



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



erstellt für
den Kreis Kleve
FB Öffentliche Sicherheit und Ordnung
Abtl. Straßenverkehr

Linne + Krause

D-22880 Wedel (bei Hamburg)

November 2001

1	EINLEITUNG	4
1.1	Ausgangssituation	4
1.2	Methoden	5
1.2.1	Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten.....	5
1.2.2	Erhebung der wirtschaftlichen Rahmendaten	6
2	DAS TAXIGEWERBE IM WIRTSCHAFTLICHEN UMFELD.....	7
2.1	Räumliche Struktur	7
2.2	Demographische Entwicklung	10
2.3	Regionalwirtschaftliches Umfeld.....	12
2.3.1	Regionalwirtschaftliche Gesamtentwicklung	12
2.3.2	Entwicklung der taximarktintensiven Branchen.....	13
2.3.2.1	Tourismusbranche	13
2.3.2.2	Heil- und Gesundheitsbranche.....	15
2.3.3	Arbeitsmarkt im Kreis Kleve.....	16
2.3.4	Kaufkraft im Kreis Kleve	18
2.4	Verkehrswirtschaftliches Umfeld des Taxigewerbes	20
2.4.1	Wettbewerbsfaktor: motorisierter Individualverkehr	20
2.4.2	Wettbewerbsfaktor: Mietwagen.....	21
2.4.3	Wettbewerbsfaktor: Einbindung in ÖPNV	21
3	ANGEBOTSSITUATION	22
3.1	Die Betriebe	22
3.2	Taxi- und Mietwagendichte	27
3.3	Angebotsintensität (Einsatzzeiten und Fahrleistung)	32
3.3.1	Einsatzzeiten.....	32
3.3.2	Fahrleistung	33
3.4	Fahrzeugbestand.....	35
3.4.1	Beschaffung der Fahrzeuge	35
3.4.2	Marken und Typen	37
4	NACHFRAGESITUATION	38
4.1	Gegenwärtige Nachfrage.....	38
4.2	Nachfrageerwartung.....	41
5	BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE SITUATION	43
5.1	Umsatzentwicklung.....	45
5.2	Betriebskostenentwicklung	48
5.3	Gewinnentwicklung	51
5.4	Persönliche Daseinsvorsorge.....	53
6	GESCHÄFTSAUFGABEN	55

7	TARIFSSITUATION.....	56
7.1	Element: Tariffhöhe.....	57
7.1.1	Tariffhöhe unter Wettbewerbsaspekten	57
7.1.1.1	Tarifliches Umfeld.....	57
7.1.1.2	Wirtschaftliches Umfeld.....	62
7.1.2	Tariffhöhe unter betriebswirtschaftlichen Aspekten	62
7.1.2.1	Wirtschaftlichkeit	62
7.1.2.2	Rentabilität und Kapitalverzinsung	63
7.1.2.3	Technische Funktionsfähigkeit.....	63
7.2	Element: Tarifstruktur	64
7.2.1	Tariftransparenz.....	64
7.2.2	Tarifelement Grundpreis.....	65
7.2.3	Tarifelement Normaltarif.....	65
7.2.4	Tarifelement Anfahrtarif.....	65
7.2.5	Tarifelement Rundfahrtarif.....	66
7.2.6	Tarifelement Wartezeit	66
7.2.7	Tarifelement Großraumtarif.....	66
8	ZUSAMMENFASSUNG	67
8.1	Standortbedingungen im Kreis Kleve	67
8.2	Angebotssituation.....	68
8.3	Nachfragesituation	69
8.4	Umsatz-, Betriebskosten- und Gewinnsituation	69
8.5	Geschäftsaufgaben	71
8.6	Tarifsituation	71
9	EMPFEHLUNGEN	72
9.1	Maßnahme 1: Sicherung der Funktionsfähigkeit	72
9.2	Maßnahme 2: Tarifierfassung	73
9.3	Maßnahme 3: Evaluation	74

1 EINLEITUNG

Am 13. September 2000 beauftragte der Kreis Kleve die Fa. Linne + Krause aus Wedel bei Hamburg mit der Erstellung eines Gutachtens über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes im Kreisgebiet gemäß § 13 Abs. 4 PBefG.

Das Hauptaugenmerk der hiermit abgeschlossenen Untersuchung liegt auf der Ermittlung der Höchstzahl der im Untersuchungsgebiet zuzulassenden Taxikonzessionen. Weiterhin wurde eine gutachterliche Untersuchung der Tarifstruktur für das Taxigewerbe vorgenommen.

1.1 AUSGANGSSITUATION

Die vorliegende Untersuchung orientiert sich in erster Linie an den **Kriterien des § 13 Abs. 4 PBefG**. Im Mittelpunkt stehen daher insbesondere die folgenden Aspekte:

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

1.2 METHODEN

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

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

1.2.1 ERHEBUNG DER BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHEN DATEN

Das Kernstück der Untersuchung bildete die **schriftliche Befragung der Unternehmer** im Kreisgebiet. Ziel der Erhebung war es, die betriebswirtschaftliche Situation des Gewerbes zu erfassen. Ein entsprechender Erhebungsbogen wurde in Absprache mit dem Straßenverkehrsamt, der IHK Duisburg, der Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi-Mietwagen e.V. und Vertretern des Taxigewerbes aus dem Kreis erarbeitet.

Die Erhebung fand in der Zeit vom **12. Oktober 2000 bis zum 28. Februar 2001** statt. Das ursprünglich auf den 24. November 2000 festgelegte Erhebungsende musste wegen des bis dahin unzulänglichen Rücklaufs verschoben werden.

In der Planungsphase war eine Beteiligungsquote von mindestens 60% vorausgesetzt worden. Bei Abschluss der Erhebung hatten 100% der relevanten Betriebe ihren Erhebungsbogen eingereicht. Damit darf die Untersuchung also beanspruchen, ein **authentisches Bild** der Situation des Taxigewerbes im Kreis Kleve zu geben.

Im allgemeinen wurden die Erhebungsbogen mit guter bis sehr guter Datenqualität eingereicht. Qualitätssteigernd wirkte die positive Einflussnahme der Gewerbevertreter. Ein besonderer Dank gilt aber auch den beteiligten Steuerberatern, die wesentlich zum Gelingen der Untersuchung beigetragen haben.

1.2.2 ERHEBUNG DER WIRTSCHAFTLICHEN RAHMENDATEN

Neben der empirischen Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten wurde eine **Analyse** der für den Taximarkt **relevanten Standortfaktoren** vorgenommen. Dabei wurden Gespräche mit zahlreichen für den örtlichen Taximarkt relevanten Institutionen und Persönlichkeiten geführt.

Weiterhin wurden die gewonnenen Daten durch **Gespräche** mit Gewerbevertretern und mit relevanten Persönlichkeiten aus Wirtschaft und Verwaltung untermauert. Große Bedeutung hatten darüber hinaus Ortsbegehungen und Einzelgespräche mit Unternehmern.

Im Zuge der Untersuchung wurde weiterhin eine Vielzahl von Materialien aus den unterschiedlichsten Quellen recherchiert und für die Bewertung der Situation im Kreis Kleve herangezogen. Besonderer Dank gilt hier der **IHK-Duisburg**, der **IHK-Essen**, der **Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi-Mietwagen e.V.** sowie dem **Arbeitsamt Wesel**.

Dank gilt auch dem **Kreis Viersen**, dem **Rhein-Sieg-Kreis** und dem **Rheinisch-Bergischen Kreis**, die in letzter Zeit gleichartige Untersuchungen in Auftrag gegeben haben. Die dort mit der gleichen Methodik ermittelten Daten wurden zur Beurteilung der Situation im Kreis Kleve herangezogen.

Im Gespräch mit Vertretern zahlreicher Straßenverkehrsbehörden in **NRW-Kreisen** wurden weiterhin relevante Vergleichsdaten ermittelt.

2 DAS TAXIGEWERBE IM WIRTSCHAFTLICHEN UMFELD

2.1 RÄUMLICHE STRUKTUR

Der Kreis Kleve präsentiert sich als Flächenkreis von recht unterschiedlicher Besiedlungsstruktur. Für die Auswertung der Ergebnisse wurde der Kreis in 6 Regionen aufgeteilt:

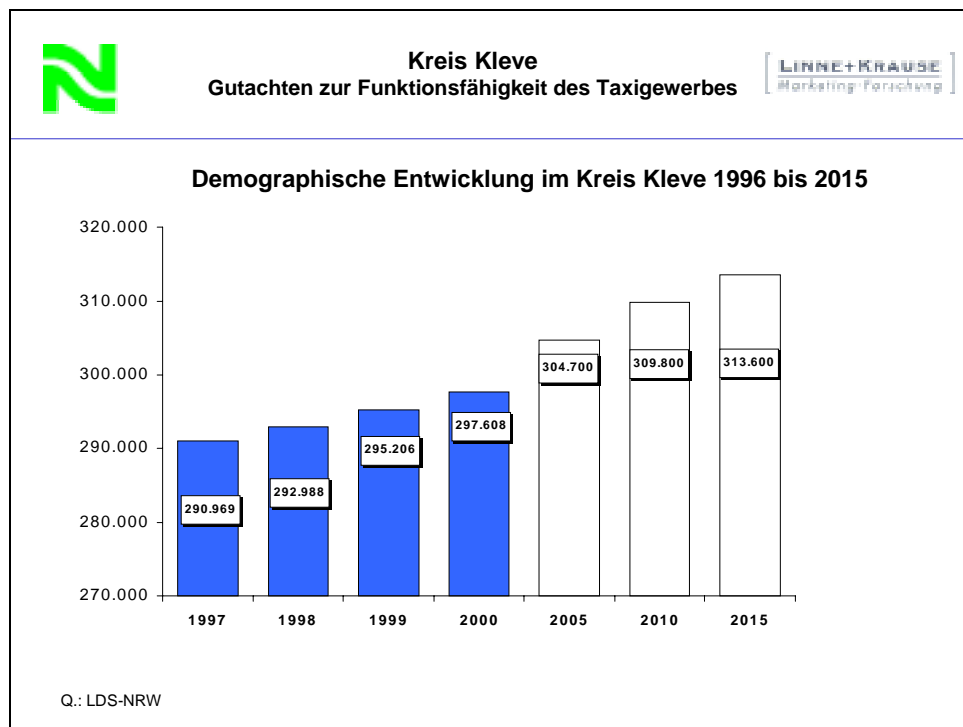
Kreis Kleve Demografische Struktur Stand 2000				
	Einwohner	Bevölkerungs- anteil in %	Fläche in km ²	Einwohner / km ²
Region Emmerich	28.940	5,43	80,14	361,1
Region Rees+Kalkar	34.831	6,53	197,86	176,0
• Rees	21.412	4,01	109,63	195,3
• Kalkar	13.419	2,52	88,23	152,1
Region Kleve+Umland	70.254	13,17	235,99	297,7
• Stadt Kleve	48.647	9,12	97,73	497,8
• Bedburg-Hau	12.401	2,33	61,3	202,3
• Kranenburg	9.206	1,73	76,96	119,6
Region Goch + Kevelaer	76.775	14,39	453,22	169,4
• Goch	32.445	6,08	115,38	281,2
• Uedem	8.200	1,54	60,94	134,6
• Weeze	9.342	1,75	79,49	117,5
• Kevelaer	26.788	5,02	100,54	266,4
Region Geldern	32.927	6,17	96,87	339,9
Region südl. Kreis	53.881	10,10	234,74	229,5
• Straelen	15.337	2,88	74,07	207,1
• Wachtendonk	7.489	1,40	48,14	155,6
• Kerken	12.492	2,34	58,01	215,3
• Issum	12.152	2,28	54,52	222,9
• Rheurdt	6.411	1,20	30,01	213,6
Kreis Kleve	297.608	100	1231,95	241,6
Q.: Kreis Kleve				

- Region Emmerich: Emmerich ist mit rund 29.000 Einwohnern eine aufstrebende Mittelstadt direkt am Rhein, dort, wo der Fluss die deutsch-niederländische Grenze überschreitet. Die verkehrsgünstig gelegene Stadt hat einige bekannte Produktionsunternehmen wie Unichema (Unilever), Brother oder Probat angezogen. Katjes mit seinen Gummibärchen ist bis in die USA ein Begriff. Darüber hinaus verfügt Emmerich über einen eigenen Hafen mit stadteigenem Container-Terminal.
- Region Rees / Kalkar: **Rees am Rhein**, im rechtsrheinischen Teil des Kreisgebietes gelegen, ist die älteste Stadt der Region "Niederrhein" (Stadtrechte seit dem 14. Juli 1228). Auf 110 Quadratkilometern Stadtfläche leben rund 21.400 Menschen. Die attraktive Rheinpromenade, die historische Stadtbefestigung, eine Vielzahl von Sehenswürdigkeiten, breitgefächerte Freizeitmöglichkeiten und das herausragende gastronomische Angebot sind die Basis für das Image der Stadt als touristisches Highlight am Niederrhein.
Kalkar, 1230 vom Grafen von Kleve gegründet, erhielt 1242 Stadtrechte und hat über 13.400 Einwohner. Mehr als jede andere Stadt am Niederrhein vermittelt Kalkar ein einheitliches Bild von Städtebau, Architektur, Kunst und Kultur des Mittelalters.
- Region Kleve, Bedburg-Hau, Kranenburg: Die **Stadt Kleve** ist mit rund 49.000 Einwohnern das regionale Zentrum des Kreises. Grenznah gelegen, verzeichnet die Stadt pro Jahr rund 100.000 Übernachtungen und 700.000 Tagesbesucher. Bedingt durch die Grenzlage erwirtschaftet Kleve im Einzelhandel einen Guldenumsatz von etwa 20 Prozent. Wirtschaftlich hat sich in den vergangenen Jahren ein beispielhafter Strukturwandel vollzogen. Die frühere, vorwiegend durch die Bereiche Nahrungsmittel und Schuhe geprägte Wirtschaftsstruktur ist einer mittelständischen, technologieorientierten Struktur gewichen. Ein erfolgreich arbeitendes Technologiezentrum unterstützt diesen Wandel. Auch der Dienstleistungsbereich hat seine starke Stellung deutlich ausgebaut. Mit ca. 500 Einwohnern je km² verzeichnet die Stadt Kleve die höchste Bevölkerungsdichte des Kreises.
Die Gemeinde **Bedburg-Hau** mit 62 km² Fläche besteht aus 7 Ortschaften mit zusammen ca. 12.400 Einwohnern und liegt in unmittelbarer Nähe zur Kreisstadt Kleve. Von den ca. 2.600 Arbeitsplätzen in der Gemeinde entfallen allein 75 % auf die öffentlichen und privaten Dienstleistungsbereiche.
Kranenburg war ursprünglich eine Waldhufensiedlung, die sich südlich der wohl 1227 vom Klever Grafen Derik IV. gebauten Burg im Kranichenbruch entwickelte. 9.200 Menschen leben in der ländlich geprägten Region auf einer Fläche von 77 km².

- Region Goch / Uedem / Weeze / Kevelaer: Das niederrheinische **Kevelaer** ist bekannt als größter Wallfahrtsort Nordwesteuropas. Alljährlich besuchen fast eine Million Pilger die 27.000-Einwohner-Stadt am linken Niederrhein.
Die **Stadt Goch**, mit rund 32.500 Einwohnern, liegt verkehrsgünstig im Zentrum des Kreises Kleve - unmittelbar an der deutsch-niederländischen Grenze. Das Stadtgebiet umfasst 115 km². Der Wirtschaftsstandort Goch ist gekennzeichnet durch einen vielfältigen Branchenmix mit Schwerpunkten im Fahrzeugbau und in der Nahrungsmittelherstellung.
Die **Gemeinde Weeze**, an der Niers am unteren Niederrhein gelegen, bildet ein attraktives Ausflugsziel mit vielen sehenswerten Bau-, Boden- und Naturdenkmälern. Die Gemeinde hat sich in den letzten Jahrzehnten aus der gewerblichen Monostruktur der Holzverarbeitenden Industrie gelöst. Mit dem Abzug des britischen Luftwaffenstützpunkts sind hier seit 1999 zudem zahlreiche Arbeitsplätze verlorengegangen.
Die **Gemeinde Uedem** zählt rund 8.200 Einwohner und liegt im Zentrum des Kreises Kleve. Verschiedene Wirtschaftsbetriebe, unter anderem aus der Elektro-, Maschinenbau- und Schuhindustrie, sind hier angesiedelt.
- Region Geldern: Seit 1993 ist Geldern die zweitgrößte Stadt des Kreises Kleve und hat gegenwärtig rund 33.000 Einwohner. Auch nach der Neuordnung des Kreises im Jahre 1975 ist die ehemalige Kreisstadt des Altkreises Geldern mit ihrem breiten Spektrum an Behörden, Dienstleistungseinrichtungen und Einzelhandelsgeschäften nach wie vor Zentralort des Gelderlandes. Von den rund 9.400 Arbeitsplätzen stellt der tertiäre Sektor mehr als 60%. Das produzierende Gewerbe, mit gut einem Drittel der Arbeitsplätze, prägen rund 60 mittelständische Betriebe. Schwerpunkte liegen in den Bereichen Druckerei und Elektrotechnik.
- Region 6 Straelen / Wachtendonk / Kerken / Issum / Rheurdt: Die Stadt Straelen ist weithin bekannt als die „Blumen- und Gemüsestadt“ am Niederrhein. Jährlich werden hier rund 370 Millionen Blumen und 52.000 Tonnen Gemüse versteigert. In der näheren Umgebung sind Hunderte von Gartenbaubetrieben ansässig.

2.2 DEMOGRAPHISCHE ENTWICKLUNG

Anders als viele andere NRW-Kreise hat der Kreis Kleve ein solides Bevölkerungswachstum aufzuweisen: Bei jährlichen Wachstumsraten um 0,8% wurde 2001 der 300.000 Einwohner gezählt. Auch für die Zukunft wird dem Kreis ein kontinuierliches Wachstum prognostiziert: Bis 2015 gehen die Schätzungen von ca. 313.600 Einwohnern aus.



Kreis Kleve Demografische Entwicklung 1990 - 2000			
	Einwohner 2000	Bevölkerung 1990	Veränderung in % in 10 Jahren
Region 1: Emmerich	28.940	28.070	3,1
Region 2: Rees+Kalkar	34.831	29.474	18,2
• Rees	21.412	18.447	16,0
• Kalkar	13.419	11.027	21,7
Region 3: Kleve+Umland	70.254	65.502	7,3
• Stadt Kleve	48.647	45.235	7,5
• Bedburg-Hau	12.401	12.392	0,1
• Kranenburg	9.206	7.875	16,9
Region 4: Goch + Kevelaer	76.775	67.696	13,4
• Goch	32.445	29.565	9,7
• Udem	8.200	6.734	21,8
• Weeze	9.342	8.476	10,2
• Kevelaer	26.788	22.921	16,9
Region 5: Geldern	32.927	28.843	14,2
Region 6: südl. Kreis	53.881	46.590	15,7
• Straelen	15.337	12.725	20,5
• Wachtendonk	7.489	6.395	17,1
• Kerken	12.492	11.114	12,4
• Issum	12.152	10.848	12,0
• Rheurdt	6.411	5.508	16,4
Kreis Kleve:	297.608	266.175	11,8
Q.: Kreis Kleve			

- Getragen wird der Zuwachs in erster Linie durch einen beständigen Wanderungsgewinn aus den benachbarten städtischen Zentren südlich des Kreisgebietes. Der Kreis profitiert also von dem in allen Großstädten spürbaren Trend zu Suburbanisierung und „Stadtflucht“. Dies belegt u.a. die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Krefeld, deren Einwohnerzahl, wenn auch moderat, in der Zeit von 1990 bis 1999 um rd. 1% sank.
- Wichtigste „Wachstumszone“ des Kreises in den 90er Jahren war daher der Süden mit den Städten Geldern (+14,2%), Straelen (+20,5%) und Wachtendonk (+17,1%).
- Ein kräftiges Wachstum hat zwischen 1990 und 2000 auch die Region Rees/Kalkar (+18,2%) erfahren. Eher verhalten verlief die Bevölkerungsentwicklung im Norden des Kreises: Mit „nur“ 3,1% Zuwachs bildet die Stadt Emmerich das Schlusslicht innerhalb des Kreises.
- Mit 7,3% Bevölkerungszuwachs hat auch die Region Kleve eine eher bescheidene Entwicklung zu verzeichnen. Innerhalb der Region Kleve ist jedoch eine deutliche Wanderungsbewegung in die Gemeinde Kranenburg zu erkennen, die immerhin ein Plus von knapp 17% aufweist.

2.3 REGIONALWIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Das Taxigewerbe ist Teil der regionalen Wirtschaft und daher auf vielfältige Weise mit seinem wirtschaftlichen Umfeld verzahnt. Von den **örtlichen Gewerbebetrieben** gehen vielfältige direkte und indirekte Nachfrageimpulse für Taxidienstleistungen aus.

2.3.1 REGIONALWIRTSCHAFTLICHE GESAMTENTWICKLUNG

Als Flächenkreis kommt für den Kreis Kleve den wirtschaftlichen Beziehungen zu den angrenzenden Zentren Krefeld und Düsseldorf besondere Bedeutung zu.

Kreis Kleve vs. Kreis Viersen Wirtschaftsstruktur, nach sozialversicherungspflichtigen Arbeitnehmern, Stand 1999		
	Kreis Kleve	Kreis Viersen
• Verarbeit. Gewerbe / Landwirt. / Energie	28,4%	39,6%
• Dienstleistungen / Verkehr / Nachrichten	23,7%	33,8%
• Staat / Org. ohne Erwerbscharakter	22,4%	4,7%
• Handel	17,3%	15,5%
• Baugewerbe	8,2%	6,4%
Gesamt	100,0%	100,0%
Q.: LDS NRW / Arbeitsamt Krefeld		

- In der Vergangenheit wurde der Kreis Kleve als **Industriestandort** von den klassischen Branchen Textil / Bekleidung, Leder und Nahrung / Genussmittel geprägt. Heute bildet eine mittelständische, breitgefächerte Wirtschaftsstruktur mit Schwerpunkt auf den Bereichen Stahl-, Leichtmetall- und Maschinenbau das wirtschaftliche Rückgrat insbesondere in der Kreisstadt Kleve. Ende der 90er Jahre waren im Kreis Kleve nur noch etwa 28% der Arbeitnehmer in der Industrie tätig (Kreis Viersen: ca. 40%). Stark industriell geprägt sind nach wie vor Emmerich und Issum.
- Der vorwiegend mittelständisch geprägte Kreis Kleve hat den Schritt zur **Dienstleistungswirtschaft** weitgehend vollzogen. 1997 lag der Anteil der hier Beschäftigten bei ca. 24%. Rechnet man weiterhin die ca. 22% der Arbeitnehmer hinzu, die in Gebietskörperschaften oder Non-Profit-Organisationen beschäftigt sind, so ergibt sich ein Dienstleistungsanteil von ca. 46%. Im Nachbarkreis Viersen liegt der entsprechende Anteil bei ca. 38%. Die Erfahrung zeigt, dass gerade ein starkes Dienstleistungsgewerbe einen günstigen Boden für das Taxigewerbe bilden kann.
- Eine wichtige Wirtschaftsgruppe des Kreises stellt weiterhin der **Handel** mit einem Gesamtanteil von 17,3%: Auch dies ein Beleg für die immer stärker wachsende Beschäftigung im „nichtproduzierenden“ Gewerbe.

2.3.2 ENTWICKLUNG DER TAXIMARKTINTENSIVEN BRANCHEN

Zwei Branchen haben traditionell eine besondere Bedeutung für das Taxigewerbe: die **Tourismusbranche** sowie der **Heil- und Gesundheitsbereich**

2.3.2.1 Tourismusbranche

- Für einen Flächenkreis weist der Kreis Kleve eine beachtliche **Infrastruktur** auf: 2000 lag die Zahl der Übernachtungsmöglichkeiten in Hotels und Pensionen mit mehr als 8 Betten bei 5.241 - das entspricht einer Ausstattung von Betten 17,5 Betten / 1.000 Einwohnern. Zum Vergleich: Im Kreis Viersen liegt der Bettenbestand bei nur 2.600 Betten, was einer weit niedrigeren Bettenausstattung von 8,7 Betten / 1.000 Einwohnern entspricht.
- Mit insgesamt ca. 573.000 **Übernachtungen** im Jahr 2000 registrierte der Kreis Kleve ca. 0,93 Übernachtungen je Einwohner bzw. 109 Übernachtungen je Gästebett.

Kreis Kleve Fremdenverkehrsbetriebe und Übernachtungen Beherbergungsbetriebe mit >8 Betten, 2000								
	Betriebe	Betten	Ankünfte	Veränderung zu 1999 in %	Übernachtungen	Veränderung zu 1999 in %	Ø Auslast. in %	Aufenthalt in Tagen
Kreis Kleve	112	5.241	277.696	9,8	573.032	8,6	31,7	2,1
Kreis Viersen	67	2.628	133.160	-5,1	285.559	-2,8	32,6	2,1
Rhein-Sieg-Kreis	203	9.912	501.125	-0,2	1.149.939	0,5	33,4	2,3
NRW	5.491	273.975	14.362.461	2,5	36.640.426	2,8	39,0	2,6

Q.: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW

- Positiv auch der **Trend**: 2000 erlebte der Kreis ein Plus von knapp 10% bei den Übernachtungen. In NRW wurde im gleichen Zeitraum nur eine Zunahme um 2,8% erreicht.
- Räumlich konzentriert sich das touristische Geschehen überwiegend auf die **Region Kleve** (ca. 165.500 Übernachtungen) und die Städte Geldern (95.300 Übernachtungen) und Straelen (33.800 Übernachtungen).

Kreis Kleve Übernachtungen in Hotels und Gaststätten Beherbergungsbetriebe mit >8 Betten, 2000			
	Einwohner	Übernachtungen	Übernachtungen pro EW
Region 1: Emmerich	28.940	31.259	1,08
Region 2: Rees+Kalkar	34.831	-	
• Rees	21.412	11.692	0,55
• Kalkar	13.419	k.A.	
Region 3: Kleve+Umland	70.254	165.517	2,36
• Stadt Kleve	48.647	116.361	2,39
• Bedburg-Hau	12.401	4.395	0,35
• Kranenburg	9.206	44.761	4,86
Region 4: Goch + Kevelaer	76.775	-	
• Goch	32.445	18.955	0,58
• Udem	8.200	k.A.	
• Weeze	9.342	7.462	0,80
• Kevelaer	26.788	69.503	2,59
Region 5: Geldern	32.927	95.269	2,89
Region 6: südl. Kreis	53.881	-	
• Straelen	15.337	33.844	2,21
• Wachtendonk	7.489	k.A.	
• Kerken	12.492	5.973	0,48
• Issum	12.152	-	-
• Rheurdt	6.411	17.630	2,75
Kreis Kleve:	297.608	573.032	1,93
Q.: Kreis Kleve			

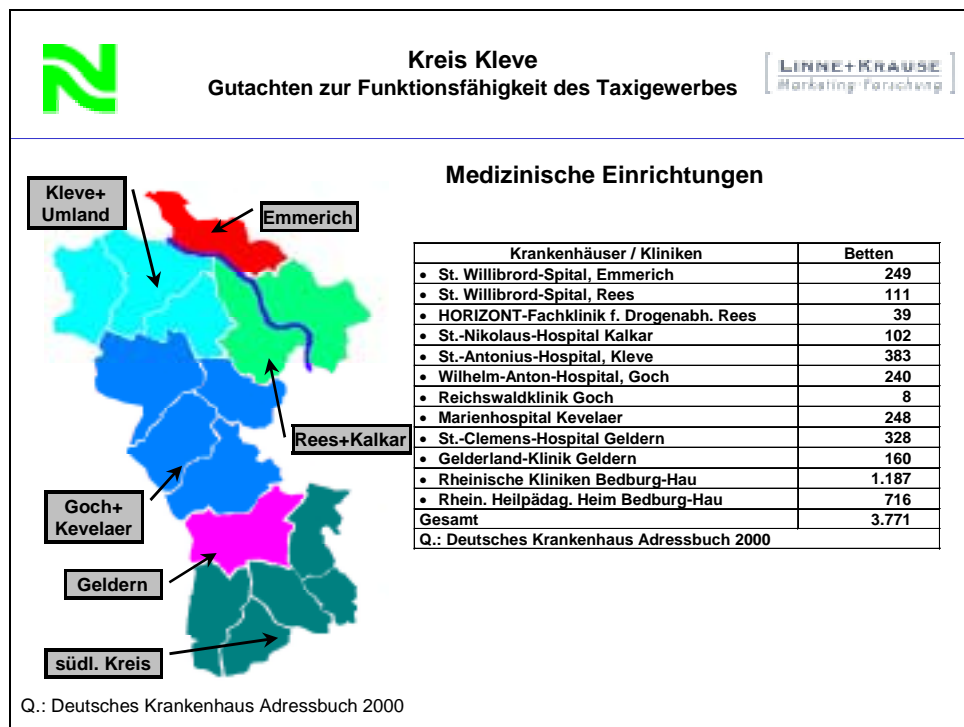
Dabei kann der Kreis Kleve mit einer Reihe touristischer und gastronomischer **Highlights und Besonderheiten** aufwarten:

- In der **Pilgersaison** vom 1. Mai bis zum 1. November finden jährlich ca. 1 Million Gläubige den Weg nach Kevelaer, dem größten Marien-Wallfahrtsort Nordwest-Europas.
- Mit der **Diebels-Brauerei** in Issum, dem „**Parkhotel Schweizerhaus**“ in Kleve und dem „**Kernwasser Wunderland**“ in Kalkar besitzt der Kreis zudem gastronomische Anziehungspunkte von regionaler Bedeutung, die zumindest für das örtliche Taxigewerbe nachfrage-relevant sind.
- Ähnlich ist der Stellenwert der örtlichen **Diskotheken** zu veranschlagen. Mit dem „Crazy“ in Emmerich, dem „Radhaus“, dem „World Center“ in Kleve und dem „E-dry“ in Geldern verfügt der Kreis über eine vergleichsweise reichhaltige Szene.

2.3.2.2 Heil- und Gesundheitsbranche

Im Vergleich mit anderen Regionen weist der Kreis Kleve eine eher unterdurchschnittliche Ausstattung mit **medizinischen Einrichtungen** auf:

- Für die stationäre Behandlung stehen im Kreisgebiet insgesamt 10 **Krankenhäuser** mit zusammen 1.868 Betten (159 EW/Bett) sowie zwei **psychiatrische Kliniken** mit ca. 1.900 Betten zur Verfügung. Dies entspricht einer nur mäßigen Ausstattung. In den Städten Krefeld und Mönchengladbach stehen dagegen 2.581 (94,5 EW/Bett) bzw. 2.999 Krankbetten (86,5 EW/Bett) zur Verfügung.
- Im Kreisgebiet waren Anfang 2000 zudem ca. 270 niedergelassene Ärzte sowie 146 **Zahnärzte** und **Kieferchirurgen** tätig.



2.3.3 ARBEITSMARKT IM KREIS KLEVE

Erfahrungsgemäß übt die Lage auf dem Arbeitsmarkt einen sechsfachen Effekt auf die Situation des Taxigewerbes aus:

- **1. Effekt:** Ein direkter Effekt von Erwerbslosigkeit resultiert aus der sinkenden Kaufkraft. Der Zusammenhang ist eindeutig: Hohe Arbeitslosigkeit senkt die Nachfrage nach Taxidienstleistungen. Taxifahrten werden als „Luxus“ betrachtet, auf den im Ernstfall als erstes verzichtet werden kann und muss.
- **2. Effekt:** Ein zweiter Effekt ergibt sich auf der Angebotsseite: Je stärker der Druck auf den Arbeitsmarkt, desto größer die Attraktion des Taxigewerbes für Arbeitssuchende. Anders als beispielsweise das Handwerk besitzt das Taxigewerbe nur eine recht niedrige Zugangsschwelle.
- **3. Effekt:** Je unelastischer der Arbeitsmarkt, desto schwieriger wird für alle Taxiunternehmer der Wechsel bzw. die Rückkehr auf den „normalen“ Arbeitsmarkt. Erschwerend wirken die eingegangenen Finanzierungsverpflichtungen, die ein Ausscheiden aus dem Beruf nahezu unmöglich machen - auch wenn die erzielten Gewinne sich nur noch wenig vom Sozialhilfesatz abheben.
- **4. Effekt:** Hohe Arbeitslosigkeit fördert die Substitution gewerblicher Transportleistung durch private Transportleistung. Konkret: Viele Arztfahrten, für die in früheren Jahren ein Taxi oder ein Mietwagen gerufen worden wäre, werden vom erwerbslosen Nachbarn erledigt - gegen Aufwandsentschädigung.
- **5. Effekt:** Ein besonderer Effekt geht in diesem Zusammenhang von der Ausländererwerbslosigkeit aus. Angesichts schlechter Berufsaussichten für minderqualifizierte Arbeitnehmer, sehen gerade Erwerbslose bzw. als Taxifahrer beschäftigte Ausländer in der Gründung des eigenen Taxiunternehmens einen Ausweg, der ihnen nicht nur ein bescheidenes Auskommen, sondern auch – indirekt – eine Stabilisierung ihres Aufenthaltsstatus gewährt. Ungeachtet fehlender Nachfrage entsteht so ein erheblicher Zugangsdruck ausländischer Unternehmer in das Taxigewerbe.
- **6. Effekt:** In Regionen mit relativ geringer Erwerbslosigkeit stellt sich das Problem jedoch oftmals von einer anderen Seite: Angesichts attraktiver Alternativen meiden potentielle Fahrer die Branche. Die Folge: ein gravierender Personalmangel und erhebliche Probleme bei der Besetzung der Schichtpläne.

Kreis Kleve Erwerbslosigkeit in %		
Arbeitsamts-Geschäftsstelle	Juni 2001	Juni 2000
Emmerich	9,0	9,6
Geldern	7,3	7,6
Goch	9,2	9,0
Kleve	8,4	9,8
Kreis Kleve	8,4	8,9
Kreis Wesel	9,1	9,3
Arbeitsamtsbezirk Wesel	8,8	9,2
Q.: Arbeitsamt Wesel		

Gemessen an der Erwerbslosenquote etwa im Nachbarkreis Wesel (9,1%) zeigt der Kreis Kleve mit 8,4% eine etwas entspanntere Arbeitsmarktsituation.

- Von 10.984 (8,9%) im Juni 2000 sank im **Kreis Kleve** die Zahl der gemeldeten Erwerbslosen bis Juni 2001 auf 10.651 (8,4%).
- Besonders erfreulich die Lage in der **Kreisstadt Kleve**, wo die Erwerbslosigkeit von 9,8% im Juni 2001 auf 8,4% sank.
- Etwas verhaltener dagegen die Entwicklung in der traditionellen **Industriestadt Emmerich**, wo die Erwerbslosenquote bei ca. 9% verharrte. Ähnliches gilt für die **Region Goch**.
- Mit 7,3% im Juni 2001 weist der Arbeitsamts-Geschäftsstellenbezirk **Geldern** eine recht günstige Erwerbslosenquote auf.

2.3.4 KAUFKRAFT IM KREIS KLEVE

Ein bedeutender Nachfrager für Taxidienstleistung ist - wie im weiteren zu zeigen sein wird - die **private Wohnbevölkerung**. Deren Nachfrage ist ganz wesentlich von der Einkommenssituation und der Erwerbslage abhängig. Ein wichtiger Gewichtungsfaktor für die Nachfrage auf dem Taximarkt ist daher die private Kaufkraft.

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

Kreis Kleve Kaufkraft in den Gemeinden, Stand 2000		
	Bevölkerung	Kaufkraftindex in % vom Bundesdurchschnitt
Region: Emmerich	29.121	95,6
Region: Rees+Kalkar		88,7
• Rees	20.752	89,9
• Kalkar	13.109	86,8
Region: Kleve+Umland		92,6
• Stadt Kleve	48.660	95,2
• Bedburg-Hau	12.448	85,2
• Kranenburg	8.900	88,7
Region: Goch+Kevelaer		90,2
• Goch	31.536	90,2
• Udem	8.002	89,3
• Weeze	9.243	82,3
• Kevelaer	26.332	93,1
Region: Geldern	32.210	100,8
Region: südl. Kreis		109,8
• Straelen	14.933	99,9
• Wachtendonk	7.318	97,2
• Kerken	12.249	117,0
• Issum	12.017	126,6
• Rheurdt	6.158	102,3
Kreis Kleve	292.988	95,8
Q.: GfK Nürnberg April 2000		

- Der **Kreis Kleve** zählt zu den Regionen mit unterdurchschnittlicher Kaufkraft. Im GfK-Kaufkraftmeßsystem rangiert der Kreis 4,2% unterhalb des Bundesdurchschnitts, der mit 100,0% normiert ist. Auch gemessen am Kaufkraftniveau im Bundesland **Nordrhein-Westfalen** (103,6%) schneidet der Kreis eher mäßig ab.
- Dabei zeichnet sich innerhalb des Kreisgebietes ein deutliches **Nord-Südgefälle** ab. Überdurchschnittliche Kaufkraft ist im **südlichen Kreisgebiet** festzustellen, wo ca. 110% des bundesweiten Kaufkraftniveaus erreicht werden. Besonders günstig ist die Situation in **Issum** (126,6%) und **Kerken** (117,0%).
- Deutlich über dem Kreisdurchschnitt liegt die Kaufkraft in der **Stadt Geldern** (100,8%). Etwa auf dem Niveau des Kreisdurchschnitts rangierten die Städte Emmerich und Kleve.
- Die geringste Kaufkraft ist in der **Region Goch / Kvelaer** festzustellen (90,2%). Das Schlusslicht bildet hier die Gemeinde **Weeze** (82,3%)

Die Kaufkraftanalyse bestätigt, dass das Taxigewerbe im Kreis Kleve trotz örtlicher Schwankungen auf ein im großen und ganzen positives Umfeld stößt.

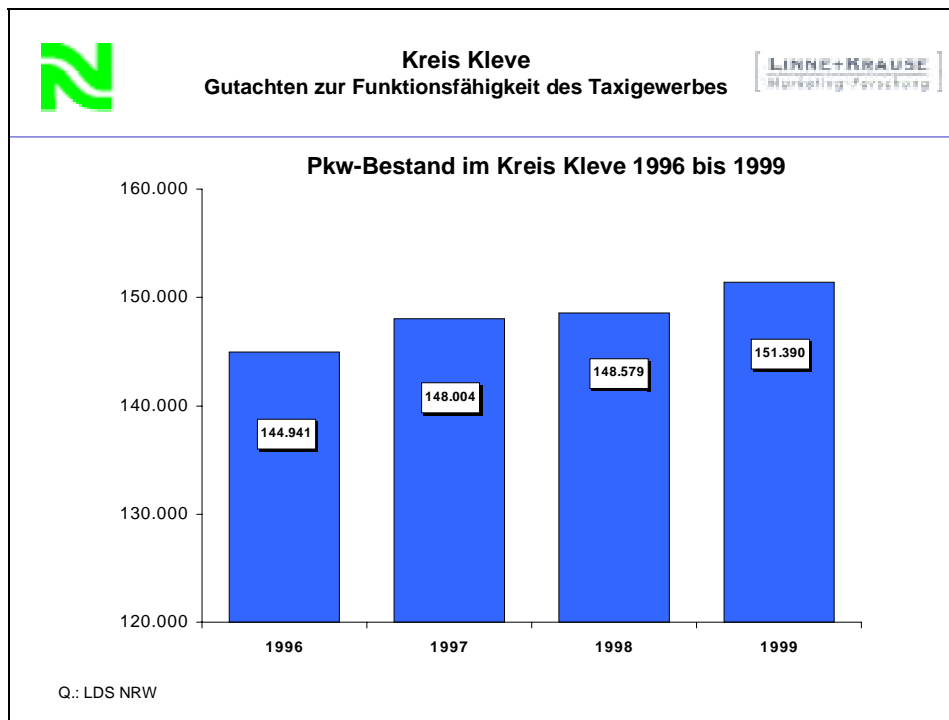
2.4 VERKEHRSWIRTSCHAFTLICHES UMFELD DES TAXIGEWERBES

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

2.4.1 WETTBEWERBSFAKTOR: MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Die Nachfrage nach Taxidienstleistungen ist in hohem Maße abhängig von der Motorisierung der Bevölkerung:

- Seit Mitte der 90er Jahre hat der Kreis Kleve eine kontinuierliche Zunahme der Pkw-Zulassungen erfahren: von gut 144.940 Fahrzeugen im Jahre 1996 stieg die Zahl bis Mitte 1999 auf knapp 151.400 – ein Plus von 7,3%.
- Mit jährlichen Zuwachsraten von rd. 1,5% liegt der Kreis über den Durchschnitt der NRW-Städte und Landkreise.
- Auf 1.000 Einwohner kamen 1999 im Kreis Kleve 505 Pkw. Bei der Pkw-Ausstattung liegt der Kreis etwa im Durchschnitt des Landes Nordrhein-Westfalen (504 Pkw/1000 EW).



2.4.2 WETTBEWERBSFAKTOR: MIETWAGEN

Charakteristisch für die wirtschaftliche Situation des Taxigewerbes im Kreis ist die enge Verflechtung mit dem **Mietwagengewerbe**. Aber auch unter Einbeziehung des Mietwagengewerbes ergibt sich – zumindest auf Ebene des Gesamtkreises - keine alarmierende Überbesetzungssituation.

Da beide Gewerbe in aller Regel von den gleichen Unternehmern betrieben werden, entschärft sich die Wettbewerbssituation. Das schließt im Einzelfall eine harte Konkurrenzsituation jedoch nicht aus.

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

2.4.3 WETTBEWERBSFAKTOR: EINBINDUNG IN ÖPNV

Aus Sicht des Taxigewerbes ist die Einbindung in den Öffentlichen Nahverkehr eher enttäuschend verlaufen:

Kreis Kleve												
Anteil der AST-Umsätze des Taxigewerbes nach Einschätzung der Unternehmer												
In %												
	Gesamt	Emmerich	Rees + Kalkar	Kleve + Uml.	Goch + Kevel.	Geldern	südl. Kreis	nur Taxi	1 Fzg.	2+ Fzg.	Rhein-Sieg Kr.	Kr. Viersen
AST	1,7	0,0	5,5	0,6	1,6	0,0	6,6	1,1	4,1	1,6	1,7	2,4
Q.: Linne + Krause												

- Nur 1,7% des Branchenumsatzes entfallen gegenwärtig auf AST-Touren. Zum Vergleich: Im Kreis Viersen liegt die Quote bei 2,4%, in der verkehrswirtschaftlichen „Musterstadt“ Münster beträgt der AST-Anteil am Taxiumsatz knapp 4%.
- Mit einem AST-Anteil von 6,6% im südlichen Kreisgebiet und ca. 5,5% in der Region Rees/Kalkar sind zwei örtliche Schwerpunkte zu erkennen.
- Praktisch keine Rolle spielen AST-Fahrten in den Städten Kleve (0,6%), Geldern (0,0%) und Emmerich (0,0%).

3 ANGEBOTSSITUATION

Die **Angebotssituation** im Taxigewerbe wird hauptsächlich durch 4 Faktoren bestimmt:

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

3.1 DIE BETRIEBE

In wenigen deutschen Kreisen bilden Taxi- und Mietwagengewerbe ein derart verflochtenes Marktgeschehen, wie im Kreis Kleve. Die betriebliche Gemengelage zwischen Taxi-, Mietwagen- und sonstigem Gewerbe führte daher im Zuge dieser Untersuchung zu **Abgrenzungsproblemen**: In der buchhalterischen Praxis konnten die Unternehmer die betriebswirtschaftlichen Daten der verschiedenen Geschäftsfelder nicht immer zweifelsfrei abgrenzen. Umso mehr Anstrengungen waren daher erforderlich, die betriebswirtschaftlichen Daten des Taxigewerbes sachgerecht abzugrenzen.

Das Taxi- und Mietwagengewerbe im Kreis Kleve besteht aus 47 Betrieben mit insgesamt 199 Fahrzeugen. Die ganz überwiegende Zahl der 31 Taxibetriebe hat sich weitere Geschäftsfelder - hauptsächlich im Bereich Mietwagen, Schüler- und Bustransport - erschlossen. Über die regionale Verteilung der Betriebe und Fahrzeuge gibt die folgende Tabelle Auskunft:

Kreis Kleve Betriebe des Taxigewerbes 2001														
Fertig	Gesamt		Emmerich		Rees+ Kalkar		Kleve+ Umland		Goch + Kevelaer		Geldern		südl. Kreis	
	Betr.	Fahrz	Betr.	Fahrz	Betr.	Fahrz	Betr.	Fahrz	Betr.	Fahrz	Betr.	Fahrz	Betr.	Fahrz
Taxi	31	101	3	18	5	7	8	25	6	24	4	15	5	12
Mietwagen		53		11		9		13		13		4		3
MW der „reinen“ MW-Betrieb *	16	45	4	10	0	0	5	17	2	9	2	4	3	5
Taxis / Betrieb	3,3		6,0		1,4		3,1		4,0		3,8		2,4	
Taxi + MW / Betrieb	5,0		9,7		3,2		4,8		6,2		4,8		3,0	
MW / MW- Betrieb	2,8		2,5		-		3,4		4,5		2,0		1,7	
Q.: Kreis Kleve, Straßenverkehrsamt * nicht in der Untersuchung aufgenommen														

- Für das Geschehen auf dem Taxi- und Mietwagenmarkt können zwei Konzentrationen ausgemacht werden. Mit jeweils knapp einem Viertel aller Taxis verfügen die Regionen Kleve und Goch / Kevelaer etwa über die Hälfte der gesamten Taxi- und Mietwagenflotte. In beiden Regionen bestimmen eher größere Betriebe das Bild: Im Durchschnitt kommen die Betriebe auf jeweils 4,8 (Region Kleve) bzw. 6,2 (Region Goch / Kevelaer) Fahrzeuge pro Betrieb. Bundesweit liegt die durchschnittliche Betriebsgröße bei 2,2 Fahrzeugen.
- Eine relativ hohe Konzentration weist das Taxi- und Mietwagengewerbe in der Stadt Emmerich auf. Jedes 5. Fahrzeug im Kreisgebiet hat seinen Betriebsitz in Emmerich. Mit einer Betriebsgröße von 9,7 Fahrzeugen pro Betrieb liegt diese Region deutlich oberhalb des Kreisdurchschnitts.
- Relativ gering ist die Ausstattung mit Taxi- und Mietwagenfahrzeugen im südlichen Kreisgebiet, wo 8 Betriebe mit zusammen 20 Fahrzeugen beheimatet sind. Die Betriebsgröße von 3 Fahrzeugen pro Betrieb liegt deutlich unter dem Kreisdurchschnitt.
- Ähnlich die Situation in der Region Rees / Kalkar, wo insgesamt 16 Taxifahrzeuge zugelassen sind. „Reine“ Mietwagenbetriebe spielen in dieser Region keine Rolle.
- Auf insgesamt 23 Fahrzeuge kommt das Taxi- und Mietwagengewerbe in der ehemaligen Kreisstadt Geldern.

Kreis Kleve												
Betriebe nach Gründungszeitpunkt, Stand 2001												
in %												
	Gesamt	Emme- rich	Rees + Kalkar	Kleve + Umland	Goch+ Keve- laer	Geldern	südl. Kreis	nur Taxi	1 Fzg.	2+ Fzg.	Rhein- Sieg Kreis	Kr. Viersen
bis 1975	48,3	33,3	75,0	28,6	66,7	75,0	20,0	44,4	28,6	54,5	18,4	29,4
1976-1985	24,1	66,7	25,0	57,1	0,0	0,0	0,0	22,2	42,9	18,2	20,6	17,6
1986-1995	10,3	0,0	0,0	14,3	33,3	0,0	20,0	0,0	0,0	13,6	35,6	17,6
seit 1996	17,2	0,0	0,0	0,0	0,0	25,0	60,0	33,3	28,6	13,6	25,3	35,4
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	99,9,0	100,0
Ø Alter in Jahren	28,0	27,0	48,3	20,9	40,5	24,5	10,3	27,7	24,7	29,1	15,0	15,0
Q.: Linne + Krause												

Das Taxi- und Mietwagengewerbe im Kreis Kleve wird hauptsächlich von etablierten Betrieben geprägt:

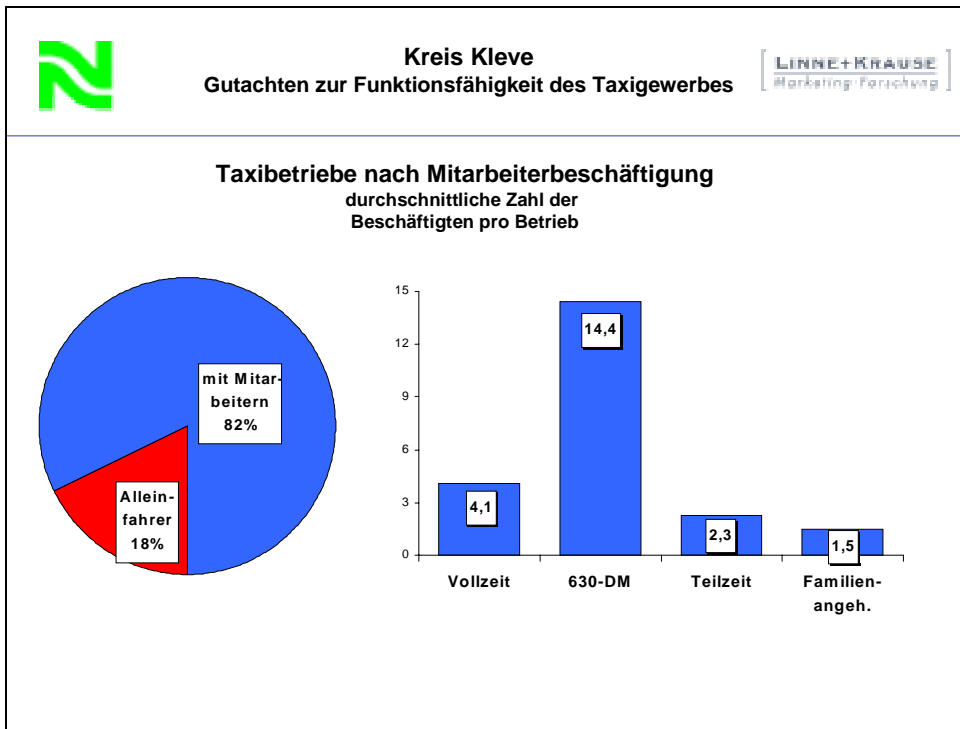
- Knapp die Hälfte der Betriebe kann bereits auf eine mehr als 25-jährige Geschichte zurückblicken. In einigen Regionen liegt der Anteil alteingesessener Betriebe sogar bei 75%.
- Im Durchschnitt kommen die Betriebe auf ein Alter von 28 Jahren. Zum Vergleich: Im Kreis Viersen oder im Rhein-Sieg-Kreis liegt das Durchschnittsalter bei „nur“ 15 Jahren.

Entsprechend der großteiligen Struktur arbeitet das Taxigewerbe im Kreis Kleve mit vergleichsweise hohem Personaleinsatz:

- Der Typ des alleinfahrenden 1-Fahrzeugunternehmers hat im Kreis nur noch geringe Bedeutung: Ca. 18% der Betriebe zählen zu dieser Kategorie, die auch eher für großstädtische Verhältnisse typisch ist.
- Gut 82% der Betriebe arbeiten dagegen mit Mitarbeitern. Im Durchschnitt werden von den Betrieben des Kreises Kleve 4,1 Vollzeitmitarbeiter beschäftigt, was für die Beständigkeit der Arbeitsplätze spricht.
- Von großer Bedeutung sind ebenfalls geringfügige Arbeitsverhältnisse: Ca. 83% der Mitarbeiterbetriebe beschäftigen sogenannte 630-DM-Kräfte. Im Durchschnitt werden 14,4 derartige Mitarbeiter pro Betrieb eingesetzt.

Kreis Kleve Betriebe nach Mitarbeitern in %*												
fertig	Gesamt	Emme- rich	Rees+ Kalkar	Kleve+ Umland	Goch+ Kevela- er	Geldern	südl. Kreis	nur Taxi	1 Fzg.	2+ Fzg.	Rhein- Sieg Kreis	Kr. Viersen
Alleinfahrer	17,9	33,3	25,0	0,0	0,0	50,0	20,0	33,3	57,1	4,8	16,9	0,0
mit Mitarbeitern	82,1	66,7	75,0	100,0	100,0	50,0	80,0	66,7	42,9	95,2	83,1	100,0
mit Vollzeitmit- arbeitern	65,2	100,0	100,0	16,7	83,3	100,0	50,0	50,0	0,0	75,0	40,6	86,4
<i>Ø Vollzeitmit- arbeiter</i>	<i>4,1</i>	<i>12,0</i>	<i>1,7</i>	<i>4,0</i>	<i>2,0</i>	<i>3,5</i>	<i>5,5</i>	<i>2,7</i>	<i>0,0</i>	<i>4,1</i>	<i>2,3</i>	<i>4,3</i>
mit 630-DM- Kräften	82,6	100,0	100,0	33,3	100,0	100,0	100,0	66,7	33,3	90,0	67,3	95,5
<i>Ø 630-DM- Mitarbeiter</i>	<i>14,4</i>	<i>31,5</i>	<i>10,7</i>	<i>11,0</i>	<i>17,2</i>	<i>10,0</i>	<i>8,3</i>	<i>7,5</i>	<i>1,0</i>	<i>15,1</i>	<i>6,6</i>	<i>16,1</i>
mit Teilzeitmit- arbeitern	30,4	0,0	0,0	33,3	50,0	50,0	25,0	16,7	0,0	35,0	38,6	50,0
<i>Ø Teilzeitmit- arbeiter</i>	<i>2,3</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>4,0</i>	<i>2,0</i>	<i>1,0</i>	<i>1,0</i>	<i>1,0</i>	<i>0,0</i>	<i>2,3</i>	<i>2,1</i>	<i>2,8</i>
Mithelfende Familienangeh.	56,5	100,0	33,3	33,3	83,3	0,0	75,0	33,3	66,7	55,0	45,5	63,6
<i>Ø mithelfende Familienangeh.</i>	<i>1,5</i>	<i>2,0</i>	<i>1,0</i>	<i>1,5</i>	<i>1,4</i>	<i>0,0</i>	<i>1,3</i>	<i>1,5</i>	<i>1,5</i>	<i>1,5</i>	<i>1,3</i>	<i>1,4</i>
Q.: Linne + Krause *kursive Zahlen = absolute Zahlen												

- Die Veränderung der gesetzlichen 630-DM-Kräfte-Regelungen hatte für das Taxi- und Mietwagengewerbe erhebliche Konsequenzen. Die Folgen sind insbesondere für Mehrfahrzeugbetriebe gravierend: 630-DM-Kräfte werden häufig in umsatzstarken Randzeiten eingesetzt.
- Ein knappes Drittel der Betriebe beschäftigt neben den 630-DM-Kräften noch sonstige Teilzeitkräfte. Im Durchschnitt werden 2,3 derartige Teilzeitarbeitnehmer pro Betrieb eingesetzt.
- Große Bedeutung haben zudem mithelfende Familienmitglieder, die in ca. 57% der Mitarbeiterbetriebe zum Einsatz kommen. Bei den meisten Taxibetrieben handelt es sich sogar um ausgesprochene Familienbetriebe, die ihre Überlebensfähigkeit nicht zuletzt familiärer Selbstausbeutung verdanken. Im Klartext: Mithelfende Familienangehörige werden „kostenneutral“ beschäftigt; Rentenbeiträge nicht entrichtet – mit fatalen Folgen für die Zukunft.



3.2 TAXI- UND MIETWAGENDICHTE

Ein wichtiges Kriterium zur Beurteilung der Angebotssituation ist die Taxidichte, d.h. die **Relation** zwischen Einwohnern und Taxifahrzeugen in einem definierten Gebiet. 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 NRW-Flächenkreisen liegt die Zahl der Einwohner pro Taxi im Durchschnitt bei ca. 2.300. Je höher die Zahl der Einwohner pro Taxifahrzeug, desto größer die wirtschaftliche Basis des regionalen 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 (2,80) oder Hamburg (2,25) eine sehr hohe Taxidichte aufweisen, liegt der Wert in NRW-Flächenkreisen im Durchschnitt bei 0,46. Je höher die Taxidichte, desto stärker die Wettbewerbsintensität.
- **Kennzahl „Taxi / Mietwagendichte“ (TMD):** In vielen Flächenkreisen, wie dem Kreis Kleve, bilden Taxi- und Mietwagengewerbe ein zunehmend 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 NRW-Flächenkreisen liegt die TMD im Durchschnitt bei 0,75.

Alle drei Kennzahlen sind Indizien für die Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes. Für den Kreis Kleve ergibt die **Dichteanalyse** folgende Resultate:

- Auf jedes Taxifahrzeug im Kreisgebiet kommen gegenwärtig 2.665 Einwohner. Das entspricht einer **Taxidichte** von 0,34. Eine **Überbesetzungssituation** zeichnet sich für das Gesamtgebiet des Kreises Kleve also nicht ab.
- Insgesamt rangiert der Kreis Kleve im unteren Viertel vergleichbarer NRW-Flächenkreise. Auf ähnliche Dichtewerte kommen beispielsweise die Kreise Viersen (0,32), Düren (0,37) oder der Rhein-Sieg-Kreis (0,37). Noch geringere Dichtewerte finden sich nur noch im Kreis Aachen (0,27).
- Deutlich höhere Dichtewerte werden dagegen beispielsweise in den Kreisen Euskirchen (0,94), Borken (0,69) und Steinfurt (0,67) erreicht.

Vergleich: Taxidichte (TD) und Taxi-/Mietwagendichte (TMD)
in NRW-Flächenkreisen
Stand Juli 2001

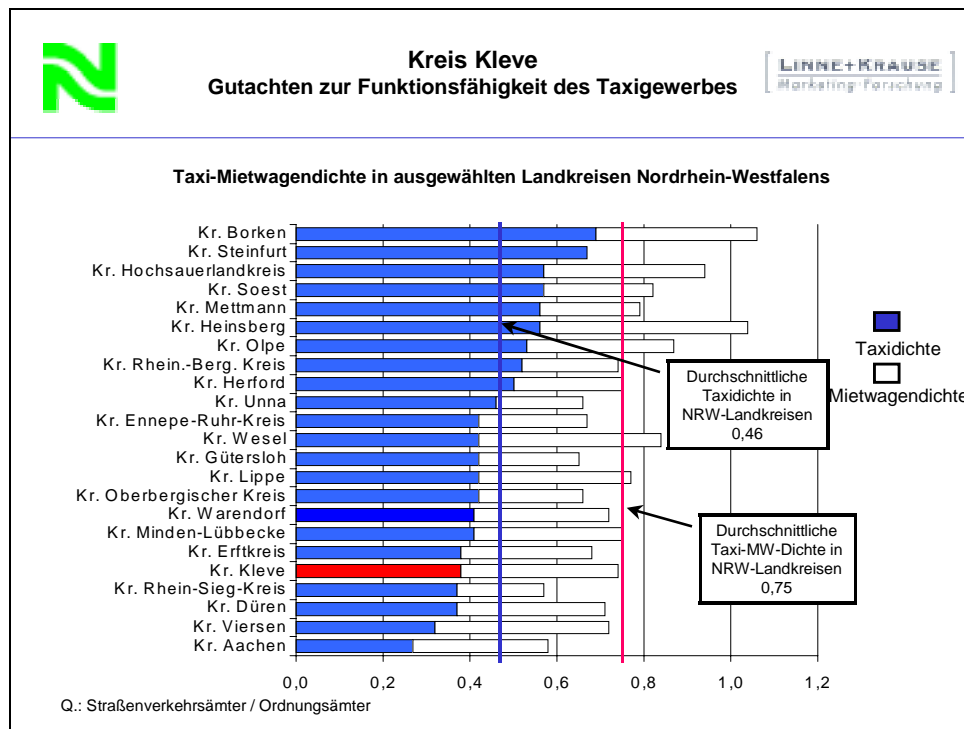
Kreis	Ein- wohner	Taxis	Miet- wagen	Taxi + MW	EW pro Taxi	TD	EW pro Taxi+MW	TMD
Euskirchen	187.885	176	68	244	1.068	0,94	770	1,30
Borken	355.027	245	130	375	1.449	0,69	947	1,06
Steinfurt	430.000	289	0	289	1.488	0,67	1.488	0,67
Hochsauerlandkreis	283.890	163	105	268	1.742	0,57	1.059	0,94
Soest	305.589	175	75	250	1.746	0,57	1.222	0,82
Heinsberg	248.283	138	120	258	1.799	0,56	962	1,04
Mettmann	506.649	284	112	396	1.784	0,56	1.279	0,78
Olpe	139.268	74	48	122	1.882	0,53	1.142	0,88
Herford	253.300	126	63	189	2.010	0,50	1.340	0,75
Unna	428.341	195	84	279	2.197	0,46	1.535	0,65
Ennepe-Ruhr-Kreis	350.683	148	87	235	2.369	0,42	1.492	0,67
Gütersloh	341.370	143	80	223	2.387	0,42	1.531	0,65
Lippe	346.505	145	120	265	2.390	0,42	1.308	0,76
Oberbergischer Kreis	286.398	121	58	179	2.367	0,42	1.600	0,63
Wesel	473.367	199	200	399	2.379	0,42	1.186	0,84
Minden-Lübbecke	322.011	131	111	242	2.458	0,41	1.331	0,75
Rhein.-Berg. Kreis	275.712	142	61	203	1.942	0,52	1.358	0,74
Warendorf	278.000	114	86	200	2.439	0,41	1.390	0,72
Erfstkreis	452.503	174	138	312	2.601	0,38	1.450	0,69
Düren	266.457	98	90	188	2.719	0,37	1.417	0,71
Rhein-Sieg-Kreis	572.637	210	257	467	2.727	0,37	1.226	0,82
Kleve	300.000	101	98	199	2.665	0,34	1.748	0,66
Viersen	298.358	95	120	215	3.141	0,32	1.388	0,72
Aachen	307.192	83	96	179	3.701	0,27	1.716	0,58
Ø Flächenkreise NRW					2.314	0,46	1.415	0,75

Vergleich: Taxidichte (TD) und Taxi-/Mietwagendichte (TMD) in kreisfreien NRW-Städten Stand Juli 2001								
kreisfreie Stadt	Ein- wohner	Taxis	Miet- wagen	Taxi + MW	EW pro Taxi	TD	EW pro Taxi+MW	TMD
Stadt Aachen	250.919	180	51	231	1.394	0,72	1.086	0,92
Stadt Bielefeld	323.064	252	19	271	1.282	0,78	1.192	0,84
Stadt Bochum	399.018	279	79	358	1.430	0,70	1.115	0,90
Stadt Bonn	301.048	328	180	508	918	1,09	593	1,69
Stadt Duisburg	519.793	356	62	418	1.460	0,68	1.244	0,80
Stadt Düsseldorf	568.855	1.320	175	1.495	431	2,32	381	2,63
Stadt Essen	599.515	621	74	695	965	1,04	863	1,16
Stadt Gelsenkirchen	283.135	173	36	209	1.637	0,61	1.355	0,74
Stadt Hagen	205.000	130	57	187	1.577	0,63	1.096	0,91
Stadt Herne	169.838	68	43	111	2.498	0,40	1.530	0,65
Stadt Köln	962.507	1.227	350	1.577	784	1,27	610	1,64
Stadt Krefeld	241.769	185	8	193	1.307	0,77	1.253	0,80
Stadt Leverkusen	160.841	77	12	89	2.089	0,48	1.807	0,55
Stadt Mönchengladbach	263.697	168	109	277	1.570	0,64	952	1,05
Stadt Oberhausen	222.349	130	31	161	1.710	0,58	1.381	0,72
Stadt Remscheid	120.125	23	1	24	5.223	0,19	5.005	0,20
Stadt Solingen	165.583	89	12	101	1.860	0,54	1.639	0,61
Stadt Wuppertal	368.933	252	48	300	1.464	0,68	1.230	0,81
Ø kreisfreie Städte NRW					1.644	0,78	1.352	0,98

Q.: Straßenverkehrsämter / Ordnungsämter

Vergleich: Taxidichte (TD) und Taxi-/Mietwagendichte (TMD) in niederrheinischen Städten und Gemeinden Stand Juli 2001								
Stadt / Gemeinde	Ein- wohner	Taxis	Miet- wagen	Taxi + MW	EW pro Taxi	TD	EW pro Taxi+MW	TMD
Stadt Kleve	48.647	20	14	34	2.432	0,41	1.431	0,70
Gem. Bedburg-Hau	12.401	2	3	5	6.201	0,16	2.480	0,40
Gem. Kranenburg	9.206	3	13	16	3.069	0,33	575	1,74
Stadt Goch	32.445	10	10	20	3.245	0,31	1.622	0,62
Gem. Issum	12.152	3	3	6	4.051	0,25	2.025	0,49
Stadt Kalkar	13.419	5	1	6	2.684	0,37	2.237	0,45
Gem. Kerken	12.492	1	3	4	12.492	0,08	3.123	0,32
Stadt Kevelaer	26.788	6	8	14	4.465	0,22	1.913	0,52
Stadt Rees	21.412	2	8	10	10.706	0,09	2.141	0,47
Gem. Rheurdt	6.411	0	0	0	-	-	-	-
Stadt Straelen	15.337	7	2	9	2.191	0,46	1.704	0,59
Gem. Uedem	8.200	3	3	6	2.733	0,37	1.367	0,73
Gem. Wachtendonk	7.489	1	0	1	7.489	0,13	7.489	0,13
Gem. Weeze	9.342	5	1	6	1.868	0,54	1.557	0,64
Stadt Emmerich	28.940	18	21	39	1.608	0,62	742	1,35
Stadt Geldern	32.927	15	8	23	2.195	0,46	1.432	0,70
Kreis Kleve	300.000	101	98	199	2.665	0,34	1.748	0,66
Stadt Viersen	77.345	35	31	66	2.210	0,45	1.172	0,85
Gem. Brüggen	15.613	6	9	15	2.602	0,38	1.041	0,96
Gem. Niederkrüchten	13.725	6	8	14	2.288	0,44	980	1,02
Gem. Schwalmthal	18.838	4	1	5	4.710	0,21	3.768	0,27
Stadt Kempen	36.039	11	12	23	3.276	0,31	1.567	0,64
Stadt Tönisvorst	30.327	7	12	19	4.332	0,23	1.596	0,63
Stadt Willich	49.199	7	15	22	7.028	0,14	2.236	0,45
Gem. Grefrath	15.958	6	2	8	2.660	0,38	1.995	0,50
Stadt Nettetal	41.314	13	30	43	3.178	0,31	961	1,04
Kreis Viersen	298.358	95	120	215	3.141	0,32	1.388	0,72
Q.: Kreis Kleve / Kreis Viersen								

Auch unter Berücksichtigung der Mietwagen relativiert sich das positive Gesamtbild nur wenig. Mit einer **Taxi-Mietwagendichte** von 0,66 liegt der Kreis Kleve noch immer deutlich unter dem Landesdurchschnitt von 0,75. Nur wenige NRW-Flächenkreise, wie z.B. der Oberbergische Kreis (0,63) oder der Kreis Gütersloh (0,65) können hier mit ungünstigere Werten aufwarten.



Die **Dichteanalyse auf örtlicher Ebene** ergibt folgendes Bild:

- Mit einer Taxidichte von 0,62 weist die Stadt Emmerich die höchste Dichte unter den Städten des Kreises auf – isoliert betrachtet kein Anlass zur Besorgnis. Als ungünstig für das Taxigewerbe erweist sich aber die starke Konkurrenz des Mietwagengewerbes (Taxi-Mietwagendichte 1,35) die insgesamt zu einem übermäßigen Angebot führt.
- Bedenklich ist weiterhin die Angebotssituation in der Gemeinde Kranenburg: Hier fällt vor allem das sehr große Mietwagenangebot ins Gewicht, das für eine Taxi-Mietwagendichte von 1,74 sorgt.
- Dabei darf jedoch nicht außer acht gelassen werden, dass in Kranenburg beheimatete Mietwagen zum großen Teil in der Kreisstadt Kleve zum Einsatz kommen. Betrachtet man die Gesamtregion Kleve einschließlich der Stadt Kleve und der Gemeinde Bedburg-Hau, so ergibt sich eine vertretbare Taxi-Mietwagendichte von 0,78.

3.3 ANGEBOTSINTENSITÄT (EINSATZZEITEN UND FAHRLEISTUNG)

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

- aus den Einsatzzeiten und
- der Fahrleistung der Fahrzeuge.

3.3.1 EINSATZZEITEN

Im Rahmen dieser Untersuchung werden Einsatzzeiten als Fahrtzeiten und Bereitschaftszeiten definiert. Die Aussagekraft der Kennzahl Einsatzzeit ist nicht immer eindeutig:

- In „normalen“ Zeiten können lange Einsatzzeiten grundsätzlich als positives Indiz gewertet werden - sofern dem Angebot eine günstige Nachfrage gegenübersteht.
- Ist das nicht der Fall, müssen lange Einsatzzeiten der selbstfahrenden Unternehmer als Krisenzeichen interpretiert werden. Sie belegen das Streben der Unternehmer, rückläufige Umsätze durch ein Mehr an Präsenz auf der Straße auszugleichen.
- Anders die Situation in Mitarbeiter- und Mehrfahrzeugbetrieben: Hier müssen gerade niedrige Einsatzzeiten als Krisenzeichen gewertet werden. Schlecht ausgelastete Fahrzeuge belegen, dass – angesichts unattraktiver Verdienstmöglichkeiten – kaum noch Personal für die Besetzung der Schichten zu finden ist.

Kreis Kleve											
Durchschnittliche Wocheneinsatzzeit in Std. pro Fahrzeug											
	Gesamt	Emme- rich	Rees+ Kalkar	Kleve+ Uml.	Goch+ Kevel.	Geldern	südl. Kreis	nur Taxi	1 Fzg.	2+ Fzg.	Kr. Viersen
Wochentag											
• Tagesstunden	11,1	11,3	8,5	12,4	10,8	10,7	11,0	11,6	13,5	10,2	10,6
• Nachtstunden	5,5	5,0	2,0	5,9	7,1	2,5	9,0	5,9	5,3	5,5	7,8
Tag + Nacht	16,6	16,3	10,5	18,3	17,9	13,2	20,0	17,5	18,8	15,7	18,4
Wochenende											
• Tagesstunden	9,9	9,6	8,2	10,7	10,1	8,9	11,0	10,5	12,1	9,0	9,6
• Nachtstunden	7,7	6,0	4,7	9,1	8,7	4,2	11,7	8,2	6,9	7,9	9,6
Tag + Nacht	17,6	15,6	12,9	19,8	18,8	13,1	22,7	18,7	19,0	16,9	19,2
Woche	119,2	112	80,7	132,6	128	92,1	148,1	126,1	132,2	113,5	131,2
Q.: Linne + Krause											

Die Situation des Taxigewerbes im Kreis Kleve präsentiert sich gegenwärtig wie folgt:

- Im Vergleich beispielsweise zum Kreis Viersen zeigen die Betriebe im Kreis Kleve eher moderate Einsatzzeiten. Während die Fahrzeuge des Kreises Viersen im Durchschnitt auf 131,2 Std. Einsatzzeit pro Woche kommen, sind die Fahrzeuge im Kreis Kleve 119,2 Std. im Einsatz.
- An Wochentagen konnten folgende Einsatzzeit ermittelt werden: Der Hauptanteil der Einsatzzeit entfällt mit gut 11 Stunden auf die Tagesstunden. Allerdings kommen die Fahrzeuge mit ca. 5,5 Std. auch während der Nachtstunden regelmäßig zum Einsatz. Konkret: Besonders in den städtisch geprägten Regionen existiert ein nennenswertes Nachtgeschäft – keine Selbstverständlichkeit für einen Flächenkreis.
- Sehr hohe Einsatzzeiten finden sich bei den 1-Fahrzeugbetrieben, die im Durchschnitt ca. 132 Stunden im Einsatz sind. Die relativ geringere Einsatzzeit der Mehrfahrzeugbetriebe (113,5 Stunden) dokumentiert die Probleme der Betriebe bei der personellen Abdeckung der Schichtpläne.

3.3.2 FAHRLEISTUNG

Eine weitere Kennzahl zur Beurteilung der Angebotssituation im örtlichen Taxigewerbe ist die **jährliche Fahrleistung pro Fahrzeug**:

Kreis Kleve Durchschnittliche Kilometerleistung, 1996-2000												
in km / Jahr und Fahrzeug	Gesamt	Em- merich	Rees + Kalkar	Kleve+ Umland	Goch + Kevel.	Geld- ern	südl. Kreis	nur Taxi	1 Fzg.	2+ Fzg.	Rhein- Sieg Kreis	Kr. Viersen
1996	72.787	68.750	52.000	94.500	65.417	72.565	-	67.426	85.200	71.937	62.429	77.767
1997	69.373	60.000	54.778	89.526	65.625	72.565	-	64.774	77.667	68.712	61.196	81.039
1998	69.004	71.000	49.619	90.842	61.649	65.043	67.500	63.913	84.000	68.040	59.973	81.295
1999	70.170	73.250	63.889	91.111	60.379	65.353	60.250	66.960	97.100	68.586		79.547
2000*	74.090	74.642	65.556	91.778	64.980	61.424	70.550	65.678	97.880	72.586		
Ø 1996-1999	71.085	69.528	57.168	91.551	63.610	67.390	66.100	65.750	88.369	69.972	61.199	79.912

* hochgerechter Halbjahreswert von 2000
Q.: Linne + Krause

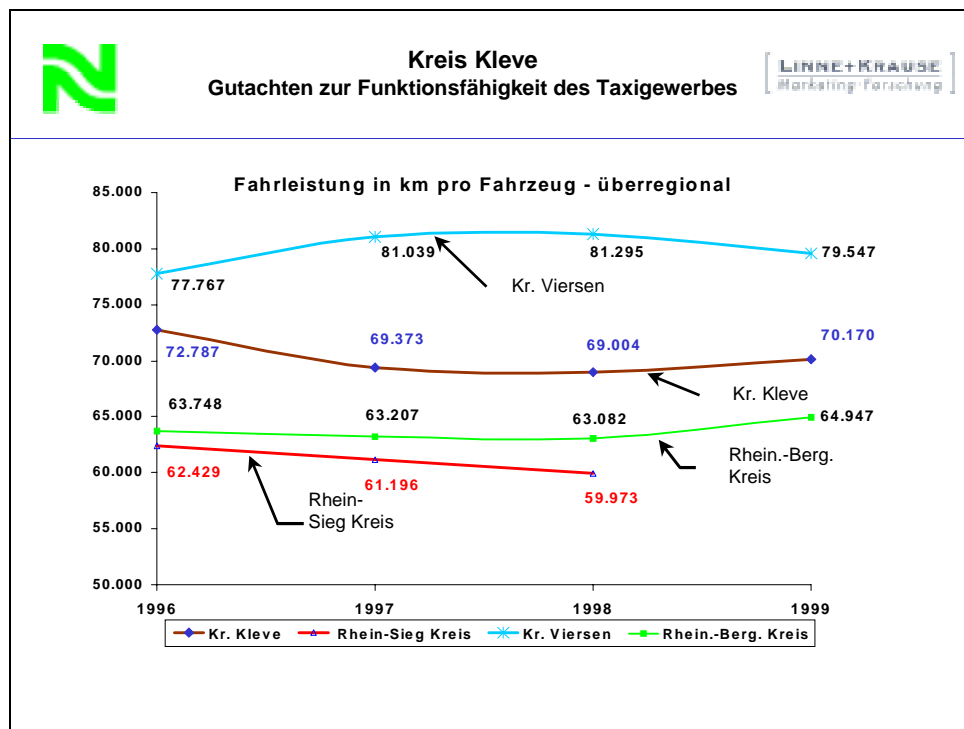
- Insgesamt zeichnen sich die Fahrzeuge im Kreis Kleve durch eine für westdeutsche Flächenkreise überdurchschnittliche Fahrleistung aus: Während beispielsweise im Rhein-Sieg-Kreis im mehrjährigen Durchschnitt ca. 61.200 km je Fahrzeug gefahren wurden, kommen die Fahrzeuge im Kreis Kleve auf ca. 71.100 km.

- Außergewöhnlich hohe Fahrleistungen werden in der Region Kleve erzielt (ca. 91.500 km). Deutlich geringer - aber noch nicht besorgniserregend - fällt die Fahrleistung in der Region Rees / Kalkar aus (ca. 57.200 km).
- Bei der Fahrleistung wiederholt sich die bereits im Zusammenhang mit der Einsatzzeit gemachte Beobachtung: Zunehmend extensiver Einsatz bei den 1-Fahrzeugunternehmen (ca. 88.400 km) bei gleichzeitig eher moderaten Werten der Mehrfahrzeugbetriebe (70.000 km): Beides ein Indiz für eine befriedigende Nachfrage unter dem Vorzeichen von Personalmangel.

Kreis Kleve Besetztfahrten in %									
Gesamt	Emmerich	Rees+Kalkar	Kleve+Umland	Goch+Kevelaer	Geldern	südl. Kreis	nur Taxi	1 Fzg.	2+ Fzg.
49,0	46,4	54,8	50,0	44,0	53,2	70,0	49,6	46,2	49,5

Q.: Linne + Krause

- Nur knapp die Hälfte der gefahrenen Kilometer werden nach Einschätzung der Unternehmer besetzt gefahren. Innerhalb des Kreisgebiets schwankt der Anteil der Besetztfahrten zwischen ca. 44% in der Region Goch / Kevelaer und ca. 70% im südlichen Kreisgebiet.



3.4 FAHRZEUGBESTAND

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

3.4.1 BESCHAFFUNG DER FAHRZEUGE

Beim Beschaffungsverhalten der Betriebe im Kreisgebiet ergibt sich folgendes Bild:

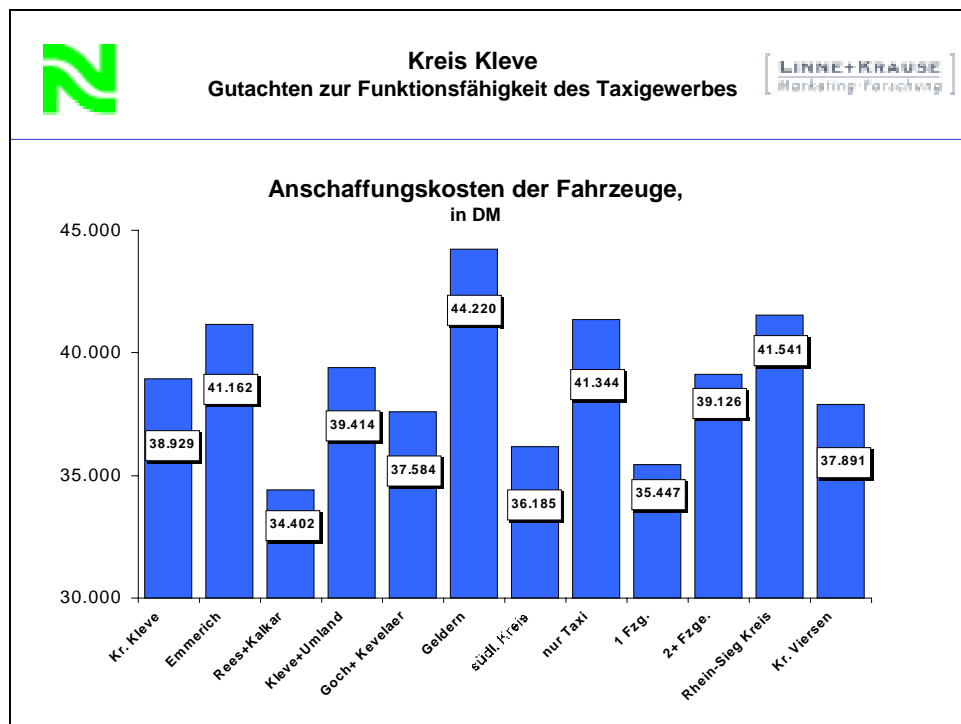
Kreis Kleve Beschaffung der Fahrzeuge und Kaufpreis, Stand 2001 in %													
	Gesamt	Em- merich	Rees + Kalkar	Kleve+ Umland	Goch+ Kevel.	Geldern	südl. Kreis	nur Taxi	1 Fzg.	2+ Fzg.	Rhein- Sieg Kr.	Kr. Viersen	
Neu	71,9	79,3	33,3	88,9	55,3	78,9	75,0	75,0	83,3	71,3	77,2	63,5	
Gebraucht	28,1	20,7	66,7	11,1	44,7	21,1	25,0	25,0	16,7	28,7	22,8	36,5	
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
Ø Kaufpreis	alle	38.929	41.162	34.402	39.414	37.584	44.220	36.185	41.344	35.447	39.126	41.541	37.891
	nur neu	45.271	48.298	36.706	41.833	45.969	47.025	42.199	44.859	37.737	45.795	46.280	50.048
	nur gebr	24.977	15.000	33.250	24.900	27.225	33.000	18.144	30.800	24.000	25.006	22.959	14.871
Q.: Linne + Krause													

- Ca. 72% der Fahrzeuge im Kreis Kleve wurden fabrikneu beschafft. Dieser Wert liegt geringfügig unterhalb der bundesweiten Neuwagenquote von ca. 75%. Zum Vergleich: Im Kreis Viersen rangiert die Neuwagenquote bei nur ca. 64%, im Rhein-Sieg-Kreis dagegen bei 77%.
- Eine sehr günstige Neuwagenquote findet sich in der Region Kleve, in Emmerich sowie in Geldern. Eher mäßig ist die Ausstattung in der Region Goch / Kevelaer.
- Im Durchschnitt investierten die Unternehmer für ihre Fahrzeuge jeweils knapp 39.000 DM. Im Rhein-Sieg-Kreis liegt die durchschnittliche Investitionssumme bei 41.500 DM, im Kreis Viersen sind es ca. 38.000 DM.
- Mit einer unterdurchschnittlichen Investitionssumme von ca. 34.400 DM bildet die Region Rees / Kalkar wiederum das Schlusslicht in einem insgesamt positiven Umfeld.

Kreis Kleve Altersstruktur des Fahrzeugbestandes, Stand 2001 in %												
	Gesamt	Em- merich	Rees + Kalkar	Kleve+ Uml.	Goch+ Kevel.	Geldern	südl. Kreis	nur Taxi	1 Fzg.	2+ Fzg.	Rhein-Sieg Kr.	Kr. Viersen
bis 1990	2,6	3,4	0,0	0,0	2,6	10,0	0,0	5,3	20,0	1,8	9,0	10,5
1991-95	33,3	31,0	27,3	38,5	42,1	20,0	23,1	26,3	40,0	33,0	29,7	41,1
1996	15,8	17,2	9,1	7,7	26,3	0,0	7,7	5,3	0,0	16,5	13,7	8,9
1997	10,5	13,8	18,2	7,7	5,3	20,0	7,7	15,8	0,0	11,0	14,8	8,9
1998	12,3	6,9	9,1	23,1	7,9	10,0	30,8	10,5	20,0	11,9	15,3	13,7
1999	12,3	17,2	9,1	7,7	7,9	0,0	30,8	5,3	20,0	11,9	17,5	14,5
2000	13,2	10,3	27,3	15,4	7,9	40,0	0,0	31,6	0,0	13,8	-	2,4
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Ø Alter in Jahren	4,9	4,9	4,0	5,1	5,6	4,1	4,3	4,3	6,7	4,8	4,0	5,8

Q.: Linne + Krause

- Leicht überhöht ist dagegen die Altersstruktur der Fahrzeuge: Das Durchschnittsalter der im Kreis eingesetzten Fahrzeuge liegt bei 4,9 Jahren. Der Kreis liegt damit etwas ungünstiger als z.B. der Rhein-Sieg-Kreis (4,0 Jahre) oder der Oberbergische Kreis (4,6 Jahre) aber spürbar besser als der Nachbarkreis Viersen (5,8 Jahre).
- Bedenklich erscheint allenfalls die Ausstattung der 1-Fahrzeugbetriebe, deren Fahrzeuge auf ein beachtliches Durchschnittsalter von 6,7 Jahren kommen.



3.4.2 MARKEN UND TYPEN

Die Markenverteilung ist ein Indiz für die Ertragskraft bzw. für die Ertrags expectation des örtlichen Taxigewerbes: Je geringer die Verwendung der Standardmarke Mercedes-Benz, desto geringer in aller Regel der Ertrag der Unternehmen. Die Markenverteilung im Kreis Kleve weist – in dieser Hinsicht – eine normale Struktur auf:

Kreis Kleve Markenstruktur des Fahrzeugbestandes, Stand Winter 1999 / 2000 in %												
	Gesamt	Em- merich	Rees + Kalkar	Kleve+ Uml.	Goch+ Kevel.	Geldern	südl. Kreis	nur Taxi	1 Fzg.	2+ Fzg.	Rhein- Sieg Kr.	Kr. Viersen
Mercedes	74,3	92,9	38,5	72,4	71,1	95,0	56,3	80,0	50,0	75,4	75,2	88,9
VW	11,8	0,0	30,8	17,2	18,4	0,0	6,3	0,0	0,0	12,3	7,5	4,8
Opel	2,8	3,6	0,0	0,0	5,3	5,0	0,0	5,0	0,0	2,9	5,2	2,8
Ford	3,5	3,6	30,8	0,0	0,0	0,0	0,0	5,0	16,7	2,9	3,9	0,0
sonstige	7,6	0,0	0,0	10,3	5,3	0,0	37,5	10,0	33,3	6,5	8,2	3,5
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Q.: Linne + Krause

- Ca. 74% der erfassten Fahrzeuge sind Fahrzeuge der branchentypischen Standardmarke Mercedes-Benz. Damit liegt der Kreis Kleve etwa im Bundesdurchschnitt.
- Ca. 68,5% der im Kreis eingesetzten Fahrzeuge sind Pkw; weitere 13,7% Kombifahrzeuge.
- Großraumfahrzeuge - Gesamtanteil 17,8% - kommen verstärkt (35,7%) in der Region Rees / Kalkar zum Einsatz.

Kreis Kleve Fahrzeugtypen in %												
	Gesamt	Em- merich	Rees + Kalkar	Kleve+ Uml.	Goch+ Kevel.	Geldern	südl. Kreis	nur Taxi	1 Fzg.	2+ Fzg.	Rhein- Sieg Kr.	Kr. Viersen
PKW	68,5	79,3	42,9	63,3	78,9	73,7	50,0	90,0	66,7	68,6	68,1	72,5
Kombi	13,7	10,3	21,4	13,3	7,9	15,8	25,0	10,0	33,3	12,9	13,4	16,2
Großraum	17,8	10,3	35,7	23,3	13,2	10,5	25,0	0,0	0,0	18,6	18,5	11,3
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Q.: Linne + Krause

4 NACHFRAGESITUATION

Die Analyse der Nachfragesituation nach Taxidienstleistungen wurde in 2 Schritten vorgenommen:

- Zur Beurteilung der Nachfragesituation wurde die Nachfragestruktur für das Jahr 2000 ermittelt.
- Zur Abschätzung der zukünftigen Nachfrage wurden die Unternehmer um eine Prognose zur Nachfrageentwicklung für die Zeit bis ins Jahr 2003 gebeten.

4.1 GEGENWÄRTIGE NACHFRAGE

Bei der Nachfrage nach Taxi- und Mietwagenleistungen im Kreis Kleve haben institutionelle Kundengruppen ein sehr großes Gewicht:

Kreis Kleve Umsatzanteile der Unternehmen 2000 in %												
	Gesamt	Em- merich	Rees + Kalkar	Kleve + Uml.	Goch + Kevel.	Gel- dern	südl. Kreis	nur Taxi	1 Fzg.	2+ Fzg.	Rhein- Sieg Kr.	Kr. Viersen
Umsatzanteil Vertragsfahrten	62,8	64,6	59,5	73,4	60,1	54,1	59,4	42,1	58,9	63,0	55,2	52,0
Umsatzanteil, unbar	63,4	70,0	72,8	71,9	59,4	58,2	47,5	53,0	62,6	63,5	57,6	56,5
Umsatzanteil, bar	36,6	30,0	27,2	28,1	40,6	41,8	52,5	47,0	37,4	36,5	42,4	43,5
Q.: Linne + Krause												

- Wie in anderen Flächenkreisen entfällt auch im Kreis Kleve der Löwenanteil am Umsatzvolumen auf das Geschäft mit **Vertragsfahrten**, d.h. auf die Nachfragesegmente Kranken-, Schüler-, AST- und Kurierfahrten.
- Regional betrachtet ist der Anteil der Vertragsfahrten relativ ungleich verteilt. An der Spitze steht **Kleve+Umland** mit einem Anteil von ca. 73%. Eine typische Situation findet sich bei den „reinen“ Taxibetrieben mit einem Vertragsfahrtenanteil von „nur“ 42%.
- Vertragsfahrten werden in der Regel **unbar abgewickelt**: 63,4% der im Kreis erzielten Umsätze werden daher nach Einschätzung der Unternehmer unbar getätigt.

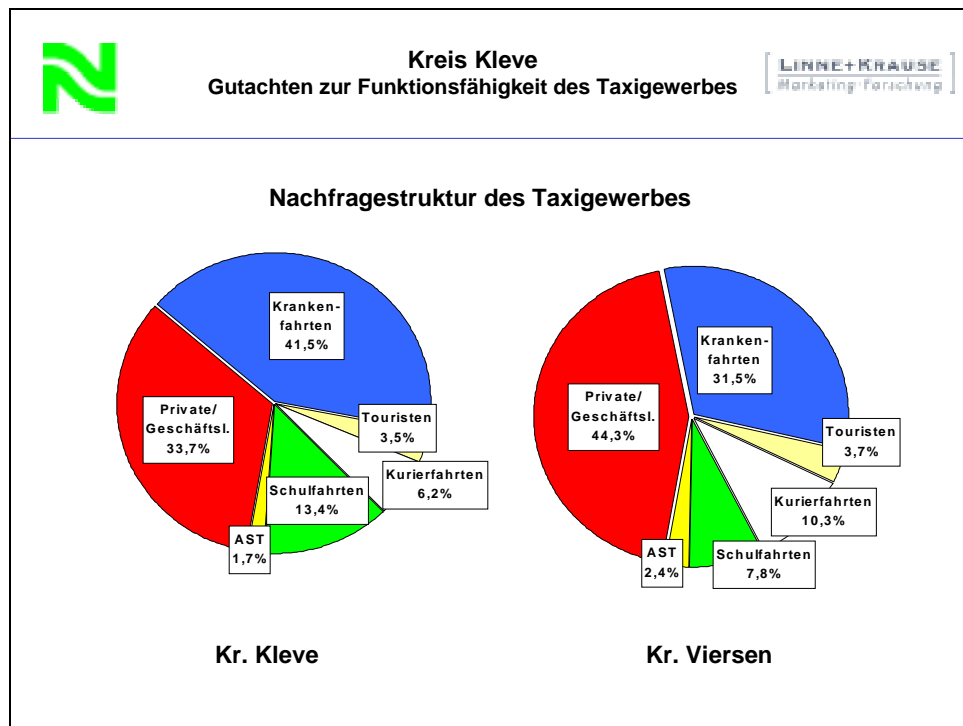
Die Analyse der Nachfrage nach einzelnen Kundengruppen zeigt eine für Flächenkreise verhältnismäßig günstige Struktur:

Kreis Kleve												
Nachfragestruktur des Taxigewerbes nach Umsatzeinschätzung der Unternehmer												
In %												
	Gesamt	Em-merich	Rees + Kalkar	Kleve + Uml.	Goch + Kevel.	Geldern	südl. Kreis	nur Taxi	1 Fzg.	2+ Fzg.	Rhein-Sieg Kr.	Kr. Viersen
Private/ Geschäftsleute	33,7	30,0	40,5	25,5	38,3	32,7	40,6	46,9	36,5	33,6	42,0	44,3
Krankenfahrten	41,5	36,1	29,8	56,5	41,5	31,9	39,6	22,0	31,0	42,0	31,6	31,5
Touristen	3,5	5,3	0,0	0,9	1,6	13,2	0,0	10,9	4,6	3,5	2,8	3,7
Kurierfahrten	6,2	14,6	6,6	5,9	2,2	5,3	6,8	11,3	14,7	5,8	5,6	10,3
Schulfahrten	13,4	13,9	17,6	10,4	14,8	16,9	6,4	7,7	9,1	13,6	16,3	7,8
AST	1,7	0,0	5,5	0,6	1,6	0,0	6,6	1,1	4,1	1,6	1,7	2,4
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Q.: Linne + Krause

- Nur ein Drittel der Umsätze stammen aus dem Segment Fahrten für Privat- und Geschäftspersonen - dem klassischen Nachfragesegment des städtischen Taxigewerbes. Zum Vergleich: Im großstädtischen Milieu Hannovers beträgt der Anteil ca. 72%; in NRW-Flächenkreisen, wie z.B. dem Kreis Viersen (44,3%) oder dem Rhein-Sieg-Kreis (42,0%) liegt der entsprechende Wert meist weit höher.
- Völlig untypisch die Situation in der Region Kleve: Üblicherweise konzentriert sich in Flächenkreisen das „klassische“ Taxigeschäft in der Kreisstadt. In der Region Kleve spielt der Transport von Privatpersonen und Geschäftsleuten aber nur noch eine Nebenrolle (ca. 25%). Am wichtigsten sind Fahrten für Privat- und Geschäftsleute im eher ländlich geprägten südlichen Kreisgebiet sowie in der Region Kalkar / Rees, wo sie jeweils ca. 40% des Gesamtumsatzes erbringen.
- Mit Abstand wichtigste Umsatzquelle des Gewerbes ist der Sitzendtransport von Kranken. Knapp 42% der im Kreis erwirtschafteten Umsätze stammen aus dem Segment Krankenfahrten, d.h. aus Touren, die im wesentlichen im Auftrag der Sozialversicherungsträger durchgeführt werden. Krankenfahrten bilden gleichsam den „eisernen Bestand“ der Nachfrage im Taximarkt: Anders als Privatfahrten, unterliegen Krankenfahrten in geringerem Maße Schwankungen der privaten Kaufkraft.
- Das schließt mancherorts eine erkennbare Abhängigkeit von Krankenfahrten – etwa in der Region Kleve (56,5%) - nicht aus. Im übrigen Kreisgebiet rangiert der Anteil der Krankenfahrten dagegen bei „gesunden“ 30% bis 40%.

- Die örtliche Abhängigkeit des Gewerbes von den Sozialversicherungsträgern ist besonders brisant angesichts der gravierenden Sparmaßnahmen der Krankenkassen: Bei Fahrten im Zusammenhang mit einer stationären oder ambulanten Behandlung übernimmt die Krankenkasse grundsätzlich nur noch den Fahrpreis - sofern er 25 DM überschreitet. Damit ist für das Taxi- und Mietwagengewerbe ein erhebliches Nutzungshindernis entstanden.
- War es in den vergangenen Jahren zudem üblich, Krankenfahrten direkt zwischen Taxiunternehmen und Krankenkasse abzurechnen, muß heute der Patient zumeist in Vorleistung treten. Dadurch ist ein weiteres erhebliches Nutzungshindernis errichtet worden.
- Eine weitere institutionelle Stütze bilden die Schulfahrten, die mit 13,4% zum Umsatz beitragen. Zum Vergleich: Im Kreis Viersen liegt der entsprechende Anteil nur bei ca. 7,8%. Besonders große Bedeutung haben Schulfahrten in der Region Rees / Kalkar (17,6%) und in der Stadt Geldern (16,9%).
- Zu wünschen lässt die Nachfrage im Bereich Kurierdienste, aus dem insgesamt 6,2% der Umsätze generiert werden. Besonders positiv ist hier die Situation in der Stadt Emmerich einzuschätzen (14,6%).
- Eher mäßig ist die Nachfrage aus dem Touristengeschäft mit einem Umsatzanteil von knapp 3,5%. Lediglich in Geldern werden nennenswerte Umsätze im Fremdenverkehr erzielt (13,2%).
- Hinter den Möglichkeiten bleibt auch das Geschäft im Bereich Anruf-Sammel-Taxis zurück: Lediglich 1,7% des Gesamtumsatzes entfallen auf diesen Nachfragebereich. Die Zahlen belegen, dass eine flächendeckende AST-Versorgung im Kreis noch längst nicht gegeben ist.



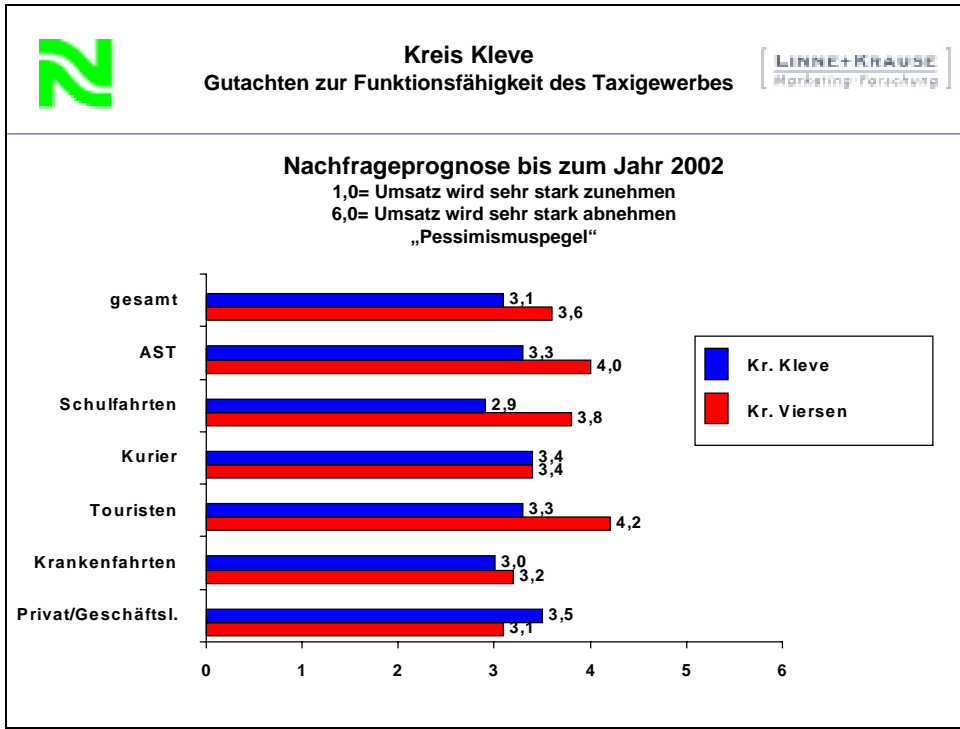
4.2 NACHFRAGEERWARTUNG

Die Taxiunternehmer wurden gebeten, ihre Zukunftserwartung für die Geschäftsentwicklung bis ins Jahr 2003 mit Schulnoten zu bewerten.

Auch wenn die Unternehmer des **Kreises Kleve** eine insgesamt etwas (Note 3,1) positivere Zukunftserwartung als z.B. ihre Kollegen im Rhein-Sieg-Kreis (Note: 3,8) oder im Kreis Viersen (Note: 3,6) an den Tag legen, kann von einer optimistischen Zukunftserwartung nicht die Rede sein. Die Zukunft wird dabei regional recht unterschiedlich beurteilt:

Kreis Kleve Umsatzerwartung des Taxigewerbes bis zum Jahr 2003 - Bewertung nach Schulnoten -												
1 = Umsatz nimmt stark zu 6 = Umsatz nimmt stark ab	Gesamt	Em- merich	Rees + Kalkar	Kleve + Uml.	Goch + Kev.	Gel- dern	südl. Kreis	nur Taxi	1 Fzg.	2+ Fzg.	Rhein- Sieg Kr.	Kr. Viersen
Private / Geschäftsleute	3,5	3,3	3,3	3,8	4,3	3,3	2,8	3,3	3,3	3,6	3,7	3,1
Kranken- fahrten	3,0	3,0	3,7	3,2	2,7	3,0	2,8	2,8	3,0	3,0	3,7	3,2
Touristen	3,3	4,3	2,5	3,0	4,5	4,5	1,7	3,2	2,5	3,6	4,3	4,2
Kurier- fahrten	3,4	3,0	3,0	3,4	4,3	4,0	2,8	3,1	3,4	3,4	3,7	3,4
Schul- fahrten	2,9	4,0	3,0	2,6	3,4	3,0	2,0	2,3	2,0	3,1	3,5	3,8
AST	3,3	-	3,0	3,0	4,3	3,5	2,8	2,8	2,5	3,5	3,6	4,0
Insgesamt	3,1	4,0	4,0	3,0	3,3	3,0	2,8	2,8	3,0	3,1	3,8	3,6
Q.: Linne + Krause												

- Relativ positive Erwartungen haben die Unternehmer des südlichen Kreisgebietes (Gesamtnote: 2,8). Insbesondere Touristenfahrten (Note: 1,7) und Schulfahrten (Note: 2,0) werden als zukunftssträftig eingeschätzt. Verhalten optimistisch ist auch die Stimmung in der Region Kleve sowie in Geldern (Gesamtnote: 3,0).
- Eher pessimistisch wird die Situation in der Stadt Emmerich und in der Region Rees / Kalkar eingeschätzt (Gesamtnote: 4,0).



5 BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE SITUATION

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 1996 bis 2000 erhoben.

Für 2000 konnten nur die Daten für das 1. Halbjahr ermittelt werden. Um eine Vergleichbarkeit mit den Werten der Vorjahre zu gewährleisten, wurden die Halbjahresergebnisse auf das Gesamtjahr hochgerechnet. Aus diesem Grunde sind die 2000er Daten nur bedingt valide.

Für das Taxigewerbe gilt: Nur wenige Branchen lassen dem Unternehmer so weite Spielräume zum „**kreativen**“ **Umgang** mit Umsatz, Kosten und Gewinn. Wie zuverlässig können dann aber betriebswirtschaftliche Daten sein, die – wie in dieser Untersuchung - auf den steuerlichen Angaben der Unternehmer beruhen?

Alle Versuche, die „tatsächliche“ Erlöslage der Taxiunternehmen zu quantifizieren sind bislang unbefriedigend verlaufen: In **Stuttgart, Köln** oder **Kiel** wurde beispielsweise der steuerliche Umsatz dem Umsatz gegenübergestellt, der sich durch die Hochrechnung einer kurzzeitigen **Fahrtenprotokollstichprobe** ergab. Dabei wurde z.B. in Stuttgart für den Betriebstyp „Alleinfahrerbetrieb“ eine Abweichung von ca. 30% zu Tage gefördert!

Aber auch die Umsatzermittlung mit Hilfe von Fahrtenprotokollen weist erhebliche methodische Schwachpunkte auf:

- Problem Datenehrlichkeit: Auch durch das Ausfüllen von Fahrtenprotokollen ist eine absolut wahrheitsgemäße Dokumentation des Umsatzgeschehens nicht gewährleistet. Das starke Streben der Unternehmer, die „offiziellen“ Umsätze möglichst niedrig zu halten, ist auch bei der Führung von Fahrtenprotokollen nicht auszuschalten.
- Problem Repräsentativität der Stichprobe: Das Problem mangelnder Repräsentativität ergibt sich bei der Umsatzermittlung mit Hilfe von Fahrtenprotokollen gleich in zweierlei Hinsicht: Das Führen eines detaillierten Protokolls ist aufwendig und kann nicht jedem Unternehmer oder Fahrer auferlegt werden. Daraus ergibt sich die Frage nach einer repräsentativen Stichprobe, die nicht befriedigend beantwortet werden kann.
- Problem Repräsentativität des Erhebungszeitraums: Wegen des erheblichen Aufwandes kann ein detailliertes Fahrtenprotokoll nur für einen relativ kurzen Zeitraum von maximal 1 Woche zugemutet werden. Um verwertbare Daten zu erhalten, müssen die kurzzeitig erhobenen Daten auf das volle Jahr hochgerechnet werden. Da das Taxi-gewerbe aber erheblichen saisonalen Schwankungen unterliegt, kann es keinen auch nur annähernd repräsentativen Erhebungszeitraum für eine protokollgestützte Umsatzermittlung geben.
- Problem fehlende zeitliche Perspektive: Fahrtenprotokolle können immer nur ein punktuelles Bild der Umsatzsituation liefern. Von großer Bedeutung ist aber auch der zeitliche Verlauf, der Aussagen über Trends und Entwicklungen ermöglicht.
- Problem fehlende Vergleichszahlen: Bislang ist es nicht gelungen, allseits akzeptierte betriebswirtschaftliche Vergleichszahlen auf Basis von Fahrtenaufzeichnungen zu formulieren, die beanspruchen könnten, auch nur annähernd die tatsächliche Ertragslage der Betriebe wiederzugeben. Dagegen existiert ein ganzes System steuerlich basierter Benchmark-Daten. Die Aussagekraft der - auch in diesem Gutachten verwendeten -steuerlich basierten Kennzahlen ergibt sich aus dem überörtlichen und dem zeitlichen Vergleich sowie aus der Gegenüberstellung unterschiedlicher Betriebstypen.

Anders als in Großstädten - wie z.B. Stuttgart oder Köln - ist das Taxi- und Mietwagengewerbe im Kreis Kleve in weit geringerem Maße mit bar zahlenden Kunden konfrontiert: Ca. 63% 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 Kleve in akzeptabler Weise voneinander abweichen. Auch aus diesem Grunde beschränkt sich die vorliegende Untersuchung auf die Analyse der steuerlichen Angaben.

5.1 UMSATZENTWICKLUNG

Im Kreis Kleve sind Unternehmen ganz unterschiedlicher Größe und Struktur tätig. Daher ist ein direkter Vergleich der „rohen“ Umsatzzahlen auf Ebene der Betriebe wenig sinnvoll. Um dennoch ein aussagekräftiges Bild zu gewinnen, werden die betrieblichen Kennzahlen auf das **einzelne Fahrzeug** bzw. auf den **gefahrenen Kilometer** umgerechnet.

Die große Mehrheit der untersuchten Unternehmen erwirtschaftet auch Umsätze außerhalb des Taxigewerbes, vornehmlich im Mietwagengewerbe. In der betrieblichen Praxis konnten die **Daten des Taxigewerbes** nicht immer sauber von den Daten des **Mietwagengewerbes abgegrenzt** werden. In einigen Fällen mußten daher die eingesetzten Mietwagen wie Taxifahrzeuge behandelt werden. Letztendlich entspricht diese Sichtweise aber auch der betriebswirtschaftlichen Praxis der Unternehmen.

Kreis Kleve Umsatzentwicklung im Taxi- und Mietwagengewerbe, 1996 – 2000 - Nettoumsätze pro Fahrzeug -													
	Gesamt	Em- merich	Rees + Kalkar	Kleve + Uml.	Goch + Kev.	Gel- dern	südl. Kreis	nur Taxi	1 Fzg.	2+ Fzg.	Rhein- Berg. Kr.	Kr. Viersen	BZP
1996	75.878	72.472	61.862	77.396	90.188	89.538	52.248	69.009	61.947	80.521	81.067	65.461	68.720
1997	74.503	75.544	59.697	78.403	86.233	89.905	63.786	67.234	62.729	79.082	76.955	65.655	67.826
1998	75.552	*	54.687	80.462	85.349	90.872	61.830	66.698	63.716	79.694	78.746	65.855	67.826
1999	74.380	*	68.977	79.159	84.894	88.570	59.750	69.487	63.624	77.501	83.094	64.171	69.860
2000	84.148	*	*	77.686	87.146	79.726	70.833	72.174	72.968	84.950	86.971	-	71.960
± Umsatz	76.892	80.616	61.306	78.621	86.762	87.722	61.689	68.920	64.997	80.350	81.367	66.431	69.368
Veränd. 1996-99	-2,0	*	*	2,3	-5,9	-1,1	14,4	0,7	2,7	-3,8	7,3		1,7

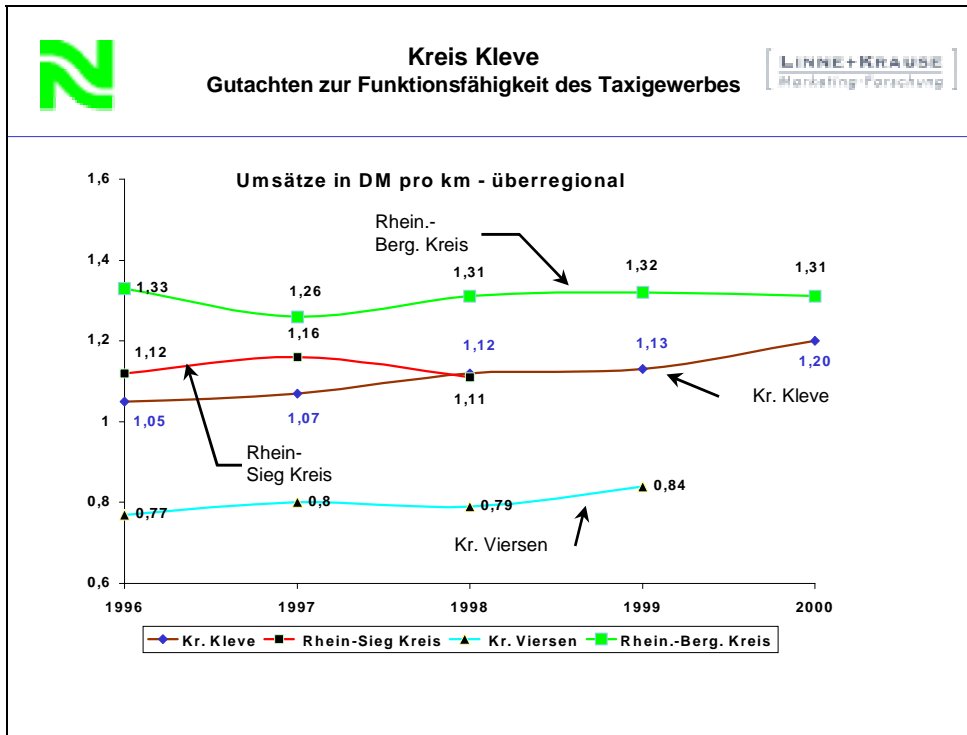
* Unzureichende Datenbasis
Q.: Linne + Krause

Von 1996 bis 1999 ist im Taxigewerbe des Kreises Kleve ein recht konstantes Umsatzniveau um ca. 75.000 DM zu erkennen. Nur in 2000 ist ein deutlicher Umsatzsprung festzustellen, dessen Bedeutung aber nicht überschätzt werden darf. Wie erwähnt handelt es bei dem 2000er-Umsatz nur um einen hochgerechneten Halbjahreswert von begrenzter Aussagekraft.

- Im **überregionalen Vergleich** schneidet der Kreis Kleve recht günstig ab. Zum Vergleich: Im Kreis Viersen kommen die Fahrzeuge auf ca. 66.400 DM und im Rhein-Sieg-Kreis auf ca. 66.800 DM Jahresumsatz. Der Kreis Kleve gehört zum oberen NRW-Spitzenfeld. Mit ca. 81.400 DM weisen die Fahrzeuge im Rheinisch-Bergischen Kreis zwar ein noch besseres Umsatzergebnis aus. Dabei darf jedoch nicht außer Acht gelassen werden, dass die Umsätze in diesem Kreis durch zahlreiche Zuschätzungen der Finanzbehörden „künstlich“ nach oben getrieben wurden und damit nur bedingt vergleichbar mit den Umsätzen in anderen Kreisen sind.
- Regelmäßig veröffentlicht der „Bundes-Zentralverband Personenverkehr - Taxi- und Mietwagen“ (**BZP**) Betriebskennziffern für das Taxigewerbe. Der hierfür exemplarisch herangezogene Betriebstyp ist der „klassische“ Normalfall eines alleinfahrenden Unternehmers mit einem Fahrzeug in einer westdeutschen Großstadt. 1996 erzielte dieser BZP-Betrieb einen Umsatz von ca. 68.720 DM; bis 2000 war der Erlös auf ca. 71.960 DM angewachsen. Auch gemessen am BZP-Vergleichswert wird die verhältnismäßig günstige Umsatzsituation des Taxigewerbes im Kreis Kleve deutlich.

Kreis Kleve												
Umsatzentwicklung im Taxi- und Mietwagengewerbe, 1996 – 2000												
- Nettoumsatz pro km Fahrleistung -												
	Gesamt	Em-merich	Rees + Kalkar	Kleve + Uml.	Goch + Kev.	Gel-dern	südl. Kreis	nur Taxi	1 Fzg.	2+ Fzg.	Rhein-Berg. Kr.	Kr. Viersen
1996	1,05	1,11	1,16	0,83	1,32	1,26	*	1,06	0,79	1,16	1,33	0,77
1997	1,07	1,21	1,23	0,89	1,25	1,19	*	1,05	0,83	1,15	1,26	0,80
1998	1,12	*	1,23	0,87	1,36	1,26	0,92	1,11	0,88	1,20	1,31	0,79
1999	1,13	*	1,35	0,73	1,37	1,42	0,99	1,14	0,86	1,22	1,32	0,84
2000	<i>1,20</i>	*	<i>1,52</i>	<i>0,81</i>	<i>1,35</i>	<i>1,29</i>	<i>1,00</i>	<i>1,26</i>	<i>1,11</i>	<i>1,23</i>	<i>1,31</i>	-
± Umsatz	1,11	1,16	1,30	0,83	1,33	1,28	0,97	1,12	0,89	1,19	1,31	0,80
Veränd. 1996-99	7,6	*	16,4	-12,0	3,8	12,7	*	7,5	8,9	5,2	-0,8	6,3
*unzureichende Datenbasis												
Q.: Linne + Krause / Bundes-Zentralverband Personenverkehr – Taxi- und Mietwagen e.V., Frankfurt												

- In der **fahrleistungsbezogenen Betrachtung** kommen die Fahrzeuge im Kreis Kleve im mehrjährigen Durchschnitt auf 1,11 DM/km. Zum Vergleich: In dem ebenfalls flächigen Kreis Viersen werden durchschnittlich ca. 0,80 DM erreicht. Die Betriebe im Kreis Kleve realisieren damit also verhältnismäßig günstige Fahrerergebnisse.
- Das höchste Umsatzniveau mit jeweils ca. 87.000 DM im 5-Jahresdurchschnitt wird in der Region Goch / Kevelaer und in der Stadt Geldern erzielt: Das günstige Umsatzergebnis spiegelt sich auch in der fahrleistungsbezogenen Betrachtung wider.
- Niedriger aber immer noch respektabel präsentiert sich die Entwicklung in den Regionen Kleve sowie in Emmerich, wo das Umsatzniveau im 5-Jahresdurchschnitt zwischen ca. 78.600 DM und 80.600 DM rangiert. In der Region Kleve wird jedoch ein zu geringer fahrleistungsbezogener Umsatz von 0,83 DM/km erwirtschaftet.
- Die geringsten Umsätze werden im südlichen Kreisgebiet sowie in der Region Rees/Kalkar erwirtschaftet: Im 5-Jahresdurchschnitt kommen die Fahrzeuge hier auf lediglich knapp 62.000DM.

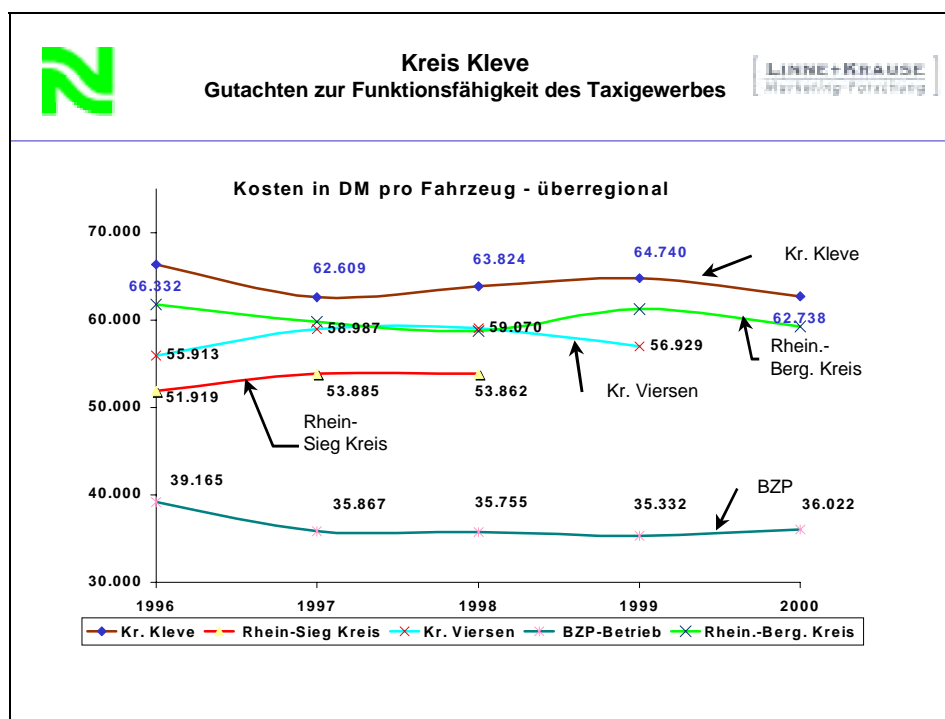


5.2 BETRIEBSKOSTENENTWICKLUNG

Im Sinne der Handhabbarkeit werden die Ergebnisse der Kostenanalyse in stark aggregierter Form präsentiert. Ein Ausweis erfolgt auf Basis von **fixen und variablen Kosten**. Gesondert wurden weiterhin die **Personalkosten** ausgewiesen, die im Taxigewerbe teilfixen Charakter besitzen. Für 1996 bis 2000 wurden jährliche **Durchschnittskosten pro Fahrzeug und gefahrenem Kilometer** errechnet. Auch für die Kosten gilt: Die 2000er Werte sind hochgerechnete Halbjahreswerte und damit nur begrenzt aussagekräftig.

Kreis Kleve Kostenentwicklung im Taxi- und Mietwagengewerbe, 1996 – 2000 - durchschnittliche Gesamtkosten pro Jahr und Fahrzeug -													
	Gesamt	Em-merich	Rees + Kalkar	Kleve + Uml.	Goch + Kev.	Gel-dern	südl. Kreis	nur Taxi	1 Fzg.	2+ Fzg.	Rhein-Berg. Kr.	Kr. Viersen	BZP
1996	66.332	64.714	43.718	77.838	61.214	*	*	61.296	57.218	69.180	61.744	55.913	39.166
1997	62.609	66.102	41.852	73.891	63.026		51.753	59.132	56.137	65.197	59.798	58.987	35.867
1998	63.824	67.817	38.064	73.522	64.529		50.183	58.187	53.070	66.655	58.752	59.070	35.754
1999	64.740	62.007	*	73.566	63.565		53.027	62.704	56.242	67.961	61.254	56.929	35.332
2000	62.738	*	*	*	64.170		46.350	63.142	51.444	66.972	59.316	-	36.022
± Kosten	64.049	63.856	47.119	71.786	63.301	*	52.768	60.892	54.822	67.193	60.173	57.725	-
Veränd. 1996-99	-2,4	-4,2	*	-5,5	3,8	*	*	2,3	-1,7	-1,8	-	1,8	-

* unzureichende Datenbasis
Q.: Linne + Krause / Bundes-Zentralverband Personenverkehr – Taxi- und Mietwagen e.V., Frankfurt



- Die Gesamtkosten der Taxi- und Mietwagenfahrzeuge im Kreis Kleve sind von 1995 bis 2000 im wesentlichen gleich geblieben und liegen im Durchschnitt bei ca. 64.000 DM pro Fahrzeug. Relative Stabilität zeigt sich auch in der fahrleistungsbezogenen Betrachtung: Die Kosten bewegen sich um 0,92 DM/km.
- Gemessen am Nachbarkreis Viersen (4-Jahresdurchschnitt ca. 57.700 DM / 0,72 DM/km) aber auch im Vergleich zum Rheinisch-Bergischen-Kreis (ca. 60.200 DM / 0,97 DM/km) arbeiten die Betriebe im Kreis Kleve allerdings auf einem recht hohen Kostenniveau.

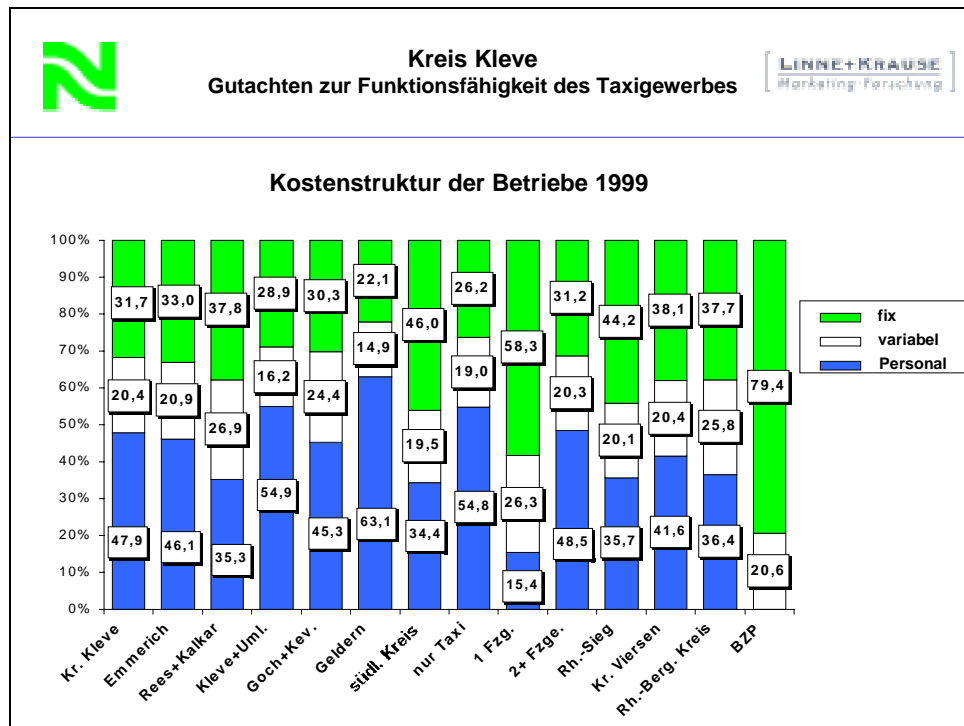
Kreis Kleve													
Kostenentwicklung im Taxi- und Mietwagengewerbe, 1996 – 2000													
- durchschnittliche Gesamtkosten pro km -													
	Gesamt	Em-merich	Rees + Kalkar	Kleve + Uml.	Goch + Kev.	Gel-dern	südl. Kreis	nur Taxi	1 Fzg.	2+ Fzg.	Rhein-Berg Kr.	Kr. Viersen	BZP
1996	0,91	0,94	0,84	0,82	0,94	*		0,91	0,67	0,96	0,97	0,72	0,91
1997	0,90	1,10	0,76	0,83	0,96			0,91	0,72	0,95	0,95	0,73	0,90
1998	0,92	0,96	0,77	0,81	1,05		0,74	0,91	0,63	0,98	0,93	0,73	0,92
1999	0,92	0,85	*	0,81	1,05		0,88	0,94	0,58	0,99	0,94	0,72	0,92
2000	0,85	*	*	*	0,99		*	0,96	0,53	0,92	0,95		0,85
± Kosten	0,92	0,96	0,79	0,82	1,00	*	0,81	0,92	0,65	0,97	0,97	0,72	0,92
Veränd. 1996-99	1,2%	-10,1%	*	-2,0%	12,5%	*	*	3,0%	-13,8%	3,0%	-2,6%	-0,5%	1,2%

* unzureichende Datenbasis
 Q.: Linne + Krause / Bundes-Zentralverband Personenverkehr – Taxi- und Mietwagen e.V., Frankfurt

- Das höchste Kostenniveau innerhalb des Kreises wird im 5-Jahresdurchschnitt mit ca. 71.800 DM in der Region Kleve erreicht. Relativ niedrig sind dagegen die Gesamtkosten in der Region Rees / Kalkar (47.100 DM).
- Mit einer außerordentlich hohen Kostenbelastung haben zudem die Mehrfahrzeugbetriebe (ca. 67.200 DM) zu rechnen. Hier fallen besonders die Personalkosten ins Gewicht.
- Der Blick auf die personalunabhängigen Kosten für das Jahr 1999 (Summe der fixen und variablen Kosten: ca. 33.700 DM) zeigt, dass sich die Kosten im Kreis Kleve in dieser Hinsicht nur unwesentlich von den Kosten in anderen Regionen – etwa dem Rhein-Sieg-Kreis (34.600 DM), dem Kreis Viersen (ca. 33.300 DM) oder dem BZP-Betrieb (ca. 35.800 DM) unterscheiden.
- Was die Kostensituation im Kreis Kleve von anderen Regionen wesentlich unterscheidet sind die sehr hohen Personalkosten von im Durchschnitt ca. 30.700 DM pro Fahrzeug. In den Vergleichskreisen übersteigen diese Kosten nicht die 24.000 DM-Grenze. Die höchsten Personalkosten (ca. 33.000 DM) finden sich erwartungsgemäß bei den Mehrfahrzeugbetrieben des Kreises.
- Der Kostenvergleich mit dem BZP-Betrieb ist für die Verhältnisse im Kreis Kleve wenig aufschlussreich. Bei dem BZP-Betrieb handelt es sich um einen großstädtischen Alleinfahrer-Betrieb ohne Beschäftigte, so dass Personalkosten nicht anfallen – eine für die Verhältnisse im Kreis Kleve atypische Situation.

Kreis Kleve Kostenstruktur der Betriebe im Taxi- und Mietwagengewerbe, 1999 - durchschnittliche Kosten pro Jahr und Fahrzeug in DM -													
	Gesamt	Em- merich	Rees + Kalkar	Kleve + Uml.	Goch + Kev.	Gel- dern	südl. Kreis	nur Taxi	1 Fzg.	2+ Fzg.	Rhein- Berg Kr.	Kr. Viersen	BZP
Fix	20.535	20.457	19.247	21.242	19.232	*	24.406	16.431	32.781	21.192	23.107	21.677	28.389
Variabel	13.210	12.933	13.720	11.940	15.523	*	10.354	11.937	14.784	13.793	15.834	11.587	7.365
Summe Kf+Kv	33.745	33.390	32.967	33.182	34.755	*	34.760	28.368	47.566	34.985	38.941	33.263	35.754
Personal	30.995	28.616	17.964	40.385	28.810	*	18.267	34.336	8.677	32.976	22.313	23.665	-
Gesamt- kosten	64.740	62.007	50.931	73.566	63.565	*	53.027	62.704	56.242	67.961	61.254	56.929	35.754

* unzureichende Datenbasis
Q.: Linne + Krause / Bundes-Zentralverband Personenverkehr, Frankfurt



5.3 GEWINNENTWICKLUNG

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

- Selbst bei identischem, wirtschaftlichem Sachverhalt können unterschiedliche steuerliche Gewinnermittlungsarten zu inkompatiblen Nominalgewinnen führen.
- Die bisherige Analyse der Umsätze und Kosten bezog sich auf das Taxi- und Mietwagengeschäft. Sehr oft erzielen die Unternehmen jedoch auch Erlöse aus taxi- und mietwagenfremder Tätigkeit. In erster Linie ist hier der freigestellte Schülertransport zu nennen. Gleichzeitig entstehen in diesen Geschäftsfeldern auch Kosten, die bislang ebenfalls noch keine Berücksichtigung fanden.
- 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.

Trotz der unvermeidbaren Unsicherheiten bei der Bestimmung steuerlicher Gewinne, wurden die Unternehmen nach ihrem Betriebsgewinn aus Taxi- und Mietwagenverkehr befragt. Maßgeblich waren die Gewinne (vor Steuer), wie sie sich aus der Einnahme-/ Überschussrechnung bzw. aus der Gewinn- und Verlustrechnung ergeben.

Kreis Kleve													
Gewinne der Betriebe im Taxi- und Mietwagengewerbe, 1995 – 1999													
- durchschnittlicher Gewinn vor Steuern pro Jahr und Fahrzeug -													
	Gesamt	Emmerich	Rees + Kalkar	Kleve + Uml.	Goch + Kev.	Geldern	südl. Kreis	nur Taxi	1 Fzg.	2+ Fzg.	Rhein-Berg Kr.	Kr. Viersen	BZP
1996	12.397	21.287	18.845	5.904	12.895	13.753	*	18.660	26.992	8.748	18.381	8.211	29.554
1997	14.105	18.812	18.415	5.494	14.411	17.188	10.106	21.754	28.632	10.473	18.152	8.003	31.960
1998	12.529	19.598	13.141	8.519	13.919	12.177	6.892	15.662	21.320	10.331	20.163	8.930	32.073
1999	14.955	19.968	25.650	5.261	15.160	15.158	8.393	25.877	32.201	10.643	23.447	5.859	34.528
Ø Gewinn	13.497	19.916	19.013	6.295	14.096	14.569	8.464	20.488	27.286	10.049	20.036	7.751	32.029
% Veränd. 996 – 99	20,6	- 6,2	36,1	- 10,9	17,6	10,2	*	38,7	19,3	21,7	27,6	-28,6	16,8
* keine ausreichende Datenbasis													
Q.: Linne + Krause / Bundes-Zentralverband Personenverkehr – Taxi- und Mietwagen e.V., Frankfurt													

Aus wirtschaftlicher Sicht ist der **Betrieb von Taxis im Kreis Kleve durchaus zu rechtfertigen**

– Das zumindest ergibt die Analyse der von den Unternehmern gelieferten steuerlichen Daten.

- Im Durchschnitt der Jahre 1996 bis 1999 kommen die Unternehmen im Kreisgebiet auf einen Gewinn von ca. 13.500 DM pro Fahrzeug. Im letzten abgefragten Wirtschaftsjahr 1999 waren es immerhin bereits knapp 15.000 DM.
- Dabei muss jedoch beachtet werden, dass die Betriebe im Durchschnitt 3,3 Taxis bzw. 5,0 Taxi und Mietwagen besitzen. Unter den gegebenen Umständen kann der Klever „Durchschnittsbetrieb“ also auf einer grundsätzlich gesicherten Basis arbeiten.
- Zum Vergleich: Im Nachbarkreis Viersen liegt der mehrjährige Durchschnittsgewinn bei ca. 7.800 DM; im Jahr 1999 sogar nur noch bei ca. 5.900 DM. Deutlich höher lagen die Überschüsse dagegen im Rheinisch-Bergischen Kreis. Hier kamen die Fahrzeuge auf einen Durchschnittsumsatz von ca. 20.000 DM.
- Der Blick auf die Daten des BZP-Betriebs belegt die maßvolle Gewinnsituation des Taxigewerbes im Kreis Kleve: Im 5-Jahresdurchschnitt kommt der (alleinfahrende) BZP-Taxiunternehmer auf ca. 32.000 DM. Sein direktes Klever Pendant – der 1-Fahrzeugbetrieb – erzielt im gleichen Zeitraum ca. 27.300 DM.
- Die höchsten Überschüsse werden in Emmerich eingefahren, wo die Fahrzeuge im Durchschnitt auf ca. 19.900 DM Gewinn kommen. Angesichts einer durchschnittlichen Betriebsgröße von 6 Taxis (bzw. 9,7 Taxis und Mietwagen) ein beachtliches Ergebnis.
- Auf gleichem Niveau präsentiert sich die Lage in der Region Rees-Kalkar, wo im mehrjährigen Durchschnitt ca. 19.000 DM Überschuss erwirtschaftet wurden. Mit 25.650 DM Jahresüberschuss in 1999 nimmt die Region sogar die Spitzenstellung im Kreisgebiet ein. Relativiert wird das positive Bild jedoch durch die Kleinteiligkeit der Betriebe in der Region von durchschnittlich 1,4 Taxis bzw. 3,2 Taxis und Mietwagen.
- Trotz der höchsten Umsätze im Kreisgebiet kommen die Betriebe in Geldern und in der Region Goch / Kevelaer nur auf eher durchschnittliche Überschüsse von ca. 14.100 DM bzw. ca. 14.600 DM.
- Wenig befriedigend erscheint die Lage in der Region Kleve. Mit durchschnittlich ca. 6.300 DM erwirtschaften die Betriebe hier den geringsten Überschuss.
- Ähnlich das Bild im südlichen Kreisgebiet, wo im mehrjährigen Durchschnitt nur ca. 8.500 DM pro Fahrzeug erwirtschaftet werden.

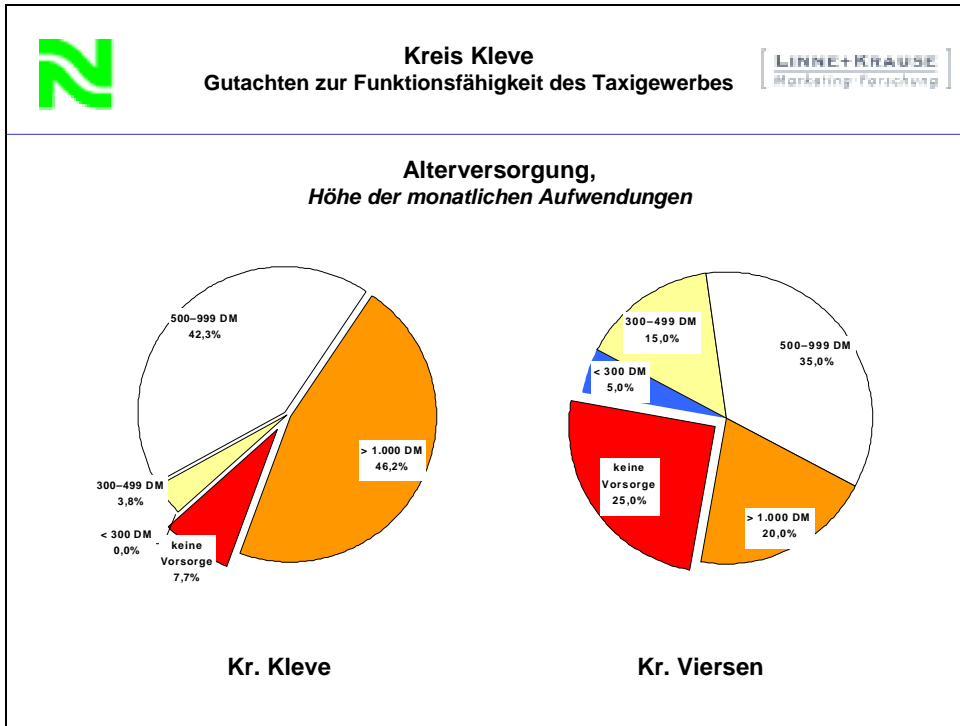
5.4 PERSÖNLICHE DASEINSVORSORGE

Eine gesonderte Frage galt der persönlichen Daseinsvorsorge der Unternehmer. Obwohl die Altersvorsorge kein Prüfkriterium nach dem PBefG darstellt, muss sie doch als bedeutendes Beurteilungskriterium für die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes gewertet werden.

Fast alle Unternehmer machten Angaben zu ihren Altersvorsorge, so dass die im folgenden dargestellten Daten ein aussagekräftiges Bild der gegenwärtigen Situation liefern.

Kreis Kleve													
Persönliche Altersvorsorge der Taxiunternehmer pro Monat													
in %													
in DM	Gesamt	Emmerich	Rees + Kalkar	Kleve + Uml.	Goch + Kev.	Geldern	südl. Kreis	nur Taxi	1 Fzg.	2+ Fzg.	Rhein-Berg Kr.	Kr. Viersen	Rhein-Sieg Kr.
keine Vorsorge	7,7	*	0,0	0,0	0,0	25,0	0,0	11,1	28,6	0,0	21,6	25,0	22,8
< 300 DM	0,0	*	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	27,5	5,0	17,4
300–499 DM	3,8	*	25,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,3	15,7	15,0	20,7
500–999 DM	42,3	*	50,0	80,0	33,3	25,0	50,0	55,6	57,1	36,8	27,5	35,0	23,9
>1.000 DM	46,2	*	25,0	20,0	66,7	50,0	50,0	33,3	14,3	57,9	7,8	20,0	15,2
Summe	100,0	*	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
* keine ausreichende Datenbasis													
Q.: Linne + Krause													

- Die Zahlen offenbaren eine insgesamt befriedigende Situation: Nur knapp 8% der Unternehmer im Kreis Kleve betreibt gegenwärtig keine Altersvorsorge. Zum Vergleich: In anderen NRW-Kreisen liegt der entsprechende Anteil häufig zwischen 20% und 25%.
- Auch mit Blick auf die Höhe der Absicherung erweisen sich die Unternehmer im Kreis als nahezu vorbildlich: Knapp die Hälfte (ca. 46%) kann mehr als 1.000 DM monatlich zurücklegen. Weitere 42,3% kommen auf Vorsorgebeträge zwischen 500 DM und 1.000 DM.
- Die insgesamt positiven Zahlen belegen einerseits die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Unternehmer. Andererseits spiegelt sich hierin aber auch die außerordentliche Beständigkeit der Betriebe (Durchschnittsalter: 28 Jahre) wider.



6 GESCHÄFTSAUFGABEN

Ein weiterer Aspekt zur Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes bildet das Prüfkriterium „Geschäftsaufgaben“. In der Praxis erweist sich das Kriterium als problematisch: In Kreisen mit Wartelisten entsteht regelmäßig ein **Konzessionshandel**, der die „klassische“ Rückgabe der Zulassung praktisch unterbindet. Gleichzeitig entfällt so der Anlaß, das Ausscheiden aus dem Gewerbe gegenüber der Aufsichtsbehörde zu begründen – auch und gerade, wenn für diesen Schritt wirtschaftliche Gründe maßgeblich waren.

Kreis Kleve Geschäftsaufgaben, 1994 – 2000			
Ort	betroffene Konzessionen	Grund	Jahr
1. Bedburg-Hau	1	Konzessionsverkauf	Jul. 99
2. Geldern	1	Konzessionsverkauf	Jun. 00
3. Kalkar	1	Konzessionsverkauf	Jan. 01
4. Kleve	1	Konzessionsverkauf	Mrz. 00
5. Kleve	7	Konzessionsverkauf	Jul. 00
6. Wachtendonk	1	Konzessionsverkauf	Jan. 01
7. k.A.	1	Betrieb geschlossen	k.A.
8. k.A.	3	Konzessionsrückgaben	k.A.
Gesamt	16		
Q.: Kreis Kleve, Straßenverkehrsamt			

- In der Zeit von 1999 bis Mitte 2001 waren im Kreis Kleve insgesamt **8 Konzessionsbewegungen** zu verzeichnen. Davon waren insgesamt 16 Taxikonzessionen betroffen: gemessen an anderen Kreisen eine unterdurchschnittliche Zahl.
- In 6 Fällen (mit 12 Konzessionen) wurden die Konzessionen verkauft, so dass der Grund für die Geschäftsaufgabe nicht „aktenkundig“ wurde.
- In einem Fall wurde der Betrieb von Amts wegen geschlossen. In einem weiteren Fall wurden 3 Konzessionen an die Aufsichtsbehörde zurückgegeben.

Indizien für eine Störung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes im Kreis Kleve ergeben sich aus der Prüfung des Kriteriums Geschäftsaufgaben nicht.

7 TARIFSITUATION

Taxitarife sind administrierte Preise, die grundlegenden Einfluss auf die Umsatzsituation des Taxigewerbes haben. In den vergangenen Jahrzehnten haben Taxitarife einen substantziellen Bedeutungswandel erfahren: Stand früher der Charakter (**marktunabhängiger**) **Gebühren** im Vordergrund, müssen Tarife heute den Anforderungen **marktfähiger Preise** entsprechen. Zu stark ist mittlerweile der **Wettbewerb** des Taxigewerbes mit anderen Verkehrsträgern, namentlich mit dem Mietwagengewerbe und dem motorisierten Individualverkehr.

Der Bedeutungswandel der Taxitarife wurde vom Gesetzgeber nicht nachvollzogen. Die Bestimmungen des PBefG sind nach wie vor auf eine in Teilen lebensfremde Gebührenlogik abgestellt. Aus diesem Grunde werden im Folgenden auch marktorientierte Kriterien zur Bewertung der Tarifsituation herangezogen.

Der gegenwärtig gültige Tarif trat am 1. März 2000 in Kraft. Ziel des Folgenden ist es, eine Bewertung des Tarifs vorzunehmen.

Die Untersuchung der Tarifsituation erfolgt unter folgenden Aspekten:

- **Tarifhöhe** unter wettbewerbs- und betriebswirtschaftlichen Aspekten
- **Tarifstruktur.**

7.1 ELEMENT: TARIFHÖHE

Die vorgesehene Euro-Tarif stellt im Kern eine 1:1-Adaption des bisherigen Tarifs auf die Bedingungen der neuen €Währung dar. Gemessen an einer 5-km-Normaltour errechnet sich eine theoretische Tarifsenkung um ca. 0,3%. Bei einer 3-km-Kurztour ohne Wartezeit ergibt sich das gleiche Bild. Wirtschaftlich betrachtet sind beide Tarife also weitgehend identisch.

7.1.1 TARIFHÖHE UNTER WETTBEWERBSASPEKTEN

7.1.1.1 Tarifliches Umfeld

Die Taxitarife des Kreises Kleve wurden im Kontext der Tarife der Kreise und kreisfreien Städte des Landes Nordrhein-Westfalen analysiert. Jede Untersuchung örtlicher Tarife stößt auf das Problem der Vergleichbarkeit unterschiedlicher Tarifmodelle. Aus diesem Grunde wurden die Tarifmodelle der Kreise und kreisfreien Städte jeweils auf den Preis zweier **taxitypischer Normaltouren** umgerechnet, so dass eine kreisübergreifende Vergleichbarkeit der Taxitarife möglich wird. Die hier zu Grunde gelegten Normaltouren sind folgendermaßen definiert:

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

**Übersicht: Taxitarife in Kreisen Nordrhein Westfalens
5-km-Tour mit Wartezeit
Stand August 2001**

	Tarif gültig seit	Grundpreis in DM (Tagtarif)	Wartezeit DM/Std. (Tagtarif)	Normaltarif (Tagtarif) in DM	Sondertarife					5 km Normaltour = Grundpreis + 5km normal (Tag) +10 min Wartezeit in DM	Index in %	
					Anfahrt (1)	Nachtarif	Staffeltarif	Grossraum	Gepäck			Tiere
KR Lippe	01.03.2001	4,89	50,07	2,74		●					26,94 DM	115,06%
KR Ennepe-Ruhr-Kreis	01.02.2001	4,50	45,00	2,70		●					25,50 DM	108,93%
KR Oberbergischer Kreis	03.01.2001	4,20	42,00	2,70	●	●		●	●	●	24,70 DM	105,51%
KR Märkischer Kreis	15.11.2000	4,50	45,00	2,50		●			●	●	24,50 DM	104,66%
KR Siegen-Wittgenstein	26.06.2000	4,50	45,00	2,50	●	●		●	●	●	24,50 DM	104,66%
KR Unna	01.03.2000	4,50	45,00	2,50	●	●		●			24,50 DM	104,66%
KR Soest	21.09.2000	4,40	45,00	2,50		●			●	●	24,40 DM	104,23%
KR Aachen	01.02.2001	4,30	45,00	2,50		●		●			24,30 DM	103,80%
KR Düren	11.12.2000	4,30	45,00	2,50		●		●			24,30 DM	103,80%
KR Euskirchen	07.07.2001	4,00	36,00	2,30							24,30 DM	103,80%
KR Gütersloh	01.08.1998	4,30	45,00	2,50	●	●			●	●	24,30 DM	103,80%
KR Herford	01.08.1998	4,30	45,00	2,50	●	●			●	●	24,30 DM	103,80%
KR Minden-Lübbecke	01.01.1999	4,30	45,00	2,50	●	●		●			24,30 DM	103,80%
KR Rhein.-Berg. Kreis	01.01.2001	4,00	40,00	2,70		●			●	●	24,17 DM	103,23%
KR Paderborn	11.01.1996	4,80	44,16	2,40							24,16 DM	103,20%
KR Steinfurt	01.11.2000	4,50	42,00	2,50		●		●			24,00 DM	102,52%
KR Warendorf	01.04.2000	4,30	45,00	2,40		●		●		●	23,80 DM	101,67%
KR Recklinghausen	23.06.2000	4,20	42,00	2,50		●		●			23,70 DM	101,24%
KR Hochsauerlandkreis	09.01.2001	4,50	40,00	2,50		●			●	●	23,67 DM	101,10%
KR Erftkreis	27.12.2000	4,00	40,00	2,60		●		●			23,67 DM	101,10%
KR Heinsberg	29.12.2000	4,00	40,00	2,60				●			23,67 DM	101,10%
KR Rhein-Sieg-Kreis	01.07.1996	4,00	40,20	2,50	●				●	●	23,20 DM	99,10%
KR Mettmann	28.07.2001	3,90	40,00	2,30		●					22,67 DM	96,82%
KR Kleve	01.03.2000	3,90	38,00	2,20		●		●			22,57 DM	96,41%
KR Höxter	01.04.1996	4,30	40,00	2,30	●	●					22,47 DM	95,97%
KR Borken	20.01.1996	4,30	40,00	2,20	●	●		●	●	●	21,97 DM	93,83%
KR Coesfeld	01.04.1997	4,00	40,00	2,20		●			●	●	21,67 DM	92,55%
KR Viersen	01.11.2000	4,00	35,00	2,30		●		●			21,33 DM	91,13%
KR Wesel	15.01.2000	3,90	38,00	2,20		●		●			21,23 DM	90,70%
KR Olpe	13.12.1993	4,10	35,00	2,20		●					20,93 DM	89,42%
KR Neuss	15.12.2000	3,60	30,00	2,20		●					19,60 DM	83,72%
Ø NRW Flächenkreise											23,41 DM	100,00%

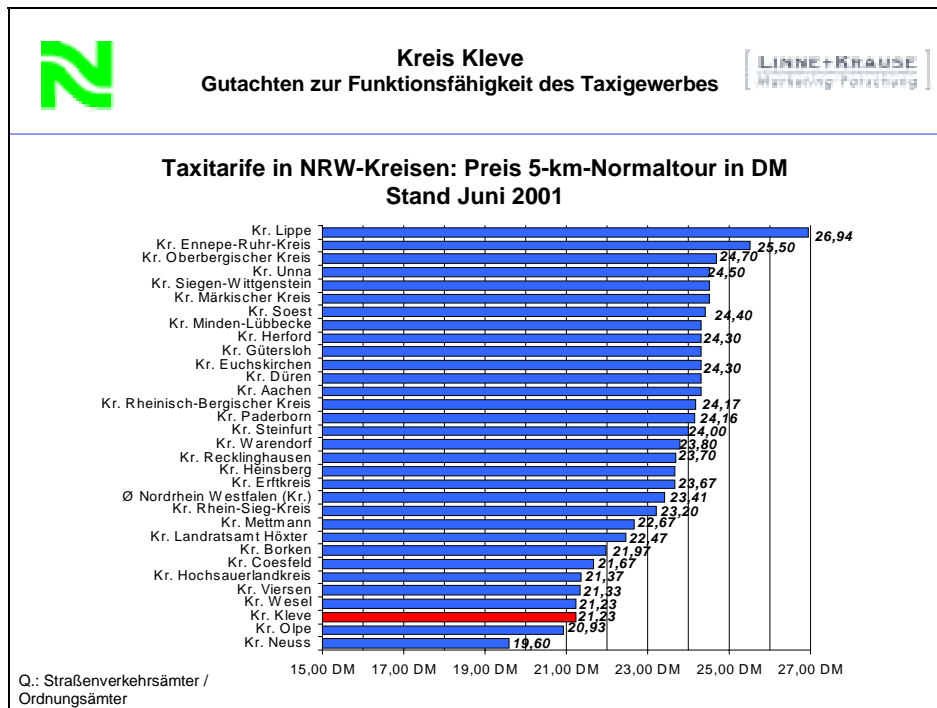
Übersicht: Taxitarife in Kreisen Nordrhein Westfalens
3-km-Tour
 Stand August 2001

	Tarif gültig seit	Grundpreis in DM (Tagtarif)	Wartezeit DM/Std. (Tagtarif)	Normaltarif (Tagtarif) in DM	Sondertarife						3 km Normaltour = Grundpreis + 3km normal (Tag) in DM	Index in %
					Anfahrt (1)	Nachtarif	Staffeltarif	Grossraum	Gepäck	Tiere		
KR Lippe	01.03.2001	4,89	50,07	2,74		●					13,11 DM	113,4%
KR Ennepe-Ruhr-Kreis	01.02.2001	4,50	45,00	2,70		●					12,60 DM	109,0%
KR Oberbergischer Kreis	03.01.2001	4,20	42,00	2,70	●	●		●	●	●	12,30 DM	106,4%
KR Märkischer Kreis	15.11.2000	4,50	45,00	2,50		●			●	●	12,00 DM	103,8%
KR Siegen-Wittgenstein	26.06.2000	4,50	45,00	2,50	●	●		●	●	●	12,00 DM	103,8%
KR Unna	01.03.2000	4,50	45,00	2,50	●	●		●			12,00 DM	103,8%
KR Soest	21.09.2000	4,40	45,00	2,50		●			●	●	11,90 DM	102,9%
KR Aachen	01.02.2001	4,30	45,00	2,50		●		●			11,80 DM	102,1%
KR Düren	11.12.2000	4,30	45,00	2,50		●		●			11,80 DM	102,1%
KR Euskirchen	07.07.2001	4,00	36,00	2,30							11,80 DM	102,1%
KR Gütersloh	01.08.1998	4,30	45,00	2,50	●	●			●	●	11,80 DM	102,1%
KR Herford	01.08.1998	4,30	45,00	2,50	●	●			●	●	11,80 DM	102,1%
KR Minden-Lübbecke	01.01.1999	4,30	45,00	2,50	●	●		●			11,80 DM	102,1%
KR Rhein.-Berg. Kreis	01.01.2001	4,00	40,00	2,70		●			●	●	12,10 DM	104,7%
KR Paderborn	11.01.1996	4,80	44,16	2,40							12,00 DM	103,8%
KR Steinfurt	01.11.2000	4,50	42,00	2,50		●		●			12,00 DM	103,8%
KR Hochsauerlandkreis	09.01.2001	4,50	40,00	2,50		●			●	●	12,00 DM	103,8%
KR Warendorf	01.04.2000	4,30	45,00	2,40		●		●		●	11,50 DM	99,5%
KR Recklinghausen	23.06.2000	4,20	42,00	2,50		●		●			11,70 DM	101,2%
KR Erftkreis	27.12.2000	4,00	40,00	2,60		●		●			11,80 DM	102,1%
KR Heinsberg	29.12.2000	4,00	40,00	2,60				●			11,80 DM	102,1%
KR Rhein-Sieg-Kreis	01.07.1996	4,00	40,20	2,50	●				●	●	11,50 DM	99,5%
KR Mettmann	28.07.2001	3,90	40,00	2,30		●					11,20 DM	96,9%
KR Höxter	01.04.1996	4,30	40,00	2,30	●	●					11,20 DM	96,9%
KR Borken	20.01.1996	4,30	40,00	2,20	●	●		●	●	●	10,90 DM	94,3%
KR Coesfeld	01.04.1997	4,00	40,00	2,20		●			●	●	10,60 DM	91,7%
KR Viersen	01.11.2000	4,00	35,00	2,30		●		●			10,90 DM	94,3%
KR Kleve	01.03.2000	3,90	38,00	2,20		●		●			10,50 DM	90,8%
KR Wesel	15.01.2000	3,90	38,00	2,20		●		●			10,50 DM	90,8%
KR Olpe	13.12.1993	4,10	35,00	2,20		●					10,70 DM	92,6%
KR Neuss	15.12.2000	3,60	30,00	2,20		●					10,20 DM	88,2%
Ø NRW Flächenkreise											11,56 DM	100,00%

Übersicht
Taxitarife in kreisfreien Städten Nordrhein Westfalens
Stand August 2001

	Tarif gültig seit	Grundpreis in DM (Tagtarif)	Wartezeit DM/Std. (Tagtarif)	Normaltarif (Tagtarif) in DM	Sondertarife					5 km Normaltour = Grundpreis + 5km normal (Tag) +10 min Wartezeit in DM	Index in %	
					Anfahrt (1)	Nachtarif	Staffeltarif	Grossraum	Gepäck			Tiere
Stadt Aachen	01.02.2001	4,30	45,00	2,50		●		●			24,30 DM	109,56%
Stadt Bielefeld	03.12.2000	4,50	30,00	3,70 ab 2. 1,90	●		●	●		●	23,30 DM	105,05%
Stadt Bochum	08.02.2001	4,50	39,00	2,40		●			●	●	23,00 DM	103,70%
Stadt Bonn	01.10.2000	3,90	29,90	4,30 ab 2. 2,25			●		●	●	22,18 DM	100,02%
Stadt Bottrop	09.06.2000	4,50	34,00	2,50		●		●	●	●	22,67 DM	102,19%
Stadt Dortmund	18.12.2000	2,30	33,00	2,70 ab 2. 2,20		●	●	●			19,30 DM	87,02%
Stadt Duisburg	29.09.2000	4,50	27,00	2,30		●		●	●	●	20,50 DM	92,43%
Stadt Düsseldorf	01.11.2000	4,50	42,00	2,40		●					23,50 DM	105,95%
Stadt Essen	05.06.2001	4,00	48,00	2,60 ab 10. 2,45		●	●	●	●	●	25,00 DM	113,00%
Stadt Gelsenkirchen	29.09.1995	4,20	33,00	2,10		●			●	●	20,20 DM	91,07%
Stadt Hagen	03.06.2000	4,00	30,00	2,60		●					22,00 DM	99,19%
Stadt Hamm	05.07.2000	4,40	40,00	2,50		●					23,57 DM	106,25%
Stadt Herne	20.10.2000	4,50	36,00	2,50							23,00 DM	103,70%
Stadt Köln	20.07.2001	3,90	31,20	2,44 ab 10. 2,54	●	●	●	●			21,30 DM	96,25%
Stadt Krefeld	19.10.2000	4,50	48,00	2,30	●	●					24,00 DM	108,21%
Stadt Leverkusen	2001	4,00	30,00	2,10							19,50 DM	88,12%
Stadt Mönchengladb.	27.07.2000	3,90	42,00	1,90							20,40 DM	91,97%
Stadt Mülheim	26.06.2000	4,70	40,00	2,50		●			●	●	23,87 DM	107,60%
Stadt Münster	13.10.2000	4,00	24,0 ab 6. 33,0	1.km 3,00 2-4. 2,50 ab 5. 1,70		●	●				21,70 DM	97,84%
Stadt Oberhausen	11.12.2000	4,20	30,00	2,50		●		●			21,70 DM	97,84%
Stadt Remscheid	10.01.2001	4,00	32,73	3,10 ab 2.km 2,60		●	●	●			22,96 DM	103,49%
Stadt Solingen	01.11.2000	4,30	30,00	2,60		●		●			22,30 DM	100,54%
Stadt Wuppertal	20.10.2000	3,90	30,00	1. km 3,40 2-5. 2,40		●	●				21,90 DM	98,74%
Ø NRW Städte											22,13 DM	100,00%

Q.: Linne + Krause Straßenverkehrsämter / Ordnungsämter
(1) bei kostenpflichtiger Anfahrt innerhalb Betriebsitzgemeinde



Auf Basis einer 5-km-Tour mit 10 minütiger Wartezeit ergibt sich folgendes Bild:

- Die Taxitarife im Kreis Kleve rangieren heute unter dem Durchschnitt der NRW-Kreise: Eine typische 5-km-Normaltour kostet im Kreis gegenwärtig 22,57 DM. Der **(theoretische) Landesdurchschnitt** für eine Normaltour liegt im August 2001 bei 23,41 DM. Im Klartext: Der Taxitarif im Kreis Kleve liegt ca. 3,6% unter dem Landesdurchschnitt.
- Insgesamt fügt sich die Tarifsituation im Kreisgebiet in das niedrigpreisige Umfeld der Niederrhein-Region: Vergleichbare Tarife finden sich z.B. im **Kreis Viersen** (21,33 DM / 91,1%), im **Kreis Neuss** (19,60 DM / 83,7%) oder im **Kreis Wesel** (21,23 DM / 90,7%).
- Ähnlich auch das Bild in Kreisen mit außergewöhnlich „alten“ **Tarifen** wie z.B. im Kreis Olpe (20,93 DM / 89,4%), Borken (21,97 DM / 93,8%) oder Coesfeld (21,67 DM / 92,5%).
- Noch deutlicher wird das geringe Niveau beim Vergleich auf Basis einer **3-km-Tour** ohne Wartezeit: Eine derartige Tour kostet im Kreis 10,50 DM und ist damit ca. 9% günstiger als im Landesdurchschnitt. Lediglich im Kreis Neuss ist Taxifahren auf Kurzstrecken noch preiswerter.

7.1.1.2 Wirtschaftliches Umfeld

Die wirtschaftliche Wettbewerbssituation des Taxigewerbes wird im wesentlichen durch zwei Faktoren bestimmt: durch die Kaufkraft sowie durch die konkurrierenden Verkehrsträger.

- Wie an anderer Stelle ausführlich dargestellt (siehe Abschnitt 2.2.4) zählt der Kreis Kleve zu den Regionen mit leicht unterdurchschnittlicher Kaufkraft. Die Kaufkraft der Privathaushalte rangiert gegenwärtig bei ca. 4% unterhalb des Bundesdurchschnitts.
- Radikalster Wettbewerber des Taxis ist der private PKW. Angesichts der rasanten Motorisierungswelle der vergangenen Jahre und einer PKW-Dichte von 540 Pkw / 1.000 Einwohner muss die Gestaltung der Tarife mit besonderer Sensibilität erfolgen (siehe Abschnitt 2.3.1).

7.1.2 TARIFHÖHE UNTER BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHEN ASPEKTEN

7.1.2.1 Wirtschaftlichkeit

Ein wesentliches Kriterium zur Beurteilung der Tarifsituation bildet die Wirtschaftlichkeit, d.h. das Verhältnis von Ertrag und Aufwand; konkret die Relation von Umsatz und Kosten.

Mit Blick auf den **Umsatz** stellt sich der Blick auf die Tarifhöhe wie folgt dar:

- Das Taxigewerbe im Kreis Kleve kann ein – auch für westdeutsche Verhältnisse – günstiges Umsatzniveau vorweisen. Mit einem mehrjährigen Durchschnittsumsatz von ca. 76.900 DM pro Jahr kommen die Fahrzeuge insgesamt auf befriedigende Ergebnisse.
- Allerdings verteilt sich der Umsatz recht unterschiedlich auf das Kreisgebiet: Während in der Region Goch / Kevelaer Umsätze von ca. 87.000 DM eingefahren werden, erwirtschaften die Taxis im südlichen Kreisgebiet und in der Region Rees / Kalkar nur knapp 62.000 DM. Eine einheitliche Tarifgestaltung im Kreisgebiet muss besondere Rücksicht auf örtliche Ertragsschwächen nehmen.

Vom Kostenstandpunkt aus präsentiert sich die Tarifsituation eindeutiger. Von 1997 bis 2000 zeichneten sich die Betriebe durch eine große Konstanz der Kosten aus:

- Insgesamt kommen die Fahrzeuge auf ein akzeptables Kostenniveau von ca. 64.000 DM im mehrjährigen Durchschnitt. Schwerwiegendster Kostenfaktor sind und bleiben die Fixkosten, die ca. 32% der Gesamtkosten ausmachen. In erster Linie schlagen hier die ständig gestiegenen Versicherungskosten und Abschreibungen zu Buche.
- Etwa 48% der Gesamtkosten entfallen auf den Bereich Personal. Wie an anderer Stelle dargestellt, hat dieser Kostenfaktor im Kreis Kleve ganz besonderes Gewicht.
- Zunehmende Bedeutung haben in den vergangenen Monaten die variablen Kosten bekommen. Als viel diskutierter Kostentreiber haben sich die stark gestiegenen Kraftstoffpreise erwiesen: Die Einführung der Ökosteuer, die gegenwärtige Rohölverknappung auf dem Weltmarkt, der massive Verlust des Außenwertes der DM sowie die Preispolitik der Mineralölkonzerne haben in den letzten Monaten eine beispiellose Verteuerung der Treibstoffe verursacht.
- Während ein Liter Dieselkraftstoff Ende 1998 noch ca. 1,15 DM kostete, lag der Preis am 27. August 2001 in Kleve bei 1,52 DM / Liter (+32,2%). Legt man einen Verbrauch von 9 Liter / 100 km zu Grunde, so ergibt sich allein aus der Preissteigerung beim Kraftstoff ein Kostenanstieg um ca. 3,4 Pf / km. Bei einem Gesamtkostenersatz von 0,92 DM / km also ein Plus von ca. 4%.

7.1.2.2 Rentabilität und Kapitalverzinsung

Angesichts der bekannten Probleme bei der Ermittlung der Umsatz- und Gewinnsituation im Taxigewerbe auf Basis steuerlicher Daten ist eine **realistische Einschätzung von Rentabilität und Kapitalrendite nicht möglich.**

Einen – wenn auch nur mittelbaren - Eindruck von der Rentabilität der Taxibetriebe erlaubt der Blick auf die Situation der Altersversorgung der Unternehmer (siehe Abschnitt 5.4).

7.1.2.3 Technische Funktionsfähigkeit

Die Wirtschaftlichkeit des Taxigewerbes spiegelt sich auch in der Qualität des Fuhrparks wider. Wie an anderer Stelle ausführlich dargestellt, bietet der gegenwärtige Zustand des Fuhrparks ein eher positives Bild - sowohl mit Blick auf die Neuwagenquote als auch auf die Investitionssumme (siehe Abschnitt 3.4 Fahrzeugbestand).

7.2 ELEMENT: TARIFSTRUKTUR

7.2.1 TARIFTRANSPARENZ

Der gegenwärtig gültige Taxitarif zeichnet sich durch Klarheit und Transparenz aus. Anders als in vielen Kreisen und kreisfreien Städten wurde bislang auf ein vielschichtiges Tarifsysteem verzichtet. Aus Sicht des Fahrgastes ergeben sich wenige Ansatzpunkte für Komplikationen – sieht man einmal von den regional akzeptierten Sonderregelungen während der Karnevalszeit ab.

Kreis Kleve DM - Tarif vs. €- Tarif			
	Tarif DM	Tarif €	Veränderung
Grundpreis	3,90 DM	2,00 €	-0,3%
Normaltarif			
<i>Tag</i>	2,20 DM	1,12 €	-0,4%
<i>Nacht / Wochenende</i>	2,60 DM	1,33 €	0,0%
Rundfahrtarif			
<i>Tag</i>	1,10 DM	0,56 €	-0,4%
<i>Nacht / Wochenende</i>	1,30 DM	0,66 €	-0,7%
Wartetarif			
<i>verkehrsbedingt / < 5 min (DM/Std.)</i>	38,00 DM	19,43 €	0,0%
<i>fahrgastbedingt / > 5 min (DM/Std.)</i>	54,00 DM	27,61 €	0,0%
Anfahrt außerh. Betriebssitzgemeinde (kann)			
<i>Tag</i>	1,10 DM	0,56 €	-0,4%
<i>Nacht / Wochenende</i>	1,30 DM	0,66 €	-0,7%
Großraumzuschlag	10,00 DM	5,10 €	0,0%
Abstellgebühr	10,00 DM	5,10 €	0,0%
Preis 5-km-Normaltour	22,57 DM	11,52 €	0,0%
NRW-5-km-Preisindex	96,4%	96,15%	
Preis 3-km-Normaltour	10,50 DM	5,35 €	0,0%
NRW-3-km-Preisindex	90,8%	90,5%	

7.2.2 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 - aus Sicht des Fahrgastes - prohibitiven Charakter.

Im Kreis Kleve wird ein Grundpreis von 3,90 DM (2,00 €) erhoben - gemessen am Landesdurchschnitt (4,30 DM) also ein eher moderater Wert.

7.2.3 TARIFELEMENT NORMALTARIF

Die Tarifordnung des Kreises Kleve sieht differenzierte Normaltarife für die Tageszeit einerseits sowie für die Nachtzeit und das Wochenende andererseits vor.

- Mit 2,20 DM (1,12 €) für den Besetzkilometer am Tage wird im landesweiten Vergleich ein recht niedriges Preisniveau erreicht. Kein NRW-Kreis hat einen niedrigeren Normaltarif aufzuweisen.
- Ähnlich die Situation beim Nacht- und Wochenendtarif: Mit 2,60 DM (1,33 €) für den Besetzkilometer rangiert der Kreis Kleve im unteren Mittelfeld der NRW-Flächenkreise. Nur wenige, zumeist recht „alte“ Tarifordnungen sehen niedrigere Sätze vor.

7.2.4 TARIFELEMENT ANFAHRTARIF

Anfahrttarife sollen die berechtigten Interessen des Taxiunternehmers nach angemessener Honorierung und dem Interesse des Fahrgastes auf leistungsgerechte Bezahlung ins Gleichgewicht bringen:

- In den meisten deutschen Kreisen wird heute kein Entgelt mehr für die Anfahrt berechnet – sofern die Bestelladresse innerhalb der Betriebssitzgemeinde des gerufenen Taxiunternehmens liegt.
- Auch im Kreis Kleve wird die Anfahrt nur außerhalb der Betriebssitzgemeinde berechnet. Hierfür wird ein „verbraucherfreundlicher“ Anfahrтарif von 1,10 DM/km (0,56 €/km) (bzw. 1,30 DM/km (0,66 €/km) am Wochenende und in der Nacht) erhoben. Zum Vergleich: Im Rheinisch-Bergischen Kreis wird sogar eine Anfahrtpauschale von 10,00 DM berechnet.

7.2.5 TARIFELEMENT RUNDFAHRTARIF

Der Klever Taxitarif sieht einen speziellen Rundfahrtarif vor. Nur wenige NRW-Kreise kennen eine derartige Regelung, die – etwa bei kurzen Einkäufen oder Arztbesuchen – als sehr verbraucherfreundlich einzuschätzen ist.

In der Höhe rangieren die Rundfahrtarife im Kreis Kleve (Tag: 1,10 DM/km, Nacht: 1,30 DM/km) unterhalb entsprechender Tarife im Oberbergischen Kreis (1,40 / 1,50 DM/km) und im Kreis Siegen-Wittgenstein (1,25 / 1,35 DM/km).

7.2.6 TARIFELEMENT WARTEZEIT

Die Erfahrung aus anderen Regionen zeigt, dass **Wartezeittarife** nur geringen Anteil am Gesamtumsatz haben:

- Die aktuelle Tarifordnung sieht einen Wartetarif von 38,00 DM / Std. (19,43 €/Std.) in den ersten 5 Minuten vor. Der Tarif wird auch für verkehrsbedingte Wartezeiten angesetzt. Ein Blick auf die Regelungen anderer Kreise zeigt, dass sich das Tarifniveau im Kreis Kleve deutlich unter dem NRW-Durchschnitt (42,00 DM) bewegt.
- Recht teuer ist dagegen der Tarif für Wartezeiten ab der 6. Minute: Hierfür werden 54,00 DM / Std. (27,61 €/Std.) verlangt – ein hohes, aber noch akzeptables Entgelt. Angesichts der geringen wirtschaftlichen Bedeutung gerade längerer Wartezeiten, sollte der Aspekt auch nicht überbewertet werden. Das gleiche Wartezeitentgelt wird auch für fahrgastbedingte Wartezeiten angesetzt.

7.2.7 TARIFELEMENT GROßRAUMTARIF

Betriebswirtschaftlich sinnvoll ist der z.Z. gültige „**Großraumtarif**“ in Höhe von 10,00 DM (5,10 €). Angesichts höherer Kosten für Fahrzeuge mit mehr als 4 Fahrgastplätzen ist eine besondere Preisgestaltung angebracht. Wegen des echten Mehrnutzens, ist der Zuschlag auch aus Sicht des Kunden einsichtig und akzeptabel.

8 ZUSAMMENFASSUNG

8.1 STANDORTBEDINGUNGEN IM KREIS KLEVE

Der Kreis Kleve präsentiert sich als relativ günstiger Standort für das Taxigewerbe:

- Auch in absehbarer Zukunft wird der Kreis einen Bevölkerungsgewinn verbuchen können. Dabei profitiert die Region von der Zuwanderung aus den Ballungsgebieten südlich des Kreisgebietes. Daher konzentriert sich das Bevölkerungswachstum hauptsächlich auf den südlichen Kreis, aber auch auf die Region Rees / Kalkar.
- Verglichen mit anderen Kreisen Nordrhein-Westfalens kann der Kreis Kleve eine positive Wirtschaftsentwicklung vorweisen. Mit seiner zunehmend durch den Dienstleistungssektor geprägten Wirtschaftsstruktur bietet die Region ein grundsätzlich positives Umfeld für das Taxigewerbe.
- Mit dem Abzug der britischen Soldaten vom ehemaligen Luftstützpunkt Weeze-Laarbruch erlebte die Region Ende 1999 einen nicht unerheblichen Kaufkraftschwund und den Verlust von ca. 2000 Arbeitsplätzen. Erst 2003 soll auf dem Gelände des Flughafens Niederrhein der Betrieb beginnen. Kurz- und mittelfristig sind also noch keine positiven Impulse für das Taxigewerbe aus dem geplanten Zivilflughafen zu erwarten.
- Der Kreis Kleve besitzt keine prominenten touristischen Attraktionen, so dass der Fremdenverkehr hier einen relativ geringen Stellenwert besitzt. Mit dem Wallfahrtsort Kevelaer hat der Kreis jedoch einen Anziehungspunkt besonderer Natur.
- Günstig für das Taxigewerbe sind die relativ zahlreichen Diskotheken sowie eine Reihe gastronomischer Highlights, wie z.B. die Diebels-Brauerei in Issum oder das „Kernwasser-Wunderland Kalkar“.
- Nachteilig für das Taxigewerbe im Kreisgebiet: Gemessen an anderen Flächenkreisen verfügt der Kreis Kleve über eine eher mäßige medizinische Infrastruktur. Aus Sicht des Taxigewerbes wird das Manko jedoch durch die gute Infrastruktur in den südlich angrenzenden Ballungszentren ausgeglichen.
- In den letzten Jahren erfreut sich der Kreis Kleve einer sinkenden Arbeitslosigkeit. Mitte 2001 wurde eine Erwerbslosenquote von 8,4% erreicht. Auch im regionalen Vergleich schneidet der Kreis Kleve günstig ab. Anders als in Regionen mit hoher Arbeitslosigkeit leiden viele Taxibetriebe daher unter akutem Personalmangel.
- Trotz positiver wirtschaftlicher Vorzeichen verfügt der Kreis Kleve über eine unterdurchschnittliche Kaufkraft. Mit einem Indexwert von 95,8% rangierte der Kreis im Jahre 2000 deutlich unter dem Kaufkraftniveau des Bundeslandes und unter dem bundesweiten Niveau (100%).
- Die größte Kaufkraft ist im südlichen Kreisgebiet, insbesondere in Kerken und Issum (117% / 126,6%) konzentriert. Relativ gering ist die Kaufkraft dagegen in der Region Rees / Kalkar (88,7%) sowie in der Region Goch / Kevelaer (90,2%).
- Wie in den meisten Flächenkreisen sieht sich das Taxigewerbe im Kreis Kleve besonders der Konkurrenz des motorisierten Individualverkehrs ausgesetzt: Seit Mitte der 90er Jahre ist der Pkw-Bestand im Kreisgebiet rasch gewachsen. Mit 540 Pkw pro 1.000 Einwohner nimmt der Kreis Kleve eine Position im Mittelfeld unter den NRW-Flächenkreisen ein.

8.2 ANGEBOTSSITUATION

- Mit einer Taxidichte von 0,34 (Taxis auf 1.000 Einwohner) rangiert der Kreis Kleve deutlich unter der durchschnittlichen Taxidichte in NRW-Landkreisen (0,46) und etwa auf gleichem Niveau wie der Nachbarkreis Viersen (0,32).
- Charakteristisch für die Situation des Taxigewerbes im Kreis ist die enge Verflechtung mit dem Mietwagengewerbe. Unter Einbeziehung der Mietwagen ergibt sich für den Kreis Kleve eine Taxi-Mietwagendichte von 0,66. Der entsprechende Durchschnitt der NRW-Flächenkreise liegt gegenwärtig bei 0,75. Insgesamt ist also keine Überbesetzungssituation zu erkennen.
- Eine rechnerische Überbesetzungssituation findet sich auf örtlicher Ebene in der Stadt Emmerich (Taximietwagendichte 1,35) und in der Gemeinde Kranenburg (Taximietwagendichte 1,74). Im letzten Fall resultiert das Überangebot aber im wesentlichen aus der hohen Mietwagenzahl, die nicht allein in der Heimatgemeinde zum Einsatz kommen.
- Verglichen mit ihren Kollegen im Kreis Viersen (ca. 131 Stunden / Woche) kommen die Taxibetriebe im Kreis Kleve auf etwas kürzere Einsatzzeiten. Im Schnitt sind die Fahrzeuge wöchentlich ca. 119 Stunden im Einsatz – ein für Flächenkreise typischer Wert.
- Sehr hohe Einsatzzeiten finden sich vor allem bei den 1-Fahrzeugbetrieben, die im Durchschnitt ca. 132 Stunden auf der Straße sind. Die relativ geringere Einsatzzeit der Mehrfahrzeugbetriebe (113,5 Stunden) dokumentiert die Probleme bei der personellen Abdeckung der Schichtpläne.
- Mit einer jährlichen Fahrleistung von durchschnittlich ca. 71.100 km pro Fahrzeug kommt das Gewerbe im Kreis Kleve auf einen überdurchschnittlichen Wert. Hier kommt der flächige Charakter des Kreises zum Tragen.
- Bei der Fahrleistung wiederholt sich die bereits im Zusammenhang mit der Einsatzzeit gemachte Beobachtung: Zunehmend extensiver Einsatz bei den 1-Fahrzeugunternehmen (ca. 88.400 km) bei gleichzeitig eher moderaten Werten der Mehrfahrzeugbetriebe (70.000 km). Beides ist ein Indiz für eine befriedigende Nachfrage unter dem Vorzeichen von Personalmangel.
- Der Fuhrpark des Taxigewerbes bietet ein relativ erfreuliches Bild: Ca. 72% der erfassten Taxis und Mietwagen sind Neufahrzeuge. Im Nachbarkreis Viersen lag die Neuwagenquote nur bei ca. 64%.
- Mit einem Durchschnittsalter von ca. 5 Jahren verfügen die Unternehmer im Kreisgebiet über eine leicht „überalterte“ Fahrzeugflotte. Branchenüblich ist ein Durchschnittsalter zwischen 4 und 4,5 Jahren. Etwas bedenklich erscheint jedoch das relativ hohe Fahrzeugalter in den 1-Fahrzeugbetrieben (6,7 Jahre).
- Günstig ist die Investitionssumme, die die Unternehmer für ihre Fahrzeuge aufbringen: Im Durchschnitt wurden für die im Kreis eingesetzten Fahrzeuge ca. 38.900 DM bezahlt. Im Nachbarkreis Viersen lag die Investitionssumme in ähnlicher Höhe, bei knapp 38.000 DM.

8.3 NACHFRAGESITUATION

Die Nachfrage im Kreis Kleve zeigt eine für westdeutsche Flächenkreise typische Struktur:

- Nur noch ein Drittel der Erlöse werden im „klassischen“ Taxigeschäft erzielt - durch Touren für Private und Geschäftsleute. Besonders beachtlich: In der „Fläche“ besteht eher ein „klassisches“ Taxigeschäft als in der Kreisstadt.
- Als wichtigste institutionelle Auftraggeber treten die Sozialversicherungsträger mit den Krankenfahrten auf. Krankenfahrten machen ca. 41,5% des Gesamtumsatzes aus. Damit liegt der Anteil solcher Fahrten im Kreis Kleve deutlich höher als in anderen NRW-Flächenkreisen.
- Krankenfahrten bilden gleichsam den „eisernen Bestand“ der Nachfrage im Taxi- markt: Anders als Privatfahrten unterliegen Krankenfahrten in geringerem Maße Schwankungen der privaten Kaufkraft. Auf der anderen Seite entsteht eine Abhängigkeit des Gewerbes von den Sozialversicherungsträgern, die angesichts der gravierenden Sparmaßnahmen der Krankenkassen nicht ohne Brisanz ist.
- Relativ große Bedeutung haben Schulfahrten: 13,4% der Umsätze im Kreisgebiet werden mit Fahrten im Auftrag der Schulträger eingefahren. Zum Vergleich: Im Nachbarkreis Viersen liegt der Anteil der Schülerfahrten bei lediglich 8%.
- Einen beachtlichen Anteil am Umsatz (ca. 6%) wird zudem mit Kurierfahrten erwirtschaftet. Besondere Bedeutung haben solche Touren in Emmerich (ca. 15%).
- Relativ geringes Gewicht hat der AST-Verkehr mit einem Umsatzanteil von ca. 1,7%: Lediglich in der Region Rees / Kalkar und im südlichen Kreisgebiet werden nennenswerte Umsätze erwirtschaftet.
- Die Unternehmer im Kreis sehen verhalten optimistisch in die Zukunft. Gedämpft zuversichtlich sind die Erwartungen gegenüber den Kranken- und Schulfahrten.
- AST-Verkehr, Kurierfahrten und das Fahrtenaufkommen aus dem „klassischen“ Taxiverkehr werden etwas skeptischer beurteilt. Am besten ist das Geschäftsklima in der Region Kleve und im Süden des Kreises, einschließlich der Stadt Geldern.

8.4 UMSATZ-, BETRIEBSKOSTEN- UND GEWINNSITUATION

Von 1996 bis 1999 konnte das Taxigewerbe im Kreis Kleve seine Umsätze weitgehend behaupten (-2%). Im Durchschnitt erzielte jedes Fahrzeug 1999 einen Jahresumsatz von ca. 77.000 DM.

- Im Vergleich mit anderen westdeutschen Flächenkreisen zeigt sich eine insgesamt überdurchschnittliche Umsatzsituation. Im Nachbarkreis Viersen wurden im mehrjährigen Durchschnitt deutlich geringere Umsätze (ca. 66.400 DM) erzielt; im Rheinisch-Bergischen Kreis – einem anderen NRW-„Spitzenkreis“, waren es allerdings deutlich mehr: ca. 81.400 DM.
- Alljährlich veröffentlicht der „BZP – Deutscher Taxi- und Mietwagenverband“ betriebswirtschaftliche Vergleichszahlen für das Taxigewerbe. Gemessen daran rangiert der durchschnittliche Fahrzeugumsatz im Kreis Kleve ca. 11% oberhalb des durch den BZP-Betrieb markierten „Bundesdurchschnitts“.

- Die geringsten Umsätze werden im südlichen Kreisgebiet sowie in der Region Rees / Kalkar erwirtschaftet: Im langjährigen Durchschnitt kamen die Fahrzeuge hier auf einen Jahresumsatz von ca. 61.500 DM.
- Ein gutes Umsatzniveau wird dagegen in Geldern, in der Region Goch / Kevelaer aber auch in Emmerich erreicht, wo pro Fahrzeug zwischen 80.600 DM und 86.700 DM eingefahren werden.
- Angesichts recht hoher Fahrleistungen bewegen sich die Kilometerumsätze auf einem eher niedrigem Niveau von 1,11 DM/km (5-Jahresdurchschnitt). Wenig befriedigend ist jedoch die Situation in der Region Kleve (0,83 DM/km).
- Die Gesamtkosten der Taxifahrzeuge im Kreis Kleve sind – ähnlich den Umsätzen - in den letzten Jahren auf vergleichbarem Niveau geblieben: Von ca. 66.300 DM in 1996 sanken sie auf ca. 62.700 DM in 2000. Damit wird ein für westdeutsche Landkreise recht hoher Wert erreicht. Bezogen auf die Fahrleistung kommen die Betriebe im mehrjährigen Durchschnitt auf Kosten von ca. 0,92 DM/km.
- Gemessen am Nachbarkreis Viersen (4-Jahresdurchschnitt ca. 57.700 DM / 0,72 DM/km) arbeiten die Betriebe im Kreis Kleve auf einem recht hohen Kostenniveau.
- Die Betriebe im Kreis Kleve kommen auf Fixkosten, die mit denen anderer Flächenkreise vergleichbar sind: 1999 entfielen auf jedes Fahrzeug gut 20.500 DM Fixkosten. Auf durchschnittlichem Niveau rangieren im Kreis Kleve auch die variablen Kosten.
- Größter Kostenfaktor sind jedoch die Personalkosten, die mit weit überdurchschnittlichem ca. 31.000 DM je Fahrzeug zu Buche schlugen. Angesichts des großen Personaleinsatzes im Kreis Kleve besitzen die Personalkosten ein weit größeres Gewicht als in anderen NRW-Flächenkreisen.
- Die Ermittlung nominaler Gewinne im Taxigewerbe stößt auf Probleme methodischer Natur. Dennoch: Im Kreisgebiet kamen die Unternehmer 1999 auf einen durchschnittlichen Jahresüberschuss von ca. 13.500 DM pro Fahrzeug. Das beste Ergebnis mit ca. 19.900 DM erwirtschafteten die Fahrzeuge im Emmerich. Am schlechtesten schnitten die Fahrzeuge im Süden des Kreises ab (ca. 8.500 DM).
- Angesichts der Tatsache, dass es sich bei der Mehrzahl der Unternehmen um Mehrfahrzeugbetriebe handelt (Durchschnitt: 3,3 Taxis bzw. 5,0 Taxis und Mietwagen / Betrieb), erscheint eine angemessene Lebensführung und die notwendige Kapitalbildung noch möglich, wenn auch das Niveau deutlich zu wünschen übrig lässt. Positiv ist zudem der Trend zu bewerten: Insgesamt konnte seit 1996 ein Plus von gut 21% bei den Gewinnen erzielt werden.
- Problematisch erscheint jedoch die Situation der 1-Fahrzeugunternehmer, die ihren Lebensunterhalt durch die Bewirtschaftung nur eines Taxis bestreiten müssen. Der Jahresüberschuss eines 1-Taxibetriebes lag 1999 bei ca. 32.200 DM und damit noch unter dem vom BZP vorgegebenen Vergleichswert von ca. 34.500 DM.
- Als wenig befriedigend muss zudem die Gewinnsituation der Unternehmen in der Region Kleve sowie im südlichen Kreisgebiet angesehen werden.
- Relativ günstig ist die Situation der Altersvorsorge der Unternehmer im Kreis Kleve einzuschätzen: Nur ca. 8% betreibt gegenwärtig keinerlei Altersvorsorge. Immerhin 46% investieren monatlich jedoch 1.000 DM oder mehr. Dieser Betrag markiert zugleich den Vorsorgestandard eines westdeutschen „Normalverdieners“.
- Insgesamt zeigt sich also eine nahezu vorbildliche Versorgungssituation, die einerseits aus der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und andererseits aus der außerordentlichen Beständigkeit der Betriebe resultiert.

8.5 GESCHÄFTSAUFGABEN

- Von 1999 bis Mitte 2001 wurden im Kreis Kleve 16 Konzessionen von insgesamt 8 Unternehmern verkauft oder zurückgegeben. - Angesichts von insgesamt 101 Konzessionen ein geringes Fluktuationsgeschehen, das keine Indizien für ein Fehlen der Funktionsfähigkeit liefert.

8.6 TARIFSITUATION

- Im Vergleich mit anderen NRW-Kreisen hat der Kreis Kleve ein recht niedriges Preisniveau. Eine 5-km-Tour mit 10 Minuten Wartezeit ist knapp 4 %; eine 3-km-Tour ohne Wartezeit ca. 9,5% günstiger als im Landesdurchschnitt.
- Die beantragte Tarifänderung stellt im Kern eine 1:1-Adaption des bisherigen Tarifs auf die Bedingungen der neuen €Währung dar.
- Gemessen an einer 5-km-Tour und an einer 3-km-Tour ohne Wartezeit ergibt sich praktisch keine Abweichung in der Tarifhöhe – trotz Währungsumstellung. Wesentliche Veränderungen oder Probleme ergeben sich aus dem Vorschlag also nicht.
- In Ergänzung zum Tarifantrag sollte die Einführung eines Großraumtarifs im Kreis Kleve erwogen werden.

9 EMPFEHLUNGEN

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

9.1 MAßNAHME 1: SICHERUNG DER FUNKTIONSFÄHIGKEIT

Grundsätzlich ist im Kreis Kleve von der **Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes** auszugehen:

- Umsätze und Gewinne rangieren auf einem relativ hohem Niveau, das eine angemessene Kapitalverzinsung und Lebensführung der Unternehmer zumeist ermöglicht.
- Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Umsatz- und Gewinnsituation der Betriebe im Kreisgebiet alles andere als durchgängig positiv einzuschätzen ist: Während die Betriebe in Emmerich oder Geldern respektable Umsätze und Gewinne erwirtschaften, arbeiten die Unternehmen im Süden des Kreises auf recht geringem Umsatz- und Gewinnniveau, das Zweifel an der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in diesen Gemeinden aufkommen lässt.
- Relativ günstig ist die Ausstattung der Fahrzeugflotte, die hinsichtlich Neuwagenquote, Alter und Investitionssumme als gut bis akzeptable einzuschätzen ist. Befriedigend ist auch die Situation bei der Altersvorsorge der Taxiunternehmer im Kreis.
- Positiv sind zudem – trotz örtlicher Überbesetzungssituation - Taxidichte und Taximietwagendichte im Kreisgebiet einzuschätzen.

Um die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes auch in Zukunft zu erhalten, sollte der Konzessionsbestand nur sehr vorsichtig verändert werden. Im Sinne einer konkreten Handlungsorientierung, wurde ein Modell des Taximarktes entwickelt. Das Marktmodell basiert auf folgenden Grundannahmen:

- Im Kreisdurchschnitt wird bis 2004 ein unverändertes Umsatzvolumen von 7,8 Mio. DM prognostiziert.
- Zielgröße für den bis 2004 im Kreis anzustrebenden Umsatz ist der Erlös, der 2000 vom BZP-Taxi (75.477 DM) erwirtschaftet wurde.

Auf Basis dieses Marktmodells wurde ein **Entwicklungsszenario** entwickelt, das als Diskussionsgrundlage für die weitere Konzessionsvergabepolitik dienen sollte. Ziel des Szenarios ist es, das prognostizierte Umsatzniveau im Kreis Kleve bis 2004 an das Umsatzniveau des BZP-Betriebs von 2000 heranzuführen. Unter dieser Maßgabe ergibt sich die folgende Zielstellung:

Kreis Kleve														
Wahrung der Funktionsfähigkeit														
Ist-Zustand 2000 / Soll-Zustand 2004														
Prämisse: in 2004 Umsatz im Kreis Kleve wie voraussichtlich BZP in 2004														
	Gesamt		Emmerich		Rees + Kalkar		Kleve+ Umland		Goch + Kevelaer		Geldern		südl. Kreis	
	soll	ist	soll	ist	soll	ist	soll	ist	soll	ist	soll	ist	soll	ist
Taxi	104	101	19	18	6	7	26	25	26	24	17	15	10	12
Umsatz pro Fahrzeug in DM	75.477	76.892	75.477	80.616	75.477	68.331	75.477	78.621	75.477	86.762	75.477	87.722	75.477	61.689
Marktvolumen	7,8 Mio. DM		1,5 Mio. DM		0,5 Mio. DM		1,9 Mio. DM		2,0 Mio. DM		1,3 Mio. DM		0,7 Mio. DM	
Veränderung Taxi	3		1		-1		1		2		2		-2	

Ohne Berücksichtigung weiterer Umstände könnte das prognostizierte Marktvolumen für 2004 ausreichende Beschäftigung für 104 Taxikonzessionen bieten:

- Ohne Gefährdung der Funktionsfähigkeit kann in der Stadt Emmerich bis 2004 eine neue Konzession erteilt werden. Gleiches gilt für die Kernregion Kleve.
- Aufgrund der günstigen Verhältnisse können, ohne Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit, sowohl in der Region Goch / Kevelaer, wie auch in der Stadt Geldern jeweils 2 neue Konzessionen erteilt werden.
- Im südlichen Kreisgebiet ist die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes akut bedroht. Hier sollte die Zahl der Konzessionen mittelfristig von gegenwärtig 12 auf 10 heruntergefahren werden.
- Eine – allerdings weniger akute - Gefährdung der Funktionsfähigkeit zeichnet sich auch in der Region Rees / Kalkar ab, wo die Reduktion um eine Konzession wünschenswert wäre.

9.2 MAßNAHME 2: TARIFANPASSUNG

Der derzeit gültige Taxitarif im Kreis Kleve zeichnet sich durch Verbraucherfreundlichkeit aus. Angesichts der dargestellten Untersuchungsergebnisse wird empfohlen, den derzeit gültigen Tarif bis auf weiteres beizubehalten.

9.3 MAßNAHME 3: EVALUATION

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