



**Untersuchung zur  
Wirtschaftlichkeit des Taxigewerbes  
in der Bundeshauptstadt Berlin**

erstellt für die

Senatsverwaltung  
für Stadtentwicklung  
und Umwelt



Juni 2016



Holzdamm 51  
20099 Hamburg  
Tel. 040 / 32 90 87 9 - 0  
Fax 040 / 3 29 08 79 - 19  
Email: [krause@linne-krause.de](mailto:krause@linne-krause.de)

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung.....</b>	<b>3</b>
1.1	Aufgabenstellung.....	3
1.2	Methodik.....	4
1.2.1	Schriftliche Erhebung.....	4
1.2.2	Erhebung von Fiskaltaxameterdaten.....	6
1.2.2	Erhebung von Fiskaltaxameterdaten.....	6
1.2.3	Standortanalyse.....	7
1.2.4	Referenzwerte.....	8
<b>2</b>	<b>Grundproblem Schattenwirtschaft.....</b>	<b>9</b>
2.1	Plausibilitätsprüfung und Faktenklärung.....	9
2.2	Anzeichen der Schattenwirtschaft.....	12
2.3	Umfang der Schattenwirtschaft.....	14
2.4	Konturen der Schattenwirtschaft.....	15
<b>3</b>	<b>Nachfragesituation.....</b>	<b>18</b>
3.1	Nachfragefaktor Tourenaufkommen.....	18
3.2	Nachfragefaktor Kundenstruktur.....	21
3.3	Nachfragefaktor Demografie.....	24
3.4	Nachfragefaktor Regionalwirtschaft.....	27
3.4.1	Nachfragefaktor wirtschaftliche Gesamtentwicklung.....	29
3.4.2	Nachfragefaktor Gastronomie, Tourismus, Messe und Events.....	33
3.4.3	Nachfragefaktor Heil- und Gesundheitsbranche.....	37
3.5	Nachfragefaktoren im verkehrswirtschaftlichem Umfeld.....	38
3.5.1	Nachfragefaktor Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	38
3.5.2	Nachfragefaktor Flughafen.....	40
3.5.3	Nachfragefaktor Schienenverkehr.....	43
3.5.4	Nachfragefaktor ÖPNV.....	45
<b>4</b>	<b>Angebotsfaktoren.....</b>	<b>47</b>
4.1	Angebotsfaktor Beschäftigte.....	48
4.2	Angebotsfaktor Fahrzeuge.....	50
4.3	Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte.....	54
4.4	Angebotsfaktor Fahrleistung.....	57
4.5	Angebotsfaktor Fahrleistung pro Schicht.....	60
4.6	Angebotsfaktor Auslastung.....	61
4.6.1	Angebotsfaktor fahrleistungsbezogene Besetztquote.....	61
4.6.2	Angebotsfaktor zeitliche Besetztquote.....	63
4.7	Angebotsfaktor Einsatzzeiten.....	65
<b>5</b>	<b>Umsatz, Kosten und Überschuss.....</b>	<b>68</b>
5.1	Umsatz.....	68
5.1.1	Umsatz pro Taxi.....	68
5.1.2	Umsatz pro Kilometer.....	71
5.1.3	Umsatz pro Tour.....	75
5.1.4	Umsatz pro Stunde.....	77
5.1.5	Umsatz pro Schicht.....	79
5.2	Kosten.....	81
5.3	Überschuss.....	89
5.4	Altersvorsorge.....	93
<b>6</b>	<b>Konzessionsbewegungen und Geschäftsaufgaben.....</b>	<b>95</b>
<b>7</b>	<b>Ergebniszusammenfassung.....</b>	<b>98</b>
7.1	Schattenwirtschaft.....	99
7.1.1	Nachfragefaktoren.....	101
7.1.2	Angebotsfaktoren.....	105
7.1.3	Betriebswirtschaftliche Faktoren.....	107
7.1.4	Konzessionsbewegungen.....	110
7.2	Handlungsempfehlungen.....	111
7.2.1	Ansatzpunkt Schwachstellen.....	112
7.2.2	Ansatzpunkt Fiskaltaxameter.....	114
7.2.3	Evaluation.....	115

## 1 EINLEITUNG

### 1.1 Aufgabenstellung

Am 17. Februar 2015 beauftragte die Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm) die Fa. Linne + Krause aus Hamburg mit der Erstellung einer Untersuchung zur Wirtschaftlichkeit des Taxigewerbes in der Bundeshauptstadt. Gemäß der Koalitionsvereinbarung von 2011 strebt der Berliner Senat eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für das Berliner Taxigewerbe an.

Ziel dieser Untersuchung ist es, eine valide Datengrundlage für die Arbeit der Berliner Behörden bereitzustellen, mit deren Hilfe die wirtschaftliche Lage des Taxigewerbes präzise beurteilt werden kann. Die Datengrundlage dient im Wesentlichen folgenden Zwecken:

- **Referenzwerte:** Die Daten dienen als belastbare Referenzwerte bei den Plausibilitätsprüfungen des Landesamtes für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) im Rahmen der intensivierten Überprüfung der „persönlichen Zuverlässigkeit“ gemäß § 13 Abs. 1 PBefG und § 1 Abs. 1 PBZugV. Aber auch die Berliner Finanzämter erhalten belastbare Referenzwerte für gezielte Betriebsprüfungen. Von zentraler Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die Kennzahl „Umsatz pro km“.
- **Tarifgestaltung:** Darüber hinaus dienen die ermittelten Werte der Fortschreibung des Berliner Taxitarifs durch die SenStadtUm. Von besonderer Bedeutung sind hier zeitbezogene Kennziffern wie „Umsatz pro Stunde“ oder „Umsatz pro Schicht“.

## 1.2 Methodik

### 1.2.1 Schriftliche Erhebung

Ein Kernelement der Untersuchung bildete die schriftliche Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten unter den Berliner Taxiunternehmen. Dafür wurde ein zuvor in zahlreichen Städten (u. a. in München, Stuttgart, Köln, Frankfurt und Düsseldorf) bewährter betriebswirtschaftlicher Erhebungsbogen an die Berliner Situation angepasst.

Beschreibung	Anzahl Unternehmen	Stichprobe
Einfahrzeugbetriebe	2.305	400
Mehrwagenbetriebe mit 2-5 Taxen	383	195
Mehrwagenbetriebe mit 6-10 Taxen	158	158
Mehrwagenbetriebe mit 11-25 Taxen	105	104
Mehrwagenbetriebe mit mehr als 25 Taxen	35	35
Summe	2.985	<b>892</b>

*Größenstruktur der Berliner Taxenbetriebe (Stand 20.01.2015) / Stichprobe  
Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt*

Inhaltlich wurden darin **betriebliche Rahmendaten** sowie **steuerliche Angaben** der Unternehmen für die Jahre 2012 bis 2014 abgefragt. Insgesamt wurden die Angaben von **rd. 900 Betrieben** erhoben. Für die stichprobenartig ausgewählten Unternehmen war die Teilnahme verpflichtend. Die schriftliche Erhebung der betriebswirtschaftlichen und steuerlichen Daten fand in der Zeit von **Februar 2015 bis November 2015** statt. Dabei wurde mit einer geschichteten Stichprobe gearbeitet:

- **1-Fahrzeugbetriebe:** Das Gros der Berliner Taxibetriebe bilden so genannte 1-Fahrzeugbetriebe. Erfahrungsgemäß handelt es sich dabei um eine relativ homogene Gruppe, die eine stichprobenartige Erhebung rechtfertigt. Bei einer Grundgesamtheit von  $N = \text{ca. } 2.300$  erlaubt eine Stichprobe von  $n=400$  ein repräsentatives Ergebnis mit einem vertretbaren methodischen Fehler. Die Stichprobe wurde zufallsgesteuert gezogen.

- **Mittelgroße Betriebe:** Mit einer Stichprobe wurde auch bei mittelgroßen Betrieben mit 2 bis 5 Taxis gearbeitet. In dieser Gruppe, die ca. 380 Betriebe umfasst, wurde eine zufallsgesteuerte 50%-Stichprobe gezogen.
- **Größere Betriebe:** Die etwa 300 Mehrfahrzeugbetriebe mit mehr als 5 Fahrzeugen bilden dagegen eine sehr heterogene Gruppe, so dass hier mit einer Vollerhebung gearbeitet werden musste.

Bei Abschluss des Projektes hatten **ca. 98%** der Betriebe aus der Stichprobe ihren Erhebungsbogen eingereicht. Damit darf die Untersuchung also beanspruchen, ein **repräsentatives Bild** der Situation im Berliner Taxigewerbe zu geben.

Besondere Sorgfalt wurde auf die Bearbeitung der ausgefüllten Erhebungsbögen gelegt: Rücklaufkontrolle, Überprüfung und Klärung der Datensätze nahmen **mehr als drei Viertel** der für diese Untersuchung aufgewandten Zeit in Anspruch.

Hinsichtlich der schriftlichen Erhebung ist die in Berlin durchgeführte Untersuchung Teil einer Serie von **ca. 100 vergleichbaren Untersuchungen in deutschen Taximärkten**, die alle mit gleicher Methodik erstellt wurden und deren Ergebnisse somit vergleichbar sind.

### 1.2.2 Erhebung von Fiskaltaxameterdaten

Zweites Kernelement der Untersuchung war die Datenerhebung mit Hilfe sogenannter Fiskaltaxameter. Um repräsentative Ergebnisse zur Einsatz- und Einnahmesituation Berliner Taxenunternehmen zu ermitteln, wurde ein Fiskaltaxameter-Panel aufgebaut. Die Teilnahme an dem Panel war freiwillig.

Ende 2015 bestand das Panel aus insgesamt 123 Fahrzeugen. Die Datenerhebung erfolgte allerdings weitgehend unterjährig. Während einige wenige Taxis bereits ganzjährig Daten liefern konnten, wurde die überwiegende Zahl der Fahrzeuge erst im 2. und 3. Quartal 2015 mit der erforderlichen Technik ausgestattet.

Panelstruktur nach Betriebstypen	2015 (Panelstruktur)		2015 (Marktstruktur)		Anteil am Schichtaufkommen (im Panel)		Anteil am Tourenaufkommen (im Panel)		Verhältnis Schichten zu Touren
	Panelteilnehmer nach Fahrzeugen	Panelteilnehmer in %	Marktanteil nach Fahrzeugen	Marktanteil in %	Anteil nach Schichten	Anteil nach Touren	Anteil nach Touren	Ø Anzahl Touren je Schicht	
<b>Betriebe mit Angestellten</b>									
1-Fzg. Betriebe (Alleinfahrer + Betriebe mit Angestellten)	7	5,7%	2.325	30,4%	635	5,7%	5.711	5,3%	9,0
Mehrwagenbetriebe mit 2-4 Fahrzeugen	10	8,1%	866	11,3%	1.506	13,7%	13527	12,5%	8,9
Mehrwagenbetriebe mit 5 oder mehr Fahrzeugen	106	86,2%	4.456	58,3%	8.908	80,6%	89.038	82,2%	10,0
<b>Gesamt</b>	<b>123</b>	<b>100,0%</b>	<b>7.647</b>	<b>100,0%</b>	<b>11.049</b>	<b>100,0%</b>	<b>108.276</b>	<b>100,0%</b>	<b>9,8</b>

Fiskaltaxameter sind elektronisch auslesbare, EDV-auswertbare und mittels elektronischer Signatur gegen Manipulationen gesicherte Taxameter, die alle betriebswirtschaftlich relevanten Daten (Einsatzzeit, Besetzt- und Leer-Kilometer, Erlöse) erfassen und speichern.

Die Daten werden unmittelbar nach ihrer Entstehung durch eine im Fahrzeug verbauten, so genannte Smart Card digital signiert und über ein Modem unverzüglich an einen Datendienstleister übertragen. Basis der digitalen Signatur ist das **INSIKA-Verfahren** der Physikalisch Technischen Bundesanstalt (**PTB**). Die Datensignierung stellt den entscheidenden Nachweis der Unveränderbarkeit digitaler Daten sicher und gewährleistet so eine vollständige Datenintegrität.

Die dafür erforderlichen Smart Cards – die so genannten TIM-Karten (Tax-Identification-Module) – wurden von der D-TRUST GmbH, einem Tochterunternehmen der Bundesdruckerei, produziert.

Durch die Fiskaltaxametertechnik, mit ihrer hohen Datenkonsistenz und Datensicherheit und ihrem hohen Automatisierungsgrad, besteht die Möglichkeit, die Daten beliebig vieler Fahrzeuge zu erfassen und zu verwalten – außerhalb des Zugriffsbereichs des Unternehmers. Die Erfassung, Verwaltung und Bereitstellung der Taxameterdaten erfolgte in externen Dienstleistungszentren, die den Anforderungen der GoBS bzw. GDPdU entsprechen.<sup>1</sup>

In der Auswertung werden nur die vom Taxameter registrierten Erlöse berücksichtigt. Nicht tarifgebundene Erlöse (z.B. Botenfahrten oder Fernfahrten) bleiben unberücksichtigt. In Berlin haben solche Fahrten aber nur sehr geringe Bedeutung.

### 1.2.3 Standortanalyse

Zur Fundierung, Ergänzung und Einordnung der Primärerhebung wurde die Untersuchung um eine Analyse der regionalwirtschaftlichen Rahmensituation erweitert. Hierfür wurde eine auf die Nachfrage im Berliner Taximarkt bezogene **Standortanalyse** durchgeführt.

- **Quantitative Informationen:** In diesem Zusammenhang wurde eine Vielzahl statistischer Informationen aus verschiedenen Quellen herangezogen.
- **Qualitative Informationen:** Ergänzt wurde das Bild durch eine Reihe ausführlicher Gespräche mit Vertretern des Berliner Taxigewerbes und der IHK zu Berlin. Weiterhin wurden wichtige Schauplätze des Berliner Taxigewerbes persönlich in Augenschein genommen – u. a. der Flughafen Tegel, der Hauptbahnhof sowie die Taxilandschaften in Berlin-Mitte und in der City West.

---

<sup>1</sup> Die Bereitstellung der Berliner Fiskaltaxameterdaten erfolgte im Auftrag der teilnehmenden Taxibetriebe durch die Datendienstleister Tesymex GmbH, HALE electronic GmbH und taxisoft GmbH.

#### 1.2.4 Referenzwerte

Zur Bewertung der in Berlin gewonnenen Daten wurden Referenzwerte aus anderen deutschen Großstädten herangezogen:

- **Referenzwerte schriftliche Erhebung:** In zeitlicher Nähe zur Berliner Erhebung fanden methodengleiche Untersuchungen u. a. in **München und Köln** statt. Die Münchner und Kölner Daten basierten auf dem gleichen Untersuchungsdesign wie die schriftliche Erhebung in Berlin.<sup>2</sup>
- **Referenzwerte Fiskaltaxameterdaten:** Zum Abgleich der in Berlin ermittelten Fiskaltaxameterdaten wurden Vergleichszahlen aus **Hamburg** herangezogen. Die Daten aus beiden Städten wurden mit demselben Verfahren gewonnen und sind somit kompatibel. Die Hamburger Referenzdaten für 2015 wurden in anonymisierter Form vorab vom Datendienstleister TESYMEX zur Verfügung gestellt, dem zurzeit bereits ca. 1.500 Hamburger Taxis angeschlossen sind.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Gutachten gemäß § 13 Abs. 4 PBefG über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt Köln, erstellt für die Stadt Köln, Amt für öffentliche Ordnung, Hamburg 2014 u. Gutachten gemäß § 13 Abs. 4 PBefG über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Landeshauptstadt München, erstellt für die Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat, Hamburg 2015

<sup>3</sup> Im Auftrag der Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation veröffentlichte das Statistische Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2014 eine Datensammlung zur wirtschaftlichen Lage des Hamburger Taxengewerbes, die ebenfalls ganz überwiegend auf Fiskaltaxameterdaten von TESYMEX basierte.



## 2 Grundproblem Schattenwirtschaft

Alle eingegangenen Erhebungsbögen und sämtliche Einzeldaten wurden mit Hilfe eines betriebswirtschaftlichen Analysetools einzeln überprüft und ausgewertet.

### 2.1 Plausibilitätsprüfung und Faktenklärung

Von besonderer Bedeutung für die „Validität“ der Ergebnisse war die **betriebswirtschaftliche Plausibilitätsprüfung**, die einen erheblichen Anteil am gesamten Arbeitsumfang hatte.

Ziel der Plausibilitätsprüfung ist es, irreguläre Betriebe zu erkennen und „aus der Wertung“ zu nehmen. Solche Betriebe werden im Folgenden als **semiprofessionell** bezeichnet. Dabei handelte es sich um Unternehmen, deren steuerliche und betriebliche Angaben bereits „auf den ersten Blick“ nicht mit den Regeln betriebswirtschaftlicher Logik zu vereinbaren sind. Grundlage für die betriebswirtschaftliche Plausibilitätsprüfung sind die vom Unternehmen eingereichten steuerlichen und betrieblichen Angaben.

Dafür wurden die Daten mit Hilfe eines betriebswirtschaftlichen Analysetools untersucht. Die beiden folgenden Abbildungen zeigen unsere EDV-gestützte Plausibilitätsprüfung – am Beispiel eines **plausiblen** - sprich „professionellen“ - und eines **unplausiblen** – sprich "semiprofessionellen" - Taxibetriebes.

Firma Name [redacted] Anschrift [redacted] Kategorie Mehrwagenbetrieb

**Erlös pro Taxi 37% über städtischem Durchschnitt**

Ca. 165.800 € Personalkosten für 4 Taxis ergeben jährl. Personalkosten von ca. 41.400 € pro Fahrzeug.

ID	1	2006	%	2007	%	2008	%
<b>1.4 Erlöse</b>							
Umsatz aus Taxiverkehr		151.283 €				347.079 €	
Umsatz pro Fzg.		75.642 €	137%			86.770 €	128%
Umsatz pro km		0,80	110%	0,83	106%	0,84	106%
SOPO / sonst. Umsatz		3.458 €		20.901 €		11.737 €	
Ums. Anlagenabgang		800 €		6.782 €		0 €	
Privatanteil, etc.		300 €		2.435 €		1.100 €	
Umsatzsteuer		11.994 €		27.541 €		0 €	
<b>1.5 Kosten</b>							
Fixkosten		51.754 €		84.116 €		38.983 €	
Variable Kosten		33.764 €		44.252 €		9.332 €	
Personalkosten		57.534 €		89.086 €		165.791 €	
<b>Gesamtkosten</b>		<b>143.052 €</b>		<b>217.454 €</b>		<b>297.106 €</b>	
Anlagenabgang		0 €		19.098 €		0 €	
Kosten VorSt.		12.924 €		26.647 €		0 €	
Kraftstoffkosten		17.614 €		28.457 €		43.245 €	
Gesamtkosten pro Fzg.		71.526	140%	72.485	129%	74.277	135%
Gesamtkosten pro km		0,76	112%	0,74	109%	0,72	110%

Professioneller Betrieb: Aufbereitete steuerliche Daten eines betriebswirtschaftlich „plausiblen“ bzw. professionellen Taxibetriebs (Ausschnitt).

Firma Name [redacted] Anschrift [redacted] Kategorie Mehrwagenbetrieb

**Erlös pro Taxi nur bei 26% des städtischen Durchschnitts**

Ca. 34.000 € Personalkosten für 5 Taxis ergeben jährl. Personalkosten von nur ca. 7.000 (!) € pro Fahrzeug.

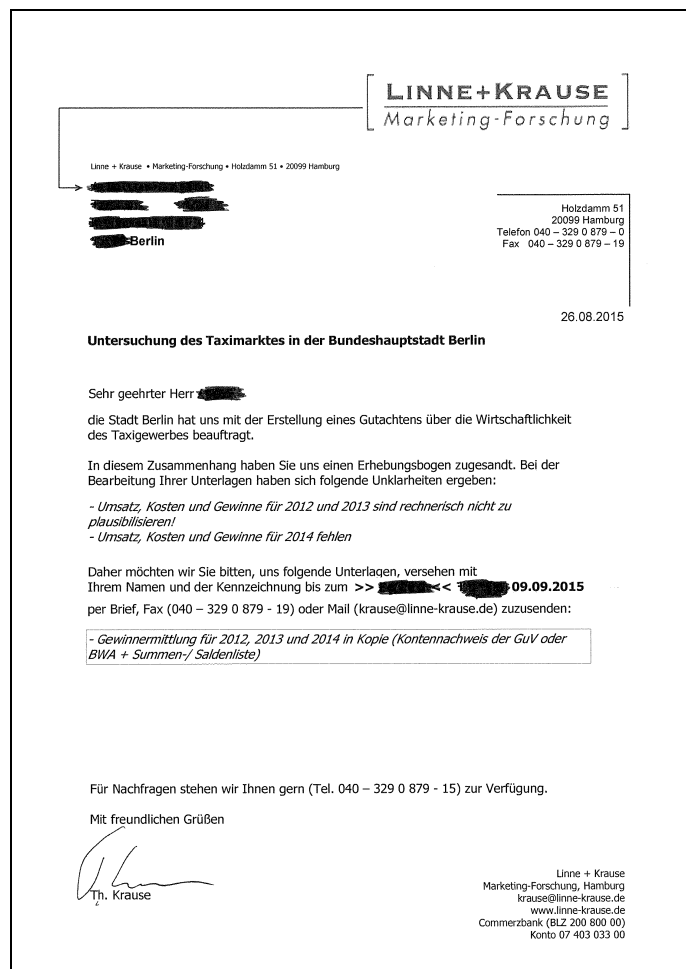
ID	1	2006	%	2007	%	2008	%
<b>1.4 Erlöse</b>							
Umsatz aus Taxiverkehr		20.028 €		98.539 €		127.042 €	
Umsatz pro Fzg.		24.006 €	44%	16.423 €	26%	21.174 €	31%
Umsatz pro km		0,52	71%	0,46	59%	0,53	67%
SOPO / sonst. Umsatz		87 €		12 €		99 €	
Ums. Anlagenabgang		0 €		0 €		0 €	
Privatanteil, etc.		0 €		0 €		0 €	
Umsatzsteuer		0 €		33 €		0 €	
<b>1.5 Kosten</b>							
Fixkosten		42.045 €		42.971 €		40.526 €	
Variable Kosten		4.644 €		19.004 €		23.285 €	
Personalkosten		33.997 €		24.282 €		56.425 €	
<b>Gesamtkosten</b>		<b>110.686 €</b>		<b>86.257 €</b>		<b>120.236 €</b>	
Anlagenabgang		0 €		0 €		0 €	
Kosten VorSt.		0 €		0 €		0 €	
Kraftstoffkosten		21.471 €		14.300 €			
Gesamtkosten pro Fzg.		22.137	43%	14.376	26%	20.039	36%
Gesamtkosten pro km		0,48	71%	0,40	59%	0,50	77%
<b>1.6 Gewinn</b>							
Gewinn aus Taxiverkehr		9.430		12.323		6.807	
Sonstiger Gewinn							
<b>Gesamtgewinn</b>							
Gewinn pro Taxi		1.886		2.054		1.135	
Gewinn pro km		0		0		0	

Semiprofessioneller Betrieb: Unterdurchschnittliche Erlöse und sehr niedrige Personalkosten belegen eine unplausible Betriebsführung.

Für die Plausibilitätsprüfung sind insbesondere folgende Parameter von Bedeutung:

- Jahreserlös pro Fahrzeug
- Erlös pro km
- Jahresfahrleistung pro Fahrzeug,
- Abgleich: Jahresfahrleistung und Kraftstoffkosten
- Personalkosten pro Fahrzeug
- Abgleich: Zahl der Mitarbeiter und Zahl der Fahrzeuge.

Zahlreiche Betriebe machen zwar grundsätzlich plausible Angaben, dennoch weisen ihre eingereichten Daten Lücken oder (rechnerische) Unstimmigkeiten auf. Zur Klärung des Sachverhalts wurden vom Auftragnehmer Klärungsschreiben an die Unternehmer versendet:



Beispiel für Schreiben zur Klärung lückenhafter oder widersprüchlicher Unternehmerangaben

Ausschlaggebend für die Einstufung als "professioneller" bzw. "semiprofessioneller" Betrieb sind dabei nicht einzelne Messwerte bzw. Untergrenzen, sondern immer das Gesamtbild eines Betriebes. Erst in der Gesamtschau kann beurteilt werden, ob ein Betrieb als professionell oder als semiprofessionell eingestuft werden muss.

## 2.2 Anzeichen der Schattenwirtschaft

Die bei der Plausibilitätsprüfung aufgedeckten erheblichen Unregelmäßigkeiten lassen auf eine **sehr stark ausgeprägte Schattenwirtschaft** im Berliner Taxigewerbe schließen. Bei der Überprüfung wurden folgende **Kriterien** angelegt:

- **Kennzahl Jahreserlös pro Fahrzeug:** Ein wichtiges Indiz ist der Jahreserlös pro Fahrzeug. Hier ist der Betriebstyp zu beachten:
  - **Alleinfahrer:** Unterschreitet der Jahresumsatz eines Alleinfahrers nachhaltig die Schwelle von ca. 35.000 €, so deutet das auf eine semi-professionelle Betriebsführung hin. Zur Einordnung: Der Bundesverband des Taxi- und Mietwagengewerbes (BZP) geht für einen Münchener Alleinfahrer 2014 von ca. 44.900 € Jahreserlös aus.<sup>4</sup>
  - **Mehrwagenbetriebe:** Bei Mehrwagenbetrieben – insbesondere bei größeren Unternehmen – muss ein anderer Maßstab angelegt werden. Erfahrungsgemäß war ein mit angestellten Fahrern betriebenes Taxi bis zur Einführung des Mindestlohns Anfang 2015 nicht mit Jahreserlösen unter ca. 50.000 € zu führen. Die als semiprofessionell bezeichneten Berliner Mehrwagenbetriebe erklärten 2014 dagegen Durchschnittserlöse von nur ca. 35.000 €. Zur Einordnung: Die umsatzstärksten deutschen Taxis erzielen gegenwärtig Jahreserlöse von ca. 115.000 € bis max. ca. 150.000 €! Auch einzelne Berliner Betriebe erreichten 2014 annähernd die 100.000 € Marke. Die Top-10-Betriebe des Berliner Taxigewerbes kamen 2014 auf einen steuerlich gemeldeten Erlös von durchschnittlich ca. 82.760 € pro Fahrzeug.
- **Kennzahl Erlös pro km:** Aussagekräftig ist weiterhin die Kennzahl „Nettoerlös pro Kilometer“. In Berlin, wo nunmehr Fiskaltaxameterdaten vorliegen, wurden bis zur Tarifierung Mitte 2015 **ca. 0,98 € / km** erzielt; im Gesamtjahr ca. **1,09 € / km**. In Hamburg lag der Wert 2014/2015 bei **±1,10 € / km**. Der BZP geht 2014 für einen Münchener Alleinfahrer von ca. **1,12 € / km** aus. Semiprofessionelle Berliner Taxis kommen dagegen auf nur **ca. 0,81 € / km**.

<sup>4</sup> BZP – Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. – Geschäftsbericht 2014 / 2015.

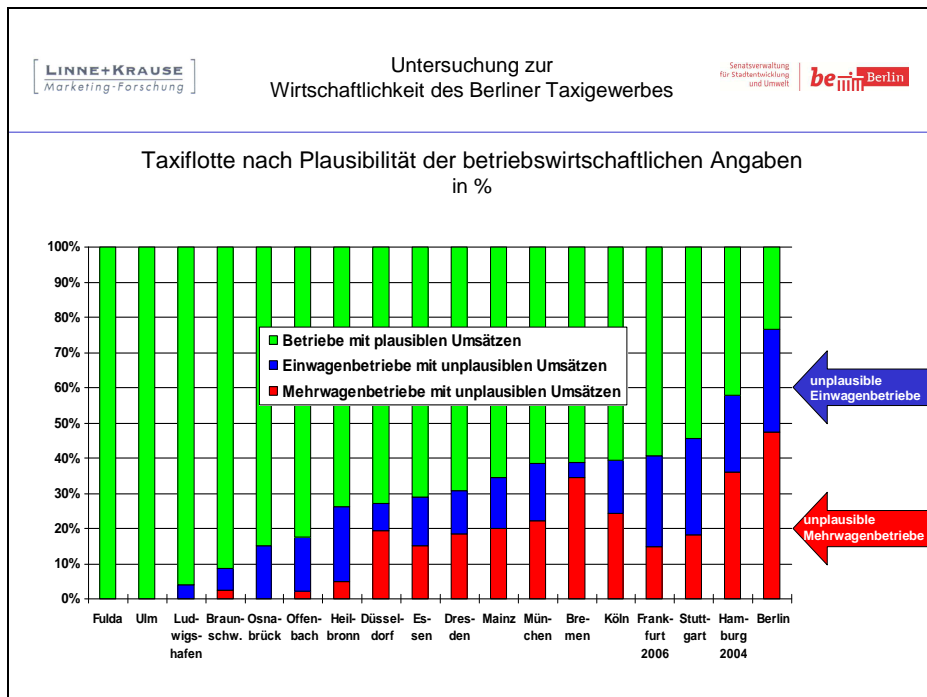
- **Personalkosten:** Aussagekräftig sind zudem die Personalkosten – besonders die der größeren Mehrwagenbetriebe. Seit dem 1. Januar 2015 gilt der gesetzliche Mindestlohn von 8,50 € auch für das Taxengewerbe. Unter der Annahme von 48 Arbeitsstunden in der Woche (6 Schichten à 8 Stunden), einem Bruttolohn von 8,50 € zzgl. Arbeitgeberanteil, 4 Wochen Urlaub, 10 Tagen Krankheit und unter Vernachlässigung von Zuschlägen errechnet sich ein Aufwand von etwa 28.000 € für einen Vollzeitmitarbeiter. In sehr gut ausgelasteten (Hamburger, Münchner oder Düsseldorfer) 2 bis 3-Schichtbetrieben liegen die Personalkosten gelegentlich sogar bei mehr als 65.000 € pro Taxi. Größere Mehrwagenbetriebe mit nachhaltig deutlich weniger als 25.000 € - 30.000 € Personalkosten je Fahrzeug lassen den Verdacht der Schwarzarbeit aufkommen. Bei kleineren Betrieben muss jedoch stets die Arbeitskraft des Unternehmers berücksichtigt werden, die (meist) kein Kostenfaktor, sondern Gewinnbestandteil ist.<sup>5</sup>
- **Kraftstoffkosten:** Eine wichtige (flankierende) Größe sind weiterhin die Kraftstoffkosten und der Kraftstoffverbrauch: ist der Kraftstoffverbrauch nicht mit den Kraftstoffkosten in Einklang zu bringen, liegt ein weiteres Indiz für Semi-professionalität vor.

---

• <sup>5</sup> Unabhängig von der betriebswirtschaftlichen Notwendigkeit des optimalen Betriebsmitteleinsatzes regelt in Berlin der § 1 der Berliner Taxenordnung folgendes: „(1) Die Unternehmer des Gelegenheitsverkehrs mit Taxen sind im Rahmen ihrer Betriebspflicht nach § 21 Personenbeförderungsgesetz zum Bereithalten jeder ihrer Taxen in mindestens 180 Schichten im Kalenderjahr für die Dauer von wenigstens 6 Stunden verpflichtet.“

### 2.3 Umfang der Schattenwirtschaft

Mit Blick auf die Schattenwirtschaft zeigt sich in Berlin eine bundesweit beispiellose Situation, die das Taxigewerbe der Stadt in eine extreme Schiefelage gebracht hat:



- Semiprofessionelle Betriebe:** Die Überprüfung ergab, dass gegenwärtig **ca. 80%** der Berliner Taxibetriebe offenkundig jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität arbeiten. In den meisten Fällen ist hier von Verkürzung bei Erlösen oder Sozialabgaben auszugehen. Solche semiprofessionellen Betriebe bilden nicht etwa eine Minderheit, sondern die übergroße Mehrheit des Berliner Taxigewerbes. Unternehmen, die betriebswirtschaftlich plausible Angaben machten, werden im Folgenden als **professionelle** Betriebe bezeichnet.
- Semiprofessionelle Fahrzeuge:** Bei den Semiprofessionellen handelt es sich zum größten Teil um Taxis aus Mehrfahrzeugbetrieben. Insgesamt werden etwa 77% der Berliner Taxiflotte semiprofessionell betrieben. In anderen Großstädten wie München, Köln, Stuttgart oder Frankfurt hatte der entsprechende Anteil in den letzten Jahren meist bei **±40%** gelegen. Eine Ausnahmesituation war 2004 in Hamburg festzustellen gewesen (**ca. 58%**). Dieser Befund war seinerzeit in der Hansestadt Ausgangspunkt für eine grundlegende Neuausrichtung der behördlichen Prüfungspraxis gewesen – in deren Folge u. a. ein Fiskaltaxametersystem eingeführt wurde.

Der außerordentlich hohe Anteil irregulärer Berliner Taxis ist seit Jahren bekannt – wenn auch nicht in dem aktuell vorgefundenen Ausmaß:

- **Anhörung Abgeordnetenhaus:** Bei einer Anhörung im Abgeordnetenhaus wurde bereits 2003 von Vertretern des Berliner Taxigewerbes nachdrücklich auf gravierende Wettbewerbsverzerrungen hingewiesen.<sup>6</sup>
- **Senatsantwort:** Auf eine kleine parlamentarischen Anfrage zur Bekämpfung der Schwarzarbeit im Berliner Taxigewerbe hieß es 2013 in der Senatsantwort, „dass etwa 50% der tatsächlich [vom LABO] geprüften Unternehmerinnen und Unternehmer unplausible Angaben“ gemacht hatten.<sup>7</sup>

## 2.4 Konturen der Schattenwirtschaft

Auffällig ist in diesem Zusammenhang der geringe Verschleierungsaufwand der Betriebe. Schon eine erste Sichtung der steuerlichen und betrieblichen Daten – so wie im Rahmen der laufenden Begutachtung geschehen – liefert klare Anhaltspunkte für ein irreguläres Geschehen.

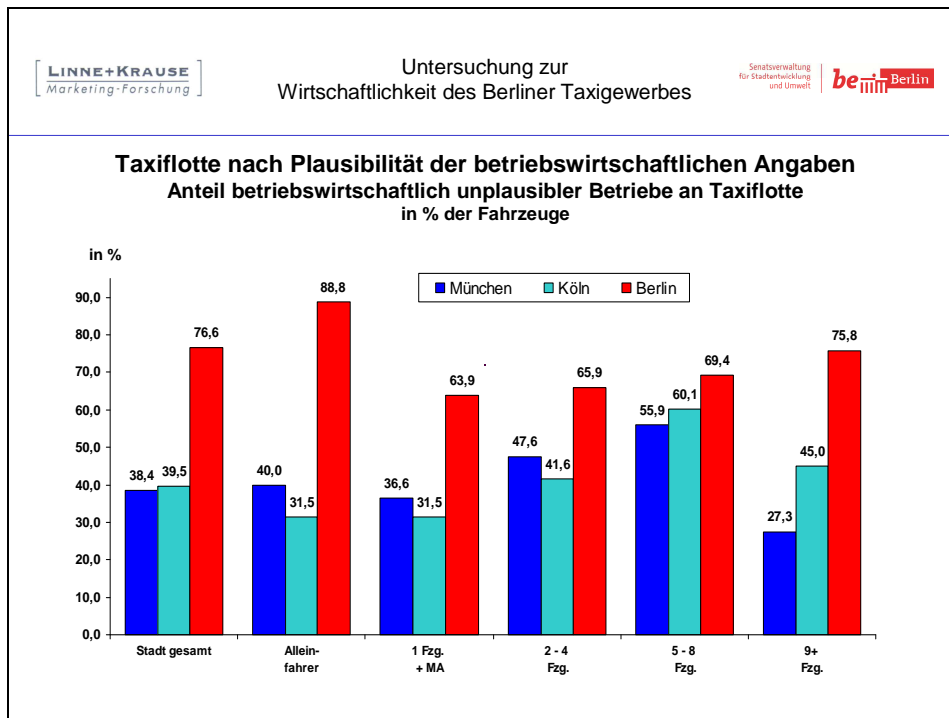
- **Semiprofessionelle Großbetriebe:** Im Kern handelt es sich bei den semiprofessionellen Großbetrieben um **ca. 130 Betriebe** mit i. d. R. mehr als 5 Fahrzeugen. Auf Basis der Untersuchung verdichten sich Hinweise darauf, dass diese Betriebe zum Teil nach dem illegalen sogenannten „Vermieter-Prinzip“ arbeiten, bei dem die Taxis nicht von regulären Angestellten, sondern von de facto selbständigen Fahrern angemietet werden, die ihrerseits untervermieten. Nicht selten wird die Scheinselbstständigkeit mit einer geringfügigen Beschäftigung kaschiert. Bei einer Zollkontrolle sind so getarnte Konstruktionen kaum zu erkennen, weil stets auf ein Arbeitsverhältnis verwiesen werden kann. Typisch ist weiterhin ein rasches Wachstum. Häufig sind es Unternehmen, die erst vor kurzer Zeit auf den Markt gelangt sind – nicht selten sogleich mit einer großen Zahl von Fahrzeugen. Die eingereichten Unterlagen der Betriebe zeigen, dass die rasch wachsende Zahl der Berliner Taxis im Wesentlichen auf solche Betriebe zurückgeht.

<sup>6</sup> Abgeordnetenhaus, Anhörung v. 22. Januar 2003, Wortprotokoll BauWohnV 15 / 15

<sup>7</sup> Abgeordnetenhaus, Drucksache 17 / 11 603



- **Semiprofessionelle Mittelbetriebe:** Neben den semiprofessionellen Großbetrieben existiert eine weitere eine Gruppe irregulärer Mittelbetriebe. Hierzu zählen **ca. 210 Unternehmen** mit mutmaßlich etwa 2-5 Fahrzeugen. Dieses Segment entwickelt sich weniger dynamisch als das der semiprofessionellen Großbetriebe.
- **Problemgruppe Kleinstbetriebe:** Darüber hinaus existiert eine verfestigte Problemgruppe von hochgerechnet **ca. 1.900 Kleinstbetrieben** mit nur einem Fahrzeug. Dabei handelt es sich häufig bereits um ältere Unternehmen. Neben Betrieben, die offenkundig in der Schwarzwirtschaft agieren, ist hier von einem Graubereich älterer und gesundheitlich eingeschränkter Unternehmer aber auch von Menschen mit undogmatischen Lebensentwürfen auszugehen, deren Handeln nicht immer von betriebswirtschaftlicher Logik bestimmt ist. Dabei dürften die Übergänge fließend sein. Diese Problemgruppe ist in den letzten Jahren nur langsam gewachsen.



Alarmierend ist in Berlin die erdrückende Marktmacht größerer irregulärer Mehrwagenbetriebe. Erfahrungsgemäß geht aber gerade von solchen Betrieben die größte Schadenswirkung aus. Hier unterscheidet sich die Berliner Situation deutlich von der in München oder Köln. Während in München „nur“ 27% der Taxis aus größeren Betrieben (9 oder mehr Taxis) betriebswirtschaftlich unplausible steuerliche Daten vorlegen, sind es in Berlin ca. 76%.



---

Aus der u. a. personell bedingten unzulänglichen Aufsicht konnte sich flächendeckend ein Milieu entwickeln, das mittels Steuerhinterziehung und Sozialbetrug die öffentlichen Kassen erheblich schädigt und eine beispiellose Wettbewerbsverzerrung hervorgebracht hat.

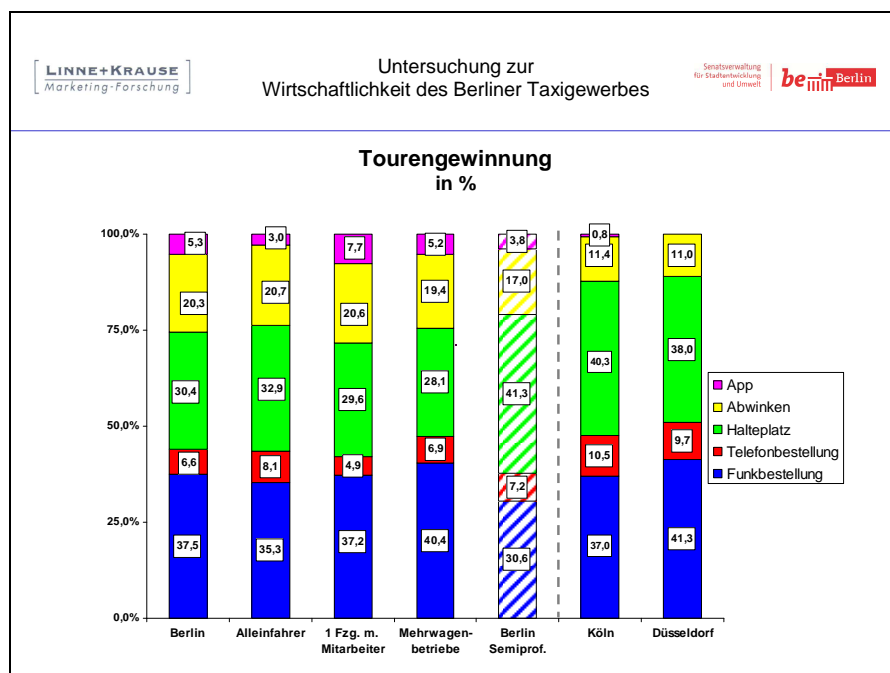
Kommt hinzu: Anders als in Köln oder München besteht in Berlin keine Mengenbeschränkung, so dass Konzessionen in beinahe unbegrenzter Zahl beantragt werden können. Zuweilen sind solche Betriebe nur für zwei Jahre geplant – bis zur ersten Wiedererteilung („Zwei-Jahres-GmbH“). So entsteht ein fataler Drehtüreffekt – mit immer neuen Strohmannkonstruktionen.

### 3 NACHFRAGESITUATION

Berlin bildet den mit Abstand größten deutschen Taximarkt: Etwa jedes 7. deutsche Taxi fährt in der Bundeshauptstadt. Das Fahrtenaufkommen speist sich einerseits aus der Berliner Bevölkerung, in starkem Maße aber auch aus ortsfremder Nachfrage durch Touristen oder Fahrgäste, die sich aus beruflichen Gründen in Berlin aufhalten. In dieser Hinsicht ist Berlin in Deutschland nur mit Metropolen wie Hamburg, München, Köln oder Frankfurt zu vergleichen. Bei der Tourengewinnung unterscheiden sich professionelle und semiprofessionelle Berliner Betriebe nur unwesentlich, so dass im Folgenden in erster Linie auf professionelle Betriebe abgestellt wird.

#### 3.1 Nachfragefaktor Tourenaufkommen

Gut die Hälfte der Taxinachfrage wird in Berlin nach wie vor durch das Ad-hoc-Geschäft „von der Straße“ bestimmt – eine Konstellation, wie sie früher in den meisten Großstädten üblich war.



- **Funkvermittlung:** Von zentraler Bedeutung ist jedoch das Funkvermittlungsgeschäft, das in Berlin mit ca. 38% zum Umsatzvolumen beiträgt. In anderen Großstädten ist der Anteil meist etwas höher. Besonders gering ist der Anteil der Funkbestellungen für semiprofessionelle Betriebe (ca. 31%).
- **Halteplatz:** Wichtiger Ort der Fahrgastaufnahme ist der Halteplatz, wo ca. 30% der Touren ihren Anfang nehmen – insbesondere für semiprofessionelle Betriebe (ca. 41%).
- **Abwinker:** Abwinkertouren spielen in Berlin eine hervorgehobene Rolle (Anteil: ca. 20%) – deutlich mehr als beispielsweise in Köln oder Düsseldorf (jeweils ca. 11%).
- **Telefon:** Eine geringere Rolle (ca. 7%) spielen dagegen Telefonbestellungen beim Unternehmer, Fahrer (Handy) oder an der Rufsäule. Anderenorts schwankt der Anteil meist um 10%.
- **Apps:** Überraschend niedrig ist der Anteil der app-gestützten Vermittlung: Etwa 5% der Erlöse gingen 2015 auf solche Touren zurück. Offenkundig steht die wirtschaftliche Bedeutung solcher Touren im Missverhältnis zu deren öffentlicher Wahrnehmung. Aber: Während app-gestützte Vermittlungen durch den Anbieter MyTaxi vom Taxifahrer eindeutig als App-Touren zu erkennen sind, werden die App-Touren der Berliner Funkzentralen wie „normale“ Funktouren vermittelt und werden daher nicht immer als App-Touren wahrgenommen.

Ein Maßstab für die Entwicklung der örtlichen Nachfrage nach Taxidienstleistungen ist das Tourenaufkommen der Funkvermittlungszentralen. Mit wenigen Ausnahmen sind alle Berliner Taxis einer Funkvermittlung angeschlossen. An erster Stelle steht Taxi Berlin TZB GmbH – Deutschlands größte Taxizentrale mit mehr als 5.900 angeschlossenen Taxis. Mit schätzungsweise ca. 2.000 Fahrzeugen arbeitet die Wirtschaftsgenossenschaft Berliner Taxibesitzer eG (WBT), wobei „Doppelfunk“-Vermittlungen nicht unüblich sind.

- **Funktouren:** In den letzten Jahren vermittelten beide Vermittlungszentralen zusammen schätzungsweise ca. 10 Mio. Funktouren. Trotz sehr hoher Anschlussdichte, gehört Berlin (ca. 3,5 Mio. Einwohner) zu den eher schwachen deutschen Funkvermittlungsstandorten. In Hamburg (ca. 1,75 Mio. Einwohner) werden jährlich knapp 7,1 Mio. Funktouren vermittelt. Und selbst die deutlich kleinere Landeshauptstadt Düsseldorf (ca. 0,6 Mio. Einwohner) hat mit ca. 3,08 Mio. ein proportional zur Einwohnerschaft wesentlich größeres Funkvermittlungsaufkommen.

- **Schwacher Funkmarkt:** Die Schwäche des Berliner Funkvermittlungsmarktes wird auch anhand einer weiteren Zahl deutlich: Während die leistungsfähigste Hamburger Taxizentrale jährlich ca. 6.000 Touren pro angeschlossenes Taxi vermittelt, kommt die wichtigste Berliner Zentrale nach eigener Auskunft auf lediglich ca. 1.400 Touren.

### 3.2 Nachfragefaktor Kundenstruktur

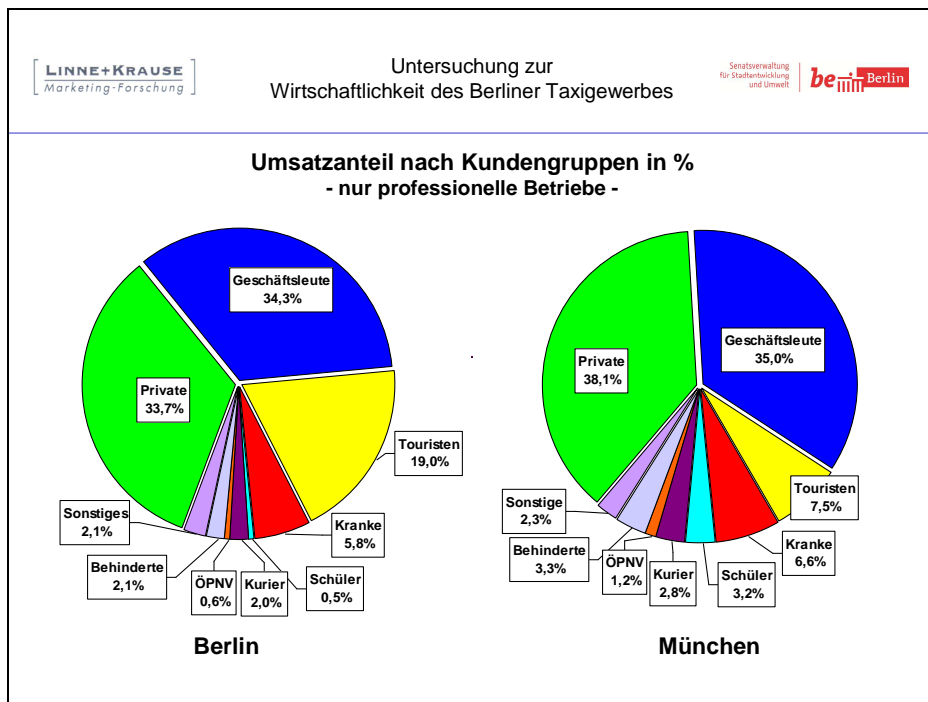
Die Ergebnisse der schriftlichen Befragung zeigen, dass die Nachfrage des Berliner Taxigewerbes typisch großstädtischen Charakter hat:

BUNDESHAUPTSTADT BERLIN NACHFRAGE IM TAXIGEWERBE 2015 - IN % VOM UMSATZ -											
Nur Professionelle Betriebe	Total	1 Fahrzeug Betriebe			Mehrfahrzeug Betriebe					Vergleichsstädte	
		Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	Gesamt	2-4 Fzg.	5-8 Fzg.	9-15 Fzg.	16+ Fzg.	Köln	München
Geschäftsleute	34,3	35,7	34,6	36,7	33,9	37,7	34,5	38,9	28,6	33,2	35,0
Privatpersonen	33,7	32,9	30,3	35,6	33,9	28,2	30,6	32,6	39,2	40,2	38,1
Touristen	19,0	18,5	16,4	20,7	19,1	18,9	19,7	18,7	19,1	8,4	7,5
Kranke	5,8	6,5	9,5	3,3	5,6	7,0	5,8	4,3	5,4	5,1	6,6
Kurier	2,0	2,8	4,4	1,1	1,8	2,7	1,8	0,8	1,8	2,8	2,8
Behinderte	2,1	1,0	1,5	0,5	2,4	1,9	3,7	1,2	2,9	1,3	3,3
Schüler	0,5	0,4	0,6	0,2	0,5	0,8	0,3	0,0	0,7	4,2	3,2
ÖPNV	0,6	0,5	0,5	0,4	0,7	0,6	0,4	0,5	0,9	0,7	1,2
Sonstiges	2,1	1,8	2,2	1,4	2,2	2,2	3,3	3,0	1,4	4,1	2,3
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- Geschäftsleute:** Wichtigstes Nachfragesegment bildet die Beförderung von Geschäftsleuten: Ca. 34% der Umsätze werden mit solchen Touren erwirtschaftet. In dieser Hinsicht ähnelt das Bild der Situation in München (ca. 35%) oder Köln (ca. 33%). Noch höher ist der Anteil in Düsseldorf (ca. 41%). Vergleichsweise niedrig ist in Berlin jedoch das Geschäftskundenaufkommen bei den Großbetrieben (ca. 29%). Wenn es um die Beförderung von Geschäftsleuten geht, schauen Berliner Taxiunternehmer durchaus optimistisch (Note: 2,6) in die Zukunft.
- Privatpersonen:** Ähnliche Bedeutung hat die Beförderung von Privatpersonen – das traditionelle Kerngeschäft des großstädtischen Taxigewerbes: Ebenfalls etwa ein Drittel der Berliner Taxiumsätze werden mit dieser Kundengruppe getätigt – etwas weniger als in anderen Großstädten wie z.B. Köln, München oder Düsseldorf (jeweils ±39%). Geht es um die Zukunft der Erlöse mit Privatpersonen, so sind die Berliner Taxiunternehmer eher skeptisch (Note: 3,4).

BUNDESHAUPTSTADT BERLIN NACHFRAGE IM TAXIGEWERBE 2015 - IN % VOM UMSATZ -									
Nur Semiprof. Betriebe	Total	1 Fahrzeug Betriebe			Mehrfahrzeug Betriebe				
		Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	Gesamt	2-4 Fzg.	5-8 Fzg.	9-15 Fzg.	16+ Fzg.
Geschäftsleute	35,4	35,1	34,9	36,1	35,5	34,2	34,8	35,0	36,9
Privatpersonen	32,6	38,1	38,7	35,8	29,9	33,0	32,8	31,0	26,0
Touristen	20,2	16,2	16,1	16,6	22,1	20,3	20,3	20,0	26,0
Kranke	4,5	4,7	5,0	3,6	4,4	6,0	5,3	4,9	2,6
Kurier	1,4	1,6	1,4	2,3	1,3	1,3	1,5	1,6	1,1
Behinderte	1,3	1,4	1,4	1,4	1,2	1,4	1,3	1,0	1,3
Schüler	0,6	0,5	0,4	0,9	0,6	0,7	0,8	0,8	0,2
ÖPNV	0,6	0,3	0,3	0,3	0,8	0,3	0,4	1,8	0,2
Sonstiges	3,4	2,1	1,9	3,1	4,1	2,8	2,7	3,8	5,7
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- **Touristen:** Durchaus positiv sind die Aussichten dagegen bei Touristenfahrten (Note: 2,8), die in Berlin ungewöhnlich hohen Stellenwert besitzen: Beinahe jeder 5. Euro (ca. 19%) wird mit Touristen erwirtschaftet. In dieser Hinsicht liegt die Bundeshauptstadt weit vor anderen deutschen Metropolen, die wie Köln oder München jeweils auf ca. ± 8% kommen.
- **Krankenfahrten:** Relativ geringe Bedeutung haben in Berlin Krankenfahrten: Nur etwa 6% des Umsatzes entfallen auf die Krankenbeförderung. In „kleineren“ Großstädten wie Bremen (ca. 30%), Stuttgart (ca. 14%) oder Essen (ca. 28%) liegt der Krankenfahrtenanteil meist wesentlich höher. Auch bei Krankenfahrten zeigen sich die Berliner Taxiunternehmer wenig optimistisch (Note: 3,7).
- **Behindertenfahrten:** Gleiches gilt für Behindertenfahrten (Note: 3,5), die mit ca. 2% Umsatzanteil nur geringfügig zum Erlös der Berliner Taxiflotte beitragen. In dieser Hinsicht unterscheidet sich die Bundeshauptstadt nur geringfügig von anderen deutschen Großstädten.

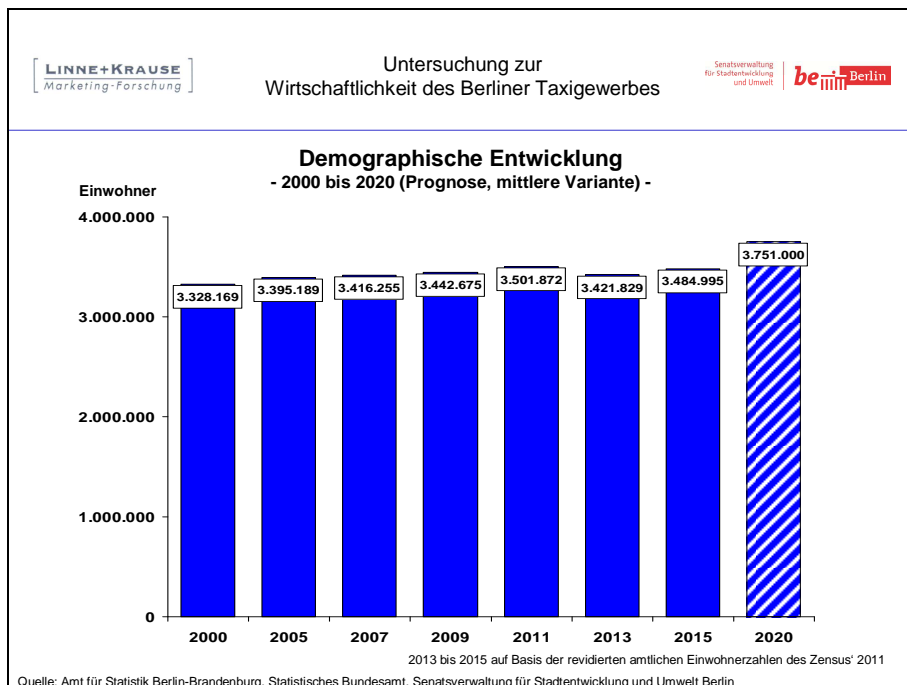


- **Kurierfahrten:** Gering ist weiterhin der Anteil des Kuriergeschäfts, das ebenfalls nur mit ca. 2% zum Gesamterlös des Berliner Taxigewerbes beiträgt – ähnlich wie in anderen deutschen Großstädten. Auch hier hegen die Taxiunternehmer nur wenig Hoffnung (Note: 4,0).
- **Schülerfahrten:** Mit gerade einmal 0,5% Umsatzanteil spielen auch Schülerfahrten nur eine geringe Rolle. In München (ca. 3%) oder Köln (ca. 4%) liegt der entsprechende Anteil etwas höher. Auch mit Blick auf Schülerfahrten sind die Erwartungen eher mäßig (Note: 3,6).
- **ÖPNV:** Der Umsatzanteil der Taxis im Rahmen des ÖPNV ist mit etwa ca. 0,5% praktisch zu vernachlässigen. In dieser Hinsicht hegen die Unternehmer keine Erwartungen (Note: 4,3).

### 3.3 Nachfragefaktor Demografie

Ein gewichtiger Nachfragefaktor nach Taxidienstleistungen ist stets die ortsansässige Wohnbevölkerung – auch wenn in Metropolen wie Berlin die Nachfrage auch durch auswärtige Fahrgäste gespeist wird.

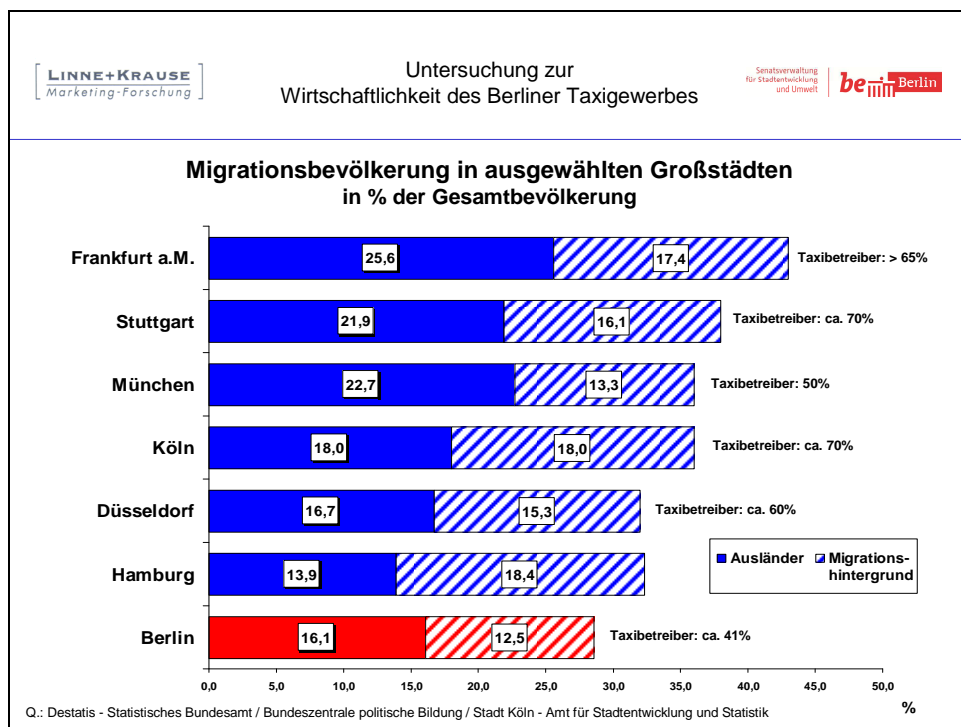
Wie andere Großstädte unterliegt auch Berlin dem demographischen Wandel und zugleich einer dynamischen Zuwanderung.



- **Wachsende Bevölkerung:** Nach Einwohnerverlusten in den 1990er Jahren wächst Berlins Bevölkerung seit 2013 wieder stetig. Ende 2015 zählte die Stadt annähernd 3,5 Mio. Einwohner. Der Wachstumsschub speist sich vor allem aus der Zuwanderung. Das attraktive Arbeitsplatz- und Freizeitangebot, aber auch die Bildungswanderung junger Menschen sorgt für Zustrom aus dem In- und Ausland.
- **Prognose:** Auch für die Zukunft werden steigende Bevölkerungszahlen vorausgesagt: In einer aktuellen Prognose geht die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin bis 2020 von ca. 3,75 Mio. Einwohnern aus – ein vorhergesagtes Plus von ca. 5%. Die aktuelle Flüchtlingsmigration ist darin noch nicht berücksichtigt.



- Siedlungsstruktur:** Für das Taxigewerbe gilt: Je verdichteter die Besiedelung, desto günstiger. Nach München ist Berlin schon heute die am dichtesten besiedelte Gemeinde Deutschlands. Zudem wächst Berlin rund um sein Zentrum: Die Bezirke mit den größten Wachstumsraten sind seit 2000 Pankow (ca. 17%) sowie die Bezirke Friedrichshain-Kreuzberg und Mitte (jeweils ca. 13%). Geringes Wachstum (plus 1%) ist dagegen in Tempelhof-Schöneberg zu registrieren. Die Bevölkerung von Marzahn-Hellersdorf ist sogar leicht rückläufig.
- Taxifreundliche Altersstruktur:** Wie andere Städte mit innovativen wissens- und technikbasierten Wirtschaftszweigen hat auch Berlin in den letzten Jahren von der Zuwanderung junger Menschen profitiert – hauptsächlich in Form von Bildungsmigration. Der Anteil der 24 bis 34-Jährigen an der Berliner Bevölkerung ist besonders hoch. Zugleich liegt der Altenquotient, also der Anteil der über 65-Jährigen, bei ca. 30% – zwei grundsätzlich positive Entwicklungen für das Taxigewerbe.



- Migration:** Ein insbesondere für West-Berlin prägender demographischer Faktor ist der hohe Anteil von Personen mit Migrationshintergrund in der städtischen Bevölkerung. 2014 lebten in der Stadt 573.340 Ausländer (ca. 16%). Hinzu kommen noch ca. 444.300 Deutsche Staatsbürger mit Wurzeln im Ausland, so dass ca. 29% der Berliner Migrationshintergrund haben. Migration wirkt auf das Taxigewerbe weniger auf der Nachfrageseite als auf der Angebotsseite.

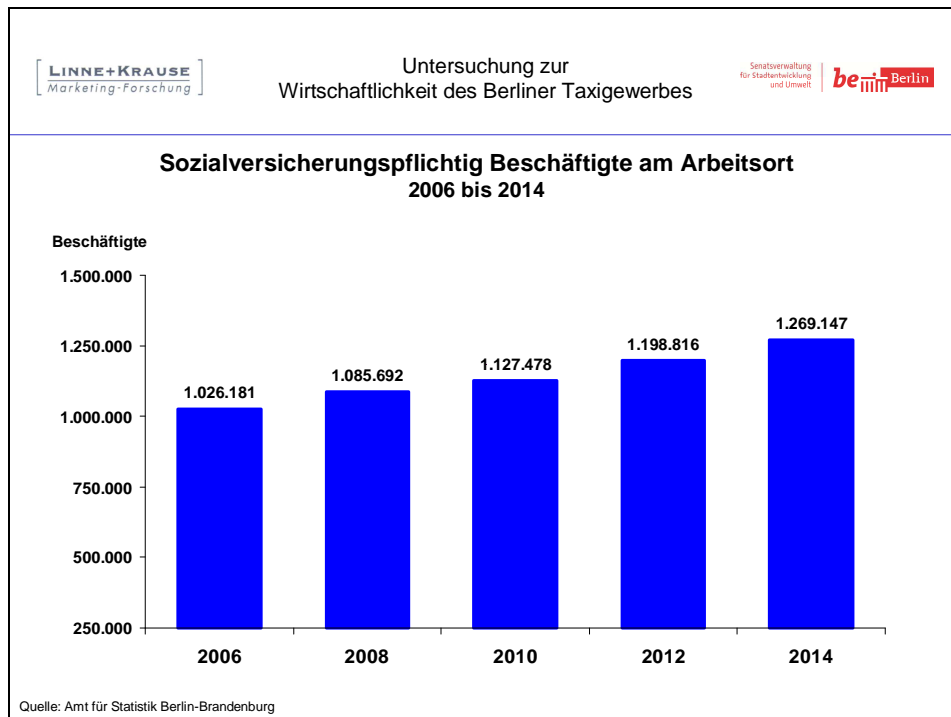
- **Migranten im Taxigewerbe:** Der Anteil der Taxiunternehmer mit Wurzeln in anderen Kulturen liegt in Berlin mit ca. 41% im unteren Feld deutscher Metropolen. Zum Vergleich: In Stuttgart und Köln (jeweils ca. 70%) oder Düsseldorf (ca. 60%) ist der Anteil deutlich höher. In ländlichen Regionen oder ostdeutschen Großstädten rangiert der Anteil dagegen meist unter 5%. Die Betriebe der Migranten sind jedoch recht häufig größere Mehrwagenbetriebe, so dass deren Anteil an der Berliner Taxiflotte bei ca. 52% rangiert. Auf seine Weise leistet das Taxigewerbe somit eine erhebliche gesellschaftliche Integrationsleistung.

### 3.4 Nachfragefaktor Regionalwirtschaft

Ein Vierteljahrhundert nach der deutschen Wiedervereinigung wächst Berlin erneut in seine alte Rolle als Weltmetropole hinein. Auch für das Taxigewerbe eröffnen sich damit neue Perspektiven.



In den letzten Jahren hat auch die Wirtschaft Berlins deutlich an Dynamik gewonnen. Seit 2006 ist das städtische Bruttoinlandsprodukt (zu jeweiligen Preisen) jährlich jeweils um ca. 3,4% gewachsen – deutlich stärker als im Bundesdurchschnitt (ca. 2,4%). Gleichzeitig stieg die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort Berlin von ca. 1,03 Mio. auf ca. 1,27 Mio.

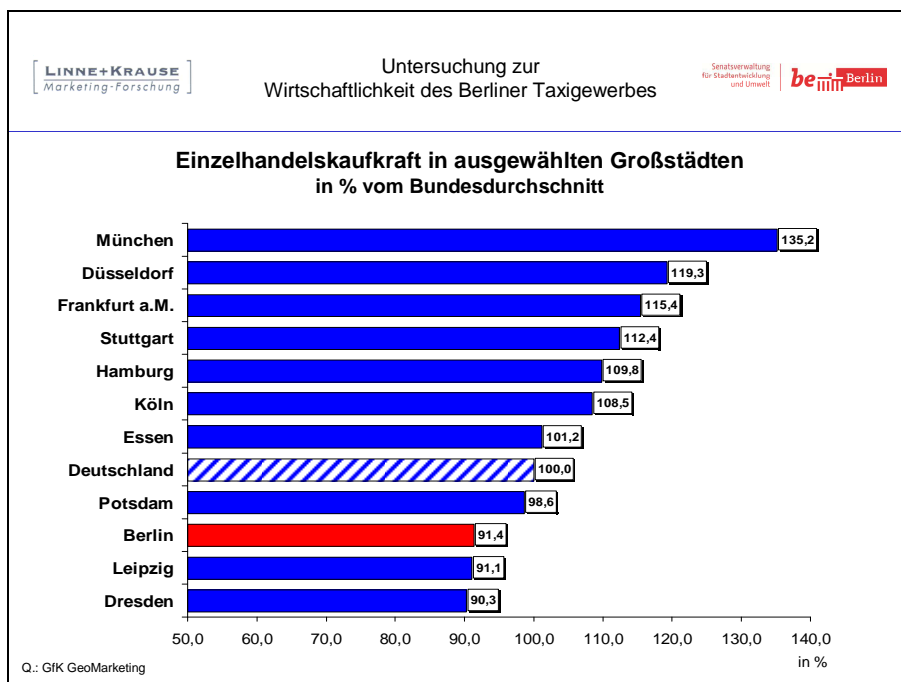


Die regionale Berliner Wirtschaft zeichnet sich durch einen **Branchenmix** aus, zu dem Unternehmen der Gesundheitswirtschaft, der IKT-, Medien- und Kulturwirtschaft, der Verkehrs-, Mobilitäts- und Logistikwirtschaft, der Energietechnik, Optik, der Dienstleistungswirtschaft sowie der öffentlichen Verwaltung zählen – erfahrungsgemäß ein günstiges Umfeld für das Taxigewerbe.

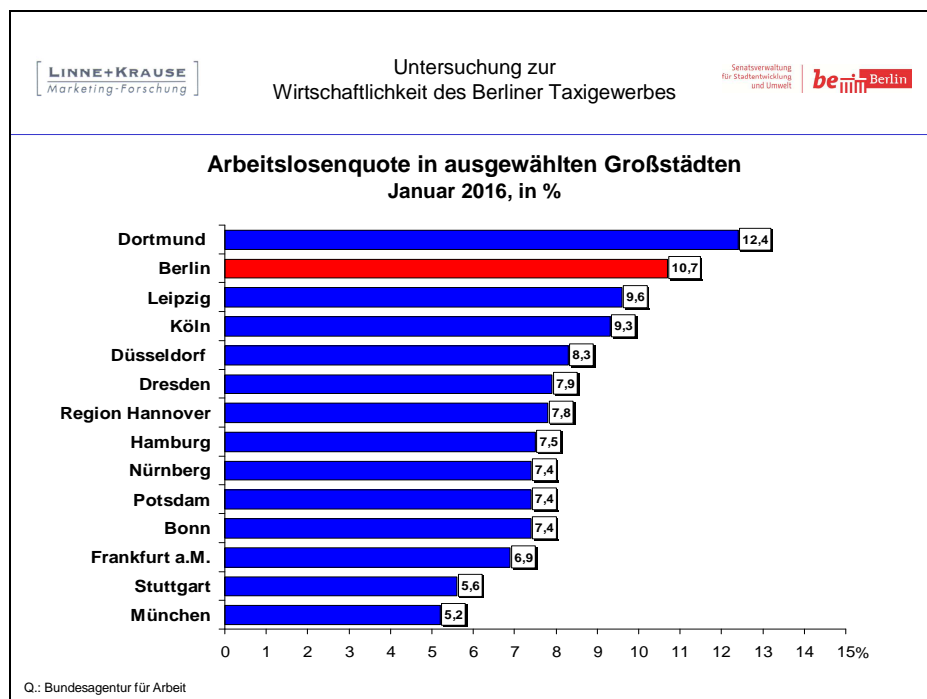
### 3.4.1 Nachfragefaktor wirtschaftliche Gesamtentwicklung

Die in den folgenden Kapiteln dargestellten wirtschaftlichen Leistungsdaten spiegeln das Taxigewerbe in einer Phase konjunkturellen Aufschwungs wider.

- Konjunktur:** 2008 / 2009 stand Deutschland scheinbar am Vorabend einer tiefen Rezession. Die düsteren Prognosen haben sich jedoch nicht erfüllt. Im Gegenteil: Seit 2010 ist die deutsche Volkswirtschaft in eine bis heute anhaltende Wachstumsphase übergegangen – wenn auch mit temporären Schwankungen. Trotz eines schwierigen internationalen Umfeldes, bleibt die deutsche Wirtschaft überraschend stabil.
- Günstige Konjunkturprognose:** In seinem Konjunkturbarometer vom Januar 2016 geht das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) davon aus, dass sich die deutsche Wirtschaft auch im Winterhalbjahr „*günstig entwickeln*“ werde. Viele Indikatoren – vor allem aus dem konsumnahe Bereich – weisen auf eine ungebrochen dynamische Entwicklung hin. Überaus günstig sind auch die konjunkturellen Aussichten in der Region. Regelmäßig erforscht die Industrie- und Handelskammer zu Berlin die Entwicklung im Kammerbezirk: „*Wirtschaft in Hochstimmung*“, so fasst die Kammer die Lage zum Jahresbeginn 2016 zusammen. Aktuell ist der Konjunkturklimaindex so hoch wie seit über 20 Jahren nicht mehr. Besonders Dienstleistungsunternehmen sehen hoffnungsvoll in die Zukunft.



- **Kaufkraft:** Mit einem Indexwert von 91,4% zählt Berlin jedoch nach wie vor zu den kaufkraftschwachen deutschen Großstädten. Im Kaufkraftmesssystem der GfK-GeoMarketing rangiert die Stadt weit unter dem Bundesdurchschnitt, der mit 100,0% normiert ist. München liegt mit 135,2% an der Spitze der deutschen Großstädte, gefolgt von Düsseldorf (119,3%) und Frankfurt a. M. (115,4%). Dresden (90,3%) und Leipzig (91,1%) rangieren leicht unter dem Berliner Kaufkraftwert.



- **Arbeitsmarkt:** Trotz wachsender Beschäftigung, ist die Erwerbslosenquote mit 10,7% noch immer relativ hoch – zu einer Zeit in der süddeutsche Großstädte annähernd Vollbeschäftigung melden (München: 5,2% / Stuttgart: 5,6%).
- **Dienstleistungssektor** Erfahrungsgemäß bildet ein starker Dienstleistungssektor einen günstigen „Nährboden“ für das Taxigewerbe. Berlin gehört zu den dynamischen Dienstleistungs- und Wissensmetropolen, in denen der „tertiäre Sektor“ eine herausragende Stellung erlangt hat. Gemessen an der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten hat der Anteil seit 2007 noch einmal von 83% auf 86% zugenommen. Zum Beschäftigungsmotor sind insbesondere die Bereiche Gesundheit und Soziales geworden.
- **Städtische Verwaltung:** Bedeutender Arbeitgeber ist auch in Berlin die kommunale Verwaltung: Senats- und Bezirksverwaltungen kamen 2015 auf zusammen ca. 112.300 Beschäftigte im unmittelbaren Landesdienst, davon ca. 104.000 in Vollzeit.

- **Bundeshauptstadt:** Als Bundeshauptstadt ist Berlin Sitz von Bundespräsident, Bundesregierung, Bundestag, Bundesbehörden und Landesvertretungen. Allein die Bundesministerien verfügen über ca. 11.000 Beschäftigte. Hinzu kommen zahlreiche Bundesbehörden mit Sitz in Berlin. Weiterhin ist Berlin Sitz von ca. 150 ausländischen Botschaften und Vertretungen. Im Umfeld agieren weiterhin ca. 1.000 Verbände und Vereinigungen. Die Hauptstadtfunktion beschert auch dem Berliner Taxigewerbe ein stetiges Nachfragepotential, das aber auch von Limousinenanbietern bedient wird.
- **Hochschulen und Wissenschaft:** Berlin ist die Heimat von 15 staatlichen und 28 privaten Hochschulen, darunter die Freie Universität, Technische Universität, die Humboldt-Universität und die Universität der Künste. Im Wintersemester 2014/15 waren allein an den staatlichen Hochschulen ca. 42.000 HochschullehrerInnen beschäftigt und ca. 171.300 Studierende eingeschrieben. Darüber hinaus existieren mehr als 70 Forschungseinrichtungen, u. a. Einrichtungen der Max-Planck-Gesellschaft und der Fraunhofer-Gesellschaft. In der Berliner Forschungslandschaft arbeiteten im Jahr 2013 ca. 32.000 Wissenschaftler und sorgen u. a. auch für einen aus Taxisicht interessanten Tagungstourismus.
- **Kultur-, Kreativ- und Medienwirtschaft:** Berlin ist Heimat einer reichen Kultur-, Kreativ- und Medienwirtschaft von erheblicher Vielfalt. Dazu zählen öffentlich-rechtliche Funkhäuser wie der rbb, das ZDF oder die Hauptstadtstudios der privaten Funkhäuser. Dazu zählen aber auch Verlagshäuser wie die Axel Springer SE oder die Funke Mediengruppe. Zur Kultur- und Kreativwirtschaft zählen weiterhin zahllose kleinere und mittlere Betriebe aus den Bereichen Software / Games-Entwicklung, Veranstaltungs-, Kamera- und Tontechnik und der Werbewirtschaft. In diesem Bereich sind annähernd 200.000 Beschäftigte tätig. Hier erschließt sich ein wertvolles Nachfragepotential auch für das Taxigewerbe.
- **Museen, Gedenkstätten, Bühnen, Musik:** Zu Berlins Kunst- und Kulturszene von internationalem Rang gehören die ca. 180 Museen und eine Vielzahl von Gedenkstätten. Große Ausstellungen sorgen regelmäßig für Touristen. Räumlich konzentriert sich das Geschehen in Mitte, Tiergarten, Charlottenburg und Dahlem. Für Nachfrage nach Taxis sorgen zudem drei Opernhäuser mit zusammen ca. 4.800 Plätzen sowie mehr als 150 Theater und Kleinkunstabühnen.

BUNDESHAUPTSTADT BERLIN DIE WICHTIGSTEN EINKAUFLAGEN, 2015		
Straße	Passanten / Std. / werktags	Passanten / Std. / samstags
Wilmerdorfer Straße	4.484	5.211
Taentzienstraße	4.351	7.495
Friedrichstraße	4.153	3.661
Alexanderplatz	3.649	5.360
Kurfürstendamm	3.563	5.796
Rosenthaler Straße	2.862	k. A.
Schloßstraße	2.605	3.548
Q.: Engel & Völkers, 2015		

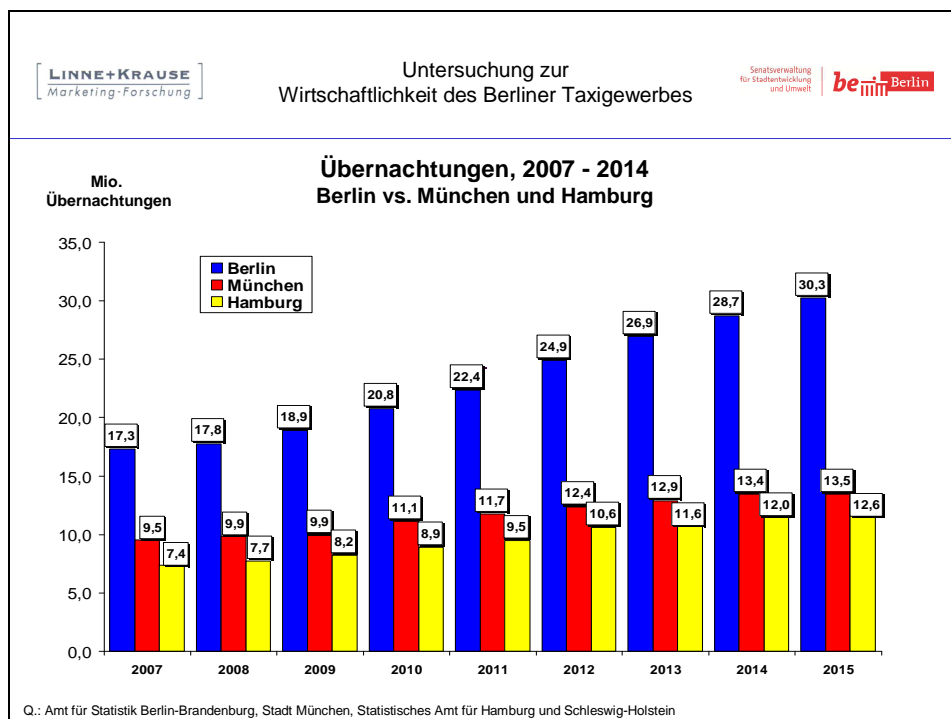
- **Einzelhandel:** Die Taxinachfrage konzentriert sich zudem rund um die innerstädtischen Toplagen des Einzelhandels wie die Taentzienstraße oder die Friedrichstraße mit jeweils tausenden Fußgängern pro Stunde.
- **Industrie:** Die jahrzehntelange Insellage West-Berlins und die weitgehende Abwicklung der Ost-Berliner Industrie nach der Wende haben nur wenige industrielle Produktionsstätten übrig gelassen. In den vergangenen Jahren nimmt die Zahl der Beschäftigten im produzierenden Gewerbe aber wieder zu und lag 2014 bei ca. 93.500. Vorherrschend sind traditionell die Metall- und Elektroindustrie (u. a. Siemens mit ca. 12.000 Mitarbeitern), der Maschinen- und Fahrzeugbau (u. a. Daimler mit ca. 6.200 Beschäftigten) sowie die Pharmaindustrie (u. a. Bayer Pharma mit ca. 4.500 Mitarbeitern).



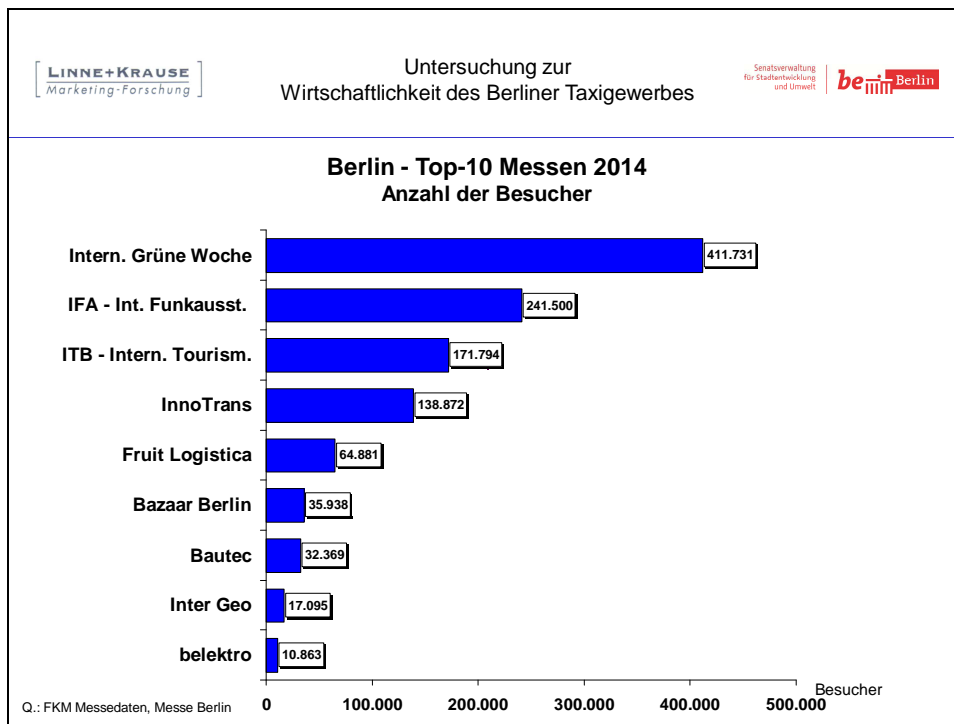
### 3.4.2 Nachfragefaktor Gastronomie, Tourismus, Messe und Events

Verschiedene Branchen sind für das Taxigewerbe von besonderer Bedeutung.

- Gastronomie:** Hierzu zählt die Gastronomie. Berlin verfügt über ein sehr breites gastronomisches Angebot – mit mehr als 14.000 gastronomischen Betrieben. Ca. 61.400 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte sind in diesem Sektor tätig. Räumlich konzentriert sich das Geschehen auf die Areale in der City West, in Mitte, in Kreuzberg, am Prenzlauer Berg sowie rund um die Steglitzer Schlossstraße und die Wilmersdorfer Straße.
- Nachtleben:** Die Berliner Bar-, Diskotheken- und Clubszene unterliegt ständigem Wandel. Zurzeit umfasst sie ca. 2.300 Betriebe. Räumlich konzentriert sich das Geschehen auf Kreuzberg, Prenzlauer Berg und Mitte. Insbesondere in den Nachtstunden und am Wochenende bilden diese Areale eine reiche Quelle der Nachfrage für das Taxigewerbe.



- Tourismus:** In den vergangenen 15 Jahren wurde die Berliner Hotelkapazität massiv ausgebaut – eine sehr positive Entwicklung auch für das Taxigewerbe. Zurzeit rangiert die Kapazität bei ca. 135.200 Betten (2005: ca. 82.000) in ca. 800 Betrieben. Neben dem Geschäftstourismus haben Städtereisen sowie Kultur- und Eventreisen einen deutlichen Aufschwung genommen. Berlins Hoch- und Subkulturen ziehen in- wie ausländische Besucher an. Nach wie vor gehören das Brandenburger Tor und die Spuren der Berliner Mauer zu Deutschlands meistbesuchten Sehenswürdigkeiten. 2015 wurden ca. 30,3 Mio. Übernachtungen gezählt. Seit 1999 hat sich die Zahl der Übernachtungen mehr als verdreifacht! Zum Vergleich: In München lag der Zuwachs im gleichen Zeitraum bei ca. 52%, in Hamburg bei ca. 62%.
- Ausländische Gäste:** Von Bedeutung für die Taxinachfrage ist zudem der außerordentlich hohe und stetig wachsende Anteil ausländischer Gäste. Erfahrungsgemäß sind ausländische Hotelgäste besonders taxi-affin: Ca. 45% der Berliner Übernachtungsgäste kamen 2015 aus dem Ausland. Zum Vergleich: In München liegt der Ausländeranteil bei ca. 50%, in Hamburg bei ca. 22%.



- **Messe:** Mit jährlich ca. 40 Schauveranstaltungen ist die Messe Berlin ein herausragender Nachfragefaktor auch für das Taxigewerbe. Nach eigenen Angaben generiert die Messe Berlin jährlich mehr als 2 Mio. Taxifahrten. Das Berliner Messegelände verteilt sich auf das Messegelände am Funkturm, den 2014 eröffneten City Cube Berlin sowie auf das 2012 eröffnete Expo-Gelände am Schönefelder Flughafen. 2014 besuchten ca. 2,09 Mio. Besucher (2013: 1,93 Mio.) die Berliner Messen, davon zahlreiche ausländische Gäste. Ein Nachteil des Standorts der Berlin Messe am Funkturm für das Taxigewerbe: Es liegt in unmittelbarer Nähe zweier S-Bahn-Stationen.

BUNDESHAUPTSTADT BERLIN TAGUNGS- UND KONGRESSVERANSTALTUNGEN, 2015			
	2013	2014	2015
<b>Teilnehmer</b>	10,6 Mio.	10,93 Mio.	11,37 Mio.
<b>Veranstaltungen</b>	126.200	131.200	135.100
Übernachtungen	6,7 Mio.	7,0 Mio.	7,5 Mio.
Q.: Berlin Tourismus & Kongress GmbH, visitBerlin			

- **Tagungen und Kongresse:** Berlin hat sich zum wichtigsten deutschen Tagungs- und Konferenzstandort entwickelt. 2015 war die Stadt Schauplatz von insgesamt 135.100 Veranstaltungen, darunter etwa 200 größere Kongresse und Tagungen. Ca. 11,37 Mio. Teilnehmer kamen 2015 zu Tagungen, Kongressen und ähnlichen Veranstaltungen nach Berlin. Geschätzte 7,5 Mio. Übernachtungen – und somit etwa ein Viertel aller Übernachtungen in Berlin – gehen somit auf Tagungs- und Kongressbesucher zurück! Entsprechende Nachfragebedeutung haben Tagungen und Kongresse auf das Berliner Taxigewerbe. Nach der Schließung des Berliner Congress Centrums konzentriert sich das Geschehen auf vier Kongresszentren sowie ca. 190 Hotels und ca. 150 sonstige Locations. Im Mittelpunkt stehen Veranstaltungen in den Bereichen Medizin, Forschung und Wissenschaft, gefolgt von den Themen IT / Elektronik und Kommunikation sowie aus den Bereichen Politik und öffentliche Institutionen.
- **Events und Festivals:** Berlin ist Schauplatz zahlreicher Events und Festivals. Darunter sind so unterschiedliche Veranstaltungen wie die Berlinale (2015 ca. 506.000 Eintritte), die zweimal im Jahr stattfindende Berlin Fashion Week, die Musikpreisverleihung Echo oder das Berliner Sechstagerrennen (2013: ca. 70.000 Besucher). Veranstalter wie die Berliner Festspiele GmbH richten jährlich ein knappes Dutzend Festivals und Treffen aus.

- **Veranstaltungsstätten:** Größte Mehrzweckhallen für Sport-, Show- und Musikveranstaltungen sind die Mercedes-Benz-Arena in Friedrichshain (bis zu 17.000 Plätze), das Velodrom (bis zu 12.000 Plätze), die Max-Schmeling-Halle am Prenzlauer Berg (bis zu 11.900 Plätze) und der Friedrichstadtpalast (2015: ca. 0,5 Mio. Besucher). Große Freiluftbühnen sind die Waldbühne (ca. 22.000 Plätze) und die Kindl-Bühne Wuhlheide sowie das Olympiastadion (ca. 75.000 Plätze) vor allem für Sportveranstaltungen.

### 3.4.3 Nachfragefaktor Heil- und Gesundheitsbranche

Berlin verfügt über eine hervorragende medizinische Infrastruktur. Zwei der drei größten Berliner Arbeitgeber sind Krankenhausbetreiber mit zusammen mehr als 31.500 Beschäftigten (Charité und Vivantes). Insgesamt sind ca. 201.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Gesundheits- und Sozialwesen tätig. Dagegen ist die Bedeutung von Krankenfahrten für Berliner Taxis vergleichsweise gering:

BUNDESHAUPTSTADT BERLIN DIE 10 GRÖSSTEN MEDIZINISCHEN EINRICHTUNGEN, 2014	
Krankenhäuser	Betten
Charité, Standort Campus Virchow-Klinikum	1.289
Vivantes Klinikum Neukölln	1.136
Helios Klinikum Berlin-Buch	1.096
Charité, Standort Campus Benjamin-Franklin	823
Charité (Berlin-Mitte)	804
Vivantes Klinikum im Friedrichshain	787
Vivantes Auguste-Viktoria-Klinikum	650
Vivantes Klinikum Am Urban	594
Vivantes Klinikum Spandau	583
Ev. Krankenhaus Königin Elisabeth Herzberge	564
Q.: Berlin, Landesamt für Gesundheit und Soziales	

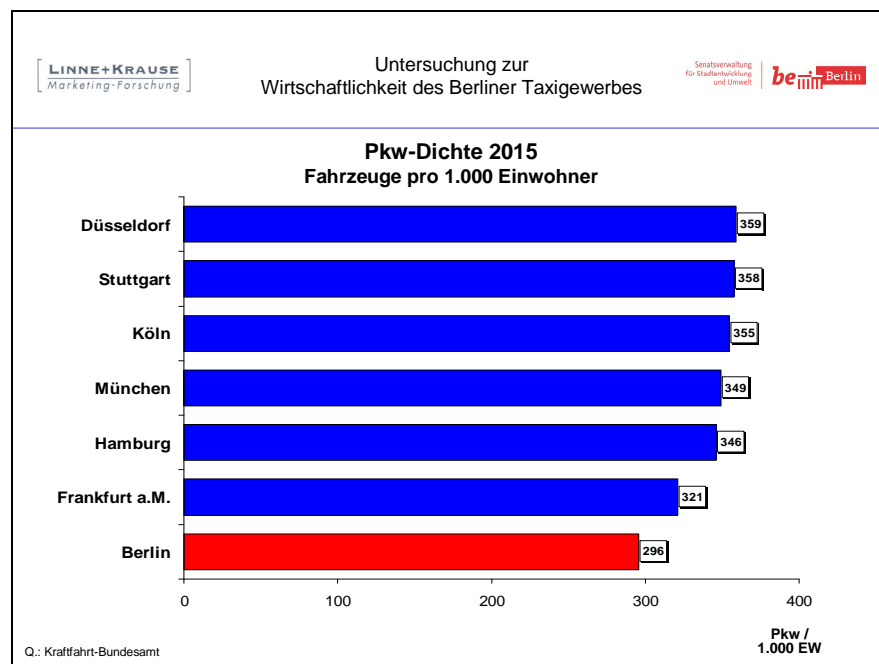
- **Stationäre Versorgung:** Für die stationäre Behandlung stehen in Berlin 80 Häuser mit zusammen 20.000 Betten zur Verfügung. 2014 wurden ca. 813.800 Patienten vollstationär versorgt.
- **Maximalversorgung:** Die wichtigsten Säulen der Versorgung bilden die Kliniken der Charité mit zusammen ca. 3.000 Betten an drei Standorten, das Klinikum Neukölln und das Klinikum Berlin-Buch mit jeweils knapp 1.100 Betten – allesamt Einrichtungen der Maximalversorgung. Allein an den Häusern der Charité sind ca. 13.100 Mitarbeiter beschäftigt; 2014 wurden dort ca. 139.000 Patienten stationär und ca. 1,3 Mio. Patienten ambulant behandelt.
- **Mittelgroße Häuser:** In weiteren 17 Einrichtungen stehen jeweils mehr als 500 Betten bereit – darunter das Klinikum Friedrichshain und das Auguste-Viktoria-Klinikum in Schöneberg. Hinzu kommen zahlreiche kleinere, häufig spezialisierte Häuser.
- **Schwerpunktpraxen:** Weiterhin arbeiten in Berlin zahlreiche Schwerpunktpraxen, Dialysezentren und ambulante Chemo- oder Radiotherapiepraxen, die für das Taxigewerbe als Serienfahrten von besonderer Bedeutung sind.

### 3.5 Nachfragefaktoren im verkehrswirtschaftlichem Umfeld

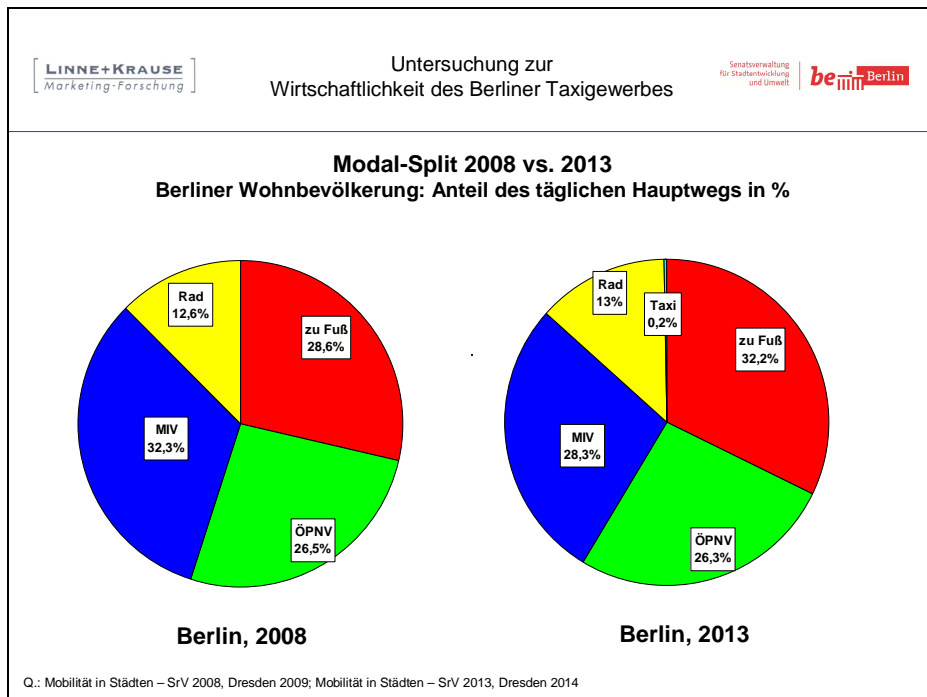
Neben seiner Einbettung in die regionale Wirtschaft agiert das Taxigewerbe in seinem verkehrswirtschaftlichen Umfeld. Im Folgenden werden die für das Taxigewerbe relevanten Faktoren kurz erörtert. Die Bundeshauptstadt selbst weist eine sehr gute Verkehrsinfrastruktur auf – ein Wettbewerbsumfeld, von dem das Taxigewerbe einerseits profitiert, in dem es sich andererseits aber auch behaupten muss.

#### 3.5.1 Nachfragefaktor Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Taxinachfrage ist abhängig von der Motorisierung der Bevölkerung. In Berlin trifft das Gewerbe in dieser Hinsicht auf verhältnismäßig günstige Bedingungen:



- **Pkw-Dichte:** Mit 296 Pkw / 1.000 Einwohner weist Berlin eine sehr geringe Pkw-Dichte auf. Andere deutsche **Großstädte** liegen deutlich darüber: In Hamburg liegt der Wert bei 321, in München bei 349. Etwa 41% aller Berliner Haushalte besitzt kein Auto – ein beispielloser Wert. In Hamburg sind es 33%, in München 29%.

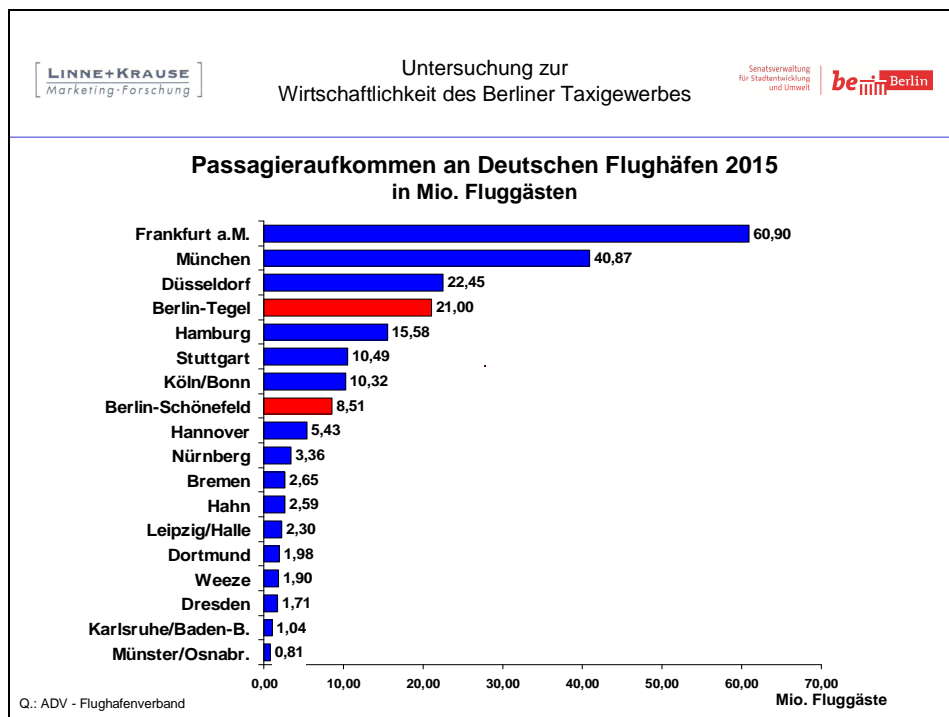


- **Modal Split:** Neben der Pkw-Verfügbarkeit bildet die **tatsächliche Nutzung** des eigenen Autos eine wichtige Rahmenbedingung für das Taxigewerbe. In Berlin ist ein Trend hin zum ÖPNV zu erkennen: 2013 legte die Berliner Wohnbevölkerung 32% ihrer Wege zu Fuß zurück, 26,3% mit dem ÖPNV, 28,3% mit dem eigenen Kraftfahrzeug und mit dem Fahrrad fuhren ca. 13%. Der Anteil der Taxifahrten lag bei lediglich 0,2%. Das Taxi ist also kein Verkehrsmittel für den „alltäglichen Gebrauch“. In aller Regel besteht ein besonderer Nutzungsanlass.
- **Carsharing:** Zu einem neuen Wettbewerbsfaktor für das Taxi entwickeln sich moderne, nicht stationsgebundene Carsharing-Angebote. Fast ein Dutzend Anbieter, darunter Marktführer car2go (ca. 1.200 Smartfahrzeuge), DriveNow (ca. 1.040 Fahrzeuge) und stadtmobil+cambio (ca. 170 Fahrzeuge) halten in und um Berlin Fahrzeuge bereit. Die Bereitstellungsorte der Carsharing-Fahrzeuge konzentrieren sich im Innenstadtbereich. Über die konkrete Wettbewerbswirkung auf das Taxigewerbe liegen bislang noch keine belastbaren Daten vor.

### 3.5.2 Nachfragefaktor Flughafen

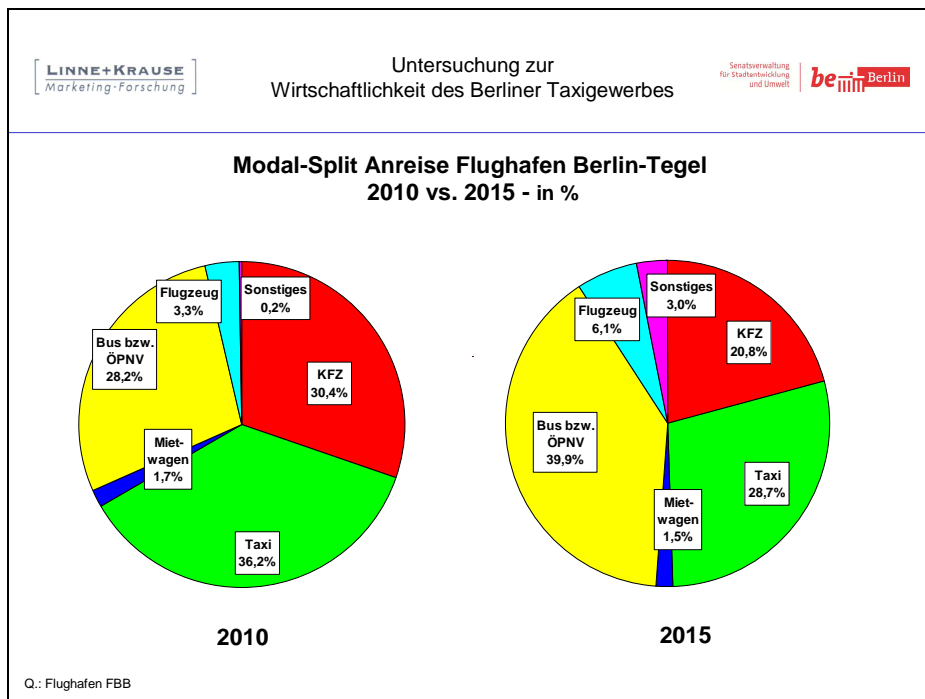
Der internationale Verkehrsflughafen Berlin-Tegel ist der wichtigste einzelne Nachfragepunkt des Berliner Taxigewerbes. Dagegen liegt der Flughafen Berlin-Schönefeld außerhalb des Berliner Stadtgebiets in Brandenburg. Fahrgäste dürfen hier von Berliner Taxis nur noch auf Bestellung geladen werden.

Günstig für das Taxigewerbe: Der Flughafen Tegel ist ca. 11 km von der Berliner Mitte entfernt, der Flughafen Schönefeld ca. 22 km, so dass Flughafentouren oft besonders „werthaltig“ sind. Eine grundlegend andere Situation wird sich mit der Eröffnung des zukünftigen Flughafens Berlin Brandenburg ergeben.



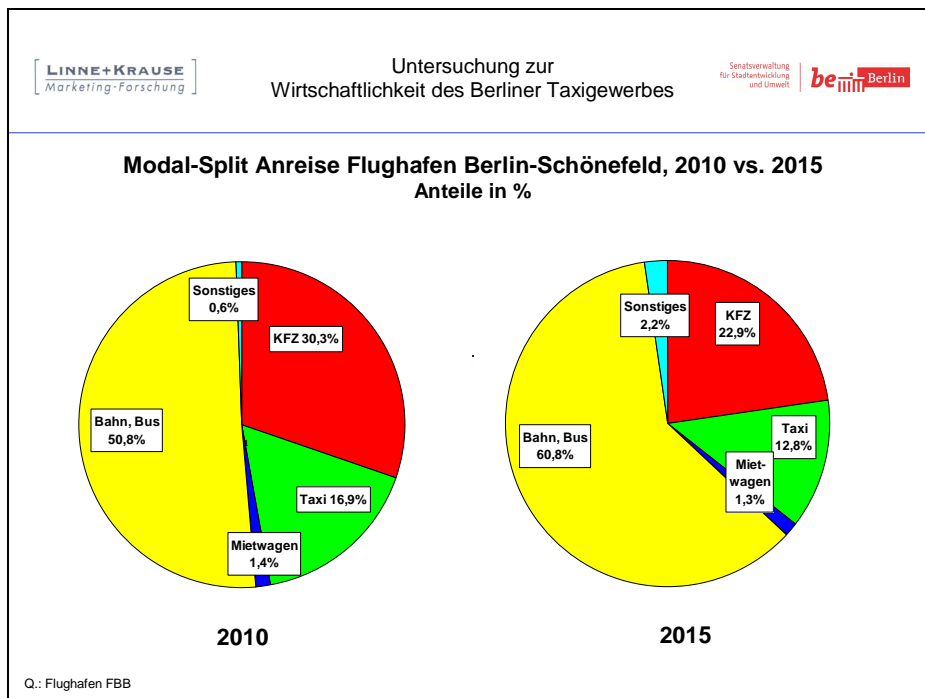
- Flughafen Berlin-Tegel:** Planmäßig sind vom Flughafen Tegel etwa 125 Flugziele in 47 Ländern direkt erreichbar. Eine durchschnittliche Woche bietet ca. **1.950 Abflüge**. Gemessen an der Zahl der Fluggäste stand der Flughafen Tegel 2015 auf Rang 4 der deutschen Flughäfen. 2015 zählte der Airport ca. **21 Mio. Fluggäste** – bei jährlichen Zuwachsraten zwischen ca. 2% und ca. 8%. 2006 waren es erst ca. 11,81 Mio. Passagiere gewesen. An Spitzentagen werden in Tegel bis zu 82.000 Passagiere abgefertigt.





- Taxinutzung in Tegel:** Jährlich generiert der Flughafen Tegel schätzungsweise **5,0 Mio.** Taxitouren. Der Flughafen Tegel hat keine Schienenanbindung. Ca. 29% aller Flugpassagiere erreichen bzw. verlassen die Terminals per Taxi. Zum Vergleich: In Frankfurt a. M. sind es ca. 16%, in Köln / Bonn 14%. Ca. 40% der Fluggäste reisen dagegen mit dem Nahverkehrsbus an – ein Expressbusfahrtschein kostet 2,70 € und die Fahrt nach / von City West dauert ca. 20 Minuten, nach / von City Ost ca. 35 Minuten. Dagegen schlägt ein Taxi mit ca. 23 € zu Buche. Allerdings ist die Taxinutzung in den letzten Jahren rückläufig – zumindest gemessen am Taxianteil der An- und Abfahrten.
- Flughafen Berlin-Schönefeld:** Planmäßig sind vom Flughafen Schönefeld etwa 95 Flugziele in 53 Ländern direkt erreichbar. Eine durchschnittliche Woche bietet ca. 820 **Abflüge**. Gemessen an der Zahl der Fluggäste stand Schönefeld 2015 auf Rang 8 der deutschen Flughäfen. Im Rekordjahr 2015 zählte der Airport ca. **8,51 Mio. Fluggäste** und erlebte damit einen sprunghaften Anstieg gegenüber dem Vorjahr (**7,2 Mio. / +17%**). In den Jahren zuvor waren die Fluggastzahlen nur moderat gestiegen bzw. zurückgegangen. An Spitzentagen werden in Schönefeld bis zu 28.000 Passagiere abgefertigt.

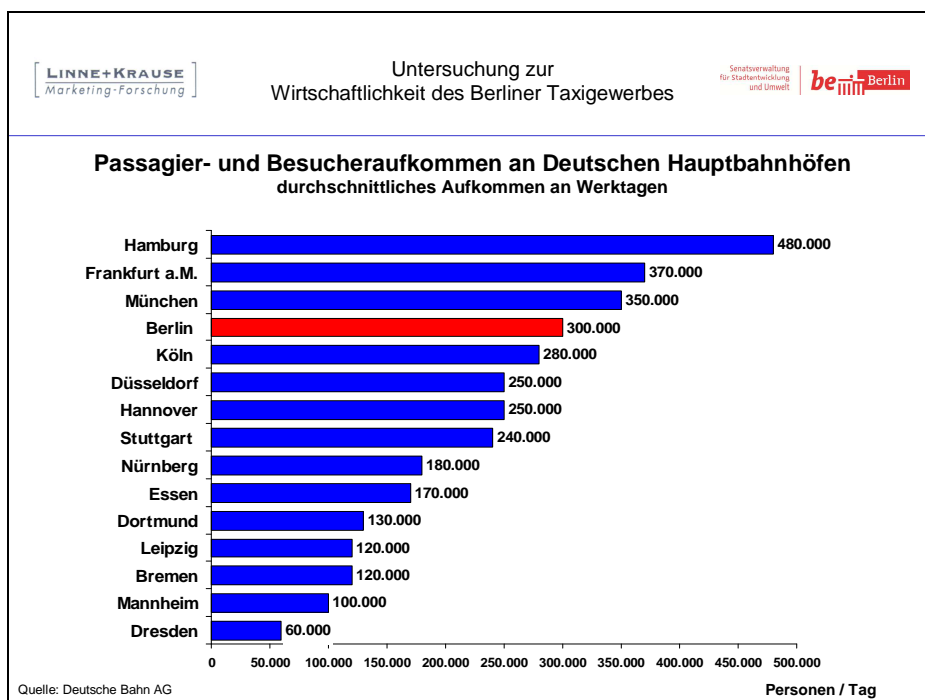
- **Taxinutzung in Schönefeld:** Pro Jahr gehen vom Flughafen Schönefeld schätzungsweise **1,0 Mio.** Taxitouren aus – annähernd hälftig im Zubringer- und Abholerverkehr. Seit ihrem Ausschluss von der Bereitstellung ist Schönefeld für Berliner Taxis nur noch im Zubringerverkehr relevant. Aktuell liegt die Taxiquote bei ca. 13% (2005: ca. 17%). Mit zwei S-Bahnlinien, mehreren Regionalbahnen und Buslinien sowie zwei Shuttlebuslinien vom Berliner Hauptbahnhof ist der Flughafen an das Berliner Stadtgebiet angebunden. Allein der Anteil der per S-Bahn An- und Abreisenden liegt bei ca. 30%. Bei einem Fahrpreis von 3,30 € und einer Fahrzeit von 40-60 Minuten mit Regionalexpress oder S-Bahn zum Hauptbahnhof, hat das teure (ca. 43 €) und stauanfällige Taxi einen schweren Stand.



- **BER:** Die Zukunft des Flughafens Berlin Brandenburg ist aus Sicht des Berliner Taxigewerbes mit Ungewissheiten verbunden. Einerseits wurde der geplante Eröffnungstermin seit 2012 immer wieder verschoben. Und auch der für Ende 2017 angestrebte Eröffnungstermin ist wieder fraglich. Mit der Eröffnung des neuen Airports ist jedoch die Schließung des lukrativen Flughafens Tegels verbunden. Hinzu kommt: Die Probleme des heutigen Flughafens Schönefeld werden voraussichtlich auch die Probleme des künftigen Flughafens Berlin Brandenburg sein: Eine geringe Taxiquote durch cityferne Lage und gute Schienenanbindung. Zudem ist keineswegs geklärt, ob sich Berliner Taxis überhaupt am neuen Flughafen bereitstellen dürfen.

### 3.5.3 Nachfragefaktor Schienenverkehr

Traditionell nimmt das Taxi seine Funktion auch als ergänzender Verkehrsträger gegenüber dem Schienenverkehr wahr. Berlin gehört wieder zu den wichtigsten **Eisenbahnknotenpunkten** Deutschlands. Bedeutender Nachfragepunkt für das Taxigewerbe ist der Berliner Hauptbahnhof.



- **Verkehrsaufkommen:** Der Berliner Hauptbahnhof hat ein sehr hohes Verkehrsaufkommen. Werktäglich ist die Station Ziel bzw. Ausgangspunkt für ca. 1.300 Bahnverbindungen, darunter 195 Fernverkehrszüge – eine für das Taxigewerbe besonders interessante Verkehrsart.
- **Fahrgastzahlen:** Werktäglich frequentieren ca. 300.000 Besucher und Passagiere den Berliner Hauptbahnhof, der damit zwischen den Hauptbahnhöfen von Köln (ca. 280.000 Besucher) und München (ca. 350.000) rangiert. Der Frankfurter (ca. 370.000) und der Hamburger Hauptbahnhof (ca. 480.000) haben jedoch noch höhere Passagier- und Besucherzahlen. Von Nachteil für den Berliner Hauptbahnhof: Während andere Großstadtbahnhöfe in der Regel im City-Bereich angesiedelt sind, fehlt dem Berliner Hauptbahnhof ein organisch gewachsenes Umfeld. Kommt hinzu: Stärker als andere Großbahnhöfe ist der Berliner Hauptbahnhof Umsteigebahnhof, so dass viele Fahrgäste keinen Anlass zur Taxinutzung haben.



- Weitere Bahnhöfe:** Von nachgeordneter Bedeutung sind die übrigen Fern-, Regional- und Nahverkehrsbahnhöfe **Gesundbrunnen, Südkreuz und Ostbahnhof**. Daneben verfügt Berlin über sieben Regionalbahnhöfe (Zoologischer Garten, Charlottenburg, Wannsee, Alexanderplatz, Friedrichstraße, Ostkreuz, Lichtenberg), über mehr als 130 S-Bahnhöfe sowie ca. 170 U-Bahnhöfe, die als Nachfragepunkte für das Taxigewerbe lokale Bedeutung haben. Insbesondere der alte West-Berliner „Hauptbahnhof“ am Zoologischen Garten hat für Taxis sehr an Bedeutung verloren.

### 3.5.4 Nachfragefaktor ÖPNV

Berlin verfügt über einen außerordentlich leistungsfähigen ÖPNV, der dem Taxigewerbe deutliche Grenzen setzt. Mit ca. 13.300 Mitarbeitern ist die BVG zugleich einer der größten Arbeitgeber der Stadt. Das engmaschige Netz aus S-, U- und Straßenbahnen wird durch zahlreiche Buslinien verdichtet. In den Außenbezirken Berlins (z.B. Reinickendorf, Spandau) dünnt dieses Netz merklich aus. Regionalbahnen und Regionalexpresszüge erschließen zudem die Metropolregion Berlin-Brandenburg.

BUNDESHAUPTSTADT BERLIN ÖPNV IM GROSSRAUM DER STÄDTE BERLIN, MÜNCHEN, HAMBURG, KÖLN				
	Berlin	München	Hamburg	Köln
Einwohner	3,46 Mio.	1,49 Mio.	1,75 Mio.	1,04 Mio.
Fläche in km <sup>2</sup>	891	311	755	405
Fahrgäste / Jahr	ca. 1,35 Mrd.	ca. 880 Mio.	ca. 725 Mio.	ca. 309 Mio.
<u>Linien</u>				
S-Bahn	15	8	4	4
U-Bahn	10	8	4	11
Straßenbahn / Tram	22	13	-	
Bus	151	69	117	56
<u>Bahnhöfe / Haltestellen</u>				
S-Bahnhöfe	166 (inkl. Umland)	150	68	65
U-Bahnhöfe	173	100	91	233
Straßenbahn / Tram	808	166	-	
Bus	6.454 (BVG)	941	1.315	705
Q.: VBB, BVG, DB, MVV, HVV, KVB, S-Bahn Köln, VRS				

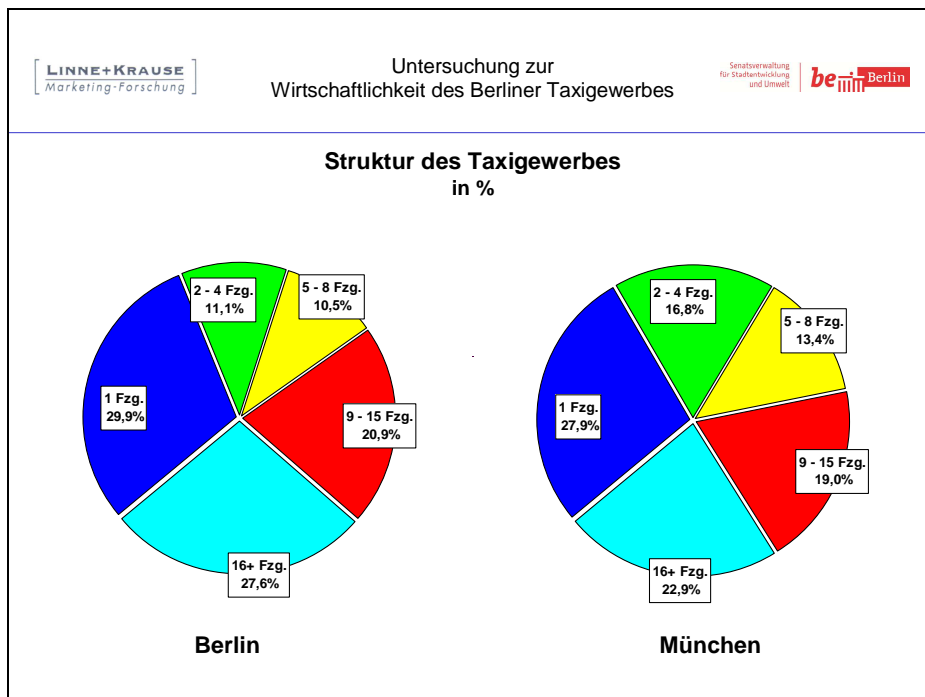
- **Modal-Split:** Etwa 27% aller werktätlich in Berlin zurückgelegten Wege entfallen auf den **ÖPNV**. Damit nimmt die Stadt eine obere Position unter deutschen Großstädten ein. So kommen beispielsweise München (21%) oder Köln (22%) auf einen deutlich geringeren ÖPNV-Anteil.
- **Attraktive Erschließung:** Die Berliner **U-Bahn** verfügt über 10 Linien mit einer Gesamtlänge von knapp 150 km. Hinzu kommt das **S-Bahnnetz** mit 15 Linien und ca. 330 km Streckenkilometern, die auch in das Umland ausgreifen. Das **Busnetz** der Stadt umfasst 151 Linien. Auf einer Streckenlänge von mehr als 1.700 km werden ca. 6.450 Haltestellen bedient. Die **Straßenbahn** verkehrt in den östlichen Bezirken auf 22 Linien und auf einer Länge von 189 km. Mehr als 800 Haltestellen werden bedient.

- **Fahrgäste:** In und um Berlin wächst die Zahl der Fahrgäste: Waren es im Jahr 2007 **ca. 1,27 Mrd.**, so wurden 2014 **ca. 1,39 Mrd.** Fahrgäste befördert – eine Steigerung von ca. 9%. Der wichtigste Verkehrsträger ist die U-Bahn, die jährlich ca. 517 Mio. Fahrgäste transportiert. Busse befördern ca. 404 Mio. Fahrgäste jährlich, die S-Bahn ca. 395 Mio. Fahrgäste und die Straßenbahnen ca. 181 Mio. Fahrgäste.
- **Nachtlinien:** Besondere Wettbewerbsbedeutung für das Taxigewerbe hat das gut ausgebaute Nachtliniensystem. Unter der Woche verkehren im Stadtgebiet die 22 Straßenbahnlinien sowie ca. 45 Nachtbuslinien halbstündlich auch nachts, S- und U-Bahnen bis ca. 1 Uhr. Am Wochenende verkehren zusätzlich S- und (fast alle) U-Bahnen die ganze Nacht hindurch.

Die Einbindung des Berliner Taxigewerbes in den ÖPNV ist schwach ausgeprägt. Nur etwa 0,6% der Berliner Taxierlöse werden mit Fahrten des ÖPNV eingefahren. In Großstädten mit stärkerer Integration rangiert der ÖPNV-Anteil am städtischen Taxi-umsatz **zwischen 3% und 5%**. Eine wirkliche Integration kann neue Nachfrage für das Taxigewerbe erschließen.

#### 4 Angebotsfaktoren

Das Berliner Taxigewerbe ist sehr heterogen strukturiert: Einerseits existiert eine erhebliche Zahl von Kleinunternehmen mit nur einem Fahrzeug, die knapp 30% der Taxiflotte bilden. Andererseits arbeiten in Berlin zahlreiche größere Mehrwagenbetriebe mit bis zu max. 100 Fahrzeugen.



## 4.1 Angebotsfaktor Beschäftigte

Mit Blick auf die Mitarbeiterbeschäftigung zeichnen sich erwartungsgemäß erhebliche Unterschiede zwischen professionellen und semiprofessionellen Betrieben ab.

BUNDESHAUPTSTADT BERLIN BETRIEBE NACH MITARBEITERN 2015 - IN % BZW. ANZAHL MITARBEITER -											
Nur Professionelle Betriebe	Total	1 Fahrzeug Betriebe			Mehrfahrzeug Betriebe					Vergleichsstädte	
		Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	Gesamt	2-4 Fzg.	5-8 Fzg.	9-15 Fzg.	16+ Fzg.	Köln	München
Alleinfahrer (%)	35,4	51,6	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	23,9	54,6
mit Mitarbeitern (%)	64,6	48,4	0,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	76,1	45,4
davon mit Vollzeitmitarb. (%)	70,6	58,1	-	58,1	84,0	83,0	84,8	86,4	85,7	20,8	64,6
Ø Vollzeitmitarb.	5,7	1,3	-	1,3	8,9	3,0	9,2	16,6	39,4	3,1	4,8
davon mit Teilzeitmitarb. (%)	30,2	19,4	-	19,4	41,7	35,8	42,4	59,1	57,1	38,2	36,9
Ø Teilzeitmitarb.	5,5	1,3	-	1,3	7,6	3,3	6,9	11,0	23,5	1,8	6,2
davon mit 450 €-Kräfte (%)	28,3	16,1	-	16,1	41,1	24,5	54,5	77,3	78,6	74,9	57,1
Ø 450 €-Kräfte	3,7	2,6	-	2,6	4,2	1,9	2,8	5,1	10,2	2,1	4,2
davon mit Familienangeh. (%)	15,5	19,4	-	19,4	11,4	11,3	6,1	22,7	7,1	9,7	8,1
Ø Familienangeh.	1,2	1,0	-	1,0	1,5	1,5	3,0	1,0	1,0	1,2	1,2
Freie Fahrer (%)	11,6	6,5	-	6,5	17,1	3,8	12,1	50,0	78,6	-	-
Ø Freie Fahrer	1,7	1,0	-	1,0	2,0	1,0	1,3	1,5	3,2	-	-

- **Alleinfahrer:** Die größte Abweichung gegenüber anderen Großstädten zeigt sich bei den Alleinfahrern. Gut ein Drittel (ca. 35%) der professionellen und ca. zwei Drittel (ca. 68%) der semiprofessionellen Unternehmer bezeichnen sich als Alleinfahrer. Zum Vergleich: In München rangiert der Alleinfahreranteil bei ca. 55%.
- **Vollzeitmitarbeiter:** Vollzeitmitarbeiter werden insbesondere von Mehrwagenbetrieben beschäftigt. Überraschend gering sind hier die Abweichungen zwischen professionellen und semiprofessionellen Mehrwagenbetrieben: Während erstere im Durchschnitt 8,9 Vollzeitkräfte beschäftigen, geben letztere an, über etwa 8,3 Vollzeitmitarbeiter zu verfügen.



BUNDESHAUPTSTADT BERLIN BETRIEBE NACH MITARBEITERN 2015 - IN % BZW. ANZAHL MITARBEITER -									
Nur Semiprof. Betriebe	Total	1 Fahrzeug Betriebe			Mehrfahrzeug Betriebe				
		Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	Gesamt	2-4 Fzg.	5-8 Fzg.	9-15 Fzg.	16+ Fzg.
Alleinfahrer (%)	68,4	83,4	100,0	1,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
mit Mitarbeitern (%)	31,6	16,6	0,0	98,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
davon mit Vollzeitmitarb. (%)	56,8	26,9	-	26,9	79,4	74,3	85,3	84,1	85,0
Ø Vollzeitmitarb.	6,8	1,1	-	1,1	8,3	3,5	7,0	13,1	22,6
davon mit Teilzeitmitarb. (%)	37,9	28,8	-	28,8	44,8	41,0	30,7	50,0	80,0
Ø Teilzeitmitarb.	5,0	1,3	-	1,3	6,9	3,0	5,6	9,1	15,0
davon mit 450 €-Kraft (%)	45,0	44,2	-	44,2	45,5	31,4	56,0	62,5	62,5
Ø 450 €-Kräfte	2,1	1,3	-	1,3	2,7	1,8	2,4	2,5	5,8
davon mit Familienangeh. (%)	15,0	19,2	-	19,2	11,9	9,5	18,7	14,8	5,0
Ø Familienangeh.	1,1	1,0	-	1,0	1,1	1,0	1,4	1,0	1,5
Freie Fahrer (%)	10,1	0,0	-	0,0	17,7	6,7	20,0	26,1	52,5
Ø Freie Fahrer	1,5	-	-	-	1,5	1,3	1,1	1,5	2,1

- **Teilzeitkräfte:** Ein ähnliches Muster zeichnet sich auch mit Blick auf die Teilzeitkräfte ab. Während professionelle Mehrwagenbetriebe im Durchschnitt 7,6 Teilzeitfahrer einsetzen, sind es bei den Semiprofessionellen kaum weniger – im Durchschnitt 6,9.
- **450-€-Kräfte:** Überraschend gering ist dagegen der Anteil geringfügiger Beschäftigungsverhältnisse: Nur ca. 41% der professionellen und ca. 46% der semiprofessionellen Mehrwagenbetriebe setzten solche Kräfte ein. In Köln oder München gibt es dagegen nur wenige Mehrwagenbetriebe ohne 450-€-Kräfte. Während professionelle Mehrwagenbetriebe im Durchschnitt ca. 4,2 Aushilfen melden, sind es bei den Semiprofessionellen 2,7. Es ist aber davon auszugehen, dass zahlreiche vorgeblich geringfügig Beschäftigte tatsächlich in weit stärkerem Umfang eingesetzt werden.
- **Familienmitglieder:** Mithelfende Familienmitglieder spielen in Berlin durchaus eine Rolle: In ca. 15% der Berliner Mitarbeiterbetriebe kommen Familienmitglieder zum Einsatz. Zum Vergleich: in Köln und München sind es jeweils ±9%.

## 4.2 Angebotsfaktor Fahrzeuge

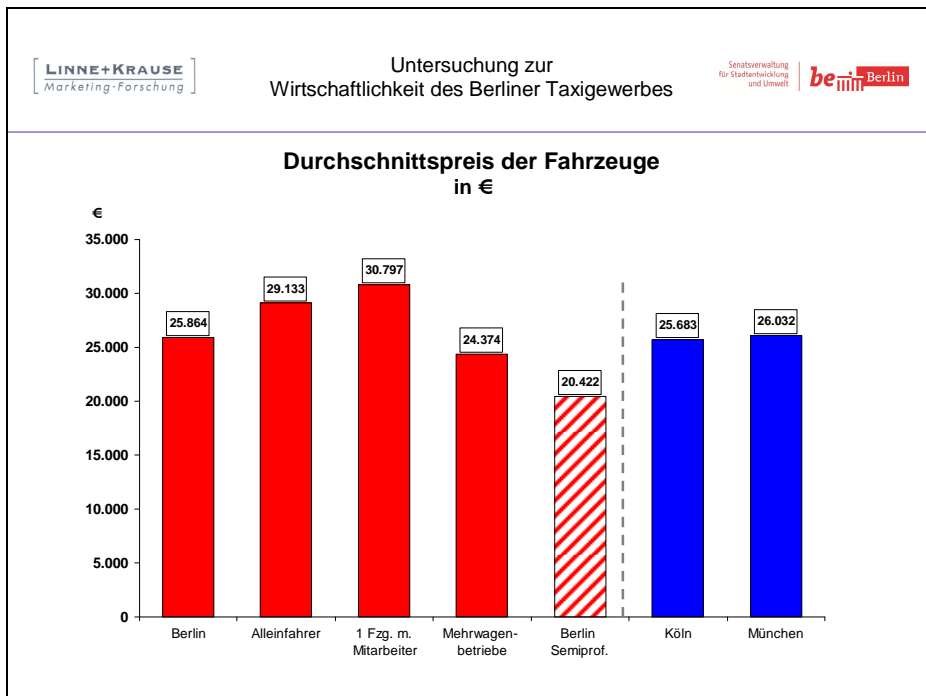
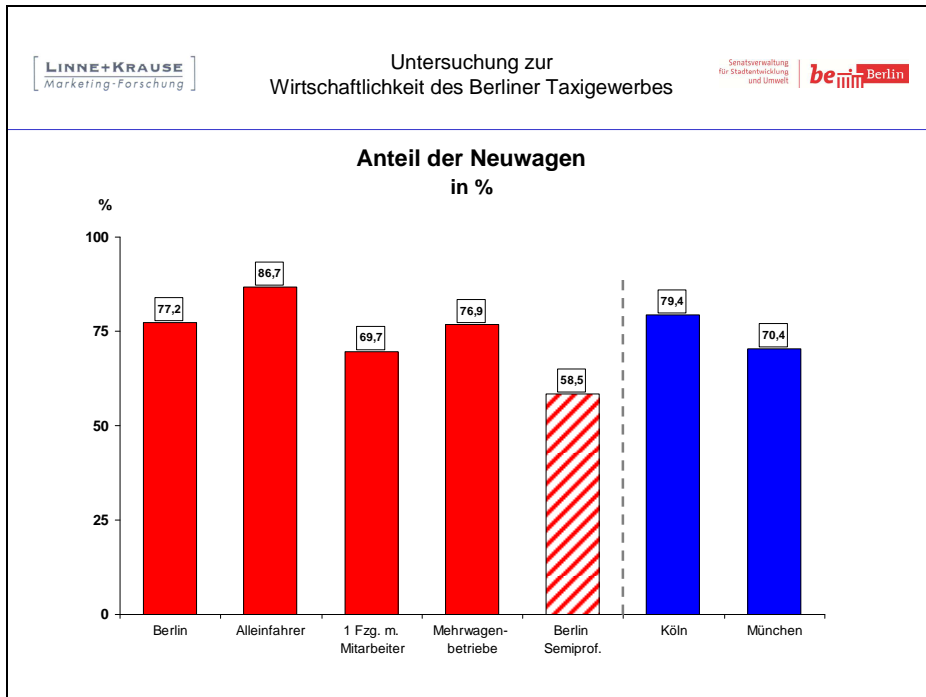
Mit Blick auf die Fahrzeugqualität zeichnen sich erhebliche Unterschiede zwischen professionellen und semiprofessionellen Betrieben ab. Dabei wird deutlich: Legalität erzeugt Qualität.

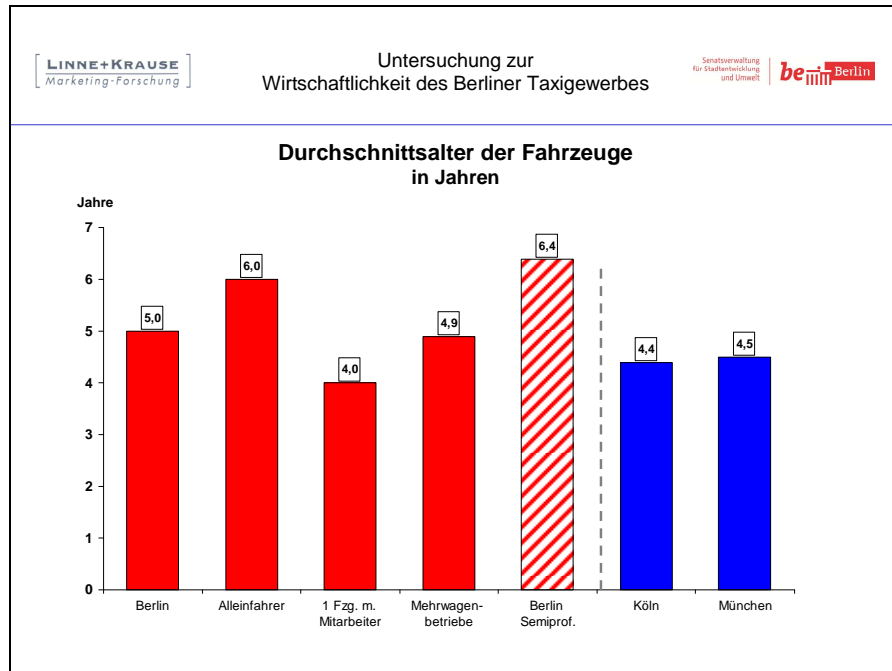
BUNDESHAUPTSTADT BERLIN BESCHAFFUNG DER FAHRZEUGE 2015 - IN % BZW. € -												
Nur Professionelle Betriebe	Total	1 Fahrzeug Betriebe			Mehrfahrzeug Betriebe					Vergleichsstädte		
		Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	Gesamt	2-4 Fzg.	5-8 Fzg.	9-15 Fzg.	16+ Fzg.	Köln	München	
neu	77,2	77,8	86,7	69,7	76,9	75,9	78,6	69,7	82,1	79,4	70,4	
gebraucht	22,8	22,2	13,3	30,3	23,1	24,1	21,4	30,3	17,9	20,6	29,6	
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
Preis in €	neu	29.349	31.059	29.945	32.286	28.644	29.665	29.573	29.717	26.219	27.744	30.083
	gebraucht	12.442	20.190	12.725	25.167	11.193	11.141	13.880	9.276	11.174	17.310	15.440
	gesamt	<b>25.864</b>	<b>29.933</b>	<b>29.133</b>	<b>30.797</b>	<b>24.374</b>	<b>24.551</b>	<b>25.238</b>	<b>23.350</b>	<b>24.350</b>	<b>25.683</b>	<b>26.032</b>

- **Neuwagenanteil:** Mit einem Neuwagenanteil von ca. 77% wird bei den professionellen Berliner Betrieben ein durchaus akzeptabler Wert erzielt – ähnlich wie auch in Köln (ca. 79%) oder München (ca. 70%). Deutlich ungünstiger ist dagegen die Situation der Semiprofessionellen, die jedoch die große Mehrheit der Berliner Taxiflotte stellen. Hier rangiert die Neuwagenquote nur bei ca. 59%.
- **Investitionssumme:** Akzeptabel ist auch in Berlin die Investitionssumme der professionell geführten Taxibetriebe mit ca. 25.900 € pro Fahrzeug – ein Betrag, wie er auch in anderen Großstädten üblich ist. Bei den „Gebrauchten“ wird dagegen mit ca. 12.400 € ein unterdurchschnittlicher Wert erreicht. Deutlich niedriger ist dagegen das Investitionsniveau bei den Semiprofessionellen, wo die Fahrzeuge im Durchschnitt ca. 20.400 € gekostet haben. Mit ca. 9.700 € schlagen hier die Gebrauchtfahrzeuge zu Buche.

BUNDESHAUPTSTADT BERLIN BESCHAFFUNG DER FAHRZEUGE 2015 - IN % BZW. € -										
Nur Semiprof. Betriebe	Total	1 Fahrzeug Betriebe			Mehrfahrzeug Betriebe					
		Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	Gesamt	2-4 Fzg.	5-8 Fzg.	9-15 Fzg.	16+ Fzg.	
neu	58,5	69,5	73,2	55,2	51,5	48,0	60,0	47,9	53,5	
gebraucht	41,5	30,5	26,8	44,8	48,5	52,0	40,0	52,1	46,5	
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
Preis in €	neu	28.012	28.028	27.829	29.129	28.000	28.251	27.609	29.101	27.001
	gebraucht	9.663	10.802	11.317	9.567	9.248	9.109	10.730	9.319	8.729
	gesamt	20.422	22.895	23.486	20.462	19.022	18.954	21.243	19.029	18.012

- Durchschnittsalter:** Bedenklich ist das Durchschnittsalter der professionell betriebenen Berliner Taxiflotte, das bei ca. 5,0 Jahren rangiert. Zum Vergleich: Hamburger Taxis kommen zurzeit auf ein Durchschnittsalter von ca. 2,9 Jahren; professionell betriebene Taxis in München und Köln auf etwa 4,5 Jahre. Kritisch ist das Fahrzeugalter bei Alleinfahrern (ca. 6,0 Jahre), aber auch in mittelgroßen Betrieben, bei denen das Durchschnittsalter sich zuweilen ebenfalls der kritischen 6-Jahres-Grenze nähert. Semiprofessionell geführte Betriebe liegen im Durchschnitt bereits deutlich jenseits dieser Grenze: Alleinfahrer kommen auf 7,3 Jahre; semiprofessionelle Mehrwagenbetriebe auf ca. 6,0 Jahre. In diesem Zusammenhang darf nicht vergessen werden, dass solche Fahrzeuge die große Mehrheit der Berliner Taxiflotte bilden.

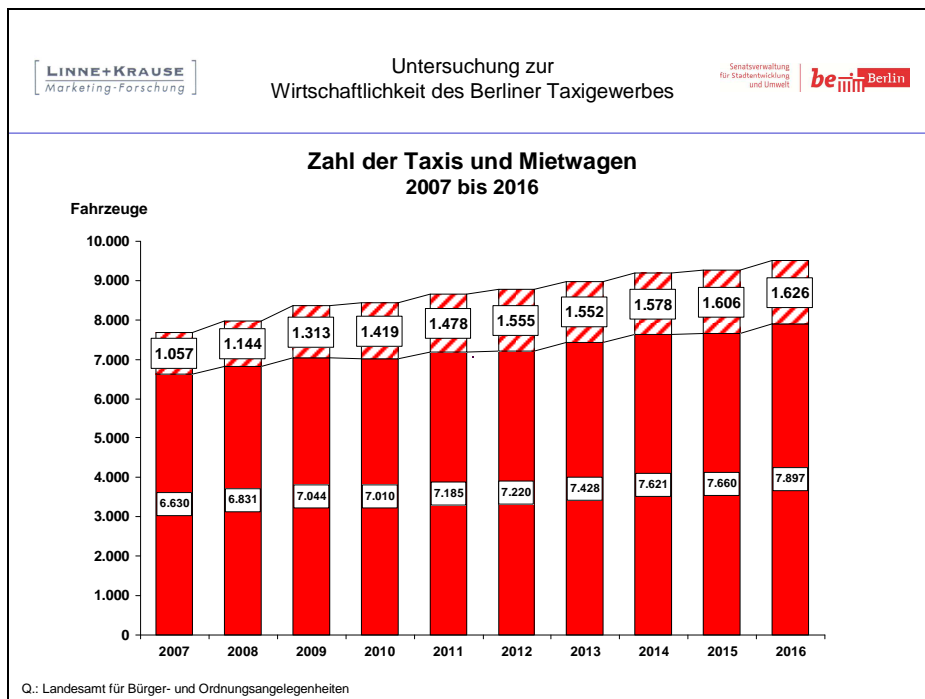




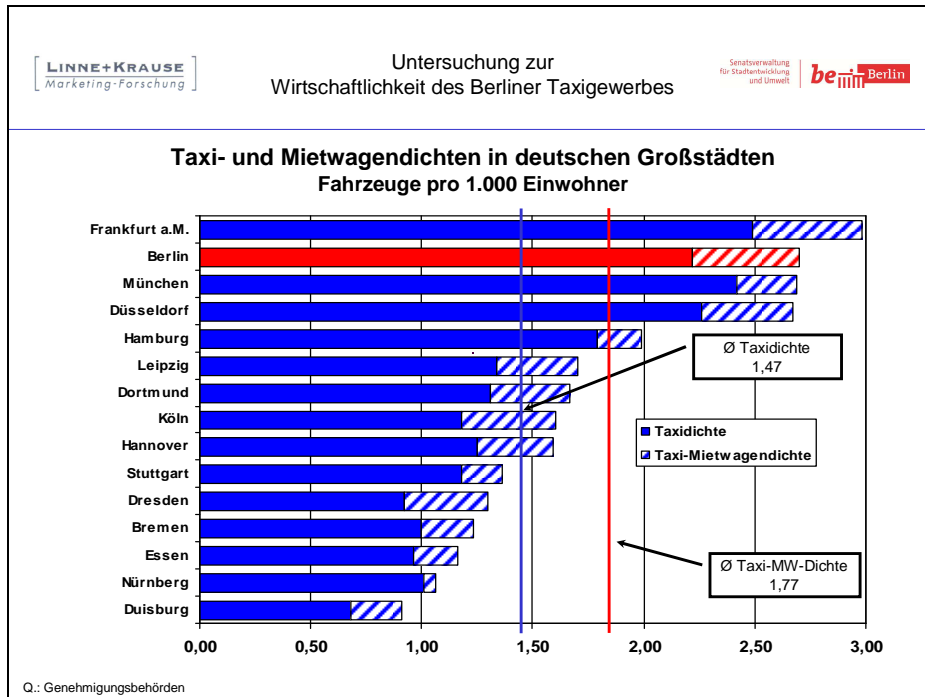
### 4.3 Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte

Die Zahl der Berliner Taxis ist in den letzten Jahren stark gestiegen: Seit 2007 nahezu kontinuierlich von 6.630 auf 7.897 (+ 19,1%). Nur 2010 ging die Zahl kurzzeitig etwas zurück.

Noch stärker wuchs daneben die Zahl der Mietwagen: von 1.057 im Jahre 2007 auf aktuell ca. 1.630 – ein Plus von ca. 54%.



Ein wichtiges Kriterium zur Beurteilung der Angebotssituation ist die Taxidichte, d.h. die **Relation** zwischen der Zahl der Einwohner und der Anzahl der Fahrzeuge. Dabei sind zwei unterschiedliche Kenngrößen von Bedeutung:



- **Kennzahl „Taxidichte“ (TD):** Die Taxidichte gibt Auskunft über die Wettbewerbsintensität im Taxigewerbe. Sie beschreibt, wie viele Fahrzeuge jeweils 1.000 Einwohnern zur Verfügung stehen. Je höher die Taxidichte, desto stärker die Wettbewerbsintensität.
- **Kennzahl „Taxi / Mietwagendichte“ (TMD):** In vielen Städten bilden Taxi- und Mietwagengewerbe ein einheitliches Marktgeschehen. Um Vergleichszahlen für das Geschehen auf dem gesamten Taxi- und Mietwagenmarkt zu gewinnen, wird die Taxi-/ Mietwagendichte (TMD) errechnet, die die Wettbewerbsintensität auf dem Gesamtmarkt beschreibt.

Für Berlin zeigt die **Dichteanalyse** eine außergewöhnlich starke Angebotsintensität, die in erster Linie der Hauptstadtfunktion geschuldet ist. Darüber hinaus ist zu vermuten, dass insbesondere der Konzessionszuwachs der letzten Jahre auch auf das Konto des Vollzugsdefizits und der dadurch begünstigten Schwarzwirtschaft geht - ohne dass dem wachsenden Angebot eine entsprechende Nachfrage gegenübersteht.

TAXIDICHTE UND TAXI-/MIETWAGENDICHTE DEUTSCHE GROSSSTÄDTE STAND 2015							
Stadt	Taxis	Miet- wagen	Taxi + MW	EW pro Taxi	TD	EW pro Taxi + MW	TMD
Frankfurt a. M.	1.712	339	2.051	404	2,49	337	2,98
<b>Berlin (neu)</b>	<b>7.907</b>	<b>1.700</b>	<b>9.607</b>	<b>450</b>	<b>2,22</b>	<b>371</b>	<b>2,70</b>
München	3.400	382	3.782	439	2,28	394	2,69
Düsseldorf	1.318	239	1.557	443	2,26	375	2,67
Hamburg	3.223	349	3.572	558	1,79	504	1,99
Leipzig	692	182	874	753	1,34	596	1,70
Dortmund	760	203	963	753	1,31	594	1,67
Hannover	643	288	931	799	1,25	552	1,59
Köln	1.217	518	1.735	850	1,18	596	1,68
Stuttgart	703	88	791	849	1,18	745	1,36
Nürnberg	495	74	569	1.000	1,01	870	1,06
Bremen	573	58	631	954	1,00	866	1,23
Essen	560	135	695	1.020	0,96	822	1,16
Dresden	495	178	673	1.061	0,92	780	1,30
Duisburg	356	120	476	1.371	0,68	1.025	0,91
Ø				<b>779</b>	<b>1,47</b>	<b>629</b>	<b>1,77</b>
Q.: Genehmigungsbehörden							

- **Taxidichte:** Mit einer Taxidichte von 2,22 (Taxis auf 1.000 Einwohner) rangiert Berlin zurzeit auf **Rang vier** der deutschen Großstädte. Nur München (2,28), Düsseldorf (2,26) oder Frankfurt (2,49) kommen heute auf eine noch höhere Taxidichte als die Bundeshauptstadt. Der Durchschnitt der 15 einwohnerstärksten deutschen Städte liegt zurzeit bei etwa 1,47. Kurz vor der Wende hatte die Taxidichte in Westberlin (ca. 5.000 Taxis) bei ca. 2,50 gelegen; in Ost-Berlin (ca. 1.500 Taxis) bei ca. 1,17. Beide Teile der Stadt kamen seinerzeit auf eine Taxidichte von 1,98.
- **Taxi-Mietwagendichte:** Mit einer Taxi-Mietwagendichte von 2,70 liegt Berlin sogar auf **Rang zwei** – nur noch knapp übertroffen von Frankfurt (2,98). Im Durchschnitt liegt die Taxi-Mietwagendichte in deutschen Großstädten bei 1,77.



#### 4.4 Angebotsfaktor Fahrleistung

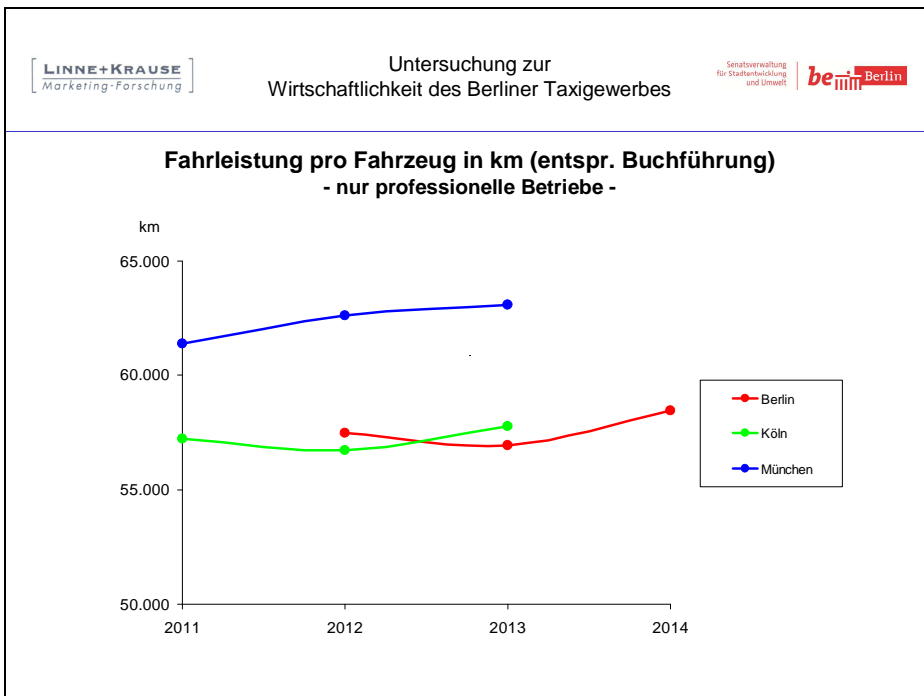
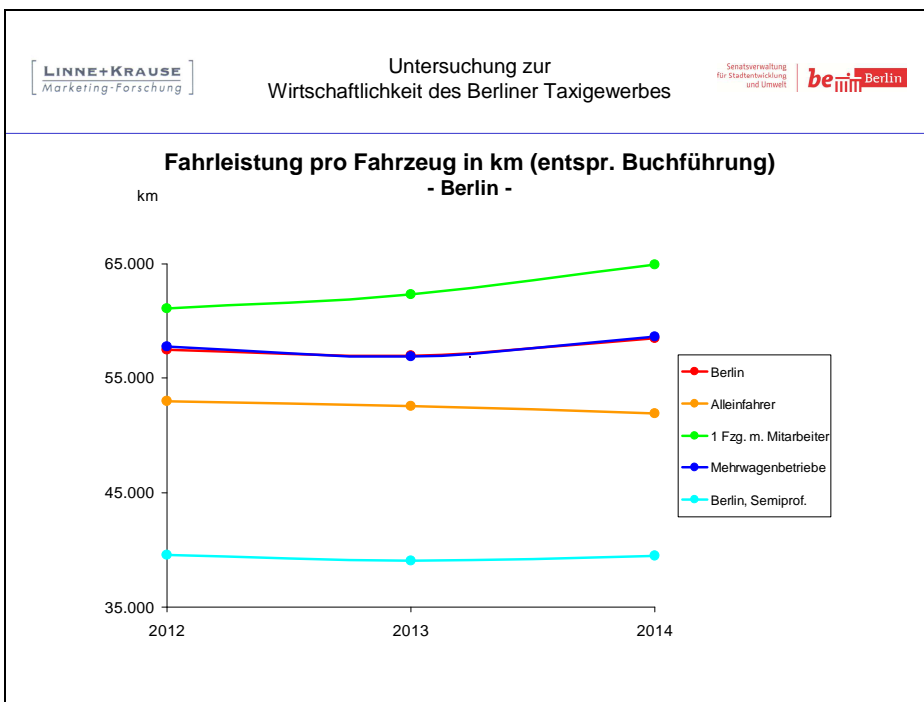
Eine weitere Kennzahl zur Beurteilung der Angebotssituation ist die **jährliche Fahrleistung pro Fahrzeug**. Die im Folgenden dargestellten Werte basieren auf Selbstauskünften der Unternehmer, die nur anhand der Kraftstoffkosten verifiziert werden konnten. Die nunmehr vorliegenden Berliner Fiskaltaxameterdaten stammen zumeist aus unterjährigen Messungen, so dass aus dieser Quelle noch keine repräsentativen Angaben zur Jahresfahrleistung zu ermitteln sind.

BUNDESHAUPTSTADT BERLIN DURCHSCHNITTLICHE KILOMETERLEISTUNG 2012 - 2014 - IN KM / FAHRZEUG -											
Nur Professionelle Betriebe	Total	1 Fahrzeug Betriebe			Mehrfahrzeug Betriebe					Vergleichsstädte	
		Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	Gesamt	2-4 Fzg.	5-8 Fzg.	9-15 Fzg.	16+ Fzg.	Köln	München
2011	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57.228	61.376
2012	57.490	56.646	53.030	61.067	57.790	60.108	62.894	60.270	52.323	56.705	62.627
2013	56.946	57.057	52.575	62.339	56.909	60.774	60.120	61.665	50.202	57.774	63.101
2014	58.459	57.924	51.931	64.912	58.637	59.348	62.194	64.842	52.984	-	-
Ø	57.632	57.209	52.512	62.773	57.779	60.077	61.736	62.259	51.836	57.236	62.368

- **Gesamtfahrleistung:** Im Durchschnitt der Jahre 2012 bis 2014 waren professionelle Fahrzeuge ca. 57.600 km auf Berlins Straßen unterwegs – ein Wert ähnlich wie in Köln (ca. 57.200 km) oder Stuttgart (ca. 55.100 km). Fiskaltaxameterauswertungen aus Hamburg belegen dort für 2014 eine durchschnittliche Fahrleistung von ca. 67.700 km.
- **Betriebstyp:** Generell gilt: Je größer der Betrieb, desto höher die Fahrleistung. Im Berliner Taxigewerbe herrscht dagegen ein auffällig homogenes Fahrverhalten: 1-Fahrzeugbetriebe (ca. 57.200 km) und Mehrwagenbetriebe (ca. 57.800 km) kommen auf ganz ähnliche Werte. Signifikante Abweichungen sind nur in zwei Gruppen zu erkennen: Alleinfahrer erbringen im Jahresdurchschnitt eine Fahrleistung von ca. 52.500 km, Großbetriebe mit mehr als 16 Fahrzeugen erzielen ca. 51.800 km..

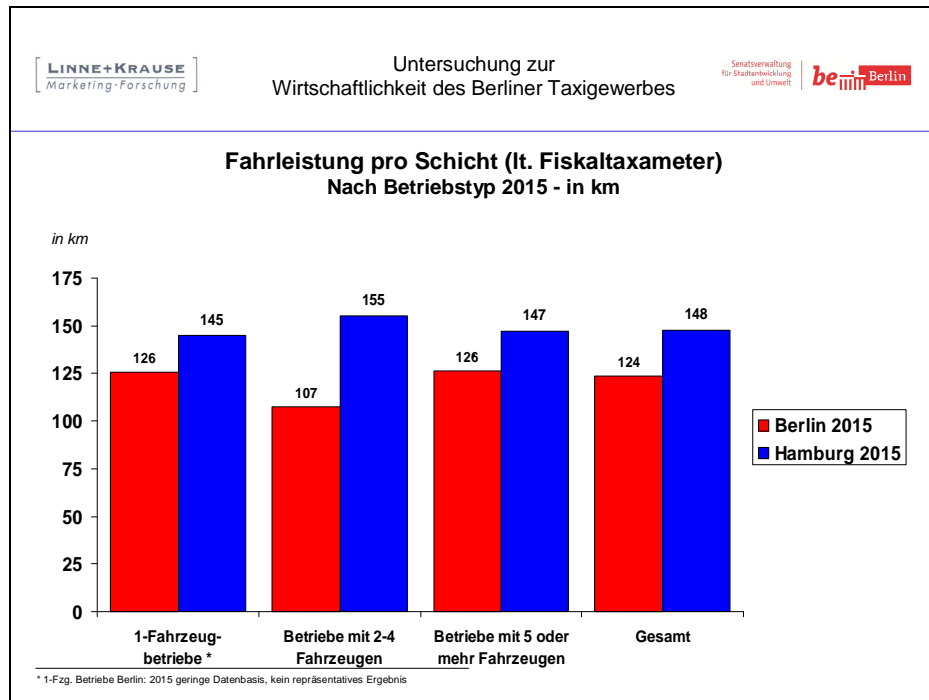
BUNDESHAUPTSTADT BERLIN DURCHSCHNITTLICHE KILOMETERLEISTUNG 2012 - 2014 - IN KM / FAHRZEUG -									
Nur Semiprof. Betriebe	Total	1 Fahrzeug Betriebe			Mehrfahrzeug Betriebe				
		Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	Gesamt	2-4 Fzg.	5-8 Fzg.	9-15 Fzg.	16+ Fzg.
2012	39.580	36.135	34.924	41.938	42.667	44.507	42.548	43.704	40.787
2013	39.044	35.712	34.494	41.792	41.502	42.410	41.559	42.256	40.361
2014	39.453	35.575	33.861	43.858	41.825	39.938	42.115	43.362	41.256
Ø	39.359	35.807	34.426	42.530	41.998	42.285	42.074	43.107	40.802

- Semiprofessionelle Betriebe:** Substanziell niedrigere Werte finden sich dagegen bei den Semiprofessionellen (ca. 39.400 km) – sofern man deren Angaben Glauben schenkt. Auch hier zeigen sich nur mäßige Abweichungen: Die „schwächste“ Fahrleistung ist bei Alleinfahrern (ca. 34.400 km) und bei Großbetrieben mit mehr als 16 Fahrzeugen (ca. 40.800 km) festzustellen. In einer Hinsicht unterscheiden sich Berliner Semiprofessionelle von Semiprofessionellen in anderen Großstädten: Während in Berlin eine erhebliche Kluft zu den Professionellen von ca. 18.000 km besteht, liegen die Werte in Köln (ca. 12.000 km) oder in München (ca. 4.000 km) wesentlich näher beisammen.



## 4.5 Angebotsfaktor Fahrleistung pro Schicht

Auskunft über die Fahrleistung pro Schicht geben die Fiskaltaxameterdaten.



- **Fahrleistung pro Schicht:** Im Durchschnitt legen Berliner Taxis pro Schicht ca. 124 km zurück.
- **Betriebstyp:** Die Unterschiede zwischen den Betriebstypen sind wenig ausgeprägt: Die kürzesten Schichten werden bei den mittelgroßen Betrieben mit 2 bis 4 Fahrzeugen gefahren (ca. 107 km).
- **Berlin vs. Hamburg:** In Hamburg war die durchschnittliche Schicht 2015 mit ca. 148 km deutlich länger als in Berlin mit ca. 124 km.

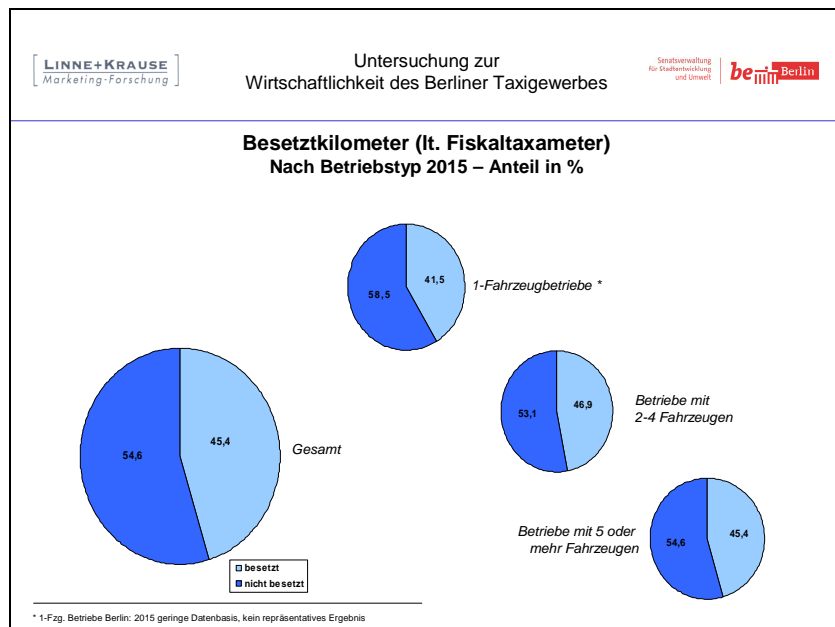
Die Hamburger und Berliner Ergebnisse zeigen im direkten Vergleich Tendenzen auf, können allerdings nicht eins zu eins gleichgesetzt werden. Zu unterschiedlich sind Fahrverhalten und Tourenstrukturen beider Städte. So sind z. B. die Hamburger Fahrzeuge pro Schicht im Schnitt ca. eine Stunde länger im Einsatz als die Berliner.

## 4.6 Angebotsfaktor Auslastung

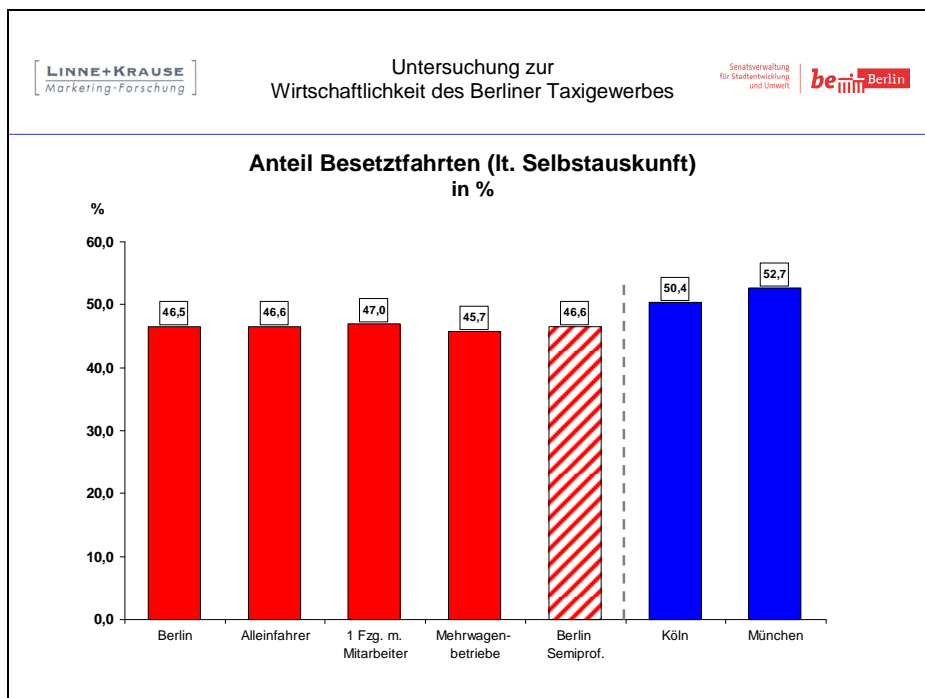
Bei der Auslastung wird nach der **zeitlichen** und nach der **fahrleistungsbezogenen** Auslastung unterschieden. Die zeitliche Auslastung bildet eine wichtige betriebswirtschaftliche Kenngröße, die mit Einführung des zeitbezogenen Mindestlohns Anfang 2015 zentrale Bedeutung gewonnen hat. Nicht minder wichtig war und ist die fahrleistungsbezogene Auslastung – d.h. der besetzt gefahrene Anteil. Insbesondere bei steuerlichen Prüfungen und Schätzungen spielt diese Kennzahl eine ausschlaggebende Rolle. Mit Hilfe der nun vorliegenden Fiskaltaxameterdaten liegen erstmals repräsentative Daten auch für das Berliner Taxigewerbe vor:

### 4.6.1 Angebotsfaktor fahrleistungsbezogene Besetztquote

Üblicherweise wird der Anteil der besetzt gefahrenen Kilometer in deutschen Großstädten mit  $\pm 50\%$  veranschlagt – insbesondere bei Schätzungen der Finanzämter.

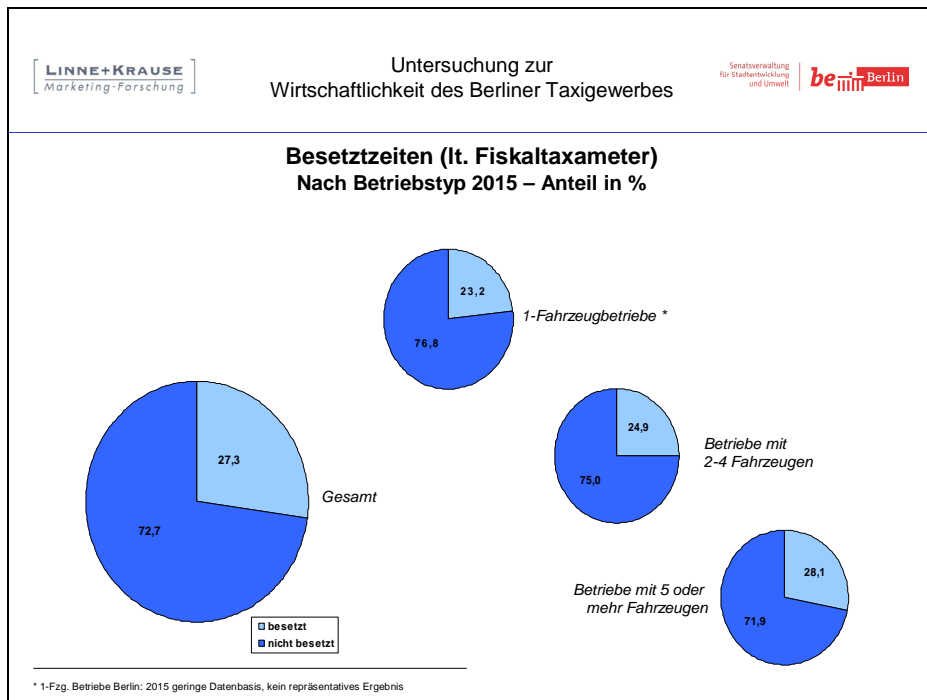


- Besetzquote laut Selbstauskunft:** Laut Selbstauskunft der professionellen Berliner Taxiunternehmer liegt der Besetztanteil bei durchschnittlich **ca. 46,5%**, wobei nur geringe Schwankungen zwischen den Betriebstypen zu erkennen sind. Praktisch auf denselben Wert (**ca. 46,6%**) kommen die Semiprofessionellen. Auch hier sind kaum Schwankungen zwischen den Betriebstypen festzustellen.
- Besetzquote laut Berliner Fiskaltaxameter:** Ein ganz ähnliches Bild ergibt die Auswertung der Berliner Fiskaltaxameterdaten. Im Durchschnitt wurde eine Besetzquote von **ca. 45,4%** gemessen. Aufgrund der zu geringen Ereigniszahl ist der Wert für 1-Fahrzeugbetriebe (41,5%) noch nicht belastbar. Dagegen ist die Besetzquote für Mehrwagenbetriebe (2 bis 4 Taxis: 46,9% / 5+ Taxis: 45,4%) bereits repräsentativ und stimmt mit den Werten laut Selbstauskunft der professionellen Unternehmer bis auf minimale Abweichungen überein.
- Besetzquote laut Hamburger Fiskaltaxameter:** Die Berliner Fiskaltaxameterdaten korrespondieren mit den Hamburger Fiskaltaxameterwerten: 2015 erzielten Hamburger Taxis eine Besetzquote von insgesamt **45%**. Mit Blick auf die in beiden Städten (bereits heute) repräsentative Besetzquote für Mehrwagenbetriebe (**46,5%**) sind die Werte beider Städte nahezu identisch.



#### 4.6.2 Angebotsfaktor zeitliche Besetztquote

Mit Einführung des zeitbezogenen Mindestlohns hat die zeitliche Auslastung der Taxis stark an Bedeutung gewonnen. Da die Besetztzeit zuvor kaum im Bewusstsein der Unternehmer verankert war, wurde dieser Wert bei der schriftlichen Erhebung nicht abgefragt. Unter der zeitlichen Besetztquote wird im Folgenden die Zeit innerhalb der Schicht verstanden, in der das Taxameter einen Umsatz registriert. Hinsichtlich der zeitlichen Auslastung unterscheiden sich die Berliner Werte geringfügig von den Hamburger Werten:



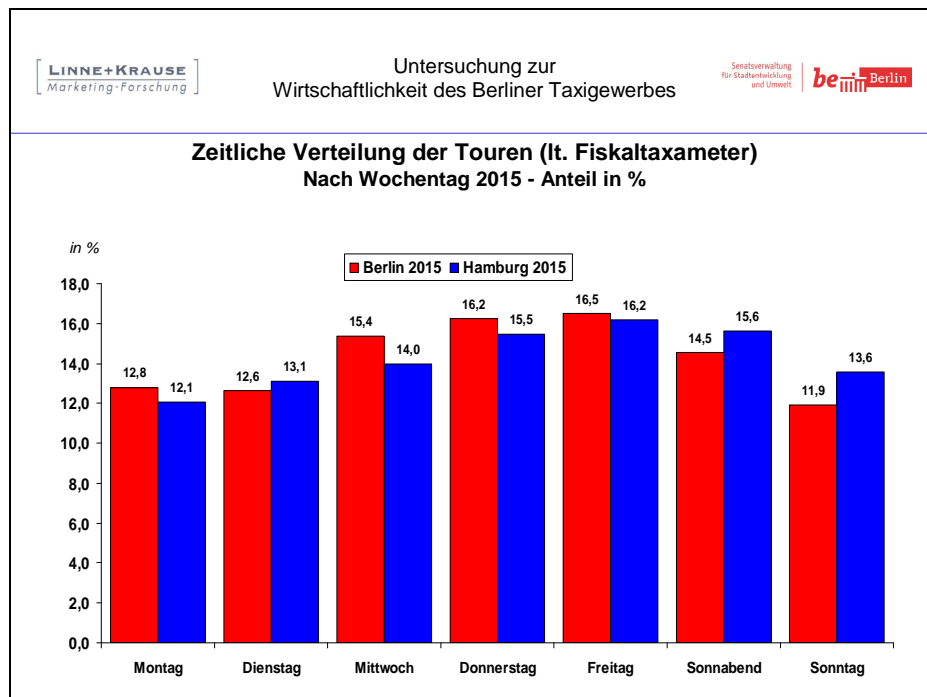
- Besetzzeit laut Berliner Fiskaltaxameter:** Die Auswertung der Berliner Fiskaltaxameterdaten ergibt eine zeitliche Auslastung von ca. **27,3%**. Im Klartext: Taxis sind nur zu gut einem Viertel ihrer Einsatzzeit produktiv tätig. Die übrige Zeit vergeht mit teilweise unproduktivem Warten am Halteplatz, Suchfahrten oder Pausen. Die beste Auslastung haben größere Mehrwagenbetriebe (ca. **28,1%**), die ungünstigste 1-Fahrzeugbetriebe (ca. **23,2%**) – auch wenn der letzte Wert noch nicht repräsentativ ist.

- **Besetzzeit laut Hamburger Fiskaltaxameter:** Die Berliner Fiskaltaxameterdaten korrespondieren auch bei der Besetzzeit mit den Hamburger Fiskaltaxameterwerten: 2014 – also noch vor Einführung des Mindestlohns – erzielten Hamburger Taxis eine Besetzzeit von insgesamt **29,3%**. 2015 sank der Wert auf ca. 26% bis 28%. Dabei ist aber zu beachten, dass in Hamburg – anders als in Berlin – ein erheblicher Teil der Taxis ohne Funkanschluss arbeitet. Zur Einordnung: Eine 100%ige Auslastung ist wenig realistisch, weil damit eine physische Überlastung von Mensch und Fahrzeug einherginge. Hamburger Taxis mit guter bis sehr guter Auslastung (Top-Quartil) kamen 2014 auf **ca. 34,6%**. Hamburger Spizentaxis dürften eine zeitliche Auslastung von **knapp 40%** erzielen – ein Wert, der vermutlich auch das wirtschaftliche Optimum markiert.

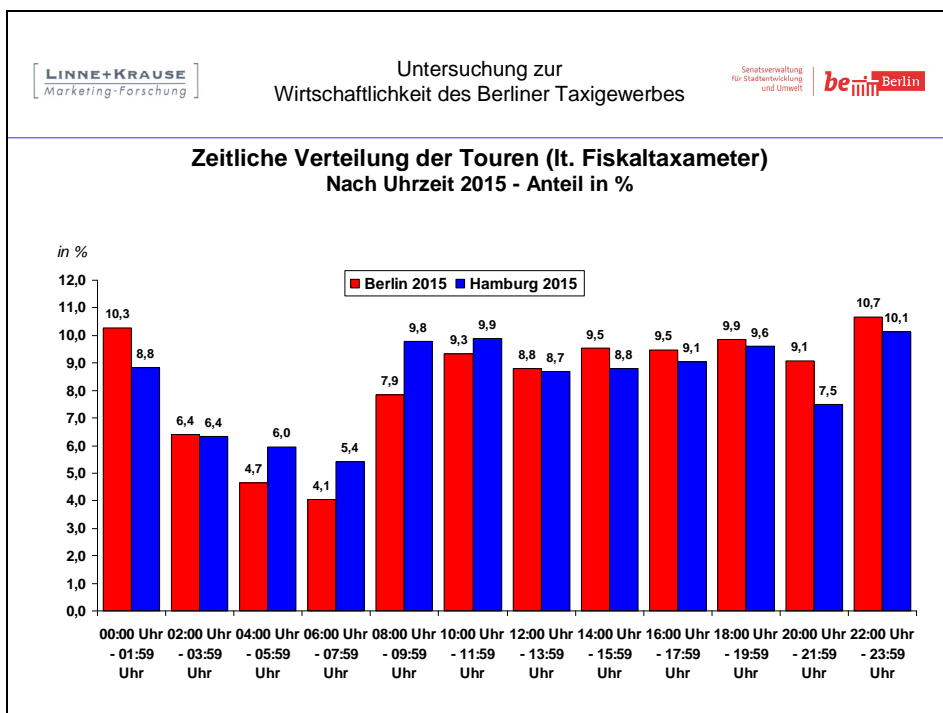
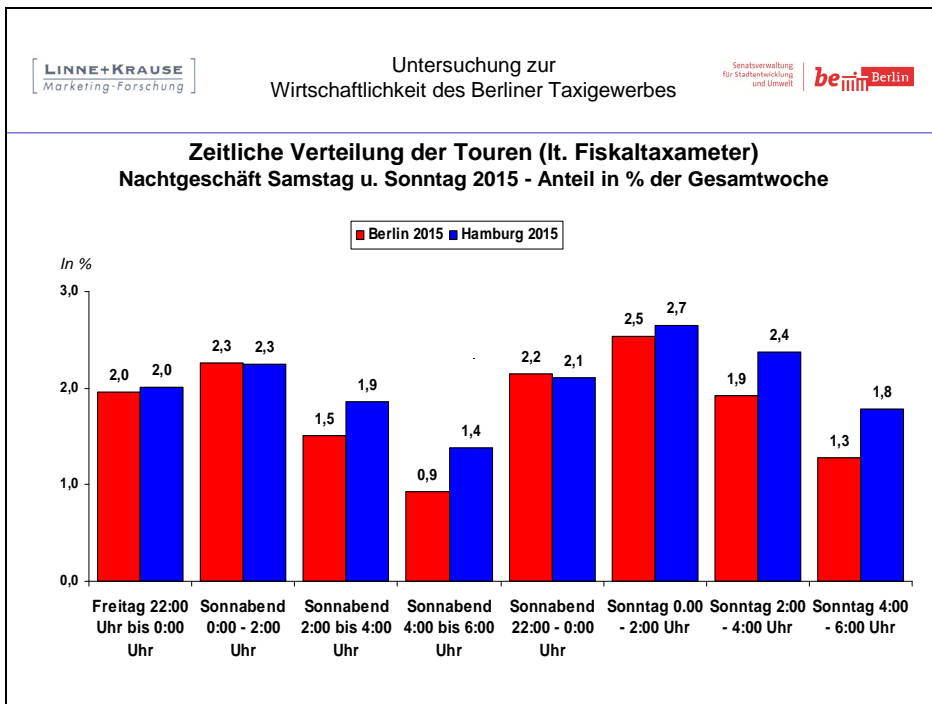


#### 4.7 Angebotsfaktor Einsatzzeiten

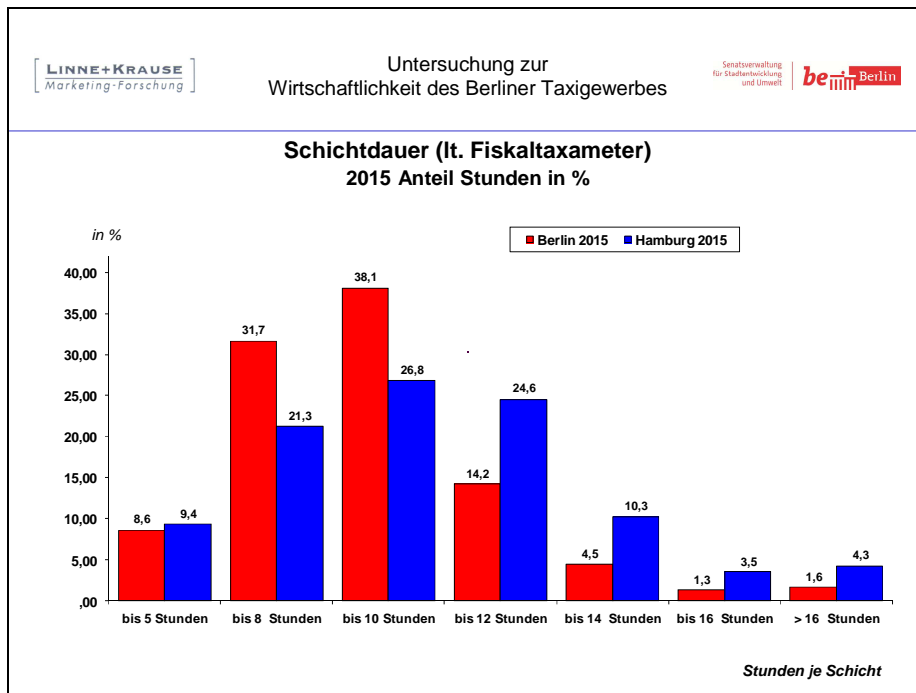
Auch bei den Einsatzzeiten ist ein Vergleich zwischen den Berliner und den Hamburger Fiskaltaxameterdaten möglich. Zwischen beiden Metropolen zeigen sich leichte, aber charakteristische Unterschiede. Das Hamburger Taxigewerbe ist besonders stark am Wochenende; das Berliner hat seine Stärken eher unter der Woche:



- **Einsatzzeit an Wochentagen:** Von Montag bis Freitag ist in beiden Städten ein zunehmendes Tourenaufkommen zu verzeichnen: So steigt der Anteil an den wöchentlich vermittelten Touren in Berlin von 12,8% am Montag auf 16,5% am Freitag – dem in beiden Städten tourenstärksten Tag der Woche. In Hamburg liegt der Anteil unter der Woche meist etwas niedriger.
- **Einsatzzeit am Wochenende:** Etwas geringere Bedeutung haben in Berlin dagegen die Wochenenden: Auf den Samstag (ca. 14,5%) und den Sonntag (ca. 11,9%) entfallen deutlich weniger Touren als in Hamburg, wo der Samstag mit ca. 15,6% besonders ergiebig ausfällt. Aber auch der Sonntag ist in Hamburg mit 13,6% relativ stärker ausgelastet als in Berlin.



- **Einsatzzeit an Tag- und Abendstunden:** Vergleichsweise nachfragestark ist in Berlin die zweite Tageshälfte: Von Mittag bis 2 Uhr am darauffolgenden Morgen ist in Berlin der relative Fahrtenanteil deutlich höher als in Hamburg.
- **Einsatzzeit an Nacht- und Morgenstunden:** Ein etwas anderes Bild ergibt sich am Vormittag: Während in Hamburg das Frühgeschäft bereits ab 4 Uhr einsetzt und sich bis Mittag verstärkt, beginnt das Morgengeschäft in Berlin richtig erst nach 8 Uhr.



## 5 UMSATZ, KOSTEN UND ÜBERSCHUSS

Im Mittelpunkt der betriebswirtschaftlichen Untersuchung stand die **Umsatz-, Kosten- und Gewinnsituation** des Berliner Taxigewerbes. Wegen der überwiegend unterjährig Erhebung, liefern die Fiskaltaxameter bislang noch keine repräsentativen Daten zum Jahreserlös. Dagegen stehen jedoch sehr genaue Fiskaltaxameterdaten zum Kilometererlös zur Verfügung – zumindest für das 2. Halbjahr 2015.

### 5.1 Umsatz

#### 5.1.1 Umsatz pro Taxi

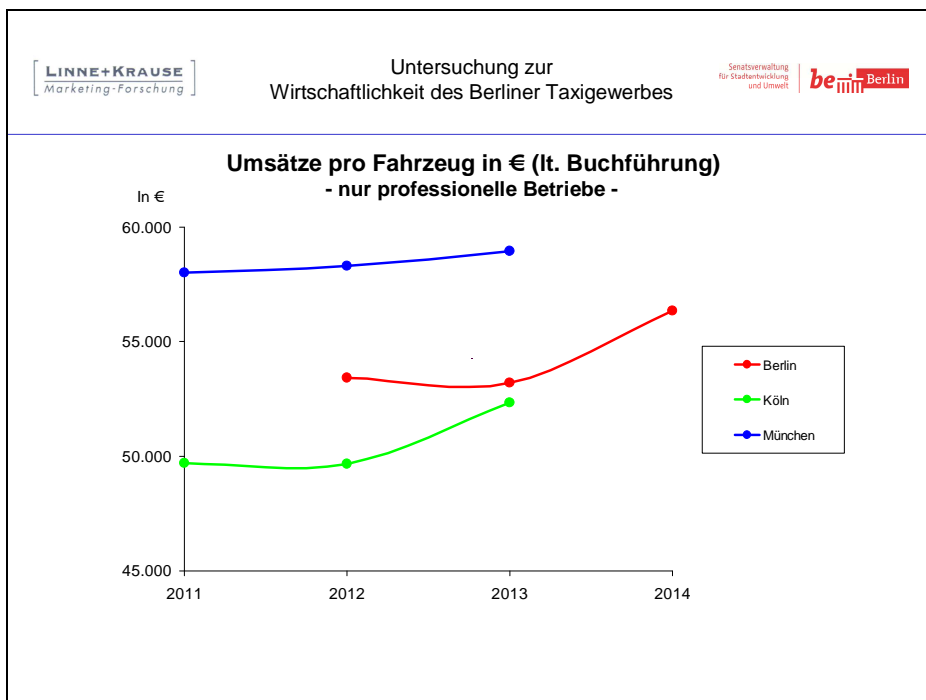
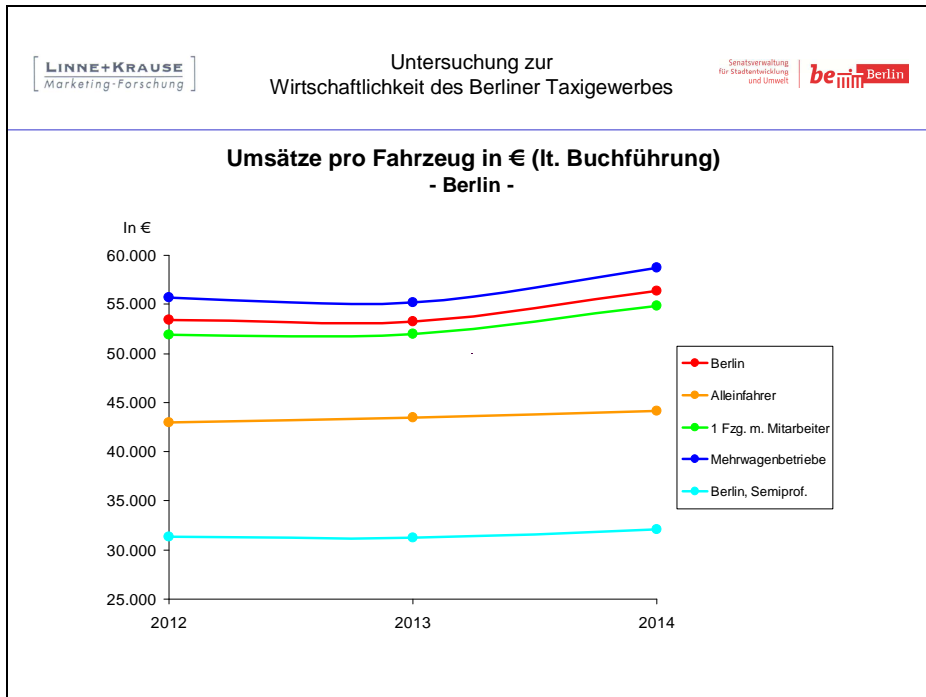
Gemessen an den steuerlich erklärten Erlösen zählt Berlin zu den eher mäßigen Taximärkten – auch für professionelle Betriebe.

BUNDESHAUPTSTADT BERLIN UMSATZENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2012 - 2014 - IN € / FAHRZEUG -											
Nur Professionelle Betriebe	Total	1 Fahrzeug Betriebe			Mehrfahrzeug Betriebe					Vergleichsstädte	
		Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	Gesamt	2-4 Fzg.	5-8 Fzg.	9-15 Fzg.	16+ Fzg.	Köln	München
2011	-	-	-	-	-	-	-	-	-	49.693	57.995
2012	53.423	46.955	42.932	51.873	55.730	51.718	56.038	52.714	60.215	49.658	58.294
2013	53.218	47.354	43.443	51.964	55.154	53.279	54.757	55.184	56.528	52.332	58.950
2014	56.339	49.077	44.137	54.837	58.742	54.255	58.480	58.784	61.678	-	-
Ø	54.327	47.795	43.504	52.891	56.542	53.084	56.425	55.561	59.474	50.561	58.413

- **Jahreserlös:** Im Durchschnitt der Jahre 2012 bis 2014 erzielte das professionell arbeitende Berliner Taxigewerbe steuerlich gemeldete Nettoerlöse von ca. 54.300 € pro Fahrzeug ähnlich wie in München (ca. 58.400 €) oder Köln (ca. 50.600 €). Von Spitzenwerten wie z.B. in Ulm (ca. 75.500 €) oder Fulda (73.500 €) sind die Berliner Taxis weit entfernt. Unter optimalen Voraussetzungen erlösen deutsche Großstadttaxis bis zu ca. 150.000 € pro Jahr. In Berlin erreichten 2014 dagegen nur zwei Spitzenbetriebe annähernd die 100.000 €-Marke.

BUNDESHAUPTSTADT BERLIN UMSATZENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2012 - 2014 - IN € / FAHRZEUG -									
Nur Semiprof. Betriebe	Total	1 Fahrzeug Betriebe			Mehrfahrzeug Betriebe				
		Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	Gesamt	2-4 Fzg.	5-8 Fzg.	9-15 Fzg.	16+ Fzg.
2012	31.287	26.913	25.785	32.318	35.206	33.121	35.557	36.169	35.279
2013	31.249	26.484	25.389	31.950	34.764	33.294	35.079	35.056	35.045
2014	32.082	27.311	26.022	33.545	35.000	32.103	35.695	36.276	34.968
Ø	31.539	26.903	25.732	32.604	34.990	32.839	35.444	35.834	35.097

- Betriebstypen:** Im Taxigewerbe gilt im Allgemeinen: Je personalintensiver der Betrieb, desto höher der Erlös. Diese Regel gilt auch in Berlin, wenn auch weniger ausgeprägt als in anderen deutschen Großstädten. Professionelle Alleinfahrtaxis kamen von 2012 bis 2014 auf durchschnittlich ca. 43.500 € Erlös – ähnlich wie Alleinfahrer in Köln (ca. 42.600 €) oder München (ca. 45.900 €). Dagegen erzielen professionelle Mehrwagenbetriebe Fahrzeugerlöse von durchschnittlich ca. 56.500 €. Professionelle Mehrwagenbetriebe mit 16 und mehr Fahrzeugen fahren sogar ca. 59.500 € pro Fahrzeug ein.
- Semiprofessionelle:** Sehr niedrig sind dagegen die (steuerlich gemeldeten) Erlöse semiprofessioneller Betriebe, die jedoch die große Mehrheit der Berliner Taxiflotte bilden: Semiprofessionelle Berliner 1-Fahrzeugbetriebe weisen in der Buchhaltung im Durchschnitt lediglich ca. 26.900 € aus. Bei semiprofessionellen Mehrwagenbetrieben liegt der durchschnittliche Erlös nur bei ca. 35.000 € pro Taxi – allesamt Beträge, die eine ordnungsgemäße Betriebsführung praktisch ausschließen.



### 5.1.2 Umsatz pro Kilometer

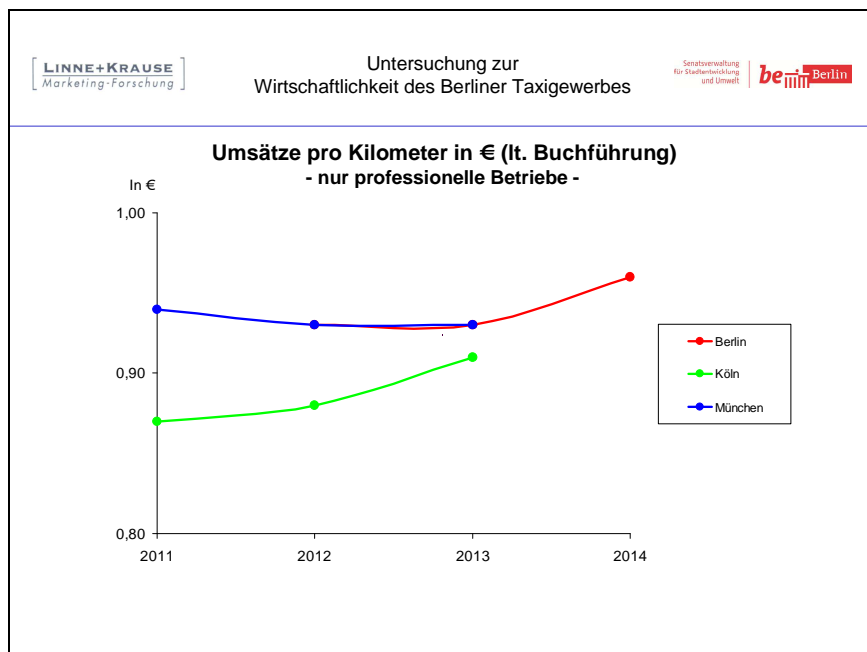
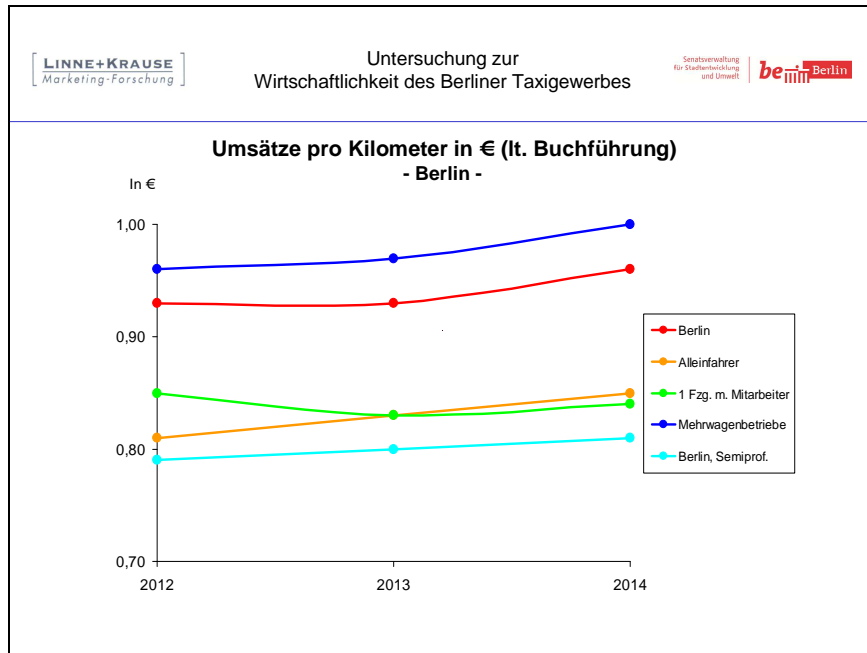
Von zentraler Bedeutung ist die Kennziffer „Umsatz pro km“, wobei im Folgenden stets vom Nettowert ausgegangen wird. Beim Kilometererlös sind die Fiskaltaxameterdaten direkt mit denen der steuerlichen Unternehmerangaben vergleichbar.

BUNDESHAUPTSTADT BERLIN UMSATZENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2012 - 2014 - IN € / KM -											
Nur Professionelle Betriebe	Total	1 Fahrzeug Betriebe			Mehrfahrzeug Betriebe					Vergleichsstädte	
		Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	Gesamt	2-4 Fzg.	5-8 Fzg.	9-15 Fzg.	16+ Fzg.	Köln	München
2011	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,87	0,94
2012	0,93	0,83	0,81	0,85	0,96	0,86	0,89	0,87	1,15	0,88	0,93
2013	0,93	0,83	0,83	0,83	0,97	0,88	0,91	0,89	1,13	0,91	0,93
2014	0,96	0,85	0,85	0,84	1,00	0,91	0,94	0,91	1,16	-	-
Ø	0,94	0,84	0,83	0,84	0,98	0,88	0,91	0,89	1,15	0,89	0,94

BUNDESHAUPTSTADT BERLIN UMSATZENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2012 - 2014 - IN € / KM -										
Nur Semiprof. Betriebe	Total	1 Fahrzeug Betriebe			Mehrfahrzeug Betriebe					
		Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	Gesamt	2-4 Fzg.	5-8 Fzg.	9-15 Fzg.	16+ Fzg.	
2012	0,79	0,74	0,74	0,77	0,83	0,74	0,84	0,83	0,86	
2013	0,80	0,74	0,74	0,76	0,84	0,79	0,84	0,83	0,87	
2014	0,81	0,77	0,77	0,76	0,84	0,80	0,85	0,84	0,85	
Ø	0,80	0,75	0,75	0,77	0,83	0,78	0,84	0,83	0,86	

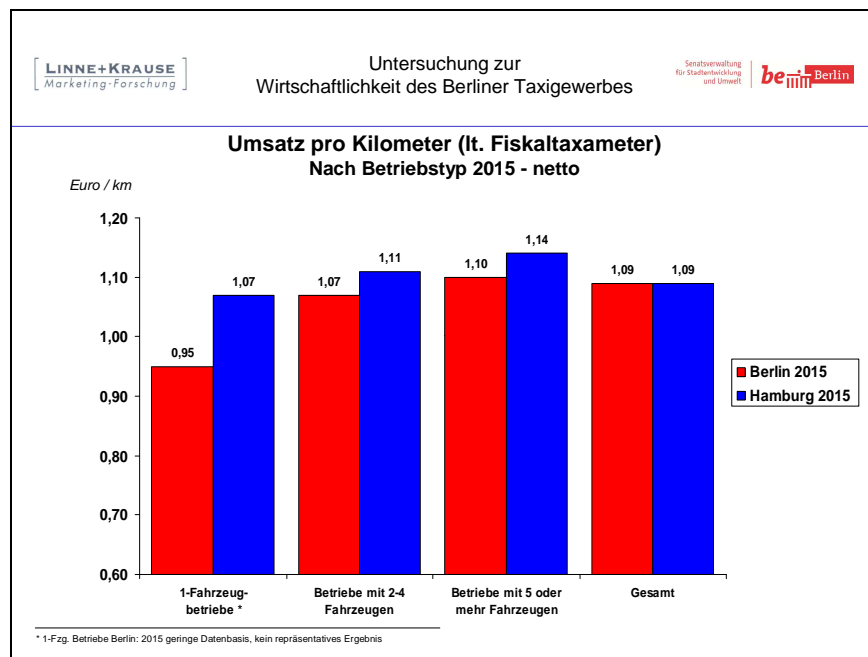
- **Kilometererlös laut Steuererklärung:** Im mehrjährigen Mittel kommen professionelle Berliner Taxis auf einen steuerlich erklärten Erlös von ca. 0,94 € / km – ein Niveau wie es auch aus München (0,94 € / km), Düsseldorf (ca. 0,91 € / km) oder Bremen (ca. 0,95 € / km) bekannt ist.
- **Betriebstypen:** Typische Abweichungen zeigen sich auch in Berlin insbesondere zwischen größeren Mehrwagenbetrieben (1,15 € / km) und Alleinfahrern (0,83 € / km), bei denen erfahrungsgemäß von einem höheren Anteil Privatfahrten auszugehen ist.

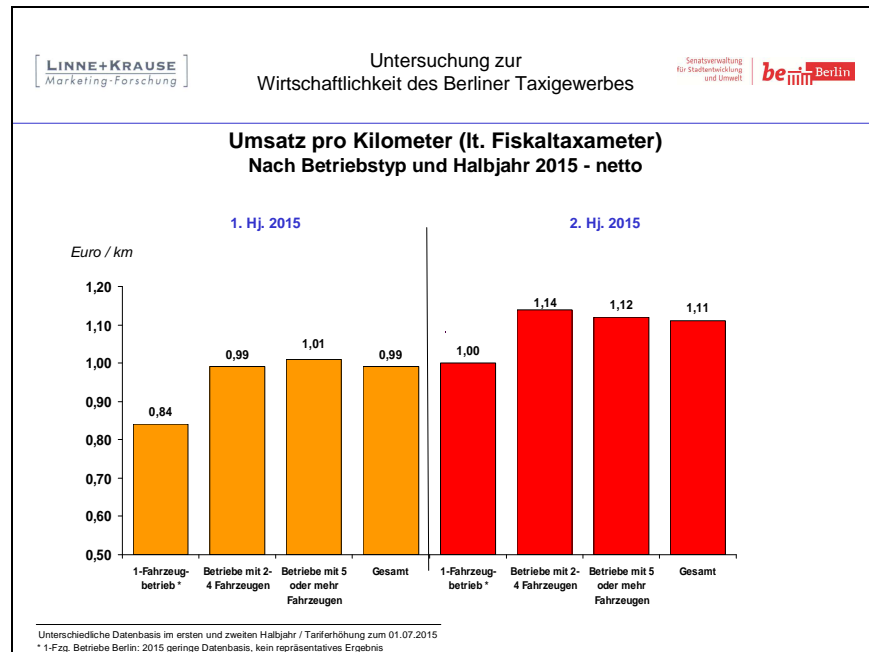
- Semiprofessionelle:** Substanziell niedrigere Kilometererlöse melden dagegen semiprofessionelle Taxis bei der Steuer – im Durchschnitt 0,80 € / km. Hier schwanken die Werte zwischen 0,75 € / km bei Alleinfahrern und 0,86 € / km bei Mehrfahrzeugbetrieben mit mehr als 16 Taxis.





- Kilometererlös laut Fiskaltaxameter:** Die mit Hilfe von Fiskaltaxametern 2015 ermittelten Berliner Erlöse unterscheiden sich kaum von den auf Grundlage steuerlicher Angaben ermittelten Werten. Während die steuerlichen Angaben professioneller Taxis 2014 auf einen Durchschnittserlös von **ca. 0,96 € / km** hinausliefen, ergibt die Auswertung der Fiskaltaxameterdaten im Jahr 2014 und im 1. Halbjahr 2015 einen Nettoerlös von **ca. 0,98 € / km**. Kilometererlöse laut Fiskaltaxametererhebung und Kilometererlöse laut steuerlicher Angabe weichen nur minimal ab – zumindest bei den professionellen Taxibetrieben.

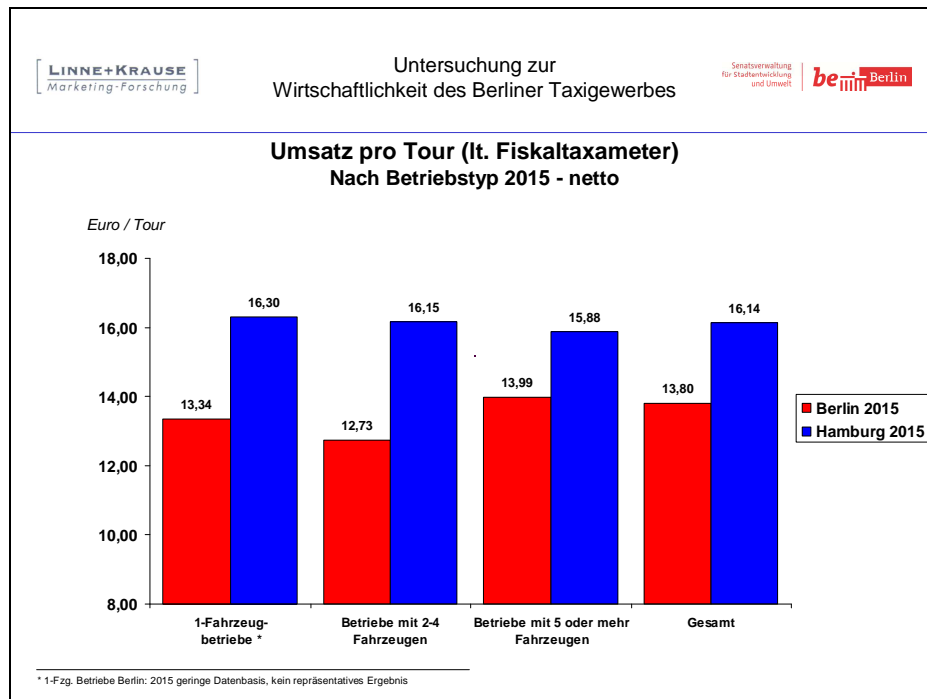




- Berlin vs. Hamburg:** Erst mit der Tarifierhöhung vom 1. Juli 2015 stieg der Kilometererlös in Berlin auf **1,11 € / km**. Heute sind die Kilometererlöse Berliner und Hamburger Taxis kaum noch zu unterscheiden: Die Fiskaltaxameterauswertung ergibt für beide Städte im Gesamtjahr 2015 einen Kilometererlös von **ca. 1,09 € / km**.
- Betriebstypen:** Zwischen den Betriebstypen sind allenfalls mäßige Abweichungen zu erkennen. Substanzielle Unterschiede zeigen sich nur bei den 1-Fahrzeugbetrieben, die in Hamburg auf ca. 1,07 € / km und in Berlin auf ca. 0,95 € / km kamen. Die Berliner Werte für 1-Fahrzeugbetriebe basieren jedoch – anders als die entsprechenden Hamburger Werte – noch auf einer sehr schmalen Datenbasis, so dass die Abweichung wahrscheinlich methodisch bedingt ist.

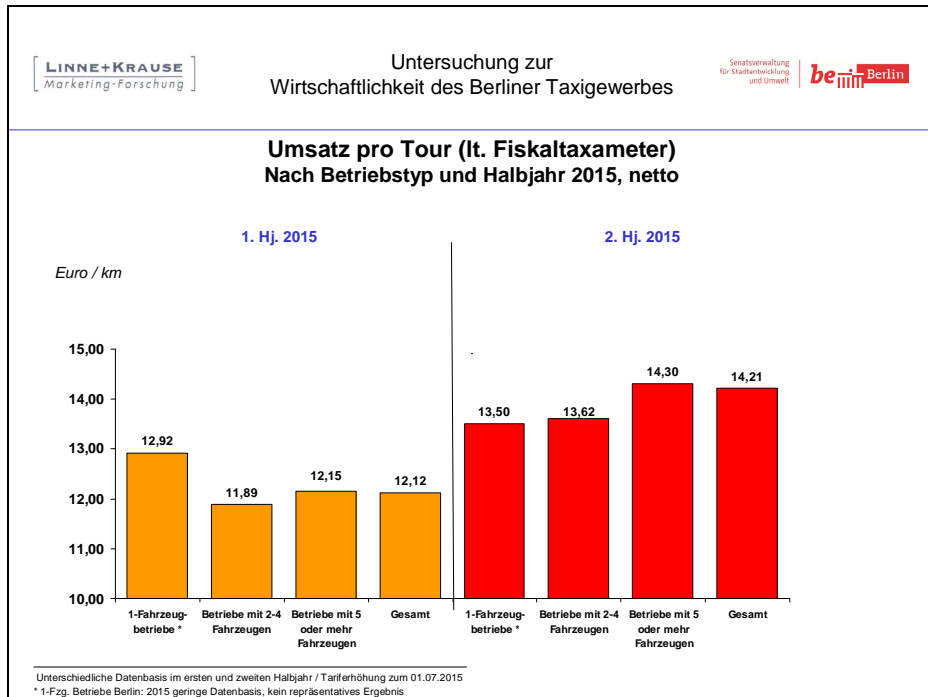
### 5.1.3 Umsatz pro Tour

Eine aus Verbrauchersicht bedeutsame Zahl ist der durchschnittliche Preis einer Taxitour. Im Folgenden werden die Nettopreise der Tour dargestellt.



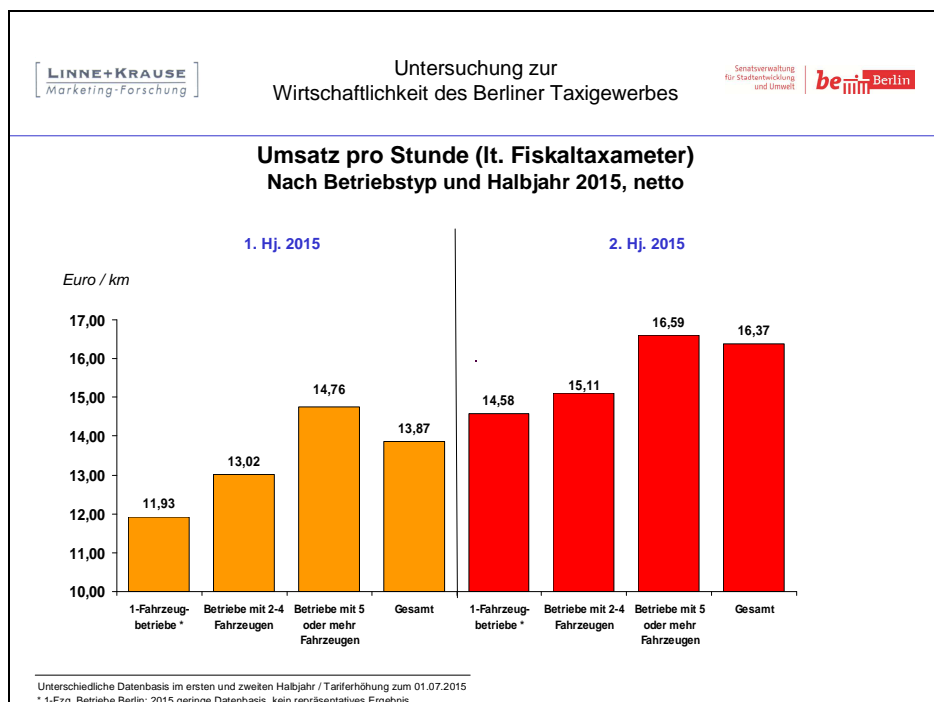
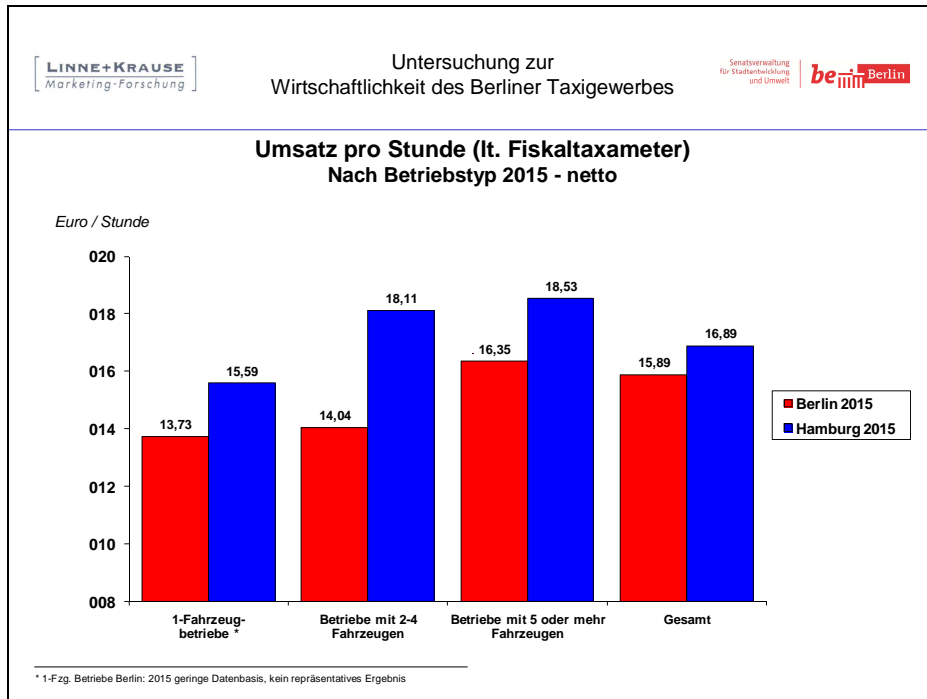
- **Erlös pro Tour:** Im Durchschnitt kostete eine Berliner Taxitour 2015 ca. 13,80 €. Aber auch hier ist die Tarifierung von Mitte des Jahres zu beachten: Davor kostete die Durchschnittstour ca. 12,10 €; danach ca. 14,20 €. Wegen der schmalen Datenbasis im 1. Halbjahr 2015, ist der Wert aus dieser Zeit aber mit Unsicherheit behaftet.
- **Betriebstyp:** Tendenziell ist zu beobachten, dass größere Betriebe etwas ertragsreichere Touren fahren als Klein(st)betriebe.
- **Berlin vs. Hamburg:** In Hamburg lag der Preis einer Durchschnittstour 2015 deutlich höher – bei ca. 16,14 €.

Hinsichtlich der Grenzen der Vergleichbarkeit der Situation in Hamburg und Berlin wird auf die Ausführungen Kap. 4.5, letzter Satz, verwiesen.



### 5.1.4 Umsatz pro Stunde

Eine betriebswirtschaftlich bedeutsame Kennziffer bildet der Stundenerlös – insbesondere seit Einführung des Mindestlohns.

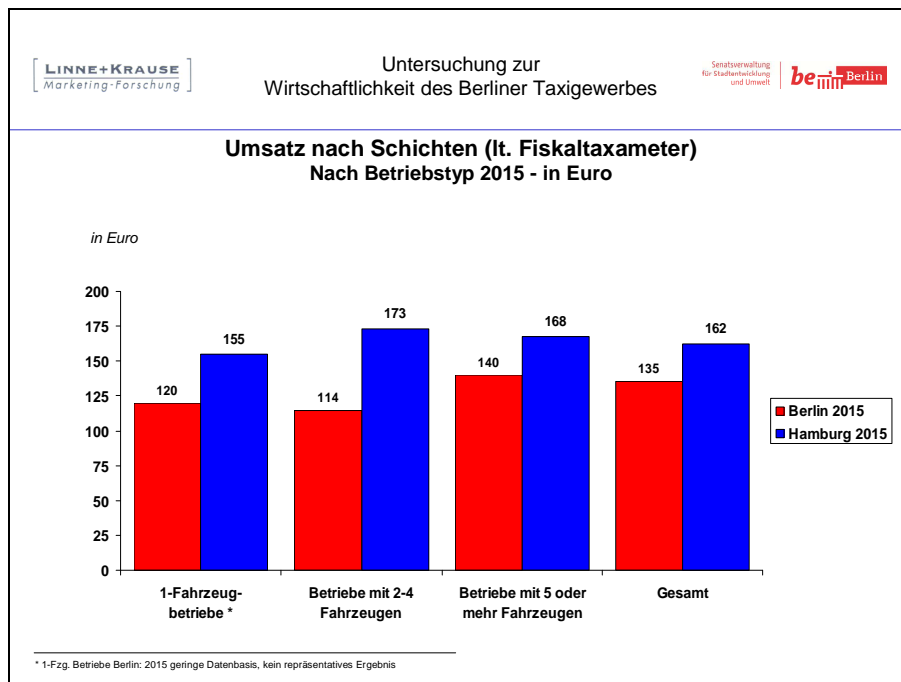


Erlös pro Stunde: Im Durchschnitt erzielten Berliner Taxis 2015 einen Stundenerlös von netto ca. 15,90 €. Vor der Tarifierung hatte der Wert noch bei knapp 13,90 € gelegen; danach war er auf knapp 16,40 € gestiegen. Auch wenn der Wert für das erste Halbjahr mit methodischer Unsicherheit behaftet ist, wird doch die Wirkung der Tarifierung erkennbar.

- **Betriebstyp:** Auch beim Stundenerlös ist zu beobachten, dass größere Betriebe auf tendenziell höhere Stundenerlöse (ca. 16,35 €) kommen als kleine (ca. 14,04 €) oder kleinste (ca. 13,73 €) Taxibetriebe.
- **Berlin vs. Hamburg:** Etwas höher als in Berlin sind dagegen die Hamburger Stundenerlöse, die dort 2015 bei durchschnittlich ca. 16,90 € / Std. rangierten. Der niedrige Stundenerlös verweist auf eine betriebswirtschaftliche Schwäche des Berliner Taximarktes.
- **Wettbewerbsverzerrung:** Darüber hinaus dokumentieren die niedrigeren Stundenerlöse auch die massive Wettbewerbsverzerrung auf dem Berliner Taximarkt.

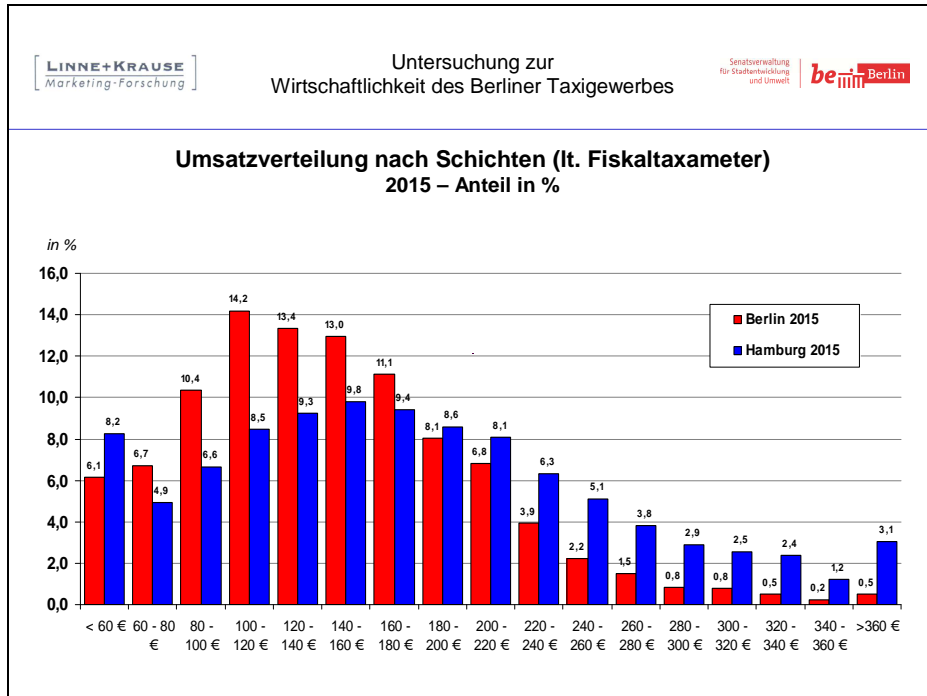
### 5.1.5 Umsatz pro Schicht

Von Bedeutung ist weiterhin der Erlös pro Schicht – insbesondere mit Blick auf die Attraktivität aus Sicht des Fahrers.



- Erlös pro Schicht:** Im Durchschnitt kamen Berliner Taxis 2015 auf einen Schichtumsatz von netto ca. 135 €. Typische Berliner Taxischichten schließen mit Nettoerlösen zwischen 100 € und 160 €.
- Betriebstyp:** Tendenziell ist auch bei den Berliner Schichterlösen eine Abstufung zwischen Großbetrieben mit mehr als 5 Taxis (durchschnittlicher Schichterlös: ca. 140 €) und 1-Fahrzeugbetrieben (ca. 120 € / Schicht) zu beobachten.
- Berlin vs. Hamburg:** Während Berliner Taxifahrer pro Schicht netto ca. 135 € einfahren, liegt der Hamburger Wert bei ca. 162 €. Hier zeigt sich erneut der **wirtschaftliche Abstand** zwischen dem Taxigewerbe beider Metropolen. Typische Hamburger Schichten schließen mit Erlösen zwischen 120 € und 260 € ab.

Hinsichtlich der Grenzen der Vergleichbarkeit der Situation in Hamburg und Berlin wird auf die Ausführungen Kap. 4.5, letzter Satz, verwiesen.



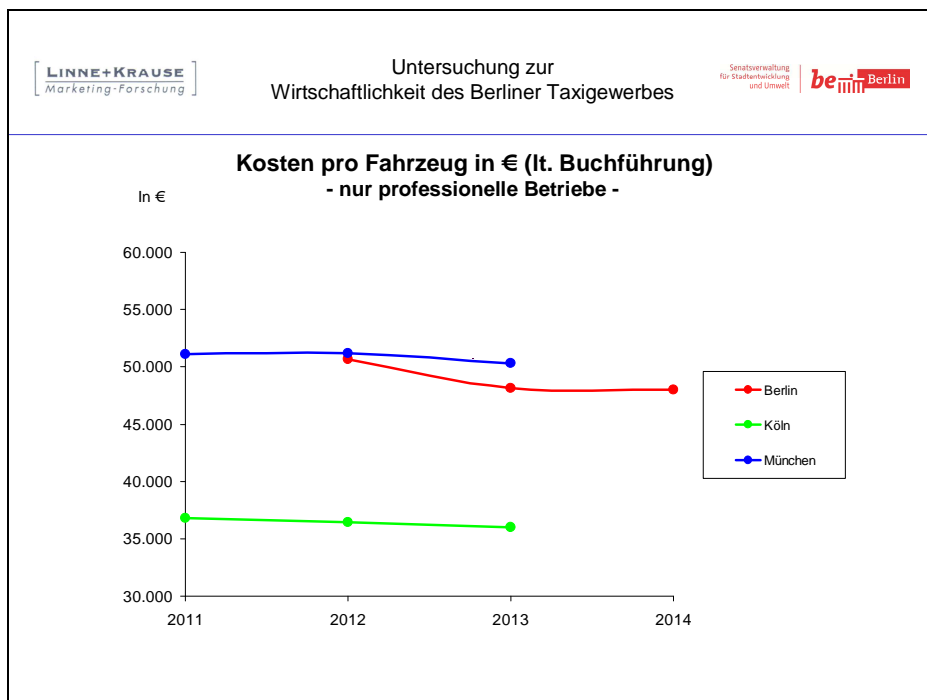
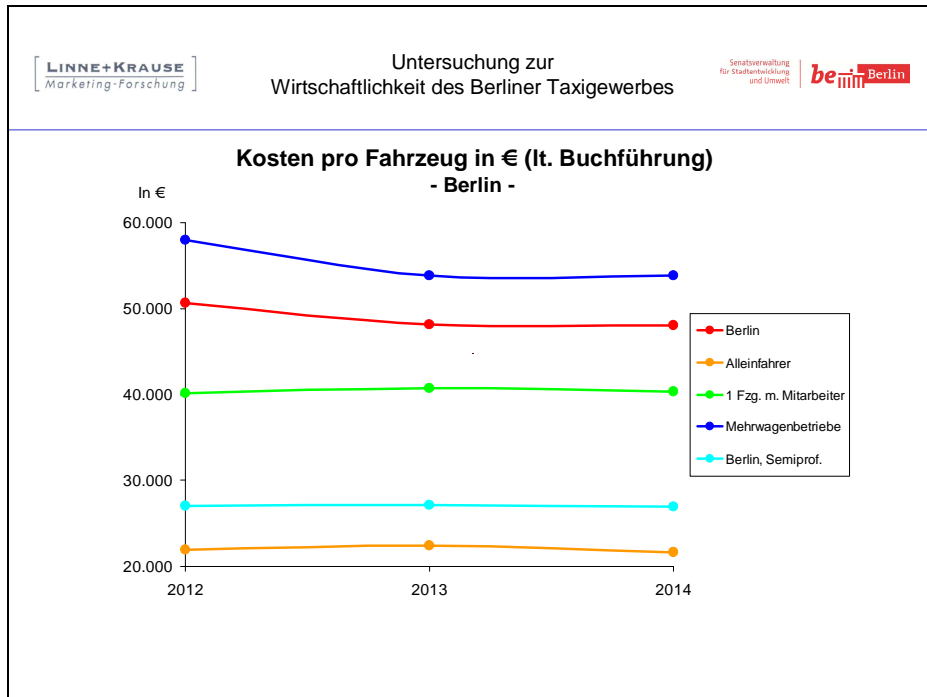


## 5.2 Kosten

Kosten im Taxigewerbe lassen sich nur auf Basis der steuerlichen Gewinnermittlung darstellen. Die **Gesamtkosten** des professionellen Berliner Taxigewerbes bewegten sich zwischen 2012 und 2014 auf relativ hohem Niveau.

BUNDESHAUPTSTADT BERLIN KOSTENENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2012 – 2014 - IN € / FAHRZEUG -											
Nur Professionelle Betriebe	Total	1 Fahrzeug Betriebe			Mehrfahrzeug Betriebe					Vergleichsstädte	
		Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	Gesamt	2-4 Fzg.	5-8 Fzg.	9-15 Fzg.	16+ Fzg.	Köln	München
2011	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36.772	51.074
2012	50.640	30.132	21.946	40.137	57.955	60.872	56.414	53.303	59.554	36.406	51.180
2013	48.114	30.780	22.380	40.681	53.836	52.454	52.571	53.746	55.348	35.990	50.320
2014	48.005	30.281	21.631	40.368	53.871	46.190	54.602	55.828	57.275	-	-
Ø	48.920	30.398	21.986	40.395	55.221	53.172	54.529	54.292	57.392	36.389	50.858

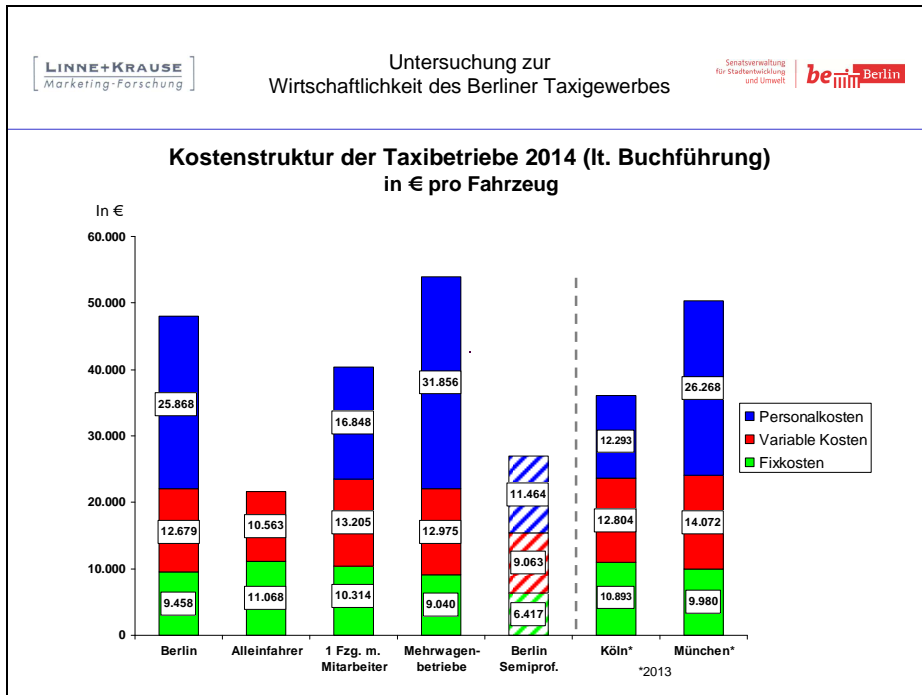
- **Überörtlicher Vergleich:** Das professionelle Berliner Taxigewerbe „produziert“ mit ca. 48.900 € pro Fahrzeug Jahreskosten auf recht hohem Niveau – im Wesentlichen bedingt durch den hohen Anteil größerer Mehrwagenbetriebe. Allerdings sind die Gesamtkosten in den vergangenen Jahren leicht rückläufig: von ca. 50.600 € in 2012 auf ca. 48.000 € pro Fahrzeug in 2015. Auf ein ähnliches Kostenniveau kommen auch Taxis in München (ca. 50.900 €) oder Düsseldorf (ca. 48.600 €). In Städten mit eher kleinteiligen Betrieben wie Köln (ca. 36.400 €) oder Stuttgart (ca. 36.900 €) liegen die Kosten dagegen meist deutlich niedriger.



BUNDESHAUPTSTADT BERLIN KOSTENENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2012 – 2014 - IN € / FAHRZEUG -									
Nur Semiprof. Betriebe	Total	1 Fahrzeug Betriebe			Mehrfahrzeug Betriebe				
		Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	Gesamt	2-4 Fzg.	5-8 Fzg.	9-15 Fzg.	16+ Fzg.
2012	27.004	17.047	15.465	24.631	35.924	38.118	33.584	36.218	35.537
2013	27.094	17.272	15.570	25.762	34.339	33.558	33.209	34.671	34.912
2014	26.944	16.929	15.105	25.749	33.070	27.335	33.119	35.203	33.919
Ø	27.014	17.083	15.380	25.381	34.444	33.004	33.304	35.364	34.789

- **Betriebstypen:** Allerdings zeigen sich auch im Berliner Taxigewerbe deutliche Abweichungen: Während größere Betriebe mit mehr als 16 Taxis auf Fahrzeugkosten von ca. 57.400 € pro Fahrzeug kommen, erreichen Alleinfahrer nur ca. 22.000 € pro Jahr – eine Spanne wie sie aber auch anderenorts zu beobachten ist. Hauptursache sind die fehlenden Personalkosten bei Alleinfahrern.
- **Semiprofessionelle:** Wesentlich „kostengünstiger“ arbeiten semiprofessionelle Betriebe – zumindest wenn man ihren steuerlich gemeldeten Kosten Glauben schenkt. Semiprofessionelle Alleinfahrer kommen auf Kosten von durchschnittlich ca. 15.400 €, Taxis aus semiprofessionellen Mehrwagenbetrieben (mit mehr als 16 Taxis) schlagen dagegen mit ca. 34.800 € pro Fahrzeug zu Buche.

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



BUNDESHAUPTSTADT BERLIN KOSTENSTRUKTUR IM TAXIGEWERBE 2014 - KOSTEN IN € / FAHRZEUG -											
Nur Professionelle Betriebe	Total	1 Fahrzeug Betriebe			Mehrfahrzeug Betriebe					Vergleichsstädte	
		Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	Gesamt	2-4 Fzg.	5-8 Fzg.	9-15 Fzg.	16+ Fzg.	Köln (2013)	München (2013)
Fixkosten	9.458	10.720	11.068	10.314	9.040	9.599	9.697	9.043	8.401	10.893	9.980
Fahrzeugkosten	12.679	11.783	10.563	13.205	12.975	13.167	13.117	14.383	11.961	12.804	14.072
Summe	22.137	22.503	21.631	23.520	22.015	22.766	22.814	23.426	20.362	23.697	24.052
Personalkosten	25.868	7.778	-	16.848	31.856	23.424	31.788	32.403	36.913	12.293	26.268
Gesamt	48.005	30.281	21.631	40.368	53.871	46.190	54.602	55.828	57.275	35.990	50.320

- Fixkosten:** Mit Fixkosten von ca. 9.500 € arbeiten die professionellen Berliner Taxis 2014 etwas unter branchenüblichem Niveau. Üblicherweise rangieren die Fixkosten im deutschen Taxigewerbe zwischen ca. 10.000 € und 16.000 € pro Jahr und Fahrzeug. Bemerkenswert: Seit 2012 sind die fixen Kosten in Berlin sogar gesunken – von ca. 12.500 € auf ca. 9.500 €. Ein ähnlicher Trend ist auch anderenorts zu beobachten. Am niedrigsten sind die Fixkosten bei den Großbetrieben (ca. 8.400 €) sowie bei semiprofessionellen Taxis aus Mehrfahrzeugbetrieben (ca. 4.900 €).
- Fahrzeugkosten:** Die zumeist variablen Fahrzeugkosten rangieren 2014 dagegen bei den professionellen Betrieben mit ca. 12.700 € im Branchenüblichen. Seit 2012 sind auch diese Kosten leicht gesunken. Besonders niedrig sind die Fahrzeugkosten der Alleinfahrer (ca. 10.600 €) sowie die der semiprofessionellen Taxis (± 9.100 €).
- Personalkosten:** Professionelle Berliner Taxis arbeiten mit Personalkosten von durchschnittlich immerhin ca. 25.900 € und damit auf ähnlichem Niveau wie das Münchner (ca. 26.300 €) oder das Düsseldorfer Taxigewerbe (ca. 25.800 €). Von besonderem Interesse sind in diesem Zusammenhang die Personalkosten der größeren Mehrwagenbetriebe: Mit durchschnittlich ca. 36.900 € pro Jahr und Fahrzeug wird ein noch vertretbarer Wert erreicht. Zur Einordnung: Für die Finanzierung einer einzigen Vollzeitkraft im Einschichtbetrieb ist ein Mindestaufwand von ca. 28.000 € erforderlich. Berliner Großbetriebe fahren aber mehrheitlich deutlich mehr als nur eine Schicht. Allerdings stellen professionelle Betriebe in Berlin nur eine Minderheit dar.

BUNDESHAUPTSTADT BERLIN KOSTENSTRUKTUR IM TAXIGEWERBE 2014 - KOSTEN IN € / FAHRZEUG -									
Nur Semiprof. Betriebe	Total	1 Fahrzeug Betriebe			Mehrfahrzeug Betriebe				
		Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	Gesamt	2-4 Fzg.	5-8 Fzg.	9-15 Fzg.	16+ Fzg.
Fixkosten	6.417	7.577	7.508	7.913	5.708	5.892	5.676	6.519	4.925
Fahrzeugkosten	9.063	8.069	7.598	10.351	9.671	8.910	10.031	10.467	9.184
Summe	15.480	15.647	15.105	18.264	15.379	14.801	15.708	16.986	14.108
Personalkosten	11.464	1.283	-	7.484	17.691	12.534	17.412	18.217	19.811
Gesamt	26.944	16.929	15.105	25.749	33.070	27.335	33.119	35.203	33.919

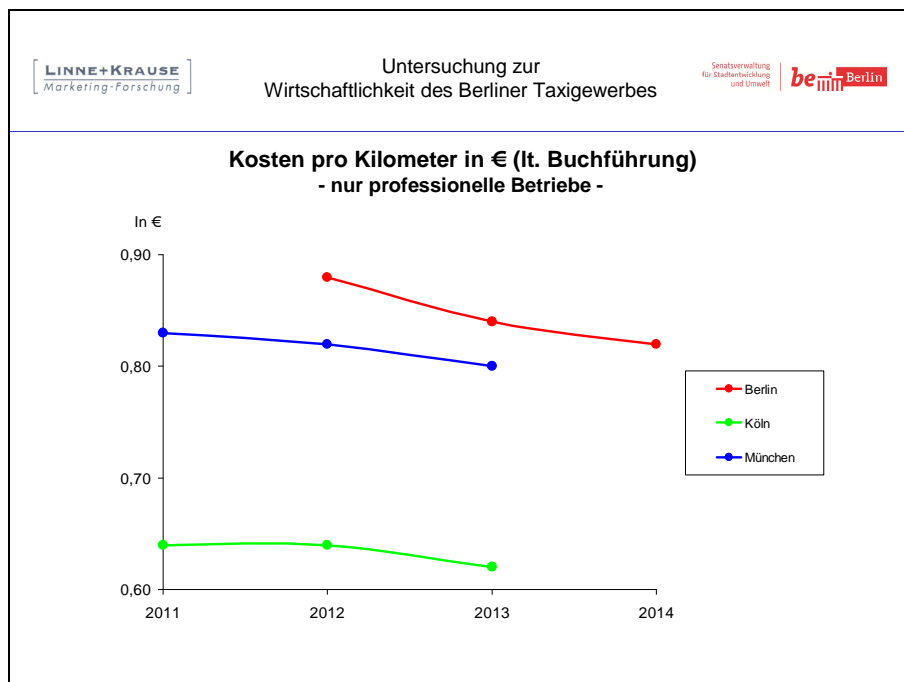
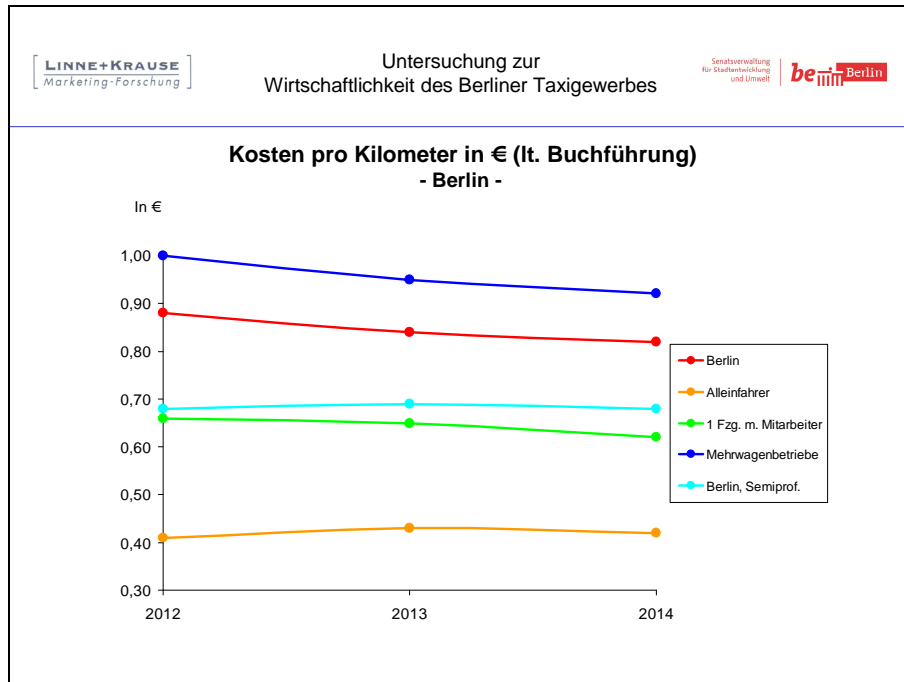
- Semiprofessionelle:** Bei der semiprofessionellen Mehrheit der Berliner Taxibetriebe wird die Problematik deutlich zu niedriger Personalkosten erkennbar: Mit ca. 11.500 € wird hier nur ein kleiner Teil der eigentlich erforderlichen Personalkosten steuerlich angegeben. Auch die ± 18.000 € Personalkosten der semiprofessionellen Betriebe mit fünf oder mehr Taxis sind wesentlich zu niedrig und schließen einen ordnungsgemäßen Geschäftsgang praktisch aus, weil mit dem Betrag noch nicht einmal eine volle Schicht pro Fahrzeug zu finanzieren ist.

BUNDESHAUPTSTADT BERLIN KOSTENENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2012 - 2014 - IN € / KM -											
Nur Professionelle Betriebe	Total	1 Fahrzeug Betriebe			Mehrfahrzeug Betriebe					Vergleichsstädte	
		Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	Gesamt	2-4 Fzg.	5-8 Fzg.	9-15 Fzg.	16+ Fzg.	Köln	München
2011	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,64	0,83
2012	0,88	0,53	0,41	0,66	1,00	1,01	0,90	0,88	1,14	0,64	0,82
2013	0,84	0,54	0,43	0,65	0,95	0,86	0,87	0,87	1,10	0,62	0,80
2014	0,82	0,52	0,42	0,62	0,92	0,78	0,88	0,86	1,08	-	-
Ø	0,85	0,53	0,42	0,64	0,96	0,88	0,88	0,87	1,11	0,64	0,82

- Kilometer-Kosten:** Die Kilometerkosten der professionellen Betriebe schwankten zwischen 2012 und 2014 um 0,85 € / km und rangieren damit auf relativ hohem Niveau. In anderen Städten reicht die Spanne meist von ca. 0,65 € / km bis 0,85 € / km – je nach örtlicher Struktur der Betriebe.

- **Abweichungen:** Wegen der unterschiedlichen Personalkosten, zeichnet sich auch bei den fahrleistungsbezogenen Kilometerkosten eine Abstufung zwischen professionellen Alleinfahrern (0,42 € / km) und professionellen Mehrfahrzeugbetrieben mit Personal (0,87 € / km bis 1,11 € / km) ab. Ähnliche Spannen sind auch in anderen Städten zu beobachten. Der Grund: Die Arbeitsleistung des Unternehmers ist buchhalterisch kein Kostenbestandteil, sondern Teil des Gewinns.
- **Semiprofessionelle:** Semiprofessionelle Taxis erzielen Kilometerkosten zwischen 0,45 € / km bei den Alleinfahrern und 0,85 € / km bei größeren Mehrwagenbetrieben. Auch hier spielen die unterschiedlichen steuerlich erklärten Personalkosten eine Rolle. Aber auch bei dieser Betrachtung darf nicht außer Acht bleiben, dass die irregulär arbeitenden Semiprofessionellen die große Mehrheit der Berliner Taxiflotte stellen.

BUNDESHAUPTSTADT BERLIN KOSTENENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2012 - 2014 - IN € / KM -									
Nur Semiprof. Betriebe	Total	1 Fahrzeug Betriebe			Mehrfahrzeug Betriebe				
		Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	Gesamt	2-4 Fzg.	5-8 Fzg.	9-15 Fzg.	16+ Fzg.
2012	0,68	0,47	0,44	0,59	0,84	0,86	0,79	0,83	0,87
2013	0,69	0,48	0,45	0,62	0,83	0,79	0,80	0,82	0,86
2014	0,68	0,48	0,45	0,59	0,79	0,68	0,79	0,81	0,82
Ø	0,69	0,48	0,45	0,60	0,82	0,78	0,79	0,82	0,85





### 5.3 Überschuss

Daten zur Gewinnsituation sind im Taxigewerbe nur unter Vorbehalt zu ermitteln, da sich der betriebliche Gewinn nicht unmittelbar aus der Differenz von Umsätzen 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 Betrieb mit einer „schwarzen Null“ im Gewinn durchaus auf gesundem wirtschaftlichem Fundament stehen.
- **Außerordentliche Erträge:** Darüber hinaus erzielen zahlreiche Taxiunternehmen außerordentliche Erträge, die nicht in direktem Zusammenhang mit der Personenbeförderung stehen. Hierzu gehören beispielsweise Werbeeinnahmen, Verkaufserlöse, private Pkw-Nutzung, Lohnkostenzuschüsse der Agentur für Arbeit oder Versicherungszahlungen. Diese Werte sind zwar gewinnrelevant, haben aber mit dem operativen Taxigeschäft nur wenig zu tun und wurden daher bei der Auswertung mit den entsprechenden Kostenpositionen saldiert.

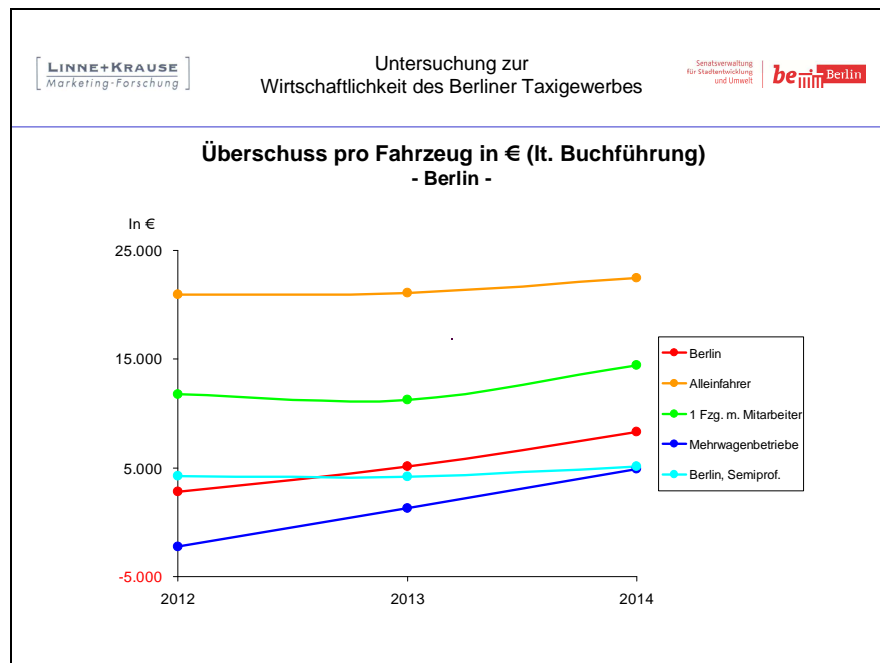
Wegen der unvermeidbaren Unsicherheit bei der Bestimmung steuerlicher Gewinne, wurde der **operative Überschuss aus dem Taxigewerbe** errechnet. Maßgeblich war dabei der Überschuss, der sich aus der Einnahme- / Überschussrechnung bzw. aus der Gewinn- und Verlustrechnung ergibt – ohne Berücksichtigung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

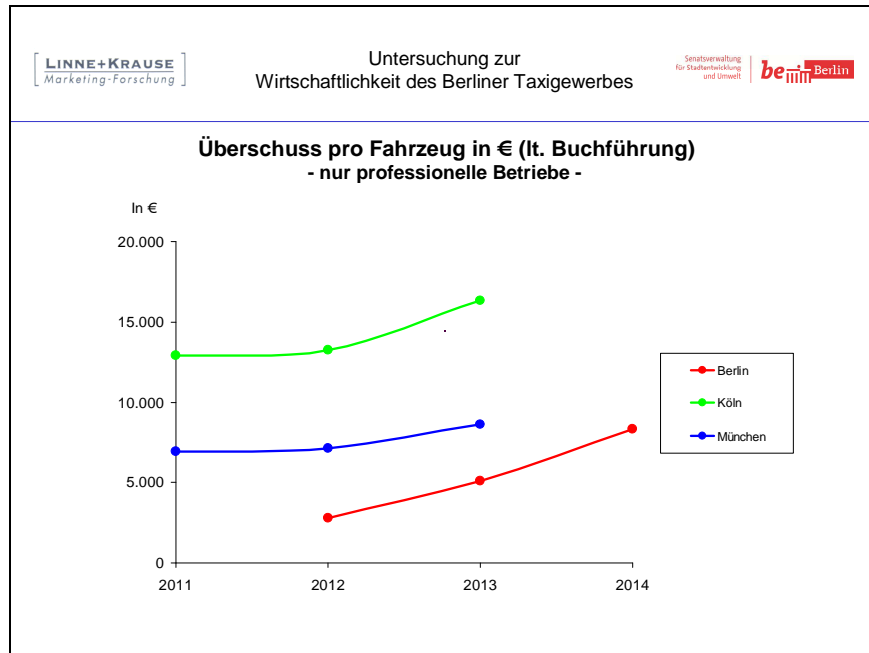
BUNDESHAUPTSTADT BERLIN GEWINNENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2012 - 2014 - IN € / FAHRZEUG -											
Nur Professionelle Betriebe	Total	1 Fahrzeug Betriebe			Mehrfahrzeug Betriebe					Vergleichsstädte	
		Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	Gesamt	2-4 Fzg.	5-8 Fzg.	9-15 Fzg.	16+ Fzg.	Köln	München
2011	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12.921	6.921
2012	2.783	16.823	20.986	11.736	-2.225	-9.154	-376	-589	661	13.252	7.114
2013	5.104	16.574	21.063	11.283	1.318	825	2.186	1.438	1.180	16.342	8.630
2014	8.334	18.796	22.506	14.469	4.871	8.065	3.878	2.956	4.403	-	-
Ø	5.407	17.398	21.518	12.496	1.321	-88	1.896	1.268	2.081	14.172	7.555

- **Jahresüberschuss:** Von 2012 bis 2014 erwirtschafteten professionelle Berliner Taxis im Mittel einen Überschuss von lediglich ca. 5.400 € – ein völlig unzureichender Wert. Zur Einordnung: Die Armutsgefährdungsgrenze für alleinlebende Erwachsene lag in den letzten Jahren bei ca. 11.750 €!
- **1-Fahrzeugbetriebe:** Professionelle Alleinfahrer erwirtschafteten durchschnittlich ca. 21.500 € pro Jahr; 1-Fahrzeugbetriebe mit Mitarbeitern kamen auf ca. 12.500 €. Dabei muss jedoch stets bedacht werden, dass solche Unternehmer in der Regel die gesamte Lebenshaltung aus der Bewirtschaftung einer einzigen Taxikonzession bestreiten müssen.
- **Einordnung / BZP-Musterdaten:** Aufschlussreich ist der Vergleich mit den Musterdaten, die der BZP – der Dachverband des deutschen Taxi- und Mietwagengewerbes – veröffentlicht. Der BZP-Wert markiert aus Gutachtersicht den absoluten Mindestüberschuss, der für einen Alleinfahrerbetrieb erforderlich ist. Von 2012 bis 2014 lag dieser Wert für einen Alleinfahrer bei ca. 19.800 €. Mit ca. 21.500 € liegen Berliner Alleinfahrer leicht über diesem Wert. Der Unterhalt einer Familie ist auf diese Weise jedoch kaum zu finanzieren.
- **Mehrfahrzeugbetriebe:** Betriebswirtschaftlich problematisch ist auch die Lage der größeren professionellen Mehrfahrzeugbetriebe. In Berlin erzielten insbesondere größere Unternehmen mit mehr als 16 Taxis 2012 bis 2015 allenfalls eine „schwarze Null“ – im Durchschnitt ca. 1.300 € pro Fahrzeug. Ein akzeptables Einkommensniveau, eine angemessene Kapitalverzinsung oder ein angemessener Zuschlag für das unternehmerische Risiko sind auf diesem Niveau nicht zu erzielen. Hier ist zu berücksichtigen das größere, als Kapitalgesellschaften geführte Betriebe in der Regel Geschäftsführergehälter zahlen, die sich gewinnmindernd auswirken. Informationen über deren tatsächliche Höhe und ob der Inhaber in Personalunion auch Geschäftsführer des Unternehmens ist, liegen jedoch nicht vor.

- **Semiprofessionelle:** Wenig anders ist (vorgeblich) die Situation semiprofessioneller Betriebe, deren Gewinne sich ebenfalls kaum über der Null-Linie bewegen. Wie auch bei ihren professionellen Wettbewerbern, ist bei den Semiprofessionellen die Ebene betriebswirtschaftlich sinnvollen Handelns schon nicht mehr gegeben.

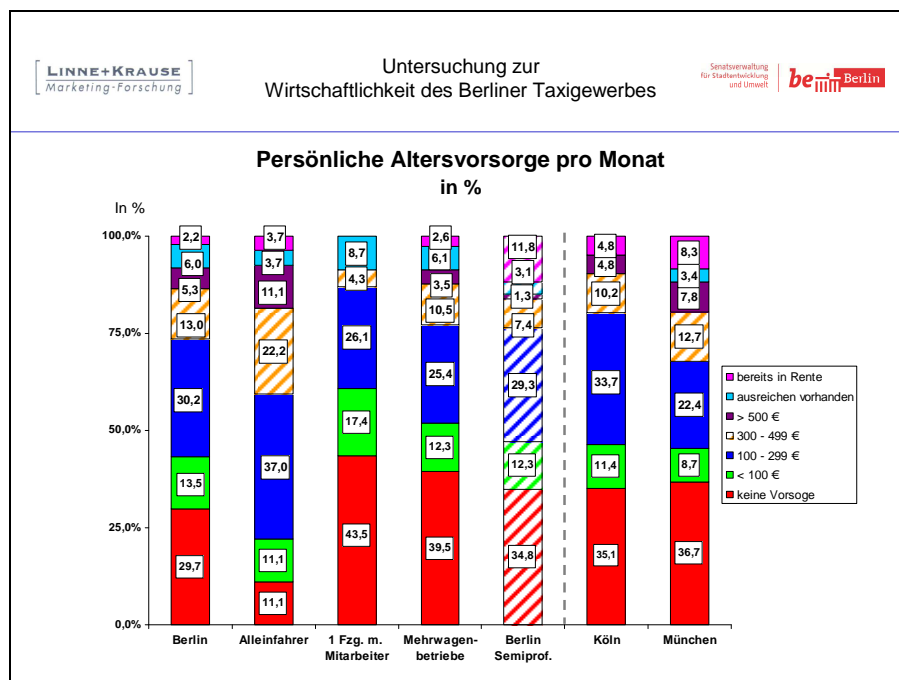
BUNDESHAUPTSTADT BERLIN GEWINNENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2012 - 2014 - IN € / FAHRZEUG -									
Nur Semiprof. Betriebe	Total	1 Fahrzeug Betriebe			Mehrfahrzeug Betriebe				
		Gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	Gesamt	2-4 Fzg.	5-8 Fzg.	9-15 Fzg.	16+ Fzg.
2012	4.283	9.866	10.320	7.687	-718	-4.997	1.973	-49	-258
2013	4.155	9.212	9.819	6.188	425	-264	1.870	385	133
2014	5.138	10.382	10.917	7.796	1.930	4.768	2.576	1.073	1.049
Ø	4.525	9.820	10.352	7.224	546	-164	2.140	470	308





### 5.4 Altersvorsorge

Eine freiwillig zu beantwortende Frage galt der persönlichen Altersvorsorge. Ca. 74% der professionellen und ca. 69% der semiprofessionellen Berliner Unternehmer machten Angaben zur Altersvorsorge, so dass die dargestellten Daten ein ungefähres Bild der Lage vermitteln:




- Keine Altersvorsorge:** Ohne Altersvorsorge arbeiten gegenwärtig ca. 30% der (auskunftsbereiten) professionellen und ca. 35% der semiprofessionellen Berliner Taxiunternehmer – eine außerordentlich hohe Zahl. In Großstädten wie Köln, München oder Düsseldorf ist die Lage ähnlich. Lediglich bei den Alleinfahrern liegt der Anteil der Unternehmer ohne Vorsorge auf erträglichem Niveau (ca. 11%). Unter den semiprofessionellen Mehrwagenbetreibern ist annähernd jeder zweite ohne jegliche Altersabsicherung. Hier ist ein beunruhigendes **Armutsrisiko** zu erkennen – ein Risiko für die Unternehmer selbst, aber auch ein Risiko für die Sozialkassen, die letztendlich für die fehlende Altersabsicherung einzustehen haben.



- **Geringes Niveau:** Ca. 44% der auskunftsbereiten professionellen Berliner Taxiunternehmer haben zwar eine Altersvorsorge, legen aber monatlich weniger als 300 € zurück – ein Betrag, der ebenfalls spätere Altersarmut vorprogrammiert. Nur wenige besitzen eine ausreichende Altersabsicherung: Lediglich etwa 5% der Unternehmer geben an, monatlich mehr als 500 € aufzuwenden. Die 500 €-Grenze markiert ungefähr den Betrag, den ein durchschnittlicher westdeutscher Arbeitnehmer monatlich für seine Altersvorsorge aufbringt. Weitere ca. 6% gaben an, eine (wie auch immer geartete) – „ausreichende Altersvorsorge“ zu besitzen.
- **Rentner:** Ca. 2% der (auskunftsbereiten) professionellen Unternehmer sind bereits in Rente. Unter den Semiprofessionellen erklären immerhin ca. 12% schon eine Rente zu beziehen – im Wesentlichen Kleinunternehmer mit nur einem Taxi.

## 6 KONZESSIONSBEWEGUNGEN

Ein weiteres Kriterium zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit im Taxigewerbe bildet die Frage nach den Konzessionsbewegungen. Angesichts der erheblichen Verwerfungen auf dem Berliner Taximarkt ist die Zahl der widerrufenen oder versagten Genehmigungen auffällig niedrig.



Untersuchung zur  
Wirtschaftlichkeit des Berliner Taxigewerbes

### Konzessionsbewegungen 2010 bis 2015

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Gesamt
Widerrufe Taxe	3	4	8	3	1	6	25
Anzahl FZ	25	69	46	6	35	65	246
Versagungen Taxe	4	4	15	8	17	9	57
Anzahl FZ	31	67	151	93	220	160	722
Widerrufe MW	1		3		2	2	8
Versagung MW	1		1			2	4

Q.: Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten

- **Keine Genehmigungsübertragung:** Die branchenübliche Form der Konzessionsbewegung ist die Übertragung der Genehmigung, die im Sprachgebrauch der Branche allgemeinen als „Konzessionskauf“ bezeichnet wird. In Großstädten wie Köln oder München wechselt auf diesem Wege in 5 Jahren jeweils **gut ein Drittel** der Taxiflotte den Besitzer. Da in Berlin keine Mengenbegrenzung besteht, finden hier auch keine Genehmigungsübertragungen statt.
- **Widerruf der Genehmigung:** Geringe Bedeutung hat in Berlin der Widerruf der Genehmigung. In 25 Fällen wurden zwischen 2010 und 2015 weniger als 250 Genehmigungen widerrufen.
- **Versagung der Genehmigung:** Etwas größere Bedeutung haben dagegen Versagungen bei der Wiedererteilung der Genehmigung. Seit 2010 fielen so 722 Genehmigungen von 57 Betrieben an die Genehmigungsbehörde zurück.

Eine Erklärung für die verhältnismäßig geringe Anzahl der Versagungen liefert ein Blick auf die personelle Ausstattung des LABO - z. B. im Vergleich zur effizient arbeitenden Genehmigungsbehörde (BWVI) in Hamburg. Um Vergleichbarkeit herzustellen, wurde die Anzahl Mitarbeiter, die in beiden Behörden mit den nachfolgend aufgelisteten Aufgaben betraut waren ermittelt und diese mit der jeweiligen Anzahl Taxis und Mietwagen ins Verhältnis gesetzt:

- Sachgebietsleitung
- Konzessionserteilungen (Taxen- und Mietwagen)
- Konzessionsversagungen (Taxen und Mietwagen)
- Konzessionswiderrufe (Taxen und Mietwagen)
- sonstige genehmigungsrelevante Tätigkeiten im Bereich Taxen und Mietwagen
- Außendienst im Bereich Taxen und Mietwagen

Unberücksichtigt bleiben u. a. die Bearbeitung von Ordnungswidrigkeitsverfahren, die Aufgabenbereiche Gewerbebearbeit, Tarifanalysen und Tarifikualisierungen sowie die Verwaltung sogenannter Krankentransportfahrzeuge.

In den Jahren 2011 bis 2015 hatten das LABO und die BWVI ca. die folgende Personalausstattung:

Personalausstattung						
Jahr	Sachgebietsleitung		Mitarbeiter (ca.)		Gesamt (ca.)	
	Berlin	Hamburg	Berlin	Hamburg	Berlin	Hamburg
2011-12	1	1	5,0	6,5	6	7,5
2013-14	1	1	7,5	6,5	8,5	7,5
2015	1	1	11	6,5	12	7,5



Die Kenngröße "Anzahl Fahrzeuge je Mitarbeiter" hat sich dabei wie folgt entwickelt:

Durchschnittliche Anzahl Fahrzeuge je Mitarbeiter				
Jahr	Berlin		Hamburg	
	Fzg. gesamt inkl. Mietwagen	Fahrzeuge je Mitarbeiter (Ø)	Fzg. gesamt inkl. Mietwagen	Fahrzeuge je Mitarbeiter (Ø)
2011	8.663	1.444	3.847	513
2012	8.775	1.463	3.844	513
2013	8.980	1.056	3.688	492
2014	9.266	1.090	3.581	477
2015	9.523	794	3.532	471

Die personelle Ausstattung des LABO der Jahre 2011 bis 2014 lässt erkennen, warum das Hamburger Modell in Berlin schon rein personell zum Scheitern verurteilt war. Zwar sank die Anzahl Fahrzeuge je Mitarbeiter in dieser Zeit von in der Spitze 1.463 auf zwischenzeitlich 1.056, aber auch mit einer solchen Betreuungsspanne ist eine Verwaltung und Prüfung nicht zu realisieren. Im Jahr 2015 sank der Wert dank personeller Aufstockung zwar weiter auf 794, aber auch dieser Wert liegt immer noch deutlich über dem Hamburger Vergleichswert (471).

Zudem darf nicht vergessen werden, dass im Vergleich zum eingespielten und seit Jahren beständige Mitarbeiterstamm in Hamburg das LABO mit starker Mitarbeiterfluktuation zu kämpfen hat. Von 6 im LABO 2011-12 beschäftigten Mitarbeitern/innen sind heute nur noch 3 im Sachgebiet. Und auch ein Teil der erst 2013 dazu gestoßenen Mitarbeiter ist bereits ausgetauscht. Eine Personalsituation, die effektives Arbeiten zusätzlich erschwert.

## 7 ERGEBNISZUSAMMENFASSUNG

Am 17. Februar 2015 beauftragte die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt die Fa. Linne + Krause aus Hamburg mit einer Untersuchung zur Wirtschaftlichkeit des Berliner Taxigewerbes. Politisches Ziel ist es, „*die Rahmenbedingungen des Berliner Taxigewerbes*“ zu verbessern und „*ein koordiniertes Vorgehen gegen Schwarzarbeit im Taxigewerbe nach dem Hamburger Modell*“ einzuleiten.<sup>8</sup>

Die vorliegende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung stellt einerseits eine belastbare Datengrundlage für die Arbeit der Berliner Behörden bereit. Insbesondere werden belastbare Referenzwerte für die Betriebsprüfungen des LABO geschaffen. Weiterhin wird eine Basis für die Fortschreibung des Berliner Taxitarifs geliefert werden. Methodisch basiert die Untersuchung auf drei Säulen:

- **Steuerliche und betriebliche Daten:** Auf Basis einer geschichteten Stichprobe wurden die steuerlichen und betrieblichen Daten von ca. 900 der insgesamt knapp 3.000 Berliner Taxibetriebe erhoben und ausgewertet. In dieser Hinsicht ist die vorliegende Untersuchung Teil einer Serie von annähernd 100 vergleichbaren Gutachten in ganz Deutschland. Mit ähnlicher Methode wurden kurz zuvor Erhebungen in **München** und **Köln** durchgeführt, so dass Referenzwerte aus beiden Metropolen zur Verfügung stehen.
- **Fiskaltaxameterdaten:** Seit 2014 und verstärkt im 2. Halbjahr 2015 wurde ein Panel von nunmehr 123 Taxis aufgebaut, die mit fernauslesbaren Fiskaltaxametern ausgerüstet wurden. Auch wenn die Repräsentativität noch nicht voll gegeben ist, liefern die Fiskaltaxameter erstmals „harte“ Zahlen, mit denen die steuerlichen Angaben der Unternehmen verifiziert werden können. Mit gleicher Methode werden seit 2012 die Daten von mittlerweile mehr als 2.200 **Hamburger** Taxis erfasst und zu statistischen Zwecken ausgewertet. Die Hamburger Fiskaltaxameterdaten wurden den Berliner Daten als Referenzdaten gegenübergestellt.
- **Standortanalyse:** Zur Ergänzung und Einordnung der statistischen Daten wurde schließlich eine auf die Nachfrage im Berliner Taximarkt bezogene **Standortanalyse** durchgeführt.

---

<sup>8</sup> Koalitionsvereinbarung zwischen der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD) Landesverband Berlin und der Christlich Demokratischen Union (CDU) Landesverband Berlin für die Legislaturperiode 2011-2016.

## 7.1 Schattenwirtschaft

Die Zusammenschau der Untersuchungsergebnisse zeigt, dass die **Wirtschaftlichkeit** des Berliner Taxigewerbes nach branchenüblichen Maßstäben nicht mehr gegeben ist, denn gemessen am Kriterium der betriebswirtschaftlichen Plausibilität wird nur noch ein kleiner Teil der Berliner Taxiflotte ordnungsgemäß betrieben. Die sorgfältige Analyse der steuerlichen Angaben belegt, dass sich die Mehrzahl der Marktteilnehmer weit von der Ebene legalen und wirtschaftlich sinnvollen Handelns entfernt hat.

- **Einmalige Konstellation:** Mit Blick auf die Schattenwirtschaft ist die Lage des Berliner Taxigewerbes bundesweit einmalig: Während anderenorts die Mehrheit gesetzesnaher Betriebe einer Minderheit irregulärer Betriebe gegenübersteht, sind regulär arbeitende Betriebe in Berlin zu einer Restgröße geworden: Nur noch knapp jedes vierte Berliner Taxi wird in einem Betrieb eingesetzt, der noch als betriebswirtschaftlich plausibel betrachtet werden kann! Anders formuliert: Die übergroße Mehrheit der Berliner Taxis (ca. 77%) werden von irregulär arbeitenden Unternehmen betrieben.
- **Konturen der Schattenwirtschaft:** Im Zentrum der Schattenwirtschaft steht im Berliner Taxigewerbe ein überschaubares Feld von **ca. 130 „Intensivtäterbetrieben“** – Unternehmen bzw. Unternehmenskonglomerate mit zuweilen vielen dutzend Fahrzeugen. Aber auch im Bereich mittelgroßer Betriebe (mit 2 bis 4 Taxis) ist ein Feld von **ca. 210 hochgradig irregulär arbeitenden** Betrieben auszumachen. Insbesondere von den irregulären Mehrwagenbetrieben geht eine erhebliche Schadenswirkung aus, hinter der das Problem von weiteren hochgerechnet **ca. 1.900** semiprofessionellen Berliner 1-Fahrzeugbetrieben in den Hintergrund tritt.
- **Gründe für unplausible Zahlen:** Bei den weitaus meisten betriebswirtschaftlich unplausiblen Betrieben ist von Verkürzungen bei Erlösen und Sozialversicherungsbeiträgen auszugehen, auch wenn im Einzelfall persönliche Umstände wie Krankheit, Alter, familiäre Situation oder eine undogmatische Lebensgestaltung der Unternehmer gelegentlich zu betriebswirtschaftlich unplausiblen Zahlen führen mögen.
- **Überschaubares Berufsrisiko:** Die Auswertung der steuerlichen Unterlagen zeigt, wie auffällig gering der Verschleierungsaufwand der irregulär arbeitenden Betriebe ist. Im Endeffekt können solche Betriebe also offenkundig auf das Fehlen einer effektiven Kontrolle vertrauen! Zumindest bleiben das Aufdeckungsrisiko und die daraus erwachsenden steuer-, straf-, sozialversicherungs- und personenbeförderungsrechtlichen Konsequenzen im Rahmen eines überschaubaren Berufsrisikos.

- **Aufsichts- und Vollzugsdefizit:** Daraus erwächst eine weitere beunruhigende Einsicht: Gäbe es eine effektivere Aufsicht, wäre die große Mehrheit der Berliner Taxibetriebe von Konzessionsversagungen bedroht. So bilden (u. a. personelle bedingte) Aufsichts- und Vollzugsdefizite gleichsam die Grundvoraussetzung für die gegenwärtige Situation.
- **Fehlende Durchschlagskraft:** Das 2008 auch in Berlin eingeführte Instrumentarium des „Hamburger Modells“ hat in der Bundeshauptstadt keine Durchschlagskraft entwickelt. Im Gegenteil: Während in Hamburg (wo zuvor eine ähnliche Konstellation wie heute in Berlin bestand), irreguläre Strukturen weitgehend verschwunden sind, konnte dieses Ziel in Berlin bislang noch nicht erreicht werden. Im Gegenteil: Das derzeit zu beobachtende Mengenwachstum ist in erster Linie durch Neu- bzw. Erweiterungsanträge irregulär arbeitender Betriebe bedingt, was die Situation weiter verschlimmert.
- **„Drehtüreffekt“:** Dabei ist ein fataler Drehtüreffekt zu beobachten, der alle Bemühungen des LABO letztendlich zunichte macht: In Großstädten mit Konzessionsbegrenzung wie Köln, München oder Stuttgart bedeuten Geschäftsaufgabe und Insolvenz in aller Regel den Verlust von Konzession und wirtschaftlicher Existenz. In Berlin sind Taxikonzessionen nicht limitiert, so dass das Geschäft nahtlos mit Strohmännchen-Konstruktionen fortgeführt werden kann.
- **Verdrängungswettbewerb:** Die wenigen noch regulär arbeitenden Taxibetriebe sind einem dramatischen Verdrängungswettbewerb ausgesetzt, der in erster Linie um die Ressource „Fahrpersonal“ ausgetragen wird. Zugang zu Fahrpersonal hat derjenige Unternehmer, der seinen Fahrern Zugriff auf Schwarzeinnahmen und – mit Hilfe unzutreffender Lohnnachweise – Zugriff auf staatliche Transferleistungen verschafft.
- **Etablierung irregulärer Strukturen:** Aus der u. a. personell bedingten unzulänglichen Aufsicht konnte sich flächendeckend ein Milieu entwickeln, das mittels Steuerhinterziehung und Sozialbetrug die öffentlichen Kassen in hohem Maße schädigt und eine beispiellose Wettbewerbsverzerrung hervorgebracht hat.
- **Zugang zu Transferleistungen:** Die Analyse zahlreicher Jahresabschlüsse legt den alarmierenden Schluss nahe, dass der **primäre Geschäftszweck** vieler Berliner Taxibetriebe nicht die Personenbeförderung ist. Vielmehr ist davon auszugehen, dass der eigentliche Geschäftszweck vieler Großbetriebe darin besteht, einerseits den eigenen "Gewinn" zu maximieren und gleichzeitig den Fahrern kollektiven Zugang zu Schwarzgeld und Transferleistungen zu verschaffen. Kontrollen des Zolls zeigen immer wieder, dass unverhältnismäßig viele Taxifahrer als sogenannte Aufstocker gemeldet sind.
- **Schadenswirkung:** Davon geht eine massive Schadenswirkung auf die öffentlichen Haushalte und die sozialen Sicherungssysteme aus. Das Problem der Schattenwirtschaft im Taxigewerbe reicht in seiner Wirkung somit weit über das Gewerbe hinaus.

### 7.1.1 Nachfragefaktoren

Berlin ist der mit Abstand wichtigste Taxistandort Deutschlands: Etwa jedes 7. deutsche Taxi fährt auf Berlins Straßen. Nirgendwo konzentriert sich so viel Nachfrage wie in der Bundeshauptstadt. In dieser Hinsicht rangiert Berlin vor anderen nachfragestarken Zentren wie Hamburg, München oder Frankfurt.

- **Faktor Straßennachfrage:** Stärker als ihre Kollegen in anderen Großstädten leben Berliner Taxifahrer vom Ad hoc - Geschäft „auf der Straße“. Gut die Hälfte der Touren beginnt mit dem Einstieg des Fahrgastes am Halteplatz oder durch Abwinken von der Straße.
- **Faktor Tourenvermittlung:** Eine Besonderheit des Berliner Taximarktes ist die relative Schwäche der funkgestützten Tourenvermittlung: Nur etwa 38% des Tourenaufkommens wird per Funk vermittelt. Während die stärkste Hamburger Funktaxizentrale jährlich im Durchschnitt **ca. 6.000 Touren** an die angeschlossenen Fahrzeuge vermittelt, kommt die wichtigste Berliner Zentrale "nur" auf **ca. 1.400 Touren**.
- **Faktor Apps:** Überraschend gering ist zudem der Anteil app-gestützter Vermittlungen: Nur etwa 5% der Erlöse gingen 2015 auf solche Touren zurück. Offenkundig steht die tatsächliche wirtschaftliche Bedeutung von App-Touren im Missverhältnis zu deren öffentlicher Wahrnehmung.
- **Faktor Kundengruppen:** Wichtigste Nachfragequelle des Berliner Taxigewerbes ist die Beförderung von Privatpersonen und Geschäftsleuten – das traditionelle Kerngeschäft des großstädtischen Taxigewerbes: Gut zwei Drittel der Berliner Umsätze werden – etwa zu gleichen Teilen – mit beiden Kundengruppen erwirtschaftet. Dabei speist sich die Nachfrage nicht allein aus der einheimischen Wohnbevölkerung, sondern in besonderem Maße auch aus der Nachfrage auswärtiger Besucher. Relativ große Bedeutung haben in diesem Zusammenhang zudem Touristen, die für knapp 20% der Umsätze stehen. Mäßige Bedeutung haben dagegen Krankenfahrten (ca. 7%). Eine Einbindung in den ÖPNV findet in Berlin praktisch nicht statt.
- **Faktor Demografie:** Seit vielen Jahren wächst Berlin spürbar – auf aktuell annähernd 3,5 Mio. Einwohner. Die Prognosen versprechen auch für die nächsten Jahre ein deutliches Plus. Günstig für das Taxigewerbe: Berlin wächst besonders stark im innerstädtischen Bereich.

- **Faktor Migration:** Ca. 29% der Einwohner Berlins haben Wurzeln außerhalb Deutschlands. Der Anteil der Migranten unter den Taxi-unternehmern liegt bei gut 41%. Während die Betriebe von Migranten jedoch meist Mehrwagenbetriebe sind, sind die Betriebe der deutschen Unternehmer sehr viel häufiger Kleinbetriebe mit nur einem Fahrzeug. Somit werden ca. 52% der Berliner Taxiflotte von Unternehmern mit Migrationshintergrund betrieben.
- **Faktor Konjunktur:** In einem schwierigen internationalen Umfeld hat sich die deutsche Wirtschaft in den letzten Jahren gut behauptet. Das gilt in besonderem Maße für die Berliner Wirtschaft mit ihren überdurchschnittlichen Wachstumsraten.
- **Faktor politische Krisen:** Die positive wirtschaftliche Entwicklung wird durch die Flüchtlingskrise überschattet. Die Verwerfungen auf den internationalen Finanzmärkten, die wirtschaftliche Depression Südeuropas, die Erosion der Europäischen Union sowie die Unruhen in der Ukraine und im Nahen Osten stellen zurzeit alle Prognosen unter Vorbehalt.
- **Faktor Kaufkraft / Arbeitsmarkt:** Trotz wachsender Wirtschaftskraft: Die Berliner Bevölkerung verfügt zurzeit nur über unterdurchschnittliche Kaufkraft (91,4%). In dieser Hinsicht liegt Berlin eher auf Niveau von Dresden oder Leipzig. Problematisch ist zudem die relativ hohe Arbeitslosenquote von ca. 10,7%.
- **Faktor öffentlicher Sektor:** Die Industrie ist in Berlin noch immer schwach vertreten. Vorherrschend ist dagegen der (halb-)öffentliche Sektor. Zu den wichtigen Arbeitgebern zählen die städtische Verwaltung und staatsnahe Verkehrsunternehmen (BVG / Deutsche Bahn, Krankenhäuser). Durch die Wiedererlangung der Hauptstadtfunction, wurde ein neues Nachfragespektrum erschlossen, zu dem sich – neben der Bundesregierung selbst – eine große Zahl von Bundesbehörden, Verbänden und Medien gesellen. Hinzu kommt eine reiche Wissenschaftslandschaft mit zahlreichen Hochschul- und Forschungseinrichtungen und entsprechendem „Konferenztourismus“.
- **Faktor Dienstleistungssektor:** In den letzten Jahren ist Berlin zum Zentrum einer vielseitigen Kultur-, Kreativ- und Medienwirtschaft geworden, von der ebenfalls Taxinachfrage ausgeht.
- **Faktor Einzelhandel:** Von Bedeutung ist weiterhin der Einzelhandel. Die Shoppingmeilen der Stadt generieren beträchtliche Taxinachfrage.
- **Faktor Gesundheitswirtschaft:** Berlin besitzt eine medizinische Infrastruktur von internationalem Rang, von der auch das Taxigewerbe profitiert – nicht allein durch klassische Krankenfahrten.
- **Faktor Tourismus:** Berlin verfügt über eine hervorragende touristische Infrastruktur. Keine andere deutsche Großstadt hat in den vergangenen Jahren ein so starkes touristisches Wachstum erlebt. In keiner anderen deutschen Metropole hat zudem der Tourismus solch große Umsatzbedeutung (knapp 20%) für die Taxinachfrage wie in der Bundeshauptstadt.



- **Faktor Messe / Kongresse:** Bedeutende Taxinachfrage geht zudem von der Messe aus – nach Schätzung der Berlin Messe jährlich mehr als 2 Mio. Touren. Berlin ist zudem die deutsche Stadt mit den meisten Tagungen, Kongressen und Konferenzen. Auch hiervon profitiert das Berliner Taxigewerbe.
- **Faktor Gastronomie / Nachtleben:** Berlin verfügt über ein breites Angebot an gastronomischen Betrieben (ca. 14.000) und eine bunte Palette von Bars, Diskotheken und Clubs (zusammen ca. 2.300 Betriebe). Das Angebot konzentriert sich auf die innerstädtischen Quartiere und sorgt für Taxinachfrage – insbesondere am Wochenende und an den Abenden.
- **Faktor Events:** Berlin ist Schauplatz zahlreicher Großevents wie der Berlinale oder der Fashion Week. Daneben sorgen zahlreiche größere und kleine Sport- und Kulturevents im Jahresverlauf für Nachfrage auch im Taxigewerbe.
- **Faktor Pkw:** Gewichtigster Wettbewerber des Taxis ist der private Pkw, auch wenn Berlin keine ausgesprochene Autofahrerstadt ist. 28% des Gesamtverkehrsaufkommens werden mit dem Auto oder dem Motorrad zurückgelegt. Nirgendwo in Deutschland gibt es so viele Haushalte ohne eigenen Pkw wie in Berlin. Damit verbleibt dem Taxigewerbe Entfaltungsspielraum.
- **Faktor ÖPNV:** Die Bundeshauptstadt besitzt ein außerordentlich dichtes ÖPNV-Netz – weit enger geknüpft als beispielsweise der Hamburger oder Kölner Nahverkehr. Ca. 26% aller werktäglichen Wege werden mit U-, S- und Straßenbahn oder Bussen zurückgelegt. Ungünstig für die Taxinachfrage ist der Ausbau der ÖPNV-Nachtbedienung. Andererseits sind Taxis nur minimal in den ÖPNV eingebunden.
- **Faktor Flughäfen:** Mit seinen jährlich ca. 21 Mio. Fluggästen ist der Flughafen **Berlin-Tegel** die wichtigste einzelne Nachfragequelle für das Berliner Taxigewerbe. Allerdings nimmt die Taxinutzung seit einigen Jahren deutlich ab – zu Gunsten des Busverkehrs. Das Taxitouren-aufkommen ist dennoch vergleichsweise hoch: Die citynahe Lage und die fehlende Anbindung an das Schienennetz sorgen in Tegel für eine relativ hohe Taxiquote (ca. 29%). Jährlich generiert Tegel **ca. 5,0 Mio. Taxitouren**. Der sehr viel größere (und cityfernere) Münchener Flughafen kommt dagegen nur auf schätzungsweise **1,2 Mio. Taxitouren**. Noch niedriger ist die Bedeutung des Flughafens **Schönefeld**. Auch hier ist die Taxiquote seit 2010 deutlich gesunken. Im An- und Abreisverkehr erzeugt der cityferne Flughafen schätzungsweise **1,0 Mio. Taxitouren**. Nach dem Ausschluss Berliner Taxis von der Bereitstellung ist Schönefeld nur noch im Zielverkehr von Bedeutung.

- **Faktor BER:** Die Zukunft des Flughafens Berlin Brandenburg ist aus Sicht des Berliner Taxigewerbes mit zahlreichen Ungewissheiten verbunden. Einerseits wurde der geplante Eröffnungstermin seit 2012 immer wieder verschoben. Auch der nun für Ende 2017 angestrebte Eröffnungstermin ist fraglich. Mit der Eröffnung des neuen Airports ist jedoch die Schließung des lukrativen Flughafen Tegels verbunden. Hinzu kommt: Die Probleme des heutigen Flughafens Schönefeld werden voraussichtlich auch die Probleme des künftigen Flughafens Berlin Brandenburg sein: Eine geringe Taxiquote aufgrund cityferner Lage und gute Schienenanbindung. Zudem ist keineswegs geklärt, ob sich Berliner Taxis überhaupt am neuen Flughafen bereitstellen dürfen.
- **Faktor Schienenverkehr:** Nach dem Flughafen Tegel sind die Berliner Bahnhöfe traditionell die wichtigsten Punkte der Taxinachfrage. An erster Stelle steht hier der neue Hauptbahnhof mit seinen täglich ca. 300.000 Besuchern. Im Gegensatz zu anderen Hauptbahnhöfen fehlt dem Berliner Hauptbahnhof aber das organisch gewachsene Umfeld, so dass das Taxiaufkommen überschaubar bleibt. Die anderen Berliner Fernbahnhöfe „leben“ dagegen in erster Linie vom Regionalverkehr, der erfahrungsgemäß wenig Taxinachfrage erzeugt. Auch der einstmals zentrale Bahnhof Zoologischer Garten hat auf diese Weise erheblich an Bedeutung für die Taxinachfrage verloren.



### 7.1.2 Angebotsfaktoren

Einer starken Nachfrage steht auf dem Berliner Taximarkt ein problematisches Angebot gegenüber, das mutmaßlich auch auf Steuerhinterziehung und die kollektive Erschleichung von Sozialleistungen abzielt. Deutlich wird weiterhin: Legalität erzeugt Qualität und umgekehrt. Die Folgen der Schattenwirtschaft sind auch an der Flottenqualität abzulesen.

- **Steigender Wettbewerbsdruck:** Die Zahl der Berliner Taxis ist in den letzten Jahren stark gestiegen – im Wesentlichen getrieben durch irregulär geführte Betriebe. Gleichzeitig ist auch die Zahl der Mietwagen rapide gewachsen – seit 2007 um mehr als 50%. Trotz verschärfter Aufsicht durch das LABO, hat sich der Wettbewerbsdruck in den letzten Jahren dramatisch erhöht. Nach Fahrzeugen hat sich die Berliner Taxi- und Mietwagenflotte seit 2007 um **gut 1.900 Einheiten** vergrößert – etwa so viele Taxis wie zurzeit zusammen auf den Straßen von Köln (**ca. 1.200 Taxis**) und Stuttgart (**ca. 700 Taxis**) fahren.
- **Taxidichte:** Mit einer Taxidichte von 2,22 (Taxis auf 1.000 Einwohner) rangiert Berlin weit über dem Durchschnitt deutscher Großstädte (1,47) – etwa in Augenhöhe mit München (2,28) und Düsseldorf (2,26).
- **Taxi-Mietwagendichte:** Mit ca. 1.700 Fahrzeugen verfügt Berlin gleichzeitig über die größte deutsche Mietwagenflotte. Die Berliner Taxi-Mietwagendichte rangiert gegenwärtig bei 2,70 und damit auf Rang 2 der Taxi-Mietwagendichte deutscher Großstädte. Auf dem 1. Platz liegt die Finanz- und Flugverkehrsmetropole Frankfurt (2,98).
- **Fahrzeugflotte:** Die noch verbliebene professionelle Berliner Taxiflotte zeigt eine insgesamt akzeptable Fahrzeugqualität: Mit einem Anteil von knapp 77% (ursprünglich) neu beschaffter Fahrzeuge wird ein guter Wert erzielt. Problematisch ist dagegen die Qualität der semiprofessionell betriebenen Berliner Taxiflotte, die aber die große Mehrheit auf den Strassen der Bundeshauptstadt stellt. Eine geringe Investitionssumme und ein viel zu hohes Durchschnittsalter der Fahrzeuge (ca. 6,4 Jahre) belegen ein Qualitätsproblem.
- **Beschäftigung:** Das Berliner Taxigewerbe ist zum Teil noch recht kleinteilig strukturiert. Der Typ des Alleinfahrers ist noch präsent – wenngleich auch ganz überwiegend in seiner semiprofessionellen Spielart. Auffällig ist, dass professionelle und semiprofessionelle Mehrwagenbetriebe (angeblich) eine ganz ähnliche Personalausstattung besitzen. Dagegen unterscheiden sich die Personalkosten beider Gruppen erheblich.

- **Fahrleistung:** Aussagen zur Jahresfahrleistung auf Basis von Fiskaltaxameterdaten sind zurzeit in Berlin noch nicht möglich. Die professionellen Berliner Taxis erzielen laut Buchführung eine etwas unterdurchschnittliche Fahrleistung von ca. 57.600 km pro Jahr – ähnlich wie die Taxis in Köln oder Stuttgart. Substanziell niedrigere Werte finden sich dagegen bei den Semiprofessionellen mit angeblich ca. 39.400 km. Fiskaltaxameterauswertungen aus Hamburg belegen dort für 2014 eine durchschnittliche Fahrleistung von ca. 67.700 km.
- **Auslastung Fahrleistung:** Auf Basis der Fiskaltaxameterdaten konnte bereits heute die fahrleistungsbezogene Besetztquote auch für Berlin ermittelt werden. 2015 lag die bei ca. 46% – ein Wert, der durch die Selbstauskünfte der Unternehmer (ca. 46,5%) bestätigt wird. Ein ganz ähnlicher Wert wurde auch in Hamburg gemessen (ca. 45%).
- **Zeitliche Auslastung:** Wesentlich geringer ist dagegen die zeitliche Auslastung. In Berlin ergibt die Auswertung der Fiskaltaxameterdaten einen zeitlichen Besetztanteil von gut 27% – ähnlich wie zurzeit in Hamburg (ca. 26% bis 28%). Das wirtschaftliche Maximum dürfte bei ca. 40% liegen und wird in Hamburg von einigen besonders leistungsstarken Betrieben auch erreicht. Die unzureichende zeitliche Auslastung bildet ein zentrales wirtschaftliches Problem des gesamten deutschen Taxigewerbes.
- **Fahrleistung pro Schicht:** Im Durchschnitt legen Berliner Taxis ca. 124 km pro Schicht zurück – deutlich weniger als ihre Hamburger Kollegen (ca. 148 km). Allerdings sind Berliner Taxischichten zeitlich kürzer als Schichten in Hamburg. Während Berliner Taxifahrer im Schnitt ca. 8,5 Stunden am Steuer verbringen, sind es in Hamburg ca. 9,6 Stunden – Pausenzeiten eingerechnet.
- **Einsatz im Wochenverlauf:** Der wochentägliche Geschäftsverlauf des Berliner Taxigewerbes entspricht weitgehend dem des Hamburger Taxigewerbes. Der Unterschied: Das Hamburger Taxigewerbe hat ein stärkeres Wochenendgeschäft.
- **Einsatz im Tagesverlauf:** Eine leichte Phasenverschiebung ist im Tagesverlauf zu erkennen. Vereinfachend formuliert: Das Berliner Taxigeschäft setzt in den frühen Morgenstunden etwa zwei Stunden später als das Hamburger Geschäft ein, hört dafür aber in den Nachtstunden zwei Stunden später auf.

### 7.1.3 Betriebswirtschaftliche Faktoren

Extremer Wettbewerbsdruck und massive Schattenwirtschaft lassen auf dem Berliner Taximarkt eine **bundesweit einmalige** betriebswirtschaftliche Schieflage entstehen. Die steuerlich erklärten Nettoumsätze auch der professionellen Berliner Taxibetriebe rangieren auf einem Niveau, das den Substanzerhalt und ein Arbeiten im Rahmen der geltenden rechtlichen Bestimmungen problematisch macht. Für semiprofessionelle Betriebe ist ein Auskommen in der Regel nur unter der Voraussetzung von Schwarzerlösen und / oder der Inanspruchnahme von Transferleistungen durch die Fahrer erklärbar.

- **Erlössituation:** Fiskaltaxameterdaten zu Jahreserlösen liegen für Berlin noch nicht vor. Im Durchschnitt der Jahre 2012 bis 2014 erzielten die professionell betriebenen Fahrzeuge laut Buchführung Erlöse von lediglich ca. 54.300 € pro Fahrzeug – weit weniger als z. B. die Fahrzeuge auf den funktionsfähigen Taximärkten von Ulm (ca. 75.500 €) oder Fulda (ca. 73.500 €). Die Hamburger Fiskaltaxameterdaten belegen dort 2014 einen Durchschnittserlös von **ca. 69.300 €**. Hamburger Mehrwagenbetriebe erzielten 2014 laut Fiskaltaxameterdatenauswertung im Durchschnitt ca. **81.200 €**. In der Spitze werden sogar Erlöse von bis zu 150.000 € erreicht. Auch einzelne Berliner Taxibetriebe erreichen knapp die **100.000 €-Marke**. Mit **ca. 26.900 €** (1-Fahrzeugbetriebe) bis **ca. 35.000 €** Jahreserlös (Mehrfahrzeugbetriebe) agieren semiprofessionelle Berliner Taxis jedoch weit jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität.
- **Erlöse Alleinfahrer:** Die Musterwerte, die jährlich vom BZP zur Verfügung gestellt werden, stellen aus Gutachtersicht die absolute Untergrenze dar, mit der ein Alleinfahrertaxi betriebswirtschaftlich sinnvoll betrieben werden kann. Die von professionellen Berliner Alleinfahrern erzielten Jahreserlöse (**Ø 43.500 €**) entsprechen fast genau dem BZP-Vergleichswert (**Ø 43.300 €**). Laut Fiskaltaxameterauswertung kamen Hamburger Alleinfahrer 2014 auf **ca. 41.400 €**. Die semiprofessionellen Berliner Alleinfahrertaxis, die jedoch die große Mehrheit der Alleinfahrer stellen, kommen dagegen nur auf steuerlich erklärte Jahreserlöse von durchschnittlich **ca. 25.700 €**.

- **Erlöse pro km:** Bei den Kilometererlösen ist ein Abgleich zwischen Berliner Fiskaltaxameterdaten und den Daten, die auf Basis der steuerlicher Angaben ermittelt wurden, möglich. Laut Fiskaltaxameter erzielten Berliner Taxis 2014 und im 1. Halbjahr 2015 Erlöse von ca. 0,98 € / km. Die Tarifierungsanpassung vom 1. Juli 2015 ließ den Erlös für das Gesamtjahr 2015 auf **ca. 1,09 € / km** steigen. Die bis Mitte 2015 gemessenen **0,98 € / km** entsprechen fast genau dem für 2014 auf Basis steuerlicher Angaben ermittelten Wert professioneller Taxis von **0,96 € / km**. Gleichzeitig entspricht der aktuelle Berliner Durchschnittserlös von **1,09 / km** exakt dem aktuellen Hamburger Wert. Die **doppelte Verprobung** zeigt, dass die bei professionellen Berliner Taxibetrieben ermittelten betriebswirtschaftlichen Daten mit großer Wahrscheinlichkeit das **tatsächliche Geschehen** auf dem Berliner Taximarkt darstellen.
- **Betriebstypen:** Typische Abweichungen zeigen sich 2014 auch in Berlin insbesondere zwischen größeren Mehrwagenbetrieben (ca. 1,15 € / km) und Alleinfahrern (0,83 € / km), bei denen von einem hohen Anteil Privatfahrten auszugehen ist.
- **Semiprofessionelle:** Substanziell niedrigere Kilometererlöse meldeten dagegen 2014 semiprofessionelle Taxis – im Durchschnitt 0,81 € / km. Dabei schwanken die Werte zwischen 0,77 € / km bei Alleinfahrern und 0,84 € / km bei Mehrfahrzeugbetrieben.
- **Erlös pro Tour:** Im Durchschnitt kostete eine Berliner Taxitour bis zur Tarifierungsanpassung Mitte 2015 netto ca. 12,10 €; danach ca. 14,20 €. Im Durchschnitt des Jahres lag der durchschnittliche Erlös bei ca. 13,80 € pro Tour – deutlich niedriger als in Hamburg (ca. 16,10 €).
- **Erlös pro Stunde:** Im Durchschnitt erzielten Berliner Taxis 2015 einen Stundenerlös von netto ca. 15,90 €. Mit ca. 16,90 € / Std. liegen auch die Hamburger Stundenerlöse spürbar höher. Der niedrige Stundenerlös verweist auf eine zentrale Schwäche des Berliner Taximarktes (vgl. Kap. 4.5 letzter Satz).
- **Erlös pro Schicht:** Diese Schwäche wird auch bei den Schichtenerlösen deutlich. Im Durchschnitt kamen Berliner Taxis 2015 auf einen Schichtumsatz von ca. 135 €. Typische Berliner Taxischichten schließen mit Nettoerlösen zwischen 100 € und 160 € ab. Typische Hamburger Schichten schließen dagegen mit Erlösen zwischen 120 € und 260 € und mit durchschnittlich ca. 162 € ab (vgl. Kap. 4.5 letzter Satz).
- .
- **Kosten:** Die professionellen Berliner Betriebe arbeiten im Durchschnitt der Jahre 2012 bis 2014 mit Kosten von ca. 48.900 €. Problematisch sind in erster Linie die viel zu geringen (steuerlich gemeldeten) Personalkosten der semiprofessionellen Mehrwagenbetriebe, die substanziell unter den betrieblichen Erfordernissen rangieren.

- Überschuss:** Problematisch ist weiterhin die Gewinnsituation – sowohl bei professionellen wie auch bei semiprofessionellen Unternehmen: Im Durchschnitt der Jahre 2012 bis 2014 erwirtschafteten professionelle Berliner Taxis einen Überschuss von lediglich ca. 5.400 € – ein völlig unzureichendes Niveau nahe der Armutsgrenze. Professionelle Alleinfahrer erwirtschafteten im gleichen Zeitraum durchschnittlich ca. 21.500 € pro Jahr. Im Durchschnitt der Jahre 2011 bis 2013 lagen sie damit leicht über dem BZP-Vergleichswert (ca. 19.800 €) – jenem Wert, der aus Gutachtersicht als äußerster Minimalwert betrachtet werden muss. Glaubt man den steuerlichen Angaben der semiprofessionellen Betriebe, so betreiben sie ihr Gewerbe annähernd als „Nullsummenspiel“..
- Altersvorsorge:** Gegenwärtig können auch viele professionell arbeitenden Unternehmer keine (ca. 30%) bzw. allenfalls eine unbefriedigende Altersvorsorge bilden. Angesichts vorprogrammierter Altersarmut ist auch in diesem Punkt das **öffentliche Interesse** berührt.

BUNDESHAUPTSTADT BERLIN DIE WICHTIGSTEN KENNZAHLEN IM ÜBERBLICK								
	Berlin (lt. Fiskaltaxameter)				Hamburg (lt. Fiskaltaxameter)		Berlin (gem. Buchführung)	
	2014 *	1. Halbjahr 2015 *	2. Halbjahr 2015	2015	2014	2015	Nur professionelle Betriebe 2014	Nur semi-professionelle Betriebe 2014
	tesymex Daten	Taxipanel Berlin			Statistisches Amt für HH und S-H	tesymex Daten	Steuerliche Angaben	
Anzahl Schichten	2.323	2.081	8.599	10.680	572.760	381.589	-	-
Anzahl Touren	22.674	20.332	83.741	104.073	7.144.231	3.822.890	-	-
Umsatz / km in €	0,98	0,99	1,11	1,09	1,10	1,09	0,96	0,81
Umsatz / Tour in €	13,30	12,12	14,21	13,80	15,02	16,14	-	-
Umsatz / Stunde in €	12,70	13,87	16,37	15,89	18,39 **	16,89	-	-
Besetzkilometer in %	-	46,8	45,1	45,4	45,8	44,9	46,5	-
Besetzzeiten in %	-	26,8	27,5	27,3	29,3 **	25,7	-	-
Schichtlänge in h	-	8,3	8,5	8,5	-	9,6	-	-

\* Daten Berlin 2014 und 1. Halbjahr 2015 nicht repräsentativ

\*\* Arbeitsstunde abzüglich der gesetzlichen Pausenzeiten

#### 7.1.4 Konzessionsbewegungen

Angesichts der erheblichen Verwerfungen auf dem Berliner Taximarkt ist die Zahl der widerrufenen oder versagten Genehmigungen auffällig niedrig.

- **Keine Genehmigungsübertragung:** Die branchenübliche Form der Konzessionsbewegung ist die Übertragung der Genehmigung, die im Sprachgebrauch der Branche allgemeinen „Konzessionskauf“ bezeichnet wird. Da in Berlin keine Mengenbegrenzung besteht, finden hier auch keine Genehmigungsübertragungen statt.
- **Widerruf der Genehmigung:** Geringe Bedeutung hat in Berlin der Widerruf der Genehmigung. In 25 Fällen wurden zwischen 2010 und 2015 weniger als 250 Genehmigungen widerrufen.
- **Versagung der Genehmigung:** Etwas größere Bedeutung haben dagegen Versagungen bei der Wiedererteilung der Genehmigung. Seit 2010 fielen so 722 Genehmigungen von 57 Betrieben an die Genehmigungsbehörde zurück.

Eine Erklärung für die verhältnismäßig geringe Anzahl der Versagungen liefert ein Blick auf die personelle Ausstattung des LABO. Diese lässt für die Jahre 2011 bis 2014 erkennen, warum das Hamburger Modell in Berlin schon rein personell zum Scheitern verurteilt war. Zwar sank die Anzahl Fahrzeuge je Mitarbeiter in dieser Zeit von in der Spitze 1.463 auf zwischenzeitlich 1.056, aber auch mit einer solchen Betreuungsspanne ist eine Verwaltung und Prüfung nicht zu realisieren. Im Jahr 2015 sank der Wert dank personeller Aufstockung zwar weiter auf 794, aber auch dieser Wert liegt immer noch deutlich über dem Hamburger Vergleichswert (471).

## 7.2 Handlungsempfehlungen

Das Berliner Taxigewerbe befindet sich in einer bundesweit beispiellosen Schiefelage. Durch ein deutlich erkennbares Aufsichts- und Vollzugsdefizit konnten sich flächendeckend rechtswidrige Strukturen entwickeln, die mittels Steuerhinterziehung und Sozialbetrug die öffentlichen Kassen in hohem Maße schädigen und eine beispiellose Wettbewerbsverzerrung hervorbringen. Der Ansatz des „Hamburger Modells“ hat in Berlin keine Durchschlagskraft entfaltet und muss – zum gegenwärtigen Zeitpunkt – als wirkungslos angesehen werden.

Art und Umfang der Schattenwirtschaft sind seit Jahren bekannt und Gegenstand der öffentlichen und politischen Diskussion. Ein Mangel an Marktkenntnis, Problembewusstsein oder anderenorts erfolgreichen Konzepten besteht auf Behördenseite nicht. Umso drängender stellt sich die Frage, warum die Ansätze zur nachhaltigen Bekämpfung der Schattenwirtschaft im Berliner Taxigewerbe bislang ins Leere gelaufen sind.

Ein Vergleich mit der Freien und Hansestadt Hamburg zeigt, dass die erfolgreiche Umsetzung des Hamburger Modells in Hamburg auf dem Zusammenspiel verschiedener Faktoren beruht:

- **Politischer Wille zur Veränderung:** Von ausschlaggebender Bedeutung für den Erfolg des Hamburger Modells war der ab 2005 erkennbare politische und gewerbepolitische Wille zur Veränderung. Sowohl strukturell, organisatorisch als auch personell wurde die zuständige Genehmigungsbehörde neu ausgerichtet. Darüber hinaus kam es ab 2011 zur flächendeckenden Förderung der sogenannten Fiskaltaxameter.
- **Treiber Genehmigungsbehörde:** Von Beginn an hat die Genehmigungsbehörde die Führungsrolle bei der Umsetzung der verschärften Prüfungspraxis übernommen und die Entwicklung aktiv vorangetrieben.
- **Aufbau Fiskaltaxameterpanel:** Als entscheidende Grundlage zur Generierung von Vergleichszahlen wurde 2005 das sogenannte Hamburger Fiskaltaxameterpanel - zunächst auf Basis von Key-Daten - ins Leben gerufen. Bis heute werden jährlich aktuelle Vergleichszahlen erhoben.



- **Kontinuierliche Weiterentwicklung:** Das heute bestehende Prüfverfahren ist das Ergebnis einer kontinuierlichen und konsequenten Weiterentwicklung. So wurden z. B. ab 2015 Prüfelemente wie die Einhaltung von Arbeits- und Pausenzeiten oder der Abgleich von Lohnsummen und betrieblich gefahrenen Kilometern zusätzlich in das Prüfkonzept integriert.
- **Zielgerichtete koordinierte Zusammenarbeit:** Von Beginn an wurde eine zielgerichtete und koordinierte Zusammenarbeit mit der Hamburger Finanzbehörde angestrebt und umgesetzt.

### 7.2.1 Ansatzpunkt Schwachstellen

Dem LABO als Genehmigungsbehörde kommt bei der Aufsicht über das Taxi- (und Mietwagengewerbe) naturgemäß eine besondere Bedeutung zu. Mit dem „Hamburger Modell“ verfügt das LABO grundsätzlich über ein erprobtes Instrumentarium, das jedoch nicht greift.

- **Maßnahme mehr Personal:** Einen bedeutsamen Engpass bilden die fehlenden personellen Ressourcen. Der Vergleich mit der effizient arbeitenden Hamburger Genehmigungsbehörde zeigt, dass die aktuellen personellen Kapazitäten des LABO nicht für eine wirkungsvolle und flächendeckende Aufsicht reichen. Hier wird eine unbefristete personelle Aufstockung empfohlen. Die Aufstockung von Personal reicht alleine aber nicht aus, um die Schlagkraft des LABO zu erhöhen.
- **Maßnahme Qualifikation:** Zusätzlich ist es erforderlich, das Personal für die effektive Umsetzung des Hamburger Modells zu qualifizieren. Hierfür sind die Mitarbeiter in erster Linie **betriebswirtschaftlich** zu schulen. Betriebswirtschaftlich geschulte Mitarbeiter sind schnell in der Lage, die Dimension der Schieflage auf Basis der von den Betrieben eingereichten Unterlagen zu erkennen und effizient und ggf. mit Hilfe von Vergleichszahlen auszuwerten.
- **Maßnahme Ursachenanalyse:** Mangelnde personelle Kapazitäten und fehlende betriebswirtschaftliche Qualifikation können aber die bisherige Wirkungslosigkeit des Hamburger Modells in Berlin nicht vollständig erklären. Quasi unter den Augen der Berliner Behörden ist seit Einführung des Hamburger Modells die Zahl der Taxis und Mietwagen insbesondere in der Gruppe der "Intensivtäterbetriebe" gestiegen. Es ist unerlässlich herauszuarbeiten, welche Strukturen und welche Mechanismen zur Wirkungslosigkeit geführt haben.



- **Maßnahme Führungsrolle:** Ein Zuwarten auf die Finanzverwaltung ist wenig zielführend. Das Hamburger Beispiel zeigt, dass eine betriebswirtschaftlich ertüchtigte Genehmigungsbehörde die Führungsrolle bei der Bereinigung des Taximarktes übernehmen sollte. Das schließt eine zielgerichtete und koordinierte Zusammenarbeit mit Finanzämtern und DRV keineswegs aus.
- **Maßnahmen "Intensivtäterbetriebe":** Auf dem Berliner Taximarkt arbeitet eine Gruppe von ca. 130 semiprofessionellen Großbetrieben bzw. betrieblichen Zusammenschlüssen mit zusammen mehr als 2.100 Fahrzeugen. Von dieser Gruppe geht eine besonders starke Schadenswirkung aus. Es wird empfohlen, die Ressourcen zunächst auf diese Intensivtäter zu fokussieren.
- **Maßnahme "Aushebelung Drehtüreffekt":** Der zu beobachtende Drehtüreffekt bei größeren Taxibetrieben macht die Anstrengungen des LABO bei der Bereinigung des Berliner Taximarktes an einem ganz zentralen Punkt immer wieder zunichte. Da aufgrund des extrem hohen Organisationsgrades der Gruppe der sogenannten "Intensivtäterbetriebe" mit den normalen Zyklen zur Überprüfung der persönlichen Zuverlässigkeit gemäß § 13 Abs. 1 PBefG und § 1 Abs. 1 PBZugV keine wirkungsvolle Bekämpfung möglich ist, sollte durch das LABO eine flächendeckende Zuverlässigkeitsprüfung dieser Betriebe innerhalb eines kurzen Zeitraums erwogen werden. Eine hohe Zahl von Zuverlässigkeitsprüfungen innerhalb eines kurzen Zeitraums könnte wichtige Teile der auf Zusammenhalt und gegenseitiger Unterstützung basierenden (sprich organisierten) illegalen Strukturen nachhaltig aufbrechen und so zu einer (ersten) Bereinigung des Marktes beitragen.
- **Maßnahme externe Unterstützung:** Für ein koordiniertes und massives Vorgehen gegen Intensivtäterbetriebe sind Ressourcen erforderlich, über die das LABO zurzeit und in absehbarer Zukunft nicht verfügt. Nach dem Beispiel der Landeshauptstädte Stuttgart, Mainz und Wiesbaden können kurz- und mittelfristig externe Ressourcen herangezogen werden. Seit 2013 / 2014 arbeiten u. a. diese Landeshauptstädte mit externer Unterstützung nach dem „Hamburger Modell“. So konnte dort eine ähnliche Konsolidierung des Taxigewerbes wie in Hamburg eingeleitet werden.

### 7.2.2 *Ansatzpunkt Fiskaltaxameter*

Voraussichtlich Anfang 2017 wird in Deutschland die Verwendung manipulationssicherer Fiskaltaxametern Pflicht – auch wenn eichrechtliche Bestimmungen im Einzelfall noch Übergangsfristen erlauben.

Fiskaltaxameter erfüllen eine doppelte Funktion: Einerseits dokumentieren sie die **individuellen** Leistungsdaten. Daneben liefern sie gerichtsverwertbare Referenzdaten mit **allgemeinverbindlichem** Charakter, die somit für die Prüfungspraxis von Finanzamt und Genehmigungsbehörde herangezogen werden können.

- **Maßnahme – Fiskaltaxameter als Statistik-Panel:** In Berlin liefert ein Statistik-Panel mit ca. 120 Taxifahrzeugen bereits heute weitgehend ausreichende Datenmengen für die Gewinnung repräsentativer Daten zur Umsatzsituation des gesamten Berliner Taxigewerbes. Mit geringem finanziellem Aufwand kann das Panel aber auch über den geplanten Zeitraum hinaus weitergeführt und ausgebaut werden, um auch in Zukunft Referenzdaten zu liefern. Das Hamburger Panel generiert solche Daten kontinuierlich seit 2006.

### 7.2.3 Evaluation

Mit einer Frist von 12 Monaten sollte die Entwicklung des Berliner Taximarktes erneut untersucht werden, um die bis dahin erzielten Veränderungen zu evaluieren und nötige Nachbesserungsschritte einzuleiten. Hierzu schlagen wir die **Fortführung des Fiskaltaxameterpanels** vor. In einer jährlichen Fortschreibung liefern diese Daten bei überschaubarem Aufwand wesentliche Informationen zur Entwicklung des Berliner Taxigewerbes.



Th. Krause

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