



**Gutachten gemäß §13(4) PBefG über die
Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes
im Kreis Düren**

erstellt für den



KREIS DÜREN

Linne + Krause

D-22880 Wedel (bei Hamburg)

Mai 2004

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
2	Standortbedingungen	4
2.1	Wirtschaftliche Standortbedingungen.....	4
2.2	Verkehrswirtschaftliche Standortbedingungen.....	10
3	Angebotssituation	12
3.1	Betriebe	12
3.2	Fahrzeuge	15
3.3	Taxidichte	19
3.4	Einsatzzeiten und Fahrleistung	26
4	Nachfragesituation	31
4.1	Umsatz, Kosten, Überschuss und Altersversorgung.....	36
4.2	Umsatz	37
4.3	Kosten	41
4.4	Überschuss und Altersvorsorge	47
5	Geschäftsaufgaben und Konzessionsbewegungen.....	51
6	Tarifsituation.....	52
6.1	Bewertung der Wettbewerbssituation	53
6.1.1	Tarifhöhe.....	53
6.1.2	Regionalwirtschaftliches Umfeld.....	57
6.2	Tarifstruktur	58
6.2.1	Tarifelement Grundpreis	58
6.2.2	Tarifelement Kilometerentgelt.....	59
6.2.3	Tarifelement Wartezeit	60
6.3	Wirtschaftlichkeit.....	61
7	Empfehlungen	65
7.1	Maßnahme 1: Sicherung der Funktionsfähigkeit.....	65
7.2	Maßnahme 2: Tarife.....	68

1 EINLEITUNG

Am 8. Juli 2003 beauftragte der Kreis Düren die Fa. Linne + Krause aus Wedel bei Hamburg mit der Erstellung eines Gutachtens über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes im Kreis gemäß § 13 Abs. 4 PBefG. Weiterhin wurde eine gutachterliche Untersuchung der **Tarifstruktur** für das Taxigewerbe vorgenommen. Maßgeblich hierfür sind die Bestimmungen der §§ 51 Abs. 3 und 39 Abs. 2 PBefG.

Das Hauptaugenmerk der Untersuchung lag auf der Ermittlung der Höchstzahl der im Kreisgebiet **zuzulassenden Taxikonzessionen**. Im Mittelpunkt standen gemäß § 13 Abs. 4 PBefG insbesondere die folgenden Aspekte:

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

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

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

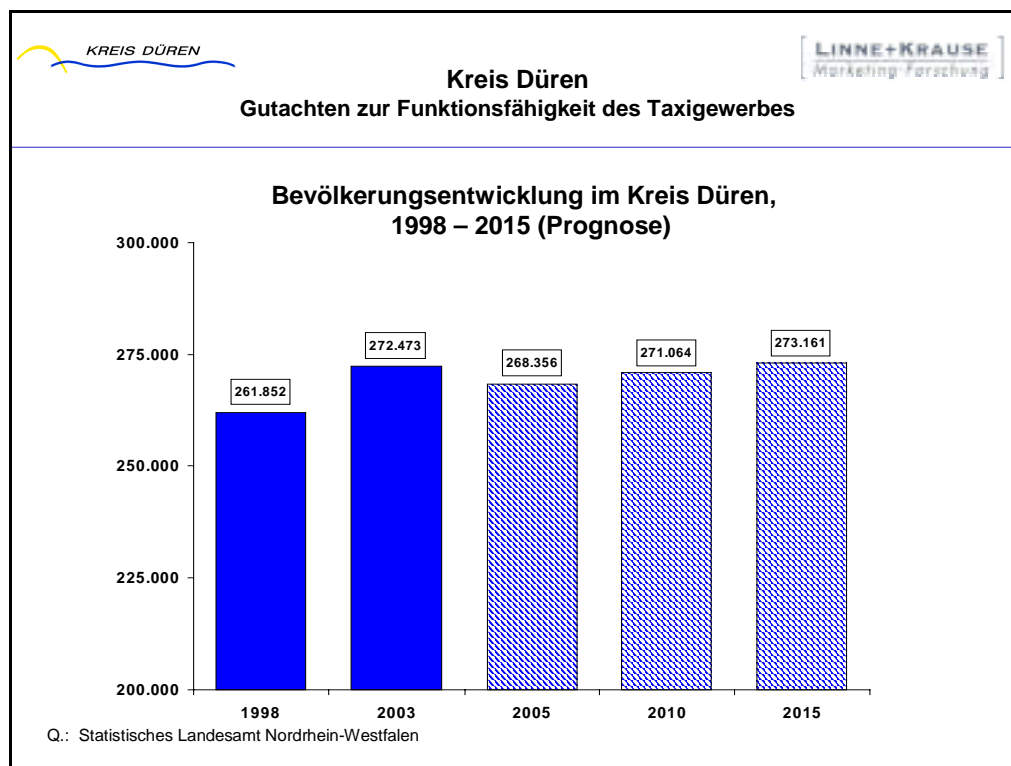
Die Erhebung fand in der Zeit von **August 2003** bis zum **März 2004** statt. Bei Abschluss der Erhebung hatten 100% der Betriebe ihren Erhebungsbogen eingereicht. Damit darf die Untersuchung also beanspruchen, ein **authentisches Bild** der Situation des Taxigewerbes im Kreis Düren zu geben. Im Allgemeinen wurden die Erhebungsbogen mit **guter bis befriedigender Datenqualität** eingereicht.

2 STANDORTBEDINGUNGEN

2.1 Wirtschaftliche Standortbedingungen

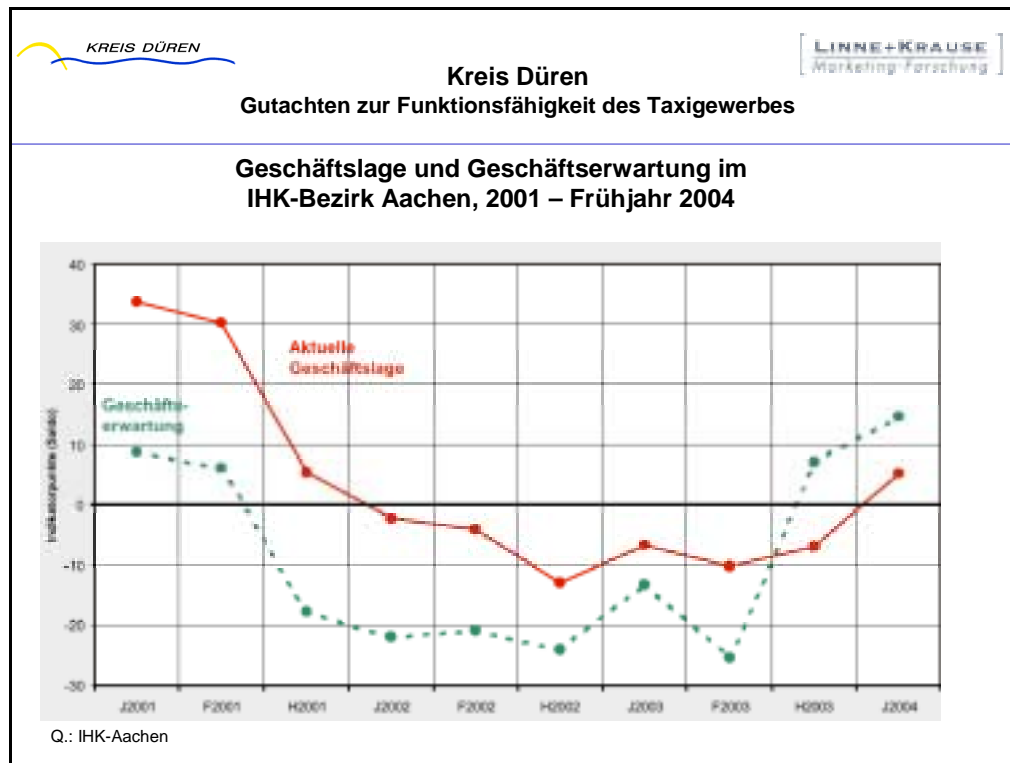
Der Kreis Düren präsentiert sich als mäßig günstiger Standort für das Taxigewerbe:

- Günstig für das Taxigewerbe: Abgesehen von den beiden städtischen Zentren Düren und Jülich, lebt die Bevölkerung kleinräumig und weitgestreut. Eine für das Taxigewerbe günstige **Konzentration auf zentrale Orte** besteht nur im Raum Düren und in Jülich.
- Anders als viele deutsche Landkreise hatte der Kreis Düren in den letzten Jahren eine positive **Bevölkerungsentwicklung** zu verzeichnen: Von 1998 bis 2003 stieg die Bevölkerungszahl von ca. 262.000 auf ca. 272.500 – ein Plus von ca. 4 %. Für die Zukunft ist jedoch eine stagnierende Entwicklung zu erwarten: Für 2010 wird eine Einwohnerzahl von ca. 271.000 prognostiziert.



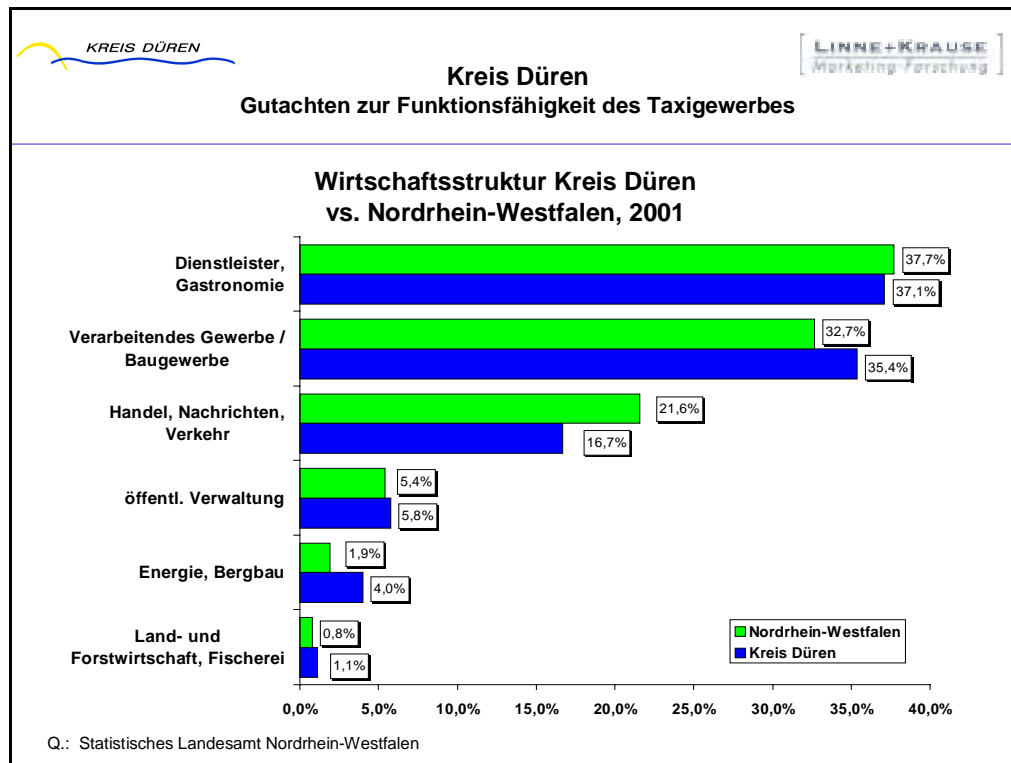
- Das örtliche Taxigewerbe wird ganz wesentlich durch die gesamtwirtschaftliche Entwicklung beeinflusst. Im ersten Halbjahr 2003 war das deutsche Bruttosozialprodukt erstmals seit vielen Jahren rückläufig. Auch bis 2005 prognostizieren die führenden wirtschaftswissenschaftlichen Institute im gemeinsamen Frühjahresgutachten ein jährliches Wirtschaftswachstum von lediglich 1,5%.

- Zu Beginn des Jahres 2004 meldete die IHK-Aachen erstmals seit langem wieder gute Nachrichten: „Nach 3 Jahren wirtschaftlicher Durststrecke scheint endlich wieder ein wirtschaftlicher Aufschwung vor der Tür zu stehen. Noch läuft der Konjunkturmotor aber nicht überall rund.“ Das Problem für das Taxigewerbe: Die Anzeichen der wirtschaftlichen Erholung sind überwiegend in taxifernen Bereichen, wie z.B. im Export, der Industrie oder im Kredit- und Versicherungsgewerbe zu beobachten.

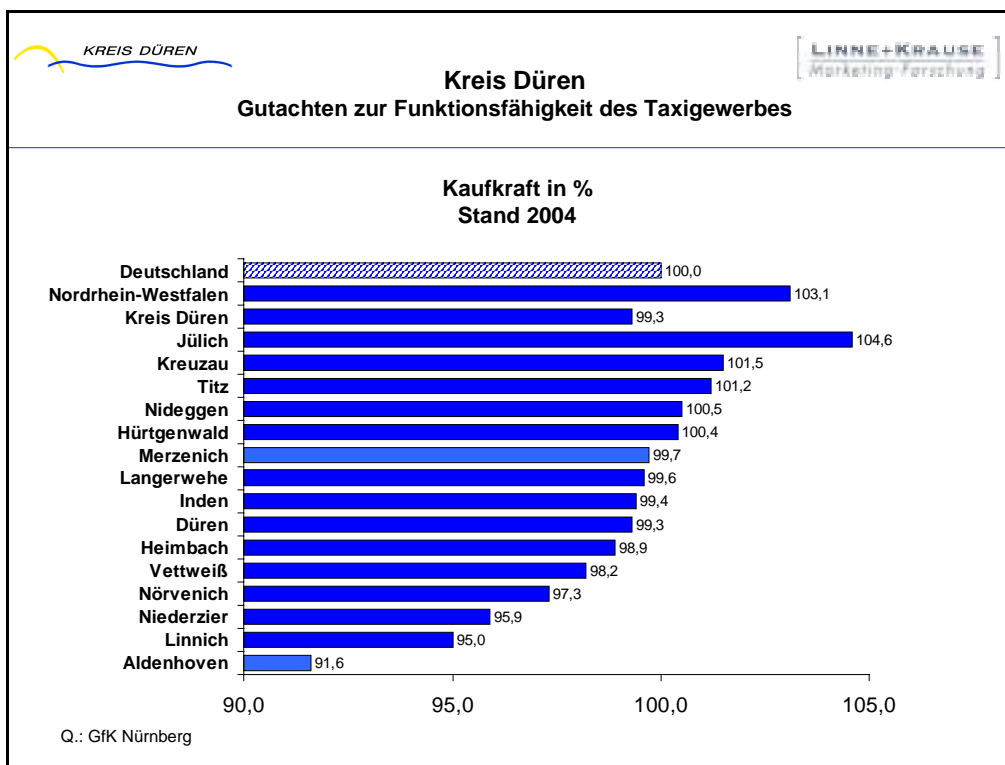
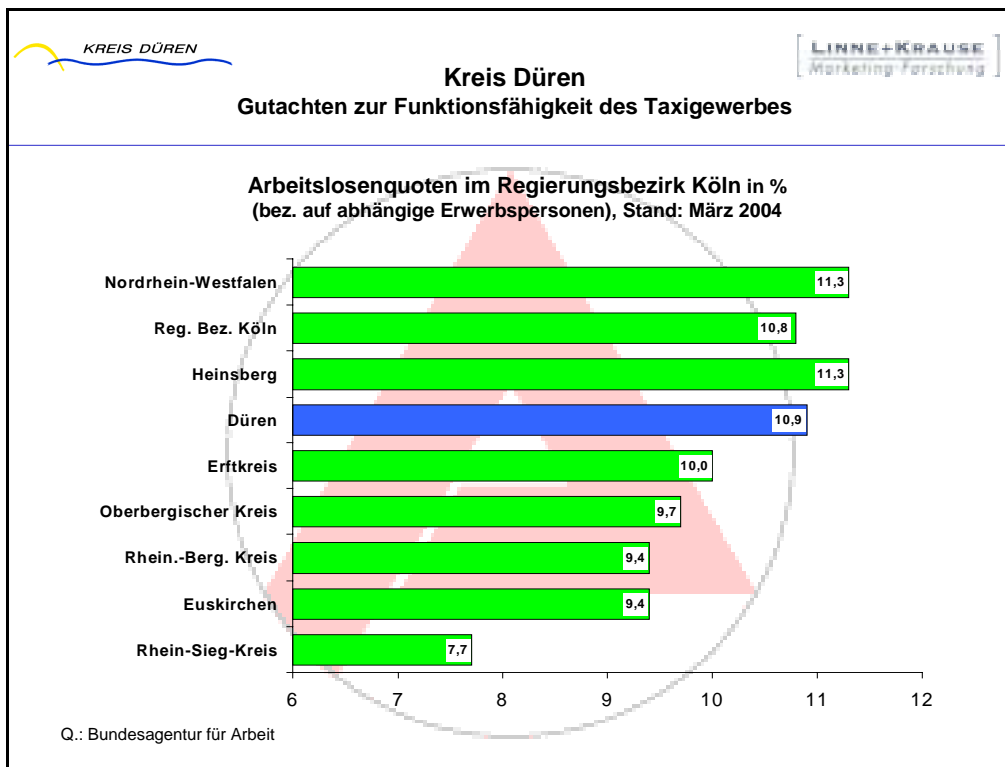


- Bedeutend für die Taxinachfrage ist das Konsumentenverhalten. Bereits seit Sommer 2001 hat sich bundesweit kontinuierlich eine Grundstimmung des „Angstsparens“ aufgebaut, die im Frühjahr 2002 Züge eines „Konsumentenstreiks“ angenommen hat - mit schwerwiegenden Folgen auch für das deutsche Taxigewerbe.
- Dabei steht das Taxigewerbe in einer Reihe mit anderen **konsumentennahen Gewerben** wie z.B. dem Einzelhandel, der Reisebranche oder der Gastronomie, die allesamt substantielle Umsatzrückschläge zu beklagen haben. „Für den Einzelhandel stellt die anhaltende Konsumzurückhaltung der Verbraucher weiter ein ungelöstes Problem dar. Trotz des geringsten Anstiegs der Lebenshaltungskosten seit 4 Jahren war 2003 ein schwaches Jahr für den Einzelhandel. Die privaten Konsumausgaben waren in 2003 um 0,2 % rückläufig“ – so die IHK-Aachen in ihrem Konjunkturbericht von Anfang 2004. Auch das Frühjahrsgutachten der führenden wirtschaftswissenschaftlichen Institute geht bis 2005 von einer allenfalls stagnierenden Entwicklung der Konsumausgaben privater Haushalte aus.

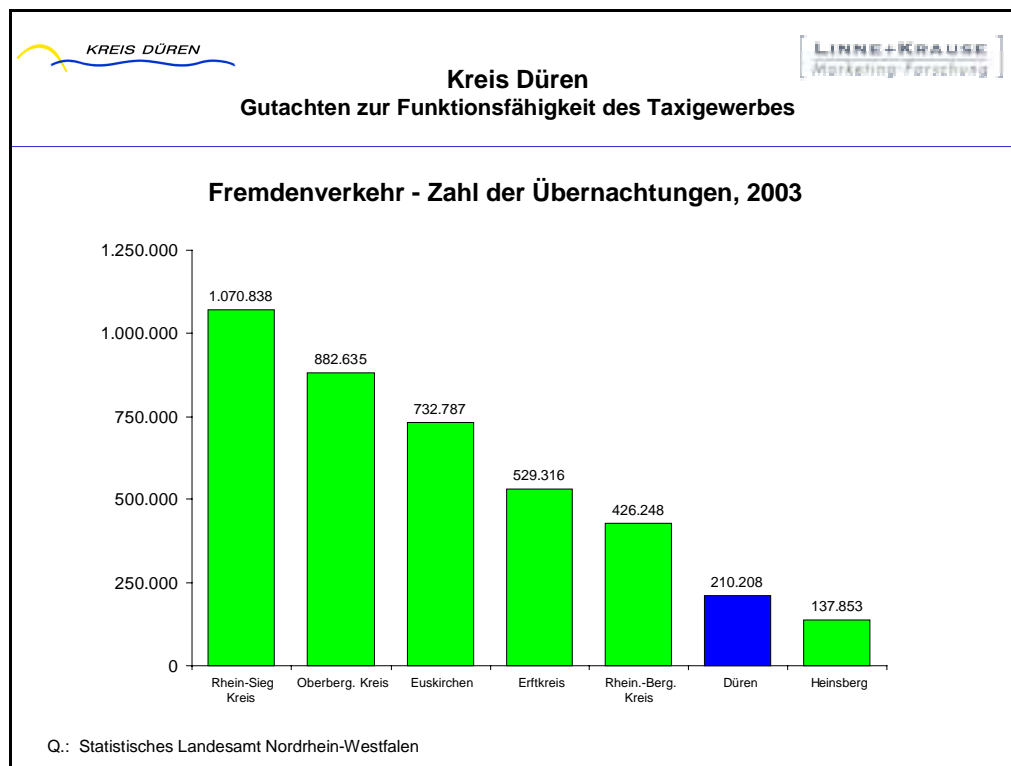
- Erfahrungsgemäß gilt: Je entwickelter der **tertiäre Sektor**, desto günstiger die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für das Taxigewerbe. Tatsächlich ist der Dienstleistungssektor im Kreis Düren relativ schwach ausgeprägt: Insbesondere der Bereich Handel, Nachrichten und Verkehr ist – verglichen mit dem Landesdurchschnitt – relativ dünn besetzt. Als traditioneller Industriestandort sind im Kreisgebiet (noch) überdurchschnittlich viele Menschen im verarbeitenden Gewerbe (35,4%) sowie im Bereich Energie / Bergbau (4%) beschäftigt.



- Negative Auswirkungen auf Angebot und Nachfrage im Taximarkt hat die **Lage auf dem Arbeitsmarkt**. Wie viele industriell geprägte Regionen, hat der Kreis Düren mit dem Problem der Arbeitslosigkeit zu kämpfen, auch wenn ein Abgleiten in die Massenerwerbslosigkeit verhindert wurde. Gegenwärtig liegt die Erwerbslosenrate im Kreisgebiet bei ca. 11% und damit etwa im Landesdurchschnitt. Von günstigen Verhältnissen am Arbeitsmarkt, wie z.B. im Rhein-Sieg-Kreis (Arbeitslosenquote 7,7%), ist der Kreis Düren jedoch noch deutlich entfernt.
- Dennoch existiert ein wachsender Sockel gering qualifizierter Erwerbsloser. Ein im Taxigewerbe offenkundiges Phänomen ist in diesem Zusammenhang die **Ausländererwerbslosigkeit**. In besonderem Maße hat sich das Taxigewerbe 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.



- Im GfK-Kaufkraftmeßsystem rangiert der **Kreis** mit 99,3% nur knapp unter dem Bundesdurchschnitt (100,0%) aber deutlich unter dem Niveau des Landes Nordrhein-Westfalen (103,1%). Kaufkräftigste Gemeinde im Kreisgebiet ist die Stadt Jülich (104,6%). Die geringste Kaufkraft findet sich in Linnich (95,0%) und Aldenhoven (91,6%).
- Gegenüber anderen Kreisen des Regierungsbezirks ist das **Fremdenverkehrsaufkommen** eher mäßig: 2003 wurden im Kreis Düren ca. 210.000 Übernachtungen gezählt - nur ein Bruchteil des Tourismusaufkommens im Kölner Umland, im Rhein-Sieg-Kreis (1,07 Mio. Übernachtungen) oder im Kreis Euskirchen (0,73 Mio. Übernachtungen). Wegen der Nähe zur Metropole Köln, besitzt der Tourismus hier einen gänzlich anderen Zuschnitt als im Kreis Düren.

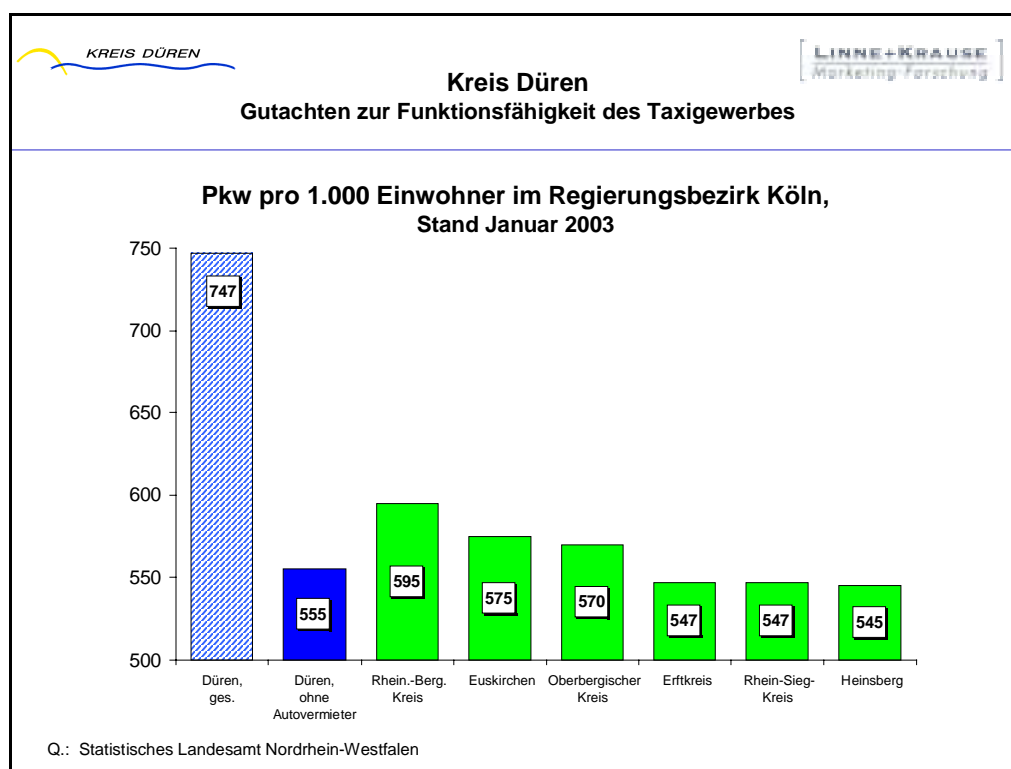


- Verglichen mit anderen Kreisen verfügt der Kreis Düren über eine recht gute Ausstattung mit **allgemeinen Krankenhäusern**: Im Kreisgebiet stehen gegenwärtig ca. 1.570 Betten zur Verfügung. Wenig taxirelevant sind die knapp 700 Betten in den Rheinischen Kliniken Düren.
- Problematisch für das Taxigewerbe in der Fläche des Kreises: Fast die gesamte stationäre Infrastruktur konzentriert sich auf die Kreisstadt Düren. Mit dem Krankenhaus Düren (ca. 530 Betten), dem St. Marien-Hospital (ca. 380 Betten) und dem St. Augustinus-Krankenhaus (ca. 290 Betten) verfügt die Stadt über drei Häuser in der Dimension eines Kreiskrankenhauses. Auf Jülich und Linnich kommen nur zwei Häuser mit jeweils etwa 180 Betten.

Kreis Düren Krankenhäuser und Zahl der Betten im Kreisgebiet, Stand 2003		
Krankenhaus Düren gem. GmbH	Düren	526
St. Marien-Hospital GmbH	Düren-Birkesdorf	378
St. Augustinus-Krankenhaus	Düren-Lendersdorf	294
Malteser Krankenhaus St. Elisabeth	Jülich	174
St. Josef Krankenhaus	Linnich	180
Paulus-Klinik	Düren	18
Krankenhäuser		1.570
Rheinische Kliniken	Düren	685
Krankenhäuser und Kliniken		2.255

2.2 Verkehrswirtschaftliche Standortbedingungen

- Wie in den meisten Flächenkreisen steht auch das Taxigewerbe des Kreises Düren in harter Konkurrenz zum **motorisierten Individualverkehr**: Mit einer Pkw-Dichte von 555 Pkw / 1.000 Einwohner rangierte der Landkreis 2003 etwa auf dem Niveau der Nachbarkreise im Regierungsbezirk. Die für den Kreis Düren nominell ausgewiesene Dichte von 747 Pkw / 1.000 Einwohner täuscht: Düren ist ein bevorzugter Meldestandort für Autovermieter. Der dennoch hohe Motorisierungsgrad der Bevölkerung stellt das Verkehrsmittel Taxi grundsätzlich in Frage.

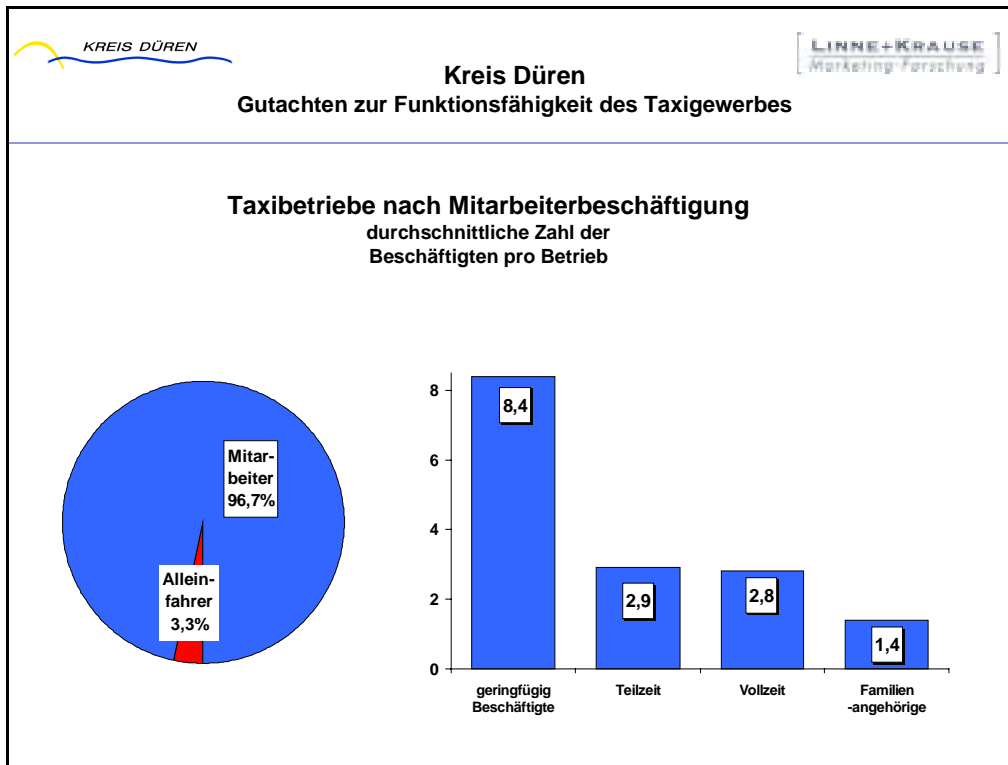


- Die vergleichsweise hohe Pkw-Ausstattung ist auch eine Folge des örtlichen Arbeitsplatzangebots und der damit verbundenen **hohen Pendlerzahl**: Von den etwa 83.000 Beschäftigten im Kreis Düren waren 2002 ca. **43.200 Einpendler mit Arbeitsplatz** außerhalb der Wohnsitzgemeinde; weitere ca. **54.500** im Kreis lebende Arbeitnehmer waren zudem **Auspender**. Die Erfahrung zeigt, dass Pendler in hohem Maße auf das eigene Auto orientiert sind und als Kunden für das Taxigewerbe kaum noch in Frage kommen.
- Am effizientesten nimmt das Taxigewerbe seine Funktion als ergänzendes Verkehrsmittel gegenüber dem **Schieneverkehr** wahr. Dabei zeigt sich aber, dass das örtliche Taxigewerbe in dieser Rolle nur relativ schwache Ansatzpunkte findet. Der Dürener Bahnhof ist in erster Linie ein Pendlerbahnhof – ein für das Taxigewerbe relativ unergiebiges Umfeld. Der Bahnhof wird ausschließlich von Regionalexpresszügen, Regionalbahn und S-Bahnen bedient.

3 ANGEBOTSSITUATION

3.1 Betriebe

- Charakteristisch für das Taxigewerbe im Kreis ist die Wettbewerbssituation gegenüber dem **Mietwagengewerbe**. Da Viele Mietwagen werden taxiähnlich betrieben, so dass sich insbesondere in der Kreisstadt Düren eine massive Konkurrenz zwischen Taxi und Mietwagen aufgebaut hat.
- Mit durchschnittlich 3,5 Taxis je Betrieb präsentiert sich das Taxigewerbe im Kreis Düren als vergleichsweise großteilig. Dazu tragen insbesondere einige mittelgroße Betriebe bei. Traditionelle 1-Fahrzeugbetriebe haben im Kreisgebiet kaum noch Bedeutung. Zum Vergleich: Im Bundesdurchschnitt liegt die Betriebsgröße knapp unter 2 Fahrzeugen.
- Für die vorliegende Untersuchung wurde das Kreisgebiet in **3 Regionen** aufgeteilt: Die Stadt Düren (Stadt Düren und zusätzlich die Gemeinde Merzenich), den Altkreis Düren (ohne die Stadt Düren und Merzenich) sowie den nördlich gelegenen Altkreis Jülich.
- Räumlich konzentriert sich das Gewerbe auf die **Region Düren** (44 Taxis), zu der im Zuge dieser Untersuchung auch die Unternehmer aus der **Gemeinde Merzenich** mit 2 Konzessionen gezählt wurden. Die Region Düren ist somit Heimat für annähernd die Hälfte der im Kreisgebiet ansässigen Taxiflotte.
- Wichtigster Taxistandort im **Altkreis Jülich** ist die alte Kreisstadt **Jülich** mit 19 Taxis. Mit Ausnahme der taxifreien Gemeinde Titz finden sich in den übrigen Gemeinden des Altkreises Jülich nur Streustandorte des Taxigewerbes.
- Einen gesonderten Schwerpunkt im **Altkreis Düren** bildet die Gemeinde **Kreuzau**, in der ein Unternehmer mit insgesamt 14 Taxis ansässig ist, der jedoch auch in der Kreisstadt Düren präsent ist. Erwähnenswerte Standorte im südlichen Kreisgebiet sind daneben die Gemeinde Langerwehe sowie die Stadt Nideggen. Ansonsten finden sich im Altkreis Düren wiederum nur **Streustandorte**. Die Gemeinde Hürtgenwald verfügen über keine eigene Taxibedienung.
- Wegen der verhältnismäßig großteiligen Betriebsstruktur, wird das Taxigewerbe im Kreis Düren relativ personalintensiv betrieben. So hat der Typ des alleinfahrenden **1- Fahrzeugunternehmers** praktisch keine Bedeutung (ca. 3% der Betriebe) mehr. Ca. 97% der Betriebe beschäftigen Mitarbeiter, wobei jedoch Vollzeitmitarbeiter eine relativ große Rolle spielen – besonders in der Kreisstadt.



Kreis Düren Betriebe nach Mitarbeitern in % bzw. Anzahl der Mitarbeiter										
	Kreis Düren						Oberberg. Kreis	Rhein.- Berg. Kreis	Rhein- Sieg Kreis	Kreis Neun- kirchen
	Kreis gesamt	Stadt Düren	Altkreis Düren	Altkreis Jülich	Betriebe < 5 Taxis	Betriebe > 4 Taxis				
Alleinfahrer	3,3%	0,0%	14,3%	0,0%	4,8%	0,0%	6,1%	10,0%	16,9%	14,8%
mit Mitarbeitern	96,7%	100%	85,7%	100%	95,2%	100%	93,9%	90,0%	83,1%	85,2%
davon: mit Vollzeitmit.	48,3%	56,3%	50,0%	28,6%	35,0%	77,8%	60,6%	40,6%	65,2%	52,2%
Ø Vollzeitmit- arbeiter	2,8	2,7	2,3	4,0	2,0	3,6	3,6	2,3	4,1	1,8
davon: geringfügig Beschäftigte	89,6%	93,8%	83,3%	85,7%	85,0%	100%	81,8%	79,6%	67,3%	86,9%
Ø geringfügig Beschäftigte	8,4	9,6	4,0	8,8	4,3	16,0	13,0	4,4	6,6	4,8
davon: mit Teilzeitmitarbeiter n	44,8%	62,5%	0,0%	42,9%	40,0%	55,6%	45,5%	38,6%	30,4%	52,2%
Ø Teilzeit- mitarbeiter	2,9	3,4	0,0	1,3	2,0	4,4	1,7	2,1	2,3	2,6
davon: mithelfende Familienangeh.s	51,7%	56,3%	66,7%	28,6%	60,0%	33,3%	51,5%	45,5%	56,5%	69,6%
Ø Familien- angehörige	1,4	1,4	1,3	1,5	1,3	1,6	1,9	1,3	1,5	1,8

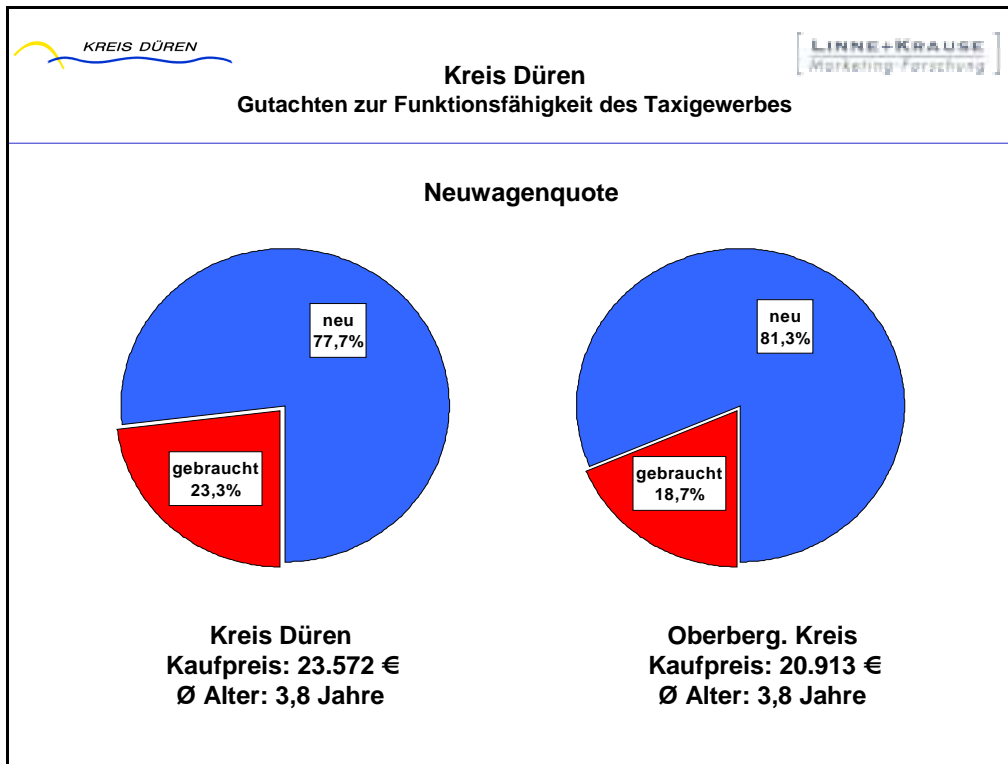
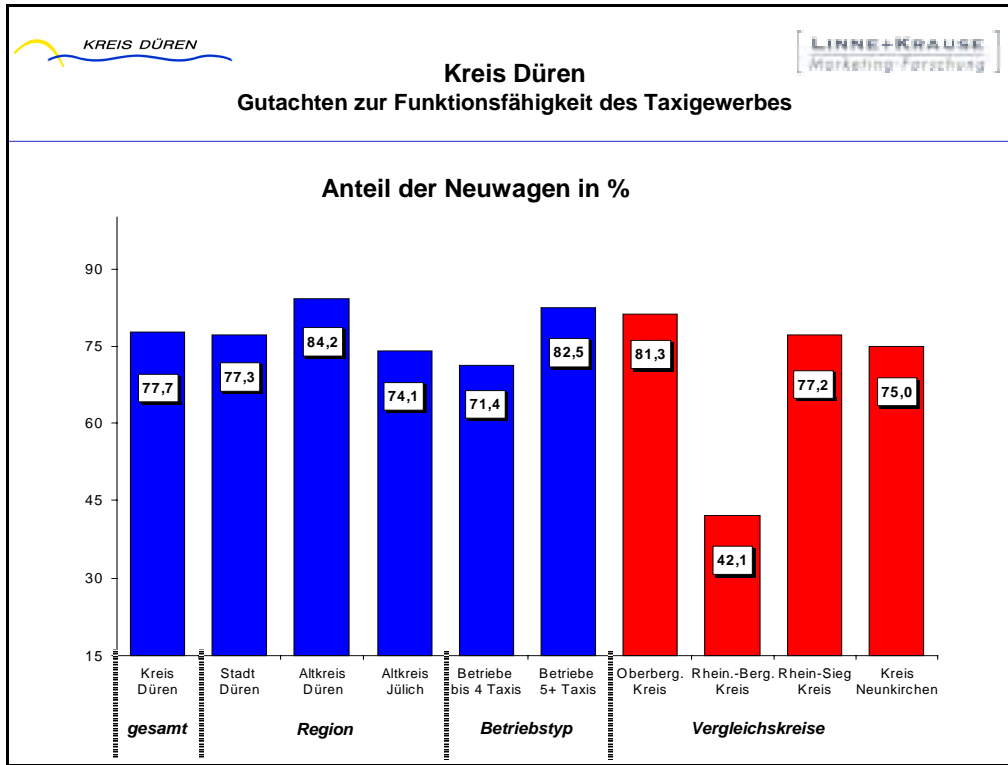
- Gewicht haben im Kreis zudem geringfügig Beschäftigte, sogenannte **400 €Kräfte**. Ca. 90% aller Betriebe beschäftigen derartige Aushilfskräfte. Auch hier ist die höchste Beschäftigungsdichte in der Kreisstadt festzustellen.
- Große Bedeutung haben auch **mithelfende Familienmitglieder**, die in ca. 45% der Betriebe zum Einsatz kommen. Bei vielen Taxibetrieben handelt es sich also um **ausgesprochene Familienbetriebe**, die ihre Überlebensfähigkeit nicht zuletzt familiärer Selbstausschöpfung verdanken.

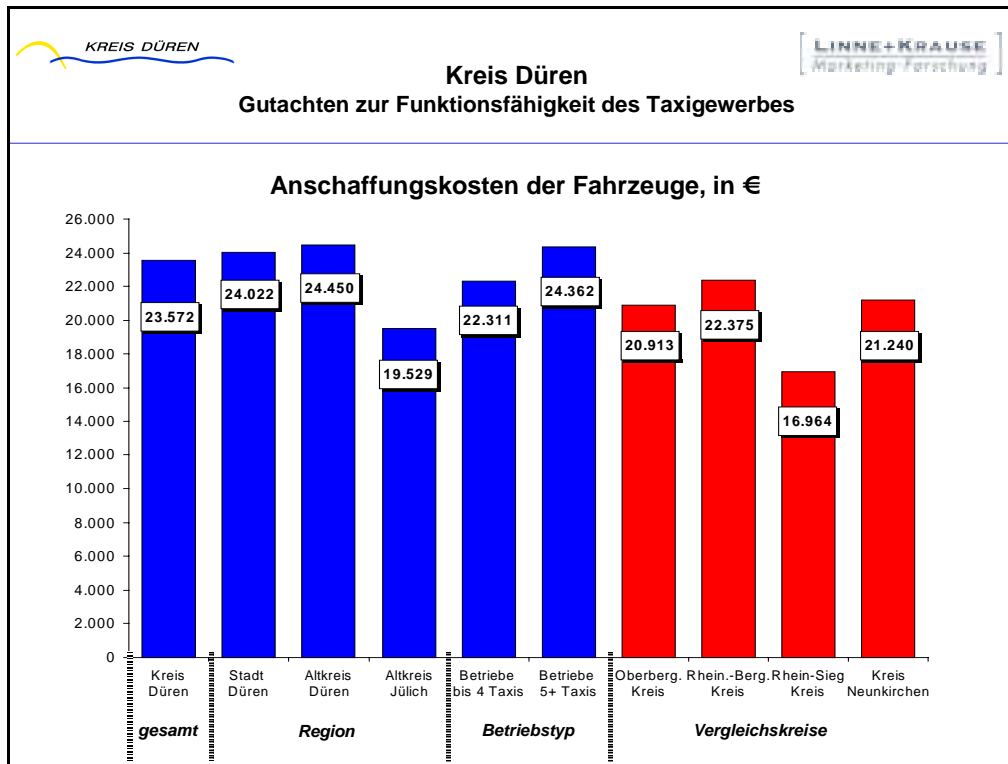
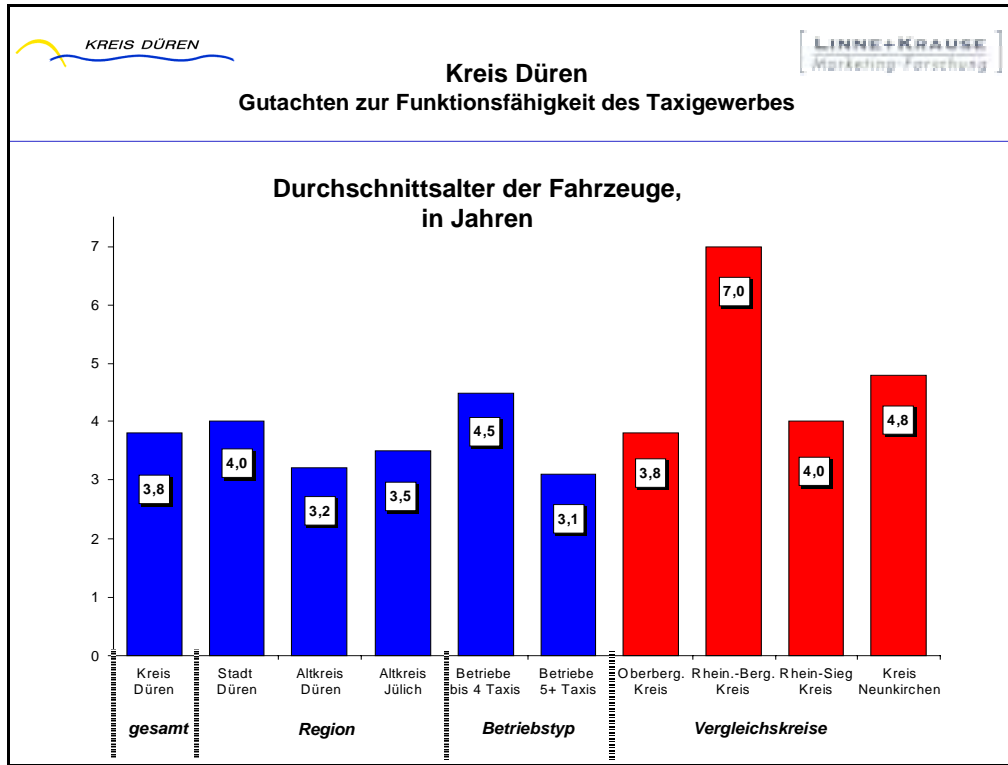
3.2 Fahrzeuge

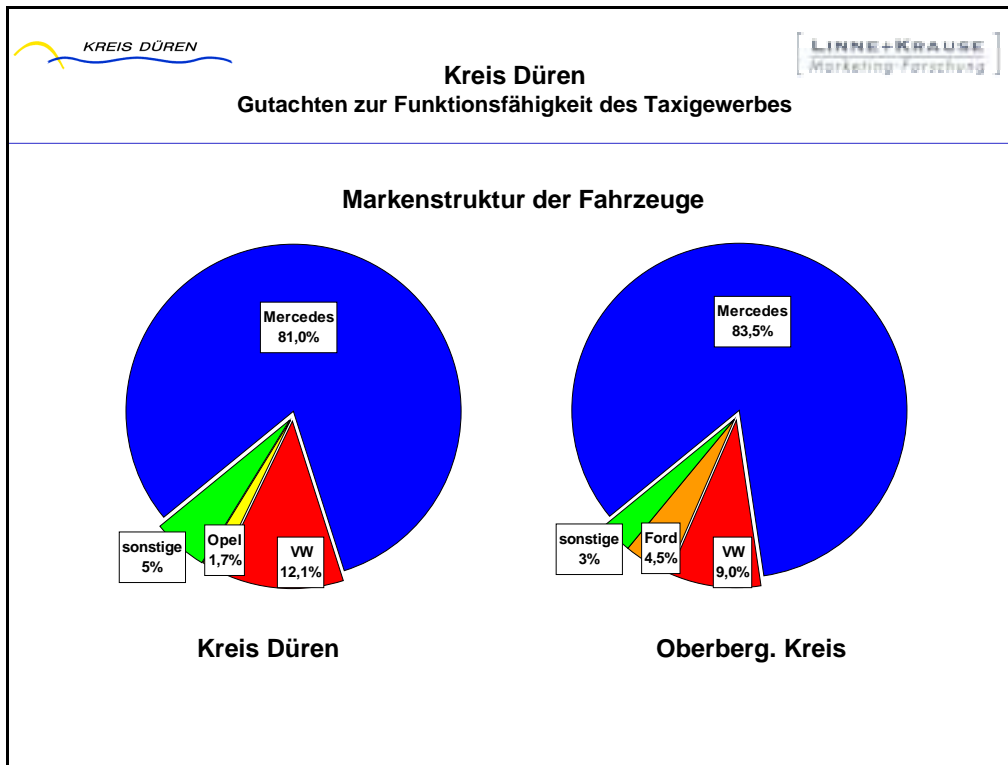
- Insgesamt ist die Ausstattung der Fahrzeugflotte im **Kreis Düren** überraschend günstig: Mit einem Neuwagenanteil von ca. 78% wird ein befriedigender Wert erzielt. Besonders günstig ist die Situation der Betriebe im Altkreis Düren (ca. 84% Neuwagen).

Kreis Düren Beschaffung der Fahrzeuge und Kaufpreis in % bzw. in €											
	Kreis Düren						Oberberg. Kreis	Rhein.- Berg. Kreis	Rhein- Sieg Kreis	Kreis Neun- kirchen	
	Kreis gesamt	Stadt Düren	Altkreis Düren	Altkreis Jülich	Betriebe < 5 Taxis	Betriebe > 4 Taxis					
neue	77,7%	77,3%	84,2%	74,1%	71,4%	82,5%	81,3%	42,1%	77,2%	75,0%	
gebrauchte	22,3%	22,7%	15,8%	25,9%	28,6%	17,5%	18,7%	57,9%	22,8%	25,0%	
total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
Preis €	neu	26.220	27.183	25.292	22.424	24.633	27.158	24.120	24.042	25.270	23.663
	alt	11.747	10.231	20.820	6.500	15.605	6.786	12.016	17.019	9.921	11.739
	alle	23.572	24.022	24.450	19.529	22.311	24.362	20.913	22.375	16.964	21.240

- Wegen der befriedigende Neuwagenquote ist auch die durchschnittliche **Investitionssumme** von knapp 23.600 € pro Fahrzeug (Rhein-Sieg-Kreis: ca. 17.000 €) recht positiv zu bewerten.
- Mit leichter Einschränkung gilt das auch für die Fahrzeuge im Altkreis Jülich (ca. 19.500 €). Problematisch ist hier der geringe Beschaffungswert der Gebrauchtfahrzeuge der mit ca. 6.500 € außerordentlich niedrig ist.
- Befriedigend ist auch das **Durchschnittsalter** der Fahrzeuge von 3,8 Jahren. Zum Vergleich: Im Rheinisch-Bergischen Kreis liegt das Durchschnittsalter der Fahrzeuge mit 7 Jahren wesentlich höher.







3.3 Taxidichte

- Auf jedes Taxifahrzeug kommen im Kreisgebiet gegenwärtig ca. 2.800 Einwohner. Das entspricht einer **Taxidichte** von 0,36. Damit liegt der Kreis Düren deutlich unter dem Durchschnitt der NRW-Flächenkreise (0,47).
- Sehr hoch ist dagegen die Zahl der Mietwagen, von denen 82 im Kreisgebiet eingesetzt werden. Aufgrund der relativ geringen Taxenzahl kommt der Kreis Düren dennoch auf eine insgesamt akzeptable **Taxi-Mietwagendichte (TMD)** von 0,66 – deutlich weniger als der Durchschnitt der NRW-Landkreisdurchschnitt 0,83.

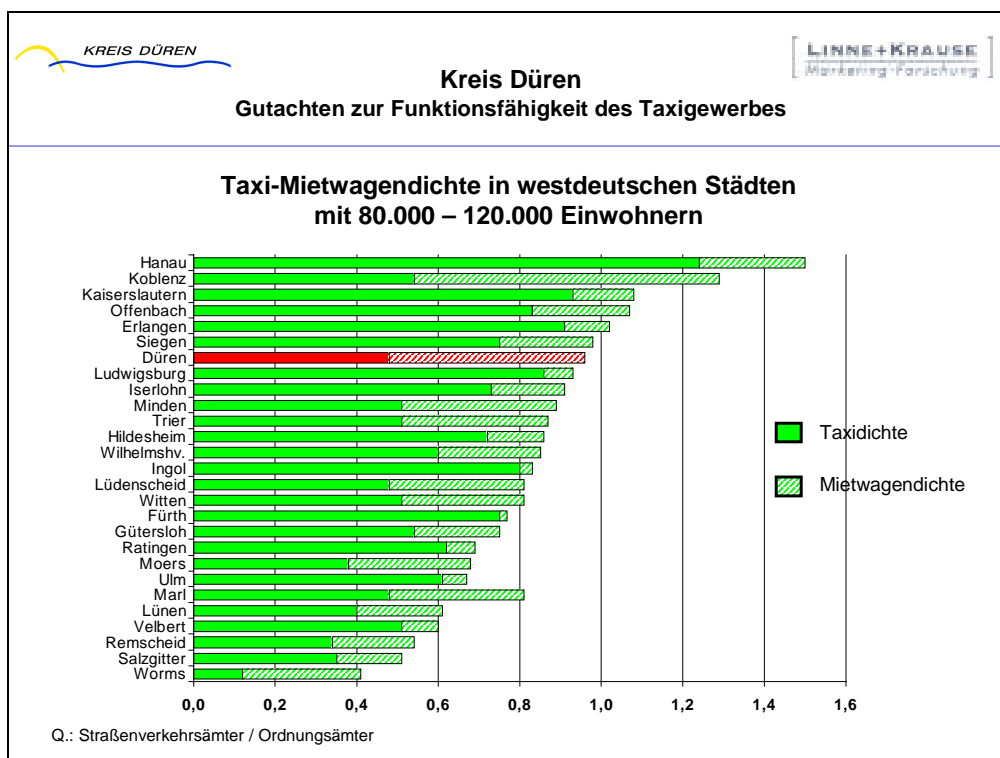
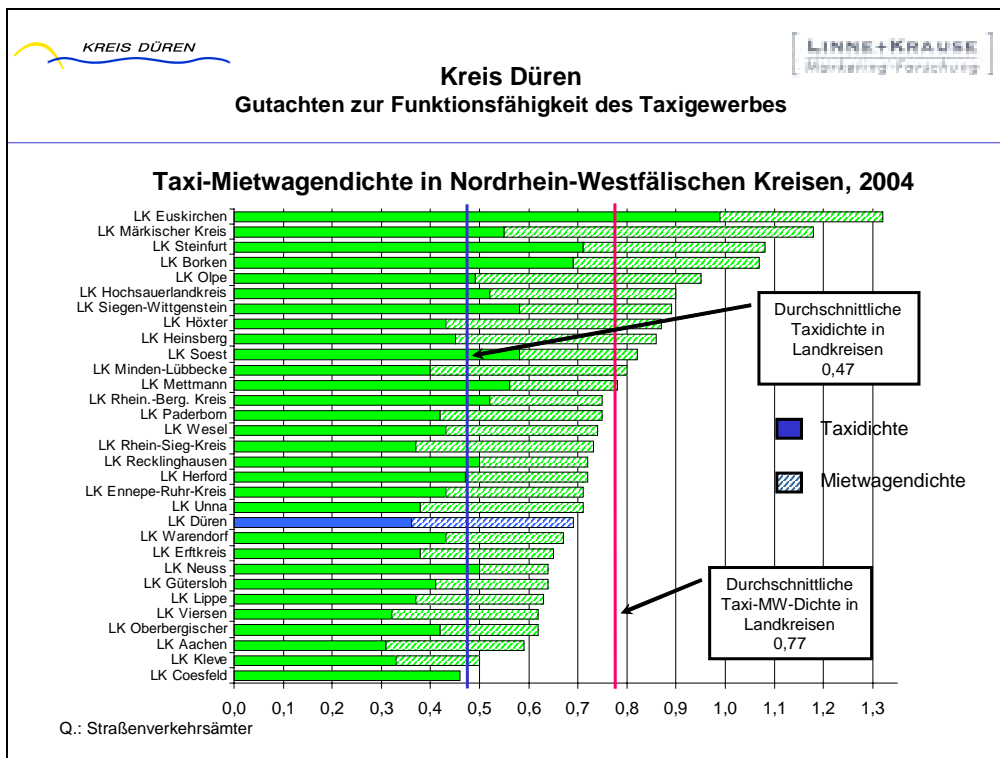
Landkreis Düren Taxidichte (TD) und Taxi-/Mietwagendichte (TMD) Städte und Gemeinden im Kreis, Stand März 2004								
Städte / Gemeinden	EW	Taxi	MW	Taxi + MW	EW / Taxi	TD	EW / (Taxi+MW)	TMD
Region Düren	102.665	46	45	91	2.232	0,45	1.128	0,89
Merzenich	10.029	2	0	2	5.015	0,20	5.015	0,20
Düren, Stadt	92.636	44	45	89	2.105	0,47	1.041	0,96
Altkreis Düren	91.484	24	15	39	3.812	0,26	2.346	0,43
Niederzier	14.317	3	3	6	4.772	0,21	2.386	0,42
Langerwehe	13.982	6	0	6	2.330	0,43	2.330	0,43
Nörvenich	11.571	2	0	2	5.786	0,17	5.786	0,17
Vettweiß	8.870	1	2	3	8.870	0,11	2.957	0,34
Kreuzau	18.345	6	2	8	3.058	0,33	2.293	0,44
Hürtgenwald	8.940	0	0	0	-	-	-	-
Nideggen, Stadt	10.766	5	3	8	2.153	0,46	1.346	0,74
Heimbach, Stadt	4.693	1	5	6	4.693	0,21	782	1,28
Altkreis Jülich	78.217	27	22	49	2.897	0,35	1.596	0,63
Titz	8.477	0	0	0	-	-	-	-
Linnich, Stadt	13.917	4	6	10	3.479	0,29	1.392	0,72
Jülich, Stadt	34.066	19	6	25	1.793	0,56	1.363	0,73
Aldenhoven	14.215	3	9	12	4.738	0,21	1.185	0,84
Inden	7.542	1	1	2	7.542	0,13	3.771	0,27
Gesamtkreis Düren	272.366	97	82	179	2.808	0,36	1.522	0,66

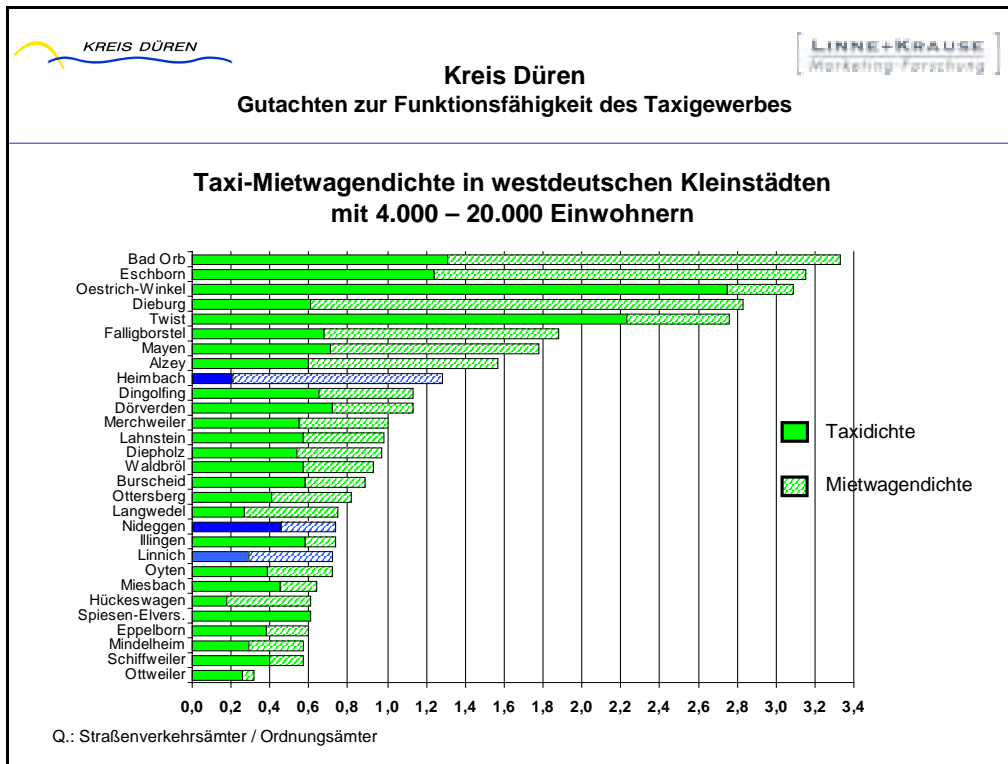
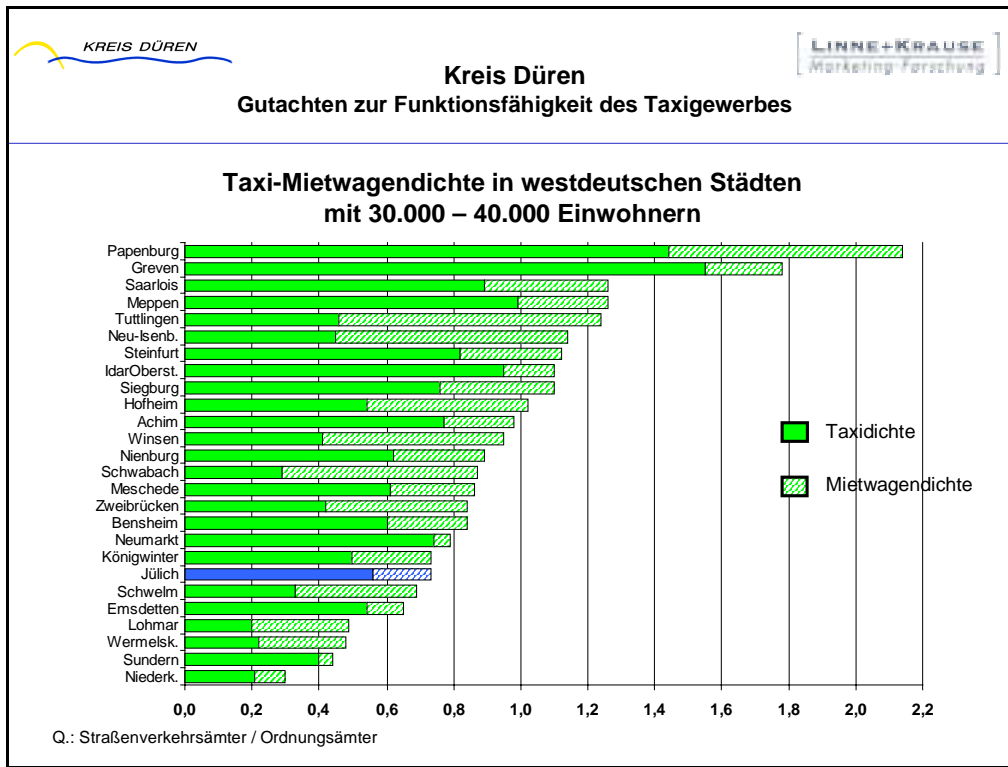
Taxidichte und Mietwagendichte westdeutschen Städten zwischen 80.000 und 120.000 Einwohnern								
Bundesland	Stadt	Einwohner	Anzahl Taxi	Anzahl MW	EW pro Taxi	Taxi-dichte	EW pro Taxi + MW	Taxi-MW-dichte
HE	Stadt Hanau	87.809	109	23	806	1,24	665	1,50
RP	Stadt Koblenz	107.641	58	81	1.856	0,54	774	1,29
RP	Stadt Kaiserslautern	100.025	93	15	1.076	0,93	926	1,08
HE	Stadt Offenbach	116.627	97	28	1.202	0,83	933	1,07
BY	Stadt Erlangen	100.778	92	11	1.095	0,91	978	1,02
NW	Stadt Siegen	108.334	81	25	1.337	0,75	1.022	0,98
NW	Stadt Düren	92.492	44	45	2.102	0,48	1.041	0,96
BW	Stadt Ludwigsburg	87.146	75	6	1.162	0,86	1.076	0,93
NW	Stadt Iserlohn	98.598	72	18	1:369	0,73	1.096	0,91
NW	Stadt Minden	83.046	42	32	1.977	0,51	1.122	0,89
RP	Stadt Trier	99.891	51	36	1.959	0,51	1.148	0,87
NI	Stadt Hildesheim	103.738	75	14	1.383	0,72	1.166	0,86
NI	Stadt Wilhelmshv.	83.743	50	21	1.675	0,60	1.179	0,85
BY	Stadt Ingolstadt	117.470	94	3	1.250	0,80	1.211	0,83
NW	Stadt Marl	92.126	44	31	2.093	0,48	1.228	0,81
NW	Stadt Witten	102.432	52	31	1.970	0,51	1.234	0,81
BY	Stadt Fürth	109.521	82	2	1.336	0,75	1.304	0,77
NW	Stadt Gütersloh	95.712	52	20	1.841	0,54	1.329	0,75
NW	Stadt Ratingen	91.967	57	6	1.613	0,62	1.460	0,69
NW	Stadt Moers	108.019	41	32	2.635	0,38	1.480	0,68
BW	Stadt Ulm	116.703	71	7	1.644	0,61	1.496	0,67
NW	Stadt Lüdenscheid	80.320	52	0	1.545	0,65	1.545	0,65
NW	Stadt Lünen	91.943	37	19	2.485	0,40	1.642	0,61
NW	Stadt Velbert	89.478	46	8	1.945	0,51	1.657	0,60
NW	Stadt Remscheid	118.339	40	24	2.958	0,34	1.849	0,54
NI	Stadt Salzgitter	111.357	39	18	2.855	0,35	1.954	0,51
RP	Stadt Worms	80.361	10	23	8.036	0,12	2.435	0,41

Taxidichte und Mietwagendichte westdeutschen Städten zwischen 30.000 und 40.000 Einwohnern								
Bundes- land	Stadt	Einwohner	Anzahl Taxi	Anzahl MW	EW pro Taxi	Taxi- dichte	EW pro Taxi +MW	Taxi-MW- dichte
NI	Papenburg	34.096	49	24	696	1,44	467	2,14
NW	Greven	34.217	53	8	646	1,55	561	1,78
NI	Meppen	33.412	33	9	1.012	0,99	796	1,26
SL	Saarlouis	38.063	34	14	1.120	0,89	793	1,26
BW	Tuttlingen	34.715	16	27	2.170	0,46	807	1,24
HE	Neu-Isenburg	35.208	16	24	2.201	0,45	880	1,14
NW	Steinfurt	33.955	28	10	1.213	0,82	894	1,12
NW	Siegburg	38.186	29	13	1.317	0,76	909	1,10
RP	Idar-Oberstein	33.511	32	5	1.047	0,95	906	1,10
HE	Hofheim	37.142	20	18	1.857	0,54	977	1,02
NI	Achim	29.721	23	6	1.292	0,77	1.025	0,98
NI	Winsen	31.627	13	17	2.433	0,41	1.054	0,95
NI	Nienburg	32.516	20	9	1.626	0,62	1.121	0,89
BY	Schwabach	37.944	11	22	3.449	0,29	1.150	0,87
NW	Meschede	32.679	20	8	1.634	0,61	1.167	0,86
HE	Bensheim	38.282	23	9	1.664	0,60	1.196	0,84
RP	Zweibrücken	35.646	15	15	2.376	0,42	1.188	0,84
BY	Neumarkt	39.307	29	2	1.355	0,74	1.268	0,79
NW	Jülich	34.066	19	6	1.793	0,56	1.363	0,73
NW	Königwinter	38.374	19	9	2.020	0,50	1.371	0,73
NW	Schwelm	30.391	10	11	3.039	0,33	1.447	0,69
NW	Emsdetten	35.230	19	4	1.854	0,54	1.532	0,65
NW	Lohmar	30.421	6	9	5.070	0,20	2.028	0,49
NW	Wermelskirchen	37.175	8	10	4.647	0,22	2.065	0,48
NW	Sundern	29.867	12	1	2.489	0,40	2.297	0,44
NW	Niederkassel	33.646	7	3	4.807	0,21	3.365	0,30

Taxidichte und Mietwagendichte westdeutschen Städten zwischen 9.000 und 20.000 Einwohnern								
Bundes- land	Stadt	Einwohner	Anzahl Taxi	Anzahl MW	EW pro Taxi	Taxi- dichte	EW pro Taxi +MW	Taxi-MW- dichte
HE	Bad Orb	9.912	13	20	762	1,31	300	3,33
HE	Eschborn	19.388	24	37	808	1,24	318	3,15
HE	Oestrich-Winkel	11.985	33	4	363	2,75	324	3,09
HE	Dieburg	14.854	9	33	1.650	0,61	354	2,83
NI	Twist	9.426	21	5	449	2,23	363	2,76
NI	Falligborstel	11.709	8	14	1.464	0,68	532	1,88
RP	Mayen	19.670	14	21	1.405	0,71	562	1,78
RP	Alzey	18.417	11	18	1.674	0,6	635	1,57
BY	Dingolfing	18.505	12	9	1.542	0,65	881	1,13
NI	Dörverden	9.726	7	4	1.389	0,72	884	1,13
SL	Merchweiler	10.949	6	5	1.825	0,55	995	1,00
RP	Lahnstein	19.432	11	8	1.767	0,57	1.023	0,98
NI	Diepholz	16.542	9	7	1.838	0,54	1.034	0,97
NW	Waldbröl	19.351	11	7	1.759	0,57	1.075	0,93
NW	Burscheid	19.091	11	6	1.736	0,58	1.123	0,89
NI	Ottersberg	12.129	5	5	2.426	0,41	1.213	0,82
NI	Langwedel	14.603	4	7	3.651	0,27	1.328	0,75
NW	Nideggen	10.766	5	3	2.153	0,46	1.346	0,74
SL	Illingen	18.870	11	3	1.715	0,58	1.348	0,74
NI	Oyten	15.231	6	5	2.539	0,39	1.385	0,72
NW	Linnich	13.917	4	6	3.479	0,29	1.392	0,72
BY	Miesbach	11.000	5	2	2.200	0,45	1.571	0,64
NW	Hückeswagen	16.518	3	7	5.506	0,18	1.652	0,61
SL	Spiesen-Elvers.	14.744	9	0	1.638	0,61	1.638	0,61
SL	Eppelborn	18.387	7	4	2.627	0,38	1.672	0,6
BY	Mindelheim	10.500	3	3	3.500	0,29	1.750	0,57
SL	Schiffweiler	17.627	7	3	2.518	0,4	1.763	0,57
SL	Ottweiler	15.497	4	1	3.874	0,26	3.099	0,32

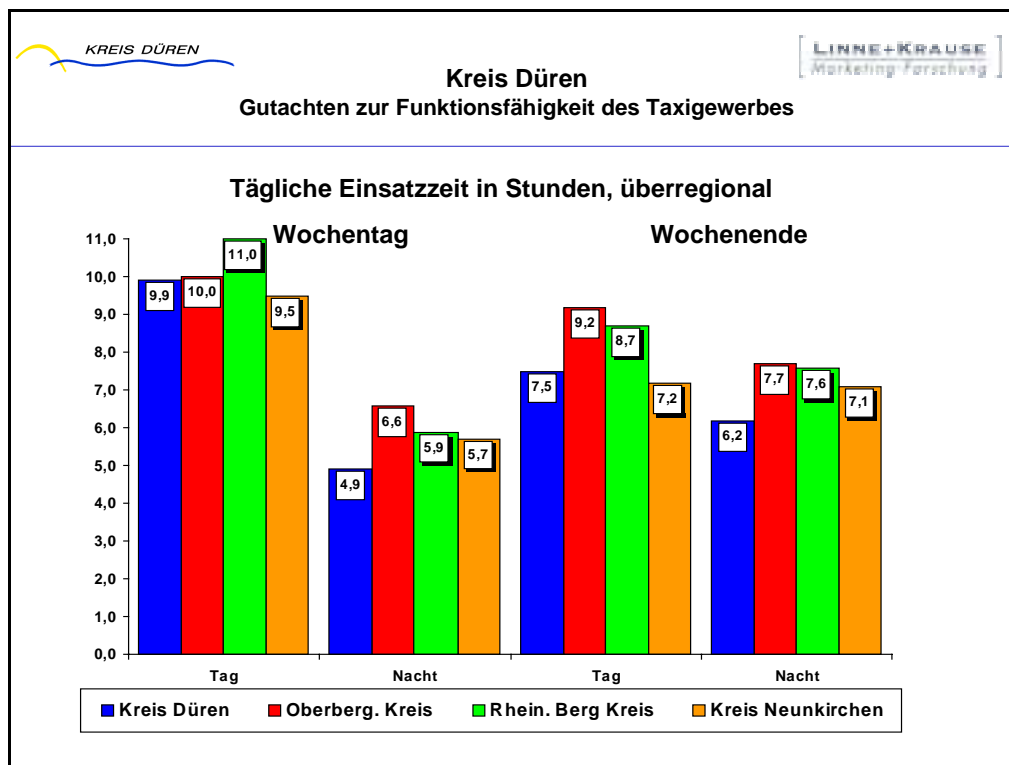
- Auf örtlicher Ebene differenziert sich das Bild: In der **Kreisstadt Düren** wird eine Taxidichte von 0,47 erreicht. Berücksichtigt man weiterhin die Mietwagen, so kommt die Kreisstadt auf eine nicht unerhebliche Taxi-Mietwagendichte von 0,96.
- In der Gegenüberstellung mit vergleichbaren westdeutschen Städten der Größenordnung 80.000 und 120.000 Einwohner zählt Düren **zum oberen Viertel**. Nur noch wenige Städte dieser Größenordnung, wie z.B. Hanau (TMD: 1,50), Koblenz (TMD: 1,29), Offenbach (TMD: 1,07) oder Kaiserslautern (TMD: 1,08) haben eine höhere Taxi-Mietwagendichte aufzuweisen - auch wenn die reine Taxidichte in der Stadt Düren eher unterdurchschnittlich ausfällt. Kommt hinzu: Die Mietwagen der Stadt arbeiten taxiähnlich und bilden so eine ernstzunehmende Konkurrenz für das örtliche Taxigewerbe.
- Eine deutlich entspanntere Angebotsdichte zeigt sich in der **Stadt Jülich**, wo eine Taxidichte von 0,56 und eine Taxi-Mietwagendichte von 0,73 festgestellt werden konnte. Im Kontext westdeutscher Städten mit 30.000 und 40.000 Einwohnern rangiert Jülich bei beiden Kennziffern im unteren Viertel.
- Ähnlich das Bild bei zwei anderen Kleinstädten im Kreisgebiet: Sowohl **Nideggen** wie auch **Linnich** kommen auf akzeptable Taxidichten (0,46 bzw. 0,29). Nicht unbedenklich, jedoch „noch im Rahmen“ bleibt in beiden Städten die Taxi-Mietwagendichte von 0,74 in Nideggen und 0,72 in Linnich. In der Gegenüberstellung mit Kleinstädten vergleichbarer Größenordnung finden sich sowohl Nideggen wie auch Linnich im unteren Drittel.
- Bedenklich erscheint dagegen die Situation in der Kleinstadt **Heimbach**, wo wegen der dort eingesetzten 5 Mietwagen eine Taxi-Mietwagendichte von 1,28 erreicht wird. Eine ähnliche Situation findet sich in der Gemeinde Aldenhoven, wo 3 Taxis und 9 Mietwagen eine Taxi-Mietwagendichte von 0,84 ergeben.
- In den **übrigen Gemeinden** des Kreises Düren finden sich keine Hinweise auf einen übermäßigen Besatz mit Taxis oder Mietwagen.

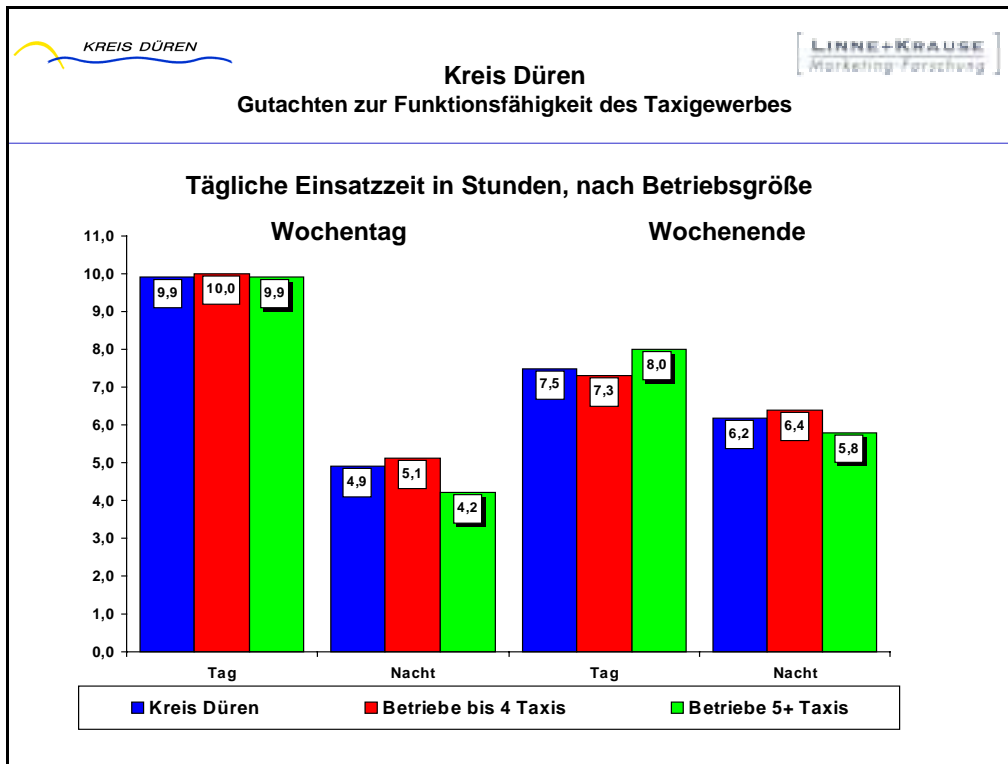
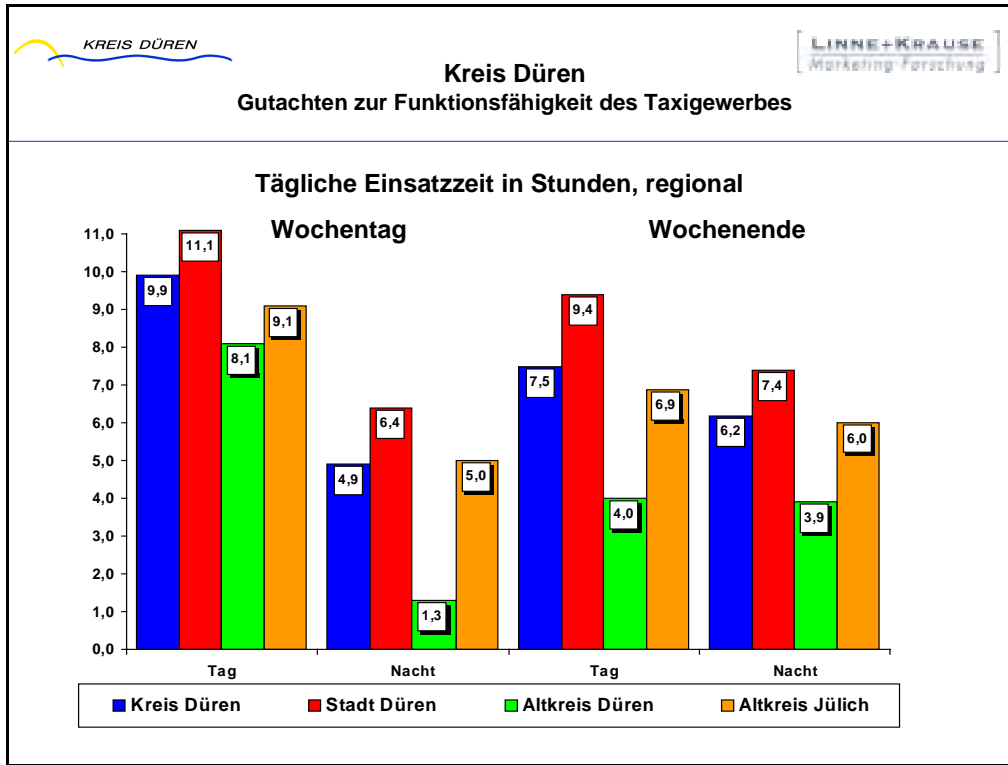


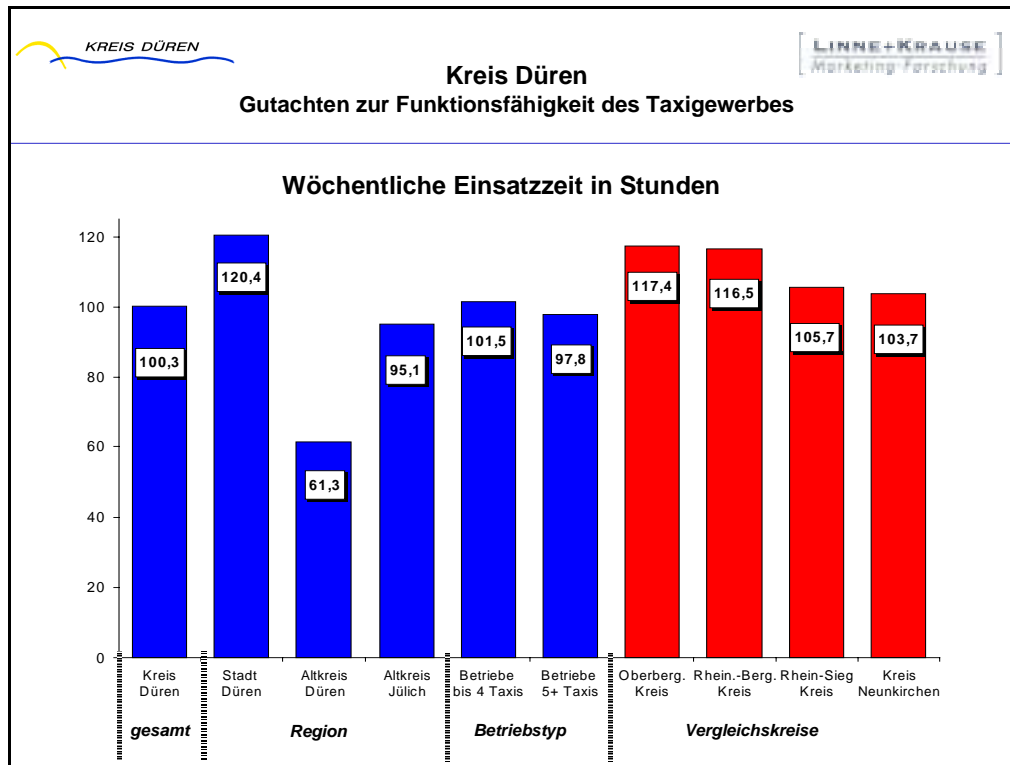


3.4 Einsatzzeiten und Fahrleistung

- Die Betriebe im Kreis Düren kommen auf eine wöchentliche Einsatzzeit von ca. 100 Stunden – ein im regionalen Vergleich durchschnittlicher Wert. Im Oberbergischen Kreis oder im Rheinisch-Bergischen Kreis werden mit jeweils ca. 117 Std./Woche sogar noch deutlich höhere Einsatzzeiten gefahren.
- Überdurchschnittliche Einsatzzeiten werden jedoch in der **Kreisstadt** erbracht. Hier leisten die Betriebe ca. 120 Std./Woche. Der Grund: Anders als in der Fläche des Kreises, existiert in der Stadt Düren ein Nachtgeschäft.
- Gänzlich anders das Bild im **Altkreis Düren**, wo gerade einmal eine Wochenleistung von gut 61 Stunden erreicht wird. Hier fehlen das Nacht- und das Wochenendgeschäft.
- Auf ca. 95 Std./Woche kommen die Betriebe im **Altkreis Jülich**. Mit Blick auf das Nacht- und Wochenendgeschäft reiht sich der Altkreis Jülich zwischen Kreisstadt und Altkreis Düren ein.







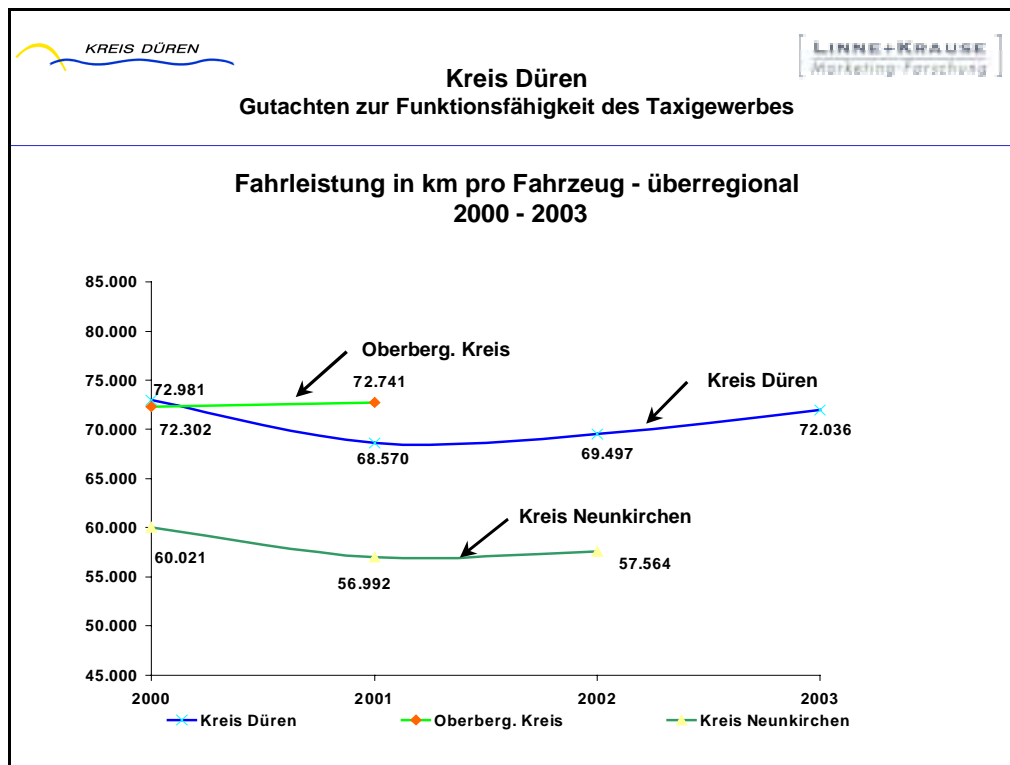
Kreis Düren										
Durchschnittliche Einsatzzeit in Std. pro Woche										
	Kreis Düren						Oberberg. Kreis	Rhein.-Berg. Kreis	Rhein.-Sieg. Kreis	Kreis Neunkirchen
	Kreis gesamt	Stadt Düren	Altkreis Düren	Altkreis Jülich	Betriebe < 5 Taxis	Betriebe > 4 Taxis				
Wochentag										
• Tagesstunden	9,9	11,1	8,1	9,1	10,0	9,9	10,0	11,0	-	9,5
• Nachtstunden	4,9	6,4	1,3	5,0	5,1	4,2	6,6	5,9	-	5,7
Tag + Nacht	14,8	17,5	9,4	14,1	15,1	14,1	16,6	16,9	-	15,2
Wochenende										
• Tagesstunden	7,5	9,4	4,0	6,9	7,3	8,0	9,2	8,7	-	7,2
• Nachtstunden	6,2	7,4	3,9	6,0	6,4	5,8	7,7	7,6	-	7,1
Tag + Nacht	13,7	16,8	7,9	12,9	13,7	13,8	16,9	16,3	15,1	14,3
Woche	100,3	120,4	61,3	95,1	101,5	97,8	117,4	116,5	105,7	103,7

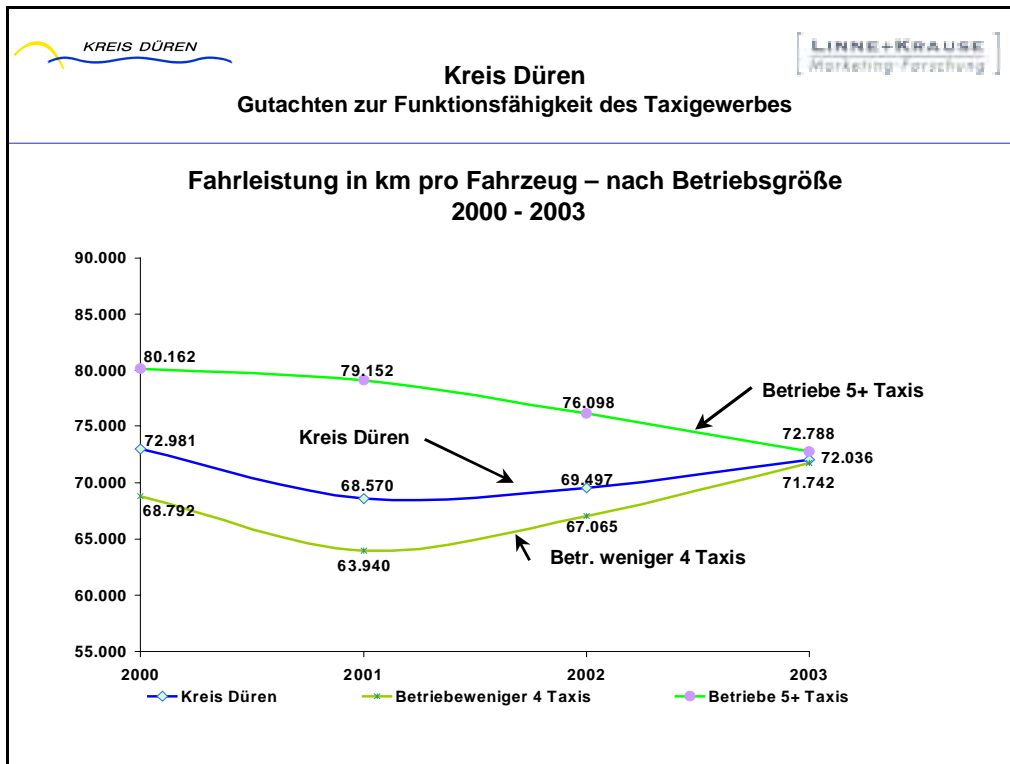
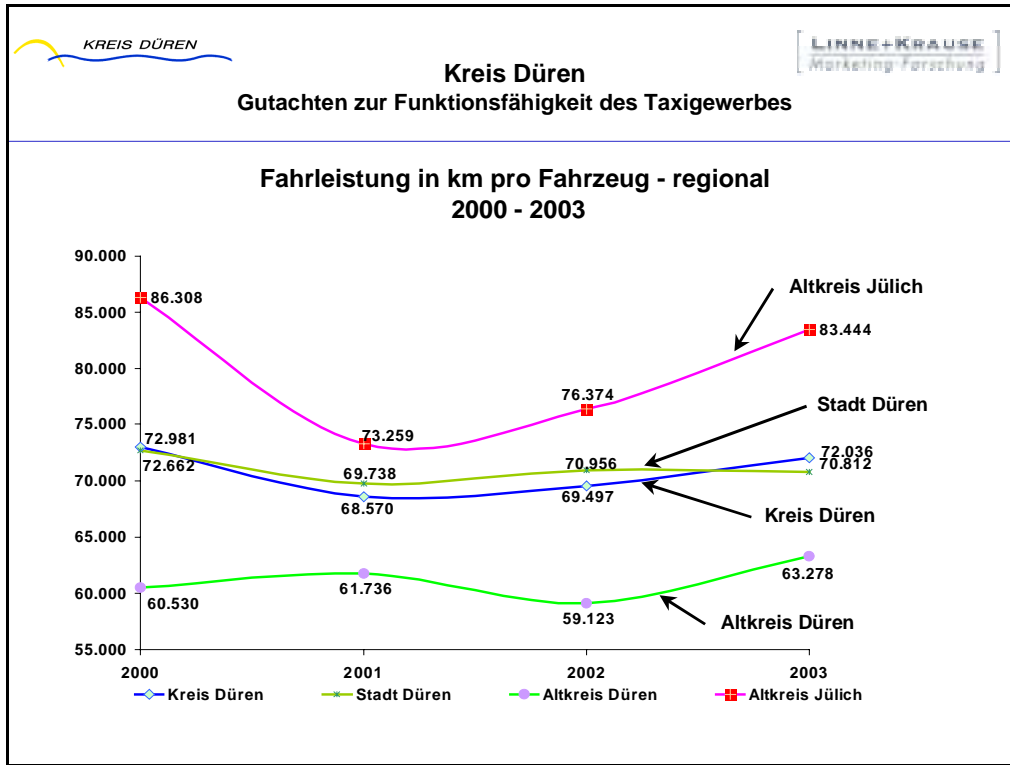
- Erwartungsgemäß zeigen die Fahrzeuge in der Stadt Düren die geringste Fahrleistung. Verantwortlich hierfür ist die für Stadt-Taxis typische, eher kleinräumige Fahrweise - je urbaner die Gemeinde, desto kleinräumiger die Fahrweise der Taxis.

- Insgesamt ist die Jahresfahrleistung von 2000 bis 2002 **spürbar zurückgegangen**: Von ca. 73.000 km auf ca. 69.500 km pro Jahr und Fahrzeug. Am deutlichsten ist der Rückgang bei den Großbetrieben mit mehr als 4 Taxis sowie im Altkreis Jülich zu beobachten. Die für 2003 ausgewiesene Fahrleistung von ca. 72.000 km wurde hochgerechnet und ist daher unter Vorbehalt zu interpretieren.

Kreis Düren Jährliche Fahrleistung pro Fahrzeug										
	Kreis Düren						Oberberg. Kreis	Rhein.- Berg. Kreis	Rhein- Sieg Kreis	Kreis Neun- kirchen
	Kreis gesamt	Stadt Düren	Altkreis Düren	Altkreis Jülich	Betriebe < 5 Taxis	Betriebe > 4 Taxis				
2000	72.981	72.662	60.530	86.308	68.792	80.162	72.302	67.523	-	60.021
2001	68.570	69.738	61.736	73.259	63.940	79.152	72.741	-	-	56.992
2002	69.497	70.956	59.123	76.374	67.065	76.098	-	-	-	57.564
2003*	72.036	70.812	63.278	83.444	71.742	72.788	-	-	-	-
∅	70.771	70.685	61.190	79.846	67.664	77.050	72.522	67.523	-	58.192

* hochgerechnete Werte, nicht vollständig vergleichbar mit Vorjahreswerten





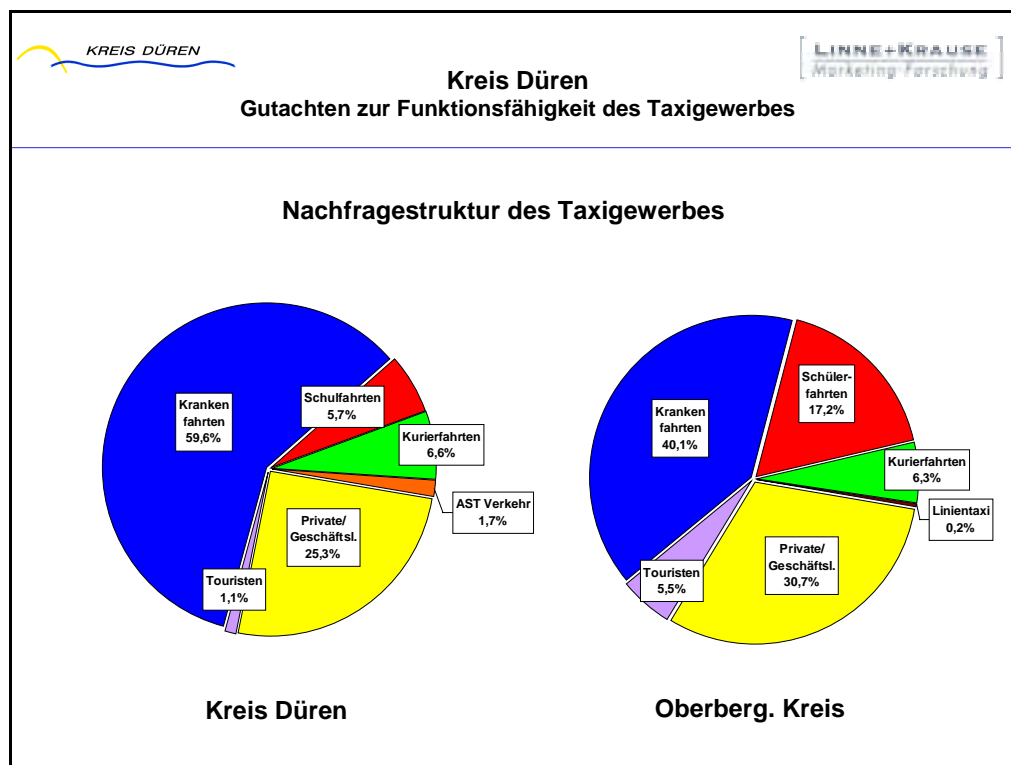
4 NACHFRAGESITUATION

Trotz des nahezu großstädtischen Charakters der Kreisstadt Düren trägt die Nachfragestruktur im Kreis beinahe ländliche Züge:

Kreis Düren Nachfragestruktur des Taxigewerbes nach Umsatzeinschätzung der Unternehmer in %										
	Kreis Düren						Oberberg. Kreis	Rhein.- Berg. Kreis	Rhein- Sieg Kreis	Kreis Neun- kirchen
	Kreis gesamt	Stadt Düren	Altkreis Düren	Altkreis Jülich	Betriebe < 5 Taxis	Betriebe > 4 Taxis				
Geschäfts- verkehr	25,3	28,0	11,0	31,4	26,3	23,0	30,7	42,0	50,9	51,4
Touristen- verkehr	1,1	0,9	0,0	2,3	1,3	0,7	5,5	2,8	4,2	0,2
Kranken- fahrten	59,5	54,3	79,0	55,1	61,8	54,6	40,1	31,6	30,8	38,0
Schüler- fahrten	5,8	7,8	4,2	2,4	2,6	12,9	17,2	16,3	4,7	4,4
Kurier	6,6	8,6	3,3	4,7	6,3	7,2	6,3	5,6	8,4	6,1
AST Verkehr	1,7	0,4	2,5	4,1	1,7	1,6	0,2	1,7	1,0	0,0
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- „**Klassischer**“ **Taxiverkehr** im Sinne eines Gelegenheitsverkehrs für Private und Geschäftsleute hat im Kreis Düren mit ca. 25% Umsatzanteil nur geringe Bedeutung. Auch in der Kreisstadt (28%) unterscheidet sich die Situation nur kaum von der in der Fläche.
- Insgesamt zeigt sich im Kreis Düren eine Nachfragestruktur, wie sie selten in Westdeutschland, aber umso häufiger in den neuen Bundesländern zu finden ist. Im Altkreis Düren findet „klassischer“ Taxiverkehr mit einem Umsatzanteil von ca. 11% nur noch am Rande statt. Auch im Altkreis Jülich wird nicht einmal jeder 3. EURO im klassischen Taxigewerbe umgesetzt.
- Angesichts niedriger Privatnachfrage ist eine für Flächenkreise typische Abhängigkeit von **Krankenfahrten** festzustellen. Solche Fahrten machen – ähnlich wie sonst nur in ostdeutschen Landkreisen - ca. 60% des Gesamtumsatzes aus. Im Altkreis Düren wird sogar beinahe die 80%-Schwelle erreicht.
- Damit ist eine extrem gefährliche Abhängigkeit von wenigen, übermächtigen Auftraggebern gegeben. Ein Umsatzanteil von mehr als 45% für **Krankenfahrten** muss grundsätzlich als strukturelles Alarmzeichen gewertet werden, belegt er doch das faktische Wegbrechen anderer Nachfragepotentiale. Angesichts des mit der Gesundheitsreform 2004 verbundenen partiellen Wegfalls der Finanzierung von Krankenfahrten durch die Krankenkassen droht eine **existenzbedrohende Entwicklung** für das Dürener Taxigewerbe.

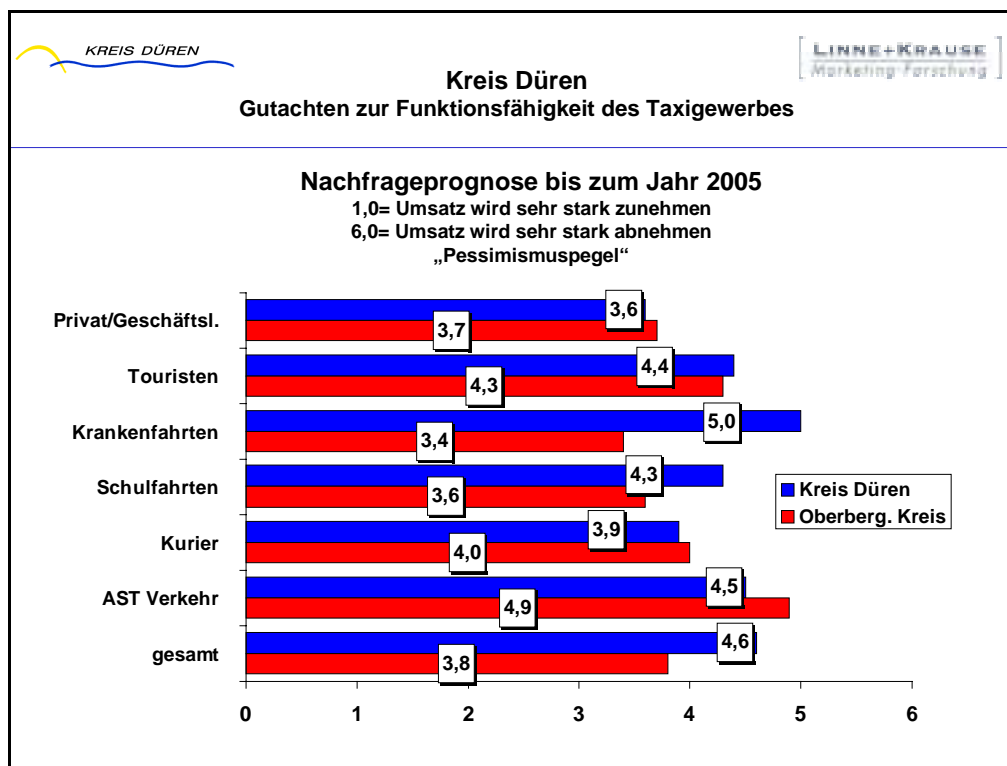
- Auf anderenorts üblichem Niveau bewegt sich das **Kuriergeschäft**, das mit ca. 7% zum Gesamtumsatz beiträgt – hauptsächlich in der Kreisstadt Düren.
- Eine wenig ergiebige institutionelle Nachfragequelle bilden die **Schulfahrten**: Knapp 6% des Umsatzes entfallen auf diesen Bereich – in der Stadt Düren sind es sogar knapp 9%. Zum Vergleich: Im Rheinisch-Bergischen Kreis oder im Oberbergischen Kreis entfallen jeweils 16% bis 17% auf Schülerfahrten. Gleichzeitig ist zu beobachten, dass im Kreis Düren fast nur größere Betriebe von den Schülerfahrten profitieren.
- Das **Touristengeschäft** hat einen sehr geringen Stellenwert: Nur ca. 1% entfällt auf diesen Nachfragesektor – hauptsächlich im Altkreis Düren (ca. 7%).
- Nahezu bedeutungslos ist bislang der **AST-Verkehr** im Kreisgebiet: Nur knapp 2% der Umsätze der Taxibetriebe werden bislang mit derartigen Umsätzen erwirtschaftet.



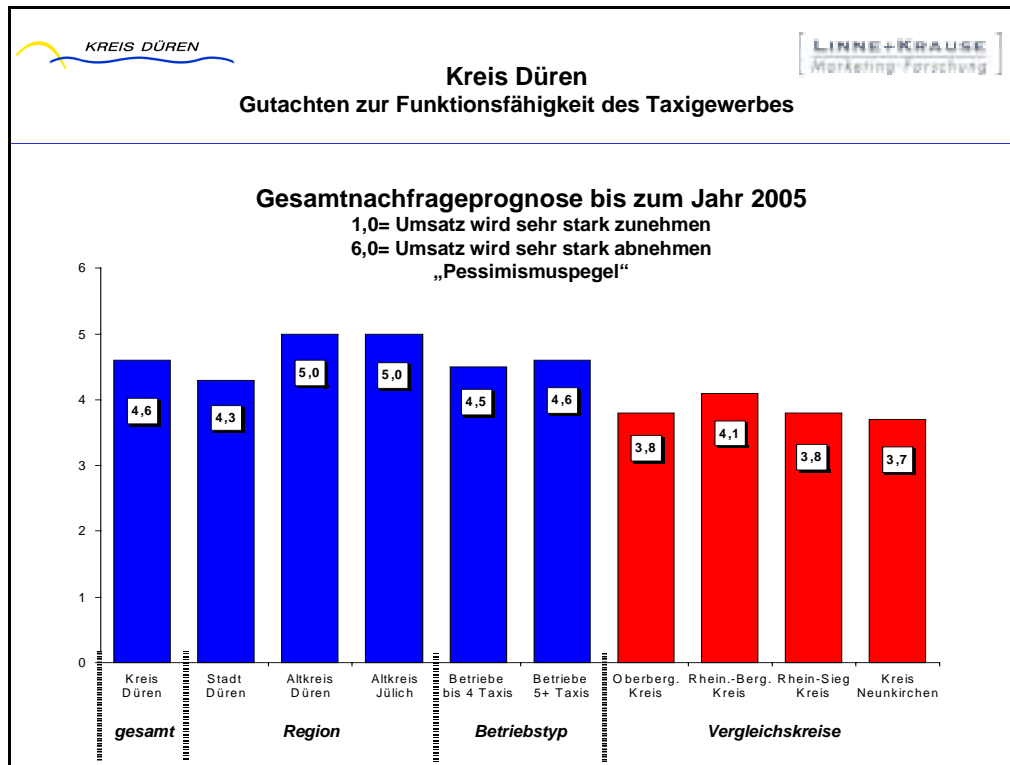
- Angesprochen auf ihre zukünftigen Geschäftserwartungen (bis ins Jahr 2005) zeigen die Unternehmer im **Kreis Düren** insgesamt eine deutlich pessimistische Grundhaltung (Gesamtnote 4,6).
- Besonders negativ schauen die Unternehmer **der Fläche** in die Zukunft – sowohl im Altkreis Düren wie auch im Altkreis Jülich wird die Gesamtnote: 5,0 erteilt.

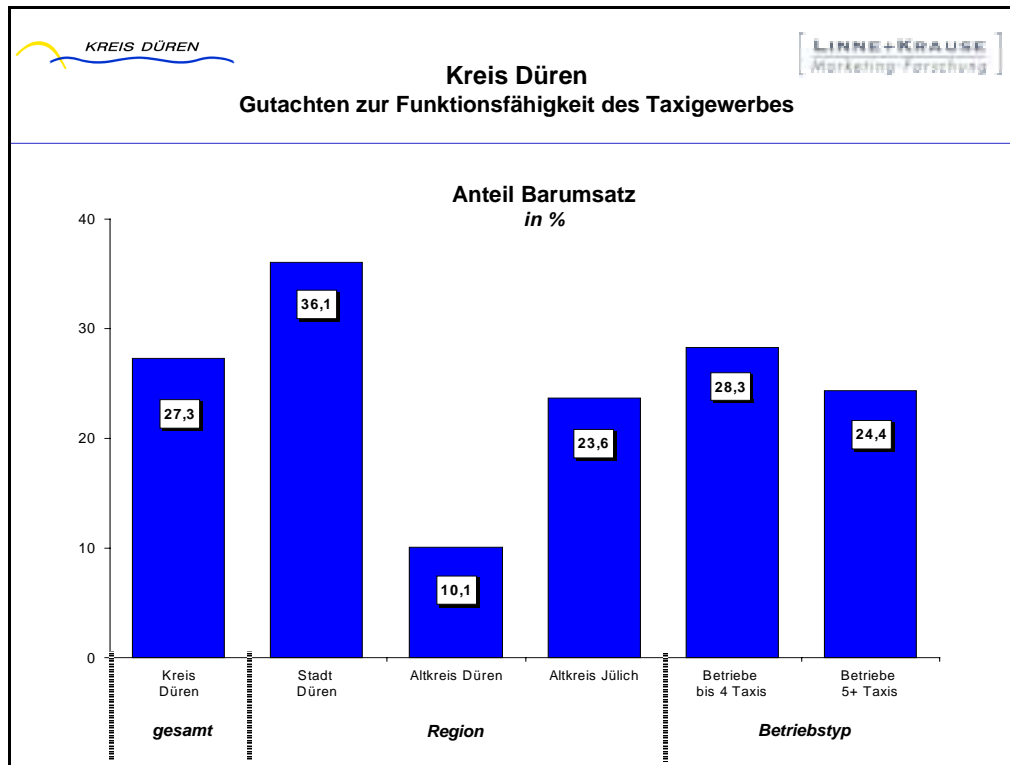
Kreis Düren Umsatzerwartung des Taxigewerbes bis zum Jahr 2005 - Bewertung nach Schulnoten -										
	Kreis Düren						Oberberg. Kreis	Rhein.- Berg. Kreis	Rhein- Sieg Kreis	Kreis Neun- kirchen
	Kreis gesamt	Stadt Düren	Altkreis Düren	Altkreis Jülich	Betriebe < 5 Taxis	Betriebe > 4 Taxis				
Private / Geschäftsleute	3,6	3,4	4,2	3,7	3,6	3,8	3,7	4,0	3,7	4,2
Touristen- verkehr	4,4	4,3	4,3	4,6	4,7	3,6	4,3	4,9	4,3	3,8
Kranken- fahrten	5,0	5,0	5,1	4,7	5,3	4,2	3,4	3,6	3,7	4,2
Schüler- fahrten	4,3	4,4	3,6	5,0	4,5	3,8	3,6	3,9	3,5	3,2
Kurier	3,9	4,0	3,6	3,7	3,5	4,5	4,0	4,1	3,6	3,5
AST Verkehr	4,5	5,2	3,0	3,8	4,7	4,2	4,9	-	3,7	3,0
Gesamt	4,6	4,3	5,0	5,0	4,5	4,6	3,8	4,1	3,8	3,7

- Die Befürchtungen (Note 5,0) zielen hauptsächlich auf das Kerngeschäft, also auf die Zukunft der **Krankenfahrten** – ein Pessimismus, der mit sich dem In-Kraft-Treten der Gesundheitsreform 2004 zwischenzeitlich als gerechtfertigt erwiesen hat.



- Wenig Hoffnung machen sich die Unternehmer auch mit Blick auf Schülerfahrten (Note 4,3), Touristentouren (Note 4,4) und AST-Fahrten (Note 4,5) – sämtlich Geschäftsfelder, die nur eine Randbedeutung für das Dürener Taxigewerbe haben.
- Eine leichte Spur von Optimismus zeigt sich lediglich beim „klassischen“ **Taxiverkehr** mit Privatkunden und Geschäftsleuten (Note 3,6) sowie bei **Kurierfahrten** (Note 3,9).





4.1 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 2000 bis 2003 erhoben. Die Umsatzwerte für 2003 konnten nur für das erste Halbjahr ermittelt werden und mussten auf das Gesamtjahr hochgerechnet werden. Daher sind diese Zahlen mit den Vorjahreszahlen nur bedingt vergleichbar.

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:

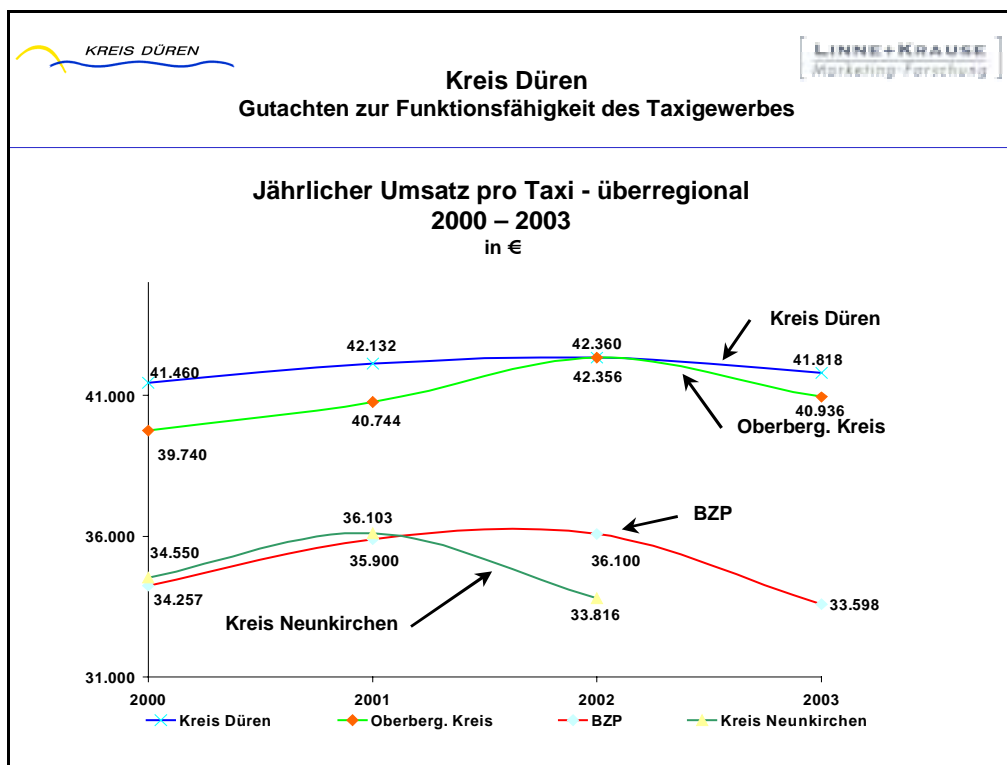
„Der Anteil der nicht erklärten Umsatzerlöse im Taxen- und Mietwagengewerbe ist nach Erkenntnissen der Finanzbehörden und der Sonderkommission auf etwa 30 - 40 % der erklärten Umsätze zu veranschlagen. Bei Umsätzen im Taxen- und Mietwagengewerbe von bundesweit rd. 6,6 Mrd. DM dürfte danach das Volumen 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“

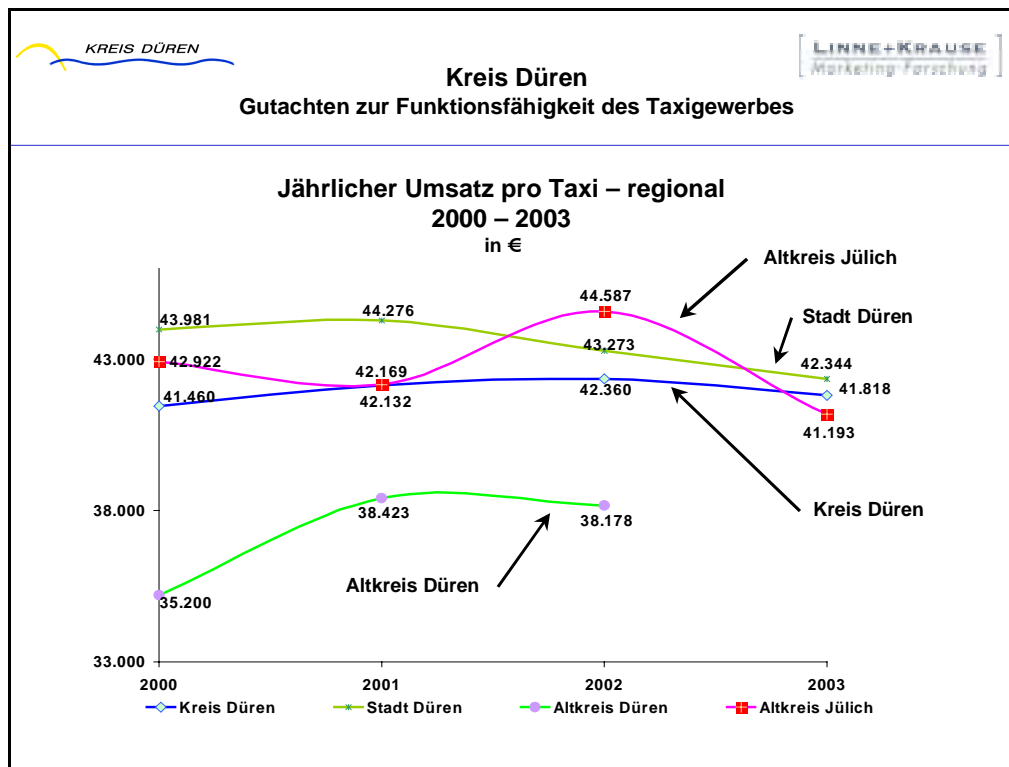
Wie zuverlässig können betriebswirtschaftliche Daten sein, die – wie in dieser Untersuchung - auf den steuerlichen Angaben der Unternehmer beruhen? Alle Versuche, die „tatsächliche“ betriebswirtschaftliche Lage von Taxiunternehmen auf andere Weise zu quantifizieren sind bislang unbefriedigend verlaufen.

Anders als in Großstädten ist das Taxigewerbe im Kreis Düren jedoch in weit geringerem Maße mit bar zahlenden Kunden konfrontiert: Ca. 73% der Umsätze im Kreis werden unbar erwirtschaftet. Dadurch wird der Spielraum für eine „kreative“ Gestaltung der Umsätze deutlich eingeschränkt. Die Folge: „Steuerliche“ und „tatsächliche“ Umsatzsituation dürften im Kreis Düren in akzeptabler Weise voneinander abweichen.

4.2 Umsatz

- Im Durchschnitt der Jahre 2000 bis 2003 erzielte das Taxigewerbe im Kreis Düren einen relativ günstigen **Umsatz** von ca. 41.900 € pro Fahrzeug. Dabei zeichnet sich ein deutliches Professionalitätsgefälle ab: Während Kleinbetriebe ca. 38.150 €/Jahr und Fahrzeug erlösen, kommen Großbetriebe mit mehr als 4 Taxis auf ca. 50.100 €
- In der zeitlichen Betrachtung ist ein **gleichmäßiger Geschäftsverlauf** festzustellen – typisch für ein Taxigewerbe, das in erster Linie vom Krankentransport lebt. Kreisweit schwankten die Jahresumsätze pro Fahrzeug bis 2003 um 42.000 €. Mit der Gesundheitsreform 2004 dürfte hier jedoch ein Wandel stattgefunden haben.
- Auffällig ist auch die **örtliche Differenzierung**: Während in der Stadt Düren (ca. 43.500 €) und im Altkreis Jülich (ca. 42.700 €) relativ hohe Umsätze gefahren werden, bewegt sich das Erlösniveau im Altkreis Düren auf eher dürftigem Niveau. Hier bestätigt sich die zuvor bei der Untersuchung der Fahrleistung und der Einsatzzeit gemachte Beobachtung.
- Zum Vergleich: Im **Oberbergischen Kreis**, dessen Taxigewerbe strukturell mit dem im Kreis Düren zu vergleichen ist, lag der Durchschnittsumsatz ebenfalls bei knapp 41.000 € im saarländischen Kreis Neunkirchen dagegen lediglich bei ca. 34.800 €. In der Landeshauptstadt Düsseldorf fährt ein Taxi im Durchschnitt ca. 36.800 € ein.



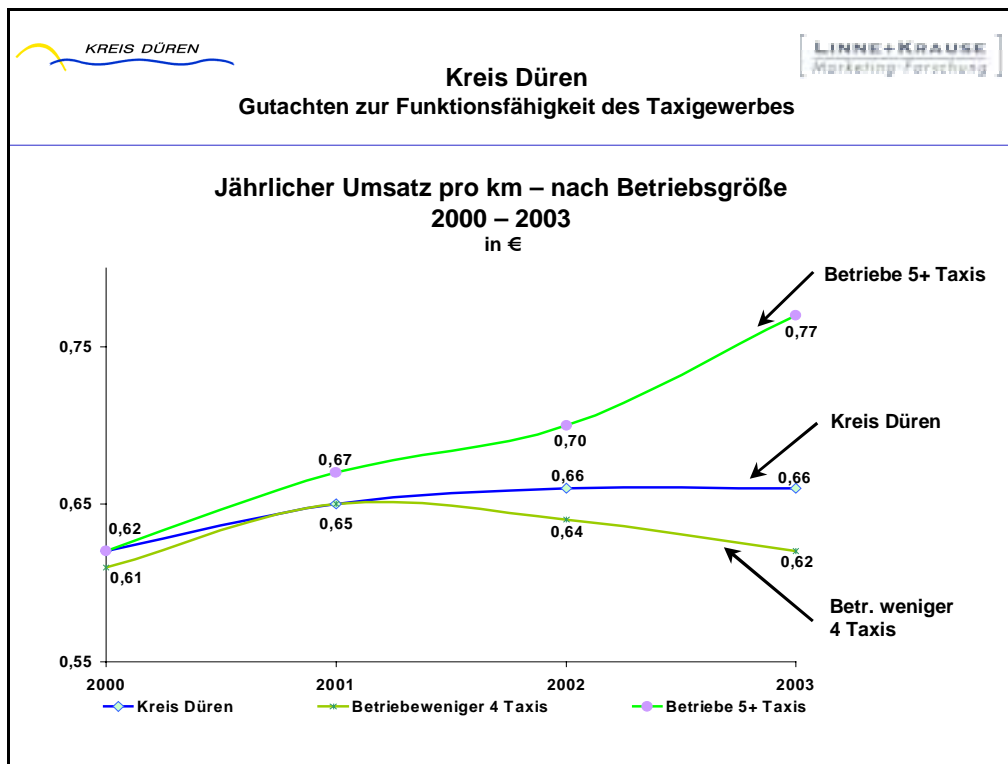
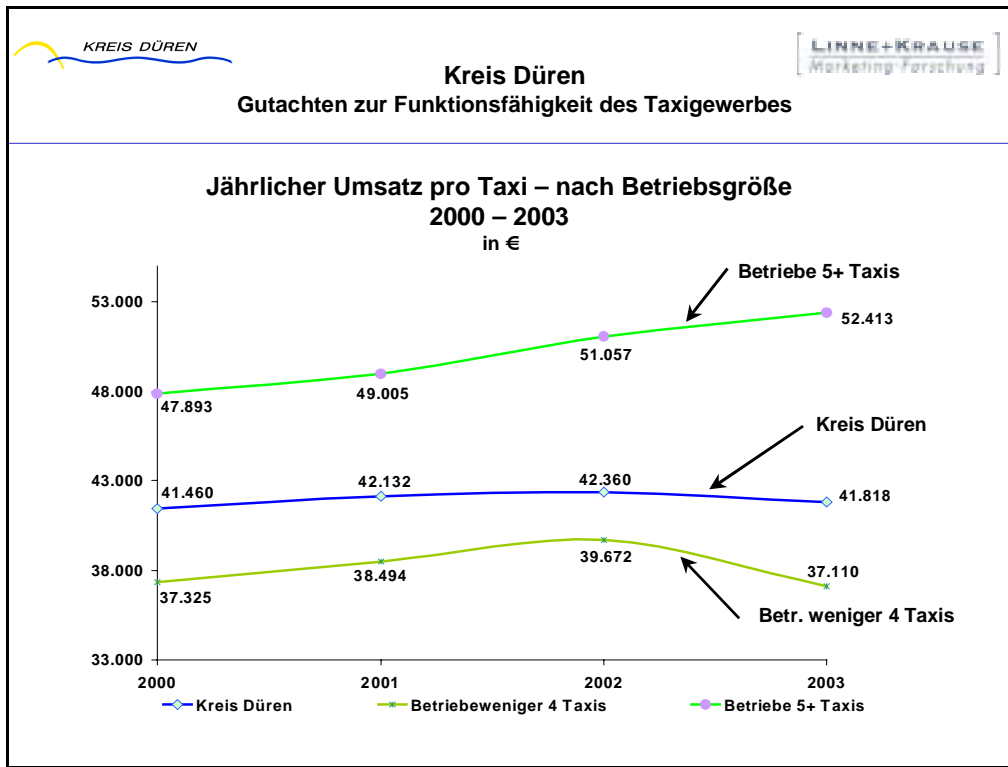


- Jedes Jahr gibt der BZP, der Dachverband der deutschen Taxi- und Mietwagenverbände, Vergleichszahlen für das Taxigewerbe heraus. Die darin enthaltenen Umsatzzahlen stellen den Mindestumsatz dar, mit dem ein Taxi noch betriebswirtschaftlich vertretbar betrieben werden kann. Für die Jahre 2000 bis 2003 errechnet sich für den **BZP-Betrieb** – hinter dem sich ein Alleinfahrer aus München verbirgt – ein jährlicher Durchschnittsumsatz von knapp 35.000 €

Kreis Düren Umsatzentwicklung im Taxi- und Mietwagengewerbe, 2000 – 2003 - Nettoumsätze pro Taxi in €										
	Kreis Düren						Oberberg. Kreis	Kreis Neun- kirchen	Düsseld orf	BZP
	Kreis gesamt	Stadt Düren	Altkreis Düren	Altkreis Jülich	Betriebe < 5 Taxis	Betriebe > 4 Taxis				
2000	41.460	43.981	35.200	42.922	37.325	47.893	39.740	34.550	36.740	34.257
2001	42.132	44.276	38.423	42.169	38.494	49.005	40.744	36.103	37.624	35.900
2002	42.360	43.273	38.178	44.587	39.672	51.057	42.356	33.816	36.892	36.100
2003	41.818	42.344	*	41.193	37.110	52.413	40.936	-	35.982	33.598
Ø	41.943	43.469	37.267	42.718	38.150	50.092	40.944	34.823	36.809	34.964
*geringe Fallzahl										

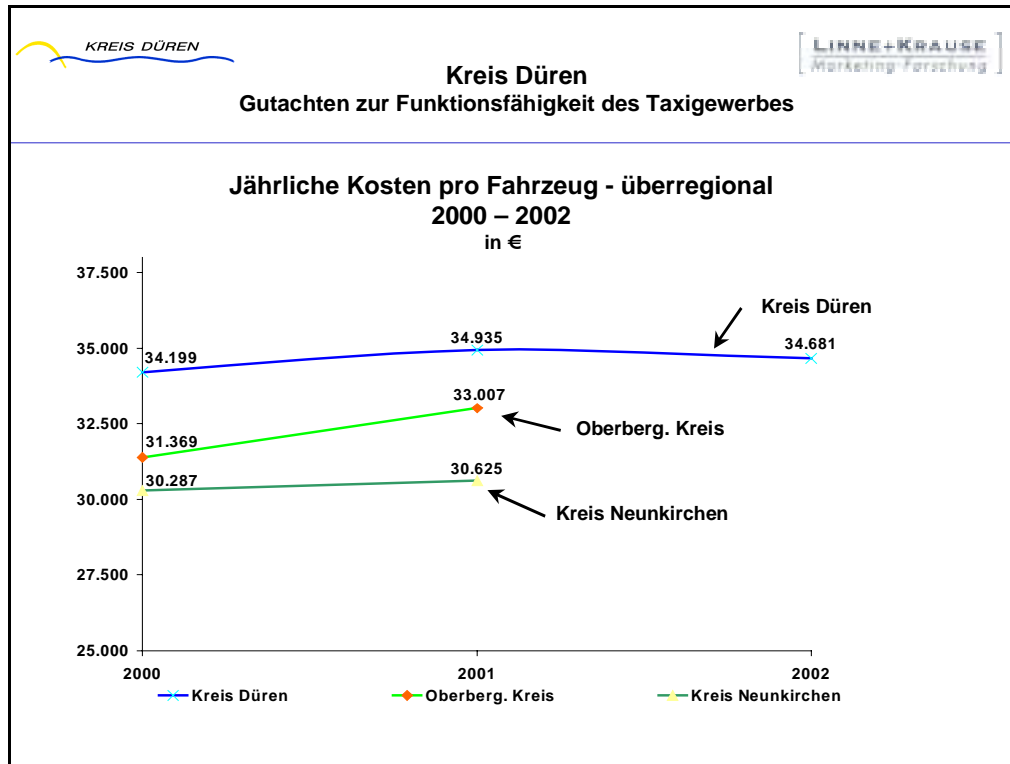
- Der entsprechende Umsatz im Kreis Düren liegt im langfristigen Mittel (2000 bis 2003) damit ca. 20% über dem Mindestumsatz. Dabei darf jedoch nicht außer acht gelassen werden, dass hier zwei Betriebe ganz unterschiedlichen Typs verglichen werden – ein großstädtischer Alleinfahrerbetrieb auf der einen, und ein Betriebe aus dem städtisch bis ländlichem Milieu des Kreises Düren auf der anderen Seite.
- Die weiträumige Fahrweise des Taxigewerbes insbesondere in der Fläche des Kreises schlägt sich auch in einem niedrigen fahrleistungsbezogenen Umsatz nieder: Im langjährigen Durchschnitt kommen die Fahrzeuge im Kreis auf einen Umsatz von ca. 0,66 €/km – ein für Landkreise nicht untypischer Wert.
- Die günstigsten Werte werden in der Stadt Düren und im Altkreis Düren (Ø 0,67 €) erzielt; die niedrigsten Werte im Altkreis Jülich (Ø 0,57 €).
- Recht günstig sind die Umsätze der **größeren Betriebe** (Ø 0,69 €). Seltener als bei den kleineren Betrieben (Ø 0,63 €) werden die Fahrzeuge hier auch privat verwendet.

Kreis Düren Umsatzentwicklung im Taxigewerbe, 2000 – 2003 - Nettoumsatz pro km Fahrleistung in €-										
	Kreis Düren						Oberberg. Kreis	Rhein.- Berg. Kreis	Rhein- Sieg Kreis	Kreis Neun- kirchen
	Kreis gesamt	Stadt Düren	Altkreis Düren	Altkreis Jülich	Betriebe < 5 Taxis	Betriebe > 4 Taxis				
2000	0,62	0,65	0,65	0,51	0,61	0,62	0,55	0,67	-	0,58
2001	0,66	0,68	0,66	0,60	0,65	0,67	0,59	-	-	0,63
2002	0,66	0,66	0,69	0,60	0,64	0,70	-	-	-	0,59
2003	0,68	0,68	0,70	0,58	0,62	0,77	-	-	-	-
Ø	0,66	0,67	0,67	0,57	0,63	0,69	0,57	0,67	-	0,60



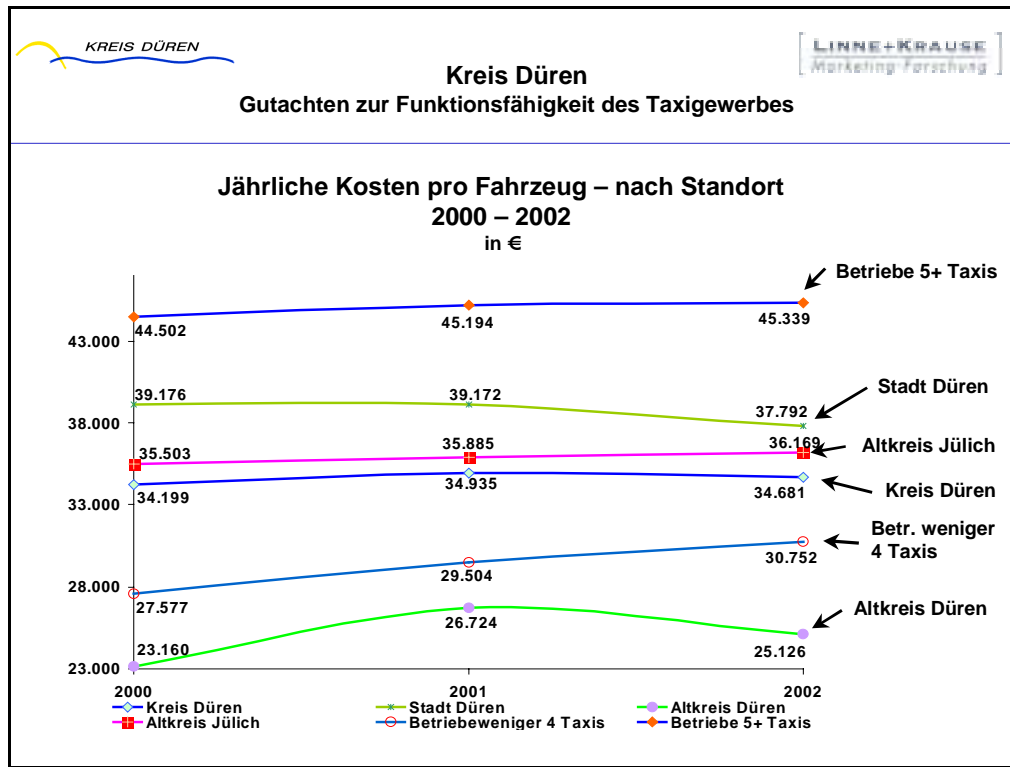
4.3 Kosten

- Die **Gesamtkosten** der Taxifahrzeuge im Kreis bewegen sich zwischen 2000 und 2002 mit Ø ca. 34.600 € pro Fahrzeug leicht über „Normalniveau“. In anderen westdeutschen Landkreisen sind meist Kosten von unter 32.000 € pro Fahrzeug üblich.



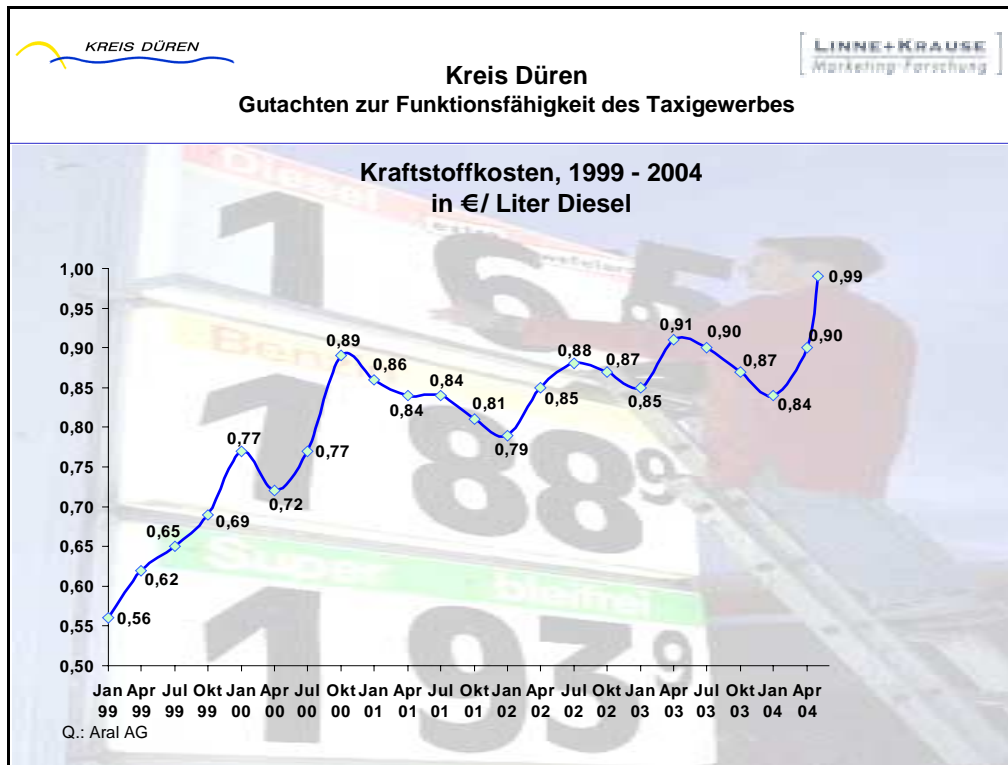
- Mit jährlichen Kosten von Ø 38.700 € kommen die Taxis in der Kreisstadt Düren erwartungsgemäß auf weit höhere Kosten als die im Altkreis Jülich (Ø 35.900 €) oder die insgesamt weniger intensiv betriebenen Fahrzeuge im Altkreis Düren (Ø 25.000 €).

Kreis Düren Gesamtkosten pro Fahrzeug in €										
	Kreis Düren						Oberberg. Kreis	Rhein- Berg. Kreis	Rhein- Sieg Kreis	Kreis Neun- kirchen
	Kreis gesamt	Stadt Düren	Altkreis Düren	Altkreis Jülich	Betriebe < 5 Taxis	Betriebe > 4 Taxis				
2000	34.199	39.176	23.160	35.503	27.577	44.502	31.369	30.328	-	30.287
2001	34.935	39.172	26.724	35.885	29.504	45.194	33.007	-	-	30.625
2002	34.681	37.792	25.126	36.169	30.752	45.339	-	-	-	-
Ø	34.605	38.713	25.003	35.852	29.278	45.012	32.188	30.328	-	30.456



- Die örtlich z.T. **erheblichen Kostenunterschiede** ergeben sich in erster Linie durch den unterschiedlich intensiven **Personaleinsatz**. Das zeigt beispielsweise der Vergleich zwischen Klein- und Großbetrieben: Während Betriebe mit mehr als 5 Fahrzeugen auf gut 16.100 € Personalkosten kommen, liegt die bei den kleineren Betrieben bei lediglich ca. 10.100 €. Besonders gering ist der Personalaufwand im Altkreis Düren (ca. 5.500 €).

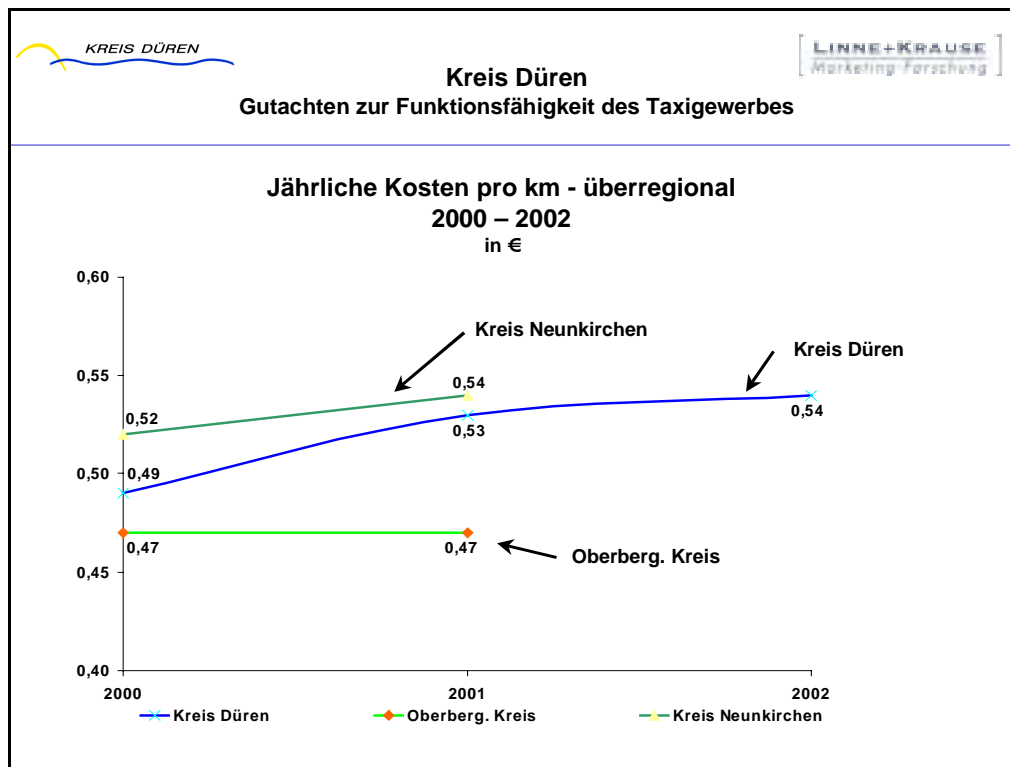
Kreis Düren Kostenstruktur pro Fahrzeug in €im Jahr 2002										
	Kreis Düren						Oberberg. Kreis	Rhein.- Berg. Kreis	Rhein- Sieg Kreis	Kreis Neun- kirchen
	Kreis gesamt	Stadt Düren	Altkreis Düren	Altkreis Jülich	Betriebe < 5 Taxis	Betriebe > 4 Taxis				
Fixe Kosten	12.936	13.534	10.378	15.275	12.762	15.228	11.387	11.441	12.172	12.011
Variable Kosten	9.087	9.898	9.245	8.168	7.904	11.187	7.790	7.840	5.535	8.582
Summe	22.023	23.433	19.623	23.445	20.665	26.417	19.144	19.280	17.708	20.592
Personalko sten	12.658	14.060	5.504	15.825	10.086	16.122	13.863	11.047	9.832	10.033
Gesamtko sten	34.681	37.491	25.127	39.269	30.752	42.539	33.007	30.328	27.539	30.625

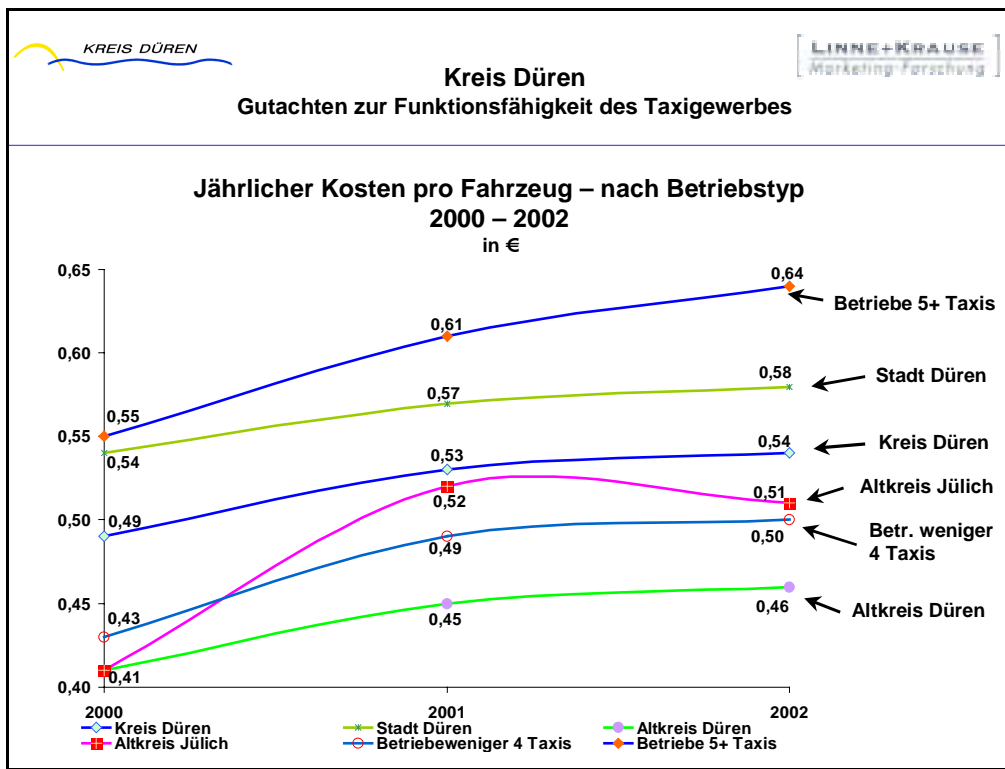


- Verantwortlich für die insgesamt sehr hohen Gesamtkosten bei den größeren Betrieben und bei den Fahrzeugen im Altkreis Jülich sind zudem die hohen Fixkosten (ca. 15.200 €), die ganz wesentlich aus außergewöhnlich **hohen Abschreibungen** erwachsen. Die wiederum sind Folge der qualitativ hochwertigen Fahrzeugflotte und der recht hohen Neuwagenquote. Die Fahrzeuge kommen hier auf durchschnittliche Fixkosten, wie sie nur in wenigen „guten“ westdeutschen Standorten zu finden sind. Im Altkreis Düren ist dagegen ein etwas unterdurchschnittlicher Wert von ca. 10.400 € festzustellen.

Kreis Düren Gesamtkosten pro km in €										
	Kreis Düren						Oberberg. Kreis	Rhein.- Berg. Kreis	Rhein- Sieg Kreis	Kreis Neun- kirchen
	Kreis gesamt	Stadt Düren	Altkreis Düren	Altkreis Jülich	Betriebe < 5 Taxis	Betriebe > 4 Taxis				
2000	0,49	0,54	0,41	0,41	0,43	0,55	0,47	0,49	-	0,52
2001	0,53	0,57	0,45	0,52	0,49	0,61	0,47	-	-	0,54
2002	0,54	0,58	0,46	0,51	0,50	0,64	-	-	-	-
Ø	0,52	0,56	0,44	0,48	0,48	0,60	0,47	0,49	-	0,53

- Die **fahrleistungsbezogenen Kosten** schwanken um ca. 0,52 €/km – ein für westdeutsche Flächenkreise üblicher Wert. Entsprechend der unterschiedlichen Personalkosten, zeichnet sich auch in dieser Hinsicht eine deutliche Abstufung nach Region und Betriebsform ab.





4.4 Überschuss und Altersvorsorge

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 oft 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 Taxibetrieb mit einer „schwarzen Null“ im Gewinn durchaus auf gesundem wirtschaftlichen Fundament stehen.
- Darüber hinaus erzielen zahlreiche Taxiunternehmen **außerordentliche Erlöse**, die nicht in direktem Zusammenhang mit der Personenbeförderung stehen. Hierzu gehören beispielsweise Werbeeinnahmen, Verkaufserlöse, Lohnkostenzuschüsse des Arbeitsamts oder Versicherungszahlungen. Diese Werte sind zwar gewinnrelevant, haben aber mit dem eigentlichen operativen Taxigeschäft nur wenig zu tun.

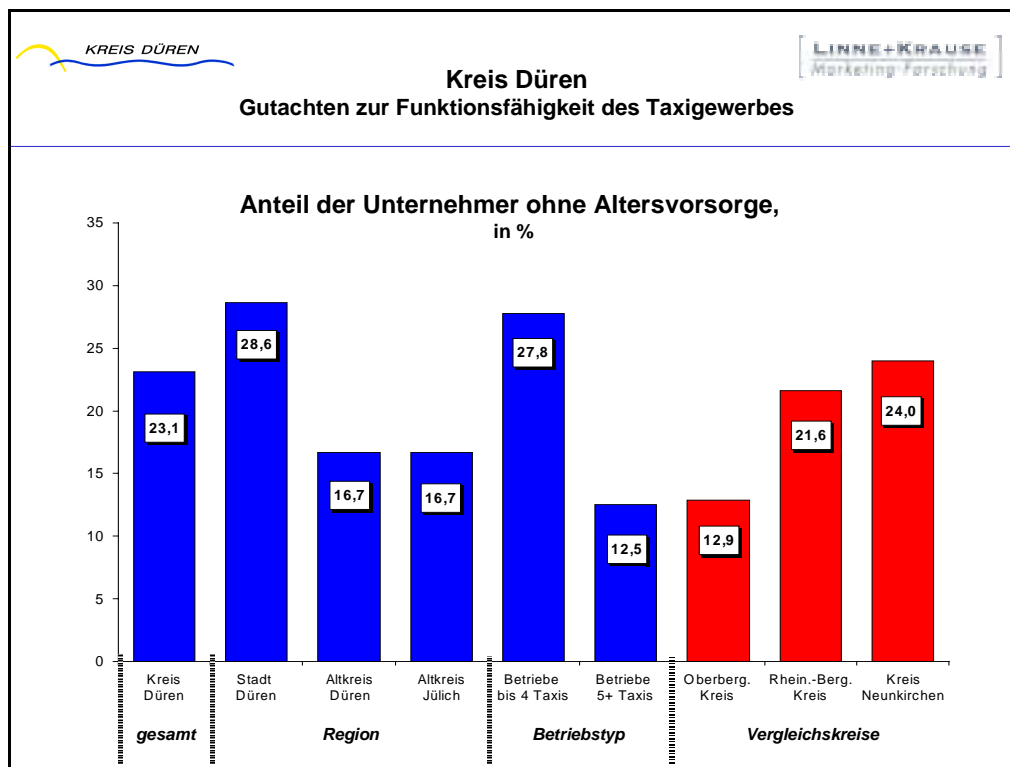
Wegen der unvermeidbaren Unsicherheiten bei der Bestimmung steuerlicher Gewinne, wurde anstatt dessen der **operative Überschuss aus dem Taxigewerbe** errechnet. Maßgeblich war dabei der Überschuss, der sich aus der Einnahme-/ Überschussrechnung bzw. aus der Gewinn- und Verlustrechnung ergab – ohne Berücksichtigung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

- Im Durchschnitt der Jahre 2000 bis 2002 erwirtschaftete jedes Taxi im Kreis einen **Jahresüberschuss** von ca. 7.400 € Auf niedrigem Niveau ist dabei ein leicht positiver Trend zu verzeichnen. Zieht man in Betracht, dass die Betriebe im Durchschnitt 3,5 Taxis besitzen, errechnet sich betriebsbezogen ein (theoretischer) Überschuss von ca. 25.900 €
- Aus wirtschaftlicher Sicht ist der Betrieb von Taxis im Kreis Düren also **durchaus zu rechtfertigen**, auch wenn einzelne Unternehmer auf ein Einkommen deutlich unterhalb eines „normalen“ Arbeitnehmereinkommens angewiesen sind. Die erforderliche Kapitalbildung ist unter den gegebenen Umständen jedoch langfristig nur noch schwer zu realisieren.
- Auf den ersten Blick überraschend: Am günstigsten verlief die Entwicklung im Altkreis Düren, wo der Überschuss je Fahrzeug von ca. 12.000 € in 2000 auf ca. 13.050 € in 2002 stieg. Die Betriebe hier sind – mit zwei Ausnahmen – kleinteilig, so dass die Entlohnung des Unternehmers hier ganz überwiegend aus dem Überschuss erfolgt und nicht gewinnmindernd über die Personalkosten.

Kreis Düren Überschuss / Fahrzeug in €										
	Kreis Düren						Oberberg. Kreis	Rhein.- Berg. Kreis	Kreis Neun- kirchen	BZP
	Kreis gesamt	Stadt Düren	Altkreis Düren	Altkreis Jülich	Betriebe < 5 Taxis	Betriebe > 4 Taxis				
2000	7.261	4.805	12.040	7.419	9.748	3.391	3.470	14.140	4.467	15.839
2001	7.197	5.104	11.699	6.284	8.990	3.811	5.788	-	5.302	16.467
2002	7.679	5.481	13.052	8.418	8.920	5.718	-	-	-	16.668
Ø	7.379	5.130	12.264	7.374	9.219	4.307	4.629	-	4.884	16.325

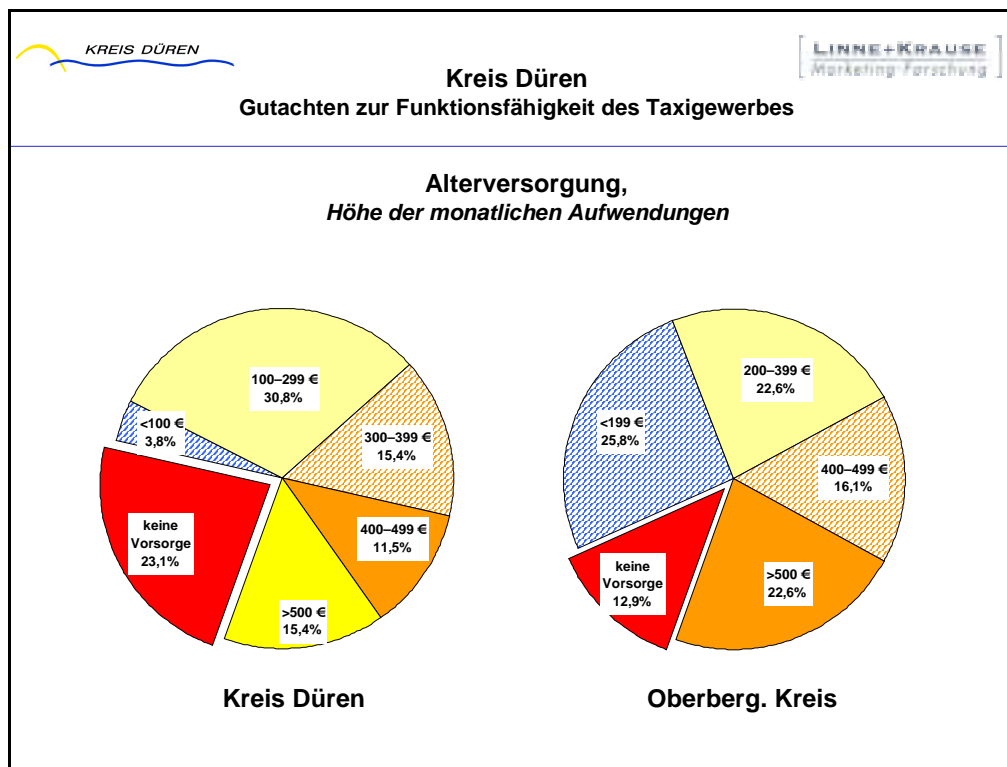
Eine gesonderte Frage galt der persönlichen Daseinsvorsorge der Unternehmer. Obwohl die Altersvorsorge kein Prüfkriterium nach dem PBefG ist, muss sie doch als bedeutendes Beurteilungskriterium für die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes gewertet werden. Fast alle Unternehmer machten Angaben zu ihrer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

- Ca. 23% der Taxiunternehmer im Landkreis betreiben gegenwärtig **keine Altersvorsorge** – ein alarmierender Wert, der auch in einigen anderen westdeutschen Kreisen festzustellen ist. Dramatisch ist die Situation in der Kreisstadt Düren, wo der Anteil der „Unversorgten“ bereits bei knapp 29% liegt! Hier ist schon heute eine schwere Zukunftshypothek abzusehen.



- Immerhin jeder 7. Taxiunternehmer im Kreis ist in der Lage, mehr als 500 € monatlich für die Altersvorsorge aufzuwenden. Hier kommt der relativ hohe Anteil größerer und alteingesessener Betriebe im Kreisgebiet zum Tragen.

Kreis Düren Persönliche Altersvorsorge der Taxiunternehmer pro Monat										
	Kreis Düren						Oberberg. Kreis	Rhein.- Berg. Kreis	Düsseld orf	Kreis Neun- kirchen
	Kreis gesamt	Stadt Düren	Altkreis Düren	Altkreis Jülich	Betriebe < 5 Taxis	Betriebe > 4 Taxis				
Keine Altersvorsorge	23,1%	28,6%	16,7%	16,7%	27,8%	12,5%	12,9%	21,6%	31,2%	24,0%
< 100 €	3,8%	7,1%	0,0%	0,0%	0,0%	12,5%	25,8%	37,2%	13,0%	4,0%
100-199 €	30,8%	21,4%	50,0%	33,3%	27,8%	37,5%			21,7%	24,0%
200-299 €	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	22,6%	25,5%	13,0%	40,0%
300-399 €	15,4%	14,3%	16,7%	16,7%	22,2%	0,0%			6,9%	
400-499 €	11,5%	14,3%	16,7%	0,0%	11,1%	12,5%	16,1%	9,8%	3,7%	8,0%
> 500 €	15,4%	14,3%	0,0%	33,3%	11,1%	25,0%	22,6%	5,9%	3,0%	
in Rente o. ausreichend versorgt	-	-	-	-	-	-	-	-	7,5%	-
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %



5 GESCHÄFTSAUFGABEN UND KONZESSIONSBEWEGUNGEN

Die Konzessionsbewegungen der vergangenen 5 Jahre zeigen ein unspektakuläres Muster. Art und Umfang des Geschehens lassen nicht auf eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes schließen:

Kreis Düren Geschäftsaufgaben, 1999 – 2004				
Ort	Konzessionen	Art	Grund	Jahr
1. Linnich	2	Verkauf	unbekannt	2001
2. Düren	2	Verkauf	Altersgründen	2002
3. Merzenich	1	Verkauf	Altersgründen	2002
4. Vettweiß	1	Abmeldung	unbekannt	2001
5. Linnich	2	Verkauf	unbekannt	2003
Gesamt:	8			
Q.: Kreis Düren				

- Seit 1999 wurden insgesamt 5 Konzessionsbewegungen gezählt, von denen insgesamt 8 Konzessionen betroffen waren – ein vergleichsweise ruhiges Geschehen. Zum Vergleich: Im gleichen Zeitraum wechseln in ähnlich dimensionierten Landkreisen zuweilen bis zu 30 Konzessionen (!) den Besitzer.
- Bei 2 Konzessionsbewegungen waren eindeutig „natürliche“ Altersgründe maßgebend für die Aufgabe. In 3 Fällen konnten keine Gründe ermittelt werden.
- Sieht man von einer Konzessionsrückgabe in der Gemeinde Vettweiß ab, so wurden sämtliche freiwerdenden Konzessionen verkauft.

6 TARIFSITUATION

Taxitarife sind administrierte Preise, die grundlegenden Einfluss auf die Umsatzsituation des Taxigewerbes haben. Der gegenwärtig gültige Tarif trat mit Einführung der EURO-Währung im Januar 2002 in Kraft. Abgesehen von kleineren Rundungsdifferenzen entspricht der aktuelle Tarif wirtschaftlich dem seit Dezember 2000 gültigen Taxitarif. Ein Änderungsantrag von Seiten der Unternehmer liegt z.Z. nicht 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. Implizit geht das PBefG also auch für das Taxigewerbe von einem regionalmonopolistischen Marktgeschehen aus. Das widerspricht aber der realen Marktsituation des Taxigewerbes, das in massivem Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln steht. Eine sachgerechte Tariffindung muss also auch Rücksicht auf die Wettbewerbssituation des Taxigewerbes nehmen.

Die Untersuchung des gegenwärtigen Tarifs erfolgt daher unter zwei Aspekten:

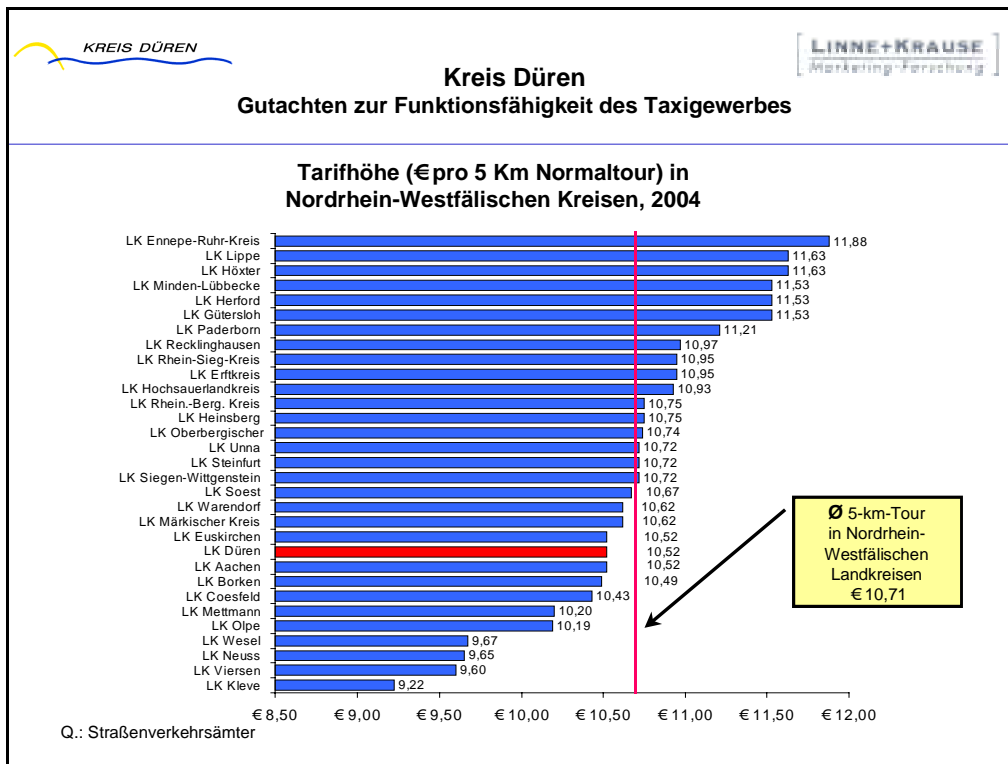
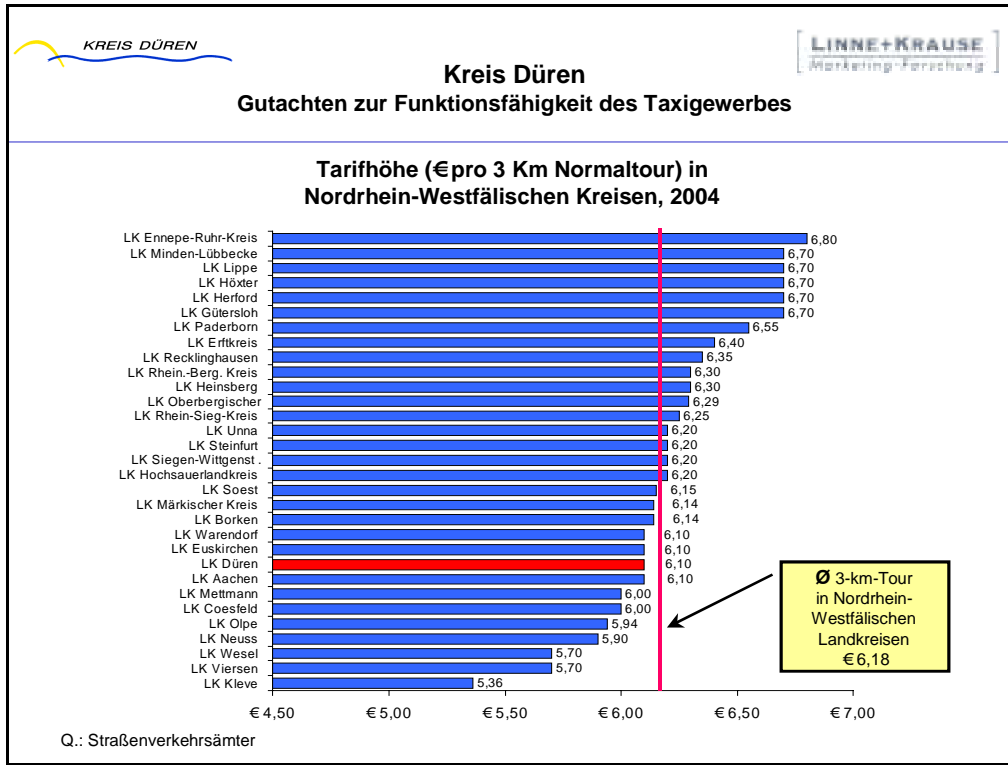
- Bewertung der Wettbewerbssituation
- Bewertung der Wirtschaftlichkeit

6.1 Bewertung der Wettbewerbssituation

6.1.1 Tarifhöhe

Der Taxitarif im Kreis Düren wurden im Kontext der Tarife anderer westdeutscher Flächenkreise bewertet. Jede Untersuchung örtlicher Tarife stößt auf das Problem der Vergleichbarkeit strukturell unterschiedlicher Tarifmodelle. Aus diesem Grunde wurden die Tarifmodelle der Kreise jeweils auf den Preis zweier **taxitypischer Touren** umgerechnet, so dass eine ortsübergreifende Vergleichbarkeit möglich wird. Die hier zu Grunde gelegten Normaltours sind folgendermaßen definiert:

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



KREIS DÜREN TARIFELEMENTE (GÜLTIG SEIT 1. JAN. 2002)			
Tarifelement	LK Düren	Durchschnitt LK NRW	Abweichung v. Landesdurchschnitt
Grundpreis	2,20 €	2,25 €	-2,2%
Kilometerpreis	1,30 €	1,32 €	-1,5%
Zeitpreis pro Std. (1. – 5. Minute)	23,00 €	24,32 €	-5,4%
Preis einer Normaltour			
5-km-Tour	10,52 €	10,71 €	-1,8%
3-km-Tour	6,00 €	6,18 €	-2,9%
NRW-Kreis-Index			
5-km-Tour	98,2%	100,0%	-1,8%
3-km-Tour	97,1%	100,0%	-2,9%
Sonstige Tarifelemente			
Erste Teilstrecke im Grundpreis enthalten	Ja	uneinheitlich	-
Großraumzuschlag (bei >4 Personen)	5,00 €	4,16 €	+20,2%
Fehltag	4,40 €	uneinheitlich	-
Zuschlag für Gepäck / Kinderwagen	nein	0,51 €	-
Zuschlag für Tiere	nein	0,45 €	-

Die Bewertung der Höhe des aktuellen Tarifs ergibt folgendes Bild:

- Eine typische **5-km-Tour**, einschließlich 5 Minuten Wartezeit, kostet im Kreis Düren gegenwärtig 10,52 € (aufgerundet 10,60 €). Im NRW-Landesdurchschnitt kostet eine derartige Tour rechnerisch 10,71 € Damit liegt der Tarif im Kreis Düren also ca. 1,8% unter dem Landesdurchschnitt.
- Im **überregionalen Vergleich** gehört das Bundesland Nordrhein-Westfalen insgesamt zu den relativ teuren Taximärkten: In den Landkreisen von Rheinland-Pfalz (10,45 €), Niedersachsen (10,09 €) oder Schleswig-Holstein (9,98 €) ist Taxifahren z.T. deutlich günstiger.

KREIS DÜREN TAXITARIFE IN WESTDEUTSCHEN LANDKREISEN		
nur Landkreise	5-km-Tour	3-km-Tour
Baden-Württemberg	11,39 €	6,71 €
Nordrhein-Westfalen	10,71 €	6,18 €
Saarland	10,50 €	6,20 €
Rheinland-Pfalz	10,45 €	6,13 €
Bayern	10,41 €	6,26 €
Niedersachsen	10,09 €	6,04 €
Schleswig-Holstein	9,98 €	5,76 €
Q.: Straßenverkehrsämter		

- Ein leichter preislicher Abstand zwischen NRW Landesdurchschnitt und Dürener Tarif zeigt sich auch bei der 3-km-Tour ohne Wartezeit (6,00 €). Gemessen hieran, rangiert der Dürener Taxitarif ebenfalls im unteren Drittel der NRW-Kreise: Der **(rechnerische) Landesdurchschnitt** für eine **3-km Tour** liegt z.Z. bei 6,18 €- d.h. knapp 3% über dem Dürener Tarif.
- Auch mit Blick auf die Flächenkreise **anderer Bundesländer** erweist sich Nordrhein-Westfalen als teurer Taxistandort: In den Landkreisen Niedersachsens (6,04 €) oder Schleswig-Holsteins (5,76 €) ist Taxifahren etwas günstiger.
- Über dem NRW-Landesdurchschnitt liegt jedoch der Dürener **Großraumtarif**: Während hierfür landesweit im Mittel gut 4,16 € fällig werden, beträgt der Großraumzuschlag in Düren 5,00 €

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

6.1.2 Regionalwirtschaftliches Umfeld

Die Wettbewerbssituation des Taxigewerbes im Kreis Düren wird durch die wirtschaftliche Gesamtsituation der Region geprägt:

- **Langfristige Entwicklung:** Insgesamt weißt der Kreis Düren eine befriedigende Wirtschaftsentwicklung auf: Im März 2004 lag die Arbeitslosenquote bei knapp 11%.
- **Durchschnittliche Kaufkraft:** Der Kreis Düren zählten zu den Landkreisen mit annähernd durchschnittlicher Kaufkraft (99,3% 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.
- **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 weitgehenden Wegfall der Krankenfahrten geführt. Angesichts der Tatsache, dass der überwiegende Teil der Taxiumsätze im Kreisgebiet mit Krankenfahrten erwirtschaftet wird, hat sich ein grundlegender Paradigmenwechsel für das örtliche Taxigewerbe ergeben, dessen tatsächliche Auswirkungen noch gar nicht abgeschätzt werden können.

Diese wirtschaftlichen Umfeldfaktoren setzen der Tarifgestaltung jedoch engere Grenzen.

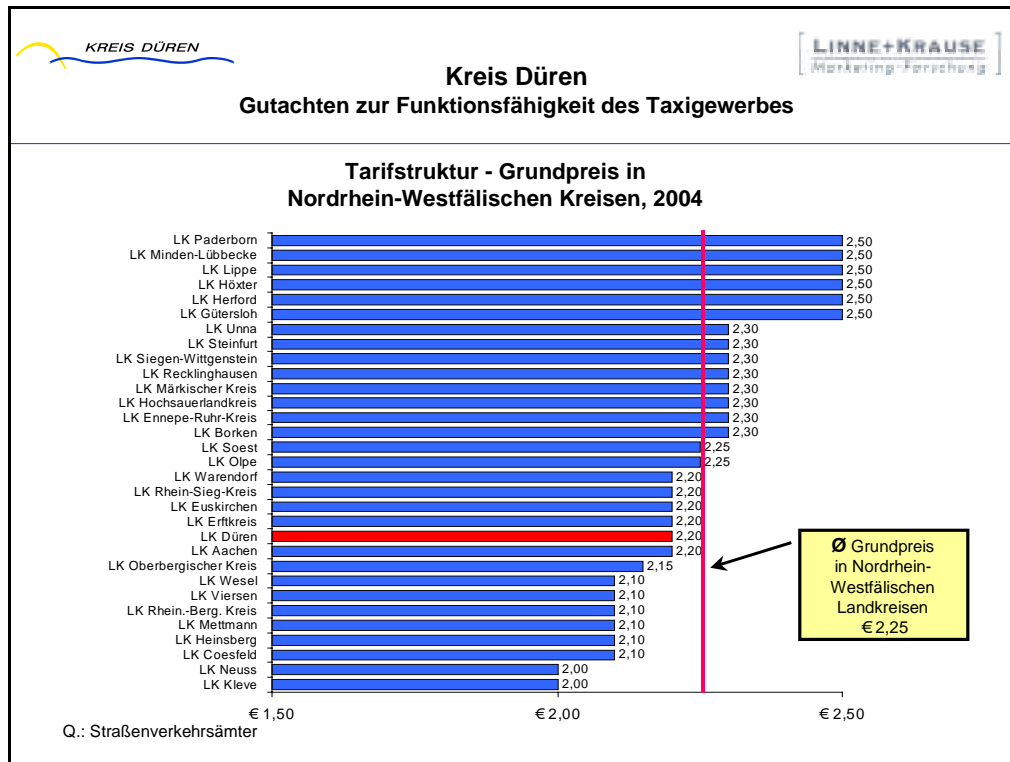
6.2 Tarifstruktur

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

6.2.1 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.

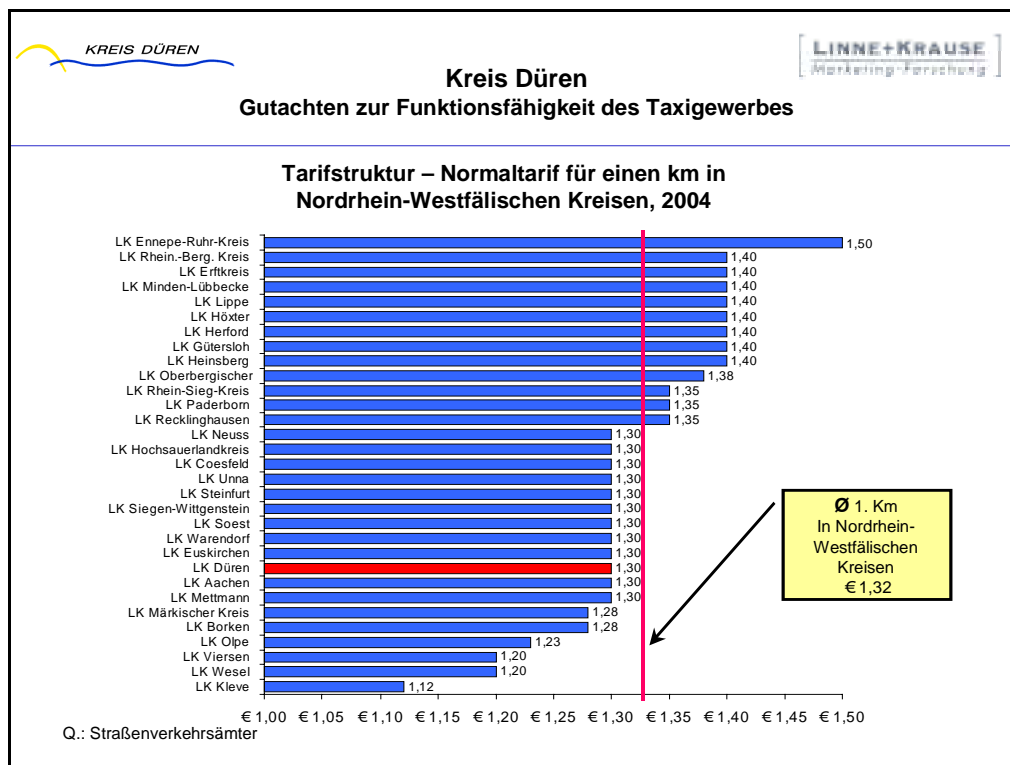
Gegenwärtig liegt die **Grundgebühr** bei 2,20 € Gemessen an anderen NRW-Kreisen (Ø 2,25 €) rangiert Düren knapp unter dem Landesdurchschnitt.



6.2.2 Tarifelement Kilometerentgelt

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

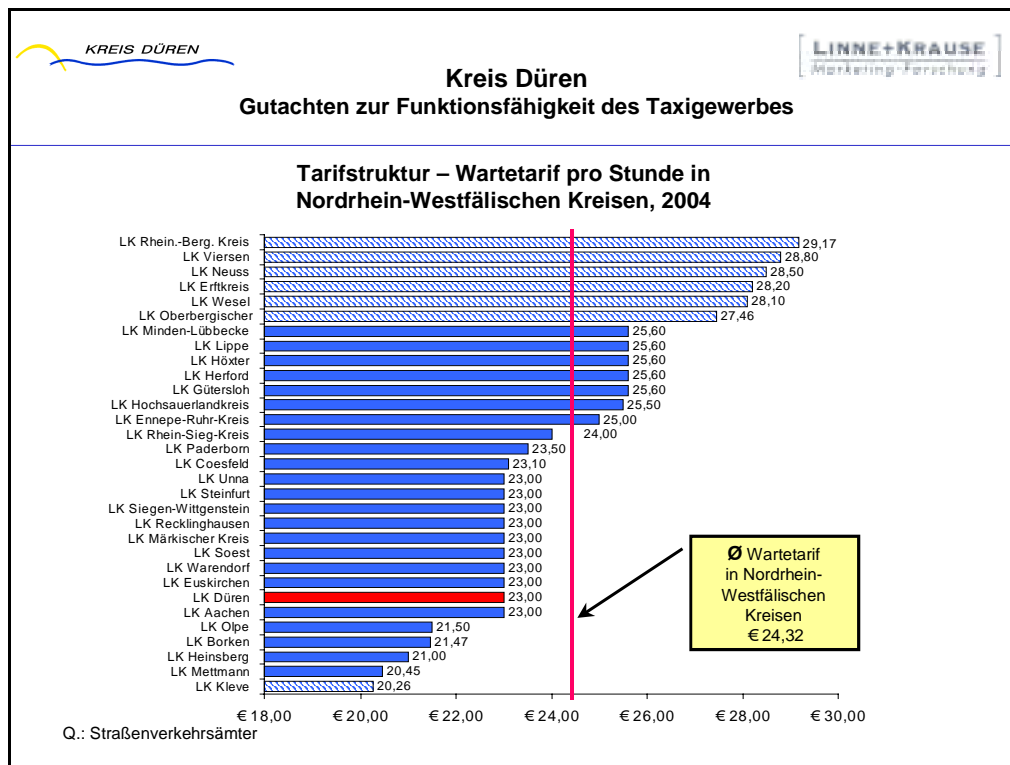
- Mit 1,30 € für den **Besetzkilometer** wird im Kreis Düren nahezu exakt der Landesdurchschnitt erreicht. Der liegt bei 1,32 €/ km. In dieser Hinsicht rangiert der Dürener Tarif also ca. 1,5% unter dem Landesdurchschnitt.
- Neben dem Normaltarif existiert im Kreis Düren ein gesonderter **Randzeiten-Tarif**. Für Fahrten in der Nacht oder am Wochenende (Tag und Nacht) werden in den meisten NRW-Kreisen Zuschläge in der Größenordnung von 0,10 € erhoben. Entsprechende Regelungen finden sich in zahlreichen NRW-Tarifen und werden in der Regel problemlos vom Kunden akzeptiert.
- Aufgrund der Steigerungen der variablen Kosten (Kraftstoff) steht aber besonders das Kilometerentgelt permanent unter Anpassungsdruck „nach oben“.



6.2.3 Tarifelement Wartezeit

Die Erfahrung aus anderen Regionen zeigt, dass der **Wartezeittarif** nur geringen Anteil am Gesamtumsatz hat. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht leistet das Wartezeitentgelt einen Beitrag zur Finanzierung der Personalkosten.

Mit Blick auf die Wartezeit, sieht die Dürener Tarifordnung in NRW ein relativ niedriges Entgelt vor: Für jede Stunde werden 23,00 € verlangt – egal, ob die Wartezeit verkehrs- oder fahrgastbedingt ist. Der entsprechende Landesdurchschnitt liegt bei 24,32 €



6.3 Wirtschaftlichkeit

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

Aufgrund der unterschiedlichen Besteuerungsarten, sind „Kosten“ und „Gewinn“ nur 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 vielen aber als **gewinnmindernde Personalkosten** verbucht werden – je nach gewählter Art der Besteuerung. Jede Bewertung der Wirtschaftlichkeit muss also zunächst die Personalkosten ausklammern. Unter diesem Vorbehalt wurde eine Deckungsbeitragsrechnung für das Jahr 2002 erstellt:

KREIS DÜREN DECKUNGSBEITRAGSRECHNUNG FÜR DAS TAXIGEWERBE, 2002 - IN €-						
Maßstab: tariflicher Mindestlohn	Kreis gesamt	Stadt Düren	Altkreis Düren	Altkreis Jülich	Betriebe < 5 Taxis	Betriebe > 4 Taxis
Umsatz	42.360	43.273	38.178	44.587	39.672	51.057
% variable Kosten	9.087	9.898	9.245	8.168	7.904	11.187
= DB I	33.273	33.375	28.933	36.419	31.768	39.870
% fixe Kosten	12.936	13.534	10.378	15.275	12.762	15.228
= DB II	20.337	19.841	18.555	21.144	19.006	24.642
% Verzinsung 4%	943	961	978	781	892	974
= DB III	19.394	18.880	17.577	20.363	18.114	23.668
% tarifl. Mindestlohn	21.321	21.321	21.321	21.321	21.321	21.321
= Über / Unterdeckung abs.	-1.927	-2.441	-3.744	-958	-3.207	2.347
= Über / Unterdeckung in %	-4,5%	-5,6%	-9,8%	-2,1%	-8,1%	4,6%

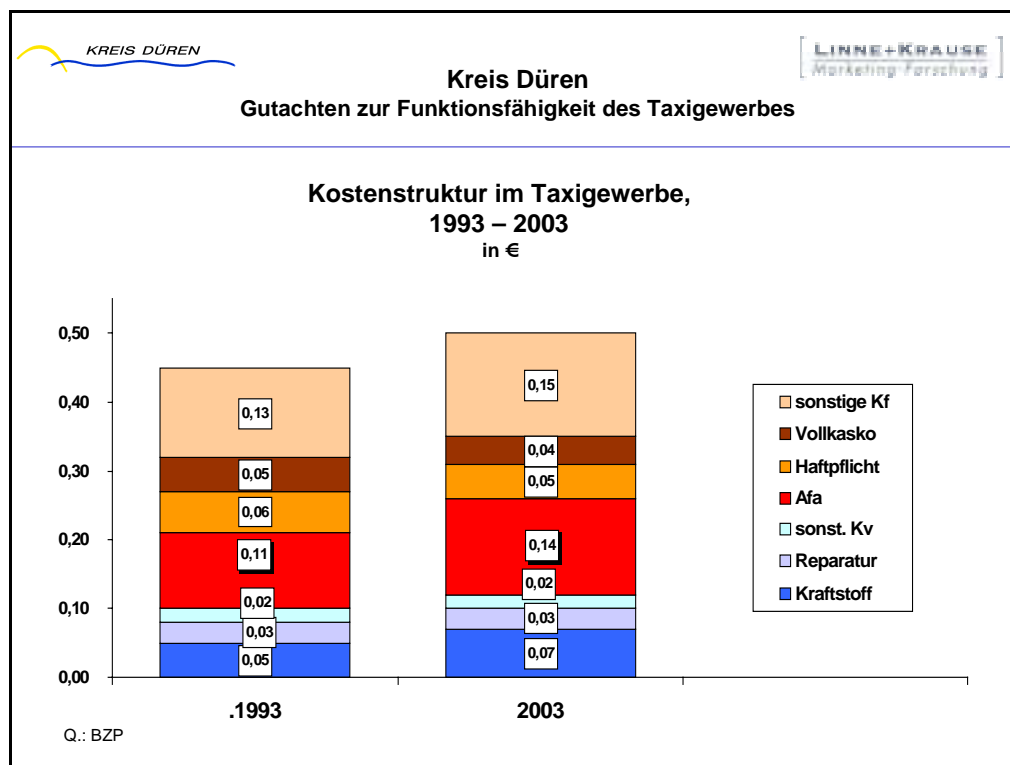
- Ausgangspunkt ist der Jahresumsatz, der 2002 für alle Betriebe im Kreis bei 42.360 € pro Fahrzeug lag. Zur Ermittlung des **Deckungsbeitrags I** (DB I) werden hiervon zunächst die variablen Kosten subtrahiert, die sich im Durchschnitt auf ca. 9.087 € beliefen. Der DB I über alle Betriebe lag damit bei 33.273 €
- Aus der Subtraktion der fixen Kosten – im Durchschnitt 12.936 € - 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 20.337 €
- 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 lag dieser kalkulatorische Verzinsungsbetrag bei 943 €
- Durch Subtraktion der kalkulatorischen Verzinsung vom DB II ergibt sich der **DB III** – jener Betrag, 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 zustände. Der tarifliche Garantielohn eines **angestellten Taxifahrers** in Nordrhein-Westfalen liegt seit 8 Jahren bei ca. 21.321 €¹ - einschließlich des Sozialversicherungsanteils des Arbeitgebers.

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

- Der Maßstab „Tariflohn“ setzt die Latte der Bewertung sehr tief. Zum Vergleich: Ein **Linienbusfahrer** in einer westdeutschen Großstadt kommt im Mittel auf einen Bruttolohn - einschließlich des Sozialversicherungsbeitrages des Arbeitgebers - von ca. 52.000 € Würde man diesen durchaus auch für das Taxigewerbe vertretbaren Maßstab zu Grunde legen, wäre eine Wirtschaftlichkeit im Taxigewerbe nicht mehr darstellbar.
- Im Durchschnitt verfehlen die Unternehmer im Kreis Düren den tariflichen Mindestlohn um 1.927 € – eine Lücke, die nur durch Selbstausschöpfung, „Verzicht“ auf Altersvorsorge, Quersubventionierung aus anderen Geschäftsbereichen, staatliche Subvention (z.B. Zuschüsse des Arbeitsamtes) oder – wie anderenorts häufig zu beobachten ist - durch das partielle Abdriften in die Illegalität zu kompensieren ist.
- Bezogen auf den Umsatz errechnet sich so eine Unterdeckung von 4,5%, die durch eine Tarifierhöhung von mindestens 4,5% kompensiert werden könnte.
- Besonders deutlich wird die Deckungslücke im Altkreis Düren, wo sie annähernd 10% des Jahresumsatzes beträgt; entspannter erscheint dagegen die Situation im Altkreis Jülich mit einer Unterdeckung von gut 2%. Nur große Betriebe mit mehr als 4 Taxis können – legt man den Maßstab „Tariflohn“ zu Grunde – noch wirtschaftlich arbeiten.
- Nimmt man die wirtschaftliche Situation eines durchschnittlichen, professionell arbeitenden Taxis aus dem Kreis Düren zum Maßstab, so wäre eine Tarifierhöhung um **mindestens 4% bis 5% erforderlich**. Betrachtet man ausschließlich die kleineren **Betriebe**, so wäre eine **Umsatzerhöhung von mindestens 8,1%** notwendig, um die Deckungslücke zu schließen - bei sonst unveränderten Rahmenbedingungen.
- Die Zahl kann aber allenfalls als mittel- und langfristige „Tendenzempfehlung“ gewertet werden. In einem **freien Marktgeschehen** führt jede Preiserhöhung zwangsläufig zu einem – nicht berechenbaren - Umsatzrückgang.
- Weiterhin wird deutlich, dass die **Ertragsschwäche** des Dürener Taxigewerbes erst in zweiter Linie eine Frage des „**richtigen**“ **Tarifs** ist. Gravierender ist das **Mengenproblem**: Eine die Nachfrage überschreitende Zahl der Fahrzeuge zwingt dem einzelnen Taxifahrer eine suboptimale Auslastung auf – mit gravierenden Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit.

Die hier dargestellte Wirtschaftlichkeitsrechnung fußt zwangsläufig auf betriebswirtschaftlichen Daten des Jahres 2002. Neben dem anhaltenden Nachfragedefizit, hat die Ertragsschwäche des Dürener Taxigewerbes seit dem noch einen **gravierenden Kostenaspekt** erhalten, der weiterhin die Wirtschaftlichkeit der Tarife beeinträchtigt hat:

- Von Januar 2003 bis Mai 2004 stieg der Preis für einen Liter Dieseltreibstoff von 0,79 € auf in der Spitze 0,99 € – ein Plus von 25,3% in kaum mehr als einem Jahr!
- Dabei ist die **Ökosteuer** nur der sichtbarste Kostentreiber, der den Preisanstieg aber nur zu etwa einem Drittel erklärt. Überwiegend geht der eklatante Anstieg der Kraftstoffkosten auf **andere Faktoren**, wie z.B. dem sinkenden Außenwert des EURO, der gestiegenen Nachfrage nach Mineralöl in Ostasien und den USA, aber auch dem Ertragsinteresse der Mineralölkonzerne, zurück.
- Ein weiterer Kostentreiber offenbart sich erst in der langfristigen Betrachtung: Musste 1993 nach Berechnung des Branchenverbandes BZP für jeden gefahrenen Kilometer eine **Abschreibung** von 11 ct. angesetzt werden, so sind 2003 dafür ca. 14 ct. zu kalkulieren – eine Kostensteigerung von ca. 27%. Insbesondere der Anstieg der **Anschaffungskosten für Taxifahrzeuge** ist so zu einem gravierenden Kostenfaktor geworden, dem das Taxigewerbe keine entsprechenden Umsätze mehr entgegensetzen kann.
- Massive Kostenerhöhungen waren auch bei **anderen Fixkosten** zu verzeichnen: Schlagen Gebühren, Zinsen, Mieten, betriebliche Steuern etc. 1993 noch mit ca. 13 ct. pro Kilometer zu Buche, waren es 2003 bereits 15 ct.



7 EMPFEHLUNGEN

Die wirtschaftliche Situation des Taxigewerbes im Kreis Düren legt folgende Schritte nahe:

7.1 Maßnahme 1: Sicherung der Funktionsfähigkeit

Grundsätzlich war die **Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes** im Kreis Düren bis Ende 2003 noch **als gegeben betrachtet** werden. Eine Gefährdung des öffentlichen Verkehrsinteresses lag bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht vor:

- Die **Umsätze** im Kreis rangieren über dem notwendigen Mindestniveau.
- Gleichzeitig arbeitete das Taxigewerbe auf recht hohem **Kostenniveau**.
- Mäßig war daher auch die Gewinnsituation.
- Wegen der schmalen Gewinne, können die Unternehmer allerdings nur eine insgesamt **unbefriedigende Altersvorsorge** vorweisen.
- Auffällig sind die **Einsatzzeiten** in der Kreisstadt. Dem zeitlichen Aufwand steht hier kein adäquater Umsatz gegenüber.
- Günstig ist dagegen die **Ausstattung der Fahrzeugflotte** – mit Blick auf Neuwagenquote, Alter und Investitionssumme.
- Alarmierend ist jedoch die übermäßige Abhängigkeit des örtlichen Gewerbes von den Krankenfahrten (knapp 60% Umsatzanteil).
- Mit der Gesundheitsreform 2004 hat sich die übermäßige Abhängigkeit von Krankenfahrten gegen das Dürener Taxigewerbe gewendet und seine Existenz als solches in Frage gestellt.

Kreis Düren Fahrzeuge des Taxigewerbes Ist-Zustand 2002 / Soll-Zustand 2007								
Prognose Umsatzveränderung: Düren: -2,0% p.a BZP: +1,0% p.a	Kreis gesamt		Stadt Düren		Altkreis Düren		Altkreis Jülich	
	soll	ist	Soll	ist	soll	ist	soll	ist
Umsatzbetrachtung								
Taxis	100	97	47	46	23	24	29	27
Umsatz pro Taxi in €	38.000	42.360	38.000	43.273	38.000	38.178	38.000	44.587
Marktvolumen in €	3,8 Mio.	4,11 Mio.	1,81 Mio.	2,00 Mio.	0,82 Mio.	0,91 Mio.	1,08 Mio.	1,20 Mio.
Veränderung, rechnerisch	+3		+2		-1		+2	
Gewinnbetrachtung (gewichtend)								
Überschuss pro Taxi	16.668	7.679	16.668	5.481	16.668	13.052	16.668	8.418
ohne Altersversorgung	23,1%		28,6%		16,7%		16,7%	
Sonstige Gesichtspunkte (gewichtend)								
<u>Angebotsaspekte:</u>								
Einsatzzeit pro Woche	100,3 Std.		120,4 Std.		61,3 Std.		95,1 Std.	
Neuwagenanteil	77,7%		77,3%		84,2%		74,1%	
Alter der Fahrzeuge	3,8 Jahre		4,0 Jahre		3,2 Jahre		3,5 Jahre	
Kaufpreis der Taxis in €	23.572		24.022		24.450		19.529	
Taxidichte	0,36		0,45		0,26		0,35	
Taxi-Mietwagendichte	0,66		0,89		0,43		0,63	
Geschäftsausgaben	bislang nicht relevant							
<u>Nachfrageaspekte</u>								
Bevölkerungsentwicklung 2003 bis 2005 in %	-0,5%							
Kaufkraft	99,3%		99,3%		97,3% bis 101,5%		91,6% bis 104,6%	
Anteil Krankenfahrten	59,2%		54,3%		79,0%		55,1%	
Pkw-Dichte	555 Pkw / 1.000 EW							
Bahnanbindung	mäßig		befriedigend		ungünstig		ungünstig	
Empfohlene Veränderung								
	0		0		0		0	

Ziel sollte es sein, die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes auch unter den gegebenen Rahmenbedingungen zu erhalten. Im Sinne einer konkreten Handlungsorientierung, wurde ein Modell des Taximarktes entwickelt.

Jede Prognose zur zukünftigen Umsatzentwicklung im Kreis Düren ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt mit **ganz erheblicher Unsicherheit** behaftet. Die Betriebe des Kreises lebten bis 2003 überwiegend von Krankentransporten. Mit in Kraft treten der Gesundheitsreform 2004 ist dem Gewerbe zum großen Teil die Geschäftsgrundlage entzogen. Prognosen, die sich auf Daten von vor 2004 beziehen haben angesichts der jüngsten fundamentalen Veränderung nur noch bedingten Wert als Grundlage für eine Prognose.

Trotz aller Unsicherheiten wird versucht, die Entwicklung bis 2007 ansatzweise abzuschätzen. Zielgröße ist es, das prognostizierte Umsatzniveau für den Kreis Düren bis 2007 an das prognostizierte Umsatzniveau des BZP-Betriebs für 2007 heranzuführen – ein Betrag, der als betriebswirtschaftlicher Mindestumsatz angesehen werden muss.

Jede Abschätzung fußt auf Grundannahmen. Der folgenden Zielrechnung liegen zwei Grundannahmen zu Grunde:

- 2002 betrug der Mindestumsatz, zu dem ein Taxi gerade noch wirtschaftlich betrieben werden konnte, ca. 36.100 € (BZP-Umsatz). Bei einem prognostiziertem Plus von jährlich ca. 1% wird sich dieser Mindestbetrag bis 2007 voraussichtlich auf ca. 38.000 € erhöhen.
- Deutlich negativer ist die Umsatzentwicklung im Kreis Düren einzuschätzen. Angesichts der substantiellen Erosion des Hauptgeschäfts mit Krankenfahrten ist bis 2007 zumindest mit einem Minus von 2% p.a. zu rechnen – eine wahrscheinlich recht optimistische Prognose. Anstatt des Marktvolumens von 4,11 Mio. € in 2002 wird 2007 voraussichtlich nur noch ein Marktvolumen von 3,8 Mio. zur Verfügung stehen.
- Nimmt man den **Umsatz pro Fahrzeug** zum Maßstab, so würde das prognostizierte Marktvolumen für 2007 ausreichende Beschäftigung für 100 Taxikonzessionen bieten – ohne dass der Mindestumsatz unterschritten wird und damit das öffentliche Verkehrsinteresse berührt wird. Gegenüber dem heutigen Stand von 97 **Taxikonzessionen** würde das ein Potential von **3 neuen Konzessionen** ermöglichen.

- Allerdings wird die **isolierte Betrachtung** unter Umsatzgesichtspunkten der Situation nicht vollständig gerecht. Wichtig ist auch eine Betrachtung unter anderen Aspekten: Im Durchschnitt kommen die Fahrzeuge im Kreis auf einen kaum akzeptablen **Überschuss** um 7.700 € was für ein eher restriktives Verhalten spricht.
- Kritisch ist die ungünstige Lage bei der **Altersvorsorge** der Taxiunternehmer, die eine nicht unerhebliche Zukunftshypothek darstellt.
- Gegen eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit spricht die **günstige Ausstattung der Fahrzeugflotte**.
- Positiv ist daneben das Bild bei den **Konzessionsbewegungen** zu deuten.

Unter Abwägung dieser Argumente wird empfohlen, keine neuen Konzessionen im Kreisgebiet herauszugeben. Zunächst sollte die unter den Bedingungen der Gesundheitsreform 2004 zu realisierenden Umsätze beobachtet werden, um dann – auf dem Boden gesicherter Daten – zu einer angemessenen Lösung zu kommen.

Mit Blick auf die beiden bislang taxifreien Gemeinden Hürtgenwald und Titz steht einer angemessenen Konzessionserteilung aus dem Blickwinkel der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes jedoch nichts entgegen.

7.2 Maßnahme 2: Tarife

Aus betriebswirtschaftlicher Sicht wäre eine Tarifierhöhung in der Dimension von 4% bis 5% erforderlich. Akuter Bedarf ergibt sich bei den kleineren Betrieben (+8,1%).

Angesichts der sehr ungünstigen konjunkturellen Rahmenbedingungen und dem dramatischen Einbruch beim Kerngeschäft der Krankentransporte erscheint es allerdings ratsam, das gegenwärtige Tarifniveau und Tarifgefüge zumindest bis Ende 2004 beizubehalten.

Sollte sich bis dahin eine spürbare Besserung der konjunkturellen Entwicklung abzeichnen, kann dann eine Anpassung der Tarife geprüft werden – sofern die Unternehmer einen derartigen Antrag befürworten. Dabei sollten die erkennbaren Spielräume der Tarifgestaltung (Kilometergeld, Grundpreis) moderat genutzt werden.