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

erstellt für das

Amt für Straßen und Verkehr
Verkehrsgewerbestelle

Juli 2019

LINNE+ KRAUSE FORSCHUNG GUTACHTEN BERATUNG
Tel. 040 / 241 929 6 - 0
Fax 040 / 241 929 6 - 19
Email: krause@linne-krause.de

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung 3

1.1 Aufgabenstellung 3
1.2 Methodik 4
1.3 Schattenwirtschaft 6

2 Nachfragesituation 10

2.1 Nachfragefaktor Tourengewinnung 10
2.2 Nachfragefaktor Funkvermittlung 12
2.3 Nachfragefaktor Kundenstruktur 13
2.4 Nachfragefaktor Demografie 17
2.5 Nachfragefaktor Konjunktur 19
2.6 Nachfragefaktor Regionalwirtschaft 20
2.6.1 Nachfragefaktor Wirtschaft 21
2.6.2 Nachfragefaktor Messe, Kongresse und Events 23
2.6.3 Nachfragefaktor Gesundheit 25
2.6.4 Nachfragefaktor Tourismus, Gastronomie und Freizeit 27
2.6.5 Nachfragefaktor Arbeitsmarkt 29
2.6.6 Nachfragefaktor Kaufkraft 30
2.7 Nachfragefaktor Verkehrswirtschaft 31

3 Angebotssituation 36

3.1 Angebotsfaktor Beschäftigte 36
3.2 Angebotsfaktor Fahrzeuge 38
3.3 Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte 42
3.4 Angebotsfaktor Einsatzzeit 45
3.5 Angebotsfaktor Fahrleistung 49

4 Erlös, Kosten und Überschuss 51

4.1 Erlös 51
4.2 Kosten 55
4.3 Überschuss 62

5 Konzessionsbewegungen und Geschäftsaufgaben 65

6 Zusammenfassung 67

6.1 Nachfragefaktoren 67
6.2 Angebotsfaktoren 68
6.3 Betriebswirtschaftliche Faktoren 69
6.4 Faktor Geschäftsaufgaben 70

7 Empfehlungen 71

7.1 Quantitative Maßnahmen zur Wahrung der Funktionsfähigkeit 73
7.2 Qualitative Maßnahmen zur Wahrung der Funktionsfähigkeit 74

8 Evaluation 76

1 EINLEITUNG

1.1 Aufgabenstellung

Am 16. Mai 2018 beauftragte das Amt für Straßen und Verkehr der Stadt Essen die Fa. Linne + Krause GmbH mit der Erstellung eines **Fortschreibungsgutachtens** über die **Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes**. Gleichzeitig wurde eine Untersuchung der **Taxitarife** beauftragt, die in einem gesonderten Gutachten behandelt wird.

Gemäß § 13 Abs. 4 PBefG *„ist die Genehmigung zu versagen, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt werden, dass durch die Ausübung des beantragten Verkehrs das örtliche Taxengewerbe in seiner Funktionsfähigkeit bedroht wird."* Das ist mit dem **Grundrecht** der freien Berufsausübung abzuwägen.

- **Bundesverfassungs- / Bundesverwaltungsgericht**: Das schließt eine Argumentation im Sinne eines „Konkurrenzschutzes" oder „einer Gewährleistung der wirtschaftlichen Grundlage des örtlichen Taxigewerbes" aus. Grundlegend ist ein Beschluss des Bundesverfassungsgericht vom 8. Juni 1960 (BVerfG 1 BvL 53/55, 16, 31, 53/56, 7, 18, 24/57). Maßgeblich sind daneben 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 zunehmend den Aspekt der Berufsfreiheit in den Vordergrund stellt. In erster Linie sind die Entscheidungen des OVG Schleswig-Holstein (4 L 147/91, u. 3 A 74/07), des OVG Berlin (1 SN 15.99), OVG-NRW (13 A 1417/05 u. 13 A 3388/03) und des OVG-Rheinland-Pfalz (7 A 11567/03.OVG u. 4 K 329/06.KO) zu nennen. Aus Baden-Württemberg liegt die Entscheidung des VG Stuttgart v. 10. April 2014 (8 K 658/12) vor, das die Konzessionsbeschränkung durch die Landeshauptstadt Stuttgart bestätigt. Im gleichen Sinne schloss die Stadt Ludwigshafen am 6. Dezember 2016 einen Vergleich vor dem OVG Rheinland-Pfalz (7 A 10270/16.OVG). Die aktuellen Entscheidungen des VG Karlsruhe (3 K 2922/16) und des VG Köln (18 K 5964/16) haben noch einmal die hohen methodischen Anforderungen an eine ordnungsgemäße Konzessionsvergabe vor Augen geführt.

Im Mai 2019 lagen der Stadt Essen **137 Anträge** auf Erteilung einer Genehmigung (= Fahrzeuge) vor:

- **Altbewerber: 44 Anträge** stammen von Unternehmern, die bereits ein Taxigewerbe in Essen betreiben und
- **Neubewerber: 93 Anträge** stammen von Antragstellern, die bislang noch nicht als Unternehmer im Taxigewerbe der Stadt Essen aktiv sind.

1.2 Methodik

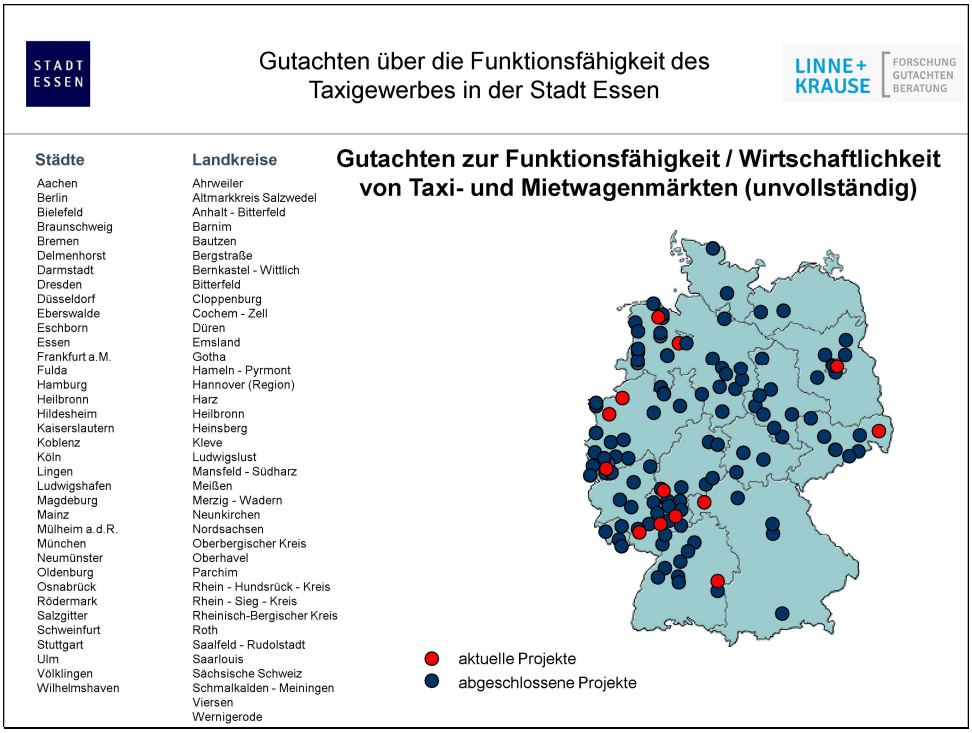
Bei der Untersuchung von **Funktionsfähigkeit** stehen gemäß § 13 Abs. 4 PBefG insbesondere die folgenden Aspekte im Mittelpunkt:

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

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

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

Die Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten fand in der Zeit von **September 2018 bis Februar 2019** statt. Bei Abschluss des Projektes hatten **99,6% der Betriebe** ihren Erhebungsbogen eingereicht. Insgesamt darf die Untersuchung somit beanspruchen, ein **authentisches Bild** der Situation im Essener Taxigewerbe zu geben.



Das vorliegende Gutachten ist die **Fortschreibung** einer Untersuchung aus dem Jahr **2013**. Sofern sinnvoll, wurden die aktuellen Daten denen des Vorgängergutachtens gegenübergestellt. Gleichzeitig ist das vorliegende Gutachten Teil einer Serie von Gutachten in **ca. 130 deutschen Taxi- und Mietwagenmärkten**. Etwa gleichzeitig fanden Untersuchungen u.a. in Düsseldorf und Karlsruhe statt, deren Ergebnisse ebenfalls als Referenzwerte herangezogen wurden.

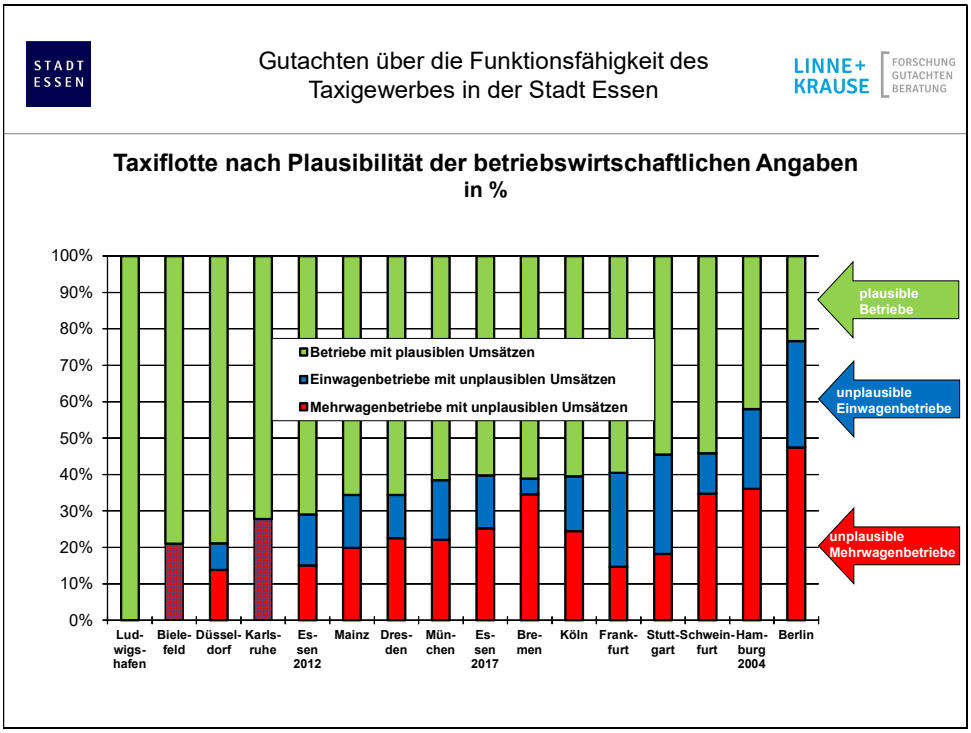
1.3 Schattenwirtschaft

Für das Taxi- und Mietwagengewerbe 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".*

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

- **Prüfung**: Alle eingehenden Erhebungsbögen und sämtliche Einzeldaten wurden mit Hilfe eines eigens entwickelten betriebswirtschaftlichen Analysetools geprüft. Im Vordergrund standen dabei Vollständigkeit und betriebswirtschaftliche Plausibilität der Angaben.
- **Klärung**: Die eingereichten Daten waren teilweise lückenhaft und widersprüchlich. Daher mussten die Unternehmer in vielen Fällen aufgefordert werden, Daten nachzuliefern oder zu erläutern. In aller Regel wurden in solchen Fällen die steuerlichen Unterlagen (GuV, EÜR, BWA) angefordert.



- **Semiprofessionelle Betriebe:** Die Prüfung ergab, dass gegenwärtig annähernd jedes 2. Essener Taxibetrieb (**ca. 49%**) jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität arbeitet. Bei der Vorgängeruntersuchung hatte der Anteil noch bei **ca. 35%** gelegen. Betriebswirtschaftlich unplausible Unternehmen werden im Folgenden als semiprofessionelle Betriebe bezeichnet. Betriebe, die betriebswirtschaftlich plausible Angaben machten, werden dagegen als professionelle Betriebe bezeichnet. Insbesondere unter den 1-Fahrzeugbetrieben ist der Anteil semiprofessioneller Betriebe besonders hoch.
- **Semiprofessionelle Fahrzeuge:** Bezogen auf die Essener Taxifahrzeuge zeichnet sich ein ähnliches Bild ab: Rund **40%** der Essener Taxiflotte arbeitet zurzeit jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität. 2013 hatte der unplausible Flottenanteil noch bei **ca. 29%** gelegen. Auch in dieser Hinsicht ist eine deutliche Verschärfung der Situation zu verzeichnen – besonders bei 1-Fahrzeugbetrieben. Zum Vergleich: Bei den Untersuchungen in Karlsruhe (ca. 28%) oder Düsseldorf (ca. 21%) waren kürzlich niedrigere semiprofessionelle Flottenanteile festgestellt worden. Anders als in Essen, ist die Quote in Düsseldorf jedoch deutlich rückläufig.

Die betriebswirtschaftliche Prüfung lässt deutliche Anzeichen eines ruinösen Wettbewerbs erkennen. Somit ist das **öffentliche Interesse** an einem legal arbeitenden Taxigewerbe auch in Essen berührt.

Eine betriebswirtschaftlich unplausible Betriebsführung kann verschiedene Ursachen haben: Verantwortlich können **persönliche Einschränkungen** des Unternehmers sein – z.B. durch Krankheit, Alter oder familiäre Umstände. Solche Gründe dürften bei vielen Kleinstbetrieben im Vordergrund stehen. In vielen Fällen muss aber von **Verkürzungen** bei **Erlösen** und **Personalkosten** ausgegangen werden – besonders bei Mehrwagenbetrieben.

Als semiprofessionell werden in diesem Zusammenhang Unternehmen bezeichnet, deren betriebliche und steuerliche Angaben bereits „*auf den ersten Blick*“ nicht mit den Regeln betriebswirtschaftlicher Plausibilität zu vereinbaren sind. Wichtige Indizien liefern die steuerlich gemeldeten Erlöse und Kosten. Dabei ist der jeweilige Betriebstyp zu beachten:

- **Schwellenwert Alleinfahrer:** Unterschreitet der Jahresumsatz eines Alleinfahrers nachhaltig die Schwelle von ca. 40.000 €, so deutet das auf eine irreguläre Betriebsführung hin. Semiprofessionelle Essener 1-Fahrzeugbetriebe erklärten von 2015 bis 2017 Durchschnittserlöse von nur ca. 34.400 €. Als professionell eingestufte Alleinfahrerbetriebe erzielten dagegen knapp 49.000 €; zuletzt sogar ca. 52.400 € in 2017. Zur Einordnung: Der Bundesverband des Taxi- und Mietwagengewerbes (BZP) geht 2017 für einen (Münchner) Alleinfahrerbetrieb von ca. 48.800 € Jahreserlös aus.
- **Schwellenwert Mehrwagenbetriebe:** Bei Mehrwagenbetrieben – insbesondere bei größeren Unternehmen – muss jedoch ein anderer Maßstab angelegt werden. Erfahrungsgemäß ist ein mit angestellten Fahrern betriebenes Taxi seit Einführung des gesetzlichen Mindestlohns 2015 nicht mit Jahreserlösen unter ca. 60.000 € zu führen. Semiprofessionelle Essener Mehrwagenbetriebe erklärten 2015 bis 2017 Durchschnittserlöse von lediglich ca. 39.400 €. Zur weiteren Einordnung: Die umsatzstärksten Essener Taxis erzielen zurzeit Jahreserlöse von rund ca. 110.000 €. In Hamburg und Düsseldorf fahren die „Top-Betriebe“ sogar Erlöse zwischen 120.000 € und 125.000 € pro Taxi ein.

- **Erlös pro km:** Von Bedeutung ist weiterhin die Kennzahl Nettoerlös pro Kilometer. Der BZP geht 2017 für einen Münchner Alleinfahrer von netto ca. 1,21 € / km aus. Der Essener Taxitarif läuft unter taxitypischen Bedingungen[1] zurzeit auf einen Nettoerlöse von ca. 1,25 € / km (tags) bzw. ca. 1,29 € / km (nachts und Feiertage) hinaus. Sinkt der Erlös anhaltend unter ca. 1,00 € / km, wird der Wert erklärungsbedürftig – auch unter Berücksichtigung extensiver Privatnutzung. In Essen lag der Erlös professioneller Betriebe 2017 bei **ca. 1,04 € / km**. Semiprofessionelle Betriebe kamen dagegen im Durchschnitt nur auf **ca. 0,92 € / km** (1 - Fahrzeugbetriebe) bzw. **ca. 0,84 € / km** (Mehrwagenbetriebe).
- **Personalkosten:** Aussagekräftig sind zudem die Personalkosten – besonders die der größeren Mehrwagenbetriebe. Für die Finanzierung einer einzigen Vollzeitkraft im Einschichtbetrieb sind zurzeit nach unserer Kenntnisse mindestens ca. 28.000 € bis 30.000 € pro Fahrzeug erforderlich. In sehr gut ausgelasteten Mehrwagenbetrieben liegen die Personalkosten zurzeit bei mehr als 60.000 € pro Taxi. Mehrwagenbetriebe mit nachhaltig deutlich weniger als 28.000 € Personalkosten lassen seit Einführung des gesetzlichen Mindestlohns somit den Verdacht der Schwarzarbeit aufkommen. Semiprofessionelle Essener Mehrwagenbetriebe erklärten 2017 Personalkosten in Höhe von lediglich ca. 16.500 €. Bei kleineren Betrieben muss jedoch stets die Arbeitskraft des Unternehmers berücksichtigt werden, die (meist) kein Kostenfaktor, sondern Gewinnbestandteil ist.
- **Kraftstoffkosten:** Eine wichtige (flankierende) Kennzahl bilden weiterhin die Kraftstoffkosten. Ist die mitgeteilte Fahrleistung nicht mit den Kraftstoffkosten in Einklang zu bringen, liegt ein weiteres Indiz für semiprofessionelle Betriebsführung vor.

[1] Taxitypische Einsatzbedingungen: 50% Besetztquote; durchschnittliche Tourenlänge 6 km, Touren zum amtlichen Tarif; ohne Warteentgelt.

2 NACHFRAGESITUATION

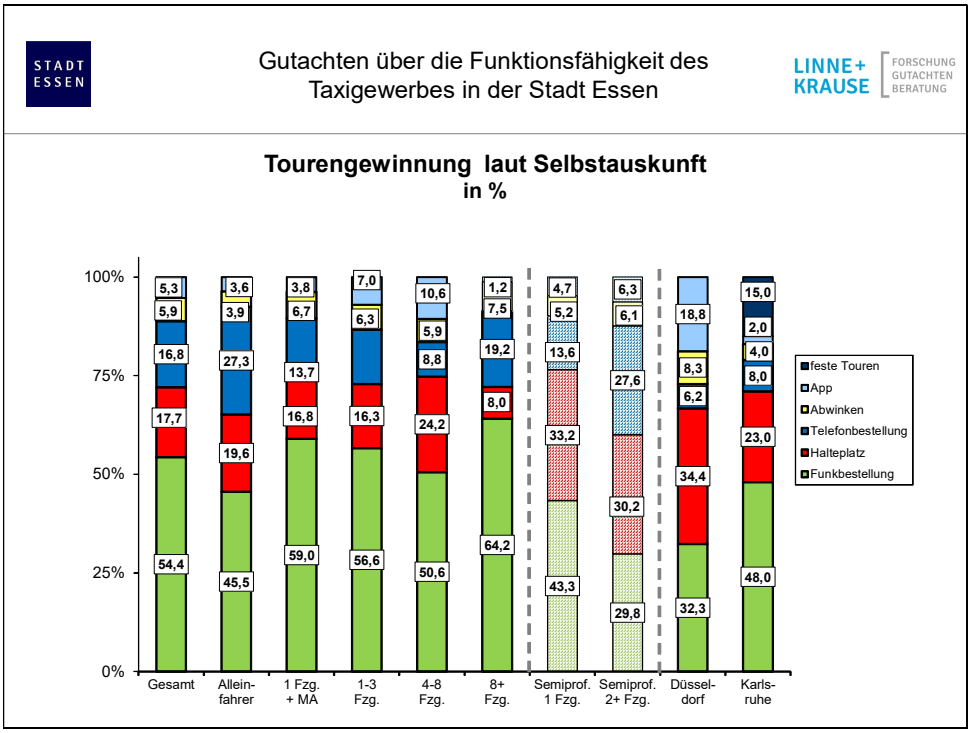
2.1 Nachfragefaktor Tourengewinnung

Die Art der Tourengewinnung hat in Essen nach wie vor eindeutig großstädtischen Charakter. Zugleich haben sich die Bestellwege in den letzten Jahren nur wenig geändert – anders als beispielsweise in Düsseldorf:

STADT ESSEN
TOURENGEWINNUNG 2017
- IN % -

	Stadt Essen								Vergleichsstädte	
	Professionelle Betriebe						Semiprof. Betriebe		Düs-seldorf	Karls-ruhe
	Ge-samt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.		
Funkbestellung	54,4	45,5	59,0	56,6	50,6	64,2	43,3	29,8	32,3	48,0
Halteplatz	17,7	19,6	16,8	16,3	24,2	8,0	33,2	30,2	34,4	23,0
Telefonbestellung	16,8	27,3	13,7	13,8	8,8	19,2	13,6	27,6	6,2	8,0
Abwinken	5,9	3,9	6,7	6,3	5,9	7,5	5,2	6,1	8,3	4,0
App	5,3	3,6	3,8	7,0	10,6	1,2	4,7	6,3	18,8	2,0
feste Touren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	15,0
Summe	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

- **Funkvermittlung**: Primärer Bestellweg ist nach wie vor die Funkvermittlung, auf die heute mehr als die Hälfte der Erlöse entfallen (ca. 54%). 2012 lag der Anteil mit ca. 48% etwas niedriger. In Essen hat das Funkvermittlungsgeschäft heute größeren Stellenwert als in Düsseldorf (ca. 32%).
- **Halteplatz**: Nach wie vor bedeutend ist auch die Fahrgastaufnahme am Halteplatz, wo aktuell ca. 18% der Tourenumsätze ihren Anfang nehmen. 2013 hatte der Anteil mit ca. 15% in etwa gleicher Größenordnung gelegen. In Essen haben solche Fahrten deutlich geringeren Stellenwert als beispielsweise in Düsseldorf (ca. 34%).

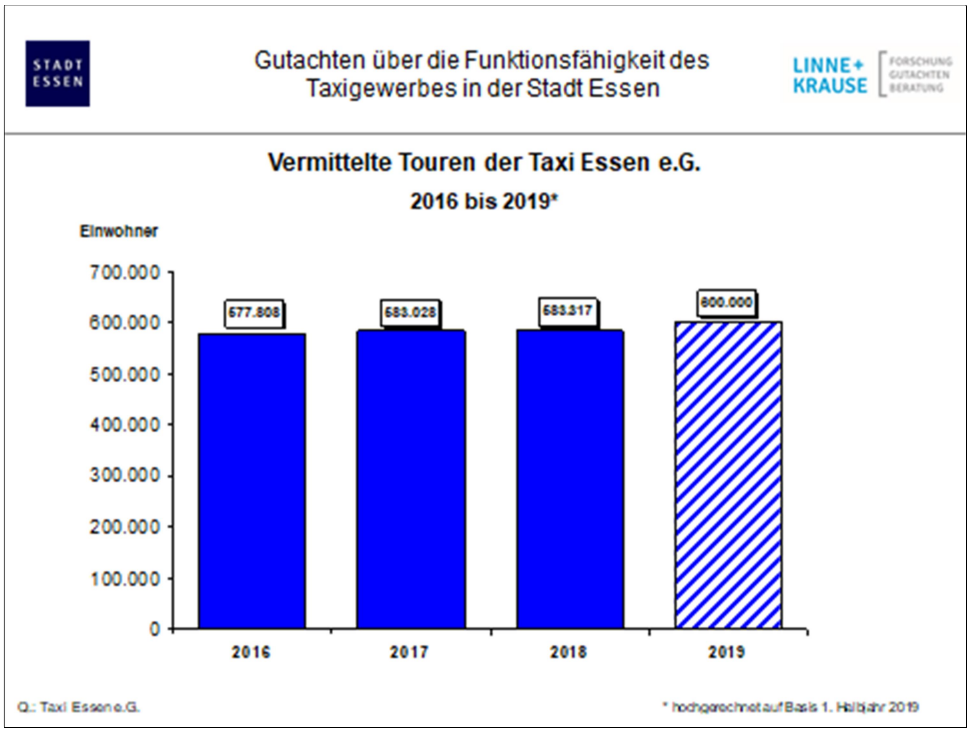


- **Telefon:** Rückläufig sind dagegen die Telefonbestellungen, direkt beim Unternehmer oder beim Fahrer (Handy). Zurzeit tragen sie mit ca. 17% zum Erlös bei. 2012 hatte der Anteil noch bei ca. 25% gelegen.
- **Abwinker:** Das Heranwinken eines vorbeifahrenden Taxis spielt in Essen mit ca. 6% nach wie vor nur eine mäßige Rolle (2012: ca. 5%).
- **Apps**: 2012 hatte die App-gestützte Vermittlung noch keine messbare Bedeutung. Aktuell liegt der Anteil bei ca. 5% – ein Wert, der bislang erst zu geringen Verschiebungen auf dem Essener Taximarkt geführt hat – anders als in Düsseldorf, wo bereits ca. 19% der Touren per App vermittelt werden.

2.2 Nachfragefaktor Funkvermittlung

Ca. 54% der Touren werden per Funk vermittelt. Zahlen zum Funkvermittlungsaufkommen liegen nur für die Taxi Essen eG für die Jahre 2016 bis 2019 vor. Der Genossenschaft gehört gut die Hälfte der Essener Taxis an. Seit 2016 werden dort regelmäßig **annähernd 600.000** Fahrten pro Jahr vermittelt – bei leicht steigender Tendenz.

Auch wenn diese Zahl nur einen Teil des Essener Geschehens abbildet: Ein Blick nach Düsseldorf zeigt den erheblichen Unterschied in der **Größenordnung**: Die beiden wichtigsten Funkzentralen der Landeshauptstadt kamen 2018 zusammen mit MyTaxi auf rund **2,8 Mio.** vermittelte Funktouren.



2.3 Nachfragefaktor Kundenstruktur

Auch die Struktur der Nachfrage im Essener Taxigewerbe hat sich seit 2012 / 2013 nur leicht verändert:

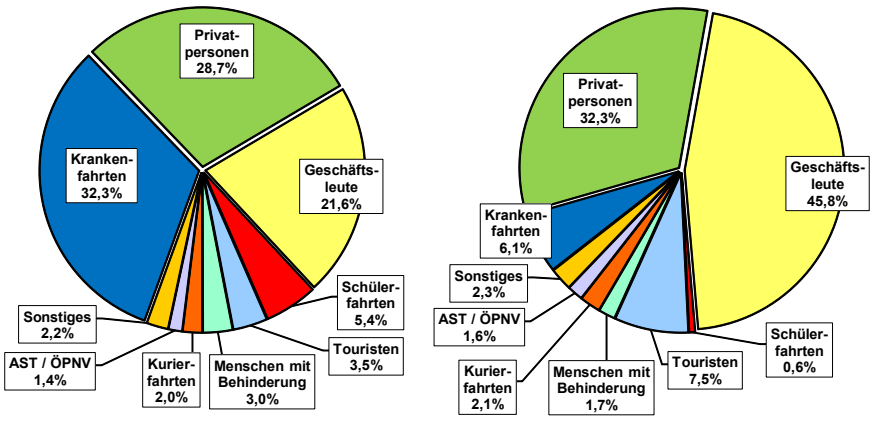
STADT ESSEN
NACHFRAGE IM TAXIGEWERBE LAUT SELBSTAUSKUNFT 2017
- IN % VOM UMSATZ -

	Stadt Essen								Vergleichsstädte	
	Professionelle Betriebe						Semiprof. Betriebe		Düs-seldorf	Karls-ruhe
	Ge-samt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.		
Krankenfahrten	32,3	26,6	6,1	6,1	32,6	34,6	18,0	27,8	6,1	20,3
Privatpersonen	28,7	37,9	32,3	32,3	31,8	25,1	46,2	29,0	32,3	34,4
Geschäftsleute	21,6	25,0	45,8	45,8	17,3	24,5	21,8	26,5	45,8	27,4
Schülerfahrten	5,4	2,1	0,6	0,6	4,4	6,7	2,6	4,0	0,6	4,0
Touristen	3,5	4,2	7,5	7,5	4,5	3,2	3,1	4,4	7,5	3,4
Menschen mit Behinderung	3,0	0,7	1,7	1,7	2,9	3,4	2,1	3,6	1,7	3,9
Kurierfahrten	2,0	1,5	2,1	2,1	2,0	1,6	1,5	1,7	2,1	2,1
AST / ÖPNV	1,4	0,7	1,6	1,6	2,2	0,2	2,4	1,4	1,6	2,1
Sonstiges	2,2	1,3	2,3	2,3	2,3	0,8	2,3	1,7	2,3	2,5
Summe	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

- **Krankenfahrten:** Wichtigste Position der Taxinachfrage waren 2017 die Krankenfahrten, deren Umsatzanteil von ca. 28% in 2012 auf ca. 32% leicht gestiegen ist. Solche Fahrten haben in Essen deutlich stärkere Bedeutung als beispielsweise in Karlsruhe (ca. 20%) oder in der Landeshauptstadt Düsseldorf (ca. 6%). Besonders Alleinfahrer, aber auch größere Betriebe profitieren in Essen von dieser Nachfrage.
- **Privatpersonen**: Abnehmende Bedeutung hat die Beförderung von Privatpersonen. Auf diese Zielgruppen entfallen etwa 29% der professionellen Taxierlöse. 2012 hatte der Anteil noch bei ca. 36% gelegen. Ähnliche Werte werden auch heute noch in Karlsruhe (ca. 34%) oder Düsseldorf (ca. 32%) erzielt. Bei Privatfahrten haben semiprofessionelle 1-Fahrzeugbetriebe einen deutlich stärkeren Anteil als ihre professionellen Mitbewerber.

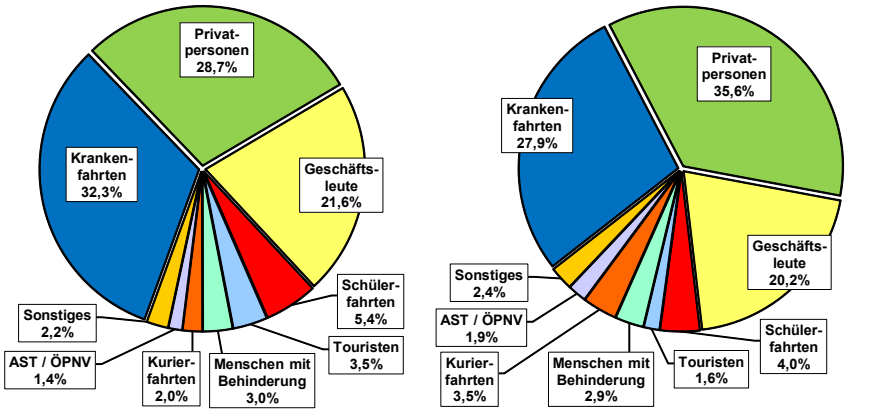
Gutachten über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt Essen

Umsatzanteil nach Kundengruppen in %



Gutachten über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt Essen

Umsatzanteil nach Kundengruppen in %



- **Geschäftsleute:** Eine etwas geringere Bedeutung hat in Essen die Beförderung von Geschäftsleuten, wobei der Anteil mit ca. 22% leicht über dem von 2012 / 2013 (ca. 20%) liegt. Solche Fahrten haben in der Wirtschafts- und Verwaltungsmetropole Düsseldorf mit ca. 46% substantiell größere Bedeutung. Besonders kleinere Betriebe mit Fahrpersonal profitieren in Essen zurzeit von dieser lukrativen Kundengruppe.
- **Schülerfahrten**: Etwa gleichgeblieben ist auch mit ±5% der Umsatzanteil der Schülerfahrten.
- **Touristen:** Fahrten für Touristen bilden in Essen nach wie vor kein bedeutendes Nachfragesegment: Nur knapp 4% der Taxierlöse werden mit solche Touren erwirtschaftet. Hierbei ist jedoch eine kleine Steigerung erkennbar – bei der Vorgängeruntersuchung war der Anteil mit unter 2% noch geringer.
- **Fahrten für Menschen mit Behinderung:** Fahrten für Menschen mit Behinderungen tragen mit lediglich ca. 3% ebenfalls nur geringfügig zum Erlös der Essener Taxiflotte bei – unverändert gegenüber 2012.
- **Kurierfahrten:** Gering ist auch das Kurieraufkommen mit lediglich ca. 2% – noch weniger als in 2012 / 2013 (ca. 4%).
- **ÖPNV:** Der Umsatzanteil der Essener Taxis im Rahmen des ÖPNV ist mit knapp 2% ebenfalls überschaubar. Auch hier hat sich seit 2012 kaum etwas verändert.

STADT ESSEN
ZUKUNFTSERWARTUNG IM TAXIGEWERBE 2017
- SCHULNOTE 1 BIS 6 -

	Stadt Essen								Vergleichsstädte	
	Professionelle Betriebe						Semiprof. Betriebe		Düs-seldorf	Karls-ruhe
	Ge-samt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.		
Krankenfahrten	2,7	2,9	2,7	2,6	2,9	3,0	3,2	2,7	3,7	3,4
Privatpersonen	3,5	3,4	3,3	3,6	3,8	3,0	3,5	3,0	3,6	3,7
Geschäftsleute	3,1	3,0	3,2	3,0	3,7	3,0	3,6	3,0	2,8	3,4
Schülerfahrten	3,3	3,8	3,3	3,1	3,7	3,0	3,6	3,6	4,4	3,3
Touristen	3,6	3,5	3,3	3,7	4,0	3,5	3,9	3,7	3,4	4,2
Menschen mit Behinderung	3,6	4,0	3,0	3,6	4,0	3,7	3,9	4,5	3,9	2,9
Kurierfahrten	4,1	4,2	3,8	4,7	4,0	4,0	4,4	4,1	3,9	3,6
AST / ÖPNV	3,8	3,7	3,3	3,6	5,0	-	3,8	4,0	3,9	3,4
Sonstiges	3,8	4,5	3,3	4,0	3,0	*	4,1	3,6	3,8	3,9

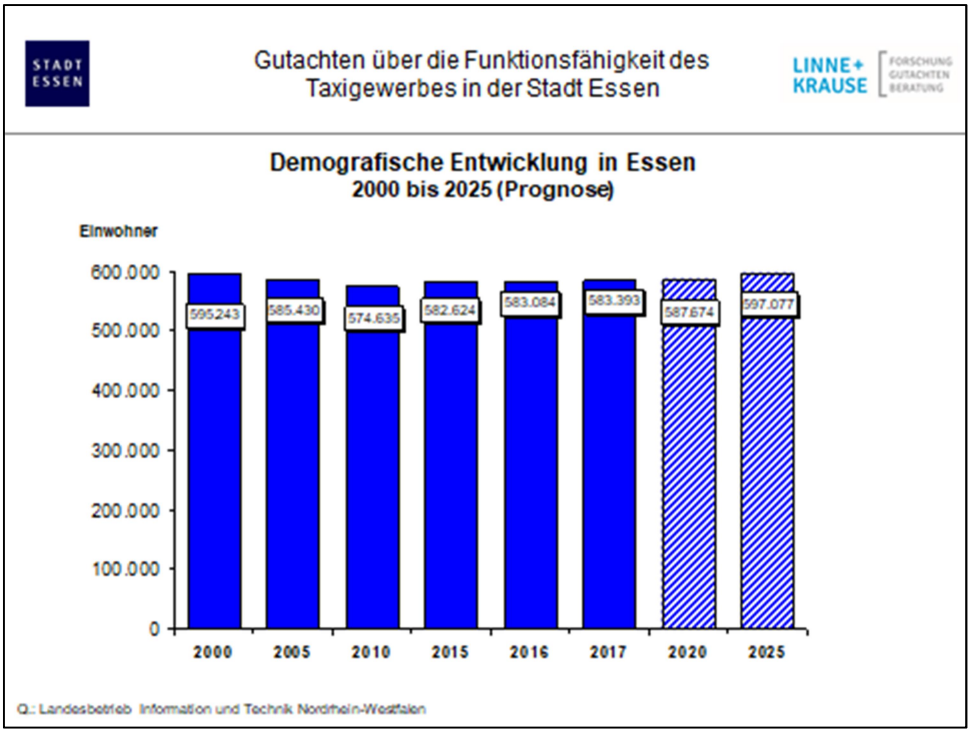
- = keine Antworten
* = zu wenig Antworten

Die Erwartungen der Essener Taxiunternehmer sind gedämpft: Die Zukunft der drei Hauptgeschäftsfelder wird eher verhalten bewertet. Leichter Optimismus ist allenfalls mit Blick auf Krankenfahrten (Note: 2,7) zu erkennen. Betreiber größerer Betriebe zeigen sich allgemein etwas weniger optimistisch als Kleinunternehmer.

Andere wichtige Nachfragequellen werden mit Noten zwischen 3,5 (Privatpersonen) und 3,1 (Geschäftsleute) eher verhalten bewertet.

2.4 Nachfragefaktor Demografie

Stärker als in Düsseldorf, wo erhebliche Teile der Taxinachfrage von auswärtigen Geschäftsleuten und Fluggästen ausgehen, bildet in Essen die ortsansässige Wohnbevölkerung das Fundament der Nachfrage:

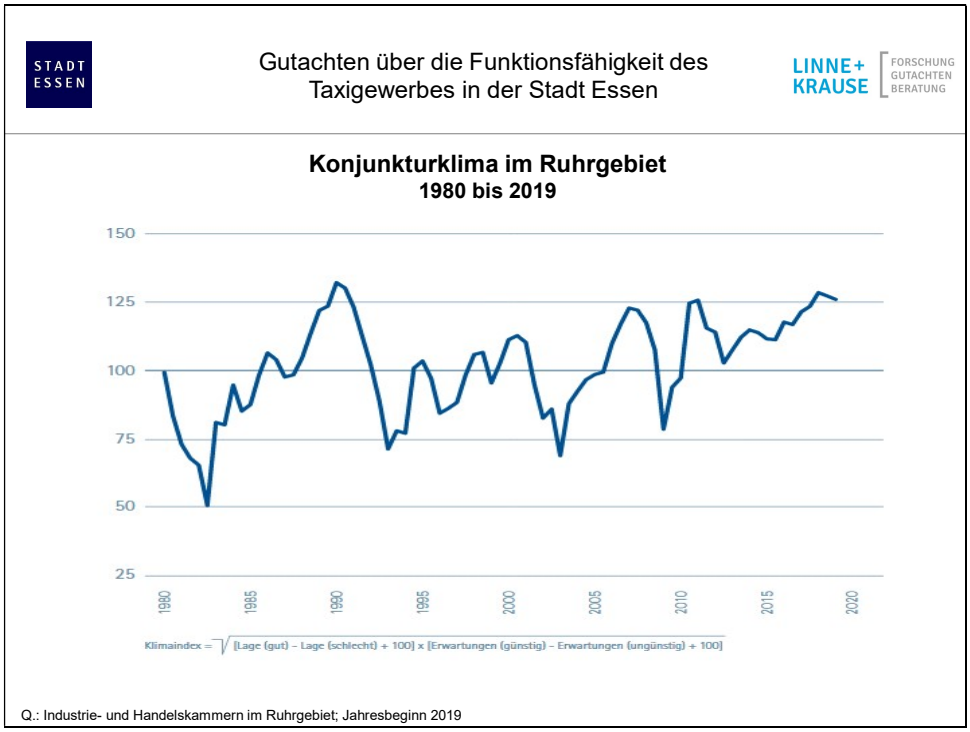


- **Steigende Bevölkerungszahl:** 2012 hatten die Prognosen für 2020 noch eine leicht sinkende Bevölkerungszahl von ca. 565.400 vorausgesagt. Bereits Anfang 2018 zählte die Stadt jedoch tatsächlich ca. 583.400 Einwohner. Auch in Zukunft ist in Essen mit einer positiven Bevölkerungsentwicklung zu rechnen: Bis 2025 gehen die aktuellen Prognosen von rund 597.000 Einwohnern aus.
- **Demografischer Wandel:** Auch das Essener Taxigewerbe profitiert von der „alternden Gesellschaft“. Der Anteil der über 65 Jährigen liegt zurzeit bei ca. 21%. Damit ist Essen deutlich „älter“ als beispielsweise die Landeshauptstadt Düsseldorf, wo die „Altenquote“ bei 19% rangiert. Bis 2030 wird für Essen eine Altenquote von ca. 23% prognostiziert. Wegen der „Taxiangewiesenheit“ älterer Menschen, erschließt sich dem Gewerbe eine wachsende Nachfrage.

- **Migration:** Besonders stark gewachsen ist in den vergangenen Jahren die Migrationsbevölkerung: Lag der Anteil der Einwohner mit ausländischem Pass im Jahre 2012 bei ca. 12%, so sind es aktuell ca. 16%. Berücksichtigt man weiterhin eingebürgerte Ausländer, so errechnet sich ein Bevölkerungsanteil mit Migrationshintergrund von knapp 27% – deutlich mehr als noch 2012 (ca. 20%). 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.

2.5 Nachfragefaktor Konjunktur

Die Taxinachfrage ist in hohem Maße konjunktursensibel. In dieser Hinsicht präsentiert sich die regionale Wirtschaft noch in guter Verfassung. Angesichts der internationalen Handelsstreitigkeiten, der andauernden Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem Brexit und den zunehmenden Gegensätzen zwischen Deutschland und den USA trüben sich aber die konjunkturellen Prognosen zunehmend ein.

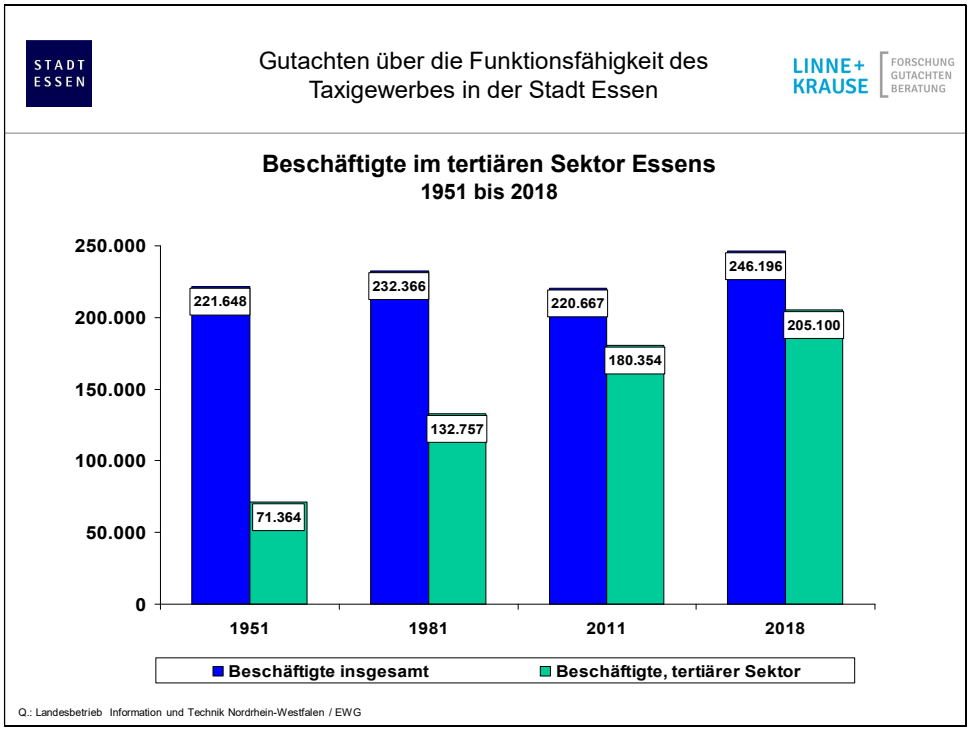


Q.: Industrie- und Handelskammern im Ruhrgebiet; Jahresbeginn 2019

- **Konjunkturprognose:** *„Die Auftragsflaute der Industrie belastet das Konjunkturbarometer nahezu so stark wie im Auftaktquartal“*, mit diesen Worten beschreibt das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) im Mai 2019 die allgemeine konjunkturelle Lage. Aber: *„Vor allem der Konsum und die Investitionen im Land stützen derzeit die Konjunktur.“*
- **Regionale Konjunktur:** Auch laut Konjunkturbericht der Industrie- und Handelskammern der Ruhr-Region von Anfang 2019 deuten *„erste Anzeichen … auf eine nachlassende Dynamik hin.*“ Aber für den Moment gilt: *„Die Wirtschaft im Ruhrgebiet präsentiert sich zum Jahresbeginn 2019 weiter in guter Verfassung“*. Der Konjunkturklimaindex bleibt vorerst auf hohem Niveau. Hauptstütze der Konjunktur ist auch im Ruhrgebiet die gute Binnennachfrage.

2.6 Nachfragefaktor Regionalwirtschaft

Essen ist viertgrößte Stadt Nordrhein-Westfalens und zugleich **Herz des Ruhrgebiets, des größten deutschen Ballungsraums,** mit dem die Stadt infrastrukturell, ökonomisch und sozial eng verflochten ist. Seit dem massiven Rückgang der traditionsreichen Montan- und Stahlindustrie hat Essen einen starken **Dienstleistungssektor** entwickelt, in dem 2018 ca. 83% aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Arbeit fanden.

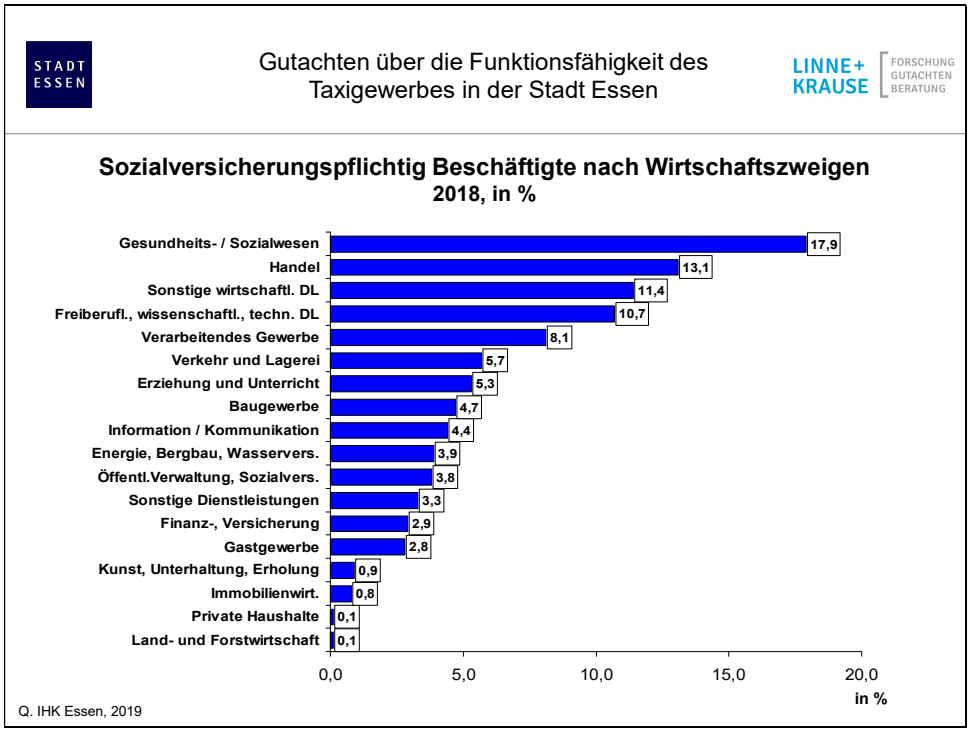


Die örtliche Wirtschaft wirkt verschiedentlich auf die Nachfrage nach Taxidienstleistungen:

- **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.

2.6.1 Nachfragefaktor Wirtschaft

Die große Zahl der Konzerne macht Essen zu einem bedeutenden Wirtschaftszentrum, auch wenn seit 2013 fünf Zentralen abgezogen wurden. Acht der hundert umsatzstärksten deutschen Konzerne haben nach wie vor ihre Zentrale in Essen. 2018 waren in Essen ca. 246.200 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte gemeldet. Die städtische Wirtschaft wird traditionell durch Großbetriebe geprägt:

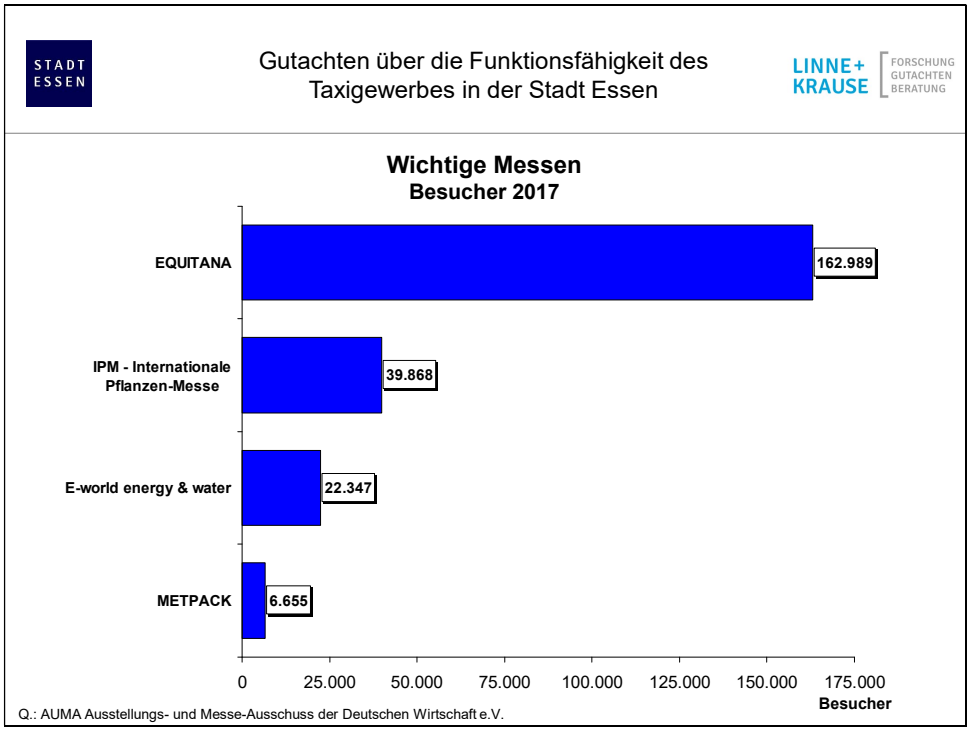


- **Gesundheit / Soziales**: Bedeutendste „Branche“ ist jedoch der Bereich Gesundheit und Soziales, auf den weiter unten noch näher eingegangen werden soll. Ca. 18% der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten finden hier ihr Auskommen.
- **Energie- und Montanindustrie:** Zahlreiche Essener Großbetriebe sind aus der einst dominierenden Montanindustrie hervorgegangen – beispielsweise E.ON SE oder ihre Tochter Innogy. Die Energiekonzerne RWE AG und Steag sind traditionell mit der Stadt verbunden. Zum industriellen Kernbestand Essens zählt der ThyssenKrupp Konzern, der einen bedeutenden Teil seiner Mitarbeiter in der Ruhrmetropole beschäftigt. Daneben sind die Zentralen der Spezialchemiehersteller Evonik Industries AG (ca. 1.700 Mitarbeiter), seit 2017 des Chemiehändlers Brenntag und des Industriedienstleister Ferrostaal am Ort.

- **Handel:** Eine weitere wichtige Stütze der Essener Regionalwirtschaft bildet der Groß- und Einzelhandel. Die Stadt verfügt über ein reichhaltiges Shoppingangebot – rund um die Kettwiger Straße oder in Einkaufszentren wie am Limbecker Platz. Auch hiervon geht Taxinachfrage aus. Mit den Zentralen von Aldi-Nord, Karstadt, Deichmann und Medion ist Essen Heimat für gleich vier Branchenriesen. Hinzu kommt der Pharma-Großhändler Noweda (ca. 740 Mitarbeiter).
- **Verwaltung / Kommunal- und Verkehrswirtschaft**: Zudem hat Essen Bedeutung als Verwaltungsstandort. Allein die Stadtverwaltung beschäftigt mehr als 9.000 Mitarbeiter und ist damit zugleich größter Arbeitgeber der Stadt. Daneben arbeitet in Essen eine Reihe mittlerer und größerer Betriebe der kommunalen Wirtschaft. Hierzu zählen u.a. die Essener Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (EVV) mit rund 880 Mitarbeitern. Weiterhin gehören hierzu die Sparkasse Essen (ca. 1.400 Mitarbeiter) sowie die Stadtwerke (ca. 900 Mitarbeiter). Mit der Zentrale der DB-Schenker AG (ca. 900 Mitarbeiter) ist Essen zugleich wichtiger Logistikstandort.
- **Hochschule:** Bedeutung für die Nachfrage nach Taxidienstleistungen hat auch die wachsende Universität Duisburg-Essen mit insgesamt knapp 43.000 Studierenden (2012: ca. 37.000) und ca. 5.700 (2012: ca. 4.400) Mitarbeitern an den beiden Standorten Essen und Duisburg. Die private Hochschule für Oekonomie & Management (FOM) ist als Fachhochschule für Berufstätige größte private Hochschule Deutschlands mit Hauptsitz in Essen. Die traditionsreiche Kunst- und Musikhochschule Folkwang Universität der Künste bildet in Essen und drei weiteren Orten ca. 1.700 Studierende aus.
- **Medien**: Zunehmend entwickelt sich Essen zur Medien- und Verlagsstadt. In Essen ist die Zentrale der Funke Mediengruppe mit ca. 1.000 Mitarbeitern beheimatet. Die Medienakademie Ruhr bietet Aus- und Weiterbildungskurse und Workshops für Journalisten an. Ca. 200 Verlage sind in Essen ansässig.

2.6.2 Nachfragefaktor Messe, Kongresse und Events

Nachfrage geht auch von zahlreichen Events und Veranstaltungen hauptsächlich rund um Messe- und GRUGA-Gelände aus:



- **Messe / Kongresse**: Die Messe zählt zu den wichtigen Nachfragequellen des Essener Taxigewerbes. Das Ausstellungsgelände am GRUGA-Gelände ist mit ca. 110.000 m^2 Fläche neuntgrößte deutsche Messe. Moderat ist die Zahl der Besucher gesunken – von ca. 1,4 Mio. in 2010 auf ca. 1,3 Mio. in 2017. Im schwachen Messejahr 2017 umfasste das Programm 35 Messen und Ausstellungen. Problematisch für das Taxigewerbe sind die großen saisonalen Schwankungen des Messegeschehens mit Spitzen im Januar / Februar und im Dezember. Von Nachteil ist aus Taxisicht aber auch die günstige ÖPNV-Anbindung des Messegeländes: Die U-Bahn verbindet den Messeeingang in nur wenigen Minuten direkt mit dem Hauptbahnhof. Kongresse und Tagungen werden häufig als Begleitprogramm der Messeveranstaltungen veranstaltet. Im Kongressbereich der Messe wurden 2017 ca. 500 Veranstaltungen durchgeführt. Die teilweise mehrtägigen Events wurden von rund 63.700 Teilnehmern besucht.

- **GRUGA-Halle**: Neben dem Messegeschehen profitiert das Essener Taxigewerbe von zahlreichen Events. Eine bedeutende Nachfragequelle bildet die bis zu 10.000 Personen fassende **GRUGA-Halle.** 2017 fanden hier an 183 Tagen 56 Veranstaltungen statt – Konzerte, Sportveranstaltung und Tagungen. Im diesem Jahr zählte die Grugahalle rund 134.000 Besucher. Jährlich finden im benachbarten **Congress Center Essen** (CCE) weiterhin bis zu 700 Veranstaltungen unterschiedlicher Art mit jährlich knapp 70.000 Teilnehmern statt.
- **Weltkulturerbe Zollverein:** Auch auf der Zeche **Zollverein** gibt es seit 2017 Veranstaltungsflächen: In der Grand Hall haben bis zu 2.400 Personen Platz, in der Stiftung Zollverein maximal 1.000 Personen. Jährlich besuchen insgesamt 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 Ruhrgebiet statt. Dennoch sind die Impulse des Zollvereins auf die Nachfrage im Essener Taxigewerbe noch eher gering.
- **Events:** Von zahlreichen Events gehen moderate Nachfrageimpulse für das Taxigewerbe aus. Das jährlich im September stattfindende Open-Air-Festival E.Original zog zuletzt ca. 250.000 Besucher an, das Smag Sundance Festival etwa 10.000 Besucher. Wichtige saisonale Nachfrage geht vom Karneval aus, der bodenständiger als in seinen Hochburgen Köln und Mainz gefeiert wird.

2.6.3 Nachfragefaktor Gesundheit

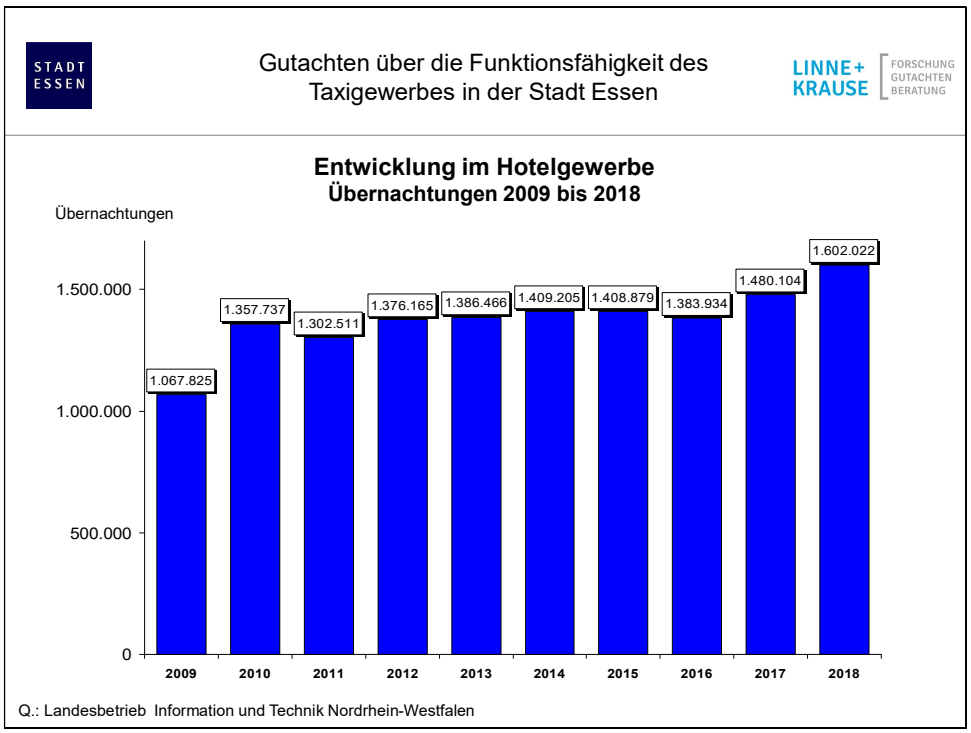
Mit Krankenfahrten bestreitet das Essener Taxigewerbe etwa ein Drittel seines Umsatzes. Als Oberzentrum hält Essen zahlreiche Gesundheitseinrichtungen vor. Das Einzugsgebiet reicht z.T. über die Grenzen Nordrhein-Westfalens hinaus. In der Stadt stehen rund 6.400 Betten zur Verfügung.

STADT ESSEN KRANKENHÄUSER, BETTEN STAND 2019	
Universitätsklinikum Essen	1.291
• *Ruhrlandklinik Essen*	229
• *St. Josefkrankenhaus Werden*	162
• *Westdt. Protonentherapiezentrum*	95
• *Herzzentrum Essen-Huttrop*	20
KEM Evangel. Kliniken Essen-Mitte	
• *Standort Huttrop (Huyssens-Stiftg.)*	509
• *Standort Werden*	230
• *Standort Steele (Knappschaft)*	187
Elisabeth-Krankenhaus Essen	613
Alfried Krupp Krankenhaus	
• *Standort Rüttenscheid*	573
• *Standort Steele*	320
Katholisches Klinikum Essen	
• *Philippusstift*	447
• *Marienhospital Altenessen*	307
• *St. Vincenz Krankenhaus*	206
Katholische Kliniken Ruhrhalbinsel	
• *St. Josef-Krankenhaus Kupferdreh*	265
• *Fachklinik Kamillushaus*	30
LVR-Klinikum Essen	320
Geriatrie-Zentrum Haus Berge	100
GBS Fachklinik Am Korstick	36
Facharztklinik Essen / Procelsio Clinik	18
gesamt	**5.958**
Rehabilitationseinrichtungen	
MediClin Fachklinik Rhein / Ruhr	455
Q.: Trägerangaben, www.kliniken.de	

- **Universitäts-Klinikum**: Am Hauptsitz des Universitätsklinikums Essen, einem Krankenhaus der Maximalversorgung, stehen gegenwärtig ca. 1.300 Planbetten bereit. Ca. 6.500 Mitarbeiter behandelten 2016 ca. 53.000 Patienten stationär und ca. 172.000 Patienten ambulant. Zur Universitätsklinik zählen vier weitere Kliniken mit zusammen ca. 500 Betten – darunter die Ruhrland-Klinik. Das Universitätsklinikum ist eine zentrale Nachfragequelle des Taxigewerbes.
- **Alfried-Krupp-Krankenhaus:** Eine bedeutende Nachfragequelle bildet daneben das Alfried-Krupp-Krankenhaus. Im Rüttenscheider Stammhaus und am Standort Steele stehen zusammen knapp 900 Betten zur Verfügung. Etwa 2.200 Mitarbeiter finden hier Beschäftigung.
- **Weitere Krankenhäuser:** Mit den Kliniken Essen-Mitte / Huyssens-Stiftung, dem Elisabeth-Krankenhaus, dem Philippusstift, dem LVR-Klinikum und dem Marienhospital Altenessen verfügt Essen weiterhin 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.

2.6.4 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:

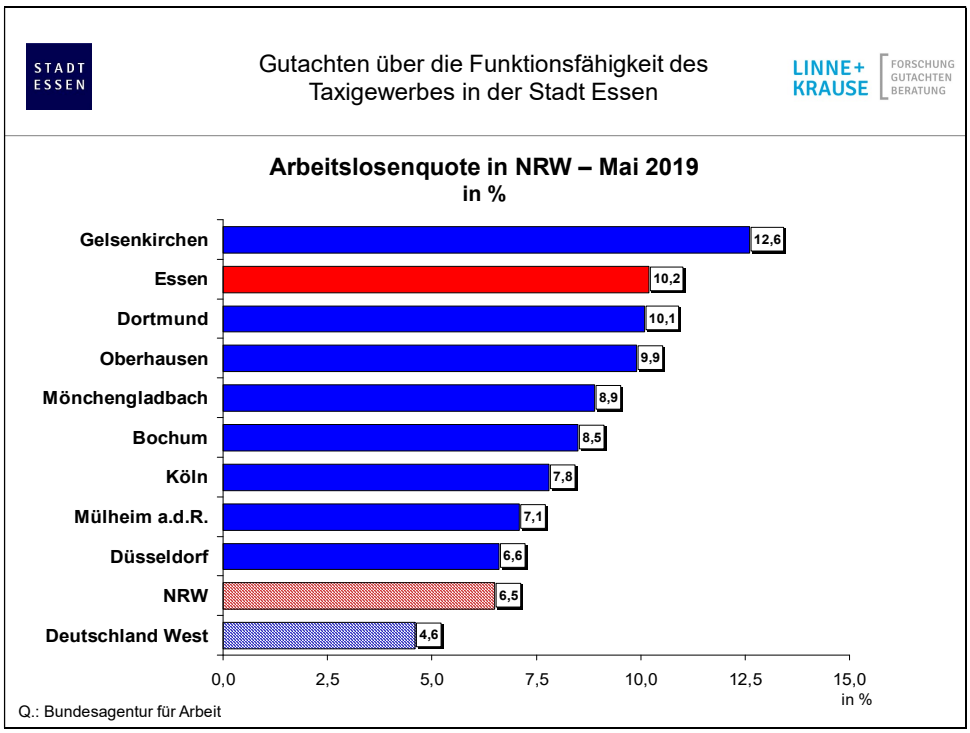


- **Tourismus**: Essen besitzt jedoch kein ausgeprägtes touristisches Profil. Trotz zahlreicher Initiativen und trotz seines Status als Kulturhauptstadt Europas 2010 überwiegt die Wahrnehmung als Industriestandort. Nur ca. 3,5% der Taxierlöse werden mit Touristen gefahren. Essen ist aber wichtiges regionales Ziel für Geschäftsreisen. Die Mehrheit der Übernachtungen entfällt auf dieses auch für das Taxigewerbe wichtige Segment.
- **Übernachtungen**: In Essen bieten knapp einhundert Beherbergungsbetriebe ca. 9.500 Betten an. Seit 2010 sind die Übernachtungszahlen stetig gestiegen. Messen in Essen und in Düsseldorf sorgten 2018 mit 1,6 Mio. Übernachtungen für ein Rekordjahr. Etwa ein Viertel der Gäste kommt aus dem Ausland, vor allem aus den Niederlanden und aus Großbritannien.
- **Gastronomie**: Entlang der Rüttenscheider Straße reihen sich Kneipen, Cafés und Restaurants und bilden damit eine weitere wichtige Nachfragequelle für das Taxigewerbe.

- **Theater / Konzerte:** Essen verfügt über ein 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 320.000 Gästen pro Spielzeit einen der größten deutschen Theaterbetriebe. Am Berliner Platz bietet weiterhin das Colosseum Shows und Musicals.
- **Diskotheken / Clubs / Kinos:** Wichtig für die Taxinachfrage besonders an Wochenenden sind die Diskotheken, Clubs und Kinos der Stadt, auch wenn Essen in dieser Hinsicht im Schatten von Bochum steht und die Essener Clubszene in den vergangenen Jahren an Vielfalt verloren hat. In diesem Zusammenhang sind z.B. die Musikpalette oder der Delta-Musik-Park Essen im Westviertel zu nennen. Einen Anziehungspunkt bildet weiterhin das Cinemaxx am Berliner Platz.

2.6.5 Nachfragefaktor Arbeitsmarkt

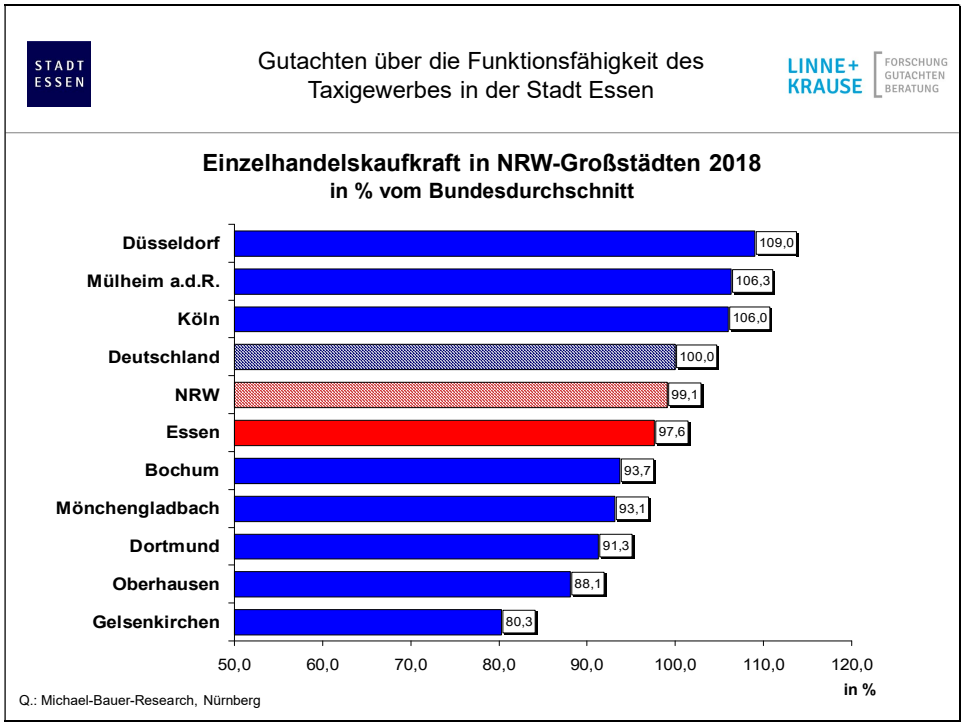
Die **Lage auf dem Arbeitsmarkt** hat Auswirkungen sowohl auf die Nachfrage wie auf das Angebot auf dem Taximarkt. Wie viele traditionelle Industriestädte, hat Essen mit dem Problem der strukturellen **Arbeitslosigkeit** zu kämpfen – trotz aktuell günstiger Konjunktur.



- **Erwerbslose:** Die Zahl der in Essen arbeitslos Gemeldeten lag im Mai 2019 bei ca. 30.800; die Erwerbslosenrate bei 10,2% und damit unter der von 2012 (12,1%). Der Wert rangiert jedoch deutlich über dem Landesdurchschnitt (6,5%) und über den Werten von Düsseldorf (6,6%), Mülheim a.d.R. (7,1%) oder Bochum (8,5%).
- **Migrantenarbeitslosigkeit:** Besondere Bedeutung hat im Taxigewerbe die Erwerbslosigkeit von Migranten, die wesentlich höher als in der Gesamtbevölkerung liegt: Etwa 37% aller Essener Erwerbslosen sind zurzeit Ausländer. 2012 hatte der Anteil erst bei ca. 23% gelegen. Es wird deutlich, dass Ausländer deutlich weniger von der positiven Entwicklung am Arbeitsmarkt profitiert haben als die deutsche Bevölkerung. Ihre unbefriedigende Lage auf dem Arbeitsmarkt treibt viele Migranten in das niederschwellige Taxigewerbe und sorgt hier für ein strukturelles Überangebot.

2.6.6 Nachfragefaktor Kaufkraft

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



- **Leicht unterdurchschnittliche Kaufkraft:** Im Kaufkraftmesssystem von MB-Research rangiert Essen mit 97,6% leicht unter Bundes- und Landesdurchschnitt (100,0% / 99,1%). Die Bewohner Düsseldorfs (109%) oder Kölns (106,0%) verfügen dagegen über deutlich höhere Kaufkraft.
- **Kaufkraft im Umland:** Verglichen mit seinem direkten Umfeld ist die Essener Kaufkraft aber noch vergleichsweise günstig: Strukturschwache Städte wie Gelsenkirchen (80,3%) oder Oberhausen (88,1%) rangieren auch im westdeutschen Kontext „am unteren Ende“. Dagegen zählt Mülheim (106,3%) zu den kaufkraftstarken NRW-Städten.

2.7 Nachfragefaktor Verkehrswirtschaft

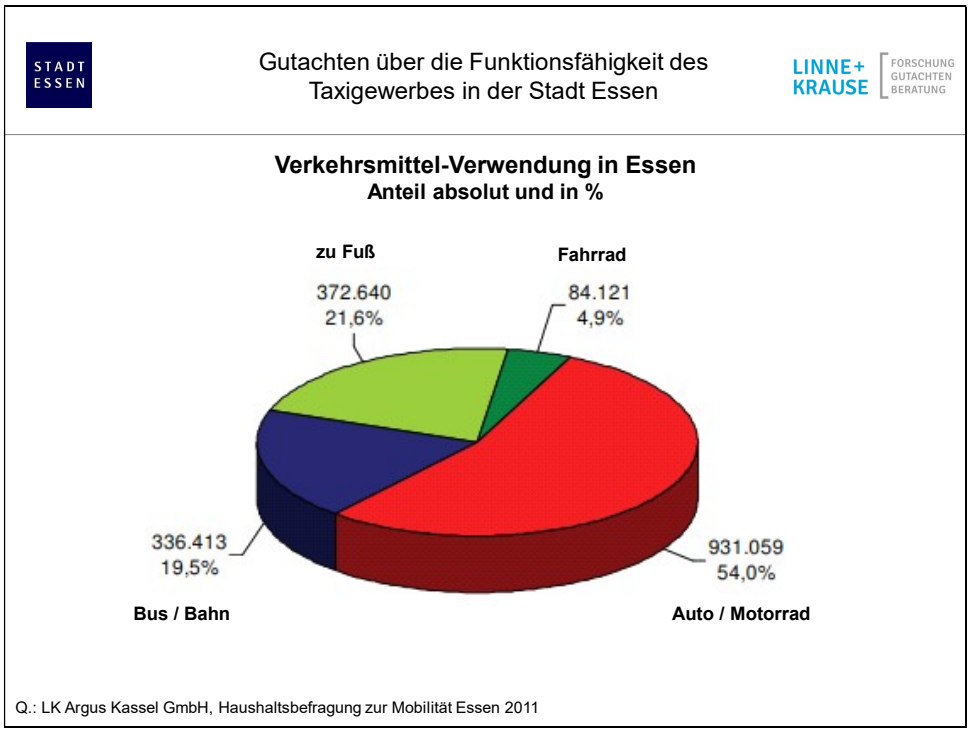
Das Essener Taxigewerbe steht in z.T. hartem Wettbewerb mit **anderen Verkehrsformen:**

PKW-DICHTE IN AUSGEWÄHLTEN STÄDTEN
PKW UND PKW-DICHTE, 2019

	Pkw	davon gewerbliche PKW	Pkw-Dichte Fzg./1.000 EW	Pkw-Dichte (nur private)
Mönchengladbach	137.330	14.195	649	582
Solingen	92.587	11.479	583	510
Mülheim a. d. Ruhr	93.005	9.259	543	488
Bochum	197.114	29.376	539	458
Krefeld	118.372	12.909	522	465
Oberhausen	110.253	8.277	521	482
Düsseldorf	310.614	82.480	503	369
Essen	**287.883**	**38.112**	**493**	**428**
Dortmund	286.461	25.274	488	445
Wuppertal	171.706	20.054	485	428
Duisburg	229.610	19.513	460	421
Köln	482.847	91.817	446	361
Rheinische Großstädte	**2.517.782**	**362.745**	**519**	**453**
Nordrhein-Westfalen	**10.083.891**	**1.037.651**	**562**	**505**

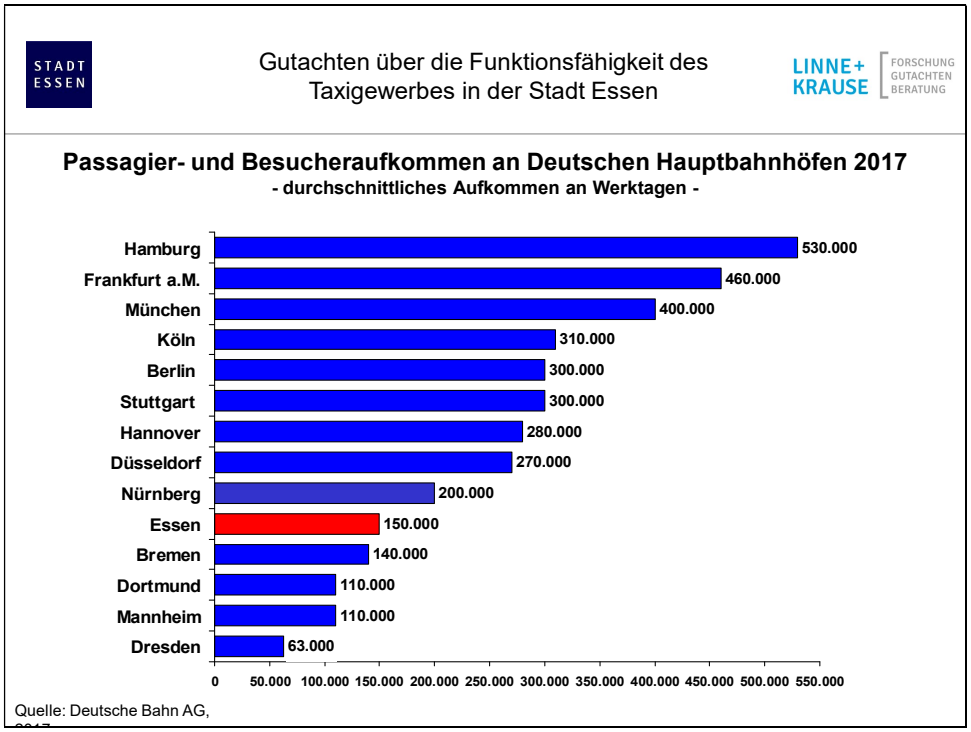
Q.: Kraftfahrt Bundesamt, 2019

- **Pkw-Dichte:** Bedeutendster Wettbewerber ist der private Pkw: Mit einer Pkw-Dichte von ca. 493 Pkw pro 1.000 Einwohner rangiert Essen unter dem Durchschnitt rheinischer Großstädte (519). 2012 lag die Essener Pkw-Dichte noch deutlich höher bei 525. Lässt man die ca. 38.100 gewerblich genutzten Pkw außer Betracht, so kommt Essen heute auf eine Pkw-Dichte von lediglich 428.
- **Modal Split:** Zurzeit findet in Essen eine Erhebung der innerstädtischen Verkehrsmittelnutzung statt, so dass hier noch auf ältere Daten zurückgegriffen werden muss. Dominant ist demnach auch in Essen weiterhin der Pkw, auf den ca. 54% der innerstädtischen Wege entfallen. Mit einem Anteil von knapp 20% hat der ÖPNV vergleichsweise niedrigen Stellenwert. Geringe Bedeutung haben weiterhin Radfahrten mit ca. 5%. Wachsende Bedeutung haben dagegen die zu Fuß zurückgelegten Wege (ca. 22%).



- **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 örtlichen Taxiflotte. Essen ist die einzige deutsche Großstadt mit mehr als 500.000 Einwohnern ohne eigenen Airport. In dieser Hinsicht existiert ein erheblicher Standortnachteil. Vom Flughafen Essen-Mülheim geht keine nennenswerte Taxinachfrage aus.
- **Flughäfen in der Region:** Flughafentouren sind somit nur als Zieltouren oder Vorbestellungstouren möglich. Im Einzugsbereich Essens liegen zwei Zivilflughäfen: Der Düsseldorfer Flughafen ist mit knapp 24,3 Mio. Fluggästen (2012: ca. 21,0 Mio.) die Nummer 3 in Deutschland. Eher untergeordnete Bedeutung hat der Flughafen Dortmund mit jährlich knapp 2,3 Mio. Fluggästen (2012: ca. 1,9 Mio.). 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 22 (Regionalexpress) und 56 Minuten (S-Bahn) und Fahrpreisen von 12,80 € (S-Bahn / Regionalverkehr) hat das stauanfällige und relativ kostspielige Verkehrsmittel Taxi (Fahrpreis ca. 68 €) einen schweren Stand.

- **Schienenverkehr:** Wichtigster Bereitstellungspunkt des Essener Taxigewerbes ist der Hauptbahnhof. An Werktagen frequentieren ca. 150.000 Besucher und Passagiere den Essener Bahnhof. Ausschlaggebend für die Taxinachfrage an Bahnhöfen ist der Fernverkehr**.** Hier liegt ein wesentlicher Standortvorteil: Mehr als 120 Fernverkehrszüge verlassen täglich den Essener Hauptbahnhof. Hinzu kommen ca. 200 Nahverkehrszüge und ca. 400 S-Bahnen. Abgesehen von Bahnhof Essen-Steele geht von den sonstigen 23 Bahnhöfen und S-Bahnhaltestellen im Essener Stadtgebiet nur geringe Taxinachfrage aus.



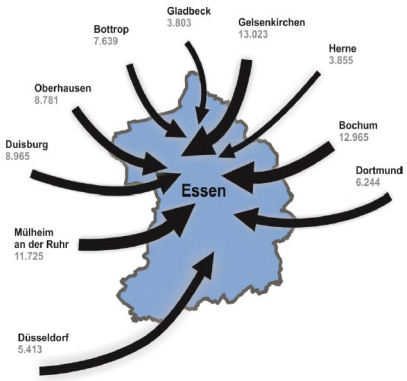
- **Leistungsfähiger ÖPNV:** Essen besitzt einen gut ausgebauten ÖPNV, der dem Taxigewerbe Grenzen setzt. Hauptakteur ist die Ruhrbahn mit drei U-Bahn- und acht Tram-Linien, 31 Bus- und 16 NachtExpress-Linien. Daneben verkehren nachts 20 TaxiBus-Linien – zum Normaltarif und ohne Mehrpreis. Hinzu kommt eine Bürgerbuslinie.

STADT ESSEN REGIONALER SCHIENENVERKEHR			
Linie	von	nach	Takt in der Haupt-verkehrszeit
RegionalExpress			
RE1	Aachen	Paderborn	60
RE2	Düsseldorf	Münster	60
RE3	Düsseldorf	Hamm	60
RE6	Düsseldorf	Minden	60
RE11	Mönchengladbach	Hamm	60
RE14	Borken	Essen	60
RE16	Essen	Siegen	60
RegionalBahn			
RB40	Essen	Hagen	60
RB42	Essen	Münster	60
S-Bahn			
S1	Solingen	Dortmund	20
S2	Dortmund	Essen	60
S3	Oberhausen	Hattingen	20
S6	Essen	Köln	20
S9	Haltern am See	Wuppertal	20
Q.: Nahverkehrsplan der Stadt Essen, 2. Fortschreibung 2017-2025, 2017.			

- **Carsharing:** Zu einem neuen Wettbewerbsfaktor für das Taxigewerbe entwickeln sich Carsharing-Angebote. Im gesamten Ruhrgebiet findet diese Verkehrsform aber erst wenig Anklang. Im bundesweiten Ranking liegt Essen weit hinten auf Position 68 der Carsharing-Städte. In Essen sind aktuell vier Anbieter aktiv (RUHRAUTOe, greenwheels, stadtmobil Rhein-Ruhr, flinkster). Mit Ausnahme von 20 „Stadtflitzern“ von stadtmobil besteht das Angebot ausschließlich aus stationsgebundene Fahrzeugen, die nur in schwachem Wettbewerb zum Taxigewerbe stehen. Der Branchenriese ShareNow beschränkt sein Angebot in NRW bislang auf Köln und Düsseldorf. Und auch der neue Carsharing-Anbieter SIXT bietet noch keine Fahrzeuge in Essen an.

Gutachten über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt Essen

Ein- und Auspendler 2016



Einpendler nach Essen

Auspendler aus Essen

Q.: Stadt Essen, Masterplan Verkehr 2018

- **Pendler:** In Essen ist die Pendlerquote hoch und weiter steigend. 2018 pendelten täglich ca. 127.300 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Essen ein – das sind ca. 52% aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. In die andere Richtung pendeln ca. 83.900 aus – hauptsächlich nach Düsseldorf und Mülheim a. d. Ruhr. Das Problem für das Taxis und Mietwagen: Pendler sind in hohem Maße auf den eigenen Pkw und den ÖPNV orientiert und kommen als Fahrgäste nur noch bedingt in Frage.
- **Fernbusse:** Zu einem neuen Faktor haben sich Fernbusanbieter entwickelt. Essen ist mit mehr als zweihundert Zielen des Anbieters Flixbus angebunden, darunter Stuttgart, München, Frankfurt a.M., Hamburg und Berlin. Die Busstation liegt zentral am Essener Hauptbahnhof – nahe am wichtigsten Taxihalteplatz.

3 ANGEBOTSSITUATION

3.1 Angebotsfaktor Beschäftigte

Die Beschäftigungssituation der Essener Taxibetriebe hat sich seit 2012 nur geringfügig verändert:

STADT ESSEN
BETRIEBE NACH MITARBEITERN 2017
- IN % BZW. ANZAHL MITARBEITER -

	Stadt Essen								Vergleichsstädte	
	Professionelle Betriebe						Semiprof. Betriebe		Düsseldorf	Karlsruhe
	Gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.		
Alleinfahrer (%)	23,6	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	62,5	0,0	17,1	47,3
mit Mitarbeitern (%)	76,4	0,0	100,0	100,0	100,0	100,0	37,5	100,0	82,9	52,7
davon mit Vollzeitmitarb. (%)	53,6	-	23,5	71,0	83,3	71,4	3,7	53,1	68,2	84,6
Ø Vollzeitmitarb.	3,7	-	1,0	2,6	4,2	12,0	1,0	3,1	5,4	3,9
davon mit Teilzeitmitarb. (%)	42,9	-	35,3	41,9	58,3	57,1	18,5	62,5	36,1	43,6
Ø Teilzeitmitarb.	2,7	-	1,3	2,8	4,3	4,0	1,0	3,8	2,4	2,2
davon mit 450 €-Kraft (%)	61,9	-	55,9	67,7	66,7	57,1	81,5	87,5	66,9	43,6
Ø 450 €-Kräfte	3,0	-	1,6	2,1	2,6	14,8	1,4	3,6	2,5	2,8
davon mit Familienangeh. (%)	7,1	-	5,9	9,7	8,3	0,0	3,7	6,3	3,0	2,6
Ø Familienangeh.	1,3	-	1,0	1,0	3,0	-	1,0	1,5	1,0	1,0

- **Alleinfahrer:** Der Anteil der professionellen Alleinfahrer ist leicht gestiegen und beträgt zurzeit ca. 24%. 2012 lag der Anteil bei ca. 18%. Unter den semiprofessionellen 1-Fahrzeugbetrieben stellen Alleinfahrer die Mehrheit da (ca. 63%).
- **Vollzeitmitarbeiter:** Gut die Hälfte der Mitarbeiterbetriebe beschäftigt mittlerweile Fahrer in Vollzeit. 2012 waren es mit ca. 35% noch deutlich weniger gewesen. Im Durchschnitt werden in professionellen Essener Taxibetrieben 3,7 Vollzeitarbeitskräfte eingesetzt. Je größer der Betrieb, desto mehr Vollzeitkräfte. Aber auch semiprofessionelle Mehrwagenbetriebe beschäftigen in gleichem Umfang Fahrer (ca. 53%) als Vollzeitkräfte – im Durchschnitt 3,1.
- **Teilzeitkräfte:** Etwa gleich geblieben ist seit 2012 der Anteil der Teilzeitkräfte: In Essen beschäftigen nach wie vor ±40% der professionellen Taxibetriebe Teilzeitkräfte – im Durchschnitt etwa 2,7 pro Betrieb. Deutlich höher ist mit ca. 63% der Anteil der Teilzeitkräfte bei den semiprofessionellen Mehrwagenbetrieben.
- **450-€-Kräfte:** Rückläufig ist dagegen der Anteil geringfügig Beschäftigter: Ca. 62% der professionellen und ± 85% der semiprofessionellen Betriebe beschäftigen sogenannte 450-€-Kräfte. In 2012 hatte der Anteil in Essen bei den professionellen Betrieben etwas höher bei ca. 85% gelegen.
- **Familienmitglieder:** Nachlassend ist auch der Bedeutung mithelfender Familienmitglieder: Zurzeit beträgt der Anteil ca. 7%, in 2012 lag der Wert mit ca. 13% noch annähernd doppelt so hoch.

3.2 Angebotsfaktor Fahrzeuge

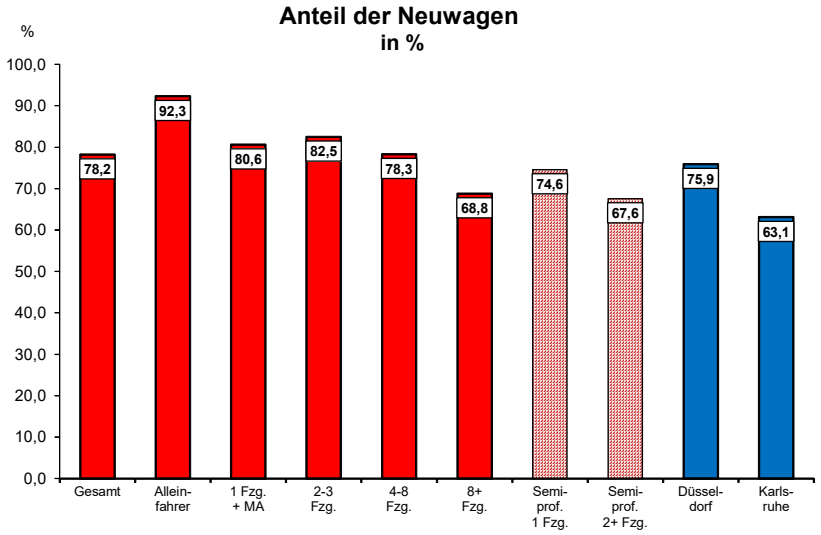
Die Qualität der Essener Taxiflotte ist nach wie vor leicht unterdurchschnittlich. Jedoch hat sich das erhebliche Qualitätsgefälle zwischen professionell und semiprofessionell betriebenen Taxis seit 2012 etwas nivelliert:

STADT ESSEN
BESCHAFFUNG DER FAHRZEUGE
- IN % BZW. IN € -

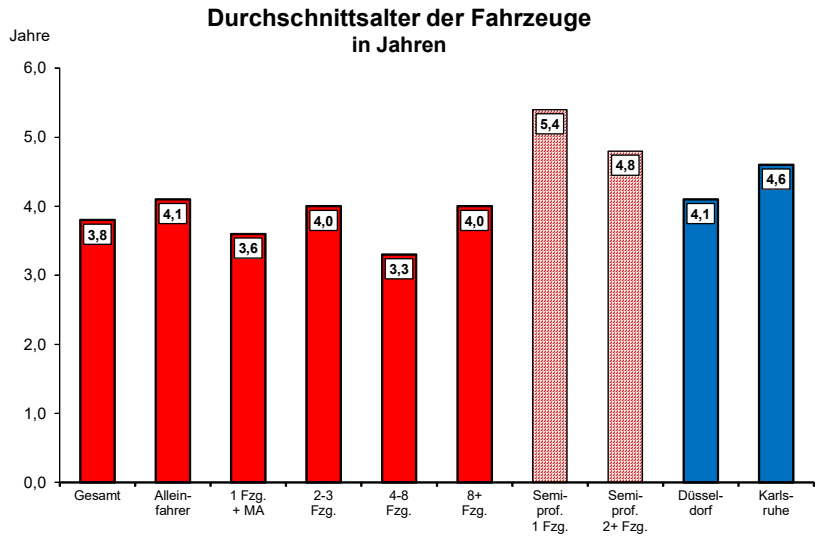
	Stadt Essen								Vergleichsstädte	
	Professionelle Betriebe						Semiprof. Betriebe		Düsseldorf	Karlsruhe
	Gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.		
neu	78,2	92,3	80,6	82,5	78,3	68,8	74,6	67,6	75,9	63,1
gebraucht	21,8	7,7	19,4	17,5	21,7	31,2	25,4	32,4	24,1	36,9
Summe in %	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**
neu	29.136	30.711	28.922	29.446	27.789	29.201	29.566	27.946	31.003	34.928
gebraucht	12.931	19.672	13.226	15.037	14.890	10.614	12.651	13.023	17.909	18.496
Ø Preis in €	**25.458**	**29.719**	**26.626**	**26.896**	**24.984**	**22.120**	**25.306**	**23.386**	**28.404**	**29.136**

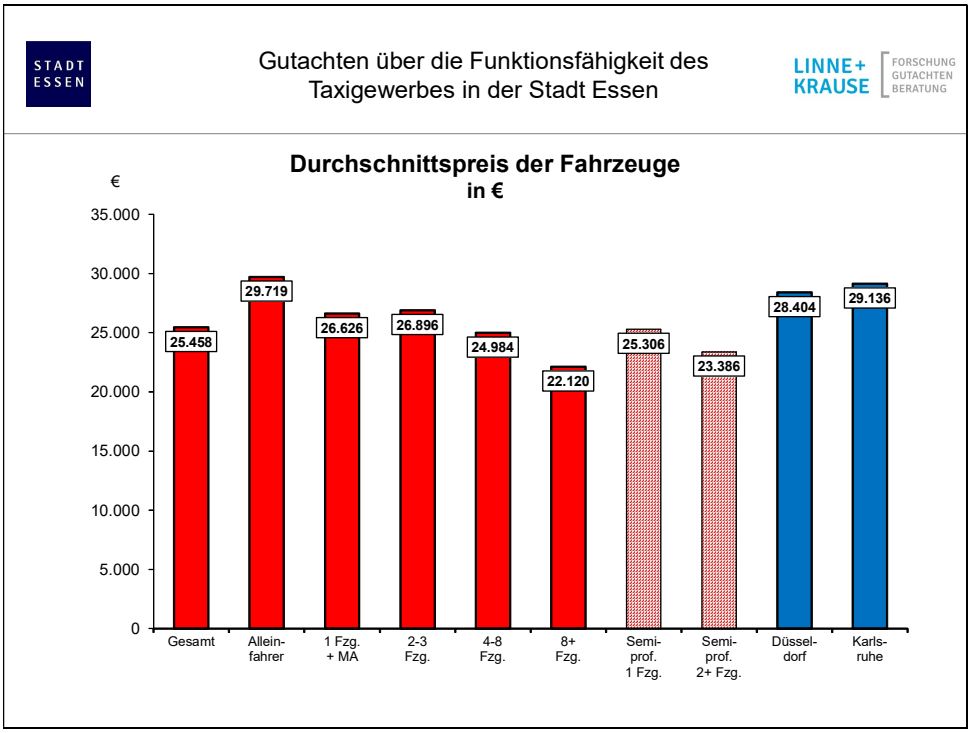
- **Neuwagenanteil:** Mit einem Neuwagenanteil von ca. 78% wird bei den professionellen Betrieben ein befriedigender Wert erreicht – etwas besser als in Düsseldorf (ca. 76%). 2012 hatte der Anteil in Essen bei ca. 82% rangiert. Die günstigste Neuwagenquote findet sich bei den professionellen Alleinfahrern (Neuwagenanteil: ca. 92%). Bei den semiprofessionellen Betrieben liegt die Neuwagenquote zwischen ca. 68% und ca. 75%.
- **Fahrzeugalter:** Vergleichsweise günstig ist in Essen auch das Alter der Fahrzeuge, obwohl auch hier ein leichter Rückschritt zu beobachten ist: Während professionelle Essener Taxis heute im Schnitt ca. 3,8 Jahre alt sind, lag der Wert 2012 noch bei 3,5 Jahre. Semiprofessionell betriebene Fahrzeuge sind im Durchschnitt ca. 4,8 Jahre (Mehrwagenbetriebe) bzw. 5,4 Jahre (1-Fahrzeugbetriebe) alt. Wegen der Unsicherheiten im Zusammenhang mit möglichen Dieselfahrverboten und dem damit verbundenen Wertverlust der Dieselfahrzeuge, ist zurzeit bundesweit allgemein eine Zurückhaltung beim Kauf von Neufahrzeugen zu beobachten.

Gutachten über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt Essen

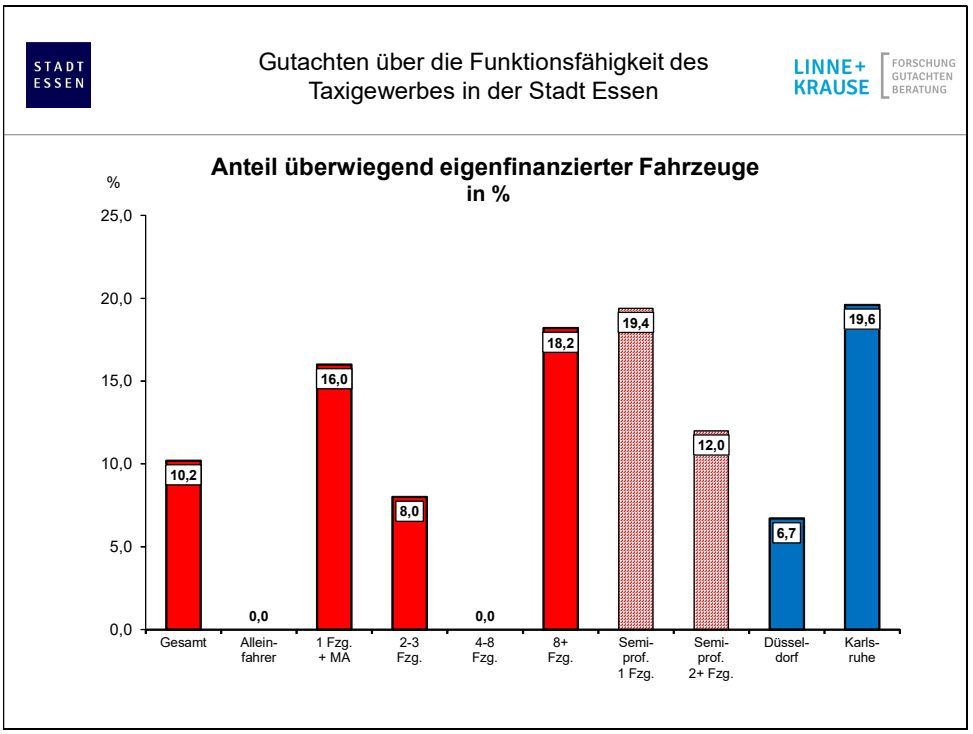


Gutachten über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt Essen





- **Investitionssumme:** Etwas unterdurchschnittlich ist nach wie vor der durchschnittliche Kaufpreis (ca. 25.500 €). 2012 hatte der Betrag bei ca. 23.200 € gelegen. Vergleichsweise preisgünstig sind zudem die in Essen eingesetzten Neufahrzeuge mit einem Anschaffungspreis von ca. 29.100 €. Ein deutlicher Abstand ist gegenüber den semiprofessionell betriebenen Taxis nicht zu erkennen.

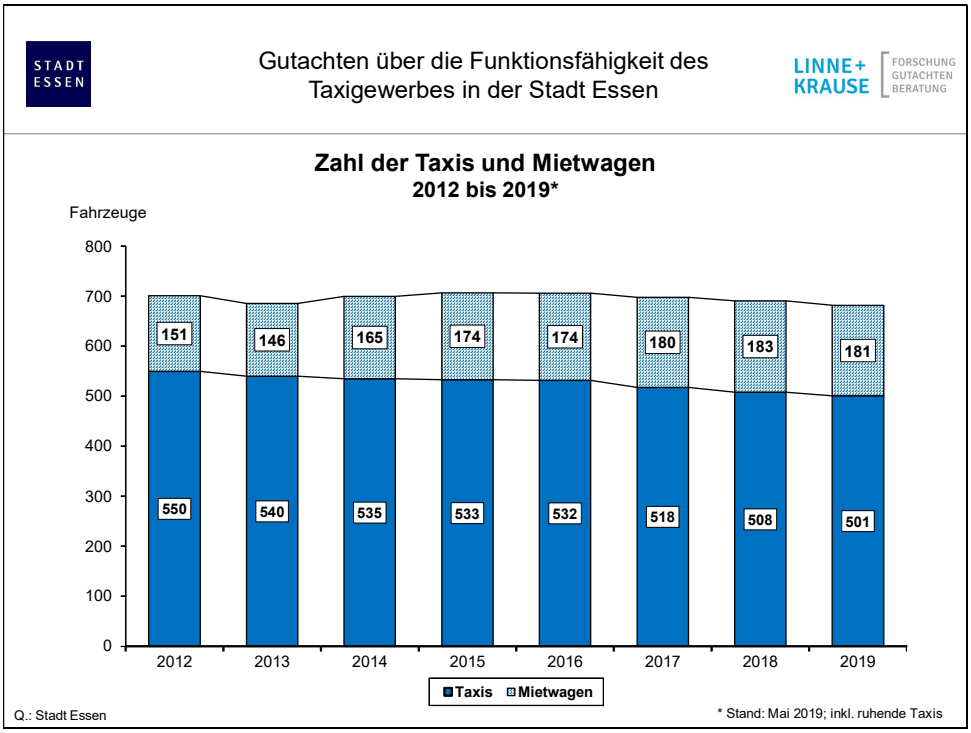


- **Finanzierung:** Die große Mehrzahl der Fahrzeuge wird nach wie vor überwiegend auf Kredit erworben. Lediglich ca. 10% der professionell geführten Fahrzeuge wurde überwiegend mit Eigenmitteln finanziert – vorwiegend Gebrauchtfahrzeuge. Dabei spielen aber auch die seit Jahren sehr günstigen Finanzierungskonditionen der Hersteller eine gewichtige Rolle, die eine Bindung von Eigenkapital beim Fahrzeugkauf betriebswirtschaftlich wenig lohnend macht.

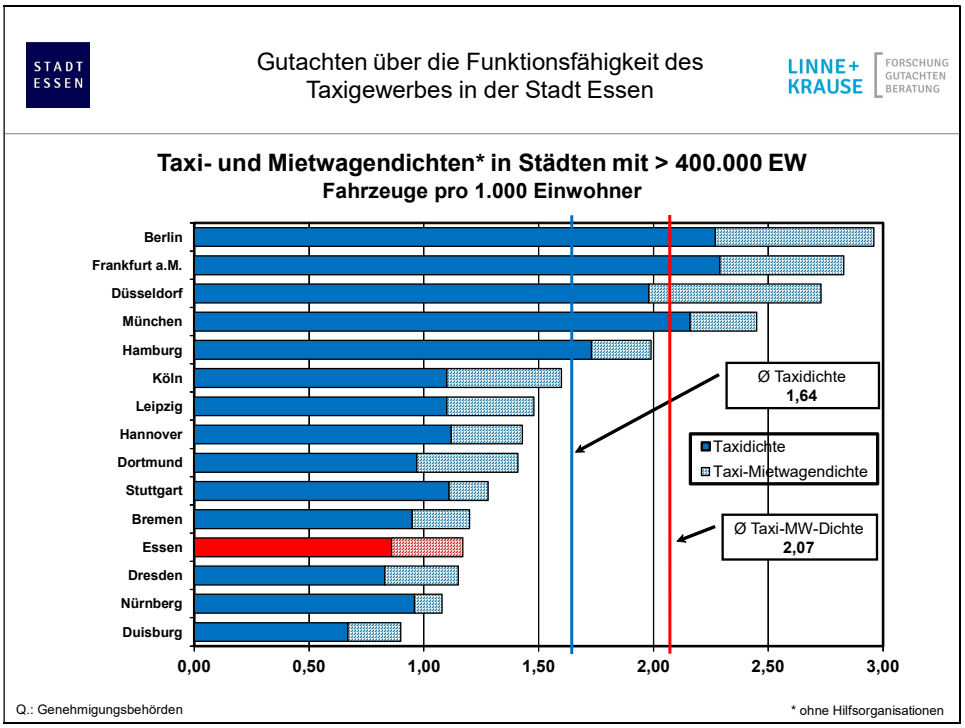
3.3 Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte

Die Zahl der Essener Taxis ist seit Jahren rückläufig – von 550 im Spitzenjahr 2012 auf zurzeit 501. Weiterhin ruht seit einigen Jahren die Genehmigung für rund 30 Taxis, so dass zurzeit lediglich von ca. 470 aktiven Taxis auszugehen ist.

Dagegen ist im selben Zeitraum die Zahl der Mietwagen gestiegen – von 151 auf nunmehr 181. Damit liegt Essen im Trend einer bundesweit stark wachsenden Mietwagenflotte. In der Summe ist damit die Zahl der Fahrzeuge im Gelegenheitsverkehr in der Summe annähernd gleich geblieben.



Ein wichtiges Kriterium zur Beurteilung der Angebotssituation ist die Taxidichte, d.h. die Relation zwischen der Zahl der Einwohner und der Anzahl der Fahrzeuge. Für Essen ergibt sich folgendes Bild:



- **Taxidichte**: Die Taxidichte gibt Auskunft über die Wettbewerbsintensität innerhalb des Taxigewerbes. Sie beschreibt, wie viele Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner zur Verfügung stehen. Je höher die Taxidichte, desto stärker der Wettbewerb. Mit einer Taxidichte von 0,86 Taxis rangiert Essen im unteren Quartil deutscher Großstädte mit mehr als 400.000 Einwohnern, wo der Durchschnitt zurzeit bei etwa 1,64 liegt. Berücksichtigt man die 30 ruhenden Genehmigungen, so liegt die Essener Taxidichte nur bei 0,80. Spitzenreiter sind Frankfurt (2,29), Berlin (2,27) und München (2,16). Seit 2012 (0,96) ist zudem die Taxidichte in Essen rückläufig.
- **Taxi-Mietwagendichte:** Auch in Essen bilden Taxi- und Mietwagengewerbe ein weit überschneidendes Marktgeschehen. Um Vergleichszahlen für den Gesamtmarkt zu gewinnen, wird die Taxi-Mietwagendichte errechnet. Im Durchschnitt vergleichbarer Städte rangiert die Taxi-Mietwagendichte bei 2,07. In Essen sind zurzeit 181 Mietwagen im Einsatz. Mit einer Taxi-Mietwagendichte von 1,17 liegt die Stadt weit unter dem Durchschnitt. Gegenüber 2012 (1,16) blieb die Taxi-Mietwagen-Dichte jedoch nahezu unverändert. Unter dem Strich hat in Essen eine Verschiebung vom Taxi auf den Mietwagen stattgefunden. Eine massive Zunahme der Mietwagen wie in Berlin oder Düsseldorf – wo der Anbieter UBER auftritt – hat in Essen (noch) nicht stattgefunden.

TAXIDICHTE UND TAXI-/MIETWAGENDICHTE
DEUTSCHER GROSSSTÄDTE > 400.000 EINWOHNER
STAND 2019

Stadt	Taxis	Miet-wagen	Taxi + MW	EW pro Taxi	TD	EW pro Taxi + MW	TMD
Berlin	8.217	2.472	10.689	440	2,27	338	2,96
Frankfurt a.M.	1.712	403	2.115	436	2,29	353	2,83
Düsseldorf	1.274	482	1.756	504	1,98	366	2,73
München	3.336	445	3.781	463	2,16	408	2,45
Hamburg	3.183	474	3.657	576	1,73	502	1,99
Köln	1.184	545	1.729	912	1,10	625	1,60
Leipzig	642	222	864	907	1,10	674	1,48
Hannover	597	167	764	896	1,12	700	1,43
Dortmund	568	257	825	1.033	0,97	711	1,41
Stuttgart	703	108	811	900	1,11	780	1,28
Bremen	538	141	679	1.056	0,95	837	1,20
Essen	**501**	**181**	**682**	**1.164**	**0,86**	**855**	**1,17**
Dresden	458	178	636	1.203	0,83	866	1,15
Nürnberg	495	63	558	1.041	0,96	923	1,08
Essen (o. ruh. Genehmigung)	470	181	651	1.243	0,80	897	1,11
Duisburg	335	112	447	1.487	0,67	1.114	0,90
Ø Großstädte	**23.739**	**6.250**	**29.989**	**611**	**1,64**	**484**	**2,07**

Q.: Genehmigungsbehörden

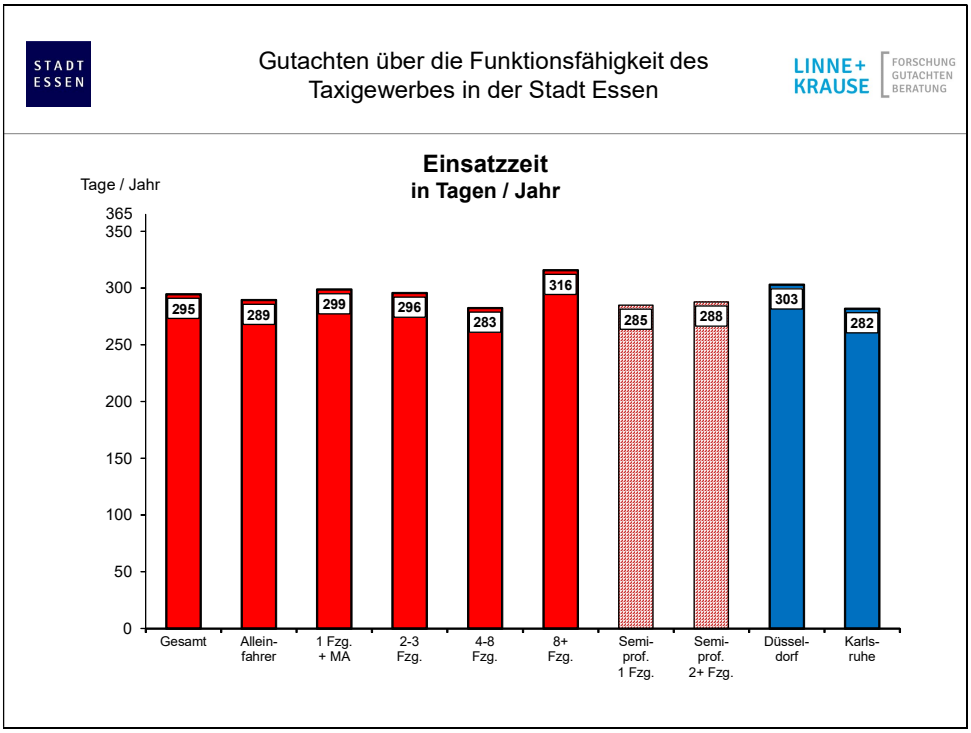
3.4 Angebotsfaktor Einsatzzeit

In Essen hat sich auch die zeitliche Auslastung der Fahrzeuge seit der letzten Untersuchung nur wenig verändert. Weiterhin gilt: Je größer der Betrieb, je intensiver werden die Fahrzeuge eingesetzt:

STADT ESSEN
EINSATZZEITEN IM TAXIGEWERBE 2017
- SCHICHTENORGANISATION IN % -

	Stadt Essen								Vergleichsstädte	
	Professionelle Betriebe						Semiprof. Betriebe		Düsseldorf	Karlsruhe
	Gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.		
1-Schicht	37,3	100,0	27,3	12,9	15,4	0,0	81,9	25,0	23,8	70,2
1,5-Schicht	46,4	0,0	63,6	61,3	53,8	57,1	18,1	62,5	42,1	25,4
2-Schicht	16,4	0,0	9,1	25,8	30,8	42,9	0,0	12,5	34,1	4,4
Summe	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

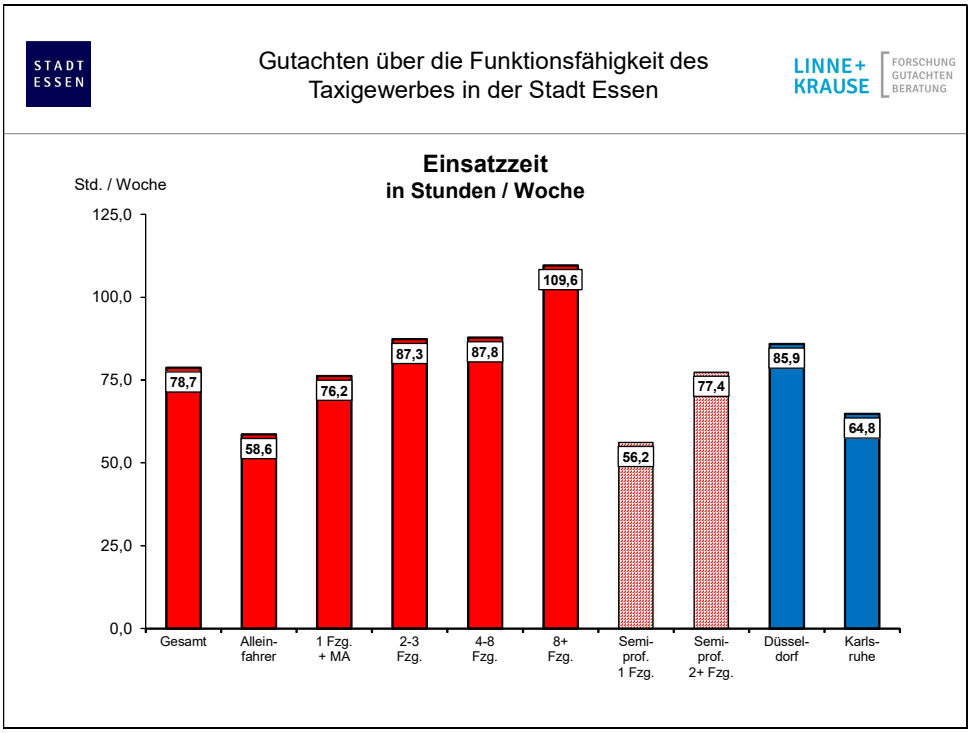
- **Schichten:** Gegenwärtig fahren ca. 37% der professionellen Taxis (2012: ca. 35%) lediglich im 1-Schichtbetrieb – in erster Linie Alleinfahrer. Ca. 46% der professionellen Betriebe arbeiten dagegen in ein bis zwei Schichten (2012: ca. 54%). Ein wirklicher 2-Schichtbetrieb wird nur von rund 16% der Betriebe praktiziert – insbesondere von größeren Betrieben (2012: ca. 11%). Damit rangiert Essen z.B. hinter Düsseldorf, wo die Fahrzeuge deutlich intensiver eingesetzt werden. Bemerkenswert: Auch semiprofessionelle Mehrwagenbetriebe werden überwiegend im mindestens 1,5-Schichtbetrieb gefahren.
- **Einsatztage**: Im Schnitt sind professionelle Essener Taxis ca. 295 Tage pro Jahr „auf der Straße“ – etwas weniger als noch 2012 (303 Tage). Die Einsatztage der semiprofessionellen Betriebe (± 287 Tage) unterscheiden sich nur wenig von denen ihrer professionellen Wettbewerber.
- **Wöchentliche Einsatzzeit:** Professionelle Essener Taxis kommen wie schon 2012 insgesamt auf eine branchenübliche wöchentliche Einsatzzeit von durchschnittlich ca. 78 Stunden.

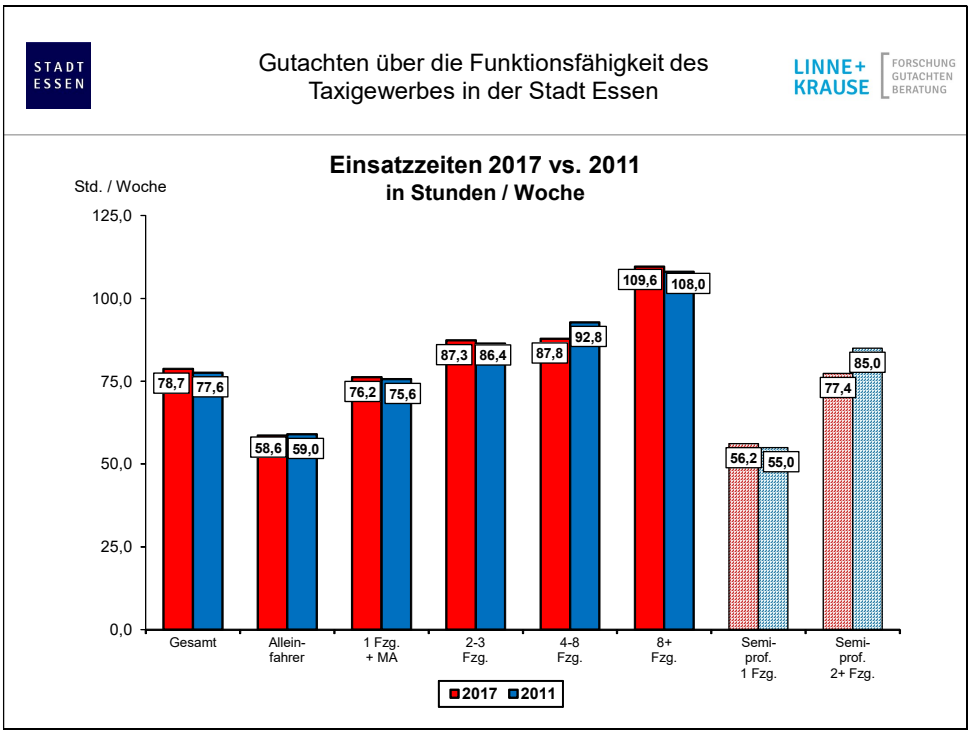


- **Betriebstypen:** Die insgesamt mäßige Einsatzzeit ist im Wesentlichen dem hohen Anteil professioneller Alleinfahrer geschuldet, die aber auf eine – für diesen Betriebstyp recht hohe – Auslastung von knapp 60 Stunden pro Woche kommen. Größere Mehrwagenbetriebe (8+ Fahrzeuge) fahren in Essen 110 Stunden.
- **Semiprofessionelle**: Dagegen fallen die Einsatzzeiten der Semiprofessionellen deutlich ab: Die kommen aktuell auf ca. 56 bzw. 77 Wochenstunden.
- **Wochentage:** Üblich sind im Essener Taxigewerbe wochentägliche Einsätze von durchschnittlich gut 12 Stunden. Davon entfallen allerdings lediglich rund 3 Stunden auf die Nachtschicht. Mehr Nachtgeschäft wird dagegen von den größeren Betrieben wahrgenommen, die auch an den Werktagen etwa 6 Stunden nachts im Einsatz sind.
- **Wochenende:** An den Wochenenden (Freitag bis Sonntag) liegt die Einsatzzeit der Taxis bei insgesamt knapp 30 Std. – ähnlich wie in anderen deutschen Großstädten.

STADT ESSEN
NACHFRAGE IM TAXIGEWERBE 2017
- TYPISCHER WOCHENVERLAUF -

	Stadt Essen								Vergleichsstädte	
	Professionelle Betriebe						Semiprof. Betriebe		Düs-seldorf	Karls-ruhe
	Ge-samt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.		
Mo. Tag	9,1	10,0	9,3	8,7	7,9	9,0	8,1	8,6	8,6	8,3
Mo. Nacht	2,8	0,1	1,9	3,6	6,1	6,6	0,9	2,9	4,2	2,0
Di. Tag	9,2	10,0	9,3	9,1	7,9	8,9	8,3	8,4	8,5	8,3
Di. Nacht	3,5	0,1	4,1	3,9	6,0	7,0	0,7	3,1	4,6	2,1
Mi. Tag	9,2	10,0	9,4	9,0	7,8	9,0	8,2	8,6	8,3	8,3
Mi. Nacht	3,1	0,1	2,4	4,4	5,7	7,0	0,9	2,9	4,7	2,3
Do. Tag	9,2	10,0	9,3	9,0	7,8	8,9	8,3	8,5	8,7	8,3
Do. Nacht	3,1	0,1	2,4	4,1	6,0	7,0	1,0	3,0	5,0	2,4
Summe Wochentag	***49,1***	***40,5***	***47,9***	***51,8***	***55,3***	***63,3***	***36,3***	***46,0***	***52,7***	***42,0***
Fr. Tag	8,7	8,7	9,2	8,4	7,8	9,3	7,6	8,4	8,0	7,9
Fr. Nacht	5,1	1,2	4,5	7,4	7,0	8,7	2,9	4,6	6,0	3,2
Sa. Tag	5,0	3,6	4,6	6,1	5,3	7,0	4,7	6,7	5,4	4,1
Sa. Nacht	5,7	3,1	5,8	7,0	6,1	8,9	3,2	5,2	6,3	4,1
So. Tag	3,1	1,1	2,4	4,6	3,3	6,4	0,9	4,2	4,1	1,4
So. Nacht	2,0	0,4	1,7	2,1	3,0	6,0	0,5	2,4	3,4	2,1
Summe Wochenende	***29,6***	***18,1***	***28,3***	***35,5***	***32,6***	***46,3***	***19,8***	***31,4***	***33,2***	***22,9***
Summe Woche 2017	**78,7**	**58,6**	**76,2**	**87,3**	**87,8**	**109,6**	**56,2**	**77,4**	**85,9**	**64,8**
Summe Woche 2011	**77,6**	**59,0**	**75,6**	**86,4**	**92,8**	**108,0**	**55,0**	**85,0**	**-**	**-**


STADT ESSEN
Gutachten über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt Essen
LINNE+ KRAUSE
FORSCHUNG GUTACHTEN BERATUNG
Einsatzzeit
in Stunden / Woche
Std. / Woche
125,0
100,0
75,0
50,0
25,0
0,0
78,7
58,6
76,2
87,3
87,8
109,6
56,2
77,4
85,9
64,8
Gesamt
Allein-fahrer
1 Fzg. + MA
2-3 Fzg.
4-8 Fzg.
8+ Fzg.
Semi-prof. 1 Fzg.
Semi-prof. 2+ Fzg.
Düssel-dorf
Karls-ruhe


STADT ESSEN
Gutachten über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt Essen
LINNE+ KRAUSE
FORSCHUNG GUTACHTEN BERATUNG
Einsatzzeiten 2017 vs. 2011
in Stunden / Woche
Std. / Woche
125,0
100,0
75,0
50,0
25,0
0,0
78,7 77,6
58,6 59,0
76,2 75,6
87,3 86,4
87,8 92,8
109,6 108,0
56,2 55,0
77,4 85,0
Gesamt
Allein-fahrer
1 Fzg. + MA
2-3 Fzg.
4-8 Fzg.
8+ Fzg.
Semi-prof. 1 Fzg.
Semi-prof. 2+ Fzg.
2017
2011

3.5 Angebotsfaktor Fahrleistung

Eine weitere wichtige Kennzahl zur Beurteilung der Angebotssituation ist die **jährliche Fahrleistung pro Fahrzeug.** Hier zeigen sich in Essen seit der letzten Erhebung teils deutliche Verschiebungen – je nach Betriebstyp:

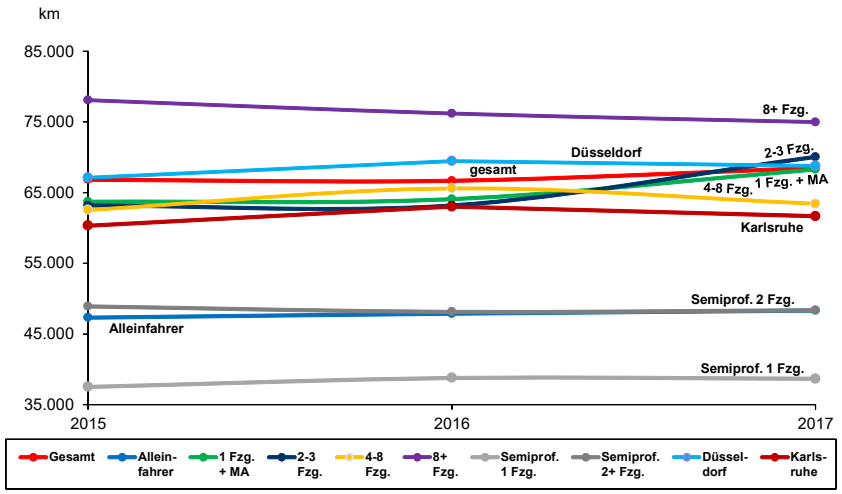
STADT ESSEN
DURCHSCHNITTLICHE KILOMETERLEISTUNG 2015 - 2017
- IN KM / FAHRZEUG -

	Stadt Essen								Vergleichsstädte	
	Professionelle Betriebe						Semiprof. Betriebe		Düsseldorf	Karlsruhe
	Gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.		
2015	66.827	47.316	63.715	63.197	62.536	78.089	37.510	48.905	67.106	60.322
2016	66.677	47.881	64.076	63.189	65.606	76.193	38.778	48.124	69.466	63.023
2017	68.499	48.321	68.287	70.069	63.430	74.986	38.674	48.362	68.783	61.650
Ø 2015 - 2017	**67.334**	**47.839**	**65.359**	**65.485**	**63.857**	**76.423**	**38.321**	**48.464**	**68.452**	**61.665**
Ø 2009 - 2011	**65.190**	**44.328**	**55.686**	**58.419**	**73.898**	**78.322**	**32.422**	**45.122**	-	-
Differenz in %	3,3	7,9	17,4	12,1	-13,6	-2,4	18,2	7,4	-	-

- **Gesamtfahrleistung:** Im Durchschnitt der Jahre 2015 bis 2017 waren professionelle Essener Taxis ca. 67.300 km im Einsatz. Bei der Vorgängeruntersuchung hatte der Wert mit ca. 65.200 km noch geringfügig niedriger gelegen. In vergleichbaren Städten erzielen Taxis zurzeit meist Jahresfahrleistungen zwischen ca. 55.000 km und ca. 65.000 km.
- **Betriebstypen:** Auch in Essen gilt: Je größer der Betrieb, desto höher die Fahrleistung. Während professionelle Alleinfahrer im Untersuchungszeitraum auf ca. 47.800 km kamen, waren es bei den größeren Mehrwagenbetrieben im Durchschnitt sogar rund 76.400 km. Insgesamt ist eine Verlagerung von den größeren auf kleine und mittelgroße Betrieb zu beobachten. Die Straßenpräsenz der semiprofessionellen Fahrzeuge ist mit ca. 38.300 km bzw. ca. 48.500 km jährlich deutlich geringer, wobei auch hier eine erhebliche Steigerung bei den 1-Fahrzeugbetrieben zu beobachten ist (ca.18%).
- **Besetztquote:** Üblicherweise rangiert der Anteil der besetzt gefahrenen Kilometer im deutschen Taxigewerbe zwischen 47% und 53%. In Essen liegt der Wert bei aktuell bei rund 46%. 2012 waren es noch 47% gewesen. Wegen der Privatnutzung ist die Besetztquote bei Alleinfahrern (ca. 43%) deutlich niedriger als größeren Betrieben (ca. 47% bis 48%).

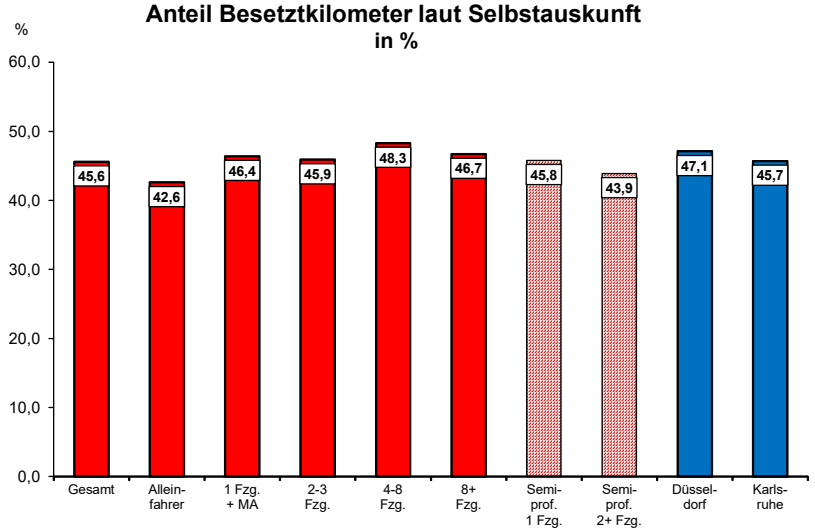
Gutachten über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt Essen

Fahrleistung pro Fahrzeug (entspr. Buchführung) in km



Gutachten über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt Essen

Anteil Besetztkilometer laut Selbstauskunft in %



4 ERLÖS, KOSTEN UND ÜBERSCHUSS

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

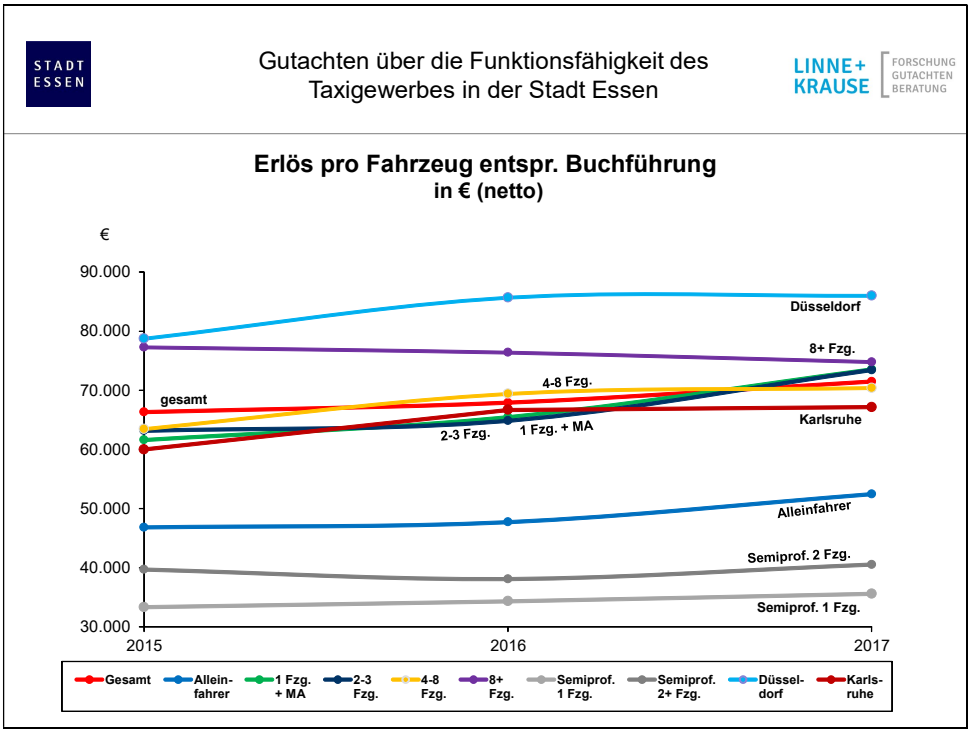
4.1 Erlös

Gemessen an den Taxierlösen rangiert Essen annähernd im Mittelfeld deutscher Großstädte:

STADT ESSEN
ERLÖSENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2015 - 2017
- IN € (NETTO) / FAHRZEUG

	Stadt Essen								Vergleichsstädte	
	Professionelle Betriebe						Semiprof. Betriebe		Düs-seldorf	Karls-ruhe
	Ge-samt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.		
2015	66.318	46.816	61.594	63.154	63.445	77.258	33.330	39.692	78.719	59.986
2016	67.907	47.700	65.450	64.831	69.390	76.369	34.312	38.082	85.661	66.693
2017	71.488	52.445	73.537	73.440	70.379	74.771	35.585	40.542	85.981	67.137
Ø 2015 - 2017	**68.571**	**48.987**	**66.860**	**67.142**	**67.738**	**76.133**	**34.409**	**39.439**	**83.454**	**64.605**
Ø 2009 - 2011	**51.834**	**36.644**	**44.864**	**50.519**	**56.802**	**59.732**	**21.314**	**31.215**	-	-
Differenz in %	32,3	33,7	49,0	32,9	19,3	27,5	61,4	26,3	-	-

- **Jahreserlös:** Im Durchschnitt der Jahre 2015 bis 2017 erzielte das professionell arbeitende Essener Taxigewerbe Nettoumsätze von ca. 68.600 € pro Fahrzeug. Damit rangieren die Taxibetriebe in Essen vor denen in z.B. Karlsruhe (ca. 64.600 €), aber deutlich hinter Düsseldorf (ca. 83.500 €). Bei der Vorgängerbegutachtung lagen die Essener Betriebe mit ca. 51.800 € pro Fahrzeug eher im „unteren Bereich“ der Skala. Zur Einordnung: Unter optimalen Voraussetzungen erzielen deutsche Großstadt-Taxis bis zu ca. 125.000 € Erlöse pro Taxi und Jahr.



- **Betriebstypen:** Auch in Essen gilt: Je personalintensiver der Betrieb, desto höher der Erlös. Die größten Betriebe kommen im Durchschnitt auf ca. 76.100 € Erlös pro Fahrzeug. Kleinere und mittlere Mehrwagenbetriebe (< 8 Fahrzeuge) sowie 1-Fahrzeugbetriebe mit Fahrpersonal erwirtschafteten dagegen rund 67.000 €. Das „Schlusslicht“ bilden die Alleinfahrer, die im Durchschnitt knapp 49.000 € einfuhren. Gegenüber der Voruntersuchung hatte das professionelle Essener Taigewerbe einen Erlösanstieg um etwa ein Drittel zu verzeichnen – am deutlichsten bei den 1-Fahrzeugbetrieben mit angestellten Fahrern (ca. 49%).
- **BZP-Wert:** Jährlich veröffentlicht der BZP, der Dachverband der deutschen Taxi- und Mietwagenverbände, Vergleichszahlen für das Taxigewerbe.[2] Die darin enthaltenen Umsatzzahlen stellen aus Gutachtersicht den Mindesterlös dar, mit dem ein Alleinfahrertaxi betriebswirtschaftlich noch vertretbar gefahren werden kann. Der vom BZP exemplarisch herangezogene Betrieb steht für den „klassischen“ Typ des allein fahrenden großstädtischen (Münchner) Taxiunternehmers. Für 2015 bis 2017 errechnet sich für diesen Musterbetrieb ein Durchschnittsumsatz von ca. 47.600 €. Mit knapp 49.000 € Jahreserlös (netto) übertreffen professionelle Essener Alleinfahrer knapp den BZP-Wert.
- **Semiprofessionelle**: Wesentlich niedriger liegen die (steuerlich gemeldeten) Erlöse semiprofessioneller Betriebe in Höhe von ca. 34.400 € (1-Fahrzeugbetriebe) und ca. 39.400 € (Mehrwagenbetriebe) – Beträge, die eine ordnungsgemäße Betriebsführung praktisch ausschließen.

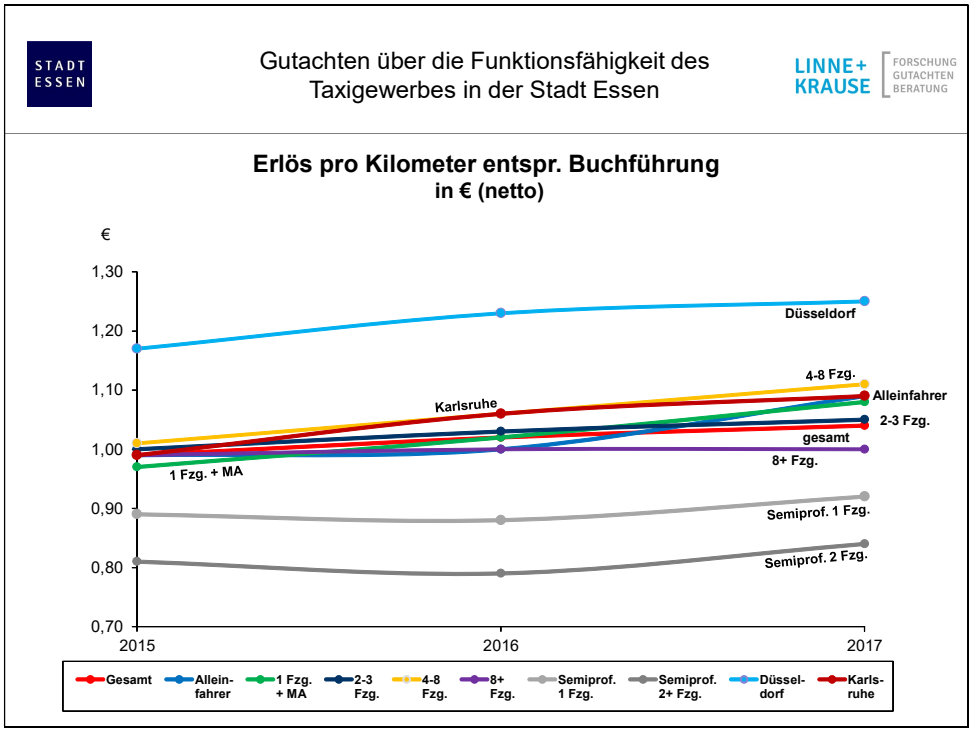
[2] BZP Geschäftsbericht, 2017 / 2018

STADT ESSEN
ERLÖSENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2015 - 2017
- IN € (NETTO) / KM -

	Stadt Essen								Vergleichsstädte	
	Professionelle Betriebe						Semiprof. Betriebe		Düsseldorf	Karlsruhe
	Gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.		
2015	0,99	0,99	0,97	1,00	1,01	0,99	0,89	0,81	1,17	0,99
2016	1,02	1,00	1,02	1,03	1,06	1,00	0,88	0,79	1,23	1,06
2017	1,04	1,09	1,08	1,05	1,11	1,00	0,92	0,84	1,25	1,09
Ø 2015 - 2017	**1,02**	**1,02**	**1,02**	**1,02**	**1,06**	**1,00**	**0,90**	**0,81**	**1,22**	**1,05**
Ø 2009 - 2011	**0,80**	**0,83**	**0,81**	**0,86**	**0,77**	**0,76**	**0,66**	**0,69**	-	-
Differenz in %	27,5	22,9	25,9	18,6	37,7	31,6	36,4	17,4	-	-

- **Erlös pro km:** Im Mittel der Jahre 2015 bis 2017 kommen professionelle Essener Taxis auf einen Nettoerlös von ca. 1,02 € / km – ein für westdeutsche Städte kritisches Niveau. 2017 wurde zuletzt ein Durchschnittswert von 1,04 € / km erreicht. Der aktuelle Essener Taxitarif erlaubt unter normalen taxitypischen Bedingungen [3] einen Nettoerlös von rund 1,25 € / km in der Hauptverkehrszeit und von 1,29 € / km in der Randzeit. Zum Vergleich: In Karlsruhe wurden 2017 ca. 1,09 € / km eingefahren und in der Landeshauptstadt Düsseldorf ca. 1,22 € / km. In Berlin und Hamburg, wo bereits belastbare Fiskaltaxameterdaten vorliegen, fuhren Mitarbeiterbetriebe 2016 im Durchschnitt rund 1,16 € / km (netto) ein.
- **Entwicklung:** Beim Kilometererlös ist von 2015 bis 2017 ein Plus von ca. 5,0% zu beobachten. Deutlicher wird das positive Geschehen im langfristigen Vergleich: Gegenüber dem vorherigen Untersuchungszeitraum (2009 bis 2011) ist der Erlös von durchschnittlich ca. 0,80 € / km um knapp 28% gestiegen.

[3] Taxitypische Einsatzbedingungen: 50% Besetztquote; durchschnittliche Tourenlänge 6 km, Touren zum amtlichen Tarif; ohne Warteentgelt.



- **Betriebstypen:** Die höchsten Erlöse (ca. 1,06 € / km) sind bei den mittelgroßen professionellen Mehrwagenbetrieben zu beobachten. In dieser Gruppe war auch der größte Anstieg gegenüber 2009 / 2011 zu verzeichnen (ca. 38%).
- **Semiprofessionelle:** Deutlich niedrigere Kilometererlöse von durchschnittlich ca. 0,81 € / km (Mehrwagenbetriebe) bzw. ca. 0,90 € / km (1-Fahrzeugbetriebe) erzielen dagegen die semiprofessionellen Taxis.

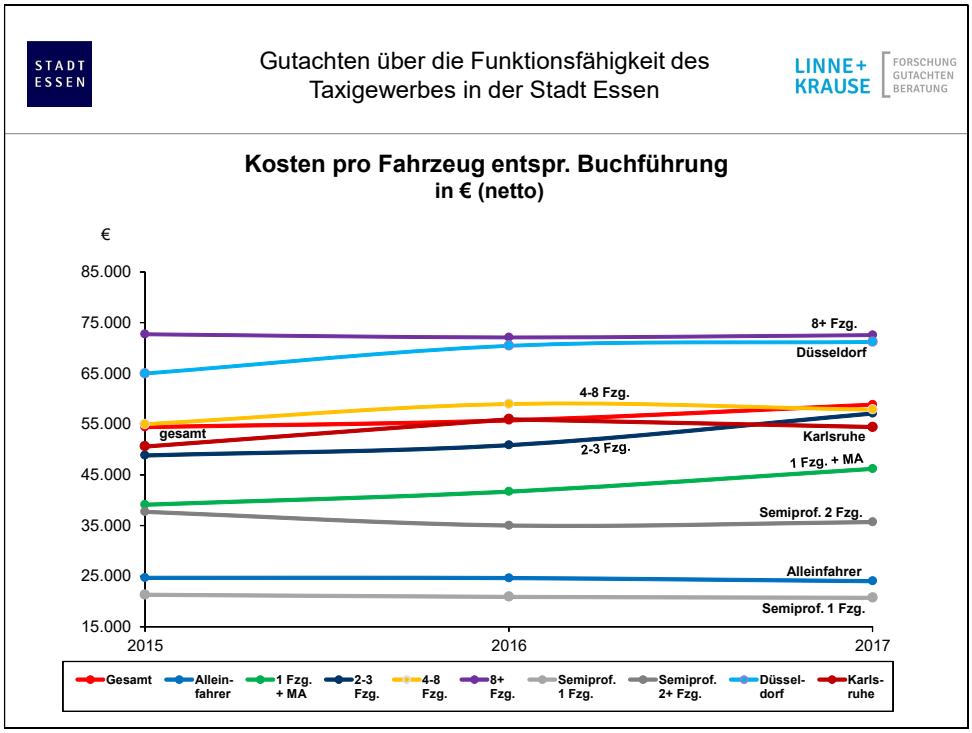
4.2 Kosten

Die **Gesamtkosten** des professionellen Essener Taxigewerbes bewegten sich 2015 und 2017 ebenfalls im branchenüblichen Bereich:

STADT ESSEN
KOSTENENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2015 – 2017
- IN € (NETTO) / FAHRZEUG -

	Stadt Essen								Vergleichsstädte	
	Professionelle Betriebe						Semiprof. Betriebe		Düs-seldorf	Karls-ruhe
	Ge-samt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.		
2015	54.412	24.668	39.097	48.811	54.989	72.720	21.333	37.703	64.983	50.578
2016	55.717	24.628	41.667	50.840	58.976	72.097	20.919	34.988	70.452	55.971
2017	58.827	24.017	46.177	57.100	57.846	72.558	20.732	35.685	71.206	54.423
Ø 2015 - 2017	**56.318**	**24.438**	**42.314**	**52.250**	**57.270**	**72.458**	**20.995**	**36.125**	**68.881**	**53.657**
Ø 2009 - 2011	**41.968**	**19.460**	**29.315**	**39.026**	**52.295**	**55.945**	**14.924**	**26.180**	-	-
Differenz in %	34,2	25,6	44,3	33,9	9,5	29,5	40,7	38,0	-	-

- **Überörtlicher Vergleich:** In den meisten westdeutschen Großstädten schwanken die jährlichen Kosten zwischen ca. 40.000 € und ca. 60.000 € pro Fahrzeug – je nach Betriebsstruktur. Das professionelle Essener Taxigewerbe „produzierte“ 2015 bis 2017 Kosten in Höhe von durchschnittlich ca. 56.300 € pro Fahrzeug und liegt damit im branchenüblichen Bereich. In der Landeshauptstadt Düsseldorf rangieren die Kosten mit ca. 68.900 € pro Taxi bundesweit auf Spitzenniveau.
- **Entwicklung:** Die Kosten sind annähernd proportional zu den Erlöse gestiegen: Einem Erlösanstieg von rund 32% gegenüber dem vorherigen Untersuchungszeitraum steht ein Kostenanstieg um ca. 34% gegenüber – relativ moderat mit rund 10% fiel der Anstieg jedoch bei den mittelgroßen Betrieben mit 4 bis 8 Fahrzeugen aus.
- **Betriebstypen:** Auch bei den Kosten bewahrheitet sich die Regel „je größer der Betrieb, desto höher der Wert“: Während größere professionelle Mehrwagenbetriebe (8+ Fzg.) 2017 mit Fahrzeugkosten von ca. 72.600 € pro Fahrzeug auf recht hohe Gesamtkosten kamen, arbeiteten mittelgroße Betriebe (2 bis 7 Fahrzeuge) mit ± 57.500 € pro Fahrzeug deutlich „kostengünstiger“. Mit lediglich 24.000 € bilden Alleinfahrerbetriebe erwartungsgemäß das „Schlusslicht“.



- **Semiprofessionelle**: Wesentlich „günstiger“ wirtschaften dagegen semiprofessionelle Betriebe – zumindest wenn man ihren steuerlich gemeldeten Kosten Glauben schenkt. Semiprofessionelle 1-Fahrzeugbetriebe kamen 2017 auf durchschnittlich ca. 20.700 € Kosten pro Fahrzeug, semiprofessionelle Mehrwagenbetriebe auf ca. 35.700 €.

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

STADT ESSEN
KOSTENSTRUKTUR IM TAXIGEWERBE 2015
- IN € (NETTO) / FAHRZEUG -

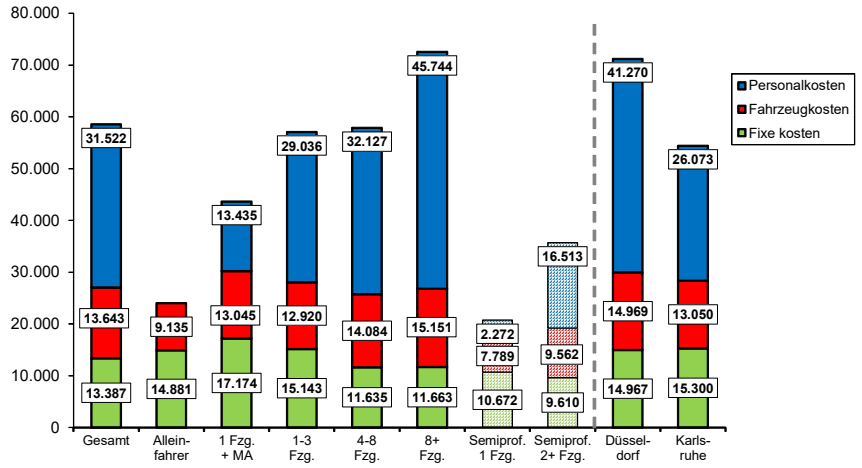
	Stadt Essen								Vergleichsstädte	
	Professionelle Betriebe						Semiprof. Betriebe		Düsseldorf	Karlsruhe
	Gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.		
Fixe Kosten	14.171	14.723	14.405	15.243	12.490	13.763	11.419	10.634	14.403	15.671
Fahrzeugkosten	13.513	9.945	12.338	11.547	13.748	16.388	7.642	10.163	13.774	13.064
Zwischensumme	**27.684**	**24.668**	**26.743**	**26.790**	**26.238**	**30.151**	**19.061**	**20.798**	**28.177**	**28.735**
Personalkosten	26.728	-	12.354	22.020	28.750	42.570	2.271	16.905	36.806	21.844
Gesamtkosten	**54.412**	**24.668**	**39.097**	**48.811**	**54.989**	**72.720**	**21.333**	**37.703**	**64.983**	**50.578**

STADT ESSEN
KOSTENSTRUKTUR IM TAXIGEWERBE 2017
- IN € (NETTO) / FAHRZEUG -

	Stadt Essen								Vergleichsstädte	
	Professionelle Betriebe						Semiprof. Betriebe		Düsseldorf	Karlsruhe
	Gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.		
Fixe Kosten	13.387	14.881	17.174	15.143	11.635	11.663	10.672	9.610	14.967	15.300
Fahrzeugkosten	13.643	9.135	13.045	12.920	14.084	15.151	7.789	9.562	14.969	13.050
Zwischensumme	**27.029**	**24.017**	**30.218**	**28.064**	**25.719**	**26.814**	**18.460**	**19.172**	**29.937**	**28.350**
Personalkosten	31.522	-	13.435	29.036	32.127	45.744	2.272	16.513	41.270	26.073
Gesamtkosten	**58.552**	**24.017**	**43.654**	**57.100**	**57.846**	**72.558**	**20.732**	**35.685**	**71.206**	**54.423**

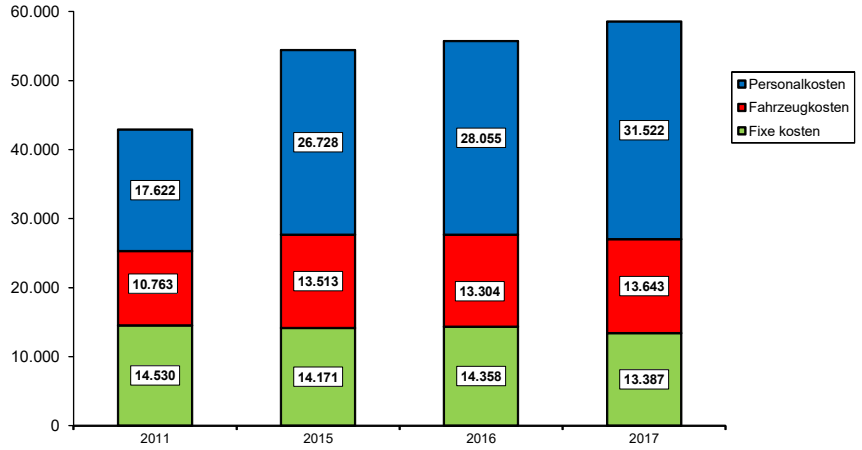
Gutachten über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt Essen

Kostenstruktur 2017 pro Fahrzeug entspr. Buchführung
in € (netto)



Gutachten über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt Essen

Kostenstruktur pro Fahrzeug*
in € (netto)



* Gesamt, nur professionelle Betriebe

- **Fixkosten:** Mit Fixkosten in Höhe von ca. 13.400 € pro Fahrzeug arbeiten die professionellen Essener Taxis 2017 auf mäßigem branchenüblichen Niveau – niedriger als 2011 (ca. 14.500 €). Üblicherweise rangieren die Fixkosten im deutschen Taxigewerbe zwischen ca. 13.000 € und 15.000 € pro Jahr und Fahrzeug. Am niedrigsten sind die Fixkosten bei den semiprofessionellen Fahrzeugen (± 10.000 €).
- **Fahrzeugkosten:** Die überwiegend variablen Fahrzeugkosten sind seit 2015 mit 13.600 € nahezu gleich geblieben. Auch diese Kosten rangieren im Bereich des Branchenüblichen. Besonders niedrig sind erwartungsgemäß die Fahrzeugkosten der Alleinfahrer (ca. 9.100 €) und die der semiprofessionellen Taxis mit ca. 7.800 € bzw. ca. 9.600 €.
- **Personalkosten:** Deutlich gestiegen sind jedoch die steuerlich gemeldeten Personalkosten pro Fahrzeug – allein von 2015 (ca. 26.700 €) auf 2017 (31.500 €) um ca. 18%. 2011 hatten sie auch bei professionellen Betrieben erst bei ca. 17.600 € gelegen. Der Grund dürfte im Wesentlichen in der Einführung des gesetzlichen Mindestlohns im Jahre 2015 liegen. Am stärksten fiel der Anstieg seit 2011 daher bei den größeren Mehrwagenbetrieben (8+ Fzg.) aus – von ca. 27.700 € auf ca. 45.700 € in 2017. Mit ca. 16.500 € Personalkosten erklären dagegen die semiprofessionellen Mehrwagenbetriebe deutlich zu niedrige Personalkosten.

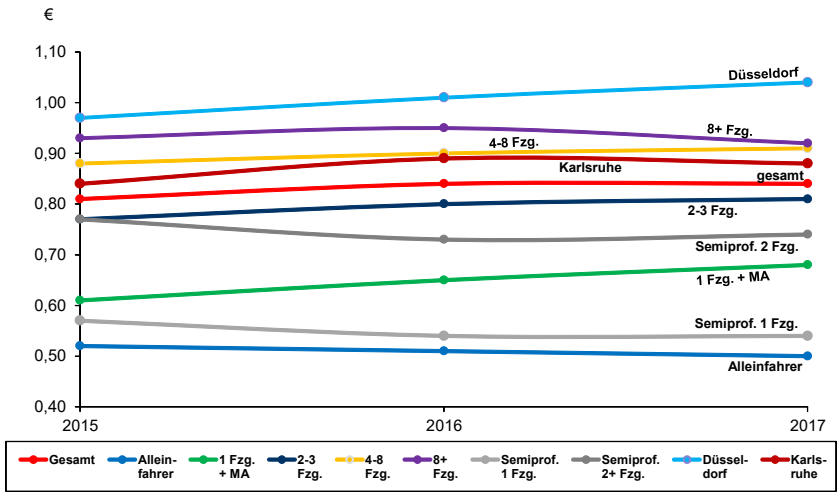
STADT ESSEN
KOSTENENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2015 - 2017
- IN € (NETTO) / KM -

	Stadt Essen								Vergleichsstädte	
	Professionelle Betriebe						Semiprof. Betriebe		Düs-seldorf	Karls-ruhe
	Ge-samt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.		
2015	0,81	0,52	0,61	0,77	0,88	0,93	0,57	0,77	0,97	0,84
2016	0,84	0,51	0,65	0,80	0,90	0,95	0,54	0,73	1,01	0,89
2017	0,84	0,50	0,68	0,81	0,91	0,92	0,54	0,74	1,04	0,88
Ø 2015 - 2017	**0,83**	**0,51**	**0,65**	**0,80**	**0,90**	**0,93**	**0,55**	**0,75**	**1,01**	**0,87**
Ø 2009 - 2011	**0,65**	**0,44**	**0,53**	**0,67**	**0,71**	**0,71**	**0,46**	**0,58**	-	-
Differenz in %	28,0	15,9	22,6	19,4	26,8	31,0	19,6	29,3	-	-

- **Kilometerkosten:** Die Kilometerkosten der professionellen Essener Taxis schwankten zwischen 2015 und 2017 um ca. 0,83 € / km – deutlich niedriger als etwa in der Landeshauptstadt Düsseldorf (ca. 1,01 € /km). Im Zeitraum 2009 bis 2011 hatten die Kilometerkosten noch bei ca. 0,65 € / km gelegen.
- **Abweichungen:** Auch in der Kilometerbetrachtung zeichnet sich eine deutliche Abstufung zwischen Alleinfahrern (ca. 0,51 € / km) und größeren Mehrfahrzeugbetrieben (± 0,92 € / km) ab. Der Grund auch hier: Die Arbeitsleistung des Alleinfahrers ist buchhalterisch kein Kostenbestandteil, sondern Teil des Gewinns. Der Betriebstyp „1-Fahrzeug mit Mitarbeiter“ stellt in dieser Hinsicht eine Mischform dar.
- **Semiprofessionelle:** Bei den semiprofessionellen Betrieben laufen die Kosten auf durchschnittlich ca. 0,55 € / km (1-Fahrzeugbetriebe) bzw. ca. 0,75 € / km (Mehrwagenbetriebe) hinaus.

Gutachten über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt Essen

Kosten pro Kilometer entspr. Buchführung in € (netto)



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 Erlösen und Kosten ergibt. Selbst bei wirtschaftlich identischem Sachverhalt können verschiedene Faktoren zu inkompatiblen Nominalgewinnen führen:

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

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

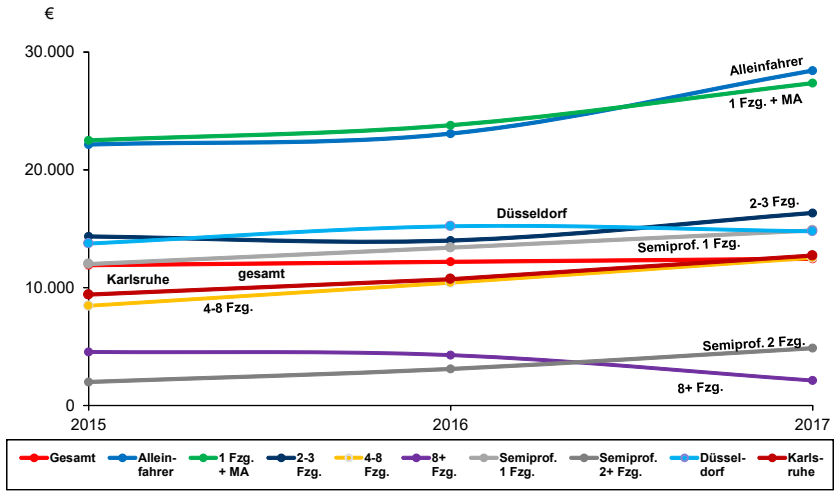
STADT ESSEN
GEWINNENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2015 - 2017
- IN € (NETTO) / FAHRZEUG

	Stadt Essen								Vergleichsstädte	
	Professionelle Betriebe						Semiprof. Betriebe		Düsseldorf	Karlsruhe
	Gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.		
2015	11.906	22.148	22.497	14.343	8.456	4.538	11.997	1.989	13.736	9.408
2016	12.190	23.072	23.783	13.991	10.414	4.272	13.393	3.094	15.209	10.722
2017	12.445	28.428	27.360	16.340	12.533	2.114	14.853	4.857	14.775	12.714
Ø 2015 - 2017	**12.180**	**24.549**	**24.547**	**14.891**	**10.468**	**3.641**	**13.414**	**3.313**	**14.573**	**10.948**
Ø 2009 - 2011	**9.866**	**17.184**	**15.550**	**11.493**	**4.507**	**3.786**	**6.390**	**5.036**	-	-
Differenz in %	23,5	42,9	57,9	29,6	132,3	-3,8	109,9	-34,2	-	-

- **Jahresüberschuss:** Von 2015 bis 2017 erwirtschafteten professionelle Taxis in Essen einen Überschuss von durchschnittlich ca. 12.200 € – ein problematischer Wert. 2009 bis 2011 hatte der Betrag bei durchschnittlich knapp 10.000 € gelegen.
- **BZP-Referenzwert:** Aufschlussreich ist der Vergleich mit den Musterdaten, die der BZP – der Dachverband des deutschen Taxi- und Mietwagengewerbes – veröffentlicht. Der BZP-Wert markiert aus Gutachtersicht den absoluten Mindestüberschuss, der für einen Kleinstbetrieb ohne Mitarbeiter erforderlich ist. Von 2015 bis 2017 lag dieser bei ca. **21.400 €**. Mit durchschnittlich **ca. 24.500 €** (zuletzt 2017: ca. 28.400 €) rangierten die Essener Alleinfahrer im gesamten Untersuchungszeitraum nur geringfügig über dem **BZP-Referenzwert**. Im Durchschnitt der Jahre 2009 bis 2011 hatte der Überschuss Essener Alleinfahrer noch bei ca. 17.200 € gelegen (+ 43%).
- **Mehrfahrzeugbetriebe:** In der Gewinnbetrachtung gilt: Je kleiner der Betrieb, desto höher der Überschuss. Betriebswirtschaftlich schwierig stellt sich die Lage der größeren professionellen Mehrfahrzeugbetriebe (8+ Fahrzeuge) dar. Diese erzielten 2015 bis 2017 mit ca. 3.600 € pro Fahrzeug kaum mehr als eine „schwarze Null“. Seit der Vorläufererhebung ist der Überschuss dieser Betriebe praktisch unverändert niedrig geblieben. Ein akzeptables Einkommen, eine angemessene Kapitalverzinsung und ein angemessener Zuschlag für das unternehmerische Risiko sind auch heute nur schwer zu erzielen. Allerdings: In größeren Betrieben sind die Unternehmer häufig als Geschäftsführer beschäftigt, so dass sie nicht im selben Maß wie Kleinstunternehmer auf den Überschuss angewiesen sind.

Gutachten über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt Essen

Gewinn pro Fahrzeug entspr. Buchführung
in € (netto)



5 KONZESSIONSBEWEGUNGEN UND GESCHÄFTSAUFGABEN

Ein weiteres Kernkriterium zur Beurteilung der Funktionsfähigkeit bildet die Frage nach den Geschäftsaufgaben. Belege, die zwingend auf den Verlust oder die Gefährdung der Funktionsfähigkeit des Essener Taxigewerbes sind jedoch nicht zu erkennen. Allerdings zeichnet sich eine Erosion des Gewerbes ab, wie sie an vielen Orten zu beobachten ist.

- **Hohe „Umschlagquote“:** Im Zeitraum von Januar 2015 bis Mai 2019 gab es insgesamt 227 Konzessionsbewegungen. Das ergibt eine „Umschlagquote“ von ca. 45% – bezogen auf die Gesamtzahl der zurzeit in Essen zugelassenen 501 Taxis. Bei der Vorgängeruntersuchung hatte die Quote noch bei 35% gelegen. Zum Vergleich: In Karlsruhe lag die Umschlagquote bei ca. 24%, in der Landeshauptstadt Düsseldorf bei ca. 28%. Auf weitgehend funktionsfähigen Taximärkten wie z.B. in Ludwigshafen liegt die Umschlagquote bei lediglich ca. 10%.
- **Geschäftsaufgaben:** Wie in vielen anderen regulierten Taximärkten, so haben auch in Essen kaum wirkliche Geschäftsaufgaben stattgefunden. In den letzten 5 Jahren gab es nur 7 Fälle, die als Geschäftsaufgaben zu werten sind. In den meisten Fällen wurde der Antrag auf Wiedererteilung nicht rechtzeitig gestellt. In einem Fall erlosch die Genehmigung wegen fehlender Betriebsaufnahme. Eine Konzession mit sechs Taxis fiel 2016 durch Insolvenz an die Stadt zurück. 2016 wurde einer Konzession wegen „*persönliche Unzuverlässigkeit*“ des Unternehmers widerrufen. Auch 2018 verlor ein weiterer Unternehmer aus diesem Grund seine Konzession.
- **Laufende Verfahren:** In drei Fällen mit fünf Taxis haben die Unternehmen (noch laufende) Klage- bzw. Widerspruchsverfahren gegen die Entzug bzw. Versagung eingelegt.
- **Übertragungen:** Seit 2015 wurden darüber hinaus 193 Fahrzeuge an neue Besitzer übertragen, in drei Fälle mit zusammen 28 Fahrzeugen handelte es sich jedoch lediglich um Umfirmierungen. Die meisten Fälle ereigneten sich im Jahr 2016 und erfolgten hauptsächlich aus wirtschaftlichen oder persönlichen Gründen wie z. B. Tod oder Krankheit des Unternehmers.
- **Ruhende Konzessionen:** Darüber hinaus wurden 30 Taxis von der Betriebspflicht befreit – ein Hinweis auf fehlende Wirtschaftlichkeit und auf den „schleichenden Verlust“ der Funktionsfähigkeit.

Stadt Essen KONZESSIONSBEWEGUNGEN, JANUAR 2015 – MAI 2019				
betroffene Konzessionen				Jahr
Rück-/ Aufgabe	Übertra-gung	Entzug / Versagung		
1	11		Sonstige wirtschaftliche Gründe	2015
	8		Alter, Krankheit	
	2		Tod des Unternehmers	
		1	Ablauf, da kein rechtzeitiger Folgeantrag	
	27		Sonstige wirtschaftliche Gründe	2016
	12		Alter, Krankheit	
	17		Geschäftsaufgabe, Wechsel Tätigkeit	
	8		Wechsel Rechtsform	
2	13		Tod des Unternehmers	
		6	Entzug, wegen Insolvenz	
		1	Entzug wegen Unzuverlässigkeit	
	4		Sonstige wirtschaftliche Gründe	2017
	12		Alter, Krankheit	
	16		Geschäftsaufgabe, Wechsel Tätigkeit	
	8		Wechsel Rechtsform	
	1		Tod des Unternehmers	
	3		Taxibetrieb aufgegeben, nur noch Mietwagenbetrieb	
		6	Ablauf, da kein rechtzeitiger Folgeantrag	
	20		Alter, Krankheit	2018
	11		Geschäftsaufgabe, Wechsel Tätigkeit	
	12		Wechsel Rechtsform	
3		3	Ablauf, da kein (rechtzeitiger) Folgeantrag	
		1	Entzug wegen Unzuverlässigkeit	
		1	Erloschen, da keine Betriebsaufnahme	
1			Sonstige wirtschaftliche Gründe	2019
	3		Alter, Krankheit	
	5		Geschäftsaufgabe, Wechsel Tätigkeit	
		3	Ablauf, da kein rechtzeitiger Folgeantrag	
		2	Entzug, Klageverfahren seit 2017	Lfd.
		2	Versagung, Klageverfahren seit 2016	
		1	Versagung, Widerspruchsverfahren seit 2018	
7	**193**	**27**		**Gesamt**
Q: Stadt Essen				

6 ZUSAMMENFASSUNG

Die Untersuchung zeigt, dass die Funktionsfähigkeit des Essener Taxigewerbes grundsätzlich noch gegeben, in einigen Punkten aber bedroht bzw. gefährdet ist. Die Genehmigung aller **137 beantragten Konzessionen** würde jedoch mit großer Wahrscheinlichkeit zum Verlust der Funktionsfähigkeit führen.

6.1 Nachfragefaktoren

Die vorliegende Untersuchung erfasst im Wesentlichen die Situation bis Ende 2017. Bis dahin hatte sich die Struktur der Nachfrage seit der letzten Untersuchung 2011 / 2012 nur moderat verändert. In den letzten Monaten zeichnen sich aber Entwicklungen ab, die eine künftige Gefährdung der Funktionsfähigkeit erwarten lassen.

- **Nachfrage:** Die Struktur der Nachfrage ist seit 2011 / 2012 annähernd gleich geblieben: Das Essener Taxigewerbe profitiert vom Bevölkerungswachstum hauptsächlich durch Zuwanderer aus dem Ausland. Taxis profitieren aber auch von einer „alternden" Gesellschaft, die zunehmend auf Mobilitätsdienstleistungen angewiesen ist – im Wesentlichen in Form von Krankenfahrten. Das belegen die leicht steigenden Vermittlungszahlen der Funktaxizentralen. Auf die in Essen wichtigen Krankenfahrten konzentrieren sich die Zukunftserwartungen der Taxiunternehmer. Dank bislang günstiger Konjunktur hat auch das Geschäftskundengeschäft leicht angezogen. Fahrten für Privatpersonen sind seltener geworden – auch wegen des rückläufigen Nachtgeschäfts. Wegen der mäßigen Kaufkraft der Essener und der sich eintrübenden Konjunktur, ist bei der Taxinachfrage mittelfristig nur wenig Dynamik zu erwarten.
- **Verkehrsumfeld:** Seit 2012 hat sich auch das Essener Verkehrsumfeld kaum verändert: Essen ist weiterhin ein bedeutender Knotenpunkt im westdeutschen Schienenverkehr. Wie auch in anderen deutschen Großstädten, hat die Pkw-Dichte leicht abgenommen. Das strukturelle Nachfrageproblem des Essener Taxigewerbes bleibt aber das Fehlen eines eigenen Flughafens.
- **Neue Mobilitätsdienste:** Auch wenn die Anbieter von Free-Floating Carsharing und On-Demand-Diensten wie CleverShuttle oder MOIA zurzeit noch *„einen Bogen"* um das Ruhrgebiet machen, steht ein starker Wettbewerb auch für das Essener Taxigewerbe ins Haus. Konkurrenz droht auch von neuen Ride-Hailing- Anbietern wie UBER oder freeNow (ehem. MyTaxi), die auf die Verlagerung vom Taxi auf Mietwagen setzen.

6.2 Angebotsfaktoren

Angebotsseitig zählt Essen zu den eher durchschnittlichen deutschen Taximärkten, wobei in den letzten Jahren Fortschritte zu beobachten sind. Auch aus Angebotssicht deutet zurzeit nur wenig auf eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit hin:

- **Beschäftigungssituation**: Die Beschäftigungssituation im Essener Taxigewerbe hat sich positiv entwickelt. Dabei ist ein Trend zu mehr fester Vollzeitbeschäftigung zu erkennen. Wegen der schon seit Jahren andauernden positiven Entwicklung auf dem allgemeinen Arbeitsmarkt, wird es für die Niedriglohnbranche Taxi aber immer schwerer, geeignetes Fahrpersonal zu rekrutieren.
- **Flottenqualität**: Die Qualität der professionellen Taxiflotte ist insgesamt befriedigend. Dagegen sind semiprofessionelle Betriebe meist mangelhaft ausgestattet: Mit einem Durchschnittsalter von ± 5 Jahren ist in dieser Gruppe das **öffentliche Verkehrsinteresse** berührt.
- **Taxidichte:** Im Vergleich mit anderen deutschen Großstädte (> 400.000 Einwohner) rangiert die Taxidichte in Essen „weit unten“ (0,86). Zudem ist die Taxidichte seit 2012 (0,96) rückläufig. Nur Dresden und Duisburg haben eine noch niedrigere Wettbewerbsintensität. Kommt hinzu: Ca. 30 Essener Taxis sind zurzeit von der Betriebspflicht befreit, so dass die effektive Taxidichte zurzeit nur bei 0,80 liegt – etwa halb so hoch wie der Durchschnitt deutscher Großstädte (Ø 1,64)
- **Taxi-Mietwagendichte**: Einer leicht schrumpfenden Taxiflotte steht eine leicht wachsende Mietwagenflotte gegenüber. Unterdurchschnittlich ist aber auch die Taxi-Mietwagendichte von 1,17. Unter den vergleichbaren deutschen Großstädten steht Essen in dieser Hinsicht auf dem viertletzten Rang.
- **Einsatzzeit:** Die Essener Taxis sind eher mäßig ausgelastet – teilweise eine Folge der Kleinteiligkeit der örtlichen Betriebe. Die Versorgung in Randzeiten (Nacht / Wochenenden) wird im Wesentlichen durch größere Mehrwagenbetriebe gewährleistet.
- **Fahrleistung:** Insgesamt ist die durchschnittliche Jahresfahrleistung seit der letzten Erhebung leicht gestiegen. Lediglich die Fahrleistung der größeren Mehrwagenbetriebe (4+ Fahrzeuge) ist rückläufig, wohingegen kleinere Mitarbeiterbetriebe hinzugewonnen haben.
- **Besetztquote:** Mit einer Besetztquote von ca. 46% rangiert Essen unter dem Branchenüblichen (ca. 47% bis 53%)

6.3 Betriebswirtschaftliche Faktoren

Gemessen an den Erlösen zählte Essen zu den eher schwachen deutschen Taximärkten. In den letzten Jahren ist jedoch ein Umsatzplus zu verzeichnen, dem aber auch eine Kostensteigerung in gleicher Größe gegenübersteht. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht sind verschiedene Anzeichen zu erkennen, die für eine Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Essener Taximarktes sprechen:

- **Schattenwirtschaft:** Zurzeit arbeiten **ca. 49%** der Essener Taxibetriebe mit ca. 40% der Taxiflotte jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität – zuweilen deutlich im Bereich der Schattenwirtschaft: Der Anteil ist in den letzten Jahren zudem merkbar gestiegen: Bei der letzten Erhebung im Jahre 2012 hatte der Anteil semiprofessionell betriebener Fahrzeuge noch bei ca. 29% gelegen. Damit unterscheidet sich Essen deutlich von Düsseldorf, wo die Genehmigungsbehörde energische Schritte zur Eindämmung der Schattenwirtschaft ergriffen hat. Die wachsende Grauzone weist aber auch auf einen **„ruinösen Wettbewerb“** hin. In dieser Hinsicht ist zugleich das **öffentliche Verkehrsinteresse** an einem **funktionsfähigen Taxigewerbes** gefährdet.
- **Erlöse pro Fahrzeug:** Mit durchschnittlichen Erlösen von netto rund 68.600 € pro Jahr und Fahrzeug liegt das professionell arbeitende Essener Taxigewerbe heute annähernd im Branchendurchschnitt. 2009 bis 2011 hatte der Erlös noch bei durchschnittlich ca. 51.800 € gelegen - ein Plus von rund einem Drittel. Davon haben in erster Linie kleinere und mittlere Betriebe profitiert. Professionelle Alleinfahrer erzielten 2015 bis 2017 im Durchschnitt annähernd 49.000 € und rangierten damit knapp über dem aktuellen betriebswirtschaftlich Minimum. Dagegen meldeten semiprofessionelle Betriebe – immerhin knapp die Hälfte aller Essener Betriebe – steuerlich lediglich 34.400 € bis ca. 39.400 € – Beträge, die eine ordnungsgemäße Betriebsführung praktisch ausschließen.
- **Erlös pro km:** Problematisch sind dagegen die Kilometererlöse professioneller Taxis, die zwar seit der letzten Untersuchung von durchschnittlich netto ca. 0,80 € / km auf ca. 1,02 € / km gestiegen sind, aber eigentlich höher sein müssten: Unter taxiüblichen Bedingungen läuft der aktuelle Essener Taxitarif auf ca. 1,25 € / km hinaus. Semiprofessionelle Taxis kamen 2015 bis 2017 auf Kilometererlöse von lediglich ca. 0,81 € / km bis ca. 0,90 € / km. Wesentlich zum Anstieg der Kilometererlöse hat die rund 15%ige Tarifanhebung von Anfang 2015 beigetragen.
- **Kosten**: Annähernd proportional zu den Erlösen haben sich zwischen 2015 und 2017 die Kosten der professionellen Betriebe entwickelt – seit der letzten Untersuchung (2009 bis 2011) um insgesamt ca. 34%.

- **Personalkosten:** Das stärkste Kostenplus ist 2015 bis 2017 bei den Personalkosten (+ 18%) zu verzeichnen. Seit 2011 sind die Personalkosten sogar um ca. 79% gestiegen. Hier schlägt in erster Linie die Einführung des gesetzlichen Mindestlohns zu Buche. Mit Personalkosten in Höhe von ca. 45.700 € pro Fahrzeug wird 2017 zumindest bei den größeren professionellen Mehrwagenbetrieben ein akzeptabler Wert erzielt. Dagegen bleiben die Personalkosten bei den semiprofessionellen Mehrwagenbetrieben mit ca. 16.500 € deutlich hinter den betriebswirtschaftlichen Erfordernissen zurück. Auch hier ist das **öffentliche Verkehrsinteresse** an einem legal arbeitenden Taxigewerbe berührt.
- **Gewinnsituation:** Trotz steigender Erlöse arbeiten Essener Taxibetriebe auf einem Gewinnniveau, das es schwer macht, ein akzeptables Einkommen, eine angemessene Kapitalverzinsung und einen angemessenen Zuschlag für das unternehmerische Risiko zu erzielen. Auch hier deutet sich eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Essener Taxigewerbes an.

6.4 Faktor Geschäftsaufgaben

Mit Blick auf die Geschäftsaufgaben sind erste Anzeichen für eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit zu erkennen:

- **Geschäftsaufgaben / keine Wiedererteilung:** In Essen haben nur vereinzelte wirkliche Geschäftsaufgaben stattgefunden – häufig im Zusammenhang mit zu spät eingereichten Anträgen auf Wiedererteilung der Konzession. Wirtschaftliche Gründe wie Insolvenz spielten dagegen kaum eine Rolle. Insofern sind keine schwerwiegenden Anhaltspunkte zu erkennen, die gegen die Funktionsfähigkeit des Essener Taxigewerbes sprechen.
- **Freistellung von der Betriebspflicht:** Zurzeit sind ca. 30 Essener Taxis von der Betriebspflicht befreit. Die ungewöhnlich hohe Zahl deutet auf eine Erosion im Sinne einer **schleichenden** Geschäftsaufgabe hin.
- **Übertragungen:** Seit 2015 wurden jedoch Betriebe mit insgesamt 193 Taxis an einen neuen Besitzer übertragen. In rund 70 Fällen war seit 2015 ein wirtschaftlicher Grund ausschlaggebend, ohne dass die genauen Umstände bekannt sind. Ebenso häufig waren aber auch persönliche Gründe, wie Krankheit oder Tod des Unternehmers ausschlaggebend.

7 EMPFEHLUNGEN

Eine Gefährdung des **öffentlichen Verkehrsinteresses** an einem **funktionsfähigen** Taxigewerbe als Teil des Öffentlichen Nahverkehrs ist zurzeit in erster Linie mit Blick auf die wachsende Schattenwirtschaft zu erkennen. Dem lässt sich aber durch die Festschreibung einer Konzessionszahl kaum abhelfen.

Eine Mengenbegrenzung sollte daher grundsätzlich nur als **kurz-** und **mittelfristiges Mittel** eingesetzt werden. Von einer **gänzlichen Freigabe der Konzessionen** ist dagegen ebenfalls dringend abzuraten: In den wenigen Städten und Kreisen ohne Begrenzung der Konzessionszahl (z.B. Berlin, Hamburg, Wiesbaden, Kiel, Lübeck) ist es zeitweise zu massiven Wettbewerbsverzerrungen gekommen – mit zuweilen verheerenden Auswirkungen auf gesetzestreue Unternehmer.

Bei Genehmigung von **137 zusätzlichen Taxis** ist mit großer Wahrscheinlichkeit auch in Essen der nachhaltige Verlust der Funktionsfähigkeit unausweichlich. Welchen Zustand gilt es nach dem grundlegenden „Taxiurteil“ des BVerfG von 1960 im Sinne des **öffentlichen Verkehrsinteresses** anzustreben bzw. zu verhindern?

- **Ergänzung zum ÖPNV:** Das Taxigewerbe nimmt eine durch keinen anderen Verkehrsträger zu ersetzende Ergänzungsfunktion im Rahmen des ÖPNV wahr. Dieser Funktion verdankt es seinen Status als schützenswertes *„überragend wichtiges Gemeinschaftsgut".* Es besteht das öffentliche Verkehrsinteresse an einer zuverlässigen Taxiversorgung.
- **Ruinöser Wettbewerb:** Im öffentlichen Verkehrsinteresse soll ein *„ruinöser Wettbewerb“* verhindert werden, der die Existenz und die Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes als *"überragend wichtiges Gemeinschaftsgut"* bedroht. Das BVerfG führt aus, dass als *„ernste Gefahr im Wesentlichen nur übrig bleib[t], daß das Droschkengewerbe selbst bei unkontrolliertem Eindringen neuer Unternehmen durch Übersetzung und ruinösen Wettbewerb in seiner Existenz bedroht“* wird.
- **Semiprofessionelle:** Die wachsende Zahl semiprofessioneller Taxibetriebe ist Indiz für einen ruinösen Wettbewerb, verweist aber auch auf mögliche Aufsichtsprobleme. Anders als beispielsweise in Düsseldorf, wo die Genehmigungsbehörde energisch gegen die Schattenwirtschaft vorgeht, hat sich die Schattenwirtschaft in Essen aber noch einmal verschärft – ein Problem, dass sich ebenfalls nicht durch die Steuerung der Taxikonzessionen beheben lässt.

- **Unerwünschter Nebeneffekt:** Eine mittel- und langfristige Festschreibung der Konzessionszahl hätte zudem einen unerwünschten Nebeneffekt: Der „Schutzschirm“, der von einer Mengenregulierung ausgeht, schützt ehrlich arbeitende Betriebe ebenso wie Betriebe, die jenseits der Gesetze arbeiten.
- **Kein Konkurrenzschutz:** Eine Regulierung hat das verfassungsmäßige Recht möglicher Bewerber auf freie Berufsausübung zu berücksichtigen. Dazu führt das BVerfG aus: *„Lediglich eine Vorschrift, die gerade nur die aus einer Übersetzung im Droschkengewerbe drohenden Gefahren bekämpfen und nicht darüber hinaus einen umfassenden Konkurrenzschutz schaffen würde, könnte gegenüber Art. 12 Abs. 1 GG Bestand“* haben.
- **Keine Bedürfnisprüfung:** Unzulässig ist insbesondere eine restriktive Argumentation im Sinne einer Bedürfnisprüfung. Schon das BVerfG warnte vor einer „Hintertürargumentation“, die eine *„unzulässige Bedürfnisprüfung… auf dem Wege über die Prüfung der öffentlichen Verkehrsinteressen“* fortsetzt.
- **Keine Planungs- und Gestaltungsaufgabe:** Unzulässig ist weiterhin eine Argumentation, die die Regulierung der Konzessionszahl als Aufgabe der *"wirtschafts- und verkehrspolitischen Planung und Gestaltung"* begreift. Im Mittelpunkt hat in jedem Fall die konkrete Situation beim Antrag zu stehen.

7.1 Quantitative Maßnahmen zur Wahrung der Funktionsfähigkeit

Eine Prognose zur Bestimmung der maximalen Konzessionszahl ist in Essen zurzeit mit besonderer Unsicherheit behaftet. Noch machen die Anbieter von Free-Floating Carsharing und On-Demand-Diensten „einen Bogen“ um das Ruhrgebiet. Dennoch steht der Markteintritt von Ride-Hailing-Vermittlern für Mietwagen wie UBER oder freeNow auch in Essen ins Haus. Das Beispiel Düsseldorf zeigt, dass neue Mobilitätsanbieter innerhalb weniger Monate zur ernsten Bedrohung der Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes werden können. In dieser Situation wird ein iteratives Vorgehen „auf Sicht“ vorgeschlagen:

- **1. Schritt - Betriebspflicht:** Derzeit sind 30 Genehmigungen von der Betriebspflicht befreit. Es sollte im ersten Schritt geprüft werden, ob die zum Teil langjährigen Befreiungen künftig noch aufrecht zu erhalten sind. Die Unternehmer sollten aufgefordert werden, den Betrieb wiederaufzunehmen.
- **2. Schritt - Moderate Erteilung:** Sofern die von der Betriebspflicht befreiten Unternehmer den Betrieb nicht erneut aufnehmen, sollten die Genehmigungen entsprechend der Wartelisten erteilt werden. Bei 30 zusätzlich aktiven Genehmigungen bleibt die Funktionsfähigkeit des Essener Taxigewerbes voraussichtlich gewahrt.
- **3. Schritt - Beobachtungszeitraum:** Gleichzeitig sollte ein Beobachtungszeitraum von (zunächst) einem Jahr geschaltet werden. In diesem Zeitraum sollten insbesondere die Auswirkungen der Neukonzessionierung beobachtet werden. Zugleich sind auch die anstehenden Entwicklungen im gesetzlichen Ordnungsrahmen sowie bei den neuen Mobilitätsformen zu berücksichtigen. Nach Ablauf des Beobachtungszeitraums ergibt sich mit großer Wahrscheinlichkeit eine deutlich gewandelte Ausgangssituation, die es dann erneut zu bewerten gilt.

7.2 Qualitative Maßnahmen zur Wahrung der Funktionsfähigkeit

Die wachsende Zahl semiprofessioneller Taxibetriebe deutet einerseits auf einen ruinösen Wettbewerb hin. Andererseits wird aber auch ein mögliches Aufsichtsdefizit erkennbar, unter dem besonders die steuerehrlichen Betriebe leiden. Daher wird vorgeschlagen, ein neues Verfahren zur Prüfung der „persönlichen Zuverlässigkeit“ einzuführen, das sich an der erfolgreichen Praxis der Hamburger Genehmigungsbehörden („Hamburger Modell“) orientiert. Zugleich erlaubt die damit verbundene fortlaufende Prüfung der Betriebe zeitnahen Einblick in die wirtschaftliche Entwicklung des Gewerbes.

2006 hat die Hamburger Genehmigungsbehörde eine erfolgreiche Praxis bei der Wiedererteilung von Konzessionen gemäß § 13 Abs. 1 PBefG i.V.m. § 1 Abs. 1 PBZugV eingeführt, die den Schwerpunkt auf die qualitative Prüfung der **persönlichen Zuverlässigkeit** setzt. Gegenwärtig wird bundesweit dabei meist nur eine allenfalls formale Prüfung vorgenommen, die aber – angesichts der minimalen gesetzlichen Anforderungen – letztendlich wirkungslos ist.

Das neue Prüfungsverfahren hat sich zu einem effektiven Instrument der **qualitativen Aufsichtsführung** entwickelt, das im Taxigewerbe und im Mietwagengewerbe zum Einsatz kommen kann. Mittlerweile hat eine Reihe Genehmigungsbehörden (z.B. Bielefeld, Kreis Viersen, Mainz, Ludwigshafen, Frankenthal, Wiesbaden, Stuttgart, Karlsruhe, Heilbronn, Baden-Baden) das Verfahren adaptiert. Auch die aktuelle Diskussion zur Reform des PBefG reflektiert auf dieses Verfahren.

Mit der Prüfung der *„subjektiven Zulassungsvoraussetzung“* gemäß § 13 Abs. 1 PBefG („persönliche Zuverlässigkeit“ / „finanzielle Leistungsfähigkeit“) steht eine *„vorausgehende Stufe“* der Regulierung zur Verfügung – „milder“ als die Begrenzung der Konzessionszahlen gemäß § 13 Abs. 4 PBefG, die stets eine unsichere Prüfung der *„objektiven Zulassungsvoraussetzungen“* (Funktionsfähigkeit) ist. [4]

[4] Siehe Apothekenurteil BVerfGE 7, 377 v. In diesem Sinne auch das aktuelle Urteil des VG-Stuttgart v. 18.05.2018 (K 15188 / 17). In seinem grundlegenden Taxiurteil aus 1960 bezieht sich das BVerfG auf sein klassisches „Apothekenurteil“ von 1958 (BVerfGE 7, 377 ff.). Darin hatte sich das höchste deutsche Gericht grundsätzlich mit den Grenzen der Berufsausübung beschäftigt. Demnach ist die Prüfung der subjektiven Zulassungsvoraussetzungen der Prüfung der objektiven Zulassungsvoraussetzungen vorzuziehen.

- **Prüfung bei Wiedererteilung:** Alle 5 Jahre werden Taxi- und Mietwagenunternehmer u.a. auf ihre persönliche Zuverlässigkeit geprüft. Bei einer solchen Prüfung werden nach dem Hamburger Modell die Konzessionen von Unternehmen ohne betriebswirtschaftlich plausible steuerliche Angaben nicht mehr bzw. nur noch unter Auflagen wiedererteilt – mit dem Verweis auf fehlende persönliche Zuverlässigkeit des Unternehmers als Folge (mutmaßlicher) Verstöße gegen abgabenrechtliche und sozialversicherungsrechtliche Pflichten. Anhaltspunkte ergeben sich z.B. bei unplausibel niedrigen Erlösen oder bei Personalkosten, die nicht mit der Fahrleistung oder den organisatorischen Erfordernissen des Betriebes in Einklang zu bringen sind.
- **Prüfung des Mietwagengewerbes:** Weiterhin wird empfohlen, auch bei der (Wieder-)Erteilung von Mietwagengenehmigungen auf betriebswirtschaftliche Plausibilität und auf Einhaltung abgaben- und sozialversicherungsrechtlicher Pflichten zu achten.
- **Unbedenklichkeitsbescheinigungen (UBs):** Allein die Vorlage von UBs reicht für eine sachgemäße Beurteilung der persönlichen Zuverlässigkeit nicht aus, weil die in der Regel nur Auskunft über die Pünktlichkeit der Zahlungen und Erklärungen geben – selten aber über Verstöße. Auch die von den Gemeindekassen ausgestellten UBs über die Entrichtung kommunaler Steuern sind praktisch wertlos: Kaum ein Taxi- oder Mietwagenbetrieb zahlt heute noch kommunale Gewerbe- oder gar Grundsteuern, so dass die Gemeindekassen auch keine verlässliche Auskunft geben können. Wenig belastbar sind auch die UBs der Sozialversicherer, die allenfalls die Pünktlichkeit der Zahlung bescheinigen. Einige Versicherer sind immerhin dazu übergegangen, ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass ihre Bescheinigung *„keine Bestätigung über die Richtigkeit und Vollständigkeit der Beitragsnachweise und Beitragszahlungen“* beinhalten. Die bislang übliche faktische Delegation der Prüfungsverantwortung auf die Finanzverwaltung, die Gemeindekassen oder die Sozialversicherungsträger (Krankenkassen, Minijob-Zentrale, BG) ist nicht sachgerecht und führt letztendlich zu einer Delegation der Verantwortung „ins Blaue“.
- **Mindestlohngesetz:** Der Zeitpunkt für eine zielgerichtete Überprüfung ist jedoch günstig: Mit Einführung des Mindestlohns hat das Taxi- und Mietwagengewerbe neue Aufzeichnungspflichten zu erfüllen, die eine Kontrolle deutlich erleichtern – auch für Genehmigungsbehörden.
- **Fiskaltaxameter:** Seit Ende 2016 sind Taxibetriebe zudem grundsätzlich verpflichtet, eine digitale Einzelaufzeichnung (Fiskaltaxameter) zu verwenden, so dass Barerlöse und Fahrleistung transparent werden. Damit steht den Genehmigungsbehörden ein mächtiges Instrument zur Verfügung, das auch wesentlich zur Neuordnung des Hamburger Taximarktes beigetragen hat.

8 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 zudem 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