



**Gutachten gemäß §13(4) PBefG über die
Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes
in der Stadt Essen**



erstellt für die
Stadt Essen
Straßenverkehrsamt

Linne + Krause

D-22880 Wedel (bei Hamburg)

Mai 2003

1	Einleitung	4
1.1	Ausgangssituation	4
1.2	Methoden	5
1.2.1	Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten	5
1.2.2	Erhebung der wirtschaftlichen Rahmendaten	7
2	Das Taxigewerbe im wirtschaftlichen Umfeld	8
2.1	Demographische Entwicklung	8
2.2	Regionalwirtschaftliches Umfeld	10
2.2.1	Konjunkturelle Entwicklung	10
2.2.2	Langfristige Entwicklung	12
2.2.3	Entwicklung der taximarktintensiven Branchen	14
2.2.4	Arbeitsmarkt in der Stadt Essen	21
2.2.5	Kaufkraft in der Stadt Essen	23
2.3	Verkehrswirtschaftliches Umfeld des Taxigewerbes	24
2.3.1	Wettbewerbsfaktor Motorisierter Individualverkehr (MIV)	25
2.3.2	Wettbewerbsfaktor Mietwagen	26
2.3.3	Wettbewerbsfaktor Schienenverkehr	27
2.3.4	Wettbewerbsfaktor Flugverkehr	28
2.3.5	Wettbewerbsfaktor ÖPNV	29
3	Angebotssituation	33
3.1	Die Betriebe	34
3.1.1	Betriebe des Taxi- und Mietwagengewerbes	34
3.1.2	Betriebe nach Gründungszeitpunkt	35
3.1.3	Mitarbeiterstruktur	36
3.2	Taxi- und Mietwagendichte	38
3.3	Angebotsintensität (Einsatzzeiten und Fahrleistung)	41
3.3.1	Einsatzzeiten	41
3.3.2	Fahrleistung	43
3.4	Fahrzeugbestand	45
3.4.1	Beschaffung der Fahrzeuge	46
3.4.2	Marken und Typen	49
4	Nachfragesituation	50
4.1	Gegenwärtige Nachfragestruktur	50
4.3	Nachfrageerwartung	53
5	Betriebswirtschaftliche Situation	54
5.1	Umsatzentwicklung	56
5.2	Betriebskostenentwicklung	60
5.3	Gewinnentwicklung	64
5.4	Persönliche Daseinsvorsorge	67

6	<i>Geschäftsaufgaben</i>	69
7	<i>Tarifsituation</i>	71
7.1	Marktorientierte Bewertung	72
7.1.1	Tariffhöhe	72
7.1.2	Regionalwirtschaftliches Umfeld	77
7.1.3	Tarifstruktur	78
7.2	Wirtschaftlichkeit	82
8	<i>Zusammenfassende Bewertung</i>	87
8.1	Standortbedingungen	87
8.1.1	Regionalwirtschaftliches Umfeld	87
8.1.2	Verkehrswirtschaftliches Umfeld	88
8.2	Angebotssituation	89
8.3	Nachfragesituation	90
8.4	Umsatz-, Betriebskosten- und Gewinnsituation	91
8.5	Geschäftsaufgaben	93
8.6	Tarife	94
9	<i>Empfehlungen</i>	96
9.1	Maßnahme 1: Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit	96
9.2	Maßnahme 2: Tarife	100
9.3	Maßnahme 3: Evaluation	100

1 EINLEITUNG

Am 30. Juli 2002 beauftragte die Stadt Essen die Fa. Linne + Krause aus Wedel bei Hamburg mit der Erstellung eines Gutachtens über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt gemäß § 13 Abs. 4 PBefG. Weiterhin wurde eine Untersuchung der Taxitarife in Auftrag gegeben. Maßgeblich hierfür sind die Bestimmungen der §§ 51 Abs. 3 und 39 Abs. 2 PBefG.

1.1 Ausgangssituation

Dem Straßenverkehrsamt der Stadt Essen lagen am 21. März 2003 insgesamt 142 Anträge auf **Erteilung einer Taxikonzession** vor, von denen 72 aus dem Kreis der Altunternehmer und 70 von Neubewerbern stammen. Das Hauptaugenmerk der Untersuchung liegt daher auf der Ermittlung der Höchstzahl der im Stadtgebiet **zuzulassenden Taxikonzessionen**. Im Mittelpunkt stehen insbesondere die folgenden Aspekte:

- die **Angebotssituation** im örtlichen Taxigewerbe
- die **Nachfragesituation** im örtlichen Taxigewerbe
- die Entwicklung der **Erlös-, Betriebskosten- und Gewinnsituation** im Taxigewerbe unter Einbeziehung der **Einsatzzeiten**
- Anzahl und Ursachen für **Geschäftsaufgaben**.
- Über die Prüfkriterien des PBefG hinaus wurde eine auf das Taxigewerbe bezogene Analyse der **wirtschaftlichen Situation** der Stadt vorgenommen.

1.2 Methoden

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

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

1.2.1 Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten

Das Kernstück der Untersuchung bildete die schriftliche Befragung der Essener Taxiunternehmer. Ziel der Erhebung war es, die betriebswirtschaftliche Situation des Gewerbes zu erfassen. Ein zuvor in mehr als 30 Städten und Kreisen erfolgreich eingesetzter Erhebungsbogen wurde hierfür auf die Gegebenheiten der Stadt Essen angepasst.

Vorbereitung und Durchführung der Untersuchung wurden unterstützt durch

- die Industrie- und Handelskammer zu Essen
- den Taxi-Verband Nordrhein Westfalen e.V.
- den Fachverband Taxigewerbes Essen e.V. (FTE)
- den Verein der Taxiunternehmer Essen e.V. (V.T.E.) und
- die Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi Mietwagen e.V.

Allen beteiligten Interessenvertretern gilt Dank für die gewährte Unterstützung, ohne die ein erfolgreicher Abschluss des Projektes nicht denkbar gewesen wäre.

Die Erhebung fand in der Zeit vom **12. September 2002** bis zum **31. März 2003** statt und erzielte ein sehr positives Echo bei den Essener Unternehmern:

- **Hohe Akzeptanz:** Während anderenorts üblicherweise ca. 40% der Unternehmer ihren Fragebogen ohne Mahnung einreichen, lag der Anteil in Essen bei ca. 70%!
- **Annähernd vollständige Beteiligung:** Dennoch musste das ursprünglich auf den 31. Oktober 2002 festgelegte Erhebungsende wegen des bis dahin noch unvollständigen Rücklaufs mehrfach verschoben werden. Nach einer zweifachen Mahnaktion und zahlreichen Einzelgesprächen wurde schließlich eine **Beteiligung von ca. 98%** erreicht. Damit darf die Untersuchung also beanspruchen, ein **authentisches Bild** der Situation des Taxigewerbes in der Stadt Essen zu geben. Gegen 9 Unternehmer, die keine Daten einreichten, musste seitens der Stadt Essen ein Ordnungsgeld verhängt werden.
- **Cleaning:** Alle eingehenden Erhebungsbogen und sämtliche darin enthaltenen betriebswirtschaftlichen Einzeldaten wurden mit Hilfe eines bewährten Analyseprogramms untersucht. Im Vordergrund standen dabei Vollständigkeit und Plausibilität der Daten. Im allgemeinen wurden die Erhebungsbogen mit guter bis befriedigender Datenqualität eingereicht. In 94 Fällen wurden die Taxiunternehmer aufgefordert, Daten nachzuliefern oder zu plausibilisieren. In aller Regel wurden dabei die steuerlichen Unterlagen angefordert. Besondere Sorgfalt wurde auf die Abgrenzung taxifremder Betriebsaktivitäten gelegt. Rücklaufkontrolle, Cleanen und Abgrenzungsrechnung nahmen weit mehr als die Hälfte der für dieses Gutachten aufgewandten Zeit in Anspruch.

1.2.2 Erhebung der wirtschaftlichen Rahmendaten

Neben der empirischen Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten wurde eine Analyse der für den Taximarkt relevanten Standortfaktoren vorgenommen. Bedeutung hatten darüber hinaus **Ortsbegehungen** und **Einzelgespräche** mit Unternehmern.

Im Zuge der Untersuchung wurde weiterhin eine Vielzahl von Materialien aus den unterschiedlichsten Quellen recherchiert und für die Bewertung der Situation in der Stadt Essen herangezogen. Besonderer Dank gilt hier der **IHK zu Essen, den Essener Taxizentralen** und der **Messe Essen GmbH**.

Dank gilt auch den Städten **Hildesheim, Oldenburg** und **Koblenz**, die 2001/2002 gleichartige Untersuchungen in Auftrag gegeben hatten. Vergleichszahlen aus älteren Untersuchungen konnten u.a. aus **Hannover** und **Münster** herangezogen werden. Die dort mit gleicher Methodik ermittelten Daten wurden zur Beurteilung der Situation in Essen herangezogen.

Im Gespräch mit Vertretern der **Aufsichtsbehörden zahlreicher Großstädte** wurden weiterhin relevante Vergleichsdaten ermittelt.

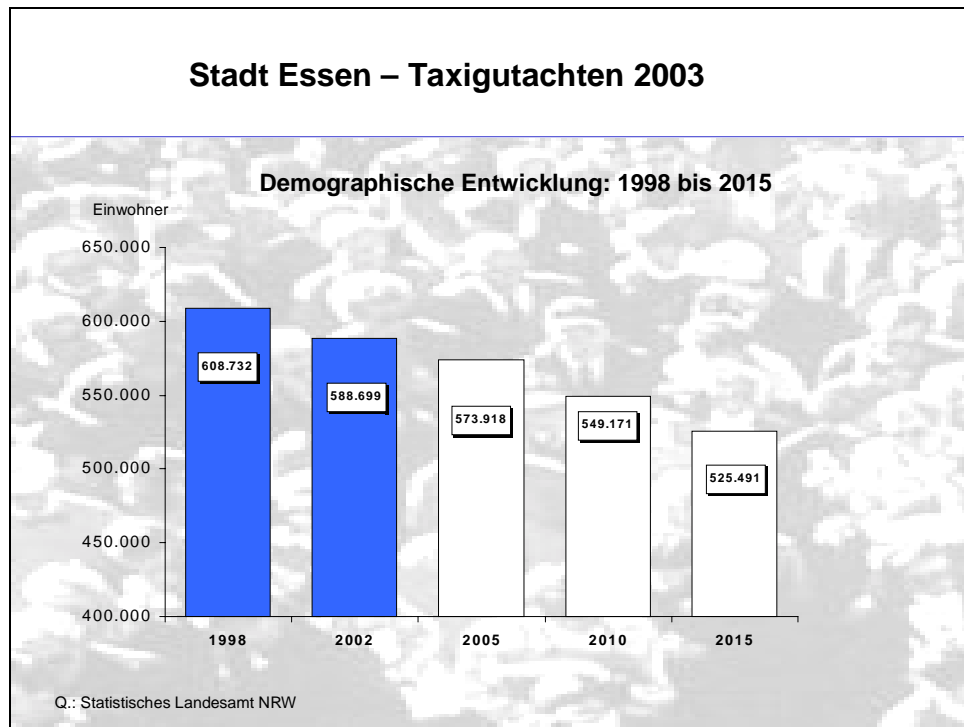
2 DAS TAXIGEWERBE IM WIRTSCHAFTLICHEN UMFELD

2.1 Demographische Entwicklung

Wichtigster Nachfragefaktor für das Taxigewerbe ist die ortsansässige Wohnbevölkerung:

STADT ESSEN EINWOHNERZAHL UND BESIEDLUNGSDICHTE IN DER REGION STAND JUNI 2002			
Stadt	Einwohner	Fläche km ²	Einwohner / km ²
Dortmund	591.343	280,29	2.110
Essen	588.699	210,36	2.799
Düsseldorf	571.363	217,00	2.633
Bochum	389.022	145,43	2.675
Gelsenkirchen	275.835	104,84	2.631
Oberhausen	221.239	77,03	2.872
Herne	173.824	51,41	3.381
Mülheim (Ruhr)	172.192	91,29	1.886
Bottrop	120.758	100,61	1.200
Q.: Statistisches Landesamt NRW			

- Essen ist mit ca. 589.000 Einwohnern zweitgrößte Stadt des Ruhrgebiets. Mit einer Fläche von ca. 210 km² und einer Besiedlungsdichte von ca. 2.800 Einwohnern pro km² gehört Essen gemeinsam mit Herne und Oberhausen zu den am dichtesten besiedelten Gemeinden des Ruhrgebiets – ein demographischer Wettbewerbsvorteil für das Essener Taxigewerbe.
- Wie viele deutschen Großstädte zeigt sich in Essen aber ein deutlicher **Bevölkerungsrückgang**: Seit 1998 sank so die Einwohnerzahl von ca. 609.000 auf knapp 589.000 Mitte des Jahres 2002.
- Auch für die Zukunft prognostiziert das Statistische Landesamt ein – wenn auch leichtes - Minus: Bis 2015 wird ein **Bevölkerungsrückgang** auf ca. 525.500 Einwohner vorausgesagt.



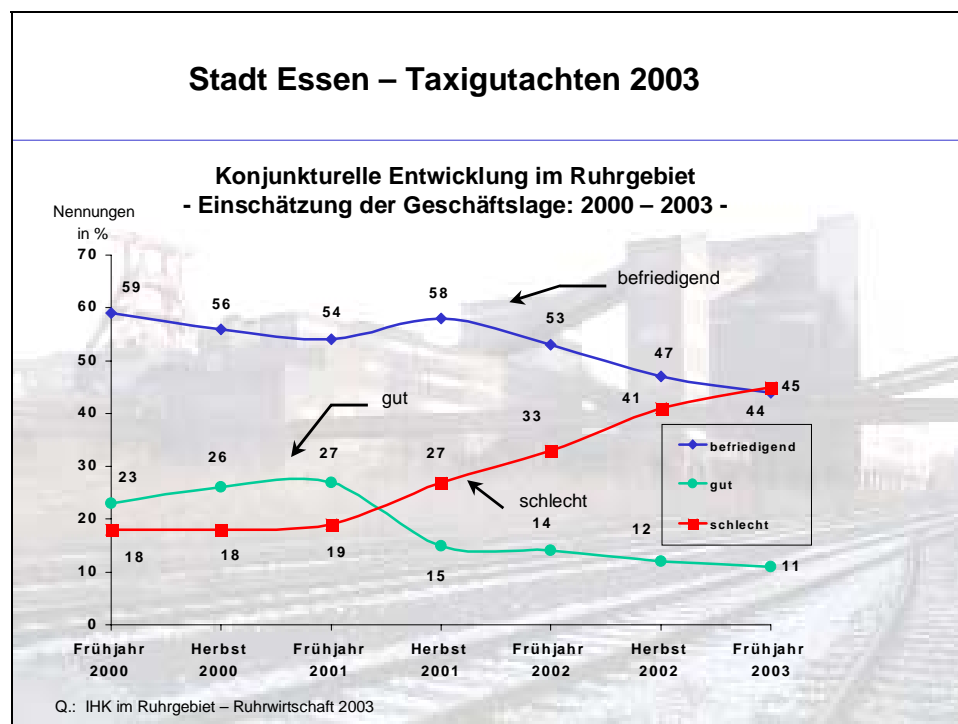
- Gleichzeitig zeichnet sich auch in Essen ein Trend zur **Suburbanisierung** ab: In zunehmendem Maße ist dabei eine Abwanderung in die Rand- und Umlandbezirke der Stadt festzustellen – auf Kosten der innerstädtischen Besiedlungsdichte. Tendenziell verliert das Taxigewerbe so einen Teil seiner Stammkundschaft.
- Ein das Taxigewerbe „belebendes“ Bevölkerungselement bilden die ca. **32.000 Studierenden**, die gegenwärtig an den Hochschulen der Stadt immatrikuliert sind.

2.2 Regionalwirtschaftliches Umfeld

Das Taxigewerbe ist Teil der regionalen Wirtschaft und daher auf vielfältige Weise mit seinem wirtschaftlichen Umfeld verzahnt.

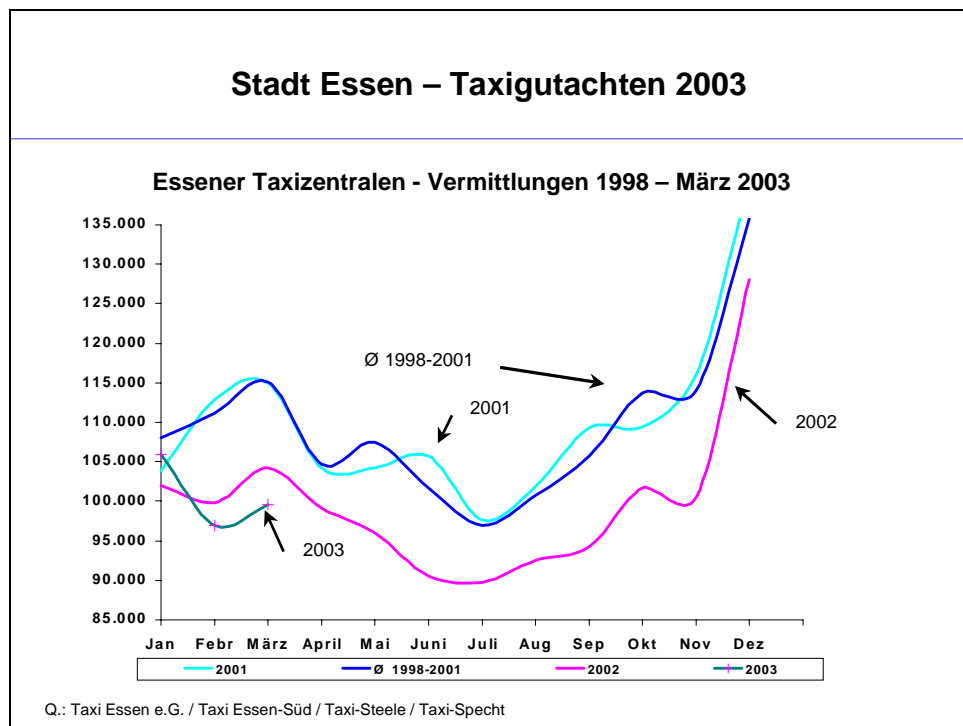
2.2.1 Konjunkturelle Entwicklung

Seit Mitte des Jahres 2000 ist eine spürbare Abkühlung der Konjunktur festzustellen, von der das Taxigewerbe in besonderer Weise betroffen ist:



- „Die Konjunktur im Ruhrgebiet hat in den letzten Monaten weitere Rückschläge erlitten“, resümierten die Industrie- und Handelskammern des Ruhrgebiets in ihrem Konjunkturbericht Anfang 2003: „Die Stimmung in den Unternehmen, die die wirtschaftliche Lage so schlecht beurteilen wie **seit zwanzig Jahren nicht mehr**, ist auf einem neuen Tiefpunkt angelangt.“ Auch angesichts der aktuellen internationalen Entwicklung, ist eine Konsolidierung der regionalen Wirtschaft kaum zu erwarten.

- Seit Einführung **des EURO zu Beginn des Jahres 2002** ist ein gravierender Konsumrückgang zu verzeichnen: „Die Verbraucher drehen jeden Euro zweimal um,“ so der aktuelle IHK-Bericht zur Ruhrwirtschaft: „Eine steigende Abgabenlast und wachsende Angst vor einem Arbeitsplatzverlust wirken sich nachhaltig negativ auf das Konsumverhalten aus.“
- Von diesem Konsumverzicht ist das Essener Taxigewerbe ebenso betroffen, wie die **Gastronomie** oder der **Einzelhandel** – zwei ebenfalls „tief in der Krise“ steckende Branchen. Rückläufig sind hier in erster Linie die „aufschiebbaren“ Einkäufe im Non-Food-Bereich, wohingegen die Ausgaben für unabdingbare Lebensmittel- oder Medikamentenkäufe weitgehend unverändert blieben.
- Einen deutlichen Niederschlag findet der „Konsumentenstreik“ auch in den Vermittlungszahlen der **Essener Taxizentralen**. Wurden 2001 noch ca. 1,321 Mio. Touren vermittelt, so lag die Zahl 2002 nur noch bei ca. 1,198 Mio. ein Minus von 9,3%. Während das Geschäftsjahr 2001 noch in etwa dem Verlauf der Vorjahre folgte, ist ab ca. Februar 2002 ein deutlicher „Abbruch“ zu verzeichnen, der sich im Frühjahr 2003 noch einmal verschärft hat.



Insgesamt ist festzustellen, dass sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen auch für das konsumentennahe Taxigewerbe in den letzten Monaten wesentlich verschärft haben.

2.2.2 Langfristige Entwicklung

In den vergangenen Jahrzehnten hat Essen einen gravierenden Wirtschaftswandel erlebt: Von der Hochburg der deutschen Montanindustrie hin zu einer modernen Dienstleistungsmetropole. Dabei ist es gelungen, den Standort Essen als „**Stadt der Konzerne**“ zu erhalten:



- Erfahrungsgemäß bildet ein starker **Dienstleistungsbereich** einen günstigen „Nährboden“ für das Taxigewerbe. In Essen hat der tertiäre Sektor großen Stellenwert erlangt: Etwa 35% der Beschäftigten sind bei Dienstleistungsunternehmen im engeren Sinne tätig. Weitere ca. 6% arbeiten im Dienstleistungsbereich Verkehr und Nachrichtenübermittlung, weitere 12% im Finanzsektor, in (halb-) staatlichen Einrichtungen sowie bei Organisationen ohne Erwerbscharakter. Im erweiterten Sinne arbeiten also ca. 52% aller in Essen Beschäftigten im Dienstleistungsbereich. Neben einer Vielzahl kleiner und mittlerer Betriebe stehen Konzerne, wie die **Spedition Schenker** oder die **WAZ-Gruppe** für die Bedeutung des tertiären Sektors in der Stadt.

- Traditionell fußt Essens Wirtschaft auf den Konzernen der „alten“ **Montanindustrie**, die heute zum großen Teil aber zu Dienstleistungs- und Handelskonzernen geworden sind. In erster Linie sind hier der **RWE-Konzern** und die zum Chemiekonzern gewandelten **RAG** mit ihren zahlreichen Unterkonzernen zu nennen. Zeugnis von der einstmaligen Stellung als „*stählernes Herz*“ des Ruhrgebiets legen weiterhin die Konzernzentralen von **Thyssen-Krupp**, **Stinnes Interfer** und **Ferrostaal** ab.
- Ein schmerzlicher Abgang ist 2003 allerdings mit der Verlagerung der deutschen **Coca-Cola-Zentrale** nach Berlin zu verzeichnen.
- Große Bedeutung als Konzernmetropole kommt Essen auch im **Handelssektor** zu: International tätige Unternehmen, wie die **ALDI-Konzerne**, die **Karstadt-Quelle-Gruppe**, der Schuhfilialist **Deichmann** oder der aufstrebende PC-Discounter **Medion** haben ihren Sitz in oder in der Nähe von Essen.
- „Stadt der Konzerne“ ist Essen auch mit Blick auf die – allerdings krisengeschüttelte – **Bauindustrie**. Mit dem **Hochtief-Konzern**, der **Eurovia-Teerbau** und dem Immobilienkonzern **Viterra** beherbergt Essen gleich drei Bau- und Immobilienkonzerne mit Milliardenumsatz.

Insgesamt bildet die Wirtschaftsstruktur Essens also einen günstigen Boden für das örtliche Taxigewerbe.

2.2.3 Entwicklung der taximarktintensiven Branchen

Vier Bereiche haben für das Taxigewerbe traditionell eine besondere Bedeutung: Das **Übernachtungsgewerbe** und der **Heil- und Gesundheitsbereich**. Von Bedeutung ist weiterhin der Stellenwert als **Messeplatz** sowie als **Kongress- und Veranstaltungsort**.

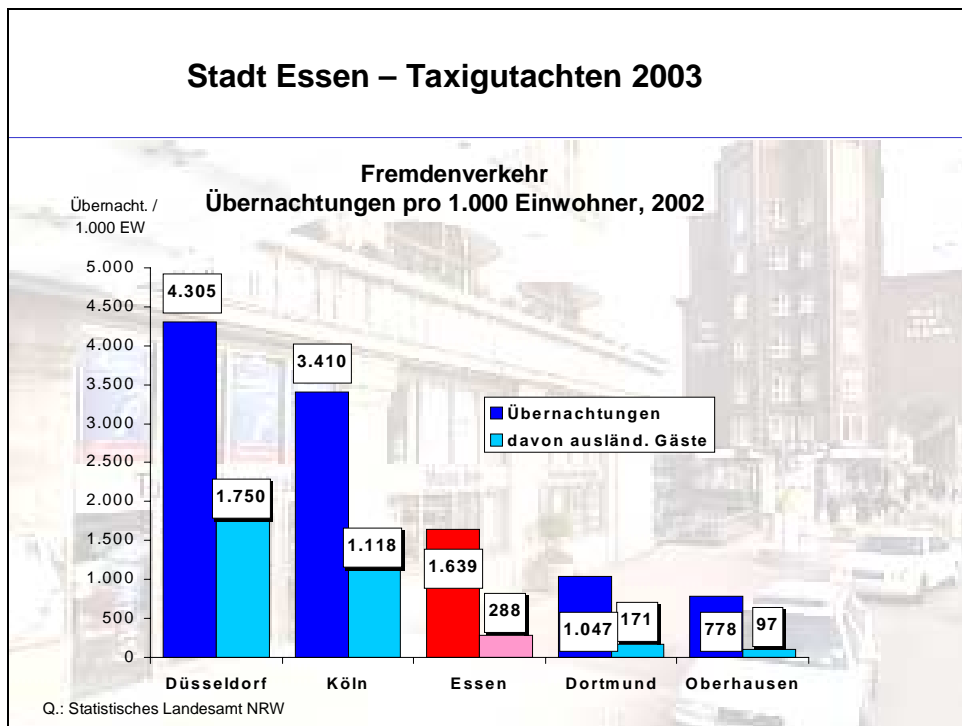
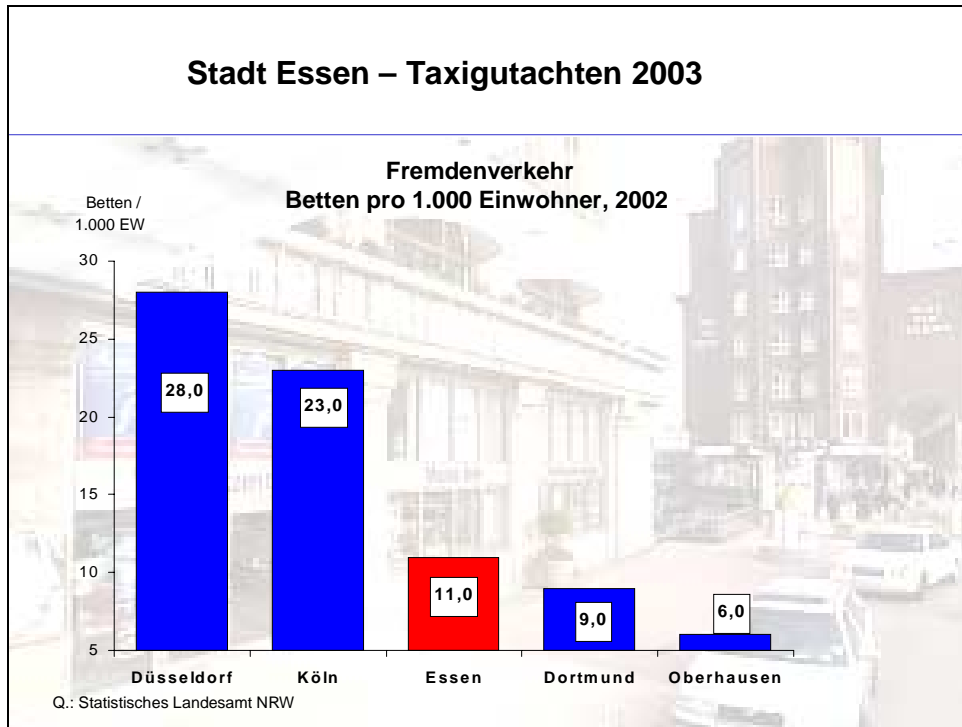
2.2.3.1 Übernachtungsgewerbe

Trotz einiger Anziehungspunkte, verfügt Essen nur über eine eher mäßige touristische Infrastruktur. Das Übernachtungsgewerbe der Stadt ist also im wesentlichen auf Geschäftsreisende abgestellt – eine für das Taxigewerbe allerdings recht interessante Zielgruppe:

STADT ESSEN HOTEL- UND ÜBERNACHTUNGSGEWERBE, 2002*				
	Betten	Ankünfte	Übernachtungen	Übernachtungen (ausländ. Gäste)
Essen	6.464	398.001	964.711	169.749
Düsseldorf	15.913	1.302.811	2.459.615	999.946
Dortmund	5.327	370.371	619.372	101.090
Oberhausen	1.309	98.141	172.129	21.526
Köln	22.504	1.826.596	3.302.211	1.082.956

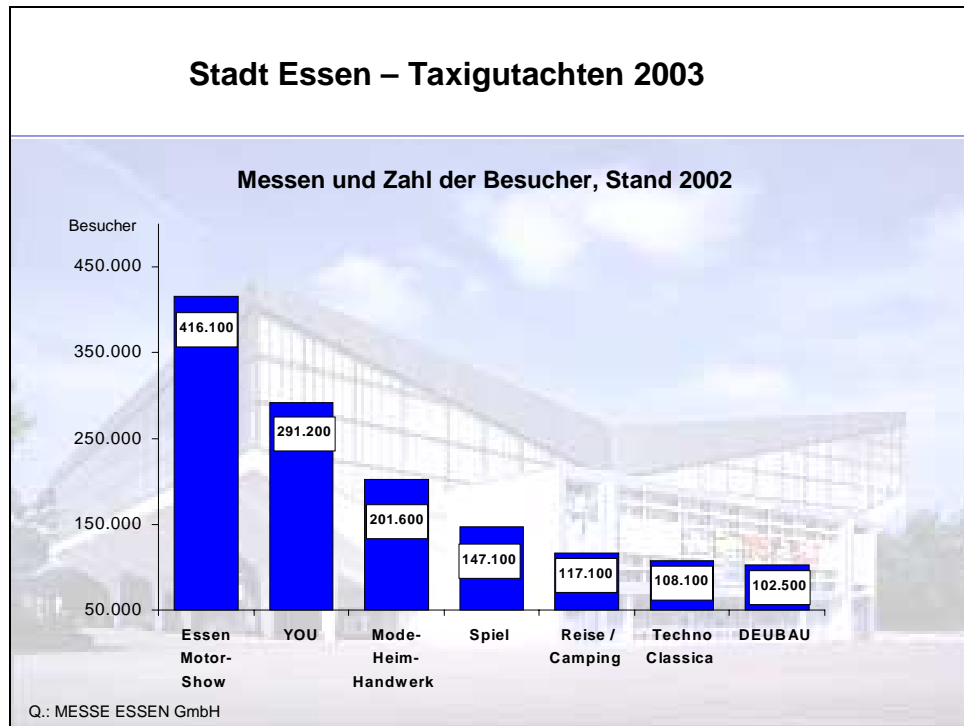
Q.: Statistisches Landesamt NRW * ohne Jugendherberge

- Gemessen an anderen Großstädten der Region weist Essen jedoch eine eher durchschnittliche **Hotel-Ausstattung** auf: 2002 lag die Kapazität bei ca. 6.500 Betten (in 83 Betrieben mit mindesten 8 Betten). Zum Vergleich: In der etwa gleichgroßen Landeshauptstadt Düsseldorf liegt die Zahl der Betten mit knapp 16.000 wesentlich höher. Auf einen Einwohner kommen hier 28 Betten; in Essen dagegen nur 11. In Hannover - Deutschlands Messestadt Nummer 1 - liegt der entsprechende Wert bei 17; in der Messestadt Köln gar bei 23 Betten / 1.000 Einwohnern.
- Das eher durchschnittliche Bild bestätigt sich auch bei der **Zahl der Übernachtungen**: Mit ca. 965.000 Übernachtungen oder 1.640 Übernachtungen / 1.000 Einwohner registrierte die Stadt Essen im Jahr 2002 weit weniger als die Vergleichsstädte Düsseldorf (ca. 4.300), Köln (ca. 3.400) oder Hannover (ca. 2.200).
- Von besonderer Bedeutung für das Taxigewerbe ist der Anteil ausländischer Übernachtungsgäste: Während in Düsseldorf und Köln die „**Ausländerquote**“ bei 40% bzw. 33% liegt, rangiert die Zahl in Essen bei lediglich 18%.



2.2.3.2 Messen

Ein bedeutender Nachfragefaktor für das Essener Taxigewerbe ist die Messe. Essen zählt zu den Top Ten der deutschen Messeplätze: Mit 46 Veranstaltungen, davon 36 Messen und 10 Präsentationen, konnten 2002 insgesamt 12.483 Aussteller nach Essen geholt werden:

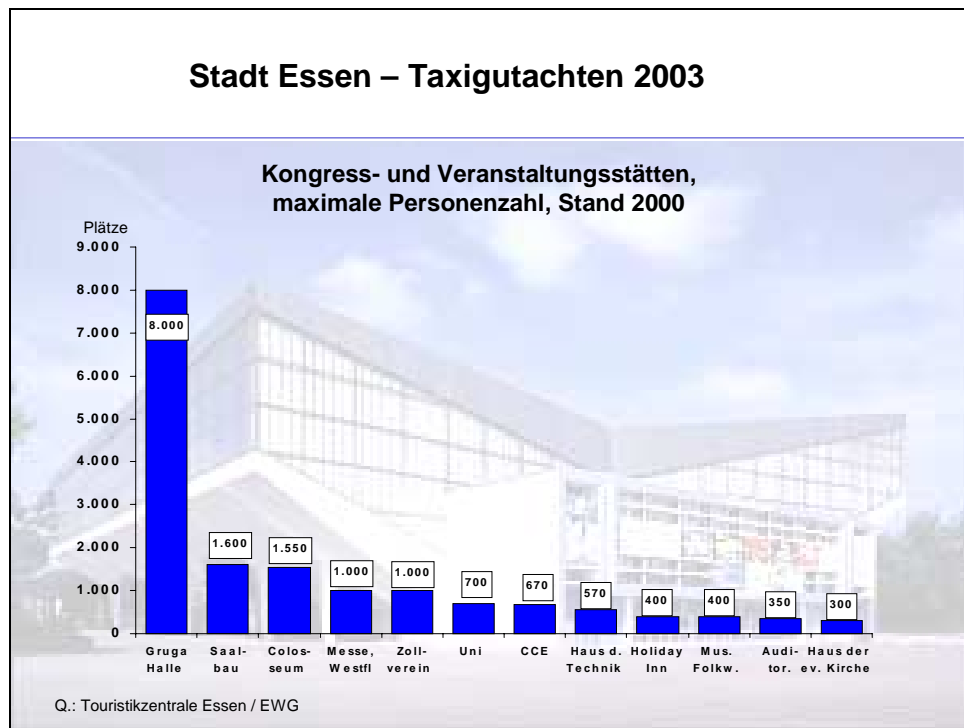


- Gegen den Trend konnte die Essener Messe ihre **Besucherzahl** weitgehend behaupten: Von 1,83 Mio. in 2001 ging die Zahl der Besuchern 2002 nur auf etwa 1,82 Mio. zurück. Zum Vergleich: Im Durchschnitt hatten Deutschlands Messeplätze 2002 ein Minus von ca. 5% zu verkraften. Aufgrund des gekürzten Programms – geplant sind nur 32 Messen - wird für **2003** jedoch ein **Rückgang** auf 1,5 Mio. Besucher erwartet.
- Zu der mit Abstand bedeutendsten Messeveranstaltung ist die **Essen Motor Show** geworden: 2002 wurde sie von ca. 416.100 Besuchern frequentiert. Bemerkenswert ist das wachsende Interesse aus dem Ausland. Aber: Besucher der Motor-Show sind überwiegend motorisiert und erfahrungsgemäß unergiebig als Taxi-Kunden.
- Deutlich geringeren Stellenwert haben die Jugendmesse **YOU** (291.200 Gäste), die **EQUITANA** (alle 2 Jahre ca. 240.000 Gäste) und die Fachmesse **Mode-Heimwerk-Handwerk** (201.000 Gäste). Auf jeweils 100.000 bis 150.000 Besucher kommen die Fachmessen „**Spiel**“, „**Reise / Camping**“, „**Techno Classica**“ und „**DEUBAU**“.
- Ergänzt wird das Messegesehen durch zahlreiche **hochspezialisierte Fach- und Publikumsmessen** von z.T. internationaler Bedeutung, die zusammen auf annähernd eine halbe Millionen Besucher kommen.

2.2.3.3 Kongresse und Veranstaltungen

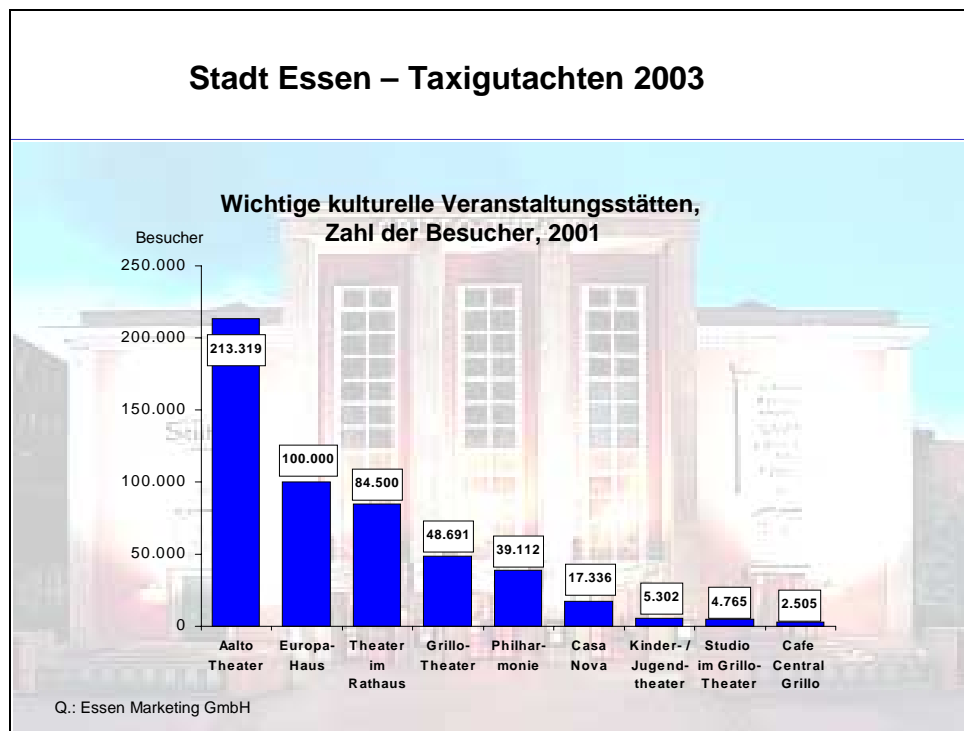
Neben dem Messegeschehen profitiert das Essener Taxigewerbe in besonderem Maße von Kongressen und Veranstaltungen in der Stadt:

- Eine bedeutende Nachfragequelle für das Taxigewerbe bildet die insgesamt 8.000 Personen fassende **Gruga-Halle**. 2002 fanden hier insgesamt 106 Veranstaltungen mit zusammen mehr als 229.000 Besuchern statt. Die Events belegten die Gruga-Halle an insgesamt 173 Tagen.
- Im Jahr 2002 verzeichnete das **Congress Center Essen (CCE)** insgesamt ca. 913 Veranstaltungen unterschiedlichster Art. Dabei fanden insgesamt ca. 82.000 Teilnehmer nach Essen. Im Vorjahr hatte die Besucherzahl erst bei 70.000 gelegen.
- Neben Gruga-Halle und den der Messe angegliederten Räumlichkeiten, beherbergt Essen **zahlreiche Veranstaltungsstätten** - vom Colosseum mit seinen ca. 1.550 Plätzen bis zum Haus der evangelischen Kirche mit ca. 300 Personen Fassungsvermögen.



Auch wenn die Stadt vielfach im Schatten von Bochum steht, so entfaltet auch Essen ein vielfältiges Kulturleben mit einem reichhaltigen Angebot an Theatervorstellungen, Konzerten und sonstigen Darbietungen, die vor allem dem Taxigewerbe in den Nächten und am Wochenende Nachfrager bescheren:

- An erster Stelle ist hier das **Aalto-Theater** zu nennen, das 2001 an insgesamt 239 Spieltagen mehr als 213.000 Besucher anlockte. Nicht erfasst sind dabei die Konzertbesucher des Hauses.
- Wichtige Posten im örtlichen Kulturgeschehen sind weiterhin das **Europahaus**, mit jährlich mehr als 100.000 Besuchern sowie das **Theater im Rathaus** (ca. 84.500 Besucher).
- Hinzu kommen die **Kinos** der Stadt mit ihren insgesamt ca. 11.400 Plätzen.



2.2.3.4 Heil- und Gesundheitsbranche

Im Vergleich mit anderen Oberzentren weist Essen eine eher mäßige Ausstattung mit **medizinischen Einrichtungen** auf:

STADT ESSEN MEDIZINISCHE EINRICHTUNG	
Krankenhäuser	Betten
Universitätsklinikum Essen	1.276
Kliniken Essen Mitte (Huysens- / Knappschafts-KKH)	640
Elisabeth Krankenhaus Essen	610
Alfried Krupp Krankenhaus	560
Fachklinik Rhein / Ruhr	556
Katholische Kliniken Essen-Nord	546
Kliniken Essen Süd	448
Philippusstift	415
Evangelische Bethesda-Krankenhaus	356
Evangelisches Krankenhaus Lutherhaus	333
St. Josef-Krankenhaus Kupferdreh	271
Ruhrlandklinik	239
Fachklinik Kamilliushaus	110
Bettenzahl	5.084
REHA	
Deutsche Orden	66
Fachklinik Rhein / Ruhr	556
Bettenzahl, REHA	626
Gesamtbettenzahl	5.710
Q.: Deutsches Krankenhaus Adressbuch	

- Für die stationäre Behandlung stehen in Essen **13 Krankenhäuser** mit zusammen 5.084 Betten (116 Einwohner pro Bett) zur Verfügung. Zum Vergleich: Hannover kommt auf ca. 88 EW/Bett; Münster gar auf ca. 58 EW/Bett.
- Wichtigster Einzelposten in der stationären Gesundheitsversorgung ist das **Universitätsklinikum Essen** mit seinen annähernd 1.300 Betten. Allein das Universitätsklinikum, das 30 Einzelkliniken und 21 angeschlossene Institute umfasst, beschäftigt ca. 5.400 Mitarbeiter.
- Mit den **Kliniken Essen Mitte** (Huysens-Stiftung / Knappschafts-Krankenhaus), dem **Elisabeth-Krankenhaus**, dem **Alfried-Krupp-Krankenhaus**, den **Katholischen Kliniken Essen-Nord**, den **Kliniken Essen-Süd** und dem **Philippusstift** verfügt die Stadt über sechs Einrichtungen in der **Dimension eines Kreiskrankenhauses**. Hinzu kommen kleinere konfessionelle Krankenhäuser und spezialisierte Fachkliniken.
- Relativ schwach ist in der Großstadt Essen erwartungsgemäß der **REHA-Bereich** besetzt. Wichtigster Posten ist hier die **Fachklinik Rhein / Ruhr** mit 556 Betten. Deutlich geringeren Stellenwert hat dagegen die REHA-Einrichtung des **Deutschen Ordens** mit ca. 66 Betten.
- Für die **ambulante Versorgung** sind weiterhin gut 800 niedergelassene Ärzte sowie ca. 330 Zahnärzte zuständig.

2.2.4 Arbeitsmarkt in der Stadt Essen

Erfahrungsgemäß übt eine ungünstige Lage auf dem Arbeitsmarkt einen fünffachen Effekt auf das Taxigewerbe aus:

- **1. Effekt:** Ein direkter Effekt resultiert aus der **sinkenden Kaufkraft**. Der Zusammenhang ist eindeutig: Hohe Arbeitslosigkeit senkt die Nachfrage nach Taxidienstleistungen. Taxifahrten werden als „Luxus“ betrachtet, auf den im Ernstfall als erstes verzichtet werden muss.
- **2. Effekt:** Ein weiterer Effekt ergibt sich auf der Angebotsseite: Je stärker der Druck auf dem Arbeitsmarkt, desto größer die **Attraktion des Taxigewerbes** für Arbeitssuchende. Anders, als beispielsweise das Handwerk, besitzt das Taxigewerbe nur eine vergleichsweise niedrige Zugangsschwelle.
- **3. Effekt:** Besonderes Gewicht bekommt dieser Effekt bei hoher **Ausländererwerbslosigkeit**: Mit der Taxikonzession können sich ausländische Unternehmer einen Arbeitsplatz aufbauen und dabei gleichzeitig ihren ausländerrechtlichen Status untermauern. So entsteht ein außerwirtschaftlicher Angebotsdruck auf das Taxigewerbe, dem i.d.R. keine entsprechende Nachfrage gegenübersteht.
- **4. Effekt:** Je unelastischer der Arbeitsmarkt, desto schwieriger wird für alle Taxiunternehmer der Wechsel bzw. die **Rückkehr auf den „normalen“ Arbeitsmarkt**. Erschwerend wirken die eingegangenen Finanzierungsverpflichtungen, die ein Ausscheiden aus dem Beruf nahezu unmöglich machen - auch wenn die erzielten Gewinne sich nur noch wenig vom Sozialhilfesatz abheben.
- **5. Effekt:** Arbeitslosigkeit fördert zudem die **Substitution gewerblicher Transportleistung** durch private Transportleistung. Konkret: Viele Arztfahrten, für die in früheren Jahren ein Taxi gerufen worden wäre, werden heute vom erwerbslosen Nachbarn erledigt - gegen Aufwandsentschädigung.

Wie in den meisten Großstädten, die traditionell von der „alten“ Montanindustrie geprägt wurden, präsentiert sich auch der Essener Arbeitsmarkt mit starken Belastungen:

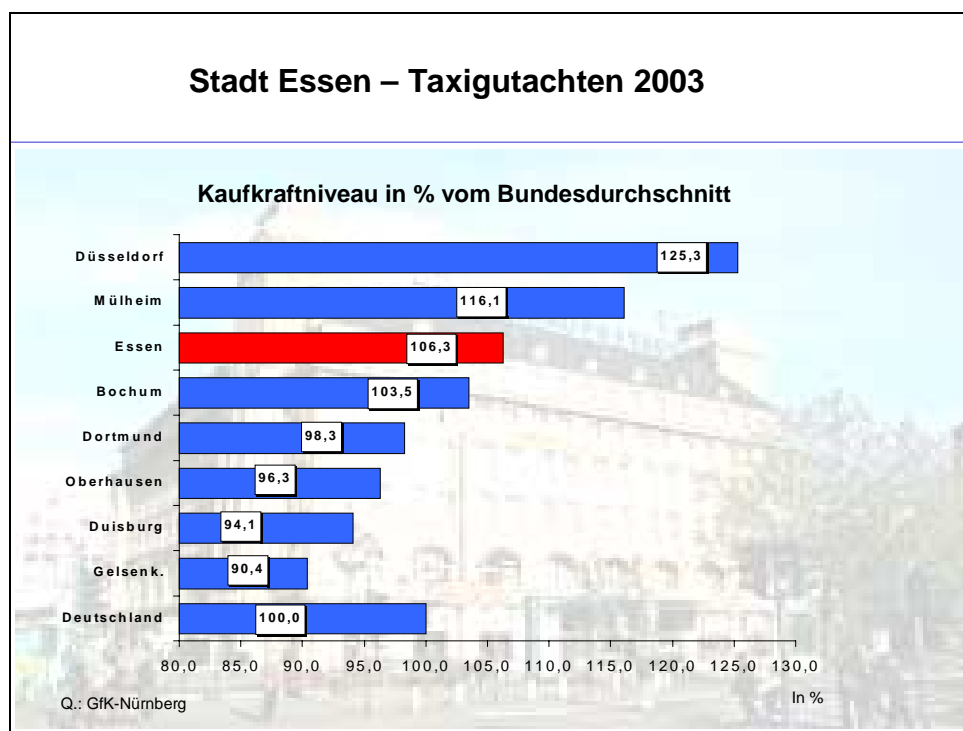
- Mit 13,2% lag die Erwerbslosigkeit im Februar 2003 über dem **Bundesdurchschnitt** (12,5%) und dem **Landesdurchschnitt** (11,4%).
- Der Vergleich mit **Städten der Region**, wie Dortmund (16,0%), Duisburg (15,1%) oder Bottrop (13,7%) zeigt jedoch die noch verhältnismäßig günstige Lage auf dem Essener Arbeitsmarkt.
- Der **Vergleich mit Großstädten** anderer NRW-Regierungsbezirke belegt die strukturelle Schwäche des Arbeitsmarktes an Rhein und Ruhr: In Städten wie Bonn oder Münster rangiert die Arbeitslosenquote nach wie vor unter der 10%-Marke.
- Ein besonderes Problem bildet die **Ausländererwerbslosigkeit**, insbesondere an den traditionellen Standorten der Schwerindustrie. In Städten, wie Düsseldorf, Duisburg oder Dortmund ist jeder 3. bis 4. Erwerbslose nichtdeutscher Staatsbürgerschaft. In Essen liegt der Anteil mit knapp 17% zwar wesentlich niedriger, dennoch hat sich das Taxigewerbe auch hier zu einem „Fluchtpunkt“ der Ausländererwerbslosigkeit entwickelt.



2.2.5 Kaufkraft in der Stadt Essen

Wichtigster Nachfrager für Taxidienstleistung ist die **private Wohnbevölkerung**. Deren Nachfrage ist ganz wesentlich von der Einkommenssituation abhängig. Ein bedeutender Gewichtungsfaktor für die Nachfrage auf dem Taximarkt ist daher die private Kaufkraft.

Zur vergleichenden Bewertung der privaten Kaufkraft in unterschiedlichen Gemeinden und Regionen stellt die „Gesellschaft für Konsum-, Markt- und Absatzforschung“ (GfK) ein Kennzahlensystem der (einzelhandelsrelevanten) Kaufkraft zur Verfügung, das auch für den konsumentennahen Taximarkt Aussagekraft besitzt:

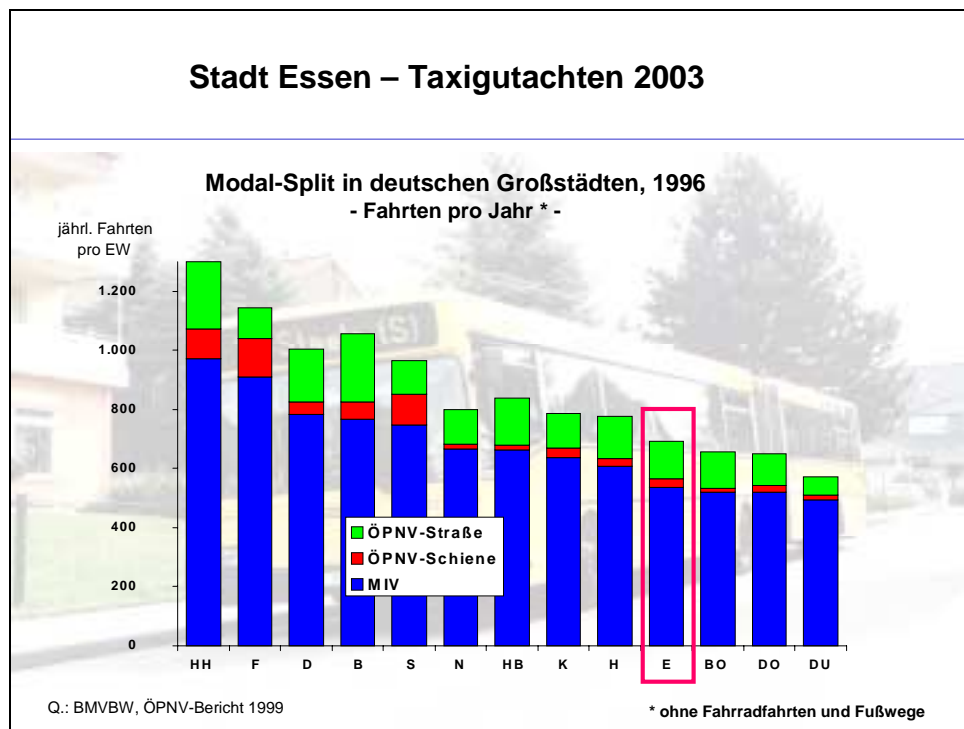


- Die Stadt Essen zählt mit einem Kaufkraftindexwert von 106,3% zu den Städten mit leicht **überdurchschnittlicher Kaufkraft**. Im GfK-Kaufkraftmeßsystem rangiert sie über dem Bundesdurchschnitts, der mit 100,0% normiert ist.
- Auch gemessen am Kaufkraftniveau benachbarter Städte an Rhein und Ruhr schneidet Essen relativ günstig ab: Bochum (103,5%), Dortmund (98,3%), Oberhausen (96,3%), Duisburg (94,1%) und Gelsenkirchen (90,4%) kommen auf z.T. deutlich niedrigere Werte. Eine wesentlich stärkere Kaufkraft findet sich dagegen in der Landeshauptstadt Düsseldorf (125,3%) und im benachbarten Mülheim (116,1%).

2.3 Verkehrswirtschaftliches Umfeld des Taxigewerbes

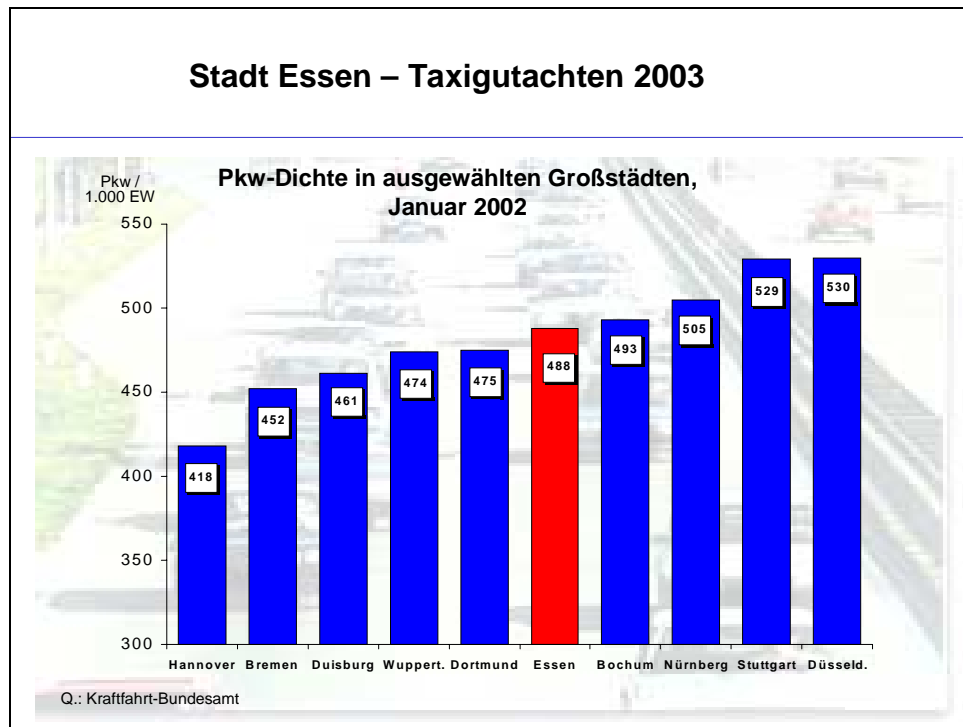
Neben seiner Einbettung in die regionalwirtschaftlichen Strukturen agiert das Taxigewerbe auch in Abhängigkeit zu seinem verkehrswirtschaftlichen Umfeld. Im Folgenden werden daher die für das Taxigewerbe relevanten Aspekte erörtert.

Insgesamt zeichnen sich die Essener durch eine eher **mäßige innerörtliche Mobilität** aus: Während nach Berechnungen des Bundesverkehrsministeriums die Bürger der Städte Hamburg, Frankfurt, Düsseldorf oder Berlin zwischen 1.000 und 1.300 Fahrten pro Jahr unternehmen (ohne Fahrradfahrten), kommen die Bewohner Essens nur auf knapp 700 – ein für die Ruhr-Region nicht untypischer Wert, der zugleich auch einen limitierenden Faktor für das Taxigewerbe bildet.



2.3.1 Wettbewerbsfaktor Motorisierter Individualverkehr (MIV)

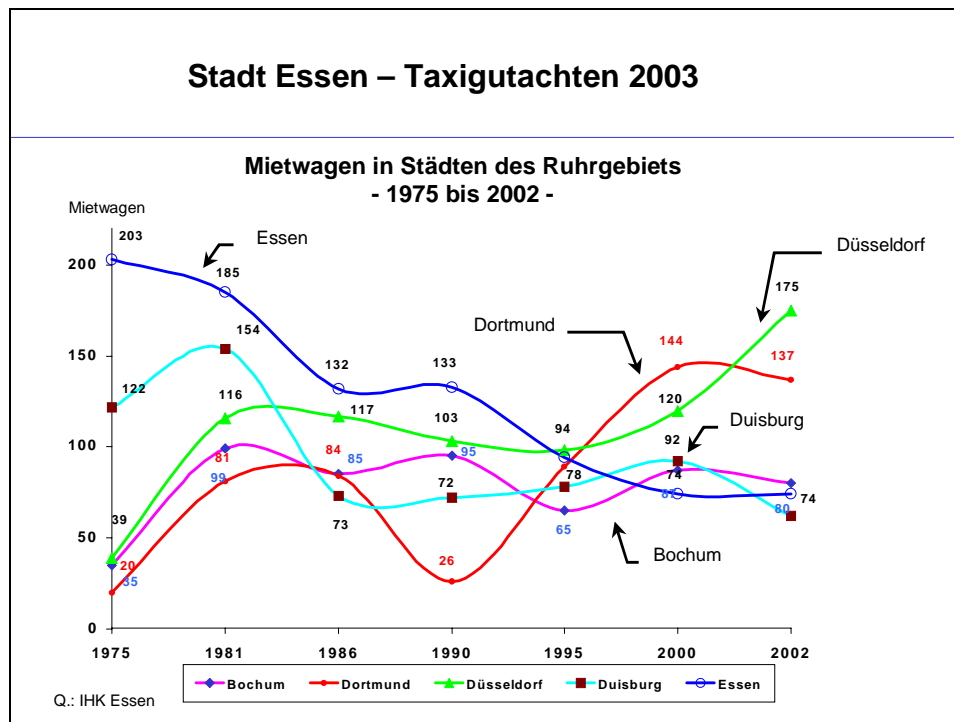
Die Nachfrage nach Taxidienstleistungen ist in hohem Maße abhängig von der Motorisierung der Bevölkerung. Auch in Essen trifft das Gewerbe dabei auf ungünstige Bedingungen:



- Gemessen an **westdeutschen Großstädten** vergleichbarer Größe hat Essen eine eher mäßige Pkw-Dichte: Mit 488 Pkw / 1.000 Einwohner lag die Stadt Anfang 2002 zwar deutlich vor vergleichbaren Städten wie Hannover (418) oder Bremen (452). Von Spitzenwerten wie in Stuttgart (529) oder Düsseldorf (530) ist Essen jedoch weit entfernt. Ähnliche Pkw-Dichtewerte wie in Essen finden sich auch in den **Nachbarstädten** der Region: Bochum (493), Dortmund (475) und Duisburg (461).
- Neben der bloßen Verfügbarkeit von Pkws bildet die **tatsächliche Nutzung** eine bedeutende Rahmenbedingung für das Taxigewerbe. Auch in dieser Hinsicht rangiert Essen im Durchschnitt westdeutscher Ballungszentren: Gut 3 von 4 Fahrten (77,7%) werden in der Ruhr-Metropole mit dem eigenen Auto oder Motorrad (MIV) erledigt – weniger als z.B. in den Nachbarstädten Bochum (79,1%), Dortmund (79,9%) oder Duisburg (86,2%).

2.3.2 Wettbewerbsfaktor Mietwagen

Das Essener Taxigewerbe ist nur wenig der Konkurrenz des Mietwagengewerbes ausgesetzt:



- 621 Taxis stehen in Essen 74 Mietwagen gegenüber. Der Anteil der Mietwagen am gesamten Taxi- und Mietwagenbestand rangiert bei knapp 11%. Damit zeichnet sich eine relativ „günstige“ Konstellation ab.
- In dieser Hinsicht unterscheidet sich Essen deutlich von Städten wie Mönchengladbach (**Mietwagenanteil: 39,4%**), Bonn (35,4%) oder Bochum (22,0%).
- **Langfristig schrumpfte** die Zahl der Essener Mietwagen seit 1975 nahezu um zwei Drittel: von 203 Fahrzeugen. Damit unterscheidet sich die Situation in Essen deutlich von der in den Nachbarstädten.
- Hinzu kommt, dass die Mehrzahl der Essener Mietwagen von **Taxiunternehmern** betrieben wird, so dass sich die Wettbewerbssituation zwischen beiden Gewerben weiter relativiert.

Näher auf das **Verhältnis** zwischen Taxi- und Mietwagengewerbe soll im Zusammenhang mit Analyse der Taxi- und Mietwagendichte (Kapitel 3.2) eingegangen werden.

2.3.3 Wettbewerbsfaktor Schienenverkehr

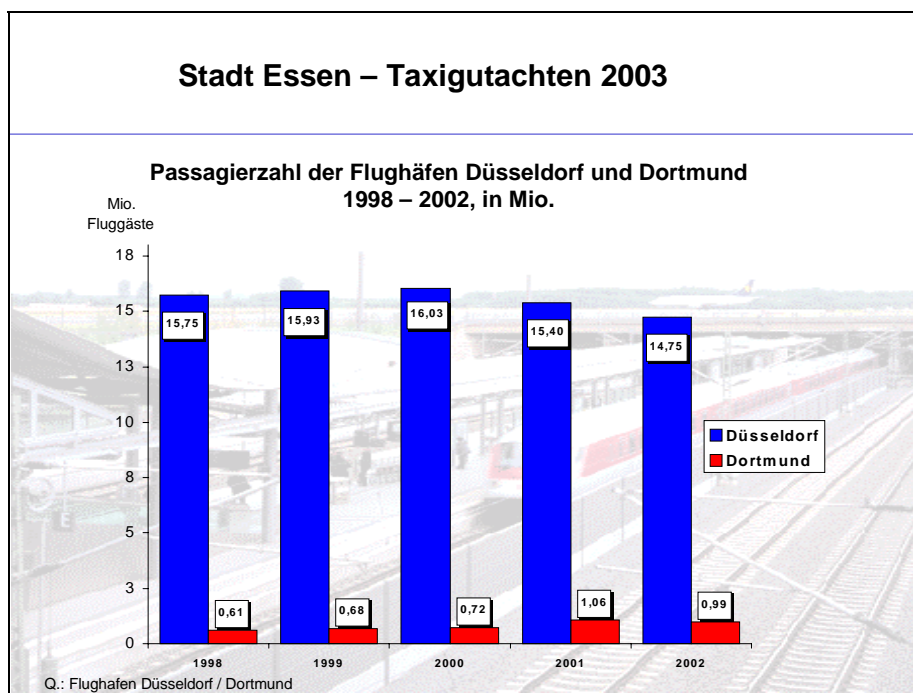
Wirkungsvoll nimmt das Taxi seine Funktion als ergänzender Verkehrsträger erfahrungsgemäß gegenüber dem Schienenverkehr wahr. Wichtigster Bezugspunkt für das Essener Taxigewerbe ist daher der Hauptbahnhof.

- Im Vergleich mit anderen Großstädten zeichnet sich der Essener Hauptbahnhof durch ein sehr hohes **Verkehrsaufkommen** aus. Werktäglich ist die Station Ziel bzw. Ausgangspunkt für zahlreiche Eisenbahnverbindungen. An Werktagen frequentieren ca. 120.000 Besucher und Passagiere den Essener Hauptbahnhof.
- Ausschlaggebend für die Taxinachfrage an Bahnhöfen ist der **Fernverkehr**. Hier liegt ein wesentlicher Standortvorteil: Weit mehr als 100 Fernverkehrszüge verlassen täglich den Essener Hauptbahnhof.
- Ungünstig für das Taxigewerbe: Der Essener Fernverkehr ballt sich an einer **einzi-gen Station**, während sich anderenorts das Geschehen auf mehrer Fernverkehrsbahnhöfe verteilt.
- Eine weitere Nachfragequelle stellt der unmittelbar in Hauptbahnhofsnahe gelegene **Busbahnhof** dar, der täglich von zahlreichen Reisenden genutzt wird.

2.3.4 Wettbewerbsfaktor Flugverkehr

Eine weitere bedeutende Ergänzungsfunktion erfüllt das Taxigewerbe gegenüber dem Flugverkehr. In vielen Großstädten „beschäftigt“ der Flughafen zwischen 5% bis 8% der Taxiflotte. In dieser Hinsicht hat das Essener Taxigewerbe einen erheblichen Standortnachteil:

- Essen ist die einzige deutsche Großstadt mit mehr als 400.000 Einwohnern **ohne eigenen Flugplatz**. Flughafentouren sind also nur als Zieltouren oder Vorbestellungstouren möglich.
- Im Einzugsbereich Essens liegen zwei Zivilflughäfen: Der **Düsseldorfer Flughafen** ist mit seinen ca. 14,75 Mio. Fluggästen die Nummer 3 in Deutschland. Eher untergeordnete Bedeutung hat daneben der **Flughafen Dortmund** mit knapp 1 Mio. Fluggästen in 2002. Aufgrund der anhaltenden Krise im internationalen Flugverkehr, hatten beide Flughäfen 2002 einen Rückgang beim Passagieraufkommen von 4,2% bzw. 6,5% zu verzeichnen.



- Ein zusätzlicher Standortnachteil erwächst dem Essener Taxigewerbe aus der sehr guten **Schiienenanbindung des Düsseldorfer Flughafens**: Zeitweise im 5-Minutenabstand verkehren Fern-, Regional- und S-Bahnzüge zwischen Essener Hauptbahnhof und Düsseldorfer Flughafenbahnhof. Bei einer Fahrzeit zwischen 20 (ICE) und 45 Minuten (S-Bahn) und einem Fahrpreis von 7,30 € (S-Bahn / Regionalverkehr) bzw. 12,30 € (ICE) hat das stauanfällige und relativ teure Verkehrsmittel Taxi (Fahrpreis ca. 39 €) auf der gleichen Route einen schweren Stand.

2.3.5 Wettbewerbsfaktor ÖPNV

2.3.5.1 ÖPNV als konkurrierender Verkehrsträger

Der innerstädtische ÖPNV Essens wird als U-Bahn, S-Bahn, Straßenbahn und Linienbusverkehr hauptsächlich durch die **Essener Verkehrs-Aktiengesellschaft (EVAG)** und die **Deutsche Bahn** im Verbund des **VRR** betrieben. Im Herzen von Mitteleuropas bevölkerungsreichstem Verdichtungsgebiet gelegen, verfügt Essen über einen leistungsfähigen ÖPNV, der jedoch dem Taxigewerbe enge Grenzen setzt:

- Das **Omnibusnetz der EVAG** umfasst 41 Linien mit zusammen knapp 500 km Streckenlänge. 2001 leisteten die Busse der EVAG ca. 1.300 Mio. Platz km und waren damit wichtigster Posten im ÖPNV der Stadt.
- Besondere Bedeutung für das Taxigewerbe hat das zum Fahrplanwechsel im Januar 2003 erweiterte **Nachtexpressnetz**, das offensiv als Konkurrenz zum Taxigewerbe vermarktet wird. PR-Text der EVAG: „Zum Fahrplanwechsel im Januar 2003 ... kann auch Wirt Manfred sämtliche Telefonnummern von Taxi-Zentralen streichen“. Neben der Erweiterung auf 16 Linien wurde der bislang auf das Wochenende beschränkte Betrieb auch auf die Wochentage ausgeweitet.
- Das **U-Bahn- und Straßenbahnnetz** der EVAG hat eine Gesamtstrecke von ca. 72 km. 2001 kam die U-Bahn auf gut 402 Mio. Platz km. Die Straßenbahn erzielte mit ca. 758 Mio. Platz km eine annähernd doppelt so hohe Verkehrsleistung.
- Eine weitere Säule des ÖPNV bilden die 5 **S-Bahnlinien** der DB-Regio, die zugleich für eine Anbindung in die Region sorgen. Darüber hinaus berühren 3 **Regionalbahn-** und 7 **Regionalexpresslinien** das Essener Stadtgebiet und ergänzen so das innerstädtische ÖPNV-Angebot.

STADT ESSEN U-,S- UND STRAßENBAHNVERBINDUNGEN, LINIEN UND TAKTUNG IN HAUPTVERKEHRSZEITEN, WINTERFAHRPLAN 2002 / 2003		
<i>Linie</i>	<i>Linienführung</i>	<i>Takt in min</i>
S1	Düsseldorf – Essen - Dortmund	20
S2	Duisburg – Essen - Dortmund	60
S3	Hattingen – Essen - Oberhausen	20
S6	Essen - Düsseldorf – Köln	20
S9	Essen - Bottrop – Haltern	20
U11	Messe – Essen Hbf – Karlsplatz	10
U17	Gelsenkirchen – Essen Hbf - Margarethenhöhe	10
U18	Mülheim – Essen Hbf - Berliner Platz	5 - 10
STRABA 101	Germaniaplatz – Essen Hbf – Bredeney	10
STRABA 103	Essen Steele Ost – Essen Hbf – Wertstraße	15 *
STRABA 105	Unterstraße – Essen Hbf – Finefraustraße	20
STRABA 106	Altenessen – Essen Hbf – Helenenstraße	10
STRABA 107	Bredeney – Essen Hbf – Gelsenkirchen	10
Q.: VRR * nur in Randzeiten		

2.3.5.2 Einbindung in ÖPNV - TaxiBus

Seit dem 6. Januar 2003 betreibt die EVAG insgesamt **6 TaxiBus Linien** nach dem Prinzip des Anrufsammeltaxis (AST). Die TaxiBus-Linien dienen der „*Feinverteilung in die einzelnen Stadtteile*“ insbesondere in den Nachtstunden des Wochenendes. Weiterhin wurde die ehemalige **Buslinie 175** vom Stadtwaldplatz zum Augustinum auf Taxibedienung umgestellt. Bis 30 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrt können Fahrgäste die Fahrt telefonisch anmelden. Die Bedienung erfolgt durch Fahrzeuge der Essener **Taxi-Süd GmbH**.

- Gegenwärtig – im April 2003 – arbeitet das Essener TaxiBus-System auf „kleiner Flamme“. Bei den Linien handelt es sich z.T. um **extreme Kurztouren** mit Fahrzeiten zwischen 4 und 10 Minuten.
- Zunächst beschränkt sich das Angebot auf den Süden der Stadt. Eine Erweiterung um **12 weitere TaxiBus-Linien** für den Norden und Westen der Stadt sowie für die Ortsteile Kupferdreh und Werden ist für Mai / Juni 2003 geplant.

STADT ESSEN TAXIBUS-LINIEN		
<i>Linie</i>	<i>Linienführung</i>	<i>Fahrzeit in min</i>
T 61	Annental - Klinkestraße - Grendplatz	9
T 71	Stadtwaldplatz - Zweigerstein - Stiftplatz	5
T 72	Heisingen Kirche - Rote Mühle - Kampmannbrücke - Sartoriusstraße	8
T 81	Frankenstraße - Wiedfeldtstraße – Vossbusch	5
T 101	Gervinusstraße - Frohnhausen Breilsort - Nöggerathstraße – Kl. Lenbachstr.	10
T 102	Erbach - Fängershof – Tommesweg	4
175	Stadtwaldplatz – Augustinum	6
Q.: EVAG		

- Auch wenn in der gegenwärtigen Anlaufphase noch keine endgültige Bewertung möglich ist, so erscheint doch die **Akzeptanz von TaxiBus** gering: Mit Wochentags „*fünf bis sechs*“ und „*zehn bis fünfzehn*“ Bestellungen am Wochenende sind TaxiBus-Touren noch eine vernachlässigbare Größe im Essener Taxigewerbe, das täglich ca. 7.000 bis 8.000 Touren bewältigt.
- Die Planung der EVAG ging bis 2005 von 22 Linien und jährlich „*ca. 58.735 Fahraufträgen mit zusammen ca. 272.520 Besetzkilometern*“ (entspricht ca. 161 Fahrten pro Tag) aus. Zielvorstellung und Praxis gehen also weit auseinander. Als problematisch erweist sich, dass das TaxiBus-System offenkundig **ausschließlich am Kostensparinteresse** der EVAG, nicht aber an der Nachfrage oder an der Betriebslogik des Taxigewerbes orientiert ist.

Im Rahmen dieser Untersuchung wurden die Taxiunternehmer nach ihrer Meinung zur ÖPNV-Einbindung des Essener Taxigewerbes befragt. Insgesamt standen die Antworten unter dem Vorzeichen der Auseinandersetzung im Vorfeld der TaxiBus-Einführung:

- Insgesamt zeigten die Unternehmer eher **verhaltenes Interesse** an einer stärkeren Integration in den ÖPNV. Nur ca. 43% äußerten hierzu überhaupt eine Meinung.
- Unter diesen Unternehmern **überwogen skeptische bis ablehnende** Meinungen (ca. 55%). Nur ca. 37% legten eine **befürwortende** Haltung an den Tag, wobei die positive Grundaussage meist durch Vorbehalte relativiert wurde. Die restlichen ca. 8% äußerten sich neutral.
- Die Befürworter unterstützen prinzipiell das Grundkonzept, den TaxiBus als Ergänzung des Nachtnetzes einzusetzen: *„Abends und frühmorgens Taxen in entlegenen Stadtteilen anstatt von Bussen“*. Das beruht auf der Beobachtung der Unternehmer, dass der *„Nachtexpress der EVAG Freitag und Samstag höchstens zu einem Drittel ausgelastet“* ist. Nicht selten wird die Aussage mit einer - wenig realistischen - Forderung verbunden: *„Nachtexpress abschaffen und Taxis zum Spätdienst einsetzen“*.
- Eine kleinräumige, reine **Verdichtungs- und Ergänzungsfunktion** zum Nachtexpress, wie es das EVAG-Konzept vorsieht, muss aus Perspektive des Taxigewerbes unbefriedigend bleiben: *„Die vorgeschlagenen Kurzstrecken-Zubringerdienste sind der reine Zuschuss“* – so ein Unternehmer: *„Zu lange Anfahrten für eine Kurzstrecke“*.
- Wirtschaftlich sinnvoll kann eine Einbindung des Taxigewerbes nur auf **mittleren und längeren Strecken** sein. *„Es wäre schön, wenn die EVAG abends und nachts einige unlukrative Linien einstellt und der Personenverkehr auf Kosten der EVAG auf die Taxen übertragen würde“* – so die Zielvorstellung, die mit der Umstellung der Linie 175 in einem (bescheidenen) Fall schon Realität ist.
- Die Hauptkritik am EVAG-Konzept zielt auf die **politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen**: *„Ich habe den Eindruck, die EVAG ist nicht daran interessiert und wird es durch eine unmögliche Vergabe verhindern“*. Vielen Unternehmern erscheinen die durch die EVAG gesetzten Rahmenbedingungen als *„Abwehrkonditionen“*, die ein Scheitern des Vorhabens vorprogrammieren. Hierfür spricht aus Sicht der Unternehmer u.a. das **aufwendige Abrechnungssystem** bei ungewisser Erlösaussicht: *„großer bürokratischer Aufwand für kurze Strecken.“* Faktisches Desinteresse wird auch der Stadt Essen und den Taxizentralen unterstellt.
- Vorbehalte – zielen auch auf den **Nutzen von TaxiBus** für die in Essen vorherrschenden Kleinunternehmer: TaxiBus kann daher nur etwas für Mehrwagenbetriebe *„mit Großraumtaxen“* sein – so die Meinung zahlreicher 1- Fahrzeugunternehmer.

3 ANGEBOTSSITUATION

Die Angebotsituation im Taxigewerbe wird hauptsächlich durch vier Faktoren bestimmt:

- Struktur und Ausstattung der **Betriebe**
- die **quantitative Taxidichte**
- die **Angebotsintensität** der Fahrzeuge und
- die **qualitative Struktur** des Fahrzeugbestandes.

Kennzeichnend für das Taxigewerbe der Stadt Essen ist ein gravierendes Professionalitätsgefälle in der Unternehmerschaft: Neben der großen Mehrheit professionell arbeitender Betriebe, existiert in Essen ein Segment **semiprofessioneller** Anbieter, zu dem gut ein Viertel aller Betriebe zu rechnen ist – hauptsächlich Alleinfahrer. Kennzeichnend für diese Gruppe sind nachhaltig niedrige Umsätze, geringe Kosten und minimale Fahrleistungen¹. In zahlreichen Klärungsgesprächen konnten Hintergründe ermittelt werden:

- **Altersbedingte Gründe:** In vielen Fällen spielt das Alter eine Rolle. Ältere, allein-fahrende Unternehmer reduzieren ihre Einsatzzeit im Sinne einer informellen „Altersteilzeit“, ohne gänzlich aus dem Gewerbe zu scheiden oder freie Schichten durch Mitarbeiter aufzufüllen.
- **Gesundheitliche Gründe:** Ein ähnliches Muster zeigt sich bei gesundheitlich beeinträchtigten Unternehmern, die z.T. Pausen vom intensivem Taxifahren nehmen.
- **Familiäre Gründe:** Häufig spielen auch familiäre Gründe eine Rolle: Die (allein-)erziehende Mutter, der taxifahrende Ehemann mit „gut verdienender“ Ehefrau – all das sind typische Beispiele für eine semiprofessionelle Arbeitsorganisation.
- **Nebenerwerb:** Angesichts seit Jahren unbefriedigender Perspektiven, haben sich viele Taxiunternehmer anderen Erwerbsformen zugewandt – teils in direkter Verbindung mit dem Taxigewerbe (z.B. als Kurier etc.), teils in offener Abwendung. Häufig kommt dem Taxifahren so nur noch „Rückversicherungscharakter“ zu.
- **Steuerverkürzung:** In einigen Fällen muss hinter der semiprofessionellen Fassade jedoch auch der Versuch der Steuerverkürzung vermutet werden.

Sofern erforderlich, werden die Daten gesondert nach „Profis“ und „Semiprofis“ dargestellt.

¹ Als quantitatives Kriterium für „Semiprofessionalität“ wurde ein nachhaltiger Jahresumsatz von weniger als 50.000 DM pro Fahrzeug definiert.

3.1 Die Betriebe

3.1.1 Betriebe des Taxi- und Mietwagengewerbes

Das Taxigewerbe in der Stadt Essen zeigt eine großstadttypische Struktur:

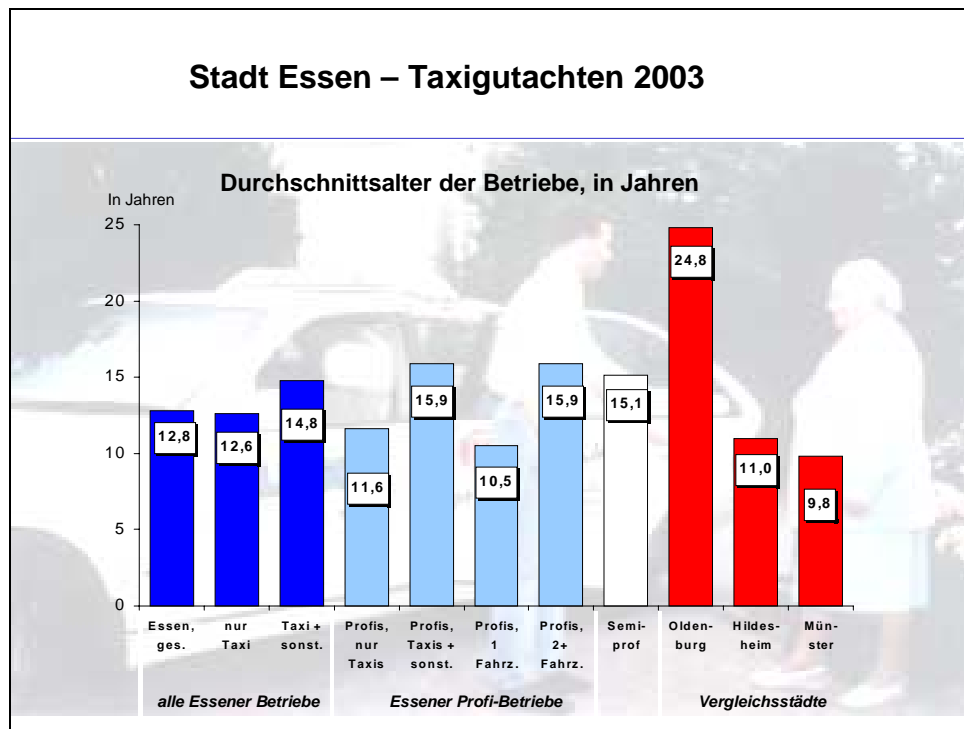
STADT ESSEN BETRIEBE DES TAXI- UND MIETWAGENGEWERBES APRIL 2002		
	Betr.	Fahrzeuge
Taxikonzessionen	398	621
Mietwagen der Taxibetriebe		74
„reine“ Mietwagenbetriebe (ohne Hilfsorgs.)		
Größe Taxibetriebe (Taxis / Betr.)	1,6	

- Das Essener Taxi- und Mietwagengewerbe besteht aus **398 Betrieben** mit insgesamt **621 Taxis** und **74 Mietwagen**.
- Kennzeichnend für Essen ist die **Kleinteiligkeit des Taxigewerbes**: Ca. 71% der Betriebe sind Kleinstbetriebe mit nur einem Fahrzeug. Im Durchschnitt besitzen die Essener Taxibetriebe jeweils ca. 1,6 Taxis.
- Aber auch die Mehrfahrzeugbetriebe sind eher kleinformatig und kommen im Schnitt nur auf 2,8 Fahrzeuge. Lediglich ein Betrieb verfügt über mehr als 10 Taxikonzessionen.

STADT ESSEN BETRIEBE DES TAXIGEWERBES, KONZESSIONEN, 2002		
Konzessionen	Zahl der Betriebe	Anteil in %
1	285	71,3%
2	67	16,8%
3	30	7,5%
4	7	1,8%
5+	11	2,8%

3.1.2 Betriebe nach Gründungszeitpunkt

Die Altersstruktur der Essener Betriebe ist typisch für westdeutsche Großstädte:



- Im **Durchschnitt** kommen die Betriebe auf ein Alter von knapp 13 Jahren – ein für Großstädte üblicher Wert. Zum Vergleich: In ländlichen Regionen liegt das Durchschnittsalter von Taxibetrieben nicht selten zwischen 20 bis 25 Jahren. Das Taxigewerbe der Großstadt ist wesentlich „kurzlebiger“ als das ländliche Gewerbe.
- Die ältesten Betriebe finden sich erwartungsgemäß unter den professionellen **Mehrfahrzeugbetrieben** (ca. 16 Jahre) und unter den semiprofessionellen Kleinbetrieben (ca. 15 Jahre) – letzteres ein Beleg für die Bedeutung von informeller „Altersteilzeit“ in dieser Gruppe.

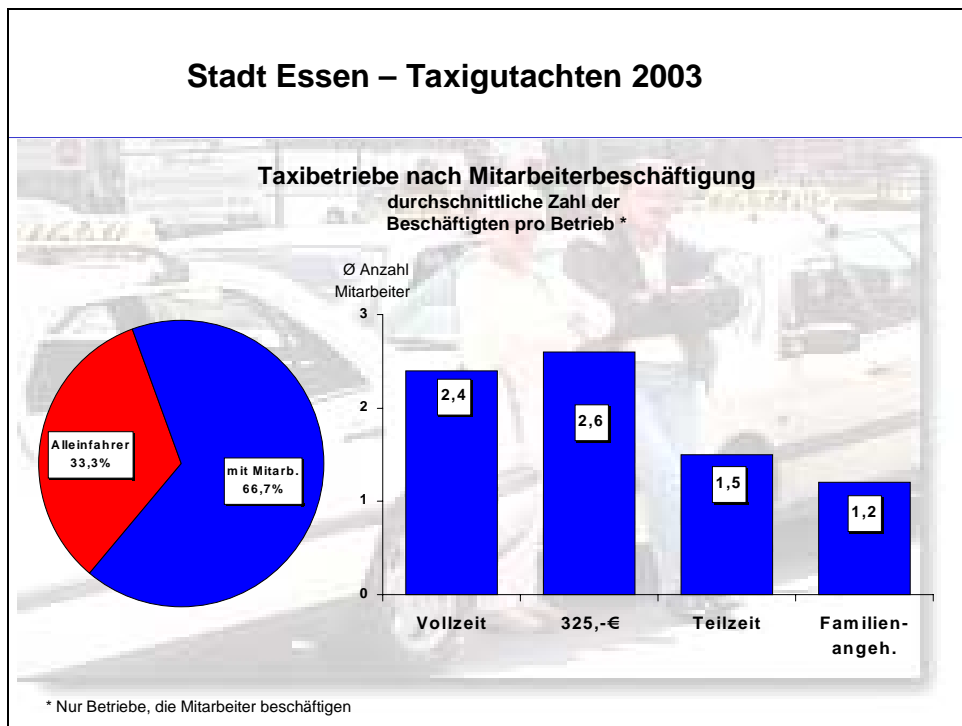
3.1.3 Mitarbeiterstruktur

Die kleinteilige Struktur des Gewerbes spiegelt sich in der Beschäftigungsstruktur der Betriebe wider. Insgesamt ist der Personaleinsatz in Essen recht gering:

STADT ESSEN BETRIEBE NACH MITARBEITERN 2002 IN %*										
	sämtliche Betriebe					Oldenburg	Hildesheim	Koblenz	Hannover	Münster
	total	1 Fzg.	2+ Fzge	nur Taxi	Taxi +sonst.					
Alleinfahrer	33,3%	47,6%	6,0%	35,9%	4,0%	0,0%	23,9%	22,7%	39,2%	15,7%
mit Mitarbeitern	66,7%	52,4%	94,0%	64,1%	96,0%	100,0%	76,1%	77,3%	60,8%	84,3%
davon: mit Vollzeitmitarb.	39,0%	18,6%	60,9%	34,2%	79,2%	60,0%	77,1%	48,6%	34,6%	51,0%
Ø Vollzeitmitarb.	2,4	1,0	2,9	1,8	5,0	12,7	2,5	1,9		4,5
mit Teilzeitmitarb.	24,6%	14,4%	35,5%	23,8%	33,3%	75,0%	28,6%		52,4%	
Ø Teilzeitmitarb.	1,5	1,1	1,7	1,4	2,4	7,4	1,3			
mit 325 €Kraft	71,9%	61,9%	82,7%	71,3%	79,2%	40,0%	82,9%	80,0%		67,6%
Ø 325 €-Kräfte	2,6	1,3	3,7	1,9	8,3	9,1	2,5	1,9		3,9
Familienangeh.	23,2%	17,8%	29,1%	21,3%	41,7%	25,0%	31,4%	23,5%		25,5%
Ø Familienangeh.	1,2	1,0	1,3	1,0	1,6	2,0	1,0	1,3		1,3

*kursive Zahlen = absolute Zahlen (nur Betriebe mit Mitarbeitereinsatz)

- Die Betriebsform des - für großstädtische Verhältnisse typischen – **Alleinfahrer-Unternehmers** hat in Essen noch erhebliche Bedeutung. Ein Drittel der Betriebe zählt noch zu dieser Gruppe. Eine ähnliche Situation findet sich z.B. in Hannover.
- Wie schmal die Personalausstattung der Essener Betriebe ist, zeigt der **Vergleich** mit **Koblenz** – Deutschlands Stadt mit den „kleinsten“ Taxibetrieben (1,02 Taxis / Betrieb). Obwohl hier – mit Ausnahme eines 2-Fahrzeugbetriebes – jeder Betrieb nur eine Konzession besitzt, beschäftigen Koblenzer Taxiunternehmer weit häufiger Mitarbeiter (ca. 77%) als ihre Essener Kollegen (ca. 67%).
- Der intensivste **Personaleinsatz** findet sich erwartungsgemäß bei den Mehrfahrzeugbetrieben sowie bei den Taxibetrieben mit Zusatzerwerb. Auch „reine“ Taxibetriebe – unter ihnen sämtliche Alleinfahrer – kommen mit einer recht spärlichen Personaldecke aus.
- Relativ hoch ist die Bedeutung geringfügiger Arbeitsverhältnisse: Ca. 72% der Betriebe beschäftigen sogenannte **325-€Kräfte**.



- Bedeutung haben zudem **mithelfende Familienmitglieder**, die in ca. 23% der Betriebe zum Einsatz kommen. Bei vielen Taxibetrieben handelt es sich sogar um **ausgesprochene Familienbetriebe**, die ihre Überlebensfähigkeit nicht zuletzt familiärer Selbstausschöpfung verdanken. Im Klartext: Mithelfende Familienangehörige werden „kostenneutral“ beschäftigt; Rentenbeiträge häufig nicht entrichtet – mit fatalen Folgen für die Zukunft.

3.2 Taxi- und Mietwagendichte

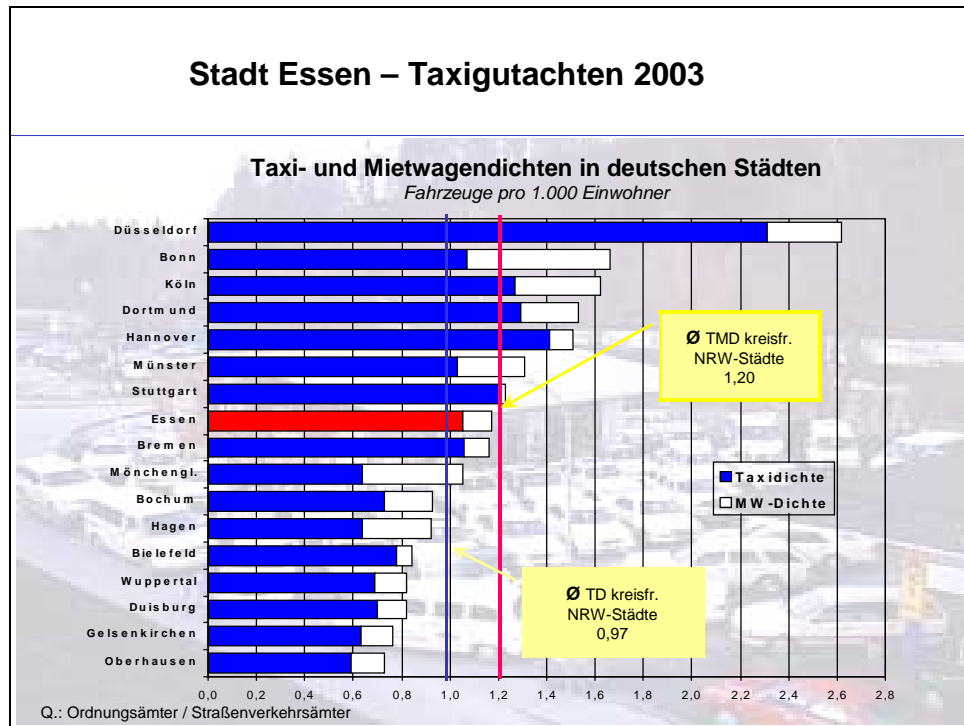
Ein wichtiges Kriterium zur Beurteilung der Angebotssituation ist die Taxidichte, d.h. die **Relation** zwischen Einwohnerzahl und Anzahl der Taxifahrzeuge. Dabei sind drei unterschiedliche Kenngrößen von Bedeutung:

- **Kennzahl „Einwohner pro Taxifahrzeug“:** Diese Kennziffer gibt Auskunft über die wirtschaftliche Basis, die das Taxigewerbe in der Wohnbevölkerung einer Stadt, eines Kreises oder einer übergeordneten Gebietskörperschaft besitzt. In kreisfreien NRW-Städten liegt die Zahl der Einwohner pro Taxi im Durchschnitt bei 1.032 und ähnlich wie in Niedersachsen (1.055). Je höher die Zahl der Einwohner pro Taxifahrzeug, desto größer die wirtschaftliche Basis des Taxigewerbes.
- **Kennzahl „Taxidichte“ (TD):** Die Taxidichte gibt Auskunft über die Wettbewerbsintensität des Taxigewerbes. Sie beschreibt, wie viele Fahrzeuge jeweils 1.000 Einwohnern zur Verfügung stehen. Während Metropolen von internationaler Bedeutung, wie beispielsweise München (2,86), Düsseldorf (2,31) oder Hamburg (2,26) eine sehr hohe Taxidichte aufweisen, liegt der Wert in kreisfreien NRW Städten im Durchschnitt bei 0,97; in niedersächsischen Großstädte bei 0,95. Je höher die Taxidichte, desto stärker die Wettbewerbsintensität.
- **Kennzahl „Taxi / Mietwagendichte“ (TMD):** In vielen Städten bilden Taxi- und Mietwagengewerbe ein weitgehend einheitliches Marktgeschehen. Um Vergleichszahlen für das Geschehen auf dem gesamten Taxi- und Mietwagenmarkt zu gewinnen, wird daher auch die Taxi-/ Mietwagendichte (TMD) errechnet, die die Wettbewerbsintensität auf dem gesamten Taxi- und Mietwagenmarkt beschreibt. In kreisfreien NRW Städten liegt die TMD im Durchschnitt bei 1,20. In Niedersachsen rangiert der entsprechende Wert niedriger - bei 1,16

TAXIDICHTE (TD) UND TAXI-/MIETWAGENDICHTE (TMD) FÜR AUSGEWÄHLTE KREISFREIE STÄDTE
 STAND ENDE 2002

kreisfreie Städte	Einwohner	Taxis	Mietwagen	EW / Taxi	Taxi / 1000 EW	EW / T+MW	Taxi+MW / 1000 EW
München	1.205.923	3446	360	350	2,86	317	3,16
Düsseldorf	570.765	1320	175	432	2,31	382	2,62
Hamburg	1.715.392	3884	154	442	2,26	425	2,35
Berlin	3.382.169	6645	569	509	1,96	469	2,13
Leipzig	493.242	787	154	627	1,60	524	1,91
Hannover	515.001	724	53	711	1,41	663	1,51
Dortmund	590.126	763	137	773	1,29	656	1,53
Köln	967.940	1228	342	788	1,27	617	1,62
Stuttgart	582.443	701	16	831	1,20	812	1,23
Dresden	478.960	518	112	925	1,08	760	1,32
Bonn	306.016	328	180	933	1,07	602	1,66
Bremen	539.403	570	58	946	1,06	859	1,16
Essen	591.889	621	74	953	1,05	852	1,17
Münster	267.197	274	75	975	1,03	766	1,31
Bielefeld	323.373	252	19	1.283	0,78	1.193	0,84
Krefeld	239.559	185	8	1.295	0,77	1.241	0,81
Aachen	245.778	180	51	1.365	0,73	1.064	0,94
Bochum	390.337	284	80	1.374	0,73	1.072	0,93
Duisburg	512.030	356	62	1.438	0,70	1.225	0,82
Wuppertal	364.784	252	48	1.448	0,69	1.216	0,82
Hagen	202.595	130	57	1.558	0,64	1.083	0,92
Mönchengl.	262.963	168	109	1.565	0,64	949	1,05
Gelsenkirchen	276.740	173	36	1.600	0,63	1.324	0,76
Oberhausen	221.619	130	31	1.705	0,59	1.377	0,73
Ø NRW kreisfr. Städte				1.032	0,97	834	1,20
Ø Bayern kreisfr. Städte				622	1,61	549	1,82
Ø Schl.-Holstein kreisfr. Städte				897	1,11	749	1,34
Ø Niedersachsen kreisfr. Städte				1.055	0,95	866	1,16
Ø Rheinl.-Pfalz kreisfr. Städte				1.692	0,59	1.271	0,79
Ø Baden-Württ. kreisfr. Städte				1.025	0,98	882	1,13

Die Essener Werte belegen eine relativ „normale“ Wettbewerbssituation. Von horrenden Dichtewerten wie z.B. in Düsseldorf, München oder Hamburg ist Essen weit entfernt.



- Mit einer **Taxidichte** von 1,05 (Taxis auf 1.000 Einwohner) rangiert die Stadt Essen leicht über dem Wert kreisfreier NRW-Städte (0,97) oder Niedersachsens (0,95).
- **Vergleichbare Städte**, wie z.B. Bremen (1,06), Stuttgart (1,20), Dortmund (1,29) Hannover (1,41) oder Düsseldorf (2,31) kommen meist auf wesentlich höhere Dichtewerte. Einzige Ausnahme ist hier Duisburg mit eine Taxidichte von 0,70.
- Auch unter Einbeziehung der Mietwagen ergibt sich für Essen ein moderater **Dichtewert** von 1,17. Zum Vergleich: In kreisfreien NRW-Städten (1,20) oder in niedersächsischen Großstädten (1,16) liegt der entsprechende Durchschnittswert auf ähnlichem Niveau. Mit Ausnahme von Duisburg (0,82) und Bremen (1,16) haben alle vergleichbaren deutschen Großstädte eine weit höhere Taxi-Mietwagendichte als die Ruhrmetropole.

Insgesamt kann die Angebotssituation auf dem Taxi- und Mietwagenmarkt der Stadt Essen also als relativ günstig bezeichnet werden.

3.3 Angebotsintensität (Einsatzzeiten und Fahrleistung)

Neben der Angebotsdichte bildet die **Angebotsintensität** eine wichtige Kenngröße zur Beurteilung der Angebotssituation im Taxigewerbe. Die Angebotsintensität ergibt sich

- aus den **Einsatzzeiten** und
- der **Fahrleistung** der Fahrzeuge.

3.3.1 Einsatzzeiten

Die Einsatzzeiten der Essener Taxibetriebe sind extrem gering – das zeigt der Vergleich mit den Einsatzzeiten anderer deutscher Großstädte:

STADT ESSEN EINSATZZEITEN IM TAXIGEWERBE, 2002 - SCHICHTORGANISATION, IN % -												
	sämtliche Betriebe			professionelle Betriebe					semi-prof	Oldenburg	Hildesheim	Hannover
	Total	nur Taxi	Taxi+sonst.	Total	Nur Taxi	Taxi+sonst.	1 Fzg.	2+ Fzge				
1-Schicht	74,2	74,1	76,0	68,5	68,1	72,7	77,8	47,0	89,6	21,1	39,1	61,3
2-Schicht	25,8	25,9	24,0	31,5	31,9	27,3	22,2	53,0	10,4	78,9	60,9	38,7
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- Etwa drei Viertel der Betriebe sind **Einschichtbetriebe**. Hier macht sich u.a. der sehr hohe Anteil der Alleinfahrer und der semiprofessionellen Unternehmer bemerkbar. Selten übersteigt anderenorts der Anteil der Einschichtbetriebe die 40%-Marke. Auch in der Messestadt Hannover, dessen Taxigewerbe von ähnlichem Zuschnitt wie das Essener Gewerbe ist, liegt der Anteil der Einschichtbetriebe mit ca. 61% deutlich niedriger.
- Nur **professionelle Mehrfahrzeugunternehmen** werden mehrheitlich als 2-Schichtbetrieb gefahren, wobei jedoch der hohe Anteil der 1-Schichtbetriebe in dieser Gruppe (47%) auf eine „ungesunde“ Auslastung der Fahrzeuge hinweist.

STADT ESSEN EINSATZZEITEN IM TAXIGEWERBE, 2002												
	sämtliche Betriebe			professionelle Betriebe					semi-prof	Olden-burg	Hildes-heim	Hann over
	Total	nur Taxi	Taxi+sonst.	Total	Nur Taxi	Taxi+sonst.	1 Fzg.	2+ Fzge				
Schichten / Woche	7,3	7,4	6,3	7,7	7,8	6,5	6,6	10,3	6,2	-	8,7	7,3
Std. / Schicht	10,1	10,0	10,5	10,1	10,1	10,3	10,3	9,5	10,0	-	10,4	11,0
Einsatzzeit/ Woche	73,7	74,0	66,2	77,8	78,8	67,0	68,0	97,9	62,0	99,0	90,5	80,3

Im Rahmen dieser Untersuchung werden Einsatzzeiten als Fahrtzeiten und Bereitschaftszeiten definiert. Auch bei den ermittelten Einsatzzeiten zeigt sich die recht geringe Auslastung des Essener Taxigewerbes, die auch eine Folge mangelnder Nachfrage darstellt:

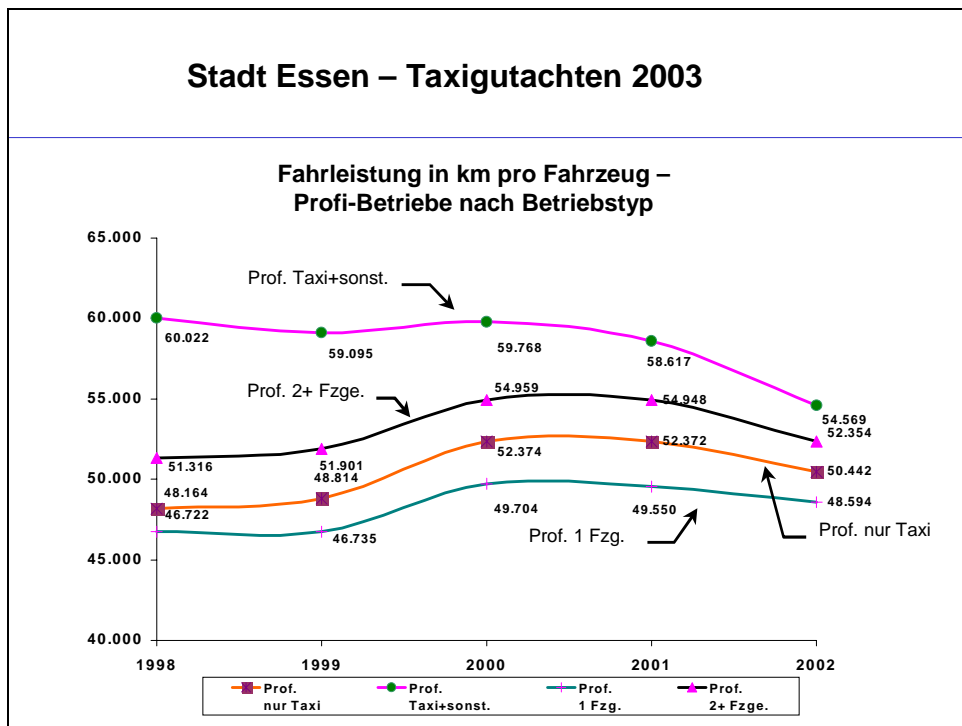
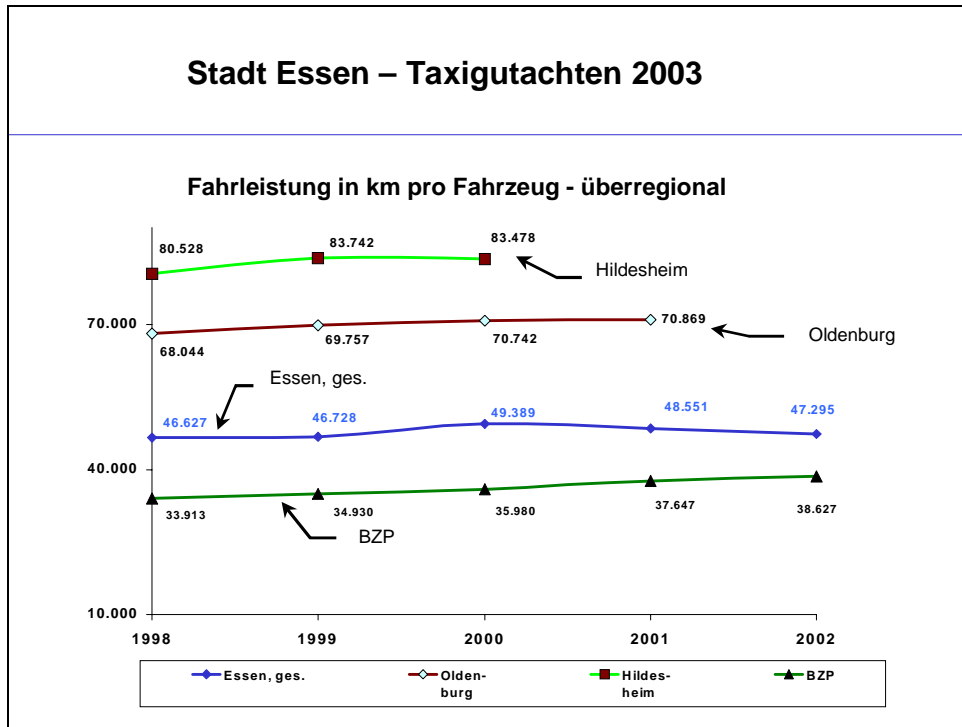
- Im Durchschnitt fahren die Essener Taxis wöchentlich **7,3 Schichten**, wobei die höchste Leistung erwartungsgemäß von den Mehrfahrzeugbetrieben erzielt wird. Im Mittel dauert eine Schicht gut 10 Stunden.
- Mit einer **wöchentlichen Einsatzzeit** von knapp 74 Stunden liegen die Essener Taxis weit hinter den Taxis anderer Städte zurück: In Oldenburg kommt ein Fahrzeug auf eine Wochenarbeitszeit von knapp 100 Stunden; in Hannover auf gut 80 Stunden.
- Bemerkenswert ist der geringe Unterschied zwischen professionellen und semiprofessionellen Betrieben. Beide Betriebsformen unterscheiden sich weniger im zeitlichen Aufwand, als in der Intensität der Berufsausübung, die sich häufig auch im Gegensatz zwischen „Funkfahrern“ und „Postenfahrern“ manifestiert.

3.3.2 Fahrleistung

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

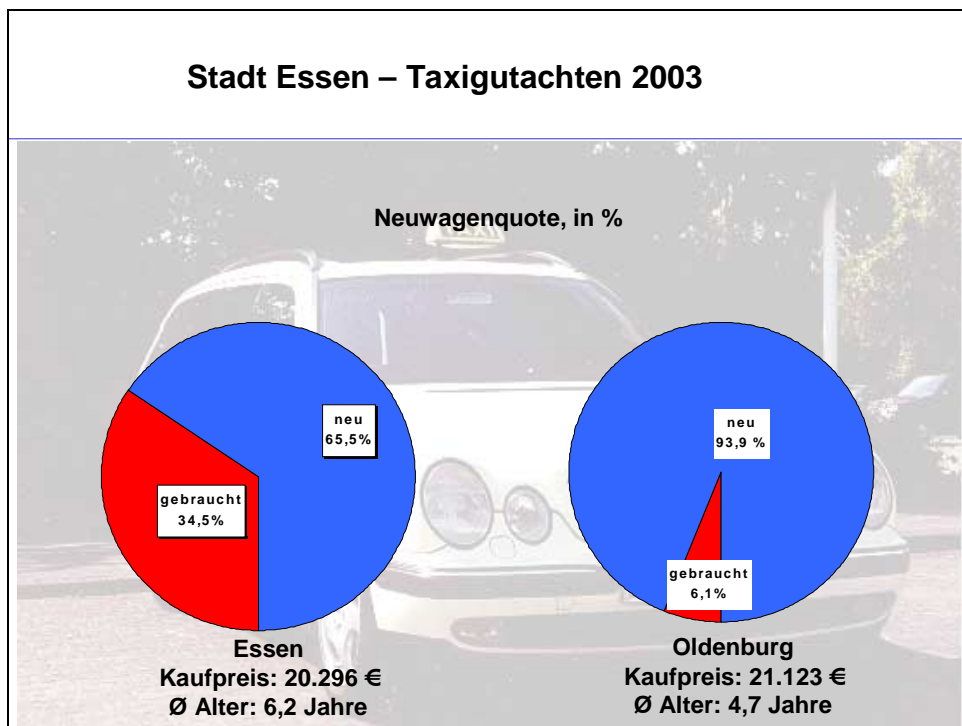
STADT ESSEN												
DURCHSCHNITTLICHE KILOMETERLEISTUNG PRO FAHRZEUG, 1998-2002												
FAHRLEISTUNGEN IN KM / FAHRZEUG												
	sämtliche Betriebe			professionelle Betriebe					semi-prof	Oldenburg	Hildesheim	BZP
	Total	nur Taxi	Taxi+sonst.	Total	Nur Taxi	Taxi+sonst.	1 Fzg.	2+ Fzge				
1998	46.627	44.826	59.620	49.893	48.164	60.022	46.722	51.316	33.587	68.044	80.528	33.913
1999	46.728	45.065	58.494	50.267	48.814	59.095	46.735	51.901	33.243	69.757	83.742	34.930
2000	49.389	48.167	58.539	53.380	52.374	59.768	49.704	54.959	34.715	70.742	83.478	35.980
2001	48.551	47.491	56.859	53.206	52.372	58.617	49.550	54.948	32.947	70.869		37.647
2002	47.295	46.388	53.507	51.050	50.442	54.569	48.594	52.354	33.374			38.627
2002/2000	-4,2%	-3,7%	-8,6%	-4,4%	-3,7%	-8,7%	-2,2%	-4,7%	-3,9%			7,4%
Ø	47.718	46.387	57.404	51.559	50.433	58.414	48.261	53.096	33.573	69.853	82.583	36.219

- Insgesamt zeichnen sich die Fahrzeuge in der Stadt Essen durch eine für westdeutsche Großstädte recht geringe **Fahrleistung** aus: Während in „kleineren“ Großstädten, wie z.B. in Oldenburg oder Hildesheim, die Fahrzeuge auf Jahresleistungen zwischen 70.000 km und 84.000 km kommen, liegt die durchschnittliche Fahrleistung der Essener Fahrzeuge im Mehrjahresdurchschnitt nur bei ca. 47.700 km. In der von ihrer Größe vergleichbaren Landeshauptstadt **Hannover** lag der entsprechende Wert ebenfalls bei 47.000 km.
- Das niedrige Fahrleistungsniveau ist einerseits durch die für „richtige“ Großstädte typisch **kleinräumige Fahrweise** erklärbar. Andererseits schlägt hier aber auch der hohe Anteil **semiprofessioneller Betriebe** zu Buche, die auf eine Durchschnittsfahrleistung von ca. 33.600 km kommen. Aber auch die Leistungen der professionellen Unternehmen (ca. 51.600 km) weisen – wie bereits bei den Einsatzzeiten erkennbar – auf eine wenig befriedigende Auslastung des Essener Taxigewerbes hin.
- Beunruhigend ist zudem der sich seit **2001 abzeichnende Rückgang**: Waren die Essener Taxis im Boomjahr 2000 noch ca. 49.400 km gefahren, reduzierte sich die Fahrleistung bis 2002 auf ca. 47.300 km – ein Minus von 4,2%. Am stärksten betroffen waren Betriebe, die – neben dem Taxi – noch zusätzlichen Dienstleistungen anbieten (-8,6%). Bei den semiprofessionellen Betrieben lag das Minus bei bescheidenen 3,9% - wenn auch auf einem kaum noch vertretbarem Niveau.



3.4 Fahrzeugbestand

Ein weiteres Kriterium zur Beurteilung der Angebotssituation ist die Qualität des Fahrzeugparks.



3.4.1 Beschaffung der Fahrzeuge

Das Beschaffungsverhalten der Essener Betriebe ergibt ein relativ ungünstiges Bild:

STADT ESSEN BESCHAFFUNG DER FAHRZEUGE, 2002 IN % BZW. IN €											
	sämtliche Betriebe					Olden- burg	Hildes- heim	Koblenz	Hannover	Münster	
	total	1 Fzg.	2+ Fzge	nur Taxi	Taxi+ sonst.						
neu	65,5	62,3	69,0	63,5	73,2	93,9	81,3	86,0	64,1	54,2	
gebraucht	34,5	37,7	31,0	36,5	26,8	6,1	18,7	14,0	35,9	45,8	
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
Ø Kaufpreis in €	alle	20.296	18.724	21.964	18.984	25.512	21.123	22.255	22.581	18.212	16.541
	neu	25.389	24.377	26.333	24.231	29.063	21.417	25.165	27.668	-	-
	gebraucht	10.362	9.009	12.228	9.784	13.804	12.018	11.820	7.948	-	-

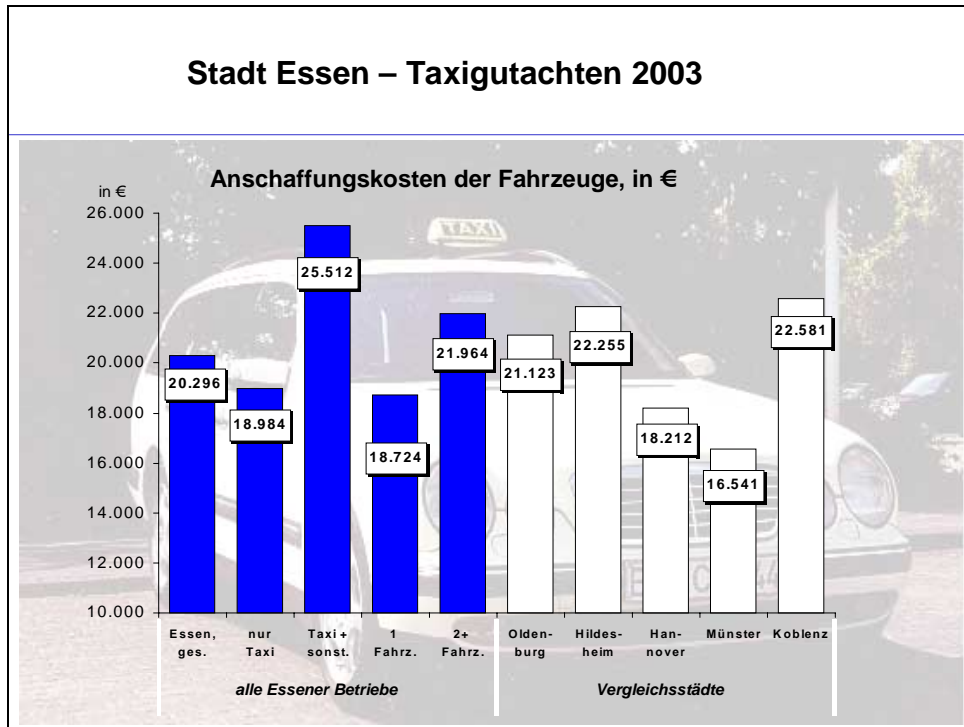
- Nur knapp zwei Drittel der Essener Taxifahrzeuge wurden fabrikneu beschafft. Dieser Wert liegt deutlich unter der bundesweiten **Neuwagenquote** von ca. 75% und weit unter dem Wert anderer Großstädte, wie z.B. Oldenburg (ca. 94%) oder Hildesheim (ca. 81%). Bei der Neuwagenquote liegt Essen auf einer Ebenen mit notorisch schlecht ausgestatteten Städten wie Hannover (ca. 64%) oder Münster (ca. 54%).
- Im Durchschnitt **investierten** die Unternehmer für ihre Fahrzeuge jeweils ca. 20.300 € – etwas weniger als ihre Kollegen in anderen Großstädten, die i.d.R. zwischen 21.000 € und 23.000 € aufwenden. Besonders gering ist die durchschnittliche Investitionssumme bei 1-Fahrzeugbetrieben (ca. 18.700 €). Hier fällt der hohe Anteil „preisgünstiger“ Gebrauchtwagen besonders ins Gewicht.

STADT ESSEN FAHRZEUGE NACH ERSTZULASSUNG IN %										
	sämtliche Betriebe					Olden- burg	Hildes- heim	Koblenz	Hannover	Münster
	total	1 Fzg.	2+ Fzge	nur Taxi	Taxi+ sonst.					
vor 1996	32,1	32,2	32,0	32,4	31,2					
1996-1999	32,8	30,8	34,9	33,9	28,8					
2000	15,6	15,9	15,3	15,5	16,0					
nach 2000	19,5	21,0	17,8	18,2	24,0					
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0					
Ø Alter in Jahren	6,2	6,2	6,3	6,4	5,9	4,7	4,7	3,4	5,1	6,3

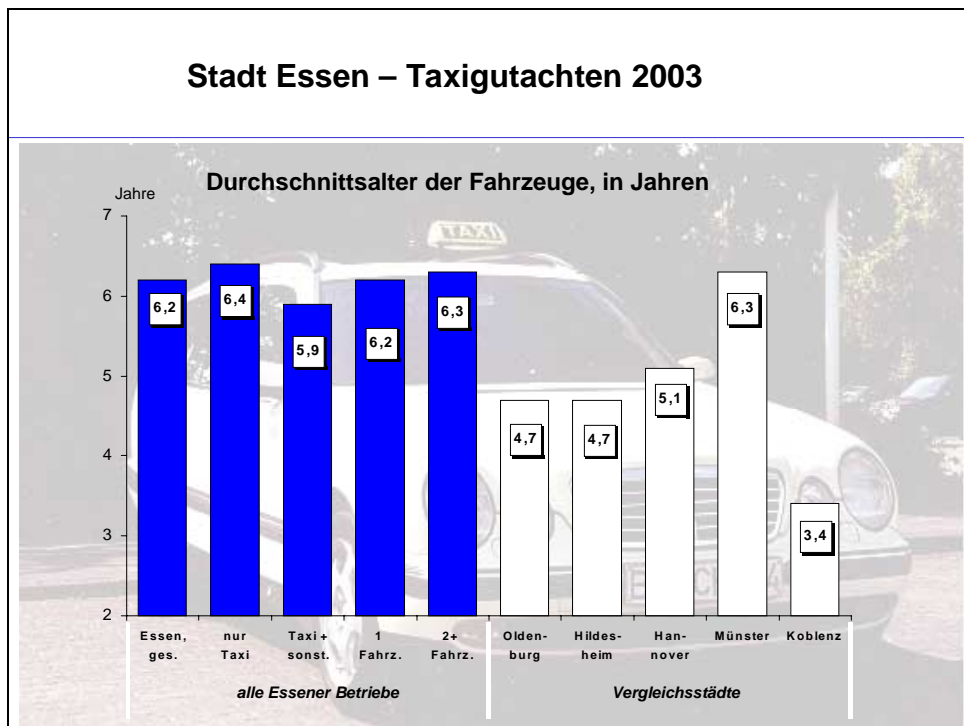
Neben Investitionssumme und Neuwagenquote ist die **Altersstruktur der Fahrzeuge** ein wesentliches Indiz für die Qualität der Flotte. Hier zeigt Essen ein für westdeutsche Großstädte besonders ungünstiges Bild:

- Das **Durchschnittsalter** der Fahrzeuge liegt bei 6,2 Jahren – ein Wert, wie er bislang nur selten festgestellt werden musste. Knapp zwei Drittel der Essener Taxifahrzeuge wurde vor dem Jahr 2000 erstmals zugelassen; davon ca. die Hälfte bereits vor 1996.
- In anderen Großstädten ist ein durchschnittliches Fahrzeualter von allenfalls 4 bis 5 Jahren üblich. In Flächenkreisen liegt das Durchschnittsalter der Taxiflotte meist sogar noch niedriger.
- In Essen zeichnen sich nur unwesentliche Unterschiede zwischen den verschiedenen **Betriebsformen** ab: Der älteste Fahrzeugbestand findet sich in der Kerngruppe des Essener Taxigewerbes, d.h. bei den „reinen“ Taxibetrieben und bei den Mehrfahrzeugsbetrieben (jeweils ca. 6,4 Jahre).

Stadt Essen – Taxigutachten 2003

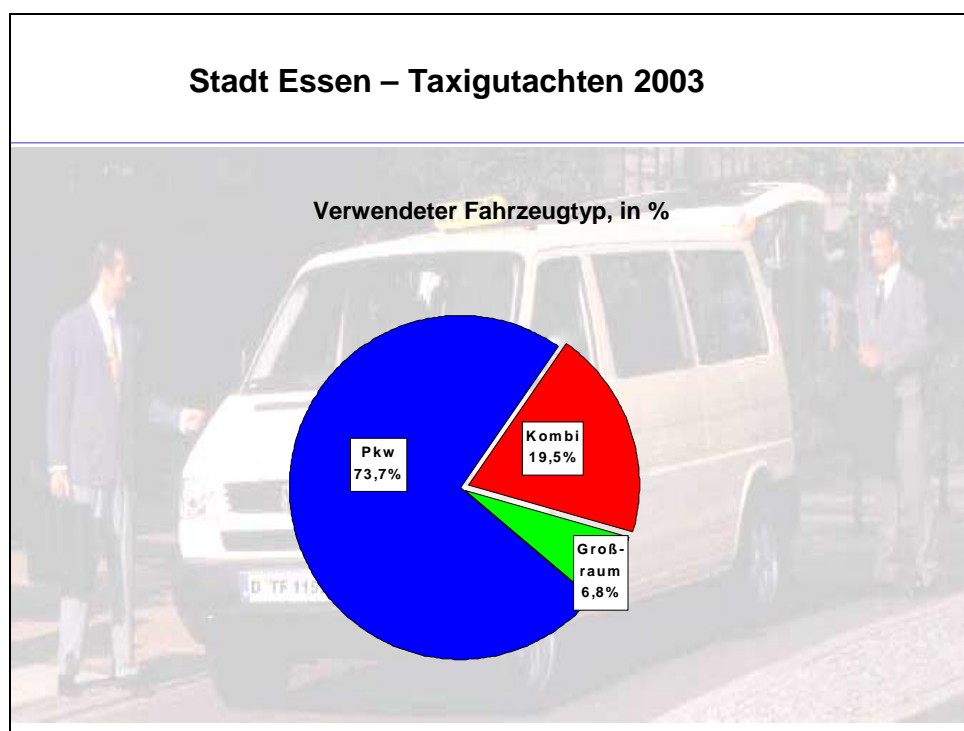


Stadt Essen – Taxigutachten 2003



3.4.2 Marken und Typen

Die Markenverteilung ist ein – wenn auch schwaches - Indiz für die Ertragskraft bzw. für die Ertragserwartung des örtlichen Taxigewerbes: Je geringer die Verwendung der Standardmarke Mercedes-Benz, desto geringer in aller Regel der Ertrag der Unternehmen. Die Markenverteilung in der Stadt Essen weist – in dieser Hinsicht – eine „normale“ Struktur auf:



- Ca. 78% der erfassten Fahrzeuge sind Fahrzeuge der branchentypischen Standardmarke **Mercedes-Benz**. Damit liegt Essen etwa im Bundesdurchschnitt. An zweiter Stelle (ca. 7%) findet sich die Marke VW. Weit geringe Bedeutung haben dagegen Marken, wie Mazda und Opel mit jeweils knapp 4%.
- Wie auch in anderen Großstädten sind in Essen knapp drei Viertel der Taxifahrzeuge **Pkw**. Relativ große Bedeutung haben weiterhin **Großraumfahrzeuge** (ca. 7%). Nur etwa jedes 5. Taxi ist dagegen ein **Kombifahrzeug**.

4 NACHFRAGESITUATION

Die Analyse der Nachfragesituation nach Taxidienstleistungen wurde in 3 Schritten vorgenommen:

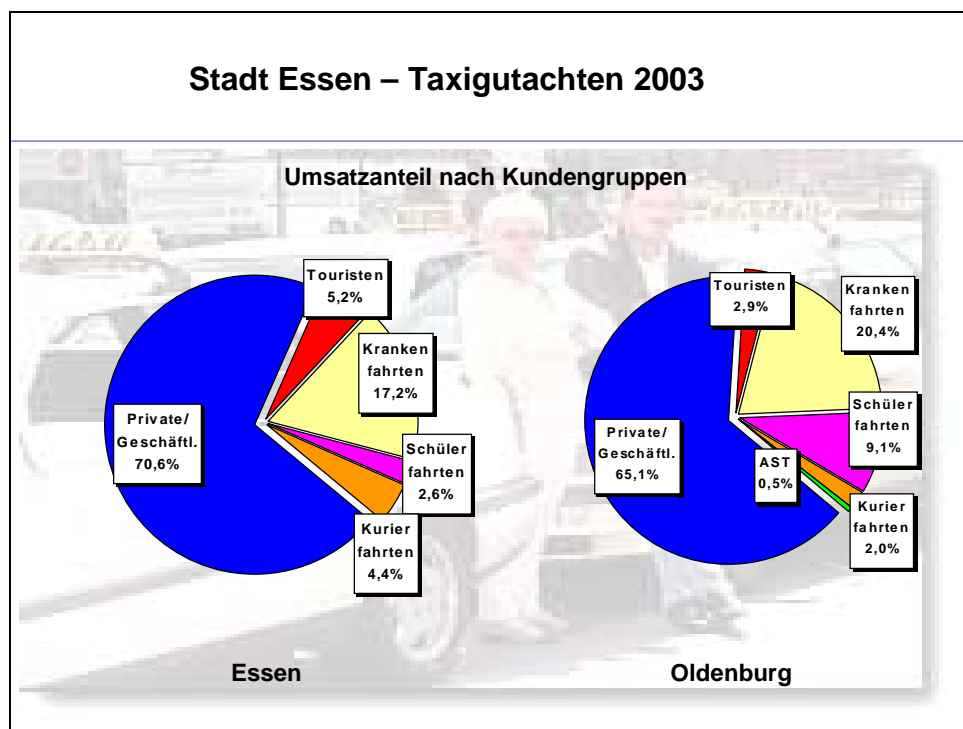
- Ein wichtiger Indikator für die Nachfrage im Taxigewerbe sind die **Vermittlungszahlen** der Taxizentralen, auf die bereits in anderem Zusammenhang eingegangen wurde. Gegenüber dem Vorjahr sank die Vermittlungszahl 2002 um 9,3% (siehe Seite 11).
- In diesem Abschnitt wird insbesondere auf die **aktuelle Nachfragestruktur** eingegangen.
- Zur Abschätzung der **zukünftigen Nachfrage** wurden die Unternehmer um eine Prognose der **Nachfrageentwicklung** für die Zeit bis ins Jahr 2004 gebeten.

4.1 Gegenwärtige Nachfragestruktur

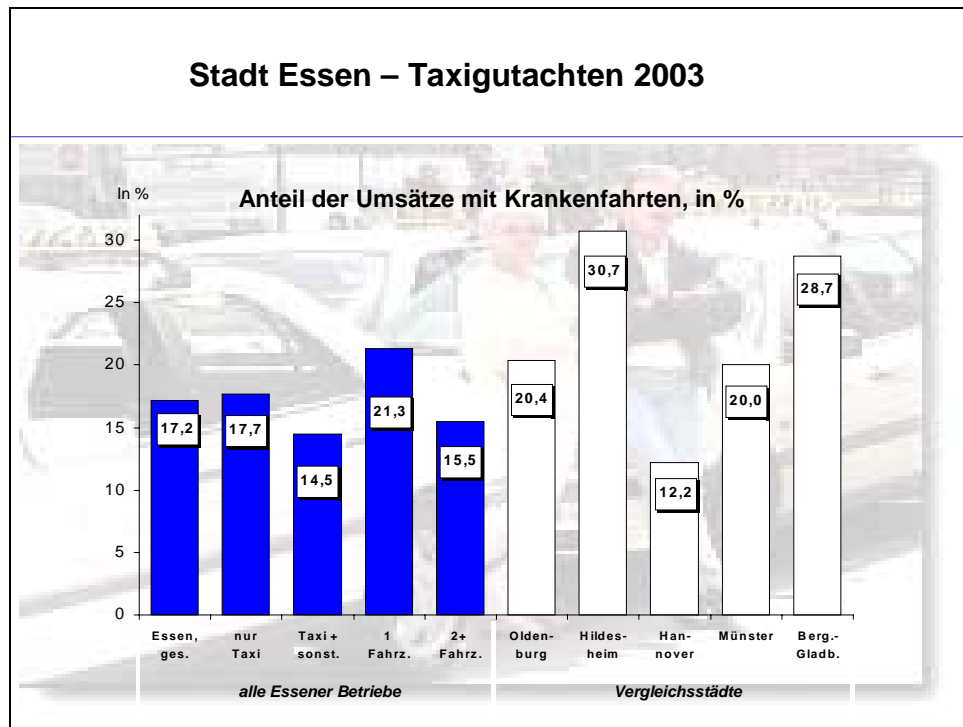
Die Analyse der Nachfrage nach einzelnen Kundengruppen zeigt eine für vergleichbare Großstädte typische Struktur:

STADT ESSEN NACHFRAGESTRUKTUR DES TAXIGEWERBES NACH UMSATZEINSCHÄTZUNG DER UNTERNEHMER FÜR 2002 IN %												
	sämtliche Betriebe					Profis	Semi- prof.	Olden- burg	Hildes- heim	Hanno- ver	Berg.- Gladb.	Münster
	total	1 Fzg.	2+ Fzge	nur Taxi	Taxi+ sonst.							
Private/ Geschäftsl.	70,6	67,6	71,9	70,7	70,5	71,1	67,7	65,1	49,6	75,3	52,6	54,4
Kranken- fahrten	17,2	21,3	15,5	17,7	14,5	16,6	21,0	20,4	30,7	12,2	28,7	20,0
Kurier- fahrten	4,4	4,3	4,4	4,1	5,6	4,4	4,4	2,0	8,9	4,6	8,7	5,0
Touristen	5,2	4,8	5,3	5,1	5,4	5,1	5,3	2,9	2,8	3,9	5,9	6,7
Schul- fahrten	2,6	2,0	2,9	2,4	4,0	2,8	1,6	9,1	5,3	4,0	3,8	10,1
AST/ TaxiBus	-	-	-	-	-	-	-	0,5	2,7	-	0,4	3,8
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- Ca. 71% der eingefahrenen Umsätze entfallen auf Fahrten für **Private und Geschäftsleute** – d.h. auf das „klassische“ Taxigeschäft. Zum Vergleich: In Hannover hatte der Anteil sogar bei gut 75% gelegen. Generell gilt: Je urbaner die Gemeinde, desto bedeutender das klassische Taxigeschäft.
- Mit etwa 17% Umsatzanteil spielen **Krankenfahrten** in Essen eine – für großstädtische Verhältnisse - normale Rolle. In der Regel gilt: Je größer die Stadt, desto geringer die Umsätze mit Krankenfahrten: In Hannover lag der Anteil der Krankenfahrten sogar nur bei 12%.



- Angesichts des anhaltenden „Konsumentenstreiks“, sind **Krankenfahrten allerdings zum „Stabilitätsfaktor“** im Taxigewerbe geworden. In ländlichen Regionen überschreitet der Krankenfahrtenanteil zuweilen die 60%-Marke. Anders als das ländliche Taxigewerbe, kann das Essener Taxigewerbe nur wenig von der relativ stabilen Nachfrage der Krankenkassen profitieren. Das erklärt die große Sensibilität des Essener Taxigewerbes auf den konjunkturbedingten Ausfall der „klassischen“ Nachfrage im Jahr 2002.
- Bereits in den letzten Jahren haben die Krankenkassen **erhebliche Nutzungshindernisse** für Krankenfahrten aufgebaut. Im Rahmen der anstehenden grundlegenden Reform der deutschen Sozialsicherungssysteme ist mit einer weiteren Reduktion des Krankenfahrtenaufkommens zu rechnen.

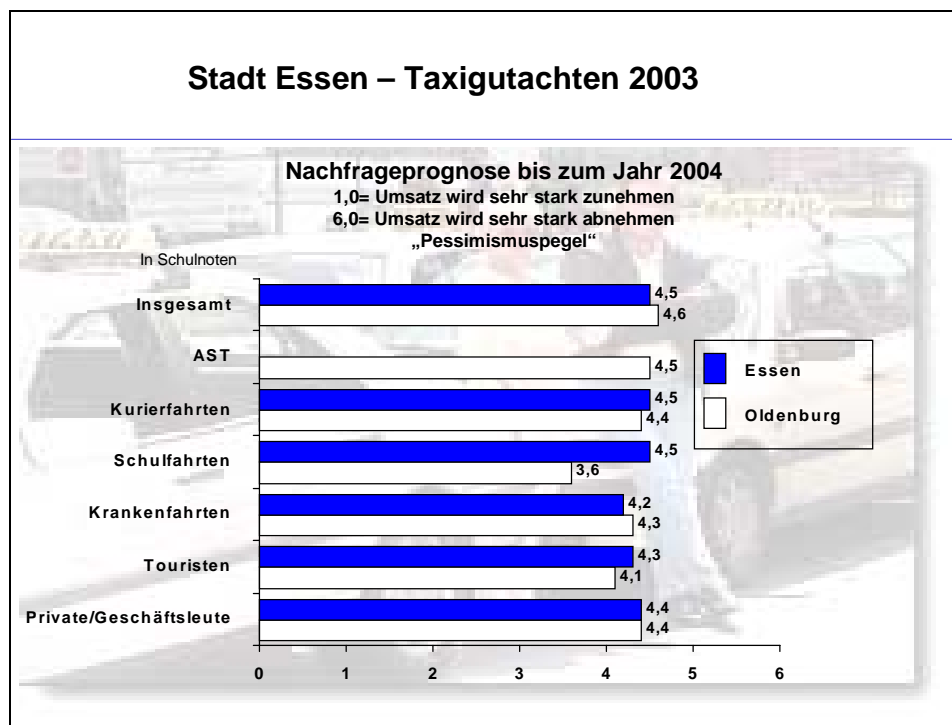


- Mäßig ist auch die Nachfrage nach **Kurierdiensten**, die mit gut 4% zum Umsatz beitragen. Das Geschäft konzentriert sich bei spezialisierten Betrieben, die häufig auch als Kurierunternehmen firmieren.
- Wegen der eher mäßigen touristischen Attraktionen Essens, entfallen nur ca. 5% der Umsätze auf Fahrten mit **Touristen** – ein Wert, wie er auch für andere Großstädte üblich ist.
- Marginale Bedeutung für das Essener Taxigewerbe haben **Schulfahrten**. Während anderenorts bis zu 10% des örtlichen Branchenumsatzes mit solchen Fahrten erwirtschaftet werden, liegt der Essener Anteil unter 3%. Auch hier konzentriert sich das Geschäft bei spezialisierten Anbietern.
- Eine aktive Einbindung des Essener Taxigewerbes in den ÖPNV wurde erst im Januar 2003 begonnen, so dass **TaxiBus-Umsätze** für 2002 noch nicht vorliegen.

4.3 Nachfrageerwartung

Die Taxiunternehmer wurden gebeten, ihre Zukunftserwartung für die Geschäftsentwicklung bis ins Jahr 2004 mit Schulnoten zu bewerten.

Angesichts des einschneidenden Nachfrageeinbruchs, zeichnen die Essener Unternehmer ein äußerst pessimistisches Bild der zukünftigen Nachfrage (Gesamtnote 4,5). Der Umsatz-Schock stellt die gesamte Geschäftserwartung unter ein geradezu depressives Vorzeichen:



- Grundsätzlich ist zu erkennen, dass Unternehmer in **Betrieben** mit zusätzlichen Geschäftsfeldern (Note 4,2) graduell etwas weniger pessimistisch in die Zukunft schauen als „reine“ Taxiunternehmer (4,5). Häufig können diese Betriebe sich auf weitere Einnahmequellen stützen und sind nicht in voller Härte dem Nachfrageeinbruch im Taxigewerbe ausgesetzt.
- Besonders pessimistisch zeigen sich die Unternehmer mit Blick auf ihr **Kerngeschäft**, d.h. auf den Transport von Privatpersonen und Geschäftsleuten (4,4). Beinahe hoffnungslos erscheint die Zukunftserwartung mit Blick auf Kurier- und Schulfahrten (Note 4,5).

5 BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE SITUATION

Im Mittelpunkt der betriebswirtschaftlichen Untersuchung stand die Erhebung der **Umsatz-, Kosten- und Gewinnsituation** des Gewerbes. Um **Entwicklungen** aufzeigen zu können, wurden die Daten für die Zeit von 1998 bis 2002 erhoben.

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

„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.“²

Wie zuverlässig können betriebswirtschaftliche Daten sein, die – wie in dieser Untersuchung - auf den steuerlichen Angaben der Unternehmer beruhen? Grundsätzlich sind die Vor- und Nachteile verschiedener Erhebungsmethoden abzuwägen:

² „*Illegale Beschäftigung im Taxen- und Mietwagengewerbe*“ - Bericht der vom BLFA Straßenpersonenverkehr am 27. März 2001 eingesetzten Arbeitsgruppe, vorgelegt im November 2001.

- **Steuerliche Daten:** Das PBefG stellt explizit auf die Untersuchung steuerlicher Daten ab: § 54a PBefG, der die Auskunftspflicht des Unternehmers konkretisiert, bestimmt, dass der Unternehmer bei den „erforderlichen Ermittlungen“ der Aufsichtsbehörde oder deren Beauftragtem „Einsicht in die Bücher und Geschäftspapiere“ zu gewähren hat.
- **Fahrtenprotokolle:** Als ergänzende Erhebungsmethode hat die Rechtsprechung – zuletzt in der Entscheidung des OVG NRW Münster vom 25.8.1998 – den Einsatz kurzzeitiger Fahrtenprotokolle zugelassen. Die Erfahrung mit solchen Protokollen zeigt aber, dass das starke Streben der Unternehmer, die „offiziellen“ Umsätze möglichst niedrig erscheinen zu lassen, auch bei dieser Erhebungsmethode nicht auszuschalten ist.³ Darüber hinaus stellt sich bei Fahrtenprotokollerhebung das Problem der Repräsentativität der Stichprobe.
- **Fiskal-Taxameter:** Die neue mit „Key-System“ ausgestattete Taxametergeneration erlaubt (theoretisch) die Ermittlung steuerlicher Umsatzdaten. Gegenwärtig fehlt aber eine gesetzliche Grundlage, die die Taxiunternehmen zur Verwendung solcher „Fiskal-Taxameter“ verpflichtet – von einer Auskunftspflicht ganz abgesehen.

Aus diesen Gründen kann und muss sich die vorliegende Untersuchung auf die Analyse der steuerlichen Angaben beschränken:

- Um den Störfaktor „Manipulation“ einzudämmen, wurde jeder einzelne betriebswirtschaftliche Wert einer **systematischen Plausibilitätsprüfung** unterzogen – eine Tätigkeit, die einen Großteil des zeitlichen Gesamtaufwandes für dieses Gutachtens in Anspruch nahm.
- Aussagekraft erlangen die in diesem Gutachten dargestellten Daten zudem aus dem **örtlichen und zeitlichen Vergleich**, der eine Einordnung des Essener Geschehens ermöglicht.

³ Bei der Kontrolle einer 2001/2002 in Koblenz durchgeführten Fahrtenprotokollerhebung zeigte sich, dass weit mehr als 50% der erfassten Touren nicht wie protokolliert stattgefunden haben konnten.

5.1 Umsatzentwicklung

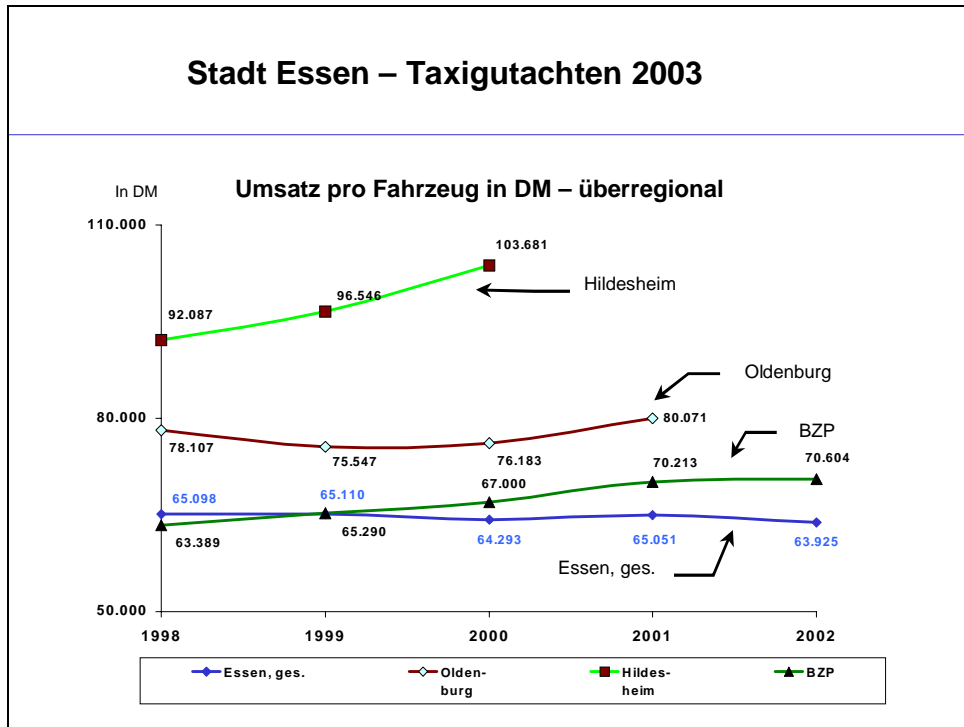
In Essen sind Unternehmen von ganz unterschiedlicher Größe und Struktur tätig. Daher ist ein direkter Vergleich der „rohen“ Umsatzzahlen auf Ebene der Betriebe wenig sinnvoll. Um dennoch ein aussagekräftiges Bild zu gewinnen, werden die betrieblichen Daten auf „vergleichsfähige“ Kennzahlen – „Jahresumsatz pro Taxi“ / „Umsatz pro km“ - umgerechnet.

Einige der untersuchten Unternehmen erwirtschaftet auch Umsätze außerhalb des Taxigewerbes. In der betrieblichen Praxis können die **Daten des Taxigewerbes** nicht immer zweifelsfrei von taxifremden Umsätzen abgegrenzt werden.

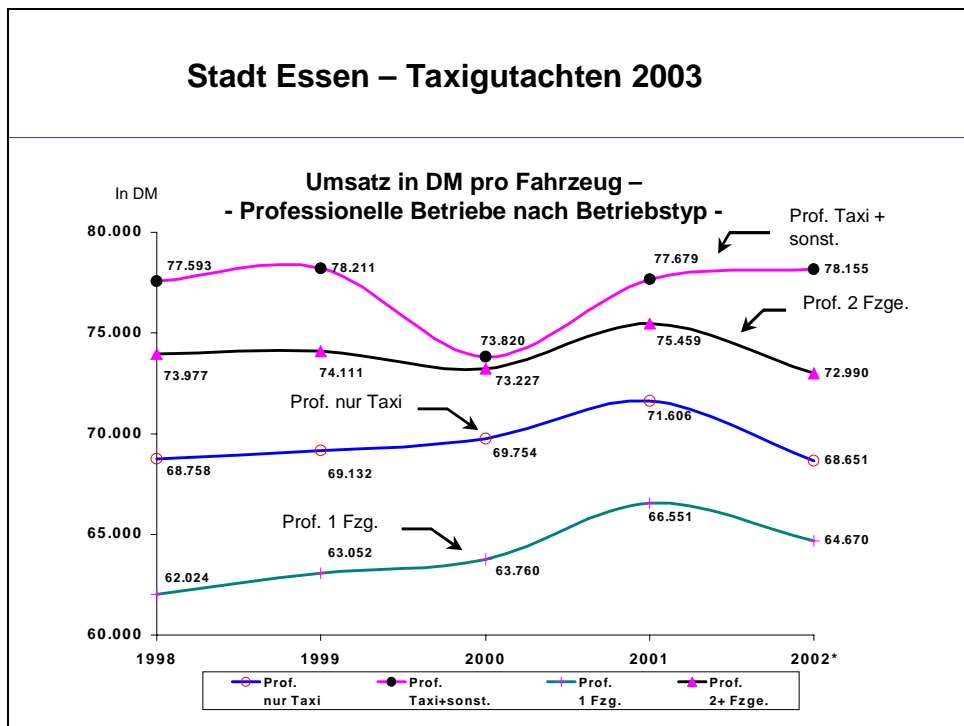
STADT ESSEN												
UMSATZENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE, 1998 – 2002												
- NETTOUMSÄTZE PRO TAXI IN DM -												
	sämtliche Betriebe			professionelle Betriebe					semi-prof	Oldenburg	Hildesheim	BZP
	Total	nur Taxi	Taxi+ sonst.	Total	Nur Taxi	Taxi+ sonst.	1 Fzg.	2+ Fzge				
1998	65.098	63.016	76.902	70.353	68.758	77.593	62.024	73.977	43.383	78.107	92.087	63.389
1999	65.110	63.064	76.772	70.717	69.132	78.211	63.052	74.111	43.454	75.547	96.546	65.290
2000	64.293	62.924	72.388	70.449	69.754	73.820	63.760	73.227	41.328	76.183	103.681	67.000
2001	65.051	63.383	75.135	72.644	71.606	77.679	66.551	75.459	39.687	80.071		70.213
2002	63.925	61.937	75.836	70.245	68.651	78.155	64.670	72.990	39.705			70.604
2002/2001	-1,7%	-2,3%	0,9%	-3,3%	-4,1%	0,6%	-2,8%	-3,3%	0,0%	-	-	0,6%
Ø	64.695	62.865	75.407	70.882	69.580	77.091	64.011	73.953	41.511	77.477	97.438	67.299

- Im Durchschnitt der Jahre 1998 bis 2002 kommen die **Fahrzeuge** auf einen Jahresumsatz von ca. 64.700 DM – eine wenig befriedigende Größenordnung. In Städten wie Hildesheim (Ø ca. 97.400 DM) oder Oldenburg (Ø ca. 77.500 DM) wird z.B. ein wesentlich höheres Umsatzniveau erwirtschaftet. Auf ähnliche Werte kommen in Essen nur Fahrzeuge aus Betrieben mit zusätzlichen Geschäftsfeldern (Ø ca. 77.100 DM). Reine Taxibetriebe erwirtschaften im 5-Jahresdurchschnitt nur einen Umsatz von ca. 62.900 DM.
- Verantwortlich für das mäßige Gesamtbild sind die semiprofessionellen Betriebe (Ø ca. 41.500 DM), deren Anteil an den Unternehmen um 26% schwankt. Aber auch die professionellen 1-Fahrzeugbetriebe zeigen ein insgesamt schwaches Ergebnis (Ø ca. 64.000 DM) – eine Folge der geringen zeitlichen Auslastung der Fahrzeuge.

Stadt Essen – Taxigutachten 2003



Stadt Essen – Taxigutachten 2003



- Das Jahr **2002 gilt als Krisenjahr** des deutschen Taxigewerbes. Um einen realitätsnahen Eindruck vom Ausmaß des „gefühlten“ Umsatzeinbruchs in Essen zu gewinnen, wurde der Umsatz des 1. Halbjahres 2002 abgefragt. Um eine Vergleichbarkeit mit den Vorjahresumsätzen zu erhalten, musste der Halbjahresumsatz auf das Gesamtjahr 2002 hochgerechnet und in DM umgerechnet werden. Die Zahlen für 2002 sind also nur bedingt mit denen der Vorjahre vergleichbar.⁴
- Unter Berücksichtigung dieses Umstandes ist für **2002 ein Umsatzrückgang** von knapp 2% festzustellen. Damit korrespondiert der Umsatzrückgang im Essener Taxigewerbe ungefähr mit dem des deutschen **Einzelhandels**.
- Am härtesten traf es die Kerngruppe des Essener Taxigewerbes, die professionellen „reinen“ **Taxibetriebe** (-4,1%) – ein Minus, wie es im gleichen Zeitraum auch das besonders vom „Konsumentenstreik“ betroffene Gaststättengewerbe zu verkraften hatte.
- Knapp zwei Drittel der Betriebe hatten 2002 einen **Umsatzrückgang** hinzunehmen, wobei das Minus im Einzelfall mit bis zu 35% existenzgefährdende Formen annahm. Dagegen konnten gut ein Drittel der Unternehmer den Vorjahresumsatz halten oder gar ausbauen.
- Glimpflich kamen die Betriebe mit **zusätzlichen Geschäftsfeldern** davon, die 2002 sogar ein leichtes Plus von 0,6% zu verzeichnen hatten. Im Klartext: Nur wer Umsatz außerhalb des Taxigeschäfts generiert, konnte in der Umsatzkrise des Jahres 2002 seine Position halten. Praktisch unverändert sind auch die Umsätze der „**Semi-professionellen**“ – wenn auch auf völlig unbefriedigendem Niveau.
- In der Umsatzbetrachtung wiederholt sich das bereits bei der Untersuchung der Fahrleistung gewonnene Bild, wobei jedoch eine charakteristische Abweichung festzustellen ist: Betriebe mit zusätzlichen Geschäftsfeldern konnten zwar Ihre Umsätze weitgehend behaupten (+0,6%), fuhren aber gleichzeitig wesentlich weniger Kilometer als im Vorjahr (ca. -10%). Mit anderen Worten: Die Unternehmer **weichen in der Krise in taxifremde Tätigkeiten** ohne substantielle Beförderungsleistung aus.
- Von besonderer Bedeutung ist ein weiterer Vergleich: Regelmäßig veröffentlicht der „Bundes-Zentralverband Personenverkehr - Taxi- und Mietwagen“ (**BZP**) Betriebskennziffern für das Taxigewerbe. Der hierfür exemplarisch herangezogene Betriebstyp ist der „klassische“ Normalfall eines alleinfahrenden Unternehmers aus München. Die Erfahrung aus zahlreichen Untersuchungen in Ost- und Westdeutschland zeigt: Wird der BZP-Umsatz unterschritten, liegt in aller Regel eine ernsthafte Gefährdung der Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes vor.

⁴ Etwa die Hälfte (49,7%) der 2002 durch die Taxi-Essen e.G. vermittelten Touren entfielen auf das 1. Halbjahr. Daher ist eine Hochrechnung der Essener Halbjahreswerte auf das Gesamtjahr mit dem Faktor 2 vertretbar.

- Bis 1999 rangierten die Essener Taxiumsätze über dem BZP-Wert. Ab 2000 sanken sie jedoch deutlich unter den BZP-Referenzwert. Im Jahre 2002 rangiert das Essener Umsatzniveau bereits annähernd 10% unter dem bundesweiten Normwert, der gleichzeitig als **Mindestumsatz** für den Betrieb eines Taxis angesehen werden muss.
- Besonders hart hat es dabei die „reinen“ **Taxibetriebe** ohne Nebenerwerb getroffen, die mittlerweile ca. 12% unter dem BZP-Umsatz rangieren.

STADT ESSEN												
UMSATZENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE, 1998 – 2002												
- NETTOUMSÄTZE PRO KM IN DM -												
	sämtliche Betriebe			professionelle Betriebe					semi-prof	Ol-den-burg	Hil-des-heim	BZP
	Total	nur Taxi	Taxi+sonst.	Total	Nur Taxi	Taxi+sonst.	1 Fzg.	2+ Fzge				
1998	1,40	1,40	1,36	1,42	1,43	1,37	1,33	1,45	1,29	1,15	1,19	1,87
1999	1,39	1,40	1,31	1,40	1,41	1,33	1,35	1,42	1,32	1,08	1,19	1,87
2000	1,27	1,27	1,24	1,28	1,28	1,25	1,27	1,28	1,19	1,07	1,25	1,87
2001	1,33	1,33	1,35	1,36	1,36	1,37	1,34	1,37	1,20	1,16	-	1,87
2002	1,36	1,34	1,48	1,38	1,36	1,49	1,34	1,40	1,23	-	-	1,83
2002/2001	1,8%	0,5%	9,2%	1,5%	0,1%	9,2%	0,0%	2,2%	3,0%	-	-	-2,0
Ø	1,35	1,35	1,35	1,37	1,37	1,36	1,33	1,38	1,25	1,12	1,21	1,86

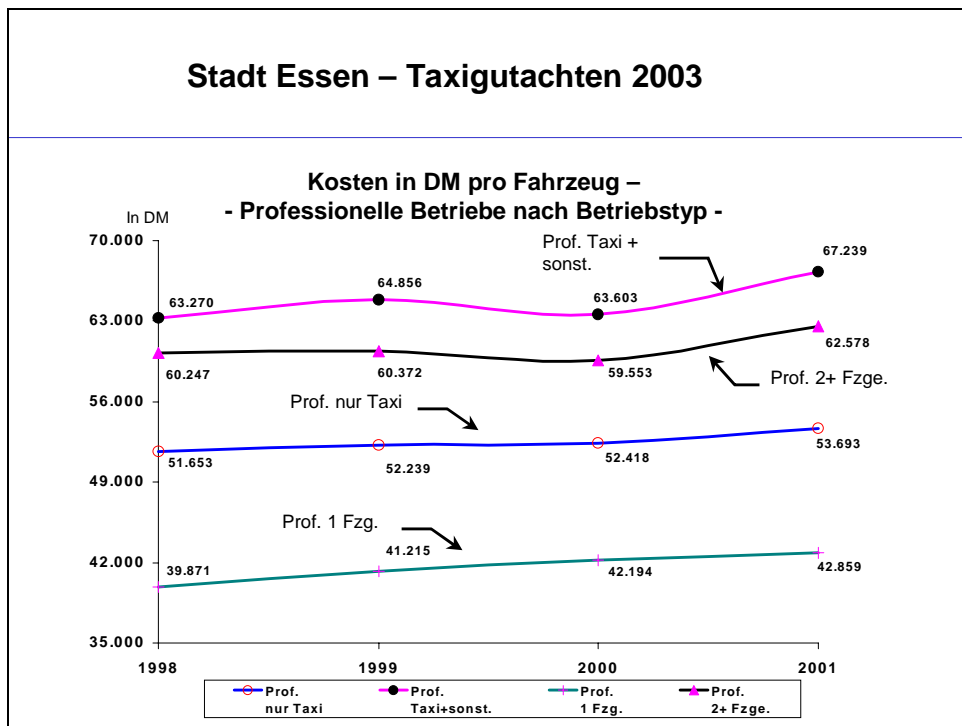
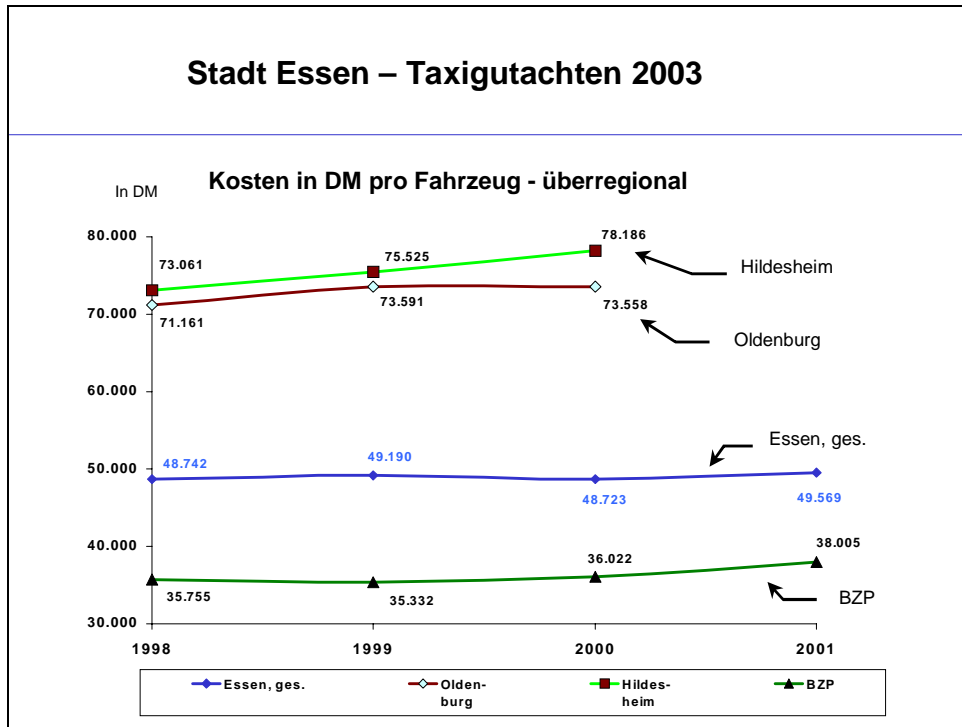
- Ein auf den ersten Blick günstiges Bild ergibt sich in der **fahrleistungsbezogenen Betrachtung**: Im Durchschnitt der Jahre 1998 bis 2002 kommen die Essener Taxis auf einem Umsatz von 1,35 DM/km. Damit wird das Niveau flächiger Großstädte, wie Hildesheim (1,21 DM/km), Bergisch-Gladbach (1,28 DM/km) oder Hannover (1,25 DM/km) deutlich überschritten.
- Die scheinbar günstigen Werte sind allerdings allein der großstadttypischen, äußerst **kleinräumigen Fahrweise** des Essener Gewerbes zuzuschreiben. Das gilt auch für die auf den ersten Blick positive Entwicklung des Jahres 2002: Noch stärker als der Umsatz ist in diesem Jahr nämlich die Fahrleistung zurückgegangen – eine Folge auch der steigenden Treibstoffkosten.
- Charakteristisch ist weiterhin das deutliche Gefälle zwischen 1-Fahrzeug- und Mehrfahrzeugbetrieben: Taxis in Kleinstbetrieben werden überwiegend auch **privat genutzt**, nach der 1%-Regelung steuerlich als Eigenverbrauch angesetzt und kommen daher auf einen geringeren Kilometerumsatz als Taxis in größeren Betrieben.

5.2 Betriebskostenentwicklung

Im Sinne der Handhabbarkeit werden die Ergebnisse der Kostenanalyse in stark aggregierter Form präsentiert. Ein Ausweis erfolgt auf Basis von **fixen** und **variablen Kosten**. Gesondert wurden weiterhin die **Personalkosten** ausgewiesen, die im Taxigewerbe teilfixen Charakter besitzen. Für 1998 bis 2001 wurden jährliche **Durchschnittskosten pro Fahrzeug und pro gefahrenem Kilometer** errechnet. Kosten für 2002 konnten noch nicht ermittelt werden.

STADT ESSEN												
KOSTENENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE, 1998 – 2001												
- DURCHSCHNITTLICHE GESAMTKOSTEN PRO JAHR UND TAXI -												
	sämtliche Betriebe			professionelle Betriebe					semi-prof	Ol-den-burg	Hil-des-heim	BZP
	Total	nur Taxi	Taxi+ sonst.	Total	Nur Taxi	Taxi+ sonst.	1 Fzg.	2+ Fzge				
1998	48.742	46.156	62.704	53.861	51.653	63.270	39.871	60.247	28.661	71.161	73.061	35.755
1999	49.190	46.511	63.741	54.552	52.239	64.856	41.215	60.372	29.258	73.591	75.525	35.332
2000	48.723	46.511	62.179	54.295	52.418	63.603	42.194	59.553	28.750	73.558	78.186	36.022
2001	49.569	46.881	65.245	56.114	53.693	67.239	42.859	62.578	29.114			38.005
2001/1998	1,7%	1,6%	4,1%	4,2%	3,9%	6,3%	7,5%	3,9%	1,6%	3,4%	7,0%	5,9%
Ø	49.056	46.515	63.467	54.705	52.501	64.742	41.535	60.688	28.946	72.770	75.591	36.279

- Die **Gesamtkosten** der Essener Taxis bewegen sich auf vergleichsweise mäßigem Niveau: Im mehrjährigen Durchschnitt kommen die Fahrzeuge auf Kosten von ca. 49.100 DM. In anderen Großstädten liegt das Kostenniveau mit Beträgen bis zu 76.000 DM wesentlich höherer. Allerdings findet anderenorts auch ein weit kostenintensiverer Personaleinsatz statt.
- Das **höchste Kostenniveau** wird in Essen erwartungsgemäß bei **den professionellen Mehrfahrzeugbetrieben** (Ø ca. 60.700 DM) und bei den Betrieben mit zusätzlichen Geschäftsfeldern (Ø ca. 64.700 DM) erreicht. Hier schlagen in erster Linie die Personalkosten zu Buche.
- Bei den **1-Fahrzeugbetrieben**, für die nur geringe Personalkosten anfallen, errechnen sich Durchschnittskosten in Höhe von ca. 41.500 DM. Die mit Abstand geringsten Kosten fallen bei **semiprofessionellen** Betrieben an (Ø ca. 28.900 DM)
- Während auf der Einnahmeseite seit 2002 ein z.T. kräftiges Minus zu verzeichnen ist, sind die Gesamtkosten seit 1998 gestiegen (+1,7%). Am stärksten sind hiervon die 1-Fahrzeugbetriebe betroffen (+7,5%). Besonders diese Gruppe ist quasi „**zwischen die Mühlsteine**“ steigender Kosten bei gleichzeitig sinkenden Einnahmen geraten – ein mittel- und langfristig unhaltbarer Zustand.



- Verantwortlich für die starken Kostenunterschiede zwischen den unterschiedlichen Betriebstypen sind in erster Linie die **Personalkosten**, in denen sich der sehr unterschiedliche Personaleinsatz widerspiegelt. Bei den nicht personalabhängigen fixen und variablen Kosten fallen dagegen die Unterschiede weniger gravierend aus.
- Dabei fallen die (ausgewiesenen) **Personalkosten** in der Stadt Essen relativ moderat aus: Auf jedes Taxi entfiel 2001 ein Personalaufwand von ca. 15.200 DM. In anderen Großstädten liegt der Betrag zuweilen doppelt so hoch. Der Grund hierfür ist in der geringen Personalausstattung der Essener 1-Fahrzeugbetriebe zu suchen. Aufgrund des hohen Anteils von Alleinfahrern wendeten sogar die professionellen Kleinbetriebe 2001 im Durchschnitt weniger als 3.500 DM für Personal auf – weniger als für einen einzigen „geringfügig Beschäftigten“ nötig wäre.

STADT ESSEN													
KOSTENSTRUKTUR IM TAXIGEWERBE, 2001													
- DURCHSCHNITTLLICHE KOSTEN PRO JAHR UND FAHRZEUG IN DM -													
	sämtliche Betriebe			professionelle Betriebe					semi-prof	Oldenburg	Hildesheim	Koblenz	BZP
	Total	nur Taxi	Taxi+sonst.	Total	Nur Taxi	Taxi+sonst.	1 Fzg.	2+ Fzge					
Fix	21.096	20.814	22.555	22.742	22.774	22.394	21.467	19.797	16.074	21.773	27.621	33.433	28.316
Variabel	13.314	12.677	17.007	14.702	14.092	17.509	17.905	15.315	9.011	17.139	19.185	15.193	9.689
Summe Kf+Kv	34.410	33.491	39.562	37.445	36.865	39.903	39.372	35.112	25.085	38.912	46.806	48.626	38.005
Personal	15.159	13.390	25.683	18.669	16.828	27.336	3.487	27.466	4.029	34.646	31.380	10.293	-
Gesamt	49.569	46.881	65.245	56.114	53.693	67.239	42.859	62.578	29.114	73.558	78.186	58.919	38.005

- Eine gewichtige Rolle spielen allerdings **steuerliche** und **strukturelle Gründe**: Während z.B. in Oldenburg oder Hildesheim die Unternehmer überwiegend als Geschäftsführer ihrer eigenen Betriebe arbeiten und somit steuerlich Kosten „erzeugen“, stammen die Einkünfte der kleinteiligen Essener Taxibetriebe aus dem Betriebsgewinn und stellen somit keinen steuerlich relevanten Kostenfaktor dar.
- Die Analyse nach Kostenartengruppen belegt die unbefriedigende Ausstattung der Essener Taxibetriebe: Während z.B. im gut ausgestatteten Koblenzer Taxigewerbe die **fixen Kosten** – und hierunter fällt auch die Abschreibung der Fahrzeuge – mit mehr als 33.400 DM pro Jahr und Fahrzeug zu Buche schlagen, sind es in Essen nur ca. 21.100 DM. Besonders niedrig sind die fixen Kosten bei den semiprofessionellen Taxibetrieben (ca. 16.100 DM).
- Mit ca. 13.300 DM **variablen Kosten** kommen die kleinräumig fahrenden Essener Taxis 2001 auf einen vergleichsweise niedrigen Aufwand.

STADT ESSEN												
KOSTENENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE, 1998 – 2001												
- DURCHSCHNITTliche GESAMTKOSTEN PRO KM -												
	sämtliche Betriebe			professionelle Betriebe					semi-prof.	Oldenburg	Hildesheim	BZP
	total	nur Taxi	Taxi+ sonst.	total	Nur Taxi	Taxi+ sonst.	1 Fzg.	2+ Fzge				
1998	1,06	1,07	1,06	1,11	1,12	1,07	0,84	1,24	0,83	1,01	1,04	1,05
1999	1,05	1,05	1,04	1,09	1,10	1,06	0,88	1,19	0,87	0,98	1,00	1,01
2000	0,99	0,98	1,04	1,02	1,02	1,04	0,84	1,10	0,81	0,91	1,02	1,00
2001	1,03	1,02	1,10	1,07	1,06	1,10	0,87	1,17	0,87			1,00
2001/1998	-2,8%	-3,9%	3,6%	-3,6%	-5,0%	3,2%	3,6%	-5,6%	4,8%	-9,9%	-1,9%	-5,0%
Ø	1,04	1,03	1,06	1,07	1,08	1,07	0,86	1,18	0,84	1,01	1,04	1,05

- In der **fahrleistungsbezogenen Betrachtung** erzielen die Essener Betriebe einen durchschnittlichen Wert: Die Kosten von 1,04 DM/km (im 4-Jahresdurchschnitt) bewegen sich im Rahmen des auch in anderen Städten Üblichen. Die Abweichungen zwischen den Betriebsformen resultieren wiederum in erster Linie aus dem unterschiedlichem Personaleinsatz.

5.3 Gewinnentwicklung

Daten zur Gewinnsituation sind nur unter Vorbehalt zu ermitteln, da sich der betriebliche Gewinn nicht unmittelbar aus der Differenz von Umsätzen und Kosten ergibt.

- Selbst bei identischem, wirtschaftlichem Sachverhalt können unterschiedliche steuerliche **Gewinnermittlungsarten** zu inkompatiblen Nominalgewinnen führen.
- Kommt hinzu: Der in Essen vorherrschende Typ des Einzelunternehmers erzielt sein Einkommen in aller Regel aus dem **Betriebsgewinn**. Besitzer größerer Betriebe sind dagegen oft als angestellte Geschäftsführer beschäftigt. Ihr Einkommen bestreiten sie nicht aus dem Gewinn, sondern mit dem **Geschäftsführergehalt** – und das ist als Kostenbestandteil gewinnmindernd.
- Die bisherige Analyse der Umsätze und Kosten bezog sich auf das Taxigeschäft. Häufig erzielen die Unternehmen jedoch auch **Erlöse aus taxifremder Tätigkeit**. Gleichzeitig entstehen in diesen Geschäftsfeldern auch Kosten, die nur schwer abgegrenzt werden können.
- Darüber hinaus erzielen zahlreiche Taxiunternehmen **außerordentliche Erlöse**, die nicht in direktem Zusammenhang mit der Personenbeförderung stehen. Hierzu gehören beispielsweise Werbeeinnahmen, Verkaufserlöse, Lohnkostenzuschüsse des Arbeitsamts oder Versicherungszahlungen. In Essen mit seinen zahlreichen 1-Fahrzeugbetrieben spielt zudem der per „1-%-Regelung“ ermittelte Eigenverbrauch eine Rolle, der in vielen Fällen bis zu 10% der steuerlichen Erlöse ausmacht.

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

STADT ESSEN												
ÜBERSCHUSSENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE, 1998 – 2001												
- DURCHSCHNITTLICHER ÜBERSCHUSS PRO JAHR UND FAHRZEUG IN DM -												
	sämtliche Betriebe			professionelle Betriebe					semi-prof	Oldenburg	Hildesheim	BZP
	Total	nur Taxi	Taxi+ sonst.	Total	Nur Taxi	Taxi+ sonst.	1 Fzg.	2+ Fzge				
1998	15.110	15.284	14.198	15.212	15.430	14.323	22.029	11.940	14.722	17.520	19.915	27.634
1999	14.301	14.541	13.031	14.275	14.490	13.355	21.564	10.735	14.393	15.114	20.666	29.958
2000	13.818	14.622	9.067	14.175	15.244	9.074	21.423	10.877	12.578	18.779	23.859	30.978
2001	14.622	15.274	10.711	15.972	16.938	11.424	23.473	12.083	10.573			35.455
2001/1998	-3,2%	-0,1%	-24,6%	5,0%	9,8%	-20,2%	6,6%	1,2%	-28,2%			28,3%
Ø	14.463	14.930	11.752	14.909	15.525	12.044	22.122	11.409	13.066	17.138	21.480	31.006

Insgesamt ist der **Betrieb von Taxis in Essen nur bedingt zu rechtfertigen** – Das zumindest ergibt die Analyse der von den Unternehmern gelieferten steuerlichen Daten. Viele Unternehmer sind dabei auf ein (steuerliches) Einkommen deutlich unterhalb des „normalen“ Einkommens eines westdeutschen Arbeitnehmers angewiesen, dass z.Z. bei ca. 36.000 €/ ca. 70.400 DM rangiert. Ein angemessenes Einkommen und die notwendige Kapitalbildung sind unter den gegebenen Umständen aber nur schwer zu realisieren.

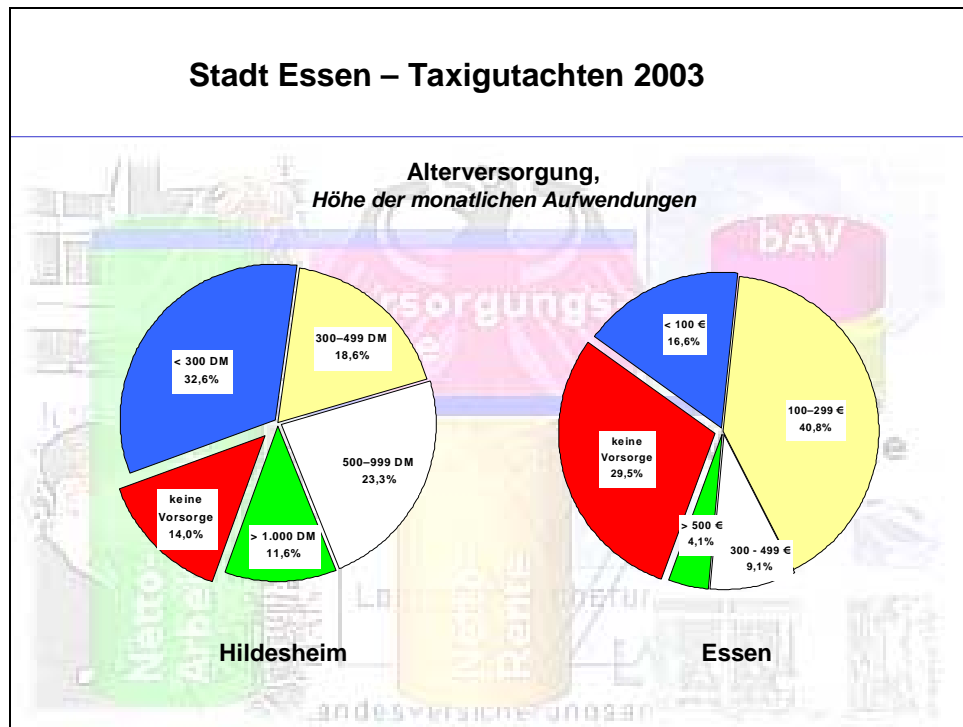
- Im Durchschnitt der Jahre 1998 bis 2001 erwirtschaftete jedes Fahrzeug in der Stadt Essen einen **jährlichen Gewinn** von ca. 14.500 DM, wobei über die Jahre eine negative Tendenz abzulesen ist: Von ca. 15.100 DM in 1998 sank der durchschnittliche Überschuss bis 2001 um ca. 3%.
- Das Niveau in Essen ist damit deutlich ungünstiger als in anderen Städten: In **Hildesheim** rangieren die durchschnittlichen Überschüsse bei ca. 21.500 DM, in Oldenburg bei 17.100 DM.
- Bedenklich ist seit Jahren die Einkommenssituation der Essener **1- Fahrzeugbetriebe** (im 4-Jahresdurchschnitt ca. 22.100 DM). Die Unternehmer sind meist darauf angewiesen, ihren gesamten Unterhalt aus nur einer Konzession zu erwirtschaften. Insgesamt ist bei den Überschüssen der Kleinstbetriebe seit 1998 eine mäßig positive Entwicklung zu verzeichnen (+6,6%).
- Besonders deutlich wird die **prekäre Lage der Kleinstbetriebe** im Vergleich mit dem BZP-Taxi, hinter dem sich ebenfalls ein großstädtischer 1-Fahrzeugbetrieb verbirgt. 2001 konnte der BZP-Unternehmer ca. 35.500 DM Überschuss einfahren. Sein Essener Pendant kam zur gleichen Zeit auf ca. 33% weniger Überschuss. Ein **angemessener Lebensunterhalt** ist aus diesen Gewinnen **kaum zu bestreiten**.

- Wenig besser erscheint die Gewinnsituation der **Mehrfahrzeugbetriebe**. Pro Fahrzeug erwirtschaften sie 2001 ca. 12.100 DM Überschuss. Da diese Betriebe aber im Durchschnitt über 2,8 Fahrzeuge verfügen, errechnet sich daraus ein betrieblicher Durchschnittsgewinn von knapp 34.000 DM - angesichts der erheblichen Investitionen ein wenig attraktives Ergebnis.
- Unter einem etwas anderem Blickwinkel muss die Situation der **Betriebe mit sonstigen Geschäftsfeldern** betrachtet werden: Im Durchschnitt der Jahre 1998 bis 2001 kommen auch sie auf Überschüsse von gerade 12.000 DM pro Fahrzeug. Es zeigt sich, dass diese Betriebe ihr Taxigewerbe z.T. nur „mitziehen“- häufig nur in der Hoffnung auf „*bessere Zeiten*“. So zeichnet sich eine – schwer quantifizierbare - **Quersubvention** des Geschäftsbereichs Taxi durch andere Unternehmensaktivitäten ab. Beunruhigend ist zudem der Trend: Von 1998 bis 2001 reduzierte sich der aus dem Taxigewerbe resultierende Überschuss dieser Betriebe um nahezu 25%. Ihr Überleben verdanken die Unternehmen also weniger dem Taxigeschäft als ihren taxifremden Aktivitäten.
- Bemerkenswert ist die – auf den ersten Blick - geringe Diskrepanz **professioneller** (Ø ca. 14.900 DM Überschuss) und **semiprofessioneller** Betriebe (Ø ca. 13.100 DM): Dabei muss aber beachtet werden, dass es sich bei den „Semiprofis“ durchgängig um 1-Fahrzeugbetriebe handelt, der vergleichsrelevante Überschuss für professionelle 1-Fahrzeugbetriebe aber weit höher - bei ca. 22.100 DM - liegt.

5.4 Persönliche Daseinsvorsorge

Eine gesonderte Frage galt der persönlichen Daseinsvorsorge der Unternehmer. Obwohl das Thema „Altersvorsorge“ kein Prüfkriterium nach dem PBefG darstellt, muss die Frage doch als bedeutsames Argument für die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes gewertet werden. Fast alle Unternehmer machten Angaben zu ihrer Altersvorsorge, so dass die vorliegenden Daten ein aussagekräftiges Bild der gegenwärtigen Situation liefern.

STADT ESSEN										
PERSÖNLICHE ALTERSVORSORGE DER TAXIUNTERNEHMER PRO MONAT										
IN %										
	sämtliche Betriebe					Olden- burg	Hildes- heim	Berg.- Gladb.	Münster	Hannover
	total	1 Fzg.	2+ Fzge	nur Taxi	Taxi+ sonst.					
keine Vorsorge	29,5	31,3	26,1	30,7	12,5	21,0	14,0	25,0	27,8	30,2
< 100 €	16,6	19,7	10,8	17,1	12,5	52,7	74,4	65,6	56,7	51,5
100–299 €	40,8	41,3	39,6	40,3	45,8					
300–499 €	9,1	4,8	17,1	8,5	16,7				15,5	
> 500 €	4,1	2,9	6,3	3,4	12,5	26,3	11,6	9,4		18,3
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0



- Die Zahlen offenbaren ein bedenkliches Bild: Knapp 30% der Essener Taxiunternehmer betreibt gegenwärtig **keinerlei Altersvorsorge**. Der überörtliche Vergleich belegt die Tragweite des Problems: In anderen Städten - wie in z.B. in Oldenburg (21% ohne Altersvorsorge) oder Hildesheim (14%) - liegt der Anteil der „Unversorgten“ wesentlich niedriger. Auch verglichen mit der Lage in notorischen Taxi-Problemgebieten wie Münster (ca. 28%) erscheint die Situation in Essen dramatisch.
- Lediglich 4,1% der Essener Unternehmer sind in der Lage, 500 € oder gar mehr aufzuwenden. Die 500-€-Grenze markiert ungefähr das **Absicherungsniveau eines deutschen Normalverdieners**. Zum Vergleich: In wirtschaftlich „gesunden“ Taxi-Regionen, wie z.B. im NRW-Kreis Kleve, liegt der Anteil der ausreichend Versorgten bei 46%! Auch in Hannover erreichten weit mehr Unternehmer (18,3%) die 1.000 DM / 500 €-Marke als in Essen.

6 GESCHÄFTSAUFGABEN

Ein weiterer Aspekt zur Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes ist das Prüfkriterium Geschäftsaufgaben. In der Praxis erweist sich das Kriterium als problematisch:

- In Städten mit Beobachtungszeitraum und Warteliste entsteht regelmäßig ein **Konzessionshandel**, der die „klassische“ Rückgabe der Zulassung weitgehend unterbindet. Gleichzeitig entfällt so der Anlass, das Ausscheiden aus dem Gewerbe gegenüber der Aufsichtsbehörde zu begründen – gerade, wenn dafür explizit wirtschaftliche Gründe maßgeblich sind.
- In Essen existiert zudem ein **Verpachtungsmarkt**, der die Gründe für das Ausscheiden aus dem Gewerbe zusätzlich verschleiert.

Anzahl und Verlauf der Konzessionsbewegungen belegen ein eher „unruhiges“ Geschehen:

STADT ESSEN - GESCHÄFTSAUFGABEN IM TAXIGEWERBE – JAN. 1998 – FEBRUAR 2003									
	Rückgabe	Neuverpachtung	Übertragung	Gründe der Übertragung					
				Tod	Alter	Berufl. Veränd.	Alter / Gesundh.	Gesundheit	wirtschaftl.
1998	-	32	36	12	5	7	2	6	4
1999	-	34	34	2	7	4	4	4	13
2000	21	48	48	7	6	11	5	7	12
2001	5	30	37	3	16	3	1	5	9
2002	15	31	39	5	12	10	1	1	10
2003*	3	4	6	0	3	1	-	1	1
Summe	44	179	200	29	49	36	13	24	49
			100,0%	14,5%	24,5%	18,0%	6,5%	12,0%	24,5%

Q.: Stadt Essen * nur Januar bis Februar 2003

- Die wichtigste Feststellung: Noch bis zum Jahre 1999 hatte sich für jede nicht mehr genutzte Konzession ein Käufer oder ein Pächter gefunden. Seit Februar 2000 sind jedoch insgesamt 44 Fälle **nachfolgerloser Konzessionsrückgaben** aufgetreten – ein Faktum, das in aller Regel als Indiz für den Verlust der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes angesehen werden kann.
- Konzessionsrückgaben standen meist im Zusammenhang mit fehlgeschlagenen **Wiederverpachtungen**. Häufig spielten hierbei aber auch **wirtschaftliche** und / oder **persönliche** Gründe eine Rolle.

- In der Zeit von Januar 1998 bis Februar 2003 wurden insgesamt **179 Konzessionen neuverpachtet**. Verpachtungen werden grundsätzlich nur zeitlich begrenzt genehmigt. Ende 2002 lag die Zahl der zu diesem Zeitpunkt verpachteten Konzessionen bei 86. Auf dem Höhepunkt - zum Jahreswechsel 1999 / 2000 – waren es insgesamt 119 Konzessionen. Der Rückgang bei den Verpachtungen korrespondiert mit der Zunahme der nachfolgerlosen Konzessionsrückgaben, die zum großen Teil fehlgeschlagenen Verpachtungen sind.
- Daneben wurden im gleichen Zeitraum weiterhin **200 Konzessionen** übertragen. Abgesehen vom Ausnahmejahr 2000, in dem 48 Konzessionen den Besitzer wechselten, schwankte die Zahl der Übertragungen zwischen 34 und 39.
- Überwiegend waren es jedoch **„natürliche“ Gründe** (57,5%), die zur Übergabe der Konzession führten: Im Vordergrund standen dabei die Erreichung der Altersgrenze (24,5%), gesundheitliche Gründe (12,0%), altersbedingt / gesundheitliche Gründe (6,5%) sowie der Tod des bisherigen Konzessionsnehmers (14,5%).
- Offenkundig **wirtschaftliche Gründe** waren in 24,5% der Fälle ausschlaggebend für die Konzessionsübertragung: Den Höhepunkt erreichte die Entwicklung in den Jahren 1999/2000, als 13 bzw. 12 Konzessionen aus diesem Grunde übertragen wurden.
- Ca. 18% der Konzessionsübertragungen resultieren aus der **beruflichen Umorientierung** des Unternehmers. Bezeichnenderweise konzentriert sich das Geschehen auf das „Wirtschaftsboomjahr“ 2000 – d.h. auf ein Jahr, in dem sich kurzzeitig berufliche Alternativen außerhalb des Taxigewerbes boten.
- Typisch für die Situation in Essen - aber auch für andere Großstädte – ist eine **„schleichende“ Geschäftsaufgabe**. Etwa ein Viertel der Essener Taxiunternehmer betreibt das Gewerbe nur noch in semiprofessioneller Weise. Zahlreiche Klärungsgespräche haben zudem gezeigt, dass einige Essener Taxiunternehmer nur noch formal als Konzessionsnehmer auftreten. (Originalton eines „1- Fahrzeugunternehmers“: *„Ich habe einen Geschäftsführer eingesetzt.“*)
- In das Bild von der „schleichenden“ Loslösung aus dem Gewerbe passt die – anscheinend - wachsende Zahl der Unternehmer, die sich zusätzliche Erwerbsquellen im Umfeld des Taxigewerbes – oder zunehmend auch – gänzlich jenseits des Taxigewerbes erschließt. So entsteht eine Szene von **„Auch-Taxiunternehmern“**.

7 TARIFSSITUATION

Taxitarife sind administrierte Preise, die grundlegenden Einfluss auf die Umsatzsituation des Taxigewerbes haben.

- **Gesetzliche Regelung:** Maßgebend für die Beurteilung der Beförderungsentgelte und -bedingungen ist § 51 (3) PBefG, der seinerseits auf das Tariffindungsprozedere von § 39 (2) PBefG verweist. Diese Bestimmung fordert eine Berücksichtigung der „**wirtschaftlichen Lage**“ der Taxiunternehmen.
- **PBefG setzt Rechnungswesen voraus:** Problematisch ist die praktische Handhabung des § 39 (2) PBefG: Das Gesetz regelt nämlich die **Tarifbildung von „Straßenbahnen“** und geht daher implizit von der Existenz eines einzigen Anbieters aus.⁵ Anhand von dessen Rechnungswesen soll die Wirtschaftlichkeit des Tarifes belegt werden. Das Taxigewerbe besteht aber nicht aus einem „Unternehmer“, sondern – wie im Fall Essen - aus knapp 400 sehr heterogenen Betrieben, ohne einheitliches Rechnungswesen. Die im Zuge der Untersuchung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes erhobenen betriebswirtschaftlichen Daten können die bestehende Informationslücke daher nur zum Teil schließen.
- **PBefG geht von Monopolmarkt aus:** Weil § 39 (2) PBefG die Tarifbildung für kommunale Großbetriebe regelt, geht das Gesetz von einem regionalmonopolistischen Marktgeschehen aus. Das aber entspricht nicht der Marktsituation des Taxigewerbes, das in massivem Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln steht. Eine sachgerechte Tariffindung muss also auch Rücksicht auf die Wettbewerbssituation des Taxigewerbes nehmen.
- **Verwaltungspraxis vs. Gesetz:** Aufgrund der faktischen Unmöglichkeit, den Anforderungen des Gesetzes zu entsprechen, hat sich - neben dem Tarifbildungsverfahren des PBefG - bundesweit eine Verwaltungspraxis der „Tarifverhandlung“ herausgebildet. Diese Praxis, die i.d.R. weniger auf die Wirtschaftlichkeit, als auf die Wettbewerbssituation des Taxigewerbes abhebt, steht quasi „neben“ der gesetzlichen Norm.

Der gegenwärtig gültige Tarif trat am 1. Januar 2003 in Kraft und trägt den Charakter eines „vorläufigen“ Tarifs. Ziel im Folgenden ist es, eine Bewertung dieses Tarifs vorzunehmen und Optimierungsvorschläge aufzuzeigen. Die Untersuchung erfolgt unter Aspekten der **marktorientierten Wettbewerbsfähigkeit** und – sofern möglich - unter Gesichtspunkten der **Wirtschaftlichkeit**.

⁵ Als „Straßenbahnen“ im Sinne des PBefG gelten auch Hoch-, Untergrund- und Schwebelbahnen.

7.1 Marktorientierte Bewertung

7.1.1 Tarifhöhe

Die Taxitarife der Stadt Essen wurden zunächst im Kontext der Tarife kreisfreier Städte aus NRW und anderen Bundesländer bewertet. Jede Untersuchung örtlicher Tarife stößt auf das Problem der Vergleichbarkeit ganz unterschiedlicher Tarifmodelle. Aus diesem Grunde wurden die Tarifmodelle der Städte jeweils auf den Preis zweier **taxitypischer Touren** umgerechnet, so dass eine ortsübergreifende Vergleichbarkeit möglich wird. Die hier zu Grunde gelegten Normaltouren sind folgendermaßen definiert:

DEFINITION TAXITYPISCHER NORMALTOUREN	
5-km-Normaltour	3-km-Kurztour
Grundpreis	Grundpreis
Zielfahrt vom Posten	Zielfahrt vom Posten
keine Anfahrt	keine Anfahrt
5 km Besetztfahrt	3 km Besetztfahrt
Fahrt während der Tagesstunden	Fahrt während der Tagesstunden
5 Minuten verkehrsbedingte Wartezeit	keine Wartezeit
keine Zuschläge	keine Zuschläge
Schalteinheiten werden nicht berücksichtigt	Schalteinheiten werden nicht berücksichtigt

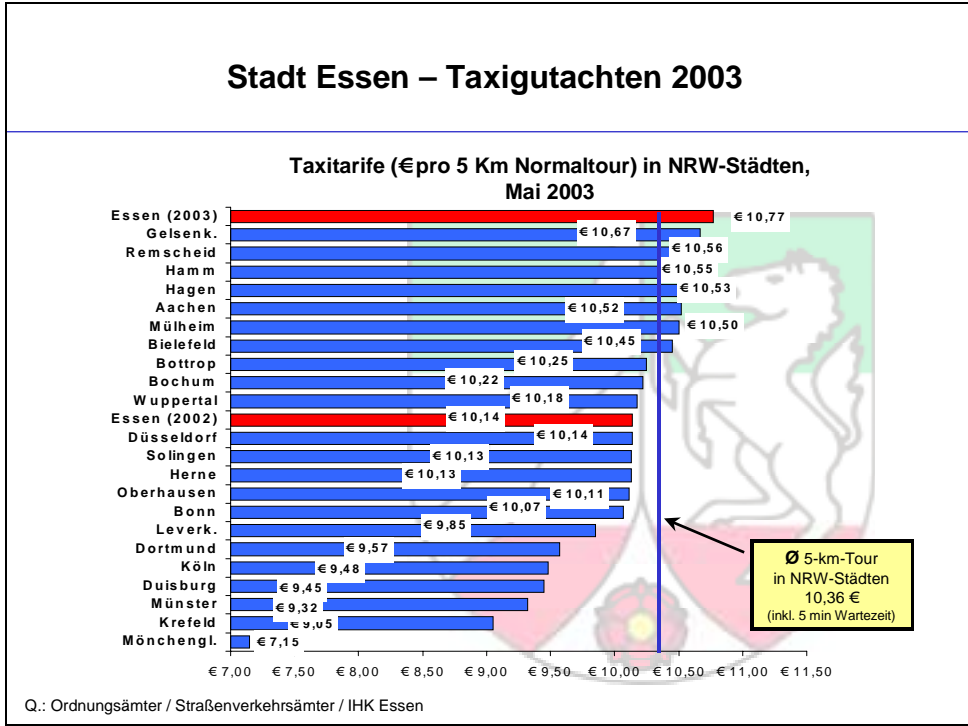
STADT ESSEN TARIFELEMENTE 2002 VS. 2003				
Tarifelement	Gültigkeit	Tarif 1.1.2003	Tarif bis 31.12.2002	Abweichung
Grundpreis *	Wochentag	2,10 €	2,05 €	2,4%
	Nacht / Sonntag	2,10 €	2,05 €	2,4%
Kilometerpreis				
1. Staffel: 1. – 10. km	Wochentag	1,40 €	1,33 €	5,3%
	Nacht / Sonntag	1,50 €	1,43 €	4,9%
2. Staffel: ab 10. km	Wochentag	1,40 €	1,25 €	12,0%
	Nacht / Sonntag	1,50 €	1,35 €	11,1%
Zeitpreis pro Std.				
bis 3. Minute	durchgehend	18,00 €	13,80 €	30,4%
ab 3. Minute		26,00 €	25,54 €	1,8%
Großraum- Kombizuschlag *		7,20 €	7,16 €	0,6%
Fehltag		4,20 €	4,09 €	2,7%
Preis einer Normaltour				
5-km-Tour	Wochentag	10,77 €	10,14 €	6,2%
3-km-Tour		6,30 €	6,04 €	4,3%
NRW-Städte-Preisindex				
5-km-Tour	Wochentag	104,0%	102,7%	
3-km-Tour		102,9%	97,5%	

Die Bewertung der Höhe des aktuellen Tarifs ergibt folgendes Bild:

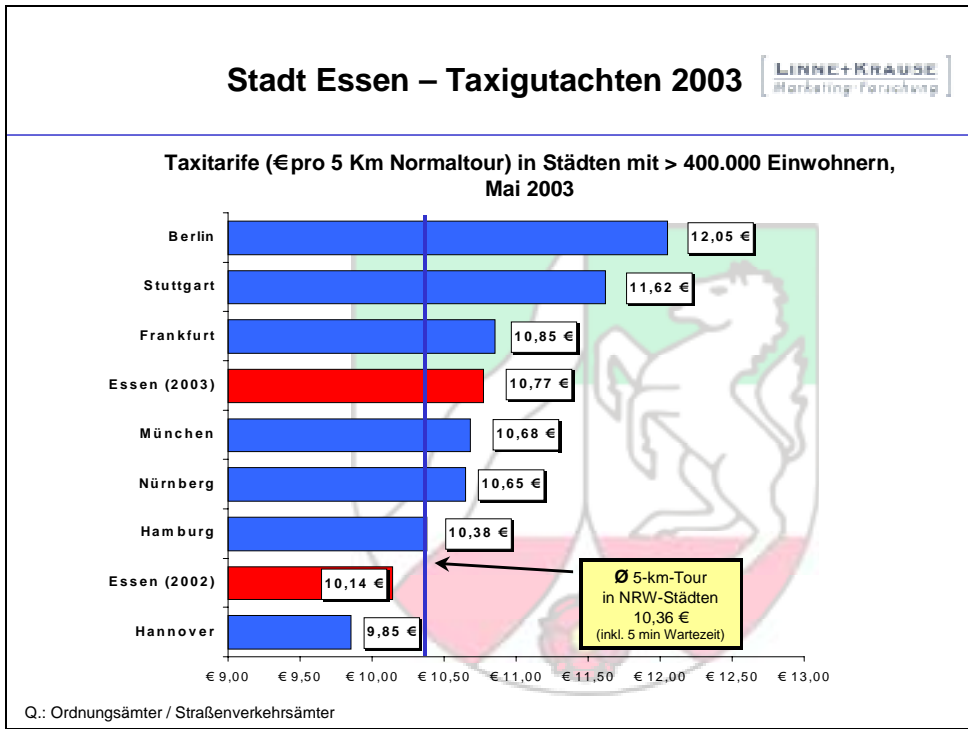
- Eine typische **5-km-Tour** (an Werktagen), einschließlich 5 Minuten Wartezeit, kostet in Essen gegenwärtig 10,77 € (aufgerundet 10,80 €). Vor der Tarifierhebung am 1. Januar 2003 hatte der entsprechende Preis bei 10,14 € gelegen.
- Gemessen an der 5-km-Normaltour errechnet sich somit ein Preisanstieg von 6,2%. In dieser Hinsicht rangiert der Essener Taxitarife heute an der Spitze der kreisfreien NRW-Städte: Der **(theoretische) Landesdurchschnitt** für eine **städtische 5-km Tour** lag im Mai 2003 bei 10,36 €- d.h. ca. 4% unter dem Essener Tarif.
- Etwas moderater fiel der Preisanstieg bei der **3-km-Tour** (ohne Wartezeit) aus: Von 6,04 € stieg der Preis auf 6,30 €- ein Plus von 4,3%.
- Gemessen an einer 3-km-Normaltour (ohne Wartezeit) rangiert der Essener Taxitarife heute im oberen Drittel der NRW-Städte: Der **(theoretische) Landesdurchschnitt** für eine **3-km Tour** liegt z.Z. bei 6,12 €- d.h. ca. 3% unter dem Essener Tarif.
- Das Bild vom „teueren“ Essener Taxitarif relativiert sich z.T. im Vergleich zu westdeutschen **Großstädten mit mehr als 400.000 Einwohnern**: Zusammen mit der Landeshauptstadt Hannover gehört Essen in dieser „Spielklasse“ zu den eher „günstigsten“ Taxistandorten.

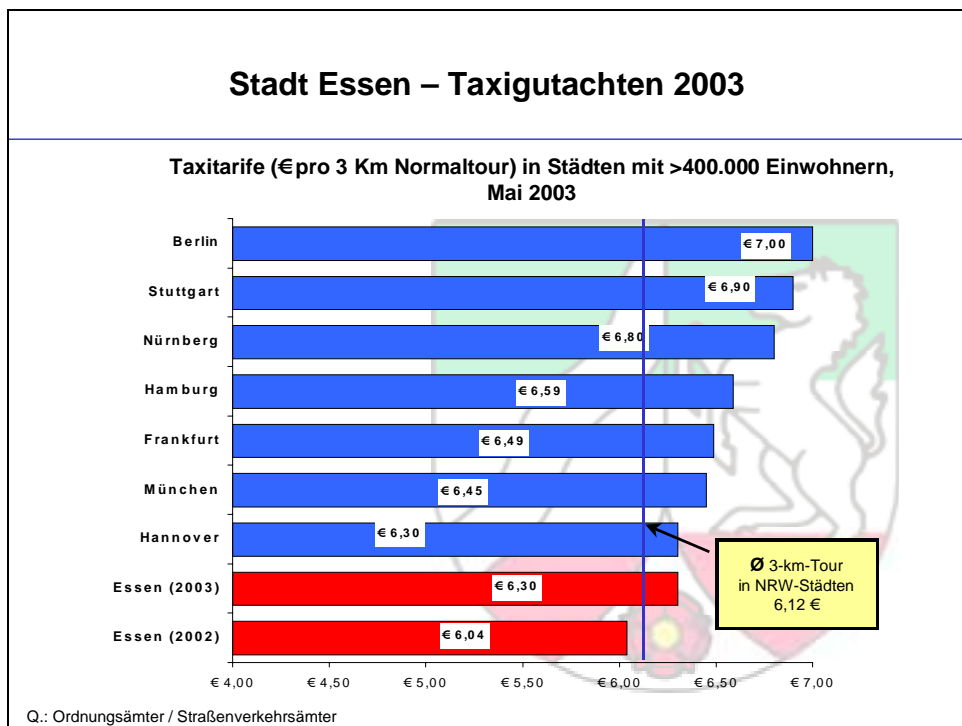
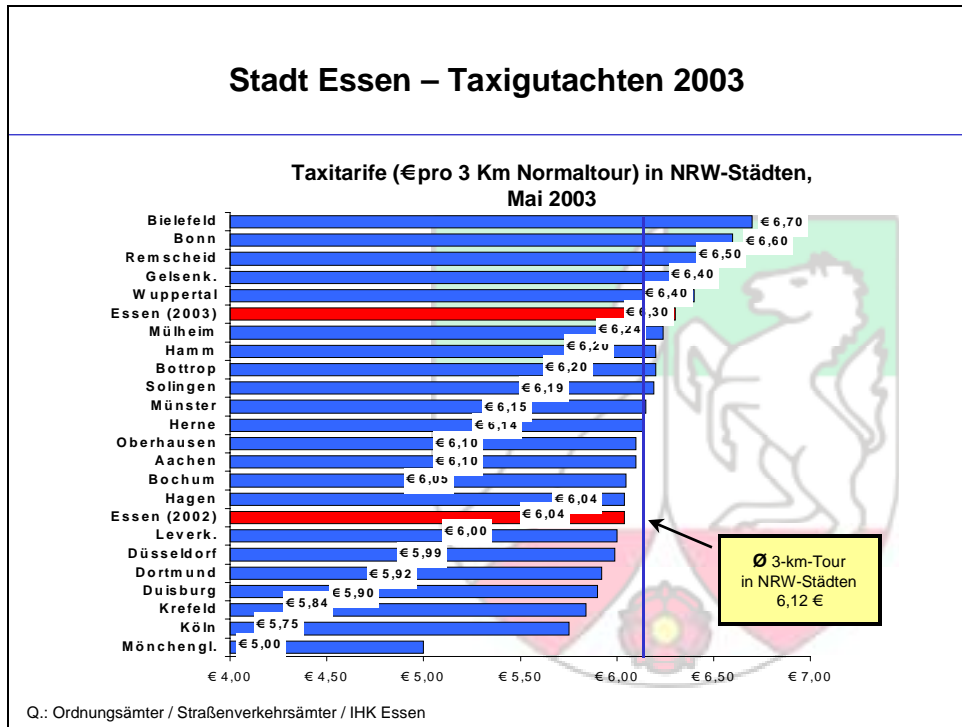
Der überörtliche Tarifvergleich zeigt, dass der Spielraum für eine Tarifierhöhung in der Stadt Essen generell begrenzt ist.

Stadt Essen – Taxigutachten 2003



Stadt Essen – Taxigutachten 2003





7.1.2 *Regionalwirtschaftliches Umfeld*

Die wirtschaftliche Wettbewerbssituation des Taxigewerbes in der Stadt Essen wird im wesentlichen durch die kurz- und langfristige wirtschaftliche Situation der Region geprägt, auf die bereits ausführlich in anderem Zusammenhang eingegangen wurde (siehe Abschnitt 2.2).

- **Langfristige Entwicklung:** Anders als Städte wie Duisburg, Dortmund oder Oberhausen, konnte Essen den Übergang vom Zentrum der Schwerindustrie zur Dienstleistungsmetropole realisieren. Heute zählt Essen wieder zu den Regionen mit **überdurchschnittlicher Kaufkraft**. Auch die Erwerbslosenzahlen halten sich im regionalen Vergleich auf moderatem Niveau.
- **Kurzfristige Entwicklung:** Das **konjunkturelle Umfeld** in der Rhein-Ruhr-Region ist – nach Feststellung der Industrie- und Handelskammern - so „*schlecht ... wie seit zwanzig Jahren nicht mehr.*“ Wachsende Erwerbslosigkeit und der um sich greifende „Konsumentenstreik“ haben das Taxigewerbe in ähnlichem Maße getroffen, wie die beiden Krisenbranchen Einzelhandel und Gastronomie.

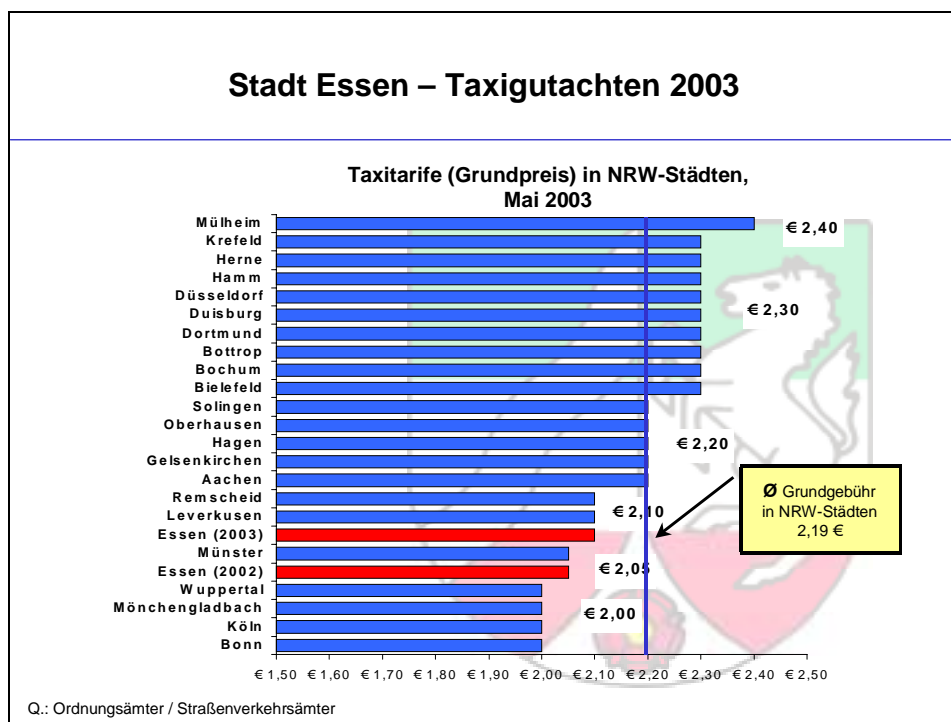
Auch das konjunkturelle Umfeld setzt der Tarifgestaltung also enge Grenzen.

7.1.3 Tarifstruktur

Der Essener Taxitarif zeichnet sich durch ein beispielhafte Transparenz aus. Anders als in vielen Kreisen und Städten wurde auf ein vielschichtiges Tarifsysteem verzichtet.

7.1.3.1 Tarifelement Grundpreis

Der Grundpreis dient primär der Deckung der fixen Kosten des Taxifahrzeugs. Als „sichtbarstes“ Tarifelement kommt ihm darüber hinaus Bedeutung als „Aushängeschild“ zu: Wird ein akzeptables Niveau überschritten, bekommt er - aus Sicht des Fahrgastes - prohibitiven Charakter.

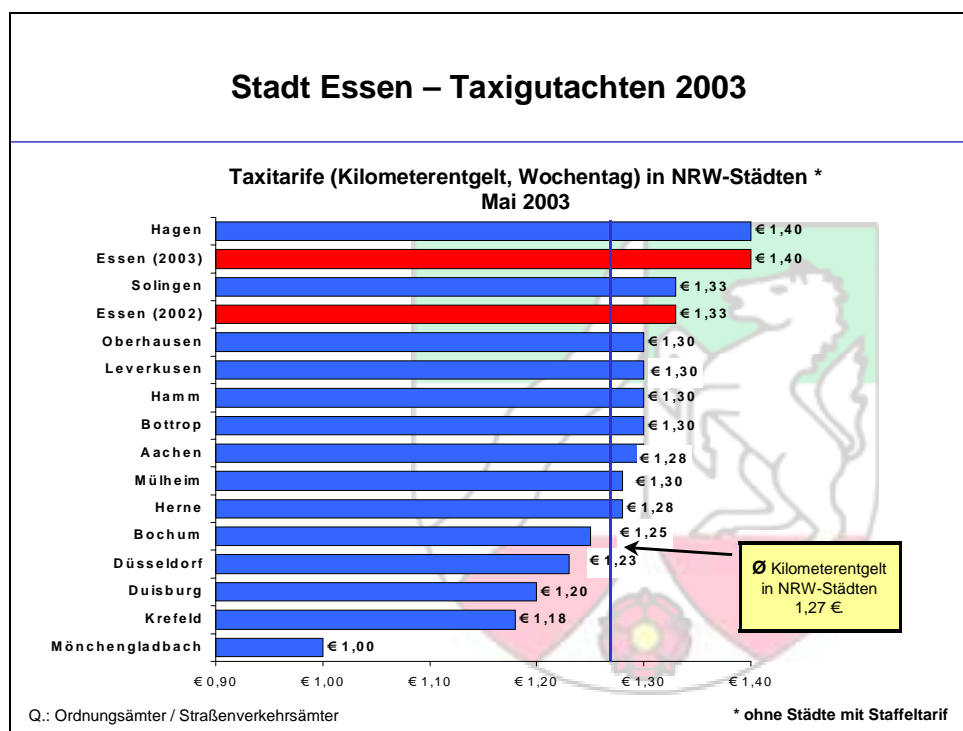


- Bei der Tarifierhebung vom Januar 2003 wurde die Grundgebühr von 2,05 € auf 2,10 € angehoben - ein Plus von 2,4%. Gemessen an anderen NRW-Städten (Ø 2,19 €) rangiert Essen damit unter dem Durchschnitt. In den Nachbarstädten Bochum, Mülheim oder Bottrop werden zwischen 2,20 € und 2,30 € verlangt.
- Angesichts der kritischen Qualität des Essener Taxifuhrparks und des erkennbaren Investitionsbedarfs, erscheint eine maßvolle Anhebung des Grundpreises vertretbar.

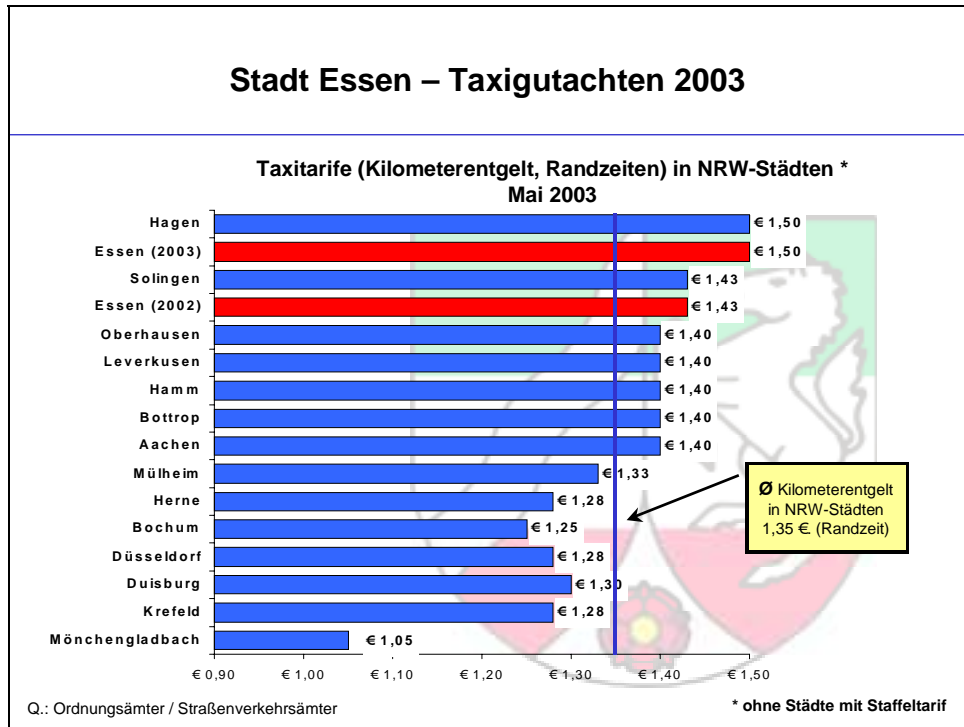
7.1.3.2 Tarifelement Kilometerentgelt

Hauptelement des Taxitarifs ist das Kilometerentgelt. Betriebswirtschaftlich betrachtet dient es der Finanzierung der variablen Kosten und der Personalkosten.

Die Tarifordnung sieht eine differenzierte Tarifordnung für die Tagesstunden und für die Randzeiten (Sonn- und Feiertage und Nachtstunden, 22 bis 6 Uhr) vor:



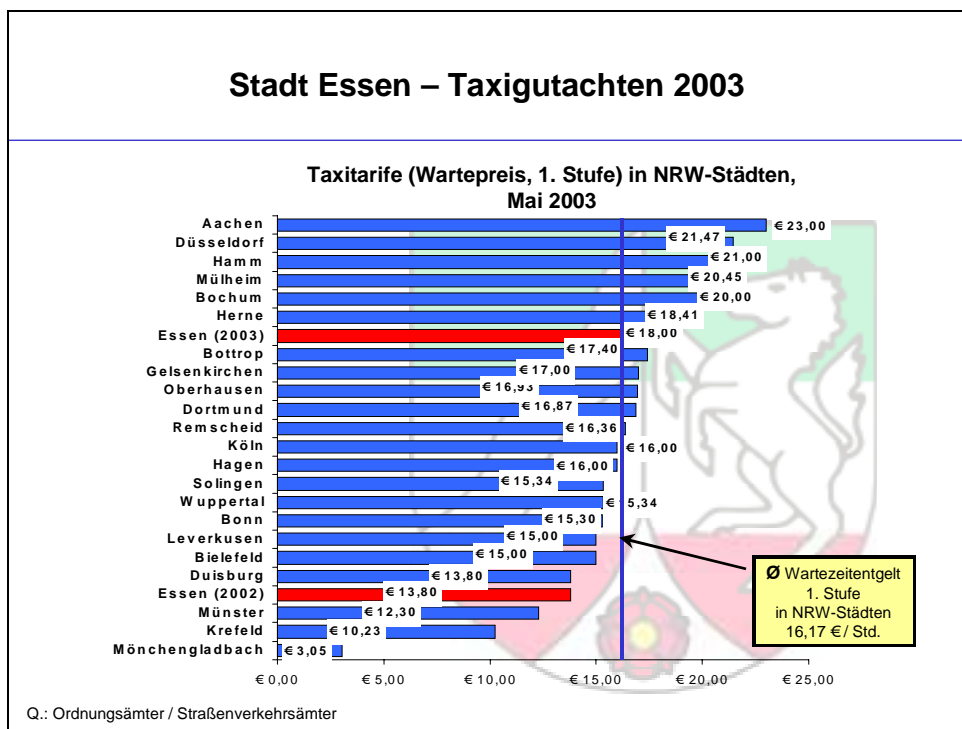
- Mit der Tarifumstellung 2003 wurde der Staffeltarif in der Stadt Essen abgeschafft. Der bis dahin gültige **degressive Staffeltarif** war wirtschaftlich nahezu bedeutungslos. Die Degression setzte erst ab dem 10. Kilometer ein – innerstädtische Fahrten dieser Länge kommen aber nur selten vor. Überschreitet eine solch lange Tour die Grenze des Pflichtfahrgebietes, unterliegt sie zudem nicht mehr der Tarifpflicht.
- Mit 1,40 € für den **Besetztkilometer am Tage** wird in Essen der landesweite Spitzenpreis erreicht. Der Landesdurchschnitt vergleichbarer NRW-Großstädte liegt bei 1,27 €/ km. Gegenüber dem Vorgängertarif brachte der aktuelle Tarif eine Erhöhung um 5,3%.



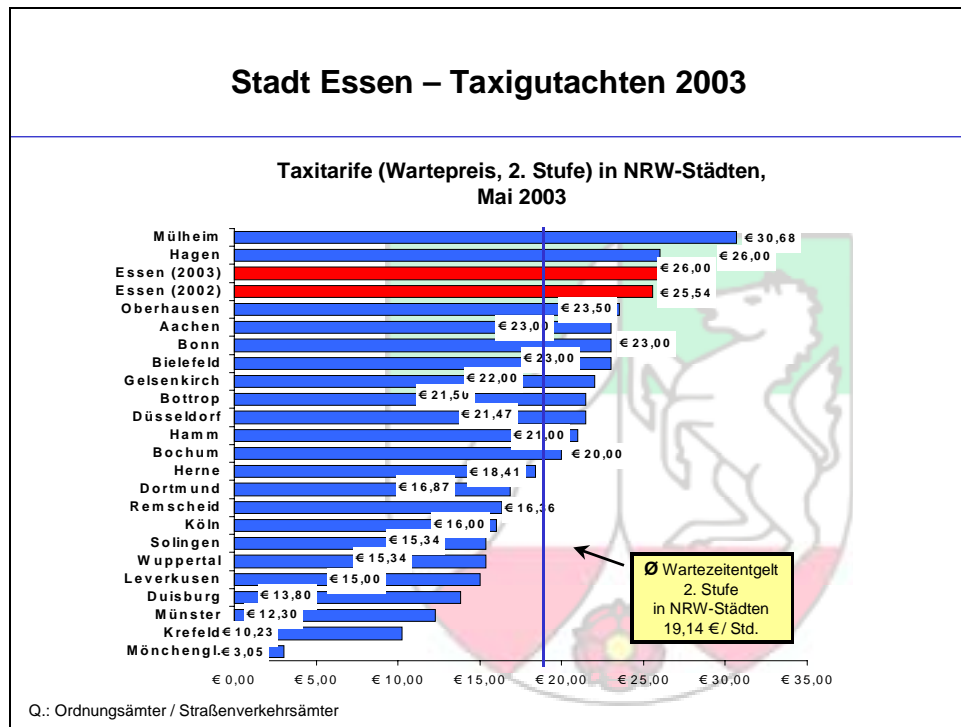
- Eine Spitzenposition hält der Essener Tarif auch mit Blick auf die **Randzeiten**. Die Tarifierhebung von Anfang 2003 brachte ein Plus von 4,9% - von 1,43 € auf 1,50 €
- Angesichts des recht hohen Kilometerentgelts – besonders in den Nachtstunden – zeichnet sich bei diesem Tarifelement nur geringer **Gestaltungsspielraum** ab. Aufgrund der Steigerungen der variablen Kosten (Kraftstoff), steht aber besonders das Kilometerentgelt permanent unter Anpassungsdruck „nach oben“.
- Der Eindruck der teureren Essener Taxitarife bedarf zudem einer leichten Korrektur: Der direkte Vergleich der Kilometerentgelte ist nicht immer eindeutig: Zahlreiche NRW-Städte haben **Staffeltarife** eingeführt. Diese Staffeltarife verteuern (anders als bis 2002 in Essen) primär die Kurztouren und verzerren so das Gesamtbild.

7.1.3.3 Tarifelement Wartezeit

Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass **Wartezeittarife** nur geringen Anteil am Umsatz haben. Der Essener Tarif kennt einen gestaffelten Wartetarif. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht leistet das Wartezeitentgelt hauptsächlich einen Beitrag zur Finanzierung der Personalkosten.



- Für die jeweils ersten – i.d.R. verkehrsbedingten - **3 Minuten** werden 0,30 €pro Minute (=18,00 €/ Std.) berechnet. Ein Blick auf die Regelungen anderer NRW-Städten zeigt, dass sich das Tarifniveau in Essen über dem Landesdurchschnitt (16,17 €) bewegt.
- Für **weitere Wartezeiten**, die i.d.R. vom Fahrgast zu vertretend sind, gilt ein Tarif von ca. 0,43 €pro Minute (=26,00 €/ Std.). In dieser Hinsicht hat Essen einen sehr hohen Tarif. Angesichts der geringen Bedeutung dieses Tarifelements, sollte diese Aussage aber nicht überbewertet werden.



7.2 Wirtschaftlichkeit

Ein Kernkriterium zur Beurteilung der Tarifsituation bildet die Wirtschaftlichkeit, d.h. das Verhältnis von Ertrag und Aufwand; konkret die Relation von Umsatz und Kosten. Die Analyse der Wirtschaftlichkeit stößt im Taxigewerbe auf besondere Probleme:

- Problem Leistung des Unternehmers:** Aufgrund der unterschiedlichen Besteuerungsarten sind „Kosten“ und „Gewinn“ nur individuell zu bestimmen - nicht aber in generalisierender, betriebsübergreifender Form. Ein verzerrendes Moment bildet das Entgelt des Unternehmers, das bei den meisten Taxibetrieben als **kostenneutraler Gewinn**, bei vielen aber als **gewinnmindernde Personalkosten** verbucht wird – je nach gewählter Art der Besteuerung. Jede Bewertung der Wirtschaftlichkeit muss also Unternehmerlohn, Gewinn, Kapitalverzinsung und Personalkosten zunächst ausklammern.
- Problem Steuerehrlichkeit:** Angesichts der nicht unproblematischen Steuerehrlichkeit im Taxigewerbe, ist eine **realistische oder gar rechengenaue Einschätzung**, von Wirtschaftlichkeit, Rentabilität oder Kapitalrendite praktisch unmöglich.

Unter diesem Vorbehalt wurde eine Deckungsbeitragsrechnung für das Jahr 2001 erstellt:

STADT ESSEN DECKUNGSBEITRAGSRECHNUNG FÜR DAS TAXIGEWERBE, 2001 - IN DM -									
	sämtliche Betriebe			professionelle Betriebe					semi-prof
	Total	nur Taxi	Taxi + sonst.	Total	Nur Taxi	Taxi + sonst.	1 Fzg.	2+ Fzge	
Umsatz	65.051	63.383	75.135	72.644	71.606	77.679	66.551	75.459	39.687
% variable Kosten	13.314	12.677	17.007	14.702	14.092	17.509	17.905	15.315	9.011
= DB I	51.737	50.706	58.128	57.942	57.514	60.170	48.646	60.144	30.676
% fixe Kosten	21.096	20.814	22.555	22.742	22.774	22.394	21.467	19.797	16.074
= DB II	30.641	29.892	35.573	35.200	34.740	37.776	27.179	40.347	14.602
% BZP-Gewinn	35.455	35.455	35.455	35.455	35.455	35.455	35.455	35.455	35.455
Gewinn- / Verlust	-4.814	-5.563	118	-255	-715	2.321	-8.276	4.892	-20.853

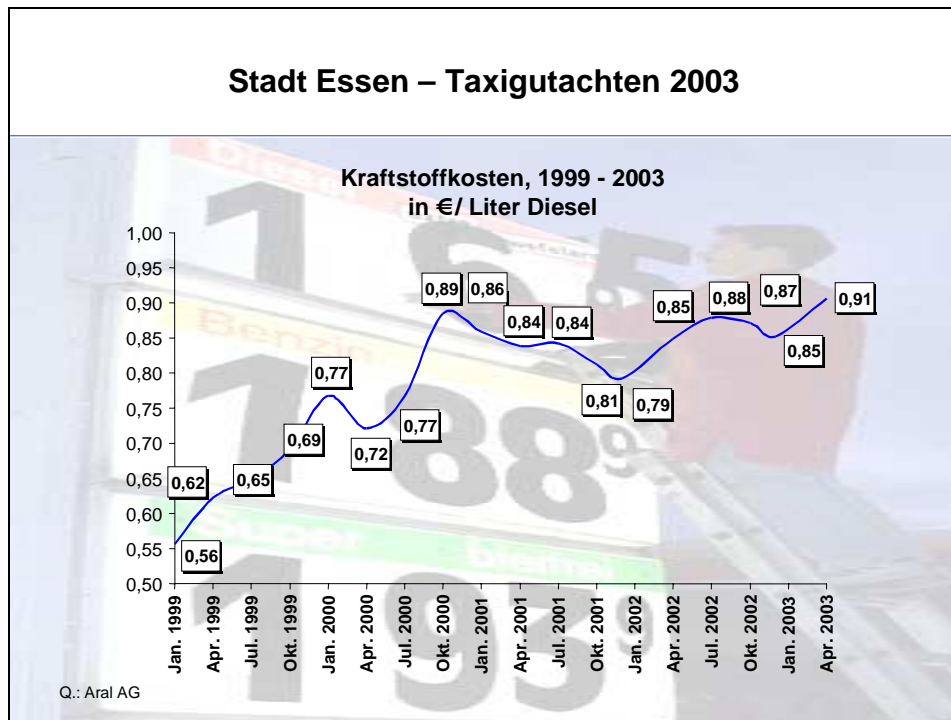
* einschl. Arbeitgeberanteile bei den Sozialversicherungen

- Ausgangspunkt ist der Jahresumsatz, der 2001 für alle Essener Betriebe bei gut 65.000 DM pro Fahrzeug lag. Zur Ermittlung des **Deckungsbeitrags I (DB I)** werden hiervon die variablen Kosten subtrahiert, die sich im Gesamtdurchschnitt auf ca. 13.300 DM beliefen. Der DB I über alle Betriebe lag also bei gut 51.700 DM.
- Aus der Subtraktion der fixen Kosten – im Durchschnitt ca. 21.100 DM - vom DB I errechnet sich der DB II, der gleichsam den finanziellen Rahmen dessen markiert, der für **Unternehmerlohn, Gewinn, Kapitalverzinsung und Personalkosten** noch verwendet werden kann: Im Durchschnitt gut 30.600 DM.
- Ein Maßstab zur Bewertung des Betrages ist der Überschuss bzw. Betriebsgewinn, den der **BZP als Mindestbetrag** für den wirtschaftlich noch zu vertretenden Betrieb eines Taxis benennt: Für 2001 lag der bei ca. 35.500 DM pro Fahrzeug.
- Zum Vergleich: Der tarifliche Garantielohn eines **angestellten Taxifahrers** lag 2001 bei ca. 41.700 DM⁶ - einschließlich des Sozialversicherungsanteils des Arbeitgebers. Ein Linienbusfahrer in einer westdeutschen Großstadt kommt dagegen im Mittel auf eine Bruttolohn - zzgl. des Sozialversicherungsbeitrages des Arbeitgebers - von ca. 52.000 € oder ca. 100.200 DM!
- Nur die **professionellen Essener Taxibetriebe** konnten 2001 annähernd den Mindestbetrag von 35.500 DM erwirtschaften. **Semiprofessionelle** Unternehmer fahren quasi „jenseits“ aller Rentabilität und kommen so auf eine Deckungslücke von annähernd 21.000 DM pro Fahrzeug!

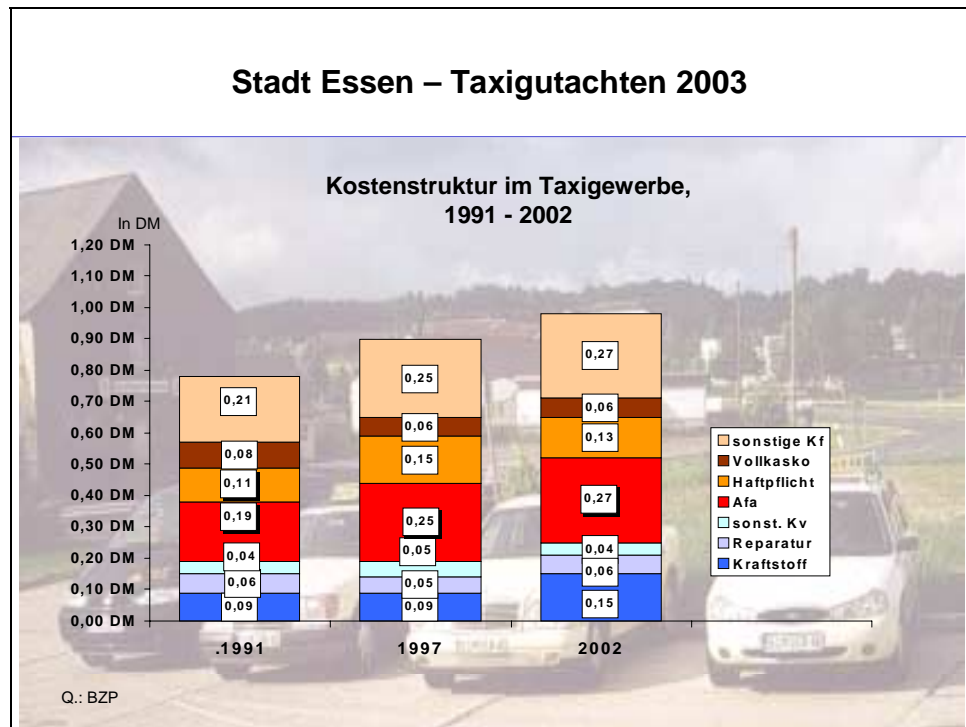
⁶ „Lohntarifvertrag für die gewerblichen Arbeitnehmer im Taxi- und Mietwagenverkehr mit Pkw in Nordrhein-Westfalen, vom 1. Januar 1996“.

- Betriebswirtschaftlich (annähernd) noch vertretbare Zustände zeichnen sich nur bei **Mehrwagenbetrieben** und bei den Betrieben mit **taxifremdem Zusatzumsatz** ab. Hier ergab sich ein rechnerischer Überschuss von ca. 4.900 DM bzw. ca. 2.300 DM.
- Alarmierend ist die Situation der professionellen **1-Fahrzeugbetriebe**, die 2001 auf einen Fehlbetrag von ca. 8.300 DM kamen – eine Deckungslücke, die nur durch Deinvestition, Selbstausschüttung, „Verzicht“ auf Altersvorsorge oder durch das partielle Abdriften in die Illegalität zu kompensieren ist.
- Nimmt man die wirtschaftliche Situation eines durchschnittlichen professionellen Essener 1-Fahrzeugunternehmers zum Maßstab, so wäre eine **Tarifierhebung um mindestens 12,5%** erforderlich, um die Deckungslücke zu schließen - bei ansonsten unveränderten Rahmenbedingungen.
- Die Zahl kann aber nur als „Tendenzempfehlung“ gewertet werden. In einem **freien Marktgeschehen** führt jede Preiserhöhung zwangsläufig zu einem – nicht berechenbaren - Umsatzrückgang. Darüber hinaus haben sich seit 2001 die nicht beeinflussbaren **Treibstoffkosten** wesentlich erhöht. Vor diesem Hintergrund markiert die Tarifierhöhung vom Januar 2003 in der Dimension zwischen 4,3% bis 6,2% bereits das Maß des seinerzeit Möglichen.
- Weiterhin wird deutlich, dass die **Ertragsschwäche** des Essener Taxigewerbes erst in zweiter Linie eine Frage des „**richtigen**“ **Tarifs** ist. Gravierender ist das **Mengenproblem**: Eine die Nachfrage deutlich überschreitende Zahl der Fahrzeuge zwingt dem einzelnen Taxifahrer eine suboptimale Auslastung auf – mit gravierenden Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit.

Neben dem anhaltenden Nachfragedefizit hat die Ertragsschwäche des Essener Taxigewerbes noch einen **gravierenden Kostenaspekt**: Während der Umsatz nominell rückläufig ist, sind die nicht oder nur schwer beeinflussbaren Kosten erheblich gestiegen.



- Von Januar 1999 – also vor Einführung der **Ökosteuer** – bis März 2003 stieg der Preis für einen Liter Dieseltreibstoff von 0,56 € auf zeitweilig 0,94 € (1,83 DM) – ein Plus von 68,3%!
- Schlugen Anfang 1999 die **Treibstoffkosten** noch mit gut 5,1 ct. (10 Pfennig) pro gefahrenem Kilometer zu Buche, so waren es im März 2003 bereits 8,6 ct. – ein Kraftstoffverbrauch von 9 Liter pro 100 km vorausgesetzt.
- Dabei ist die **Ökosteuer** nur der sichtbarste Kostentreiber, der den Preisanstieg beim Kraftstoff aber nur zu etwa einem Drittel erklärt. Überwiegend geht der eklatante Anstieg auf **andere Faktoren**, wie z.B. der politisch instabilen Lage im Nahen Osten, der gestiegenen Nachfrage nach Rohöl in Ostasien und dem Ertragsinteresse der Mineralölkonzerne zurück.



- Ein weiterer Kostentreiber offenbart sich erst in der langfristigen Betrachtung: Musste 1991 nach Berechnung des Branchenverbandes BZP für jeden gefahrenen Kilometer eine **Abschreibung** von 19 Pfennig angesetzt werden, so sind 2002 dafür ca. 13,8 ct. (27 Pfennig) zu kalkulieren – eine Kostensteigerung von ca. 42%. Der Anstieg der **Anschaffungskosten für Taxifahrzeuge** ist zu einem gravierenden Kostenfaktor geworden, dem das Taxigewerbe keine entsprechenden Umsätze entgegensetzen kann.
- Massive Kostenerhöhungen waren auch bei **anderen Fixkosten** zu verzeichnen: Schlagen Gebühren, Zinsen, Mieten, betriebliche Steuern etc. 1991 noch mit ca. 21 Pfennig pro Kilometer zu Buche, waren es 2002 bereits 13,8 ct. (27 Pfennig).

8 ZUSAMMENFASSENDER BEWERTUNG

8.1 Standortbedingungen

8.1.1 Regionalwirtschaftliches Umfeld

Essen präsentiert sich insgesamt als mäßig attraktiver Standort für das Taxigewerbe:

- Günstig für das Taxigewerbe ist die hohe **Besiedlungsdichte** der Stadt. Wie viele deutsche Großstädte hat Essen aber einen deutlichen **Bevölkerungsrückgang** zu verbuchen, der dem Taxigewerbe in wachsendem Maße Nachfrage entzieht. Auch für die Zukunft wird eine sinkende Bevölkerungszahl prognostiziert.
- Wie andere verbrauchernahe Gewerbe hat auch das Essener Taxigewerbe spätestens seit Anfang 2002 unter einem gravierenden „**Konsumentenstreik**“ zu leiden. Hier von ist das Taxigewerbe ebenso betroffen wie **Gastronomie** und **Einzelhandel**.
- Generell stand die Wirtschaft der Stadt in den letzten Jahren aber unter einem günstigen Stern. Der wachsende **Dienstleistungssektor** und Essens behauptete Stellung als „**Stadt der Konzerne**“ bieten einen insgesamt günstigen „Nährboden“ für das Taxigewerbe.
- Gemessen an anderen Großstädten der Region weist Essen eine eher durchschnittliche **Hotel-Ausstattung** auf. Trotz Messe und zahlreicher Geschäftsreisender, ergeben sich nur mäßige Impulse für die Nachfrage nach Taxidienstleistungen.
- In den letzten Jahren hat Essen seinen Platz als einer der führenden deutschen **Messeplätze** weitgehend behaupten können. Aufgrund der geringen Veranstaltungszahl, rechnet aber die Messe-Essen für 2003 mit einem deutlichen Rückgang der Besucherzahlen – um ca. 17,5%!
- Auch wenn die Stadt vielfach im Schatten von Bochum steht, so entfaltet auch Essen ein vielschichtiges **Kulturleben** mit einem reichhaltigen Angebot an Theatervorstellungen, Konzerten, Kinos und sonstigen Darbietungen, das dem Taxigewerbe in den Nächten und am Wochenende Nachfrage beschert.
- Gemessen an anderen Oberzentren verfügt Essen über eine eher durchschnittliche **medizinische Infrastruktur**. Schon seit langem sind viele Klinikbetreiber zudem dazu übergegangen, Patienten mit eigenen Fahrzeugen zu transportieren.
- Negative Auswirkungen auf Angebot und Nachfrage des Taximarktes hat die **Lage auf dem Arbeitsmarkt**. Wie viele (ehemals) industriell geprägte Großstädte, hat auch Essen mit überdurchschnittlicher Arbeitslosigkeit zu kämpfen, ohne dass aber kritische Verhältnisse wie in Duisburg oder Dortmund erreicht werden.

- Ein besonderes Problem bildet die **Ausländerwerbslosigkeit**. In besonderem Maße hat sich das Taxigewerbe zu einem „Fluchtpunkt“ der Ausländererwerbslosigkeit entwickelt und sorgt für einen Angebotsdruck im Gewerbe, dem keine entsprechende Nachfrage gegenübersteht.
- Dank der vergleichsweise günstigen regionalwirtschaftlichen Situation, besitzt Essen eine leicht überdurchschnittliche **Kaufkraft**. Mit einem Indexwert von 106,3% rangiert die Stadt über dem bundesweiten Kaufkraftniveau (100,0%).

8.1.2 Verkehrswirtschaftliches Umfeld

- Insgesamt zeichnet sich die Essener Bevölkerung durch eher **mäßige Mobilität** aus - ein Standortnachteil für das Essener Taxigewerbe.
- Dabei steht das Taxigewerbe in Konkurrenz zum **motorisierten Individualverkehr**: Gemessen an vergleichbaren **Großstädten** hat Essen eine eher mäßige Pkw-Dichte. Gut 3 von 4 Fahrten (77,7%) werden in der Ruhr-Metropole jedoch mit dem eigenen Auto oder Motorrad (MIV) erledigt. So bleibt auch für das Essener Taxigewerbe nur wenig Entfaltungsraum.
- Wirkungsvoll nimmt das Taxi seine Funktion als ergänzendes Verkehrsmittel erfahrungsgemäß gegenüber dem **Schieneverkehr** wahr. Wichtigster Bezugspunkt für das Essener Taxigewerbe ist daher der Hauptbahnhof, der täglich von ca. 120.000 Menschen frequentiert wird. Die täglich mehr als 100 Fernverkehrsverbindungen des Essener Hauptbahnhofs sind ein bedeutenderer Aktivposten für das Taxigewerbe.
- Ein gravierender Standortnachteil ergibt sich aus der Anbindung an das Flugverkehrsnetz: Essen ist die einzige deutsche Großstadt mit mehr als 400.000 Einwohnern **ohne eigenen Flugplatz**. Ungünstig ist aus „Taxisicht“ zudem die Schienenanbindung des nahen Düsseldorfer Flughafens: Zwischen Essener Hauptbahnhof und Düsseldorfer Flughafenbahnhof verkehren die Fern-, Regional- und S-Bahnzüge zeitweise im 5- Minutenabstand.
- Essen verfügt über einen **leistungsfähigen ÖPNV**, der dem Taxigewerbe enge Grenzen setzt. Das enge Netz aus Bussen, Straßenbahnen, U-Bahnen, S-Bahnen wird durch zahlreiche Regionalbahnen und Regionalexpresszüge ergänzt. Besondere Bedeutung für das Taxigewerbe hat das im Januar 2003 auf 16 Linien und täglichen Betrieb erweiterte **Nachtexpressnetz der EVAG**, das explizit als Konkurrenz zum Taxigewerbe vermarktet wird.
- Zur Ergänzung des Nachtexpressnetzes hat die EVAG zunächst 6 TaxiBus-Linien im Süden der Stadt eingerichtet, die – gemessen an den Erwartungen – auf geringe **Akzeptanz** treffen. Als problematisch erweist sich, dass das TaxiBus-System offenkundig **ausschließlich am Kostensparinteresse** der EVAG, nicht aber an der Nachfrage oder an der Betriebslogik des Taxigewerbes orientiert ist.

- Im Rahmen dieser Untersuchung wurden die Taxiunternehmer nach ihrer Meinung zur ÖPNV-Einbindung des Essener Taxigewerbes befragt. Insgesamt zeigten die Unternehmer eher **mäßiges Interesse**. Dabei überwiegen skeptische bis ablehnende Meinungen. Die Befürworter bestätigen grundsätzlich das Konzept, den **TaxiBus** als Ergänzung zum Nachtnetz einzusetzen. Dabei trifft die kleinräumige, reine **Verdichtungs- und Ergänzungsfunktion** zum Nachtexpress aber auf Ablehnung.
- Die Hauptkritik zielt jedoch auf die **politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen**, die das praktizierte EVAG-Konzept als „*Alibiveranstaltung*“ erscheinen lassen. Bestärkt wird der Eindruck durch die **Planungsunsicherheit**, die im Vorfeld der TaxiBus-Einführung erkennbar wurde.

8.2 Angebotssituation

- Kennzeichnend für das Taxigewerbe der Stadt Essen ist ein Professionalitätsgefälle in der Unternehmerschaft: Neben der großen Mehrheit professionell arbeitender Betriebe, existiert in Essen ein großes Segment **semiprofessioneller** Anbieter, zu dem gut **ein Viertel** aller Betriebe zu rechnen ist.
- Charakteristisch ist weiterhin die **Kleinteiligkeit des Essener Taxigewerbes**: Ca. 71% der Betriebe sind Kleinbetriebe mit nur einem Fahrzeug. Im Durchschnitt besitzen die Essener Taxibetriebe jeweils ca. 1,6 Taxis. Aber auch die Mehrfahrzeugbetriebe sind eher kleinformig und kommen im Schnitt nur auf 2,8 Fahrzeuge. Nur ein Betrieb verfügt über mehr als 10 Taxikonzessionen.
- Die kleinteilige Struktur des Gewerbes spiegelt sich in der **Beschäftigungsstruktur** der Betriebe wider. Insgesamt ist der Personaleinsatz in Essen recht gering. Die Betriebsform des - für großstädtische Verhältnisse typischen - **Alleinfahrer-Unternehmers** hat in Essen noch erhebliche Bedeutung. Entsprechend gering ist der Anteil der Betriebe mit **Vollzeitmitarbeitern**. Relativ hoch ist die Zahl geringfügiger Arbeitsverhältnisse. Bedeutung haben zudem **mithelfende Familienmitglieder**.
- Mit einer **Taxidichte** von 1,05 (Taxis auf 1.000 Einwohner) hat Essen eine entspanntere Wettbewerbssituation als die meisten **vergleichbarem Städte**, wie z.B. Bremen (1,06), Stuttgart (1,20), Dortmund (1,29) Hannover (1,41) oder Düsseldorf (2,31).
- Auch unter Einbeziehung der **Mietwagen** ergibt sich für Essen ein moderater **Dichtewert** von 1,17. Mit wenigen Ausnahmen haben alle vergleichbaren deutschen Großstädte eine weit höhere Taxi-Mietwagendichte als die Ruhrmetropole.
- Die Einsatzzeiten der Essener Taxibetriebe sind vergleichsweise gering: Nahezu drei Viertel der Betriebe werden im **1-Schichtbetrieb** gefahren. In den meisten westdeutschen Großstädten dominiert dagegen der 2-Schichtbetrieb.
- Mit einer wöchentlichen **Einsatzzeit** von knapp 74 Stunden liegen die Essener Taxis daher auch weit hinter den Taxis anderer Städten zurück, die wöchentlich überwiegend zwischen 90 und 100 Stunden „auf der Straße“ sind.

- Eine weitere Kennzahl zur Beurteilung der Angebotssituation ist die **jährliche Fahrleistung pro Fahrzeug**. Dabei zeichnen sich die Essener Taxis durch eine recht geringe **Leistung** aus: Während in „kleineren“ Großstädten die Fahrzeuge auf Jahresleistungen zwischen 70.000 km und 84.000 km kommen, liegt die durchschnittliche Fahrleistung der Essener Fahrzeuge bei ca. 47.700 km.
- Beim Beschaffungsverhalten ergibt sich in Essen ein relativ ungünstiges Bild: Nur knapp zwei Drittel der Essener Taxifahrzeuge wurden fabrikneu beschafft. Dieser Wert liegt deutlich unter der bundesweiten **Neuwagenquote** von ca. 75%.
- Im Durchschnitt **investierten** die Unternehmer jeweils ca. 20.300 € für ihre Fahrzeuge – etwas weniger als ihre Kollegen in anderen Großstädten, die i.d.R. zwischen 21.000 € und 23.000 € aufwenden. Besonders gering ist die durchschnittliche Investitionssumme bei 1-Fahrzeugbetrieben (ca. 18.700 €). Hier fällt der hohe Anteil „preisgünstiger“ Gebrauchtwagen ins Gewicht.
- Das **Durchschnittsalter** der Fahrzeuge liegt bei 6,2 Jahren. In anderen Großstädten ist ein Alter von allenfalls 4 bis 5 Jahren üblich. In Flächenkreisen liegt das Durchschnittsalter der Taxiflotte meist sogar noch niedriger. Kurzum: Das Essener Taxigewerbe *„lebt von der Substanz“*.

8.3 Nachfragesituation

- Ein wichtiger Indikator für die Nachfrage im Taxigewerbe sind die **Funkvermittlungszahlen**. Gegenüber dem Vorjahr sank die Vermittlungszahl der Essener Taxizentralen 2002 um ca. 9,3%.
- Die Taxinachfrage in der Stadt Essen zeigt eine für westdeutsche Großstädte typische Struktur: Ca. 71% der eingefahrenen Umsätze entfallen auf Fahrten für **Private und Geschäftsleute** – also auf das „klassische“ Taxigeschäft.
- Je größer die Stadt, desto geringer die Umsätze mit Krankenfahrten: Mit etwa 17% Umsatzanteil spielen **Krankenfahrten** in Essen eine geringe Rolle. In Hannover lag der Anteil der Krankenfahrten sogar nur bei 12%. In ländlichen Regionen überschreitet der Krankenfahrtenanteil zuweilen die 60%-Marke.
- Angesichts des anhaltenden „Konsumentenstreiks“, sind Krankenfahrten zum **„Stabilitätsfaktor“** geworden. Anders als das ländliche Taxigewerbe, kann das Essener Gewerbe aber nur wenig von der relativ stabilen Nachfrage der Krankenkassen profitieren. Das erklärt die große Sensibilität des Essener Gewerbes auf den konjunkturell bedingten Ausfall der „klassischen“ Taxinachfrage. Mäßig ist daneben die Nachfrage aus den Geschäftsbereichen Kurierdienst, Touristen- und Schulfahrten.
- Essens Taxigewerbe sieht **äußerst pessimistisch** in die Zukunft (Gesamtnote: 4,5).

8.4 Umsatz-, Betriebskosten- und Gewinnsituation

- Im Durchschnitt der Jahre 1998 bis 2002 kommen die **Essener Taxis** auf einen Jahresumsatz von ca. 64.700 DM – eine wenig befriedigende Größenordnung. In anderen westdeutschen Städten wird meist ein wesentlich höheres Umsatzniveau erwirtschaftet. Hauptverantwortliche für das **mäßige Gesamtbild** sind die semiprofessionellen Betriebe (Ø ca. 41.500 DM). Aber auch die professionellen 1- Fahrzeugbetriebe zeigen ein insgesamt schwaches Ergebnis (Ø ca. 64.000 DM).
- Das Jahr **2002 gilt als Krisenjahr** des deutschen Taxigewerbes. Legt man den hochgerechneten Umsatz des 1. Halbjahres zu Grunde, so brachte **2002 einen Umsatzrückgang** von knapp 2%. Am härtesten traf es die Kerngruppe des Essener Taxigewerbes, die professionellen „reinen“ **Taxibetriebe** (-4,1%).
- Knapp zwei Drittel der Betriebe hatten 2002 einen **Umsatzrückgang** hinzunehmen, wobei das Umsatzminus im Einzelfall existenzgefährdende Formen angenommen hat. Dagegen steht gut ein Drittel der Unternehmer, die den Vorjahresumsatz halten oder gar ausbauen konnten. Dabei handelt es sich vornehmlich um Betriebe mit zusätzlichen Geschäftsfeldern: Nur wer Umsatz außerhalb des Taxigeschäfts generiert, konnte in der Umsatzkrise des Jahres 2002 seine Position halten. Praktisch unverändert sind auch die völlig unbefriedigenden Umsätze der **Semiprofessionellen**.
- Bis 1999 rangierten die Essener Taxiumsätze über dem BZP-Umsatz. Bis 2002 sanken die Essener Umsätze aber auf annähernd 10% unter den bundesweiten Normwert, der gleichzeitig als **Mindestumsatz** für den Betrieb eines Taxis angesehen werden muss. Besonders hart hat es die „reinen“ **Taxibetriebe** ohne Zusatzerwerb getroffen, deren Umsatz mittlerweile ca. 12% unter BZP-Niveau gesunken ist.
- Ein auf den ersten Blick günstiges Bild ergibt sich in der **fahrleistungsbezogenen Betrachtung**: Im Durchschnitt der Jahre 1998 bis 2002 kommen die Essener Taxis auf einem Umsatz von 1,35 DM/km. Der vergleichsweise günstige Wert ist aber allein der großstadttypischen, äußerst **kleinräumigen Fahrweise** des Essener Gewerbes zuzuschreiben.
- Die **Gesamtkosten** der Essener Taxis bewegen sich auf vergleichsweise mäßigem Niveau: Im mehrjährigen Durchschnitt kommen die Fahrzeuge auf Kosten von ca. 49.100 DM – deutlich weniger als Taxis in anderen Großstädten. Allerdings findet anderenorts auch ein intensiverer und daher kostenintensiverer Personaleinsatz statt.
- Das **höchste Kostenniveau** wird erwartungsgemäß bei **den professionellen Mehrfahrzeugbetrieben** (ca. 60.700 DM) und bei den Betrieben mit zusätzlichen Geschäftsfeldern (ca. 64.700 DM) erreicht. Hier schlagen in erster Linie die Personalkosten zu Buche.
- Während auf der Einnahmeseite seit 2002 ein z.T. kräftiges Minus zu verzeichnen ist, sind die Gesamtkosten seit 1998 gestiegen (+1,7%). Am stärksten sind hiervon die 1-Fahrzeugbetriebe betroffen (+7,5%) Besonders diese Gruppe ist quasi „**zwischen die Mühlsteine**“ steigender Kosten bei gleichzeitig sinkenden Einnahmen geraten – ein mittel- und langfristig unhaltbarer Zustand.

- Die Analyse nach Kostenartengruppen belegt die unbefriedigende Ausstattung der Essener Taxibetriebe: Während z.B. im gut ausgestatteten Koblenzer Taxigewerbe die **fixen Kosten** – und hierunter fällt auch die Abschreibung der Fahrzeuge – zuweilen mit mehr als 33.400 DM pro Jahr und Fahrzeug zu Buche schlagen, sind es in Essen nur ca. 21.100 DM. Besonders niedrig sind die fixen Kosten bei den semiprofessionellen Taxibetrieben (ca. 16.100 DM).
- Mit ca. 13.300 DM **variablen Kosten** hatten die kleinräumig fahrenden Essener Taxis 2001 einen vergleichsweise niedrigen Aufwand. In den letzten Jahren sind jedoch die Kraftstoffkosten zu einem immer bedeutenderen Posten geworden: Während ein Liter Dieselkraftstoff vor Einführung der Ökosteuer noch ca. 1,09 DM kostete, lag der Preis Ende April 2003 in Essen (JET-Tankstelle Ostfeldstraße) bei 0,85 € (1,66 DM) pro Liter (+45,9%). Legt man einen Verbrauch von 9 Liter / 100 km zu Grunde, so errechnet sich daraus ein **Kostenanstieg** um 4,8 Pf. / km. Auf das Konto der **Ökosteuer** gehen davon aber nur ca. 2,2 Pf. / DM. Der Rest von 2,6 Pf. / km ist marktbedingt und resultiert aus der Preispolitik der Mineralölkonzerne und der steigenden Mineralölnachfrage auf dem Weltmarkt.
- Die Ermittlung nominaler Gewinne stößt im Taxigewerbe auf **Probleme** methodischer Art. Dennoch: Insgesamt bewegen sich die Überschüsse in Essen auf einem wenig befriedigendem Niveau. Im Durchschnitt der Jahre 1998 bis 2001 erwirtschaftete jedes Essener Fahrzeug einen **jährlichen Gewinn** von ca. 14.500 DM, wobei über die Jahre eine negative Tendenz abzulesen ist: Von ca. 15.100 DM in 1998 sank der durchschnittliche Überschuss bis 2001 um ca. 3%. Das Niveau in Essen ist damit deutlich ungünstiger als in anderen Städten.
- Bedenklich ist seit Jahren die Einkommenssituation der Essener **1-Fahrzeugbetriebe** (im 4-Jahresdurchschnitt ca. 22.100 DM). Die Unternehmer sind meist darauf angewiesen, ihren gesamten Unterhalt aus nur einer Konzession zu erwirtschaften. Besonders deutlich wird die **prekäre Lage der Kleinstbetriebe** im Vergleich mit dem BZP-Taxi, hinter dem sich ebenfalls ein großstädtischer 1-Fahrzeugbetrieb verbirgt. 2001 konnte der BZP-Unternehmer ca. 35.500 DM Überschuss einfahren. Sein Essener Pendant kam zur gleichen Zeit auf ca. 33% weniger. Ein **angemessener Lebensunterhalt** und die nötige **Kapitalbildung** ist hieraus **nicht zu bestreiten**.
- Kaum besser erscheint die Gewinnsituation der **Mehrfahrzeugbetriebe**. Pro Fahrzeug erwirtschaften sie 2001 ca. 12.100 DM Überschuss. Da diese Betriebe aber im Durchschnitt über 2,8 Fahrzeuge verfügen, errechnet sich daraus ein betrieblicher Durchschnittsgewinn von knapp 32.000 DM - angesichts der erheblichen Investitionen ein unzureichendes Ergebnis.
- Bedenklich ist auch die Situation der **Altersvorsorge** der Essener Unternehmer: Etwa jeder 3. bis 4. Essener Taxiunternehmer betreibt gegenwärtig **keine Altersvorsorge**. Nur gut 4% der Unternehmer wenden monatlich mehr als 500 € auf. Dieser Betrag markiert zugleich den Vorsorgestandard eines deutschen „Normalverdieners“.

8.5 Geschäftsaufgaben

- Wie in vielen anderen Städten verschleiern Konzessionshandel und Verpachtung auch in Essen die Gründe für das Ausscheiden aus dem Taxigewerbe, so dass eindeutige Aussagen zu Geschäftsaufgaben nur bedingt möglich sind.
- Die wichtigste Feststellung: Noch bis 1999 hatte sich für jede nicht mehr genutzte Konzession ein Käufer oder ein Pächter gefunden. Seit 2002 sind jedoch insgesamt 44 Fälle **nachfolgerloser Konzessionsrückgaben** aufgetreten – ein Faktum, das in aller Regel als Indiz für den Verlust der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes angesehen werden muss. Bei vielen Rückgaben handelte es sich um gescheiterte Neuverpachtungen.
- In der Zeit von Januar 1998 bis Februar 2003 wurden weiterhin **200 Konzessionen** übertragen. Daneben wurden **179 Konzessionen verpachtet**. Betrachtet man Übertragungen und Verpachtungen zusammen, so haben - in nur 5 Jahren - gut 60% des Konzessionsbestandes den Besitzer gewechselt – eine vergleichsweise hohe „Umschlagquote“. Dabei muss aber in Rechnung gestellt werden, dass es sich vielfach um Mehrfachübertragungen und – Verpachtungen der gleichen Konzession gehandelt hat.
- Überwiegend waren es jedoch **„natürliche“ Gründe** (57,5%), die zur Übergabe der Konzession führten: Im Vordergrund standen dabei die Erreichung der Altersgrenze (24,5%), gesundheitliche Gründe (12,0%), altersbedingt / gesundheitliche Gründe (6,5%) sowie der Tod des bisherigen Konzessionsnehmers (14,5%).
- Offenkundig **wirtschaftliche Gründe** waren in 24,5% der Fälle ausschlaggebend: Den Höhepunkt erreichte diese Entwicklung in den Jahren 1999/2000. Weitere ca. 18% der Konzessionsübertragungen resultieren aus der **beruflichen Umorientierung** des Unternehmers.
- Typisch für die Situation in Essen ist zudem eine **„schleichende“ Geschäftsaufgabe**. Dafür spricht der große Anteil semiprofessioneller Unternehmer ebenso wie die wachsende Zahl von Unternehmern, die sich zusätzliche Erwerbsquellen erschließen.

8.6 Tarife

Die Taxitarife der Stadt Essen wurden unter den Aspekten Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit untersucht:

- Die Tariferhöhung zu Anfang des Jahres 2003 führte zu einer **Anhebung des Fahrtentgelts** in der Größenordnung zwischen 4,3% und 6,2% - je nach Art und Länge der zu Grunde gelegten Tour.
- Der überörtliche Tarifvergleich zeigt, dass der Spielraum für eine Tariferhöhung in der Stadt Essen z.Z. generell begrenzt ist. Eine typische **5-km-Tour**, einschließlich 5 Minuten Wartezeit, kostet in Essen gegenwärtig 10,77 € und rangiert damit an der Spitze der kreisfreien NRW-Städte.
- Auch gemessen an einer **3-km-Normaltour** (ohne Wartezeit) bewegt sich das Essener Preisniveau im oberen Drittel der NRW-Städte.
- Essen zählt zu den Städten mit **überdurchschnittlicher Kaufkraft**. Auch die Erwerbslosenzahlen halten sich im regionalen Vergleich auf moderatem Niveau. Beides rechtfertigt einen moderaten preislichen Abstand zu den anderen Städten der Ruhr-Region.
- Dagegen hat das Taxigewerbe in besonderem Maße unter dem ungünstigen **konjunkturellen Umfeld** zu leiden, so dass - auch aus dieser Perspektive – wenig Spielraum „nach oben“ gegeben ist.
- Der Essener Taxitarif zeichnet sich durch eine beispielhafte **Transparenz** aus. Anders als in vielen NRW-Städten wurde auf ein vielschichtiges Tarifsystem verzichtet. Die Abschaffung des wirtschaftlich bedeutungslosen **Staffeltarifs** (bei Fahrten über 10 km) ist aus Sicht der Tariftransparenz zu begrüßen.
- Bei der Tarifierhebung vom Januar 2003 wurde die **Grundgebühr** von 2,05 € auf 2,10 € angehoben - ein Plus von 2,4%. Gemessen an anderen NRW-Städten (Ø 2,19 €) rangiert Essen damit unter dem Durchschnitt. Angesichts der kritischen Qualität des Essener Taxifuhrparks und des erkennbaren Investitionsbedarfs, erscheint eine **maßvolle Anhebung des Grundpreises** um 0,10 € bis maximal 0,20 € begründbar.
- Mit 1,40 €/ 1,50 € für den **Besetztkilometer** wird in Essen der landesweite Spitzenpreis erreicht. Der Landesdurchschnitt vergleichbarer NRW-Großstädte liegt bei 1,27 €/ km. Spielraum für eine Tarifierhebung ist hier vorerst nicht zu erkennen.
- Der Essener Tarif kennt einen gestaffelten **Wartetarif**. Für die jeweils ersten **3 Minuten** werden 0,30 € pro Minute (=18,00 €/ Std.) berechnet – etwas mehr als im Durchschnitt der kreisfreien NRW-Städte (16,17 €).
- Für **weitere Wartezeiten**, die i.d.R. vom Fahrgast zu vertretend sind, gilt ein Tarif von ca. 0,43 € pro Minute (=26,00 €/ Std.). In dieser Hinsicht hat Essen einen sehr hohen Tarif. Angesichts der geringen Bedeutung dieses Tarifelements, sollte das aber nicht überbewertet werden.

- Ein Kernkriterium zur Beurteilung der Tarifsituation ist die **Wirtschaftlichkeit**, die aus steuertechnischen und organisatorischen Gründen, aber auch wegen der nicht unproblematischen Steuerehrlichkeit im Taxigewerbe, nicht für das Essener Taxigewerbe in seiner Gesamtheit bestimmt werden kann.
- In den letzten Jahren ist das Essener Taxigewerbe massiv „zwischen die Mühlsteine“ **stagnierender Umsätze** bei gleichzeitig **steigenden Kosten** geraten: Seit Einführung der **Ökosteuer** stieg der Preis für einen Liter Dieseltreibstoff von 0,56 € auf zeitweilig 0,94 € – ein Plus von 68,3%!
- Dabei ist der z.T. durch die Ökosteuer verursachte Anstieg der Kraftstoffpreise nur der sichtbarste Kostentreiber. Weit gravierender ist der Anstieg der fixen Kosten: Seit 1991 ist nach Berechnungen des BZP insbesondere bei der **Abschreibung** eine massive Steigerung zu registrieren (ca. 42%), dem das Taxigewerbe keine entsprechenden Umsätze entgegensetzen kann.
- Die Deckungsbeitragsrechnung für das Jahr 2001 zeigt, dass der Betrag, der pro Fahrzeug zur Finanzierung von **Personalkosten, Unternehmerlohn** und / oder **Gewinn** zur Verfügung steht (ca. 30.600 DM) völlig unzureichend ist. Weder der **BZP-Mindestbetrag** von ca. 35.500 DM, noch der tarifliche Garantielohn eines angestellten Taxifahrers (ca. 41.700 DM) können so finanziert werden – ganz zu schweigen von der Kapitalverzinsung.
- Ein Großteil der Essener Taxiunternehmen arbeitet bereits „jenseits“ von **Rentabilität und Wirtschaftlichkeit**. Die Deckungslücke ist nur durch Deinvestition, Selbstausbeutung, „Verzicht“ auf Altersvorsorge oder partielles Abdriften in die Illegalität zu schließen.
- Nimmt man die wirtschaftliche Situation eines durchschnittlichen professionellen Essener 1-Fahrzeugunternehmers zum Maßstab, so wäre eine **Tarifanhebung um mindestens 12,5%** erforderlich, um die Deckungslücke zu schließen - bei ansonsten unveränderten Rahmenbedingungen. Angesichts der Wettbewerbssituation, bleibt das aber eine wenig realistische Forderung. So markiert die Tarifierhöhung vom Januar 2003 das Maß des seinerzeit Möglichen.
- In der Gesamtschau wird deutlich, dass die **Ertragsschwäche** des Essener Taxigewerbes erst in zweiter Linie eine Frage des „richtigen“ **Tarifs** ist. Gravierender ist das **Mengenproblem**.

9 EMPFEHLUNGEN

Die wirtschaftliche Situation des Essener Taxigewerbes legt folgende Schritte nahe:

9.1 Maßnahme 1: Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit

Insgesamt ist in der Stadt Essen die **Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes** nicht mehr gegeben, so dass das öffentliche Verkehrsinteresse beeinträchtigt ist:

- Die **Umsätze** rangieren auf einem deutlich sinkenden Niveau, das den langfristigen Betrieb von Taxis nicht mehr erlaubt. Das Krisenjahr 2002 stellt das Essener Taxigewerbe in eine Reihe mit dem Einzelhandel und der Gastronomie – zwei Branchen, die in besonderem Maße durch den „Konsumentenstreik“ seit Einführung des EURO betroffen sind.
- Gleichzeitig agiert das Essener Gewerbe auf einem zunehmenden **Kostenniveau**, das Druck auf die **Gewinne** ausübt. Besonders prekär ist dabei die Situation der 1-Fahrzeugbetriebe, die ihr Auskommen i.d.R. aus der Bewirtschaftung einer einzigen Konzession bestreiten müssen.
- Bedenklich ist darüber hinaus die **Altersvorsorge** der Taxiunternehmer, die belegt, dass selbst für existentielle notwendige – aber vermeintlich aufschiebbare - Rücklagen die Mittel fehlen.
- Bedenklich gering sind die dürftigen **Einsatzzeiten**, die insgesamt auf eine strukturelle Unterauslastung des Essener Taxigewerbes schließen lassen.
- Als recht ungünstig ist die **Ausstattung der Fahrzeugflotte** einzuschätzen – mit Blick auf Neuwagenquote, Alter und Investitionssumme.
- Seit 2000 sind zudem erstmals **nachfolgerlose Konzessionsrückgaben** festzustellen.
- Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen lassen zudem viele Unternehmer in die **Illegalität abdriften**.

Um die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes wieder zu erreichen, sollte der Konzessionsbestand mittel- und langfristig zurückgeführt werden. Im Sinne einer konkreten Handlungsorientierung wurde ein Modell des Taximarktes entwickelt. Das Marktmodell basiert auf folgenden Grundannahmen:

- Wegen des sich eintrübenden konjunkturellen Umfeldes wird bis 2005 eine annähernd stagnierende **Umsatzentwicklung** von +2,0% p.a. prognostiziert. Angesichts des wirtschaftlichen Umfeldes muss bereits diese Prognose als optimistisch angesehen werden.
- **Zielgröße** für den bis 2004 im Kreis anzustrebenden Umsatz ist der Erlös, der voraussichtlich 2005 vom BZP-Taxi (ca. 39.400 €) erwirtschaftet wird. Der Zielwert ergibt sich aus der Fortschreibung der BZP-Umsätze der Jahre 1998 bis 2002 und beinhaltet eine Wachstumsprognose von 2,9% p.a.

Auf Basis dieses Marktmodells wurde ein **Entwicklungsszenario** entwickelt, das als Diskussionsgrundlage für die weitere Konzessionsvergabepolitik dienen sollte. Ziel des Szenarios ist es, das prognostizierte Umsatzniveau in der Stadt Essen bis 2005 maximal an das zu erwartende Umsatzniveau des BZP-Betriebs für 2005 heranzuführen. Unter dieser Maßgabe ergibt sich die folgende Zielstellung:

STADT ESSEN IST-ZUSTAND 2002 / SOLL-ZUSTAND 2005				
prognostiziertes Umsatzanstieg: Essen: +2,0% p.a BZP: +2,9% p.a	Essen, gesamt		prof. 1-Fahrzeugbetriebe	
	soll	ist	soll	ist
1. Umsatzbetrachtung				
Taxis	547	621	254	285
Umsatz pro Taxi in €	39.400	32.685	39.400	33.066
Taxis pro Betrieb	1,6		1,0	
Marktvolumen, €	21.539.639	20.297.282	10.000.548	9.423.740
Umsatz pro Betrieb in €	63.040	52.296	39.400	33.066
Veränderung, rechnerisch	-74		-31	
2. Gewinnbetrachtung				
Überschuss pro Taxi in €(2001)	17.830	7.476	17.830	12.002
Überschuss pro Be- trieb in €(2001)		11.962		12.002
3. sonstige Gesichtspunkte				
Einsatzzeit: Std. / Woche	73,7		68,0	
Fahrzeugalter	6,2		6,2	
ohne Altersversor- gung	29,5%		31,3%	
Einschätzung der Unternehmer	nahezu depressiv			
Konsumenten- Konjunktur	stagnierend / rezessiv			
verkehrswirtschaftl. Situation	befriedigend bis ausreichend			
Taxidichte	1,05			
Taxi- Mietwagendichte	1,17			
Geschäftsaufgaben	44 nachfolgerlose Konzessionsrückgaben			
Kaufkraft	106,30%			
Veränderung, empfohlen	.- 60 bis – 65			

- Nimmt man ausschließlich den Umsatz pro Fahrzeug zum Maßstab, so würde das prognostizierte Marktvolumen für 2005 ausreichende Beschäftigung für 547 Taxikonzessionen bieten. Gegenüber dem gegenwärtigen Stand von 621 **Taxikonzessionen** erfordert das einen Abbau von **74 Konzessionen**.
- Allerdings wird eine **isolierte Betrachtung** unter Umsatzgesichtspunkten der Situation nicht gerecht. Die geringe Einsatzzeit der Essener Taxis belegt eine **mangelhafte Auslastung** der Essener Fahrzeuge – eine Folge mangelnder Nachfrage.
- Im Durchschnitt kommen die Fahrzeuge auf einen **Überschuss** von knapp 7.500 €
Zum Vergleich: Das BZP-Taxi erwirtschaftet immerhin ca. 17.800 € Angesichts der Struktur der Essener Betriebe (1,6 Taxis / Betrieb) ergibt sich ein mäßiger Überschuss von ca. 12.000 € pro Betrieb.
- Mit einem **Durchschnittsalter** von 6,2 Jahren ist der Essener Taxifuhrpark deutlich überaltert. Die Situation deutet auf ein „**Lebens von der Substanz**“ hin. Wie die Erfahrung z.B. aus Hamburg zeigt, ist damit auch die Verkehrssicherheit der Fahrzeuge in Frage gestellt.
- Beunruhigend ist weiterhin das Niveau bei der **Altersversorgung**: knapp 30% der Essener Unternehmer besitzen keine Altersvorsorge.
- Mit Blick auf die **Umsatzentwicklung der nächsten Jahre** herrscht unter den Essener Unternehmern eine nahezu depressive Erwartung, die sich aus der Erfahrung des „Katastrophenjahres“ 2002 sowie aus der allgemeinen konjunkturellen Stagnation speist.
- Das Fehlen eines eigenen **Flughafens** aber auch die wachsende Konkurrenz des **ÖPNV** (Nachtnetz) bilden einen limitierenden Faktor für das Taxigewerbe, ohne dass die sehr gute Fernverkehrs-anbindung per Schiene oder die – bislang enttäuschende – Integration in den ÖPNV ein Gegengewicht schaffen können.
- Andererseits ist in Essen eine insgesamt noch vertretbare **Taxi- und Mietwagendichte** festzustellen.

Bei Abwägung dieser Argumente wird empfohlen, bis 2005 einen Abbau um **60 bis 65 Konzessionen** vorzunehmen. Eine Senkung der Konzessionszahl kann beitragen, die Funktionsfähigkeit des Essener Taxigewerbes wiederherzustellen.

9.2 Maßnahme 2: Tarife

Die Tarifierhöhung vom Januar 2003 markierte das Maß des auf dem Essener Taximarkt seinerzeit Möglichen. Um einen Beitrag zur Stärkung des Essener Taxigewerbes zu leisten, sollte eine moderate Anhebung des Grundpreises um 0,10 € bis 0,20 € erwogen werden.

9.3 Maßnahme 3: Evaluation

Nach einer angemessenen Frist von ca. 2 bis 3 Jahren sollte die Entwicklung des Taximarktes erneut untersucht werden, um die bis dahin erzielten Veränderungen zu evaluieren und nötigen Nachbesserungsschritte einzuleiten.

