

TAXI

**Fortschreibungsgutachten:
Wirtschaftlichkeit des Taxi- und Mietwagengewerbes
in der Landeshauptstadt Stuttgart
sowie in den Städten
Filderstadt und Leinfelden-Echterdingen
*einschl. Gutachten zur Funktionsfähigkeit
gemäß §13 Abs. 4 PBefG***

erstellt für die

Landeshauptstadt Stuttgart
Amt für öffentliche Ordnung

Oktober 2020

LINNE+
KRAUSE [FORSCHUNG
GUTACHTEN
BERATUNG

20099 Hamburg

Tel. 040 / 241 92 96 - 0

Fax 040 / 241 92 96 - 19

Email: krause@linne-krause.de

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
1.1	Aufgabenstellung.....	3
1.2	Methodik.....	5
1.3	Schattenwirtschaft.....	7
2	Nachfragesituation	12
2.1	Nachfragefaktor Tourengewinnung.....	12
2.2	Nachfragefaktor Aufkommen durch Funk- und App-Vermittlung.....	14
2.3	Nachfragefaktor Kundenstruktur.....	16
2.4	Nachfragefaktor Demografie.....	21
2.5	Nachfragefaktor Wirtschaft und Verkehr.....	23
2.5.1	<i>Nachfragefaktor Konjunktur</i>	23
2.5.2	<i>Nachfragefaktor Arbeitsmarkt</i>	25
2.5.3	<i>Nachfragefaktor Konsumklima / Kaufkraft</i>	28
2.5.4	<i>Nachfragefaktor Regionalwirtschaft</i>	30
2.5.5	<i>Nachfragefaktor Flughafen / Reiseverkehr</i>	33
2.5.6	<i>Nachfragefaktor Messe</i>	36
2.5.7	<i>Nachfragefaktor Tourismus</i>	38
2.5.8	<i>Nachfragefaktor Gastronomie und Großevents</i>	40
2.5.9	<i>Nachfragefaktor Gesundheitswirtschaft</i>	42
2.5.10	<i>Nachfragefaktor Pkw</i>	44
2.5.11	<i>Nachfragefaktor Schienenverkehr / ÖPNV</i>	48
2.5.12	<i>Nachfragefaktor Neue Verkehrsformen</i>	50
3	Angebotssituation	54
3.1	Angebotsfaktor Beschäftigte.....	54
3.2	Angebotsfaktor Fahrzeuge.....	57
3.3	Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte.....	61
3.4	Angebotsfaktor Einsatzzeit.....	64
3.5	Angebotsfaktor Fahrleistung.....	67
4	Erlös, Kosten und Überschuss	69
4.1	Faktor Erlös.....	69
4.2	Faktor Kosten.....	73
4.3	Faktor Überschuss.....	79
5	Konzessionsbewegungen / Geschäftsaufgaben	82
6	Zusammenfassung	83
6.1	Nachfragefaktoren.....	84
6.2	Angebotsfaktoren.....	87
6.3	Betriebswirtschaftliche Faktoren.....	89
6.4	Geschäftsaufgaben.....	91
7	Handlungsempfehlungen	92
7.1	Existenzfähigkeit des Taxigewerbes.....	93
7.2	Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes.....	94
7.3	Beobachtungszeitraum.....	97
7.4	Evaluation.....	99

1 EINLEITUNG

1.1 Aufgabenstellung

Am 14. Februar 2019 beauftragte die Landeshauptstadt Stuttgart die Fa. Linne + Krause GmbH mit der Erstellung eines Fortschreibungsgutachten zur Wirtschaftlichkeit des Taxi- und Mietwagengewerbes. Das Gutachten schließt die Untersuchung der **Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes** gemäß § 13 Abs. 4 **Personenbeförderungsgesetz** (PBefG) ein. Dabei kommt eine Besonderheit zum Tragen:

- **Landeshauptstadt Stuttgart:** Im Kern umfasst das Untersuchungsgebiet den Genehmigungsbezirk der Landeshauptstadt Stuttgart.
- **Flughafen:** Ein wichtiger Frequenzpunkt des Stuttgarter Taxigewerbes ist der **Flughafen**, der jedoch teils auf dem Gebiet der Städte Filderstadt und Leinfelden – Echterdingen und damit im Landkreis Esslingen liegt. Auf Grund dieser Besonderheit, wurden beide Städte in den Genehmigungsbezirk der Landeshauptstadt Stuttgart einbezogen. Die dort ermittelten Daten werden im Folgenden vereinfachend unter der Bezeichnung „Flughafen“ dargestellt.

Ein Hauptaugenmerk der vorliegenden Untersuchung liegt auf der Ermittlung der Höchstzahl der im Untersuchungsgebiet **zuzulassenden Taxikonzessionen**. Die im Rahmen des Gutachtens erstellten statistischen Daten sollen weiterhin helfen, die Aufsicht über das Taxi- und Mietwagengewerbe zu verbessern.

Gemäß § 13 Abs. 4 PBefG *„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.“* Das ist mit dem **Grundrecht** der freien Berufsausübung abzuwägen.

- **Bundesverwaltungsgericht:** Dies schließt eine Argumentation im Sinne eines „Konkurrenzschutzes“ aus. Grundlegend ist ein Beschluss des Bundesverfassungsgerichts v. 8. Juni 1960 (BVerfG 1 BvL 53/55, 16, 31, 53/56, 7, 18, 24/57). Maßgeblich sind weiterhin drei Urteile des Bundesverwaltungsgerichts aus 1981 (BVerwG 7 C 57.79), 1988 (BVerwG 7 C 94.86) und 1989 (BVerwG 7 C 44 und 45.88). Insbesondere das Urteil aus 1988 macht drei konkrete methodische Vorgaben: „vollständige Ermittlung“, „zutreffende Ermittlung“ und „nicht offensichtlich fehlerhafte Prognose“. Die prognostische Entscheidung der Genehmigungsbehörden muss sich an diesen Maßstäben messen lassen.
- **Verwaltungsgerichte:** In den letzten Jahren haben die Verwaltungsgerichte eine Rechtsprechung entwickelt, die zunehmend den Aspekt der Berufsfreiheit in den Vordergrund rückt und sich damit wieder stärker an dem BVerfG-Beschluss von 1960 orientiert. In erster Linie sind hier die Urteile und Beschlüsse des OVG Schleswig-Holstein (4 L 147/91, u. 3 A 74/07), des OVG Berlin (1 SN 15.99), OVG NRW (13 A 1417/05) und des OVG Rheinland-Pfalz (7 A 11567/03.OVG u. 4 K 329/06.KO) zu nennen. Aus Baden-Württemberg liegt die Entscheidung des VG Stuttgart v. 10. April 2014 (8 K 658/12) vor, die die Konzessionsbeschränkung durch die Landeshauptstadt Stuttgart bestätigt. Die aktuellen Entscheidungen des VG Karlsruhe (3 K 2922/16), des VG Freiburg (6 K 1753/17) und des OVG-NRW (13 A 196/18) haben noch einmal die hohen methodischen Anforderungen an eine ordnungsgemäße Konzessionsvergabe vor Augen geführt. Im Oktober 2020 hat das VG-Frankfurt (4 K 4018/17.F) eine richtungsweisende Entscheidung in Zeiten der Corona-Pandemie getroffen.¹

Die Zahl der Taxigenehmigungen liegt derzeit bei 676 in Stuttgart und 81 im Landkreis Esslingen (Filderstadt und Leinfelden-Echterding). Gegenwärtig liegen der Landeshauptstadt Stuttgart **163** und dem Landkreis Esslingen **46 Anträge** auf Erteilung einer Taxigenehmigung im Untersuchungsgebiet vor:

- **Altbewerber:** In Stuttgart wurden 71 Anträge für 71 Taxis von Bewerbern gestellt, die bereits ein Taxigewerbe in der Landeshauptstadt betreiben. Für Filderstadt und Leinfelden-Echterdingen liegen insgesamt 28 solche Anträge über ebenso viele Genehmigungen vor.
- **Neubewerber:** Daneben liegen in Stuttgart 92 Anträge für 92 Taxis von (zukünftigen) Unternehmern vor, die bislang noch nicht im Taxigewerbe der Stadt aktiv sind. Für Filderstadt und Leinfelden-Echterdingen sind es entsprechend Anträge für 18 Genehmigungen.

¹ VG Frankfurt v. 20.10.2020, 4 K 4018/17.F. Der Antrag auf Erteilung einer Taxikonzession wurde mit Verweis auf die Corona-bedingte Gefährdung der Existenz- und Funktionsfähigkeit des Frankfurter Taxigewerbes am Tage der Verhandlung abgelehnt.

1.2 Methodik

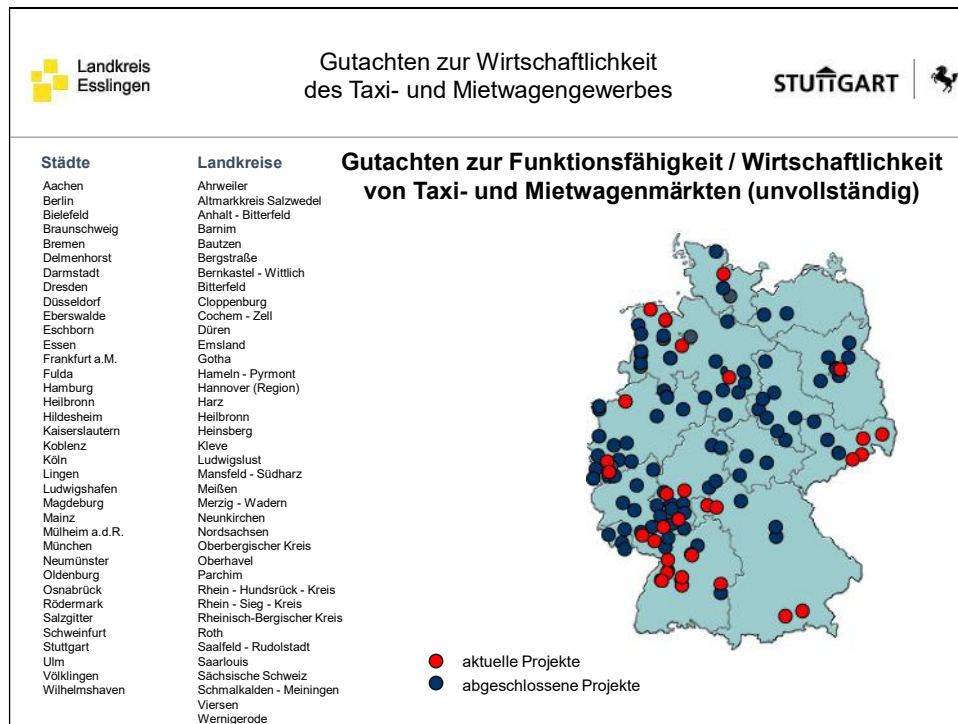
Das vorliegende Gutachten ist die **Fortschreibung** unseres Vorgängergutachtens aus dem Jahre **2013** (Berichtszeitraum: 2009 – 2011; 2012), wobei nun zusätzlich das **Mietwagengewerbe** einbezogen wird. Mietwagen, die überwiegend im **Schülerverkehr**, zur **Kranken- und Behindertenbeförderung** oder bei **Hilfsorganisationen** eingesetzt werden, bleiben jedoch außer Betracht.

Bei der gemeinsamen Untersuchung der **Wirtschaftlichkeit** des Taxi- und des Mietwagengewerbes wird analog zur Untersuchung der **Funktionsfähigkeit** gemäß § 13 Abs. 4 PBefG verfahren. Dabei stehen die folgenden Aspekte im Mittelpunkt:

- die **Nachfragesituation** im Taxi- und Mietwagengewerbe,
- die **Angebotssituation** im Taxi- und Mietwagengewerbe,
- die Entwicklung der **Erlös-, Kosten- und Gewinnsituation** unter Einbeziehung der Einsatzzeiten,
- Anzahl und Ursachen für **Geschäftsaufgaben**.

Die Untersuchung, die diesem Gutachten zugrunde liegt, basiert auf folgendem methodischen Ansatz:

- **Betriebswirtschaftliche Daten.** Zur Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten wurde ein 6-seitiger Fragebogen an die Taxi- und Mietwagenunternehmen versendet, mit dem diese Auskunft zum Betrieb, zu Fahrzeugen, zur Fahrleistung, zur Einsatzzeit, zum Tourenaufkommen, zur Nachfrage sowie zu Erlös, Kosten und Gewinn gaben. Für die steuerlich relevanten Daten wurde i.d.R. auf den Jahresabschluss bzw. auf die BWA zurückgegriffen. Die gravierenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie (im Folgenden: „**Corona-Krise**“) seit März 2020 spiegeln sich darin noch nicht wider.
- **Regionalwirtschaftliche Rahmendaten:** Darüber hinaus wurden für das Taxi- und Mietwagengewerbe relevante regionalwirtschaftliche Rahmendaten recherchiert und aufbereitet. Die Daten stammen aus verschiedenen Quellen, auf die jeweils im Kontext genauer eingegangen wird. Dabei wird versucht, auch eine erste Schadensabschätzung der Corona-Krise vorzunehmen.



- **Erhebungszeitraum:** Die Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten fand in Stuttgart in der Zeit von **April bis Juli 2019** statt. Auf Grund personeller Umstrukturierungen, konnte die Befragung am Flughafen erst im Anschluss daran von **August 2019 bis Januar 2020** durchgeführt werden. Bei Abschluss des Projektes hatten jedoch sämtliche Betriebe (d.h. 100%) ihren Erhebungsbogen eingereicht. Insgesamt dürfen die so ermittelten Daten beanspruchen, ein authentisches Bild des örtlichen Taxi- und Mietwagengewerbes am Vorabend der Corona-Krise zu geben.
- **Berichtszeitraum:** Für **zeitraumbezogene** Daten (z.B. Erlös, Kosten, Fahrleistung) umfasst der Berichtszeitraum die Jahre 2016 bis 2018. Als Stichtag für **zeitpunktbezogene** Angaben (z.B. zur Mitarbeiterbeschäftigung, zur Fahrzeugflotte etc.) wurde der 1. Januar 2020 festgelegt. Bei den aus Fremdquellen recherchierten Daten wurde grundsätzlich auf den jeweils neuesten verfügbaren Datenstand zurückgegriffen.

Das vorliegende Gutachten ist Teil einer Serie von Gutachten in **ca. 130 deutschen Taxi- und Mietwagenmärkten**. In 2018 / 2019 fanden gleichartige Untersuchungen u.a. in der **Landeshauptstadt Düsseldorf** und in der **Stadt Frankfurt a.M.** statt, die als Referenzorte herangezogen wurden. Zudem werden die aktuellen Daten den Daten des Vorgängergutachtens aus 2013 gegenübergestellt.

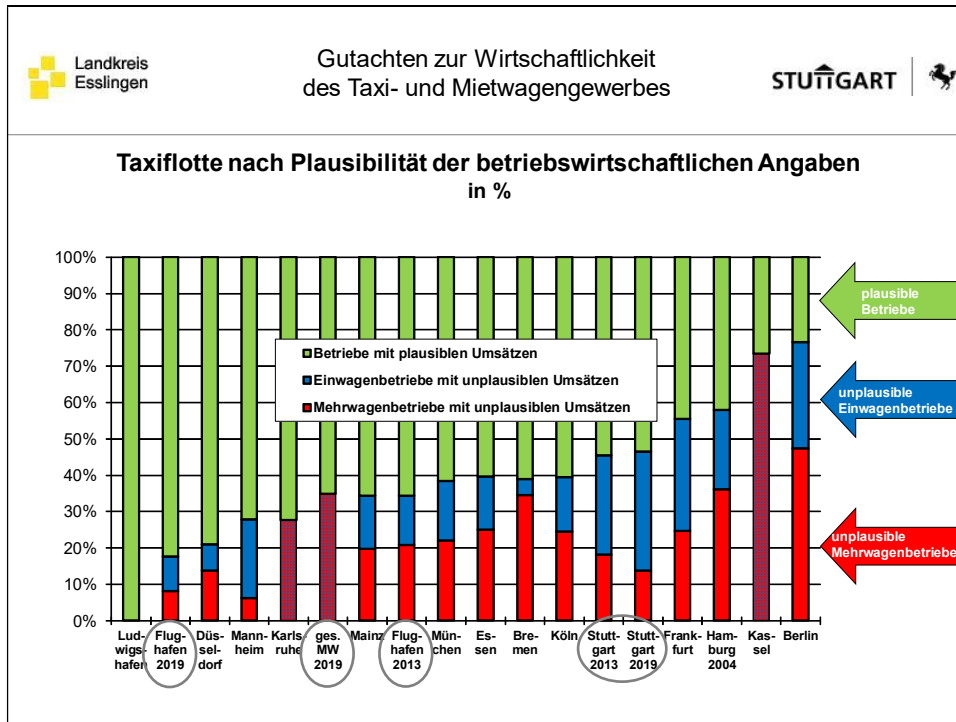
1.3 Schattenwirtschaft

Für das Taxi- und Mietwagengewerbe gilt: Nur wenige Branchen lassen dem Unternehmer so weite Spielräume zum „**kreativen**“ Umgang mit Erlös, Kosten und Gewinn. Der im November 2001 durch die Arbeitsgruppe des Bund-Länder-Fachausschusses Straßenpersonenverkehr vorgelegte Bericht über die „**Illegale Beschäftigung im Taxen- und Mietwagengewerbe**“ kam in dieser Hinsicht zu desillusionierenden Ergebnissen, die bis heute nicht an Aktualität verloren haben:

„Der Anteil der nicht erklärten Umsatzerlöse im Taxen- und Mietwagengewerbe ist nach Erkenntnissen der Finanzbehörden und der Sonderkommission auf etwa 30 - 40% der erklärten Umsätze zu veranschlagen. Bei Umsätzen im Taxen- und Mietwagengewerbe von bundesweit rd. 6,6 Mrd. DM dürfte danach das Volumen der nicht erklärten Umsatzerlöse - vorsichtig geschätzt - jährlich zwischen 2 und 2,6 Mrd. DM liegen. Der Anteil der „Schwarzlöhne“ wird auf 40 - 60% der nicht erklärten Umsätze geschätzt. Die nicht gemeldeten Lohnsummen dürften sich danach - ebenfalls vorsichtig geschätzt - in einer Größenordnung von jährlich zwischen 800 Mio. und 1,5 Mrd. DM bewegen.“

Um Verzerrungen bei den Ergebnissen zu begrenzen, wurden die von den Unternehmern vorgelegten betrieblichen und steuerlichen Angaben einem eingehenden betriebswirtschaftlichen **Plausibilitätstest** unterzogen:

- **Prüfung:** Alle eingehenden Erhebungsbögen und sämtliche Einzeldaten wurden mit Hilfe eines eigens entwickelten betriebswirtschaftlichen Analysetools auf Microsoft-Access-Basis geprüft. Die Prüfung beruht auf erfahrungsgestützten, betriebswirtschaftlichen Algorithmen. Im Vordergrund standen dabei einerseits betriebswirtschaftliche Plausibilität aber auch die Vollständigkeit der Angaben. Zu den angesetzten Schwellenwerten siehe unten.
- **Klärung:** Die eingereichten Daten waren häufig lückenhaft und widersprüchlich. Daher mussten die Unternehmer in vielen Fällen aufgefordert werden, Daten nachzuliefern oder zu erläutern. Zumeist wurden in solchen Fällen die steuerlichen Unterlagen (GuV, EÜR, BWA) nachgefordert – sofern diese nicht bereits eingereicht worden waren.



- **Semiprofessionelle Taxis:** Die Prüfung ergab, dass gegenwärtig ca. 46% der Stuttgarter Taxiflotte jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität arbeiten. Bei der Vorgängeruntersuchung in 2013 hatte der Anteil ähnlich hoch bei ca. 45% gelegen. Zur Einordnung: Rund 21% der Düsseldorfer und 54% ca. der Frankfurter Taxiflotte arbeiten jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität. Ein Spitzenwert wurde 2015 in Berlin mit ca. 77% beobachtet! Zudem hat sich das Problem von den Mehrfahrzeugen stärker zu den 1-Fahrzeugbetrieben verlagert. Am Flughafen ist der Anteil semiprofessioneller Taxis sogar deutlich rückläufig.
- **Semiprofessionelle Mietwagen:** Unter den Mietwagen liegt der semiprofessionelle Flottenanteil im gesamten Untersuchungsgebiet bei ca. 35%.
- **Behördlicher Prüfungsdruck:** Wesentlichen Anteil an der Eindämmung der Grauwirtschaft hatte offenkundig der Prüfungsdruck der Genehmigungsbehörden – anders als beispielsweise in Frankfurt a.M., wo die Zunahme irregulär geführter Taxis in den letzten Jahren ohne intensive Prüfung durch die Behörde nahezu ungebremst verlief². Aber: Während beispielsweise in Hamburg, Berlin oder Düsseldorf aus dem Gewerbe heraus ein Trend zu mehr Tax-Compliance zu erkennen ist, zeigt sich in Stuttgart ein zuweilen orchestrierter Widerstand, der sich in der fast durchgängigen Nichtbeachtung steuerlicher Aufzeichnungspflichten äußert.

² In Frankfurt a.M. fand keine vergleichbare Prüfung durch die Genehmigungsbehörde statt. Dort ist der Anteil semiprofessionell geführter Taxis seit 2006 von ca. 40% auf aktuell ca. 56% gestiegen. Der Frankfurter Magistrat hat angekündigt, künftig ein Prüfungsverfahren wie in Stuttgart (und Wiesbaden) einzuführen (Siehe Hessenrundschau v. 30.09.20).

- **Steuerliche Aufzeichnungen:** Dreh- und Angelpunkt einer ordnungsgemäßen Betriebsführung ist die Beachtung steuerlicher und sozialversicherungsrechtlicher Aufzeichnungspflichten. Werden die eingehalten, bleibt wenig Raum für Manipulation. Gemäß Schreiben der OFD-Karlsruhe, besteht seit Anfang Januar 2017 die Pflicht zur manipulationssicheren digitalen Einzelaufzeichnung von Taxameterdaten. Zuvor reichte das Führen von Schichtzetteln. Das Fehlen einer ordnungsgemäßen Einnahmearsprungsaufzeichnung wird laut Finanzverwaltung als „*schwerer Verstoß gegen die steuerlichen Pflichten*“ gewertet. Dennoch verfügen nur einzelne Stuttgarter Taxibetriebe über eine Datenspeicherung im Sinne des OFD-Schreibens. Und auch nur wenige führen ordnungsgemäße Schichtzettel. Soweit heute ersichtlich, wären die aktuell von der Polizei aufgedeckten Formen technischer Manipulation bei Beachtung der Aufzeichnungspflichten wahrscheinlich nicht unerkannt möglich gewesen.³

Gemäß der „*Allgemeinen Grundsätze*“ des BLFA Straßenverkehr besteht ein **öffentliches Verkehrsinteresse** an einer „*ordnungsgemäßen Bedienung des Taxiverkehrs*“. Die ist zurzeit in Stuttgart zum Teil nicht mehr gegeben⁴.

Eine wirtschaftlich unplausible Betriebsführung kann verschiedene Ursachen haben: Verantwortlich können **persönliche Einschränkungen** des Unternehmers sein. Bei Kleinstbetrieben stehen häufig Krankheit, Alter oder familiäre Umstände im Vordergrund. Bei Mehrwagenbetrieben muss jedoch meist von **Verkürzungen** bei **Erlösen** und **Personalkosten** ausgegangen werden.

Die Folgen irregulärer Betriebsführung sind relativ einfach zu erkennen: Als semiprofessionell werden Unternehmen bezeichnet, deren betriebliche und steuerliche Angaben bei der Prüfung bereits „*auf den ersten Blick*“ nicht mit den Regeln betriebswirtschaftlicher Plausibilität zu vereinbaren sind – ein sehr niedrigschwelliger Maßstab. Wichtige Indizien für eine semiprofessionelle Betriebsführung liefern die steuerlich gemeldeten Erlöse und Kosten. Dabei ist der Betriebstyp zu beachten:

³ Oberfinanzdirektion Karlsruhe, Informationen für Unternehmen des Taxi- und Mietwagengewerbes zum Thema „Ordnungsmäßigkeit der Kassenbuchführung“ S 0315 – St 42 v. 25.02.2020. In der Frage ordnungsgemäßer Aufzeichnungen ist zurzeit ein bedenklicher Widerspruch zu erkennen: Während die **Oberfinanzdirektion** des Landes Baden-Württemberg das Fehlen ordnungsgemäßer Aufzeichnung als „*schweren Verstoß gegen die steuerlichen Pflichten*“ wertet, vertritt der **VGH** des Landes Baden-Württemberg (VGH 6 S 862/19) eine konträre Auffassung, nach der das Fehlen solcher Aufzeichnungen **keinen** „*schweren Verstoß gegen abgabenrechtliche Vorschriften*“ darstellt. Hier besteht dringender Klärungsbedarf.

⁴ BLFA Straßenverkehr, „*Allgemeinen Grundsätze zur Durchführung und Neuregelung des Taxi- und Mietwagenverkehrs*“ v. Mai 1987.

- **Schwellenwert Alleinfahrer:** Unterschreitet der Jahreserlös großstädtischer Alleinfahrer nachhaltig die Schwelle von ca. 40.000 €, so deutet das auf eine problematische Betriebsführung hin. Professionelle Stuttgarter Alleinfahrer erzielten durchschnittlich ca. 60.700 €, am Flughafen sogar ca. 76.800 €. Zur Einordnung: Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. (BVTM) geht 2016 bis 2018 für einen Alleinfahrerbetrieb von durchschnittlich **ca. 48.500 €** Jahreserlös aus.⁵
- **Schwellenwert Mehrwagenbetriebe:** Bei Betrieben mit mehr als einem Fahrzeug – insbesondere bei größeren Unternehmen – muss jedoch ein anderer Maßstab angelegt werden. Erfahrungsgemäß ist ein mit Fahrpersonal betriebenes Taxi seit Einführung des gesetzlichen Mindestlohns 2015 nicht mit Jahreserlösen unter ca. 65.000 € ordnungsgemäß zu führen. Professionelle Stuttgarter Mehrwagenbetriebe erklärten Durchschnittserlöse von rund 70.000 €; semiprofessionelle dagegen lediglich knapp 50.000 €. Zur weiteren Einordnung: Mit Fiskaltaxameter ausgestattete Taxis erzielten 2017 in Hamburg durchschnittlich ca. 97.700 € und in Düsseldorf ca. 98.300 € (netto).⁶ Aber auch die fünf umsatzstärksten Stuttgarter Taxibetriebe erzielen Jahreserlöse von durchschnittlich rund ca. 125.000 € – ähnlich wie die Spitzengruppe in Hamburg, Düsseldorf oder Frankfurt.
- **Schwellenwert Mietwagen:** Weiter gefächert ist das Bild bei den Mietwagen. Die Vielfalt der Geschäftsmodelle reicht von der einfachen Patienten- oder Schülerbeförderung bis hin zum luxuriösen VIP-Shuttle. Mietwagen unterliegen weder der Betriebspflicht noch sind sie bei der Preisgestaltung an einen Tarif gebunden. Legt man bei ihnen als Schwellenwert den Referenzwert des BVTM von ca. 48.500 € Erlös zu Grunde, so kommen semiprofessionelle Mietwagen auf einen Durchschnittserlös von knapp 37.000 €, wohingegen professionelle ca. 79.800 € erzielen.

⁵ Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V., Geschäftsbericht, 2018 / 2019. Fast der gleiche Wert (ca. 48.800 €) wurde 2017 mit Hilfe von Fiskaltaxametern bei Hamburger Alleinfahrern gemessen. Siehe: Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (Hamburg), Die wirtschaftliche Lage des Hamburger Taxengewerbes 2017.

⁶ Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (Hamburg), Die wirtschaftliche Lage des Hamburger Taxengewerbes 2017 und Linne + Krause, Fortschreibungsgutachten gemäß § 13 Abs. 4 PBefG über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Landeshauptstadt Düsseldorf, 2019.

- **Erlös pro km:** Von Bedeutung ist weiterhin der Nettoerlös pro Kilometer. Der BVTM ging 2016 bis 2018 für einen Münchner Alleinfahrer von netto ca. 1,21 € / km aus. Der im Prüfungszeitraum gültige Stuttgarter Taxitarif lief unter taxitypischen Einsatzbedingungen sogar auf ca. 1,28 € / km hinaus⁷. Sinkt der Erlös im großstädtische Bereich anhaltend unter ca. 1,00 € / km, wird der Wert erklärungsbedürftig – auch unter Berücksichtigung extensiver Privatnutzung. In Stuttgart rangiert der steuerlich gemeldete Erlös professioneller Betriebe bei ca. 1,05 € / km, am Flughafen bei ca. 1,10 € / km. Dagegen erklären semiprofessionelle Taxibetriebe lediglich ca. 0,86 € / km (1-Fahrzeugbetriebe) bzw. ca. 0,89 € / km (Mehrwagenbetriebe). Die durchschnittlichen Erlöse professioneller Mietwagen (ca. 1,19 € / km) liegen sogar über denen der Taxis. Semiprofessionelle Mietwagen erwirtschaften dagegen angeblich nur ca. 0,80 € / km. Anders als im Taxigewerbe, ist die Grenze zwischen professionell und semiprofessionell im Mietwagengewerbe jedoch weniger eindeutig – schon wegen der fehlenden Tarifpflicht.
- **Personalkosten:** Aussagekräftig sind weiterhin die Personalkosten – besonders die der größeren Mehrwagenbetriebe. Für die Finanzierung einer einzigen Vollzeitkraft im Einschichtbetrieb auf Mindestlohniveau sind zurzeit rund 28.000 € Personalkosten erforderlich. In sehr gut ausgelasteten Mehrwagenbetrieben liegen die Personalkosten zurzeit bei mehr als 60.000 € pro Taxi. Mehrwagenbetriebe mit nachhaltig weniger als 28.000 € Personalkosten lassen seit Einführung des gesetzlichen Mindestlohns den Verdacht der Schwarzarbeit aufkommen. Semiprofessionelle Stuttgarter Mehrwagenbetriebe erklärten 2018 lediglich ca. 20.200 €. Bei kleineren Betrieben muss jedoch stets die Arbeitskraft des Unternehmers berücksichtigt werden, die (meist) kein Kostenfaktor, sondern Gewinnbestandteil ist.
- **Kraftstoffkosten:** Eine wichtige (flankierende) Kennzahl bilden weiterhin die Kraftstoffkosten. Ist die mitgeteilte Fahrleistung nicht mit den Kraftstoffkosten in Einklang zu bringen, liegt ein weiteres Indiz für semiprofessionelle Betriebsführung vor.

⁷ Taxitypische Einsatzbedingungen: 50% Besetztquote; durchschnittliche Tourenlänge 6 km, keine Wartezeit, Touren zum amtlichen Tarif vom Januar 2015.

2 NACHFRAGESITUATION

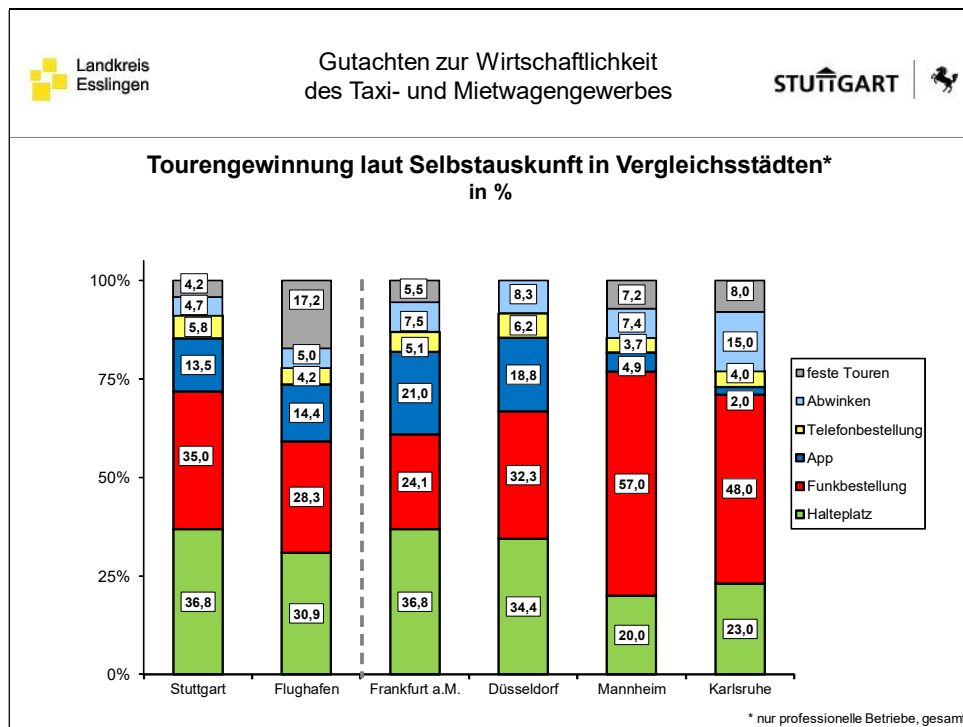
2.1 Nachfragefaktor Tourengewinnung

Die Art der Tourengewinnung Stuttgarter Taxis ist ähnlich wie in anderen Großstädten. Seit der Voruntersuchung 2013 sind aber deutliche Verschiebungen zu erkennen:

GENEHMIGUNGSBEZIRK STUTT GART TOURENGEWINNUNG LAUT SELBSTAUSKUNFT 2019 - IN % -															
	Stuttgart					Flughafen				Stuttgart + Flughafen				Vergleichsstädte	
	Professionelle Taxi-Betriebe					Professionelle Taxi-Betriebe				Semiprofessionelle Taxi-Betriebe		Mietwagen Betriebe		Düs- sel- dorf	Frank- furt a.M.
	gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.	gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.	Prof.	Semi.	Prof. Taxis gesamt	
Halteplatz	36,8	37,1	35,3	38,1	39,2	30,9	24,5	34,9	29,2	43,4	41,3	0,0	2,5	34,4	36,8
Funk	35,0	29,6	36,3	38,7	25,2	28,3	25,1	23,4	32,6	34,8	33,5	0,0	0,0	32,3	24,1
App	13,5	16,3	14,2	7,4	27,0	14,4	40,8	21,5	3,5	7,4	6,1	1,0	4,4	18,8	21,0
Telefon	5,8	7,7	6,9	3,8	3,9	4,2	3,9	6,3	2,7	5,7	7,3	25,5	25,7	6,2	5,1
Abwinken	4,7	5,5	4,3	5,2	3,4	5,0	5,5	5,3	4,7	4,4	7,2	0,1	0,0	8,3	7,5
feste Touren	4,2	3,8	3,1	6,7	1,3	17,2	0,2	8,6	27,3	4,3	4,6	73,4	67,4	-	5,5
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

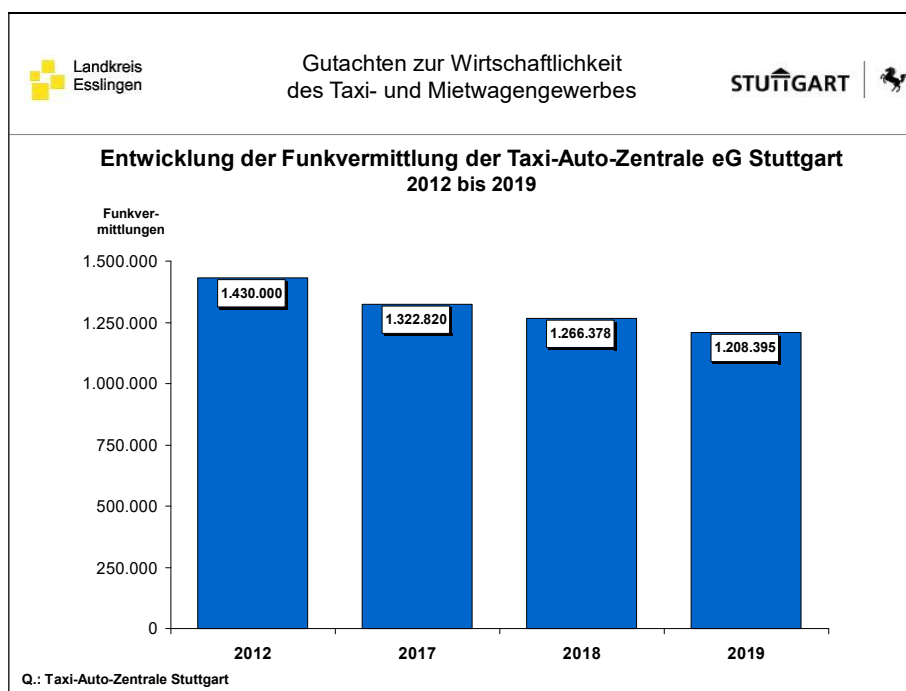
- **Halteplatz:** Wichtigster Ort der Fahrgastaufnahme ist nach wie vor der Halteplatz, wo ca. 37% (2012: ca. 39%) der Touren ihren Anfang nehmen – am Flughafen sind es etwas weniger (ca. 31%). Bei den semiprofessionellen Taxis ist der Halteplatz noch bedeutender ($\pm 42\%$). Mietwagen dürfen sich nicht bereitstellen, was aber einige semiprofessionelle Anbieter (2,5%) nicht davon abhält.
- **Funkvermittlung:** Ca. 35% der Erlöse gehen auf herkömmliche Funkvermittlung zurück. 2012 / 2013 hatte der Anteil noch bei ca. 43% gelegen. Hier ist ein Bedeutungsverlust festzustellen.
- **App-Vermittlung:** An Stelle der herkömmlichen Funkvermittlung ist teilweise die App-gestützte Vermittlung getreten, die 2012 noch keine messbare Größe war. Aktuell liegt der Anteil bei $\pm 14\%$. Große Bedeutung haben solche App-Touren für 1-Fahrzeugbetriebe am Flughafen, aber auch für größere Stuttgarter Mehrwagenbetriebe. Bei Stuttgarter Mietwagen spielten Apps zum Zeitpunkt der Erhebung noch kaum eine Rolle.

- **Telefon:** Abnehmende Bedeutung (ca. 6%) haben auch Telefonbestellungen direkt beim Unternehmer oder Fahrer (Handy). 2012 hatte der Anteil noch bei knapp 10% gelegen. Für Mietwagen hat die telefonische Erreichbarkeit noch immer große Bedeutung (ca. 26%).
- **Abwinker:** Das Heranwinken eines vorbeifahrenden Taxis spielt in Stuttgart mit ca. 5% nur noch eine geringe Rolle.
- **Feste Touren:** Auch feste Touren (z.B. für planbare Dialyse- oder Bestrahlungsfahrten) haben auf dem Stuttgarter Taximarkt kaum Gewicht (ca. 4%). Für Mietwagen sind feste Touren dagegen die mit Abstand wichtigste Nachfragequelle (ca. 73%) – als Krankenfahrt, aber auch als Shuttle- oder Limousinentour.



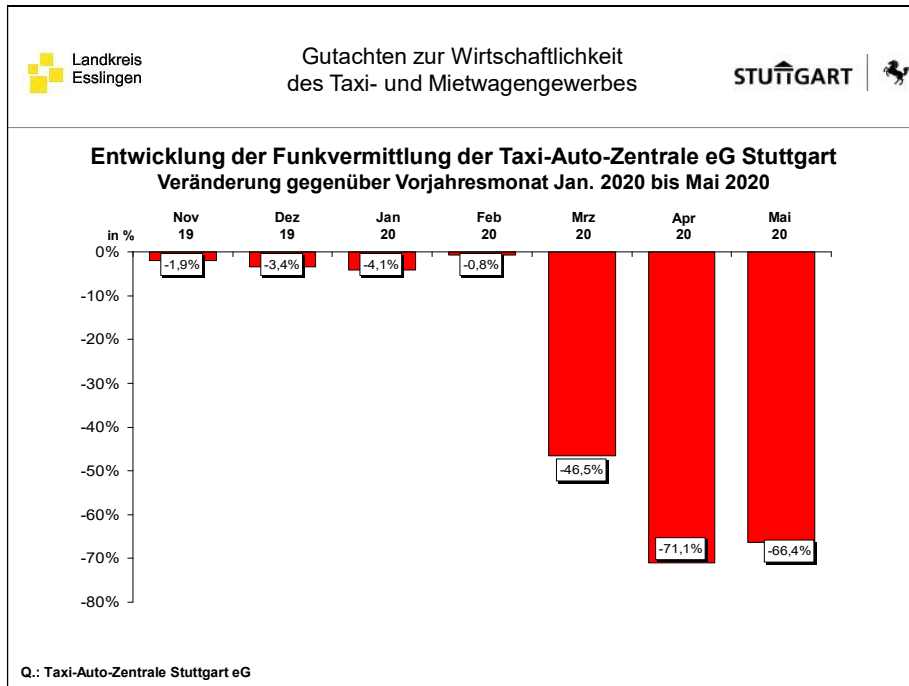
2.2 Nachfragefaktor Aufkommen durch Funk- und App-Vermittlung

Ein Maßstab für die Entwicklung der örtlichen Nachfrage nach Taxidienstleistungen ist das Tourenaufkommen der Funkvermittlungszentralen. Mit wenigen Ausnahmen (ca. 40 Taxis) sind alle Stuttgarter Taxis der Taxi-Auto-Zentrale Stuttgart eG angeschlossen. Auch hier zeigt sich die generell nachlassende Bedeutung von Funktouren:



- **Funktouren:** Von 2017 bis 2019 ist die Zahl der Vermittlungen substantiell zurückgegangen – von **ca. 1,32 Mio.** auf **ca. 1,21 Mio. Touren** – ein Minus von ca. 8,7%. 2012 hatte die Zahl noch bei **ca. 1,43 Mio.** gelegen.
- **Marktverschiebung:** Dabei zeichnet sich ein Standortnachteil ab: In der etwa gleichgroßen Landeshauptstadt **Düsseldorf** wurden 2018 mit jährlich $\pm 2,0$ Mio.⁸ wesentlich mehr Fahrten als in **Stuttgart** vermittelt. Auf den zweiten Blick ist der Abstand zwischen Düsseldorf und Stuttgart noch größer: In beiden Städten ist der App-Vermittler MyTaxi (heute: Free Now) tätig, in Düsseldorf aber mit deutlich größerem Erfolg. Für Stuttgart sind keine MyTaxi-Daten verfügbar. In Düsseldorf kontrollierte MyTaxi 2018 aber bereits etwa ein Drittel des gesamten Funkvermittlungsaufkommens – einschließlich Apps.

⁸ Angaben zu Düsseldorf laut Taxi-Düsseldorf eG und Rhein-Taxi GmbH.



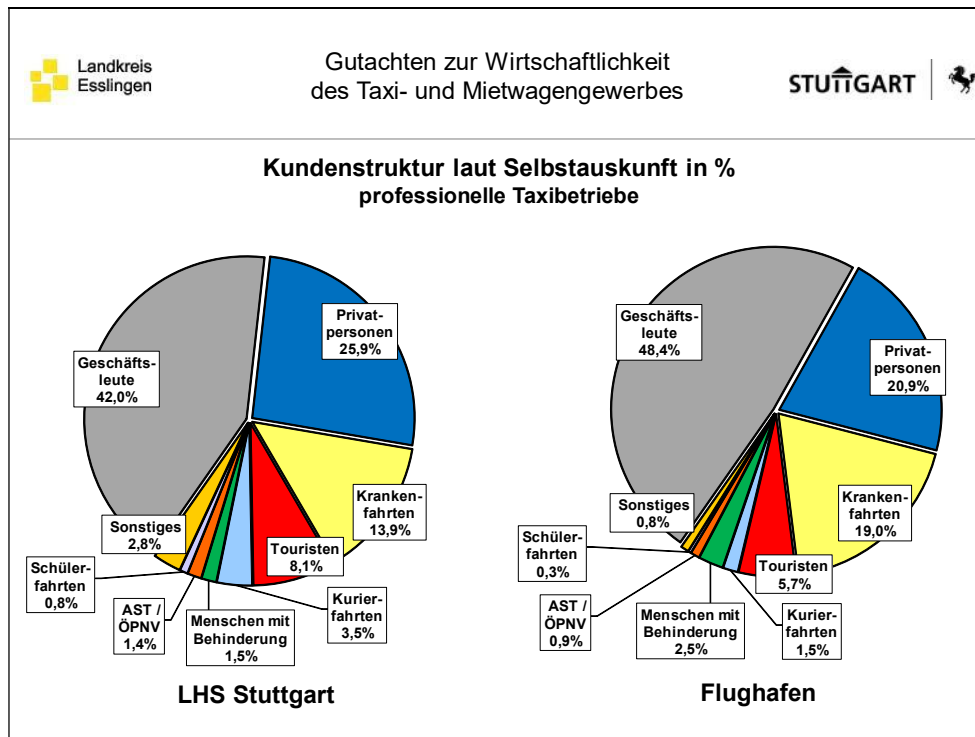
- **Corona-Krise:** Wegen der Marktverschiebungen zugunsten der App-Vermittlung haben die Tourenvermittlungsdaten herkömmlicher Zentralen in mittel- und langfristiger Perspektive nur begrenzte Aussagekraft. Belastbar in der aktuellen Corona-Krise ist dagegen die Vermittlungsstatistik im kurzfristigen Monatsvergleich. Während das Taxigeschäft bis Februar 2020 noch annähernd wie im Vorjahresmonat verlief, setzte im März ein starker Rückgang ein, der sich im April weiter verschärfte: Gegenüber dem Vorjahresmonat gingen die Vermittlungen um ca. 71% zurück – von ca. 97.500 auf nur noch ca. 28.200 Touren. Im Mai lag der Rückgang bei rund zwei Drittel. Ähnlich dramatische Zahlen werden zurzeit aus Frankfurt (-80%) und Köln (-78%) gemeldet. Verblieben sind im Wesentlichen Krankenfahrten.

2.3 Nachfragefaktor Kundenstruktur

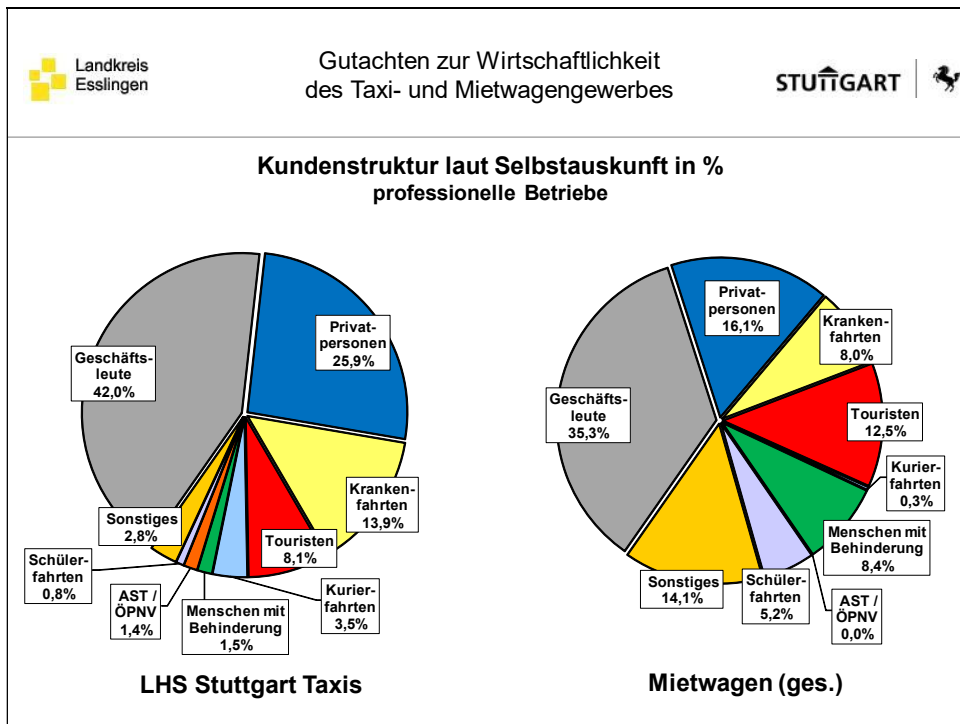
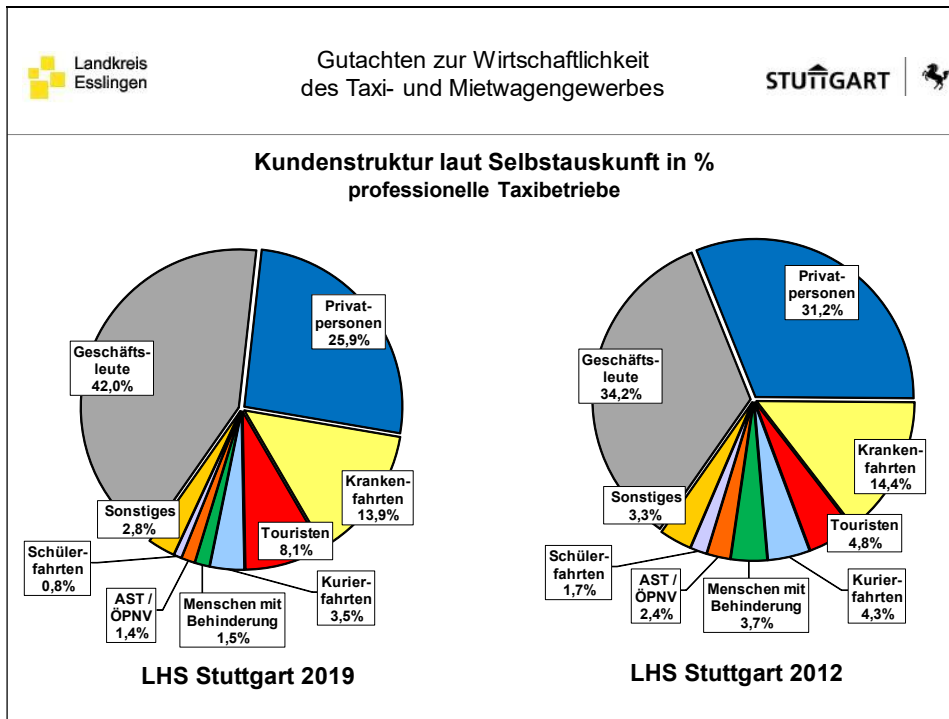
Auch die Struktur der Nachfrage im Stuttgarter Taxigewerbe hat sich von 2012 bis 2019 etwas verschoben. Aktuell hat jedoch die Corona-Krise noch einmal eine völlig neue Situation geschaffen:

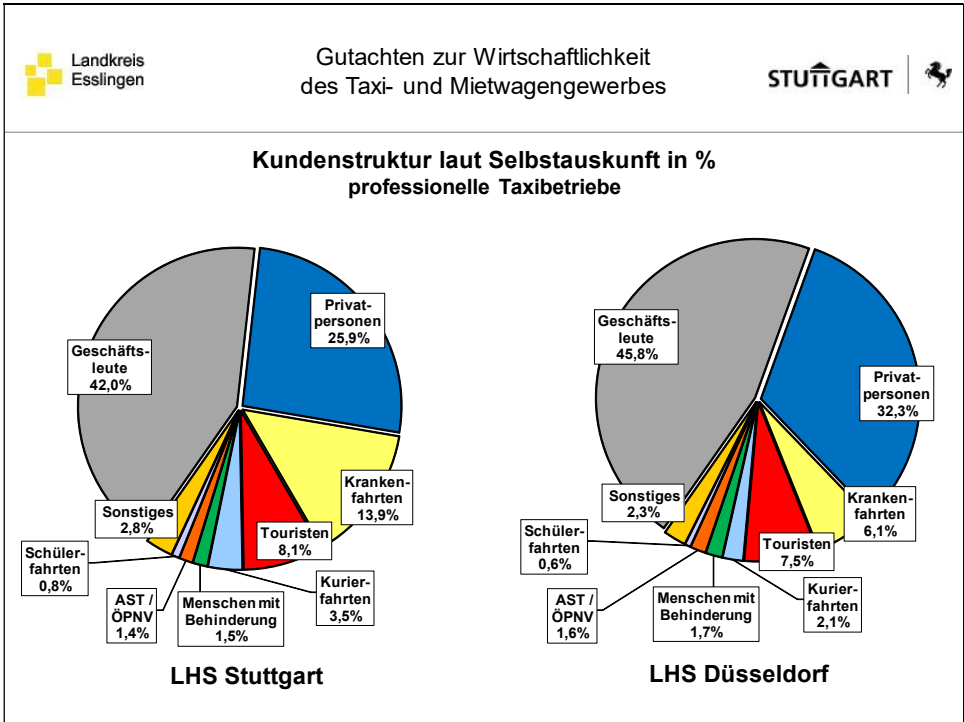
GENEHMIGUNGSBEZIRK STUTTGART NACHFRAGESTRUKTUR LAUT SELBSTAUSKUNFT 2019 - IN % VOM UMSATZ -															
	Stuttgart					Flughafen				Stuttgart + Flughafen				Vergleichsstädte	
	Professionelle Taxi-Betriebe					Professionelle Taxi-Betriebe				Semiprofessionelle Taxi-Betriebe		Mietwagen Betriebe		Düsseldorf	Frankfurt a.M.
	gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.	gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.	Prof.	Semi.	Prof. Taxis gesamt	
Geschäftsleute	42,0	50,7	43,4	33,7	51,4	48,4	59,2	51,1	45,3	42,2	43,5	35,3	25,4	45,8	47,7
Privatpersonen	25,9	21,2	28,0	26,1	22,6	20,9	15,5	21,5	21,4	30,2	23,8	16,1	29,5	32,3	25,7
Patienten	13,9	10,5	12,2	16,8	16,9	19,0	9,3	15,5	22,5	12,6	16,2	8,0	19,0	6,1	5,2
Touristen	8,1	8,6	7,0	9,4	7,5	5,7	11,2	6,2	4,6	7,2	6,4	12,5	6,9	7,5	8,2
Kurier	3,5	3,0	3,4	4,6	1,3	1,5	1,8	1,4	1,6	2,6	4,5	0,3	1,1	2,1	1,4
Menschen mit Behinderung	1,5	1,9	1,4	1,9	0,3	2,5	0,6	1,1	3,5	1,3	1,9	8,4	10,8	1,7	3,4
AST / ÖPNV	1,4	1,3	1,3	2,1	0,0	0,9	1,2	1,7	0,4	0,9	1,1	0,0	1,7	1,6	2,0
Schüler	0,8	0,5	0,5	1,5	0,0	0,3	0,0	0,0	0,4	0,9	0,3	5,2	5,0	0,6	4,6
Sonstiges	2,8	2,1	2,8	3,9	0,0	0,8	1,2	1,5	0,3	2,3	2,3	14,1	0,5	2,3	1,9
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- Geschäftsleute:** Wichtigste Nachfrager in der Wirtschaftsmetropole Stuttgart sind bislang Geschäftsleute, deren Erlösanteil bei ca. 42% rangiert - am Flughafen sogar ca. 48%. Ähnlich Bedeutung haben solche Fahrten in Düsseldorf (ca. 46%) oder Frankfurt (ca. 48%). Besonders Alleinfahrer (ca. 51%) profitieren von dieser Kundengruppe. Für professionelle Mietwagen haben diese Fahrten etwas geringeren Stellenwert (ca. 35%). In Folge der Corona-Krise dürfte es in diesem Marktsegment zum beinahe totalen Nachfrageausfall gekommen sein.
- Privatpersonen:** Insgesamt geringere Bedeutung hatte die Beförderung von Privatpersonen (ca. 26%) – ähnlich wie auch in Frankfurt. Für professionelle Mietwagen liegt der Anteil bei ca. 16%. Auch in diesem Marktsegment ist es zum starken Nachfrageausfall gekommen.



- **Krankenfahrten:** Krankenfahrten bildeten vor der Corona-Krise für professionelle Stuttgarter Taxis mit ca. 14% ein eher überschaubares Nachfragesegment. Am Flughafen (ca. 19%) war der Anteil sogar etwas höher. Für professionelle Mietwagen haben Krankenfahrten noch geringere Bedeutung (ca. 8%). In der aktuellen Krise stellt der geringe Anteil der Patientenfahrten das großstädtische Gewerbe vor existenzielle Probleme – anders als in Flächenkreisen, wo zuweilen die Hälfte der Erlöse auf dieses relativ stabile Marktsegment entfällt.
- **Touristen:** Leicht erhöht hatte sich gegenüber 2012 (ca. 5%) der Anteil der Touristenfahrten (ca. 8%). Noch mehr Gewicht haben Touristen bei den professionellen Mietwagen (ca. 13%). Auch dieses Geschäft ist zurzeit weitgehend zum Erliegen gekommen.
- **Kurierfahrten:** 2019 trugen Kurierfahrten mit rund 4% zum Erlös Stuttgarter Taxis bei. Am Flughafen und bei Mietwagen spielt diese Nachfragequelle praktisch keine Rolle.
- **Sonstige Personenbeförderung:** Weitere Formen der Personenbeförderung wie Schülerfahrten, Fahrten für Menschen mit Behinderung oder Touren im Rahmen des ÖPNV bilden mit zusammen knapp 4% eher ein Randgeschäft. Dagegen haben sich die professionellen Mietwagen bei der Beförderung von Menschen mit Behinderung (ca. 8%) und bei den Schülerfahrten (ca. 5%) einen Markt gesichert. Durch die zeitweise Schließung von Schulen und Betreuungseinrichtungen sind aber auch diese Nachfragequellen zum Erliegen gekommen.





**GENEHMIGUNGSBEZIRK STUTTGART
ZUKUNFTSERWARTUNG LAUT SELBSTAUSKUNFT 2019
- SCHULNOTE 1 BIS 6 -**

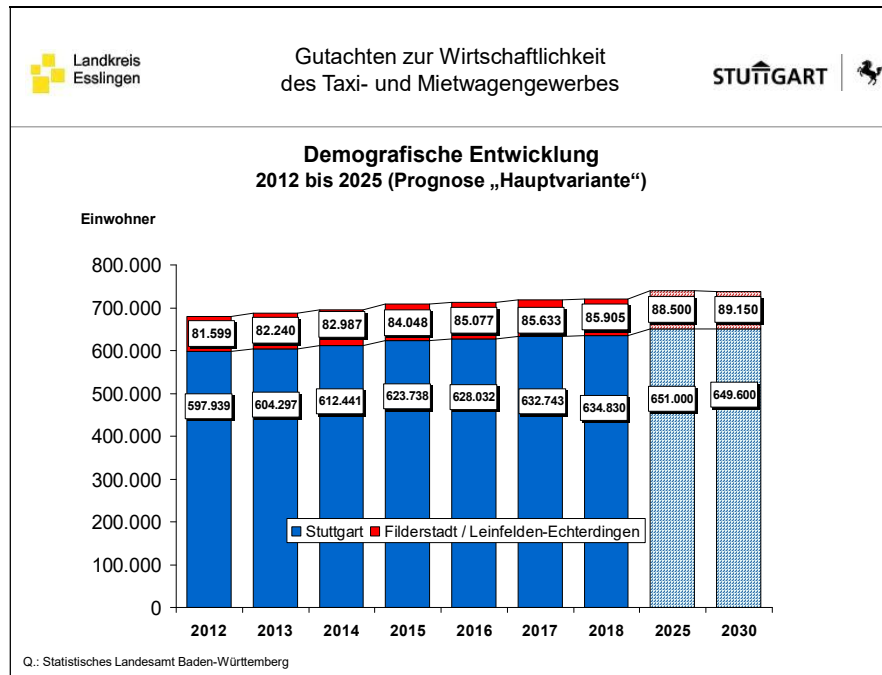
1: sehr gut ... 6: ungenügend	Stuttgart					Flughafen				Stuttgart + Flughafen				Vergleichsstädte	
	Professionelle Taxi-Betriebe					Professionelle Taxi-Betriebe				Semiprofessionelle Taxi-Betriebe		Mietwagen		Düssel-dorf	Frank-furt a.M.
	gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.	gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.	Prof.	Semi.	Prof. Taxis gesamt	
Geschäfts-leute	2,9	2,5	2,9	3,3	3,5	2,7	2,2	2,8	2,5	3,1	3,1	1,7	3,0	2,8	3,1
Privat-personen	3,2	3,2	3,2	3,3	3,7	3,5	4,5	3,5	2,6	3,4	3,5	2,2	3,4	3,6	3,6
Patienten	3,1	3,5	3,0	3,0	4,3	2,8	2,7	2,8	3,0	3,2	3,1	2,3	3,2	3,7	3,5
Touristen	3,4	3,5	3,3	3,5	4,0	2,8	2,8	2,9	2,3	3,5	3,6	2,3	3,0	3,4	3,4
Kurier	3,5	3,8	3,4	3,5	*	2,8	*	3,3	*	3,5	3,8	*	*	3,9	3,7
Menschen mit Behinderung	3,8	3,6	3,8	4,0	-	3,0	-	3,0	*	3,6	3,6	1,5	2,8	3,9	3,6
AST / ÖPNV	3,6	4,1	3,4	3,4	-	4,2	*	3,8	*	3,8	4,8	-	3,0	3,9	3,7
Schüler	3,9	4,0	4,5	2,3	-	*	-	-	*	3,4	*	2,0	3,0	4,4	3,5

- = keine Antworten
* = zu wenig Antworten

- Erwartung Taxiunternehmer:** Die Erwartungen der Stuttgarter Taxiunternehmer waren schon vor der Corona-Pandemie gedämpft: Die Zukunft der Hauptgeschäftsfelder wurde eher verhalten bewertet (Schulnote: 2,9). Leichter Optimismus war allenfalls mit Blick auf Fahrten für Geschäftsleute zu erkennen. Andere wichtige Nachfragegruppen wurden dagegen mit Noten zwischen 3,1 (Patienten) und 3,4 (Touristen) bewertet. Zu beobachten war zudem, dass die Stimmung am Flughafen etwas positiver als in der Stadt Stuttgart selbst war – mit Blick auf Fahrten für Geschäftskunden, Patienten und Touristen.
- Erwartung Mietwagenunternehmer:** Deutlich optimistischer zeigten sich die professionellen Mietwagenbetreiber. Auch hier stützte sich die Zuversicht auf mehr Fahrten für Geschäftsleute (Note: 1,7). Gedämpfter Optimismus war bei Fahrten für Privatpersonen (Note: 2,2), Patienten (Note: 2,3) und Touristen (Note: 2,3) zu erkennen.

2.4 Nachfragefaktor Demografie

Die ortsansässige Wohnbevölkerung bildet auch in Stuttgart das wirtschaftliche Fundament der Nachfrage. In dieser Hinsicht war auch aus Sicht des Taxi- und Mietwagengewerbes bislang eine positive Entwicklung zu verzeichnen:



- Bevölkerungsentwicklung:** Seit 2012 ist die Einwohnerzahl Stuttgarts um ca. 6% gestiegen und lag 2018 / 2019 bei ca. 635.000 – deutlich mehr als vorausgesagt. Für 2025 prognostiziert das Statistische Landesamt aktuell eine weitere Zunahme auf ca. 651.000 Einwohner. Ähnlich hat sich auch die Bevölkerungszahl in Filderstadt und Leinfelden-Echterdingen (+5%) entwickelt. Für das gesamte Untersuchungsgebiet wird bis 2025 ein Plus von rund 2,6% erwartet. Ob die Prognose angesichts der Corona-Krise eintritt, bleibt abzuwarten.
- Alternde Bevölkerung:** 2019 waren gut 23% der Stuttgarter 60 Jahre oder älter. In den nächsten Jahren wird die Zahl älterer Menschen deutlich zunehmen. Angesichts der Angewiesenheit vieler älterer Menschen auf Mobilitätsdienste erwächst dem Gewerbe somit ein Nachfragepotential.

- **Rolli-Taxi:** In besonderer Weise sind Rollstuhlfahrer auf Mobilitätsdienste angewiesen. Um auch dieser Personengruppe spontane Mobilität zu ermöglichen, hat die Landeshauptstadt Stuttgart Ende 2018 das Förderprogramm „Rolli-Taxi“ aufgelegt. Bisher wurde der Umbau von 6 Fahrzeugen bewilligt. Davon sind 4 Fahrzeuge bereits umgerüstet und gefördert und stehen als „Rolli-Taxi“ zur Verfügung. Um das „Rolli-Taxi“ in die Regelstruktur als spontanes und flexibles Angebot zu konstituieren, ist eine Erhöhung der Anzahl von verfügbaren „Rolli-Taxen“ erforderlich. Eine zum 01.01.2020 rückwirkende modifizierte Richtlinie sieht die Öffnung des Förderprogramms für kleinere Fahrzeugtypen entsprechend den Anforderungen der DIN 75078, Teil 1 vor. Eine Umrüstung von bis zu 12 Taxen kann von der Landeshauptstadt Stuttgart bezuschusst werden. Die modifizierte Richtlinie wird den entsprechenden Gemeinderatsgremien im Dezember 2020 zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt.

2.5 Nachfragefaktor Wirtschaft und Verkehr

Das vorliegende Gutachten stützt sich bei den betriebswirtschaftlichen Daten primär auf die Jahre 2016 bis 2018. Mit Ausbruch der Corona-Krise im März 2020 haben sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen grundlegend verändert. Die Pandemie hat zur größten Erschütterung der Weltwirtschaft seit dem Zweiten Weltkrieg geführt. Das Gutachten zeichnet das wirtschaftliche Bild des Gewerbes vor der Corona-Krise. Sofern sich nicht kurzfristig eine wirtschaftliche Normalisierung einstellt, haben die Zahlen großenteils nur noch historische Bedeutung. Im Folgenden wird versucht, eine vorläufige Schadensabschätzung vorzunehmen.

2.5.1 Nachfragefaktor Konjunktur

Der Lockdown, verbunden mit Grenzschließungen, Quarantäne, Kontaktverboten und dem Niederfahren weiter Teile des öffentlichen Lebens, verursacht einen massiven wirtschaftlichen Schaden. Als Zentrum der europäischen Automobilbauindustrie und Drehkreuz des internationalen Flugverkehrs ist die Region Stuttgart besonders betroffen. Die Konjunkturprognosen lassen eine schwere Depression erwarten:

- **Konjunkturprognosen:** Mittlerweile wurden alle Konjunkturvoraussagen revidiert. In ihrer Prognose von Ende April 2020 geht die Bundesregierung für das laufende Jahr von einem BIP-Rückgang um 6,3% aus. Die LBBW prognostiziert ein Minus von 7%. Zum Vergleich: Während der Finanzkrise 2008 / 2009 schrumpfte das BIP um ca. 5,7%.
- **Regionale Konjunktur:** Auch die regionalen Aussichten sind für viele Unternehmen „existenzbedrohend“. Laut Umfrage der IHK-Baden- Württemberg rechneten Anfang Mai 2020 „über 80% der Betriebe ... mit Umsatzrückgängen. Von den Befragten gehen 71% von zweistelligen Umsatzeinbrüchen aus. Jedem fünften Betrieb ... werde mindestens die Hälfte seiner Jahresumsätze wegfallen“.⁹

⁹ Baden-Württembergische IHK-Umfrage v. 7. Mai 2020: „Jedes dritte Unternehmen im Südwesten steht still“.



Zu den unmittelbar betroffenen Wirtschaftszweigen zählen das Reise- und Übernachtungsgewerbe, die Gastronomie, aber auch die Messe- und Kongresswirtschaft – sämtlich wichtige Nachfragequellen des Taxi- und Mietwagengewerbes. Erhebliche Erlöse wurden mit Geschäftsleuten erzielt. Die eher krisensicheren Krankenfahrten spielen dagegen in Stuttgart kaum eine Rolle. Auch wenn Taxis und Mietwagen nicht unmittelbar von staatlich verfügten Schließungen betroffen sind, zählt das Gewerbe indirekt zu den am stärksten geschädigten Branchen, der quasi „über Nacht“ die wirtschaftliche Basis entzogen wurde.

Anders als z.B. im Handwerk, kann entgangener Umsatz nicht aufgeholt werden. Im Gegenteil: In Zeiten von Homeoffice und Reiseverboten haben Unternehmen neue Formen der Audio- und Videokommunikation für sich entdeckt, so dass auch künftig mit deutlich weniger Geschäftsreisen zu rechnen ist.

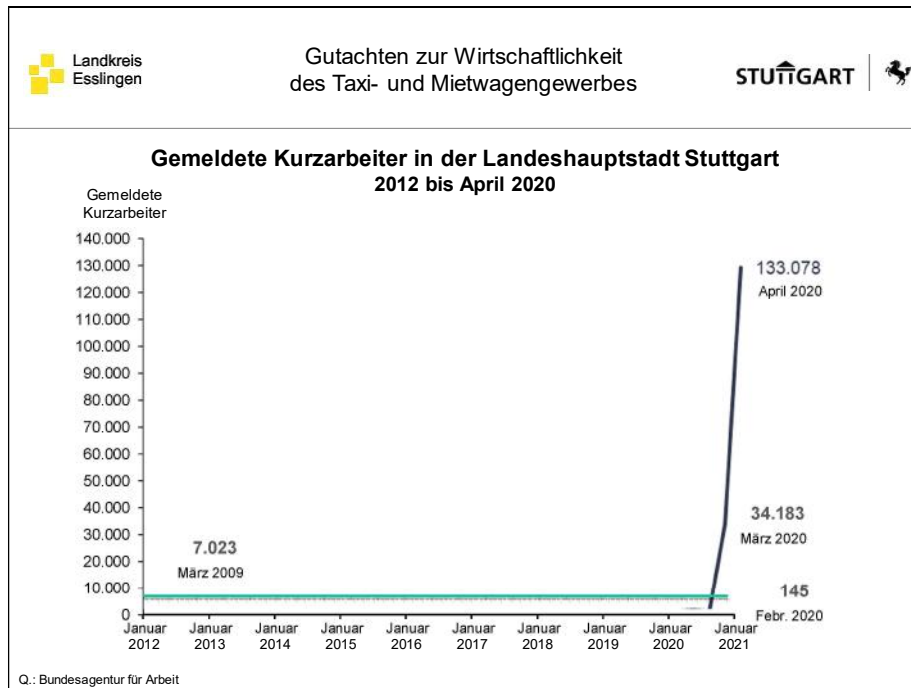
In der aktuellen Krise kommt die prekäre Lage eines Gewerbes zum Tragen, das schon seit langem „von der Hand in den Mund“ lebt. Im Moment zehren die Betriebe noch von staatlichen Soforthilfen. Sobald die aufgebraucht sind, gestundete Darlehn, Steuern und Sozialabgaben fällig werden, ist mit einer Welle offener und verschleppter Insolvenzen zu rechnen.

2.5.2 Nachfragefaktor Arbeitsmarkt

Nach einem Jahrzehnt anhaltend guter Konjunktur hatte die Niedriglohnbranche Taxi / Mietwagen in den letzten Jahren erhebliche Probleme, qualifizierte Fahrer zu gewinnen. Auch gering Qualifizierte fanden Beschäftigung auf dem „normalen“ Arbeitsmarkt. Ob die aktuelle Wirtschaftskrise den Fahrermarkt entspannt, bleibt abzuwarten. Zunächst überwiegen aber die negativen Nachrichten:

- **Erwerbslose:** Bis Februar 2020 herrschte mit einer Erwerbslosenrate von 4,4% praktisch Vollbeschäftigung. Die Corona-Krise hat bislang noch nicht voll auf den Arbeitsmarkt durchgeschlagen: Waren in der Landeshauptstadt im Februar 2020 erst 15.227 Menschen arbeitslos gemeldet, so stieg die Zahl im Mai auf 19.368 - was einer Erwerbslosenquote von 5,5% entspricht.¹⁰

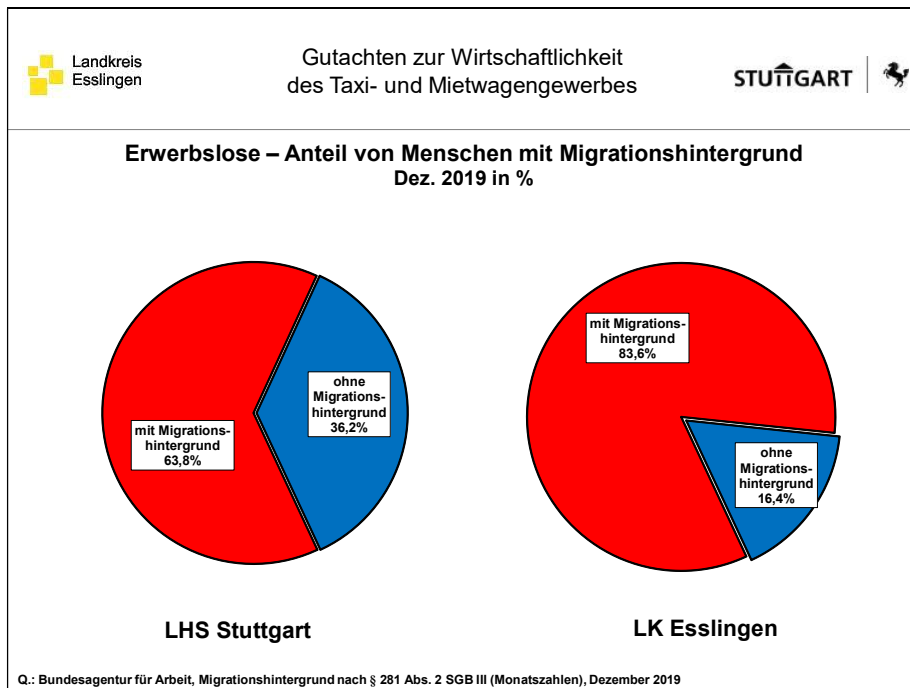
¹⁰ Bundesanstalt für Arbeit, Statistik Mai 2020.



- Kurzarbeiter:** Alarmierend ist jedoch die Entwicklung der Kurzarbeiterzahl, die von Februar bis März von 145 zunächst auf 34.183 hochgeschwungen ist. Im April 2020 waren in der Spitze 157.582 Arbeitnehmer zur Kurzarbeit gemeldet. *„Das bedeutet, dass 36,5% aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Landeshauptstadt temporär von Kurzarbeit betroffen sein könnten“* – so das Fazit der Stuttgarter Agentur für Arbeit.¹¹ Ende April ist die Zahl auf ca. 133.100 zurückgegangen. Zum Vergleich: In der Finanzkrise 2008 / 2009 waren maximal nur gut 7.000 Arbeitnehmer in Kurzarbeit gewesen. *„Anders als in der Weltfinanzkrise von 2009 sind in der jetzigen durch die Pandemie des Corona-Virus ausgelösten Krise nahezu alle Sektoren der Wirtschaft betroffen“*, so die Agentur für Arbeit. Die besondere aktuelle Betroffenheit Stuttgarts zeigt sich aber auch im Vergleich mit Frankfurt, wo zur gleichen Zeit lediglich ca. 17% der Arbeitnehmer in Kurzarbeit waren.¹²

¹¹ Agentur für Arbeit Stuttgart, Pressemitteilung Nr. 27 / 2020 - 30. April 2020.

¹² Bundesagentur für Arbeit, 03.06.2020.



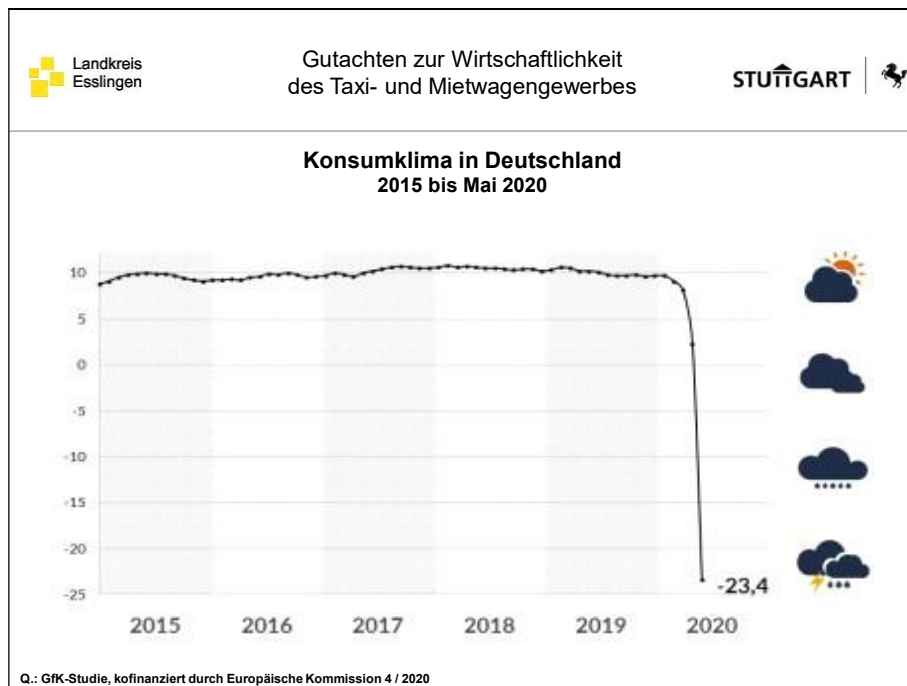
- Migration:** Das Thema Migration hat im Taxi- und Mietwagengewerbe zunehmend Bedeutung. In westdeutschen Metropolen wird Taxi- und Mietwagenfahren immer mehr zum „Migranten-Job“. Von 2012 bis 2019 stieg die Zahl der in Stuttgart ansässigen Menschen mit Migrationshintergrund von ca. 235.100 auf ca. 278.900 (+18,6%). Zurzeit haben **ca. 45%** der Einwohner Stuttgarts fremde kulturelle Wurzeln.¹³ Im Stuttgarter Taxi- und Mietwagen trifft dies sogar auf **ca. 85%** der Unternehmer zu. Arbeitslosigkeit war bis vor kurzem in erster Linie Migrantearbeitslosigkeit: In der Landeshauptstadt Stuttgart stellten Migranten im Dezember 2019 ca. 64%, im Landkreis Esslingen sogar ca. 83% der beim Job-Center gemeldeten Arbeitslosen.¹⁴ Auch aus diesem Grund streben Migranten verstärkt in das niederschwellige Taxi- und Mietwagengewerbe. So entsteht ein strukturelles Überangebot an Dienstleistungen, dem keine tatsächliche Nachfrage gegenübersteht.

¹³ Landeshauptstadt Stuttgart.

¹⁴ Bundesagentur für Arbeit, Migrationshintergrund nach § 281 Abs. 2 SGB III, Baden-Württemberg, Juni 2020.

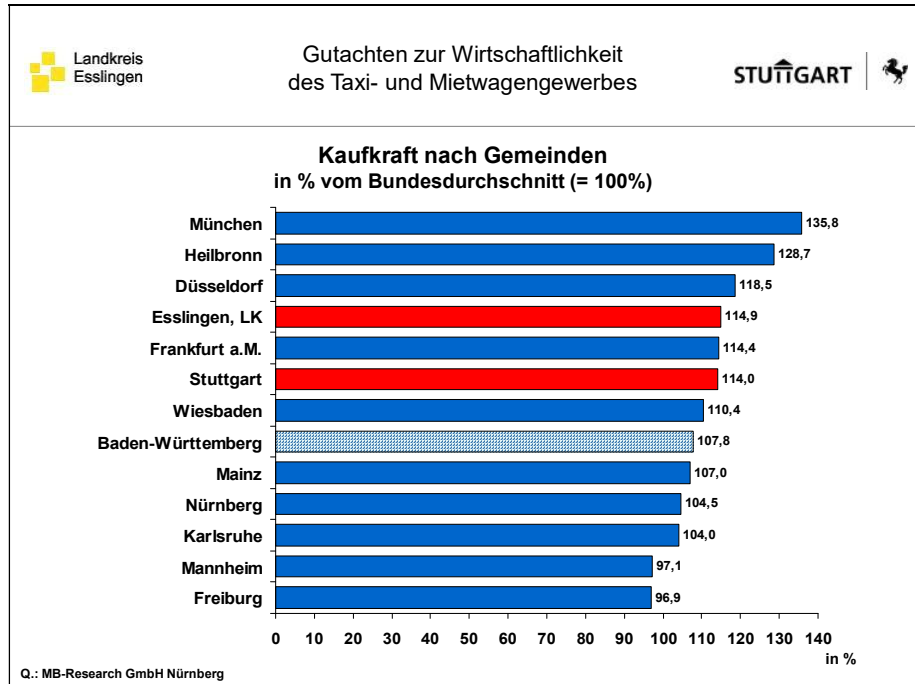
2.5.3 Nachfragefaktor Konsumklima / Kaufkraft

Die fundamentale Verunsicherung der Menschen, die Angst um den Arbeitsplatz, aber auch die zeitweilige Schließung zahlreicher Läden, zeigt sich in der abstürzenden Konsumbereitschaft und damit auch im Mobilitätsbudget der Bürger:



- **Konsumklima:** „*Konsumklima im freien Fall*“ – so charakterisiert die Gesellschaft für Konsumforschung (GfK) die Lage im Mai.¹⁵ Bei der Kaufbereitschaft zeichnet sich ein dramatischer Einbruch ab, unter dem auch die konsumentennahe Taxibranche leidet.

¹⁵ GfK, Konsumklimastudie für April / Mai 2020.



- **Kaufkraft:** Bei der einzelhandelsrelevanten Kaufkraft rangiert Stuttgart in „Normalzeiten“ mit 114,0% deutlich über dem Bundesdurchschnitt (100,0%). An der Spitze im Großstadtvergleich steht München (ca. 135,8%), gleich gefolgt von Heilbronn (128,7%).

2.5.4 Nachfragefaktor Regionalwirtschaft

Das Taxi- und Mietwagengewerbe ist Teil der regionalen Wirtschaft und auf vielfältige Weise mit seinem Umfeld verzahnt. Die Region Stuttgart zählt zu den stärksten deutschen Wirtschaftszentren. Von der örtlichen **Wirtschaft** geht vielfältige direkte und indirekte Nachfrage aus. Das Arbeitsplatzangebot konzentriert sich auf die Landeshauptstadt (Ende 2019: ca. 432.000 Beschäftigte). Aber auch Filderstadt (ca. 17.000) und Leinfelden-Echterdingen (ca. 30.000) sind starke Standorte.

Die gesamte Region Stuttgart profitierte bislang von einer starken Einbindung in die Weltwirtschaft: Noch im Januar 2020 lag die Exportquote bei ca. 70% (bundesweit: ca. 50%). In der Corona-Krise droht der Vorteil nun zum Nachteil zu werden. Mit einem bundesweiten Einbruch der Exporte um 31,1%, *„war dies der größte Rückgang eines Monats im Vergleich zum Vorjahresmonat seit Beginn der Außenhandelsstatistik im Jahr 1950“*.¹⁶

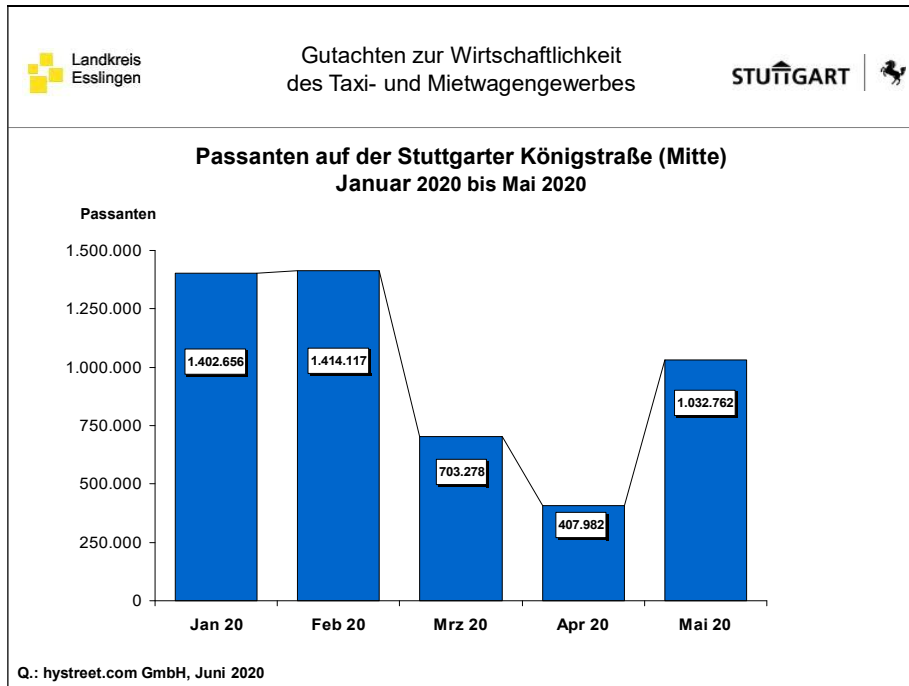
Im Folgenden soll der Blick zunächst auf eine Reihe regionaler Leitbranchen gerichtet werden, die mittelbar für die Taxinachfrage relevant sind. Auf Branchen mit direktem Bezug zur Taxinachfrage wird gesondert eingegangen:

- **Automobilbauindustrie:** Im Zentrum steht der Automobilbau mit rund 118.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der IHK-Region Stuttgart.¹⁷ Rechnet man alle mit dem Auto verbundenen Branchen hinzu, sind es sogar rund 215.500 Arbeitnehmer („Automotive-Cluster“). Zentrale Bedeutung hat die Daimler AG. Industrielle Schwergewichte sind weiterhin die Porsche AG sowie weltweite bedeutende Zulieferer wie Bosch, Recardo oder Mahle. Die Branche war bereits vor der Corona-Pandemie in *„schwieriges Fahrwasser“* geraten, durch Dieselskandal, wachsende Handelshemmnisse (Brexit, US-Handelspolitik etc.) aber auch durch die Neuorientierung in Richtung eMobilität und Digitalisierung. In dieser Situation wird die Automobilbauindustrie durch die Corona-Krise erneut „in die Zange“ genommen. In der Summe münden die sich überlagernden Krisen in einer dramatischen Absatzkrise. Nachdem die Belegschaft mehrheitlich in Kurzarbeit war, wird die Produktion wieder hochgefahren. Auch bei Bosch, Mahle und anderen Zulieferern kam es zu einschneidenden Produktionseinschränkungen – verbunden mit Kurzarbeit und angekündigtem Stellenabbau.

¹⁶ Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung v. 09.06.2020.

¹⁷ Institut für Angewandte Wirtschaftsforschung e.V. (IAW), Strukturbericht Region Stuttgart 2019.

- **Maschinen- und Anlagenbauindustrie:** Von der Corona-Pandemie ist zudem die für die Region Stuttgart wichtige Maschinen- und Anlagenbauindustrie betroffen, die wiederum eng mit der Automobilbauindustrie verbunden ist und – ebenso wie diese – in hohem Maße für den Export arbeitet. In den letzten Jahren waren hier ca. 77.000 Menschen beschäftigt. Branchengrößen wie die Festo SE, die Stihl AG, die Dürr AG oder die Trumpf-Gruppe arbeiten jedoch überwiegend im Stuttgarter Umland. Auch diese international aufgestellte Branche generiert Taxinachfrage.
- **Sonstige Industrien:** Von Bedeutung aus Taxisicht sind auch die Zentren verschiedener in und um Stuttgart angesiedelter Elektrokonzerne wie z.B. Bauknecht, Nokia und Lapp oder der Bauindustrie wie z.B. die Ed. Züblin AG oder die BAM Deutschland AG.
- **Dienstleistungen:** Neben der starken Industrie besitzt die Region Stuttgart einen ausgeprägten Dienstleistungsbereich, der aktuell weniger radikal durch die Corona-Krise betroffen ist. Wichtig aus Taxisicht sind in erster Linie unternehmensbezogene Dienstleister, bei dem insgesamt ca. 223.200 Menschen Beschäftigung finden und der in den letzten Jahren große Dynamik gezeigt hat. Dazu zählen u.a. die Kredit- und Versicherungswirtschaft wie die Landesbank Baden-Württemberg, die Wüstenrot & Württembergischen AG, die Volksbank eG, die Sparkassen-Versicherung oder die DSV-Gruppe. Dazu gehören aber auch die Dekra oder Wirtschaftsberater wie Ernest & Young.
- **Forschung- und Entwicklung:** In seinen 13 staatlich anerkannten Hochschulen zählt Stuttgart mehr als 61.000 Studierende. *„Gleichzeitig ist Stuttgart Zentrum für Forschung und Entwicklung in Baden-Württemberg. 45% der Forschungs- und Entwicklungskapazitäten des Landes konzentrieren sich hier“.*
- **Verlags- / Kommunikationswirtschaft:** Stuttgart ist zudem Zentrum der Verlags- und Kommunikationswirtschaft: Prominent sind in dieser Hinsicht der Klett-Verlag, die Verlagsgruppe Holtzbrinck oder die Südwestdeutsche Medienholding. Auch diese Branche ist noch nicht in gleicher Weise von Kurzarbeit so betroffen wie die Industrie.



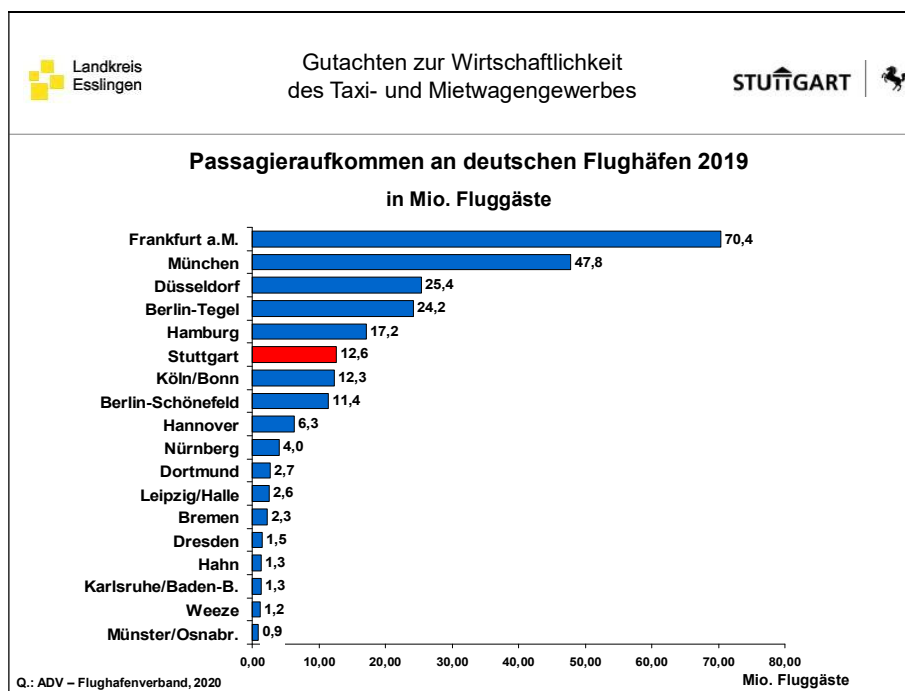
- **Handel:** Direkte und indirekte Taxinachfrage geht vom Handel aus, der wegen der Corona-Krise monatelange Schließungen erdulden musste. In der Region Stuttgart sind rund 150.600 Menschen in Groß- und Einzelhandel beschäftigt. Mit der Königstraße besitzt Stuttgart zudem eine der bedeutendsten deutschen Einkaufsmeilen. Vor der Corona-Krise wurde die Königstraße monatlich von ca. 1,4 Mio. Passanten frequentiert. Im Mai 2020 waren es erneut ca. 1,03 Mio., nachdem die Zahl im April auf ca. ca. 0,41 Mio. zurückgegangen war. Der absolute Tiefpunkt war am Sonntag, den 29. März, erreicht, als keine 2.000 Passanten mehr gezählt wurden.¹⁸
- **Öffentlicher Dienst:** Obwohl Stuttgart Landeshauptstadt ist, ist der öffentliche Dienst in der Region mit ca. 71.600 Mitarbeitern eher mäßig vertreten. Ein Schwergewicht in dieser Hinsicht sind die Landesministerien und die Stadtverwaltung. Der öffentliche Bereich erweist sich in der Corona-Krise weiterhin als (noch) „sicherer Hafen“.

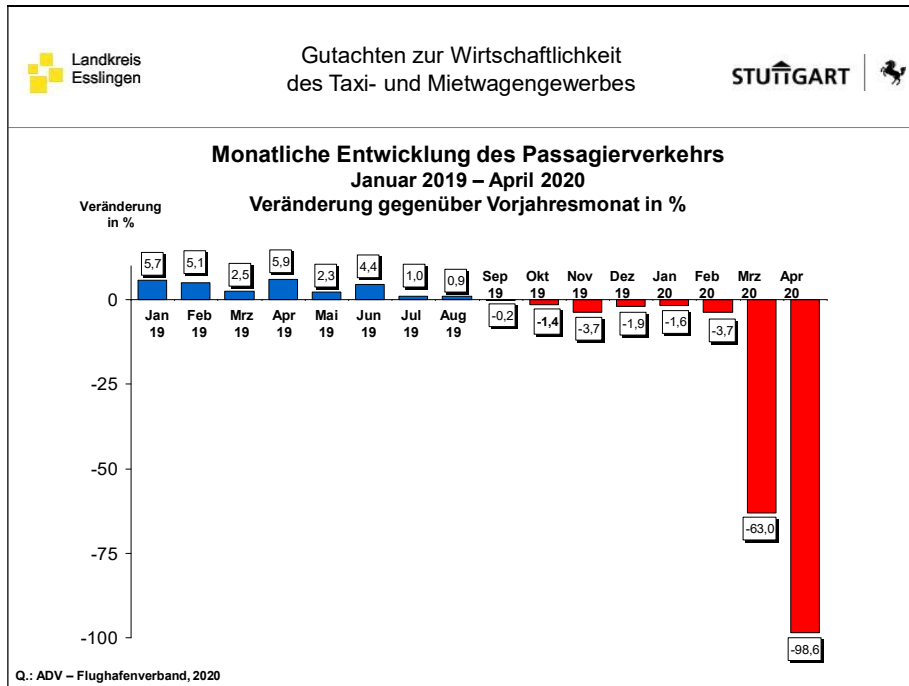
¹⁸ hystreet.com GmbH, Passantenzählung Königstraße Mitte.

2.5.5 Nachfragefaktor Flughafen / Reiseverkehr

Bedeutendster Frequenzpunkt des Stuttgarter Taxigewerbes war bis Februar 2020 der Flughafen. Unter den deutschen Verkehrsflughäfen liegt er an 6. Stelle – gemessen an der Fluggastzahl. Knapp drei Viertel der Fluggäste sind Urlaubsreisende. Mit ca. 10.000 Arbeitsplätzen und 300 Betrieben und Behörden ist er zudem bedeutende Arbeitsstätte. In der Region Stuttgart hängen etwa noch einmal so viele Arbeitsplätze am Airport.

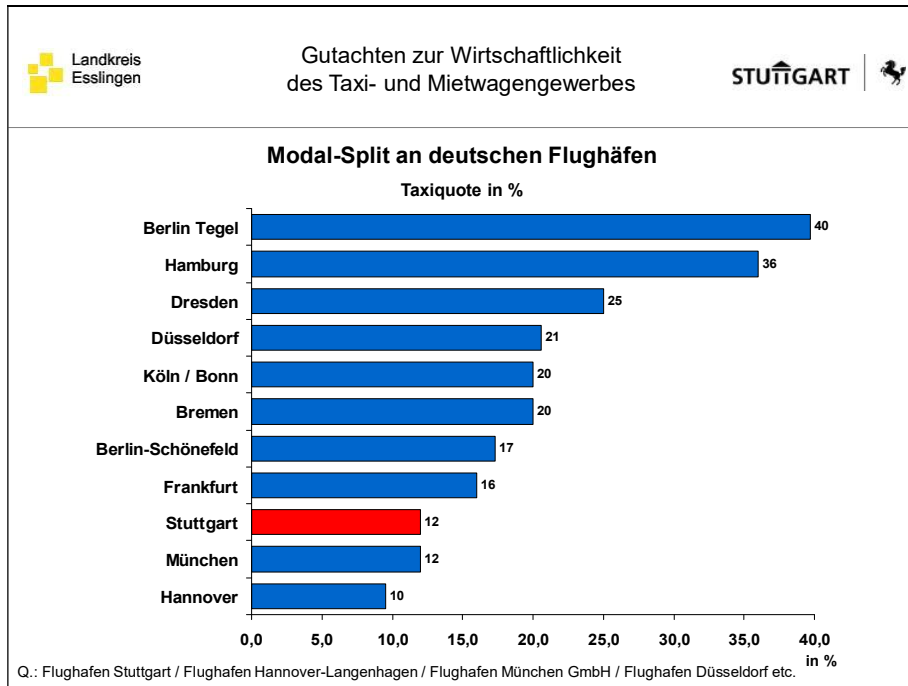
Etwa die Hälfte der Stuttgarter Taxierlöse wird mit Fahrten für Geschäftsleute und Touristen erwirtschaftet. Die Zahl unterstreicht die herausragende Bedeutung des Airports für das örtliche Taxigewerbe:





- Flughafen Stuttgart:** Der Flugverkehr ist in extremer Weise von der Corona-Krise betroffen. 2019 wurden noch ca. 12,6 Mio. Fluggäste gezählt. An Spitzentagen Ende September 2019 wurden rund 49.000 Fluggäste abgefertigt. Im März 2020 waren es im Durchschnitt noch immerhin ca. 11.150 (März 2019: ca. 28.700).¹⁹ Im ganzen Monat April 2020 waren es schließlich noch 2.400. Zur Sanierung der Landebahn wurde der Flugverkehr seit dem 6. April zeitweise eingestellt und auch erst ab Mitte Juni 2020 wieder teilweise aufgenommen. Damit ist die wichtigste Quelle der Stuttgarter Taxinachfrage vorerst weitgehend versiegt.

¹⁹ ADV-Monatsstatistik 03/2020 und 03/2019.



- Modal-Split:** In normalen Zeiten nutzen ca. 12% das Taxi zur An- und Abreise. Der bundesweite Airport-Durchschnitt liegt bei ca. 19%.²⁰ Wichtigstes landseitiges Verkehrsmittel ist aber der (eigene) Pkw, den ca. 57% der Reisenden nutzen. Mit der S-Bahn kommen ca. 22% der Fluggäste zum bzw. vom Terminal. Langfristig geschmälert wird der Verkehrsanteil der Taxis voraussichtlich auch mit der für 2015 geplanten Inbetriebnahme des Fernbahnhofs am Flughafen. Künftig werden dort ca. 39.000 Fahrgäste erwartet, die mit dem ICE in 8 Minuten am Stuttgarter Hauptbahnhof sein können. Laut Prognose des Flughafens könnte der ÖPNV-Anteil auf ca. 40 % steigen.²¹

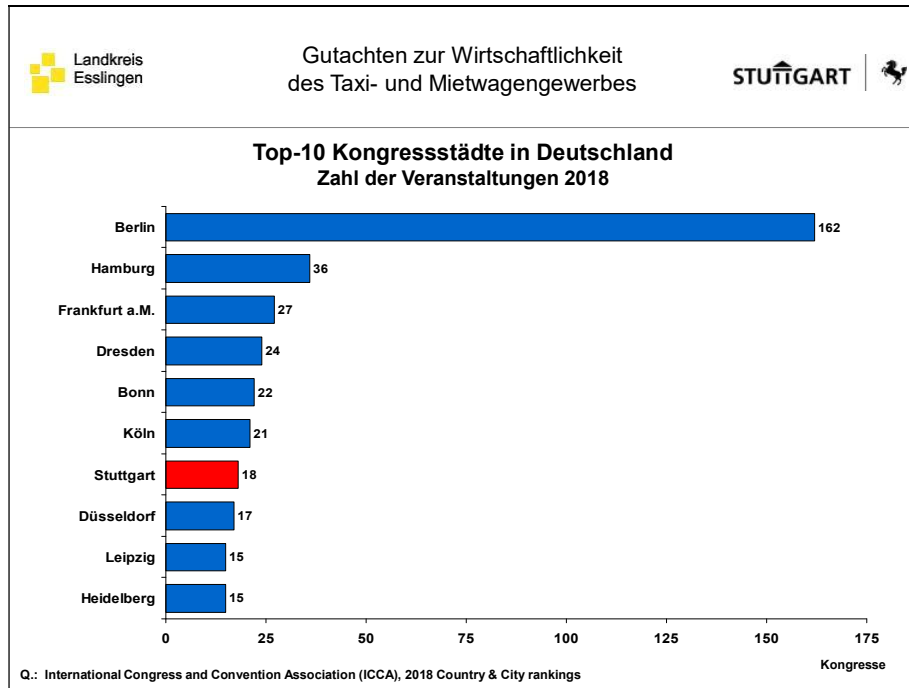
²⁰ ADV, Airport Travel Survey 2018.

²¹ VEK 2030 - Verkehrsentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Stuttgart.

2.5.6 Nachfragefaktor Messe

In räumlicher Nähe zum Flughafen liegt die Neue Messe. Gemessen an der Hallenfläche (knapp 120.000 m²) ist die Stuttgart Messe aktuell auf Rang 8 der deutschen Messeplätze. Auch die Messe ist stark von der Corona-Krise betroffen:

- **Begrenztes Messegeschehen:** 2019 zählte die Messe ca. 1,17 Mio. Besucher (2018: ca. 1,36 Mio.). In den letzten Jahren hat das Publikumsinteresse an Messerveranstaltung abgenommen – nicht nur in Stuttgart. Stuttgarts Messen sind in erster Linie kleine bis mittelgroße Veranstaltungen. Eine Ausnahme bildet die Urlaubsmesse Caravan, Motor und Touristik (CMT), die im Januar 2020 noch ca. 300.000 Besucher angezogen hat. Gewicht haben weiterhin die Stuttgarter Frühjahrmessen (2019: ca. 92.000 Besucher) sowie die Herbstmessen (ca. 169.000 Besucher). Internationale Industrieleitmessen von Gewicht finden in Stuttgart dagegen nicht statt.
- **Messejahr 2020:** Wegen der Corona-Krise droht 2020 auch aus Taxisicht ein katastrophales Messejahr zu werden. Bis Ende Juli 2020 sind zunächst alle Veranstaltungen abgesagt oder verschoben, so dass auch diese Quelle der Taxinachfrage aktuell versiegt ist. Kurzzeitig war eine Messehalle sogar zur Covid-19-Behelfsklinik umgerüstet worden.
- **Anbindung Flughafen:** Ein grundlegender Nachteil für das Taxigewerbe ist die sehr gute Verkehrsanbindung der Messe: Das Gelände ist mit einer Fußgängerunterführung unmittelbar an den Flughafen angebunden – anders als beispielsweise in Hannover oder Düsseldorf, wo Messe und Flughafen weit entfernt sind. Kommt hinzu die günstige ÖPNV-Anbindung des Messegeländes: Von der Stuttgarter Innenstadt erreicht man die Messe mit der Stadtbahn in 20 bis 30 Minuten.



- **Tagungen- / Kongresse:** Als Tagungs- und Konferenzort ist die Bedeutung Stuttgarts in den letzten Jahren gewachsen: Deutschlands Tagungs-ort Nummer 1 ist und bleibt aber Berlin mit insgesamt 162 größeren Kongressen und Tagungen. Stuttgart kam 2018 auf 18 Veranstaltungen (2012: 12) und rangiert damit mittlerweile auf Augenhöhe mit Düsseldorf (17) oder Köln (21). Das Tagungs- und Kongressgeschehen konzentriert sich um die Messe und das Internationale Congresscenter Stuttgart (ICS). Von Bedeutung sind weiterhin die Hanns-Martin-Schleyer-Halle und die Liederhalle.

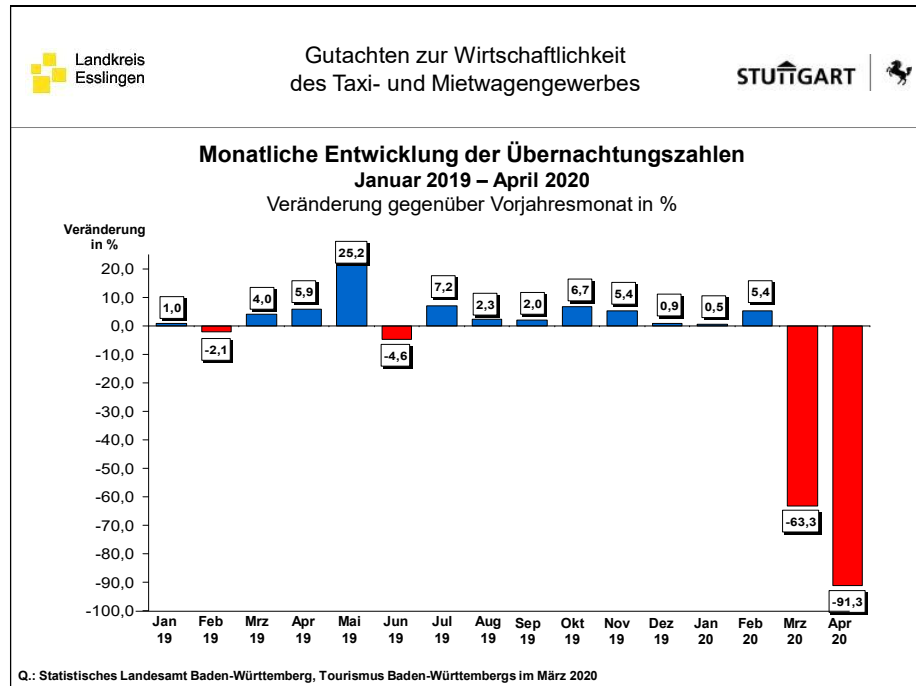
2.5.7 Nachfragefaktor Tourismus

Abgesehen von Zubringerfahrten zum Flughafen, ist Tourismus aus Stuttgarter Taxiperspektive in erster Linie Geschäfts- und Städtetourismus. In der vergangenen Dekade sind die Hotelkapazitäten beständig gewachsen. Seit 2012 stiegen die Übernachtungszahlen um ca. 30% – ein grundsätzlich positiver Trend auch für Taxis und Mietwagen.

Neben dem Geschäftstourismus haben Städtereisen und der Kultur- und Eventtourismus in den vergangenen Jahren deutlichen Aufschwung genommen. Nach vielen Jahren kräftigen Wachstums, ist auch die Beherbergungsbranche in der Corona-Krise existentiell angeschlagen:

- **Hotelkapazität:** Stuttgart hat eine gute Hotelausstattung: 172 Betriebe boten Mitte 2018 ca. 21.400 Betten an – deutlich mehr als noch im Jahr 2012 (ca. 18.150 Betten). Allein im Umfeld von Flughafen und Messe sind seit 2015 rund 750 Betten hinzugekommen (Dorint, Star Inn, Moxy Hotel, Mövenpick). Aber auch in der City sind größere Häuser entstanden (z.B. Aloft, Jaz in the City). Zum Vergleich: In den nach Einwohnern annähernd gleichgroßen Städten Frankfurt (ca. 59.130 Betten) und Düsseldorf (ca. 28.000 Betten) sind die Kapazitäten jedoch substanziell größer.
- **Übernachtungen:** In den letzten Jahren profitierte auch Stuttgart vom allgemeinen Reiseboom: Wurden 2012 erst ca. 3,11 Mio. Übernachtungen gezählt, so wurde 2019 erstmals die 4,0-Mio.-Grenze überschritten. Zum Vergleich: Frankfurt zählte ca. 10,79 Mio. und Düsseldorf ca. 5,00 Mio. Übernachtungen.²² Hier wird ein struktureller Standortnachteil Stuttgarts erkennbar. Von Bedeutung für die Taxinachfrage ist zudem der hohe Anteil ausländischer Gäste. Erfahrungsgemäß sind ausländische Hotelgäste besonders taxi affin: Ca. 31% (2012: ca. 29%) der Stuttgarter Übernachtungsgäste kommen aus dem Ausland.

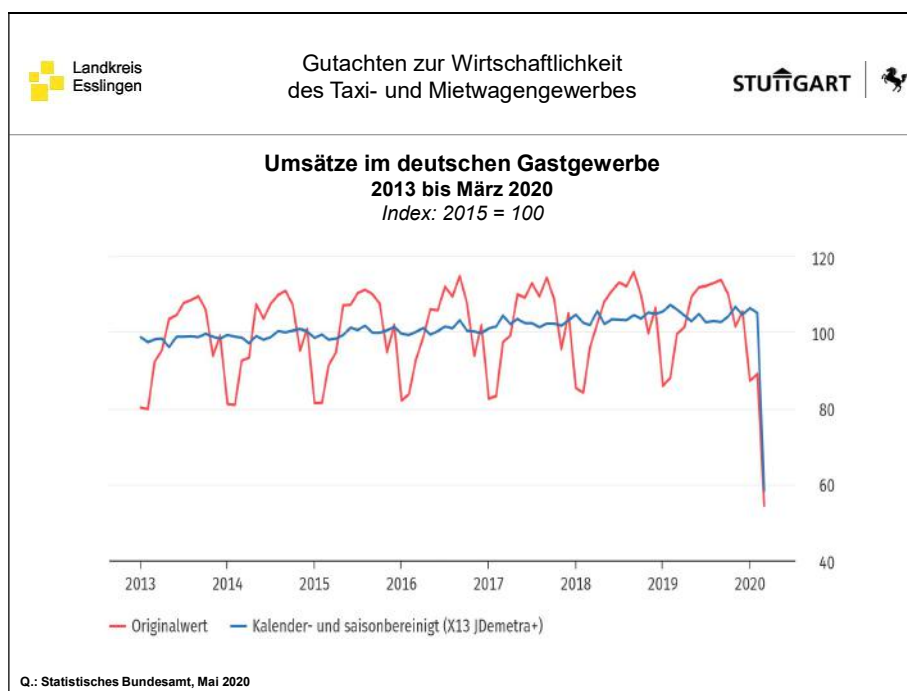
²² Statistisches Landesamt Baden-Württemberg.



- Krisenjahr 2020:** Mit der aktuellen Corona-Pandemie und dem Beherbergungsverbot für privatreisende Gäste ist die dynamische Entwicklung des letzten Jahrzehnts gestoppt. Gegenüber dem Vorjahresmonat sind die Stuttgarter Übernachtungszahlen im April 2020 um ca. 91% eingebrochen. Auch wenn die Häuser ab Mitte Mai wieder öffnen dürfen, werden wohl noch auf unabsehbare Zeit viele Gäste wegbleiben.

2.5.8 Nachfragefaktor Gastronomie und Großevents

Anders als Düsseldorf (Altstadt) oder Frankfurt (Sachsenhausen) verfügt Stuttgart über keine konzentrierte Gastronomiemeile. Bohnenviertel und Leonhardsviertel „spielen in einer anderen Liga“. In Stuttgart arbeiten nur knapp 10.000 Menschen in diesem Bereich. Auch die Events im Jahresverlauf generieren vergleichsweise mäßige Nachfrage:



- **Gastronomie:** Die Gastronomie konzentriert sich auf den Bereich zwischen Bahnhof und Stadtmitte. Jenseits der Innenstadt finden sich nur verstreute Standorte, so dass eine – aus Sicht der Taxinachfrage – starke Gastronomie-Agglomeration wie in Düsseldorf oder Frankfurt nicht existiert. Hier liegt ein Standortnachteil für das Stuttgarter Taxigewerbe.
- **Krisenjahr 2020:** In Folge der Corona-Pandemie wurden fast alle Gaststätten geschlossen. Das Statistische Bundesamt meldete für März 2020 einen massiven Umsatzrückgang. Erst in der letzten Mai-Woche durften Restaurants wieder öffnen, doch blieb der erhoffte Ansturm aus. Allgemeine Verunsicherung, Abstandsregeln, aber auch eine gesunkene Konsumbereitschaft verhindern eine rasche Rückkehr zur Normalität, so dass ein „Gastronomiesterben“ nicht zu verhindern sein wird. Damit verlöre das Taxigewerbe eine weitere wichtige Nachfragequelle.

- **Bars, Clubs, Diskotheken:** Vergleichsweise überschaubar ist in Stuttgart auch das Angebot an Diskotheken und Clubs, die eine wichtige Nachfragequelle für Taxis sind – besonders an Wochenenden. Auch hier beschränkt sich das Geschehen im Wesentlichen auf die City. Daneben hat sich in den vergangenen Jahren auch die Theodor-Heuss-Straße am Wochenende zu Stuttgarts Partymeile entwickelt. Während Hotels und Restaurants im Mai wieder schrittweise öffnen, bleiben Clubs und Diskotheken auf unabsehbare Zeit geschlossen.
- **Events:** Stuttgart verfügt jedoch über ein reichhaltiges kulturelles Leben. Nach einer Aufstellung des Statistischen Amtes finden in der Stadt jährlich mehr als 56.000 Veranstaltungen statt – vom Stadtteilstadtteilfest bis zum Literaturlerlesung. Von besonderer Bedeutung sind im Jahresverlauf Volksfeste wie das Frühlingsfest und das Volksfest auf dem **Cannstadter Wasen** (zusammen ca. 4,0 Mio. Besucher). **Fasching** hat dagegen in Stuttgart deutlich geringeren Stellenwert als der Karneval in seinen Hochburgen am Rhein, wo die „fünfte Jahreszeit“ manchenorts zum gewichtigen Wirtschaftsfaktor geworden ist.

2.5.9 Nachfragefaktor Gesundheitswirtschaft

Als Oberzentrum hat Stuttgart eine sehr gute Ausstattung mit **medizinischen Einrichtungen** auf. Im Untersuchungsgebiet stehen insgesamt gut 5.300 Betten zur Verfügung. Viele Krankenbeförderungen werden nicht von Taxis, sondern durch spezialisierte Dienstleister oder Mietwagen durchgeführt:

LANDESHAUPTSTADT STUTTGART + FILDERSTADT MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN 2019	
Krankenhäuser	Betten / Plätze
Klinikum Stuttgart	
Katharinenhospital	880
Olgahospital / Frauenklinik	358
Krankenhaus Bad Cannstatt	828
Marienhospital Stuttgart	761
Robert-Bosch-Krankenhaus	
Robert-Bosch-Krankenhaus	677
Klinik Charlottenhaus	40
Diakonie-Klinikum Stuttgart	412
Karl-Olga-Krankenhaus	355
Sana Klinik Bethesda	150
Furtbachkrankenhaus	124
Sonnenbergklinik	105
Krankenhaus vom Roten Kreuz	102
Sportklinik Stuttgart	75
Sana Herzchirurgie Stuttgart	66
Kliniken Schmieder - Stuttgarter Tagesklinik	55
Charlottenklinik für Augenheilkunde	40
Psych. Klinik Rudolf-Sophien-Stift	30
St. Anna-Klinik Hedelfingen	24
Orthopädische Klinik Stuttgart-Botnang	15
Seiter-Klinik	14
Chirurgie Centrum	5
Filderklinik, Filderstadt	225
Summe	5.341
Q.: Baden-Württemberg, Verz. der Krankenhäuser, 2019; www.kliniken.de	

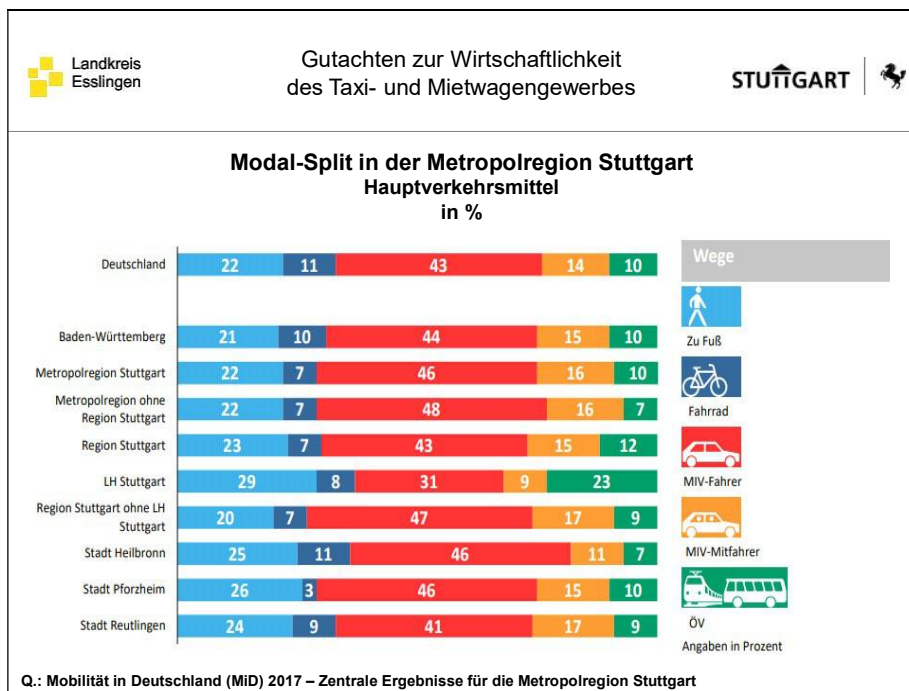
- **Krankenhäuser:** Insgesamt werden in Stuttgart und Filderstadt gut 5.300 Krankenhausbetten vorgehalten. Größte Kliniken sind das Katharinenhospital mit ca. 880 Betten, in dem 2017 ca. 63.600 Patienten stationär und ca. 357.200 Patienten ambulant versorgt wurden und das Krankenhaus in Bad Cannstadt mit ca. 830 Betten. Krankenhäuser der Regelversorgung sind das Marienhospital mit ca. 760 Betten, in dem ca. 2.000 Mitarbeiter jährlich ca. 32.000 Patienten stationär und 83.400 Patienten ambulant versorgen. Weitere vier Krankenhäuser sowie die Filderklinik in Filderstadt haben das Format eines Regelkrankenhauses. Daneben bestehen mehrere kleinere und spezialisierte Häuser.
- **Weitere Einrichtungen:** Weiterhin arbeiten mehrere spezialisierte Schwerpunktpraxen und ambulante Medizinische Versorgungszentren im Stadtgebiet, zuweilen in Anbindung an die Krankenhäuser.
- **Dialyse / Bestrahlung:** Dialyse- und Bestrahlungsfahrten bilden eine weitere Nachfragequelle für das Taxigewerbe. Radiologische Einrichtungen wie auch Dialysezentren arbeiten sowohl in räumlicher Nähe der Krankenhäuser wie auch als niedergelassene Praxen im Stadtgebiet.

Während der Corona-Krise bilden Patientenfahrten eine „eiserne Reserve“ der Taxi- und Mietwagennachfrage. Allerdings kam es auch hier zu Einschnitten. Zahlreiche Untersuchungen und Behandlungen wurden aufgeschoben. Besonders ältere Patienten meiden den Weg zum Arzt. Damit ist auch diese relativ stabile Nachfragequelle teilweise versiegt.

2.5.10 Nachfragefaktor Pkw

Das Taxi- und Mietwagengewerbe ist Bestandteil der städtischen Verkehrswirtschaft und steht dort z.T. in hartem Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern. Andererseits leistet das Gewerbe eine wichtige Ergänzung zu anderen Verkehren.

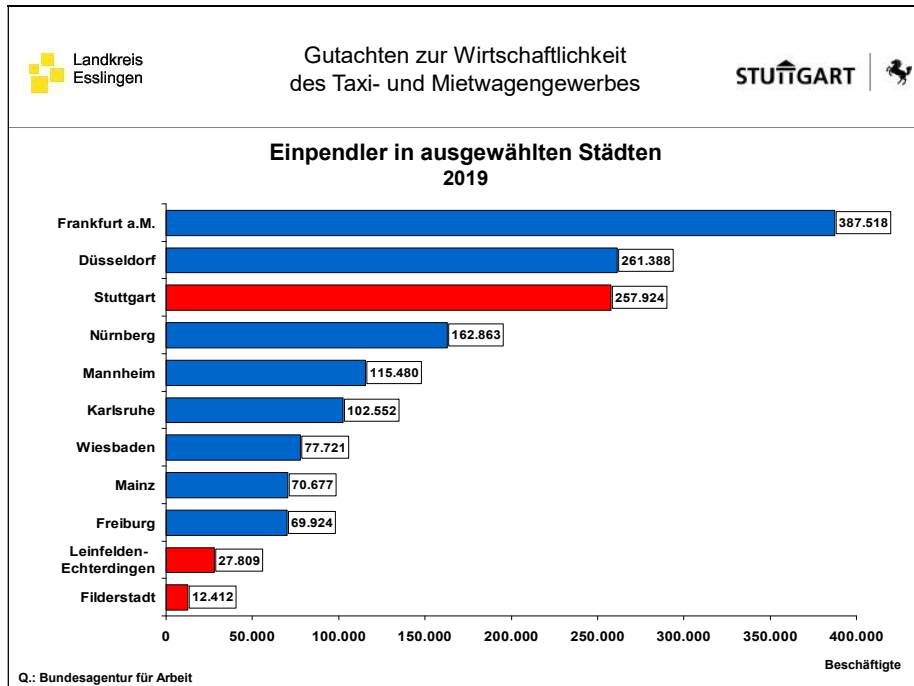
Mobilität in der Region Stuttgart ist in hohem Maße „autogeprägt“ – im Umland noch stärker als in der Landeshauptstadt selbst. Mit einem Wegeanteil von ca. 64% (einschließlich Mitfahrer) ist der Pkw das dominierende Verkehrsmittel im Stuttgarter Umland. Für die Bürger Stuttgarts liegt der Anteil dagegen nur bei ca. 40%. Hier haben Bus und Bahn einen größeren Stellenwert (23%).



Bedeutendster Wettbewerber des Taxis ist der private Pkw:

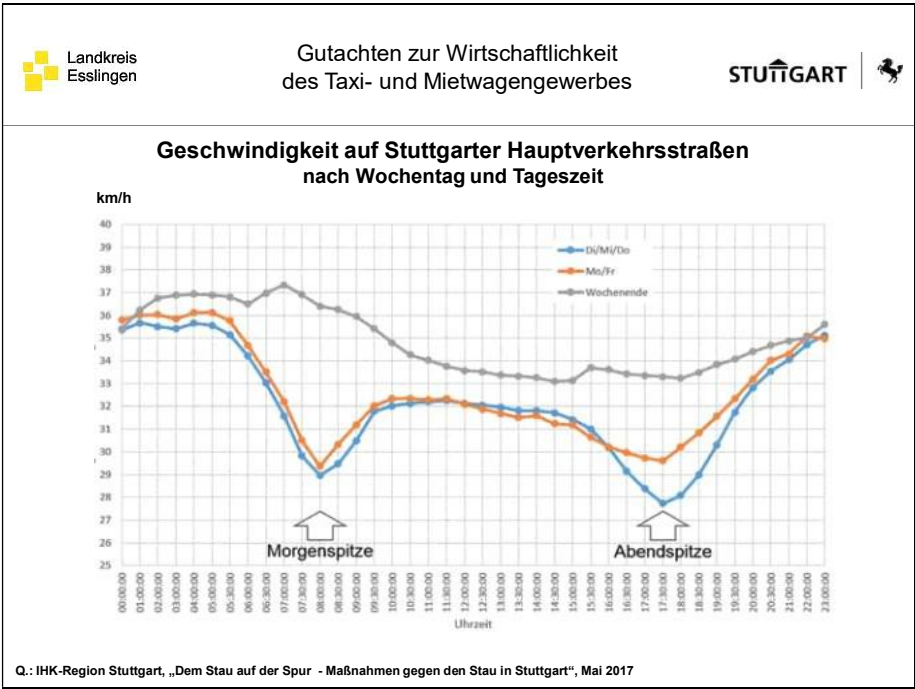
PKW-DICHTE IN AUSGEWÄHLTEN STÄDTEN PKW UND PKW-DICHTE, 2020				
	Pkw	davon gewerbliche PKW	Pkw-Dichte Fzg./1.000 EW	Pkw-Dichte (nur private)
Stuttgart	307.367	81.664	484	367
Filderstadt	28.320	3.864	618	533
Leinfelden-Echterdingen	25.005	4.734	627	508
Mannheim	152.834	28.699	494	401
Karlsruhe	141.805	25.895	452	370
München	740.244	228.607	503	347
Nürnberg	246.845	39.317	476	400
Wiesbaden	164.002	43.132	589	434
Freiburg	93.340	16.490	405	333
Frankfurt a.M.	340.295	97.615	451	422
Mainz	100.403	16.036	462	388
Düsseldorf	314.293	85.049	507	370
Baden-Württemberg	6.723.070	801.189	606	534
Q.: Krafftahrt Bundesamt, 2020				

- **Motorisierter Individualverkehr:** Die Nachfrage nach Taxidienstleistungen ist auch von der Motorisierung der Bevölkerung abhängig. Insgesamt waren Anfang 2020 ca. 307.400 Pkw in der Landeshauptstadt, ca. 28.300 in Filderstadt und ca. 25.000 in Leinfelden-Echterdingen zugelassen.
- **Pkw-Dichte:** Mit ca. 484 Pkw / 1.000 Einwohner rangiert die Pkw-Dichte in Stuttgart ähnlich niedrig wie die in anderen deutschen Metropolen. Dennoch ist die Motorisierung weiter fortgeschritten: 2012 hatte die Stuttgarter Pkw-Dichte mit 453 noch deutlich niedriger gelegen. Wesentlich stärker ist die Motorisierung in Filderstadt (618 / 2012: 571) und Leinfelden-Echterdingen (627 / 2012: 596). Ein Trend „weg vom eigenen Auto“ ist in der Autoregion Stuttgart noch nicht zu erkennen – eher im Gegenteil. Damit geraten auch Taxis und Mietwagen zunehmend ins Hintertreffen.



- Pendler:** Wichtiger Wegeanlass ist der Berufsverkehr. Täglich führen 2019 rund 258.000 Arbeitnehmer in die Landeshauptstadt – hauptsächlich aus den benachbarten Städten und Gemeinden. In die andere Richtung pendelten ca. 97.300 Arbeitnehmer. Das Grundproblem für das Taxigewerbe: Besonders Pendler sind in hohem Maße auf den eigenen Pkw (ca. 60%) oder den ÖPNV orientiert und fallen so als Taxikunden weitgehend aus.²³ Die zunehmende Trennung von Wohn- und Arbeitsort bildet ein strukturelles Problem für das Taxigewerbe.

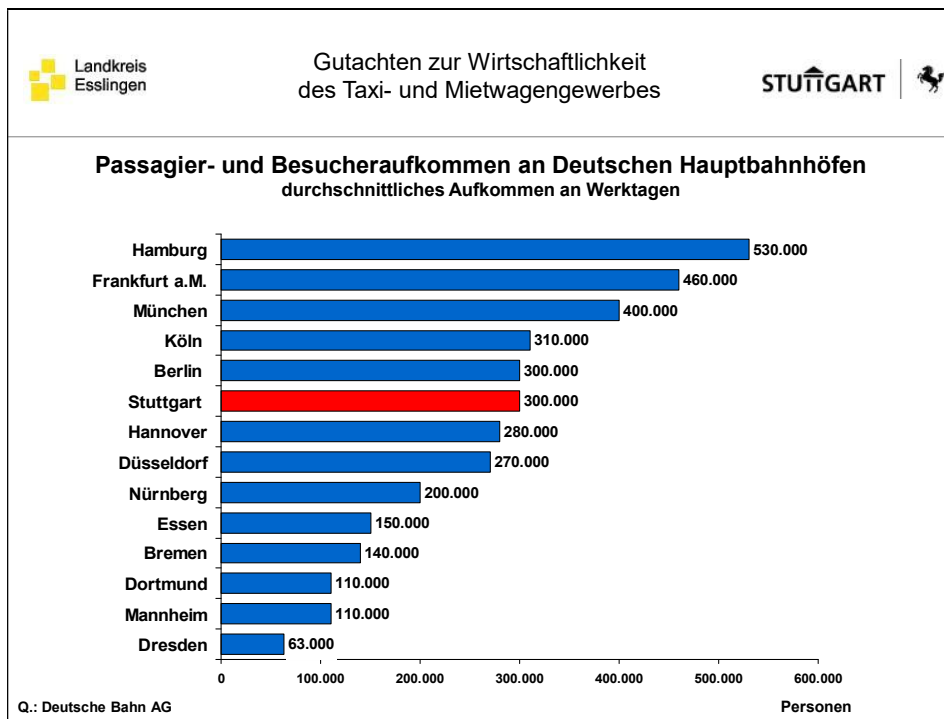
²³ Bundesagentur für Arbeit, Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart, 1. Fortschreibung“, v. 18. Juli 2017.



- **Verkehrsbelastung:** Wegen des hohen Verkehrsaufkommens zählt Stuttgart schon seit Jahren zu Deutschlands „Stauhauptstädten“. Dadurch arbeiten auch Taxis und Mietwagen unter erschwerten Bedingungen. In den Tagesspitzen vor und nach Feierabend sinkt die durchschnittliche Fließgeschwindigkeit zuweilen auf weniger als 28 km/h.

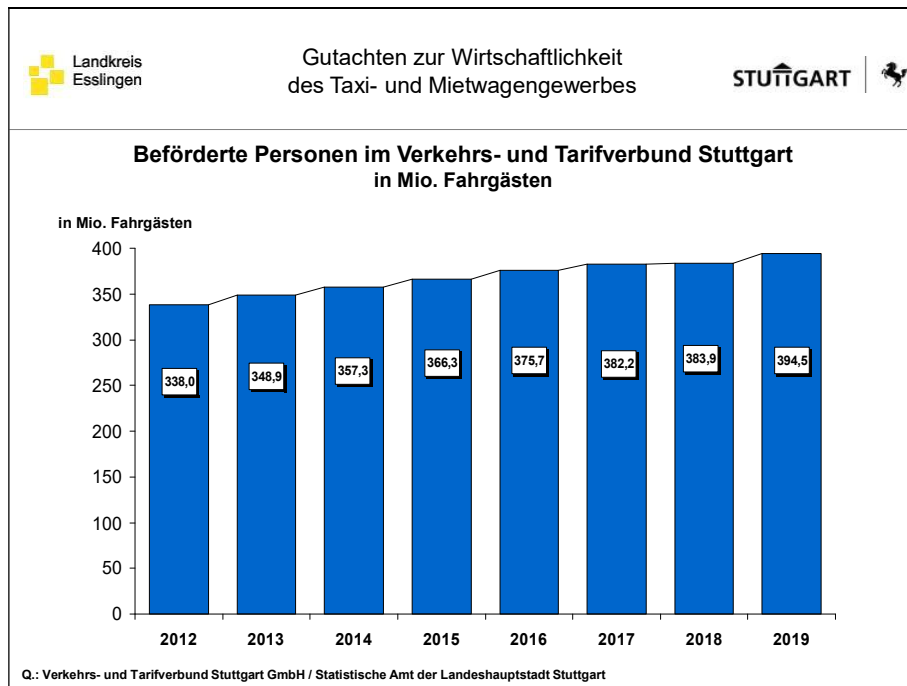
2.5.11 Nachfragefaktor Schienenverkehr / ÖPNV

Wirkungsvoll nimmt das Taxi seine Funktion als ergänzender Verkehrsträger gegenüber Eisenbahn und ÖPNV wahr. Diese hatten in den letzten Jahren einen erheblichen Zuwachs an Fahrgästen zu verzeichnen:



- Hauptbahnhof:** Von zentraler Bedeutung für die Taxinachfrage – ist trotz seiner fundamentalen Umgestaltung – der Stuttgarter Hauptbahnhof, der in Normalzeiten werktäglich von ca. 300.000 Menschen frequentiert wird. Werktäglich bestehen 236 Fernverbindungen. Hinzu kommen ca. 426 Nahverkehrszüge und ca. 650 S-Bahnabfahrten. Aktuell sind die Fahrgastzahlen am Stuttgarter Hauptbahnhof in Folge der Corona-Krise um rund 40% zurückgegangen.²⁴ Damit steht eine weitere bedeutende Quelle der Taxinachfrage nur noch eingeschränkt zur Verfügung.

²⁴ Bahnstationsmanager N. Hebding, zitiert nach Stuttgarter Nachrichten v. 05.06.2020. Den gleichen Wert teilt auch das Statistische Bundesamt in seiner Pressemitteilung v. 13. Mai 2020 für den bundesweiten Fernverkehr mit.

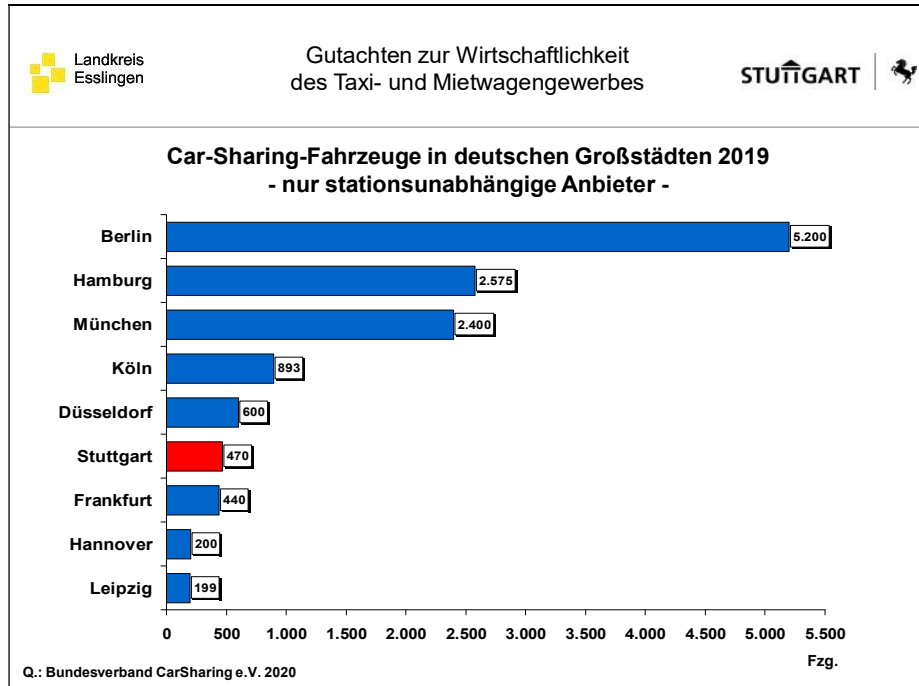


- Leistungsfähiger ÖPNV:** Die Region Stuttgart besitzt einen leistungsfähigen ÖPNV, der dem Taxigewerbe zunehmend Grenzen setzt. Rund 12% aller werktäglich zurückgelegten Wege in der Region und rund 23% entfallen auf den ÖPNV. Hauptakteur sind – neben der S-Bahn mit ca. 150 Mio. Fahrgästen pro Jahr – die SSB-AG. Von 2012 bis 2019 stieg im Stuttgarter Tarifverbund die Zahl der Fahrgäste von ca. 338,0 Mio. auf ca. 394,5 Mio. – ein Plus von ca. 17%. Zugenommen hat in erster Linie der Berufsverkehr (ca. 45%). In der Corona-Krise gingen die Zahlen jedoch massiv zurück. Bereits Mitte März meldete der VVS einen Rückgang auf „unter 50% des normalen Aufkommens“.²⁵
- Nachtbedienung:** In intensivem Wettbewerb zum Taxi stehen Bus und Bahnen in den Wochenendnächten. Ausgehend vom Schlossplatz sind in dieser Zeit 10 Nachtbuslinien auf Stuttgarts Straßen unterwegs, die durch 3 Ruf-Taxi-Linien ergänzt werden. Wegen der Corona-Krise war auch der Nachtverkehr zeitweilig eingestellt.

²⁵ Zitiert nach Stuttgarter Nachrichten v. 18.03.2020.

2.5.12 Nachfragefaktor Neue Verkehrsformen

Das Bestreben, den Individualverkehr einzudämmen, zeigt sich u.a. in neuen Verkehrsformen, auch wenn die darin gesetzten Erwartungen bislang kaum erfüllt werden:



- Car-Sharing:** 2019 waren in Stuttgart ca. 890 Car-Sharing-Fahrzeuge im Einsatz – weniger als 0,3% der Stuttgarter Pkw-Flotte. Davon wurden nur 470 stationsunabhängige eingesetzt und stehen damit im Wettbewerb zum Taxi. Über die Intensität des Wettbewerbs und die konkrete Auswirkung auf das Taxigewerbe liegen bislang noch keine belastbaren Daten vor. Die geringe Zahl deutet aber auf einen eher mäßigen Wettbewerb hin.

- **Ride-Sharing / Ride-Pooling:** Ein ÖPNV-nahes Ride-Sharing-Angebot besteht in Stuttgart seit Juni 2018 mit dem **SSB-Flex**. Das Angebot wird nur zögerlich angenommen: Mit 10 Fahrzeugen wurden im ersten Jahr lediglich ca. 10.000 Fahrten durchgeführt.²⁶ Das entspricht einer Durchschnittsleistung von weniger als 3 Fahrten pro Kalendertag. Zur Einordnung: Großstadt-Taxis kommen auf rund 15 Fahrten pro Tag.²⁷ Da die Nachfrage nach SSB-Flex am Tage minimal war, wurde der Betrieb zudem auf die Abendstunden ab 18:00 Uhr begrenzt. Wenig erfolgreich war auch das vergleichbare Angebot der Bahn-Tochter **CleverShuttle**, das im Oktober 2019 in Stuttgart eingestellt wurde. Eine Untersuchung im Auftrag von CleverShuttle hatte gezeigt, dass etwa die Hälfte der Fahrgäste ohne das Ride-Pooling-Angebot Busse und Bahnen genutzt hätten. Die Substitution von Taxifahrten durch CleverShuttle-Fahrten war somit eher gering.²⁸
- **Ride-Hailing:** Eine andere neuartige Verkehrsform ist dagegen weltweit zu einer **ernsthaften Bedrohung** des Taxigewerbes geworden: Seit Mitte November 2018 ist der Ride-Hailing-Anbieter **UBER** auch auf dem Stuttgarter Markt aktiv. Vielfach basiert das praktizierte Geschäftsmodell UBER X auf der systematischen Missachtung und Umgehung gesetzlicher Pflichten.²⁹ Irreguläres Ride-Hailing ist somit auch ein Problem behördlicher Aufsicht, konkret der effektiven Überwachung der Pflichten, die mit dem Betrieb von Mietwagen verbunden sind. Erschwerend kommt hinzu, dass die bislang in Stuttgart eingesetzten UBER-Mietwagen meist in den Umlandkreisen beheimatet waren – überwiegend im Rems-Murr-Kreis und im Landkreis Calw.³⁰ Der UBER-Konkurrent **Free Now Ride** (ehemals: My-Taxi) hat bislang noch kein Angebot in Stuttgart. Die besondere Gefahr: Free Now kontrolliert bereits einen Teil des Stuttgarter Funktaxivermittlungsmarktes, der damit leicht auf Mietwagen umgeleitet werden kann.

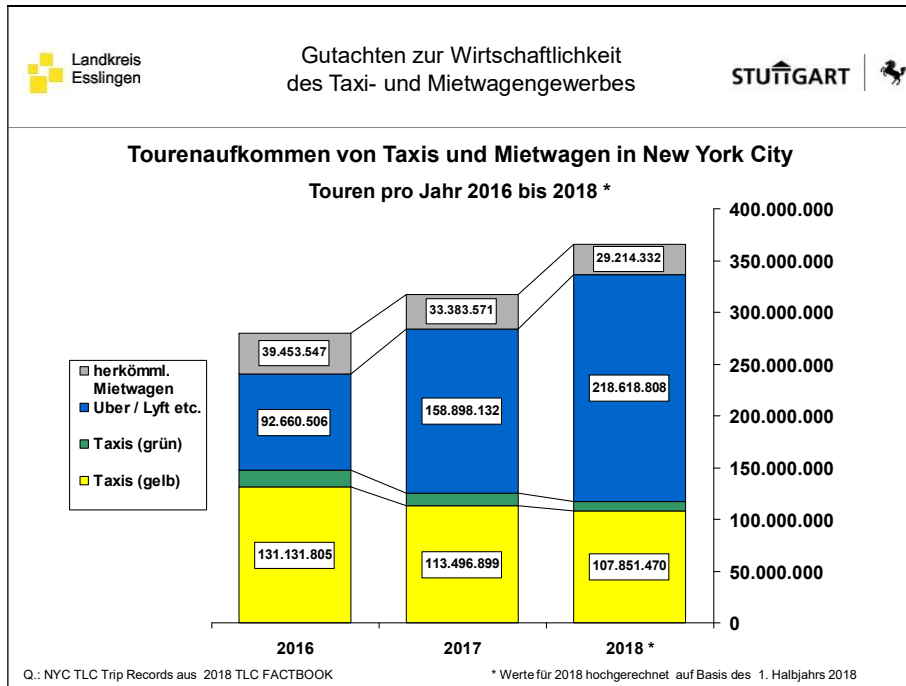
²⁶ Stuttgarter Nachrichten v. 03.07.2019, „Tagsüber floppt das Testtaxi SSB Flex“.

²⁷ Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Die wirtschaftliche Lage des Hamburger Taxengewerbes 2016. Die Zahl gilt für Hamburger Taxis in Mehrwagenbetrieben.

²⁸ Studie Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), zitiert nach Der Spiegel v. 17.04.2020.

²⁹ Vergl. u.a. Urteil des LG-Düsseldorf v. 30.04.2020, 38 O 61 / 19, BGH.

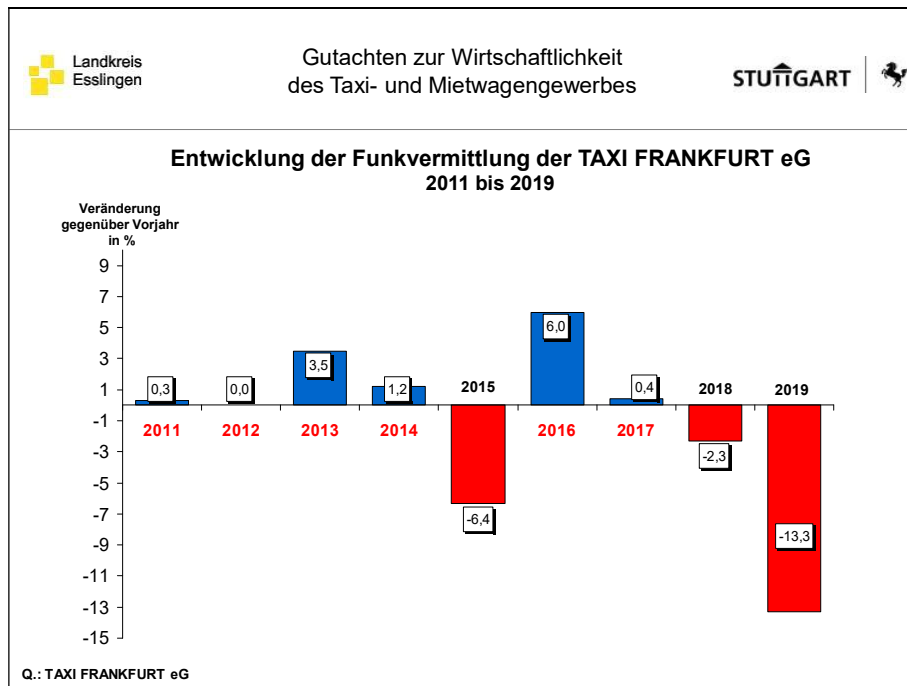
³⁰ Mitteilung der Auto-Taxi-Zentrale Stuttgart eG v. 25.05.2020.



- Verdrängungseffekt USA:** Von Ride-Hailing-Anbietern geht zweifellos ein massiver Wettbewerbs- und Preisdruck auf das Taxigewerbe aus, der den Wettbewerb mit herkömmlichen Mietwagen in den Schatten stellt. Untersuchungen und amtliche Statistiken liegen zurzeit hauptsächlich aus den USA vor. Die Zahlen belegen eine substantielle Verdrängung des dortigen Taxigewerbes.³¹ Von 2016 bis 2018 ist z.B. in New York City die Zahl der Fahrten mit „gelben“ Taxis („Medallions“) von ca. 131 Mio. auf (hochgerechnet) ca. 108 Mio. Touren zurückgegangen – bei konstant 13.587 Genehmigungen. Gleichzeitig stieg die Zahl der von UBER, Lyft und ähnlichen Anbietern gefahrenen Touren von ca. 92 Mio. auf (hochgerechnet) ca. 218 Mio. Zudem ist eine deutliche Verlangsamung des Verkehrs („UBER-Stau“) zu beobachten: Konnten sich Taxis 2012 noch mit einer durchschnittlichen Fließgeschwindigkeit von ca. **14,6 km/h** durch den Central Business District von Manhattan bewegen, so waren es 2018 nur noch ca. **11,3 km/h**.³² Wegen der unterschiedlichen Rahmenbedingungen sind die US-Zahlen aber (noch) nicht unmittelbar auf Deutschland zu übertragen.

³¹ Grundlegend für die Entwicklung in den USA ist die Studie von Schaller Consulting, *The New Automobile: Lyft, Uber and the Future of American Cities* von Juli 2018. Über die zunehmende Verdrängung von Taxis am Beispiel von New York oder San Francisco geben z.B. der amtliche *New York City Mobility Report*, die jährlichen *Factbooks der NYC Taxi & Limousine Commission (TLC)* und der amtliche *San Francisco Mobility Trends Report 2018* Auskunft.

³² NYC Department of Transportation, *New York City Mobility Report 2018*.



- Verdrängungseffekt Frankfurt:** Für Deutschland liegen keine vergleichbaren Daten vor. Anders als die New Yorker Taxi & Limousine Commission (TLC) fehlt deutschen Genehmigungsbehörden (noch) der Durchgriff auf die internen Daten der Anbieter. Einen ersten Eindruck von der Wirkung auf einen deutschen großstädtischen Taximarkt vermitteln Zahlen aus Frankfurt a.M. Mit dem kurzzeitigen Marktauftritt von **UBER Pop** 2014 / 2015 sanken die Vermittlungszahlen der marktbeherrschenden Taxi Frankfurt eG um mehr als 6%, konnten aber nach dem UBER-Pop-Verbot zunächst wieder wettgemacht werden. Mit dem Markteintritt als UBER X Ende 2018 gingen die Vermittlungen der Genossenschaft jedoch erneut massiv zurück – 2019 um mehr als 13%.³³
- Verdrängungseffekt Stuttgart:** Das Ausmaß der Verdrängung ist für Stuttgart nicht sicher zu quantifizieren. Nach Einschätzung der Taxi-Auto-Zentrale lagen deren Funkvermittlungen „in der Startwoche von Uber ... 15% unter dem Durchschnitt.“³⁴ Damit bestätigt sich annähernd die in Frankfurt beobachtete Entwicklung. Aber: Zunächst startete UBER in Stuttgart mit knapp 80 Mietwagen. Zwischenzeitlich ist die Zahl der Fahrzeuge deutlich rückläufig. Für Januar 2020 schätzt die Taxi-Auto-Zentrale noch 50 UBER-Fahrzeuge. In der Corona-Krise wurde die Vermittlung dem Anschein nach weitgehend eingestellt.³⁵ Zurzeit deutet einiges darauf hin, dass UBER in Stuttgart nicht nachhaltig Fuß zu fassen vermag.

³³ Mitteilung der Taxi Frankfurt eG.

³⁴ Zitiert nach Stuttgarter Zeitung v. 25. 11.2019.

³⁵ Mitteilung der Taxi-Auto-Zentrale v. 25.05.2020.

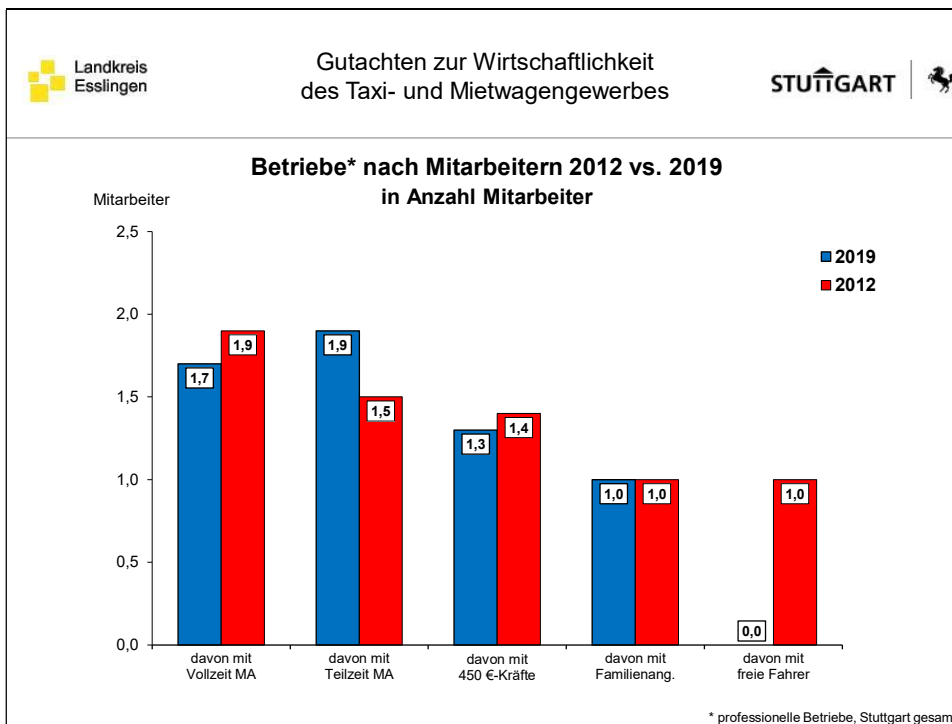
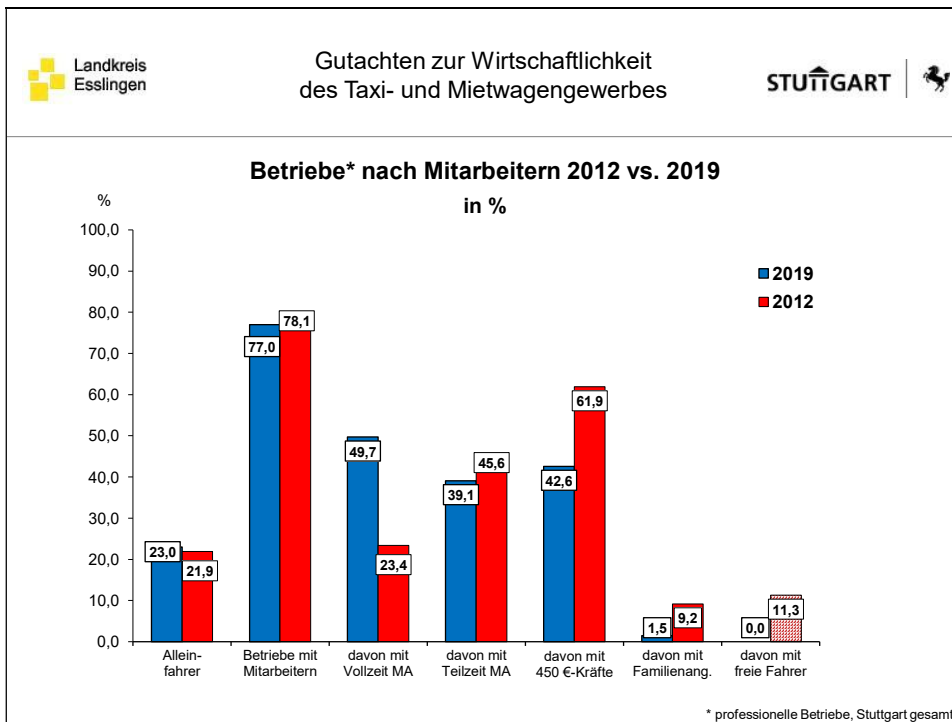
3 ANGEBOTSSITUATION

3.1 Angebotsfaktor Beschäftigte

Das Stuttgarter Taxigewerbe wird nach wie vor ganz überwiegend durch Kleinbetriebe mit nur einem Fahrzeug bestimmt. Daneben finden sich mittelgroße Mehrwagenbetriebe sowie vereinzelt Großbetriebe. Etwas größere Bedeutung haben dagegen Mehrwagenbetriebe am Flughafen. Entsprechend der insgesamt aber sehr kleinteiligen Struktur gestaltet sich die Mitarbeiterstruktur der Betriebe, wobei nach Einführung des gesetzlichen Mindestlohns in 2015 auch in Stuttgart tendenziell eine Versteigerung der Beschäftigungsverhältnisse zu beobachten ist:

GENEHMIGUNGSBEZIRK STUTTGART BETRIEBE NACH MITARBEITERN LAUT SELBSTAUSKUNFT 2019 - IN % BZW. ANZAHL MITARBEITER															
	Stuttgart					Flughafen				Stuttgart + Flughafen				Vergleichsstädte	
	Professionelle Taxi-Betriebe					Professionelle Taxi-Betriebe				Semiprofessionelle Taxi-Betriebe		Mietwagen Betriebe		Düsseldorf	Frankfurt a.M.
	gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.	gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.	Prof.	Semi.	Prof. Taxis gesamt	
Alleinfahrer (%)	23,0	100,0	0,0	0,0	0,0	15,6	100,0	0,0	0,0	50,0	0,0	18,2	15,4	17,1	19,9
mit Mitarbeitern (%)	77,0	0,0	100,0	100,0	100,0	84,4	0,0	100,0	100,0	50,0	100,0	81,8	84,6	82,9	80,1
davon mit Vollzeitmitarb. (%)	49,7	-	41,8	75,0	57,1	59,3	-	52,4	83,3	27,8	71,4	66,7	54,5	68,2	43,8
Ø Vollzeitmitarb.	1,7	-	1,1	2,6	3,3	3,1	-	1,4	6,8	1,1	2,2	5,5	1,7	5,4	2,4
davon mit Teilzeitmitarb. (%)	39,1	-	32,2	54,5	71,4	51,9	-	42,9	83,3	36,1	77,1	33,3	36,4	36,1	55,3
Ø Teilzeitmitarb.	1,9	-	1,2	2,9	3,8	1,6	-	1,2	2,4	1,1	2,6	3,7	1,8	2,4	2,7
davon mit 450 €-Kräfte (%)	42,6	-	39,0	47,7	85,7	25,9	-	23,8	33,3	50,9	60,0	77,8	54,5	66,9	51,6
Ø 450 €-Kräfte	1,3	-	1,2	1,4	1,8	2,7	-	1,8	5,0	1,0	2,0	6,6	1,5	2,5	2,3
davon mit Familienangeh. (%)	1,5	-	1,4	0,0	0,0	7,4	-	4,8	16,7	7,4	0,0	11,1	18,2	3,0	7,5
Ø Familienangeh.	1,0	-	1,0	-	-	1,0	-	1,0	1,0	1,0	-	4,0	1,5	1,0	1,0

- **Alleinfahrer:** Der Anteil der professionellen Stuttgarter Alleinfahrertaxis liegt nahezu unverändert bei rund 23%. Am Flughafen ist der Anteil mit ca. 16% etwas niedriger. Etwa die Hälfte der semiprofessionellen Taxibetriebe sind Alleinfahrerbetriebe. Von den professionellen Mietwagenbetrieben fahren ca. 18% ohne angestellte Fahrer.
- **Vollzeitmitarbeiter:** Deutlich erhöht hatte sich der Anteil der Taxibetriebe mit vollbeschäftigten Fahrern – von ca. 23% auf ca. 50%. Im Durchschnitt werden in Stuttgarter Taxibetrieben aber nur 1,7 Vollzeitarbeitskräfte eingesetzt. Am Flughafen arbeitet bereits annähernd 60% der Betriebe mit Vollzeitkräften. Aber auch semiprofessionelle Mehrwagenbetriebe beschäftigen Fahrer in Vollzeit (ca. 71%) – jedoch ohne entsprechende Personalkosten. Auch etwa zwei Drittel der Mietwagenbetriebe haben Vollzeitkräfte – mit durchschnittlich 5,5 pro Betrieb deutlich mehr als die Taxibetriebe.
- **Teilzeitkräfte:** Leicht rückläufig ist dagegen seit 2012 der Anteil der Teilzeitkräfte: In Stuttgart beschäftigten 2019 ca. 39% der professionellen Taxibetriebe Teilzeitkräfte – im Durchschnitt etwa 1,9 pro Betrieb. 2012 waren es noch ca. 46% gewesen. Eine ähnliche Entwicklung ist auch am Flughafen zu beobachten. Weiterhin beschäftigt etwa jeder 3. professionelle Mietwagenbetrieb Fahrer in Teilzeit.
- **450-€-Kräfte:** Rückläufig ist auch der Anteil geringfügig Beschäftigter: Nur noch ca. 43% der Stuttgarter und ca. 26% der Taxibetriebe am Flughafen haben sogenannte 450-€-Kräfte. In 2012 hatte der Anteil mit 80% bzw. 60% noch deutlich höher gelegen. Bei den Mietwagenbetrieben haben 450-€-Fahrer (ca. 78%) aber noch immer große Bedeutung.
- **Familienmitglieder:** Sehr gering ist nach wie vor der Anteil der Taxibetriebe mit mithelfenden Familienmitgliedern. Solche Betriebe spielen noch am Flughafen und im örtlichen Mietwagengewerbe eine Rolle.
- **Freie Fahrer:** 2012 hatten noch ca. 11% der Taxiunternehmen angegeben, selbstständige Fahrer zu beschäftigen. Zwischenzeitlich hat die DRV wiederholt deutlich gemacht, dass Taxifahrer grundsätzlich abhängig Beschäftigte sind. Derartige Beschäftigungsverhältnisse sind heute praktisch verschwunden.

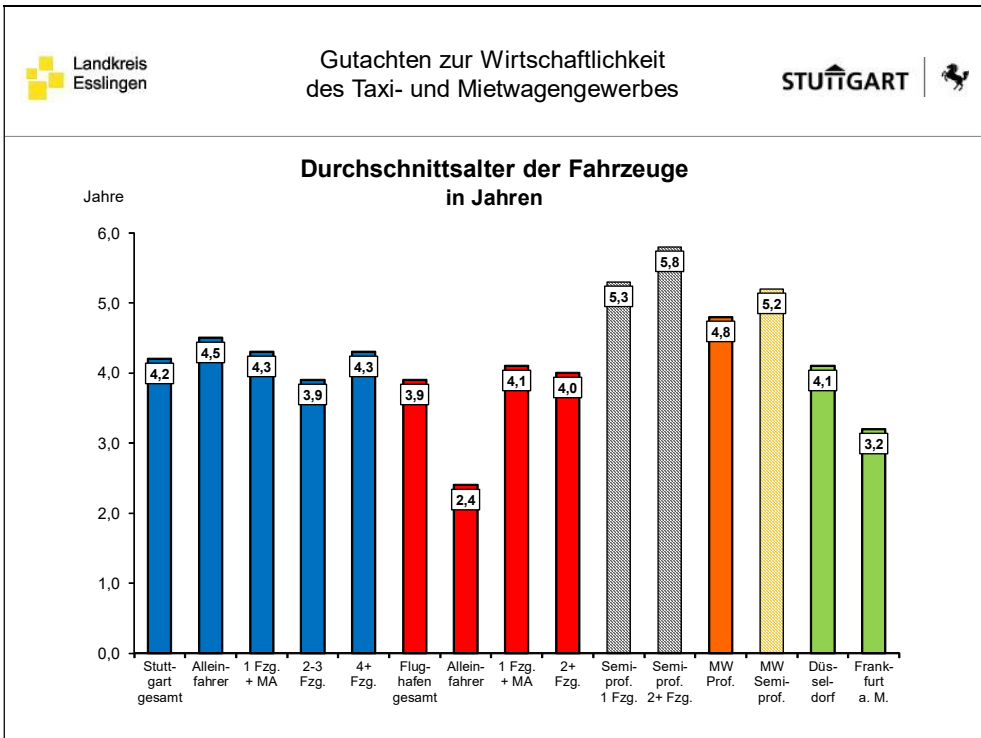
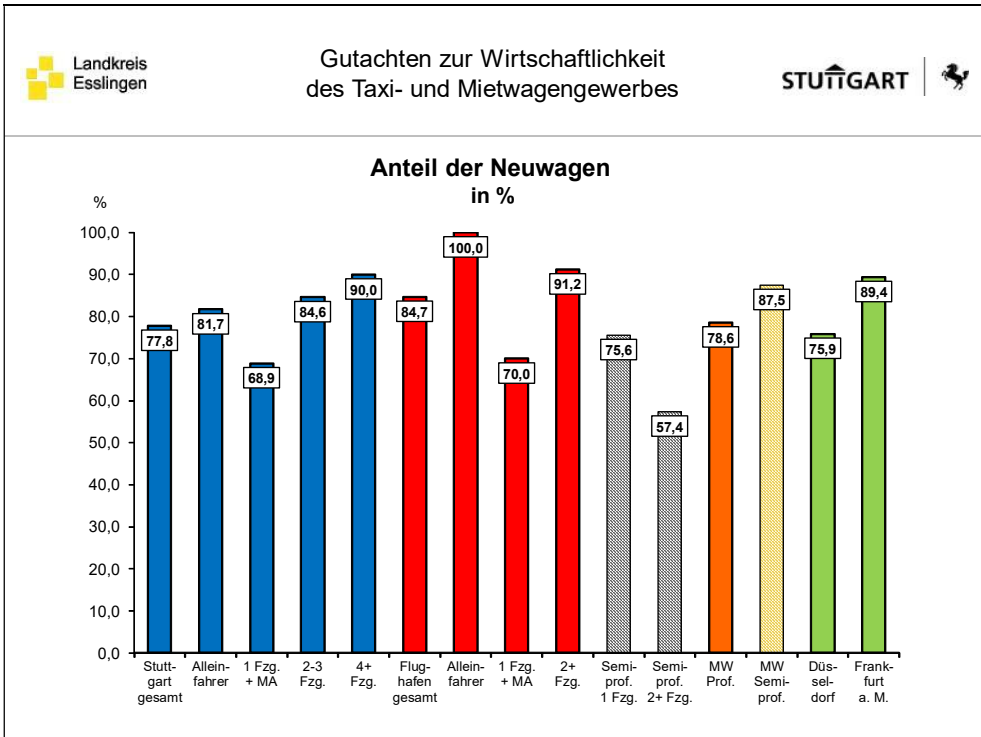


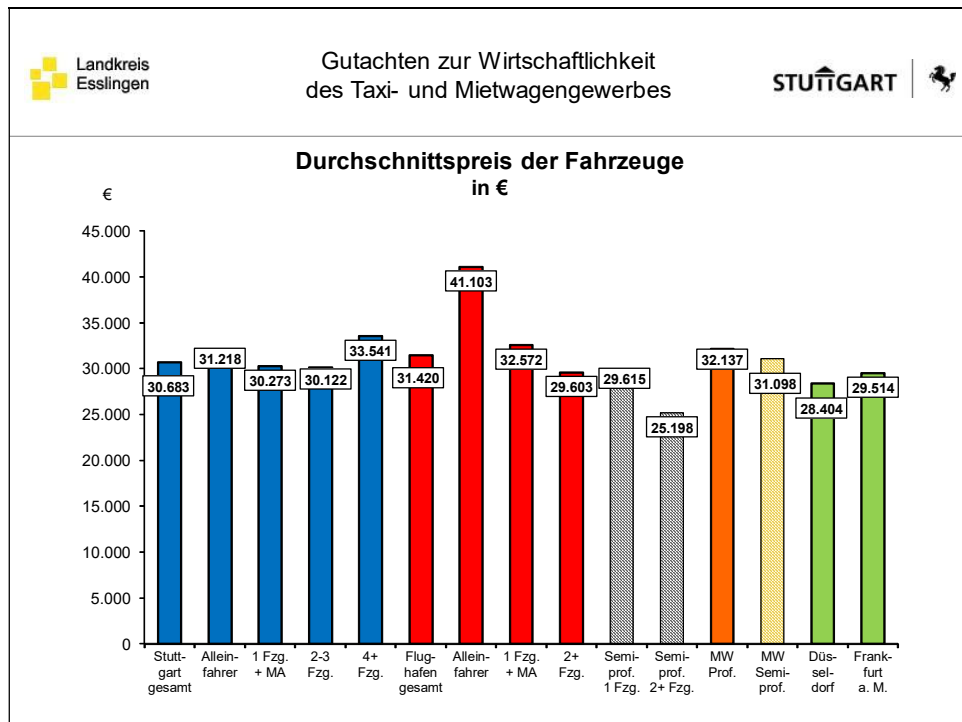
3.2 Angebotsfaktor Fahrzeuge

Die Qualität der Taxiflotte hat sich seit 2012 deutlich verbessert:

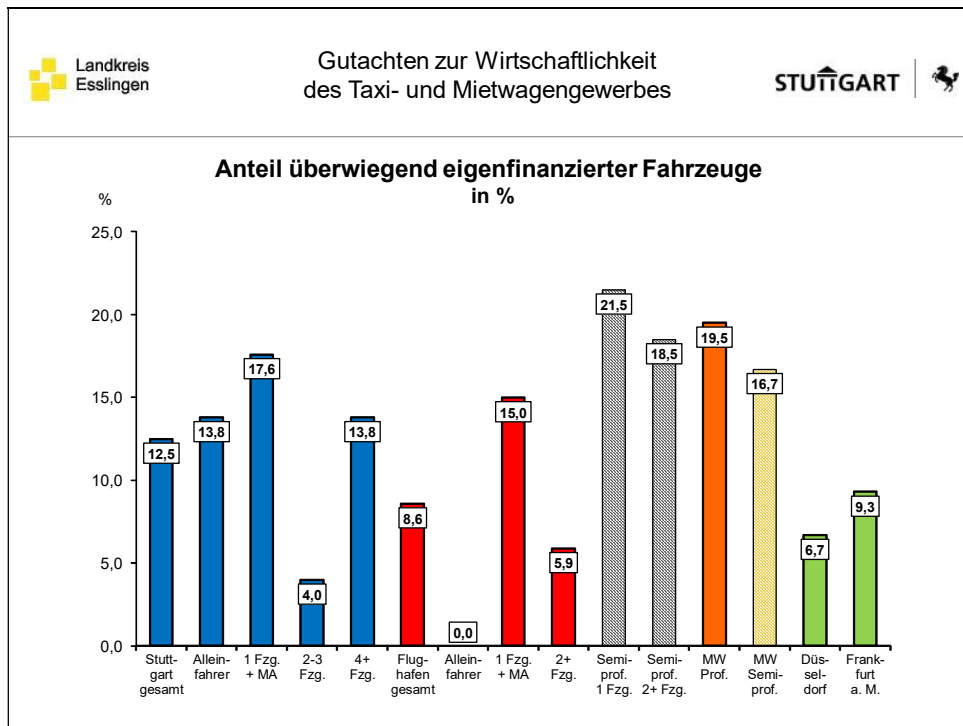
GENEHMIGUNGSBEZIRK STUTTGART BESCHAFFUNG DER FAHRZEUGE LAUT SELBSTAUSKUNFT 2019 - IN % BZW. IN € -															
	Stuttgart					Flughafen				Stuttgart + Flughafen				Vergleichsstädte	
	Professionelle Taxi-Betriebe					Professionelle Taxi-Betriebe				Semiprofessionelle Taxi-Betriebe		Mietwagen Betriebe		Düsseldorf	Frankfurt a.M.
	gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.	gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.	Prof.	Semi.	Prof. Taxis gesamt	
Neu, %	77,8	81,7	68,9	84,6	90,0	84,7	100,0	70,0	91,2	75,6	57,4	78,6	87,5	75,9	89,4
Gebraucht, %	22,2	18,3	31,1	15,4	10,0	15,3	0,0	30,0	8,8	24,4	42,6	21,4	12,5	24,1	10,6
Summe in %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Neu, €	33.929	34.605	34.943	32.266	34.252	33.992	41.103	38.045	31.244	33.782	33.485	35.828	33.117	31.003	31.004
Gebraucht, €	19.237	16.746	19.552	18.599	27.149	17.415	-	19.800	12.646	16.878	14.011	18.603	16.966	17.909	17.528
Ø Preis in €	30.683	31.218	30.273	30.122	33.541	31.420	41.103	32.572	29.603	29.615	25.198	32.137	31.098	28.404	29.514

- Neuwagenanteil:** Mit einem Neuwagenanteil von ca. 78% wird bei den professionellen Taxibetrieben ein befriedigender Wert erreicht. Noch günstiger ist die Neuwagenquote am Flughafen (ca. 85%). 2012 hatte der Anteil bei lediglich ca. 52% rangiert. Die meisten ursprünglich neu beschafften Fahrzeuge finden sich bei den größeren (4+ Fahrzeuge) professionellen Taxibetrieben (Neuwagenanteil: ca. 90%). Ganz anders erscheint das Bild bei den semiprofessionellen Mehrwagenbetrieben, wo die Neuwagenquote bei lediglich ca. 57% liegt.
- Fahrzeugalter:** Mit ca. 4,2 Jahren ist das Durchschnittsalter Stuttgarter Taxis allerdings relativ hoch – deutlich höher als etwa in Frankfurt (3,2 Jahre). In dieser Hinsicht ist jedoch ein deutlicher Fortschritt zu erkennen: 2012 hatte der Stuttgarter Durchschnitt noch bei knapp 6 Jahren rangiert. Etwas „jünger“ als in Stuttgart sind die professionellen Taxis am Flughafen (3,9 Jahre), wobei der Schnitt hier von sehr „jungen“ Alleinfahrerfahrzeugen (2,4 Jahre) positiv „nach unten gezogen“ wird. Deutlich älter als die professionell eingesetzten Taxis sind die semiprofessionelle Taxis (5,3 bis 5,8 Jahre) und die Mietwagen (4,8 bzw. 5,2 Jahre).





- Investitionssumme:** Akzeptabel ist nunmehr auch der durchschnittliche Kaufpreis (ca. 30.700 €). 2012 hatte der erst bei ca. 21.300 € gelegen. Recht hochwertig sind zudem die eingesetzten Neufahrzeuge mit einem Anschaffungspreis von rund 33.900 €. Semiprofessionelle Taxis (rund 33.500 €) stehen professionellen Taxis beim Kaufpreis nicht nach. Ursprünglich teurer waren aber auch die Mietwagen – egal ob professionell oder semiprofessionell.

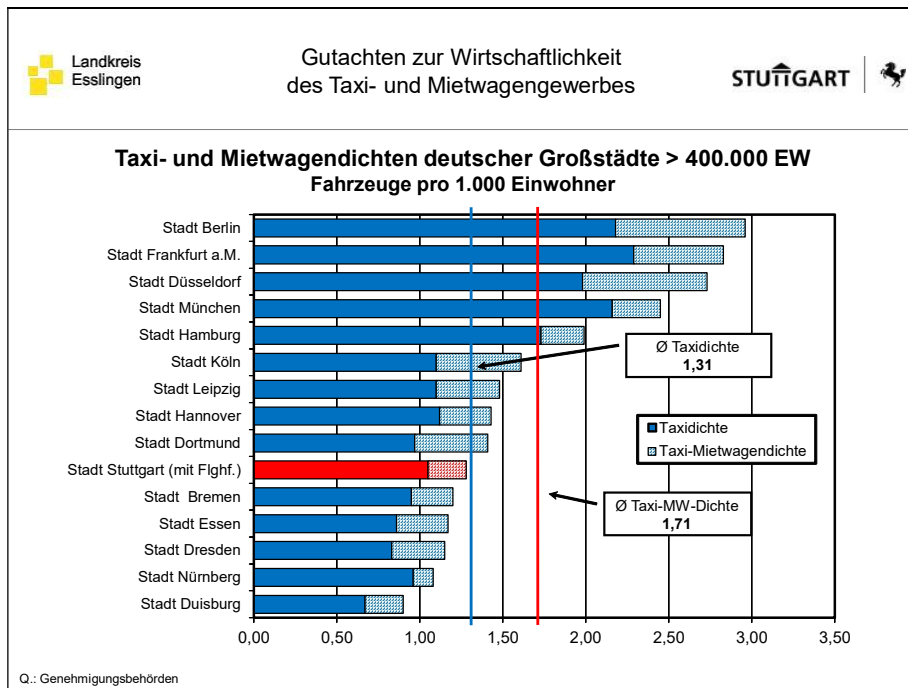


- Fremdkapital:** Die große Mehrzahl der Fahrzeuge wurde überwiegend auf Kredit (oder Leasing) erworben. Lediglich ca. 12,5% der professionell geführten Taxis wurde überwiegend mit Eigenmitteln finanziert – vorwiegend Gebrauchtfahrzeuge. 2012 hatte der Anteil noch bei ca. 28% gelegen. Unter dem Vorzeichen stabiler Nachfrage war der hohe Fremdmiteinsatz unkritisch. Die seit Jahren sehr günstigen Finanzierungsbedingungen der Hersteller machten die Bindung von Eigenkapital beim Fahrzeugkauf betriebswirtschaftlich wenig lohnend – sofern überhaupt nennenswertes Eigenkapital vorhanden war. Mit dem Ausbleiben der Erlöse in der Corona-Krise wird die Finanzierungsbelastung zum Problem. Auch wenn die Hersteller-Banken aktuell (noch) Kulanz zeigen, erwächst dem Taxi- und Mietwagengewerbe in den nächsten Monaten ein massives Finanzierungsproblem durch die Fälligkeit gestundeter Raten – mit hohem Insolvenzrisiko.

3.3 Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte

Die Zahl der Stuttgarter Taxis ist seit Jahren leicht rückläufig – von 703 in 2013 auf zurzeit 676. Etwas gestiegen ist dagegen die Zahl der Mietwagen – von 95 auf nunmehr 103, wovon aber 13 auf Hilfsorganisationen entfallen. Verglichen mit anderen Metropolen hat sich der Mietwagensektor nur mäßig entwickelt. In den Flughafen-Städten ist die Zahl der Taxis (81) unverändert. Deutlich gewachsen ist hier allerdings die Mietwagenflotte – von 20 im September 2013 auf nunmehr 62 Fahrzeuge.

Ein wichtiges Kriterium zur Beurteilung der Angebotssituation ist die Taxidichte, d.h. die Relation zwischen der Zahl der Einwohner und der Anzahl der Fahrzeuge. Für Stuttgart zeigt sich eine vergleichsweise entspannte Wettbewerbssituation:



- Taxidichte:** Die Taxidichte gibt Auskunft über die Wettbewerbsintensität innerhalb des Taxigewerbes. Sie beschreibt, wie viele Fahrzeuge jeweils 1.000 Einwohnern zur Verfügung stehen. Je höher die Taxidichte, desto stärker die Wettbewerbsintensität. Mit einer Taxidichte von **1,05** Taxis auf 1.000 Einwohner rangiert Stuttgart zusammen mit den Flughafenanrainerstädten auf Platz 9 in der Rangfolge deutscher Großstädte mit mehr als 400.000 Einwohnern. Der Durchschnitt liegt dort zurzeit bei etwa 1,31. Frankfurt (2,29) und Düsseldorf (1,98) kommen auf eine weit höhere Taxidichte. Eine niedrigere Taxidichte haben in dieser Größenklasse Städte wie Essen (0,86) oder Nürnberg (0,96). Gegenüber 2012 (**1,17**) ist die örtliche Taxidichte jedoch leicht rückläufig – wegen der wachsenden Bevölkerung, aber auch wegen der leicht sinkenden Genehmigungszahlen.
- Taxi-Mietwagendichte:** Vielerorts bilden Taxi- und Mietwagengewerbe ein weit überschneidendes Marktgeschehen. Um Vergleichszahlen für das Geschehen auf dem Gesamtmarkt zu gewinnen, wird die Taxi-Mietwagendichte errechnet. Im Durchschnitt vergleichbarer Großstädte rangiert sie bei 1,71. Mit einer Taxi-Mietwagendichte von **1,28** liegt Stuttgart (mit den Städten am Flughafen) auf Platz 10 im Großstadtranking. Gegenüber 2012 (**1,33**) ist auch die Taxi-Mietwagendichte leicht gesunken – trotz der deutlichen Mietwagenvermehrung am Flughafen.

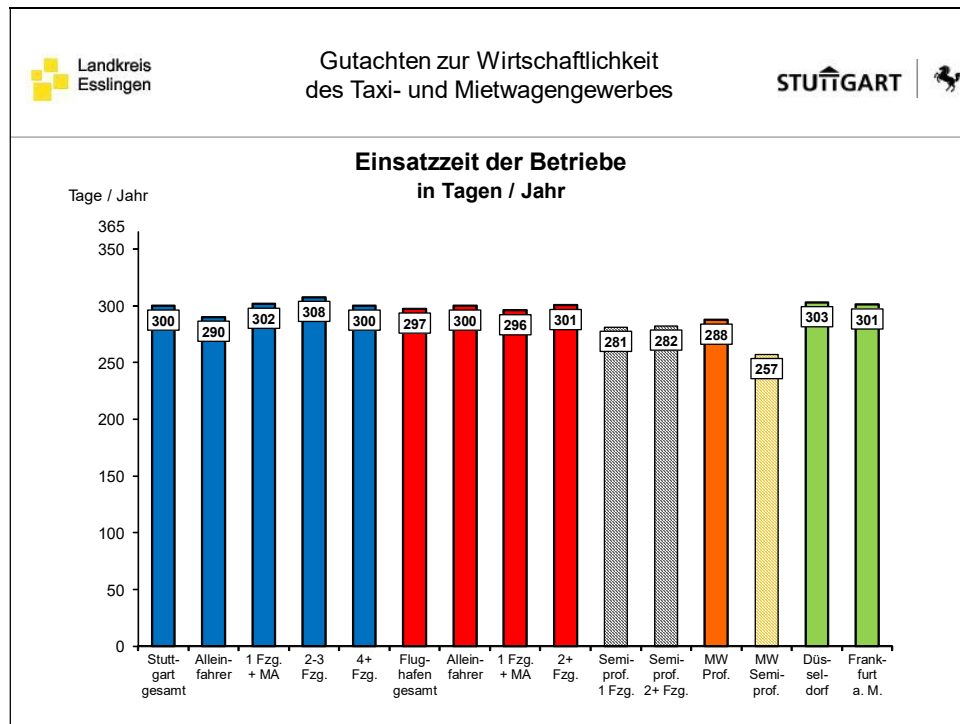
TAXIDICHTE UND TAXI-MIETWAGENDICHTE DEUTSCHER GROSSSTÄDTE > 400.000 EINWOHNER, STAND 2019 / 2020							
Stadt	Taxis	Miet- wagen	Taxi + MW	EW pro Taxi	TD	EW pro Taxi + MW	TMD
Berlin	8.217	2.472	10.689	440	2,27	338	2,96
Frankfurt a.M.	1.712	403	2.115	436	2,29	353	2,83
Düsseldorf	1.274	482	1.756	504	1,98	366	2,73
München	3.336	445	3.781	463	2,16	408	2,45
Hamburg	3.183	474	3.657	576	1,73	502	1,99
Köln	1.184	545	1.729	912	1,10	625	1,60
Leipzig	642	222	864	907	1,10	674	1,48
Hannover	597	167	764	896	1,12	700	1,43
Dortmund	568	257	825	1.033	0,97	711	1,41
Stuttgart (mit Flughafen)	757	165	922	952	1,05	782	1,28
- davon Stuttgart (LHS)	676	103	779	939	1,06	815	1,23
- davon Filderstadt	12	25	37	3.818	0,26	1.238	0,81
- davon Leinfelden-Echterd.	69	37	106	581	1,72	378	2,64
Bremen	538	141	679	1.056	0,95	837	1,20
Essen	501	181	682	1164	0,86	855	1,17
Dresden	458	178	636	1.203	0,83	866	1,15
Nürnberg	495	63	558	1.041	0,96	923	1,08
Duisburg	335	112	447	1.487	0,67	1.114	0,90
Ø Großstädte	23.788	6.292	30.080		1,31		1,71
Q.: Genehmigungsbehörden							

3.4 Angebotsfaktor Einsatzzeit

In Stuttgart ist nach wie vor eine eher mäßige zeitliche Auslastung der Fahrzeuge zu beobachten:

GENEHMIGUNGSBEZIRK STUTTGART EINSATZZEITEN DER BETRIEBE LAUT SELBSTAUSKUNFT 2019 - SCHICHTENORGANISATION IN % -															
	Stuttgart					Flughafen				Stuttgart + Flughafen				Vergleichsstädte	
	Professionelle Taxi-Betriebe					Professionelle Taxi-Betriebe				Semiprofessionelle Taxi-Betriebe		Mietwagen Betriebe		Düsseldorf	Frankfurt a.M.
	gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.	gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.	Prof.	Semi.	Prof. Taxis gesamt	
1-Schicht	43,7	86,4	38,6	9,3	0,0	31,3	80,0	28,6	0,0	70,2	8,6	36,4	53,8	23,8	40,6
1-2-Schichten	54,3	13,6	60,0	88,4	100,0	68,8	20,0	71,4	100,0	28,8	91,4	36,4	38,5	42,1	49,0
2+-Schichten	2,0	0,0	1,4	2,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9	0,0	27,3	7,7	34,1	10,4
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- Schichten:** Ca. 54% der professionellen Stuttgarter Betriebe arbeiten in einem flexiblen Rhythmus von täglich ein bis zwei Schichten; am Flughafen sind es sogar ca. 69%. Ein wirklicher 2-Schichtbetrieb wird dagegen nur von vereinzelt Taxibetrieben praktiziert. In dieser Hinsicht unterscheiden sich Stuttgarter deutlich von Düsseldorfer Taxis. Bemerkenswert: Auch Alleinfahrer geben zuweilen an, täglich mehr als nur eine Schicht zu fahren. Professionelle Mietwagen zeigen zudem eine stärkere Schichtauslastung als Taxis.
- Einsatztage:** Im Schnitt sind im Untersuchungsgebiet professionelle Taxis nach wie vor rund 300 Tage pro Jahr „auf der Straße“. Eine Ausnahme bilden erwartungsgemäß die Alleinfahrer mit ca. 290 Tagen. Etwas seltener sind die Mietwagen (ca. 288 Tage) im Einsatz. Semiprofessionelle Taxis kamen auf gut 280 Einsatztage.
- Wocheneinsatzzeit:** Professionelle Stuttgarter Taxibetriebe kamen 2019 insgesamt auf eine etwas unterdurchschnittliche wöchentliche Einsatzzeit von ca. 76 Stunden. Düsseldorfer Betriebe waren dagegen ca. 86 Stunden, Frankfurter ca. 81 Stunden pro Woche im Einsatz. 2012 hatte die Wochenleistung in Stuttgart geringfügig höher gelegen (ca. 78 Std.). Die Taxibetriebe am Flughafen sind mit ca. 82 Std. insgesamt etwas aktiver als ihre Stuttgarter Kollegen. Auf eine ähnliche Wocheneinsatzzeit wie die Taxis kamen auch die professionellen Mietwagenbetriebe (ca. 74 Std.).



- Betriebstypen:** Größere Mehrwagenbetriebe (4+ Fahrzeuge) fahren in Stuttgart ca. 95 Stunden. Der höchste zeitliche Einsatz wird von Mehrfahrzeugbetrieben am Flughafen erbracht (ca. 111 Std.). Problematisch ist die sehr hohe Einsatzzeit der Alleinfahrer von ca. 65 Std. pro Woche. Auch wenn die gesetzliche Arbeitszeitregelung für selbständige Taxifahrer keine Anwendung findet, ist eine individuelle Arbeitsbelastung zu erkennen, die die Verkehrssicherheit infrage stellt. Hier ist das „öffentliche Verkehrsinteresse“ berührt.
- Semiprofessionelle:** Dagegen fallen die Einsatzzeiten semiprofessioneller Betriebe deutlich ab: Die kamen auf ca. 61 bzw. ca. 86 Wochenarbeitsstunden; semiprofessionelle Mietwagenbetriebe auf ca. 58 Std.
- Wochentage:** Üblich sind im Stuttgarter Taxigewerbe wochentägliche Einsatzzeiten von ± 12 Stunden. Davon entfallen immerhin $\pm 3,5$ Stunden auf die Nachtschicht. Das Nachtgeschäft wird dagegen in erster Linie von Mehrwagenbetrieben bestritten, die auch „unter der Woche“ 5,3 bis 6,3 Stunden nachts auf der Straße sind. Die Einsatzzeiten professioneller Mietwagen entsprechen weitgehend denen professioneller Taxis.
- Wochenende:** An Wochenenden (Freitag bis Sonntag) liegen die Einsatzzeiten der Taxibetriebe bei insgesamt ca. 28 Std. – deutlich weniger als in anderen deutschen Großstädten. Nur in den umsatzstarken Nächten auf Samstag und Sonntag ist für Stuttgarter Taxis eine Nachtschicht von rund 5 Stunden zu realisieren. Auch am Wochenende unterscheiden sich professionelle Mietwagen im zeitlichen Einsatz nur wenig von professionellen Taxis.

**GENEHMIGUNGSBEZIRK STUTTGART
EINSATZZEITEN DER BETRIEBE LAUT SELBSTAUSKUNFT 2019
- TYPISCHER WOCHENVERLAUF -**

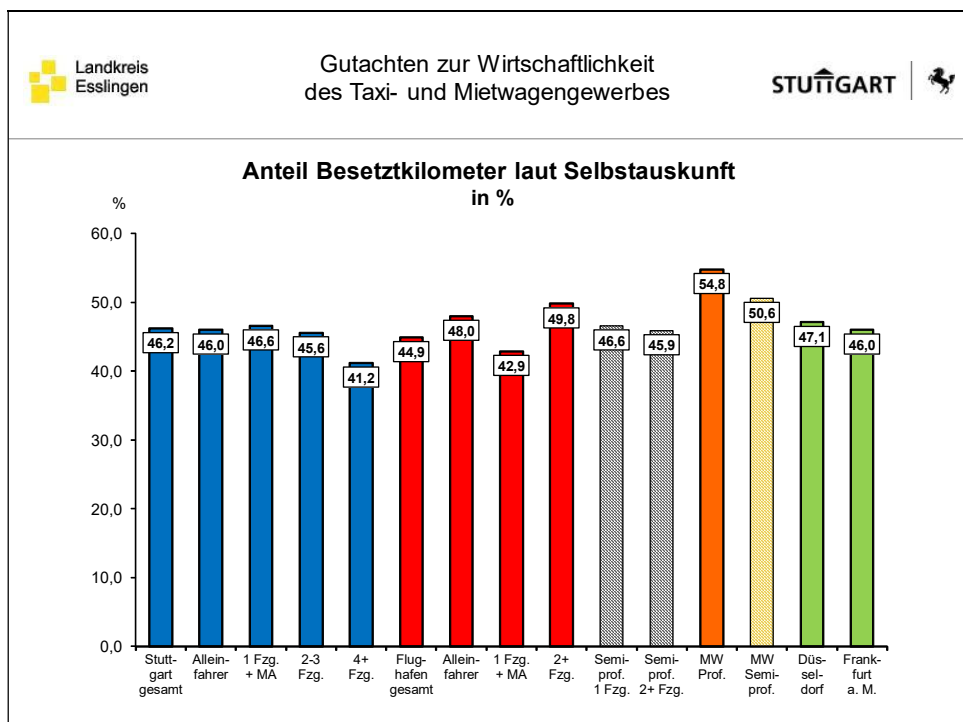
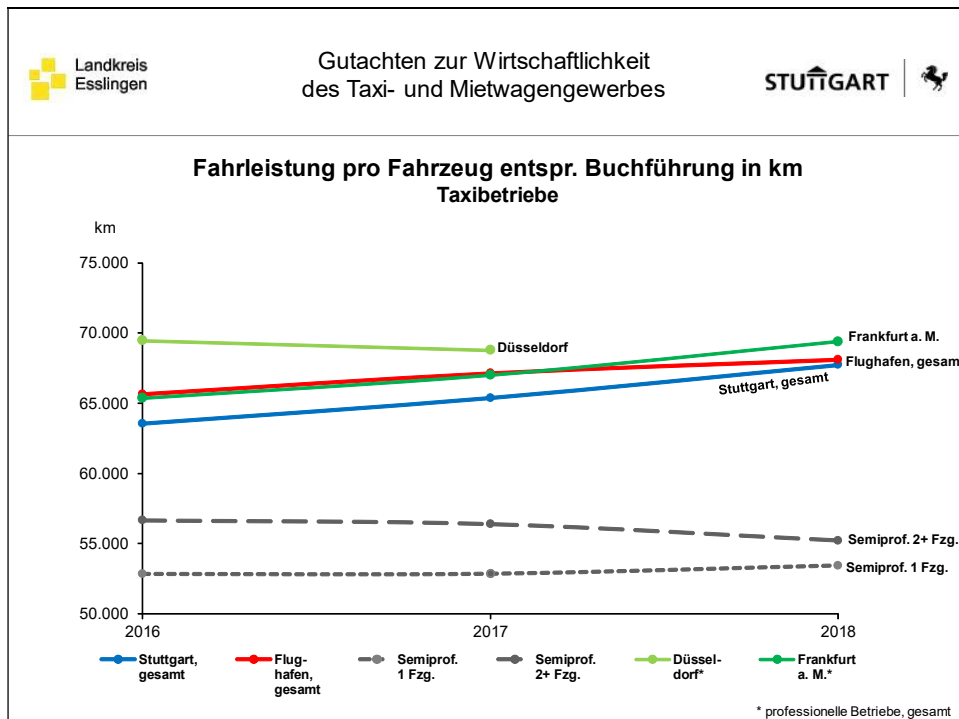
	Stuttgart					Flughafen				Stuttgart + Flughafen				Vergleichsstädte	
	Professionelle Taxi-Betriebe					Professionelle Taxi-Betriebe				Semiprofessionelle Taxi-Betriebe		Mietwagen Betriebe		Düsseldorf	Frankfurt a.M.
	gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.	gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.	Prof.	Semi.	Prof. Taxis gesamt	
Mo. Tag	9,1	9,7	9,2	8,2	8,4	8,1	*	7,8	8,3	8,2	10,7	8,5	7,8	8,6	9,2
Mo. Nacht	3,1	1,6	3,0	5,0	6,3	4,2	*	3,4	8,3	1,6	4,4	2,8	2,0	4,2	3,6
Di. Tag	8,4	8,7	8,4	8,2	8,4	8,1	*	7,9	8,3	8,1	8,3	8,1	7,8	8,5	9,0
Di. Nacht	3,3	1,7	3,2	5,0	6,3	4,8	*	4,3	8,3	1,7	4,4	2,6	2,0	4,6	3,9
Mi. Tag	8,5	8,8	8,4	8,3	8,4	7,8	*	7,4	8,3	8,2	8,2	8,4	7,8	8,3	9,0
Mi. Nacht	3,6	1,8	3,7	5,4	5,3	5,1	*	4,7	8,3	1,9	4,7	3,4	2,0	4,7	4,0
Do. Tag	8,3	8,5	8,3	8,1	8,6	7,8	*	7,4	8,3	8,1	8,2	8,1	7,8	8,7	9,0
Do. Nacht	3,9	2,0	4,0	5,7	6,3	5,3	*	5,1	8,3	2,0	5,2	3,3	2,1	5,0	4,1
Summe Wochentag	48,2	42,9	48,3	53,7	58,0	51,1	*	48,0	66,7	39,8	54,1	45,2	39,3	52,7	51,9
Fr. Tag	7,9	7,9	8,0	7,8	8,6	7,2	*	7,0	8,3	7,6	8,5	7,6	8,0	8,0	8,7
Fr. Nacht	4,7	2,5	5,0	6,5	4,9	6,3	*	6,0	8,3	3,1	6,4	3,4	2,0	6,0	4,7
Sa. Tag	4,6	4,3	4,4	5,3	5,9	5,2	*	4,3	8,2	3,8	5,7	5,9	3,3	5,4	5,1
Sa. Nacht	5,2	3,5	5,4	6,4	7,3	6,2	*	5,9	8,2	3,3	5,0	3,4	1,9	6,3	4,6
So. Tag	2,9	2,3	2,8	3,8	5,3	3,3	*	3,1	5,8	1,9	3,5	5,1	2,1	4,1	3,6
So. Nacht	2,3	1,2	2,2	4,0	4,7	2,4	*	2,1	5,2	1,1	2,3	3,4	0,9	3,4	2,6
Summe Wochenende	27,7	21,6	27,8	34,0	36,6	30,5	*	28,4	44,0	20,8	31,4	28,7	18,2	33,2	29,3
Summe Woche 2019	75,9	64,6	76,0	87,7	94,6	81,6	*	76,4	110,7	60,6	85,5	73,9	57,5	85,9	81,2
Summe Woche 2012	78,0	64,1	80,0	88,6	100,9	80,9	k.A.	70,1	106,3	64,5	88,3	k.A.	k.A.	-	-

3.5 Angebotsfaktor Fahrleistung

Eine weitere wichtige Kennzahl zur Beurteilung der Angebotssituation ist die **jährliche Kilometerleistung der Fahrzeuge**. Hier zeigt sich in Stuttgart seit der letzten Untersuchung eine deutliche Veränderung:

GENEHMIGUNGSBEZIRK STUTTGART DURCHSCHNITTLICHE KILOMETERLEISTUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2016 - 2018 - IN KM / FAHRZEUG -															
	Stuttgart					Flughafen				Stuttgart + Flughafen				Vergleichsstädte	
	Professionelle Taxi-Betriebe					Professionelle Taxi-Betriebe				Semiprofessionelle Taxi-Betriebe		Mietwagen Betriebe		Düsseldorf	Frankfurt a.M.
	gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.	gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.	Prof.	Semi.	Prof. Taxis gesamt	
2016	63.548	56.645	64.855	66.539	62.390	65.643	67.827	63.940	66.375	52.845	56.654	67.284	46.490	69.466	65.358
2017	65.374	57.893	67.016	68.040	64.100	67.131	70.923	66.861	66.914	52.861	56.391	65.939	46.432	68.783	67.001
2018	67.723	59.979	68.068	71.668	67.130	68.100	67.384	67.931	68.273	53.449	55.226	67.775	44.668	-	69.401
Ø 2016 - 2018	65.549	58.172	66.646	68.749	64.540	66.958	68.711	66.244	67.187	53.052	56.090	66.999	45.863	69.125	67.253
Ø 2009 - 2011	55.130	49.368	54.722	58.574	62.890	67.797	k.A.	59.817	70.904	45.771	42.682	k.A.	k.A.	-	-
2016 vs. 2018	6,6%	5,9%	5,0%	7,7%	7,6%	3,7%	-0,7%	6,2%	2,9%	1,1%	-2,5%	0,7%	-3,9%	-	6,2%

- Fahrleistung:** Im Durchschnitt der Jahre 2016 bis 2018 waren die professionellen Stuttgarter Taxis durchschnittlich ca. 65.500 km im Einsatz. Bei der Vorgängeruntersuchung waren es mit ca. 55.100 km noch deutlich weniger. In vergleichbaren Städten erzielen professionelle Taxis meist zwischen ca. 65.000 km und 70.000 km. Auf eine ähnliche Kilometerleistung kommen auch professionelle Mietwagen (ca. 67.000 km).
- Betriebstypen:** Während professionelle Taxis aus Mitarbeiterbetrieben meist etwas mehr als 65.000 km jährlich zurücklegten, kamen Alleinfahrer auf lediglich ca. 58.200 km. Die größte Leistungssteigerung gegenüber 2009 bis 2011 ist bei den 1-Fahrzeugbetrieben mit Mitarbeitern (+ 22%) zu beobachten. Die Straßenpräsenz semiprofessioneller Taxis ist mit rund 55.000 km deutlich geringer.
- Besetzquote:** Branchenüblich rangiert der Anteil der besetzt gefahrenen Kilometer im Taxigewerbe zwischen 46% und 52%. Der aktuelle Stuttgarter Wert liegt bei rund 45% bis 46%. 2013 hatte die Besetzquote noch etwas höher bei ca. 49% bis 48% gelegen.



4 ERLÖS, KOSTEN UND ÜBERSCHUSS

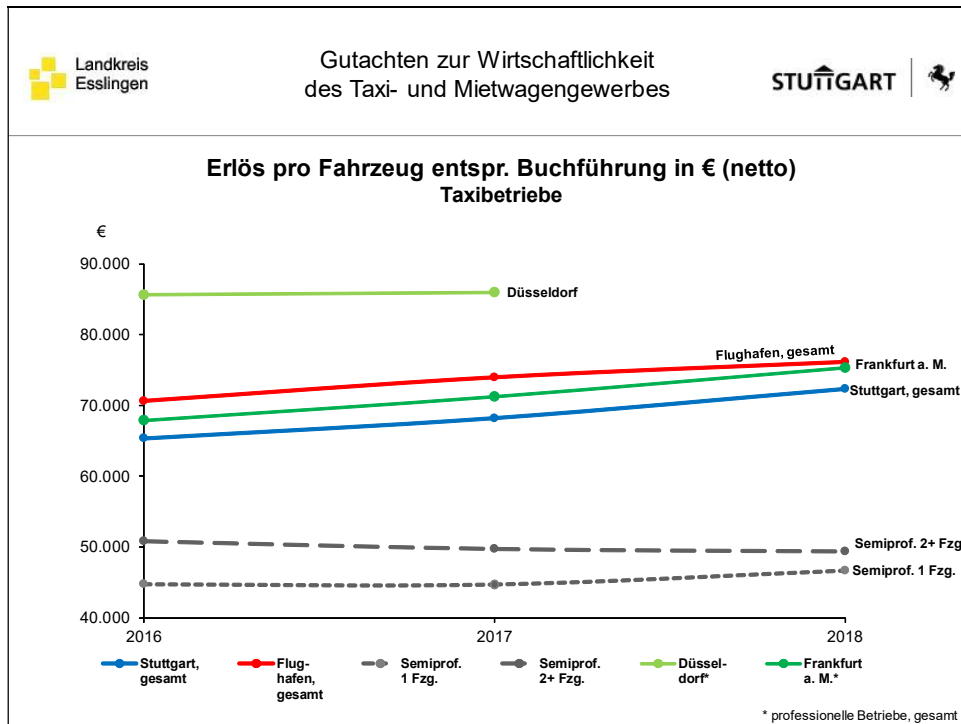
Im Mittelpunkt der betriebswirtschaftlichen Untersuchung stand die **Erlös-, Kosten- und Gewinnsituation** des Taxi- und Mietwagengewerbes.

4.1 Faktor Erlös

Gemessen an den Erlösen zählt Stuttgart nach wie vor zu den eher mäßigen deutschen Taximärkten, wenngleich seit der vorangegangenen Untersuchung erheblicher (nomineller) Zuwachs zu verzeichnen ist:

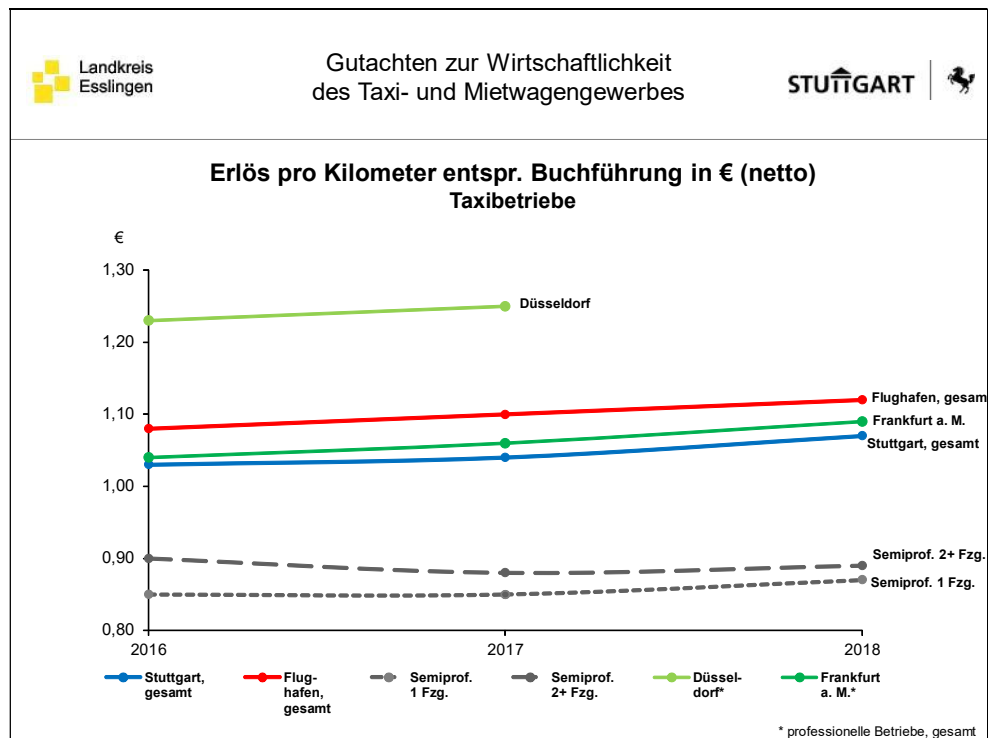
GENEHMIGUNGSBEZIRK STUTTGART ERLÖSENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2016 - 2018 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -															
	Stuttgart					Flughafen				Stuttgart + Flughafen				Vergleichsstädte	
	Professionelle Taxi-Betriebe					Professionelle Taxi-Betriebe				Semiprofessionelle Taxi-Betriebe		Mietwagen Betriebe		Düsseldorf	Frankfurt a.M.
	gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.	gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.	Prof.	Semi.	Prof. Taxis gesamt	
2016	65.345	58.036	66.344	68.899	64.547	70.660	73.624	69.045	71.285	44.735	50.818	79.867	36.854	85.661	67.876
2017	68.224	59.672	69.649	71.839	66.872	73.995	78.492	72.950	74.166	44.701	49.728	78.194	37.975	85.981	71.250
2018	72.352	64.192	71.775	77.577	72.564	76.173	78.190	76.933	75.528	46.670	49.379	81.217	35.930	-	75.336
Ø 2016 - 2018	68.640	60.633	69.256	72.771	67.994	73.609	76.769	72.976	73.660	45.369	49.975	79.759	36.919	85.821	71.487
Ø 2009 - 2011	46.976	41.239	46.303	50.720	55.943	62.030	k.A.	51.568	66.082	28.677	33.100	k.A.	k.A.	-	-
2016 vs. 2018	10,7%	10,6%	8,2%	12,6%	12,4%	7,8%	6,2%	11,4%	6,0%	4,3%	-2,8%	1,7%	-2,5%	-	11,0%

- Jahreserlös:** Im Durchschnitt der Jahre 2016 bis 2018 erzielte das professionell arbeitende Stuttgarter Taxigewerbe Nettoerlöse von ca. 68.600 € pro Fahrzeug. Damit rangierten Stuttgarter Taxis leicht hinter Frankfurt (ca. 71.500 €), aber deutlich unter Düsseldorf (ca. 85.800 €). Die fünf umsatzstärksten Stuttgarter Taxibetriebe kamen im Durchschnitt auf ca. **125.000 €** pro Jahr und Fahrzeug. Etwas günstiger ist die Ertragslage am Flughafen, wo durchschnittlich ca. 73.600 € erzielt wurden. Professionelle Mietwagen (ca. 79.800 €) kamen sogar auf höhere Fahrzeugetrlöse als professionelle Taxis.



- Entwicklung:** Wie auch andernorts, so ist seit Einführung des gesetzlichen Mindestlohns Anfang 2015 in Stuttgart ein Umsatzsprung zu verzeichnen – von ca. 47.000 € (Ø 2009 bis 2011) auf ca. 68.600 € (Ø 2016 – 2018). Seitdem haben sich die steuerlich gemeldeten Erlöse somit in Stuttgart um etwa 45% und am Flughafen um etwa 19% verbessert – ein beachtlicher Vorgang, der zum Teil auf die Tarifierhebung im März 2015 zurückging. Gleichzeitig spielte der Prüfungsdruck der Genehmigungsbehörden eine wesentliche Rolle. Nur in Hamburg und Düsseldorf war bislang ein vergleichbarer Erlössprung zu beobachten, nachdem die Genehmigungsbehörden auch dort ähnlichen Prüfungsdruck aufgebaut hatten.
- Betriebstypen:** Die besten Erlöse wurden in Stuttgart von mittelgroßen Betrieben erwirtschaftet (ca. 72.800 €), wohingegen professionelle Alleinfahrer auf ca. 60.600 € kamen. Am Flughafen machen die Alleinfahrer die höchsten Umsätze, wohingegen dort Mehrwagenbetriebe seit der letzten Erhebung kaum Umsatzplus zu verzeichnen hatten.

- BTMV-Wert:** Jedes Jahr gibt der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. (BTMV, ehemals BZP) Vergleichszahlen für das Taxigewerbe heraus.³⁶ Die darin enthaltenen Erlöszahlen stellen aus Gutachtersicht den Mindesterloß dar, mit dem ein Alleinfahrtaxi (ohne Mitarbeiter) noch betriebswirtschaftlich vertretbar gefahren werden kann. Der vom BTMV exemplarisch herangezogene Betrieb steht für den „klassischen“ Typ des alleinfahrenden großstädtischen (Münchner) Taxiunternehmers. Für 2016 bis 2018 errechnet sich für diesen Musterbetrieb ein Durchschnittsumsatz von ca. **48.500 €**. Mit ca. 60.600 € (Stuttgart) bzw. ca. 76.800 € Jahreserlös (Flughafen) übertreffen professionelle Alleinfahrer den Referenzwert des Branchenverbandes substantziell.
- Semiprofessionelle:** Wesentlich niedriger liegen dagegen die (steuerlich gemeldeten) Erlöse semiprofessioneller Taxibetriebe von ca. 50.000 € (Mehrwagenbetriebe) und ca. 45.400 € (1-Fahrzeugbetriebe). Im letzteren Wert sind die Erlöse von Alleinfahrern und 1-Fahrzeugbetrieben zusammengefasst. Betrachtet man nur die semiprofessionellen Alleinfahrer, so kamen die auf lediglich ca. 37.800 €.



³⁶ Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V., Geschäftsbericht, 2018 / 2019.

GENEHMIGUNGSBEZIRK STUTTGART
ERLÖSENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2016 - 2018
- IN € (NETTO) / KM -

	Stuttgart					Flughafen				Stuttgart + Flughafen				Vergleichsstädte	
	Professionelle Taxi-Betriebe					Professionelle Taxi-Betriebe				Semiprofessionelle Taxi-Betriebe		Mietwagen Betriebe		Düsseldorf	Frankfurt a.M.
	gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.	gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.	Prof.	Semi.	Prof. Taxis gesamt	
2016	1,03	1,02	1,02	1,04	1,03	1,08	1,09	1,08	1,07	0,85	0,90	1,19	0,79	1,23	1,04
2017	1,04	1,03	1,04	1,06	1,04	1,10	1,11	1,09	1,11	0,85	0,88	1,19	0,82	1,25	1,06
2018	1,07	1,07	1,05	1,08	1,08	1,12	1,16	1,13	1,11	0,87	0,89	1,20	0,80	-	1,09
Ø 2016 - 2018	1,05	1,04	1,04	1,06	1,05	1,10	1,12	1,10	1,10	0,86	0,89	1,19	0,80	1,24	1,06
Ø 2009 - 2011	0,85	0,84	0,85	0,87	0,89	0,92	k.A.	0,86	0,93	0,63	0,78	k.A.	k.A.	-	-
2016 vs. 2018	3,9%	4,9%	3,1%	4,5%	4,5%	3,9%	6,9%	4,9%	3,7%	3,1%	-0,3%	1,0%	1,5%	-	4,8%

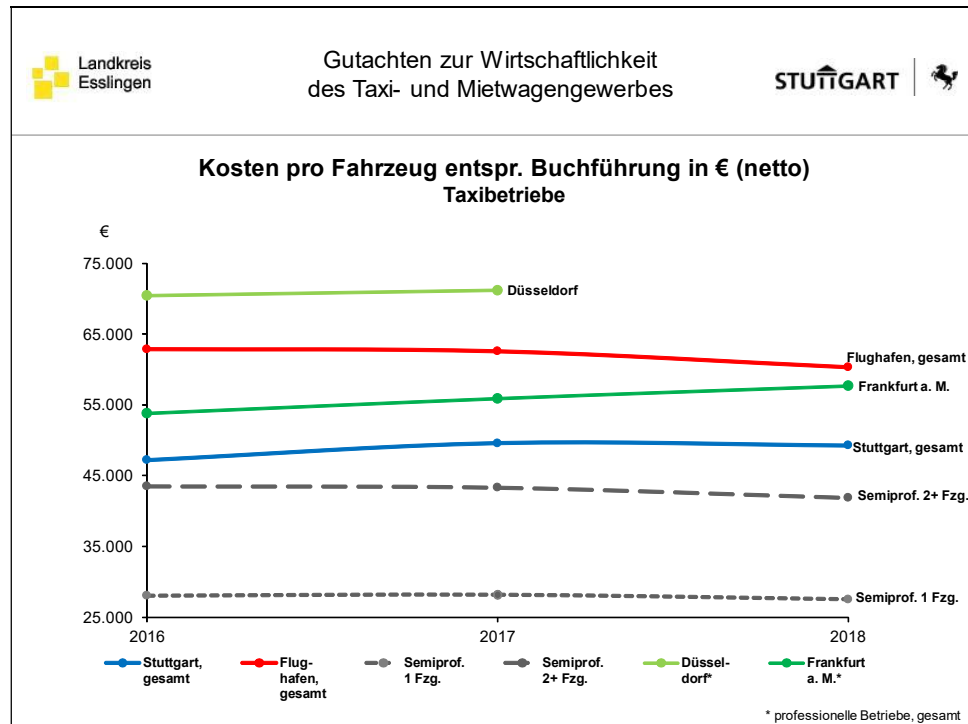
- **Erlös pro km:** Im Mittel der Jahre 2016 bis 2018 kamen professionelle Stuttgarter Taxis auf einen Nettoerlös von ca. 1,05 € / km – ein für westdeutsche Städte recht niedriges Niveau. 2018 wurde zuletzt ein Wert von 1,07 € / km erreicht. Am Flughafen lag der Erlös bei 1,10 € / km. In Düsseldorf, wo ein ähnlich hoher Tarif wie in Stuttgart gilt, wurden 2016 / 2017 ca. 1,24 € / km eingefahren, in Frankfurt lag der Kilometererlös dagegen ähnlich wie in Stuttgart bei ca. 1,06 € / km. In Berlin und Hamburg, wo bereits belastbare Fiskaltaxameterdaten vorliegen, fuhren Mitarbeiterbetriebe 2017 im Durchschnitt rund 1,22 € / km (netto) ein. Unter taxitypischen Bedingungen erlaubt der zurzeit gültige Stuttgarter Taxitarif einen Nettoerlös von rund 1,28 € / km. Konkret: Bei professionellen Stuttgarter Taxis ist durchaus „noch Luft nach oben“. Professionelle Mietwagen kamen auf ca. 1,19 € / km.
- **Entwicklung:** Auch beim Kilometererlös der Taxis ist seit der letzten Erhebung ein erheblicher Sprung zu beobachten – um ca. 23,5% in Stuttgart und knapp 20% am Flughafen.
- **Betriebstypen:** Die Kilometererlöse sind über alle professionellen Betriebstypen relativ stabil – abgesehen vom Unterschied zwischen Stadt und Flughafen.
- **Semiprofessionelle:** Deutlich niedrigere Kilometererlöse von ca. 0,89 € / km (Mehrwagenbetriebe) bzw. ca. 0,86 € / km (1-Fahrzeugbetriebe) erzielen dagegen semiprofessionelle Taxis und Mietwagen (0,80 € / km).

4.2 Faktor Kosten

Entsprechend den Erlösen bewegten sich auch die **Gesamtkosten** des professionellen örtlichen Taxigewerbes zwischen 2016 und 2018 unter dem Branchendurchschnitt:

GENEHMIGUNGSBEZIRK STUTTGART KOSTENENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2016 – 2018 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -															
	Stuttgart					Flughafen				Stuttgart + Flughafen				Vergleichsstädte	
	Professionelle Taxi-Betriebe					Professionelle Taxi-Betriebe				Semiprofessionelle Taxi-Betriebe		Mietwagen Betriebe		Düsseldorf	Frankfurt a.M.
	gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.	gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.	Prof.	Semi.	Prof. Taxis gesamt	
2016	47.199	29.192	43.047	59.938	59.917	62.884	32.966	50.633	71.635	28.047	43.486	67.739	26.099	70.452	53.799
2017	49.609	29.541	45.954	61.445	64.472	62.584	33.639	53.654	70.725	28.187	43.303	65.804	25.933	71.206	55.892
2018	49.265	27.999	44.413	63.222	64.893	60.333	31.107	53.993	67.095	27.542	41.861	66.458	25.427	-	57.671
Ø 2016 - 2018	48.691	28.911	44.471	61.535	63.094	61.934	32.571	52.760	69.818	27.925	42.883	66.667	25.820	70.829	55.787
Ø 2009 - 2011	36.895	22.064	36.205	46.575	52.202	57.759	k.A.	38.077	65.174	21.778	32.820	k.A.	k.A.	-	-
2016 vs. 2018	4,4%	-4,1%	3,2%	5,5%	8,3%	-4,1%	-5,6%	6,6%	-6,3%	-1,8%	-3,7%	-1,9%	-2,6%	-	7,2%

- Kosten pro Fahrzeug:** In westdeutschen Großstädten schwanken die jährlichen Kosten meist zwischen ca. 35.000 € und ca. 55.000 € pro Fahrzeug – je nach örtlicher Unternehmensstruktur. Das Stuttgarter Taxigewerbe „produziert“ mit Kosten in Höhe von durchschnittlich ca. 48.700 € deutlich „günstiger“ als in Düsseldorf (ca. 70.800 €) oder Frankfurt a.M. (ca. 55.800 €). Höher sind die Kosten am Flughafen (ca. 61.900 €). Professionelle Mietwagenbetriebe (ca. 66.700 €) arbeiten mit höheren Kosten als professionelle Taxis.
- Entwicklung:** Auch bei den Kosten ist langfristig ein auffälliger Sprung zu beobachten. Einem Erlösanstieg von rund 45% in Stuttgart und rund 19% am Flughafen steht im Vergleich zu 2009 / 2011 ein Kostenanstieg um ca. 32% in der Landeshauptstadt und um rund 7% am Flughafen gegenüber.



- **Betriebstypen:** Bei den Kosten bewahrheitet sich die Regel „je größer der Betrieb, je höher die Aufwand“: Während größere professionelle Stuttgarter Mehrwagenbetriebe (4+ Fzg.) auf durchschnittlich ca. 63.100 € pro Fahrzeug kommen, arbeiten 1-Fahrzeugbetriebe mit Mitarbeitern mit ca. 44.500 € deutlich „kostengünstiger“. Mit lediglich ca. 28.900 € bilden Alleinfahrerbetriebe erwartungsgemäß das „Schlusslicht“. Am Flughafen ist eine ähnliche Konstellation zu erkennen, wenn auch auf etwas höherem Niveau.
- **Semiprofessionelle:** Wesentlich „günstiger“ arbeiten dagegen semiprofessionelle Betriebe – zumindest wenn man deren steuerlich gemeldeten Kosten Glauben schenkt. Das gilt in gleicher Weise für Taxi- wie für Mietwagenbetriebe.

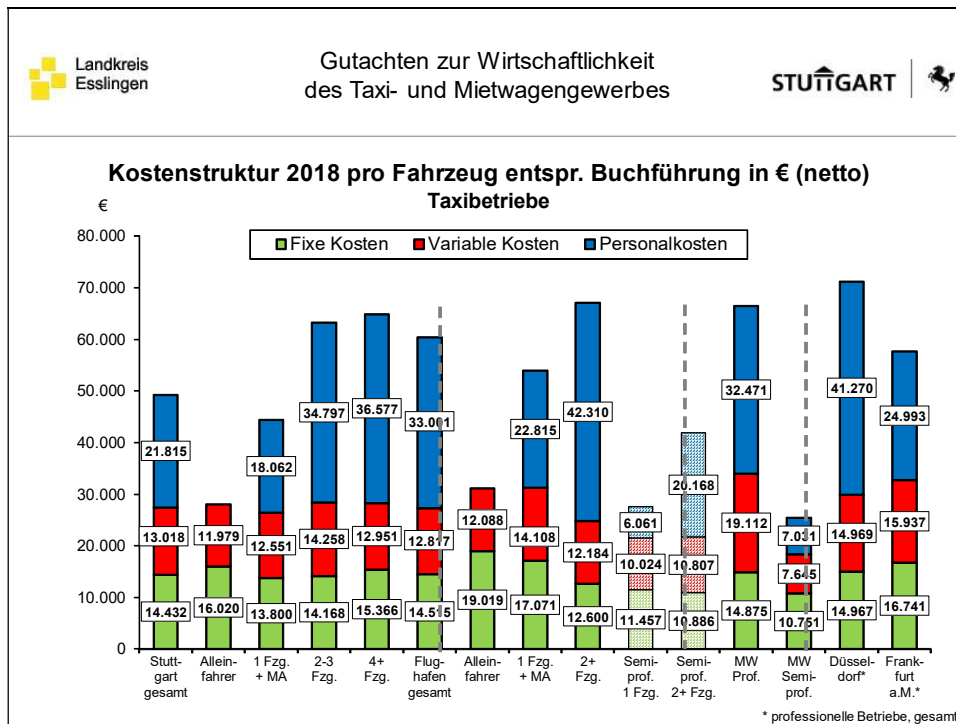
Im nächsten Schritt wurde eine Auswertung nach **fixen Kosten**, nach (überwiegend variablen) **Fahrzeugkosten** und **Personalkosten** vorgenommen. Insgesamt zeigt sich dabei, dass Abweichungen zwischen den Betriebstypen in erster Linie aus unterschiedlich hohen **Personalkosten** resultieren:

**GENEHMIGUNGSBEZIRK STUTTGART
KOSTENSTRUKTUR ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2016
- IN € (NETTO) / FAHRZEUG -**

	Stuttgart					Flughafen				Stuttgart + Flughafen				Vergleichsstädte	
	Professionelle Taxi-Betriebe					Professionelle Taxi-Betriebe				Semiprofessionelle Taxi-Betriebe		Mietwagen Betriebe		Düs-sel-dorf	Frank-furt a.M.
	gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.	gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.	Prof.	Semi.	Prof. Taxis gesamt	
Fixe Kosten	15.783	18.211	16.009	14.376	14.511	16.132	19.814	18.248	14.733	13.419	12.074	14.420	11.100	15.772	15.797
Fahrzeug-kosten	12.206	10.982	11.701	13.535	12.683	11.440	13.153	12.278	10.866	9.312	10.597	20.827	7.267	14.357	14.306
Zwischen-summe	27.989	29.192	27.710	27.912	27.194	27.571	32.966	30.527	25.599	22.731	22.671	35.247	18.367	30.129	30.103
Personal-kosten	19.210	-	15.337	32.026	32.723	35.312	-	20.106	46.035	5.316	20.815	32.492	7.732	40.324	23.696
Gesamt-kosten	47.199	29.192	43.047	59.938	59.917	62.884	32.966	50.633	71.635	28.047	43.486	67.739	26.099	70.452	53.799

**GENEHMIGUNGSBEZIRK STUTTGART
KOSTENSTRUKTUR ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2018
- IN € (NETTO) / FAHRZEUG -**

	Stuttgart					Flughafen				Stuttgart + Flughafen				Vergleichsstädte	
	Professionelle Taxi-Betriebe					Professionelle Taxi-Betriebe				Semiprofessionelle Taxi-Betriebe		Mietwagen Betriebe		Düs-sel-dorf 2017	Frank-furt a.M.
	gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.	gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.	Prof.	Semi.	Prof. Taxis gesamt	
Fixe Kosten	14.432	16.020	13.800	14.168	15.366	14.515	19.019	17.071	12.600	11.457	10.886	14.875	10.751	14.967	16.741
Fahrzeug-kosten	13.018	11.979	12.551	14.258	12.951	12.817	12.088	14.108	12.184	10.024	10.807	19.112	7.645	14.969	15.937
Zwischen-summe	27.450	27.999	26.351	28.426	28.317	27.332	31.107	31.179	24.785	21.480	21.693	33.986	18.396	29.937	32.678
Personal-kosten	21.815	-	18.062	34.797	36.577	33.001	-	22.815	42.310	6.061	20.168	32.471	7.031	41.270	24.993
Gesamt-kosten	49.265	27.999	44.413	63.222	64.893	60.333	31.107	53.993	67.095	27.542	41.861	66.458	25.427	71.206	57.671

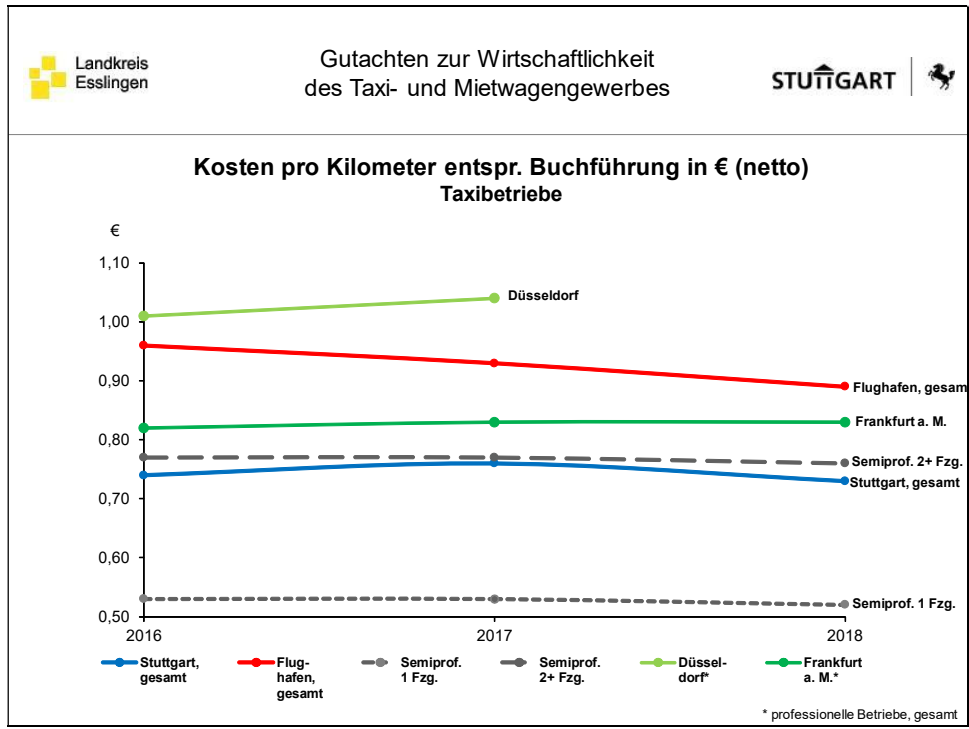


- Fixkosten:** Mit Fixkosten von durchschnittlich rund 14.400 € arbeiten professionelle Taxis 2018 auf branchenüblichem Niveau, das sich seit 2016 nur mäßig verändert hat. Üblicherweise rangieren die Fixkosten im deutschen Taxigewerbe zwischen ca. 13.000 € und 15.000 € pro Jahr und Fahrzeug. Am niedrigsten sind die Fixkosten bei den semiprofessionellen Taxis mit rund 11.000 €. Professionelle Mietwagen arbeiten mit ähnlichen Fixkosten (ca. 14.900 €) wie Taxis.
- Fahrzeugkosten:** Die überwiegend variablen Fahrzeugkosten sind seit 2016 nur mäßig gestiegen – von ca. 12.200 € auf ca. 13.000 € und rangieren damit etwas unter dem Branchenüblichem, wobei kaum Unterschiede zwischen den Betriebstypen festzustellen sind. Besonders niedrig sind erwartungsgemäß die Fahrzeugkosten der semiprofessionellen Taxis mit rund 10.000 €. Professionelle Mietwagen arbeiten jedoch mit deutlich höheren Fahrzeugkosten (ca. 19.100 €) als Taxis.
- Personalkosten:** Leicht gestiegen sind die steuerlich gemeldeten Personalkosten – allein von 2016 (ca. 19.200 €) bis 2018 (21.800 €). Von besonderer Bedeutung sind die Personalkosten größerer Mehrwagenbetriebe (4+ Fzg.), die 2018 bei ca. 36.600 € lagen – ein Betrag, der für kaum mehr als einen 1-Schichtbetrieb auf Mindestlohnbasis reicht. Realistischer sind die Personalkosten der größeren Taxibetriebe am Flughafen (ca. 42.300 €). Semiprofessionelle Mehrwagenbetriebe erklärten dagegen nicht einmal halb so hohe Personalkosten (ca. 20.200 €). Mit ca. 32.500 € erreichen professionelle Mietwagen Personalkosten, die im Einklang mit deren Einsatzzeit stehen.

GENEHMIGUNGSBEZIRK STUTTGART
KOSTENENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2016 - 2018
- IN € (NETTO) / KM -

	Stuttgart					Flughafen				Stuttgart + Flughafen				Vergleichsstädte	
	Professionelle Taxi-Betriebe					Professionelle Taxi-Betriebe				Semiprofessionelle Taxi-Betriebe		Mietwagen Betriebe		Düsseldorf	Frankfurt a.M.
	gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.	gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.	Prof.	Semi.	Prof. Taxis gesamt	
2016	0,74	0,52	0,66	0,90	0,96	0,96	0,49	0,79	1,08	0,53	0,77	1,01	0,56	1,01	0,82
2017	0,76	0,51	0,69	0,90	1,01	0,93	0,47	0,80	1,06	0,53	0,77	1,00	0,56	1,04	0,83
2018	0,73	0,47	0,65	0,88	0,97	0,89	0,46	0,79	0,98	0,52	0,76	0,98	0,57	-	0,83
Ø 2016 - 2018	0,74	0,50	0,67	0,90	0,98	0,93	0,47	0,80	1,04	0,53	0,76	1,00	0,56	1,03	0,83
Ø 2009 - 2011	0,67	0,45	0,66	0,79	0,83	0,85	k.A.	0,64	0,92	0,48	0,77	k.A.	k.A.	-	-
2016 vs. 2018	-2,1%	-9,6%	-1,7%	-2,1%	0,7%	-7,5%	-5,0%	0,4%	-9,3%	-2,9%	-1,2%	-2,6%	1,4%	-	1,2%

- **Kilometerkosten:** Die Kilometerkosten professioneller Stuttgarter Taxis lagen im Durchschnitt der Jahre 2016 und 2018 bei 0,74 € / km – deutlich weniger als in Düsseldorf (ca. 1,03 € / km) oder Frankfurt (ca. 0,83 € / km). Seit 2016 blieb der Stuttgarter Wert nahezu unverändert. Deutlich höher sind die Kilometerkosten dagegen am Flughafen (ca. 0,93 € / km). Professionelle Mietwagen kamen auf durchschnittlich ca. 1,00 € / km.
- **Abweichungen:** Wegen unterschiedlicher Personalkosten, zeichnet sich auch in der Kilometerbetrachtung eine Abstufung zwischen Alleinfahrern (ca. 0,50 € / km) und größeren Mehrfahrzeugbetrieben (ca. 0,98 € / km) ab. Der Grund: Die Arbeitsleistung des Alleinfahrers ist buchhalterisch kein Kostenbestandteil, sondern Teil des Gewinns. Der Betriebstyp „1-Fahrzeug mit Mitarbeiter“ (ca. 0,67 € / km) stellt in dieser Hinsicht eine Mischform dar.
- **Semiprofessionelle:** Bei den semiprofessionellen Taxibetrieben laufen die Kosten auf durchschnittlich 0,53 € / km (1-Fahrzeugbetriebe) und 0,76 € / km (Mehrwagenbetriebe) hinaus. Semiprofessionelle Mietwagen rangieren bei ca. 0,56 € / km.



4.3 Faktor Überschuss

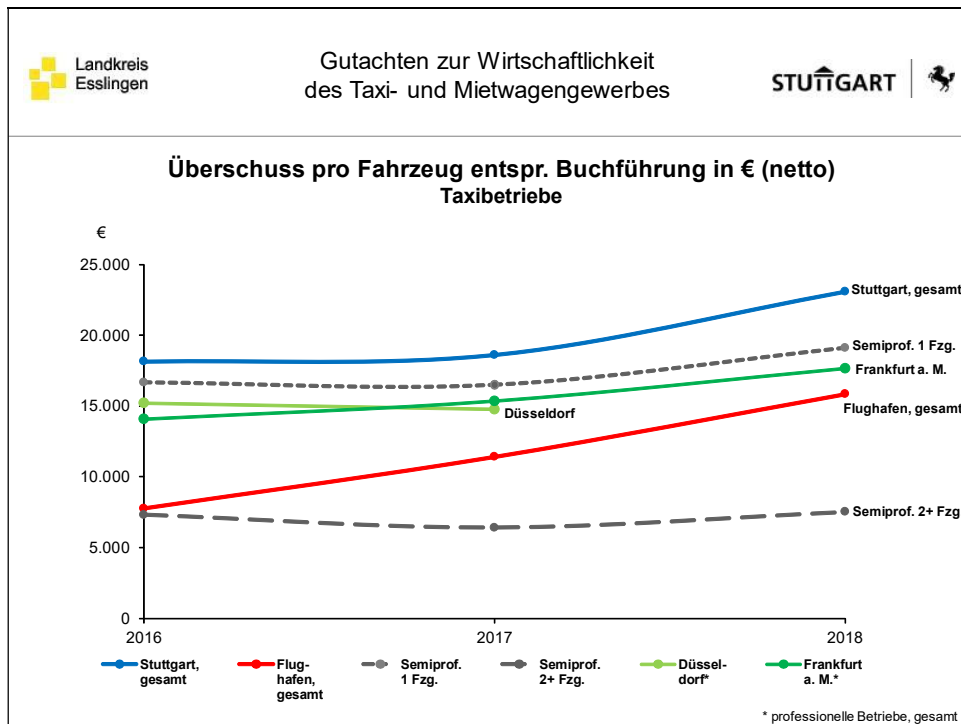
Daten zur Gewinnsituation sind im Taxi- und Mietwagengewerbe nur unter Vorbehalt zu ermitteln, da sich der betriebliche Gewinn nicht unmittelbar aus der Differenz von Erlös und Kosten ergibt. Selbst bei wirtschaftlich identischem Sachverhalt können verschiedene Faktoren zu inkompatiblen Nominalgewinnen führen.

- **Geschäftsführergehalt:** Besitzer größerer Betriebe sind z.T. als angestellte Geschäftsführer beschäftigt. Ihr Einkommen bestreiten sie nicht primär aus dem Gewinn, sondern mit dem Geschäftsführergehalt – und das ist als Kostenbestandteil gewinnmindernd. So kann ein solcher Betrieb mit einer „schwarzen Null“ im Gewinn noch durchaus auf gesunden wirtschaftlichem Fundament stehen.
- **Außerordentliche Erträge:** Darüber hinaus erzielen die Unternehmen außerordentliche Erträge, die nicht in direktem Zusammenhang mit der Personenbeförderung stehen. Hierzu gehören beispielsweise Werbeeinnahmen, Verkaufserlöse, die private Pkw-Nutzung, Lohnkostenzuschüsse der Agentur für Arbeit oder Versicherungsleistungen. Diese Erträge sind zwar gewinnrelevant, haben aber mit dem operativen Geschäft nur wenig zu tun und wurden daher bei der Auswertung mit den entsprechenden Kostenpositionen saldiert.

Wegen der unvermeidbaren Unsicherheit bei der Bestimmung steuerlicher Gewinne, wurde der **operative Überschuss** errechnet. Maßgeblich war dabei der Überschuss, der sich aus der Einnahme- / Überschussrechnung bzw. aus der Gewinn- und Verlustrechnung ergibt – ohne Berücksichtigung der Mehrwertsteuer.

GENEHMIGUNGSBEZIRK STUTTGART ÜBERSCHUSSENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2016 - 2018 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG															
	Stuttgart					Flughafen				Stuttgart + Flughafen				Vergleichsstädte	
	Professionelle Taxi-Betriebe					Professionelle Taxi-Betriebe				Semiprofessionelle Taxi-Betriebe		Mietwagen Betriebe		Düsseldorf	Frankfurt a.M.
	gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.	gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.	Prof.	Semi.	Prof. Taxis gesamt	
2016	18.145	28.844	23.297	8.961	4.630	7.776	40.658	18.412	-349	16.688	7.333	12.128	10.755	15.209	14.077
2017	18.615	30.131	23.695	10.394	2.400	11.411	44.853	19.296	3.441	16.514	6.425	12.390	12.041	14.775	15.358
2018	23.087	36.192	27.362	14.354	7.671	15.840	47.083	22.939	8.434	19.128	7.518	14.760	10.503	-	17.665
Ø 2016 - 2018	19.949	31.722	24.785	11.236	4.900	11.676	44.198	20.216	3.842	17.443	7.092	13.093	11.100	14.992	15.700
Ø 2009 - 2011	10.081	19.175	10.098	4.145	3.741	4.271	k.A.	13.491	908	6.899	280	k.A.	k.A.	-	-
2016 vs. 2018	27,2%	25,5%	17,4%	60,2%	65,7%	103,7%	8,7%	24,6%	2516%	14,6%	2,5%	21,7%	-2,3%	-	25,5%

- **Überschuss:** Von 2016 bis 2018 erwirtschafteten professionelle Stuttgarter Taxis einen Überschuss von durchschnittlich ca. 19.900 € – 2018 zuletzt ca. 23.100 €. Am Flughafen lag der Wert bei ca. 11.700 €. Im Zeitraum 2009 bis 2011 war der Betrag jeweils nur etwa halb so hoch gewesen. Professionelle Mietwagen kommen auf ca. 13.100 €; semiprofessionelle auf ca. 11.100 €.
- **Maßstab Alleinfahrer:** Aufschlussreich ist der Vergleich mit dem BVTM-Referenzwert. Dieser Wert markiert aus Gutachtersicht den absoluten Mindestüberschuss, der für einen Kleinstbetrieb ohne Mitarbeiter erforderlich ist. Von 2016 bis 2018 lag der bei ca. **25.800 €**. Mit durchschnittlich ca. **31.700 €** (zuletzt 2018: ca. 36.200 €) rangierten professionelle Stuttgarter Alleinfahrer mithin über dem **Referenzwert**. Das gilt auch für Alleinfahrer am Flughafen, die beachtliche ca. 44.200 € erwirtschafteten. Im Durchschnitt der Jahre 2009 bis 2011 hatte der Überschuss Stuttgarter Alleinfahrer erst bei ca. 19.200 € gelegen. Auch professionelle Stuttgarter 1-Fahrzeugbetriebe mit Mitarbeitern erwirtschafteten durchschnittlich ca. 24.800 €. Aus dieser Perspektive waren bis 2018 keine Anzeichen für den Verlust der Funktionsfähigkeit zu erkennen.



- Mehrfahrzeugbetriebe:** In der Gewinnbetrachtung gilt: Je kleiner der Betrieb, desto höher der buchhalterische Überschuss. Betriebswirtschaftlich schwierig stellt sich die Lage der größeren professionellen Mehrfahrzeugbetriebe (4+ Fzg.) dar. Diese erzielten 2016 bis 2018 mit ca. 4.900 € pro Fahrzeug ein unbefriedigendes Ergebnis. Bei der Vorläufererhebung hatte sich sogar noch ein Minus gezeigt. Ein akzeptables Einkommen, eine angemessene Kapitalverzinsung und ein angemessener Zuschlag für das unternehmerische Risiko sind nur schwer zu erzielen. Allerdings: In größeren Betrieben sind die Unternehmer häufig als Geschäftsführer beschäftigt, so dass sie nicht im selben Maß wie Kleinunternehmer auf den Überschuss angewiesen sind.

Anders als Alleinfahrer arbeiteten größere Betriebe bereits vor der Corona-Krise „am Rand“ der Funktionsfähigkeit. Nicht nur in Stuttgart hat sich seit Einführung des gesetzlichen Mindestlohns eine Schere zwischen Kleinstbetrieben und größeren Betrieben aufgetan, die vielerorts schon zu Bedienungsengpässen in Randzeiten geführt hat.

5 KONZESSIONSBEWEGUNGEN / GESCHÄFTSAUFGABEN

Ein weiteres Kernkriterium zur Beurteilung der Funktionsfähigkeit im Taxigewerbe bildet die Frage nach den Konzessionsbewegungen und hier speziell die Frage nach den Geschäftsaufgaben. Bis Jahresbeginn 2020 waren unter diesem Gesichtspunkt bereits einige Anzeichen zu erkennen, die auf eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit schließen ließen. Angesichts der Corona-Krise ist in den nächsten Monaten aber mit einem deutlichen Anstieg der offenen und verschleppten Insolvenzen zu rechnen:

- **„Umschlagquote“:** Auf die eine oder anderer Weise wechselten in Stuttgart und am Flughafen seit 2015 insgesamt 177 Taxigenehmigungen den Besitzer. Das entspricht einer „Umschlagquote“ von ca. 26% in Stuttgart und 31% in den Flughafenstädten - jeweils bezogen auf die aktuelle Taxiflotte. Zur Einordnung: Auf stabilen und funktionsfähigen (ländlichen) Märkten liegt die „Umschlagquote“ meist zwischen 5% und 10%; auf kritischen westdeutschen Großstadtmärkten dagegen zwischen 40% und 50%.
- **Geschäftsaufgaben:** Wie in fast allen regulierten Taximärkten, so spielen auch in Stuttgart „klassische“ Geschäftsaufgaben nur eine untergeordnete Rolle. Immerhin 27 Genehmigungen gingen jedoch zwischen Januar 2015 und März 2020 an die Stuttgarter Genehmigungsbehörde zurück. Widerrufen, versagt oder nicht wiedererteilt wurde in erster Linie aufgrund fehlender „persönlicher Zuverlässigkeit“. Darüber hinaus sind weitere Verfahren anhängig, die aber noch nicht rechtskräftig sind. In den Flughafenstädten gab es keine Geschäftsaufgaben.
- **Übertragungen:** Die große Mehrzahl der Stuttgarter Konzessionsbewegungen (144 Genehmigungen) waren jedoch Übertragungen, die nicht als Geschäftsaufgaben zu werten sind. In den Flughafenstädten waren es noch einmal 25. Im Vordergrund standen dabei natürliche Gründe wie Gesundheit, Alter oder Tod des Unternehmers. Häufig waren aber auch familiäre Gründe ausschlaggebend. Von Bedeutung sind weiterhin berufliche und wirtschaftliche Gründe.

6 ZUSAMMENFASSUNG

Die Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten fand von **April 2019** bis **Januar 2020** statt, wobei Fahrleistung, Erlöse, Kosten und Gewinne der Jahre 2016 bis 2018 erhoben wurden. Die Daten bilden somit die Situation vor der Corona-Pandemie vom Frühjahr 2020 ab.

Die Pandemie hat mittlerweile zu einer Wirtschaftskrise von globalem Ausmaß geführt, von der die Nachfragequellen des örtlichen Taxi- und Mietwagengewerbes mit besonderer Wucht getroffen wurden. Die weitgehende Einstellung des Flug- und Reiseverkehrs, die zeitweise Schließung von Läden, Gaststätten, Bars, Diskotheken und das Herunterfahren des gesamten öffentlichen Lebens haben zum weitgehenden Zusammenbruch auch der Taxi- und Mietwagennachfrage geführt.

6.1 Nachfragefaktoren

Die Nachfragesituation wird zurzeit vollständig von den Folgen der Corona-Krise bestimmt, die die **Existenz** des örtlichen Gewerbes bedroht. Aber auch schon vor dem aktuellen Zusammenbruch der Nachfrage waren Anhaltspunkte für eine Gefährdung der **Funktionsfähigkeit** im örtlichen Taxigewerbe zu erkennen:

- **Faktor Taxivermittlung:** Rund ein Drittel der Stuttgarter Taxitouren wird durch die Taxi-Auto-Zentrale vermittelt. Sehr deutlich ist der aktuelle Nachfrage-Crash anhand der Funkvermittlungszahlen abzulesen (-71%). Nimmt man die Funkvermittlung zum Maßstab, so ist die Zahl der Touren schon seit einigen Jahren leicht rückläufig. Dabei dürften auch Marktverschiebungen zu Gunsten des Wettbewerbers MyTaxi / Free Now eine Rolle gespielt haben, von dem aber keine Zahlen vorliegen. Der Vergleich mit Städten wie Frankfurt oder Düsseldorf zeigt aber, dass das Niveau der Taxinutzung in Stuttgart traditionell vergleichsweise niedrig ist.
- **Faktor Demographie:** Die Region Stuttgart hat in den letzten Jahren deutlichen Zugang erfahren. Auch künftig wird die Einwohnerzahl wachsen. Günstig für die Taxinachfrage: Mehr und mehr ältere Menschen sind auf Mobilitätsdienste angewiesen. Das betrifft auch Menschen mit Behinderung. Die Resonanz aus dem Taxigewerbe auf eine Umrüstung zum Inklusionstaxi ist (noch) zurückhaltend. Bereitgestellte Fördermittel werden (noch) nicht ausreichend abgerufen.
- **Faktor Konjunktur:** Bis Februar 2020 herrschte eine 10-jährige konjunkturelle Hochphase, von der die Region Stuttgart in besonderer Weise profitiert hat. Nach Ausbruch der Corona-Pandemie geht die Bundesregierung nunmehr von einer tiefen Rezession (BIP: -6,3%) aus.
- **Faktor Nachfragestruktur:** Von der Krise ist das Stuttgarter Taxi- und Mietwagengewerbe massiv betroffen, weil es wesentlich von Fahrten für Geschäftsleute lebte. In Zeiten des Lockdowns haben sich Homeoffice, Videokonferenzen und andere virtuelle Arbeitsformen bewährt, so dass auch künftig viele Geschäftsreisen entfallen werden. In Folge der Corona-Pandemie sind aber auch Fahrten für Private und sogar Schulfahrten als Nachfragequelle weitgehend versiegt. Kranken- und Serienfahrten, die in Flächenkreisen die wichtigste Nachfragequelle bilden, spielen in der Metropole Stuttgart nur eine geringe Rolle.
- **Faktor Flughafen:** Besonders radikal ist der Nachfrageeinbruch am Flughafen, der den Betrieb zeitweise eingestellt hatte. Damit war die wichtigste Nachfragequelle für Taxis und Mietwagen zeitweise vollständig versiegt. Die Zukunft des Stuttgarter Taxi- und Mietwagengewerbes ist entscheidend mit der Zukunft des Flughafens verknüpft.

- **Faktor Messe / Kongresse:** Die Absage aller Messen seit März hat das Jahr 2020 schon jetzt zu einem katastrophalen Messejahr gemacht – auch für Taxis und Mietwagen. Abgesagt sind auch Kongresse und Tagungen, die in den letzten Jahren immer mehr Teilnehmer angezogen haben. Schon seit einiger Zeit litt die Messe unter sinkendem Besucherinteresse. Problematisch für die Taxinachfrage war auch die periphere Lage am Flughafen.
- **Faktor Arbeitsmarkt:** Die aktuelle Wirtschaftskrise hat noch nicht voll auf den Arbeitsmarkt durchgeschlagen. Ende April 2020 waren in der Landeshauptstadt Stuttgart erst ca. 19.200 Menschen (Arbeitslosenquote: 5,5%) gemeldet. Alarmierend ist jedoch die Zahl der Kurzarbeiter, die innerhalb von nur zwei Monaten von ca. 150 auf ca. 133.100 hochgeschneit ist. Zur Einordnung: Während der Finanzkrise 2008 / 2009 hatte die Zahl in der Spitze kurzzeitig bei ca. 7.000 gelegen. Im April war etwa jeder 3. Arbeitnehmer von Kurzarbeit betroffen – etwa doppelt so viel wie beispielsweise in der Dienstleistungsmetropole Frankfurt (ca. 17%).
- **Faktor Wirtschaftsstruktur:** In der Krise wird die stark exportorientierte Wirtschaftsstruktur der Region Stuttgart, die sich auf einen Branchenmix aus Automobilbau-, Zuliefer- und Maschinenbauindustrie stützt, zum Nachteil. Besonders die Automobilbauindustrie und ihre Zulieferer waren bereits vor der Corona-Pandemie in „schwieriges Fahrwasser“ geraten – bedingt durch Dieselskandal, Umstellung auf E-Mobilität und zunehmende Exporthindernisse. Besser gestellt ist der starke Dienstleistungssektor. Mit Blick auf die örtliche Wirtschaftsstruktur zeichnet sich ein langfristiges Problem ab – auch für die touristische Nachfrage nach Taxis und Mietwagen.
- **Faktor Tourismus:** Tourismus in der Region Stuttgart ist – neben dem Flughafenzubringerverkehr – in erster Linie Geschäftsreise- und Städte-tourismus. In den letzten Jahren sind große Bettenkapazitäten entstanden. Mit dem drastischen Rückgang der Geschäftsreisen stehen auch die Hotels vor massiven Problemen und fallen damit als Taxinachfrager weitgehend aus. Ob und wann die Nachfrage wieder „in Gang kommt“, ist noch nicht abzusehen.
- **Faktor Gastronomie:** Direkt von staatlich verfügten Schließungen waren seit März die gastronomischen Betriebe betroffen, die zu den wichtigen Taxikunden zählen. Angesichts der extremen Konsumzurückhaltung der Bevölkerung bleibt abzuwarten, ob sich die Gaststätten wieder in gewohnter Weise füllen. Geschlossen bleiben vorerst Diskotheken und Clubs. Allerdings hatte Stuttgart auch vor der Corona-Krise keine mit Düsseldorf oder Frankfurt vergleichbare Gastronomieszene.
- **Faktor Handel:** Der Handel hat eine Doppelfunktion für die Taxi- und Mietwagennachfrage. Einerseits bildet er einen regionalen Wirtschaftsfaktor. Andererseits zieht er potentielle Fahrgäste in die Stadt. Mit der Corona-Krise hat der örtliche Handel in beiderlei Hinsicht stark verloren.

- **Faktor Gesundheitswesen:** Das Untersuchungsgebiet besitzt mit rund 5.300 Krankenhausbetten und zahlreichen medizinischen Versorgungseinrichtungen eine sehr gute medizinische Infrastruktur, von der das örtliche Taxi- und Mietwagengewerbe bislang aber nur mäßig profitiert hat. In der Corona-Krise dürfte es auch in diesem vergleichsweise stabilen Nachfragesegment zu Einbußen gekommen sein.
- **Faktor Schülerfahrten:** Der Anteil der Fahrten für Schüler und für Menschen mit Behinderung war zumindest bei den Taxis bislang gering. Bedeutung haben solche Fahrten aber für Mietwagen. Auch diese Fahrten waren seit März 2020 weitgehend ausgesetzt.
- **Faktor Schienenverkehr:** Besondere Bedeutung hat aus Taxisicht der Stuttgarter Hauptbahnhof, an dem in der Corona-Krise das Verkehrsaufkommen aber um rund 40% zurückgegangen ist. Ungünstig aus Taxisicht ist zudem die grundlegende Umgestaltung des Bahnhofs, die – zusammen mit dem umfassenden Stadtumbau im Rahmen von Stuttgart 21 – zu weitflächigen Verkehrsbehinderungen führt. Mit der bis 2025 geplanten ICE-Anbindung von Flughafen und Messe werden Taxis und Mietwagen dort auch langfristig Bedeutung verlieren.
- **Faktor ÖPNV:** Für die Verdichtung des Eisenbahnverkehrs sorgt ein gut ausgebauten Bus- und Straßenbahn-Netz, das teilweise im Wettbewerb mit den Taxis steht – besonders in der Nachtbedienung. Andererseits sind Taxis mit rund 1% Erlösanteil nur minimal in den ÖPNV eingebunden.
- **Faktor Pkw / Pendler:** Wichtigster Wettbewerber der Taxis ist – abgesehen von den Mietwagen – der private Pkw. Mit einer Pkw-Dichte von 484 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner rangiert die Landeshauptstadt weit unter dem Landesdurchschnitt. Allerdings hat Stuttgart täglich eine große Zahl von Berufspendlern zu verkraften. Pendler nutzen ganz überwiegend den eigenen Pkw oder den ÖPNV und fallen damit als Taxi- und Mietwagenkunden weitgehend aus. Zudem machen die täglichen Pendlerströme Stuttgart zur „Staubstadt“ – mit Nachteilen auch für das Gewerbe.
- **Faktor Car-Sharing / Ride-Pooling:** Car-Sharing hat in Stuttgart bislang kaum Bedeutung. Gleiches gilt für Ride-Pooling, das in der Landeshauptstadt mit dem SSB-Flex betrieben wird. Der Anbieter CleverShuttle hat im Oktober 2019 den Betrieb in Stuttgart eingestellt. Beide Angebote sind bzw. waren bislang auf wenig Nachfrage gestoßen.
- **Faktor Ride-Hailing:** Mit dem Markteintritt von UBER im Oktober 2019 ist eine potenzielle Gefährdung der **Funktionsfähigkeit** des Stuttgarter Taxi-gewerbes entstanden. Testbestellungen zeigen, dass das UBER-Angebot in Stuttgart nicht in gleicher Weise Fuß gefasst hat wie in Frankfurt, Düsseldorf oder Berlin. Ein vergleichbares Geschäftsmodell wird seit August 2019 von Free Now in einigen Großstädten angeboten – bislang aber noch nicht in Stuttgart. Die drohende Gefahr: Mit der Taxi-App MyTaxi hat Free Now bereits Anteil am örtlichen Taxivermittlungsmarkt, der in Richtung des Mietwagengewerbes abzufließen droht.

6.2 Angebotsfaktoren

Bis zur Corona-Krise im März 2020 war die Lage des Stuttgarter Taxigewerbes angebotsseitig stabil, auch wenn einige Anhaltspunkte für eine Gefährdung der **Funktionsfähigkeit** zu erkennen waren:

- **Beschäftigung:** Leicht verbessert hat sich die Beschäftigungssituation. In den letzten Jahren war ein Trend zu mehr Vollzeitbeschäftigung zu erkennen, auch wenn die geringe Größe der Betriebe hier Grenzen setzt. Noch immer spielen Alleinfahrer eine große Rolle – in Stuttgart mehr als am Flughafen. Angesichts annähernder Vollbeschäftigung auf dem allgemeinen Arbeitsmarkt war der Fahrermangel in den letzten Jahren zum limitierenden Faktor geworden. Es bleibt abzuwarten, ob der sehr veränderte Arbeitsmarkt zu einer Veränderung auf dem „Fahrermarkt“ führt.
- **Flottenqualität:** Günstig hatte sich auch die Qualität der Taxiflotte entwickelt – hinsichtlich Neuwagenanteil und Investitionssumme. Etwas erhöht ist dagegen das Durchschnittsalter der Fahrzeuge.
- **Fremdkapital:** Taxis und Mietwagen sind relativ hochwertig und wurden mit wenigen Ausnahmen durch Fremdkapital finanziert. Angesichts der günstigen Finanzierungskonditionen der Hersteller war das bislang kein Nachteil. In der Corona-Krise werden die fortlaufenden Kreditverpflichtungen aber zur ernsthaften Gefahr für die Betriebe – auch wenn die Hersteller zurzeit (noch) Bereitschaft zur Stundung der Raten signalisieren. Hier ist eine finanzielle Überforderung der Betriebe vorprogrammiert.
- **Taxidichte:** Verglichen mit anderen deutschen Metropolen haben Stuttgart und die Flughafenstädte zusammen eine eher mäßige Taxidichte (1,04). Wegen der wachsenden Bevölkerung und der leicht sinkenden Zahl der Taxis, ist die Taxidichte seit 2012 (1,17) sogar leicht rückläufig. Die Vergleichsstädte Frankfurt und Düsseldorf haben dagegen eine wesentlich größere Wettbewerbsdichte.
- **Taxi-Mietwagendichte:** Unkritisch ist auch die Taxi-Mietwagendichte von 1,25. Gegenüber 2012 (1,33) ist auch dieser Wert leicht rückläufig. Im Ranking deutscher Großstädte steht Stuttgart mit den Flughafenstädten auf Rang 10.

- **Migration:** Taxifahren wird immer stärker zum Migranten-Job. Während der Anteil der Stuttgarter Einwohner, die ihre kulturellen Wurzeln außerhalb Deutschlands haben, aktuell bei ca. 45% liegt, rangiert der Anteil unter Stuttgarts Taxi- und Mietwagenunternehmern bei ca. 85%. Zuwanderer waren schon vor der Corona-Krise wesentlich stärker mit Problemen auf dem Arbeitsmarkt konfrontiert. Auch aus diesem Grund streben Migranten verstärkt in das niederschwellige Taxi- und Mietwagengewerbe. Davon zeugen die zahlreichen Betriebsübertragungen der letzten Jahre. Wie in anderen westdeutschen Metropolen, so ist im Stuttgarter Taxi- und Mietwagenmarkt auf diese Weise ein **strukturelles Überangebot** entstanden, dem keine entsprechende Nachfrage gegenübersteht.
- **Einsatzzeit:** Bislang waren Stuttgarter Taxis im Großstadtvergleich leicht unterdurchschnittlich ausgelastet. Auch größere Betriebe zeigten eine eher mäßige Einsatzleistung. Problematisch ist jedoch die nach wie vor sehr hohe Einsatzzeit der Alleinfahrer von ca. 65 Std. pro Woche. Auch wenn die gesetzliche Arbeitszeitregelung für selbständige Taxifahrer keine Anwendung findet, ist eine Arbeitsbelastung zu erkennen, die die Verkehrssicherheit gefährden kann. Hier ist das „*öffentliche Verkehrsinteresse*“ berührt.
- **Fahrleistung:** Deutlich gestiegen ist seit dem Vorgängergutachten die Fahrleistung der Taxis, die nunmehr bei branchenüblichen ca. 65.500 km pro Jahr und Fahrzeug liegt – ein Wert, der sich ähnlich auch bei professionellen Mietwagen findet (ca. 67.000 km). Deutlich zugelegt haben besonders professionelle 1-Fahrzeugbetriebe.
- **Besetzquote:** Leicht rückläufig war dagegen die Besetzquote (ca. 45% bis 46%), d.h. der Anteil der (mit Fahrgast) besetzt gefahrenen Strecke. 2012 / 2013 hatte der noch bei 48% bis 49% gelegen.

6.3 Betriebswirtschaftliche Faktoren

Der massive Nachfrageeinbruch hat zum weitgehenden Zusammenbruch auch der Erlöse geführt, so dass das Taxigewerbe zurzeit wirtschaftlich weder **funktions-** noch **existenzfähig** ist. Aber auch schon zuvor zählte Stuttgart zu den eher mäßig ertragreichen Taximärkten, obwohl die örtlichen Betriebe seit 2016 noch einmal deutlich hinzugewonnen haben – am Flughafen noch stärker als in der Landeshauptstadt. Während sich die wirtschaftliche Lage der Kleinstbetriebe seit Einführung des gesetzlichen Mindestlohns spürbar gebessert hatte, bleibt die Lage der Mitarbeiterbetriebe angespannt – ebenso wie in anderen deutschen Metropolen:

- **Grauwirtschaft:** Noch immer arbeitet im örtlichen Taxigewerbe ein substanzieller Teil der Betriebe im Bereich der Grauwirtschaft: Seit der letzten Untersuchung ist der Stuttgarter Anteil semiprofessioneller Fahrzeuge mit rund 46% etwa gleich geblieben. Eine deutliche Verbesserung ist dagegen am Flughafen zu erkennen, wo sich der Anteil auf ca. 18% halbiert hat. Nach wie vor besteht eine Grauzone, die auf einen **ruinösen Wettbewerb** hindeutet und mit dem **öffentlichen Interesse** an einem ordnungsgemäßen Taxigewerbe nicht zu vereinbaren ist. Bei den Mietwagen liegt der semiprofessionelle Anteil „nur“ bei rund 35%.
- **Erlöse pro Fahrzeug:** Die durchschnittlichen Erlöse professioneller Taxis sind auf ca. 68.600 € gestiegen. Am Flughafen, wo schon zuvor bessere Umsätze möglich waren, stiegen sie von ca. 62.000 € auf ca. 73.600 €. Von Spitzenwerten wie in Düsseldorf (ca. 85.800 €) sind die örtlichen Taxis aber deutlich entfernt. Professionelle Alleinfahrer erzielten jedoch beachtliche Erlöse von ca. 60.600 € in der Landeshauptstadt und ca. 76.800 € am Flughafen³⁷. Auf respektable Erlöse kamen zudem professionelle Mietwagen mit knapp 80.000 €. Auch semiprofessionelle Taxis hatten ein substanzielles Plus zu verzeichnen, doch blieben deren steuerlich gemeldeten Erlöse hinter den betriebswirtschaftlichen Erfordernissen zurück.
- **Erlös pro km:** Mäßig haben sich die Kilometererlöse entwickelt, die seit der letzten Untersuchung (Ø 2009 bis 2011) von netto ca. 0,85 € / km auf 1,05 € / km angewachsen sind. Auch größere Betriebe arbeiten heute weit entfernt von netto ca. 1,28 € / km – jenem Wert, der unter taxiüblichen Bedingungen mit dem damaligen Stuttgarter Taxitarif zu erzielen war. Etwas günstiger ist die Lage am Flughafen (1,10 € / km). Semiprofessionelle Taxis kamen dagegen auf Kilometererlöse zwischen 0,86 € / km und 0,89 € / km. Deutlich besser als Taxis schneiden professionelle Mietwagen ab (ca. 1,19 € / km).

³⁷ Der hohe Erlös am Flughafen ist nur bedingt repräsentativ, weil er nur auf wenigen Fällen beruht.

- **Behördlicher Prüfungsdruck / Tax-Compliance:** Einen wesentlichen Anteil daran, dass die steuerlich gemeldeten Erlöse gestiegen sind und dass die Grauwirtschaft nicht weiter um sich gegriffen hat, ist dem seit 2014 ausgeübten Prüfungsdruck durch die Genehmigungsbehörden zuzuschreiben. Anders als in Hamburg, Berlin oder Düsseldorf besteht in Stuttgart aber keine nennenswerte Bestrebung zu mehr Tax-Compliance aus dem Gewerbe selbst. Es überwiegt ein zuweilen zäher Widerstand, der sich in der weitgehenden Nichtbeachtung steuerlicher Aufzeichnungspflichten äußert. Während in Städten wie Hamburg oder Berlin bereits die Mehrzahl der Taxis digitale Einzelaufzeichnungen der Taxameterdaten führt, sind in Stuttgart nur wenige Betriebe ordnungsgemäß ausgerüstet. Die kürzlich von der Polizei aufgedeckten Tachomanipulationen im Stuttgarter Taxigewerbe sind – soweit heute schon erkennbar – von bedenklichem Ausmaß. Bei Beachtung der steuerlichen Aufzeichnungspflichten, wäre eine solche Manipulation wohl sinnlos gewesen – zumindest mit Blick auf die Verkürzung von Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen.
- **Tarifanhebung:** Zur positiven Entwicklung hat zudem die kräftige Tarifanhebung anlässlich der Einführung des gesetzlichen Mindestlohns 2015 beigetragen. Nachdem es zum 01.01.2019 zu einer weiteren Tarifanhebung kam, zählt Stuttgart heute nach Pforzheim und Baden-Baden zu den teuersten westdeutschen Taxistädten.
- **Kosten:** Mit den Erlösen sind auch die Kosten gestiegen – seit der letzten Untersuchung (Ø 2009 - 2011) um insgesamt ca. 32% in Stuttgart und um ca. 7% am Flughafen, wo sie schon zuvor höher lagen. Im Vergleich zu anderen Großstädten sind die Kosten jedoch noch moderat.
- **Personalkosten:** Während seit 2016 Fix- und Fahrzeugkosten annähernd gleichgeblieben sind, haben sich die Personalkosten leicht erhöht, bleiben aber auch bei professionellen Betrieben häufig hinter den betrieblichen Erfordernissen zurück. Besonders kritisch sind die Personalkosten der Semiprofessionellen – egal ob Taxis oder Mietwagen. Hier ist das öffentliche Interesse an einem **ordnungsgemäß** arbeitenden Gewerbe berührt.
- **Gewinnsituation:** Unter dem Strich hat das örtliche Taxigewerbe auch schon vor der Corona-Pandemie auf allenfalls ausreichendem Gewinnniveau gearbeitet. Allerdings hat sich hier eine Schere aufgetan: Sowohl die professionellen Alleinfahrer in der Landeshauptstadt (ca. 31.700 €) wie auch die am Flughafen (ca. 44.200 €)³⁸ erzielen relativ hohen Überschuss – deutlich über dem Branchenreferenzwert des BVTM (ca. 25.800 €). Weniger auskömmlich sind dagegen die Überschüsse größerer Mehrwagenbetriebe in Höhe von durchschnittlich ca. 4.900 € pro Fahrzeug. Ein akzeptables Einkommen, eine angemessene Kapitalverzinsung und ein angemessener Zuschlag für das unternehmerische Risiko sind damit kaum zu erzielen. Mehrwagenbetriebe haben eine wichtige Funktion, weil hauptsächlich sie Randzeiten abdecken.

³⁸ Der hohe Überschuss am Flughafen ist nur bedingt repräsentativ, weil der Wert nur auf wenigen Fällen beruht.

6.4 Geschäftsaufgaben

Mit Blick auf die Geschäftsaufgaben von Taxibetrieben sind bislang nur mäßige Anzeichen für eine drohende Gefährdung der Funktionsfähigkeit zu erkennen:

- **Geschäftsaufgaben:** Seit 2015 haben nur vereinzelte Geschäftsaufgaben im „klassischen Sinne“ stattgefunden. Der Rückgang der Stuttgarter Taxizahlen geht auf Entziehungen und Versagungen zurück, wobei die fehlende „*persönliche Zuverlässigkeit*“ der Unternehmer im Vordergrund stand. Weiterhin kam es zur Verweigerung der Wiedererteilung aufgrund versäumter Fristen.
- **Übertragungen:** Die große Mehrzahl der Konzessionsbewegungen ging jedoch auf Übertragungen zurück, die nicht als Geschäftsaufgaben zu werten sind. Im Vordergrund standen dabei natürliche Gründe wie Alter, Tod, Gesundheit und familiäre Umstände. Aber auch berufliche Veränderungen und wirtschaftliche Gründe spielten eine Rolle, ohne dass sich daraus unmittelbar ein Beleg für den Verlust der Funktionsfähigkeit ergibt.

Als Folge der Corona-Krise ist in Zukunft mit einem deutlichen Anstieg der Geschäftsaufgaben zu rechnen. Das Taxigewerbe lebt seit vielen Jahren „*von der Hand in den Mund*“. Nur selten bestehen nennenswerte Reserven. Mit Fälligstellung der seit März 2020 vielfach gestundeten Steuern, Sozialversicherungsbeiträge und Darlehensverpflichtungen ist mit großer Wahrscheinlichkeit die finanzielle Leistungsfähigkeit der meisten Betriebe überfordert. In diesem Zusammenhang spielt auch die zeitweise Antragspflicht im Insolvenzfall eine Rolle.

7 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Am Vorabend der Corona-Krise war die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes grundsätzlich noch gegeben, auch wenn sich bereits ernsthafte Anzeichen für eine Bedrohung bzw. eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit abzeichneten. Stuttgart und sein Taxigewerbe standen im Februar 2020 am Ende einer langen Wachstumsphase. Die Fahrzeugqualität hatte sich in den vergangenen Jahren verbessert, auch wenn das Durchschnittsalter der Fahrzeuge etwas zu hoch war. Die Taxidichte war seit 2017 von 1,17 auf 1,04 zurückgegangen. Positiv hatten sich zudem die Erlöse entwickelt.

Eine akute Bedrohung ging seinerzeit u.a. von irregulären Ride-Hailing-Anbietern aus. Bedenklich – weil verkehrsgefährdend – waren die übermäßigen Einsatzzeiten der Alleinfahrer. Erhebliche Gefahr für ein ordnungsgemäßes Gewerbe ging jedoch von der großen Zahl semiprofessioneller Taxibetriebe aus – teils als Ausdruck eines „ruinösen Wettbewerbs“, teils als Ausdruck mutmaßlich krimineller Energie, teils aber auch als Ausdruck persönlicher Einschränkung des Unternehmers.

Unter diesem Vorzeichen wäre Anfang 2020 eine moderate Anpassung der Genehmigungen entsprechend dem Bevölkerungszuwachs seit 2012 in Höhe von rund 6,5% vertretbar gewesen. Für Stuttgart hätte dies eine Aufstockung auf 720 (aktuell: 676), für Filderstadt auf 13 (aktuell: 12), und für Leinfelden-Echterdingen auf 74 (aktuell: 72) Genehmigungen bedeutet. Auch wegen der konjunkturellen Hochphase des letzten Jahrzehnts, hätte ein Plus von insgesamt 47 Genehmigungen zu keiner weiteren Gefährdung der Funktionsfähigkeit geführt und wäre somit im Sinne des öffentlichen Verkehrsinteresses vertretbar gewesen.

Die Corona-Pandemie, die heraufziehende schwere Rezession und der damit verbundene weitgehende Zusammenbruch der Nachfrage überlagern seit März 2020 das Geschehen jedoch vollständig, so dass mittlerweile nicht mehr nur die Funktionsfähigkeit, sondern auch die Existenzfähigkeit des Taxigewerbes gefährdet ist. Bis zur Erholung des Marktes, sollten zunächst keine neuen Genehmigungen erteilt werden. Auch an die Behörde fallende Genehmigungen sollten nicht ersetzt werden.

7.1 Existenzfähigkeit des Taxigewerbes

Woran ist die Existenzgefährdung des Taxigewerbes zu messen? Eine solche Gefahr hat seit Inkrafttreten des modernen PBefG im Jahre 1961 noch nicht bestanden, so dass auch keine einschlägige Rechtsprechung bekannt ist.

Die 1987 vom Bund-Länder-Fachausschuss erarbeiteten „*Allgemeinen Grundsätze zur Durchführung und Neuregelung des Taxi- und Mietwagenverkehrs*“ führen aus:

*„Der Begriff ‘Funktionsfähigkeit’ schließt die Existenzfähigkeit mit ein. Die Grenze der Funktionsfähigkeit ist im Allgemeinen eher erreicht als die Grenze der Existenzbedrohung. Der Begriff ‘Existenzfähigkeit’ stellt nicht allein auf die wirtschaftliche Lage des örtlichen Taxigewerbes, sondern auch auf die ausreichende und ordnungsgemäße Bedienung des Taxiverkehrs als Teil des öffentlichen Verkehrs ab.“*³⁹

Im Sinne der Grundsätze des BLFA ist eine **ordnungsgemäße Bedienung** zurzeit nicht zu gewährleisten – zumindest nicht für Mitarbeiterbetriebe. Der seit 2015 geltende gesetzliche Mindestlohn ist definiert als Stundenlohn. Der dafür erforderliche Stundenerlös ist zurzeit aber nicht zu realisieren.

Frühe PBefG-Kommentare verbanden noch eine klarere Vorstellung mit dem Begriff der „Existenzbedrohung“:

*„Eine Existenzbedrohung erfasst die Mitglieder eines Gewerbes in der Regel nicht einheitlich, sondern die nach ihren persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen schwächeren Mitglieder rascher als die stärkeren. Von einer Bedrohung des gesamten Gewerbes wird man sprechen können, wenn 10% oder mehr der Gewerbetreibenden mit der beabsichtigten Vermehrung der Zulassungen ihre Existenzgrundlage verlieren werden.“*⁴⁰

Bei einem Nachfrageeinbruch von zeitweilig 70% sind wesentlich mehr als 10% der Taxibetriebe in ihrer Existenz gefährdet – auch ohne „*Vermehrung der Zulassungen*“.

³⁹ BLFA Straßenverkehr, „*Allgemeinen Grundsätze zur Durchführung und Neuregelung des Taxi- und Mietwagenverkehrs*“ v. Mai 1987.

⁴⁰ Richard Sigel, Handkommentar zum Personenbeförderungsgesetz vom 21.03.1960, Berlin 1962.

7.2 Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes

Wie lange wird der existenzbedrohende wirtschaftliche Ausnahmezustand andauern? Alle Prognosen deuten auf eine lange Durststrecke hin. Der Vergleich mit der Finanzkrise 2008 / 2009 lässt einen gravierenderen Verlauf der Corona-Krise befürchten. Dafür sprechen u.a. die Kurzarbeiterzahlen, die die der Krisenjahre 2008 / 2009 weit übertreffen.

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ab welchem Zeitpunkt wieder von einer annähernd „normalen“ Marktsituation, einer „neuen Normalität“ ausgegangen werden kann? Die Taxinachfrage war vor der Corona-Krise etwa zur Hälfte von Geschäftsleuten und Touristen abhängig. Daher ist eine Orientierung an den monatlichen Stuttgarter Fluggastzahlen zu vertreten – zugleich eine gut messbare Größe.⁴¹

Vor der Pandemie wurden 2019 am Stuttgarter Flughafen ca. 12,6 Mio. Passagiere abgefertigt, so dass ab der Marke von 10,0 Mio. Fluggästen (entspricht ca. 80%) eine „neue Normalität“ angenommen werden kann. Dem entspricht eine Zahl von monatlich rund 840.000 Fluggästen – in etwa der Stand zurzeit der Finanzkrise 2008 / 2009. Bis zum Erreichen dieser Marke in drei aufeinanderfolgenden Monaten ist von einer Gefährdung der Existenzfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes auszugehen. Erst danach kann und sollte wieder der Maßstab der Funktionsfähigkeit angelegt werden.

Eine Festschreibung der Taxigenehmigungen sollte grundsätzlich aber nur als **kurz- und mittelfristiges Mittel** erfolgen. Von einer **Freigabe der Konzessionen** ist dagegen ebenfalls dringend abzuraten: In den wenigen Städten und Kreisen ohne Begrenzung der Konzessionszahl (z.B. Berlin, Hamburg, Wiesbaden, Schleswig-Holstein) ist es in Folge der Freigabe zeitweise zu starken Wettbewerbsverzerrungen gekommen – mit zuweilen verheerenden Auswirkungen auf Unternehmer, die eine gesetzesnahe Betriebsführung anstreben.

⁴¹ Die monatlichen Fluggastzahlen werden laufend von der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen veröffentlicht.

Bei Genehmigung von insgesamt mehr als **210 zusätzlichen Taxis** von den Wartelisten wäre auch vor der Corona-Krise der nachhaltige Verlust der Funktionsfähigkeit vorprogrammiert gewesen. In der aktuellen Situation ist es wichtig, sich zu verdeutlichen, welcher Zustand im Sinne des **öffentlichen Verkehrsinteresses** anzustreben bzw. zu verhindern ist, ohne dass das Taxigewerbe in seiner Funktionsfähigkeit gefährdet wird? Orientierung gibt u.a. die grundlegende Entscheidung des BVerfG aus dem Jahr 1960, die maßgeblich für das 1961 in Kraft getretene PBefG war:⁴²

- **Ergänzung zum ÖPNV:** Das Taxigewerbe nimmt eine durch keinen anderen Verkehrsträger zu ersetzende Ergänzungsfunktion im Rahmen des ÖPNV wahr. Dieser Funktion verdankt es seinen Status als schützenswertes „*überragend wichtiges Gemeinschaftsgut*“. Es besteht somit ein öffentliches Verkehrsinteresse an einer ordnungsgemäßen und verlässlichen Taxiversorgung.
- **Ruinöser Wettbewerb durch Semiprofessionelle:** Im öffentlichen Verkehrsinteresse soll ein „*ruinöser Wettbewerb*“ verhindert werden, der Existenz- und Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes als „*überragend wichtiges Gemeinschaftsgut*“ bedroht. Das BVerfG führt aus, dass als „*ernste Gefahr im Wesentlichen nur übrig bleib[t], daß das Droschken-gewerbe selbst bei unkontrolliertem Eindringen neuer Unternehmen durch Übersetzung und ruinösen Wettbewerb in seiner Existenz bedroht*“ wird. Der nach wie vor hohe Anteil betriebswirtschaftlich unplausibler Betriebe deutet auf einen ruinösen Wettbewerb hin. Aber das Problem der Grauwirtschaft lässt sich nur schwerlich durch die Steuerung der Taxigenehmigungen beheben.
- **Unerwünschter Nebeneffekt:** Eine langfristige Festschreibung der Konzessionszahl hat zudem einen unerwünschten Nebeneffekt: Der „Schutzschirm“, der von der Mengenregulierung ausgeht, schützt ehrlich arbeitende Betriebe ebenso wie Betriebe, die jenseits der Gesetze agieren.
- **Wettbewerb durch Mietwagen:** Noch überschaubar war der Wettbewerb, der von den örtlichen Mietwagen ausgeht, auch wenn bei den Mietwagen ebenfalls ein erheblicher Graubereich besteht. Aus Sicht des BVerfG war 1960 an einen ernsthaften Wettbewerb zwischen Taxis und Mietwagen noch nicht zu denken. Nach Auffassung der Verfassungsrichter bedienten Mietwagen seinerzeit ein „Luxusbedürfnis“. Mittlerweile ist aber ein massiver Wettbewerb zwischen Mietwagen und Taxis entstanden.

⁴² BVerfG, Beschluss des Ersten Senats vom 8. Juni 1960, 1 BvL 53/55, 16, 31, 53/56, 7, 18, 24/57. Dazu auch Richard Sigel, Handkommentar zum Personenbeförderungsgesetz, a.a.O.

- **Neue Verkehrsformen:** Das Beispiel anderer Städte zeigt, dass **Ride-Hailing-Angebote** auf Mietwagen-Basis wie UBER X oder Free Now Ride einen Verdrängungswettbewerb entfachen können, der das Taxigewerbe in seiner Funktionsfähigkeit gefährdet – auch wenn UBER X in Stuttgart bislang nicht nachhaltig Fuß gefasst hat und Free Now Ride offenkundig noch „einen Bogen“ um Stuttgart macht. ÖPNV-nahe **Ride-Pooling-Angebote** wie CleverShuttle oder SSB-Flex konnten sich in Stuttgart bislang (noch) nicht als substanzieller Wettbewerb zum Taxi etablieren. Noch agieren solche Verkehrsformen in der rechtlichen Grauzone. Hier bleibt abzuwarten, was die bis Ende 2020 angekündigte Neuordnung des PBefG bringt.⁴³
- **Kein Konkurrenzschutz:** Eine Regulierung hat das verfassungsmäßige Recht möglicher Bewerber auf freie Berufsausübung zu berücksichtigen. Dazu führt das BVerfG aus: *„Lediglich eine Vorschrift, die gerade nur die aus einer Übersetzung im Droschkengewerbe drohenden Gefahren bekämpfen und nicht darüber hinaus einen umfassenden Konkurrenzschutz schaffen würde, könnte gegenüber Art. 12 Abs. 1 GG Bestand“* haben.
- **Geltung des Grundrechts:** Das Grundrecht auf freie Berufsausübung ist allerdings deutschen Staatsbürgern vorbehalten. In seinem „UBER Black-Urteil“ vom 13. Dezember 2018 (I ZR 3/16) hat der BGH klargestellt: *„Grundrechtsträger gemäß Art. 12 GG sind grundsätzlich nur Deutsche“*. Lediglich Unternehmer aus anderen EU-Staaten sind *„weitgehend deutschen Staatsangehörigen gleichgestellt“*.
- **Keine Bedürfnisprüfung:** Unzulässig ist insbesondere eine restriktive Argumentation im Sinne einer Bedürfnisprüfung, die vor Inkrafttreten des modernen PBefG noch zulässig war. Schon das BVerfG warnte 1960 vor einer Hintertür-Argumentation, die eine *„unzulässige Bedürfnisprüfung... auf dem Wege über die Prüfung der öffentlichen Verkehrsinteressen“* fortsetzt.
- **Keine Planungs- und Gestaltungsaufgabe:** Unzulässig ist weiterhin eine behördliche Argumentation, die die Festlegung der Konzessionszahl als Aufgabe der *„wirtschafts- und verkehrspolitischen Planung und Gestaltung“* begreift.

⁴³ Siehe dazu: Eckpunkte der PBefG-Findungskommission für eine zukunftsorientierte Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes zur Ermöglichung digitalbasierter Geschäftsmodelle, Stand 19.06.2020.

7.3 Beobachtungszeitraum

Das Stuttgarter Taxigewerbe befindet sich durch die Corona-Pandemie in einer Existenzkrise, die weit über die Gefährdung der Funktionsfähigkeit hinausgeht. Eine Prognose zur Bestimmung der maximal „verträglichen“ Konzessionszahl ist zurzeit mit außergewöhnlicher Unsicherheit behaftet. Aber auch wenn in absehbarer Zeit der wirtschaftliche Ausnahmezustand ein Ende findet, sollte die Funktionsfähigkeit gesichert und wiederhergestellt werden. Daher sollte nach Erreichen einer „neuen Normalität“ (siehe oben) ein **Beobachtungszeitraum** eingerichtet werden, in dem folgende Aspekte besondere Aufmerksamkeit verlangen:

- **Künftige Geschäftsaufgaben:** Bislang spielten Geschäftsaufgaben kaum eine Rolle. Wegen des Nachfrageeinbruchs, droht dem Gewerbe jedoch eine Insolvenzwelle, die zurzeit noch durch staatliche Hilfsmaßnahmen (Soforthilfen, Überbrückungshilfen, Kurzarbeitergeld) abgewendet wird. Von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang zudem das zeitweilige Aussetzen der Insolvenzantragspflicht. Spätestens mit Fälligkeit der seit März 2020 gestundeten Steuern, Sozialversicherungsbeiträge und Darlehensverpflichtungen ist die bereits angeschlagene finanzielle Leistungsfähigkeit der meisten Betriebe voraussichtlich überfordert. Da die Betriebe bislang kaum Rücklagen gebildet haben, ist mit einer Insolvenzwelle zu rechnen, die die Zahl der Genehmigungen reduzieren würde.
- **Ruinöser Wettbewerb:** Neben „offenen“ Insolvenzen ist mit zahlreichen „verschleppten“ Insolvenzen zu rechnen, die die verbleibenden Betriebe in einen noch stärkeren ruinösen Wettbewerb führen werden. Schon seit vielen Jahren arbeitet ein erheblicher Teil der Taxis jenseits der betriebswirtschaftlichen Logik und damit wahrscheinlich im Bereich der Grauwirtschaft. Unter Druck der wirtschaftlichen Umstände droht dieser Bereich auszufern.
- **Erlöse pro Fahrzeug:** Im Zuge der Wiedererteilung müssen Taxi- und Mietwagenbetriebe regelmäßig ihre aktuellen steuerlichen Erklärungen vorlegen. Auf dieser Basis sollte künftig auch die Erlös- und Gewinnsituation der Betriebe systematisch und zeitnahe beobachtet werden.

- **Aufzeichnungen:** Nur einzelne Stuttgarter Taxibetriebe kommen heute in vollem Umfang ihren steuerlichen Aufzeichnungsverpflichtungen nach: *„Bei den abgabenrechtlichen Dokumentationspflichten handelt es sich um im öffentlichen Interesse bestehende Kardinalspflichten des Beförderungsunternehmers“* – so die Rechtsprechung außerhalb Baden - Württembergs.⁴⁴ Diese Verpflichtungen werden in Stuttgart nahezu flächendeckend ignoriert. Damit bleibt Raum für die Verkürzung von Umsätzen und Sozialversicherungsbeiträgen.
- **Fiskaltaxameter:** Seit Anfang 2017 sind Taxi- und Mietwagenbetriebe grundsätzlich verpflichtet, digitale Einzelaufzeichnungen der Taxameterdaten („Fiskaltaxameter“) bzw. der Wegstreckenzähler zu führen, so dass Barerlöse und Fahrleistung transparent und Verkürzungen erschwert werden. Damit wird auch den Genehmigungsbehörden ein mächtiges Prüfinstrument anhand gegeben, das bislang nicht zum Einsatz kommen konnte, obwohl das Fehlen dieser Aufzeichnung von der Finanzverwaltung als *„schwerer Verstoß gegen die steuerlichen Pflichten“* gewertet wird.⁴⁵ Zusammen mit der Finanzverwaltung sollte künftig der Einsatz von Fiskaltaxametern durchgesetzt werden. In Hamburg wurde die Einführung von Fiskaltaxametern staatlich bezuschusst – eine Investition, die sich durch eine annähernde Verdoppelung der steuerlich erklärten Taxierlöse rasch ausgezahlt hatte. Da fast alle Stuttgarter Taxis bereits „fiskaltaugliche“ Taxameter haben, wären nur noch die erforderlichen Zusatzgeräte für Signatur und (Cloud-)Speicherung zu beschaffen.
- **Änderung PBefG:** In den nächsten Monaten steht eine Novelle des PBefG ins Haus – insbesondere mit Blick auf neue Verkehrsformen.⁴⁶ In diesem Zusammenhang sollte geprüft werden, ob das Stuttgarter Taxigewerbe künftig stärker in den ÖPNV eingebunden werden kann, um Einbußen in anderen Bereichen zumindest teilweise auszugleichen. Ansatzpunkte sind im Bahnverkehr („letzte Meile“) oder beim On-Demand-Verkehr in den Randbezirken denkbar.

⁴⁴ Beschluss des OVG-NRW vom 08.10. 2013 (13 B 576/13).

⁴⁵ Oberfinanzdirektion Karlsruhe, Informationen für Unternehmen des Taxi- und Mietwagengewerbes zum Thema „Ordnungsmäßigkeit der Kassenbuchführung“ S 0315 – St 42 v. 25.02.2020.

⁴⁶ Siehe dazu: Eckpunkte der PBefG-Findungskommission.

7.4 Evaluation

Nach einer angemessenen Frist von ca. 3 bis 4 Jahren sollte die Entwicklung des Taximarktes erneut untersucht werden, um die bis dahin erzielten Veränderungen zu evaluieren und nötige Nachbesserungsschritte einzuleiten.

Stets muss zudem beachtet werden: Jede Versagung einer Taxigenehmigung erfordert die Abwägung zwischen dem individuellen Grundrecht auf freie Berufsausübung und dem öffentlichen Verkehrsinteresse – eine prognostische Entscheidung, die nicht auf Grundlage überalterter Daten erfolgen kann.



Th. Krause

öffentlich bestellter und vereidigter
Sachverständiger für die Betriebswirtschaft
und Bewertung von Taxiunternehmen