigewerbe bewertet.⁶⁸

Die Auftragszahlen in der Woche bei frei vermittelten Fahrten sind von ca. 1.100 Fahrten pro Tag auf jetzt 300 bis 330 Fahrten pro Tag und an den Wochenenden von 1.200 bis 1.300 Fahrten pro Tag auf 230 Fahrten zurück gegangen. Das „Einsteigergeschäft“ (Zustieg an Taxihalteplätzen) ist so gut wie völlig weggebrochen.

Vergleichbare Angaben zum Rückgang hat der Gutachter von der Hanse Taxigenossenschaft Rostock e.G., der Taxivermittlungszentrale in Rostock und einzelnen befragten Taxiunternehmen erhalten.

Ein Wiederaufleben des Geschäftes auf Vor-Corona-Niveau nach Abklingen der Pandemie ist zweifelhaft. Ausgefallene Fahrten werden im Taxigeschäft überwiegend nicht nachgeholt.

Eine verlässliche Wirtschaftsprognose ist zurzeit unmöglich. Die Szenarien gehen von Rückgängen im Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2020 um ca. 4,2 Prozent und einem Anstieg 2021 von ca. 5,8 Prozent aus.⁶⁹

Auch vor diesem Hintergrund darf die Zahl der erteilten Genehmigungen nicht erhöht werden. Zurückfallende Genehmigungen sind bis 156 auf weiteres nicht erneut an Bewerber auszureichen! Eine Neubewertung soll 2022 erfolgen.

⁶⁸ Telefongespräch am 08.04.2020 mit Gutachter

⁶⁹ Gemeinschaftsdiagnose der Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose vom 08. April 2020; Quelle:

http://gemeinschaftsdiagnose.de/wp-content/uploads/2020/04/GDF2020_V2_unkorrigierte_Langfassung.pdf

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 Heidelberg,
- die Ausführung von Beförderungsleistungen mit Taxis in der Stadt Heidelberg und außerhalb in Abhängigkeit von der Entfernung und der benötigten Zeit.

Berücksichtigt wurde der voraussichtliche Durchschnittslohn.

Im Tarifverfahren muss der so ermittelte neue Tarif betreffs des Einflusses 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:

- 3.807 Aufträge pro Jahr und Genehmigung,
- 63.251 Kilometer Fahrleistung pro Jahr,
- 31.429 Kilometer Fahrgastbeförderung pro Jahr,
- 3.827 Stunden Einsatzzeit der Taxis pro Jahr.

Aus den Angaben der Unternehmer resultieren weiter:

- 16,61 Kilometer durchschnittliche Fahrleistung bzw. 8,26 Besetzkilometer pro Auftrag,
- 12,73 Aufträge pro Tag,
- 1,01 Stunden je Auftrag.

Für einen solchen „durchschnittlichen“ Auftrag über 16,61 Kilometer Fahrstrecke und 1,01 Stunden Gesamtdauer einschließlich Anfahrt, Abwicklung, Abfahrt und Bereithaltezeit für den Folgeauftrag müssen bezogen auf die Vollkostenkalkulation 26,09 Euro Umsatz netto erzielt werden.

Durch den gegenwärtig geltenden Tarif seit 01.03.2019 wird ein Nettoentgelt von ca. 19,75 Euro Erlöst. Demgemäß ergibt sich für die Durchführung eines „durchschnittlichen“ Auftrags ein Verlust von netto 6,34 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 24).

Relativ konstant ist der Anteil der Fixkosten mit durchschnittlich 81 Prozent der Gesamtkosten, nur etwa 19 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 verschiedene 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:

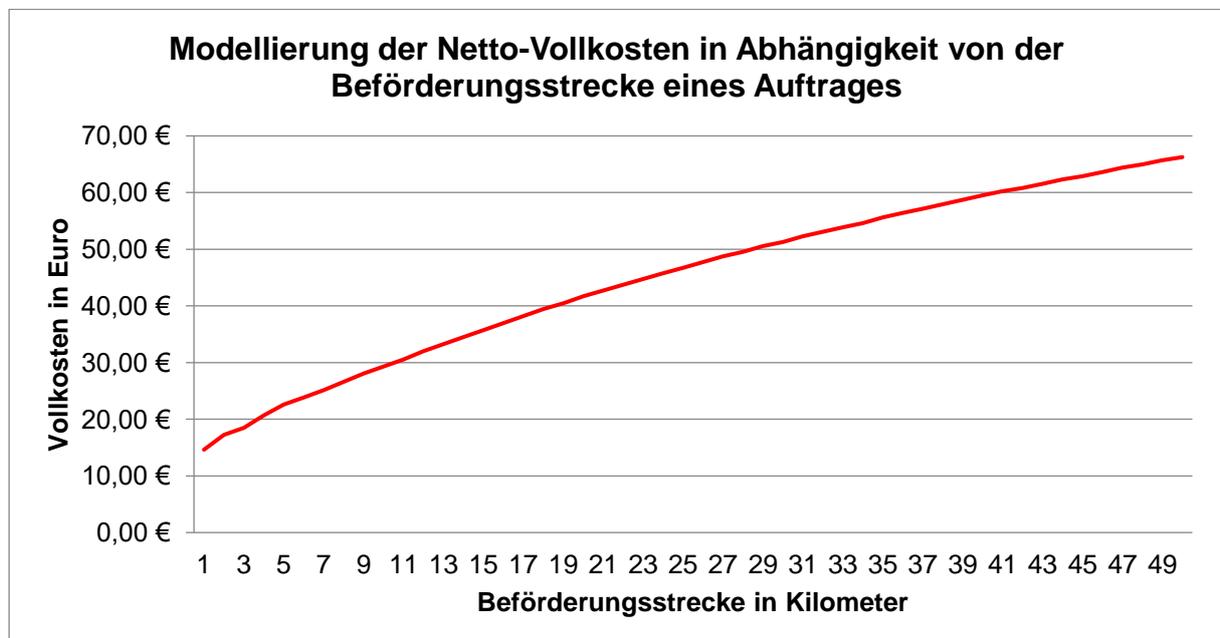


Abbildung 43 Modellierung der Netto-Vollkosten in Euro in Abhängigkeit von der Beförderungsstrecke

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

Dieser sogenannte „Break-Even-Punkt“ wird in Heidelberg in Bezug auf die tatsächlich zurückgelegte Strecke je Auftrag relativ spät erreicht.

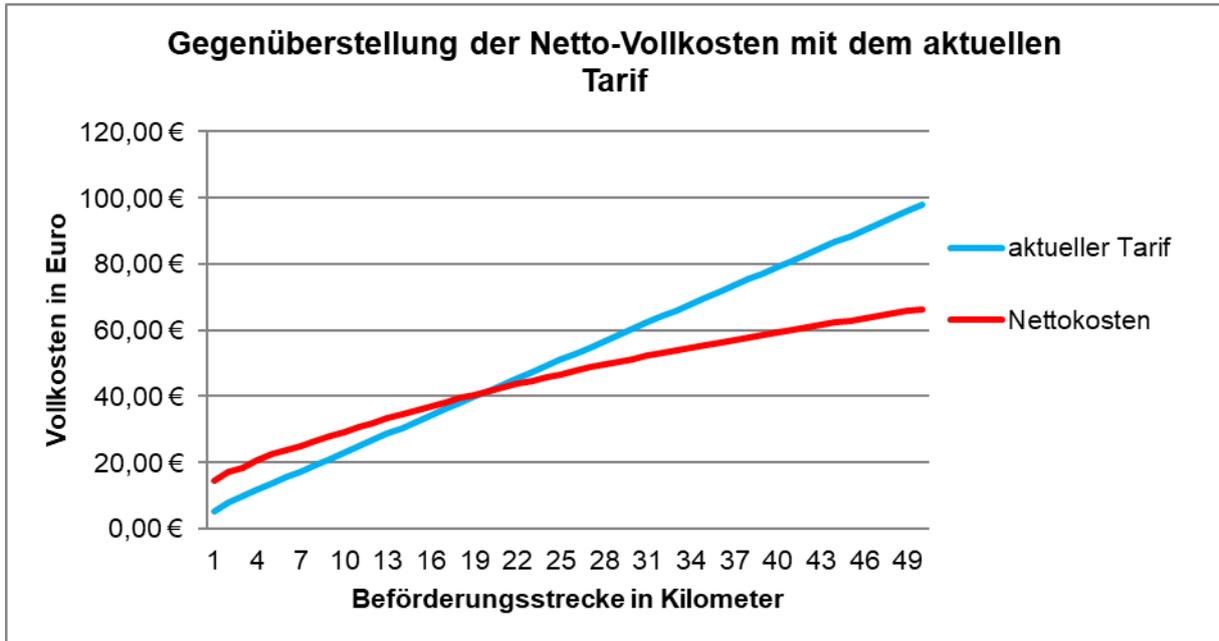


Abbildung 44 Vergleich Netto-Vollkosten mit Einnahmen nach aktuellem Tarif

Tarifvorschlag

Aus kaufmännischer Sicht sollte der Tarif erhöht werden. In der folgenden Tabelle werden zwei Tarifvorschläge mit dem jetzigen Tarif verglichen:

	Alles Brutto-Werte			
	Grundpreis	€ je km bis	km	€ je km restl. km
aktueller Tarif	3,00 €	2,80 €	2	2,00 €
Variante 1 (Tag)	4,00 €	3,20 €	2	2,40 €
Variante 2 (Tag)	3,50 €	3,00 €	5	2,20 €

Tabelle 9 Tarifvorschläge

Der Tarifvorschlag 1 sieht eine Erhöhung des Grundpreises auf 4,00 Euro vor. So würden für die ersten zwei Kilometer 3,20 Euro und jeden weiteren Kilometer 2,40 Euro berechnet werden. Der Gutachter schlägt vor, für den Nachttarif einen Zuschlag von 0,20 Euro für den Grundpreis und je Beförderungskilometer einzuführen.

Die in dieser Variante vorgesehenen Tarifierhöhungen ermöglichen eine kostendeckende Beförderung ab dem 12. Beförderungskilometer. Für den Referenzauftrag würde sich ein Umsatz von 23,74 Euro ergeben, womit der Unternehmer nur noch einen Verlust von ca. 2,35 Euro erzielen würde. Die Variante 1 sieht im Vergleich zum Referenzauftrag eine Erhöhung des Tarifs um ca. 20,2 Prozent vor.

Der Tarifvorschlag 2 sieht eine Erhöhung des Grundpreises auf 3,50 Euro vor. Bei dieser Variante würden für die ersten fünf Kilometer 3,00 Euro und für jeden weiteren Kilometer je 2,20 Euro berechnet werden. Der Gutachter schlägt vor, auch bei der zweiten Variante für den Nachttarif einen Zuschlag von 0,50 Euro für den Grundpreis und 0,20 Euro je Beförderungskilometer einzuführen.

Die in dieser Variante vorgesehenen Tarifierhöhungen ermöglichen eine kostendeckende Beförderung ab dem 13. Beförderungskilometer. Für den Referenzauftrag würde sich ein Umsatz von 23,99 Euro ergeben, womit der Unternehmer einen Verlust von ca. 2,10 Euro erzielen würde. Die Variante 2 sieht im Vergleich zum Referenzauftrag eine Erhöhung des Tarifs um ca. 21,5 Prozent vor.

Großraumzuschlag

Die Unternehmer fordern im Erhebungsbogen im Mittel eine Anhebung des Großraumzuschlags von aktuell 7,00 Euro auf 7,02 Euro (vergleiche Abschnitt 12.2). Der Gutachter schlägt vor, den derzeitigen Großraumzuschlag bei 7,00 Euro zu belassen.

Wartezeit

Im Mittel plädieren die Unternehmer für eine leichte Erhöhung der Wartezeit von derzeit 30,00 Euro auf 30,85 Euro. Der Gutachter schlägt vor, die Vergütung für Wartezeit auf 33,00 Euro/Stunde zu erhöhen.

Frauennachttaxi

Die Unternehmer fordern eine Anhebung des Entgelts von 6,00 Euro auf 6,17 Euro zu erhöhen. Der Gutachter schlägt vor, den Tarifbestandteil bei 6,00 Euro zu belassen.

Abbildung 45 zeigt den vorgeschlagenen Tarif im Vergleich zum aktuellen Tarif und den Netvollkosten.

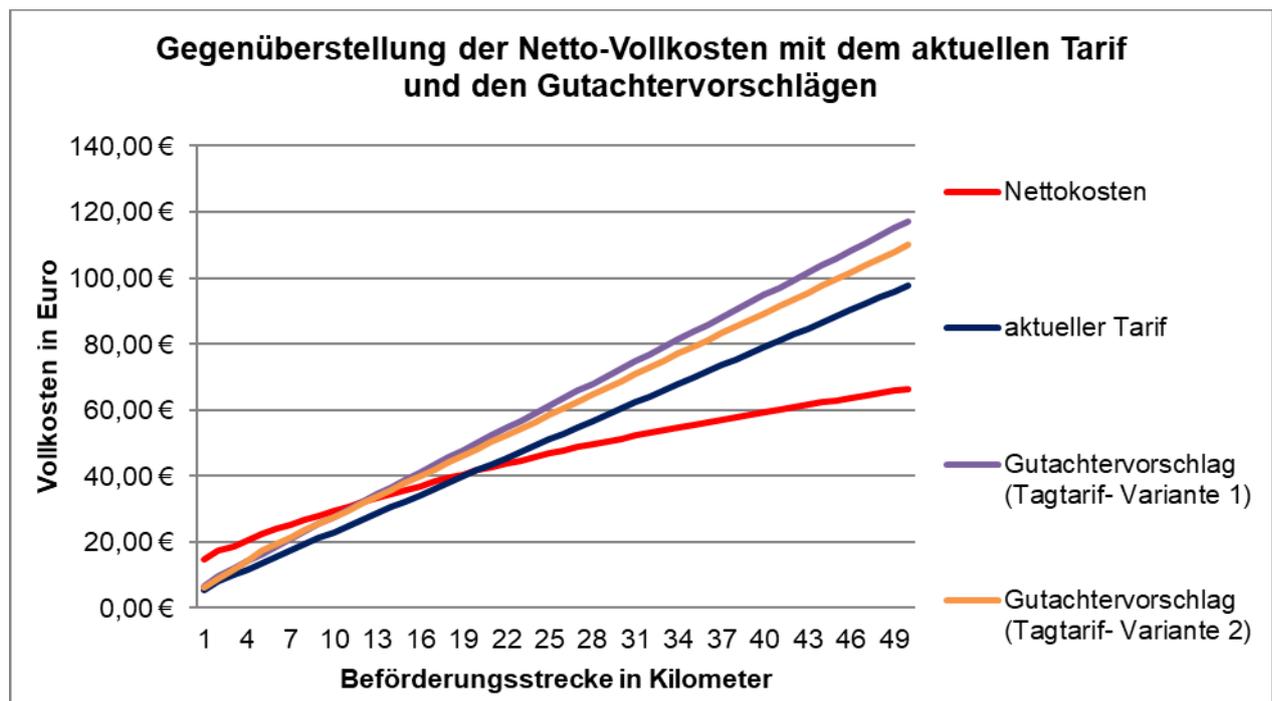


Abbildung 45 Gegenüberstellung der Netvollkosten mit dem aktuellen Tarif und den Gutachternvorschlägen

Modellierung des Tarifs - Vergleich mit anderen Städten

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

Stadt	Grundpreis	Hinweis	km Tag	Hinweis	km Nacht	Hinweis	Wartezeit	GRZ	gültig seit
Pforzheim	3,80 € 5,80 € 7,20 € 9,20 €	6-22 Uhr 22-6 Uhr GRT 6-22 GRZ 22-6	4,00 € 2,00 € 4,00 € 2,20 €	< 1 km > 1 km GRT < 1 km GRT > 1 km			30,00 €		Jul 19
Mannheim	3,50 €		2,90 € 1,80 €	< 2 km > 2 km			30,00 €	5,00 €	Apr 15
Heidelberg Vorschlag	3,50 € 4,00 €		3,00 € 3,20 €	bis 5 km bis 2 km alt alles bis 2 km			33,00 €	7,00 €	Vor- schlag 2021
Karlsruhe	3,50 €		2,80 € 1,90 € 2,30 €	< 2km > 2 km Messtarif	2,80 € 2,00 €	< 2 km > 2 km	32,00 €	7,00 €	Jan 20
Stuttgart	3,50 €		2,50 € 2,00 €	< 4 km > 4 km			33,00 €	7,00 €	Jan 19
Darmstadt	3,50 €		2,00 € 1,75 €	< 15 km > 15 km			33,00 €		Aug 16
Heilbronn	3,20 €		2,50 € 1,80 € 2,20 €	< 3 km > 3 km GRZ			33,00 €	6,00 €	Dez 17
Heidelberg	3,00 €		2,80 € 2,00 €	< 2 km > 2 km			30,00 €	6,00 €	Mrz 19
Mainz	3,00 €		2,40 € 1,60 €	< 4 km > 4 km			25,00 €	3,00 €	Mrz 15
Wiesbaden	2,90 3,90	6-22 Uhr 22-6 Uhr	2,90 € 1,80 €	< 2km > 2 km			40,00 €	6,00 €	Apr 15
Kaiserslautern	2,90 €		1,90 € 1,70 €	< 3 km > 3 km	1,90 € 1,80 €	< 3 km > 3 km	28,00 €	5,00 €	Mrz 15

Tabelle 10 Tarife Städte aus der Region

Mit dem aktuellen Grundpreis von 3,00 Euro liegt Heidelberg im Hinblick auf die Referenzgruppe im unteren Drittel. Bei den Kilometervergütungen liegt Heidelberg im Mittelfeld der Vergleichsgruppe. Alle betrachteten Städte weisen ein mindestens zweistufiges 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.⁷⁰

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. Das trifft insbesondere dann zu, wenn der Tarif in kurzen Abständen in kleinen Schritten erhöht wird.

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 Heidelberg 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 einer der vom Gutachter vorgeschlagenen Tarife unter Einbeziehung des Gewerbes.
Der Tarifvorschlag gilt für einen Zeitraum von zwei Jahren und sollte spätestens dann überprüft werden.**

⁷⁰ Vgl. Hamburgisches Obergericht 3. Senat, Beschluss vom 23.06.2009, 3 Bf 62/06.Z
Personenbeförderungsgesetz, 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.

Das Taxigewerbe in Heidelberg hat sich in den untersuchten Jahren kontinuierlich erholt. Dauert dieser Prozess weiter an, so kann man in einigen Jahren von einem gesunden Gewerbe ohne Anzeichen einer Bedrohung ausgehen. Zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung ist dieser Prozess noch nicht ausreichend weit fortgeschritten. Die zusätzlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie können nur unzulänglich prognostiziert werden.

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

Insbesondere folgende Gründe sprechen für ein funktionierendes Gewerbe:

1. die steigende Nachfrage der Bevölkerung nach Beförderungsleistungen nach § 13 Absatz 4, Ziffer 1,
2. die hohe Anzahl der Beförderungsaufträge,
3. die geringe Abhängigkeit von den Krankenkassen,
4. die über dem Bundesdurchschnitt liegende Kaufkraft der Bevölkerung,
5. die positive Entwicklung des Tourismus.

Insbesondere in folgenden, sehr gewichtigen, Bereichen sieht der Gutachter Anzeichen einer Bedrohung:

1. die geringe Taxi- und die sehr geringe Taxi-/Mietwagendichte nach § 13 Absatz 4, Ziffer 2,
2. die Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit, dargestellt durch 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,
3. die zahlreichen kritischen Anmerkungen der Unternehmer und Unternehmervetreter,
4. die ungewöhnlich hohe Fehlerquote in der technischen Überwachung.

Der Gutachter sieht daher summarisch Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes.

Der Gutachter empfiehlt daher:

1. die Genehmigungszahl von derzeitig 162 auf 156 zu reduzieren,
2. einen vom Gutachter vorgeschlagenen Tarif im Rahmen des Tarifverfahrens zu übernehmen, da der derzeitige Tarif nicht auskömmlich ist,
3. die kontinuierliche, zeitnahe Anpassung des Tarifes in kleinen Schritten (vgl. Kapitel 15) im Abstand von maximal zwei Jahren fortzuführen,
4. die Deckung der Nachfrage nach „flexiblen“ Beförderungen sitzend im Rollstuhl wird für Heidelberg in den Jahren 2020 bis 2021 bis zum Erreichen von 2.000 Beförderungen pro Jahr ein Taxi, anschließend voraussichtlich zwei Taxis erfordern; ggf. sind diese mehrschichtig bereit zu halten; eine erneute Bewertung hierzu sollte für 2021 bzw. 2022 erfolgen und im Vorfeld hierzu muss eine dezidierte Datenerfassung auf Grundlage der gesammelten Erfahrungen erfolgen,
5. die Übernahme der Mehrkosten für die Nutzung eines Rollstuhltaxis sollte nicht durch den Nutzer erfolgen, sondern unbürokratisch geregelt werden,
6. die zukünftig genaue Erfassung der Ursachen für Geschäftsaufgaben und -übertragungen durch das zuständige Amt,
7. regelmäßige Gespräche zwischen Stadt und Taxigewerbe, situationsbezogene Einbeziehung des Taxigewerbes in die Planungen des Nahverkehrs,
8. behördliche Abwägung der Hinweise des Gewerbes.

Dr. Burkhard Saß
Gutachter

Carina Ruch
Gutachterin

Maximilian Spangenberg
Gutachter

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1 Beschäftigungsstruktur in den Taxibetrieben mit angestellten Mitarbeitern in der Stadt Heidelberg	14
Abbildung 2 Angaben der Unternehmen zur Entwicklung der Aufträge je Genehmigung und Jahr in der Stadt Heidelberg von 2014 bis 2018.....	19
Abbildung 3 Entwicklung der durch die Funkzentrale vermittelten Fahrten pro Genehmigung und Jahr in der Stadt Heidelberg von 2014 bis 2018.....	20
Abbildung 4 Beförderte Personen im Taxi- und Mietwagenverkehr in der BRD, Angaben in 100 Mio.	20
Abbildung 5 Entwicklung der Gesamtnachfrage nach Taxidienstleistungen in der Stadt Heidelberg von 2014 bis 2018	21
Abbildung 6 Einnahmen im Taxi- und Mietwagenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland, Angaben in Mio. €	22
Abbildung 7 Struktur der Ertragsanteile im Taxigewerbe in der Stadt Heidelberg	23
Abbildung 8 Kostenübernahme für Krankenfahrten in der Bundesrepublik Deutschland durch die Krankenkassen	24
Abbildung 9 Fahrkosten für Krankenfahrten je Versicherten und Jahr in der Bundesrepublik Deutschland.....	24
Abbildung 10 Nutzwagenkilometer der rnv im ÖPNV der Stadt Heidelberg	32
Abbildung 11 Fahrgäste der rnv im ÖPNV der Stadt Heidelberg	32
Abbildung 12 Platzkilometer der rnv im ÖPNV der Stadt Heidelberg	33
Abbildung 13 Entwicklung der Übernachtungs- und Gästeanzahl in der Stadt Heidelberg....	34
Abbildung 14 Durchschnittliche Kundenstruktur in der Stadt Heidelberg nach Umsatz- und Auftragsanteilen.....	36
Abbildung 15 Entwicklung der verfügbaren Kaufkraft je Einwohner in der Stadt Heidelberg ..	37
Abbildung 16 Entwicklung des Kaufkraftindex in der Stadt Heidelberg im Verhältnis zum Bundesdurchschnitt	38
Abbildung 17 Pkw-Dichte in PKW je 1.000 Einwohner.....	39
Abbildung 18 Entwicklung der Pkw-Dichte in der Stadt Heidelberg	39
Abbildung 19 Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Heidelberg	43
Abbildung 20 Prognose der Bevölkerungsentwicklung der Stadt Heidelberg	44
Abbildung 21 Entwicklung der Taxidichte bei angenommener Bevölkerungsentwicklung und gleichbleibender Genehmigungszahl in der Stadt Heidelberg	44
Abbildung 22 Gesamteinnahmen aus Taxiverkehr je Genehmigung und Jahr für alle auswertbaren Taxibetriebe in der Stadt Heidelberg.....	46
Abbildung 23 Erträge und Kosten je Genehmigung und Jahr in der Stadt Heidelberg	47
Abbildung 24 Kostenstruktur eines Taxibetriebs in der Stadt Heidelberg	48
Abbildung 25 Nettogewinne bzw. -überschüsse aus Personenbeförderung je Genehmigung aller untersuchten Taxibetriebe in der Stadt Heidelberg.....	49
Abbildung 26 Durchschnittliche Nettoergebnisse bzw. -überschüsse je Taxibetrieb pro Jahr in der Stadt Heidelberg	50
Abbildung 27 Gewinn- bzw. Überschussstruktur je Taxibetrieb in Euro pro Jahr in der Stadt Heidelberg	51
Abbildung 28 Durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit des Unternehmers.....	52
Abbildung 29 Durchschnittliche jährliche Fahrleistung eines Taxis in der Stadt Heidelberg ..	53
Abbildung 30 Durchschnittliche tägliche Einsatzstunden der Taxis pro Einsatztag in der Stadt Heidelberg	53
Abbildung 31 Anzahl der Wochentage, an denen ein Taxi in der Stadt Heidelberg im Einsatz ist.....	54
Abbildung 32 Durchschnittliche Anzahl der Einsatztage der Taxis pro Jahr in der Stadt Heidelberg	54

Abbildung 33 Durchschnittliche tägliche Arbeitszeit der vollbeschäftigten Fahrer in der Stadt Heidelberg	55
Abbildung 34 Planungen zur Unternehmensfortführung durch die Unternehmer in der Stadt Heidelberg	56
Abbildung 35 Wartezeiten der Kunden zwischen Auftragserteilung und Einstieg des Fahrgastes in der Stadt Heidelberg.....	58
Abbildung 36 Ergebnisse der Hauptuntersuchung (HU) nach StVZO und BOKraft.....	59
Abbildung 37 Monatliche Gesamtausgaben für Vorsorge und davon Ausgaben für Altersvorsorge.....	60
Abbildung 38 Altersstruktur der eingesetzten Kfz in Prozent	61
Abbildung 39 Gesamteinnahmen aus Mietwagenverkehr je Genehmigung und Jahr insgesamt für alle auswertbaren Mietwagenbetriebe in der Stadt Heidelberg...	70
Abbildung 40 Nettogewinne bzw. -überschüsse aus Personenbeförderung je Genehmigung aller untersuchten Mietwagenbetriebe in der Stadt Heidelberg	70
Abbildung 41 Meinung der Unternehmer zur Genehmigungsanzahl	74
Abbildung 42 Realisierte Nachfrage und Nachfrageprognose im Taxigewerbe in Euro pro Jahr in der Stadt Heidelberg bis 2024	78
Abbildung 43 Modellierung der Netto-Vollkosten in Euro in Abhängigkeit von der Beförderungsstrecke.....	83
Abbildung 44 Vergleich Netto-Vollkosten mit Einnahmen nach aktuellem Tarif	84
Abbildung 45 Gegenüberstellung der Nettovollkosten mit dem aktuellen Tarif und den Gutachternvorschlägen.....	85

Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1 Struktur der untersuchten Taxiunternehmer in der Stadt Heidelberg	13
Tabelle 2 Eingereichte Unterlagen und untersuchte Stichproben	18
Tabelle 3 Kaufkraft	37
Tabelle 4 Einwohner je Taxi und Einwohner je Taxi und Mietwagen in der Stadt Heidelberg	41
Tabelle 5 Taxidichte im Vergleich zu anderen kreisfreien Städten	42
Tabelle 6 Meinung der Unternehmer zum Tarif	73
Tabelle 7 Zusammenfassende Bewertung zur Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes.....	77
Tabelle 8 Annahmen für die Vollkostenrechnung in der Fahrzeugkostenkalkulation.....	80
Tabelle 9 Tarifvorschläge	84
Tabelle 10 Tarife Städte aus der Region	86

Verzeichnis der Anlagen

- Urteile aus Rechtsprechung

Anlagen

Erhebungsbogen 2019 für Taxiunternehmer

1. Angaben zum Unternehmen

Firma

Name	geb.
Straße	
PLZ/Ort	Tel.
Email	Fax.

2. Angaben zum Unternehmen
Das Unternehmen besteht seit:

(Tag/Monat/Jahr der Gründung oder Übernahme durch den jetzigen Inhaber)

	Ja	Nein
Ich bin Vertragspartner der Taxizentrale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich bin keiner Zentrale angeschlossen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. Entwicklung der Angstelltenzahl (Anzahl ohne den selbstfahrenden Unternehmer)

Bitte tragen Sie die **Anzahl** der im **Jahresdurchschnitt** Beschäftigten ein.

	Angestellte in Vollzeit	Teilzeitbeschäftigte bis 450 € / Monat (Minijob)	Teilzeitbeschäftigte zwischen 451 bis 850 € / Monat	darunter Rentner	darunter Hartz IV Empfänger
2014					
2015					
2016					
2017					
2018					

Fahren Sie als Unternehmer auch selbst? Bitte ankreuzen!

Ja	Nein
----	------

4. Betreiben Sie weiteres Gewerbe neben dem Taxigewerbe?

Ich habe weitere Gewerbe. Bitte hier ankreuzen.	Ja	Nein
---	----	------

Ich betreibe neben Taxis auch Mietwagen	Ja	Nein	Mietwagen seit	Anzahl Mietwagen
---	----	------	----------------	------------------

8. Umsatzverteilung zwischen dem Taxibetrieb und dem Mietwagengeschäft

Wie schätzen Sie den Anteil der Einnahmen in Prozent in Ihrem Betrieb ein? Falls Sie keine Mietwagen betreiben, geben Sie bitte bei Umsatzanteil Taxi 100 % und bei Umsatzanteil Mietwagen 0 % an. In der Summe müssen sich pro Spalte 100 % ergeben.

	2014	2015	2016	2017	2018
Umsatzanteil Taxi					
Umsatzanteil Mietwagen					
Summe	100 %	100 %	100%	100 %	100 %

9. Entwicklung der Anzahl der Personenbeförderungsaufträge

Tragen Sie bitte in die folgende Tabelle die Anzahl der abgewickelten Personenbeförderungsaufträge pro Genehmigung und Jahr ein. Haben Sie mehrere Genehmigungen (Taxi), dann tragen Sie bitte den Durchschnittswert je Genehmigung (Taxi) und Jahr ein.

	Aufträge pro Genehmigung (Taxi) und Jahr
2014	
2015	
2016	
2017	
2018	
2019*	

*Angabe per 30.09.2019

Falls Sie nicht über entsprechende Unterlagen verfügen, schätzen Sie bitte die Anzahl möglichst genau ein.

10. Annahme von Kundenaufträgen

Wie nehmen Sie Ihre Kundenaufträge entgegen? Machen Sie die Angaben in der folgenden Tabelle bitte in Prozent. In der Summe müssen sich pro Spalte 100 % ergeben.

	2014	2015	2016	2017	2018
telefonische Bestellung					
Vermittlung über die Taxizentrale					
auf Grundlage von Verträgen mit festen Regelungen					
am Taxistand					
Aufnahmen unterwegs / Abwinker					
sonstiges (bitte kurz erläutern.....)					
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100

Falls Sie nicht über entsprechende Unterlagen verfügen, schätzen Sie bitte die Anzahl möglichst genau ein.

11. Wartezeit der Kunden

Schätzen Sie bitte die durchschnittliche **Wartezeit der Kunden** zwischen Auftragsannahme und Aufnahme des Kunden (der Kunde steigt bei Ihnen ein) bei funkvermittelten bzw. bei telefonischen Aufträgen ein. Machen Sie die Angaben bitte für **2015** und **2018** in Prozent.

	2015		2018	
	am Tage 05:00 – 20:00 Uhr	in der Nacht 20:00 – 05:00 Uhr	am Tage 05:00 – 20:00 Uhr	in der Nacht 20:00 – 05:00 Uhr
weniger als 5 Minuten				
5 bis 10 Minuten				
10 bis 15 Minuten				
mehr als 15 Minuten				
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %

12. Betriebliche Leistungsdaten der eingesetzten Taxis

Tragen Sie in die nachfolgende Tabelle bitte die erfragten Werte ein. Sollten Sie mehrere Fahrzeuge einsetzen, dann tragen Sie bitte zutreffende Durchschnittswerte je Taxi ein.

	2015	2016	2017	2018	2019 per 30.09.2019
Anzahl der Einsatztage pro Jahr u. Taxi					
Anzahl der Wochentage, an denen das Fahrzeug eingesetzt wird					
tägliche Einsatzstunden je Taxi					
tägliche Arbeitszeit Fahrer in Stunden					
wöchentliche Arbeitszeit Unternehmer in Stunden					

	2015	2016	2017	2018	2019 per 30.09.2019
durchschnittliche jährliche Gesamtfahrleistung pro Taxi in Kilometer					
... mit Fahrgast / Besetzkilometer in Kilometer					
... Leerkilometer im Zusammenhang mit Personenbeförderung (z.B. Anfahrt, Rückfahrt usw.)					
... sonstige Kilometer nicht im Zusammenhang mit Personenbeförderung (z.B. Werkstatt, Privat usw.)					

13. Monatliche Vorsorgeaufwendungen des Unternehmers 2015 und 2018

Tragen Sie in die nachfolgende Tabelle bitte die dort erfragten monatlichen Vorsorgeaufwendungen für sich als Unternehmer persönlich ein. Die Beiträge zu den gesetzlichen Sozialversicherungen für Ihre Mitarbeiter sind hier **nicht** einzutragen. Bei Personengesellschaften machen Sie Angaben bitte je Gesellschafter.

	2015	2018
Summe der Aufwendungen für Altersvorsorge, z. B.:		
<ul style="list-style-type: none"> • Beiträge zur Rentenversicherung • Private Lebensversicherung 		

<ul style="list-style-type: none"> • Andere Formen der Altersvorsorge wie Fonds, Immobilien, etc.) €/Monat €/Monat
Summe anderer Vorsorgeaufwendungen, z. B.: <ul style="list-style-type: none"> • Beiträge zur Kranken- und Pflegeversicherung • Risikolebensversicherung • Berufs- bzw. Erwerbsunfähigkeitsversicherung • Beiträge an die Berufsgenossenschaft für den Unternehmer persönlich €/Monat €/Monat

14. Offene Zahlungsverpflichtungen

Tragen Sie hier bitte nur aktuelle längerfristige Rückstände in der Abführung der Arbeitnehmeranteile durch Sie/durch den Betrieb ein. Wenn Sie Rückstände haben, dann geben Sie bitte in der letzten Spalte deren Höhe an.

Ich habe Rückstände in/bei		Ja	Nein	Höhe in €
Kranken- und Pflegeversicherung für Mitarbeiter	älter als 3 Monate			
Rentenversicherung für Mitarbeiter	älter als 3 Monate			
Berufsgenossenschaft für Mitarbeiter	aus 2016 und älter			
Finanzamt	älter als 3 Monate			

15. Technischer Zustand der Fahrzeuge

Bitte kreuzen Sie in der nachfolgenden Tabelle das Ergebnis der Hauptuntersuchung (HU) **vor** einer eventuell geforderten **Nachkontrolle/Nachuntersuchung** an. Haben Sie mehrere Fahrzeuge, so tragen Sie bitte ein, **wie viele Fahrzeuge** in den einzelnen Jahren welche Ergebnisse erreicht haben.

Ergebnis	2014	2015	2016	2017	2018
Wiedervorstellung					
Nachuntersuchung					
erhebliche Mängel					
geringe Mängel					
ohne Mängel					
Wiedervorführung zur Nachkontrolle war erforderlich					

16. Nachweis der Einnahmen/Umsätze entsprechend der Forderungen des Bundesfinanzministeriums über Schichtzettel oder Fiskaltaxameter

Führen Sie zum ordnungsgemäßen Nachweis der Einnahmen/Umsätze Schichtzettel, nutzen Sie andere Aufzeichnungen oder haben Sie ein „Fiskaltaxameter“?

Ich führe Schichtzettel	ja	nein
Ich führe andere geeignete Nachweise	ja	nein
Fiskaltaxameter im Taxi vorhanden	ja	nein

Planung Einbau eines Fiskaltaxameters	ja	nein
---------------------------------------	----	------

Falls Sie andere geeignete Aufzeichnungen führen, dann erläutern Sie diese bitte kurz.

17. Planen Sie, Ihr Unternehmen in der jetzigen Größe bis 2021 fortzuführen, zu erweitern, zu verkleinern oder stillzulegen? Machen Sie bitte im zutreffenden Feld ein Kreuz.

Ich werde mein Unternehmen voraussichtlich:

bis auf weiteres so fortführen ()	bei bestehender Möglichkeit erweitern ()	verkleinern ()	in ca. Monaten stilllegen / verkaufen ()
---------------------------------------	--	--------------------	---

Sofern zutreffend, nennen Sie bitte den Grund für die geplante Stilllegung bzw. für den Verkauf; z. B. Alter, Wohnsitzverlegung, wirtschaftliche Probleme, Krankheit usw.

Grund für die in absehbarer Zeit geplante Rückgabe/für den Verkauf ist

Mit welchem Verkaufspreis rechnen Sie für eine Genehmigung (ohne Kfz)€

18. Wie ist Ihrer Meinung nach die Anzahl erteilter Genehmigungen für den Taxiverkehr in der Stadt Heidelberg zu bewerten?

Kreuzen Sie bitte im zutreffenden Feld an bzw. geben Sie die Anzahl an.

Die Anzahl der erteilten Genehmigungen (zurzeit 161 Genehmigungen) ist	zu niedrig	genau richtig	zu hoch
Die Zahl der Genehmigungen in der Stadt Heidelberg sollte ...	um Genehmigungen erhöht werden		um Genehmigungen verringert werden

19. Kundschaft, Fahrgäste

Bitte **schätzen** Sie die Struktur der Kundschaft in der Personenbeförderung nach Anzahl der Aufträge einerseits und Anteil am Umsatz (den Einnahmen) andererseits ein.

Kundengruppe	Anteil an den Aufträgen in Prozent	Anteil am Umsatz in Prozent
	2018	2018
Privatpersonen (ohne Patientenfahrten)		
Geschäftskunden aus der Stadt		
Geschäftskunden von außerhalb, die sich zu Geschäftskontakten u.a. in der Stadt aufhalten für Behörden		
Kranken-, Arzt- und Dialysefahrten		
Menschen mit Handicap		
Studenten		
Schülerfahrten		
sonstige		
Summe	100 %	100 %

Die Zeile „sonstige...“ soll Ihnen ermöglichen, andere, in den oberen Zeilen nicht genannte Kunden einzutragen, die wichtig für Ihren Betrieb sind. Sie kann auch leer bleiben.

Bitte **schätzen** Sie die **Altersstruktur der Privatkunden** (ohne Patientenfahrten und Geschäftskunden) in Prozent ein.

Kundengruppe	Anteil in Prozent
bis ca. 30 Jahre (Studenten, Discobesucher)	
30 bis 60 Jahre	
Über 60 jährige	
Summe	100 %

Wie oft mussten Sie Fahrten ablehnen, da sie evtl. über kein barrierefreies Taxi verfügten?

Welche Sachverhalte hatten in der Vergangenheit den größten Einfluss auf die Geschäftsentwicklung?

20. Bitte schätzen Sie den aktuellen Tarif ein

Kreuzen Sie bitte im zutreffenden Feld an und tragen Sie Ihre Meinung in die zutreffenden Felder ein. Berücksichtigen Sie die Akzeptanz der Kunden und den gesetzlichen Mindestlohn.

Der Taxitarif ist insgesamt	jetziger Tarif	zu niedrig ()	richtig ()	zu hoch ()
Grundpreis	3,00 €	sollte auf € erhöht werden	()	sollte um € verringert werden
Stufe I: 1. und 2. km	2,80 €/km	sollte auf € erhöht werden	()	
Stufe II: ab 3. Km	2,00 €/km	sollte auf € erhöht werden	()	sollte um € verringert werden
Wartezeit/Stunde	30,00 €	sollte auf € erhöht werden	()	sollte um € verringert werden
Zuschlag Großraumtaxi	7,00 €	sollte auf € erhöht werden	()	sollte um € verringert werden
Frauennachttaxi	6,00 €	sollte auf € erhöht werden	()	sollte um € verringert werden

21. Wie haben die Kunden auf die letzte Tarifierhöhung per 01.03.2019 reagiert?

Wie haben sich Ihre Umsätze/Einnahmen und die Auftragsanzahl seit der letzten Tarifierhöhung verändert. Bei einer Veränderung tragen Sie bitte ein, um wie viel Prozent diese stattgefunden hat. Falls es **keine** Veränderung gab, kreuzen Sie bitte „gleich geblieben“ an.

Umsätze / Einnahmen	haben sich erhöht um ... %	sind gleich geblieben ()	haben sich verringert um ... %
Anzahl der Aufträge	hat sich erhöht um ... %	sind gleich geblieben ()	hat sich verringert um ... %

22. Bitte machen Sie Angaben zur Auftragsabwicklung

Für die Durchführung eines durchschnittlichen Beförderungsauftrages <u>einschließlich Wartezeiten</u> benötige ich..... Minuten	Davon beträgt die Standzeit bzw. Wartezeit auf den nächsten Auftrag beträgt Minuten
---	---

23. Mietwagen

Falls Mietwagen in Ihrem Betrieb eingesetzt werden, tragen Sie bitte hier für jede **Mietwagengenehmigung** das Datum der erstmaligen Erteilung und ggf. der Rückgabe ein. Falls durch Änderung der Kennzeichen und anderes eine neue Ausfertigung erstellt wurde, lassen Sie dies bitte unberücksichtigt. Tragen Sie nur die Ersterteilung und die Rückgabe (falls zutreffend) ein.

Lfd. Nr.	Erstmalig erteilt Monat / Jahr	Rückgabe Monat / Jahr

Falls diese Tabelle nicht reicht, nutzen Sie bitte ein extra Blatt

24. Durchschnittslohn des angestellten Kraftfahrers

Der Durchschnittslohn eines bei mir angestellten Kraftfahrers

- betrug 2014 vor Einführung des Mindestlohns Euro je Stunde
- betrug 2015 Euro je Stunde
- betrug 2017 Euro je Stunde
- beträgt 2019 Euro je Stunde.

Hinweise und Probleme

Welches sind Ihrer Meinung nach Hauptprobleme, damit Ihr Betrieb wirtschaftlicher tätig sein kann bzw. das Gewerbe seine Aufgaben besser erfüllen kann?

Falls diese Seite nicht reicht, nutzen Sie bitte ein extra Blatt

.....
Unterschrift des Unternehmers

Wir danken für Ihre konstruktive Mitarbeit.

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an den Gutachter (Kontakt Daten siehe erste Seite).

Dr. Burkhard Saß / Gutachter

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

Bundesverwaltungsgericht, BVerwG 7 C 44 und 4588 vom 7.9.1989

Erteilung einer Taxengenehmigung (auszugsweise Wiedergabe)

„Die Konzessionierung des örtlichen Taxigewerbes 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 Verkehrsbedienung 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 ergeben sich gerade wegen der tatsächlichen Folgen der rechtswidrigen Freigabe des Taxigewerbes in Hamburg und Berlin nicht.

Landgericht Stuttgart 15.06.2005 **37 O 72/05KfH**

§§ 2, 3, 49 Abs. 4 PBefG

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

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

§ 49 Abs. 1 Satz 1; UVG § 13

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

Verwaltungsgericht Münster **7 K 1868/87**

Auszugsweiser Inhalt u.a.

Verwaltungsbehörde muss beurteilen,

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

Dabei ist zu sichern,

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

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

VGH München 13.05.1996

AZ 11 B 93.363771

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

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

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

- die Entscheidung zur Schaltung eines Beobachtungszeitraumes und zur mengenmäßigen Begrenzung von Genehmigungen in den Ausschließungsbereich 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

⁷¹ Bidinger, Personenbeförderungsrecht, Kommentar, Erich-Schmidt-Verlag, ISBN 3 503 008195

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.⁷²

FG Mecklenburg-Vorpommern 25.09.2001

2 K 137/99

Zu § 12 II Nr. 10 b) bb) UStG

Dadurch, dass bei einer sog. Dialysefahrt, welche langjährig, regelmäßig und mit 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.⁷³

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

⁷² Der Geschäftsbericht des BZP 2002/2003

⁷³ Der Geschäftsbericht des BZP 2002/2003

beweisbar eingetreten sein oder in drohende Nähe gerückt sein. Es ist die Gesamtheit des Taxengewerbes zu untersuchen.

Die Funktionsfähigkeit schließt die Existenzfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes ein.

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

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

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