



Gutachten gemäß §13(4) PBefG über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes im Gebiet der Stadt Aachen

erstellt für das
Straßenverkehrsamt Aachen



August 2006



Rosenstrasse 3
20095 Hamburg
Tel. 040 / 32 90 87 9 - 0
Fax 040 / 3 29 08 79 - 19
Email: mail@linne-krause.de

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
2	Standortbedingungen.....	5
2.1	Demographische Standortbedingungen.....	5
2.2	Konjunkturelle Standortbedingungen.....	6
2.3	Wirtschaftliche Standortbedingungen.....	8
2.3.1	Gewerbestandort Aachen.....	9
2.3.2	Hightech- und Forschungsstandort Aachen	10
2.3.3	Gesundheitsstandort Aachen.....	11
2.3.4	Gastronomiestandort Aachen.....	12
2.3.5	Tourismusstandort Aachen	13
2.3.6	Arbeitsmarktpolitische Standortbedingungen	15
2.4	Verkehrswirtschaftliche Standortbedingungen.....	16
3	Angebotsituation.....	19
3.1	Betriebe	19
3.2	Fahrzeuge	21
3.3	Taxidichte	23
3.4	Einsatzzeiten und Fahrleistung	26
4	Nachfragesituation.....	31
4.1	Nachfragestruktur	31
4.2	Nachfrageerwartung.....	34
5	Umsatz, Kosten, Überschuss und Altersversorgung	35
5.1	Umsatz	37
5.2	Kosten.....	39
5.3	Überschuss	42
5.4	Altersvorsorge	44
6	Geschäftsaufgaben und Konzessionsbewegungen.....	46
7	Tarifsituation	47
7.1	Bewertung der Wettbewerbssituation	48
7.1.1	Tarifhöhe	48
7.1.2	Regionalwirtschaftliches Umfeld	52
7.2	Tarifstruktur	53
7.2.1	Tarifelement Grundpreis	53
7.2.2	Tarifelement Kilometerentgelt	54
7.2.3	Tarifelement Wartezeit	55
7.2.4	Tarifelement Großraumtarif.....	56
7.3	Wirtschaftlichkeit.....	57
8	Zusammenfassung und Empfehlungen.....	61
8.1	Zusammenfassende Bewertung.....	61
8.1.1	Kriterium Erlöse und Kosten.....	61
8.1.2	Kriterium Angebotsituation.....	62
8.1.3	Kriterium Nachfragesituation	62
8.1.4	Kriterium Geschäftsaufgaben und Konzessionsbewegungen.....	63
8.2	Maßnahme 1: Stabilisierung der Funktionsfähigkeit	64
8.3	Maßnahme 2: Tarife.....	67
8.4	Maßnahme 3: Evaluation.....	67

1 EINLEITUNG

Am 8. März 2005 beauftragte der Zweckverband Straßenverkehrsamt Aachen die Fa. Linne + Krause aus Hamburg mit der Erstellung eines Gutachtens über die **Funktionsfähigkeit** des Taxigewerbes gemäß § 13 Abs. 4 PBefG für das Gebiet der Stadt Aachen. Weiterhin wurde eine gutachterliche Untersuchung der **Tarife** für das Taxigewerbe vorgenommen. Maßgeblich hierfür sind die Bestimmungen der §§ 51 Abs. 3 und 39 Abs. 2 PBefG.

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

Bei der Untersuchung der **Funktionsfähigkeit** stehen insbesondere die folgenden Aspekte im Mittelpunkt:

- 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 Aachener Taxigewerbe bezogene Analyse der **wirtschaftlichen Situation** in der Region vorgenommen.

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

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

Die Erhebung fand in der Zeit von **Mai** bis **Dezember 2005** statt. Bei Abschluss des Projektes hatten 100% der Betriebe ihren Erhebungsbogen eingereicht. Damit darf die Untersuchung also beanspruchen, ein **authentisches Bild** der Situation des Taxigewerbes in der Stadt Aachen zu geben.

Ziel der Erhebung war es, die betriebswirtschaftliche Situation des Gewerbes zu erfassen. Ein zuvor in mehr als 45 Städten und Kreisen erfolgreich eingesetzter Erhebungsbogen wurde hierfür auf die Gegebenheiten der Stadt Aachen angepasst. Vorbereitung und Durchführung der Untersuchung wurden unterstützt durch

- die Aachener Autodroschken-Vereinigung
- die Alfa Funkzentrale GmbH und
- die Industrie- und Handelskammer Aachen.

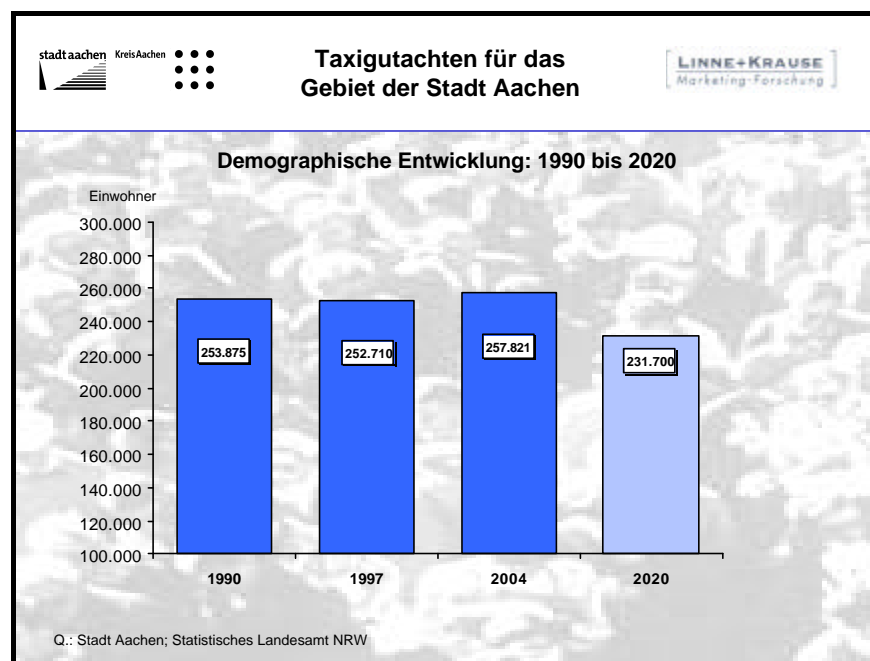
Alle eingehenden Erhebungsbogen und sämtliche betriebswirtschaftlichen Einzeldaten wurden mit Hilfe eines bewährten Analyseprogramms überprüft. Im Vordergrund standen dabei Vollständigkeit und Plausibilität der Daten. Im Allgemeinen wurden die Erhebungsbogen mit guter bis befriedigender Datenqualität eingereicht. In zahlreichen Fällen wurden die Taxiunternehmer jedoch aufgefordert, Daten nachzuliefern oder zu plausibilisieren. In aller Regel wurden dazu die steuerlichen Unterlagen angefordert.

Rücklaufkontrolle und Cleanen nahmen weit **mehr als die Hälfte** der für dieses Gutachten aufgewandten Zeit in Anspruch.

2 STANDORTBEDINGUNGEN

2.1 Demographische Standortbedingungen

Eine ganz wesentliche Grundlage des Taxigewerbes ist stets die ortsansässige Bevölkerung. Die demographische Entwicklung Aachens verläuft sein Jahren stabil. Aus diesem Blickwinkel präsentiert sich die Stadt als relativ günstiger Standort für das Taxigewerbe:

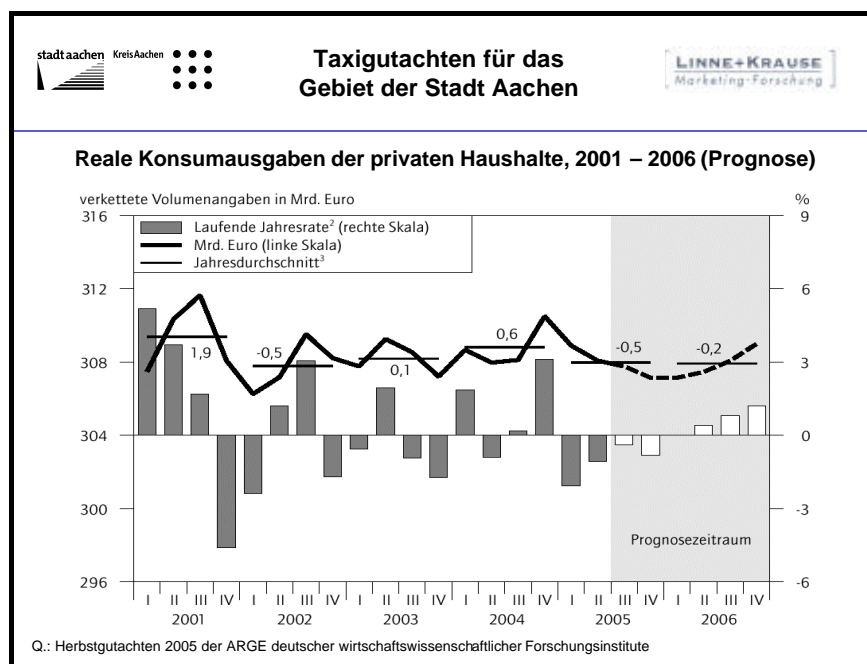


- Aachen ist ein **Oberzentrum mittlerer Größe** mit 257.821 Einwohnern (31.12.2004). Aachens **demographische Entwicklung** zeigt seit Beginn der 1990er Jahre eine leichte Steigerung: Von 1990 bis 2004 wuchs die Bevölkerungszahl um ca. 1%. Zum Vergleich: In der Stadt Essen lag der Bevölkerungsverlust im gleichen Zeitraum bei 6% und in Mülheim bei 3%.
- In **Zukunft** muss Aachen jedoch mit einer leicht sinkenden Bevölkerungszahl rechnen: Für 2020 prognostiziert das Statistische Landesamt Nordrhein-Westfalen eine Einwohnerzahl von 231.700 – eine Abnahme von ca. 10%. Daher muss sich auch das Aachener Taxigewerbe langfristig auf eine stagnierende bzw. sinkende Nachfrage einstellen.

2.2 Konjunkturelle Standortbedingungen

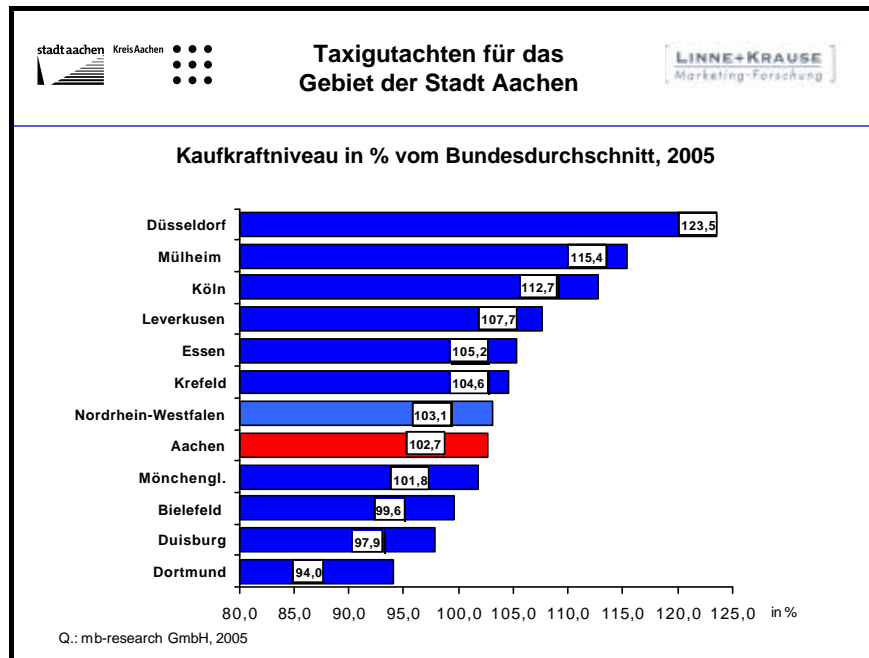
Das Taxigewerbe wird ganz wesentlich auch durch die gesamtwirtschaftliche Entwicklung beeinflusst.

- Seit dem 2. Halbjahr 2001 hat das deutsche **Bruttosozialprodukt** weitgehend stagniert. Auch für 2006 prognostizieren die führenden wirtschaftswissenschaftlichen Institute im gemeinsamen Herbstgutachten 2005 ein Wirtschaftswachstum von lediglich 1,2%.



- Ausschlaggebend für die Taxinachfrage ist das Konsumentenverhalten. Seit Sommer 2001 hat sich bundesweit eine Grundstimmung des „**Angstsparens**“ aufgebaut, die im Frühjahr 2002 Züge eines „**Konsumentenstreiks**“ angenommen hat - mit schwerwiegenden Folgen auch für das Taxigewerbe.
- Dabei steht das Taxigewerbe in einer Reihe mit anderen **konsumentennahen Gewerben**, wie z.B. dem Einzelhandel oder der Gastronomie, die in Aachen allesamt substantielle Umsatzrückschläge zu beklagen haben. Im jüngsten Jahresbericht der Industrie- und Handelskammer Aachen heißt es dazu: „Auch im Jahre 2004 hat der Einzelhandel keine Zuwächse verbuchen können. Zum dritten Mal hintereinander wurde ein Umsatzrückgang von einem Prozent errechnet.“

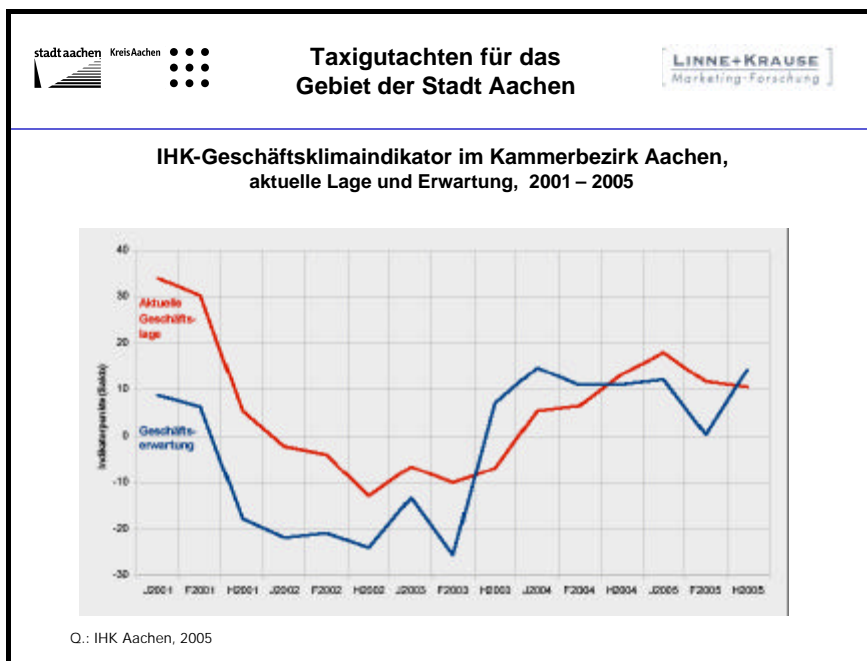
- Im Gegensatz zu der bundesweit eher verhaltenen Stimmung zeigt sich die Region Aachen gegenwärtig vorsichtig optimistisch: „Auch für die Wirtschaft im Kammerbezirk Aachen ging es – allein durch den Export getrieben – im Jahr 2004 wieder aufwärts. Ab dem Herbst gewann die konjunkturelle Erholung an Breite, einhergehend mit einer kontinuierlichen Verbesserung der Geschäftslage“, so der jüngste Jahresbericht der Industrie- und Handelskammer Aachen vom März 2005. Einschränkung heißt es jedoch: „Allerdings fehlt die für einen selbsttragenden Aufschwung notwendige Zunahme der Binnennachfrage. Nur zaghafte mehrten sich die Anzeichen für eine Belebung der Inlandsgeschäfte.“ Das Problem für das Taxigewerbe: Die Anzeichen der wirtschaftlichen Erholung sind überwiegend in taxifernen Bereichen, wie z.B. im Export, in der Industrie oder im Dienstleistungsgewerbe zu beobachten.



- Im **Kaufkraftmeßsystem** von mb-research rangiert Aachen mit 102,7% leicht über dem Bundesdurchschnitt (100,0%) und etwa auf dem Niveau des Landes Nordrhein-Westfalen (103,1%). Die konsumstarke Wohnbevölkerung der Landeshauptstadt Düsseldorf erreicht einen Wert von 123,5%, in teilweise deindustrialisierten Städten wie Duisburg und Dortmund liegen die Prozentsätze dagegen bei 97,9% bzw. 94%.

2.3 Wirtschaftliche Standortbedingungen

Trotz eines europaweiten Deindustrialisierungsprozesses hat es Aachen verstanden, sein Gewicht als bedeutender Wirtschaftsstandort zu erhalten. Ein Mix aus weltmarktorientierten Großunternehmen, wissenschaftsnahen High-Tech-Betrieben, einer erfolgreichen Gründerkultur und traditionsreichen Familienbetrieben sorgt für eine dynamische Wirtschaftsstruktur, auch wenn gerade in den letzten Jahren erhebliche Rückschläge besonders im Arbeitsplatzangebot der Industriebetriebe zu verzeichnen waren.



2.3.1 Gewerbestandort Aachen

Die Region Aachen gehört zu den traditionsreichen deutschen Industrieregionen. Bis zum heutigen Tag weisen Stadt und Umland ein relativ breites Branchenspektrum auf, das – direkt und indirekt – auch für Nachfrage im Aachener Taxigewerbe sorgt.

- Traditionell ist Aachen Standort der Ernährungsindustrie, insbesondere von **Süßwaren**-Großunternehmen: Hier produzieren u. a. **Zentis** (ca. 1.300 Mitarbeiter), **Lambertz** (ca. 1.500 Mitarbeiter) und **Lindt & Sprüngli**.
- Im Bereich der **Zulieferer für die Automobilindustrie** stehen hier die Unternehmen **Continental AG Werk Uniroyal Aachen** (Bereifung) und **Philips Lighting Aachen**, das u. a. Autolampen produziert, im Vordergrund. Continental unterhält ebenfalls eine Produktion im **Kraftstoffbehälterbau**.
- Auf **Schienefahrzeugbau** ist **Bombardier Transportation** spezialisiert. Mit **Saint-Gobain** ist weiterhin ein weltweit bedeutender Hersteller von Fahrzeug- und Bauglas in der Region vertreten. Sie sind substantielle Nachfrager für das Aachener Taxigewerbe.
- Eine Stütze der örtlichen Wirtschaft sind weiterhin **pharmazeutische Unternehmen**: Hier unterhält das Unternehmen **Grünenthal** (ca. 370 Mitarbeiter) seinen Hauptsitz und **Takeda Pharma** eine Niederlassung (ca. 560 Mitarbeiter).
- Erfahrungsgemäß gilt: Je entwickelter der **tertiäre Sektor**, desto günstiger die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für das Taxigewerbe. Tatsächlich ist der Dienstleistungssektor in Aachen stark ausgeprägt. Ein Großunternehmen des Tertiärbereichs ist die **Aachener und Münchener Versicherung**. Insbesondere der Bereich der **unternehmensbezogenen Dienstleister** und der **EDV-Branche (Parsytec)** ist in Aachen gut besetzt.

2.3.2 Hightech- und Forschungsstandort Aachen

Dank seiner hervorragenden technisch-naturwissenschaftlichen Infrastruktur ist Aachen zum bedeutenden Standort innovativer High-Tech-Unternehmen und einer breiten Forschungs- und Entwicklungsindustrie geworden.

- Die Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule (**RWTH**), die **Fachhochschule** und drei **Fraunhofer-Institute** sind in Aachen angesiedelt. Internationale Forschungsverbände und Technologie-Netzwerke haben sich in Aachen gegründet. Das **Klinikum Aachen** ist ein stark forschend ausgerichtetes Krankenhaus. Diese wissenschaftlichen Einrichtungen erzeugen einen lebhaften Wissenschafts-, Tagungs- und Kongresstourismus, der auch relevant für das Taxigewerbe ist.
- Auf Grund der breiten Forschungslandschaft und intensiven Know-How-Transfers hat sich in Aachen eine Reihe von **Forschungsbetrieben und Hochtechnologieunternehmen** angesiedelt, oft als Spin-offs der Technischen Hochschule. Hier gibt es eine hohe Dichte von Ingenieurbüros, u. a. für Maschinenbau, Automation, Materialforschung, Laser- und Umwelttechnologie. Nur drei Beispiele sind die **ahu Wasser, Boden, Geomatik**, das **BET Büro für Energiewirtschaft und Technische Planung** und die **GIF Gesellschaft für Industrieforschung**. Sie alle erzeugen einerseits Kaufkraft und andererseits direkt Nachfrage für das Taxigewerbe.
- Einige internationale Großkonzerne haben in den vergangenen Jahren **Forschungs- und Entwicklungsabteilungen** in Aachen angesiedelt, darunter Ericsson, Grünenthal, Ford oder Philips.
- Nachfragerrelevant sind schließlich das **Medizintechnische Zentrum Aachen MTZ**, das **Technologiezentrum am Europaplatz Aachen TZA** und das **Innovationszentrum Aachen**, die einer Reihe technologieorientierter Unternehmen und Start-ups Räumlichkeiten und Infrastruktur bieten.
- Einen Brennpunkt des Geschehens bildet das internationale **Veranstaltungs- und Kongresszentrum Eurogress**. Günstig ist für das Taxigewerbe, dass dort, wie auch in den Hochschulen und Technologiezentren, regelmäßig Technologie-Kongresse stattfinden, die von einem internationalen Fachpublikum besucht werden. Ungünstig für das Taxigewerbe ist die zentrale Lage des Kongresszentrums am Stadtpark.

2.3.3 Gesundheitsstandort Aachen

Seit der Römerzeit werden in Aachen heiße Quellen für den Bade- und Thermalbetrieb genutzt, und noch heute ist die Stadt Standort einer Reihe **Kur- und Rehabilitationseinrichtungen**. Trotz einer sehr guten Ausgangslage mit vielen Gesundheits- und Kureinrichtungen und ganzjähriger Nachfrage kann das örtliche Taxigewerbe nur mäßig vom Gesundheitsstandort Aachen profitieren.

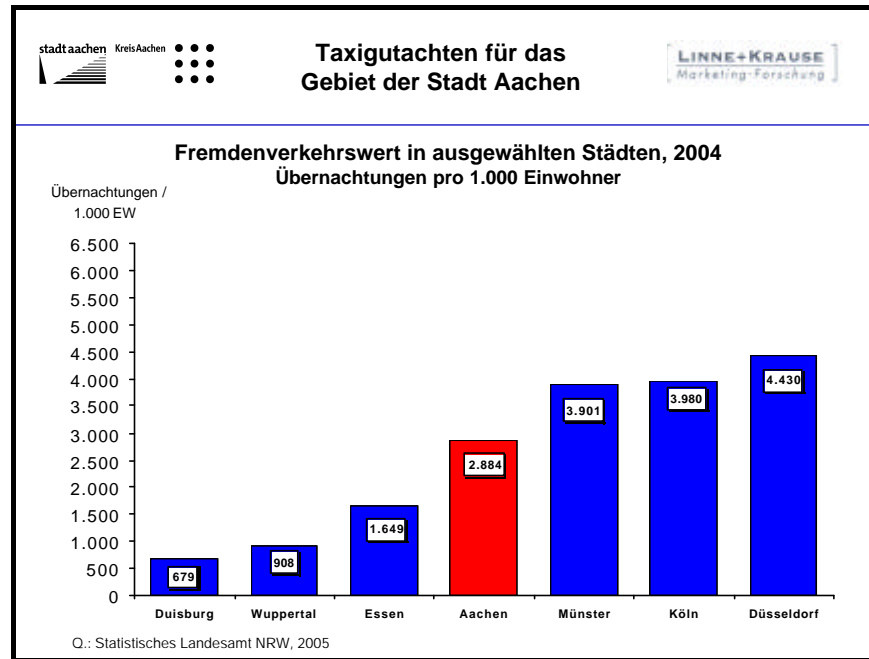
- Gut ein Fünftel aller gewerblichen Übernachtungen entfallen auf die **Kurkliniken**. Die ‚Rheumaklinik Aachen‘, eine Versorgungskuranstalt des Landes Nordrhein-Westfalen, hält ca. 230 Betten bereit, die ‚Reha-Klinik Schwertbad Aachen‘ (ca. 210 Betten), die ‚Rehaklinik "An der Rosenquelle" (ca. 120), die ‚Medizinisch-Geriatriische Rehabilitationsklinik Haus Cadenbach‘ (ca. 60). Ungünstig für das Taxigewerbe ist jedoch die Konzentration dieser Häuser auf bahnhofs- und innenstadt-nahe Lagen.
- Auch die **Carolus-Thermen**, ein Thermalbad mit vielfältigen Wellness - und Gastronomieangeboten und täglich mehr als 1.000 Besuchern, liegt innenstadtnah und erzeugt relativ wenig Nachfrage für das Taxigewerbe.
- Verglichen mit Städten ähnlicher Größe verfügt Aachen über eine sehr gute Ausstattung mit **Kliniken**. Im Stadtgebiet stehen gegenwärtig ca. 2.400 Betten zur Verfügung: ca. 1.510 Betten im **Universitätsklinikum Aachen** (Krankenhaus der Maximalversorgung), im **Luisenhospital** (ca. 390 Betten), im **Marienhospital** (ca. 340), **St. Franziskus-Krankenhaus** (ca. 160) und in der **Domhof-Klinik** (10 Betten). Auch hier gilt, dass sich die innenstadtnahe Lage der kleineren Häuser ungünstig auf das Aachener Taxigewerbe auswirkt.
- Eine **Dialyseeinrichtung**, eine **Diabetes-Schwerpunktpraxis** und zwei hämatologisch-onkologische **Arztpraxen** mit ambulanter Chemotherapie sind ebenfalls city-nahe angesiedelt. Ein Zentrum für **Sauerstoffüberdrucktherapie** hat sich im Stadtteil Aachen-Richterich niedergelassen.

2.3.4 Gastronomiestandort Aachen

- Eher mäßig zeigt sich das taxirelevante **Gastronomieangebot** Aachens: Es ist gekennzeichnet durch starke räumliche Streuung. Um den Markt im Altstadtviertel ist das Angebot konzentrierter, ansonsten aber gibt es hier keine ausgesprochenen „Gastronomiezonen“ wie in vergleichbaren Großstädten.
- Die ca. 40.000 **Studenten** der RWTH und der Fachhochschule Aachen können zwar als belebendes Element gelten, aber verglichen mit anderen Studentenstädten wie Göttingen oder Marburg ist die studentische Gastronomie- und Freizeitszene in Aachen kaum ortsbildprägend.
- Fünf Kinos und das mehrspartige **Stadttheater** erbringen dem Taxigewerbe temporäre Nachfrageimpulse.
- Neben der Diskothek **Starfish**, die sich auf einer aufgelassenen Industriefläche zwischen der Innenstadt und dem Stadtteil Haaren angesiedelt hat, ist der **Tanzpalast** eine direkt am Innenstadtring gelegene Diskothek. Gemessen an anderen Städten vergleichbarer Größe hat Aachen auch in dieser Hinsicht nur wenig zu bieten.
- Auch das örtliche **Rotlichtmilieu**, andernorts eine ergiebige Nachfragequelle des Taxigewerbes, ist wenig ausgeprägt und konzentriert sich auf eine einzige Straße in der Altstadt.
- Erfahrungsgemäß vermag das **Spielcasino** Aachen, eines der vier in Nordrhein-Westfalen, ein – wenn auch begrenztes – Nachfragepotenzial zu erzeugen.

2.3.5 Tourismusstandort Aachen

Der Tourismus stellt einen wichtigen Faktor der Aachener Wirtschaft dar. Neben der ortsansässigen Bevölkerung sind auch die Besucher der Stadt, seien es private Touristen, Tagesbesucher oder Geschäftsleute, ein wichtiger Faktor für das örtliche Taxigewerbe.

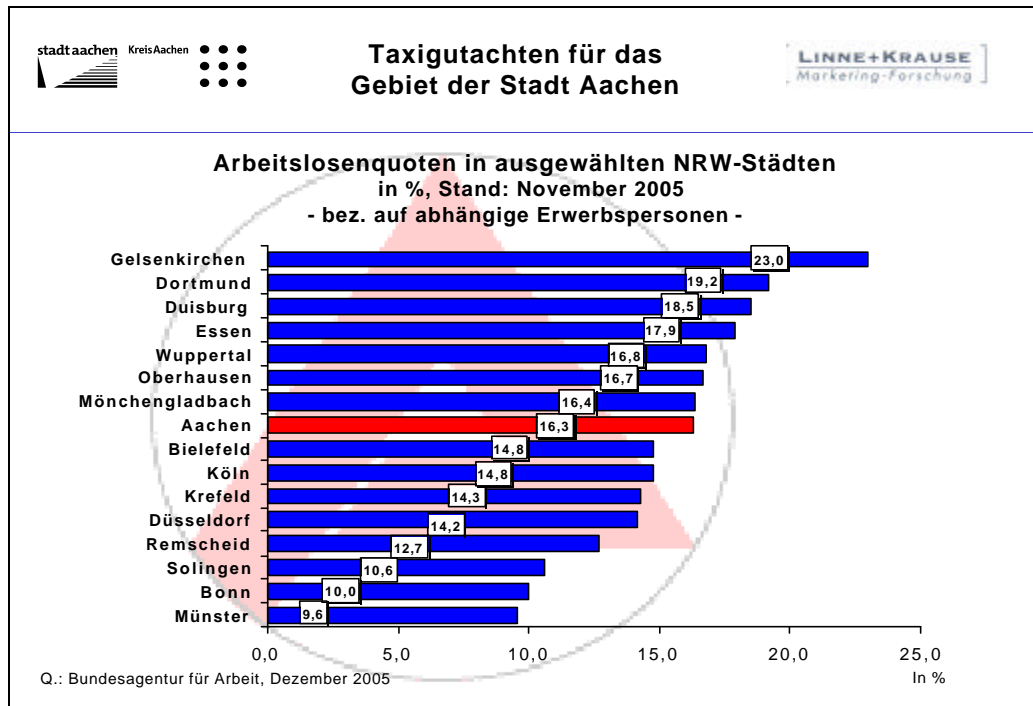


- Verglichen mit anderen Städten ähnlicher Größe ist das **Fremdenverkehrsaufkommen** der Stadt Aachen recht günstig: 2004 wurden ca. 741.000 Übernachtungen gezählt. Der Anteil ausländischer Übernachtungsgäste, insbesondere von Briten und Niederländern, ist mit knapp 30% in Aachen recht hoch und weist damit nach Düsseldorf und Köln den höchsten Ausländeranteil in Nordrhein-Westfalen auf. Hier ergeben sich Ansatzpunkte für das Taxigewerbe.
- Bezogen auf die Kennziffer „**Übernachtungen pro Einwohner**“ liegt Aachen über dem Mittel der nordrhein-westfälischen Großstädte – aber deutlich hinter der „Hochburg des Städtetourismus“ Münster oder den Messestädten Köln und Düsseldorf.
- Dem **Kultur- und Städtetourismus** bietet die Stadt mit dem Dom und der historischen Altstadt Attraktionen von internationaler Bedeutung. Weitere Sehenswürdigkeiten sind zahlreiche Kunstsammlungen und Museen.

-
- Der Aachener **Weihnachtsmarkt**, einer der drei größten in Deutschland, der Aachener **Karneval** und die zweimal jährlich veranstaltete Kirmes (**Öcher Bend**) sind bedeutungsvolle Events für Einheimische wie Touristen und bescheren auch dem Taxigewerbe zeitweilige Nachfrageimpulse.
 - Unter den Sportstätten ist insbesondere das Reitstadion zu nennen, in dem jährlich das weltgrößte **Internationale Reit-, Spring- und Fahrturnier** (CHIO Turnier) ausgetragen wird. Erfahrungsgemäß erzeugt das Turnier jedoch nur mäßige taxirelevante Nachfrage.

2.3.6 Arbeitsmarktpolitische Standortbedingungen

Auswirkungen auf Angebot und Nachfrage im Taximarkt hat der Arbeitsmarkt. „Keine Impulse für den Arbeitsmarkt“ heißt es erneut in der Konjunkturumfrage der IHK vom Herbst 2005.



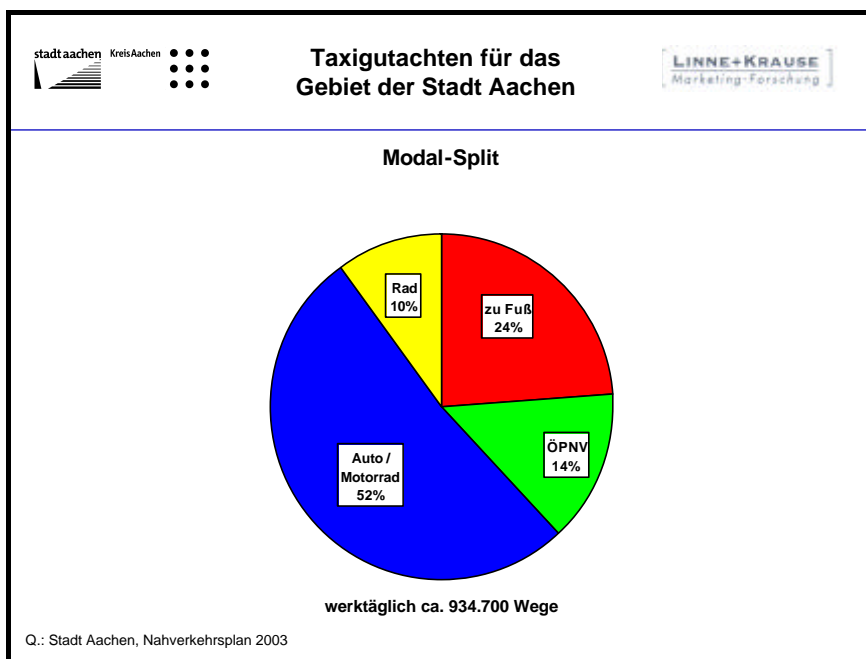
- Die **Lage auf dem Arbeitsmarkt** hat Auswirkungen sowohl auf das Angebot sowie auf die Nachfrage im Taximarkt. Wie viele industriell geprägte Regionen hat Aachen mit dem Problem der strukturellen **Arbeitslosigkeit** zu kämpfen, auch wenn ein Abgleiten in die Massenerwerbslosigkeit verhindert wurde. Der Beschäftigungsabbau war im Jahre 2004 allerdings drastisch. Die Zahl der als arbeitslos Gemeldeten liegt gegenwärtig bei 17.330 (November 2005). Die Erwerbslosenrate liegt bei ca. 16,3% und damit weit über dem Landesdurchschnitt Nordrhein-Westfalens.
- Auch in Aachen existiert ein wachsender Sockel gering qualifizierter Erwerbsloser. Ein im Taxigewerbe offenkundiges Phänomen ist in diesem **Zusammenhang die Erwerbslosenquote bei Personen mit Migrationshintergrund**. Von allen als erwerbslos Gemeldeten sind 4.613 Ausländer - ca. 27% aller Aachener Erwerbslosen. In besonderem Maße hat sich das Taxigewerbe der Stadt zu einem „Fluchtpunkt“ der Ausländererwerbslosigkeit entwickelt. Kommt hinzu, dass der Nachweis eines geregelten Einkommens im Taxigewerbe für Nicht-EU-Ausländer auch zur **Stabilisierung des ausländerrechtlichen Status** beiträgt. So entsteht ein starker nicht-wirtschaftlich motivierter Druck ins Taxigewerbe und sorgt hier für ein Angebot, dem keine entsprechende Nachfrage gegenübersteht.

- Weitere negative Impulse ergeben sich durch das Drängen vieler Erwerbsloser in das Personenbeförderungsgewerbe, verschärft durch die **Hartz IV-Arbeitsmarktreformen**, die auch auf das Taxigewerbe durchschlagen: Obwohl sich keine entsprechende Nachfrage abzeichnet, drängen Erwerbslose in diese Branche – ein strukturelles Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage, das das Taxigewerbe bereits seit vielen Jahren schwer belastet und das zusätzlich erhebliche Probleme bei der Servicequalität erzeugt.

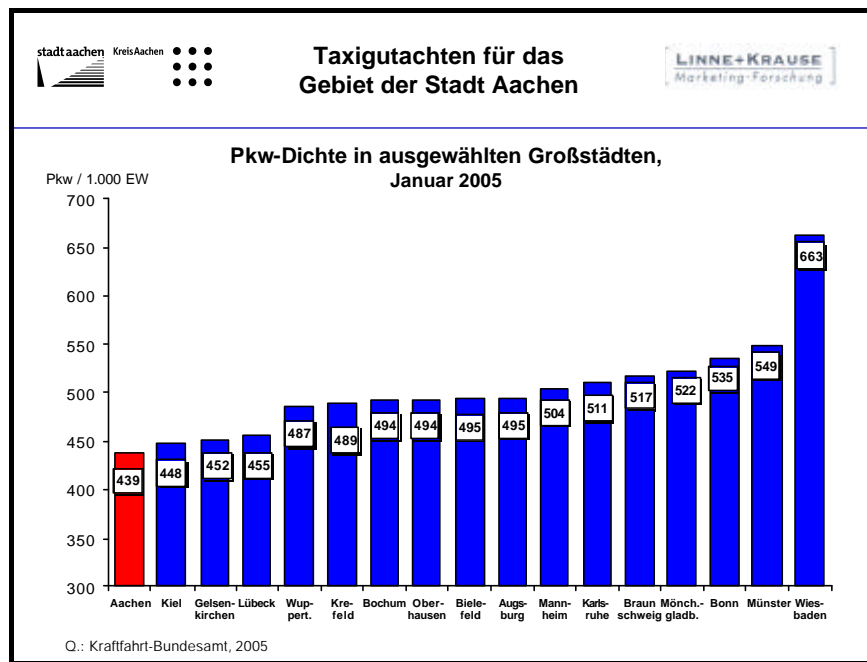
2.4 Verkehrswirtschaftliche Standortbedingungen

Aachen ist eine Großstadt der „kurzen Wege“.

- Das innerstädtische Mobilitätsverhalten der Aachener setzt dem Taxigewerbe Grenzen. Ein Drittel aller Wege werden zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt. Die Erklärung für den sehr hohen Fußgängeranteil liegt in der vergleichsweise hohen Einwohner- und Arbeitsplatzdichte der Aachener Innenstadt – hier „lohnen“ kaum motorisierte Wege.



- Der Aachener **Modalsplit** zeigt, dass von den werktäglich zurückgelegten ca. 934.700 Wegen auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) 482.407 Wege entfallen (ca. 52%). Wie in den meisten Städten steht auch das Aachener Taxigewerbe in harter Konkurrenz zum **motorisierten Individualverkehr**: Mit einer Pkw-Dichte von ca. 439 Pkw / 1.000 Einwohner rangierte Aachen allerdings unter dem Niveau vergleichbarer Städte. Der Durchschnitt deutscher Großstädte lag 2005 bei 489 Pkw / 1.000 EW. Der mäßige Motorisierungsgrad der Bevölkerung ist auch Ausdruck der starken Konzentration von Wohnen und Arbeiten auf den inneren Stadtbereich.



Effizienter nimmt das Taxigewerbe seine Funktion als ergänzendes Verkehrsmittel gegenüber dem **Schieneverkehr** wahr.

- Der Aachener **Hauptbahnhof** ist mit täglich ca. 25.000 Fahrgästen und ca. 250 Zügen (davon ca. ca. 85% im Regionalverkehr und 15% im Fernverkehr) ein **überregionaler Verkehrsknotenpunkt** – ein für das Taxigewerbe günstiges Umfeld. Der Hauptbahnhof ist zudem der mit Abstand wichtigste Bezugspunkt des örtlichen Taxigewerbes; die beiden anderen Aachener Bahnhöfe sind dagegen weitgehend unbedeutend.
- Im **Fernverkehr** ist Aachen an das europäische **Eisenbahn - Hochgeschwindigkeitsnetz** Paris - Brüssel - Köln - Frankfurt a.M. bzw. Amsterdam - Köln - Frankfurt a.M. angeschlossen. Mehrfach täglich bedienen Thalys' und ICEs die Stadt.

- Im **regionalen Schienennahverkehr** (RE und RB) stellt Aachen mit 4 Kursbuchstrecken die Verbindung in den Raum Düsseldorf und Münster bzw. Köln und Bielefeld her.
- Die Stadt Aachen besitzt ein gut ausgebautes **Öffentliches Personennahverkehrssystem** (ÖPNV), das dem Taxigewerbe ebenfalls enge Grenzen setzt. Ca. 14% der innerörtlichen Wege werden im ÖPNV zurückgelegt. Im Stadtgebiet und in der Region betreibt die Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG (ASEAG) 33 **Buslinien**. Hier gibt es wenig Ansatzpunkte für Taxileistungen.
- Besonders ungünstig für das Taxigewerbe wirkt das **Nachtbusnetz**, das am Wochenende und vor Feiertagen auf 6 Expresslinien verkehrt. Jeweils um 1:45 Uhr und um 2:45 Uhr werden vom Stadtzentrum aus Fahrtmöglichkeiten in die Stadtteile angeboten.
- Die Bedeutung der Stadt Aachen als Oberzentrum zeigt sich u. a. an den zahlreichen **Regionalbuslinien**, die die Kommunen des Kreises Aachen, die Randgemeinden der Kreise Heinsberg und Düren sowie die Nachbarländer Niederlande und Belgien mit Aachen verbinden. Die Voreifel und der Jülicher Raum werden durch die **Regionalverkehrsgesellschaften** Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein (RVE) mit 4 Buslinien und die Fa. Taeter mit einer Buslinie angebunden. Auch hier gibt es wenig Ansatzpunkte für Taxileistungen.

Für **Bedarfsverkehre** in Schwachlastzeiten werden in Aachen drei abgestufte Angebote bereitgehalten, die allerdings wenig genutzt werden.

- Das Angebot der Anruf-Sammel-Taxis (**AST**) wird in Aachen **ASA** (ASEAG-Sammel-Auto) genannt. Jede Nacht verkehren von 0:30 Uhr bis 3:45 Uhr an 77 Haltestellen des gesamten Stadtgebiets Anruf-Sammel-Taxis. Nach Schätzung der Aachener Autodroschken-Vereinigung, die diese Fahrten abwickelt, beträgt das Aufkommen ca. 700 Fahrten / Monat.
- Ein Anruf-Linien-Taxi (**ALT**) bietet die ASEAG in Gebieten und zu Zeiten schwacher Nachfrage an. Im Gegensatz zum ASA verkehrt das ALT zu festen Zeiten auf einer festen Linie. Es zählt der normale AVV-Tarif. Dieses Angebot ist in der Praxis jedoch nahezu unbedeutend; nach Schätzung der Aachener Autodroschken-Vereinigung beträgt das Aufkommen ca. 40 - 50 Fahrten / Monat.
- Ganztägig wird flächendeckend in der Stadt Aachen ein **Taxiruf-Service** vorgehalten, der es Fahrgästen ermöglicht, sich beim Fahrpersonal im Bus über die Leitstelle der ASEAG ein Taxi zur Ausstiegshaltestelle zu bestellen. Die Taxifahrt ist vom Fahrgast gesondert zu zahlen.

3 ANGEBOTSSITUATION

3.1 Betriebe

Kennzeichnend für das Aachener Taxigewerbe ist die **Kleinteiligkeit** der Betriebe.

- Das Taxigewerbe der Stadt Aachen besteht z. Zt. aus **132 Betrieben** mit 180 Fahrzeugen. Im Durchschnitt besitzen die Aachener Taxibetriebe jeweils ca. 1,4 Taxis. 9 Taxiunternehmen betreiben zudem insgesamt 10 Mietwagen. Darüber hinaus gibt es 31 reine Mietwagenbetriebe mit insgesamt 53 Fahrzeugen. Hiervon werden jedoch lediglich 15 Mietwagen taxiähnlich betrieben.
- Dominierend ist der Kleinbetrieb mit nur einem Fahrzeug: 95 von insgesamt 132 Betrieben (ca. 72%) zählen zu dieser Gruppe.
- Auch der Typ des allein fahrenden **1-Fahrzeugunternehmers** hat in Aachen noch Bestand (ca. 18% aller Betriebe) – wenngleich der Anteil solcher Kleinstbetriebe deutlich niedriger als etwa in Essen oder Düsseldorf ist.
- Bezeichnend für das Aachener Taxigewerbe ist die **Professionalität** der Unternehmen: Während andernorts ein deutliches Segment **semiprofessioneller** Anbieter besteht, zu dem zwischen 20% (Stadt Osnabrück) und 25% (Stadt Essen) der Betriebe zu rechnen sind, bilden semiprofessionelle Taxibetriebe in Aachen die Ausnahme (ca. 6%).
- Ein Zeichen von Professionalität: Das Aachener Taxigewerbe wird – trotz seiner Kleinteiligkeit - relativ **personalintensiv** betrieben: Ca. 82% der Betriebe beschäftigen Mitarbeiter. Vorherrschend sind jedoch **teilzeitige Arbeitsverhältnisse**. Überdurchschnittlich häufig sind in Aachen 400 €Kräfte (bei ca. 73% der Betriebe) im Einsatz.
- **Vollzeittätigkeit** ist in Aachen dagegen weniger verbreitet: Nur ca. jeder 3. Betrieb, der Mitarbeiter beschäftigt, verfügt auch über Vollzeitkräfte. Zum Vergleich: In Fulda (ca. 75%) oder Düsseldorf (ca. 65%) liegt der entsprechende Anteil wesentlich höher.

STADT AACHEN BETRIEBE NACH MITARBEITERN 2005											
	Aachen				Vergleichsstädte						
	ge- sam t	Allein- fahrer	1 Fzg.+ MA	2+ Fzge	Düren	Düssel- dorf	Essen	Fulda	Mül- heim	Olden- burg	Osna- brück
Alleinfahrer	17,6%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	35,6%	33,3%	14,3%	8,9%	0,0%	27,1%
mit Mitarbeitern	82,4%	0,0%	100,0%	100,0%	100,0%	64,4%	66,7%	85,7%	91,1%	100,0%	72,9%
davon mit Vollzeitmitarb.	34,0%	-	14,7%	71,4%	56,3%	64,8%	39,0%	75,0%	25,5%	60,0%	40,0%
Ø Vollzeitmitarb.	2,0	-	1,1	2,4	2,7	3,2	2,4	2,2	2,8	12,7	2,0
davon mit Teilzeitmitarb.	24,3%	-	19,1%	34,3%	93,8%	23,5%	24,6%	8,3%	25,5%	75,0%	31,0%
Ø Teilzeitmitarb.	1,7	-	1,1	2,4	9,6	2,1	1,5	1,5	2,8	7,4	2,0
davon mit 400 €Kraft	72,8%	-	67,6%	82,6%	62,5%	77,7%	71,9%	45,8%	88,2%	40,0%	60,6%
Ø 400 €Kräfte	2,4	-	1,5	3,8	3,4	4,0	2,6	4,8	4,3	9,1	2,7
davon mit Fami- lienangeh.	12,6%	-	11,8%	14,3%	56,3%	12,7%	23,2%	20,8%	39,2%	25,0%	32,4%
Ø Familienangeh.	1,3	-	1,3	1,4	1,4	1,4	1,2	1,2	1,4	2,0	1,2
davon mit freien Mitarb.	3,9%	-	0,0%	11,4%	-	-	-	-	-	-	-
Ø freie Mitarbeiter	1,5	-	0,0	1,5	-	-	-	-	-	-	-

- Geringere Bedeutung haben **mithelfende Familienmitglieder**, die in ca. 13% der Betriebe zum Einsatz kommen – insbesondere in den Mehrfahrzeugunternehmen. Bei diesen Taxibetrieben handelt es sich häufig um **Betriebe**, die ihre Überlebensfähigkeit nicht zuletzt auch familiärer Selbstausbeutung verdanken.
- Seit kurzem besteht die rechtliche Möglichkeit, auch **freie Mitarbeiter** als Subunternehmer im Taxigewerbe zu beschäftigen. Ca. 4% aller Betriebe, die Mitarbeiter beschäftigen, nehmen sie in Anspruch, ausschließlich Mehrfahrzeugunternehmen.

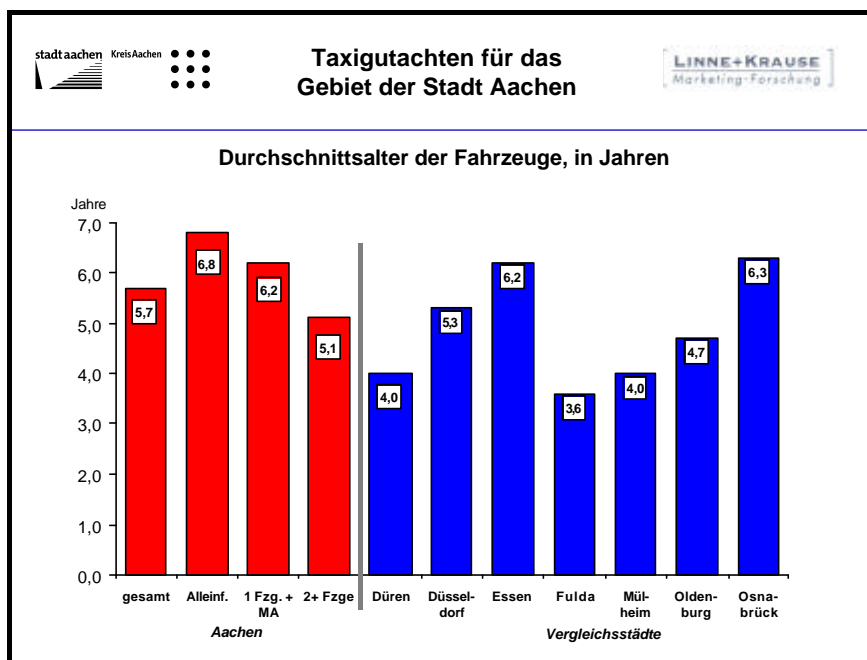
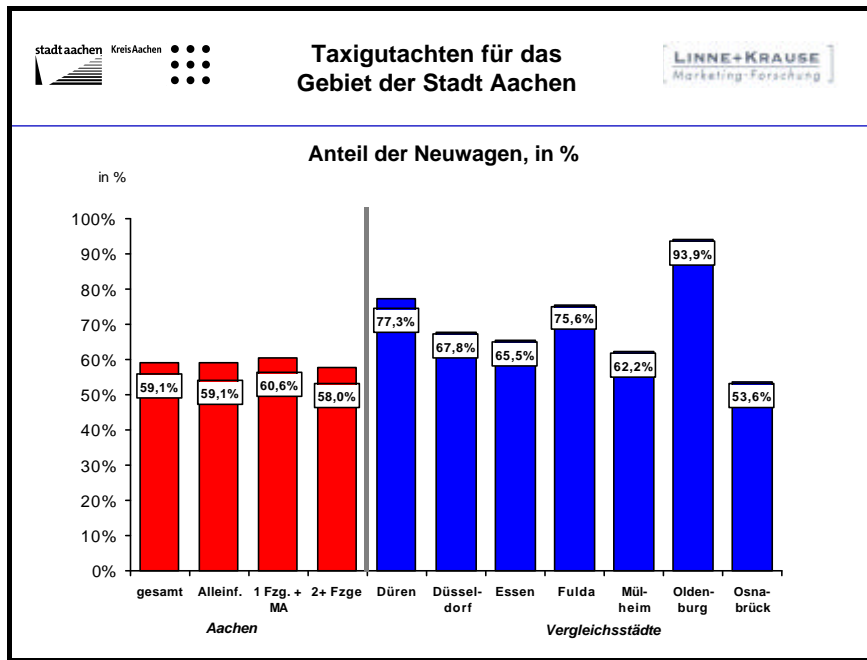
3.2 Fahrzeuge

Insgesamt präsentiert sich die Ausstattung der Aachener Fahrzeugflotte als relativ ungünstig:

- Mit einem **Neuwagenanteil** von ca. 59% wird ein kaum akzeptabler Wert erzielt. Zum Vergleich: Auf noch funktionsfähigen Taximärkten wie z.B. in den Städten Düren (ca. 77%) oder Fulda (ca. 76%) liegt der Anteil neu beschaffter Fahrzeuge wesentlich höher.

STADT AACHEN BESCHAFFUNG DER FAHRZEUGE, 2005 IN % -												
		Aachen				Vergleichsstädte						
		gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg.+ MA	2+ Fzge	Düren	Düssel- dorf	Essen	Fulda	Mül- heim	Olden- burg	Osnab- rück
neu		59,1%	59,1%	60,6%	58,0%	77,3%	67,8%	65,5%	75,6%	62,2%	93,9%	53,6%
gebraucht		40,9%	40,9%	39,4%	42,0%	22,7%	32,2%	34,5%	24,4%	37,8%	6,1%	46,4%
Summe		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Preis in €	neu	23.909	24.759	24.787	22.946	27.183	26.340	25.389	24.869	25.917	24.442	24.741
	gebraucht	8.577	8.599	7.979	9.010	10.231	11.625	10.362	9.292	16.594	12.017	10.388
	gesamt	17.740	18.148	18.402	17.097	24.022	21.711	20.296	20.585	23.729	21.132	18.088

- Ungünstig ist auch die durchschnittliche **Investitionssumme** von ca. 17.700 € pro Fahrzeug. Ähnlich schlechte Werte werden in der eher problematischen Taxistadt Osnabrück (Gesamtwert ca. 18.100 €) erreicht. Von Fahrzeugwerten wie auf dem funktionsfähigen Dürener Taximarkt (ca. 24.000 €) ist das Aachener Taxigewerbe deutlich entfernt.
- Problematisch in Aachen ist weiterhin der **Wert der Gebrauchtfahrzeuge**, der mit durchschnittlich ca. 8.600 € pro Fahrzeug wesentlich unter den Vergleichswerten anderer Städte liegt. In den 1-Fahrzeuggewerbetrieben mit Mitarbeitern liegt er mit knapp 8.000 € sogar noch deutlich darunter. Zum Vergleich: In Düren haben Unternehmer durchschnittlich ca. 10.200 € für ihre Gebrauchtfahrzeuge bezahlt, in Mülheim sogar ca. 16.600 €
- Sehr bedenklich ist auch das **Durchschnittsalter** der Fahrzeuge von knapp 6 Jahren. Auf intakten Taximärkten ist ein Durchschnittsalter von 3 bis 4 Jahren üblich. Nur in „schwachen“ Taximärkten wie Essen (6,2 Jahre) oder Osnabrück (6,3 Jahre) liegt das Durchschnittsalter der Fahrzeuge noch höher. Alarmierend ist das Durchschnittsalter der Fahrzeuge der Aachener Alleinfahrer (knapp 7 Jahre). Nicht in diese Rechnung einbezogen ist ein Traditions-Taxi aus den 70er Jahren.

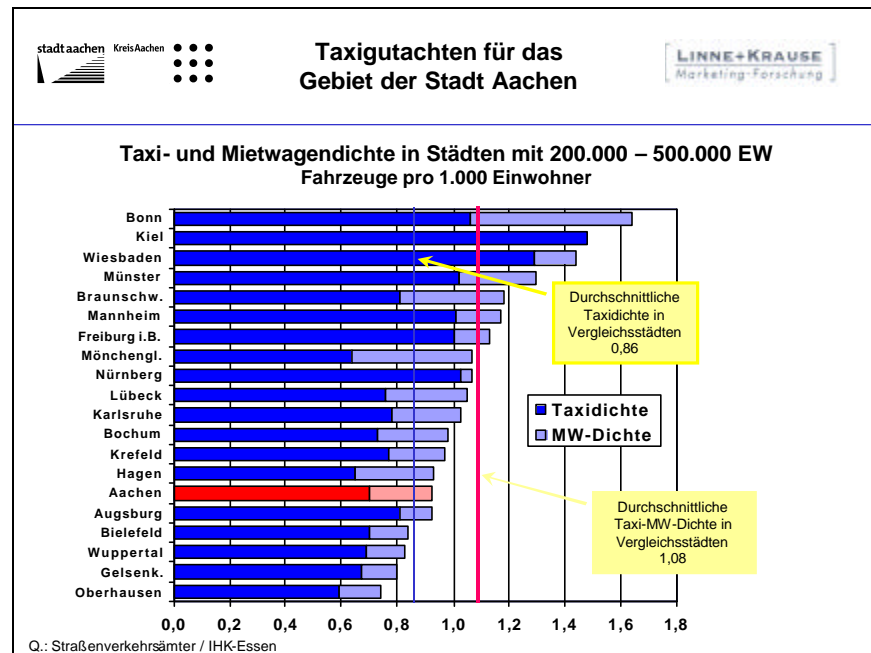


3.3 Taxidichte

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-Großstädten liegt die Zahl der Einwohner pro Taxi im Durchschnitt bei 1.029 und damit ähnlich wie z.B. in Niedersachsen (1.062). 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 (2,07) eine sehr hohe Taxidichte aufweisen, liegt der Wert in kreisfreien NRW Städten im Durchschnitt bei 0,97; in den kreisfreien Städten Niedersachsens bei 0,94. 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 1,22. In Niedersachsen rangiert der entsprechende Wert niedriger - bei 1,19. Außerhalb der Betrachtung bleiben in diesem Zusammenhang die z.T. als Mietwagen zugelassenen Fahrzeuge der Hilfsorganisationen.

Die Aachener Werte belegen eine intensive, aber noch vertretbare Wettbewerbssituation. Von horrenden Dichtewerten wie in Düsseldorf oder Hamburg ist Aachen deutlich entfernt:



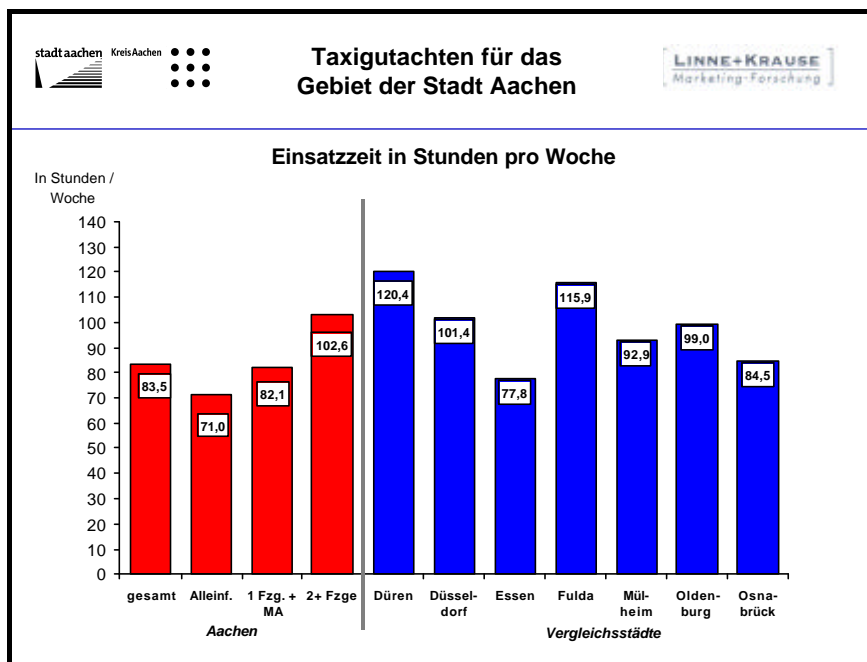
- Mit einer **Taxidichte** von 0,70 (Taxis auf 1.000 Einwohner) rangiert Aachen deutlich unter dem Wert kreisfreier Städte Nordrhein-Westfalens (0,97) oder Niedersachsens (0,94).
- Unter Einbeziehung der Mietwagen liegt Aachen bei einer **Taxi-Mietwagendichte** von 0,90 – auch dies ist ein moderater Wert. Dabei rangiert Aachen etwa in „Augenhöhe“ mit größeren Städten der Region wie z.B. Bielefeld (0,84) oder Bochum (0,98). Städte wie Bonn (1,64), Münster (1,30), Kiel (1,48), Wiesbaden (1,44) oder Braunschweig (1,18) kommen dagegen auf **deutlich höhere Dichtewerte**. Nur relativ wenige Vergleichsstädte haben eine wesentlich **niedrigere** Taxi- Mietwagendichte. Auf 180 Taxen kommen weitere 15 taxiähnlich betriebene Mietwagen.

**TAXI- UND TAXI-MIETWAGENDICHTE IN DEUTSCHEN STÄDTEN
MIT 200.000 – 500.000 EINWOHNERN
- STAND ENDE 2005 -**

Städte	Einwohner	Taxis	Mietwagen	EW / Taxi	Taxidichte	EW / T+MW	Taxi-MW Dichte
Bonn	314.020	328	180	942	1,06	608	1,64
Kiel	233.795	345	0	678	1,48	678	1,48
Wiesbaden	272.234	350	43	778	1,29	693	1,44
Halle (Saale)	243.045	280	51	868	1,15	734	1,36
Münster	280.201	271	75	982	1,02	771	1,30
Braunschweig	245.559	200	90	1.228	0,81	847	1,18
Mannheim	307.730	312	48	986	1,01	855	1,17
Chemnitz	254.055	223	73	1.139	0,88	858	1,17
Magdeburg	227.253	212	54	1.072	0,93	854	1,17
Freiburg i.B.	205.102	206	25	996	1,00	888	1,13
Mönchengladb.	266.341	169	112	1.557	0,64	936	1,07
Lübeck	213.326	163	60	1.309	0,76	957	1,05
Karlsruhe	277.204	215	71	1.289	0,78	969	1,03
Bochum	387.283	267	98	1.369	0,73	1.018	0,98
Krefeld	238.484	169	48	1.300	0,77	1.031	0,97
Hagen	202.000	130	57	1.547	0,65	1.075	0,93
Augsburg	259.231	209	30	1.240	0,81	1.085	0,92
Aachen	257.821	180	53	1.432	0,70	1.156	0,90
Bielefeld	329.470	216	45	1.421	0,70	1.190	0,84
Wuppertal	363.504	252	49	1.443	0,69	1.208	0,83
Gelsenkirchen	271.767	156	36	1.502	0,67	1.255	0,80
Erfurt	200.564	141	20	1.422	0,70	1.246	0,80
Oberhausen	219.159	119	34	1.699	0,59	1.347	0,74
Ø				1.180	0,91	939	1,12
Kreisfr. Städte NRW				1.029	0,97	821	1,22
Kreisfr. Städte Niedersachsen				1.062	0,94	838	1,19

3.4 Einsatzzeiten und Fahrleistung

- Die Betriebe in der Stadt Aachen kommen auf eine **wöchentliche Einsatzzeit** von ca. 84 Stunden – ein eher unterdurchschnittlicher Wert. In Städten mit nicht mehr bestehender Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes, wie z.B. in Osnabrück (ca. 85 Std.), werden ähnliche Einsatzzeiten erreicht, in Städten mit funktionierenden Taximärkten wie Düren oder Fulda sind dagegen ca. 115 bis ca. 120 Std. üblich.



STADT AACHEN EINSATZZEITEN IM TAXIGEWERBE, 2005 - TYPISCHER WOCHENVERLAUF -											
	Aachen				Vergleichsstädte						
	gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg.+ MA	2+ Fzge	Düren	Düssel- dorf	Essen	Fulda	Mül- heim	Olden- burg	Osna- brück
Mo. Tag- schicht	9,6	10,5	9,6	9,2				10,3	10,2		
Mo. Nacht- schicht	3,0	0,6	2,2	5,9				6,0	3,1		
Di. Tag- schicht	9,5	10,7	9,2	9,2				10,0	10,2		
Di. Nacht- schicht	3,3	0,6	2,8	5,6				5,4	3,2		
Mi. Tag- schicht	9,6	10,8	9,4	9,2				9,9	10,2		
Mi. Nacht- schicht	3,5	0,3	3,1	6,2				6,7	3,1		
Do. Tag- schicht	9,7	10,9	9,6	9,2				10,4	10,2		
Do. Nacht- schicht	3,7	0,6	2,9	6,6				7,1	3,5		
Summe Wo- chentag	51,9	45,0	48,8	61,1		63,6		65,8	53,7		50,0
Fr. Tag- schicht	8,6	8,5	8,3	9,1				10,2	9,6		
Fr. Nacht- schicht	7,1	4,5	7,1	8,6				8,8	8,2		
Sa. Tag- schicht	6,1	4,8	5,7	7,5				8,9	7,9		
Sa. Nacht- schicht	4,5	6,1	7,4	8,5				9,3	8,3		
So Tag- schicht	3,2	1,9	2,9	4,3				7,2	3,7		
So. Nacht- schicht	2,1	0,2	1,9	3,5				5,7	1,5		
Summe Wo- chenende	31,6	26,0	33,3	41,5		37,8		50,1	39,2		34,5
Summe / Woche	83,5	71,0	82,1	102,6	120,4	101,4	77,8	115,9	92,9	99,0	84,5

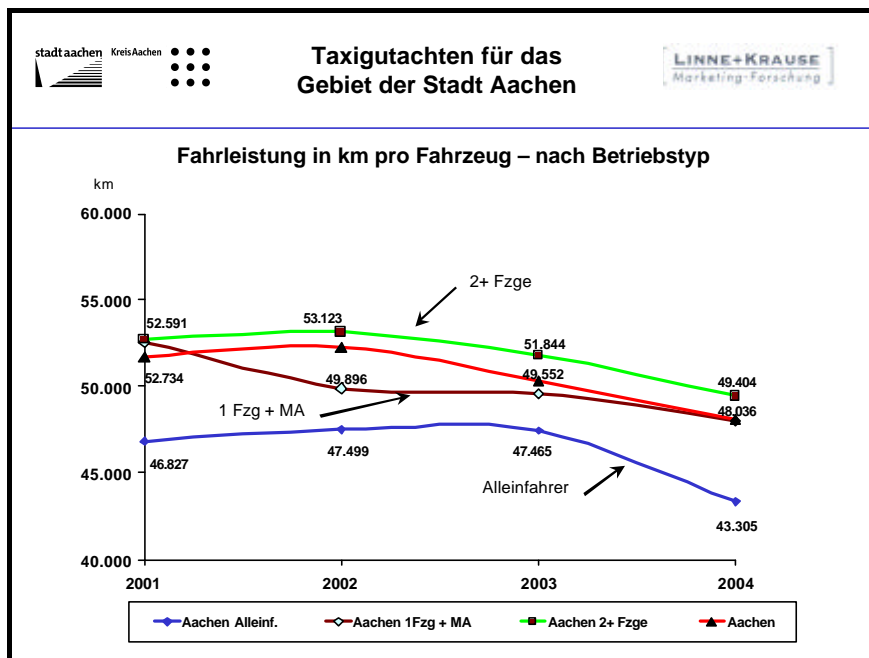
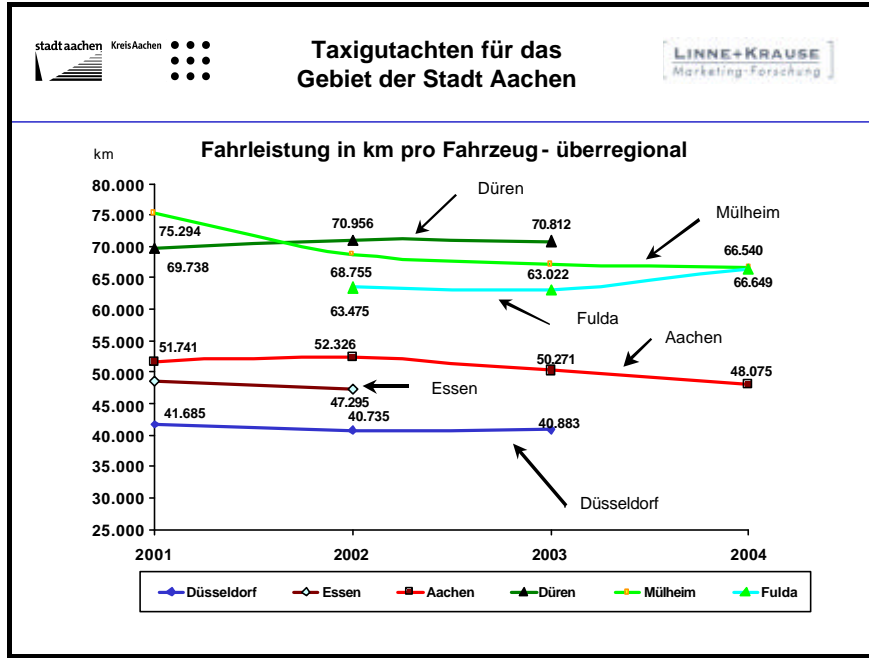
- Charakteristisch sind **wochentägliche Einsatzzeiten** von 12 bis 13 Stunden. Die Einsatzzeiten an den **Wochenenden** sind recht unterschiedlich – an **Freitagen** werden ca. 16 Stunden absolviert, an **Samstagen** ca. 11 Stunden; an **Sonntagen** werden mit gut 5 Stunden wesentlich geringere Einsatzzeiten gefahren.
- Der Grund für die relativ geringe wochentägliche Einsatzzeit ist das Fehlen eines wirklichen Nachtgeschäfts. Auch das Geschäft an den Wochenenden muss als eher bescheiden bezeichnet werden. Das Aachener Taxigeschäft ist also in hohem Maße auf die **werktägliche Tagzeit** orientiert.

- Wesentliche Unterschiede im **Einsatzverhalten** zeichnen sich erwartungsgemäß zwischen Alleinfahrern und Betrieben mit Mitarbeitern ab: Bedenklich sind die wöchentlichen Einsatzzeiten der Alleinfahrer von 71 Stunden. Hier ist von einer Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrsinteresses auszugehen.
- Mehr als die Hälfte (60%) der Aachener Taxibetriebe ist im 1,5 - oder 2- **Schichtbetrieb** organisiert – insbesondere die Mehrfahrzeugbetriebe arbeiten nach diesem Prinzip.

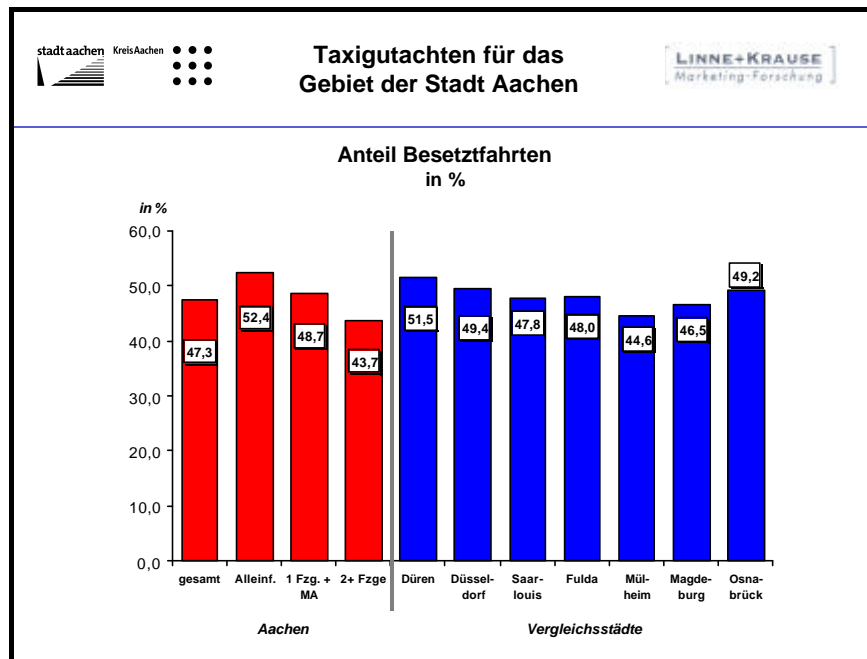
STADT AACHEN EINSATZZEITEN IM TAXIGEWERBE - SCHICHTENORGANISATION, IN % -											
	Aachen				Vergleichsstädte						
	gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg.+ MA	2+ Fzge	Düren	Düssel- dorf	Fulda	Magde- burg	Mül- heim	Olden- burg	Osna- brück
1-Schicht	40,0	100,0	36,8	11,4	26,1	85,0	21,4	50,4	38,8	74,2	61,4
1,5-Schicht	60,0	0,0	63,2	88,6	73,9	15,0	53,6	49,6	49,0	25,8	38,6
2-Schicht							25,0				
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

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. Die besondere Kleinräumigkeit des Aachener Verkehrsgeschehens spiegelt sich auch im Fahrverhalten des Taxigewerbes wider.

STADT AACHEN FAHRLEISTUNG, 2001 - 2004 - IN KM / TAXI -											
	Aachen				Vergleichsstädte						
	gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg.+ MA	2+ Fzge	Düren	Düssel- dorf	Essen	Fulda	Magde- burg	Mül- heim	Osna- brück
2001	51.741	46.827	52.591	52.734	69.738	41.685	48.551		49.230	75.294	50.311
2002	52.326	47.499	49.896	53.123	70.956	40.735	47.295	63.475	48.713	68.755	51.356
2003	50.271	47.465	49.552	51.844	70.812	40.883		63.022	49.973	67.195	51.161
2004	48.075	43.305	48.036	49.404				66.540	50.132	66.649	
Ø	50.603	46.274	50.019	51.776	70.502	41.101	47.923	64.346	49.512	69.473	50.943



- Insgesamt zeichnen sich die Fahrzeuge in der Stadt Aachen durch eine mäßige **Fahrleistung** aus – im Durchschnitt der Jahre 2001 bis 2004 ca. 50.600 km pro Fahrzeug. Auf funktionsfähigen Märkten wie z.B. Fulda oder Düren kommen die Fahrzeuge auf durchschnittliche Jahresleistungen zwischen ca. 64.300 und 70.500 km. In „richtigen“ Großstädten wie z.B. in Essen (knapp 48.000 km) oder Düsseldorf (ca. 41.100 km) werden dagegen noch geringere Fahrleistungen erbracht.
- Ein deutlicher Unterschied zeigt sich erwartungsgemäß im **Fahrverhalten** der untersuchten Betriebstypen: Während Alleinfahrer im Mehrjahresdurchschnitt auf eine Fahrleistung von ca. 46.300 km kommen, liegt der entsprechende Wert bei den Taxis der Mehrfahrzeugbetriebe bei ca. 51.800 km – eine Folge unterschiedlich intensiven Arbeitskräfteeinsatzes.



- Seit dem Jahr 2001 sinkt die Fahrleistung der Aachener Taxen deutlich – von einst ca. 51.700 km auf ca. 48.100 km im Jahre 2004. Der stärkste **Rückgang** ergibt sich bei den Alleinfahrern und den 1-Fahrzeugbetrieben mit Mitarbeitern: Von ca. 46.800 km bzw. 52.600 km im Jahre 2001 ging die Fahrleistung 2004 auf ca. 43.300 km bzw. 48.000 km zurück – ein Minus von ca. 9%. Dagegen ging die Fahrleistung der Mehrwagenbetriebe „nur“ um 6% zurück.
- Etwas weniger als die Hälfte der gefahrenen Kilometer (ca. 47%) wird besetzt geleistet: Mit knapp 44% ist die **Besetztquote** bei den Mehrfahrzeugbetrieben deutlich ungünstiger als bei den Alleinfahrern (Besetztquote: ca. 52%). Insgesamt bewegt sich das Aachener Geschehen aber im Rahmen des Üblichen.

4 NACHFRAGESITUATION

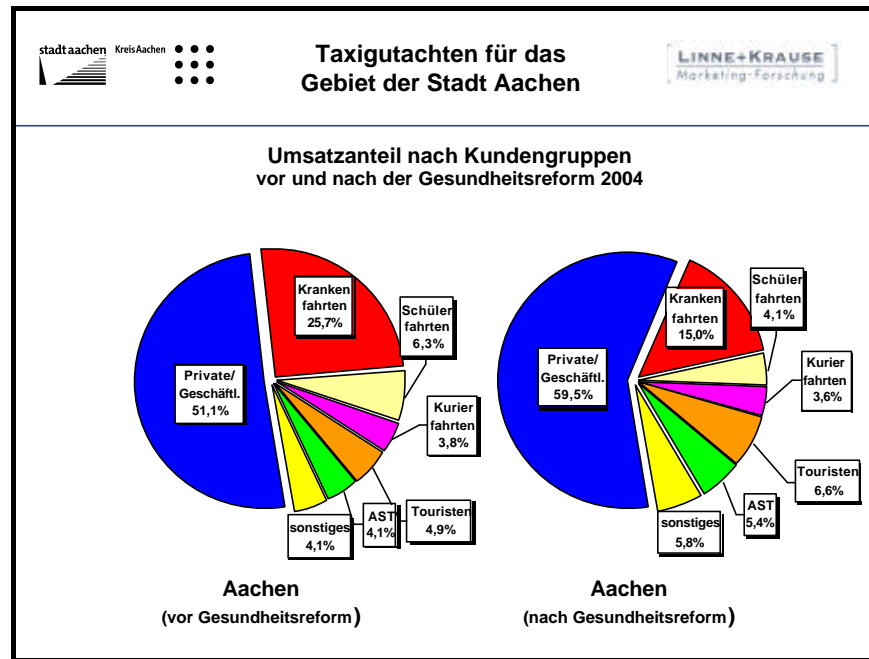
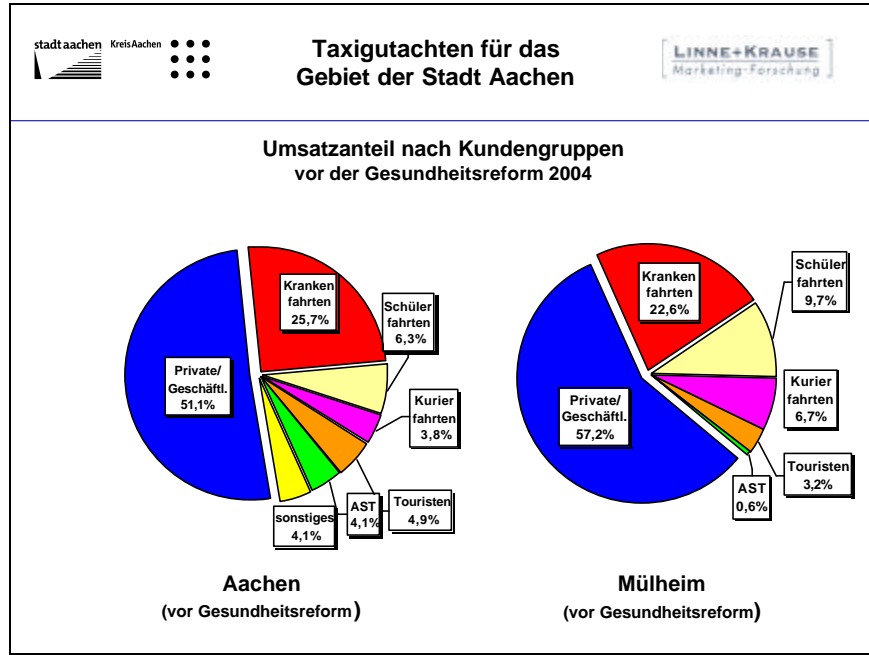
4.1 Nachfragestruktur

Die im Zusammenhang mit der **Gesundheitsreform 2004** erfolgte teilweise Abschaffung der Krankenfahrten hat zu einer wesentlichen Veränderung der Nachfragestruktur im deutschen Taxigewerbe geführt.

STADT AACHEN NACHFRAGE IM TAXIGEWERBE - IN % -											
	Aachen					Vergleichsstädte					
	2004				2003	2003	2003	2004	2004	2001	2003
	gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg.+ MA	2+ Fzge	gesamt	Düren	Düssel- dorf	Fulda	Mül- heim	Olden- burg	Osna- brück
Private/ Geschäfts- l.	59,5	70,1	61,3	56,0	51,1	28,0	80,4	69,4	57,2	65,1	50,8
Kranken- fahrten	15,0	9,8	14,2	16,8	25,7	54,3	8,2	15,2	22,6	20,4	32,5
Touristen	6,6	4,5	7,4	6,4	4,9	0,9	8,4	1,8	3,2	2,9	3,5
AST / ALT	5,4	4,8	5,0	5,7	4,1	0,4	0,0	8,6	0,6	0,5	2,1
Schul- fahrten	4,1	3,5	2,4	5,5	6,3	7,8	1,0	1,2	9,7	9,1	7,2
Kurier- fahrten	3,6	4,2	3,9	3,3	3,8	8,6	2,0	3,3	6,7	2,0	3,9
sonstiges	5,8	3,1	5,9	6,3	4,1	-	-	0,5	-	-	-
gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- Trotz der großen Bedeutung Aachens als Gesundheitsstandort waren **Krankenfahrten** auch früher nicht von überragender Bedeutung für das örtliche Taxigewerbe. Dennoch sank von 2003 auf 2004 der Umsatzanteil der Krankenfahrten von ca. 26% auf nur noch 15% - ein substantieller Einbruch. Bei den Alleinfahrern ist der Anteil der Krankenfahrten sogar auf nur noch knapp 10% gesunken, während Mehrfahrzeugbetriebe sich deutlich besser behaupten konnten.
- „Klassischer“ **Taxiverkehr** im Sinne eines Gelegenheitsverkehrs für Private und Geschäftsleute hatte 2003 in Aachen mit ca. 51% Anteil zum Umsatz beigetragen. Damit bewegte sich Aachen auf dem Niveau vergleichbarer Städte.

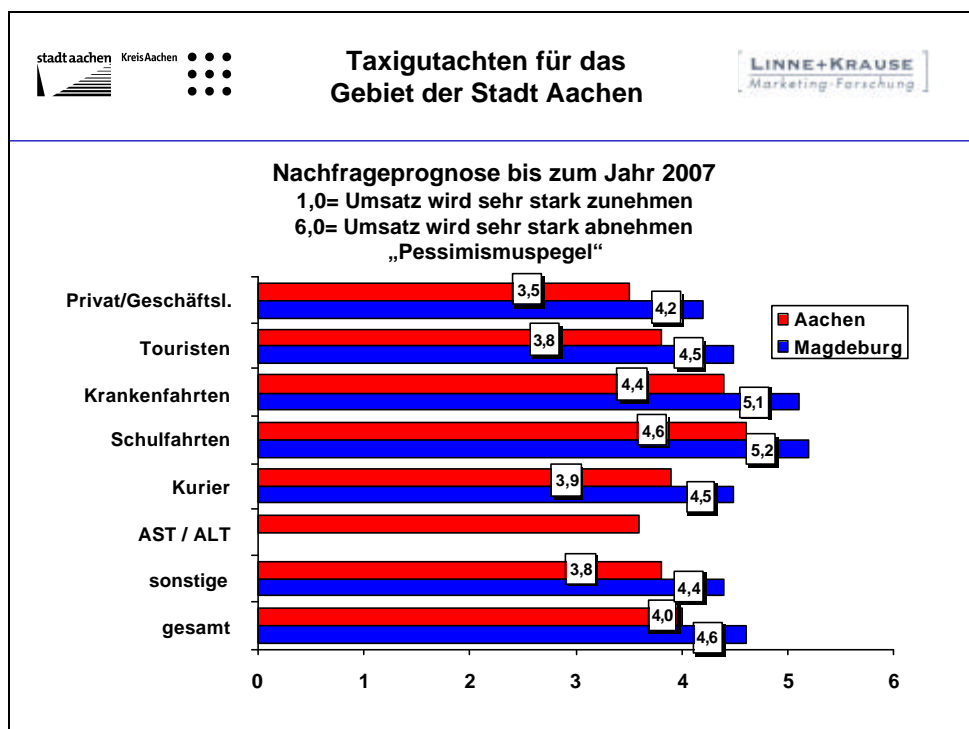
- Umsatzeinbußen bei den Krankenfahrten wurden in Aachen 2004 fast ausschließlich durch klassischen Taxiverkehr für **Private und Geschäftsleute** kompensiert, deren Anteil von ca. 51% (im Jahre 2003) auf nunmehr ca. 60% stieg. Vergleichbare Entwicklungen sind in anderen Städten zu beobachten.



- Insbesondere **Alleinfahrer** sehen sich durch den weitgehenden Wegfall von Krankenfahrten auf ein Geschäftsfeld (ca. 70% Privat- und Geschäftsfahrten) zurückgeworfen, das - angesichts sinkender privater Konsumausgaben – bereits seit vielen Jahren im Niedergang ist.
- Das **Touristengeschäft** hat einen relativ hohen Stellenwert in Aachen: Ca. 7% des Umsatzes entfallen auf diesen Nachfragesektor. Nur in Düsseldorf werden aus Sicht des Taxigewerbes höhere Werte erreicht (ca. 8%).
- Von geringer Bedeutung sind in Aachen die **Schulfahrten**: Ca. 4% des Umsatzes entfallen auf diesen Bereich. Das Problem für das Aachener Taxigewerbe: Ein niederländischer Mitbewerber hat dieses Geschäft weitgehend an sich gezogen.
- Auch das **Kuriergeschäft**, das mit ca. 4% zum Gesamtumsatz beiträgt, gehört in der Stadt Aachen zu den eher unattraktiven Geschäftsbereichen.
- Eine kaum ergiebige Nachfragequelle ist der **AST- und ALT-Verkehr**: Ca. 5% der Umsätze der Taxibetriebe werden mit derartigen Umsätzen erwirtschaftet.

4.2 Nachfrageerwartung

- Angesprochen auf ihre **zukünftigen Geschäftserwartungen** (bis ins Jahr 2007) zeigen die Aachener Unternehmer insgesamt eine deutlich pessimistische Grundhaltung (Gesamtnote 4).
- **Leichter Optimismus** zeichnet sich allenfalls ab, wenn es um die Zukunft von Fahrten für Private und Geschäftsleute (Note 3,5) geht oder um die weitere Integration in den ÖPNV (Note 3,6).



- Die Unternehmer der Mehrfahrzeugbetriebe hegen überdies positivere Erwartungen, wenn es um das zukünftige Touristengeschäft geht (Note 3,5). Eine nahezu depressive Grundhaltung herrscht unisono mit Blick auf die Schul- und Krankenfahrten (Note 4,6 bzw. 4,4).

5 UMSATZ, KOSTEN, ÜBERSCHUSS UND ALTERSVERSORGUNG

Im Mittelpunkt der betriebswirtschaftlichen Untersuchung stand die Erhebung der **Umsatz-, Kosten- und Gewinnsituation** des Gewerbes. Um **Entwicklungstendenzen** aufzeigen zu können, wurden die Daten für die Zeit von 2001 bis 2004 erhoben.

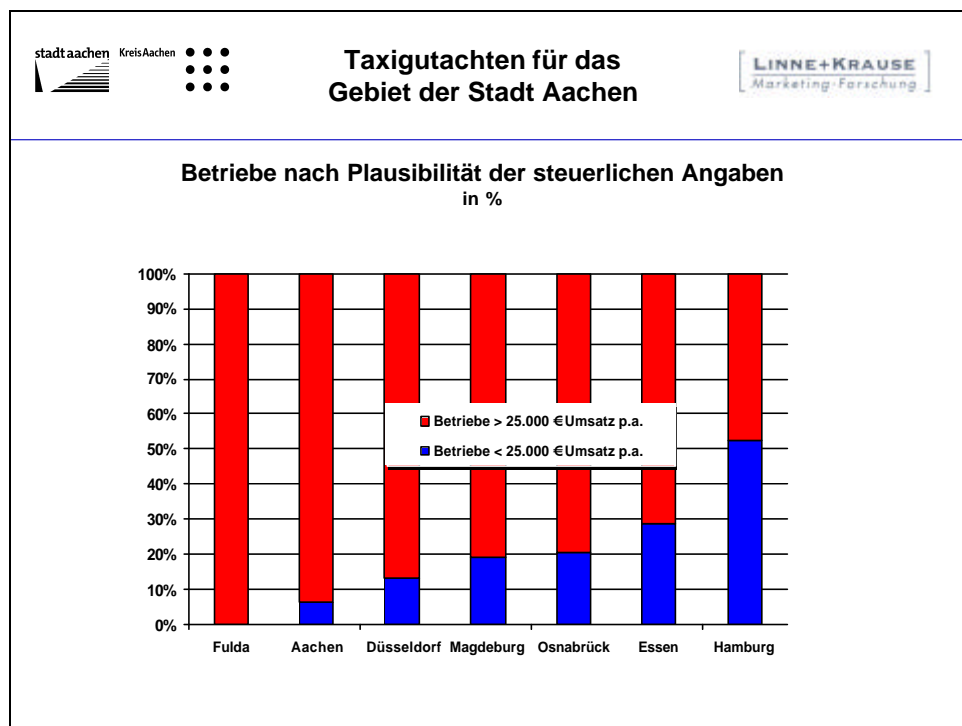
Für das Taxigewerbe gilt: Nur wenige Branchen lassen dem Unternehmer so weite Spielräume zum „**kreativen**“ Umgang mit Umsatz, Kosten und Gewinn. Der im November 2001 durch die Arbeitsgruppe des Bund-Länder-Fachausschusses Straßenpersonenverkehr vorgelegte (nicht unumstrittene) Bericht über die „**Illegale 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“

Wie zuverlässig können betriebswirtschaftliche Daten sein, die – wie in dieser Untersuchung - auf den steuerlichen Angaben der Unternehmer beruhen? Anders als in vielen anderen deutschen Großstädten wird das Aachener Taxigewerbe jedoch vergleichsweise **professionell** betrieben. Deutlich ist bei zahlreichen Aachener Unternehmern das Bestreben zu erkennen, einen **ordnungsgemäßen Geschäftsbetrieb** aufrecht zu erhalten.

Deutlich sind aber auch Erosionserscheinungen zu erkennen: Teile des örtlichen Gewerbes drohen in die Schattenwirtschaft abzugleiten, ohne dass es bislang jedoch zu so alarmierenden Zuständen wie in Osnabrück, Hamburg oder Berlin gekommen wäre. Besonders gefährdet sind in dieser Hinsicht Mehrwagenbetriebe mit Personaleinsatz. Das Vorherrschen kleinteiliger Betriebe bildet in Aachen einen „natürlichen“ Schutz.

Der Erosionsprozess spielt sich bislang noch auf relativ moderatem Niveau ab: Zwischen Januar 2005 und Mai 2006 wurden nach Auskunft des **Finanzamtes Aachen** 30 Taxibetriebe (von 132) in der Stadt überprüft. Im Durchschnitt führten diese Überprüfungen zu einem steuerlichen Mehregebnis von jährlich ca. 4.000 € pro Betrieb – ein vergleichsweise moderates Resultat. Nur in vereinzelt Fällen hatten die steuerlichen Ermittlungen auch strafrechtliche Folgen.



Einen weiteren Eindruck von dem noch moderaten Ausmaß des Erosionsprozesses gibt die formale Überprüfung der von den Aachener Unternehmern für dieses Gutachten eingereichten steuerlichen Daten unter dem Aspekt der **betriebswirtschaftlichen Plausibilität**.

Bei einem nachhaltigen Jahresumsatz von **weniger als 25.000 € pro Fahrzeug** kann in keinem Falle mehr von einem professionellen Geschäftsgang gesprochen werden. Gemessen an diesem Kriterium müssen nur ca. 6% der Aachener Betriebe als nicht plausibilisierbar angesprochen werden. In einigen Großstädten, wie z.B. Hamburg (ca. 53%), Essen (ca. 29%) oder Düsseldorf (ca. 13%) liegt der Anteil solcher Betriebe um ein Mehrfaches höher!

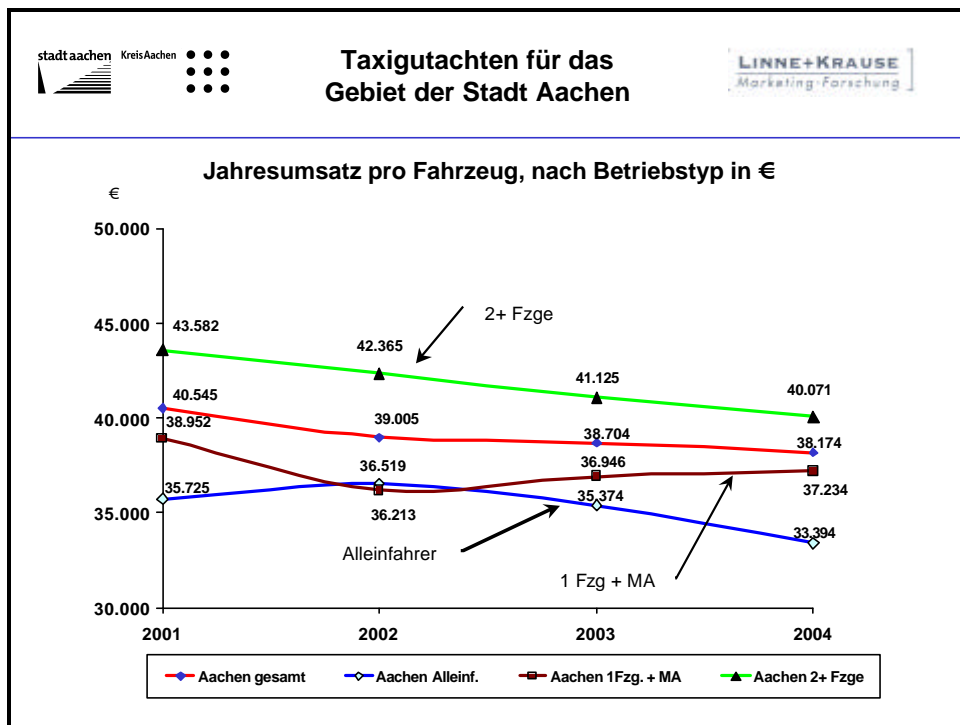
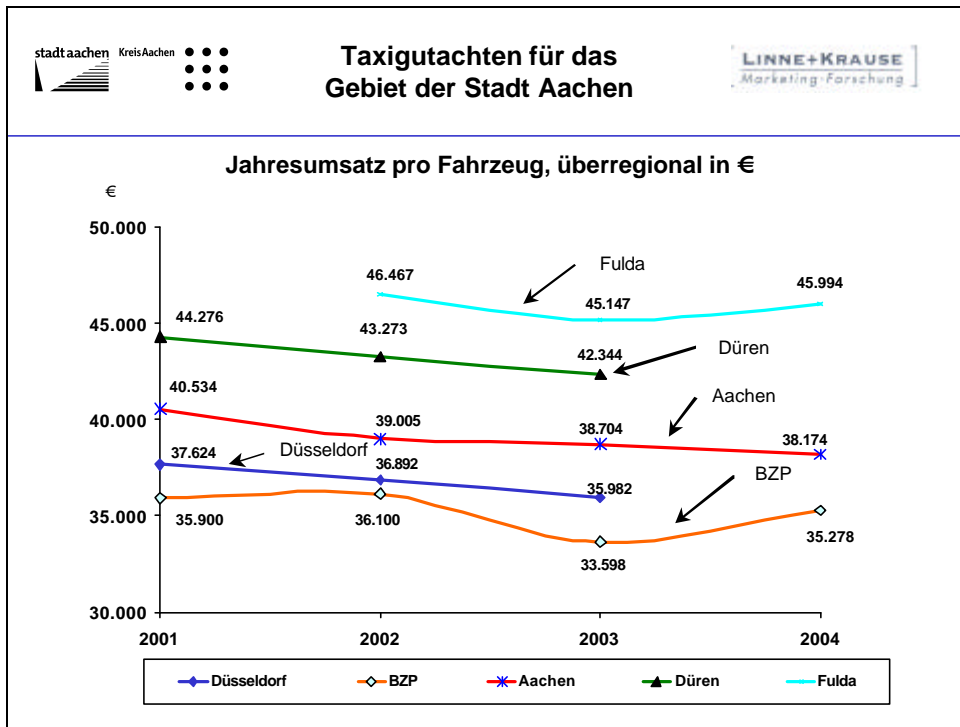
5.1 Umsatz

Mit Blick auf die Erlössituation zählt Aachen zu den relativ stabilen Taximärkten Deutschlands.

- Im Durchschnitt der Jahre 2001 bis 2004 erzielte das Aachener Taxigewerbe einen **Umsatz** von ca. 39.100 € pro Fahrzeug. Im noch funktionsfähigen Taximarkt der Stadt Düren fährt ein Taxi im Durchschnitt ca. 43.300 € ein, im kritischen Taximarkt Osnabrück liegt der Wert dagegen nur bei ca. 36.900 €
- Dabei zeichnet sich ein deutliches **Gefälle** ab: Zwar erlösen Alleinfahrer im mehrjährigen Mittel ca. 35.300 € pro Jahr und Fahrzeug, doch Mehrwagenbetriebe kommen mit ca. 40.800 € auf ca. 16% höhere Erlöse – eine Folge extensiverer Einsatzzeit.

STADT AACHEN UMSÄTZE IM TAXIGEWERBE, 2001 - 2004 - IN €/ TAXI-											
	Aachen				Vergleichsstädte						
	gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg.+ MA	2+ Fzge	Düren	Düssel- dorf	Essen	Fulda	Mül- heim	Oсна- brück	BZP
2001	40.534	35.725	38.952	43.582	44.276	37.624	33.260		44.207	37.359	35.900
2002	39.005	36.519	36.213	42.365	43.273	36.892	32.684	46.467	43.234	35.919	36.100
2003	38.704	35.374	36.946	41.125	42.344	35.982		45.147	42.668	37.396	33.598
2004	38.174	33.394	37.234	40.071				45.994	41.256		35.278
Ø	39.104	35.253	37.336	41.786	43.298	36.833	32.972	45.869	42.841	36.891	35.219

- Jedes Jahr gibt der BZP, der Dachverband der deutschen Taxi- und Mietwagenverbände, Vergleichszahlen für das Taxigewerbe heraus. Die darin enthaltenen Umsatzzahlen stellen nach Auffassung des Gutachters den Mindestumsatz dar, mit dem ein Taxi noch betriebswirtschaftlich vertretbar betrieben werden kann. Der hierfür exemplarisch herangezogene Betriebstyp ist der „klassische“ Normalfall eines allein fahrenden Unternehmers aus München. Für die Jahre 2001 bis 2004 errechnet sich für den **BZP-Betrieb** ein jährlicher Durchschnittsumsatz von ca. 35.200 €
- Der entsprechende Umsatz der Aachener **Alleinfahrer** liegt im mittelfristigen Mittel (2001 bis 2004) ebenfalls bei ca. 35.300 € und damit minimal über dem Mindestumsatz.



STADT AACHEN UMSÄTZE IM TAXIGEWERBE, 2001 - 2004 - IN €/ KM -											
	Aachen				Vergleichsstädte						
	gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg.+ MA	2+ Fzge	Düren	Düssel- dorf	Essen	Fulda	Mül- heim	Osna- brück	Magde- burg
2001	0,78	0,76	0,74	0,83	0,63	0,90	0,69		0,59	0,74	0,66
2002	0,75	0,77	0,73	0,80	0,61	0,91	0,69	0,73	0,63	0,70	0,66
2003	0,77	0,75	0,75	0,79	0,60	0,88		0,72	0,63	0,73	0,65
2004	0,79	0,77	0,78	0,81				0,69	0,62		0,66
Ø	0,77	0,76	0,75	0,81	0,61	0,90	0,69	0,71	0,62	0,72	0,66

- Die Konzentration des Aachener Taxigeschäfts auf Innenstadt und innenstadtnahe Zonen hat eine kleinräumige Fahrweise zur Folge. Diese Tatsache schlägt sich auch in einem höheren fahrleistungsbezogenen Umsatz nieder: Im mehrjährigen Durchschnitt kommen die Fahrzeuge auf einen Umsatz von ca. 0,77 €/ km. Günstiger sind die fahrleistungsbezogenen Umsätze der **größeren Betriebe** (Ø 0,81 €/ km). In Städten wie Düsseldorf werden bis zu 0,91 €/ km Erlöst.

5.2 Kosten

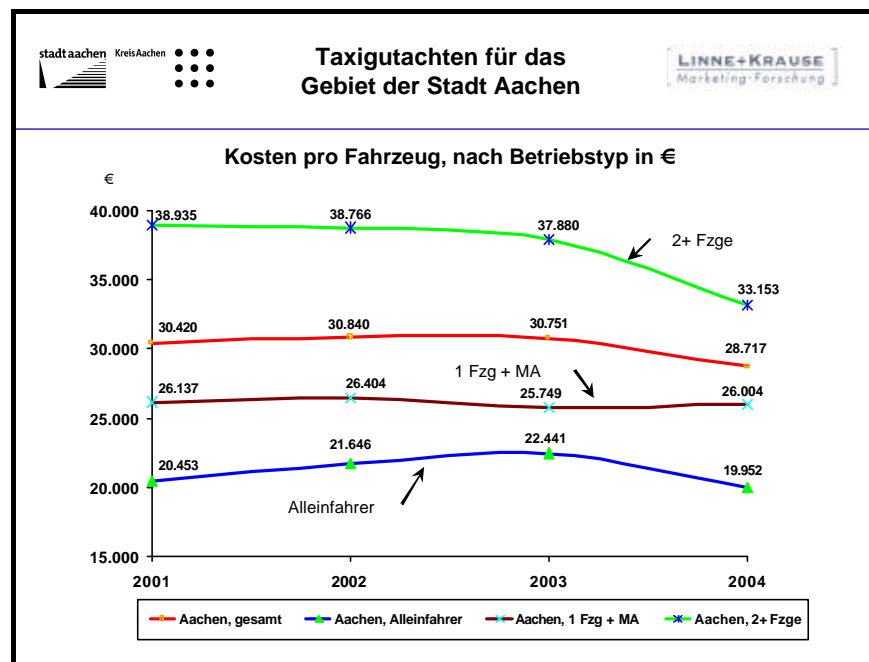
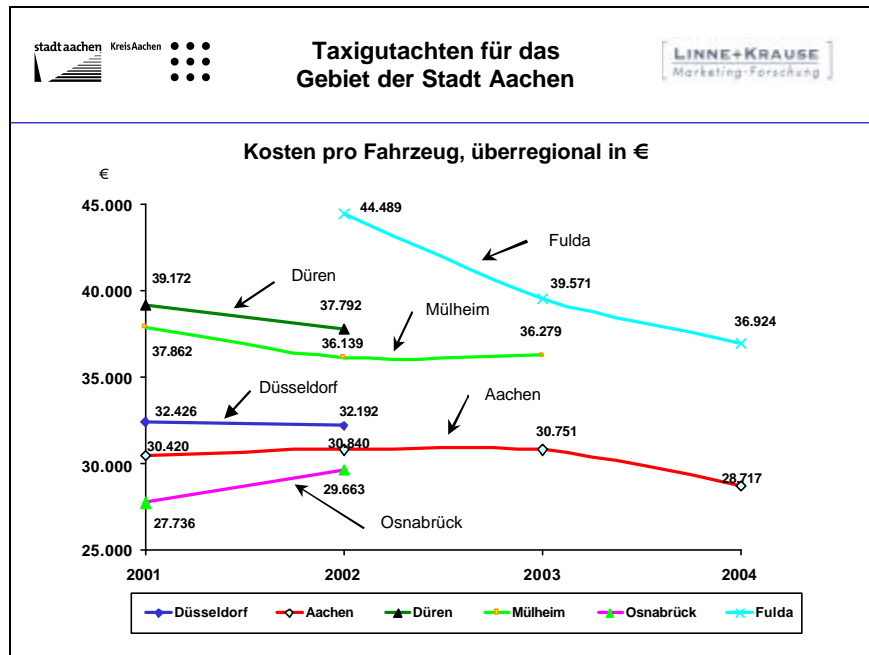
- Die **Gesamtkosten** der Aachener Taxifahrzeuge bewegten sich zwischen 2001 und 2004 mit ca. 30.200 €pro Fahrzeug auf durchschnittlichem Niveau.

STADT AACHEN KOSTENENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE, 2001 – 2004 - KOSTEN IN €/ TAXI -											
	Aachen				Vergleichsstädte						
	gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg.+ MA	2+ Fzge	Düren	Düssel- dorf	Essen	Fulda	Mül- heim	Osna- brück	BZP
2001	30.420	20.453	26.137	38.935	39.172	32.426	25.344		37.862	27.736	19.258
2002	30.840	21.646	26.404	38.766	37.792	32.192		44.489	36.139	29.663	19.432
2003	30.751	22.441	25.749	37.880				39.571	36.279		18.518
2004	28.717	19.952	26.004	33.153				36.924			19.712
Ø	30.182	21.123	26.074	37.184	38.482	32.309	25.344	40.328	36.760	28.700	19.230

- Die erheblichen Kostenunterschiede zwischen Alleinfahrern (ca. 21.100 €) und Mehrfahrzeugbetrieben (ca. 37.200 €) ergeben sich in erster Linie durch den unterschiedlich **intensiven Personaleinsatz**. 1-Fahrzeugbetriebe mit Mitarbeitern kamen 2004 im Durchschnitt auf gut 6.600 € Personalaufwand pro Jahr und Fahrzeug. Damit liegen sie mittig zwischen Alleinfahrern (0 €) und Mehrfahrzeugbetrieben (ca. 12.300 €).
- Bei Mehrfahrzeugbetrieben laufen **Personalkosten** von deutlich unter 15.000 € auf. Diese Tatsache ist regelmäßig ein Hinweis dafür, dass ein Fahrbetrieb mit ordnungsgemäßer Personalvergütung kaum noch darstellbar ist. Hier zeichnet sich ein Erosionsprozess ab, der die Funktionsfähigkeit des Gewerbes unter legalen Vorzeichen in Frage stellt. Zur Einordnung: Der bis 1998 in Teilen NRWs gültige Tarifvertrag hätte 2004 – unter Berücksichtigung der Inflationsrate - einen Mindestpersonalaufwand (Lohn und Lohnnebenkosten) von ca. 24.900 € erfordert.

STADT AACHEN KOSTENSTRUKTUR IM TAXIGEWERBE, 2004 - KOSTEN IN €/ TAXI -											
	Aachen				Vergleichsstädte						
	gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg.+ MA	2+ Fzge	Düren	Düssel- dorf	Fulda	Mül- heim	Olden- burg	Osna- brück	BZP
Fix	12.524	14.126	12.869	12.464	13.534	13.038	13.625	13.859	11.132	12.785	14.624
Variabel	7.320	5.812	6.520	8.357	9.898	6.535	8.936	9.759	8.763	7.208	5.088
Summe Kf+Kv	19.844	19.938	19.389	20.820	23.432	19.573	22.561	23.618	19.895	19.993	19.712
Personal	8.873	0	6.615	12.333	14.060	12.619	14.363	12.661	17.714	9.670	0
Gesamt	28.717	19.952	26.004	33.153	37.492	32.192	36.924	36.279	37.610	29.663	19.712

- Die relativ niedrigen **Fixkosten** bei allen Betriebstypen von ca. 12.500 € sind ein Beleg für die eher mäßige Ausstattung der Fahrzeuge. In Städten wie Düren, Fulda oder Mülheim liegen die Fixkosten spürbar höher.
- Auf Grund der kleinräumigen Fahrweise der Aachener Taxis ergeben sich mit ca. 7.300 € pro Fahrzeug etwas geringere **variable Kosten** als in Vergleichsstädten.
- Die **fahrleistungsbezogenen Kosten** schwanken im Durchschnitt der Jahre 2001 bis 2004 um ca. 0,60 €/ km – ein für vergleichbare westdeutsche Städte üblicher Wert. Entsprechend der unterschiedlichen Personalkosten zeichnet sich auch bei den fahrleistungsbezogenen Kosten eine deutliche Abstufung zwischen Allein- und Mehrfahrzeugbetrieben mit Personal ab.



5.3 Überschuss

Daten zur Gewinnsituation sind im Taxigewerbe nur unter Vorbehalt zu ermitteln, da sich der betriebliche Gewinn nicht unmittelbar aus der Differenz von Umsätzen und Kosten ergibt. Selbst bei wirtschaftlich identischem Sachverhalt können unterschiedliche steuerliche **Gewinnermittlungsarten** zu inkompatiblen Nominalgewinnen führen.

- Besitzer größerer Betriebe sind z.T. als angestellte Geschäftsführer beschäftigt. Ihr Einkommen bestreiten sie nicht primär aus dem Gewinn, sondern mit dem **Geschäftsführergehalt** – und das ist als Kostenbestandteil gewinnmindernd. So kann ein Betrieb mit einer „schwarzen Null“ im Gewinn durchaus auf gesundem wirtschaftlichem Fundament stehen.
- Darüber hinaus erzielen zahlreiche Taxiunternehmen **außerordentliche Erlöse**, die nicht in direktem Zusammenhang mit der Personenbeförderung stehen. Hierzu gehören beispielsweise Werbeeinnahmen, Verkaufserlöse, Lohnkostenzuschüsse der Agentur für Arbeit oder Versicherungszahlungen. Diese Werte sind zwar gewinnrelevant, haben aber mit dem operativen Taxigeschäft nur wenig zu tun.

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.

- Im Durchschnitt der Jahre 2001 bis 2004 erwirtschaftete jedes Aachener Taxi einen **Jahresüberschuss** von ca. 8.900 €- ein kaum zureichendes Niveau. Im mehrjährigen Verlauf ist dabei ein stagnierend bis rückläufiger Trend zu verzeichnen.
- **Alleinfahrer** haben im genannten Zeitraum durchschnittlich 14.100 € im Jahr erwirtschaftet – Tendenz abnehmend. Sie haben innerhalb weniger Jahre ca. 12% Verlust hinnehmen müssen. Dabei muss stets bedacht werden, dass der Unternehmer mit nur einem Fahrzeug in der Regel seine gesamte Lebenshaltung aus der Bewirtschaftung einer einzigen Taxikonzession bestreiten muss.
- Deutlich wird die kritische Situation der Alleinfahrer im Vergleich mit dem **BZP-Gewinn** (ebenfalls Alleinfahrer), der im mehrjährigen Durchschnitt bei ca. 16.000 € liegt.
- Kaum besser ist die Lage der **Mehrfahrzeugbetriebe**. Hier müssen sich die Unternehmer mit einem Überschuss von durchschnittlich ca. 4.600 € pro Jahr und Taxi bescheiden. Obwohl nach Jahren abnehmender Tendenz im Jahre 2004 eine Verdopplung des Überschusses – von ca. 3.200 € auf ca. 6.900 € – zu beobachten war, erbringt dieser Anstieg keine tatsächliche Besserung.

- Aus wirtschaftlicher Sicht ist der Betrieb von Taxis in der Stadt Aachen also **nur noch bedingt zu rechtfertigen**. Zahlreiche Unternehmer sind auf ein Einkommen deutlich unterhalb eines „normalen“ Arbeitnehmereinkommens angewiesen. Die **erforderliche Kapitalbildung** ist unter den gegebenen Umständen nicht mehr zu realisieren. Damit ist auch die **Funktionsfähigkeit** beeinträchtigt.
- Gleichzeitig deutet die manifeste Gewinnschwäche aber auch auf den **erkennbaren Willen** eines großen Teils des Aachener Taxigewerbes hin, den technischen Standard zu halten und den Betrieb **professionell** und **tendenziell ordnungsgemäß** zu führen – unter Einhaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen. In dieser Hinsicht hebt sich die Situation in Aachen noch deutlich von der in vielen anderen Großstädten ab, auch wenn sich, insbesondere bei Mehrwagenbetrieben, ein Abgleiten in die Schattenwirtschaft bereits abzeichnet.

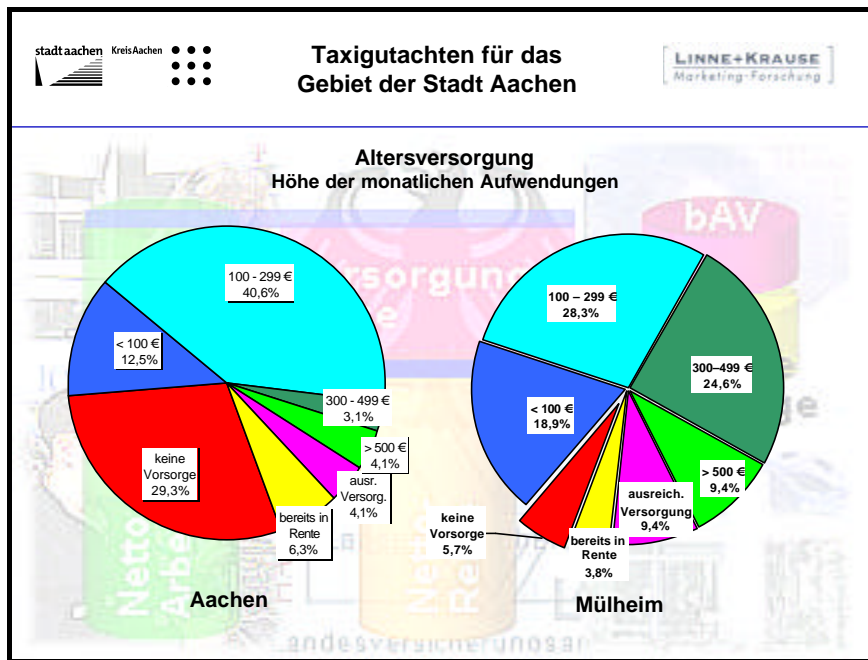
STADT AACHEN ERTRAGSENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE, 2001 – 2004 - ÜBERSCHUSS PRO TAXI IN €-											
	Aachen				Vergleichsstädte						
	gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg.+ MA	2+ Fzge	Düren	Düssel- dorf	Essen	Fulda	Mül- heim	Osna- brück	BZP
2001	10.114	15.272	12.815	4.647	5.104	5.198	7.916		6.345	9.623	16.642
2002	8.165	14.873	9.809	3.599	5.481	4.700		1.978	7.095	6.256	16.668
2003	7.953	12.933	11.197	3.245				5.576	6.389		15.080
2004	9.457	13.442	11.230	6.918				9.070			15.566
Ø	8.922	14.130	11.263	4.602	38.482	32.309	25.344	40.328	36.760	28.700	15.989

5.4 Altersvorsorge

Eine gesonderte Frage galt der persönlichen Daseinsvorsorge der Unternehmer. Obwohl die Altersvorsorge kein Prüfkriterium nach dem PBefG ist, müssen die ermittelten Werte doch als bedeutendes ergänzendes Beurteilungskriterium gewertet werden. Fast alle Unternehmer machten Angaben zu ihrer Altersvorsorge, so dass die im Folgenden dargestellten Daten ein aussagekräftiges Bild liefern.

STADT AACHEN PERSÖNLICHE ALTERSVORSORGE DER TAXIUNTERNEHMER PRO MONAT IN %											
	Aachen				Vergleichsstädte						
	gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg.+ MA	2+ Fzge	Düren	Düssel- dorf	Essen	Mül- heim	Magde- burg	Osna- brück	Neun- kirchen
keine Vorsorge	29,3	29,4	28,8	29,6	28,6	31,2	29,5	5,7	19,4	15,7	28,6
< 100 €	12,5	29,4	7,7	11,1	7,1	13,0	16,6	18,9	14,8	15,7	7,1
100 – 199 €	40,6	35,4	44,2	37,1	21,4	21,7	40,7	15,1	47,2	19,1	28,6
200 – 299 €						13,0		13,2		18,0	
300 – 399 €	3,1	0,0	3,8	3,7	28,6	6,9	9,1	18,9	14,8	7,9	35,7
400 – 499 €						3,7		5,7		5,6	
> 500 €	4,1	5,8	2,0	7,4	14,3	3,0	4,1	9,4	0,0	6,7	0,0
ausreichende Altersvorsorgung	4,1	0,0	2,0	11,1	-	7,5	-	9,4	1,9	9,0	-
bereits in Rente	6,3	0,0	11,5	0,0	-	-	-	3,8	1,9	2,2	-
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- **Keine Altersvorsorge** betreiben gegenwärtig gut 29% der Aachener Taxiunternehmer – ein alarmierender Wert, der aber auch in anderen westdeutschen Großstädten zu beobachten ist. Hier ist heute schon eine schwere Zukunftshypothek abzusehen.
- Das Gros der Aachener Taxiunternehmer (ca. 53%) kann monatlich maximal 299 € für die Altersvorsorge aufwenden – ein viel zu geringer Betrag.
- Nur jeder 25. Aachener Taxiunternehmer hat nach eigenem Bekunden eine ausreichende Rentenabsicherung; weitere gut 4% geben an, monatlich mehr als 500 € für die Altersvorsorge aufzuwenden. Die 500 €-Grenze markiert ungefähr den Betrag, den ein durchschnittlicher westdeutscher Arbeitnehmer für die Altersvorsorge aufbringt (Arbeitgeber- und Arbeitnehmeranteil).



6 GESCHÄFTSAUFGABEN UND KONZESSIONSBEWEGUNGEN

Die Konzessionsbewegungen der vergangenen 5 Jahre zeigen ein äußerst bewegtes Bild. Art und Umfang des Geschehens lassen auf eine akute Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes insbesondere bei den Mehrwagenbetrieben schließen.

- Innerhalb von nur fünf Jahren wechselten 104 von insgesamt 180 Taxikonzessionen (**Umschlagquote** ca. 58%) den Besitzer. Zum Vergleich. In anderen Städten wie z.B. Düsseldorf (34%), Mülheim (18%) oder Düren (5%) rangierte die Umschlagquote in vergleichbaren Zeiträumen wesentlich niedriger.

STADT AACHEN KONZESSIONSBEWEGUNGEN, 2001 – 2005												
	2001		2002		2003		2004		2005		gesamt, 2001 - 2005	
	Be- triebe	Taxis	Be- triebe	Taxis	Be- triebe	Taxis	Be- triebe	Taxis	Be- triebe	Taxis	Be- triebe	Taxis
Alter	0	0	1	1	3	4	5	6	3	3	12	14
Übertragung in der Familie	0	0	1	2	4	5	0	0	1	1	6	8
Umfirmierung	2	3	4	10	2	2	3	5	1	2	12	22
Verkauf	6	9	11	16	8	9	7	13	7	11	39	58
Entzug durch SVA	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	1	2
Gesamt	8	12	17	29	18	22	15	24	12	17	70	104

- Als grundsätzlich unproblematisch sind **natürliche Gründe** für die Übertragung zu bewerten. Altersgründe und / oder die Übergabe innerhalb der Familie waren bei 18 Betrieben mit zusammen 22 Konzessionen ausschlaggebend.
- Eher unproblematisch sind zudem Übertragungen im Sinne von **Umfirmierungen** einzustufen. Im untersuchten Zeitraum waren hiervon 12 Betriebe mit zusammen 22 Fahrzeugen betroffen.
- In 39 Fällen wurden ganze Taxibetriebe **verkauft**. Insgesamt waren hiervon 58 Konzessionen betroffen. Grundsätzlich muss hier von einem wirtschaftlichen Hintergrund ausgegangen werden. Die Größe der Unternehmen deutet darauf hin, dass der ordnungsgemäße Betrieb in Aachen nur noch schwer zu realisieren ist. Hier ist ein Indiz für die Gefährdung der Funktionsfähigkeit anzunehmen.
- In einem Falle erfolgte eine **Einziehung von zwei Konzessionen** durch das Straßenverkehrsamt.

7 TARIFSITUATION

Taxitarife sind administrierte Preise, die grundlegenden Einfluss auf die Umsatzsituation des Taxigewerbes haben. Der gegenwärtig gültige Tarif trat Anfang 2002 in Kraft. Abgesehen von kleineren Rundungsdifferenzen entspricht der aktuelle Tarif wirtschaftlich dem seit November 2000 gültigen Taxitarif. Ein Änderungsantrag von Seiten der Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi-Mietwagen e.V. liegt in der Fassung vom 15. Juni 2005 vor.

- Maßgebend für die Beurteilung der Beförderungsentgelte und -bedingungen ist der § 51 (3) PBefG, der seinerseits auf das Tariffindungsprozedere von § 39 (2) PBefG verweist. Diese Bestimmung fordert eine Berücksichtigung der „**wirtschaftlichen Lage**“ der Taxiunternehmen.
- Eine Betrachtung der Tarife ausschließlich unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit greift jedoch zu kurz. Das Problem: § 39 (2) PBefG regelt eigentlich die Tarifbildung für Straßenbahnen, U-Bahnen und S-Bahnen. Die Tarifbildung im Taxigewerbe soll analog vorgenommen werden. Implizit geht das PBefG also auch für das Taxigewerbe von einem regionalmonopolistischen Marktgeschehen aus. Das widerspricht aber der realen Marktsituation des Taxigewerbes. Eine sachgerechte Tariffindung muss also auch Rücksicht auf die **Wettbewerbssituation** des Taxigewerbes nehmen.

Die Untersuchung des gegenwärtigen Tarifs erfolgt daher unter zwei Aspekten:

- Bewertung der Wettbewerbssituation
- Bewertung der Wirtschaftlichkeit

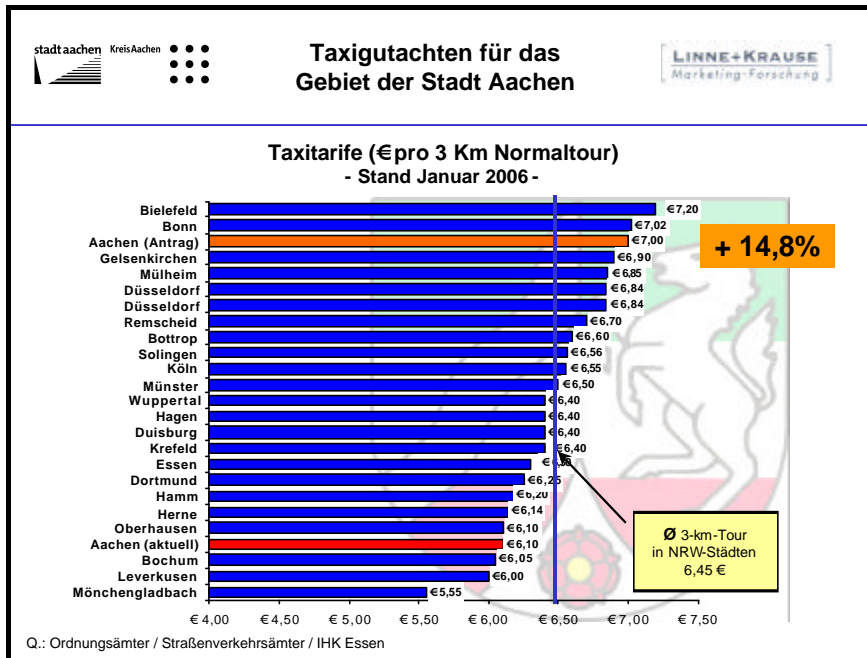
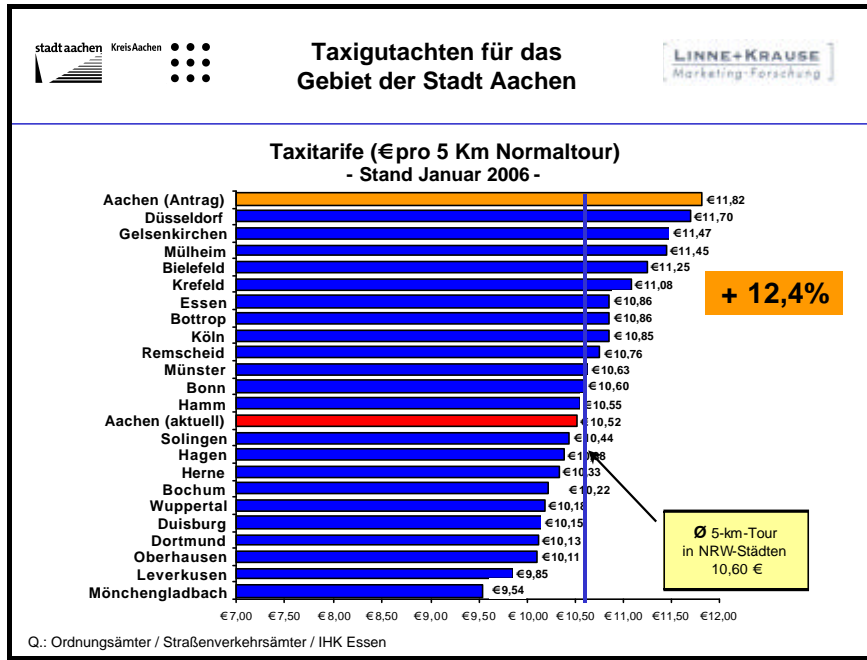
7.1 Bewertung der Wettbewerbssituation

7.1.1 Tarifhöhe

Der Aachener Taxitarif wurde im Kontext der Tarife anderer westdeutscher Großstädte bewertet. Jede Untersuchung örtlicher Tarife stößt auf das Problem der Vergleichbarkeit strukturell unterschiedlicher Tarifmodelle. Aus diesem Grunde werden alle Tarifmodelle auf den Preis zweier **taxitypischer Touren** umgerechnet, so dass eine ortsübergreifende Vergleichbarkeit möglich wird. Die hier zu Grunde gelegten Touren sind folgendermaßen definiert:

DEFINITION TAXITYPISCHER TOUREN	
5-km- Normaltour	3-km- Kurztour
Grundpreis	Grundpreis
Zielfahrt vom Halteplatz	Zielfahrt vom Halteplatz
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 AACHEN TARIFELEMENTE					
Tarifelement	Stadt Aachen	Ø kreisfreie NRW-Städte	Abweichung AC / NRW	Tarifantrag Juni 2005	Veränderung Ist / Antrag
Grundpreis	2,20 €	2,28 €	-3,5%	2,50 €	13,6%
Kilometerpreis, Tag	1,30 €	1,51 €	-13,9%	1,50 €	15,4%
Kilometerpreis, Nacht	1,40 €	-	-	1,60 €	14,3%
Zeitpreis pro Std. , 1. Stufe	23,00 €	17,86 €	28,8%	23,00 €	0,0%
Zeitpreis pro Std. , 2. Stufe	23,00 €	23,35 €	-1,5%	23,00 €	0,0%
Preis einer Normaltour, Tag					
5-km-Tour	10,52 €	10,60 €	-0,8%	11,82 €	12,4%
3-km-Tour	6,10 €	6,45 €	-5,4%	7,00 €	14,8%
Sonstige Tarifelemente					
1. Teilstrecke im Grundpreis enthalten	ja	-	-	ja	-
Großraumzuschlag (bei >4 Personen)	5,00 €	-	-	5,00 €	0,0%
Fehltag	2,50 €	-	-	2,50 €	0,0%
Zuschlag für Gepäck	nein	-	-	nein	-
Zuschlag für Tiere	nein	-	-	nein	-



Die Bewertung der Höhe des aktuellen Tarifs ergibt folgendes Bild:

- Eine typische **5-km-Tour**, einschließlich 5 Minuten Wartezeit, kostet in Aachen gegenwärtig 10,52 € Im Durchschnitt der kreisfreien NRW-Städte kostet eine derartige Tour rechnerisch 10,60 € Damit liegt der Aachener Tarif also ca. 0,8% unter dem Landesdurchschnitt.
- Im **überregionalen Vergleich** gehört das Bundesland Nordrhein-Westfalen insgesamt zu den relativ preisgünstigen Taximärkten: In den vergleichbaren kreisfreien Großstädten (mit 150.000 bis 400.000 Einwohnern) Hessens (11,84 €) oder Baden-Württembergs (11,99 €) ist ein weit höheres Tarifniveau zu finden. Günstiger sind Taxifahrten dagegen in Niedersachsen (9,30 €) oder Schleswig-Holstein (8,71 €).

STADT AACHEN TAXITARIFE IN WESTDEUTSCHEN STÄDTEN MIT 150.000 – 400.000 EINWOHNERN		
nur kreisfreie Städte	5-km-Tour	3-km-Tour
Baden-Württemberg	11,99 €	7,59 €
Hessen	11,84 €	7,23 €
Rheinland-Pfalz	11,76 €	7,45 €
Bayern	10,75 €	6,80 €
Nordrhein-Westfalen	10,60 €	6,45 €
Niedersachsen	9,30 €	6,30 €
Schleswig-Holstein	8,71 €	5,91 €
Deutschland, gesamt	10,24 €	6,43 €
Q.: Straßenverkehrsämter		

- Ein großer preislicher Abstand zwischen NRW Landesdurchschnitt und Aachener Tarif zeigt sich auch bei der **3-km-Tour ohne Wartezeit**, die in Aachen 6,10 € und im Durchschnitt der kreisfreien NRW-Städte bei 6,45 € rangiert.

In der Gegenüberstellung mit vergleichbaren Tarifen zeigt sich also, dass Spielraum für eine Tarifierhöhung in Aachen durchaus gegeben ist – wenn auch in begrenztem Umfang.

7.1.2 Regionalwirtschaftliches Umfeld

Die Wettbewerbssituation des Aachener Taxigewerbes wird wesentlich durch die wirtschaftliche Gesamtsituation der Region geprägt:

- **Langfristige Entwicklung:** Insgesamt weist Aachen eine besonders in letzter Zeit ungünstige Wirtschaftsentwicklung auf: Im Herbst 2005 lag die Arbeitslosenquote bei 16%.
- **Mäßige Kaufkraft:** Aachen zählten zu den Städten mit eher mäßiger Kaufkraft (ca. 102,7% vom Bundesdurchschnitt).
- **Konjunkturelle Entwicklung:** Wie die gesamte deutsche Wirtschaft, so ist auch die konjunkturelle Situation und speziell die private Konsumnachfrage in der Region stark angespannt: Seit **Beginn des Jahres 2002** ist ein Konsumrückgang zu verzeichnen und dessen Ende noch nicht abzusehen ist.
- **Zuspitzung der konjunkturelle Entwicklung:** Aus dieser Gesamtkonstellation hat sich eine Grundstimmung des „**Angstsparens**“ aufgebaut, die im Frühjahr 2002 Züge eines „**Käuferstreiks**“ angenommen hat. Hiervon sind – neben dem Taxigewerbe - nahezu alle konsumentennahen Branchen betroffen.
- **Die Gesundheitsreform 2004** hat zum partiellen Wegfall der Krankenfahrten geführt. Angesichts der Tatsache, dass ein nicht unerheblicher Teil der Aachener Taxiumsätze mit Krankenfahrten erwirtschaftet wurde und wird, hat sich ein grundlegender Paradigmenwechsel für das örtliche Taxigewerbe ergeben.
- **Tourenaufkommen:** Trotz wenig erfreulichem Umfeld ist seit Frühjahr 2005 ein leichtes Plus beim Tourenaufkommen zu verzeichnen – ein Zeichen dafür, dass sich die Nachfrage langsam wieder erholt.

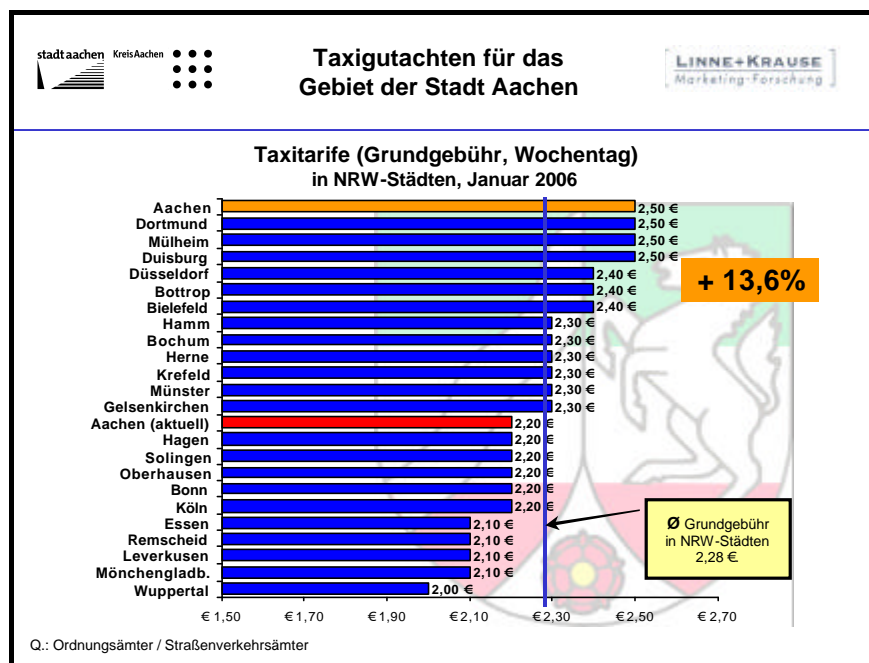
Auch die konjunkturelle Entwicklung setzt der Tarifgestaltung Grenzen.

7.2 Tarifstruktur

Der aktuelle Aachener Taxitarif zeichnet sich durch Transparenz aus. Anders als in vielen NRW- Städten wird z.B. auf ein unübersichtliches Staffeltarifsystem verzichtet.

7.2.1 Tarifelement Grundpreis

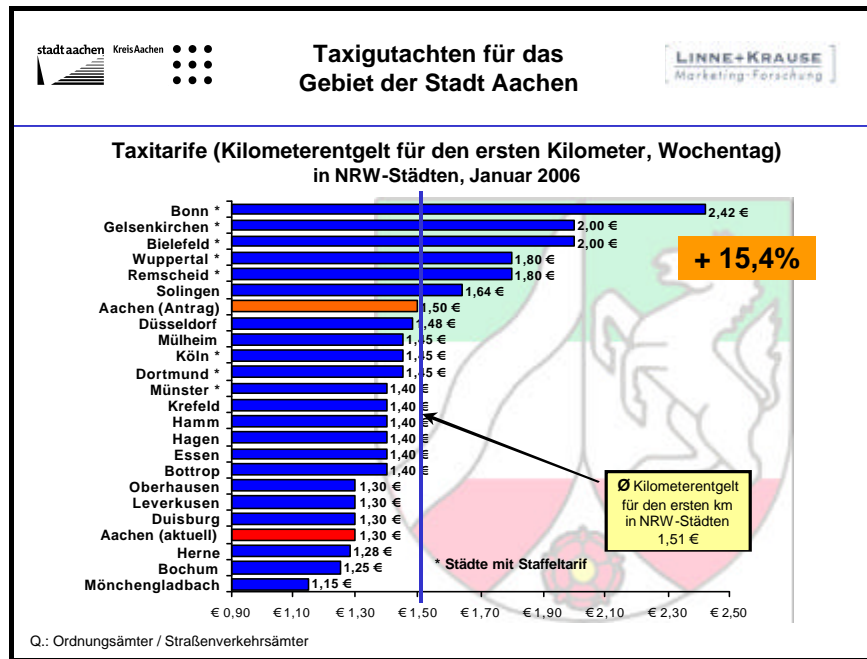
Der Grundpreis dient primär der Deckung der fixen Kosten des Taxifahrzeugs. Als „sichtbarstes“ Tarifelement kommt ihm darüber hinaus eine besondere Bedeutung als „**Aushängeschild**“ zu: Wird ein akzeptables Niveau überschritten, bekommt er prohibitiven Charakter.



Gegenwärtig liegt die **Grundgebühr** bei 2,20 € und damit etwas unter dem Durchschnitt kreisfreier NRW-Städte (Ø 2,28 €). Nur noch 4 kreisfreie Städte des Landes haben (noch) niedrigere Grundgebühren. Der Tarifantrag der Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein sieht eine Anhebung auf 2,50 € vor – eine Anhebung um ca. 13,6%. Damit würde die Aachener Grundgebühr in die Spitzengruppe des Landes Nordrhein-Westfalen aufrücken.

7.2.2 Tarifelement Kilometerentgelt

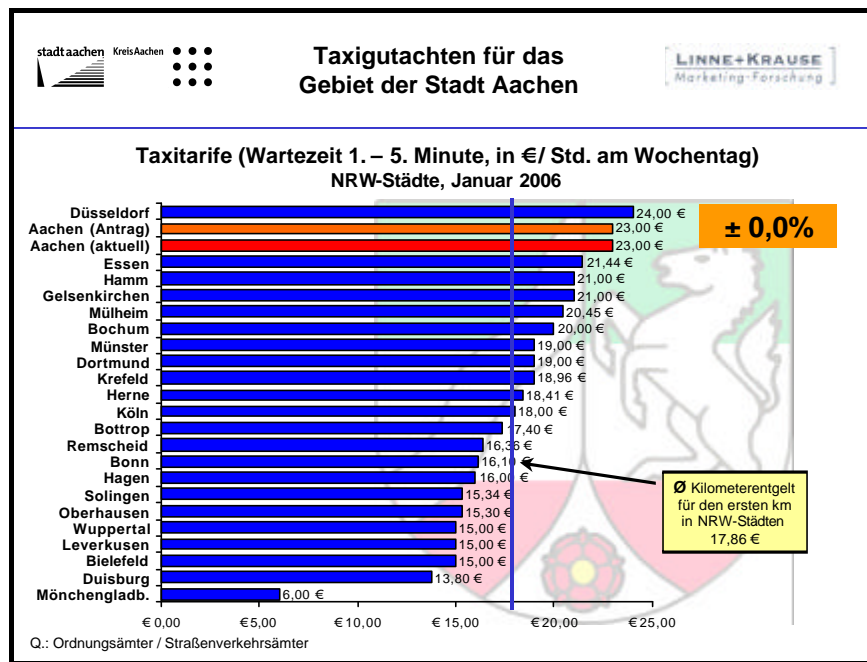
Hauptelement des Taxitarifs ist das Kilometerentgelt. Betriebswirtschaftlich betrachtet dient es der Finanzierung der variablen Kosten und der Personalkosten.



- Mit 1,30 € für den **Besetztkilometer** wird in Aachen gegenwärtig ein eher niedriger Wert erreicht. Aufgrund der Steigerungen der variablen Kosten (Kraftstoff) steht aber besonders das Kilometerentgelt permanent unter Anpassungsdruck „nach oben“.
- Neben dem Normaltarif existiert in Aachen ein gesonderter **Randzeiten-Tarif**. Für Fahrten in der Nacht oder am Wochenende (Tag und Nacht) werden in Aachen, wie auch in den meisten NRW-Städten Zuschläge in der Größenordnung von 0,10 € erhoben.
- Die Fachvereinigung Personenverkehr beantragt eine **Anhebung des Kilometerentgelts** auf 1,50 € vor (+15,4%). Die Forderung ist grundsätzlich vertretbar, angesichts der in den letzten Jahren galoppierenden Kraftstoffkosten.
- Mit Blick auf den **Randzeitentarif** (Nacht / Wochenende) fordert die Fachvereinigung eine Anhebung des Kilometerentgelts von 1,40 € / km auf 1,60 € / km (+14,3%). Auch diese Forderung erscheint vertretbar.

7.2.3 Tarifelement Wartezeit

Die Erfahrung aus anderen Regionen zeigt, dass der **Wartezeittarif** nur relativ geringen Anteil am Gesamtumsatz hat. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht leistet das Wartezeitentgelt in erster Linie einen Beitrag zur Finanzierung der Personalkosten. Der Antrag der Fachvereinigung verzichtet hier auf eine weitere Anhebung:



- Mit Blick auf die Wartezeit sieht die Aachener Tarifordnung bereits heute ein relativ hohes Entgelt von 23,00 €/pro Stunde vor – egal, ob die Wartezeit verkehrs- oder fahrgastbedingt ist. Besonders deutlich wird die Höhe im kurzfristigen Bereich: Viele Tarifordnungen anderer Städte unterscheiden nach Wartezeit **bis 5. Minute** (1. Stufe) und **ab 5. Minute** (2. Stufe). Der NRW-Landesdurchschnitt für die erste Stufe liegt bei 17,86 €/ Std. Aachen liegt in dieser Hinsicht also knapp 29% über dem Landesdurchschnitt.
- Annähernd im Durchschnitt **liegt der Aachener Wartetarif jedoch in der 2. Stufe, d.h. ab der 5. Minuten**. Landesweit ist ein erhöhter Wartezeittarif von durchschnittlich 23,35 € üblich – ca. 1,5% mehr als in Aachen.

Angesichts des bereits sehr hohen Aachener Wartezeittarifs ist wenig Spielraum für eine Erhöhung beim Wartezeittarif zu erkennen.

7.2.4 Tarifelement Großraumtarif

Betriebswirtschaftlich sinnvoll ist die Einführung eines „**Großraumtarifs**“. Angesichts höherer Betriebskosten für Fahrzeuge mit mehr als 4 Fahrgastplätzen ist eine besondere Preisgestaltung notwendig und vertretbar. Wegen des echten Mehrnutzens, ist der Zuschlag auch aus Sicht des Kunden einsichtig und akzeptabel. Auch dieses Tarifelement soll dem Antrag der Fachvereinigung nach nicht weiter angehoben werden.

Großraumtarife werden zumeist in Form eines Zuschlags zur Grundgebühr erhoben. In kreisfreien NRW-Städten schwankt der Betrag zwischen 3,60 € in Bottrop und 7,20 € in Essen. Der Essener Großraumzuschlag beinhaltet jedoch den normalen Grundbetrag. Der gegenwärtig gültige Großraumtarif von 5,00 € ist vertretbar und bewegt sich im Rahmen des landesweit Üblichen.

7.3 Wirtschaftlichkeit

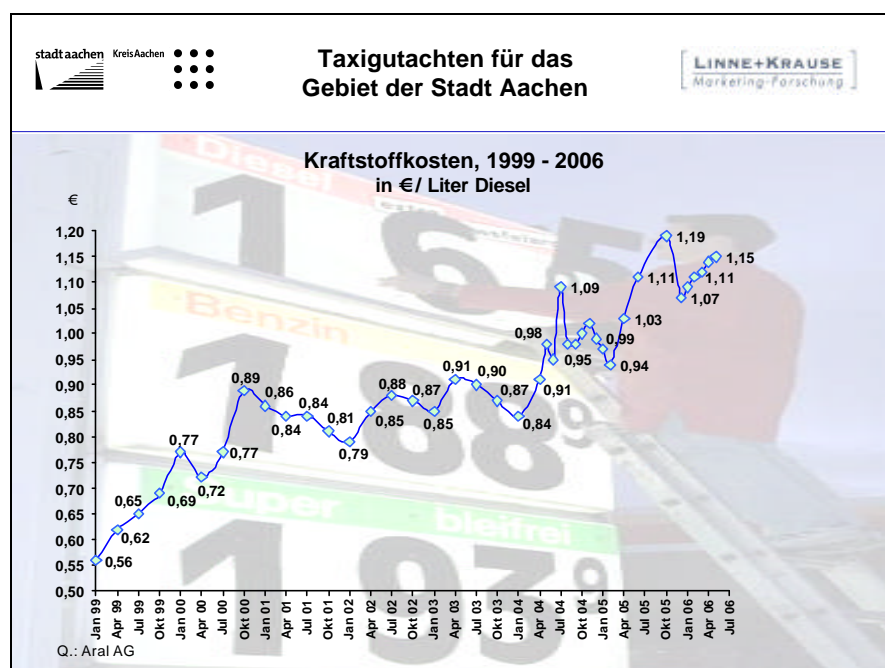
Ein Kernkriterium zur Beurteilung der Tarifsituation ist die Wirtschaftlichkeit, d.h. das Verhältnis von Ertrag und Aufwand; konkret die Relation von Umsatz und Kosten. Die Analyse der Wirtschaftlichkeit stößt im Taxigewerbe auf ein besonderes Problem.

Aufgrund der unterschiedlichen Besteuerungsarten, sind „Kosten“ und „Gewinn“ individuell zu bestimmen – nur schwer aber in generalisierender, betriebsübergreifender Form. Ein verzerrendes Moment bildet dabei insbesondere das Entgelt des Unternehmers, das bei den meisten Taxibetrieben als **kostenneutraler Gewinn**, bei anderen aber als **Gewinn mindernde Personalkosten** verbucht wird – je nach formalem Status des Unternehmers (angestellt / selbständig) und je nach gewählter Art der Besteuerung.

Jede Bewertung der Wirtschaftlichkeit muss also zunächst die Personalkosten ausklammern. Unter diesem Vorbehalt wurden zwei Deckungsbeitragsrechnung für das Jahr 2004 erstellt – für Mehrwagenbetriebe und für Alleinfahrerbetriebe.

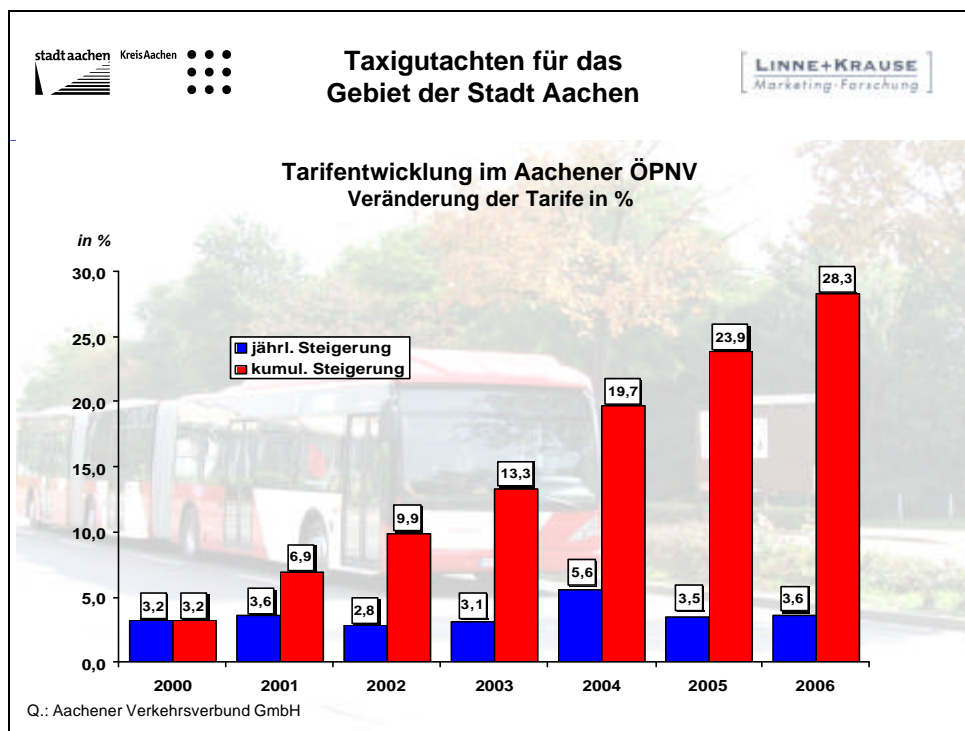
STADT AACHEN DECKUNGSBEITRAGSRECHNUNG FÜR <u>MEHRWAGENBETRIEBE</u> , 2004 - IN €-	
Maßstab: <u>tariflicher Mindestlohn</u>	2 + Fahrzeug- betrieb
Umsatz	40.071
% variable Kosten	8.357
= DB I	31.714
% fixe Kosten	12.464
= DB II	19.250
% Verzinsung 4%	864
= DB III	18.386
% tarifl. Mindestlohn (hochgerechnet auf 2004)	24.873
= Über / Unterdeckung abs.	- 6.487
= Über / Unterdeckung in % vom Umsatz	-16,2%

- Ausgangspunkt der Deckungsbeitragsrechnung für **Mehrwagenbetriebe** ist der Jahresumsatz, der 2004 bei 40.071 € pro Fahrzeug lag. Zur Ermittlung des **Deckungsbeitrags I (DB I)** werden hiervon zunächst die variablen Kosten subtrahiert, die sich im Durchschnitt auf ca. 8.357 € beliefen. Der DB I lag damit bei 31.714 €
- Aus der Subtraktion der fixen Kosten – im Durchschnitt 12.464 €- vom DB I errechnet sich der **DB II**, der gleichsam den finanziellen Rahmen dessen markiert, was für **Personalkosten, Kapitalverzinsung, Unternehmerlohn** und / oder **Gewinn** noch verwendet werden kann: Im Durchschnitt 19.250 €
- In einem nächsten Schritt wird die **Kapitalverzinsung** berücksichtigt. Als Grundlage dient hier ausschließlich die Verzinsung des durchschnittlich in den Fahrzeugen gebundenen Kapitals, wobei kalkulatorisch ein recht niedriger Zinssatz von 4% veranschlagt wird. Im Durchschnitt der Mehrwagenbetriebe lag der kalkulatorische Verzinsungsbetrag bei 864 €
- Durch Subtraktion der kalkulatorischen Verzinsung vom DB II ergibt sich der **DB III** – jener Betrag (18.386 €), aus dem **Personalkosten, Unternehmerlohn** und / oder **Gewinn** finanziert werden müssen.
- Ein Maßstab zur Bewertung des DB III ist der Mindestlohn, der laut Tarifvertrag einem angestellten Taxifahrer zustünde. Der tarifliche Garantielohn eines **angestellten Taxifahrers** in Nordrhein-Westfalen liegt seit Januar 1998 bei ca. 22.747 €¹ - einschließlich des Urlaubsgeldes und des Sozialversicherungsanteils des Arbeitgebers. Legt man für die Jahre 1998 bis 2004 eine an der allgemeinen Teuerung orientierte Steigerungsrate von kumuliert 9,3% zu Grunde, so errechnet sich für 2004 ein Mindestlohn von ca. 24.873 €



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

- Im Durchschnitt verfehlen die Aachener Taxis in Mehrfahrzeugbetrieben den Maßstab „tariflicher Mindestlohn“ um ca. 6.500 €– eine Lücke, die nur durch Selbstausschüttung, Deinvestition, Quersubventionierung aus anderen Geschäftsbereichen, staatliche Subvention (z.B. Zuschüsse des Arbeitsamtes) oder durch das partielle **Abdriften in die Illegalität** zu kompensieren ist.
- Bezogen auf den Umsatz errechnet sich so für 2004 eine **Unterdeckung** von ca. 16,2%, die auch durch eine Tarifierhebung kaum zu kompensieren ist.
- Die hier dargestellte Wirtschaftlichkeitsrechnung fußt zwangsläufig auf betriebswirtschaftlichen Daten des Jahres 2004. Neben dem anhaltenden Nachfragedefizit, hat die Ertragsschwäche des Aachener Taxigewerbes in zunehmendem Maße auch einen **gravierenden Kostenaspekt**, der weiterhin die Wirtschaftlichkeit der Tarife beeinträchtigt hat.
- Allein von Januar 2005 bis Mai 2006 stieg der Bruttopreis für einen Liter **Dieselmotorkraftstoff** von 0,97 € auf 1,15 €– ein Plus von 18,6%. In der Spitze kostete ein Liter Kraftstoff sogar 1,20 € Bereits für die nahe Zukunft ist zudem mit weiteren Preissteigerungen zu rechnen. Nunmehr (Mai 2006) muss von einer Unterdeckung in der Dimension von **20%** ausgegangen werden.



Ein anderer Bewertungsmaßstab des DB III ist erforderlich für die Wirtschaftlichkeitsberechnung der **Alleinfahrerbetriebe**. Hierfür wird der vom BZP veranschlagte Mindestgewinn herangezogen, der im Durchschnitt der Jahre 2001 bis 2004 bei ca. 16.000 € lag.

STADT AACHEN DECKUNGSBEITRAGSRECHNUNG FÜR <u>ALLEINFÄHRERBETRIEBE</u> , 2004 - IN € -	
Maßstab: BZP-Mindestgewinn	Alleinfahrer- betrieb
Umsatz	33.394
% variable Kosten	5.812
= DB I	27.582
% fixe Kosten	14.126
= DB II	13.456
% Verzinsung 4%	726
= DB III	12.730
% BZP-Mindestgewinn	16.000
= Über / Unterdeckung abs.	-3.270
= Über / Unterdeckung in % vom Umsatz	-9,9%

- Nimmt man die wirtschaftliche Situation eines Aachener Alleinfahrers zum Maßstab, so wäre Ende 2004 eine **Tarifanhebung um ca. 10%** erforderlich gewesen. Zieht man weiterhin die Kostenentwicklung des Jahres 2005 mit in Betracht, so ist bei den Alleinfahrern gegenwärtig von einem **Erhöhungsbedarf von 12% bis 13%** auszugehen.
- Ein Tarifanstieg in dieser Größenordnung würde im Wesentlichen den **Inflationsverlust** kompensieren: Von 2000 bis April 2006 stiegen die allgemeinen Verbraucherpreise um 9,9%.
- Wichtig ist weiterhin der Vergleich mit der **Tarifentwicklung im ÖPNV**: Von März 2000 bis April 2006 stieg der Tarif des AVV im Durchschnitt um **28,3%**. Der Unterschied: Die Tarifanpassungen des AVV verliefen (weitgehend) kontinuierlich – mit jährlichen Steigerungsraten zwischen 2,8% und 5,6%. Im Jahre 2004 erhöhte der AVV die Tarife sogar zweimal – um 3,0 % und um 2,6 %.
- Zu niedrige Tarife drängen das Gewerbe **tendenziell weiter in die Illegalität**. Jeder „Verzicht“ auf eine betriebswirtschaftlich erforderliche Anhebung zieht unweigerlich ein weiteres Abgleiten des Gewerbes in die Schattenwirtschaft nach sich. Bei der Tarifbildung trägt die Aufsichtsbehörde also eine erhebliche Verantwortung.

8 ZUSAMMENFASSUNG UND EMPFEHLUNGEN

8.1 Zusammenfassende Bewertung

Die Zusammenschau der oben dargestellten Untersuchungsergebnisse zeigt, dass die **Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes** in der Stadt Aachen gegenwärtig **stark gefährdet ist** – zumindest unter dem Vorzeichen eines vollständig legalen Geschäftsbetriebes. Eine Gefährdung des öffentlichen Verkehrsinteresses ist damit erkennbar:

8.1.1 Kriterium Erlöse und Kosten

- Die **Umsätze** der Aachener Alleinfahrer rangierten 2004 auf einem gerade noch vertretbaren Niveau. Problematisch ist jedoch die Lage der Mehrwagenbetriebe, deren Einnahmen deutlich hinter den betriebswirtschaftlichen Erfordernissen bleiben.
- Beunruhigend sind in diesem Zusammenhang die niedrigen **Personalkosten** der Mehrwagenbetriebe, der weit hinter dem (bereits seit Jahren schon nicht mehr gültigen) tariflichen Mindestlohn zurückbleibt.
- Hier zeigt sich ein Anzeichen dafür, dass viele Aachener Mehrwagenunternehmer keine ordnungsgemäße Entlohnung mehr vornehmen bzw. vornehmen können – ein Indiz für das partielle Abgleiten gerade dieses Marktsegmentes in die Schattenwirtschaft. Auch dieser Trend ist mit dem **öffentlichen Verkehrsinteresse** nicht in Einklang zu bringen.
- Unzureichend ist daher die **Gewinnsituation des Aachener Taxigewerbes** – auch und besonders bei Mehrwagenbetrieben.
- Wegen der schmalen Gewinne, haben die Aachener Unternehmer eine alarmierend **ungünstige Altersvorsorge** vorzuweisen.

8.1.2 Kriterium Angebotssituation

- Eine weitere Folge der schwierigen betriebswirtschaftlichen Situation des Aachener Taxigewerbes ist die problematische **Ausstattung der Fahrzeugflotte** – mit Blick auf Alter und Investitionssumme. Auch in dieser Hinsicht ist das **öffentliche Verkehrsinteresse** beeinträchtigt.
- Beunruhigend sind die **Einsatzzeiten insbesondere der Alleinfahrer**, die offenkundig versuchen, mangelhafte Erlöse durch überlange Einsatzzeit wettzumachen. Auch hier ist das **öffentliche Verkehrsinteresse** klar beeinträchtigt.
- Es ist augenfällig, dass das Aachener Taxigewerbe in starkem Maße zum Fluchtpunkt der Ausländererwerbslosigkeit geworden ist. Menschen mit **Migrationshintergrund** sind besonders vom raschen Strukturwandel und dem damit verbundenen Verlust gering qualifizierter Arbeitsplätze betroffen. So ist im Aachener Taxigewerbe ein strukturelles Ungleichgewicht von Angebot und Nachfrage entstanden.

8.1.3 Kriterium Nachfragesituation

- Das **regionalwirtschaftliche Umfeld** des Aachener Taxigewerbes hat sich in letzter Zeit eingetrübt: Zunehmende Erwerbslosigkeit, mäßige Kaufkraft und anhaltende Konsumzurückhaltung prägen das Bild. Kennzeichnend ist der vehemente Verlust gering qualifizierter Arbeitsplätze, der nicht durch die stark an Hochtechnologie und Export orientierten Wachstumsbranchen der Stadt kompensiert werden kann.
- Erschwerend kommt hinzu, dass Aachen in den nächsten Jahren mit einem substantiellen **Bevölkerungsverlust** zu rechnen hat.
- Trotz empfindlicher Umsatzeinbrüche bei den Krankenfahrten, hat es das Aachener Taxigewerbe **nach der Gesundheitsreform 2004** verstanden, Ausfälle in diesem Bereich durch Umsätze insbesondere im klassischen Taxigeschäft – dem Transport von Privaten und Geschäftsleuten – teilweise zu kompensieren.
- Gleichwohl ist festzustellen, dass das Taxigewerbe auch vor 2004 nur verhältnismäßig wenig von der Konzentration medizinischer und therapeutischer Einrichtung im klassischen Kurort Aachen zu profitieren vermochte.
- Ungünstig für die Aachener Taxinachfrage ist darüber hinaus das **weitgehende Fehlen** einer taxirelevanten Nachfrage aus Touren für Gastronomie- und Freizeiteinrichtungen. Teilweise kann dieses Defizit durch Aachens Stellung als beliebtes Ziel des **Städte- und Tagungstourismus** ausgeglichen werden.

8.1.4 Kriterium Geschäftsaufgaben und Konzessionsbewegungen

- Ein Indiz für die akute Gefährdung der Funktionsfähigkeit des Aachener Taxigewerbes ergibt sich aus den **Konzessionsbewegungen** der letzten fünf Jahre. Ca. 58% aller Konzessionen wechselten in diesem Zeitraum den Besitzer. Damit dürfte Aachen eine Spitzenposition unter westdeutschen Städten einnehmen.
- Zwar ist noch kein Fall einer **nachfolgerlosen Geschäftsaufgabe** bekannt geworden (ein untrügliches Zeichen für den Verlust der Funktionsfähigkeit), doch zeigen sich insbesondere bei den Mehrwagenbetrieben deutliche Zeichen der Erosion. Der Verkauf größerer Betriebe deutet darauf hin, dass ein ordnungsgemäßer Betrieb von den bisherigen Betreibern nicht mehr gewährleistet werden konnte.

8.2 Maßnahme 1: Stabilisierung der Funktionsfähigkeit

Ziel muss es sein, die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes unter den gegebenen gesetzlichen Rahmenbedingungen zu stabilisieren. Im Klartext: Ohne Maßnahmen zur Stabilisierung der Funktionsfähigkeit droht ein Abgleiten des Aachener Taxigewerbes in der Illegalität, wie spektakulär u.a. in Osnabrück oder Hamburg festzustellen war.

Im Sinne einer konkreten Handlungsorientierung wurde ein Modell des Taximarktes entwickelt. Trotz aller Unsicherheiten wird versucht, die Entwicklung bis 2009 abzuschätzen. Jede Abschätzung fußt auf Grundannahmen. Der folgenden Zielrechnung liegen folgende Grundannahmen zu Grunde:

- 2004 betrug der Mindestumsatz eines **Alleinfahrers** (Marktanteil in Aachen ca. 18%), zu dem ein Taxi gerade noch wirtschaftlich betrieben werden konnte, bei ca. 35.300 € (BZP-Umsatz). Bei einem prognostizierten Plus von jährlich ca. 1% wird sich dieser Mindestbetrag bis 2009 voraussichtlich auf ca. 37.100 € erhöhen.
- Ähnlich ist die Umsatzentwicklung in Aachen einzuschätzen. Angesichts der substantiellen Erosion des Krankenfahrtengeschäfts ist bis 2009 ebenfalls mit einem **Umsatzplus von maximal 1%** zu rechnen. Bis 2009 wird das Marktvolumen der Alleinfahrerbetriebe von knapp 735.000 € allenfalls auf gut 772.000 Mio. gesteigert werden können – eine noch recht optimistische Prognose.
- Nimmt man den **Umsatz pro Fahrzeug** zum Maßstab, so würde das prognostizierte Marktvolumen für 2009 ausreichende Beschäftigung für 21 Alleinfahrer bieten – ohne dass der Mindestumsatz unterschritten würde. Gegenüber dem heutigen Stand von 22 **Taxikonzessionen** würde das den Abbau **von einer Konzessionen** bedeuten.
- Selbstverständlich müssen auch **die Mehrwagenbetriebe** (mit einem Fahrzeuganteil von ca. 48%) berücksichtigt werden. Für den ordnungsgemäßen und auf Substanzerhalt ausgerichteten Betrieb eines **Taxis in einem Mehrwagenbetrieb** ist gegenwärtig ein Mindestumsatz von ca. 42.000 € erforderlich. Bis 2009 wird dieser Betrag voraussichtlich auf gut 44.100 € steigen. Für das bis 2009 zu erwartende Marktvolumen der Aachener Mehrwagenbetriebe von ca. 3,62 Mio. € ist also eine Richtzahl von 82 Konzessionen anzusetzen – gegenüber heute 86 Konzessionen (-4 Konzessionen).
- Ähnliches gilt für **1-Fahrzeugbetriebe mit Mitarbeitern**, die in Aachen ebenfalls einen erheblichen Marktanteil von ca. 40% besitzen. Aus der Mittlung der Richtumsätze von Alleinfahrern und Mehrwagenbetrieben ergibt sich für diese Gruppe bis 2009 ein Mindestumsatz von ca. 40.600 €. Bei einem prognostizierten Marktvolumen von ca. 2,82 Mio. € würde sich ausreichende Beschäftigung für ca. 69 Taxis dieses Typs ergeben – gegenüber dem heutigen Stand ein Minussoll von 3 Konzessionen.

STADT AACHEN FAHRZEUGE DES TAXIGEWERBES IST-ZUSTAND 2004 / SOLL-ZUSTAND 2009						
Prognose Umsatzveränderung: Aachen: ±1,0% p.a BZP: +1,0% p.a	Allein- Fahrer		1-Fahrzeugbetrieb mit Mitarbeiter		2 + Fahrzeug- betriebe	
	Soll	Ist	soll	Ist	soll	ist
Umsatzbetrachtung						
Taxis	21	22	69	72	82	86
Umsatz pro Taxi in €	37.100	33.394	40.600	37.234	44.142	40.071
Marktvolumen in €	772.143	734.668	2.817.598	2.680.848	3.621.892	3.446.106
Veränderung, rechnerisch	-1		-3		-4	
Gewinnbetrachtung (gewichtend)						
Überschuss pro Taxi	16.668	13.442	16.668	11.230	16.668	6.918
ohne Altersversorgung	29,4%		28,8%		29,6%	
Sonstige Gesichtspunkte (gewichtend)						
<u>Angebotsaspekte:</u>						
Einsatzzeit pro Woche	71,0 Std.		82,1 Std.		102,6 Std.	
Neuwagenanteil	59,1%		60,1%		58,0%	
Alter der Fahrzeuge	6,8 Jahre		6,2 Jahre		5,1 Jahre	
Kaupreis der Taxis in €	18.148		18.402		17.097	
Taxidichte			0,70			
Taxi-Mietwagendichte			0,90			
Geschäftsangaben	Normal		normal		angespannt	
<u>Nachfrageaspekte</u>						
Bevölkerungsentwickl. bis 2020 in %			- 10%			
Kaufkraft			102,7%			
Arbeitslosenquote			16,3%			
Anteil Krankenfahrten	15,0%		9,8%		16,8%	
Pkw-Dichte			439 Pkw / 1.000 Einwohner			
Bahnanbindung			gut			
Empfohlene Veränderung			- 3 bis -5			

Aus diesem Blickwinkel wäre ein Abbau von 8 Konzessionen bis 2009 erforderlich. Allerdings wird die **isolierte Betrachtung** allein unter Umsatzgesichtspunkten der Situation nicht gerecht, weil sie auf eine unzulässige Besitzstandswahrung heute aktiver Taxibetriebe hinauslaufen würde. Unerlässlich ist daher eine Betrachtung unter weiteren Aspekten:

- Für eine Beeinträchtigung des **öffentlichen Verkehrsinteresses** und daher eine restriktive Konzessionsvergabe sprechen insbesondere die **hohe Einsatzzeiten** der Alleinfahrer, die problematische Ausstattung der Aachener **Taxiflotte** und die sich abzeichnende **Erosion regulärer Arbeitsverhältnisse** bei den Mehrwagenbetrieben.
- Für eine eher liberale Handhabung der Konzessionsvergabe spricht dagegen die vergleichsweise noch mäßige Taxidichte bzw. Taxi-Mietwagendichte – trotz z.T. hart und irregulär ausgetragenem Wettbewerb zwischen Taxi- und Mietwagengewerbe.

Unter Abwägung dieser Argumente mit dem **grundgesetzlichen Recht** der freien Berufsausübung auf Seiten der Konzessionsbewerber wird daher empfohlen, **die Zahl der Konzessionen** im Stadtgebiet bis 2009 nur um maximal 5 Konzessionen zu reduzieren (Sollzahl: 175 Taxis).

In der Praxis ist eine **Senkung der Konzessionszahl** nur schwer durch die Aufsichtsbehörde durchsetzbar. Die Empfehlung zur Reduktion der Konzessionszahl muss daher in erster Linie als Tendenzempfehlung betrachtet werden, keine neuen Konzessionen zuzulassen.

Ein Abbau kann jedoch unter Ausnutzung der **natürlichen Fluktuation** erfolgen, wenn z.B. die Konzession von der Aufsichtsbehörde eingezogen wird oder wenn ein Unternehmer verstirbt.

8.3 Maßnahme 2: Tarife

Die Wirtschaftlichkeitsberechnung weist auf eine erforderliche Erlösanpassung in der Dimension um **10% bis 15% hin**. Die Zahl kann jedoch nur als „Tendenzempfehlung“ gewertet werden. Die **betriebswirtschaftlich erforderliche** Anhebung muss zudem unter drei weiteren Fragestellungen betrachtet werden:

- **Marktakzeptanz:** Findet der erhöhte Tarif die Akzeptanz der Aachener Taxikunden. Diese Frage ist nicht Gegenstand dieses Gutachtens. Hier sollte auch dem Votum der Aachener Taxiunternehmer Gewicht zugemessen werden.
- **Illegalisierung:** Andererseits drängt der aktuelle Taxitarif die Unternehmer tendenziell in die Illegalität. Jeder „Verzicht“ auf eine betriebswirtschaftlich erforderliche Anhebung zieht unweigerlich ein weiteres Abgleiten des Gewerbes in die Schattenwirtschaft nach sich. Zumindest ist ein weiteres Absinken der Bedienqualität ist so vorprogrammiert.
- **Tektonische Spannung:** Im Tarifgefüge des Aachener Taxigewerbes hat sich seit der letzten Erhöhung im Jahre 2000 eine erhebliche „tektonische Spannung“ aufgebaut. Um derartige Verwerfungen in Zukunft zu vermeiden, sollte erwogen werden, die Taxitarife an die regelmäßige Tarifierfassung im ÖPNV zu orientieren.

Insbesondere die über 6 Jahre angewachsene „tektonische Spannung“ beschert Probleme: Im politischen Raum ist eine Tarifierfassung von 10% oder mehr für das Taxigewerbe wohl kaum durchzusetzen – wenngleich sie betriebswirtschaftlich durchaus erforderlich wäre.

8.4 Maßnahme 3: Evaluation

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