



**Fortschreibungsgutachten  
gemäß § 13 Abs. 4 PBefG  
über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes  
in der Landeshauptstadt Düsseldorf**

erstellt für das



November 2013



Holzdammm 51  
20099 Hamburg  
Tel. 040 / 32 90 87 9 - 0  
Fax 040 / 3 29 08 79 - 19  
Email: [krause@linne-krause.de](mailto:krause@linne-krause.de)

**Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b>Einleitung.....</b>	<b>3</b>
1.1	Aufgabenstellung.....	3
1.2	Methodik.....	5
1.3	Schattenwirtschaft.....	7
<b>2</b>	<b>Nachfragesituation.....</b>	<b>9</b>
2.1	Nachfragefaktor Bestellwege.....	9
2.2	Nachfragefaktor Kundenstruktur.....	12
2.3	Nachfragefaktor Demografie.....	15
2.4	Nachfragefaktor Konjunktur.....	16
2.5	Nachfragefaktor Regionalwirtschaft.....	18
2.5.1	Nachfragefaktor Dienstleistung und Industrie.....	20
2.5.2	Nachfragefaktor Gastronomie und Großevents.....	23
2.5.3	Nachfragefaktor Übernachtungsgewerbe.....	24
2.5.4	Nachfragefaktor Messen.....	26
2.5.5	Nachfragefaktor Kongresse und Konferenzen.....	28
2.5.6	Nachfragefaktor Sport und Kultur.....	30
2.5.7	Nachfragefaktor Gesundheitswirtschaft.....	32
2.5.8	Nachfragefaktor Arbeitsmarkt.....	33
2.5.9	Nachfragefaktor Kaufkraft.....	34
2.6	Nachfragefaktor Verkehr.....	35
2.6.1	Nachfragefaktor Pkw.....	35
2.6.2	Nachfragefaktor Flugverkehr.....	37
2.6.3	Nachfragefaktor ÖPNV und Schienenverkehr.....	41
<b>3</b>	<b>Angebotssituation.....</b>	<b>42</b>
3.1	Angebotsfaktor Beschäftigte.....	42
3.2	Angebotsfaktor Fahrzeuge.....	44
3.3	Angebotsfaktor Flottenentwicklung.....	48
3.4	Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte.....	49
3.5	Angebotsfaktor Einsatzzeit.....	53
3.6	Angebotsfaktor Fahrleistung.....	56
<b>4</b>	<b>Umsatz, Kosten und Überschuss.....</b>	<b>59</b>
4.1	Umsatz.....	59
4.2	Kosten.....	63
4.3	Überschuss.....	70
4.4	Altersvorsorge.....	72
<b>5</b>	<b>Konzessionsbewegungen und Geschäftsaufgaben.....</b>	<b>74</b>
<b>6</b>	<b>Empfehlungen.....</b>	<b>77</b>
6.1	Zusammenfassende Bewertung.....	77
6.1.1	Nachfragefaktoren.....	77
6.1.2	Angebotsfaktoren.....	80
6.1.3	Betriebswirtschaftliche Faktoren.....	82
6.2	Handlungsempfehlungen.....	84
6.2.1	Sicherung der Funktionsfähigkeit.....	85
6.2.2	Evaluation.....	87

## 1 EINLEITUNG

### 1.1 Aufgabenstellung

Am 27. Juli 2012 beauftragte das Straßenverkehrsamt der Landeshauptstadt Düsseldorf die Fa. Linne + Krause aus Hamburg mit der Erstellung eines Gutachtens über die **Funktionsfähigkeit** des Taxigewerbes gemäß § 13 Abs. 4 PBefG. Das vorliegende Gutachten bildet zugleich die Fortschreibung einer Untersuchung, die erstmals 2004 durchgeführt wurde. Das Vorläufergutachten war mit gleicher Methode erstellt worden, so dass nunmehr auch eine Langzeitbetrachtung möglich ist.

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

- **Bundesverwaltungsgericht:** Das schließt eine Argumentation im Sinne eines „Konkurrenzschutzes“ oder „einer Gewährleistung der wirtschaftlichen Grundlage des örtlichen Taxigewerbes“ aus. Maßgeblich sind in dieser Hinsicht drei Urteile des Bundesverwaltungsgerichts aus den Jahren 1981 (BVerwG 7 C 57.79), 1988 (BVerwG 7 C 94.86) und 1989 (BVerwG 7 C 44 und 45.88), die im Januar 2008 noch einmal bekräftigt wurden (BVerwG 3 B 77.07). Insbesondere das Urteil aus dem Jahre 1988 enthält recht konkrete Vorgaben. Mit Blick auf die Methodik stellt das BVerwG drei essentielle Gebote auf: *„vollständige Ermittlung“*, *„zutreffende Ermittlung“* und *„nicht offensichtlich fehlerhafte Prognose“*. Die prognostische Entscheidung der Genehmigungsbehörde muss sich an diesen Maßstäben messen lassen.

- **Verwaltungsgerichte:** In den letzten Jahren haben die Verwaltungsgerichte eine Rechtsprechung entwickelt, die sich eng an den Vorgaben des BVerwG orientiert, in immer stärkerem Maße jedoch den Aspekt der Berufsfreiheit betont. In erster Linie sind hier die Urteile und Beschlüsse des OVG Schleswig-Holstein (4 L 147/91 zu Lübeck u. 3 A 74/07 zum Kreis Stormarn), OVG Berlin (OVG 1 SN 15.99), OVG-NRW (13 A 1417/05 zu Düsseldorf u. 13 A 3388/03 zum Rhein-Sieg-Kreis) und OVG-Rheinland-Pfalz (7 A 11567/03.OVG) zu Koblenz und (4 K 329 / 06.KO) zum Rhein-Hunsrück-Kreis zu nennen. Das im Juni 2013 ergangene Urteil des VG Köln, das sich insgesamt kritisch mit der Praxis der Konzessionsbeschränkung auseinandersetzte (18 K 6314/11), wurde zwischenzeitlich aufgehoben, wirkt aber nach in der Fachdiskussion.

Am 31. Juli 2013 lagen der Landeshauptstadt Düsseldorf **205 Anträge** auf Erteilung einer Konzession (Fahrzeuge) vor.

LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF ENTWICKLUNG DER BEWERBERLISTEN, JEWEILS 31.7.		
	Altbewerber	Neubewerber
2008	89	159
2009	88	149
2010	76	146
2011	56	152
2012	53	144
2013	61	144
Q.: LH Düsseldorf		

- **Altbewerber:** Altbewerber sind Bewerber, die bereits ein Taxigewerbe in Düsseldorf betreiben. Seit 2008 ist die Zahl der Altbewerber gesunken. Aktuell macht sich jedoch eine erneute Nachfrage bemerkbar.
- **Neubewerber:** Neubewerber sind Bewerber, die bislang noch nicht mit eigener Genehmigung im Taxigewerbe der Stadt aktiv sind. Hier ist die Nachfrage seit vielen Jahren weitgehend stabil.

Zahlreiche Bewerber stehen bereits seit vielen Jahren auf der Warteliste. Die Bewerbungen müssen jährlich erneuert werden. Aus früheren Konzessionszuteilungsverfahren ist bekannt, dass viele Bewerber nicht mehr ernsthaft an der Erteilung einer Konzession interessiert sind. Die Bewerbungen müssen jährlich erneuert werden.

## 1.2 Methodik

Bei der Untersuchung der **Funktionsfähigkeit** stehen gemäß § 13 Abs. 4 PBefG insbesondere die folgenden Aspekte im Mittelpunkt:

- die **Nachfragesituation** im Taxigewerbe
- die **Angebotssituation** im Taxigewerbe
- die Entwicklung der **Erlös-, Betriebskosten- und Gewinnsituation** im Taxigewerbe unter Einbeziehung der **Einsatzzeiten**
- Anzahl und Ursachen für **Geschäftsaufgaben**.

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

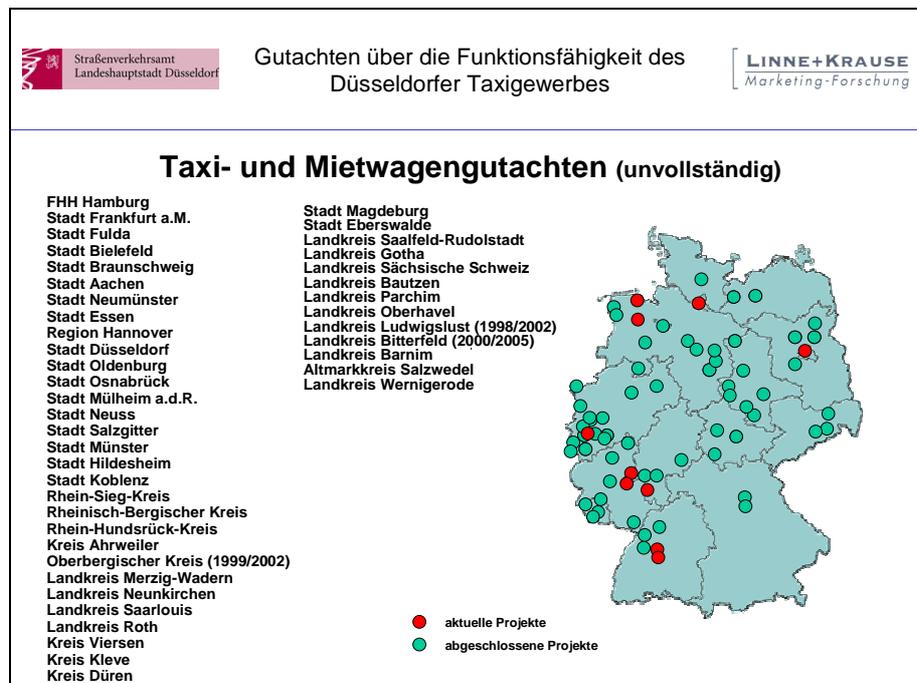
- Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten und
- Erhebung der **regionalwirtschaftlichen** Rahmendaten.

Die Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten fand in der Zeit von Oktober 2012 bis Juni 2013 statt. Dabei wurde mit einer Stichprobe gearbeitet.

- **Stichprobe 1-Fahrzeugbetriebe:** Das Gros der Düsseldorfer Taxibetriebe bilden ca. 430 Einfahrzeugbetriebe. Erfahrungsgemäß handelt es sich dabei um eine relativ homogene Gruppe, die eine stichprobenartige Erhebung rechtfertigt. Bei einer Grundgesamtheit von  $N=430$  erlaubt eine Stichprobe von  $n=260$  ein repräsentatives Ergebnis mit einem vertretbaren methodischen Fehler. Die Stichprobe wurde zufallsgesteuert gezogen.
- **Vollerhebung Mehrwagenbetriebe:** Die ca. 220 Mehrfahrzeugbetriebe bilden dagegen eine sehr heterogene Gruppe, so dass hier mit einer Vollerhebung gearbeitet wurde.

Bei Abschluss des Projektes hatten 99,4% der Betriebe ihren Erhebungsbogen eingereicht. Damit darf die Untersuchung also beanspruchen, ein **authentisches Bild** der Situation des Düsseldorfer Taxigewerbes zu geben.

Ziel der Erhebung war es, die betriebswirtschaftliche Situation des örtlichen Gewerbes zu erfassen. Ein zuvor in ca. 70 Städten und Kreisen erfolgreich eingesetztes Erhebungsdesign wurde hierfür auf die Gegebenheiten der Stadt angepasst.



Besondere Sorgfalt wurde auf die Bearbeitung der rücklaufenden Erhebungsbogen gelegt: Rücklaufkontrolle, Überprüfung und Klärung der Datensätze nahmen weit **mehr als drei Viertel** der für dieses Gutachten aufgewandten Zeit in Anspruch.

- **Überprüfung:** Alle eingehenden Erhebungsbogen und sämtliche Einzeldaten wurden mit Hilfe eines betriebswirtschaftlichen Analyseprogramms überprüft. Im Vordergrund standen dabei Vollständigkeit und Plausibilität der Angaben.
- **Klärung:** Die eingereichten Daten waren meist von recht guter formaler Qualität. In ca. 18% der Fälle mussten die Taxiunternehmer jedoch aufgefordert werden, Daten nachzuliefern oder zu erläutern. In aller Regel wurden dazu die steuerlichen Unterlagen angefordert.

Dank gilt der **Taxi Düsseldorf e.G.** und der **Rhein-Taxi GmbH**, die die Erstellung des Gutachtens unterstützt haben. Besonderer Dank gilt der Steuerberatungsgesellschaft **Sturm + Partner**, die einen Großteil des Düsseldorfer Taxigewerbes betreut und in freundlicher und kooperativer Weise die Erhebung der Daten unterstützt hat.

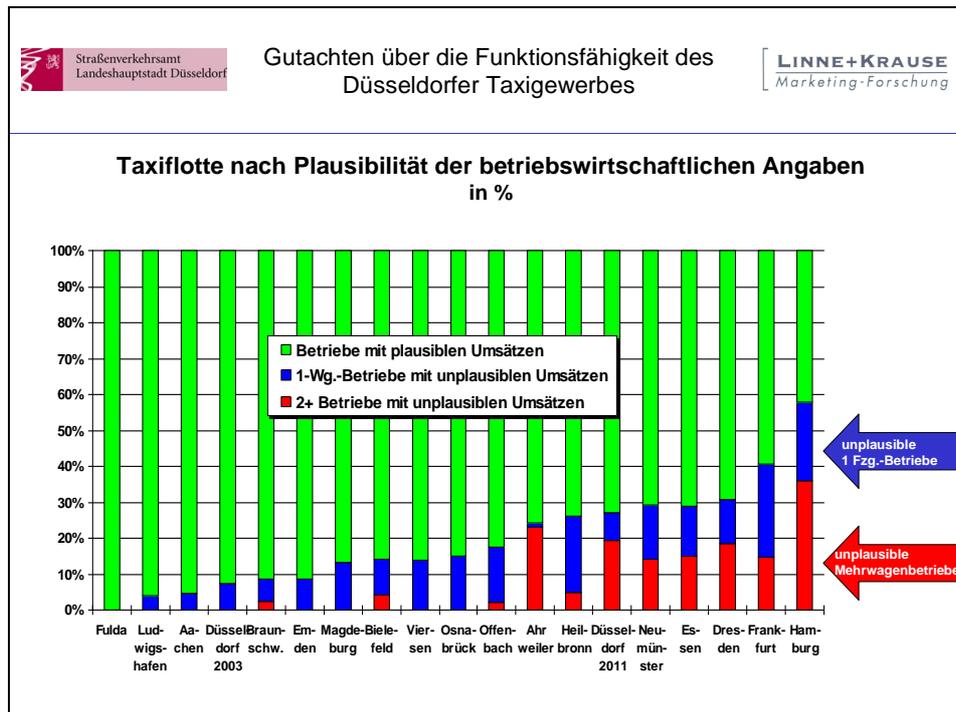
### 1.3 Schattenwirtschaft

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**“ kam in dieser Hinsicht zu desillusionierenden Ergebnissen, die bis heute nicht an Aktualität verloren haben:

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

Wie zuverlässig können betriebswirtschaftliche Daten sein, die – wie in dieser Untersuchung - auf den betrieblichen und steuerlichen Angaben der Unternehmer beruhen?

Um Verzerrungen bei den Ergebnissen zu begrenzen, wurden die von den Unternehmern vorgelegten betrieblichen und steuerlichen Angaben einem eingehenden betriebswirtschaftlichen Plausibilitätstest unterzogen.



- Semiprofessionelle Betriebe:** Daran gemessen arbeitet gegenwärtig etwa jeder 4. Düsseldorfer Taxibetrieb (ca. 26%) jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität. Vor zehn Jahren hatte der Anteil bei 13% gelegen. Waren es seinerzeit ganz überwiegend Alleinfahrer, so stellen heute Mehrwagenbetriebe einen erheblichen Anteil. Wirtschaftlich unplausible Taxiunternehmen werden im Folgenden als semiprofessionelle Betriebe bezeichnet. Betriebe, die betriebswirtschaftlich plausible Angaben machten, werden dagegen als professionell bezeichnet.
- Semiprofessionelle Fahrzeuge:** Bei den Semiprofessionellen handelt es sich vorwiegend um 1-Fahrzeugbetriebe. Insgesamt arbeiten ca. 27% der Düsseldorfer Taxiflotte semiprofessionell. Vor zehn Jahren hatte der Anteil bei ca. 7% gelegen. Eine ähnliche Entwicklung ist im gleichen Zeitraum auch in Essen festzustellen. Insgesamt zeichnet sich auch für Düsseldorf eine wachsende Beeinträchtigung der **öffentlichen Interessen** ab.

Bei gleichartigen Untersuchungen in Frankfurt a.M. und Hamburg waren seinerzeit sogar semiprofessionelle Flottenanteile zwischen ca. 40% und annähernd 60% festgestellt worden. In Städten wie Magdeburg (ca. 12%) oder Ludwigshafen (ca. 4%) dagegen lag der Anteil semiprofessioneller Taxis deutlich niedriger.

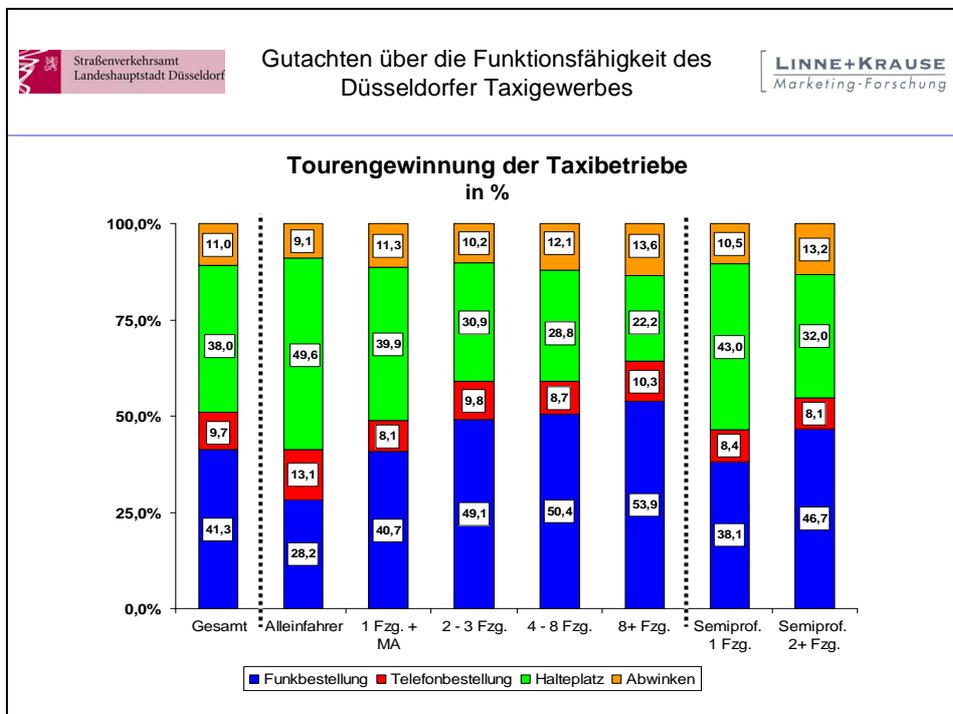
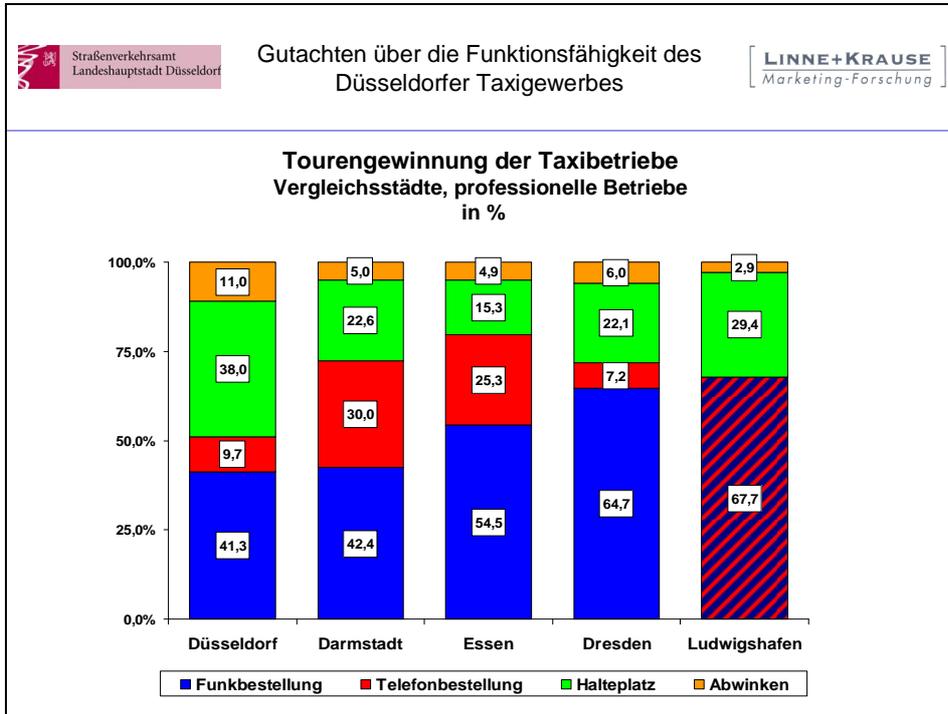
## 2 NACHFRAGESITUATION

### 2.1 Nachfragefaktor Bestellwege

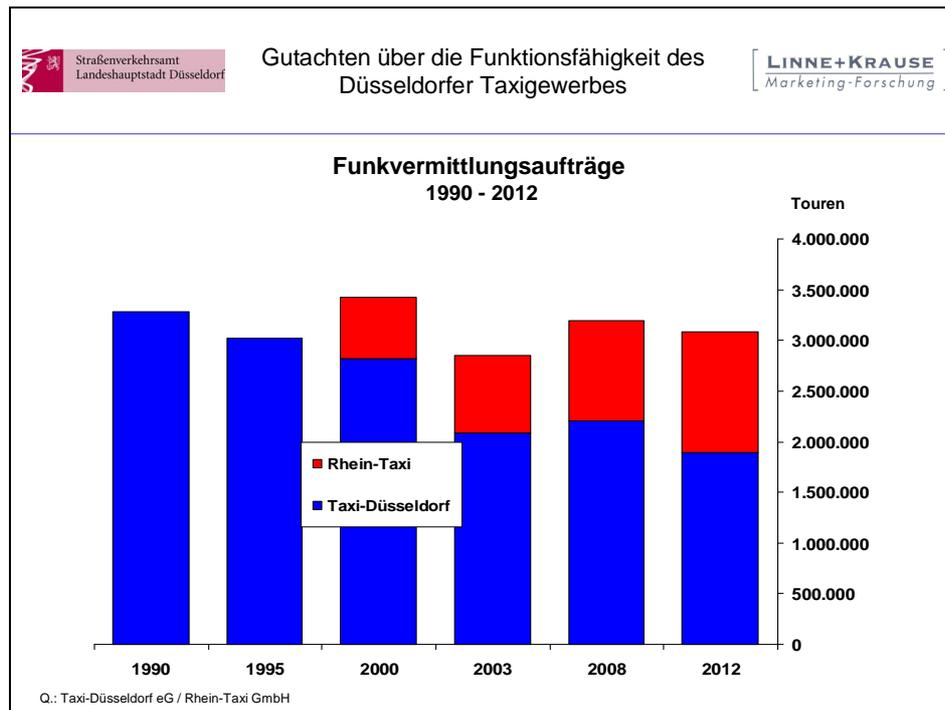
Die Nachfrage nach Taxidienstleistungen in der Stadt Düsseldorf hat typisch großstädtischen Charakter. Daneben hat auch das ad hoc Geschäft "auf der Straße" Bedeutung:

LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF TOURENGEWINNUNG - IN % -												
	Düsseldorf								Vergleichsstädte / Regionen (nur professionelle Betriebe)			
	gesamt	Allein	Professionelle Betriebe				Semi.prof.		Dres- den	Essen	Darm- stadt	Lud- wigsh .
			1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
Funkbestellung	41,3	28,2	40,7	49,1	50,4	53,9	38,1	46,7	64,7	54,5	42,4	67,7
Telefonbestellung	9,7	13,1	8,1	9,8	8,7	10,3	8,4	8,1	7,2	25,3	30,0	
Halteplatz	38,0	49,6	39,9	30,9	28,8	22,2	43,0	32,0	22,1	15,3	22,6	29,4
Abwinken	11,0	9,1	11,3	10,2	12,1	13,6	10,5	13,2	6,0	4,9	5,0	2,9
<b>Summe</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

- **Funkbestellungen:** Nur etwa 41% des Umsatzvolumens wird mit Funkbestellungen bestritten. In anderen Großstädten wie Dresden (ca. 65%) oder Essen (ca. 55%) liegt der Anteil meist deutlich höher. Grundsätzlich gilt auch in Düsseldorf: Je größer der Betrieb, desto stärker die Abhängigkeit vom Funkgeschäft.
- **Halteplatz:** Große Bedeutung hat in Düsseldorf das Gelegenheitsgeschäft „auf der Straße“: Ca. 38% des Umsatzes werden mit Fahrten vom Halteplatz erwirtschaftet. Dazu zählen auch Touren vom Flughafen. Für Alleinfahrer bilden solche Fahrten den Haupterwerb (ca. 50%). In anderen Städten wie Essen (ca. 15%) oder Dresden (ca. 22%) liegt der Anteil meist wesentlich niedriger.
- **Abwinker:** Überdurchschnittlich ist auch der Umsatzanteil, der mit so genannten Abwinkern (ca. 11%) erzielt wird. In anderen Städten haben solche Touren meist wesentlich geringere Bedeutung.
- **Telefonbestellungen:** Telefonbestellungen direkt beim Unternehmer oder Fahrer (Handy) spielen in Düsseldorf dagegen eine relativ geringe Rolle (ca. 10%) – anders als beispielsweise in Essen (ca. 25%).



Ein Maßstab für die Entwicklung der örtlichen Nachfrage nach Taxidienstleistungen ist das Vermittlungsaufkommen von Taxi Düsseldorf und Rhein-Taxi, denen - mit wenigen Ausnahmen - alle Düsseldorfer Taxis angeschlossen sind.



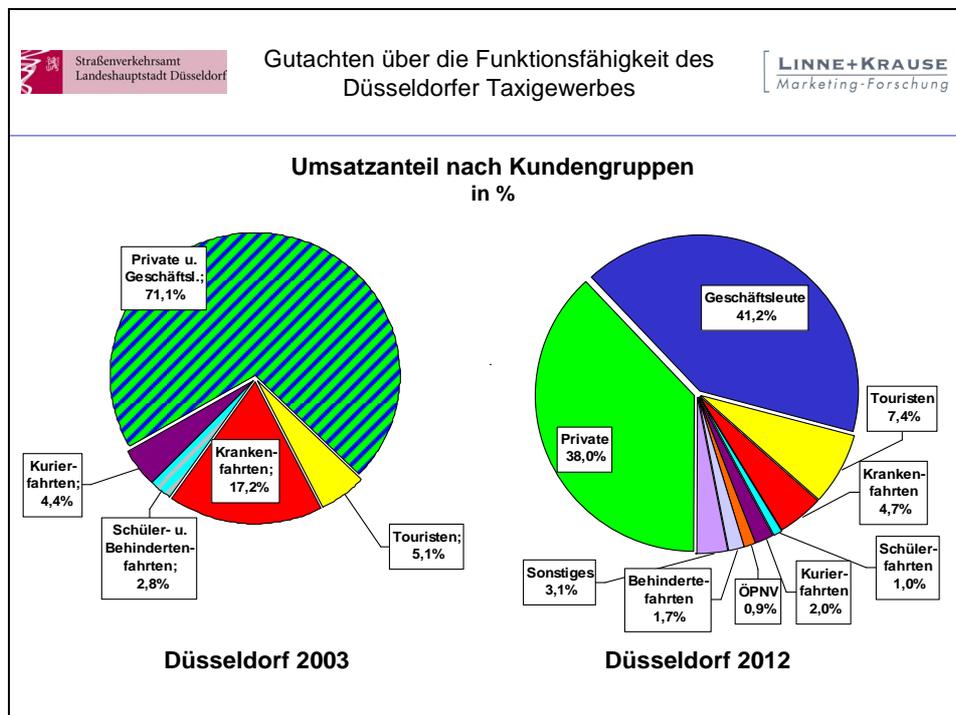
- **Langfristige Tourentwicklung:** Im Spitzenjahr 2000 wurden in Düsseldorf ca. 3,5 Mio. Touren per Funk vermittelt. 2012 lag die Tourenzahl nur noch bei ca. 3,1 Mio. Auf dem Düsseldorfer Funkvermittlungsmarkt ist in den letzten Jahren also ein Einschnitt zu verzeichnen. Ein Grund hierfür dürfte das Aufkommen von Systemen wie z.B. MyTaxi sein. Trotz des Rückgangs bewegt sich das Vermittlungsgeschehen aber immer noch auf hohem Niveau: In der wesentlich größeren Domstadt Köln waren 2008 nur ca. 2,2 Mio. Touren vermittelt worden.
- **Gespaltene Entwicklung:** Zugleich zeichnet sich eine zunehmend gespaltene Entwicklung ab. Während Taxi Düsseldorf (ca. 1.170 Fahrzeuge) 2012 ca. 1,9 Mio. Vermittlungen zählte, kommt Rhein-Taxi (ca. 130 Fahrzeuge) auf ca. 1,2 Mio. Touren. Die beinahe beispiellose Spaltung des Düsseldorfer Funkvermittlungsmarktes hat sich in den letzten Jahren deutlich verstärkt.

## 2.2 Nachfragefaktor Kundenstruktur

Die Nachfragestruktur des Düsseldorfer Taxigewerbes hat ebenfalls eindeutig großstädtischen Charakter:

LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF NACHFRAGE IM TAXIGEWERBE 2011 - IN % VOM UMSATZ -												
	Düsseldorf								Vergleichsstädte / Regionen (nur professionelle Betriebe)			
	Professionelle Betriebe						Semi.prof.		Darmstadt	Dresden	Essen	Ludwigsh
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
Geschäftsleute	41,2	49,4	45,4	43,6	36,3	39,7	40,9	37,5	29,4	18,0	20,2	32,4
Privatpersonen	38,0	37,5	35,7	36,6	42,5	34,4	41,6	38,2	33,5	29,3	35,6	39,7
Touristen	7,4	5,4	7,3	5,0	7,8	10,2	7,2	8,6	2,0	9,2	1,6	0,4
Krankenfahrten	4,7	4,2	3,2	6,1	3,7	6,6	4,1	5,9	23,2	24,6	27,9	18,2
Kurierfahrten	2,0	0,7	1,7	1,8	2,3	2,5	0,5	0,7	3,0	1,9	3,5	2,8
Behinderte	1,7	0,6	1,6	1,6	2,0	1,6	0,7	2,6	2,9	4,1	2,9	4,0
Schülerfahrten	1,0	0,8	0,6	1,0	1,6	0,5	0,2	0,4	3,2	6,3	4,0	
ÖPNV	0,9	0,0	1,1	1,8	0,7	0,4	0,9	2,7	2,1	3,4	1,9	1,9
Sonstiges	3,1	1,4	3,4	2,5	3,1	4,1	3,9	3,4	0,7	3,2	2,4	0,6
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- **Geschäftsleute:** Außerordentlichen Stellenwert haben in Düsseldorf Fahrten für Geschäftsleute: Ca. 41% der Umsätze werden mit solchen Touren erwirtschaftet. Sogar in Städten mit bekanntermaßen hohem Geschäftskundenaufkommen wie Köln (ca. 34%) oder Ludwigshafen (ca. 32%) liegt der Anteil niedriger.
- **Privatpersonen:** Ein annähernd gleichstarkes Nachfragesegment bildet die Beförderung von Privatpersonen – das traditionelle Kerngeschäft des großstädtischen Taxigewerbes: Ca. 38% der Umsätze werden mit dieser Kundengruppe getätigt – ein Anteil, wie er auch in anderen Städten zu finden ist. Betrachtet man die Erlöse mit Privaten und Geschäftsleuten in der Summe (ca. 79%), so ist seit 2004 (ca. 80%) keine wesentliche Veränderung zu erkennen.



- **Touristen:** Auch touristische Verkehre haben ihre relativ hohe Bedeutung gewahrt: Ca. 7% (2003: 8%) der Gesamterlöse entfallen auf dieses Geschäftsfeld. Bei Touristenfahrten spielt Düsseldorf in einer Klasse mit der deutschen Städtereisehochburg Dresden (ca. 9%).
- **Krankenfahrten:** Abnehmende Bedeutung haben Krankenfahrten: Nur noch ca. 5% der Gesamterlöse entfallen auf den Transport hauptsächlich von Dialyse-, Chemotherapie- oder Bestrahlungspatienten. Vor 10 Jahren hatte der Anteil noch bei ca. 8% gelegen. In Städten wie Essen (ca. 28%) oder Dresden (ca. 25%) liegt der Krankenfahrtenanteil dagegen wesentlich höher.
- **Kurierfahrten:** Gesunken ist weiterhin der Anteil des Kuriergeschäfts, das mit ca. 2% zum Gesamterlös des Düsseldorfer Taxigewerbes beiträgt (2003: 4%).
- **Schülerfahrten:** Mit ca. 1% Umsatzanteil spielen Schülerfahrten in Düsseldorf unverändert nur eine geringe Rolle.
- **Behindertenfahrten:** Auch Behindertenfahrten tragen mit ca. 2% Umsatzanteil kaum zum Erlös der Taxiflotte bei.
- **ÖPNV:** Minimal ist weiterhin der Umsatzanteil (ca. 1%) der Taxis im Rahmen des ÖPNV.

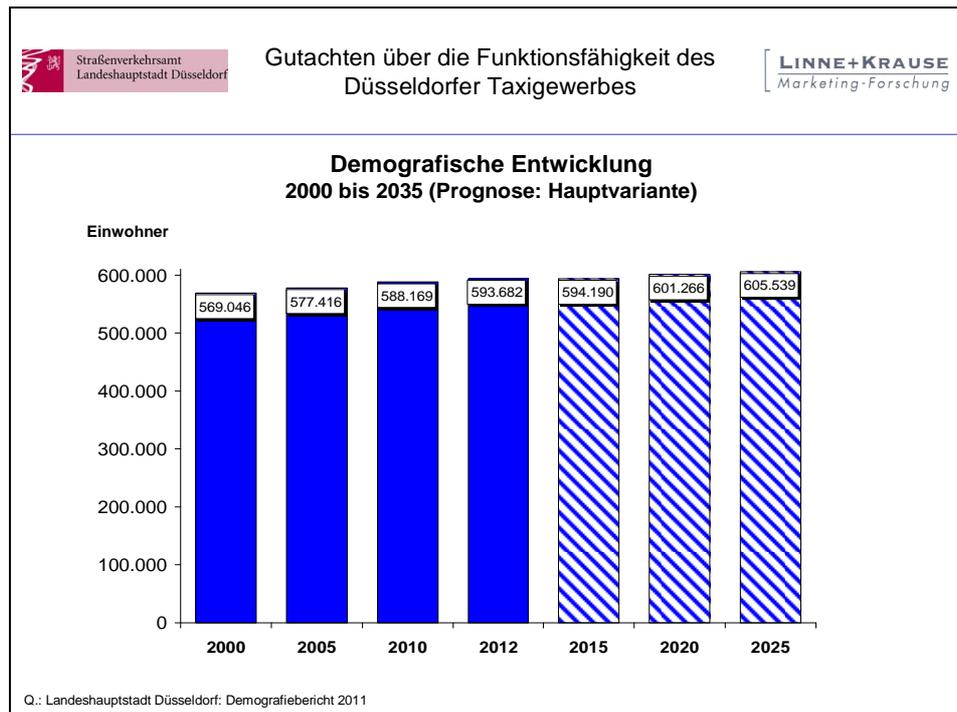
Insgesamt schauen Düsseldorfs Taxiunternehmer heute etwas positiver in die Zukunft als noch vor 10 Jahren:

LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF PESSIMISMUSPEGEL IM TAXIGEWERBE BIS 2017 - SCHULNOTE 1 BIS 6 -												
	Düsseldorf									Vergleichsstädte / Regionen (nur professionelle Betriebe)		
	Professionelle Betriebe						Semi.prof.		Düsseldorf 2003	Essen	Darmstadt	Ludwigsh.
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
Geschäftsleute	3,1	3,4	3,1	3,0	2,8	3,7	3,3	3,4	4,1		3,3	
Privatpersonen	3,8	4,2	3,9	3,8	3,3	4,0	4,1	3,8			3,6	
Touristen	3,7	4,1	3,6	3,6	3,6	4,4	3,9	3,8	4,3		5,0	
Krankenfahrten	4,2	5,0	4,0	4,1	4,2	5,0	3,6	3,8	5,3		3,9	
Kurierfahrten	4,1	4,0	4,1	4,0	4,0	*	3,8	4,8	4,9		4,7	
Behinderte	4,1	5,7	4,3	3,0	2,7	*	4,4	3,0	-		4,7	
Schülerfahrten	4,4	4,7	4,8	4,0	3,5	*	5,0	5,0	5,3		5,2	
ÖPNV	4,0	*	4,0	4,1	4,0	*	4,5	4,0	-		5,2	
Sonstiges	3,4	4,0	3,4	3,6	2,9	*	4,3	3,7			4,9	
(*) zu wenig Antworten												

- **Geschäftsleute / Privatpersonen:** Verhaltener bis gedämpfter Optimismus ist hinsichtlich der Umsätze mit Geschäftsleuten (Note 3,1) und Privaten (Note 3,8) zu erkennen. Vor 10 Jahren hatten die Unternehmer hier noch die Gesamtnote 4,1 erteilt.
- **Touristen:** Verhalten optimistisch blicken die Unternehmer auch auf das Touristengeschäft (Note 3,7). Vor 10 Jahren waren die Aussichten noch deutlich ungünstiger (Note 4,3).
- **Krankenfahrten:** Nach wie vor eher pessimistisch sind die Aussichten bei den Krankenfahrten (Note 4,2). Angesichts der damals aktuellen Gesundheitsreform hatten die Unternehmer vor 10 Jahren für die Zukunft von Krankenfahrten die Note 5,3 gegeben.
- **Behindertenfahrten:** Insgesamt verknüpfen die Düsseldorfer Unternehmer nur geringe Erwartungen mit Behindertenfahrten (Note: 4,1). Optimismus zeichnet sich dagegen bei größeren Betrieben ab (Note 2,7 bis 3,0).

## 2.3 Nachfragefaktor Demografie

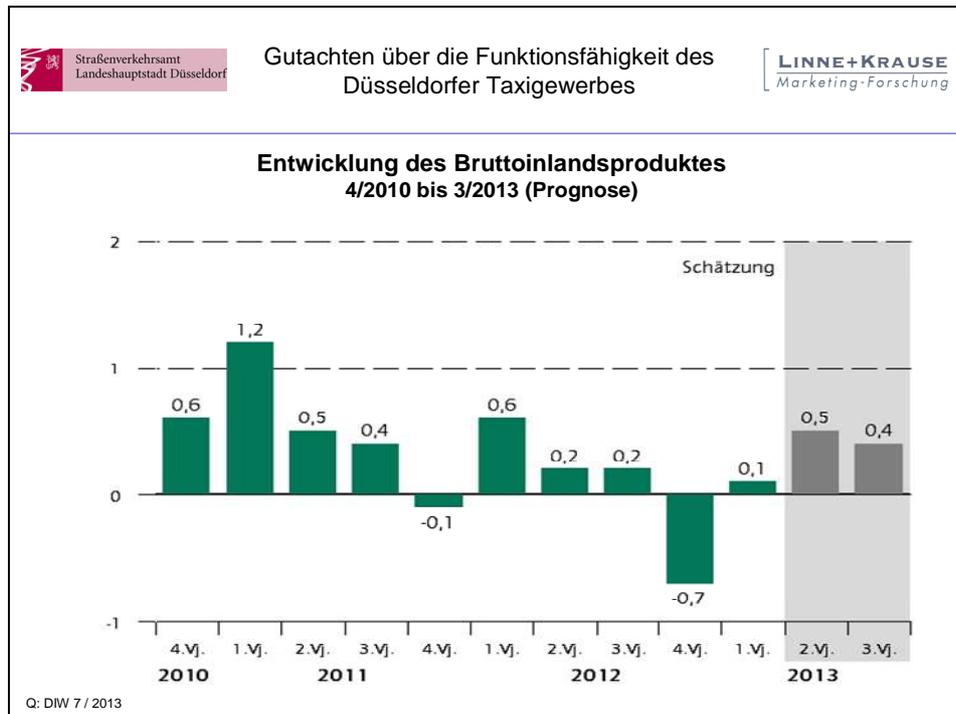
Die ortsansässige Wohnbevölkerung bildet auch in Düsseldorf das Fundament der Nachfrage nach Taxidienstleistungen:



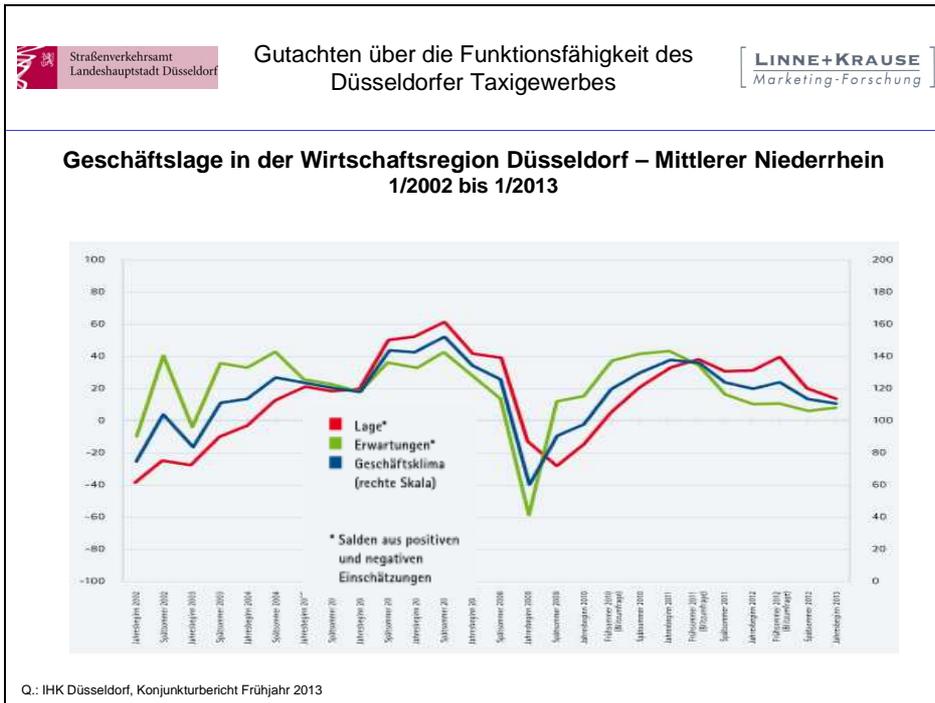
- **Moderates Bevölkerungswachstum:** Seit 2000 sind in Düsseldorf moderat wachsende Bevölkerungszahlen zu verzeichnen. Mit gegenwärtig ca. 593.700 Einwohnern ist Düsseldorf nunmehr zweitgrößte Stadt Nordrhein-Westfalens. Das Wachstum geht vor allem auf Zuwanderung zurück, vor allem aus dem Ausland, aber auch auf die Bildungswanderung junger Menschen.
- **Bevölkerungsprognose:** Auch in Zukunft kann Düsseldorf mit einer positiven Bevölkerungsentwicklung rechnen: Bis 2025 gehen die Prognosen von ca. 605.500 Einwohnern aus.
- **Migration:** Düsseldorf hat eine relativ starke Migrationsbevölkerung: 2011 lag der Anteil der Einwohner mit ausländischem Pass bei 16,2%. Berücksichtigt man weiterhin eingebürgerte Ausländer, so errechnet sich ein Bevölkerungsanteil mit Migrationshintergrund von 32,1%. Unter den Düsseldorfer Taxiunternehmen liegt der Migrantanteil bei mehr als 60% (Essen: ca. 40%). Migranten sind häufig mit besonderen Problemen auf dem Arbeitsmarkt konfrontiert und streben daher verstärkt in das niederschwellige Taxigewerbe.

## 2.4 Nachfragefaktor Konjunktur

Die Nachfrage nach Taxidienstleistungen ist in hohem Maße konjunktursensibel:



- **Wirtschaftswachstum:** Die globale Wirtschaft befindet sich in einer anhaltenden Schwächephase, die in Südeuropa in eine Depression übergegangen ist. Inmitten eines schwierigen internationalen Umfeldes bleibt die deutsche Wirtschaft jedoch überraschend stabil. Nach einer relativ ungünstigen Phase ab April 2012 ist seit Beginn des Jahres 2013 ein erneuter leichter Aufschwung zu beobachten. Das aktuelle DIW-Konjunkturbarometer zeigt für das dritte Quartal 2013 mit einem Quartalsplus von 0,4% ein etwas stärkeres Wachstum als noch zu Anfang des Jahres.
- **Konjunkturprognosen:** Für 2014 hält das DIW sogar ein Wirtschaftswachstum von 1,6% möglich: „Die Schwäche Ende 2012 war nur vorübergehend. Das deutsche Bruttoinlandsprodukt steigt 2013 und 2014 mit zunehmendem Tempo“. Für den weiteren Verlauf sind die Konjunkturforscher also zuversichtlich. Selten zuvor waren Konjunkturprognosen jedoch mit so viel Unsicherheit behaftet wie gegenwärtig.



- **Regionale Konjunktur:** „*Flauer Start ins Jahr*“ – so beschreibt die IHK Düsseldorf und Mittlerer Niederrhein in ihrem Bericht vom Februar 2013 die wirtschaftliche Lage im Kammerbezirk. Die regionale Wirtschaft zeige sich dennoch „*robust*“, auch wenn der Start ins neue Jahr „*wenig kraftvoll*“ ausgefallen sei. Gut ging es zu Jahresbeginn der Bauwirtschaft, den unternehmensnahen Dienstleistern und dem Großhandel, während der Einzelhandel noch schwächelte.

## 2.5 Nachfragefaktor Regionalwirtschaft

Düsseldorf zählt zu den starken Wirtschaftsstandorten Deutschlands: In verschiedenen Rankings rangiert die Landeshauptstadt regelmäßig auf den vorderen Plätzen. Düsseldorf erbringt gut 8% der Wirtschaftsleistung des gesamten Bundeslandes Nordrhein-Westfalen. Die Stadt ist seit 2009 die zweitgrößte Stadt Nordrhein-Westfalens und zugleich wichtiger Teil der in hohem Maße infrastrukturell, ökonomisch und sozial global verflochtenen Metropolregion Rheinland – ein Vorteil für das Taxigewerbe.

STÄDTERANKING NACH WIRTSCHAFTSKRAFT, 2013		
	2013	2010
Frankfurt am Main	1	1
München	2	2
Bonn	3	4
Düsseldorf	4	3
Berlin	5	8
Köln	6	5
Dresden	7	9
Wiesbaden	8	6
Stuttgart	9	16
Essen	10	21
Hamburg	11	7
Q.: HWWI / Berenberg Bank		

Anders als in den meisten deutschen Regionen wird die Nachfrage nach Taxidienstleistungen in Düsseldorf nicht nur durch die ortsansässige Bevölkerung gespeist. Dank der vielfältigen Funktion als Dienstleistungs-, Verwaltungs-, Hotel-, Industrie- und Gastronomiestandort, als Messeplatz von Weltrang sowie als wichtiger internationaler Flughafen bietet Düsseldorf dem Taxigewerbe ein beachtliches Potential *"importierter Nachfrage"*.

Die regionale Wirtschaft wirkt verschiedentlich auf die Nachfrage nach Taxidienstleistungen:

- **Effekt Wirtschaftskraft:** Die örtliche Wirtschaft bildet auch in Düsseldorf die Grundlage der Kaufkraft der Wohnbevölkerung und somit die Basis der Nachfrage nach Taxidienstleistungen.
- **Effekt direkte Nachfrage:** Weiterhin tritt die regionale Wirtschaft als direkter Nachfrager nach Taxidienstleistungen auf, indem sie Geschäftsreiseverkehr generiert: z.B. als Transferfahrten zu Flughäfen oder Bahnstationen.

Die Erwerbstätigkeit in Düsseldorf ist in den vergangenen Jahren stark angewachsen: zwischen 2000 und 2011 um 9,5% auf ca. 502.000 Arbeitnehmer. Erfahrungsgemäß bildet ein starker **Dienstleistungsbereich** einen günstigen „Nährboden“ für das Taxigewerbe. In Düsseldorf hat der tertiäre Sektor sehr großen Stellenwert erlangt. Knapp 88% (ca. 442.000) der Beschäftigten sind bei Dienstleistungsunternehmen im weiteren Sinne tätig. 85% der Bruttowertschöpfung entfallen auf Dienstleistungen.

## 2.5.1 Nachfragefaktor Dienstleistung und Industrie

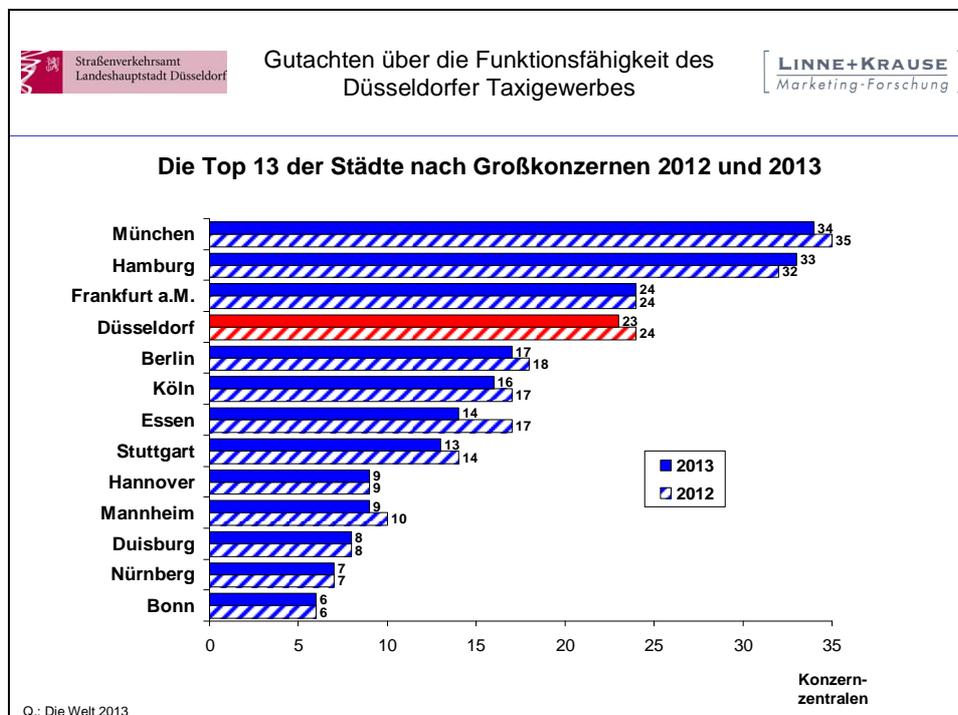
Als Landeshauptstadt und Sitz zahlreicher staatlicher und privater Organisationen gehört Düsseldorf zu den traditionsreichen deutschen Dienstleistungsmetropolen. Besonders dieser Sektor verleiht Düsseldorf Wirtschaftskraft und Dynamik. Weniger dramatisch als an anderen Industriestandorten an Rhein und Ruhr verlief aber auch der Strukturwandel in Düsseldorf.



- **Öffentliche Verwaltung:** Ein wichtiger Aktivposten der Taxinachfrage sind die Düsseldorfer Einrichtungen der öffentlichen Verwaltung, in denen ca. 34.500 Arbeitnehmer beschäftigt sind. Von Bedeutung sind in erster Linie die Landesregierung mit ihren nachgeordneten Behörden, der Landtag, die Bezirksregierung sowie die Verwaltung der Landeshauptstadt Düsseldorf mit ihren rund 10.000 Mitarbeitern.
- **Kommunalwirtschaft:** Daneben arbeitet in Düsseldorf eine Reihe von mittlerer und größerer Betriebe der kommunalen Wirtschaft. Hierzu zählen u.a. die Stadtwerke Düsseldorf (ca. 1.800 Mitarbeiter) und die Sparkasse Düsseldorf (ca. 2.200 Mitarbeiter).

- **Unternehmensorientierte Dienstleister:** Zu einer wesentlichen Nachfragestütze des Düsseldorfer Taxigewerbes zählen jedoch unternehmensorientierte Dienstleister. Von Bedeutung für die Taxinachfrage sind u.a. die Düsseldorfer Niederlassungen der großen Beratungsunternehmen McKinsey & Company, Boston Consulting Group und Deloitte Consulting, die Düsseldorf – zusammen mit einer Vielzahl kleiner und mittlerer Consulting-Unternehmen – zu einer „**Stadt der Berater**“ machen.
- **Medienstandort:** Ähnlich günstig für die Taxinachfrage ist die Präsenz von Werbeagenturen: Vier der zehn größten deutschen Agenturen haben ihren Sitz in Düsseldorf. Schätzungsweise ca. 6.600 Beschäftigte arbeiten insgesamt in der Medienbranche der Rheinmetropole. Einen örtlichen Schwerpunkt bildet der Medienhafen.
- **Telekommunikationsstandort:** Einen hervorragenden Platz nimmt Düsseldorf zudem in der digitalen Wirtschaft und der Mobilfunkbranche ein. Die Stadt, die sich u.a. „mobile capital“ nennt, ist Sitz von insgesamt mehr als 30 Netzbetreibern – an erster Stelle Vodafone. Weitere ca. 1.500 Betriebe unterschiedlicher Größe arbeiten in der TK- und IT-Branche der Stadt, insgesamt ca. 22.500 Beschäftigte finden hier Arbeit.
- **Finanzdienstleister:** Düsseldorf ist nach Frankfurt wichtigster deutscher **Bankenplatz**. Gleichzeitig ist die Stadt Hauptsitz von knapp 20 Versicherungsunternehmen und damit auch bedeutender **Versicherungsplatz**. Ca. 32.600 Beschäftigte zählt die Düsseldorfer Finanz- und Versicherungsbranche. Seit dem Jahr 2000 ist die Beschäftigung in diesem Sektor besonders gewachsen - um ca. 4,5%.
- **Handel:** Übertroffene Bedeutung besitzt Düsseldorf im Handelssektor: International tätige Konzerne wie die Metro AG, Peek & Cloppenburg oder C&A sowie Einzelhandelsverbände wie Electronic Partner oder ANWR Garant haben ihren Sitz in der Landeshauptstadt. Darüber hinaus verfügt Düsseldorf über ein reichhaltiges Shoppingangebot, das taxiaffine Städtetouristen aus aller Welt anzieht – vor allem rund um die Schadow-, Flingerstraße und die Königsallee. Ca. 53.000 Erwerbstätige arbeiten in diesem Bereich.
- **Hochschulen und Forschungsinstitute:** Bedeutung für die Nachfrage nach Taxidienstleistungen hat auch die Universität Düsseldorf mit ihren ca. 20.600 Studenten und ca. 2.400 Mitarbeitern. An der Fachhochschule Düsseldorf, der traditionsreichen Kunstakademie und der Robert-Schumann-Hochschule sind gegenwärtig weitere ca. 9.200 Studierende eingeschrieben. Hinzu kommt ein knappes Dutzend akademischer Ausbildungsstätten in privater Trägerschaft sowie mehrere Forschungsinstitute.

- **Internationale Konzerne:** Charakteristisch für den Wirtschaftsstandort Düsseldorf ist die starke Präsenz ausländischer Konzerne und Interessensvertreter. Besonders gewachsen ist in den letzten Jahren der Anteil außer-europäischer Unternehmen, u.a. aus Indien und dem Nahen Osten. Die Landeshauptstadt ist Basis von rund 5.000 ausländischen Unternehmen, darunter wichtige internationale Konzerne wie der norwegische Energieversorger Statkraft, L'Oréal, Industriegas Air Liquide, Oki Systems oder TATA Steel. Ergänzt wird das Bild durch 40 konsularische Vertretungen sowie ca. 30 ausländische Außenhandelsorganisationen. Die bei weitem stärkste Präsenz zeigen niederländische Unternehmen. Einen zuweilen prägenden Akzent setzen Unternehmen aus Japan (ca. 270), Korea (ca. 30) und China (ca. 300) für die Düsseldorf häufig Basis ihres deutschen bzw. europäischen Engagements ist.



- **Industriestandort:** Ein gewichtiges Nachfragepotential erschließt sich für das Taxigewerbe auch durch die Industriebetriebe, vor allem die der Chemieindustrie und des Maschinen- und Fahrzeugbaus. Düsseldorf ist Sitz der Henkel-Gruppe (ca. 5.000 Mitarbeiter), Mercedes-Benz (ca. 7.500 Mitarbeiter) und der E.ON AG und damit Sitz von 2 im DAX30 notierten Konzernen. Noch immer sind gut 40.000 Menschen in der Düsseldorfer Industrie tätig!

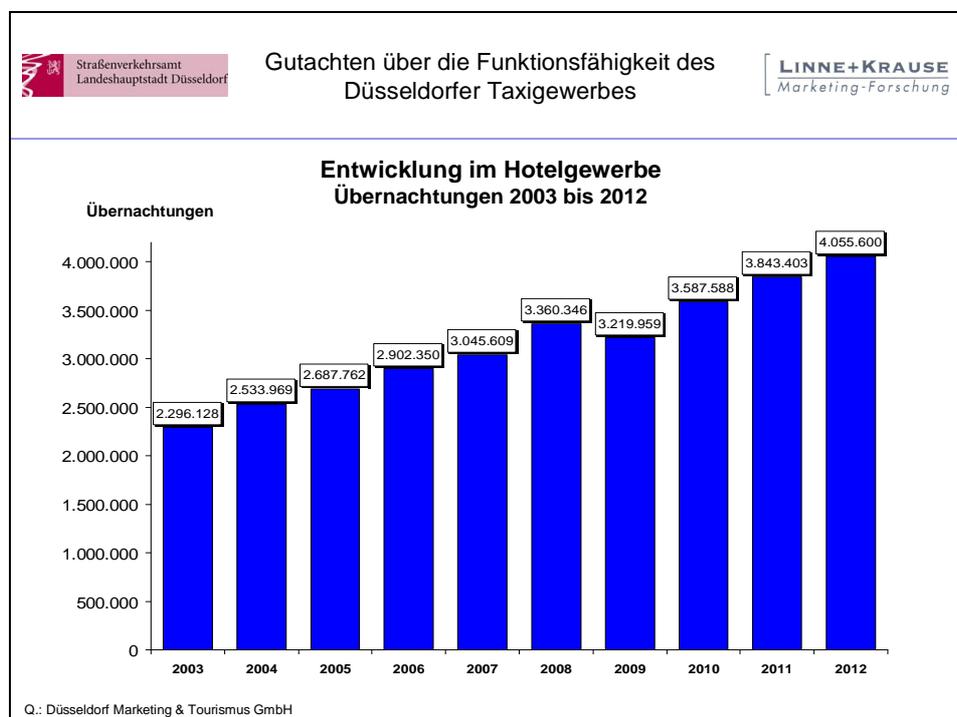
### 2.5.2 Nachfragefaktor Gastronomie und Großevents

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 einer der größten Gastronomiedichten Deutschlands. Die mehr als 260 Restaurants, Brauhäuser, Bars, Gaststätten und Diskotheken, die als *"längste Theke der Welt"* berühmt sind, bilden einen bedeutenden Nachfragefaktor für das Taxigewerbe.

- **Gastronomie:** Die Gastronomie konzentriert sich in der Altstadt. Aber auch jenseits der Altstadt kann Düsseldorf mit einem beachtlichen Gastronomieangebot aufwarten, vor allem im Medienhafen und in Oberkassel rund um den Belsenplatz. Hier liegen wichtige Nachfragequellen für das Taxigewerbe.
- **Karneval:** Bedeutendstes gastronomisches Großereignis ist der Karneval. Gastronomie und Taxigewerbe besitzen damit einen kräftigen temporären Frequenzbringer, der in stärker protestantisch geprägten Großstädten wie Hamburg, Bremen, Berlin oder Hannover überhaupt nicht existiert. Für die Karnevalshochburg Düsseldorf kommt ein Wirtschaftsgutachten des Committees Düsseldorfer Karneval auf bis zu 300 Millionen € Umsatz pro Session und dem Angebot von rund 3.500 Arbeitsplätzen.
- **Weitere Openair-Events:** Andere regelmäßige Großveranstaltungen geben jeweils schwer zu quantifizierenden Nachfrageschübe für das Taxigewerbe, darunter die „Größte Kirmes am Rhein“ mit ca. 4 Mio. Besuchern im Juli, der Japan-Tag im Mai (2013: ca. 600.000 Besucher), der Marathon im April (2013: ca. 400.000 Zuschauer) und die Jazzrally im Mai (2012: ca. 300.000 Besucher).

### 2.5.3 Nachfragefaktor Übernachtungsgewerbe

In der vergangenen Dekade sind die Düsseldorfer Hotelkapazitäten beständig ausgeweitet worden. Seit 2004 sind die Übernachtungszahlen um ca. 60% gewachsen – ein positiver Trend auch für das Taxigewerbe. Neben dem Geschäftstourismus haben Städtereisen und der Kultur- und Eventtourismus in den vergangenen Jahren deutlichen Aufschwung genommen.



- **Hotelausstattung:** Düsseldorf hat eine hervorragende Hotelausstattung: 229 Betriebe boten 2012 ca. 24.700 Betten an und beschäftigten etwa 4.500 sozialversicherungspflichtige Arbeitnehmer. Zum Vergleich: In der nach Einwohnern etwa gleichgroßen Stadt Essen lag die Bettenzahl mit knapp 9.000 wesentlich niedriger.
- **Übernachtungen:** Düsseldorf verzeichnete auch 2011 und 2012 touristische Rekorde. Gemessen an den Übernachtungen rangierte die Stadt bundesweit auf Rang 6. Bei der Zahl der Übernachtungen wurde 2012 erstmals die 4-Millionengrenze überschritten. Spitzenzeiten waren die messestarken Monate März und September sowie der „Drupa-Mai“, der Monat mit der schwächsten Auslastung war der August.



Straßenverkehrsamt  
Landeshauptstadt Düsseldorf

Gutachten über die Funktionsfähigkeit des  
Düsseldorfer Taxigewerbes



---

**Entwicklung im Hotelgewerbe  
Top-Städte im Vergleich, 2011**

Rang	Stadt	Übernachtungen gesamt	Entwicklung	Übernachtungen Ausl.	Entwicklung	Anteil ausl. Übernachtungen
1.	Berlin	22.359.498	7,5%	9.250.538	8,8%	41,4%
2.	München	11.738.112	5,9%	5.421.929	4,9%	46,2%
3.	Hamburg	9.530.300	6,5%	2.042.103	10,2%	21,4%
4.	Frankfurt/Main	6.383.889	5,2%	2.813.562	4,2%	44,1%
5.	Köln	4.970.056	8,6%	1.673.663	7,6%	33,7%
6.	Düsseldorf	<b>3.843.403</b>	<b>7,1%</b>	<b>1.544.422</b>	<b>9,1%</b>	<b>40,2%</b>
7.	Dresden	3.798.341	7,6%	676.345	5,6%	17,8%
8.	Stuttgart	2.901.374	7,4%	859.031	5,9%	29,6%
9.	Nürnberg	2.518.490	4,5%	790.810	9,8%	31,4%
10.	Hannover	2.106.158	9,3%	482.535	20,4%	22,9%
11.	Leipzig	2.135.782	5,6%	349.849	-11,5%	16,4%

Q.: Düsseldorf Marketing & Tourismus GmbH

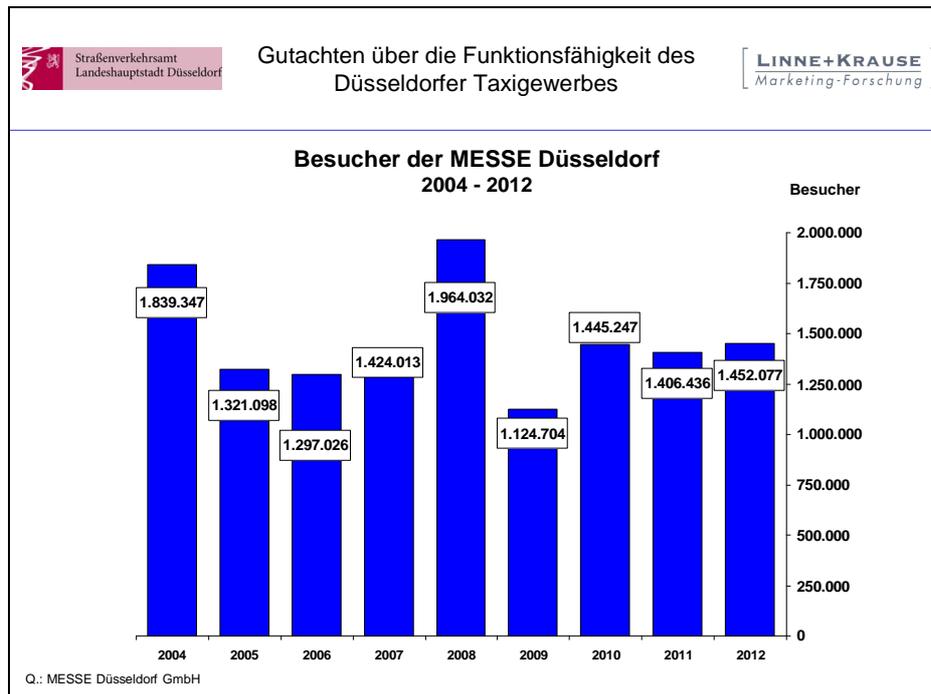
- **Ausländische Gäste:** Von Bedeutung für die Taxinachfrage ist auch der hohe Anteil ausländischer Gäste Übernachtungsgewerbes. Erfahrungsgemäß sind ausländische Gäste besonders taxiaffin: Ca. 40% der Düsseldorfer Übernachtungsgäste kommen aus dem Ausland. Niederländer rangierten vor Briten, Russen und US-Amerikanern an erster Stelle. Eine besonders taxiaffine Gruppe bilden nach Auskunft von Taxiunternehmen Gäste aus arabischen und nahöstlichen Ländern.

### 2.5.4 Nachfragefaktor 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 6.



Bei den Besucherzahlen hatte die Messe Düsseldorf auch in den vergangenen Jahren deutliche Schwankungen zu verzeichnen: Von 1,94 Mio. Besuchern (40 Veranstaltungen) im außerordentlich „starken“ Messejahr 2008 sank die Zahl im „schwachen“ Messejahr 2012 auf etwa 1,45 Mio. (32 Veranstaltungen). Mit voraussichtlich 33 Messeveranstaltungen verspricht auch 2013 ein „schwaches“ Messejahr zu werden. Bis Ende Juni 2013 wurden ca. 450.000 Besucher in 17 Veranstaltungen gezählt. Für das Messejahr 2014 sind gegenwärtig bereits 39 Veranstaltungen terminiert, darunter wieder mehrere zweijährlich stattfindende Leitmessen.



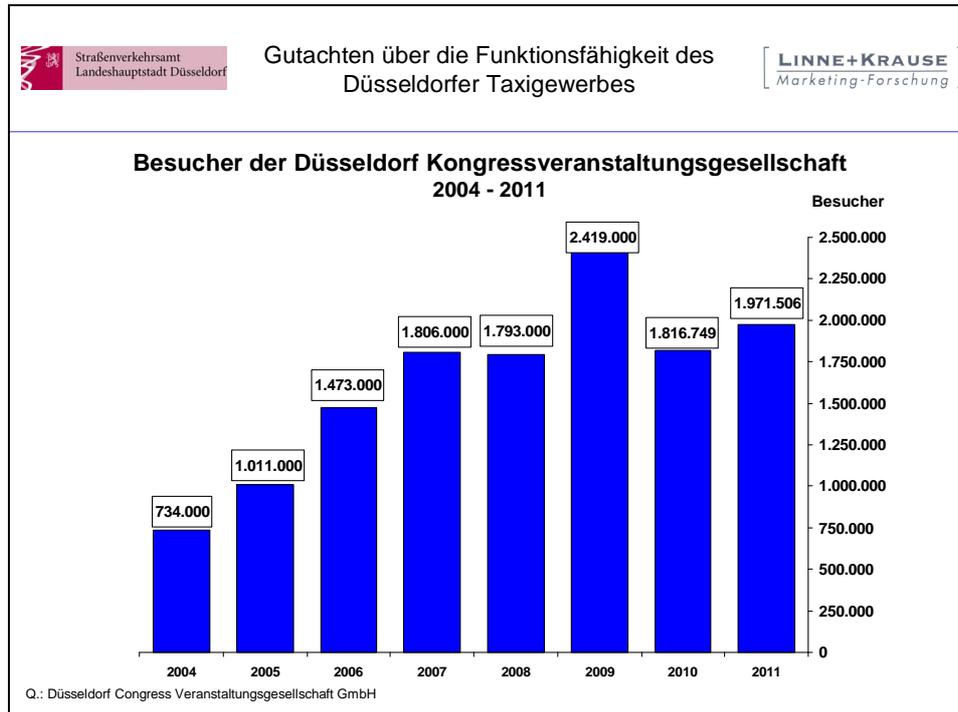
- **Drupa:** Von besonderer Bedeutung ist die Drupa: Zu der alle vier Jahre organisierten Leitmesse zum Thema Druck und Papier kamen im Mai 2012 ca. 314.000 Besucher und 1.844 Aussteller. Seit dem Jahr 2000 nehmen die Teilnehmerzahlen der Drupa allerdings kontinuierlich ab.
- **Ausländische Aussteller und Messebesucher:** Ausländische Messteilnehmer beteiligen sich vor allem an Fach- und Leitmessen besonders rege; sie fragen erfahrungsgemäß auch besonders intensiv Taxidienstleistungen nach. 2012 reisten durchschnittlich 59% der Aussteller aus dem Ausland an, der Anteil unter den Besuchern lag durchschnittlich bei 32%, schwankte jedoch stark von Messe zu Messe.
- **Auslastung:** Auch innerhalb des Jahres schwankt das Messegeschehen stark. So gab es 2012 insgesamt nur 66 Messtage. Während der Kalender im März fast durchgehend gefüllt war, fand in den Monaten April, Juni, Juli und Dezember an keinem Tag eine Messe statt.
- **Spitzenbedarf:** Zur Abdeckung des Spitzenbedarfs werde an ca. 300 Tagen des Jahres eine Taxiinfrastruktur vorgehalten, die außerhalb der Messtage häufig unterbeschäftigt bleibt.
- **Verkehrliche Erschließung:** Von Nachteil für das Taxigewerbe ist die günstige ÖPNV-Anbindung des Messegeländes und die Parkplatzsituation: Straßenbahn und Busse verbinden die Messeeingänge in nur wenigen Minuten direkt mit dem Hauptbahnhof. In den meisten Messtickets sind An- und Abreise im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr enthalten. Zudem verkehrt ein Bus-Shuttle während vieler Messeveranstaltungen zwischen dem Flughafen und dem Messegelände. Überdies stehen den Besuchern ca. 19.000 Parkplätze zur Verfügung.

### 2.5.5 Nachfragefaktor Kongresse und Konferenzen

Neben dem Messegesehen profitiert das Düsseldorfer Taxigewerbe von Kongressen und Veranstaltungen in der Stadt:

LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF WICHTIGE KONGRESS- UND VERANSTALTUNGSSTÄTTEN	
	Plätze
Düsseldorf CongressCenter, Stadthalle, Halle 3	5.000
Düsseldorf CongressCenter, Halle 1	3.500
Düsseldorf CongressCenter, Stadthalle, Saal XY	2.500
Maritim Hotel	2.250
Hilton Hotel	1.300
Q.: Düsseldorf Congress Veranstaltungsgesellschaft GmbH	

- **Kapazitäten:** Jährlich ist Düsseldorf Schauplatz zahlreicher Kongresse und Konferenzen – häufig in thematischer Anlehnung an das Messegesehen. Die Mehrzahl der Events wird durch die Düsseldorf Congress Veranstaltungsgesellschaft ausgerichtet. Dazu gehören u.a. der Gebäudekomplex des Congress Centers sowie mehrere Messehallen. Der Nachteil für das Taxigewerbe: Das Center ist auf dem Messegelände angesiedelt und damit gut an den ÖPNV angebunden bzw. mit ca. 19.000 Parkplätzen ausgestattet.
- **In-house-Events:** Insgesamt zählte **Düsseldorf Congress** mehr als 3.000 Veranstaltungen mit mehr als 2,0 Millionen Besuchern. Seit 2004 (ca. 734.000 Gäste) hat sich die Zahl der Teilnehmer annähernd verdreifacht. Einbezogen sind hierin auch die Besucher kultureller Events.



- **Kongresshotels:** Daneben bieten auch die **Düsseldorfer Hotels** zahlreiche Faszilitäten für ein ausgeprägtes Kongress- und Konferenzgeschehen. Das Angebot reicht vom Maritim Hotel Düsseldorf (für max. 2.250 Konferenzteilnehmer) und dem Hilton Düsseldorf (max. 1.300 Konferenzteilnehmer), über das Intercontinental Hotel (max. 750 Teilnehmer) bis zum Breidenbacher Hof (max. 70 Teilnehmer).

### 2.5.6 Nachfragefaktor Sport und Kultur

Düsseldorf besitzt ein vielfältiges Sport- und Kulturleben, das dem Taxigewerbe vor allem in den Nächten und am Wochenende Nachfrage beschert.

LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF MULTIFUNKTIONSHALLEN	
	Plätze
Esprit Arena	54.600
ISS Dome	13.400
Mitsubishi Electric Halle	7.500
Castello	3.700
Q.: Düsseldorf Congress Veranstaltungsgesellschaft GmbH	

- **Großveranstaltungen:** Wichtige Frequenzbringer für das Taxigewerbe sind Mehrzweckhallen: Mit der Esprit Arena hat Düsseldorf einen Veranstaltungsort ganz neuer Art und Dimension erhalten. Das Gebäude ist auf 54.600 Besucher ausgelegt. Der Nachteil: die unmittelbare U-Bahn- und Busanbindung der Arena sowie Parkplätze auf dem Messegelände.
- **Weitere Location:** Das 2005 eröffnete Castello hat ca. 3.700 Plätze, der 2006 eröffnete ISS Dome wird vor allem für Eishockeyspiele und Konzerte genutzt und fasst bis zu 13.400 Besucher. Etwa 7.500 Besucher fasst die Mitsubishi Electric Halle.

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

- **Musik- und Sprechbühnen:** Im Vordergrund stehen hier die kommunalen Häuser: Deutsche Oper am Rhein, Düsseldorfer Schauspielhaus und die Tonhalle (ca. 1.900 Sitzplätze) werden gegenwärtig von insgesamt gut 380.000 Gästen pro Jahr besucht. In den letzten zehn Spielzeiten ist die Zahl der Besucher jedoch kontinuierlich um insgesamt ein Viertel gesunken.
- **Private Bühnen:** 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 insbesondere Häuser wie das Capitol mit seinem Musical-Angebot oder das Apollo-Varieté.
- **Diskotheken / Clubs / Kinos:** Von Bedeutung für die Nachfrage nach Taxidienstleistungen besonders an Wochenenden sind weiterhin die Diskotheken, Clubs und Kinos der Stadt. Düsseldorf besitzt eine ausgeprägte Club- und Dance- Szene. Eine kaum überschaubare Zahl von Diskotheken, Clubs und Veranstaltungsstätten sorgt insbesondere an den Wochenenden für Nachfrage auch im Taxigewerbe. In Düsseldorf werden 41 Kinos betrieben, die 2012 mehr als 1,6 Mio. Zuschauer besuchten. Auch wenn es ein „stärkeres“ Kinojahr war, insgesamt sind auch hier die Besucherzahlen rückläufig.

### 2.5.7 Nachfragefaktor Gesundheitswirtschaft

Im Vergleich mit anderen Oberzentren weist Düsseldorf eine gute Ausstattung mit medizinischen Einrichtungen auf. Gegenwärtig werden jedoch viele Krankenförderungen nicht von Taxis, sondern durch spezialisierte Dienstleister oder Mietwagen durchgeführt:

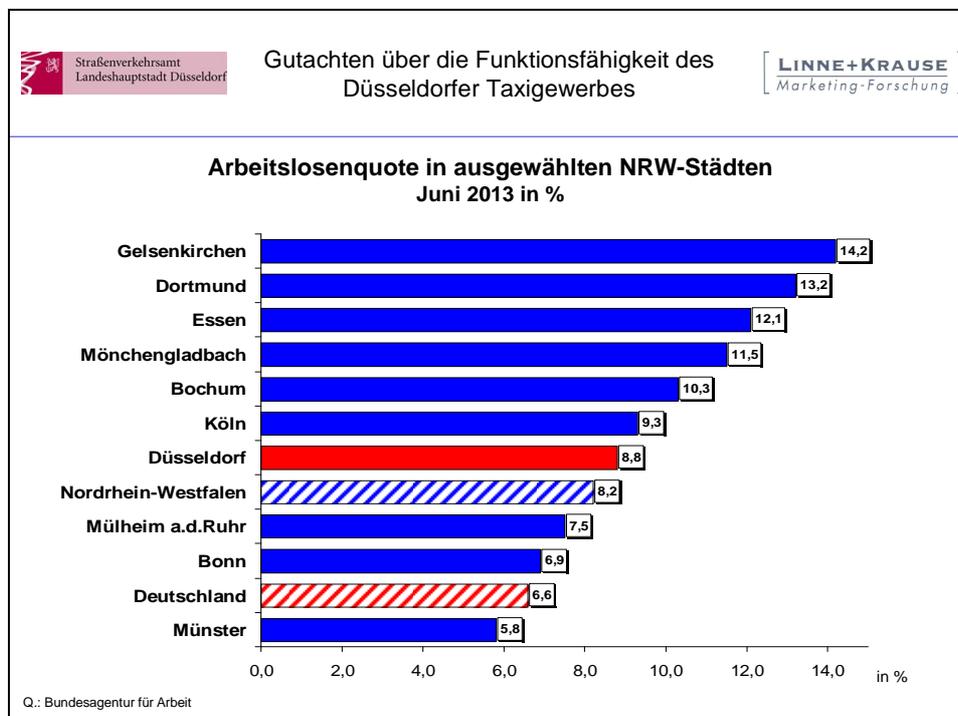
STADT DÜSSELDORF KRANKENHÄUSER-BETTEN, STAND 2013	
Krankenhäuser	Betten
Universitätsklinikum Düsseldorf	1.298
Florence-Nightingale-Krankenhaus (Kaiserswerther Diakonie)	618
LVR-Klinikum Düsseldorf	607
Evang. Krankenhaus Düsseldorf	568
Marien-Hospital	439
Krankenhaus Mörsenbroich-Rath (Augusta-KH)	389
Sana Kliniken Düsseldorf (Kliniken der LH Düsseldorf) Standort Benrath / Standort Gerresheim	639
St. Vinzenz-Krankenhaus	322
Dominikus-Krankenhaus	260
St. Martinus-Krankenhaus	236
Paracelsus-Klinik Golzheim	104
Luisenkrankenhaus	53
Deutsches Diabetes-Zentrum	40
<b>Gesamt</b>	<b>5.573</b>
Q.: Q.: Krankenhausdatenbank NRW / Trägerangaben	

- **Universitäts-Klinikum:** Das größte Düsseldorfer Krankenhaus, das Universitätsklinikum, ist eines der wichtigsten medizinischen Zentren der Region. Gegenwärtig standen knapp 1.300 Planbetten zur Verfügung. Ca. 4.700 Mitarbeiter behandeln ca. 44.000 Patienten stationär und ca. 192.000 Patienten ambulant. Das Klinikum bildet eine wichtige Nachfragequelle des Taxigewerbes.
- **Weitere Krankenhäuser:** Bedeutende Nachfragequellen bilden daneben das Florence-Nightingale-Krankenhaus, das LVR-Klinikum und das Evangelische Krankenhaus Düsseldorf. Zusammen stehen dort knapp 1.800 Betten zur Verfügung. Mit den Sana Kliniken Düsseldorf an den Standorten Benrath und Gerresheim, dem Marien-Hospital und dem St. Vinzenz-Krankenhaus verfügt Düsseldorf über weitere Häuser in der Größe von Kreiskrankenhäusern. Hinzu kommen kleinere Krankenhäuser und Spezialkliniken.

- **Dialyse / Bestrahlung:** Dialyse- und Bestrahlungsfahrten bilden eine wichtige Nachfragequelle für das Taxigewerbe. Radiologische Einrichtungen wie auch Dialysezentren arbeiten sowohl in räumlicher Nähe der Krankenhäuser wie auch als niedergelassene Praxen im gesamten Stadtgebiet.

### 2.5.8 Nachfragefaktor Arbeitsmarkt

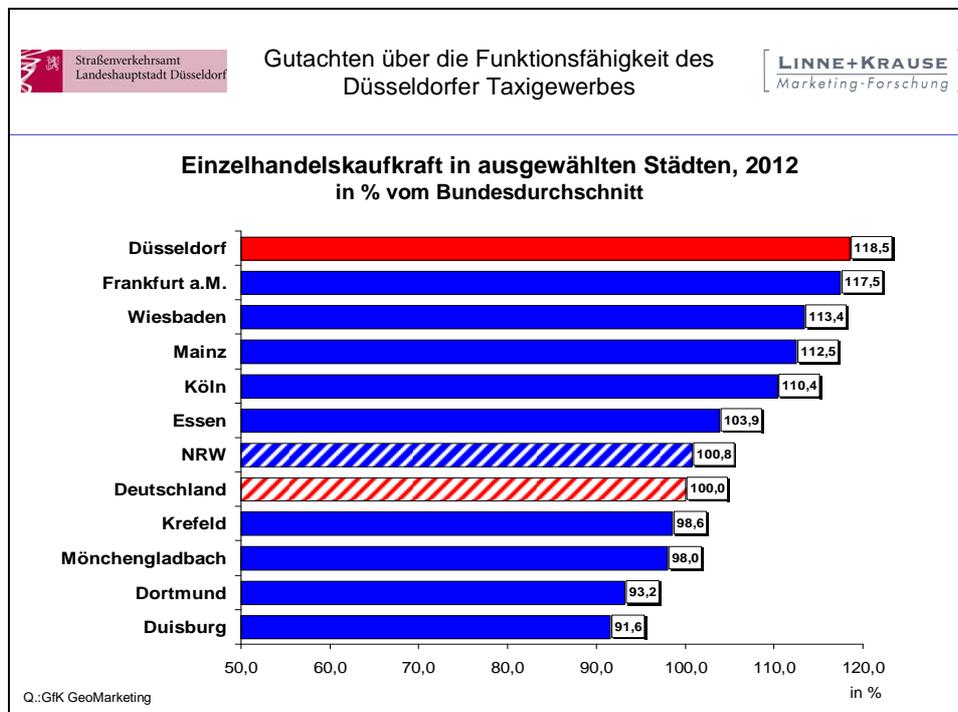
Die **Lage auf dem Arbeitsmarkt** hat Auswirkungen sowohl auf die Nachfrage wie auf das Angebot auf dem Taximarkt.



- **Erwerbslose:** Die Zahl der in Düsseldorf arbeitslos Gemeldeten lag im Juni 2013 bei ca. 27.800; die Erwerbslosenrate bei 8,8%. Sie rangiert damit unter den Werten der stärker schwerindustriell geprägten Städte Dortmund (13,2%) oder Bochum (10,3%), aber über dem Landesdurchschnitt (8,2%) und dem Bundesdurchschnitt (6,6%).
- **Migrantenerwerbslosigkeit:** Besondere Bedeutung hat für das Taxigewerbe die Erwerbslosigkeit von Migranten, die wesentlich höher als in der übrigen Bevölkerung liegt. In Düsseldorf lag die Erwerbslosenquote der Ausländer im Juni 2013 bei ca. 31%. Die unbefriedigende Lage auf dem Arbeitsmarkt treibt viele Migranten in das Taxigewerbe und sorgt hier für ein strukturelles Überangebot, dem keine entsprechende Nachfrage gegenübersteht.

### 2.5.9 Nachfragefaktor Kaufkraft

Ein bedeutender Gewichtungsfaktor für die Nachfrage auf dem Taximarkt ist die private Kaufkraft. Für den überregionalen Vergleich stellt die GfK GeoMarketing ein Kennzahlensystem der (einzelhandelsrelevanten) Kaufkraft zur Verfügung, das auch für den konsumentennahen Taximarkt Aussagekraft besitzt.



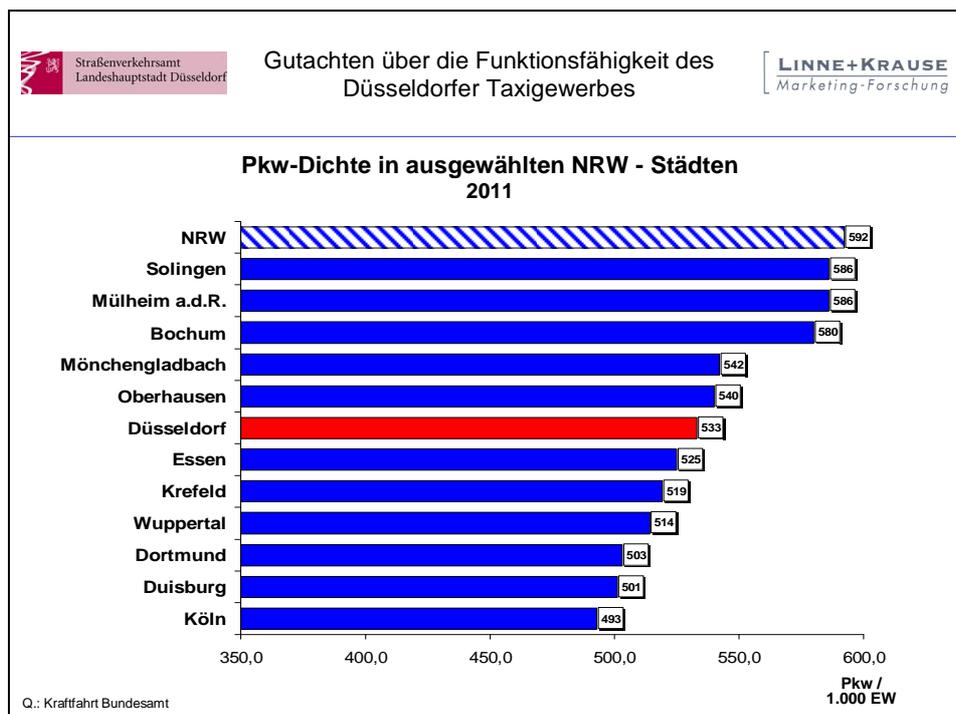
- **Überdurchschnittliche Kaufkraft:** Düsseldorf gehört mit einem Indexwert von 118,5% zu den sehr kaufkräftigen Großstädten Deutschlands. Die Stadt liegt deutlich über dem Bundes- und Landesdurchschnitt (100% bzw. 100,3%).
- **NRW-Städte:** Gemessen am Kaufkraftniveau benachbarter Städte schneidet Düsseldorf überaus günstig ab: Köln (110,1%), Leverkusen (104,3%), Essen (103,9%), Krefeld (98,6%), Wuppertal (98,5%), Mönchengladbach (98%), Dortmund (93,2%) und Duisburg (91,6%) kommen auf z.T. deutlich niedrigere Werte.

## 2.6 Nachfragefaktor Verkehr

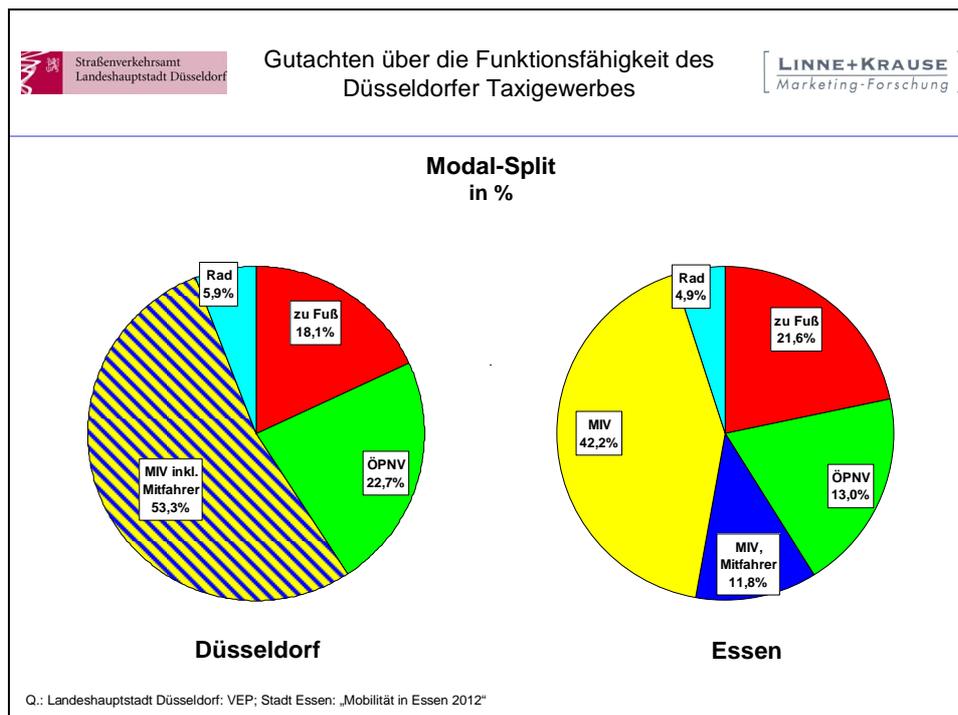
Das Düsseldorfer Taxigewerbe steht in z.T. hartem Wettbewerb mit **anderen Verkehrsformen**.

### 2.6.1 Nachfragefaktor Pkw

Bedeutendster Wettbewerber des Taxis ist der eigene Pkw:



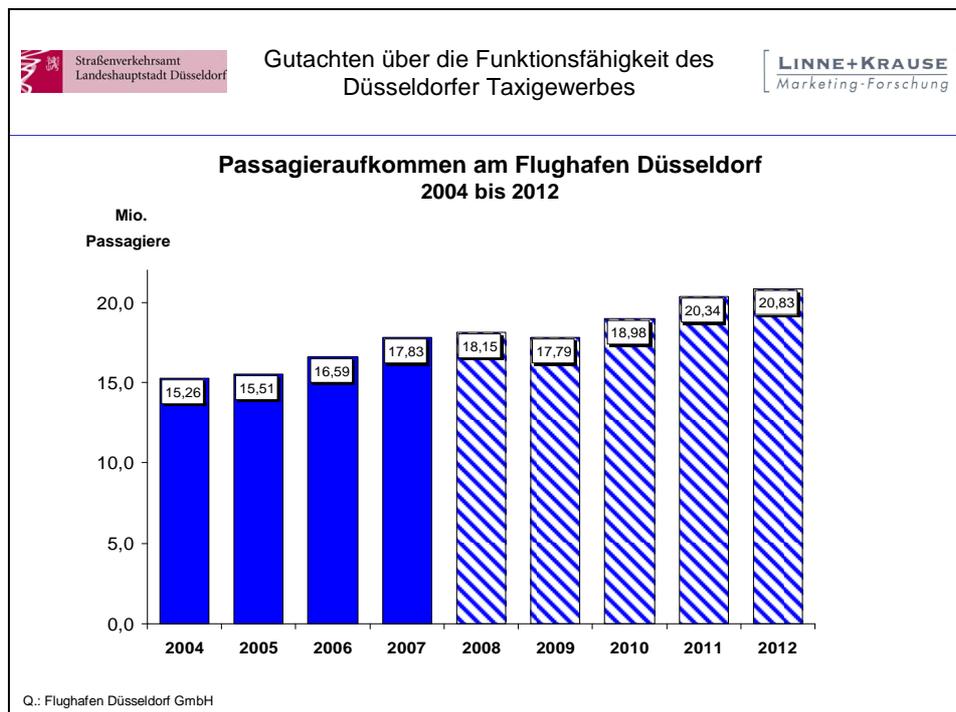
- **Pkw-Dichte:** Mit einer Pkw-Dichte von ca. 533 Pkw / 1.000 Einwohner rangiert Düsseldorf im Mittel kreisfreier NRW-Städte.
- **Carsharing:** Zu einem besonderen Wettbewerbsfaktor entwickeln sich moderne Carsharing Angebote. Marktführer car2go bietet in Düsseldorf gegenwärtig ca. 300 Smartfahrzeuge an. Der Wettbewerber DriveNow stellt seit Anfang 2012 ca. 250 Fahrzeuge im Stadtgebiet bereit. Mit ca. 25 Fahrzeugen zählt die Bahntochter Flinkster zu den kleineren Anbietern am Ort. Das Geschäftsgebiet der Carsharing-Anbieter konzentriert sich auf den Innenstadtbereich und steht dort in unmittelbarem Wettbewerb mit dem Taxigewerbe. Über die Intensität des Wettbewerbs und die konkrete Auswirkung auf das Taxigewerbe liegen bislang keine belastbaren Daten vor.
- **Modalsplit:** Düsseldorf ist eine Autofahrerstadt: Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamtverkehrsaufkommen liegt bei ca. 53% (mit Mitfahrern). Dadurch entsteht ein struktureller Wettbewerbsnachteil für das Taxigewerbe.



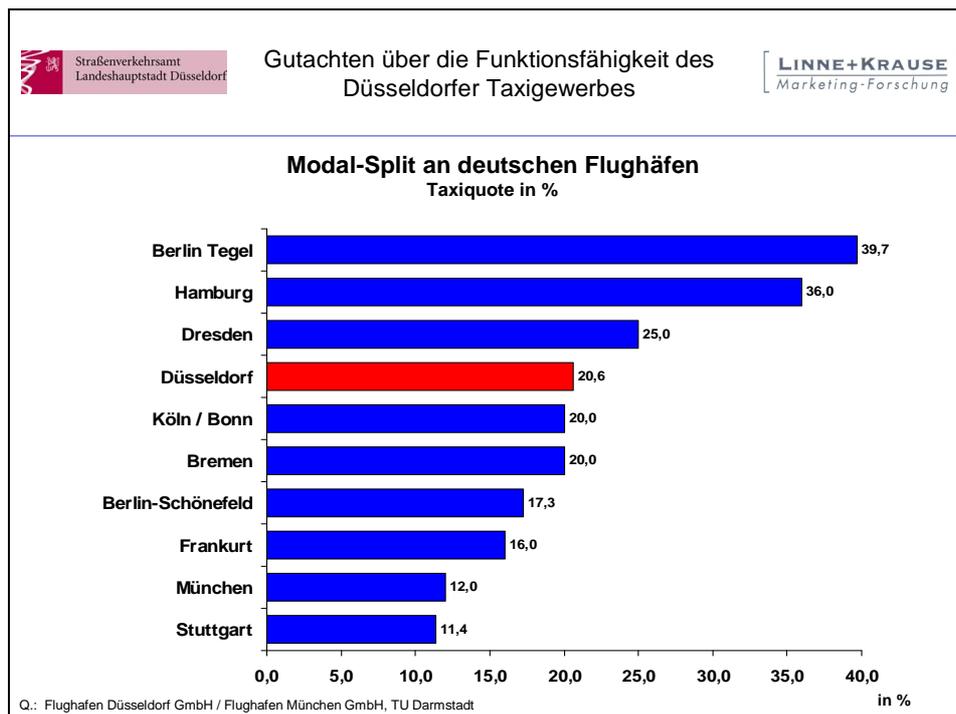
### 2.6.2 Nachfragefaktor Flugverkehr

Eine ganz wesentliche Nachfragequelle des Düsseldorfer Taxigewerbes bildet der Flugverkehr:

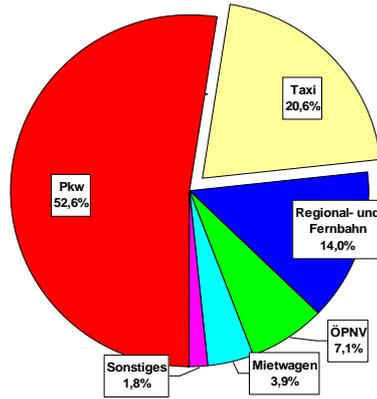
- **Flugverkehr:** Mit Abstand wichtigster eigenständiger Frequenzpunkt des Düsseldorfer Taxigewerbes ist der Flughafen. Während in vielen Großstädten der Flughafen allenfalls 5% bis 10% der Taxis „beschäftigt“, vermag der Düsseldorfer Airport mit seinen weitläufigen Bereitstellungsflächen bis zu einem Viertel der örtlichen Flotte zu binden.
- **Großflughafen:** Der Düsseldorfer Flughafen war 2012 mit seinen ca. **20,83 Mio. Fluggästen** die Nummer 3 unter Deutschlands Flughäfen. Täglich wurden 2012 durchschnittlich knapp 57.000 Passagiere abgefertigt. Abgesehen von einer Delle im Jahr 2009, die der Finanzkrise geschuldet war, gibt es im Passagieraufkommen ausschließlich Zuwächse – seit 2004 um mehr als 35%.



- **Taxianteil:** Der Düsseldorfer Flughafen ist – aus Taxi-Perspektive - ein relativ ergiebiger Standort. Ca. 21% der anreisenden Passagiere erreichen die Terminals per Taxi. Vor zehn Jahren hatte die Quote noch etwas niedriger bei ca. 20% gelegen. Zum Vergleich: An cityfernen und durch Schienenanschluss gut erschlossenen Flughäfen wie München (12% Taxiquote) oder Frankfurt (16% Taxiquote) ist die (relative) Bedeutung des Verkehrsmittels Taxi deutlich geringer. An Flughäfen mit schwieriger Anbindung wie beispielsweise Berlin-Tegel liegt die Taxiquote dagegen mit knapp 40% etwa doppelt so hoch wie am Düsseldorfer Airport.
- **Tourenaufkommen:** Legt man eine durchschnittliche Besetzung der Taxis mit 2,0 Personen pro Fahrt zu Grunde, so ist für 2012 mit einem jährlichen Aufkommen von 2,0 Mio. Touren im Quell- und Zielverkehr rund um den Flughafen zu rechnen. Zum Vergleich: Das gesamte Vermittlungsaufkommen der Taxi Düsseldorf eG. belief sich 2012 auf ca. 1,9 Mio. Touren. Diese Zahl unterstreicht die außerordentliche Bedeutung des Flughafens für das Düsseldorfer Taxigewerbe.

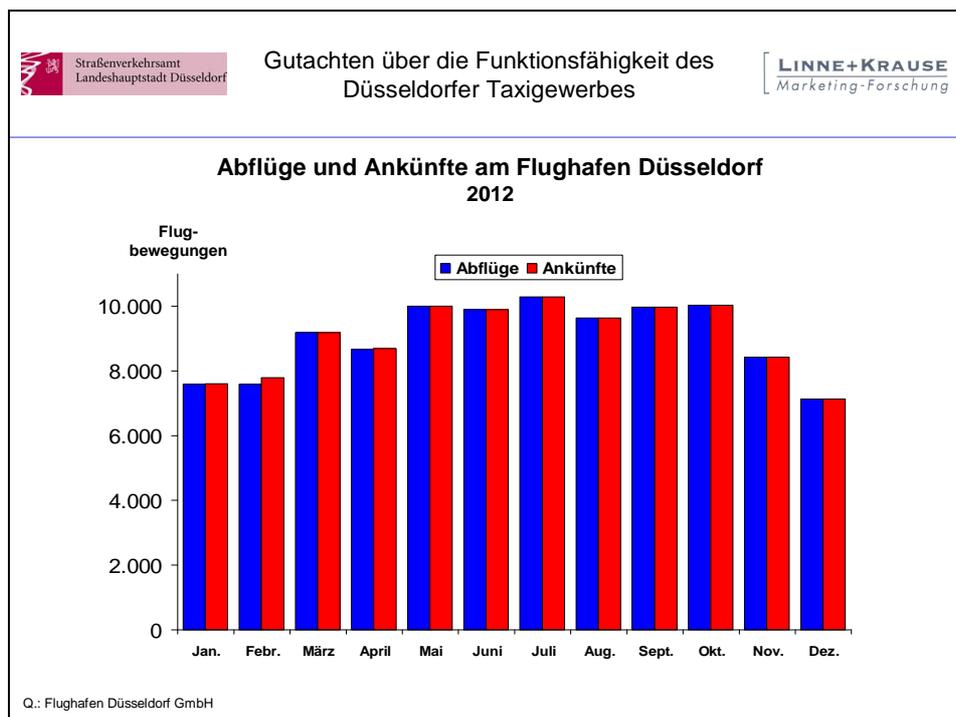


**Modal-Split am Flughafen Düsseldorf  
2012  
in %**



Q.: Flughafen Düsseldorf GmbH

- **Wettbewerber:** Bedeutendster Wettbewerber ist auch am Flughafen der (eigene) Pkw: Gut die Hälfte der Flugreisenden fahren entweder selbst zum Flughafen oder lassen sich bringen bzw. abholen. Deutlich geringeren Stellenwert hat dagegen der Schienenverkehr, auf den insgesamt gut 21% (2004: ca. 18%) des landseitigen Verkehrs entfallen – etwa zu einem Drittel auf den ÖPNV und zu zwei Drittel auf die Fernbahn. Zeitweise im 4-Minutenabstand verkehren Fern-, Regional- und S-Bahnzüge zwischen dem Düsseldorfer Hauptbahnhof und dem Flughafen. Bei einer Fahrzeit von 12 Minuten und einem Fahrpreis von 2,50 € (S-Bahn) vom Düsseldorfer Hauptbahnhof hat das stauanfällige und relativ kostspielige Verkehrsmittel Taxi (Fahrzeit ca. 15 Minuten bei einem Fahrpreis von ca. 20 €) auf der gleichen Route einen schweren Stand. 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.

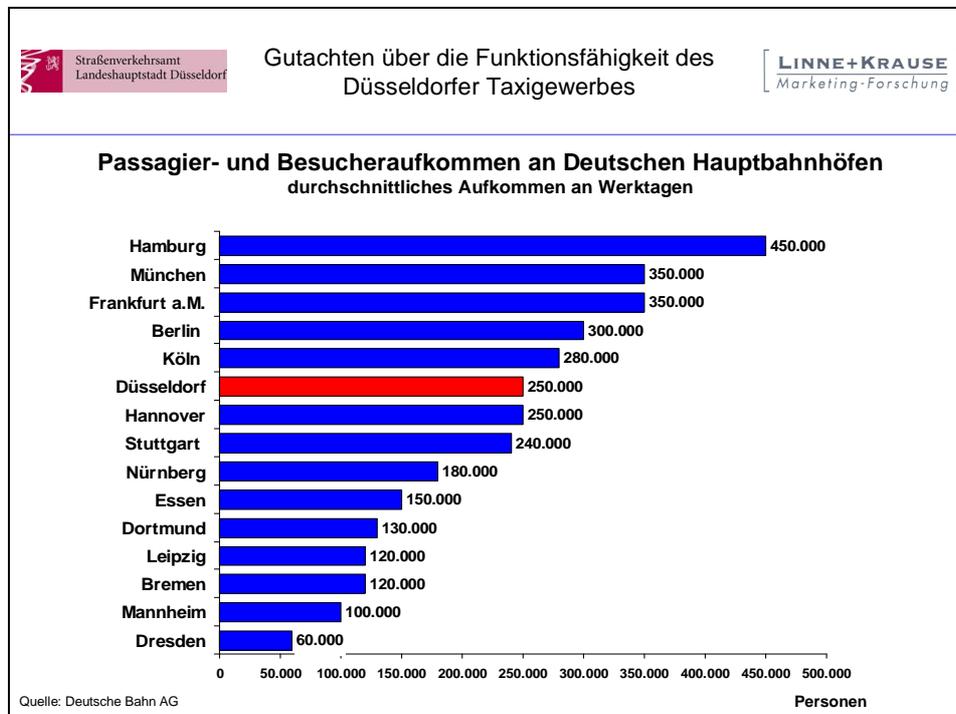


- **Nachfrageschwankung:** Nachteilig für das Taxigewerbe ist das relativ un- stetige Aufkommen am Flughafen, das sich in den Spitzen durch das Mes- segeschehen und durch die Schulferien speist.

### 2.6.3 Nachfragefaktor ÖPNV und Schienenverkehr

Von Bedeutung für die Taxinachfrage sind weiterhin ÖPNV und Schienenverkehr.

- **Schiennetz:** Ein wichtiger Bezugspunkt für das Düsseldorfer Taxigewerbe ist der Hauptbahnhof. Er zeichnet sich durch ein hohes Verkehrsaufkommen aus. An Werktagen frequentieren ca. 250.000 Besucher und Passagiere den Bahnhof. Ausschlaggebend für die Taxinachfrage an Bahnhöfen ist der Fernverkehr. Hier liegt ein wesentlicher Standortvorteil für das Düsseldorfer Taxigewerbe: Ca. 170 Fernverkehrszüge und mehr als 400 Regionalzüge verlassen täglich den Düsseldorfer Hauptbahnhof.



- **Leistungsfähiger ÖPNV:** Düsseldorf besitzt einen leistungsfähigen ÖPNV, der dem Taxigewerbe enge Grenzen setzt. Knapp 23% (2004: 22%) aller in Düsseldorf zurückgelegten Wege entfallen auf den Wettbewerbsfaktor ÖPNV. Hauptakteur ist die Düsseldorfer Rheinbahn AG, die werktätlich ca. 720.000 Fahrgäste befördert. Sieben U-Bahn- und elf Straßenbahn-Linien sind im Einsatz, sowie 92 Buslinien. 12 Nachtbuslinien bringen Fahrgäste vor allem am Wochenende von Innenstadt und Hafen in die Vororte. Hinzu kommen die Regional- und S-Bahnen des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr.
- **Alternative Bedienungsformen eingestellt:** Auf Grund zu geringer Nachfrage wurde 2009 der Pilotversuch eines Anruf-Sammel-Taxis (AST) im Stadtteil Benrath nach acht Jahren beendet.

### 3 ANGEBOTSSITUATION

#### 3.1 Angebotsfaktor Beschäftigte

Das Düsseldorfer Taxigewerbe wird in erster Linie durch Kleinbetriebe mit nur einem Fahrzeug bestimmt. Daneben finden sich mittelgroße Mehrwagenbetriebe sowie vereinzelte Großbetriebe.

LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF BETRIEBE NACH MITARBEITERN, 2012 IN % BZW. ANZAHL DER MITARBEITER												
	Düsseldorf								Vergleichsstädte / Regionen (nur professionelle Betriebe)			
	Professionelle Betriebe						Semi.prof.					
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.	Dres- den	Essen	Darm- stadt	Lud- wigsh
Alleinfahrer	17,8	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	61,4	0,0	15,2	17,9	11,8	12,5
mit Mitarbeitern	82,2	0,0	100,0	100,0	100,0	100,0	38,6	100,0	84,4	82,1	88,2	85,5
davon mit Vollzeitmitarb.	50,9	-	30,2	83,6	81,0	100,0	2,6	72,0	88,8	35,4	26,7	35,8
Ø Vollzeitmitarb.	5,0	-	1,4	3,3	6,7	26,2	1,0	4,2	5,5	4,3	3,2	4,6
davon mit Teilzeitmitarb.	35,7	-	25,2	50,7	51,7	38,5	20,5	48,0	19,1	37,7	66,7	15,1
Ø Teilzeitmitarb.	3,0	-	1,3	2,6	5,9	10,0	1,0	4,1	3,4	2,5	2,0	1,8
davon mit 450 €-Kraft	79,7	-	72,7	89,0	100,0	100,0	79,5	94,0	50,6	84,4	73,3	37,7
Ø 450 €-Kräfte	3,5	-	1,6	3,5	6,3	14,7	1,6	8,8	2,9	3,4	2,5	3,2
davon mit Familienangeh.	4,8	-	1,4	11,0	6,9	15,4	15,4	12,0	15,7	12,9	15,0	7,5
Ø Familienan- geh.	1,1	-	1,0	1,0	1,0	2,0	1,0	2,0	1,1	1,2	1,1	1,3
Freie Fahrer	6,1	-	1,4	6,8	15,5	38,5	0,0	4,0	16,9	8,2	10,0	3,8
Ø Freie Fahrer	1,3	-	1,0	1,0	1,0	2,4	-	2,0	1,4	3,5	2,0	3,0

- **Alleinfahrer:** Der Typ des allein fahrenden Einwagenbetriebs verliert in Düsseldorf an Bedeutung (ca. 18% der professionellen Betriebe). Vor 10 Jahren hatte der Anteil noch bei ca. 29% gelegen. Allerdings ist erkennbar, dass zurzeit ein erheblicher Teil der Alleinfahrer jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität arbeitet: Etwa 60% der semiprofessionellen 1-Fahrzeugbetriebe sind Alleinfahrerbetriebe.
- **Vollzeitmitarbeiter:** Der Anteil der Vollzeitkräfte ist rückläufig: Während vor 10 Jahren noch ca. 62% der professionellen Betriebe mit Mitarbeitern Vollzeitkräfte beschäftigte, sind es zurzeit nur ca. 50% - im Durchschnitt 5,0 pro Betrieb. Auch von Verhältnissen wie z.B. in Dresden (ca. 89% Vollzeitmitarbeiter) ist Düsseldorf deutlich entfernt.
- **Teilzeitkräfte:** Gestiegen ist dagegen die Bedeutung der Teilzeitkräfte: Während vor 10 Jahren nur ca. 25% der Betriebe Teilzeitkräfte beschäftigten, liegt deren Anteil gegenwärtig bei ca. 36% – im Durchschnitt 3,0 pro Betrieb.
- **450-€-Kräfte:** Hoch ist der Anteil der geringfügig Beschäftigten: Ca. 80% der Betriebe haben so genannte 450 €-Kräfte – im Durchschnitt jeweils 3,5 Mitarbeiter. Es ist jedoch davon auszugehen, dass zahlreiche vorgeblich geringfügig Beschäftigte tatsächlich in weit höherem Maße eingesetzt werden als erlaubt.
- **Familienmitglieder:** Weiter gesunken ist die Bedeutung mithelfender Familienmitglieder, die nur in ca. 5% (2004: ca. 12%) der professionellen Betriebe zum Einsatz kommen.
- **Freie Mitarbeiter:** Gelegentlich (ca. 6%) werden Taxifahrer als freie Mitarbeiter eingesetzt, obwohl diese Form der Beschäftigung aufgrund der Nähe zur Scheinselbständigkeit rechtlich problematisch ist. Freie Mitarbeiter kommen vorwiegend in größeren Betrieben zum Einsatz.<sup>1</sup>

---

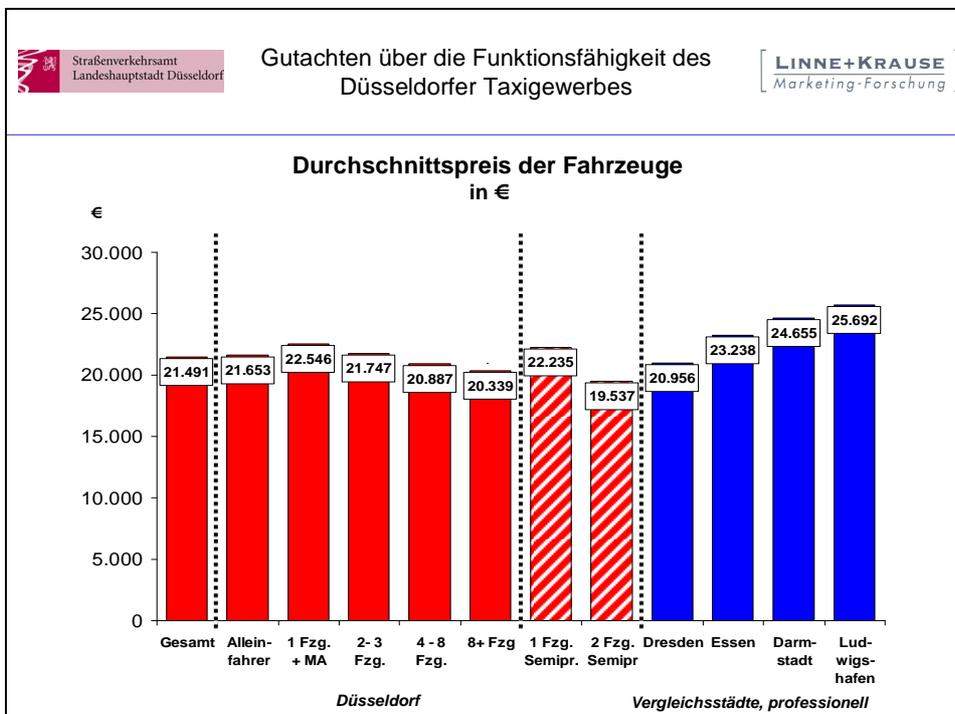
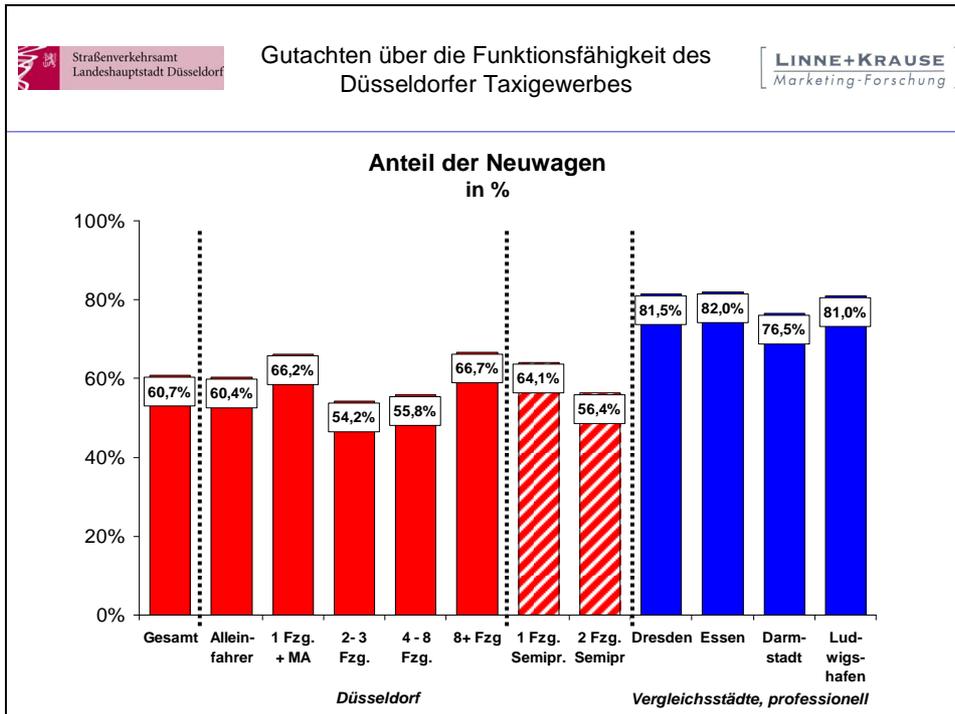
<sup>1</sup> Zur Problematik der Scheinselbständigkeit bei Taxifahrern siehe die Rechtliche Arbeitsanweisung der Deutschen Rentenversicherung unter [http://www.deutsche-rentenversicherung-regional.de/Raa/Raa.do?f=SGB4\\_7ABS1ANL3](http://www.deutsche-rentenversicherung-regional.de/Raa/Raa.do?f=SGB4_7ABS1ANL3)

### 3.2 Angebotsfaktor Fahrzeuge

Insgesamt ist die Ausstattungsqualität der Düsseldorfer Fahrzeugflotte durchwach-  
sen:

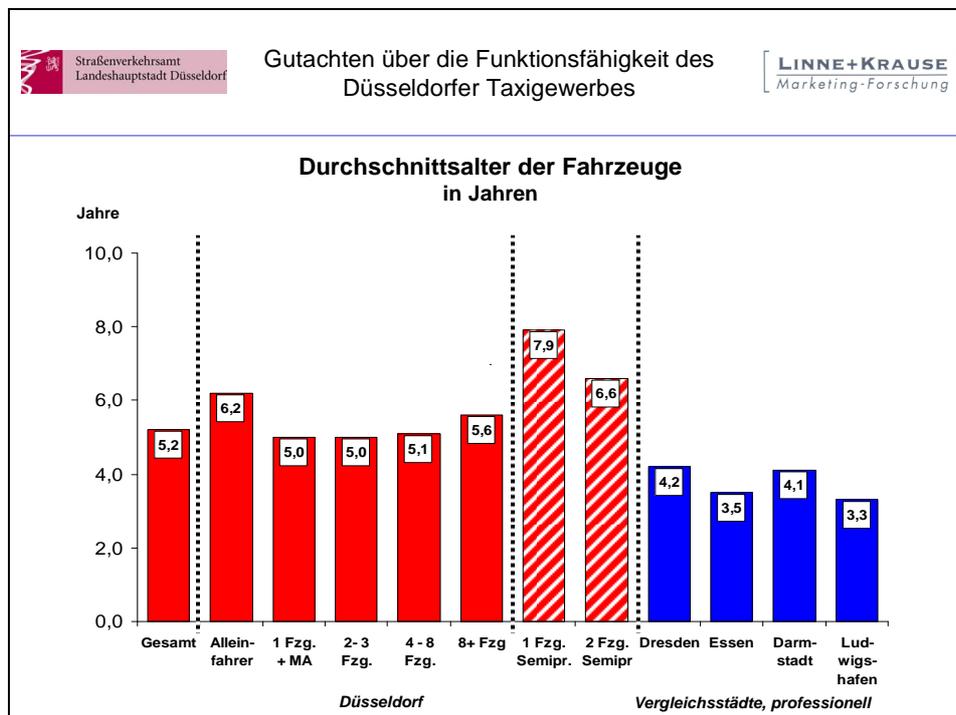
LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF BESCHAFFUNG DER FAHRZEUGE. 2011 - IN % -													
	Düsseldorf								Vergleichsstädte / Regionen (nur professionelle Betriebe)				
	ge- samt	Professionelle Betriebe					Semi.prof.		Dres- den	Essen	Darm- stadt	Lud- wigsh .	
		Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.					
neu	60,7%	60,4%	66,2%	54,2%	55,8%	66,7%	64,1%	56,4%	81,5%	82,0%	76,5%	81,0%	
gebraucht	39,3%	39,6%	33,8%	45,8%	44,2%	33,3%	35,9%	43,6%	21,5%	18,0%	23,5%	19,0%	
<b>Summe</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	
Preis in €	neu	28.544	28.342	28.535	29.703	29.069	26.894	27.086	27.672	24.152	25.516	27.953	29.083
	gebraucht	10.687	11.687	10.931	11.431	10.440	9.073	13.518	9.035	9.311	13.613	14.252	11.282
	<b>gesamt</b>	<b>21.491</b>	<b>21.653</b>	<b>22.546</b>	<b>21.747</b>	<b>20.887</b>	<b>20.339</b>	<b>22.235</b>	<b>19.537</b>	<b>20.956</b>	<b>23.238</b>	<b>24.655</b>	<b>25.692</b>

- **Neuwagenanteil:** Mit einem Neuwagenanteil von ca. 61% wird in den professionellen Betrieben ein kaum noch akzeptabler Wert erzielt. Zum Vergleich: In Taximärkten wie z.B. in Dresden oder Essen (jeweils ca. 82%) liegt der Anteil neu beschaffter Fahrzeuge wesentlich höher. Kaum abweichend ist der Neuwagenanteil in der Gruppe der semiprofessionellen Betriebe (56% bis 67%).
- **Investitionssumme:** Etwas unterdurchschnittlich ist die Investitionssumme mit ca. 21.500 € pro Fahrzeug. Auch bei den „Gebrauchten“ wird mit durchschnittlich ca. 10.700 € eine recht geringe Investitionssumme erreicht. Bemerkenswert: Die Investitionssumme der professionell betriebenen Taxis unterscheidet sich nur unwesentlich von der der Semiprofessionellen.



LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF BESCHAFFUNG DER FAHRZEUGE - IN % -												
überwiegend	Düsseldorf								Vergleichsstädte / Regionen (nur professionelle Betriebe)			
	Professionelle Betriebe						Semi.prof.		Dres- den	Essen	Darm- stadt	Lud- wigsh .
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
Eigenmittel	21,4	22,9	25,0	28,5	23,0	7,4	31,3	19,8	14,5	9,5	15,5	59,0
Kredit	78,6	77,1	75,0	71,5	77,0	92,6	68,7	80,2	85,5	90,5	84,5	41,0
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- **Durchschnittsalter:** Problematisch ist das Durchschnittsalter der Düsseldorfer Taxiflotte, das bei professionell betriebenen Taxis bei kaum noch akzeptablen ca. 5,2 Jahren rangiert. Zum Vergleich: Taxis in Essen oder Ludwigshafen kommen auf ein Durchschnittsalter von ca. 3,3 bzw. 3,5 Jahren und auch in der ostdeutschen Landeshauptstadt Dresden liegt das Fahrzeugalter im Mittel bei „nur“ 4,2 Jahren. Kritisch ist die Lage insbesondere bei den semiprofessionellen Düsseldorfer Betrieben, die sogar auf Durchschnittsalter zwischen ca. 6,6 bzw. 7,9 Jahren kommen. Anders als privat eingesetzte Pkw, unterliegen Taxifahrzeuge extremen Einsatzbedingungen, so dass andere Maßstäbe als im Privatbereich anzusetzen sind. Bei dem hohen Durchschnittsalter der Düsseldorfer Taxis ist daher das öffentliche Verkehrsinteresse direkt berührt.

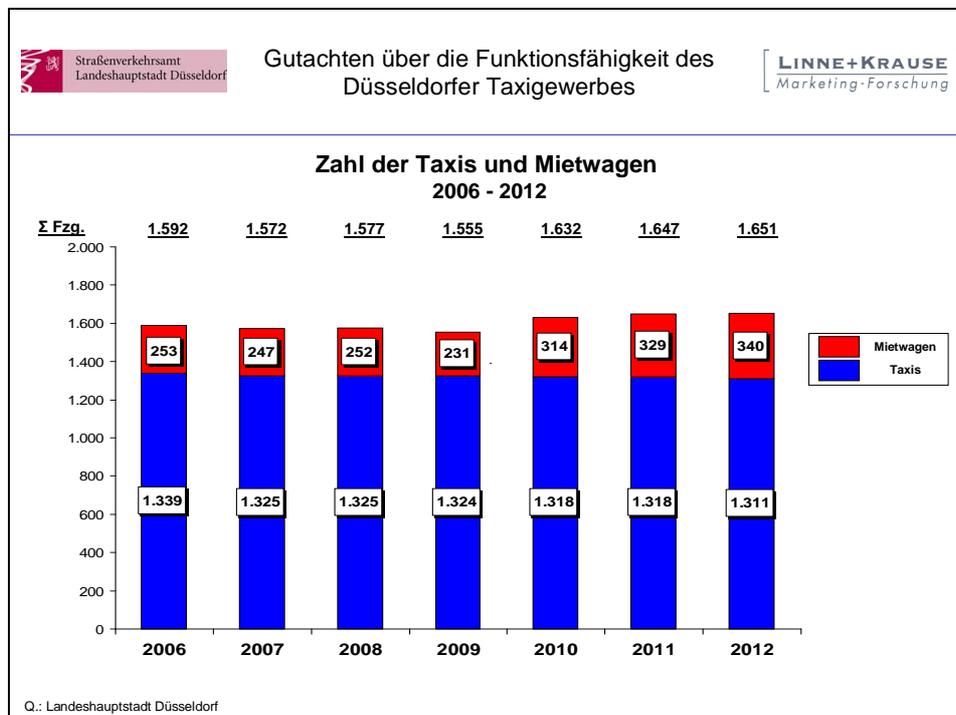


- **Eigenkapital:** Bemerkenswert ist die Kapitalschwäche des Düsseldorfer Taxigewerbes: Nur wenige professionelle Betriebe (ca. 21%) finanzieren ihre Fahrzeuge überwiegend mit Eigenmitteln – meist jedoch nur relativ niedrigpreisige Gebrauchtfahrzeuge. Auf dem funktionsfähigen Taximarkt Ludwigshafens werden noch ca. 59% der Fahrzeuge überwiegend mit Eigenkapital finanziert, zumeist Neufahrzeuge. Die so erkennbare massive Eigenkapitalschwäche gefährdet die Funktionsfähigkeit des Düsseldorfer Taxigewerbes und beeinträchtigt somit auch das öffentliche Verkehrsinteresse. Auffällig: Semiprofessionelle Betriebe finanzieren immerhin zwischen 20% und 31% ihrer Flotte mit Eigenmitteln - häufig jedoch selbstfinanzierte Gebrauchtfahrzeuge.
- **Vertriebsinteresse der Fahrzeughersteller:** Die Eigenkapitalschwäche wird in den letzten Jahren durch die günstigen Finanzierungsangebote der Fahrzeughersteller überdeckt. Ohne deren eigenes Vertriebsinteresse wäre auch der gegenwärtige technische Qualitätsstandard des (professionellen) Düsseldorfer Taxigewerbes kaum zu halten.

### 3.3 Angebotsfaktor Flottenentwicklung

Das Taxigewerbe der Stadt Düsseldorf hat in den letzten Jahren einen leichten Rückgang erfahren – von 1.339 Fahrzeugen im Jahr 2006 auf 1.311 zu Beginn 2013. Gleichzeitig ist die Zahl der Mietwagen gestiegen – von 253 in 2006 auf 340 zu Beginn 2013.

In der Summe erreichten beide Gewerbe ihren vorläufigen zahlenmäßigen Höhepunkt im Jahre 2012 mit zusammen 1.651 Fahrzeugen.



### 3.4 Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte

Ein wichtiges Kriterium zur Beurteilung der Angebotssituation ist die Taxidichte, d.h. die Relation zwischen der Zahl der Einwohner und der Anzahl der Fahrzeuge. Dabei sind zwei unterschiedliche Kenngrößen von Bedeutung:

- **Kennzahl „Taxidichte“ (TD):** Die Taxidichte gibt Auskunft über die Wettbewerbsintensität im Taxigewerbe. Sie beschreibt wie viele Fahrzeuge jeweils 1.000 Einwohnern zur Verfügung stehen. Je höher die Taxidichte, desto stärker die Wettbewerbsintensität.
- **Kennzahl „Taxi / Mietwagendichte“ (TMD):** In vielen Städten bilden Taxi- und Mietwagengewerbe ein einheitliches Marktgeschehen. Um Vergleichszahlen für das Geschehen auf dem gesamten Taxi- und Mietwagenmarkt zu gewinnen, wird die Taxi-/ Mietwagendichte (TMD) errechnet, die die Wettbewerbsintensität auf dem Gesamtmarkt beschreibt.

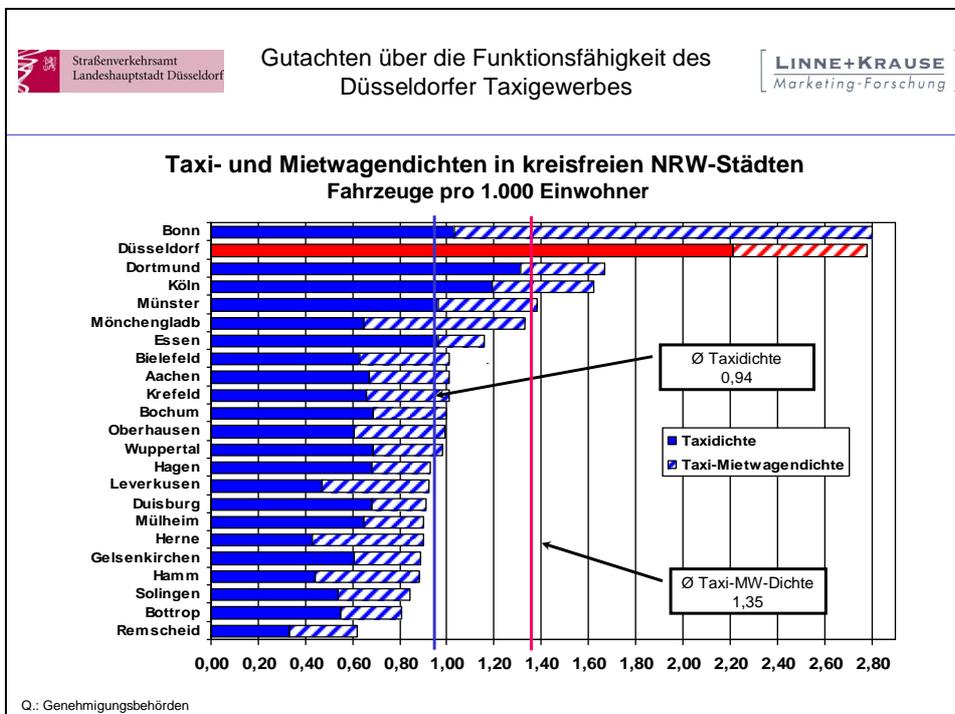
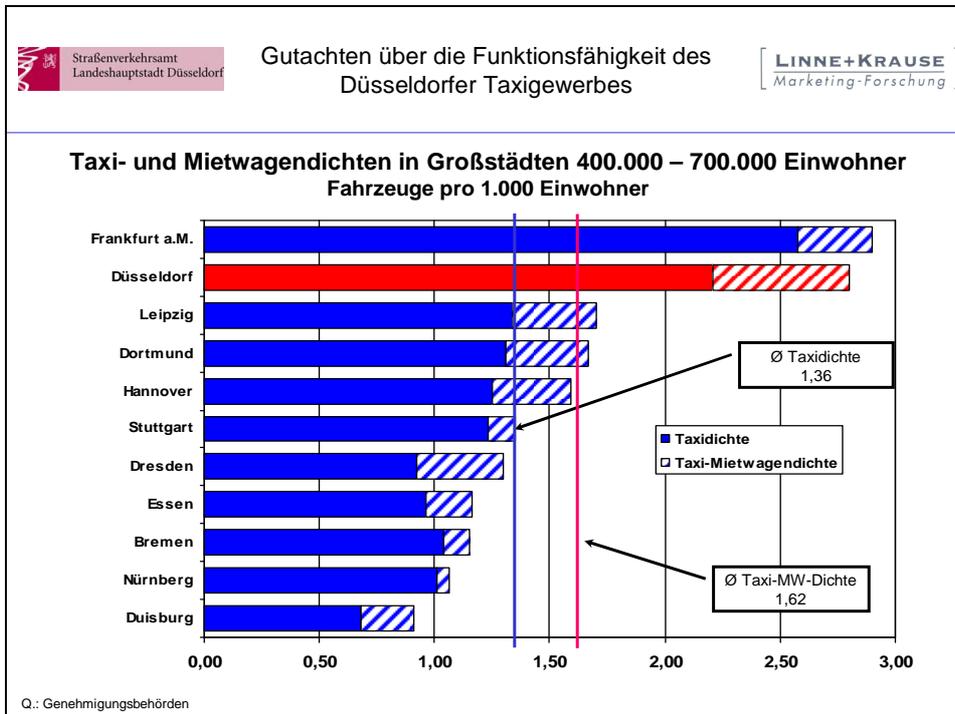
Beide Kennzahlen sind wichtige Indizien für die Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes. Für die Stadt Düsseldorf ergibt die **Dichteanalyse** folgendes Resultat:

TAXIDICHTE UND TAXI-MIETWAGENDICHTE IN DEUTSCHLAND - STÄDTE 400.000 UND 700.000 EINWOHNERN STAND 2012							
Stadt	Taxis	Miet- wagen	Taxi + MW	EW pro Taxi	TD	EW pro Taxi + MW	TMD
Frankfurt a.M.	1.712	213	1.925	388	2,58	345	2,90
<b>Düsseldorf</b>	<b>1.311</b>	<b>340</b>	<b>1.651</b>	<b>453</b>	<b>2,21</b>	<b>360</b>	<b>2,78</b>
Leipzig	692	182	874	745	1,34	590	1,70
Dortmund	760	209	969	765	1,31	600	1,67
Hannover	646	175	821	799	1,25	628	1,59
Stuttgart	752	74	826	816	1,23	743	1,35
Dresden	486	205	691	1.090	0,92	767	1,30
Essen	550	113	663	1.039	0,96	862	1,16
Bremen	573	58	631	957	1,04	869	1,15
Nürnberg	507	28	535	993	1,01	941	1,06
Duisburg	335	112	447	1.468	0,68	1.101	0,91
Ø				<b>735</b>	<b>1,36</b>	<b>616</b>	<b>1,62</b>
Q.: Genehmigungsbehörden							

- **Taxidichte:** Düsseldorf verfügt über 1.311 Taxis. Mit einer Taxidichte von 2,78 (Taxis auf 1.000 Einwohner) rangiert die Landeshauptstadt „am oberen Ende“ vergleichbarer deutscher Großstädte mit 400.000 bis 700.000 Einwohnern. Der Durchschnitt dieser Städte liegt zurzeit bei etwa 1,36. Ähnlich große Städte wie die Landeshauptstädte Dresden (0,92), Hannover (1,25) oder Stuttgart (1,23) kommen auf eine deutlich niedrigere Taxidichte. Eine höhere Taxidichte hat in dieser Größenklasse nur noch die Finanzmetropole Frankfurt (2,58). Bundesweit kommt nur noch München (2,60) auf höhere Werte. Auch in NRW nimmt Düsseldorf die Spitzenposition ein: Köln kommt auf lediglich 1,19.
- **Taxi-Mietwagendichte:** Weiterhin sind in Düsseldorf 340 Mietwagen im Einsatz. Auch unter Einbeziehung der Mietwagen ergibt sich eine sehr angespannte Wettbewerbssituation: Mit einer Taxi- Mietwagendichte von 2,78 liegt die Landeshauptstadt ebenfalls ganz weit vorn im Ranking vergleichbarer Großstädte (Durchschnitt: 1,62) – etwa in Augenhöhe mit Städten wie Frankfurt (2,90) oder München (2,87). In den kreisfreien Städten Nordrhein-Westfalens liegt die Taxi-Mietwagendichte im Durchschnitt bei 1,35. Das Gros der mittelgroßen NRW-Städte kommt auf Werte zwischen 0,90 und 1,00.

Insgesamt zeichnet sich für Düsseldorf also eine äußerst angespannte Wettbewerbssituation ab.

TAXIDICHTE UND TAXI-/MIETWAGENDICHTE IN NORDRHEIN-WESTFALEN - KREISFREIE STÄDTE STAND 2012							
Stadt	Taxis	Miet- wagen	Taxi + MW	EW pro Taxi	TD	EW pro Taxi + MW	TMD
Bonn	328	560	888	968	1,03	357	2,80
<b>Düsseldorf</b>	<b>1.311</b>	<b>340</b>	<b>1.651</b>	<b>453</b>	<b>2,21</b>	<b>360</b>	<b>2,78</b>
Dortmund	760	209	969	765	1,31	600	1,67
Köln	1217	440	1657	838	1,19	616	1,62
Münster	272	119	391	1.039	0,96	723	1,38
Mönchengladbach	169	179	348	1.548	0,65	752	1,33
Essen	550	113	663	1.039	0,96	862	1,16
Krefeld	157	82	239	1.505	0,66	989	1,01
Aachen	174	89	263	1.490	0,67	986	1,01
Bielefeld	205	122	327	1.587	0,63	995	1,01
Bochum	263	122	385	1.459	0,69	997	1,00
Oberhausen	130	81	211	1.640	0,61	1.010	0,99
Wuppertal	243	98	341	1.439	0,69	1.026	0,98
Hagen	130	46	176	1.462	0,68	1.080	0,93
Leverkusen	76	72	148	2.113	0,47	1.085	0,92
Duisburg	335	112	447	1.468	0,68	1.101	0,91
Herne	69	75	144	2.310	0,43	1.107	0,90
Mülheim	109	43	152	1.547	0,65	1.109	0,90
Gelsenkirchen	159	72	231	1.640	0,61	1.129	0,89
Hamm	79	78	157	2.253	0,44	1.134	0,88
Solingen	87	47	134	1.836	0,54	1.192	0,84
Bottrop	65	31	96	1.813	0,55	1.228	0,81
Remscheid	40	34	74	3.000	0,33	1.622	0,62
Ø				1.066	0,94	740	1,35
Q.: Genehmigungsbehörden							

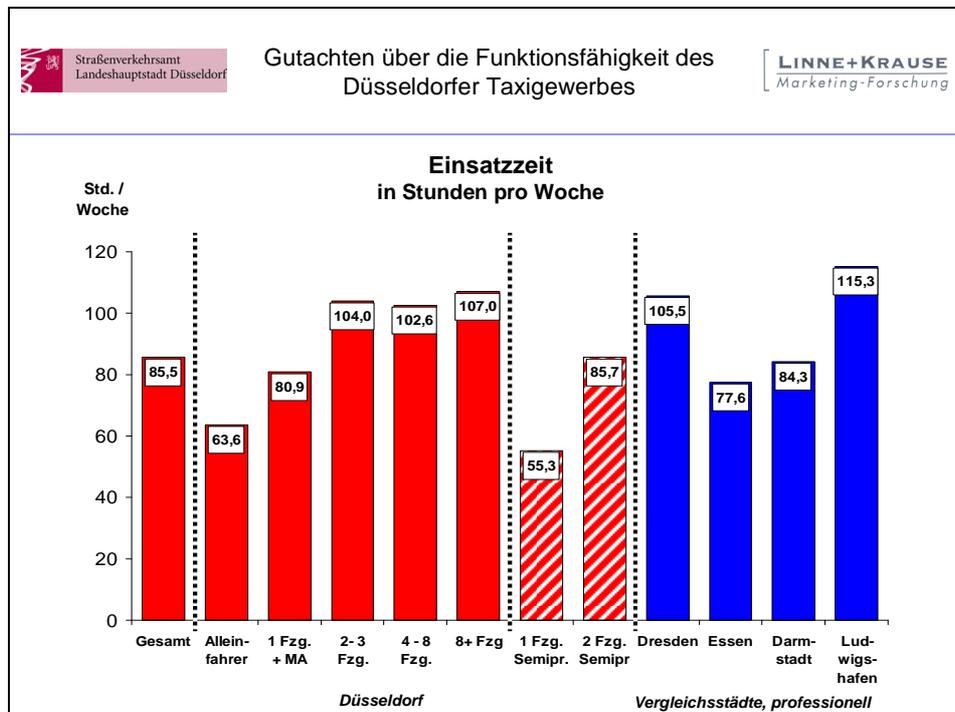
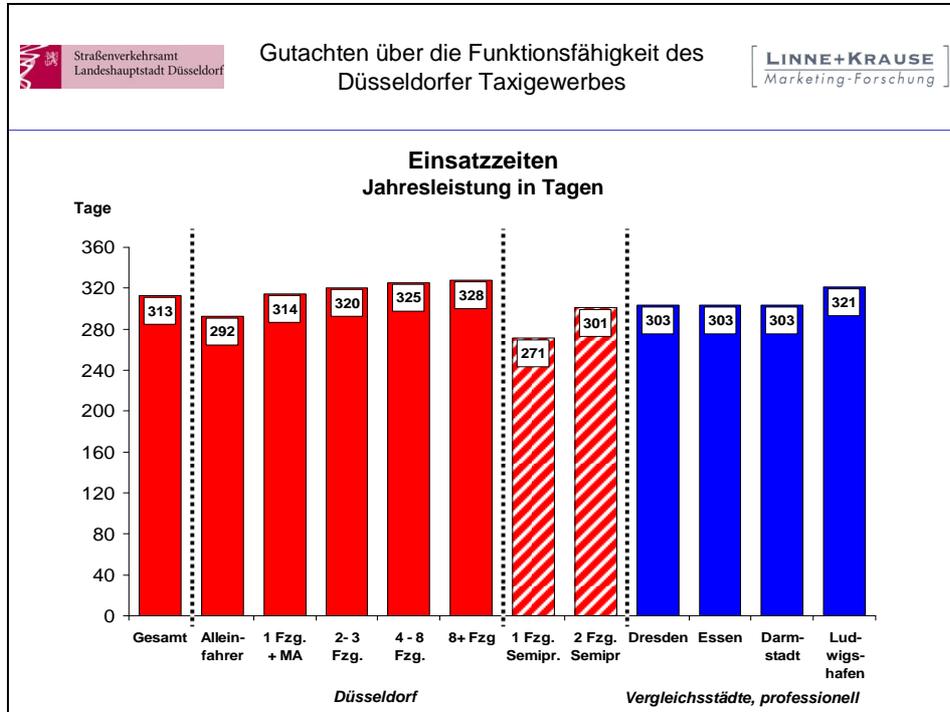


### 3.5 Angebotsfaktor Einsatzzeit

Grundsätzlich ist im Taxigewerbe zu beobachten: Je größer die Betriebe, desto intensiver die zeitliche Auslastung der Fahrzeuge:

LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF EINSATZZEITEN IM TAXIGEWERBE, 2011 - SCHICHTENORGANISATION, IN % -												
	Düsseldorf								Vergleichsstädte / Regionen (nur professionelle Betriebe)			
	Professionelle Betriebe						Semi.prof.		Dres- den	Essen	Darm- stadt	Lud- wigsh
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
1-Schicht	32,0	87,2	32,0	5,6	1,7	0,0	87,0	26,0	21,9	35,4	25,0	12,5
1,5-Schicht	44,2	12,8	49,7	45,8	58,6	58,3	13,0	58,0	42,9	53,9	61,8	37,5
2-Schicht	23,8	0,0	18,3	48,6	39,7	41,7	0,0	16,0	35,2	10,7	13,2	50,0
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- **Schichten:** Die zeitliche Auslastung der Düsseldorfer Betriebe ist erheblich gestiegen: 2004 wurden noch ca. 61% der professionellen Betriebe mit nur einer Schicht gefahren; heute sind es noch ca. 32%. Im Städtevergleich ist die Auslastung allerdings noch moderat: Ca. 44% der Betriebe arbeitet mit Einsatzzeiten zwischen einer und zwei Schichten, wobei die stark schwankende Nachfrage für die „Patchwork-Muster“ in den Einsatzplänen der Unternehmen sorgt. Ein wirklicher 2-Schichtbetrieb wird nur von ca. 24% der professionellen Düsseldorfer Taxiunternehmen realisiert. Auf dem funktionsfähigen Ludwigshafener Taximarkt fährt die Hälfte der Betriebe in Doppelschicht.
- **Einsatztage:** Im Durchschnitt sind Düsseldorfer Taxis 313 Tage pro Jahr im Einsatz – ein Wert leicht oberhalb dem, was in vergleichbaren Städten üblich ist. Bemerkenswert: Auch semiprofessionell betriebene Taxis kommen auf ähnlich viele Einsatztage (271 – 301 Tage).
- **Wöchentliche Einsatzzeit:** Die professionellen Düsseldorfer Betriebe erreichen wöchentliche Einsatzzeiten von ca. 86 Stunden. Zum Vergleich: In Köln liegt die wöchentliche Einsatzzeit bei knapp 84 und in Dresden bei 106 Stunden. Betriebe auf den funktionsfähigen Ludwigshafener (ca. 115 Stunden) und Baden-Badener Taximärkten (ca. 107 Stunden) kommen dagegen auf deutlich höhere Einsatzzeiten. Kennzeichnend für Düsseldorf sind die schwachen Nachtschichten von lediglich ca. 3 bis 4 Stunden an Wochentagen. Nur an den Wochenenden lebt das Nachtgeschäft leicht auf – schwächer aber als in Städten wie Dresden oder Darmstadt.



- **Betriebstypen:** Unterschiede zeichnen sich erwartungsgemäß nach Betriebsgröße ab: Während Alleinfahrer pro Woche ca. 64 Stunden fahren, kommen Taxis in größeren Mehrwagenbetrieben auf ca. 107 Stunden. Bedenklich sind die hohen wöchentlichen Einsatzzeiten der Alleinfahrer (ca. 64 Stunden). Bei einer so hohen individuellen Arbeitszeit ist von einer Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrsinteresses auszugehen.
- **Semiprofessionelle:** Bemerkenswert sind weiterhin die Einsatzzeiten der semiprofessionellen Taxis (ca. 55 – 86 Std.), die sich kaum von denen der professionellen Wettbewerber unterscheiden.

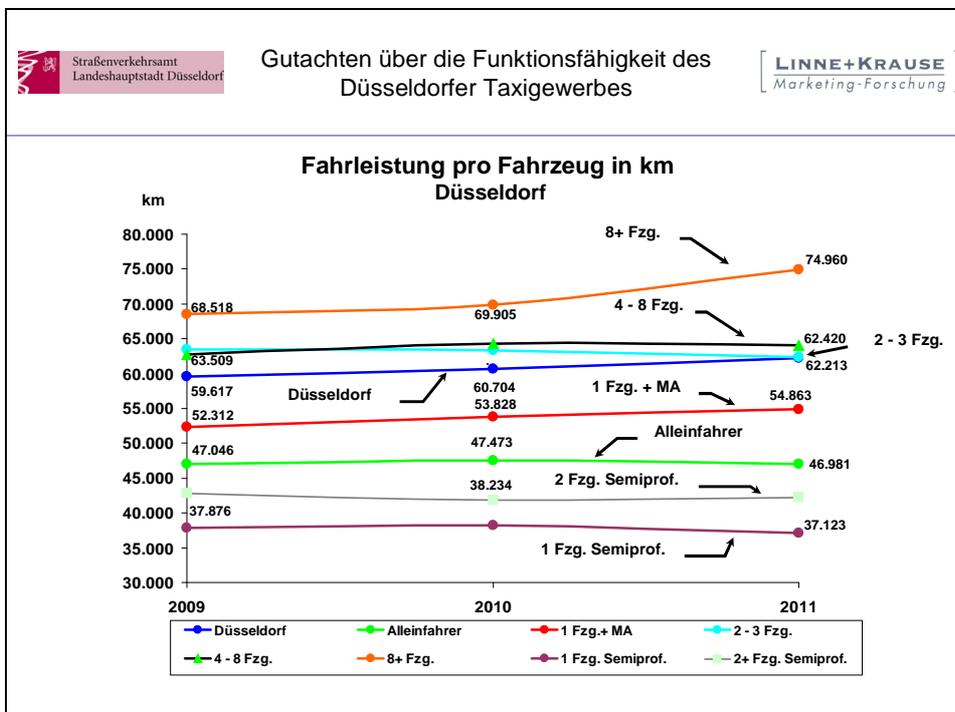
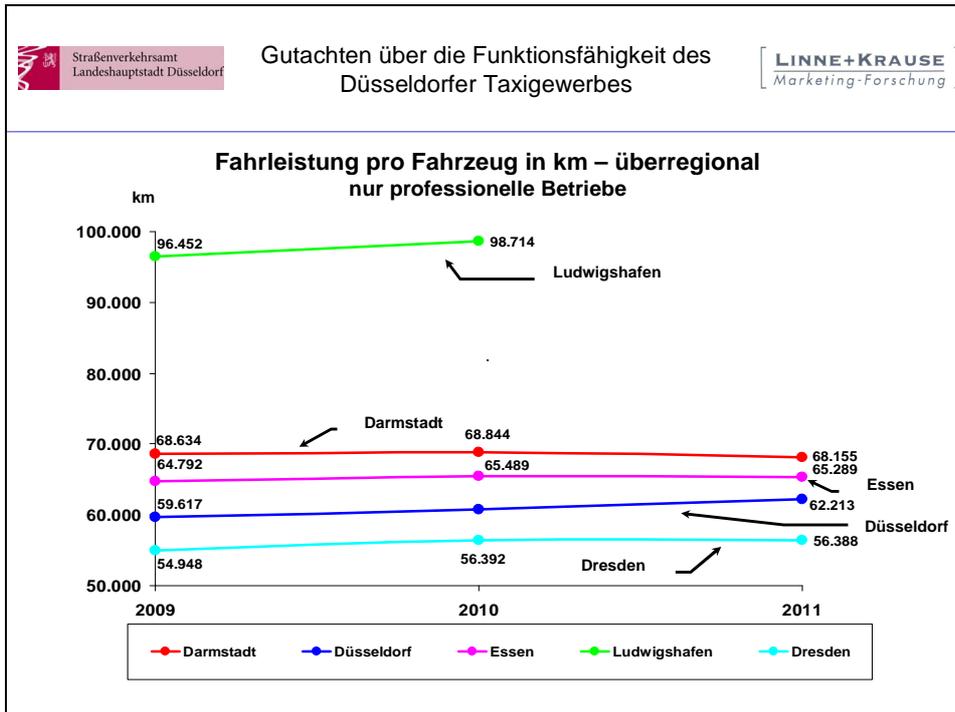
LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF NACHFRAGE IM TAXIGEWERBE, 2011 - TYPISCHER WOCHENVERLAUF -												
	Düsseldorf								Vergleichsstädte / Regionen (nur professionelle Betriebe)			
	Professionelle Betriebe						Semi.prof.		Dres- den	Essen	Darm- stadt	Lud- wigsh .
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
Mo. Tag	9,7	10,4	9,4	10,5	8,9	9,6	8,4	8,5	9,1	9,2	9,0	9,4
Mo. Nacht	3,2	0,5	2,6	5,5	5,7	5,1	1,3	3,7	5,8	2,4	3,5	7,3
Di. Tag	9,5	10,4	9,3	9,3	8,8	9,5	8,7	8,4	9,3	9,2	9,0	9,3
Di. Nacht	3,7	0,7	3,1	6,3	6,3	5,3	1,4	4,3	5,8	2,3	3,6	7,6
Mi. Tag	9,5	10,4	9,3	9,2	8,7	9,7	8,7	8,2	9,4	9,2	9,0	9,0
Mi. Nacht	3,8	0,7	3,1	6,4	6,9	6,3	1,3	4,7	6,5	2,5	3,7	7,8
Do. Tag	9,4	10,4	9,2	9,1	8,8	9,4	8,9	8,4	9,5	9,2	9,0	9,4
Do. Nacht	4,0	0,7	3,3	6,6	7,3	7,8	1,3	4,6	6,8	2,6	4,2	8,1
<b>Summe Wochentag</b>	<b>52,8</b>	<b>44,2</b>	<b>49,3</b>	<b>62,9</b>	<b>61,4</b>	<b>62,7</b>	<b>40,0</b>	<b>50,8</b>	<b>62,2</b>	<b>46,6</b>	<b>51,0</b>	<b>67,9</b>
Fr. Tag	9,0	9,8	8,8	8,9	8,4	9,3	8,1	7,4	9,2	8,7	8,5	9,5
Fr. Nacht	5,7	1,5	5,3	7,8	8,9	10,1	2,5	7,1	8,1	5,1	5,9	9,0
Sa. Tag	6,0	4,6	6,2	6,8	5,9	6,3	3,9	5,8	6,4	6,2	6,5	8,4
Sa. Nacht	5,8	1,5	5,5	8,0	9,2	10,3	2,4	7,5	8,3	5,9	6,2	8,9
So. Tag	3,9	2,0	4,1	5,3	3,96	4,5	1,7	4,0	5,5	3,3	3,5	6,3
So. Nacht	2,3	0,0	1,7	4,3	4,8	3,8	0,6	3,1	5,8	1,8	2,7	5,3
<b>Summe Wochenende</b>	<b>32,7</b>	<b>19,4</b>	<b>31,6</b>	<b>41,1</b>	<b>41,2</b>	<b>44,3</b>	<b>15,3</b>	<b>34,9</b>	<b>43,3</b>	<b>31,0</b>	<b>33,3</b>	<b>47,4</b>
<b>Summe Woche</b>	<b>85,5</b>	<b>63,6</b>	<b>80,9</b>	<b>104,0</b>	<b>102,6</b>	<b>107,0</b>	<b>55,3</b>	<b>85,7</b>	<b>105,5</b>	<b>77,6</b>	<b>84,3</b>	<b>115,3</b>

### 3.6 Angebotsfaktor Fahrleistung

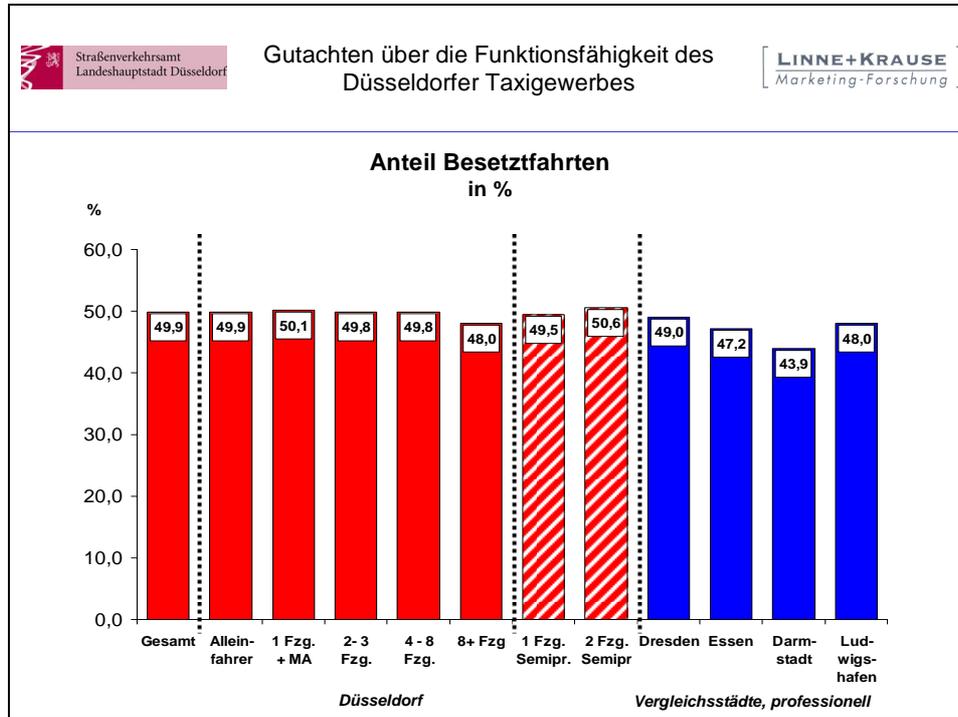
Eine weitere Kennzahl zur Beurteilung der Angebotssituation ist die **jährliche Fahrleistung pro Fahrzeug**. Generell gilt: Je verdichteter, je großstädtischer die Siedlungsstruktur, desto kleinräumiger die Fahrweise der Taxis und desto niedriger die Fahrleistung.

LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF DURCHSCHNITTLICHE KILOMETERLEISTUNG PRO FAHRZEUG, 2009 - 2011 FAHRLEISTUNGEN IN KM / FAHRZEUG												
	Düsseldorf								Vergleichsstädte / Regionen (nur professionelle Betriebe)			
	Professionelle Betriebe						Semi.prof.		Dres- den	Essen	Darm- stadt	Lud- wigsh afen
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
2009	59.617	47.046	52.312	63.509	62.712	68.518	37.876	42.754	54.948	64.792	68.634	96.452
2010	60.704	47.473	53.828	63.331	64.256	69.905	38.234	41.871	56.392	65.489	68.844	98.714
2011	62.213	46.981	54.863	62.420	64.112	74.960	37.123	42.162	56.388	65.289	68.155	-
Ø	60.845	47.167	53.668	63.087	63.693	71.128	37.744	42.262	55.909	65.190	68.544	97.583

- **Gesamtfahrleistung:** Im letzten Jahrzehnt ist die Fahrleistung der Düsseldorfer Taxis deutlich gestiegen – ähnlich wie auch in anderen Großstädten: Während professionelle Fahrzeuge 2001 noch ca. 43.400 km zurücklegten, waren es 2011 ca. 62.200 km. Im Durchschnitt der Jahre 2009 bis 2011 waren die Fahrzeuge ca. 60.800 km „auf der Straße“. In vergleichbaren Städten erzielten Taxis gegenwärtig Jahresfahrleistungen zwischen ca. 55.000 km und knapp 70.000 km. Von außerordentlich hohen Werten wie z.B. in Ludwigshafen (ca. 97.600 km) sind die Düsseldorfer Taxis aber weit entfernt.
- **Betriebstypen:** Düsseldorfer Taxis zeichnen sich weiterhin durch ein für Großstädte typisches Fahrverhalten aus: Je größer der Betrieb, desto höher die Fahrleistung: Während professionelle Alleinfahrer im Mehrjahresdurchschnitt auf eine Fahrleistung von ca. 47.200 km kommen, sind es in größeren Betrieben ca. 71.100 km. Semiprofessionell betriebene Taxis melden deutlich geringere Präsenz auf der Straße und kommen auf durchschnittliche Jahresfahrleistungen zwischen ca. 37.700 km und ca. 42.300 km. Vor zehn Jahren hatte der semiprofessionelle Durchschnitt bei ca. 31.500 km gelegen.



- **Besetzquote:** Üblicherweise rangiert die **Besetzquote** in deutschen Städten zwischen 47% und 53%. In Düsseldorf liegt der Anteil der besetzt gefahrenen Kilometer mit ca. 50% in der Mitte der Skala – bei nur geringen Abweichungen zwischen den Betriebstypen.



## 4 UMSATZ, KOSTEN UND ÜBERSCHUSS

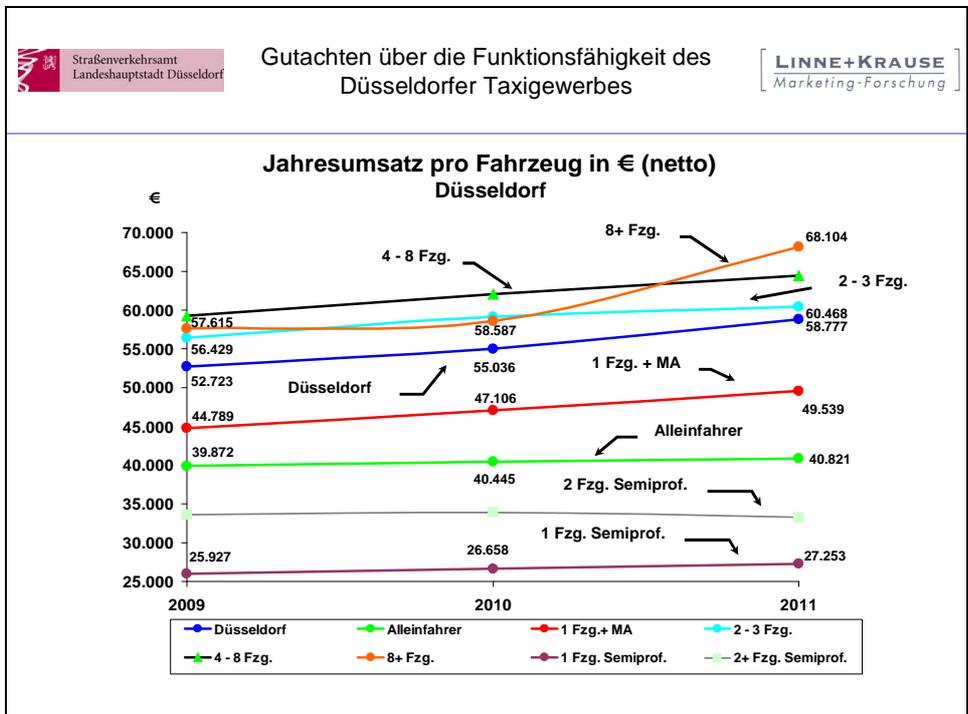
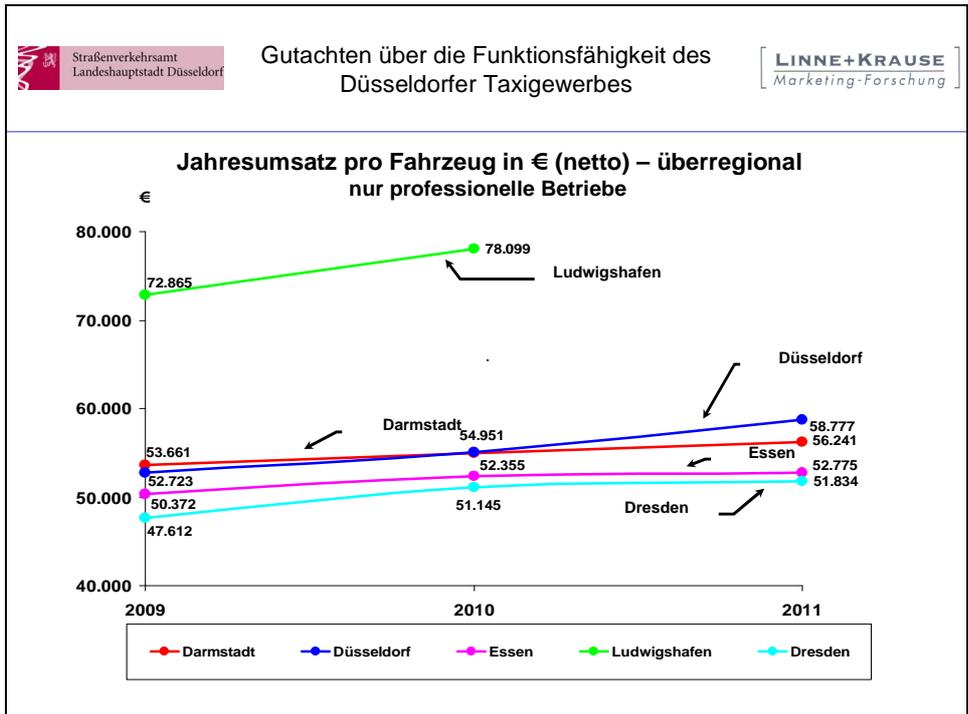
Im Mittelpunkt der betriebswirtschaftlichen Untersuchung stand die **Umsatz-, Kosten- und Gewinnsituation**.

### 4.1 Umsatz

Gemessen an den Erlösen zählt Düsseldorf zu den eher stärkeren Taximärkten Westdeutschlands.

LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF UMSÄTZE IM TAXIGEWERBE. 2009 - 2011 - IN € / FAHRZEUG -												
	Düsseldorf								Vergleichsstädte / Regionen (nur professionelle Betriebe)			
	Professionelle Betriebe						Semi.prof.		Dres- den	Essen	Darm- stadt	Lud- wigsh .
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
2009	52.723	39.872	44.789	56.429	59.221	57.615	25.927	33.633	47.612	50.372	53.661	72.865
2010	55.036	40.445	47.106	59.149	62.089	58.587	26.658	33.927	51.145	52.355	54.951	78.099
2011	58.777	40.821	49.539	60.468	64.466	68.104	27.253	33.240	51.834	52.775	56.241	-
Ø	55.512	40.379	47.145	58.682	61.925	61.435	26.613	33.600	50.197	51.834	54.951	75.482

- **Jahresumsatz:** Im Durchschnitt der Jahre 2009 bis 2011 erzielte das professionelle Düsseldorfer Taxigewerbe Erlöse von ca. 55.500 € pro Fahrzeug: Ein Erlösniveau leicht über dem, wie es zurzeit in anderen deutschen Großstädten zu beobachten ist. An Spitzenwerte wie z.B. in Ludwigshafen (ca. 75.500 €) reichen die Düsseldorfer Erlöse bei Weitem nicht heran. Seit 2009 ist in Düsseldorf zudem eine positive Entwicklung (+ 11,5%) zu erkennen. In den Jahren 1998 bis 2002 hatte der Durchschnittserlös erst bei ca. 38.000 € gelegen. Seitdem sind die Erlöse also um ca. 55% gestiegen.
- **Betriebstypen:** Auch im Taxigewerbe gilt: Je personalintensiver der Einsatz, desto höher der Erlös. Professionell betriebene Alleinfahrertaxis kommen auf durchschnittlich ca. 40.400 € pro Jahr, wohingegen größere Mehrwagenbetriebe Fahrzeugerlöse von über 60.000 € erzielen.



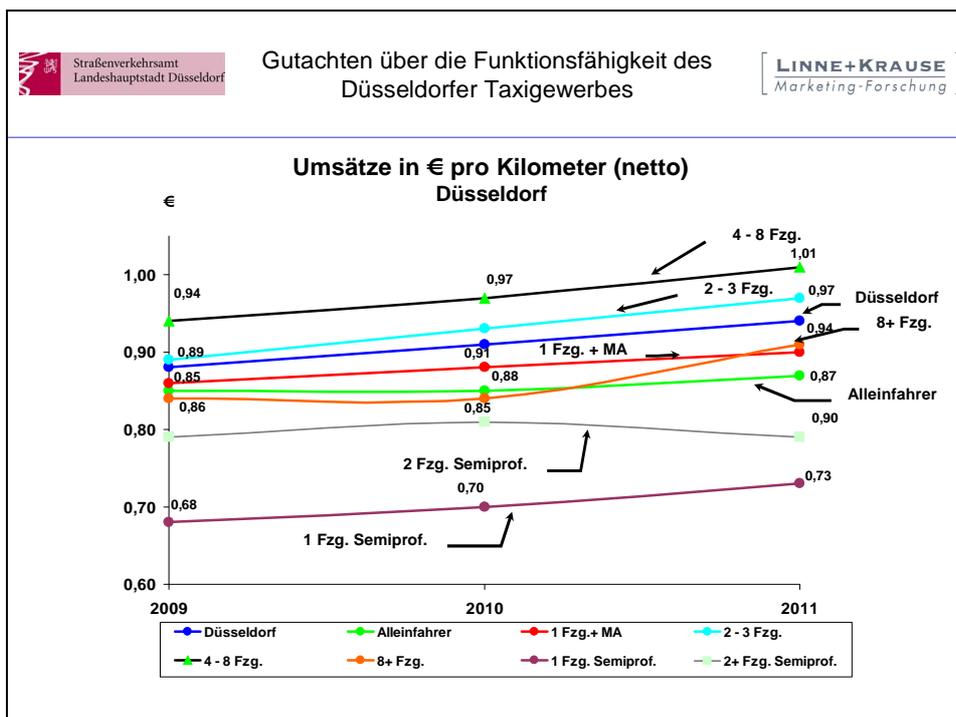
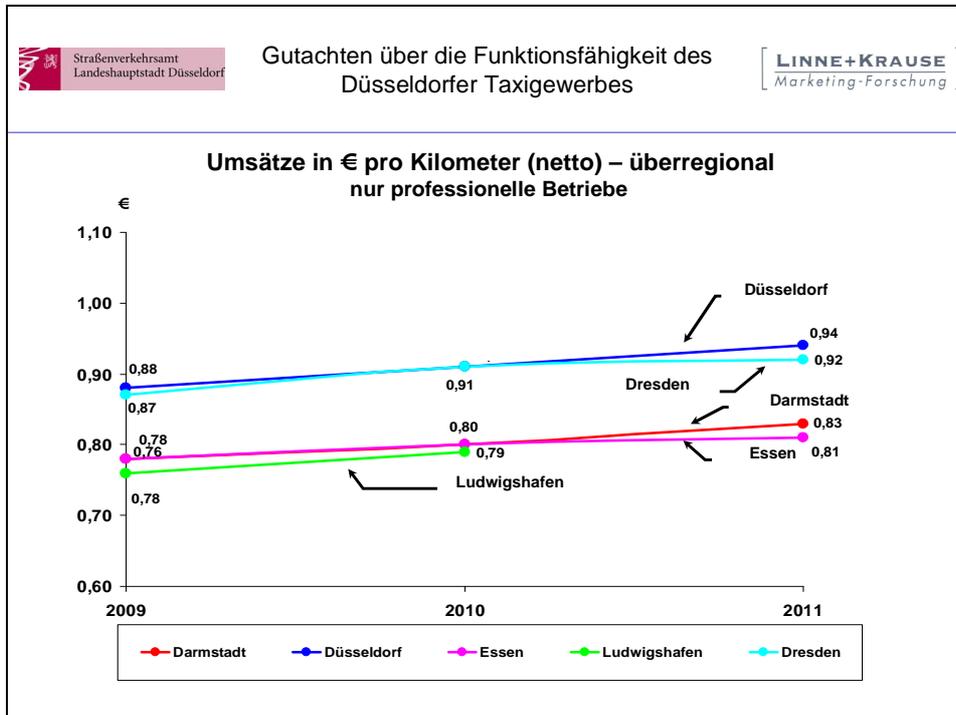
- **Gespaltener Funktaximarkt:** Wie in kaum eine deutsche Großstadt besitzt Düsseldorf einen gespaltenen Funktaximarkt. Neben Taxi Düsseldorf (ca. 1.170 Fahrzeuge) agiert Rhein-Taxi (ca. 130 Fahrzeuge) als Premiumanbieter auf dem Taximarkt. Insbesondere Rhein-Taxi Teilnehmer gehören bundesweit zu den umsatzstärksten Taxis.
- **Semiprofessionelle:** Semiprofessionelle Betriebe weisen in den Büchern nur etwa mehr als die Hälfte der Jahreserlöse ihrer professionellen Wettbewerber aus: Semiprofessionelle 1-Fahrzeugbetriebe kommen auf ca. 26.600 €; semiprofessionelle Taxis aus Mehrwagenbetrieben auf ca. 33.600 €.

LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF UMSÄTZE IM TAXIGEWERBE. 2009 - 2011 - IN € / KM -												
	Düsseldorf								Vergleichsstädte / Regionen (nur professionelle Betriebe)			
	Professionelle Betriebe						Semi.prof.		Dresden	Essen	Darmstadt	Ludwigsh.
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
2009	0,88	0,85	0,86	0,89	0,94	0,84	0,68	0,79	0,87	0,78	0,78	0,76
2010	0,91	0,85	0,88	0,93	0,97	0,84	0,70	0,81	0,91	0,80	0,80	0,79
2011	0,94	0,87	0,90	0,97	1,01	0,91	0,73	0,79	0,92	0,81	0,83	-
Ø	0,91	0,86	0,88	0,93	0,97	0,86	0,71	0,80	0,90	0,80	0,80	0,78

- **Vergleich mit BZP-Wert:** Jedes Jahr gibt der BZP, der Dachverband der deutschen Taxi- und Mietwagenverbände, Vergleichszahlen für das Taxigewerbe heraus.<sup>2</sup> Die darin enthaltenen Umsatzzahlen stellen aus Gutachter-sicht den Mindestumsatz dar, zu dem ein Alleinfahrer-Taxi noch betriebswirtschaftlich vertretbar betrieben werden kann. Der hierfür exemplarisch herangezogene Betrieb steht für den „klassischen“ Typ eines Münchner Alleinfahrers. Für 2009 bis 2011 errechnet sich für den BZP- Musterbetrieb ein Durchschnittsumsatz von ca. 40.400 €. Mit ihren 40.379 € Jahresumsatz arbeiten Düsseldorfs professionelle Alleinfahrer nahezu exakt am Minimalwert des BZP.
- **Km-Umsatz:** Im mehrjährigen Mittel kommen professionelle Düsseldorfer Taxis auf einen Umsatz von ca. 0,91 € / km. In Hamburg, wo elektronisch gemessene Taxameterdaten vorliegen, wurden im gleichen Zeitraum 0,93 € / km bis 0,96 € / km eingefahren. Bereits zwischen 2000 und 2002 hatte der Düsseldorfer Kilometererlös bei ca. 0,86 € gelegen.

<sup>2</sup> Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP), Geschäftsbericht, 2011/2012

- o **Betriebstypen:** Abweichungen zeigen sich zwischen mittelgroßen Mehrwagenbetrieben (0,97 € / km) und Alleinfahrern (ca. 0,86 € / km). Deutlich niedrigere Kilometererlöse erzielen semiprofessionelle Taxis (0,71 € / km bzw. 0,80 € / km).

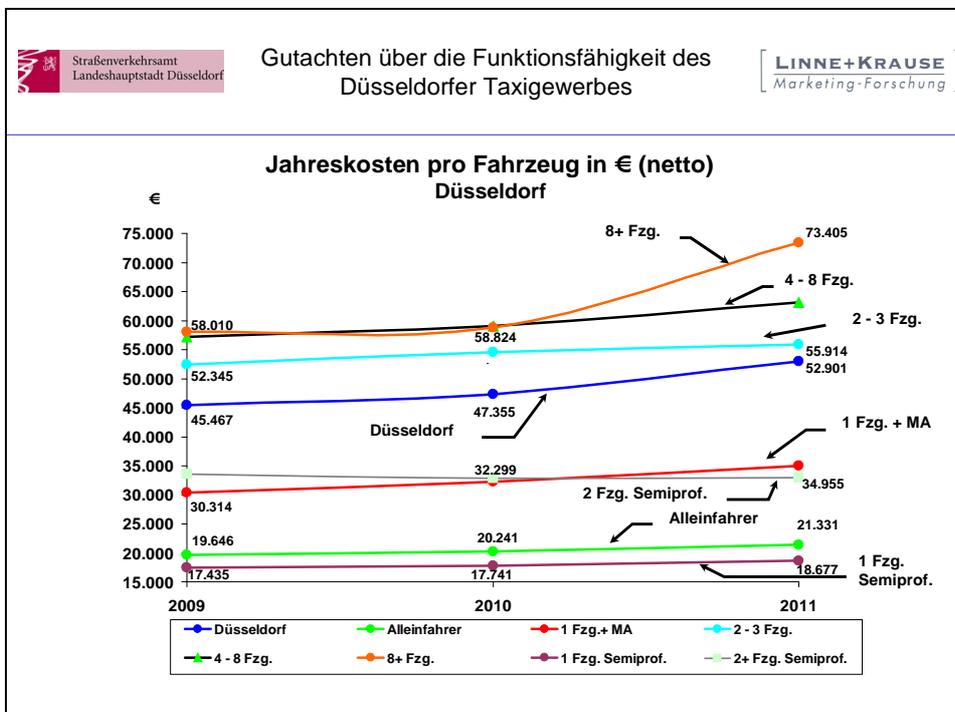
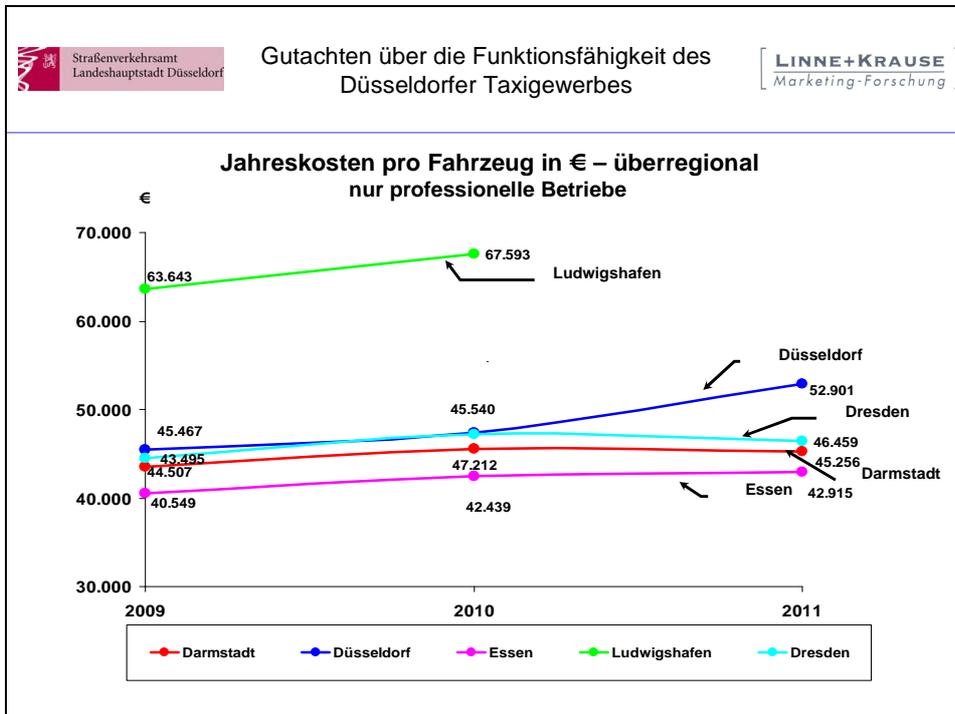


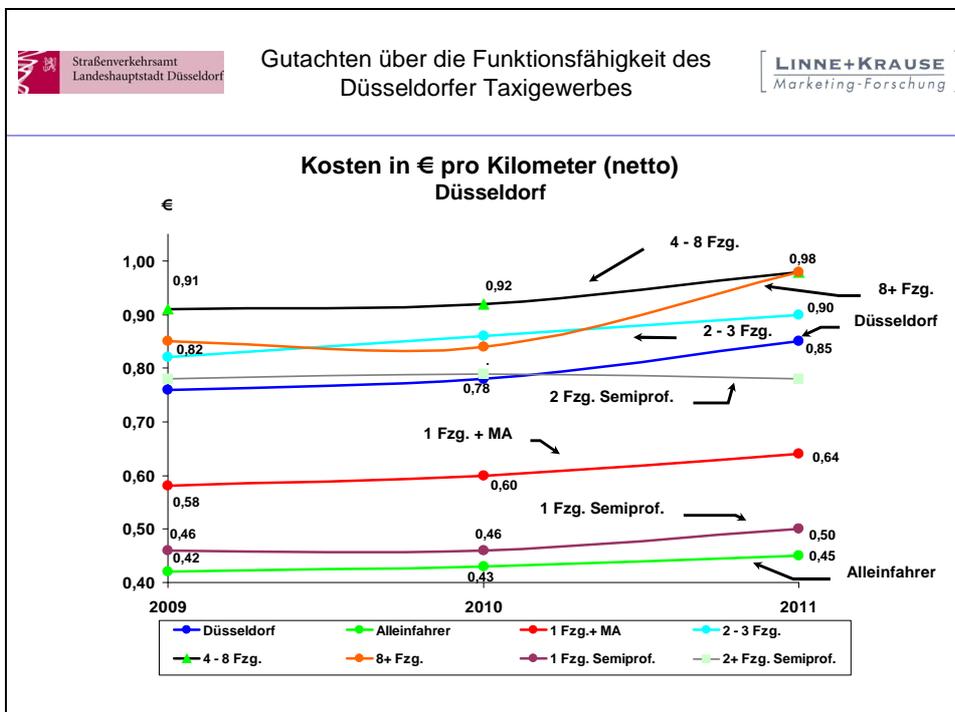
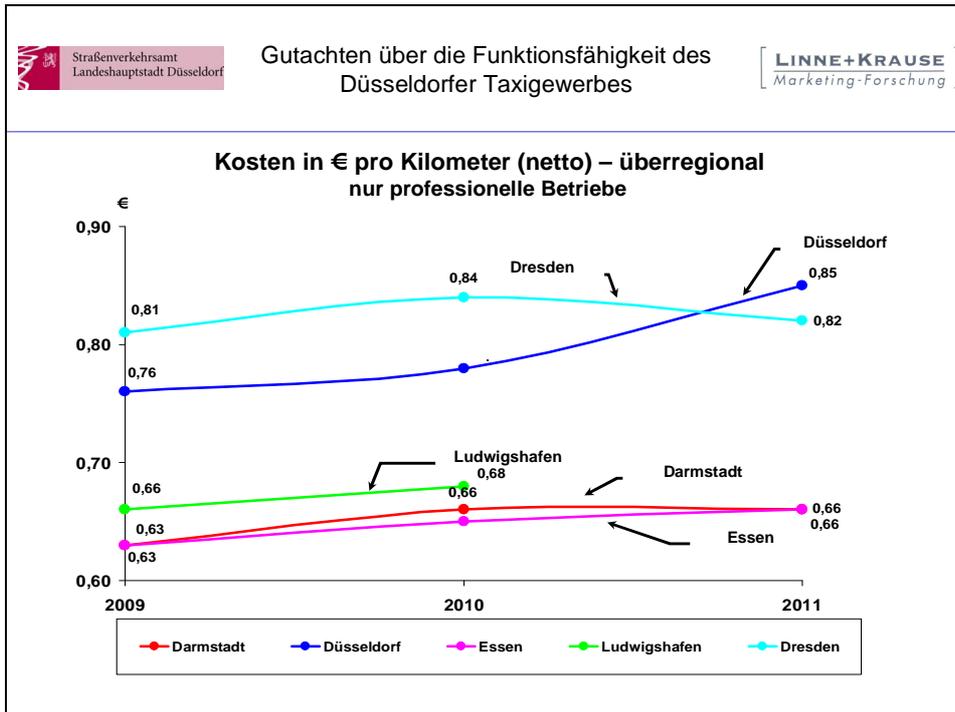
## 4.2 Kosten

Auch die Gesamtkosten des professionellen Düsseldorfer Taxigewerbes bewegen sich zwischen 2009 und 2011 leicht über branchenüblichem Niveau.

LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF KOSTENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE. 2009 – 2011 - KOSTEN IN € / FAHRZEUG -												
	Düsseldorf								Vergleichsstädte / Regionen (nur professionelle Betriebe)			
	Professionelle Betriebe						Semi.prof.					
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.	Dres- den	Essen	Darm- stadt	Lud- wigsh
2009	45.467	19.646	30.314	52.345	57.186	58.010	17.435	33.493	44.507	40.549	43.495	63.643
2010	47.355	20.241	32.299	54.537	58.996	58.824	17.741	32.889	47.212	42.439	45.540	67.593
2011	52.901	21.331	34.955	55.914	63.149	73.405	18.677	32.933	46.459	42.915	45.256	-
Ø	48.574	20.406	32.523	54.265	59.777	63.413	17.951	33.105	46.059	41.968	44.764	65.618

- **Gesamtkosten:** Mit durchschnittlich ca. 48.600 € pro Fahrzeug und Jahr arbeitet das professionelle Düsseldorfer Taxigewerbe mit etwas erhöhten Kosten. In vielen deutschen Städten schwanken die Kosten gegenwärtig zwischen ca. 40.000 € und ca. 46.000 € pro Fahrzeug – je nach Struktur des örtlichen Gewerbes. Vor einem Jahrzehnt hatten die Kosten erst bei ca. 33.200 € gelegen. Allein von 2009 bis 2011 ist in Düsseldorf ein Kostenanstieg um ca. 16,5% zu verzeichnen (zu den Gründen siehe unter Kostenstruktur).
- **Betriebstypen:** Allerdings zeigen sich auch innerhalb des Düsseldorfer Taxigewerbes erhebliche Abweichungen: Während größere Betriebe auf ca. 63.400 € Kosten pro Fahrzeug kommen, arbeiten Alleinfahrer (ca. 20.400 €) und 1-Fahrzeugbetriebe mit Mitarbeitern (ca. 32.500 €) auf wesentlich niedrigerem Niveau.
- **Semiprofessionelle:** Noch wesentlich „günstiger“ arbeiten semiprofessionelle Betriebe - zumindest wenn man ihrem steuerlich gemeldetem Aufwand Glauben schenkt: Semiprofessionelle 1-Fahrzeugbetriebe kommen auf durchschnittlich knapp 18.000 €; Taxis aus semiprofessionelle Mehrwagenbetrieben auf Kosten von durchschnittlich ca. 33.100 €.

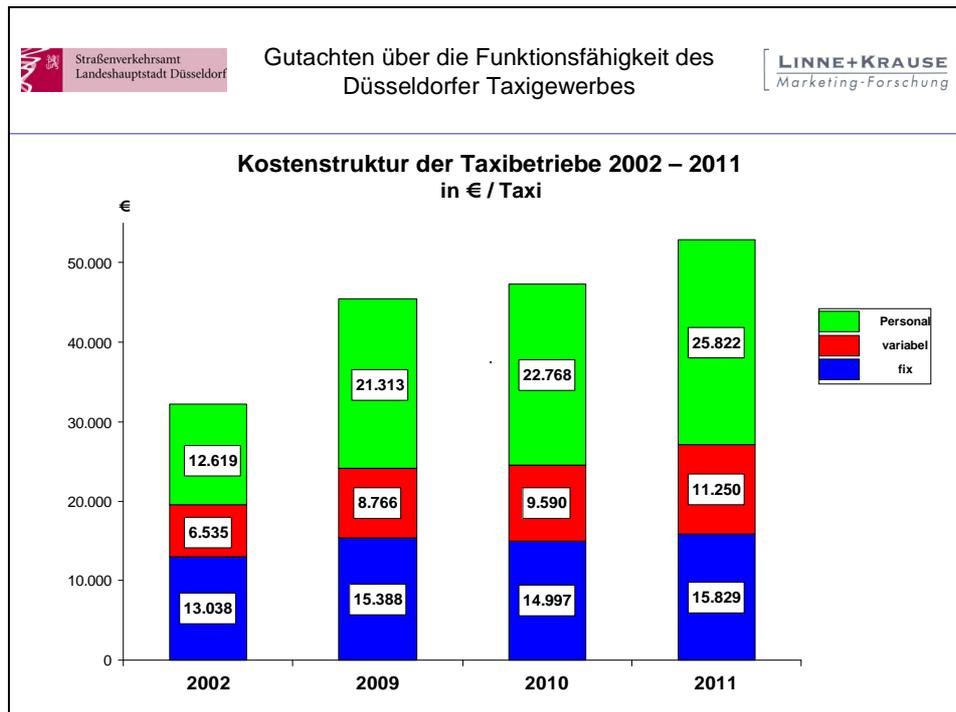




Insgesamt zeigt sich aber, dass die erheblichen Kostenunterschiede zwischen den Betriebstypen in erster Linie aus unterschiedlichen **Personalkosten** resultieren.

LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF KOSTENSTRUKTUR IM TAXIGEWERBE. 2011 - KOSTEN IN € / FAHRZEUG -												
2011	Düsseldorf								Vergleichsstädte / Regionen (nur professionelle Betriebe)			
	Professionelle Betriebe						Semi.prof.		Dres- den	Essen	Darm- stadt	BZP
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
Fix	15.829	13.541	12.876	15.030	16.778	19.975	10.406	10.438	13.111	14.530	16.258	16.018
Variabel	11.250	7.790	9.586	11.733	11.908	13.533	5.667	6.989	10.037	10.763	11.701	7.009
<b>Summe Kf+Kv</b>	<b>27.079</b>	<b>21.331</b>	<b>22.462</b>	<b>26.763</b>	<b>28.686</b>	<b>33.508</b>	<b>16.073</b>	<b>17.427</b>	<b>23.148</b>	<b>25.293</b>	<b>27.959</b>	<b>23.027</b>
Personal	25.822	0	12.493	29.151	34.463	39.897	2.604	15.506	23.311	17.622	17.297	0
<b>Gesamt</b>	<b>52.901</b>	<b>21.331</b>	<b>34.955</b>	<b>55.914</b>	<b>63.149</b>	<b>73.405</b>	<b>18.677</b>	<b>32.933</b>	<b>46.459</b>	<b>42.915</b>	<b>45.256</b>	<b>23.027</b>

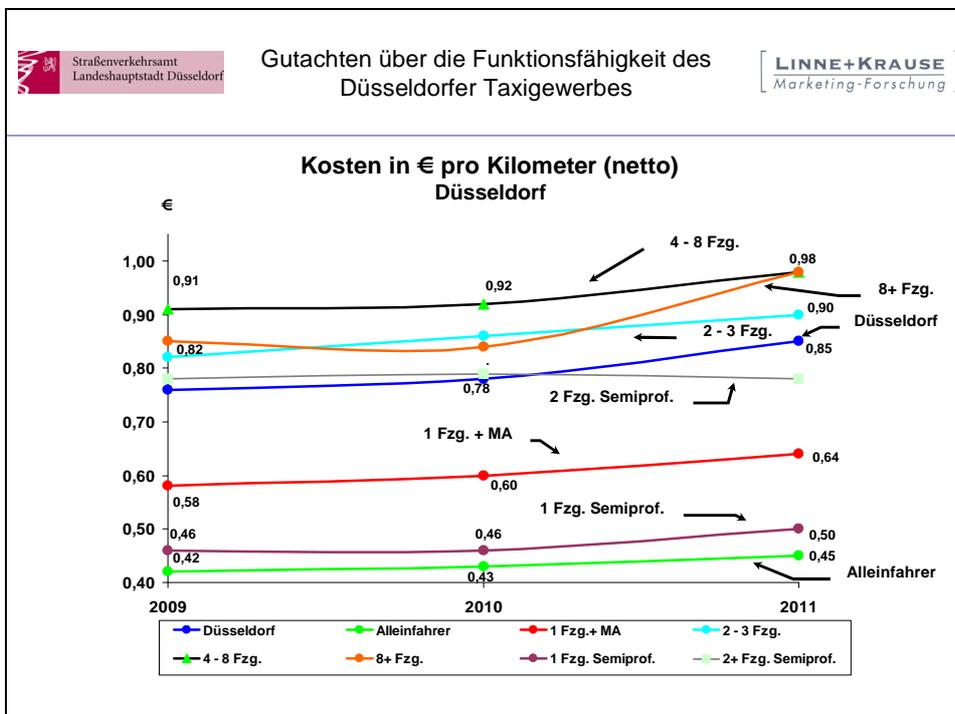
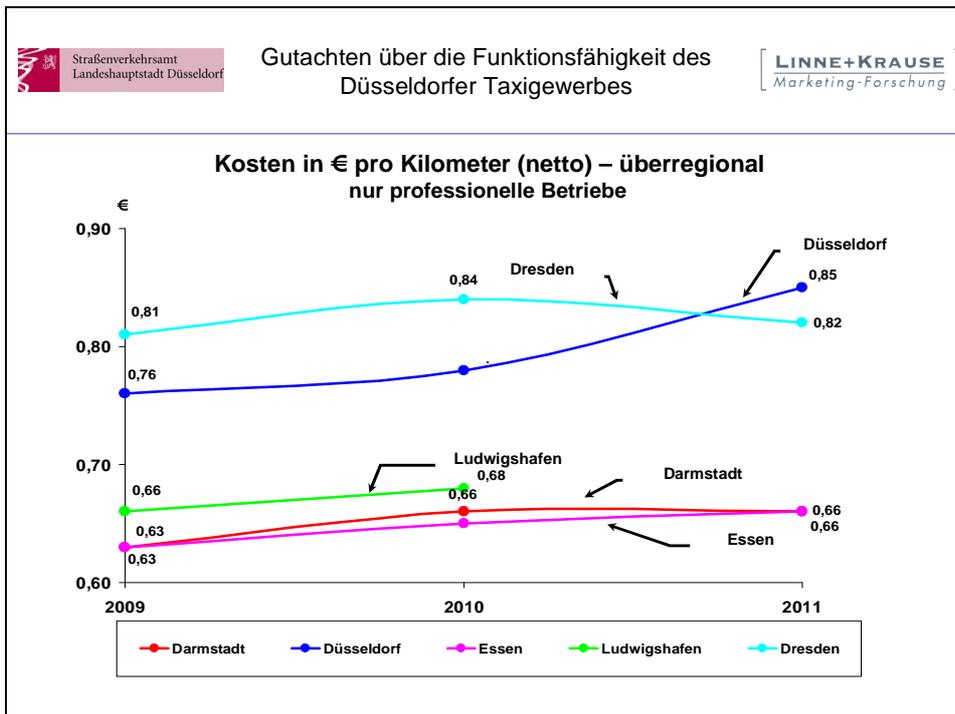
- **Fixkosten:** Mit Fixkosten von durchschnittlich ca. 15.800 € pro Jahr und Taxi arbeiteten professionelle Düsseldorfer Betriebe 2011 auf branchenüblichem Niveau. Insgesamt rangieren die Fixkosten im deutschen Taxigewerbe zumeist zwischen ca. 14.000 € und ca. 16.500 €. Der BZP kalkuliert für seinen Musterbetrieb mit ca. 16.000 €. In den letzten 10 Jahren stiegen die fixen Kosten moderat um ca. 18%: von ca. 13.400 € auf ca. 15.800 €.
- **Betriebstypen:** Auch hinsichtlich der fixen Kosten zeigen sich in Düsseldorf deutliche Unterschiede zwischen den Betriebstypen: Während Alleinfahrer 2011 im Durchschnitt auf ca. 13.500 € kamen, lagen die Fixkosten in größeren Betrieben bei annähernd 20.000 €. Bei den Semiprofessionellen werden jedoch niedrigere Fixkosten um ca. 10.400 € erklärt.
- **Variable Kosten:** Auf branchenüblichem Niveau von ca. 11.250 € bewegten sich auch bei professionellen Düsseldorfer Taxis 2011 die variablen Kosten. Seit 2009 zeichnet sich hier ein Anstieg von ca. 10% ab. Im letzten Jahrzehnt haben sich die variablen Kosten in Düsseldorf dagegen um ca. 72% erhöht - von 6.535 € auf ca. 11.250 €! Hier schlagen vor allem die steigenden Kraftstoffpreise zu Buche.
- **Betriebstypen:** Entsprechend der recht unterschiedlichen Fahrleistung schwanken die variablen Kosten in Düsseldorf zwischen ca. 7.800 € bei professionelle Alleinfahrern und ca. 13.500 € bei größeren Mehrwagenbetrieben. Deutlich niedriger fallen die variable Kosten der Semiprofessionellen aus (ca. 5.700 € bis ca. 7.000 €).



- **Personalkosten:** Im Gesamtdurchschnitt kommen professionelle Düsseldorfer Taxibetriebe auf Personalkosten in Höhe von ca. 25.800 €. Die (erklärten) Personalkosten haben sich in den letzten 10 Jahren von ca. 12.600 € in 2002 mehr als verdoppelt! Allein zwischen 2009 und 2011 stiegen die Personalkosten von ca. 21.300 € auf ca. 25.800 € (+21%).
- **Betriebstypen:** Von besonderem Interesse sind die Personalkosten der größeren Mehrwagenbetriebe. Mit ca. 34.500 € bis ca. 39.900 € pro Fahrzeug wird bei den professionellen Betrieben ein akzeptabler Wert erreicht. Zur Einordnung: Für die Finanzierung einer einzigen Vollzeitkraft im Einschichtbetrieb wäre ein Mindestaufwand von ca. 26.000 € erforderlich.
- **Semiprofessionelle:** Auch bei den Personalkosten zeigt sich die Problematik der semiprofessionellen Mehrwagenbetriebe, die mit ca. 15.500 € nur einen Teil der erforderlichen Personalkosten von ca. 26.000 € steuerlich angeben.

LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF KOSTENENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE, 2009-2011 - KOSTEN IN € / KM -												
	Düsseldorf								Vergleichsstädte / Regionen (nur professionelle Betriebe)			
	Professionelle Betriebe						Semi.prof.		Dres- den	Essen	Darm- stadt	Lud- wigsh .
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
2009	0,76	0,42	0,58	0,82	0,91	0,85	0,46	0,78	0,81	0,63	0,63	0,66
2010	0,78	0,43	0,60	0,86	0,92	0,84	0,46	0,79	0,84	0,65	0,66	0,68
2011	0,85	0,45	0,64	0,90	0,98	0,98	0,50	0,78	0,82	0,66	0,66	-
Ø	<b>0,80</b>	<b>0,43</b>	<b>0,61</b>	<b>0,86</b>	<b>0,94</b>	<b>0,89</b>	<b>0,48</b>	<b>0,78</b>	<b>0,82</b>	<b>0,64</b>	<b>0,65</b>	<b>0,67</b>

- **Kilometer-Kosten:** Die fahrleistungsbezogenen Kosten der professionellen Taxis lagen zwischen 2009 und 2011 bei durchschnittlich ca. 0,80 € / km – ein Niveau, wie es auch aus anderen westdeutschen Metropolen bekannt ist. Vor zehn Jahren hatte der Wert noch bei ca. 0,65 € / km gelegen (+23%).
- **Betriebstypen:** Entsprechend der unterschiedlichen Personalkosten zeichnet sich auch bei den fahrleistungsbezogenen Kosten eine deutliche Abstufung zwischen Alleinfahrern (0,43 € / km) und größeren Mehrfahrzeugbetrieben (0,86 € / km bzw. 0,94 € / km) ab. Ähnliche Spannen sind auch in anderen Städten zu beobachten. Der Grund: Die Arbeitsleistung des Unternehmers ist buchhalterisch kein Kostenbestandteil, sondern Teil des Gewinnes.



### 4.3 Überschuss

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

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

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

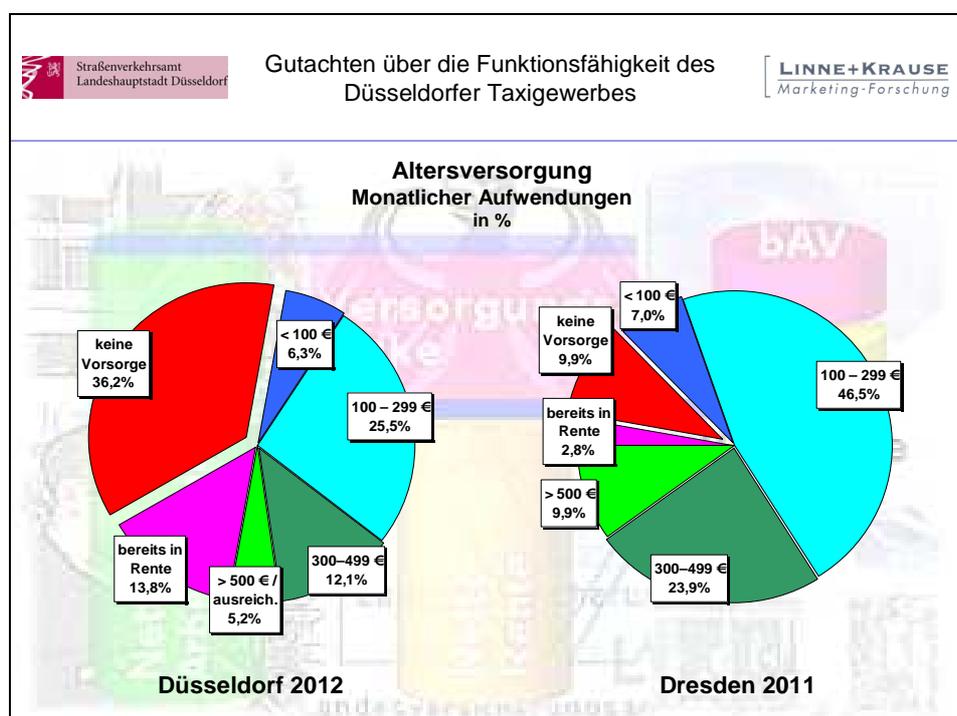
- **Jahresüberschuss:** Im Durchschnitt der Jahre 2009 bis 2011 erwirtschaftete jedes professionelle Düsseldorfer Taxi einen Überschuss von knapp 7.000 € - ein unbefriedigendes Niveau. Zur Einordnung: Die amtliche Armutgefährdungsgrenze liegt bei ca. 10.300 €.
- **Alleinfahrer:** Professionelle Alleinfahrer haben im Untersuchungszeitraum durchschnittlich ca. 20.000 € im Jahr erwirtschaftet. Noch ungünstiger ist die Lage der 1-Fahrzeugbetriebe mit Mitarbeitern, die im Durchschnitt auf lediglich ca. 14.600 € Überschuss kamen. Dabei sollte stets bedacht werden, dass solche Unternehmer in der Regel die gesamte Lebenshaltung aus der Bewirtschaftung einer einzigen Taxikonzession bestreiten müssen. Damit bleibt die Gewinnsituation der professionellen Düsseldorfer Alleinfahrerbetriebe (ca. 20.000 €) leicht über dem Niveau des BZP-Musterbetriebs, der im mehrjährigen Durchschnitt bei ca. 18.200 € Überschuss lag. In Düsseldorf wird also das noch gerade vertretbare Überschussniveau des BZP-Alleinfahrerbetriebs leicht übertroffen.

LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF GEWINNENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE, 2009-2011 - ÜBERSCHUSS PRO FAHRZEUG IN € -												
	Düsseldorf								Vergleichsstädte / Regionen (nur professionelle Betriebe)			
	Professionelle Betriebe						Semi.prof.		Dres- den	Essen	Darm- stadt	Lud- wigsh .
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.	8+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
2009	7.256	20.226	14.475	4.084	2.035	-395	8.492	140	3.105	9.823	10.166	9.222
2010	7.681	20.204	14.807	4.612	3.093	-237	8.917	1.038	3.933	9.916	9.411	10.506
2011	5.876	19.490	14.584	4.554	1.317	-5.301	8.576	307	5.375	9.860	10.985	-
Ø	6.938	19.973	14.622	4.417	2.148	-1.978	8.662	495	4.138	9.866	10.187	9.864

- **Mehrfahrzeugbetriebe:** Betriebswirtschaftlich problematisch ist die Lage der Mehrfahrzeugbetriebe. Hier müssen die Unternehmer 2011 mit Überschüssen von lediglich ca. 1.300 € bis ca. 4.600 € pro Taxi arbeiten. Größere Betriebe mit acht und mehr Fahrzeugen erwirtschaften seit Jahren bereits Verluste: Im Jahr 2011 ca. 5.300 € pro Fahrzeug. Ein akzeptables Einkommensniveau, eine angemessene Kapitalverzinsung sowie ein angemessener Zuschlag für das unternehmerische Risiko sind auf diesem Niveau nicht zu erzielen. In dieser Hinsicht ist die Funktionsfähigkeit des Düsseldorfer Taxigewerbes gefährdet.

#### 4.4 Altersvorsorge

Eine freiwillige Frage galt der persönlichen Altersvorsorge der Unternehmer. Obwohl Altersvorsorge kein Prüfkriterium nach dem PBefG ist, müssen die ermittelten Werte doch als bedeutendes ergänzendes Beurteilungskriterium gewertet werden. Leider machte nur ein Drittel der Unternehmer Angaben zu der Altersvorsorge, so dass die im Folgenden dargestellten Daten allenfalls eine Tendenzaussage erlauben.



- **Professionelle Betriebe / Unternehmer:** In Düsseldorf liegt der Anteil ohne Altersvorsorge unter den (auskunftsbereiten) professionellen Unternehmern bei besorgniserregenden ca. 36%. Zehn Jahre zuvor hatte der Anteil noch bei knapp 30% gelegen. Zum Vergleich: In westdeutschen Großstädten rangiert der Anteil der „Unversicherten“ meist zwischen 20% und 35%. Zur Einordnung: In Dresden, wo wie überall in den neuen Bundesländern eine andere Altersvorsorgekultur herrscht, liegt der Anteil der Unversicherten nur bei ca. 10%.
- **Semiprofessionelle:** Überraschenderweise günstiger ist die Lage bei den Semiprofessionellen: Hier rangiert der Anteil der „Unversicherten“ bei „nur“ ca. 26%. Allerdings befindet sich ein Teil (ca. 18%) der semiprofessionellen 1 - Fahrzeugunternehmer bereits in Rente. Auf diese Weise wird aber auch deutlich, dass viele Düsseldorfer Taxiunternehmer auch noch nach Eintritt in das Rentenalter weiter arbeiten müssen.

- **Geringes Niveau:** Ein Grossteil der auskunftsbereiten professionellen Düsseldorfer Taxiunternehmer (ca. 33%) hat zwar eine Altersvorsorge, legt aber monatlich nur Beiträge zwischen 100 € und 299 € zurück – ein viel zu geringer Betrag, der spätere Altersarmut vorprogrammiert.
- **Ausreichende Altersvorsorge:** Nur vereinzelte Taxiunternehmer haben eine ausreichende Rentenabsicherung: Etwa 5% der Unternehmer geben an, monatlich mehr als 500 € aufzuwenden. Die 500 €-Grenze markiert ungefähr den Regelbeitrag für versicherungspflichtige Selbstständige.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Siehe:[http://www.deutsche-rentenversicherung.de/cae/servlet/contentblob/238644/publicationFile/52075/07\\_aktuelle\\_daten\\_2013.pdf](http://www.deutsche-rentenversicherung.de/cae/servlet/contentblob/238644/publicationFile/52075/07_aktuelle_daten_2013.pdf)

## 5 KONZESSIONSBEWEGUNGEN UND GESCHÄFTSAUFGABEN

Geschäftsaufgaben im Sinne einer Rückgabe der Konzession an die Genehmigungsbehörde sind in Düsseldorf die Ausnahme. Vorherrschend sind Betriebsübertragungen. Unter dem Deckmantel der Betriebsübertragung zeichnet sich ein umfangreicher „Konzessionshandel“ ab, der seine Ursache einerseits in der Schattenwirtschaft und andererseits in der Kontingentierung selbst hat. Insgesamt ist dabei eine Beeinträchtigung des **öffentlichen Interesses** zu erkennen.

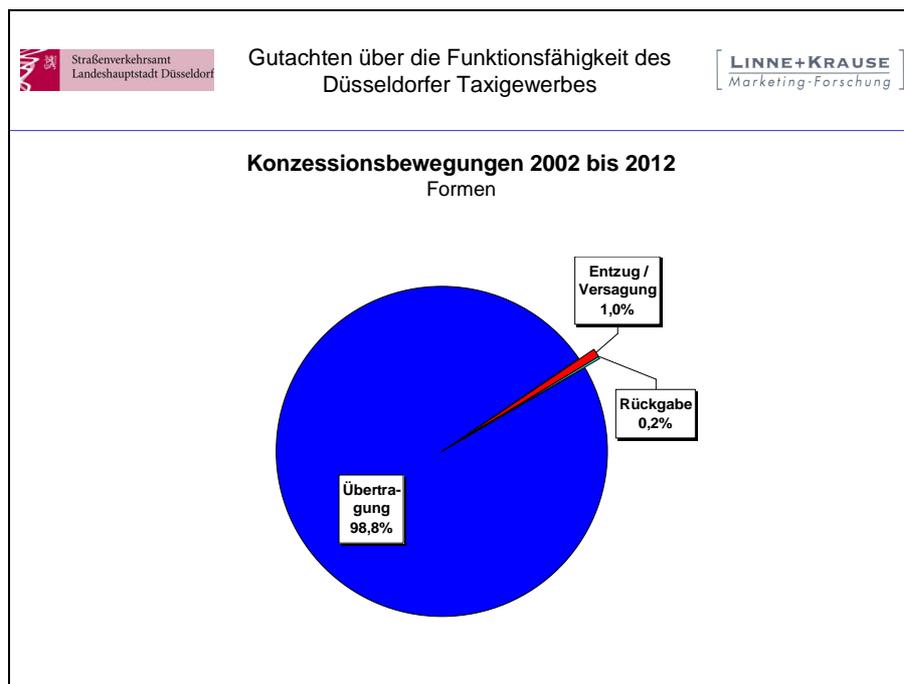
LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF KONZESSIONSBEWEGUNGEN AUF DEUTSCHEN TAXIMÄRKTEN KONZESSIONSBEWEGUNGEN IN 5 JAHREN BEZOGEN AUF KONZESSIONSZAHL			
Stadt / Kreis	Konz.- Bewegung	Taxis- ges.	Umschlag- quote
Rhein-Hunsrück Kreis	1	54	2%
Ahrweiler	6	85	7%
Stadt Emden	3	42	7%
Stadt Ludwigshafen	6	60	10%
Rhein-Sieg Kreis	21	191	11%
Landkreis Rastatt	11	88	13%
Landkreis Hildesheim	6	44	14%
Stadt Fulda	7	47	15%
Stadt Koblenz	15	88	17%
Stadt Mülheim	25	109	23%
Stadt Dresden	117	486	24%
Stadt Neumünster	22	77	29%
Stadt Essen	193	550	35%
<b>Stadt Düsseldorf</b>	<b>530</b>	<b>1.311</b>	<b>40%</b>
Stadt Köln	521	1.217	43%
Stadt Braunschweig	82	186	44%
Stadt Bielefeld	115	213	54%
Stadt Darmstadt	69	117	59%
Kreis Kleve	62	97	64%
Kreis Heinsberg	62	88	70%

- **Hohe „Umschlagquote“:** In den Jahren 2008 bis 2012 wechselten insgesamt 530 Konzessionen den Besitzer. Das ergibt eine „Umschlagquote“ von ca. 40% – bezogen auf die Gesamtzahl der zurzeit in Düsseldorf zugelassenen 1.311 Taxis! Damit wird ein sehr kritischer Wert erreicht. Auf funktionsfähigen Taximärkten wie z.B. dem der Stadt Ludwigshafen liegt die Umschlagquote bei ca. 10%. Auf funktionsfähigen Taximärkten übersteigt die Umschlagquote selten die 15%-Marke. Stabile Taximärkte bestehen in der Regel aus stabilen Betrieben.
- **Formen:** Konzessionsbewegungen erfolgten in Düsseldorf – mit wenigen Ausnahmen - in Form von Übertragungen (98,8%). In 1% der Fälle wurde die Konzessionen versagt bzw. entzogen. In nur einem Ausnahmefall (0,2%) gab ein Unternehmer seine Konzession an die Genehmigungsbehörde zurück. Es wird deutlich, dass auch in Düsseldorf ein „Markt“ für Taxikonzessionen besteht.

LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF GRÜNDE FÜR ÜBERTRAGUNG, ENTZUG UND RÜCKGABEVON KONZESSIONEN				
	ges.	unbekannt	wirtschaftliche Gründe	Alter, Tod Krankheit, Familie
2008	90	75	7	8
2009	113	97	0	16
2010	122	102	6	4
2011	95	92	0	3
2012	110	84	6	20
<b>Summe</b>	<b>530</b>	<b>450</b>	<b>19</b>	<b>51</b>

- **„Konzessionshandel“:** Gegenüber der Genehmigungsbehörde wird der für den Verkauf des Betriebes vereinbarte Kaufpreise in der Regel in Anlehnung an den Gebrauchtwagenwert dargestellt. Tatsächlich dürfte der Schwarzmarkt-Preis für eine Konzession meist deutlich höher liegen. Gerüchte sprechen von Preisen zwischen 20.000 € und 30.000 €. In Einzelfällen sollen Taxikonzessionen mit bis zu 100.000 € bewertet worden sein. Angesichts solch exorbitanter Summen ist zu vermuten, dass Düsseldorfer Taxikonzessionen zum Spekulationsobjekt geworden sind.

- **Schattenwirtschaft:** Die Gewinnaussichten im Düsseldorfer Taxigewerbe sind minimal – zumindest unter dem Vorzeichen gesetzesnahen Handelns. Sofern der Unternehmer das Risiko einer irregulären Geschäftsführung eingeht, ergeben sich durchaus attraktive wirtschaftliche Aussichten. Wie auch die Erhebung zu diesem Gutachten zeigt: Umsatzverkürzungen und Schwarzarbeit sind keine Seltenheit. Es ist daher davon auszugehen, dass ein erheblicher Anteil der Konzessionsbewegungen in Düsseldorf auch auf das Konto irregulärer Gewinnerwartungen geht.



- **Unternehmerische Defizite:** Viele kleinere und mittlere Taxibetriebe haben nur eine geringe Lebensdauer. Nicht selten ist zu beobachten, dass Betriebe nach wenigen Jahren übertragen werden – nicht selten innerhalb der Familie.
- **Wirtschaftliche Defizite:** Große Bedeutung haben weiterhin wirtschaftliche Defizite. Eine klassische Situation: Angesichts einer sich abzeichnenden Insolvenz in Folge von Nachforderungen der Sozialversicherungsträger oder der Steuer bleibt als letzter Ausweg nur noch der „Verkauf“ des Betriebes, d.h. die Übertragung der Konzession. Insofern sind Übertragungen häufig auch versteckte Pleiten.
- **Offizielle Begründung:** Gegenüber der Genehmigungsbehörde werden die Gründe der Konzessionsübertragung selten offen gelegt (ca. 85%). Sofern bekannt, standen zumeist natürliche Gründe wie Tod, Alter, Krankheit oder Übertragung innerhalb der Familie (ca. 10%) im Vordergrund. Nur in etwa 5% der Fälle waren wirtschaftliche Gründe für die Genehmigungsbehörde erkennbar.

## 6 EMPFEHLUNGEN

Das Taxigewerbe der Landeshauptstadt Düsseldorf ist auf vielfache Weise in seiner Funktionsfähigkeit beeinträchtigt. Dennoch ist auch für die nächsten Jahre mit einer weitgehend stabilen Geschäftsentwicklung auf mäßigem Niveau zu rechnen – sofern nicht Verwerfungen auf den globalen Finanzmärkten zu heute unabsehbaren Nachfrageeinbrüchen führen.

### 6.1 Zusammenfassende Bewertung

#### 6.1.1 Nachfragefaktoren

- **Faktor Tourenaufkommen:** Grundsätzlich basiert der Düsseldorfer Taxiemarkt auf einer recht guten Nachfrage: Während z.B. jeder Hamburger pro Jahr im Durchschnitt etwa 10 Mal mit dem Taxi fährt, nehmen die Düsseldorfer (statistisch betrachtet) etwa 12,6 Mal jährlich ein Taxi. In kleineren Städten liegt die Taxinutzung häufig nur bei 4 bis 5 Fahrten. Deutlich wird die Stärke der Düsseldorfer Taxinachfrage auch im Vergleich mit den Vermittlungszahlen der Kölner Funkzentrale (ca. 1,0 Mio. Einwohner / ca. 2,2 Mio. Touren). Die Vermittlungsdaten der Düsseldorfer Taxizentralen belegen jedoch eine sinkende Nachfrage von gegenwärtig ca. 3,1 Mio. Touren pro Jahr (2000: ca. 3,5 Mio.).
- **Faktor Demografie:** Wichtiger Nachfrager nach Taxidienstleistungen ist auch in Düsseldorf die ortsansässige Wohnbevölkerung. Während viele NRW-Städte z.T. deutliche Bevölkerungsverluste zu verzeichnen haben, ist und bleibt Düsseldorf eine wachsende Stadt.
- **Faktor Regionalwirtschaft:** Von großer Bedeutung für das Düsseldorfer Taxigewerbe sind Geschäftsleute. In dieser Hinsicht profitiert das örtliche Gewerbe von der Wirtschaftskraft der Stadt. Das wirtschaftliche Fundament der städtischen Wirtschaft bildet der Dienstleistungssektor. Von Bedeutung sind weiterhin die weitreichenden globalen Verflechtungen der Stadt, insbesondere in den asiatischen Raum. Neben der Nachfrage durch die einheimische Wohnbevölkerung kann das Taxigewerbe der Messe- und Kongressstadt Düsseldorf auf ein erhebliches ortsfremdes Nachfragepotential bauen.

- **Faktor Konjunktur:** Trotz anhaltender Finanz- und Wirtschaftskrise konnte die Stadt ihre wirtschaftliche Position in den letzten Jahren noch einmal kräftig ausbauen. Die Verwerfungen auf den internationalen Finanzmärkten und die wirtschaftliche Depression Südeuropas drohen aber auch auf die regionale Wirtschaft zu schlagen. Für die Zukunft muss mit einem schwierigeren Umfeld für das örtliche Taxigewerbe gerechnet werden - sofern die internationale Wirtschaftskrise stärker auf Deutschland übergreift.
- **Faktor Gesundheitswirtschaft:** Mit einem Umsatzanteil von lediglich ca. 5% ist die Bedeutung von Krankenfahrten für das Düsseldorfer Taxigewerbe eher gering. Düsseldorf besitzt eine gute medizinische Infrastruktur und eine angemessene Zahl Krankenhausbetten. Das Taxigewerbe profitiert davon nur wenig, nicht zuletzt, weil spezialisierte Fahrdienste sowie ortsfremde Taxis und Mietwagen am Düsseldorfer Krankenfahrtengeschäft teilhaben.
- **Faktor Tourismus / Gastronomie / Kultur:** Das touristische Potential Düsseldorfs ist beachtlich: Gut 7% des städtischen Taxiumsatzes werden mit Touristen gefahren. Düsseldorf verfügt über ein reichhaltiges Gastronomieangebot. Insbesondere in der Altstadt erstreckt sich ein attraktives Szeneggebiet, das Nachfrage für das Taxigewerbe generiert. Mit dem Karneval und zahlreichen anderen Großevents werden jedes Jahr Millionen Menschen in die Landeshauptstadt gezogen. Hinzu kommt ein reichhaltiges Kulturleben mit zahlreichen Bühnen. Dennoch bleibt die Taxinachfrage in den Nächten und am Wochenende insgesamt niedrig.
- **Faktor Übernachtungsgewerbe:** Das Düsseldorf Hotelgewerbe konnte in den letzten Jahren starken Zuwachs verbuchen. Mit gut 4 Mio. Übernachtungen wurde 2012 ein Rekord erreicht, von dem auch das Taxigewerbe profitiert.
- **Faktor Messe:** Ein bedeutender Nachfragefaktor für das Düsseldorfer Taxigewerbe ist die Messe mit jährlich etwa 1,4 Mio. Besuchern. Das Problem: Das Messegeschehen konzentriert sich auf wenige Tage des Jahres.
- **Kongresse und Konferenzen:** Jährlich ist Düsseldorf zudem Schauplatz zahlreicher Kongresse und Konferenzen – häufig in thematischer Anbindung an das Messegeschehen. In den letzten Jahren wurden jeweils knapp 2 Mio. Teilnehmer gezählt.
- **Faktor Arbeitsmarkt:** Mit ca. 500.000 Arbeitsplätzen verfügt Düsseldorf über eine außergewöhnlich hohe Arbeitsplatzdichte. Die Erwerbslosenquote liegt zurzeit bei ca. 9% und rangiert damit unter der vieler vergleichbarer NRW-Städte.

- **Faktor Migrantenarbeitsmarkt:** Wesentlich höher ist jedoch die Erwerbslosigkeit in der Düsseldorfer Migrationsbevölkerung (ca. 31%). Hier liegt ein Schlüssel für den starken Andrang von Migranten in das Taxigewerbe. Der vergleichsweise einfache Zugang zum Taxi(arbeits)markt sorgt für ein strukturelles Überangebot, dem keine entsprechende Nachfrage gegenübersteht.
- **Faktor Kaufkraft:** Im Kaufkraftmesssystem der Gesellschaft für Konsumforschung (GfK) rangiert Düsseldorf mit 118,5% wesentlich über dem Landesdurchschnitt (100,8%). In dieser Hinsicht liegt die Stadt sogar vor Städten wie Frankfurt (117,5%) oder Köln (110,4%).
- **Faktor Pkw:** Düsseldorf ist eine Autofahrerstadt: Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamtverkehrsaufkommen liegt bei ca. 53%. Dadurch entsteht ein struktureller Wettbewerbsnachteil für das Taxigewerbe.
- **Carsharing:** In den letzten Jahren ist auch in Düsseldorf eine Flotte von mehreren Hundert Carsharing-Fahrzeugen entstanden, die im innerstädtischen Bereich im direkten Wettbewerb zum Verkehrsmittel Taxi stehen. Über Intensität und Auswirkung des Wettbewerbs liegen aber noch keine Daten vor.
- **Faktor ÖPNV:** Hinzu kommt, dass Düsseldorf über ein sehr gut ausgebauten ÖPNV-Netz verfügt, das dem Taxigewerbe wenig Entfaltungsraum belässt. Mit einem Anteil von lediglich knapp 1% am Gesamterlös ist die Einbindung des Taxigewerbes in den ÖPNV minimal.
- **Faktor Schienenverkehr:** Der Düsseldorfer Hauptbahnhof ist ein bedeutender Frequenzpunkt des Taxigewerbes. Er zeichnet sich durch ein recht hohes Verkehrsaufkommen aus. Von deutlich geringerer Bedeutung für die Taxinachfrage ist daneben der Bahnhof am Flughafen.
- **Faktor Flugverkehr:** Mit Abstand wichtigster Frequenzpunkt des Düsseldorfer Taxigewerbes ist jedoch der Flughafen. In den letzten Jahren hat der Düsseldorfer Flughafen die Zahl seiner Passagiere substantiell auf nunmehr ca. 21 Mio. steigern können. Jährlich dürfte der Flughafen gut 2 Mio. Touren generieren - etwas mehr als das Vermittlungsaufkommen des Marktführers Taxi Düsseldorf. Das Problem: Auch der Flugverkehr unterliegt starken saisonalen Schwankungen.

### 6.1.2 Angebotsfaktoren

- **Faktor Plausibilität:** Die Prüfung der Düsseldorfer Taxibetriebe auf betriebswirtschaftliche Plausibilität ergibt ein problematisches Bild: Mehr als ein Viertel der Betriebe mit ca. 27% der Taxiflotte machten betriebliche und steuerliche Angaben, die mit den Gesetzen betriebswirtschaftlicher Logik nicht in Einklang zu bringen sind. Vor zehn Jahren hatte der Anteil noch bei ca. 20% der Fahrzeuge gelegen. In vielen Fällen ist von einer Verletzung steuerlicher und sozialversicherungsrechtlicher Pflichten auszugehen. Die Existenz einer so großen Zahl semiprofessioneller Betriebe berührt ganz grundsätzlich das **öffentliche Interesse**.
- **Faktor Beschäftigung:** Das Düsseldorfer Taxigewerbe ist überwiegend kleinteilig strukturiert. Entsprechend schwach ist die Personalausstattung. Vollzeitkräfte sind relativ selten. Das Fahrpersonal rekrutiert sich zunehmend aus Teilzeitkräften und geringfügig Beschäftigten. Rückläufig ist weiterhin die Bedeutung allein fahrender Unternehmer - häufig zudem jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität. Die sinkende Qualität des Fahrpersonals deutet insgesamt auf eine **Gefährdung der Funktionsfähigkeit** des Taxigewerbes hin.
- **Faktor Einsatzzeit:** Dabei ist die zeitliche Auslastung der Taxis in den letzten Jahren erheblich gestiegen. Im Durchschnitt sind professionelle Düsseldorfer Taxis 313 Tage pro Jahr im Einsatz. Sie erreichen wöchentliche Einsatzzeiten von ca. 86 Stunden. Kennzeichnend für Düsseldorf sind jedoch schwache Nachtschichten von lediglich ca. 3 bis 4 Stunden an Wochentagen. Aber auch an den Wochenenden lebt das Nachtgeschäft nur schwach auf. Bedenklich sind jedoch die hohen wöchentlichen Einsatzzeiten der Alleinfahrer (ca. 64 Stunden). Bei einer so hohen individuellen Arbeitszeit ist von einer Beeinträchtigung des **öffentlichen Verkehrsinteresses** auszugehen.
- **Faktor Fahrleistung:** Die Düsseldorfer Taxis zeichnen sich durch eine für Großstädte typische Fahrleistung von ca. 61.200 km pro Jahr aus. Zehn Jahre zuvor hatte der Wert noch bei gut 43.000 km gelegen. Hier zeigt sich am deutlichsten die gestiegene Auslastung der Fahrzeuge.
- **Faktor Besetztrate:** Mit ca. 50% liegt die Besetztrate im Düsseldorfer Taxigewerbe etwa im Branchenschnitt.
- **Faktor Flottengröße:** Das Taxigewerbe der Stadt Düsseldorf hat im letzten Jahrzehnt einen leichten Schrumpfungsprozess erfahren – von 1.339 Fahrzeugen im Jahr 2006 auf 1.311 in 2012. Gleichzeitig ist die Zahl der Mietwagen gestiegen – von 253 auf 340. In der Summe ist die Zahl der Taxis und Mietwagen also moderat gestiegen.

- **Faktor Taxidichte:** Mit einer Taxidichte von 2,21 (Taxis auf 1.000 Einwohner) rangiert Düsseldorf „am oberen Ende“ vergleichbarer deutscher Großstädte (Durchschnitt: 1,35). Nur zwei Großstädte - Frankfurt (2,58) und München (2,60) - haben eine noch höhere Taxidichte.
- **Faktor Taxi-Mietwagendichte:** Auch unter Einbeziehung der Mietwagen ergibt sich für Düsseldorf eine sehr angespannte Wettbewerbssituation: Mit einer Taxi-Mietwagendichte von 2,78 liegt die Stadt auf in dieser Hinsicht weit oben im Ranking vergleichbarer Großstädte (Durchschnitt: 1,62) - gleichauf mit Städten wie Frankfurt, Bonn oder München.
- **Faktor Flottenqualität:** Mit Blick auf die Qualität der Fahrzeuge zeichnet sich ein problematisches Bild ab. Deutlich wird das insbesondere am Alter der Fahrzeuge: Professionell betriebene Taxis kommen auf ein Fahrzeugalter von ca. 5,2 Jahren; semiprofessionelle Taxis auf ca. 7 bis 8 Jahre. Entsprechend gering ist der Anteil neu beschaffter Fahrzeuge. Bei der Flottenqualität zeichnet sich eine **Gefährdung der Funktionsfähigkeit** ab.
- **Faktor Eigenkapitalschwäche:** Bedenklich ist die Kapitalschwäche des Düsseldorfer Taxigewerbes: Nur wenige professionelle Betriebe (ca. 21%) finanzieren ihre Fahrzeuge überwiegend mit Eigenmitteln. Häufig handelt es sich dabei aber um niedrigpreisige Gebrauchtfahrzeuge. Zum Vergleich: Auf dem funktionsfähigen Ludwigshafener Taximarkt werden noch ca. 59% der Fahrzeuge überwiegend mit Eigenkapital finanziert. Die deutliche Eigenkapitalschwäche der Düsseldorfer Betriebe ist ein Beleg für die **Gefährdung der Funktionsfähigkeit** des örtlichen Taxigewerbes und ist daher mit dem öffentlichen Verkehrsinteresse nicht zu vereinbaren.
- **Faktor Vertriebsinteresse der Fahrzeughersteller:** Die Eigenkapitalschwäche wird in den letzten Jahren durch die günstigen Finanzierungsangebote der Fahrzeughersteller überdeckt. Ohne deren eigenes Vertriebsinteresse wäre auch der gegenwärtige technische Qualitätsstandard des (professionellen) Düsseldorfer Taxigewerbes kaum zu halten.

### 6.1.3 Betriebswirtschaftliche Faktoren

Gemessen an den Erlösen zählt Düsseldorf zu den leicht überdurchschnittlichen Taximärkten Westdeutschlands.

- **Faktor Jahresumsatz:** Im Untersuchungszeitraum erzielte das professionelle Düsseldorfer Taxigewerbe Umsätze (netto) von ca. 55.500 € pro Fahrzeug. Zehn Jahre zuvor hatte der Durchschnittserlös bei ca. 38.000 € gelegen – ein Plus von mehr als 50%. Je nach Betriebstyp schwanken die Düsseldorfer Erlöse 2011 zwischen ca. 40.800 € bei Alleinfahrern und annähernd 65.000 € bei größeren Mehrwagenbetrieben. Bei den Semiprofessionellen liegen die Erlöse jeweils nur etwa halb so hoch.
- **Messlatte Alleinfahrer:** Deutlich wird die Situation des Düsseldorfer Taxigewerbes im Vergleich mit dem Referenzwert des BZP, der als Minimalumsatz betrachtet werden muss. Im Untersuchungszeitraum (2009 bis 2011) lag der BZP-Erlös bei durchschnittlich ca. 40.400 € - nahezu exakt der durchschnittliche Jahreserlös der professionellen Düsseldorfer Alleinfahrer. Bereits seit einiger Zeit arbeiten die Düsseldorfer Kleinstbetriebe auf minimalem Umsatzniveau. Auch damit ist die Funktionsfähigkeit des Düsseldorfer Taxigewerbes in Frage gestellt.
- **Faktor Km-Erlös:** Die Erlösschwäche zeigt sich auch in anderer Hinsicht: Im Untersuchungszeitraum fuhr professionelle Düsseldorfer Taxis ca. 0,91 € / km ein – ein für Großstädte mäßiges Niveau. Zehn Jahre zuvor hatte der Kilometererlös auch schon bei ca. 0,86 € gelegen.
- **Faktor Gesamtkosten:** Mit durchschnittlich ca. 48.600 € pro Jahr und Fahrzeug arbeitet das professionelle Düsseldorfer Taxigewerbe mit leicht überdurchschnittlichen Kosten. Seit 2002 sind die Kosten von seinerzeit ca. 32.200 € etwa um die Hälfte gestiegen – ähnlich wie die Fahrzeugerlöse! Die z.T. erheblichen Kostenunterschiede innerhalb des Düsseldorfer Taxigewerbes sind in erster Linie auf unterschiedlich hohe Personalkosten zurückzuführen.
- **Faktor Überschuss:** Mäßige Erlöse bei leicht überdurchschnittlichen Kosten - Entsprechend problematisch stellte sich die Gewinnsituation dar: Im Durchschnitt der Jahre 2009 bis 2011 erwirtschaftete jedes Düsseldorfer Taxi einen Überschuss von knapp 7.000 € - ein kaum zureichendes Niveau. Zur Einordnung: Die amtliche Armutsgefährdungsgrenze liegt zurzeit bei ca. 10.300 €.
- **Messlatte Alleinfahrer:** Professionelle Düsseldorfer Alleinfahrer haben im Untersuchungszeitraum durchschnittlich ca. 20.000 € im Jahr erwirtschaftet. Damit liegt deren Gewinn leicht über dem BZP- Mindestgewinn von ca. 18.200 €.

- **Messlatte Mehrfahrzeugbetriebe:** Betriebswirtschaftlich problematisch ist auch die Lage der Mehrfahrzeugbetriebe. Hier müssen die Unternehmer 2011 mit Überschüssen zwischen ca. 1.300 € und ca. 4.600 € pro Taxi arbeiten. Größere Betriebe mit mehr als acht Fahrzeugen arbeiten seit Jahren bereits mit Verlust. Ein akzeptables Einkommensniveau, eine angemessene Kapitalverzinsung oder ein angemessener Zuschlag für das unternehmerische Risiko sind auf diesem Niveau nicht zu erzielen. Auch in dieser Hinsicht ist die Funktionsfähigkeit des Düsseldorfer Taxigewerbes nicht mehr gegeben.
- **Faktor Altersvorsorge:** Wegen der unzureichenden Gewinne, haben viele (auskunftswillige) Unternehmer keine bzw. keine befriedigende Altersvorsorge. Auch hier sind sowohl die Funktionsfähigkeit des Düsseldorfer Taxigewerbes als auch das öffentliche Interesse berührt.
- **Faktor Geschäftsaufgaben:** Die Konzessionsbewegungen der vergangenen Jahre waren problematisch hinsichtlich der Anzahl (Umschlagquote: 40%). Dabei handelte es sich bei wenigen Ausnahmen aber um Geschäftsübertragungen. Es ist davon auszugehen, dass auch in Düsseldorf ein verdeckter „Konzessionshandel“ besteht, dessen Preise sich primär aus der Erwartung irregulärer Erträge speist. Weiterhin ist zu vermuten, dass auch Düsseldorfer Taxikonzessionen zum Spekulationsobjekt geworden sind. Der illegale Konzessionshandel – verbunden mit einer mutmaßlich spekulativen Komponente - sind mit dem öffentlichen Interesse nicht zu vereinbaren, stellen gleichzeitig aber auch eine Folge der Konzessionsbegrenzung dar.

## 6.2 Handlungsempfehlungen

In betriebswirtschaftlicher Hinsicht zählt das Taxigewerbe der Landeshauptstadt Düsseldorf zu den problematischen Taxigewerben im Bundesgebiet. Angesichts unzureichender Erlöse und Gewinne wurde die Grundlage betriebswirtschaftlich vernünftigem Handelns in vielen Betrieben schon seit einiger Zeit verlassen. Das Taxigewerbe konnte kaum von dem Aufschwung profitieren, den Düsseldorf in den vergangenen Jahren genommen hat.

Davon kündigt die unzureichende Kapitaldecke der Betriebe ebenso wie die wachsende Zahl semiprofessioneller Betriebe und der große Anteil Unternehmer ohne angemessene Altersvorsorge. In diesem Zusammenhang stehen auch die verkehrsgefährdenden Einsatzzeiten allein fahrender Taxiunternehmer. Gegenwärtig muss somit von einer akuten Gefährdung der Funktionsfähigkeit ausgegangen werden.

Es sind im Wesentlichen drei Markttreiber, die zurzeit das Ausmaß der Schädigung noch verdecken:

- **Markttreiber Erwerbslosigkeit der MigrantInnen:** Angesichts der überdurchschnittlichen Erwerbslosigkeit der Migrationsbevölkerung, finden sich gerade in dieser Bevölkerungsgruppe noch Unternehmer, die das kaum kalkulierbare wirtschaftliche Risiko eines Taxibetriebs eingehen. Zuweilen spielt dabei die Unkenntnis der abgaben- und sozialversicherungsrechtlichen Bestimmungen eine Rolle.
- **Markttreiber Fahrzeughersteller:** Unter banküblichen Bedingungen wären viele Düsseldorfer Taxibetriebe kaum noch in der Lage, ihren Fahrzeugpark zu finanzieren. So ist es in erster Linie das Vertriebsinteresse der Fahrzeughersteller, das den Taxibetrieben zurzeit den Kauf hochwertiger Fahrzeuge zu akzeptablen Konditionen ermöglicht.
- **Markttreiber Irregulärer Betrieb:** Wachsende Teile des Düsseldorfer Taxigewerbes driften ab ins Irreguläre. Dafür spricht die wachsende Zahl semiprofessioneller Betriebe; das belegt aber auch der offenkundige „Konzessionshandel“.

### 6.2.1 Sicherung der Funktionsfähigkeit

Übergeordnetes Ziel muss es sein, betriebswirtschaftlich sinnvolles Handeln unter Einhaltung der gesetzlichen Rahmenbedingungen zu gewährleisten. Andererseits ist das Grundrecht auf freie Berufsausübung zu beachten.

Seit vielen Jahren gilt in Düsseldorf ein Konzessionsstopp. Ordnungspolitisch ist eine Festschreibung der Konzessionszahlen grundsätzlich diskussionswürdig. Die Erteilung aller beantragten Konzessionen würde mit Sicherheit den **Verlust der Funktionsfähigkeit** des Düsseldorfer Taxigewerbes auf viele Jahre festschreiben. Von einer gänzlichen Freigabe der Konzessionen ist dringend abzuraten. Insofern ist die Festschreibung der Konzessionszahl ein geeignetes Mittel, die Funktionsfähigkeit zu sichern.

In den wenigen deutschen Städten ohne Konzessionsbegrenzung ist es zu massiven Wettbewerbsverzerrungen gekommen - mit z.T. verheerenden Auswirkungen auf Unternehmer, die eine gesetzesnahe Betriebsführung anstreben.

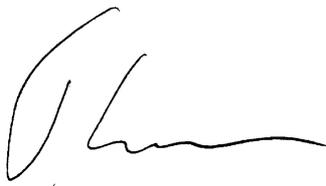
- **Bedarf:** Würde man den Maßstab der Bedarfsdeckung zu Grunde legen, so wäre für Düsseldorf eine Taxiflotte von ca. 900 bis 1.000 Taxifahrzeuge sicherlich ausreichend. Im Zusammenhang mit einer Überprüfung der Funktionsfähigkeit nach § 13 Abs. 4 PBefG ist eine bedarfsorientierte Argumentation allerdings unzulässig.
- **Funktionsfähigkeit:** In Abwägung des verfassungsrechtlichen Grundrechts auf freie Berufsausübung und dem Ziel der Wahrung des öffentlichen Verkehrsinteresses wird empfohlen, die Zahl der Konzessionen in den nächsten drei Jahren weiter zurückzuführen. Als Zielgröße sollte die Zahl von ca. 1.000 angesteuert werden. Konzessionszahlen, die deutlich darüber hinausgehen, würden die angespannte wirtschaftliche Situation des Düsseldorfer Taxigewerbes, seine Funktionsfähigkeit und damit das öffentliche Verkehrsinteresse auf unabsehbare Zeit untergraben.

- **Marktbereinigung:** Die dafür erforderliche Marktbereinigung zielt auf die **ca. 240 Taxis** umfassende Gruppe **semiprofessioneller** Mehrwagenbetriebe. Diese Unternehmer verstoßen mit großer Wahrscheinlichkeit gegen steuerliche und sozialversicherungsrechtliche Bestimmungen, so dass erhebliche Zweifel an deren persönlicher Zuverlässigkeit bestehen. Im Sinne einer nachhaltigen Sicherung der Funktionsfähigkeit des Düsseldorfer Taxigewerbes sollte zumindest diese Gruppe vom Markt entfernt werden.
- **Hebel persönliche Zuverlässigkeit:** Einen Weg zur Bereinigung irregulärer Marktstrukturen bietet ein Verfahren, das erfolgreich u.a. in Hamburg, Berlin und Wiesbaden angewandt wird. Im Kern basiert es auf der konsequenten Anwendung von § 1 Abs. 1 PBZugV, der die Wiedererteilung der Konzession an die „*Persönliche Zuverlässigkeit*“ des Unternehmers knüpft und damit an die Einhaltung der steuerlichen und sozialversicherungsrechtlichen Pflichten des Unternehmers bindet. Ansatzpunkt ist eine ernsthafte betriebswirtschaftliche Prüfung zum Zeitpunkt der Wiedererteilung nach zwei bzw. fünf Jahren, die über das gewohnte - aber wirkungslose - Verfahren zur Überprüfung der "finanziellen Leistungsfähigkeit" hinausgeht. Es macht sich die Beobachtung zu nutze, dass Umsatzverkürzung und Schwarzlöhne meist in den Jahresabschlüssen nachzuweisen sind – sofern belastbare Vergleichswerte zur Verfügung stehen. Die erforderlichen Vergleichswerte liefert dieses Gutachten (professionelle Taxis).

### **6.2.2 Evaluation**

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

Stets muss dabei beachtet werden: Jede Versagung einer Taxikonzession erfordert die Abwägung zwischen dem individuellen Grundrecht auf freie Berufsausübung und dem öffentlichen Verkehrsinteresse – eine prognostische Entscheidung, die nicht auf Grundlage überalterter Daten erfolgen kann.



Th. Krause

öffentlich bestellter und vereidigter  
Sachverständiger für die Betriebswirtschaft  
und Bewertung von Taxiunternehmen