



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

erstellt für das



Einwohnermeldeamt
Landeshauptstadt Düsseldorf

Linne + Krause

D-22880 Wedel (bei Hamburg)

Juli 2004

1	Einleitung	4
1.1	Ausgangssituation	4
1.2	Methoden	6
1.2.1	Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten	6
1.2.2	Erhebung der wirtschaftlichen Rahmendaten	8
2	Das Taxigewerbe im wirtschaftlichen Umfeld	9
2.1	Demographische Entwicklung	9
2.2	Regionalwirtschaftliches Umfeld	11
2.2.1	Konjunkturelle Entwicklung	11
2.2.2	Nachfragefaktor Dienstleistung und Verwaltung	13
2.2.3	Entwicklung der taximarktintensiven Branchen	16
2.2.4	Arbeitsmarkt in Düsseldorf	32
2.2.5	Kaufkraft in der Stadt Düsseldorf	35
2.3	Verkehrswirtschaftliches Umfeld des Taxigewerbes	36
2.3.1	Wettbewerbsfaktor Flugverkehr	36
2.3.2	Wettbewerbsfaktor Motorisierter Individualverkehr (MIV)	40
2.3.3	Wettbewerbsfaktor Schienenverkehr	42
2.3.4	Wettbewerbsfaktor ÖPNV	43
3	Angebotsituation	45
3.1	Die Betriebe	46
3.1.1	Betriebe des Taxigewerbes	46
3.1.2	Betriebe nach Gründungszeitpunkt	47
3.1.3	Mitarbeiterstruktur der Betriebe	48
3.2	Taxi- und Mietwagendichte	49
3.3	Angebotsintensität (Einsatzzeit und Fahrleistung)	53
3.3.1	Einsatzzeit	53
3.3.2	Fahrleistung	57
3.4	Fahrzeugbestand	59
3.4.1	Beschaffung der Fahrzeuge	59
3.4.2	Alter der Fahrzeuge	61
4	Nachfragesituation	62
4.1	Vermitteltes Tourenaufkommen	62
4.2	Gegenwärtige Nachfragestruktur	64
4.3	Nachfrageerwartung	66

5	Betriebswirtschaftliche Situation	67
5.1	Umsatzentwicklung	69
5.2	Betriebskostenentwicklung	73
5.3	Gewinnentwicklung und Altersvorsorge	78
5.3.1	Gewinn und Überschuss	78
5.3.2	Persönliche Daseinsvorsorge	81
6	Geschäftsaufgaben	84
7	Tarife	86
7.1	Tarifanträge von Taxi-Düsseldorf und Rhein-Taxi	86
7.2	Wirtschaftlichkeitsberechnung	89
7.3	Tarifvorschlag	92
8	Empfehlungen	95
8.1	Maßnahme 1: Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit	95
8.2	Maßnahme 2: Tarife	99
8.3	Maßnahme 3: Evaluation	99

1 EINLEITUNG

Am 3. Dezember 2003 beauftragte die Landeshauptstadt Düsseldorf die Fa. Linne + Krause aus Wedel bei Hamburg mit der Erstellung eines Gutachtens über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt gemäß § 13 Abs. 4 PBefG. Weiterhin wurde eine Untersuchung der Taxitarife in Auftrag gegeben.

1.1 Ausgangssituation

Seit dem 13. September 2000 befindet sich die Stadt Düsseldorf in einem Zuteilungsverfahren, in dem die Zahl der Taxengenehmigungen von 1.320, über einen Zeitraum von 5 Jahren verteilt, auf 1.380 erhöht werden sollte. Derzeit sind 1.347 Konzessionen erteilt.

- **Anhängiges Verfahren:** Auf dieser Grundlage wurde einem Bewerber, der zu dem Zeitpunkt auf Platz 386 der Warteliste rangierte, die Zuteilung einer Konzession versagt. Am 22. Januar 2001 legte der Bewerber dagegen Klage vor dem Verwaltungsgericht Düsseldorf ein.
- **Ziel des Gutachtens:** Gemäß § 13 (4) PBefG „ist die Genehmigung zu versagen, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt werden, dass durch die Ausübung des beantragten Verkehrs das örtliche Taxengewerbe in seiner Funktionsfähigkeit bedroht wird.“ Zur Untersuchung der Funktionsfähigkeit hat das Amt für Einwohnerwesen ein unabhängiges Gutachten in Auftrag gegeben.
- **Prüfung der Funktionsfähigkeit:** Zur Beurteilung der Funktionsfähigkeit sieht das PBefG vier Prüfkriterien vor. Im Einklang mit der einschlägigen Rechtsprechung wurden weitere Gesichtspunkte ergänzend in die Untersuchung einbezogen.
- **Taxitarife:** Darüber hinaus wurden die Taxitarife der Landeshauptstadt untersucht. Maßgeblich hierfür sind die Bestimmungen der §§ 51 Abs. 3 und 39 Abs. 2 PBefG.

Das Hauptaugenmerk der Untersuchung liegt auf der Ermittlung der Höchstzahl der im Stadtgebiet **zuzulassenden Taxikonzessionen**. Im Mittelpunkt stehen gemäß PBefG insbesondere die folgenden Prüfkriterien:

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

1.2 Methoden

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

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

1.2.1 Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten

Das Kernstück der Untersuchung bildete die schriftliche Befragung der Düsseldorfer Taxiunternehmer. Hauptziel der Erhebung war es, die betriebswirtschaftliche Situation des Gewerbes zu erfassen. Ein zuvor in mehr als 35 Städten und Kreisen erfolgreich eingesetzter Erhebungsbogen wurde hierfür auf die Gegebenheiten Düsseldorfs angepasst.

Vorbereitung und Durchführung der Untersuchung wurden unterstützt durch

- die Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf
- Taxi Düsseldorf e.G.
- RHEIN-TAXI Datenfunkzentrale GmbH
- den Taxi-Verband Nordrhein Westfalen e.V. und
- die Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi Mietwagen e.V.

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

Die Erhebung fand in der Zeit vom **10. Dezember 2003** bis zum **5. Mai 2004** statt und erzielte ein sehr positives Echo bei den Düsseldorfer Unternehmern:

- **Nahezu vollständige Beteiligung:** Das ursprünglich auf den 29. Januar 2003 festgelegte Erhebungsende musste wegen des bis dahin noch unvollständigen Rücklaufs verschoben werden. Nach einer zweifachen Mahnaktion und zahlreichen Einzelgesprächen wurde schließlich jedoch eine **Beteiligung von 99,5%** erreicht. Damit darf die Untersuchung also beanspruchen, ein **authentisches Bild** der Situation des Düsseldorfer Taxigewerbes zu geben. **Nur drei Unternehmer** mit jeweils einem Fahrzeug konnten nicht in die Untersuchung einbezogen werden.
- **Cleaning:** Alle eingehenden Erhebungsbogen und sämtliche darin enthaltenen betriebswirtschaftlichen Einzeldaten wurden mit Hilfe eines bewährten Analyseprogramms untersucht. Im Vordergrund standen dabei Vollständigkeit und Plausibilität der Daten. Im Allgemeinen wurden die Erhebungsbogen mit guter Datenqualität eingereicht. In ca. 120 Fällen wurden die Taxiunternehmer jedoch aufgefordert, Daten nachzuliefern oder zu plausibilisieren. In aller Regel wurden dazu die steuerlichen Abschlüsse (EAÜ bzw. GuV) angefordert. Besondere Sorgfalt wurde auf die Abgrenzung taxifremder Betriebsaktivitäten gelegt. Rücklaufkontrolle, Cleanen und Abgrenzungsrechnung nahmen mehr als die Hälfte der für dieses Gutachten aufgewandten Zeit in Anspruch.

1.2.2 Erhebung der wirtschaftlichen Rahmendaten

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

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

Dank gilt auch der Stadt Essen, die 2003 eine Untersuchungen ihres Taximarktes durchgeführt hatte. Vergleichszahlen aus älteren Untersuchungen konnten u.a. aus **Hannover**, **Hildesheim**, **Oldenburg**, **Koblenz** und **Münster** herangezogen werden. Die dort mit gleicher Methode ermittelten Daten wurden zur Beurteilung der Situation in Düsseldorf herangezogen.

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

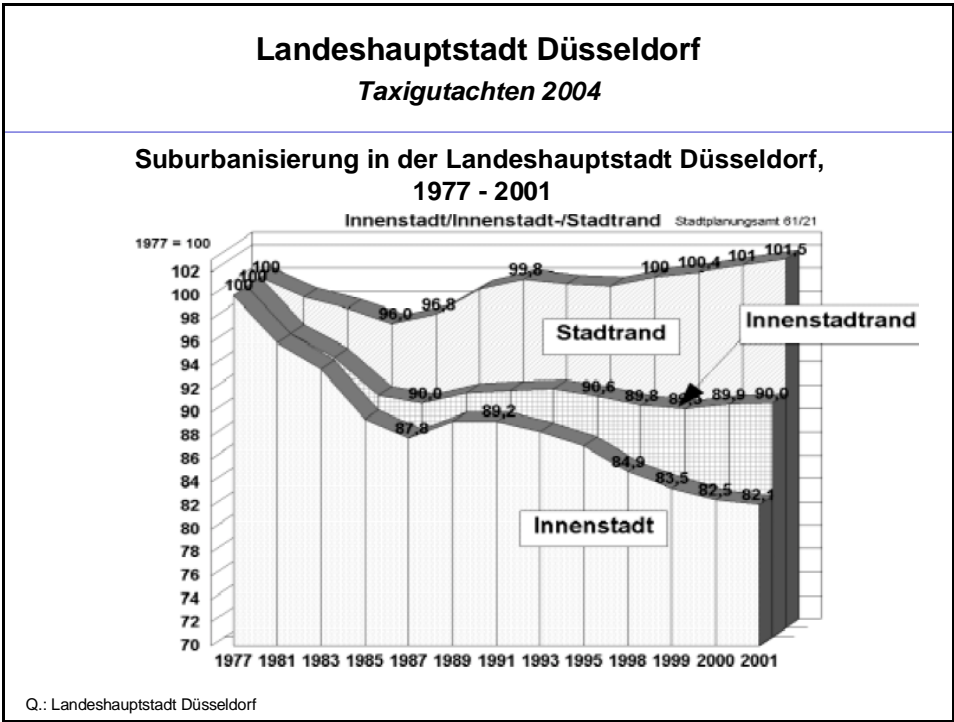
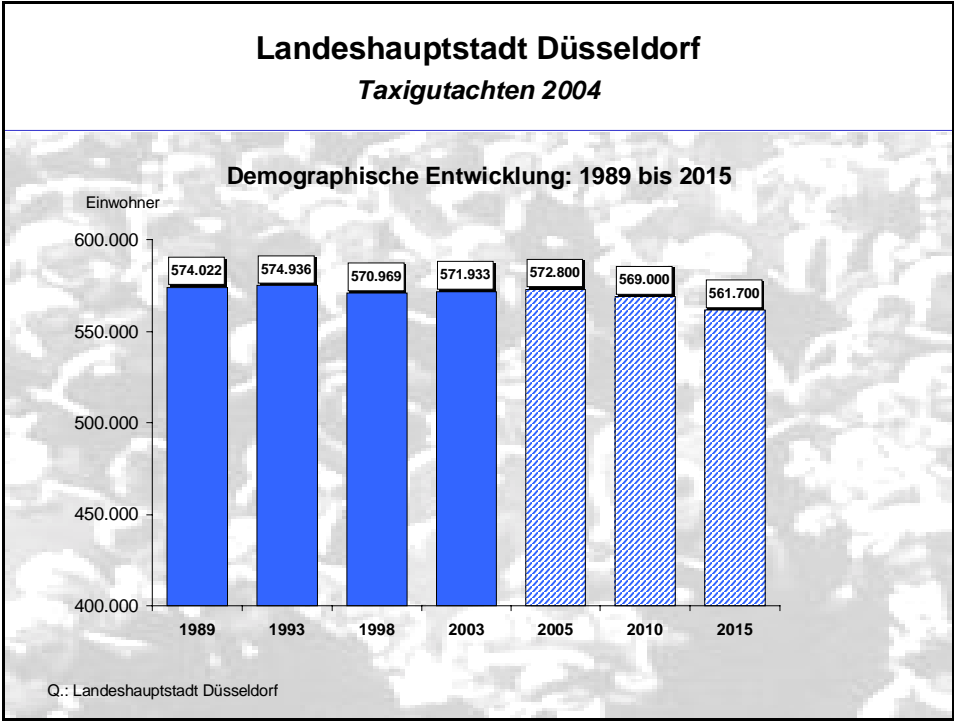
2 DAS TAXIGEWERBE IM WIRTSCHAFTLICHEN UMFELD

2.1 Demographische Entwicklung

Wichtiger Nachfragefaktor für das Taxigewerbe ist die ortsansässige Wohnbevölkerung:

STADT DÜSSELDORF EINWOHNERZAHL UND BESIEDLUNGSDICHTE IN NRW-GROSSSTÄDTEN STAND JUNI 2003			
Stadt	Einwohner	Fläche km ²	Einwohner / km ²
Köln	966.812	405	2.386
Dortmund	590.329	280	2.106
Essen	584.898	210	2.780
Düsseldorf	571.933	217	2.636
Duisburg	507.702	233	2.181
Bochum	388.007	145	2.668
Wuppertal	363.194	168	2.157
Bielefeld	328.048	258	1.273
Q.: Statistisches Landesamt NRW			

- Die Landeshauptstadt Düsseldorf ist mit ca. 572.000 Einwohnern viertgrößte Stadt Nordrhein-Westfalens. Mit einer Fläche von ca. 217 km² und einer **Besiedlungsdichte** von ca. 2.636 Einwohnern pro km² gehört die Stadt zu den am dichtesten besiedelten Gemeinden des Bundeslandes – ein demographischer Vorteil für das Taxigewerbe.
- Im Gegensatz zu den meisten Großstädten Nordrhein-Westfalens ist in Düsseldorf der Bevölkerungsrückgang relativ moderat ausgefallen: Seit 1989 sank so die Einwohnerzahl von ca. 574.000 auf knapp 572.000 Mitte des Jahres 2003 – ein Minus von lediglich 0,4%. In den Nachbarstädten Essen, Wuppertal und Duisburg lag der Rückgang im gleichen Zeitraum bei jeweils mehr als 5%.
- Auch für die Zukunft wird eine weitgehend **stabile Bevölkerungszahl** prognostiziert: Für 2010 geht die Landeshauptstadt von ca. 569.000 Einwohner aus.
- Gleichzeitig zeichnet sich auch in Düsseldorf ein Trend zur **Suburbanisierung** ab: Dabei ist eine Abwanderung in die Rand- und Umlandbezirke der Stadt festzustellen – auf Kosten der traditionell schwach motorisierten innerstädtischen Bevölkerung. Von 1977 bis 2001 hat Düsseldorf so ca. 18% der Innenstadt-Bevölkerung verloren. Tendenziell verliert das Taxigewerbe damit einen Teil der Stammkundschaft.

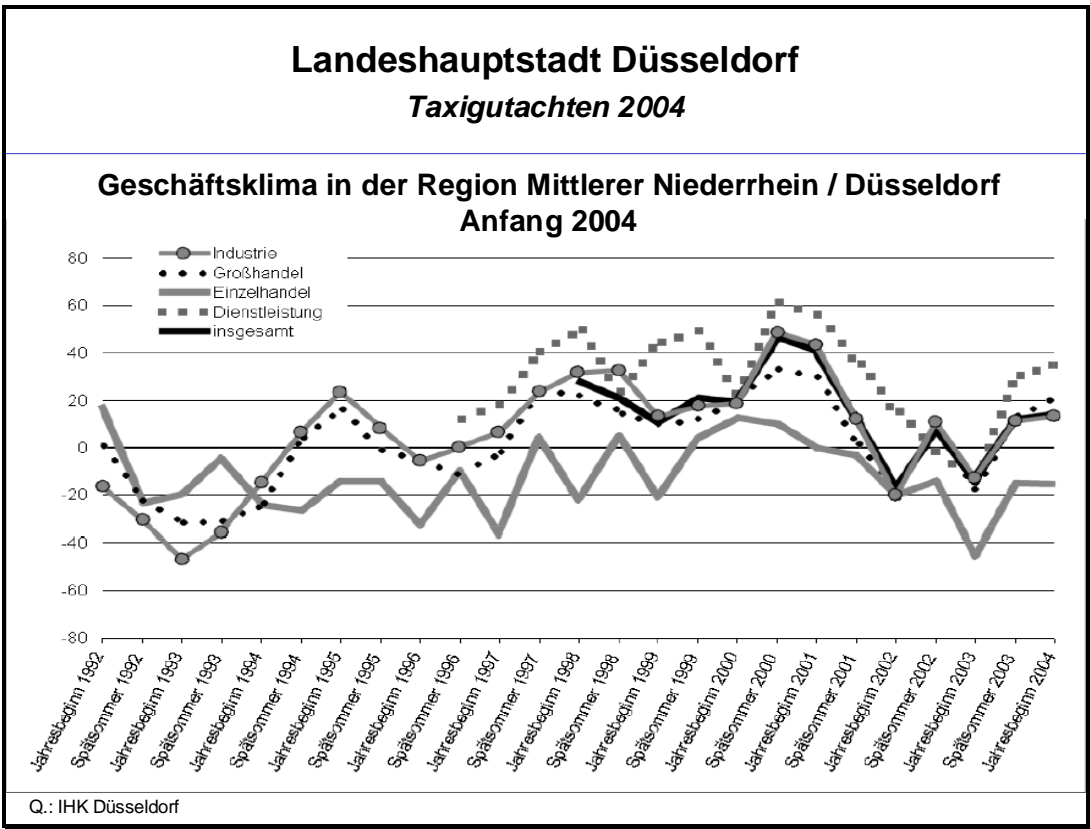


2.2 Regionalwirtschaftliches Umfeld

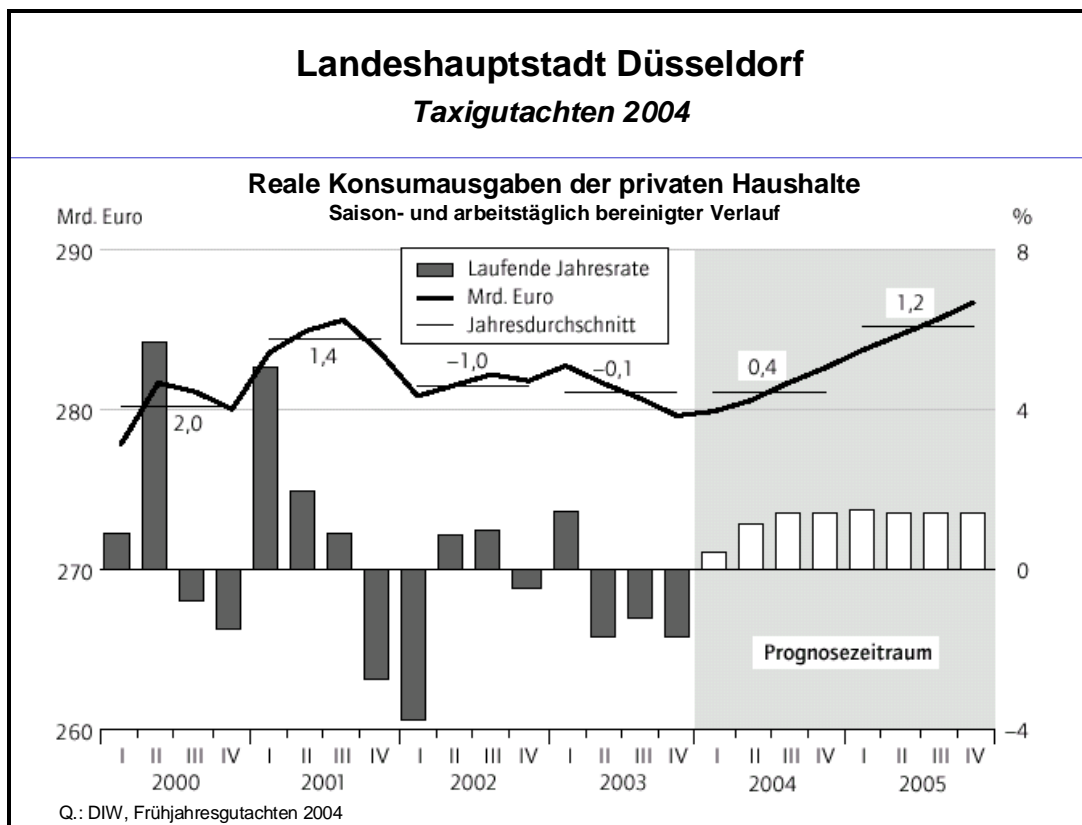
Anders als in den meisten deutschen Regionen wird die Nachfrage nach Taxidienstleistungen in Düsseldorf nicht allein durch die ortsansässige Bevölkerung gespeist. Dank der vielfältigen Funktion als traditioneller Dienstleistungs-, Verwaltungs-, Hotel- und Gastronomiestandort, als Messeplatz von Weltrang und als wichtiger deutscher Flughafen bietet Düsseldorf dem Taxigewerbe ein beachtliches Nachfragepotential.

2.2.1 Konjunkturelle Entwicklung

Insgesamt haben sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für das Taxigewerbe in den letzten Jahren allerdings wesentlich verschärft:



- Seit Herbst 2000 hat die Konjunktur auch in der Region Düsseldorf eine deutliche Abschwächung erfahren. Seinen langjährigen Tiefpunkt erreichte der von den regionalen Industrie- und Handelskammern ermittelte Geschäftsklimaindex zu Jahresbeginn 2002. „Die Konjunktur in der Region Düsseldorf / Mittlerer Niederrhein zeigt sich auch zu Beginn des neuen Jahres [2004] in nach wie vor eher schwacher Verfassung“ – so die Einschätzung der Kammern im **Konjunkturbericht zu Jahresbeginn 2004**.
- Auch wenn gegenwärtig ein leicht positiver Stimmungswandel zu beobachten ist, kann von einem **grundlegenden Wirtschaftsaufschwung noch nicht die Rede** sein: „Aufwärts ohne Schwung“ – so das Fazit der IHK. Kennzeichnend für die gegenwärtige Wirtschaftsentwicklung sind rückläufige Investitionsbereitschaft und ein anhaltender Arbeitsplatzabbau. Auch in Düsseldorf ist mittelfristig nur eine stagnierende Regionalkonjunktur zu erwarten.
- Gleichzeitig sind Anzeichen für eine positive Wirtschaftsentwicklung vor allem in **taxi-fernen Bereichen** zu erkennen: „Die ausschlaggebenden Impulse zur erhofften Belebung der Wirtschaft stammen bislang vom Export“.



- Unter besonders negativem Vorzeichen steht **die private Konsumnachfrage**: Wie andere verbrauchernahe Gewerbe hat auch das Düsseldorfer Taxigewerbe unter einem gravierenden „Konsumentenstreik“ zu leiden; ähnlich wie Gastronomie und Einzelhandel - Branchen, die auf der Schattenseite der schwächelnden Konjunktur stehen.
- 2003 sank der Geschäftsklimaindex des **Einzelhandels** der Region Düsseldorf auf einen historischen Tiefpunkt, von dem er sich auch bis zum Frühjahr 2004 nicht wesentlich erholen konnte. Rückläufig sind in erster Linie die „aufschiebbaren“ Einkäufe im Non-Food-Bereich, wohingegen die Ausgaben für unabdingbare Lebensmittel- oder Medikamentenkäufe weitgehend unverändert blieben – so der „*Einzelhandels- und Dienstleistungsverband Rhein-Wupper e.V.*“ im Januar 2004.
- Für 2004 sagt das **Frühjahresgutachten** der führenden wirtschaftswissenschaftlichen Institute ein minimales Wachstum der Konsumausgaben privater Haushalte von 0,4% voraus. Für 2005 wird ein Plus von 1,2% prognostiziert.

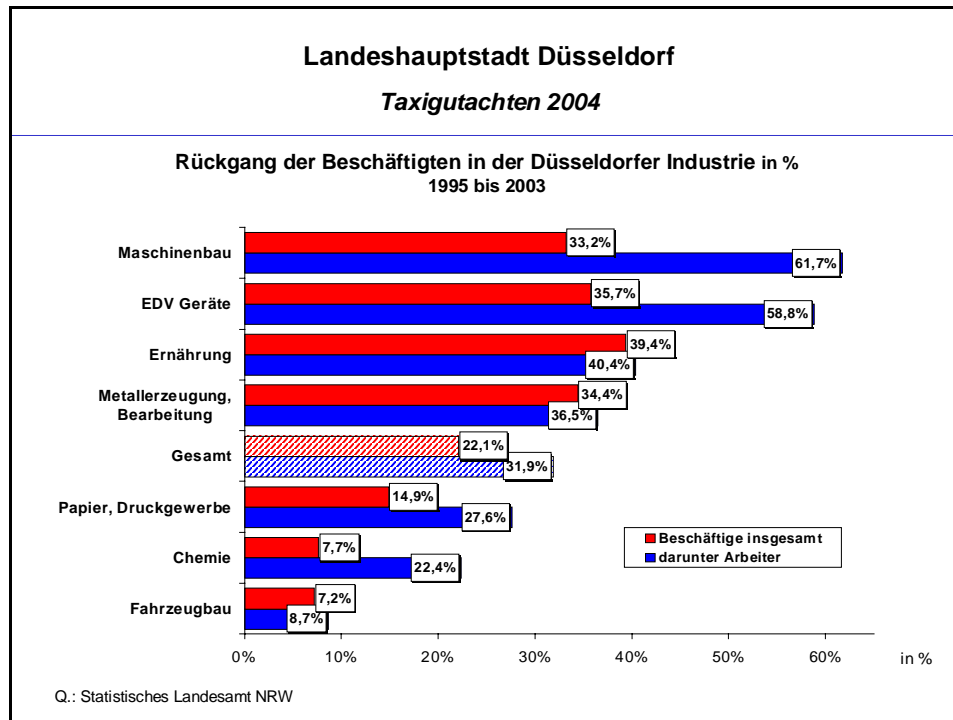
2.2.2 Nachfragefaktor Dienstleistung und Verwaltung

Erfreulicher als die aktuelle konjunkturelle Entwicklung ist das strukturelle Umfeld: Als „*Schreibtisch des Ruhrgebiets*“, als Landeshauptstadt und Sitz zahlreicher staatlicher und privater Organisationen gehört Düsseldorf zu den traditionsreichen deutschen Dienstleistungsmetropolen. Besonders der Dienstleistungssektor verleiht Düsseldorf Wirtschaftskraft und Dynamik. Mit einer jährlichen Bruttowertschöpfung von ca. 35 Mrd. € erbringt die Stadt ca. 8% der Wirtschaftsleistung des gesamten Landes Nordrhein-Westfalen. Weniger dramatisch als an anderen Industriestandorten an Rhein und Ruhr verlief so auch der Strukturwandel in Düsseldorf.

Erfahrungsgemäß bildet ein starker **Dienstleistungsbereich** einen günstigen „Nährboden“ für das Taxigewerbe. In Düsseldorf hat der tertiäre Sektor großen Stellenwert erlangt. Etwa 63% (ca. 221.000) der Beschäftigten sind bei Dienstleistungsunternehmen im weiteren Sinne tätig. Räumlich konzentriert sich das Geschehen an den Bürostandorten Seestern, Kennedydamm, Hafen und Hansaallee.

- **Öffentliche Verwaltung:** Ein wichtiger Aktivposten der Taxinachfrage sind die Düsseldorfer Einrichtungen der öffentlichen Verwaltung, in denen ca. 23.000 Arbeitnehmer oder 6,5% der Arbeitnehmer beschäftigt sind. Von Bedeutung sind in erster Linie die Landesregierung mit ihren nachgeordneten Behörden, der Landtag, die Bezirksregierung Düsseldorf sowie die Verwaltung der Landeshauptstadt Düsseldorf.
- **Unternehmensorientierte Dienstleister:** Zu einer wesentlichen Nachfragestütze des Düsseldorfer Taxigewerbes zählen unternehmensorientierte Dienstleistungsbetriebe. Von Bedeutung für die Taxinachfrage sind u.a. die Düsseldorfer Niederlassungen der großen Beratungsunternehmen McKinsey, Roland Berger und Boston Consult, die Düsseldorf – zusammen mit einer Vielzahl kleiner und mittlerer Consulting-Unternehmen - zur „**Stadt der Berater**“ machen. Im gesamten Bereich der Dienstleistung für Unternehmen und Private sind in Düsseldorf ca. 53.000 Arbeitnehmer oder 15% der Beschäftigten tätig.
- **Medienstandort:** Ähnliche günstig für die Taxinachfrage ist die massive Präsenz von Werbeagenturen: 4 der 10 größten deutschen Agenturen haben ihren Sitz in Düsseldorf. Weitere ca. 2.000 Betriebe der Kommunikationsbranche aller Größenordnungen arbeiten in der Rheinmetropole.
- **Telekommunikationsstandort:** Einen hervorragenden Platz nimmt Düsseldorf zudem als Telekommunikationsstandort ein: Die Stadt ist Sitz von insgesamt 37 Netzbetreibern. Weitere ca. 1.500 Betriebe unterschiedlicher Größe arbeiten gegenwärtig in der TK- und IT-Branche der Stadt.
- **Finanzdienstleister:** Düsseldorf ist nach Frankfurt wichtigster deutscher **Bankenplatz**. Gleichzeitig nimmt Düsseldorf Rang 7 unter den deutschen **Versicherungsplätzen** ein. Ca. 31.800 Beschäftigte (9,0%) zählt die Düsseldorfer Finanzbranche.
- **Handelskonzerne:** Übertroffene Bedeutung besitzt Düsseldorf im Handelssektor: International tätige Konzerne, wie die **Metro AG, Peek & Cloppenburg** oder **C&A** sowie Einzelhandelsverbände, wie **Electronic Partner** oder **Garant** haben ihren Sitz in der Landeshauptstadt.
- **Internationale Präsenz:** Charakteristisch für den Wirtschaftsstandort Düsseldorf ist die starke Präsenz ausländischer Unternehmen, Konzerne und Interessensvertreter. Die Landeshauptstadt ist Sitz wichtiger internationaler Konzerne, wie Epson, Oki Systems, Hitachi, NEC, Novell oder IBM. Ergänzt wird das Bild durch 50 Konsulate sowie ca. 40 ausländische Handelskammern und Wirtschaftsförderungsorganisationen.
- **Japanische Kolonie:** Einen besonderen Akzent setzen dabei **ostasiatische Konzerne**, für die die Stadt Basis ihres deutschen bzw. europäischen Engagements ist. Allein in Düsseldorf arbeiten ca. 280 japanische und ca. 30 koreanische Unternehmen – eine relativ kleine, für das Taxigewerbe aber attraktive Zielgruppe.

- **Industriestandort:** Ein gewichtiges Nachfragepotential erschließt sich für das Taxigewerbe auch durch die Industriebetriebe: Düsseldorf ist Sitz der **E.ON AG**, der **Henkel-Gruppe** und der **ThyssenKrupp AG**. Zählt man den Handelsriesen **Metro** hinzu, so ist die Stadt Sitz von 4 im DAX30 notierten Konzernen.



- **Arbeitsplatzabbau in der Industrie:** Trotz leicht gestiegenem Umsatz in der Düsseldorfer Industrie, hat sich in den vergangenen Jahren ein dramatischer Abbau industrieller Arbeitsplätze vollzogen: Allein von 1995 bis 2003 sank die Zahl der industriellen Arbeitsplätze von ca. 51.100 auf nur noch ca. 39.800 – ein Minus von 22,1% in nur 8 Jahren!
- **Abbau gering qualifizierter Arbeitsplätze:** Gleichzeitig sank die Zahl der Arbeiter in Düsseldorfer Industriebetrieben sogar um ca. 32%! In nur wenigen Jahren hat der Strukturwandel so zu einem **substantiellen Rückgang der Erwerbsmöglichkeiten** gering qualifizierter Arbeitnehmer geführt. Im Düsseldorfer Maschinenbau sind seit 1995 sogar knapp 62% der Arbeitsplätze für Arbeiter weggefallen! Wie noch zu zeigen ist, hat diese Entwicklung erhebliche Auswirkungen auch auf das Taxigewerbe, das zu einem der letzten „Reservate“ einfacher gewerblicher Tätigkeit geworden ist.

2.2.3 Entwicklung der taximarktintensiven Branchen

Fünf Bereiche haben für das Taxigewerbe traditionell eine besondere Bedeutung: Die **Gastronomie**, das **Übernachtungsgewerbe** und der **Heil- und Gesundheitsbereich**. Von Bedeutung sind weiterhin die **Messe** sowie das **Kongress- und Veranstaltungsgeschehen**.

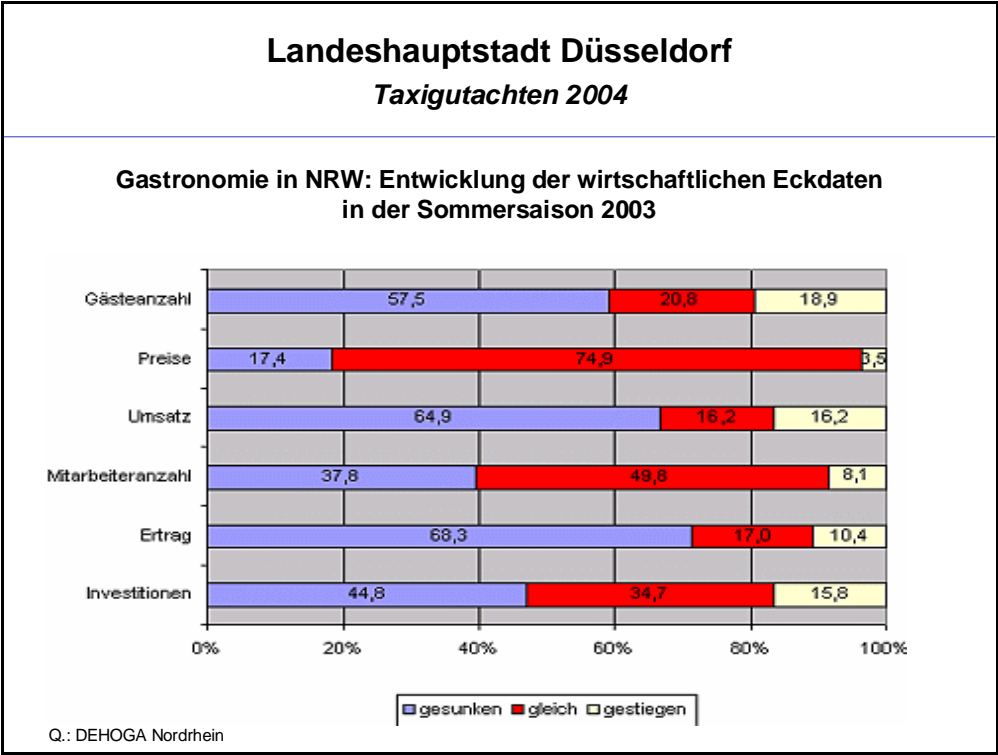
2.2.3.1 Gastronomie und Karneval

Wie wenige andere deutsche Städte kann Düsseldorf mit einer weit über die Stadtgrenzen hinaus berühmten Gastronomie aufwarten: Konzentriert auf einem halben Quadratkilometer erstreckt sich in der Altstadt zwischen Rhein und Heinrich-Heine-Allee ein Areal mit der – neben dem Hamburger Stadtteil St. Pauli - wohl größten Gastronomiedichte. Die mehr als 220 Restaurants und Gaststätten, die als *"längste Theke der Welt"* berühmt sind, bilden auch einen bedeutenden Nachfragefaktor für das Taxigewerbe. Zwei Aspekte erhöhen die Bedeutung der Altstadt für das Taxigewerbe:

- „Fast zwei Drittel der Besucher kommen nicht aus Düsseldorf“, das ergab die Untersuchung *„Die Stadtteilqualität in der Düsseldorfer Altstadt“*, die Ende 2002 von der Fachhochschule Düsseldorf vorgestellt wurde. Stärker als die heimische Bevölkerung sind Fremde auf das Transportmittel Taxi angewiesen.
- Aufgrund auch der schwierigen Parksituation erreichen ca. **70% der Altstadt-Besucher ihr Ziel per ÖPNV**. Insbesondere für den späten Nachhauseweg bildet das Taxi so eine attraktive Alternative zur nächtlichen Nutzung von Bus und Bahnen. Wie die Untersuchung der Fachhochschule Düsseldorf zeigt, lässt gerade das ÖPNV-Angebot aus Sicht der Altstadtbesucher in den Nachtstunden zu Wünschen übrig.

Auch jenseits der Altstadt kann Düsseldorf mit einem beachtlichen Gastronomieangebot aufwarten. Räumlich konzentriert sich das Geschehen auf den Hafen und auf Oberkassel.

Trotz der klimatisch günstigen Sommersaison 2003 hat auch Düsseldorfs Gastronomie erheblich unter der sinkenden Ausgabenlust zu leiden: „Die negative Konjunktur und die damit verbundene Konsumzurückhaltung konnte auch durch den ‚Jahrhundertssommer‘ [2003] nur gering kompensiert werden. Den gegenüber den letzten drei Saisons deutlich höheren Gästebesuchen stehen ein geringeres Ausgabeverhalten sowie oftmals Preisreduzierungen gegenüber. Dies führt dazu, dass ca. 65 % der Unternehmer einen geringeren Umsatz als zur Vergleichsperiode angaben“ – so der im Auftrag der DEHOGA Nordrhein erstellte „Konjunkturbericht: Gastronomie Sommersaison 2003“, der auch für Düsseldorf Gültigkeit besitzt.



Bedeutendstes gastronomisches Großereignis des Jahres ist der **Karneval**. Gastronomie und Taxigewerbe besitzen damit einen kräftigen, wenn auch nur kurzfristig-saisonalen Frequenzbringer, der in stärker protestantisch geprägten Großstädten, wie Hamburg, Bremen, Berlin oder Hannover überhaupt nicht existiert.

Der wochenlange karnevalistische „Ausnahmезustand“ mit seinen mehr als 300 Sitzungen, unzähligen Privatveranstaltungen, dem gesteigerten Gastronomiebesuch und dem Karnevalstourismus geben einen schwer quantifizierbar Nachfrageschub auch für das Taxigewerbe. Der Karneval ist ein Wirtschaftsfaktor: Nach Schätzung der Industrie- und Handelskammer geben die auswärtigen Besucher Düsseldorfs zwischen „Hoppeditz-Erwachen“ und Aschermittwoch jährlich ca. 100 Mio. € aus. So sichert der Düsseldorfer Karneval knapp 3.000 Arbeitsplätze.

2.2.3.2 Übernachtungsgewerbe

Im bundesweiten Vergleich belegt das Düsseldorfer Übernachtungsgewerbe einen hervorragenden Platz. Nach Frankfurt, München und Rostock (einschl. Warnemünde) liegt Düsseldorf auf Platz 4 - gemessen an der Zahl der Übernachtungen pro Einwohner.

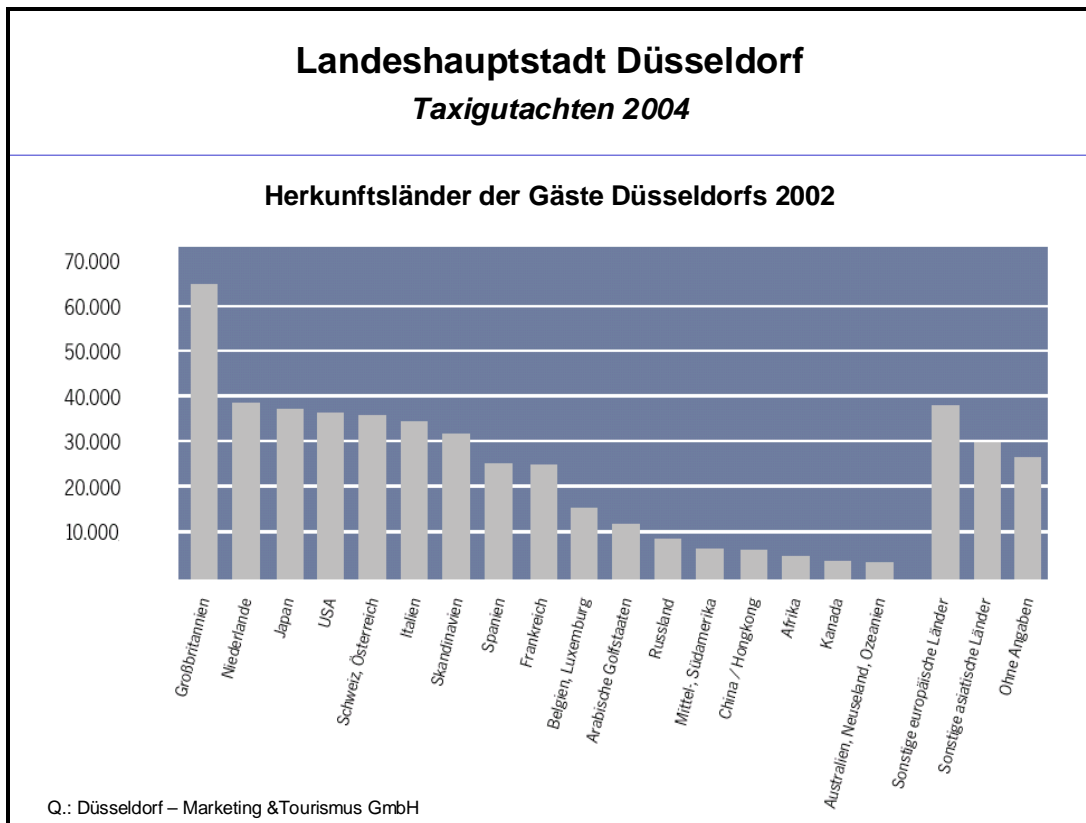
STADT DÜSSELDORF HOTEL- UND ÜBERNACHTUNGSGEWERBE, 2002*				
	Betten	Ankünfte	Übernachtungen	ausländ. Übern.
Essen	6.464	398.001	964.711	169.749
Düsseldorf	15.913	1.302.811	2.459.615	999.946
Dortmund	5.327	370.371	619.372	101.090
Oberhausen	1.309	98.141	172.129	21.526
Köln	22.504	1.826.596	3.302.211	1.082.956

Q.: Statistisches Landesamt NRW * ohne Jugendherberge

- Auch gegenüber anderen Großstädten der Region weist Düsseldorf eine hervorragende **Hotel-Ausstattung** auf: 2002 lag die Kapazität bei knapp 16.000 Betten. Zum Vergleich: In der etwa gleichgroßen Stadt Essen lag die Zahl der Betten mit knapp 6.500 wesentlich niedriger.
- Von besonderer Bedeutung für das Taxigewerbe ist dabei der Anteil ausländischer Übernachtungsgäste: In Düsseldorf rangiert die „**Ausländerquote**“ bei 40%; in Köln bei 33% und in Essen nur bei 18%. Wichtigste Herkunftsländer der Hotelgäste sind Großbritannien, die Niederlande, Japan und die USA.

STADT DÜSSELDORF ÜBERNACHTUNGEN IM GROSSSTADTVERGLEICH			
	Einwohner	Übernachtung	Übernachtung / EW
1. Frankfurt/M	649.933	4.179.680	6,43
2. München	1.260.597	7.595.227	6,03
3. Rostock (einschl. Warnemünde)	198.964	1.078.511	5,42
4. Düsseldorf	571.363	2.459.615	4,30
5. Münster	267.831	1.054.326	3,94
6. Dresden	474.730	1.839.091	3,87
7. Nürnberg	493.595	1.890.268	3,83
8. Stuttgart	587.437	2.125.414	3,62
9. Köln	968.528	3.302.211	3,41
10. Berlin	3.394.572	11.015.564	3,25
11. Bonn	307.353	987.638	3,21
12. Leipzig	493.208	1.487.113	3,02
13. Hamburg	1.729.886	5.078.845	2,94
14. Aachen	246.121	701.724	2,85
15. Hannover	515.219	1.248.382	2,42
16. Mannheim	308.445	696.440	2,26
17. Karlsruhe	280.208	625.740	2,23
18. Augsburg	254.982	469.168	1,84
19. Bremen	541.262	920.925	1,70
20. Essen	588.699	964.711	1,64
Düsseldorf – Marketing &Tourismus GmbH			

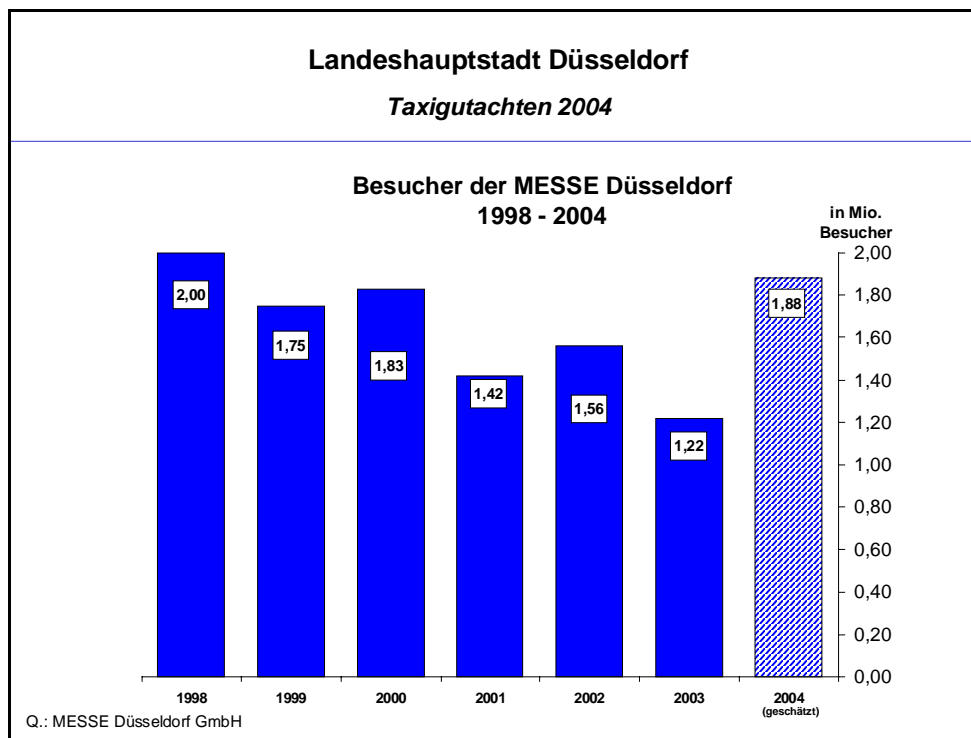
- Das Übernachtungsgewerbe der Messestadt Düsseldorf ist in erster Linie auf **Geschäftsreisende** abgestellt – eine für das Taxigewerbe besonders interessante Zielgruppe. Nach Schätzung der Messe Düsseldorf GmbH entfallen ca. 60% der personenbezogenen Ausgaben der Messegäste und Aussteller auf Hotelgewerbe und Gastronomie der Region.



- Ein relativ junger, aber aufstrebender Zweig des Düsseldorfer Tourismus ist der kultur- bzw. einkaufsorientierte **Städtetourismus**, der nach Schätzung der Düsseldorfer Marketing & Tourismus GmbH 2002 einen Anteil von 33,9% am touristischen Geschehen der Stadt hatte. „Der aktuelle Trend [geht] zu mehr und gleichzeitig kürzeren Zweit- und Dritturlaubsreisen im eigenen Land sowie zum Event- und Kulturtourismus.“ Damit erschließt sich auch dem Taxigewerbe eine neue Zielgruppe.

2.2.3.3 Messen

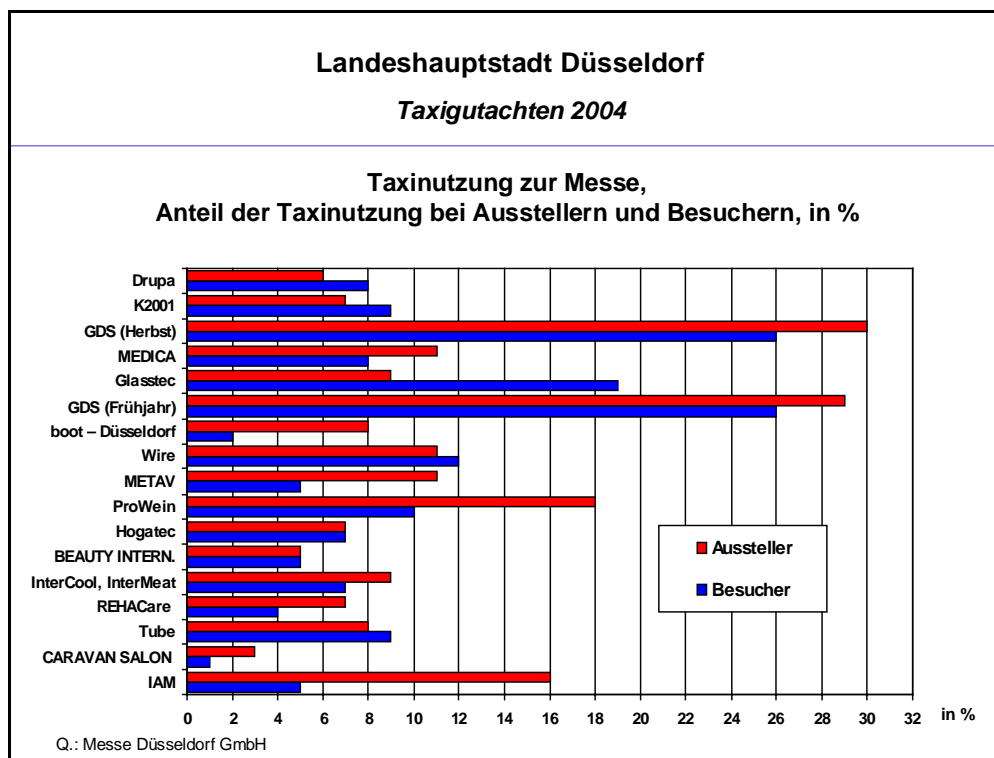
Ein bedeutender Nachfragefaktor für das Düsseldorfer Taxigewerbe ist die Messe. Nimmt man die Hallenkapazität zum Maßstab, so ist Düsseldorf die Nummer 4 unter den deutschen Messeplätzen – nach Hannover, Frankfurt und Köln. Weltweit belegt Düsseldorf Rang 5.



- Bei den Besucherzahlen hat die Messe Düsseldorf seit 1998 deutliche **Schwankungen** zu verzeichnen: Von 2,00 Mio. Besuchern (41 Veranstaltungen) in 1998 sank die Zahl 2003 auf etwa 1,22 Mio.
- Erfreuliche Zahlen verspricht das „starke“ **Messejahr 2004** mit seinen voraussichtlich 32 Messeveranstaltungen. Unter Berücksichtigung des laufenden und des zu erwartenden Messegeschehens wird für 2004 mit einem Aufkommen von ca. 1,88 Mio. Besuchern gerechnet.
- Noch unvollständig ist die Planung für das **Messejahr 2005**. Gegenwärtig sind bereits 21 Veranstaltungen terminiert. Anders als 2004, sind für das kommende Jahr jedoch weniger Großveranstaltungen geplant.

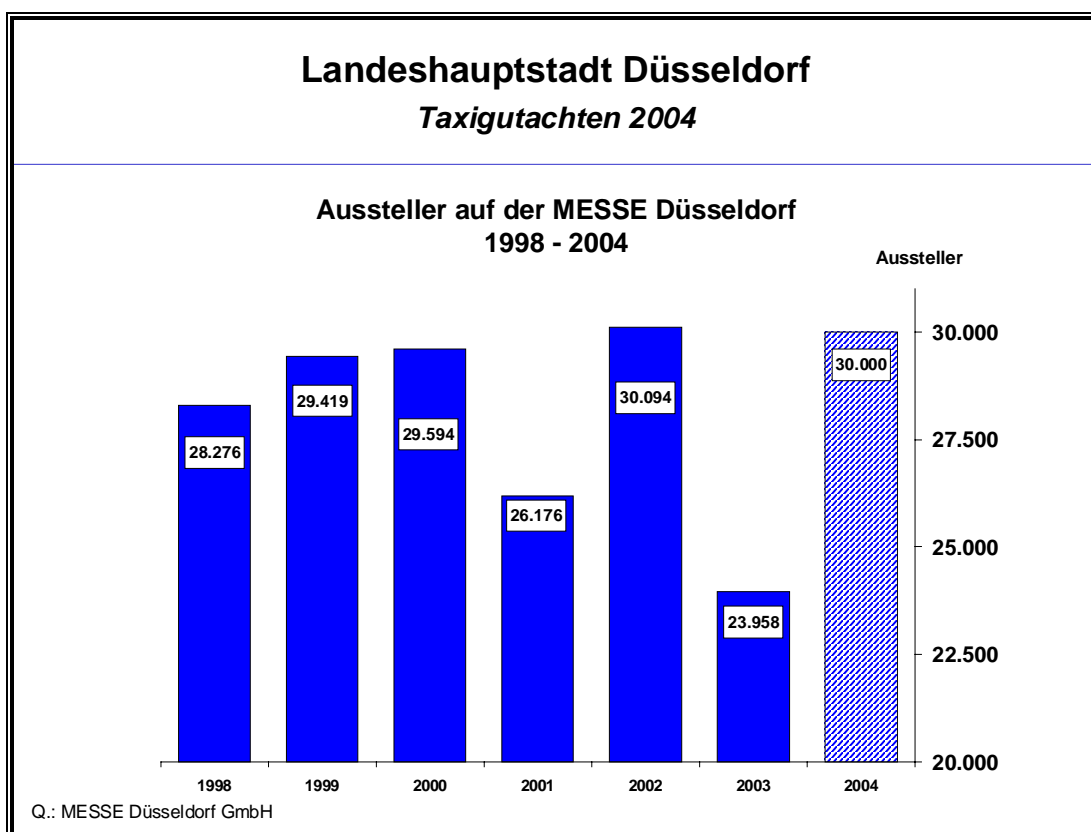
STADT DÜSSELDORF MESSEN UND MESSEBESUCHER, 2004		
Bezeichnung	Termin	Messesucher (ab Juni 2004: erwartete Besucherzahl)
PSI	07.01.2004 - 09.01.2004	ca. 16.000
boot – Düsseldorf	17.01.2004 - 25.01.2004	ca. 309.000
cpd woman - man / Frühjahr	01.02.2004 - 03.02.2004	ca. 53.000
EMV	10.02.2004 - 12.02.2004	ca. 3.600
ProWein	29.02.2004 - 02.03.2004	ca. 30.000
REWE – Großverbraucher-Service	03.03.2004 - 03.03.2004	ca. 1.300
ElectronicPartner Frühjahr	05.03.2004 - 07.03.2004	ca. 4.000
GDS (Frühjahr)	11.03.2004 - 14.03.2004	ca. 40.000
BEAUTY INTERNATIONAL	19.03.2004 - 21.03.2004	ca. 54.200
cos made trade fair	19.03.2004 - 20.03.2004	
Wire	29.03.2004 - 02.04.2004	ca. 61.000
Tube	29.03.2004 - 02.04.2004	
Drupa	06.05.2004 - 19.05.2004	ca. 394.000
METAV	15.06.2004 - 19.06.2004	ca. 63.000
cpd woman.man / Herbst	01.08.2004 - 03.08.2004	ca. 53.000
CARAVAN SALON DÜSSELDORF	28.08.2004 - 05.09.2004	ca. 151.000
TourNatur	03.09.2004 - 05.09.2004	ca. 23.400
ElectronicPartner Herbst	10.09.2004 - 12.09.2004	ca. 4.000
GDS (Herbst)	16.09.2004 - 19.09.2004	ca. 45.000
IAM	23.09.2004 - 25.09.2004	ca. 9.000
BEVEX	24.09.2004 - 25.09.2004	ca. 1.200
InterCool	26.09.2004 - 29.09.2004	ca. 32.000
InterMeat	26.09.2004 - 29.09.2004	
InterMopro	26.09.2004 - 29.09.2004	
Hogatec	26.09.2004 - 30.09.2004	ca. 40.000
DIMA	27.09.2004 - 29.09.2004	ca. 12.200
INFO DENTAL	02.10.2004 - 02.10.2004	ca. 7.200
K2004	20.10.2004 - 27.10.2004	ca. 230.000
Glasstec	09.11.2004 - 13.11.2004	ca. 55.000
REHACare International	10.11.2004 - 13.11.2004	ca. 48.000
MEDICA	24.11.2004 - 27.11.2004	ca. 133.000
ComPaMED	24.11.2004 - 26.11.2004	
Gesamt		ca. 1,885 Mio.
Q.: Messe Düsseldorf GmbH / Veranstalterangaben / AUMA		

- Bedeutendste Messeveranstaltung ist die **DRUPA**. Zu der alle vier Jahre organisierten Leitmesse rund um das Thema Druck und Papier kamen im Mai 2004 ca. 394.000 Besucher und 1.862 Aussteller. Allerdings ist die diesjährige DRUPA leicht „abgespeckt“: 2000 waren noch 428.000 Besucher erschienen.
- Auf reges Interesse bei Privatbesuchern kann die **boot-Düsseldorf** rechnen. Die jährliche Veranstaltung zog 2004 ca. 309.000 Besucher an, wobei jedoch ein leicht sinkendes Interesse festzustellen ist: 2002 war die Messe noch von ca. 333.600 Interessenten besucht worden. Ebenfalls auf den Freizeitmarkt sind der **CARAVAN SALON Düsseldorf** (150.000 Besucher) und die **TourNatur** (23.400 Besucher) orientiert.

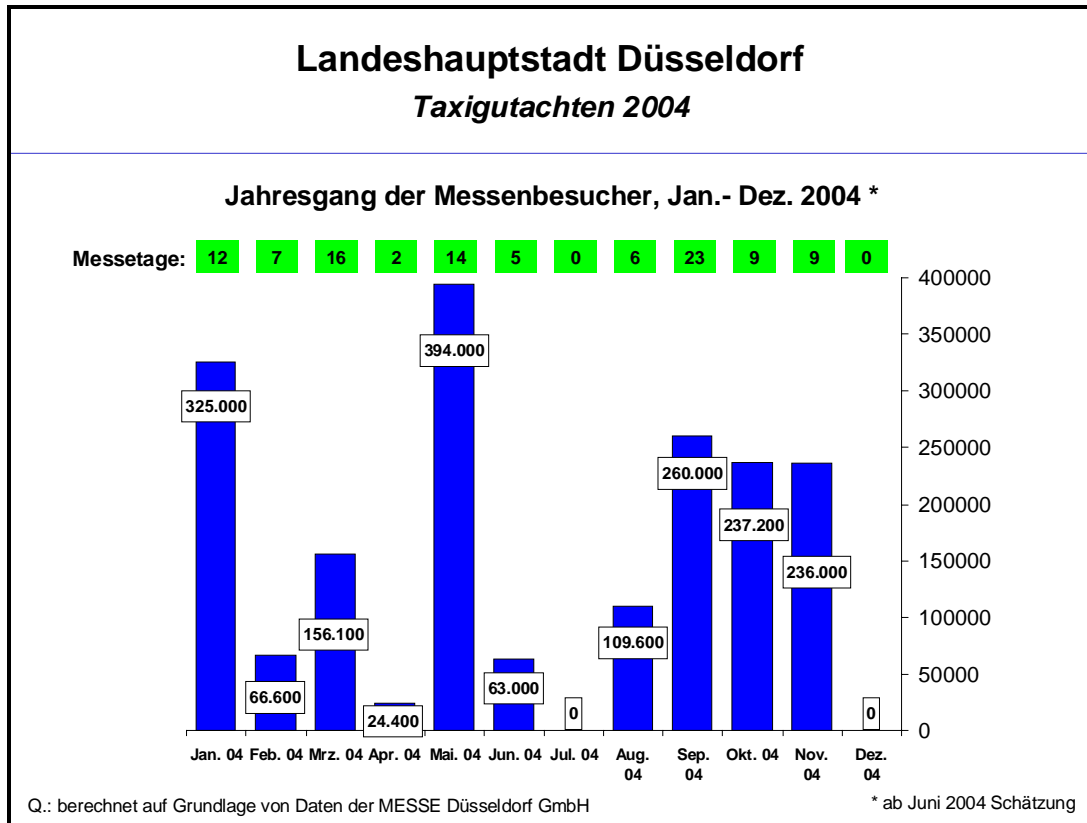


- Alle 3 Jahre ist Düsseldorf Schauplatz der „**K-Internationale Fachmesse für Kunststoff und Kautschuk**“. Zur K2004 werden ca. 230.000 Besucher erwartet. Zur K2001 präsentierten ca. 2.900 Aussteller ihr Angebot.
- Ein besonderen Schwerpunkt liegt auf Messen zum Thema **Gesundheit**: Zur **MEDICA** (133.000 Besucher), **REHA Care International** (48.000 Besucher) und zur **INFO DENTAL** (7.200 Besucher) wird im Herbst 2004 ein zahlungskräftiges Publikum erwartet.

- Daneben besteht ein breites Angebot kleinerer und mittlerer Messen mit den Schwerpunkten Mode / Beauty (**igedo-cpd, GDS; Beauty International**) und Technik/Elektronik (**EMV, wire, tube, METAV, glasstec**)
- Besonders interessant für das Taxigewerbe sind die traditionellen **Fachmessen**, wie DRUPA oder GDS: Ca. 26% der GDS-Besucher fahren per Taxi zur Messe, wohingegen die Taxiquote auf Publikumsmessen, wie der „boot“ oder der „Caravan“ zwischen 1% und 2 % schwankt.
- Zu den Stammkunden des Taxigewerbes zählen die jährlich ca. 30.000 **Aussteller**, die eine erhebliche Nutzungsintensität zeigen: Je internationaler die Aussteller, desto häufiger ist erfahrungsgemäß die Taxinutzung der Aussteller.



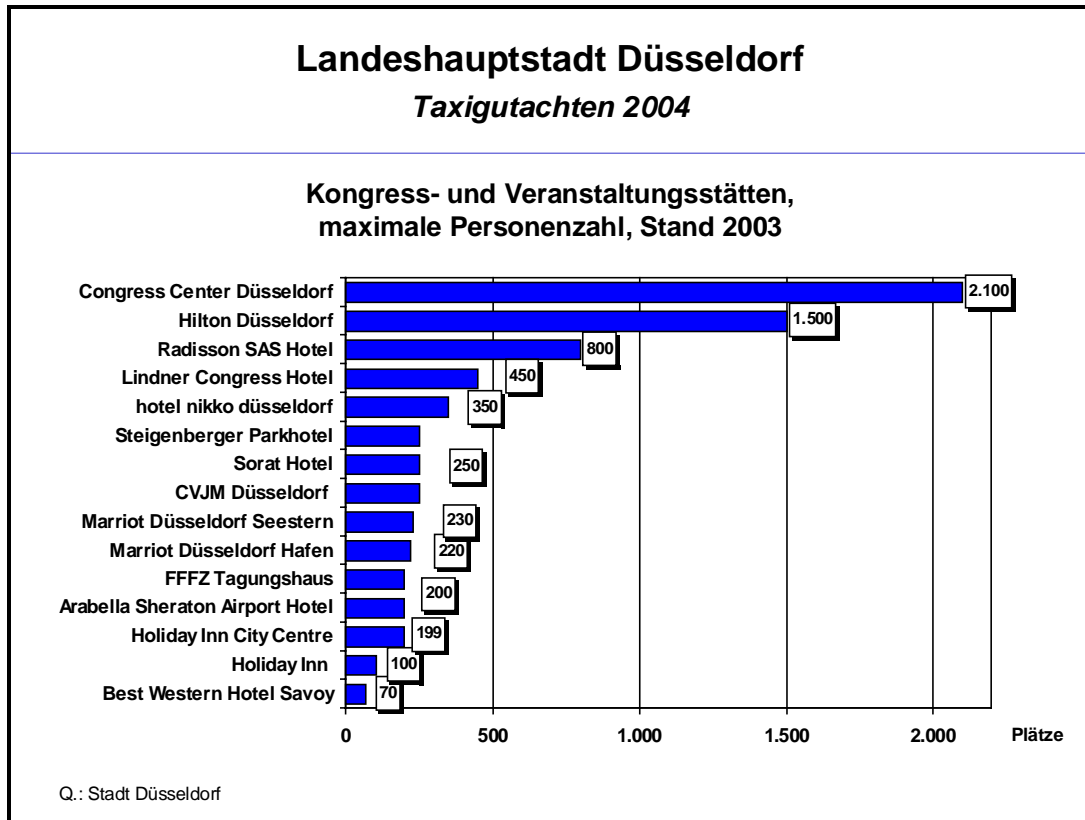
Die Messe ist für das Düsseldorfer Taxigewerbes aber auch ein nicht unproblematischer Frequenzbringer. Als schwierig erweist sich der saisonale Charakter des Messegeschehens:



- Sogar das „starke“ Messejahr 2004 zählt nur 103 Messtage. Im Klartext: Zur Abdeckung des **Spitzenbedarfs** wird in den übrigen ca. 260 Tagen des Jahres eine Taxiinfrastruktur vorgehalten, die außerhalb der Messtage zwangsläufig unterbeschäftigt bleiben muss.
- Verschärft wird das Problem durch starke Schwankungen im kurzzeitigen Besucheraufkommen der Messen. Während z.B. im Spitzenmonat Mai 2004 (DRUPA) an jedem der 14 Messtage durchschnittlich 28.100 Besucher erschienen, waren es zuvor an den 7 Messtagen im Monat Februar nur etwa 9.500. Die Monate Juli und Dezember sind zudem gänzlich messefrei.

2.2.3.4 Kongresse und Konferenzen

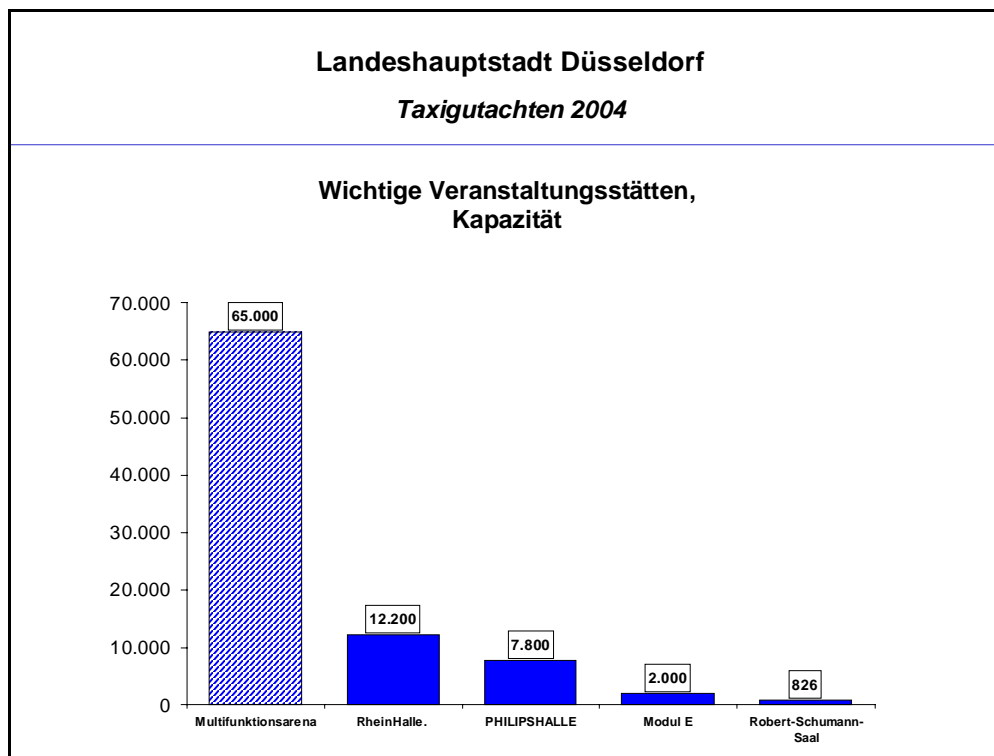
Neben dem Messegeschehen profitiert das Düsseldorfer Taxigewerbe in besonderem Maße von Kongressen und Konferenzen in der Stadt:



- Jährlich ist Düsseldorf Schauplatz zahlreicher Kongresse und Konferenzen – häufig in thematischer Anbindung an das Messegeschehen. Die Mehrzahl der Events wird durch die **DüsseldorfCongress Veranstaltungsgesellschaft GmbH** ausgerichtet: 2002 waren es 2.121 Veranstaltungen. Allein das CongressCenter Düsseldorf CCD mit seinen 42 Veranstaltungsräumen bietet Platz für ca. 2.100 Teilnehmer.
- Daneben bieten auch die **Düsseldorfer Hotels** zahlreiche Faszilitäten für ein ausgeprägtes Kongress- und Konferenzgeschehen. Das Angebot reicht vom Hilton Düsseldorf (für max. 1.500 Konferenzteilnehmer), über das Lindner Congress Hotel (max. 450 Teilnehmer) bis zum Holiday Inn Düsseldorf (max. 100 Teilnehmer).

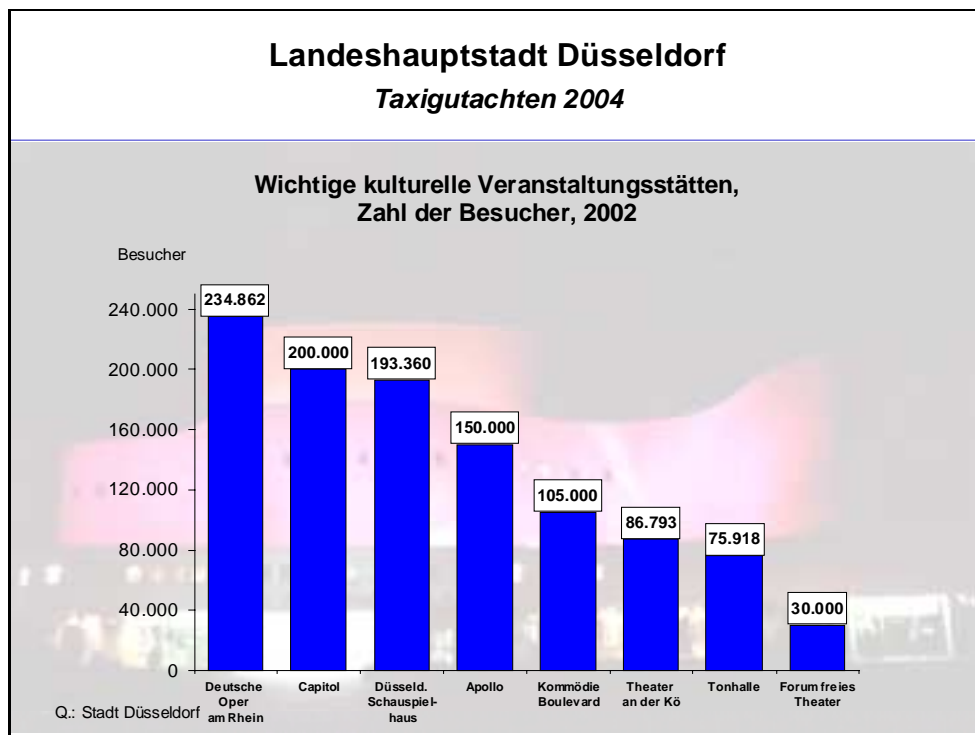
2.2.3.5 Kultur

Düsseldorf besitzt ein vielfältiges Kulturleben mit einem reichhaltigen Angebot an Theater- vorstellungen, Konzerten und sonstigen Darbietungen, die dem Taxigewerbe vor allem in den Nächten und am Wochenende Nachfrage bescheren:



- Als wichtige Frequenzbringer für das Taxigewerbe kommen gegenwärtig die **RheinHalle** (ca. 12.200 Plätze), die **PHILIPSHALLE** (7.800 Plätze) und das **Modul E** am Flughafen (ca. 2.000 Plätze) in Betracht.
- Mit der **Multifunktionsarena** erhält Düsseldorf 2005 einen Veranstaltungsort ganz neuer Art und Dimension. Das Gebäude ist auf eine maximale Zahl von 65.000 Besuchern ausgelegt. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass derartige Arenen einen deutlichen Nachfrageimpuls an das Taxigewerbe geben.

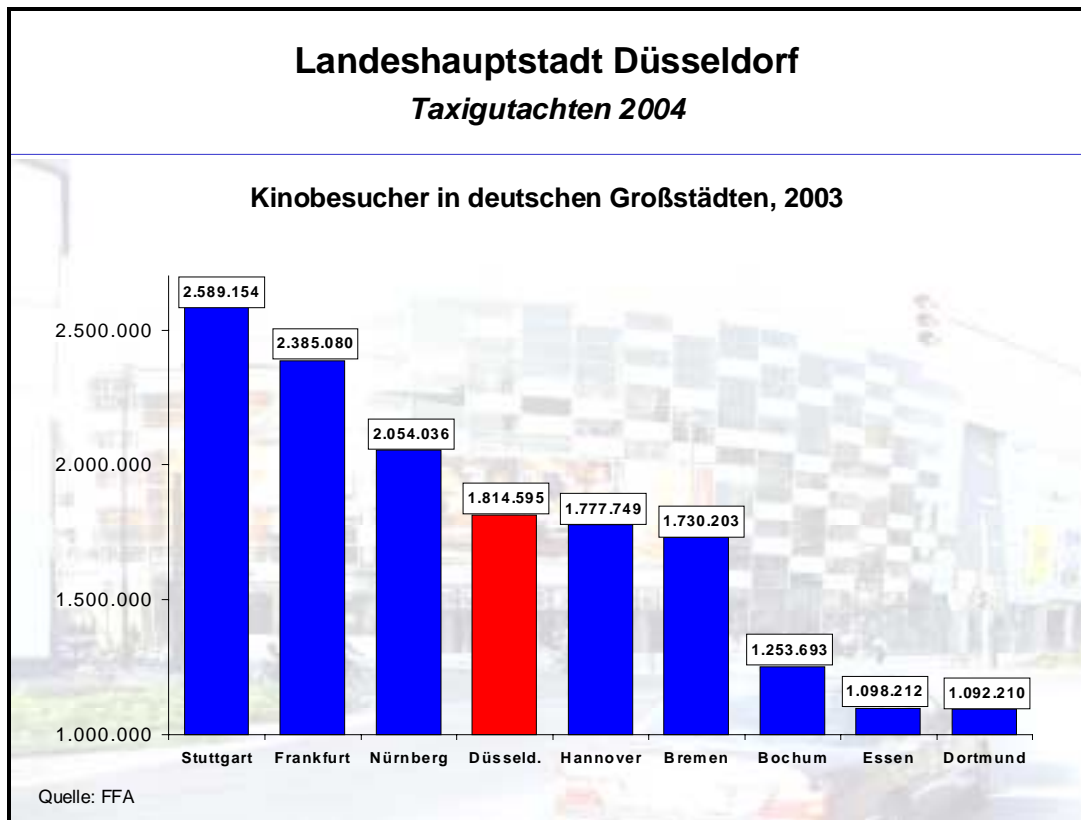
Einen anderen Markt bedienen die zahlreichen **Musik- und Sprechbühnen** der Stadt, die ebenfalls einen wichtigen Nachfragefaktor für das Taxigewerbe darstellen:



- Im Vordergrund stehen die staatlichen Häuser: **Deutsche Oper**, **Deutsches Schauspielhaus** und **Tonhalle** werden jährlich von insgesamt gut 500.000 Gästen besucht.
- Einen gewichtigen Faktor in der örtlichen Kulturszene bilden aber auch die **privaten Bühnen**, die jährlich auf knapp 700.000 Gäste kommen. Von Bedeutung für das Taxigewerbe sind die Häuser mit „*leichterer Kost*“, insbesondere das **Capitol** (ca. 200.000 Besucher) mit seinem Musical-Angebot oder das 1997 wiedereröffnete **Apollo-Variété** (ca. 150.000 Besucher).

STADT DÜSSELDORF SONSTIGE VERANSTALTUNGSORTE	
Veranstaltungsort	Jährliche Besucherzahl 2002 / 2003
Puppentheater an der Helmholtzstraße	21.374
Theater an der Luegallee	19.984
Düsseldorfer Marionetten-Theater	16.040
Kom(m)ödchen	k.A.
Savoy-Theater	k.A.
Theateratelier Takelgarn Co.	k.A.
Q.: Angabe der Theater / Landeshauptstadt Düsseldorf	

Als taxirelevanter Nachfragefaktor kommen weiterhin die zahlreichen **Kinos** der Stadt in Betracht.



- 2003 verfügte Düsseldorf über insgesamt **44 Lichtspielhäuser** mit zusammen ca. 9.800 Plätzen - verglichen mit etwa gleichgroßen Städten, eine eher durchschnittliche Ausstattung.
- Auch Düsseldorfs Kinos haben unter der **rückläufigen Konsumbereitschaft** zu leiden: Seit dem Spitzenjahr 2001 mit 2,05 Mio. Besuchern sank die Zahl der Düsseldorfer Kinogäste bis 2003 auf 1,81 Mio. (-11,7%).

2.2.3.6 Heil- und Gesundheitsbranche

Im Vergleich mit anderen Oberzentren weist Düsseldorf eine eher durchschnittliche Ausstattung mit **medizinischen Einrichtungen** auf:

STADT DÜSSELDORF MEDIZINISCHE EINRICHTUNG	
Krankenhäuser	Betten
Universitätsklinikum Düsseldorf	1.260
Kliniken der Landeshauptstadt Düsseldorf	755
Rheinische Kliniken Düsseldorf	689
Diakoniewerk Kaiserswerth	616
Evang. Krankenhaus Düsseldorf	580
Marien-Hospital	478
Dominikus-Krankenhaus	364
St. Vinzenz-Krankenhaus	322
St. Martinus-Krankenhaus	236
Paracelsus-Klinik Golzheim	120
Augusta Krankenhaus	80
Marienkrankenhaus Kaiserswerth	80
Deutsche Diabetes-Klinik	58
Luisenkrankenhaus GmbH & Co. KG	53
Johanniter-Tagesklinik	30
Bettenzahl	5.721
Q.: Deutsches Krankenhaus Adressbuch	

Anders als in Kleinstädten oder Flächenkreisen, ist die Bedeutung von Krankenfahrten in Düsseldorf gering. Dennoch: Die Gesundheitsreform 2004 und die darin enthaltene weitgehende Abschaffung der Krankenfahrten haben zu einem dramatischen Rückgang in diesem Sektor geführt. Die Folgen dieses erneuten Nachfrageschwundes konnten in dieser Untersuchung noch nicht quantifiziert werden.

Für die stationäre Behandlung stehen in Düsseldorf 15 Krankenhäuser mit zusammen 5.721 Betten (ca. 100 Einwohner pro Bett) zur Verfügung. Zum Vergleich: Hannover kommt auf ca. 88 EW/Bett; Münster gar auf ca. 58 EW/Bett.

- Wichtigster Einzelposten in der stationären Gesundheitsversorgung ist das **Universitätsklinikum Düsseldorf** mit 1.260 Betten.
- Mit den Kliniken der Landeshauptstadt Düsseldorf, den Rheinischen Kliniken, dem Diakoniewerk Kaiserswerth, dem Evangelischen Krankenhaus, dem Marien-Hospital und dem Dominikus-Krankenhaus verfügt die Stadt über sieben Einrichtungen in der Dimension eines Kreiskrankenhauses.
- Hinzu kommen kleinere konfessionelle Krankenhäuser und Fachkliniken.

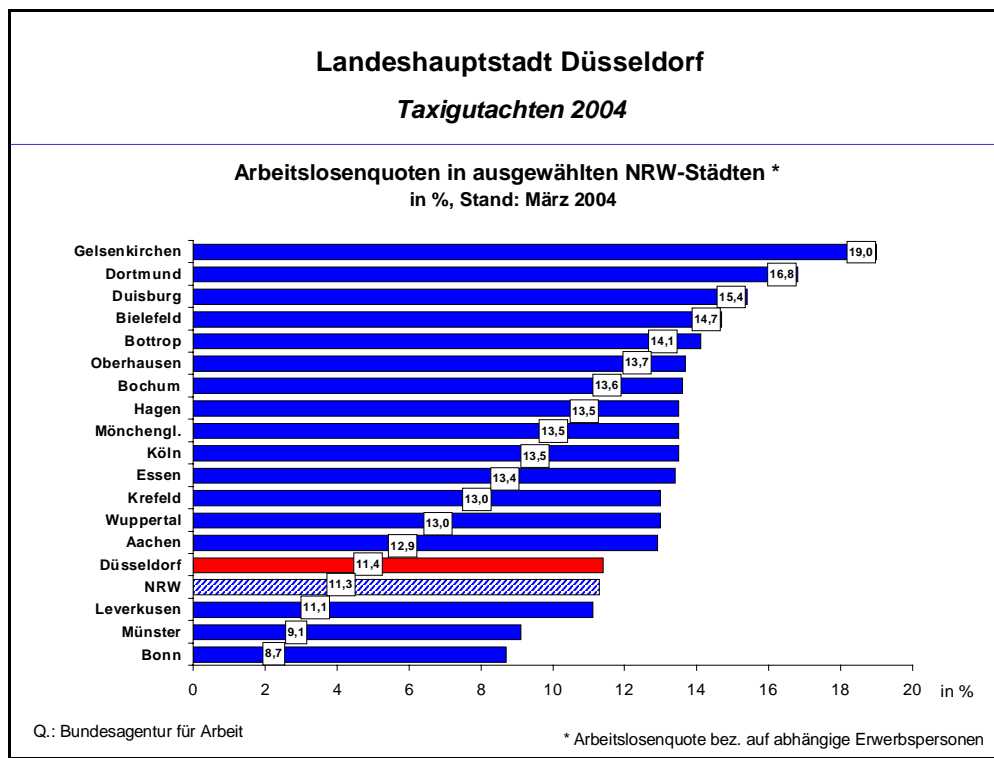
2.2.4 Arbeitsmarkt in Düsseldorf

Erfahrungsgemäß wirkt der Arbeitsmarkt in vierfacher Weise auf das Taxigewerbe:

- 1. Effekt: Ein direkter Effekt resultiert aus der **sinkenden Kaufkraft**. Der Zusammenhang ist eindeutig: Hohe Arbeitslosigkeit senkt die Nachfrage nach Taxidienstleistungen. Taxifahrten werden als „Luxus“ betrachtet, auf den im Ernstfall als erstes verzichtet werden muss.
- 2. Effekt: Ein weit gravierender Effekt ergibt sich jedoch auf der Angebotsseite: Je stärker der Druck auf dem Arbeitsmarkt, desto größer die Attraktion des Taxigewerbes für Arbeitssuchende. Hier macht sich die rapide steigende Zahl gering qualifizierter Arbeitsloser bemerkbar. Anders, als beispielsweise das Handwerk, besitzt das Taxigewerbe nur eine vergleichsweise niedrige **Zugangsschwelle**. Das erhöht die Anziehungskraft des Taxigewerbes für die wachsende Zahl gering qualifizierter Erwerbsloser. Für die wird der Schritt ins Taxigewerbe häufig zum „*letzten Strohalm*“.
- 3. Effekt: Besonderes Gewicht bekommt dieser Effekt bei hoher **Ausländererwerbslosigkeit**: Mit der Taxikonzession können sich ausländische Unternehmer einen Arbeitsplatz aufbauen und dabei gleichzeitig ihren ausländerrechtlichen Status untermauern. So entsteht ein außerwirtschaftlicher Angebotsdruck im Taxigewerbe, dem keine entsprechende Nachfrage gegenübersteht.
- 4. Effekt: Je unelastischer der Arbeitsmarkt, desto schwieriger wird für alle Taxiunternehmer der Wechsel bzw. die Rückkehr auf den „normalen“ Arbeitsmarkt. Erschwerend wirken die eingegangenen Finanzierungsverpflichtungen, die ein Ausscheiden aus dem Beruf nahezu unmöglich machen - auch wenn die erzielten Gewinne sich nur noch wenig vom Sozialhilfesatz abheben. Besonders betroffen sind **ältere Unternehmer**, mit geringen Chancen auf dem „regulären“ Arbeitsmarkt.

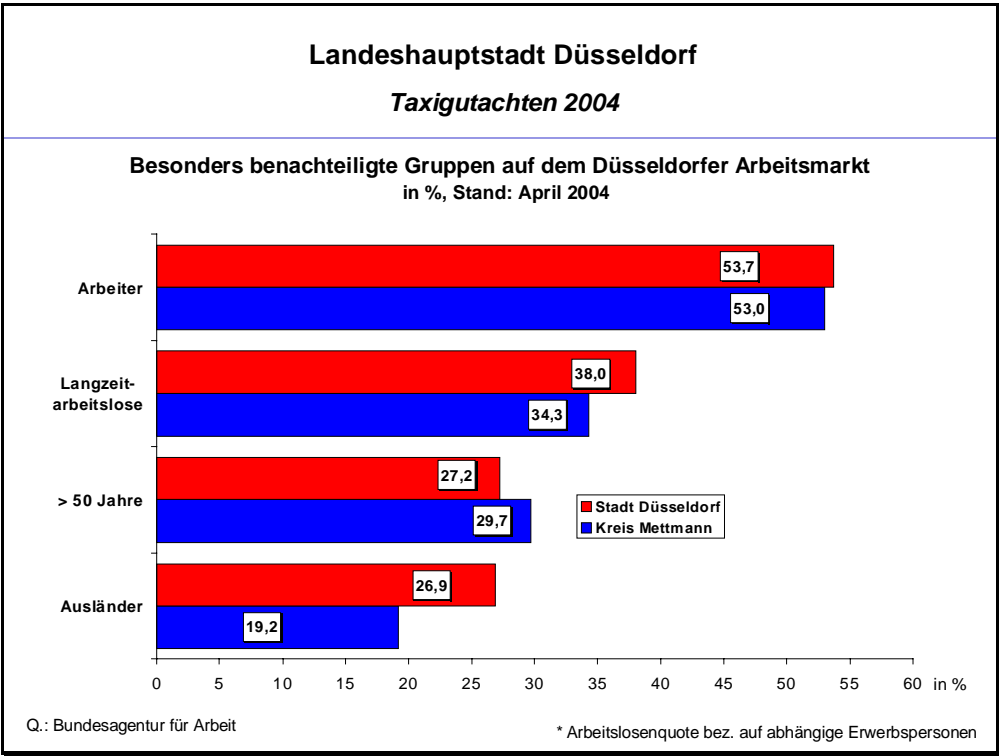
Die Wechselwirkung zwischen Arbeitsmarkt und Taxigewerbe bedingen ein **branchentypisches Paradoxum**: Sinkt konjunkturbedingt die Nachfrage nach Taxidienstleistungen, steigt bzw. verhärtet sich zur gleichen Zeit das Angebot an Taxidienstleistungen. Ein sich selbst regulierendes Marktgeschehen ist so unmöglich.

Wie in den meisten industriell geprägten Großstädten, präsentiert sich auch der Düsseldorfer Arbeitsmarkt mit charakteristischen Belastungen:



- Mit 11,4% lag die Erwerbslosigkeit im März 2004 etwa gleichauf mit dem **Landesdurchschnitt** (11,3%). Der Vergleich mit **Städten der Region**, wie Dortmund (16,8%), Duisburg (15,4%) oder Gelsenkirchen (19,0%) zeigt jedoch die noch verhältnismäßig günstige Lage auf dem Düsseldorfer Arbeitsmarkt.
- Der **Vergleich mit Großstädten** anderer NRW-Regierungsbezirke belegt die strukturelle Schwäche des Arbeitsmarktes der Landeshauptstadt: In Städten wie Bonn oder Münster rangiert die Arbeitslosenquote nach wie vor deutlich unter der 10%-Marke.

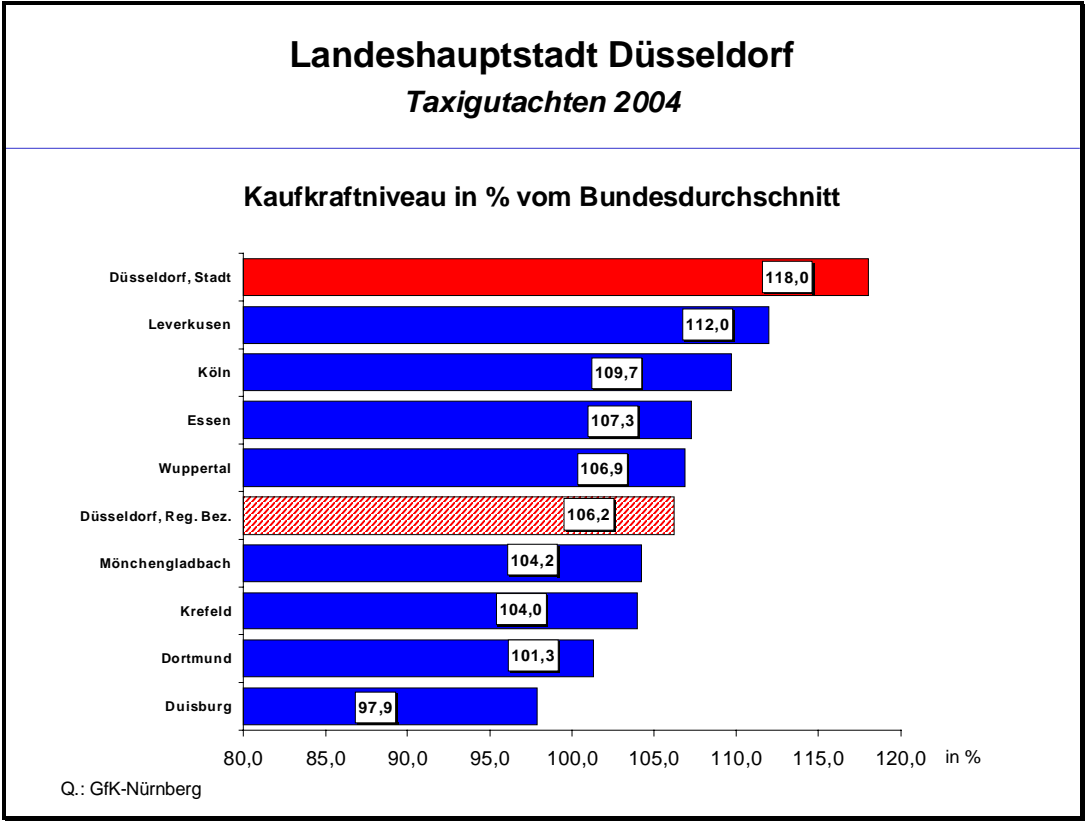
- Ein besonderes Problem bildet die **Ausländererwerbslosigkeit**, insbesondere an den traditionellen Standorten der Schwerindustrie: Der Anteil der Ausländer an der Gesamtzahl der Düsseldorfer Erwerbslosen liegt bei 27,1%. Sogar an klassischen Revierstandorten, wie Essen (18% Ausländeranteil), Duisburg (23%) oder Dortmund (22%) liegt der Anteil Erwerbsloser nichtdeutscher Staatsbürgerschaft niedriger als in der Landeshauptstadt. In Düsseldorf hat sich das Taxigewerbe erkennbar zu einem „Fluchtpunkt“ der Ausländererwerbslosigkeit entwickelt.



2.2.5 Kaufkraft in der Stadt Düsseldorf

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

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



- Düsseldorf zählt mit einem **Indexwert von 118,0%** zu den sehr kaufkräftigen Großstädten Deutschlands. Im GfK-Kaufkraftmeßsystem rangiert die Landeshauptstadt deutlich über dem Bundesdurchschnitt, der mit 100,0% normiert ist. Im gesamten Regierungsbezirk Düsseldorf liegt der Kaufkraftindexwert bei 106,2%.
- Auch gemessen am Kaufkraftniveau benachbarter Städte schneidet Düsseldorf recht günstig ab: Duisburg (97,9%), Essen (107,3%), Dortmund (101,3%), Wuppertal (106,9%), Leverkusen (112,0%), Köln (109,7%), Mönchengladbach (104,2%) und Krefeld (104,0%) kommen auf z.T. deutlich niedrigere Werte.

2.3 Verkehrswirtschaftliches Umfeld des Taxigewerbes

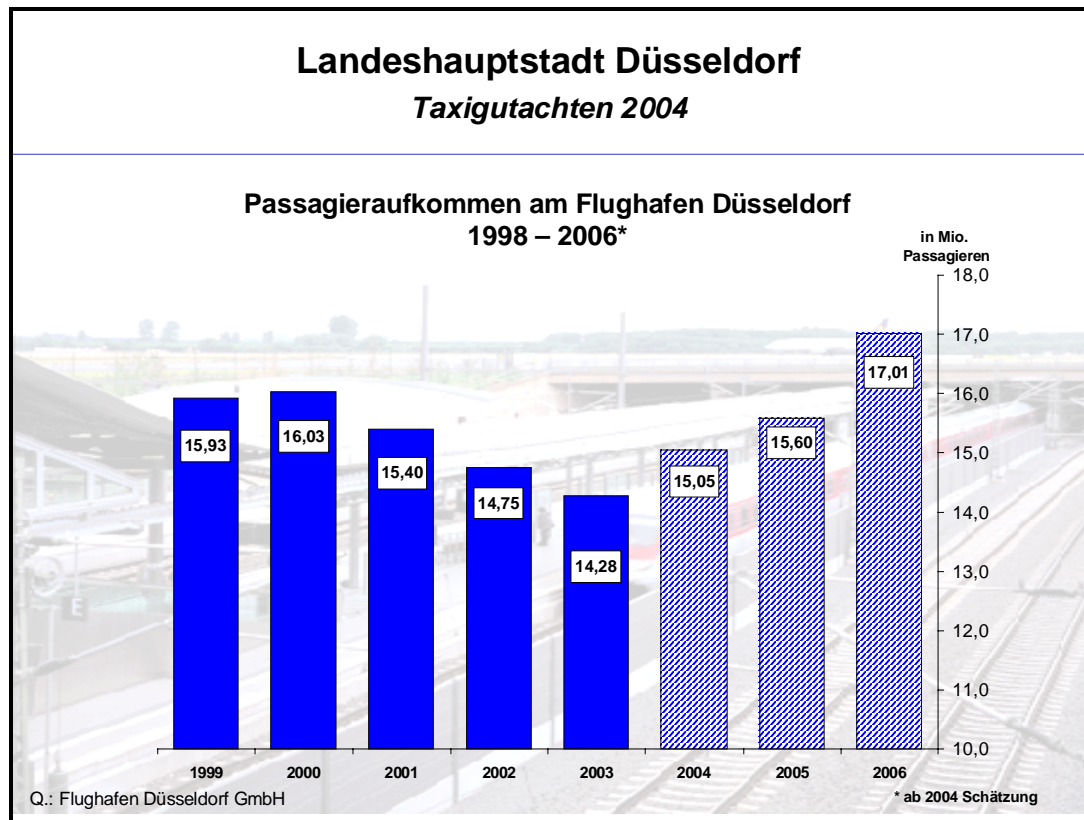
Neben seiner Einbettung in die regionalwirtschaftlichen Strukturen agiert das Taxigewerbe auch in Abhängigkeit zu seinem verkehrswirtschaftlichen Umfeld. Im Folgenden werden daher die für das Taxigewerbe relevanten Aspekte erörtert.

2.3.1 Wettbewerbsfaktor Flugverkehr

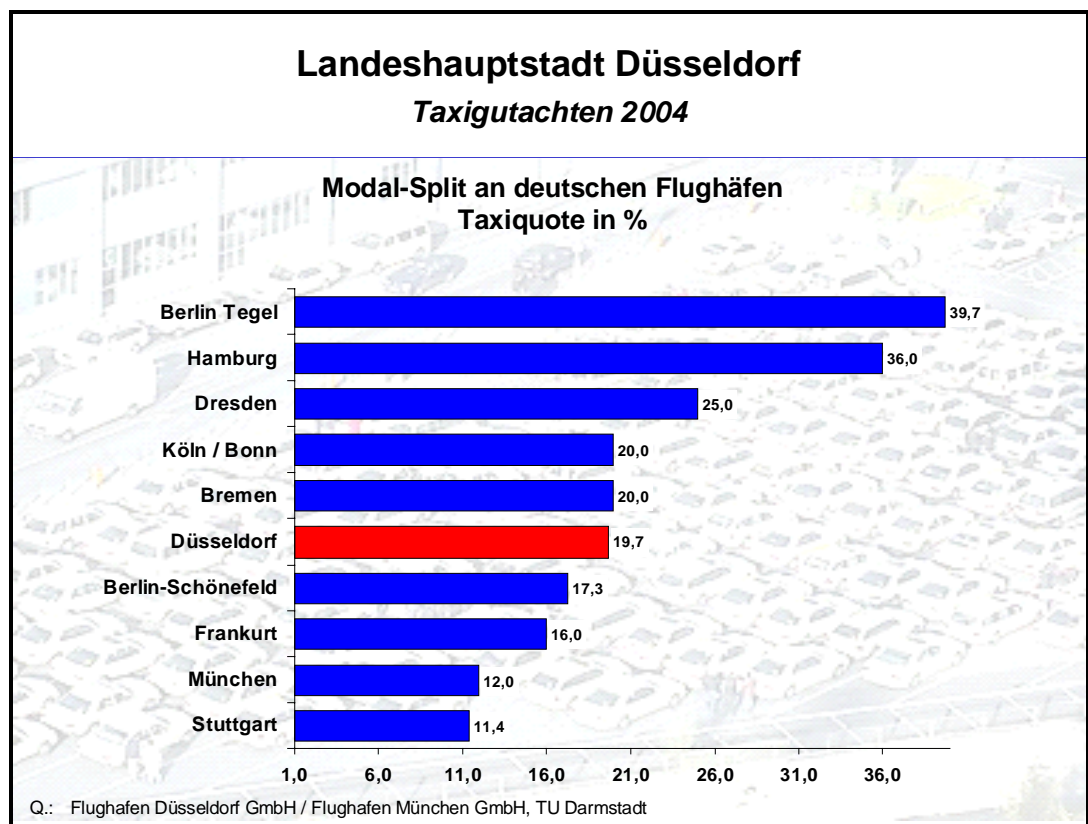
Mit Abstand wichtigster eigenständiger Frequenzpunkt des Düsseldorfer Taxigewerbes ist der Flughafen. Während in vielen Großstädten der Flughafen allenfalls 5% bis 10% der Taxis „beschäftigt“, vermag der Düsseldorfer Airport mit seinen weitläufigen Bereitstellungsflächen bis zu einem Viertel der örtlichen Flotte zu binden:

- Der Düsseldorfer Flughafen war 2003 mit seinen ca. **14,28 Mio. Fluggästen** die Nummer 3 unter Deutschlands Flughäfen. Aufgrund der seit Herbst 2001 anhaltenden Krise im internationalen Flugverkehr und dem SARS-bedingten Rückgang des Jahres 2003, hatte der Flughafen seit 2000 einen spürbaren Rückgang beim Passagieraufkommen von ca. 10,9% zu verzeichnen.
- Für die Zukunft erwartet die Flughafen Düsseldorf GmbH jedoch eine positive Entwicklung: Im laufenden Jahr 2004 ist geplant, die 15 Mio.-Marke zu erreichen; für 2006 wird ein Passagieraufkommen von ca. 17 Mio. prognostiziert.

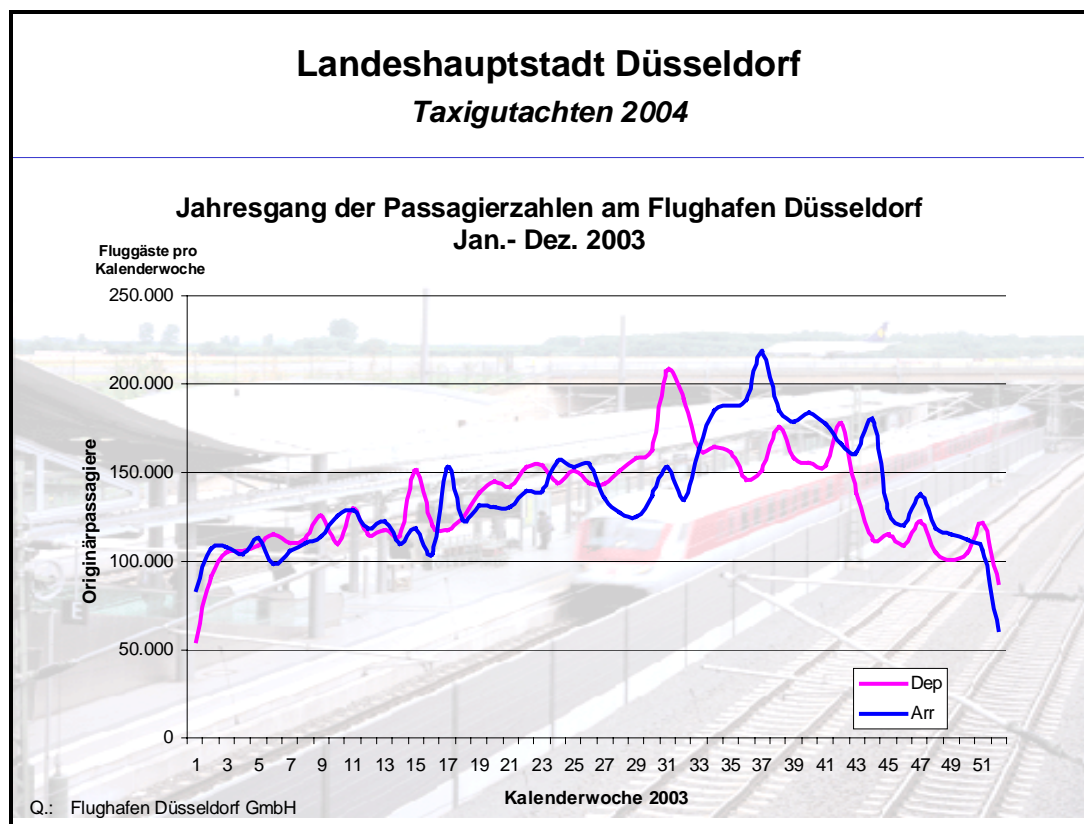
- Der Düsseldorfer Flughafen ist – aus Taxi-Perspektive - ein recht ergiebiger Standort. Etwa 19,7% aller anreisenden Passagiere erreichen die Terminals per Taxi. Zum Vergleich: An cityfernen und durch Schienenanschluss gut erschlossenen Flughäfen, wie München (12%-Taxiquote) oder Frankfurt (16%-Taxiquote) ist die Bedeutung des Verkehrsmittels Taxi deutlich geringer.



- Legt man eine durchschnittliche Besetzung der Taxis mit 2,0 Personen pro Fahrt zu Grunde, so ist für 2004 mit einem jährlichen Aufkommen von **1,5 Mio. Touren** im Quell- und Zielverkehr rund um den Flughafen zu rechnen. Zum Vergleich: Das gesamte Vermittlungsaufkommen der Taxi-Düsseldorf eG. belief sich 2003 auf gut 2 Mio. Touren.
- Von Taxiquoten, wie sie in Hamburg-Fuhlsbüttel (36%) oder Berlin-Tegel (ca. 40%) erreicht werden, ist der Flughafen Düsseldorf jedoch weit entfernt. Beide Airports sind zwar – wie der Düsseldorfer Flughafen – citynahe, haben aber (noch) keinen Bahnanschluss.



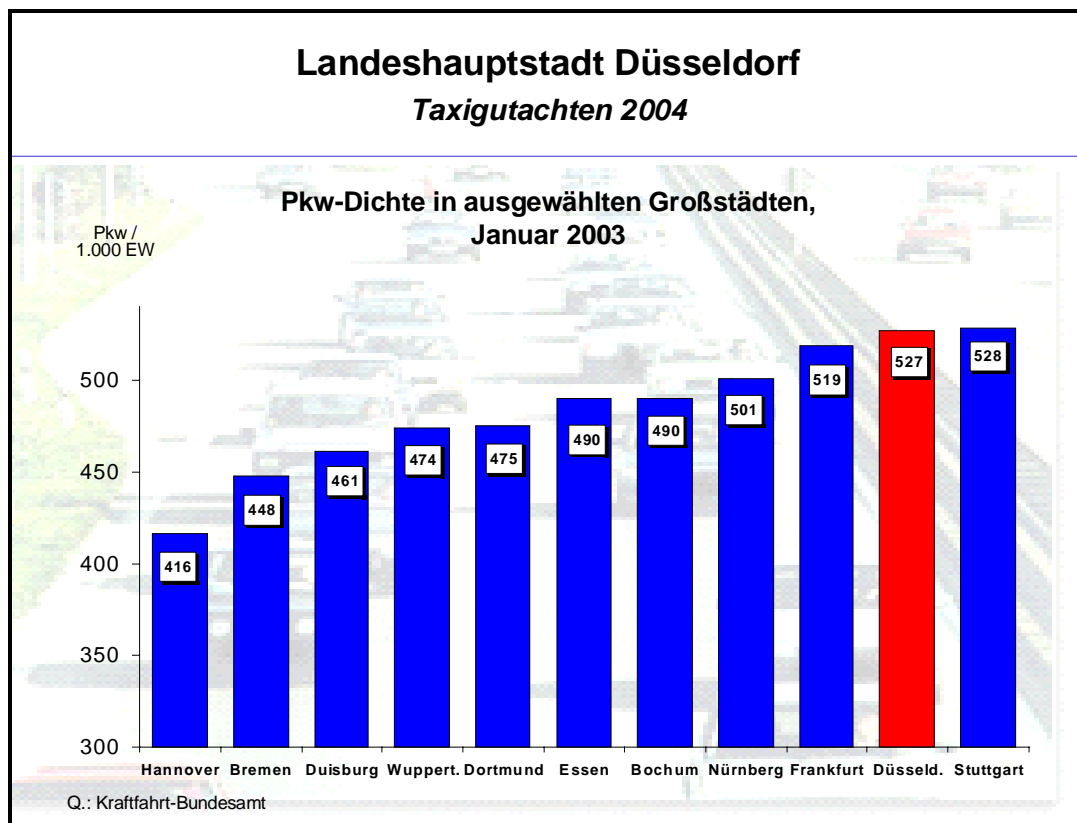
- Starker Wettbewerber des Taxis ist die **Bahn**: Knapp 18% der Düsseldorfer Fluggäste erreichen den Airport auf der Schiene. Zeitweise im 4-Minutenabstand verkehren Fern-, Regional- und S-Bahnzüge zwischen Düsseldorfer Hauptbahnhof und Flughafen. Täglich stehen dem Fluggast ca. 300 Verbindungen zur Verfügung.
- Von Vorteil für das Taxigewerbe ist dabei, dass wichtige innerstädtische Ziele, wie Messe, Regierungsviertel, Alt –/ Innenstadt sowie zahlreiche Hotels vom Flughafen nur **durch Umsteigen** mit Bus und Bahnen zu erreichen sind.
- Der preisbewusste Fahrgast nimmt die Wahl des Verkehrsmittels zunehmend auch unter **Kosten-/ Nutzenaspekten** vor: Bei einer Fahrzeit zwischen 5 Minuten (Regionalexpress) und 12 Minuten (S-Bahn) und einem Fahrpreis von 1,85 € zum Hauptbahnhof hat das stauanfällige und relativ teure Verkehrsmittel Taxi (Fahrpreis ca. 16,00 €) auf der gleichen Route einen schweren Stand.



- Auch der neue Typus des „**Billigfliegers**“ benachteiligt das Taxi: Wenn früher die Taxikosten im Verhältnis zu den Kosten des Flugtickets kaum ins Gewicht fielen, lassen drastisch reduzierte Flugpreise (HAPAG-Lloyd-Slogan: „*Fliegen zum Taxipreis*“) den tatsächlichen Taxipreis heute in kritischerem Licht erscheinen.
- Nachteilig für das Taxigewerbe ist zudem das relativ **unstetige Aufkommen** am Flughafen, das sich in der Spitze durch das Messesgeschehen und durch die Schulferien speist.

2.3.2 Wettbewerbsfaktor Motorisierter Individualverkehr (MIV)

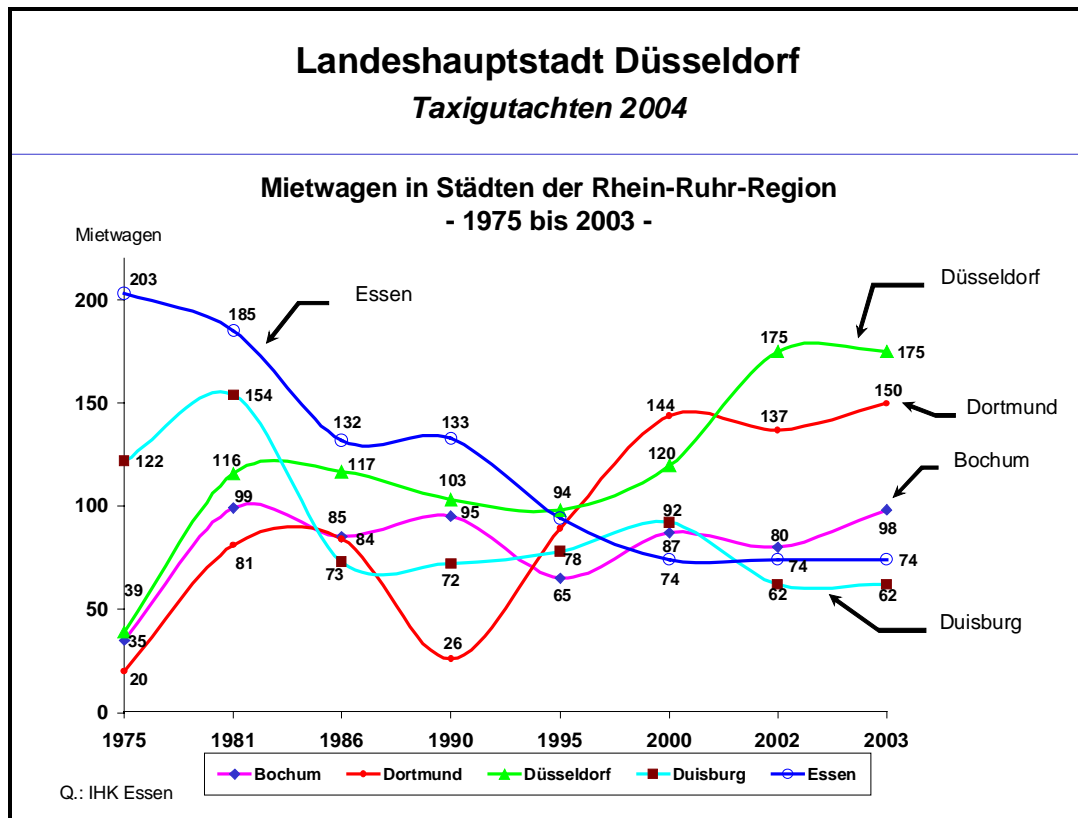
Die Nachfrage nach Taxidienstleistungen ist in hohem Maße abhängig von der Motorisierung der Bevölkerung. In Düsseldorf trifft das Gewerbe dabei auf ungünstige Bedingungen:



- Gemessen an anderen **westdeutschen Großstädten** vergleichbarer Größe besitzt Düsseldorf eine sehr hohe Pkw-Dichte (527 Pkw / 1.000 Einwohner). Städte wie Dortmund (475), Duisburg (461), Hannover (416) oder Bremen (448) kommen auf wesentlich niedrigere Dichtewerte. Höhere Pkw-Dichten finden sich nur noch in ausgesprochenen „**Autostädten**“, wie Stuttgart (528), Wiesbaden (657) oder Wolfsburg (748).
- Neben der Pkw-Verfügbarkeit bildet die **tatsächliche Nutzung** eine bedeutende Rahmenbedingung für das Taxigewerbe. In dieser Hinsicht rangiert Düsseldorf etwa im Durchschnitt westdeutscher Ballungszentren: Gut die Hälfte aller innerhalb Düsseldorfs werktätlich zurückgelegten Fahrten (ca. 53%) werden mit dem eigenen Auto oder Motorrad (MIV) erledigt. So bleibt für das Taxi nur wenig Entfaltungsraum.

2.3.2.1 Wettbewerbsfaktor Mietwagen

Das Düsseldorfer Taxigewerbe ist nur in relativ geringem Maße der Konkurrenz des Mietwagengewerbes ausgesetzt:

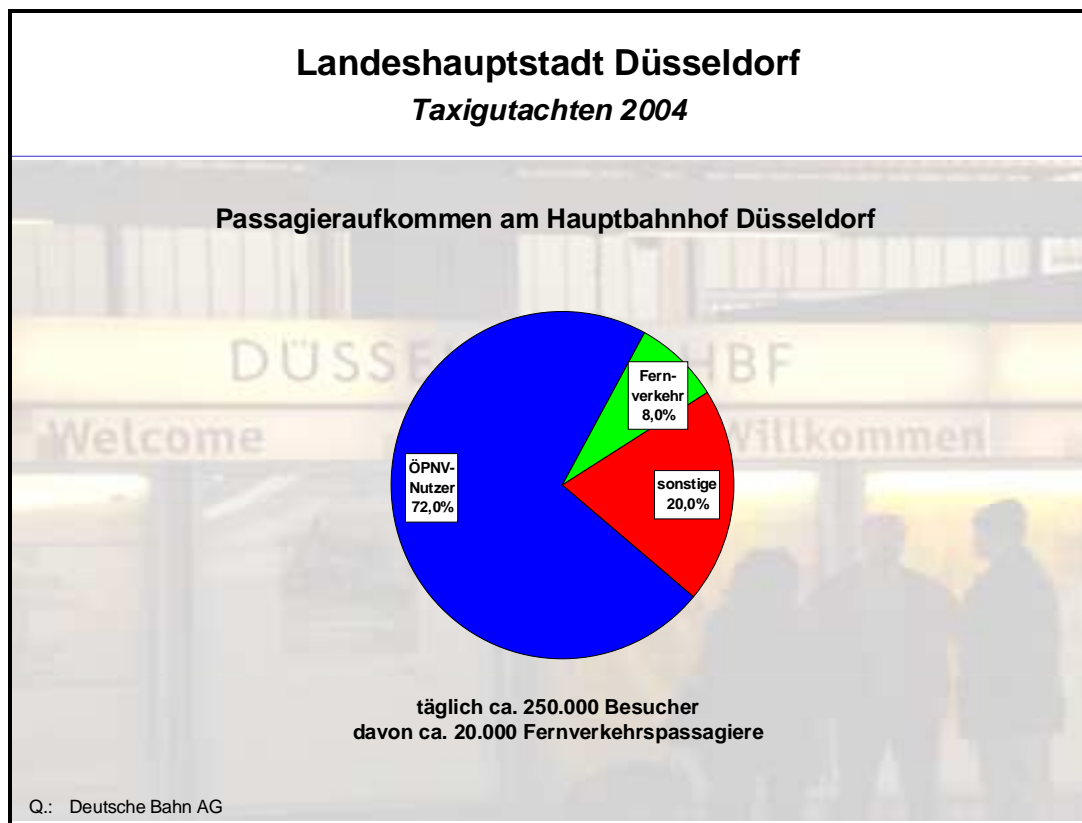


- 1.350 Taxis stehen in Düsseldorf ca. 175 **Mietwagen** gegenüber. Der Anteil der Mietwagen am gesamten Taxi- und Mietwagenbestand rangiert bei gut 11%. Damit zeichnet sich eine relativ „günstige“ Konstellation ab.
- In dieser Hinsicht unterscheidet sich Düsseldorf deutlich von Städten wie Mönchengladbach (Mietwagenanteil: 39,4%), Bonn (35,4%) oder Bochum (22,0%). Langfristig ist die Zahl der Düsseldorfer Mietwagen seit 1995 jedoch spürbar gestiegen.

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

2.3.3 Wettbewerbsfaktor Schienenverkehr

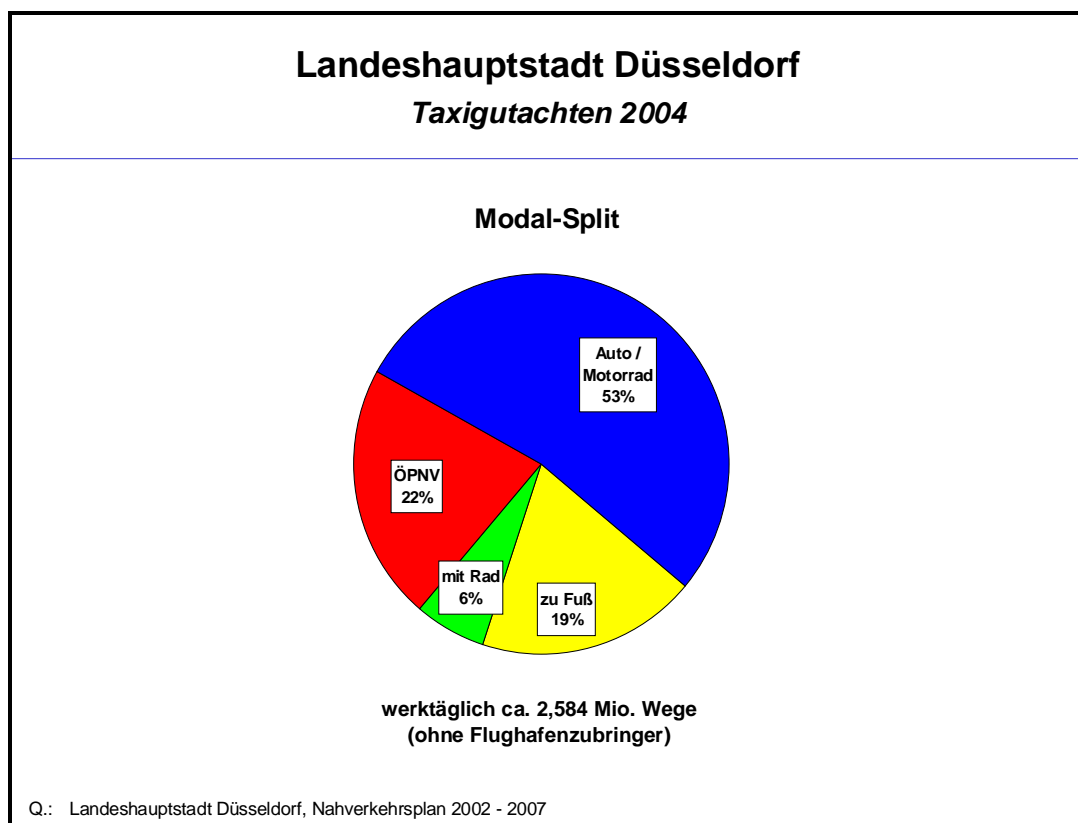
Wirkungsvoll nimmt das Taxi seine Funktion als ergänzender Verkehrsträger gegenüber dem Schienenverkehr wahr. Wichtiger Bezugspunkt für das Taxi ist daher der Hauptbahnhof.



- Im Vergleich zu anderen Großstadtbahnhöfen zeichnet sich der Düsseldorfer Hauptbahnhof durch ein sehr **hohes Verkehrsaufkommen** aus. Werktäglich ist die Station Ziel bzw. Ausgangspunkt für ca. 1.000 Eisenbahnverbindungen.
- Werktäglich frequentieren ca. **250.000 Besucher und Passagiere** den Düsseldorfer Hauptbahnhof. Zum Vergleich: Der Essener Hauptbahnhof kommt auf ein wesentlich niedrigeres Aufkommen von ca. 120.000 Personen.
- Die Mehrzahl der Bahnhofsnutzer – ca. 180.000 Personen - sind jedoch ÖPNV-Nutzer. Von besonderer Bedeutung für die Taxinachfrage an Bahnhöfen ist der Fernverkehr. Nach Schätzung der Deutschen Bahn AG nutzen jedoch nur ca. 20.000 der täglichen Bahnhofsbesucher **Fernverkehrszüge**.

2.3.4 Wettbewerbsfaktor ÖPNV

Düsseldorf verfügt über einen **leistungsfähigen ÖPNV**, der dem Taxigewerbe ebenfalls Grenzen setzt. Das enge Netz aus Bussen, Stadt-, Straßen- und S-Bahnen wird durch zahlreiche Regionalbahnen und Regionalexpresszüge ergänzt. Etwa 22% aller täglich in Düsseldorf zurückgelegten Wege entfallen auf den ÖPNV.



- Das **Omnibusnetz der Stadt** umfasst 55 Linien – darunter 26 Regionalbus- und 23 Stadtbuslinie.
- Besondere Wettbewerbsbedeutung für das Taxigewerbe haben die 9 Buslinien des **Nacht-Expressnetzes**, die die nächtliche Betriebspause überbrücken. Hinzu kommen die nur am Wochenende eingesetzten Discobus-Linien.
- **Stadtbahnen** und **Straßenbahnen** werden auf 20 Linien betrieben und sind z.T. als U-Bahn ausgelegt. 2 Straßenbahnlinien verkehren daneben als reine Nachtlinien.

- Eine weitere Säule des ÖPNV bilden die 6 **S-Bahnlinien** der DB-Regio, die zugleich für eine Anbindung in die Region sorgen. Darüber hinaus berühren 2 **Regionalbahn-** und 6 **Regionalexpresslinien** das Düsseldorfer Stadtgebiet und ergänzen so das innerstädtische ÖPNV-Angebot.

Gleichzeitig ist das Taxigewerbe jedoch auch Teil des ÖPNV: Auf werktäglich ca. 570.000 Fahrten mit Bus und Bahnen (ohne Flughafenzubringer) kommen ca. 25.000 Fahrten / Touren mit dem Taxi. Diese Zahl unterstreicht die zuweilen unterschätzte Bedeutung des Taxigewerbes im Rahmen des ÖPNVs.

Im Stadtteil Benrath wurde erstmals ein Pilotprojekt Anrufsammeltaxi (AST) errichtet – mit bislang eher mäßigem Erfolg: *„Obwohl den potentiellen Benutzerinnen und Benutzern das AST-Angebot bekannt ist, bleibt die Nachfrage unter den ursprüngliche eingeschätzten Erwartungswerten“* – so der „Düsseldorfer Nahverkehrsplan 2002 – 2007“

- Auch das Düsseldorfer Taxigewerbe setzt wenig Hoffnung in das AST-Konzept. Im Rahmen dieser Untersuchung wurden die Taxiunternehmer nach ihrer Meinung zur **ÖPNV-Einbindung** des Düsseldorfer Taxigewerbes befragt. Nur relativ wenige mochten sich überhaupt äußern – ganz überwiegend zurückhaltend. Das vorherrschende Meinungsbild: *„Keine Chance in Düsseldorf“* und *„wird von den Kunden nicht angenommen.“*
- Während auf die Frage nach der ÖPNV-Einbindung des Taxigewerbes von den Unternehmern anderenorts häufig recht konkrete Streckenvorschläge vorgebracht werden, bleiben sogar die Düsseldorfer Unternehmer, die alternativen Bedienungsformen positiv gegenüber eingestellt sind, **auffallend vage**. Typische Statements: *„Man muss jede Geschäftsmöglichkeit nutzen“* oder *„AST als ÖPNV-Ergänzung in der Nacht.“* Konkrete und handlungsorientierte Vorschläge werden praktisch nicht geäußert.

3 ANGEBOTSSITUATION

Die Angebotssituation im Taxigewerbe wird hauptsächlich durch vier Faktoren bestimmt:

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

Kennzeichnend für das Düsseldorfer Taxigewerbe ist ein deutliches Professionalitätsgefälle innerhalb der Unternehmerschaft: Neben der großen Mehrheit professionell arbeitender Betriebe, existiert in Düsseldorf ein Segment **semiprofessioneller** Anbieter, zu dem ca. 13% der Betriebe zu rechnen sind – in der Regel Alleinfahrer. In der Stadt Essen hatte der Anteil der Semiprofessionellen 2003 mit mehr als 26% sogar doppelt so hoch gelegen. Kennzeichnend für diese Gruppe sind nachhaltig niedrige Umsätze, geringe Kosten und minimale Fahrleistungen¹. In zahlreichen Gesprächen konnten Hintergründe ermittelt werden:

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

¹ Als quantitatives Kriterium für „Semiprofessionalität“ wurde ein nachhaltiger Jahresumsatz von weniger als 25.000 € pro Fahrzeug definiert.

3.1 Die Betriebe

3.1.1 Betriebe des Taxigewerbes

Das Düsseldorfer Taxigewerbe zeigt eine großstadtypische Struktur:

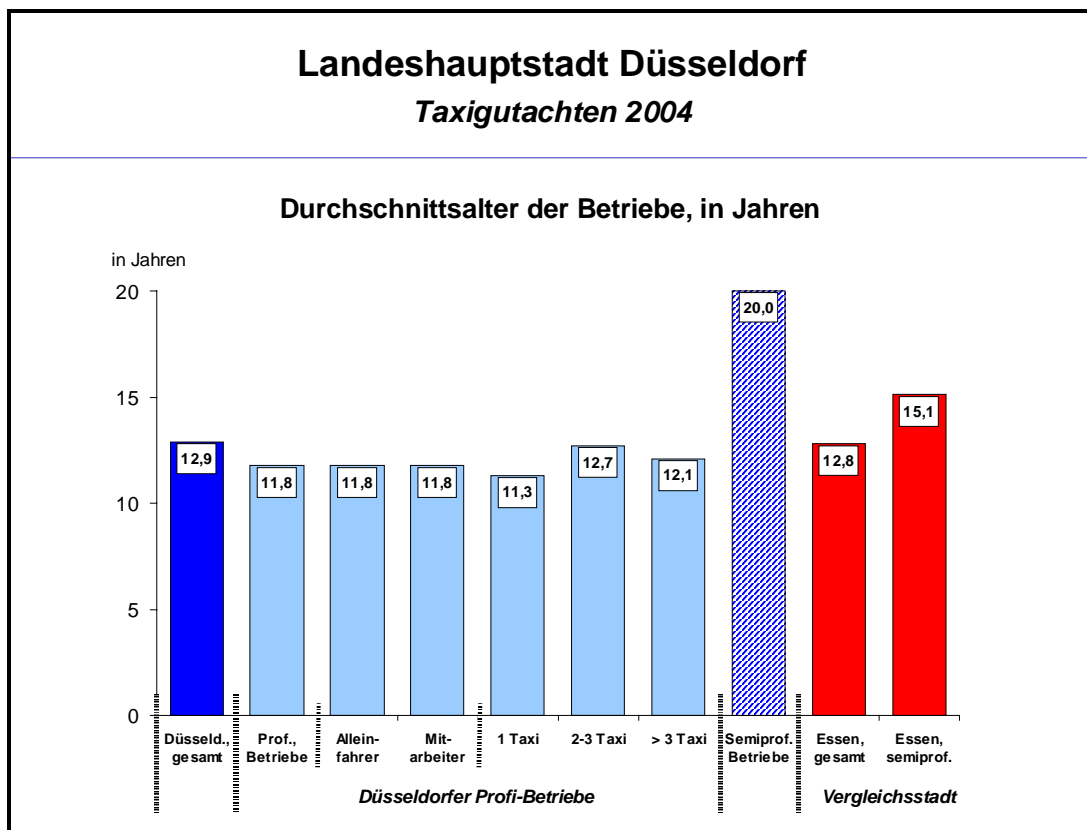
STADT DÜSSELDORF BETRIEBE DES TAXI- UND MIETWAGENGWERBES APRIL 2002		
	Betr.	Fahrzeuge
Taxikonzessionen	646	1.347
Taxis pro Betrieb	2,1	

- Das Gewerbe besteht aus **646 Betrieben** mit insgesamt **1.347 Taxis**. **Hinzu kommen ca. 175 Mietwagen**.
- Kennzeichnend für Düsseldorf ist die **Kleinteiligkeit des Taxigewerbes**: Ca. zwei Drittel der Betriebe sind Kleinstbetriebe mit nur einem Fahrzeug. Im Durchschnitt besitzen die Düsseldorfer Taxibetriebe jeweils ca. 2,1 Taxis. Damit präsentiert sich das Düsseldorfer Gewerbe etwas professioneller als z.B. das Essener Gewerbe (1,6 Taxis / Betrieb).

STADT DÜSSELDORF BETRIEBE DES TAXIGEWERBES, KONZESSIONEN			
Konzessionen	Zahl der Betriebe	Anteil in %	
		Düsseldorf	Essen
1	422	65,3%	71,3%
2	83	12,8%	16,8%
3	48	7,4%	7,5%
4	33	5,1%	1,8%
5+	60	9,3%	2,8%
Gesamt	646	100,0%	100,0

3.1.2 Betriebe nach Gründungszeitpunkt

Die Altersstruktur der Düsseldorfer Betriebe ist typisch für das eher „kurzlebige“ Taxigewerbe westdeutscher Großstädte:



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

3.1.3 Mitarbeiterstruktur der Betriebe

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

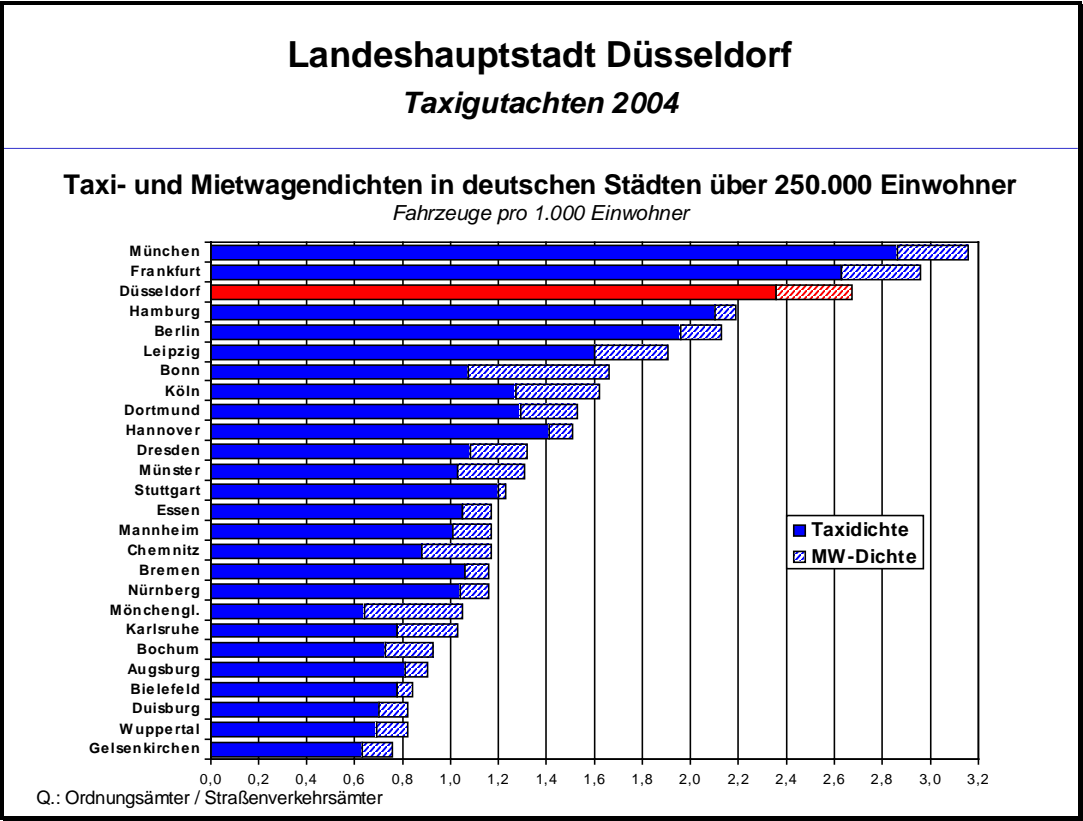
STADT DÜSSELDORF BETRIEBE NACH MITARBEITERN 2003											
	Total	Professionelle Betriebe						Semi-prof. Betriebe	Vergleichswert		
		Gesamt, prof.	Alleinfahrer	Mitarbeiter	1 Taxi	2-3 Taxi	> 3 Taxi		Essen	Hannover	Münster
Alleinfahrer	35,6%	29,3%	100,0%	0,0%	48,9%	0,0%	0,0%	73,6%	33,3%	22,7%	15,7%
mit Mitarbeitern	64,4%	70,7%	0,0%	100,0%	51,1%	100,0%	100,0%	26,4%	66,7%	77,3%	84,3%
davon: mit Vollzeitmitarb.	64,8%	61,6%	-	61,6%	31,1%	80,3%	91,0%	30,4%	39,0%	48,6%	51,0%
Ø Vollzeitmitarb.	3,2	3,2	-	3,2	1,1	1,9	6,1	2,1	2,4	1,9	4,5
davon: mit Teilzeitmitarb.	23,5%	24,7%	-	24,7%	14,3%	30,3%	36,0%	4,3%	24,6%		
Ø Teilzeitmitarb.	2,1	2,2	-	2,2	1,0	1,5	3,8	1,0	1,5		
davon: mit 400 €Kraft	77,7%	76,9%	-	76,9%	61,5%	86,9%	91,0%	91,3%	71,9%	80,0%	67,6%
Ø 400 €Kräfte	4,0	4,1	-	4,1	1,3	2,6	9,3	2,4	2,6	1,9	3,9
davon: mit Familienangeh.	12,7%	12,1%	-	12,1%	10,6%	13,1%	13,5%	21,7%	23,2%	23,5%	25,5%
Ø Familienangeh.	1,4	1,3	-	1,3	1,1	1,3	1,8	2,0	1,2	1,3	1,3

- Die Betriebsform des **Alleinfahrers** hat in Düsseldorf noch erhebliche Bedeutung. Gut ein Drittel der Betriebe zählt zu dieser Gruppe.
- Wie schmal die Personalausstattung der Düsseldorfer Betriebe ist, zeigt der **Vergleich** mit **Koblenz** – Deutschlands Stadt mit den „kleinsten“ Taxibetrieben (1,02 Taxis / Betrieb). Obwohl hier – mit einer Ausnahme – jeder Betrieb nur eine Konzession besitzt, beschäftigen Koblenzer Taxiunternehmer weit häufiger Mitarbeiter (ca. 77%) als ihre Düsseldorfer Kollegen (ca. 64%). Der intensivste **Personaleinsatz** findet sich erwartungsgemäß bei den Mehrfahrzeugbetrieben.

- Relativ hoch ist die Bedeutung geringfügiger Arbeitsverhältnisse: Ca. 78% der Betriebe beschäftigen so genannte **400-€Kräfte**.
- Mäßige Bedeutung haben **mithelfende Familienmitglieder**, die nur in ca. 13% der Betriebe zum Einsatz kommen. Nicht selten sind dabei „Ehegattenkonstruktionen“. Konkret: Die Ehefrau ist Konzessionshalterin, der Ehemann ist formal bei der eigenen Ehefrau angestellt.

3.2 Taxi- und Mietwagendichte

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



- **Taxidichte (TD):** Wichtigste Kennzahl ist die Taxidichte. Sie gibt Auskunft über die Wettbewerbsintensität des Taxigewerbes und beschreibt, wie viele Fahrzeuge jeweils 1.000 Einwohnern zur Verfügung stehen. Während Metropolen von internationaler Bedeutung, wie beispielsweise München (2,86), Frankfurt (2,63) Hamburg (2,10) oder Berlin (1,96) eine sehr hohe Taxidichte aufweisen, liegt der Wert in kreisfreien NRW Städten im Durchschnitt bei 0,97; in niedersächsischen Städte bei 0,95. Je höher die Taxidichte, desto stärker die Wettbewerbsintensität.
- **Taxi / Mietwagendichte (TMD):** In vielen Städten bilden Taxi- und Mietwagengewerbe ein weitgehend einheitliches Marktgeschehen. Um Vergleichszahlen für das Geschehen auf dem gesamten Taxi- und Mietwagenmarkt zu gewinnen, wird daher auch die Taxi-/Mietwagendichte (TMD) errechnet, die die Wettbewerbsintensität auf dem gesamten Taxi- und Mietwagenmarkt beschreibt. In kreisfreien NRW Städten liegt die TMD im Durchschnitt bei 1,20. In Niedersachsen rangiert der Wert etwas niedriger - bei 1,16.
- **Einwohner pro Taxifahrzeug:** Diese Kennziffer gibt Auskunft über die wirtschaftliche Basis, die das Taxigewerbe in der Wohnbevölkerung einer Stadt, eines Kreises oder einer übergeordneten Gebietskörperschaft besitzt. In kreisfreien NRW-Städten liegt die Zahl der Einwohner pro Taxi im Durchschnitt bei 1.032 - ähnlich wie in Niedersachsen (1.055). Je höher die Zahl der Einwohner pro Taxifahrzeug, desto größer die wirtschaftliche Basis des Taxigewerbes.

TAXIDICHTE (TD) UND TAXI-/MIETWAGENDICHTE (TMD) FÜR KREISFREIE STÄDTE, STAND 2004

kreisfreie Städte	Einwohner	Taxis	Mietwagen	EW / Taxi	TD Taxi / 1000 EW	EW / T+MW	TMD Taxi+MW / 1000 EW
München	1.205.923	3.446	360	350	2,86	317	3,16
Frankfurt	650.006	1.712	213	380	2,63	338	2,96
Düsseldorf	571.933	1.347	175	425	2,36	376	2,67
Hamburg	1.715.392	3.606	194	476	2,10	456	2,19
Berlin	3.382.169	6.645	569	509	1,96	469	2,13
Leipzig	493.242	787	154	627	1,60	524	1,91
Hannover	515.001	724	53	711	1,41	663	1,51
Dortmund	590.126	763	137	773	1,29	656	1,53
Köln	967.940	1.228	342	788	1,27	617	1,62
Stuttgart	582.443	701	16	831	1,20	812	1,23
Dresden	478.960	518	112	925	1,08	760	1,32
Bonn	306.016	328	180	933	1,07	602	1,66
Bremen	539.403	570	58	946	1,06	859	1,16
Essen	591.889	621	74	953	1,05	852	1,17
Münster	267.197	274	75	975	1,03	766	1,31
Bielefeld	323.373	252	19	1.283	0,78	1.193	0,84
Krefeld	239.559	185	8	1.295	0,77	1.241	0,81
Aachen	245.778	180	51	1.365	0,73	1.064	0,94
Bochum	390.337	284	80	1.374	0,73	1.072	0,93
Duisburg	512.030	356	62	1.438	0,70	1.225	0,82
Wuppertal	364.784	252	48	1.448	0,69	1.216	0,82
Hagen	202.595	130	57	1.558	0,64	1.083	0,92
Mönchengl.	262.963	168	109	1.565	0,64	949	1,05
Gelsenkirchen	276.740	173	36	1.600	0,63	1.324	0,76
Oberhausen	221.619	130	31	1.705	0,59	1.377	0,73
Ø NRW, kreisfr.				1.032	0,97	834	1,20
Ø Bayern kreisfr.				622	1,61	549	1,82
Ø Nieders. kreisfr.				1.055	0,95	866	1,16
Ø Rhein.-Pf. kreisfr.				1.692	0,59	1.271	0,79
Ø Bad.-Würt. kreisfr				1.027	0,97	881	1,14

Die Düsseldorfer Werte belegen eine außergewöhnliche Wettbewerbssituation:

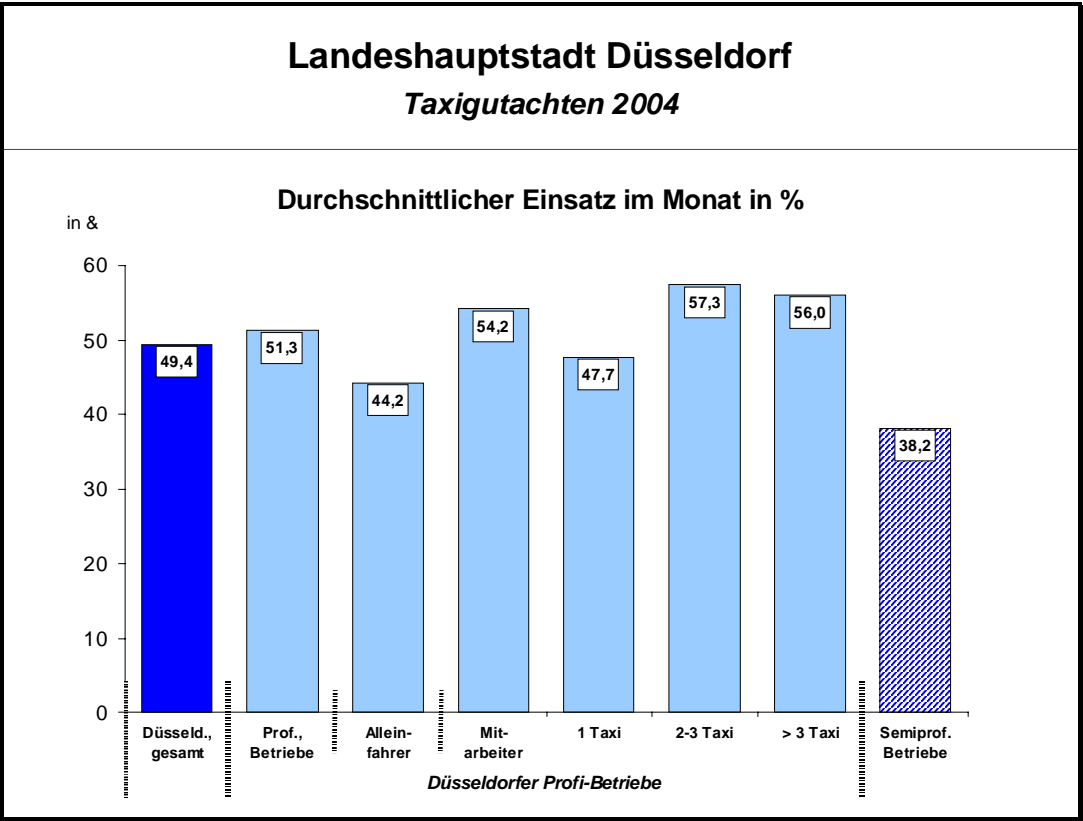
- Mit einer Taxidichte von 2,36 (Taxis / 1.000 Einwohner) rangiert die Landeshauptstadt auf Rang 3 deutscher Großstädte. Höhere Taxidichtewerte werden nur noch in München und Frankfurt erreicht.
- In der Bevölkerungszahl vergleichbare Städte, wie z.B. Bremen (1,06), Stuttgart (1,20), Dortmund (1,29), Hannover (1,41), Duisburg (0,70) oder Essen (1,05) kommen durchweg auf wesentlich niedrigere Dichtewerte.
- Eine deutlich niedrigere Taxidichte findet sich auch in Köln (1,27) – obwohl hier mit der Köln-Messe, dem Flughafen Köln-Wahn und einem ausgeprägten Dienstleistungssektor - ähnliche Rahmenbedingungen wie in Düsseldorf bestehen.
- Unter Einbeziehung der Mietwagen ergibt sich für Düsseldorf kein wesentlich verändertes Bild: Die Taxi-Mietwagendichte liegt bei 2,67. Die Düsseldorfer Mietwagen haben – wie dargestellt - nur geringe Bedeutung für das Geschehen auf dem Taximarkt.
- Aufschlussreich ist der Vergleich mit dem Hamburger Taximarkt: Trotz eines Beschlusses der Bürgerschaft besteht in der Hansestadt (noch) keine Kontingentierung der Konzessionen. Anders als in Düsseldorf kam es in Hamburg so zu einer Art Selbstregulierung des Taximarktes: Von Januar 2003 bis Juni 2004 sank die Zahl der Taxis von 3.884 auf 3.606 (-7,2%) – ein konjunktureller Anpassungseffekt, der in Düsseldorf auch durch die Kontingentierung faktisch unterbunden wird.
- Die auf den ersten Blick positive Hamburger Entwicklung hat jedoch einen entscheidenden Nachteil: Die herrschenden Marktmechanismen drängen tendenziell gesetzeskonform arbeitende Unternehmer aus dem Markt und begünstigen das Abdriften immer weiterer Teile des Gewerbes in die **Schattenwirtschaft**. Die offensichtliche Folge: Ein dramatisches **Absinken der Servicequalität**. Beides hat den Hamburger Senat im Juni 2004 zu einem entschiedenen Handeln veranlasst.

3.3 Angebotsintensität (Einsatzzeit und Fahrleistung)

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

3.3.1 Einsatzzeit

Zunächst wurden die Unternehmer gebeten, den durchschnittlichen zeitlichen Einsatz ihrer Fahrzeuge, bezogen auf die im Monat zur Verfügung stehende Zeit (ca. 720 Stunden) abzuschätzen. Insgesamt liegt die zeitliche Auslastung der Düsseldorfer Taxis bei knapp 50%.



Die Organisation der Schichten deutet auf eine suboptimale Auslastung der vorhandenen Kapazitäten hin:

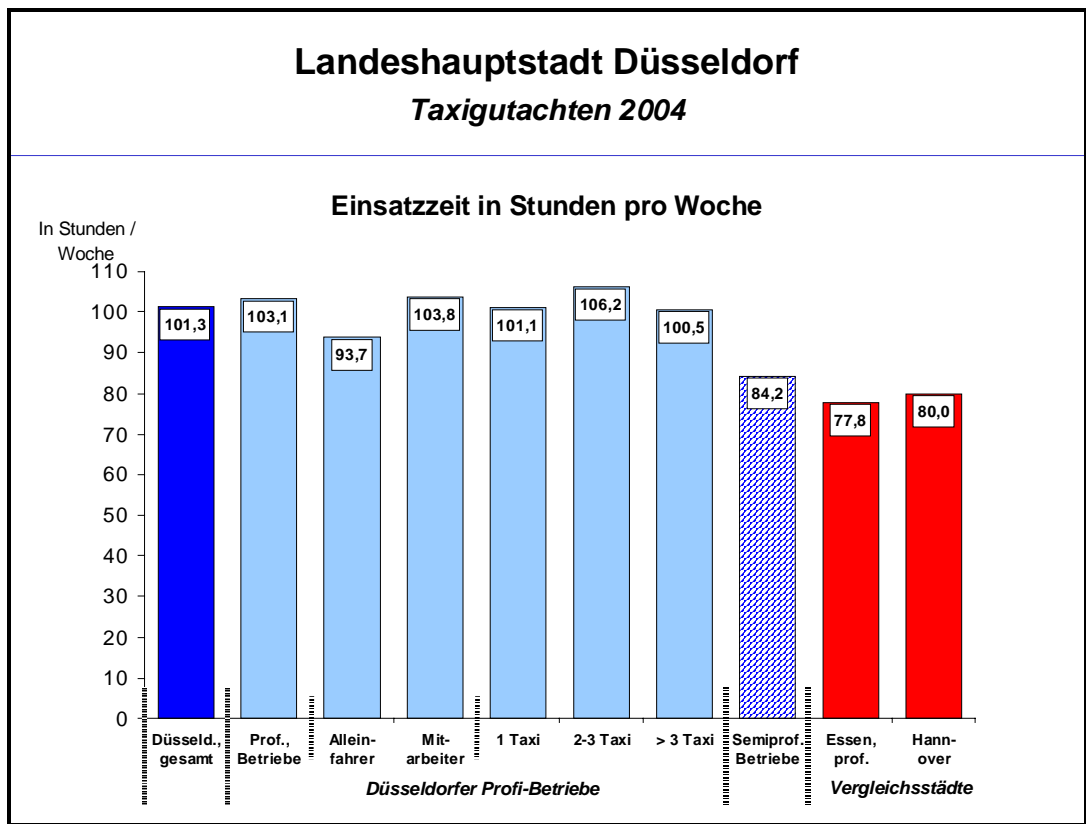
STADT DÜSSELDORF BETRIEBE NACH SCHICHTENORGANISATION 2003 IN %											
	Total	Professionelle Betriebe						Semi-prof. Betriebe	Vergleichswert		
		Gesamt, prof.	Alleinfahrer	Mitarbeiter	1 Taxi	2-3 Taxi	> 3 Taxi		Essen, prof.	Essen, semi prof	Hannover
1-Schicht	65,0	60,9	96,5	46,3	80,8	35,1	24,4	90,4	68,5	89,6	60,9
2-Schicht	35,0	39,1	3,5	53,7	19,2	64,9	75,6	9,6	31,5	10,4	39,1
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- Etwa zwei Drittel der Betriebe sind **Einschichtbetriebe**. Hier macht sich u.a. der sehr hohe Anteil der Alleinfahrer bemerkbar. Im Klartext: Die vorgehaltene Kapazität wird suboptimal ausgelastet. Eine ähnliche Situation wie in Düsseldorf ist in den Messestädten Essen und Hannover zu beobachten.
- Je größer der Betrieb, desto höher der Anteil der **Mehrschichtbetriebe**: Etwa drei Viertel der größeren Betriebe sind im 2-Schichtbetrieb organisiert.

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

STADT DÜSSELDORF										
Durchschnittliche Einsatzzeit in Std. pro Woche										
	Total	Professionelle Betriebe						Semi-prof. Betriebe	Vergleichswert	
		Gesamt, prof.	Alleinfahrer	Mitarbeiter	1 Taxi	2-3 Taxi	> 3 Taxi		Essen, prof.	Hannover
Wochentag										
• Tagesstunden	9,7	9,7	10,6	9,3	10,0	9,5	8,6	9,6		
• Nachtstunden	6,2	6,4	4,4	6,8	6,0	6,7	6,7	4,2		
Tag + Nacht	15,9	16,1	14,9	16,1	16,0	16,2	15,3	13,8		
Wochenende										
• Tagesstunden	6,7	6,9	7,4	6,6	7,0	6,9	6,4	5,8		
• Nachtstunden	5,9	6,1	3,9	6,6	5,3	7,0	6,6	3,9		
Tag + Nacht	12,6	13,0	11,3	13,2	12,3	13,8	13,1	9,7		
Woche	101,3	103,1	93,7	103,8	101,1	106,2	100,5	84,2	77,8	80,0

- Im Wochendurchschnitt sind die professionell betriebenen Düsseldorfer Taxis wöchentlich **ca. 103 Stunden im Einsatz**. In Essen (ca. 78 Std./ Woche) oder Hannover (ca. 80 Std./ Woche) wurden deutlich geringe Einsatzzeiten gefahren.
- Alarmierend sind die **Einsatzzeiten der Alleinfahrer**. Mit ca. 94 Stunden wöchentlicher Einsatzzeit haben die Alleinfahrer ganz sicher den Bereich der Verkehrsgefährdung erreicht.



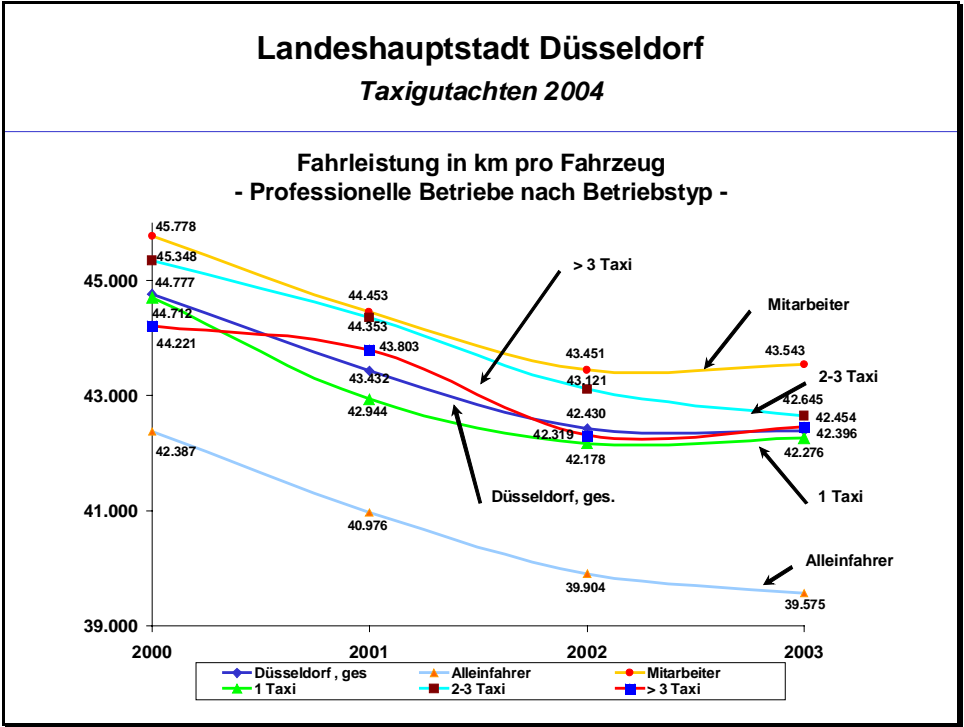
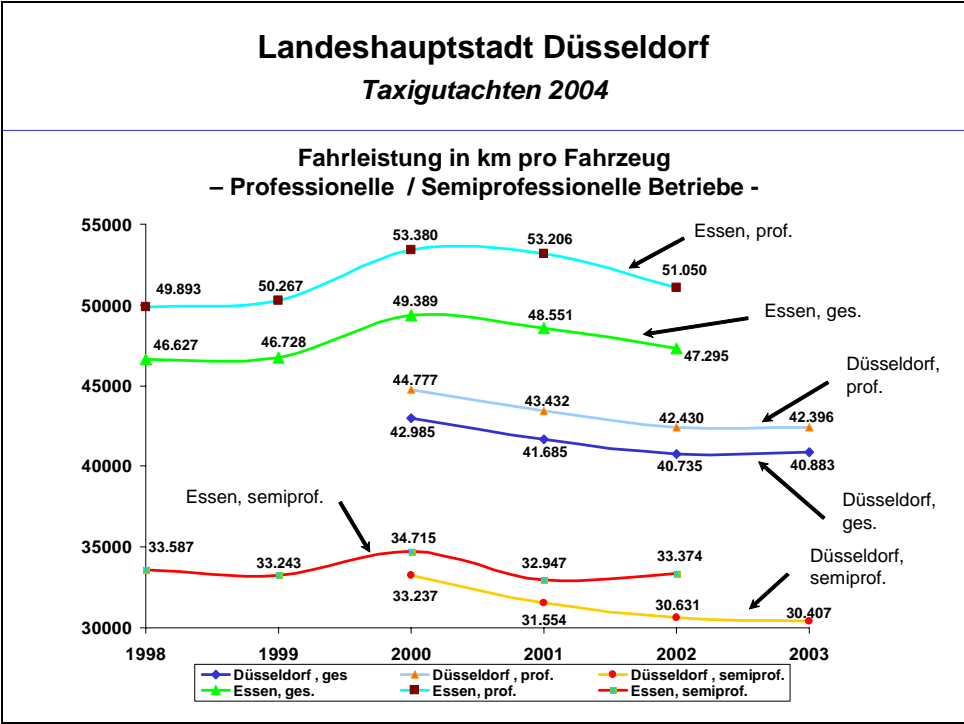
- Zugleich offenbart sich in der völlig überzogenen Einsatzzeit eine **massive Selbstausbeutung** allein fahrender Kleinunternehmer. Nicht ohne Auswirkung dürfte in diesem Zusammenhang auch die Situation am Düsseldorfer Flughafen sein, wo Wartezeiten zwischen 2 und 3 Stunden keine Ausnahme sind.

3.3.2 Fahrleistung

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

STADT DÜSSELDORF DURCHSCHNITTliche KILOMETERLEISTUNG PRO FAHRZEUG, 2000-2003 FAHRLEISTUNGEN IN KM / FAHRZEUG											
	Total	Professionelle Betriebe						Semi-prof. Betriebe	Vergleichswert		
		Gesamt, prof.	Alleinfahrer	Mitarbeiter	1 Taxi	2-3 Taxi	> 3 Taxi		Essen, prof.	Essen, semiprof	Oldenburg
2000	42.985	44.777	42.387	45.778	44.712	45.348	44.221	33.237	53.380	34.715	70.869
2001	41.685	43.432	40.976	44.453	42.944	44.353	43.803	31.554	53.206	32.947	-
2002	40.735	42.430	39.904	43.451	42.178	43.121	42.319	30.631	51.050	33.374	-
2003	40.883	42.396	39.575	43.543	42.276	42.645	42.454	30.407	-	-	-
Ø	41.572	43.259	40.711	44.306	43.028	43.867	43.199	31.457	52.545	33.679	70.869
2000 vs. 2003	-4,9%	-5,3%	-6,6%	-4,9%	-5,4%	-6,0%	-4,0%	-8,5%			

- Extensiven Einsatzzeiten stehen in Düsseldorf eher mäßige Fahrleistungen gegenüber: Während in „kleineren“ Großstädten, wie z.B. in Oldenburg oder Hildesheim, die Fahrzeuge auf Jahresleistungen zwischen 70.000 km und 80.000 km kommen, liegt die durchschnittliche Fahrleistung der Düsseldorfer Fahrzeuge im Mehrjahresdurchschnitt nur bei ca. 41.600 km. Auch in vergleichbaren Großstädten, wie Hannover (47.000 km) oder Essen (52.500 km) liegen die Wert deutlich höher als in Düsseldorf.
- Die niedrige Fahrleistung ist einerseits durch die für „richtige“ Großstädte typisch **kleinräumige Fahrweise** erklärbar. Weiterhin schlagen die **semiprofessioneller Betriebe** zu Buche, die auf eine Durchschnittsfahrleistung von nur ca. 31.500 km kommen.
- Beunruhigend ist der sich seit **2000 abzeichnende Rückgang**: Waren die professionellen Düsseldorfer Taxis im Boomjahr 2000 noch ca. 44.800 km gefahren, reduzierte sich die Fahrleistung bis 2003 auf ca. 42.400 km – ein Minus von gut 5%. Am stärksten betroffen waren die Alleinfahrer (-6,6%) – trotz extensivem Zeiteinsatz.



3.4 Fahrzeugbestand

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

3.4.1 Beschaffung der Fahrzeuge

Das Beschaffungsverhalten der Düsseldorfer Betriebe zeigt ein relativ ungünstiges Bild:

STADT DÜSSELDORF BESCHAFFUNG DER TAXIFAHRZEUGE, 2003 IN % BZW. IN €												
	Total	Professionelle Betriebe						Semi-prof. Betriebe	Vergleichswert			
		Gesamt, prof.	Allein-fahrer	Mit-arbeiter	1 Taxi	2-3 Taxi	> 3 Taxi		Essen, ges.	Hildes-heim	Koblenz	
Neu	67,8%	67,8%	64,4%	68,3%	66,6%	69,1%	67,7%	68,6%	65,5%	81,3%	86,0%	
gebraucht	32,2%	32,2%	35,6%	31,7%	33,4%	30,9%	32,3%	31,4%	34,5%	18,7%	14,0%	
Summe	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
Ø Wert in €	alle	21.711	21.656	21.750	21.642	22.244	22.215	21.085	22.403	20.296	22.255	22.581
	neu	26.340	26.283	26.380	26.270	26.753	25.616	26.365	27.061	25.389	25.165	27.668
	gebraucht	11.625	11.578	13.058	11.330	13.033	14.466	9.438	12.224	10.362	11.820	7.948

- Nur etwa zwei Drittel der Düsseldorfer Taxis wurden fabrikneu beschafft. Der Wert liegt deutlich unter der bundesweiten **Neuwagenquote** von ca. 75% und weit unter dem Wert anderer Großstädte, wie z.B. Oldenburg (ca. 94%) oder Koblenz (ca. 86%). Bei der Neuwagenquote liegt Düsseldorf auf einer Ebenen mit notorisch schlecht ausgestatteten Städten, wie Hannover (ca. 64%), Essen (65,5%) oder Münster (ca. 54%).
- Im Durchschnitt **investieren** die Unternehmer für ihre Fahrzeuge jeweils ca. 21.700 € – ein bundesweit üblicher Wert. Gängige Werte werden sowohl bei den Neufahrzeugen (ca. 26.300 €) wie bei den Gebrauchtfahrzeugen (ca. 11.600 €) erzielt.

STADT DÜSSELDORF FAHRZEUGE NACH ERSTZULASSUNG IN %											
	Total	Professionelle Betriebe						Semi-prof. Betriebe	Vergleichswert		
		Gesamt, prof.	Alleinfahrer	Mitarbeiter	1 Taxi	2-3 Taxi	> 3 Taxi		Essen, ges.	Oldenburg	Koblenz
vor 1996	13,2	11,8	21,1	10,5	18,1	11,9	8,6	31,9			
1996-1999	33,0	32,8	37,5	32,1	32,3	29,2	34,7	35,1			
2000-2002	43,9	45,3	34,2	46,9	39,6	48,4	46,7	26,4			
ab 2003	9,9	10,1	7,2	10,5	10,0	10,5	10,0	6,6			
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0			
Ø Alter in Jahren	5,3	5,2	6,2	5,0	5,8	4,9	5,0	7,1	6,2	4,7	3,4

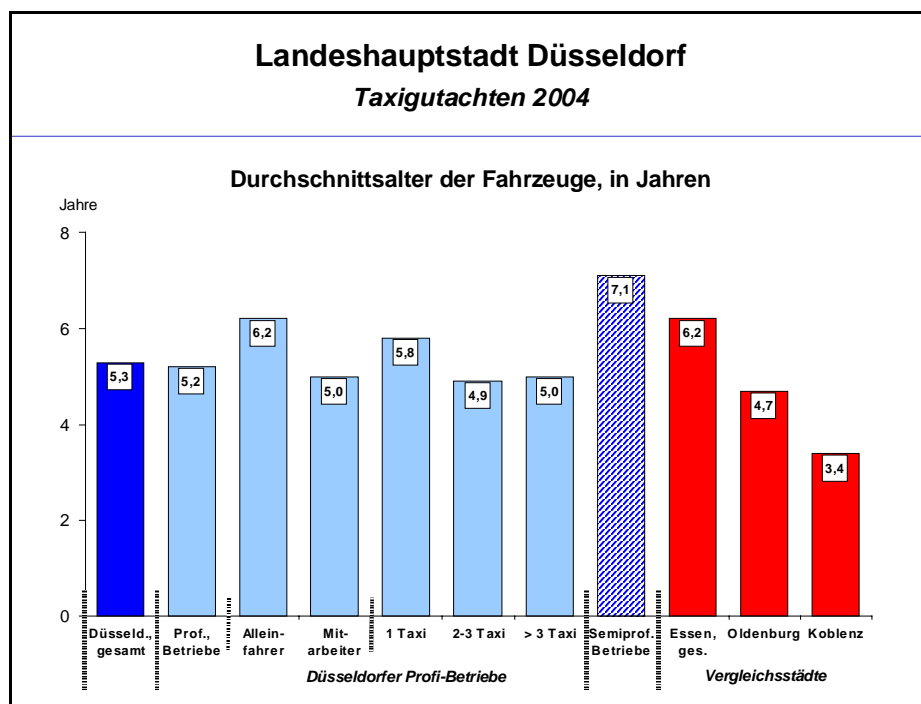
Vorherrschende Finanzierungsart ist der (zumeist) kreditfinanzierte Kauf: Ca. 92% der Düsseldorfer Taxifahrzeuge wurden käuflich erworben. Nur knapp 8% der Fahrzeuge werden mit Leasing finanziert.

STADT DÜSSELDORF FAHRZEUGKAUF VS. LEASING IN %								
	Total	Professionelle Betriebe						Semiprof. Betriebe
		Gesamt, prof.	Alleinfahrer	Mitarbeiter	1 Taxi	2-3 Taxi	> 3 Taxi	
Kauf	92,2	92,0	98,7	91,0	97,5	90,8	89,7	89,5
Leasing	7,8	8,0	1,3	9,0	2,5	9,2	10,3	10,5
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

3.4.2 Alter der Fahrzeuge

Neben Investitionssumme und Neuwagenquote ist die **Altersstruktur der Fahrzeuge** ein wesentliches Indiz für die Qualität der Flotte.

- Das **Durchschnittsalter** der Fahrzeuge liegt bei 5,3 Jahren – ein Wert, wie er bislang nur in wenigen Regionen festgestellt werden musste. Eine gewisse Rolle spielt hier die kleinräumige – in gewissem Maße „verschleißmindernde“ – Fahrweise der Düsseldorfer Taxis. Annähernd die Hälfte der Düsseldorfer Taxifahrzeuge ist bereits vor 2000 erstmals zugelassen worden. Jedes 8. Fahrzeug stammt noch aus der ersten Hälfte der 90er Jahre. Im Klartext: Das Düsseldorfer Taxigewerbe *„lebt von der Substanz“*.
- In anderen Großstädten ist ein durchschnittliches Fahrzeugalter von allenfalls 4 bis 5 Jahren üblich. Eine negative Ausnahme bildet in dieser Hinsicht das Essener Taxigewerbe (6,2 Jahre).



- In Düsseldorf zeichnen sich charakteristische Unterschiede zwischen den **Betriebstypen** ab: Der älteste Fahrzeugbestand findet sich in der Kerngruppe des Düsseldorfer Taxigewerbes, d.h. bei den Alleinfahrern (ca. 6,2 Jahre). Alarmierend ist das Alter der „semiprofessionell“ eingesetzten Fahrzeuge (7,1 Jahre). Ca. 32% der Fahrzeuge dieser Kategorie wurden schon vor 1996 beschafft.

4 NACHFRAGESITUATION

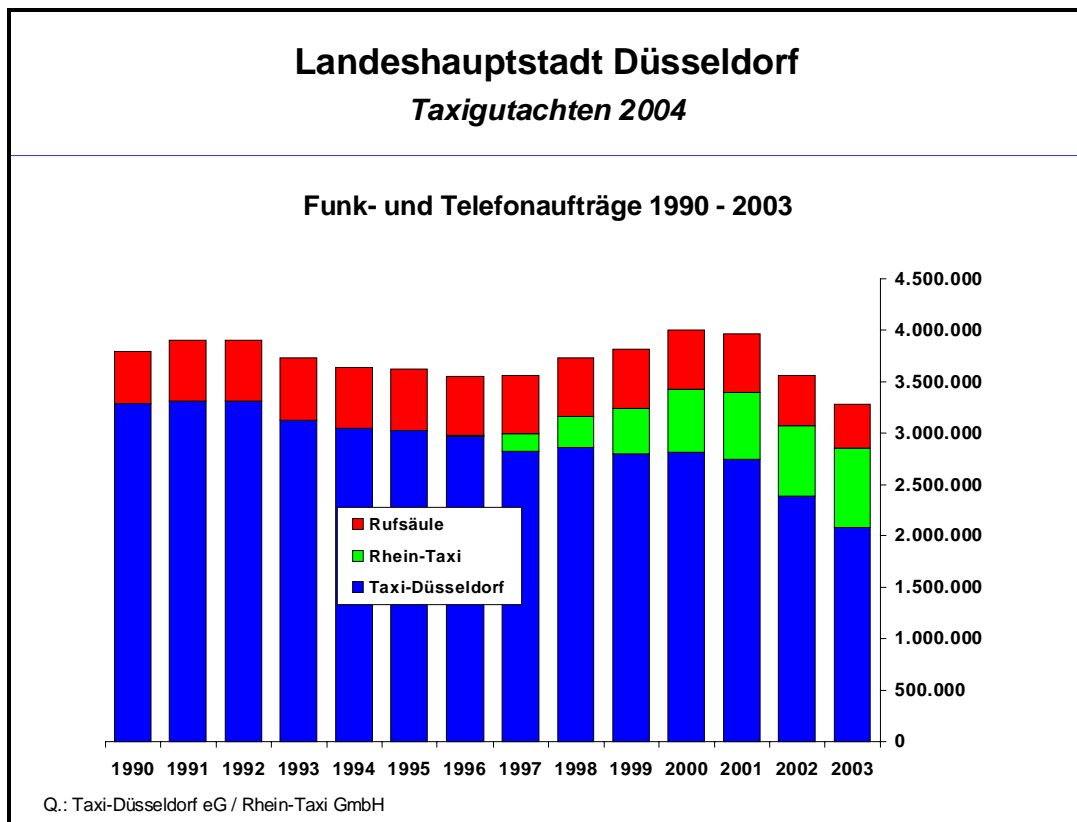
Die Analyse der Nachfragesituation nach Taxidienstleistungen wurde in 3 Schritten vorgenommen:

- Ein wichtiger **quantitativer Indikator** für die Nachfrage im Taxigewerbe sind die Vermittlungszahlen der Taxizentralen.
- Aussagen zur Nachfrage ermöglicht daneben die qualitative Analyse der aktuellen Nachfragestruktur.
- Zur Abschätzung der **zukünftigen Nachfrage** wurden die Unternehmer um eine Prognose der **Nachfrageentwicklung** für die Zeit bis ins Jahr 2006 gebeten.

4.1 Vermitteltes Tourenaufkommen

Lange hielt die Taxi Düsseldorf eG das Monopol auf dem Düsseldorfer Taxivermittlungsmarkt: Die Vermittlung erfolgt per Funk und Telefonsäulen. Ende 1996 trat mit Rhein-Taxi ein Mitbewerber auf den Markt.

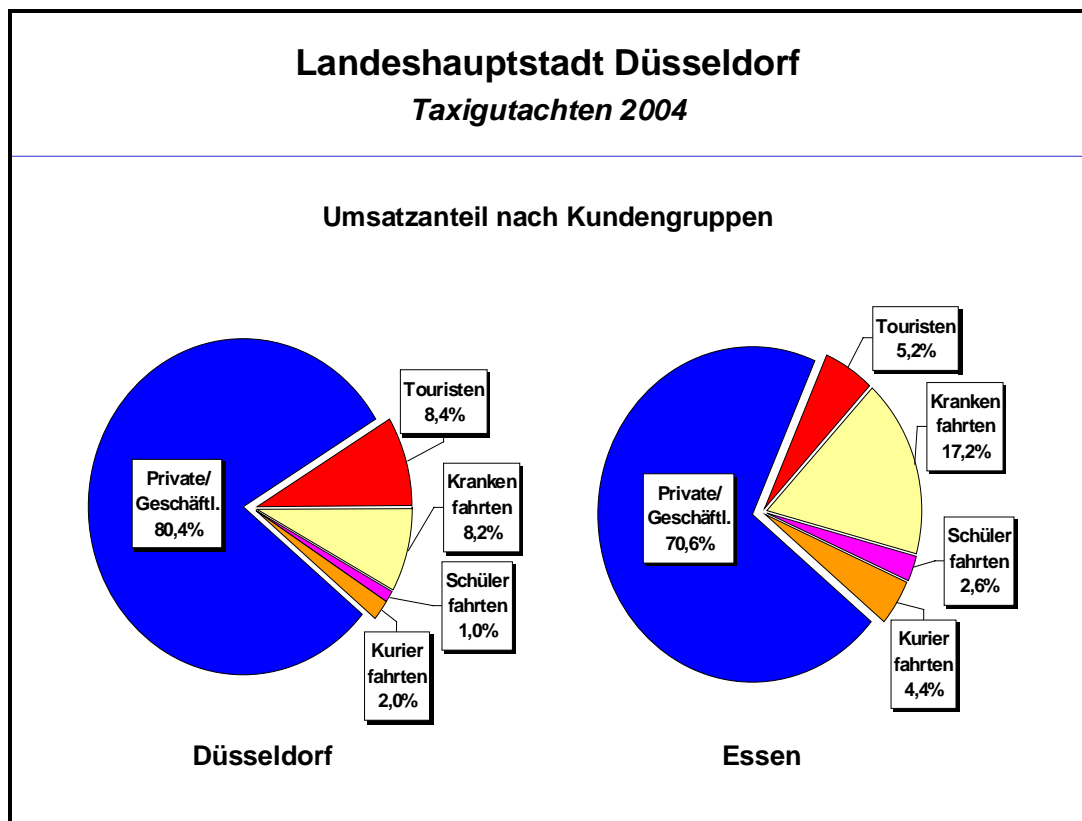
- Gemessen an der Tourenvermittlungstatistik der Funkzentralen hat sich der Düsseldorfer Taximarkt stark rückläufig entwickelt: Wurden 1990 noch ca. 3,79 Mio. Touren vermittelt, lag die Gesamtzahl (Taxi eG und Rhein Taxi) 2003 nur noch bei 3,28 Mio. – ein langfristiges Minus von 13,4%.
- Im Allgemeinen folgten die Vermittlungszahlen dem gesamtwirtschaftlichen Konjunkturverlauf: Den Boomjahren 1990 bis 1992 folgten die Rezessionsjahre 1993/1994 mit einem Rückgang der Vermittlungszahl von jährlich 4,5% bzw. 2,5%. Zuwachs brachten die wirtschaftlichen Boomjahre 1998 bis 2000, in denen die Verluste der vorangegangenen Jahre wieder wettgemacht werden konnten.



- Seit Herbst 2001 (11. September) und verstärkt im Jahre 2002 nahm das Geschehen einen neuen Verlauf: Innerhalb nur eines Jahres sank die Gesamtvermittlungszahl aller Düsseldorfer Zentralen von 3,96 Mio. Touren auf ca. 3,56 Mio. – ein verheerendes Minus von 10%.
- Auch 2003 setzte sich der Niedergang nahezu ungebremst fort (-7,9%). Verglichen mit den Rezessionsjahren 1993/1994 hat die Entwicklung 2002/2003 eine deutlich verschärfte Form angenommen.
- Der Negativtrend setzt sich fort – wenn auch gemildert. Gemessen an den Funkvermittlungszahlen der Taxi-Düsseldorf eG ist das Vermittlungsgeschehen in den ersten 4 Monaten des Jahres 2004 noch einmal um ca. 1,1% zurückgegangen und stabilisiert sich so auf sehr niedrigem Niveau.

4.2 Gegenwärtige Nachfragestruktur

Die Analyse der Nachfrage nach einzelnen Kundengruppen zeigt eine großstadttypische Struktur:



- Generell gilt: Je urbaner die Gemeinde, desto bedeutender das „klassische“ Taxigeschäft mit Privaten und Geschäftsleuten: Ca. 80% der in Düsseldorf eingefahrenen Umsätze entfallen auf solche Fahrten – d.h. auf das „klassische“ Taxigeschäft. Zum Vergleich: In Essen liegt der Anteil bei 71%, in Hannover bei 75%. Die außerordentliche Abhängigkeit von der privaten Konsumentennachfrage erklärt die große Sensibilität des Düsseldorfer Taxigewerbes für konjunkturelle Schwankungen.
- Mit ca. 8% Umsatzanteil spielen **Krankenfahrten** in Düsseldorf eine sehr geringe Rolle. In der Regel gilt: Je größer die Stadt, desto geringer die Umsätze mit Krankenfahrten. In ländlichen Regionen überschreitet der Krankenfahrtenanteil dagegen zuweilen die 60%-Marke.

STADT DÜSSELDORF
NACHFRAGESTRUKTUR DES TAXIGEWERBES FÜR 2003
IN %

	Total	Professionelle Betriebe						Semi-prof. Betriebe	Vergleichswert		
		Gesamt, prof.	Allein-fahrer	Mit-arbeiter	1 Taxi	2-3 Taxi	> 3 Taxi		Essen, prof.	Hildes-heim	Hann-over
Private/ Geschäftsl.	80,4	80,3	82,0	79,6	81,5	76,6	81,2	80,9	71,1	49,6	75,3
Kranken-fahrten	8,2	8,3	7,1	8,8	7,6	10,1	8,3	7,8	16,6	30,7	12,2
Kurier-fahrten	2,0	2,0	1,1	2,3	1,7	2,4	2,1	2,1	4,4	8,9	4,6
Touristen	8,4	8,5	9,1	8,3	8,5	9,6	7,3	7,8	5,1	2,8	3,9
Schul-fahrten	1,0	0,9	0,7	1,0	0,7	1,3	1,1	1,4	2,8	5,3	4,0
AST/ TaxiBus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,7	-
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- Das Düsseldorfer Taxigewerbe konnte in der Vergangenheit nur wenig von der bislang relativ stabilen Nachfrage der Krankenkassen profitieren. Glück im Unglück: Angesichts der traditionell geringen Bedeutung von Krankenfahrten ist das Düsseldorfer Taxigewerbe nur mäßig von der faktischen Abschaffung der Krankenfahrten im Zusammenhang mit der **Gesundheitsreform 2004** betroffen.
- Gering ist die Nachfrage nach **Kurierdiensten**, die nur mit 2% zum Umsatz beitragen. Das Kuriergeschäft konzentriert sich zudem bei spezialisierten Betrieben.
- Einen Pluspunkt besitzt das Düsseldorfer Taxigewerbe durch Touristenfahrten: Ca. 8% der Umsätze stammen aus Fahrten mit **Touristen**. Dazu trägt einerseits der wachsende Städtetourismus bei. Bedeutender dürfte jedoch der Transport von Touristen von und zum Flughafen sein.
- Marginale Bedeutung haben **Schulfahrten**. Während anderenorts bis zu 10% des örtlichen Branchenumsatzes mit solchen Fahrten erwirtschaftet werden, liegt der Düsseldorfer Anteil bei 1%. Auch hier konzentriert sich das Geschäft bei spezialisierten Anbietern.

4.3 Nachfrageerwartung

Die Taxiunternehmer wurden gebeten, ihre Zukunftserwartung für die Geschäftsentwicklung bis ins Jahr 2006 mit Schulnoten zu bewerten.

STADT DÜSSELDORF UMSATZEREWARTUNG DES TAXIGEWERBES, BIS 2006 BEWERTUNG NACH SCHULNOTEN								
	Total	Professionelle Betriebe						Semi-prof. Betriebe
		Gesamt, prof.	Allein-fahrer	Mit-arbeiter	1 Taxi	2-3 Taxi	> 3 Taxi	
Private/ Geschäftsfl.	4,1	4,1	4,1	4,0	4,1	3,9	4,2	4,4
Krankenfahrten	5,3	5,3	5,4	5,3	5,3	5,2	5,3	5,5
Kurierfahrten	4,9	4,3	5,0	4,8	4,9	4,7	5,1	5,1
Touristen	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	4,2	4,3	4,6
Schulfahrten	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,1	5,4	5,4
Gesamt	4,5	4,5	4,7	4,5	4,6	4,3	4,6	4,7

Angesichts des einschneidenden Nachfrageeinbruchs zeichnen die Düsseldorfer Unternehmer ein sehr pessimistisches Bild (Gesamtnote 4,5). Der Umsatz-Schock der Jahre 2002/2003 stellt die gesamte Geschäftserwartung unter ein geradezu depressives Vorzeichen:

- Unternehmer von **Mitarbeiterbetrieben** (Note 4,5) sehen etwas weniger pessimistisch in die Zukunft als allein fahrende Taxiunternehmer (4,7).
- Besonders pessimistisch zeigen sich die Unternehmer mit Blick auf die **Krankenfahrten** (5,3). Hier steht die aktuelle Erfahrung der weitgehenden Abschaffung der Krankenfahrtenfinanzierung durch die Krankenkassen im Vordergrund.
- Ähnlich pessimistisch fällt die Einschätzung zu den **Schulfahrten** (5,3) aus. Die spielen wirtschaftlich aber praktisch keine Rolle.
- Etwas weniger depressiv äußern sich die Unternehmer mit Blick auf ihr **Kerngeschäft** - den Transport von Privatpersonen und Geschäftsleuten (4,1).
- Auch das **Tourismusgeschäft** wird nach Einschätzung der Unternehmer in absehbarer Zeit eher stagnieren (4,3).

5 BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE SITUATION

Im Mittelpunkt der betriebswirtschaftlichen Untersuchung stand die Erhebung der **Umsatz-, Kosten- und Gewinnsituation** des Gewerbes. Um **Entwicklungen** aufzeigen zu können, wurden die Daten für die Zeit von 2000 bis 2003 erhoben.

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

„Der Anteil der nicht erklärten Umsatzerlöse im Taxen- und Mietwagengewerbe ist nach Erkenntnissen der Finanzbehörden und der Sonderkommission auf etwa 30 - 40 % der erklärten Umsätze zu veranschlagen. Bei Umsätzen im Taxen- und Mietwagengewerbe von bundesweit rd. 6,6 Mrd. DM dürfte danach das Volumen der nicht erklärten Umsatzerlöse - vorsichtig geschätzt - jährlich zwischen 2 und 2,6 Mrd. DM liegen. Der Anteil der „Schwarzlöhne“ wird auf 40 - 60% der nicht erklärten Umsätze geschätzt. Die nicht gemeldeten Lohnsummen dürften sich danach – ebenfalls vorsichtig geschätzt - in einer Größenordnung von jährlich zwischen 800 Mio. und 1,5 Mrd. DM bewegen.“²

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

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

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

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

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

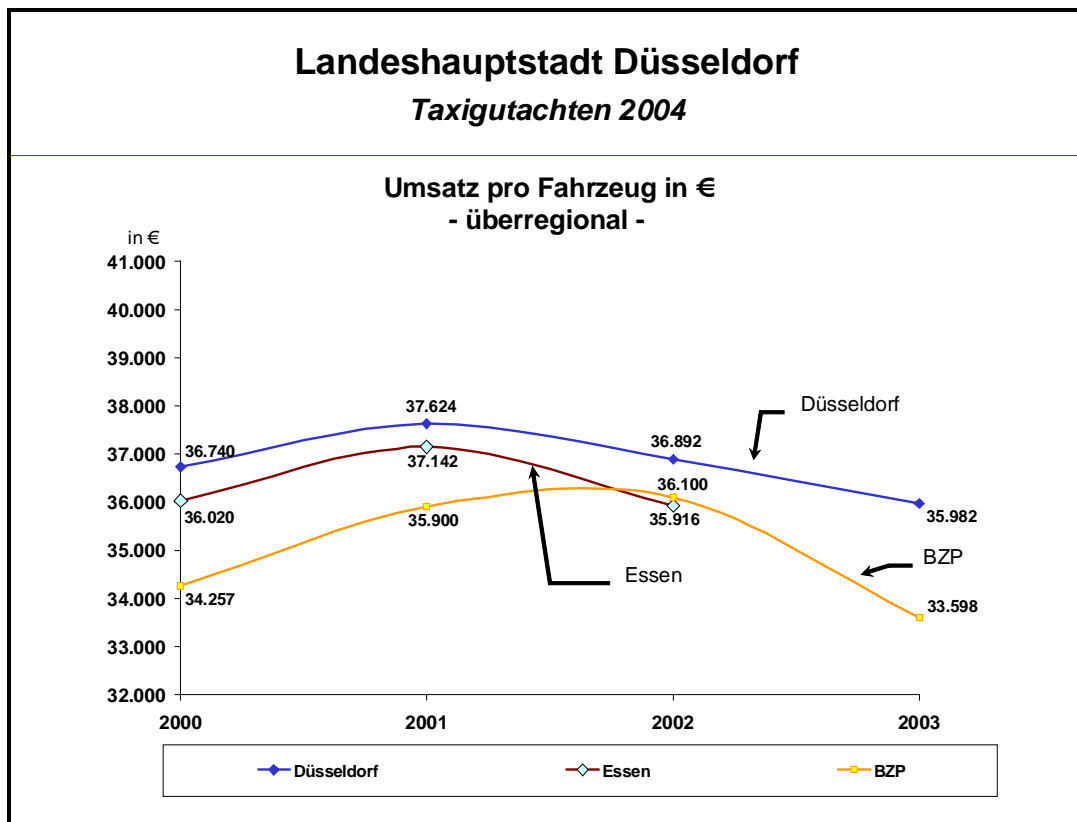
³ Bei der systematischen Kontrolle einer 2001/2002 in Koblenz durchgeführten Fahrtenprotokollerhebung zeigte sich, dass weit mehr als 50% der erfassten Touren nicht wie protokolliert stattgefunden haben konnten.

5.1 Umsatzentwicklung

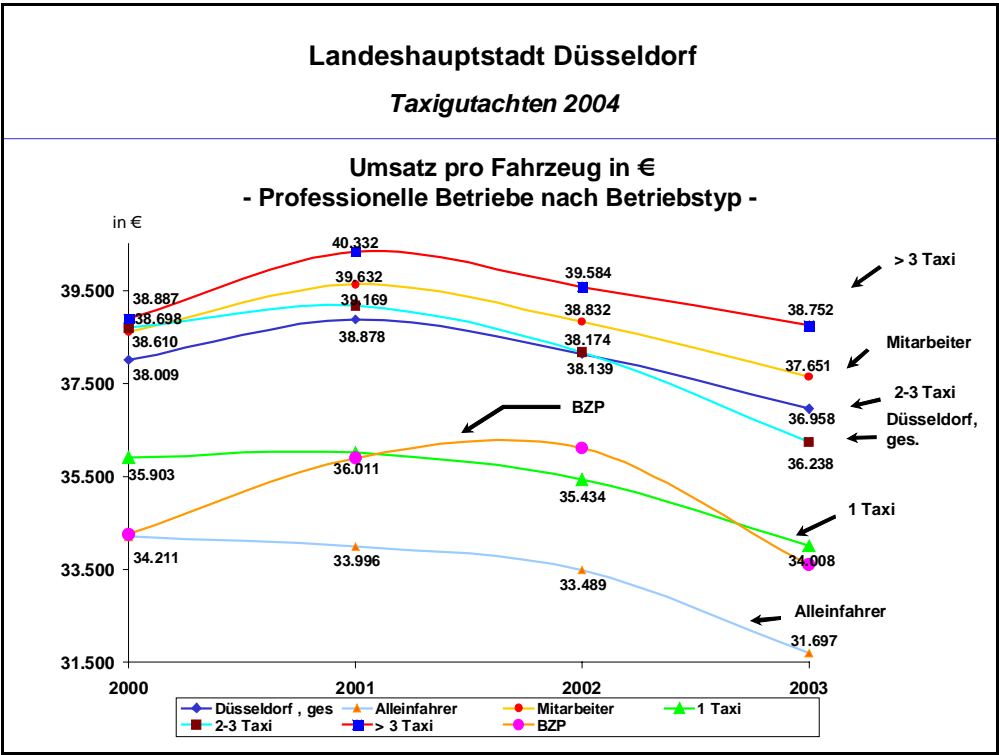
In Düsseldorf sind Unternehmen von ganz unterschiedlicher Größe und Struktur tätig. Daher ist ein direkter Vergleich der „rohen“ Umsatzzahlen auf Ebene der Betriebe wenig sinnvoll. Um dennoch ein aussagekräftiges Bild zu gewinnen, werden die Daten auf die „vergleichsfähigen“ Kennzahlen – „Jahresumsatz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

STADT DÜSSELDORF UMSATZENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE, 2000 – 2003 - NETTOUMSÄTZE PRO TAXI IN €-											
	Total	Professionelle Betriebe						Semi-prof. Betriebe	Vergleichswert		
		Gesamt, prof.	Alleinfahrer	Mitarbeiter	1 Taxi	2-3 Taxi	> 3 Taxi		Essen, prof.	Oldenburg	BZP
2000	36.740	38.009	34.211	38.610	35.903	38.698	38.887	23.401	36.020	38.952	34.257
2001	37.624	38.878	33.996	39.632	36.011	39.169	40.332	23.259	37.142	40.940	35.900
2002	36.892	38.139	33.489	38.832	35.434	38.174	39.584	21.686	35.916	-	36.100
2003	35.982	36.958	31.697	37.651	34.008	36.238	38.752	22.004	-	-	33.598
Ø	36.809	37.996	33.348	38.681	35.339	38.070	39.389	22.587	36.359	39.946	34.964
2000 vs. 2003	-2,1%	-2,8%	-7,3%	-2,5%	-5,3%	-6,4%	-0,3%	-6,0%			-1,9%
2001 vs. 2003	-4,4%	-4,9%	-6,8%	-5,0%	-5,6%	-7,5%	-3,9%	-5,4%	-	-	-6,4%

- Im Durchschnitt der Jahre 2000 bis 2003 kommen die Fahrzeuge auf einen Umsatz von ca. 36.800 €– eine unbefriedigende Größenordnung. In Hildesheim (Ø ca. 49.800 €) oder Oldenburg (Ø ca. 40.000 €) wird z.B. ein wesentlich höheres Umsatzniveau erwirtschaftet. Mitverantwortlich für das mäßige Gesamtbild sind u.a. die semiprofessionellen Betriebe (Ø ca. 22.600 €). Aber auch die professionell betriebenen Fahrzeuge zeigen ein insgesamt schwaches Ergebnis (Ø ca. 38.000 €).
- Abweichungen zwischen den Betriebstypen erklären sich durch den Personaleinsatz: Während Alleinfahrer im Durchschnitt auf ca. 33.350 €Jahresumsatz kommen, rangieren die Umsätze der Betriebe mit mehr als 3 Fahrzeugen bei ca. 39.400 €



- Die Jahre 2002/2003 gelten als „Schicksalsjahre“ des Taxigewerbes. Von 2001 bis 2003 sank der durchschnittliche Umsatz professioneller Taxis in Düsseldorf von ca. 38.900 € auf knapp 37.000 € - ein Minus von nominell ca. 5%. Unter Berücksichtigung der Inflationsrate ergibt sich ein effektiver Rückgang um knapp 10%!
- Am härtesten traf es dabei eine Kerngruppe des Düsseldorfer Taxigewerbes: die professionellen **Alleinfahrer** (nominell -6,8% / effektiv -11,6% Umsatzminus). Die relativ geringsten Umsatzeinbußen hatten die größeren Betriebe mit mehr als 3 Fahrzeugen zu verbuchen (nominell -3,9% / effektiv -8,6%).
- Von Bedeutung ist ein weiterer Vergleich: Regelmäßig veröffentlicht der „Bundes-Zentralverband Personenverkehr - Taxi- und Mietwagen“ (**BZP**) Betriebskennziffern für das Taxigewerbe. Exemplarisch wird hierfür der „klassische“ Normalfall eines **alleinfahrenden Unternehmers aus München herangezogen**. Der BZP-Wert ist nicht repräsentativ, gibt aber dennoch einen wichtigen Anhaltspunkt zur Bemessung von Umsätzen im Taxigewerbe. Die Erfahrung aus zahlreichen Untersuchungen in Ost- und Westdeutschland zeigt: Wird der BZP-Umsatz unterschritten, liegt in aller Regel eine ernsthafte Gefährdung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes vor.



- Bis 2000 lag der Umsatz eines alleinfahrenden Düsseldorfer Taxiunternehmers bei ca. 34.200 €- nahezu gleichauf mit dem BZP-Umsatz (ca. 34.250 €). Seit 2001 hat sich jedoch eine immer weitere Schere geöffnet. Während der Düsseldorfer Alleinfahrer 2003 nur noch auf ca. 31.700 € kommt, liegt der BZP-Referenzwert bei 33.600 € Ein Jahr zuvor war der Abstand sogar noch gravierender gewesen.

STADT DÜSSELDORF UMSATZENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE, 2000 – 2003 - NETTOUMSÄTZE PRO KM IN €-											
	Total	Professionelle Betriebe						Semi-prof. Betriebe	Vergleichswert		
		Gesamt, prof.	Alleinfahrer	Mitarbeiter	1 Taxi	2-3 Taxi	> 3 Taxi		Essen, prof.	Oldenburg	BZP
2000	0,82	0,84	0,81	0,84	0,82	0,85	0,87	0,75	0,65	0,55	0,96
2001	0,85	0,86	0,83	0,87	0,85	0,88	0,89	0,78	0,70	0,59	0,96
2002	0,85	0,87	0,84	0,87	0,85	0,88	0,91	0,74	0,71		0,94
2003	0,84	0,85	0,80	0,86	0,83	0,86	0,90	0,74			
Ø	0,84	0,86	0,82	0,86	0,84	0,87	0,89	0,75	0,69	0,57	0,95

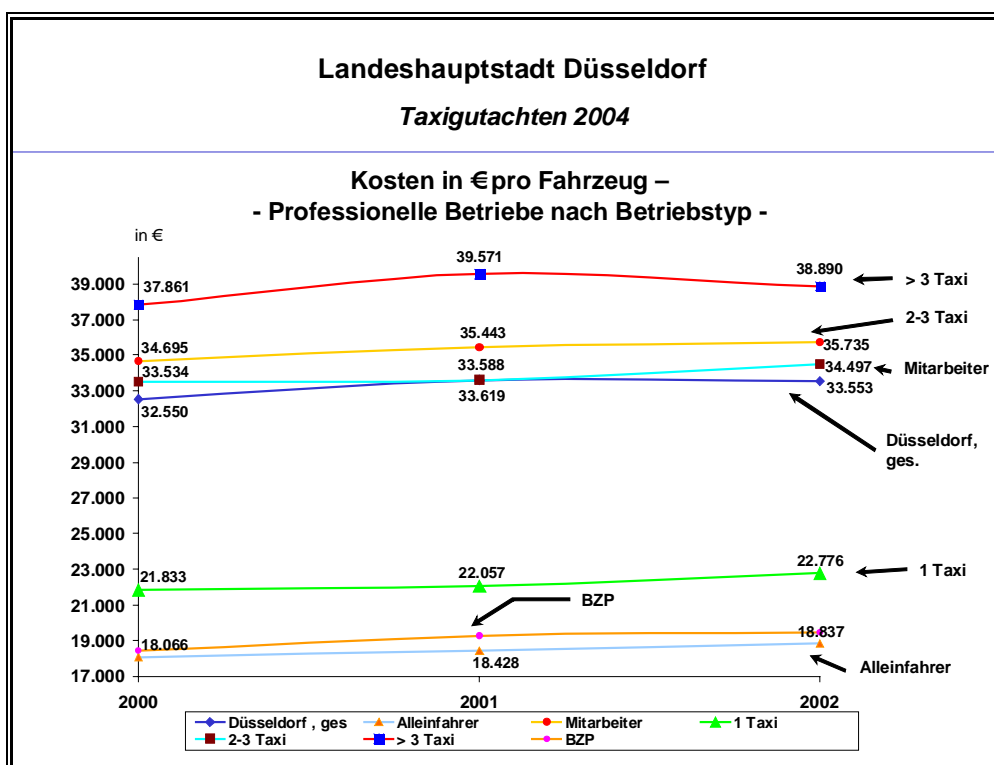
- Ein auf den ersten Blick günstiges Bild ergibt sich in der **fahrleistungsbezogenen Betrachtung**: Im Durchschnitt der Jahre 2000 bis 2003 kommen die Düsseldorfer Taxis auf einem Umsatz von 0,84 €/km. Damit wird das Niveau flächiger Großstädte, wie Hildesheim (0,62 €/km), Bergisch-Gladbach (0,66 €/km), aber auch das kompakter Großstädte, wie Essen (0,69 €/km) deutlich überschritten. Die relativ hohen Werte sind der **kleinräumigen Fahrweise** des Düsseldorfer Gewerbes zuzuschreiben.
- Besorgniserregend ist die Entwicklung: Fast alle Betriebstypen haben 2003 einen Rückgang um ca. 0,02 €/km hinnehmen müssen. Besonders traf es jedoch die Alleinfahrer, die ein Minus von 0,04 €/km zu verbuchen hatten.
- Charakteristisch ist weiterhin das deutliche Gefälle zwischen 1-Fahrzeug- und Mehrfahrzeugbetrieben: Taxis in Kleinstbetrieben werden überwiegend auch **privat genutzt**, nach der „1-%-Regel“ steuerlich als Eigenverbrauch angesetzt und kommen daher auf einen geringeren Kilometerumsatz als Taxis in größeren Betrieben. In besonderem Maße trifft dies auf die Semiprofessionellen zu, die 2003 auf lediglich 0,74 €/km Umsatz kamen.

5.2 Betriebskostenentwicklung

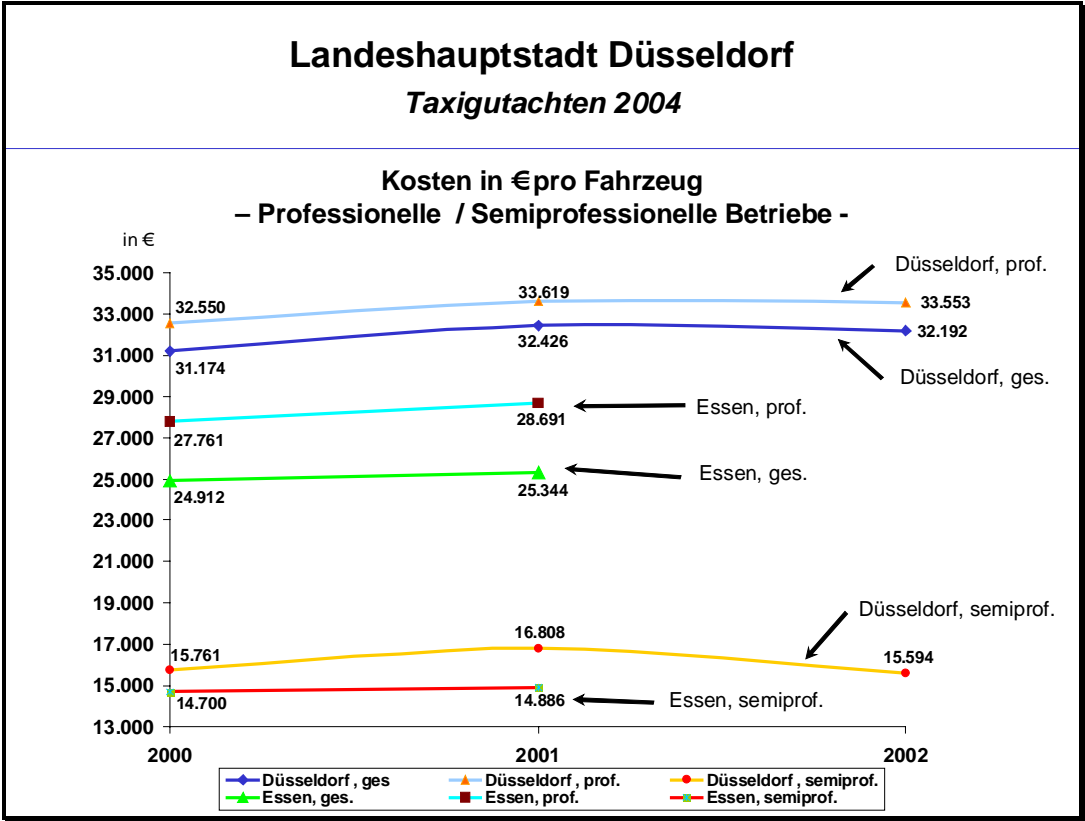
Im Sinne der Handhabbarkeit werden die Ergebnisse der Kostenanalyse in stark aggregierter Form präsentiert. Ein Ausweis erfolgt auf Basis von **fixen** und **variablen Kosten**. Gesondert wurden weiterhin die **Personalkosten** berechnet, die im Taxigewerbe teilfixen Charakter besitzen. Für 2000 bis 2002 wurden jährliche **Durchschnittskosten pro Fahrzeug** und **pro gefahrenem Kilometer** errechnet. Die Kosten für 2003 konnten noch nicht ermittelt werden.

STADT DÜSSELDORF KOSTENENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE, 2000 – 2002 - DURCHSCHNITTLICHE GESAMTKOSTEN PRO TAXI IN €-											
	Total	Professionelle Betriebe						Semi-prof. Betriebe	Vergleichswert		
		Gesamt, prof.	Allein-fahrer	Mit-arbeiter	1 Taxi	2-3 Taxi	> 3 Taxi		Essen, prof.	Olden-burg	BZP
2000	31.174	32.550	18.066	34.695	21.833	33.534	37.861	15.761	27.761	37.610	18.418
2001	32.426	33.619	18.428	35.443	22.057	33.588	39.571	16.808	28.691	-	19.432
2002	32.192	33.553	18.837	35.735	22.776	34.497	38.890	15.594	-	-	-
Ø	31.931	33.241	18.444	35.291	22.222	33.873	38.774	16.054	28.226	37.610	18.925
2000 vs. 2002	3,3%	3,1%	4,3%	3,0%	4,3%	2,9%	2,7%	-1,1%			

- Die **Gesamtkosten** der Düsseldorfer Taxis bewegen sich auf vergleichsweise hohem Niveau: Im mehrjährigen Durchschnitt kommen die professionell betriebenen Fahrzeuge auf Kosten von ca. 33.250 €
- Das **höchste Kostenniveau** wird in Düsseldorf erwartungsgemäß in **Betrieben** mit mehr als 3 Fahrzeugen (Ø ca. 38.800 €) erreicht. Hier schlagen in erster Linie Personalkosten zu Buche. Je größer der Betrieb, desto höher der Personalaufwand. Größere Betriebe (>3 Fahrzeuge) hatten 2002 so einen durchschnittlichen Personalaufwand von ca. 18.400 €. Der minimale Personalaufwand der 1-Fahrzeugbetriebe (Ø ca. 3.900 €) macht deutlich, wie gering die Personaldecke und damit der Auslastungsgrad dieser wichtigen Säule des Düsseldorfer Taxigewerbes ist.



- Bei den **Alleinfahrer-Betrieben**, bei denen keine (steuerlich relevanten) Personalkosten anfallen, errechnen sich durchschnittliche Gesamtkosten von ca. 18.400 €. Die Kosten der Düsseldorfer Alleinfahrer entsprechen ungefähr den BZP-Kosten, hinter denen sich ein beispielhafter (Münchener) Alleinfahrerbetrieb verbirgt. Die niedrigsten Kosten fallen erwartungsgemäß bei **semiprofessionellen** Betrieben an (Ø ca. 15.600 €).
- Geringere Unterschiede finden sich bei den nicht personalabhängigen Kosten, d.h. bei den **fixen** und **variablen Kosten**: In dieser Hinsicht unterscheiden sich die einzelnen Betriebstypen nur wenig voneinander – von den Semiprofessionellen einmal abgesehen.



- Dennoch belegt die Analyse nach Kostenartengruppen auch die unbefriedigende Ausstattung der Düsseldorfer Taxibetriebe: Während z.B. im sehr gut ausgestatteten Koblenzer Taxigewerbe die **fixen Kosten** – und hierunter fällt auch die Abschreibung der Fahrzeuge – mit mehr als 17.000 € pro Jahr und Fahrzeug zu Buche schlagen, sind es in Düsseldorf nur ca. 13.000 €

STADT DÜSSELDORF KOSTENSTRUKTUR IM TAXIGEWERBE, 2002 - DURCHSCHNITTLICHE KOSTEN PRO JAHR UND FAHRZEUG IN €-											
	Total	Professionelle Betriebe						Semi-prof. Betriebe	Vergleichswert		
		Gesamt, prof.	Allein-fahrer	Mit-arbeiter	1 Taxi	2-3 Taxi	> 3 Taxi		Essen, prof. (2001)	Olden-Burg (1999)	BZP (2002)
Fix	13.038	13.421	12.508	13.615	12.345	13.592	13.806	8.857	11.628	11.132	14.437
Variabel	6.535	6.677	6.329	6.718	6.537	6.796	6.728	4.616	7.517	8.763	4.995
Summe Kf+Kv	19.573	20.098	18.837	20.333	18.881	20.388	20.534	13.473	19.145	19.895	19.432
Personal	12.619	13.455	-	15.402	3.872	14.109	18.356	2.121	9.545	17.714	-
Gesamt	32.192	33.553	18.837	35.735	22.776	34.497	38.890	15.594	28.690	37.609	19.432

- Während auf der Einnahmeseite seit 2001 ein kräftiges Minus zu verzeichnen ist, sind die Gesamtkosten gestiegen. Dadurch ist das Düsseldorfer Taxigewerbe „zwischen die Mühlensteine“ steigender Kosten bei gleichzeitig sinkenden Einnahmen geraten – ein mittel- und langfristig unhaltbarer Zustand.
- Mit ca. 6.500 € **variablen Kosten** kamen die kleinräumig fahrenden Düsseldorfer Taxis 2002 auf einen vergleichsweise niedrigen Aufwand.

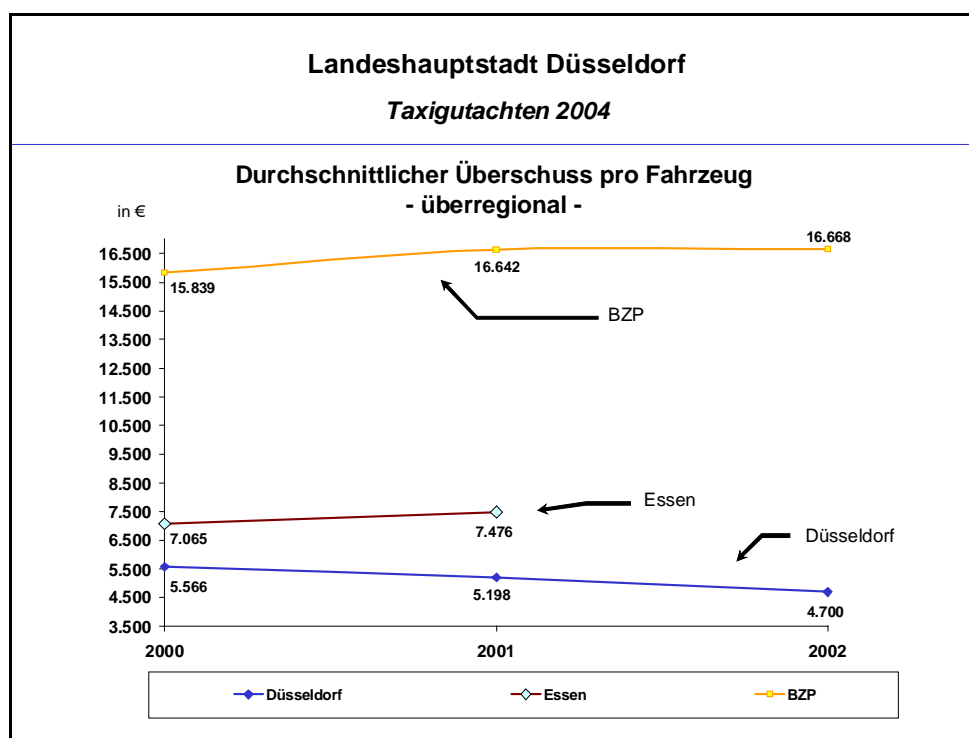
STADT DÜSSELDORF KOSTENENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE, 2000 – 2002 - DURCHSCHNITTLICHE GESAMTKOSTEN PRO KM IN €											
	Total	Professionelle Betriebe						Semi- prof. Betriebe	Vergleichswert		
		Gesamt, prof.	Allein- fahrer	Mit- arbeiter	1 Taxi	2-3 Taxi	> 3 Taxi		Essen, ges.	Essen, prof.	BZP
2000	0,59	0,61	0,44	0,68	0,50	0,72	0,82	0,47	0,51	0,52	0,51
2001	0,62	0,64	0,48	0,71	0,53	0,75	0,85	0,50	0,53	0,55	0,51
2002	0,64	0,66	0,49	0,77	0,55	0,80	0,88	0,50	-	-	-
Ø	0,62	0,64	0,47	0,72	0,53	0,76	0,85	0,49	0,52	0,53	0,51

- In der **fahrleistungsbezogenen Betrachtung** erzielen die Düsseldorfer Betriebe einen etwas überdurchschnittlichen Wert: Die Kosten von 0,62 €/km (im 3-Jahresdurchschnitt) bewegen sich über dem Niveau anderer Städte.
- Die Abweichungen zwischen den Betriebsformen resultieren wiederum in erster Linie aus unterschiedlichem Personaleinsatz. Die geringsten Kosten fallen daher bei den Alleinfahrern (0,47 €/km); die höchsten bei den Großbetrieben mit mehr als 3 Fahrzeugen (0,85 €/km) an.

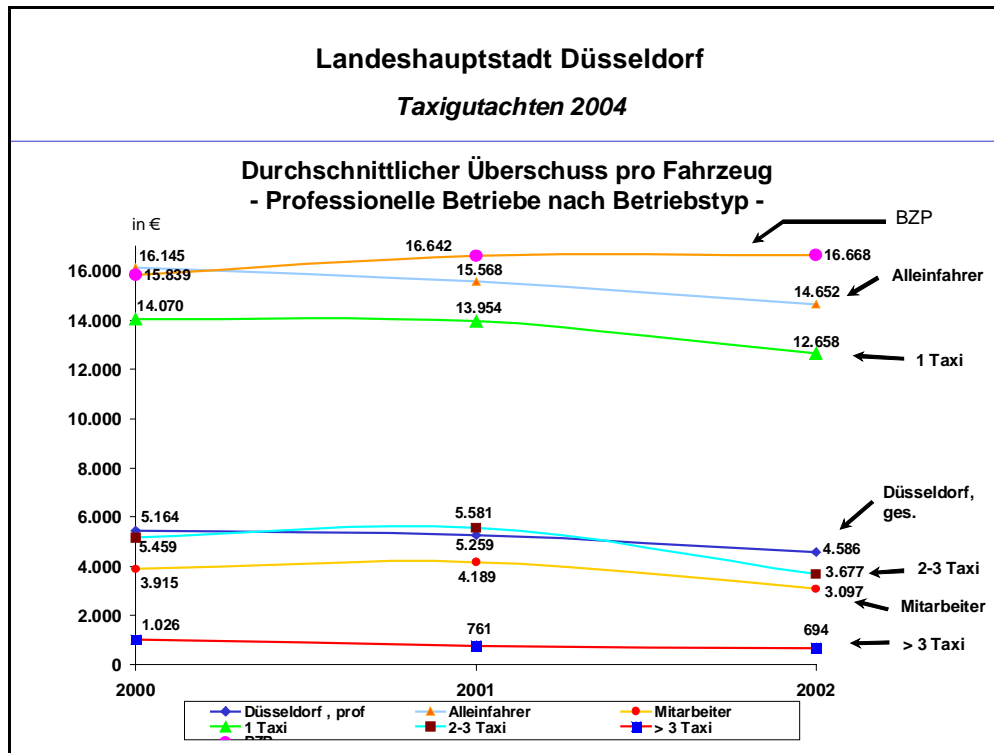
5.3 Gewinnentwicklung und Altersvorsorge

5.3.1 Gewinn und Überschuss

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



- Selbst bei identischem, wirtschaftlichem Sachverhalt können unterschiedliche steuerliche **Gewinnermittlungsarten** zu inkompatiblen Nominalgewinnen führen. Kommt hinzu: Der in Düsseldorf vorherrschende Typ des Einzelunternehmers erzielt sein Einkommen in aller Regel aus dem **Betriebsgewinn**.
- Besitzer größerer Betriebe sind dagegen oft als angestellte Geschäftsführer beschäftigt. Ihr Einkommen bestreiten sie daher nicht (nur) aus dem Gewinn, sondern mit dem **Geschäftsführergehalt** – und das ist als Kostenbestandteil gewinnmindernd.
- Häufig erzielen die Unternehmen auch Erlöse aus **taxifremder Tätigkeit**. Gleichzeitig entstehen in diesen Geschäftsfeldern Kosten, die möglichst genau abgegrenzt wurden.



- Darüber hinaus erzielen zahlreiche Taxiunternehmen **außerordentliche Erlöse**, die nicht in direktem Zusammenhang mit der Personenbeförderung stehen. Hierzu gehören beispielsweise Werbeeinnahmen, Verkaufserlöse, Lohnkostenzuschüsse des Arbeitsamts oder Versicherungszahlungen. In Düsseldorf mit seinen zahlreichen 1-Fahrzeugbetrieben spielt auf der Erlöseseite zudem der per „1-%-Regel“ ermittelte Eigenverbrauch eine Rolle.

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

STADT DÜSSELDORF ÜBERSCHUSSENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE, 2000 – 2002 - DURCHSCHNITTLICHER ÜBERSCHUSS PRO TAXI IN €-										
	Total	Professionelle Betriebe						Semi-prof. Betriebe	Vergleichswert	
		Gesamt, prof.	Alleinfahrer	Mitarbeiter	1 Taxi	2-3 Taxi	> 3 Taxi		Essen, prof.	BZP
2000	5.566	5.459	16.145	3.915	14.070	5.164	1.026	7.640	8.259	15.839
2001	5.198	5.259	15.568	4.189	13.954	5.581	761	6.451	8.451	16.642
2002	4.700	4.586	14.652	3.097	12.658	3.677	694	6.092	-	16.668
Ø	5.155	5.102	15.455	3.734	13.561	4.807	827	6.727	8.355	16.383
2000 vs. 2002	-15,6%	-16,0%	-9,2%	-20,9%	-10,0%	-28,8%	-32,3%	-20,3%	-	+5,2%

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

- Im Durchschnitt der Jahre 2000 bis 2002 erwirtschaftete jedes Fahrzeug in der Stadt Düsseldorf einen **jährlichen Gewinn** von ca. 5.150 €, wobei über die Jahre eine negative Tendenz abzulesen ist: Von ca. 5.600 € in 2000 sank der durchschnittliche Überschuss bis 2002 um ca. 15,6%.
- Das Niveau in Düsseldorf ist damit deutlich ungünstiger als in anderen Städten: In **Hildesheim** rangieren die durchschnittlichen Überschüsse bei ca. 11.000 €, in **Essen** bei 8.350 €
- Bedenklich ist die Einkommenssituation der Düsseldorfer **Alleinfahrer** (3-Jahresdurchschnitt ca. 15.450 €). Die Unternehmer sind darauf angewiesen, ihren gesamten Unterhalt aus nur einer Konzession zu erwirtschaften. Beim Überschuss dieser Kleinbetriebe ist seit 2000 eine stark negative Entwicklung zu verzeichnen (-9,2%).

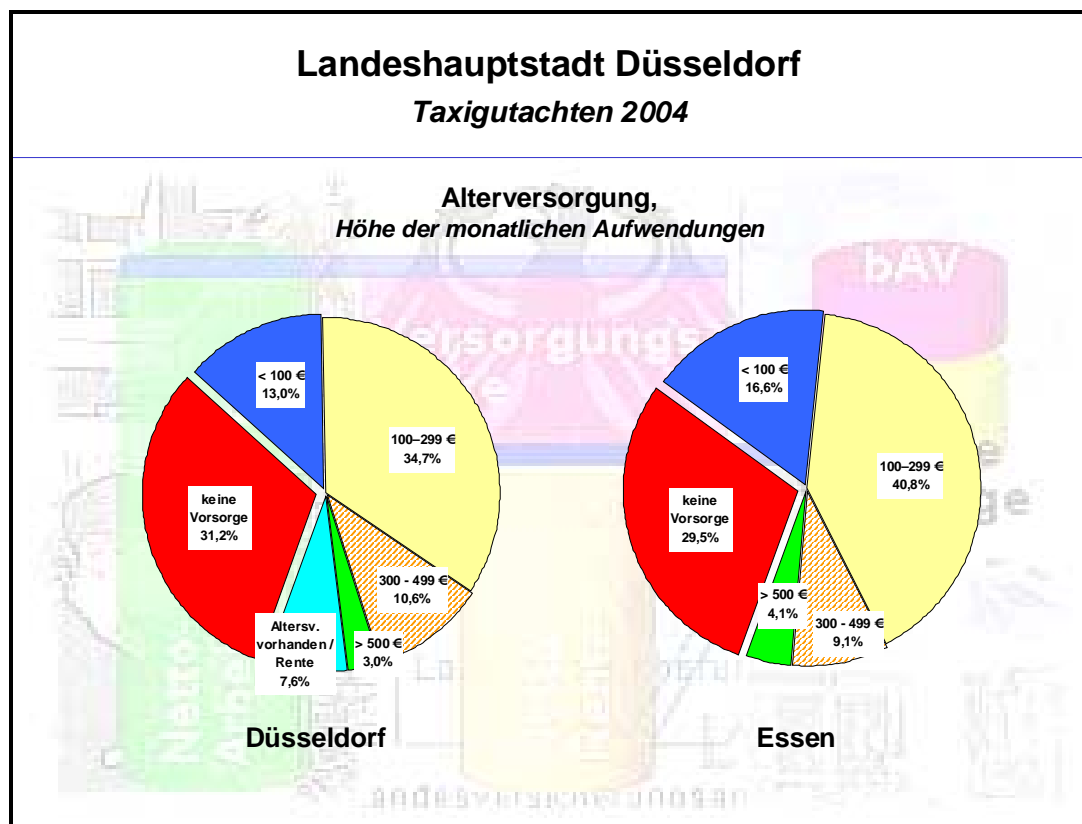
- Besonders deutlich wird die **prekäre Lage der Alleinfahrer** im Vergleich mit dem BZP-Taxi, hinter dem sich ebenfalls ein großstädtischer 1-Fahrzeugbetrieb verbirgt. Während der Düsseldorfer Alleinfahrer 2000 noch etwa gleichauf mit dem BZP- Unternehmer lag (ca. 16.150 €/ 15.800 €), hat sich bis 2002 auch beim Überschuss eine deutliche Schere aufgetan (ca. 14.650 €/ 16.700 €). Ein **angemessener Lebensunterhalt** ist aus diesen Gewinnen **kaum zu bestreiten**.
- Völlig unbefriedigend ist auch die Gewinnsituation der Düsseldorfer **Mehrfahrzeugbetriebe**. Pro Fahrzeug erwirtschaftete ein Betrieb mit mehr als 3 Fahrzeugen zwischen 2000 und 2002 im Durchschnitt einen Überschuss von lediglich ca. 800 €pro Taxi. Angesichts der erheblichen Investitionen ist das ein unbefriedigendes Ergebnis – auch wenn man in Rechnung stellt, dass die Besitzer vieler größerer Taxibetriebe ihren Lebensunterhalt hauptsächlich aus einem (gewinnmindernden) Geschäftsführergehalt bestreiten
- Bemerkenswert ist die – auf den ersten Blick - geringe Diskrepanz **professioneller** (Ø ca. 5.100 €Überschuss) und **semiprofessioneller** Betriebe (Ø ca. 6.700 €): Dabei muss aber beachtet werden, dass es sich bei den „Semiprofis“ fast durchgängig um 1-Fahrzeugbetriebe handelt, der vergleichsrelevante Überschuss für professionelle 1-Fahrzeugbetriebe aber weit höher.

5.3.2 Persönliche Daseinsvorsorge

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

STADT DÜSSELDORF PERSÖNLICHE ALTERSVORSORGE DER TAXIUNTERNEHMER PRO MONAT IN %										
	Total	Professionelle Betriebe						Semi- prof. Betriebe	Vergleichswert	
		Gesamt, prof.	Allein- fahrer	Mit- arbeiter	1 Taxi	2-3 Taxi	> 3 Taxi		Essen, ges.	Olden- burg
keine Vorsorge	31,2	30,4	32,1	29,7	30,2	29,6	32,8	35,7	29,5	21,0
< 100 €	13,0	13,7	16,0	12,8	14,9	11,2	13,4	8,6	16,6	52,7
100-199 €	21,7	22,4	25,2	21,2	23,3	21,3	20,9	17,1	40,7	
200-299 €	13,0	14,2	8,3	16,7	12,6	22,2	7,5	5,7		
300-399 €	6,9	7,3	6,9	7,5	6,8	4,6	13,4	4,3	9,1	
400-499 €	3,7	3,7	3,1	3,9	3,4	4,6	3,0	4,3		
> 500 €	3,0	3,0	3,8	2,6	2,7	1,9	6,0	2,9	4,1	26,3
ausr. Vorsorge vorhanden / Rente	7,5	5,3	4,6	5,6	6,1	4,6	3,0	21,4	-	-
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

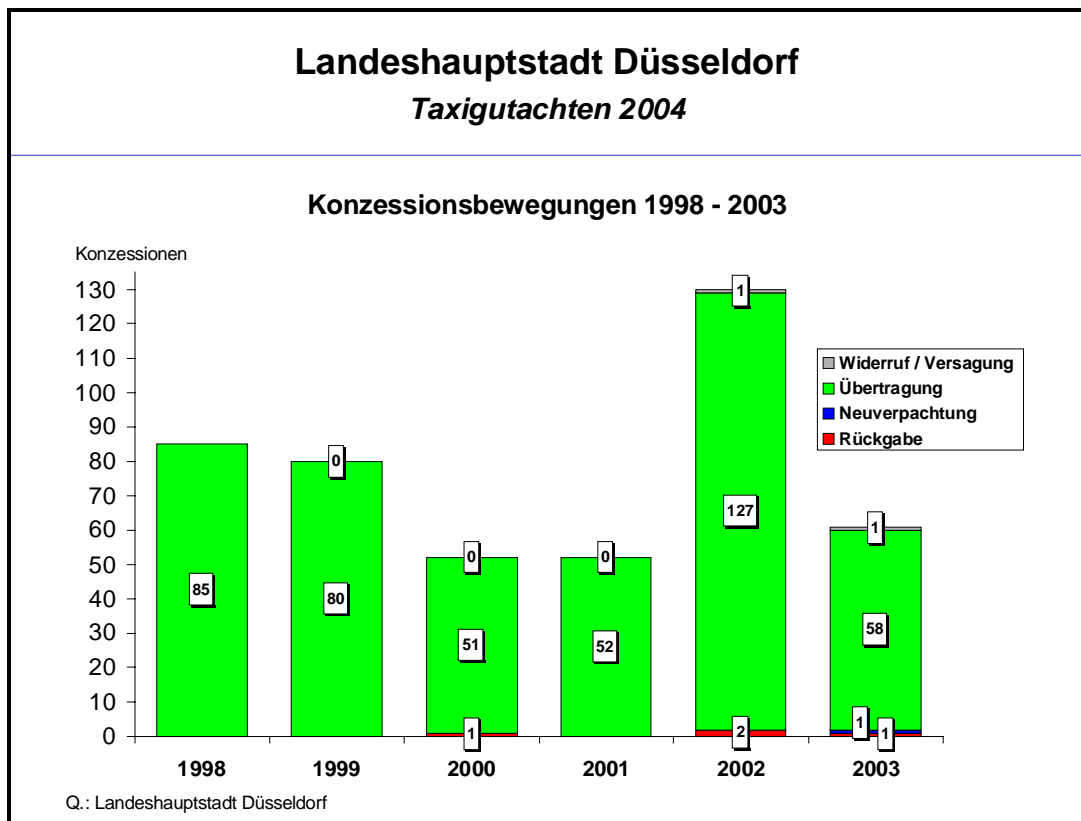
- Die Zahlen offenbaren eine bedenkliche Situation: Ca. 31% der Düsseldorfer Taxiunternehmer betreibt gegenwärtig **keinerlei Altersvorsorge**. Der überörtliche Vergleich belegt die Tragweite des Problems: In anderen Städten - wie in z.B. in Oldenburg (21% ohne Altersvorsorge) oder Hildesheim (14%) - liegt der Anteil der „Unversorgten“ wesentlich niedriger. In Essen hatte der Anteil ähnlich hoch wie in Düsseldorf gelegen – bei knapp 30%.



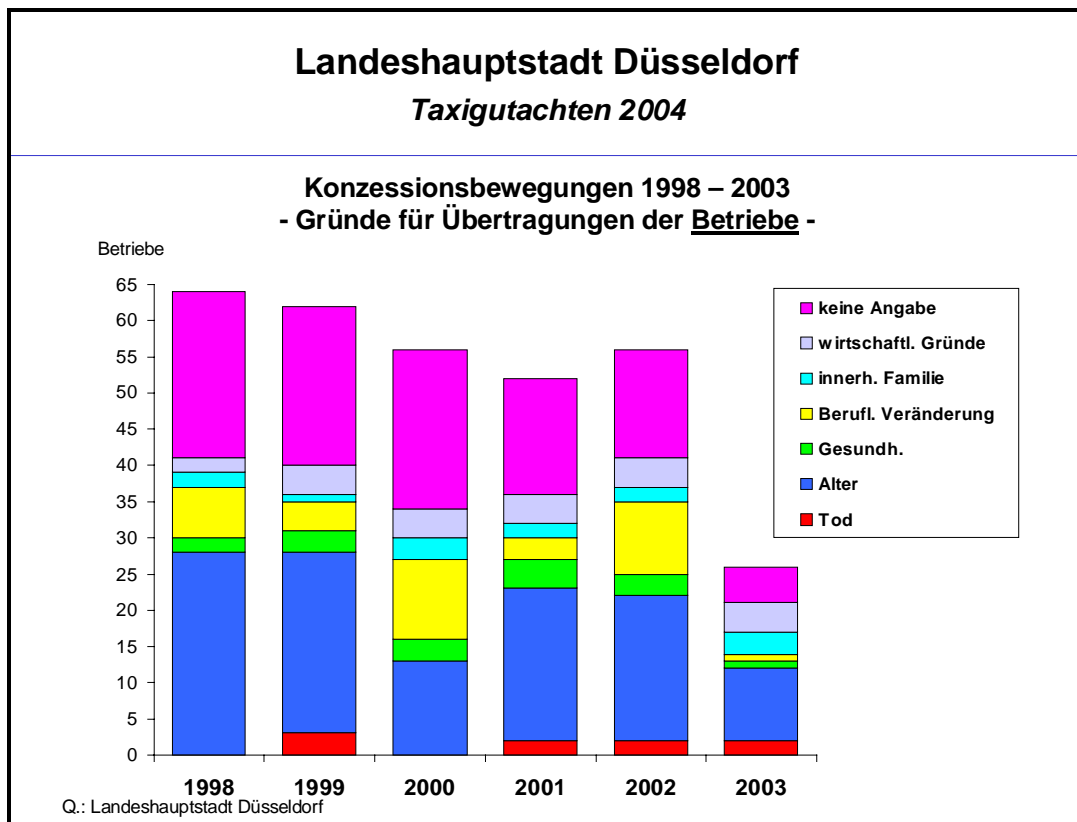
- Lediglich 3% der Düsseldorfer Unternehmer sind in der Lage, 500 € oder gar mehr aufzuwenden. Die 500-€-Grenze markiert ungefähr das **Absicherungsniveau eines deutschen Normalverdieners**. Zum Vergleich: In wirtschaftlich „gesunden“ Taxi-Regionen, wie z.B. im NRW-Kreis Kleve, liegt der Anteil der ausreichend Versorgten bei 46%!
- Alarmierend ist ein weiterer Wert: Ca. 7,5% der Düsseldorfer Unternehmer gaben an, bereits Rente zu beziehen bzw. ausreichend Vorsorge getroffen zu haben. Hinter dem außerordentlich hohen „**Rentneranteil**“ von ca. 21% unter den semiprofessionellen Unternehmern verbirgt sich auch das Problem der Altersarmut. Viele Taxiunternehmer, die in ihrem Berufsleben keine ausreichende Altersvorsorge aufbauen konnten, sind im Rentenalter zur Weiterarbeit gezwungen.

6 GESCHÄFTSAUFGABEN

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



- Wie in vielen anderen Städten verschleiert der „Konzessionshandel“ auch in Düsseldorf die Gründe für das Ausscheiden aus dem Taxigewerbe, so dass eindeutige Aussagen zu Geschäftsaufgaben nur bedingt möglich sind.
- Der „klassische“ Fall der Konzessionsrückgabe oder der nachfolgerlosen Betriebsaufgabe findet in Düsseldorf praktisch nicht statt: Nur vereinzelt (4 Fälle) wurden in den letzten Jahren Konzessionen freiwillig zurückgegeben. Zum Vergleich: In Essen waren etwa im gleichen Zeitraum knapp 50 Konzessionen zurückgegeben worden.



- Zu vernachlässigen ist darüber hinaus die Zahl der **Konzessionswiderufe** (2) und **Neuverpachtungen** (1). Zum Vergleich: In Essen sind seit 1998 mehr als 180 Konzessionen verpachtet worden.
- Die ganz überwiegende Zahl der Konzessionen (453) wurde dagegen an andere Unternehmer übertragen. Der Schluss, dass **Konzessionsübertragungen** ausschließlich aus wirtschaftlichen Gründen, d.h. wegen der zu erwartenden (regulären) Ertragsaussichten erfolgen, greift zu kurz: Die Tatsache, dass die Konzessionen häufig an Bewerber ausländischer Herkunft gehen, belegt, dass das Taxigewerbe auch aus außerwirtschaftlichen Gründen zum „Fluchtpunkt“ der Ausländererwerbslosigkeit geworden ist. Ähnliches ist in vielen westdeutschen Großstädten zu beobachten.

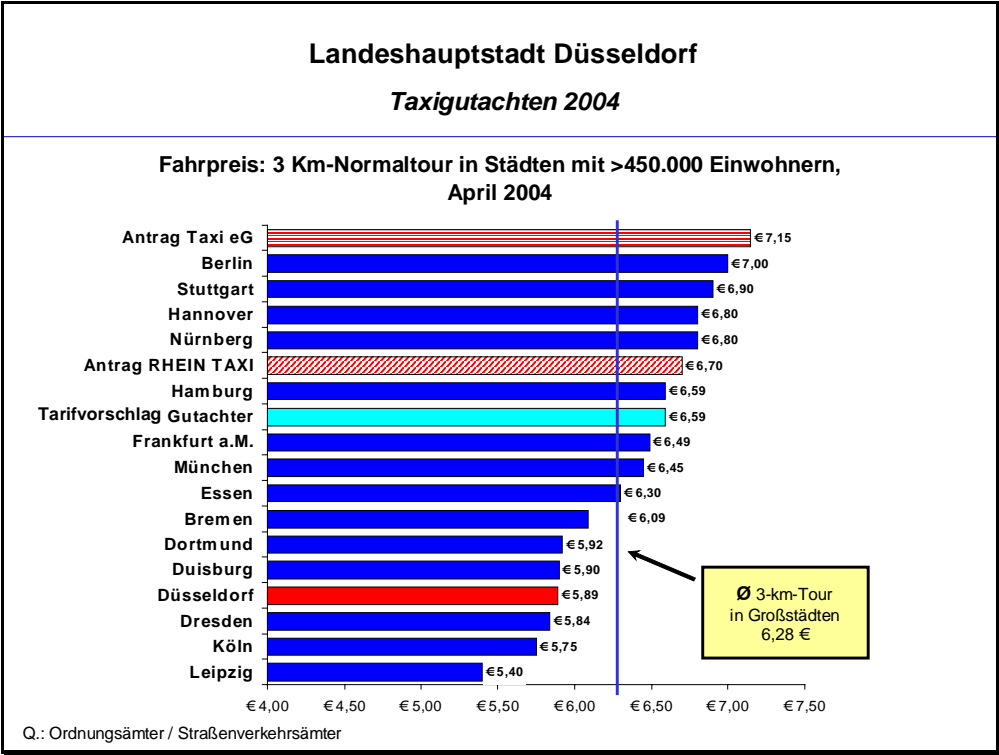
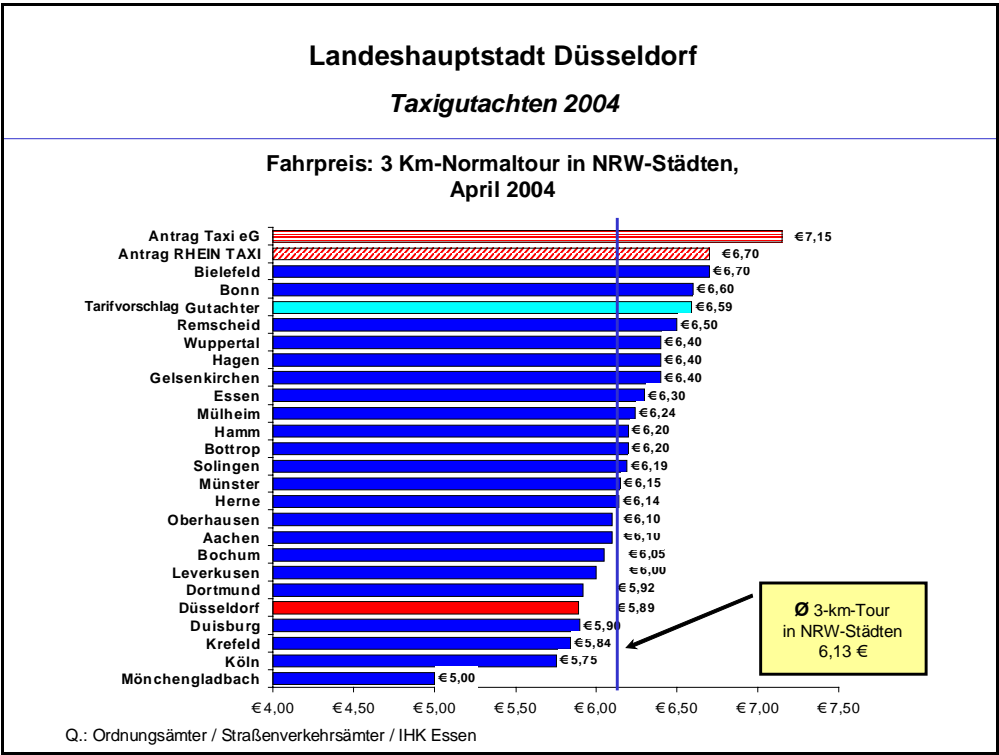
7 TARIFE

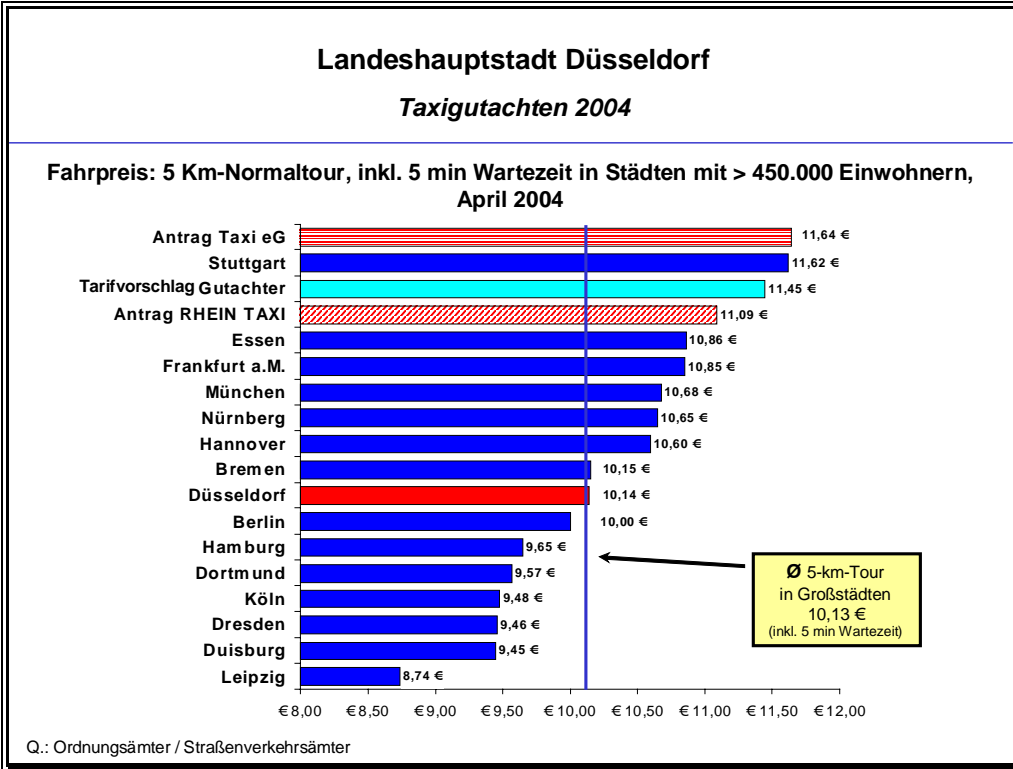
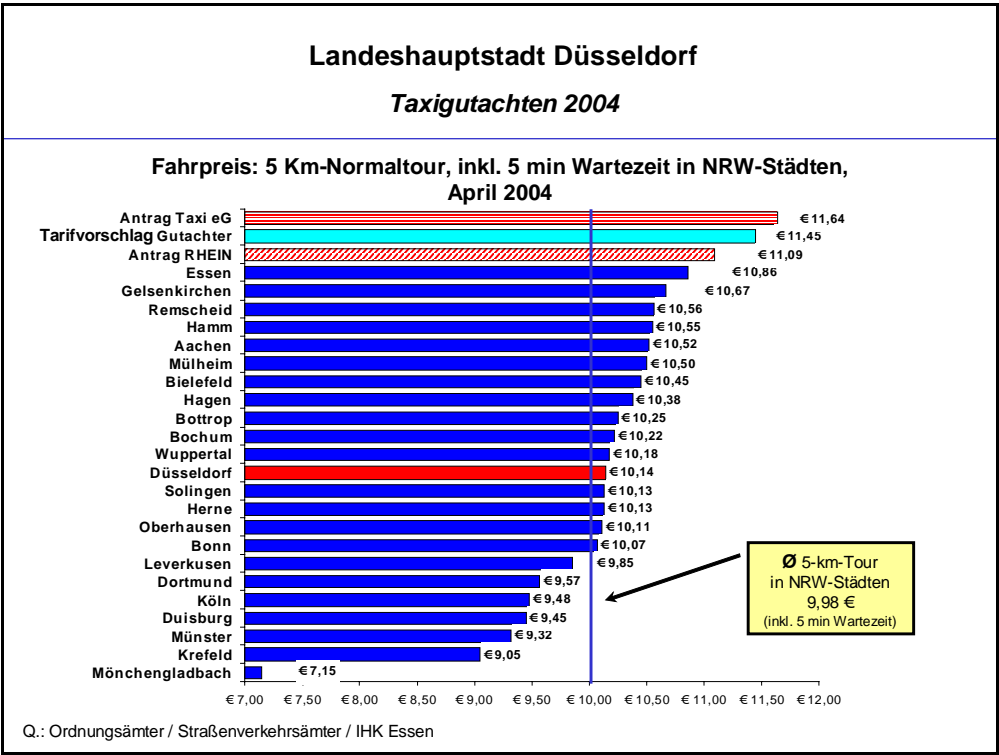
7.1 Tarifanträge von Taxi-Düsseldorf und Rhein-Taxi

Der gegenwärtig gültige Taxitarif der Landeshauptstadt Düsseldorf trat am 1. Januar 2002 mit der Einführung der EURO-Währung in Kraft. Wirtschaftlich entspricht er dem seit November 2000 gültigen Tarif in DM-Währung.

- **„Antrag Taxi eG“:** Am 11. Juli 2003 stellte die Taxi-Düsseldorf eG einen Antrag auf Änderung der Taxiordnung (im Folgenden: „Antrag Taxi eG“).
- **„Antrag Rhein-Taxi“:** In Form eines Änderungsvorschlags bezog am 19. August 2003 die Datenfunkzentrale Rhein-Taxi Position gegenüber dem Antrag der Taxi eG.

STADT DÜSSELDORF TARIFELEMENTE AKTUELLER TARIF VS. TARIFANTRÄGE				
Tarifelement	Gültigkeit	Tarif 1.1.2002	Antrag Taxi eG	Antrag Rhein-Taxi
Grundpreis	Wochentag	2,30 €	2,30 €	2,30 €
	Nacht / Sonntag	2,30 €	2,30 €	2,30 €
Kilometerpreis				
1. Staffel: 1. – 2. km	Wochentag	1,23 €	1,80 €	1,60 €
	Nacht / Sonntag	1,38 €	2,00 €	1,80 €
2. Staffel: ab 3. km	Wochentag	1,23 €	1,35 €	1,30 €
	Nacht / Sonntag	1,38 €	1,50 €	1,45 €
Zeitpreis pro Std.	durchgehend	21,47 €	21,47 €	24,00 €
Preis einer Normaltour				
5-km-Tour *	Wochentag	10,14 €	11,64 €	11,09 €
3-km-Tour		5,89 €	7,15 €	6,70 €
NRW-Städte-Preisindex				
5-km-Tour *	Wochentag	101,6%	116,6%	111,1%
3-km-Tour		96,1%	116,6%	109,3%
* incl. 5 min Wartezeit				





Angesichts der schwierigen Nachfragesituation des Düsseldorfer Taxigewerbes erscheinen beide Anträge problematisch:

- Beide Anträge sehen die Einführung eines **degressiven Staffeltarifs** für die ersten beiden Kilometer vor. Der aber wirkt wie eine verdeckte Grundpreiserhöhung und führt zu einer eklatanten Verteuerung kurzer Touren. Während eine Kurztour von 3 km (ohne Wartezeit) gegenwärtig mit 5,89 € berechnet wird, würde sich die gleiche Tour nach dem Antrag der Taxi Düsseldorf eG auf 7,15 € verteuern – ein Plus von 21,4%! Auch der Antrag von Rhein-Taxi bedingt auf dieser Distanz eine Verteuerung um ca. 13,8%.
- Erst auf längerer Distanz relativiert sich die Wirkung des überhöhten Tarifs der ersten beiden Kilometer: Anstatt bisher 10,14 € wäre für eine 5-Kilometer-Tour (einschl. 5 Minuten Wartezeit) nach dem Antrag der Taxi Düsseldorf eG ein Entgelt von 11,64 € zu berechnen – ein Plus von 14,8%. Der Antrag von Rhein-Taxi läuft auf eine Steigerung um 9,4% hinaus.

Besonders mit Blick auf Kurzstreckentouren bleibt der Antrag der Taxi eG **unausgewogen**.

7.2 Wirtschaftlichkeitsberechnung

Ein Kernkriterium zur Beurteilung der Tarifsituation bildet die Wirtschaftlichkeit der Tarife. Die Analyse der Wirtschaftlichkeit stößt im Taxigewerbe auf besondere Probleme.

Aufgrund der unterschiedlichen Besteuerungsarten sind „Kosten“ und „Gewinn“ nur individuell zu bestimmen – nur schwer aber in generalisierender, betriebsübergreifender Form. Ein verzerrendes Moment bildet das Entgelt des Unternehmers, das bei den meisten Taxibetrieben als **kostenneutraler Gewinn**, bei vielen aber als **gewinnmindernde Personalkosten** verbucht wird – je nach gewählter Art der Gewinnermittlung. Jede Bewertung der Wirtschaftlichkeit muss also **Unternehmerlohn, Gewinn, Kapitalverzinsung und Personalkosten** zunächst ausklammern. Unter diesem Vorbehalt wurde eine Deckungsbeitragsrechnung für 2002/2003 erstellt:

Stadt Düsseldorf								
Deckungsbeitragsrechnung für das Taxigewerbe, 2002 / 2003 in €								
	sämtliche Betriebe	professionelle Betriebe						semi-prof
Maßstab BZP-Gewinn	Total	Total	Alleinfahrer	Mitarbeiter	1 Fzg.	2 bis 3 Fzge	mehr als 3 Fzge	
Umsatz	35.982	36.958	31.697	37.651	34.008	36.238	38.752	22.004
% variable Kosten	6.535	6.677	6.329	6.718	6.537	6.796	6.728	4.616
DB I	29.447	30.281	25.368	30.933	27.471	29.442	32.024	17.388
% fixe Kosten	13.038	13.421	12.508	13.615	12.345	13.592	13.806	8.857
DB II	16.409	16.860	12.860	17.318	15.126	15.850	18.218	8.531
% Verzinsung 4% (siehe Seite 59)	868	866	870	866	890	889	843	896
DB III	15.541	15.994	11.990	16.452	14.237	14.961	17.375	7.635
BZP-Gewinn	16.668	16.668	16.668	16.668	16.668	16.668	16.668	16.668
Über / Unterdeckung abs.	- 1.127	- 674	- 4.678	- 216	- 2.431	- 1.707	707	- 9.033
Über / Unterdeckung in %	-3,1%	-1,8%	-14,8%	-0,6%	-7,1%	-4,7%	1,8%	-41,1%
Maßstab tariflicher Mindestlohn								
Umsatz	35.982	36.958	31.697	37.651	34.008	36.238	38.752	22.004
% variable Kosten	6.535	6.677	6.329	6.718	6.537	6.796	6.728	4.616
DB I	29.447	30.281	25.368	30.933	27.471	29.442	32.024	17.388
% fixe Kosten	13.038	13.421	12.508	13.615	12.345	13.592	13.806	8.857
DB II	16.409	16.860	12.860	17.318	15.126	15.850	18.218	8.531
% Verzinsung 4% (siehe Seite 59)	868	866	870	866	890	889	843	896
DB III	15.541	15.994	11.990	16.452	14.237	14.961	17.375	7.635
tarifl. Mindestlohn	21.321	21.321	21.321	21.321	21.321	21.321	21.321	21.321
Über / Unterdeckung abs.	- 4.912	- 4.461	- 8.461	- 4.003	- 6.195	- 5.471	- 3.103	- 12.790
Über / Unterdeckung in %	-13,7%	-12,1%	-26,7%	-10,6%	-18,2%	-15,1%	-8,0%	-58,1%

- **Argumentation Alleinfahrer:** Für Alleinfahrer errechnet sich eine Unterdeckung von 14,8%. Konkret: Um in den Bereich der Wirtschaftlichkeit vorzustößen, benötigt ein alleinfahrender Düsseldorfer Taxiunternehmer einen zusätzlichen Umsatz in der Größenordnung von knapp 15%. Dabei ist die Schwelle für Wirtschaftlichkeit recht niedrig gesteckt: Als Maßstab dient der betriebliche Gewinn des BZP-Taxis in Höhe ca. 16.700 €
- **Argumentation Mitarbeiterbetriebe:** Ein etwas anderer Maßstab ist für die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit von Mitarbeiterbetrieben erforderlich. Als Mindestmaßstab für Wirtschaftlichkeit wird hier der tarifliche Garantielohn für angestellte Taxifahrer in NRW⁴ angelegt, der seit vielen Jahren bei ca. 21.300 € rangiert. Legt man diesen Maßstab zu Grunde, so errechnet sich für Mitarbeiterbetriebe eine Unterdeckung von knapp 11%. Bezogen auf einen Taxibetrieb mit 2 bzw. 3 Taxis ergibt sich eine Unterdeckung von ca. 15%.

Beide Wirtschaftlichkeitsberechnungen weisen auf eine erforderliche Erlösanpassung in der Dimension zwischen **11% und 15%** hin. Die Zahl kann aber nur als „Tendenzempfehlung“ gewertet werden. In einem **freien Marktgeschehen** führt jede Preiserhöhung zwangsläufig zu einem – nicht berechenbaren - Umsatzrückgang.

Ein Tarifanstieg von ca. 12% würde sich an die **Tarifentwicklung im ÖPNV** anlehnen: Von 2001 bis 2004 stieg der durchschnittliche Tarif des VRR um 11,8%. Der Unterschied: Die Tarifanpassung des VRR verlief kontinuierlich – mit jährlichen Steigerungsraten zwischen 2,5% und 3,4%. Im Taxigewerbe hat sich dagegen seit der letzten Tarifierhöhung Ende 2000 eine „tektonische Spannung“ aufgebaut. Um derartige Verwerfungen in Zukunft zu vermeiden, sollte erwogen werden, die Taxitarife an die Tarifentwicklung im ÖPNV zu koppeln.

Weiterhin muss bewusst bleiben, dass die Ertragsschwäche des Düsseldorfer Taxigewerbes nicht nur eine Frage des „richtigen“ Tarifs ist. Gravierender erscheint das Mengenproblem: Eine die Nachfrage deutlich überschreitende Zahl der Fahrzeuge zwingt dem einzelnen Taxifahrer eine suboptimale Auslastung auf – mit gravierenden Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit.

⁴ „Lohntarifvertrag für die gewerblichen Arbeitnehmer im Taxi- und Mietwagenverkehr mit Pkw in Nordrhein-Westfalen, vom 1. Januar 1996“.

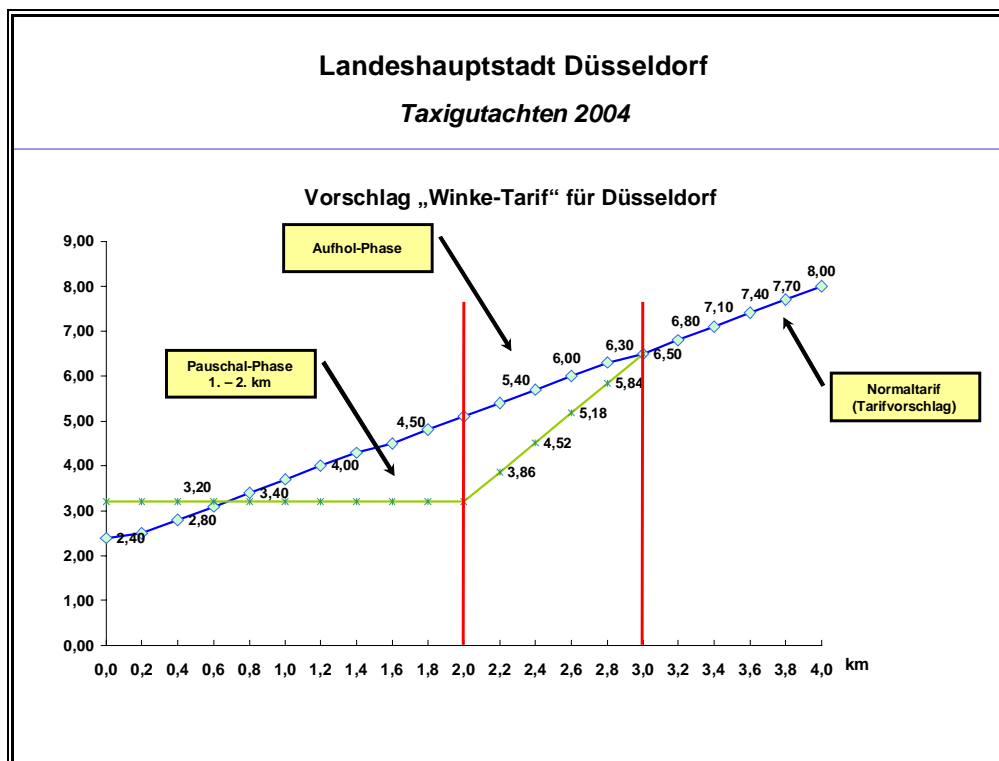
7.3 Tarifvorschlag

Unter diesem Vorzeichen wird ein Tarif vorgeschlagen, der einerseits der **Wirtschaftlichkeit** der Betriebe Rechnung trägt und andererseits die **Unausgewogenheit** des Antrags von Taxi-Düsseldorf eG vermeidet. Der vorgeschlagene Tarif umfasst folgende Eckwerte:

STADT DÜSSELDORF TARIFELEMENTE AKTUELL VS. TARIFVORSCHLAG				
Tarifelement	Gültigkeit	Tarif 1.1.2002	Tarif- vorschlag	Verän- derung
Grundpreis	Wochentag	2,30 €	2,40 €	4,3%
	Nacht / Sonntag	2,30 €	2,40 €	4,3%
Kilometerpreis 1 – 9. km	Wochentag	1,23 €	1,43 €	+16,2%
	Nacht / Sonntag	1,38 €	1,58 €	+14,5%
Kilometerpreis 10. km	Wochentag	1,23 €	1,23 €	0%
	Nacht / Sonntag	1,38 €	1,38 €	0%
Zeitpreis pro Std.	durchgehend	21,47 €	24,00 €	+11,8%
Preis einer Normaltour				
5-km-Tour	Wochentag	10,14 €	11,45 €	+12,9%
3-km-Tour		5,89 €	6,59 €	+11,9%
NRW-Städte-Preisindex				
5-km-Tour	Wochentag	101,6%	114,7%	+12,9%
3-km-Tour		96,1%	107,5%	+10,0%
Winkertarif				
Pauschale 1. u. 2. km	durchgehend	-	3,20 €	
Kilometerpreis Aufholphase (2 bis 3. km)		-		
Großraumzuschlag	durchgehend	-	3,00 €	

- **Kein Staffeltarif auf erste 2 Kilometer:** Der Tarifvorschlag verzichtet auf die Einführung eines Staffeltarifs auf den ersten Kilometern. Dadurch wird die Transparenz des Tarifs gewahrt und eine gravierende Verteuerung von Kurztouren verhindert.
- **Moderate Anhebung des Grundbetrags:** Stattdessen wird eine moderate Steigerung des Grundbetrages vorgenommen. Als „Aushängeschild“ des Tarifs würde eine weitere Anhebung auf geringe Akzeptanz bei den Fahrgästen treffen.

- **Deutliche Anhebung des Kilometerpreises:** Eine substantielle Tarifierhebung findet beim Kilometerpreis statt, der von heute 1,23 € auf 1,43 € erhöht wird (+16,2%).
- **Effektive Tarifierhebung:** Bezogen auf eine 5-km-Tour (einschl. 5 min Wartezeit) errechnet sich eine Tarifierhebung von 12,9%; für die 3-km-Tour ein Plus von 11,9%.
- **Düsseldorfer Tarifniveau im Landesvergleich:** Die Düsseldorfer 5-km-Tour ist damit 14,7% teurer als der Durchschnitt der kreisfreien NRW-Städte; die 3-km-Tour liegt preislich 7,5% über dem Landesdurchschnitt.
- **Langstreckenstaffel:** Weiterhin wird die Einführung eines Langstreckenrabatts in Form eines unveränderten Kilometergeldes ab dem 10. Kilometer vorgeschlagen. Damit soll insbesondere Passagieren des Flughafens die Nutzung des Taxis auf mittlere Strecken in der Region erleichtert werden.
- **Tarifelement „Winketarif“:** Zu erwägen ist die Einführung eines so genannten „Winketarifs“. Das Prinzip: Auf einer Kurzstrecke von 2 km wird ein pauschales Beförderungsentgelt von 3,20 € erhoben. Dadurch werden Kurzstreckenpreise berechenbar. Voraussetzung ist, dass das Taxi „von der Straße“ gewunken wird. Bei Funk- oder Telefonbestellung bzw. beim Einstieg am Haltepunkt kann der Winketarif nicht genutzt werden. Ziel des Winketarifs ist es, die Schwelle für die Taxinutzung zu senken - insbesondere in der City.



- **Berliner Erfahrungen:** Bei der Ausgestaltung des „Winketarifs“ sollten die in Berlin gemachten Erfahrungen Berücksichtigung finden. Das Hauptproblem in der Bundeshauptstadt bildet der Übergang von der Pauschal-Phase (1. und 2. km) in den Normaltarif. Konkret: Wie wird verfahren, wenn die Tour (ungeplant) doch länger als 2 km wird? Der Berliner „Winketarif“ sieht eine rapide Aufholphase vor, in der sich der angezeigte Fahrpreis in nur 400 m von 3,00 € auf 6,20 € mehr als verdoppelt, um dann in den Normaltarif überzugehen - für manchen Fahrgast eine schockierende Erfahrung, die häufig Streit mit dem Fahrer provoziert.
- **Moderate Aufholphase:** Mit Blick auf die Berliner Erfahrungen wird vorgeschlagen, die erforderliche Aufholphase auf 1.000 m zu strecken und damit kundenfreundlicher zu gestalten. Erst ab dem 3. km wird so der Normaltarif erreicht. Damit wird ein vertretbarer Ausgleich zwischen den Interessen der Fahrgäste und des Taxigewerbes hergestellt.
- **Großraumzuschlag:** Weiterhin wird die Einführung eines so genannten „Großraumzuschlags“ vorgeschlagen: Bei Fahrten mit mehr als 4 Fahrgästen wird ein Aufschlag auf den Grundpreis von 3,00 € berechnet. Großraumzuschläge werden heute in fast allen Städten Nordrhein-Westfalens erhoben. Üblich sind dabei Beträge zwischen 2,30 € in Mülheim und 6,14 € in Solingen. In den meisten kreisfreien Städten wird ein Zuschlag von 5,10 € erhoben. Betriebswirtschaftlich bildet er einen Beitrag zur Finanzierung der Mehrkosten großräumiger Taxifahrzeuge. Aus Sicht des Fahrgastes ist der Großraumzuschlag selbsterklärend und wird daher durchgängig akzeptiert.
- **Voraussetzung für Großraumzuschlag:** Der Großraumzuschlag darf nur von Taxis mit mehr als 4 zugelassenen Fahrgastplätzen berechnet werden - und nur dann, wenn tatsächlich mehr als 4 Fahrgäste transportiert werden.

8 EMPFEHLUNGEN

Die wirtschaftliche Situation des Düsseldorfer Taxigewerbes legt folgende Schritte nahe:

8.1 Maßnahme 1: Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit

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

- Die **Umsätze** rangieren auf einem deutlich sinkenden Niveau, das den nachhaltigen Betrieb von Taxis nicht mehr erlaubt. Die Krisenjahre 2002 / 2003 stellten das Düsseldorfer Taxigewerbe in eine Reihe mit dem Einzelhandel und der Gastronomie – zwei Branchen, die in besonderem Maße durch den „Konsumentenstreik“ seit Einführung des EURO betroffen sind.
- Gleichzeitig agiert das Düsseldorfer Gewerbe auf einem wachsenden **Kostenniveau**, das Druck auf die **Gewinne** ausübt. Besonders prekär ist dabei die Situation der 1-Fahrzeugbetriebe, die ihr Auskommen i.d.R. aus der Bewirtschaftung einer einzigen Konzession bestreiten müssen.
- Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen lassen zudem vielen Unternehmer in die **Illegalität abdriften**. Die flächendeckende Schwerpunktaktion von Zoll und Arbeitsamt gegen die illegale Beschäftigung im Taxigewerbe vom Herbst 2003 förderte auch in Düsseldorf ein erschreckendes Maß an Beanstandungen zu Tage.

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

Wegen des sich eintrübenden konjunkturellen Umfeldes wird bis 2007 eine annähernd stagnierende **Umsatzentwicklung** von +1,0% p.a. prognostiziert. Angesichts des wirtschaftlichen Umfeldes muss bereits diese Prognose als optimistisch angesehen werden.

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

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

Zielgröße für den bis 2007 in der Stadt anzustrebenden Umsatz ist der Erlös, der voraussichtlich 2007 vom BZP-Taxi (ca. 38.000 €) erwirtschaftet wird. Der Zielwert ergibt sich aus der Fortschreibung der BZP-Umsätze der Jahre 1993 bis 2003 und beinhaltet eine Wachstumsprognose von ebenfalls 1,0% p.a.

Auf Basis dieses Marktmodells wurde ein **Entwicklungsszenario** entwickelt, das als Diskussionsgrundlage für die weitere Konzessionsvergabepolitik dienen sollte. Ziel des Szenarios ist es, das prognostizierte Umsatzniveau in der Landeshauptstadt Düsseldorf bis 2007 an das zu erwartende Umsatzniveau des BZP-Betriebs für 2007 heranzuführen. Unter dieser Maßgabe ergibt sich die folgende Zielstellung:

STADT DÜSSELDORF IST-ZUSTAND 2003 / SOLL-ZUSTAND 2007				
prognostiziertes Umsatzanstieg: Düsseldorf: +1,0% p.a BZP: +1,0% p.a	Professionelle Betriebe, gesamt		Professionelle 1-Fahrzeugbetriebe	
	soll 2007	ist 2003	soll 2007	ist 2003
1. Umsatzbetrachtung				
Taxis	1.301	1.347	288	316
Umsatz pro Taxi in €	38.000	35.982	38.000	34.004
Marktvolumen, €	49.444.404	48.467.754	10.961.786	10.745.264
Veränderung, rechnerisch	46		28	
2. Gewinnbetrachtung				
Überschuss pro Taxi in €(2002)	16.668	5.102	16.668	13.561
Ohne Altersvorsorge in %		30,4%		30,2%
3. Faktoren der Nachfrage				
Demograph. Entwicklung	↘			
Bevölkerungsdichte	↘			
Konjunktur	↘			
Kaufkraft	↑			
private Konsumbereitschaft	↘			
tertiärer Sektor	↑			
Gaststättengewerbe	↘			
Übernachtungsgewerbe	↑			
Messegeschehen	↘			
Kongresse	→			
kulturelle Veranstaltungen	→			
Events / Veranstaltung	↗			
Flughafen	↗			
Bahnhof	→			
medizinische Infrastruktur	↘			
Wettbewerber ÖPNV	↘			
Wettbewerber Pkw	↘			
4. Faktoren des Angebots				
Taxidichte	2,36			
Taxi-Mietwagendichte	2,67			
Einsatzzeiten, Std./ Woche	103 Std.		101 Std.	
Neuwagenquote	67,8%		66,6%	
Alter der Fahrzeuge	5,2 Jahre		5,8 Jahre	
Ausländerarbeitslosigkeit	ca. 27% der Düsseldorfer Erwerbslosen			
Prognose der Unternehmer	Schulnote 4,5		Schulnote 4,6	
Geschäftsaufgaben seit 1998	97% Übertragungen			
Veränderung, empfohlen	- 60 bis -70 Konzessionen			

Nimmt man zunächst nur den Umsatz pro Fahrzeug zum Maßstab, so würde das prognostizierte Marktvolumen für 2007 ausreichende Beschäftigung für 1.301 Taxikonzessionen bieten. Gegenüber dem gegenwärtigen Stand von 1.347 **Taxikonzessionen** erfordert das einen Abbau von **46 Konzessionen**.

- Allerdings wird eine **isolierte Betrachtung** unter Umsatzgesichtspunkten der Situation nicht voll gerecht. Im Durchschnitt kommen die Düsseldorfer 1-Fahrzeug-Betriebe auf einen **Überschuss** von ca. 13.600 € Zum Vergleich: Das BZP-Taxi erwirtschaftet immerhin ca. 16.700 € Eine Zahl, die für eine eher restriktive Konzessionspolitik spricht.
- Mit einem **Durchschnittsalter** von 5,2 Jahren ist der Düsseldorfer Taxifuhrpark deutlich überaltert. Die Situation deutet auf ein „**Leben von der Substanz**“ hin. Wie die Erfahrung zeigt, sind damit die Verkehrssicherheit der Fahrzeuge und somit auch das öffentliche Verkehrsinteresse in Frage gestellt.
- Beunruhigend ist weiterhin das Niveau bei der **Altersversorgung**: Ca. 31% der Düsseldorfer Unternehmer besitzen keine Altersvorsorge – ein alarmierender Wert, der zwar keine unmittelbare Auswirkung auf das öffentliche Verkehrsinteresse hat, langfristig aber einen großen Teil der heutigen Unternehmer zu Sozialhilfeempfängern macht.
- Auswirkung auf das öffentliche Verkehrsinteresse hat jedoch die hohe Zahl der bereits im **Rentenalter** stehenden Düsseldorfer Unternehmer. Gerade wenn es sich dabei um Alleinfahrer im Rentenalter handelt, die aufgrund unzureichender Altersvorsorge zur Weiterarbeit verurteilt sind, ist das öffentliche Verkehrsinteresse massiv beeinträchtigt.
- Alarmierend sind die **exzessiven Einsatzzeiten**, insbesondere der Alleinfahrer. Mit wöchentlichen Einsatzzeiten von annähernd ca. 94 Stunden (1-Fahrzeugbetriebe: ca. 101 Std./ Woche) wird das öffentliche Verkehrsinteresse massiv beeinträchtigt.
- Mit Blick auf die **Umsatzentwicklung der nächsten Jahre** herrscht unter den Düsseldorfer Unternehmern eine nahezu depressive Erwartung, die sich aus der Erfahrung der „Katastrophenjahre“ 2002 und 2003 und aus der anhaltenden konjunkturellen Stagnation speist.
- Auf der Nachfrageseite kann das Taxigewerbe der Landeshauptstadt Düsseldorf auf ein – gemessen an anderen Großstädten – hervorragendes Nachfragepotential durch Messe, Flughafen, Wohnbevölkerung und Wirtschaftsstruktur bauen. Dabei muss jedoch beachtet werden, dass diese außerordentliche Nachfrage bereits in der immensen Taxidichte der Stadt „eingepreist“ ist.
- Zusätzliche Impulse, etwa durch vermehrtes Passagieraufkommen am Flughafen oder durch neue Nachfrage durch die Multifunktionsarena, sind zwar zu erwarten, doch können diese den seit 2002 spürbaren konjunkturell bedingten Nachfragerückgang und den Nachfragerückgang in Folge der Gesundheitsreform 2004 kaum wettmachen.

- Dabei muss beachtet werden, dass weite Teile des Düsseldorfer Taxiangebots nicht nachfragebedingt sind, sondern nur aus der schwierigen Arbeitsmarktlage für gering qualifizierte Arbeitnehmer und Erwerbslose zu erklären ist.

Unter Abwägung dieser Argumente wird empfohlen, bis 2007 einen Abbau um **60 bis 70 Konzessionen** vorzunehmen. Eine Senkung der Konzessionszahl kann beitragen, die Funktionsfähigkeit des Düsseldorfer Taxigewerbes wiederherzustellen und so das öffentliche Verkehrsinteresse zu.

8.2 Maßnahme 2: Tarife

Es wird empfohlen, den in den Anträgen von Taxi-Düsseldorf und Rhein-Taxi verfolgten Ansatz eines degressiven Staffeltarifs für die ersten Kilometer nicht weiterzuverfolgen.

- Anstatt dessen wird ein weitgehend **linearer Tarif** vorgeschlagen, der auf eine Anhebung zwischen 11,9% und 12,9% hinausläuft – je nach Länge der Tour.
- Als „Rabatt“ für **Langstrecken** wird vorgeschlagen, den gegenwärtigen Kilometerpreis ab dem 10. Kilometer beizubehalten.
- Zur Attraktivierung von Kurzstrecken wird die Einführung eines „**Winkertarifs**“ nach Berliner Vorbild vorgeschlagen. Dabei sollten die in der Bundeshauptstadt gemachten negativen Erfahrungen berücksichtigt werden.
- Darüber hinaus wird die Einführung eines **Großraumzuschlags** empfohlen – ein in den meisten NRW-Städten übliches Tarifelement.
- Um „tektonische Spannungen“ bei der Tarifgestaltung in Zukunft zu vermeiden, sollte erwogen werden, die Taxitarife an die **ÖPNV-Tarife** zu koppeln.

8.3 Maßnahme 3: Evaluation

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

