# Untersuchung zum Taxigewerbe

# im Rheinkreis Neuss

Aktuelle Strukturdaten

* * *

Feststellung der Funktionsfähigkeit der Branche

---

Auftraggeber: Rheinkreis Neuss, Straßenverkehrsamt

Ersteller: IHK Mittlerer Niederrhein Krefeld Mönchengladbach Neuss Abteilung Standortpolitik

# Inhaltsverzeichnis

*A. Überblick ..... 5*

I. Anlass ..... 5

II. Ausgangslage und Projektziel ..... 5

III. Methodik ..... 7

IV. Struktur des Gutachtens ..... 7

*B. Volkswirtschaftliche Rahmendaten ..... 8*

I. Entwicklung der Bevölkerungszahlen ..... 9

II. Entwicklung der Beschäftigtenzahlen ..... 10

III. Entwicklung der Arbeitslosenzahlen ..... 10

IV. Entwicklung der verfügbaren Einkommen ..... 10

V. Steuer- und Abgabenpolitik ..... 10

VI. Besondere Arbeitsmarktsituation ..... 11

*C. Verkehrswirtschaftliche Situation ..... 12*

I. Verkehrsrelevante Ziele ..... 12

II. Besondere Wettbewerbssituation zum übrigen ÖPNV ..... 13

III. Taxidichte im Vergleich zu anderen Kreisen in NW ..... 16

IV. Taxitarifstruktur im Vergleich… ..... 17

1. …zu anderen Kreisen in NW ..... 17
2. …zu anderen Tarifgebieten in der Umgebung ..... 20

*D. Betriebswirtschaftliche Situation ..... 22*

**I. Makroökonomische Betrachtung ..... 22**

1. Marktentwicklung im Taxigewerbe des Kreises Neuss von 1995 bis 1999 ..... 22
   a) Konzessionen ..... 22
   b) Wartelisten ..... 23
   c) Geschäftsaufgaben / Betriebsübertragungen ..... 25
   d) Verteilung der Konzessionen nach Gemeindegrößenklassen ..... 26
2. Strukturen des Taxigewerbes im Kreis Neuss ..... 28
   a) Verteilung der Konzessionen nach Betriebsgrößen ..... 29
   b) Alter der Unternehmen ..... 31
   c) Mitarbeiterstrukturen in den Betrieben ..... 32
   d) Bereitstellung der Fahrzeuge ..... 33
   e) Auslastung der Fahrzeuge ..... 35
   f) Auftragsstruktur/Auftragslage ..... 36
   g) Umsatzentwicklung in den Unternehmen ..... 38
   h) Kostenentwicklung in den Unternehmen ..... 41

**II. Mikroökonomische Betrachtung ..... 42**

1. Analyse der Daten aus der Betriebsbefragung ..... 42
   a) Datenverwertbarkeit ..... 42
   b) Vorgehensweise ..... 42
2. Beispielbetriebe und betriebswirtschaftliche Kennzahlen ..... 43
   a) Kosten-/Leistungsrechnung ..... 43
   b) Deckungsbeiträge ..... 46
   c) Break-even-Analyse ..... 47

*E. Strukturen des Taxigewerbes im Rheinkreis Neuss ..... 52*

**I. Grundsätzliches ..... 52**

1. Volkswirtschaftliche Betrachtung ..... 53
2. Entwicklung des ÖPNV im Kreis Neuss ..... 54
3. Taxidichte ..... 54
4. Ertrags- und Kostenlage ..... 54
5. Gewinnerzielung im Taxibetrieb ..... 55

**F. Instrumentarien zur Tarifbeurteilung und für die Genehmigungsvergabe**

**I. Herleitung entsprechender Formeln** ..... 57

1. Tarifbeurteilung ..... 57
2. Beurteilung der Zahl der Genehmigungen ..... 58

***G. Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes im Rheinkreis Neuss ..... 60***

***H: Anlagen***

Anschreiben der IHK Mittlerer Niederrhein an die Unternehmen
Einwilligungserklärung der Unternehmen
Fragebogen der IHK Mittlerer Niederrhein

***Anhang (als CD-ROM beigefügt)***

**I. Abbildungen**

**II. Tabellen**

## Verzeichnis der Anlagen und Tabellen

## Abbildungen

Abbildung 1: Verteilung der vergebenen Genehmigungen im Kreis Neuss nach Betriebssitzgemeinden am 31.12.2009 ..... 6
Abbildung 2: Entwicklung der Bevölkerungszahlen in den Kreisen des Landes NW von 1995 – 1999 ..... 9
Abbildung 3: Durchschnittliche Preisentwicklung im für Fahrkarten im Gebiet des VRR von 2004 - 2009 ..... 15
Abbildung 4: Einwohner pro Taxi im Vergleich der Kreise in NW ..... 16
Abbildung 5: Einwohner je Taxi/Mietwagen im Landesvergleich ..... 17
Abbildung 6: Grundentgelte (Tag) im Vergleich der Kreise in NW ..... 18
Abbildung 7: Grundentgelte (Nacht) im Vergleich der Kreise in NW ..... 18
Abbildung 8: Wegstreckenentgelte (Tag) im Vergleich der Kreise in NW ..... 19
Abbildung 9: Wegstreckenentgelte (Nacht) im Vergleich der Kreise in NW ..... 20
Abbildung 10: Tarifvergleich mit Nachbarkreisen/-städten ..... 21
Abbildung 11: Vergleich Taxi-/Mietwagenverhältnis in den NW Kreisen (2005) ..... 23
Abbildung 12: Einwohner je Taxi nach Betriebssitzgemeinde ..... 28
Abbildung 13: Verteilung der Konzessionen im Kreis Neuss nach Betriebsgröße ..... 29
Abbildung 14: Verteilung der Konzessionen auf Betriebe nach Gemeindegröße ..... 30
Abbildung 15: Fahrtaufträge nach Vermittlungsart und Gemeindegröße ..... 37
Abbildung 16 Verteilung der Fahrtaufträge nach Gemeindegröße ..... 38
Abbildung 17: Umsatzentwicklung 2004 bis 2008 nach Gemeindegröße in Mio. € ..... 39
Abbildung 18: Umsatzanteile nach Gemeindegrößenklassen von 2004 bis 2008 ..... 40

## Tabellen


Tabelle 1: Entwicklung der Anzahl von Bewerbern auf Vormerklisten des Kreises Neuss ....24
Tabelle 2: Genehmigungsübertragungen im Kreis Neuss von 2004 – 2008 ....26
Tabelle 3: Verhältnis der Konzessionen zu Einwohner- und Flächenzahl der Betriebssitzgemeinden ....27
Tabelle 4: Zuordnung der Gemeinde/Städte zu Größenklassen ....38
Tabelle 5: Altersstruktur der Unternehmen im Kreis Neuss ....31
Tabelle 6: Altersstruktur der Unternehmen im Kreis Neuss nach Gemeindegrößen ....32
Tabelle 7: Einsatz von Personal in Unternehmen nach Gemeindegrößenklassen ....33
Tabelle 8: Einsatz der Fahrzeuge nach Gemeindegröße ....34
Tabelle 9: Flottenfahrtleistung in den Betriebssitzgemeinden ....35
Tabelle 10: Verteilung besetzt/unbesetzte Fahrtanteile nach Gemeindegrößen ....36
Tabelle 11: Verteilung der Fahrtaufträge nach Auftragsart im Kreisgebiet ....37
Tabelle 12: Umsatzentwicklung in den Betriebssitzgemeinden je Fahrzeugkilometer ....41
Tabelle 13: Gesamtkostenstruktur im Kreis Neuss ....42
Tabelle 14: Ertragsermittlung nach Vollkostenrechnung im Taxiunternehmen ....45
Tabelle 15: Soll-/Ist-Vergleiche zur Gewinnschwellenberechnung Musterbetrieb I ....48
Tabelle 16: Soll-/Ist-Vergleiche zur Gewinnschwellenberechnung Musterbetrieb II ....49
Tabelle 17: Tarifstruktur unter Vollkostengesichtspunkten nach Musterbetrieb I ....50
Tabelle 18: Tarifstruktur unter Vollkostengesichtspunkten nach Musterbetrieb II ....51
Tabelle 20: Beispielrechnung für Auswirkung der Veränderung der Anzahl der Taxikonzessionen ....60

# *A. Überblick*

## I. Anlass

Zuletzt im Jahre 2000 wurde ein umfassendes Gutachten zur Funktionstüchtigkeit des Taxigewerbes im Kreis Neuss erstellt. Danach wurden in regelmäßigen Zeitabständen aktuelle Betrachtungen durchgeführt. Referenzwerte des Ursprungsgutachtens wurden dabei evaluiert.

Das IHK-Gutachten aus dem Jahre 2000 zeigte die Notwendigkeit auf, dass zur Aufrechterhaltung der Funktionstüchtigkeit der Branche

- die Zahl der ausgegebenen Konzessionen auf 195 zugelassene Fahrzeuge zu reduzieren ist
- der Tarif an die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Branche anzupassen ist.

Dem Vorschlag zur Tarifanpassung wurde im Jahre 2001 gefolgt. Auch wurde die Zahl der Taxigenehmigungen um 24 reduziert.

## II. Ausgangslage und Projektziel

Der Kreis Neuss setzt sich aus 8 Betriebssitzgemeinden zusammen, in denen zum Zeitpunkt der Untersuchung insgesamt 197 Taxikonzessionen vergeben waren. Auf Grundlage des Gutachtens aus dem Jahre 2000 ist die Zahl der Taxi-Genehmigungen um 24 reduziert worden. **Abbildung 1** zeigt die Verteilung dieser Zulassungen auf die Betriebssitzgemeinden (in Klammern: Zahl der Reduzierung der Konzessionen seit 1999).

Die Reduktion der Genehmigungszahl erfolgte ausschließlich durch Einbehaltung zurückgegebener Konzessionen. Zeitgleich verlängerten sich die Wartelisten mit Anträgen auf Neukonzessionen beim Straßenverkehrsamt des Kreises Neuss als Genehmigungsbehörde.

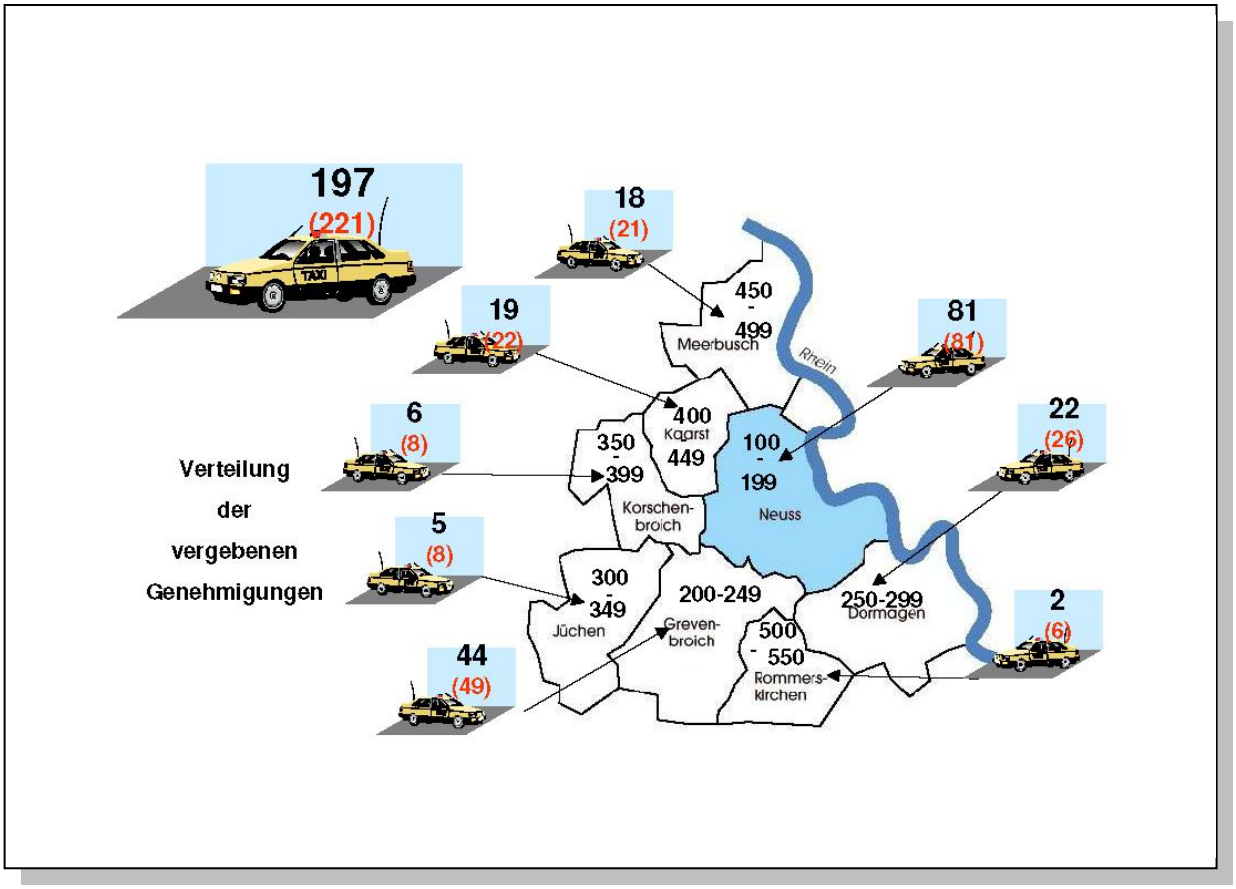



**Abbildung 1: Verteilung der vergebenen Genehmigungen im Kreis Neuss nach Betriebssitzgemeinden am 31. 12. 2009**

Die Bedienung der vorliegenden Anträge mit neuen Konzessionen würde dazu führen, dass die Zielzahl aus dem Gutachten 2000 nicht erreicht werden könnte. Ob die damaligen Erkenntnisse als Entscheidungsgrundlage für das Versagen der beantragten Konzessionen allerdings heute noch ausreichend tragfähig sind, ist aufgrund der veränderten Wirtschaftslage und anderer gesellschaftlicher Verhaltensmuster in Frage zu stellen. Daher sieht es der Rheinkreis Neuss als erforderlich an, festzustellen,

1. ob die Taxidichte im Kreis Neuss ausreichend ist zur Versorgung der Bevölkerung mit diesem Dienstleistungsangebot nach dem PBefG,

2. ob die wirtschaftliche Situation der Unternehmen in ihrer Gesamtheit strukturell ausreichend ist, um ein funktionstüchtiges Gewerbe im Sinne des PBefG nachhaltig zu gewährleisten.

3. Diese Fragen sind vor dem Hintergrund des § 13 Abs. 4 u. 5 PBefG zu klären. Hilfsweise wird dazu untersucht:

- **die Marktentwicklung im Taxigewerbe des Kreises Neuss von 2004 bis 2008**
  unter *besonderer Beachtung der Angebots- und Nachfragesituation*

- **die betriebswirtschaftliche Situation des Gesamt-Taxi-Gewerbes im Kreis Neuss**
  *anhand einzelbetrieblicher Befragung unter ergänzender Betrachtung der Entwicklung im Jahre 2009*

## III. Methodik

Das Gutachten basiert auf Grunddaten des Rheinkreises Neuss, Datenerhebungen bei den Taxiunternehmen des Kreises, Informationsbeschaffung aus den Taxizentralen, der Auswertung statistischer Daten der IHK und anderer Institute.

Die Unternehmensbefragung erfolgte anhand des als **Anlage 1** beigefügten Fragebogens als Vollumfrage unter allen 115 Taxiunternehmen im Kreis Neuss. Trotz zweimaliger Erinnerung haben sich 38 Unternehmen nicht beteiligt. Von den Antwortbogen war 1 Exemplar nicht verwertbar. Die antwortenden 76 Unternehmen verfügen über 147 der ausgegeben 197 Konzessionen. Die Verteilung der Antwortbogen bezog sich auf alle Betriebssitzgemeinden – ebenso die Fehlzahlen. Auch sind alle Betriebsgrößen abgebildet. Damit waren die zur Verfügung stehenden Daten nach Art und Menge ausreichend, um als Basis für das Gutachten Verwendung finden zu können.

Die übrige Datenerhebung erfolgte aus den der Kammer zugänglichen Quellen bzw. eigenen Untersuchungen.

## IV. Struktur des Gutachtens

Im Gutachten werden zunächst die volkswirtschaftlichen Rahmendaten unter besonderer Berücksichtigung ihres Bezuges auf das Personenbeförderungsgewerbe betrachtet. Hierzu wurden besonders Daten der IHK Mittlerer Niederrhein und des Landesamtes für Datenerfassung und Statistik NW ausgewertet.
Im Anschluss daran erfolgt eine Betrachtung der verkehrswirtschaftlichen Situation, wobei hier besondere verkehrsrelevante Ziele, die Wettbewerbssituation

zum übrigen ÖPNV und Vergleiche zu anderen Tarifgebieten dargestellt werden.

Im weiteren wird in einer makroökonomischen Betrachtung die betriebswirtschaftliche Situation der Taxiunternehmen im Kreis Neuss analysiert. Dies erfolgt sowohl anhand von Daten aus der Unternehmensbefragung als auch auf Grundlage von Daten des Kreises Neuss und der Daten aus der Befragung der Zentralen.

Danach erfolgt eine mikroökonomische Betrachtung einzelner Daten aus der Betriebsbefragung, die in verschiedene Beispielsrechnungen für Musterbetriebe münden.

Aufgrund dieser Gesamtdaten wird schließlich untersucht, inwieweit die Funktionstüchtigkeit gegeben ist, welche Auswirkung die Zulassung weiterer Taxis im Kreis Neuss und in den verschiedenen Betriebssitzgemeinden hätte und welche Maßnahmen zukünftig nötig werden, um die Funktionstüchtigkeit des Gewerbes aufrecht zu erhalten. Gleichzeitig werden Hilfsschablonen entwickelt, die vor der Zulassung weiterer Taxis zu und bei der Entscheidung über Tarifänderungsanträge verwendet werden können, um die Auswirkungen solcher Maßnahmen zu überprüfen.

Abschließend werden aus den gesamten Erhebungen Empfehlungen zur Verbesserung der Unternehmenssituation an den Kreis Neuss als Genehmigungs-, Aufsichts- und Tarifbehörde und an das Gewerbe gegeben.

## *B. Volkswirtschaftliche Rahmendaten*

Für das Personenbeförderungsgewerbe gibt es eine Reihe von Indikatoren für die Entwicklungsmöglichkeiten dieses Gewerbes. Die Entwicklung der Bevölkerungszahlen, der Beschäftigtenzahlen, der Arbeitslosenzahlen, der Einkommensverfügbarkeit und der gewerblichen Entwicklung im Einzugsgebiet geben Anhaltspunkte für die Perspektiven des Gewerbes.

### I. Entwicklung der Bevölkerungszahlen

Im Land Nordrhein Westfalen ist im Beobachtungszeitraum ein leichter Rückgang der Bevölkerungszahlen um 0,8 % zu verzeichnen. Dieser Rückgang

spiegelt sich auch im Rheinkreis Neuss wider: Im Betrachtungszeitraum ist die Einwohnerzahl im Kreis Neuss um 2.701EW von 446.309 EW im Jahre 2004 auf 443.608 EW im Jahre 2009 zurückgegangen. Mit der Quote von - 0,6 % steht der Kreis Neuss damit im Vergleich der NW-Kreise im unteren Drittel. In **Abbildung 2** sind die Entwicklungen in den Gemeinden des Rheinkreises Neuss im Einzelnen grafisch dargestellt.

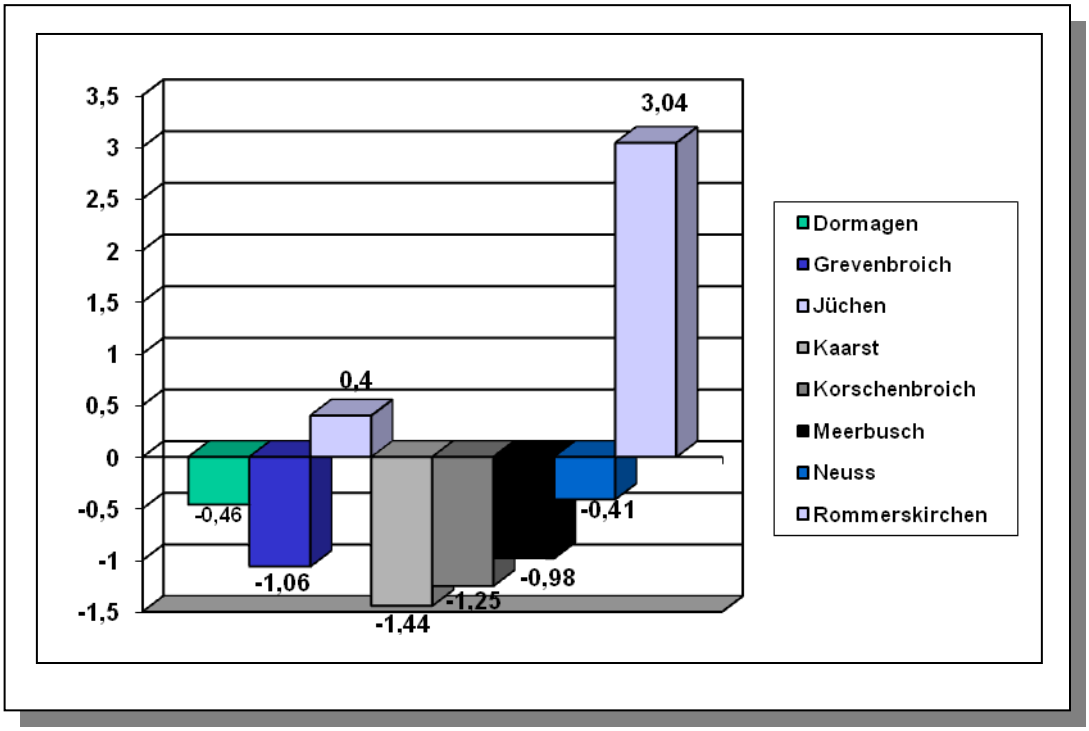



**Abbildung 2: Entwicklung der Bevölkerungszahlen in den Gemeinden des Rheinkreises Neuss von 2004 – 2008 in %**

Aufgrund dieser Werte werden von der IHK unter verschiedenen Annahmen in den „Strukturanalysen“ für die Städte und Gemeinden im Kammergebiet die Prognosen für die zukünftige demografische Entwicklung erstellt. Danach ist auch in den nächsten Jahren insgesamt ein leichter Rückgang der Bevölkerungszahl im IHK-Bezirk zu erwarten. Aufgrund des Trends, aus den Städten in ländliche Regionen zu ziehen, wird dies den Kreis Neuss allerdings weniger betreffen. Die Veränderung der Einwohnerzahl des Kreises Neuss wird zukünftig nur marginal sein.

## II. Entwicklung der Beschäftigtenzahlen

Die Zahl der Beschäftigten im Kreis Neuss ist von Juni 2004 bis Juni 2009 um 4.308 von 120.802 auf 125.110 gestiegen (Quelle: IT.NRW). Aufgrund der all-

gemeinen wirtschaftlichen Entwicklungsdaten ist mittelfristig keine grundlegende Verbesserung der Beschäftigtenzahlen zu erwarten[1].

## III. Entwicklung der Arbeitslosenzahlen

Der Kreis Neuss liegt in der Arbeitslosenquote regelmäßig zwischen 2 und 3 Prozentpunkte unter der Arbeitslosenquote des Landes NW und leicht unter der Quote in Westdeutschland. Im Jahre 2009 betrug die Arbeitslosenquote im Rheinkreis Neuss 6,9% (NRW: 8,9%; Westdeutschland 6,9%). Dies bedeutet eine erhebliche Verbesserung zu den Vergleichswerten 2004 mit 9,0 % für den Rheinkreis (NRW: 9,7% bzw. Westdeutschland: 11,8%). Nach der Finanzkrise 2008/2009 wird zwar ein Anziehen der Konjunktur erwartet, diese Erholung dürfte aber zu schwach sein, um bereits eine Trendwende am Arbeitsmarkt einzuleiten.

## IV. Entwicklung der verfügbaren Einkommen

Das reale Nettoeinkommen (zu Preisen von 1991) aus unselbständiger Arbeit hat sich bundesweit von 1.454 € im Jahre 2004 auf 1.496 € im Jahre 2008 erhöht.[2] Unter Berücksichtigung des Kaufkraftverlustes bedeutet dies allerdings einen Rückgang des Netto-Reallohns von 103 auf 99% zum Referenzwert 1991 Dieser Trend hat sich auch bis zum Ende des Jahres 2009 fortgesetzt. Mit einem realen Einkommenswachstum ist mittelfristig noch nicht zu rechnen.

## V. Steuer- und Abgabenpolitik

Mit der Entscheidung der Bundesregierung zur Einführung der Ökosteuer ist festgelegt worden, dass die Kraftstoffpreise vom Jahre 1999 bis zum Jahre 2003 jährlich steigen. Ursprünglich war die Ökosteuer gleichmäßig für alle Verbrauchergruppen geplant. Inzwischen sind jedoch Befreiungstatbestände für bestimmte Branchen festgelegt worden. Hierzu gehört u. a. der ÖPNV. Nicht erfasst von den Regelungen für den ÖPNV ist jedoch im Regelfall der Taxibetrieb. Ausnahmen hier gibt es nur, soweit die Personenbeförderung mit Taxis im Rahmen der §§ 42 und 43 PBefG (bspw. AST) stattfindet. Neben der unmittelbaren Subventionspraxis für den ÖPNV durch die kommunalen Gebietskörperschaften oder deren Betriebe führt die steuerliche Regelung um die Ökosteuer

[1] Vgl. Konjunkturbericht Spätsommer/2009 der IHK Mittlerer Niederrhein.

[2] Vgl. Arbeitsmappe Sozial- und Wirtschaftskunde Abb. 287101 -Die Lohnkurve-, Erich Schmidt Verlag, Berlin.

zu weiteren Wettbewerbsverzerrungen für das Dienstleistungsangebot Personenbeförderung.

Von besonderer Bedeutung für die Taxibranche ist die Änderung der Kfz-Steuer-Bemessungsgrundlage. Die Einführung der neuen Abgasnorm hat in Deutschland für Pkw mit einer Erstzulassung vor dem 30. Juni 2009 einen direkten Einfluss auf die Höhe der Kraftfahrzeugsteuer. Bemessungsgrundlage ist der im Fahrzeugschein eingetragene Schadstoffschlüssel. Diesel-Pkw werden hierbei deutlich höher besteuert als Pkw mit Ottomotor.[3] Aufgrund der mehrjährigen Lebensdauer von Kraftfahrzeugen schlägt die Erhöhung der Kfz-Steuer bei der weitaus überwiegenden Zahl von Taxis zu Buche.

## VI. Besondere Arbeitsmarktsituation

Im Taxigewerbe insgesamt, speziell auch im Kreis Neuss, sind traditionell zum größten Teil Aushilfskräfte als Fahrer beschäftigt. Die Vergütung erfolgt häufig im Rahmen der geringfügig entlohnten Beschäftigung, also nach der sog. 400 €-Regelung. Für den Arbeitgeber kommen zu dem Lohn noch 25 % an pauschalierten Abgaben/Steuern hinzu, so dass die Kosten pro geringfügig Beschäftigtem rd. 600 € pro Monat betragen.

Nachdem die frühere Arbeitszeitbegrenzung von maximal 15 Stunden pro Woche aufgehoben wurde und auch die zwischenzeitliche Steuer- und Abgabenregelung für den Arbeitnehmer im Jahre 2003 wieder zurückgenommen wurde, sind Arbeitgeber und Abreitnehmer frei in der Arbeitszeitfestlegung und -einteilung.

Die Gruppe der Aushilfen setzt sich im Allgemeinen aus Studenten und aus Personen zusammen, die neben ihren regelmäßigen Einkünften einen ergänzenden Betrag zum Haushaltseinkommen erzielen wollen. Diese Gruppen sind auch regelmäßig dazu bereit, für dieses Einkommen zu ungünstigen Zeiten, also nachts, an Wochenenden und Feiertagen zu arbeiten. Durchschnittlich wurden im Rheinkreis Neuss im Jahre 2009 jeweils 2 geringfügig Beschäftigte pro Fahrzeug eingesetzt. Insgesamt sind dies 388 Personen. Zurzeit liegt die Vergütung für geringfügig Beschäftigte bei knapp 8 € pro Stunde. Dementspre-

[3] Aus: Wikipedia „Abgasnorm“ 2.3 PKW mit Dieselmotor

chend werden die Fahrerinnen und Fahrer zwischen 10 und 14 Stunden pro Woche eingesetzt.

## *C. Verkehrswirtschaftliche Situation*

### I. Verkehrsrelevante Ziele

Neben den üblichen Verkehrsknotenpunkten (Bahnhöfe) stellen die Gastronomiebetriebe einen Großteil der Ziele für den Taxiverkehr dar.

Die Abhängigkeit des Taxigewerbes von gastronomischen Betrieben liegt bei ca. 25 % der vermittelten Fahrtaufträge durch die Zentralen. Beschränkt auf die Abend- und Nachtstunden werden sogar 65% erreicht.

Seit der letzten Betrachtung ist als besonderes Ziel an den Wochenenden die Skihalle in Neuss hinzugekommen. Hier erfolgen in den Nachtstunden von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag besonders viele Abfahrten durchaus auch mit Zielen außerhalb der Stadt Neuss. Sowohl für die Taxis der Betriebssitzgemeinde Neuss als für Bestelltaxis besteht die Möglichkeit der Fahrgastaufnahme innerhalb der Parkplatzeinrichtung des Veranstaltungsortes.
Nach Ermittlungen des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik des Landes NW (LDS) ist der Umsatz im Gaststättengewerbe (Schankwirtschaften, Bars, Diskotheken usw.) kontinuierlich zurückgegangen. Zuletzt lagen die Rückgänge bei real -6 % p. A. Speziell für die Neusser Taxiunternehmen bietet sich mit der Skihalle ein Ausgleich für den sonst zu verzeichnenden Auftragsrückgang.

Saisonale Ereignisse, wie die Kirmestage in den einzelnen Gemeinden und Gemeindeteilen des Kreises, stellen für die Taxiunternehmen existenziell notwendige Fixpunkte dar, die einen erheblichen Anteil an den Einnahmen darstellen. Zunehmend ist zu beobachten, dass nicht allein die Taxibetriebe am Ort dieses Geschehens die Gelegenheit zur „Unterwegsaufnahme“ wahrnehmen; vielmehr bieten auch Mietwagen und gelegentlich sogar private Anbieter an diesen Stellen die Personenbeförderung gegen Entgelt mit Kraftfahrzeugen an. Der Anteil am Jahresumsatz liegt für die Taxiunternehmen bei den Sondereereignissen mit rund 10 % bei einem Zeitanteil von durchschnittlich 3 % der Jahreseinsatzzeit zwar sehr hoch, wird aber durch die „Wilderei“ der widerrechtlich

eingesetzten Fahrzeuge erheblich gestört. Diese unzulässigen Verkehre bedrohen eine der Existenzgrundlagen des Gewerbes insgesamt.

Der Rheinkreis Neuss liegt mit seinem östlichen Rand unmittelbar an der Ortsgrenze zu Düsseldorf. Flughafen und Messegelände aber auch die touristischen wie gastronomischen Ziele der Landeshauptstadt sind für die Taxiunternehmen im Kreis Neuss von besonderer Bedeutung. Die Taxinachfrage in den Städten Neuss und Meerbusch ist durch die besondere Lage zu Düsseldorf in Relation zu anderen Bewertungskriterien, wie etwa der Einwohnerdichte/Taxidichte, höher als in den anderen Betriebssitzgemeinden. Dies trifft besonders auf den Betriebssitz Stadt Neuss zu. Zusätzlich zu der üblichen Nachfrage, die durch solche Einrichtungen besteht, schlägt sich der Tarifunterschied zu Düsseldorf hier nieder.

Mit zunehmender geografischer Distanz der Betriebssitze reduziert sich die Auftragslage aus diesem Spezialbereich zunehmend. Eine Kompensation durch andere besondere Einrichtung ergibt sich nicht in allen Teilen des Tarifgebietes. Einen besonderen Bedienpunkt bietet noch die inzwischen etablierte „Niederrheinklinik“ in Korschenbroich, wo durch die zunehmende Zahl an Patientenfahrten das Tagesgeschäft gestützt wird.

## II. Besondere Wettbewerbssituation zum übrigen ÖPNV

Mit dem Regionalisierungsgesetz NW ist der Rheinkreis zum Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs geworden und hat als solcher einen Nahverkehrsplan zu erstellen. Diese Forderung hat der Kreis Neuss im Jahre 1998 erfüllt. Ziel des Kreises Neuss ist es nach dem Nahverkehrsplan, „...den täglichen Verkehr möglichst sozial- und umweltverträglich zu gestalten...“ Vor diesem Hintergrund ergeben sich für den Kreis insbesondere drei Leitziele:

- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV,
- Sicherung der ÖPNV-Mobilität,
- Steigerung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV.

Der Nahverkehrsplan stellt den Begriff ÖPNV insbesondere auf die Verkehrsleistungen durch Busse und Bahnen ab. Der Taxiverkehr findet nur am Rande Eingang in den Nahverkehrsplan, nämlich als möglicher Partner, wenn über An-

rufsammeltaxis in Teilräumen von 100 – 500 Einwohnern oder zu sog. Schwachlastzeiten gesprochen wird.

Zentrales Ziel des Nahverkehrsplanes war es, dass alle Siedlungsbereiche mit mehr als 250 Einwohnern bis zum Jahre 2006 durch Busse und/oder Stadtbahnen mit einer Fußwegentfernung zur Haltestelle von höchstens 200 m (zentrale Bereiche) bis 400 m (Ortsteile) ausgestattet sind. Die Bedienungshäufigkeit soll dann bestens bei 10-Minuten-Takten (für Tagesverkehre in Ober- und Mittelzentren) und schlechtesten falls 60-Minuten-Takten (für Außenbereiche im Abendverkehr) liegen. Dieses Ziel wurde nach wie vor verfolgt; wegen fehlender finanzieller Mittel sind die entsprechenden Leistungen allerding bisher nicht flächendeckend erreicht worden. Damit behält das Taxi in den ländlichen Regionen des Rheinkreises nach wie vor eine wichtige Funktion.

Den Taxiverkehr in das regelmäßige Planungselement „Nahverkehrsplan“ einzubinden ist im Kreis Neuss generell nicht vorgesehen. Über die Sonderform des Linienverkehrs, das „Anrufsammeltaxi“, hinaus sind andere Bindeglieder zwischen Bus/Bahn und Taxi nicht besonders ausgeprägt. Einzig die SPNV-Linien des VRR bieten das Angebot des Taxirufes auf Anforderung des Fahrgastes zur Haltestelle. Herausragend gut ist hierbei der Service in den Fahrzeugen der der Regiobahn Kaarst-Mettmann.

Als derzeit einzige Gemeinden im Kreis Neuss werden die Gemeinde Jüchen und die Stadt Kaarst mit einem AST bedient. In Jüchen haben die Stadtwerke Mönchengladbach in Zusammenarbeit mit der Gemeinde und dem örtlichen Taxigewerbe einen Service für die Orte Schlich, Neuenhoven, Hoppers, Wey und Waat zur besseren Anbindung an die Buslinien in Mönchengladbach-Giesenkirchen eingerichtet; in Kaarst ersetzt zu bestimmten Zeiten das Anrufsammeltaxi den Linienbus.

Nach einer früheren Untersuchung der IHK Mittlerer Niederrhein lag die Höhe der direkten und indirekten Zuschüsse aus öffentlichen Haushalten für die Verkehrsdienstleistungen mit Bussen und Stadtbahnen im Rheinkreis Neuss bei rd. 40 Mio. DM jährlich[4]. Der Nahverkehrsplan prognostizierte für das Jahr 1999

[4] Vgl. Untersuchung anlässlich des Aschermittwochtreffens der IHK am 24. Febr. 1994.

noch einen Ausgleichssatz von 34,3 Mio. DM vor, der auch ungefähr erreicht wurde. Inzwischen hat sich der Betrag bei rd. 14 Mio. € jährlich eingependelt.

Ein Rückgang der Ausgleichzahlungen durch die Kommunalen Gebietskörperschaften im ÖPNV ist aufgrund der politischen Preisgestaltung mittelfristig nicht zu erwarten. Allerdings sind durch Änderungen der Landespolitik Zuschüsse für die Beförderung bestimmter Personengruppen und Betriebsmittel weggefallen.

Aufgrund verstärkter Kundengruppenorientierung werden durch den Verkehrsverbund regelmäßig neue Fahrkartenangebote kreiert. Diese führen durchaus zu einer Verbesserung der Auslastung der Fahrzeuge. Allerdings war es im Beobachtungszeitraum auch erforderlich, die Preise deutlich anzuheben. So führten mehrere Tarifanpassungen zwischen 2004 und 2009 zu einer Fahrpreiserhöhung von 28,5 % im Durchschnitt über alle Ticketpreise im Gebiet der VRR. **Abbildung 3** zeigt diese Preissteigerung vom Basisjahr 2004 aus betrachtet.

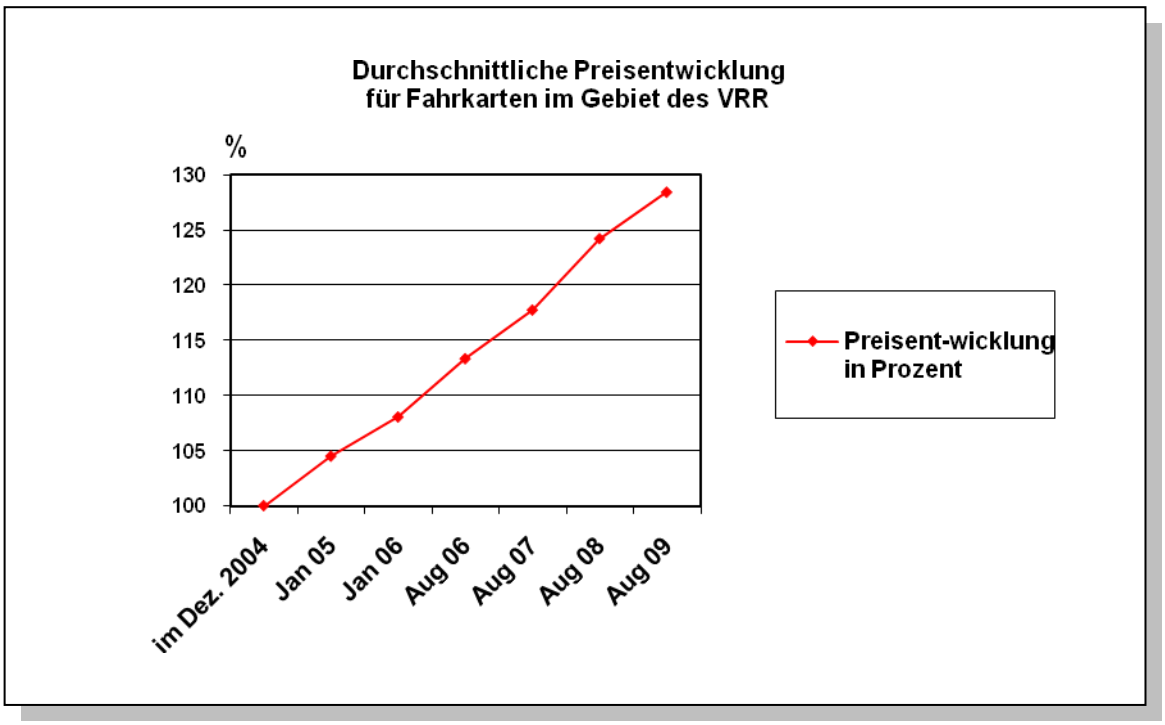



**Abbildung 3: Durchschnittliche Preisentwicklung für Fahrkarten im Gebiet des VRR von 2004 - 2009**

## III. Taxidichte im Vergleich zu anderen Kreisen in NW

Der Sinn der gesetzlichen Reglementierung des Taximarktes besteht u. a. darin, dass die Versorgung der Bevölkerung mit dieser Dienstleistung gewährleistet ist. Die Angebotsdichte ist für den Versorgungsgrad der Bevölkerung ein Indiz und für die Unternehmen gleichzeitig ein Gradmesser für die Wettbewerbssituation. **Abbildung 4** zeigt, dass im Rheinkreis Neuss zwar im Vergleich zu den meisten anderen Kreisen im Lande NW ein hoher Versorgungsgrad vorliegt, die Versorgung damit allerdings dem Angebot im Landesdurchschnitt (2222 Einwohner je Taxi) entspricht.

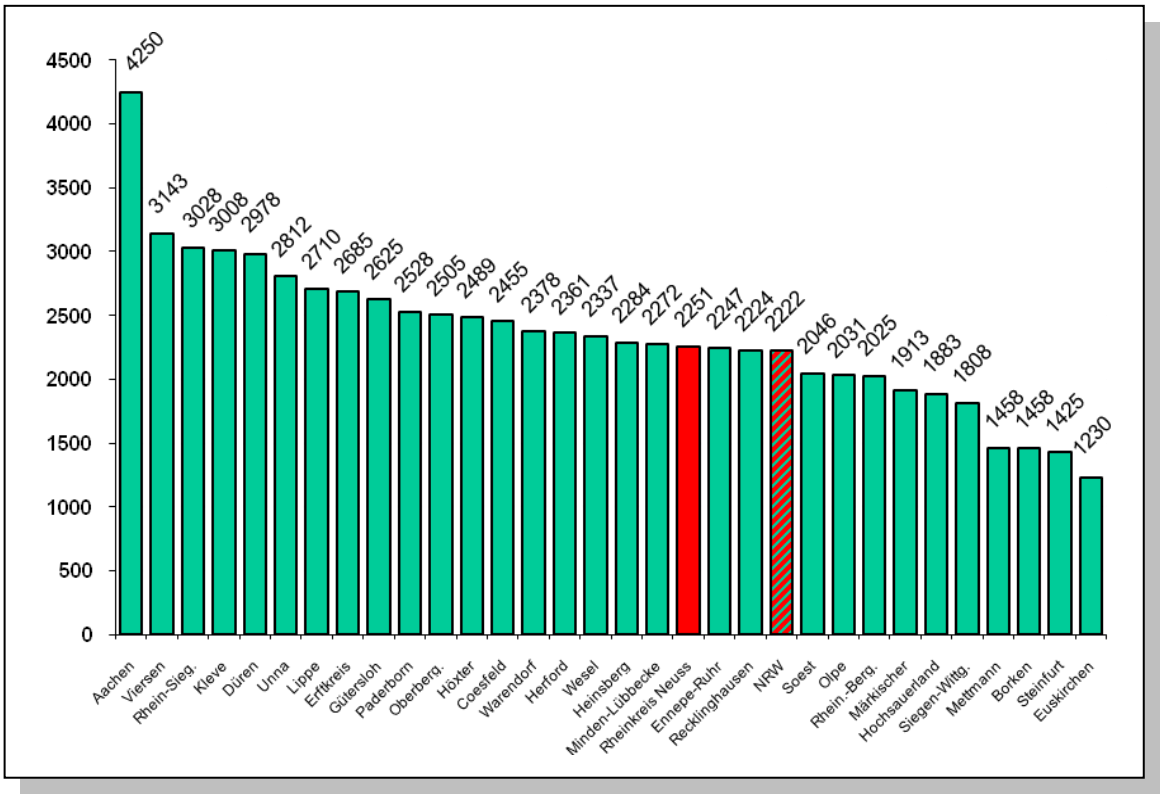



**Abbildung 4: Einwohner pro Taxi im Vergleich der Kreise in NW**

Faktisch erfüllen auch die Mietwagenunternehmen Angebote, die mit den Taxiunternehmen die gleichen Kunden umwerben. In sofern sind dem Versorgungsgrad noch die Mietwagenangebote im Kreis hinzuzurechnen. **Abbildung 5** zeigt, dass durch dieses Angebot der Versorgungsgrad an individuellen öffentlichen Personenbeförderungsangeboten im Kreis Neuss bei einem Fahrzeug für 1649 Einwohner liegt.

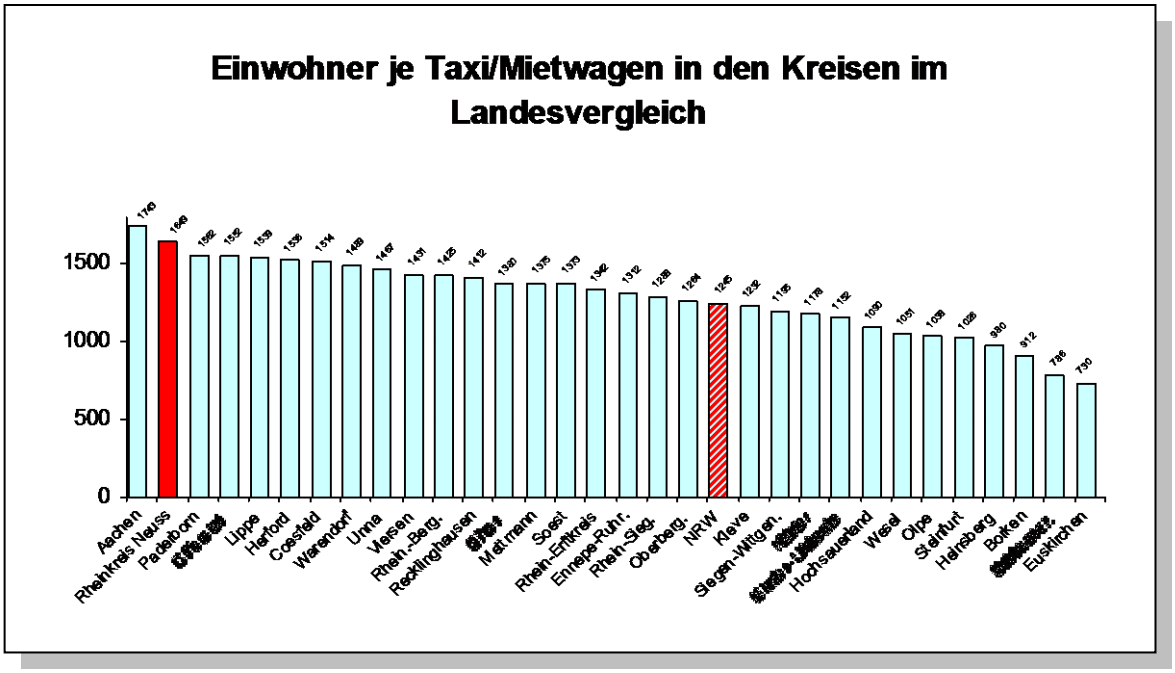



**Abbildung 5: Einwohner je Taxi/Mietwagen in den Kreisen im Landesvergleich**

Damit liegt die Versorgungsquote im Rheinkreis Neuss rd. 30% unter dem Landesdurchschnitt. Da die Genehmigungen für den Mietwagenverkehr jedoch nicht begrenzt sind kann diese niedrige Gesamtfahrzeugzahl durchaus als Indiz dafür genommen werden, dass die Versorgung ausreichend ist. Das Nachfragepotenzial nach Beförderungsleistungen ist offensichtlich nicht so hoch, dass sich weitere Dienstleister um entsprechende Genehmigungen bemühen.

## IV. Taxitarifstruktur im Vergleich …

### 1. …zu anderen Kreisen in NW

Seit der Tarifanpassung 2001 sind die Grundentgelte und die Wegstreckenentgelte stabil geblieben. Die übrigen Tarifgebiete in NRW haben allerdings ihre Tarife erhöht, so dass jetzt der Taxitarif im Kreis Neuss am unteren Ende der Vergleichskalen in NRW liegt.

**Abbildung 6** zeigt, dass der Rheinkreis Neuss den mit Abstand günstigsten Grundtarif im Landesvergleich festgelegt hat.

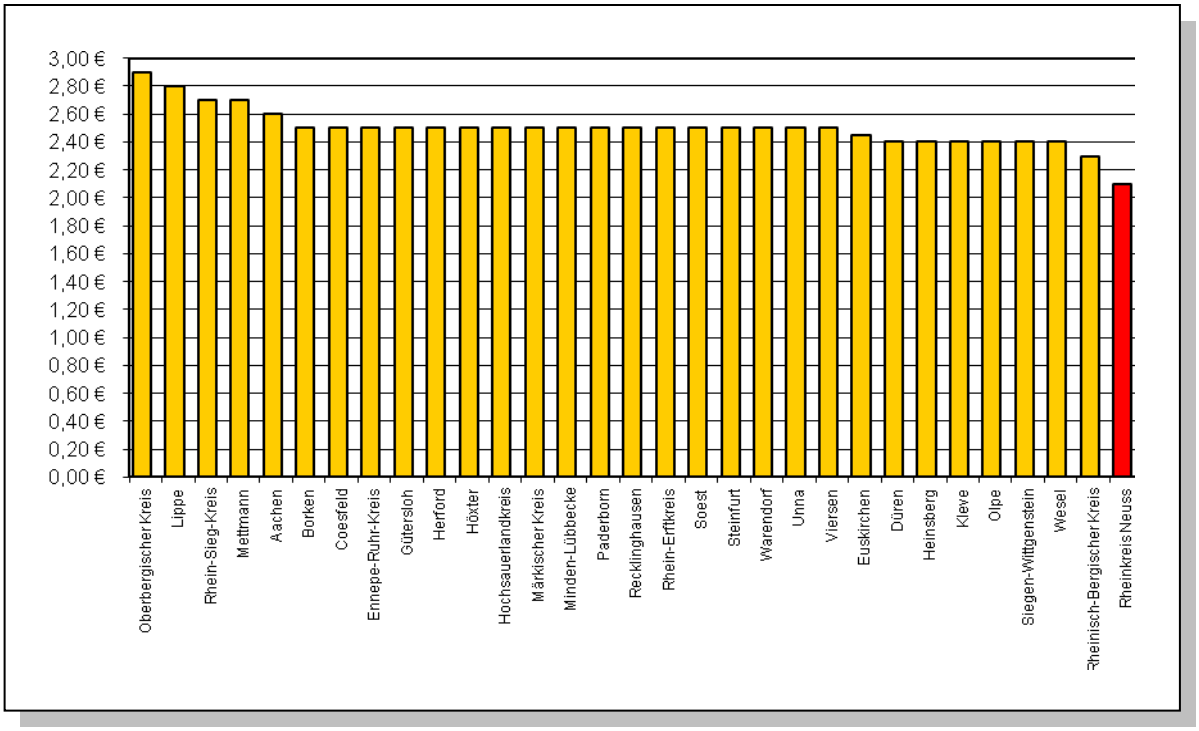



**Abbildung 6: Vergleich der Grundentgelte (Tag) zwischen dem Rheinkreis Neuss und den anderen Kreisen im Land NW**

Gleiches zeigt **Abbildung 7** für das Grundentgelt, das in der Zeit zwischen 22.00 Uhr abends und 6.00 Uhr morgens (Nachttarif) vorgeschrieben ist.

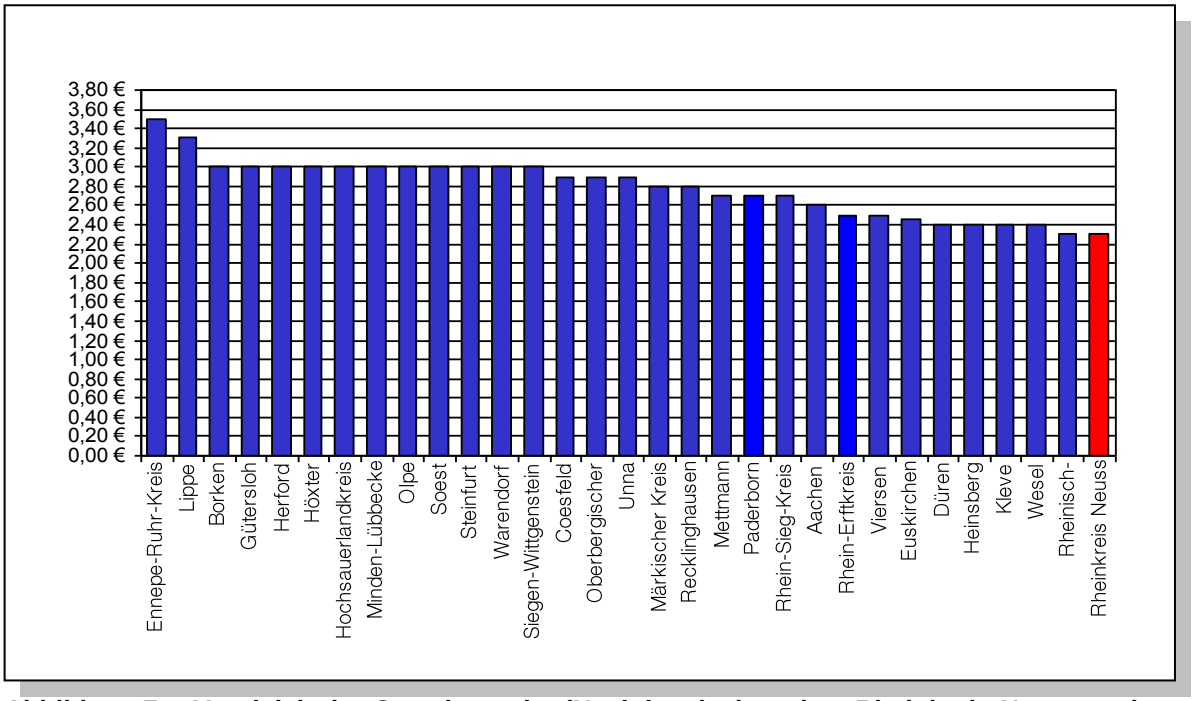



**Abbildung 7: Vergleich der Grundentgelte (Nacht) zwischen dem Rheinkreis Neuss und den anderen Kreisen im Land NW**Da im Kreis Neuss die Anfahrt nicht mit dem Wegstreckenentgelt berechnet wird, dienen die Grundentgelte vorrangig zur Abgeltung der Anfahrtskosten und der Bereitstellung. Besonders die

Kosten für die Anfahrt unterscheiden sich jedoch sehr nach der Betriebssitzgemeinde. So berücksichtigt das Grundentgelt nicht die Tatsache der ländlichen Bedienung; vielmehr ist das niedrige Grundentgelt an üblichen Kurzanfahrten orientiert, wie sie in kreisfreien Städten der Regelfall sind.

Durch die fehlenden Tarifanpassungen in der Vergangenheit liegen auch die Wegstreckenentgelte im Vergleich mit den aktuellen Wegstreckenentgelten in den anderen Kreises des Landes NRW für den Rheinkreis Neuss am Schluss der jeweiligen Vergleichstabelle (vgl. **Abbildung 8 und 9**).

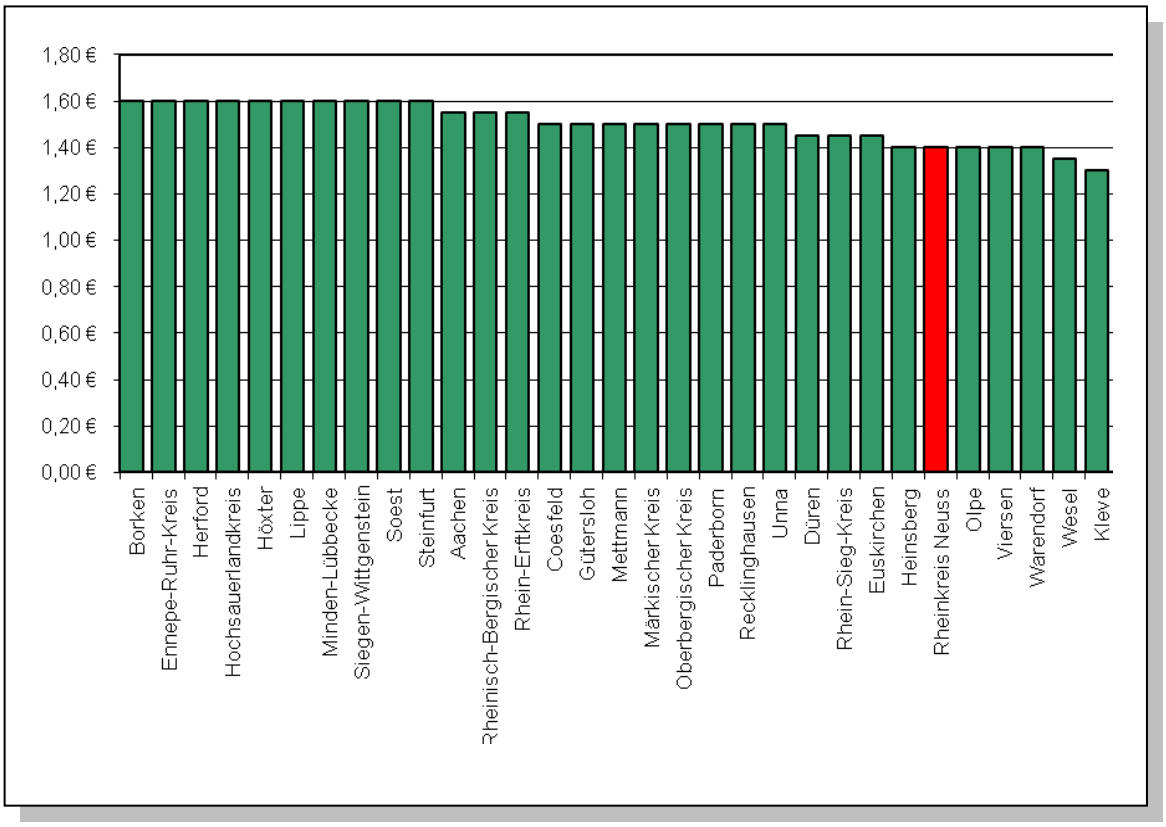



**Abbildung 8: Vergleich der Wegstreckenentgelte (Tag) zwischen dem Rheinkreis Neuss und den anderen Kreisen im Land NRW**

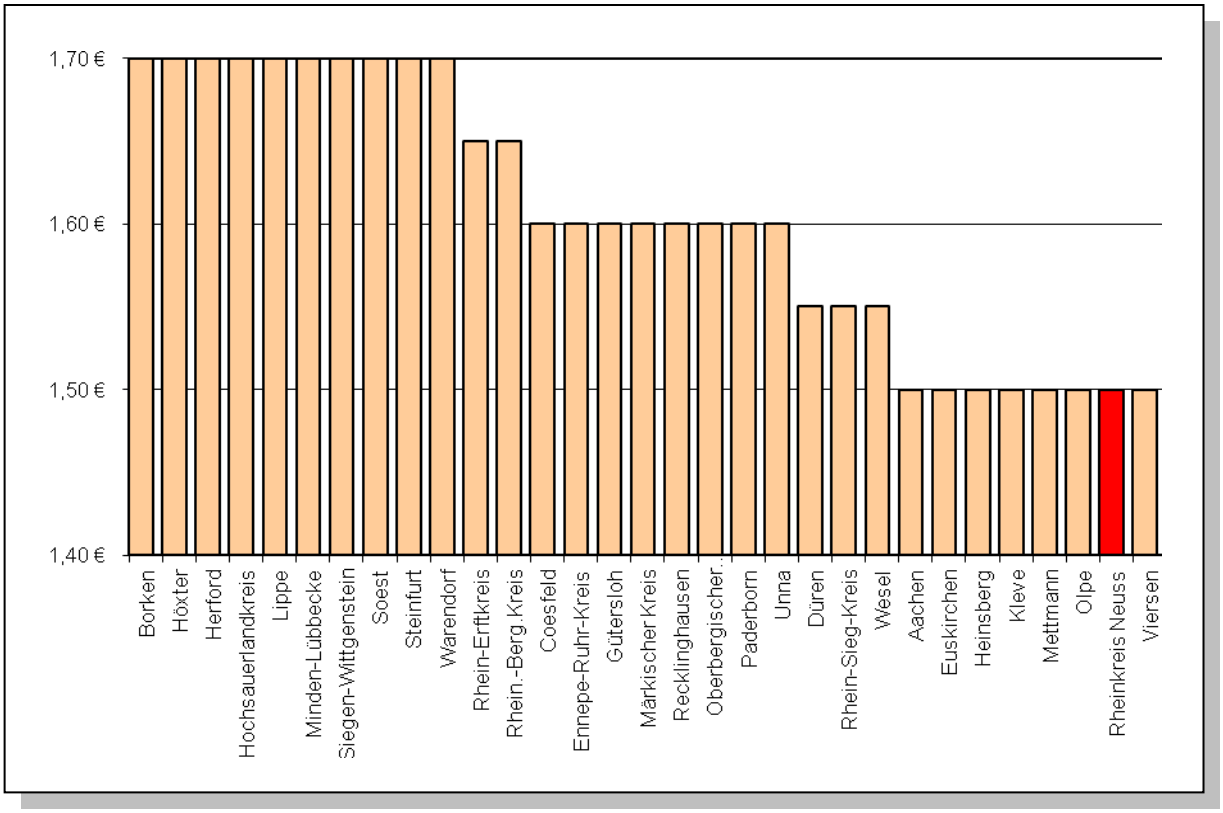



**Abbildung 9: Vergleich der Wegstreckenentgelte (Nacht) zwischen dem Rheinkreis Neuss und den anderen Kreisen im Land NRW**

## 2. …zu anderen Tarifgebieten in der Umgebung

Der Kreis liegt zwischen den Städten Mönchengladbach, Köln, Düsseldorf und Krefeld. Gleichzeitig hat der Kreis Grenzen zu den Kreisen Viersen und Heinsberg. Damit ergibt sich in den verschieden Regionen des Kreises ein sehr unterschiedliches Wettbewerbsgefüge bei der Bedienung verkehrsrelevanter Ziele. **Abbildung 10** zeigt das Verhältnis der Umlandtarife zum Tarif für den Kreis Neuss.

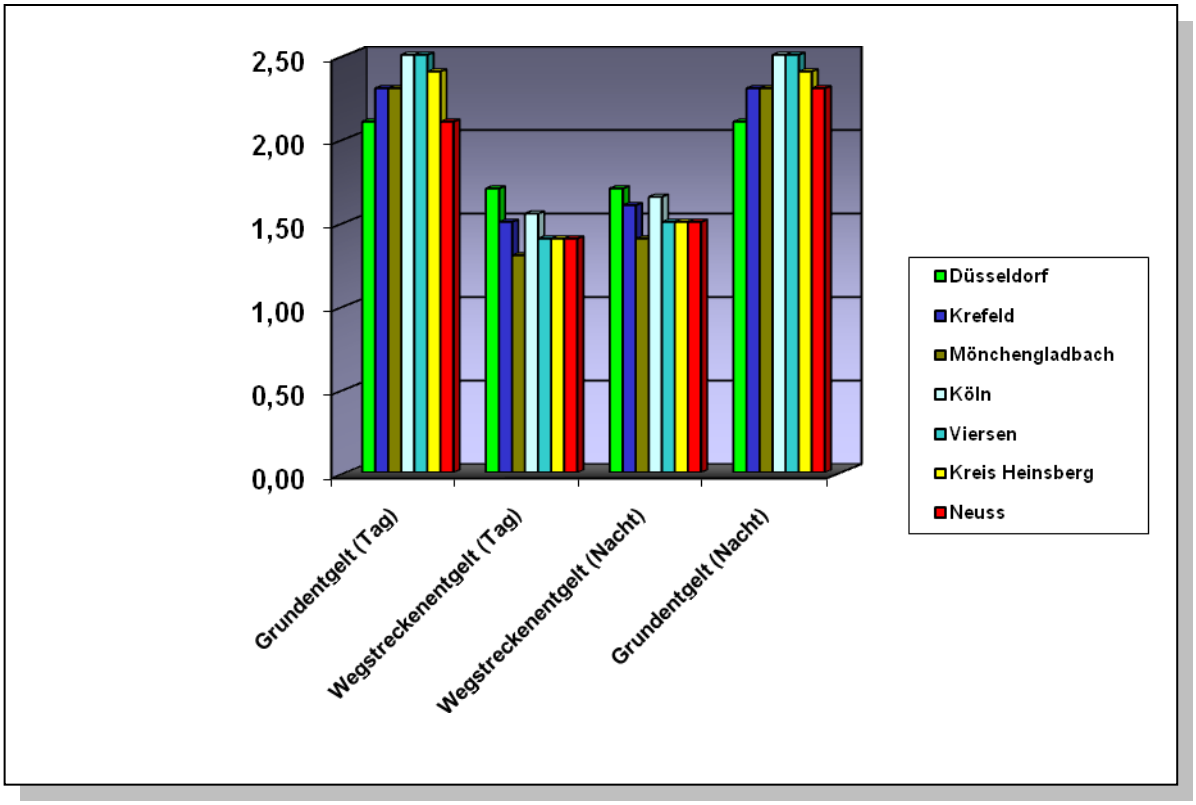



**Abbildung 10: Vergleich der Tarife zwischen dem Kreis Neuss und den angrenzenden Gebietskörperschaften**

Dieser Vergleich zeigt, dass die Tarifstruktur für den Rheinkreis Neuss durchaus innerhalb eines Rahmens liegt, der die Unternehmen wettbewerbsfähig zu den Unternehmen des Umlandes hält. Sowohl die Grundentgelte als auch die Wegstreckenentgelte für den Rheinkreis Neuss liegen im mittleren Teil der Skalen. Etwaige Überlegungen, den Taxitarif m Rheinkreis Neuss anzupassen empfiehlt sich unbedingt ein Blick auf die Entwicklung in den benachbarten Gebietskörperschaften

Die Grafik zeigt auch die besondere Schwierigkeit eines Tarifes, der für den gesamten Kreis Gültigkeit haben muss. Gerade in Neuss, Kaarst und Meerbusch ist auf den Tarif der Stadt Düsseldorf mit seinen attraktiven Zielenzu achten. Auch ist zu berücksichtigen, dass die Stadt Düsseldorf den gesamten Raum des VRR zum Pflichtfahrgebiet erklärt und damit eine freie Preisvereinbarung ausgeschlossen ist. Dies gilt damit auch für Fahrten in den Rheinkreis Neuss. Für die anderen angrenzenden Gebiete gibt es keine solche Regelung, so dass hier ggf. freie Preisvereinbarung erfolgt.

Die besondere Nähe der Städte Neuss, Kaarst und Meerbusch zu den verkehrsrelevanten Zielen in Düsseldorf führt zu einer überdurchschnittlichen Ver-

zahnung bei der Inanspruchnahme von Taxi. Die meisten anderen Betriebssitzgemeinden im Rheinkreis Neuss haben eine solche Wettbewerbssituation nicht zu verzeichnen. Einzig für Korschenbroich und Jüchen stellt die Nachbarschaft zu Mönchengladbach eine besonders harte Wettbewerbssituation dar. Hier wirkt sich der landesweit niedrigste Vergleichstarif negativ auf die Inanspruchnahme die Unternehmen in den beiden Rheinkreisgemeinden aus.

## *D. Betriebswirtschaftliche Situation*

### I. Makroökonomische Betrachtung

### 1. Die Marktentwicklung im Taxigewerbe des Kreises Neuss von 2000 bis 2009

#### a) Konzessionen

Im Zeitraum von 2000 bis 2009 hat sich das Angebot im Taxiverkehr – gemessen an den erteilten Konzessionen – um rund 15% von 221 (Anfang 2000) auf 197 (Ende 2009) reduziert. Dieser Angebotsverringerung steht keine nennenswerte Veränderung der Nachfrage gegenüber. Die Senkung der Kapazitäten führte nicht zu Wettbewerbsveränderungen in dem durch Preisbindung charakterisierten Angebotsmarkt.

Bis zum Jahre 2000 war zu beobachten, dass sich parallel zur Ausgabe zusätzlicher Taxigenehmigungen auch die Zahl der Mietwagen steigerte. Damals stieg die Zahl der erteilten Mietwagegenehmigungen von 47 im Jahre 1995 auf 64 im Jahre 2000 (+ 33%). Mit dem Rückgang der Taxikonzessionen nahm auch die Ausweitung des Mietwagenbereichs ab. Zwischen 2000 und 2005 nahm die Zahl der Genehmigungen in Summe um 2 ab; im Jahre 2009 sind insgesamt 72 Mietwagengenehmigungen im Rheinkreis Neuss erteilt. Im Vergleich zu anderen Kreisen und kreisfreien Städten war die Zahl der zugelassenen Mietwagen im Kreis Neuss immer schon sehr niedrig. Dies gilt sowohl in Bezug auf die absoluten Zahlen als auch im Verhältnis der auf eine Taxikonzession entfallenden Mietwagenfahrzeuge. **Abbildung 11** zeigt in einem Vergleich der Kreise in NW, wie viele Mietwagen jeweils auf eine Taxikonzession kommen.

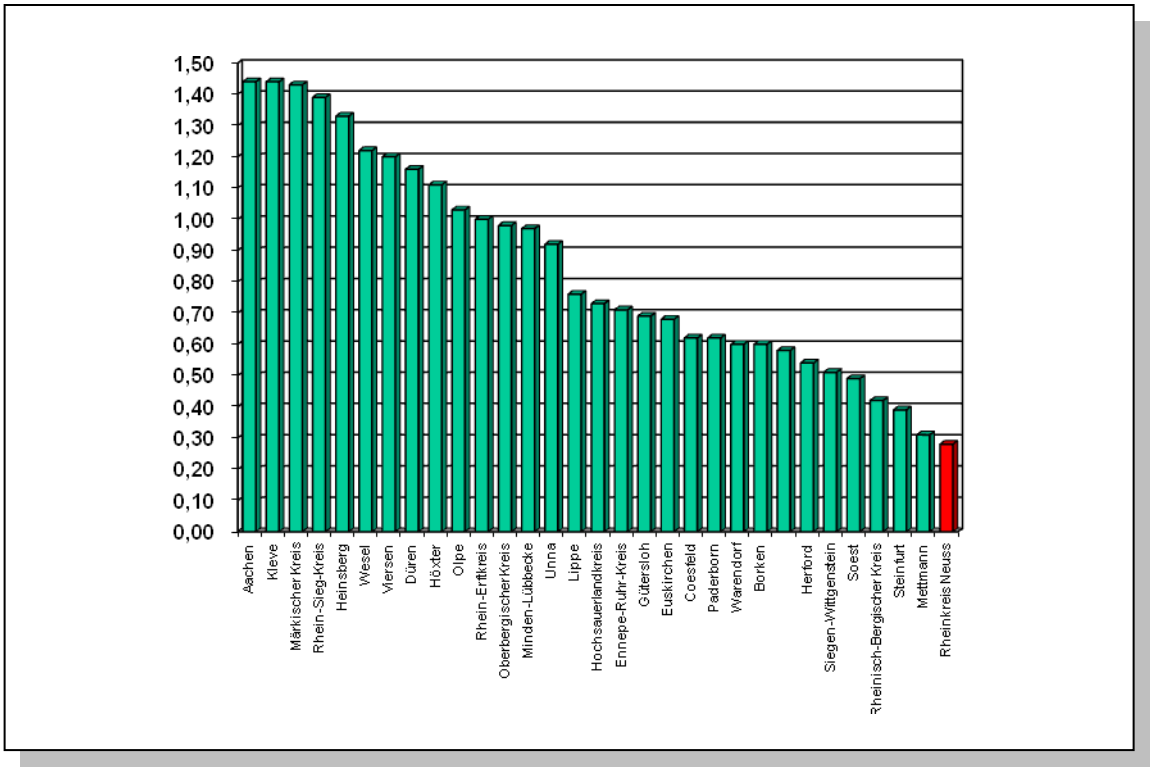



**Abbildung 11: Vergleich der Taxi-/Mietwagenverhältnisse in den NW Kreisen 2005**

Derzeit hat sich die Zahl der erteilten und beantragten Mietwagengenehmigungen so stabilisiert, dass mittelfristig keine starken Veränderungen zu erwarten sind.

Insgesamt dürfte sich an den heutigen Kapazitäten also nichts ändern, wenn nicht von Seiten der Genehmigungsbehörde regulierend in den Markt eingegriffen wird.

### b) Wartelisten

Aus der Entscheidung des Kreises Neuss für einen regulierten Marktzugang folgt die Notwendigkeit der Führung von Wartelisten für die Vergabe von Neukonzessionen bzw. auch für die Vergabe von zurückgegebenen Konzessionen. Die Liste[5] dient zum einen als Instrument zur gerechten Behandlung der eingehenden, zum jeweiligen Zeitpunkt jedoch nicht bedienbaren Anträge und zum anderen der Möglichkeit, jederzeit auf Bewerber zurückgreifen zu können, wenn die Marktsituation dies erforderlich macht.[6]

[5] Vgl. Tabelle 1

[6] Tabelle 1 wurde aus Datenmaterial des Kreises Neuss zusammengestellt.

## Anzahl der Bewerber auf Vormerklisten des Kreises Neuss

| | 2002 | | 2008 | |
|---|---|---|---|---|
| | **Neubewerber** | **Altbewerber** | **Neubewerber** | **Altbewerber** |
| Neuss | 47 | 14 | 58 | 17 |
| Dormagen | 3 | 2 | 1 | 3 |
| Grevenbroich | 5 | 1 | 10 | 5 |
| Jüchen | 1 | 3 | 1 | 1 |
| Kaarst | 4 | 4 | 11 | 4 |
| Korschen-broich | 2 | 0 | 3 | 2 |
| Rommerskirchen | 0 | 1 | 2 | 0 |
| Meerbusch | 0 | 3 | 6 | 0 |

**Tabelle 1: Entwicklung der Anzahl von Bewerbern auf Vormerklisten des Kreises Neuss**

Im Betrachtungszeitraum wurde die Aufnahme von Neubewerbern in die Warteliste auf Antrag gegen die Entrichtung einer Gebühr vorgenommen. Unbeachtet blieb, ob einzelne Bewerber/innen die subjektiven Berufszugangsvoraussetzungen (finanzielle Leistungsfähigkeit, persönliche Zuverlässigkeit und fachliche Eignung) erfüllten. Um auf der Warteliste weiter geführt zu werden, muss sich ein(e) Bewerber(in) bis zum 31. März eines jeden Jahres bei der Genehmigungsbehörde melden und sein Interesse bekunden.

Verschiedentlich wird die Bewerberliste als Indikator für die wirtschaftlichen Chancen und Risiken am Markt herangezogen. Dies kann jedoch nur für die Liste der Neubewerber gelten. Dies zeigt sich besonders, wenn man im Zusammenhang mit der Bewerberliste die geringe Zahl der Betriebsübertragungen auf Altbewerber abgleicht. Nach Befragen einiger dieser Unternehmer hat man sich vor allem aus Schutz vor zusätzlichen Wettbewerbern in die Liste aufnehmen lassen.

Die Neubewerberliste zeigt einen eklatanten Unterschied zwischen der Stadt Neuss mit ihrem oberzentralen Charakter und den ländlichen Räumen des Kreises Neuss. In der Stadt Neuss ist die Bewerberzahl im Verhältnis zu den vergebenen Konzessionen mit rd. 50 % auch im Vergleich zu anderen vergleichbaren Städten sehr hoch.

Die Bewerberzahlen in den anderen Betriebssitzgemeinden sind hingegen überdurchschnittlich niedrig. Die Einschätzung potentieller Existenzgründer in der Fläche scheint bezüglich des Personenbeförderungsmarktes eher skeptisch zu sein.

Ob die Neubewerberliste ihrer zweiten Funktion, nämlich der schnellen Rekrutierung notwendiger Taxiunternehmer gerecht wird, ist zu bezweifeln, da zur Aufnahme in die Liste nicht der Nachweis zu erbringen ist, ob die persönlichen Berufszugangsvoraussetzungen erfüllt sind. Zumindest bezüglich des Nachweises der fachlichen Eignung steht fest, dass der weitaus überwiegende Teil der Bewerber die geforderte Voraussetzung nicht erfüllt.

### c) Geschäftsaufgaben / Betriebsübertragungen

Eine Geschäftsaufgabe im klassischen Sinne gibt es im Taxigewerbe nicht. Als Indikator für die Geschäftsaufgaben kann jedoch die Zahl der Betriebsaufgaben herangezogen werden.

Die Besonderheit der Beschränkung der Taxikonzession führt dazu, das der Betrieb über einen imaginären zusätzlichen Wert verfügt, der nach der Höhe nicht zu beziffern ist.

Ein Mittel, diese nicht bezifferbaren Werte der Konzession zu realisieren, besteht üblicherweise in der Übertragung der Betriebsführung. Im Kreis Neuss ist dies nur in einigen wenigen Fällen erfolgt, wobei es sich hier jedoch ausschließlich um familiäre Fälle handelt, in denen Taxikonzessionen zusammengeführt werden, um Kostensynergien zu erreichen.

Die andere Möglichkeit zur Realisierung imaginärer Werte besteht in der Übertragung von Konzessionen auf Geschäftsnachfolger. **Tabelle 2** zeigt die Anzahl der Übertragungen im Kreis Neuss zwischen 2004 und 2009.

| Anzahl der Übertragungen von Genehmigungen auf... | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | **2004** | **2005** | **2006** | **2007** | **2008** |
| **..Neubewerber** | **4** | **9** | **18** | **6** | **15** |
| **..Altbewerber** | **0** | **2** | **0** | **0** | **0** |

**Tabelle 2: Genehmigungsübertragungen im Kreis Neuss von 2004 - 2008**

Die Betriebsübertragungen im Kreis Neuss während des Betrachtungszeitraumes sind überwiegend auf individuelle betriebswirtschaftliche Gründe zurückzuführen, die durch brancheninterne Strukturdefizite nicht anders aufgefangen werden konnten. Auffällig ist die hohe Zahl von Übertragungen an Neubewerber. Bei einem Teil dieser Neuunternehmungen handelt es sich allerdings um Taxibesitzer, die in einer weiteren Unternehmensform, meist als GbR, mit zusätzlichen Personen vorhandene Betriebe übernehmen. Ein Grund liegt im Erfordernis zur Erschließung zusätzlicher Finanzierungsquellen. Ein anderer wichtiger Beweggrund ist die Option, hierdurch die Möglichkeit offen zu halten, im Bedarfsfall einzelne Konzessionen veräußern zu können. Diese Variante wird gewählt, da nach dem PBefG nur die Veräußerung eines gesamten Betriebes (mit allen Konzessionen) erlaubt ist.

Die trotz alle dem hohe Zahl an „echten“ Neugründern zeigt, dass die am Markt tätigen Unternehmer nicht bereit bzw. in der Lage sind, bestehende Betriebe zu übernehmen.

### d) Verteilung der Konzessionen nach Gemeindegrößenklassen

Zum Zeitpunkt der Untersuchung waren im Untersuchungsraum 197 Taxis zugelassen. Auf die Stadt Neuss entfallen mit 81 Fahrzeugen rd. 41 % der erteil-

ten Konzessionen. Für den übrigen Betrachtungsraum sind 116 Genehmigungen erteilt worden. Damit erfolgte im Verhältnis zu den anderen Betriebssitzgemeinden eine überproportionale Verteilung der Konzessionen auf das Stadtgebiet Neuss. Dies entspricht durchaus den besonderen Anforderungen der faktisch als Oberzentrale fungierenden Stadt.

Bei näherer Betrachtung und weitergehenden Einzelvergleichen ist allerdings festzustellen, dass die Konzessionen bezogen auf die Betriebssitzgemeinden völlig unterschiedlich verteilt sind. Zumindest ist nicht zu erkennen, welche Kriterien bei der Erteilung von Konzessionen für die einzelnen Betriebssitzgemeinden zugrundegelegt wurden.

**Tabelle 3** zeigt die Anteile der Betriebssitzgemeinden an der Anzahl der Konzessionen, der Einwohnerzahl und der Flächenanteile bezogen auf die Gesamtzahlen im Rheinkreis Neuss.

| *Betriebssitzgemeinde* | **Anzahl der Konzessionen** | | **Einwohner** | | **Fläche in km²** | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | absolut | % | absolut | % | absolut | % |
| Neuss | 81 | 41,11 | 151.254 | 34,10 | 99,48 | 17,26 |
| Grevenbroich | 44 | 22,33 | 64.197 | 14,47 | 102,57 | 17,79 |
| Dormagen | 22 | 11,17 | 63.139 | 14,23 | 85,41 | 14,82 |
| Meerbusch | 18 | 9,63 | 54.219 | 12,22 | 64,39 | 11,17 |
| Kaarst | 19 | 9,65 | 41.883 | 9,44 | 37,40 | 6,49 |
| Korschenbroich | 6 | 3,05 | 33.228 | 7,49 | 55,26 | 9,59 |
| Jüchen | 5 | 2,54 | 22.732 | 5,13 | 71,84 | 12,46 |
| Rommerskirchen | 2 | 1,02 | 12.956 | 2,92 | 60,08 | 10,42 |
| **Gesamt** | **197** | **100** | **443.608** | **100** | **576,43** | **100** |

**Tabelle 3: Verhältnis der Konzessionen zu Einwohner- und Flächenzahl der Betriebssitzgemeinden**

**Abbildung 12** zeigt die Einwohnerzahl pro Fahrzeug in den einzelnen Betriebssitzgemeinden.

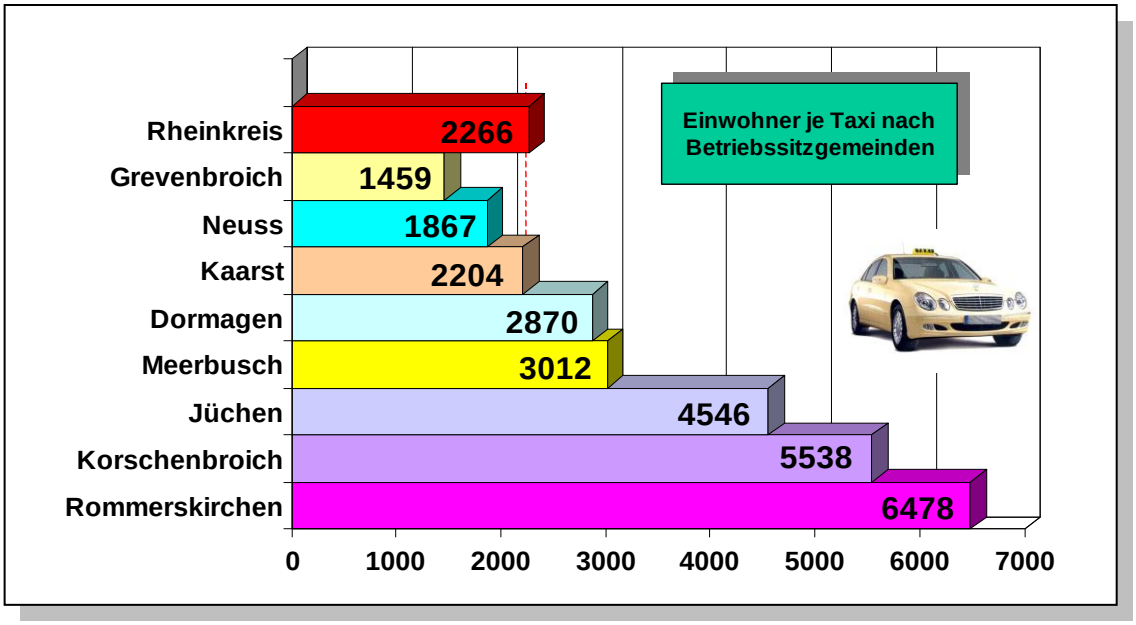



**Abbildung 12: Einwohner je Taxi nach Betriebssitzgemeinde**

Durch die derzeitige Aufteilung der Konzessionen ergibt sich ortsbezogen im Kreis Neuss eine völlig unterschiedliche Verteilung der Fahrzeuge auf die Einwohner. Wie sich im weiteren noch herausstellen wird, führt dies aber nicht zwangsläufig zu anderen Angebots- oder Nachfragestrukturen. Es ist jedoch auch aus dieser Betrachtung kein System für die „Zuteilung“ von Konzessionen an die einzelnen Betriebssitzgemeinden zu erkennen.

## 2. Strukturen des Taxigewerbes im Kreis Neuss

Die Unternehmen im Kreis Neuss liegen in unterschiedlich strukturierten Räumen. Sowohl die Zahl der Einwohner als auch die Flächenausdehnung der ein

| Größenklasse | Einwohnerzahl | Gemeinden/Städte |
|---|---|---|
| 1 | bis 40.000 Einwohner | Jüchen, Korschenbroich, Rommerskirchen |
| 2 | >40.000 Einwohner bis 65.000 Einwohner | Dormagen, Grevenbroich, Kaarst, Meerbusch |
| 3 | >65.000 Einwohner bis 150.000 Einwohner | Neuss |

**Tabelle 4: Zuordnung der Gemeinde/Städte zu Größenklassen**

zelnen Betriebssitzgemeinden weichen erheblich voneinander ab. Zur Auswertung der Betriebsbefragung wäre es nicht dienlich, jede Betriebssitzgemeinde einzeln zu betrachten. Neben einer zu großen Unübersichtlichkeit könnte in Einzelfällen den Anforderungen des Datenschutzes nicht mehr Rechnung getragen werden. Aus diesen Gründen ist für verschiedene Betrachtungen ein Raster gewählt worden, dass nach Betrieben in Gemeindegrößenklassen unterscheidet. **Tabelle 4** gibt für die nachfolgenden Kapitel die Festlegung der Gemeindegrößenklassen wider.

### a) Verteilung der Konzessionen nach Betriebsgrößen

**Abbildung 13** zeigt die Verteilung der Konzessionen auf die einzelnen Betriebsgrößen im Kreis Neuss.

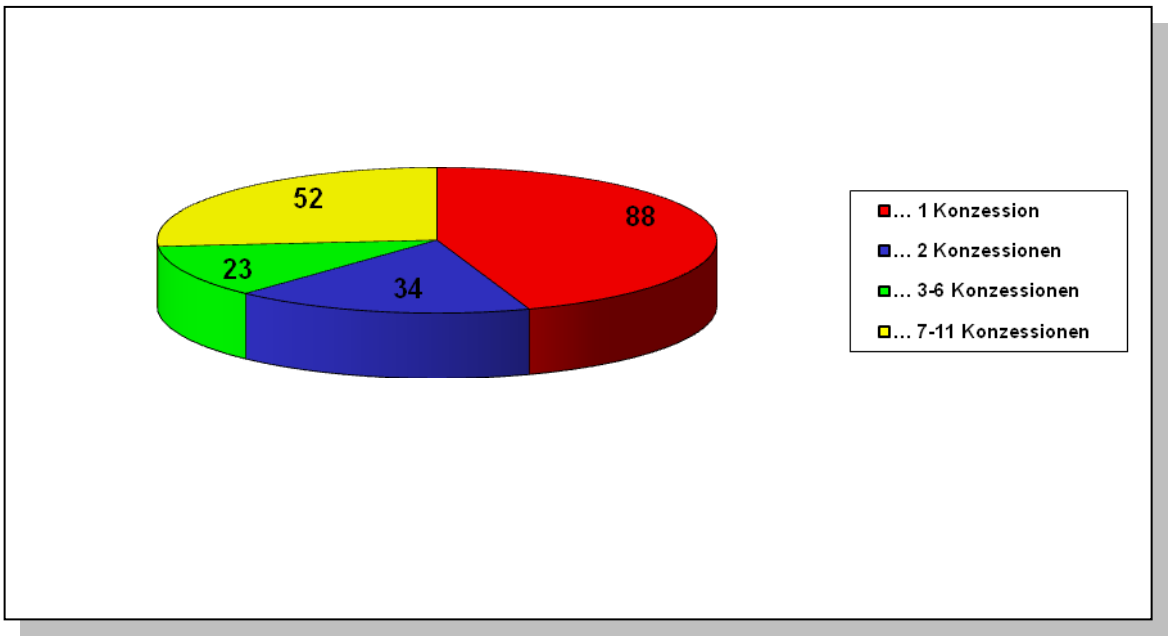



**Abbildung 13: Verteilung der Konzessionen nach Betriebsgröße**

Es sind also von den 197 vergebenen Konzessionen 88 Genehmigungen an Betriebe mit einer einzigen Konzession vergeben, 34 Konzessionen liegen bei Betrieben mit 2 Genehmigungen, 23 Genehmigungen werden von Betrieben mit 3 bis 6 Konzessionen gehalten und 52 Konzessionen konzentrieren sich auf Betriebe mit 7 – 11 Konzessionen. Betrachtet man die einzelnen Betriebssitzgemeinden, zeigt sich außerhalb der Ballungsräume eine Konzentration der Kon-

zessionen auf Betriebe mit einer Mehrzahl von Genehmigungen. **Abbildung 14** zeigt kreisbezogen die Verteilung der Taxikonzessionen auf die Betriebe.

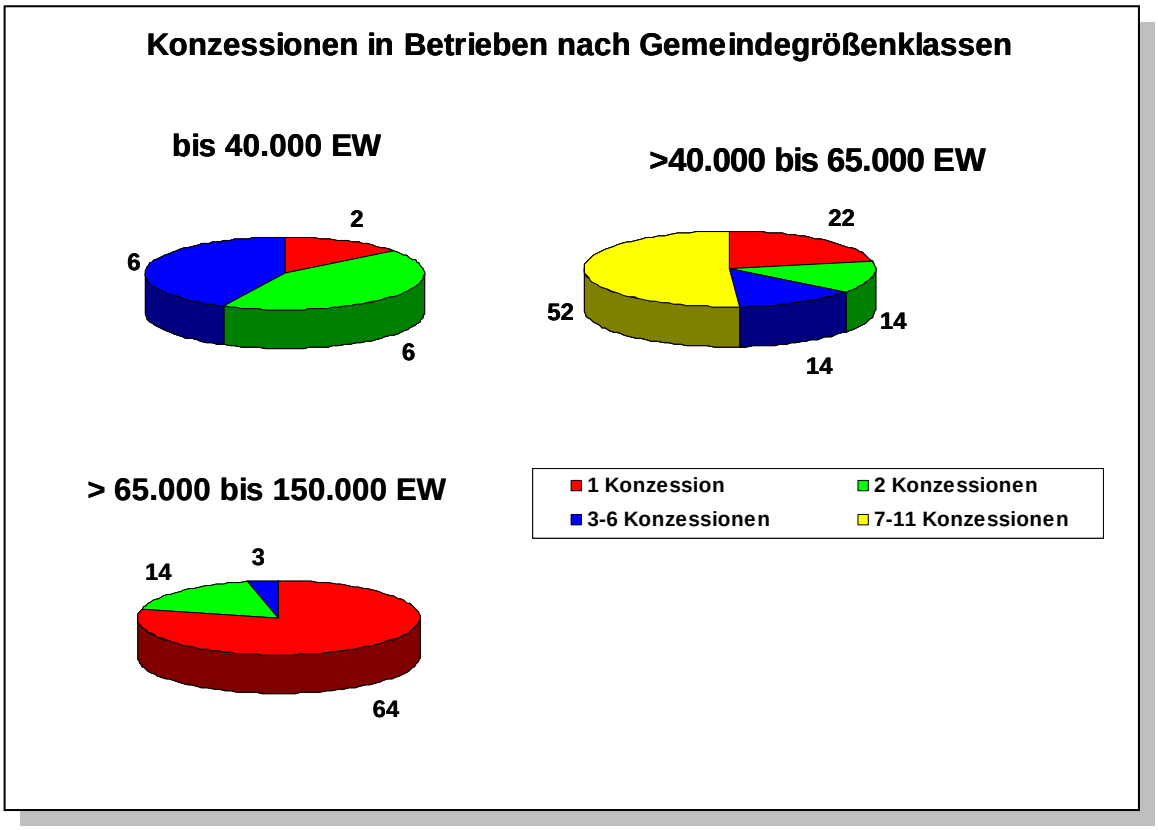



**Abbildung 14: Verteilung der Konzessionen nach Gemeindegrößenklasse**

In der Stadt Neuss stellen 64 Betriebe mit einer einzigen Konzession mit 80 % die überwiegende Mehrheit. Daneben gibt es in der Betriebssitzgemeinde Neuss noch 7 Unternehmen, die jeweils über zwei Konzessionen verfügen und ein Unternehmen mit mehr als 2 Konzessionen.

In den mittelgroßen Städten des Kreises finden sich von den ausgegebenen 102 Konzessionen nur 22 in Betrieben mit einer einzigen Genehmigung. Fast 50 % der Genehmigungen (52) sind an Betriebe mit 7 bis 11 Konzessionen vergeben. 7 Betriebe verfügen über je 2 Konzessionen und ebenfalls 14 Konzessionen sind an Betriebe mit 3 bis 6 Genehmigungen vergeben.

In den kleineren Städten/Gemeinden des Kreises konzentrieren sich die Konzessionen auf wenige Unternehmen. Allein 6 der dort vergebenen 14 Konzessionen wurden an Unternehmen mit 3 bis 6 Konzessionen vergeben. Zwei Unter-

nehmen verfügen über je 2 Konzessionen und nur 2 Unternehmen führen den Betrieb mit jeweils nur einer Konzession.

Insgesamt ist festzustellen, dass in der großstädtisch geprägten Stadt Neuss der klassische Einzel-Taxi-Betrieb vorzufinden ist. Allerdings ist eine Tendenz festzustellen, dass an der Übernahme von Betrieben Besitzer von Konzessionen beteiligt sind.

In den ländlichen Regionen sind rund 24 % der Konzessionen in Betrieben mit einer Genehmigung anzutreffen. Die übrigen 114 Konzessionen sind auf Unternehmen mit 2 und mehr Genehmigungen verteilt, wobei hier insgesamt 92 Konzessionen bei Betrieben liegen, die über drei oder mehr Konzessionen verfügen.

### b) Alter der Unternehmen

**Tabelle 5** gibt einen Überblick über die Gründungsjahre der Unternehmen im Kreis Neuss.

| Gründungsjahr | Betriebsalter | Anzahl d. Betriebe | Anteil in % |
|---|---|---|---|
| vor 1984 | 25 Jahre und älter | 14 | 12,17 |
| 1984 – 1988 | 20 bis 24 Jahre | 13 | 11,30 |
| 1989 – 1998 | 10 – 19 Jahre | 23 | 20,00 |
| 1999 – 2003 | 5 – 9 Jahre | 21 | 18,27 |
| 2004 - 2008 | bis 5 Jahre | 44 | 38,26 |
| insgesamt | | 115 | 100,00 |

**Tabelle 5: Altersstruktur der Taxibetriebe im Rheinkreis Neuss**

Das durchschnittliche Alter der Unternehmen im Kreis Neuss liegt zwischen 13 und 14 Jahren, wobei weniger als ein Achtel der Unternehmen älter als 25 Jahre ist. Auffällig ist, dass rund 40 % der Unternehmen erst in den letzten fünf Jahren gegründet wurden und immerhin 60 % aller Betriebe nicht älter als 10 Jahre sind.

**Tabelle 6** zeigt, dass in den kleinen Betriebssitzgemeinden junge Betriebe mit

| | | Gemeindegrößenklasse | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1 | | 2 | | 3 | |
| **Gründungsjahr** | **Betriebsalter** | absolut | % | absolut | % | absolut | % |
| vor 1984 | 25 Jahre und älter | 0 | 0 | 5 | 14,29 | 7 | 9,86 |
| 1984 – 1988 | 20 bis 24 Jahre | 1 | 11,11 | 3 | 8,57 | 4 | 5,63 |
| 1989 – 1998 | 10 – 19 Jahre | 1 | 11,11 | 8 | 22,86 | 17 | 23,94 |
| 1999 – 2003 | 5 – 9 Jahre | 2 | 22,22 | 8 | 22,86 | 19 | 26,76 |
| 2004 - 2008 | bis 5 Jahre | 5 | 55,56 | 11 | 31,42 | 24 | 33,81 |

**Tabelle 6: Altersstruktur der Unternehmen im Rheinkreis Neuss nach Gemeindegrößen**

einem Betriebsalter unter 10 Jahren sogar 78 % der Unternehmen ausmachen.

In den mittelgroßen Betriebssitzgemeinden sind immerhin rund 45 % und in der Stadt Neuss noch fast 40 % der Unternehmen älter als 10 Jahre. Das Betriebsalter der Unternehmen in kleinen Betriebssitzgemeinden liegt durchschnittlich unter 8 Jahren. Die Fluktuation im Gewerbe liegt, über einen Zeitraum von 10 Jahren betrachtet, bei rd. 50 %.

### c) Mitarbeiterstrukturen in den Betrieben

Rund 45 % der Unternehmen im Kreis Neuss sind Betriebe mit nur einer Konzession. In diesen Unternehmen fahren die Eigentümer mit einzelnen Ausnahmen eine Schicht des Fahrzeuges selbst. Soweit die Fahrzeuge mehr als 10 Stunden betriebsbereit sind, werden in diesen Unternehmen im allgemeinen Aushilfsfahrer/innen bzw. in einzelnen Fällen mithelfende Familienangehörige eingesetzt. Die Unternehmen mit mehr als einer Genehmigung setzen sowohl feste Vollzeit- als auch feste Teilzeit- sowie Aushilfskräfte ein. **Tabelle 7** zeigt die Mitarbeiterstruktur nach Gemeindegrößenklasse.

| Gemeindegrößenklasse | Anzahl der Unternehmen | ausschließlich selbstfahrender Unternehmer | selbstfahrend + Aushilfen | selbstfahrend + feste Teil-/Vollzeitmitarbeiter | selbstfahrend + mithelfende Familienangehörige |
|---|---|---|---|---|---|
| **1** | 9 | 1 | 2 (14) | 5 (11) | 3 (4) |
| **2** | 35 | 3 | 26 (212) | 27 (86) | 12 (23) |
| **3** | 71 | 3 | 68 (119) | 7 (64) | 11 (18) |
| **Rheinkreis Neuss gesamt** | 115 | 7 | 96 (345) | 39 (161) | 26 (45) |

( ) = Anzahl der Beschäftigen

**Tabelle 7: Einsatz von Personal in Unternehmen nach Gemeindegrößenklassen**

Von den 115 Unternehmern fahren 5 Personen ihr Fahrzeug ausschließlich selber. Alle anderen 110 Unternehmer setzen Fahrpersonal ein, wobei 3 Unternehmer überhaupt nicht selbst fahren. Damit sind im Taxigewerbe des Kreises Neuss inkl. der Unternehmer insgesamt 673 Personen beschäftigt. Die durchschnittliche Arbeitszeit der Aushilfen liegt bei 12 Stunden pro Woche, Die Teil- und Vollzeitarbeitskräfte werden durchschnittlich zu 39 Stunden/Woche eingesetzt, die mithelfenden Familienangehörigen kommen durchschnittlich auf eine Wochenarbeitszeit von 41 Stunden. Die Unternehmer selbst sind durchschnittlich 56 Stunden wöchentlich im Einsatz. Damit ergibt sich eine Gesamteinsatzzeit über alle Unternehmer und Beschäftigten im Taxigewerbe des Kreises Neuss von 963.872 Stunden pro Jahr.

### d) Bereitstellung der Fahrzeuge

Unter der theoretischen Annahme, dass alle Fahrzeuge ständig bereitstehen, ergibt sich aus der derzeitigen Genehmigungszahl eine Kapazität von 1.720.992 Stunden / Jahr. Nach Auswertung der Betriebsbefragung liegt die

| | Gemeindegrößenklassen | | | | | | Kreisgebiet | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1 | | 2 | | 3 | | | |
| | Stunden pro Tag | gesamt | Stunden pro Tag | gesamt | Stunden pro Tag | gesamt | Stunden pro Tag | gesamt |
| | Nacht | | Nacht | | Nacht | | Nacht | |
| Montag | 138 | 183 | 926 | 1326 | 606 | 906 | 1.670 | 2415 |
| | 45 | | 400 | | 300 | | 745 | |
| Dienstag | 138 | 188 | 926 | 1326 | 600 | 850 | 1.664 | 2364 |
| | 50 | | 400 | | 250 | | 700 | |
| Mittwoch | 142 | 212 | 876 | 1316 | 606 | 906 | 1.624 | 2434 |
| | 70 | | 440 | | 300 | | 810 | |
| Donnerstag | 142 | 192 | 926 | 1326 | 600 | 900 | 1.668 | 2418 |
| | 50 | | 400 | | 300 | | 750 | |
| Freitag | 138 | 260 | 875 | 1780 | 670 | 1420 | 1.683 | 3460 |
| | 122 | | 905 | | 750 | | 1.777 | |
| Samstag | 96 | 238 | 700 | 1600 | 560 | 1320 | 1.356 | 3158 |
| | 142 | | 900 | | 760 | | 1.802 | |
| Sonntag | 50 | 116 | 560 | 1080 | 280 | 580 | 890 | 1776 |
| | 66 | | 520 | | 300 | | 886 | |
| Einsatzzeit %-Anteil an (Gesamt-kapazität) | **1.389 = 59,06 % (2.352)** | | **9.754 = 56,92 % (17.136)** | | **6.882 = 50,57 % (13.608)** | | **18.025 = 54,46 % (33.096)** | |

**Tabelle 8: Einsatz der Fahrzeuge nach Gemeindegröße**

Gesamteinsatzzeit der Fahrzeuge im Kreis Neuss bei rund 13,00 Stunden/Tag. **Tabelle 8** zeigt die durchschnittlichen Einsatzzeiten/Bereitstellungszeiten der Fahrzeuge im Kreisvergleich mit einer Verteilung nach Wochentagen.

Da die Einsatzzeiten der Fahrzeuge erheblich unter den fahrzeugbezogenen Kapazitäten liegen, wurden in einzelnen Fällen Zusatzbefragungen unter den Unternehmen über die Gründe für diese Differenz gemacht. Die Unternehmer, sowohl die ausschließlich selbst fahrenden, als auch diejenigen, die Mitarbeiter beschäftigen, zeigten aus „betriebswirtschaftlichen Gründen“ kein Interesse an der zusätzlichen Bereitstellung der Fahrzeuge. Begründet wird dies mit den hohen Personaleinsatzkosten. Aufgrund der niedrigen Nachfrage zu bestimmten Zeiten, entscheiden sich die Unternehmer für den Einsatz der Fahrzeuge zu ertragsgünstigen Zeiten. Jeder weitere Einsatz wäre nach ihrer Auffassung unwirtschaftlich, da die Personalkosten im Verhältnis zum Ertrag zu hoch seien.

Einige Unternehmer geben an, dass die Nachfrage nicht ausreichend hoch sei oder der Versuch der Anstellung von festen Mitarbeitern ins Leere laufe. Letzteres ergibt sich aus der Erfahrung der Unternehmer durch die Arbeit zu ungünstigen Zeiten (nachts, Wochenende) bei relativ niedrigem Grundlohn (1.100,-- bis 1.300,-- € mtl.).

Die Zusatzfrage, ob die Unternehmen besondere die betriebswirtschaftlichen Gründe durch entsprechende Kostenrechnungssysteme ermittelt haben, wurde bis auf acht Ausnahmen verneint. Hier wurde festgestellt, dass sich im Rahmen der Kostenrechnung zwar noch ein zusätzlicher Deckungsbeitrag erreichen ließe, aber entweder die „Belastung durch feste Mitarbeiter“ nicht hingenommen werden soll oder eben keine Mitarbeiter zu gewinnen seien. Die anderen Befragten gaben an, aus Erfahrung entscheiden zu können, dass sich die Beschäftigung zusätzlichen Personals nicht lohne.

### e) Auslastung der Fahrzeuge

Die 197 im Kreis Neuss zugelassenen Taxis sind insgesamt 963.872 Stunden jährlich im Einsatz. In dieser Zeit legten sie zuletzt im Jahre 2008 zusammen 15.203.547 km zurück. Damit wird eine durchschnittliche Fahrleistung pro Fahrzeug und Stunde von 15,77 km erbracht. **Tabelle 9** zeigt die Flottenfahrleistung nach Gemeindegrößenklassen.

| Gemeinde-größenklasse | Vergleichsjahre | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 2004 | | 2008 | |
| | gesamt | je Fahrzeug | gesamt | je Fahrzeug |
| 1 | 1.468.000 | 64.000 | 1.014.636 | 72.474 |
| 2 | 7.692.771 | 65.193 | 7.827.620 | 76.741 |
| 3 | 5.462.364 | 67.437 | 5.318.988 | 65.666 |
| Kreisgebiet | 14.623.155 | 66.168 | 14.161.244 | 71.884 |

**Tabelle 9: Flottenfahrtleistung in den Betriebssitzgemeinden**

Über den Beobachtungszeitraum hat sich die Gesamtfahrleistung der Fahrzeugflotte kaum verändert. Allerdings ist zu beachten, dass seit dem Jahre

2000 die Zahl der Konzessionen kontinuierlich zurückgefahren wurde. Die Reduktion der Genehmigungen um rund 11 % führt zu einer durchschnittlichen Erhöhung der Fahrleistung pro Fahrzeug um 8,64 %. Damit hat sich die Rücknahme der Konzessionszahlen zugunsten der Fahrleistung der bestehenden Unternehmen ausgewirkt.

Allein die Fahrtleistung ist allerdings kein Indikator für die Unternehmensentwicklung. Wichtig ist hier zusätzlich die Information über den Anteil der Besetztfahrten an den Gesamtfahrten sind. Hierzu zeigt **Tabelle 10** eine Vergleichsbetrachtung nach den festgelegten Gemeindegrößenklassen im Rheinkreis Neuss.

| Gemeindegrößenklasse | besetzt gefahren | unbesetzt gefahren |
|---|---|---|
| 1 | 42,80 % | 57.20 % |
| 2 | 47,46 % | 52,54 % |
| 3 | 52,65 % | 47,35 % |
| Kreisgebiet | 47,64 % | 52,36 % |

**Tabelle 10: Verteilung besetzt/unbesetzte Fahrtanteile nach Gemeindegrößen**

Der Anteil der besetzt gefahrenen Kilometer beträgt über das Kreisgebiet durchschnittlich 47,64 %. Bei Betrachtung nach Gemeindegrößen fällt auf, dass die Unternehmen in den kleinen Betriebssitzgemeinden eine um 10 % ungünstigere Auslastung haben; andererseits die Unternehmen im Stadtgebiet Neuss eine 10 % höhere Auslastungsquote haben.

### f) Auftragsstruktur/Auftragslage

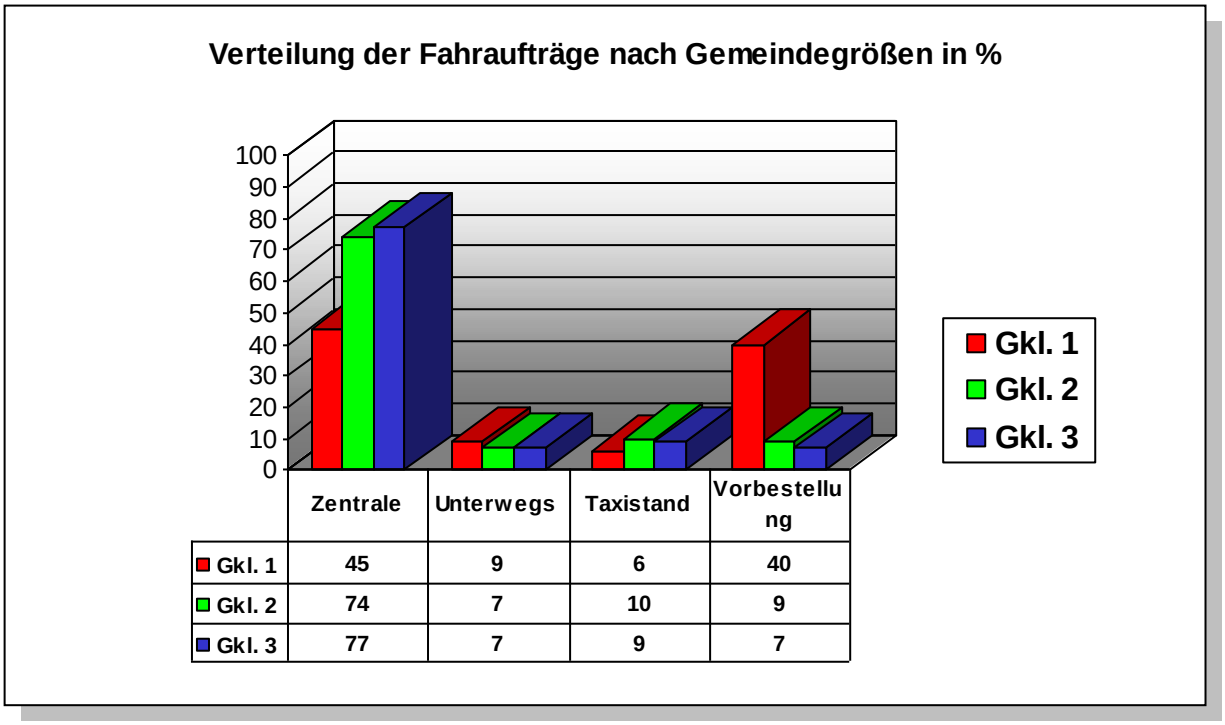
Die Unternehmen des Taxigewerbes im Kreis Neuss sind zu über 85 % Zentralen angeschlossen, die mehreren Unternehmen ihre Leistung anbietet. 5 Unternehmen betreiben eine eigene Vermittlungszentrale; insgesamt 14 Unternehmer im gesamten Kreisgebiet sind keiner Vermittlungszentrale angeschlossen und stellen ihr Fahrzeug ausschließlich an den Bereitstellungsplätzen bzw. an bestimmten Veranstaltungsorten bereit.

Über alle Unternehmen betrachtet werden rund 2/3 aller Fahraufträge durch zentrale Auftragsannahme und Weitergabe vermittelt. 1/8 der Fahrten erfolgt durch Unterwegsaufnahme, 1/12 durch Aufnahme am Taxistand und ca. 1/8 durch Vorbestellung. **Tabelle 11** zeigt die Verteilung der Fahrtaufnahmen nach Auftragsart über das Kreisgebiet.

| Fahrtaufträge durch... | Zentralen-vermittlung | Unterwegs-aufnahme | Aufnahme am Taxistand | Vorbestellung |
|---|---|---|---|---|
| **Kreis-Gebiet** | 66,7 % | 12 % | 9 % | 12,3 % |

**Tabelle 11: Verteilung der Fahrtaufträge nach Auftragsart im Kreisgebiet**

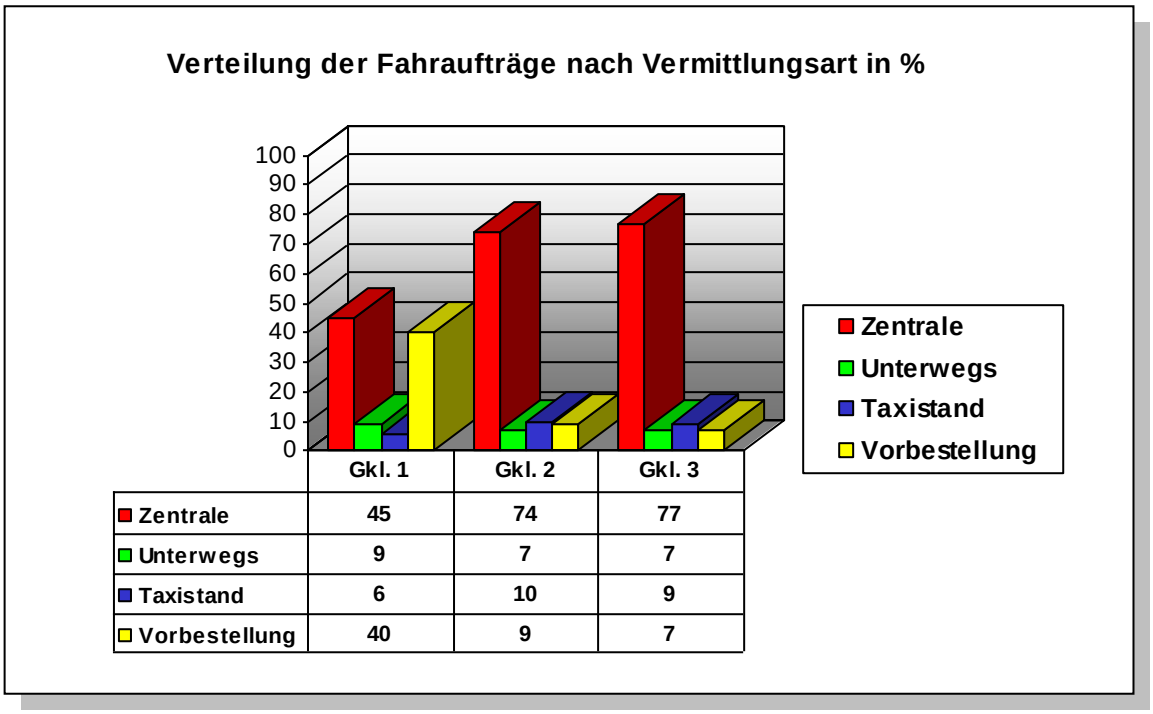
In **Abbildung 15** ist aufgeschlüsselt, wie sich die Auftragsverteilung in den einzelnen Betriebssitzgemeinden darstellt.




| | Zentrale | Unterwegs | Taxistand | Vorbestellung |
|---|---|---|---|---|
| Gkl. 1 | 45 | 9 | 6 | 40 |
| Gkl. 2 | 74 | 7 | 10 | 9 |
| Gkl. 3 | 77 | 7 | 9 | 7 |

**Abbildung 15: Fahrtaufträge nach Vermittlungsart und Gemeindegröße**

Die hohe Quote der Zentralenvermittlung in der Stadt Neuss ist auf den hohen Organisationsgrad der Zentrale zurückzuführen. Viele Unternehmer erhalten



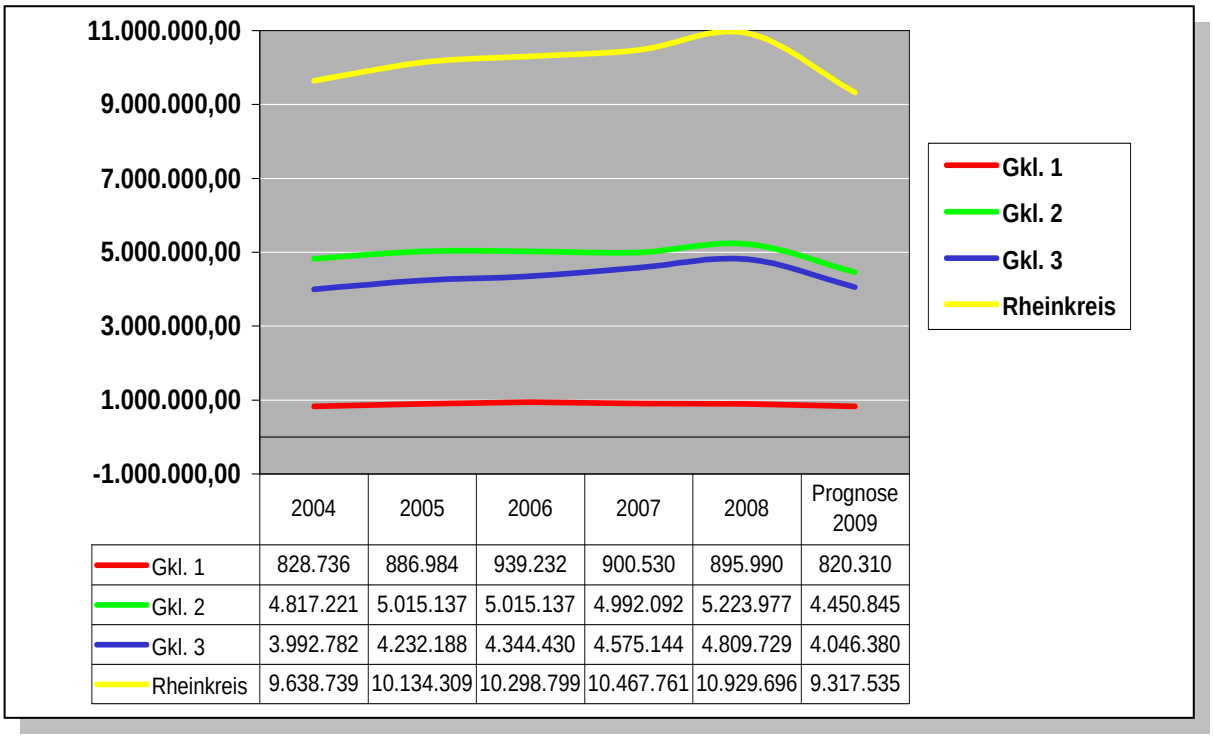

| | Gkl. 1 | Gkl. 2 | Gkl. 3 |
|---|---|---|---|
| Zentrale | 45 | 74 | 77 |
| Unterwegs | 9 | 7 | 7 |
| Taxistand | 6 | 10 | 9 |
| Vorbestellung | 40 | 9 | 7 |

**Abbildung 16: Verteilung der Fahrtaufträge nach Gemeindegröße**

ihre Fahrtaufträge bereits während einer Besetztfahrt oder unmittelbar im Anschluss an das Ende einer Auftragsfahrt. Die Unterwegsaufnahmen und die Aufnahmen an den Bereitstellungsplätzen bilden nur einen geringen Anteil an den Fahraufträgen. Dies liegt besonders daran, dass die einzelnen Betriebssitzgemeinden kaum stark frequentierte Punkte des ÖPNV oder herausragende touristische Ziele haben. Starke Unterschiede zeigen sich auch bei dem Anteil der Vorbestellungen zwischen kleinen Gemeinden (40 %) und der Stadt Neuss (7 %). **Abbildung 16** verdeutlicht die Unterschiede zwischen großen, mittleren und kleinen Betriebssitzgemeinden noch einmal.

### g) Umsatzentwicklung in den Unternehmen

Zur Ermittlung der Ertragslage ist die Feststellung der Kilometerleistung allein nicht ausreichend. Als erster Indikator für die Entwicklung des unternehmerischen Erfolges ist die im Verhältnis dazu zu betrachtende Umsatzentwicklung im Gewerbe. Die Unternehmen haben im Jahre 2008 insgesamt knapp 10,93 Mio. € umgesetzt. Dies bedeutet eine Steigerung von 13,38 % oder 1,29 Mio. € zum Jahre 1995. **Abbildung 17** zeigt die Umsatzentwicklung bezogen auf die einzelnen Gemeindegrößenklassen von 2004 bis 2008 im Zusammenhang.




| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | Prognose 2009 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Gkl. 1 | 828.736 | 886.984 | 939.232 | 900.530 | 895.990 | 820.310 |
| Gkl. 2 | 4.817.221 | 5.015.137 | 5.015.137 | 4.992.092 | 5.223.977 | 4.450.845 |
| Gkl. 3 | 3.992.782 | 4.232.188 | 4.344.430 | 4.575.144 | 4.809.729 | 4.046.380 |
| Rheinkreis | 9.638.739 | 10.134.309 | 10.298.799 | 10.467.761 | 10.929.696 | 9.317.535 |

**Abbildung 17: Umsatzentwicklung 2004 bis 2008 nach Gemeindegröße in Mio. €**

Besonders zu beachten gilt, dass diese Umsätze sich auch hier auf eine um 10% reduzierte Zahl von Untermnehmen konzentrieren.

Zu diesem Umsatz tragen die Betriebe in den einzelnen Betriessitzgemeinden in unterschiedlicher Höhe bei. **Abbildung 18** zeigt die Umsatzanteile bezogen auf die einzelnen Betriebsgrößenklassen.

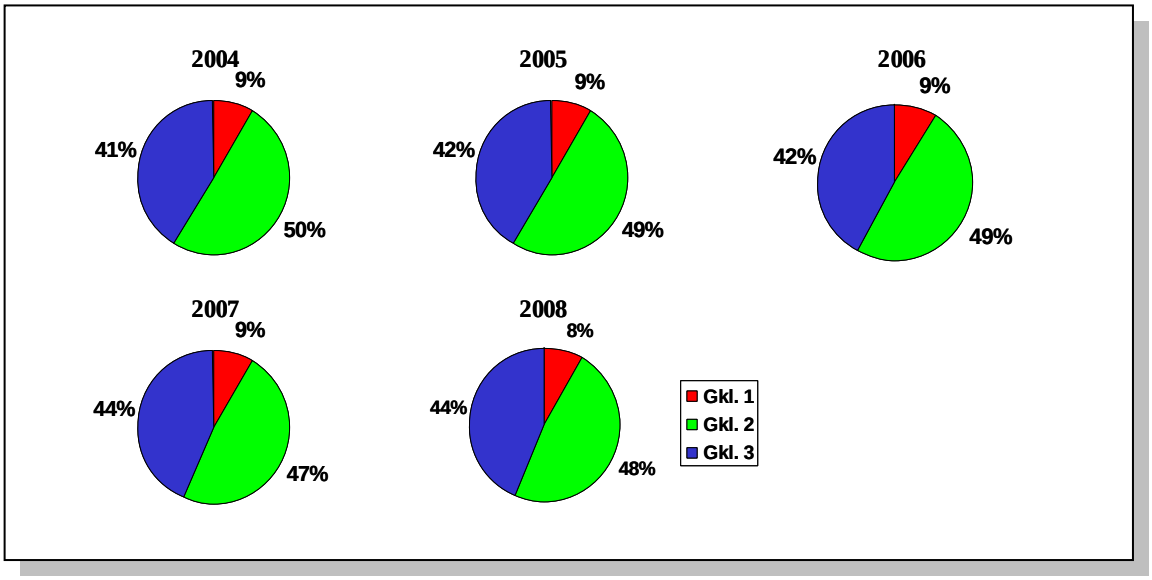



**Abbildung 18: Umsatzverteilung nach Gemeindegrößenklassen von 2004 bis 2008**

Im Taxigewerbe des Kreises Neuss war von 2004 bis 2008 insgesamt eine durchschnittliche Umsatzsteigerung von 2,68 % pro Jahr zu verzeichnen.

Berücksichtigt man allerdings den Rückgang der zugelassenen Taxis von 221 auf 197, stellt sich die Umsatzentwicklung fahrzeugbezogen wesentlich günstiger dar.

Bezogen auf die Kilometerleistung der Fahrzeugflotte ergeben die absoluten Umsatzzahlen eine Einnahme von durchschnittlich 0,77 € pro gefahrenem Kilometer für das Jahr 2008. Im Jahre 2004 lag der Umsatz pro Kilometer Fahrleistung noch bei 0,66 €. Damit liegt die Umsatzsteigerung zwischen 2004 und 2008 bei 11 Cent oder 16,67 %.

Die Reduzierung der zugelassenen Taxis hat sich somit positiv auf die Ertragslage der Unternehmen ausgewirkt: Bei fast gleicher Gesamtkilometerleistung führt die geringere Zahl von Fahrzeugen zu einer besseren Auslastung; Leerkilometer konnten stark reduziert werden.

Die Durchschnittszahlen für den gesamten Betrachtungsraum stellen sich für die einzelnen Betriebssitzgemeinden unterschiedlich dar. **Tabelle 12** zeigt die Umsatzzahlen pro Kilometer Fahrleistung in den Jahren 2004 und 2008 bezogen auf die Gemeindegrößenklasse.

| **Gemeinde-größenklasse** | **1995** | **1999** |
|---|---|---|
| **1** | 0,565 €/km | 0,883 €/km |
| **2** | 0,626 €/km | 0,667 €/km |
| **3** | 0,731 €/km | 0,769 €/km |
| **Kreis Neuss** | 0,659 €/km | 0,772 €/km |

**Tabelle 12: Umsatzentwicklung in den Betriebssitzgemeinden je Fahrzeugkilometer**

Die ermittelte Umsatzsteigerung im Kreis Neuss von durchschnittlich 0,12 € pro Fahrtkilometer über 5 Jahre schlägt am stärksten in den kleinen Betriebssitzgemeinden durch. Hier ist über einen Zeitraum von 5 Jahren tatsächlich ein

Umsatzplus von insgesamt 0,32 € (56,28 %) pro Kilometer Fahrleistung zu verzeichnen. Die Unernehmen in den mittleren und großen Betriebssitzgemeinden konnten die früheren stetigen Umsatzrückgänge abfangen und in eine Umsatzsteigerung umkehren. Über die die 5 Jahre des Betrachtungszeitraumes haben sie eine durchschnittliche Umsatzsteigerung vion rd. 6 % erreicht.

### h) Kostenentwicklung für die Unternehmen

Für die Feststellung der Ertragslage in den Unternehmen sind den oben ermittelten Umsätzen die Kosten in den Betrieben gegenüberzustellen, die zur Leistungserbringung erforderlich sind.

Bei der Auswertung der Betriebsbefragung hat sich herausgestellt, dass bis auf einzelne Ausnahmen kein Unternehmen eine qualifizierte Kostenrechnung betreibt. Der Regelfall ist die steuerliche Gewinn- und Verlustermittlung, die weitestgehend durch Steuerberater erfolgt. Damit besteht weder eine ständige Kostenübersicht noch eine aktuelle Grundlage für etwaige Angebots- oder Nachkalkulationen. Die Unternehmen verlassen sich regelmäßig darauf, dass der Taxitarif und die daraus resultierenden Umsätze kostendeckend und gewinnbringend sind.

Zunächst ist die ermittelte Gesamtkostenstruktur über den Betrachtungszeitraum in **Tabelle 13** nach den Gemeindegrößen differenziert dargestellt und fahrzeug- sowie kilometerbezogen ausgewiesen.

| Kosten je Fahrzeug | 1 | | 2 | | 3 | | Kreis Neuss | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2004 | 2008 | 2004 | 2008 | 2004 | 2008 | 2004 | 2008 |
| fixe Kosten | 15.014 € | 14.067 € | 15.853 € | 16.759 € | 16.219 | 17.903 € | 15.695 € | 16.243 € |
| variable Kosten | 14.688 € | 14.976 € | 12.688 € | 14.137 € | 14.312 | 15.402 € | 13.898 € | 14.838 € |
| Personalkosten | 16.313 € | 18.352 € | 35.482 € | 34.212 € | 14.800 | 16.465 € | 22.198 € | 23.010 € |
| Gesamtkosten je Fahrzeug | 46.015 € | 47.397 € | 64.023€ | 65.108 € | 45.323 | 46.770 € | 51.791 € | 51.091 € |
| Kosten je Kilome- | 0,719 € | 0,654 € | 0,982 € | 0,991 € | 0,672 € | 0,712 € | 0,758 € | 0,711 € |

**Tabelle 13: Gesamtkostenstruktur im Kreis Neuss**

Im Betrachtungszeitraum haben die Betriebe insgesamt eine Kostensenkung von durchschnittlich 6,2 % über den Kreis Neuss erreicht. Diese Kostenentwicklung ist jedoch nicht auf den Rückgang in den einzelnen Kostenarten zurückzuführen; vielmehr greift hier die Verteilung der Gesamtkilometerleistung (vgl. **Tab. 9**) auf wesentlich weniger Fahrzeuge. Besonders wirkt sich diese Maßnahme in den kleinen Betriebsitzgemeinden aus. In den mittelgroßen Gemeinden sind die Kosten pro km nahezu unverändert geblieben. In der großen Betriebssitzgemeinde Stadt Neuss waren sogar Kostensteigerungen pro km zu verzeichnen. Hier ist allerdings auch die Zahl der Konzessionen gleich geblieben.

## II. Mikroökonomische Betrachtung

### 1. Analyse der Daten aus der Betriebsbefragung

#### a) Datenverwertbarkeit

Die von den 76 Unternehmen zur Verfügung gestellten Daten konnten nicht in vollem Umfange verwertet werden. Insbesondere aus folgenden Gründen waren Bögen bzw. Datenblöcke auszusondern:

- Das Unternehmen wurde erst zum Ende des Beobachtungszeitraumes gegründet.
- Die Angaben zum letzten Jahr liegen noch nicht vor.
- Es wurden keine Angaben gemacht.
- Die Angaben waren nicht verwertbar, insbesondere weil sie nicht plausibel waren oder weil sie unvollständig waren. In einzelnen Fällen gehörten hierzu auch die Bögen, bei denen ausschließlich Angaben des Steuerberaters weitergegeben wurden.

#### b) Vorgehensweise

Wie bereits weiter oben erwähnt kam bei der Auswertung der Fragebögen noch die Schwierigkeit hinzu, dass die Unternehmen überwiegend keine Kosten- und Leistungsrechnung nach den Grundsätzen des internen betrieblichen Rechnungswesens betreiben, so dass sich die Kostenermittlung als entsprechend

schwierig darstellte. Die einzelnen Kostenarten, wie sie im Taxiunternehmen anfallen, konnten zum Teil nicht isoliert werden; daher wurde z. T. mit Kostenblöcken gearbeitet. Die Untersuchungsergebnisse wurden zusätzlich auf verschiedene Weise einer Plausibilitätsprüfung unterzogen. Sowohl die Einsatzzeiten als auch die Umsatzzahlen, die Betriebskosten, wie die Personalsituation wurden mit anderen Tarifgebieten, mit anderen Betrieben und mit Musterbetrieben verschiedener anderer Gutachten verglichen. Die Ergebnisse der Betriebsbefragung für den Kreis Neuss wurden entsprechend ausgewertet. Erlöse, die aus anderen Tätigkeiten als dem unmittelbaren Taxigeschäft herrühren wurden aus den Betriebsergebnissen herausgerechnet.
Damit erfolgt auf Basis der im November und Dezember 2009 durchgeführten Betriebsbefragung die Ermittlung der wirtschaftlichen Situation des Taxigewerbes im Kreis Neuss.

## 2. Beispielbetriebe und betriebswirtschaftliche Kennzahlen

### a) Kosten-/Leistungsrechnung

Aus den Daten und den ermittelten Betriebsstrukturen und Betriebsabläufen werden zwei typische Musterbetriebe kreiert, wie sie überwiegend im Taxigewerbe sind.

Zum einen wird ein **Musterbetrieb I** betrachtet, in dem ein Fahrzeug im Ein-Schicht-Betrieb durch einen Unternehmer eingesetzt wird. Hierbei wird unterstellt, dass die Einsatzzeit des Fahrzeuges und die Arbeitszeit eines Unternehmers gleich sind. Dies führt zu einer Betrachtung für ein Fahrzeug ohne Personalkosten. Zum anderen wird für einen **Musterbetrieb II** die Beschäftigung von drei Aushilfskräften berücksichtigt, was zu einem 1,5-Schicht-Betrieb führt, wie er im Kreis Neuss regelmäßig anzutreffen ist.

Zunächst wird anhand der vorgegebenen Daten eine Vollkostenrechnung inklusive einer angemessenen Vorsorgeaufwendung für den Unternehmer anhand der Daten für 2008 durchgeführt. Durch Gegenüberstellung der Umsätze für diesen Zeitraum ergibt sich, welcher Betrag für einen Unternehmerlohn verbleiben würde. **Tabelle 14** zeigt diesen Zusammenhang.

| **Kosten/Leistungsinformationen** | **Musterbetrieb I** (Unternehmer ohne Mitarbeiter) | **Musterbetrieb II** (Unternehmer und Aushilfe) |
|---|---|---|
| Einsatzzeit/Fahrzeug/Tag<br>Einsatzzeit/Fahrzeug/Jahr | 11,34 Std.<br>6 Tage 50 Wochen = 3.402 Std./Jahr | 14,92 Std.<br>7 Tage 50 Wochen = 5.222 Std./Jahr |
| Fahrtendaten | | |
| ⇨ Fahrtenzahl/Tag | 16 | 17 |
| ⇨ Fahrtenzahl/Jahr | 4.800 | 5.950 |
| ⇨ Fahrtenlänge | 13,11 km | 13,65 km |
| ⇨ Besetztanteil | 6,25 km (47,7 %) | 6,14 km (45 %) |
| ⇨ Fahrtenlänge/Jahr | 62.928 km | 81.217 km |
| ⇨ Besetztanteil | 30.016,66 km (47,7 %) | 36.547,65 km (45 %) |
| ⇨ Fahrgäste/Fahrt | 1,4 | 1,8 |
| ⇨ Fahrgäste/Tag | 22,4 | 30,6 |
| ⇨ Fahrgastkilometer/Fahrt | 9,36 km | 11,05 km |
| ⇨ Fahrgastkilometer/Tag | 149,76 km | 187,85 km |
| Umsatzdaten | | |
| ⇨ Umsatz/Stunde | 17,16 € | 13,46 € |
| ⇨ Umsatz/Tag | 194,56 € | 200,77 € |
| ⇨ Umsatz/Fahrgast | 8,69 € | 6,56 € |
| ⇨ Umsatz/Fahrt | 12,16 € | 11,81 € |
| ⇨ Umsatz/bkm | 1,95 € | 1,92 € |
| ⇨ Umsatz/fkm | 0,93 € | 0,87 € |
| ⇨ Umsatz/Jahr | 58.368 € | 70.269 € |
| Kostendaten | | |
| ⇨ Variable Kosten/fkm | 0,24 € | 0,19 € |
| ⇨ Variable Kosten/Jahr | 15.102 € | 14.312 € |
| ⇨ Variable Kosten/Std. | 4,44 € | 2,74 € |
| ⇨ Variable Kosten/Fahrt | 3,15 € | 2,41 € |
| ⇨ Variable Kosten/Tag | 50,34 € | 40,89 € |
| ⇨ Fixkosten /Jahr | | |
| ⇨ ohne U.-lohn und ohne Vorsorge | 16.114 € | 16.219 € |
| ⇨ mit Vorsorge (U.) | 22.114 € | 22.219 € |
| ⇨ mit Personalkosten | ./. | 17.400 € |
| Gesamtkosten/Jahr ohne Unternehmerlohn | 37.216 € | 53.937 € |
| **Ertrag ohne Unternehmerlohn/Jahr** | **15.104 €** | **16.332 €** |

**Tabelle 14: Ertragsermittlung nach Vollkostenrechnung im Taxiunternehmen**

**Tabelle 14** ist zu entnehmen, dass unter Vollkostenrechnung ein Unternehmerlohn von 15.104 € im Ein-Fahrzeug-Betrieb verbleibt. Berücksichtigt ist hierbei ein Vorsorgeaufwand von 6.000 € pro Jahr. Damit erreicht der Unternehmer einen „Bruttolohn“ von 6,20 €/ Stunde. Wollte man einen Unternehmerlohn von 9,-- € brutto pro Arbeitsstunde erreichen, müsste ein Verlust von 9.514 € pro Jahr hingenommen werden. Die Gesamtkosten würden dann auf 61.834 € steigen.

Für den **Musterbetrieb II** stellt sich das Ergebnis ähnlich dar. Der erhöhte Fahrzeugeinsatz ist allerdings nur durch den Einsatz weiterer Mitarbeiter/innen möglich. Die dadurch anfallenden Personalkosten sind allerdings so hoch, dass der Ertrag sich nicht wesentlich erhöht.

Von den vergebenen 197 Konzessionen liegen inzwischen nur noch 88 Konzessionen in Ein-Fahrzeug-Betrieben. Damit sind bereits über 55 % der Konzessionen in Betrieben mit mehreren Fahrzeugen zusammengefasst.

Insgesamt ist daraus der Schluss zu ziehen, dass die wirtschaftliche Betätigung der Unternehmen zurzeit nur zu lasten des Verbrauches des Betriebsvermögens erfolgt. Allerdings ist auch dann die Unternehmerentlohnung immer noch nicht als angemessen zu bezeichnen. Die Betriebsbefragung ergab tatsächlich, dass der weitaus größte Teil der Unternehmer mit einem Fahrzeug auf die Altersvorsorge verzichtet. Außerdem liegt das Alter der Fahrzeuge in Ein-Fahrzeug-Betrieben mit durchschnittlich 6,5 Jahren erheblich höher als in den Mehrfahrzeugbetrieben (4,7 Jahre)

### b) Deckungsbeiträge

Für das klassische Taxiunternehmen verbietet sich die Deckungsbeitragsrechnung, da nur minimal andere Leistungen als die Personenbeförderung erbracht werden und regelmäßig nur ein bis zwei Fahrzeuge zur Leistungserbringung beitragen. Auch die gelegentlichen Besorgungsfahrten bilden einen so geringen Anteil an den Einnahmen, dass sie nicht den Verzicht auf eine Vollkostenrechnung rechtfertigen würden. Unternehmen mit einer Vielzahl von Konzessionen bilden im Kreis Neuss die Ausnahme.

**c) Break-even-Analyse**

Anhand der Analyse der Ergebnisse der Betriebsbefragung wird im Rahmen von Break-even-Analysen für die beiden Musterbetriebe ermittelt, welcher Taxitarif im Kreis Neuss erforderlich ist, damit die Unternehmen nach objektiven betriebswirtschaftlichen Aspekten rentierlich arbeiten können.

Bei den Break-even-Analysen werden die aus der Betriebsbefragung ermittelten Fixkosten zuzüglich einer angemessenen Altersvorsorge für den Unternehmer und einer Vollabschreibung der Fahrzeuge über vier Jahre zugrunde gelegt. Außerdem wird ein fiktiver Unternehmerlohn von 9 €/Stunde angesetzt. Folgende Abkürzungen werden verwendet:

- Betrachtungszeitraum: 1 Jahr
- U = Umsatz
- $U_h$ = Umsatz pro Stunde
- G = Gewinn
- $K_{fix}$ = fixe Kosten
- $K_{var}$ = variable Kosten
- fkm = Fahrzeugkilometer
- F= Fahrten
- $F_{d=durchschnittliche\ Fahrtlänge}$
- EStd = Einsatzstunden
- $T_g$ = Grundtarif
- $T_w$ = Wegstreckenentgelt
- Annahme: Gewinn = 0 (bei 9 € brutto Unternehmerlohn)
- Grundberechnung: $\mathbf{G = U – (K_{fix} + K_v)}$

**Tabellen 15** und **16** zeigen die notwendigen Umsatz- bzw. Einsatzzahlen, die für die beiden Musterbetriebe erforderlich sind, um die Gewinnschwelle zu erreichen. Daneben sind jeweils die Ist-Werte aufgeführt

| Musterbetrieb I | | |
|---|---|---|
| **Einzelberechnungen** | **Break-even-point** | **Ist-Werte** |
| 1. Schnittpunkt U/Jahr<br>$U – (K_{fix} + K_{var}) = 0$<br>U – (48.732 € + 15.689 €) = 0 | 64.421 €<br>Mindestumsatz | 58.368 €<br>Umsatz |
| 2. Schnittpunkt fkm/Jahr<br>fkm X U/fkm – ($K_{fix}$ + fkm X Kvar/fkm) = 0<br>fkm X 0,93 – (48.732 €+ fkm X 0,24) = 0 | 70.626<br>fkm/Jahr | 62.928<br>fkm/Jahr |
| 3. Schnittpunkt Estd./Jahr<br>Estd X €/Estd – ($K_{fix}$ + Estd X $K_{var}$/EStd) = 0<br>Estd X 17,16 €– (48.732 € + Estd X 4,44 €) = 0 | 3.831 Estd/Jahr | 3.402 Estd/Jahr |
| 4. Schnittpunkt Fahrtenzahl/Jahr<br>F X €/F – ($K_{fix}$ + F X $K_{var}$/F) = 0<br>F X 12,16 € – (48.732 + F X 3,15) = 0 | 5.408<br>Fahrten/Jah | 4.800<br>Fahrten/Jahr |
| 5. Schnittpunkt Stundenumsatz<br>$U_h$ X Estd/J –($K_{fix}$ + $K_{var}$) = 0<br>$U_h$ X 3.402 – (48.732 € + 15.102 €) | 18,76 €<br>/Stunde | 17,16 €<br>/Stunde |

**Tabelle 15: Soll-/Ist-Vergleiche zur Gewinnschwellenberechnung Musterbetrieb I**

Die Break-even-analyse zeigt für den **Musterbetrieb I** , dass die Werte zur Erreichung eines neutralen Ergebnisses um etwas mehr als 10 % höher liegen, als der von den Unternehmen durchschnittlich erzielte Ertrag.

| Musterbetrieb II | | |
|---|---|---|
| **Einzelberechnungen** | **Break-even-point** | **Ist-Werte** |
| 1. Schnittpunkt U/Jahr<br>$U – (K_{fix} + K_{var}) = 0$<br>U – (62.330 € + 14.312 €) = 0 | 76.642€<br>Mindestumsatz | 70.962 €<br>Umsatz |
| 2. Schnittpunkt fkm/Jahr<br>fkm X U/fkm – ($K_{fix}$ + fkm X Kvar/fkm) = 0<br>fkm X 0,87 – (62.330 € + fkm X 0,19) = 0 | 91.661<br>fkm/Jahr | 81.217<br>fkm/Jahr |
| 3. Schnittpunkt Estd./Jahr<br>Estd X € / Estd – ($K_{fix}$ + Estd X $K_{var}$/EStd) = 0<br>Estd X 13,46 € – (62.330 € + Estd X 2,74 €) = 0 | 5.814 Estd/Jahr | 4.089 Estd/Jahr |
| 4. Schnittpunkt Fahrtenzahl/Jahr<br>F X € / F – ($K_{fix}$ + F X $K_{var}$/F) = 0<br>F X 11,81 – (62.330 € + F X 2,41) = 0 | 6.631<br>Fahrten/Jah | 5.222<br>Fahrten/Jahr |
| 5. Schnittpunkt Stundenumsatz<br>$U_h$ X Estd/J –($K_{fix}$ + $K_{var}$) = 0<br>$U_h$ X 5.222 – (62.330 € + 14.312) | 14,68 €<br>/Stunde | 13,46<br>/Stunde |

**Tabelle 16: Soll-/Ist-Vergleiche zur Gewinnschwellenberechnung Musterbetrieb II**

Für den **Musterbetrieb II** ergibt sich ein ähnliches Bild, wie für Musterbetrieb I, sodass davon auszugehen ist, dass sich die 10 %-ige Unterdeckung strukturell durch die Branche zieht.

Diese Betriebsvergleiche zeigen, dass der Taxitarif zurzeit nicht den Anforderungen des Gewerbes nach auskömmlichen Umsätzen genügt. Dementsprechend wird in den **Tabellen 17 und 18** berechnet, wie (bezogen auf die Kostenstruktur) am Ende des Jahres 2008 der Tarif im Kreis Neuss hätte liegen müssen, wenn die Unternehmen zu einem neutralen Jahresergebnis in der Kosten-/und Leistungsrechnung hätten kommen sollen.

| Tarifdaten | Break-even-point | Ist-Werte |
|---|---|---|
| Aktuelle Zusammensetzung des Tarifs:<br>a) Tagtarif: Grundentgelt 2,10 €/Fahrt<br>Wegstreckenentgelt 1,40 €/km<br>b) Nachttarif: Grundentgelt 2,30 €/Fahrt<br>Wegstreckenentgelt 1,50 €/km<br>**Umsatzverteilung ca. 52%/48% Tag/Nacht =>**<br>c) Hier: Grundentgelt 2,20 €/Fahrt<br>Wegstreckenentgelt 1,45 €/km<br>Zusatzannahme: Ca. 8 % des Umsatzes pro Fahrt ergeben sich aufgrund des Zeittarifes | | |
| Unter Zugrundelegung des heutigen Grundentgeltes von durchschnittlich 2,20 €/Fahrt ergibt sich bei einer derzeitigen Durchschnittsfahrt (Besetztfahrleistung von 6,25 km/Fahrt bei 13,11 km Fahrtlänge):<br>2,20 € + 6,25 Km X 1,45 €/km X 1,08 =<br>12,16 € Umsatz/Fahrt<br>Der Schnittpunkt für das Wegstreckenentgelt ($T_w$) ergibt sich bei Beachtung des Grundentgeltes von 2,20 € durch:<br>4.800 Fahrten X (2,20 €/Fahrt + $T_w$ X 6,25 km/Fahrt) X 1,08 – 64.421 € = 0<br>11.404,80 € + $T_w$ X 32.400 € – 64.421 € = 0 | **1,99 Mindestkilometerpreis** | **2,20 € € Grundtarif**<br>**1,45 € Km-Tarif** |
| **Annahme:**<br>**Erhöhung Grundentgelt auf durchschn. 2,40 €:**<br>4.800 Fahrten X (2,30 €/Fahrt + $T_w$ X 6,25 km/Fahrt) X 1,08 – 64.421 € = 0<br>11.923,20 € + $T_w$ X 32.400 € – 64.421 € = 0 | **2,40 € Grundtarif**<br>**1,60 € Mindestkilometerpreis** | **2,20 € Grundtarif**<br>**1,45 € Km-Tarif** |
| **Betrachtung differenzierter Tag-/Nachttarif:**<br>**Annahme:**<br>**Grundentgelt Tag 2,30 €**<br>**Nacht 2,50 €**<br>4800 Fahrten X ([2,30 €/Fahrt X 52 % + 2,50 € /Fahrt X48 %] + $T_w$ X 6,25 km/Fahrt) X 1,08 – 64.421 € = 0<br>12.420,86 € + $T_w$ X 32.400 € – 64.421 € = 0 | **Tag 2,30 €**<br>**Nacht 2,50 €**<br>**1,60 € Mindestkilometerentgelt** | |

**Tabelle 17: Tarifstruktur unter Vollkostengesichtspunkten nach Musterbetrieb I**

| Tarifdaten | Break-even-point | Ist-Werte |
|---|---|---|
| Aktuelle Zusammensetzung des Tarifs:<br>a) Tagtarif: Grundentgelt 2,10 €/Fahrt<br>Wegstreckenentgelt 1,40 €/km<br>b) Nachttarif: Grundentgelt 2,30 €/Fahrt<br>Wegstreckenentgelt 1,50 €/km<br>**Umsatzverteilung ca. 52%/48% T/N =>**<br>c) Hier: Grundentgelt 2,20 €/Fahrt<br>Wegstreckenentgelt 1,45 €/km<br>Zusatzannahme: Ca. 8 % des Umsatzes pro Fahrt ergeben sich aufgrund des Zeittarifes | | |
| Unter Zugrundelegung des heutigen Grundentgeltes von durchschnittlich 2,20 €/Fahrt ergibt sich bei einer derzeitigen Durchschnittsfahrt (Besetztfahrleistung von 6,14 km/Fahrt bei 13,65 km Fahrtlänge):<br><br>2,20 € + 6,14 Km X 1,45 €/km X 1,08 =<br>11,81 € Umsatz/Fahrt<br><br>Der Schnittpunkt für das Wegstreckenentgelt ($T_w$) ergibt sich bei Beachtung des Grundentgeltes von 2,20 € durch:<br><br>5.222 Fahrten X (2,20 €/Fahrt + $T_w$ X 6,14 km/Fahrt) X 1,08 – 76.642 €= 0<br><br>12.407,47 € + $T_w$ X 34.628,13 € – 76.642 € = 0 | **1,85 €**<br>**Mindestkilometerpreis** | **2,20 €**<br>**Grundtarif**<br><br>**1,45 €**<br>**Km-Tarif** |
| **Annahme:**<br>**Erhöhung Grundentgelt auf durchschn. 2,40 €:**<br><br>5.222 Fahrten X (2,40 €/Fahrt + $T_w$ X 6,14 km/Fahrt) X 1,08 – 76.642 € = 0<br><br>13.585,42 + $T_w$ X 34.628,13 € – 76.642 €= 0 | **2,40 €**<br>**Grundtarif**<br><br>**1,82 €**<br>**Mindestkilometerpreis** | **2,20 €**<br>**Grundtarif**<br><br>**1,45 €**<br>**Km-Tarif** |
| **Betrachtung differenzierter Tag-/Nachttarif**<br>**Annahme:**<br>**Grundentgelt Tag 2,30 DM**<br>**Nacht 2,50 DM**<br><br>5.222 Fahrten X ([2,30 €/Fahrt X 52 % + 2,50 €/Fahrt X 48 %] + $T_w$ X 6,14 km/Fahrt) X 1,08 – 76.642 € = 0<br><br>13.512,96 € + $T_w$ X 34.628, 13 € – 76.642 € = 0 | **Tag 2,30 €**<br>**Nacht 2,50 €**<br><br>**1,82 €**<br>**Mindestkilometerentgelt** | |

**Tabelle 18: Tarifstruktur unter Vollkostengesichtspunkten nach Musterbetrieb II**

## *E. Strukturen des Taxigewerbes im Rheinkreis Neuss*

### I. Grundsätzliches

Nach § 13 PBefG soll sich eine zusammenfassende Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes auf die Kriterien

- Nachfrage
- Taxendichte
- Ertrag von Kostenlage
- Geschäftsaufgaben

stützen.

Es ist im Gesetz allerdings nicht definiert, was im Einzelnen unter „Funktionsfähigkeit“ zu verstehen ist.

Aus Sicht einer Genehmigungsbehörde liegt die Funktionsfähigkeit sicherlich dann vor, wenn gewährleistet ist, dass

- Fahrgäste zu vernünftigen Konditionen
- in Taxifahrzeugen von ausreichendem Standard
- durch hinreichend qualifizierte Fahrer
- vorschriftsmäßig zum gewünschten Ziel

befördert werden.

Dies würde allerdings auch bedeuten, dass von einer Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes erst dann zu sprechen wäre, wenn schwerwiegende Mängel zu erheblicher Gefährdung der Fahrgäste oder der gesamten Verkehrssicherheit führen.

Der Genehmigungsbehörde ist nach Auffassung des Gutachters im Rahmen ihrer allgemeinen Führsorgepflicht und mit dem Ziel der Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung durch den Gesetzgeber zugeordnet, drohenden Eskalationen vorzubeugen und durch präventive Untersuchung den Zustand der „Funktionsuntüchtigkeit“ erst gar nicht aufkommen zu lassen.

Insofern erscheint es zulässig, dass im Vorfeld nach Indikatoren gesucht wird, die eine existenzielle Bedrohung des Gewerbes frühzeitig anzeigen. Der Gesetzgeber gibt den Genehmigungsbehörden zu diesem Zweck die Möglichkeit der Festsetzung eines Beobachtungszeitraumes an die Hand, in dem auf keinen Fall zusätzliche Taxikonzessionen herausgegeben werden.

Auch wenn die ständige Rechtssprechung zu § 13 PBefG die Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes an sehr existenzielle Bedingungen knüpft, ist zu beachten, dass der Genehmigungsbehörde auch die Festsetzung der Preise obliegt, wies im Einzelfall dazu führen kann, dass die Preisbildung schleichend oder auch galoppierend zu ruinösen Entwicklungen des Gesamtgewerbes führen ohne dass durch wettbewerbliche Auseinandersetzung der Unternehmen am Markt hier ein Ausscheidungswettkampf stattfinden könnte. Dies bedeutet nach Auffassung des Gutachters, dass die Vorgaben des Gesetzgebers und der Rechtssprechung zu § 13 PBefG einen sehr sorgfältigen, fürsorglichen und jeder Zeit aktuellen, aber ebenso auch den wissenschaftlichen Grundsätzen der Betriebs- und Volkswirtschaftslehre folgende Umgang mit den Taxitarifen als Preisbindungselement von den Genehmigungsbehörden fordern.

Im vorliegenden Gutachten wird die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes im Kreis Neuss daher überwiegend unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten betrachtet. Vor dem Hintergrund der dargestellten Analysen erscheint es vertretbar, zunächst dann von Funktionsfähigkeit zu sprechen, wenn das durchschnittliche Taxiunternehmen keinen Verlust und keinen Gewinn macht. Soweit dies gewährleistet ist, können nach unserer Auffassung solche Analysen zur Beurteilung herangezogen werden.

## 1. Volkswirtschaftliche Betrachtung

Von grundlegender Bedeutung für die Entwicklung eines Marktes bei Festlegung der Angebotsstruktur durch äußere Kräfte (Konzessionserteilung und Preisbildung durch die Genehmigungsbehörde) sind die Rahmenbedingungen für eine mögliche Nachfrageveränderung.

Alle hierzu üblicherweise heranzuziehenden volkswirtschaftlichen Daten, wie die Entwicklung der Bevölkerungszahlen, die Entwicklung der Beschäftigungszahlen, die Entwicklung der Arbeitslosenzahlen und die Entwicklung der verfüg-

baren Einkommen, lassen nicht erkennen, dass eine grundsätzliche Nachfragesteigerung nach Taxidienstleistungen in der mittelfristigen Zukunft zu erwarten ist.

## 2. Entwicklung des ÖPNV im Kreis Neuss

Neben der Besonderheit, dass die Angebotsseite im Taximarkt durch Dritte reguliert wird, kommt noch hinzu, dass dieses Gewerbe mit dem in hohem Maße subventionierten ÖPNV um gleiche Kunden für ähnliche Leistungsangebote im Wettbewerb steht.

Der allgemeinen Tendenz folgend, verstärkt auch der Kreis Neuss unter erheblicher öffentlicher Bezuschussung weiterhin das Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr und beteiligt sich auch an der Weiterentwicklung des SPNV. In den vergangenen Jahren ist das Angebot des ÖPNV quantitativ wie qualitativ unzweifelhaft gestiegen und bietet immer mehr Anreize zum Umsteigen. Dieses Umsteigen erfolgt allerdings nicht ausschließlich von individuellen privaten Verkehrsmitteln auf den ÖPNV, sondern trifft auch die Beförderung mit Taxis. Dies trifft gerade dort zu, wo das Nachtfahrtenangebot und die Fahrten zu Großveranstaltungen sowie das Angebot zu Fest- und Feiertagen durch Verkehrsmittel des ÖPNV und SPNV verbessert werden.

## 3. Taxidichte

In den vergangenen 10 Jahren von 1999 bis 2008 ist die Zahl der Genehmigungen um rd. 11% reduziert worden. Die Umsatzsteigerungsraten werden damit unter entsprechend weniger Fahrzeugen aufgeteilt. Die zusätzlichen Kostensteigerungen bei den einzelnen Fahrzeugen konnten damit aufgefangen werden. Außerdem konnten die sich damals abzeichnenden Bedrohungen für die Funktionstüchtigkeit des Gewerbes abgewendet werden.

## 4. Ertrags- und Kostenlage

Insbesondere dem Abschnitt II des Gutachtens ist zu entnehmen, dass für einen Durchschnittsbetrieb im Kreis Neuss im Jahre 2008 ein wirtschaftlicher Taxibetrieb nicht mehr möglich war. Will man dem Unternehmer noch ein einigermaßen erträgliches Auskommen zugestehen (es wurden hier nur 9 € brutto pro Einsatzstunde angesetzt), ergäben sich im Jahre 2008 bereits Verluste von rd.10.000 € p. a. und Betrieb.

Die Kostenentwicklung im Taxigewerbe übersteigt in erheblichem Maße die Ertragsentwicklung des einzelnen Unternehmens. Maßgebend hierfür ist neben der oben bereits erwähnten Verteilung des Mehrumsatzes auf zusätzliche Fahrzeuge auch der inzwischen am unteren Ende entsprechender Vergleichsskalen rangierende Taxitarif des Kreises Neuss.

Die Kompensation steigender Kosten ist für den Taxiunternehmer regelmäßig nicht über die Anpassung seines Preises möglich. Hier ist er bezüglich seiner regelmäßigen Dienstleistung auf den festgesetzten Tarifrahmen angewiesen.

Der zwischen 19999 und 2004 vorübergehend zu verzeichnende Rückgang beim Verbrauch des Betriebsvermögens ist inzwischen nicht mehr aufrecht zu erhalten.

Der Verzicht auf die eigene Daseinsvorsorge, der Verbrauch von Abschreibungsrücklagen und das Einbringen privaten Vermögens in das Taxiunternehmen sind wieder aufkeimende Folgen dieser Kosten-/Ertragssituation.

Einzige nicht näher ermittelte Einnahmequelle zur Bestreitung des Lebensunterhaltes neben dem vorbezeichneten Wertverzehr ist das dem Unternehmer evtl. noch zufließende Trinkgeld. Es kann allerdings nicht solide betriebswirtschaftliche Betrachtung eines Unternehmens sein, dass die Trinkgelder, auf die im Rahmen der Beförderungsleistung selbstverständlich kein Rechtsanspruch besteht, zu einer existenziell erforderlichen Einnahmequelle eines Unternehmens werden können.

Die Aufrechterhaltung einer verkehrssicheren Fahrzeugflotte und das strukturelle Überleben der Unternehmen erscheint derzeit nur dadurch möglich, wenn einerseits erhebliche Abstriche am persönlichen Lebensstandart gemacht werden, in zunehmenden Maße die soziale Eigenabsicherung vernachlässigt wird und im übrigen die Bestreitung des Lebensunterhaltes aus anderen Einkünften (arbeitende Familienangehörige) bestritten wird.

## 5. Gewinnerzielung im Taxibetrieb

Es ist festzuhalten, dass für ein durchschnittliches Unternehmen der wirtschaftliche Taxibetrieb mit der Erzielung von Gewinnen derzeit nicht möglich ist. Zwar

entspricht dies noch unter sehr enger Auslegung der ständigen Rechtsprechung des BVerwG – allerdings sind auch strukturelle Substanzverluste als Grundlage für die Aufrechterhaltung einer gewerbliche Tätigkeit nicht zumutbar. Dies widerspricht auch den Grundsätzen unserer Rechts- und Gesellschaftsordnung, wonach eine gewerbliche Tätigkeit dem Zweck der Gewinnerzielung gewidmet ist. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes ist unter einem Gewerbe „jede *nicht sozial unwertige* (=generell nicht verbotene), *auf Gewinnerzielung gerichtete* und *auf Dauer angelegte selbständige Tätigkeit*" zu verstehen.[7]

Damit ist der Genehmigungsbehörde insbesondere im Rahmen ihrer Tätigkeit als Tarifbehörde die Pflicht auferlegt, die Tarife so zu gestalten, dass es den Unternehmen dem Grunde nach möglich ist, Gewinne zu erzielen.

## *F. Instrumentarien zur Tarifbeurteilung und für die Genehmigungsvergabe*

### I. Herleitung entsprechender Formeln

Durch die Tarifhoheit und die Möglichkeit zur Beschränkung der Anzahl der Taxikonzessionen sind den Genehmigungsbehörden durch den Gesetzgeber zwei Aufgaben zugeteilt, die unmittelbar Einfluss nehmen auf den Wettbewerb im Markt und auf die wettbewerblichen Möglichkeiten der Unternehmen. Damit wird den Genehmigungsbehörden auch ein hohes Maß an Verantwortung bezüglich der Überlebensfähigkeit der am Markt befindlichen Unternehmen zugeordnet.

Die Behörde kann nach Auffassung des Gutachters daher nicht regelmäßig eine passive Position einnehmen und auf Anträge aus dem Gewerbe bezüglich der Tarifgestaltung oder auf Anträge auf Erteilung von Konzessionen warten. Vielmehr ist durch ständige Beobachtung des Marktes die Notwendigkeit tariflicher oder struktureller Änderungen aktiv zu prüfen.

Auf potentielle oder tatsächliche Störungen der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes kann eine Genehmigungsbehörde dann im Allgemeinen durch

[7] BverwG, Urt. v. 26.01.1993,NVwZ 1993, S. 775 = GewArch 1993, S. 196

- die Änderung des Taxitarifes
-
- die Erhöhung oder die Reduzierung der Zahl der Genehmigungen

reagieren.

Beides hat der Rheinkreis Neuss als Genehmigungsbehörde nach dem letzten Gutachten getan. Es wurde eine deutliche Tarifanpassung vorgenommen und die Zahl der Konzessionen wurde im Rahmen der Möglichkeiten auf die im damaligen Gutachten als verträglich erkannte Zahl zurückgeführt.

Die Reduzierung der Zahl der Genehmigungen hat allerdings den langen Zeitraum von rd. 10 Jahren in Anspruch genommen. Dies liegt allerdings darin begründet, dass die Behörde hier nicht aktiv eingreifen kann. Sie kann regelmäßig nur die freiwillige Rückgabe durch Unternehmer nutzen. Die Rücknahme erteilter Genehmigungen ist nur unter Einhaltung der gesetzlich eng gefassten Voraussetzungen möglich, nämlich dann, wenn ein Unternehmen die subjektiven Voraussetzungen für die Genehmigungserteilung nicht mehr erfüllt.

**1. Tarifbeurteilung**

Zur Beurteilung der notwendigen Höhe eines Taxitarifs wird zunächst auf die Break-Even-Analyse im Abschnitt II.2 c) verwiesen. Hieraus ergibt sich als Beurteilungsinstrumentarium eine Formel, die aus der Grundformel der Break-Even-Analysen entwickelt wird. Durch die Formel kann bei konstantem Grund- und Zeittarif die Höhe des Kilometertarifes ermittelt werden, bei welchem in einem durchschnittlichen Taxibetrieb weder ein Gewinn noch ein Verlust entsteht. Voraussetzungen sind Kenntnisse über die Höhe der Aufwendungen (fixe und variable Kosten) und der Nachfrage (Indikator = Anzahl der Fahrten).

Der Grundtarif und der Zeittarif können durch verschiedene Annahme über deren Höhe und damit ihrer Auswirkungen auf den Umsatz beurteilt werden (vgl. hierzu Tab. 14 – 18).

Aus den bereits bekannten Größen der Break-Even-Analyse (vgl. Seite 47) ergibt sich folgende Formel zur Beurteilung der Taxitarifhöhe anhand eines Kilometertarifes zur Berechnung der Gewinn-/Verlustschwelle:

$$T_w = \frac{(K_{fix} + F \times K_{var}) - 1{,}08 \times F \; T_g}{1{,}08 \times F \times F_d}$$

Liegt ein Antrag auf Tariferhöhung vor, so kann durch Vergleich mit dem formelmäßig bestimmten Tarif beurteilt werden, ob die beantragte Erhöhung gerechtfertigt ist.

Das obige Instrumentarium kann bei Anpassung der einzelnen Eingangsgrößen jährlich fortgeschrieben werden. Hierzu sind entsprechende Daten vorzuhalten bzw. zu sammeln. Es müssen dazu folgende Datenbestände ständig aktualisiert werden:

- Die Kosten müssen jährlich mit Hilfe der Preissteigerungsrate angepasst werden. Sind im Betrachtungszeitraum außergewöhnliche Erhöhungen, z. B. Einführung besonderer Steuern oder Erhöhung solcher Steuern, besondere Entwicklungen bei Versicherungsbeiträgen oder den Kraftstoffpreisen, zu verzeichnen, so sind diese gesondert bei den jeweiligen Positionen ($K_{fix}$ oder $K_{var}$) zu berücksichtigen.

- Ebenso muss die Nachfrage in Form der Anzahl der Fahrtenzahl der jährlichen Entwicklung angepasst werden, wobei zum jetzigen Zeitpunkt ausschließlich auf die Entwicklung der Nachfragedaten bei der Funkvermittlung durch die Zentralen zurück gegriffen werden kann. Andere Bewertungskriterien müssten hier ggf. noch definiert werden.

- Die durchschnittliche Beförderungsweite einer Fahrt kann mittelfristig als relativ konstante Größe betrachtet werden, die deshalb keine jährliche Anpassung erfordert. Allerdings sollt auch hier in regelmäßigen Abständen von 2 – 3 Jahren eine Überprüfung der Werte vorgenommen werden.

**2. Beurteilung der Zahl der Genehmigungen**

Die Taxendichte ist eines der PBefG-Kriterien zur Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes. In der Praxis ist die Taxidichte bzw. die Zahl der ausgegebenen Genehmigungen ebenfalls eine wichtige, jedoch auch stark umstrittene Größe.

Allgemein kann festgestellt werden, dass die Festlegung einer bestimmten, als richtig angesehenen Zahl von Genehmigungen stets normativen Charakter hat und immer nur auf der Basis bestimmter Modellvorstellungen erfolgen sollte.

Konkret geht es im vorliegenden Zusammenhang darum, ein Instrument zu entwickeln, welches zur Beurteilung von Wünschen oder Anträgen zur Erhöhung bzw. zur Reduzierung der Zahl ausgegebener Genehmigungen geeignet ist.

Es ist davon auszugehen, dass die Änderung der Anzahl der Taxigenehmigungen keinen originären Einfluss auf die Entwicklung des Gesamtumsatzes hat. Änderungen der Umsatzzahlen ergeben sich allerdings regelmäßig bei Änderung der Taxitarife. Man kann also davon ausgehen, dass – jedenfalls innerhalb sehr enger Grenzen – die gesamte Nachfrage $\mathbf{N_{ges}}$ nach Taxiverkehrsleistungen unabhängig von der Zahl **G** der ausgegebenen Genehmigungen ist. Somit gilt für die Nachfrage **N** pro Fahrzeug

$$N = \frac{N_{ges}}{G}$$

Dies bedeutet, dass die Nachfrage pro Genehmigung und damit auch der Umsatz pro Genehmigung reziprok proportional zur Zahl der ausgegebenen Genehmigungen ist.

Nach den Ergebnissen der Befragung liegt im Untersuchungsraum über alle Unternehmenstypen und Betriebssitzgemeinden hinweg der Durchschnittsumsatz je Taxigenehmigung brutto bei ca.

$$U_o = 55.837 \text{ € / Jahr.}$$

Bei derzeit insgesamt 197 Taxigenehmigungen führt dies auf einen Gesamtumsatz des Gewerbes von rund 11 Mio. € pro Jahr. Nimmt man diesen Gesamtumsatz als konstant an, so ist durch

$$U = 11.000.000 / G$$

der Zusammenhang zwischen Durchschnittsumsatz und Zahl der Genehmigungen gegeben. Variiert man ausgehend von derzeit **$G_0$** = 197 Genehmigungen den Wert von **G,** so wird mit Hilfe der vorstehenden Gleichung der Einfluss der – von der Behörde festgesetzten – Genehmigungszahl G auf die wirtschaftliche Lage der Unternehmen deutlich.

Wenn man die Regulierung des Taxigewerbes als Gegebenheit betrachtet, so sollte die Genehmigungsbehörde die Zahl der Genehmigungen so festsetzen, dass beim durchschnittlichen Unternehmen kein Verlust entsteht. Folgende Rechenbeispiele sollen verdeutlichen, welchen Einfluss die Veränderung der Anzahl der zugelassenen Taxis auf die Umsätze der einzelnen Unternehmen hätte:

| Anzahl der Genehmigungen | Umsatz je Genehmigung in DM/Jahr |
|---|---|
| $G_o$ = 197 | $U_o$ = 55.837 |
| $G_1$ = 177 (= - 10 %) | $U_1$ = 62.147 (= +11,03 %) |
| $G_2$ = 217 (= + 10%) | $U_2$ = 50.691 € (= -9,2 %) |

**Tabelle 19: Beispielrechnung für Auswirkung der Veränderung der Anzahl der Taxikonzessionen**

## *G. Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes im Rheinkreis Neuss*

Über die Situation des Taxigewerbes am Ende des Betrachtungszeitraumes dieses Gutachtens geben die Daten der Tabellen 15 – 18 detailliert Auskunft. Danach ist festzustellen, dass die Taxiunternehmen im Rheinkreis Neuss bereits im Jahre 2008 erhebliche Verluste zu verkraften hatte. Diese Verluste stellten sich sowohl steuerlich als auch kostenrechnerisch dar.

Um die Unternehmen durchschnittlich allein in eine gewinn-neutrale Zone zu bringen, wäre eine Anpassung des Tarifes für den Kreis Neuss auf folgende Beträge erforderlich:

| | |
|---|---|
| Grundentgelt Tag | 2,30 € |
| Grundentgelt Nacht | 2,50 € |
| Wegstreckenentgelt Tag | 1,70 € |
| Wegstreckenentgelt Nacht | 1,80 € |

Diese Schwellenwerte liegen deutlich über dem geltenden Tarif und werden selbstverständlich auf erhebliche Schwierigkeiten bei der politischen Durchsetzung stoßen. Aber auch das Gewerbe selbst sieht keine Möglichkeit, eine Erhöhung der bestehenden Tarife am Markt durchzusetzen ohne erhebliche Umsatzeinbußen hinnehmen zu müssen.

Hilfsweise kann hier angeführt werden, dass sich aufgrund des Rückganges der ausgegebenen Konzessionen die wirtschaftlich Situation der Taxiunternehmen seit 1999 erheblich verbessert hat.

Allerdings ist auch zu beachten, dass im Jahre 2009 aufgrund der allgemeinwirtschaftlichen Entwicklung die Umsätze in den Unternehmen um durchschnittlich 10 % zurückgegangen sind (vgl. Abb. 18). Ob diese Tendenz kurzfristig aufgehalten bzw. wieder umgedreht werden kann, ist nicht mit Sicherheit vorher zu sagen. Erschwerend kommt allerdings hinzu, dass auch keine Nachfrageerhöhung aus Zunahme der Bevölkerung zu erwarten ist.

Es liegt also hier eine besondere Abwägungsverantwortung bei den Unternehmen (bzw. des ihre Interessen vertretenden Verbandes) und den politischen Entscheidungsträgern, ob, wann und in welchem Rahmen der Tarif angepasst wird. Über mehrere Jahre ist die Beibehaltung des aktuellen Tarifes allerdings nicht mehr verantwortbar.

Die Break-even-Analyse für die Musterbetriebe ergibt jeweils ein Umsatzdefizit von rd. 10.000 € pro Fahrzeug/Jahr.

Die Möglichkeit, die Zahl der Konzessionen weiter abzusenken wird vom Gutachter allerdings nicht als adäquates Mittel gesehen, da dann die Versorgung der Bevölkerung in der Fläche nicht mehr gewährleistet wäre. Die Reduzierung in den bevölkerungsdichten Gebieten würde dieses Manko aufgrund der ge-

setzlich vorgesehenen Betriebssitzgemeindenregelung allerdings nicht mehr auffangen können.

Die gleichmäßige Ertragslage in den Betriebssitzgemeinden unterschiedlicher Größenklasse und der verschiedenen Betriebsgrößen zeigt deutlich, dass die

- aktuelle Menge der erteilten Konzessionen
- Verteilung auf die Betriebssitzgemeinden

im Sinne der Funktionstüchtigkeit des Gewerbes insgesamt genau richtig ist.

Spielraum für die weitere Senkung besteht ebenso wenig, wie die Möglichkeit der Erweiterung, da entweder die Versorgung der Bevölkerung nicht mehr gewährleistet oder andernfalls die Funktionsfähigkeit des Gewerbes insgesamt gefährdet wäre.