



Gutachten
gemäß § 13 Abs. 4 PBefG
über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes
in der Stadt



erstellt für das
Amt für Verkehr
Straßenverkehrsbehörde

Juni 2016



Holzdamm 51
20099 Hamburg
Tel. 040 / 32 90 87 9 - 0
Fax 040 / 3 29 08 79 - 19
Email: krause@linne-krause.de

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
1.1	Aufgabenstellung.....	3
1.2	Methodik.....	4
1.3	Schattenwirtschaft.....	6
2	Nachfragesituation	9
2.1	Nachfragefaktor Tourengewinnung.....	9
2.2	Nachfragefaktor Funktourenaufkommen.....	11
2.3	Nachfragefaktor Kundenstruktur.....	12
2.4	Nachfragefaktor Demografie.....	16
2.5	Nachfragefaktor Regionalwirtschaft.....	17
2.5.1	<i>Nachfragefaktor konjunkturelle Entwicklung</i>	17
2.5.2	<i>Nachfragefaktor Heil- und Gesundheitsbranche</i>	21
2.5.3	<i>Nachfragefaktor Gastronomie, Tourismus, Events</i>	22
2.6	Nachfragefaktoren im verkehrswirtschaftlichem Umfeld.....	24
2.6.1	<i>Nachfragefaktor Motorisierter Individualverkehr (MIV)</i>	24
2.6.2	<i>Nachfragefaktor Schienenverkehr</i>	26
2.6.3	<i>Nachfragefaktor ÖPNV</i>	27
3	Angebotssituation	28
3.1	Angebotsfaktor Beschäftigte.....	28
3.2	Angebotsfaktor Fahrzeuge.....	30
3.3	Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte.....	34
3.4	Angebotsfaktor Einsatzzeit.....	37
3.5	Angebotsfaktor Fahrleistung.....	41
4	Umsatz, Kosten und Überschuss	44
4.1	Umsatz.....	44
4.2	Kosten.....	49
4.3	Überschuss.....	56
4.4	Altersvorsorge.....	59
5	Konzessionsbewegungen und Geschäftsaufgaben	61
6	Zusammenfassung und Empfehlungen	63
6.1	Zusammenfassende Bewertung.....	63
6.1.1	<i>Nachfragefaktoren</i>	63
6.1.2	<i>Angebotsfaktoren</i>	65
6.1.3	<i>Betriebswirtschaftliche Faktoren</i>	67
6.1.4	<i>Konzessionsbewegungen</i>	68
6.2	Handlungsempfehlungen.....	69
6.2.1	<i>Sicherung der Funktionsfähigkeit</i>	70
6.2.2	<i>Evaluation</i>	72

1 EINLEITUNG

1.1 Aufgabenstellung

Am 24. Juni 2015 beauftragte das Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld die Fa. Linne + Krause aus Hamburg mit der Erstellung eines Gutachtens zur Feststellung der **Höchstzahl der zuzulassenden Taxikonzessionen** zum Verkehr mit Taxis gemäß § 13 Abs. 4 PBefG. Aufgabe der Untersuchung ist es, das Amt für Verkehr durch eine geeignete **Entscheidungsgrundlage** zu unterstützen.

Gemäß § 13 Abs. 4 PBefG *„ist die Genehmigung zu versagen, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt werden, dass durch die Ausübung des beantragten Verkehrs das örtliche Taxengewerbe in seiner Funktionsfähigkeit bedroht wird.“* Dies ist mit dem **Grundrecht** der freien Berufsausübung abzuwägen.

- **Bundesverwaltungsgericht:** Das schließt eine Argumentation im Sinne eines „*Konkurrenzschutzes*“ oder „*einer Gewährleistung der wirtschaftlichen Grundlage des örtlichen Taxigewerbes*“ aus. Maßgeblich sind in dieser Hinsicht drei Urteile des Bundesverwaltungsgerichts aus den Jahren 1981 (BVerwG 7 C 57.79), 1988 (BVerwG 7 C 94.86) und 1989 (BVerwG 7 C 44 und 45.88), die im Januar 2008 noch einmal bekräftigt wurden (BVerwG 3 B 77.07). Insbesondere das Urteil aus dem Jahre 1988 enthält recht konkrete Vorgaben. Mit Blick auf die Methodik stellt das BVerwG drei essentielle Gebote auf: „*vollständige Ermittlung*“, „*zutreffende Ermittlung*“ und „*nicht offensichtlich fehlerhafte Prognose*“. Die prognostische Entscheidung der Genehmigungsbehörde muss sich an diesen Maßstäben messen lassen.
- **Verwaltungsgerichte:** In den letzten Jahren haben die Verwaltungsgerichte eine Rechtsprechung entwickelt, die den Aspekt der Berufsfreiheit betont. In erster Linie sind hier die Urteile und Beschlüsse des OVG Schleswig-Holstein (4 L 147/91, u. 3 A 74/07), OVG Berlin (OVG 1 SN 15.99), OVG-NRW (13 A 1417/05 u. 13 A 3388/03) und des OVG-Rheinland-Pfalz (7 A 11567/03.OVG u. 4 K 329/06.KO) zu nennen. Aus Baden-Württemberg liegt die Entscheidung des VG Stuttgart v. 10. April 2014 vor (8 K 658/12), das die Konzessionsbeschränkung durch die Landeshauptstadt bestätigt. Von Bedeutung ist weiterhin das zwischenzeitlich aufgehobene Urteil des VG Köln v. 3. Juni 2013 (18 K 6314/11), das u.a. das Fehlen tatsächlicher Geschäftsaufgaben als Indiz für die Funktionsfähigkeit des Kölner Taxigewerbes wertete.

Im März 2016 lagen der Stadt Bielefeld insgesamt **42 Anträge** auf Erteilung einer Konzession (Fahrzeuge) vor.

- **Altbewerber:** Von den aktuellen Anträgen stammen 17 von Bewerbern, die bereits ein Taxigewerbe in Bielefeld betreiben.
- **Neubewerber:** 25 Anträge stammen von (zukünftigen) Unternehmern, die bislang noch nicht mit eigener Genehmigung im Bielefelder Taxigewerbe aktiv sind.

1.2 Methodik

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

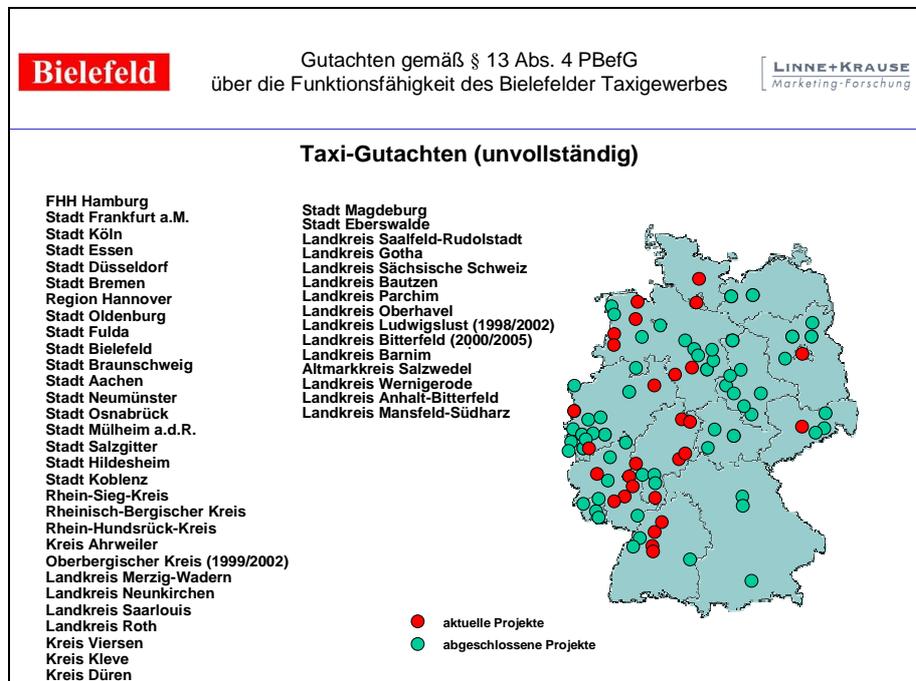
- die **Nachfragesituation** im Taxigewerbe
- die **Angebotssituation** im Taxigewerbe
- die Entwicklung der **Erlös-, Betriebskosten- und Gewinnsituation** im Taxigewerbe unter Einbeziehung der **Einsatzzeiten**
- Anzahl und Ursachen für **Geschäftsaufgaben**.

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

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

Die Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten fand in der Zeit von **Juli 2015** bis **November 2015** statt. Bei Abschluss des Projektes hatten **100% der Betriebe** ihren Erhebungsbogen eingereicht. Fahrleistung, Erlöse und Kosten des 1. Halbjahres 2015 wurden auf das Gesamtjahr hochgerechnet, so dass die Auswirkungen der Tarifierungsanpassung vom 1. Juni 2015 hier noch keinen Niederschlag finden.

Insgesamt darf die Untersuchung beanspruchen, ein **authentisches Bild** der Situation des Bielefelder Taxigewerbes zu geben.



Das vorliegende Gutachten ist die **Fortschreibung** einer mit gleicher Methode im Jahre 2006 durchgeführten Untersuchung. Gleichzeitig ist es Teil einer Serie von Gutachten in **ca. 100 deutschen Taximärkten**, die alle mit gleicher Methodik erstellt wurden und deren Ergebnisse somit vergleichbar sind.

In zeitlicher Nähe zur Bielefelder Erhebung fanden gleichartige Untersuchungen u.a. in Köln, Bremen und Mainz statt, deren Ergebnisse als Referenzwerte herangezogen wurden.

1.3 Schattenwirtschaft

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

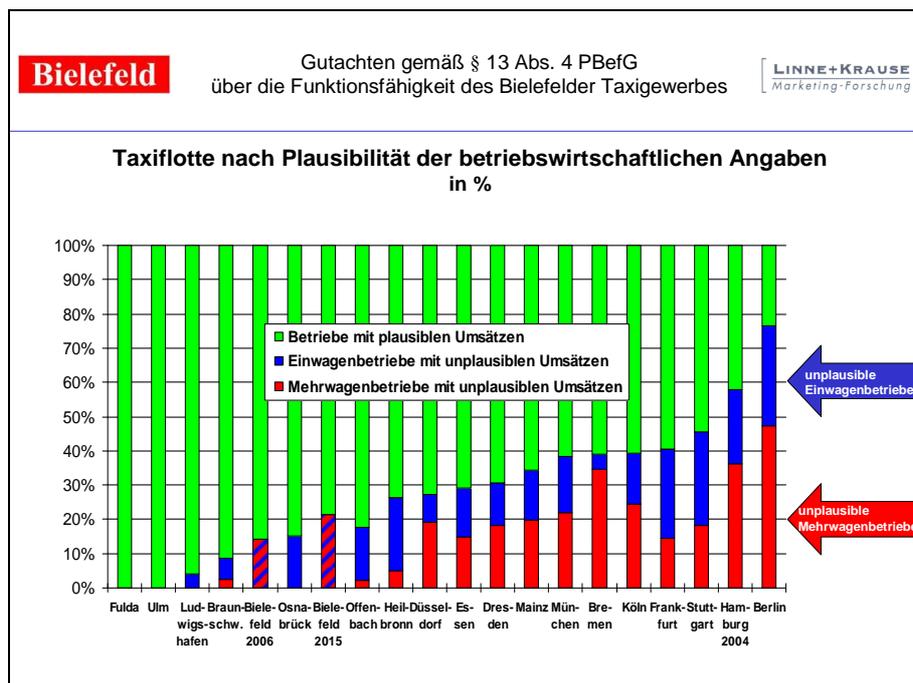
„Der Anteil der nicht erklärten Umsatzerlöse im Taxen- und Mietwagengewerbe ist nach Erkenntnissen der Finanzbehörden und der Sonderkommission auf etwa 30 - 40% der erklärten Umsätze zu veranschlagen. Bei Umsätzen im Taxen- und Mietwagengewerbe von bundesweit rd. 6,6 Mrd. DM dürfte danach das Volumen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

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

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

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

- **Überprüfung:** Alle eingehenden Erhebungsbögen und sämtliche Einzeldaten wurden mit Hilfe eines betriebswirtschaftlichen Analysetools überprüft. Im Vordergrund standen dabei Vollständigkeit und betriebswirtschaftliche Plausibilität der Angaben.
- **Klärung:** Die eingereichten Daten waren häufig lückenhaft und widersprüchlich. So mussten die Taxiunternehmer in vielen Fällen aufgefordert werden, Daten nachzuliefern oder zu erläutern. In aller Regel wurden dazu die steuerlichen Unterlagen (GuV, EÜR, BWA) angefordert.



- **Semiprofessionelle Betriebe:** Die Überprüfung ergab, dass gegenwärtig ca. 24% der Bielefelder Taxibetriebe jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität arbeiten. Betriebswirtschaftlich unplausible Taxiunternehmen werden im Folgenden als semiprofessionelle Betriebe bezeichnet. Betriebe, die betriebswirtschaftlich plausible Angaben machten, werden als professionelle Betriebe bezeichnet.
- **Semiprofessionelle Fahrzeuge:** Bezogen auf die Taxiflotte ergibt sich ein ähnliches Bild: Etwa 21% der Bielefelder Taxiflotte werden erkennbar jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität betrieben. Bei der vorangegangenen Untersuchung von 2006 hatte der Anteil noch bei ca. 14% gelegen.

Auch für Bielefeld zeichnet sich auf diese Weise eine nicht **unerhebliche Beeinträchtigung des öffentlichen Interesses** ab. Bei gleichartigen Untersuchungen in Köln (ca. 40%), Düsseldorf (ca. 27%) und Essen (ca. 29%) waren kürzlich noch höhere semiprofessionelle Flottenanteile festgestellt worden. Ein Spitzenwert wurde 2015 in Berlin mit annähernd 75% erreicht.

Semiprofessionelle Betriebsführung kann verschiedene Ursachen haben: Nachvollziehbar sind persönliche **Einschränkungen** des Unternehmers etwa durch Krankheit, Alter oder familiäre Umstände. Häufig muss aber von **Verkürzungen bei den Erlösen und Kosten** ausgegangen werden.

Als semiprofessionell werden in diesem Zusammenhang Taxibetriebe bezeichnet, deren betriebliche und steuerliche Angaben bereits „auf den ersten Blick“ nicht mit den Regeln betriebswirtschaftlicher Logik zu vereinbaren sind. Bei der Überprüfung wurden folgende **Kriterien** angelegt:

- **Kennzahl Jahresumsatz pro Fahrzeug:** Ein wichtiges Indiz ist der Jahreserlös pro Fahrzeug. Hier ist der Betriebstyp zu beachten: Unterschreitet der Jahresumsatz bei einem Alleinfahrer nachhaltig die Schwelle von ca. 35.000 €, so deutet das auf eine semiprofessionelle Betriebsführung hin. Zur Einordnung: Der Bundesverband des Taxi- und Mietwagengewerbes (BZP) geht für einen (Münchener) Alleinfahrerbetrieb für 2014 von ca. 44.900 € Jahreserlös aus. Bei Mehrwagenbetrieben – insbesondere bei größeren Unternehmen – muss jedoch ein anderer Maßstab angelegt werden. Erfahrungsgemäß war ein mit angestellten Fahrern betriebenes Taxi bis zur Einführung des Mindestlohns Anfang 2015 nicht mit Jahreserlösen unter ca. 50.000 € zu führen – zumindest solange das Unternehmen im Bereich gesetzesnahen Handelns arbeitete. Die als semiprofessionell bezeichneten Bielefelder Betriebe erklärten 2014 dagegen Durchschnittserlöse von lediglich ca. 34.700 €. Zur weiteren Einordnung: Die umsatzstärksten deutschen Taxis erzielen gegenwärtig Jahreserlöse zwischen ca. 115.000 € (Hamburg) und ca. 120.000 € (Düsseldorf)! Auch einzelne Bielefelder Betriebe erreichen zuweilen die Marke von 90.000 €.

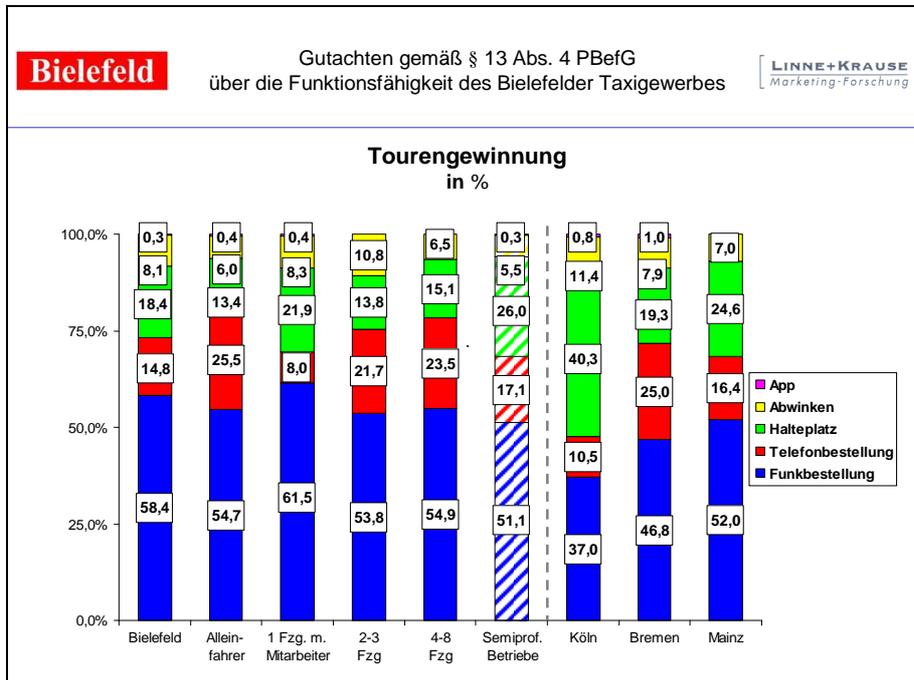
- **Kennzahl Erlös pro km:** Aussagekräftig ist weiterhin die Kennzahl Nettoerlös pro Kilometer. In Bielefeld lag der Erlös professioneller Betriebe 2015 bei 1,05 € / km. Größere Bielefelder Taxibetriebe rechnen zurzeit mit ca. 1,10 € / km. Der BZP geht 2014 für einen Münchner Alleinfahrer von ca. 1,12 € / km aus. In Hamburg und Berlin, wo belastbare Fiskaltaxameterdaten vorliegen, wurden 2014 im Durchschnitt jeweils ca. 1,09 € / km erzielt. Sinkt der Erlös anhaltend unter ca. 0,85 € / km, wird der Wert erklärungsbedürftig – auch unter Berücksichtigung extensiver Privatnutzung.
- **Personalkosten:** Aussagekräftig sind zudem die Personalkosten – besonders die der größeren Mehrwagenbetriebe. Für die Finanzierung einer einzigen Vollzeitkraft im Einschichtbetrieb war bereits 2005 laut bayerischem Tarifvertrag für das Taxi- und Mietwagengewerbe ein Mindestaufwand von ca. 26.000 € pro Fahrzeug erforderlich. In sehr gut ausgelasteten Mehrwagenbetrieben liegen die Personalkosten heute häufig bei mehr als 45.000 € pro Taxi. Größere Mehrwagenbetriebe mit nachhaltig deutlich weniger als 26.000 € Personalkosten lassen somit den Verdacht der Schwarzarbeit aufkommen. Bei kleineren Betrieben muss dagegen stets die Arbeitskraft des Unternehmers berücksichtigt werden, die (meist) kein Kostenfaktor, sondern Gewinnbestandteil ist.
- **Kraftstoffkosten:** Eine wichtige (flankierende) Kennzahl bilden weiterhin die Kraftstoffkosten. Ist die mitgeteilte Fahrleistung nicht mit den Kraftstoffkosten in Einklang zu bringen, liegt ein weiteres Indiz für Semiprofessionalität vor.

2 NACHFRAGESITUATION

Bielefeld zählt zu den eher attraktiven deutschen Taximärkten. Das Fahrtenaufkommen ist jedoch nur schwer mit dem der Taxihochburgen Hamburg, Düsseldorf oder München zu vergleichen.

2.1 Nachfragefaktor Tourengewinnung

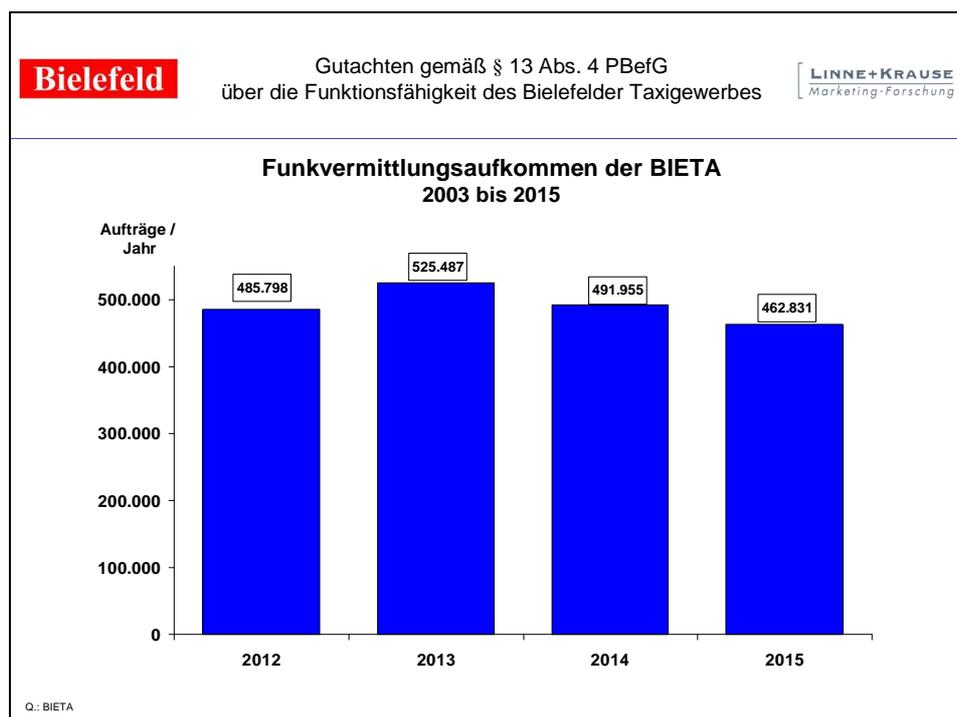
Die Nachfrage nach Taxidienstleistungen wird in Bielefeld in erster Linie durch Funk- und Telefonbestellungen bestimmt, wohingegen das Geschäft „auf der Straße“ eine eher untergeordnete Rolle spielt – eine Konstellation wie sie für Städte wie Bielefeld nicht unüblich ist:



- **Funkvermittlung:** Von besonderer Bedeutung ist das Funkvermittlungsgeschäft, auf das ca. 58% der Touren entfallen. In Metropolen wie Köln oder Berlin tragen Funktours nur mit ca. 37% zum Umsatzvolumen bei.
- **Telefon:** Eine deutlich geringere Rolle (ca. 15%) spielen dagegen Telefonbestellungen direkt beim Unternehmer oder beim Fahrer (Handy) – ein branchenüblicher Wert.
- **Halteplatz:** Wichtiger noch ist die Fahrgastaufnahme am Halteplatz, wo ca. 18% der Tourenumsätze ihren Anfang nehmen. Besondere Bedeutung haben solche Touren für semiprofessionelle Betriebe (ca. 26%).
- **Abwinker:** Auch Abwinkertouren spielen in Bielefeld durchaus noch eine – wenn auch mäßige – Rolle (ca. 8%).
- **Apps:** Zu vernachlässigen ist (noch) die app-gestützte Vermittlung: Knapp 0,5% der Erlöse gingen 2015 auf solche Touren zurück. Offenkundig steht die tatsächliche wirtschaftliche Bedeutung von App-Touren im Missverhältnis zu ihrer öffentlichen Wahrnehmung. Auch in der Hochburg Berlin werden zurzeit nur ca. 5% app-gestützte Vermittlungen gemeldet.

2.2 Nachfragefaktor Funktourenaufkommen

Ein Maßstab für die Entwicklung der örtlichen Nachfrage nach Taxidienstleistungen ist das Tourenaufkommen der Funkvermittlungszentralen. Statistiken stehen nur für die Bielefelder Funk-Taxi-Zentrale eG (BIETA) zur Verfügung.¹



- **Funktouren:** 2015 vermittelte die BIETA ca. 463.000 Funktouren. Damit gehört Bielefeld (ca. 330.000 Einwohner) zu den eher schwachen deutschen Funkvermittlungsstandorten. Die annähernd doppelt so große Landeshauptstadt Düsseldorf (ca. 595.000 Einwohner) hat mit ca. 3,08 Mio. ein substanziiell größeres Funkvermittlungsaufkommen! Während in Düsseldorf (ca. 5,1 Touren pro Jahr und Einwohner) oder Köln (ca. 1,9 Touren) vermittelt werden, sind es in Bielefeld nur ca. 1,4 Touren pro Einwohner.²
- **Tourenentwicklung:** Seit dem Spitzenjahr 2013 sinken die Vermittlungszahlen der BIETA kontinuierlich: von **ca. 525.500** Touren auf **ca. 463.000** Touren. Im Jahr 2003 hatte die Zahl der Vermittlungen noch bei **ca. 608.000** gelegen.

¹ Neben der BIETA mit gut 140 angeschlossenen Taxis arbeitet hauptsächlich im Süden Bielefelds die Hansa-Funkzentrale Bielefeld mit 24 Taxis.

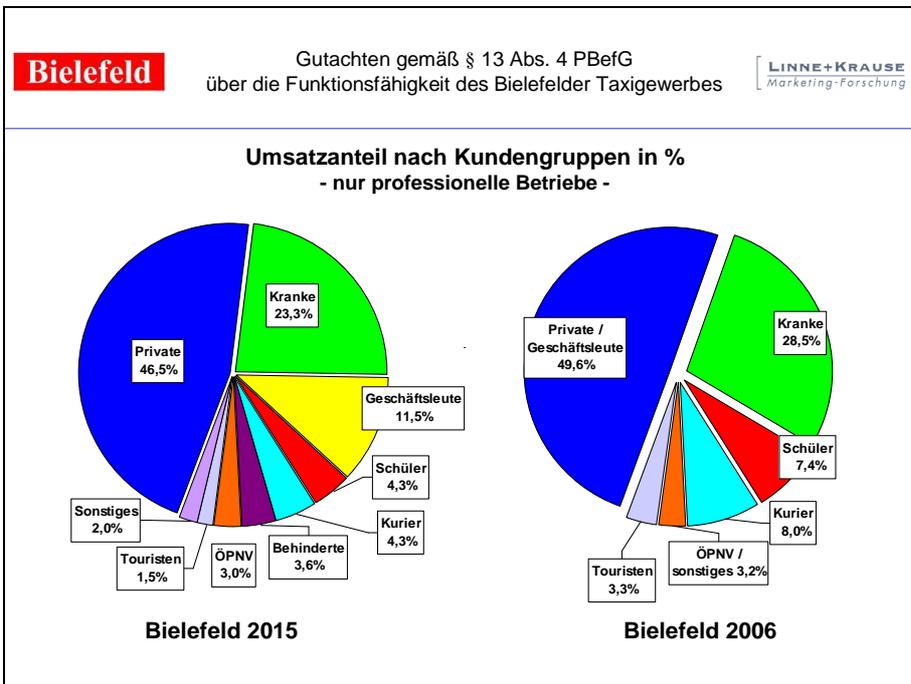
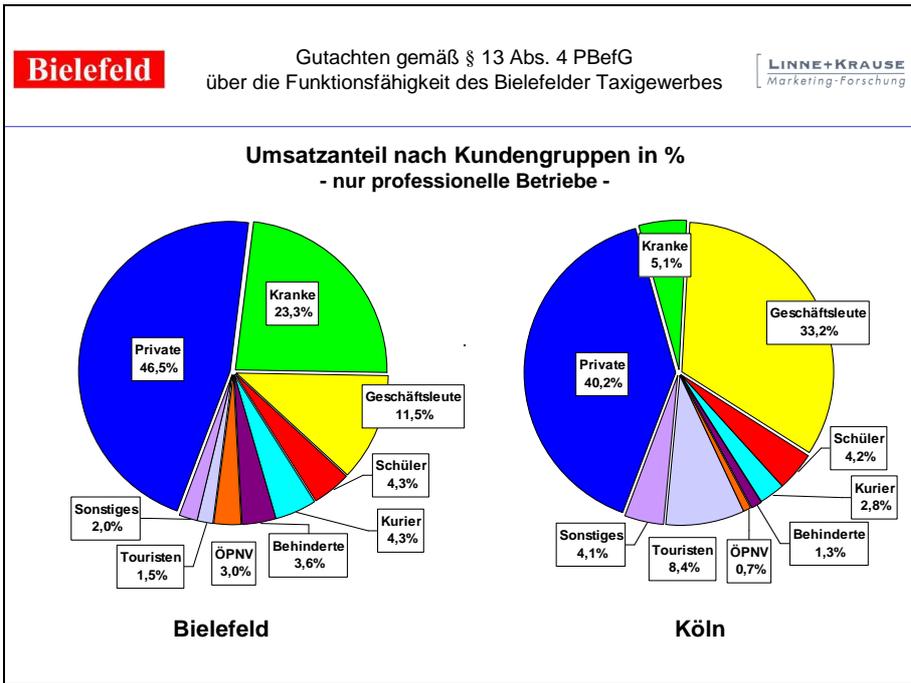
² Unter der Annahme, dass die Hansa-Funkzentrale ein proportional vergleichbares Vermittlungsaufkommen wie die BIETA hat, läge die Zahl der Touren pro Einwohner bei ca. 1,6.

2.3 Nachfragefaktor Kundenstruktur

Die Nachfragestruktur des Bielefelder Taxigewerbes hat charakteristische Schwerpunkte:

STADT BIELEFELD NACHFRAGE IM TAXIGEWERBE 2015 - IN % VOM UMSATZ -									
	Stadt Bielefeld						Vergleichsstädte		
	Professionelle Betriebe					Semi-prof. Betriebe	Köln	Bremen	Mainz
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.				
Privatpersonen	46,5	45,0	46,7	35,3	50,8	40,5	40,2	26,8	39,5
Kranke	23,3	23,4	22,4	22,8	24,0	26,5	5,1	30,4	23,2
Geschäftsleute	11,5	9,7	12,2	14,1	10,4	20,7	33,2	16,9	21,9
Schüler	4,3	5,9	4,1	4,6	4,0	2,5	4,2	4,0	1,4
Kurier	4,3	10,1	5,0	3,8	3,1	3,1	2,8	6,7	1,9
Behinderte	3,6	1,4	2,9	8,2	2,5	3,5	1,3	5,7	0,8
ÖPNV	3,0	2,1	3,5	3,7	2,7	1,0	0,7	1,0	2,4
Touristen	1,5	1,2	1,6	1,7	1,4	1,6	8,4	4,9	4,6
Sonstiges	2,0	1,3	1,7	5,8	1,0	0,6	4,1	3,6	4,3
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- **Privatpersonen:** Wichtigstes Nachfragesegment ist die Beförderung von Privatpersonen – das traditionelle Kerngeschäft des großstädtischen Taxigewerbes: Ca. 47% der professionellen Bielefelder Umsätze werden mit dieser Kundengruppe getätigt – ein Anteil, der sich leicht über dem anderer Städte wie z.B. Köln oder Mainz (jeweils ca. 40%) bewegt.
- **Geschäftsleute:** Ein etwas schwächeres Nachfragesegment bildet die Beförderung von Geschäftsleuten: Ca. 12% der Umsätze werden mit solchen Touren erwirtschaftet. In Städten wie Köln (ca. 33%) oder Düsseldorf (ca. 41%) ist der Anteil meist wesentlich höher.



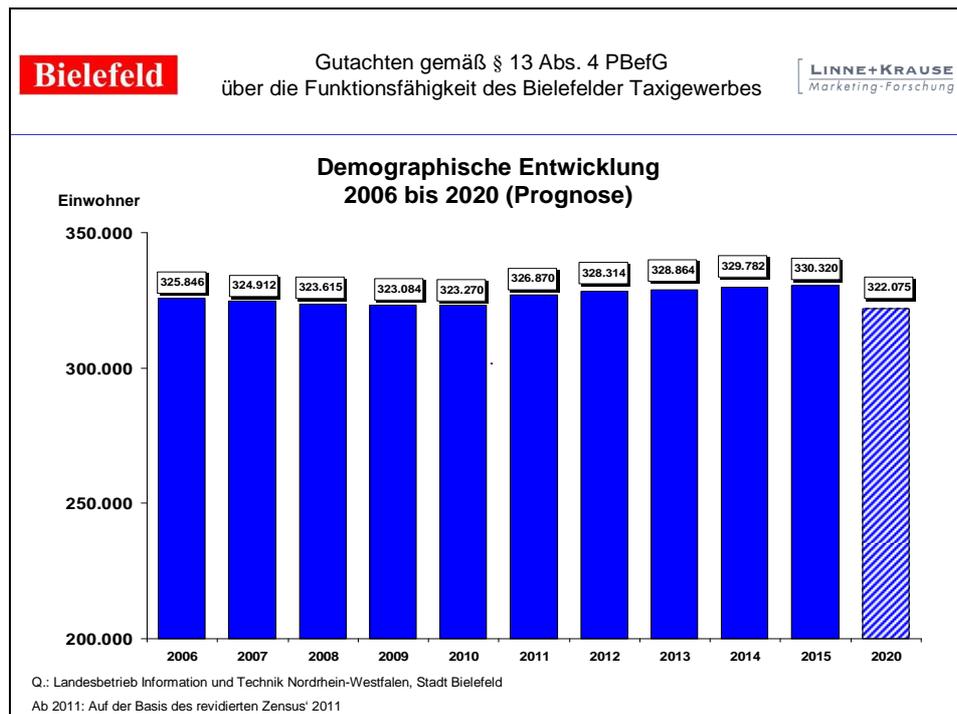
- **Krankenfahrten:** Sinkende Bedeutung haben Krankenfahrten: Etwa 23% des Umsatzes entfallen in Bielefeld auf die Krankenförderung – hauptsächlich von Dialyse-, Chemotherapie- oder Bestrahlungspatienten. 2006 hatte der Anteil der Krankenfahrten noch etwas höher bei ca. 29% rangiert.
- **Schülerfahrten:** Leicht gesunken ist auch der Anteil der Schülerfahrten – von ca. 7% in 2006 auf ca. 4% in 2015.
- **Kurierfahrten:** Rückläufig ist weiterhin der Anteil des Kuriergeschäfts, das mit ca. 4% (2006: ca. 8%) zum Gesamterlös des Bielefelder Taxigewerbes beiträgt.
- **Behindertenfahrten:** Behindertenfahrten tragen mit knapp 4% Umsatzanteil ebenfalls nur mäßig zum Erlös der Bielefelder Taxiflotte bei.
- **ÖPNV:** Der Umsatzanteil der Bielefelder Taxis im Rahmen des ÖPNV ist mit ca. 3% überschaubar.
- **Touristen:** Touristische Verkehre haben in Bielefeld ebenfalls minimale Bedeutung (ca. 2%).

Insgesamt sehen die Bielefelder Taxiunternehmer eher verhalten in die Zukunft: Leichter Optimismus zeigt sich allenfalls bei den Fahrten für Privatpersonen (Erwartungsnote 3,1) und bei Krankenfahrten (Note: 3,2). Pessimistischer ist die Stimmung dagegen bei Schüler- und Behindertenfahrten (Note. 4,1 bzw. 3,7) sowie bei Fahrten im Rahmen des ÖPNV (Note: 3,8).

STADT BIELEFELD PESSIMISMUSPEGEL IM TAXIGEWERBE 2015 - SCHULNOTE 1 BIS 6 -									
	Stadt Bielefeld						Vergleichsstädte		
	Professionelle Betriebe					Semi-prof. Betriebe	Köln	Bremen	Mainz
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.				
Privatpersonen	3,1	3,0	3,0	3,3	3,1	3,4	-	3,8	3,4
Krankenfahrten	3,2	2,7	3,2	3,8	3,3	3,2	-	3,9	3,3
Geschäftsleute	3,4	3,4	3,4	3,6	2,8	3,5	-	3,6	3,3
Schülerfahrten	4,1	3,3	4,3	4,2	4,0	3,5	-	3,3	4,6
Kurierfahrten	3,4	3,8	3,4	3,8	2,5	3,6	-	3,7	*
Behinderte	3,7	4,3	3,9	3,5	*	3,8	-	3,8	*
ÖPNV	3,8	4,0	4,0	4,2	2,5	2,8	-	3,7	3,2
Touristen	3,4	*	3,6	4,0	2,5	4,0	-	3,8	3,9
Sonstiges	3,8	5,0	3,8	3,3	*	3,3	-	3,8	3,9
* zu wenige Angaben									

2.4 Nachfragefaktor Demografie

Der wichtigste Nachfragefaktor ist die ortsansässige Wohnbevölkerung: Wie andere Städte unterliegt auch Bielefeld einem demographischen Wandel.



- **Stabile Bevölkerung:** Bielefeld gehört zu den wenigen Kommunen, deren Einwohnerzahl nach dem Zensus von 2011 leicht nach oben korrigiert wurde. Seitdem ist die Bevölkerungszahl von knapp 327.000 auf ca. 330.000 im Jahre 2015 kontinuierlich angewachsen.
- **Altersstruktur:** Der Wachstumsschub speiste sich im Wesentlichen aus (Bildungs-) Zuwanderung. Es ist besonders der Ortsteil „Mitte“, der starken Zuzug junger Menschen registriert – ein demographischer Vorteil für das Taxigewerbe. Gleichzeitig wächst auch in Bielefeld die Zahl älterer Menschen, die zunehmend auf Taxidienstleistungen angewiesen sind. Auch hier erwachsen dem Taxigewerbe in Zukunft neue Kundengruppen.
- **Prognose:** Für die Zukunft werden jedoch leicht sinkende Bevölkerungszahlen vorausgesagt: In einer Prognose von 2015 geht die Stadt Bielefeld für 2020 von ca. 322.100 Einwohnern aus. Die Erfahrung zeigt aber, dass zurzeit Bevölkerungsprognosen wenig belastungsfähig sind. Insbesondere die Flüchtlinge aus dem Nahen Osten haben zu unvorhergesehenem Zuzug geführt. Schon zuvor hatten ca. 36% der Einwohner Bielefelds einen Migrationshintergrund. Migration wirkt auf das Taxigewerbe weniger auf der Nachfrageseite als auf der Angebotsseite.

- **Suburbanisierung:** Gleichzeitig ist auch in Bielefeld eine Abwanderung der Wohnbevölkerung in die Rand- und Umlandgemeinden festzustellen, vor allem nach Leopoldshöhe, Schloss Holte-Stukenbrock und Steinhagen. Auf diese Weise verliert das Taxigewerbe wiederum einen Teil seiner innerstädtischen Stammkundschaft.

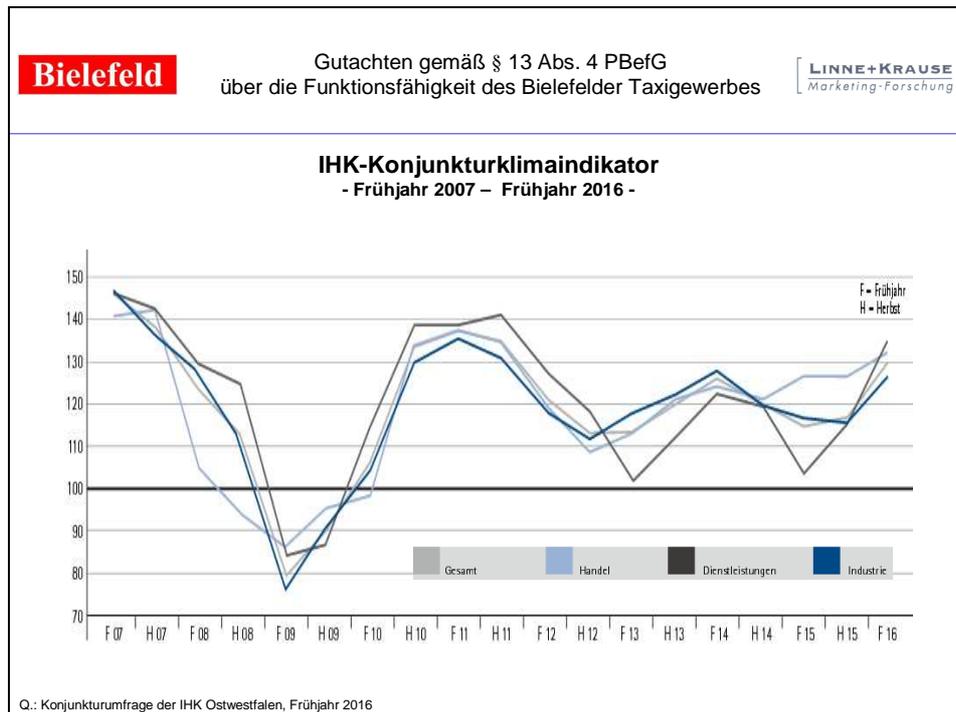
2.5 Nachfragefaktor Regionalwirtschaft

Seit etwa 2009 hat auch die Wirtschaft Bielefelds deutlich an Dynamik gewonnen. Nach wie vor zeichnet sie sich durch einen Mix aus weltmarktorientierten Großunternehmen, traditionsreichen Familienbetrieben und einer beachtlichen Zahl von Gesundheitseinrichtungen aus. Von besonderer Bedeutung sind der Maschinen- und Fahrzeugbau, die Metallindustrie, die IT-Branche und traditionell auch die Nahrungsmittel- und Textilindustrie. Die Stadt hat eine hohe Arbeitsplatzdichte mit einem wachsenden Anteil wissensintensiver Arbeitsplätze – erfahrungsgemäß ein günstiges Umfeld für das Taxigewerbe.

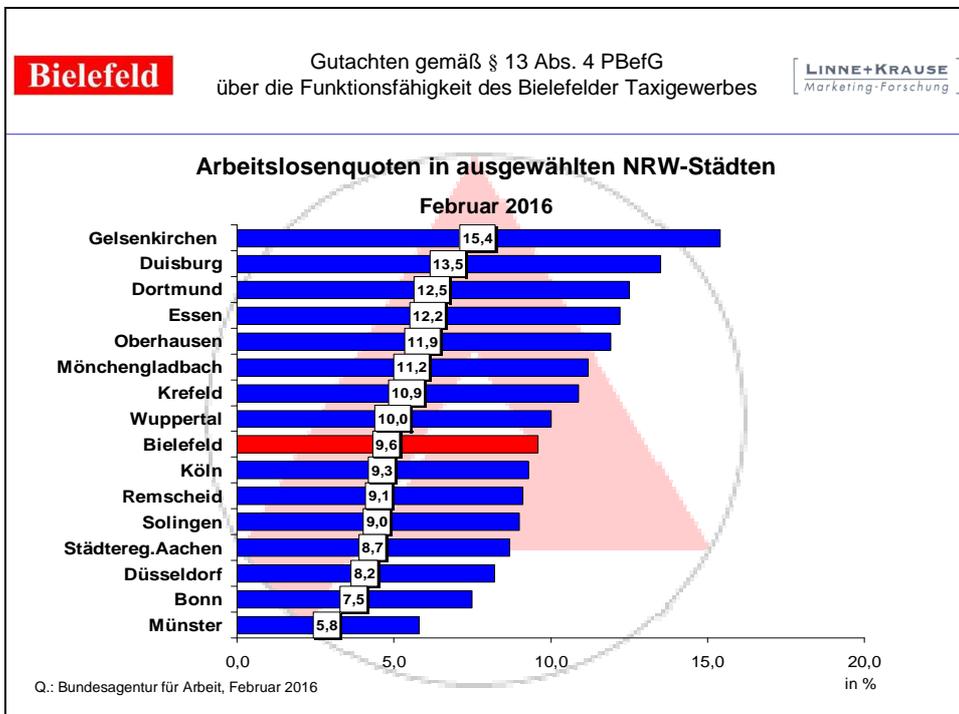
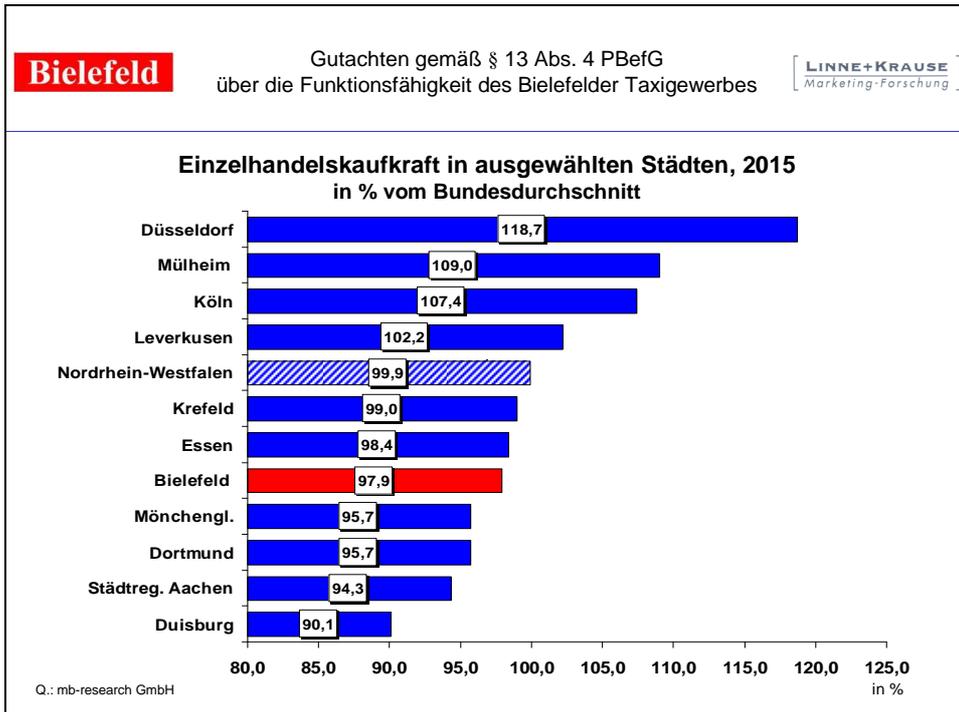
2.5.1 Nachfragefaktor konjunkturelle Entwicklung

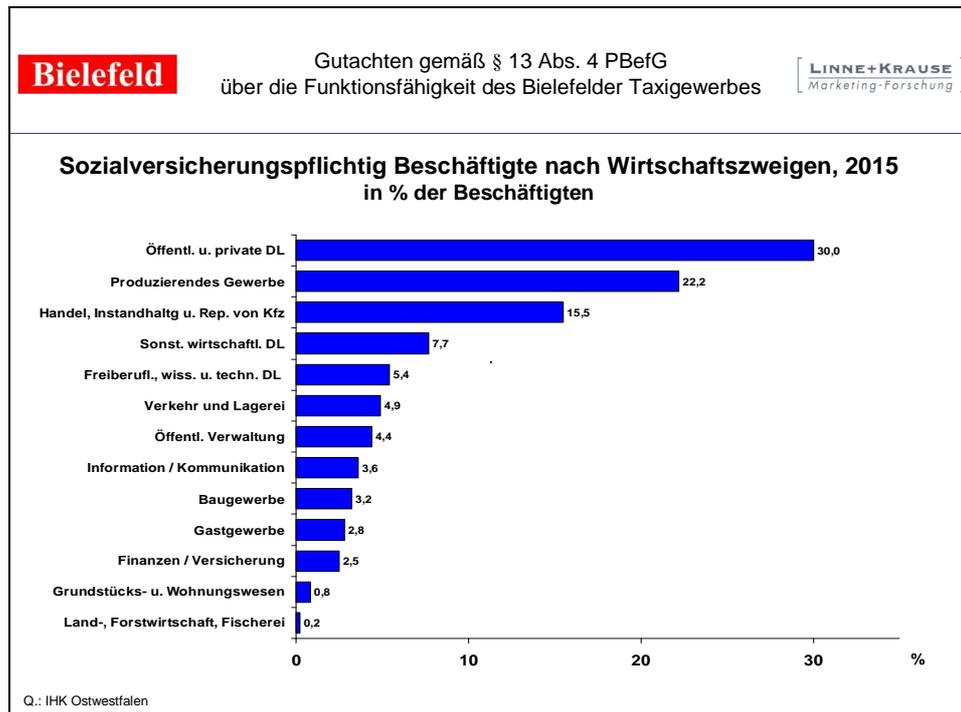
Die im Folgenden dargestellten betriebswirtschaftlichen Leistungsdaten spiegeln das Taxigewerbe in einer Phase konjunkturellen Aufschwungs wider:

- **Konjunktur:** In den Jahren 2008 / 2009 stand Deutschland scheinbar am Vorabend einer tiefen Rezession: Die düsteren Prognosen haben sich aber nicht erfüllt. Im Gegenteil: Seit 2010 ist die deutsche Volkswirtschaft in eine bis heute anhaltende Wachstumsphase übergegangen – wenn auch mit temporären Schwankungen. Trotz eines schwierigen internationalen Umfeldes, bleibt die deutsche Wirtschaft überraschend stabil.



- **Günstige Prognose:** In seinem Konjunkturbarometer vom Februar 2016 geht das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) davon aus, dass sich das Wachstum auf „*niedrigem Niveau*“ stabilisiere. Das DIW prognostiziert ein leichtes Plus – vor allem gestützt auf den konsumnahen Bereich. Günstig sind die konjunkturellen Aussichten auch in der Region Bielefeld. Regelmäßig erforscht die Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen die Entwicklung im Kammerbezirk: „*Stimmung ist im grünen Bereich*“, so fasst die Kammer die Lage in ihrer Frühjahrs-Konjunkturumfrage 2016 zusammen. Vor allem die Industrie- und die Dienstleistungsunternehmen Ostwestfalens sehen hoffnungsvoll in die Zukunft.
- **Kaufkraft:** Bielefeld hat – gemessen am Bundesdurchschnitt – leicht an Kaufkraft verloren. Mit einem Indexwert von 97,9% rangiert Bielefeld nunmehr leicht unter dem Bundes- und Landesdurchschnitt. Zum Vergleich: Düsseldorf liegt mit 118,7% an der Spitze der nordrhein-westfälischen Großstädte. Städte wie Dortmund (95,7%) und Duisburg (90,1%) rangieren dagegen deutlich unter dem Bielefelder Kaufkraftwert.
- **Arbeitsmarkt:** In den letzten Jahren hat sich dagegen die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Bielefeld von 128.583 (2008) auf 144.058 im Jahr 2015 und damit um ca. 12% erhöht. Allerdings ist die Erwerbslosenquote mit ca. 9,6% noch immer relativ hoch, jedoch deutlich niedriger als 2006 (14,5%).





- **Dienstleistungssektor:** Erfahrungsgemäß bildet ein starker Dienstleistungssektor einen günstigen „Nährboden“ für das Taxigewerbe. Auch in Bielefeld hat der „tertiäre Sektor“ seine herausragende Stellung weiter ausgebaut. Gut 84% der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind zurzeit hier tätig.
- **Strukturelle Veränderung:** Zum Jobmotor ist insbesondere der in Bielefeld traditionell starke Bereich Soziales / Heime geworden, in dem die Zahl der Beschäftigten seit sechs Jahren um knapp 6.000 zugenommen hat und nunmehr bei 17.200 liegt.
- **Industrie:** Trotz des anhaltenden Strukturwandels, ist Bielefeld nach wie vor ein bedeutender Industriestandort – mit ca. 32.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Beherrschend sind vor allem der Maschinenbau mit ca. 5.700 Arbeitnehmern sowie der Bereich Metallerzeugung und –bearbeitung mit ca. 3.700 Beschäftigten. Das in Bielefeld traditionell starke Ernährungsgewerbe beschäftigt noch ca. 3.000 Arbeitnehmer.
- **Hochschulen:** Einen Wachstumsmotor der städtischen Wirtschaft bilden die rasch wachsenden Hochschulen mit ihren zusammen ca. 34.900 Studierenden (2006: ca. 24.000). Universität und Fachhochschulen beschäftigen mehr als 3.700 (2006: knapp 2.100) Arbeitnehmer – vom Professor bis zur Verwaltungskraft. Bielefelds Hochschullandschaft ist in starkem Maße durch geistes- und sozialwissenschaftliche Fächer geprägt, wurde aber in den letzten Jahren deutlich um naturwissenschaftlich-technische Forschungs- und Entwicklungszentren erweitert.

2.5.2 Nachfragefaktor Heil- und Gesundheitsbranche

Seit dem 19. Jahrhundert ist Bielefeld der bedeutendste deutsche Diakoniestandort. Mit ca. 29.000 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen bilden Diakonie und Gesundheitswesen den wichtigsten „Industriezweig“ der Stadt. Die Bodelschwingsche Stiftung Bethel ist der größte Arbeitgeber der Stadt. Dem örtlichen Taxigewerbe steht so eine ganzjährige Nachfrage zur Verfügung.

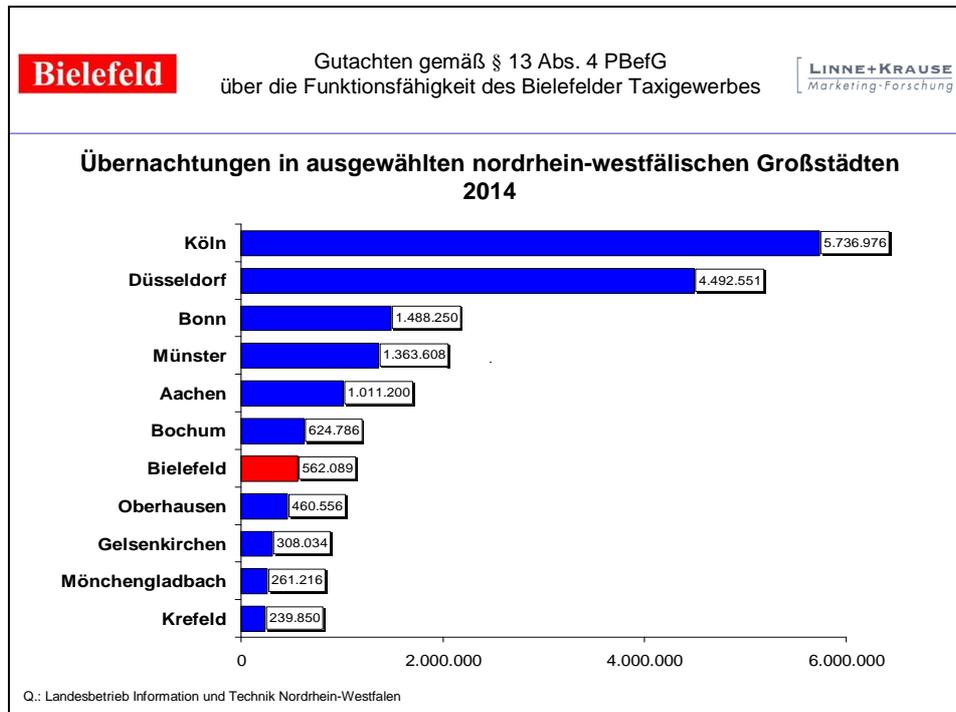
- **Stationäre Versorgung:** Verglichen mit Städten ähnlicher Größe verfügt Bielefeld über eine gute medizinische Infrastruktur. Für die stationäre Behandlung stehen heute 7 Häuser mit zusammen knapp 2.900 Betten zur Verfügung:

STADT BIELEFELD KLINIKEN, 2015	
Krankenhäuser	Betten
Evangelisches Krankenhaus Bethel und Johannesstift	1.322
Klinikum Mara	177
Klinikum Bielefeld	
<i>Klinikum Mitte</i>	661
<i>Klinikum Rosenhöhe</i>	309
Franziskus Hospital	378
Frauenklinik Dr. Hartog	14
	2.861
Q.: Angaben der Träger	

- **Kliniken:** Wichtigster Einzelposten ist das Evangelische Krankenhaus Bielefeld mit dem Krankenhaus Bethel und dem Johannesstift mit insgesamt ca. 1.300 Betten. Auch das Klinikum Mitte ist mit mehr als 650 Betten ein Krankenhaus der Schwerpunktversorgung. Mit dem Franziskus-Hospital und dem Klinikum Rosenhöhe verfügt die Stadt daneben über zwei mittelgroße Einrichtungen.
- **Spezialkliniken und -praxen:** Weiterhin arbeiten in der Stadt eine Frauenklinik (Frauenklinik Dr. Hartog, ca. 14 Betten), ein Zentrum für ambulante Operationen (Teutoklinik), ein Augenlaserzentrum (Lasik), ein Druckkammer-Zentrum für Sauerstoffüberdrucktherapie, ein Medizinisches Versorgungszentrum für Diabetes, Nieren- und Hochdruckkrankheiten sowie mehrere Ärzte mit ambulanter Chemo- oder Radiotherapie. Solche Praxen sind für das Taxigewerbe als Zielort von Serienfahrten von besonderer Bedeutung.

2.5.3 Nachfragefaktor Gastronomie, Tourismus, Events

Verschiedene Branchen sind für das Taxigewerbe von besonderer Bedeutung.



- **Gastronomie:** Im letzten Jahrzehnt hat sich das gastronomische Angebot Bielefelds verbessert – nicht zuletzt durch die Nachfrage zugezogener Studierender. Neben der Altstadt hat sich insbesondere das Gebiet um den Hauptbahnhof zur Partyzone entwickelt. Insgesamt arbeiten in Bielefeld ca. 750 Gastronomiebetriebe mit knapp 4.100 Beschäftigten.
- **Diskotheken, Clubs:** Auch die Club- und Diskothekenszene ist in den vergangenen Jahren vielfältiger geworden. Veranstaltungsstätten wie das Far Out, die Hechelei, das Forum Bielefeld oder das Movie erzeugen Nachfrage nach Taxidienstleistungen.
- **Kulturveranstaltungen:** Bielefeld besitzt eine Reihe von Kulturveranstaltungsstätten, von denen das Taxigewerbe aber nur mäßig profitiert. Hierzu zählen beispielsweise die Rudolf-Oetker-Halle (klassische Konzerte), die Stadthalle Bielefeld oder die Seidensticker Halle. Auch die Kultur- und Veranstaltungszentren Ravensberger Park, der Ringlokschuppen oder die Musik- und Kleinkunsthöfen Zweischlingen und der Bunker Ulmenwall erzeugen temporäre Nachfrage. Zeitweilige Nachfrageimpulse gehen auch von zwei in Bahnhofsnähe gelegenen Großkinos (mit knapp 5.000 Plätzen), drei kleineren Kinos, dem Theater Bielefeld sowie fünf weiteren Theatern aus.

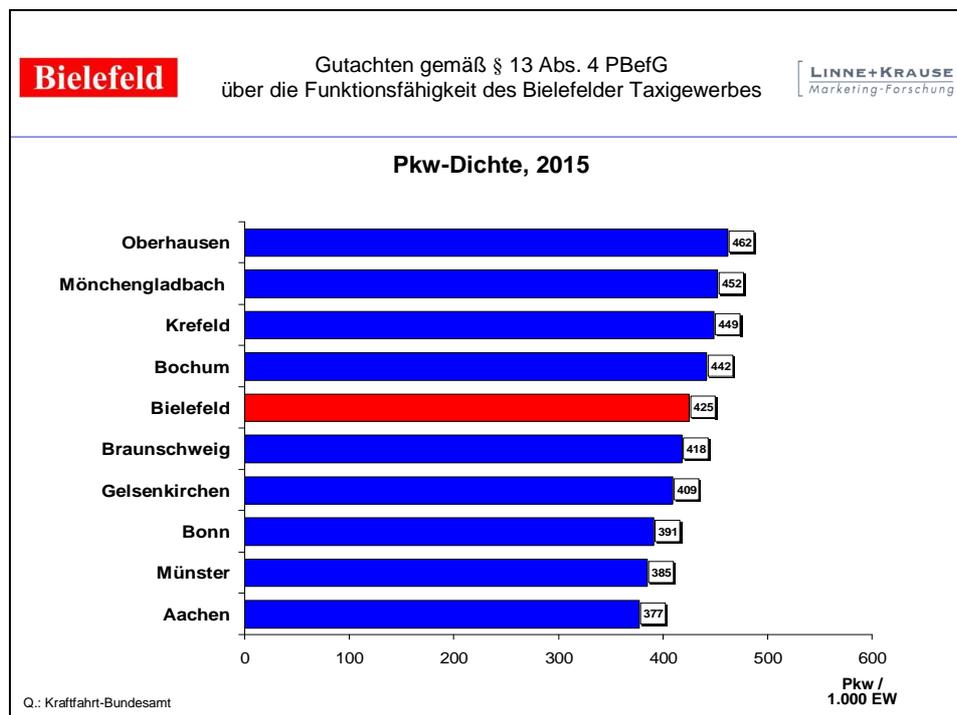
- **Tourismus:** Tourismus hat für die Bielefelder Taxinachfrage nur geringe Umsatzbedeutung (ca. 2%). In der vergangenen Dekade wurde die Bielefelder Hotelkapazität beständig ausgebaut. Zurzeit rangiert das Angebot bei ca. 3.600 Betten. Von 2006 bis 2014 stieg die Zahl der Übernachtungen um ca. 13% auf 562.089. Zum Vergleich: In der Städtetourismushochburg Münster lag der Zuwachs im gleichen Zeitraum bei ca. 21%, in den Messestädten Köln und Düsseldorf sogar bei ca. 28% bzw. ca. 48%.
- **Tagungsort:** Laut Bielefelder Tourismusbüro sind ca. 80% der Übernachtungsgäste Geschäftsreisende und Tagungsbesucher. Die Stadt entwickelt sich zunehmend zu einem Tagungs- und Konferenzstandort. 2012 kamen ca. 580.000 Veranstaltungsbesucher. Im Vordergrund steht hier das Kongress- und Eventzentrum Stadthalle Bielefeld mit bis zu 5.600 Plätzen. Der Ringlokschuppen bietet Platz für bis zu 2.850 Personen. Weiterhin steht eine Reihe kleinerer Tagungsstätten bereit – beispielsweise der Bielefelder Hof, das Mercure Hotel Bielefeld City oder das Arcadia Hotel.
- **Sportstätten:** Gelegentliche Nachfrage generieren auch Sportveranstaltungen. Im Vordergrund steht hier die Schüco-Arena des Fußball-Zweitligisten Arminia Bielefeld, die an Spieltagen regelmäßig von ca. 20.000 Fußballzuschauern besucht wird. Auch die Seidensticker-Halle (fasst bis zu 5.000 Besucher) wird für Sportereignisse genutzt.

2.6 Nachfragefaktoren im verkehrswirtschaftlichem Umfeld

Neben seiner Einbettung in die regionale Wirtschaft agiert das Taxigewerbe auch in Abhängigkeit zu seinem verkehrswirtschaftlichen Umfeld. Die Stadt hat eine recht gute Verkehrsinfrastruktur – ein Wettbewerbsumfeld, von dem das Taxigewerbe einerseits profitiert, in dem es sich andererseits aber auch behaupten muss.

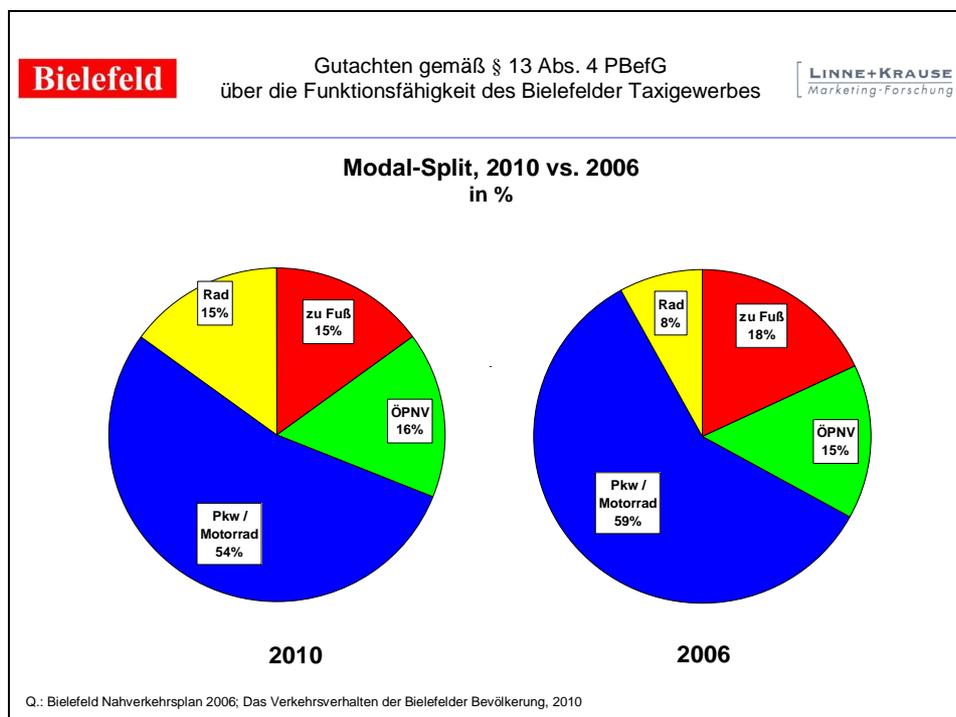
2.6.1 Nachfragefaktor Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Nachfrage nach Taxidienstleistungen ist in hohem Maße abhängig von der Motorisierung der Bevölkerung. In Bielefeld trifft das Gewerbe auf relativ günstige Bedingungen:



- **Pkw-Dichte:** Bielefeld besitzt eine eher mäßige Pkw-Dichte (425 Pkw / 1.000 Einwohner). Seit 2006 ist die Dichte sogar von 506 Pkw / 1.000 Einwohner gesunken – eine bemerkenswerte Entwicklung, die ähnlich auch in anderen Großstädten zu beobachten ist.

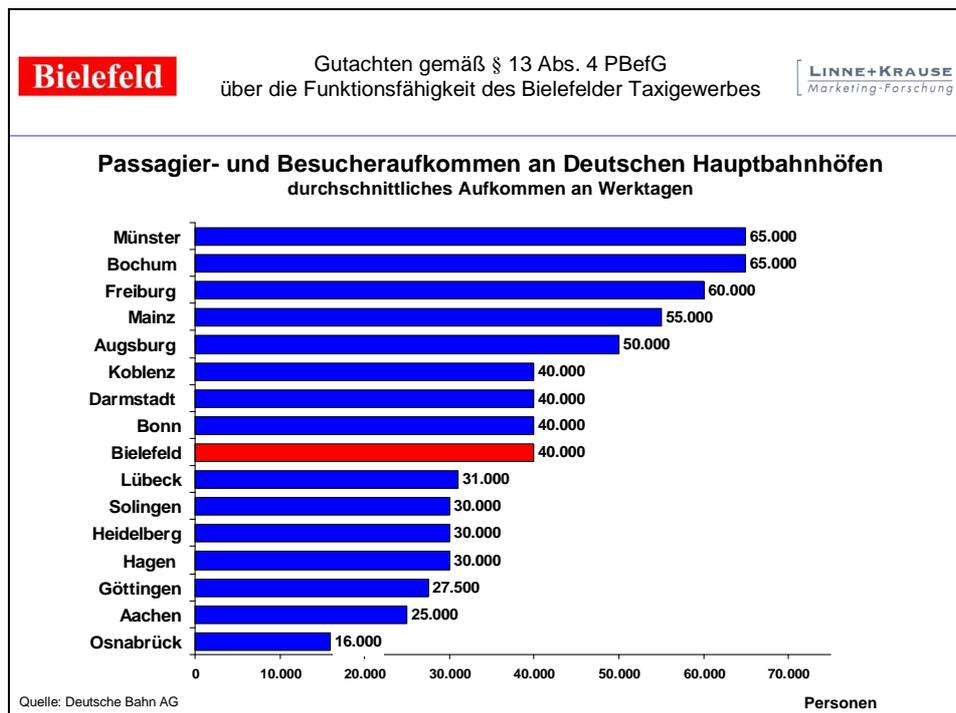
- **Modal Split:** Neben der Pkw-Verfügbarkeit bildet die tatsächliche Nutzung des eigenen Autos eine wichtige Rahmenbedingung für das Taxigewerbe. Wie in anderen Studentenstädten, so ist auch in Bielefeld ein Trend weg vom Pkw zu erkennen: 2006 wurden noch ca. 59% aller werktätlich zurückgelegten Wege mit dem Auto oder dem Motorrad (MIV) erledigt. 2010 lag der Wert bei ca. 54%. Insgesamt ist ein Trend hin zum Fahrrad zu beobachten: Mit ca. 15% liegt der Anteil der Radnutzung annähernd doppelt so hoch wie 2006. Dagegen verharret der ÖPNV-Anteil bei ca. 16% (2006: ca. 15%). Leicht rückläufig ist der Anteil zu Fuß zurückgelegter Wege mit heute ca. 15%.



- **Pendler:** Mit wachsender Beschäftigung ist auch die Zahl der Berufspendler gestiegen: Ca. 75.500 Arbeitnehmer fahren 2014 werktätlich nach Bielefeld. Dagegen pendelten werktätlich ca. 42.800 Bielefelder zur Arbeit nach außerhalb. Die hohen Pendlerzahlen setzen dem örtlichen Taxigewerbe Grenzen: Pendler benutzen erfahrungsgemäß den eigenen Pkw oder den öffentlichen Nahverkehr.
- **Carsharing:** Zu einem neuen, noch überschaubaren Wettbewerbsfaktor entwickeln sich moderne Carsharing-Angebote. Eine Reihe von Anbieter, darunter cambio (ca. 90 Fahrzeuge), Flinkster und Autonetzer halten in und um Bielefeld Fahrzeuge bereit. Die Bereitstellungsorte der Anbieter konzentrieren sich auf den Innenstadtbereich. Stationsunabhängige Anbieter wie DriveNow oder car2go haben sich dagegen in Bielefeld noch nicht etabliert.

2.6.2 Nachfragefaktor Schienenverkehr

Wirkungsvoll nimmt das Taxi seine Funktion als ergänzender Verkehrsträger gegenüber dem Schienenverkehr wahr. Bedeutender Bezugspunkt für das Taxigewerbe ist traditionell der Bielefelder Hauptbahnhof, der werktäglich von ca. 40.000 Reisenden passiert wird – ähnlich wie die Hauptbahnhöfe von Bonn oder Darmstadt.



- **Fernverkehr:** Der Bielefelder Hauptbahnhof ist ein Verkehrsknotenpunkt von überregionaler Bedeutung – ein für das Taxigewerbe günstiges Umfeld. Als Ziel bzw. Ausgangspunkt für den Fernverkehr liegt Bielefeld auf der Achse Hamm - Hannover - Berlin. Im Ein- bis Zweistundentakt bedienen ICEs und ICs täglich die Stadt – eine für das Taxigewerbe besonders interessante Verkehrsart.
- **Regionaler Schienennahverkehr:** Im Regionalverkehr stellt Bielefeld mit 11 Kursbuchstrecken der Regionalbahn bzw. des Regionalexpress‘ u. a. Verbindungen in den Raum Münster, Paderborn und Lemgo bzw. Minden, Hannover und Düsseldorf her.

2.6.3 Nachfragefaktor ÖPNV

Die Stadt Bielefeld besitzt einen sehr leistungsfähigen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), der dem Taxigewerbe jedoch deutliche Grenzen setzt:

- **Fahrgäste:** In Bielefeld transportiert *moBiel* jährlich eine zunehmende Zahl von Fahrgästen: Waren es im Jahr 2010 ca. 55,4 Mio., so wurden 2014 bereits ca. 57,7 Mio. Fahrgäste befördert – eine Steigerung von ca. 4,2%.
- **Attraktive Erschließung:** Die Bielefelder Stadtbahn umfasst 4 Haupt- und 4 Ergänzungslinien mit zusammen 62 Haltestellen auf einer Gesamtlänge von 72 km. Hinzu kommt das Busnetz mit 77 Linien, das auf einer Streckenlänge von ca. 1.100 km mehr als 1.000 Haltestellen bedient. Hier bestehen nur wenige Ansatzpunkte für Taxidienstleistungen.
- **Nachtbusnetz:** Besonders ungünstig für das Taxigewerbe wirkt das Nachtbusnetz mit 14 Linien, das am Wochenende und vor Feiertagen bis in den Morgen verkehrt. Gerade in diesen für das Taxi besonders attraktiven Zeiten ist so ein mächtiger Wettbewerber entstanden.
- **Regionalbuslinien:** Die Bedeutung Bielefelds als Oberzentrum zeigt sich zudem an den zahlreichen Regionalbuslinien, die die Stadt u.a. mit Gütersloh, Halle, Herford, Lage und Bad Salzuflen verbinden. Auch hier gibt es nur wenige Ansatzpunkte für Taxidienstleistungen.
- **Einbindung Taxis:** Für die Zeiten geringer Nachfrage am Abend und am Wochenende wird auf einigen Bus- und Stadtbahnlinien ein Anruf-Sammel-Taxi-Verkehr (AST-Verkehr) vorgehalten. Er verkehrt täglich ab ca. 20:00 Uhr, sowie an Sonn- und Feiertagen bis etwa 12:00 Uhr. Weiterhin werden Anruf-Linien-Fahrten (ALF-Verkehr) vor allem an Sonn- und Feiertagen angeboten – allerdings nur nach telefonischer Voranmeldung. Die Einbindung des Bielefelder Taxigewerbes in den ÖPNV steckt aber nach wie vor in den Anfängen. Eine wirkliche Integration kann neue Nachfragepotentiale für das Taxigewerbe erschließen.
- **Flugplatz:** Praktisch keine Nachfrage nach Taxidienstleistungen geht vom Bielefelder Flugplatz aus. Seine Verkehrsleistungen bestehen in erster Linie aus nichtkommerziellen Flügen. Die nächsten relevanten Flughäfen sind der 45 km entfernte Flughafen Paderborn / Lippstadt und der 120 km entfernte Flughafen Hannover – beide sind von Bielefeld aus gut über Straße und Schiene zu erreichen.

3 ANGEBOTSSITUATION

3.1 Angebotsfaktor Beschäftigte

Das Bielefelder Taxigewerbe ist überwiegend kleinteilig strukturiert. Ca. 73% der Betriebe und ca. 42% der städtischen Taxiflotte werden von Kleinstunternehmen mit nur einem Fahrzeug betrieben. Größere Betriebe mit acht oder mehr Taxis existieren in Bielefeld nicht. Insgesamt ist seit 2006 eine Verfestigung der Beschäftigungsverhältnisse zu beobachten:

STADT BIELEFELD BETRIEBE NACH MITARBEITERN 2015 - IN % BZW. ANZAHL MITARBEITER -									
	Stadt Bielefeld						Vergleichsstädte		
	Professionelle Betriebe					Semi-prof. Betriebe	Köln	Bremen	Mainz
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.				
Alleinfahrer (%)	22,0	100,0	8,0	0,0	0,0	75,9	23,9	11,7	48,4
mit Mitarbeitern (%)	78,0	0,0	92,0	100,0	100,0	24,1	76,1	88,3	51,6
davon mit Vollzeitmitarb. (%)	46,5	-	28,3	69,2	91,7	42,9	20,8	40,4	33,3
Ø Vollzeitmitarb.	2,9	-	1,0	1,8	6,1	3,7	3,1	4,7	3,6
davon mit Teilzeitmitarb. (%)	39,4	-	26,1	53,8	75,0	28,6	38,2	36,8	39,4
Ø Teilzeitmitarb.	2,3	-	1,2	1,9	4,0	1,0	1,8	2,0	2,6
davon mit 450 €-Kraft (%)	62,0	-	56,5	69,2	75,0	85,7	74,9	85,3	54,5
Ø 450 €-Kräfte	2,3	-	1,2	3,7	3,9	2,8	2,1	3,8	1,6
davon mit Familienangeh. (%)	16,9	-	6,5	23,1	50,0	14,3	9,7	7,4	15,2
Ø Familienangeh.	1,1	-	1,0	1,0	1,2	1,0	1,2	1,2	1,0

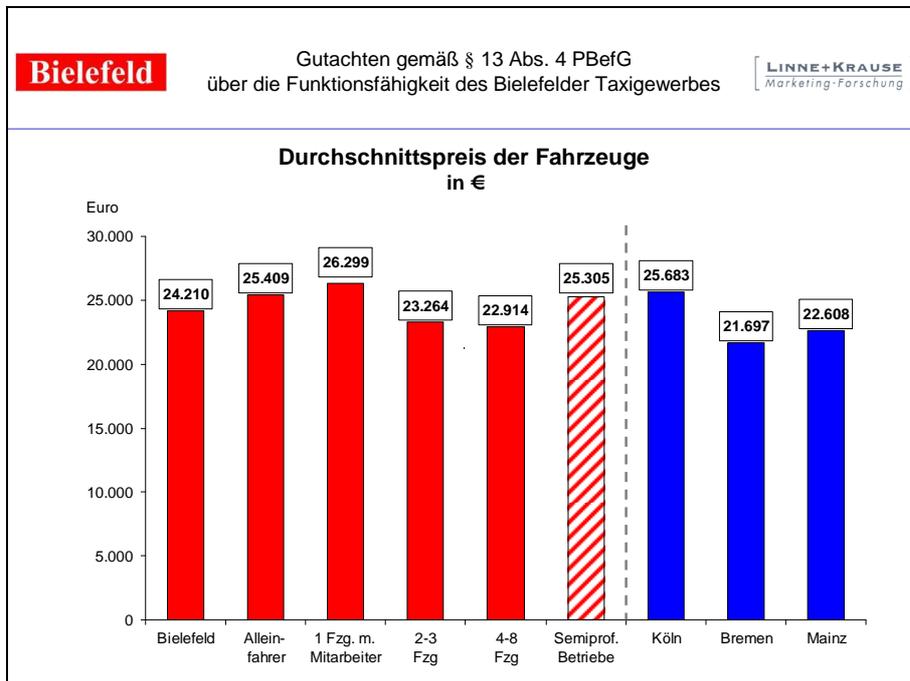
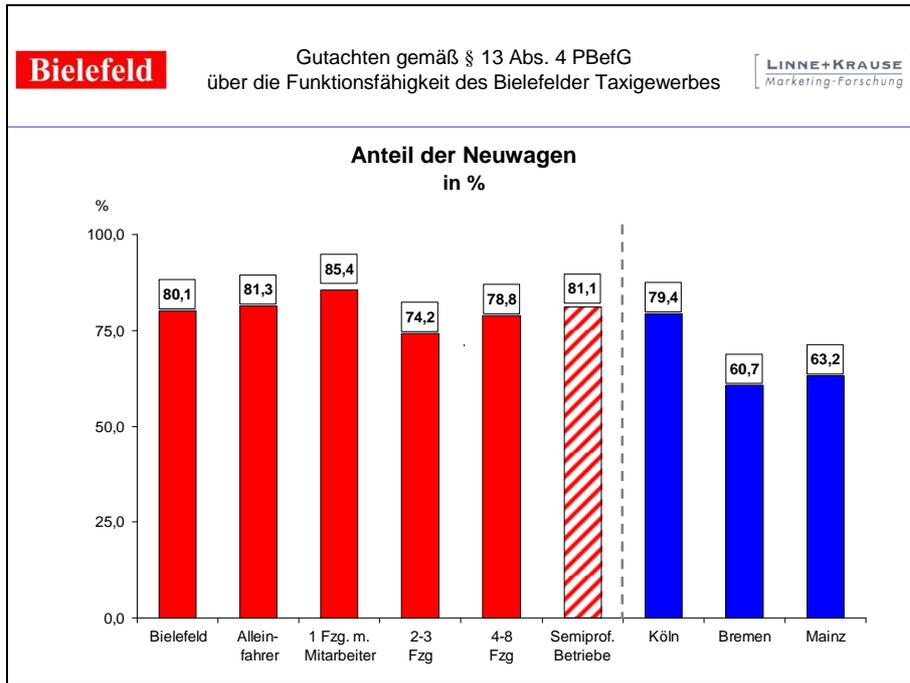
- **Alleinfahrer:** Nahezu unverändert ist seit 2006 der Anteil professioneller Alleinfahrer mit $\pm 23\%$. Bei den Semiprofessionellen rangiert der Anteil der Alleinfahrer sogar bei ca. 76%.
- **Vollzeitmitarbeiter:** Wachsend ist der Anteil professioneller Betriebe mit Vollzeitmitarbeitern: Während 2006 nur ca. 34% der Betriebe Vollzeitmitarbeiter beschäftigten, hat sich der Anteil heute auf ca. 47% erhöht. Im Durchschnitt werden heute 2,9 Vollzeitarbeitskräfte pro Betrieb eingesetzt (2006: 2,8). Bemerkenswert ist die Situation bei den semiprofessionellen Betrieben: Ca. 43% der semiprofessionellen Mehrwagenbetriebe beschäftigen ebenfalls Vollzeitmitarbeiter – im Durchschnitt 3,7.
- **Teilzeitkräfte:** Gestiegen ist auch der Anteil der Teilzeitkräfte: In Bielefeld beschäftigen ca. 39% (2006: ca. 24%) der professionellen Mitarbeiterbetriebe Teilzeitkräfte – im Durchschnitt etwa 2,3 pro Betrieb. In Köln und Bremen liegt der entsprechende Anteil ebenfalls bei $\pm 37\%$.
- **450-€-Kräfte:** Abnehmend ist dagegen die Bedeutung geringfügiger Beschäftigungsverhältnisse: 2014 lag der Anteil der Betriebe, die 450-€-Kräfte einsetzen, bei ca. 62% (2006: ca. 86%). Nach Einführung des Mindestlohns Anfang 2015 ist bundesweit der Abbau zahlreicher Aushilfen zu beobachten.
- **Familienmitglieder:** Auch mithelfende Familienmitglieder spielen nach wie vor eine Rolle: In ca. 17% der professionellen Bielefelder Mitarbeiterbetriebe kommen Familienmitglieder zum Einsatz (2006: ca. 16%).

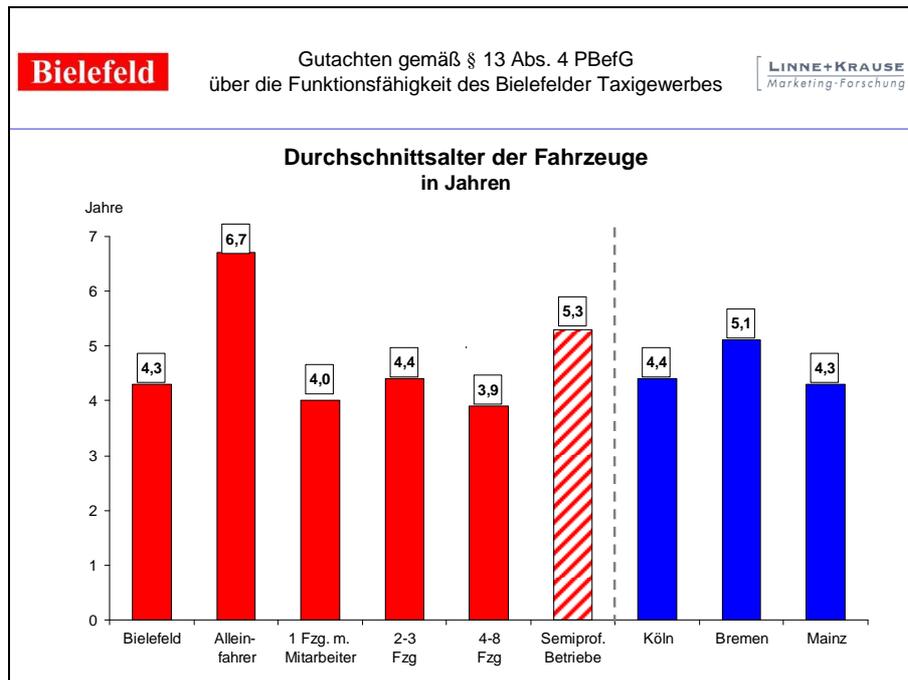
3.2 Angebotsfaktor Fahrzeuge

In mancher Hinsicht hat sich die Ausstattungsqualität der Bielefelder Taxiflotte in den letzten Jahren leicht verbessert:

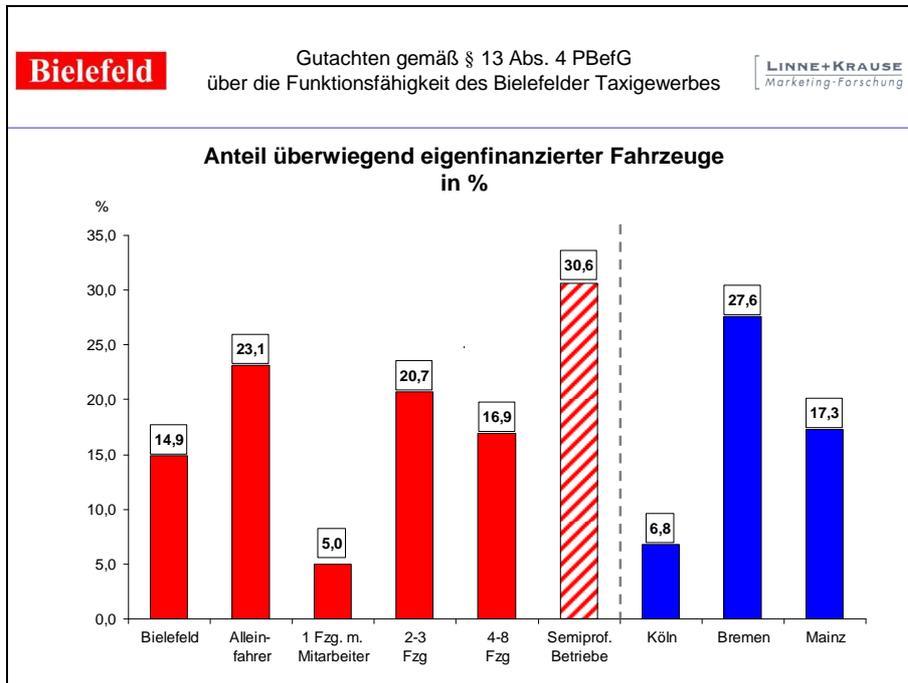
STADT BIELEFELD BESCHAFFUNG DER FAHRZEUGE 2015 - IN % BZW. € -										
		Stadt Bielefeld					Vergleichsstädte			
		Professionelle Betriebe				Semi-prof. Betriebe	Köln	Bremen	Mainz	
		gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.					4-8 Fzg.
	neu	80,1	81,3	85,4	74,2	78,8	81,1	79,4	60,7	63,2
	gebraucht	19,9	18,8	14,6	25,8	21,2	18,9	20,6	39,3	36,8
	Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Preis in €	neu	26.797	27.631	28.099	25.906	26.013	27.910	27.744	29.045	27.249
	gebraucht	13.944	16.524	16.529	15.338	11.402	14.143	17.310	10.334	13.436
	gesamt	24.210	25.409	26.299	23.264	22.914	25.305	25.683	21.697	22.608

- **Neuwagenanteil:** Mit einem Neuwagenanteil von ca. 80% wird bei den professionellen Bielefelder Betrieben ein akzeptabler Wert erzielt. 2006 hatte der Anteil noch bei ca. 71% gelegen. In Bremen (ca. 61%) oder Mainz (ca. 63%) liegt der Anteil neu beschaffter Fahrzeuge zum Teil deutlich niedriger.
- **Investitionssumme:** Akzeptabel ist in Bielefeld auch die Investitionssumme mit ca. 24.200 € pro Fahrzeug. Bei den „Gebrauchten“ wird mit durchschnittlich ca. 13.900 € ein branchenüblicher Wert erreicht. 2006 hatte der Durchschnittspreis für Neuwagen noch bei ca. 22.100 € gelegen. Der Preis der Gebrauchtfahrzeuge lag seinerzeit bei ca. 13.800 €. Bemerkenswert: Die Investitionssumme professioneller Taxis (ca. 24.200 €) liegt leicht unter der semiprofessioneller Taxis (ca. 25.300 €)!



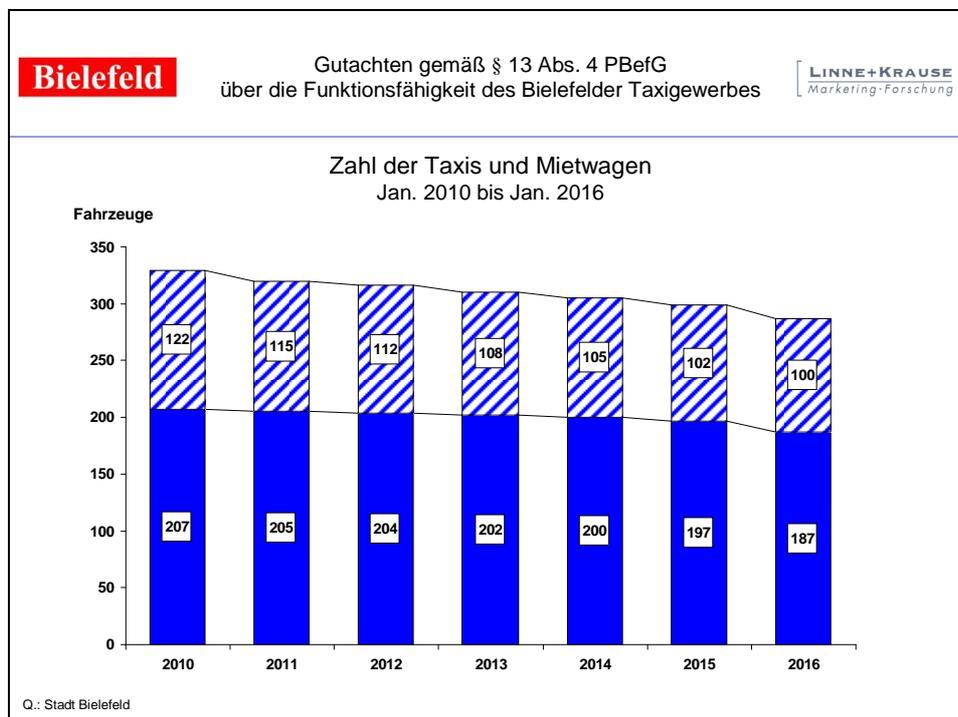


- **Durchschnittsalter:** Noch akzeptabel ist auch das Durchschnittsalter der Taxiflotte, das bei professionell betriebenen Bielefelder Taxis bei ca. 4,3 Jahre liegt. 2006 hatte das Durchschnittsalter noch bei ca. 4,8 Jahren gelegen. Bedenklich ist nach wie vor das Durchschnittsalter bei den Alleinfahrern, das 2006 bei ca. 7,6 und heute bei 6,7 Jahren rangiert. In semiprofessionellen Betrieben liegt der Durchschnitt zurzeit bei ca. 5,3 Jahren. Zum überregionalen Vergleich: Taxis in den funktionsfähigen Taximärkten von Ulm oder Fulda kommen auf ein Durchschnittsalter von ca. 2,9 bzw. 2,7 Jahren.
- **Fremdkapital:** Auch in Bielefeld wird die große Mehrzahl der Taxifahrzeuge überwiegend auf Kredit erworben. Lediglich ca. 15% der Flotte wurde überwiegend mit Eigenmitteln finanziert – mehrheitlich Gebrauchtfahrzeuge. Auffällig ist der hohe Eigenfinanzierungsanteil bei den semiprofessionellen Betrieben (ca. 31%). Die erkennbare Eigenkapitalschwäche gefährdet die **Funktionsfähigkeit** des Bielefelder Taxigewerbes und beeinträchtigt somit auch das **öffentliche Verkehrsinteresse**.
- **Hersteller:** Die Kapitalschwäche der Betriebe wird gegenwärtig durch das starke Vertriebsinteresse der Fahrzeughersteller überdeckt. Nur mit außergewöhnlich attraktiven Rabatten und Finanzierungsangeboten ermöglichen sie dem Taxigewerbe eine Fahrzeugqualität, die ansonsten schon lange nicht mehr zu halten wäre.

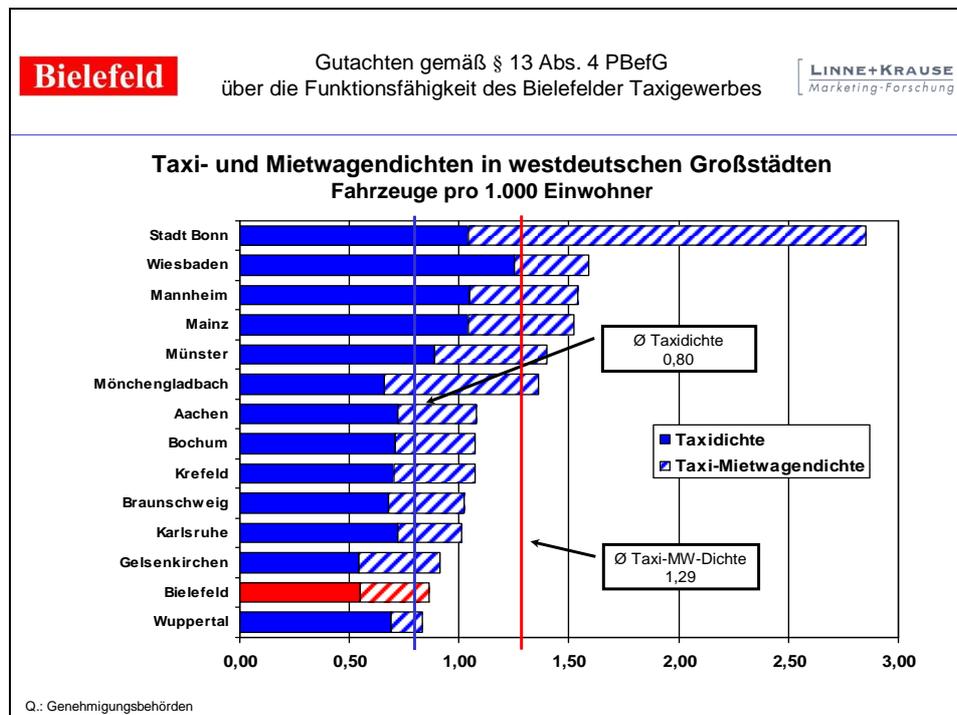


3.3 Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte

Die Zahl der Bielefelder Taxis ist seit Jahren rückläufig: Von 216 im Januar 2006 auf 187 Anfang 2016 (-13,4%). Im März 2016 sank die Zahl noch einmal auf 183. Rückläufig ist auch die Zahl der Mietwagen: Seit 2010 verringerte sich die Zahl von 122 auf 99. Damit steht Bielefeld gegen den Trend einer bundesweit stark wachsenden Mietwagenflotte.



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



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

Für Bielefeld ergibt die **Dichteanalyse** folgendes Bild:

TAXIDICHTE UND TAXI-/MIETWAGENDICHTE IN WESTDEUTSCHEN GROSSSTÄDTEN STAND MÄRZ 2016							
Stadt	Taxis	Mietwagen	Taxi + MW	EW pro Taxi	TD	EW pro Taxi + MW	TMD
Bonn	326	568	894	963	1,04	351	2,85
Wiesbaden	343	94	437	802	1,25	630	1,59
Mannheim	315	147	462	952	1,05	649	1,54
Mainz	215	99	314	963	1,04	659	1,52
Münster	270	152	422	1.119	0,89	716	1,40
Mönchengladbach	169	182	351	1.525	0,66	734	1,36
Aachen	174	89	263	1.398	0,72	925	1,08
Bochum	257	132	389	1.408	0,71	930	1,07
Krefeld	156	82	238	1.426	0,70	935	1,07
Braunschweig	169	84	253	1.470	0,68	982	1,02
Karlsruhe	216	88	304	1.389	0,72	987	1,01
Gelsenkirchen	138	96	234	1.867	0,54	1.101	0,91
Bielefeld	183	99	282	1.802	0,55	1.169	0,86
Wuppertal	238	48	286	1.451	0,69	1.208	0,83
Ø				1.324	0,80	855	1,29

Q.: Genehmigungsbehörden

- **Taxidichte:** Mit einer Taxidichte von 0,55 (Taxis auf 1.000 Einwohner) rangiert Bielefeld weit hinten in der Rangfolge vergleichbarer westdeutscher Städte. 2006 hatte Bielefeld noch eine Taxidichte von 0,65 gehabt. Der Durchschnitt vergleichbarer Städte liegt zurzeit bei etwa 0,80. Hauptstädte wie Bonn (1,04), Wiesbaden (1,25) oder Mainz (1,04) kommen auf eine wesentlich höhere Taxidichte. Bei der Taxidichte rangiert Bielefeld zurzeit etwa „auf Augenhöhe“ mit Gelsenkirchen (0,54) oder Wuppertal (0,69).
- **Taxi-Mietwagendichte:** Weiterhin sind in Bielefeld zurzeit 99 Mietwagen im Einsatz. Mit einer Taxi-Mietwagendichte von 0,86 liegt die Stadt ebenfalls weit hinter den meisten Vergleichsstädten – wiederum etwa gleichauf mit Wuppertal (0,83) oder Gelsenkirchen (0,91). Im Durchschnitt liegt die Taxi-Mietwagendichte in vergleichbaren deutschen Großstädten bei 1,29.

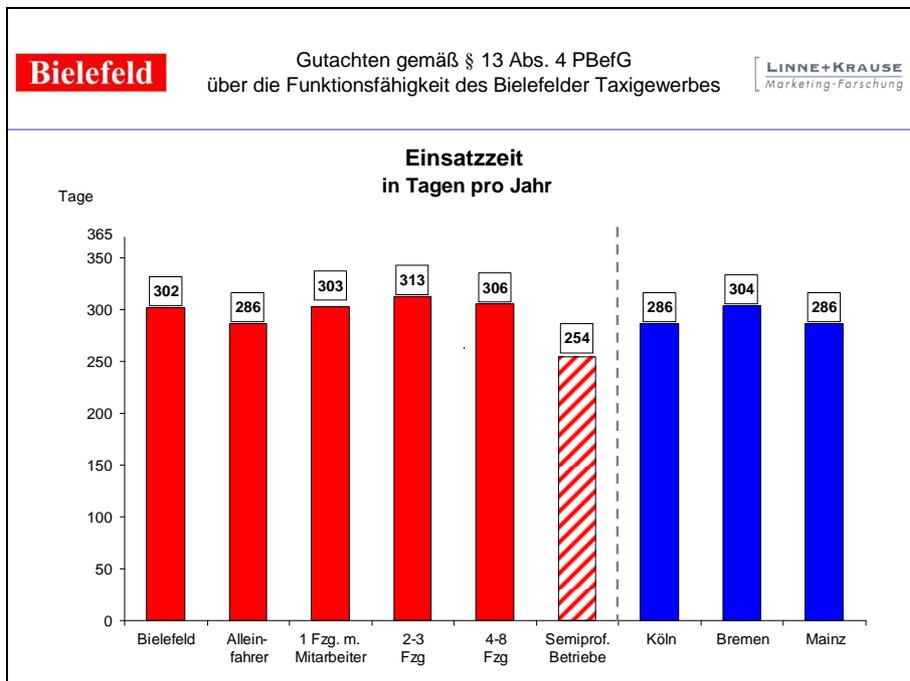
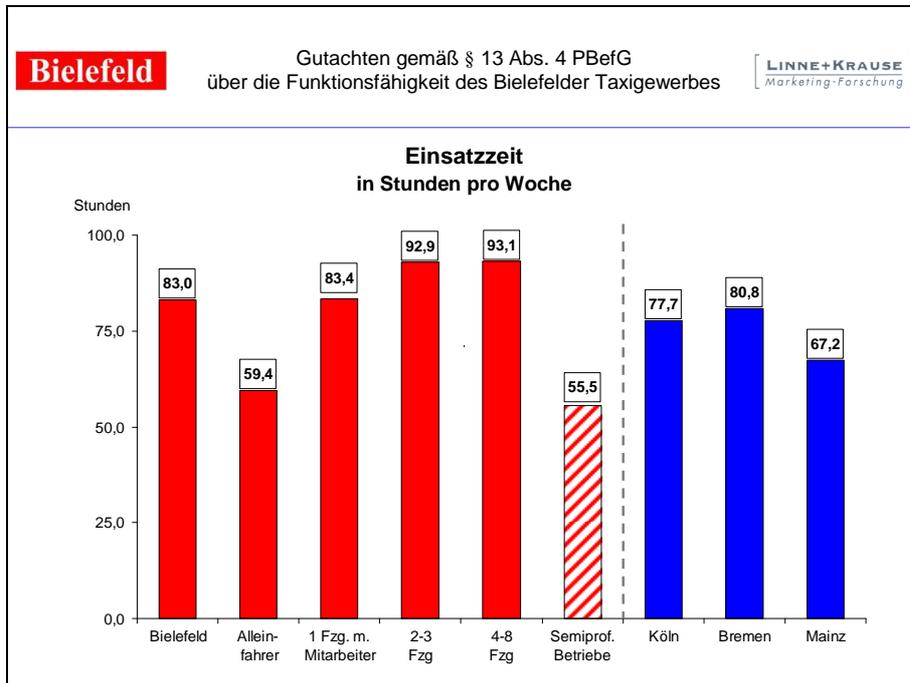
3.4 Angebotsfaktor Einsatzzeit

In Bielefeld ist in den letzten Jahren nur eine leicht veränderte zeitliche Auslastung zu erkennen.

STADT BIELEFELD EINSATZZEITEN IM TAXIGEWERBE 2015 - SCHICHTENORGANISATION IN % -									
	Stadt Bielefeld						Vergleichsstädte		
	Professionelle Betriebe					Semi-prof. Betriebe	Köln	Bremen	Mainz
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.				
1-Schicht	22,1	56,3	12,8	23,1	10,0	85,2	40,5	27,9	56,1
1,5-Schicht	67,4	43,8	78,7	38,5	90,0	14,8	52,9	61,1	40,9
2-Schicht	10,5	0,0	8,5	38,5	0,0	0,0	6,6	11,0	3,0
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- **Schichten:** Die Schichtauslastung der Bielefelder Betriebe ist etwas stärker als anderenorts. Gegenwärtig fahren ca. 22% der professionellen Taxiunternehmen lediglich im 1-Schichtbetrieb. Die meisten (ca. 67%) arbeiten dagegen in ein bis zwei Schichten, wobei die stark schwankende Nachfrage für ein „Patchwork-Muster“ in den Einsatzplänen der Unternehmen sorgt. Ein wirklicher 2-Schichtbetrieb wird nur von ca. 11% der professionellen Bielefelder Taxiunternehmen realisiert. Zum Vergleich: Auf dem starken Düsseldorfer Taximarkt fährt knapp ein Viertel der Betriebe in Doppelschicht.
- **Wöchentliche Einsatzzeit:** Professionelle Bielefelder Taxis erreichen eine wöchentliche Einsatzzeit von ca. 83 Stunden. 2006 hatte die durchschnittliche Wocheneinsatzzeit minimal höher bei ca. 84 Stunden gelegen. Zum Vergleich: Betriebe in funktionsfähigen Taximärkten wie Ulm (ca. 115 Stunden) oder Fulda (ca. 108 Stunden) kommen auf wesentlich höhere Einsatzzeiten. Kennzeichnend für Bielefeld sind die relativ schwachen Nachtschichten von lediglich ca. 2,5 bis 3,5 Stunden an Wochentagen. An den Wochenenden lebt das Nachtgeschäft ($\pm 7,5$ Stunden) auf.

- **Betriebstypen:** Unterschiede zeichnen sich erwartungsgemäß nach Betriebsgröße ab: Bedenklich sind insbesondere die hohen wöchentlichen Einsatzzeiten der Alleinfahrer von ca. 59 Stunden. Bei einer so hohen individuellen Arbeitszeit ist von einer Beeinträchtigung des **öffentlichen Verkehrsinteresses** auszugehen. Dagegen kommen Taxis in Mehrwagenbetrieben auf eine vergleichsweise mäßige Wocheneinsatzzeit von ca. 93 Stunden.
- **Semiprofessionelle:** Bemerkenswert sind weiterhin die Einsatzzeiten der semiprofessionellen Taxis (ca. 56 Std. pro Woche), die sich nicht substantiell von denen der professionellen Alleinfahrer unterscheiden.
- **Einsatztage:** Im Durchschnitt sind professionelle Bielefelder Taxis ca. 302 Tage pro Jahr „auf der Straße“ – ein Wert wie er auch in anderen Großstädten üblich ist. Die Zahl der Einsatztage der Semiprofessionellen (ca. 254 Tage) weicht jedoch deutlich von der professioneller Taxis ab.



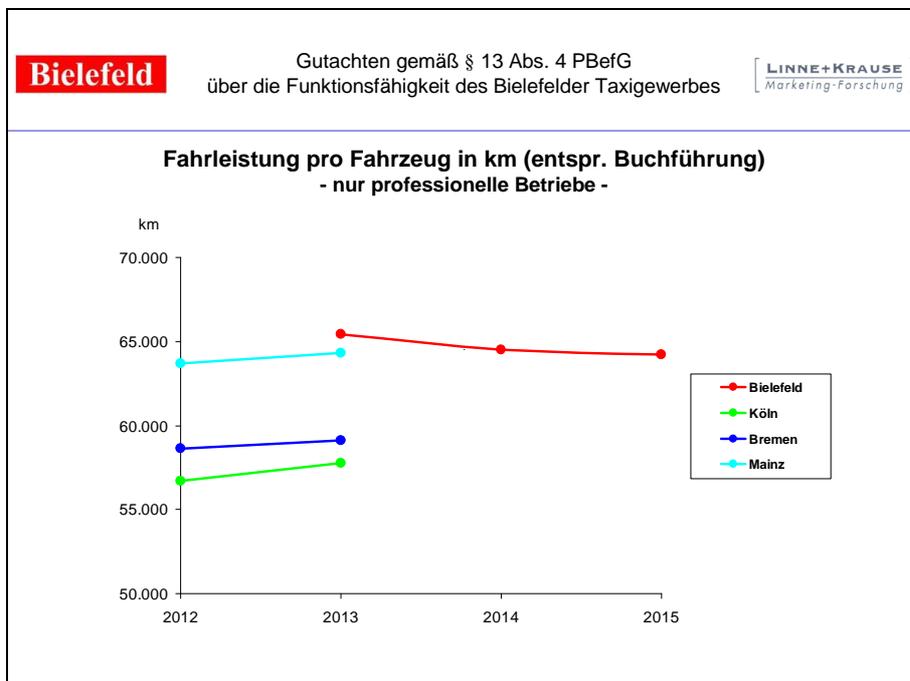
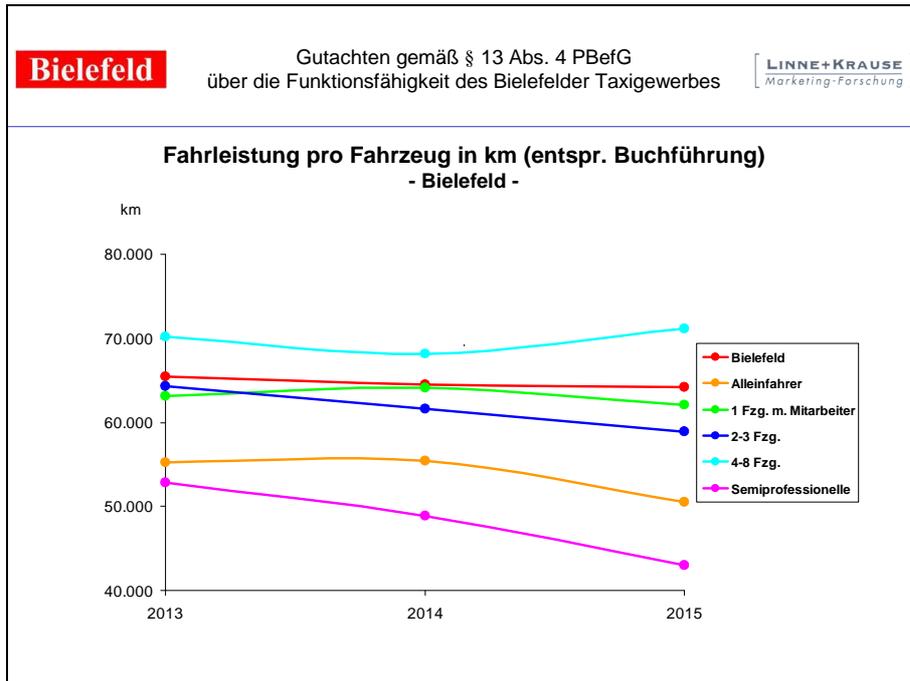
STADT BIELEFELD NACHFRAGE IM TAXIGEWERBE 2015 - TYPISCHER WOCHENVERLAUF -									
	Stadt Bielefeld						Vergleichsstädte		
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Köln	Bremen	Mainz
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.				
Mo. Tag	9,3	9,3	9,3	9,6	9,2	8,6	9,2	9,5	8,2
Mo. Nacht	2,5	0,7	2,1	3,4	4,3	0,6	2,4	2,6	1,9
Di. Tag	9,2	9,2	9,2	9,6	9,0	8,8	9,0	9,5	8,6
Di. Nacht	2,8	0,7	2,5	4,2	4,3	0,4	2,5	2,7	2,1
Mi. Tag	9,6	9,3	9,8	9,6	9,0	8,8	8,8	9,5	8,6
Mi. Nacht	3,4	0,7	3,2	4,8	5,0	0,4	3,1	2,9	2,3
Do. Tag	9,5	8,8	9,8	9,6	8,9	8,9	8,8	9,5	8,6
Do. Nacht	3,4	0,7	3,3	4,8	4,5	0,6	3,1	3,2	2,1
Summe Wochentag	49,5	39,5	49,2	55,4	54,1	37,0	46,9	49,4	42,4
Fr. Tag	8,6	6,7	8,8	9,8	8,4	8,4	7,7	9,2	7,6
Fr. Nacht	7,0	3,1	7,3	7,5	8,6	2,2	5,7	5,6	3,7
Sa. Tag	5,0	3,5	4,7	7,5	4,7	2,1	5,3	5,1	5,0
Sa. Nacht	7,9	4,5	8,3	8,3	9,0	4,2	6,3	7,1	4,1
So. Tag	3,0	1,4	3,2	1,8	5,1	1,2	3,5	2,7	2,8
So. Nacht	1,9	0,7	1,7	2,6	3,3	0,3	2,3	1,7	1,6
Summe Wochenende	33,4	19,9	34,1	37,5	39,0	18,5	30,8	31,4	24,8
Summe Woche 2015	83,0	59,4	83,4	92,9	93,1	55,5	77,7	80,8	67,2
Summe Woche 2006	83,6	69,8	83,1	110,1		58,4	-	-	-

3.5 Angebotsfaktor Fahrleistung

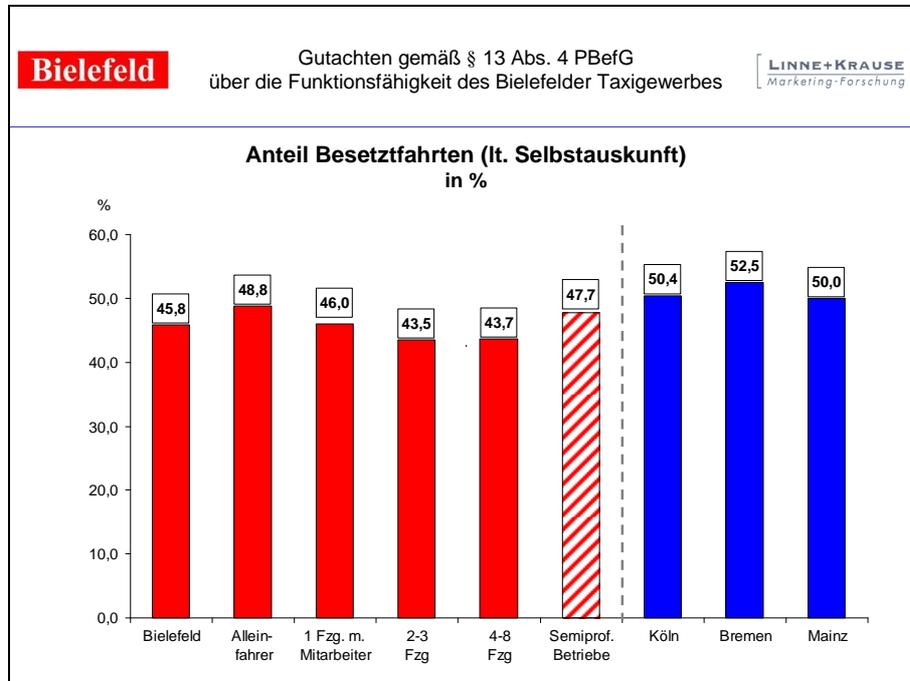
Eine weitere Kennzahl zur Beurteilung der Angebotssituation ist die **jährliche Fahrleistung pro Fahrzeug**. Die im Folgenden dargestellte Fahrleistung für 2015 wurde auf Grundlage des 1. Halbjahres hochgerechnet. Generell gilt: Je verdichteter, je großstädtischer die Siedlungsstruktur, desto kleinräumiger die Fahrweise der Taxis.

STADT BIELEFELD DURCHSCHNITTLICHE KILOMETERLEISTUNG - IN KM / FAHRZEUG -									
	Stadt Bielefeld						Vergleichsstädte		
	Professionelle Betriebe					Semi-prof. Betriebe	Köln	Bremen	Mainz
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.				
2012	-	-	-	-	-	-	56.705	58.633	63.709
2013	65.414	55.259	63.093	64.334	70.206	52.802	57.774	59.095	64.335
2014	64.509	55.398	64.118	61.548	68.107	48.835	-	-	-
2015	64.205	50.478	62.069	58.936	71.157	42.999	-	-	-
Ø 2013 - 2015	64.709	53.712	63.093	61.606	69.823	48.212	57.240	58.864	64.022
Ø 2002 - 2005	58.475	51.226	60.795	58.575		35.049	-	-	-

- **Gesamtfahrleistung:** Im Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015 waren die professionellen Fahrzeuge ca. 64.700 km auf der Straße – eine leicht überdurchschnittliche Jahresfahrleistung. Im vorangegangenen Untersuchungszeitraum 2002 bis 2005 hatte der Wert noch bei ca. 58.500 km gelegen. Insbesondere Mehrwagenbetriebe haben in der Zwischenzeit deutlich zugelegt: In vergleichbaren Städten erzielen Taxis gegenwärtig meist Jahresfahrleistungen zwischen ca. 55.000 km und 65.000 km. Von außerordentlich hohen Durchschnittswerten wie auf den funktionsfähigen Taximärkten von Ulm (ca. 95.300 km) oder Fulda (ca. 86.300 km) sind Bielefelder Taxis aber weit entfernt.
- **Betriebstypen:** Generell gilt: Je größer der Betrieb, desto höher die Fahrleistung. Während professionelle Bielefelder Alleinfahrer im Jahresdurchschnitt auf eine Fahrleistung von ca. 53.700 km kommen, sind es in Betrieben mit 4 und mehr Fahrzeugen ca. 69.800 km. Bemerkenswert ist zudem die Straßenpräsenz der semiprofessionellen Mehrwagenbetriebe: Im Durchschnitt fahren die ca. 48.200 km pro Jahr und Fahrzeug.



- **Besetzquote:** Üblicherweise rangiert der Anteil der besetzt gefahrenen Kilometer in deutschen Großstädten zwischen 47% und 53%. In Bielefeld liegt der Besetzanteil etwas niedriger bei ca. 46%.



4 UMSATZ, KOSTEN UND ÜBERSCHUSS

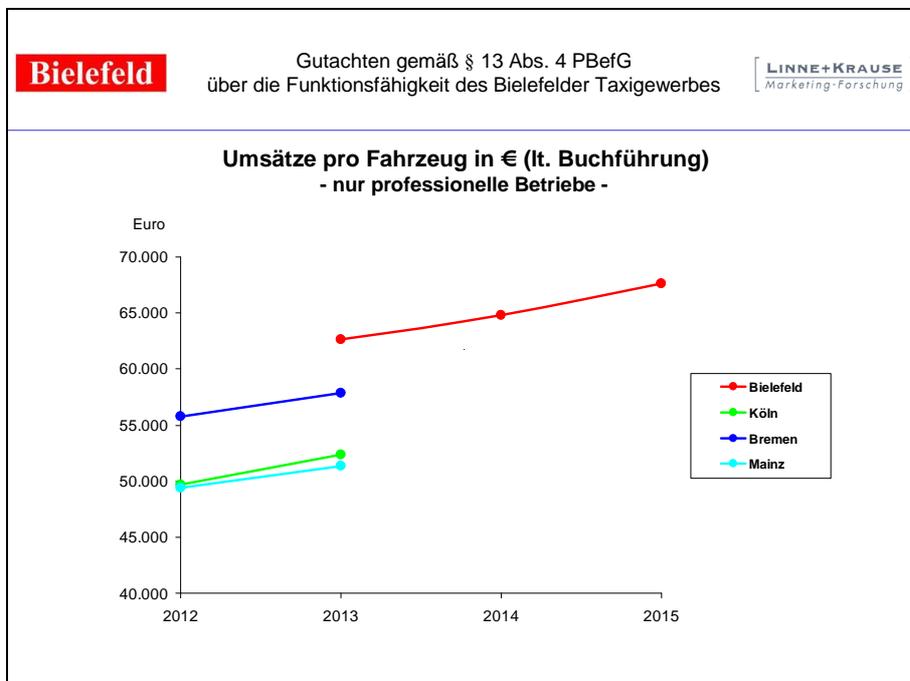
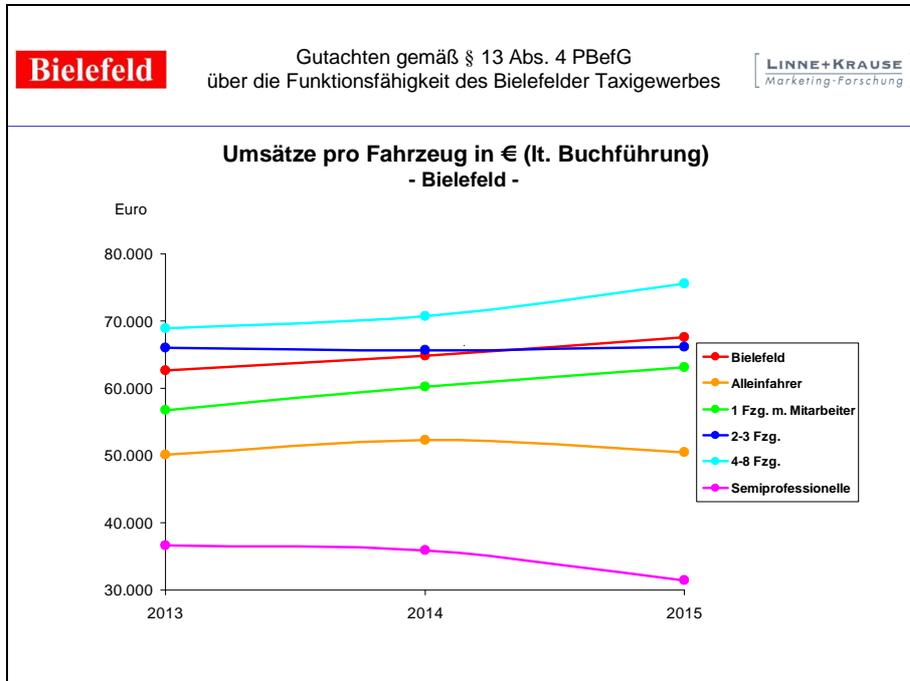
Im Mittelpunkt der betriebswirtschaftlichen Untersuchung stand die **Umsatz-, Kosten- und Gewinnsituation** des Bielefelder Taxigewerbes. Erlöse und Kosten für 2015 wurden ebenfalls auf Basis des 1. Halbjahres hochgerechnet.

4.1 Umsatz

Gemessen an den Erlösen zählt Bielefeld zu den eher starken deutschen Taximärkten:

STADT BIELEFELD UMSATZENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE - IN € / FAHRZEUG -									
	Stadt Bielefeld						Vergleichsstädte		
	Professionelle Betriebe					Semi-prof. Betriebe	Köln	Bremen	Mainz
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.				
2012	-	-	-	-	-	-	49.658	55.753	49.396
2013	62.661	50.066	56.712	66.073	68.956	36.657	52.332	57.872	51.382
2014	64.803	52.300	60.286	65.718	70.688	35.898	-	-	-
2015	67.648	50.471	63.133	66.168	75.564	31.468	-	-	-
Ø 2013 - 2015	65.038	50.946	60.044	65.986	71.736	34.674	50.995	56.813	50.389
Ø 2002 - 2005	44.778	39.378	43.387	48.185	21.849	-	-	-	-

- **Jahresumsatz:** Im Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015 erzielte das professionell arbeitende Bielefelder Taxigewerbe Nettoumsätze von ca. 65.000 € pro Fahrzeug – ein relativ günstiges Erlösniveau. Von Spitzenwerten wie z.B. in Ulm (ca. 75.500 €) oder Fulda (73.500 €) sind die Bielefelder Taxibetriebe jedoch weit entfernt. Unter optimalen Voraussetzungen erlösen deutsche Großstadt-Taxis bis zu ca. 120.000 € pro Jahr. In Bielefeld erreichen einige (wenige) Spitzenbetriebe die 90.000 €-Marke.

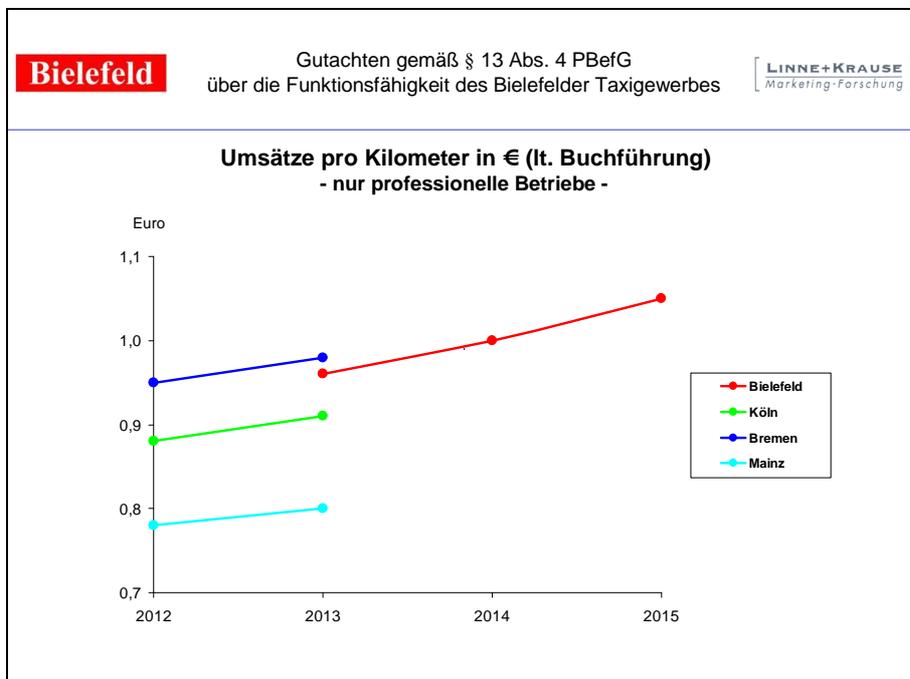
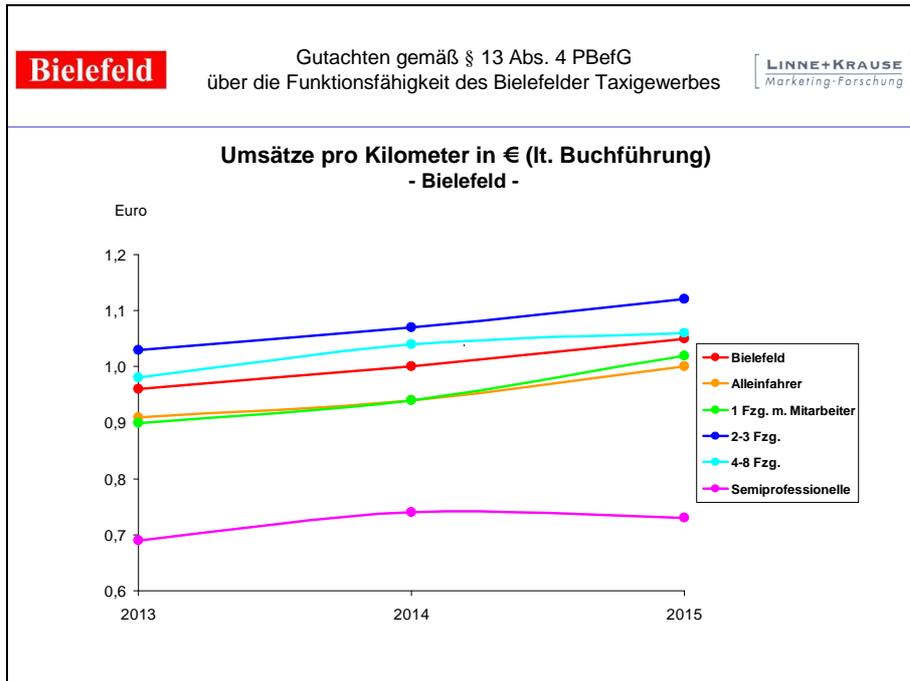


- **Entwicklung:** Seit der Untersuchung von 2002 bis 2005 ist ein deutliches Umsatzplus in der Größenordnung von jährlich knapp 4% zu verzeichnen. Besonders die Betriebe mit 4 und mehr Fahrzeugen konnten von der günstigen Entwicklung profitieren. Der Effekt der durch den Mindestlohn erforderlichen Tarifierhöhung vom 1. Juni 2015 hat in den hochgerechneten Erlösen des Jahres 2015 noch keinen Niederschlag gefunden.
- **Betriebstypen:** Im Taxigewerbe gilt: Je personalintensiver der Betrieb, desto höher der Erlös. Professionelle Alleinfahrertaxis kommen von 2013 bis 2015 auf durchschnittlich ca. 50.900 € Erlös (2002 bis 2005: ca. 39.400 €), wohingegen kleinere und mittelgroße Mehrwagenbetriebe Fahrzeugerlöse von ca. 66.000 € bis 71.700 € erzielen.
- **BZP-Wert:** Jedes Jahr gibt der BZP, der Dachverband der deutschen Taxi- und Mietwagenverbände, Vergleichszahlen für das Taxigewerbe heraus.³ Die darin enthaltenen Umsatzzahlen stellen aus Gutachtersicht den Mindestumsatz dar, mit dem ein Alleinfahrertaxi betriebswirtschaftlich vertretbar betrieben werden kann. Der vom BZP exemplarisch herangezogene Betrieb steht für den „klassischen“ Typ des allein fahrenden großstädtischen (Münchner) Taxiunternehmers. Für 2013 bis 2015 errechnet sich für diesen Musterbetrieb ein Durchschnittsumsatz von ca. 44.400 €. Mit ca. 50.900 € Jahresumsatz überschreiten Bielefelds professionelle Alleinfahrer den BZP-Wert deutlich.
- **Semiprofessionelle:** Deutlich niedriger liegen dagegen die (steuerlich gemeldeten) Erlöse semiprofessioneller Betriebe von ca. 34.700 € – ein Betrag, der eine ordnungsgemäße Betriebsführung praktisch ausschließt.

³ BZP Geschäftsbericht, 2013/2014

STADT BIELEFELD UMSATZENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE - IN € / KM -									
	Stadt Bielefeld						Vergleichsstädte		
	Professionelle Betriebe					Semi-prof. Betriebe	Köln	Bremen	Mainz
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.				
2012	-	-	-	-	-	-	0,88	0,95	0,78
2013	0,96	0,91	0,90	1,03	0,98	0,69	0,91	0,98	0,80
2014	1,00	0,94	0,94	1,07	1,04	0,74	-	-	-
2015	1,05	1,00	1,02	1,12	1,06	0,73	-	-	-
Ø 2013 - 2015	1,01	0,95	0,95	1,07	1,03	0,72	0,90	0,97	0,79
Ø 2002 - 2005	0,75	0,76	0,72	0,79		0,63	-	-	-

- **Erlös pro km:** Im mehrjährigen Mittel kommen professionelle Bielefelder Taxis auf einen Umsatz von ca. 1,01 € / km – ein für westdeutsche Großstädte übliches Niveau. 2015 wurde zuletzt ein Wert von 1,05 € / km erreicht. Positiv ist zudem die Entwicklung: Von 2013 bis 2015 stieg der Erlös von ca. 0,96 € / km auf ca. 1,05 € / km – ein Plus von ca. 9,4%. In Bremen lag der Kilometererlös bei ca. 0,97 € / km; in München bei 0,94 € / km. In Hamburg und Berlin, wo elektronisch ausgemessene Fiskaltaxameterdaten vorliegen, wurden im gleichen Zeitraum Kilometersätze von jeweils 1,09 € / km festgestellt.
- **Betriebstypen:** Abweichungen zeigen sich in Bielefeld zwischen Mehrwagenbetrieben (1,07 € / km bzw. 1,03 € / km) und 1-Fahrzeugbetrieben (0,95 € / km). Bei solchen Kleinstbetrieben sind auch Privatfahrten für das unterdurchschnittliche Ergebnis verantwortlich.
- **Semiprofessionelle:** Deutlich niedrigere Kilometererlöse von ca. 0,72 € / km erzielen dagegen die semiprofessionellen Taxis.

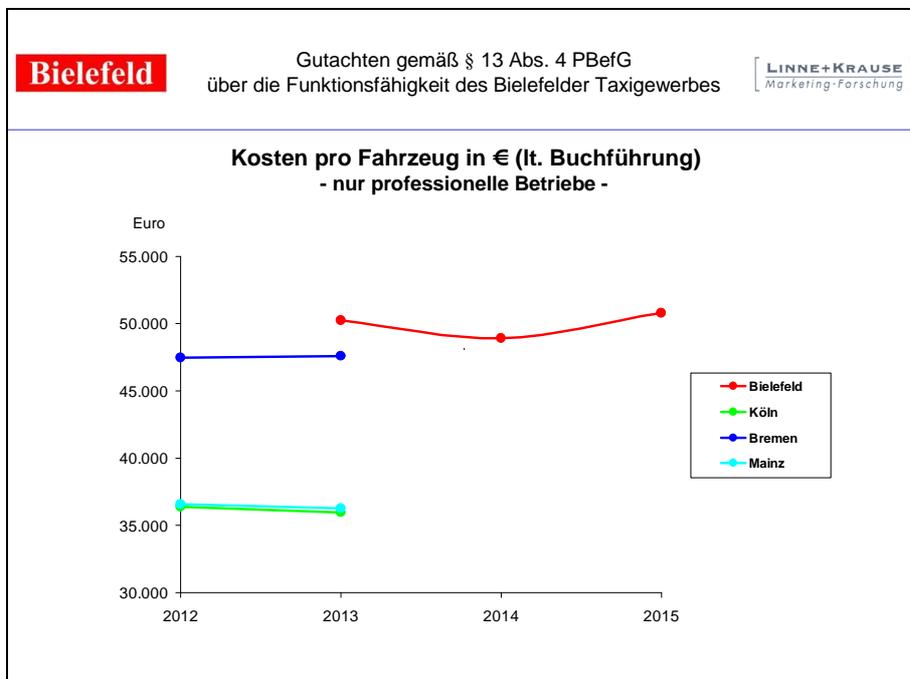
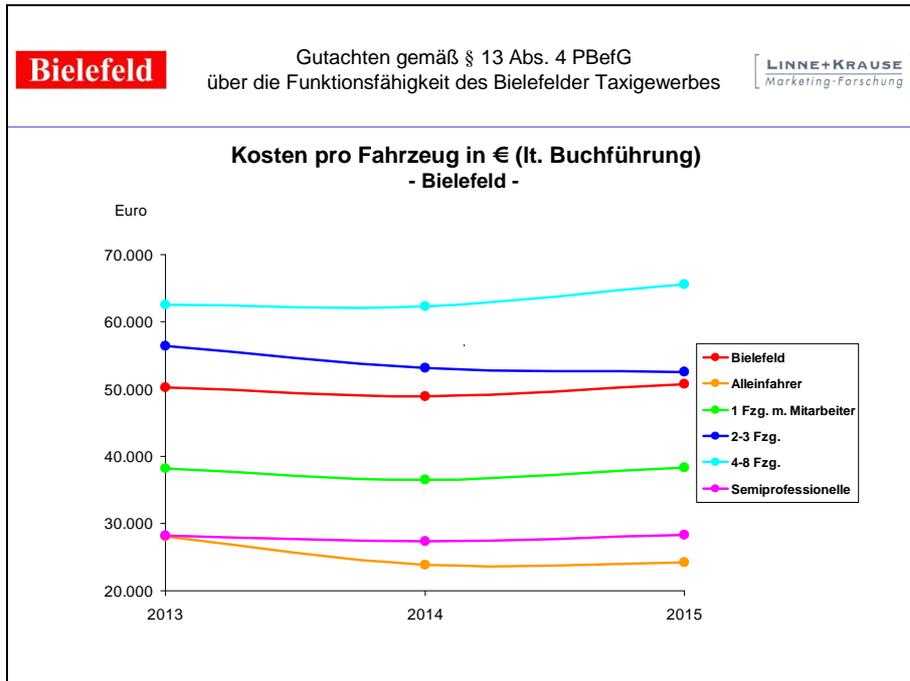


4.2 Kosten

Die **Gesamtkosten** des professionellen Bielefelder Taxigewerbes bewegten sich zwischen 2013 und 2015 dagegen auf relativ hohem Niveau.

STADT BIELEFELD KOSTENENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE - IN € / FAHRZEUG -									
	Stadt Bielefeld						Vergleichsstädte		
	Professionelle Betriebe					Semi-prof. Betriebe	Köln	Bremen	Mainz
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.				
2012	-	-	-	-	-	-	36.406	47.462	36.560
2013	50.241	28.027	38.169	56.429	62.548	28.200	35.990	47.608	36.276
2014	48.909	23.828	36.529	53.108	62.308	27.373	-	-	-
2015	50.779	24.247	38.333	52.570	65.495	28.277	-	-	-
Ø 2013 - 2015	49.976	25.367	37.677	54.036	63.450	27.950	36.198	47.535	36.418
Ø 2002 - 2005	35.025	21.661	30.969	44.172		17.528	-	-	-

- **Überörtlicher Vergleich:** In den meisten westdeutschen Großstädten schwanken die jährlichen Kosten zwischen ca. 35.000 € und ca. 50.000 € pro Fahrzeug – je nach Unternehmensstruktur. Das Bielefelder Taxigewerbe „produziert“ mit Kosten von ca. 50.000 € somit auf hohem Niveau. Dank rückläufiger Kraftstoffkosten, haben jedoch die Gesamtkosten in den vergangenen Jahren stagniert. Bei der vorangegangenen Erhebung (2002 – 2005) hatten die noch bei ca. 35.000 € gelegen.
- **Betriebstypen:** Allerdings zeigen sich auch im Bielefelder Taxigewerbe deutliche Abweichungen: Während professionelle Mehrwagenbetriebe auf Fahrzeugkosten von ca. 63.500 € pro Fahrzeug kommen, arbeiten Alleinfahrern mit nur ca. 25.400 € pro Jahr.
- **Semiprofessionelle:** Wesentlich „kostengünstiger“ arbeiten dagegen semiprofessionelle Betriebe – zumindest wenn man ihren steuerlich gemeldeten Kosten Glauben schenkt. Die kommen auf durchschnittlich ca. 28.000 €.



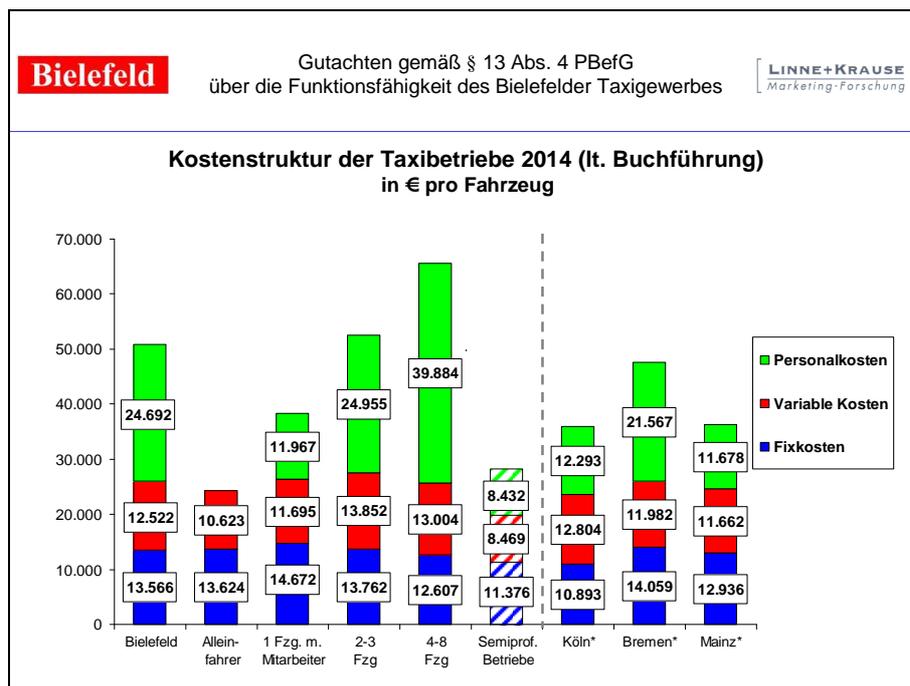
Im nächsten Schritt wurde eine Auswertung nach **fixen Kosten**, (überwiegend variablen) **Fahrzeugkosten** und **Personalkosten** vorgenommen. Insgesamt zeigt sich dabei, dass die erheblichen Kostenunterschiede zwischen den Betriebstypen in erster Linie aus **unterschiedlichen Personalkosten** resultieren:

STADT BIELEFELD KOSTENSTRUKTUR IM TAXIGEWERBE 2015 - IN € / FAHRZEUG -									
	Stadt Bielefeld						Vergleichsstädte		
	Professionelle Betriebe					Semi-prof. Betriebe	Köln (2013)	Bremen (2013)	Mainz (2013)
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.				
Fixe Kosten	13.566	13.624	14.672	13.762	12.607	11.376	10.893	14.059	12.936
Fahrzeugkosten	12.522	10.623	11.695	13.852	13.004	8.469	12.804	11.982	11.662
Summe	26.087	24.247	26.367	27.615	25.611	19.845	23.697	26.041	24.598
Personal	24.692	-	11.967	24.955	39.884	8.432	12.293	21.567	11.678
Gesamt	50.779	24.247	38.333	52.570	65.495	28.277	35.990	47.608	36.276

- **Fixkosten:** Mit Fixkosten von ca. 13.600 € arbeiten die professionellen Bielefelder Taxis 2015 auf branchenüblichem Niveau. Im Regelfall rangieren die Fixkosten im deutschen Taxigewerbe zwischen ca. 10.000 € und 15.000 € pro Jahr und Fahrzeug. Bemerkenswert: Seit 2013 sind die fixen Kosten in Bielefeld leicht gesunken – von ca. 15.600 € auf nunmehr ca. 13.600 €. Ein ähnlicher Trend ist auch anderenorts zu beobachten. Am niedrigsten sind die Fixkosten bei den semiprofessionellen Taxis (ca. 11.400 €).
- **Fahrzeugkosten:** Auch die überwiegend variablen Fahrzeugkosten sind rückläufig – als Folge sinkender Kraftstoffkosten. Von ca. 14.200 € sanken sie bis 2015 auf ca. 12.500 € und rangieren damit im Branchenüblichen. Besonders niedrig sind die Fahrzeugkosten der Alleinfahrer (ca. 10.600 €) und der semiprofessionellen Taxis (ca. 8.500 €). Deutlich höhere Fahrzeugkosten finden sich dagegen bei den Mehrwagenbetrieben (± 13.500 €).

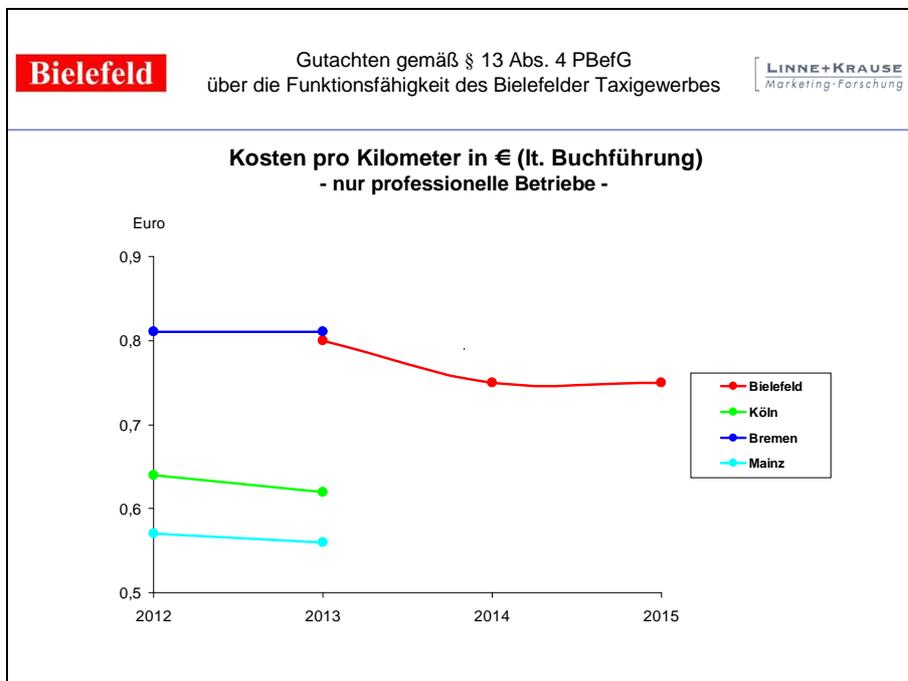
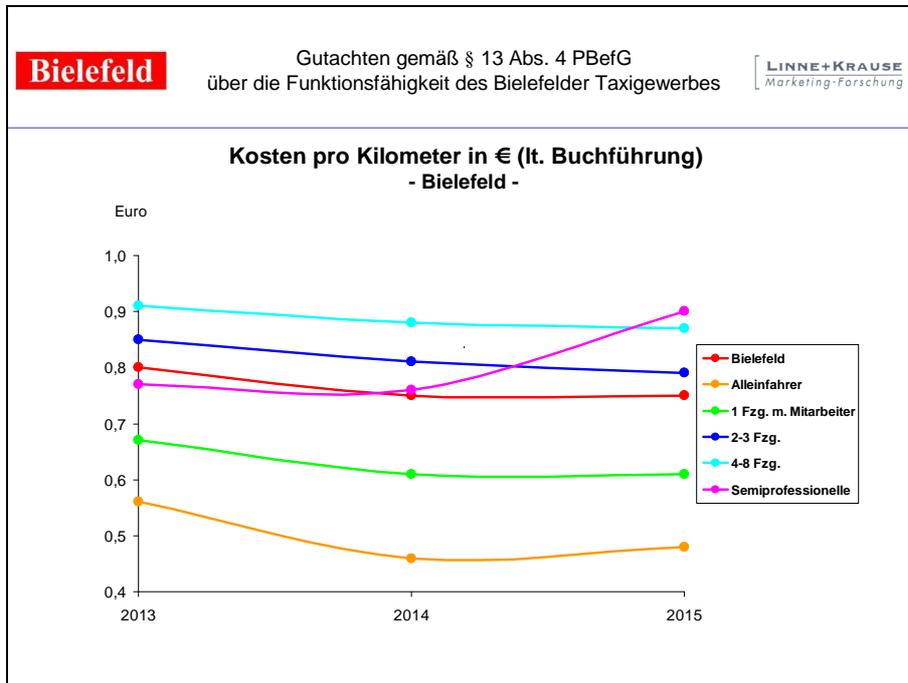
STADT BIELEFELD KOSTENSTRUKTUR IM TAXIGEWERBE 2013 - IN € / FAHRZEUG -									
	Stadt Bielefeld						Vergleichsstädte		
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Köln	Bremen	Mainz
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.				
Fixe Kosten	15.619	16.147	14.584	16.825	15.789	10.231	10.893	14.059	12.936
Fahrzeugkosten	14.181	11.881	13.246	16.767	14.322	10.319	12.804	11.982	11.662
Summe	29.799	28.027	27.831	33.592	30.111	20.550	23.697	26.041	24.598
Personalkosten	20.442	-	10.339	22.837	32.436	7.650	12.293	21.567	11.678
Gesamt	50.241	28.027	38.169	56.429	62.548	28.200	35.990	47.608	36.276

- **Personalkosten:** Gestiegen sind dagegen die Personalkosten – nicht zuletzt als Folge der Einführung des Mindestlohns 2015: Während 2013 im Durchschnitt ca. 20.400 € Personalkosten pro professionellem Taxi gezahlt wurden, waren es 2015 bereits 24.700 €. Besonders deutlich fiel der Anstieg bei den größeren Mehrwagenbetrieben aus. Hier stiegen die Personalkosten von ca. 32.400 € auf ca. 39.900 €! Dagegen erscheinen die Personalkosten mittelgroßer Taxiunternehmen mit ca. 25.000 € erkennbar unterfinanziert.



STADT BIELEFELD KOSTENENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE - IN € / KM -									
	Stadt Bielefeld						Vergleichsstädte		
	Professionelle Betriebe					Semi-prof. Betriebe	Köln	Bremen	Mainz
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.				
2012	-	-	-	-	-	-	0,64	0,81	0,57
2013	0,80	0,56	0,67	0,85	0,91	0,77	0,62	0,81	0,56
2014	0,75	0,46	0,61	0,81	0,88	0,76	-	-	-
2015	0,75	0,48	0,61	0,79	0,87	*	-	-	-
Ø 2013 - 2015	0,77	0,50	0,63	0,82	0,89	0,81	0,63	0,81	0,57
Ø 2002 - 2005	0,59	0,44	0,53	0,72		0,51	-	-	-

- **Kilometerkosten:** Die Kilometerkosten der professionellen Bielefelder Betriebe schwankten zwischen 2013 und 2015 um 0,77 € / km und rangierten damit auf branchenüblichem Niveau. Auch in der kilometerweisen Betrachtung ist das sinkende Kostenniveau der letzten Jahre abzulesen. In anderen Städten reicht die Spanne meist von ca. 0,60 € / km bis 0,85 € / km.
- **Abweichungen:** Wegen der unterschiedlichen Personalkosten zeichnet sich auch bei den fahrleistungsbezogenen Kilometerkosten eine Abstufung zwischen professionellen Alleinfahrern (ca. 0,50 € / km) und Mehrfahrzeugbetrieben mit Personal (0,82 € / km bzw. 0,89 € / km) ab. Ähnliche Spannen sind auch anderenorts zu beobachten. Der Grund: Die Arbeitsleistung des Unternehmers ist buchhalterisch kein Kostenbestandteil, sondern Teil des Gewinns.
- **Semiprofessionelle:** Semiprofessionelle Taxis erzielten Kilometerkosten von angeblich ca. 0,81 € / km.



4.3 Überschuss

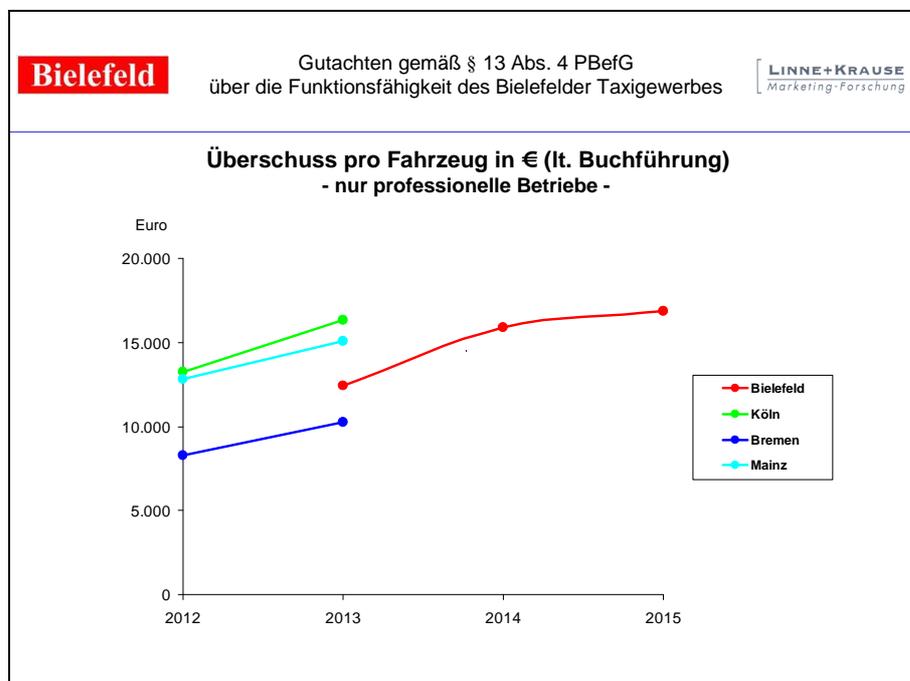
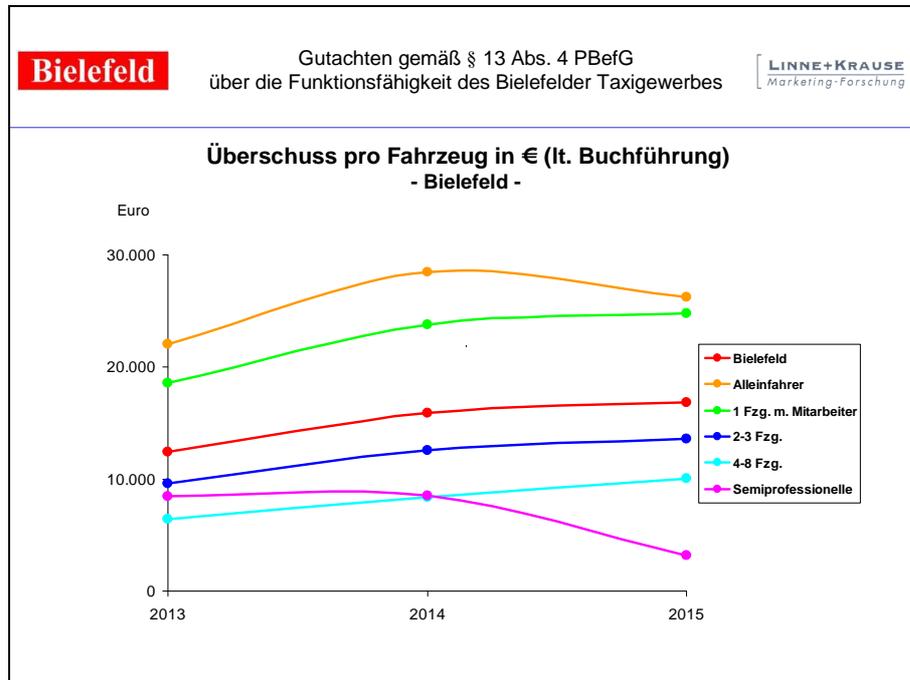
Daten zur Gewinnsituation sind im Taxigewerbe nur unter Vorbehalt zu ermitteln, da sich der betriebliche Gewinn nicht unmittelbar aus der Differenz von Umsätzen und Kosten ergibt. Selbst bei wirtschaftlich identischem Sachverhalt können verschiedene Faktoren zu inkompatiblen Nominalgewinnen führen.

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

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

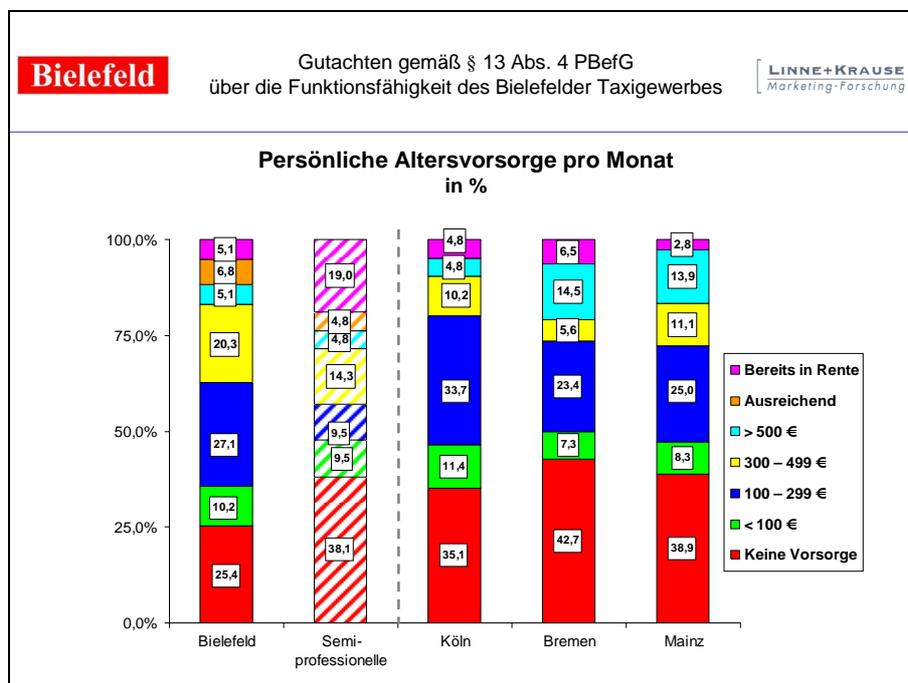
STADT BIELEFELD GEWINNENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE - IN € / FAHRZEUG -									
	Stadt Bielefeld						Vergleichsstädte		
	Professionelle Betriebe					Semi-prof. Betriebe	Köln	Bremen	Mainz
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-8 Fzg.				
2012	-	-	-	-	-	-	13.252	8.291	12.836
2013	12.420	22.039	18.543	9.644	6.408	8.457	16.342	10.264	15.106
2014	15.894	28.472	23.757	12.610	8.380	8.525	-	-	-
2015	16.869	26.224	24.800	13.598	10.069	3.191	-	-	-
Ø 2013 - 2015	15.061	25.578	22.367	11.951	8.286	6.724	14.797	9.278	13.971
Ø 2002 - 2005	9.753	17.717	12.418	4.014		4.320	-	-	-

- **Jahresüberschuss:** Von 2013 bis 2015 erwirtschafteten professionelle Bielefelder Taxis einen Überschuss von ca. 15.100 € – ein unzureichender Wert. Zur Einordnung: Die Armutgefährdungsgrenze für alleinlebende Erwachsene liegt zurzeit bei ca. 11.750 €! Von 2002 bis 2005 hatten professionelle Bielefelder Taxis sogar nur ca. 9.800 € erwirtschaftet.
- **1-Fahrzeugbetriebe:** Professionelle Bielefelder Alleinfahrer erwirtschafteten durchschnittlich ca. 25.600 € (2002 bis 2005: ca. 17.700 €). Professionelle 1-Fahrzeugbetriebe mit Fahrern kamen auf ca. 22.400 € (2002 bis 2005: ca. 12.400 €). Dabei muss jedoch stets bedacht werden, dass solche Unternehmer in der Regel die gesamte Lebenshaltung aus der Bewirtschaftung einer einzigen Taxikonzession bestreiten müssen.
- **Einordnung / BZP-Musterdaten:** Aufschlussreich ist der Vergleich mit den Musterdaten, die der BZP – der Dachverband des deutschen Taxi- und Mietwagengewerbes – veröffentlicht. Der BZP-Wert markiert aus Gutachtersicht den absoluten Mindestüberschuss, der für einen Kleinbetrieb ohne Mitarbeiter erforderlich ist. Von 2013 bis 2015 lag dieser bei ca. **21.400 €**. Mit ca. **25.600 €** liegen Bielefelder Alleinfahrer etwas über diesem Wert. Der Unterhalt einer Familie ist auf diese Weise aber kaum zu finanzieren.
- **Mehrfahrzeugbetriebe:** Betriebswirtschaftlich problematisch ist auch die Lage der Mehrfahrzeugbetriebe. Insbesondere größere Betriebe erzielten 2013 bis 2015 mit ca. 8.300 € pro Fahrzeug kaum mehr als eine „schwarze Null“. Ein akzeptables Einkommen, eine angemessene Kapitalverzinsung und ein angemessener Zuschlag für das unternehmerische Risiko sind so nicht zu erzielen. In dieser Hinsicht ist die **Funktionsfähigkeit** des örtlichen Taxigewerbes gefährdet.



4.4 Altersvorsorge

Eine freiwillig zu beantwortende Frage galt der persönlichen Altersvorsorge. Obwohl die Altersvorsorge kein (ausdrückliches) Prüfkriterium nach dem PBefG ist, müssen die ermittelten Werte doch als ergänzendes Beurteilungskriterium gewertet werden. Etwa drei Viertel der Bielefelder Unternehmer machten Angaben zur Altersvorsorge, so dass die dargestellten Daten ein annäherungsweise Bild der Lage vermitteln:

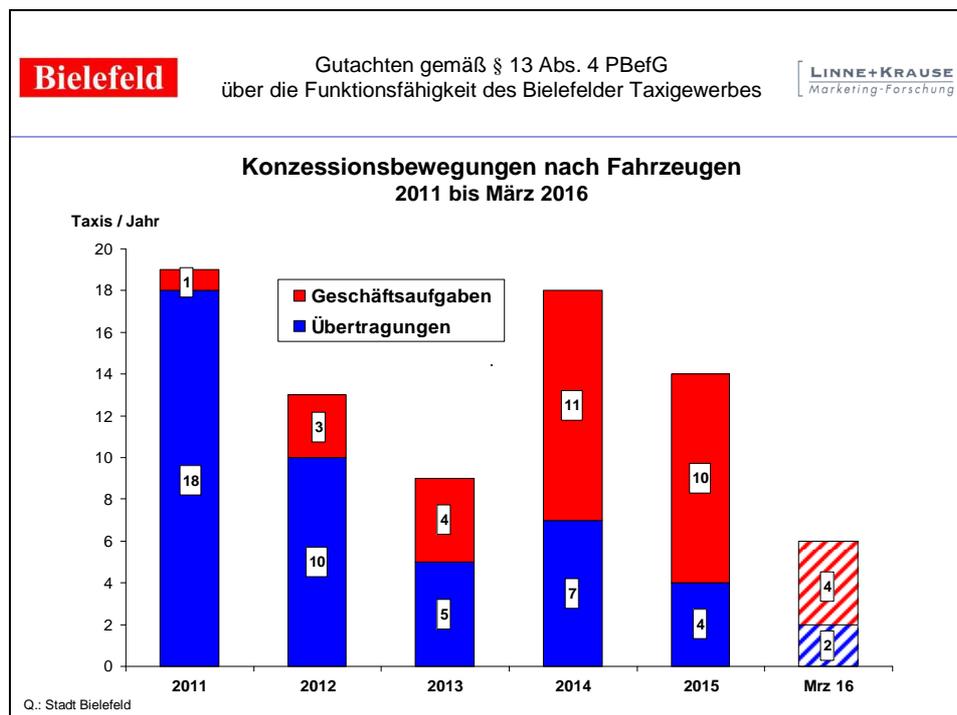


- o **Keine Altersvorsorge:** Ohne Altersvorsorge arbeiten gegenwärtig ca. 25% der (auskunftsbereiten) professionellen Bielefelder Taxiunternehmer – eine vergleichsweise mäßige Zahl. Gegenüber 2005 (ca. 24% ohne Altersvorsorge) hat sich in dieser Hinsicht die Lage kaum verändert. In Großstädten wie Köln (ca. 35%) oder Bremen (ca. 43%) ist die Vorsorgesituation noch wesentlich ungünstiger.

- **Geringes Niveau:** Ca. 37% der auskunftsbereiten professionellen Bielefelder Taxiunternehmer haben zwar eine Altersvorsorge, legen aber monatlich weniger als 300 € zurück – ein Betrag, der spätere Altersarmut vorprogrammiert. Nur wenige besitzen eine ausreichende Altersabsicherung: Lediglich etwa 12% der Unternehmer geben an, monatlich mehr als 500 € aufzuwenden oder über eine ausreichende Altersvorsorge zu verfügen. Die 500 €-Grenze markiert ungefähr den Betrag, den ein durchschnittlicher westdeutscher Arbeitnehmer monatlich für seine Altersvorsorge aufbringt.
- **Rentner:** Ca. 5% der (auskunftsbereiten) professionellen Unternehmer sind bereits in Rente. Unter den Semiprofessionellen liegt der Rentneranteil sogar bei ca. 19%. Es wird deutlich, dass viele Bielefelder Taxiunternehmer auch noch nach Eintritt in das Rentenalter zur Erwerbsarbeit gezwungen sind.

5 KONZESSIONSBEWEGUNGEN UND GESCHÄFTSAUFGABEN

Ein weiteres Kernkriterium zur Beurteilung der Funktionsfähigkeit bildet die Frage nach den Geschäftsaufgaben. Seit 2011 wechselten ca. 43% der Taxikonzessionen (Stand 2016) den Besitzer. Damit wird ein recht hoher Wert erreicht. Auf funktionsfähigen Märkten liegt die „Umschlagquote“ meist zwischen 5% und 10%.



- **Geschäftsaufgaben:** Anders als in vielen anderen Städten mit regulierten Taximärkten haben in Bielefeld tatsächlich Geschäftsaufgaben stattgefunden. Seit 2011 waren davon 17 Betriebe mit zusammen 33 Konzessionen betroffen. Die Gründe für die Geschäftsaufgaben waren vielfältig: Im Vordergrund standen die Verkleinerung des Betriebes (10 Taxis) und die gänzliche Auflösung des Betriebes (11 Taxis). Aber auch durch behördliche Maßnahmen wie Widerruf (7 Taxis) oder Versagung der Konzession (5 Taxis) wurden 8 Betriebe „vom Markt“ genommen. Zeitlich konzentriert sich das Geschehen auf die Zeit seit 2014.

- **Übertragungen:** Seit 2011 wurden darüber hinaus 39 Betriebe mit zusammen 46 konzessionierten Taxis an einen neuen Besitzer übertragen. Im Vordergrund standen hier persönliche Gründe (22 Taxis) – insbesondere das Alter des Unternehmers. Weitere Taxis wechselten den Besitzer aus gesundheitlichen Gründen (8 Taxis) oder wegen Tod des Unternehmers (3 Taxis). Geringere Bedeutung hatten dagegen wirtschaftliche Gründe (6 Taxis) oder die berufliche Umorientierung / Studium des Unternehmers (6 Taxis). Mit 18 bzw. 10 betroffenen Taxis erreichte das Geschehen 2011 / 2012 einen Höhepunkt. Seitdem ging die Zahl der Übertragungen zurück auf jährlich 4 bis 7 Taxis.

STADT BIELEFELD KONZESSIONSBEWEGUNGEN, 2011 – 03 / 2016		
	Betriebe	Taxis
<u>Übertragungen</u>		
Alter / Privates	19	22
Wirtschaftliche Gründe	6	6
Gesundheit	5	8
Berufswechsel / Studium	5	6
Tod des Unternehmers	3	3
sonstiges	1	1
Summe	39	46
<u>Geschäftsaufgaben</u>		
Verkleinerung des Betriebs	6	10
Widerruf	6	7
Auflösung des Betriebs	3	11
Versagung	2	5
Summe	17	33

6 ZUSAMMENFASSUNG UND EMPFEHLUNGEN

Die Zusammenschau der Untersuchungsergebnisse zeigt, dass die **Funktionsfähigkeit** des Bielefelder Taxigewerbes noch gegeben, jedoch in vielerlei Hinsicht gefährdet ist. Somit ist auch eine Gefährdung des **öffentlichen Verkehrsinteresses** zu erkennen.

6.1 Zusammenfassende Bewertung

6.1.1 Nachfragefaktoren

Nachfrageseitig zählt Bielfeld zu den eher attraktiven deutschen Taxistandorten. Eine Spitzennachfrage wie in Hamburg, München oder Düsseldorf ist aber nicht zu erkennen. Kommt hinzu: Das Bielefelder Taxigewerbe konnte in den letzten Jahren nur begrenzt von seinem insgesamt günstigen wirtschaftlichen Umfeld profitieren.

- **Faktor Tourenvermittlung:** Die Mehrzahl der Touren wird im Bielefelder Taxigewerbe per Funk vermittelt, wobei hier in den letzten Jahren ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen war. Dabei spielte die Tarifierhebung zum 1. Juni 2015 keine direkte Rolle. Die Vermittlungszahlen waren bereits in den Monaten Januar bis Mai eingeknickt. Die rückläufigen Vermittlungszahlen der BIETA haben vielmehr langfristigen Charakter.
- **Faktor Straßennachfrage:** Weniger als ihre Kollegen in anderen Großstädten leben die Bielefelder Taxifahrer vom ad hoc-Geschäft „auf der Straße“. Nur gut ein Viertel der Touren beginnt mit dem Einstieg des Fahrgastes am Halteplatz oder durch Abwinken von der Straße. App-gestützte Touren haben in Bielefeld noch keinen messbaren Anteil.
- **Faktor Kundengruppen:** Wichtigste Nachfragequelle des Bielefelder Taxigewerbes ist die Beförderung von Privatpersonen und Geschäftsleuten – das traditionelle Kerngeschäft des großstädtischen Taxigewerbes: Ca. 58% der Bielefelder Umsätze werden mit diesen Kundengruppen erwirtschaftet. Große – wenn auch etwas abnehmende – Bedeutung (ca. 23%) haben Krankenfahrten. Zu den rückläufigen Geschäftsfeldern des Bielefelder Taxigewerbes zählen daneben der Schülertransport, die Behindertenbeförderung und der Kurierservice mit aktuell jeweils ca. 4% Umsatzanteil. Eine Einbindung in den ÖPNV findet auch in Bielfeld nur in geringem Umfang statt (ca. 3%).

- **Faktor Zukunftserwartung:** Insgesamt sehen Bielefelder Taxiunternehmer verhalten in die Zukunft: Gedämpfter Optimismus ist allenfalls bei Fahrten für Privatpersonen und bei Krankenfahrten zu erkennen.
- **Faktor Demografie:** Wichtiger Nachfrager nach Taxidienstleistungen ist auch in Bielefeld die ortsansässige Wohnbevölkerung. Seit einigen Jahren hat die Stadt eine leicht steigende Bevölkerungszahl von mittlerweile ca. 330.000 Einwohnern erfahren – hauptsächlich durch Bildungsmigration. Die aktuellen Migrationswellen aus dem Ausland stellen aber alle Prognosen unter Vorbehalt.
- **Faktor Konjunktur:** In einem schwierigen internationalen Umfeld hat sich die deutsche Wirtschaft in den letzten Jahren sehr gut behauptet. Aktuell behält die Konjunktur Schwung durch eine stabile Inlandsnachfrage. Die Verwerfungen auf den internationalen Finanzmärkten, die wirtschaftliche Depression Südeuropas sowie die Unruhen in der Ukraine und im Nahen Osten stellen jedoch auch hier alle Prognosen unter Vorbehalt.
- **Faktor Regionalwirtschaft:** Bielefeld präsentiert sich insgesamt als wirtschaftlich günstiger Standort. In dieser Hinsicht scheint das örtliche Taxigewerbe jedoch den Anschluss verpasst zu haben.
- **Faktor Kaufkraft / Arbeitsmarkt:** Trotz wachsender Wirtschaftskraft rangiert die Kaufkraft der Bielefelder leicht unter dem Bundesdurchschnitt (ca. 98%). Ein weiterer Wermutstropfen bleibt die Arbeitslosenquote von 9,6%.
- **Faktor Gesundheitswirtschaft:** Wichtigster Aktivposten Bielefelds bleibt das Gesundheitswesen – als wichtigster Standort der Bodelschwingschen Stiftung Bethel (dem größten Arbeitgeber der Stadt) aber auch als Krankenhausstandort mit zusammen ca. 2.900 Betten. Darüber hinaus arbeiten in Bielefeld zahlreiche Spezialkliniken und ambulante Versorgungseinrichtungen, die dem Taxigewerbe kontinuierlich Nachfrage bescherehen.
- **Faktor Gastronomie:** Auch das wachsende Angebot der Gastronomie und der Freizeitwirtschaft sorgt für Nachfrage nach Taxidienstleistungen – nicht zuletzt eine Folge der zunehmenden Studierendenzahlen.
- **Faktor Tourismus / Events:** Das touristische Potenzial Bielefelds ist begrenzt, so dass das örtliche Taxigewerbe allenfalls vom Tagungstourismus profitiert. Mit durchschnittlich ca. 20.000 Gästen pro Spieltag sorgt auch der Zweitligist Arminia Bielefeld für gelegentliche Nachfrage im Taxigewerbe.
- **Faktor Pkw:** Gewichtiger Wettbewerber des Taxis ist der private Pkw. Bielefeld ist keine ausgesprochene Autofahrerstadt (mehr): Ca. 54% des Gesamtverkehrsaufkommens werden mit dem Auto oder dem Motorrad zurückgelegt. Dagegen gewinnen Radfahrer zunehmend an Bedeutung im örtlichen Verkehr. Carsharing ist zurzeit noch kein relevanter Wettbewerber für das Bielefelder Taxigewerbe.

- **Faktor Schienenverkehr:** Der Hauptbahnhof ist mit seinen täglich ca. 40.000 Fahrgästen wichtigster Anlaufpunkt des örtlichen Taxigewerbes. Bielefeld ist gut an das deutsche Schienennetz angeschlossen. Darüber hinaus ist die Stadt ein wichtiger Knotenpunkt für den Regionalverkehr.
- **Faktor ÖPNV:** Bielefeld verfügt über ein sehr leistungsfähiges ÖPNV-Netz. Insbesondere die Nachtbedienung sorgt für intensive Konkurrenz mit dem Verkehrsmittel Taxi. Andererseits sind Taxis nur in geringem Maße in den ÖPNV im AST- und ALF-Verkehr eingebunden.
- **Faktor Flughafen:** Nachteilig ist das Fehlen eines leistungsfähigen Bielefelder Flughafens. Hier ist das Bielefelder Taxigewerbe bestenfalls im Zubringerdienst nach Hannover und Paderborn tätig.

6.1.2 Angebotsfaktoren

Einer begrenzten Nachfrage steht auf dem Bielefelder Taximarkt ein positives Angebot gegenüber.

- **Betriebswirtschaftliche Plausibilität:** Die Prüfung der Bielefelder Taxibetriebe auf betriebswirtschaftliche Plausibilität zeigt, dass etwa **24%** der Betriebe mit **ca. 21%** der Taxifahrzeuge betriebliche und steuerliche Angaben machen, die mit den Gesetzen betriebswirtschaftlicher Logik nicht in Einklang zu bringen sind. 2006 hatte der Anteil noch bei **ca. 14%** gelegen. Neben der fortschreitenden Erosion der Legalität geht der Anstieg aber auch auf eine starke Sensibilisierung und wachsende Erfahrung beim Erkennen der Schattenwirtschaft zurück.
- **Semiprofessionelle Betriebe:** Die sogenannten semiprofessionellen Betriebe mussten „aus der Wertung“ genommen werden und wurden gesondert ausgewertet. Semiprofessionelle Betriebsführung kann verschiedene Ursachen haben: Verantwortlich können persönliche Einschränkungen des Unternehmers sein. Häufiger muss aber von Verkürzungen bei den Erlösen und Kosten ausgegangen werden – besonders bei Betrieben mit Mitarbeitern. Die Existenz so vieler semiprofessioneller Taxis berührt das **öffentliche Interesse** ganz grundsätzlich.
- **Beschäftigung:** Das Bielefelder Taxigewerbe ist überwiegend kleinteilig strukturiert. Eine positive Beobachtung: Bei der Beschäftigung ist seit 2006 insgesamt eine Verfestigung der Beschäftigungsverhältnisse zu beobachten – weniger geringfügig Beschäftigte und mehr Fahrer in Voll- oder Teilzeitbeschäftigung.

- **Fahrzeugflotte:** Verbessert hat sich die Qualität der Bielefelder Taxiflotte: Mit einem Anteil von knapp 80% (ursprünglich) neu beschaffter Fahrzeuge wird ein guter Wert erzielt. Das Durchschnittsalter der Taxis ist gesunken und liegt zurzeit bei noch akzeptablen ca. 4,3 Jahren. Bei den Semiprofessionellen (ca. 5,3 Jahre) aber auch bei den professionellen Alleinfahrern (ca. 6,7 Jahre) sind jedoch deutliche Krisenzeichen zu beobachten. Auch hier ist das **öffentliche Verkehrsinteresse** berührt.
- **Finanzierung / Kapitalschwäche:** Akzeptabel ist auch die Investitionssumme von durchschnittlich ca. 24.200 € pro Fahrzeug. Die Finanzierung der Fahrzeuge verläuft jedoch ganz überwiegend über Kredit. Die Betriebe sind meist recht kapitalschwach.
- **Flottenentwicklung:** Die Zahl der Bielefelder Taxis ist deutlich rückläufig: Von 216 im Jahre 2006 sank die Zahl der Fahrzeuge auf 183 im März 2016. Seit 2010 verringerte sich zudem die Zahl der Mietwagen von 122 auf 99. Damit steht Bielefeld gegen den Trend einer bundesweit stark wachsenden Mietwagenflotte.
- **Taxidichte:** Mit einer Taxidichte von 0,55 (Taxis auf 1.000 Einwohner) rangiert Bielefeld weit hinten in der Rangfolge vergleichbarer westdeutscher Städte. 2006 hatte Bielefeld noch eine Taxidichte von 0,65 gehabt. Der Durchschnitt vergleichbarer Städte liegt zurzeit bei ca. 0,80. Hauptstädte wie Bonn (1,04), Wiesbaden (1,25) oder Mainz (1,04) kommen auf eine wesentlich höhere Taxidichte. Bei der Taxidichte rangiert Bielefeld „auf Augenhöhe“ mit Städten wie Gelsenkirchen oder Wuppertal.
- **Taxi-Mietwagendichte:** Weiterhin sind in Bielefeld zurzeit 99 Mietwagen im Einsatz. Mit einer Taxi-Mietwagendichte von 0,86 liegt die Stadt ebenfalls weit hinter den meisten Vergleichsstädten – ebenfalls etwa gleichauf mit Wuppertal (0,83) und Gelsenkirchen (0,91). Im Durchschnitt liegt die Taxi-Mietwagendichte vergleichbarer deutscher Großstädte bei 1,29.
- **Einsatzzeit:** Professionelle Bielefelder Taxibetriebe kommen – wie schon 2006 – insgesamt auf eine mäßige Wocheneinsatzzeit von ca. 83 Stunden. Mit ±93 Wochenstunden arbeiten aber auch die größeren Betriebe auf mäßigem Niveau.
- **Arbeitszeiten Alleinfahrer:** Ein wichtiges Indiz für die **Funktionsfähigkeit** des Taxigewerbes ist die Einsatzzeit der Alleinfahrer: Die kommen in Bielefeld auf eine wöchentliche Arbeitsleistung von ca. 59 Stunden – eine hohe Stundenzahl, bei der von einer Verkehrsgefährdung und damit auch von einer **Gefährdung des öffentlichen Verkehrsinteresses** auszugehen ist. 2006 hatte der Wert sogar bei ca. 70 Stunden gelegen.
- **Fahrleistung:** Die professionellen Bielefelder Taxis erzielen eine akzeptable Fahrleistung von ca. 64.700 km pro Jahr. Insbesondere Mehrwagenbetriebe haben in den letzten 10 Jahren deutlich zugelegt. Von außerordentlich hohen Durchschnittswerten wie auf den funktionsfähigen Taximärkten von Ulm (ca. 95.300 km) oder Fulda (ca. 86.300 km) sind Bielefelder Taxis aber weit entfernt.

- **Besetzquote:** Mit ca. 46% liegt die Besetzquote im Bielefelder Taxigewerbe leicht unter dem Branchendurchschnitt. Branchenüblich sind Besetzquoten zwischen 47% und 53%.

6.1.3 Betriebswirtschaftliche Faktoren

Die steuerlich erklärten Nettoumsätze der professionellen Bielefelder Taxibetriebe rangieren auf einem Niveau, das den Substanzerhalt und ein Arbeiten im Rahmen der geltenden rechtlichen Bestimmungen grundsätzlich noch erlaubt. Die im Folgenden dargestellten Erlöszahlen für 2015 wurden auf Basis des 1. Halbjahres hochgerechnet. Weil die Tarifanpassung erst zum 1. Juni 2015 in Kraft trat, sind die Auswirkungen des Mindestlohns im Folgenden noch nicht ablesbar:

- **Erlössituation:** Im Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015 erzielten die professionell betriebenen Bielefelder Taxis Erlöse von ca. 65.000 € pro Fahrzeug – weniger als z.B. die Fahrzeuge auf den funktionsfähigen Taximärkten von Ulm (ca. 75.500 €) oder Fulda (ca. 73.500 €). Seit dem letzten Gutachten (ca. 44.800 €) hat sich die Bielefelder Ertragssituation jedoch deutlich verbessert. Deutlich profitiert haben in erster Linie Mehrwagenbetriebe. Mit angeblich ca. 34.700 € Jahreserlös agieren dagegen semiprofessionelle Bielefelder Taxis weit jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität.
- **BZP-Vergleichswert:** Die Musterwerte, die jährlich vom BZP zur Verfügung gestellt werden, stellen aus Gutachtersicht die absolute Untergrenze dar, zu der ein Alleinfahrtaxi betriebswirtschaftlich sinnvoll betrieben werden kann. Die von professionellen Bielefelder Alleinfahrern erzielten Jahreserlöse (Ø 50.900 €) übersteigen den BZP-Vergleichswert (Ø 42.200 €) deutlich.
- **Kilometererlöse:** Auf gutem Niveau bewegen sich auch die Kilometererlöse: Im mehrjährigen Mittel fahren Bielefelds professionelle Taxis Umsätze von 1,01 € / km ein – deutlich mehr als im Zeitraum 2002 bis 2005 (ca. 0,75 € / km). Auf dem Hamburger Taximarkt waren gleichzeitig Erlöse von ± 1,04 € / km üblich – ermittelt per Fiskaltaxameter. Semiprofessionelle Taxis kommen in Bielefeld dagegen auf steuerlich erklärte Kilometererlöse von ± 0,72 € / km.

- **Kosten:** Die professionellen Bielefelder Betriebe arbeiten zu relativ hohen Kosten von durchschnittlich ca. 50.000 € pro Fahrzeug. Rückläufig sind die (überwiegend variablen) Fahrzeugkosten. Deutlich gestiegen sind in den letzten Jahren die Personalkosten – insbesondere bei den Mehrwagenbetrieben. Problematisch sind dagegen die zu geringen (steuerlich gemeldeten) Personalkosten mittelgroßer Mehrwagenbetriebe.
- **Überschuss:** Problematisch ist die Gewinnsituation: Im Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015 erwirtschafteten professionelle Bielefelder Taxis einen Überschuss von lediglich ca. 15.000 € – ein völlig unzureichendes Niveau, nahe der Armutgefährdungsgrenze von ca. 11.750 €. Alleinfahrer erwirtschafteten im genannten Zeitraum durchschnittlich ca. 25.600 € pro Jahr ein. Im Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015 lagen sie damit deutlich über dem BZP-Vergleichswert (ca. 18.700 €) – jenem Wert, der aus Gutachtersicht als äußerster Minimalwert betrachtet werden muss. Mit Blick auf den Gewinn ist die **Funktionsfähigkeit** des Bielefelder Taxigewerbes in den letzten Jahren kaum noch gegeben.
- **Altersvorsorge:** Viele Unternehmer können keine (ca. 25%) bzw. allenfalls eine unbefriedigende Altersvorsorge bilden. Angesichts vorprogrammierter Altersarmut ist auch in diesem Punkt das **öffentliche Interesse** berührt.

6.1.4 Konzessionsbewegungen

- **Übertragungen:** Seit 2011 wechselten ca. 43% der Bielefelder Taxis den Besitzer – zumeist (46 Fahrzeuge) in Form einer Übertragung. Im Vordergrund standen hier natürliche Gründe wie Alter (22 Taxis), Gesundheit (8 Taxis) oder Tod des Unternehmers (3 Taxis).
- **Geschäftsaufgaben:** Darüber hinaus wurden insgesamt 33 Taxikonzessionen an die Stadt zurückgegeben – zumeist in Folge einer vollständigen Betriebsauflösung (11 Taxis) oder wegen eines teilweisen Fahrzeugabbaus durch die Unternehmer. Weiterhin kam es insbesondere in den letzten Jahren im Zuge behördlicher Maßnahmen zu Widerruf (7 Taxis) und Versagungen (5 Taxis) von Konzessionen. Während auf konzessionsbegrenzten Taximärkten ansonsten kaum Konzessionen an die Genehmigungsbehörde zurückgehen, existieren in Bielefeld somit tatsächliche Geschäftsaufgaben. Gleichzeitig zeigt sich in deren Existenz ein Indiz für die **Gefährdung der Funktionsfähigkeit** im Bielefelder Taxigewerbe.

6.2 Handlungsempfehlungen

Der Bielefelder Taximarkt hat in den letzten Jahren eine Phase der Konsolidierung durchlaufen: Sowohl die Zahl der Taxis wie auch die der Mietwagen ist deutlich rückläufig – nicht zuletzt als Folge eines spürbaren Kontrolldrucks durch Finanzverwaltung und Genehmigungsbehörde.

Zur gleichen Zeit hat auch die Stadt Bielefeld vom allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung der letzten Jahre profitiert. Vieles deutet aber darauf hin, dass das Taxigewerbe nur begrenzt von der positiven Wirtschaftsentwicklung teilhatte. Das belegen insbesondere die langfristig rückläufigen Vermittlungszahlen der BIETA. Andererseits ist seit der letzten Untersuchung im Jahre 2006 eine deutliche Verbesserung der Erlössituation festzustellen, auch wenn die Gewinne der professionellen Betriebe noch zu wünschen übrig lassen.

Aus Gutachtersicht ist in vielen Bielefelder Taxibetrieben die Ebene betriebswirtschaftlich sinnvollen Handelns verlassen. Ein Substanzerhalt der Betriebe und eine angemessene Lebensführung sind auf dem Erlös- und Gewinnniveau mittel- und langfristig nicht zu realisieren. Damit ist auch die **Funktionsfähigkeit** des Taxigewerbes gefährdet. In Folge dessen ist auch das **öffentliche Verkehrsinteresse** beeinträchtigt. In die gleiche Richtung weist auch das zunehmende Abgleiten von Teilen des Bielefelder Taxigewerbes in die **Schattenwirtschaft**.

Die Auswirkungen der Einführung des Mindestlohns konnten im vorliegenden Gutachten noch nicht ausreichend untersucht werden: Der Mindestlohn von 8,50 € / Stunde trat bereits im Januar 2015 in Kraft, die entsprechende Anpassung der Taxitarife aber erst zum 1. Juni 2015. Die in diesem Gutachten verwendeten Werte für 2015 wurden auf Basis der Werte des 1. Halbjahres hochgerechnet. Landesweit rangiert der Bielefelder Taxitarif im oberen Bereich. Sofern die Empfehlung der Mindestlohnkommission für 2017 den heute diskutierten Mindestlohn von 8,80 € / Stunde nicht wesentlich überschreitet, ist eine weitere Tarifanpassung entbehrlich – auch angesichts der niedrigen Kraftstoffkosten.

6.2.1 Sicherung der Funktionsfähigkeit

Das Bielefelder Taxigewerbe arbeitet am Rande der Funktionsfähigkeit. Übergeordnetes Ziel muss es in dieser Situation sein, betriebswirtschaftlich sinnvolles Handeln unter Einhaltung der gesetzlichen Rahmenbedingungen (wieder) zu ermöglichen. Andererseits ist das Grundrecht auf freie Berufsausübung zu beachten.

Seit vielen Jahren gilt in Bielefeld ein Konzessionsstopp. Ordnungspolitisch ist eine Festschreibung von Konzessionszahlen grundsätzlich diskussionswürdig. Die Genehmigung sämtlicher 42 beantragten Konzessionen würde aber mit Sicherheit auf unabsehbare Zeit den **Verlust der Funktionsfähigkeit** im Bielefelder Taxigewerbe festschreiben. Andererseits kann ein substanzieller **Konzessionsabbau** zu Bedienungsengpässen führen. Seit Einführung des Mindestlohns ist im Taxigewerbe ein deutlicher Personalabbau und eine Konzentration auf die Kernzeiten zu beobachten.

Auch von einer **gänzlichen Freigabe der Konzessionen** ist dringend abzuraten. In den wenigen deutschen Städten ohne Begrenzung der Konzessionszahl (z.B. Berlin, Wiesbaden, Kiel) ist es in den letzten Jahren zu massiven Wettbewerbsverzerrungen gekommen – verbunden mit der Verdrängung ehrlicher Unternehmer.

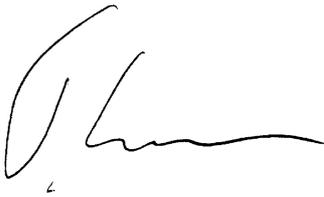
- **Funktionsfähigkeit:** In Abwägung des verfassungsrechtlichen Grundrechts auf freie Berufsausübung und dem Ziel der Wahrung des öffentlichen Verkehrsinteresses wird empfohlen, die Zahl der Konzessionen in einem Korridor von 183 ± 5 Konzessionen zu halten – je nach Entwicklung der allgemeinen Wirtschaftslage.
- **Marktberreinigung:** Andererseits arbeitet zurzeit etwa ein Viertel der Bielefelder Taxibetriebe erkennbar jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität und somit mit großer Wahrscheinlichkeit in der Grau- und Schattenwirtschaft. Auch hier besteht **Handlungsbedarf**. Wie eine gezielte Marktberreinigung durch die Genehmigungsbehörde erfolgen kann, ist am Beispiel Hamburg zu ersehen. Mittlerweile wird das „Hamburger Modell“ in einer Reihe von Städten erfolgreich praktiziert – u.a. in den Landeshauptstädten Stuttgart, Wiesbaden und Mainz. Die zunächst unkontrollierte Deregulierung des Hamburger Taximarktes wurde begleitet von einem Abdriften des Gewerbes in die Schattenwirtschaft sowie von einem drastischen Qualitätsverfall. Der Marktanteil semiprofessionell betriebener Taxis lag 2004 bei knapp 60%!

- **„Persönliche Zuverlässigkeit“:** Im Kern basiert die 2006 eingeführte Hamburger Verwaltungspraxis auf der konsequenten Anwendung von § 1 Abs. 1 PBZugV, der die Wiedererteilung der Konzession an die „persönliche Zuverlässigkeit“ des Unternehmers und damit an die Einhaltung der „abgabenrechtlichen“ und „arbeits- oder sozialrechtliche Pflichten“ knüpft. Betriebe, die anlässlich der Wiedererteilung oder Übertragung ihrer Konzession keine plausiblen betrieblichen und steuerlichen Angaben vorlegen, erhalten keine bzw. nur noch eine mit Auflagen verbundene Wiedererteilung. Eine Überprüfung allein anhand von (Unbedenklichkeits-) Bescheinigungen Dritter greift entschieden zu kurz.
- **Politischer Wille:** Das Verfahren erfordert Entschlossenheit auf Seiten der politischen Entscheider und der Genehmigungsbehörde. Eine stillschweigende Delegation von Verantwortung auf die Finanzverwaltung und die Sozialversicherer war und ist unrealistisch – schon angesichts der minimalen Prüfungsdichte für Kleinstbetriebe (ca. alle 100 Jahre).
- **Aufzeichnungspflichten:** Der Zeitpunkt für ein zielgerichtetes Vorgehen ist zudem günstig: Mit Einführung des Mindestlohns hat das Taxigewerbe neue Aufzeichnungspflichten zu erfüllen, die eine Kontrolle deutlich erleichtern – auch für eine Genehmigungsbehörde. Die Erfahrung zeigt: Ehrliche Unternehmen besitzen in aller Regel ordnungsgemäße Aufzeichnungen (Schichtzettel, Kassenbuch), wohingegen („semiprofessionelle“) Betriebe, deren Buchhaltung Hinweise auf Verkürzungen von Umsätzen und Personalkosten enthalten, in der Regel keine belastbare Einnahmehsprungsaufzeichnung vorzuweisen haben. Zudem steht Ende des Jahres die Einführung von Fiskaltaxametern an, die eine Überprüfung wesentlich vereinfacht.
- **Markergebnis:** Im quantitativen Marktergebnis führte das Verfahren in Hamburg zu einem Rückgang von ca. 4.150 auf aktuell ca. 3.100 Taxis. Gleichzeitig ist eine spürbare Hebung der Flottenqualität und der „Steuermoral“ zu erkennen – auch bei Betrieben, die zuvor nur annähernd gesetzснаhe gearbeitet hatten. Seit Beginn des Verfahrens stieg der steuerlich gemeldete Jahreserlös Hamburger Funktaxis von ca. 44.900 € auf ca. 83.000 €! Insgesamt wurde damit wirtschaftlicher Entfaltungsraum für ehrliche Unternehmer geschaffen – ohne wahrnehmbare Einschränkung der Taxiversorgung.

6.2.2 Evaluation

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

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



Th. Krause

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