



**Fortschreibungsgutachten
gemäß § 13 Abs. 4 PBefG
über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes
in der Stadt Essen**



erstellt für die

Stadt Essen

Amt für Straßen und Verkehr

Februar 2013

LINNE+KRAUSE
Marketing-Forschung

Holzdamms 51
20099 Hamburg
Tel. 040 / 32 90 87 9 - 0
Fax 040 / 3 29 08 79 - 19
Email: krause@linne-krause.de

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
1.1	Aufgabenstellung.....	3
1.2	Methodik	4
1.3	Schattenwirtschaft.....	6
2	Nachfragesituation	8
2.1	Nachfragefaktor Bestellwege	8
2.2	Nachfragefaktor Kundenstruktur.....	10
2.3	Nachfragefaktor Demografie	12
2.4	Nachfragefaktor Konjunktur.....	14
2.5	Nachfragefaktor Regionalwirtschaft	16
2.5.1	Nachfragefaktor Wirtschaft	18
2.5.2	Nachfragefaktor Gesundheit.....	21
2.5.3	Nachfragefaktor Tourismus, Gastronomie und Freizeit	22
2.5.4	Nachfragefaktor Arbeitsmarkt	24
2.5.5	Nachfragefaktor Kaufkraft.....	25
2.6	Nachfragefaktor Verkehrswirtschaft.....	26
3	Angebotsituation	29
3.1	Angebotsfaktor Beschäftigte.....	29
3.2	Angebotsfaktor Fahrzeuge	31
3.3	Angebotsfaktor Flottengröße.....	35
3.4	Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte.....	36
3.5	Angebotsfaktor Einsatzzeit	40
3.6	Angebotsfaktor Fahrleistung	43
4	Umsatz, Kosten, Überschuss und Altersvorsorge	46
4.1	Umsatz.....	46
4.2	Kosten	50
4.3	Überschuss	56
5	Altersvorsorge	59
6	Geschäftsaufgaben und Konzessionsbewegungen	62
7	Empfehlungen	63
7.1	Zusammenfassende Bewertung	63
7.1.1	Nachfragefaktoren.....	63
7.1.2	Angebotsfaktoren	65
7.1.3	Betriebswirtschaftliche Faktoren und Geschäftsaufgaben	67
7.2	Handlungsempfehlungen	69
7.2.1	Sicherung der Funktionsfähigkeit	70
7.2.2	Evaluation.....	71

1 EINLEITUNG

1.1 Aufgabenstellung

Am 2. März 2012 beauftragte das Amt für Straßen und Verkehr der Stadt Essen die Fa. Linne + Krause aus Hamburg mit der Erstellung eines Gutachtens über die **Funktionsfähigkeit** des Taxigewerbes gemäß § 13 Abs. 4 PBefG. Das vorliegende Gutachten bildet die Fortschreibung einer Untersuchung, die erstmals 2002 durchgeführt wurde. Das Vorläufergutachten war seinerzeit mit gleicher Methode erstellt worden, so dass nunmehr eine Langzeitbetrachtung möglich ist.

Das Hauptaugenmerk der Untersuchung liegt auf der Ermittlung der Höchstzahl der im Stadtgebiet **zuzulassenden Taxikonzessionen**. Gemäß § 13 Abs. 4 PBefG *„ist die Genehmigung zu versagen, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt werden, dass durch die Ausübung des beantragten Verkehrs das örtliche Taxengewerbe in seiner Funktionsfähigkeit bedroht wird.“* Diese Bestimmung ist mit dem **Grundrecht** der freien Berufsausübung abzuwägen.

- **Bundesverwaltungsgericht:** Das schließt eine Argumentation im Sinne eines „Konkurrenzschutzes“ oder „einer Gewährleistung der wirtschaftlichen Grundlage des örtlichen Taxigewerbes“ aus. Maßgeblich sind in dieser Hinsicht drei Urteile des Bundesverwaltungsgerichts aus den Jahren 1981 (BVerwG 7 C 57.79), 1988 (BVerwG 7 C 94.86) und 1989 (BVerwG 7 C 44 und 45.88), die im Januar 2008 noch einmal bekräftigt wurden (BVerwG 3 B 77.07). Insbesondere das Urteil aus dem Jahre 1988 enthält recht konkrete Vorgaben. Mit Blick auf die Methodik stellt das BVerwG drei essentielle Gebote auf: „*vollständige Ermittlung*“, „*zutreffende Ermittlung*“ und „*nicht offensichtlich fehlerhafte Prognose*“. Die prognostische Entscheidung der Genehmigungsbehörde muss sich an diesen Maßstäben messen lassen.
- **Verwaltungsgerichte:** In den letzten Jahren haben die Verwaltungsgerichte eine Rechtsprechung entwickelt, die sich eng an den Vorgaben des BVerwG orientiert, in immer stärkerem Maße jedoch den Aspekt der Berufsfreiheit betont. In erster Linie sind hier die Urteile und Beschlüsse des OVG Schleswig-Holstein (4 L 147/91 zu Lübeck u. 3 A 74/07 zum Kreis Stormarn), OVG Berlin (OVG 1 SN 15.99), OVG-NRW (13 A 1417/05 zu Düsseldorf u. 13 A 3388/03 zum Rhein-Sieg-Kreis) und OVG-Rheinland-Pfalz (7 A 11567/03.OVG) zu Koblenz und (4 K 329 / 06.KO) zum Rhein-Hunsrück-Kreis zu nennen.

Am 31. Dezember 2012 lagen der Stadt Essen **123 Anträge** auf Erteilung einer Konzession (Fahrzeugen) vor. Davon stammen

- **Altbewerber:** 43 Anträge von Bewerbern, die bereits ein Taxigewerbe in Essen betreiben und
- **Neubewerber:** 80 Anträge von (zukünftigen) Unternehmern, die bislang noch nicht mit eigener Genehmigung im Taxigewerbe der Stadt aktiv sind.

1.2 Methodik

Bei der Untersuchung der **Funktionsfähigkeit** stehen gemäß § 13 Abs. 4 PBefG insbesondere die folgenden Aspekte im Mittelpunkt:

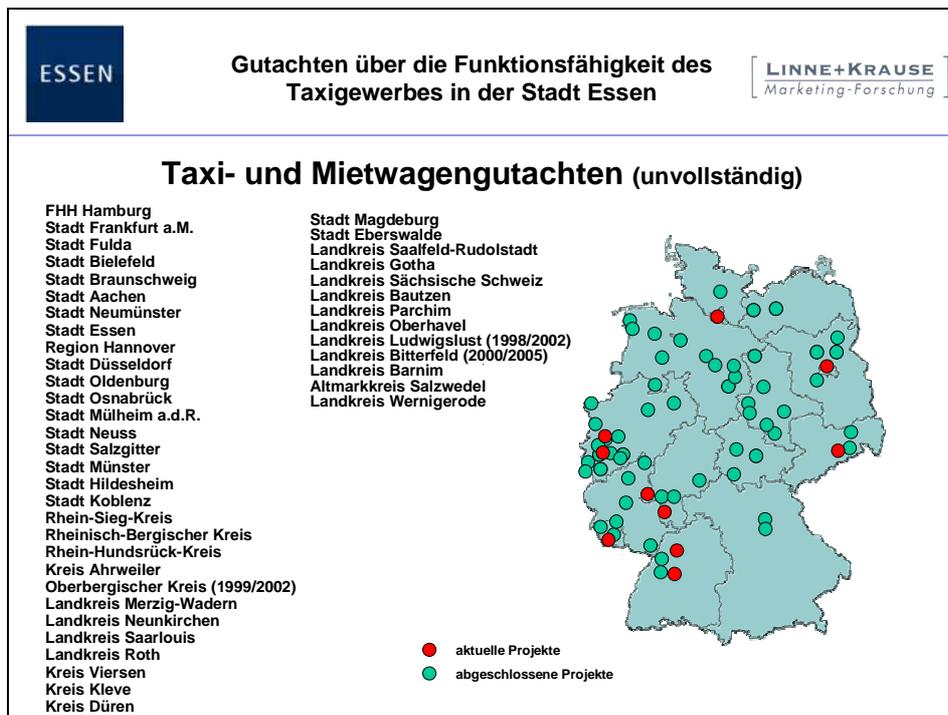
- die **Nachfragesituation** im Taxigewerbe
- die **Angebotsituation** im Taxigewerbe
- die Entwicklung der **Erlös-, Betriebskosten- und Gewinnsituation** im Taxigewerbe unter Einbeziehung der **Einsatzzeiten**
- Anzahl und Ursachen für **Geschäftsaufgaben**.

Die Untersuchung, die diesem Gutachten zugrunde liegt, basiert auf zwei Modulen:

- Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten und
- Erhebung der **regionalwirtschaftlichen** Rahmendaten.

Die Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten fand in der Zeit von **Mai** bis **Oktober 2012** statt. Bei Abschluss des Projektes hatten 98% der Betriebe ihren Erhebungsbogen eingereicht. Damit darf die Untersuchung also beanspruchen, ein **authentisches Bild** der Situation des Taxigewerbes in der Stadt Essen zu geben. Gegen einzelne säumige Unternehmer wurde ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet.

Ziel der Erhebung war es, die betriebswirtschaftliche Situation des örtlichen Gewerbes zu erfassen. Ein zuvor in ca. 70 Städten und Kreisen erfolgreich eingesetztes Erhebungsdesign wurde hierfür auf die Gegebenheiten der Stadt Essen angepasst.



Alle eingehenden Erhebungsbogen und sämtliche Einzeldaten wurden mit Hilfe eines bewährten betriebswirtschaftlichen Analyseprogramms überprüft. Im Vordergrund standen dabei Vollständigkeit und Plausibilität der Angaben. Die eingereichten Daten waren in recht guter formaler Qualität. In ca. 20% der Fälle mussten die Taxiunternehmer jedoch aufgefordert werden, Daten nachzuliefern oder zu erläutern. In aller Regel wurden dazu die steuerlichen Unterlagen (GuV, EAÜ, BWA) angefordert.

Rücklaufkontrolle, Überprüfung und Klärung der Datensätze nahmen weit **mehr als die Hälfte** der für dieses Gutachten aufgewandten Zeit in Anspruch.

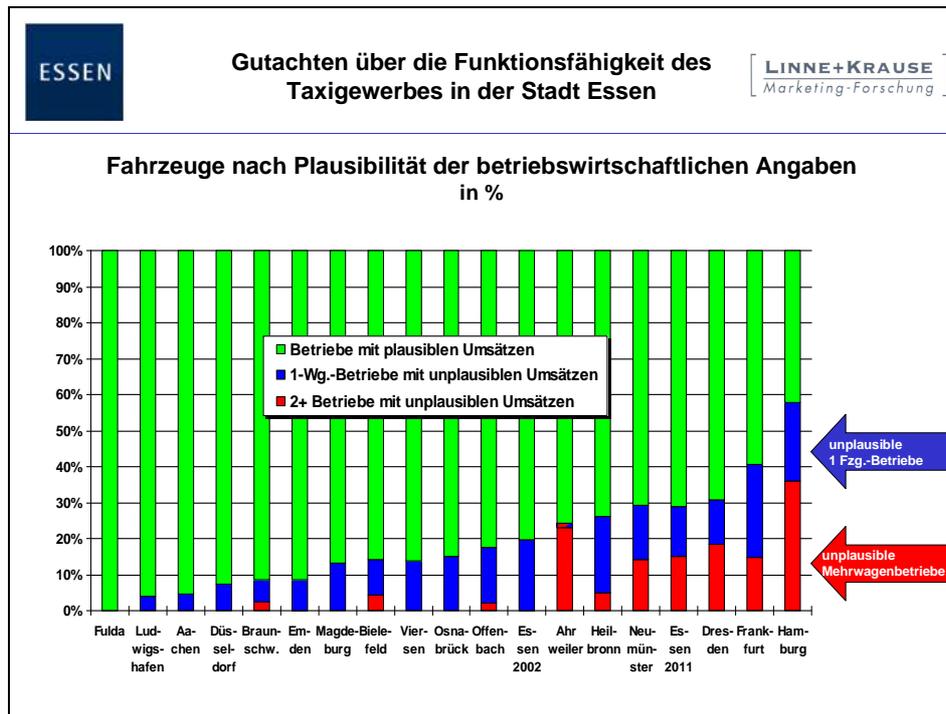
Dank gilt der IHK zu Essen, der TAXI-Essen e.G. und Taxi Essen Steele, die die Erstellung des Gutachtens unterstützt haben.

1.3 Schattenwirtschaft

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

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

Wie zuverlässig können betriebswirtschaftliche Daten sein, die – wie in dieser Untersuchung - auf den betrieblichen und steuerlichen Angaben der Unternehmer beruhen?



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

- **Semiprofessionelle Betriebe:** Daran gemessen arbeitet gegenwärtig mehr als jeder 3. Essener Taxibetrieb (ca. 35%) jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität. Solche Betriebe werden im Folgenden als semiprofessionelle Betriebe bezeichnet. Betriebe, die betriebswirtschaftlich plausible Angaben machten, werden als professionell bezeichnet.
- **Semiprofessionelle Fahrzeuge:** Bei den Semiprofessionellen handelt es sich etwa zur Hälfte um 1-Fahrzeugbetriebe. Insgesamt arbeiten ca. 29% der Essener Taxiflotte semiprofessionell. Vor zehn Jahren hatte der Anteil erst bei ca. 20% gelegen.

Bei gleichartigen Untersuchungen in Frankfurt a.M. und Hamburg waren seinerzeit sogar semiprofessionelle Flottenanteile zwischen ca. 40% und annähernd 60% festgestellt worden. In Städten wie Magdeburg (ca. 12%) oder Ludwigshafen (ca. 4%) hatte der Anteil semiprofessioneller Taxis dagegen deutlich niedriger gelegen. So zeichnet sich auch für Essen eine erhebliche Beeinträchtigung des **öffentlichen Interesses** ab.

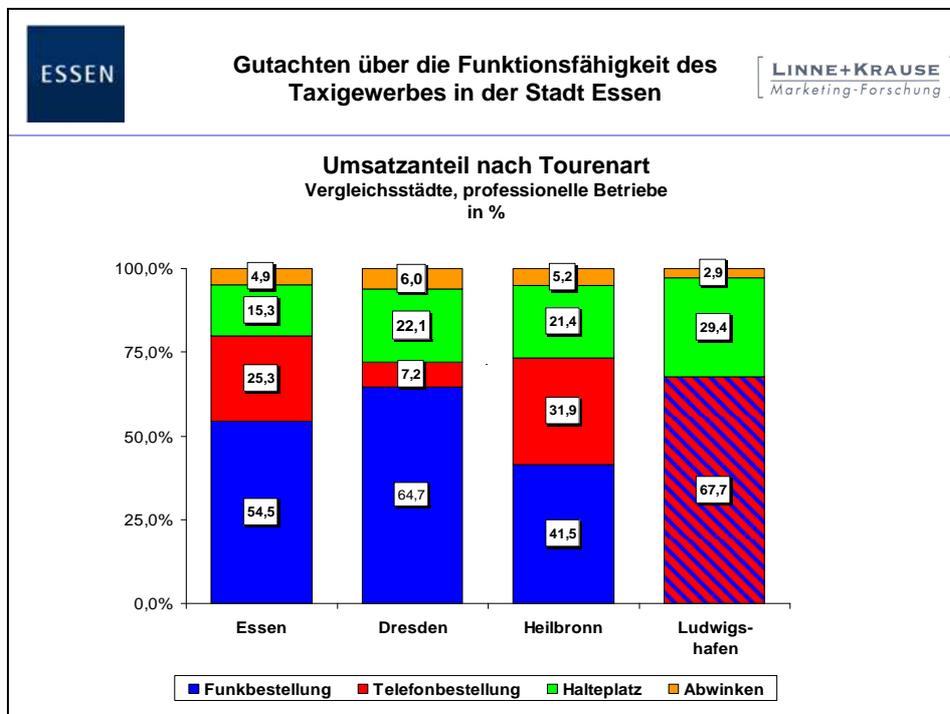
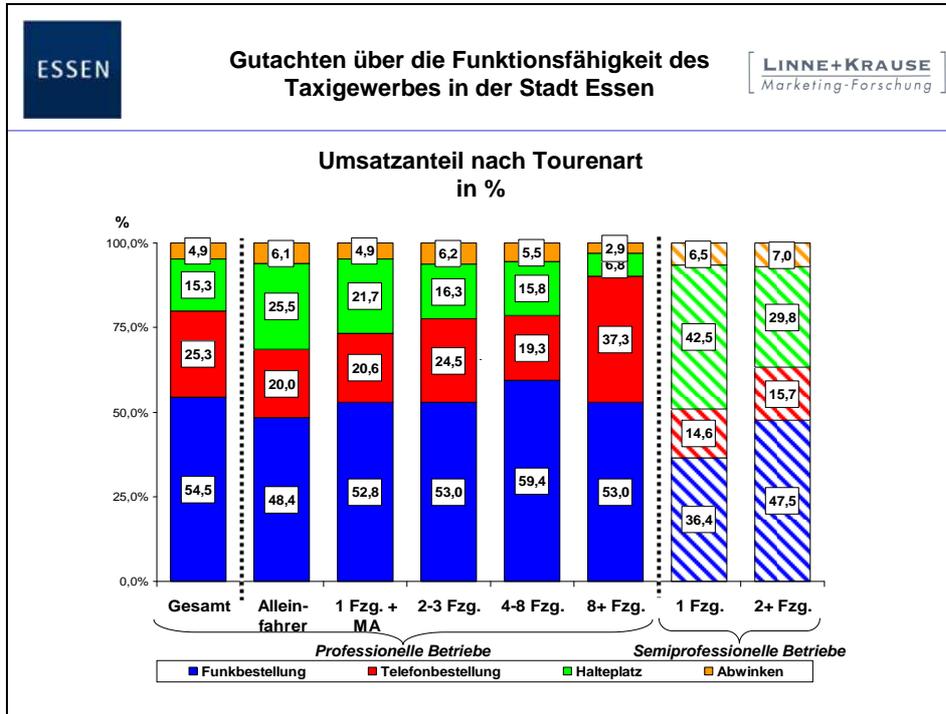
2 NACHFRAGESITUATION

2.1 Nachfragefaktor Bestellwege

Die Nachfrage nach Taxidienstleistungen in der Stadt Essen wird durch Funk- und Telefonbestellungen dominiert. In dieser Hinsicht zeigt sich eine typisch großstädtische Konstellation:

STADT ESSEN NACHFRAGE NACH TOURENGEWINNUNG - IN % -												
	Essen								Vergleichsstädte / Regionen (nur professionelle Betriebe)			
	Professionelle Betriebe						Semiprof.		Dresden	Heilbronn	Köln	Ludwigsh
	gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
Funkbestellung	54,5	48,4	52,8	53,0	59,4	53,0	36,4	47,5	64,7	41,5	-	67,7
Telefonbestellung	25,3	20,0	20,6	24,5	19,3	37,3	14,6	15,7	7,2	31,9	-	
Halteplatz	15,3	25,5	21,7	16,3	15,8	6,8	42,5	29,8	22,1	21,4	-	29,4
Abwinken	4,9	6,1	4,9	6,2	5,5	2,9	6,5	7,0	6,0	5,2	-	2,9
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	-	100,0

- **Funkbestellungen:** Etwas mehr als die Hälfte des Umsatzvolumens wird mit Funkbestellungen bestritten. Eine Ausnahme bilden die semiprofessionellen 1-Fahrzeugbetriebe, bei denen das funkvermittelte Umsatzvolumen nur ca. 36% umfasst. Die Zahlen zeigen insgesamt die Schwäche und Zersplitterung des Essener Funkvermittlungsmarktes. In Dresden, wo fast alle Taxis einer einzigen Zentrale angeschlossen sind, liegt der Funkanteil mit ca. 65% deutlich höher.
- **Telefonbestellungen:** Daher spielen Telefonbestellungen direkt beim Unternehmer oder Fahrer (Handy) in Essen eine relativ große Rolle (ca. 25%) – am stärksten unter den größeren professionellen Mehrfahrzeugbetrieben (ca. 37%).
- **Gelegenheitskunden:** Bedeutung hat daneben das Gelegenheitsgeschäft „auf der Straße“: Ca. 15% der Umsätze resultieren aus Halteplatzfahrten. Weitere 5% werden mit Abwinkertouren eingefahren.



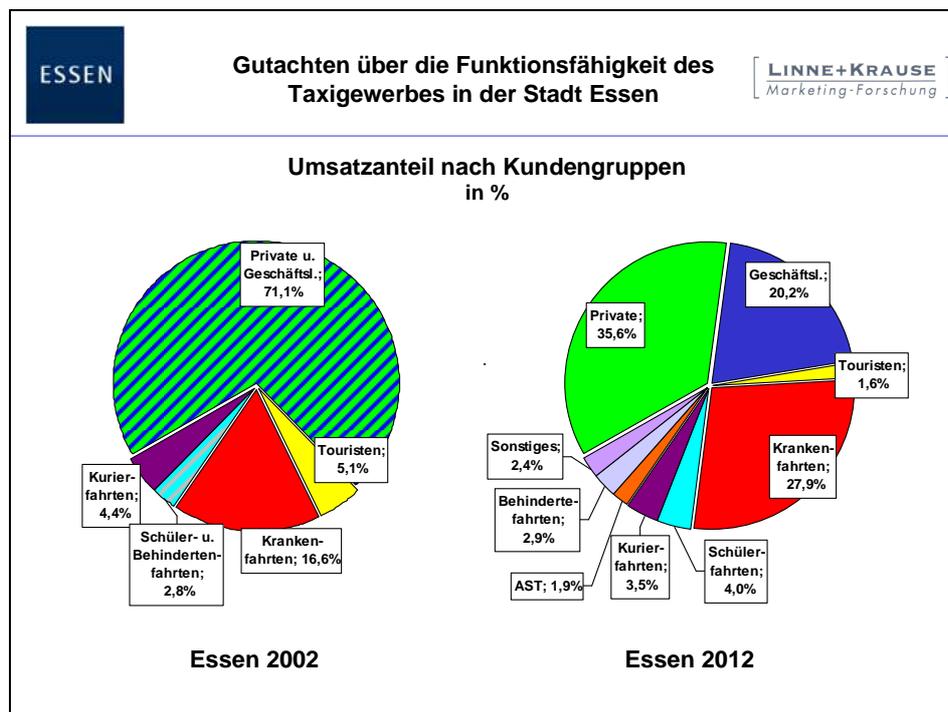
2.2 Nachfragefaktor Kundenstruktur

Die Nachfragestruktur des Essener Taxigewerbes hat ebenfalls eindeutig großstädtischen Charakter:

STADT ESSEN NACHFRAGE IM TAXIGEWERBE - IN % VOM UMSATZ -													
	Essen								Vergleichsstädte / Regionen (nur professionelle Betriebe)				
	gesamt	Professionelle Betriebe					Semiprof.		Dres- den	Heil- bronn	Köln	Lud- wigsh	Es- sen 2002
		Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.					
Privatpersonen	35,6	48,5	45,4	36,2	44,9	17,1	62,5	47,5	29,3	42,2	44,1	39,7	71,1
Geschäftsleute	20,2	24,7	21,6	23,2	14,0	21,9	20,5	20,7	18,0	14,4	33,7	32,4	
Krankenfahrten	27,9	13,8	19,1	21,2	21,9	47,1	8,0	18,3	24,6	15,2	5,6	18,2	16,6
Kurierfahrten	3,5	4,6	2,1	5,4	3,8	2,8	1,4	1,9	1,9	10,8	2,9	4,0	4,4
Schülerfahrten	4,0	1,6	2,7	4,7	7,0	2,1	1,6	2,1	6,3	7,0	4,5	4,0	2,8
Behindertenfahrten	2,9	1,5	1,8	2,0	1,7	5,7	0,5	1,5	4,1	1,1			
ÖPNV-Fahrten	1,9	0,4	1,8	3,3	0,5	2,6	1,3	1,7	3,4	3,2	-	-	-
Touristenfahrten	1,6	2,0	1,8	1,8	2,3	0,7	2,4	2,0	9,2	2,0	6,7	0,4	5,1
Sonstige Fahrten	2,4	2,9	3,7	2,2	3,9	0,0	1,8	4,3	3,2	4,1	2,5	2,5	-
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- **Privatpersonen:** Wichtigstes Nachfragesegment bildet die Beförderung von Privatpersonen – das traditionelle Kerngeschäft des großstädtischen Taxigewerbes: Ca. 36% der Umsätze werden mit dieser Kundengruppe getätigt. Zum Vergleich: In der Metropole Köln liegt der Anteil mit ca. 44% deutlich höher. In diesem Punkt wird eine strukturelle Schwäche des Essener Taxigewerbes erkennbar.
- **Geschäftsleute:** Eher mäßigen Stellenwert haben in Essen Fahrten für Geschäftsleute: Nur ca. 20% der Umsätze werden mit solchen Touren erwirtschaftet – ähnlich wie in anderen deutschen Großstädten wie beispielsweise Heilbronn (14%) oder Dresden (ca. 18%). In Städten mit hohem Geschäftskundenaufkommen wie Köln (ca. 34%) oder Ludwigshafen (ca. 33%) liegt der Anteil deutlich höher. Betrachtet man die Summe von Erlösen mit Privaten und Geschäftsleuten (ca. 56%), so ist seit 2002 (Summe: ca. 71%) ein deutlicher Rückgang zu erkennen.

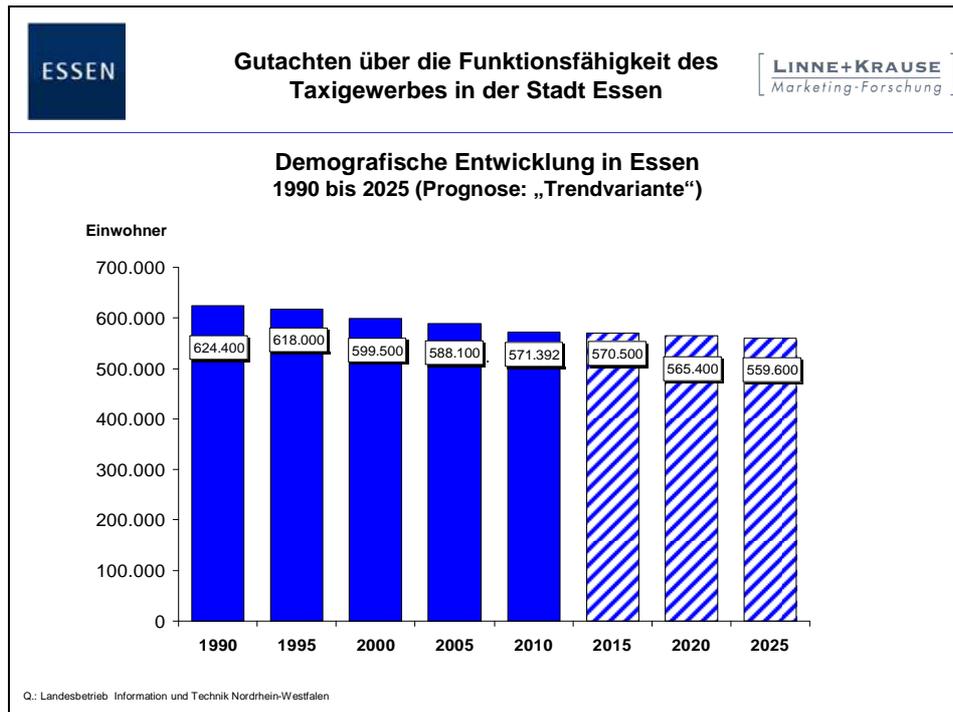
- **Krankenfahrten:** Große Bedeutung haben mittlerweile wieder Krankenfahrten: Ca. 28% der Gesamterlöse entfallen auf den Transport hauptsächlich von Dialyse-, Chemotherapie- oder Bestrahlungspatienten. Vor 10 Jahren hatte der Anteil noch bei ca. 17% gelegen.
- **Schülerfahrten:** Mit ca. 4% Umsatzanteil spielen Schülerfahrten in Essen unverändert nur eine geringe Rolle.
- **Behindertenfahrten:** Auch Behindertenfahrten tragen mit ca. 3% Umsatzanteil kaum zur Erlös der Essener Taxiflotte bei.



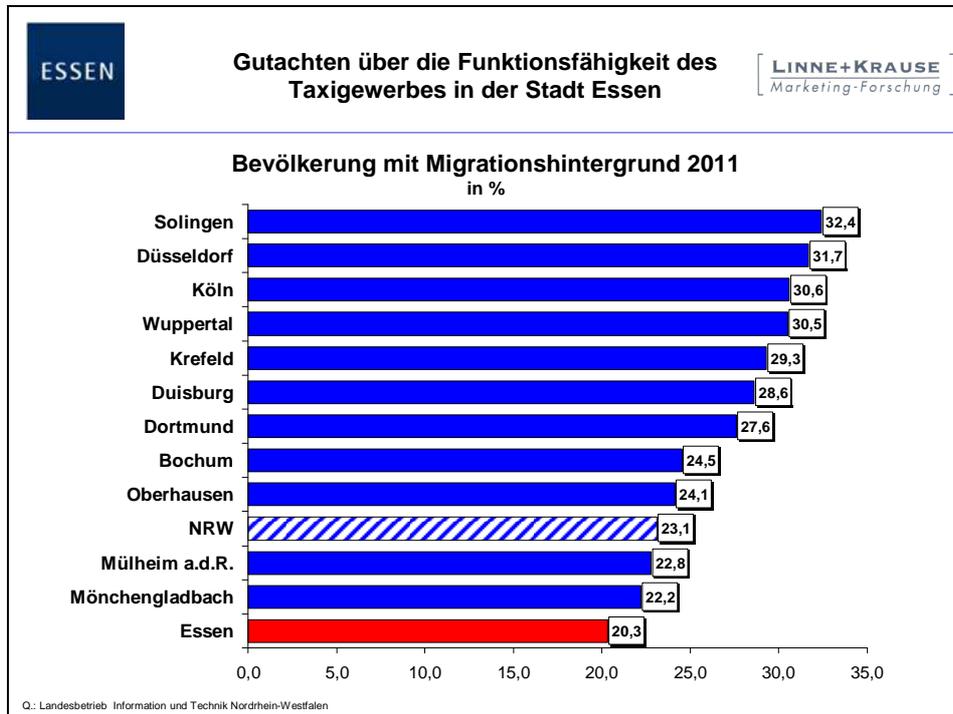
- **Kurierfahrten:** Unverändert gering ist weiterhin der Anteil des Kuriergeschäfts, das mit knapp 4% zum Gesamterlös des Essener Taxigewerbes beiträgt.
- **Touristen:** Touristische Verkehre haben in der traditionellen Industriestadt Essen praktisch keine Bedeutung: Weniger als 2% der Gesamterlöse entfallen auf dieses Geschäftsfeld. Gegenüber 2002 (ca. 5%) ist sogar ein Rückgang zu verzeichnen.
- **ÖPNV:** Recht gering ist weiterhin der Umsatzanteil (ca. 2%) der Taxis im Rahmen des ÖPNV.

2.3 Nachfragefaktor Demografie

Die ortsansässige Wohnbevölkerung bildet auch in Essen das Fundament der Nachfrage nach Taxidienstleistungen:



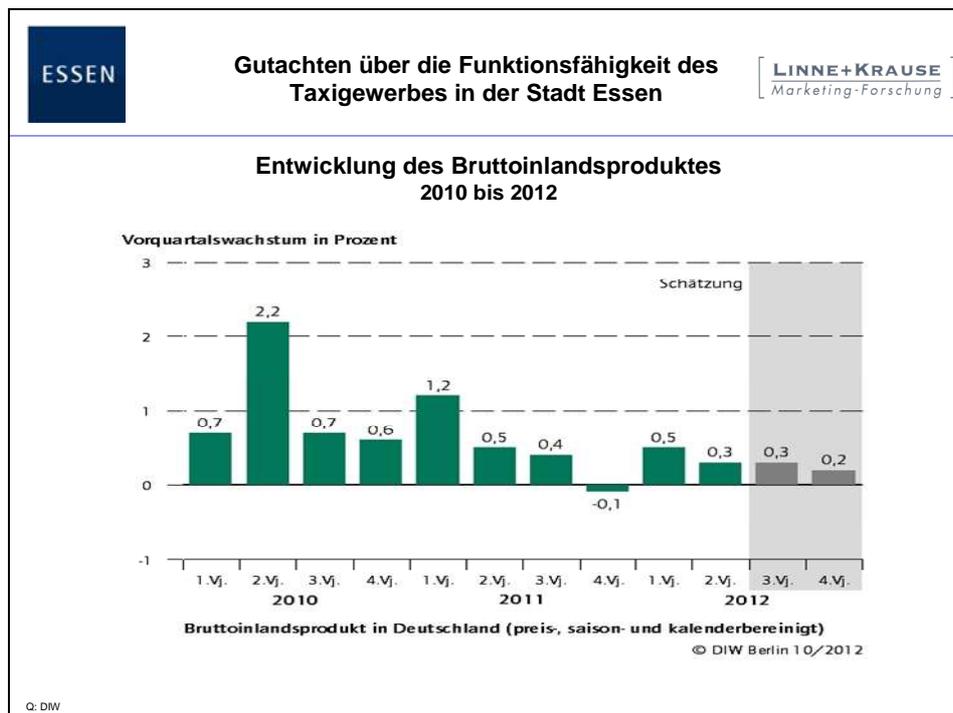
- **Kontinuierlicher Bevölkerungsrückgang:** Seit dem Niedergang der Montanindustrie hat das gesamte Ruhrgebiet fallende Bevölkerungszahlen zu verzeichnen. In Essen hält der Einwohnerschwund kontinuierlich an. Gegenwärtig zählt die Stadt ca. 570.000 Einwohner.
- **Bevölkerungsprognose:** Auch in Zukunft ist in Essen mit einer leicht negativen Bevölkerungsentwicklung zu rechnen: Bis 2020 gehen die Prognosen von ca. 565.000 Einwohnern aus. Jedoch haben alle (offiziellen) Prognosen der letzten Jahre für Essen höhere Bevölkerungsverluste prognostiziert als dann tatsächlich eingetreten sind.
- **Suburbanisierung:** Auch in Essen ist seit vielen Jahren ein Prozess der Suburbanisierung zu erkennen: Dabei ist eine Abwanderung von Familien der Mittelschicht in den "Speckgürtel" der Ruhr-Region festzustellen – auf Kosten der traditionell schwach motorisierten innerstädtischen Bevölkerung. Tendenziell verliert das Taxigewerbe damit einen Teil seiner Stammkundschaft.



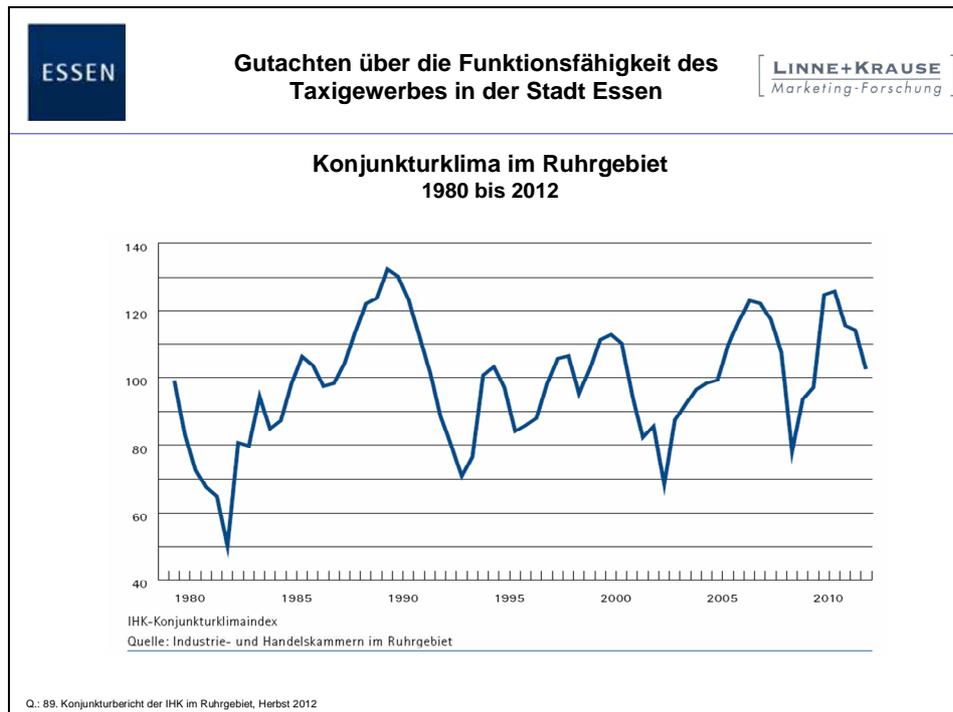
- **Migration:** Im Vergleich mit vielen anderen westdeutschen Großstädten hat Essen eine relativ kleine Migrationsbevölkerung: 2011 lag der Anteil der Einwohner mit ausländischem Pass bei gerade 12%. Berücksichtigt man weiterhin eingebürgerte Ausländer, so errechnet sich ein Bevölkerungsanteil mit Migrationshintergrund von gut 20%. Unter den Essener Taxiunternehmern liegt der Anteil bei mindestens ca. 40%. Migranten sind häufig mit besonderen Problemen auf dem Arbeitsmarkt konfrontiert und streben daher verstärkt in das niederschwellige Taxigewerbe. In westdeutschen Großstädten stellen sie vielfach bereits die große Mehrheit der Fahrer und Unternehmer. So entsteht ein strukturelles Überangebot, dem keine tatsächliche Nachfrage gegenübersteht.
- **Demografischer Wandel:** Im Ruhrgebiet ist die „Alterung“ der Bevölkerung stark fortgeschritten. Wo Deutschland momentan einen Anteil der über 65 Jährigen von ca. 20% aufweist, liegt der Anteil in Essen sogar bei 22,2%. Für 2030 wird eine Altenquote von ca. 26% prognostiziert. Angesichts der Taxiangewiesenheit älterer Menschen ergibt sich für das Taxigewerbe so ein wachsendes Nachfragepotential.

2.4 Nachfragefaktor Konjunktur

Die Nachfrage nach Taxidienstleistungen ist konjunktursensibel. Die deutsche Wirtschaft schlägt sich vor dem Hintergrund der Verwerfungen auf den internationalen Märkten weiterhin vergleichsweise gut, obwohl die Erwartungen Ende 2012 deutlich gesunken sind:



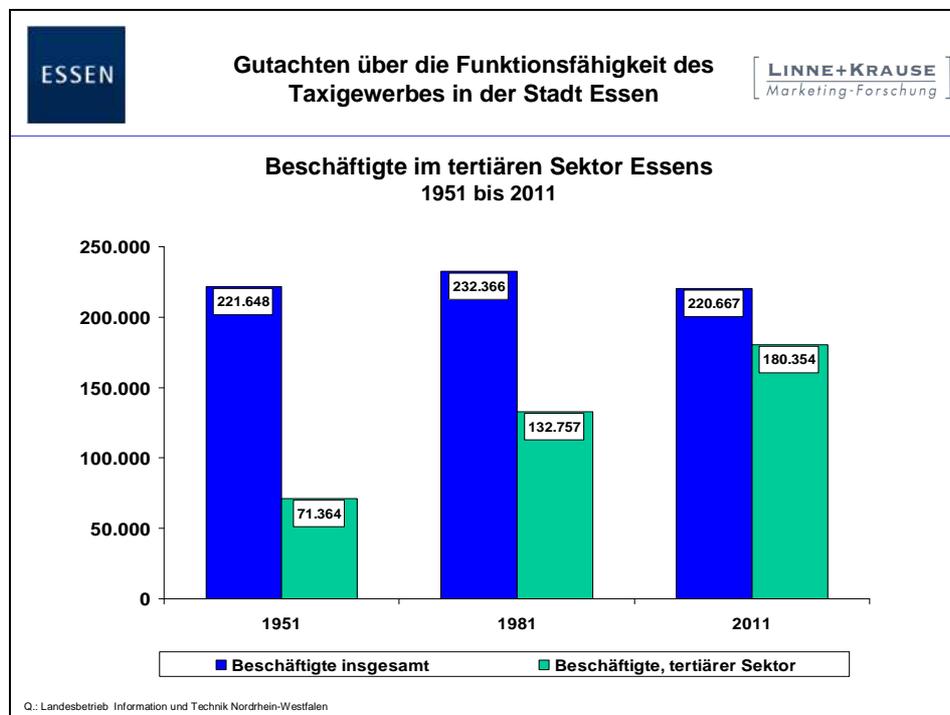
- **Wirtschaftswachstum gedämpft:** Die globale Wirtschaft befindet sich in einer anhaltenden Schwächephase, die in Südeuropa bereits in eine Depression übergegangen ist. Inmitten eines schwierigen internationalen Umfeldes verbleibt die deutsche Wirtschaft jedoch überraschend stabil. Nach einer relativ günstigen Phase Anfang 2012, ist seit Sommer eine deutliche Eintrübung zu beobachten. Das aktuelle DIW-Konjunkturbarometer zeigt für das vierte Quartal 2012 mit einem Plus von 0,2 Prozent ein etwas schwächeres Wachstum als noch zu Anfang des Jahres an.
- **Konjunkturprognosen:** Unter der Überschrift „Krise im Euroraum holt die deutsche Wirtschaft ein“ prognostiziert das DIW für 2013 ein Wirtschaftswachstum von 1,6%. Für den weiteren Verlauf sind die Konjunkturforscher also verhalten zuversichtlich. Selten zuvor waren Konjunkturprognosen jedoch mit so viel Unsicherheit behaftet wie gegenwärtig.



- **Regionale Konjunktur:** „Das Klima wird rauer“ so beschreiben die IHKs der Ruhr-Region die wirtschaftliche Lage: Auch im Ruhrgebiet ist die wirtschaftliche Entwicklung ins Stocken geraten. Die Konjunktur verbleibt aber trotz sinkenden Wachstums auf relativ hohem Niveau: „Angesichts der zurückhaltenden Nachfrageentwicklung ist die Stimmung gesunken, aber nicht gekippt“, heißt es im 89. Konjunkturbericht der IHK Arbeitsgemeinschaft Ruhrwirtschaft vom Herbst 2012.

2.5 Nachfragefaktor Regionalwirtschaft

Essen ist viertgrößte Stadt Nordrhein-Westfalens und zugleich **Herzstück des Ruhrgebiets**, mit dem die Stadt infrastrukturell, ökonomisch und sozial eng verflochten ist. Seit dem massiven Rückgang der Montanindustrie Mitte der 1960er Jahre, hat Essen im Zuge des Strukturwandels einen starken **Dienstleistungssektor** entwickelt: Wie in anderen „alten“ Industriestädten an Rhein und Ruhr rangiert der Anteil der industriellen Bruttowertschöpfung heute nur noch zwischen 25% und 35%.



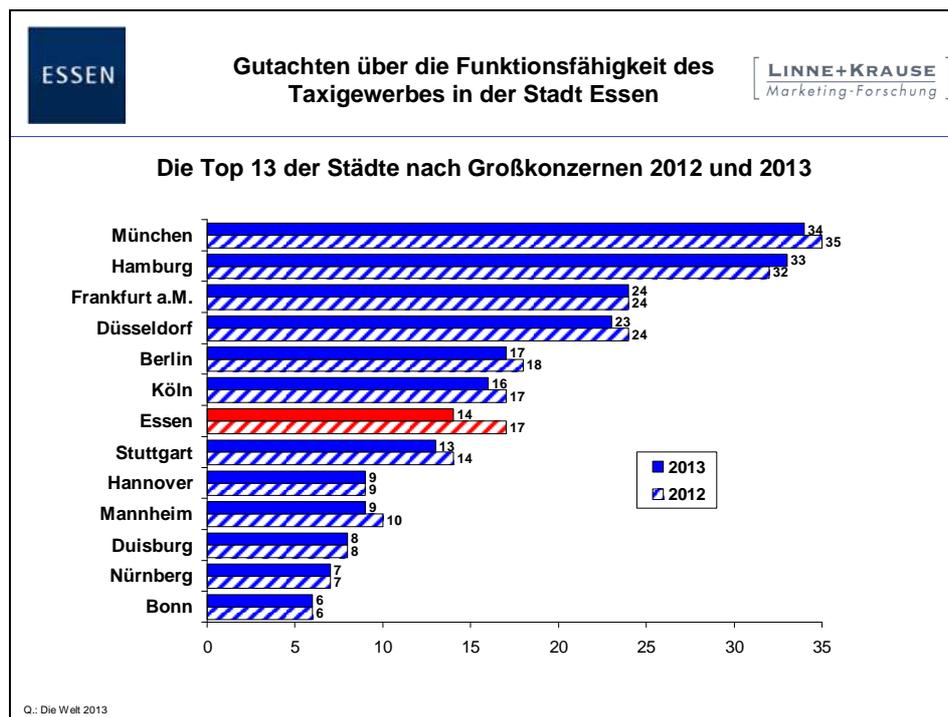
Die örtliche Wirtschaft wirkt verschiedentlich auf die Nachfrage nach Taxidienstleistungen:



- **Effekt Wirtschaftskraft:** Die örtliche Wirtschaft bildet auch in Essen die Grundlage der Kaufkraft der Wohnbevölkerung und somit die Basis der Nachfrage nach Taxidienstleistungen.
- **Effekt direkte Nachfrage:** Die örtliche Wirtschaft tritt zudem als direkter Nachfrager nach Taxidienstleistungen auf indem sie Geschäftsreiseverkehr generiert: z.B. für Transferfahrten zu Flughäfen oder Bahnstationen.

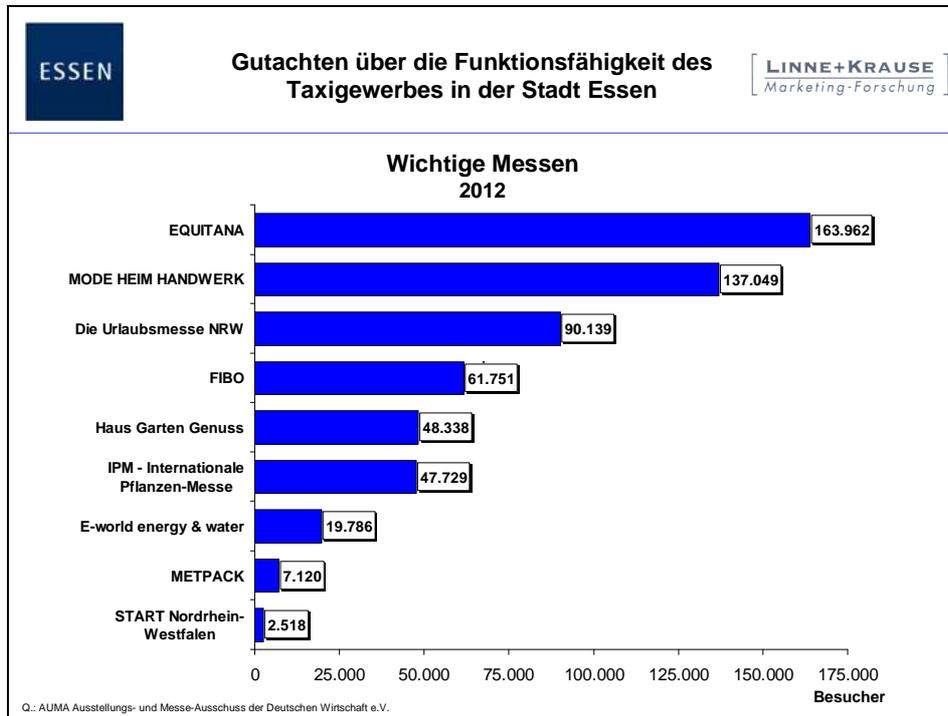
2.5.1 Nachfragefaktor Wirtschaft

Die große Zahl der Konzernzentralen macht Essen zu einem bedeutenden Wirtschaftszentrum, auch wenn gerade 2012 drei Konzernzentralen abgezogen wurden. Mehrere der umsatzstärksten deutschen Konzerne sind mit Ihren Zentralen vertreten.



- **Energie- und Montanindustrie:** Zahlreiche Essener Großbetriebe sind aus der einst dominierenden Montanindustrie hervorgegangen. Der größte deutsche Stromerzeuger – der Energiekonzern RWE - ist traditionell mit der Stadt verbunden. Zum industriellen Kernbestand Essens zählt der ThyssenKrupp Konzern, der einen bedeutenden Teil seiner Mitarbeiter an seinem Traditionssitz beschäftigt. Auch der größte Gasversorger Deutschlands, die E.ON Ruhrgas AG (ca. 2.300 Mitarbeiter), ist in der Ruhrmetropole beheimatet. Daneben sind die Zentralen der Spezialchemiehersteller Evonik (ca. 1.500 Mitarbeiter) und der Industriedienstleister MPC-Ferrostaal am Ort.

- **Handel:** Eine weitere wichtige Stütze der Essener Regionalwirtschaft bildet der Groß- und Einzelhandel. Mit den Zentralen von Aldi-Nord, Karstadt, Deichmann und Medion ist Essen Heimat für gleich vier Branchenriesen. Hinzu kommt der Pharma-Großhändler NOWEDA. Darüber hinaus verfügt Essen über ein reichhaltiges Shoppingangebot – rund um die Kettwiger Straße oder in Einkaufszentren wie am Limbecker Platz.
- **Verwaltung / Kommunalwirtschaft:** Zudem hat Essen Bedeutung als Verwaltungsstandort. Allein die Stadtverwaltung beschäftigt rund 9.000 Mitarbeiter. Daneben arbeitet in Essen eine Reihe von mittlerer und größerer Betriebe der kommunalen Wirtschaft. Hierzu zählen u.a. die Essener Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (EVV) mit rund 4.900 Beschäftigten. Weiterhin gehören hierzu die Sparkasse Essen (ca. 1.600 Mitarbeiter) sowie die Stadtwerke (ca. 900 Mitarbeiter).
- **Hochschule:** Bedeutung für die Nachfrage nach Taxidienstleistungen hat auch die Universität Duisburg-Essen mit insgesamt ca. 37.000 Studenten und ca. 4.400 Mitarbeitern an den beiden Standorten Essen und Duisburg. Seit der Fusion im Jahr 2003 gehört die Universität bundesweit zu den zehn größten Hochschulen. Die private FOM (Hochschule für Ökonomie & Management) ist als Fachhochschule für Berufstätige mit über 16.000 Studierenden größte private Hochschule Deutschlands.



- **Messe:** Auch die Messe zählt zu den Nachfragequellen des Essener Taxigewerbes. Das Ausstellungsgelände am GRUGA-Gelände ist mit ca. 110.000 m² Fläche, knapp 1,4 Mio. Besuchern (2011), 122 Messetagen und jährlich 12 internationalen Leitmessen achtgrößte Messe Deutschlands. Das Programm umfasst rund 50 Messen und Ausstellungen, oftmals verbunden mit Fachkongressen und Tagungen. Problematisch für das Taxigewerbe sind jedoch die großen saisonalen Schwankungen des Messegesehens mit Spitzen im Februar und Oktober. Von Nachteil ist aber auch die günstige ÖPNV-Anbindung: Die U-Bahn verbindet den Messeingang in nur wenigen Minuten direkt mit dem Hauptbahnhof.

2.5.2 Nachfragefaktor Gesundheit

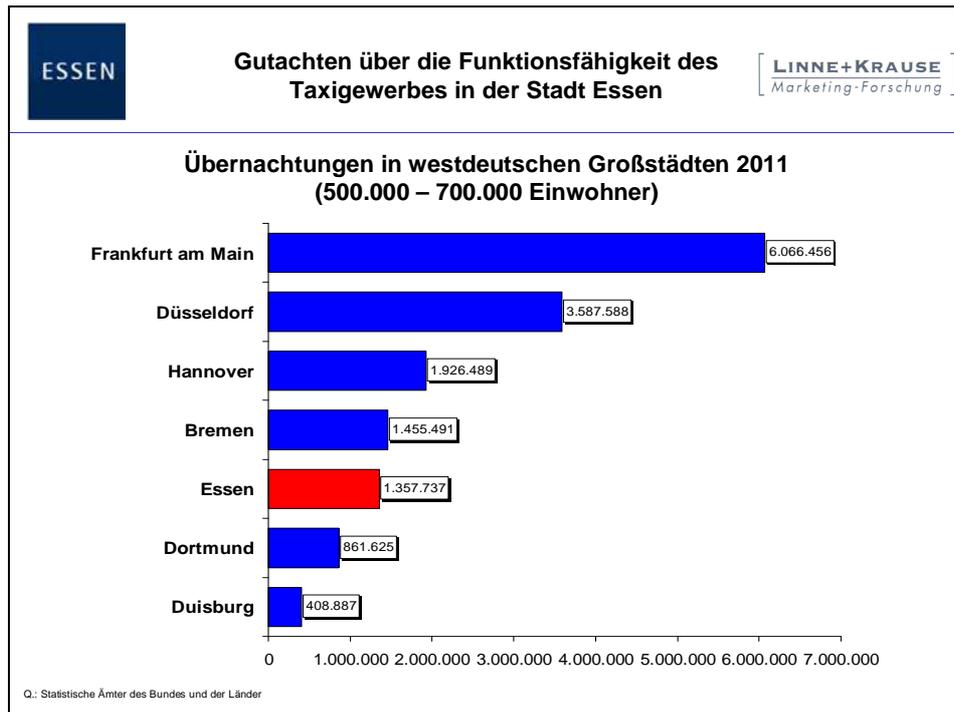
Als Oberzentrum hält Essen zahlreiche Gesundheitseinrichtungen vor. Mit gut 5.800 Betten wird eine sehr hohe Versorgungsdichte (98 Einwohnern / Bett) erreicht. Das Einzugsgebiet reicht z.T. über die Grenzen Nordrhein-Westfalens hinaus.

STADT ESSEN KRANKENHÄUSER, BETTEN STAND 2012	
Universitätsklinikum Essen	1.291
Kliniken Essen-Mitte (gesamt)	696
Elisabeth-Krankenhaus	613
Alfried Krupp Krankenhaus, Rüttenscheid	575
Alfried Krupp Krankenhaus, Steele	320
Katholisches Klinikum Essen (gesamt)	514
Fachklinik Rhein / Ruhr	455
Katholische Kliniken Ruhrhalbinsel (gesamt)	443
Kliniken Essen-Süd (gesamt)	426
Ruhrlandklinik Essen	229
LVR Klinikum Essen	220
Fachklinik Kamillushaus	65
gesamt	5.847
Q.: Trägerangaben	

- **Universitäts-Klinikum:** Im Universitätsklinikum Essen, einem Krankenhaus der Maximalversorgung, stehen gegenwärtig ca. 1.300 Planbetten zur Verfügung. Ca. 5.600 Mitarbeiter behandelten 2011 ca. 49.000 Patienten stationär und ca. 163.000 Patienten ambulant. Das Klinikum bildet eine wichtige Nachfragequelle des Taxigewerbes.
- **Alfried-Krupp-Krankenhaus:** Eine bedeutende Nachfragequelle bildet daneben das Alfried-Krupp-Krankenhaus. Im Rüttenscheider Stammhaus sowie am Standort Steele stehen zusammen knapp 900 Betten zur Verfügung. Etwa 1.900 Mitarbeiter finden hier Beschäftigung.
- **Weitere Krankenhäuser:** Mit den Kliniken Essen-Mitte, dem Elisabeth-Krankenhaus, dem Katholischen Klinikum, der Fachklinik Rhein / Ruhr und den Kliniken Essen-Süd verfügt Essen über fünf Häuser in der Größe von Kreiskrankenhäusern. Hinzu kommen kleinere Spezialkliniken.
- **Dialyse / Bestrahlung:** Dialyse- und Bestrahlungsfahrten bilden eine weitere wichtige Nachfragequelle für das Taxigewerbe. Während die radiologischen Einrichtungen meist in räumlicher Nähe der Krankenhäuser arbeiten, sind die Dialyse-Zentren über die Stadt verteilt.

2.5.3 Nachfragefaktor Tourismus, Gastronomie und Freizeit

In Essen entfaltet sich ein lebendiges Kultur- und Gastronomieleben, das dem Taxigewerbe vor allem in den Nächten und am Wochenende Nachfrage beschert:

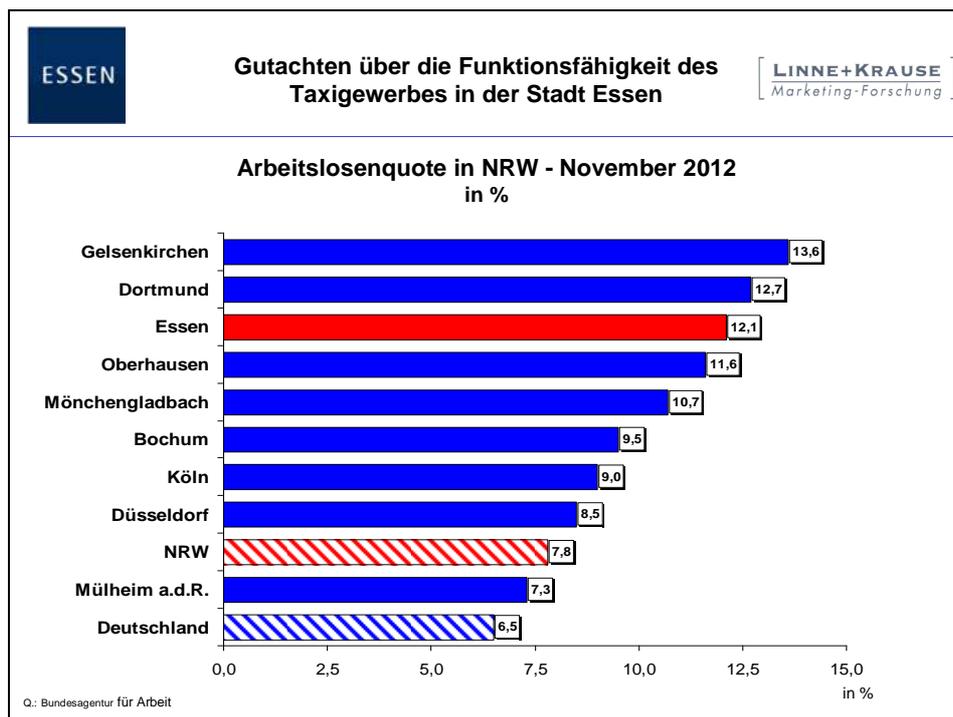


- **Tourismus:** Essen besitzt jedoch kein ausgeprägtes touristisches Profil. Trotz zahlreicher Initiativen und trotz seines Status als Kulturhauptstadt Europas 2010 überwiegt die Wahrnehmung als Industriestandort. Essen ist aber wichtiges regionales Ziel für Geschäftsreisen zu Messen, Tagungen und Konferenzen. Die Mehrheit der Übernachtungen entfällt auf dieses Segment.
- **Gastronomie:** Essen gilt als kulinarische Hauptstadt des Ruhrgebiets. Die gehobene Gastronomie konzentriert sich in der Innenstadt rund um die Philharmonie. Entlang der Rütterscheider Straße reihen sich Kneipen, Cafés und Restaurants und bilden eine wichtige Nachfragequelle für das Taxigewerbe.

- **Theater / Konzerte:** Essen verfügt über ein außergewöhnlich reiches Kulturangebot: Unter dem Dach der Theater und Philharmonie Essen (TUP) bilden das Aalto-Musiktheater, das Aalto Ballett Theater, die Essener Philharmoniker, das Schauspiel Essen (Grillo-Theater) sowie die Philharmonie Essen mit über 400.000 Gästen pro Spielzeit einen der größten deutschen Theaterbetriebe. Am Berliner Platz bietet weiterhin das Colosseum Shows und Musicals.
- **Diskotheken / Clubs / Kinos:** Von Bedeutung für die Nachfrage nach Taxidienstleistungen besonders an Wochenenden sind weiterhin die Diskotheken, Clubs und Kinos der Stadt, auch wenn Essen in dieser Hinsicht vielfach im Schatten von Bochum steht: In diesem Zusammenhang sind z.B. das Studio Essen im ehemaligen Mikatronic oder der Delta Music Park Essen im Westviertel zu nennen. Einen Anziehungspunkt bildet weiterhin das Cinemaxx am Berliner Platz.
- **Veranstaltungsorte:** Neben dem Messegeschehen profitiert das Essener Taxigewerbe von Kongressen und Veranstaltungen. Eine bedeutende Nachfragequelle bildet die 8.000 Personen fassende **GRUGA-Halle**. Sie ist Anziehungspunkt für jährlich ca. 500.000 Besucher in über 100 Veranstaltungen. Pro Jahr finden im benachbarten **Congress Center Essen** (CCE) weiterhin ca. 800 Veranstaltungen unterschiedlichster Art mit über 100.000 Teilnehmern statt.
- **Weltkulturerbe Zollverein:** Seit 2006 gehört die ehemalige Schachtanlage Zollverein zum Unesco Weltkulturerbe. Jährlich besuchen etwa 1,5 Mio. Menschen die weiträumige Anlage im Norden der Stadt. Auf dem Gelände finden zudem zahlreiche Veranstaltungen rund um die Themen Industriekultur und Design statt. Dennoch sind die Impulse des Zollvereins auf die Nachfrage im Essener Taxigewerbe marginal.

2.5.4 Nachfragefaktor Arbeitsmarkt

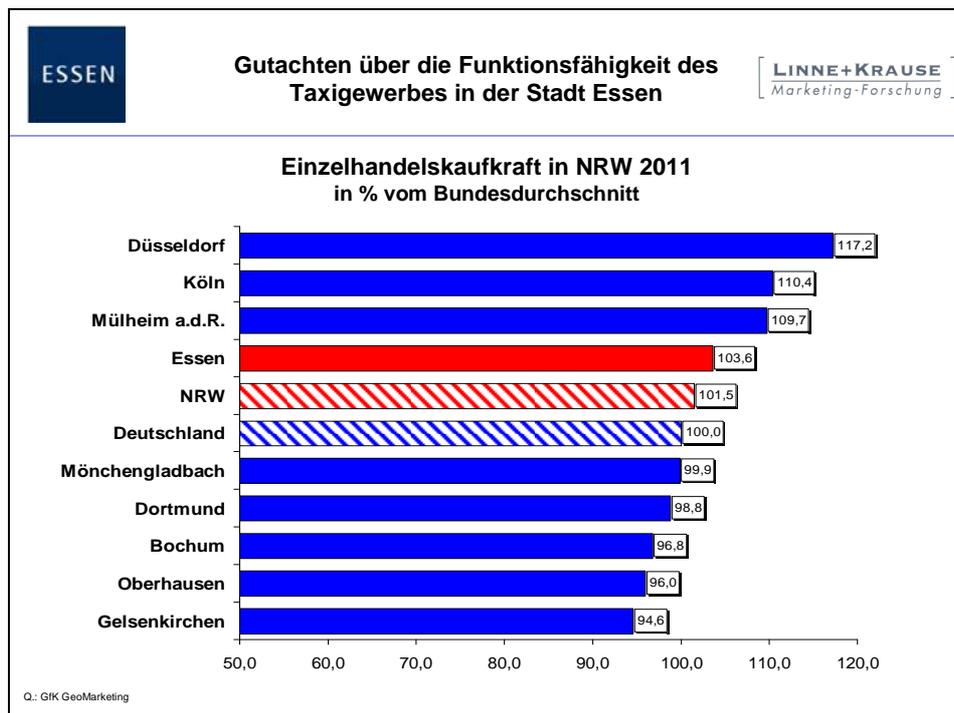
Die **Lage auf dem Arbeitsmarkt** hat Auswirkungen sowohl auf die Nachfrage wie auf das Angebot auf dem Taximarkt. Wie viele traditionelle Industriestädte, hat Essen nach wie vor mit dem Problem der strukturellen **Arbeitslosigkeit** zu kämpfen.



- **Erwerbslose:** Die Zahl der in Essen arbeitslos Gemeldeten lag im November 2012 bei ca. 34.600; die **Erwerbslosenrate** bei 12,1%. Sie rangiert damit deutlich über dem Landesdurchschnitt (7,8%) und über den Werten der Städte Düsseldorf (8,5%), Bochum (9,5%) und Mülheim a.d.R. (7,3%).
- **Migrantenarbeitslosigkeit:** Besondere Bedeutung hat im Taxigewerbe die Erwerbslosigkeit von Migranten, die wesentlich höher als in der übrigen Bevölkerung liegt. In Essen lag die Erwerbslosenquote der Ausländer 2012 bei ca. 30%. Die unbefriedigende Lage auf dem Arbeitsmarkt treibt viele Migranten in das Taxigewerbe und sorgt hier für ein strukturelles Überangebot.

2.5.5 Nachfragefaktor Kaufkraft

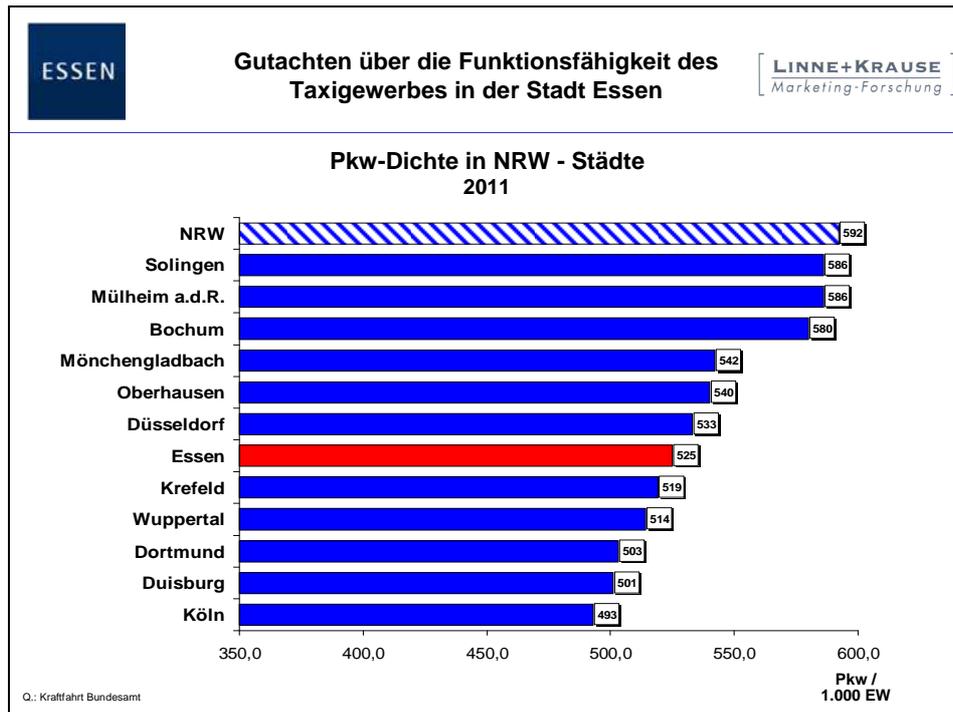
Ein bedeutender Gewichtungsfaktor für die Nachfrage auf dem Taximarkt ist die private Kaufkraft. Für den überregionalen Vergleich stellt die GfK GeoMarketing ein Kennzahlensystem der (einzelhandelsrelevanten) Kaufkraft zur Verfügung, das auch für den konsumentennahen Taximarkt Aussagekraft besitzt.



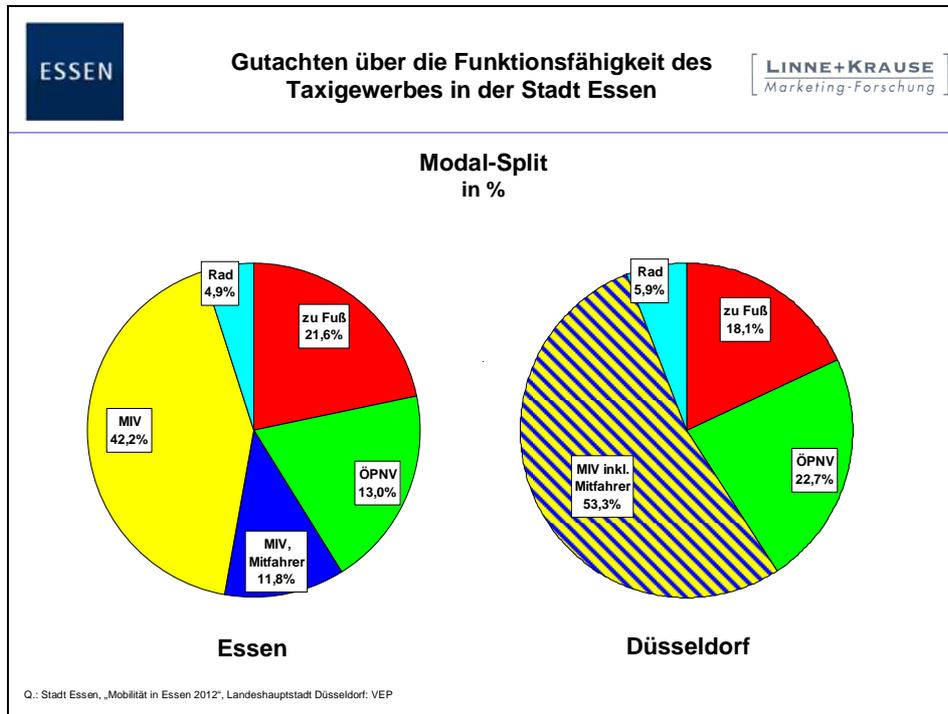
- **Leicht überdurchschnittliche Kaufkraft:** Im Kaufkraftmeßsystem der GfK GeoMarketing rangiert Essen mit 103,6% leicht über Bundes- und Landesdurchschnitt (100,0% / 101,5%), aber deutlich unter dem Niveau der einkommensstarken Städte Düsseldorf (117,2%) und Köln (110,4%).
- **Kaufkraft im Umland:** Verglichen mit seinem direkten Umfeld rangiert Essen im mittleren Bereich: Gelsenkirchen (94,6%) und Oberhausen (96,0%) bilden die Schlusslichter, wohingegen Mülheim (109,7) an der Spitze steht.

2.6 Nachfragefaktor Verkehrswirtschaft

Das Essener Taxigewerbe steht in z.T. hartem Wettbewerb mit **anderen Verkehrsformen**:

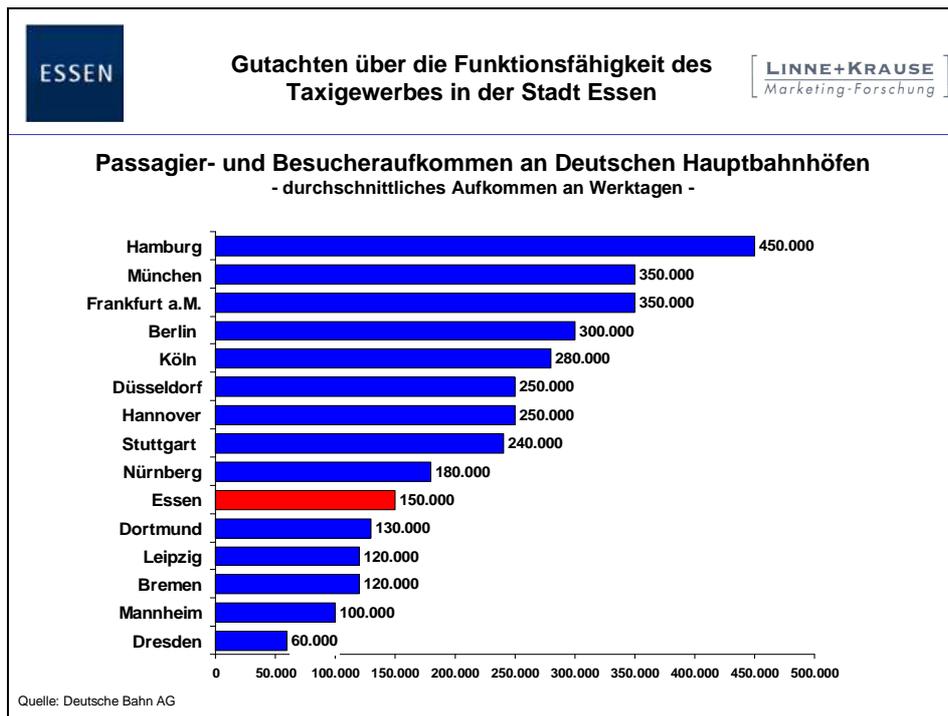


- **Pkw-Dichte:** Mit einer Pkw-Dichte von ca. 525 Pkw / 1.000 Einwohner rangiert Essen im Mittel der kreisfreien NRW-Städte.
- **Modalsplit:** Dennoch ist Essen eine Autofahrerstadt: Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamtverkehrsaufkommen liegt bei ca. 42% (mit Mitfahrern ca. 54%). Dadurch entsteht ein struktureller Wettbewerbsnachteil für das Taxigewerbe.



- **Flugverkehr:** Eine weitere wichtige Ergänzungsfunktion erfüllt das Taxigewerbe gegenüber dem Flugverkehr. In einigen Großstädten „beschäftigt“ der Flughafen zwischen einem Viertel (Düsseldorf) bis zu einem Drittel (Frankfurt) der Taxiflotte. In dieser Hinsicht existiert ein erheblicher Standortnachteil: Vom Flughafen Essen-Mülheim geht keine nennenswerte Taxinachfrage aus. Essen ist die einzige deutsche Großstadt mit mehr als 500.000 Einwohnern ohne eigenen Airport.
- **Flughäfen in der Region:** Flughafentouren sind nur als Zieltouren oder Vorbestellungstouren möglich. Im Einzugsbereich Essens liegen zwei Zivilflughäfen: Der Düsseldorfer Flughafen ist mit knapp 21 Mio. Fluggästen (2012) die Nummer 3 in Deutschland. Eher untergeordnete Bedeutung hat daneben der Flughafen Dortmund mit ca. 1,9 Mio. Fluggästen. Ein zusätzlicher Standortnachteil erwächst dem Essener Taxigewerbe aus der sehr guten Schienenanbindung des Düsseldorfer Flughafens: Zeitweise im 5-Minutenabstand verkehren Fern-, Regional- und S-Bahnzüge zwischen dem Essener Hauptbahnhof und dem Düsseldorfer Flughafenbahnhof. Bei Fahrzeiten zwischen 20 (ICE) und 36 Minuten (S-Bahn) und Fahrpreisen von 10,10 € (S-Bahn / Regionalverkehr) und 15,00 € (ICE) hat das stauanfällige und relativ kostspielige Verkehrsmittel Taxi (Fahrpreis ca. 52 €) auf der gleichen Route einen schweren Stand.

- **Schienennetz:** Wichtigster Bezugspunkt für das Essener Taxigewerbe ist daher der Hauptbahnhof. Der Essener Hauptbahnhof zeichnet sich durch ein hohes Verkehrsaufkommen aus. An Werktagen frequentieren ca. 150.000 Besucher und Passagiere den Bahnhof. Ausschlaggebend für die Taxinachfrage an Bahnhöfen ist der Fernverkehr. Hier liegt ein wesentlicher Standortvorteil: Mehr als 120 Fernverkehrszüge verlassen täglich den Essener Hauptbahnhof.



- **Leistungsfähiger ÖPNV:** Essen besitzt einen leistungsfähigen ÖPNV, der dem Taxigewerbe enge Grenzen setzt. Hauptakteur ist die Essener Verkehrs-AG (EVAG) die täglich 330.000 Fahrgäste befördert. Weiterhin sind drei U-Bahn- und sieben Tram-Linien, 34 Bus- und 16 NachtExpress-Linien im Einsatz. Daneben verkehren nachts 20 TaxiBus-Linien – zum Normaltarif ohne Mehrpreis. Hinzu kommen die Regional- und S-Bahnen des Verkehrsbundes Rhein-Ruhr.

3 ANGEBOTSSITUATION

3.1 Angebotsfaktor Beschäftigte

Das Essener Taxigewerbe wird in erster Linie durch Kleinbetriebe mit nur einem Fahrzeug bestimmt. Daneben finden sich mittelgroße Mehrwagenbetriebe sowie vereinzelte Großbetriebe. Ca. 82% der professionellen Betriebe beschäftigen Mitarbeiter.

STADT ESSEN BETRIEBE NACH MITARBEITERN, 2011 IN % BZW. ANZAHL DER MITARBEITER												
	Essen								Vergleichsstädte / Regionen (nur professionelle Betriebe)			
	Professionelle Betriebe						Semiprof.					
	gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.	Dresden	Heilbronn	Köln	Ludwigsh
Alleinfahrer in %	17,9	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	74,2	0,0	15,2	34,1	22,6	12,5
Mit Mitarbeitern in %	82,1	0,0	100,0	100,0	100,0	100,0	25,8	100,0	84,4	65,9	77,4	85,5
davon mit Vollzeitmitarb. in %	35,4	-	11,4	55,6	94,1	100,0	0,0	28,6	88,8	37,3	39,2	35,8
Ø Vollzeitmitarb.	4,3	-	1,3	1,8	6,4	12,2	-	1,6	5,5	2,4	3,8	4,6
davon mit Teilzeitmitarb. in %	37,7	-	20,5	50,0	64,7	66,7	17,6	39,3	19,1	19,6	38,9	15,1
Ø Teilzeitmitarb.	2,5	-	1,4	2,4	3,9	4,0	1,0	2,2	3,4	1,5	2,1	1,8
davon mit 400 €-Kraft in %	84,4	-	80,7	83,3	100,0	100,0	82,4	89,3	50,6	33,3	78,1	37,7
Ø 400 €-Kräfte	3,4	-	1,4	2,9	7,2	18,2	1,2	3,5	2,9	1,5	2,8	3,2
davon mit Familienangeh. in %	12,9	-	6,8	25,0	11,8	33,3	17,6	14,3	15,7	5,9	11,9	7,5
Ø Familienangeh.	1,2	-	1,0	1,3	1,0	1,5	1,0	1,3	1,1	1,3	1,1	1,3
Freie Fahrer in %	8,2	-	1,1	2,8	29,4	83,3	5,9	0,0	16,9	3,9	-	3,8
Ø Freie Fahrer	3,5	-	1,0	1,0	4,2	3,8	1,0	-	1,4	1,0	-	3,0

- **Alleinfahrer:** Der Typ des allein fahrenden Einwagenbetriebs hat in Essen noch Bestand (ca. 18% der Professionelle): Allerdings ist erkennbar, dass ein erheblicher Teil jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität arbeitet: Etwa drei Viertel der semiprofessionellen 1-Fahrzeugbetriebe sind Alleinfahrerbetriebe.
- **Vollzeitmitarbeiter:** Das professionelle Essener Taxigewerbe arbeitet insgesamt wenig personalintensiv: Von den professionellen Betrieben mit Mitarbeitern beschäftigen nur gut ein Drittel Vollzeitkräfte - im Durchschnitt 4,3 pro Betrieb.
- **400-€-Kräfte:** Hoch ist dagegen der Anteil der geringfügig Beschäftigten: Ca. 84% der Betriebe haben so genannte 400 €-Kräfte – im Durchschnitt jeweils 3,4 Mitarbeiter.

STADT ESSEN ABSCHLUß VON ARBEITSVERTRÄGEN - IN % -												
Arbeitsverträge, überwiegend ...	Essen								Vergleichsstädte / Regionen (nur professionelle Betriebe)			
	Professionelle Betriebe						Semiprof.					
	gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.	Dres- den	Heil- bronn	Köln	Lud- wigsh
mündlich	53,9	-	58,5	47,2	52,9	20,0	64,3	47,8	11,5	52,2	-	38,1
schriftlich	46,1	-	41,5	52,8	47,1	80,0	35,7	52,2	88,5	47,8	-	61,9
Summe	100,0	-	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	-	100,0

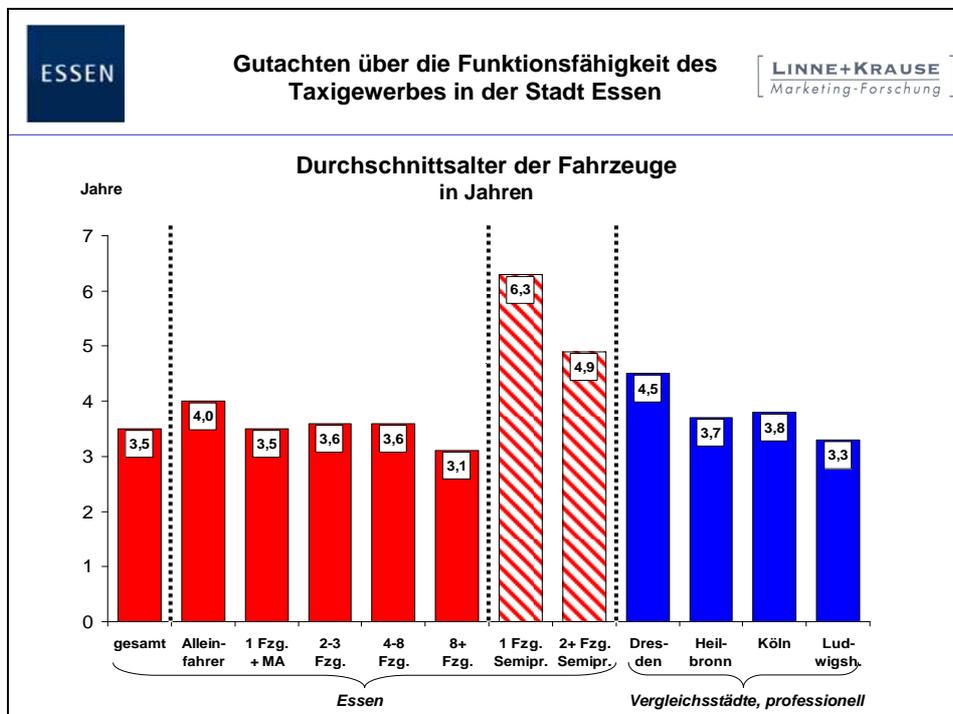
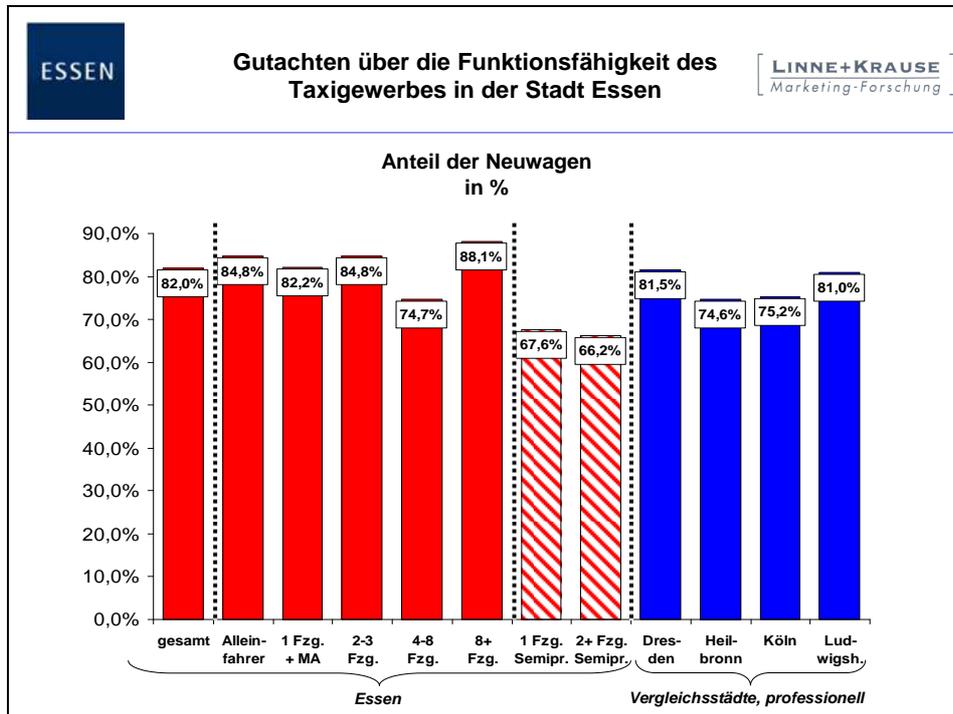
- **Teilzeitkräfte:** Auf deutlich geringerem Niveau bewegt sich der Anteil der Teilzeitbeschäftigten: Ca. 38% der professionellen Betriebe mit Mitarbeitern beschäftigen **Teilzeitfahrer** – im Durchschnitt 2,5.
- **Familienmitglieder:** Geringere Bedeutung haben **mithelfende Familienmitglieder**, die nur in gut 13% der professionellen Betriebe zum Einsatz kommen.
- **Freie Mitarbeiter:** Gelegentlich (ca. 8%) werden Taxifahrer als freie Mitarbeiter eingesetzt, obwohl diese Form der Beschäftigung rechtlich problematisch ist. Freie Mitarbeiter kommen vorwiegend in größeren Betrieben zum Einsatz.
- **Arbeitsverträge:** Arbeitsverträge werden überwiegend mündlich geschlossen (ca. 54%) – vor allem in kleineren Betrieben sind informelle Vereinbarungen weit verbreitet.

3.2 Angebotsfaktor Fahrzeuge

Insgesamt ist die Ausstattungsqualität der Essener Fahrzeugflotte durchwachsen: Es zeichnet sich eine deutliche Polarisierung zwischen professionellen und semiprofessionellen Betrieben ab:

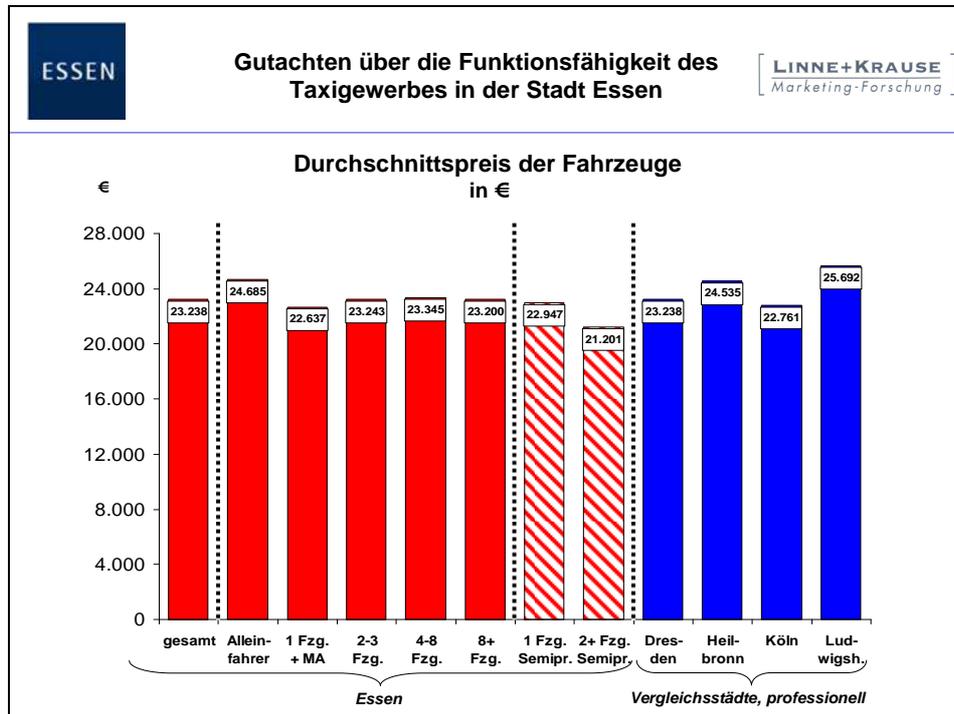
STADT ESSEN BESCHAFFUNG DER FAHRZEUGE 2011 - IN % BZW. EURO-													
		Essen							Vergleichsstädte / Regionen (nur professionelle Betriebe)				
		Professionelle Betriebe					Semiprof.						
		gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.	Dres- den	Heil- bronn	Köln	Lud- wigsh
neu		82,0	84,8	82,2	84,8	74,7	88,1	67,6	66,2	81,5	74,6	75,2	81,0
gebraucht		18,0	15,2	17,8	15,2	25,3	11,9	32,4	33,8	21,5	25,4	24,8	19,0
Summe		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Preis in €	neu	25.516	25.759	25.428	25.806	25.575	25.138	28.143	26.867	25.516	28.188	24.757	29.083
	gebraucht	13.613	18.035	11.210	11.401	16.750	8.800	11.135	9.873	13.613	13.272	16.474	11.282
	gesamt	23.238	24.685	22.637	23.243	23.345	23.200	22.947	21.201	23.238	24.535	22.761	25.692

- **Neuwagenanteil:** Mit einem Neuwagenanteil von ca. 82% wird in den professionellen Betrieben ein akzeptabler Wert erzielt. Zum Vergleich: In problematischen Taximärkten wie z.B. in Heilbronn oder Köln (jeweils ca. 75%) liegt der Anteil neu beschaffter Fahrzeuge niedriger. Deutlich geringer fällt der Neuwagenanteil aber in der Gruppe der semiprofessionellen Betriebe aus, wo nur zwei von drei Fahrzeugen neu beschafft wurden.
- **Investitionssumme:** Branchenüblich ist die Investitionssumme mit ca. 23.200 € pro Fahrzeug. Auch bei den „Gebrauchten“ wird mit durchschnittlich ca. 13.600 € eine (noch) vertretbarer Investitionssumme erreicht.



STADT ESSEN BESCHAFFUNG DER FAHRZEUGE - IN % -												
Überwiegend:	Essen								Vergleichsstädte / Regionen (nur professionelle Betriebe)			
	Professionelle Betriebe						Semiprof.		Dres- den	Heil- bronn	Köln	Lud- wigsh
	gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
Eigenmittel	9,5	9,4	14,3	13,8	7,7	0,0	30,9	24,7	14,5	30,0	10,6	59,0
Kredit	90,5	90,6	85,7	86,2	92,3	100,0	69,1	75,3	85,5	70,0	89,4	41,0
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

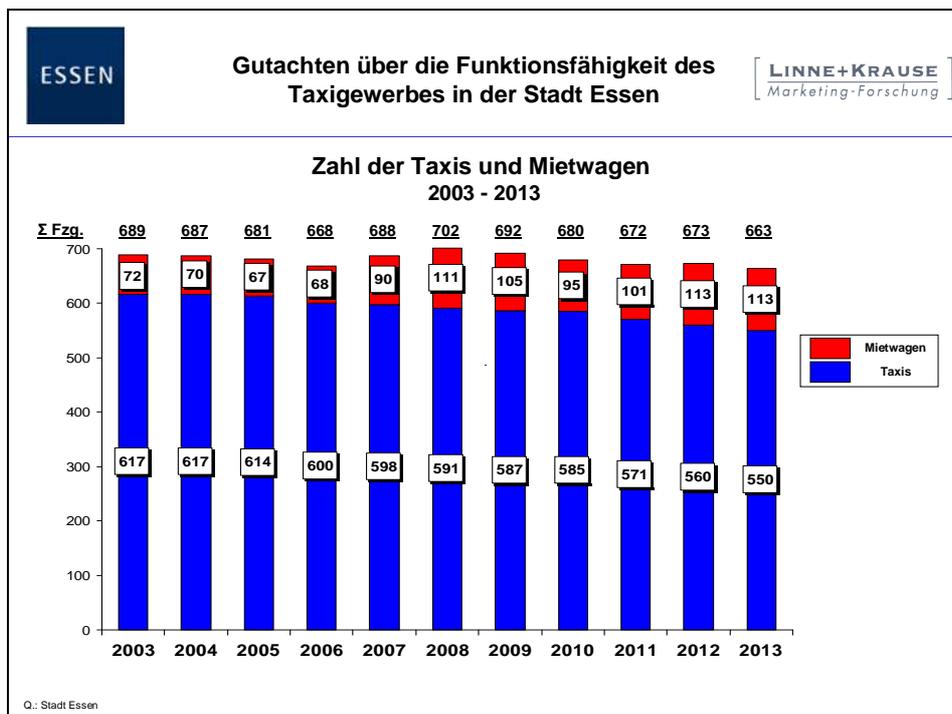
- **Durchschnittsalter:** Am deutlichsten tritt die qualitative Polarisierung zwischen Professionellen und Semiprofessionellen beim Fahrzeugalter zu Tage. Während das **Durchschnittsalter** professionell betriebener Taxis bei akzeptablen ca. 3,5 Jahren rangiert, kommen semiprofessionelle Betriebe auf ein Durchschnittsalter zwischen 5 und gut 6 Jahren.
- **Fremdkapital:** Wie in den meisten deutschen Städten, so wird auch in Essen die große Mehrzahl der Taxifahrzeuge (ca. 91%) auf Kredit erworben. Nur noch in wenigen Städten mit funktionsfähigen Taximärkten - wie z.B. in Ludwigshafen - können professionelle Betriebe den Kauf ihrer Fahrzeuge überwiegend aus eigenen Mitteln finanzieren. Insbesondere größere Essener Betriebe sind fast vollständig auf Fremdfinanzierung angewiesen. Auffällig: Semiprofessionelle Betriebe finanzieren immerhin zwischen 25% und 31% ihrer Flotte mit Eigenmittel. Bei den Semiprofessionellen spielen jedoch selbstfinanzierte Gebrauchtfahrzeuge eine größere Rolle.
- **Eigenkapital:** Bemerkenswert ist die Kapitalschwäche des Essener Taxigewerbes: Nur wenige professionelle Betriebe (ca. 10%) finanzieren ihre Fahrzeuge überwiegend mit Eigenmitteln – dabei handelt es sich jedoch meist um relativ niedrigpreisige Gebrauchtfahrzeuge. Sogar in Städten wie Dresden (ca. 15%) oder Heilbronn (ca. 30%) liegt der Anteil deutlich höher. Auf dem funktionsfähigen Taximarkt Ludwigshafens werden ca. 59% der Fahrzeuge überwiegend mit Eigenkapital finanziert. Die so erkennbare massive Eigenkapitalschwäche gefährdet die Funktionsfähigkeit des Essener Taxigewerbes und beeinträchtigt das öffentliche Verkehrsinteresse.
- **Vertriebsinteresse der Fahrzeughersteller:** Die Eigenkapitalschwäche wird in den letzten Jahren durch die sehr günstigen Finanzierungsangebote der Fahrzeughersteller überdeckt. Ohne deren eigenes Vertriebsinteresse wäre der gegenwärtige technische Qualitätsstandard des (professionellen) Essener Taxigewerbes kaum noch zu halten.



3.3 Angebotsfaktor Flottengröße

Das Taxigewerbe der Stadt Essen hat im letzten Jahrzehnt einen deutlichen Schrumpfungsprozess erfahren – von 617 Fahrzeugen im Jahr 2003 auf nur noch 550 in 2013. Gleichzeitig ist die Zahl der Mietwagen gestiegen – von 72 in 2003 auf 113 in 2013.

In der Summe erreichten beide Gewerbe ihren zahlenmäßigen Höhepunkt im Jahre 2008 mit zusammen 702 Fahrzeugen. Seitdem ist die Flotte auf insgesamt 663 Fahrzeuge zurückgegangen.



3.4 Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte

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.

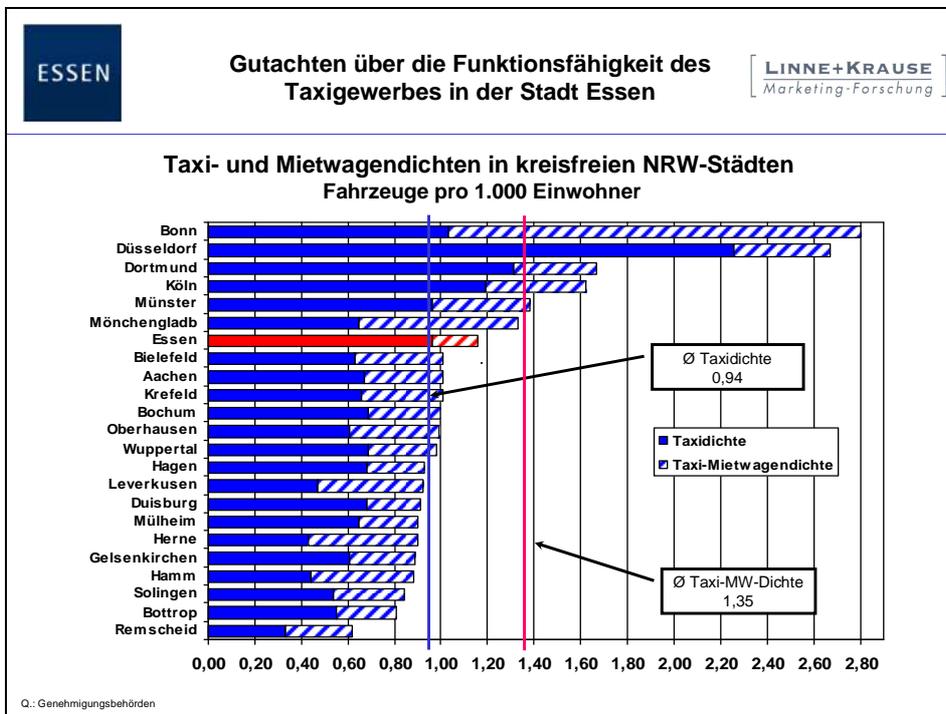
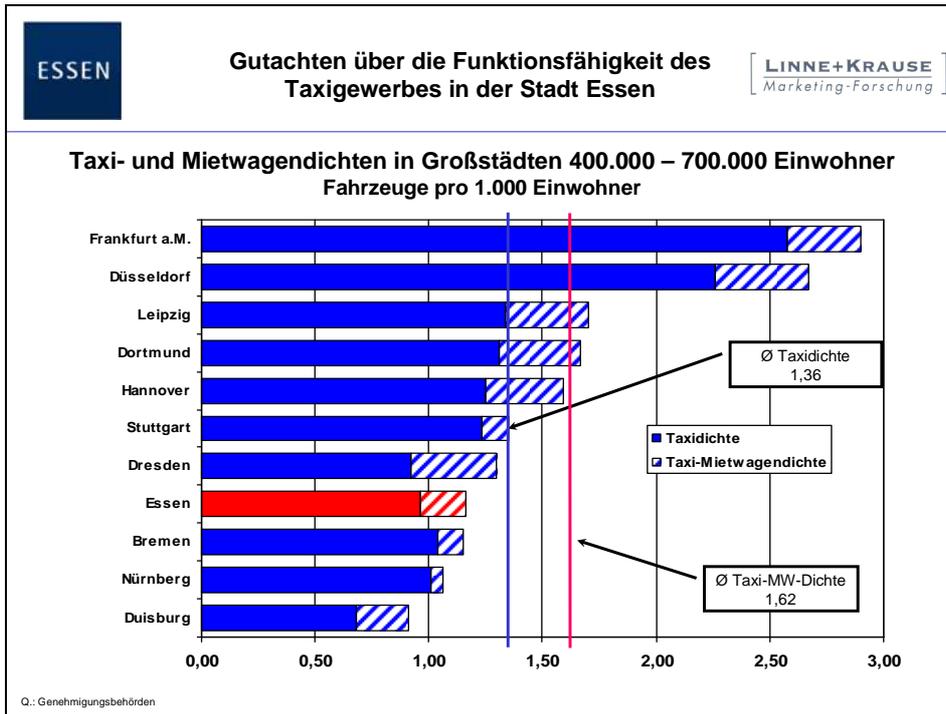
Beide Kennzahlen sind wichtige Indizien für die Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes. Für die Stadt Essen ergibt die **Dichteanalyse** folgendes Resultat:

TAXIDICHTE UND TAXI-MIETWAGENDICHTE IN DEUTSCHLAND - STÄDTE 400.000 UND 700.000 EINWOHNERN STAND 2012							
Stadt	Taxis	Miet- wagen	Taxi + MW	EW pro Taxi	TD	EW pro Taxi + MW	TMD
Frankfurt a.M.	1.712	213	1.925	388	2,58	345	2,90
Düsseldorf	1.318	239	1.557	443	2,26	375	2,67
Leipzig	692	182	874	745	1,34	590	1,70
Dortmund	760	209	969	765	1,31	600	1,67
Hannover	646	175	821	799	1,25	628	1,59
Stuttgart	752	74	826	816	1,23	743	1,35
Dresden	486	205	691	1.090	0,92	767	1,30
Essen	550	113	663	1.039	0,96	862	1,16
Bremen	573	58	631	957	1,04	869	1,15
Nürnberg	507	28	535	993	1,01	941	1,06
Duisburg	335	112	447	1.468	0,68	1.101	0,91
Ø				735	1,36	616	1,62

- **Taxidichte:** Essen verfügt über 550 Taxis. Mit einer Taxidichte von 0,96 (Taxis auf 1.000 Einwohner) rangiert Essen „am unteren Ende“ vergleichbarer deutscher Großstädte zwischen 400.000 und 700.000 Einwohner. Der Durchschnitt dieser Städte liegt zurzeit bei etwa 1,36. Ähnlich große Städte wie die Landeshauptstädte Düsseldorf (2,26) oder Stuttgart (1,23) kommen auf eine deutlich höhere Taxidichte. Dabei muss jedoch beachtet werden, dass Essen keinen eigenen Airport besitzt. Geringere Taxidichten haben in dieser Größenklasse nur noch Duisburg (0,68) und Dresden (0,92). Essen rangiert annähernd im Durchschnitt der (meist deutlich kleineren) kreisfreien Städte des Landes Nordrhein-Westfalen (0,94). Hier führen Städte wie Dortmund (1,31) oder Köln (1,19) das Feld an, wohingegen Remscheid (0,33), Herne (0,43) oder Hamm (0,44) die geringste Wettbewerbsintensität aufweisen.
- **Taxi-Mietwagendichte:** Weiterhin sind in Essen 113 Mietwagen im Einsatz. Auch unter Einbeziehung der Mietwagen ergibt sich eine moderate Wettbewerbssituation: Mit einer Taxi- Mietwagendichte von 1,16 liegt die Ruhrmetropole „im unteren Drittel“ vergleichbarer Großstädte (1,62) – etwa in Augenhöhe mit Städten wie Bremen (1,15) oder Nürnberg (1,06). In den kreisfreien Städten Nordrhein-Westfalens liegt die Taxi-Mietwagendichte im Durchschnitt bei 1,35. Das Gros der mittelgroßen NRW-Städte kommt auf Werte zwischen 0,90 und 1,00.

Insgesamt zeichnet sich für Essen also eine eher moderate Wettbewerbssituation auf dem Taxi- und Mietwagenmarkt ab.

TAXIDICHTE UND TAXI-/MIETWAGENDICHTE IN NORDRHEIN-WESTFALEN - KREISFREIE STÄDTE STAND 2012							
Stadt	Taxis	Miet- wagen	Taxi + MW	EW pro Taxi	TD	EW pro Taxi + MW	TMD
Bonn	328	560	888	968	1,03	357	2,80
Düsseldorf	1318	239	1557	443	2,26	375	2,67
Dortmund	760	209	969	765	1,31	600	1,67
Köln	1217	440	1657	838	1,19	616	1,62
Münster	272	119	391	1.039	0,96	723	1,38
Mönchengladbach	169	179	348	1.548	0,65	752	1,33
Essen	550	113	663	1.039	0,96	862	1,16
Krefeld	157	82	239	1.505	0,66	989	1,01
Aachen	174	89	263	1.490	0,67	986	1,01
Bielefeld	205	122	327	1.587	0,63	995	1,01
Bochum	263	122	385	1.459	0,69	997	1,00
Oberhausen	130	81	211	1.640	0,61	1.010	0,99
Wuppertal	243	98	341	1.439	0,69	1.026	0,98
Hagen	130	46	176	1.462	0,68	1.080	0,93
Leverkusen	76	72	148	2.113	0,47	1.085	0,92
Duisburg	335	112	447	1.468	0,68	1.101	0,91
Herne	69	75	144	2.310	0,43	1.107	0,90
Mülheim	109	43	152	1.547	0,65	1.109	0,90
Gelsenkirchen	159	72	231	1.640	0,61	1.129	0,89
Hamm	79	78	157	2.253	0,44	1.134	0,88
Solingen	87	47	134	1.836	0,54	1.192	0,84
Bottrop	65	31	96	1.813	0,55	1.228	0,81
Remscheid	40	34	74	3.000	0,33	1.622	0,62
Ø				1.066	0,94	740	1,35
Q.: Genehmigungsbehörden							

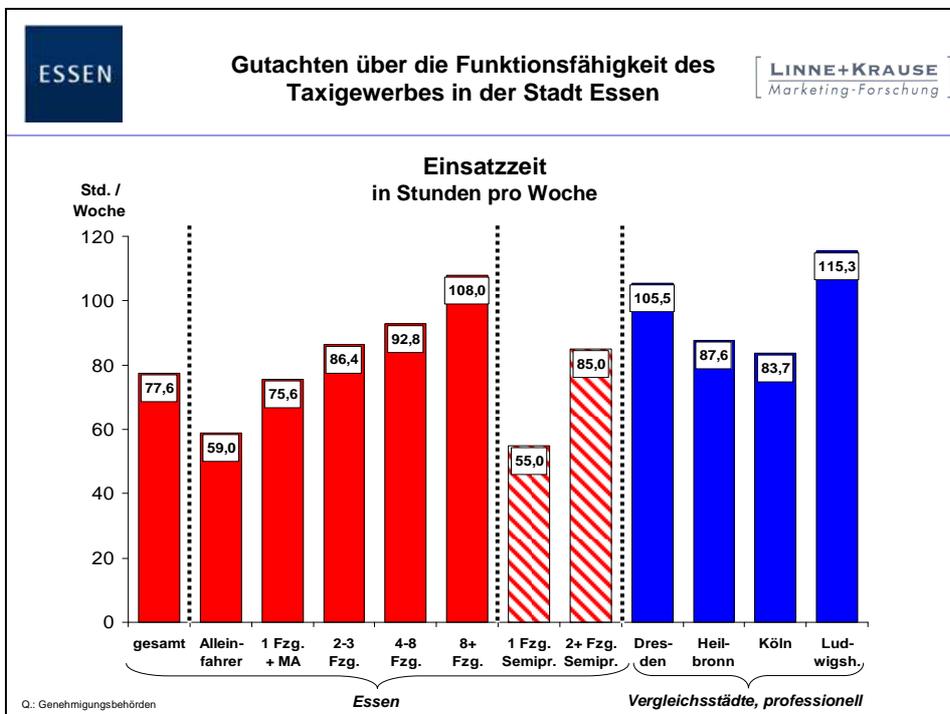
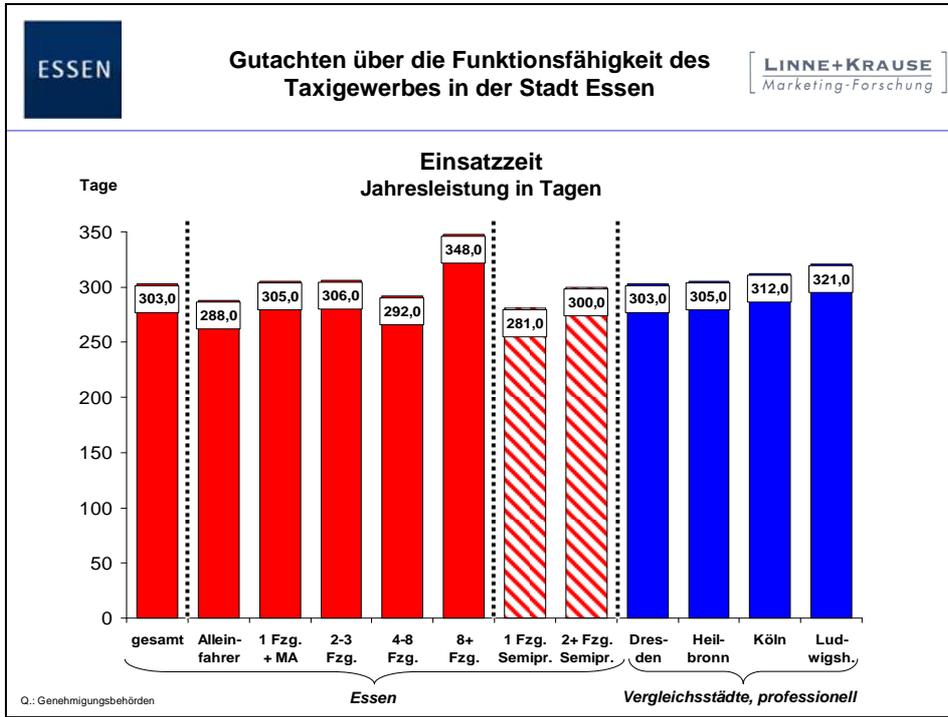


3.5 Angebotsfaktor Einsatzzeit

Grundsätzlich ist im Taxigewebe zu beobachten: Je größer die Betriebe, desto intensiver die zeitliche Auslastung der Fahrzeuge:

STADT ESSEN EINSATZZEITEN IM TAXIGEWERBE, 2011 - SCHICHTENORGANISATION, IN % -												
	Essen								Vergleichsstädte / Regionen (nur professionelle Betriebe)			
	Professionelle Betriebe						Semiprof.					
	gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.	Dres- den	Heil- bronn	Köln	Lud- wigsh
1-Schicht	35,4	93,7	29,2	13,9	12,5	0,0	92,3	20,0	21,9	39,0	40,9	12,5
1,5-Schicht	53,9	6,3	67,4	66,7	50,0	40,0	7,7	70,0	42,9	41,5	49,5	37,5
2-Schicht	10,7	0,0	3,4	19,4	37,5	60,0	0,0	10,0	35,2	19,5	9,6	50,0
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- **Schichten:** Die Schichtenauslastung der Essener Betriebe ist wenig intensiv. Gut die Hälfte der Betriebe arbeitet mit Einsatzzeiten zwischen einer und zwei Schichten, wobei die stark schwankende Nachfrage für die „Patchwork-Muster“ in den Einsatzplänen der Unternehmen sorgt. Ca. 35% der professionellen Betriebe werden nur im 1-Schichtbetrieb gefahren. Ein wirklicher 2-Schichtbetrieb wird lediglich von knapp 11% der professionellen Essener Taxiunternehmen realisiert. Auf dem funktionsfähigen Ludwigshafener Taximarkt fährt dagegen die Hälfte der Betriebe in Doppelschicht.
- **Einsatztage:** Im Durchschnitt sind Essener Taxis 303 Tage pro Jahr im Einsatz – ein Wert wie er in vergleichbaren Städten ebenfalls üblich ist. Bemerkenswert: Auch semiprofessionell betriebene Taxis kommen auf ähnlich viele Einsatztage (281 – 300 Tage).
- **Wöchentliche Einsatzzeit:** Die professionellen Essener Betriebe erreichen **wöchentliche Einsatzzeiten** von ca. 78 Stunden – ebenso viele Stunden wie bereits 2002. In Köln liegt die wöchentliche Einsatzzeit bei knapp 84 und in Dresden bei 106 Stunden. Betriebe auf den funktionsfähigen Ludwigshafener (ca. 115 Stunden) und Baden-Badener Taximärkten (ca. 107 Stunden) kommen dagegen auf deutlich höhere Einsatzzeiten. Kennzeichnend für Essen sind die schwachen Nachtschichten von lediglich ca. 2,5 Stunden an Wochentagen. Aber auch an den Wochenenden lebt das Nachtgeschäft nur schwach auf – schwächer als in Städten wie Dresden oder Heilbronn.



- **Betriebstypen:** Unterschiede zeichnen sich erwartungsgemäß nach Betriebsgröße ab: Während Alleinfahrer pro Woche ca. 59 Stunden fahren, kommen Taxis in größeren Mehrwagenbetrieben auf ca. 108 Stunden. Bedenklich sind die hohen wöchentlichen Einsatzzeiten der Alleinfahrer (ca. 59 Stunden). Bei einer so hohen individuellen Arbeitszeit ist von einer Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrsinteresses auszugehen.
- **Semiprofessionelle:** Bemerkenswert sind weiterhin die Einsatzzeiten der semiprofessionellen Taxis (ca. 55 – 85 Std.), die sich kaum von denen der professionellen Wettbewerber unterscheiden.

STADT ESSEN NACHFRAGE IM TAXIGEWERBE, 2011 - TYPISCHER WOCHENVERLAUF -												
	Essen								Vergleichsstädte (nur professionelle Betriebe)			
	Professionelle Betriebe						Semiprof.		Dresden	Heilbronn	Köln	Ludwigsh
	gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
Mo. Tag	9,2	9,0	9,5	8,7	8,6	9,8	7,9	9,3	9,1	9,7	9,2	9,4
Mo. Nacht	2,4	0,5	1,7	4,2	4,6	5,2	0,8	3,0	5,8	3,4	3,1	7,3
Di. Tag	9,2	9,0	9,5	8,8	8,7	9,8	8,0	9,3	9,3	9,6	9,2	9,3
Di. Nacht	2,3	0,2	1,6	4,3	4,6	6,2	0,9	2,7	5,8	3,5	3,5	7,6
Mi. Tag	9,2	9,0	9,4	8,8	8,6	9,8	8,1	9,3	9,4	9,6	9,3	9,0
Mi. Nacht	2,5	0,5	1,6	4,4	5,4	6,2	0,9	2,6	6,5	3,5	3,7	7,8
Do. Tag	9,2	9,2	9,4	8,8	8,6	9,8	8,2	9,3	9,5	9,8	9,1	9,4
Do. Nacht	2,6	0,5	1,9	4,6	5,5	5,8	0,9	3,4	6,8	3,8	3,9	8,1
Summe Wochentag	46,6	37,9	44,6	52,6	54,6	62,6	35,7	48,9	62,2	52,9	51,0	67,9
Fr. Tag	8,7	8,1	8,8	8,8	8,6	8,2	7,1	8,4	9,2	8,2	8,2	9,5
Fr. Nacht	5,1	2,2	4,9	6,9	6,8	8,5	2,4	6,0	8,1	7,6	6,2	9,0
Sa. Tag	6,2	5,9	6,3	6,2	5,9	6,0	4,9	6,2	6,4	5,5	5,6	8,4
Sa. Nacht	5,9	3,1	6,0	7,0	7,4	9,2	2,9	7,4	8,3	8,4	6,5	8,9
So. Tag	3,3	1,2	3,7	2,6	4,9	7,7	1,7	4,5	5,5	3,1	3,7	6,3
So. Nacht	1,8	0,6	1,3	2,3	4,6	5,8	0,3	3,6	5,8	1,9	2,5	5,3
Summe Wochenende	31,0	21,1	31,0	33,8	38,2	45,4	19,3	36,1	43,3	34,7	32,7	47,4
Summe Woche	77,6	59,0	75,6	86,4	92,8	108,0	55,0	85,0	105,5	87,6	83,7	115,3

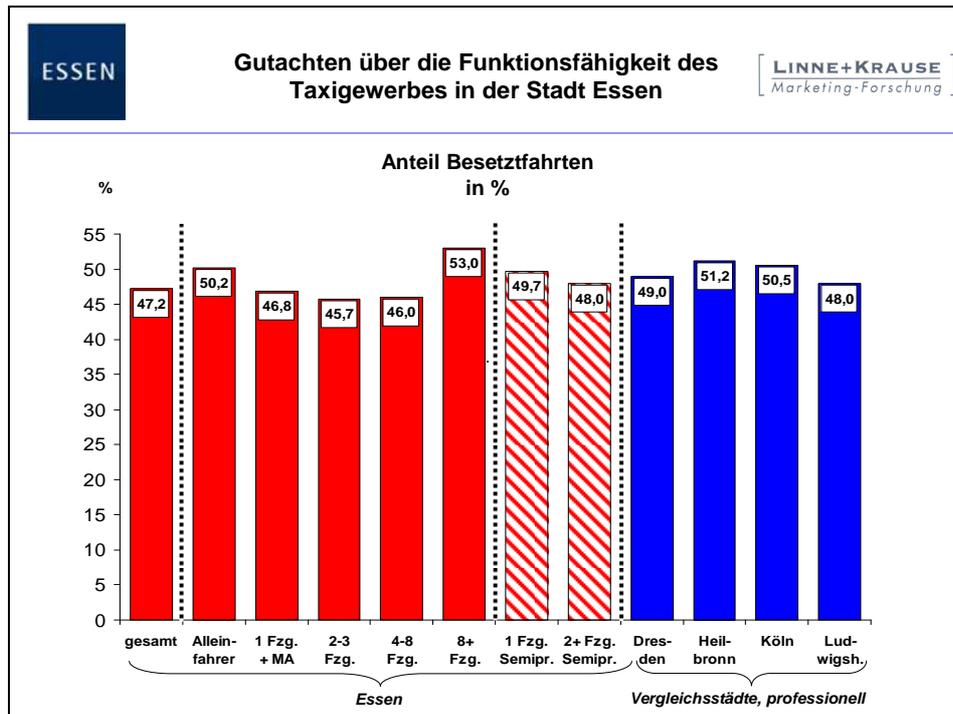
3.6 Angebotsfaktor Fahrleistung

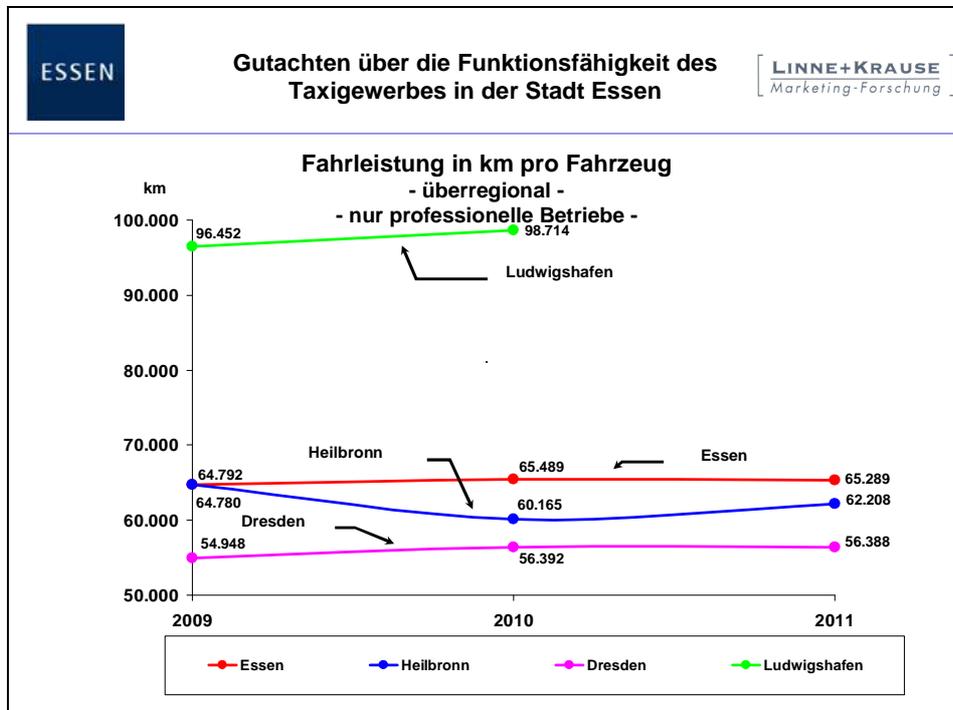
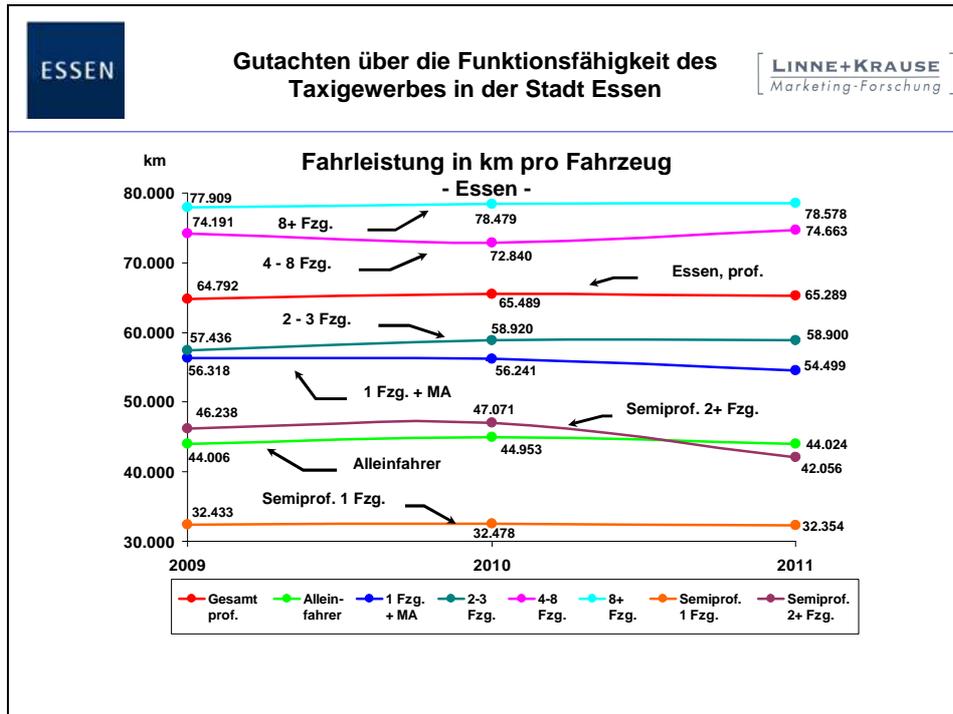
Eine weitere Kennzahl zur Beurteilung der Angebotssituation ist die **jährliche Fahrleistung pro Fahrzeug**. Generell gilt: Je verdichteter, je großstädtischer die Siedlungsstruktur, desto kleinräumiger die Fahrweise der Taxis und desto niedriger die Fahrleistung.

STADT ESSEN												
DURCHSCHNITTliche KILOMETERLEISTUNG PRO FAHRZEUG, 2009 - 2011												
JAHRESFAHRLEISTUNGEN IN KM / FAHRZEUG												
	Essen								Vergleichsstädte / Regionen (nur professionelle Betriebe)			
	gesamt	Professionelle Betriebe					Semiprof.		Dres- den	Heil- bronn	Köln	Lud- wigsh
		Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
2009	64.792	44.006	56.318	57.436	74.191	77.909	32.433	46.238	54.948	64.780	-	96.452
2010	65.489	44.953	56.241	58.920	72.840	78.479	32.478	47.071	56.392	60.165	-	98.714
2011	65.289	44.024	54.499	58.900	74.663	78.578	32.354	42.056	56.388	62.208	-	-
Ø	65.190	44.328	55.686	58.419	73.898	78.322	32.422	45.122	55.909	62.384	-	97.583

- **Gesamtfahrleistung:** Die Essener Taxis zeichnen sich durch eine für Großstädte typische **Fahrleistung** aus: im Durchschnitt der Jahre 2009 bis 2011 ca. 65.200 km pro Fahrzeug. Zwischen 1998 und 2001 hatte der Wert noch bei 51.600 km gelegen. In vergleichbaren Städten erzielen Taxis gegenwärtig Jahresfahrleistungen von ca. 55.000. Von außerordentlich hohen Werten wie z.B. in Ludwigshafen (ca. 97.600 km) sind die Essener Taxis weit entfernt.
- **Betriebstypen:** Unterschiede zeigen sich auch zwischen den Betriebs-typen: Während professionelle Alleinfahrer im Mehrjahresdurchschnitt auf eine Fahrleistung von ca. 44.300 km kommen, rangiert der Durchschnitt in größeren Betrieben zwischen ca. 74.000 km und ca. 78.000 km. Semiprofessionell betriebene Taxis melden deutlich geringere Präsenz auf der Straße und kommen auf durchschnittliche Jahresfahrleistungen zwischen ca. 32.000 km und gut 45.000 km. Vor zehn Jahren hatte der semiprofessionelle Durchschnitt bei gut 33.000 km gelegen.

- **Besetzquote:** Üblicherweise rangiert die **Besetzquote** in westdeutschen Städten zwischen 47% und 53%. In Essen liegt der Anteil der besetzt gefahrenen Kilometer mit ca. 47% am „unteren Ende“ der Skala. Die beste Auslastung haben in Essen größere Mehrwagenbetriebe mit ca. 53% Besetzquote.





4 UMSATZ, KOSTEN, ÜBERSCHUSS UND ALTERSVORSORGE

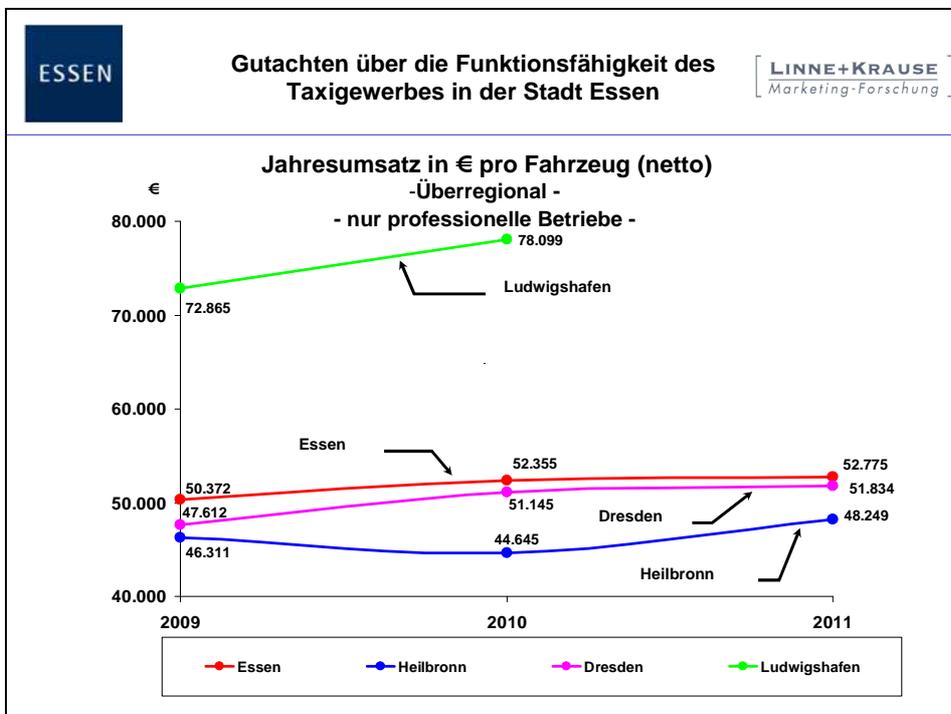
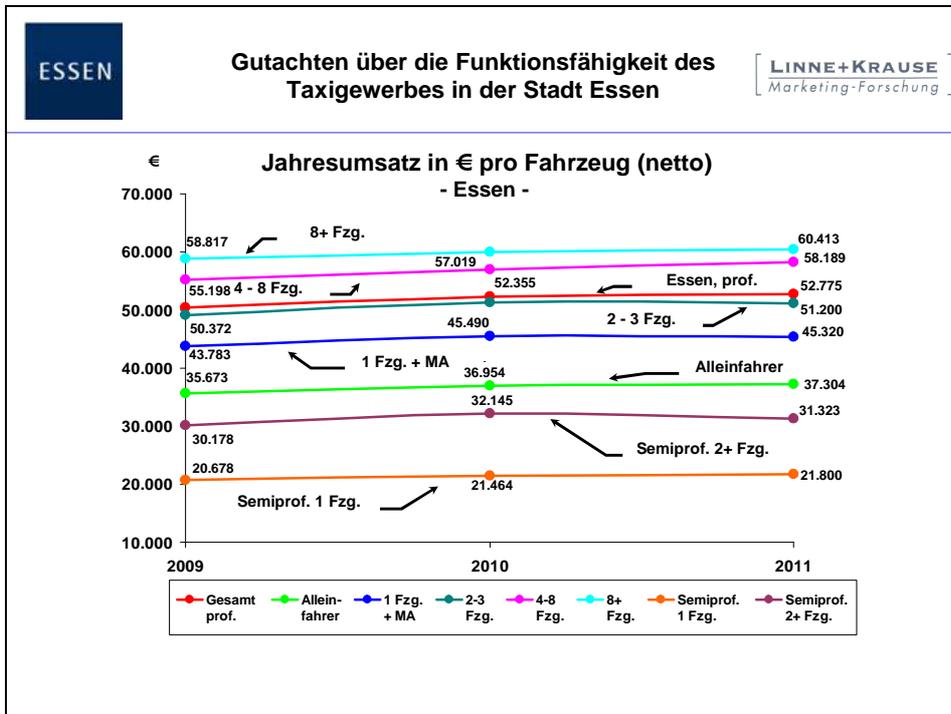
Im Mittelpunkt der betriebswirtschaftlichen Untersuchung stand die **Umsatz-, Kosten- und Gewinnsituation**. Um Entwicklungstendenzen aufzeigen zu können, wurden auch hier die Daten für 2009 bis 2011 erhoben.

4.1 Umsatz

Gemessen an den Erlösen zählt Essen zu den eher schwachen Taximärkten Westdeutschlands.

STADT ESSEN NETTOUMSÄTZE IM TAXIGEWERBE. 2009 - 2011 - IN € / FAHRZEUG -												
	Essen								Vergleichsstädte / Regionen (nur professionelle Betriebe)			
	Professionelle Betriebe						Semiprof.					
	gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.	Dres- den	Heil- bronn	BZP	Lud- wigsh
2009	50.372	35.673	43.783	49.069	55.198	58.817	20.678	30.178	47.612	46.311	39.321	72.865
2010	52.355	36.954	45.490	51.287	57.019	59.965	21.464	32.145	51.145	44.645	40.136	78.099
2011	52.775	37.304	45.320	51.200	58.189	60.413	21.800	31.323	51.834	48.249	41.609	-
Ø	51.834	36.644	44.864	50.519	56.802	59.732	21.314	31.215	50.197	46.402	40.356	75.482

- **Jahresumsatz:** Im Durchschnitt der Jahre 2009 bis 2011 erzielte das professionelle Essener Taxigewerbe Umsätze von ca. 51.800 € pro Fahrzeug: Ein Erlösniveau wie es gegenwärtig auch in anderen deutschen Großstädten zu beobachten ist. An Spitzenwerte wie z.B. in Ludwigshafen (ca. 75.500 €) reichen die Essener Erlöse aber bei Weitem nicht heran. Seit 2009 ist in Essen eine leicht positive Entwicklung (+ 4,8%) zu erkennen. In den Jahren 1998 bis 2002 hatte der Durchschnittserlös erst bei ca. 36.200 € gelegen. Seit dem sind die Erlöse also um gut 40% gestiegen.
- **Betriebstypen:** Im Taxigewerbe gilt: Je personalintensiver der Einsatz, desto höher der Erlös. Professionell betriebene Alleinfahrtaxis kommen auf durchschnittlich ca. 36.600 € pro Jahr, wohingegen größere Mehrwagenbetriebe Fahrzeugerlöse von annähernd 60.000 € erzielen.

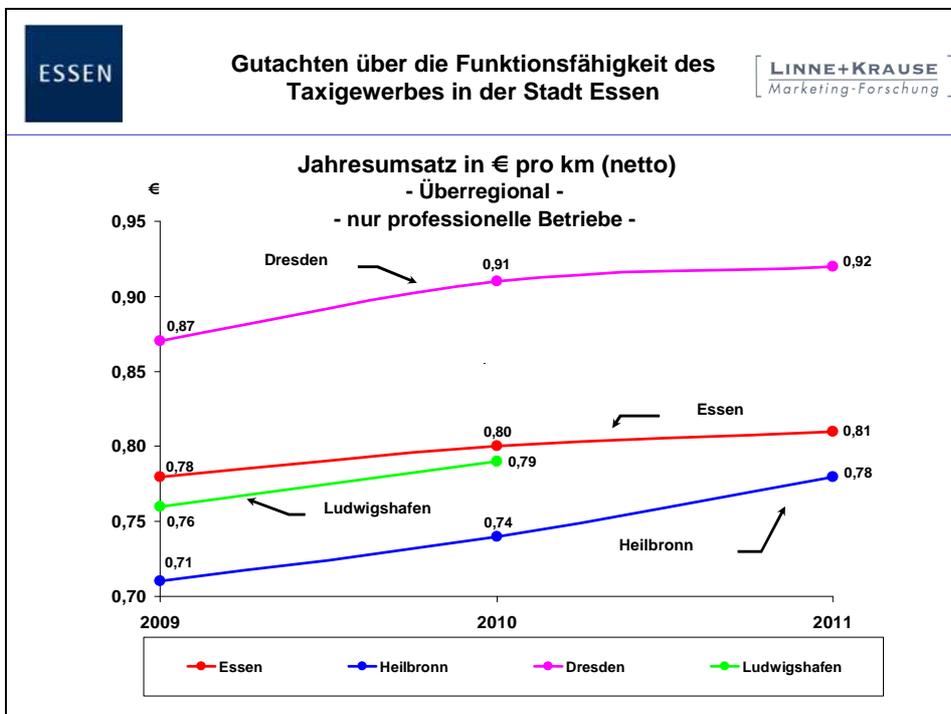
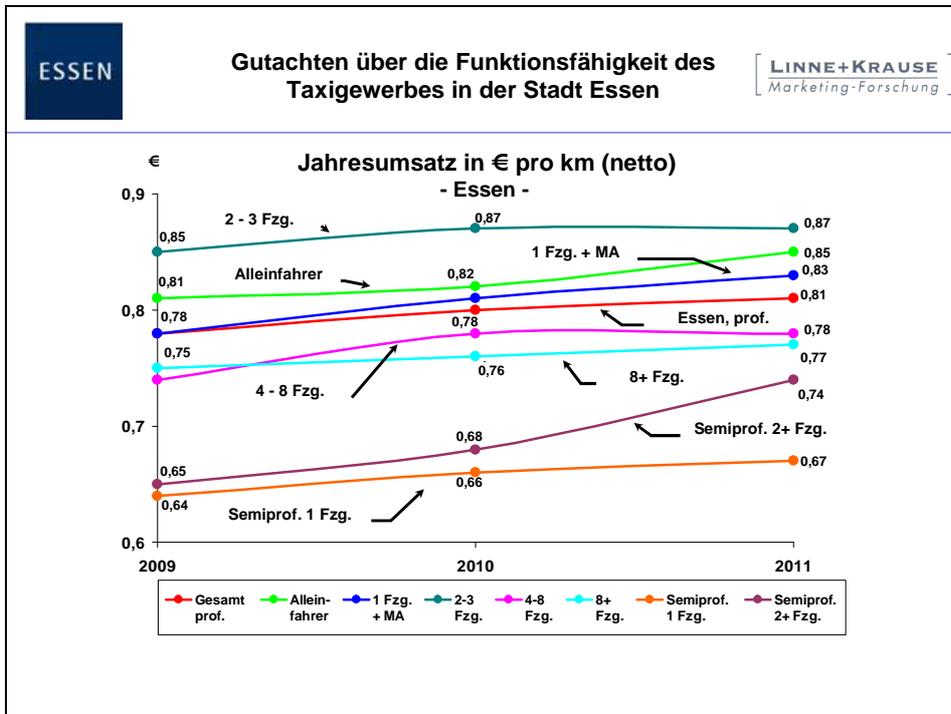


- **Semiprofessionelle:** Semiprofessionelle Betriebe weisen in den Büchern nur etwa die Hälfte der Jahreserlöse ihrer professionellen Wettbewerber aus: Semiprofessionelle 1 – Fahrzeugbetriebe kommen auf ca. 21.300 €; Taxis aus Mehrwagenbetrieben auf ca. 31.200 €.
- **Vergleich mit BZP:** Jedes Jahr gibt der BZP, der Dachverband der deutschen Taxi- und Mietwagenverbände, Vergleichszahlen für das Taxigewerbe heraus.¹ Die darin enthaltenen Umsatzzahlen stellen aus Gutachtersicht den Mindestumsatz dar, zu dem ein Alleinfahrer-Taxi betriebswirtschaftlich vertretbar betrieben werden kann. Der hierfür exemplarisch herangezogene Betrieb steht für den „klassischen“ Typ eines Münchner Alleinfahrers. Für 2009 bis 2011 errechnet sich für den BZP-Betrieb ein Durchschnittsumsatz von ca. 40.400 €. Mit ihrem ca. 36.600 € Jahresumsatz arbeiten Essens professionelle Alleinfahrer also deutlich unter dem Minimalwert der BZP.

STADT ESSEN												
UMSÄTZE IM TAXIGEWERBE. 2009 - 2011												
- IN € / KM -												
	Essen								Vergleichsstädte / Regionen (nur professionelle Betriebe)			
	Professionelle Betriebe						Semiprof.		Dres- den	Heil- bronn	BZP	Lud- wigsh
	gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
2009	0,78	0,81	0,78	0,85	0,74	0,75	0,64	0,65	0,87	0,71	1,02	0,76
2010	0,80	0,82	0,81	0,87	0,78	0,76	0,66	0,68	0,91	0,74	1,02	0,79
2011	0,81	0,85	0,83	0,87	0,78	0,77	0,67	0,74	0,92	0,78	1,06	-
Ø	0,80	0,83	0,81	0,86	0,77	0,76	0,66	0,69	0,90	0,74	1,03	0,78

- **Km-Umsatz:** Im mehrjährigen Mittel kommen professionelle Essener Taxis auf einen Umsatz von ca. 0,80 € / km – ein für Großstädte ungewöhnlich niedriges Niveau. In Hamburg, wo elektronisch ausgemessene Taxameterdaten vorliegen, wurden im gleichen Zeitraum Kilometersätze zwischen 0,93 € / km und 0,96 € / km eingefahren. Zwischen 1998 und 2002 hatte der Essener Kilometererlös noch bei ca. 0,70 € gelegen.
- **Betriebstypen:** Abweichungen zeigen sich zwischen größeren Mehrwagenbetrieben (0,77 € / km) und 1-Fahrzeugbetrieben (±0,82 € / km). Anderenorts sind die Verhältnisse meist umgekehrt: Niedrigere Erlöse bei Alleinfahrern (Hamburg 2011: ca. 0,86 € / km) und hohe Werte bei Großbetrieben (Hamburg 2011: 1,01 € / km). Deutlich niedrigere Kilometererlöse erzielen semiprofessionelle Taxis (0,66 € / km und 0,69 € / km).

¹ BZP Geschäftsbericht, 2011/2012

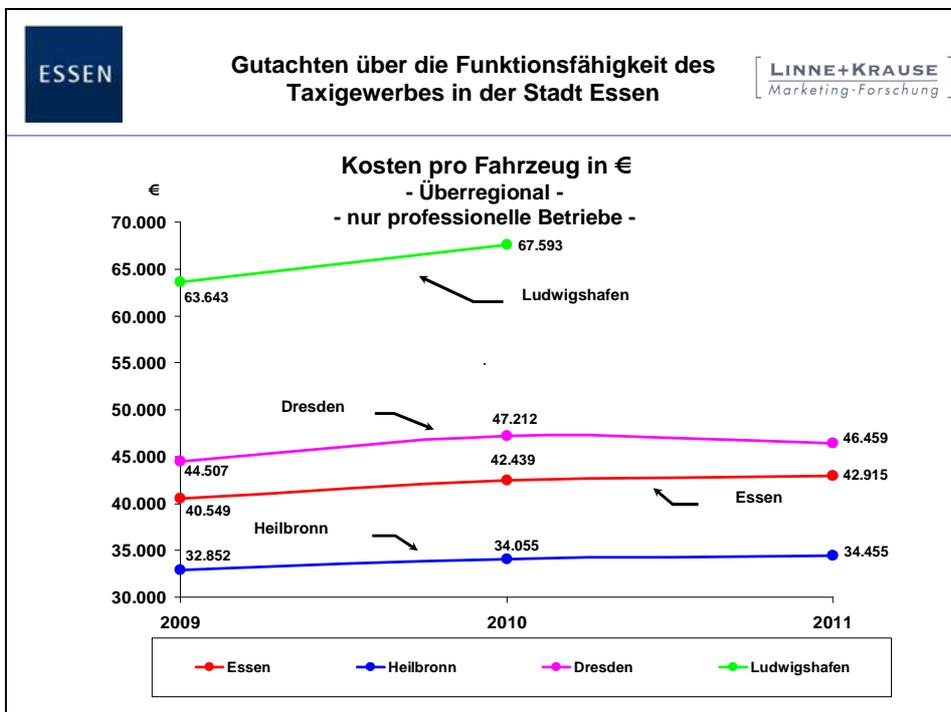
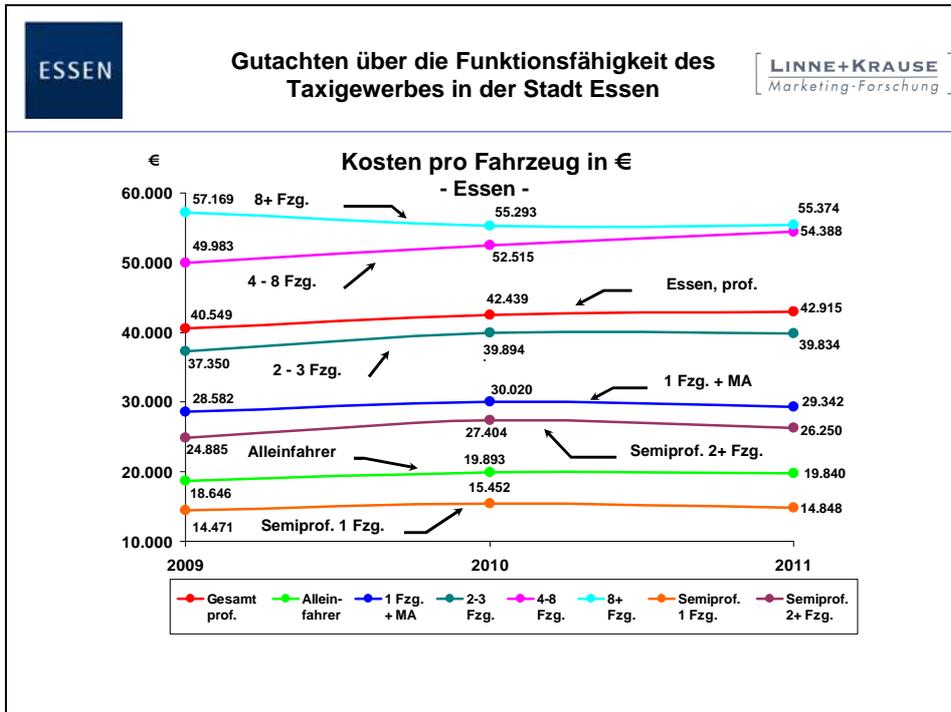


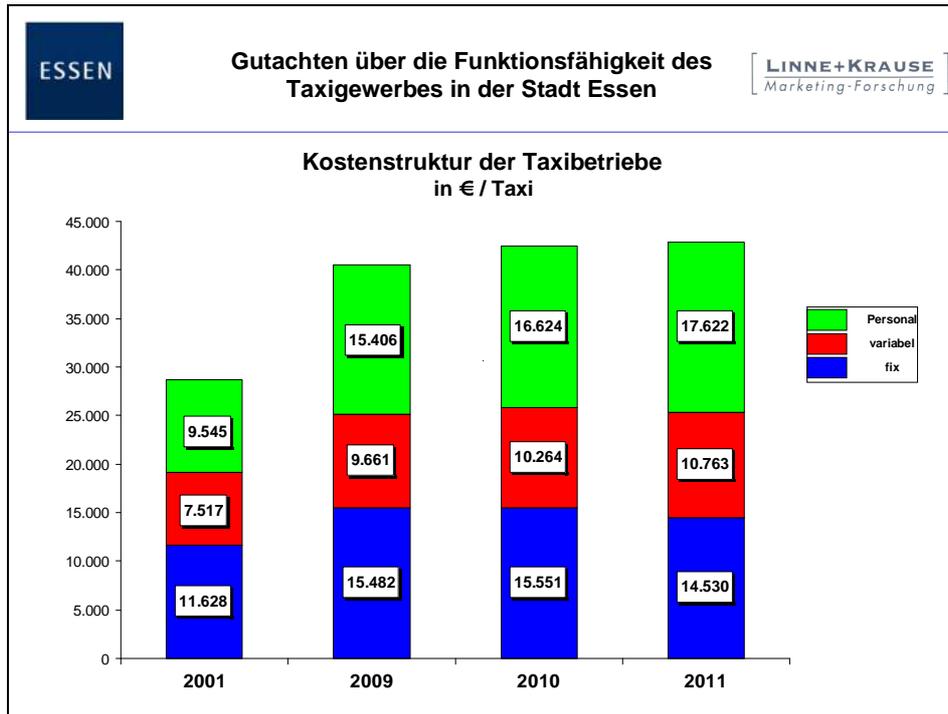
4.2 Kosten

Die Gesamtkosten des professionellen Essener Taxigewerbes bewegen sich zwischen 2009 und 2011 dagegen auf branchenüblichem Niveau.

STADT ESSEN KOSTENENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE. 2009 – 2011 - KOSTEN IN € / FAHRZEUG -												
	Essen								Vergleichsstädte / Regionen (nur professionelle Betriebe)			
	gesamt	Professionelle Betriebe					Semiprof.		Dres- den	Heil- bronn	BZP	Lud- wigsh
		Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
2009	40.549	18.646	28.582	37.350	49.983	57.169	14.471	24.885	44.507	32.852	21.278	63.643
2010	42.439	19.893	30.020	39.894	52.515	55.293	15.452	27.404	47.212	34.055	22.063	67.593
2011	42.915	19.840	29.342	39.834	54.388	55.374	14.848	26.250	46.459	34.455	23.027	-
Ø	41.968	19.460	29.315	39.026	52.295	55.945	14.924	26.180	46.059	33.787	22.123	65.618

- **Gesamtkosten:** Mit durchschnittlich ca. 42.000 € pro Fahrzeug und Jahr arbeitet das professionelle Essener Taxigewerbe mit Kosten wie sie gegenwärtig auch in anderen deutschen Großstädten zu beobachten sind. In vielen deutschen Städten schwanken die Kosten gegenwärtig zwischen ca. 34.000 € und ca. 46.000 € pro Fahrzeug – je nach Struktur des örtlichen Gewerbes. Eine Ausnahme bildet das funktionsfähige Taxigewerbe der Stadt Ludwigshafen (ca. 65.600 €). Seit 2009 ist in Essen ein Kostenanstieg um ca. 5,8% zu verzeichnen. Zwischen 1998 und 2002 hatten die Kosten erst bei gut 28.000 € gelegen. In den letzten 10 Jahren sind sie also etwa um die Hälfte gestiegen – deutlich stärker als die Erlöse!
- **Betriebstypen:** Allerdings zeigen sich auch innerhalb des Essener Taxigewerbes erhebliche Abweichungen: Während größere Betriebe auf ca. 56.000 € Kosten pro Fahrzeug kommen, arbeiten Alleinfahrer (ca. 19.500 €) und 1-Fahrzeuggewerbe mit Mitarbeitern (ca. 29.300 €) auf wesentlich niedrigerem Niveau.
- **Semiprofessionelle:** Noch wesentlich „günstiger“ arbeiten semiprofessionelle Betriebe - zumindest wenn man ihrem steuerlich gemeldetem Aufwand Glauben schenkt: Semiprofessionelle 1-Fahrzeuggewerbe kommen auf durchschnittlich ca. 14.900 €; Taxis aus semiprofessionelle Mehrwagenbetrieben auf Kosten von durchschnittlich ca. 26.200 €.





Insgesamt zeigt sich aber, dass die erheblichen Kostenunterschiede zwischen den Betriebstypen in erster Linie aus unterschiedlichen **Personalkosten** resultieren.

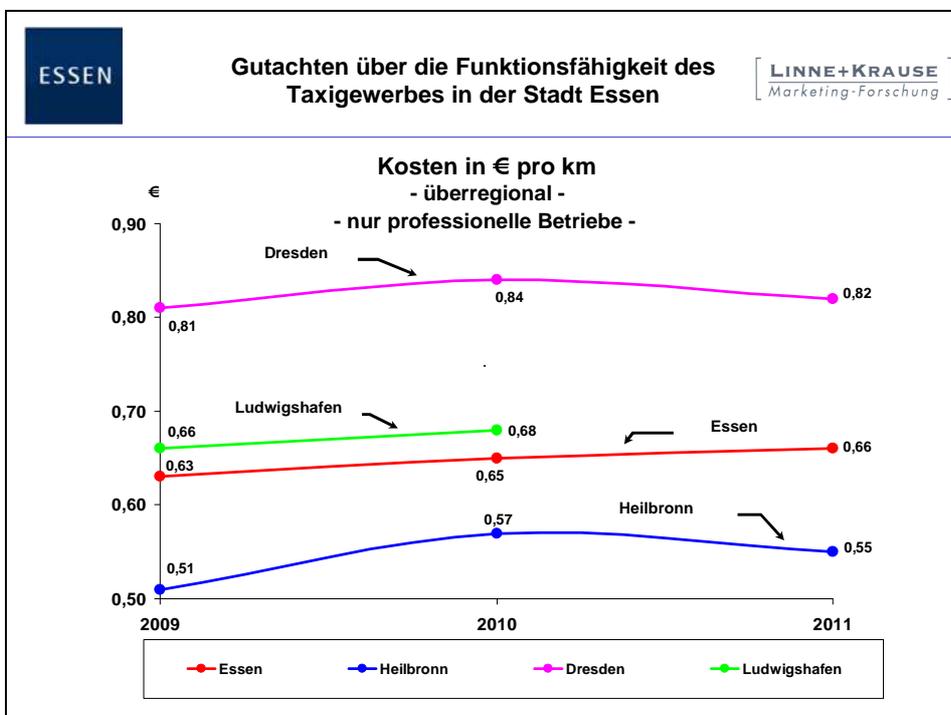
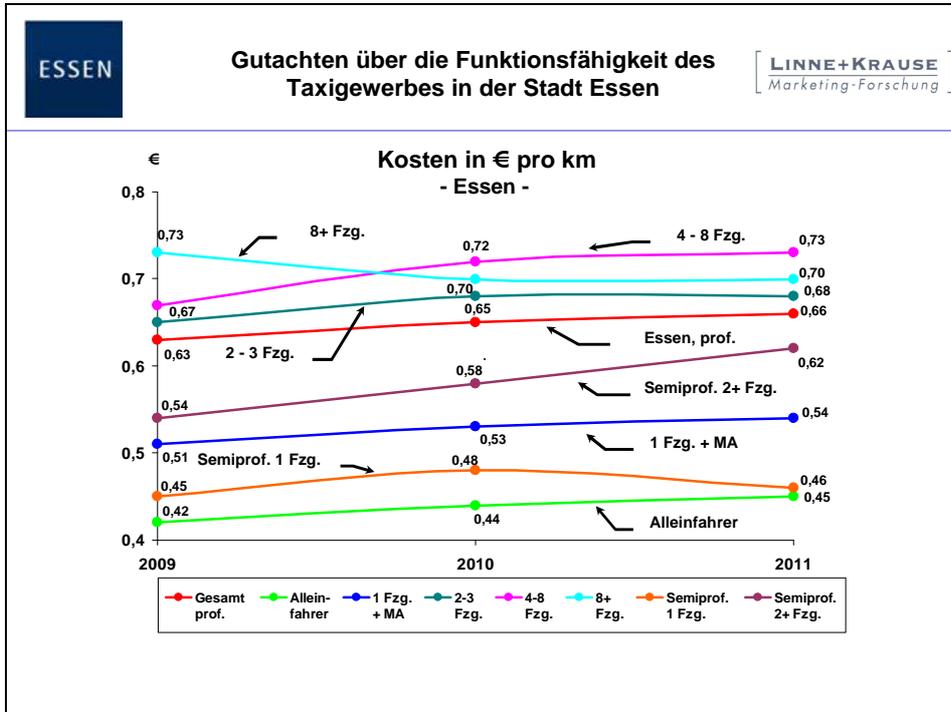
STADT ESSEN KOSTENSTRUKTUR IM TAXIGEWERBE. 2011 - KOSTEN IN € / FAHRZEUG -													
2011	Essen								Vergleichsstädte / Regionen (nur professionelle Betriebe)				
	Professionelle Betriebe							Semiprof.		Dresden	Heilbronn	BZP	Ludwigs. 2010
ge- sam	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	ge- sam 2001	1 Fzg.	2+ Fzg.					
Fix	14.530	12.970	14.418	14.191	16.521	13.317	11.628	9.000	10.843	13.111	14.664	16.018	18.000
Variabel	10.763	6.870	8.364	9.827	11.759	14.362	7.517	4.789	6.455	10.037	9.938	7.009	14.235
Summe Kf+Kv	25.293	19.840	22.782	24.018	28.280	27.679	19.145	13.789	17.298	23.148	24.602	23.027	32.235
Personal	17.622	-	6.560	15.816	26.108	27.695	9.545	1.059	8.952	23.311	9.853	-	35.358
Gesamt	42.915	19.840	29.342	39.834	54.388	55.374	28.691	14.848	26.250	46.459	34.455	23.027	67.593

- **Fixkosten:** Mit Fixkosten von durchschnittlich ca. 14.500 € pro Jahr und Fahrzeug arbeiteten professionelle Essener Betriebe 2011 auf üblichem Niveau. Insgesamt rangieren die Fixkosten im deutschen Taxigewerbe zumeist zwischen ca. 14.000 € und ca. 16.500 €. Der BZP kalkuliert für seinen Musterbetrieb mit ca. 16.000 €. In den letzten 10 Jahren stiegen die fixen Kosten um ca. 25%: von ca. 11.600 € auf ca. 14.500 €.
- **Betriebstypen:** Hinsichtlich der fixen Kosten zeigen sich in Essen nur mäßige Unterschiede zwischen den Betriebstypen. Bei den Semiprofessionellen werden jedoch niedrigere (erklärte) Kosten zwischen ca. 9.000 € und ca. 10.800 € erklärt.
- **Variable Kosten:** Auf branchenüblichem Niveau von ca. 10.800 € bewegten sich auch bei professionellen Essener Taxis 2011 die variablen Kosten. Seit 2009 zeichnet sich hier ein Anstieg von ca. 10% ab. Im letzten Jahrzehnt haben sich die variablen Kosten in Essen um ca. 43% erhöht! Hier schlagen vor allem die steigenden Kraftstoffpreise zu Buche.
- **Betriebstypen:** Entsprechend der recht unterschiedlichen Fahrleistung schwanken die variablen Kosten in Essen zwischen ca. 6.900 € bei professionelle Alleinfahrern und ca. 14.400 € bei größeren Mehrwagenbetrieben. Deutlich niedriger fallen die variable Kosten der Semiprofessionellen aus (ca. 4.800 € bis ca. 6.500 €).

- **Personalkosten:** Im Gesamtdurchschnitt kommen professionelle Essener Taxibetriebe auf Personalkosten in Höhe von ca. 17.600 €. Die erklärten Personalkosten haben in den letzten 10 Jahren die deutlichste Steigerung erfahren: von ca. 9.500 € auf nunmehr ca. 17.600 € - ein Plus von ca. 85%! Allein zwischen 2009 und 2011 stiegen sie von ca. 15.400 € auf ca. 17.600 €.
- **Betriebstypen:** Von besonderem Interesse sind die Personalkosten der größeren Mehrwagenbetriebe. Mit ca. 26.100 € bis ca. 27.700 € pro Fahrzeug wird ein kritischer Wert erreicht. Zur Einordnung: Für die Finanzierung einer einzigen Vollzeitkraft im Einschichtbetrieb wäre ein Mindestaufwand von ca. 26.000 € erforderlich. Dabei muss jedoch beachtet werden, dass diese Unternehmer angeben überwiegend im 1,5 bis 2-Schicht zu arbeiten!
- **Semiprofessionelle:** Auch bei den Personalkosten zeigt sich die Problematik der semiprofessionellen Mehrwagenbetriebe, die mit ca. 9.000 € nur etwa ein Drittel der eigentlich erforderlichen Personalkosten von ca. 26.000 € steuerlich angeben.

STADT ESSEN KOSTENENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE, 2009 - 2011 - KOSTEN IN € / KM -												
	Essen								Vergleichsstädte (nur professionelle Betriebe)			
	Professionelle Betriebe						Semiprof.					
	gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.	Dres-den	Heil-bronn	BZP	Lud-wigsh
2009	0,63	0,42	0,51	0,65	0,67	0,73	0,45	0,54	0,81	0,51	0,55	0,66
2010	0,65	0,44	0,53	0,68	0,72	0,70	0,48	0,58	0,84	0,57	0,56	0,68
2011	0,66	0,45	0,54	0,68	0,73	0,70	0,46	0,62	0,82	0,55	0,58	-
Ø	0,65	0,44	0,53	0,67	0,71	0,71	0,46	0,58	0,82	0,54	0,57	0,67

- **Kilometer-Kosten:** Die fahrleistungsbezogenen Kosten der professionellen Taxis lagen zwischen 2009 und 2011 relativ stabil bei durchschnittlich $\pm 0,65$ € / km – ein Niveau, wie es auch aus anderen westdeutschen Städten bekannt ist. Vor zehn Jahren hatte der Wert noch bei ca. 0,55 € / km gelegen.
- **Betriebstypen:** Entsprechend der jeweiligen Personalkosten zeichnet sich auch bei den fahrleistungsbezogenen Kosten eine deutliche Abstufung zwischen Alleinfahrern (0,44 € / km) und größeren Mehrfahrzeugbetrieben (0,71 € / km) ab. Ähnliche Spannen sind auch in anderen Städten zu beobachten. Der Grund: Die Arbeitsleistung des Unternehmers ist buchhalterisch kein Kostenbestandteil, sondern Teil des Gewinnes.

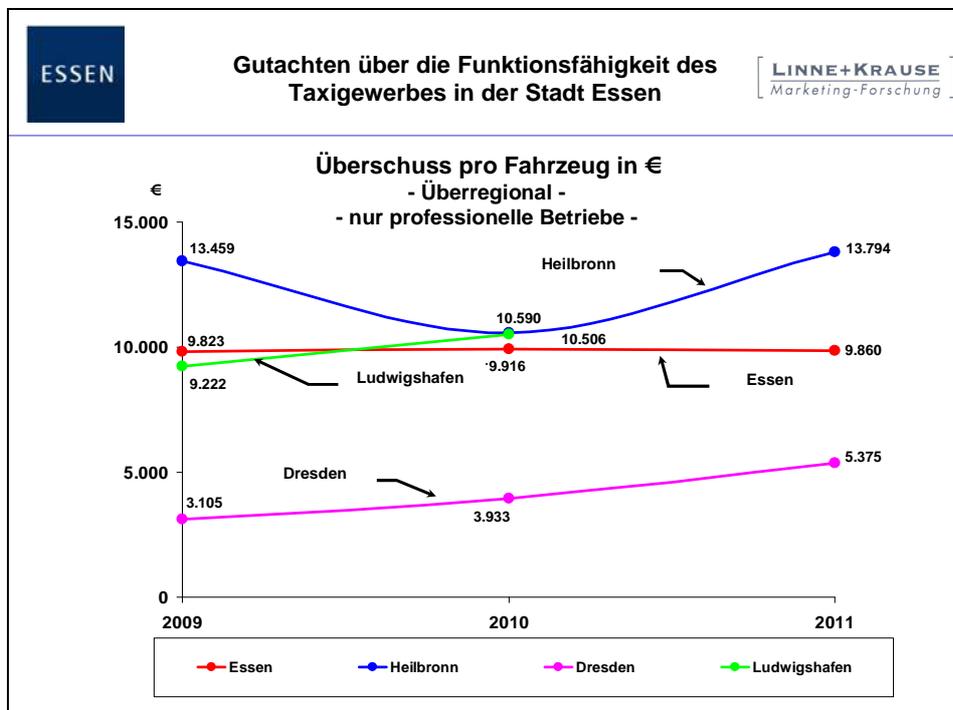
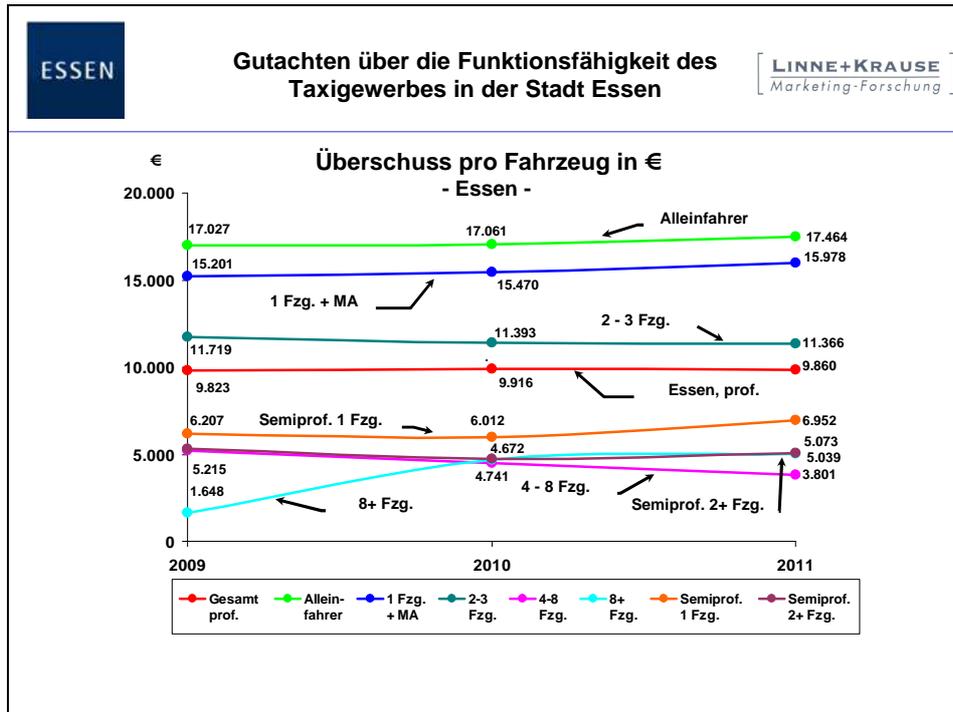


4.3 Überschuss

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 „schwarzer 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, Lohnkostenzuschüsse der Agentur für Arbeit oder Versicherungszahlungen. Diese Erträge sind zwar gewinnrelevant, haben aber mit dem operativen Taxigeschäft nur wenig zu tun und werden bei der Auswertung mit den entsprechenden Kostenpositionen saldiert.

Wegen der unvermeidbaren Unsicherheiten 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 ergab – ohne Berücksichtigung der Mehrwertsteuer.



- **Jahresüberschuss:** Im Durchschnitt der Jahre 2009 bis 2011 erwirtschaftete jedes professionelle Essener Taxi einen Überschuss von ca. 9.900 € - ein unbefriedigendes Niveau. Zur Einordnung: Die amtliche Armutsgefährdungsgrenze liegt bei ca. 10.300 €.
- **Alleinfahrer:** Professionelle Alleinfahrer haben im Untersuchungszeitraum durchschnittlich ca. 17.200 € im Jahr erwirtschaftet. Noch ungünstiger ist die Lage der 1-Fahrzeugbetriebe mit Mitarbeitern, die im Durchschnitt auf lediglich ca. 15.500 € Gewinn kommen. Dabei sollte stets bedacht werden, dass solche Unternehmer in der Regel die gesamte Lebenshaltung aus der Bewirtschaftung einer einzigen Taxikonzession bestreiten müssen.

STADT ESSEN GEWINN IM TAXIGEWERBE, 2009 - 2011 - ÜBERSCHUSS PRO FAHRZEUG IN € -												
	Essen								Vergleichsstädte / Regionen (nur professionelle Betriebe)			
	Professionelle Betriebe						Semiprof.		Dresden	Heilbronn	BZP	Ludwigsh
	gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
2009	9.823	17.027	15.201	11.719	5.215	1.648	6.207	5.293	3.105	13.459	18.043	9.222
2010	9.916	17.061	15.470	11.393	4.504	4.672	6.012	4.741	3.933	10.590	18.073	10.506
2011	9.860	17.464	15.978	11.366	3.801	5.039	6.952	5.073	5.375	13.794	18.582	-
Ø	9.866	17.184	15.550	11.493	4.507	3.786	6.390	5.036	4.138	12.614	18.233	9.864

- **Einordnung:** Damit bleibt die **Gewinnsituation** der professionellen Essener Alleinfahrerbetriebe (ca. 17.200 €) unter dem Niveau des **BZP-Musterbetriebs**, der im mehrjährigen Durchschnitt bei ca. 18.200 € Überschuss lag. In Essen wird also das noch gerade vertretbare Überschussniveau des BZP-Alleinfahrerbetriebs verfehlt.
- **Mehrfahrzeugbetriebe:** Betriebswirtschaftlich problematisch ist auch die Lage der **Mehrfahrzeugbetriebe**. Hier müssen die Unternehmer 2011 mit Überschüssen zwischen ca. 3.800 € und ca. 11.500 € pro Taxi arbeiten. Ein akzeptables Einkommensniveau, eine angemessene Kapitalverzinsung sowie ein angemessener Zuschlag für das unternehmerische Risiko sind auf diesem Niveau nicht zu erzielen. Auch in dieser Hinsicht ist die Funktionsfähigkeit des Essener Taxigewerbes nicht mehr gegeben.

5 ALTERSVORSORGE

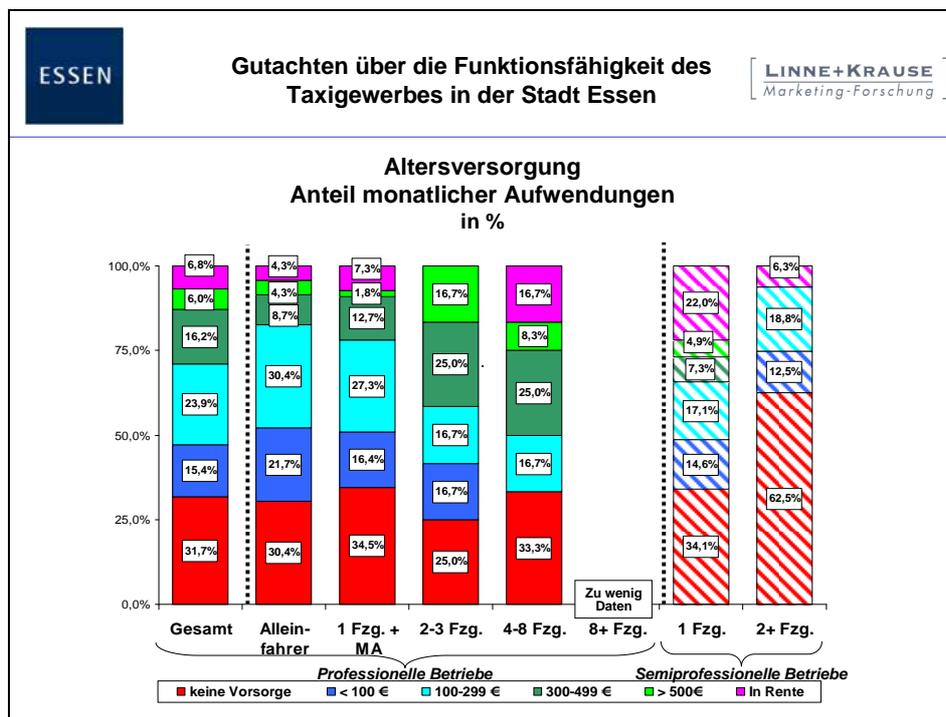
Eine freiwillig zu beantwortende Frage galt der persönlichen Altersvorsorge der Unternehmer. Obwohl die Altersvorsorge kein ausdrückliches Prüfkriterium nach dem PBefG ist, müssen die ermittelten Werte doch als bedeutendes ergänzendes Beurteilungskriterium gewertet werden. Gut zwei Drittel der Essener Unternehmer machten Angaben zu ihrer Altersvorsorge, so dass die im Folgenden dargestellten Daten ein aussagekräftiges Bild ergeben.

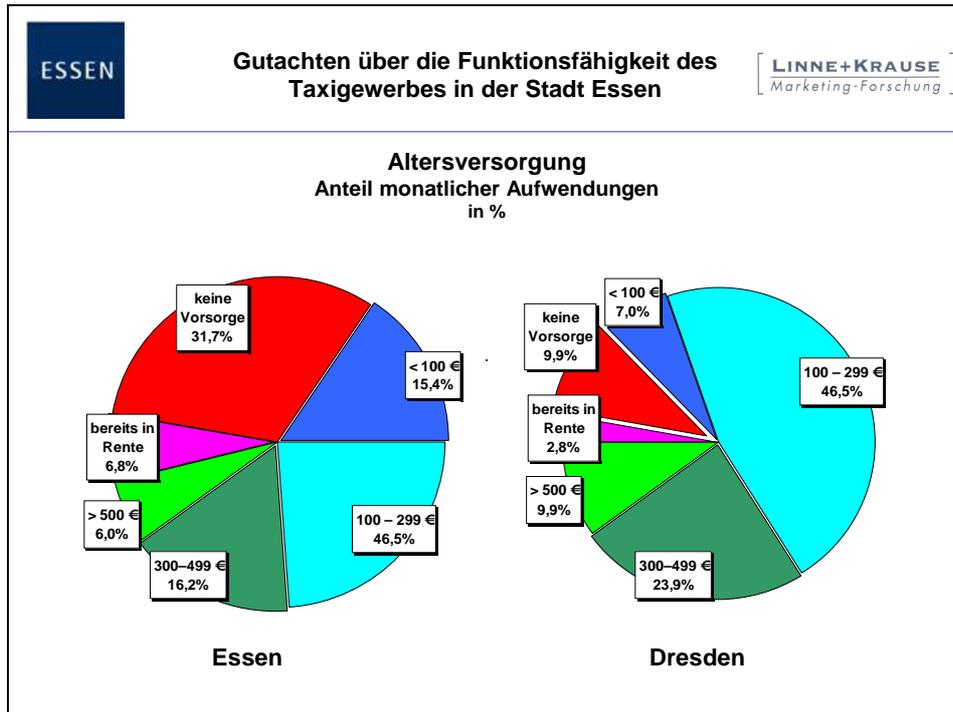
STADT ESSEN												
PERSÖNLICHE ALTERSVORSORGE DER TAXIUNTERNEHMER PRO MONAT, 2011												
IN %												
	Essen						Vergleichsstädte / Regionen (nur professionelle Betriebe)					
	Professionelle Betriebe					8+ Fzg.	Semiprof.		Dresden	Heilbronn	Köln	Ludwigsh
	gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.		1 Fzg.	2+ Fzg.				
keine Vorsorge	31,7	30,4	34,5	25,0	33,3	(*)	34,1	62,5	9,9	22,8	21,9	13,0
< 100 €	15,4	21,7	16,4	16,7	0,0		14,6	12,5	7,0	9,1	11,3	9,0
100 – 299 €	23,9	30,4	27,3	16,7	16,7		17,1	18,8	46,5	40,9	40,2	26,0
300 – 499 €	16,2	8,7	12,7	25,0	25,0		7,3	0,0	23,9	13,6	16,4	17,0
> 500 €	6,0	4,3	1,8	16,7	8,3		4,9	0,0	9,9	13,6	7,4	9,0
bereits in Rente	6,8	4,3	7,3	0,0	16,7		22,0	6,3	2,8	0,0	2,7	26,0
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

(*) zu wenig Daten

- **Keine Altersvorsorge:** In Essen liegt der Anteil ohne unter den professionellen Unternehmern bei besorgniserregenden ca. 32%. Zehn Jahre zuvor hatte der Anteil noch bei knapp 30% gelegen. Zum Vergleich: In westdeutschen Großstädten rangiert der Anteil der „Unversicherten“ meist zwischen 20% und 35%.
- **Semiprofessionelle:** Besonders ungünstig ist die Lage bei den Semiprofessionellen: Allerdings befindet sich ein Teil (ca. 22%) der semiprofessionellen 1 - Fahrzeugunternehmer bereits in Rente. Auf diese Weise wird aber auch deutlich, dass eine nicht geringe Zahl der Essener Taxiunternehmer auch noch nach Eintritt in das Rentenalter zur Arbeit gezwungen ist.

- **Geringes Niveau:** Ein Grossteil der auskunftsbereiten professionellen Essener Taxiunternehmer (ca. 39%) hat zwar eine Altersvorsorge, legt aber monatlich nur Beiträge zwischen 100 € und 299 € zurück – ein viel zu geringer Betrag, der spätere Altersarmut vorprogrammiert.
- **Ausreichende Altersvorsorge:** Nur vereinzelte Taxiunternehmer haben eine ausreichende Rentenabsicherung: Etwa 6% der Unternehmer geben an, monatlich mehr als 500 € aufzuwenden. Die 500 €-Grenze markiert ungefähr den Betrag, den ein durchschnittlicher westdeutscher Arbeitnehmer für die Altersvorsorge aufbringt.





6 GESCHÄFTSAUFGABEN UND KONZESSIONSBEWEGUNGEN

Konzessionsbewegungen im Sinne nachfolgerloser Rückgaben an die Genehmigungsbehörde waren im Fünfjahreszeitraum 2008 bis 2012 selten. Vorherrschend waren Geschäftsübertragungen. In 4 Fällen mit zusammen 17 Fahrzeugen wurden jedoch Konzessionen einbehalten.

STADT ESSEN						
ANZAHL UND GRUND DER KONZESSIONSBEWEGUNGEN, 2008 - 2012						
	2008	2009	2010	2011	2012	gesamt
Gesundheit	12	7	7	4	11	41
Alter	7	5	4	6	14	36
Berufl. Veränderung	5	5	8	15	8	41
Tod	3	2	3	13	1	22
finanzielle Gründe	15	5	3	3	3	29
Umfirmierung	1	5	7	3	8	24
Gesamt	43	29	32	44	45	193
Q.: Stadt Essen						

- **Hohe „Umschlagquote“:** In den Jahren 2008 bis 2012 wechselten insgesamt 193 Konzessionen den Besitzer. Das ergibt eine „Umschlagquote“ von ca. 35% – bezogen auf die Gesamtzahl der zurzeit in Essen zugelassenen 550 Taxis! Damit wird ein auf den ersten Blick kritischer Wert erreicht. Auf funktionsfähigen Taximärkten wie z.B. in der Stadt Ludwigshafen liegt die Umschlagquote bei ca. 10%. In hochproblematischen Taximärkten steigt sie zuweilen auf mehr als 40%.
- **Gründe:** Konzessionsbewegungen erfolgten jedoch überwiegend aus natürlichen Gründen: Im Vordergrund standen Gesundheit (41 Fälle), Alter (36 Fälle) aber auch Tod des Unternehmers (22 Fälle). Mäßige Bedeutung hatten weiterhin Umfirmierungen (24 Fälle). Diesen für die Beurteilung der Funktionsfähigkeit nicht relevanten Gründen, steht eine überschaubare Zahl problematischer Fälle gegenüber: Hierzu zählten 29 Geschäftsaufgaben aus finanziellen Gründen – überwiegend jedoch bereits im Jahre 2008. In weiteren 41 Fällen gaben die Unternehmer auf, um sich anderen beruflichen Zielen zuzuwenden.

Die hohe Umschlagquote belegt ein bewegtes Geschehen auf dem Essener Taximarkt. Die Aufgabegründe der Unternehmer deuten dagegen auf ein in den meisten Fällen undramatisches Geschehen hin.

7 EMPFEHLUNGEN

Das Taxigewerbe der Stadt Essen ist auf vielfache Weise in seiner Funktionsfähigkeit beeinträchtigt. Dennoch ist auch für die nächsten Jahre mit einer weitgehend stabilen Geschäftsentwicklung auf mäßigem Niveau zu rechnen – sofern nicht Verwerfungen auf den globalen Finanzmärkten zu heute unabsehbaren Nachfrageeinbrüchen führen.

7.1 Zusammenfassende Bewertung

7.1.1 Nachfragefaktoren

- **Faktor Demografie:** Wichtigster Nachfrager nach Taxidienstleistungen ist auch in Essen die ortsansässige Wohnbevölkerung. Seit dem Niedergang der Montanindustrie hat das gesamte Ruhrgebiet fallende Bevölkerungszahlen zu verzeichnen. Auch in Essen schreitet der Einwohnerschwund voran. Hinzu kommt: Mit der Suburbanisierung verliert die traditionell taxaaffine Innenstadtbevölkerung an Bedeutung.
- **Faktor Regionalwirtschaft:** Trotz des grundlegenden Strukturwandels der Schwerindustrie an Rhein und Ruhr konnte Essen seine Position als bedeutendes Wirtschaftszentrum behaupten. Davon zeugt eine Reihe ursprünglich aus der Montan- und Energieindustrie hervorgegangener Großkonzerne, die ihren Stammsitz nach wie vor in Essen haben. Zusammen mit einem wachsenden Dienstleistungssektor bilden sie das wirtschaftliche Fundament der städtischen Wirtschaft.
- **Faktor Konjunktur:** Nach einer Phase des Aufschwungs, kühlt sich das konjunkturelle Umfeld gegenwärtig spürbar ab. Die Verwerfungen auf den internationalen Finanzmärkten und die wirtschaftliche Depression Südeuropas schlagen zunehmend auch auf die regionale Wirtschaft. Für die Zukunft muss mit einem schwierigeren Umfeld für das Essener Taxigewerbe gerechnet werden - sofern die internationale Wirtschaftskrise noch stärker auf Deutschland übergreift.
- **Faktor Gesundheitswirtschaft:** Essen besitzt eine sehr gute medizinische Infrastruktur. Das Einzugsgebiet der Krankenhäuser reicht teilweise über die Grenzen Nordrhein-Westfalens hinaus. Das Taxigewerbe profitiert davon, auch wenn spezialisierte Fahrdienste sowie ortsfremde Taxis und Mietwagen am Essener Krankenfahrtengeschäft teilhaben.

- **Faktor Tourismus / Gastronomie / Kultur:** Das touristische Potential der traditionellen Industriestadt Essen ist begrenzt - trotz des Status als Europäische Kulturhauptstadt. Essen verfügt jedoch über ein reichhaltiges Kulturleben mit zahlreichen Bühnen. Entlang der Rütterscheider Strasse erstreckt sich zudem eine attraktive Szenemeile, die Nachfrage für das Taxigewerbe generiert. Dennoch bleibt die Nachfrage in den Nächten und am Wochenende insgesamt außerordentlich niedrig.
- **Faktor Arbeitsmarkt:** Wie viele traditionelle Industriestädte hat auch Essen mit dem Problem der strukturellen **Arbeitslosigkeit** zu kämpfen. Die Erwerbslosenquote liegt zurzeit bei ca. 12% und rangiert damit über der vieler vergleichbarer NRW-Städte.
- **Faktor Migrantenarbeitsmarkt:** Wesentlich höher ist jedoch die Erwerbslosigkeit in der Essener Migrationsbevölkerung (ca. 30%). Hier liegt ein Schlüssel für den starken Andrang vieler Migranten in das Taxigewerbe. Der vergleichsweise einfache Zugang zum Taxi(arbeits)markt sorgt für ein strukturelles Überangebot, dem keine erkennbare Nachfrage gegenübersteht.
- **Faktor Kaufkraft:** Im Kaufkraftmeßsystem der GfK rangiert Essen mit 103,6% leicht über dem Landesdurchschnitt (101,5%), aber deutlich unter dem Niveau der wohlhabenden NRW-Städte außerhalb des Ruhrgebiets.
- **Faktor Pkw:** Essen ist eine Autofahrerstadt: Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamtverkehrsaufkommen liegt bei ca. 42% (mit Mitfahrern ca. 54%). Dadurch entsteht ein struktureller Wettbewerbsnachteil für das Taxigewerbe.
- **Faktor ÖPNV:** Hinzu kommt, dass Essen über ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz verfügt, das dem Taxigewerbe nur wenig Entfaltungsraum belässt. Mit einem Anteil von lediglich knapp 2% am Gesamterlös ist auch die Einbindung des Taxigewerbes in den ÖPNV noch ausbaufähig.
- **Faktor Schienenverkehr:** Der Hauptbahnhof ist wichtigster Frequenzpunkt des Essener Taxigewerbes. Der Essener Hauptbahnhof zeichnet sich durch ein recht hohes Verkehrsaufkommen aus.
- **Faktor Flugverkehr:** In Großstädten wie Düsseldorf oder Frankfurt „beschäftigt“ der Flughafen zwischen 25% bis 30% der jeweiligen Taxiflotte. In dieser Hinsicht hat das Essener Taxigewerbe einen erheblichen Standortnachteil: Essen ist die einzige deutsche Großstadt mit mehr als 500.000 Einwohnern ohne eigenen Flugplatz.

7.1.2 Angebotsfaktoren

- **Faktor Plausibilität:** Die Prüfung der Essener Taxibetriebe auf betriebswirtschaftliche Plausibilität ergibt ein problematisches Bild: Mehr als ein Drittel der Betriebe mit ca. 29% der Taxiflotte machten betriebliche und steuerliche Angaben, die mit den Gesetzen betriebswirtschaftlicher Logik nicht in Einklang zu bringen sind. Vor zehn Jahren hatte der Anteil noch bei ca. 20% der Betriebe gelegen. In vielen Fällen ist von einer Verletzung steuerlicher und sozialversicherungsrechtlicher Pflichten auszugehen. Die Existenz einer so großen Zahl semiprofessioneller Betriebe berührt ganz grundsätzlich das öffentliche Interesse.
- **Faktor Beschäftigung:** Das Essener Taxigewerbe ist überwiegend kleinteilig strukturiert. Entsprechend schwach ist die Personalausstattung. Vollzeitkräfte sind relativ selten. Das Fahrpersonal rekrutiert sich in erster Linie aus Teilzeitkräften und geringfügig Beschäftigten. Bedeutung haben nach wie vor allein fahrende Unternehmer - häufig jedoch jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität. Häufig sind zudem informelle Arbeitsverhältnisse - ohne schriftliche Arbeitsverträge.
- **Faktor Einsatzzeit:** Im Durchschnitt sind professionelle Essener Taxis (branchenübliche) 303 Tage pro Jahr im Einsatz. Sie erreichen wöchentliche Einsatzzeiten von ca. 78 Stunden – ebenso viele Stunden wie bereits 2002. Kennzeichnend für Essen sind die schwachen Nachtschichten von lediglich ca. 2,5 Stunden an Wochentagen. Aber auch an den Wochenenden lebt das Nachtgeschäft nur schwach auf. Bedenklich sind jedoch die hohen wöchentlichen Einsatzzeiten der Alleinfahrer (ca. 59 Stunden). Bei einer so hohen individuellen Arbeitszeit ist von einer Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrsinteresses auszugehen.
- **Faktor Fahrleistung:** Die Essener Taxis zeichnen sich durch eine für Großstädte typische Fahrleistung von ca. 65.200 km pro Jahr aus. Zehn Jahre zuvor hatte der Wert noch bei ca. 51.600 km gelegen.
- **Faktor Besetztquote:** Mit ca. 47% liegt die Besetztquote im Essener Taxigewerbe am „unteren Ende“ des Branchenüblichen.
- **Faktor Flottengröße:** Das Taxigewerbe der Stadt Essen hat im letzten Jahrzehnt einen deutlichen Schrumpfungsprozess erfahren – von 617 Fahrzeugen im Jahr 2003 auf nur noch 550 in 2013. Gleichzeitig ist die Zahl der Mietwagen gestiegen – von 72 in 2003 auf 113 in 2013.

- **Faktor Taxidichte:** Mit einer Taxidichte von 0,96 (Taxis auf 1.000 Einwohner) rangiert Essen „am unteren Ende“ vergleichbarer deutscher Großstädte (Durchschnitt: 1,36). Nur wenige vergleichbare Städte haben eine noch geringere Taxidichte. Allerdings verfügen fast alle etwa gleichgroßen Vergleichsstädte über einen eigenen Airport.
- **Faktor Taxi-Mietwagendichte:** Auch unter Einbeziehung der Mietwagen ergibt sich für Essen eine eher moderate Wettbewerbssituation: Mit einer Taxi-Mietwagendichte von 1,16 liegt die Stadt „im unteren Drittel“ vergleichbarer Großstädte (Durchschnitt: 1,62). Auch unter Berücksichtigung der Mietwagen zeichnet sich für Essen eine eher moderate Wettbewerbssituation ab.
- **Faktor Flottenqualität:** Mit Blick auf die Qualität der Fahrzeuge zeichnet sich eine deutliche Polarisierung zwischen professionellen und semiprofessionellen Betrieben ab. Deutlich wird das insbesondere am Alter der Fahrzeuge: Professionell betriebene Taxis kommen auf ein Fahrzeugalter von ca. 3,5 Jahren; semiprofessionelle Taxis auf ca. 5 bis gut 6 Jahre. Branchenüblich ist in Essen die Investitionssumme von ca. 23.200 € pro Fahrzeug.
- **Faktor Eigenkapitalschwäche:** Bemerkenswert ist die Kapitalschwäche des Essener Taxigewerbes: Nur wenige professionelle Betriebe (ca. 10%) finanzieren ihre Fahrzeuge überwiegend mit Eigenmitteln. Zum Vergleich: Auf dem funktionsfähigen Ludwigshafener Taximarkt werden noch ca. 59% der Fahrzeuge überwiegend mit Eigenkapital finanziert. Die massive Eigenkapitalschwäche der Essener Betriebe gefährdet die Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes und ist mit dem öffentlichen Verkehrsinteresse nicht zu vereinbaren.
- **Faktor Vertriebsinteresse der Fahrzeughersteller:** Die Eigenkapitalschwäche wird in den letzten Jahren durch die sehr günstigen Finanzierungsangebote der Fahrzeughersteller überdeckt. Ohne deren eigenes Vertriebsinteresse wäre der gegenwärtige technische Qualitätsstandard des (professionellen) Essener Taxigewerbes kaum noch zu halten.

7.1.3 Betriebswirtschaftliche Faktoren und Geschäftsaufgaben

Gemessen an den Erlösen zählt Essen zu den eher schwachen Taximärkten Westdeutschlands.

- **Faktor Jahresumsatz:** Im Untersuchungszeitraum erzielte das professionelle Essener Taxigewerbe Umsätze (netto) von ca. 51.800 € pro Fahrzeug. Zehn Jahre zuvor hatte der Durchschnittserlös bei ca. 36.200 € gelegen – ein Plus von ca. 43%. Je nach Betriebstyp schwanken die Essener Erlöse gegenwärtig zwischen ca. 36.600 € bei Alleinfahrern und annähernd 60.000 € bei größeren Mehrwagenbetrieben. Bei den Semiprofessionellen liegen die Erlöse jeweils etwa halb so hoch.
- **Messlatte Alleinfahrer:** Deutlich wird die Ertragsschwäche des Essener Taxigewerbes im Vergleich mit dem Referenzwert des BZP, der als Minimal-Umsatz betrachtet werden muss. Im Untersuchungszeitraum lag der BZP-Erlös bei ca. 40.400 €. Mit ihren ca. 36.600 € Jahresumsatz arbeiten Essens professionelle Alleinfahrer also deutlich unter dem Minimalwert. Im Klartext: Bereits seit einiger Zeit fehlt den Essener Kleinstbetrieben ein Umsatz von zumindest ca. 4.000 € pro Jahr und Fahrzeug. Damit ist die Funktionsfähigkeit des Essener Taxigewerbes gefährdet.
- **Faktor Km-Erlös:** Die Erlösschwäche zeigt sich auch in anderer Hinsicht: Im Untersuchungszeitraum fuhr professionelle Essener Taxis ca. 0,80 € / km ein – ein für Großstädte ungewöhnlich niedriges Niveau. Zehn Jahre zuvor hatte der Kilometererlös auch schon bei ca. 0,70 € gelegen (+14%).
- **Faktor Gesamtkosten:** Mit durchschnittlich ca. 42.000 € pro Jahr und Fahrzeug arbeitet das professionelle Essener Taxigewerbe mit branchenüblichen Kosten. In den letzten 10 Jahren sind die Kosten etwa um die Hälfte gestiegen – deutlich stärker als die Erlöse! Die z.T. erheblichen Kostenunterschiede innerhalb des Essener Taxigewerbes sind in erster Linie auf unterschiedlich hohe Personalkosten zurückzuführen.
- **Faktor Überschuss:** Mäßige Erlöse bei branchenüblich hohen Kosten - Entsprechend problematisch stellte sich die Gewinnsituation dar: Im Durchschnitt der Jahre 2008 bis 2010 erwirtschaftete jedes Essener Taxi einen **Überschuss** von ca. 9.900 € - ein kaum zureichendes Niveau. Zur Einordnung: Die amtliche Armutsgefährdungsgrenze liegt zurzeit bei ca. 10.300 €.
- **Messlatte Alleinfahrer:** Professionelle Essener Alleinfahrer haben im Untersuchungszeitraum durchschnittlich ca. 17.200 € im Jahr erwirtschaftet. Damit bleibt deren **Gewinn** hinter dem **BZP-Mindestgewinn** von ca. 18.200 € zurück.

- **Messlatte Mehrfahrzeugbetriebe:** Betriebswirtschaftlich problematisch ist auch die Lage der Mehrfahrzeugbetriebe. Hier müssen die Unternehmer 2011 mit Überschüssen zwischen ca. 3.800 € und ca. 11.500 € pro Taxi arbeiten. Ein akzeptables Einkommensniveau, eine angemessene Kapitalverzinsung sowie ein angemessener Zuschlag für das unternehmerische Risiko sind auf diesem Niveau nicht zu erzielen. Auch in dieser Hinsicht ist die Funktionsfähigkeit des Essener Taxigewerbes nicht mehr gegeben.
- **Faktor Altersvorsorge:** Wegen der unzureichenden Gewinne, haben viele Unternehmer keine bzw. keine befriedigende Altersvorsorge. Auch hier sind sowohl die Funktionsfähigkeit des Essener Taxigewerbes als auch das öffentliche Interesse berührt.
- **Faktor Geschäftsaufgaben:** Die Konzessionsbewegungen der vergangenen Jahre waren problematisch hinsichtlich der Anzahl (Umschlagquote: 35%). Hinsichtlich der Motive war das Geschehen dagegen unspektakulär.

7.2 Handlungsempfehlungen

Insbesondere in betriebswirtschaftlicher Hinsicht zählt das Taxigewerbe der Stadt Essen zu den schwachen Taxigewerben im Bundesgebiet. Angesichts unzureichender Erlöse und Gewinne wurde die Grundlage betriebswirtschaftlich vernünftigem Handeln in vielen Betrieben schon seit einiger Zeit verlassen.

Davon kündigt die unzureichende Kapitaldecke der Betriebe ebenso wie die wachsende Zahl semiprofessioneller Betriebe und der große Anteil Unternehmer ohne angemessene Altersvorsorge. In diesem Zusammenhang stehen auch die verkehrsgefährdenden Einsatzzeiten allein fahrender Taxiunternehmer. Gegenwärtig muss somit von einem Verlust der Funktionsfähigkeit ausgegangen werden.

Es sind im Wesentlichen zwei Markttreiber, die zurzeit das Ausmaß der Schädigung noch verdecken. Beide Faktoren haben ihren Ausgangspunkt außerhalb des Taxigewerbes:

- **Markttreiber Erwerbslosigkeit der Migranten:** Angesichts der bedrückenden Erwerbslosigkeit der Migrationsbevölkerung, finden sich immer noch Unternehmer, die das kaum kalkulierbare wirtschaftliche Risiko eines Taxibetriebs eingehen. Zuweilen spielt dabei die Unkenntnis der abgaben- und sozialversicherungsrechtlichen Bestimmungen eine Rolle.
- **Markttreiber Fahrzeughersteller:** Unter banküblichen Bedingungen wären viele Essens Taxibetriebe kaum noch in der Lage, ihren Fahrzeugpark zu finanzieren. So ist es in erster Linie das Vertriebsinteresse der Fahrzeughersteller, das den Taxibetrieben zurzeit den Kauf hochwertiger Fahrzeuge zu akzeptablen Konditionen ermöglicht.

7.2.1 Sicherung der Funktionsfähigkeit

Übergeordnetes Ziel muss es sein, betriebswirtschaftlich sinnvolles Handeln unter Einhaltung der gesetzlichen Rahmenbedingungen zu gewährleisten. Andererseits ist das Grundrecht auf freie Berufsausübung zu beachten.

Seit vielen Jahren gilt in Essen ein Konzessionsstopp. Zudem hat die Genehmigungsbehörde in den vergangenen Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen, die Zahl der Taxikonzessionen zu senken.

Ordnungspolitisch ist eine Festschreibung der Konzessionszahlen grundsätzlich diskussionswürdig. Die Genehmigung sämtlicher beantragter Konzessionen würde jedoch mit Sicherheit den **Verlust der Funktionsfähigkeit** des Essener Taxigewerbes auf viele Jahre festschreiben.

Von einer **gänzlichen Freigabe der Konzessionen** ist jedoch dringend abzuraten. In den wenigen norddeutschen Städten und Kreisen ohne Begrenzung der Konzessionszahl (z.B. Hamburg, Berlin, Kiel, Wilhelmshaven) ist es in den letzten Jahren zu massiven Wettbewerbsverzerrungen gekommen - mit z.T. verheerenden Auswirkungen auf Unternehmer, die eine gesetzesnahe Betriebsführung anstreben.

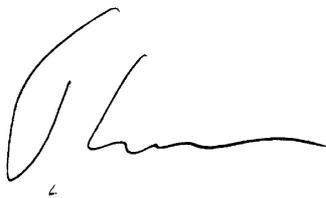
- **Bedarf:** Würde man den Maßstab der Bedarfsdeckung zu Grunde legen, so wäre für Essen eine Taxiflotte von ca. 400 bis 450 Taxifahrzeuge sicherlich ausreichend. Im Zusammenhang mit einer Überprüfung der Funktionsfähigkeit nach § 13 Abs. 4 PBefG ist eine bedarfsorientierte Argumentation allerdings unzulässig.
- **Funktionsfähigkeit:** In Abwägung des verfassungsrechtlichen Grundrechts auf freie Berufsausübung und dem Ziel der Wahrung des öffentlichen Verkehrsinteresses wird empfohlen, die Zahl der Konzessionen in den nächsten drei Jahren moderat weiter zurückzuführen. Als Zielgröße sollte die Zahl von ca. 530 angesteuert werden. Konzessionszahlen, die darüber hinaus gehen, würden die angespannte wirtschaftliche Situation des Essener Taxigewerbes und damit seine Funktionsfähigkeit auch zukünftig untergraben.

- **„Hamburger Modell“:** Die Hamburger Genehmigungsbehörde hat seit 2006 eine neuartige Aufsichtspraxis entwickelt, die unter der Bezeichnung „Hamburger Modell“ bundesweit Beachtung findet. Im Kern basiert diese Verwaltungspraxis auf der konsequenten Anwendung von § 1 Abs. 2 PBZugV, der die Verlängerung der Konzession an die „*Persönliche Zuverlässigkeit*“ des Unternehmers und knüpft damit an die Einhaltung der „*abgabenrechtlichen*“ und „*arbeits- oder sozialrechtliche Pflichten*“ an. Als Benchmarks einer solchen Praxis eignen sich die in diesem Gutachten vorgestellten Kennzahlen.

7.2.2 Evaluation

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

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



Th. Krause

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