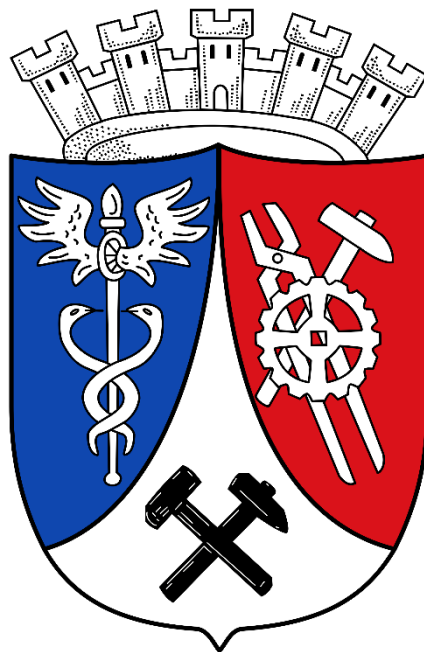


Gutachten

zur Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt Oberhausen



Rostock, den 14.05.2020

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 Oberhausen	11
5. Struktur des Gewerbes und geltender Tarif	12
5.1 Struktur und Beschäftigtenzahlen der Taxibetriebe.....	12
5.2 Tarifstruktur	13
6. Methodik und Vorgehensweise in der Gutachtenerstellung	15
6.1 Herangehensweise und Bewertungsansatz	15
6.2 Daten- und Informationserfassung.....	15
6.3 Auswertung der Unterlagen und Daten.....	16
7. Beurteilung der Nachfrage.....	18
7.1 Anzahl der Beförderungsaufträge	18
7.2 Entwicklung des Gesamtmarktes.....	20
7.3 Nachfragestruktur	22
7.4 Nachfrage durch Patientenfahrten	23
7.5 Nachfrage durch klassische Beförderungsleistungen mit Taxis	24
7.6 Nachfrage durch Daueraufträge und weitere Dienstleistungen	25
7.7 Nachfrage durch den Öffentlichen Personennahverkehr.....	25
7.8 Nachfrage durch den Tourismus.....	26
7.9 CarSharing	27
7.10 Angebot durch Selbstfahrer zu Selbstkostenpreisen über Onlineplattformen.....	28
7.11 Nachfrage und Art der Auftragsannahme.....	28
7.12 Struktur der nachfragenden Kundschaft.....	29
7.13 Kaufkraft.....	30
7.14 Ausstattung mit Pkw	32
7.15 Zusammenfassende Bewertung der Nachfrage	33
8. Beurteilung von Taxidichte und Bevölkerungsentwicklung.....	34
8.1 Taxidichte und Taxi-/Mietwagendichte	34
8.2 Bevölkerungsentwicklung	36
8.3 Zusammenfassende Bewertung der Taxidichte	37
9. Beurteilung der Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit.....	38
9.1 Entwicklung der Umsätze	38
9.2 Entwicklung der Kosten	39
9.2.1 Einnahmen und Kostenentwicklung	39
9.2.2 Lohnkosten und Mindestlohn	40
9.3 Gewinne und Struktur der Gewinne bzw. Überschüsse	41
9.4 Einsatzzeiten der Fahrzeuge und der Unternehmer.....	44
9.5 Unternehmerische Vorausplanung.....	47
9.6 Zusammenfassende Bewertung der Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit	48
10. Geschäftsaufgaben im zurückliegenden Erhebungszeitraum	49
11. Sonstige untersuchte Kriterien.....	50
11.1 Wartezeiten zwischen Auftragserteilung und Beginn der Fahrt	50
11.2 Wartelisten	51
11.3 Ergebnisse Hauptuntersuchung.....	51

11.4 Zahlungsverpflichtungen.....	52
11.5 Monatliche Vorsorgeaufwendungen.....	52
11.6 Reproduktion des Fahrzeugbestandes	54
11.7 Interview mit der zuständigen Industrie- und Handelskammer	54
11.8 Interview mit der Taxi-Zentrale Oberhausen GmbH.....	55
11.9. Interview mit Taxi-Team Oberhausen	56
11.10 Interview mit dem Zoll bezüglich Schwarzarbeit im Gewerbe.....	57
11.11 Interview mit der zuständigen Behörde	58
11.12 Interview mit dem Taxi-Verband NRW e.V.....	60
11.13 Mietwagenbestand.....	62
12. Anmerkungen der Unternehmer	66
12.1 Anmerkungen der Unternehmer in den Erhebungsbögen	66
12.2 Meinung der Unternehmer zum Tarif	67
12.3 Anmerkungen der Unternehmer zur Genehmigungszahl	68
13. Bewertung zur Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes	70
14. Prognose zur notwendigen Entwicklung der Genehmigungszahl.....	73
14.1 Annahmen	73
14.2 Nachfrageprognose in der Stadt Oberhausen.....	73
14.3 Vollkostenkalkulation	73
14.4 Prognose der Zahl der Genehmigungen	75
15. Bewertung der Beförderungsentgelte im Pflichtfahrgebiet	77
16. Zusammenfassung und Empfehlung	83
Verzeichnis der Abbildungen.....	85
Verzeichnis der Tabellen	86
Anlagen.....	86
Relevante Urteile aus der Rechtsprechung	86

1. Auftrag, Zielstellung und Gewährleistung

1.1 Auftrag

Mit der Zuschlagserklärung vom 25. April 2019 beauftragte die Stadt Oberhausen, vertreten durch das Amt für Öffentliche Ordnung und Straßenverkehr, die TOKOM-Partner Rostock GmbH mit der Erstellung eines Gutachtens über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes gemäß 13 Abs. 4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Stadt Oberhausen.

Grundlage des Auftrags ist das Angebot vom 22. März 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

Die Zielstellungen des Gutachtens bestehen darin,

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

1.3 Gewährleistung

Der Gutachter sichert die ordnungsgemäße Aufbereitung der zur Verfügung gestellten Einnahmen-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.

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

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

² gleichartige Gutachten für andere Städte und Gemeinden aus den Jahren 1996, 1998, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019

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

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 Obergerverwaltungsgericht 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 Obergerverwaltungsgericht⁸: „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.

2.2 Grundsätze der Erstellung des Gutachtens

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

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

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

⁵ Hamburgisches Obergerverwaltungsgericht 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 Obergerverwaltungsgericht 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 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 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 Oberhausen

Oberhausen zählt „mit rund 212.000 Einwohnern eher zu den mittleren Großstädten des Ruhrgebietes“.¹¹ „In der Vergangenheit von einer großen Industrietradition geprägt, hat Oberhausen erfolgreich den Strukturwandel eingeleitet.“¹²

„Mitten in der „Metropole Ruhr“ gelegen, besitzt Oberhausen herausragende infrastrukturelle Voraussetzungen und stellt einen attraktiven Wirtschaftsstandort für Investoren aus dem In- und Ausland dar. Daher ist die heutige Wirtschaftsstruktur durch eine Vielfalt an Branchen geprägt: technische Entwicklung, Forschung, Dienstleistung und Tourismus. Mehr als 60% der Beschäftigten arbeiten im Dienstleistungssektor. Vor allem das CentrO, das größte Einkaufs- und Freizeitzentrum Europas, steht für den vollzogenen Strukturwandel Oberhausens. Es wurde im Jahr 1996 eröffnet und repräsentiert die erfolgreiche Umsetzung eines Stadtneuerungsprojektes auf ehemaligen Industrieflächen. Allein die Neue Mitte Oberhausen lockt mit ihren Attraktionen jedes Jahr über 23 Millionen Besucher an, der Gasometer und das SEALIFE Aquarium gehören zu den beliebtesten Angeboten. Auch in kultureller Hinsicht ist die Stadt mit den international bekannten Kurzfilmtagen und dem Theater Oberhausen gut aufgestellt.“¹³

„In den letzten Jahren hat sich der Arbeitsmarkt in Oberhausen positiv entwickelt. Seit Dezember 2013 sank die Arbeitslosenquote auf Basis aller zivilen Erwerbspersonen von 12,1 Prozent auf 9,7 Prozent im Dezember 2018. Absolut gesehen sank die Zahl der Arbeitslosen von 13.024 auf 10.733 (-2.291 Personen oder -17,6 Prozent). Die Arbeitslosenquote lag damit auf dem niedrigsten Dezemberwert seit der Einführung der Berechnung 1997.“¹⁴

„Sowohl der IC wie auch der ICE verkehren durch Oberhausen und verbinden die Stadt mit dem Rest von Deutschland und vielen europäischen Städten. Die Strecken reichen bis nach Stuttgart und Salzburg sowie nach Basel und Luxemburg. Während Oberhausen selbst hauptsächlich von der Straßenbahn und von Buslinien bedient wird, verkehrt zwischen den Metropolen des Ruhrgebiets auch die S-Bahn, wovon die Linien S2 und S3 auch für den Oberhausener Hauptbahnhof zuständig sind und diesen unter anderem mit Dortmund, Castrop-Rauxel, Herne und Essen verbinden.“¹⁵ Ferner verlaufen die Autobahnen A 42 und A 516 durch Oberhausen.

¹¹ <https://www.oberhausen.de/de/index/leben-in-oberhausen/stadtportrait.php> (Einsicht am 09.01.2020)

¹² ebenda (Einsicht am 09.01.2020)

¹³ <https://www.unternehmerverband.org/profil/struktur/regionen/oberhausen/> (Einsicht am 09.01.2020)

¹⁴ <https://www.duva-server.de/Oberhausen/Dokumente/Profile/Profile%20Ausgabe%202019%20I.pdf> (Einsicht am 09.01.2020)

¹⁵ <https://www.thetrainline.com/de/bahnhoefe/oberhausen-hbf> (Einsicht am 10.01.2020)

5. Struktur des Gewerbes und geltender Tarif

5.1 Struktur und Beschäftigtenzahlen der Taxibetriebe

Von den bestehenden 54 Unternehmern haben 52 den Erhebungsbogen abgegeben. Darüber hinaus hat ein Unternehmer, dessen Gewerbe abgemeldet wurde, seine Unterlagen zur Verfügung gestellt. Somit liegen die Unterlagen von insgesamt 53 Unternehmern vor.

Das ermittelte Durchschnittsalter der Taxibetriebe beträgt, bezogen auf den 31.01.2020, 8,27 Jahre. Das ist ein im Vergleich mit anderen Gutachten geringes Durchschnittsalter (durchschnittlich 15,02). Das Durchschnittsalter der Unternehmer beträgt 48,26 Jahre. Auch das ist ein im Vergleich mit anderen Gutachten geringeres Durchschnittsalter (durchschnittlich 54,36).

In Oberhausen werden zum Stichtag 31.01.2020 insgesamt 88 Taxis, das heißt durchschnittlich 1,6 Taxis pro Unternehmen eingesetzt.¹⁶

Zurzeit sind 61 der 88 Fahrzeuge an die Taxizentrale angeschlossen.

Sieben Taxiunternehmer betreiben parallel zu den eingesetzten Taxis zehn Mietwagen.

Zusätzlich zu den oben genannten Taxibetrieben setzen neun Mietwagenunternehmer 99 Fahrzeuge ein.¹⁷

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 11.13).

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

Ein Unternehmer betreibt neben dem Taxigewerbe noch ein weiteres Gewerbe in Form eines Kfz-Handels.

52 Taxibetriebe beschäftigten im Jahr 2018 neben den Inhabern 245 Mitarbeiter, darunter 74 in Vollzeit, 146 in Teilzeit bis 450 Euro/Monat, 25 Mitarbeiter in der Gleitzone 450 bis 850 Euro/Monat. 40 Angestellte sind Rentner bzw. Empfänger von Sozialleistungen. Durchschnittlich wurden 2018 je Taxibetrieb ca. 4,7 Mitarbeiter beschäftigt, davon wurden pro Betrieb durchschnittlich 1,4 Mitarbeiter in Vollzeit, 2,8 Mitarbeiter in Teilzeit bis 450 Euro monatlich und 0,5 Mitarbeiter in der Gleitzone beschäftigt (vergleiche Abbildung 1).

Damit verdienen 2018 im Taxigewerbe 54 Unternehmer sowie mindestens 245 Mitarbeiter ihren Lebensunterhalt.

¹⁶ E-Mail Frau Nietz, Stadt Oberhausen vom 09.01.2020

¹⁷ E-Mail Frau Nietz, Stadt Oberhausen vom 09.01.2020

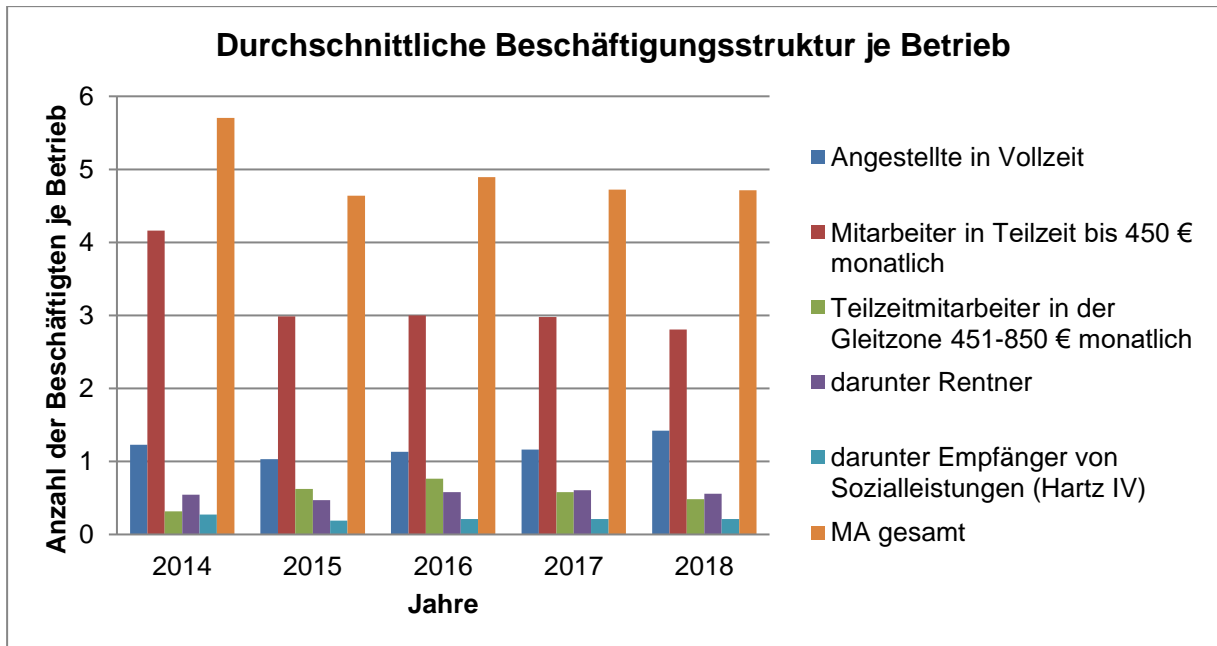


Abbildung 1 Beschäftigtenstruktur in den Taxibetrieben mit angestellten Mitarbeitern in der Stadt Oberhausen

5.2 Tarifstruktur

„Taxen- und Tarifordnung der Stadt Oberhausen vom 23.03.2015:

§ 1 Geltungsbereich – Pflichtfahrgebiet

- (1) Für die Beförderung mit Taxen, die von der Stadt Oberhausen als Genehmigungsbehörde zugelassen sind, gelten innerhalb des Pflichtfahrgebietes die in dieser Verordnung festgesetzten Beförderungsentgelte und -bedingungen.
- (2) Das Pflichtfahrgebiet umfasst das Gebiet der Stadt Oberhausen. Es besteht Beförderungspflicht für Fahrten innerhalb des Pflichtfahrgebietes.

§ 2 Entgelt für die Beförderung von Personen im Pflichtfahrgebiet

- (1) Das Entgelt für die Beförderung von Personen mit Taxen wird - unabhängig von der Zahl der beförderten Personen - im Pflichtfahrgebiet wie folgt festgesetzt:
 1. Grundentgelt 3,00 EUR;
 2. Kilometerentgelt an Werktagen/Tagtarif
(Montag bis Samstag von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr)
Kilometerpreis 2,00 EUR
Für jede besetzt gefahrene Wegstrecke von 50 m 0,10 EUR;
 3. Kilometerentgelt an Sonn- und Feiertagen/Nachtтарif
(an Sonn- und Feiertagen von 0.00 Uhr bis 24.00 Uhr sowie an Werktagen von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr)
Kilometerpreis 2,10 EUR
Für jede besetzt gefahrene Wegstrecke von 47,62 m 0,10 EUR;
 4. Zuschlag zum Grundentgelt für die gesonderte Bestellung einer Großraumtaxi (PKW, die nach Ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von mehr als 5 Personen – einschließlich Fahrzeugführerin/Fahrzeugführer – geeignet und bestimmt sind) 6,00 EUR;

5. Wartezeitentgelt/Stunde	29,00 EUR
je 12,41 Sekunden	
0,10 EUR	

(2) Als Wartezeit gilt jedes Anhalten der Taxe während ihrer Inanspruchnahme auf Veranlassung des Bestellers bzw. Fahrgastes oder aus nicht von der Taxifahrerin/dem Taxifahrer zu vertretenden verkehrsbedingten Gründen.

(3) Die Pflichtwartezeit beträgt 30 Minuten, längere Wartezeiten können vereinbart werden.

(4) Kommt aus einem vom Besteller oder der Bestellerin zu vertretenden Grund die Fahrt nach Erteilung des Auftrages und der Anfahrt zum Bestellort nicht zur Durchführung, so ist das zweifache Grundentgelt (6,00 EUR) zu entrichten.

Weitergehende Ansprüche bleiben unberührt.

§ 3 Entgelt für die Beförderung über das Pflichtfahrgebiet hinaus

(1) Bei Fahrten, die über die Grenzen des Pflichtfahrgebietes hinausgehen, oder bei denen der Bestellort außerhalb des Pflichtfahrgebietes liegt, ist das Beförderungsentgelt für die gesamte Fahrstrecke frei zu vereinbaren. Die Taxifahrerin/der Taxifahrer hat vor Fahrtbeginn darauf hinzuweisen.

(2) Kommt keine Vereinbarung zustande, gelten die für das Pflichtfahrgebiet festgesetzten Beförderungsentgelte und Zuschläge als vereinbart.¹⁸

¹⁸ Taxen- und Tarifordnung der Stadt Oberhausen

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 Oberhausen wird innerhalb der oben genannten Kriterien vor allem ein betriebswirtschaftlicher Ansatz gewählt. Die zu ermittelnde prognostische Entwicklung der Nachfrage (Kapitel 14.2) wird einer Vollkostenrechnung je Genehmigung (Kapitel 14.3) gegenübergestellt. Durch Division der prognostizierten Nachfrage im Territorium durch die Vollkosten je Genehmigung ergibt sich die Anzahl der maximal zulässigen Genehmigungen in der Stadt Oberhausen (Kapitel 14.4). Darüber hinaus wird auch das Mietwagengewerbe ausgewertet, um den Wettbewerb zum Taxigewerbe zu beurteilen (Kapitel 11.13).

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 den zuständigen Fachbereich Führerschein- und KfZ-Zulassungsstelle der Stadt Oberhausen 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 Oberhausen wurden darüber hinaus Angaben zu folgenden Themenbereichen gemacht:

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

Durch den Gutachter wurden Interviews geführt mit:

- Taxizentralen Oberhausen
- Taxi-Verband NRW e. V.
- IHK Oberhausen
- Generaldirektion des Zolls
- Stadt Oberhausen.

Mit den Gesprächspartnern wurde abgestimmt, dass der Wortlaut der Interviews im Gutachten erscheint. Die Interviewpartner haben den Wortlaut bestätigt. Getroffene Aussagen können Einzelmeinungen des Interviewten, tendenziös, widersprüchlich oder im Einzelfall sogar falsch sein. Sie sollen die zahlreichen Facetten des Taxigewerbes in einer Gebietskörperschaft widerspiegeln und die Meinung bzw. Kenntnis des Interviewpartners wiedergeben. Daher

können die Aussagen nicht immer verallgemeinert werden. Sie dienen dem Gutachter zur Meinungsbildung.

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

- Daten des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbandes e. V. zur Entwicklung des Taxi- und Mietwagenverkehrs,
- Daten des Bundesministeriums für Gesundheit zu Fahrtkosten der Gesetzlichen Krankenversicherung durch Taxi- und Mietwagenverkehr,
- Daten der Statistischen Landesdatenbank Nordrhein-Westfalen zur Entwicklung der Bevölkerung und zur Entwicklung der Gäste- und Übernachtungszahlen,
- Veröffentlichungen des ÖPNV-Betreibers STOAG in der Stadt Oberhausen,
- 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 Oberhausen,
- Daten des Kraftfahrt Bundesamtes zur Pkw-Dichte in der Stadt Oberhausen sowie in benachbarten Städten.

6.3 Auswertung der Unterlagen und Daten

53 von 54 Unternehmen, das entspricht 98,2 Prozent, haben durch Bereitstellung von Unterlagen die Gutachtenerstellung unterstützt.

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

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

1. Umsätze aus Personenbeförderung im Pflichtfahrbereich bzw. beim Verlassen des Pflichtfahrbereiches bis insgesamt 50 Kilometer Beförderungstrecke 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,
3. Betriebe, deren Jahresabschlüsse nicht plausibel erschienen.

Folgende Stichproben wurden untersucht und ausgewertet:

Jahr bzw. Zeitraum	<u>Betriebe, von denen die betriebswirtschaftlichen Unterlagen eingereicht wurden</u>	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 Genehmigungen zu vorhandenen Genehmigungen in Prozent
2014	21	20	95%	106	38	36%
2015	28	27	96%	103	47	46%
2016	37	33	89%	102	56	54%
2017	38	38	100%	101	60	59%
2018	39	32	82%	86	52	60%

Tabelle 1 Eingereichte Unterlagen und untersuchte Stichproben

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

- Unternehmer keine Jahresabschlüsse eingereicht haben, da sie noch nicht existierten oder Jahresabschlüsse noch nicht vorlagen,
- die betriebswirtschaftlichen Ergebnisse unplausibel erschienen (einmal 2016),
- von nicht mehr existierenden Unternehmen keine Jahresabschlüsse aus zurückliegenden Jahren abgefordert werden konnten,
- Unternehmen erst in der 2. Jahreshälfte gegründet wurden (eins 2014, drei 2015, vier 2016, zwei 2017 und acht 2018)

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

7. Beurteilung der Nachfrage

7.1 Anzahl der Beförderungsaufträge

Die Angaben der Unternehmer zeigt folgendes Bild:

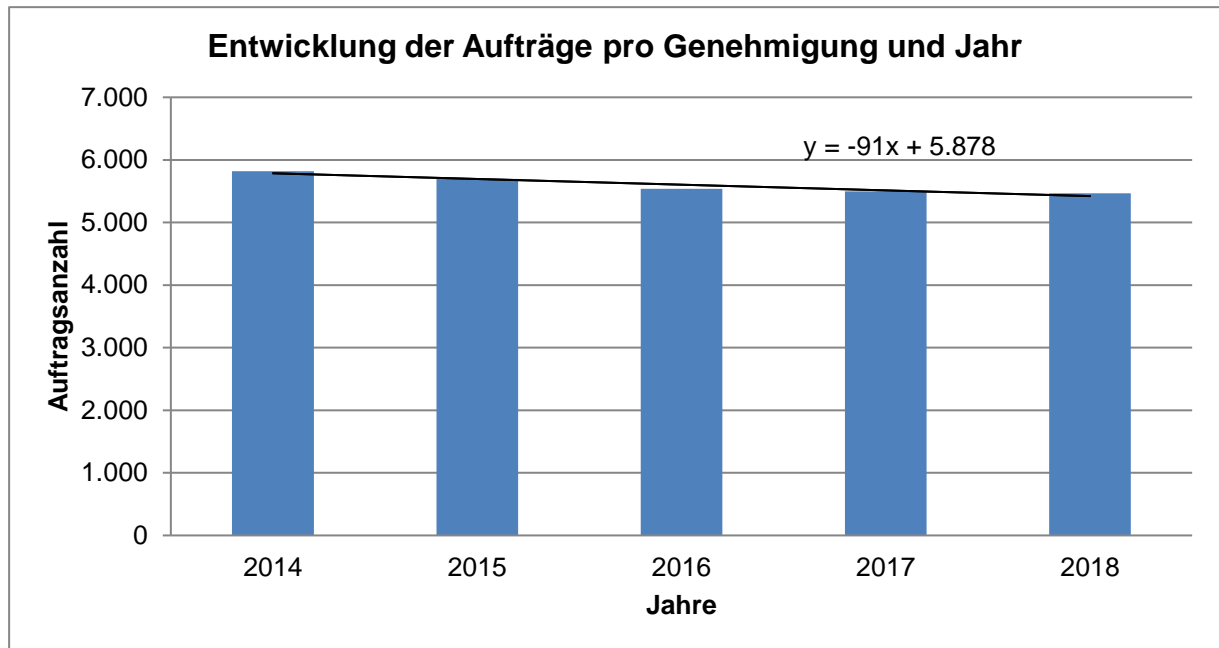


Abbildung 2 Angaben der Unternehmer zur Entwicklung der Aufträge je Genehmigung und Jahr in der Stadt Oberhausen von 2014 bis 2018

Im Zeitraum 2014 bis 2018 ist die Zahl der Aufträge pro Genehmigung jährlich um ca. 1,6 Prozent gesunken. Der Mittelwert für diesen Zeitraum liegt bei 5.604 Aufträgen pro Genehmigung und liegt im Vergleich zu anderen Gutachten (ca. 3.300 Aufträge je Taxi) auf einem überdurchschnittlich hohen Niveau.

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

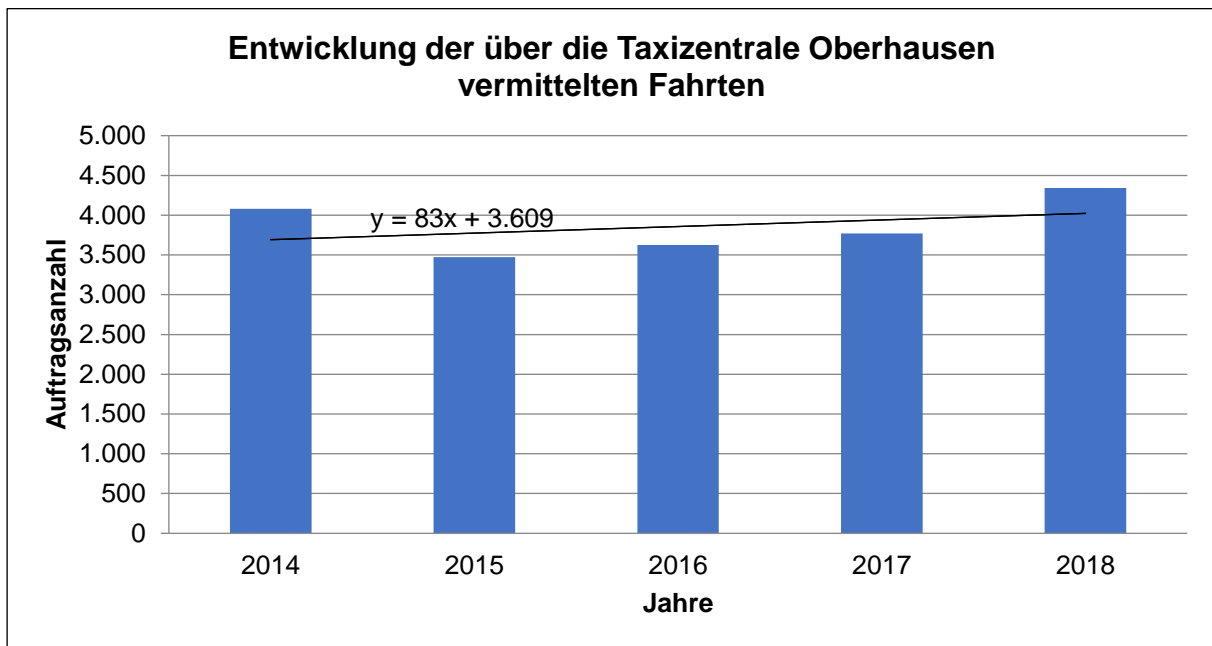


Abbildung 3 Entwicklung der durch die Taxizentrale vermittelten Fahrten pro Genehmigung und Jahr in der Stadt Oberhausen von 2014 bis 2018

In Oberhausen stiegen im Zeitraum 2014 bis 2018 die über die Taxizentrale Oberhausen (TZO) vermittelten Aufträge je Genehmigung und Jahr um ca. 2,3 Prozent. Der Mittelwert der durch die Taxizentrale vermittelten Fahrten liegt bei 3.857 Aufträgen je Genehmigung und Jahr. Die vorliegenden Zahlen wurden von der Taxizentrale Oberhausen bereitgestellt. Zwischen 2014 bis 2018 sank die Zahl der an die Taxizentrale angeschlossenen Fahrzeuge von 70 auf 60 Fahrzeuge.

Werden die Aufträge, die über die Taxizentrale vermittelt werden, mit den Aufträgen insgesamt verglichen, fällt auf, dass der Anteil der Aufträge über die Taxizentrale im Untersuchungszeitraum von 70,1 Prozent auf 79,4 Prozent anstieg.

Die Taxizentrale vermittelt nur einen Teil der Fahrten. Die Angaben der Unternehmer geben das Gesamtbild wider und sind entscheidend.

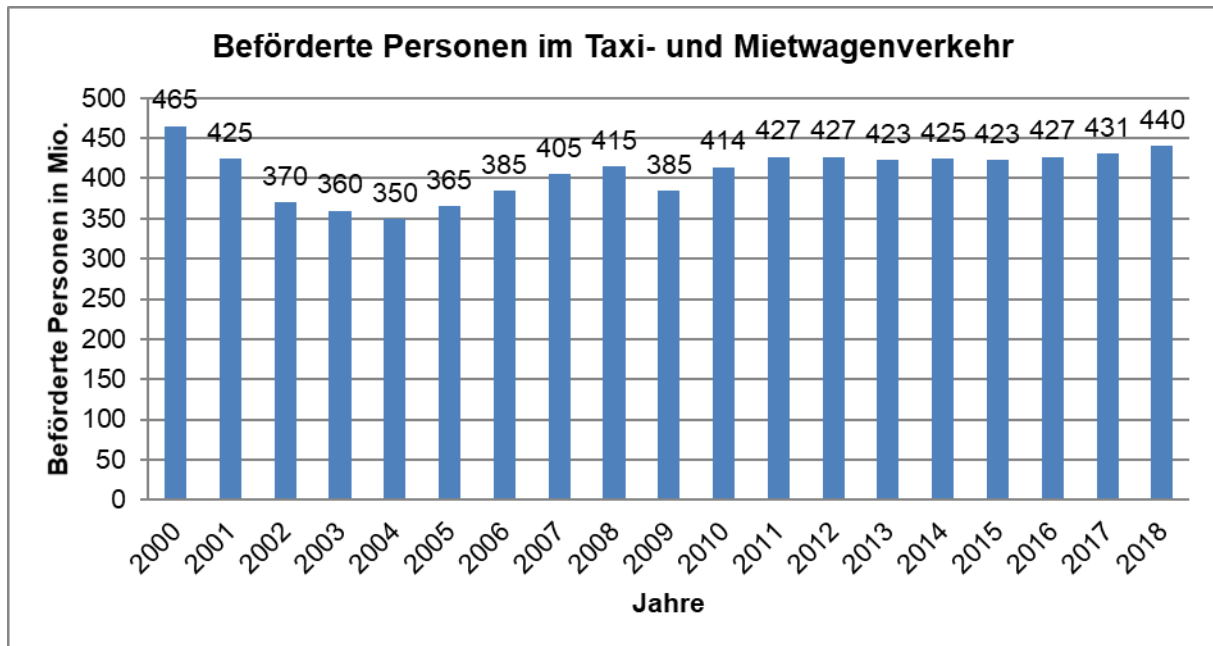


Abbildung 4 Beförderte Personen im Taxi- und Mietwagenverkehr in der BRD, Angaben in 100 Mio.¹⁹

Im Bund wurde ein Anstieg der beförderten Personen um durchschnittlich 0,91 Prozent pro Jahr im Zeitraum von 2014 bis 2018 ermittelt.

Die Angaben des Deutschen Taxi- und Mietwagenverband e. V. (BZP) betreffen beförderte Personen, die Angaben zur Stadt Oberhausen 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 Oberhausen im Zeitraum 2014 bis 2018 mit einem Rückgang der Aufträge um 1,6 Prozent gegen den Bundestrend.

Die im Erhebungszeitraum leicht sinkenden, aber auf einem überdurchschnittlich 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 Oberhausen im Zeitraum 2014 bis 2018. Der ermittelte Gesamtumsatz des Taxigewerbes betrug 2014 ca. 8,8 Millionen Euro und ist seitdem um durchschnittlich 2,0 Prozent pro Jahr gesunken. 2018 erzielten die Taxiunternehmer einen so ermittelten Gesamtumsatz von nur noch 7,9 Millionen Euro. Im Durchschnitt setzte das Taxigewerbe jährlich ca. 8,5 Millionen Euro um.

¹⁹ Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. BZP Geschäftsbericht 2018/2019

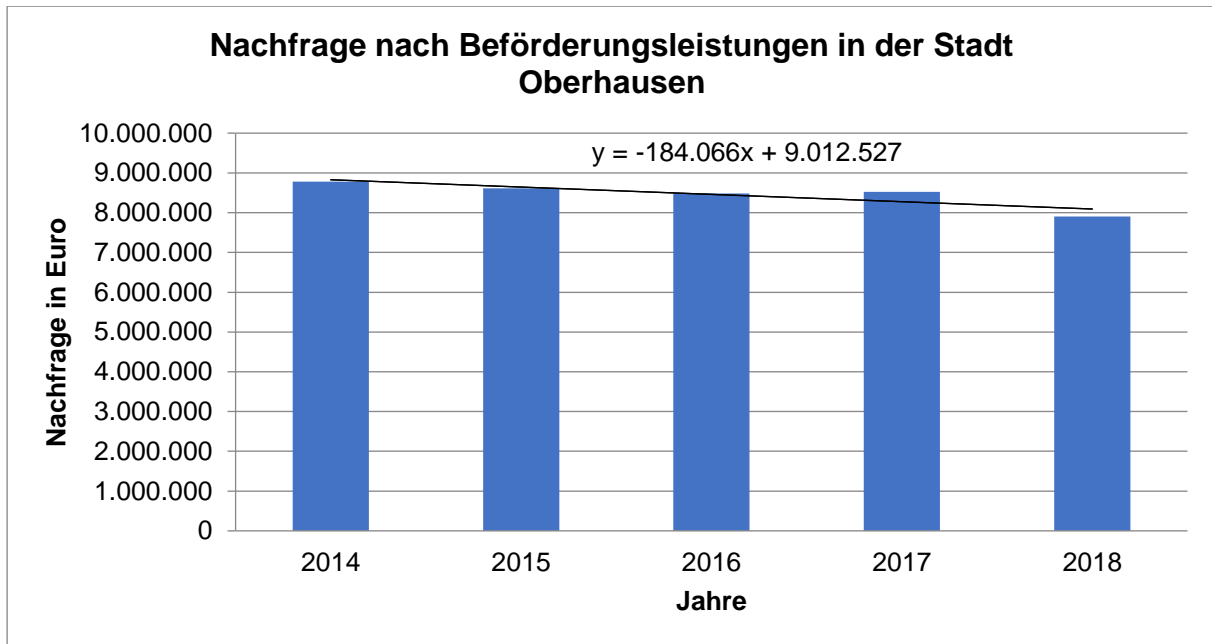


Abbildung 5 Entwicklung der Gesamtnachfrage nach Taxidienstleistungen in der Stadt Oberhausen von 2014 bis 2018

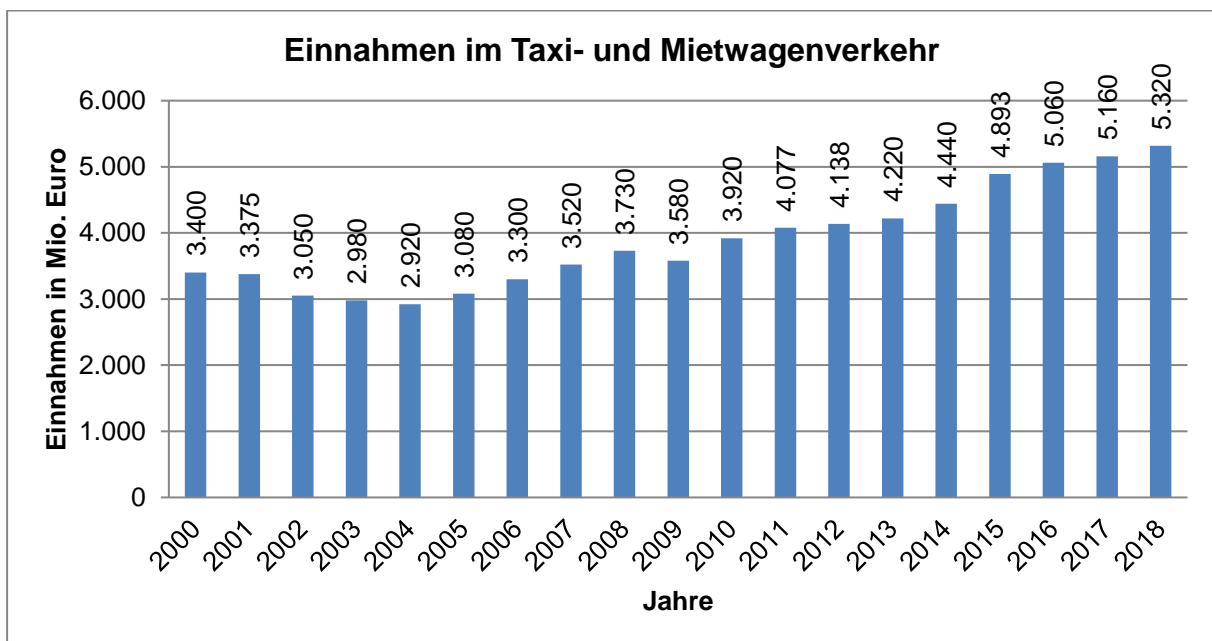


Abbildung 6 Einnahmen im Taxi- und Mietwagenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland, Angaben in Mio. €²⁰

Vom Deutschen Taxi- und Mietwagenverband e. V. (BZP) wurden die 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.²¹

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

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

Betrachtet man den Vergleichszeitraum 2014 bis 2018, stiegen die Einnahmen bundesweit durchschnittlich um jährlich 4,64 Prozent. In der Stadt Oberhausen sanken die Einnahmen für das gesamte Taxigewerbe im Zeitraum 2014 bis 2018 leicht um 0,61 Prozent.

In den Jahren 2014 bis 2018 konnte das Taxigewerbe demnach nicht vom positiven Bundestrend profitieren.

Im Rückgang der Nachfrage nach Beförderungsleistungen sieht der Gutachter 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.

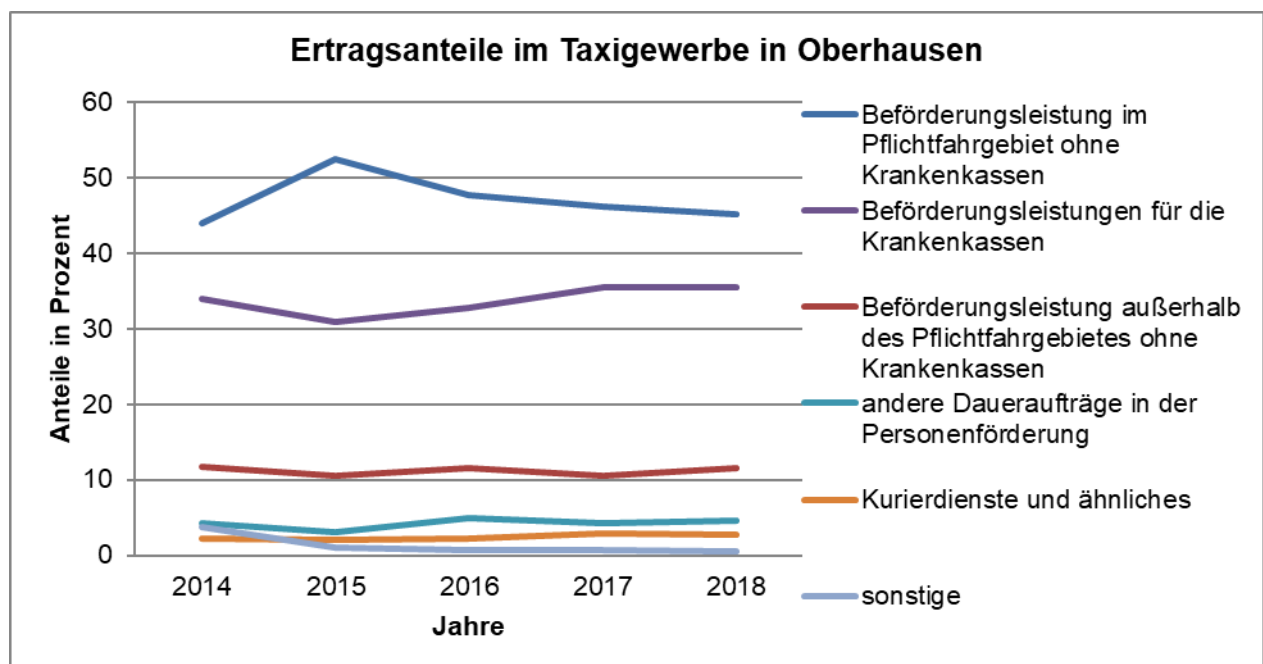


Abbildung 7 Struktur der Ertragsanteile im Taxigewerbe in der Stadt Oberhausen

Haupteinnahmequelle der Taxiunternehmen in Oberhausen sind Beförderungsleistungen im Pflichtfahrbereich ohne Krankenkassen im Umfang von durchschnittlich 47,1 Prozent im Betrachtungszeitraum (2014 bis 2018). Nach einem deutlichen Anstieg im Jahr 2015 sanken die Werte in den darauffolgenden Jahren wieder ab.

Der zweitgrößte Umsatzanteil mit durchschnittlich 33,7 Prozent wird mit Beförderungsleistungen für die Krankenkassen erzielt. Die Werte stiegen im gesamten Erhebungszeitraum nur geringfügig an. Im Vergleich mit anderen Städten ist in Oberhausen eine deutlich erhöhte Abhängigkeit von den Krankenkassen erkennbar.

An dritter Stelle der Ertragsanteile mit durchschnittlich 11,2 Prozent stehen die Beförderungsleistungen außerhalb des Pflichtfahrbereiches (ohne Krankenkassen).

Andere Ertragsanteile, die durch andere Daueraufträge (4,2 Prozent), Kurierdienste (2,4 Prozent) sowie sonstigem (1,4 Prozent) erzielt werden, spielen eine untergeordnete Rolle.

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

Insgesamt zeigt sich, dass die Taxiunternehmer in der Stadt Oberhausen eine vielfältige Auftragsstruktur haben. 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 33,7 Prozent zwischen 2014 und 2018.

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

1. Aufgrund des Umfangs der Patientenfahrten sind die Krankenkassen ein beherrschender Anbieter für das Gewerbe mit sehr hohem Einfluss auf die Preisgestaltung und auf die Unternehmen. In Oberhausen besteht eine höhere Abhängigkeit des Gewerbes von den Kassen.
2. Taxiunternehmer stehen hier in sehr starkem Wettbewerb mit Mietwagen. Es gibt erfahrungsgemäß Anbieter, die den Kassen ihre Leistungen zu nicht auskömmlichen Preisen anbieten und so den Preis und den Markt sehr negativ beeinflussen.
3. Durch den Gutachter wurden aus Statistiken des zuständigen Bundesministeriums Angaben für die Kostenerstattung für Patientenfahrten durch Taxi und Mietwagen insgesamt zusammengestellt (siehe nachfolgende Abbildungen 8 und 9).
4. Der Deutsche Taxi- und Mietwagenverband e. V. beklagte in seinen Geschäftsberichten mehrfach und anhaltend den hohen bürokratischen Aufwand.²²

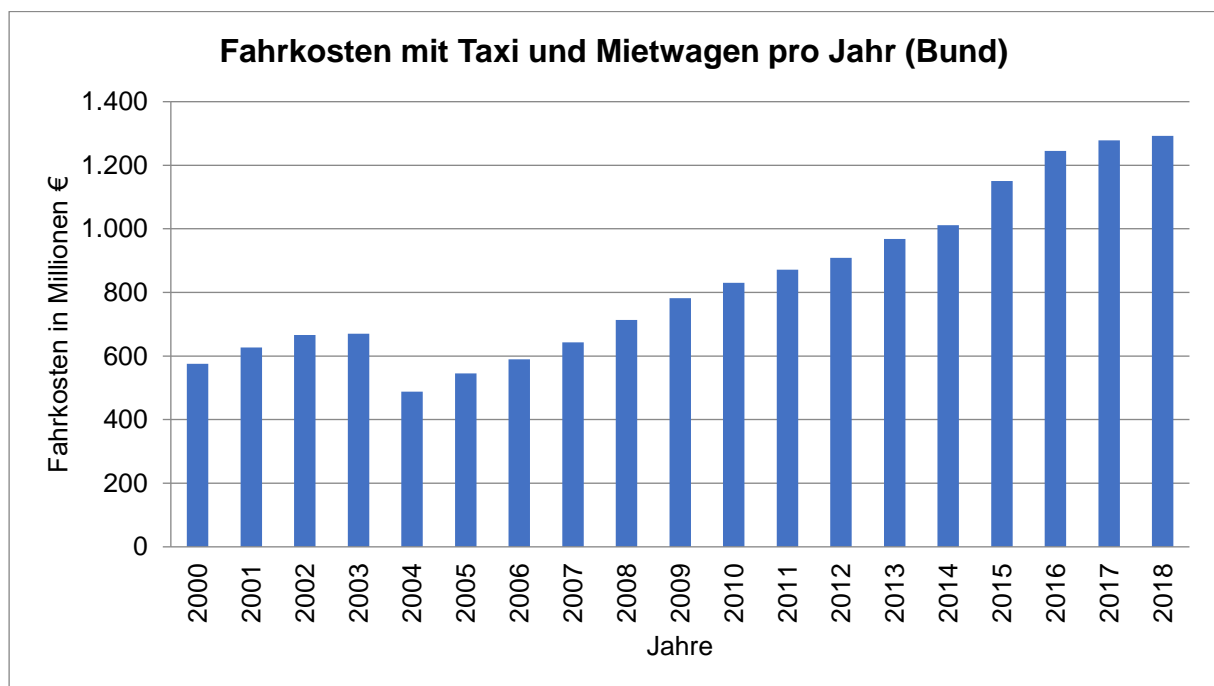


Abbildung 8 Kostenübernahme für Krankenfahrten in der Bundesrepublik Deutschland durch die Krankenkassen²³

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

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: 10.01.2020)

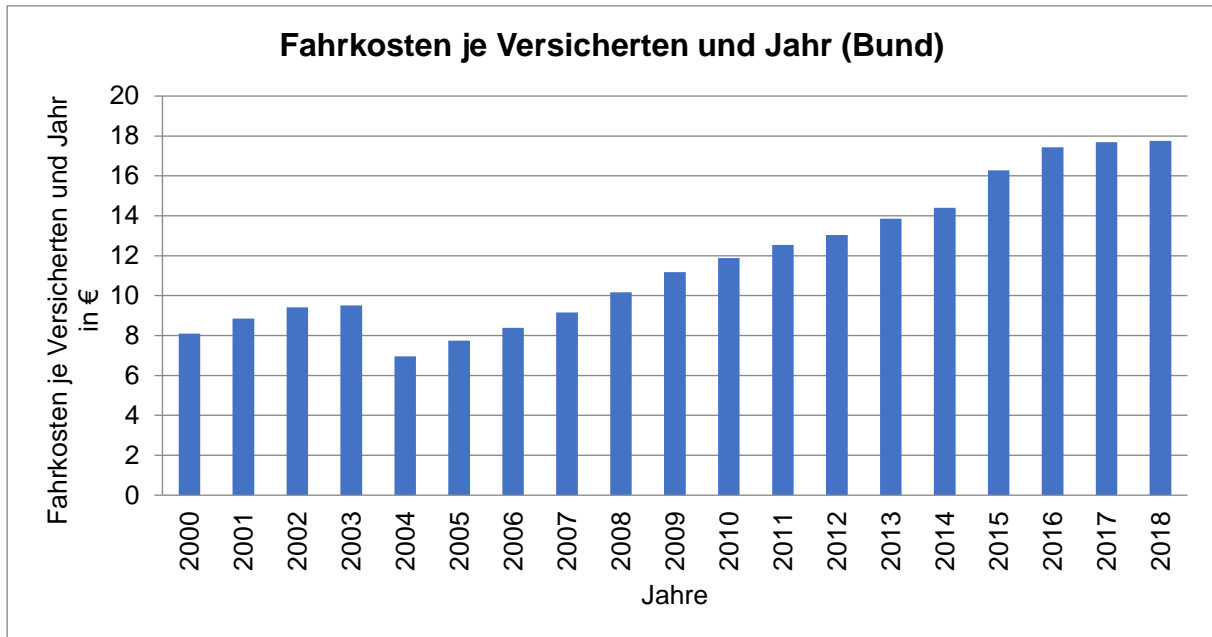


Abbildung 9 Fahrkosten für Krankenfahrten je Versicherten und Jahr in der Bundesrepublik Deutschland²⁴

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

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

7.5 Nachfrage durch klassische Beförderungsleistungen mit Taxis

Klassische Beförderungsleistungen nach Taxitarif innerhalb der Betriebssitzgemeinde und bis zu 50 Kilometer Entfernung zu sieben Prozent und Beförderungen zum Umsatzsteuerregelsatz haben mit zusammen durchschnittlich 58,3 Prozent der Aufträge den größten Anteil an Beförderungsleistungen für das Taxigewerbe in Oberhausen.

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

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

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

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

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: 10.01.2020)

7.6 Nachfrage durch Daueraufträge und weitere Dienstleistungen

Daueraufträge

In Oberhausen werden in den Erhebungsbögen andere Daueraufträge ohne Krankenkassen mit durchschnittlich 4,2 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 3,8 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.

7.7 Nachfrage durch den Öffentlichen Personennahverkehr

Im Bereich der Stadt Oberhausen ist die STOAG (Stadtwerke Oberhausen GmbH) für die Erbringung des ÖPNV im Linienbetrieb zuständig.

In den Jahren 2014 bis 2018 blieb die Anzahl der eingesetzten Straßenbahnen und Bussen konstant (Straßenbahn: 1, Schnellbuslinien 7, Stadtlinien 20, Nahtexpresslinien 11, seit 2016: 30 Einsatzwagenlinien).²⁵

Im gleichen Zeitraum ist die Zahl der Fahrgäste jährlich leicht um 1,1 Prozent von 36,1 auf 34,5 Millionen Fahrgäste gesunken.²⁶

²⁵ <https://www.stoag.de/stoag/geschaeftsberichte.html> (Einsicht am 10.01.2020)

²⁶ <https://www.stoag.de/stoag/geschaeftsberichte.html> (Einsicht am 10.01.2020)

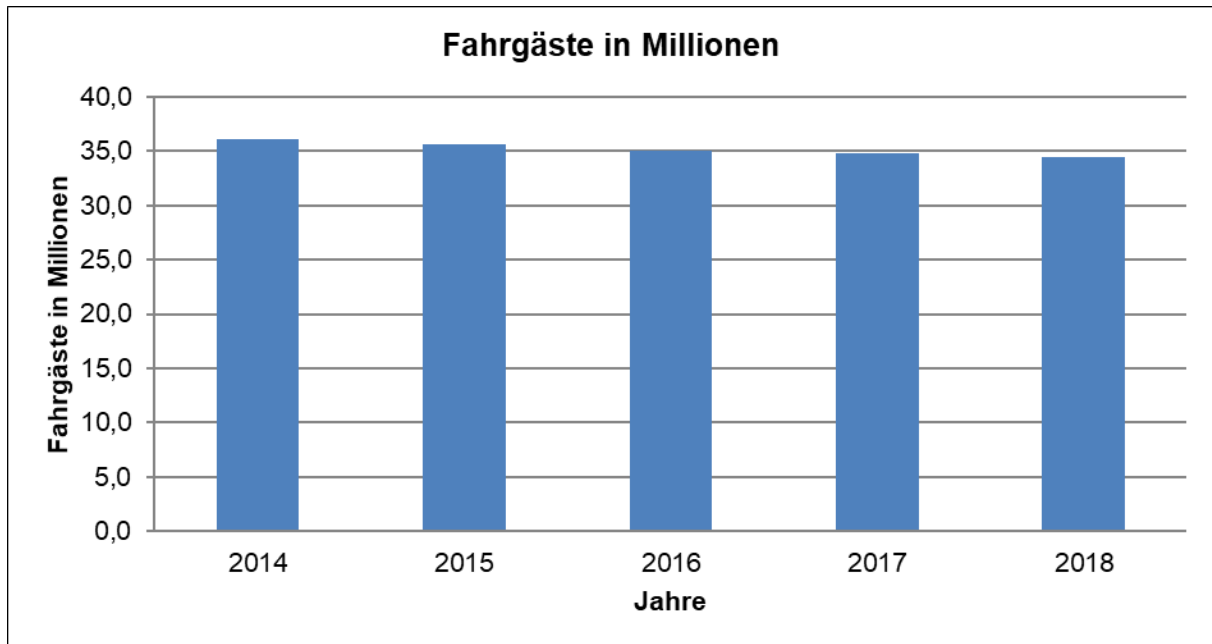


Abbildung 10 Wagenkilometer des RVV im ÖPNV der Stadt Oberhausen

Die STOAG beabsichtigt zum April einen sogenannten „On-Demand-Verkehr“ in Oberhausen anzubieten. Ein On-Demand-Verkehr ist eine Art Shuttleservice für mehrere Personen. Der Fahrgast äußert seinen Fahrtwunsch via Smartphone-App, gibt seinen Standort an und bucht die Fahrt. Das Shuttlefahrzeug – ein Kleinbus mit maximal 8 Plätzen – holt ihn ab und bringt ihn unabhängig von festen Haltestellen, Linienverläufen und Fahrplänen flexibel zu seinem Wunschziel. Während der Fahrt können weitere Kunden mit ähnlichem Streckenwunsch nach gleichem Prozedere zusteigen. Oftmals werden solche Sammelverkehre auch als „Ridepooling“ bezeichnet. Die On-Demand-Angebote von kommunalen Verkehrsunternehmen berücksichtigen öffentliche Verkehrsinteressen, sind integriert in das System ÖPNV und werden aktuell in der Regel im Rahmen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) als Linienverkehr nach §42 genehmigt (nur in der Anfangsphase teilweise noch als Mietwagenkonzession, aktuell ist §42er Verkehr ohne Experimentierklausel üblich).²⁷

Die Auswirkungen auf das Taxigewerbe können nicht vorhergesehen werden.

Anzeichen für eine gegenwärtige Bedrohung des Gewerbes durch die Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs bestehen oder entstehen nicht.

7.8 Nachfrage durch den Tourismus

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

²⁷ E-Mail Frau Nietz vom 15.01.2020

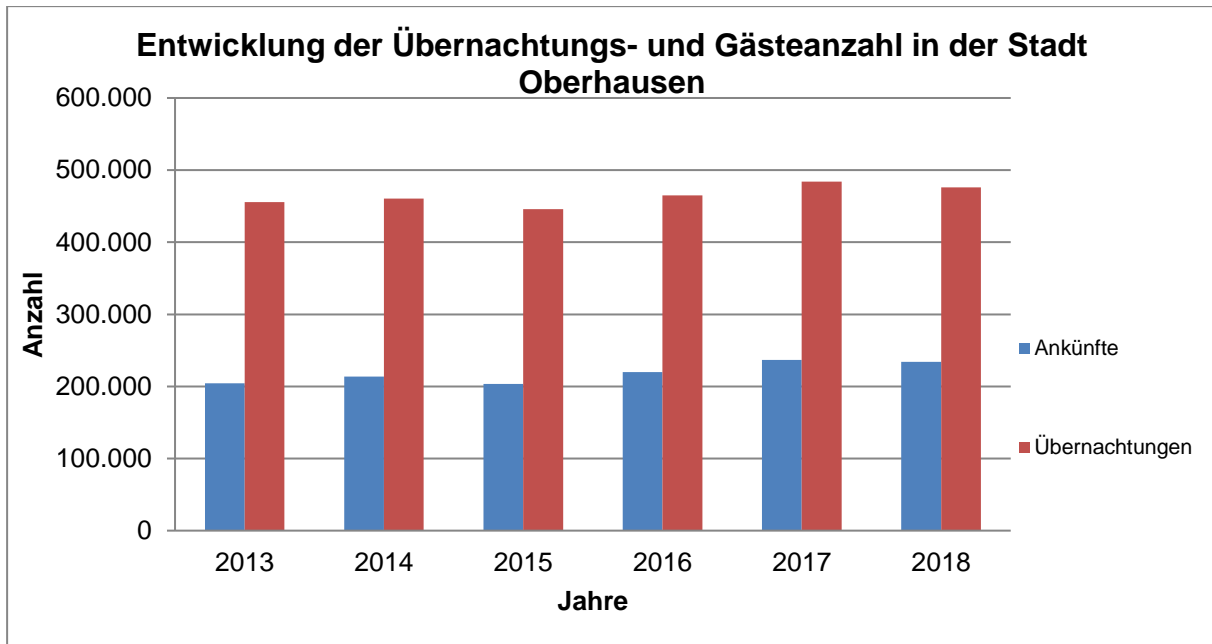


Abbildung 11 Anzahl der Ankünfte und Übernachtungen in der Stadt Oberhausen pro Jahr²⁸

Abbildung 11 zeigt die von 2013 bis 2018 steigenden Übernachtungszahlen in der Stadt Oberhausen. Insgesamt stiegen die Übernachtungen in diesem Zeitraum jährlich um durchschnittlich 1,24 Prozent an. Demgegenüber stiegen die Gästezahlen im gleichen Zeitraum um durchschnittlich 3,43 Prozent. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer liegt bei etwa 2,13 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 Anzeichen einer gegenwärtigen oder zukünftigen Bedrohung des Gewerbes.

7.9 CarSharing

Flinkster bietet an zwei Standorten in Oberhausen (Hauptbahnhof und CentrO) jeweils zwei Fahrzeuge an.²⁹

Darüber hinaus finden sich einige private CarSharinganbieter.³⁰

Der Deutsche Taxi- und Mietwagenverband e. V. (BZP) sieht in CarSharing-Angeboten keine Bedrohung für das Gewerbe: „Alternative Mobilitätskonzepte wie free-floating CarSharing oder 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

²⁸<https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online/data;sid=F6B6FFA00B15419F011F2ED7C39211B5.Idb2?operation=abrufabelleBearbeiten&levelindex=1&levelid=1571818915979&auswahloperation=abrufabelleAuspraegungAuswaehlen&auswahlverzeichnis=ordnungsstruktur&auswahlziel=werteabruf&selectionname=4541205ir&auswahltext=&nummer=2&variable=2&name=KREISE&werteabruf=Werteabruf> (Einsicht am 10.01.2020)

²⁹ https://www.flinkster.de/kundenbuchung/process.php?proc=station&station_id=570& (Einsicht am 10.01.2020)

³⁰ <https://www.snappcar.de/auto-mieten/Oberhausen> (Einsicht am 10.01.2020)

besteht, das Angebot eines Taxi-Sharing wird von dem deutschen Gewerbe sehr bald gestartet.“³¹

CarSharing spielt in Oberhausen derzeit keine große Rolle. Inwieweit und ob CarSharing in Oberhausen künftig noch weiter ausgebaut wird, bleibt abzuwarten.

Der Gutachter empfiehlt, diese Entwicklung weiter zu beobachten. Anzeichen für eine gegenwärtige Bedrohung werden nicht abgeleitet. Ob künftig Anzeichen einer Bedrohung vorhanden sind, kann derzeit nicht eingeschätzt werden.

7.10 Angebot durch Selbstfahrer zu Selbstkostenpreisen über Onlineplattformen

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

Seit 05. Februar 2020 ist UBER im Ruhrgebiet, darunter auch in Oberhausen, als Fahrdienstleister zugelassen.³² Auswirkungen auf das Taxigewerbe in Oberhausen können derzeit noch nicht abschließend beurteilt werden. Erfahrungsgemäß führte UBER jedoch in anderen Ländern zu einem Rückgang der Nachfrage nach Taxidienstleistungen.

Die Zulassung von UBER in Oberhausen spricht für Anzeichen einer zukünftigen Bedrohung.

7.11 Nachfrage und Art der Auftragsannahme

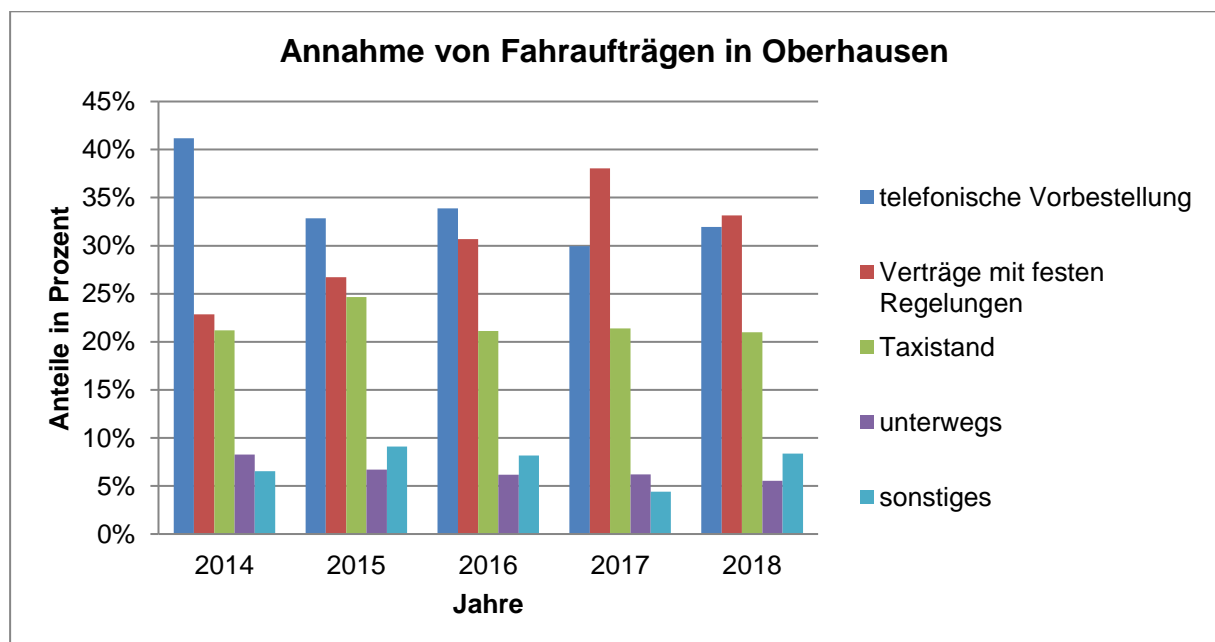


Abbildung 12 Art der Auftragsannahme (nach Angaben der Unternehmer) in der Stadt Oberhausen

³¹ Deutscher Taxi- und Mietwagen Verein e. V. (BZP) Geschäftsbericht 2016/2017 S. 18

³² <https://www1.wdr.de/nachrichten/ruhrgebiet/uber-startet-im-ruhrgebiet-100.html> (Einsicht am 07.02.2020)

Der größte Anteil der Aufträge zwischen 2014 und 2018 wird mit durchschnittlich 33,9 Prozent durch telefonische Vorbestellungen vermittelt. Im gesamten Erhebungszeitraum sank der Anteil deutlich von 41,2 auf 31,9 Prozent.

Verträge mit festen Regelungen machen den zweitgrößten Anteil aus und liegen bei durchschnittlich 30,3 Prozent der Aufträge. Im Zeitraum 2014 bis 2018 stieg der Wert von 22,8 auf 33,2 Prozent an.

Direkt am Taxistand werden durchschnittlich 21,9 Prozent der Fahraufträge angenommen. An vierter Stelle mit durchschnittlich 7,3 Prozent stehen die sonstigen Aufträge. Etwa 6,6 Prozent der Kunden werden unterwegs aufgenommen.

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

7.12 Struktur der nachfragenden Kundschaft

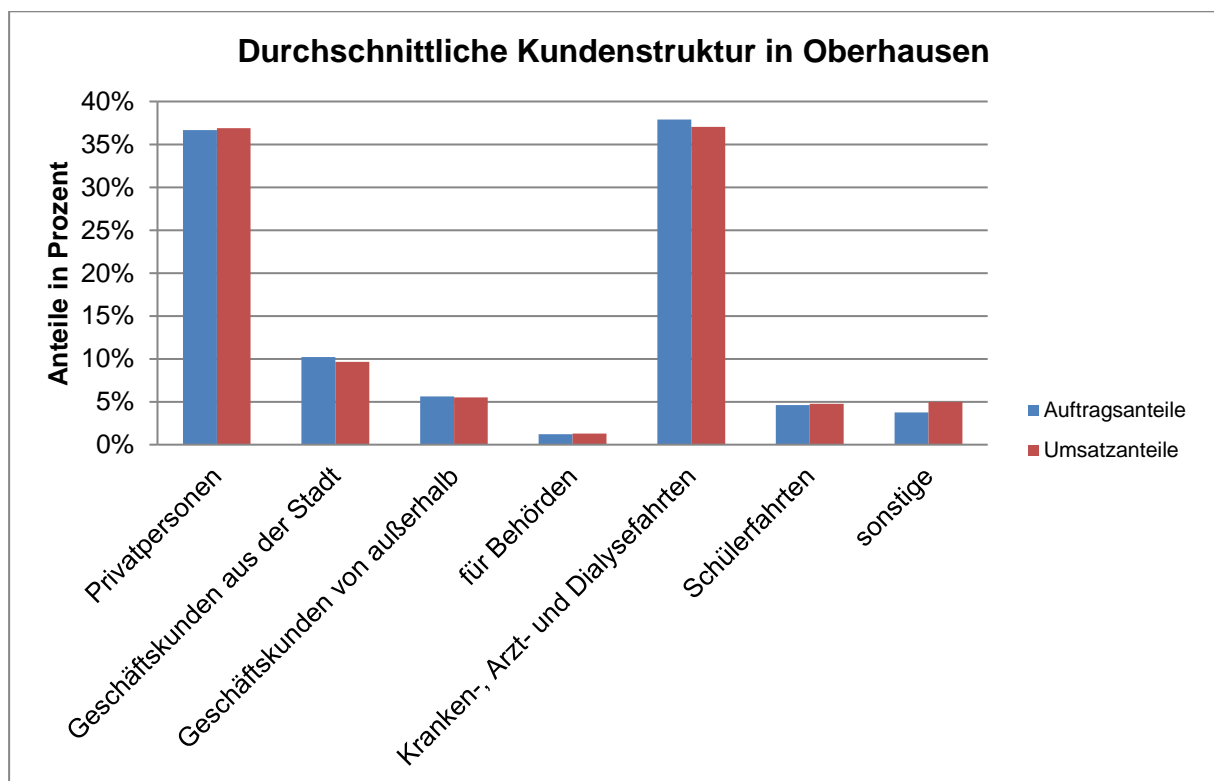


Abbildung 13 Durchschnittliche Kundenstruktur in der Stadt Oberhausen nach Umsatz- und Auftragsanteilen

Kranken-, Arzt- und Dialysefahrten stellen mit 37,9 Prozent den mit Abstand größten Auftragsanteil der Kunden im Taxigewerbe.

Danach folgen die Aufträge für Privatpersonen mit 36,7.

Geschäftskunden aus der Stadt (10,2 Prozent) sowie Geschäftskunden aus der Region (5,6 Prozent) bilden die dritt- und viertstärkste Kundengruppe. Schülerfahrten liegen mit 4,6 Prozent an fünfter Stelle.

Sonstige Kunden mit 3,8 Prozent und Fahrten für Behörden mit 1,2 Prozent spielen eine untergeordnete Rolle.

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

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

7.13 Kaufkraft

Die hier dargestellte Kaufkraft beschreibt das verfügbare Einkommen von Personen (Nettoeinkommen ohne Steuern und Sozialversicherungsbeiträge, inklusive empfangener Transferleistungen).³³ Die verfügbare Kaufkraft trifft damit eine Aussage über das vorhandene Ausgabenpotential der Bevölkerung, unter anderem auch für Taxibeförderungen.

Grundsätzlich darf angenommen werden, dass eine hohe Kaufkraft auch günstig für das Taxigewerbe sein kann. Allerdings darf dieses Kriterium nicht für sich allein betrachtet werden, da das Einkaufsverhalten der Bewohner in ihrer Region, das Angebot an Einzelhandelsgeschäften, das Angebot des liniengebundenen ÖPNV und andere Kriterien (z. B. Mobilitätsgrad, Altersstruktur, Nähe zu Einkaufs- und Versorgungszentren) auf die Verwendung der verfügbaren Kaufkraft einen Einfluss haben.

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

2019	Kaufkraft je Einwohner in €/Jahr	Kaufkraftindex je Einwohner
Deutschland	24.000 €	100,0%
Nordrhein-Westfalen	23.749 €	99,0%
Oberhausen	21.031 €	87,6%

Tabelle 2 Kaufkraft³⁴

Die Kaufkraft in Oberhausen liegt mit 87,6 Prozent deutlich unter dem Bundesdurchschnitt und unter dem Landesdurchschnitt von Nordrhein-Westfalen.

Nachfolgende Abbildung zeigt die Entwicklung der Kaufkraft je Einwohner zwischen 2011 und 2019:

³³ Michael Bauer Research GmbH, <http://www.mb-research.de/marktdaten-deutschland/kaufkraft.html>

³⁴ Michael Bauer Research GmbH, <http://www.mb-research.de/marktdaten-deutschland/kaufkraft.html>

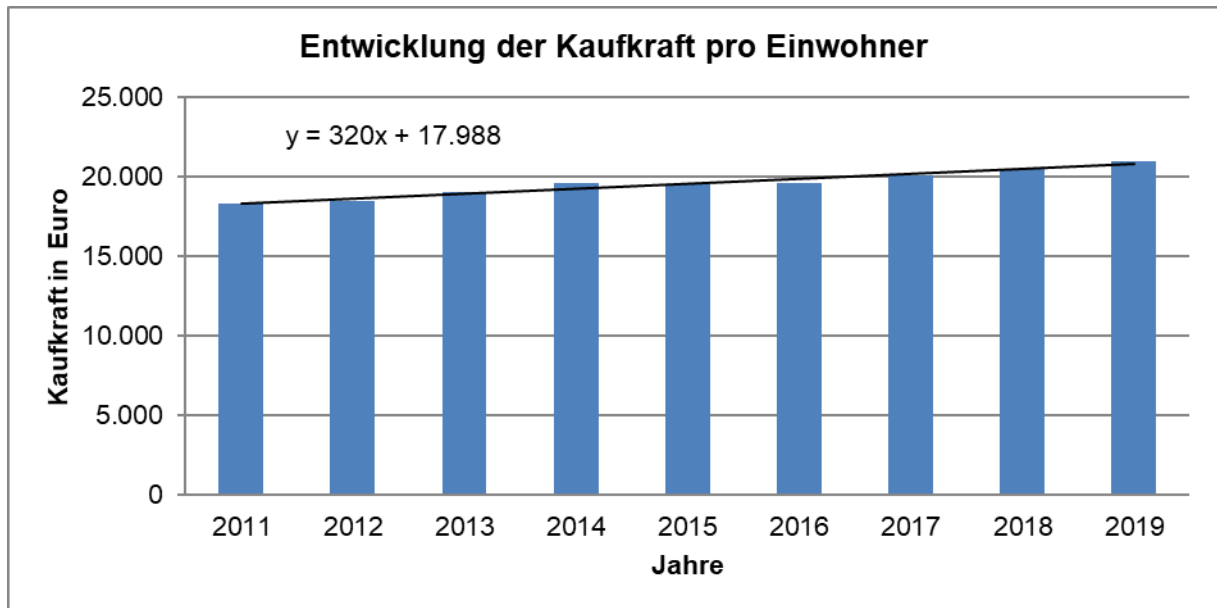


Abbildung 14 Entwicklung der verfügbaren Kaufkraft je Einwohner in der Stadt Oberhausen³⁵

Die Kaufkraft je Einwohner steigt seit 2011 jährlich um durchschnittlich 320 Euro bzw. 1,78 Prozent.

Der Kaufkraftindex ist im Vergleich zum Bundesdurchschnitt über den betrachteten Zeitraum zurückgegangen, von einem Kaufkraftindex von 90,6 Prozent im Jahr 2011 auf einen Wert von 87,6 Prozent im Jahr 2019.

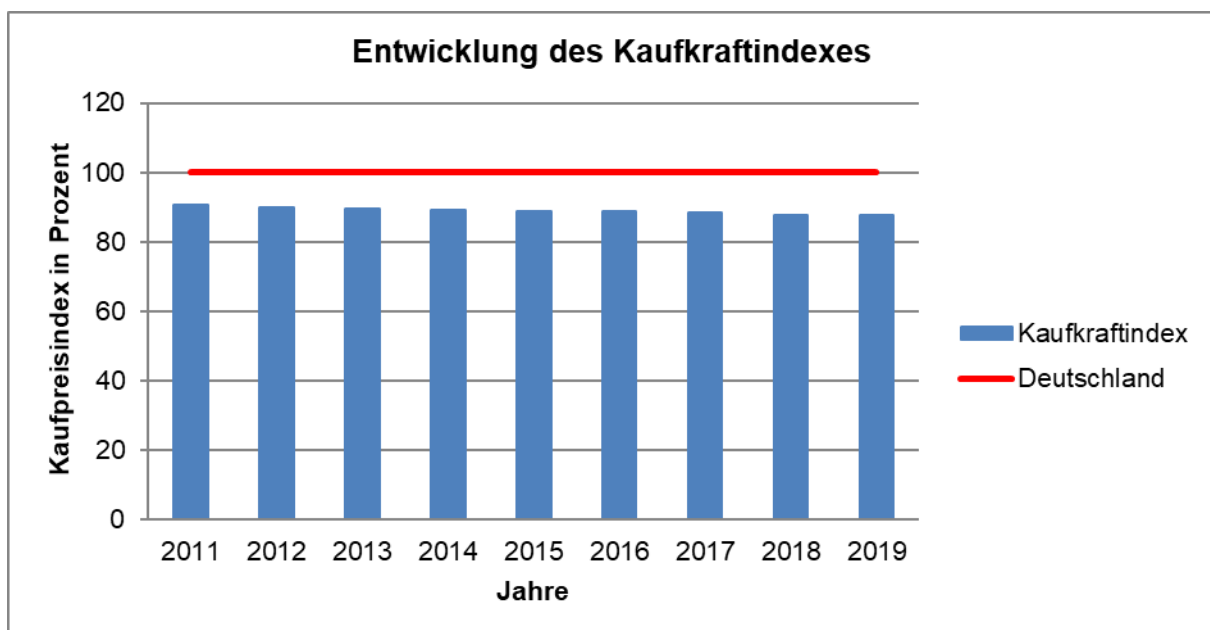


Abbildung 15 Entwicklung des Kaufkraftindexes in der Stadt Oberhausen im Verhältnis zum Bundesdurchschnitt³⁶

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

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

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

Die weit unter dem Bundesdurchschnitt liegende Entwicklung der Kaufkraft und der Rückgang des Kaufkraftindexes sprechen für Anzeichen einer gegenwärtigen und zukünftigen Bedrohung des Gewerbes.

7.14 Ausstattung mit Pkw

PKW-Dichte

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

Die Pkw-Dichte je 1.000 Einwohner liegt mit gegenwärtig 521 Pkw unter dem Landesdurchschnitt von 563 Pkw je 1.000 Einwohner. Im Vergleich mit der Referenzgruppe befindet sich Oberhausen im oberen Drittel. Der Durchschnitt der Referenzgruppe liegt bei ca. 499 Fahrzeugen je 1.000 Einwohner.

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

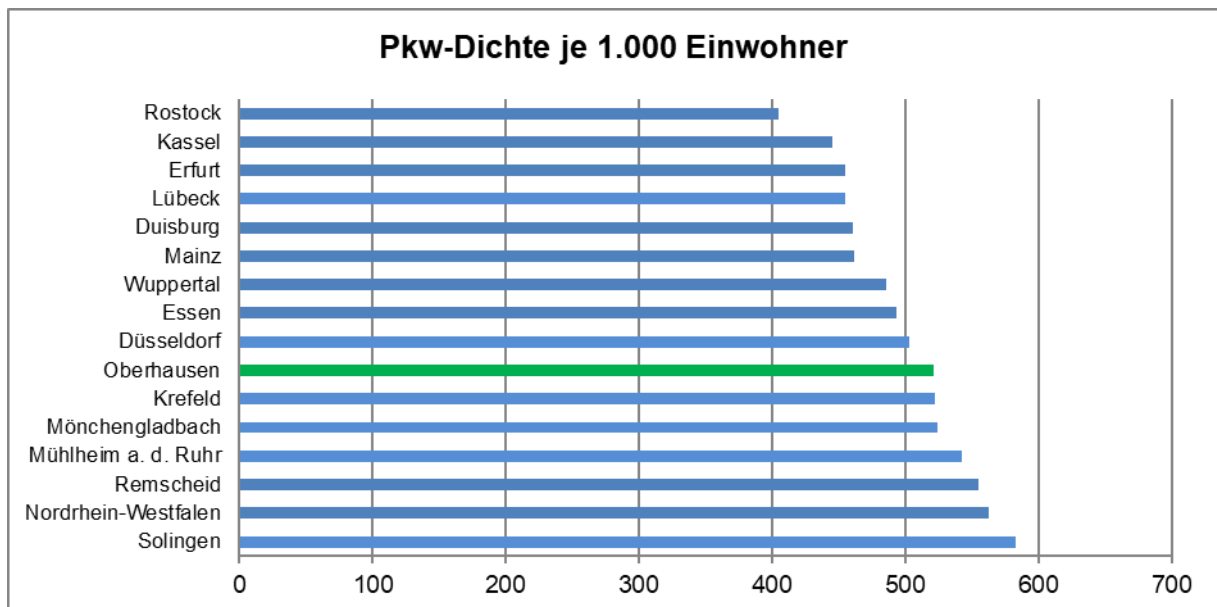


Abbildung 16 Pkw-Dichte in PKW je 1.000 Einwohner³⁷

Die nachstehende Abbildung zeigt die Entwicklung der Pkw-Dichte in Oberhausen. Hier ist eine leichte Tendenz im Zeitraum 2013 bis 2019 hin zu weniger Personen pro PKW erkennbar. Dies bedeutet, dass mehr Einwohner in Oberhausen Zugriff auf einen Pkw haben.

³⁷ Kraftfahrt-Bundesamt http://www.kba.de/DE/Presse/Presseportal/FZ_Bestand/fz1_bestand_kfz_zulassungsbezirk_inhalt.html (06.01.2020)

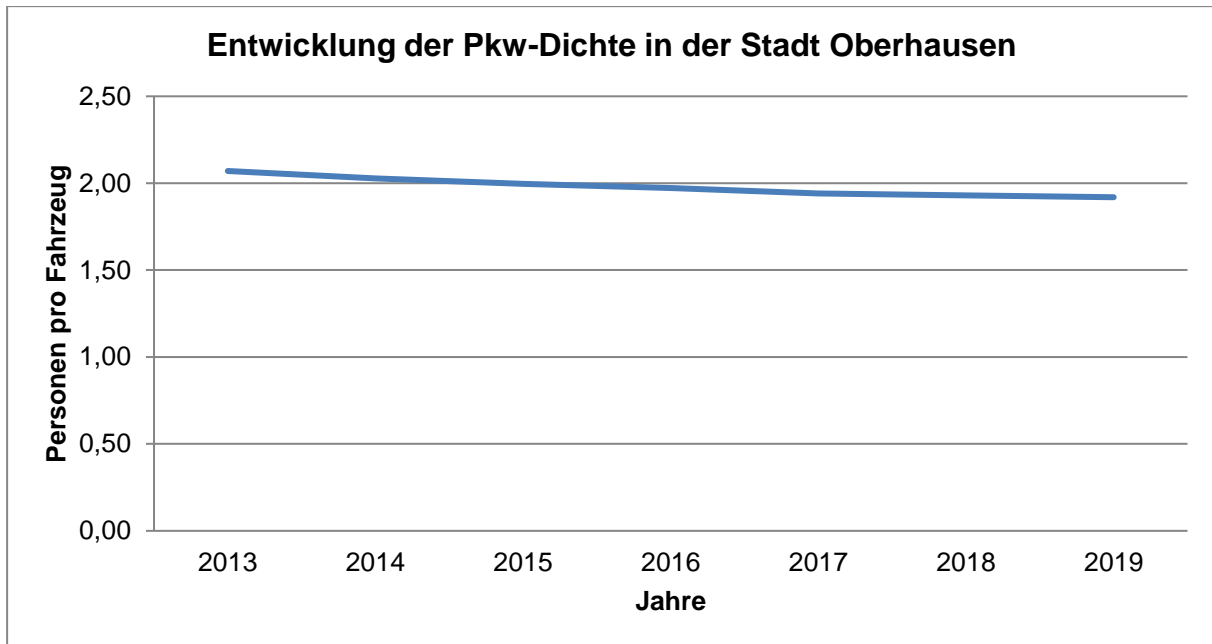


Abbildung 17 Entwicklung der Pkw-Dichte in der Stadt Oberhausen³⁸

Aus der Pkw-Dichte werden keine Anzeichen einer gegenwärtigen und zukünftigen Bedrohung des Gewerbes abgeleitet.

7.15 Zusammenfassende Bewertung der Nachfrage

Gegen Anzeichen einer Bedrohung sprechen:

- die auf einem überdurchschnittlich hohen Niveau liegenden Beförderungsaufträge,
- die unauffällige Nachfragestruktur,
- positive Entwicklung Tourismus,
- unauffällige Auftragsannahme und Kundenstruktur.

Für Anzeichen einer Bedrohung sprechen:

- der Rückgang der Nachfrage,
- die weit unter dem Bundesdurchschnitt liegende Kaufkraft,
- die unsichere Entwicklung aufgrund der Zulassung von UBER in Oberhausen.

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

³⁸ Kraftfahrt-Bundesamt http://www.kba.de/DE/Presse/Presseportal/FZ_Bestand/fz1_bestand_kfz_zulassungsbezirk_inhalt.html (06.01.2020)

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 2019	Mietwagen 2019	Einwohner 2018	Einwohner je Taxi	Einwohner je Taxi- und Mietwagen
Stadt Oberhausen	88	109	210.829	2.396	1.070

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

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 das Taxi- und Mietwagengewerbe im Wettbewerb miteinander stehen. Die Erfahrungen des Gutachters sind, dass unterhalb von 1.000 Einwohnern je Taxi bzw. je Taxi und Mietwagen von einer Bedrohung ausgegangen werden muss. Der Stadt Oberhausen liegt mit 2.396 Einwohnern je Taxi deutlich über dieser Schwelle. Mit 1.070 Einwohnern je Taxi und Mietwagen liegt sie knapp über der ermittelten Schwelle.

Zur Bewertung der bestehenden Taxidichte und Taxi-/Mietwagendichte wurden mit Oberhausen die in der gleichen Region liegenden Städte betrachtet. Das Ergebnis ist in Tabelle 4 wiedergegeben.

Wird die Taxidichte als Kriterium herangezogen, so liegt die Stadt Oberhausen mit 2.396 Einwohnern je Taxi im oberen Ende der Referenzgruppe und über dem Landesdurchschnitt von Nordrhein-Westfalen (1.585). Es zeigt sich eine starke Spreizung hinsichtlich der Einwohner je Taxi von 2.841 in Remscheid zu 504 in Düsseldorf.

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 2.367 in Remscheid zu 366 in Düsseldorf. Oberhausen liegt mit 1.070 Einwohnern je Taxi und Mietwagen im Mittelfeld der Referenzgruppe und über dem Landesdurchschnitt von Nordrhein-Westfalen (930).

Stadt	Einwohner	Taxis	Mietwagen	Einwohner je Taxi	Einwohner je Taxi und Mietwagen
Remscheid	113.624	40	8	2.841	2.367
Oberhausen	210.829	88	109	2.396	1.070
Mönchengladbach	253.000	144	253	1.757	637
Duisburg	498.182	335	112	1.487	1.114
Mülheim an der Ruhr	172.446	128	6	1.347	1.287
Essen	590.611	501	181	1.179	866
Dortmund	601.780	568	257	1.059	729
Düsseldorf	642.304	1.274	482	504	366

Tabelle 4 Taxidichte im Vergleich zu anderen Gemeinden

Die Taxidichten zwischen den Vergleichsgemeinden weichen erheblich voneinander ab. Die Stadt Oberhausen hat eine im Vergleich sehr hohe Taxidichte und eine moderate Taxi-/Mietwagendichte (Stand 2020). Eine vergleichbare Stadt bezogen auf die Taxi-/Mietwagendichte ist Duisburg.

Aus der Taxidichte sowie der Taxi-Mietwagendichte lassen sich keine Anzeichen für eine bestehende und zukünftige Bedrohung ableiten.

8.2 Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungszahl blieb in den untersuchten Jahren auf einem annähernd gleichem Niveau.

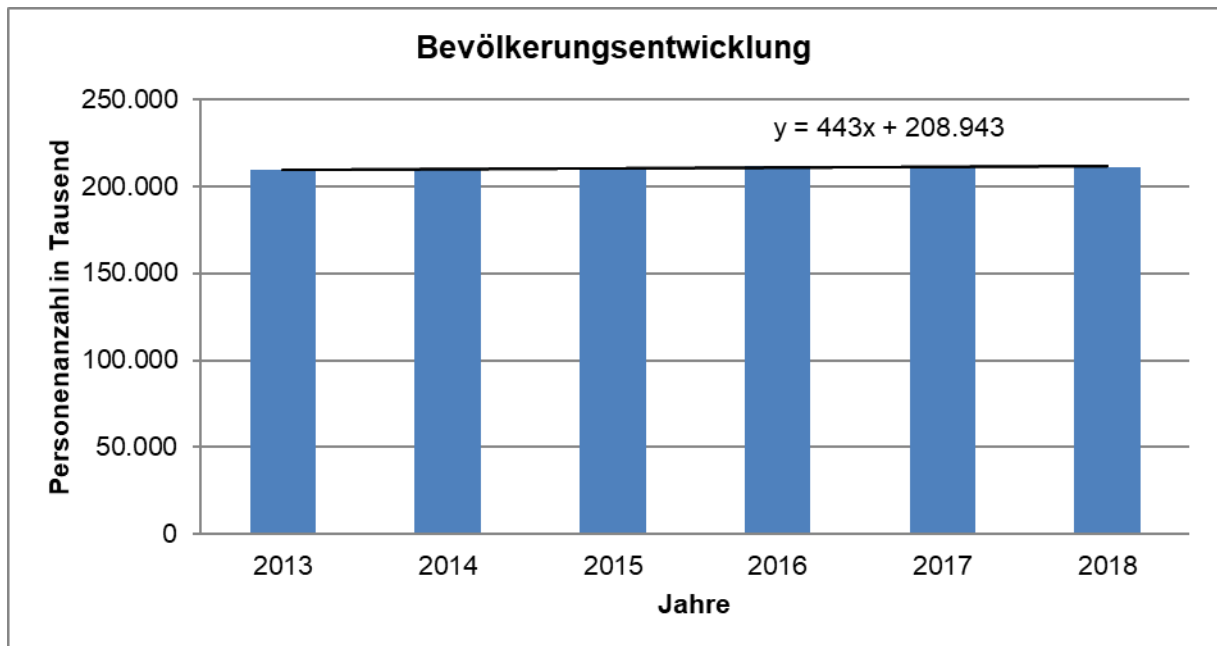


Abbildung 18 Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Oberhausen³⁹

Im Mittel stieg die Bevölkerungszahl in Oberhausen seit 2013 jährlich um 443 Personen. Dies entspricht einem durchschnittlichen Zuwachs von ca. 0,2 Prozent im Jahr.

Nachfolgende Abbildung zeigt die Prognose der Bevölkerung in Oberhausen bis 2040:

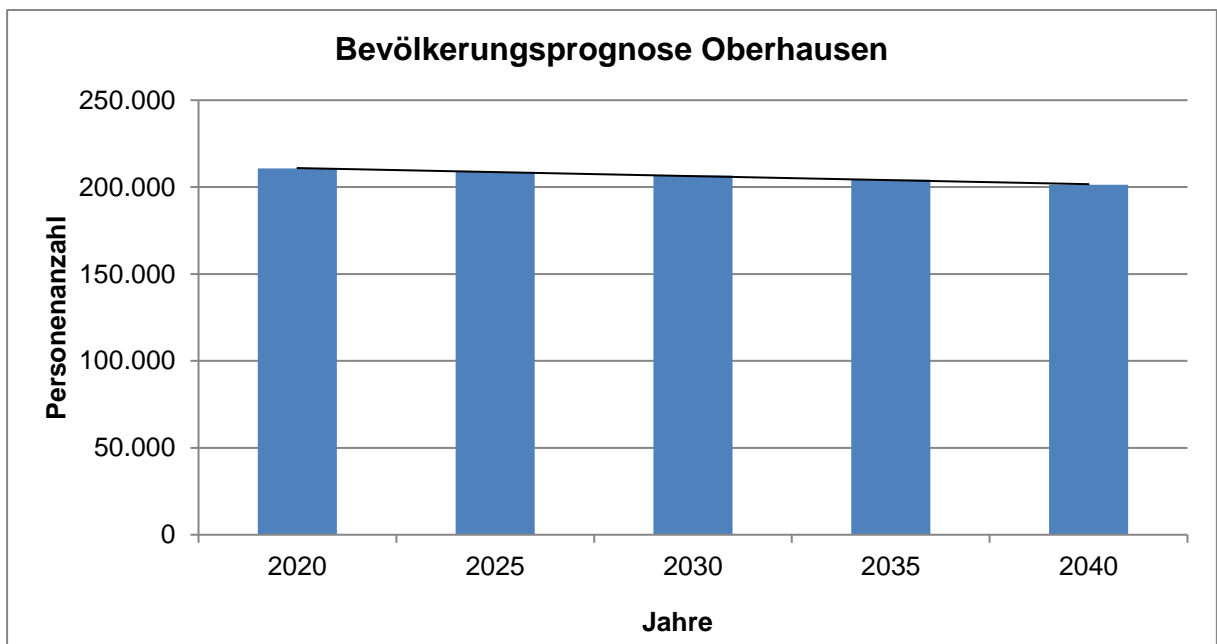


Abbildung 19 Prognose der Bevölkerungsentwicklung der Stadt Oberhausen⁴⁰

³⁹<https://www.landesdatenbank.nrw.de> (Einsicht am 20. Juni 2019)

⁴⁰<https://www.landesdatenbank.nrw.de> (Einsicht am 20. Juni 2019)

Laut Prognose wird die Bevölkerung in Oberhausen zwischen 2020 und 2040 weiter zurückgehen. Unter den Annahmen, dass die Bevölkerungsentwicklung der Prognose entspricht und dass die Zahl der Taxigenehmigungen gleich bleibt, würde sich die Taxidichte minimal zuungunsten der Taxiunternehmer verschlechtern, aber immer noch eine durchschnittlich hohe Taxidichte vorweisen.

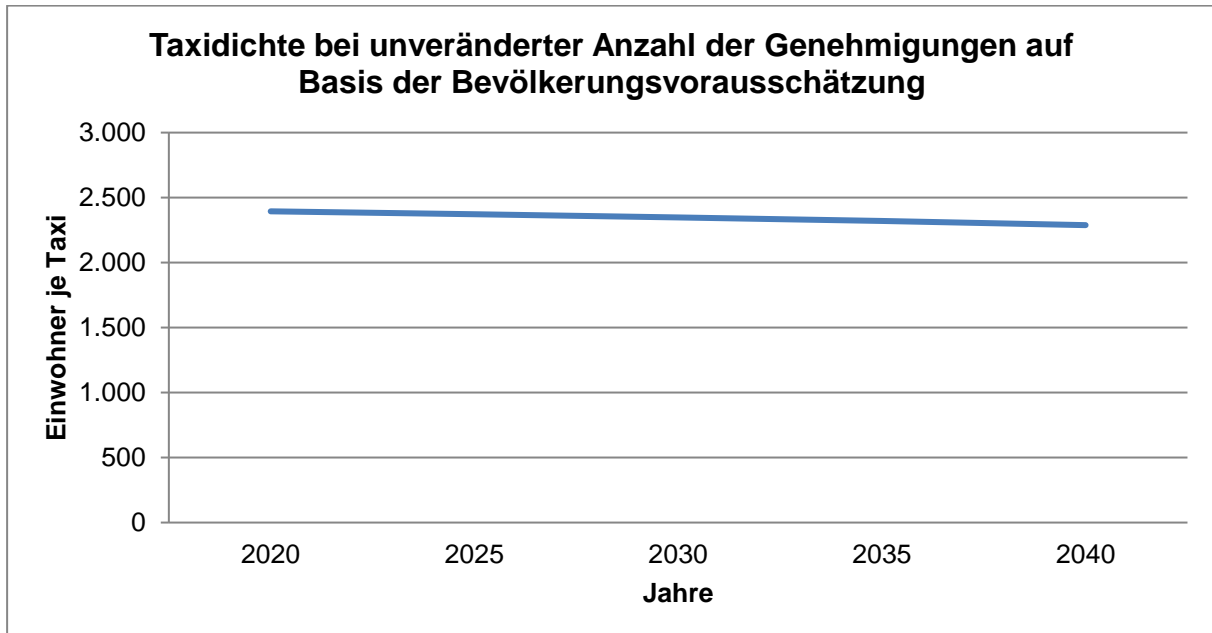


Abbildung 20 Entwicklung der Taxidichte bei angenommener Bevölkerungsentwicklung und gleichbleibender Genehmigungszahl in der Stadt Oberhausen

Der Bevölkerungsprognose folgend, wird die Anzahl der Einwohner je Taxi von 2.394 im Jahr 2020 auf 2.288 im Jahr 2040 steigen, sofern die Anzahl der Genehmigungen konstant bei 88 Genehmigungen (Stand 31.12.2019) gehalten wird. Nimmt die Bevölkerung stärker ab als geplant, wird sich dieser Effekt verstärken. Eine grundlegende Verschlechterung der Taxidichte stellt dies jedoch nicht dar.

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

8.3 Zusammenfassende Bewertung der Taxidichte

Aus der Taxidichte sowie der Taxi-Mietwagendichte lassen sich keine Anzeichen für eine bestehende und zukünftige Bedrohung ableiten.

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.

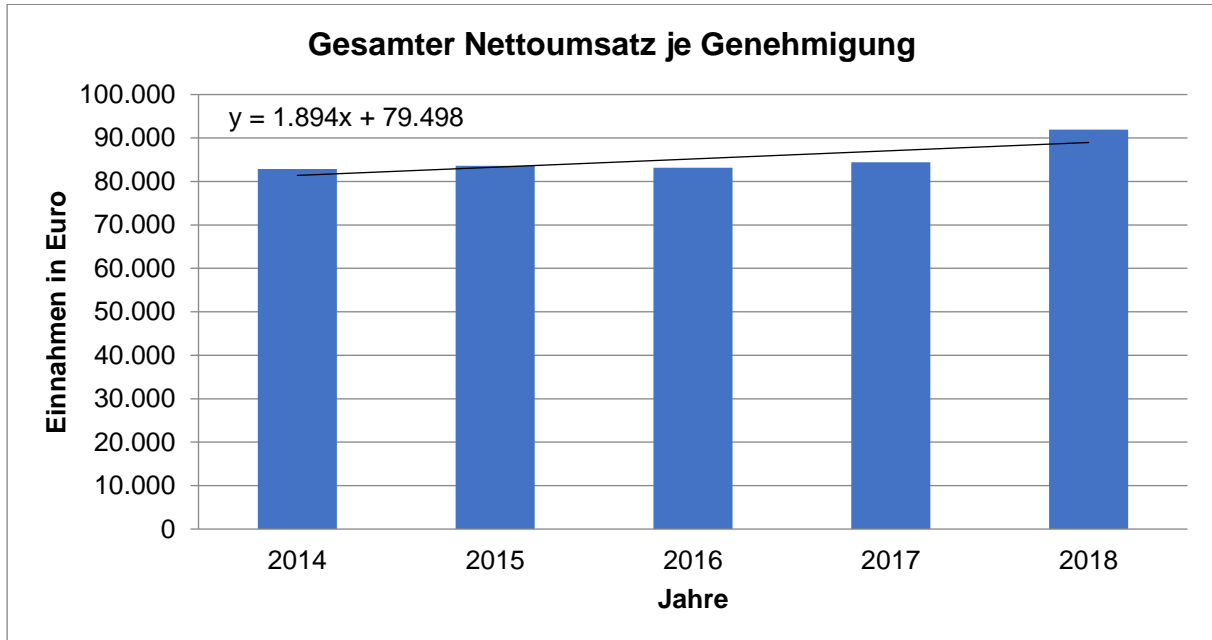


Abbildung 21 Gesamteinnahmen aus Taxiverkehr je Genehmigung und Jahr für alle auswertbaren Taxibetriebe in der Stadt Oberhausen

Die Entwicklung zeigt, dass ein Taxi (einschließlich gegebenenfalls ein im Taxiunternehmen vorhandener Mietwagen) im Erhebungszeitraum 2014 bis 2018 zwischen 83.000 Euro (2014) und 92.000 Euro (2018) Umsatz im Jahr erwirtschaftete. Das entspricht einem Anstieg von ca. 2,4 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. 85.200 Euro.

Aus der Entwicklung der Umsätze 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:

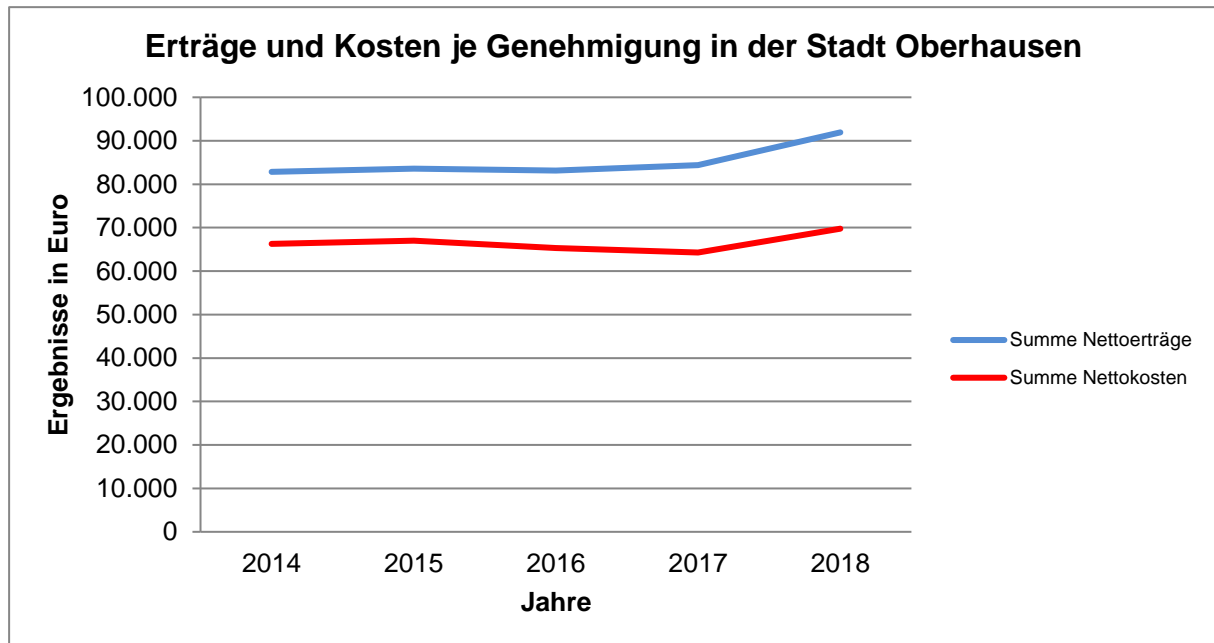


Abbildung 22 Erträge und Kosten je Genehmigung und Jahr in der Stadt Oberhausen

Die Einnahmen stiegen bzw. sanken im Untersuchungszeitraum 2014 bis 2018 durchschnittlich jährlich:

- je Genehmigung um 2,4 Prozent,
- je Betrieb um -2,1 Prozent.

Die Kosten stiegen bzw. sanken im Untersuchungszeitraum 2014 bis 2018 durchschnittlich jährlich:

- je Genehmigung um 0,6 Prozent,
- je Betrieb jährlich um -3,5 Prozent.

Im Vergleich mit anderen untersuchten Städten weisen die Einnahmen/Umsätze/Erträge (blau) und Ausgaben/Kosten (rot) keinen engen gemeinsamen Kurvenverlauf auf.

Die Steigerung der Gesamteinnahmen je Genehmigung von jährlich 2,4 Prozent liegen über der Steigerung der Gesamtkosten mit 0,6 Prozent. Der Umsatzrückgang liegt mit -2,1 Prozent unter dem Kostenrückgang von -3,5 Prozent je Betrieb.

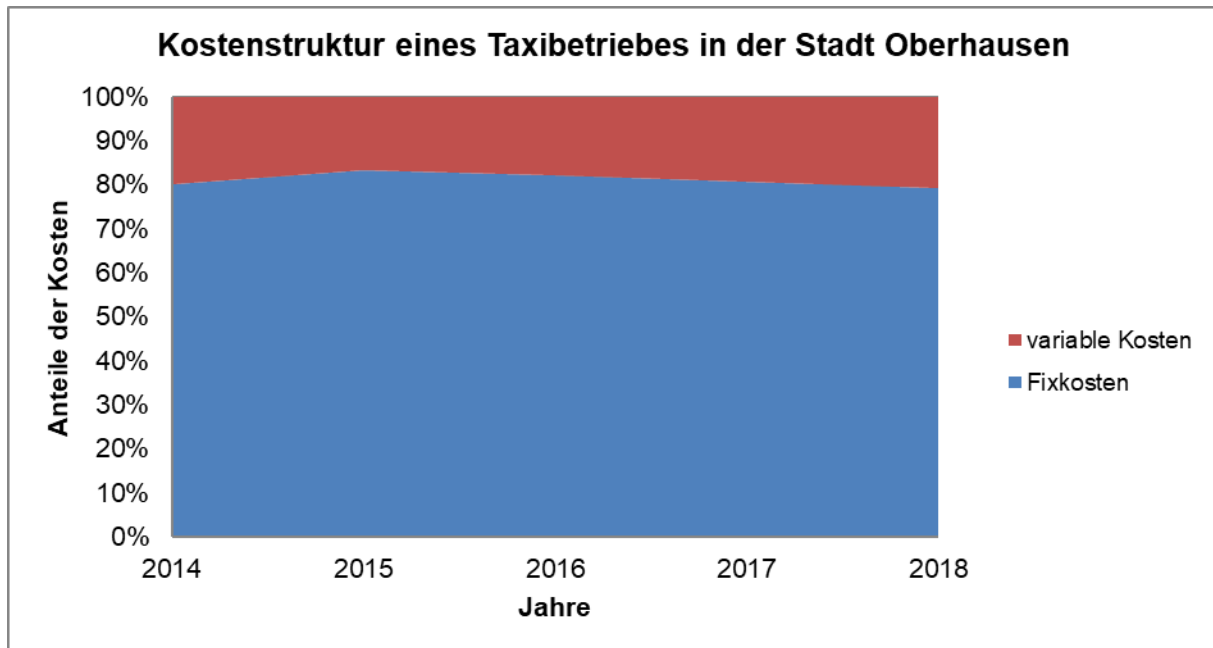


Abbildung 23 Kostenstruktur eines Taxibetriebs in der Stadt Oberhausen

Obwohl es in den zurückliegenden Jahren starke Kostensteigerungen gegeben hat (Personalkosten, Reparaturleistungen und Ersatzteile, Versicherungen und allgemeine Verwaltungskosten), gingen die Kosten der Taxiunternehmer in Oberhausen deutlich zurück.

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 konnte und das Lohnniveau im Taxi- und Mietwagengewerbe mit zu den niedrigsten in der deutschen Wirtschaft zählt. Dies führt nach marktwirtschaftlichen Mechanismen dazu, dass sich die Motivation des Fahrpersonals erheblich verschlechtern kann. Das kann im Service, in den Umgangsformen, in der Kommunikationsfähigkeit und den fahrerischen Qualitäten (Unfallhäufigkeit) zum Ausdruck kommen. Dies entspricht auch den Erfahrungen des Gutachters.

Die Unternehmer haben für 2014 die Durchschnittslöhne ihrer Mitarbeiter mit 4,00 bis 8,50 Euro/Stunde angegeben. Daraus ergaben sich im Durchschnitt 6,39 Euro/Stunde. Um die Durchschnittslöhne im Jahr 2015 auf Mindestlohniveau zu heben, waren demnach Lohnsteigerungen von 25 Prozent erforderlich.

Befragt nach dem durchschnittlichen Stundenlohn für Angestellte im Jahr 2016, gaben die Taxiunternehmer der Stadt Oberhausen an, im Mittel 8,41 Euro/Stunde zu zahlen. Die Spreizung liegt jetzt zwischen 5,00 und 9,00 Euro/Stunde. Die Durchschnittslöhne lagen somit etwa ein Prozent unter dem Mindestlohniveau.

Für das Jahr 2018 gaben die Unternehmer an, im Durchschnitt 8,95 Euro/Stunde zu zahlen. Die Spreizung liegt nun zwischen 6,00 und 10,00 Euro/Stunde. Bezogen auf den Durchschnittswert aus dem Jahr 2016 erfolgte demnach eine Lohnsteigerung von 6,0 Prozent. Die Durchschnittslöhne lagen ein Prozent über dem Mindestlohn von 8,84 Euro.

Eine weitere Erhöhung des Mindestlohns auf 9,19 Euro/Stunde erfolgte 2019. Anfang 2020 erfolgte eine weitere Erhöhung auf 9,35. Da die Taxiunternehmer im Durchschnitt 2018 nur einen leicht höheren Stundenlohn zahlten als ab dem 01.01.2020 gefordert (Erhöhung des Mindestlohns auf 9,35 Euro), werden die Auswirkungen der Mindestlohnerhöhung in der Stadt Oberhausen 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 nicht.

9.3 Gewinne und Struktur der Gewinne bzw. Überschüsse

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

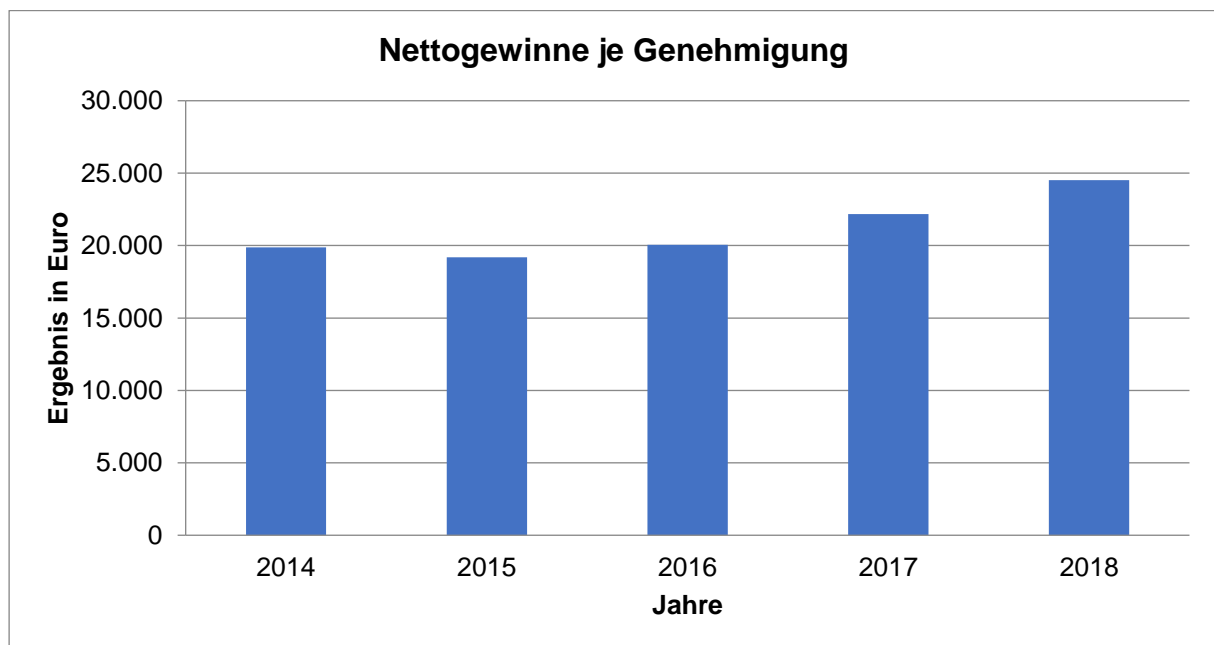


Abbildung 24 Nettogewinne bzw. -überschüsse aus Personenbeförderung je Genehmigung aller untersuchten Taxibetriebe in der Stadt Oberhausen

Die in den Jahresabschlüssen enthaltenen Gewinne pro Taxi betragen im Erhebungszeitraum 19.200 (2015) bis 24.500 (2018) Euro.

Die Gewinne je Genehmigung sind in der gesamten Stadt vergleichsweise hoch, jedoch unzureichend. Seit 2016 konnte ein kontinuierlicher Zuwachs der Gewinne erreicht werden.

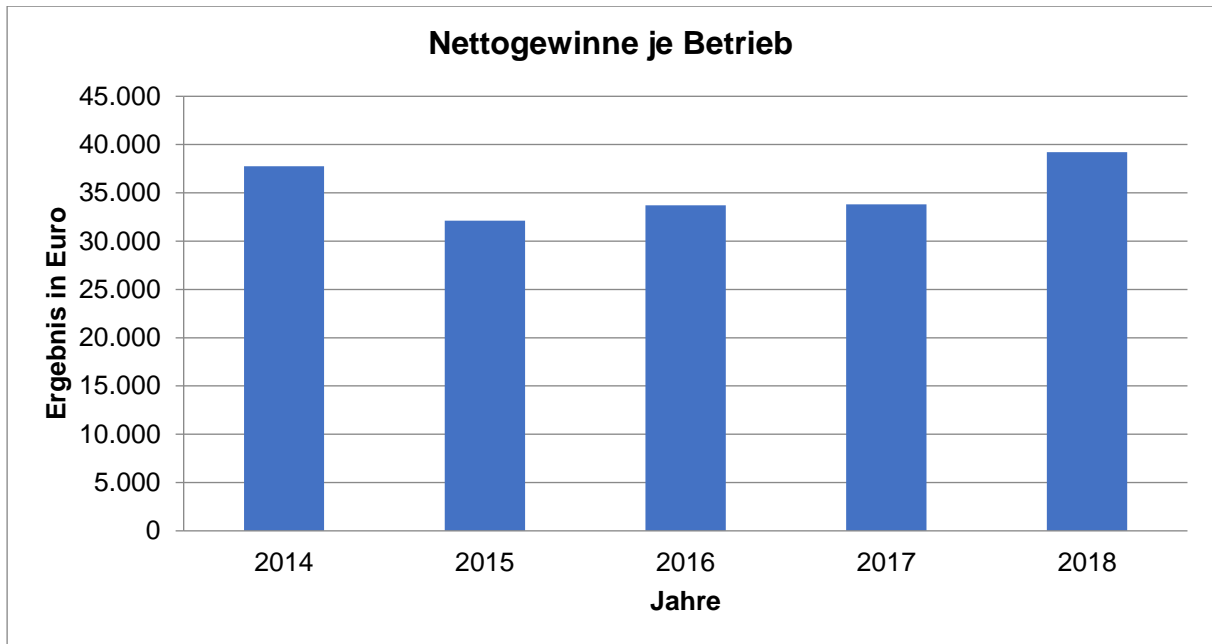


Abbildung 25 Durchschnittliche Nettoergebnisse bzw. -überschüsse je Taxibetrieb pro Jahr in der Stadt Oberhausen

Im Zeitraum 2014 bis 2018 lagen die Gewinne pro Betrieb zwischen 32.100 (2015) und 39.200 Euro (2018). Der durchschnittlich erzielte Gewinn pro Betrieb beträgt ca. 35.300 Euro. Dies ist ein im Vergleich mit anderen Städten höherer Wert.

Wie in Abschnitt 5.1 vorgestellt, werden pro Taxibetrieb in der Stadt Oberhausen ca. 1,6 Taxis eingesetzt. Hinzu kommen bei einigen Betrieben noch die parallel eingesetzten Mietwagen. Dementsprechend können die Unternehmer in der Stadt Oberhausen die unzureichenden Gewinne je Genehmigung auf Betriebsebene ausgleichen.

Von diesen Gewinnen müssen die Unternehmer, sofern nicht Freibeträge wirken, Einkommens- und Gewerbesteuer abführen, Rücklagen für das Gewerbe bilden, unternehmerische Risiken tragen, ihren privaten Lebensunterhalt, ihre laufende Sozialversicherung und die Altersvorsorge abdecken.

Der Gewinn entspricht Arbeitgeberlohnkosten für die eigene Fahrtätigkeit sowie für den Unternehmerlohn. Die Unternehmer selbst erzielen damit unzureichende Einkünfte.

Die Nettogewinne je Genehmigung sind stark unzureichend, können aber auf Betriebsebene im Durchschnitt auf einem akzeptablen Niveau gesichert werden.

Aus der unzureichenden betriebswirtschaftlichen Gewinnsituation leitet der Gutachter akute Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes ab.

Nachfolgend eine Betrachtung der Struktur der Gewinnhöhe je Betrieb:

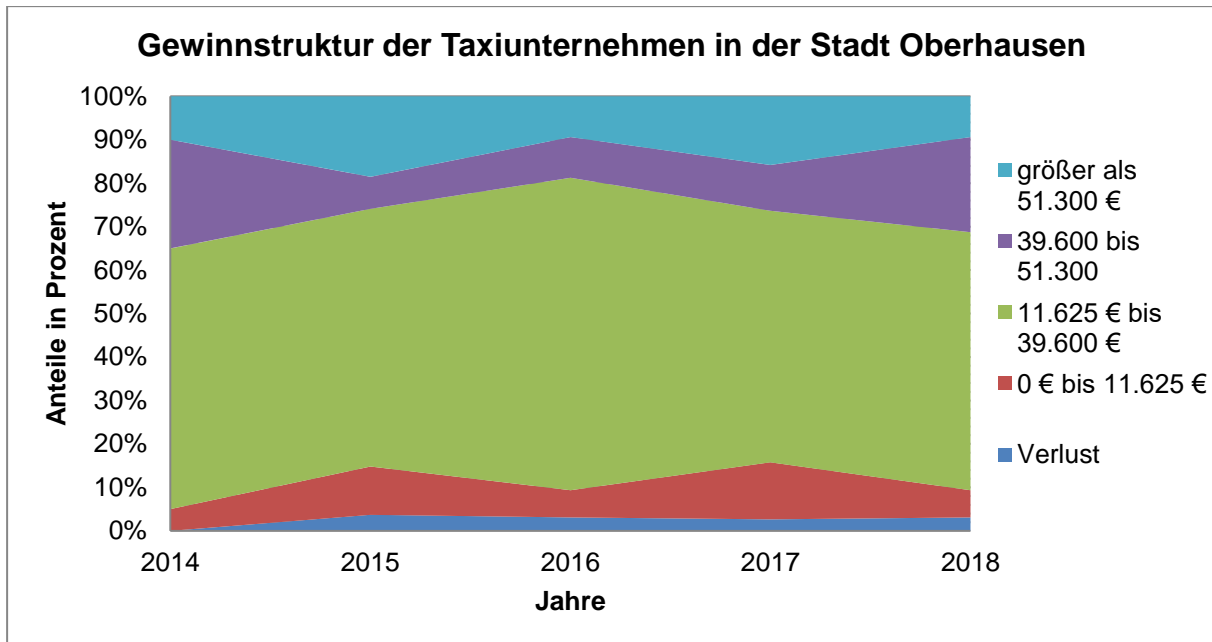


Abbildung 26 Gewinn- bzw. Überschussstruktur je Taxibetrieb in Euro pro Jahr in der Stadt Oberhausen

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 39.600 (der vom Gutachter angenommene durchschnittliche Lohn eines angestellten Fahrers in Vollzeit), Gewinne zwischen 39.600 und 51.300 Euro (der vom Gutachter angenommene auskömmliche Unternehmerlohn zzgl. der Vergütung für eine Tätigkeit im Unternehmen mit 61,3 Wochenstunden) und Gewinne von mehr als 51.300 Euro dargestellt.

Die Gewinn- bzw. Überschussstruktur aller untersuchten Betriebe zeigt, gemittelt über den Erhebungszeitraum des aktuellen Gutachtens von 2014 bis 2018, folgendes Bild:

- ca. 2,5 Prozent (zwischen null Prozent 2014 und 3,7 Prozent 2015) der Betriebe erwirtschaften Verluste,
- ca. 8,4 Prozent (zwischen 5,0 Prozent 2014 und 13,2 Prozent 2017) der Unternehmen erwirtschaften Gewinne unterhalb von 11.625 Euro und sind nicht in der Lage, mindestens die Vorsorge abzusichern,
- ca. 61,7 Prozent (zwischen 57,9 Prozent im Jahr 2017 und 71,9 Prozent 2014) der Unternehmen erwirtschaften Gewinne zwischen 11.625 und 39.600 Euro,
- ca. 14,8 Prozent (zwischen 7,4 Prozent 2015 und 25,0 Prozent 2014) der Unternehmen erwirtschaften Gewinne zwischen 39.600 und 51.300 Euro,
- ca. 12,6 Prozent (zwischen 9,4 Prozent 2016 und 18,5 Prozent 2015) der Unternehmen erwirtschaften ausreichende Gewinne von mehr als 51.300 Euro.

10,9 Prozent (5,0 bis 15,8 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 87,4 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 Mindestlohn eines in Vollzeit angestellten Taxifahrers in der Stadt Oberhausen mit 9,35 Euro/Stunde und darüber hinaus auch einen angemessenen Unternehmerlohn, der auch eine Altersvorsorge beinhaltet. Aus diesen Bausteinen resultiert ein auskömmlicher Jahresgewinn von ca. 51.300 Euro im Jahr. Dieser Wert wurde in der Vergangenheit von durchschnittlich 12,6 Prozent der Unternehmen erreicht.

Die Gewinnsituation in den Betrieben entwickelt sich positiv. Trotzdem 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

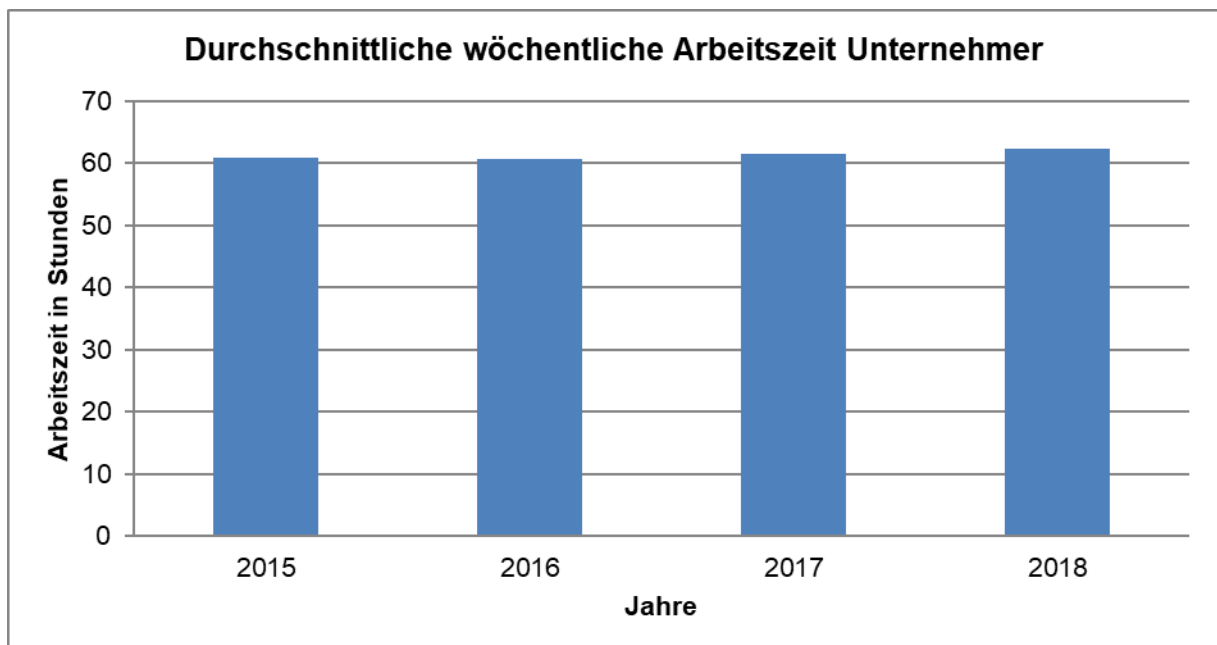


Abbildung 27 Wöchentliche Einsatzzeit des Unternehmers

Die wöchentliche Einsatzzeit des Unternehmers lag im Erhebungszeitraum bei durchschnittlich 61,3 Stunden. Dies ist ein im Vergleich mit anderen Städten sehr hoher Wert.

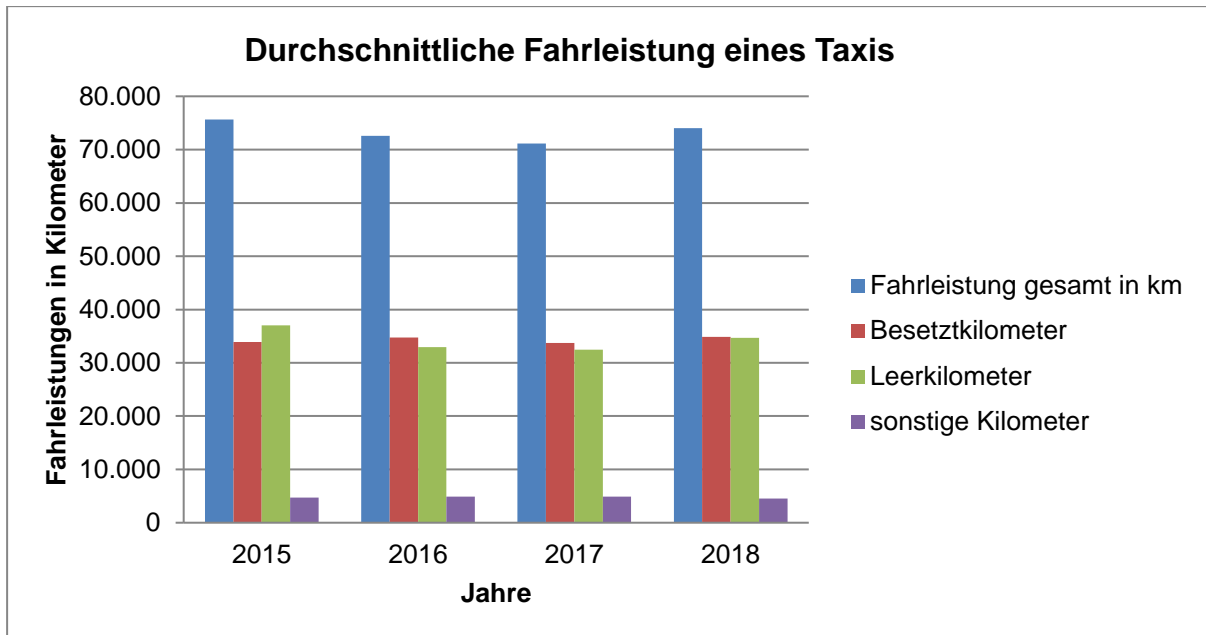


Abbildung 28 Durchschnittliche jährliche Fahrleistung eines Taxis in der Stadt Oberhausen

Die Fahrleistung eines Taxis beträgt im Betrachtungszeitraum 2015 bis 2018 durchschnittlich ca. 72.474 Kilometer pro Jahr. Im Vergleich mit anderen Gutachten ist die jährliche Fahrleistung in Oberhausen sehr hoch. Der Anteil der Kilometer mit Fahrgast, das heißt der Anteil, bei dem die Unternehmer Umsätze erzielen, beträgt im Erhebungszeitraum 46,8 Prozent, der Anteil der Leerkilometer beträgt 46,7 Prozent. 6,5 Prozent fallen auf sonstige Fahrten.

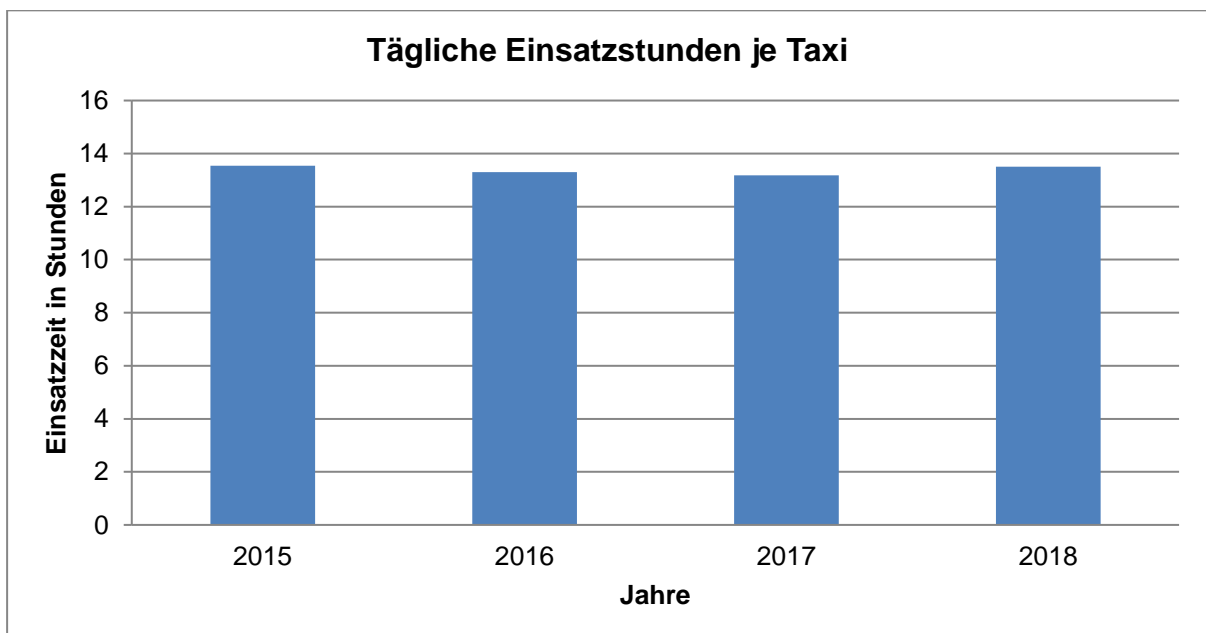


Abbildung 29 Durchschnittliche tägliche Einsatzstunden der Taxis pro Einsatztag in der Stadt Oberhausen

Die durchschnittlichen täglichen Einsatzstunden der Taxis blieben im Erhebungszeitraum relativ konstant bei etwa 13,4 Stunden. Im Vergleich mit anderen Städten ist dies ein hoher Wert (ca. 10 Stunden je Einsatztag).

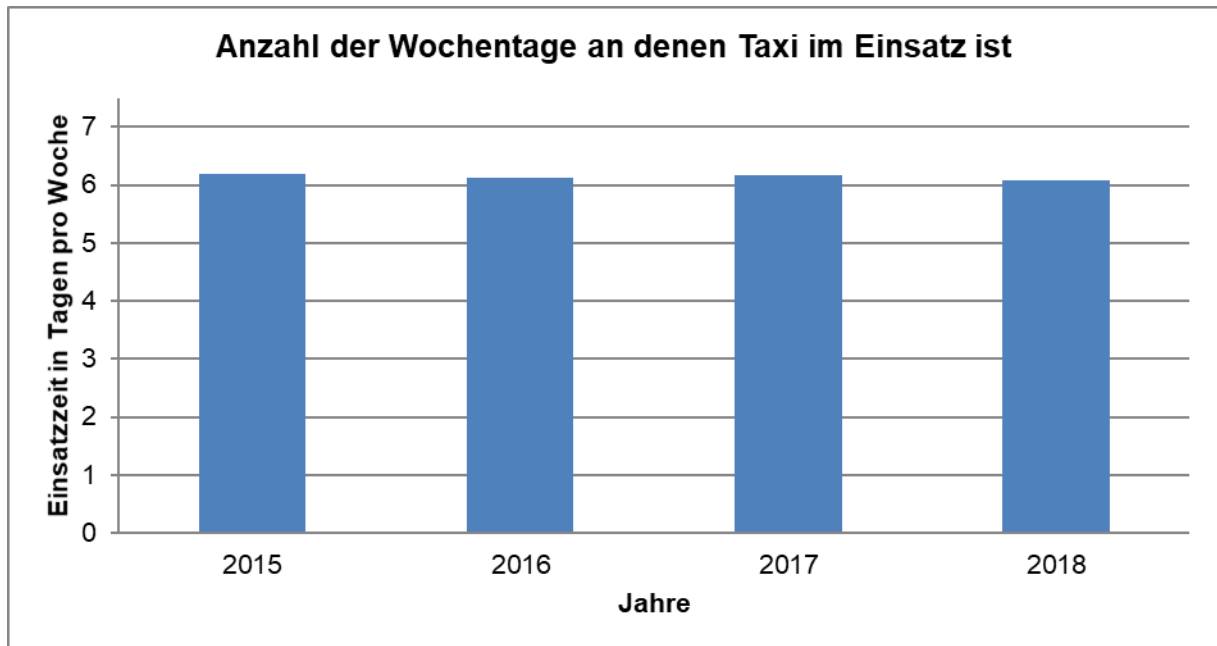


Abbildung 30 Anzahl der Wochentage, an denen ein Taxi in der Stadt Oberhausen im Einsatz ist

Durchschnittlich waren die Taxis zwischen 2015 und 2018 wöchentlich an 6,1 Tagen im Einsatz. Die Werte sind im Erhebungszeitraum annähernd gleichgeblieben. Im Vergleich mit anderen Städten ist dies ein hoher Wert.

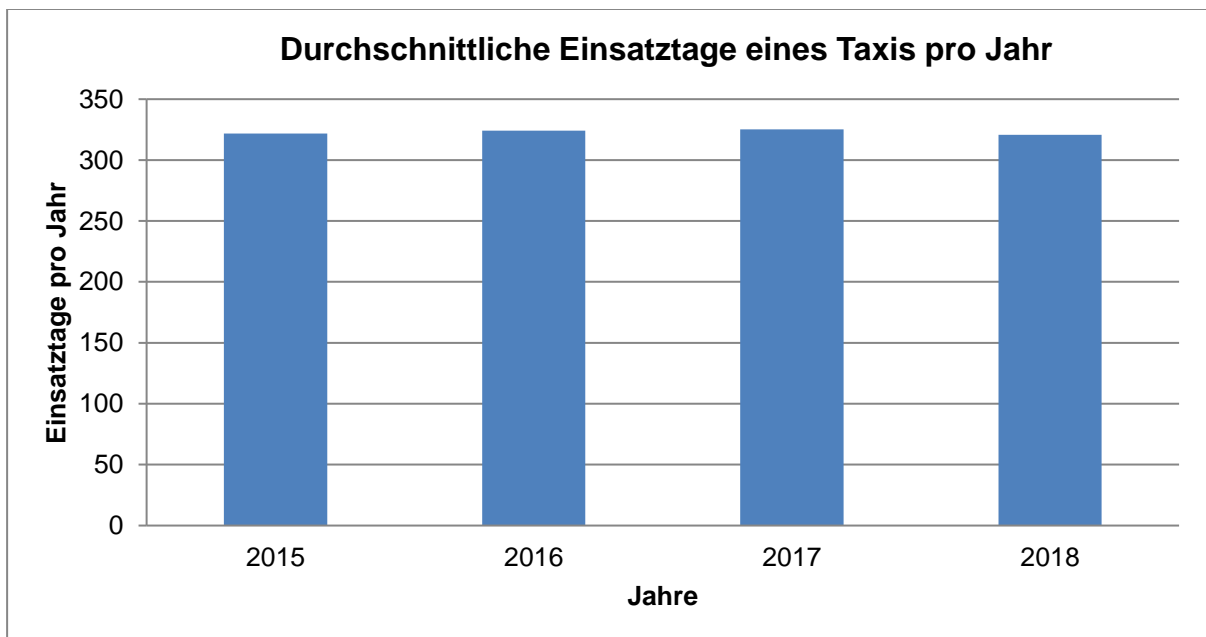


Abbildung 31 Durchschnittliche Anzahl der Einsatztage der Taxis pro Jahr in der Stadt Oberhausen

Die durchschnittliche Einsatzzeit lag im Zeitraum 2015 bis 2018 bei etwa 323 Tagen. Dies ist ein im Vergleich mit anderen Städten sehr hoher Wert.

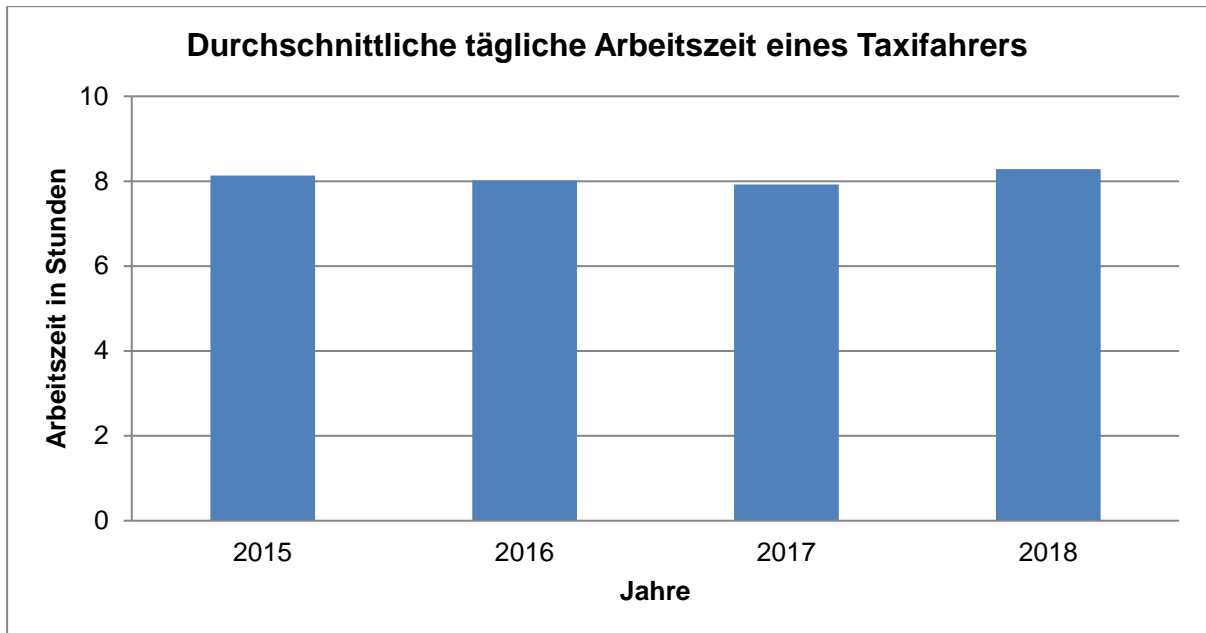


Abbildung 32 Durchschnittliche tägliche Arbeitszeit der vollbeschäftigten Fahrer in der Stadt Oberhausen

Die durchschnittliche tägliche Arbeitszeit der Fahrer lag im Erhebungszeitraum bei etwa 8,1 Stunden. Im Vergleich mit anderen Städten ist dies ein durchschnittlicher Wert.

Aus den nicht auskömmlichen Gewinnen trotz hoher Einsatzzeit leitet der Gutachter akute Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes ab.

9.5 Unternehmerische Vorausplanung

36 von 50 Unternehmern gaben an, dass sie den Taxibetrieb fortführen wollen, neun Unternehmer wollen den Betrieb erweitern, zwei planen, ihren Betrieb zu verkleinern und drei wollen ihren Taxibetrieb stilllegen. Als Grund für die Stilllegung wird je in einem Fall das Alter und die fehlende Wirtschaftlichkeit genannt.

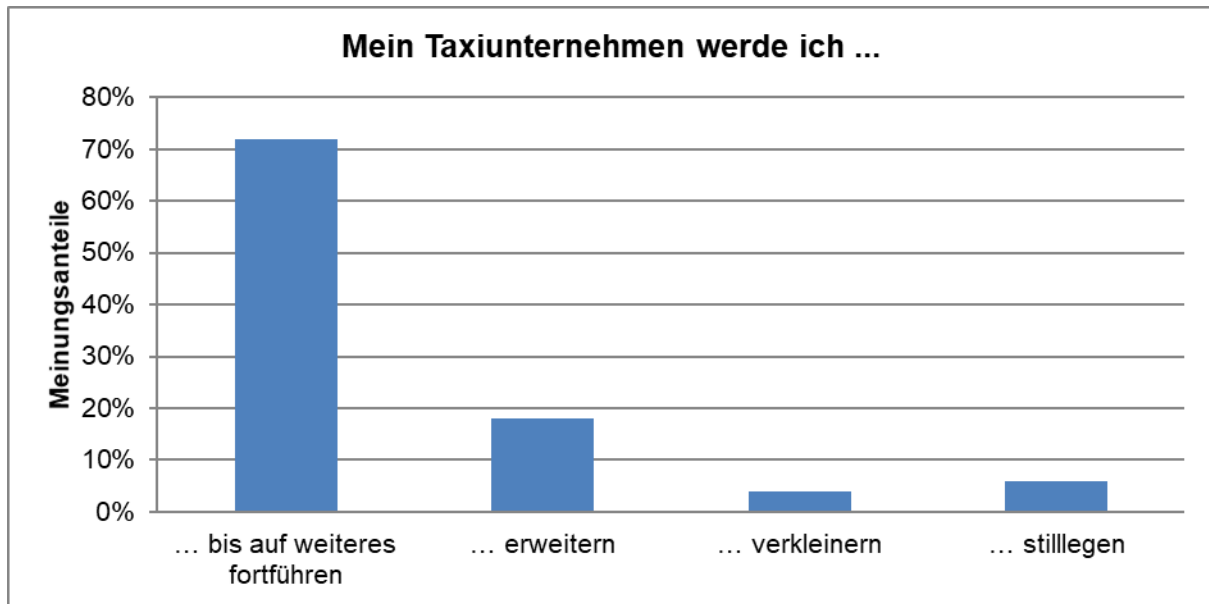


Abbildung 33 Planungen zur Unternehmensfortführung durch die Unternehmer in der Stadt Oberhausen

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

Seit 2014 haben nach Auskunft der zuständigen Verkehrsbehörde, wie in nachfolgender Tabelle dargestellt, Unternehmer aus wirtschaftlichen Gründen ihren Betrieb eingestellt:

Jahr	Anzahl der Betriebsaufgaben aus wirtschaftliche Gründen	Anzahl der Genehmigungsrückgaben aus wirtschaftlichen Gründen
2014		
2015	2	2
2016		
2017	1	1
2018		
2019		
Summe	3	3

Tabelle 5 Betriebsauf- und -übergaben aus wirtschaftlichen Gründen im zurückliegenden Erhebungszeitraum

Im Zeitraum 2014 bis 2019 kam es in drei Fällen zu Geschäftsaufgaben aus wirtschaftlichen Gründen, dies betraf insgesamt drei Genehmigungen. Das ist ein im Vergleich zu anderen Gutachten vergleichbarer Wert.

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

11. Sonstige untersuchte Kriterien

11.1 Wartezeiten zwischen Auftragserteilung und Beginn der Fahrt

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

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

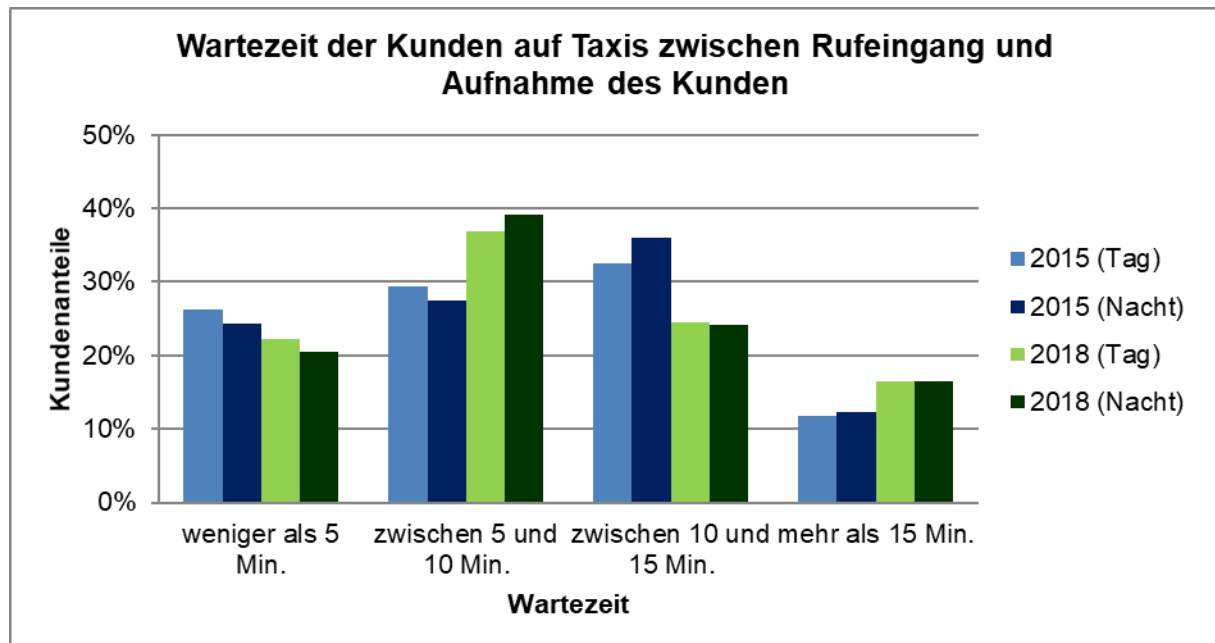


Abbildung 34 Wartezeiten der Kunden zwischen Auftragserteilung und Einstieg des Fahrgastes in der Stadt Oberhausen

Die Wartezeiten der Kunden haben sich im Erhebungszeitraum (2015 und 2018) am Tag leicht verkürzt. Die Anzahl der Kunden, die tagsüber länger als zehn Minuten warten mussten, ist von 44,3 Prozent im Jahr 2015 auf 40,9 Prozent im Jahr 2018 gesunken. Bei den Nachtfahrten haben sich die Wartezeiten ebenso verkürzt, die Wartezeit über zehn Minuten ist von 48,3 Prozent im Jahr 2015 auf 40,4 Prozent im Jahr 2018 gesunken.

Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kunde auf ein bestelltes Taxi tagsüber weniger als 10 Minuten warten musste, lag 2015 tagsüber bei 55,7 Prozent, 2018 bei 59,1 Prozent. Nachts lag die Wahrscheinlichkeit 2015 bei 51,7 Prozent, 2018 bei 59,6 Prozent.

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

11.2 Wartelisten

In der Stadt Oberhausen wird je eine Warteliste mit Alt- und Neubewerbern geführt.

Stand	Liste 1: Neubewerber	Liste 2: Altbewerber
2013/2014	15	4
2014/2015	23	4
2015/2016	16	4
2016/2017	18	4
2017/2018	11	1
2018/2019	19	2
2019/2020	11	4

Tabelle 6 Entwicklung der Wartelisten⁴¹

Die Zahl der Bewerber ist seit 2013 auf der Liste der Neubewerber schwankend. Die Liste der Altbewerber ist bis auf die Jahre 2017 und 2019 konstant geblieben. Der Gutachter leitet daraus ein gleichbleibendes Interesse für das Gewerbe sowohl bei den Neu- als auch bei den Altbewerbern, die das Gewerbe kennen, ab.

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

11.3 Ergebnisse Hauptuntersuchung

Die Angaben der Unternehmer wurden ausgewertet und ergeben folgendes Bild:

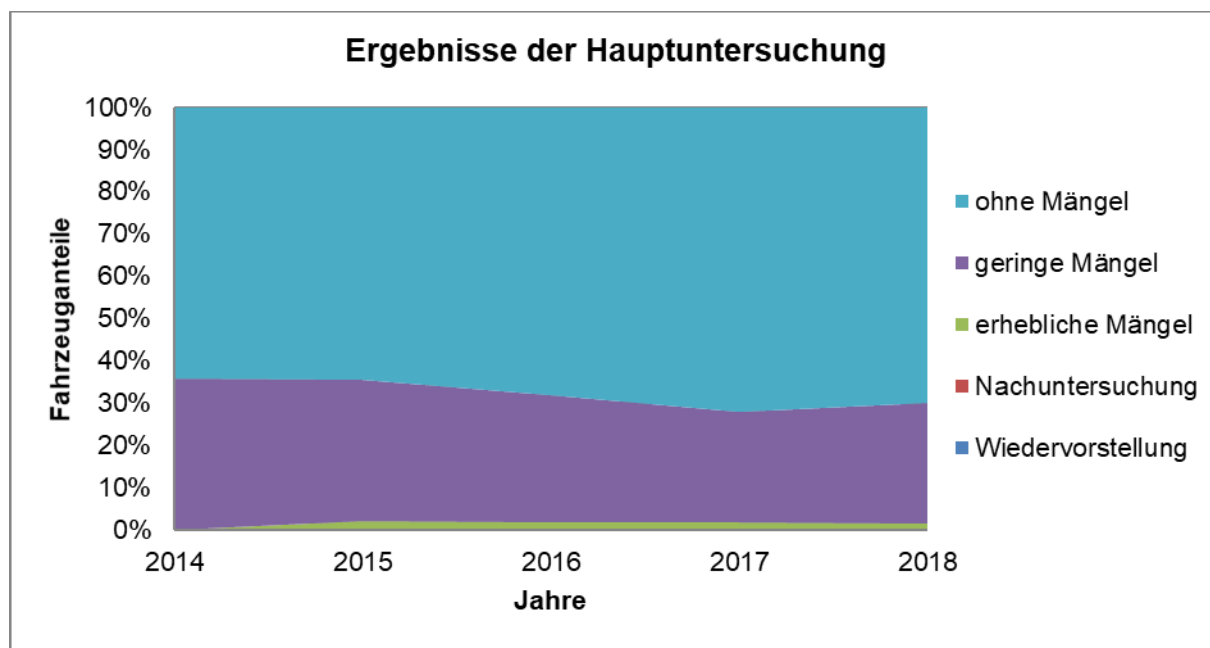


Abbildung 35 Ergebnisse der Hauptuntersuchung (HU) nach StVZO und BOKraft

Der technische Zustand der Fahrzeuge ist unzureichend. So wurden im Durchschnitt zwischen 2014 und 2018 nur 67,1 Prozent der vorgestellten Fahrzeuge ohne Mängel geprüft. Bei ca. 31,4 Prozent aller Fahrzeuge wurden geringe Mängel festgestellt. Im Vergleich mit anderen Gutachten ist dieser Anteil sehr hoch. Erhebliche Mängel fallen mit 1,5 Prozent nicht ins

⁴¹ E-Mail Frau Nietz, Stadt Oberhausen vom 22.05.2019

Gewicht. Wiedervorstellungen und Nachuntersuchungen waren bei keinem der Fahrzeuge notwendig. Bei den Fahrzeugen mit geringen Mängeln handelt es sich nur um einzelne Unternehmen.

Insgesamt konnten über den gesamten Erhebungszeitraum für verhältnismäßig wenig Fahrzeuge Angaben ausgewertet werden.

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

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 keinem Fall längerfristige Zahlungsverpflichtungen.

Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes hinsichtlich der Zahlungsverpflichtungen bestehen oder entstehen 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. 870 Euro im Jahr 2015 und 670 Euro im Jahr 2018. Damit sind die Aufwendungen für Vorsorge um insgesamt ca. 23 Prozent gesunken.

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

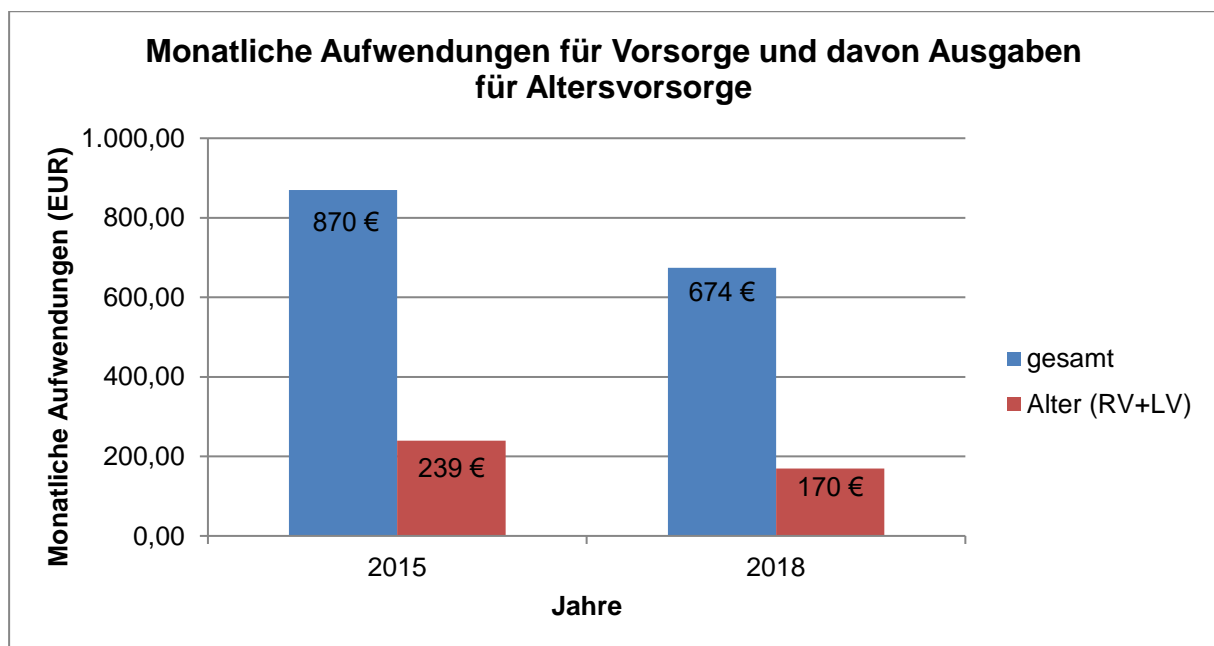


Abbildung 36 Monatliche Gesamtausgaben für Vorsorge und davon Ausgaben für Altersvorsorge

Neben den Vorsorgeaufwendungen sanken auch die Ausgaben für die Altersvorsorge, z. B. Einzahlungen in die Rentenversicherung oder eine kapitalgebundene Lebensversicherung. Die Aufwendungen für die Altersvorsorge sanken von 240 Euro im Jahr 2015 auf nur noch 170 Euro 2018 an.

Dies entspricht für 2015 der Arbeitnehmer- plus Arbeitgebervorsorge für einen Gehaltsempfänger mit ca. 1.280 Euro/Monat, für 2018 sind es nur noch ca. 907 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 1.500 Euro/Monat in den Jahren 2015 und 2018 schwanken.

So verfügten 2015 48 Prozent der Unternehmer, die im Erhebungsbogen Angaben machten, über eine Altersvorsorge.

Von den Unternehmen mit Altersvorsorge lagen ca. 60 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 nur noch 35 Prozent über dem Niveau eines Mindestlohnempfängers.

Die in Renten- bzw. in Lebensversicherungen eingezahlten Beträge reichen nach Auffassung des Gutachters bei der Mehrheit der Unternehmer (71 Prozent 2015 und 85 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 starke Bedrohung für das Gewerbe abgeleitet.

11.6 Reproduktion des Fahrzeugbestandes

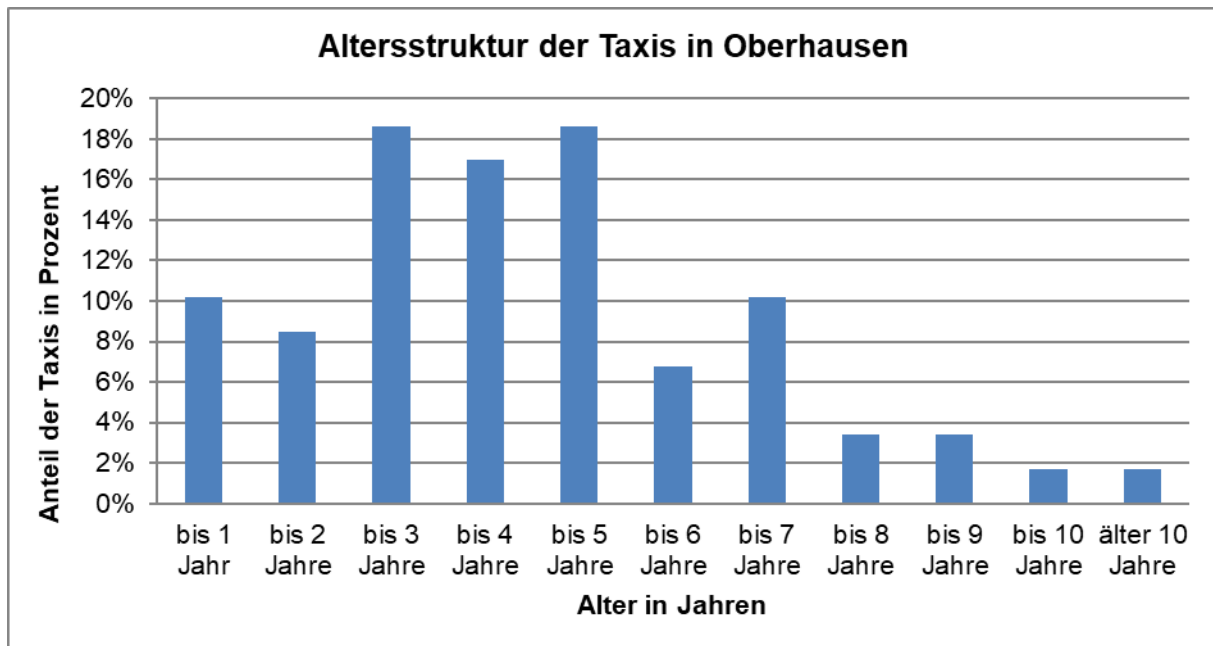


Abbildung 37 Altersstruktur der eingesetzten Kfz in Prozent 2019

Die Angaben wurden in den Erhebungsbögen für 59 Taxis gemacht und ausgewertet. Das ermittelte Durchschnittsalter per 31. Januar 2020 beträgt 4,12 Jahre. Die Spanne reicht hier von 0,62 bis zu 11,1 Jahren. Die aus den Erhebungsbögen ausgewerteten Angaben stammen aus dem Zeitraum Juni bis September 2019. Dementsprechend wurden Neuanschaffungen nach diesem Zeitraum nicht erfasst, weshalb sich ein unterschiedliches Durchschnittsalter im Vergleich zur Behördenangabe ergibt.

Dieser Wert von 4,12 Jahren ist nach den Erfahrungen des Gutachters im Vergleich zu anderen Städten ein guter Wert.

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

Auf telefonische Nachfrage bei Herrn Jessen, Referent Verkehrswirtschaft der IHK Oberhausen wurden per E-Mail vom 09. Januar 2020 folgende Fragen beantwortet:

Zu folgenden Fragen können wir Ihnen Hilfestellung anbieten:

Wirtschaftliche Situation im Taxigewerbe im Jahre 2014/2015 sowie Erkenntnisse über Entlohnung vor Einführung des Mindestlohns

Seit der letzten IHK-Stellungnahme (102 vergebene Taxigenehmigungen – Stand: 16.09.2014) hat sich - mit heutigem Stand – die Anzahl der Taxigenehmigungen in Oberhausen auf 86 Taxigenehmigungen reduziert.

Im Mietwagenbereich hat eine Erhöhung der erteilten Genehmigungen stattgefunden (Stand: 16.09.2014: 95 Genehmigungen; heute: 109 Genehmigungen).

Krankenförderungen in Oberhausen

In Oberhausen wurden – nach unserer Kenntnis – bisher keine Erhebungen zu der Anzahl der Krankenförderungen durchgeführt.

Nach Einschätzung von Herrn Manik, tzo Oberhausen, spielen Krankenfahrten auch in Oberhausen eine besondere Rolle, was sich an den gestiegenen Krankenfahrten-Abrechnungen über die Zentrale deutlich zeige.

Bedeutung der Vereinbarungen mit den Krankenkassen

Sonderevereinbarungen über Beförderungsentgelte für den Pflichtfahrbereich sind nach § 5 der Taxen- und Tarifordnung der Stadt Oberhausen nur nach Maßgabe des § 51 Abs. 2 PBefG für Schul- und Krankenfahrten zulässig. Sie sind in Oberhausen der Genehmigungsbehörde anzuzeigen.

Vorhandensein eines verkehrspolitischen Grundsatz- bzw. Forderungspapiers zum Taxigewerbe

Ist nicht vorhanden.

Eine Bedrohung wird hieraus nicht abgeleitet.

11.8 Interview mit der Taxi-Zentrale Oberhausen GmbH

Das Interview fand am 20. Mai 2019 in Oberhausen statt. Teilnehmer waren Herr Donsbach, Beiratsvorsitzender der Taxizentrale, Herr Schönemann, Frau Ruch und Herr Dr. Saß.

Viele der Probleme, über die sich die Taxiunternehmer beklagen, sind „hausgemacht“.

Die Anfahrtszeit beträgt im Mittel fünf bis sieben Minuten, teilweise entspricht dies vier bis fünf Kilometer.

Es gibt zu wenig Halteplätze in Oberhausen.

Die Fahrer melden sich mit dem Datenfunkgerät an. Der Fahrer, der zum Zeitpunkt der Fahrtenvermittlung am dichtesten an dem jeweiligen Kunden ist, erhält den jeweiligen Auftrag. Laut Vertrag mit der Taxizentrale sind alle Fahrer verpflichtet, bei freier Kapazität den Auftrag anzunehmen. Bei Verweigerung der Annahme wird eine dreistündige Funk Sperre verhängt. Es gibt immer wieder vereinzelt Fahrer, die Fahrten ablehnen.

Der Krankenkassentarif liegt knapp unter dem derzeitigen Tarif in Oberhausen. Bis zu vier Kilometer wird ein Entgelt von 10,60 Euro gezahlt, für jeden weitere Kilometer werden je 2,00 Euro vergütet.

Der Taxitarif in Oberhausen liegt im Vergleich mit anderen Kommunen im Ruhrgebiet unter dem Durchschnitt. Es gibt keine Tarifabstimmungen mit anderen Kommunen. Jede handelt den Tarif für sich aus.

Der Unterschied zwischen Taxi und Mietwagen muss für den Kunden ersichtlich sein.

Derzeit sind zwölf Taxis mit dem Fiskaltaxameter ausgestattet. Bisher gibt es in Oberhausen noch keinen Taxiunternehmer, der vom Finanzamt explizit aufgefordert wurde, das Taxameter auszustellen.

In Bezug auf die Qualität der Fahrer ist die Taxizentrale der Ansicht, dass seit ca. zwei Jahren gute Fahrer zur Verfügung stehen, es allerdings auch schwierig ist, guten Ersatz zu finden.

Einige Unternehmer bezahlen die Fahrer weiterhin prozentual vom Umsatz. Problematisch dürfte sein, ob die Bestimmungen des gesetzlichen Mindestlohnes eingehalten werden. Punktuell führt der Zoll Kontrollen durch.

Die Krankenfahrten sowie Schulfahrten für die Stadt werden von der Taxizentrale abgerechnet. Fahrten für die Stadt liegen teilweise etwa zehn Prozent unterhalb des Tarifs. Sondervereinbarungen für Kranken- und Schulfahrten sind nur anzeigepflichtig.

Innerhalb der Taxizentrale existiert eine Qualitätsoffensive. Nach einer Kontrolle werden Fahrzeuge gegebenenfalls gesperrt, bis sie wieder den vorgebenden Standard der TZO entsprechen.

Zwischen der Behörde und dem Gewerbe werden keine regelmäßigen Gespräche geführt.

Kundenbeschwerden werden von der Taxizentrale dokumentiert und an die Behörde weitergegeben. Pro Monat werden etwa drei Beschwerden an die Taxizentrale herangetragen. Die Fahrgäste beklagen überwiegend die Unfreundlichkeit und fehlende Hilfsbereitschaft der Fahrer.

Die TZO ist Mitglied im Taxiverband Nordrhein-Westfalen.

Änderungen im ÖPNV oder Straßenverkehr werden nicht mit dem Taxigewerbe abgestimmt.

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

11.9. Interview mit Taxi-Team Oberhausen

Das Interview fand am 28. Januar 2020 telefonisch statt.

Teilnehmer waren Herr Onur, Taxiunternehmer in der Stadt Oberhausen, und Frau Ruch.

Herr Onur betreibt zusammen mit seinem Bruder eine Taxizentrale mit 15 Taxis.

Der überwiegende Teil der Taxifahrten sind feste Rechnungsfahrten. Neben den Krankenkassenfahrten werden Schul- und Lebenshilfefahrten durchgeführt. Täglich werden etwa 60 Kinder mit Taxis zur Schule gefahren. Der Anteil der Barfahrten geht kontinuierlich zurück.

Von den derzeit 15 vorhandenen Taxikonzessionen sind tagsüber in der Woche nur etwa zwölf besetzt. Nachts innerhalb der Woche sind höchstens fünf Autos unterwegs.

Oberhausen ist keine große Metropole, ab und zu gibt es Veranstaltungen, bei denen der Bedarf an Taxis höher ist. An bestimmten Tagen und zu bestimmten Anlässen ist der Bedarf an Taxis höher. Bei zu vielen Anfragen werden die Kunden an die Taxizentrale TZO weitergeleitet. Zu diesen Anlässen ist auch die Verfügbarkeit von Mietwagen unerlässlich.

Insgesamt gesehen ist der steigende Anteil der Mietwagen aber ein großes Problem. Manche Taxiunternehmer melden ihr Taxigewerbe ab und betreiben nur noch Mietwagen. Dadurch entfallen viele Barfahrten für die Taxifahrer, da die Taxifahrer zur gleichen Zeit am Bahnhof stehen und auf Aufträge warten.

Bei Veranstaltungen müssen die Kunden oft längere Wartezeiten in Kauf nehmen, manchmal bis zu 1,5 Stunden.

Während der Frühschicht sind die Kunden überwiegend verständnisvoll, wenn es länger dauert. In der Zeit zwischen 16 und 18 Uhr, während des Berufsverkehrs und den dadurch entstehenden Staus, kommt es ebenso zu längeren Wartezeiten für die Kunden.

Vor fünf Jahren war es noch deutlich einfacher, qualifiziertes Personal einzustellen. Inzwischen ist es schwieriger, gute Fahrer zu bekommen. Man kann froh sein, wenn die Taxis besetzt werden können. Ab und an gibt es Kundenbeschwerden über die Fahrer. Viele Stammkunden kennen die Taxifahrer und suchen sich bei den Bestellungen ihren jeweiligen Fahrer aus.

Die Stammkunden kommen direkt aus Oberhausen, es kommen wenig Kunden von außerhalb.

Insgesamt gibt es ein gutes Verhältnis zur Behörde.

Die Taxifahrer arbeiten mit Schichtzettel. Datenfunk wird in den Taxis nicht verwendet.

Im Zuge der Spritpreis- und Mindestloohnerhöhungen wurden in der Vergangenheit die Tarife in der Stadt Oberhausen angepasst.

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

11.10 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 Oberhausen im Taxigewerbe?

In der Arbeitsstatistik der Finanzkontrolle Schwarzarbeit des Zolls (FKS) wird die Branche des Taxigewerbes 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.⁴²

Rückschlüsse für Oberhausen können aus diesen Informationen nicht gezogen werden.

Eine Bedrohung wird hieraus nicht abgeleitet.

11.11 Interview mit der zuständigen Behörde

Das Interview fand am 20.05.2019 im Technischen Rathaus Oberhausen statt. Teilnehmer waren Herr Ohletz, Bereichsleiter, Frau Nietz, Frau Spickenbom, Herr Schönemann, Frau Ruch und Herr Dr. Saß.

Ursprünglich war geplant, in der Stadt Oberhausen 130 Genehmigungen zu vergeben (110-115 Genehmigungen wurden erreicht).

Derzeit sind 88 Genehmigungen vergeben.

Es wurden in der Vergangenheit Konzessionen aufgrund fehlender Zuverlässigkeit zurückgenommen. Von diesen eingezogenen Konzessionen wurden zehn wieder ausgegeben.

Es gibt in Oberhausen keine Mischgenehmigungen Taxi/Mietwagen.

Die Stadt Oberhausen verfügt über eine Taxizentrale und eine aktive Fachvereinigung des Gewerbes.

Es gibt in der Stadt Oberhausen keine anhängigen Gerichtverfahren betreffs Taxi- und Mietwagenunternehmer.

⁴² E-Mail von Frau Alina Chaklidi, Generalzolldirektion Bonn vom 31.01.2020

Es gibt keine Sondervereinbarungen/Sonderregelungen mit angrenzenden Gemeinden zum Bereithalten außerhalb des Pflichtfahrbereiches.

Abgeschlossene Sondertarife sind nicht bekannt. Es besteht laut Taxiordnung lediglich eine Anzeigepflicht bei Sondertarifen und keine Genehmigungspflicht.

Sondervereinbarungen über Beförderungsentgelte für den Pflichtfahrbereich sind nur nach Maßgabe des § 51 Abs. 2 PBefG für Schüler- und Krankenfahrten zulässig. Sie sind der Genehmigungsbehörde anzuzeigen.

Sporadisch finden Kontrollen durch den Zoll und das Finanzamt statt, Informationen hierzu liegen der Stadt Oberhausen nicht vor.

Bei Großveranstaltungen kommt es auch zu Kontrollen durch die Behörde (Verhinderung illegaler Bereithaltung von Mietwagen oder anderen Fahrzeugen).

Mindestens einmal pro Jahr findet eine Kontrolle von Krankenförderungen durch die Behörde statt.

Es gibt keine Dienstplanung durch die Stadt, das Gewerbe organisiert sich allein.

Hin und wieder kommt es zu Beschwerden aus der Bevölkerung, diese gehen aber überwiegend an die Taxizentrale.

Offiziell dürfen Taxis in der Stadt Oberhausen die Busspuren nicht nutzen.

Bei Großveranstaltungen kommt es hin und wieder zu Beschwerden aufgrund des Zuparkens von Taxis und ÖPNV.

Probleme bei der Kommunikation mit Taxifahrern mit Fahrgästen aufgrund fehlender Deutschkenntnisse sind der Behörde nicht bekannt.

Es gibt keine sehr großen Mietwagenunternehmer mit eigener Vermittlungszentrale.

Der Behörde liegen keine Informationen über den Umfang und die Tarife für Krankenfahrten vor (einige Mietwagenunternehmer führen nur Krankenfahrten durch).

Derzeit liegt kein Antrag auf eine Tarifierhöhung vor. Anträge für Tarifierhöhungen kamen in der Vergangenheit von der Taxizentrale und großen Unternehmern.

Bei der letzten Tarifierhöhung 2015 wurde auch die Taxiordnung verändert (Motorlaufenlassen verboten, gepflegtes Aussehen).

Das Pflichtfahrgebiet umfasst das Gebiet der Stadt Oberhausen.

Einige Unstimmigkeiten zwischen nicht an der Zentrale angeschlossenen Unternehmern und der Taxizentrale bestehen (Konflikt zwischen Unternehmer Onur und der Taxizentrale).

(Groß)-Veranstaltungen in Oberhausen sind:

- Ruhr in Love (ca. 45.000 Besucher)
- Sterkrader Fronleichnamskirmes (ca. 1.000.000 Besucher an 5,5 Tagen)
- Veranstaltungen am CentrO (bis zu 50.000 Besucher; hier Bereitstellung von 10.000 kostenlosen Parkplätzen, so dass viele Besucher mit eigenem PKW kommen)
- Arena mit zahlreichen Konzerten

Nahgelegene Flughäfen:

- Düsseldorf (30 km Entfernung)

- Weeze am Niederrhein (60 km Entfernung)

Alle großen Kommunen im Ruhrgebiet sind am Stärkungspakt NRW beteiligt.

11.12 Interview mit dem Taxi-Verband NRW e.V.

Die Fragen wurden durch Herrn Manik, Geschäftsführer der Taxizentrale Oberhausen und Vorstandmitglied des Taxi-Verbandes NRW e. V., per E-Mail beantwortet.

1. Wie schätzen Sie die wirtschaftliche Situation im Taxigewerbe ein, wie hat sich die Situation seit 2014 verändert?
Der gravierende Einschnitt für das Taxigewerbe hat sich mit der Einführung des gesetzlichen Mindestlohnes zum 01.01.2015 ergeben. Der Taxitarif wurde um annähernd 21 Prozent im Jahre 2015 angehoben. Das Bargeldgeschäft ist seitdem spürbar rückläufig. Die Anzahl der vermittelten Fahrten stagniert.
Im Jahre 2018 liefen die Genehmigungen eines größeren Taxi- und Mietwagenbetriebes aus und wurden nicht verlängert. Durch den Wegfall eines Anbieters in Oberhausen, kommt es tagsüber zu längeren Wartezeiten für unsere Fahrgäste. Seit Mitte 2018 vermittelt die TZO dadurch mehr Aufträge.
2. Welche Rolle spielen Krankenbeförderungen Ihrer Meinung nach für das Taxigewerbe in der Stadt Oberhausen?
Die Krankenbeförderungen prägen das Tagesgeschäft unter der Woche nachhaltig, beinhalten aber einen hohen Verwaltungsaufwand - Abrechnung, Rückläuferbearbeitung - Einsprüche gegen Abzüge einreichen, etc.
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?
Die Rahmenvereinbarungen mit den Krankenkassen wurden über den Taxiverband NRW ausgehandelt. Die Konditionen würde ich als kostendeckend bezeichnen.
4. Wie schätzen Sie den Einfluss des Mietwagengewerbes auf das Taxigewerbe ein?
Die Abgrenzung Mietwagen- Taxi wird nicht immer vom Mietwagen eingehalten. Verstöße wurden von der TZO dokumentiert und der Ordnungsbehörde zugestellt.
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.)?
Seit 2 Jahren ist die Vermittlungsapp Uber in aller Munde. Uber vermittelt Mietwagen per App. Kollegen aus Düsseldorf dokumentieren regelmäßige Verstöße gegen die Rückkehrpflicht der Mietwagen, der Annahme von Fahraufträgen, welche nicht am Betriebssitz erfolgen. Anfang Februar wurde Uber für das Ruhrgebiet zugelassen.
6. Haben Sie Kenntnisse über die Entlohnung vor Einführung des Mindestlohnes?
Vor Einführung des Mindestlohnes wurde wesentlich weniger bezahlt.
7. Wie schätzen Sie die Einführung des Mindestlohnes auf das Taxigewerbe in der Stadt Oberhausen ein? Sind Ihnen in dem Zusammenhang Entlassungen bekannt, kann das Gewerbe bei Aufrechterhaltung des Angebotes Mindestlöhne zahlen oder geht das Angebot zurück?
Aus betriebswirtschaftlicher Sicht wird der Personaleinsatz seit Einführung des gesetzlichen Mindestlohnes hinterfragt, da es Einsatzzeiten gibt, die nicht lukrativ sind

(Wochentag 20:00 Uhr bis 06:00 Uhr). 33 Prozent unserer Fahrzeugflotte sind in dieser Zeit nicht angemeldet.

8. Haben Sie Kenntnisse über Auseinandersetzung oder Beschwerden oder Kontrollen im Gewerbe und wenn ja, welche?
Kontrollen des Ordnungsamtes werden regelmäßig durchgeführt. Der Zoll kontrolliert bei vorliegenden Anfangsverdacht.
9. Wie schätzen Sie das Niveau der Qualität bei der Erbringung von Beförderungsleistungen durch Taxis ein?
Grundsätzlich würde ich das Qualitätsniveau der Beförderungsleistungen unserer Fahrer/innen als positiv beurteilen.
10. Gibt es Qualitätsoffensiven oder vergleichbares?
Grundsätzlich wird das Fahrpersonal der angeschlossenen Unternehmer von uns geschult hinsichtlich Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft, etc.
11. Wie schätzen Sie den jetzt geltenden Tarif in der Stadt Oberhausen ein?
Der gesetzliche Mindestlohn wurde seit seiner Einführung in Stufen erhöht.
Der geltende Taxitarif sollte eigentlich dementsprechend angepasst werden.
12. Wie schätzen Sie die Anzahl der Taxigenehmigungen in der Stadt Oberhausen ein?
Wie in Punkt 1 schon beschrieben fehlt dem Gewerbe eine gewisse Anzahl von Taxis, um in den Spitzenzeiten die Nachfrage zeitnah zu befriedigen.
13. Hat der Taxiverband ein verkehrspolitisches Grundsatz- bzw. Forderungspapier oder ähnliches, das sich mit dem Taxigewerbe beschäftigt?
Nein.
14. Welche Rolle spielt das Taxigewerbe in Ergänzung zum ÖPNV? Sind die Aufgaben des Taxigewerbes analog zum liniengebundenen ÖPNV ausreichend beachtet?
Im erweiterten Sinne soll das Taxigewerbe zum ÖPNV gehören.
Gerade in diesem Bereich sehen wir Möglichkeiten einer Zusammenarbeit mit dem ÖPNV. Zusatzangebote der STOAG in Oberhausen sind ab April 2020 geplant.
Ob eigene Fahrzeuge der STOAG zum Einsatz kommen oder Subunternehmer ist uns bis heute nicht bekannt.
15. Wie haben sich die Tarifierhöhungen in der Vergangenheit auf die Umsätze und Aufträge des Gewerbes ausgewirkt?
Wie in Punkt 1 schon beschrieben.
16. Haben Sie Erfahrungen bzw. Kenntnisse zu Preisen für den „Verkauf“ von Genehmigungen?
Nein.
17. Wie schätzen Sie die Vorsorgefähigkeit der Taxi- und Mietwagenunternehmer ein?
Ein Unternehmer muss Vorsorge für das Alter betreiben. Eine Einschätzung meinerseits wäre aber Spekulation.
18. Sind Ihnen Beschwerden der Kunden über die Servicequalität bekannt?
Kundenbeschwerden über den Service werden von uns ernstgenommen und auch sanktioniert. Im Verhältnis zu den vermittelten Fahrten fällt die Quote der Beschwerden gering aus.

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

11.13 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.

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 den Mietwagenunternehmern diese drei Pflichten des Taxigewerbes nicht auferlegt sind, hat der Gesetzgeber die Rückkehrpflicht von Mietwagen an den Betriebssitz festgelegt. 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 wiederaufleben.

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

Insgesamt sind in der Stadt Oberhausen 109 Mietwagen gemeldet, was einen erheblichen Wettbewerbsfaktor zuungunsten der Taxiunternehmer darstellt.⁴³

Im Rahmen dieses Gutachtens wurden einige Kennzahlen des Mietwagengewerbes in der Stadt Oberhausen erhoben, die im Folgenden kurz präsentiert werden.

Von den insgesamt 18 Mietwagenunternehmern haben 17 den entsprechenden Erhebungsbogen ausgefüllt.

Das reine Mietwagengewerbe beschäftigt 2018 nach Angaben der Mietwagenunternehmer im Erhebungsbogen insgesamt 98 Mitarbeiter zuzüglich der Mietwagenunternehmer. 25 Angestellte sind in Vollzeit tätig, 72 in Teilzeit bis 450 Euro und ein Mitarbeiter in der Gleitzone bis 850 Euro.

Viele Mietwagenunternehmer verfolgen neben dem Personenbeförderungsgewerbe auch andere Wirtschaftszweige. Dies sind unter anderem Omnibusbetrieb, IT, Hotel und Restaurant.

Die Mietwagenunternehmer haben im Erhebungsbogen zu 58 Fahrzeugen Angaben gemacht. Zum 31. Januar 2020 betrug das Durchschnittsalter des eingesetzten Fuhrparks 6,33 Jahre. Der Fuhrpark der Taxiunternehmer hat ein Durchschnittsalter von lediglich 4,12 Jahren.

Im Mittel realisierten die Mietwagenunternehmer im Zeitraum 2014 bis 2018 ca. 1.647 Aufträge je Genehmigung. Dieser Wert liegt sehr deutlich unter dem der Taxiunternehmer (5.604).

Die Mietwagenunternehmer genießen lediglich 22,8 Prozent ihrer Aufträge über die Krankenkassen (Taxi: 33,7 Prozent).

Die jährliche Laufleistung eines durchschnittlichen Mietwagens im Zeitraum 2015 bis 2018 betrug ca. 42.293 Kilometer, die Besetztquote lag bei 48,33 Prozent. Im Hinblick auf die bestehende Rückkehrpflicht ist dies ein realistischer Wert. Die durchschnittliche jährliche Laufleistung lag bei Taxis mit 73.343 Kilometer um über 30.000 Kilometer höher. Der Anteil der Leerkilometer lag mit 46,62 Prozent aber unter dem der Mietwagenunternehmer.

Die durchschnittlichen monatlichen Vorsorgeaufwendungen eines Mietwagenunternehmers in der Stadt Oberhausen betragen 2015 ca. 740 Euro und sanken 2018 auf nur noch ca. 560 Euro. Diese liegen 2018 um ca. 110 Euro unter den durchschnittlichen monatlichen Vorsorgeaufwendungen der Taxiunternehmer. Die Aufwendungen für die Altersvorsorge der Mietwagenunternehmer sind von 2015 bis 2018 von 170 Euro auf 120 Euro gesunken. Insgesamt lag 2018 die Altersvorsorge von nur einem Mietwagenunternehmer über der eines Mindestlohnempfängers. Taxiunternehmer verwendeten 2018 immerhin noch 170 Euro für ihre Altersvorsorge. Weiterhin lagen die Altersvorsorgeaufwendungen von immerhin sieben Taxiunternehmern (40 Prozent) über der eines Mindestlohnempfängers.

Elf Mietwagenunternehmer (69 Prozent) planen, ihr Unternehmen wie bisher fortzuführen. Drei (19 Prozent) möchten es erweitern. Je ein Unternehmer (sechs Prozent) plant, seinen Betrieb zu verkleinern bzw. aus Altersgründen stillzulegen. Im Vergleich zu den Mietwagenunternehmern planen 72 Prozent aller Taxiunternehmer ihr Unternehmen wie bisher fortzuführen und 18 Prozent es zu erweitern. Vier Prozent planen eine Verkleinerung und drei Prozent die Stilllegung.

⁴³ Angabe der zuständigen Behörde per Januar 2020

Der 2014 gezahlte Durchschnittsstundenlohn lag im Mietwagengewerbe der Stadt Oberhausen bei ca. 8,08 Euro und stieg bis 2018 auf 9,61 Euro. Taxiunternehmer zahlten 2018 im Durchschnitt 0,66 Euro weniger pro Stunde.

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

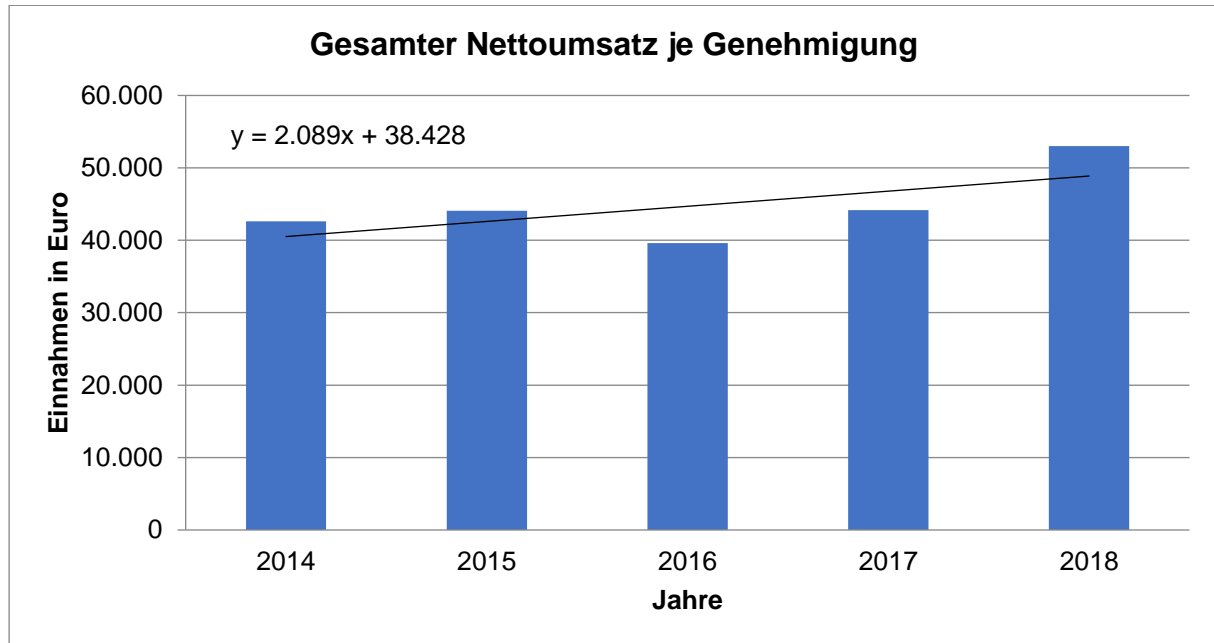


Abbildung 38 Gesamteinnahmen aus Mietwagenverkehr je Genehmigung und Jahr insgesamt für alle auswertbaren Mietwagenbetriebe in der Stadt Oberhausen

Der durchschnittliche Umsatz pro Jahr beträgt ca. 44.700 Euro. Der durchschnittliche jährliche Zuwachs betrug im Erhebungszeitraum 5,4 Prozent. Seit 2016 steigt der Umsatz kontinuierlich an.

Die Nettogewinne je Genehmigung und Betrieb im Mietwagengewerbe zeigen die Abbildungen 39 und 40.

Ihr Verlauf ist tendenziell ähnlich. Je Genehmigung erzielen Mietwagenunternehmer in der Stadt Oberhausen durchschnittlich ca. 8.600 Euro, je Betrieb erzielen Mietwagenunternehmer im Durchschnitt einen Jahresgewinn von 25.200 Euro.

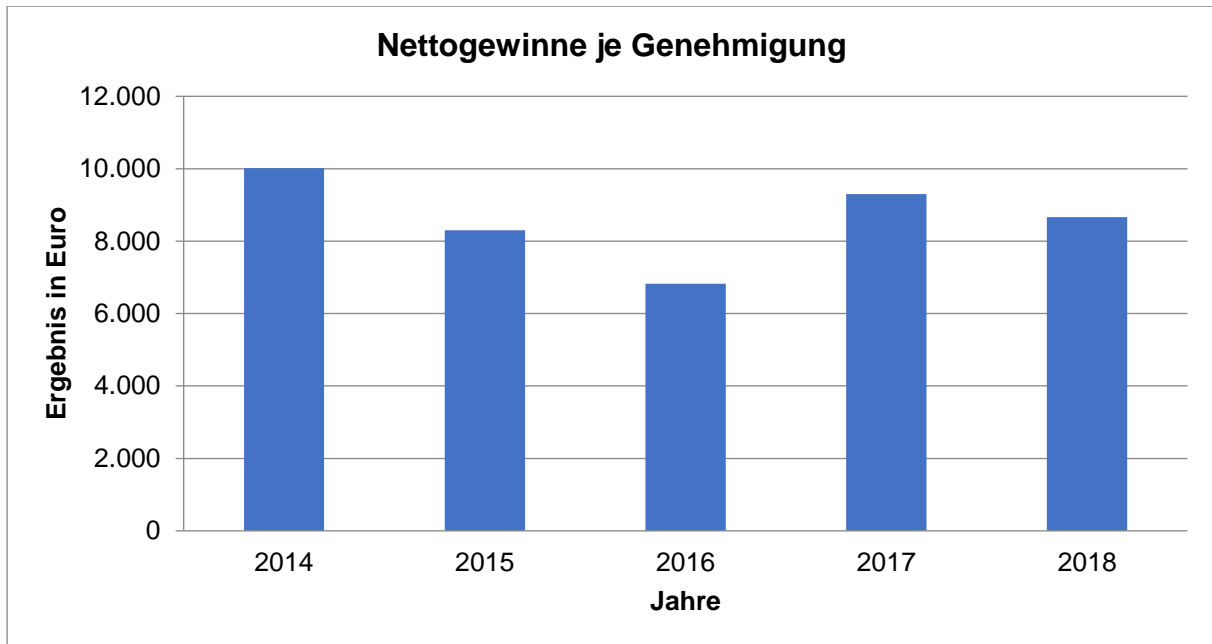


Abbildung 39 Nettogewinne bzw. -überschüsse aus Personenbeförderung je Genehmigung aller untersuchten Mietwagenbetriebe in der Stadt Oberhausen

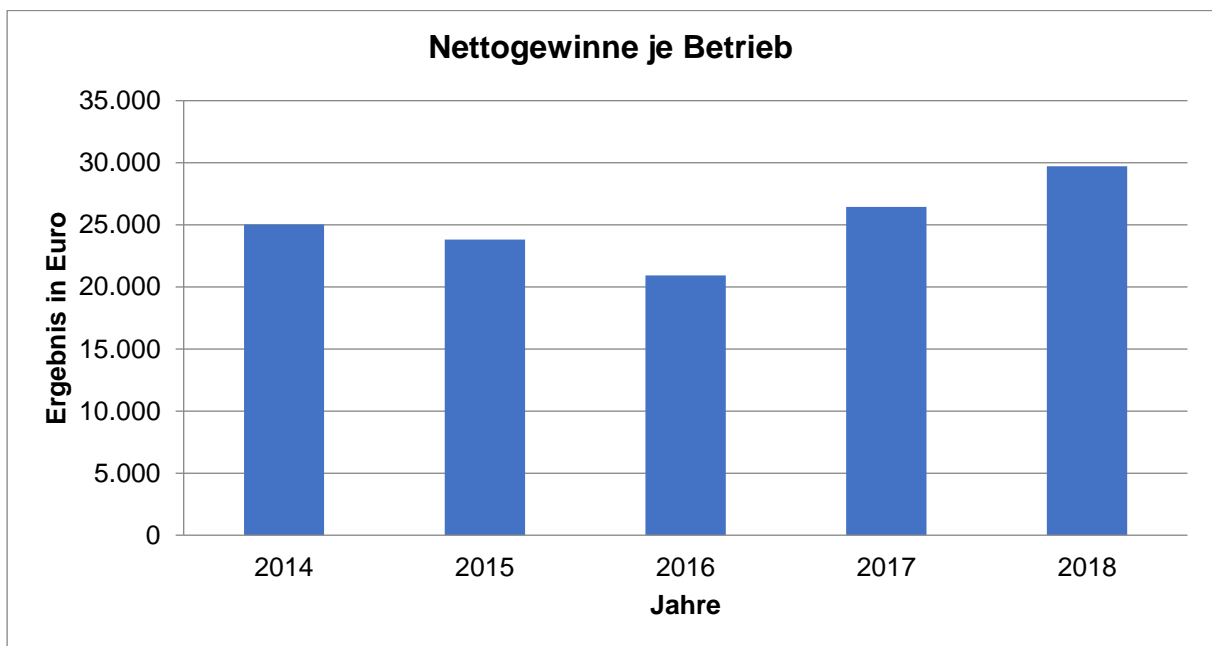


Abbildung 40 Nettogewinne bzw. -überschüsse aus Personenbeförderung je Betrieb aller untersuchten Mietwagenbetriebe in der Stadt Oberhausen

Eine direkte Gegenüberstellung wichtiger Kennwerte des Mietwagengewerbes mit denen des Taxigewerbes zeigt, dass Umsätze und Gewinne der Mietwagenunternehmer unter den Ergebnissen der Taxiunternehmer liegen. Auf Betriebsebene erzielen die Mietwagenunternehmer im Durchschnitt ein nicht auskömmliches Ergebnis, welches noch einmal deutlich unter dem der Taxiunternehmer der Stadt Oberhausen liegt.

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. **Mietwagen:** Neun Unternehmer äußerten sich zu den Mietwagen, der größte Teil von ihnen ist der Meinung, dass es zu viele Mietwagen in Oberhausen gebe, die den Taxis Konkurrenz machen. Auf keinen Fall solle die Rückkehrpflicht der Mietwagen abgeschafft werden. Mietwagen sollten besonders gekennzeichnet werden, um sie deutlich von Taxis zu unterscheiden. Ein einzelner Unternehmer ist der Ansicht, dass die spontane, erhöhte Tourennachfrage zu Stoßzeiten durch ein Zusammenspiel mit Mietwageneinsätzen abgedeckt werden könne.
2. **Wirtschaftlichkeit:** Sieben Unternehmer äußerten sich zur Wirtschaftlichkeit. Drei Unternehmer sind mit der derzeitigen Situation zufrieden. Die anderen vier Unternehmer sehen die fehlende Wirtschaftlichkeit des Taxigewerbes durch die zu hohen Ausgaben und wenigen Gewinne gerade in schwachen Zeiten, die geringe Nachfrage und lange Wartezeiten am Taxistand auf den nächsten Kunden.
3. **Halteplätze:** Im Zusammenhang mit Halteplätzen äußerten sich fünf Unternehmer. Bei Veranstaltungen gebe es keine richtigen Taxistände, bei Sperrungen von Halteplätzen durch Baustellen sollte das Gewerbe informiert werden. Ein Unternehmer ist mit dem Standort der Halteplätze nicht zufrieden und wünscht sich eine ausreichende Anzahl von Mülleimern an den Halteplätzen. Ein Unternehmer beklagt die zu geringe Anzahl von Stellplätzen am Bahnhof Sterkrade, ein anderer ist der Meinung, die Anzahl der Stellplätze am Hauptbahnhof müsse um acht reduziert werden.
4. **Qualität des Gewerbes:** Vier Unternehmer beklagen die teilweise fehlende Sauberkeit und den technischen Zustand der Taxis sowie die fehlende Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft einiger Fahrer. Auch die Kommunikation und Verständlichkeit zwischen Fahrer und Fahrgast sei oftmals schwierig. Insgesamt sollten die Fahrer kundenorientierter arbeiten.
5. **Nachfahrten:** Drei Unternehmer geben an, dass durch den Rückgang der Kneipen und Diskotheken auch die Nachfrage nach Taxidienstleistungen abgenommen hat.
6. **Sonstiges:** Darüber hinaus äußerten einzelne Unternehmer Kritik an weiteren Punkten, die nachfolgend kurz angerissen werden:
 - Anzahl der vergebenen Genehmigungen ist ausreichend,
 - Erhöhung des Tarifs auf kurzen Strecken und bei weiteren Mindestloohnerhöhungen,
 - Abschaffung Uber und mytaxi, da diese dem Taxigeschäft schaden,
 - bessere Zusammenarbeit zwischen Stadt und Taxigewerbe,
 - den Hinweisen auf Schwarzarbeit sollte nachgegangen werden,
 - strengere Kontrollen bei Beschwerden, bei Bedarf sollte die Behörde auch durchgreifen und die Personenbeförderung versagen.

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 Tarifbestandteilen erfragt (entsprechend dem aktuell geltenden Tarif vom 23. März 2015). Die nachfolgende Tabelle spiegelt die Meinungen von 47 Unternehmern zur Auskömmlichkeit dieses Tarifs wider.

	beurteilter Tarif	... zu niedrig	... genau richtig	... zu hoch
Der Taxitarif ist insgesamt ...		34,0%	66,0%	0,0%
Grundpreis	3,00 €	35%	65%	0%
<i>durchschnittlicher Veränderungswunsch auf</i>	3,36 €	4,03 €	3,00 €	0,00 €
km-Preis tagsüber	2,00 €	38%	62%	0%
<i>durchschnittlicher Veränderungswunsch auf</i>	2,10 €	2,25 €	2,00 €	0,00 €
km-Preis nachts/Sonntag	2,10 €	35%	65%	0%
<i>durchschnittlicher Veränderungswunsch auf</i>	2,19 €	2,36 €	2,10 €	0,00 €
Wartezeit pro Stunde	29,00 €	25%	75%	0%
<i>durchschnittlicher Veränderungswunsch auf</i>	30,13 €	33,50 €	29,00 €	0,00 €
Zuschlag Großraum-taxi	6,00 €	15%	80%	4%
<i>durchschnittlicher Veränderungswunsch auf</i>	6,12 €	7,37 €	6,00 €	4,00 €
abbestellen	6,00 €	15%	85%	0%
<i>durchschnittlicher Veränderungswunsch auf</i>	6,57 €	9,74 €	6,00 €	0,00 €

Tabelle 7 Meinung der Unternehmer zum Tarif

Bei allen Tarifbestandteilen schätzen 66,0 Prozent der Unternehmer den jetzt gültigen Tarif als ausreichend und richtig ein. 34,0 Prozent sind der Auffassung, dass der Tarif insgesamt zu niedrig ist. Keiner der Unternehmer ist der Meinung, der Tarif sei zu hoch.

Im Mittel fordern die Unternehmer eine Erhöhung des Grundpreises um 0,36 Euro von derzeit 3,00 Euro auf etwa 3,36 Euro. 62 Prozent der Unternehmer plädieren dafür, dass der Kilometerpreis tagsüber von 2,00 Euro beibehalten werden soll. 38 Prozent sind der Meinung, dass der Kilometerpreis tagsüber angehoben werden sollte. Insgesamt fordern die Unternehmer eine Erhöhung auf 2,10 Euro je Kilometer. Laut Meinung der Unternehmer sollte der Kilometerpreis für nachts und Sonntag von derzeit 2,10 auf 2,19 angehoben werden.

Ein leichter Zuschlag wird für die Wartezeit gefordert, der von 29,00 Euro auf durchschnittlich 30,13 Euro angehoben werden soll.

Die Unternehmer fordern eine moderate Anhebung des Zuschlags für ein Großraumtaxi, von derzeit sechs Euro auf 6,12 Euro.

Für die Abbestellung eines Taxis wird im aktuellen Tarif ein Entgelt von sechs Euro fällig. Mit 85 Prozent ist der überwiegende Teil der Unternehmer mit diesem Entgelt zufrieden. Lediglich 15 Prozent fordern eine Anhebung des Tarifbestandteils. Durchschnittlich wünschen sich die Unternehmer eine Anhebung auf 6,57 Euro.

Insgesamt betrachtet sind 66 Prozent der Unternehmer mit dem Tarif zufrieden.

Befragt nach den Auswirkungen der Tarifierhöhung im März 2015 auf die Umsätze gaben 24 Unternehmer an, dass ihre Umsätze gleichgeblieben seien. Fünf Unternehmer gaben sinkende Umsätze und vier Unternehmer steigende Umsätze an. Alle Unternehmer verzeichneten im Durchschnitt einen vorübergehenden Rückgang der Umsätze um 1,8 Prozent.

Zehn Unternehmer melden einen Rückgang der Fahraufträge nach der Einführung des neuen Tarifs. Zwei Unternehmer berichten von einem Zuwachs an Fahraufträgen und 21 Unternehmer von gleichbleibenden Auftragszahlen. Im Mittel ergibt sich so für alle Unternehmer ein Rückgang der Auftragszahlen um 4,2 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:

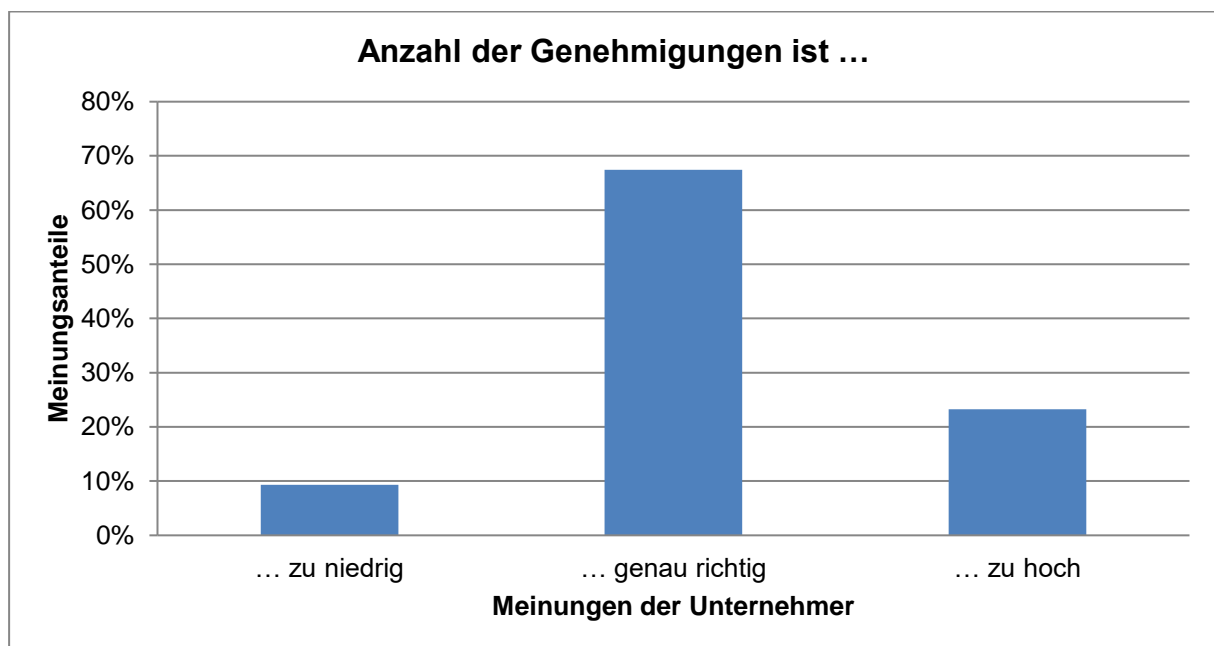


Abbildung 41 Erwartungen der Unternehmen zur Veränderung der Genehmigungszahl

Vier Unternehmer sind der Ansicht, die Zahl der Genehmigungen sei zu niedrig. Im Mittel fordern sie eine Erhöhung der Genehmigungen um durchschnittlich 7,3 Genehmigungen. 29 Unternehmer sind der Meinung, die Genehmigungszahl wäre genau richtig, zehn Unternehmer schätzen die Zahl der Genehmigungen als zu hoch ein. Diese fordern im Mittel eine

Reduzierung um 9,6 Genehmigungen. Die Spanne reicht dabei von vier bis 20 Genehmigungen. Insgesamt plädieren die Unternehmer für eine Reduktion um ca. 1,2 Genehmigungen.

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

13. Bewertung zur Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes

In folgender Tabelle fasst der Gutachter seine Untersuchungen zusammen:

- 1 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	Beförderungsaufträge auf überschnittlich hohem Niveau hohe Wertigkeit	x			x		
7.2	Entwicklung des Gesamtmarktes	Rückgang der Nachfrage hohe Wertigkeit		x			x	
7.3	Nachfragestruktur	unauffällig	x			x		
7.4	Nachfrage durch Patientenfahrten	hohe Abhängigkeit von Krankenkassen	x			x		
7.5	Nachfrage nach klassischen Beförderungsleistungen mit Taxi	unauffällig	x			x		
7.6	Daueraufträge und weitere Leistungen	unauffällig	x			x		
7.7	Nachfrage durch den ÖPNV	Einführung On-Demand-Verkehr	x			x		
7.8	Tourismus	positive Entwicklung	x			x		
7.9	CarSharing	spielt derzeit keine Rolle in Oberhausen	x			x	x	
7.10	Selbstfahrer zu Selbstkosten	derzeit nicht relevant	x			x	x	
7.11	Auftragsannahme	unauffällig	x			x		
7.12	Kundenstruktur	unauffällig	x			x		
7.13	Kaufkraft	weit unter Bundesdurchschnitt		x			x	
7.14	Ausstattung mit PKW	mehr Menschen verfügen über PKW	x			x		
7.15	Zusammenfassung der Nachfrage	sinkende Nachfrage hohe Wertigkeit		x			x	
8.	Beurteilung von Taxidichte, Bevölkerungsentwicklung							
8.1	Taxi- (und Mietwagen-) dichte	hohe Taxi- und Taxi-Mietwagen-Dichte hohe Wertigkeit	x			x		
8.2	Bevölkerungsentwicklung	Leichter Rückgang in der Zukunft	x			x		

Kap.	Bewertung		im Untersuchungszeitraum			zukünftig		
	Was	Beurteilung	1	2	3	1	2	3
8.3	Zusammenfassung	hohe Wertigkeit						
9.	Beurteilung der Ertragslage und Einsatzzeit							
9.1	Entwicklung von Umsätzen, Kosten, Gewinnen	Umsätze auf hohem Niveau hohe Wertigkeit	x			x		
9.2.1	Kostenentwicklung	Umsätze steigen stärker als die Kosten hohe Wertigkeit	x			x		
9.2.2	Lohnkosten und Mindestlohn	Durchschnittslohn liegt leicht über Mindestlohn	x			x		
9.3	Struktur der betrieblichen Gewinne in der Stadt Oberhausen	Nettogewinne je Genehmigung unzureichend, auf Betriebsebene akzeptabel, positive Gewinnentwicklung, aber für größten Teil trotzdem nicht auskömmlich hohe Wertigkeit			x			x
9.4	Einsatzzeit der Fahrzeuge und Unternehmer	überdurchschnittlich hohe Einsatzzeiten bei nicht ausreichenden Gewinnen			x			x
9.5	Unternehmerische Vorausplanung	Großteil will Betrieb fortführen	x			x		
9.6	zusammenfassende Bewertung der Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit	Zusammenfassung Kapitel 9.1 bis 9.5 hohe Wertigkeit			x			x
10.	Anzahl und Ursachen der Geschäftsaufgaben	wenig aus wirtschaftlichen Gründen hohe Wertigkeit	x			x		
11.	sonstige Kriterien							
11.1	Wartezeit der Kunden	auf gutem Niveau	x			x		
11.2	Warteliste	Alt- und Neubewerber	x			x		
11.3	Ergebnis Hauptuntersuchung	knapp 1/3 weisen Mängel auf		x			x	
11.4	Zahlungsverpflichtungen	keine	x			x		
11.5	monatliche Vorsorgeaufwendungen	Mangelhafte Vorsorge			x			x
11.6	Reproduktion des Fahrzeugbestandes	regelmäßige Reproduktion	x			x		
11.7	Interview IHK	keine Bewertung						

Kap.	Bewertung		im Untersuchungszeitraum			zukünftig		
	Was	Beurteilung	1	2	3	1	2	3
11.8	Interview Taxizentrale	aktuelle Situation Taxigewerbe		x			x	
11.9	Interview mit Taxi-Team	Neutral bewertet	x			x		
11.10	Interview Zoll	keine Bewertung						
11.11	Interview zuständige Behörde	keine Bewertung						
11.12	Interview Landesverband	aktuelle Situation Taxigewerbe		x			x	
11.13	Mietwagenbestand	Wettbewerber für Taxigewerbe		x			x	
12.	Anmerkungen der Unternehmer							
12.1	Unternehmer in Erhebungsbögen	viele kritische Anmerkungen		x			x	
12.2	Meinungen der Unternehmer zum Tarif	größter Teil mit dem Tarif zufrieden	x			x		
12.3	Anmerkungen zur Genehmigungszahl	Größter Teil mit Anzahl Genehmigung zufrieden	x			x		

Tabelle 8 Zusammenfassende Bewertung zur Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes

Folgende Gründe sprechen für ein funktionierendes Gewerbe, insbesondere:

1. die überdurchschnittlich hohe Anzahl der Beförderungsaufträge nach § 13 Absatz 4, Ziffer 1,
2. die sehr gute Taxidichte und ausreichende Taxi-/Mietwagendichte § 13 Absatz 4, Ziffer 2,
3. die geringe Zahl von Geschäftsaufgaben aus wirtschaftlichen Gründen nach §13 Absatz 4, Ziffer 4,
4. die hohen Umsätze je Genehmigung,
5. die positive Entwicklung des Tourismus,
6. in keinem Fall Verbindlichkeiten an öffentlichen Abgaben.

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

1. die unzureichende Gesamtnachfrage nach § 13 Absatz 4, Ziffer 1,
2. die ausgewiesenen sehr geringen Gewinne bei überdurchschnittlich hohen Einsatzzeiten 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 deutlich unter dem Bundesdurchschnitt liegende Kaufkraft,
4. die überdurchschnittlich vielen Mängel am Fahrzeugbestand,
5. die zahlreichen kritischen Anmerkungen der Unternehmer,
6. das Mietwagengewerbe als Wettbewerber.

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 2020 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 0,6 Prozent (entsprechend der Auswertung der Kostenentwicklung in den zurückliegenden Jahren seit 2014).

14.2 Nachfrageprognose in der Stadt Oberhausen

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

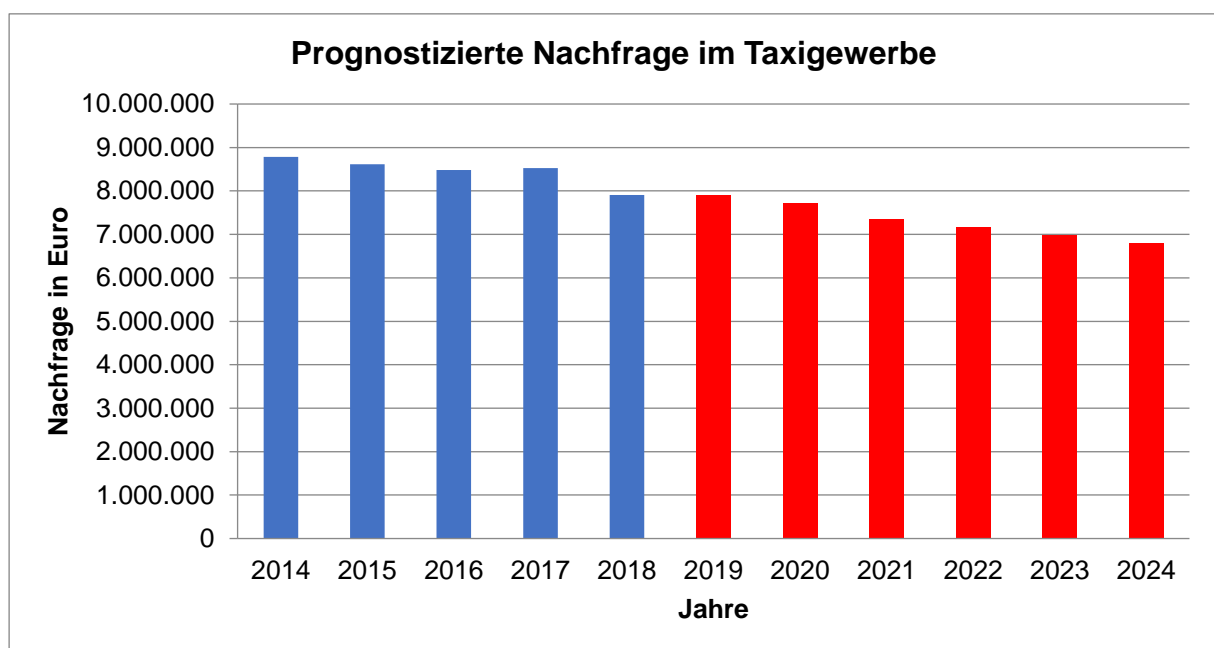


Abbildung 42 Realisierte Nachfrage und Nachfrageprognose im Taxigewerbe in Euro pro Jahr in der Stadt Oberhausen bis 2024

Auf Grundlage der getroffenen Annahmen wird von einer sinkenden Nachfrage nach Beförderungsleistungen im Taxiverkehr im Zeitraum 2020 bis 2024 in Oberhausen in Höhe von ca. 7.700.000 auf nur noch 6.800.000 Euro ausgegangen.

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

14.3 Vollkostenkalkulation

Zur Fahrzeugkostenrechnung siehe 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.

Bewertungsgrundlage 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 voraussichtlichen Mindestlohnes für einen angestellten Kraftfahrer (9,35 €/Stunde) angesetzt.

Zu den Ansätzen für die Fahrzeugkostenrechnung siehe die in der nachfolgenden Tabelle getroffenen Annahmen. Alle Angaben sind netto ohne Mehrwertsteuer.

Variable Kosten

Kraftstoffkosten	<ul style="list-style-type: none"> Durchschnittsverbrauch: 8 l Diesel /100 km erwarteter Einkaufspreis: 1,09 €/Liter, abgeleitet aus dem Durchschnitt der letzten acht Jahre aus der Preisentwicklung⁴⁴ Jahresfahrleistung: 72.474 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"> 3.653,00 €/Jahr incl. Eichung Fahrpreisanzeiger und HU sowie einschließlich Wagenpflege ¹⁾
Reifen	<ul style="list-style-type: none"> Kaufpreis für 1 Satz Reifen: 500,00 € Reifenlaufleistung: 60.000 km ¹⁾

Fixe Kosten

Werteverbrauch	<p>Der Werteverbrauch wird als kalkulatorische Abschreibung ausgehend von folgenden Angaben ermittelt: Nettokaufpreis: 40.000,00 € (Listenpreis plus Überführung plus Ausstattung)</p> <ul style="list-style-type: none"> Restwert nach 5 Jahren, ca. 5.000,00 € Fahrzeugtausch nach 5 Jahren
Kapitalverzinsung	<ul style="list-style-type: none"> nach anerkannten Grundsätzen der Kalkulation ermittelt aus ½ Kaufpreis und Umlaufmitteln mit einer Verzinsung von 6,0 %
Personalkosten	<ul style="list-style-type: none"> Grundlage ist ein angenommener Durchschnittslohn von 9,35 €/Stunde, bei ermittelten 61,3 Wochenstunden und 52 Wochen nach Angaben der Unternehmer für den Zeitraum 2015-2018

⁴⁴ <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/779/umfrage/durchschnittspreis-fuer-dieselmotorkraftstoff-seit-dem-jahr-1950/> (Einsicht: 17.06.2019)

	<ul style="list-style-type: none"> Arbeitgeberanteil sowie Vertretung für Krankheit und Urlaub von 33 %
Unfallversicherung in der Berufsgenossenschaft	<ul style="list-style-type: none"> für den Unternehmer: 368,00 €/Jahr für die Mitarbeiter: in den Personalkosten enthalten
Kfz-Steuer	<ul style="list-style-type: none"> 340,00 €/Jahr nach Kfz-Steuergesetz
Fachvereinigung	104,00 € pro Jahr (Annahme Gutachter) ⁴⁵
IHK	100,00 € (Annahme Gutachter)
Garagenmiete	ortsüblich: 50,00 €/Monat (Annahme Gutachter)
Rechtsschutzversicherung	153,00 € pro Jahr ⁴⁶
Versicherungen	Angaben aus anderen eigenen und fremden Gutachten, Recherchen bei Verbänden Insassenunfallversicherung und Verkehrsrechtsschutzversicherung
allgemeine Verwaltungskosten	entsprechend der ausgewerteten betriebswirtschaftlichen Unterlagen ⁴⁷
Einsatztage pro Jahr	es wird mit 323 Einsatztagen durchschnittlich pro Jahr laut den Angaben der Unternehmer im Erhebungsbogen kalkuliert
Unternehmerlohn	es wird ein zusätzlicher Unternehmerlohn in Höhe der Vorsorgeaufwendungen von 969,75 €/Monat kalkuliert

Tabelle 9 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 | 228,48 € |
| 4. <u>fixe</u> Kosten pro Einsatztag mit Unternehmerlohn | 264,47 € |

Nur zur Information, nicht als Berechnungsgrundlage:

- | | |
|---|----------|
| 5. <u>durchschnittliche</u> Gesamtkosten pro Einsatztag | 298,23 € |
| 6. <u>durchschnittliche</u> Gesamtkosten je Besetzkilometer | 2,56 €. |

Insgesamt ergeben sich so Jahresgesamtkosten in Höhe von 84.702,99 Euro ohne bzw. 96.327,99 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 Oberhausen ohne Vorsorge von 84.702,99 Euro Jahresumsatz, mit Einbeziehung der Vorsorge für den Unternehmer in Höhe von 96.327,99 Euro. Bei Bestimmung der zulässigen Genehmigungszahl muss unbedingt die Vorsorgefähigkeit des Unternehmers berücksichtigt werden!

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

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

⁴⁵ 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)

⁴⁶ Angabe BZP Geschäftsbericht 2018/2019

⁴⁷ eigene Werte aus Datenerfassungen

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 Oberhausen im Zeitraum 2020 bis 2024 beträgt 72 Genehmigungen.

Diese Berechnung basiert auf Daten im Untersuchungszeitraum bei stark sinkender Genehmigungszahlen 2014 bis 2018 von 106 auf 86 Genehmigungen. Die durch den Genehmigungsrückgang freiwerdenden Beförderungsaufträge konnten bisher durch das verbleibende Gewerbe nicht übernommen werden und spiegeln sich nicht in adäquat steigenden Umsätzen wider. Das Gewerbe benötigt Zeit zur Konsolidierung und zur Aufnahme der freiwerdenden Beförderungen. In Kapitel 13 wird summarisch von einer Bedrohung ausgegangen. Bezugsbasis für die Empfehlung der Genehmigungszahl ist darum nicht der aktuell erreichte Stand, sondern der durchschnittliche Bestand im Untersuchungszeitraum.

Im Untersuchungszeitraum regulierte sich das Taxigewerbe selbst, diese Konsolidierung ist noch nicht abgeschlossen. Der Gutachter empfiehlt, auch im Hinblick auf den Einfluss von UBER auf das Taxigewerbe in Oberhausen, die weitere Entwicklung abzuwarten.

**Es wird empfohlen die Genehmigungszahl auf 92 Genehmigungen zu begrenzen.
Die Konsolidierung des Gewerbes ist zeitnah zu evaluieren.**

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

Berücksichtigt wurde der voraussichtliche Mindestlohn.

Im Tarifverfahren muss der so ermittelte neue Tarif betreffs 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 Tarifs geht der Gutachter von folgenden ermittelten Größen aus:

- 5.604 Aufträge pro Jahr und Genehmigung,
- 72.474 Kilometer Fahrleistung pro Jahr,
- 33.932 Kilometer Fahrgastbeförderung pro Jahr,
- 4.328 Stunden Einsatzzeit der Taxis pro Jahr.

Aus den Angaben der Unternehmer resultieren weiter:

- 12,93 Kilometer durchschnittliche Fahrleistung bzw. 6,12 Besetzkilometer pro Auftrag,
- 17,35 Aufträge pro Tag,
- 0,77 Stunden je Auftrag.

Für einen solchen „durchschnittlichen“ Auftrag über 12,93 Kilometer Fahrstrecke und 0,77 Stunden Gesamtdauer einschließlich Anfahrt, Abwicklung, Abfahrt und Wartezeit für den Folgeauftrag müssen bezogen auf die Vollkostenkalkulation 17,18 Euro Umsatz netto erzielt werden.

Durch den gegenwärtig geltenden Tarif seit 23.03.2015 wird ein Nettoentgelt von ca. 14,13 Euro Erlöst. Demgemäß ergibt sich für die Durchführung eines „durchschnittlichen“ Auftrags ein Verlust von netto 3,05 Euro ohne Beachtung der Wartezeit und den Großraumzuschlag.

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 23).

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 verschiedenen Entfernungen hat der Gutachter zunächst die entstehenden Vollkosten und anschließend einen kostendeckenden und auskömmlichen Tarif ermittelt.

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

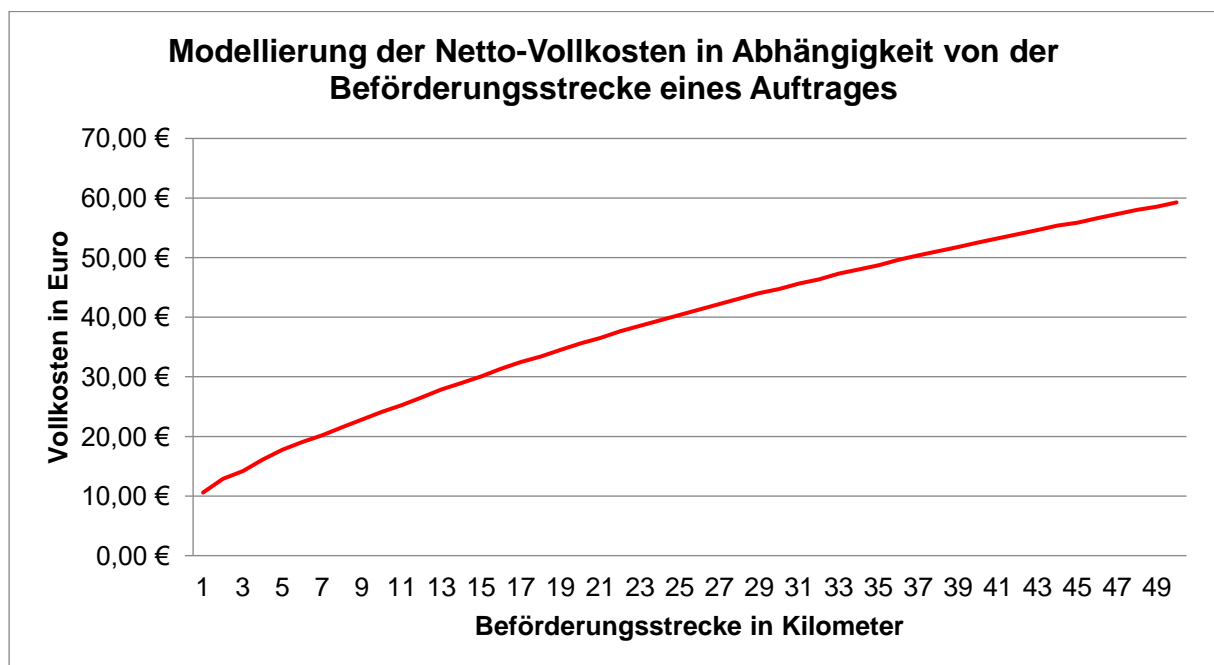


Abbildung 43 Modellierung der Netto-Vollkosten in Euro in Abhängigkeit von der Beförderungsstrecke

Bei der Gegenüberstellung der Einnahmen nach dem aktuellen Tarif mit den Vollkosten wird deutlich, dass dieser ab dem 14. Kilometer (am Tage und in der Nacht) kostendeckend ist.

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

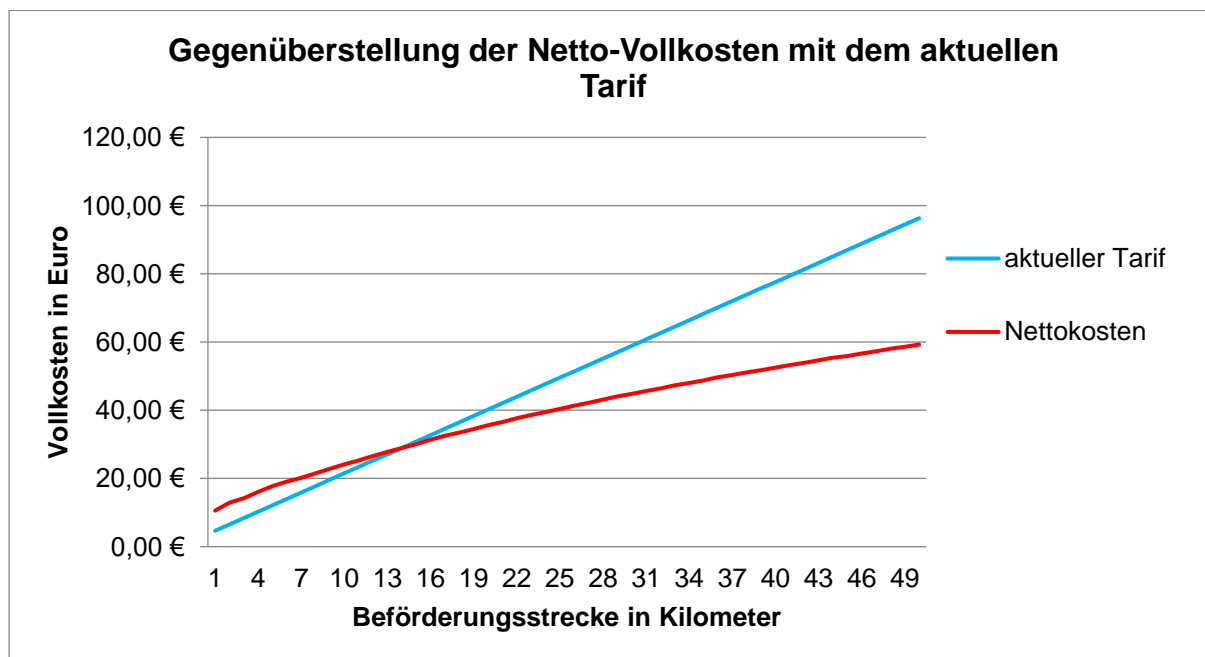


Abbildung 44 Vergleich Netto-Vollkosten mit Einnahmen nach aktuellem Tarif

Tarifvorschlag

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

	Alles Brutto-Werte			
	Grundpreis	€ je km bis	km	€ je km restl. km
aktueller Tarif	3,00 €	2,00 €		
Gutachtervorschlag	4,00 €	2,40 €	4	2,20 €

Tabelle 10 Tarifvorschlag

Der Tarifvorschlag sieht eine Erhöhung des Grundpreises auf 4,00 Euro vor und führt die Staffelung des Tarifs in zwei entfernungsabhängige Stufen ein. So würden für die ersten vier Kilometer 2,40 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 0,20 Euro für den Grundpreis und Euro je Beförderungskilometer einzuführen.

Die in dieser Variante vorgesehenen Tarifierhöhungen ermöglichen eine kostendeckende Beförderung ab dem 9. Beförderungskilometer. Für den Referenzauftrag würde sich ein Umsatz von 16,94 Euro ergeben, womit der Unternehmer nur noch einen Verlust von ca. 0,24 Euro erzielen würde. Der Gutachtervorschlag sieht im Vergleich zum Referenzauftrag eine Erhöhung des Tarifs um ca. 19,9 Prozent vor.

Großraumzuschlag

Die Unternehmer fordern im Erhebungsbogen im Mittel eine Anhebung des Großraumzuschlags von aktuell 6,00 Euro auf 6,12 Euro (vergleiche Abschnitt 12.2). Der Gutachter schlägt vor, den derzeitigen Großraumzuschlag bei 6,00 Euro zu belassen.

Wartezeit

Im Mittel plädieren die Unternehmer für eine leichte Erhöhung der Wartezeit von derzeit 29,00 Euro auf 30,13 Euro. Der Gutachter schlägt vor, die Vergütung auf 30,00 Euro zu erhöhen.

Abbestellen

Die Unternehmer fordern eine Anhebung des Entgelts auf 6,57 Euro. Der Gutachter schlägt vor, den Tarifbestandteil auf 8,00 zu erhöhen (doppelter Grundpreis).

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

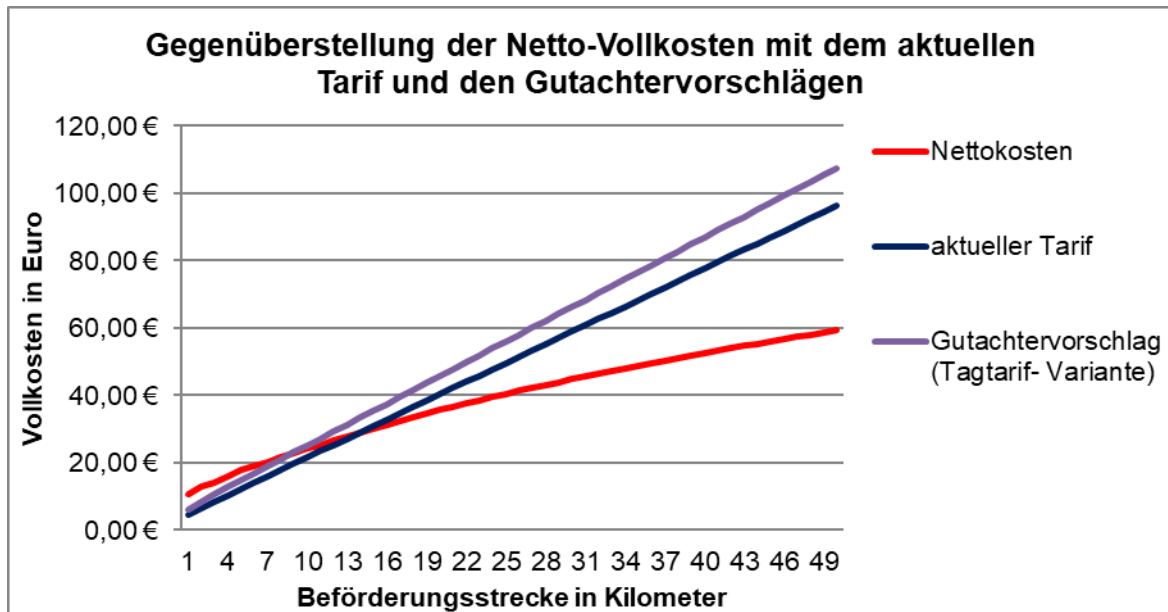


Abbildung 45 Gegenüberstellung der Netvollkosten mit dem aktuellen Tarif und den Gutachternvorschlägen

Modellierung des Tarifs - Vergleich mit anderen Städten

Die folgende Tabelle zeigt die aktuell gültigen Taxitarife in anderen Städten Nordrhein-Westfalens. Der aktuell in Oberhausen gültige Tarif ist blau hinterlegt, der Gutachtervorschlag violett. Sehr viele Tarife wurden mit der Einführung des Mindestlohns 2015 angepasst.

Stadt	Grundpreis	Hinweis	km Tag	Hinweis	km Nacht	Hinweis	Wartezeit	GRZ	gültig seit
Duisburg	5,50 €	Kombi 7,50 €	2,00 €		2,10 €		19,00 €	11,40 € (inkl. 1,5 km)	Sep 17
Oberhausen (Gutachtervorschlag)	4,00 € (Tag) 4,20 € (nachts)		2,40 € 2,20 €	< 4 km > 4 km	2,60 € 2,40 €	< 4 km > 4 km	30,00 €	6,00 €	
Mühlheim an der Ruhr	4,00 €		2,40 €		2,50 €		< 5 min 24,00 €, > 5 min 32,00 €	5,00 €	Jan 19
Gelsenkirchen	4,00 €		2,30 € 1,75 € 1,65 €	< 1km < 5 km > 5 km	2,50 € 1,85 €	< 1 km > 1 km	< 2 min 20,00 €; > 2km 30,00 €	5,00 €	Mrz 18
Essen	4,00 €		2,00 €		2,10 €		< 3 min 20,00 €; > 3 min 30,00 €	5,00 €	Mrz 18
Bottrop	3,30 €		1,95 €		2,05 €		< 5 min 23,00 €; > 5 min 27,00 €	5,50 €	Jan 15
Bochum	3,30 €		1,70 €	5-23 Uhr	1,80 €	so/fe 23-5 Uhr	27,00 € (we 5-23 Uhr); 30,00 € (so 23-5 Uhr)	3,00 €	Mrz 15
Herne	3,20 €		1,80 €		1,90 €		30,00 €	5,00 €	Jan 15
Krefeld	3,00 € 3,40 €	6-22 Uhr; 22-6 Uhr	2,10 € 2,00 € 1,80 € 1,70 €	< 2km < 5km, < 20 km > 20 km			< 2 min 12,00 €, > 2 min 30,00 €	5,00 €	Jan 15
Oberhausen	3,00 €		2,00 €		2,10 €		29,00 €	6,00 €	Mrz 15

Tabelle 11 Tarife Städte aus der Region

Mit dem aktuellen Grundpreis von 3,00 Euro liegt Oberhausen im Hinblick auf die Referenzgruppe an letzter Stelle. Bei den Kilometervergütungen liegt Oberhausen im unteren Drittel der Vergleichsgruppe. Der Großteil der betrachteten Städte weist ein einstufiges 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.⁴⁸

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

Eine Tarifierhöhung um 19,9 Prozent im Vergleich zum bestehenden Tarif könnte psychologisch und wirtschaftlich bei den Fahrgästen negativ aufgenommen werden.

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

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

Der Gutachter empfiehlt die Einführung des vom Gutachter vorgeschlagenen Tarifs unter Einbeziehung des Gewerbes.

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

⁴⁸ 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.

Folgende Gründe sprechen für ein funktionierendes Gewerbe, insbesondere:

1. die überdurchschnittlich hohe Anzahl der Beförderungsaufträge nach §13 Absatz 4, Ziffer 1,
2. die sehr gute Taxidichte und ausreichende Taxi-/Mietwagendichte § 13 Absatz 4, Ziffer 2,
3. die geringe Zahl von Geschäftsaufgaben aus wirtschaftlichen Gründen nach §13 Absatz 4, Ziffer 4,
4. die hohen Umsätze je Genehmigung,
5. die positive Entwicklung des Tourismus,
6. in keinem Fall Verbindlichkeiten an öffentlichen Abgaben.

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

1. die unzureichende Nachfrage nach § 13 Absatz 4, Ziffer 1,
2. die ausgewiesenen sehr geringen Gewinne bei überdurchschnittlich hohen Einsatzzeiten 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 deutlich unter dem Bundesdurchschnitt liegende Kaufkraft,
4. die überdurchschnittlich hohen Mängel am Fahrzeugbestand,
5. die zahlreichen kritischen Anmerkungen der Unternehmer,
6. das Mietwagengewerbe als Wettbewerber.

Der Gutachter sieht daher summarisch Anzeichen einer gegenwärtigen und zukünftigen Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes.

Der Gutachter empfiehlt daher:

1. auf Basis der durchschnittlich Genehmigungszahl im Untersuchungszeitraum von ca. 96 Genehmigungen die Anzahl Genehmigungen auf 92 zu reduzieren, d.h., dass in unmittelbar zurückliegenden Jahren entfallene Genehmigungen bis zur Höchstzahl von 92 Genehmigungen wieder erteilt werden sollen.
2. den vom Gutachter vorgeschlagenen Tarif im Rahmen des Tarifverfahrens kurzfristig zu übernehmen, da der derzeitige Tarif nicht auskömmlich ist,
3. eine zukünftig kontinuierliche, zeitnahe Anpassung des Tarifes (vgl. Kapitel 15) im Abstand von maximal zwei bis drei Jahren vorzunehmen. Damit werden so große Sprünge, wie nach diesem Gutachten erforderlich, hinfällig und die Akzeptanz ist gegebenenfalls besser; ggf. Kopplung des Taxitarifes an Erhöhung Tarif ÖPNV,
4. regelmäßige Gespräche zwischen Stadt und Taxigewerbe, situationsbezogene Einbeziehung des Taxigewerbes in die Planungen des Nahverkehrs,
5. die Entwicklung nach Zulassung des Fahrdienstes Uber weiter zu beobachten,
6. eine zeitnahe Evaluierung in zwei bis drei Jahren.

Dr. Burkhard Saß
Gutachter

Carina Ruch
Gutachterin

Maximilian Spangenberg
Gutachter

Jens Schönemann
Gutachter

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1 Beschäftigtenstruktur in den Taxibetrieben mit angestellten Mitarbeitern in der Stadt Oberhausen	13
Abbildung 2 Angaben der Unternehmer zur Entwicklung der Aufträge je Genehmigung und Jahr in der Stadt Oberhausen von 2014 bis 2018	18
Abbildung 3 Entwicklung der durch die Taxizentrale vermittelten Fahrten pro Genehmigung und Jahr in der Stadt Oberhausen von 2014 bis 2018	19
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 Oberhausen von 2014 bis 2018.....	21
Abbildung 6 Einnahmen im Taxi- und Mietwagenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland, Angaben in Mio. €.....	21
Abbildung 7 Struktur der Ertragsanteile im Taxigewerbe in der Stadt Oberhausen	22
Abbildung 8 Kostenübernahme für Krankenfahrten in der Bundesrepublik Deutschland durch die Krankenkassen	23
Abbildung 9 Fahrkosten für Krankenfahrten je Versicherten und Jahr in der Bundesrepublik Deutschland	24
Abbildung 10 Wagenkilometer des RVV im ÖPNV der Stadt Oberhausen	26
Abbildung 11 Anzahl der Ankünfte und Übernachtungen in der Stadt Oberhausen pro Jahr	27
Abbildung 12 Art der Auftragsannahme (nach Angaben der Unternehmer) in der Stadt Oberhausen. 28	
Abbildung 13 Durchschnittliche Kundenstruktur in der Stadt Oberhausen nach Umsatz- und Auftragsanteilen	29
Abbildung 14 Entwicklung der verfügbaren Kaufkraft je Einwohner in der Stadt Oberhausen.....	31
Abbildung 15 Entwicklung des Kaufkraftindex in der Stadt Oberhausen im Verhältnis zum Bundesdurchschnitt	31
Abbildung 16 Pkw-Dichte in PKW je 1.000 Einwohner	32
Abbildung 17 Entwicklung der Pkw-Dichte in der Stadt Oberhausen	33
Abbildung 18 Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Oberhausen	36
Abbildung 19 Prognose der Bevölkerungsentwicklung der Stadt Oberhausen	36
Abbildung 20 Entwicklung der Taxidichte bei angenommener Bevölkerungsentwicklung und gleichbleibender Genehmigungszahl in der Stadt Oberhausen	37
Abbildung 21 Gesamteinnahmen aus Taxiverkehr je Genehmigung und Jahr für alle auswertbaren Taxibetriebe in der Stadt Oberhausen.....	38
Abbildung 22 Erträge und Kosten je Genehmigung und Jahr in der Stadt Oberhausen	39
Abbildung 23 Kostenstruktur eines Taxibetriebs in der Stadt Oberhausen	40
Abbildung 24 Nettogewinne bzw. -überschüsse aus Personenbeförderung je Genehmigung aller untersuchten Taxibetriebe in der Stadt Oberhausen	41
Abbildung 25 Durchschnittliche Nettoergebnisse bzw. -überschüsse je Taxibetrieb pro Jahr in der Stadt Oberhausen	42
Abbildung 26 Gewinn- bzw. Überschussstruktur je Taxibetrieb in Euro pro Jahr in der Stadt Oberhausen	43
Abbildung 27 Wöchentliche Einsatzzeit des Unternehmers.....	44
Abbildung 28 Durchschnittliche jährliche Fahrleistung eines Taxis in der Stadt Oberhausen.....	45
Abbildung 29 Durchschnittliche tägliche Einsatzstunden der Taxis pro Einsatztag in der Stadt Oberhausen	45
Abbildung 30 Anzahl der Wochentage, an denen ein Taxi in der Stadt Oberhausen im Einsatz ist	46
Abbildung 31 Durchschnittliche Anzahl der Einsatztage der Taxis pro Jahr in der Stadt Oberhausen	46
Abbildung 32 Durchschnittliche tägliche Arbeitszeit der vollbeschäftigten Fahrer in der Stadt Oberhausen	47
Abbildung 33 Planungen zur Unternehmensfortführung durch die Unternehmer in der Stadt Oberhausen	48
Abbildung 34 Wartezeiten der Kunden zwischen Auftragserteilung und Einstieg des Fahrgastes in der Stadt Oberhausen	50
Abbildung 35 Ergebnisse der Hauptuntersuchung (HU) nach StVZO und BOKraft	51
Abbildung 36 Monatliche Gesamtausgaben für Vorsorge und davon Ausgaben für Altersvorsorge	52
Abbildung 37 Altersstruktur der eingesetzten Kfz in Prozent 2019	54

Abbildung 38 Gesamteinnahmen aus Mietwagenverkehr je Genehmigung und Jahr insgesamt für alle auswertbaren Mietwagenbetriebe in der Stadt Oberhausen	64
Abbildung 39 Nettogewinne bzw. -überschüsse aus Personenbeförderung je Genehmigung aller untersuchten Mietwagenbetriebe in der Stadt Oberhausen	65
Abbildung 40 Nettogewinne bzw. -überschüsse aus Personenbeförderung je Betrieb aller untersuchten Mietwagenbetriebe in der Stadt Oberhausen	65
Abbildung 41 Erwartungen der Unternehmen zur Veränderung der Genehmigungsanzahl	68
Abbildung 42 Realisierte Nachfrage und Nachfrageprognose im Taxigewerbe in Euro pro Jahr in der Stadt Oberhausen bis 2024	73
Abbildung 43 Modellierung der Netto-Vollkosten in Euro in Abhängigkeit von der Beförderungstrecke	78
Abbildung 44 Vergleich Netto-Vollkosten mit Einnahmen nach aktuellem Tarif	79
Abbildung 45 Gegenüberstellung der Nettovollkosten mit dem aktuellen Tarif und den Gutachternvorschlägen	80

Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1 Eingereichte Unterlagen und untersuchte Stichproben	17
Tabelle 2 Kaufkraft	30
Tabelle 3 Einwohner je Taxi und Einwohner je Taxi und Mietwagen in der Stadt Oberhausen	34
Tabelle 4 Taxidichte im Vergleich zu anderen Gemeinden.....	35
Tabelle 5 Betriebsauf- und -übergaben aus wirtschaftlichen Gründen im zurückliegenden Erhebungszeitraum	49
Tabelle 6 Entwicklung der Wartelisten	51
Tabelle 7 Meinung der Unternehmer zum Tarif.....	67
Tabelle 8 Zusammenfassende Bewertung zur Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes	72
Tabelle 9 Annahmen für die Vollkostenrechnung in der Fahrzeugkostenkalkulation	75
Tabelle 10 Tarifvorschlag	79
Tabelle 11 Tarife Städte aus der Region.....	81

Verzeichnis der Anlagen

- Urteile aus Rechtsprechung

Anlagen

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

VG Köln 03.06.2013 18 K 6314/11

§ 13 Abs. 4 PBefG

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

VG München 26.03.2009

M 23 K 0.7405

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

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

OVG Nordrhein-Westfalen 08.03.2007

13 A 1417/05

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

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

VG Koblenz 20.10.2008

4 K 1786/07.KO

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

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

2. ...

VG Koblenz 18.12.2006

4 K 329/06.KO

§ 13 Abs. 4 PBefG

Ein Antrag auf Genehmigung zum Betrieb eines Taxis kann von der Behörde nicht unter Hinweis auf das bereits funktionierende und bestehende Verkehrssystem abgelehnt werden, denn eine solche Bedarfsprüfung ist vor dem Hintergrund der

verfassungsrechtlich geschützten Berufsfreiheit unzulässig. Vielmehr hätte die versagende Behörde nachvollziehbar darlegen müssen, dass bei Erteilung weiterer Genehmigungen ein ruinöser Wettbewerb mit schwerwiegenden Folgen für die 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 93.363749

„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.“

⁴⁹ Bidinger, Personenbeförderungsrecht, Kommentar, Erich-Schmidt-Verlag, ISBN 3 503 008195

Ogleich 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 Ausschließlichkeitsbereich der zuständigen Behörde fällt,
- die Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Gesamtgewerbes maßgeblich ist,
- die Beurteilung des Gesamtgewerbes nicht offensichtlich fehlerhaft sein darf.

OVG Berlin 28.03.2000

1 SN 15.22

Zu § 13 Abs. 4 Satz 3 PBefG

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

OVG NRW vom 03.02.1998

13 B 1488/97

Zu GG Artikel 2; §§ 13, 54a PBefG

Das Tatbestandsmerkmal „Erforderlich“ des § 54a PBefG ist weit auszulegen. Somit bildet diese Vorschrift im Rahmen der Erforderlichkeit eine ausreichend bestimmte Rechtsgrundlage für alle von der Behörde im Zusammenhang mit der Prüfung der Vergabe weiterer Taxikonzessionen in einem Fragebogen aufgelisteten Fragen an die vorhandenen Unternehmer.

VGH Bayern vom 01.07.1996

11 B 95.2169

Zu § 13 IV, V PBefG

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

VG Augsburg 23.07.1998

AZ Au 3 K 97.908

Zu § 13 Abs. 1 Nr. 3 PBefG

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

VG Koblenz 25.11.2002

3 K 661/02 KO

Zu § 13 IV PBefG

Der Antrag auf Erteilung einer Taxigenehmigung kann dann abgelehnt werden, wenn die damit einhergehende Erhöhung der Anzahl von Konzessionen zu einem Anstieg von 77,59 % führen würde und somit die Sicherheit der Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes bedroht ist.⁵⁰

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 Beförderungsstrecke ein Beförderungsvertrag vor. Aus der mehrstündigen Unterbrechung der Fahrt während der Dialysebehandlung ist nicht zu folgern, dass nunmehr zwei

⁵⁰ Der Geschäftsbericht des BZP 2002/2003

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.⁵¹

Bundesfinanzhof 19.07.2007

V – R 6805

Zu § 12 II Nr. 10 UStG

Soweit nach dem Umsatzsteuerrecht Taxifahrten unterschiedlich behandelt werden, als Fahrten innerhalb einer Gemeinde unabhängig von der konkreten Fahrstrecke immer als Nahverkehrsfahrt ermäßigt zu besteuern sind, während dies für Taxifahrten außerhalb einer Gemeinde nur dann gilt, wenn die einzelne Fahrt 50 km nicht überschreitet, ist dies als gesetzgeberische Typisierung verfassungsgemäß.

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

In der Interpretation des PBefG wurde weitgehend auf die Kommentierung zurückgegriffen in **„Bidinger – Personenbeförderungsrecht“** Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz nebst sonstigen einschlägigen Vorschriften
begründet von Dr. Helmuth Bidinger
Rechtsanwalt und Notar in Frankfurt am Main
fortgeführt von Dr. jur. Rita Bidinger
Oberursel

Auszug Kommentierungen Bidinger B §13

Die Erstellung des Gutachtens muss ausgehend von Originalunterlagen erfolgen. Konkrete Angaben sind zu machen, die Gefahr des ruinösen Wettbewerbes muss konkret beweisbar eingetreten sein oder in drohende Nähe gerückt sein. Es ist die Gesamtheit des Taxengewerbes zu untersuchen.

Die Funktionsfähigkeit schließt die Existenzfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes ein.

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

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

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

⁵¹ Der Geschäftsbericht des BZP 2002/2003