



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

erstellt für
die Stadt Köln
Amt für öffentliche Ordnung



[**LINNE+KRAUSE**
Marketing-Forschung]

Holzdammm 51
D-20099 Hamburg
Tel. 040 – 329 087 9 - 0
taxi@linne-krause.de

Dezember 2009

1	Einleitung.....	4
1.1	Ausgangssituation	4
1.2	Methoden	5
1.2.1	Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten.....	5
1.2.2	Erhebung der wirtschaftlichen Rahmendaten.....	7
2	Die Nachfrage nach Taxidienstleistungen	8
2.1	Nachfragefaktor Vermittlungsaufkommen	9
2.2	Nachfragefaktor - Geschäftsfelder	11
2.3	Nachfragefaktor – Fahrgäste und Fahranlass.....	13
2.4	Nachfragefaktor Demografie	16
2.5	Nachfragefaktor Regionalwirtschaft.....	18
2.5.1	Nachfragefaktor konjunkturelle Entwicklung	19
2.5.2	Nachfragefaktor Kaufkraft	21
2.5.3	Nachfragefaktor Arbeitsmarkt und Beschäftigung	22
2.5.4	Nachfragefaktor Dienstleistungsbranchen.....	23
2.5.5	Nachfragefaktor Industrie.....	28
2.5.6	Nachfragefaktor öffentliche Einrichtungen, Hochschulen und Forschung.....	29
2.5.7	Nachfragefaktor Gastronomie und Unterhaltung	30
2.5.8	Nachfragefaktor Tourismus.....	31
2.5.9	Nachfragefaktor Kultureinrichtungen.....	33
2.5.10	Nachfragefaktor Messe	34
2.5.11	Nachfragefaktor Kongresse und Events	37
2.5.12	Nachfragefaktor Heil- und Gesundheitsbranche	39
2.6	Nachfragefaktoren im verkehrswirtschaftlichem Umfeld	40
2.6.1	Nachfragefaktor Flughafen.....	40
2.6.2	Nachfragefaktor Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	43
2.6.3	Nachfragefaktor Schienenverkehr	45
2.6.4	Nachfragefaktor ÖPNV	46
3	Das Angebot an Taxidienstleistungen	47
3.1	Angebotsfaktor Arbeitsmarkt und Beschäftigung.....	47
3.2	Angebotsfaktor Marktverzerrung durch semiprofessionelle Betriebe	51
3.3	Angebotsfaktor Betriebe	54
3.4	Angebotsfaktor Fahrzeugflotte.....	56
3.5	Angebotsfaktor Taxidichte.....	60
3.6	Angebotsfaktor Einsatzzeit	64
3.7	Angebotsfaktor Fahrleistung	68

4	<i>Umsatz, Kosten, Überschuss und Daseinsvorsorge</i>	71
4.1	Umsatz.....	72
4.2	Kosten	78
4.3	Überschuss	83
4.4	Altersvorsorge und Krankenversicherung	87
5	<i>Geschäftsaufgaben und Konzessionsbewegungen</i>	90
6	<i>Zusammenfassung und Empfehlungen</i>	91
6.1	Kriterium Nachfragesituation	91
6.2	Kriterium Angebotssituation	93
6.3	Kriterium Erlöse und Kosten	94
6.4	Kriterium Geschäftsaufgaben.....	95
6.5	Empfehlung zur Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit	96
6.6	Evaluation.....	98

1 EINLEITUNG

Am 5. Juni 2008 beauftragte der Oberbürgermeister der Stadt Köln, vertreten durch das Amt für öffentliche Ordnung, die Fa. Linne + Krause aus Hamburg mit der Erstellung eines Gutachtens über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt gemäß § 13 Abs. 4 PBefG.

1.1 Ausgangssituation

Seit 1993 ist die Zahl der Taxis auf max. **1.227** festgeschrieben. Aufgrund von Verwaltungsmaßnahmen und freiwilligen Rückgaben ist diese Zahl auf **1.217** gesunken.

- **Warteliste:** Gegenwärtig liegen dem Amt für öffentliche Ordnung 794 Anträge auf Erteilung einer Konzession vor. Von diesen Anträgen entfallen 190 auf Unternehmer, die bereits ein Taxiunternehmen betreiben (**Altbewerber**) und 604 auf so genannte **Neubewerber**. Zahlreiche Bewerber stehen jedoch bereits seit vielen Jahren auf der Warteliste. Hiervon sind erfahrungsgemäß aber viele nicht mehr ernsthaft an der Erteilung einer Konzession interessiert.
- **Ziel des Gutachtens:** 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.*“ Zur Untersuchung der Funktionsfähigkeit hat die Stadt Köln das vorliegende Gutachten in Auftrag gegeben.

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

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

1.2 Methoden

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

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

1.2.1 Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten

Das Kernstück der Untersuchung bildete die schriftliche Erhebung betrieblicher und steuerlicher Daten der Taxiunternehmen. Hauptziel der Erhebung war es, die betriebswirtschaftliche Situation des Gewerbes zu erfassen. Ein zuvor in annähernd 60 Städten und Kreisen erfolgreich eingesetzter Erhebungsbogen wurde hierfür auf die Kölner Gegebenheiten angepasst.

Die Daten wurden mit Hilfe einer so genannten geschichteten Stichprobe erhoben.

- **Einfahrzeugbetriebe:** Das Gros der Kölner Taxibetriebe bilden die ca. 580 Einfahrzeugbetriebe. Erfahrungsgemäß handelt es sich hier um eine relativ homogene Gruppe, die eine stichprobenartige Erhebung rechtfertigt. Bei der Grundgesamtheit von $N=580$ erlaubt eine Stichprobe von $n=350$ ein repräsentatives Ergebnis mit einem vertretbaren methodischen Fehler. Die Stichprobe wurde zufallsgesteuert gezogen.
- **Mehrfahrzeugbetriebe:** Die ca. 205 Mehrfahrzeugbetriebe bilden dagegen eine heterogene Gruppe, so dass hier mit einer Vollerhebung gearbeitet werden musste.

Die schriftliche Erhebung wurde in der Zeit vom **Juli 2008** bis **September 2009** durchgeführt und fand letztendlich große Akzeptanz bei den Kölner Taxiunternehmern:

- **Nahezu vollständige Beteiligung:** Nach mehrfachen Mahnaktionen und zahlreichen Einzelgesprächen, die sich bis in den September 2009 hinzogen, wurde schließlich eine Beteiligung von gut 99% erreicht. Damit darf die Untersuchung beanspruchen, ein authentisches Bild der Situation des Kölner Taxigewerbes zu geben. Nur vereinzelte Betriebe wurden wegen schwerwiegender Erkrankung der Unternehmer nicht in die Untersuchung einbezogen.
- **Cleaning:** Alle eingehenden Erhebungsbogen und sämtliche darin enthaltenen betriebswirtschaftlichen Einzeldaten wurden mit Hilfe eines bewährten Analyseprogramms untersucht. Im Vordergrund standen dabei Vollständigkeit und Plausibilität der Daten. Im Allgemeinen wurden die Erhebungsbogen mit guter **formaler Datenqualität** eingereicht. Die große Mehrheit der Unternehmer reichte Kopien ihrer steuerlichen Unterlagen wie GuVs oder BWAs ein.
- **Nachforderungen:** In zahlreichen Fällen war jedoch eine Intervention seitens des Gutachters erforderlich. Fragebögen waren entweder unvollständig bzw. rechnerisch und logisch nicht zu plausibilisieren. In aller Regel wurden bei Unvollständigkeit oder mangelnder Plausibilität die steuerlichen Abschlüsse (EAÜ bzw. GuV) angefordert. Rücklaufkontrolle und Cleaning nahmen mehr als **drei Viertel** der für dieses Gutachten aufgewandten Zeit in Anspruch!
- **Prüfung der betriebswirtschaftlichen Plausibilität:** Neben der **formalen Überprüfung** von Vollständigkeit und rechnerischer Schlüssigkeit wurde auch eine **betriebswirtschaftliche Plausibilitätsprüfung** der eingereichten Daten vorgenommen. Auf die Ergebnisse dieser Prüfung wird im Weiteren noch ausführlicher eingegangen.

Vorbereitung und Durchführung der Untersuchung wurden unterstützt durch:

- die Taxi-Ruf Köln eG.
- den Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi Mietwagen e.V.
- die Industrie- und Handelskammer zu Köln.

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

1.2.2 Erhebung der wirtschaftlichen Rahmendaten

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

Im Zuge der Untersuchung wurde weiterhin eine Vielzahl von Materialien aus den unterschiedlichsten Quellen recherchiert und für die Bewertung der Situation in Köln herangezogen. Besonderer Dank gilt in diesem Zusammenhang der **Flughafen Köln Bonn GmbH** und der **Koelnmesse GmbH**.

Dank gilt auch den Genehmigungsbehörden der Städte **Frankfurt, Hamburg, Düsseldorf, Bielefeld** und des **Rhein-Sieg-Kreises**, die in den letzten Jahren gleichartige Untersuchungen durchgeführt haben. Die dort ermittelten Daten wurden zur Beurteilung der Kölner Situation herangezogen.

2 DIE NACHFRAGE NACH TAXIDIENSTLEISTUNGEN

Mit Blick auf die Nachfrage zählt die Stadt Köln zu den attraktivsten Standorten des deutschen Taxigewerbes:

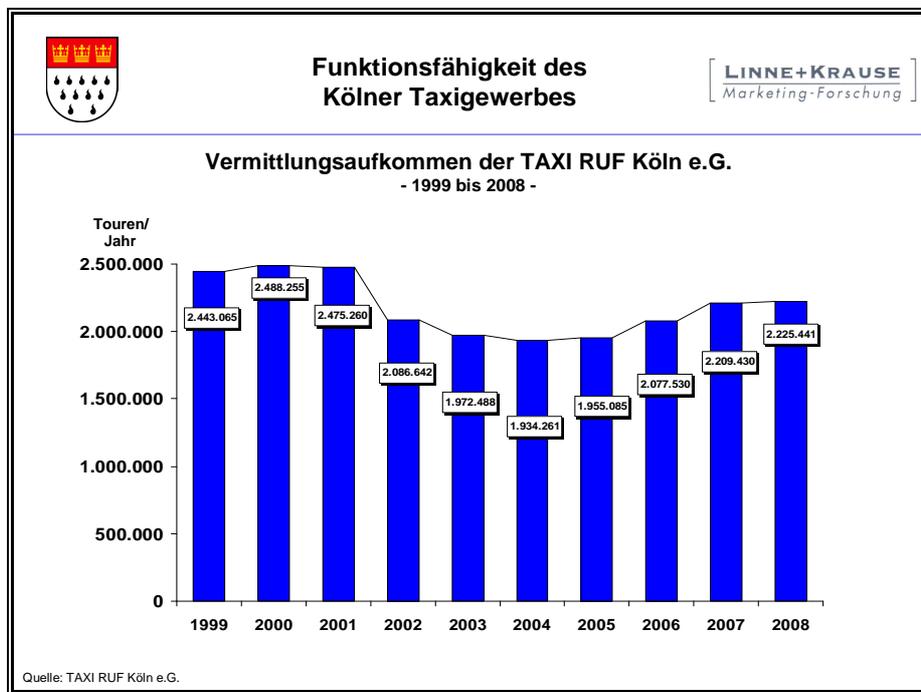
- **Stadt Köln:** Der Taxiverkehr konzentriert sich in der linksrheinischen Kernstadt. Die traditionsreiche Stadt Köln zählt zu den bedeutendsten europäischen Industrie- und Dienstleistungsmetropolen – eine für das Taxigewerbe grundsätzlich sehr günstige Situation.
- **Pflichtfahrgebiet:** Das Kölner Taxigewerbe agiert aber auch weit jenseits der Stadtgrenze: Das Pflichtfahrgebiet *„erstreckt sich über die Stadt Köln hinaus auf die Städte Bonn, Düsseldorf, Leverkusen und Solingen, den Rhein-Kreis Neuss, den Rhein-Erft-Kreis, den Rheinisch-Bergischen-Kreis, die Städte Monheim, Langenfeld, Hilden, Haan, Erkrath und Mettmann des Kreises Mettmann, die Städte Euskirchen und Zülpich sowie die Gemeinde Weilerswist des Kreises Euskirchen und den Rhein-Sieg-Kreis ausgenommen die Gemeinden Windeck, Eitorf und Ruppichteroth“*. Auch im Pflichtfahrgebiet ist das Kölner Taxigewerbe an die Tarife der Stadt Köln gebunden.

Dank seines **Flughafens**, der **Messe** und seiner Funktion als **Industrie-, Dienstleistungs- und Medienplatz** von Rang besitzt das Kölner Taxigewerbe ein erhebliches Nachfragepotential.

2.1 Nachfragefaktor Vermittlungsaufkommen

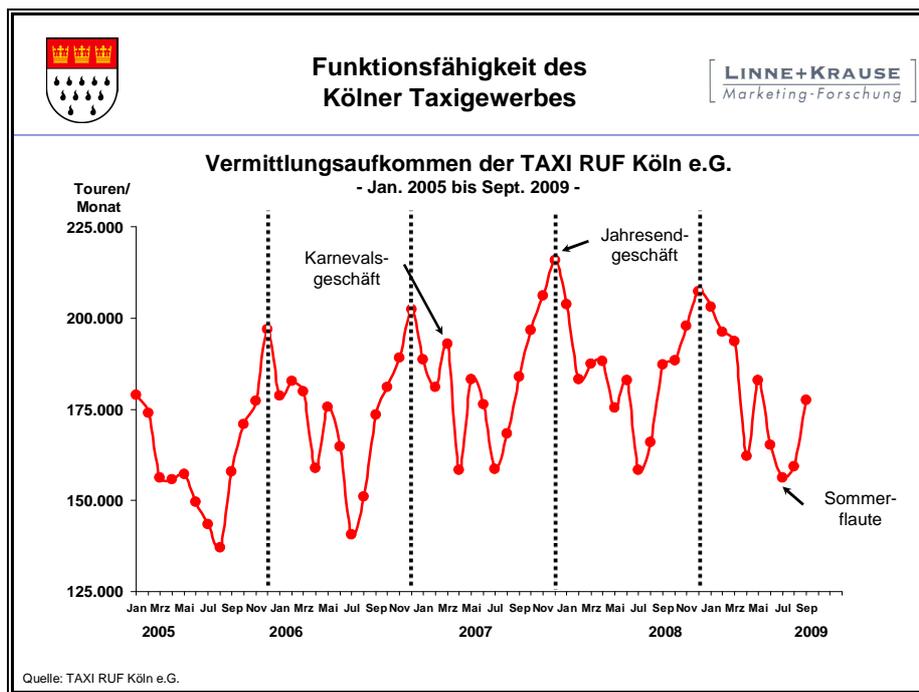
Der in diesem Gutachten untersuchte Zeitraum von 2005 bis 2007 zählt zu den nachfragestarken Jahren des deutschen Taxigewerbes. Auch in Köln war eine positive Entwicklung zu erkennen.

Ein Maßstab für die Entwicklung der örtlichen Nachfrage nach Taxidienstleistungen ist das Vermittlungsaufkommen der Fahrzeuge der Taxi Ruf Köln eG, der mit wenigen Ausnahmen alle Kölner Taxis angeschlossen sind.



- **Langfristige Tourentwicklung:** In den Spitzenjahren 2007 und 2008 wurden jeweils ca. 2,2 Mio. Touren vermittelt. Im 2005 hatte die Tourenzahl noch bei ca. 1,96 Mio. gelegen. Nach dem scharfen Einschnitt des Jahres 2002 (-16%) wurde auch 2008 noch nicht das Niveau von Anfang des Jahrzehnts erreicht, in dem jährlich zwischen ca. 2,4 Mio. und 2,5 Mio. Touren vermittelt worden waren.

- **Aktuelle Tourenentwicklung:** Das Krisenjahr 2009 ist bislang überraschend glimpflich verlaufen: Von Januar bis September 2009 wurden knapp 1,596 Mio. Touren vermittelt – nur etwa 2% weniger als im gleichem Zeitraum des Jahres zuvor (1,632 Mio. Touren).
- **Saisonale Schwankungen:** Charakteristisch sind starke saisonale Schwankungen. Hauptnachfragezeiten für das Taxigewerbe sind die Monate November und Dezember. Insbesondere die Ferienmonate im Sommer bilden dagegen das saisonale Nachfragetief, das in Köln ausgeprägter als in anderen Städten ausfällt.
- **Temporäre Schwankungen:** Eine andere regionale Besonderheit bildet die „5. Jahreszeit“ rund um den Karneval, die auch dem Kölner Taxigewerbe einen saisonalen Nachfrageschub verleiht. Weitere temporär begrenzte Nachfrageimpulse gehen von Feiertagen wie **Sylvester** oder **Halloween** aus. Für das Taxigewerbe ist Halloween mittlerweile zum nachfragestärksten Tag des Jahres avanciert.

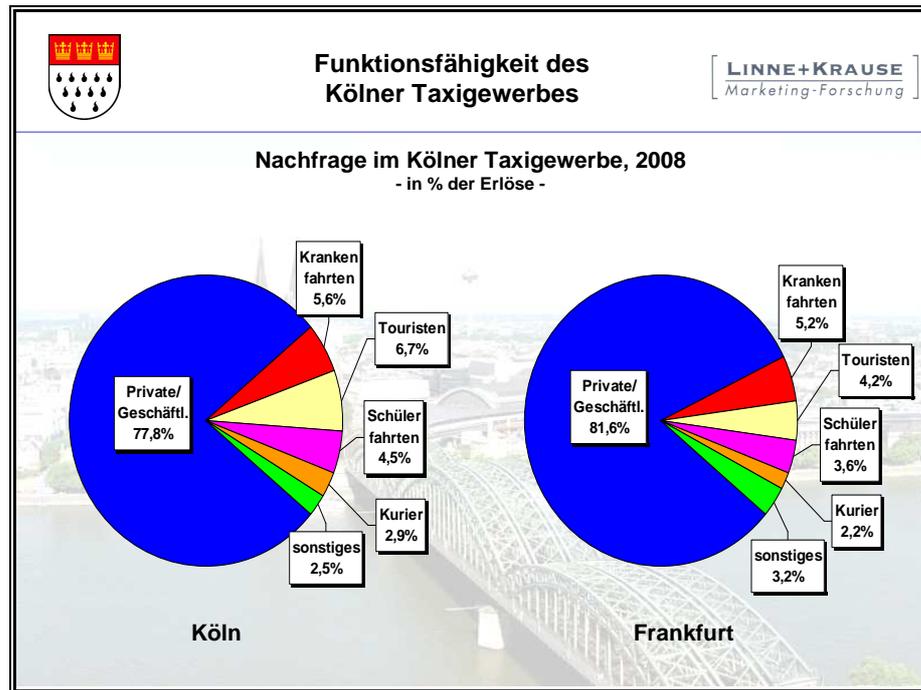


2.2 Nachfragefaktor - Geschäftsfelder

Die Analyse nach Kundengruppen zeigt eine großstadttypische Nachfragestruktur. Generell gilt: Je urbaner die Gemeinde, desto bedeutender das Geschäft mit Privaten und Geschäftsleuten – dem „klassischen“ Taxigeschäft:

STADT KÖLN NACHFRAGE IM TAXIGEWERBE, 2008 - IN % VOM ERLÖS -														
	Köln										Vergleichsstädte / Regionen			
	Professionelle Betriebe								Semi. prof.					
	nach Betriebsgröße						überwiegend							
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-7 Fzg.	8+ Fzg.	Flughafen	Stadt	1 Fzg.	2+ Fzg.	Frankfurt	Düsseldorf	Bielefeld	Siegburg / Troisd
Privatpersonen	44,1	35,6	40,8	47,1	44,1	43,7	33,5	47,1	50,9	51,5	81,6	80,4	60,5	63,9
Geschäftsleute	33,7	47,0	38,4	31,7	33,7	28,6	49,3	29,4	33,8	33,1				
Krankenfahrten	5,6	2,4	5,6	5,2	5,6	7,1	2,7	6,4	2,0	2,5	5,2	8,2	17,8	20,9
Touristen	6,7	6,8	6,6	6,1	6,7	7,3	6,9	6,6	5,1	4,8	4,2	8,4	3,2	2,9
Schülerfahrten	4,5	1,8	3,6	3,6	4,5	7,4	2,4	5,1	4,4	3,3	3,6	1,0	6,6	5,8
Kurierfahrten	2,9	2,4	2,6	3,1	2,9	4,1	1,9	3,2	2,5	2,2	2,2	2,0	7,4	4,5
sonstiges	2,5	4,0	2,4	3,2	2,5	1,8	3,3	2,2	1,3	2,6	3,2	0,0	4,5	2,0
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

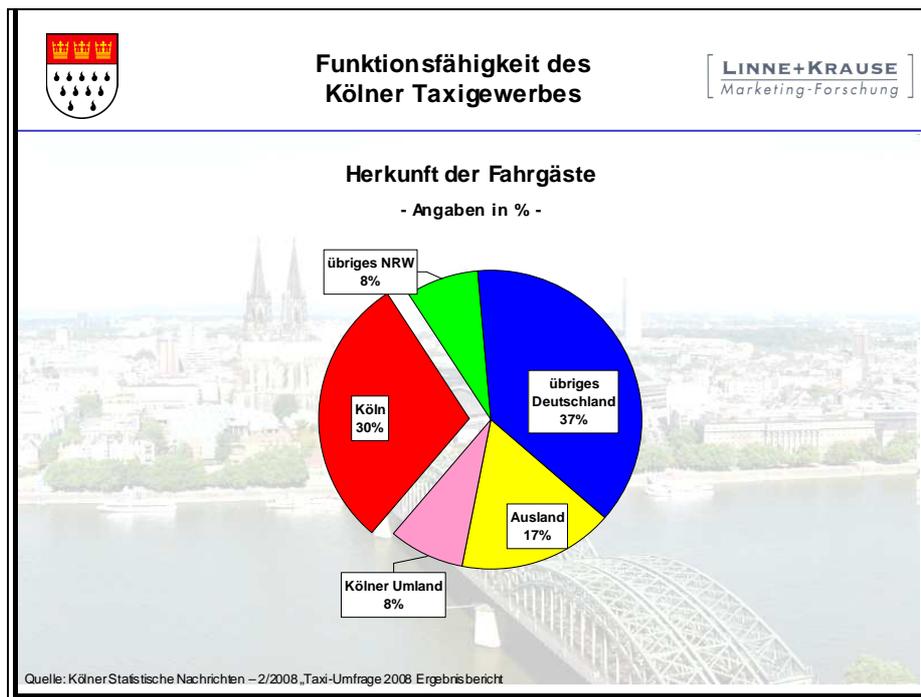
- Privatpersonen:** Die Kunden des Kölner Taxigewerbes sind in erster Linie Privatpersonen: Ca. 44% der Umsätze entfielen 2008 auf solche Fahrten. „Hauptkunde“ des Kölner Taxigewerbes ist die Kölner Wohnbevölkerung.
- Geschäftsleute:** Etwa ein Drittel der Umsätze werden mit Fahrten für Geschäftsleute erarbeitet. Eine besondere Bedeutung (ca. 49%) haben solchen Touren bei den Taxis, die vorwiegend am Flughafen bereitgestellt werden. Das Kölner Taxigewerbe verfügt also über ein erhebliches Nachfragepotential „von außerhalb“.



- **Zum Vergleich:** In der Summe machen Umsätze mit Privaten und Geschäftsleuten annähernd 80% des Kölner Taxigeschäftes aus. Ähnlich hoch lag der Anteil in Düsseldorf (ca. 80%) und in Frankfurt (ca. 82%), wohingegen z.B. im benachbarten Siegburg / Troisdorf der Anteil (ca. 64%) deutlich niedriger lag.
- **Touristen:** Mit ca. 7% Umsatzanteil spielen Touristenfahrten in Köln eine für großstädtische Verhältnisse vergleichsweise große Rolle. Auch bei den Taxis, die sich hauptsächlich am Flughafen bereitstellen, weicht der Touristenanteil nur unwesentlich vom Durchschnitt ab.
- **Krankenfahrt:** In der Regel gilt: Je größer die Stadt, desto geringer die Umsätze mit Krankenfahrten. Während z.B. in Siegburg / Troisdorf der Anteil der Krankenfahrten bei ca. 21% liegt, entfallen auf Krankentransporte in Köln lediglich ca. 6% - ähnlich wie auch in Düsseldorf (ca. 8%) oder Frankfurt (ca. 5%).
- **Schülerfahrten:** Geringe Bedeutung haben auch Schülerfahrten. Großstadttypisch liegt der entsprechende Kölner Anteil bei 4,5%.
- **Kurierfahrten:** Gering ist weiterhin die Nachfrage nach **Kurierfahrten**, die nur mit ca. 3% zum Gesamtumsatz beitragen.

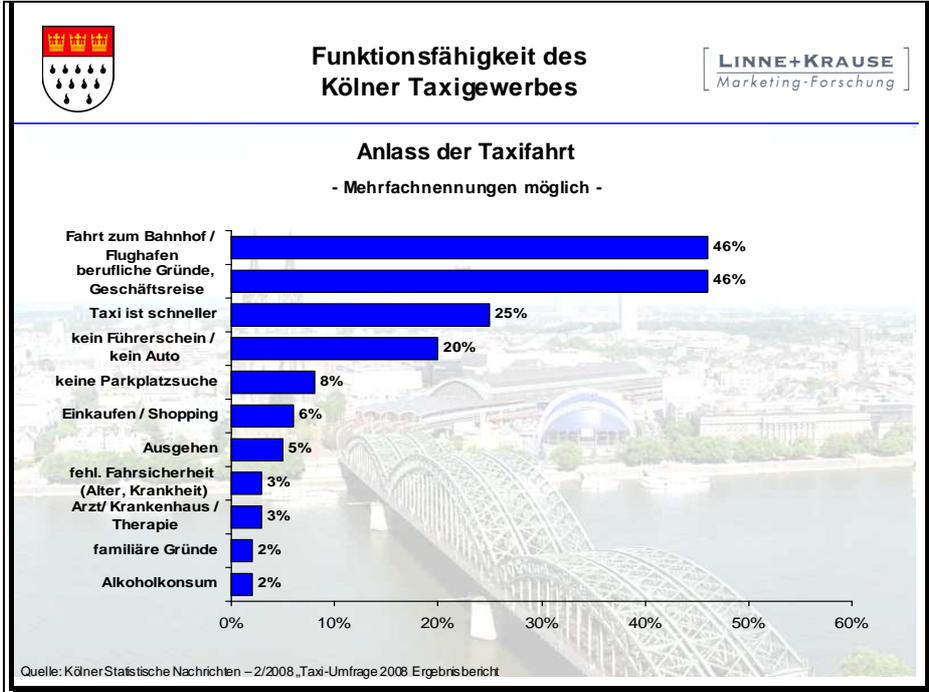
2.3 Nachfragefaktor – Fahrgäste und Fahranlass

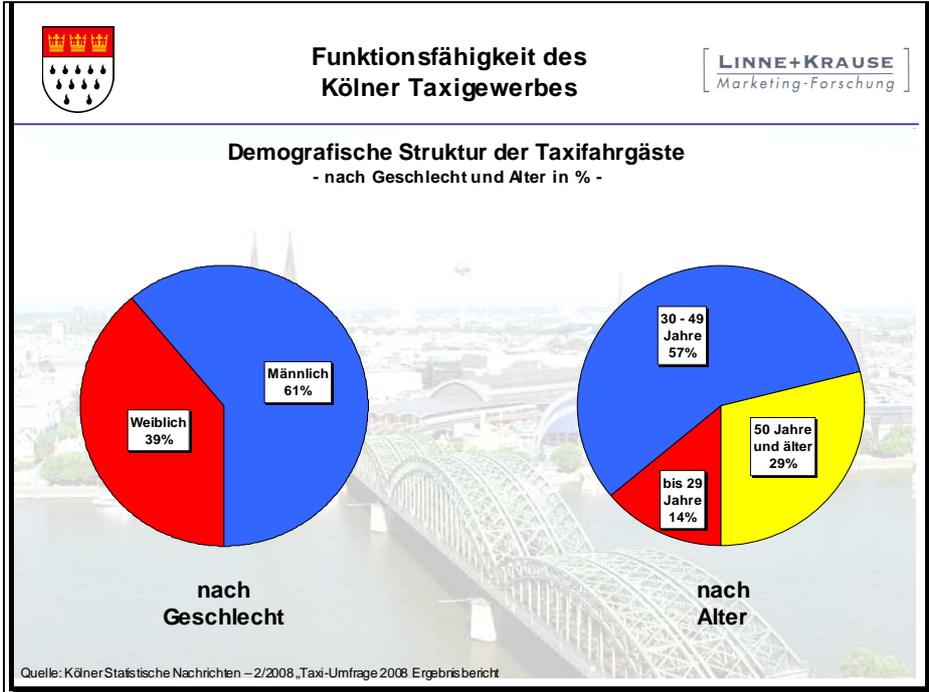
Im Jahre 2008 führte das Kölner Amt für Stadtentwicklung und Statistik eine Befragung unter Kölner Taxinutzern durch, die eine Vorstellung von der Struktur und dem Nutzungsanlass der Fahrgäste vermittelt.



- **Herkunft:** Etwa 30% der Fahrgäste sind Bewohner der Stadt Köln. Weitere 8% stammen aus dem Kölner Umland. Ca. 45% stammen aus dem sonstigen Deutschland und ca. 17% kommt aus dem (meist europäischen) Ausland.
- **Demographie:** Kölner Taxifahrgäste sind überwiegend männlich (61%) und gehören mehrheitlich (ca. 57%) der kaufkräftigen Altersgruppe von 30 bis 49 Jahren an.
- **Fahranlass:** Die Nutzung des Taxis steht überwiegend im beruflichen Kontext bzw. im Zusammenhang mit (Geschäfts-)Reisen: Jeweils 46% der Befragten Taxifahrgäste gaben an, entweder aus beruflichen Gründen Taxi gefahren zu sein bzw. sich auf dem Weg vom oder zum Bahnhof bzw. Flughafen zu befinden. Ca. 25% fuhren Taxi, weil das Taxi das schnellste und sinnvollste Verkehrsmittel war. Etwa 20% der Fahrgäste nutzten das Taxi, weil sie kein Auto oder keinen Führerschein besaßen. Rein private Nutzungen wie Arztbesuche (ca. 3%), Ausgehen (ca. 5%), oder Shopping (ca. 6%) spielen eine untergeordnete Rolle.

- **Fahrgastaufnahme:** Jeweils knapp die Hälfte der Fahrten beginnen entweder am Halteplatz (47%) oder durch telefonische Bestellung (ca. 48%). Nur ca. 5% der Touren wurden auf der Straße „abgewunken“.





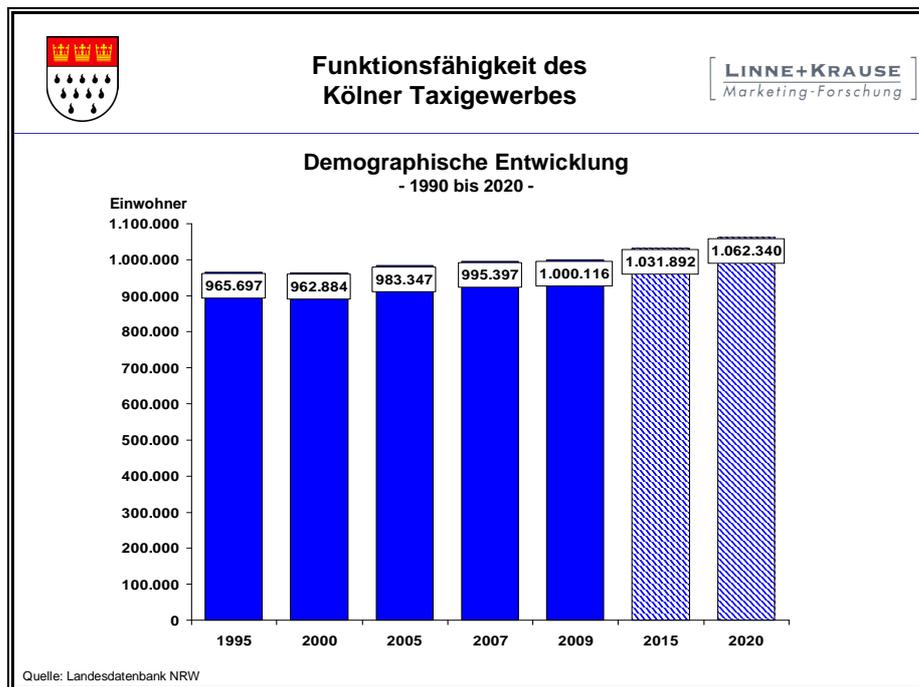
2.4 Nachfragefaktor Demografie

Der wichtigste Nachfragefaktor nach Taxidienstleistungen ist die ortsansässige Wohnbevölkerung: Wie andere Großstädte unterliegt auch Köln dem demographischen Wandel.

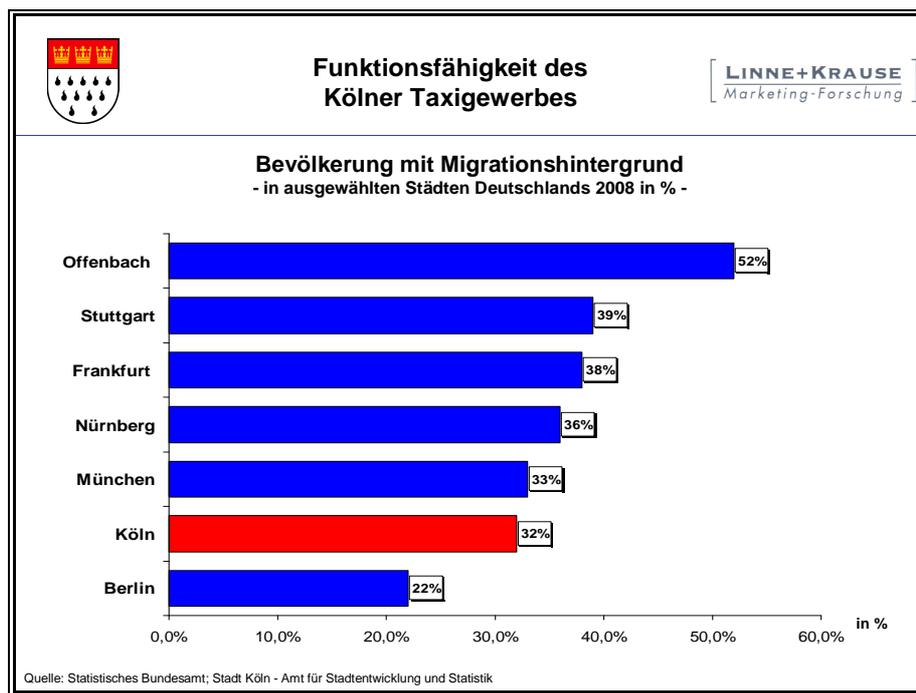
STADT KÖLN EINWOHNERZAHL UND BESIEDLUNGSDICHTE DEUTSCHER GROSSSTÄDTE STAND 2008 / 2009			
Stadt	Einwohner	Fläche km ²	Einwohner / km ²
Berlin	3.431.473	892	3.848
Hamburg	1.773.218	755	2.348
München	1.364.980	310	4.397
Köln	996.690	405	2.460
Frankfurt a.M.	659.021	248	2.654
Stuttgart	597.176	207	2.880
Düsseldorf	582.222	217	2.683
Bremen	548.477	325	1.685
Q.: Statistische Landesämter			

- **Hohe Besiedlungsdichte:** Köln ist mit ca. 996.700 Einwohnern die größte Stadt Nordrhein-Westfalens und zugleich viertgrößte Stadt Deutschlands. Mit einer Fläche von ca. 405 km² und einer Besiedlungsdichte von 2.460 Einwohnern pro km² gehört die Stadt zu den am dichtesten besiedelten Gemeinden Deutschlands – ein demographischer Vorteil für das Taxigewerbe. Vorteilhaft ist insbesondere die relativ starke Wohnbevölkerung im Kölner Innenstadtbereich.
- **Stabile Bevölkerung:** Seit einem demographischen Tiefpunkt um das Jahr 1985 ist die Bevölkerung Kölns gewachsen. Vor allem die letzten Jahre haben einen Wachstumsschub gesehen, der sich vor allem aus Zuwanderung speist. Dagegen mussten andere nordrheinwestfälische Großstädte stagnierende bzw. sinkende Einwohnerzahlen hinnehmen: So ist z.B. Dortmund in den vergangenen acht Jahren um ca. 1% geschrumpft, Essen um ca. 3%. Düsseldorf und Bonn sind dagegen um bis zu 5% gewachsen.
- **Prognose:** Auch für die Zukunft werden moderat steigende Bevölkerungszahlen vorausgesagt: In einer Prognose aus dem Jahre 2008 geht der Landesbetrieb für Information und Technik Nordrhein-Westfalen für 2015 von ca. 1,03 Mio. Einwohnern aus – in Fortschreibung des „**langjährigen Trends**“. Nur für Düsseldorf und Bonn werden ähnlich positive Zahlen prognostiziert.

- **Junge Stadt:** Wie andere Universitätsstädte oder Städte mit innovativen wissens- und technikbasierten Wirtschaftszweigen hat Köln in den letzten Jahren von der Zuwanderung von Menschen zwischen 18 und 30 Jahren profitiert.
- **Suburbanisierung:** Gleichzeitig ist auch in Köln ein Prozess der **Suburbanisierung** zu erkennen: Dabei ist eine Abwanderung der Wohnbevölkerung in die Rand- und Umlandgemeinden festzustellen, vor allem nach Bergisch-Gladbach, Frechen und Hürth. Tendenziell verliert das Taxigewerbe damit einen Teil seiner innerstädtischen Stammkundschaft.



- **Migration:** Ein für Köln prägender demographischer Faktor ist der hohe Anteil von Personen mit **Migrationshintergrund** – in der städtischen Bevölkerung und, noch stärker, im Taxigewerbe. Ca. 32% der Einwohner Kölns haben einen Migrationshintergrund. Die Folgen der Migration wirken auf das Taxigewerbe weniger auf der Nachfrageseite als auf der Angebotsseite, so dass im Weiteren noch einmal auf diesen Aspekt eingegangen werden soll.

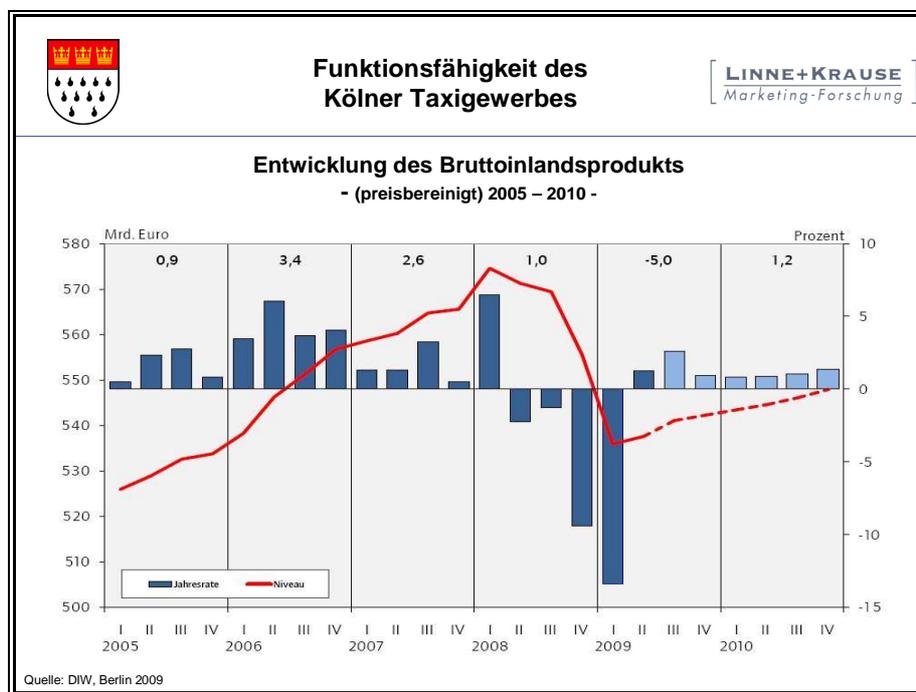


2.5 Nachfragefaktor Regionalwirtschaft

Kölns Wirtschaft zeichnet sich durch einen insgesamt ausgewogenen **Branchenmix** aus, zu dem Unternehmen des Fahrzeug- und Maschinenbaus, der Chemieindustrie, Finanz- und Versicherungswirtschaft, des Handels und der IT/Telekommunikation, Logistik, Kultur und Medien gehören. Die Stadt hat eine hohe Arbeitsplatzdichte mit einem großen Anteil wissensintensiver Arbeitsplätze – erfahrungsgemäß ein günstiges Umfeld für das Taxigewerbe.

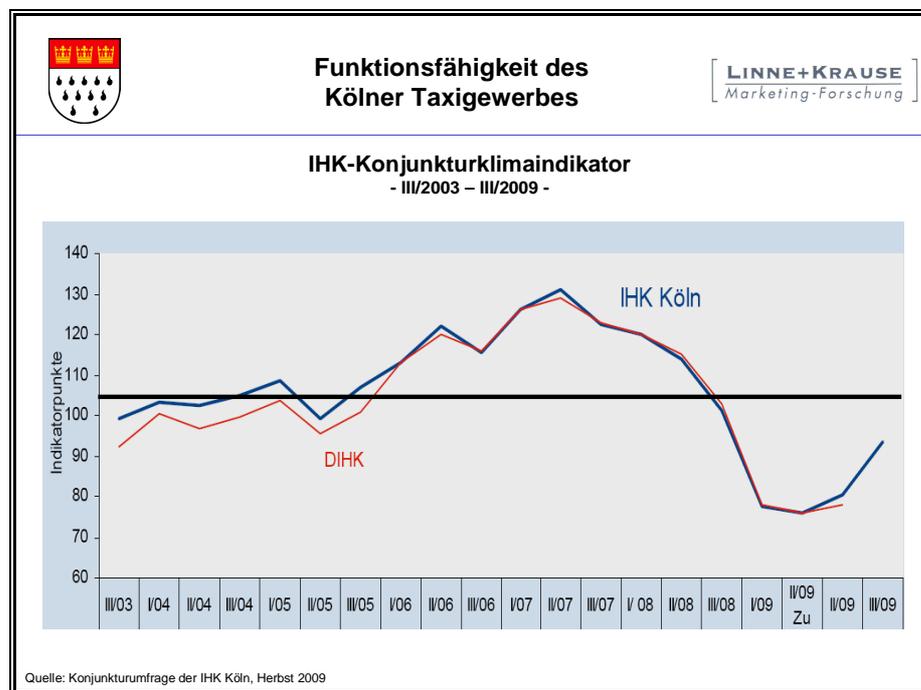
2.5.1 Nachfragefaktor konjunkturelle Entwicklung

Die Nachfrage nach Taxidienstleistungen ist konjunktursensibel. Die Auswirkungen der gegenwärtigen Wirtschaftskrise waren bis jetzt überraschend milde. Erfahrungsgemäß ist aber eine gewisse Verzögerung zu erwarten, bis die Auswirkungen das Taxigewerbe erreichen. Insgesamt haben sich die wirtschaftlichen Aussichten für das Gewerbe nach einer zweijährigen Erholungsphase seit 2008 deutlich eingetrübt.



- **Schwere Rezession:** Seit Herbst 2008 durchläuft die deutsche Wirtschaft eine schwere Rezession. Im ersten Quartal 2009 sank das Bruttoinlandsprodukt um ca. 14% - erstmals im zweistelligen Prozentbereich. Auf Grund der raschen Entwicklung sind mittel- und längerfristigen Konjunkturprognosen zurzeit wenig belastbar. Ende September 2009 prognostizierte das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) einen Rückgang des realen Bruttoinlandsprodukts um ca. 5% für das laufende Jahr. Für 2010 wird dagegen ein Plus von 1,2% vorausgesagt.

- Regionale Konjunktur:** Vorsichtig bewerten auch die Kölner Unternehmen die gegenwärtige wirtschaftliche Lage. Regelmäßig erforscht die Industrie- und Handelskammer Köln die wirtschaftliche Entwicklung im Kammerbezirk. Unter den Titel „Sonnenaufgang oder Wetterleuchten?“ hat die Kammer ihre jüngste Umfrage vom August 2009 gestellt. „Nach einem Jahr des Abschwungs zeigt sich die Wirtschaftslage in der Stadt Köln noch vergleichsweise krisenfest. (...) Die Aussichten für die kommenden Monate sind wieder etwas freundlicher.“ Vor allem die exportintensiven Branchen Chemie und Maschinenbau sind wieder etwas optimistischer, der Fahrzeugbau dagegen sieht wenig hoffnungsvoll in die Zukunft. Auch die Dienstleistungsbranche ist eher pessimistisch.

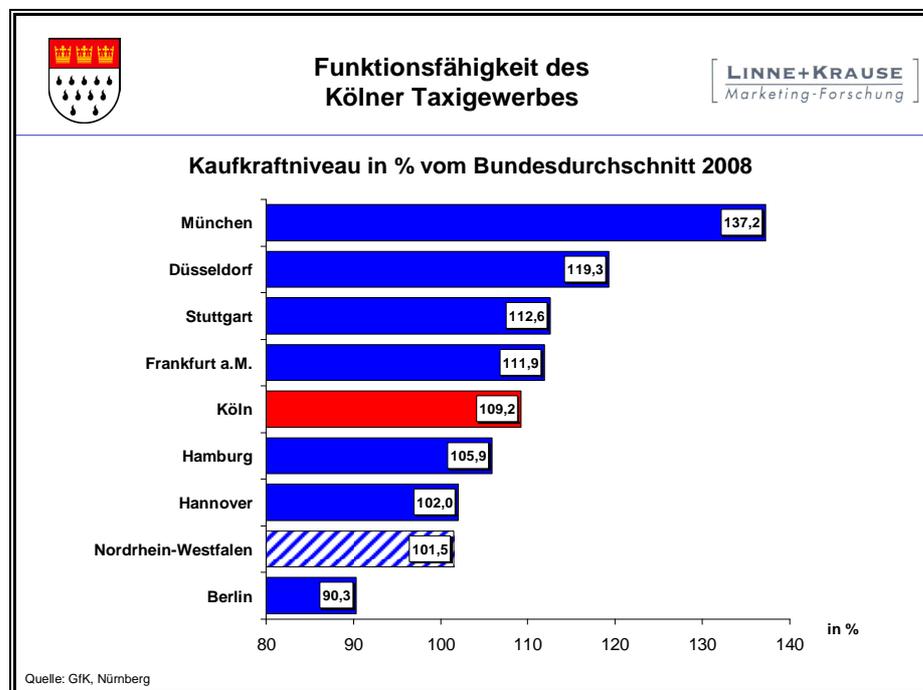


- Privatausgaben:** Die Konsumausgaben bleiben gegenwärtig noch überraschend stabil – begünstigt auch durch die niedrigste Inflationsrate seit Frühjahr 1987. Wegen der absehbaren Beschäftigungsverluste wird die Konsumverhaltung jedoch 2010 weiter anhalten.

Die im Folgenden dargestellten betriebswirtschaftlichen Leistungsdaten spiegeln das Taxigewerbe in einer Phase konjunkturellen Aufschwungs wider. Die tiefe Krise ist in diesen Ergebnissen daher noch nicht zu erkennen.

2.5.2 Nachfragefaktor Kaufkraft

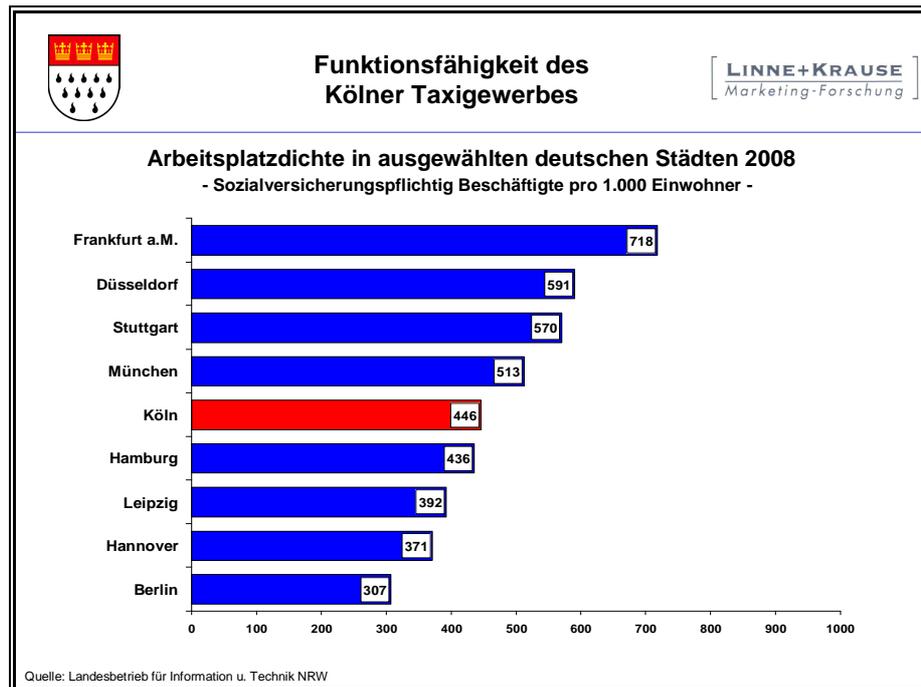
Wichtigster Nachfrager für Taxidienstleistungen ist die **Wohnbevölkerung**, deren Nachfrage ganz wesentlich von der Einkommenssituation abhängig ist. Ein bedeutender Gewichtungsfaktor für die Nachfrage auf dem Taximarkt ist daher die private Kaufkraft. Zur vergleichenden Bewertung der privaten Kaufkraft in unterschiedlichen Gemeinden stellt die Gesellschaft für Konsumforschung (GfK) ein Kennzahlensystem der (einzelhandelsrelevanten) Kaufkraft zur Verfügung, das auch für den konsumentennahen Taximarkt Aussagekraft besitzt:



- **Hohe Kaufkraft:** Mit einem Indexwert von 109,2% zählt Köln zu den kaufkräftigen Großstädten Deutschlands. Im GfK-Kaufkraftmeßsystem rangiert die Stadt deutlich über dem Bundesdurchschnitt, der mit 100,0% normiert ist.
- **Vergleichsstädte:** München liegt mit 137,2% an der Spitze der deutschen Großstädte, gefolgt von Düsseldorf (119,3%), Stuttgart (112,6%) und Frankfurt a.M. (111,9%). Großstädte wie Hamburg (105,9%), Hannover (102,0%) oder Berlin (90,3%) rangieren dagegen z. T. deutlich unter dem Kölner Kaufkraftwert.

2.5.3 Nachfragefaktor Arbeitsmarkt und Beschäftigung

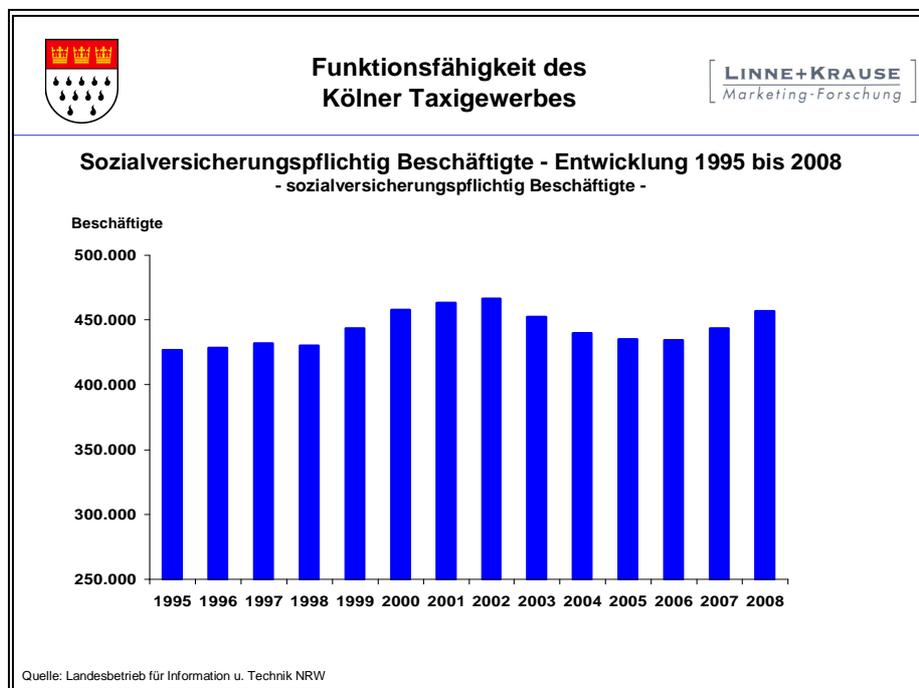
Erfahrungsgemäß haben Beschäftigung und Wirtschaftskraft erhebliche Auswirkungen auf die Nachfrage im örtlichen Taxigewerbe.



- **Arbeitsplatzdichte:** Mit 446 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten pro 1.000 Einwohnern verfügt Köln über eine günstige Arbeitsplatzdichte. Nur in wenigen Dienstleistungs- und Verwaltungszentren wie Frankfurt a.M. (718) oder Düsseldorf (591) gibt es ein noch höheres Arbeitsplatzangebot.

2.5.4 Nachfragefaktor Dienstleistungsbranchen

Erfahrungsgemäß bildet ein starker **Dienstleistungssektor** einen günstigen „Nährboden“ für das Taxigewerbe. Köln gehört zu den dynamischen Dienstleistungs- und Wissensmetropolen Deutschlands, in denen der „tertiäre Sektor“ eine herausragende Stellung erlangt hat. Etwa 83% der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten waren 2008 im Dienstleistungssektor tätig. Insbesondere der Stellenzuwachs in diesem Bereich hat in den vergangenen Jahren zum Beschäftigungswachstum beigetragen.



2.5.4.1 Nachfragefaktor Versicherungs- und Kreditwirtschaft

Köln ist ein traditionelles Zentrum der deutschen Versicherungs- und Kreditbranche. Insgesamt lag 2007 die Beschäftigtenzahl der Kölner Versicherungsbranche bei **ca. 26.000**. Damit rangiert Köln zusammen mit München auf Rang 1 der deutschen Versicherungsplätze.

- **Versicherungswirtschaft:** Ca. 130 Unternehmen der Versicherungsbranche sind in Köln tätig, darunter die Deutschlandzentrale der **Axa** (ca. 4.900 Mitarbeiter), die Konzernzentralen der **DKV Deutsche Krankenversicherung AG** (ca. 3.500 Mitarbeiter), der **Gothaer Versicherung** (ca. 3.000 Mitarbeiter) und die Zentrale der Versicherungsgruppe **Generali Deutschland** (ca. 2.000 Mitarbeiter). Weitere wichtige Arbeitgeber sind die **HDI Gerling-Leben** (ca. 1.700 Mitarbeiter) und die **DEVK** (ca. 1.750 Mitarbeiter).
- **Kreditwirtschaft:** Ca. 120 Unternehmen der Kreditbranche sind in Köln tätig, darunter das private Bankhaus **Sal. Oppenheim**. Das Geschehen konzentriert sich räumlich auf das „Bankenviertel“ rund um den Börsenplatz. Die **Sparkasse Köln-Bonn** und die **Kreisparkasse Köln** zählen zu den größten öffentlichen Kreditinstituten Deutschlands. Weiterhin haben Genossenschaftsbanken wie die **Bank für Sozialwirtschaft** und die **Kölner Bank** (ca. 500 Mitarbeiter) ihren Sitz in Köln.
- **Spezialisierte Dienstleistungsbetriebe:** Zu einer Nachfragestütze auch des Kölner Taxigewerbes zählen spezialisierte Dienstleistungsbetriebe. Dazu gehören u.a. Wirtschaftsprüfer wie **PriceWaterhouseCoopers** (ca. 140 Mitarbeiter), **Ernst & Young** und der **OVH Holding AG**.

2.5.4.2 Nachfragefaktor Medienwirtschaft

Köln ist bedeutendstes Entwicklungs- und Produktionszentrum der audiovisuellen Medien in Deutschland. Insgesamt bietet die Kölner Medien- und Kommunikationswirtschaft mehr als **50.000 Arbeitsplätze** – hier erschließt sich ein wertvolles Nachfragepotential auch für das Taxigewerbe.

- **Funk und Fernsehen:** Köln ist wichtiger Standort der Rundfunkwirtschaft. Bedeutende Sender haben ihren Sitz in der Stadt, in der ca. ein Drittel des deutschen TV-Programms entsteht. Redaktionen wie Studios sind in der Stadt angesiedelt, darunter die ortsbildprägenden Funkhäuser des **Westdeutschen Rundfunks** (ca. 3.500 Mitarbeiter) und des **Deutschlandfunks**. Ein weiteres Schwergewicht bilden die verschiedenen Einrichtungen der **RTL Group** (VOX, n-tv). Räumlich konzentrieren sich die Produktionsstätten der privaten Sender im Gewerbepark Köln-Ossendorf sowie im Vorort Hürth. 2010 plant RTL die Konzentration vieler seiner Standorte am Kölner Messegelände.
- **Medienwirtschaft:** Um die Sender herum hat sich eine große Zahl kleiner und mittlere Medienunternehmen angesiedelt, darunter Produktionsfirmen wie **Filmpool** oder **Brainpool TV** sowie zahlreiche Werbefilmproduzenten. Räumlich konzentriert sich die häufig kleinteilige Kreativszene im Stadtteil Mülheim, rund um die Schanzenstraße aber auch im Belgischen Viertel. Ein weiterer Standort der Medienwirtschaft ist der **Mediapark** in der nördlichen Neustadt mit seinen insgesamt ca. 2.500 überwiegend medienwirtschaftlichen Arbeitsplätzen.
- **Printmedien:** Köln ist zudem traditioneller Verlagsstandort. Gegenwärtig sind ca. 80 Verlage in der Stadt ansässig, darunter traditionsreiche Buchverlage wie M. DuMont Schauberg, Kiepenheuer & Witsch oder Taschen. Auch Zeitungsverlage wie der Bundesverlag (ca. 230 Mitarbeiter), der Deutsche Ärzte-Verlag (260 Mitarbeiter) oder der Bank-Verlag Medien haben ihrem Sitz in Köln.

2.5.4.3 Nachfragefaktor Informationstechnik und Logistik

Köln ist ein wichtiger Standort der Informations- und Kommunikationsindustrie:

- **IT & TK-Branche:** Köln mit seinen ca. 6.000 Betrieben der IT & TK-Branche hat sich zum wichtigen Standort der Informations- und Kommunikationstechnik entwickelt. Seit dem Herbst 2008 unterhält **Microsoft** hier seine NRW-Zentrale (ca. 300 Beschäftigte). Weiterhin arbeiten in Köln bedeutende Telekommunikationsanbieter wie **QSC AG**, **Unitymedia** und **NetCologne**. Zudem ist Köln das deutsche Zentrum der Computerspielbranche, die der Stadt 2009 mit der Gamescom die besucherstärkste Messe bescherte. **Electronic Arts Deutschland** ist der Weltmarktführer in der Herstellung von Computerspielen.
- **Beratungsleistungen:** Köln ist Heimat für zahlreiche international tätige Beratungsunternehmen, wie z.B. der TÜV-Rheinland Group oder McKinsey. Anders als in Düsseldorf oder München bestimmen in Köln jedoch eher mittlere und kleine, häufig spezialisierte Betriebe das Bild wie z.B. die Einzelhandelspezialisten der BBE (ca. 150 Mitarbeiter). International tätige IT-Beratungsunternehmen wie die **Convista Consulting AG** und die **SQS Software Quality Systems AG** haben ihren Hauptsitz in der Stadt. Interessant für das Taxigewerbe: SQS hält Schulungen in Köln ab. Weiterhin bestehen IT-Dienstleister für die Kölner Versicherungs- und Kreditbranche sowie für die Medienbranche.
- **Verkehr / Logistik:** Als traditionsreicher Handelsort zählt Köln zu den wichtigsten europäischen Logistikstandorten. Voraussetzung hierfür ist die sehr günstige verkehrliche Anbindung der Region über den Straßen-, Schienen-, Schiffs und Luftverkehr. Eine herausragende Stellung nimmt in dieser Hinsicht der **Flughafen Köln-Bonn** ein. Direkt am Flughafen sind ca. 12.500 Menschen beschäftigt. In der Region hängen ca. 24.000 Arbeitsplätze vom Köln Bonn Airport ab. Zu den Leitbetrieben zählen u.a. die Konzernzentralen von **Lufthansa** (ca. 1.800 Mitarbeiter) und **Germanwings** (ca. 700 Mitarbeiter). Rund um den Flughafen sind weiterhin ca. 135 Betriebe angesiedelt wie z.B. **UPS** (mehr als 2.000 Mitarbeiter) oder demnächst **FedEx** (voraussichtlich ca. 450 Mitarbeiter).

2.5.4.4 Nachfragefaktor Einzelhandel

Köln zählt zu den attraktivsten Einkaufsstädten Deutschlands. Die Einzelhandelszentralität rangiert bei knapp 30% über dem Bundesdurchschnitt. Von der Kaufkraft, die so in die Stadt gelangt profitiert auch das Taxigewerbe:

- **Innenstadt:** Die Nachfrage nach Taxidienstleistungen konzentriert sich rund um die innerstädtischen Toplagen Schildergasse und Hohe Straße. Mit in Spitzenzeiten ca. 10.000 bis 12.000 Fußgängern pro Stunde zählen beiden Straßen zu den frequenzreichsten deutschen Einkaufslagen und sind damit auch eine wichtige Nachfragequelle für das Taxigewerbe.
- **Shoppingtourismus:** Wachsende Bedeutung hat in diesem Zusammenhang der Shoppingtourismus. Einkaufsbesucher kommen in erster Linie aus dem weiteren Umfeld Kölns, zunehmend aber auch aus anderen Bundesländern und aus dem angrenzenden Ausland – nicht zuletzt eine Folge des lange Jahre boomenden Low-Cost-Tourismus.
- **Einzelhandelskonzerne / -Organisationen:** Handel und Einzelhandel bilden auch in anderer Hinsicht eine Stütze der örtlichen Wirtschaft. Bedeutende Handelskonzerne wie REWE, die GALERIA Kaufhof GmbH oder TOYS"R"US haben ihren Sitz in Köln. Hinzu kommt: In keiner deutschen Stadt sind auch nur annähernd so viele Institutionen des Handels konzentriert wie in Köln: Insgesamt 45 Fachverbände sowie praktisch alle deutschen Forschungseinrichtungen der Handelsbranche.

2.5.5 Nachfragefaktor Industrie

Trotz des anhaltenden Strukturwandels ist Köln nach wie vor ein starker Industriestandort. Direktes und indirektes Nachfragepotential erschließt sich für das Taxigewerbe mit den Industriebetrieben der Region.

- **Chemieindustrie:** Mit annähernd 70.000 Arbeitnehmern ist die Chemieindustrie in der Kölner Region der dominierende Industriezweig. Köln ist von einem „Chemie-gürtel“ umgeben. Wichtigster Bestandteil des Gürtels ist der weitläufige **CHEM-PARK Leverkusen**, der sich bis in den Kölner Stadtteil Flittard erstreckt und insgesamt ca. 30.000 Arbeitsplätze bietet. Von großer Bedeutung ist der **Industriepark Köln-Nord** in dem bzw. in dessen Umfeld Produktionsstätten von ExxonMobil, Infineum, Air Products, Vinnolit oder Akzo Nobel Chemicals liegen. Im Südwesten liegt der **Chemiepark Knapsack** (ca. 850 Mitarbeiter). Im Bereich **Godorf / Wesseling** ballt sich die Petrochemie u.a. mit der **Shell-Raffinerie** und den Werken von **Evonik** und **LyondellBasell**.
- **Automobilbau:** Köln ist einer der wichtigen Standorte des deutschen Fahrzeugbaus. Größter Einzelarbeitgeber in der Region ist **Ford Europa** (2008 ca. 17.300 Beschäftigte). Ein industrielles Schwergewicht ist weiterhin der Motorenhersteller **Deutz AG** (Ende 2008 ca. 2.900 Mitarbeiter), von denen aber ca. 85% gegenwärtig in Kurzarbeit stehen. Weitere ausländische Fahrzeugbauer haben ihre deutschen Verwaltungssitze in Köln wie z.B. **Toyota** (ca. 330 Mitarbeiter), **Citroën** (ca. 300 Mitarbeiter) oder **Volvo** (ca. 150 Mitarbeiter). Hinzu kommt eine Reihe von Zulieferern rund um die Ford-Werke.
- **Maschinenbau:** 2008 waren in Köln ca. 50 meist mittelständische Unternehmen mit ca. 8.700 Beschäftigten im Maschinenbau tätig. Köln ist bedeutender Produktionsstandort von Traditionsunternehmen wie dem Walzenhersteller **Felix Böttcher GmbH & Co. KG**, dem Werkzeugmaschinenbauer **Alfred H. Schütte GmbH & Co. KG** (ca. 700 Mitarbeiter), dem Vakuumspezialisten **Oerlikon Leybold Vacuum GmbH** (ca. 1.500 Mitarbeiter) oder dem Feuerlöschspezialist **Total Walther**.
- **Ernährungsindustrie:** Gegenwärtig arbeiten ca. 4.500 Mitarbeiter in den ca. 45 Betrieben der Kölner Ernährungsindustrie. Ein wichtiger Zweig der Kölner Ernährungswirtschaft ist die Getränkeproduktion. Die Spezialität „Kölsch“ brauen u. a. **Reissdorff**, **Sion**, **Gaffel** und **Früh** (ca. 360 Mitarbeiter). Daneben ist die Herstellung von Dauerbackwaren von Bedeutung, ein Hersteller ist **Intersnack Knabber-Gebäck**.

2.5.6 Nachfragefaktor öffentliche Einrichtungen, Hochschulen und Forschung

Große Bedeutung kommt Köln auch als Standort öffentlicher Einrichtungen zu. Verwaltungs-, Bildungs- und Forschungseinrichtungen schaffen stabile Kaufkraft in Köln und geben so – direkt und indirekt – auch Nachfrageimpulse an das Taxigewerbe.

- **Landesbedienstete:** In Köln arbeiten ca. 24.800 Bedienstete des Landes Nordrhein-Westfalen – beinahe ebenso viele wie in der Landeshauptstadt Düsseldorf! In erster Linie zählen hierzu die Mitarbeiter der Hochschulen aber auch die ca. 2.000 Beschäftigten der Bezirksregierung Köln.
- **Kommunale Bedienstete:** Insgesamt ca. 18.600 Stellen wurden 2008 in Köln von kommunalen Arbeitgebern gestellt. Wichtigsten Arbeitgeber ist die **Stadtverwaltung Köln:** Hier waren 2007 ca. 15.000 Mitarbeiter beschäftigt, darunter ca. 4.900 Beamte. Hinzu kommen zahlreiche Mitarbeiter in den städtischen Betrieben – hauptsächlich in den **Städtischen Kliniken** (ca. 1.600 Mitarbeiter).
- **Kommunalwirtschaft:** Eine wichtige Stütze der städtischen Wirtschaft bildet die Kommunalwirtschaft, die im Wesentlichen unter dem Dach der Stadtwerke Köln GmbH zusammengefasst ist. 2008 waren ca. 10.500 Mitarbeiter in dem Kommunalkonzern beschäftigt.
- **Bundesbedienstete:** Überdies haben mehrere **Bundesbehörden** und die **Europäische Agentur für Flugsicherheit** ihren Sitz in Köln. Insgesamt arbeiten ca. 15.200 Beschäftigte des Bundes in Köln (“Vollzeitäquivalente”).
- **Garnisonsstandort:** Mit mehr als 10.000 Beschäftigten ist Köln der größte Standortbereich der Bundeswehr. Soldaten zählen in der Regel zu den treuesten Taxikunden. Allerdings sind taxiaffine Wehrpflichtige selten geworden. Köln hat sich zur Stadt der Stäbe entwickelt. Heute prägen Zentraleinrichtungen der Bundeswehr wie das **Heeresamt** in der Konrad-Adenauer-Kaserne oder das **Personalamt der Bundeswehr** in der Mudra-Kaserne das Bild. Die zentralen Dienststellen der **Luftwaffe** am Flughafen Köln zählen zu den bedeutendsten militärischen Einrichtungen Deutschlands.
- **Hochschulstandort:** Einen Faktor bilden die rund ein Dutzend **Hochschulen** mit ihren zusammen ca. 67.400 Studierenden. Studenten bilden ein beachtliches belebendes Element auch für die Taxinachfrage. Nur Berlin (ca. 140.000 Studenten) und München (ca. 81.000 Studenten) kommen auf höhere Studierendenzahlen. Wichtige Hochschulen sind die **Universität zu Köln** (ca. 44.000 Studierende, ca. 4.200 Arbeitnehmer) und die **Fachhochschule Köln** (ca. 14.000 Studierende). Darüber hinaus ist Köln Standort zahlreicher öffentlicher und privater Hochschulen.

- **Forschungsstandort:** Forschungseinrichtungen erzeugen in aller Regel Geschäfts- und Kongressverkehr und generieren somit auch direkte Nachfrage nach Taxidienstleistungen. Köln ist Standort von drei Max-Planck-Instituten mit zusammen knapp 500 Mitarbeitern. In Flughafennähe ist die Verwaltung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (ca. 1.500 Mitarbeiter) angesiedelt.

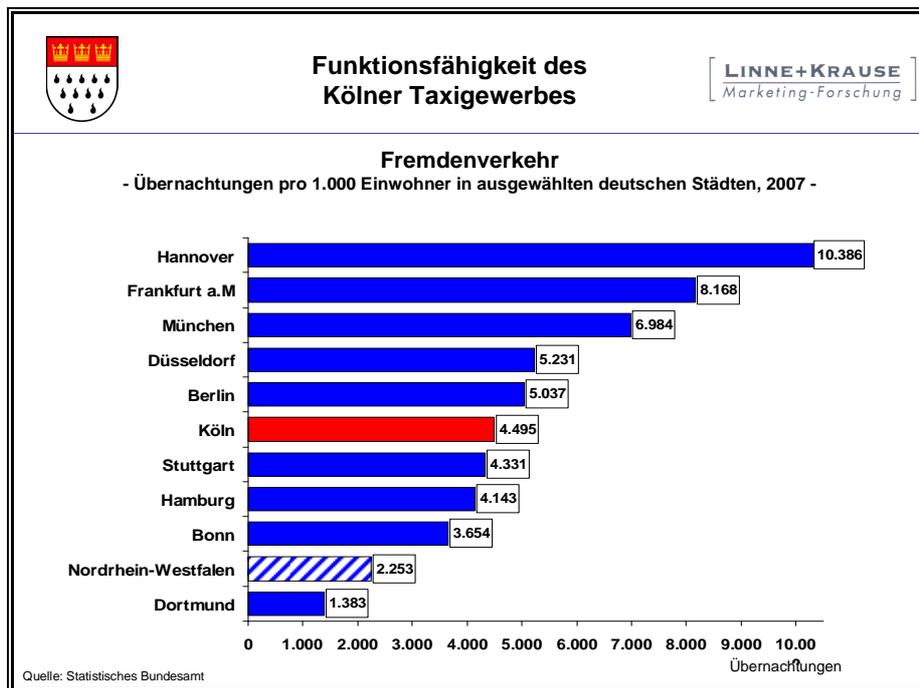
2.5.7 Nachfragefaktor Gastronomie und Unterhaltung

Verschiedene Branchen sind für das Taxigewerbe von besonderer Bedeutung. Hierzu zählt die **Gastronomie**. Köln verfügt über ein sehr breites Angebot gastronomischer Betriebe. Räumlich konzentriert sich das Geschehen auf die Altstadt, die Zülpicher und die Luxemburger Straße, um den Friesenplatz, im Belgischen Viertel und auf die Südstadt rund um die Severinstraße. Insgesamt verfügt Köln über ca. 3.600 gastronomische Betriebe.

- **Restaurants:** Die Anzahl der Restaurants mit herkömmlicher Bedienung ist deutlich zurückgegangen – ein für das Taxigewerbe eher nachteiliger Trend. 2006 gab es noch ca. 1.300 reguläre Restaurants
- **Kneipen und Schankwirtschaften:** Einen Boom erlebten in den letzten Jahren Kneipen und Schankwirtschaften, von denen gibt es zurzeit ca. 850 in Köln. Aus Sicht des Taxigewerbes eine positive Entwicklung.
- **Diskotheken und Tanzstätten:** Köln besitzt eine ausgeprägte Club- und Dance-Szene. Eine kaum überschaubare Zahl von Diskotheken, Clubs und Veranstaltungsorten sorgt insbesondere an den Wochenenden für Nachfrage auch im Taxigewerbe.
- **Bar- und Vergnügungslokale:** Vergleichsweise gering ist dagegen die Zahl der Bars und Vergnügungslokale. Ein veritables Rotlicht-Viertel wie z.B. in Hamburg St. Pauli, das dort eine starke Quelle der Taxinachfrage bildet, ist in Köln nicht zu erkennen.

2.5.8 Nachfragefaktor Tourismus

Der Tourismus bildet einen zunehmend wichtig werdenden Faktor der Kölner Wirtschaft. Seit Mitte der 1990er Jahre hat allein das Übernachtungsaufkommen um 78% zugenommen! Neben der ortsansässigen Bevölkerung sind die Besucher der Stadt ein wichtiger Nachfragefaktor für das Taxigewerbe.



- **Wachsende Kapazitäten:** Im bundesweiten Großstadtvergleich belegt das Kölner **Übernachtungsgewerbe** einen der vorderen Plätze. 2008 lag die Kapazität bei 25.373 Betten in 245 Beherbergungsbetrieben. Gemessen an der Zahl der Übernachtungen pro Einwohner rangiert Köln an sechster Stelle – nach den Messestädten Hannover, Frankfurt a.M., München, Düsseldorf und nach Berlin.
- **Stagnierende Übernachtungszahlen:** Zwischen 2000 und 2007 verzeichneten die Kölner Hoteliers eine stetige Zunahme: Die Zahl der Übernachtungen nahm um ca. ein Drittel zu. Internationale Großereignisse wie der katholische Weltjugendtag 2005, die Fußballweltmeisterschaft 2006 und der evangelische Kirchentag 2007 trugen zu diesem guten Ergebnis bei. 2008 gab es mit 2,4 Mio. Besuchern jedoch ein Minus von vier Prozent gegenüber dem Vorjahr.

- **Ausländeranteil:** Von besonderer Bedeutung für das Taxigewerbe sind **ausländische Übernachtungsgäste:** In Köln rangierte deren Anteil 2008 bei ca. 35%. Wichtigstes Herkunftsland ist Großbritannien (17%), gefolgt von den Niederlanden und den USA.
- **Flugtouristen:** Ein Motor des Tourismusbooms der vergangenen Jahre ist der rasch wachsende Flugtourismus, von dem Köln in besonderer Weise profitiert hat. In einer Studie zur regionalwirtschaftlichen Auswirkung des Low Cost-Marktes im Raum Köln / Bonn wurden die Budgets der Low Cost Passagiere, immerhin ca. 4 Mio. Touristen und Geschäftsreisende, für 2003 ausgewertet. Danach gab dieses Segment 14% für „Transport“ in der Region Köln / Bonn aus. Zum Vergleich: 30% entfielen auf Gastronomie, 28% auf Unterkunft, 22% auf Einkäufe.
- **Räumliche Konzentration:** Ungünstig für das Taxigewerbe ist die **Konzentration des Bettenangebots** auf die Altstadt, insbesondere um den Hauptbahnhof und um den Dom. Erhebliche Kapazitäten stehen im Umfeld der Messe zur Verfügung. Einmal wieder zeigt sich: Köln ist eine „Stadt der kurzen Wege“.

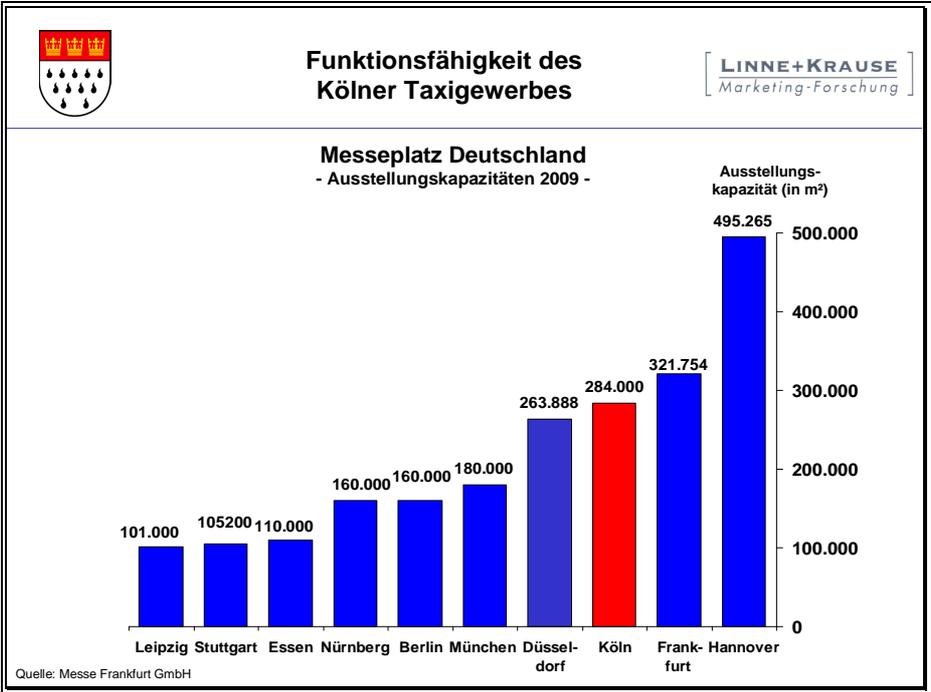
2.5.9 Nachfragefaktor Kultureinrichtungen

Dem Kultur- und Städtetourismus bietet Köln mit dem Welterbe Dom, dem Rhein und der historischen Altstadt Attraktionen von internationaler Bedeutung. Köln besitzt ein vielfältiges Kulturleben mit reichhaltigen Angeboten an Theatervorstellungen, Konzerten und Events.

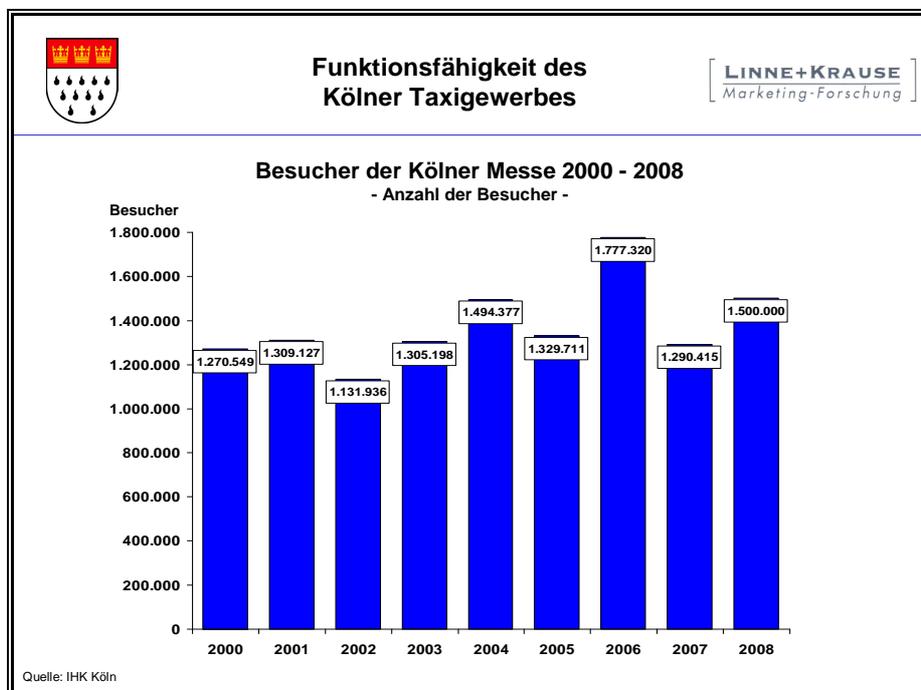
- **Städtische Bühnen / Philharmonie:** Als Frequenzbringer für das Taxigewerbe kommen die **Oper Köln** und das **Schauspielhaus Köln** in Betracht. Die Aufführungen kleinerer Spielstätten einberechnet, besuchen jährlich ca. 400.000 Menschen die über 1.000 Veranstaltungen der städtischen Bühnen. Auf ca. 370 Veranstaltungen mit mehr als 500.000 Besuchern kam in der Spielzeit 2006/2007 die Kölner **Philharmonie**.
- **Private Bühnen:** Einen anderen Markt bedienen die zahlreichen **Musik- und Sprechbühnen** der Stadt, die ebenfalls einen Nachfragefaktor für das Taxigewerbe darstellen. Besonders reich ist die Stadt an Aufführungsstätten für Kleinkunst, Variété, Kabarett, Comedy, Performance u.ä. – darunter so traditionsreiche Bühnen wie das Millowitsch-Theater oder das Senftöpfchen. Eine Nachfragequelle des Kölner Taxigewerbes bildet zudem der Musical Dome.
- **Kinos:** Als taxirelevanter Nachfragefaktor kommen weiterhin die **Kinos** der Stadt in Betracht. Film- und Kinokultur sind in der Medienstadt Köln ausgeprägt. Mit mehr als 50 Leinwänden bietet die Stadt dem Publikum ein umfassendes Filmangebot. Aber auch die Kinos in Köln haben unter der rückläufigen Konsumbereitschaft zu leiden. Während in den Spitzenjahren 2000 – 2002 mehr als 3 Mio. Besucher kamen, sank die Zahl der Kölner Kinogäste 2007 auf gut 2,4 Mio.
- **Museen:** Zudem verfügt Köln über mehr als 30 **Museen und Ausstellungshäuser**. Die Bandbreite reicht von Kunstmuseen bis hin zur kleinen Spezielsammlungen, darunter das Wallraf-Richartz-Museum, Museum Ludwig, Römisch-Germanisches Museum, Imhoff-Schokoladenmuseum und das Kölner Karnevalsmuseum. Allein die städtischen Museen zogen 2006 über 1,51 Mio. Besucher an, konnten damit das Rekordergebnis von 1,91 Mio. Besuchern im Jahr 2004 aber nicht erreichen.

2.5.10 Nachfragefaktor Messe

Seit dem Mittelalter ist Köln bedeutender europäischer Handelsplatz. Mit jährlich mehr als 70 Messen, darunter ca. 30 internationale Leitmessen, ist die **Koelnmesse** ein herausragender Nachfragefaktor für das örtliche Taxigewerbe. Nimmt man die Hallenkapazität zum Maßstab, so ist Köln nach Hannover und Frankfurt a.M. die Nummer 3 unter den deutschen Messeplätzen. Weltweit belegt Köln Rang 4.



- **Beständige Nachfrage:** Für das Taxigewerbe erweist sich die Messe als relativ **beständiger Frequenzbringer**. Mit Blick auf die Besucherzahlen hat die Kölnmesse nur moderate Schwankungen zu verzeichnen. 2006 war mit ca. 1,77 Mio. Besuchern ein „starkes Messejahr“, während 2005 und 2007 mit jeweils etwa 1,3 Mio. Besuchern schwächer verliefen. Mit ca. 1,5 Mio. Besuchern war 2008 ein mittleres Messejahr. Konjunkturbedingt wird das Messejahr 2009 voraussichtlich aber deutlich ungünstiger ausfallen.
- **Zahlreiche Messtage:** Günstig für das Taxigewerbe: Das Kölner Messejahr zählt i.d.R. ca. 180 Messtage. Zum Vergleich: Die Frankfurter Messe kommt auch in „starken“ Jahren allenfalls auf gut 80 Messtage.



- **Gamescom:** Zum Überraschungserfolg - auch für die Taxinachfrage - hat sich im August 2009 die erstmals in Köln abgehaltene Computerspiel-Messe **Gamescom** entwickelt: Mit ca. 245.000 Besuchern und ca. 460 Ausstellern ist die Gamescom quasi „aus dem Stand“ zur besucherstärksten Kölner Messe avanciert.
- **Intermot:** Nimmt man die Zahl der Besucher zum Maßstab, so ist die bedeutendste traditionelle Messeveranstaltung die alle zwei Jahre stattfindende Internationale Motorrad- und Rollermesse **INTERMOT**. 2008 kamen 173.000 Besucher und etwa 1.000 Aussteller.

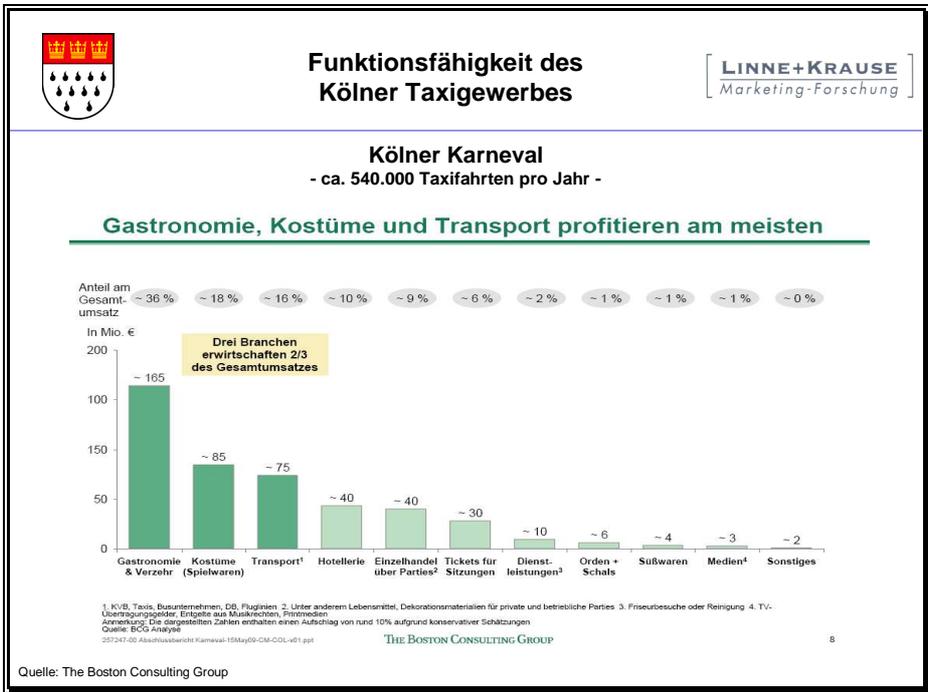
- **Weitere Zweijahres-Messen:** Weitere Messen im zweijährlichen Turnus sind die **Anuga** und die **Photokina**. Zu der Leitmesse rund um das Thema Lebensmittel kamen im Oktober 2009 ca. 153.000 Besucher (2007: ca. 163.000) und ca. 6.500 Aussteller. Die Leitmesse der Foto- und Imaging-Branche, brachte im Oktober 2008 ca. 900 Aussteller und knapp 117.000 Besucher in die Messehallen. Eine für das Taxigewerbe bedeutsame Messe ist die Internationale Dental-Schau (**IDS**), die im Frühjahr 2009 1.724 Aussteller aus 57 Ländern und etwa 106.000 Besucher zählte (2007: ca. 101.000 Besucher). Nicht zuletzt ist Köln Veranstaltungsort der Europäischen Taximesse.
- **Jährliche Fach-Messen:** Wichtigste jährliche Fach-Messe ist die siebentägige **imm Cologne** (Internationale Möbel- und Einrichtungsmesse), zu der im Januar 2008 ca. 1.100 Aussteller und knapp 250.000 Fachbesucher kamen. Die Messe der Möbelleieferer **Interzum** zog 2007 gut 1.200 Aussteller und 52.3000 Fachbesucher an.
- **Taxinutzung:** Repräsentative Erhebungen zur Taxinutzung an der Messe existieren nicht. Anlässlich der Anuga 2009 wurde jedoch eine Zählung durchgeführt. Zu Spitzenzeiten führen bis zu 700 Taxen pro Stunde das Messegelände an!
- **Nachteile für das Taxigewerbe:** Ungünstig für das Kölner Taxigewerbe bleibt aber die gute verkehrlichen **Anbindung der Messe**. Das Messegelände ist sowohl vom Kölner Hauptbahnhof wie auch von Flughafen Köln Bonn in wenigen Minuten mit der **S-Bahn** zu erreichen und besitzt einen eigenen **ICE-Fernbahnhof** mit Halt von ICE- und IC-Zügen. Zudem stehen auf dem Gelände ca. 15.000 Parkplätzen bereit.

2.5.11 Nachfragefaktor Kongresse und Events

Neben dem Messengeschehen profitiert das Kölner Taxigewerbe von Kongressen, Konferenzen und Events. In den letzten Jahren hat sich dieser Wirtschaftszweig auch in Köln zur Boombranche entwickelt. Köln steht nach Berlin, München und Frankfurt a.M. auf Rang 4 der deutschen Veranstaltungsziele.

- **Kapazitäten:** In Köln stehen über 130 größere Kongress- und Veranstaltungsstätten mit rund 900 Räumen und insgesamt weit über 100.000 Plätzen zur Verfügung. Die **Lanxess-Arena** (bis zu 20.000 Besucher; ca. 1.000 Mitarbeiter) gilt als größte Veranstaltungsstätte Deutschlands. Rund 15.000 Personen finden im **Congress-Centrum** der Koelnmesse Platz. Weitere Kapazitäten stehen in den **Rheinparkhallen** (ca. 3.200 Besucher) und dem **Gürzenich** (ca. 1.000 Besucher) bereit. Auch Flughafen Köln verfügt über weitere Konferenz-Kapazitäten.
- **Kongresse:** Mit jährlich ca. 100 großen Kongressen zählt Köln zu den wichtigen Kongressorten Europas. Damit wurde 2005 ein neuer Rekord aufgestellt. (2004: ca. 80 Veranstaltungen). Kongresse und Tagungen sichern in Köln mehr als 3.000 Arbeitsplätze und induzieren einen Umsatz von jährlich ca. 270 Mio. €, von dem auch das Taxigewerbe partizipiert.
- **Internationale Großevents:** Köln ist wichtiger Austragungsort internationaler Großveranstaltungen wie dem Weltjugendtag (2005, ca. 1,2 Mio. Teilnehmer), der Fußballweltmeisterschaft 2006, dem Weltkirchentag 2007 oder des Deutschen Evangelischen Kirchentages. Auch hier entsteht für das Taxigewerbe Nachfrage.
- **Sportevents:** Jährlich ziehen Sportveranstaltungen viele Tausende Menschen nach Köln. Relevant für die Taxinachfrage sind die Heimspiele des FC-Köln. Aber auch zahllose andere Sportevents wie Länderspiele, Marathonveranstaltungen etc. sorgen für ortsfremde Taxinachfrage.
- **Weitere Events:** Köln ist Schauplatz zahlreicher so unterschiedlicher Events wie c/o Pop, Lit.cologne, Cologne Pride, den Kölner Lichtern (2009 rund 800.000 Besucher), zahlreichen Märkten, Festen und musikalischen Veranstaltungen. Auswirkungen auf die Nachfrage im Taxigewerbe haben zudem die sieben Weihnachtsmärkte, die jährlich von ca. 4 Mio. Besuchern frequentiert werden.

- Karneval:** Das mit Abstand wichtigste Einzelevent ist jedoch der Karneval, der jedes Jahr die Domstadt in Besitz nimmt und damit auch dem Kölner Taxigewerbe eine 5. Jahreszeit beschert. Der Kölner Karneval ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor: Er generiert Umsätze in Höhe von jährlich ca. 460 Mio. € und sichert ca. 5.000 Arbeitsplätze. Der wochenlange karnevalistische „Ausnahmestand“ mit seinen mehr als 550 Veranstaltungen, unzähligen Privatveranstaltungen, dem gesteigerten Gastronomiebesuch und dem Karnevalstourismus (ca. 2 Mio. Besucher) verleiht auch dem Taxigewerbe zusätzliche Nachfrage. Nach Berechnungen von Boston-Consult generiert der Kölner Karneval pro Jahr ca. **540.000 Taxifahrten** bzw. Erlöse in Höhe von ca. 5 bis 6 Mio. €.



2.5.12 Nachfragefaktor Heil- und Gesundheitsbranche

Köln verfügt über eine sehr gute **medizinische Infrastruktur**. Anders als in kleineren Städten oder in Flächenkreisen ist die Bedeutung von Krankenfahrten in Köln eher mäßig. Für die stationäre Behandlung stehen in Köln 24 Krankenhäuser mit zusammen mehr als 7.000 Betten zur Verfügung:

STADT KÖLN WICHTIGE MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN	
Krankenhäuser	Betten
Kliniken der Stadt Köln (Holweide, Merheim, Kinder-KKH)	1.502
Klinikum der Universität zu Köln	1.306
Rheinische Kliniken Köln	498
Krankenhaus Porz am Rhein	443
St. Elisabeth-Krankenhaus (Hohenlind)	434
Evangelisches Krankenhaus Kalk	351
Krankenhaus der Augustinerinnen	318
St. Franziskus-Krankenhaus	310
Heilig Geist Krankenhaus	279
Eduardus Krankenhaus	287
St. Vinzenz-Hospital	267
Evangelisches Krankenhaus Weyertal	247
Malteser Krankenhaus St. Hildegardis	245
St. Antonius Krankenhaus	214
Q.: Angaben der Träger	

- **Maximalversorgung:** Die wichtigste Einzelposten der stationären Gesundheitsversorgung bilden das Klinikum der Universität zu Köln mit ca. 1.300 Betten und die Kliniken der Stadt Köln. Allesamt sind Einrichtungen der Maximalversorgung.
- **Mittelgroße Häuser:** Mit den Rheinischen Kliniken Köln, dem Krankenhaus Porz und dem St. Elisabeth-Krankenhaus (Hohenlind) verfügt die Stadt daneben über drei Einrichtungen mit der Dimension eines Kreiskrankenhauses. Hinzu kommen zahlreiche kleinere konfessionelle Häuser.
- **Schwerpunktpraxen:** Weiterhin arbeiten in der Stadt fünf Diabetologische Schwerpunktpraxen, drei Dialysezentren und mehrere Ärzte mit ambulanter Chemo- oder Radiotherapie. Solche Praxen sind für das Taxigewerbe als Zielort von (noch durch die Krankenkassen erstatteten) Serienfahrten von besonderer Bedeutung.

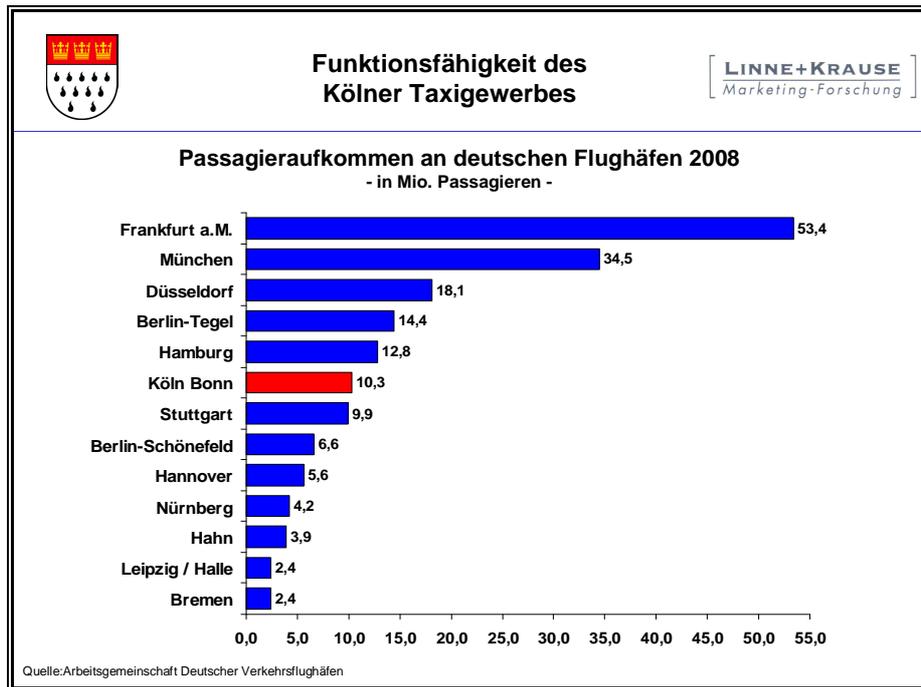
2.6 Nachfragefaktoren im verkehrswirtschaftlichem Umfeld

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

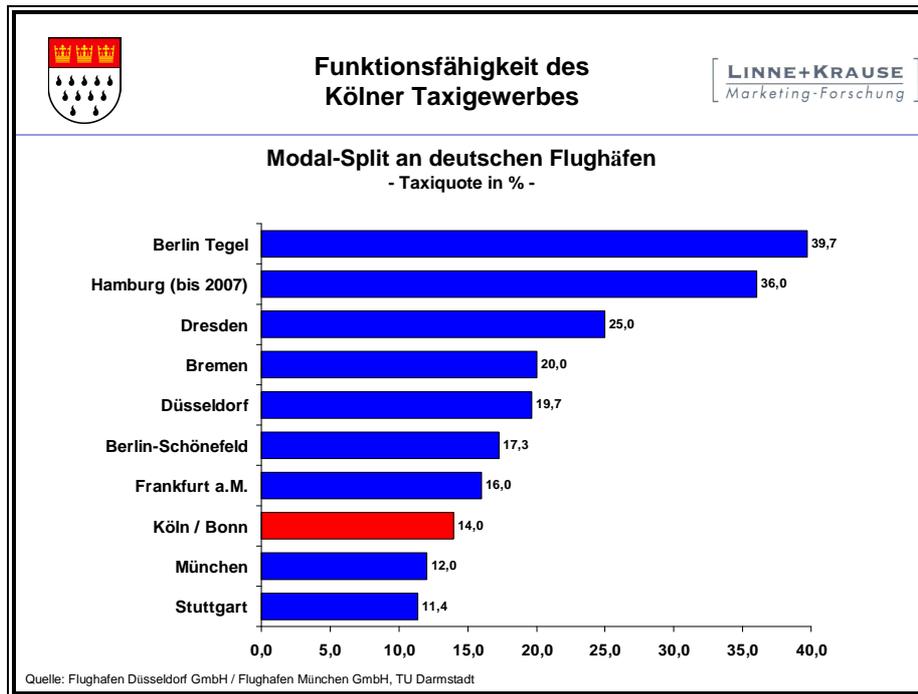
Köln ist in den stark ausgebauten Verkehrskorridor Rheinschiene eingebunden. Die Stadt selbst weist eine hervorragende Verkehrsinfrastruktur auf – ein Wettbewerbsumfeld von dem das Taxigewerbe einerseits profitiert, in dem es sich andererseits aber auch behaupten muss.

2.6.1 Nachfragefaktor Flughafen

Der Köln Bonn Airport hat sich in den vergangenen Jahren zum wichtigsten deutschen Low-Cost Standort entwickelt. Knapp zwei Drittel der Flüge sind Low-Cost Flüge. Günstig für das Taxigewerbe: Der Flughafen ist ca. 15 km von der Kölner Innenstadt entfernt, so dass Flughafentouren meist besonders „werthaltig“ sind. Ein Drittel der Kölner Taxiflotte kann am Flughafen aufgestellt werden (ca. 400 Taxihalteplätze). Und auch ein Drittel (mit ca. 24% der Flotte) der in dieser Untersuchung befragten Taxiunternehmer gab an, sich überwiegend am Flughafen bereitzustellen.



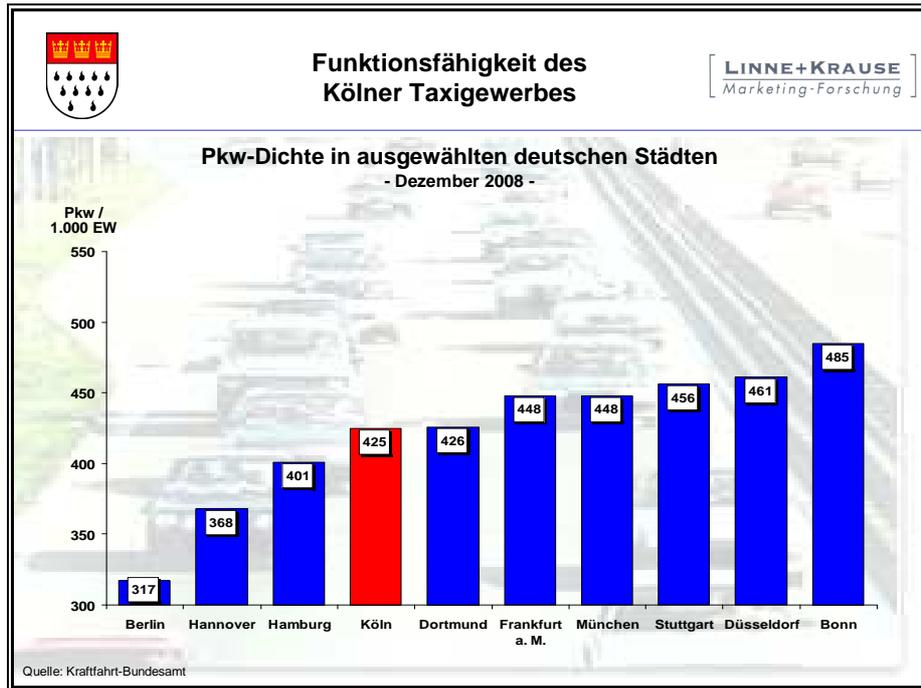
- **Verbindungen:** Planmäßig sind vom Köln Bonner Flughafen etwa 120 Flugziele in ca. 30 Ländern direkt erreichbar. Eine durchschnittliche Woche bietet ca. **1.350 Verbindungen**. Gemessen an der Zahl der Fluggäste stand der Köln Bonner Flughafen 2008 auf Rang 6 der deutschen Flughäfen.
- **Fluggastzahlen:** Im vergangenen Jahr zählte der Airport ca. **10,3 Mio. Fluggäste** - an Spitzentagen bis zu 36.000 Passagiere. Die Wirtschaftskrise hat aber auch hier zum Rückgang geführt. Bis August 2009 sank die Fluggastzahl um ca. 8%. Langfristig wird dem Airport Köln / Bonn jedoch ein kräftiges Wachstum vorausgesagt.
- **Struktur der Fluggäste:** Ca. 35% der Reisenden sind gegenwärtig **Geschäftsreisende** – erfahrungsgemäß ein besonders taxiaffines Segment. Hier machte sich die einsetzende Wirtschaftskrise bemerkbar, denn 2007 waren es noch 40% Geschäftsreisende gewesen.



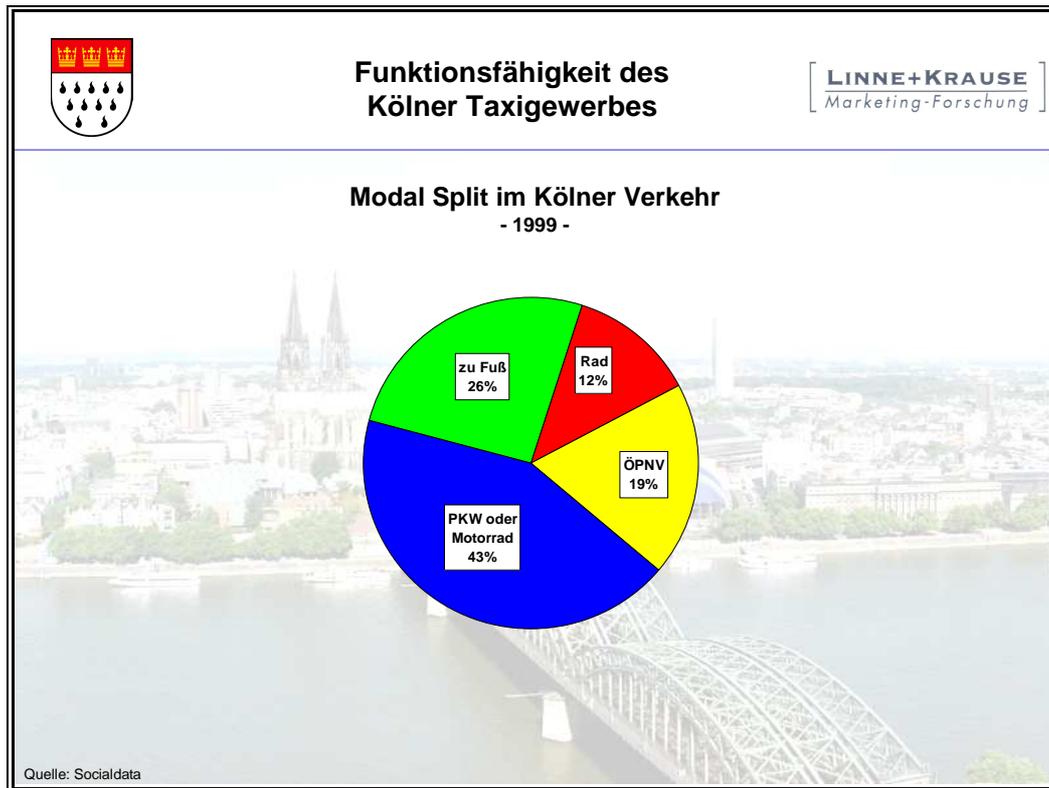
- **Mäßige Taxinutzung:** Dennoch ist der Köln Bonner Flughafen – aus der Taxi-Perspektive - ein nicht unproblematischer Standort: Nur 14% aller Flugpassagiere erreichen bzw. verlassen die Terminals per Taxi. Zum Vergleich: In Frankfurt a.M. sind es ca. 16%. An dem citynahen Flughafen ohne Schienenanbindung Berlin-Tegel ist die Taxiquote mit knapp 40% wesentlich höher.
- **Wettbewerber Schiene:** Starker Wettbewerber des Taxigewerbes am Flughafen ist der Schienenverkehr. 2004 schloss die Deutsche Bahn den Flughafenbahnhof an ihr Streckennetz an. 22% aller Passagiere reisen mit der Bahn an. Ca. 170 Züge fahren täglich den Köln Bonn Airport an, darunter ICEs der Schnellbahnstrecke nach Frankfurt a.M. Zudem halten täglich ca. 30 Regionalexpresszüge und ca. 110 S-Bahnen.
- **Wettbewerber Pkw:** Konkurrenz entsteht dem Taxigewerbe aber vor allem durch den Pkw: Knapp 60% der Fluggäste erreichen bzw. verlassen den Airport mit dem eigenen Auto oder mit einem Mietwagen. Im Flughafenbereich stehen 12.400 Parkplätze bereit – am bedeutendsten deutschen Flughafen Frankfurt a.M. sind es ca. 14.000. Weitere 5% des Verkehrs rund um den Flughafen entfallen auf Busse und sonstige Zubringerdienste.
- **Kostenaspekt:** Fahrgäste wählen das Verkehrsmittel zunehmend auch unter **Kosten-/ Nutzenaspekten** aus: Bei einer Fahrzeit von 14 Minuten mit der S-Bahn und einem Fahrpreis von 2,40 € zum Kölner Hauptbahnhof hat das stauanfällige und teurere Verkehrsmittel Taxi (typischer Fahrpreis ca. 27 €) auf der gleichen Route einen schweren Stand.

2.6.2 Nachfragefaktor Motorisierter Individualverkehr (MIV)

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



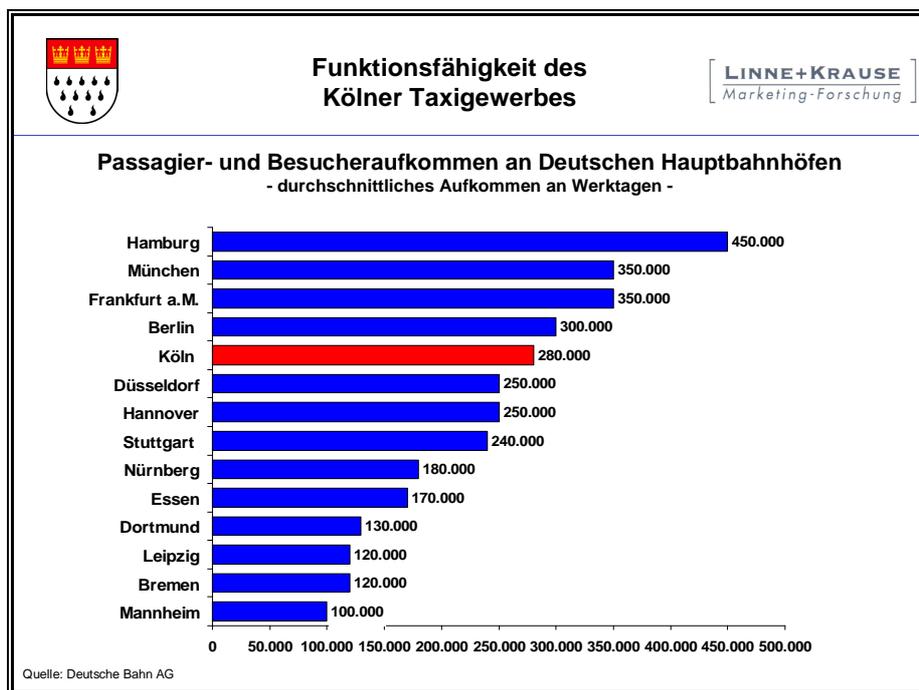
- **Pkw-Dichte:** Gemessen an anderen **Großstädten** besitzt Köln eine eher mäßige Pkw-Dichte (425 Pkw / 1.000 Einwohner). Städte wie Düsseldorf (461), Stuttgart (456) oder München (448) kommen auf wesentliche höhere Dichtewerte; Hamburg (401) oder Hannover (368) dagegen auf niedrigere Werte.



- **Modal Split:** Neben der Pkw-Verfügbarkeit bildet die **tatsächliche Nutzung** des eigenen Autos eine wichtige Rahmenbedingung für das Taxigewerbe. In dieser Hinsicht rangiert Köln leicht unter dem Durchschnitt westdeutscher Großstädte: 1999 wurden ca. 43% aller werktäglich zurückgelegten Wege mit dem Auto oder Motorrad (MIV) erledigt. Zu Fuß wurden 26%, mit dem Rad 12% und mit dem ÖPNV wurden 19% der Wege zurückgelegt.

2.6.3 Nachfragefaktor Schienenverkehr

Wirkungsvoll nimmt das Taxi seine Funktion auch als ergänzender Verkehrsträger gegenüber dem Schienenverkehr wahr. Köln gehört zu den wichtigsten **Eisenbahnknotenpunkten** Deutschlands. Bedeutender Bezugspunkt für das Taxigewerbe ist daher der Kölner Hauptbahnhof.



- **Verkehrsaufkommen:** Der Kölner Hauptbahnhof hat ein sehr **hohes Verkehrsaufkommen**. Werktäglich ist die Station Ziel bzw. Ausgangspunkt für ca. 1.200 Eisenbahnverbindungen, darunter 243 Fernverkehrszüge – eine für das Taxigewerbe besonders interessante Verkehrsart.
- **Fahrgastzahlen:** Werktäglich frequentieren ca. **280.000 Besucher und Passagiere** den Kölner Hauptbahnhof. Damit rangiert er etwa gleichauf mit den Hauptbahnhöfen von Berlin (ca. 300.000 Besucher), Düsseldorf (ca. 250.000) oder Hannover (ca. 250.000). Der Hamburger (ca. 450.000), der Frankfurter und der Münchener Hauptbahnhof (beide ca. 350.000) haben jedoch höhere Passagier- und Besucherzahlen.
- **Weitere Bahnhöfe:** Von nachgeordneter Bedeutung ist der Bahnhof **Köln Messe / Deutz**. Daneben verfügt Köln über fünf Regionalbahnhöfe und mehr als 20 S-Bahnhöfe, die als Frequenzpunkte für das Taxigewerbe örtliche Bedeutung haben.

2.6.4 Nachfragefaktor ÖPNV

Die Region Köln-Bonn verfügt über einen sehr **leistungsfähigen ÖPNV**, der dem Taxigewerbe deutliche Grenzen setzt. Das engmaschige Netz aus Stadtbahnen, S-, U- und Straßenbahnen wird durch zahlreiche Buslinien, Regionalbahnen und Regionalexpresszüge verdichtet. Täglich nutzen **ca. 850.000 Menschen** allein die Busse und Bahnen der Kölner Verkehrsbetriebe (KVB). Mehr als 25% aller Kölner besitzen Zeitfahrausweise für Bus und Bahn.

- **Modal-Split:** Etwa **19% aller werktätlich** in Köln zurückgelegten Wege entfallen auf den **ÖPNV**. Damit nimmt die Stadt eine mittlere Position unter vergleichbaren deutschen Großstädten ein. So kommen beispielsweise Bremen (17%) oder Düsseldorf (21%) auf einen ähnlichen ÖPNV-Anteil. Dagegen rangiert der ÖPNV-Anteil in Frankfurt a.M. mit 28% deutlich höher.
- **Attraktive Erschließung:** Die Stadtbahn umfasst 11 Linien mit einer Gesamtlänge von 237 km. Hinzu kommt das **S-Bahnnetz** mit 4 Linien und mehr als 295 km Liniennlänge. Das **Busnetz der Stadt** umfasst 44 Linien. Auf einer Streckenlänge von 521 km werden ca. 560 Haltestellen bedient.
- **Fahrgäste:** In und um Köln transportieren die KVB jährlich eine zunehmende Zahl von Fahrgästen. Waren es im Jahr 2000 ca. 231 Mio., so wurden 2008 ca. **262 Mio. Fahrgäste** befördert – eine Steigerung von ca. 12%. Davon entfielen ca. 198 Mio. auf die Stadtbahn, ca. 64 Mio. Fahrgäste benutzten Busse.
- **Nachtlinien:** Besondere Wettbewerbsbedeutung für das Taxigewerbe hat das hervorragend ausgebaute **Nachtliniensystem**. Mehr als ein Dutzend S-Bahn- und Buslinien fahren im Stadtgebiet – aber auch bis nach Bensberg, Bonn und Brühl – im späten Abendverkehr. Weitere rechtsrheinische Städte und Gemeinden sind mit S- und Regionalbahnlinien in das Kölner Nachtliniensystem eingebunden. Weitere Wettbewerber des Taxigewerbes sind die **2 Nachtbuslinien**, die vom Regionalverkehr Köln (RVK) betrieben werden.

Die Einbindung des Kölner Taxigewerbes in den ÖPNV steckt noch in den Anfängen. Eine wirkliche Integration kann neue Nachfragepotentiale für das Taxigewerbe erschließen. In Großstädten mit geglückter Integration rangiert der ÖPNV-Anteil am städtischen Taxiumsatz **zwischen 3% und 5%**.

3 DAS ANGEBOT AN TAXIDIENSTLEISTUNGEN

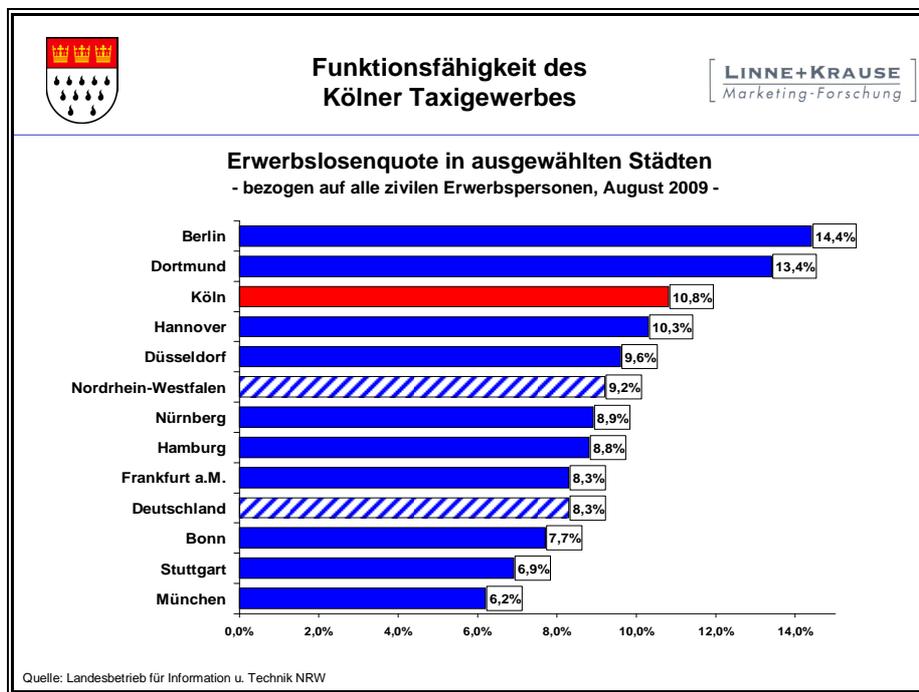
Die Angebotssituation im Taxigewerbe wird durch verschiedene betriebliche und gesamtwirtschaftliche Faktoren bestimmt:

3.1 Angebotsfaktor Arbeitsmarkt und Beschäftigung

Erfahrungsgemäß wirkt der Arbeitsmarkt in vierfacher Weise auf das Taxigewerbe:

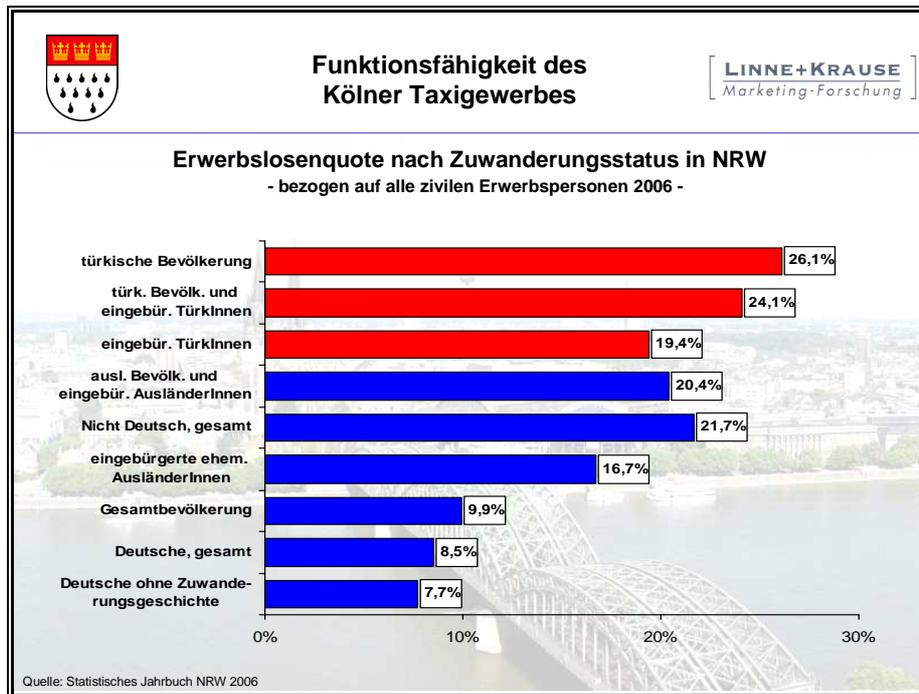
- **1. Effekt Kaufkraft:** Ein direkter Effekt resultiert aus der **sinkenden Kaufkraft**. Der Zusammenhang ist eindeutig: Hohe Arbeitslosigkeit senkt die **Nachfrage** nach Taxidienstleistungen. Taxifahrten werden als „Luxus“ betrachtet, auf den im Ernstfall verzichtet werden muss.
- **2. Effekt Druck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

Die Wechselwirkung zwischen Arbeitsmarkt und Taxigewerbe bedingen ein **branchentypisches Paradoxon**: Sinkt konjunkturbedingt die Nachfrage nach Taxidienstleistungen, steigt bzw. verhärtet sich zur gleichen Zeit das Angebot an Taxidienstleistungen. Auch in konjunkturellen Erholungsphasen stellt sich in dieser Hinsicht keine wirkliche Entspannung ein. Ein sich selbst regulierendes Marktgeschehen wird so unmöglich. Wie in den meisten vor allem dienstleistungsgeprägten Großstädten, präsentiert sich auch der Kölner Arbeitsmarkt mit charakteristischen Belastungen:



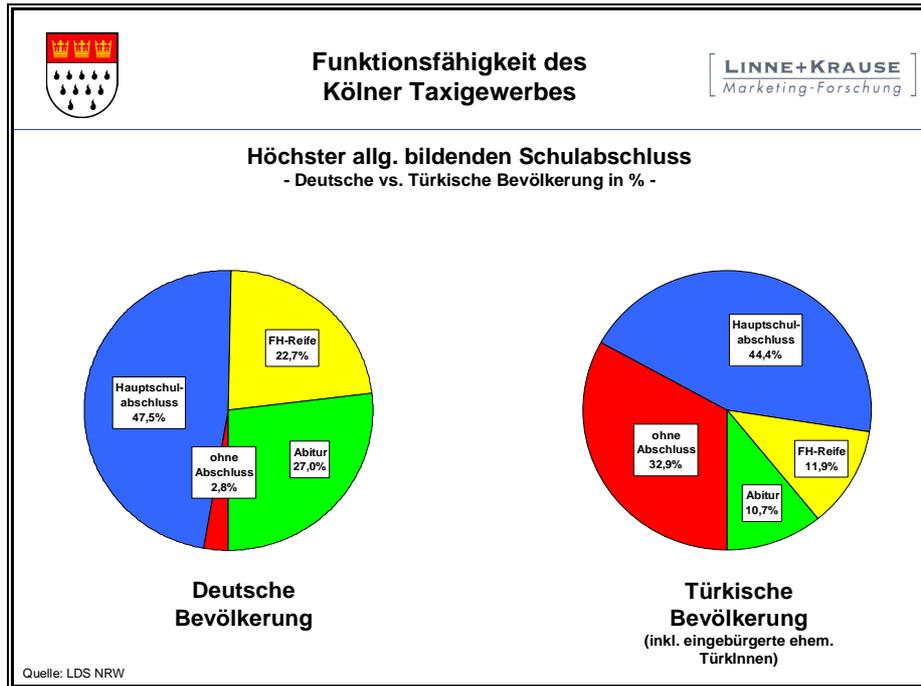
- **Beschäftigungsentwicklung:** Auch in Köln sind in den vergangenen Jahren zahlreiche Arbeitsplätze verloren gegangen. Allein zwischen 2000 und 2008 fiel etwa jeder 5. industrielle Arbeitsplatz der Stadt fort. Demgegenüber ist vor allem im Dienstleistungssektor ein Beschäftigungsaufbau zu verzeichnen – eine für das Taxigewerbe grundsätzlich günstige Entwicklung.
- **Weitgehend stabiler Arbeitsmarkt:** Die Zahl der arbeitslos Gemeldeten lag in Köln im August 2009 bei 55.577. Die Erwerbslosenrate rangiert bei 10,8% und liegt damit leicht über dem Landesdurchschnitt Nordrhein-Westfalens (9,2%). Im Vergleich zum Vorjahresmonat ist die Erwerbslosenrate in Köln etwa gleich geblieben – trotz Wirtschaftskrise. Sowohl die Kölner Arbeitsagentur wie die Kölner IHK sehen allerdings für den Arbeitsmarkt „wenig Gutes“ voraus.

- **Kurzarbeit auf hohem Niveau:** Ende August 2009 hatten gut 800 Kölner Betriebe Kurzarbeit für knapp 16.000 Beschäftigte angezeigt. Im März waren es noch 8.333 Arbeitnehmer (1,8% aller Beschäftigten) gewesen. Am stärksten von Kurzarbeit betroffen sind Exportorientierte und unternehmensnahe Dienstleister.



- **Problemgruppen:** Auch in Köln existiert ein Sockel gering qualifizierter Erwerbsloser. Ein offenkundiges Phänomen ist in diesem Zusammenhang die Erwerbslosigkeit unter Migranten. Menschen mit Migrationshintergrund gehören zu der am meisten benachteiligten Gruppe auf dem Arbeitsmarkt. Kommt hinzu, dass der Nachweis eines geregelten Einkommens im Taxigewerbe für Nicht-EU-Ausländer auch zur **Stabilisierung des ausländerrechtlichen Status** beiträgt. So entsteht ein starker nichtwirtschaftlicher Druck ins Taxigewerbe und sorgt hier für ein Angebot, dem keine Nachfrage gegenübersteht.
- **Erwerbslosigkeit und Zuwanderungsgeschichte:** Mit 20,4% Erwerbslosigkeit waren 2006 Menschen mit Zuwanderungsgeschichte in NRW mehr als doppelt so stark von Arbeitslosigkeit betroffen wie die Gesamtbevölkerung. Besonders dramatisch ist die Erwerbslosenquote der türkischstämmigen Arbeitnehmern: Mit 26,1% war die drei- bis viermal höher als die der Deutschen ohne Zuwanderungsgeschichte (7,7%). Ein Grund hierfür ist die hohe Erwerbskonzentration in den Bereichen der Wirtschaft, die in den vergangenen Jahren vom Strukturwandel und dem Abbau von Arbeitsplätzen im produzierenden Gewerbe besonders betroffen waren.

- **Mangelnde Qualifikation:** Die schlechte Positionierung vieler Türken und Türkinnen im Arbeitsleben hat vielfältige Ursachen. Entscheidend ist das niedrigere formale Bildungsniveau: Etwa ein Drittel hat keinen Schulabschluss, beim deutschen Teil der Bevölkerung liegt die Anteil unter 3%. In der Kölner Regionalwirtschaft, die in hohem Maße auf spezialisierte und qualifizierte Dienstleistungen basiert, droht die Marginalisierung insbesondere der türkischen Community.



3.2 Angebotsfaktor Marktverzerrung durch semiprofessionelle Betriebe

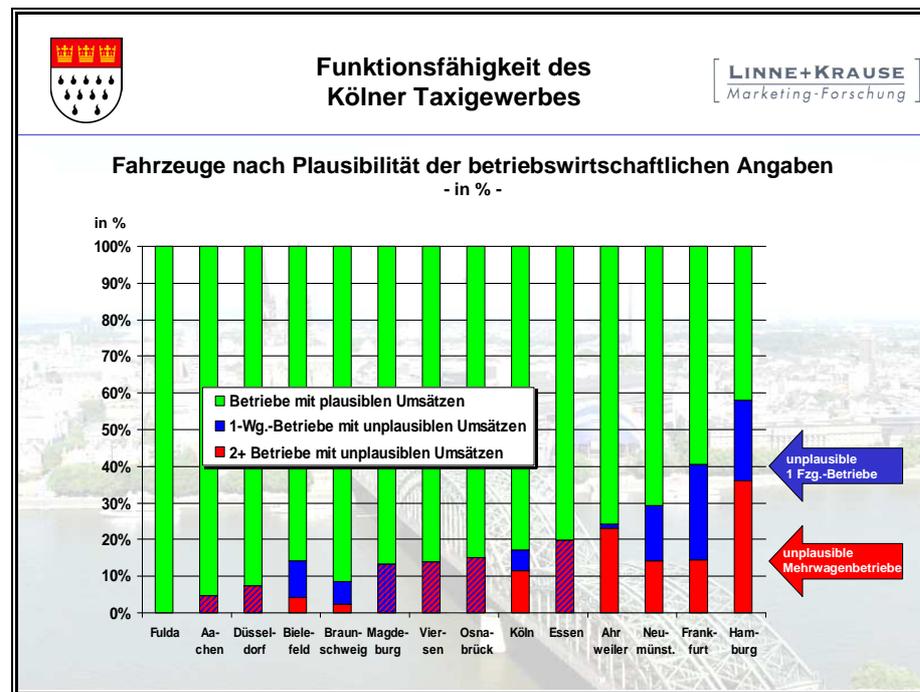
Wie auch in anderen Städten hat sich der Gutachter entschieden, bei der Darstellung der Erhebungsergebnisse zwischen zwei Gruppen zu unterscheiden:

- **Plausible oder professionelle Betriebe:** Betriebe, deren Unterlagen nach den Erfahrungen des Gutachters weitgehend plausibel bzw. nicht bereits „auf den ersten Blick“ unplausibel sind. Hier kann meist ein regulärer und weitgehend professioneller Geschäftsgang angenommen werden.
- **Unplausible oder semiprofessionelle Betriebe:** Betriebe, deren Unterlagen die betriebswirtschaftliche Logik und Plausibilität fehlt.

Als ein maßgebliches Kriterium für die oben getroffene Unterscheidung kann aus Sicht des Gutachters die Höhe des Jahresumsatzes herangezogen werden.

- **1-Fahrzeugbetriebe:** Liegt der Jahresumsatz bei 1-Fahrzeugbetrieben nachhaltig unter **30.000 €**, entsteht der Eindruck eines Nebenerwerbsbetriebs. Der Deutsche Taxi- und Mietwagenverband (BZP) geht 2006 / 2007 für Alleinfahrer (ohne Mitarbeiter) von einem Umsatz von ca. **38.600 €** aus. Einzelne umsatzstarke Kölner 1-Fahrzeugbetriebe (mit angestellten Fahrern) erzielten 2006 / 2007 Erlöse um ca. **96.000 €**. Der angenommene Schwellenwert von ca. 30.000 € ist also recht niedrig angesetzt. Niedrige Umsätze in **Einwagenbetrieben** können im Einzelfall durchaus vertretbare Gründe haben; Gründe, die z.B. in der Person des Unternehmers liegen: fortgeschrittenes Lebensalter, schwere Erkrankungen oder eine besondere familiäre Situation. Sie lassen also nicht zwingend den Rückschluss auf unzutreffende steuerliche Angaben zu. Stets ist eine Überprüfung des Einzelfalles erforderlich – unter Berücksichtigung der persönlichen Verhältnisse. Auf alle Fälle liegt aber kein professioneller Geschäftsbetrieb vor.
- **Mehrwagenbetriebe:** Für den Betrieb eines Taxis mit angestellten Fahrern setzt der Gutachter einen Jahresumsatz von mindestens **44.000 € bis 46.000 €** voraus. Unter nahezu optimalen Markt-, Konjunktur- und Einsatzbedingungen erzielen deutsche Spitzen-Taxis z.Z. Jahreserlöse zwischen **105.000 €** und **110.000 €** wie kontrollierte Messungen aus Hamburg belegen. Umsatzstarke Kölner Mehrwagenbetriebe erzielten 2006 / 2007 in der Spitze Erlöse von maximal **ca. 94.000 €**. Um sicher zu gehen, wurde der Schwellenwert, bei dem von unplausiblen Umsätzen ausgegangen wird, für Köln bei 40.000 € pro Fahrzeug angesetzt.

- **Kosten:** Ebenso wenig wie die Umsatzdaten sind die **Kosten** der unplausiblen Betriebe nachvollziehbar. Das betrifft in erster Linie die variablen Kosten (besonders die **Kraftstoffkosten**) und die **Personalkosten**. Ob und in welchem Maße tatsächlich Verkürzungstatbestände vorliegen, kann nur vermutet werden.



- **Semiprofessionelle:** Der Marktanteil der Betriebe mit unplausiblen betriebswirtschaftlichen Unterlagen ist nicht unerheblich: Etwa 18% der Kölner Taxiunternehmen mit ca. 17% der Kölner Taxiflotte zählen zu dieser Gruppe. In anderen Großstädten schwankt der Anteil „semiprofessioneller Taxis“ erfahrungsgemäß zwischen 5% (Aachen), 40% (Frankfurt) und 20% (Essen). In Extremfällen wie z.B. in der Hansestadt Hamburg wurde 2004 sogar ein Anteil von ca. 58% erreicht¹. Auf überschaubaren und funktionsfähigen Taximärkten wie z.B. dem der Stadt Fulda existiert dagegen kein einziges Unternehmen dieser Kategorie. Eine offen illegale „Vermieter-Szene“ wie in Hamburg ist in Köln nur in Ansätzen zu erkennen.
- **Mehrwagenbetriebe:** Kritischer ist die Situation der **Kölner Mehrwagenbetriebe:** Knapp die Hälfte der semiprofessionellen Betriebe sind Mehrwagenbetriebe, die zusammen ca. 12% der Kölner Taxiflotte (ca. 140 Fahrzeuge) stellen.

¹ Für Hamburg wurde das Kriterium für betriebswirtschaftliche Unplausibilität mit durchgängig 25.000 € Jahresumsatz niedriger als in Köln angesetzt.

Insgesamt zeichnet sich auch für Köln ein Bild ab, das auf **Marktverzerrungen** durch semi-professionelle Anbieter schließen lässt, auch wenn Verhältnisse wie in Hamburg oder Frankfurt nicht erreicht werden.

Köln bildet aber grundsätzlich keine Ausnahme. Der **Bundesrechnungshof** hat sich 2006 mit der Problematik beschäftigt und verweist auf das gravierende Aufsichtsdefizit der Finanzverwaltung: *„Da das derzeitige Kontrollsystem nicht in der Lage ist, die Missstände wirkungsvoll zu unterbinden, bleibt der größte Teil der ungesetzlichen Handlungen ungeahndet. Dadurch werden die öffentlichen Haushalte ganz massiv geschädigt. Dieser Zustand trifft besonders die noch verbliebenen ehrlichen Unternehmen und deren Beschäftigte. Sie erleiden erhebliche Wettbewerbsnachteile.“*

Auch in der Domstadt macht sich ein Aufsichtsdefizit bemerkbar – wenn auch milder als an anderenorts. Positiv gewirkt haben dürfte:

- **Prüfungspraxis der Genehmigungsbehörde:** Schon seit vielen Jahren hat das Amt für öffentliche Ordnung eine kontinuierliche Beobachtung des Marktes im Sinne einer Beurteilung der Funktionsfähigkeit durchgeführt. Damit wurde ein beständiger Druck auf das Gewerbe ausgeübt. Die Folge: Offenkundige „Schwarzzonen“ sind im Kölner Taxigewerbe seltener als in anderen Großstädten. Größere Bedeutung haben in Köln dagegen die weniger augenfälligen „Grauzonen“.
- **Wettbewerbsintensität:** Eine Folge der kontinuierlichen Marktbeobachtung ist die eher moderate Wettbewerbsintensität auf dem Kölner Taximarkt auf Grund der Genehmigungsbeschränkungen: Die Kölner Taxidichte ist nur etwa halb so hoch wie z.B. die in Düsseldorf oder Frankfurt. Dadurch ist die Lage in der Domstadt grundsätzlich weniger zugespitzt als in vergleichbaren Metropolen.
- **Prüfungspraxis der Finanzverwaltung:** Seit vielen Jahren arbeiten die Kölner Finanzämter mit einer so genannten „Branchenabhandlung Taxiunternehmen und Mietwagen“. Diese bundesweit einmalige Richtlinie ist maßgeblich für die Prüfungspraxis der Kölner Finanzämter. Grundsätzlich sind die darin enthaltenen Richtwerte überwiegend realistisch. In einigen wichtigen Punkten bedürfen sie jedoch der Aktualisierung und Differenzierung. Leider beinhaltet die Richtlinie aber auch Unzutreffendes. Trotz aller Unzulänglichkeiten ist die Branchenabhandlung aber ein wichtiges Instrument im Kampf gegen irreguläre Geschäftspraktiken, die jedoch dringend der Überarbeitung bedarf.

3.3 Angebotsfaktor Betriebe

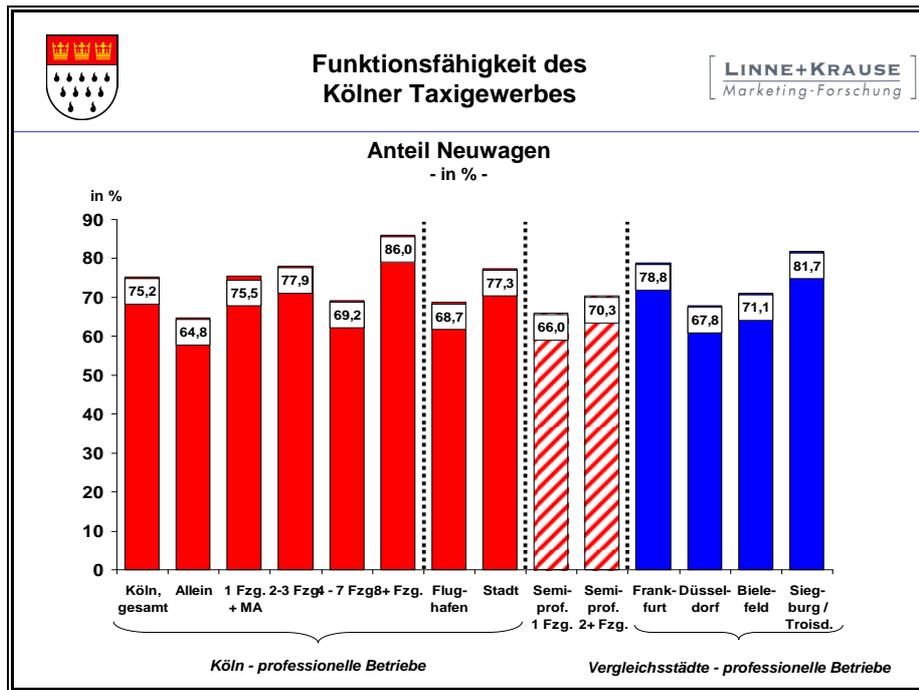
Kennzeichnend für das Kölner Taxigewerbe ist die Kleinteiligkeit seiner Betriebe. **Kleine Betriebe:** Das Gewerbe besteht gegenwärtig aus **ca. 785 Betrieben** mit zusammen **1.217 Fahrzeugen**. Im Durchschnitt besitzen die Kölner Taxibetriebe also ca. 1,55 Taxis.

STADT KÖLN BETRIEBE NACH MITARBEITERN, 2008														
	Köln										Vergleichsstädte / Regionen (nur professionelle Betriebe)			
	Professionelle Betriebe								Semi.prof.					
	nach Betriebsgröße						überwiegend am							
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-7 Fzg.	8+ Fzg.	Flug- hafen	Stadt	1 Fzg.	2+ Fzg.	Frank- furt	Düs- seldorf	Biele- feld	Sieg- burg / Troisd
Alleinfahrer	22,6%	100%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	29,7%	19,0%	59,6%	0,0%	24,7%	35,6%	24,6%	0,0%
mit Mitarbeitern	77,4%	0,0%	100%	100%	100%	100%	70,3%	81,0%	40,4%	100%	75,3%	64,4%	75,4%	100%
davon mit Vollzeitmitarb.	39,2%	-	17,6%	58,4%	91,7%	92,3%	33,0%	41,9%	10,5%	60,5%	29,3%	64,8%	33,7%	39,3%
Ø Vollzeit- mitarb.	3,8	-	1,0	2,2	5,3	16,4	2,1	4,4	1,0	2,5	2,9	3,2	2,8	2,2
davon mit Teilzeitmitarb.	38,9%	-	28,2%	49,5%	66,7%	53,8%	28,9%	43,2%	26,3%	58,1%	36,4%	23,5%	24,0%	60,7%
Ø Teilzeitmitarb.	2,1	-	1,1	2,2	4,0	4,3	1,5	2,3	1,2	2,2	2,3	2,1	1,8	3,5
davon mit 400 €-Kraft	78,1%	-	70,7%	84,2%	100%	92,3%	73,2%	80,2%	73,7%	81,4%	42,1%	77,7%	85,6%	100 %
Ø 400 €-Kräfte	2,8	-	1,2	2,3	5,8	16,8	1,7	3,2	1,4	2,9	2,4	4,0	2,1	6,5
davon mit Familienangeh.	11,9%	-	11,6%	10,9%	12,5%	23,1%	15,5%	10,4%	0,0%	11,6%	6,9%	12,7%	16,3%	32,1%
Ø Familien- angehörige	1,1	-	1,1	1,2	1,0	2,3	1,1	1,3	-	1,6	1,1	1,4	1,1	1,1

- **Alleinfahrer:** Auch der Typ des **Alleinfahrers** hat in Köln noch Bestand: Knapp 23% aller professionellen Betriebe gehört zu dieser Gruppe. Insbesondere unter den überwiegend auf den Flughafen orientierten Unternehmen haben Alleinfahrer einen hohen Anteil von ca. 30%.
- **Personaleinsatz:** Auch das professionell arbeitende Kölner Taxigewerbe wird wenig **personalintensiv** betrieben: Nur ca. 75% der Betriebe beschäftigen Mitarbeiter. Eine alarmierende Beobachtung: Auch unter den **Semiprofessionellen** arbeiten zahlreiche Betriebe **mit Mitarbeitern**; häufig sogar mit Vollzeitkräften – eine betriebswirtschaftlich kaum denkbare Konstellation.
- **Vollzeitbeschäftigten:** Höher als anderenorts ist bei den professionellen Kölner Betrieben der Anteil der Vollzeitbeschäftigten (ca. 39%). Mit der Zahl der Fahrzeuge steigt der Anteil der Vollzeitbeschäftigten: Bei den Großbetrieben mit 8 und mehr Fahrzeugen liegt er bei ca. 92%.
- **400-€-Jobs:** Große Bedeutung haben **geringfügige Arbeitsverhältnisse** (ca. 78%). Praktisch alle größeren Betriebe beschäftigen Mitarbeiter mit so genannten 400 €-Jobs.
- **Teilzeitbeschäftigte:** Bedeutung hat weiterhin die **Teilzeitbeschäftigung**: Gut 39% der professionellen Betriebe beschäftigen solche Kräfte – im Durchschnitt 2,1 Mitarbeiter.
- **Familienangehörige:** Relativ geringe Bedeutung haben **mithelfende Familienmitglieder**, die in ca. 12% der professionellen Betriebe zum Einsatz kommen – insbesondere in Mehrfahrzeugunternehmen.

3.4 Angebotsfaktor Fahrzeugflotte

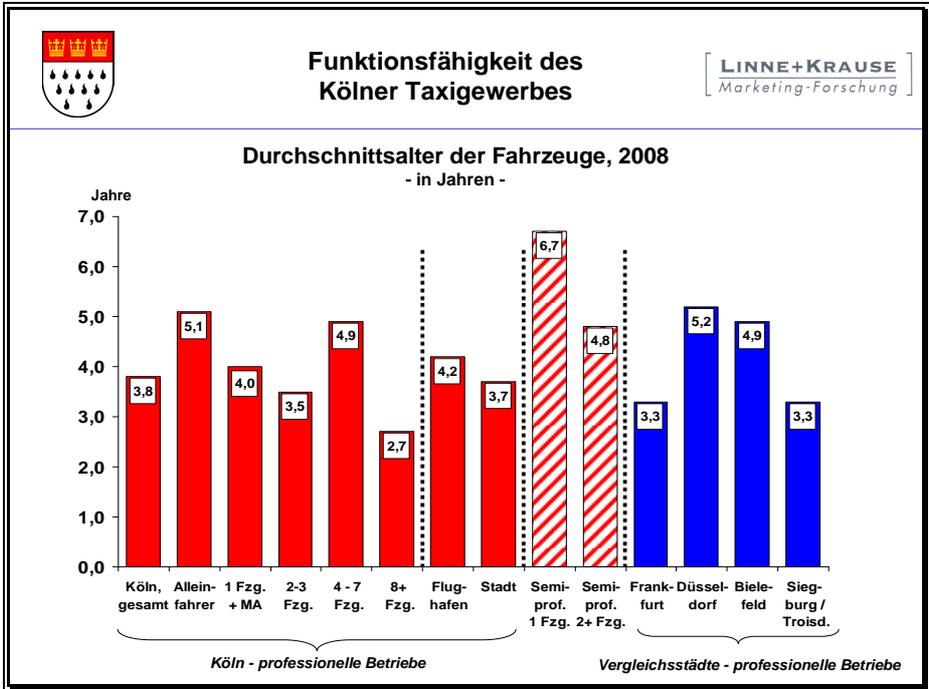
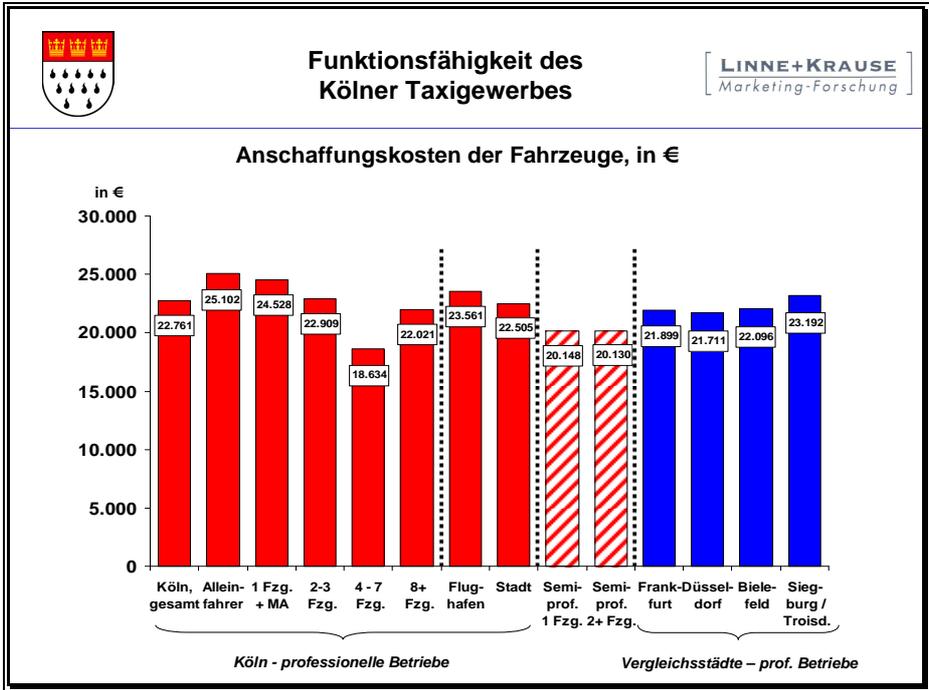
Insgesamt präsentiert sich die Ausstattung der Kölner Fahrzeugflotte vergleichsweise günstig:



- Neuwagenanteil:** Mit einem Neuwagenanteil von ca. 75% wird bei den professionellen Betrieben ein recht guter Wert erzielt – ähnlich wie in Frankfurt, jedoch z.T. besser als in Düsseldorf (ca. 68%), Bielefeld (ca. 71%), Aachen (ca. 59%) oder Hamburg (61%). Leicht unterdurchschnittlich ist der Anteil an Neuwagen bei den Alleinfahrern (ca. 65%) und bei den „Flughafen-Fahrern“ (ca. 69%). Insbesondere bei den Großbetrieben mit 8 und mehr Fahrzeugen ist dagegen ein recht erfreuliches Niveau (ca. 86% Neuwagen) zu erkennen. Bemerkenswert: Auch die semiprofessionell betriebenen Fahrzeuge wurden zu ca. knapp 70% neu beschafft.

STADT KÖLN BESCHAFFUNG DER FAHRZEUGE, 2008 - IN % -															
	Köln										aktueller Vergleich				
	Professionelle Betriebe								Semi.prof.						
	nach Betriebsgröße						überwiegend am								
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4 - 7 Fzg.	8+ Fzg.	Flughafen	Stadt	1 Fzg.	2+ Fzg.					Frankfurt
neu (in %)	75,2	64,8	75,5	77,9	69,2	86,0	68,7	77,3	66,0	70,3	78,8	67,8	71,1	81,7	
gebraucht (in %)	24,8	35,2	24,5	22,1	30,8	14,0	31,3	22,7	34,0	29,7	21,2	32,2	28,9	18,3	
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
Preis in €	neu	24.757	27.914	26.467	24.897	22.175	22.841	26.085	24.385	24.053	23.531	24.508	26.340	25.414	24.523
	gebraucht	16.474	19.759	18.108	16.740	10.693	16.986	18.055	15.743	13.121	11.244	12.094	11.625	13.771	17.337
	gesamt	22.761	25.102	24.528	22.909	18.634	22.021	23.561	22.505	20.148	20.130	21.899	21.711	22.096	23.192

- Investitionssumme:** Im Durchschnitt liegt die **Investitionssumme** der professionellen Kölner Taxis bei ca. 22.800 € pro Fahrzeug. Die zum Zeitpunkt der Anschaffung teuersten Fahrzeuge finden sich bei den Alleinfahrern (ca. 25.100 €), den 1-Fahrzeugbetrieben mit Mitarbeitern (ca. 24.500 €) sowie bei den Flughafen-Fahrern (ca. 23.600 €). Geringwertigere Fahrzeuge (ca. 18.600 €) sind dagegen insbesondere bei mittelgroßen Betrieben mit 4 bis 7 Fahrzeugen zu beobachten. Mit einem durchschnittlichen Kaufpreis von ca. 20.100 € rangieren semiprofessionell betriebene Taxis nur unwesentlich unter dem Wert professioneller Taxis!
- Gebrauchtfahrzeuge:** Relativ günstig ist in Köln der Wert der Gebrauchtfahrzeuge mit durchschnittlich ca. 16.500 €. Ausrutscher „nach unten“ sind lediglich bei den Betrieben mit 4 bis 7 Fahrzeugen zu erkennen (ca. 10.700 €).
- Durchschnittsalter:** Vergleichsweise günstig ist das Durchschnittsalter der professionell betriebenen Fahrzeuge von ca. 3,8 Jahren. In „schwachen“ Taximärkten wie Hamburg (6,7 Jahre), Düsseldorf (5,2 Jahre) oder Bielefeld (4,9 Jahre) liegt das Durchschnittsalter der Fahrzeuge z.T. wesentlich höher! Bedenklich sind in Köln nur die Alleinfahrer-Taxis (5,1 Jahre), die Fahrzeuge der mittelgroßen Betriebe (4,9 Jahre) und die semiprofessionell betriebenen Fahrzeuge (4,8 bis 6,7 Jahre).



STADT KÖLN BESCHAFFUNG DER FAHRZEUGE - IN % -														
	Köln										Vergleichsstädte / Regionen			
	Professionelle Betriebe								Semi.prof.					
	nach Betriebsgröße						überwiegend am							
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-7 Fzg.	8+ Fzg.	Flug-hafen	Stadt	1 Fzg.	2+ Fzg.	Frank-furt	Düs-seldorf	Biele-feld	Sieg-burg / Troisd
Kauf	99,2%	98,9%	97,8%	100%	99,0%	100%	98,4%	99,5%	100%	100,0%	91,9%	92,0%	95,4%	94,5%
Leasing	0,8%	1,1%	2,2%	0,0%	1,0%	0,0%	1,6%	0,5%	0,0%	0,0%	8,1%	8,0%	4,6%	5,5%
Summe	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Eigenmittel	10,6%	50,0%	6,7%	9,4%	10,9%	12,8%	8,4%	3,2%	26,2%	18,8%	20,6%	-	17,0%	24,6%
Kredit	89,4%	50,0%	93,3%	90,6%	89,1%	87,2%	91,6%	96,8%	73,2%	81,2%	79,4%	-	83,0%	75,4%
Summe	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	-	100%	

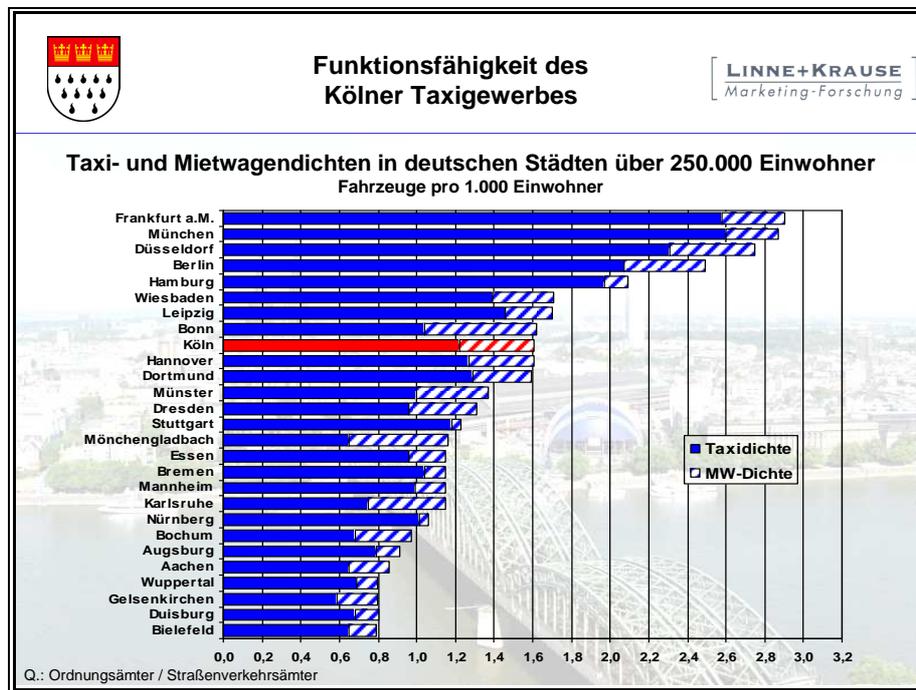
- Finanzierung:** Leasing spielt im Kölner Taxigewerbe praktisch keine Rolle. Nur vereinzelte Fahrzeuge wurden so beschafft. Taxis werden fast immer käuflich erworben. Problematisch erscheint jedoch die Finanzierung der Kölner Taxifahrzeuge: knapp 90% werden auf Kredit beschafft; nur ca. 10% überwiegend mit Eigenmitteln. Ausnahmen bilden in dieser Hinsicht lediglich die Alleinfahrer (Anteil ca. 50%) und die Semiprofessionellen Betriebe, die einen nennenswerten Teil (ca. 26% bzw. ca. 19%) ihrer Taxis mit Eigenmitteln beschaffen.

3.5 Angebotsfaktor Taxidichte

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

- **Kennzahl „Taxidichte“ (TD):** Die Taxidichte gibt Auskunft über die Wettbewerbsintensität des Taxigewerbes. Sie beschreibt wie viele Fahrzeuge jeweils 1.000 Einwohnern zur Verfügung stehen. Die Taxidichte rangiert in Städten mit mehr als 250.000 Einwohnern gegenwärtig im Durchschnitt bundesweit bei 1,54.
- **Kennzahl „Taxi / Mietwagendichte“ (TMD):** In vielen Städten bilden Taxi- und Mietwagengewerbe ein weitgehend einheitliches Marktgeschehen. Um Vergleichszahlen für das Geschehen auf dem gesamten Taxi- und Mietwagenmarkt zu gewinnen, wird daher auch die Taxi-/ Mietwagendichte (TMD) errechnet, die die Wettbewerbsintensität auf dem gesamten Taxi- und Mietwagenmarkt beschreibt. In Großstädten mit mehr als 250.000 Einwohnern liegt die TMD im Durchschnitt bundesweit bei 1,82.

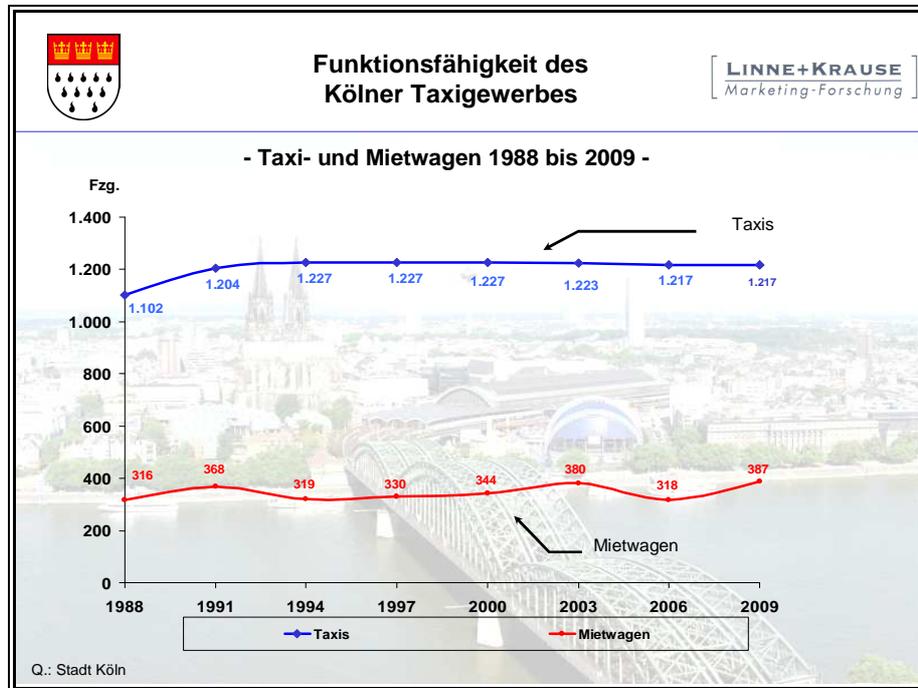
Die Kölner Werte belegen eine vergleichsweise entspannte Wettbewerbssituation:



- **Taxidichte:** Mit einer **Taxidichte** von 1,22 (Taxis auf 1.000 Einwohner) rangiert Köln zwar „im oberen Drittel“. Allerdings kommen eine Reihe vergleichbarer deutscher Großstädte auf z.T. mehr als doppelt so hohe Werte: In München liegt die Taxidichte bei 2,66, in Frankfurt bei 2,61 und in Düsseldorf bei 2,31.
- **Internationaler Vergleich:** Im **internationalen** Vergleich rangiert Köln etwa in Augenhöhe mit **New York** (12.779 Taxis / Taxidichte 1,48) oder **Paris** (ca. 15.100 Taxis / Taxidichte 1,57).

TAXIDICHTE UND TAXI-MIETWAGENDICHTE IN STÄDTEN MIT > 250.000 EINWOHNERN 2009							
Stadt	Einwohner	Taxi	Miet- wagen	EW / Taxi	Taxi / 1.000 EW	EW / Taxi+MW	Taxi+MW / 1.000 EW
Stadt Frankfurt a.M.	664.838	1712	213	388	2,58	345	2,90
Stadt München	1.326.807	3.446	360	385	2,60	349	2,87
Stadt Düsseldorf	577.505	1.336	253	432	2,31	363	2,75
Stadt Berlin	3.404.037	7045	1415	483	2,07	402	2,49
Stadt Hamburg	1.739.462	3.433	194	507	1,97	480	2,09
Stadt Wiesbaden	276.742	385	87	719	1,39	586	1,71
Stadt Leipzig	515.459	754	121	684	1,46	589	1,70
Stadt Bonn	314.299	328	180	958	1,04	619	1,62
Stadt Hannover	515.850	655	175	788	1,27	622	1,61
Stadt Köln	996.690	1.217	387	819	1,22	621	1,61
Stadt Dortmund	587.624	760	177	773	1,29	627	1,59
Stadt Münster	272.106	271	101	1.004	1,00	731	1,37
Stadt Dresden	512.205	494	178	1.037	0,96	762	1,31
Stadt Stuttgart	598.108	703	35	851	1,18	810	1,23
Stadt Mönchengladbach	260.951	169	135	1.544	0,65	858	1,16
Stadt Karlsruhe	288.538	215	117	1.342	0,75	869	1,15
Stadt Mannheim	310.605	309	48	1.005	0,99	870	1,15
Stadt Bremen	548.477	573	58	957	1,04	869	1,15
Stadt Essen	583.198	562	108	1.038	0,96	870	1,15
Stadt Nürnberg	503.638	507	28	993	1,01	941	1,06
Stadt Bochum	383.743	260	113	1.476	0,68	1.029	0,97
Stadt Augsburg	263.313	209	30	1.260	0,79	1.102	0,91
Stadt Aachen	258.770	169	53	1.531	0,65	1.166	0,86
Stadt Duisburg	499.111	338	62	1.477	0,68	1.248	0,80
Stadt Gelsenkirchen	266.772	158	55	1.688	0,59	1.252	0,80
Stadt Wuppertal	358.330	247	41	1.451	0,69	1.244	0,80
Stadt Bielefeld	325.846	213	45	1.530	0,65	1.263	0,79
Durchschnitt				648	1,54	549	1,82

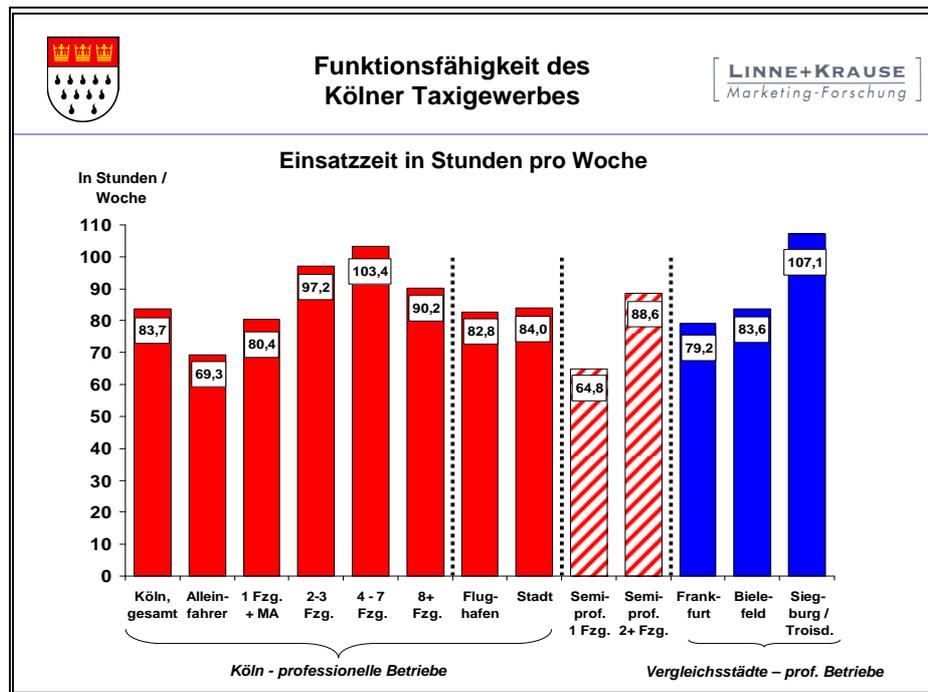
- **Taxi-Mietwagendichte:** Unter Einbeziehung der Mietwagen liegt Köln bei einer Taxi-Mietwagendichte von 1,61 – auch dies ist ein Wert „im oberen Drittel“, der jedoch von einigen deutschen Metropolen z.T. deutlich übertroffen wird.



- **Mietwagen:** Die gegenwärtig knapp 400 Kölner Mietwagen werden als exklusive Limousinen aber auch als taxiähnliche Minicars betrieben und stehen damit „von zwei Seiten“ in direktem Wettbewerb mit dem Taxigewerbe. In der langfristigen Betrachtung hat sich die Zahl der Kölner Mietwagen jedoch kaum verändert, wenn auch seit 2006 ein leichter Anstieg zu verzeichnen ist. Dieser Anstieg bleibt jedoch deutlich hinter dem dramatischen Anstieg der Mietwagenzahlen in den NRW-Flächenkreisen zurück.

3.6 Angebotsfaktor Einsatzzeit

Insgesamt zeichnen sich die Kölner Taxis durch eine recht hohe Präsenz „auf der Straße“ aus:



- Überdurchschnittliche Einsatzzeiten:** Die professionellen Kölner Betriebe kommen auf eine **wöchentliche Einsatzzeit** von ca. 84 Stunden – ein im überregionalen Vergleich nicht unüblicher Wert. In Frankfurt liegt die wöchentliche Einsatzzeit bei knapp 80 Stunden und in Bielefeld ebenfalls bei 84 Stunden. Längere Einsatz werden dagegen in kleineren Städten wie z.B. in Siegburg / Troisdorf (ca. 107,1 Std.) erzielt.
- Alleinfahrer:** Sehr hoch ist der zeitliche Aufwand der Kölner Alleinfahrer: Im Durchschnitt werden Einsatzzeiten von annähernd 70 Stunden pro Woche erreicht. Häufig ist auch bei diesen Kleinstbetrieben eine 6-Tage-Arbeitswoche zu beobachten. Ein erheblicher Anteil der Alleinfahrer arbeitet täglich z.T. deutlich mehr als 14 Stunden. Das deutet auf eine übermäßige zeitliche Belastung der Kleinstunternehmer hin, die mit dem öffentlichen Verkehrsinteresse nicht in Einklang zu bringen ist.

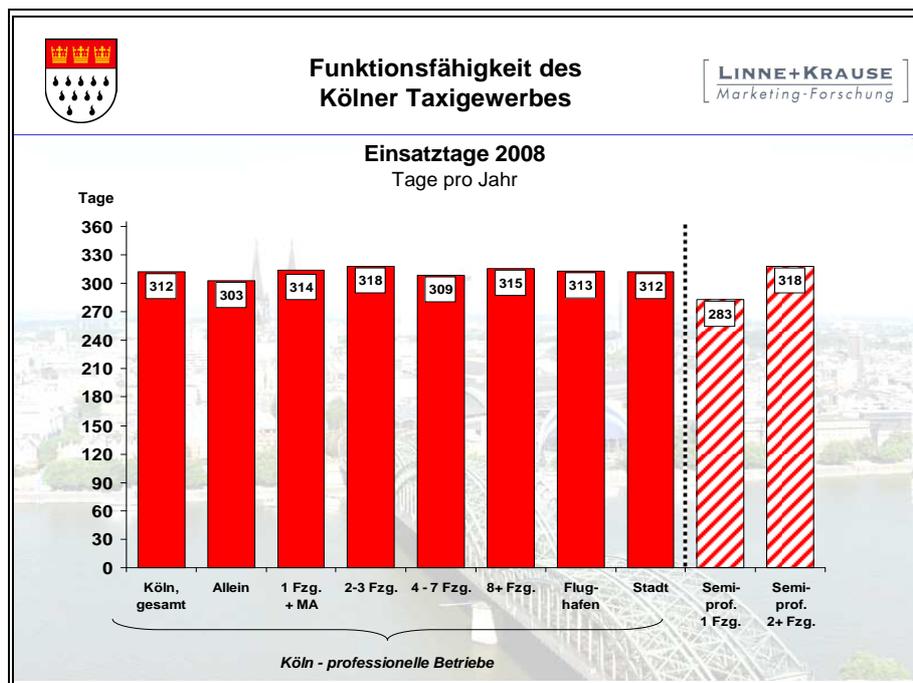
STADT KÖLN EINSATZZEITEN IM TAXIGEWERBE, 2008 - TYPISCHER WOCHENVERLAUF -														
	Köln									Vergleichsstädte / Regionen				
	Professionelle Betriebe							Semi.prof.						
	nach Betriebsgröße						überwiegend am							
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-7 Fzg.	8+ Fzg.	Flug- hafen	Stadt	1 Fzg.	2+ Fzg.	Frank- furt	Biele- feld	Düs- sel- dorf	Sieg- burg- / Trois- dorf
Mo. Tagschicht	9,2	9,8	9,2	9,0	8,4	7,3	9,9	8,8	9,1	9,0	9,7	10,2	-	10,0
Mo. Nachtschicht	3,1	1,4	2,5	4,8	5,8	4,0	2,7	3,3	1,8	3,3	2,9	2,0	-	5,1
Di. Tagschicht	9,2	9,8	9,3	9,1	8,4	7,4	10,0	8,9	9,1	8,9	9,7	10,2	-	10,0
Di. Nachtschicht	3,5	1,5	2,9	5,3	6,3	5,1	2,8	3,8	1,8	3,6	3,3	2,1	-	5,4
Mi. Tagschicht	9,3	9,8	9,4	9,1	8,5	7,2	10,0	8,9	9,1	9,0	9,7	10,2	-	10,0
Mi. Nachtschicht	3,7	1,6	3,1	5,7	6,8	5,5	2,8	4,1	1,9	3,8	3,5	2,4	-	5,4
Do. Tagschicht	9,1	9,7	9,2	9,0	8,0	7,4	9,8	8,8	9,1	9,1	9,8	10,2	-	10,0
Do. Nachtschicht	3,9	1,7	3,2	6,0	6,9	7,1	2,9	4,4	1,8	4,4	3,5	2,3	-	5,3
Summe Wochentag	51,0	45,3	48,8	58,0	59,1	51,0	50,9	51,0	43,7	51,1	52,1	49,6	-	61,2
Fr. Tagschicht	8,2	8,5	8,1	8,2	8,3	7,1	8,6	8,0	8,7	7,8	9,2	9,4	-	9,9
Fr. Nachtschicht	6,2	3,5	6,1	8,0	8,7	8,9	5,4	6,5	2,6	7,4	4,4	6,0	-	8,3
Sa. Tagschicht	5,6	4,9	5,4	6,5	6,6	5,3	5,5	5,6	4,7	6,8	5,0	6,5	-	8,6
Sa. Nachtschicht	6,5	3,5	6,5	8,2	8,9	8,2	6,0	6,7	2,8	7,3	3,6	7,1	-	9,0
So. Tagschicht	3,7	2,8	3,6	4,3	5,8	4,3	4,2	3,5	2,0	5,2	3,4	3,5	-	6,0
So. Nachtschicht	2,5	0,8	1,9	4,0	6,0	5,4	2,2	2,7	0,3	3,0	1,5	1,5	-	4,1
Summe Wochenende	32,7	24,0	31,6	39,2	44,3	39,2	31,9	33,0	21,1	37,5	27,1	34,0	-	45,9
Summe / Woche ges.	83,7	69,3	80,4	97,2	103,4	90,2	82,8	84,0	64,8	88,6	79,2	83,6	-	107,1

- **Wochentagsgeschäft:** Charakteristisch sind wochentägliche Einsatzzeiten von ca. 12 bis 13 Stunden. Im Durchschnitt sind Kölner Taxis zwischen Montag und Donnerstag ca. 51 Stunden im Einsatz. Mit Blick auf das Tagesgeschäft unterscheidet sich das Kölner Taxigewerbe nur unwesentlich von dem in Frankfurt (ca. 52,1 Std.) oder Bielefeld (49,6 Std.).
- **Wochenendgeschäft:** Stärker als z.B. in Frankfurt existiert in Köln ein Wochenendgeschäft: Während z.B. in Frankfurt von **Freitag** bis **Sonntag** nur 27 Stunden gefahren wird, rangieren die Einsatzzeiten in Köln bei ca. 33 Stunden.
- **Semiprofessionelle:** Wiederum bemerkenswert: Auch die Semiprofessionellen sind auf Kölns Straßen nicht wesentlich weniger präsent als die professionellen Taxis. Insbesondere die semiprofessionellen Mehrwagenbetriebe zeigen mit einer wöchentlichen Einsatzzeit von ca. 89 Stunden sogar überdurchschnittliche Einsatzzeiten!
- **Tag-/ Nachteinsatz:** Je kleiner der Betrieb, desto intensiver werden die Fahrzeuge in den Tagesstunden eingesetzt. Umgekehrt zeigen sich insbesondere Kölner Mehrwagenbetriebe recht „nachtaktiv“.

STADT KÖLN EINSATZZEITEN IM TAXIGEWERBE, 2008 - SCHICHTENORGANISATION IN % -														
	Köln								Semi.prof.		Vergleichsstädte / Regionen			
	Professionelle Betriebe						überwiegend am							
	nach Betriebsgröße						Flug- hafen	Stadt	1 Fzg.	2+ Fzg.	Frank- furt	Düs- sel- dorf	Biele- feld	Sieg- burg / Troisd
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-7 Fzg.	8+ Fzg.								
1-Schicht	40,9	100,0	35,6	12,9	4,2	0,0	48,9	37,0	71,7	26,1	37,4	-	18,2	3,7
1 bis 2 Schicht	49,5	0,0	57,2	69,3	66,7	92,9	43,0	52,7	26,1	65,2	51,1	-	48,5	70,4
2-Schicht	9,6	0,0	7,2	17,8	29,2	7,1	8,1	10,3	2,2	8,7	11,5	-	33,3	25,9
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	-	100,0	100,0

- **Patchwork-Schichten:** Wenig intensiv ist die Schichtenauslastung der Kölner Betriebe: Ca. 41% werden nur im 1-Schichtbetrieb gefahren. Ein wirklicher 2-Schichtbetrieb wird nur von knapp 10% der Kölner Taxiunternehmen realisiert. Etwa die Hälfte der Betriebe arbeitet mit Einsatzzeiten zwischen einer und zwei Schichten, wobei die stark schwankende Nachfrage maßgeblich für die „Patchwork-Muster“ in den Einsatzplänen der Unternehmen verantwortlich ist.

- **Stadtgebiet / Flughafen:** Unterschiede zeichnen sich auch zwischen Taxis ab, die vorwiegend am Flughafen (ca. 50% Einschicht) und solchen, die vorwiegend im sonstigen Stadtgebiet bereitgehalten werden (ca. 37% Einschicht).



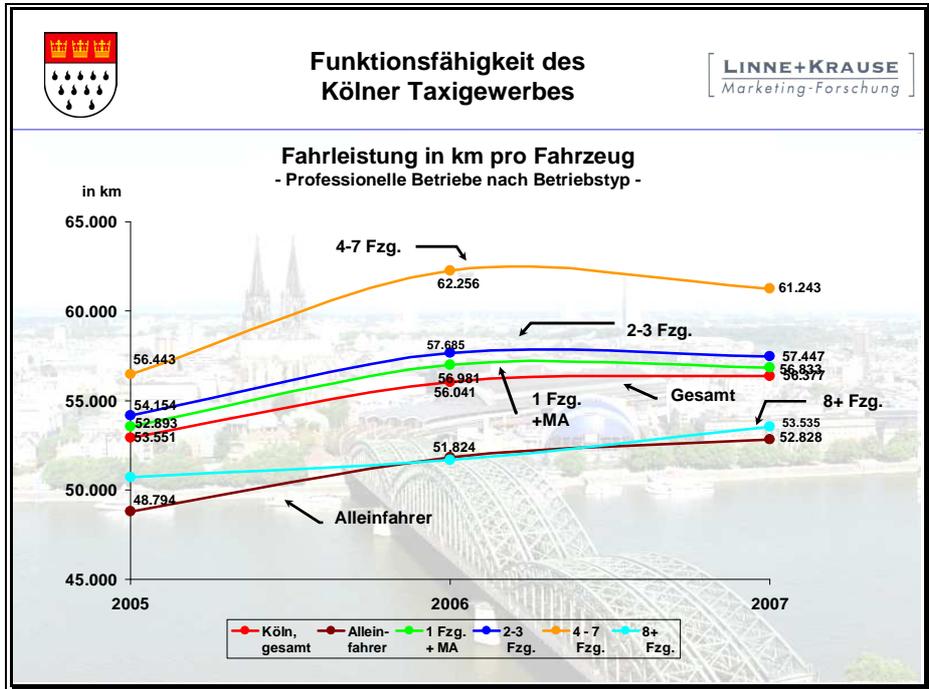
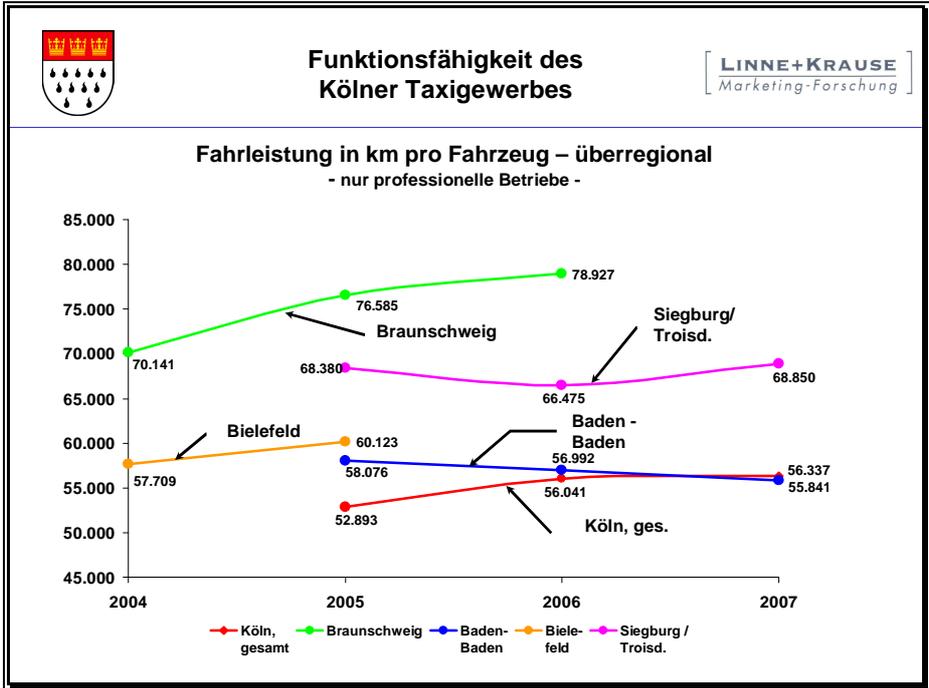
- **Einsatztage:** Bedenklich ist die Lage der Alleinfahrern auch mit Blick auf die Jahresarbeitszeit: Im Durchschnitt sind sie 303 Tage im Einsatz. Insgesamt sind Kölner Taxis jährlich ca. 312 Tage „auf der Straße“.

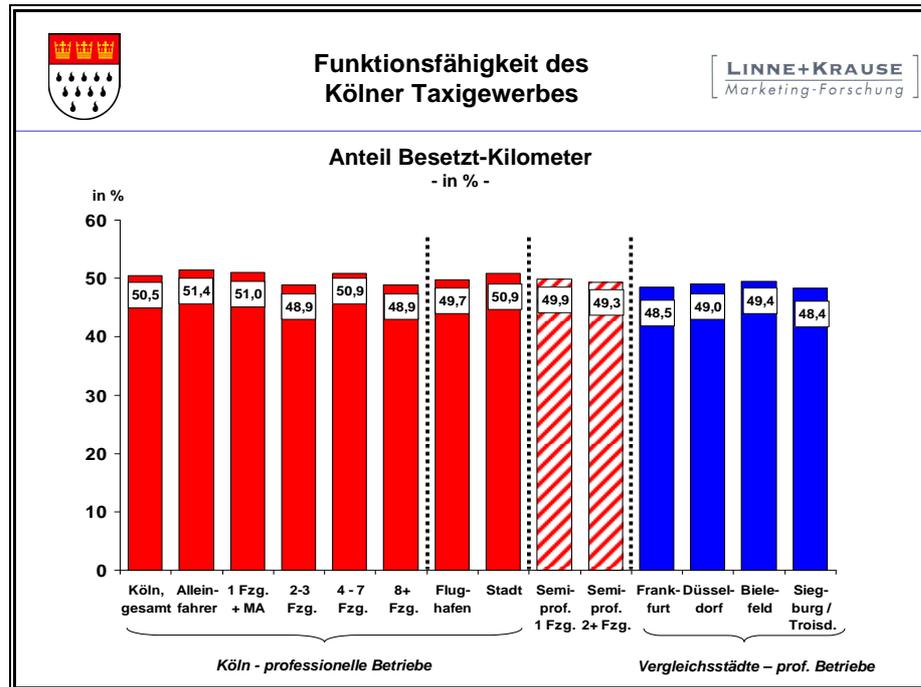
3.7 Angebotsfaktor Fahrleistung

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

STADT KÖLN EINSATZZEITEN IM TAXIGEWERBE - JAHRESLEISTUNG IN KM / TAXI -														
	Köln									Vergleichsstädte / Regionen				
	Professionelle Betriebe						Semi.prof.							
	nach Betriebsgröße						überwiegend am							
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-7 Fzg.	8+ Fzg.	Flug- hafen	Stadt	1 Fzg.	2+ Fzg.	Frank- furt	Baden- Baden	Biele- feld	Sieg- burg / Troisd
2005	52.893	48.794	53.551	54.154	56.443	50.696	53.131	52.828	33.025	40.318	53.265	58.076	60.123	68.380
2006	56.041	51.824	56.981	57.685	62.256	51.648	56.856	55.804	35.517	42.441		56.992		66.475
2007	56.377	52.828	56.833	57.447	61.243	53.535	57.077	56.169	34.939	42.557		55.841		68.850
Ø	55.104	51.149	55.788	56.429	59.981	51.960	55.688	54.934	34.494	41.772		56.970		67.902

- **Steigende Fahrleistung:** Von 2005 bis 2007 stieg die Fahrleistung der professionellen Kölner Taxen - von ca. 52.900 km auf ca. 56.400 km. In anderen Metropolen wie Frankfurt (ca. 53.300 km) oder Hamburg (ca. 53.000 km) werden ähnliche Fahrleistungen erbracht.
- **Betriebstypen:** Verglichen mit anderen Städten fallen die Unterschiede zwischen den verschiedenen Betriebstypen in Köln eher gering aus: Während Alleinfahrer im Mehrjahresdurchschnitt auf eine Fahrleistung von ca. 51.100 km kommen, liegt der entsprechende Wert bei den Taxis der Mehrfahrzeugbetriebe mit 4 bis 7 Taxis bei ca. 60.000 km. Großbetriebe mit 8 oder mehr Fahrzeugen haben offenbar Probleme, die Schichten zu besetzen und kommen auf lediglich ca. 52.000 km.
- **Semiprofessionelle:** Auf deutlich niedrigerem Niveau liegt die Fahrleistung der semiprofessionellen Taxis: Im Mehrjahresdurchschnitt kommen sie auf Laufleistungen zwischen (angeblich) ca. 34.500 km und ca. 41.800 km.





- **Besetzquote:** Gut die Hälfte der gefahrenen Kilometer (ca. 50,5%) wird besetzt geleistet: Mit knapp 49% ist die **Besetzquote** bei den größeren Mehrfahrzeugbetrieben erwartungsgemäß etwas ungünstiger als bei den Alleinfahrern (Besetzquote: ca. 51%). Nur wenig Abweichung zeichnet sich jedoch zwischen „Stadtfahrern“ (ca. 51%) und „Flughafenfahrern“ (ca. 50%) ab. Und auch die Besetzquote der Semi-professionellen weicht nur minimal von der der professionellen Betriebe ab.
- **Vergleich:** Die Kölner **Besetzquote** korrespondieren mit den **Frankfurter** (48,5%), den **Düsseldorfer** (49%) und den **Hamburger** (47%) Werten. Das Besondere: Die Hamburger Besetzquote wurde manipulationssicher unter kontrollierten Bedingungen direkt aus dem Taxameter ausgelesen.

4 UMSATZ, KOSTEN, ÜBERSCHUSS UND DASEINSVORSORGE

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 (BLFA) Straßenpersonenverkehr vorgelegte Bericht über die „**Illegale Beschäftigung im Taxen- und Mietwagengewerbe**“ kam in dieser Hinsicht zu desillusionierenden Ergebnissen:

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

Wie zuverlässig können betriebswirtschaftliche Daten sein, die – wie in dieser Untersuchung - auf den steuerlichen Angaben der Unternehmer beruhen? Wie bereits beschrieben, zeichnet sich auch das Kölner Taxigewerbe durch einen erkennbaren „Graubereich“ aus.

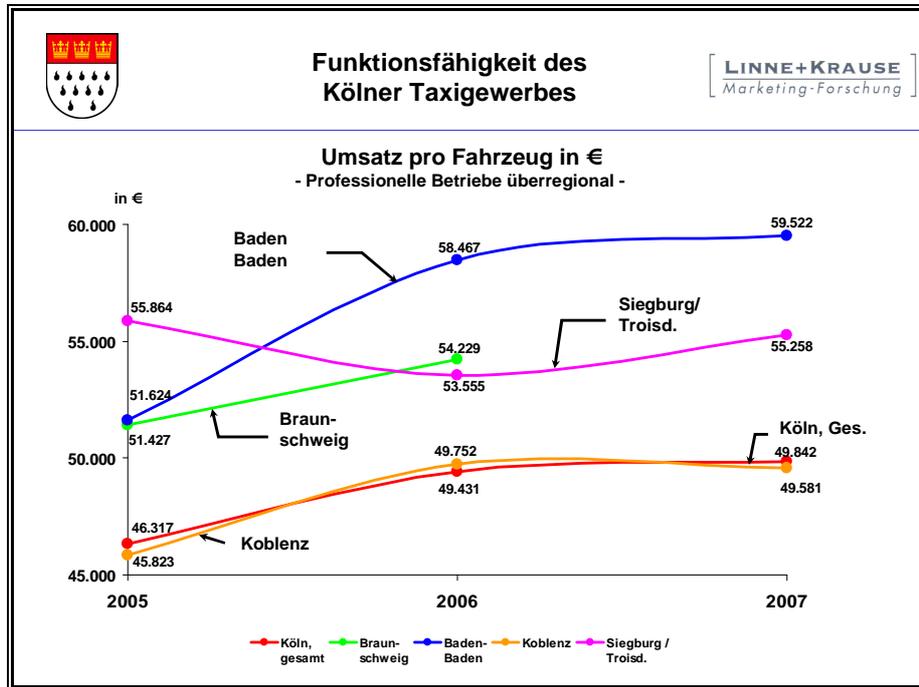
Um die Daten dennoch verwendungsfähig zu machen, wurden die vorgelegten steuerlichen Unterlagen einem intensiven Plausibilitätstest unterzogen und dabei die Betriebe nach plausiblen „professionellen“ Angaben und offenkundig unplausiblen „semiprofessionellen“ Angaben unterteilt. Eine belastbare Argumentation kann nur auf Basis grundsätzlich plausibler Daten erfolgen.

4.1 Umsatz

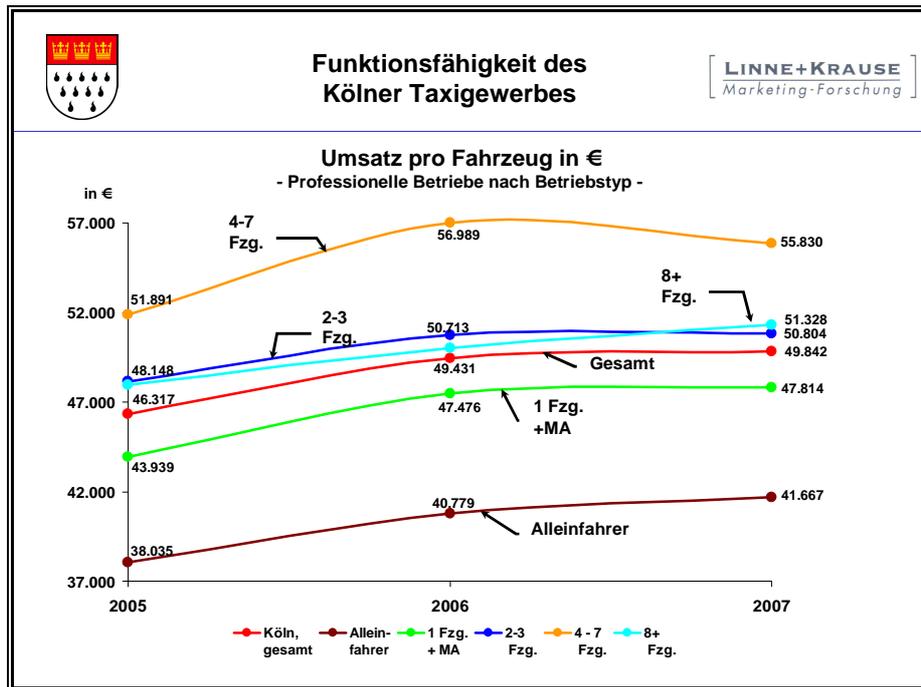
Mit Blick auf die Erlöse professioneller Betrieben zählt Köln zu den eher durchschnittlichen Taximärkten Deutschlands.

STADT KÖLN UMSÄTZE IM TAXIGEWERBE, 2005 - 2007 - IN € / TAXI -														
	Köln									Vergleichsstädte / Regionen				
	Professionelle Betriebe								Semi.prof.					
	nach Betriebsgröße							überwiegend am						
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2 - 3 Fzg.	4 - 7 Fzg.	8+ Fzg.	Flug- hafen	Stadt	1 Fzg.	2+ Fzg.	Braun- schweig	Baden- Baden	Koblenz	Sieg- burg / Troisd
2005	46.317	38.035	43.939	48.148	51.891	47.963	43.150	47.183	24.023	32.262	51.427	51.624	45.823	55.864
2006	49.431	40.779	47.476	50.713	56.989	50.030	46.216	50.374	25.723	34.886	54.229	58.467	49.752	53.555
2007	49.842	41.667	47.814	50.804	55.830	51.328	46.825	50.740	26.008	34.948	-	59.522	49.581	55.258
Ø	48.530	40.160	46.410	49.888	54.903	49.774	45.397	49.432	25.251	34.032	52.828	56.538	48.385	54.892

- Positive Entwicklung:** Insgesamt hat sich die Einnahmesituation der Kölner Taxen von 2005 bis 2007 positiv entwickelt – von ca. 46.300 € auf ca. 49.800 € pro Fahrzeug. Im Durchschnitt der Jahre 2005 bis 2007 erzielte das professionell arbeitende Kölner Taxigewerbe einen **Umsatz** von ca. 48.500 € pro Fahrzeug.



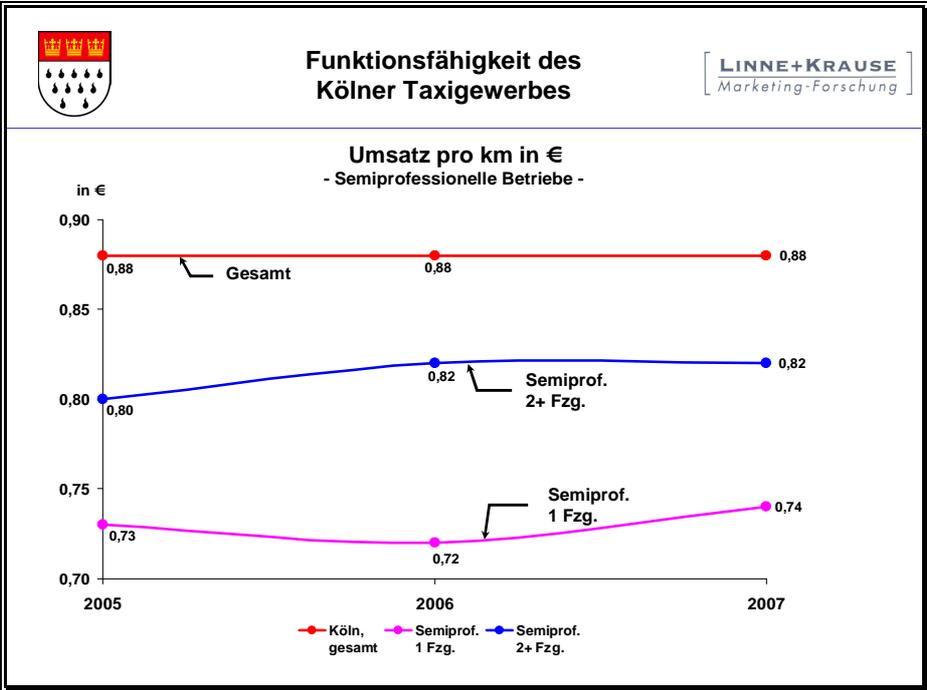
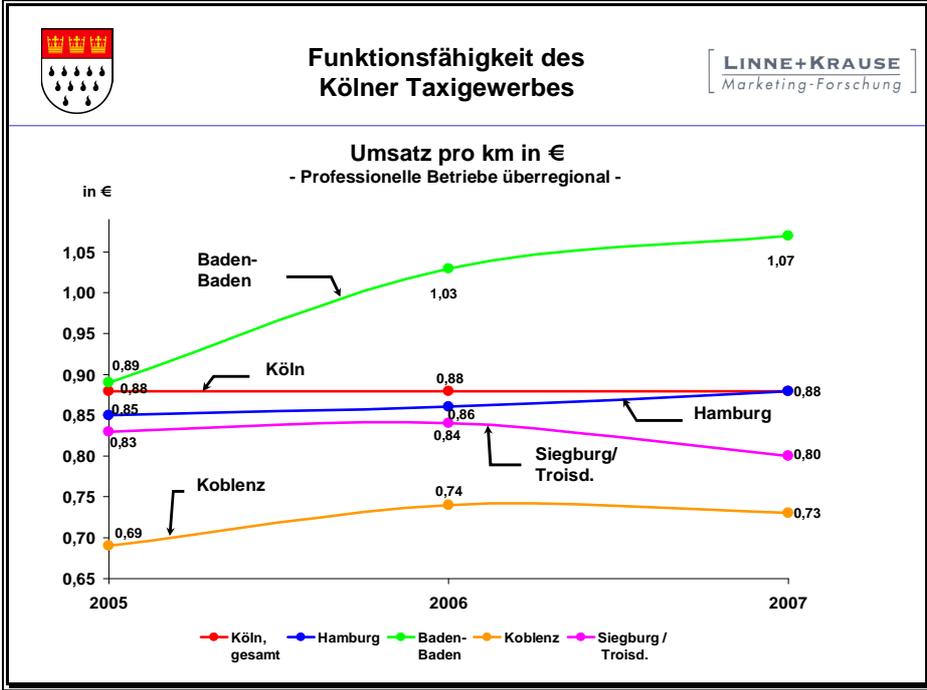
- **Vergleich:** In den (noch) funktionsfähigen Taximärkten der Städte Baden-Baden und Siegburg / Troisdorf fahren die Taxis dagegen im mehrjährigen Durchschnitt zwischen ca. 55.000 € und 56.300 € (Netto) Umsatz in.
- **Mindesterloß Mehrwagenbetriebe:** Ein Umsatz von ca. **44.000 € bis 46.000 €** muss aus Sicht des Gutachters gegenwärtig als betriebswirtschaftlicher Minimalwert angesehen werden, zu dem ein Taxi eines Mehrwagenbetriebes mit angestelltem Fahrer substanzerhaltend und unter Beachtung der rechtlichen Rahmenbedingungen gefahren werden kann. Dieser Wert wird von den professionellen Kölner Mehrwagenbetrieben erreicht.

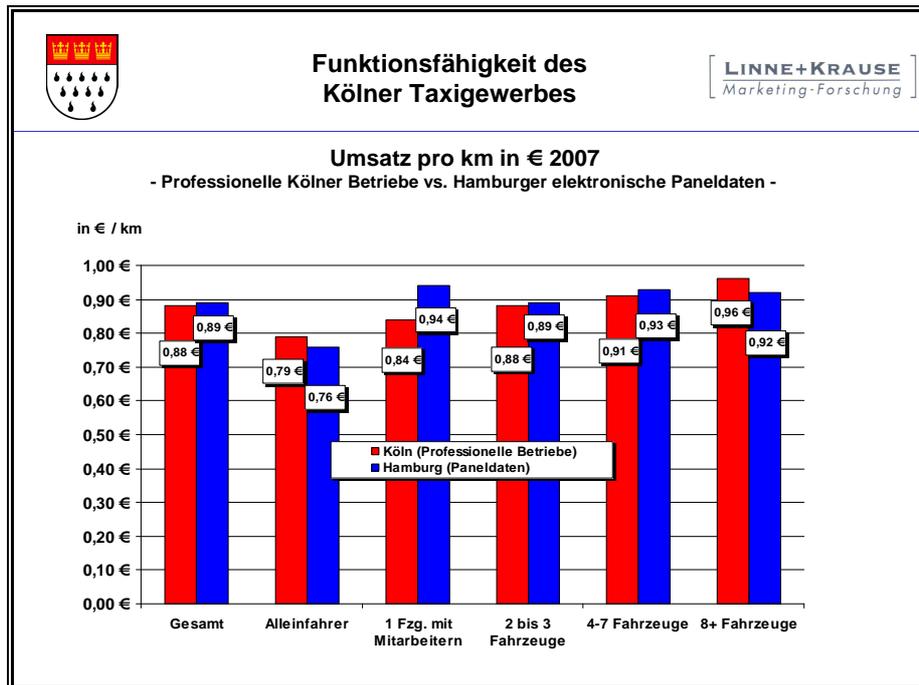


- Mindesterloß Alleinfahrer:** Bei Alleinfahrern muss ein anderer Maßstab angelegt werden. Jedes Jahr gibt der **BZP**, der Dachverband der deutschen Taxi- und Mietwagenverbände, Musterzahlen für das Taxigewerbe heraus. Die darin enthaltenen Umsatzzahlen stellen aus Gutachtersicht den Mindestumsatz dar, mit dem ein Alleinfahrer-Taxi noch betriebswirtschaftlich vertretbar betrieben werden kann. Der hierfür vom BZP exemplarisch herangezogene Betriebstyp ist der „klassische“ Musterfall eines allein fahrenden Unternehmers aus München. Für die Jahre 2005 bis 2007 errechnet sich für den BZP-Betrieb ein Durchschnittsumsatz von **ca. 37.500 €**. Im gleichen Zeitraum kommen die professionellen Kölner Alleinfahrer sogar auf einen etwas höheren Umsatz von **ca. 40.200 €**.
- Semiprofessionelle:** Desolat ist das Bild bei den semiprofessionellen Betrieben mit unplausiblen Umsatzdaten: Im Durchschnitt der Jahre 2005 bis 2007 kommen die semiprofessionellen 1-Fahrzeugbetriebe auf Nettoumsätze von ca. 25.300 €; die Mehrwagenbetriebe auf gut 34.000 € pro Fahrzeug.

STADT KÖLN NETTO-UMSÄTZE IM TAXIGEWERBE, 2005 - 2007 - IN € / KM -														
	Köln									Vergleichsstädte / Regionen				
	Professionelle Betriebe						Semi.prof.							
	nach Betriebsgröße									überwiegend am				
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-7 Fzg.	8+ Fzg.	Flug- hafen	Stadt	1 Fzg.	2+ Fzg.	Hamburg	Baden- Baden	Koblenz	Sieg- burg / Troisd
2005	0,88	0,78	0,82	0,89	0,92	0,95	0,81	0,89	0,73	0,80	0,85	0,89	0,69	0,83
2006	0,88	0,79	0,83	0,88	0,92	0,97	0,81	0,90	0,72	0,82	0,86	1,03	0,74	0,84
2007	0,88	0,79	0,84	0,88	0,91	0,96	0,82	0,90	0,74	0,82	0,88	1,07	0,73	0,80
Ø	0,88	0,79	0,83	0,88	0,92	0,96	0,82	0,90	0,73	0,81	0,86	0,99	0,72	0,82

- **Stabiler Kilometersatz:** Im mehrjährigen Durchschnitt kommen die professionellen Kölner Taxis auf einen fahrleistungsbezogenen Umsatz von 0,88 € / km. Beachtlich ist dabei die Konstanz der Werte im Verlauf der Jahre.
- **Betriebstypen:** Dabei sind jedoch z.T. gravierende Unterschiede zu erkennen. Der größte Unterschied besteht zwischen Alleinfahrern (0,79 € / km) und Mehrwagenbetrieben. Aber auch unter den Mehrwagenbetrieben sind deutliche Abstufungen zu erkennen: Während kleine Betriebe mit 2 bis 3 Fahrzeugen ca. 0,88 € / km einfahren, liegen die Km-Sätze bei den größeren Mehrwagenbetrieben bei durchschnittlich ca. 0,96 €.





- Vergleich Köln vs. Hamburg:** Wie in Köln, so basieren die Vergleichsdaten aus anderen Städte i.d.R. auf Angaben der Unternehmer. Die einzig **wirklich belastbaren Daten** stammen aus dem **Hamburger Taxi-Panel**, mit dem seit Mitte 2005 kontrollierbare Daten direkt aus dem Taxameter elektronisch ermittelt werden. Der Vergleich mit den Kölner Daten zeigt eine große Ähnlichkeit der Werte – mit Blick auf die absolute Höhe der Kilometererlöse, aber auch mit Blick auf einzelne Betriebstypen. Es ist also davon auszugehen, dass die Kölner Zahlen das tatsächliche Geschehen recht genau wiedergeben.

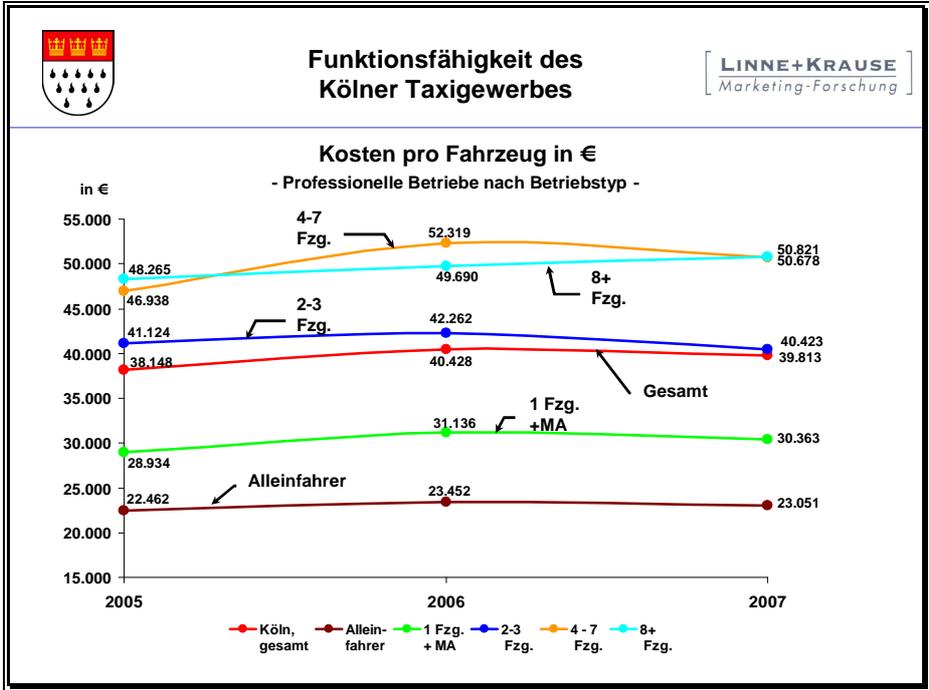
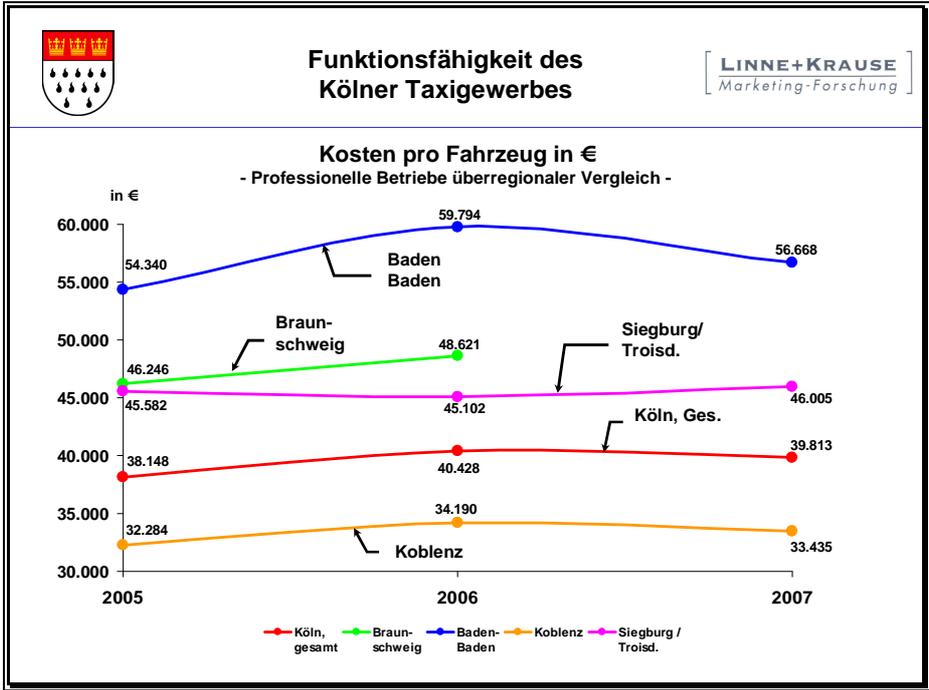
4.2 Kosten

Die Gesamtkosten der Kölner Taxifahrzeuge bewegen sich im Durchschnitt der Jahre 2005 bis 2007 mit ca. 39.500 € pro Fahrzeug insgesamt auf mittlerem Niveau.

- Entwicklung:** Bemerkenswert ist einmal wieder die Stabilität der Werte im Verlauf der Jahre – trotz z.T. deutlich gestiegener Einzelkosten. Im Betrachtungszeitraum schwankten die Gesamtkosten zwischen ca. 38.100 € und ca. 40.400 €. Dabei ist festzustellen, dass die Kosten in geringerem Maße als die Erlöse gestiegen sind.

STADT KÖLN KOSTENENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE, 2005 – 2007 - KOSTEN IN € / TAXI -														
	Köln									Vergleichsstädte / Regionen				
	Professionelle Betriebe								Semi.prof.					
	nach Betriebsgröße						überwiegend am							
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-7 Fzg.	8+ Fzg.	Flug- hafen	Stadt	1 Fzg.	2+ Fzg.	Braun- schweig	Baden- Baden	Koblenz	Sieg- burg / Troisd
2005	38.148	22.462	28.934	41.124	46.938	48.265	31.629	39.932	16.914	29.500	46.246	54.340	32.284	45.582
2006	40.428	23.452	31.136	42.262	52.319	49.690	33.228	42.527	18.510	30.185	48.621	59.794	34.190	45.102
2007	39.813	23.051	30.363	40.423	50.678	50.821	32.275	42.058	17.876	29.400	-	56.668	33.435	46.005
Ø	39.463	22.988	30.144	41.270	49.978	49.592	32.377	41.506	17.767	29.695	47.434	56.934	33.303	45.563

- Vergleich:** Verglichen mit anderen Städten sind die Kölner Gesamtkosten eher moderat: In Städten wie Braunschweig (ca. 47.400 €), Baden-Baden (ca. 56.900 €) oder Siegburg / Troisdorf (ca. 45.600 €) lagen die Kosten im mehrjährigen Durchschnitt wesentlich höher.
- Flughafen / Stadt:** Deutliche Unterschiede sind zwischen Flughafen-Fahrern und Stadt-Fahrern zu erkennen: Während Fahrzeuge, die überwiegend am Flughafen bereitgestellt werden auf Kosten von ca. 32.400 € kommen, rangieren die Kosten der Stadt-Fahrer bei ca. 41.500 €.



- **Semiprofessionelle:** Erhebliche Kostenunterschiede zeichnen sich zudem zwischen professionellen und semiprofessionellen Betrieben ab. Mit Fahrzeugkosten von knapp 17.900 € (1-Fahrzeugbetriebe) bzw. 29.400 € (Mehrfahrzeugbetriebe) kamen sie 2007 auf deutlich geringere Kosten als die professionellen Taxis und konnten sich so einen erheblichen Wettbewerbsvorteil verschaffen.
- **Personalkosten:** Ein Blick auf die Kostenstruktur zeigt, dass sich die Kölner Taxibetriebe von den Betrieben anderer Städte in erster Linie durch die relativ niedrigen (angemeldeten) Personalkosten unterscheiden. Während 2007 beispielsweise in Siegburg / Troisdorf ca. 17.000 € oder in Baden-Baden sogar durchschnittlich ca. 28.800 € Personalaufwand pro Fahrzeug anfielen, lagen die Kölner Personalkosten 2007 bei ca. 15.900 €.

STADT KÖLN KOSTENSTRUKTUR IM TAXIGEWERBE 2007 - KOSTEN IN € / TAXI -														
	Köln									Vergleichsstädte / Regionen				
	Professionelle Betriebe						Semi.prof.							
	nach Betriebsgröße						überwiegend am							
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2 - 3 Fzg.	4 - 7 Fzg.	8+ Fzg.	Flug- hafen	Stadt	1 Fzg.	2+ Fzg.	Braun- schweig 2006	Baden- Baden	Koblenz	Sieg- burg / Troisd
Fix	13.874	15.058	13.435	13.954	12.446	14.453	13.121	14.097	9.077	10.899	15.590	16.842	14.426	17.175
Variabel	10.026	7.993	9.541	10.156	12.013	10.235	9.604	10.152	6.151	6.745	8.887	11.046	10.065	11.847
= Summe Kf + Kv	23.899	23.051	22.976	24.110	24.459	24.688	22.725	24.249	15.228	17.644	24.477	27.888	24.491	29.022
Personal	15.913	-	7.387	16.313	26.219	26.133	9.550	17.809	2.648	11.756	21.769	28.780	8.944	16.983
= Gesamt	39.813	23.051	30.363	40.423	50.678	50.821	32.275	42.058	17.876	29.400	46.246	56.668	33.435	46.005

- **Betriebstyp:** Alleinfahrer haben naturgemäß keine (steuerlich ansetzbaren) Personalkosten. Bei den Kölner Mehrwagenbetrieben mit mehr als 4 Fahrzeugen fielen 2007 dagegen Personalkosten in Höhe von ca. 26.200 € an – ein Betrag, wie er in etwa für die Finanzierung einer Vollzeitkraft ausreicht. Kritisch erscheinen dagegen die Kosten bei den kleinen Mehrwagenbetrieben mit 2 oder 3 Taxis, die auf lediglich ca. 16.300 € Personalaufwand pro Taxi kommen. Tatsächlich müssten die Personalaufwendungen etwas höher liegen, wenn durchgängig ein Fahrbetrieb mit ordnungsgemäßer Personalvergütung stattfinden würde! Bedenklich sind die auffällig niedrigen Personalkosten der Taxis, die hauptsächlich am Flughafen bereitgestellt werden (ca. 9.600 €).

- **Fixkosten:** Auf leicht unterdurchschnittlichem Niveau (ca. 13.900 €) bewegen sich in Köln die Fixkosten der professionellen Taxis. In Städten wie Baden-Baden (ca. 16.800 €) oder Siegburg / Troisdorf (ca. 17.200 €) rangieren die fixen Kosten dagegen deutlich höher. Gegenüber 2005 (ca. 14.400 €) sind die Fixkosten 2007 sogar leicht zurückgegangen.

STADT KÖLN KOSTENSTRUKTUR IM TAXIGEWERBE 2005 - KOSTEN IN € / TAXI -										
	Köln									
	Professionelle Betriebe								Semi.prof.	
	nach Betriebsgröße						überwiegend am			
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-7 Fzg.	8+ Fzg.	Flug- hafen	Stadt	1 Fzg.	2+ Fzg.
Fix	14.360	14.696	14.523	15.608	12.015	13.676	14.617	14.289	8.994	12.093
Variabel	9.738	7.766	8.667	10.039	11.978	10.374	8.918	9.963	5.632	6.314
= Summe Kf + Kv	24.098	22.462	23.190	25.647	23.993	24.050	23.535	24.252	14.626	18.407
Personal	14.050	-	5.744	15.477	22.945	24.215	8.094	15.680	2.288	11.093
= Gesamt	38.148	22.462	28.934	41.124	46.938	48.265	31.629	39.932	16.914	29.500

- **Betriebstypen:** Innerhalb des Kölner Taxigewerbes sind die Unterschiede bei den Fixkosten nur mäßig ausgeprägt: Während die höchsten Fixkosten bei den Alleinfahrern (ca. 15.100 €) anfallen, liegen die fixen Kosten der Betriebe mit 4 bis 7 Fahrzeugen (ca. 12.400 €) etwas unter dem Durchschnitt.
- **Variable Kosten:** Mit ca. 10.000 € pro Fahrzeug liegen Kölns Taxis etwa im Durchschnitt bei den variablen Kosten, zu denen in erster Linie Kraftstoff- und Reparaturkosten zählen. Auch unter den verschiedenen Betriebstypen schwanken die variablen Kosten nur geringfügig. Gegenüber 2005 (ca. 9.700 €) haben die variablen Kosten leicht zugelegt.

- **Moderate Kilometerkosten:** Auch die fahrleistungsbezogenen Kosten lagen 2005 bis 2007 nahezu konstant bei 0,72 € / km – ein fürvergleichbare westdeutsche Städte durchschnittlicher Wert.

STADT KÖLN KOSTENENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE, 2005 – 2007 - KOSTEN IN € / KM -														
	Köln									Vergleichsstädte / Regionen				
	Professionelle Betriebe							Semi.prof.						
	Nach Betriebsgröße						überwiegend am							
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-7 Fzg.	8+ Fzg.	Flug- hafen	Stadt	1 Fzg.	2+ Fzg.	Braun- schweig	Baden- Baden	Koblenz	Sieg- burg / Troisd
2005	0,72	0,46	0,54	0,76	0,83	0,95	0,60	0,76	0,51	0,73	0,59	0,94	0,49	0,68
2006	0,72	0,45	0,55	0,73	0,84	0,96	0,58	0,76	0,52	0,71	0,60	1,05	0,51	0,71
2007	0,71	0,44	0,53	0,70	0,83	0,95	0,57	0,75	0,51	0,69		1,01	0,49	0,67
Ø	0,72	0,45	0,54	0,73	0,83	0,95	0,58	0,76	0,51	0,71	0,60	1,01	0,50	0,69

- **Betriebstypen:** Entsprechend der unterschiedlichen Personalkosten zeichnet sich auch bei den fahrleistungsbezogenen Kosten eine deutliche Abstufung zwischen Alleinfahrern (0,45 € / km) und großen Mehrfahrzeugbetrieben (0,95 € / km) ab. Ähnlich große Spannen sind auch in anderen deutschen Großstädten zu beobachten.

4.3 Überschuss

Daten zur Gewinnsituation sind im Taxigewerbe nur unter Vorbehalt zu betrachten, da sich der betriebliche Gewinn nicht unmittelbar aus der Differenz von Umsätzen und Kosten ergibt. Selbst bei wirtschaftlich identischem Sachverhalt können schon unterschiedliche steuerliche **Gewinnermittlungsarten** zu inkompatiblen Nominalgewinnen führen.

- **Geschäftsführereffekt:** 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 größerer Betrieb mit einer „schwarzen Null“ im Gewinn durchaus auf gesundem wirtschaftlichem Fundament stehen.
- **Außerordentliche Erlöse:** Darüber hinaus erzielen zahlreiche Taxiunternehmen **außerordentliche Erlöse**, die nicht in direktem Zusammenhang mit der Personbeförderung stehen. Hierzu gehören beispielsweise Werbeeinnahmen, Verkaufserlöse, Eigenverbrauch, Lohnkostenzuschüsse der Agentur für Arbeit und – besonders wichtig -Versicherungszahlungen. Diese Werte sind zwar gewinnrelevant, haben aber mit dem operativen Taxigeschäft nur mittelbar zu tun.

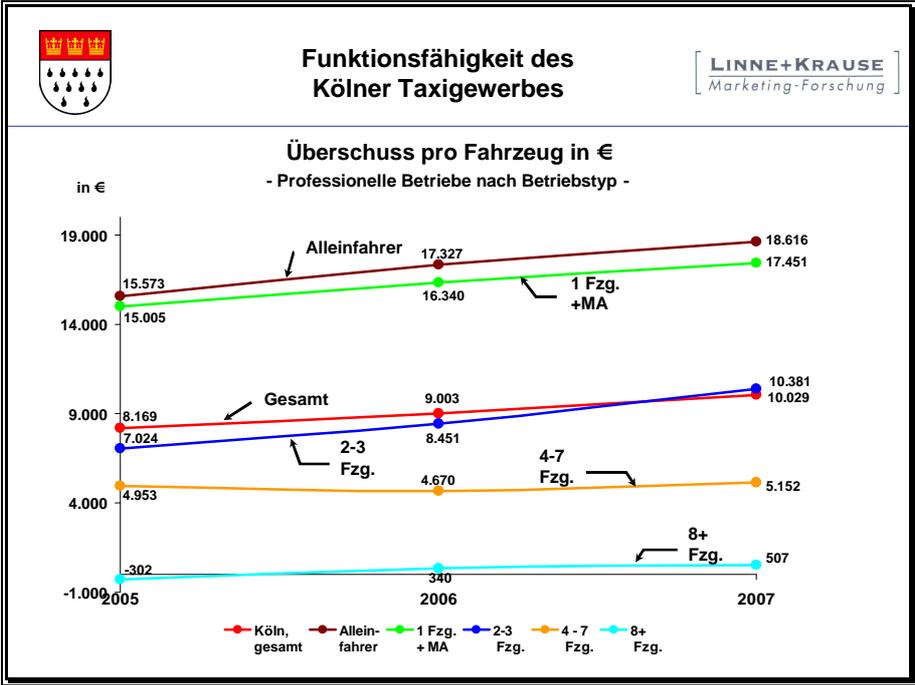
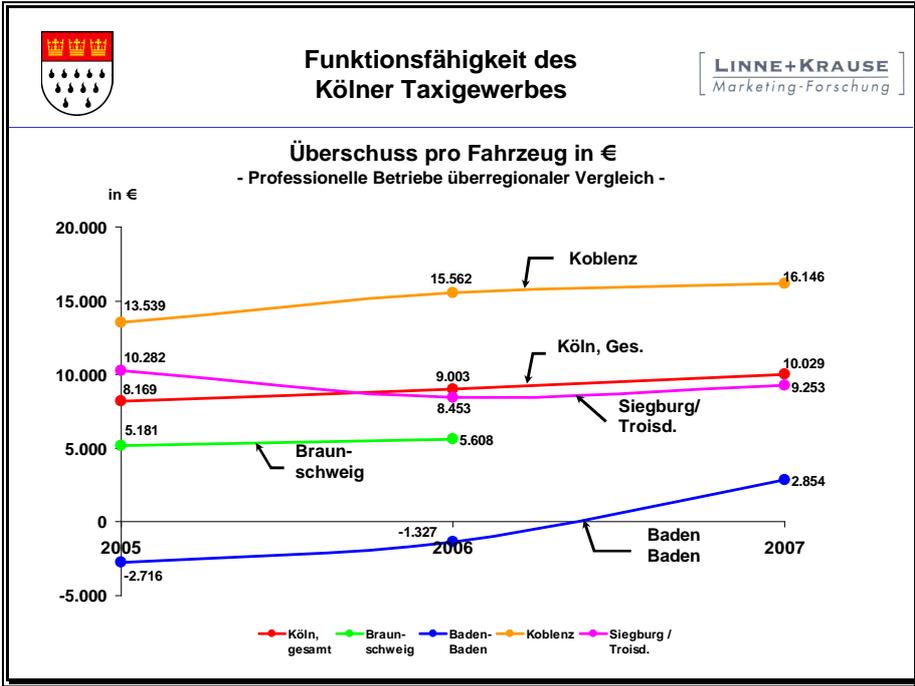
Wegen der Unsicherheiten bei der Bestimmung steuerlicher Gewinne, wurde nur der **operative Überschuss** errechnet.

- **Überschuss:** Maßgeblich ist der operative Überschuss, der sich aus der Einnahme- / Überschussrechnung bzw. aus der Gewinn- und Verlustrechnung ergibt.
- Der **nomielle Gewinn** entspricht dem steuerlich ausgewiesenen Gewinn der Betriebe - bezogen auf jeweils ein Fahrzeug pro Jahr. Er beinhaltet neben dem operativen Überschuss auch die außerordentlichen Erlöse.

Aus rein wirtschaftlicher Sicht ist der Betrieb von Taxis in Köln nur bedingt **zu rechtfertigen** – zumindest nicht für Mehrwagenbetriebe. Auch professionelle Unternehmer sind häufig auf ein Einkommen deutlich unterhalb eines „normalen“ Arbeitnehmereinkommens angewiesen. Die **erforderliche Kapitalbildung** ist unter den gegebenen Umständen kaum noch zu realisieren. Damit sind auch die **Funktionsfähigkeit und das öffentliche Verkehrsinteresse** beeinträchtigt.

STADT KÖLN ERTRAGSENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE, 2005 – 2007 - ÜBERSCHUSS PRO TAXI IN € -														
	Köln										Vergleichsstädte / Regionen			
	Professionelle Betriebe								Semi.prof.					
	nach Betriebsgröße						überwiegend am							
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2 - 3 Fzg.	4 - 7 Fzg.	8+ Fzg.	Flug- hafen	Stadt	1 Fzg.	2+ Fzg.	Braun- schweig	Baden- Baden	Koblenz	Sieg- burg / Troisd
2005	8.169	15.573	15.005	7.024	4.953	-302	11.521	7.251	7.109	2.762	5.181	-2.716	13.539	10.282
2006	9.003	17.327	16.340	8.451	4.670	340	12.988	7.847	7.213	4.701	5.608	-1.327	15.562	8.453
2007	10.029	18.616	17.451	10.381	5.152	507	14.550	8.682	8.132	5.548	-	2.854	16.146	9.253
Ø	9.067	17.172	16.265	8.619	4.925	182	13.020	7.927	7.485	4.337	5.395	-396	15.082	9.329

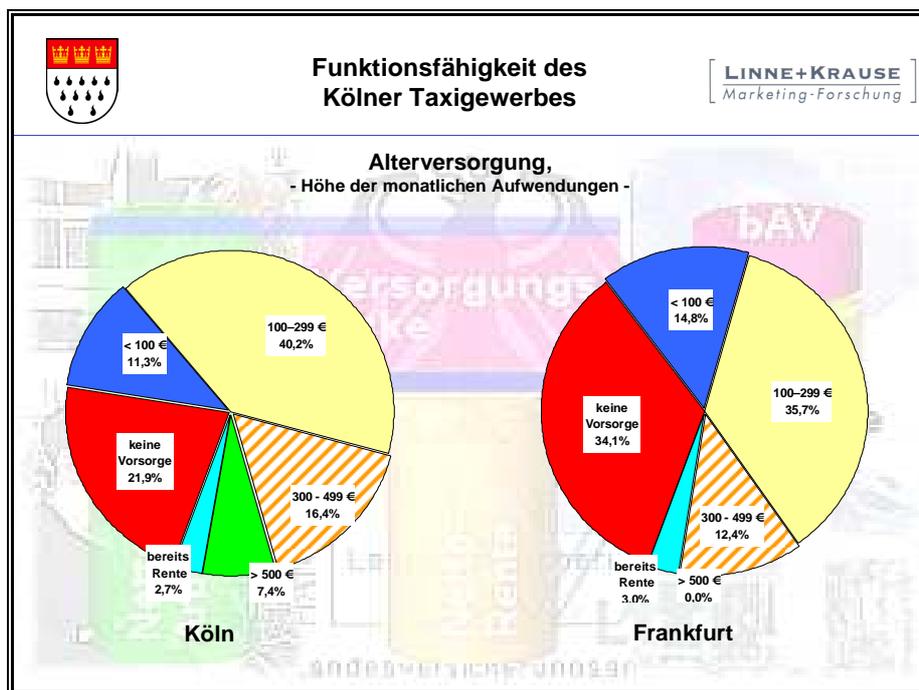
- **Jahresüberschuss:** Im Durchschnitt der Jahre 2005 bis 2007 erwirtschaftete jedes professionell betriebene Kölner Taxi einen **Jahresüberschuss** von ca. 9.100 € - ein völlig unzureichendes Niveau. 2007 lag der Überschuss bei ca. 10.000 €.
- **Professionelle Alleinfahrer** haben im genannten Zeitraum durchschnittlich ca. 17.200 € im Jahr erwirtschaftet – zuletzt ca. 18.600 € im Jahre 2007. Damit entspricht die Einkommenssituation Kölner Alleinfahrer fast exakt dem des **BZP-Musterbetriebs** (ebenfalls Alleinfahrer), der im mehrjährigen Durchschnitt ebenfalls bei ca. 17.200 € lag. Ein sehr niedriger Betrag, der noch wesentlich unterhalb des tariflichen Mindestlohnes von ca. 26.000 € (Arbeitgeber-Brutto) rangiert, so wie ihn der letzte (noch) aktuelle Tariflohn (aus München) vorsieht! Dabei muss stets bedacht werden, dass der Unternehmer mit nur einem Fahrzeug in der Regel seine gesamte Lebenshaltung aus der Bewirtschaftung einer einzigen Taxikonzession bestreiten muss.



-
- **Mehrfahrzeugbetriebe:** Prekär ist die Lage der größeren **Mehrfahrzeugbetriebe**. Hier erwirtschaften die Unternehmer seit Jahren allenfalls eine „schwarze Null“. Kaum besser ist die Situation bei den kleineren Mehrwagenbetrieben, die 2007 zwischen gut 5.100 € und ca. 10.400 € an Überschuss pro Fahrzeug einbrachten. Allerdings muss eine „schwarze“ oder „rote“ Null bei größeren Betrieben nicht automatisch als Krisenzeichen gewertet werden, weil hier die **Unternehmerentlohnung** häufig durch ein Geschäftsführergehalt erfolgt. Solche Unternehmer sind also nicht allein auf Gewinnentnahmen angewiesen.
 - **Rechtlicher Rahmen:** Gleichzeitig deutet die manifeste Gewinnschwäche der professionellen Betriebe aber auch auf den **erkennbaren Willen** eines erheblichen Teils des Kölner Taxigewerbes hin, den technischen Standard zu halten und den Betrieb **professionell** und **tendenziell ordnungsgemäß** zu führen – unter Einhaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen.

4.4 Altersvorsorge und Krankenversicherung

Gesonderte Fragen galten der Kranken- und der Altersversicherung der Taxiunternehmer. Die Beantwortung erfolgte freiwillig. Obwohl der Versicherungsstatus kein Prüfkriterium nach dem PBefG ist, müssen die ermittelten Werte jedoch als bedeutendes ergänzendes Beurteilungskriterium gewertet werden.



Nur etwa zwei Drittel der Befragten Kölner Taxiunternehmer gaben Auskunft über ihre Krankenversicherung. Noch weniger auskunftsfreudig zeigten sich die Unternehmer – ca. 59% - auf die Frage nach ihrer Altersvorsorge. Dennoch vermitteln die Antworten einen Eindruck vom gegenwärtigen Stand der sozialen Absicherung des Kölner Taxigewerbes:

STADT KÖLN														
PERSÖNLICHE ALTERSVORSORGE DER TAXIUNTERNEHMER PRO MONAT 2008														
- IN % -														
	Köln										Vergleichsstädte / Regionen			
	Professionelle Betriebe								Semi.prof.					
	nach Betriebsgröße						überwiegend am							
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4-7 Fzg.	8+ Fzg.	Flughafen	Stadt	1 Fzg.	2+ Fzg.	Braunschweig	Frankfurt	Koblenz	Siegburg / Troisd
keine Vorsorge	21,9	29,0	21,6	19,0	15,4	0,0	30,7	18,2	30,0	30,4	36,5	34,1	22,9	5,3
< 100 €	11,3	11,3	13,5	7,9	7,7	14,3	20,0	7,7	10,0	43	13,5	14,8	2,9	15,8
100 – 299 €	40,2	30,6	47,7	39,7	46,2	0,0	36,0	42,0	26,7	47,8	25,0	35,7	54,2	15,8
300 – 499 €	16,4	17,7	9,9	22,2	23,1	42,9	5,3	21,0	3,3	4,5	15,4	12,4	8,6	42,0
> 500 €	7,4	6,5	4,5	11,1	0,0	42,9	5,3	8,3	6,7	8,7	7,7	0,0	11,4	21,1
bereits in Rente	2,7	4,8	2,7	0,0	7,7	0,0	2,7	2,8	23,3	4,3	1,9	3,0	0,0	0,0
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- Keine Altersvorsorge:** Ca. 22% der (auskunftsbereiten) Kölner Taxiunternehmer betreiben gegenwärtig **keine Altersvorsorge** – verglichen mit Zahlen aus anderen deutschen Städten ein noch mäßiger Wert. In Frankfurt bekannten 2005 ca. 34% der Unternehmer, keine Altersabsicherung zu besitzen; in Braunschweig sogar mehr als 36%. Auch für das Kölner Taxigewerbe ist schon heute eine schwere Zukunftshypothek abzusehen. Besonders ungünstig ist die Lage bei Alleinfahrern (ca. 29% ohne Altersvorsorge), bei Flughafen-Fahrern (ca. 31%) sowie bei den Semiprofessionellen (ca. 30%). Allerdings befinden sich ein erheblicher Teil (ca. 23%) der semiprofessionellen 1-Fahrzeugunternehmer bereits in Rente. Dabei wird ebenfalls deutlich, dass eine nicht geringe Zahl der Kölner Taxiunternehmer auch nach Eintritt in das Rentenalter zur Arbeit gezwungen ist.
- Unzureichende Absicherung:** Das Gros der Kölner Taxiunternehmer (ca. 51%) kann maximal **299 €** für die Altersvorsorge aufwenden – ein viel zu geringer Betrag. Nur ca. 7% geben an, monatlich mehr als 500 € für die Altersvorsorge aufzuwenden. Die 500 €-Grenze markiert ungefähr den Betrag, den ein durchschnittlicher westdeutscher Arbeitnehmer für die Altersvorsorge aufbringt (Arbeitgeber- und Arbeitnehmeranteil).

STADT KÖLN KRANKENVERSICHERUNG DER TAXIUNTERNEHMER 2008 IN %										
	Professionelle Betriebe								Semi.prof.	
	nach Betriebsgröße						überwiegend am			
	gesamt	Allein	1 Fzg. + MA	2 - 3 Fzg.	4-7 Fzg.	8+ Fzg.	Flug- hafen	Stadt	1 Fzg.	2+ Fzg.
nicht vorhanden	1,4%	1,4%	0,8%	3,0%	0,0%	0,0%	1,2%	1,5%	0,0%	3,8%
vorhanden	98,6%	98,6%	99,2%	97,0%	100%	100%	98,8%	98,5%	100%	96,2%
Summe	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

- Ohne Krankenversicherung:** Ohne der gesetzlich vorgeschriebene Absicherung im Krankheitsfall lebt nur ca. 1% der (auskunftsbereiten) Kölner Taxiunternehmer. Bei den semiprofessionell arbeitenden Mehrwagenbetrieben lag der Wert jedoch bei ca. 4%.

5 GESCHÄFTSAUFGABEN UND KONZESSIONSBEWEGUNGEN

Die Konzessionsbewegungen der vergangenen Jahre ergeben ein beunruhigendes Bild:

STADT KÖLN GRÜNDE FÜR KONZESSIONSBEWEGUNGEN 2005 BIS NOV. 2009 betroffene Taxis							
	gesamt	wirt- schaftl.	Übertrag. Betriebs- führersch	Alter	Familie / Beruf	Erkran- kung	Tod
2005	99	48	4	30	1	9	7
2006	123	46	3	64	6	2	2
2007	81	35	9	21	3	9	4
2008	103	63	3	27	2	4	4
Nov. 2009	115	59	0	35	1	17	3
Summe	521	251	19	177	13	41	20

- **Hohe „Umschlagquote“:** Von 2005 bis November 2009 wechselten 521 Konzessionen den Besitzer. Das ergibt eine „Umschlagquote“ von etwa 43% – bezogen auf die Gesamtzahl der in Köln zugelassenen Taxis! Damit wird ein kritischer Wert erreicht, wie er auch auf anderen problematischen Taximärkten zu beobachten ist. Auf funktionsfähigen Taximärkten liegt die Umschlagquote i.d.R. zwischen 5% und 15%.
- **Wirtschaftliche Gründe:** In knapp der Hälfte der Fälle (251) erfolgte die Geschäftsaufgabe aus wirtschaftlichen Gründen – ein Befund, der ebenfalls auf eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit schließen lässt.
- **Natürliche Gründe:** Von großer Bedeutung sind daneben natürliche Ursachen wie Alter (ca. 34%), Erkrankungen (ca. 8%) oder Tod (4%) des Unternehmers. Familiäre und Berufliche Gründe (2%) spielen eine untergeordnete Rolle. Relativ selten sind zudem Übertragungen der Betriebsführerschaft (4%).
- **Zeitlicher Verlauf:** Von 2005 bis 2007 wurden jährlich zwischen 35 und 48 Konzessionen aus wirtschaftlichen Gründen bewegt. Im Jahr 2008 kam es zu einem deutlichen Anstieg auf 63 betroffene Konzessionen; ein negativer Trend, der sich im Jahre 2009 verfestigt hat. Bis Mitte November 2009 wurden bereits 59 Konzessionen aus wirtschaftlichen Gründen zurückgegeben.

Art und Umfang des Geschehens lassen somit auf eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit des Kölner Taxigewerbes schließen.

6 ZUSAMMENFASSUNG UND EMPFEHLUNGEN

Die Zusammenschau der Untersuchungsergebnisse zeigt, dass die **Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes** in der Stadt Köln gegenwärtig **gefährdet ist**.

Der vergleichsweise **günstigen Nachfrage** nach Taxidienstleistungen steht ein **adäquates Angebot** gegenüber. Dennoch erwirtschaften die Kölner Taxibetriebe keine angemessenen Überschüsse – trotz des unverhältnismäßig hohen Zeitaufwandes. Unter diesem Vorzeichen ist zu befürchten, dass weitere Teile des Gewerbes in die **Schattenwirtschaft** abdriften. Die unsicheren konjunkturellen Aussichten dürften diesem Prozess weiter Vorschub leisten.

6.1 Kriterium Nachfragesituation

Köln zählt zu den attraktivsten deutschen Taxistandorten. Die Stadt verfügt über eine umfassende Nachfrage nach Taxidienstleistungen, auch wenn aktuell Rückgänge zu verzeichnen sind:

- **Konjunkturentwicklung:** Seit Herbst 2008 durchläuft Deutschland eine schwere Rezession. Erfahrungsgemäß erreichen die Auswirkungen das Taxigewerbe jedoch mit Verzögerung, so dass sich die Aussichten des Gewerbes nachhaltig eingetrübt haben.
- **Tourenentwicklung:** Gemessen an der Zahl Funktouren ist das Krisenjahr 2009 überraschend glimpflich verlaufen: Von Januar bis September 2009 wurden nur etwa 2% weniger Touren als im entsprechenden Vorjahreszeitraum vermittelt. Das Funkgeschäft generiert jedoch nur knapp die Hälfte des gesamten Tourenaufkommens. Insbesondere das Gelegenheitsgeschäft am Haltepunkt und auf der Straße hat deutlicher gelitten. Aber auch ohne die Krise: Hohe Vermittlungszahlen wie zu Beginn des Jahrzehnts (ca. 2,5 Mio. Touren p.a.) waren auch in den Boomjahren 2007 / 2008 (ca. 2,2 Mio. Touren p.a.) nicht mehr zu erreichen.

- **Wirtschaftsstruktur:** Kölns Regionalwirtschaft verfügt über einen ausgewogenen Mix aus Industrie und Dienstleistungen. Die große Konzentration hochwertiger Dienstleistungsbranchen u.a. aus den Bereichen Medienwirtschaft, Versicherung und Beratung beschert der Kölner Regionalwirtschaft Dynamik und Beschäftigung – eine für das Taxigewerbe günstige Konstellation.
- **Nachfrageimpulse:** In Köln steht die Taxinutzung zum großen Teil im beruflichen oder geschäftlichen Kontext. Das grundsätzlich günstige regionale Wirtschaftsumfeld wirkt in zweierlei Weise auf das Taxigewerbe: Es sorgt einerseits für Kaufkraft und somit indirekt für Nachfrage nach Taxidienstleistungen. Zudem generieren die Betriebe auch direkte Nachfrage.
- **Demografie:** Wichtigster Nachfrager des Kölner Taxigewerbes ist die ortsansässige Bevölkerung. Günstig für das Taxigewerbe: Die Region Köln zählt zu den wachsenden Regionen Deutschlands.
- **Kaufkraft:** Die Kölner verfügen zudem über überdurchschnittliche Kaufkraft, auch wenn die Domstadt in dieser Hinsicht hinter anderen Metropolen wie Düsseldorf oder München zurückbleibt.
- **Ortsfremde Nachfrage:** Während das Taxigewerbe in anderen Regionen weitgehend auf die Kaufkraft der ortsansässigen Bevölkerung angewiesen ist, profitiert das Kölner Gewerbe von erheblichen Kaufkraftzuflüssen aus dem In- und Ausland.
- **Nachfragefaktor Flughafen:** Eine substantielle Nachfragequelle bildet in dieser Hinsicht der Flughafen Köln Bonn, an dem ein erheblicher Teil der Kölner Taxiflotte Beschäftigung findet.
- **Nachfragefaktor Messe:** Eine zweite substantielle Nachfragequelle ist die Messe, die dem Kölner Taxigewerbe an ca. 180 Tagen pro Jahr Nachfrage beschert – wesentlich häufiger als z.B. die Frankfurter Messe (ca. 80 Messetage) dem dortigen Taxigewerbe.
- **Nachfragefaktor Kongresse:** Für Nachfrage sorgt daneben das rege Kongressgeschehen. Unter den deutschen Kongress-Städten belegt Köln den 4. Rang.
- **Nachfragefaktor Tourismus:** Köln ist beliebtes Ziel des Städtetourismus. Attraktionen bietet das vielfältige Kulturangebot, die Shopping-Möglichkeiten und das breite Spektrum der Events – an erster Stelle der Karneval. Auch aus dieser Quelle speist sich die Nachfrage im Kölner Taxigewerbe.
- **Nachfragefaktor Gastronomie:** Köln verfügt über insgesamt 3.600 gastronomische Betriebe. Zudem zählt die Stadt zu den Zentren der deutschen Club- und Dance-Szene. Das nächtliche Geschehen sorgt auch im Taxigewerbe für eine kontinuierliche Nachfrage.

6.2 Kriterium Angebotssituation

- **Struktureller Angebotsüberhang:** Kölns Weg von der Handels- und Industriestadt zur Dienstleistungsmetropole kennt aber auch Verlierer: Problematisch ist das Arbeitsplatzangebot insbesondere für gering qualifizierte Arbeitnehmer. Hier entstand ein Verlust, der nicht durch die Wachstumsbranchen der Stadt kompensiert werden konnte – zumindest nicht aus Sicht von Menschen, die auf „einfache Jobs“ angewiesen sind.
- **Fluchtpunkt Taxigewerbe:** Das niederschwellige Taxigewerbe ist zu einem Fluchtpunkt aus der Erwerbslosigkeit geworden – insbesondere zum Fluchtpunkt aus der Ausländererwerbslosigkeit. Menschen mit **Migrationshintergrund** sind besonders vom raschen Strukturwandel und dem damit verbundenen Verlust einfacher Arbeitsplätze betroffen. So hat sich auch im Kölner Taxigewerbe ein Ungleichgewicht von Angebot und Nachfrage zementiert.
- **Taxidichte:** Im Vergleich deutscher Großstädte weist Köln eine unterdurchschnittliche **Taxidichte** auf. Städte wie München, Düsseldorf oder Frankfurt kommen jedoch z.T. auf doppelt so hohe Taxidichte-Werte.
- **Taxi-Mietwagendichte:** Leicht unterdurchschnittlich ist die Taxi- Mietwagendichte. In wenigen deutschen Metropolen sind so viele Mietwagen (387 Fahrzeuge) zugelassen wie in Köln.
- **Mietwagen:** Mietwagen werden in Köln überwiegend taxiähnlich eingesetzt. Anders als in vielen Flächenkreisen, ist in der Domstadt aber keine „Explosion“ der Mietwagenzahlen festzustellen.
- **Fahrzeugqualität:** Die **Ausstattung** der professionellen Kölner Fahrzeugflotte ist insgesamt als günstig zu bewerten – mit Blick auf Alter und Investitionssumme der Fahrzeuge. Bei Kleinbetrieben zeichnet sich jedoch eine Überalterung der Fahrzeuge ab.
- **Problemgruppe Kleinbetriebe:** Eine Problemgruppe des Kölner Taxigewerbes bilden die **Alleinfahrer**, die noch einen erheblichen Marktanteil in der Stadt halten. Mit knapp 70 Stunden wöchentlicher Einsatzzeit kommen professionelle Alleinfahrer zudem auf eine zeitliche Belastung, die mit dem **öffentlichen Verkehrsinteresse** nicht mehr in Einklang zu bringen ist.
- **Zeitlicher Aufwand:** Stellt man die Einsatzzeiten in Relation zu den erwirtschafteten Erlösen oder gar zu den erzielten Gewinnen, so zeigt sich ein dramatisches Missverhältnis. Angesichts fehlender beruflicher Alternative sind zahlreiche Unternehmer an das Taxigewerbe gebunden - auch gegen jede betriebswirtschaftliche Vernunft.

6.3 Kriterium Erlöse und Kosten

- **Erlöse:** Die Umsätze der professionell betriebenen Kölner Taxis rangierten in den Jahren 2005 bis 2007 auf noch vertretbarem Niveau. Problematisch ist jedoch die Erlössituation insbesondere der Flughafen-Fahrer, deren Einnahmen z.T. deutlich hinter den betriebswirtschaftlichen Erfordernissen bleiben.
- **Kosten:** Gleichzeitig ist festzustellen, dass professionelle Kölner Taxibetriebe auf einem mäßigen **Kostenniveau** arbeiten. Die Kölner Taxibetriebe unterscheiden sich in erster Linie von Betrieben anderer Städte durch die relativ niedrigen (angemeldeten) Personalkosten.
- **Operativer Überschuss:** Insgesamt ist bei vielen Kölner Betrieben ein problematisches Ergebnis festzustellen: Betrachtet man allein den operativen Überschuss, d.h. die Differenz zwischen Umsatz und Kosten, so agieren insbesondere die größeren Kölner Mehrwagenbetriebe seit Jahren um die „schwarze Null“. Da die regulär erzielbaren Gewinne kaum auskömmlich sind, weichen viele Betriebe – in unterschiedlichem Maße - in die **Schattenwirtschaft** aus.
- **Steuerlicher Gewinn:** Die schwierige Gewinnsituation wird nur notdürftig dadurch kaschiert, dass auch neutrale Erträge und sonstige Erlöse in die Abschlüsse der Betriebe eingehen. Die ausgewiesenen Gewinne auch der Mehrwagenbetriebe sind häufig nur deswegen nicht „auffällig“, weil Versicherungsentschädigungen die Erlösseite stärken.
- **Deinvestition:** Die buchmäßige „rote“ oder „schwarze Null“ vieler Betriebe beruht häufig darauf, dass Versicherungsleistungen nicht – oder nicht vollständig – für Reparatur oder Ersatzbeschaffung verwendet werden, sondern als Ersatz für nicht realisierte Erlöse dienen. Auch im Kölner Taxigewerbe zeichnet sich ein Prozess systematischer Deinvestition ab, der die Funktionsfähigkeit bedroht und zu einer Gefährdung des öffentlichen Verkehrsinteresses führen muss.
- **Marktverzerrung:** Beunruhigend ist, dass ca. 18% der Kölner Betriebe jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität arbeiten. Die steuerlichen Angaben dieser Betriebe lassen nicht auf einen professionellen Geschäftsgang schließen. In funktionsfähigen Taximärkten finden sich allenfalls vereinzelte Betriebe dieser Art. In vielen Fällen ist von steuerlichen Verkürzungen auszugehen - ein Tatbestand, der mit dem öffentlichen Interesse nicht in Einklang zu bringen ist.
- **Rechtlicher Rahmen:** Gleichzeitig ist der erkennbare Wille eines erheblichen Teils des Kölner Taxigewerbes zu erkennen, den technischen Standard zu halten und den Betrieb professionell und ordnungsgemäß zu führen – unter Einhaltung des rechtlichen Rahmens. Hier ist ein schützenswertes Gut zu erkennen.
- **Altersvorsorge:** Wegen der schwierigen Gewinnsituation, haben die Kölner Unternehmer nur eine unzureichende Altersvorsorge. Hier entsteht eine Zukunftshypothek, die mit dem öffentlichen Interesse nicht zu vereinbaren ist.

6.4 Kriterium Geschäftsaufgaben

Die Konzessionsbewegungen der letzten Jahre waren hinsichtlich Art und Anzahl beunruhigend:

- **Hohe „Umschlagquote“:** In der vergangenen fünf Jahren haben in der Stadt Köln mehr als 40% der erteilten Konzessionen Besitzer gewechselt. Auf funktionsfähigen Taximärkten liegt der Wert i.d.R. zwischen 5% und 15%. Das Kölner Geschehen hat also einen kritischen Wert erreicht.
- **Ursachen:** Alarmierend sind auch die Gründe: Etwa 43% der Konzessionsbewegungen hatten wirtschaftliche Motive – mit zunehmender Bedeutung in den Jahren 2008 / 2009.

6.5 Empfehlung zur Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit

Angesichts der **Marktverzerrungen** auf der Angebotsseite, ist die Funktionsfähigkeit des Kölner Taxigewerbes gefährdet. Das sich eintrübende **konjunkturelle Umfeld** bedroht die Funktionsfähigkeit von der Nachfrageseite. Eine deutliche Gefährdung erwächst aus der **mangelnden Rentabilität** der Betriebe, der häufig ein **übermäßiger Zeitaufwand** gegenübersteht. Für eine Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrsinteresses spricht zudem die sehr hohe Zahl der **Konzessionsbewegungen**.

Ein auskömmlicher und steuerehrlicher Betrieb von Taxis ist unter den gegebenen Umständen in Köln schwierig geworden. Ziel muss es sein, betriebswirtschaftlich sinnvolles Handeln wieder zu ermöglichen – unter Einhaltung der gesetzlichen Rahmenbedingungen. Ohne unterschiedene Maßnahmen droht ein weiteres Abgleiten in die Schattenwirtschaft – insbesondere in Zeiten der wirtschaftlichen Krise.

Ca. 17% der Kölner Taxis werden schon heute allenfalls semiprofessionell betrieben. Deren Betrieb ist teilweise nur unter dem Vorzeichen steuerlicher Verkürzungen denkbar. Dies bewirkt eine deutliche **Wettbewerbsverzerrung** mit negativer Wirkung auf Unternehmer, die – noch oder wieder - eine gesetzesnahe Betriebsführung anstreben.

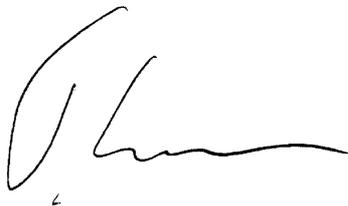
Eine nachhaltige Konsolidierung des Kölner Taximarktes unter legalem Vorzeichen erfordert ein Zusammenwirken aller Beteiligten – unter Anwendung der rechtlichen Möglichkeiten:

- **Beobachtungszeitraum:** Bei Gefährdung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes und der daraus resultierenden Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrsinteresses kann die Genehmigungsbehörde einen **Beobachtungszeitraum** gemäß § 13 Abs. 4 PBefG verlängern. Innerhalb des Beobachtungszeitraums kann von der Erteilung zusätzlicher Taxikonzessionen abgesehen werden.
- **Keine neuen Konzessionen:** Unter Abwägung der dargestellten Gefährdung des öffentlichen Verkehrsinteresses mit dem **grundgesetzlichen Recht** der freien Berufsausübung auf Seiten der Konzessionsbewerber wird empfohlen, **die Zahl der Konzessionen bis Ende 2012 auf dem bisherigen Stand von 1.217 Fahrzeugen zu belassen.**
- **Ordnungspolitik:** Ordnungspolitisch ist eine Konzessionsbegrenzung diskussionswürdig. Das Beispiel der Städte Berlin und Hamburg aber zeigt: Die hier praktizierte Konzessionsfreigabe hat lange Zeit zu einer wesentlich bedenklicheren Entwicklung als in Köln geführt. Insbesondere in Hamburg wird hier seit 2006 mit neuen Konzepten der Aufsichtsführung energisch gegengesteuert.
- **Marktmechanismen:** Unter dem Druck eines erneut angespannten Arbeitsmarktes für gering qualifizierte Arbeitnehmer greifen im Taxigewerbe jedoch Selbstregelungsmechanismen, die das Gewerbe in Richtung Schattenwirtschaft drängen. Die Hoffnung auf die Selbstheilungskräfte des Marktes verkennt die Dynamik dieser Marktmechanismen. Die Situation erfordert die konsequente Nutzung der bestehenden rechtlichen Möglichkeiten.
- **Irreguläre Betriebe:** Seitens der Finanz- und Genehmigungsbehörden sollte ein zielgerichteter Druck auf offenkundig irregulär arbeitende Betriebe ausgeübt werden. Überprüfungsbedarf erwächst aus der Existenz von ca. 140 Taxis in **Mehrwagenbetrieben** ohne betriebswirtschaftliche Plausibilität. Eine weitere Problemgruppe bilden die ca. 70 semiprofessionellen 1- Fahrzeugbetriebe, wobei hier sorgfältig auf die jeweiligen persönlichen und betriebswirtschaftlichen Umstände geachtet werden muss.
- **Focussierte Prüfungspraxis:** Dabei sollte seitens der Finanzverwaltung nicht der Fehler begangen werden, ausgerechnet jene Betriebe verschärft ins Visier zu nehmen, bei denen es „*etwas zu holen*“ zu geben scheint. Erstes Ziel der Prüfungspraxis muss die Aufrechterhaltung der Steuer- und Abgabepflichtigkeit sein – nicht aber die „Prüfungsökonomie“.

- **Branchenabhandlung:** Einen weiteren Beitrag zur Steigerung der Prüfungseffizienz kann eine Überarbeitung der so genannten „*Branchenabhandlung zum Wirtschaftszweig Taxiunternehmen, Mietwagen*“ des Finanzamtes Köln-Nord leisten. Die Branchenabhandlung ist maßgeblich für die Prüfungspraxis der Kölner Finanzämter. Grundsätzlich sind die darin enthaltenen Richtwerte überwiegend realistisch, z.T. aber veraltet, zu wenig differenziert und in einigen Fällen auch unzutreffend. Es wird dringend empfohlen, die Branchenabhandlung im Lichte des vorliegenden Gutachtens zu überarbeiten.
- **Qualitative Aufsicht:** Vielversprechend sind Ansätze der qualitativen Aufsicht durch die Genehmigungsbehörden wie sie seit 2006 in Hamburg praktiziert werden. Dort wird die turnusmäßige Verlängerung der Taxikonzession an die Vorlage plausibler betriebswirtschaftlicher Daten geknüpft. Im Mittelpunkt des Verfahrens steht die Überprüfung der „persönlichen Zuverlässigkeit“ gemäß § 1 Berufszugangsverordnung. Mit diesem Ansatz ist auch eine effiziente Aufsicht über das Mietwagengewerbe möglich.
- **Tarife:** Unter Berücksichtigung der in diesem Gutachten festgestellten wirtschaftlichen Situation des Kölner Taxigewerbes empfiehlt sich auch eine Überprüfung des zuletzt Mitte Dezember 2007 angepassten Tarifs.

6.6 Evaluation

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



Thomas Krause

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