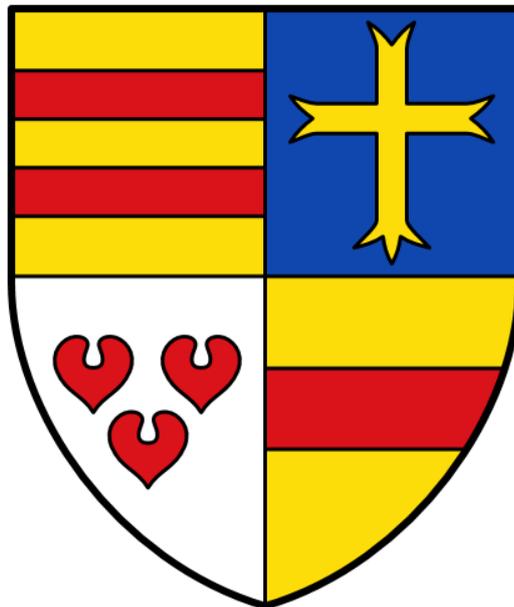


Gutachten

gemäß § 13 Absatz 4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes für den Landkreis Cloppenburg



Sievershagen, den 30.11.2019

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

Gutachten zur Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes
für den Landkreis Cloppenburg 2019

Inhaltsverzeichnis

1. Auftrag, Zielstellungen 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	7
3. Begriffe und Abkürzungen	9
4. Der Landkreis Cloppenburg.....	10
5. Struktur des Gewerbes und geltender Tarif	11
5.1 Struktur und Beschäftigungszahlen der Taxibetriebe	11
5.2 Tarifstruktur	12
6. Methodik und Vorgehensweise bei der Gutachtenerstellung	14
6.1 Herangehensweise und Bewertungsansatz	14
6.2 Daten- und Informationserfassung.....	14
6.3 Auswertung der Unterlagen und Daten.....	15
7. Beurteilung der Nachfrage.....	17
7.1 Nachfrage auf Grundlage der Anzahl der Beförderungsaufträge	17
7.2 Entwicklung des Gesamtmarktes.....	18
7.3 Nachfragestruktur	20
7.4 Nachfrage durch Patientenfahrten	21
7.5 Nachfrage durch klassische Beförderungsleistungen mit Taxis	23
7.6 Nachfrage durch Daueraufträge und weitere Dienstleistungen	23
7.7 Nachfrage durch Schülerbeförderungen	23
7.8 Nachfrage durch den Öffentlichen Personennahverkehr.....	24
7.9 Nachfrage durch Tourismus.....	24
7.10 CarSharing	25
7.11 Angebot durch Selbstfahrer zu Selbstkostenpreisen über Onlineplattformen.....	26
7.12 Angebot durch Rufbusse	26
7.13 Nachfrage und Art der Auftragsannahme.....	27
7.14 Alter und Struktur der nachfragenden Kundschaft	28
7.15 Kaufkraft.....	29
7.16 Ausstattung mit Pkw	31
7.17 Zusammenfassende Bewertung der Nachfrage	33
8. Beurteilung von Taxidichte und Bevölkerungsentwicklung.....	34
8.1 Taxidichte und Taxi-/Mietwagendichte	34
8.2 Bevölkerungsentwicklung	35
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 Einsatzzeit der Fahrzeuge und der Unternehmer.....	45
9.5 Unternehmerische Vorausplanung.....	48
9.6 Zusammenfassende Bewertung der Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit	48
10. Geschäftsaufgaben im Auswertungszeitraum.....	50
11. Sonstige untersuchte Kriterien.....	51
11.1 Wartezeiten zwischen Auftragserteilung und Einstieg des Fahrgastes	51
11.2 Vormerklisten.....	51

11.3 Ergebnisse Hauptuntersuchung und Untersuchung nach BOKraft.....	52
11.4 Zahlungsverpflichtungen.....	52
11.5 Monatliche Vorsorgeaufwendungen.....	52
11.6 Reproduktion des Fahrzeugbestandes	54
11.7 Interview mit dem zuständigen Zollamt.....	54
11.8 Interview mit der zuständigen IHK Oldenburg.....	55
11.9 Interview Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen e. V.....	57
11.10 Mietwagenverkehr	59
12. Anmerkungen der Unternehmer	64
12.1 Anmerkungen der Unternehmer in den Erhebungsbögen	64
12.2 Meinung der Unternehmer zur Tarifierhöhung	64
12.3 Anmerkungen der Unternehmer zur Genehmigungsanzahl	65
13. Bewertung der Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes.....	66
14. Prognose zur zulässigen Genehmigungsanzahl für den Landkreis Cloppenburg.....	69
14.1 Annahmen	69
14.2 Nachfrageprognose	69
14.3 Vollkostenkalkulation	69
14.4 Prognose der Zahl der Genehmigungen	72
15. Regionale Verteilung der Genehmigungen	73
15.1 Bewertungsansatz	73
15.2 Bewertung der Regionen	74
15.2.1 Nachfrage im Taxiverkehr.....	74
15.2.2 Taxidichte	74
15.2.3 Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit.....	75
15.2.4 Anzahl und Ursachen der Geschäftsaufgaben.....	76
15.3. Anmerkungen der Unternehmer zur Genehmigungsanzahl	76
15.4 Empfehlung für die regionale Genehmigungsverteilung	76
16. Zusammenfassung und Empfehlungen für die Behörde	77
Verzeichnis der Abbildungen.....	79
Verzeichnis der Tabellen.....	81
Verzeichnis der Anlagen.....	81
Anlagen.....	82
Relevante Urteile aus der Rechtsprechung	82

1. Auftrag, Zielstellungen und Gewährleistung

1.1 Auftrag

Mit der Zuschlagserklärung vom 25.01.2019 beauftragte das Landratsamt Cloppenburg die TOKOM-Partner Rostock GmbH mit der Erstellung eines Gutachtens über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes gemäß § 13 Abs. 4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) im Landkreis Cloppenburg.¹

Grundlage des Auftrags ist das Angebot vom 11.12.2018.

1.2 Zielstellungen

Die Zielstellungen des Gutachtens laut Vertrag bestehen insbesondere darin,

1. die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes im Landkreis Cloppenburg zu beurteilen und daraus abgeleitet eine Empfehlung für die Höchstzahl der Genehmigungen im Landkreis Cloppenburg für den kommenden Beobachtungszeitraum zu geben,
2. eine Empfehlung für die Entwicklung der regionalen Verteilung der Genehmigungen im Landkreis Cloppenburg in Abstimmung mit der Behörde vorzunehmen (unterteilt in Stadt Cloppenburg, nördliches Kreisgebiet und südliches Kreisgebiet),
3. die Situation unter Berücksichtigung der Mietwagenunternehmer und deren Einfluss auf das Taxigewerbe/-geschäft zu betrachten.

Hierfür ist es erforderlich,

1. die Situation der Taxibetriebe nach § 13 Abs. 4 PBefG und auf Grundlage weiterer Kriterien zu ermitteln,
2. nach einer detaillierten Analyse der bisherigen Entwicklung des Taxigewerbes im Landkreis Cloppenburg festzustellen, ob und warum das Taxigewerbe in seiner Funktionsfähigkeit bedroht war oder ob Anzeichen für eine Bedrohung bestehen,
3. die Situation des Mietwagengewerbes sowie dessen möglichen Einfluss auf das Taxigewerbe zu ermitteln,
4. eine Prognose abzugeben, wie sich die Zahl der Genehmigungen für den Landkreis Cloppenburg in den kommenden Jahren entwickeln sollte, damit die Nachfrage gedeckt werden kann, ohne dass eine Bedrohung des Gewerbes entsteht.

1.3 Gewährleistung

Der Gutachter sichert die ordnungsgemäße Aufbereitung der zur Verfügung gestellten Einnahmen-Überschuss-Rechnungen sowie Gewinn- und Verlustrechnungen² der Jahre 2013 bis 2018 sowie der sonstigen Unterlagen zu.

Die vom Gutachter getroffenen Annahmen erfolgen aus eigener Kenntnis der Sachverhalte³ und in Anlehnung an Veröffentlichungen, insbesondere des „Deutschen Taxi- und Mietwagenverbandes e. V.“⁴ 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 Landkreis Cloppenburg Auftrag für Taxigutachten vom 25. Januar 2019

² diverse Einnahmen-Überschussrechnungen nach § 4 Abs. 3 Einkommensteuergesetz (EStG) sowie Gewinn- und Verlustrechnungen der Taxibetriebe des Landkreises Cloppenburg aus den Jahren 2013 bis 2018

³ gleichartige Gutachten für andere Gebietskörperschaften aus den Jahren 1996, 1998, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2008, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019

⁴ BZP Geschäftsberichte, insbesondere 2011/2012, 2012/2013, 2013/2014, 2014/2015, 2015/2016, 2016/2017, 2017/2018

Die erfassten Werte im Erhebungsbogen bezogen sich im Wesentlichen auf die Jahre 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.“⁵

2.2 Grundsätze der Erstellung des Gutachtens

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

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

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

Der Gutachter hat die aktuelle Rechtsprechung anhand von Fachveröffentlichungen^{6,7} sowie eigener Recherchen verfolgt.

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

1. Bewertungen der wirtschaftlichen Lage der Unternehmer, insbesondere für eine ausreichende Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals, die notwendige technische Entwicklung und einen angemessenen Unternehmerlohn. Dazu:

⁵ Personenbeförderungsgesetz, http://bundesrecht.juris.de/pbefg/___13.html (Einsicht am: 15.09.2017)

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

⁷ BZP Geschäftsberichte, insbesondere 2014/2015, 2015/2016, 2016/2017, 2017/2018

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

3. Begriffe und Abkürzungen

Wichtige Begriffe bzw. Abkürzungen werden nachfolgend erläutert. Insbesondere in den Abbildungen ist es nicht immer möglich, die genaue Bezeichnung auszusprechen. In solchen Fällen werden die 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 Betriebspflicht, 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 Nahbereich. Aus diesem Grund sind Personenbeförderungsleistungen im ÖPNV innerhalb einer Gemeinde immer sowie außerhalb der Gemeinde bis zu einer Gesamtbeförderungsstrecke von 50 Kilometern, sofern die Beförderung aus der Gemeinde hinausführt, mit einer ermäßigten Mehrwertsteuer von sieben Prozent belegt. Die Umsätze zu sieben Prozent gelten nur für Beförderungen im Taxi, nicht für Beförderungen in einem Mietwagen. Alle sonstigen Beförderungen mit dem Taxi sowie alle Beförderungen mit einem Mietwagen werden zum Regelsteuersatz von gegenwärtig 19 Prozent Mehrwertsteuer abgerechnet.
19 %	Umsätze zu 19 Prozent Umsatzsteuer oder zum jeweils gültigen Regelsteuersatz

4. Der Landkreis Cloppenburg

„Der Landkreis Cloppenburg liegt im Nordwesten Niedersachsens, im Bezirk Weser-Ems. ... Gemeinsam mit dem benachbarten Landkreis Vechta bildet der Landkreis Cloppenburg den Kulturräum Oldenburger Münsterland.“⁸ Der Landkreis Cloppenburg erstreckt sich über eine Gesamtfläche von 1.420,35 Quadratkilometer. Die größte Nord-Süd-Ausdehnung beträgt 52 km, die größte Ost-West-Ausdehnung 37 km.⁹

„Der Landkreis Cloppenburg als Teil des Oldenburger Münsterlandes zählt mit seinen rd. 162.000 Einwohnern zu den noch am stärksten wachsenden Landkreisen in Niedersachsen und zu den „jüngsten“ Regionen Deutschlands. Die positive Entwicklung ist nicht nur auf die boomende Kreisstadt Cloppenburg beschränkt, sondern vollzieht sich in allen 13 Städten und Gemeinden und ist an der regen Bautätigkeit im gewerblichen und privaten Bereich gut ablesbar. Mit Ideenreichtum und ausgeprägtem Unternehmergeist hat die örtliche Wirtschaft den Wandel von der Agrarwirtschaft zur Industrialisierung gemeistert. Entwickelt hat sich eine überaus zukunftsorientierte, produktive und lebenswerte Region. Das Rückgrat bilden die überwiegend kleinen und mittelständischen innovativen Unternehmen. Sie sind größtenteils inhabergeführt und zeigen sich äußerst kreativ, zukunftsgerichtet und gut vernetzt. Ihre Schwerpunkte liegen in der Agrar- und Ernährungswirtschaft, im Maschinen- und Anlagenbau, der Elektrotechnik sowie im Baugewerbe. Besondere Entwicklungspotenziale zeigen sich in den Bereichen Logistik und Dienstleistungen. Eine entsprechende Anziehungskraft für Neuansiedlungen üben u.a. zwei große interkommunale Gewerbe- und Industrieparks aus. Mit der günstigen Altersstruktur der Bevölkerung ist eine weitere Standortbedingung für wirtschaftliches Wachstum gegeben: den Unternehmen stehen besonders viele jungen Menschen als qualifizierte Nachwuchskräfte zur Verfügung.“¹⁰

„Im Kreisgebiet stehen Eisenbahn und Linienbusverkehr zur Verfügung. Der Landkreis Cloppenburg liegt an der Eisenbahnstrecke Osnabrück - Oldenburg - Wilhelmshaven. Das Liniennetz des Busverkehrs umfasst überregionale und regionale Hauptverbindungsstrecken mit Standardangeboten von mehreren Fahrten pro Tag (Mo. - Fr.), die auch teilweise in den Schulferien durchgeführt werden. An Samstagen wird auf den Hauptverkehrslinien ein eingeschränktes Fahrtenangebot vorgehalten.“¹¹

⁸ <https://lkclp.de/kreis-politik/zahlen-daten-fakten/allgemeine-beschreibung.php> (Einsicht am: 21.10.2019)

⁹ Siehe <https://lkclp.de/kreis-politik/zahlen-daten-fakten/lage-und-ausdehnung.php> (Einsicht am: 21.10.2019)

¹⁰ <http://www.metropolregion-nordwest.de/portal/seiten/landkreis-cloppenburg-900000060-10018.html> (Einsicht am: 21.10.2019)

¹¹ <https://lkclp.de/ordnung-verkehr/verkehr/oeffentlicher-personennahverkehr.php> (Einsicht am: 21.10.2019)

5. Struktur des Gewerbes und geltender Tarif

5.1 Struktur und Beschäftigungszahlen der Taxibetriebe

Die zum Stichtag 30.10.2019 24 Taxiunternehmen im Landkreis Cloppenburg werden von 17 Unternehmern betrieben (ein Unternehmer hat zwei Standorte, drei Unternehmer haben drei Standorte). Alle Unternehmer haben Erhebungsbögen abgegeben. Insgesamt wurden 21 Erhebungsbögen abgegeben und ausgewertet, wobei drei Unternehmer mit Zweigstellen für jede Zweigstelle einen Erhebungsbogen abgegeben haben.

Das ermittelte Durchschnittsalter der Firmen beträgt, bezogen auf den 30.10.2019, 12,73 Jahre. Das Durchschnittsalter der Unternehmer beträgt 51,71 Jahre. Das sind branchenübliche Werte.

Im Landkreis Cloppenburg werden zum Stichtag 30.10.2019 insgesamt 86 Taxis, das heißt durchschnittlich 3,6 Taxis pro Unternehmen eingesetzt.

13 Taxiunternehmer betreiben zum Stichtag 30.10.2019 parallel zu den eingesetzten Taxis 43 Mietwagen.

Zusätzlich zu den oben genannten Taxibetrieben setzen 18 Mietwagenunternehmer 57 Mietwagen ein.¹²

Durchschnittlich kommen damit auf ein Taxi 1,16 Mietwagen.

13 der eingereichten Unterlagen beinhalten betriebswirtschaftliche Ergebnisse aus Mischbetrieben mit Taxis und Mietwagen.

Auf die Frage, ob die Taxiunternehmer ein weiteres Gewerbe ausüben, haben drei Unternehmer in den Erhebungsbögen mit Ja geantwortet, wobei ein Unternehmer zwei weitere Gewerbe betreibt.

Weitere angegebene Gewerbe neben Mietwagengewerbe sind:

1. Kiosk
2. Elektro
3. Kurierdienst
4. Photovoltaikanlage.

Die in den Erhebungsbögen hierzu Angaben machenden Unternehmer beschäftigten 2018 insgesamt 389 Mitarbeiter, hiervon 69,5 Mitarbeiter in Vollzeit, 259,5 in Teil- und 60,0 in Gleitzeit. Durchschnittlich wurden 2018 je Taxibetrieb ca. 18,5 Mitarbeiter beschäftigt.

Im Jahr 2018 wurden pro Betrieb durchschnittlich 3,3 Mitarbeiter in Vollzeit, 12,4 Mitarbeiter in Teilzeit bis 450 Euro monatlich und 2,9 Mitarbeiter in der Gleitzone beschäftigt (vergleiche Abbildung 1). Im Erhebungszeitraum konnten ein deutlicher Anstieg der Beschäftigten in Vollzeit sowie ein Anstieg der Beschäftigten in Teilzeit bis 450 Euro und in Gleitzeit von 451 Euro bis 850 Euro verzeichnet werden.

¹² E-Mail vom Landkreis Cloppenburg vom 07. August 2019

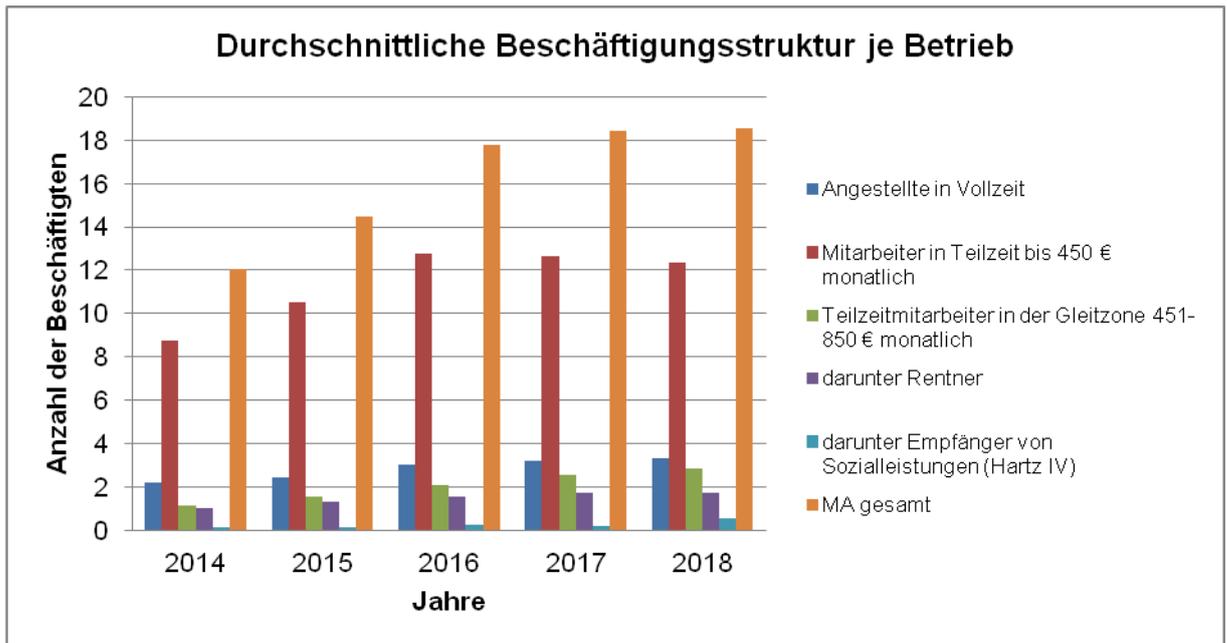


Abbildung 1 Beschäftigungsstruktur in den Taxibetrieben mit angestellten Mitarbeitern im Landkreis Cloppenburg

5.2 Tarifstruktur

Im Landkreis Cloppenburg besteht ein Pflichtfahrbereich, der mit den Grenzen des Landkreises übereinstimmt. Die Tarifstruktur gemäß Verordnung über die Festsetzung der Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für den Gelegenheitsverkehr mit Taxis im Landkreis Cloppenburg vom 04.04.2019 - Taxitarifordnung - gestaltet sich auszugswise folgendermaßen:

(1) Der Fahrpreis setzt sich zusammen aus:

a. dem Grundbetrag

- dies ist das Entgelt für die Bereitstellung der Taxe bei Beförderungsbeginn
- der Grundbetrag beträgt 5,00 EUR im Tarif I (montags bis samstags von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) enthält eine Wartezeit von 180 Sekunden oder eine Wegstrecke von 750,00 m und 6,50 EUR im Tarif II (werktags von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen) und enthält eine Wartezeit von 204 Sekunden oder eine Wegstrecke von 850,00 m bzw. für Großraumtaxis im Tarif I 10,00 EUR und enthält eine Wartezeit von 204 Sekunden oder eine Wegstrecke von 772,75 m und im Tarif II 11,50 EUR und enthält eine Wartezeit von 228 Sekunden oder eine Wegstrecke von 863,65 m
- er ist zugleich Mindestfahrpreis

b. dem Entgelt für die Fahrleistung

Tarif I:

für PKW ab 750,00 m für je angefangene 50,00 m Fahrleistung 0,10 EUR = 2,00 EUR/km

für PKW ab 10.000 m für je angefangene 58,82 m Fahrleistung 0,10 EUR = 1,70 EUR/km

für Großraumtaxi ab 772,75 m für je angefangene 45,45 m Fahrleistung 0,10 EUR = 2,20 EUR/km

für Großraumtaxi ab 5.000 m für je angefangene 47,62 m Fahrleistung 0,10 EUR = 2,10 EUR/km

für Großraumtaxi ab 10.000 m für je angefangene 58,82 m Fahrleistung 0,10 EUR = 1,70 EUR/km

Tarif II:

für PKW ab 850,00 m für je angefangene 50,00 m Fahrleistung 0,10 EUR = 2,00 EUR/km

für PKW ab 10.000 m für je angefangene 58,82 m Fahrleistung 0,10 EUR = 1,70 EUR/km

für Großraumtaxi ab 863,65 m für je angefangene 45,45 m Fahrleistung 0,10 EUR = 2,20 EUR/km

für Großraumtaxi ab 5.000 m für je angefangene 47,62 m Fahrleistung 0,10 EUR = 2,10 EUR/km

für Großraumtaxi ab 10.000 m für je angefangene 58,82 m Fahrleistung 0,10 EUR = 1,70 EUR/km

c. dem Entgelt für Wartezeiten

Für Wartezeiten werden für je 12 Sekunden 0,10 EUR berechnet. Dies entspricht einem Entgelt von 30,00 EUR/Std. Über den Beginn der Wartezeit ist der Fahrgast zu verständigen.

d. Zuschläge

Zuschläge für Gepäck und Kleintiere werden nicht erhoben. Die Entscheidung, ob Tiere mit befördert werden, obliegt dem Fahrer. Bei Mitnahme sind die Tiere so unterzubringen, dass sie den Fahrer während der Fahrt nicht behindern.

Für den Transport von Fahrrädern wird ein Zuschlag von 1,50 EUR erhoben.

6. Methodik und Vorgehensweise bei 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 zur Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes in der Gegenwart und in der Zukunft durch.

Für die Beurteilung der Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes in der Zukunft sowie die Bestimmung der empfohlenen Anzahl der Taxis im Landkreis Cloppenburg 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 im Landkreis Cloppenburg (Kapitel 14.4). Darüber hinaus wird auch das Mietwagengewerbe ausgewertet, um den Wettbewerb zum Taxigewerbe zu beurteilen (Kapitel 11.10).

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

6.2 Daten- und Informationserfassung

Durch den Landkreis Cloppenburg wurden die **Jahresabschlüsse** 2013 bis 2018 der Unternehmen abgefordert.

Darüber hinaus wurden die Taxiunternehmer durch den Landkreis Cloppenburg gebeten, einen **Erhebungsbogen** zum Unternehmen auszufüllen und einzureichen. Dieser vom Gutachter entworfene Erhebungsbogen ist mit Vertretern des Landkreises Cloppenburg abgestimmt worden.

100 Prozent der Unternehmer haben die Unterlagen vorgelegt.

Vom Landkreis Cloppenburg wurden darüber hinaus Angaben zu folgenden Themenbereichen gemacht:

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

Durch den Gutachter wurden Interviews geführt mit:

- der zuständigen IHK Oldenburg,
- dem Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen e. V.,
- dem Hauptzollamt Osnabrück.

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 Niedersachsen zur Entwicklung der Übernachtungs- und Gästezahlen sowie der Bevölkerung im Landkreis Cloppenburg,
- Daten des Landkreises Cloppenburg zur Schülerbeförderung,
- Veröffentlichungen des ÖPNV-Betreibers „Verkehrsgemeinschaft Landkreis Cloppenburg“,
- Informationen zur Entwicklung von CarSharing-Angeboten,
- Auskünfte benachbarter Landkreise zur Taxi- und Mietwagendichte,
- Daten der Michael Bauer Research GmbH zur Entwicklung der Kaufkraft im Landkreis Cloppenburg,
- Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes zur Pkw-Dichte im Landkreis Cloppenburg sowie in benachbarten Städten und Landkreisen.

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

6.3 Auswertung der Unterlagen und Daten

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

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

Eine Kostenauswertung erfolgte vorrangig für:

- Gesamtkosten,
- Fahrzeugkosten,
- Personalkosten.

Das wirtschaftliche Ergebnis wurde bestimmt über den:

- Nettogewinn bzw. Nettoüberschuss vor Einkommensteuer.

In der betriebswirtschaftlichen Auswertung blieben unberücksichtigt:

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

Folgende Stichproben wurden untersucht und ausgewertet:

Jahr bzw. Zeitraum	<u>Betriebe</u>, von denen die betriebswirtschaftlichen Unterlagen eingereicht wurden	davon ausgewertete betriebswirtschaftliche Unterlagen nach Anzahl der <u>Betriebe</u>	Anteil der auswertbaren Jahresabschlüsse zu den eingereichten Jahresabschlüssen in Prozent	insgesamt vorhandene <u>Genehmigungen</u> im jeweiligen Jahr laut erhaltener Unternehmerliste/ Fahrzeugstatistik	Anzahl der <u>Genehmigungen</u> aus den Betrieben, die Jahresabschlüsse eingereicht haben	ausgewertete <u>Genehmigungen</u> zu vorhandenen Genehmigungen in Prozent
2013	10	6	60%	89	32	36%
2014	11	9	82%	89	54	61%
2015	12	10	83%	89	62	70%
2016	12	10	83%	89	68	76%
2017	15	13	87%	89	80	90%
2018	15	12	80%	88	77	88%

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,
- die Jahresabschlüsse nicht vorlagen (2013 in vier Fällen, 2014 und 2018 in je einem Fall)
- die Jahresabschlüsse auch Umsätze aus anderen Gewerben enthielten (in zwei Fällen im gesamten Beobachtungszeitraum),
- die Unternehmer in der zweiten Jahreshälfte gegründet wurden (2016 in einem Fall)
- die Jahresabschlüsse nicht plausibel waren (in einem Fall),
- von nicht mehr existierenden Unternehmen keine Jahresabschlüsse aus zurückliegenden Jahren abgefordert werden konnten.

Werden die von den ausgewerteten Unternehmen gehaltenen Genehmigungen betrachtet, so ergibt sich eine durchschnittliche Auswertungsquote bezogen auf die im jeweiligen Jahr verfügbaren Genehmigungen von 36 bis 88 Prozent.

Unter kaufmännischen Gesichtspunkten kann aus den vorliegenden Stichproben der Jahre 2014 bis 2018 mit ausreichend hoher Wahrscheinlichkeit auf die aktuelle und zukünftige Situation des Gesamtgewerbes des Landkreises Cloppenburg geschlossen werden. Da die Stichprobe für 2013 sehr gering ausfiel, werden die Daten aufgrund der geringen Stichprobe für dieses Jahr nicht ausgewertet.

7. Beurteilung der Nachfrage

7.1 Nachfrage auf Grundlage der Anzahl der Beförderungsaufträge

Die Angaben der Unternehmer zeigen folgendes Bild:

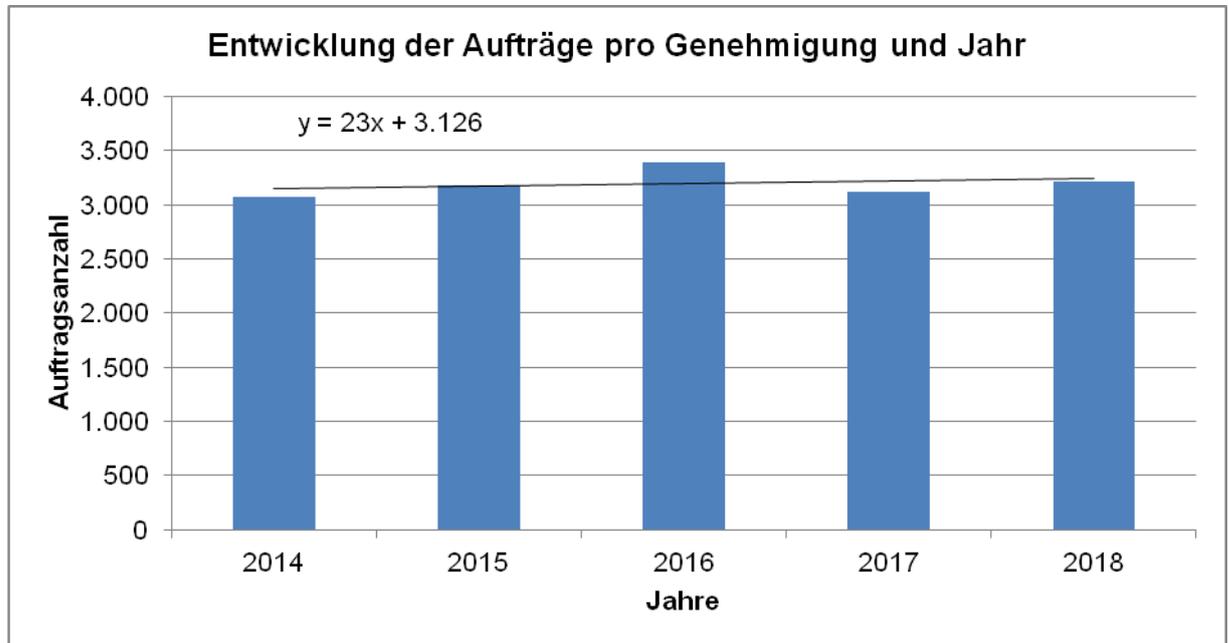


Abbildung 2 Angaben der Unternehmer zur Entwicklung der Aufträge je Genehmigung und Jahr im Landkreis Cloppenburg von 2014 bis 2018

Im Zeitraum 2014 bis 2018 stieg die Zahl der Aufträge pro Genehmigung jährlich um ca. 0,75 Prozent. Der Mittelwert für diesen Zeitraum liegt bei 3.196 Aufträgen pro Genehmigung. Diese sind mit anderen Landkreisen vergleichbare Auftragszahlen. Nach einem Anstieg in den Jahren 2014 bis 2016 sanken die Auftragszahlen 2017 und stiegen 2018 wieder leicht an.

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

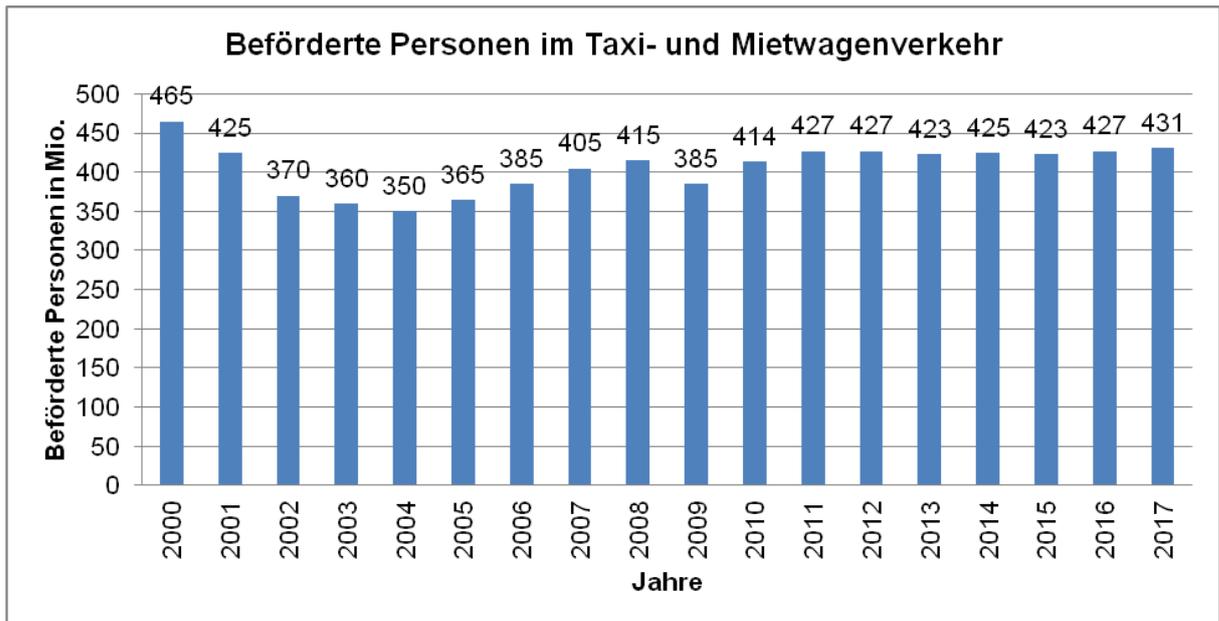


Abbildung 3 Beförderte Personen im Taxi- und Mietwagenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland, Angaben in Mio. €¹³

Im Bund wurde ein Anstieg der beförderten Personen um durchschnittlich 0,52 Prozent pro Jahr im Zeitraum von 2014 bis 2017 ermittelt.

Die Angaben des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbandes e. V. (BZP) betreffen beförderte Personen, die Angaben zum Landkreis Cloppenburg 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 im Landkreis Cloppenburg mit einem Anstieg um 1,22 Prozent in den Jahren 2014 bis 2017 über dem Bundestrend (Anstieg von 0,52 Prozent).

Die über dem Bundesdurchschnitt liegenden Auftragszahlen über den Erhebungszeitraum sprechen gegen Anzeichen für eine gegenwärtige und 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 4 zeigt diese Entwicklung der Gesamtnachfrage nach Taxidienstleistungen im Landkreis Cloppenburg im Zeitraum 2014 bis 2018. Der ermittelte Gesamtumsatz des Taxigewerbes betrug 2014 ca. 6,0 Millionen Euro und ist seitdem um durchschnittlich 6,6 Prozent pro Jahr gestiegen. 2018 erzielten die Taxiunternehmer einen so ermittelten Gesamtumsatz von 7,8 Millionen Euro. Im Durchschnitt setzte das Taxigewerbe ca. 6,8 Millionen Euro jährlich um. Seit 2014 entwickelt sich der Gesamtmarkt tendenziell positiv.

¹³ Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. BZP Geschäftsbericht 2017/2018

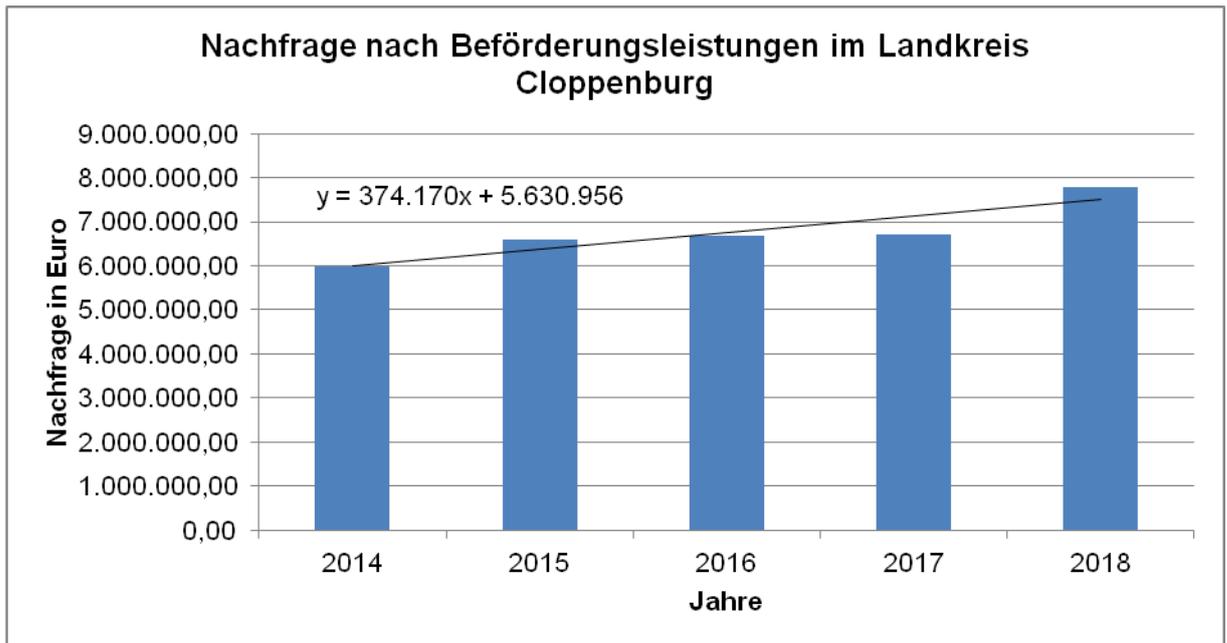


Abbildung 4 Entwicklung der Gesamtnachfrage nach Taxidienstleistungen im Landkreis Cloppenburg von 2014 bis 2018

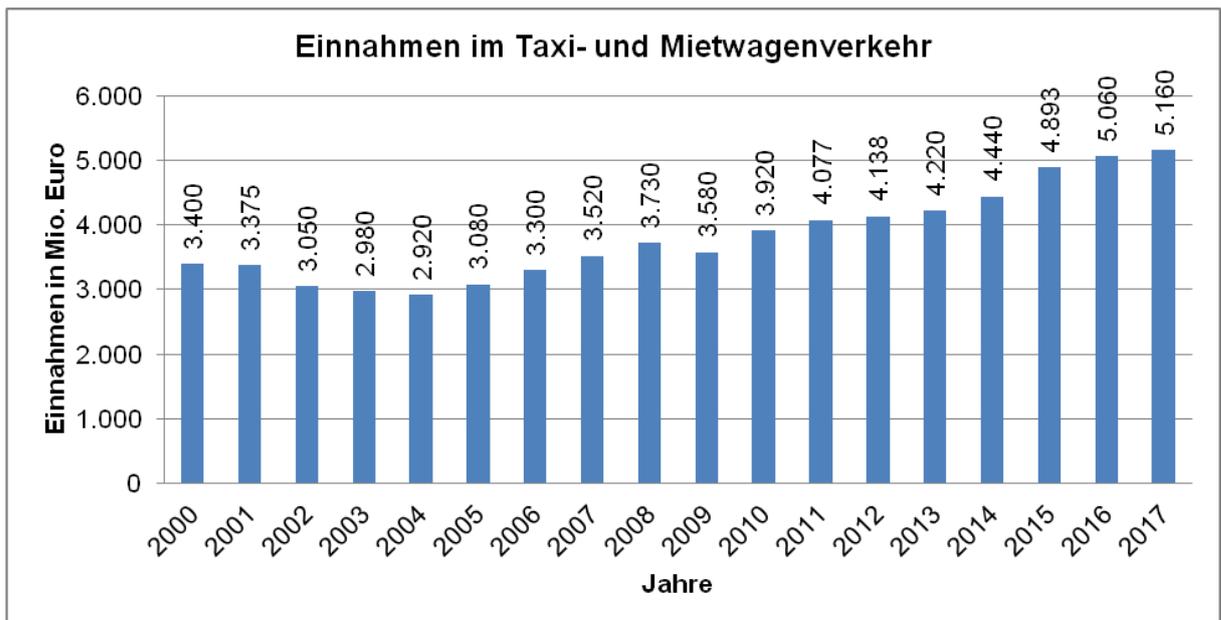


Abbildung 5 Einnahmen im Taxi- und Mietwagenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland, Angaben in Mio. €¹⁴

Vom Deutschen Taxi- und Mietwagenverband e. V. (BZP) wurden die in Abbildung 5 dargestellten Zahlen zu den Einnahmen veröffentlicht. Durch Einführung des Mindestlohns im Jahr 2015 bestand auch auf Seiten des BZP die Befürchtung, dass es zu starken Verwerfungen am Markt kommt. Überraschenderweise konnten die Umsätze deutlich gesteigert werden – ein Plus von mehr als zehn Prozent im Vergleich zu 2014 – was nach Angaben des BZP vermutlich auf die stark erhöhten Tarife zurückzuführen ist.¹⁵

¹⁴ Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. BZP Geschäftsbericht 2017/2018

¹⁵ Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. BZP Geschäftsbericht 2015/2016. S. 18

Betrachtet man nur den Vergleichszeitraum 2014 bis 2017, stiegen die Einnahmen bundesweit durchschnittlich um 5,40 Prozent pro Jahr, im Landkreis Cloppenburg stiegen die Einnahmen für das gesamte Taxigewerbe im Zeitraum 2014 bis 2017 um 3,95 Prozent.

Werden die Jahre 2014 bis 2018 betrachtet, so stiegen die Einnahmen im Landkreis Cloppenburg um 6,64 Prozent jährlich.

In den Jahren 2014 bis 2017 konnte das Taxigewerbe nicht vollumfänglich vom Bundestrend profitieren. 2018 kam es zu einer deutlichen Steigerung der Einnahmen. Für dieses Jahr liegen noch keine bundesweiten Vergleichszahlen vor.

Im leichten und im Vergleich zum Bundestrend unzureichenden Anstieg der Nachfrage ab 2014, aber der deutlichen Steigerung im Jahr 2018 sieht der Gutachter derzeit keine Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes.

7.3 Nachfragestruktur

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

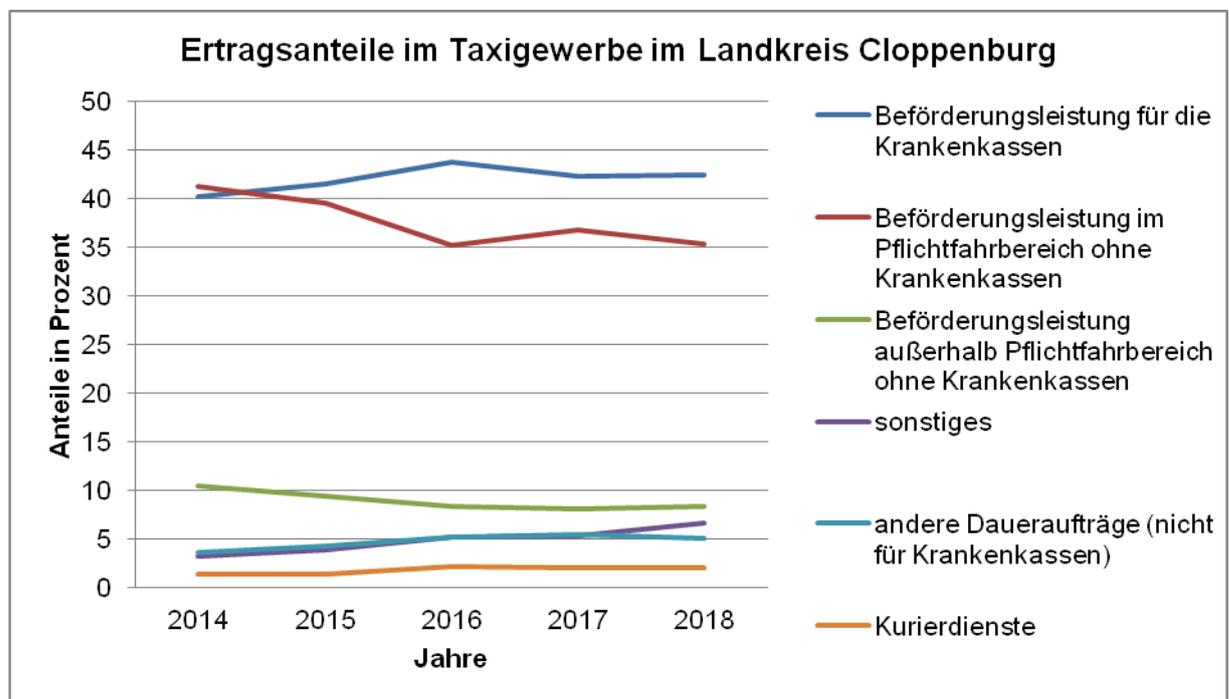


Abbildung 6 Struktur der Ertragsanteile im Taxigewerbe im Landkreis Cloppenburg

Haupteinnahmequelle der Taxiunternehmen im gesamten Landkreis sind mit durchschnittlich 42,1 Prozent im Beobachtungszeitraum (2014 bis 2018) Beförderungsleistungen für die Krankenkassen.

Beförderungsleistungen im Pflichtfahrbereich ohne Krankenkassen bilden mit durchschnittlich 37,6 Prozent den zweitgrößten Umsatzanteil. Im Beobachtungszeitraum ist der Anteil deutlich von 41,2 Prozent auf 35,4 Prozent gesunken.

An dritter Stelle stehen die Beförderungsleistungen außerhalb des Pflichtfahrbereiches mit durchschnittlich 9,0 Prozent.

An vierter und fünfter Stelle kommen sonstige Aufträge und andere Daueraufträge mit durchschnittlich 4,8 bzw. 4,7 Prozent. Kurierdienste spielen mit lediglich 1,8 Prozent Ertragsanteile keine große Rolle im Cloppenburg Taxigewerbe.

Taxiverkehr ist damit auch im Landkreis Cloppenburg die individuelle Ergänzung des liniengebundenen ÖPNV und muss entsprechend behandelt werden.

Es besteht eine deutliche Abhängigkeit von Krankenförderungen.

Der Gutachter leitet aus den Ertragsanteilen keine Anzeichen einer Bedrohung ab.

7.4 Nachfrage durch Patientenfahrten

Die Daten in der Abbildung 6 sind Angaben der Unternehmer. Sie zeigen einen gleichbleibend hohen Anteil an Beförderungsleistungen für die Krankenkassen, der im gesamten Landkreis Cloppenburg durchschnittlich 42,1 Prozent des Gesamtertrages beträgt. Damit ergibt sich eine nicht zu vernachlässigende Abhängigkeit des Gewerbes von den Krankenkassen. Dies ist ein mit anderen Landkreisen vergleichbarer Wert.

Durch den Gutachter wurden folgende 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 die Unternehmen, umgekehrt besteht eine sehr hohe Abhängigkeit des Gewerbes von den Kassen.
2. Taxiunternehmer stehen hier in sehr starkem Wettbewerb durch Mietwagen. Es gibt erfahrungsgemäß viele Anbieter, die den Kassen ihre Leistungen zu nicht auskömmlichen Preisen anbieten und so den Preis und den Markt sehr negativ beeinflussen.
3. Durch den Gutachter wurden aus Statistiken des zuständigen Bundesministeriums die zutreffenden Angaben zur Kostenerstattung für Patientenfahrten durch Taxi und Mietwagen zusammengestellt (siehe nachfolgende Abbildung 7 und Abbildung 8).
4. In welchem Umfang Kosten für Patientenfahrten künftig auch durch die Krankenkassen übernommen werden, kann langfristig nicht sicher eingeschätzt werden. Es gab 2004 einen durch den Gesetzgeber verursachten gravierenden Einbruch, der viele Unternehmen an den Rand der wirtschaftlichen Existenz gebracht hat.
5. Der Deutsche Taxi- und Mietwagenverband e. V. beklagt in seinen Geschäftsberichten mehrfach und anhaltend den hohen bürokratischen Aufwand.¹⁶

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

¹⁶ BZP Geschäftsberichte ab 2008/2009

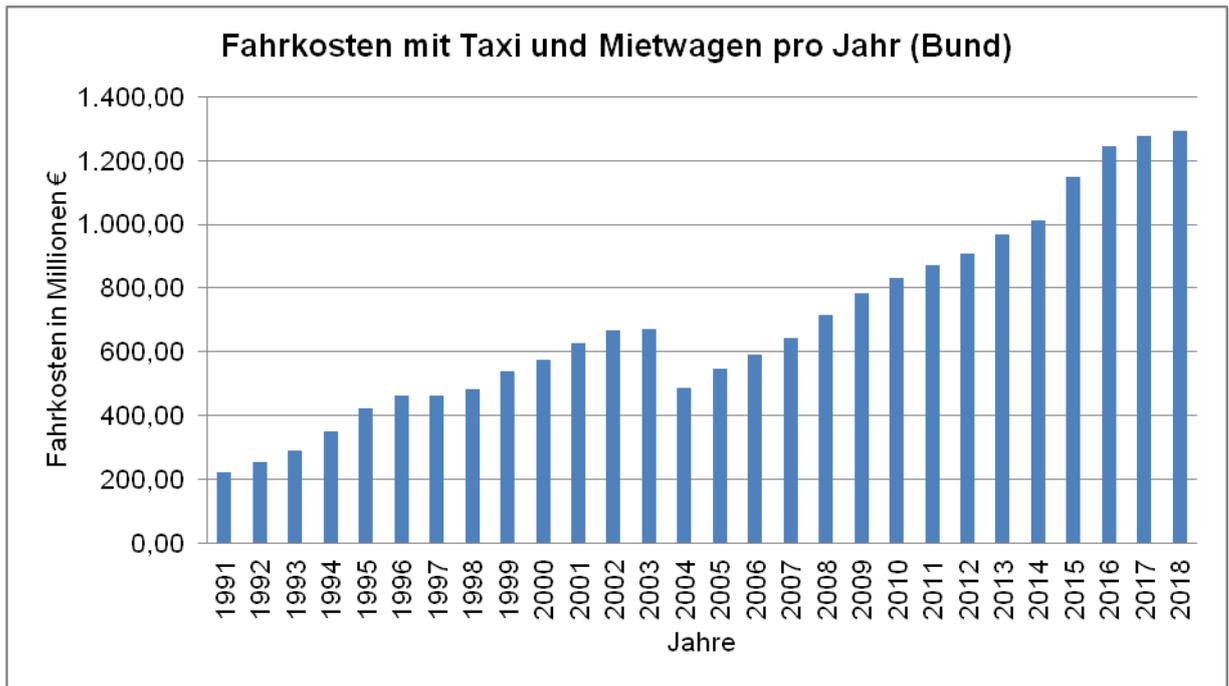


Abbildung 7 Kostenübernahme für Krankenfahrten in der Bundesrepublik Deutschland durch die Krankenkassen¹⁷

Deutlich erkennbar ist der Zuwachs mit Einführung des Mindestlohns im Jahr 2015.

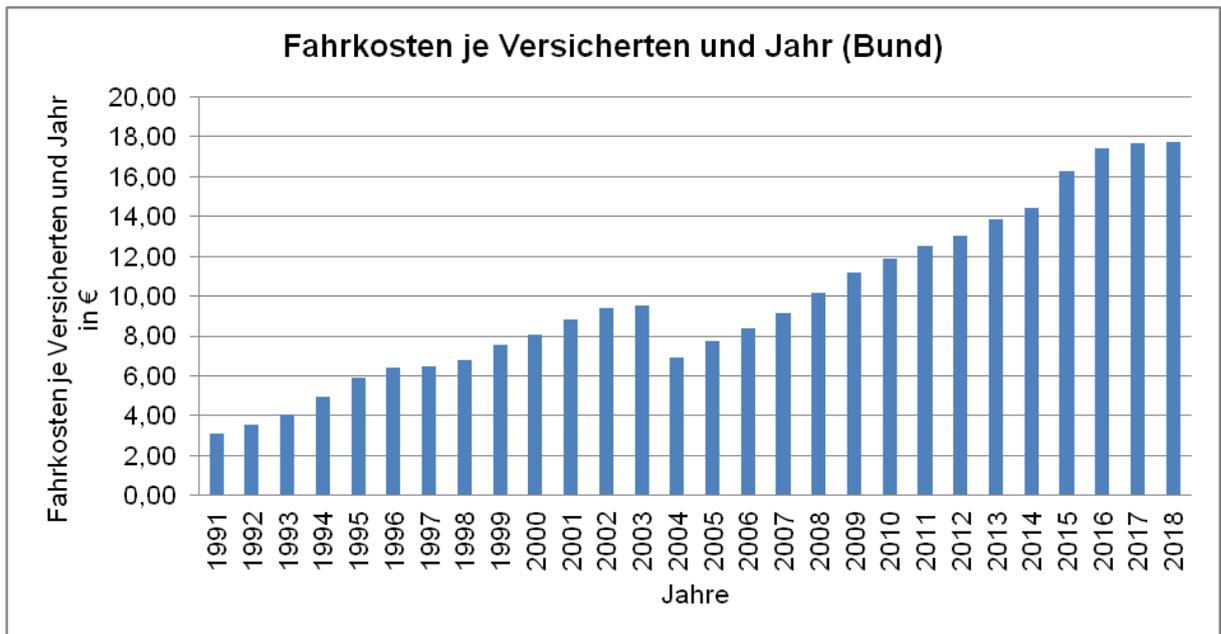


Abbildung 8 Fahrkosten für Krankenfahrten je Versicherten und Jahr in der Bundesrepublik Deutschland¹⁸

Auffällig bei Betrachtung der Abbildungen 7 und 8 sind die seit 2016 geringeren Anstiege der Fahrkosten mit Taxi und Mietwagen sowie der Fahrkosten je Versicherten und Jahr.

¹⁷ Bundesministerium für Gesundheit, Gesetzliche Krankenversicherung, Vorläufige Rechnungsergebnisse 4. Quartal 2017 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: 01.03.2019)

¹⁸ Bundesministerium für Gesundheit, Gesetzliche Krankenversicherung, Vorläufige Rechnungsergebnisse 4. Quartal 2017 www.bmg.bund.de/fileadmin/dateien/Downloads/Statistiken/GKV/Finanzergebnisse/KV45_1-4.Q2015-korr.pdf sowie gleiche Quellen aus den Vorjahren (Einsicht am: 01.03.2019)

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 bestehen nicht.

7.5 Nachfrage durch klassische Beförderungsleistungen mit Taxis

Klassische Beförderungsleistungen nach Taxitarif innerhalb des Landkreises Cloppenburg ohne Krankenkassen spielen mit ca. 35,4 Prozent im Jahr 2018 eine wichtige Rolle. Fahrten außerhalb des Landkreises nach Regelsteuersatz liegen 2018 auf Rang drei mit etwa 8,4 Prozent Umsatzanteil.

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

1. das verfügbare Einkommen der Bevölkerung,
2. der Wettbewerb durch den Mietwagen,
3. der Wettbewerb durch den ÖPNV.

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

7.6 Nachfrage durch Daueraufträge und weitere Dienstleistungen

Daueraufträge

Im Landkreis Cloppenburg werden andere Daueraufträge in den Erhebungsbögen für das Jahr 2018 mit 5,1 Prozent Anteil an den Einnahmen angegeben.

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

Weitere Dienstleistungen

Im Jahr 2018 wird die Durchführung sonstiger Aufträge mit 6,6 Prozent angegeben. Die Durchführung von Kurierdiensten liegt 2018 bei 2,1 Prozent

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

7.7 Nachfrage durch Schülerbeförderungen

Schülerbeförderungen spielen im Landkreis Cloppenburg für einige Taxiunternehmer eine Rolle. Die Auftrags- bzw. Umsatzanteile lagen 2018 im Durchschnitt aller Unternehmen bei etwa neun Prozent. Eine Prognose ist aus Sicht des Straßenverkehrsamtes nur schwer möglich, es wird aber eingeschätzt, dass der Beförderungsumfang zukünftig etwa gleich bleiben wird.¹⁹

„Über 90 Prozent der Schülerbeförderung zu den Förderschulen (ca. 570 Schülerinnen und Schüler) und in einigen Fällen an Nicht-Förderschulen (Grundschulen, Oberschulen, Gymnasien usw.) werden von Taxiunternehmen, einigen Mietwagenunternehmen und kleineren Verkehrsunternehmen durchgeführt. Die entsprechenden Schülerinnen und Schüler werden sowohl zur Schule befördert als auch wieder abgeholt.

Der Großteil der Beförderungen wird durch Sammeltaxis (Kleinbusse) bewältigt, vereinzelt erfolgen auch Einzelbeförderungen.

¹⁹ Telefongespräch mit Herr Lückmann, Schul- und Kulturamt (Amt 40), am 18.11.2019

Bei wiederholten Hinweisen, welche sich bestätigen lassen, dass die Beförderung nur nachlässig bzw. schlecht durchgeführt wurde, erhält der Unternehmer keinen weiteren Auftrag. Allerdings geschieht dies nur selten.“²⁰

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

7.8 Nachfrage durch den Öffentlichen Personennahverkehr

Im Bereich des Landkreises Cloppenburg ist seit inzwischen 20 Jahren die Verkehrsgemeinschaft Landkreis Cloppenburg für die Erbringung des ÖPNV im Linienbetrieb zuständig.²¹

„Das Angebot des konventionellen Linienverkehrs im Landkreis Cloppenburg ist in Bezug auf Fahrplan (-ausgestaltung) im Wesentlichen auf die Belange des Schulverkehrs ausgerichtet. Die meisten Linien haben unregelmäßige Abfahrtszeiten sowie unterschiedliche Start- und Endhaltestellen bzw. variierende Routen je nach Fahrt oder auch Fahrtrichtung. Außerhalb der Schultage besteht auf den meisten Linien kein oder nur ein reduziertes Angebot. Die Ausnahme stellen die Regionallinien dar.“²²

„Im Landkreis Cloppenburg werden derzeit ca. 700 Haltestellen bedient.“²³

„Laut Hochrechnung der Fahrgasterhebung 2016 werden im Landkreis Cloppenburg pro Jahr ca. 55 Mio. Personenkilometer (Fahrttage Mo. – Sa.) mit dem ÖPNV erbracht. Die mittlere Reiseweite beträgt dabei 14,7 Km, wobei an Samstagen die mittlere Reiseweite abweicht und bei über 30 Km liegt. Jährlich werden zwischen 3,5 Mio. und 4 Mio. Personenfahrten durchgeführt, d.h. durchschnittlich 90.000 Personenfahrten pro Jahr je Linie. Die Linien 900 und 930 (mit über- / regionaler Verbindungsfunktion) erreichen dabei Werte von über 250.000 Personenfahrten pro Jahr. Aus der Unterteilung nach Fahrzwecken (vgl. Tabelle 7) ergibt sich ein deutlicher Schwerpunkt im Bereich Schulverkehr (Fahrten zwischen Wohnung und Schule). An Samstagen ist der Freizeitverkehr der überwiegende Fahrzweck.“²⁴

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

7.9 Nachfrage durch Tourismus

Wie der Landkreis Cloppenburg von Tagesbesuchern, Touristen und Geschäftsleuten besucht wird, zeigt die nachfolgende Abbildung:

²⁰ E-Mail Herr Lückmann, Schul- und Kulturstadtamt (Amt 40) vom 28.11.2019

²¹ Siehe <https://www.bus-clp.de/entwicklung/> (Einsicht am 07.10.2019)

²² Nahverkehrsplan Landkreis Cloppenburg 2018. S. 17

²³ ebenda S. 21

²⁴ ebenda S. 24

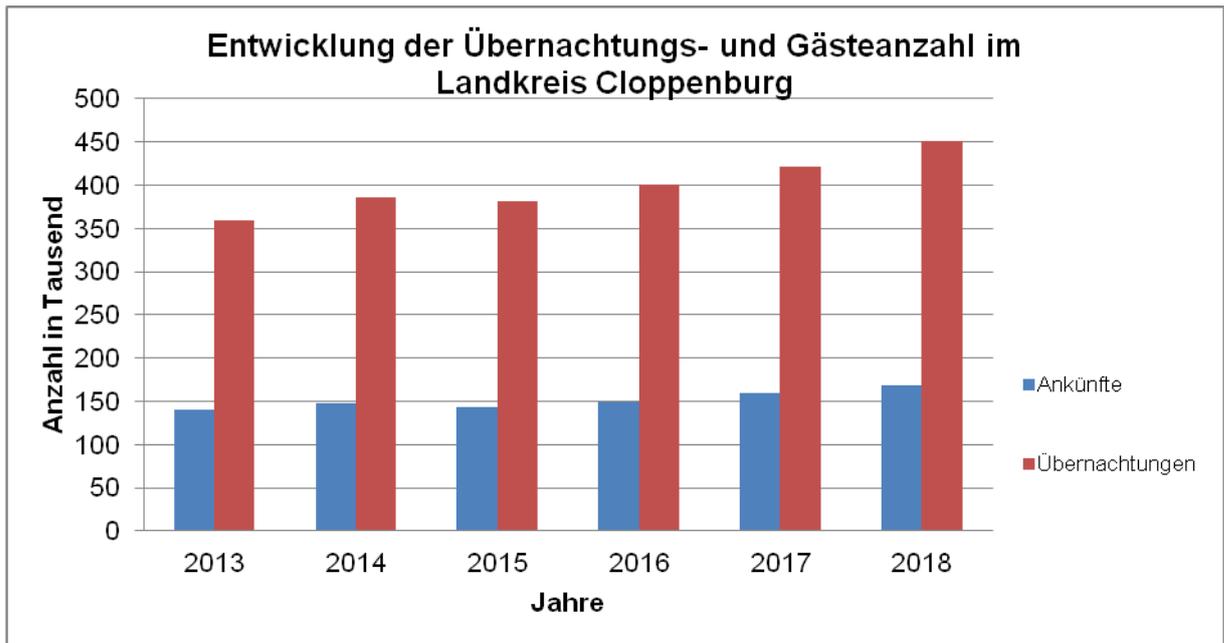


Abbildung 9 Anzahl der Ankünfte und Übernachtungen im Landkreis Cloppenburg²⁵

Die Abbildung 9 zeigt einen kontinuierlichen Anstieg der Übernachtungen zwischen 2013 und 2018. Seit 2017 stieg sowohl die Anzahl der Übernachtungen als auch der Ankünfte deutlicher an.

Insgesamt stiegen die Ankünfte um 3,9 Prozent an, die der Übernachtungen um 4,9 Prozent. Die Aufenthaltsdauer blieb über den gesamten Beobachtungszeitraum mit 2,6 bis 2,7 Tagen annähernd gleich.

Ein direkter Zusammenhang zwischen der Entwicklung der Übernachtungen und den Umsätzen im Taxigewerbe ist nicht ersichtlich.

Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes aus der Entwicklung des Tourismus gegenwärtig und zukünftig werden nicht abgeleitet.

7.10 CarSharing

„Anfang 2019 sind 2,46 Millionen Kunden in Deutschland bei einem CarSharing-Angebot angemeldet, 350.000 mehr als im Vorjahr. Ein überdurchschnittliches Wachstum verzeichnen stationsbasierte CarSharing-Anbieter mit einem Plus von 21,5 Prozent. Im free-floating CarSharing lässt das Kunden-Wachstum etwas nach und beträgt 14,9 Prozent. Insgesamt befindet sich das CarSharing in Deutschland damit weiter auf einem eindeutigen Wachstumskurs.“²⁶

CarSharing entwickelt sich inzwischen bundesweit zu einem Wettbewerber für das Taxigewerbe. Die Branche wächst kontinuierlich und expandiert auch zunehmend in der Fläche. Nichtsdestotrotz bleibt das Hauptaugenmerk der meisten CarSharing-Anbieter auf die großen Städte gerichtet. Insbesondere in eher ländlichen Bereichen können häufig nur punktuelle Angebote verzeichnet werden.²⁷

Im Landkreis Cloppenburg gibt es zurzeit noch keine CarSharing-Angebote.

²⁵ <https://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/html/default.asp> (Einsicht am 20.08.2019)

²⁶ <https://www.carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/aktuelle-zahlen-daten-zum-carsharing-deutschland-1> (Einsicht am 06.06.2019)

²⁷ Bundesverband CarSharing <http://www.carsharing.de/presse/pressemitteilungen/carsharing-jahresbilanz-2015-wachstum-konsolidierung-im-deutschen> (Einsicht am 06.06.2019)

Durch den Gutachter wird empfohlen, diese Entwicklung weiter zu beobachten. Anzeichen für eine gegenwärtige Bedrohung werden nicht abgeleitet.

7.11 Angebot durch Selbstfahrer zu Selbstkostenpreisen über Onlineplattformen

Private Unternehmen, wie zum Beispiel „Uber“ oder „WunderCar“, haben Beförderungen weit unter Taxitarif angeboten. Durch Beschluss des Hamburger Oberverwaltungsgerichtes 3 Bs 175/14 / 5 E 3534/14 vom 24. September 2014 und neuere Entscheidungen, z.B. durch das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg vom 10.04.2015 (Az. OVG 1 S 96.14), wurden diese Angebote für gesetzwidrig erklärt. Hier gilt es, die weitere Entwicklung zu beobachten.

Durch den Rückgriff auf „selbstständige“ Fahrer, die ihre privaten Pkw zum Personentransport nutzen, können solche Plattformen im Vergleich zum Taxigewerbe und auf Kosten der „selbstständigen“ Fahrer deutlich günstigere Beförderungsentgelte anbieten. Sollten solche Plattformdienste in Deutschland legalisiert werden, könnte dies zu einem nicht zu unterschätzenden Wettbewerb mit dem Taxigewerbe führen.

Sollten Leistungen durch private Unternehmen, wie etwa „Uber“ oder „WunderCar“, künftig doch zugelassen/genehmigt werden, so könnten sie eine erhebliche Bedrohung des Gewerbes im Landkreis Cloppenburg darstellen.

7.12 Angebot durch Rufbusse

Derzeit erarbeitet der Landkreis Cloppenburg ein Konzept zur Einführung eines Rufbus-Systems, dass den bestehenden ÖPNV ergänzen soll. Die Betriebsaufnahme soll ab 01. April 2020 erfolgen.²⁸

Anzeichen für eine gegenwärtige Bedrohung werden nicht abgeleitet. Ob zukünftig Anzeichen einer Bedrohung vorhanden sind, kann nicht eingeschätzt werden. Der Gutachter empfiehlt, die Entwicklung nach Einführung des Rufbusses im Landkreis Cloppenburg zu beobachten.

²⁸ siehe <https://lkclp.de/uploads/live/aktuelles/2387/ruf-clp-besondere-anforderungen.pdf> (Einsicht am 07.10.2019)

7.13 Nachfrage und Art der Auftragsannahme

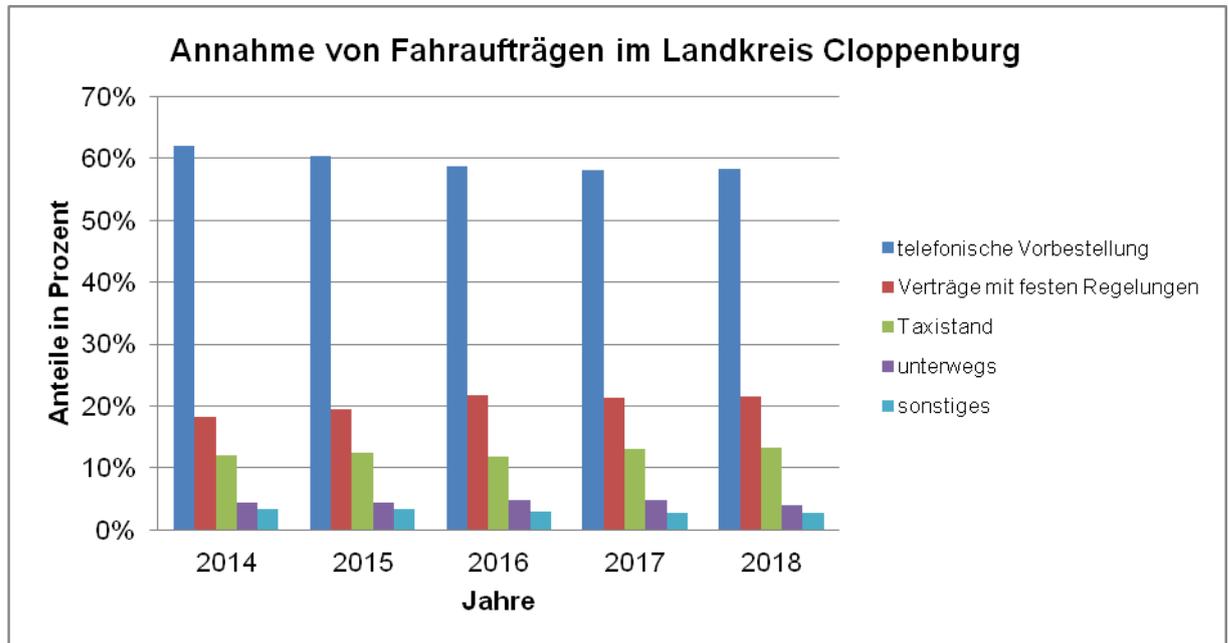


Abbildung 10 Art der Auftragsannahme (nach Angaben der Unternehmer) im Landkreis Cloppenburg

Der Großteil der Aufträge, durchschnittlich 59,5 Prozent, wird im Landkreis Cloppenburg telefonisch angenommen. Dieser Wert ist im Erhebungszeitraum leicht von 62,1 auf 58,4 Prozent gesunken. Insgesamt 20,5 Prozent der Taxiaufträge bestehen aus Verträgen mit festen Regelungen. Dieser Wert stieg im Erhebungszeitraum leicht von 18,2 auf 21,6 an. Direkt am Taxistand werden ca. 12,5 Prozent der Aufträge angenommen.

Unterwegs aufgenommene Kunden stellen mit 4,4 Prozent einen vergleichsweise kleinen Teil der Fahraufträge. Sonstige Annahmen stellen mit ca. drei Prozent noch die Ausnahme dar. Das sind übliche Werte für Landkreise.

Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung bestehen nicht.

7.14 Alter und Struktur der nachfragenden Kundschaft

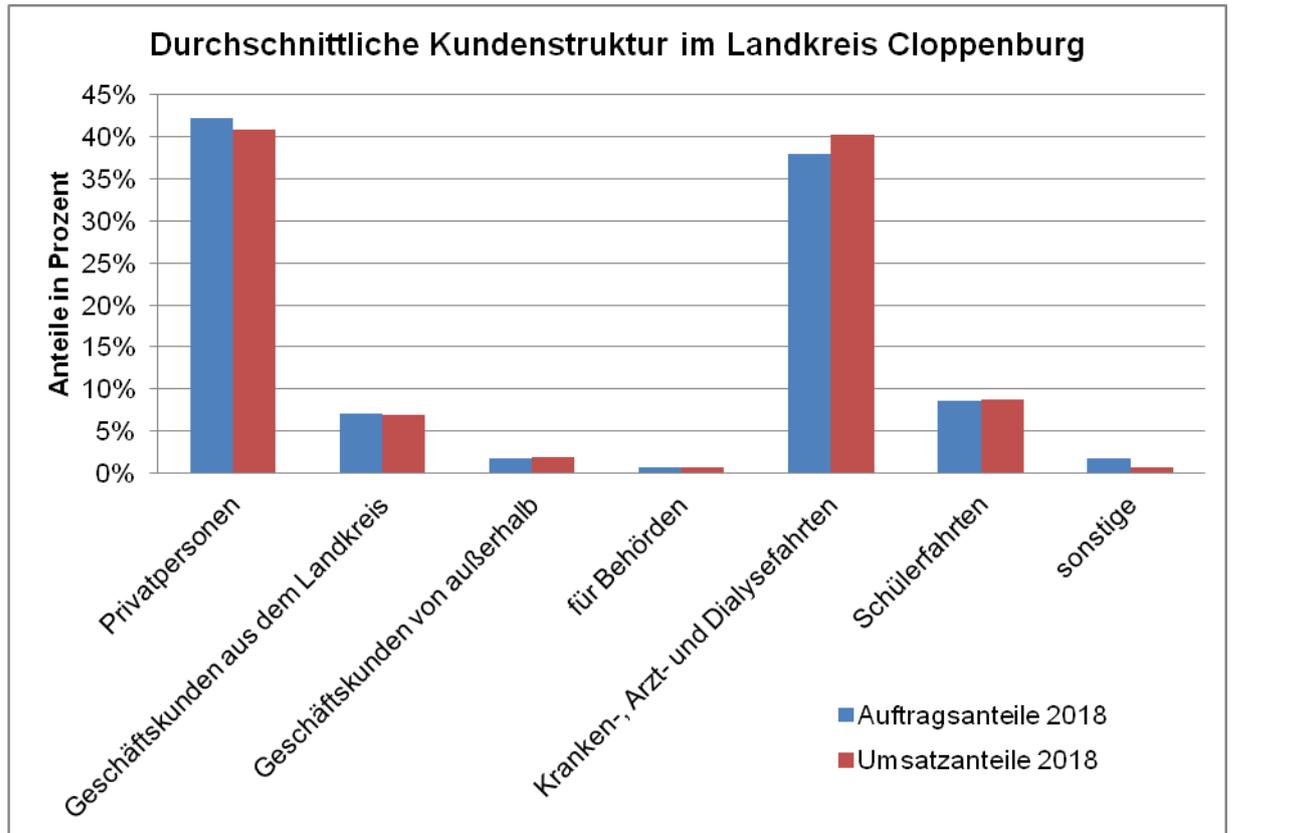


Abbildung 11 Durchschnittliche Kundenstruktur im Landkreis Cloppenburg

Kranken-, Arzt- und Dialysefahrten sowie Privatpersonen stellen den größten Anteil der Kunden im Taxigewerbe. Privatpersonen tragen mit 41 Prozent auch maßgeblich zum Umsatz der Unternehmen bei. Der erzielte Umsatz durch Aufträge durch Kranken-, Arzt- und Dialysefahrten ist mit 40 Prozent ähnlich hoch. Schülerfahrten (neun Prozent) sowie Geschäftskunden aus dem Landkreis (sieben Prozent) bilden die dritt- und viertstärkste Kundengruppe. Geschäftskunden von außerhalb (zwei Prozent) sowie Fahrten für Behörden (ein Prozent) haben nur einen sehr geringen Anteil an den Umsätzen.

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

Die folgende Abbildung zeigt die durchschnittliche Altersstruktur der Kundschaft der Taxiunternehmer im Landkreis Cloppenburg:

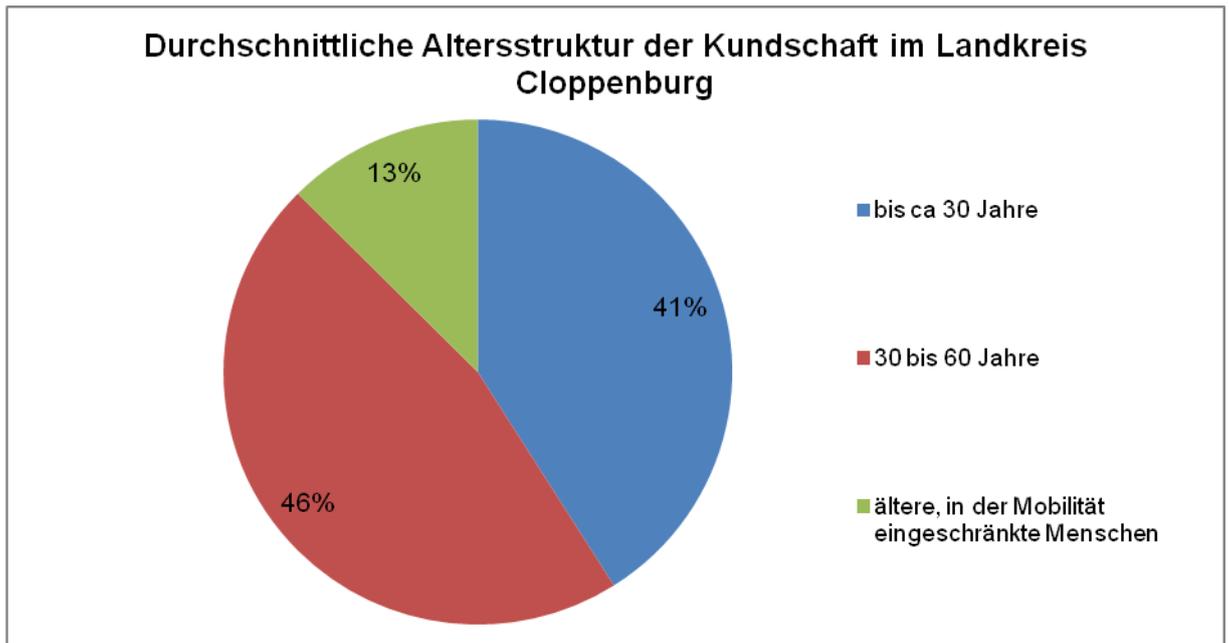


Abbildung 12 Durchschnittliche Altersstruktur der Kundschaft im Landkreis Cloppenburg

Erwachsene zwischen 30 und 60 Jahre stellen mit 46 Prozent den größten Anteil an der Kundschaft von Taxiunternehmen im Landkreis Cloppenburg dar. Junge Erwachsene bis 30 Jahre machen jeweils 41 Prozent der Kundschaft aus. Lediglich 13 Prozent der Kundschaft sind nach Aussage der Taxiunternehmer ältere sowie in der Mobilität eingeschränkte Menschen. Dies ist ein im Vergleich mit anderen Landkreisen geringer Wert.

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

7.15 Kaufkraft

Die hier dargestellte Kaufkraft beschreibt das verfügbare Einkommen von Personen (Nettoeinkommen ohne Steuern und Sozialversicherungsbeiträge, inklusive empfangener Transferleistungen).²⁹ Die verfügbare Kaufkraft trifft damit eine Aussage über das vorhandene Ausgabenpotenzial der Bevölkerung, u. a. auch für Taxibeförderungen.

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

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

²⁹ Michael Bauer Research GmbH, <http://www.mb-research.de/marktdaten-deutschland/kaufkraft.html> (Einsicht am: 13.09.2019)

2019	Kaufkraft je Einwohner in €/Jahr	Kaufkraftindex je Einwohner
Deutschland	24.000 €	100,0%
Niedersachsen	23.262 €	96,9%
Landkreis Cloppenburg	20.485 €	85,4%

Tabelle 2 Kaufkraft im Landkreis Cloppenburg³⁰

Die Kaufkraft im Landkreis Cloppenburg liegt mit einem Wert von 85,4 Prozent deutlich unter dem Bundesdurchschnitt.

Nachfolgende Abbildung zeigt die Entwicklung der Kaufkraft je Einwohner zwischen 2013 und 2019:

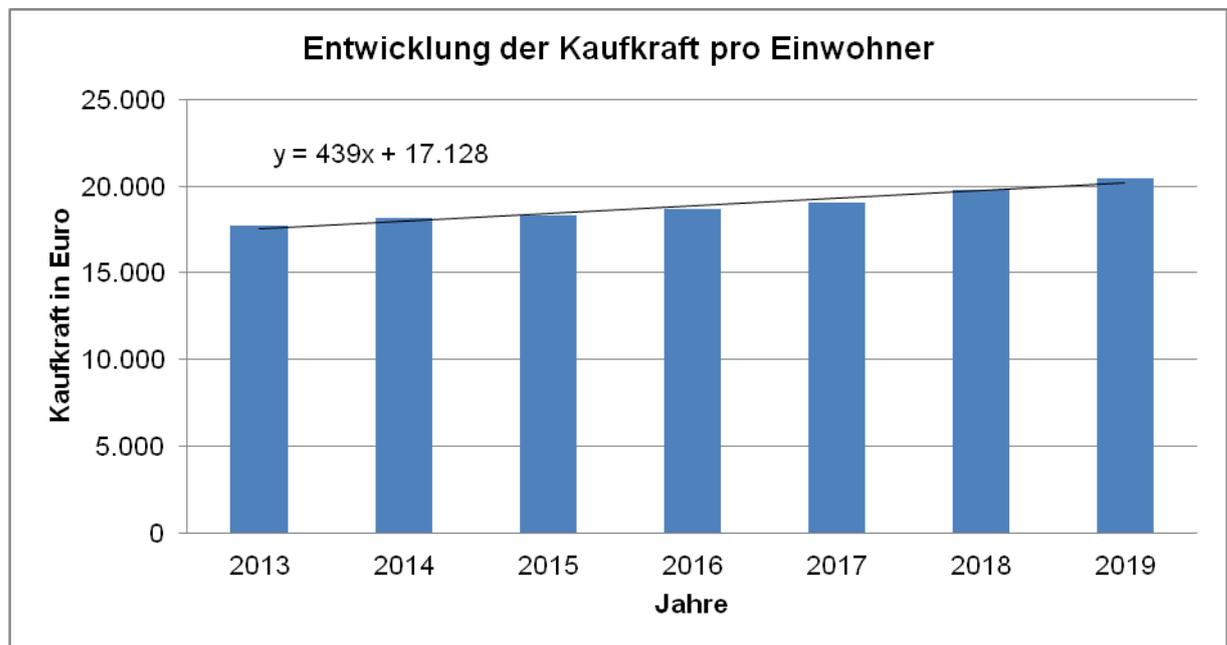


Abbildung 13 Entwicklung der verfügbaren Kaufkraft je Einwohner im Landkreis Cloppenburg³¹

Die Kaufkraft je Einwohner steigt durchschnittlich um 440 Euro/Jahr bzw. um 2,56 Prozent jährlich seit 2013.

Der Kaufkraftindex im Landkreis Cloppenburg ist seit 2013 von 83,3 auf 85,4 Prozent kontinuierlich leicht angestiegen. Die Kaufkraft im Landkreis Cloppenburg lag damit im betrachteten Zeitraum immer deutlich unter dem Bundesdurchschnitt.

³⁰ Michael Bauer Research GmbH, <http://www.mb-research.de/marktdaten-deutschland/kaufkraft.html> (Einsicht am: 13.09.2019)

³¹ Michael Bauer Research GmbH, <http://www.mb-research.de/marktdaten-deutschland/kaufkraft.html> (Einsicht am: 13.09.2019)

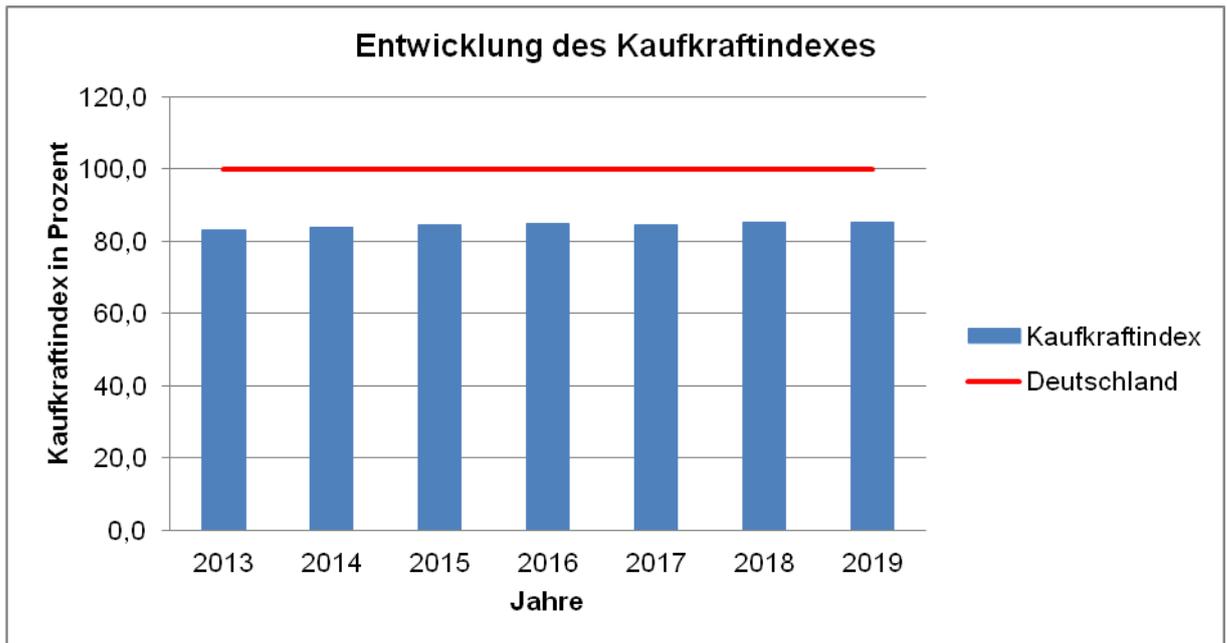


Abbildung 14 Entwicklung des Kaufkraftindex im Landkreis Cloppenburg im Verhältnis zum Bundesdurchschnitt³²

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

Durch verschiedene Taxiverbände wird die sinkende Bereitschaft der Bevölkerung zu Taxifahrten beklagt. Diese Darstellungen können daher nur Indizien sein.

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

7.16 Ausstattung mit Pkw

Pkw-Dichte

Die beiden nachfolgenden Abbildungen zeigen die Pkw-Dichte im Landkreis Cloppenburg und im Vergleich zu den angrenzenden Landkreisen.

Die Pkw-Dichte je 1.000 Einwohner liegt mit gegenwärtig 586 Pkw unter dem Landesdurchschnitt von 596 Pkw je 1.000 Einwohner. Sie liegt ebenso unter dem Durchschnitt der Referenzgruppe (618 Pkw je 1.000 Einwohner).

³² Michael Bauer Research GmbH, <http://www.mb-research.de/marktdaten-deutschland/kaufkraft.html> (Einsicht am: 13.09.2019)

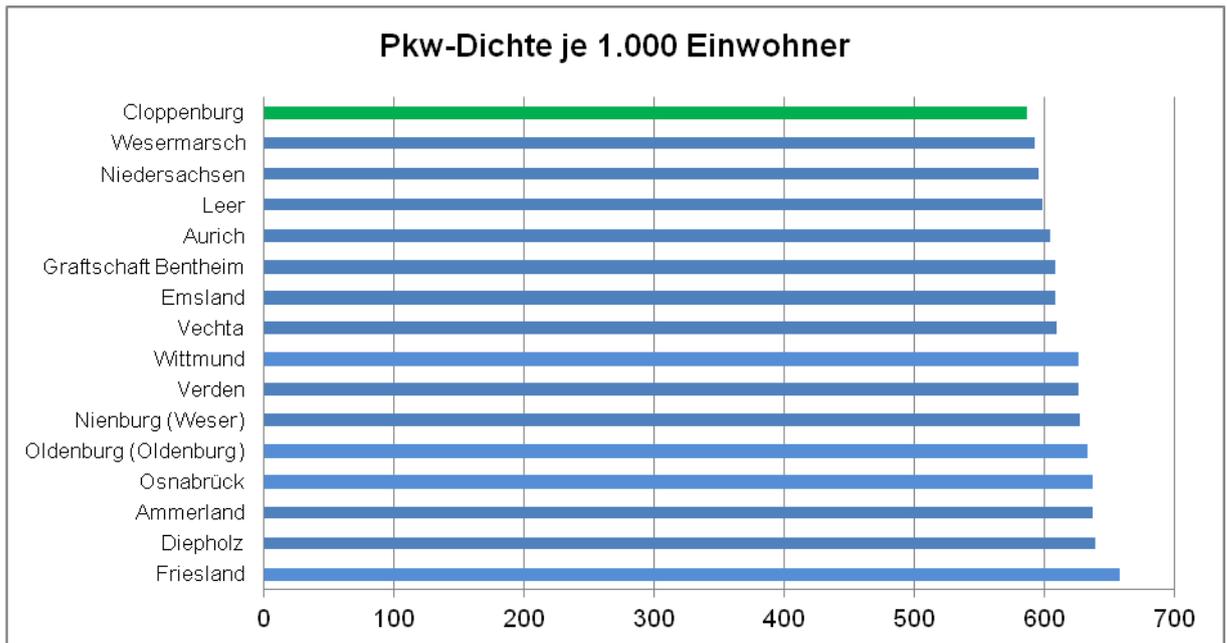


Abbildung 15 Pkw-Dichte in Pkw je 1.000 Einwohner zum 01. Januar 2019³³

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

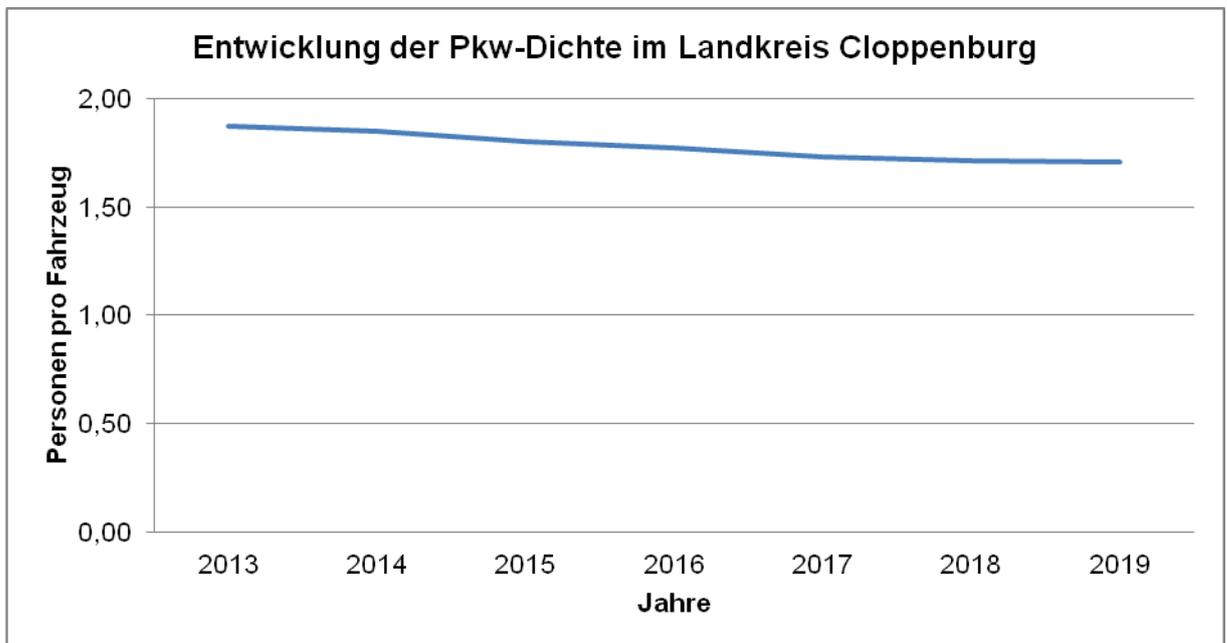


Abbildung 16 Entwicklung der Pkw-Dichte im Landkreis Cloppenburg³⁴

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

³³ https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/ZulassungsbezirkeGemeinden/zulassungsbezirke_node.html (Einsicht am: 13.09.2019)

³⁴ https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/ZulassungsbezirkeGemeinden/zulassungsbezirke_node.html (Einsicht am: 13.09.2019)

7.17 Zusammenfassende Bewertung der Nachfrage

Die Entwicklung der Nachfragesituation für das Taxigewerbe im Landkreis Cloppenburg stellt sich nicht einheitlich dar.

Über den Erhebungszeitraum bewegen sich die Aufträge je Genehmigung auf einem durchschnittlichen Niveau. Insgesamt kann hier nur ein moderates Wachstum verzeichnet werden.

Der Gesamtumsatz entwickelt sich positiv, weist aber im Zeitraum 2014 bis 2017 ein leicht schwächeres Wachstum im Vergleich mit der Bundesebene auf.

Die Nachfragestruktur des Taxigewerbes im Landkreis Cloppenburg ist insgesamt breit und damit stabil aufgestellt. Haupteinnahmequellen sind Beförderungen für die Krankenkassen und Fahrten im Pflichtfahrbereich.

Der kontinuierlich wachsende Tourismus spricht gegen Anzeichen einer Bedrohung.

Die Auftragsannahme ergibt keine Anzeichen einer Bedrohung.

Das Alter und die Struktur der Kundschaft sind unauffällig. Krankenfahrten und Privatpersonen sowie Erwachsene bis 30 und zwischen 30 und 60 Jahre stellen den größten Kundenanteil.

Die Kaufkraft im Landkreis steigt kontinuierlich an, liegt aber deutlich unter dem Bundesdurchschnitt.

Da sich insbesondere die Nachfrage, ausgedrückt in der Auftragszahl sowie in der Entwicklung des Gesamtmarktes, positiv entwickelt, leitet der Gutachter aus der Nachfrage keine Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes ab.

8. Beurteilung von Taxidichte und Bevölkerungsentwicklung

8.1 Taxidichte und Taxi-/Mietwagendichte

Die zuständige Straßenverkehrsbehörde hat für den Zeitpunkt Oktober 2019 die in untenstehender Tabelle verarbeiteten Angaben zu vergebenen Taxi- und Mietwagenkonzessionen gemacht.

	Taxis 2019	Mietwagen 2019	Einwohner 2018	Einwohner je Taxi	Einwohner je Taxi- und Mietwagen
Landkreis Cloppenburg	86	100	169.348	1.969	910

Tabelle 3 Einwohner je Taxi und Einwohner je Taxi und Mietwagen im Landkreis Cloppenburg

Je mehr Einwohner als potenzielle Kunden auf ein Fahrzeug kommen, desto günstiger kann die anzunehmende Einnahmensituation erwartet werden. Grundsätzlich gilt, dass in Regionen mit vielen Einwohnern je Taxi auch die betriebswirtschaftliche Situation des Taxigewerbes tendenziell besser sein kann als in vergleichbaren Regionen mit weniger Einwohnern je Fahrzeug. In fast allen bisherigen Gutachten ließ sich aber kein signifikanter Zusammenhang zwischen der Taxidichte und der betriebswirtschaftlichen Situation herleiten. Die Taxidichte allein ist nur ein Indiz für die Bedrohung des Gewerbes.

Neben der Taxidichte muss gleichzeitig die Taxi-Mietwagendichte betrachtet werden, da Taxi- und Mietwagengewerbe im Wettbewerb zueinander stehen.

Die Erfahrungen des Gutachters sind, dass unterhalb von 1.000 Einwohnern je Taxi bzw. je Taxi und Mietwagen von einer Bedrohung ausgegangen werden muss. Der Landkreis Cloppenburg liegt mit 1.969 Einwohnern je Taxi deutlich oberhalb dieser Schwelle. Mit 910 Einwohnern je Taxi und Mietwagen liegt er in dem Bereich leicht darunter.

Zur Bewertung der bestehenden Taxidichte und Taxi-/Mietwagendichte wurden durch die jeweilige zuständige Straßenverkehrsbehörde benachbarte Landkreise angegeben sowie deren Taxi- und Mietwagendichte ermittelt. Das Ergebnis ist in Tabelle 4 wiedergegeben.

Wird die Taxidichte als Kriterium herangezogen, so liegt der Landkreis Cloppenburg mit 1.969 Einwohnern je Taxi im mittleren Bereich der Referenzgruppe und über dem Landesdurchschnitt von Niedersachsen (1.683). Es zeigt sich eine starke Spreizung hinsichtlich der Einwohner je Taxi von 9.749 im Landkreis Ammerland zu 1.328 im Landkreis Wesermarsch. Hinsichtlich der Taxidichte mit dem Landkreis Cloppenburg vergleichbar ist der Landkreis Friesland.

Neben der Taxidichte muss immer auch die Taxi- plus Mietwagendichte im Konsens mit der Taxidichte betrachtet werden, da beide Verkehrsformen den gleichen Markt bedienen. Auch hier gibt es eine große Schwankungsbreite. Die Spreizung in der Referenzgruppe reicht von einer Taxi- und Mietwagendichte von 4.225 im Landkreis Ammerland zu 650 im Landkreis Wesermarsch. Der Landkreis Cloppenburg liegt mit 910 Einwohnern je Taxi und Mietwagen im Mittelfeld der Referenzgruppe und leicht über dem Landesdurchschnitt von Niedersachsen (942). Hinsichtlich der Taxi- und Mietwagendichte mit dem Landkreis Cloppenburg vergleichbar ist der Landkreis Diepholz.

Landkreis	Einwohner	Taxis	Miet- wagen	Einwohner je Taxi	Einwohner je Taxi und Mietwagen
Landkreis Ammerland	126743	13	17	9.749	4.225
Landkreis Oldenburg	130.144	32	14	4.067	2.829
Landkreis Emsland	325.657	136	123	2.395	1.257
Landkreis Wittmund	56.681	28	46	2.031	769
Landkreis Leer	169.809	84	132	2.022	786
Landkreis Cloppenburg	169.348	86	100	1.969	910
Landkreis Friesland	97.252	49	56	1.985	926
Landkreis Verden	136.792	70	64	1.954	1.021
Landkreis Diepholz	216.886	139	83	1.560	977
Landkreis Vechta	141587	101	93	1.402	730
Landkreis Wesermarsch	89.000	67	70	1.328	650

Tabelle 4 Taxidichte und Taxi-Mietwagendichte in Einwohner je Kfz von Landkreisen in Niedersachsen

Aus der Taxidichte im Vergleich zu anderen Landkreisen lassen sich keine Anzeichen für eine Bedrohung des Taxigewerbes im Landkreis Cloppenburg ableiten. Aus der Taxi- und Mietwagendichte im Vergleich zu anderen Landkreisen lassen sich Anzeichen für eine Bedrohung des Taxigewerbes im Landkreis Cloppenburg ableiten.

8.2 Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung in den letzten Jahren zeigt einen positiven Trend.

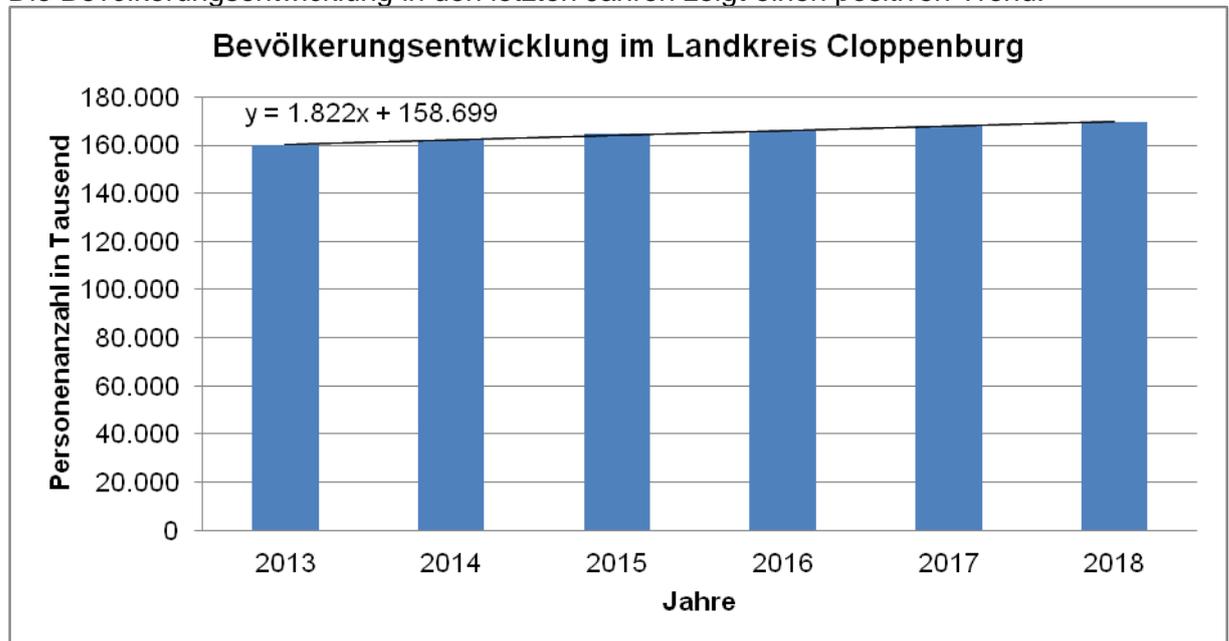


Abbildung 17 Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Cloppenburg³⁵

³⁵ <https://lkclp.de/kreis-politik/zahlen-daten-fakten/bevoelkerung-und-flaeche.php> (Einsicht am 13.09.2019)

Für den Landkreis Cloppenburg lässt sich eine positive Bevölkerungsentwicklung feststellen. Insgesamt ist die Bevölkerung im Landkreis Cloppenburg zwischen 2013 und 2018 jährlich um durchschnittlich 1,2 Prozent gewachsen.

Nachfolgende Abbildung zeigt die Prognose der Bevölkerung im Landkreis Cloppenburg bis 2031:

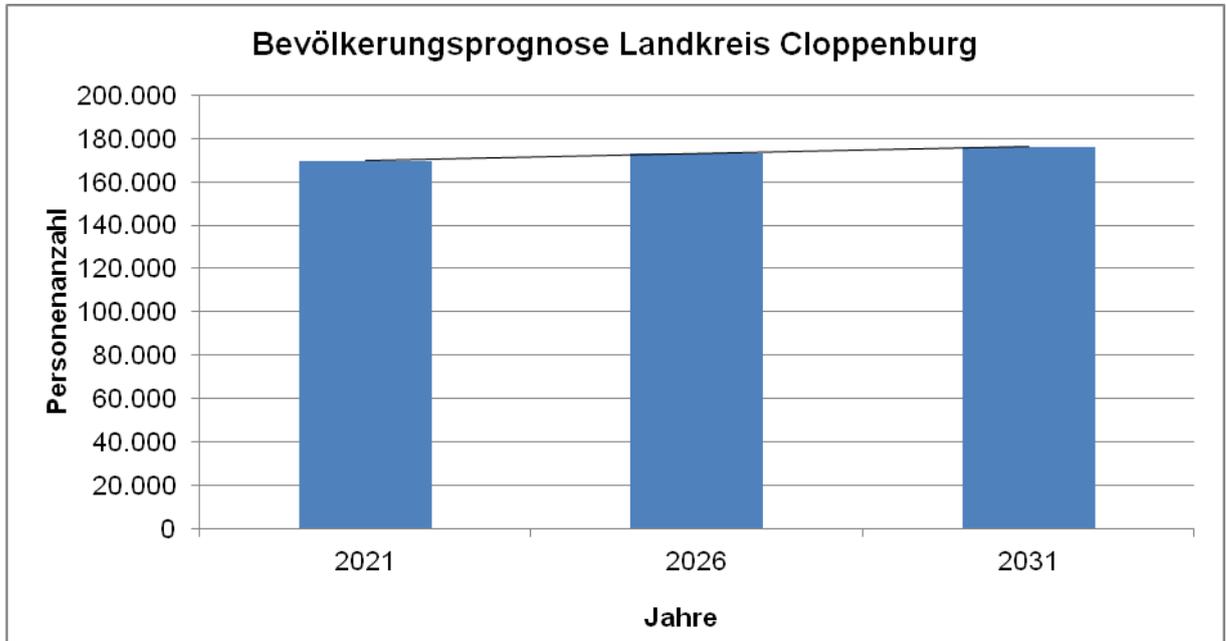


Abbildung 18 Prognose der Bevölkerungsentwicklung für den Landkreis Cloppenburg³⁶

Laut Prognose wächst die Bevölkerung von 2021 bis 2031 jährlich um ca. 0,39 Prozent.

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

³⁶ <https://lkclp.de/kreis-politik/demografischer-wandel/prognose-und-aufgabenfelder.php> (Einsicht am 13.09.2019)

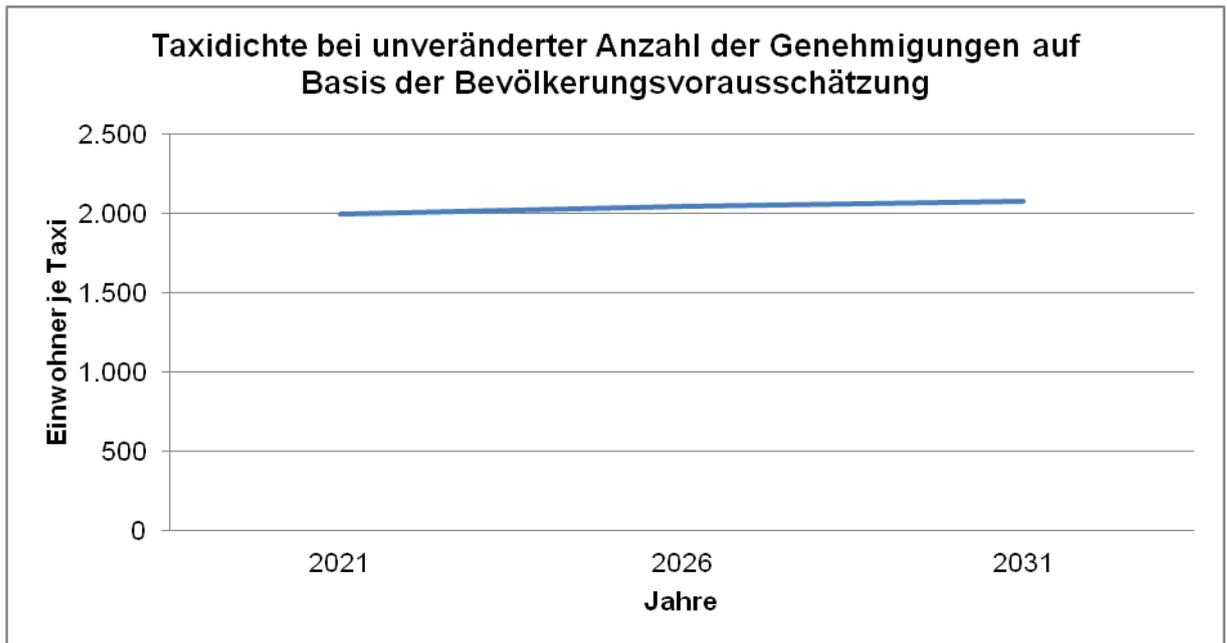


Abbildung 19 Entwicklung der Taxidichte bei angenommener Bevölkerungsentwicklung und gleichbleibender Genehmigungszahl im Landkreis Cloppenburg

Der Bevölkerungsprognose folgend wird die Zahl der Einwohner je Taxi auf 2.072 im Jahr 2031 ansteigen.

Nimmt die Bevölkerung weiter zu, wird sich dieser Effekt verstärken. Tendenziell stehen daher immer mehr Personen je Taxi zur theoretischen Verfügung.

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

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

9.1. Entwicklung der Umsätze

Wegen der nicht ausreichenden Stichprobe im Jahr 2013 werden wie unter 6.3 erläutert nur die Jahre 2014 bis 2018 ausgewertet.

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.

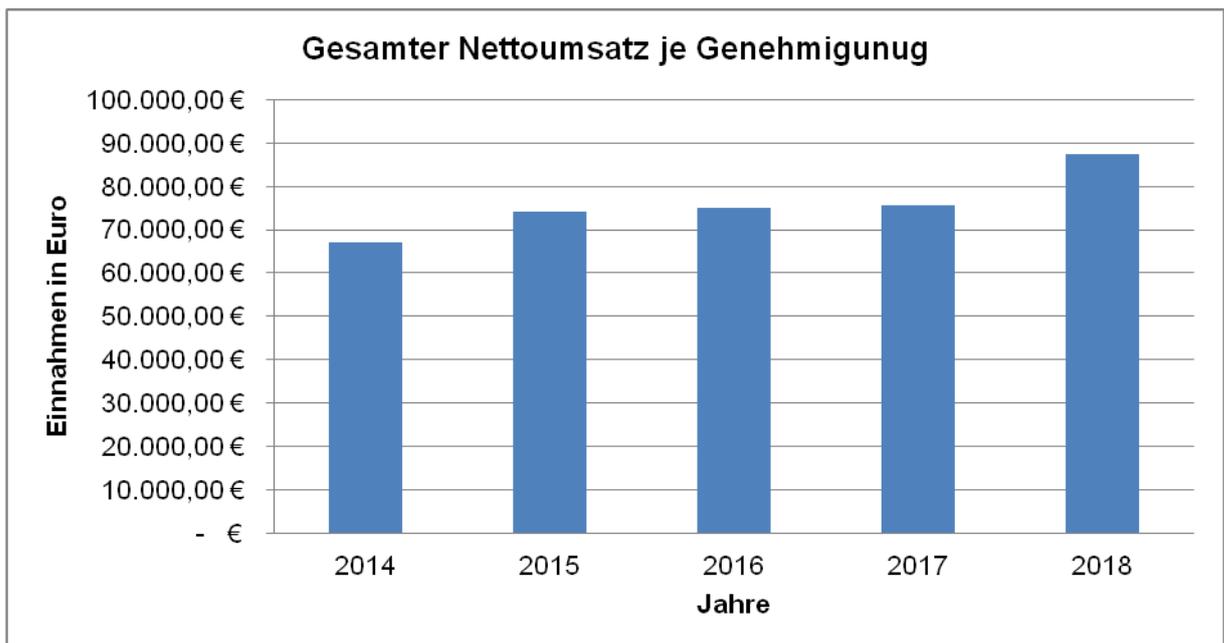


Abbildung 20 Gesamteinnahmen aus Taxiverkehr je Genehmigung und Jahr für alle auswertbaren Taxibetriebe im Landkreis Cloppenburg

Die Entwicklung zeigt, dass ein Taxi (einschließlich gegebenenfalls im Taxiunternehmen vorhandener Mietwagen) im Erhebungszeitraum zwischen 67.200 Euro (2014) und 87.500 Euro (2018) Umsatz im Jahr erwirtschaftete. Das entspricht einem Anstieg von ca. 6,6 Prozent pro Jahr zwischen 2014 und 2018. Im gesamten Landkreis wird ein kontinuierlicher Zuwachs des Umsatzes, vor allem im Jahr 2018, verzeichnet. Der durchschnittliche Umsatz je Genehmigung im Erhebungszeitraum liegt bei ca. 75.900 Euro. Im Durchschnitt liegt der absolute Zuwachs bei 4.200 Euro im Jahr.

Aus den steigenden Umsätzen je Genehmigung leitet der Gutachter keine Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung des Gewerbes ab.

9.2 Entwicklung der Kosten

9.2.1 Einnahmen und Kostenentwicklung

Betrachtet wird nachfolgend die Einnahmen- und Kostenentwicklung:

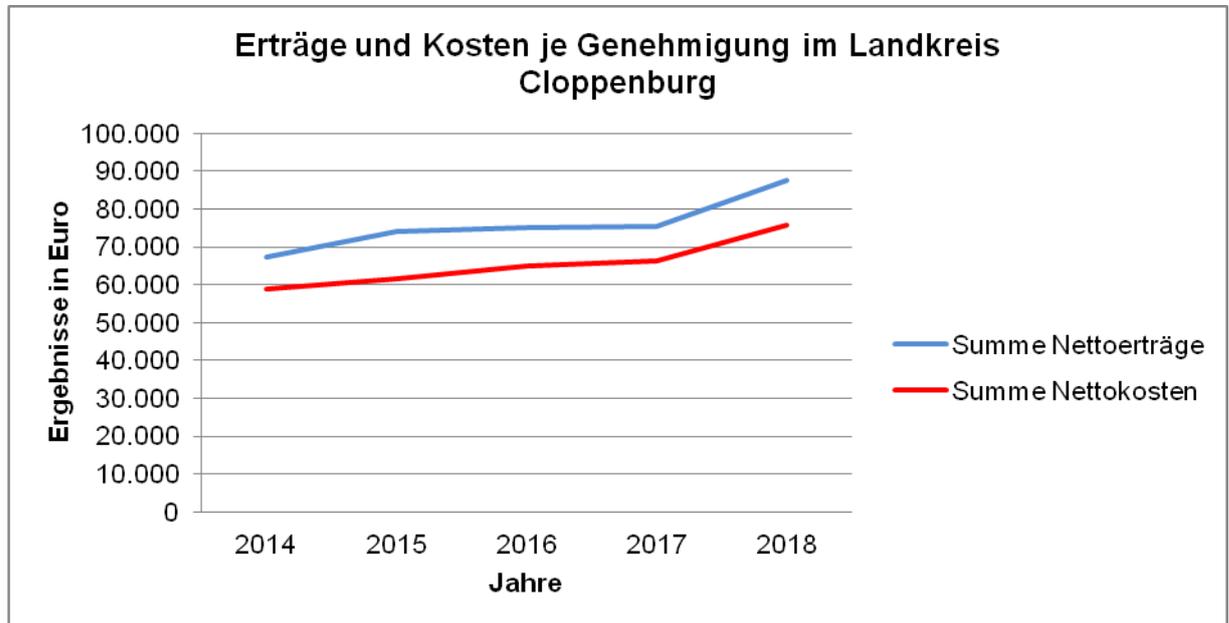


Abbildung 21 Erträge und Kosten je Genehmigung und Jahr im Landkreis Cloppenburg

Die Einnahmen stiegen im Untersuchungszeitraum durchschnittlich jährlich:

- je Genehmigung um 6,6 Prozent,
- je Betrieb jährlich um 8,4 Prozent.

Die Kosten stiegen im Untersuchungszeitraum durchschnittlich jährlich:

- je Genehmigung um 7,0 Prozent,
- je Betrieb jährlich um 8,8 Prozent.

Aus dem engen gemeinsamen Kurvenverlauf von Einnahmen/Umsätzen/Erträgen (blau) und Ausgaben/Kosten (rot) ist die typische Situation von Unternehmen mit sehr geringen Reserven erkennbar. Es besteht ein permanenter Kostenstau. Die Kostensteigerung je Genehmigung von jährlich 7,0 Prozent liegt über der Steigerung der Gesamteinnahmen mit 6,6 Prozent.

In einkommensschwachen Jahren müssen überproportional Kosten gespart werden. Das ist im Taxigewerbe sehr schwierig, da ca. 80 Prozent der Gesamtkosten leistungsunabhängige Kosten, sogenannte Fixkosten, sind (siehe Abbildung 22).



Abbildung 22 Kostenstruktur eines Taxibetriebs im Landkreis Cloppenburg

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

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

Viele Unternehmer versuchen, Kostensteigerungen besonders dadurch zu begegnen, indem notwendige Reparaturen und andere Leistungen verschoben werden und mehr als sonst in Eigenleistung erledigt wird.

Hier sieht der Gutachter leichte Anzeichen für eine Bedrohung des Gewerbes.

Aus dem leicht stärkeren Wachstum der Kosten im Vergleich zu den Umsätzen werden 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 5,00 bis 8,50 Euro/Stunde angegeben. Daraus ergeben sich im Durchschnitt 7,19 Euro/Stunde. Um die Durchschnittslöhne auf Mindestlohnniveau zu heben, waren demnach Lohnsteigerungen von 15 Prozent erforderlich.

Befragt nach dem durchschnittlichen Stundenlohn für Angestellte im Jahr 2016, gaben die Taxiunternehmer des Landkreises Cloppenburg an, im Mittel 8,83 Euro/Stunde zu zahlen. Die

Spreizung lag zwischen 8,50 und 10,20 Euro/Stunde. Die Durchschnittslöhne lagen somit etwa 3,8 Prozent über dem Mindestlohniveau.

Für das Jahr 2018 gaben die Unternehmer an, im Durchschnitt 10,07 Euro/Stunde zu zahlen. Die Spreizung liegt nun zwischen 8,84 und 17,00 Euro/Stunde. Bezogen auf den Durchschnittswert aus dem Jahr 2016 erfolgte demnach eine Lohnsteigerung von 14,1 Prozent. Die Durchschnittslöhne lagen 13,9 Prozent über dem Mindestlohn von 8,84 Euro.

Da die Taxiunternehmer im Durchschnitt 2018 einen höheren Stundenlohn zahlten als ab dem 01.01.2019 gefordert (Erhöhung des Mindestlohns auf 9,19 Euro), werden die Löhne mit großer Wahrscheinlichkeit weiter oberhalb des gesetzlichen Mindestlohnes liegen.

Die kommenden Erhöhungen des Mindestlohns werden zu weiteren Belastungen führen.

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

9.3 Gewinne und Struktur der Gewinne bzw. Überschüsse

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

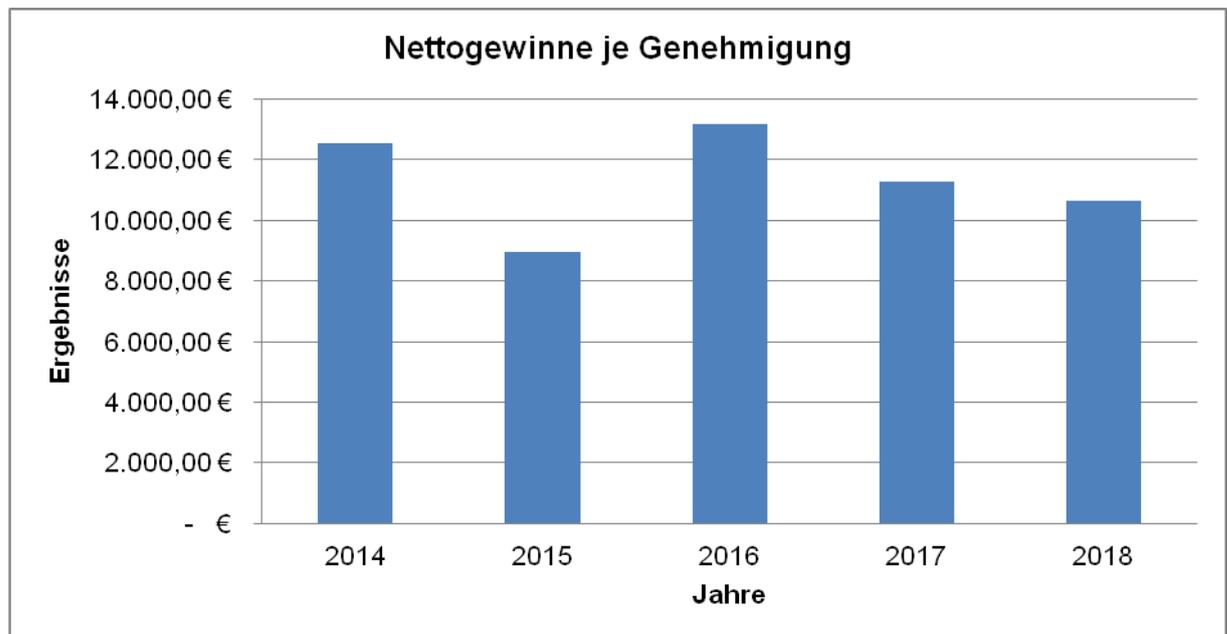


Abbildung 23 Nettogewinne bzw. -überschüsse aus Personenbeförderung je Genehmigung aller untersuchten Taxibetriebe im Landkreis Cloppenburg

Die in den Jahresabschlüssen enthaltenen Gewinne pro Taxi betragen im Erhebungszeitraum 9.000 (2014) bis 13.200 (2016) Euro.

Diese Gewinne je Genehmigung sind im gesamten Landkreis vergleichsweise sehr niedrig, vor allem in der Stadt Cloppenburg sind die Gewinne je Genehmigung stark unzureichend.

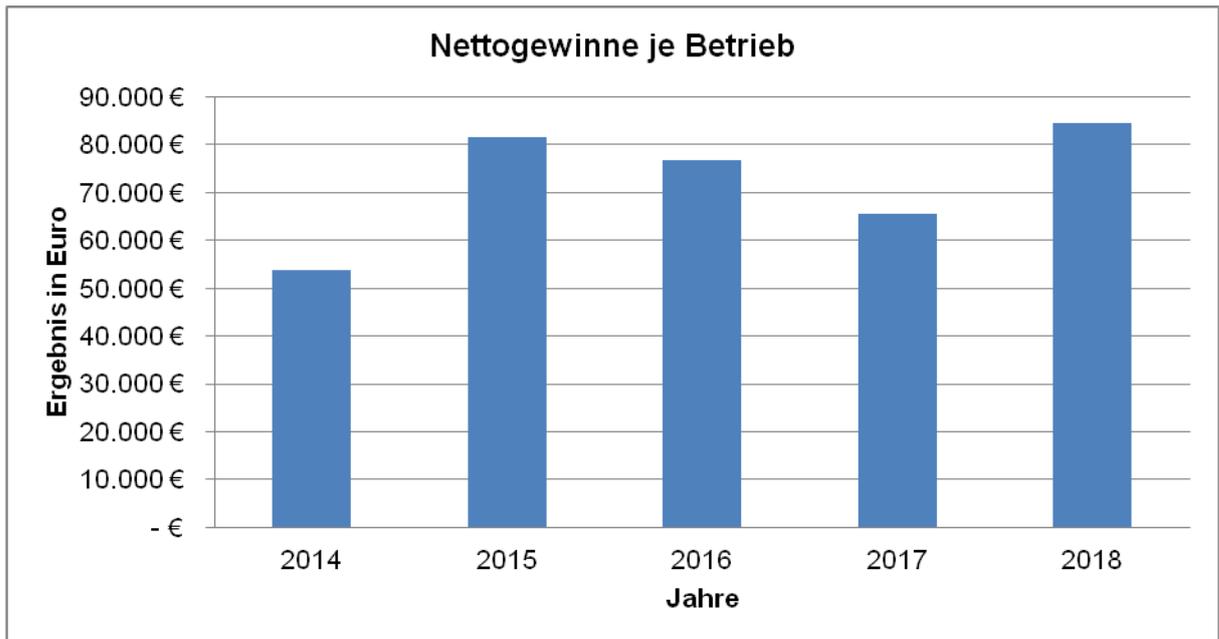


Abbildung 24 Durchschnittliche Nettoergebnisse bzw. -überschüsse je Taxibetrieb pro Jahr im Landkreis Cloppenburg

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

Im Zeitraum 2014 bis 2018 lagen die Gewinne pro Betrieb zwischen 53.900 (2014) und 84.600 Euro (2018). Der durchschnittlich erzielte Gewinn pro Betrieb beträgt ca. 72.400 Euro. Dies ist im Vergleich mit anderen Landkreisen ein sehr hoher Wert.

Wie in Abschnitt 5.1 vorgestellt, werden pro Taxibetrieb im Landkreis Cloppenburg ca. 3,5 Taxis eingesetzt. Hinzu kommen bei einigen Betrieben noch die parallel eingesetzten Mietwagen. Dementsprechend können die Unternehmer im Landkreis Cloppenburg die unzureichenden Gewinne je Genehmigung auf Betriebsebene ausreichend konsolidieren.

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

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

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

Nachfolgend eine Betrachtung der Struktur der Gewinnhöhe je Betrieb:

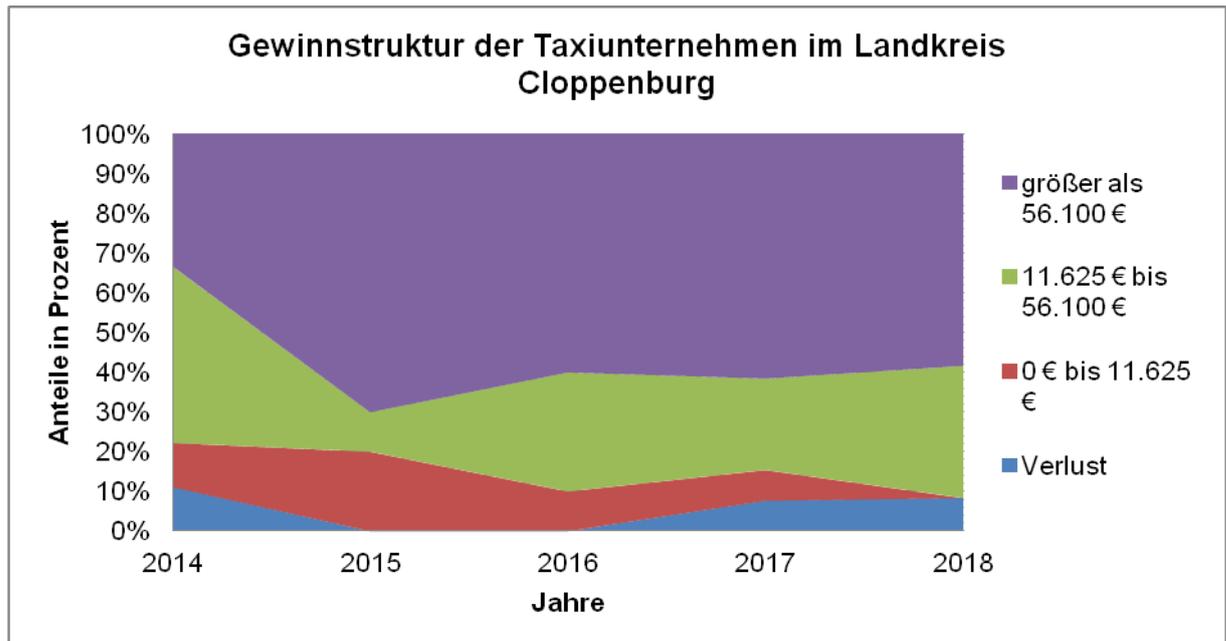


Abbildung 25 Gewinn- bzw. Überschussstruktur je Taxibetrieb in Euro pro Jahr im Landkreis Cloppenburg

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 56.100 Euro (der vom Gutachter angenommene durchschnittliche Lohn eines Unternehmers mit 61,3 Wochenstunden) (s. Kalkulation) und Gewinne von mehr als 56.100 Euro dargestellt.

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

- ca. 5,43 Prozent (zwischen null Prozent 2015 und 2016 sowie 11,11 Prozent 2018) der Betriebe erwirtschaften Verluste,
- ca. 9,76 Prozent (zwischen null Prozent 2018 sowie 20,00 Prozent 2015) der Unternehmen erwirtschaften Gewinne unterhalb von 9.600 Euro und sind nicht in der Lage, mindestens die Vorsorge abzusichern,
- ca. 28,17 Prozent (zwischen 10,00 Prozent im Jahr 2015 und 44,44 Prozent 2014) der Unternehmen erwirtschaften Gewinne zwischen 9.600 und 56.100 Euro,
- ca. 56,64 Prozent (zwischen 33,33 Prozent 2014 und 70,00 Prozent 2015 und 2016) der Unternehmen erwirtschaften ausreichende Gewinne von mehr als 56.100 Euro.

15,2 Prozent (8,3 bis 22,2 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 43,4 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 Durchschnittslohn eines in Vollzeit angestellten Taxifahrers im Landkreis Cloppenburg mit 10,50 Euro/Stunde (der Durchschnittslohns eines im Landkreis Cloppenburg in Vollzeit angestellte Taxifahrers in Höhe von 10,07 Euro inkl. einem vermuteten Aufschlag von 0,43 Euro, aufgrund einer sehr wahrscheinlichen weiteren Anhebung des Lohns) und darüber hinaus auch einen angemessenen Unternehmerlohn, der auch eine Altersvorsorge beinhaltet. Aus diesen Bausteinen resultiert ein auskömmlicher Jahresgewinn von ca. 56.100 Euro im Jahr. Dieser Wert wurde in der Vergangenheit von durchschnittlich 56,6 Prozent der Unternehmen erreicht.

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

Aus der unzureichenden Gewinnsituation von durchschnittlich 43,4 Prozent der Unternehmer werden Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Gefährdung des Gewerbes abgeleitet.

9.4 Einsatzzeit der Fahrzeuge und der Unternehmer

Nach § 13 Abs. 4 PBefG ist „... die Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit“³⁷ zu beurteilen.

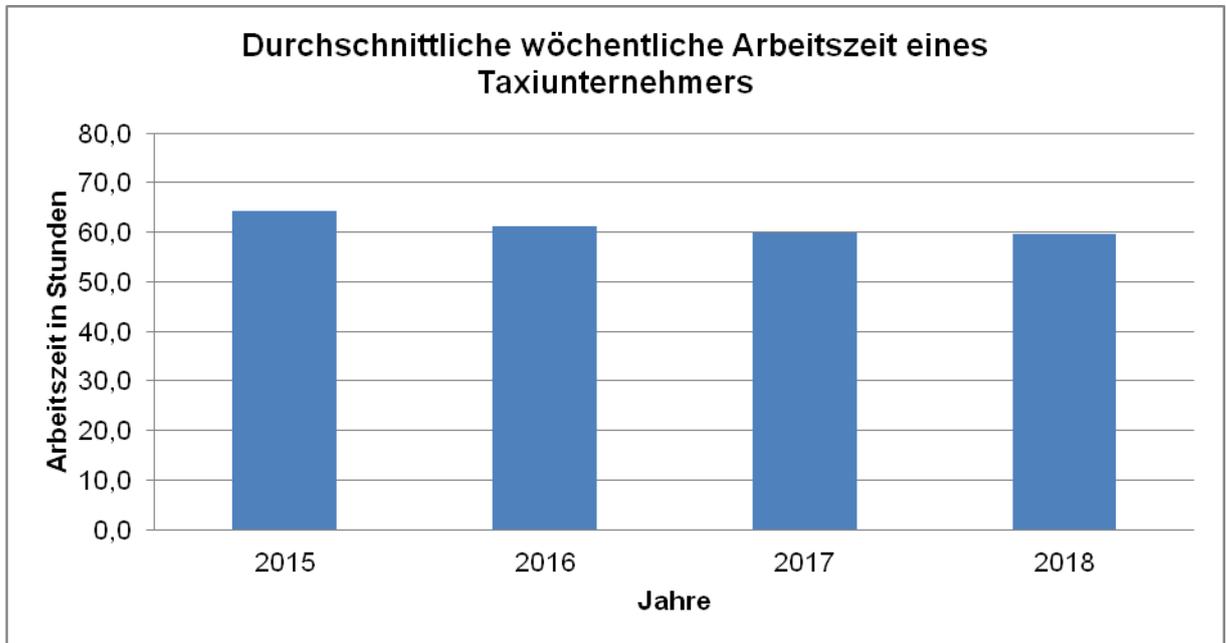


Abbildung 26 Durchschnittliche wöchentliche Einsatz- und Arbeitszeit eines Taxiunternehmers im Landkreis Cloppenburg

In dem Untersuchungszeitraum 2015 bis 2018 gaben die Unternehmer im Erhebungsbogen ihre durchschnittliche wöchentliche Einsatzzeit mit ca. 61,3 Stunden an. Dies ist ein im Branchenvergleich hoher Wert. Im Laufe des Untersuchungszeitraums sank die wöchentliche Arbeitszeit jedoch deutlich von 64,4 auf 59,5 Stunden.

³⁷ PBefG §14 Absatz 4, Ziffer 3

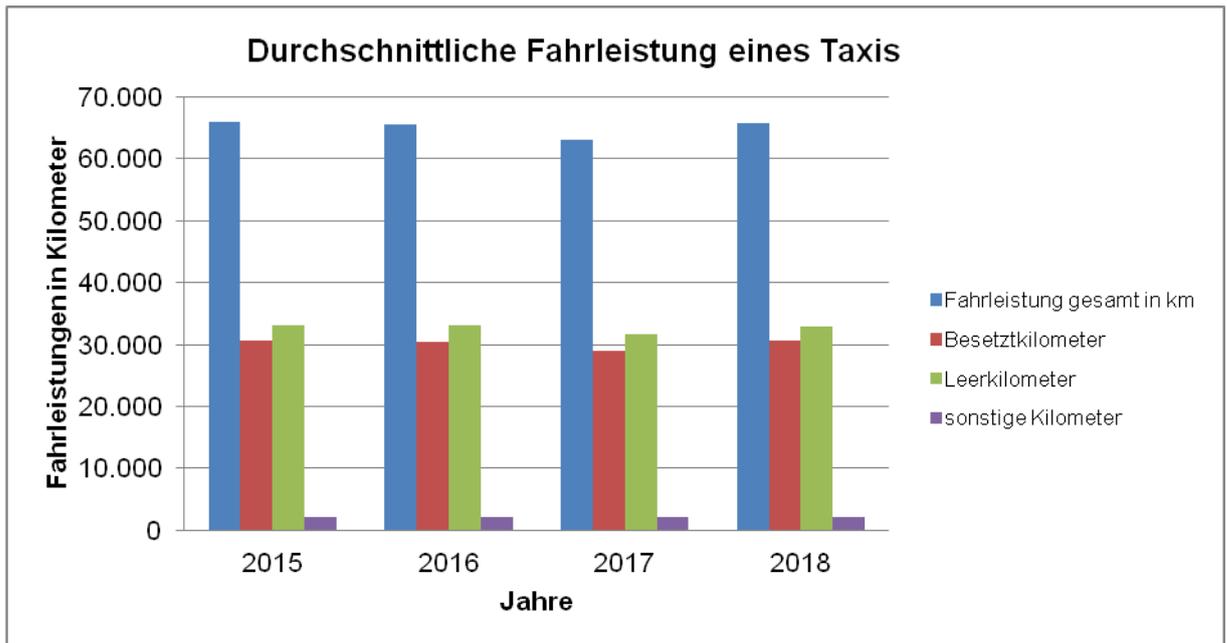


Abbildung 27 Durchschnittliche jährliche Fahrleistung eines Taxis im Landkreis Cloppenburg

Die Fahrleistung eines Taxis beträgt im Betrachtungszeitraum 2015 bis 2018 durchschnittlich ca. 65.088 Kilometer pro Jahr. Nachdem sie bis 2017 leicht sank, stieg sie im Jahr 2018 wieder leicht an. Der Anteil der Kilometer mit Fahrgast, das heißt der Anteil, bei dem die Unternehmer Umsätze erzielen, beträgt im Erhebungszeitraum 46,4 Prozent, der Anteil der Leerkilometer beläuft sich auf 50,3 Prozent, 3,3 Prozent fallen auf sonstige Fahrten. Dies ist eine im Vergleich mit anderen untersuchten Landkreisen vergleichsweise niedrige Besetztquote.

Die befragten Unternehmer gaben an, dass die Taxifahrer für die Durchführung eines Beförderungsauftrages tagsüber im Durchschnitt 65,45 Minuten benötigen, davon entfallen ca. 34,09 Minuten auf die Wartezeit.



Abbildung 28 Durchschnittliche tägliche Einsatzstunden der Taxis pro Einsatztag im Landkreis Cloppenburg

Die angegebene durchschnittliche tägliche Einsatzzeit der Taxis blieb mit durchschnittlich 8,9 Stunden im Untersuchungszeitraum relativ konstant.

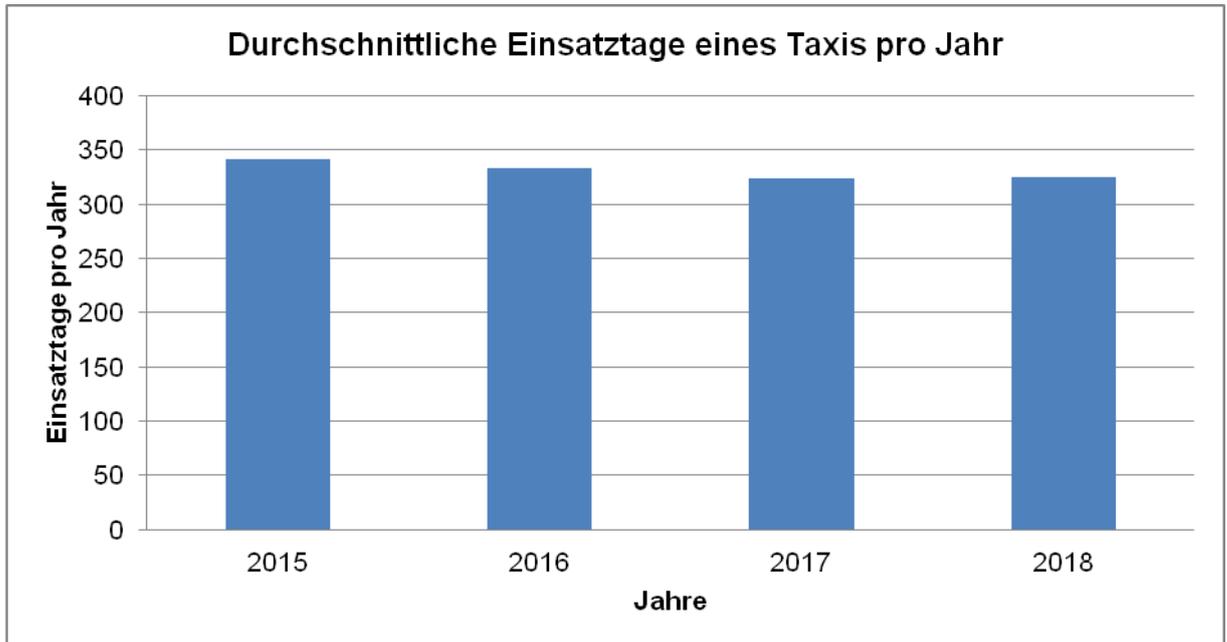


Abbildung 29 Durchschnittliche Anzahl der Einsatztage der Taxis pro Jahr im Landkreis Cloppenburg

Die Zahl der Einsatztage der Taxis pro Jahr ging nach Angaben der Unternehmer im Erhebungszeitraum zwischen 2015 und 2018 von 341,7 auf 324,9 Tagen zurück und liegt bei durchschnittlich 330,8 Tagen. Die Zahl der Einsatztage liegt im Landkreis Cloppenburg insgesamt etwas höher als in anderen Landkreisen.

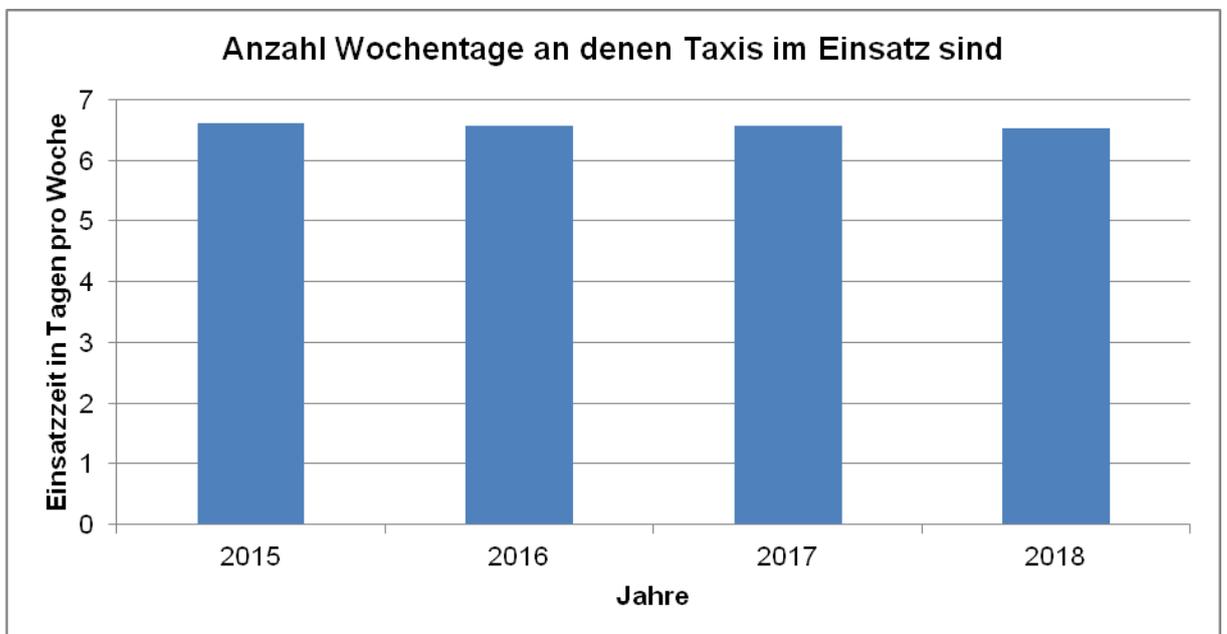


Abbildung 30 Anzahl der Wochentage, an denen Taxis im Landkreis Cloppenburg im Einsatz sind

Die Anzahl der Wochentage, an denen im Landkreis Cloppenburg Taxis eingesetzt werden, ist mit 6,6 Tagen in den Jahren 2015 bis 2018 konstant geblieben. Dieser Wert ist mit anderen Landkreisen vergleichbar.

Dieses sind alles für Landkreise übliche Werte im hohen Bereich.

Aus der Einsatzzeit und den anderen Angaben in diesem Kapitel allein werden keine Anzeichen für eine Bedrohung des Gewerbes abgeleitet.

9.5 Unternehmerische Vorausplanung

Von den 17 befragten Unternehmern wollen

- sieben den Taxibetrieb fortführen,
- neun erweitern und
- einer sein Unternehmen verkleinern.

Keiner der Unternehmer plant zum derzeitigen Zeitpunkt, seinen Betrieb stillzulegen.

Nach den Erfahrungen des Gutachters ist das Fehlen alternativer Beschäftigungsmöglichkeiten nicht selten der Hauptgrund für die Fortführung eines unrentablen Taxibetriebs.

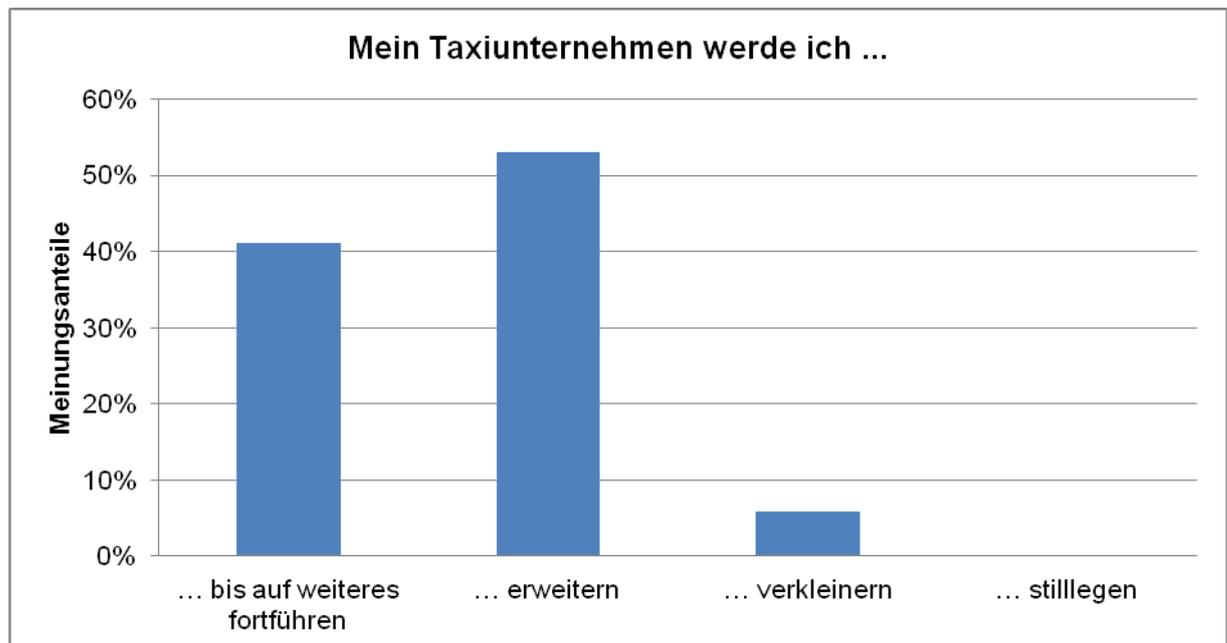


Abbildung 31 Planungen zur Unternehmensfortführung durch die Unternehmer im Landkreis Cloppenburg 2018

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

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

Im Zeitraum 2014 bis 2018 konnten die Taxiunternehmer Umsatzzuwächse von über sechs Prozent pro Jahr und Genehmigung erzielen. Die Umsätze stiegen kontinuierlich bis 2018 an und verbleiben auf einem hohen Niveau.

Bedenklich ist der leicht schnellere Anstieg der Kosten je Genehmigung mit 7,0 Prozent jährlich im Verhältnis zum Umsatz je Genehmigung mit einer Steigerung von 6,6 Prozent jährlich.

Die Gewinne je Genehmigung sind stark unzureichend. Sie können jedoch auf Betriebsebene auf ein ausreichendes Niveau gehoben werden. Rund 43,4 Prozent der Unternehmer erzielen dennoch keinen angemessenen Gewinn.

Die unternehmerische Vorausplanung sieht überwiegend die Fortführung der Betriebe vor, was anhand der vorliegenden Ergebnisse nicht in allen Fällen nachvollziehbar ist.

Der Gutachter leitet aufgrund der auf Betriebsebene überwiegend ausreichenden Gewinn-situation noch keine Anzeichen einer Bedrohung für das Gewerbe ab.

10. Geschäftsaufgaben im Auswertungszeitraum

Durch die zuständige Verwaltung des Landkreises Cloppenburg wurden folgende Gründe für Betriebsübertragungen angegeben:

Geschäftsaufgabe	wirtschaftliche Gründe	Alter	Anzahl der Aufgaben gesamt
2014		1	1
2015	1		1
2016	2		2
2017			0
2018			0
2019	2		2
Summe	5	1	6
Anteil	83%	17%	100%

Tabelle 5 Geschäftsaufgaben bzw. Geschäftsübertragungen 2014 bis 2019 im Landkreis Cloppenburg

Tabelle 5 zeigt, dass es zwischen 2014 und 2019 zu insgesamt sechs Betriebsaufgaben bzw. -übertragungen gekommen ist. Davon wurden fünf Taxibetriebe aus wirtschaftlichen Gründen abgegeben, dies entspricht 83 Prozent. Ein Geschäft wurde aus Altersgründen abgegeben. Weiterhin wurde in den letzten Jahren eine einzelne Konzession zurückgegeben. Auch in diesem Fall wurde hierfür wirtschaftlicher Grund angegeben.

Der Gutachter sieht in den auffällig häufigen Betriebsaufgaben und Konzessionsrückgaben aus wirtschaftlichen Gründen Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige akute Bedrohung des Gewerbes.

11. Sonstige untersuchte Kriterien

11.1 Wartezeiten zwischen Auftragserteilung und Einstieg des Fahrgastes

Wartezeiten sind Zeiten, die ein Kunde durchschnittlich zwischen der Erteilung des Auftrages bei der Bestellung bis zum Eintreffen des Fahrzeuges wartet.

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

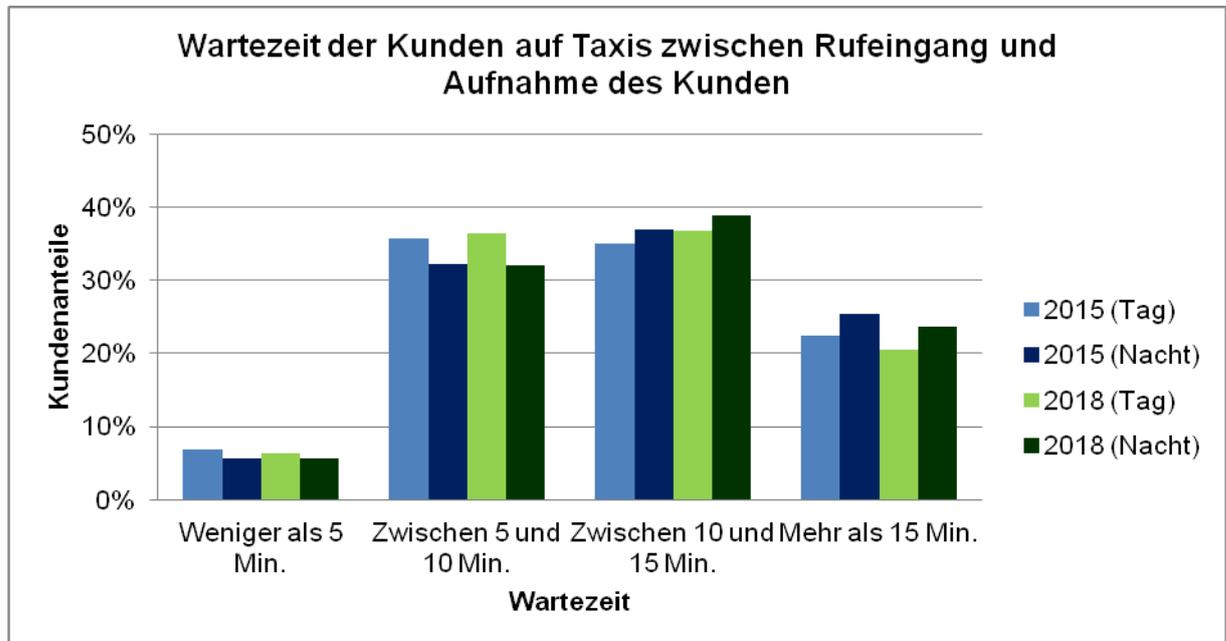


Abbildung 32 Wartezeiten der Kunden zwischen Auftragserteilung und Einstieg des Fahrgastes im Landkreis Cloppenburg

Die Wartezeiten der Kunden sind im Beobachtungszeitraum (2015 und 2018) am Tag und in der Nacht annähernd gleich geblieben. Die Anzahl der Kunden, die tagsüber länger als zehn Minuten warten mussten, ist von 58 Prozent im Jahr 2015 auf 57 Prozent im Jahr 2018 geringfügig gesunken. Die Wartezeit bei den Nachtfahrten hat sich von 62 Prozent (2015) nur leicht auf 63 Prozent (2018) erhöht.

Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kunde auf ein bestelltes Taxi tagsüber weniger als zehn Minuten warten musste, lag 2015 bei 42 Prozent, 2018 bei 43 Prozent. Die Wartezeit unter fünf Minuten liegt bei etwa sechs bis sieben Prozent und ist im Vergleich mit anderen Landkreisen sehr gering.

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

11.2 Vormerklisten

Für den Landkreis Cloppenburg wird eine Warteliste geführt, die nach Gemeinden und in Altbewerber und Neubewerber gegliedert ist. Insgesamt liegen 16 Anträge von Altbewerbern und zwölf Anträge von Neubewerbern für Taxigenehmigungen im Landkreis Cloppenburg vor.³⁸

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

³⁸ Angabe der Straßenverkehrsbehörde Landkreis Cloppenburg vom August 2019

11.3 Ergebnisse Hauptuntersuchung und Untersuchung nach BOKraft

Die Angaben der Unternehmer wurden ausgewertet und ergeben folgendes Bild:

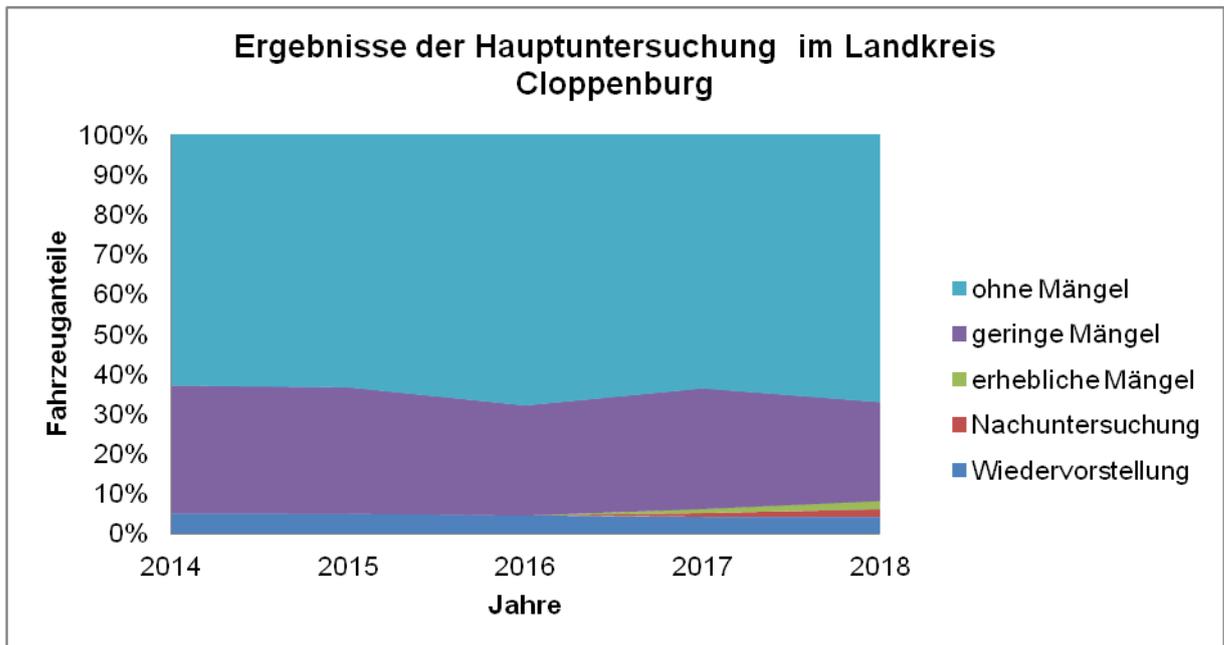


Abbildung 33 Ergebnisse der Hauptuntersuchung (HU) nach StVZO und BOKraft im Landkreis Cloppenburg

Der technische Zustand der Fahrzeuge ist in etwa zwei Drittel der Fälle gut. Im Untersuchungszeitraum weisen zwischen null und 2,1 Prozent der Fahrzeuge erhebliche Mängel auf, wobei der Anteil 2017 und 2018 nur einen Unternehmer betraf. Geringe Mängel traten im Untersuchungszeitraum in durchschnittlich 29,2 Prozent der Fälle auf, wobei der Anteil von 32,1 Prozent 2014 bis 2018 auf 24,7 Prozent deutlich sank. Durchschnittlich 64,9 Prozent der Fahrzeuge wiesen keinerlei Mängel auf. Im Vergleich mit anderen Landkreisen weisen überdurchschnittlich viele Fahrzeuge geringe Mängel auf.

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

11.4 Zahlungsverpflichtungen

Gegenüber den gesetzlichen Sozialversicherungsträgern bzw. dem Finanzamt hatte nach Selbstauskunft in den Erhebungsbögen keiner der Unternehmer Rückstände.

Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes sind nicht erkennbar.

11.5 Monatliche Vorsorgeaufwendungen

Die monatlichen Vorsorgeaufwendungen aller Taxiunternehmer aus verfügbarem Gewinn/Überschuss nach Steuern für Krankenversicherung, Altersvorsorge, Pflegeversicherung und Unfall betragen pro Betrieb durchschnittlich ca. 1.170 Euro im Jahr 2015 und 1.470 Euro im Jahr 2018. Diese Werte sind in Abbildung 34 wiedergegeben.

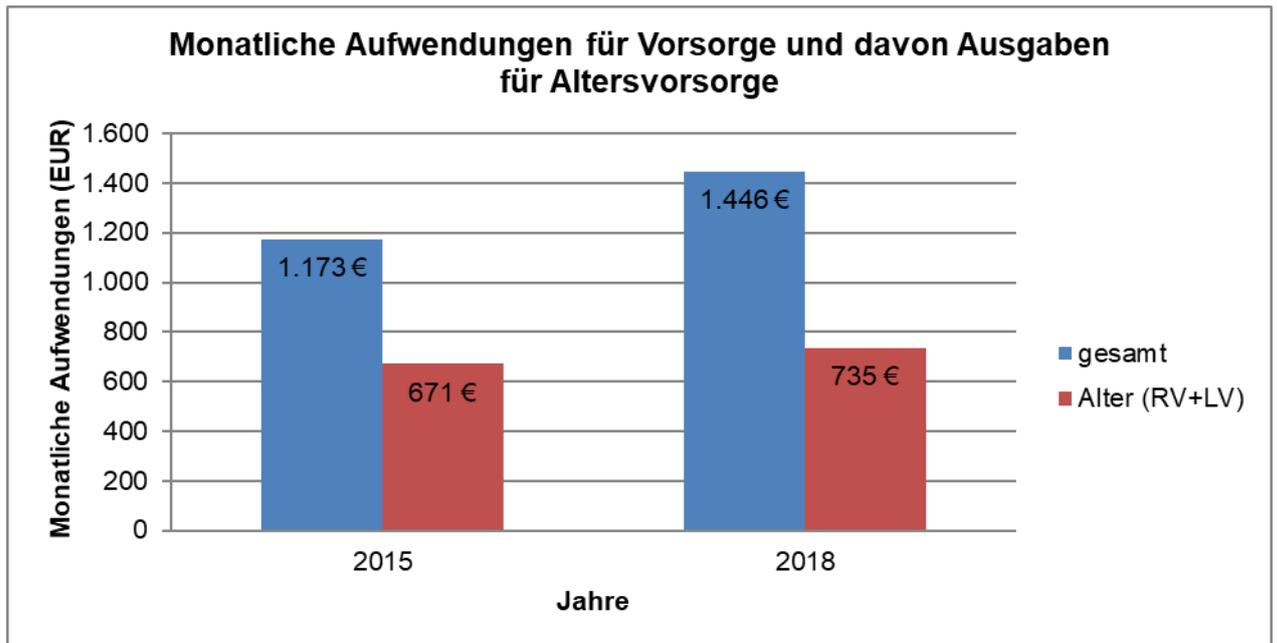


Abbildung 34 Monatliche Gesamtausgaben für Vorsorge und davon Ausgaben für Altersvorsorge

Neben den Vorsorgeaufwendungen stiegen die Ausgaben für die Altersvorsorge, z. B. Einzahlungen in die Rentenversicherung oder eine kapitalgebundene Lebensversicherung, leicht. Die Aufwendungen für die Altersvorsorge stiegen von 670 Euro im Jahr 2015 auf 740 Euro im Jahr 2018 an.

Dies entspricht für 2015 der Arbeitnehmer- plus Arbeitgebervorsorge für einen Gehaltsempfänger mit ca. 3.580 Euro/Monat, für 2018 sind es ca. 3.930 Euro. Ein angestellter Mitarbeiter in Vollzeit bei Zahlung des Mindestlohns von 8,87 Euro im Jahr 2018 erhält monatlich ca. 1.470 Euro brutto, seine Altersvorsorge (Arbeitnehmer- und Arbeitgeberanteil) beträgt monatlich ca. 275 Euro. Das heißt, dass die Unternehmer in der Altersvorsorge durchschnittlich deutlich oberhalb des Niveaus von Mindestlohnempfängern liegen.

Insgesamt schwanken die Ausgaben für die Altersvorsorge sehr stark zwischen null und 2.000 Euro/Monat in den Jahren 2015 und 2018.

So verfügten 2015 82 Prozent der Unternehmer, die im Erhebungsbogen Angaben machten, über eine Altersvorsorge. Von diesen lagen 89 Prozent über den monatlichen Altersvorsorgeleistungen eines Mindestlohnempfängers. 2018 verfügten 92 Prozent der Angaben machenden Unternehmer über eine Altersvorsorge, von denen 82 Prozent über dem Niveau eines Mindestlohnempfängers lagen.

Die in Renten- bzw. in Lebensversicherungen eingezahlten Beträge reichen nach Auffassung des Gutachters bei der Mehrheit der Unternehmer (89 Prozent 2014 und 82 Prozent 2018) für eine auskömmliche Altersvorsorge, da sie weit oberhalb des gesetzlichen Mindestlohns liegen.

Zusätzlich muss berücksichtigt werden, dass für diese Unternehmer keine gesetzliche Pflichtversicherung greift und die privaten Versicherer selbst zugesagte Garantieverzinsungen in privaten Altersvorsorgen nicht mehr leisten können.

Die Höhe der Vorsorge im Gewerbe ist nach Auffassung des Gutachters in den meisten Fällen gut bis sehr gut. Vor allem im Vergleich mit anderen Gutachten ist die Vorsorgeleistung im Landkreis Cloppenburg gut.

Aus den guten Vorsorgeleistungen in der Vergangenheit, die im Vergleich zur Höhe der Einnahmen angemessen sind, werden keine Anzeichen für eine Bedrohung für das Gewerbe abgeleitet.

11.6 Reproduktion des Fahrzeugbestandes

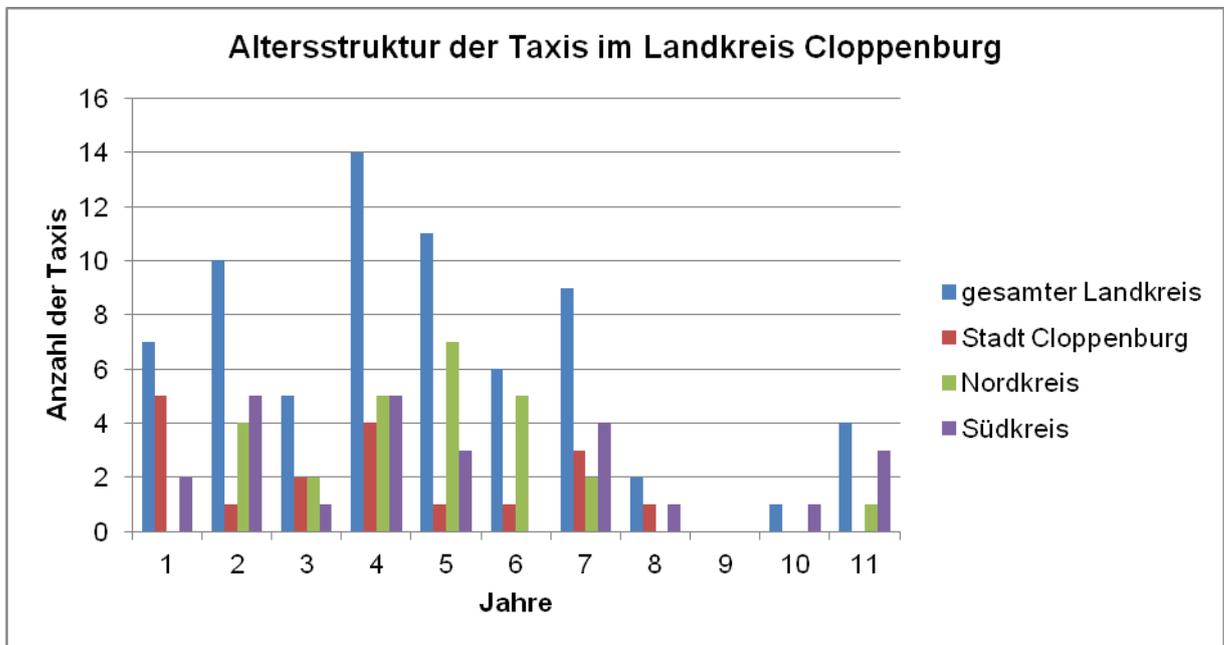


Abbildung 35 Alter der im Landkreis Cloppenburg eingesetzten Taxis

Die Angaben zur Erstzulassung der eingesetzten Taxis wurden in den Erhebungsbögen für 69 Taxis gemacht. Bezogen auf den 31. Oktober 2019 beträgt das Durchschnittsalter des eingesetzten Fuhrparks ca. 4,35 Jahre. Dies ist ein im Vergleich mit anderen Gutachten vergleichbarer Wert. Die Spanne reicht hier von 0,39 bis zu 16,0 Jahren.

Die aus den Erhebungsbögen ausgewerteten Angaben stammen aus dem Zeitraum April bis September 2019.

Die für das aktuelle Gutachten befragten Unternehmer gaben an, die Taxis in 77 Fällen erworben und in vier Fällen geleast zu haben. Es wurden nicht zu allen Fahrzeugen Angaben über die Erstzulassung gemacht.

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

Der Gutachter leitet aus dem Durchschnittsalter des Fahrzeugbestandes keine Anzeichen für eine gegenwärtige und zukünftige Gefährdung des Gewerbes ab.

11.7 Interview mit dem zuständigen Zollamt

Auf schriftliche Nachfrage beim zuständigen Zollamt Osnabrück wurde folgende Auskunft erteilt:

1. Gibt es Ermittlungsergebnisse oder Erkenntnisse ihrer Behörde zur Schwarzarbeit im Landkreis Cloppenburg im Taxigewerbe?

In den Jahren 2019 und 2014 ist im Landkreis Cloppenburg jeweils ein Betrieb von einem Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts des Vorenthaltens und Veruntreuens von Arbeitsentgelten gem. § 266a StGB betroffen gewesen. Die Ermittlungen beruhten auf den Verdacht der Schwarz-

lohnzahlungen. Diese Antwort bezieht sich zuständigkeitshalber örtlich nur auf Teile des Landkreises Cloppenburg - nämlich der Stadt Cloppenburg und den Gemeinden Essen, Emstek und Cappelh.

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

Betrachtet man die o.g. Anzahl an eingeleiteten Verfahren lässt dies zunächst den Schluss zu, dass der Landkreis Cloppenburg weniger auffällig erscheint als andere im örtlichen Zuständigkeitsbereich liegende Landkreise oder Regionen. Bezogen auf die absolute Zahl an eingeleiteten Verfahren kann man also durchaus sagen, dass der LK CLP weniger mit "Schwarzarbeitsverstößen" in Erscheinung tritt. Zu beachten wäre hierbei aber die Anzahl an Betrieben des Taxigewerbes, die im LK Cloppenburg geringer ausfällt als in anderen Regionen.

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

Bezogen auf den Landkreis CLP können keine Angaben gemacht werden, welche tatsächlichen Beweggründe die verantwortlichen Handelnden haben.

4. Gibt es abgeschlossene Verfahren aus der unmittelbaren Vergangenheit (seit ca. 2014), die auch öffentlich sind?

Nein, derartige öffentliche Verfahren sind nicht bekannt.

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

In Bezug auf den Landkreis Cloppenburg kann man diesbezüglich keine konkrete Tendenz oder Veränderung erkennen.³⁹

Eine Bedrohung wird hieraus nicht abgeleitet.

11.8 Interview mit der zuständigen IHK Oldenburg

Die Interviewfragen wurden durch Herrn Kristof Ogonovski, Referent Verkehr von der IHK Oldenburg schriftlich beantwortet.

1. Wie schätzen Sie die wirtschaftliche Situation im Taxigewerbe ein, wie hat sich die Situation seit 2013 verändert?

Grundsätzlich erreichen uns Stimmen, dass sich die Situation im Taxigewerbe in den letzten Jahren verschlechtert hat. Die Preiserhöhungen durch allgemeine Kostensteigerungen und die Einführung des Mindestlohns haben in vielen Fällen dazu geführt, dass auf eine Taxifahrt verzichtet wird. Dies macht sich bei den Unternehmen bemerkbar. Wir gehen davon aus, dass dies auch im Landkreis Cloppenburg der Fall sein wird.

2. Welche Rolle spielen Krankenbeförderungen Ihrer Meinung nach für das Taxigewerbe im Landkreis Cloppenburg?

Konkret für den Landkreis Cloppenburg können wir hierzu keine Aussage tätigen. Es ist aber allgemein bekannt, dass Krankenfahrten ein wichtiges Standbein des Taxigewerbes sind.

³⁹ E-Mail vom Hauptzollamt Osnabrück per 21.10.2019

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?

Vereinbarungen mit den Krankenkassen liegen uns nicht vor.

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

Das Mietwagengewerbe kann in gewissen Bereichen eine Konkurrenz für das Taxigewerbe darstellen. Allerdings sind uns auch zahlreiche Unternehmen bekannt, die sowohl Taxi- als auch Mietwagengenehmigungen haben. In solchen Fällen nimmt das Mietwagengewerbe eine Ergänzungsfunktion wahr.

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.)?

Hierüber liegen uns keine Informationen vor.

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

Über die Höhe liegen uns keine Informationen vor. Wie berichtet wird, hat sich der Fahrerlohn vor Einführung des Mindestlohns oftmals aus einem Grundbetrag und einer Umsatzbeteiligung zusammengesetzt.

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

Hierzu können wir keine Aussage tätigen.

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

Hierüber haben wir keine Erkenntnisse.

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

Nach unserer Einschätzung erbringen Taxiunternehmen Ihre Beförderungsleistung in guter Qualität.

10. Gibt es Qualitätsoffensiven oder vergleichbares?

Der Bundesverband hat eine Kampagne gestartet: <https://www.verlaesslich-ist-modern.de/>

11. Wie schätzen Sie den jetzt geltenden Tarif im Landkreis Cloppenburg ein?

Der Tarif wird zwischen dem Verband und dem Landkreis verhandelt und bei Bedarf regelmäßig angepasst. Wir gehen davon aus, dass er für die Unternehmen so gestaltet ist, dass sie ihre Pflichten erfüllen können und auskömmliche Einnahmen haben.

12. Wie schätzen Sie die Anzahl der Taxigenehmigungen im Landkreis Cloppenburg ein?

Hierzu können wir keine Aussage treffen.

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

Grundsätzlich ergänzt das Taxigewerbe den ÖPNV und nimmt dadurch eine wichtige Aufgabe wahr.

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

Hierüber liegen uns keine Erkenntnisse vor.

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

Hierüber liegen uns keine Erkenntnisse vor. Hierüber liegen uns keine Informationen vor.

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

Hierzu können wir keine Aussage treffen.

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

Beschwerden sind uns nicht bekannt.

Eine Bedrohung wird hieraus nicht abgeleitet.

11.9 Interview Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen e. V.

Die Interviewfragen wurden durch Herrn Ajo Agena, Geschäftsführer, Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen e. V., Bezirksgruppen Oldenburg und Aurich-Ostfriesland, schriftlich beantwortet.

1. Wie schätzen Sie die wirtschaftliche Situation im Taxigewerbe ein, wie hat sich die Situation seit 2013 verändert?

Vor Einführung des Mindestlohns hat der Großteil des angestellten Fahrpersonals auf Basis von Umsatzprovision gearbeitet. Ab Einführung des Mindestlohns, der auch während der Wartezeit am Taxistand gezahlt werden muss und der damit zwingend einhergehenden Erhöhung des Taxitarifs kam es zu Einbrüchen bei den Aufträgen, was sich mittlerweile wieder normalisiert hat. Dennoch bleibt die Lage angespannt, da Kosten und Lohnentwicklung, aber auch gerade die stark zunehmende Konkurrenz durch sog. „Schwarzfahrer“ (Privatpersonen, die ihre Fahrdienste per Facebook oder WhatsApp anbieten), die Situation erschweren.

2. Welche Rolle spielen Krankenbeförderungen Ihrer Meinung nach für das Taxigewerbe im Landkreis Cloppenburg?

Die Krankenförderungen, und hier gerade die Dialyse-, Chemo- und Strahlenfahrten, stellen für viele Unternehmen die Grundaustattung ihres Fuhrparks sicher. Ohne diese Fahrten gäbe es sicher weniger Taxis/Mietwagen, die dann wiederum bei Großveranstaltungen oder an den Wochenenden fehlen würden.

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 mit den Krankenkassen getroffenen Vereinbarungen sind landesweit identisch und haben einen Großkunden Charakter. Die Entgelte weichen leicht vom Taxitarif ab, sind aber aufgrund der besseren Planbarkeit der Fahrten und des damit zusammenhängenden Personaleinsatzes kostendeckend, da die Kosten der Wartezeiten des Personals weitestgehend wegfallen.

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

Historisch gesehen ist der LK Cloppenburg ein „Mietwagen-Landkreis“. Hier wie auch in anderen Landkreisen, versuchen Mietwagen, trotz der höheren Umsatzsteuer, zu Dumpingpreisen Fahrten zu bekommen. Diese angebotenen Preise können hinsichtlich der Kosten- und Lohnentwicklung nicht kostendeckend sein. Hier liegt der Verdacht nahe, dass bei der Entlohnung des Fahrpersonals unrechtmäßige Wege beschritten werden.

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.)?

Diese Anzeichen können Sie an jedem Wochenende und in jeder beliebigen Stadt oder Landkreis wahrnehmen!!

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

Siehe Frage 1

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

Nur durch eine Kombination aus Kranken-, Schüler- und Bestell- oder Rechnungsfahrten kann das Angebot zurzeit noch aufrechterhalten bleiben.

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

Die untere Verkehrsbehörde des Landkreises kontrolliert die Betriebssitze und ist auch gelegentlich bei Großveranstaltungen und an den Wochenenden vor Ort zur Kontrolle. Diese Kontrollen werden verbandsseitig gutgeheißen.

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

Im Landkreis Cloppenburg als gut bis sehr gut.

10. Gibt es Qualitätsoffensiven oder vergleichbares?

Nein.

11. Wie schätzen Sie den jetzt geltenden Tarif im Landkreis Cloppenburg ein?

Als momentan in Ordnung.

12. Wie schätzen Sie die Anzahl der Taxigenehmigungen im Landkreis Cloppenburg ein?

Da uns momentan keine Anfragen nach weiteren Konzessionen vorliegen, gehen wir davon aus, dass die Anzahl ausreichend ist.

13. Hat der Taxi- und Mietwagenverband ein verkehrspolitisches Grundsatz- bzw. Forderungspapier oder ähnliches, das sich mit dem Taxigewerbe beschäftigt?

Ja, siehe hierzu beim Bundesverband Taxi.

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

Hier ist sicherlich noch „Luft nach oben“. Gerade in fahrgastschwachen Zeiten könnten die Taxis viele Aufgaben im Linienverkehr übernehmen, z. B. AST-Verkehre.

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

s. Frage 1

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?

Als zu schlecht.

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

Nein.

Der Gutachter leitet aus diesem Interview Anzeichen einer gegenwärtigen und zukünftigen Bedrohung ab.

11.10 Mietwagenverkehr

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

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

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

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

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

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

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

Diese Vorteile werden durch den parallelen Einsatz von Mietwagen auch durch viele Taxiunternehmer im Landkreis Cloppenburg selbst genutzt.

18 Mietwagenunternehmer im Landkreis Cloppenburg betreiben nach Auskunft der zuständigen Behörde 57 Mietwagen. Insgesamt sind im Landkreis Cloppenburg 100 Mietwagen gemeldet, was einen erheblichen Wettbewerbsfaktor zuungunsten der Taxiunternehmer darstellt.⁴⁰

Im Rahmen dieses Gutachtens wurden einige Kennzahlen des Mietwagengewerbes im Landkreis Cloppenburg erhoben, die im Folgenden kurz präsentiert werden. Von den insgesamt 18 Mietwagenunternehmern haben alle den entsprechenden Erhebungsbogen ausgefüllt.

Das reine Mietwagengewerbe beschäftigt 2018 nach Angaben der Mietwagenunternehmer im Erhebungsbogen insgesamt 64 Mitarbeiter zuzüglich der Mietwagenunternehmer. 14 Angestellte sind in Vollzeit tätig, 45 in Teilzeit bis 450 Euro und fünf Mitarbeiter in der Gleitzzone bis 850 Euro.

⁴⁰ Angabe der zuständigen Behörde per August 2019

Viele Mietwagenunternehmer verfolgen neben dem Personenbeförderungsgewerbe auch andere Wirtschaftszweige. Dies sind zum Beispiel Omnibusbetrieb, Braut- und Textilmoden.

Die Mietwagenunternehmer haben im Erhebungsbogen zu 29 Fahrzeugen Angaben gemacht. Zum 31. Oktober 2019 betrug das Durchschnittsalter des eingesetzten Fuhrparks 7,29 Jahre. Der Fuhrpark der Taxiunternehmer hat ein Durchschnittsalter von lediglich 4,35 Jahren.

Im Mittel realisierten die Mietwagenunternehmer im Zeitraum 2014 bis 2018 ca. 1.688 Aufträge je Genehmigung. Dieser Wert liegt sehr deutlich unter dem der Taxiunternehmer (3.196).

Wie die Taxiunternehmer generieren auch die Mietwagenunternehmer den Großteil ihrer Aufträge über die Krankenkassen (44,2 Prozent).

Die jährliche Laufleistung eines durchschnittlichen Mietwagens im Zeitraum 2015 bis 2018 betrug ca. 46.422 Kilometer, die Besetztquote lag bei 58,44 Prozent. Im Hinblick auf die bestehende Rückkehrpflicht ist dies ein verhältnismäßig hoher Wert. Die durchschnittliche jährliche Laufleistung lag bei Taxis mit 65.088 Kilometer um ca. 18.700 Kilometer höher. Die Besetztquote lag mit 46,37 Prozent aber deutlich unter der der Mietwagenunternehmer.

Die durchschnittlichen monatlichen Vorsorgeaufwendungen eines Mietwagenunternehmers im Landkreis Cloppenburg betrugen 2015 ca. 940 Euro und sanken 2018 auf nur noch ca. 840 Euro. Diese liegen 2018 um ca. 600 Euro unter den durchschnittlichen monatlichen Vorsorgeaufwendungen der Taxiunternehmer. Die Aufwendungen für die Altersvorsorge der Mietwagenunternehmer sind von 2015 bis 2018 von 470 Euro auf 410 Euro gesunken. Insgesamt lag 2018 die Altersvorsorge von nur vier Mietwagenunternehmern über der eines Mindestlohnempfängers. Taxiunternehmer verwendeten 2018 etwa 735 Euro für ihre Altersvorsorge. Weiterhin lagen die Altersvorsorgeaufwendungen von immerhin neun Taxiunternehmern über der eines Mindestlohnempfängers.

Sieben Mietwagenunternehmer (50 Prozent) planen, ihr Unternehmen wie bisher fortzuführen. Fünf (36 Prozent) möchten es erweitern. Je ein Unternehmer (sieben Prozent) plant, seinen Betrieb zu verkleinern bzw. aus Altersgründen stillzulegen. Im Vergleich zu den Mietwagenunternehmern planen 41 Prozent aller Taxiunternehmer ihr Unternehmen wie bisher fortzuführen und 53 Prozent wollen es erweitern. Ein Unternehmer plant eine Verkleinerung.

Der 2014 gezahlte Durchschnittsstundenlohn lag im Mietwagengewerbe des Landkreises Cloppenburg bei ca. 8,06 Euro und stieg 2018 auf 9,96 Euro. Taxiunternehmer zahlten 2018 im Durchschnitt 0,11 Euro pro Stunde mehr.

Die folgende Abbildung zeigt den gesamten jährlichen Nettoumsatz je Mietwagengenehmigung im Landkreis Cloppenburg im Zeitraum 2015 bis 2018.

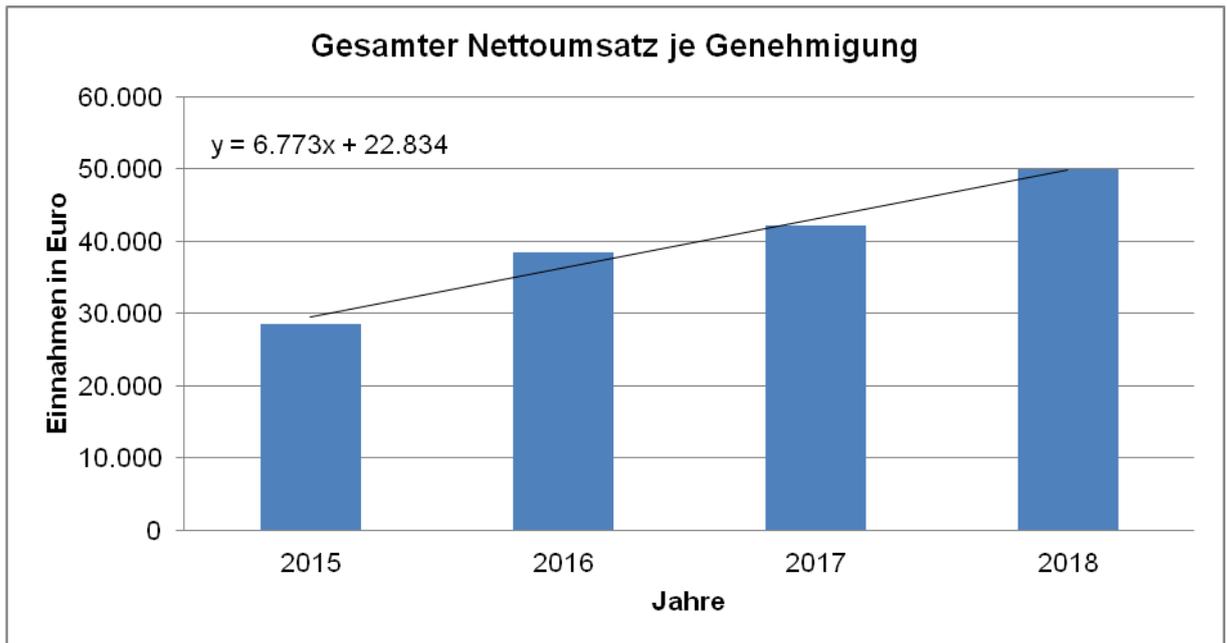


Abbildung 36 Gesamteinnahmen aus Mietwagenverkehr je Genehmigung und Jahr insgesamt für alle auswertbaren Mietwagenbetriebe im Landkreis Cloppenburg

Der durchschnittliche Umsatz pro Jahr beträgt ca. 39.800 Euro. Der durchschnittliche jährliche Zuwachs betrug im Erhebungszeitraum 29,66 Prozent. Seit 2015 steigt der Umsatz kontinuierlich an.

Die Nettogewinne je Genehmigung und Betrieb im Mietwagengewerbe zeigen die Abbildung 37 und Abbildung 38. Ihr Verlauf ist tendenziell ähnlich. Je Genehmigung erzielen Mietwagenunternehmer im Landkreis Cloppenburg durchschnittlich ca. 12.000 Euro, je Betrieb erzielen Mietwagenunternehmer im Durchschnitt einen Jahresgewinn von 58.200 Euro.

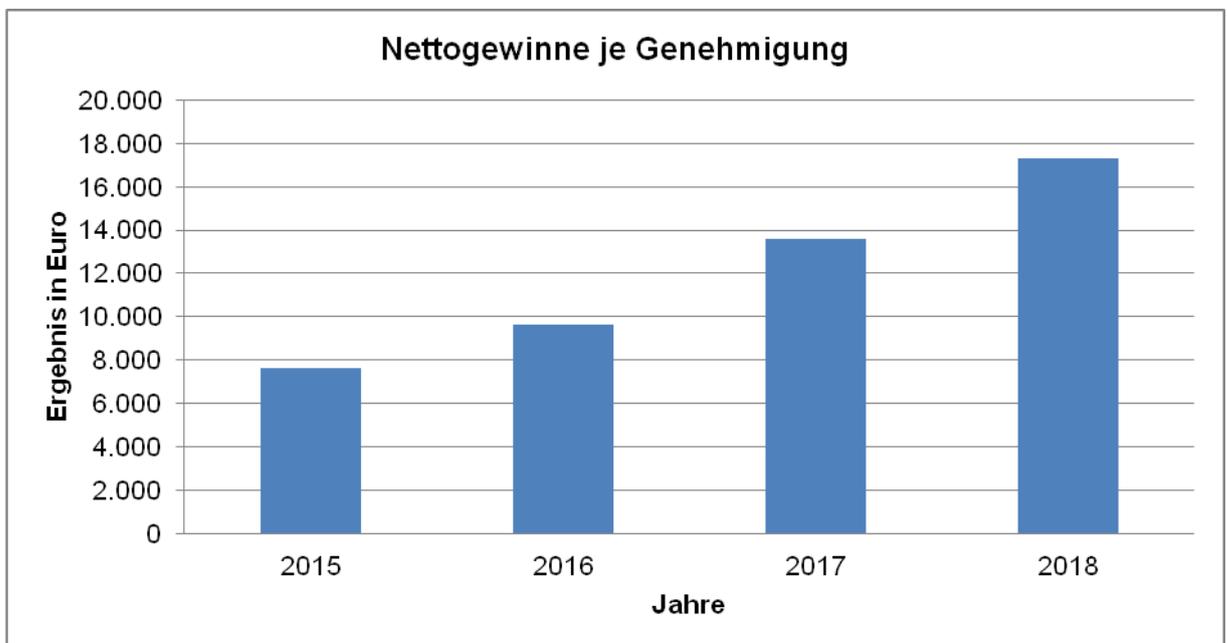


Abbildung 37 Nettogewinne bzw. -überschüsse aus Personenbeförderung je Genehmigung aller untersuchten Mietwagenbetriebe im Landkreis Cloppenburg

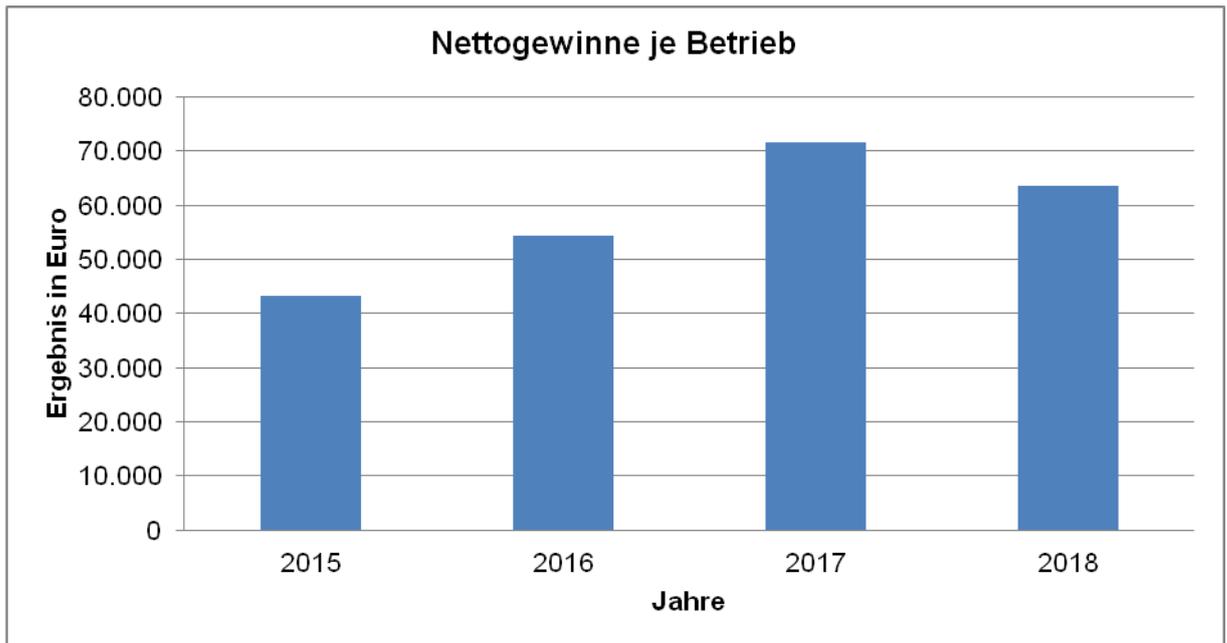


Abbildung 38 Nettogewinne bzw. -überschüsse aus Personenbeförderung je Betrieb aller untersuchten Mietwagenbetriebe im Landkreis Cloppenburg

Eine direkte Gegenüberstellung wichtiger Kennwerte des Mietwagengewerbes mit denen des Taxigewerbes zeigt, dass die wirtschaftliche Situation der Mietwagenunternehmer auf Basis der Gewinne je Genehmigung durchaus vergleichbar mit den Ergebnissen der Taxiunternehmer ist. Auf Betriebsebene erzielen die Mietwagenunternehmer im Durchschnitt ein auskömmliches Ergebnis, welches allerdings deutlich unter dem der Taxiunternehmer im Landkreis Cloppenburg liegt.

Die vom Mietwagengewerbe im Landkreis Cloppenburg erzielten Gewinne liegen deutlich über denen aus vergleichbaren Landkreisen.

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:

1. **Tarif:** Drei Unternehmer äußerten sich zum Tarif und der Einhaltung der Tarifordnung. So solle die Beförderungspflicht auf die Gemeinde begrenzt werden, die Tarifpflicht für den gesamten Landkreis aber bestehen bleiben. Des Weiteren sollten bessere Preise bei den Schulfahrten ausgehandelt werden, Qualität und Zuverlässigkeit sollten im Vordergrund stehen.
2. **Qualität/Service:** Ein Unternehmer fordert, die Bereitstellung auch in Nachbargemeinden zu erlauben, dadurch entstünden weniger Leerkilometer, was auf lange Sicht wirtschaftlicher und umweltschonender sei. Ein anderer Unternehmer fordert Subventionen bei Schwachlastzeiten. Ein weiterer Unternehmer wünscht sich, mehr Taxikonzessionen zu erwerben, um neue Arbeitsplätze schaffen zu können und neue Kunden zu erreichen. Im Gegensatz zu Mietwagen sei dies mit Taxis viel einfacher, da Fahrer mehr Möglichkeiten haben, die Kunden zu erreichen.
3. **Anzahl Genehmigungen:** Ein Unternehmer ist der Meinung, es gebe zu wenig Taxikonzessionen im südlichen Kreisgebiet.
4. **Unlauterer Wettbewerb:** Ein Unternehmer fordert mehr Kontrollen seitens der Behörde.
5. **Mietwagen:** Ein Unternehmer fordert, dass die Rückkehrpflicht seitens der Mietwagenunternehmer eingehalten werden soll.

Im Vergleich mit anderen Gutachten werden von den Unternehmern relativ wenige Angaben über Sorgen des Taxigewerbes im Landkreis Cloppenburg gemacht. Dies bedeutet nicht, dass es keine Probleme im Landkreis gibt, sondern, dass die Unternehmer unter Umständen keinen Anlass dazu sehen, diese im Erhebungsbogen zu äußern.

Aus den Angaben der Unternehmer lassen sich keine Anzeichen für eine gegenwärtige oder zukünftige Bedrohung ableiten.

12.2 Meinung der Unternehmer zur Tarifierhöhung

Befragt nach den Auswirkungen der Tarifierhöhung im Dezember 2015 auf die Umsätze gaben neun Unternehmer an, dass sich ihre Umsätze und sechs Unternehmer, dass sich ihre Aufträge nicht veränderten. Zwei gaben an, dass sich ihre Umsätze erhöhten und einer, dass seine Umsätze sanken. Ebenso gab ein Unternehmer an, dass sich die Zahl seiner Aufträge erhöhte, während fünf angaben, dass ihre Aufträge zurückgingen. Insgesamt kam es zu einem Rückgang der Umsätze um 0,4 Prozent und zu einem Rückgang der Aufträge um 6,3 Prozent.

Die letzte Tarifierhöhung zum 01. Mai 2019 und deren Auswirkungen auf das Taxigewerbe konnte im vorliegenden Gutachten noch nicht erfasst werden. Nach den Erfahrungen des Gutachters kommt es nach Tarifierhöhungen zu kurzfristigen Einbrüchen in den Auftragszahlen, daraufhin steigen die Auftragszahlen auf das Niveau vor der Tarifierhöhung, woraufhin die Umsätze und Gewinne ansteigen. Im Landkreis Cloppenburg kam es nach der Tarifierhöhung zu einer erheblichen Umsatz- und Auftragssteigerung.

Die Aussagen der Unternehmer im Erhebungsbogen zur Entwicklung der Umsätze und Aufträge lassen keine Anzeichen einer gegenwärtigen Bedrohung erkennen. Ob die aktuelle Tarifierhöhung zu einem weiteren Rückgang der Umsätze bzw. Aufträge führen wird, ist zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht absehbar.

12.3 Anmerkungen der Unternehmer zur Genehmigungsanzahl

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

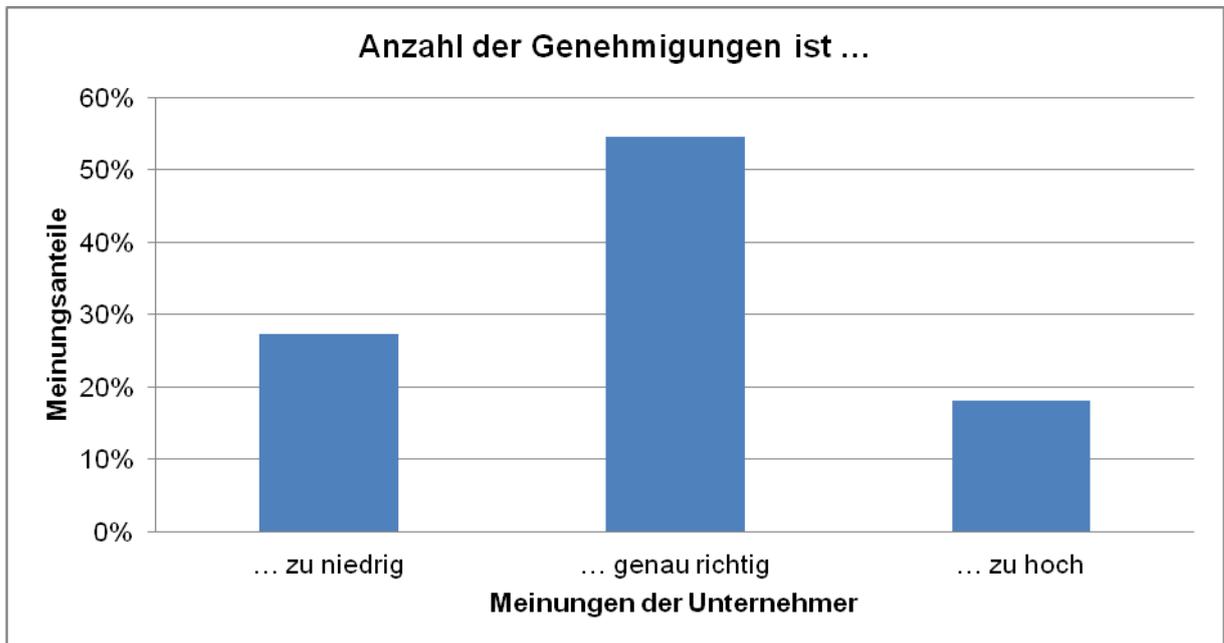


Abbildung 39 Meinungen der Unternehmer zur Anzahl der Genehmigungen im Landkreis Cloppenburg bezogen auf das Jahr 2019

Bezogen auf das Jahr 2019 und 89 Genehmigungen urteilen die Unternehmer wie folgt:

- Sechs Unternehmer, das entspricht 55 Prozent, sind der Ansicht, dass die Anzahl der Genehmigungen genau richtig ist.
- Drei der befragten Unternehmer (27 Prozent) vertreten die Auffassung, dass die Anzahl der Genehmigungen zu niedrig ist.
- Zwei Unternehmer (18 Prozent) sind der Meinung, dass die Anzahl der Genehmigungen zu hoch ist.

Aus den Meinungen der Unternehmer zur Genehmigungsanzahl im Jahr 2019 lassen sich keine Anzeichen für eine gegenwärtige oder zukünftige Bedrohung ableiten.

13. Bewertung der Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes

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

1. Keine Anzeichen einer Bedrohung vorhanden bzw. absehbar
2. Anzeichen einer Bedrohung vorhanden bzw. absehbar
3. Anzeichen einer akuten Bedrohung vorhanden bzw. absehbar

Kap.	Bewertung		im Untersuchungszeitraum			zukünftig		
	Was	Beurteilung	1	2	3	1	2	3
7.	Beurteilung der Nachfrage							
7.1	Anzahl der Aufträge	gleichbleibend hohes Niveau	x			X		
7.2	Entwicklung Gesamtmarkt	hoher Anstieg 2018	x			X		
7.3	Nachfragestruktur/Leistungsstruktur	unauffällig	x			X		
7.4	Nachfrage Patientenfahrten	Abhängigkeit von den Krankenkassen	x			X		
7.5	klassische Beförderungsleistungen	unauffällig	x			X		
7.6	Daueraufträge und sonstige Leistungen	unauffällig	x			X		
7.7	Schülerbeförderungen	spielen im Landkreis eine Rolle	x			x		
7.8	ÖPNV	Wettbewerb	x			x		
7.9	Tourismus	kontinuierlich wachsend	x			x		
7.10	CarSharing	keine Angebote im Landkreis	x			x		
7.11	Selbstfahrer zu Selbstkosten	unklare Entwicklung	x			x	x	
7.12	Rufbusse	ab April 2020 in einer Region geplant, Entwicklung unklar	x			x	x	
7.13	Auftragsannahme	unauffällig	x			x		
7.14	Struktur der Kundschaft	unauffällig	x			x		
7.15	Kaufkraft	unter Bundesdurchschnitt, kontinuierlich steigend	x			x		
7.16	Ausstattung mit Pkw	unauffällig	x			x		
7.17	Zusammenfassung der Nachfrage							
8.	Taxidichte und Bevölkerung							
8.1	Taxi- und Mietwagendichte	Taxidichte unauffällig, Taxi-Mietwagen-Dichte kritisch		x			x	
8.2	Bevölkerungsentwicklung	leicht positive Entwicklung	x			x		
9.	Beurteilung der Ertragslage und Einsatzzeit							
9.1	Entwicklung von Umsätzen	Anstieg hauptsächlich 2018	x			x		
9.2	Entwicklung der Kosten	leicht stärkeres Wachstum als Umsätze		x			x	

Kap.	Bewertung		im Untersuchungszeitraum			zukünftig		
	Was	Beurteilung	1	2	3	1	2	3
9.3	Lohnkosten und Mindestlohn	Durchschnittslohn liegt über Mindestlohn	x			x		
9.4	Entwicklung der Gewinne je Genehmigung	Je Genehmigung völlig unzureichend, können auf Betriebsebene ausgeglichen werden			x			x
	Struktur der betrieblichen Gewinne	über 50 Prozent erzielen ausreichenden Gewinn	x	x		x	x	
9.5	Einsatzzeit der Fahrzeuge und Unternehmer	stabil	x			x		
9.6	unternehmerische Vorausplanung	Großteil will fortführen oder erweitern	x			x		
9.7	zusammenfassende Bewertung der Entwicklung der Ertrags- und Kostelage unter Einbeziehung der Einsatzzeit	Zusammenfassung 9.1-9.5		x			x	
10.	Anzahl und Ursachen der Geschäftsaufgaben	überwiegender Teil aus wirtschaftlichen Gründen			x			x
11.	sonstige Kriterien							
11.1	Wartezeit der Kunden	unauffällig	x			x		
11.2	Vormerklisten	viele Neu- und Altbewerber	x			x		
11.3	technischer Zustand der Fahrzeuge	großer Anteil mit geringen Mängeln		x			x	
11.4	Zahlungsverpflichtungen	keine	x			x		
11.5	Vorsorgefähigkeit	bei einem großen Teil der Unternehmer auf gutem Niveau	x			x		
11.6	Reproduktion Fahrzeuge	durchschnittliches Alter	x			x		
11.7	Interview Zoll	regelmäßige Kontrollen	x			x		
11.8	Interview IHK	Situation des Gewerbes aus Sicht der IHK	x			x		
11.9	Interview Gesamtverband Verkehrsgewerbe	Situation des Gewerbes aus Sicht des Gesamtverbandes		x			x	
11.10	Mietwagen	starker Wettbewerb durch Mietwagen		x			x	
12.	Anmerkungen der Unternehmer							
12.1	Unternehmer in Erhebungsbögen	vereinzelt kritische Anmerkungen	x			x		
12.2	Meinungen der Unternehmer zur Tarifierhöhung	nur leichter Rückgang der Umsätze	x			x		
12.3	Anmerkungen zur Genehmigungszahl	differenziertes Meinungsbild	x			x		

Tabelle 6 Zusammenfassende Bewertung zur Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes

Folgende Gründe sprechen für ein funktionierendes Gewerbe, insbesondere:

1. die steigenden Umsätze (Nachfrage) nach § 13 Absatz 4, Ziffer 1,
2. die auf hohem Niveau gleichbleibende Anzahl der Beförderungsaufträge im Kontext zu § 13 Absatz 4, Ziffer 1,
3. die auf Betriebsebene steigenden Gewinne und die damit auf einem guten Niveau liegende Altersvorsorge, nach § 13 Absatz 4, Ziffer 3
4. keine Verbindlichkeiten an öffentlichen Abgaben,
5. die positive Entwicklung des Tourismus.

In anderen Bereichen sieht der Gutachter Anzeichen einer akuten Bedrohung, insbesondere folgende:

1. die sehr geringe Taxi- und Taxi-/Mietwagendichte § 13 Absatz 4, Ziffer 2,
2. extrem hohe Anzahl Geschäftsaufgaben aus wirtschaftlichen Gründen nach § 13 Absatz 4, Ziffer 4,
3. die ausgewiesenen sehr geringen Gewinne je Genehmigung, die nur auf Betriebsebene ausgeglichen werden können, nach § 13 Absatz 4, Ziffer 3,
4. der technische Zustand der Fahrzeuge mit einer hohen Anzahl geringer Mängel.

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

14. Prognose zur zulässigen Genehmigungsanzahl für den Landkreis Cloppenburg

14.1 Annahmen

Es wird wie folgt vorgegangen:

1. Ermittlung der voraussichtlichen Nachfrage nach Beförderungsleistungen von 2020 bis 2024, ausgehend von den ermittelten Umsätzen und der durch das Taxigewerbe realisierten Nachfrage der Jahre 2014 bis 2018,
2. Durchführung einer Vollkostenrechnung für ein Fahrzeug im Jahr 2019.

Ergebnis: Ermittlung der zulässigen Genehmigungshöchstzahl.

14.2 Nachfrageprognose

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



Abbildung 40 Realisierte Nachfrage und Nachfrageprognose im Taxigewerbe in Euro pro Jahr im Landkreis Cloppenburg bis 2024

Auf Grundlage der getroffenen Annahmen wird von einer Nachfrage nach Beförderungsleistungen im Taxiverkehr im Zeitraum 2020 bis 2024 im Landkreis Cloppenburg in Höhe von ca. 8.600.000 bis 10.200.000 Euro ausgegangen. Das entspricht einer Steigung von jährlich durchschnittlich 5,9 Prozent.

14.3 Vollkostenkalkulation

Zur Fahrzeugkostenrechnung 2019 siehe die in der nachfolgenden Tabelle getroffenen Annahmen.

Angenommen wird ein auch selbstfahrender Taxiunternehmer. Es werden Lohnkosten für den Fahrer bzw. für den selbstfahrenden Unternehmer in Höhe von 10,50 Euro/Einsatzstunde des Taxis und zusätzlich ein Unternehmerlohn einkalkuliert.

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

Die direkten Kosten werden so kalkuliert, dass alle Aufwendungen im Unternehmen ausgeglichen werden können. Dabei bleibt unberücksichtigt, dass der einzelne Unternehmer durch unternehmerisches Geschick einzelne Kosten in der angegebenen Höhe möglicherweise nicht voll in Anspruch nehmen muss (z. B. Kraftstoffverbrauch, eigene Fahrzeugpflege, keine Fremdkosten für Garage, Reparatur des Kfz in Eigenleistung, guter Schadenfreiheitsrabatt in der Versicherung u. a.).

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

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

Ansatzpunkt und Basis sind die ordentliche Funktion des Gewerbes.

Für ein Kfz wird eine Vollkostenkalkulation mit folgenden Annahmen durchgeführt:

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 Preisentwicklung⁴¹ • Jahresfahrleistung: 65.088 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"> • 3.637,00 €/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:³⁾</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nettokaufpreis: 40.000,00 € (Listenpreis plus Überführung plus Ausstattung) • Restwert nach 5 Jahren, ca. 5.000,00 € • Fahrzeugtausch nach 5 Jahren
Kapitalverzinsung	<ul style="list-style-type: none"> • nach anerkannten Grundsätzen der Kalkulation ermittelt aus ½ Kaufpreis und Umlaufmitteln mit einer Verzinsung von 6,0 %
Personalkosten	<ul style="list-style-type: none"> • Grundlage ist ein angenommener Durchschnittslohn von 10,50 €/Stunde, bei ermittelten 56,6 Wochenstunden und 52 Wochen nach Angaben der Unternehmer für den Zeitraum 2015-2018 • 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

⁴¹ <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/779/umfrage/durchschnittspreis-fuer-dieselmotorkraftstoff-seit-dem-jahr-1950/> (Einsicht: 17.06.2019)

Kfz-Steuer	• 340,00 €/Jahr nach Kfz-Steuergesetz
Fachvereinigung	• 104,00 € pro Jahr (Annahme Gutachter) ⁴²
IHK	• 100,00 € (Annahme Gutachter)
Garagenmiete	• ortsüblich: 65,00 €/Monat (Annahme Gutachter)
Rechtsschutzversicherung	• 153,00 € pro Jahr ²⁾
Versicherungen	• Angaben aus anderen eigenen und fremden Gutachten, Recherchen bei Verbänden • Insassenunfallversicherung und Verkehrsrechtsschutzversicherung
allgemeine Verwaltungskosten	• entsprechend der ausgewerteten betriebswirtschaftlichen Unterlagen ¹⁾
Einsatztage pro Jahr	• es wird mit 331 Einsatztagen durchschnittlich pro Jahr laut den Angaben der Unternehmer im Erhebungsbogen kalkuliert
Unternehmerlohn	• es wird ein zusätzlicher Unternehmerlohn in Höhe der Vorsorgeaufwendungen von 968,75 €/Monat kalkuliert

1) eigene Werte aus Datenerfassungen

2) Angabe BZP Geschäftsbericht 2017/2018

3) Angebot Mercedestaxi

Tabelle 7 Annahmen für die Vollkostenrechnung in der Fahrzeugkostenkalkulation

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

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

- variable Kosten pro Kilometer 0,16 €
- variable Kosten je Besetzkilometer 0,30 €
- fixe Kosten pro Einsatztag ohne Unternehmerlohn 178,87 €
- fixe Kosten pro Einsatztag mit Unternehmerlohn 213,99 €

- nur zur Information, nicht als Berechnungsgrundlage:
- durchschnittliche Gesamtkosten pro Einsatztag 244,74 €
- durchschnittliche Gesamtkosten je Besetzkilometer 2,40 €

Insgesamt ergeben sich so Jahresgesamtkosten in Höhe von 69.384,96 Euro ohne bzw. 81.009,96 Euro mit Unternehmerlohn.

⁴² 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)

14.4 Prognose der Zahl der Genehmigungen

Aus der so durchgeführten Fahrzeugkostenkalkulation ergibt sich eine Vollkostendeckung ohne Vorsorge von ca. 69.384,96 Euro Jahresumsatz, mit Einbeziehung der Vorsorge für den Unternehmer in Höhe von 81.009,96 Euro.

Es wird eine jährliche Kostensteigerung von 8,0 Prozent angenommen. Dieser Wert basiert auf der im Beobachtungszeitraum ermittelten Kostenentwicklung pro Genehmigung im Landkreis Cloppenburg.

Ermittlung der zulässigen Genehmigungsanzahl

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

Die ermittelte zulässige Genehmigungsanzahl für den Zeitraum 2020 bis 2024 beträgt 86 Genehmigungen.

Die Untersuchungen im Erhebungszeitraum basieren auf 89 Genehmigungen.

Derzeit sind 86 Konzessionen im Landkreis Cloppenburg vergeben.

Im Untersuchungszeitraum hat es akute Anzeichen einer Bedrohung gegeben, insbesondere § 13, Absatz 4, Ziffer 4 (Anzahl und Ursachen der Geschäftsaufgaben aus wirtschaftlichen Gründen ist extrem hoch).

Darüber hinaus zeigt die niedrige Taxi-Mietwagen-Dichte Anzeichen einer Bedrohung.

Die betriebswirtschaftliche Situation unter Einbeziehung der Einsatzzeit lässt ebenfalls auf Anzeichen einer Bedrohung schließen.

Das Gewerbe hat sich kontinuierlich verbessert. Für die Zukunft wird es Anzeichen einer Bedrohung geben, wenn die Anzahl der Genehmigungen weiter steigt. Da es schwierig ist, bereits vergebene Genehmigungen wieder zurückzugeben, empfiehlt der Gutachter, bei den derzeit 86 Genehmigungen zu bleiben.

Die Auswirkungen auf das Gewerbe sollten in drei Jahren evaluiert werden.

15. Regionale Verteilung der Genehmigungen

15.1 Bewertungsansatz

Im Folgenden entwickelt der Gutachter eine **Empfehlung** für die regionale Verteilung der Genehmigungen im Landkreis Cloppenburg. Durch diese Empfehlung wird die Gesamtaussage im Kapitel 14 des Gutachtens ausdrücklich nicht konterkariert! Die folgenden Aussagen stellen ausdrücklich nur eine Empfehlung für den Fall dar, dass die Behörde freiwerdende Genehmigungen innerhalb der Höchstzahl von 86 Genehmigungen nach räumlichen Aspekten verteilt.

Grundlage ist die regionale Zuordnung der Taxiunternehmen im Landkreis Cloppenburg entsprechend der Angaben der zuständigen Behörde vom August 2019.

Untersucht werden drei Regionen:

- Stadt Cloppenburg,
- Nördliches Kreisgebiet und
- Südliches Kreisgebiet.

Zum nördlichen Kreisgebiet gehören alle Gemeinden, die nördlich der Stadt Cloppenburg liegen: Barßel, Bösel, Friesoythe, Garrel und Saterland.

Zum südlichen Kreisgebiet werden alle Gemeinden gezählt, die südlich der Stadt Cloppenburg liegen: Cappel, Emstek, Essen, Lastrup, Lindern, Löningen sowie Molbergen.

Für die Beurteilung der regionalen Verteilung werden hauptsächlich die vier Kriterien nach PBefG §13 Abs. 4. herangezogen:

- die Nachfrage nach Beförderungsaufträgen im Taxiverkehr (Beförderungsaufträge, Entwicklung der Nachfrage nach Beförderungsleistungen, Warteliste)
- die Taxidichte,
- die Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit (betriebswirtschaftliche Aussagen aus den vorliegenden Jahresabschlüssen der Unternehmer aus dem Zeitraum 2014 bis 2018, Altersvorsorge, Einsatzzeiten),
- die Anzahl und Ursachen der Geschäftsaufgaben (Anzahl der Geschäftsaufgaben aus wirtschaftlichen Gründen).

Die gegenwärtige Unternehmensstruktur nach Regionen:

Laut Tabelle 8 existierten zum Stichtag 30.10.2019 im Landkreis Cloppenburg insgesamt 24 Taxiunternehmen. Hiervon entfallen drei (12,5 Prozent) auf die Stadt Cloppenburg, zwölf (50,5 Prozent) auf das nördliche Kreisgebiet und neun (37,5 Prozent) auf das südliche Kreisgebiet.

Region	Unternehmen 2019		Taxis 2019		Taxis je Unternehmen
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl
Stadt Cloppenburg	3	12,5%	18	20,9%	6,0
Nördliches Kreisgebiet	12	50,5%	41	47,7%	3,4
Südliches Kreisgebiet	9	37,5%	27	31,4%	3,0
Landkreis Cloppenburg	24	100%	86	100%	3,5

Tabelle 8 Regionale Verteilung der Taxiunternehmen und Taxigenehmigungen im Landkreis Cloppenburg

Die Verteilung der Genehmigungen unterscheidet sich vor allem in der Stadt Cloppenburg stark von der Verteilung der Unternehmen. So sind 20,9 Prozent der Genehmigungen (18 Konzessio-

nen) in der Stadt Cloppenburg bei drei Unternehmern vergeben, 47,7 Prozent (41 Konzessionen) im nördlichen Kreisgebiet und 31,4 Prozent (27 Konzessionen) im südlichen Kreisgebiet.

15.2 Bewertung der Regionen

15.2.1 Nachfrage im Taxiverkehr

Nachfolgende Tabelle zeigt die Steigerung der Nachfrage der Auftragsanzahl und ausgedrückt durch den Gesamtumsatz in den Regionen.

Region	Entwicklung der Anzahl der Beförderungsaufträge in Prozent	Entwicklung der Umsätze in der Region in Prozent
Stadt Cloppenburg	6,31	5,9
Nördliches Kreisgebiet	- 1,63	9,9
Südliches Kreisgebiet	0,4	7,7

Tabelle 9 Entwicklung der Nachfrage nach Beförderungsaufträgen

Tabelle 10 zeigt die regionale Verteilung von Neu- und Altbewerbern für neue bzw. weitere Genehmigungen.

Region	Neubewerbungen		Altbewerbungen		Gesamt	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Stadt Cloppenburg	5	41,7	2	12,4	7	25,0
Nördliches Kreisgebiet	5	41,7	7	43,8	12	42,9
Südliches Kreisgebiet	2	16,6	7	43,8	9	32,1
insgesamt	12	100	16	100	28	100

Tabelle 10 Regionale Verteilung der Bewerbungen um neue oder weitere Genehmigungen im Landkreis Cloppenburg⁴³

Am besten entwickelt sich die Nachfragesituation im nördlichen und im südlichen Kreisgebiet. Nachfrage nach Genehmigungen besteht in allen Regionen.

15.2.2 Taxidichte

Folgende Tabelle enthält Angaben zur Taxi- sowie zur Taxi-Mietwagendichte in den einzelnen Regionen des Landkreises Cloppenburg:

	Taxis 2019	Mietwagen 2019	Einwohner 2018	Einwohner je Taxi	Einwohner je Taxi- und Mietwagen
Stadt Cloppenburg	18	15	34.913	1.940	1.058
Nördliches Kreisgebiet	41	50	72.111	1.759	792
Südliches Kreisgebiet	27	35	62.324	2.308	1.005

Tabelle 11 Regionalvergleich hinsichtlich Taxidichte und Taxi-Mietwagendichte⁴⁴

⁴³ Angabe der Straßenverkehrsbehörde Landkreis Cloppenburg vom August 2019

⁴⁴ <https://lkclp.de/kreis-politik/zahlen-daten-fakten/bevoelkerung-und-flaeche.php> (Einsicht am 13.09.2019)

Basierend auf der Erfahrung aus anderen Gutachten ist eine Taxi- und Mietwagendichte unter 1.000 Personen pro Taxi oder Mietwagen als kritisch zu bewerten. Die Taxidichte liegt in allen drei untersuchten Regionen weit über dieser Schwelle. Die Taxi- Mietwagendichte im nördlichen Kreisgebiet liegt deutlich unter dieser Schwelle. Die Stadt Cloppenburg und das südliche Kreisgebiet liegen knapp darüber.

Für eine Genehmigungsvergabe kämen hier vorrangig die Stadt Cloppenburg und das südliche Kreisgebiet in Frage.

15.2.3 Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit

Nachfolgende Tabelle zeigt die Auskömmlichkeit der Betriebe auf Basis des Gewinnes der Unternehmen der Regionen als Mittelwerte im Zeitraum 2014 bis 2018.

Kennzahlen <i>Mittelwerte aus dem Zeitraum 2014 bis 2018</i>	Stadt Cloppenburg	Nördliches Kreisgebiet	Südliches Kreisgebiet
Gewinn je Betrieb	34.100 €	84.600 €	53.200 €
Gewinnverteilung bezogen auf die jeweilige Region			
Unternehmen mit mehr als 56.100 Euro	26,6 %	59,3 %	45,0 %

Tabelle 12 Betriebswirtschaftliche Kennzahlen für die Regionen im Landkreis Cloppenburg

Die mit Abstand höchsten Gewinne je Betrieb werden im nördlichen Kreisgebiet mit etwa 84.600 Euro erzielt. Im südlichen Kreisgebiet liegen die Gewinne auf Betriebsebene auf 53.200 Euro, sind aber auskömmlich. In der Stadt Cloppenburg sind die Gewinne je Betrieb mit 34.100 Euro bei weitem nicht auskömmlich.

Zusätzlich ist zu beachten, dass die nicht auskömmliche Situation in der Stadt Cloppenburg trotz sehr hoher Aufwendungen entsteht (siehe Tabelle 12).

Einsatzzeiten <i>Mittelwerte aus dem Zeitraum 2014 bis 2018</i>	Stadt Cloppenburg	Nördliches Kreisgebiet	Südliches Kreisgebiet
Einsatztage je Taxi	365	334	319
Tägliche Einsatzstunden je Taxi	11,8	7,1	7,9

Tabelle 13 Einsatzzeiten der Taxis und Unternehmer in den Regionen im Landkreis Cloppenburg

Für eine Genehmigungsvergabe kommen hiernach das nördliche und das südliche Kreisgebiet in Frage.

Diesem Kriterium wird in der Regionalanalyse eine sehr hohe Wertigkeit zugesprochen.

15.2.4 Anzahl und Ursachen der Geschäftsaufgaben

Die nachfolgende Tabelle listet die Geschäftsaufgaben im Zeitraum 2013 bis 2019 aus wirtschaftlichen Gründen nach Region auf.

Region	Stadt Cloppenburg	Nördliches Kreisgebiet	Südliches Kreisgebiet
Geschäftsaufgaben aus wirtschaftlichen Gründen	0	4	2

Tabelle 14 Anzahl für Geschäftsaufgaben aus wirtschaftlichen Gründen und nach Regionen⁴⁵

Es wird unterstellt, dass durch die Geschäftsaufgaben eine Konsolidierung des Gewerbes in den Regionen erfolgte.

Dieses Kriterium bleibt bei der Regionalanalyse ohne wesentliche Beachtung.

15.3. Anmerkungen der Unternehmer zur Genehmigungsanzahl

In der Stadt Cloppenburg ist ein Unternehmer der Meinung, die Genehmigungszahl müsse um 2,0 erhöht werden (im Mittel 0,67 Genehmigungen).

Im nördlichen Kreisgebiet sprechen sich ebenfalls zwei Unternehmer für eine Erhöhung der Genehmigungen aus (im Mittel 0,75 Genehmigungen).

Zwei Unternehmer im südlichen Kreisgebiet sind der Meinung, dass die Zahl der Genehmigungen in ihrer Region zu niedrig sei, sie fordern im Mittel eine Erhöhung der Genehmigungen um 0,83 Genehmigungen.

Region	Genehmigung zu niedrig	Genehmigung genau richtig	Genehmigung zu hoch
Stadt Cloppenburg	1	2	0
Nördliches Kreisgebiet	2	2	0
Südliches Kreisgebiet	2	4	0

Tabelle 15 Meinung der Unternehmer zur Genehmigungsanzahl in den Regionen

Nach Meinung der Unternehmer besteht der größte Bedarf nach Genehmigung im nördlichen und südlichen Kreisgebiet. Das stimmt mit den obigen Aussagen im Kapitel 15.2 überein.

15.4 Empfehlung für die regionale Genehmigungsverteilung

Basierend auf den in Kapitel 15.2 ausgewerteten Kriterien nach PBefG §13 Abs. 4 spricht der Gutachter die Empfehlung zur regionalen Verteilung innerhalb der Höchstzahl von 86 Genehmigungen aus:

1. in der Stadt Cloppenburg keine weiteren Genehmigungen zu erteilen,
2. im nördlichen Kreisgebiet bis zu drei Genehmigungen zu erteilen,
3. im südlichen Kreisgebiet eine weitere Genehmigung zu erteilen.

Die Auswirkung der Erteilung zusätzlicher Genehmigungen auf das gesamte Taxigewerbe und auf die einzelnen Regionen des Landkreises Cloppenburg sollte zeitnah evaluiert werden.

16. Zusammenfassung und Empfehlungen für die Behörde

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

100 Prozent der Unternehmer haben sich an der Erstellung beteiligt.

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

1. die Umsatzsteigerung (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).

berücksichtigt.

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

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

Nachfolgende Bewertung für den Beobachtungszeitraum basiert auf 85 bis 89 Genehmigungen.

Folgende Gründe sprechen für ein funktionierendes Gewerbe, insbesondere:

1. die steigende Nachfrage nach § 13 Absatz 4, Ziffer 1,
2. die auf hohem Niveau gleichbleibende Anzahl der Beförderungsaufträge im Kontext zu § 13 Absatz 4, Ziffer 1,
3. die auf Betriebsebene steigenden Gewinne und die damit auf einem guten Niveau liegende Altersvorsorge, nach § 13 Absatz 4, Ziffer 3
4. keine Verbindlichkeiten an öffentlichen Abgaben,
5. die positive Entwicklung des Tourismus.

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

1. die sehr geringe Taxi- und Taxi-/Mietwagendichte § 13 Absatz 4, Ziffer 2,
2. extrem hohe Anzahl Geschäftsaufgaben aus wirtschaftlichen Gründen nach § 13 Absatz 4, Ziffer 4,
3. die ausgewiesenen sehr geringen Gewinne je Genehmigung, die nur auf Betriebsebene ausgeglichen werden können, nach § 13 Absatz 4, Ziffer 3,
4. der technische Zustand der Fahrzeuge mit einer hohen Anzahl geringer Mängel.

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

Der Gutachter gibt folgende **Handlungsempfehlungen** für den Landkreis Cloppenburg.

1. Die Anzahl der Genehmigungen mit 86 Genehmigungen beizubehalten.
2. Sondertarife sollen nur genehmigt werden, wenn sie grundsätzlich den geltenden Tarif nicht um fünf Prozent unterschreiten bzw. sofern sie vom Landesverband verhandelt wurden.
3. Freiwerdende Genehmigungen innerhalb der Höchstgrenze von 86 Genehmigungen sollten nur im nördlichen und südlichen Kreisgebiet wie in Kapitel 15 beschrieben vergeben werden.
4. Die Auswirkungen der Anpassung der Genehmigungszahl sollten zeitnah erneut evaluiert werden.

Dr. Burkhard Saß
Gutachter

Carina Ruch
Gutachterin

Maximilian Spangenberg
Gutachter

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1 Beschäftigungsstruktur in den Taxibetrieben mit angestellten Mitarbeitern im Landkreis Cloppenburg	12
Abbildung 2 Angaben der Unternehmer zur Entwicklung der Aufträge je Genehmigung und Jahr im Landkreis Cloppenburg von 2014 bis 2018.....	17
Abbildung 3 Beförderte Personen im Taxi- und Mietwagenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland, Angaben in Mio. €	18
Abbildung 4 Entwicklung der Gesamtnachfrage nach Taxidienstleistungen im Landkreis Cloppenburg von 2014 bis 2018	19
Abbildung 5 Einnahmen im Taxi- und Mietwagenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland, Angaben in Mio. €	19
Abbildung 6 Struktur der Ertragsanteile im Taxigewerbe im Landkreis Cloppenburg	20
Abbildung 7 Kostenübernahme für Krankenfahrten in der Bundesrepublik Deutschland durch die Krankenkassen.....	22
Abbildung 8 Fahrkosten für Krankenfahrten je Versicherten und Jahr in der Bundesrepublik Deutschland ..	22
Abbildung 9 Anzahl der Ankünfte und Übernachtungen im Landkreis Cloppenburg	25
Abbildung 10 Art der Auftragsannahme (nach Angaben der Unternehmer) im Landkreis Cloppenburg	27
Abbildung 11 Durchschnittliche Kundenstruktur im Landkreis Cloppenburg.....	28
Abbildung 12 Durchschnittliche Altersstruktur der Kundschaft im Landkreis Cloppenburg	29
Abbildung 13 Entwicklung der verfügbaren Kaufkraft je Einwohner im Landkreis Cloppenburg	30
Abbildung 14 Entwicklung des Kaufkraftindex im Landkreis Cloppenburg im Verhältnis zum Bundesdurchschnitt.....	31
Abbildung 15 Pkw-Dichte in Pkw je 1.000 Einwohner zum 01. Januar 2019	32
Abbildung 16 Entwicklung der Pkw-Dichte im Landkreis Cloppenburg.....	32
Abbildung 17 Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Cloppenburg.....	35
Abbildung 18 Prognose der Bevölkerungsentwicklung für den Landkreis Cloppenburg.....	36
Abbildung 19 Entwicklung der Taxidichte bei angenommener Bevölkerungsentwicklung und gleichbleibender Genehmigungszahl im Landkreis Cloppenburg.....	37
Abbildung 20 Gesamteinnahmen aus Taxiverkehr je Genehmigung und Jahr für alle auswertbaren Taxibetriebe im Landkreis Cloppenburg	38
Abbildung 21 Erträge und Kosten je Genehmigung und Jahr im Landkreis Cloppenburg	39
Abbildung 22 Kostenstruktur eines Taxibetriebs im Landkreis Cloppenburg	40
Abbildung 23 Nettogewinne bzw. -überschüsse aus Personenbeförderung je Genehmigung aller untersuchten Taxibetriebe im Landkreis Cloppenburg.....	41
Abbildung 24 Durchschnittliche Nettoergebnisse bzw. -überschüsse je Taxibetrieb pro Jahr im Landkreis Cloppenburg	42
Abbildung 25 Gewinn- bzw. Überschussstruktur je Taxibetrieb in Euro pro Jahr im Landkreis Cloppenburg	43
Abbildung 26 Durchschnittliche wöchentliche Einsatz- und Arbeitszeit eines Taxiunternehmers im Landkreis Cloppenburg	45
Abbildung 27 Durchschnittliche jährliche Fahrleistung eines Taxis im Landkreis Cloppenburg	46
Abbildung 28 Durchschnittliche tägliche Einsatzstunden der Taxis pro Einsatztag im Landkreis Cloppenburg.....	46
Abbildung 29 Durchschnittliche Anzahl der Einsatztage der Taxis pro Jahr im Landkreis Cloppenburg.....	47
Abbildung 30 Anzahl der Wochentage, an denen Taxis im Landkreis Cloppenburg im Einsatz sind	47
Abbildung 31 Planungen zur Unternehmensfortführung durch die Unternehmer im Landkreis Cloppenburg 2018.....	48
Abbildung 32 Wartezeiten der Kunden zwischen Auftragserteilung und Einstieg des Fahrgastes im Landkreis Cloppenburg	51
Abbildung 33 Ergebnisse der Hauptuntersuchung (HU) nach StVZO und BOKraft im Landkreis Cloppenburg	52
Abbildung 34 Monatliche Gesamtausgaben für Vorsorge und davon Ausgaben für Altersvorsorge	53
Abbildung 35 Alter der im Landkreis Cloppenburg eingesetzten Taxis.....	54
Abbildung 36 Gesamteinnahmen aus Mietwagenverkehr je Genehmigung und Jahr insgesamt für alle auswertbaren Mietwagenbetriebe im Landkreis Cloppenburg.....	62

Abbildung 37 Nettogewinne bzw. -überschüsse aus Personenbeförderung je Genehmigung aller untersuchten Mietwagenbetriebe im Landkreis Cloppenburg	62
Abbildung 38 Nettogewinne bzw. -überschüsse aus Personenbeförderung je Betrieb aller untersuchten Mietwagenbetriebe im Landkreis Cloppenburg	63
Abbildung 39 Meinungen der Unternehmer zur Anzahl der Genehmigungen im Landkreis Cloppenburg bezogen auf das Jahr 2019	65
Abbildung 40 Realisierte Nachfrage und Nachfrageprognose im Taxigewerbe in Euro pro Jahr im Landkreis Cloppenburg bis 2024	69

Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1 Eingereichte Unterlagen und untersuchte Stichproben	16
Tabelle 2 Kaufkraft im Landkreis Cloppenburg	30
Tabelle 3 Einwohner je Taxi und Einwohner je Taxi und Mietwagen im Landkreis Cloppenburg	34
Tabelle 4 Taxidichte und Taxi-Mietwagendichte in Einwohner je Kfz von Landkreisen in Niedersachsen... 35	35
Tabelle 5 Geschäftsaufgaben bzw. Geschäftsübertragungen 2014 bis 2019 im Landkreis Cloppenburg ...	50
Tabelle 6 Zusammenfassende Bewertung zur Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes	67
Tabelle 7 Annahmen für die Vollkostenrechnung in der Fahrzeugkostenkalkulation	71
Tabelle 8 Regionale Verteilung der Taxiunternehmen und Taxigenehmigungen im Landkreis Cloppenburg	73
Tabelle 9 Entwicklung der Nachfrage nach Beförderungsaufträgen	74
Tabelle 10 Regionale Verteilung der Bewerbungen um neue oder weitere Genehmigungen im Landkreis Cloppenburg	74
Tabelle 11 Regionalvergleich hinsichtlich Taxidichte und Taxi-Mietwagendichte.....	74
Tabelle 12 Betriebswirtschaftliche Kennzahlen für die Regionen im Landkreis Cloppenburg	75
Tabelle 13 Einsatzzeiten der Taxis und Unternehmer in den Regionen im Landkreis Cloppenburg	75
Tabelle 14 Anzahl für Geschäftsaufgaben aus wirtschaftlichen Gründen und nach Regionen	76
Tabelle 15 Meinung der Unternehmer zur Genehmigungszahl in den Regionen	76

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 Behand-

lung 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 Taxengewerbe „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 Taxen 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 Taxengewerbes 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 Unterneh-

men führen. Umsatzeinbußen führen aber regelmäßig noch nicht zum Ruin eines von einem tüchtigen Unternehmer geführten Betriebes, auf den hier abzustellen ist.“

VGH München 13.05.1996

AZ 11 B 93.363746

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

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

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

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

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 Taxengewerbes 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

⁴⁶ Bidinger, Personenbeförderungsrecht, Kommentar, Erich-Schmidt-Verlag, ISBN 3 503 008195

würde und somit die Sicherheit der Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxengewerbes bedroht ist.⁴⁷

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 Beförderungsverträge anzunehmen sind. Dann aber sind die Umsätze, sofern die gesamte Beförderungsstrecke hin und zurück größer als 50 km ist, der vollen Umsatzbesteuerung zu unterwerfen.⁴⁸

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 Taxengewerbes ein.

Nicht erst die Existenz, sondern schon das ordnungsgemäße Funktionieren des Taxengewerbes 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

⁴⁷ Der Geschäftsbericht des BZP 2002/2003

⁴⁸ Der Geschäftsbericht des BZP 2002/2003

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.