

**Taxigutachten für die
Landeshauptstadt Mainz**

TAXI

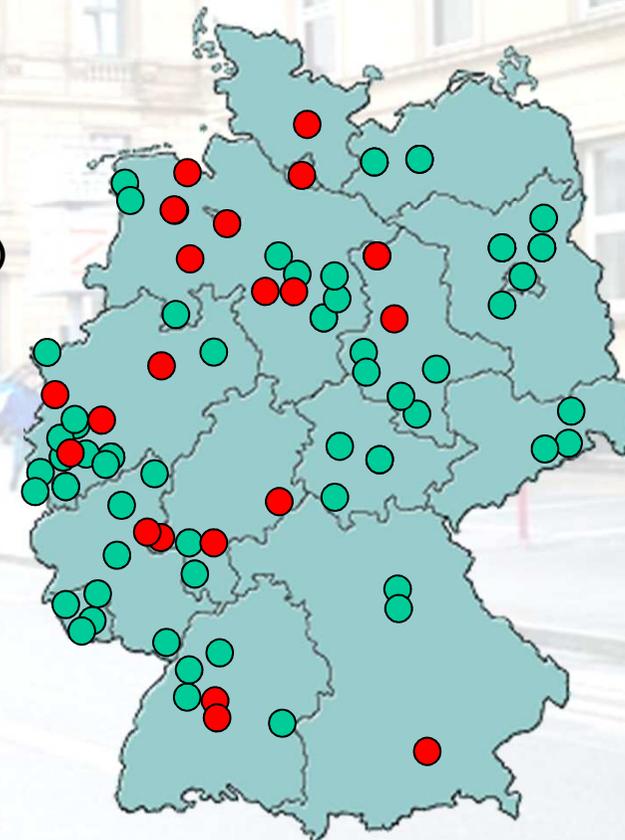
Mainz, den 14. Juli 2015



Taxi- und Mietwagengutachten (unvollständig)

FHH Hamburg
Stadt Frankfurt a.M.
Stadt Stuttgart
Stadt Fulda
Stadt Bielefeld
Stadt Braunschweig
Stadt Aachen
Stadt Neumünster
Stadt Essen
Region Hannover
Stadt Düsseldorf
Stadt Oldenburg
Stadt Osnabrück
Stadt Mülheim a.d.R.
Stadt Neuss
Stadt Salzgitter
Stadt Münster
Stadt Hildesheim
Stadt Koblenz
Rhein-Sieg-Kreis
Rheinisch-Bergischer Kreis
Rhein-Hunsrück-Kreis
Kreis Ahrweiler
Oberbergischer Kreis (1999/2002)
Landkreis Merzig-Wadern
Landkreis Neunkirchen
Landkreis Saarlouis
Landkreis Roth
Kreis Viersen
Kreis Kleve

Stadt Magdeburg
Stadt Dresden
Stadt Eberswalde
Landkreis Saalfeld-Rudolstadt
Landkreis Gotha
Landkreis Sächsische Schweiz
Landkreis Bautzen
Landkreis Parchim
Landkreis Oberhavel
Landkreis Ludwigslust (1998/2002)
Landkreis Bitterfeld (2000/2005)
Landkreis Barnim
Altmarkkreis Salzwedel
Landkreis Wernigerode



● aktuelle Projekte
● abgeschlossene Projekte

Entscheidungssituation

◀ **Altbewerber:** 17 Anträge
◀ **Neubewerber:** 40 Anträge



Grundlegende Abwägung

Grundgesetz, Artikel 12, Abs. 1 Berufsfreiheit

„Alle Deutschen haben das Recht, Beruf, Arbeitsplatz und Ausbildungsstätte frei zu wählen. Die Berufsausübung kann durch Gesetz oder auf Grund eines Gesetzes geregelt werden.“

PBefG 13 Abs. 4

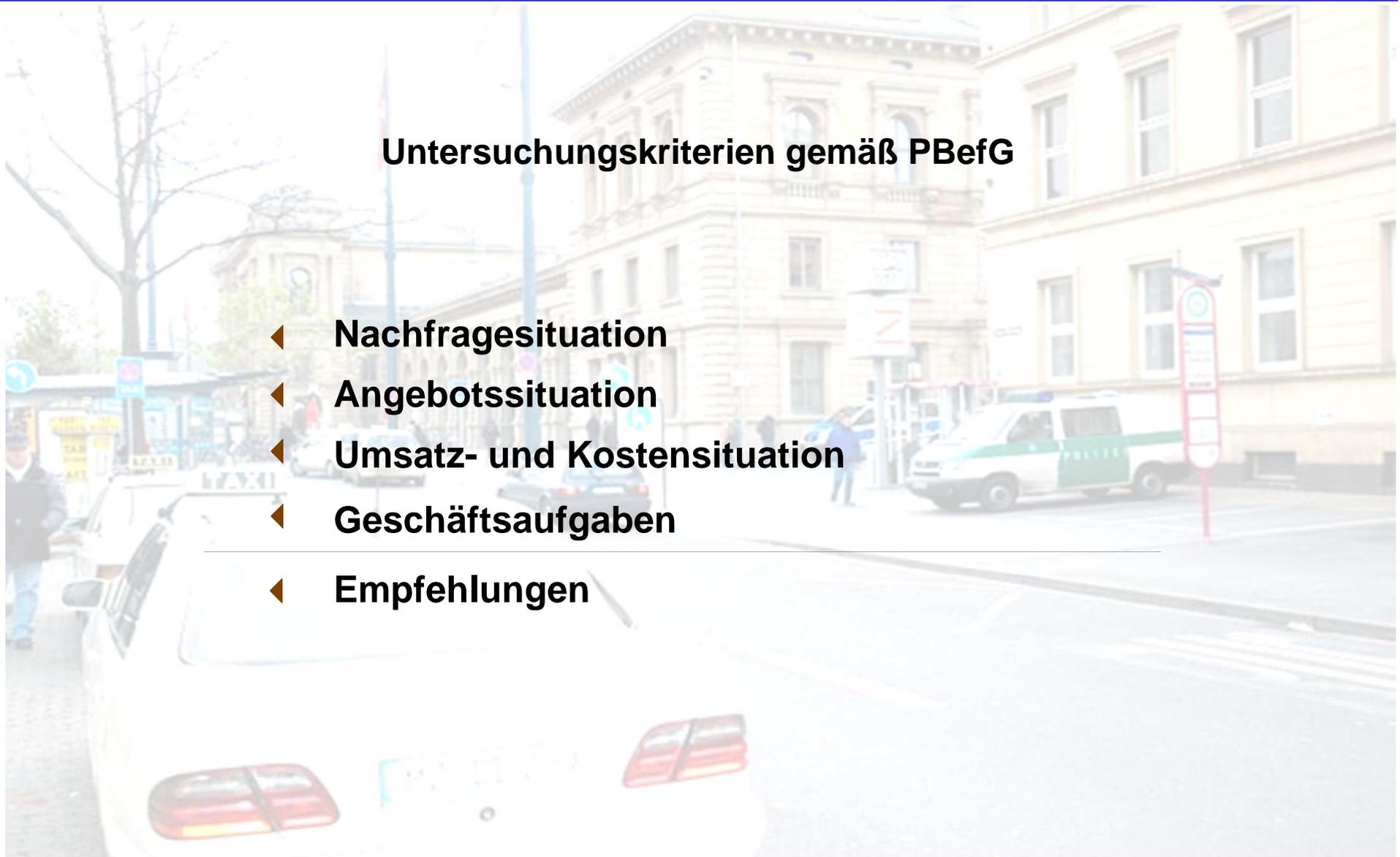
„Beim Verkehr mit Taxen ist die Genehmigung zu versagen, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt werden, dass durch die Ausübung des beantragten Verkehrs das örtliche Taxengewerbe in seiner Funktionsfähigkeit bedroht wird.“

Untersuchungssteckbrief

- ◀ **Methoden:** schriftliche Befragung
Sekundäranalyse
- ◀ **Zielgruppe:** Taxibetriebe
- ◀ **Erhebungszeit:** Oktober 2013 bis Februar 2014
- ◀ **Stichprobe:** 50% der 1Fzg. Betriebe (n=70 Betriebe)
100% der 2+Fzg. Betriebe (n=27 Betriebe)
- ◀ **Beteiligung:** 100%

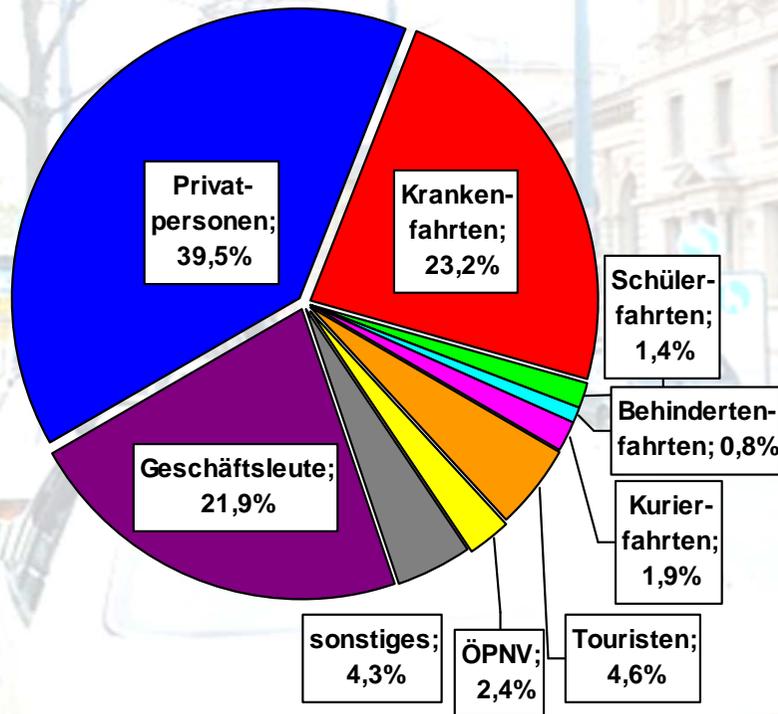
Untersuchungskriterien gemäß PBefG

- ◀ **Nachfragesituation**
- ◀ **Angebotsituation**
- ◀ **Umsatz- und Kostensituation**
- ◀ **Geschäftsaufgaben**
- ◀ **Empfehlungen**

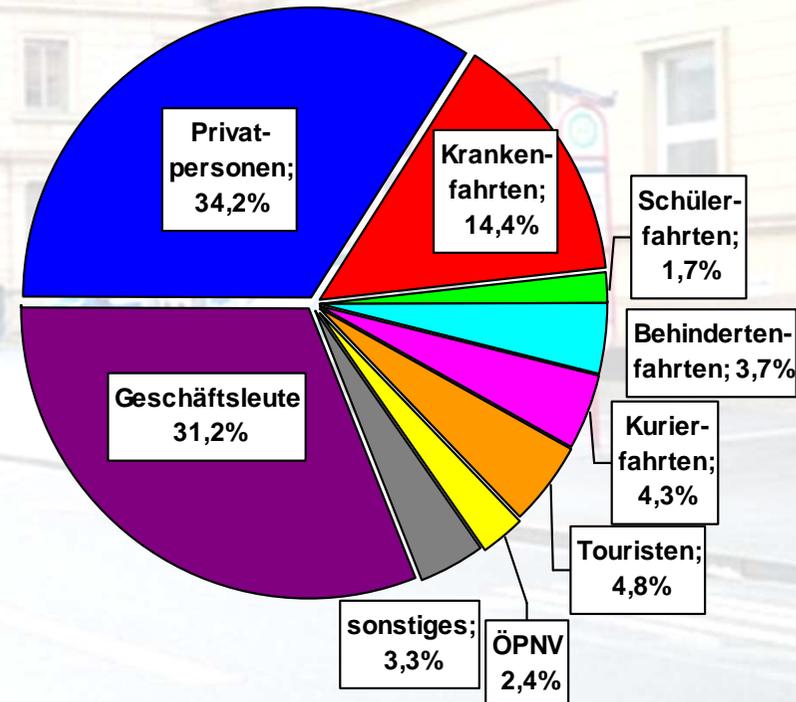




Umsatzanteil nach Kundengruppen in %

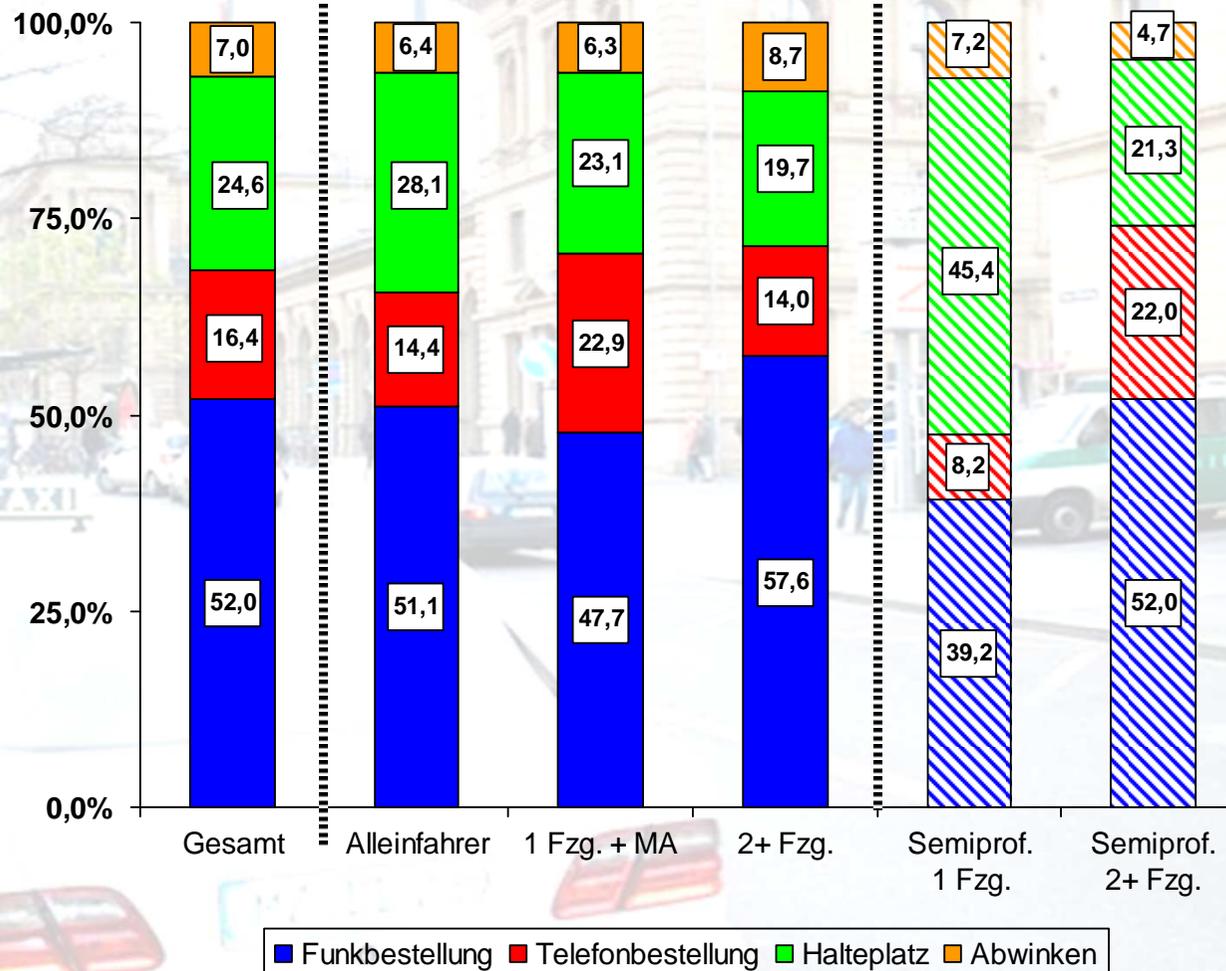


Mainz

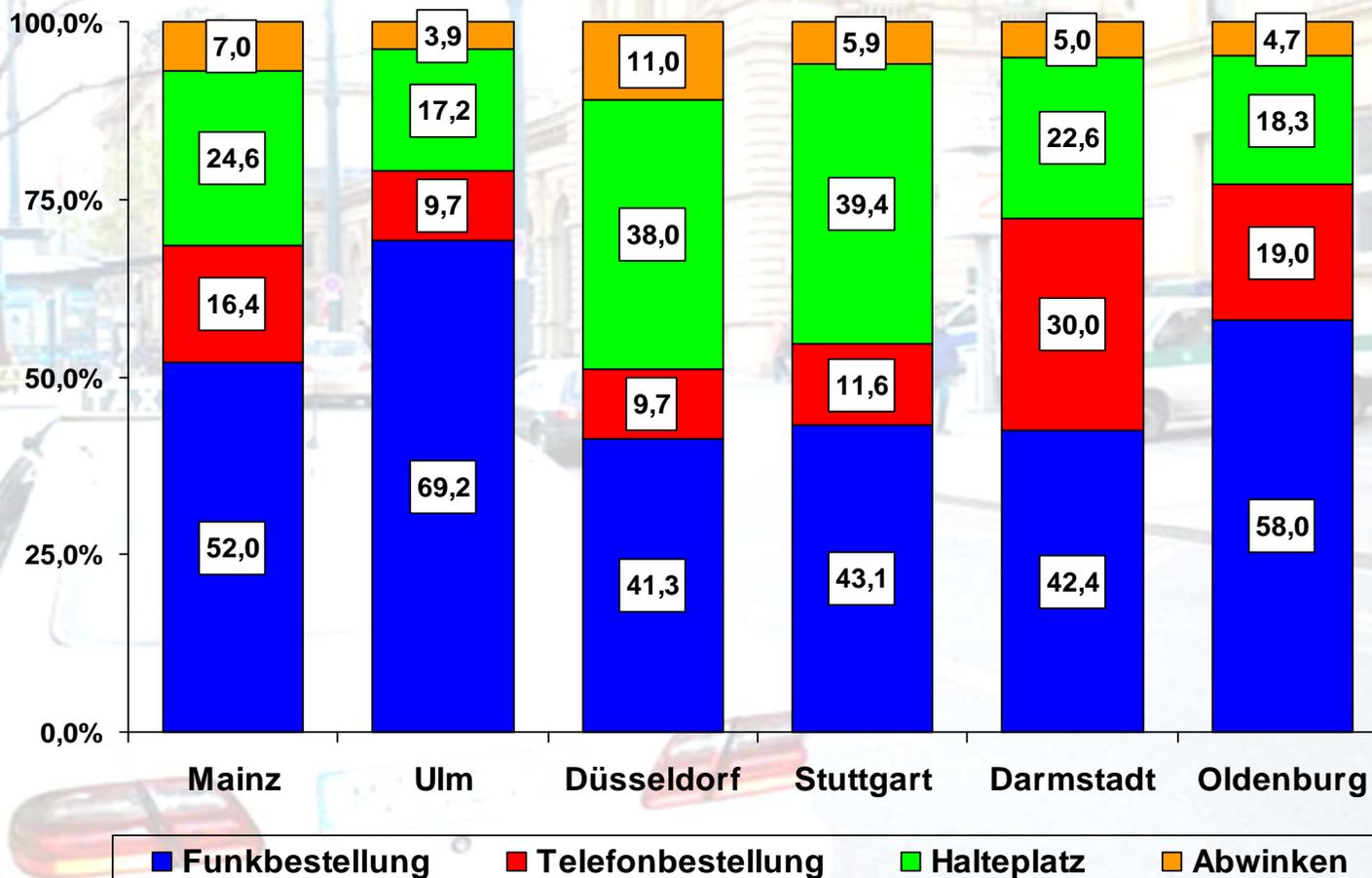


Stuttgart

Tourengewinnung der Taxibetriebe in %

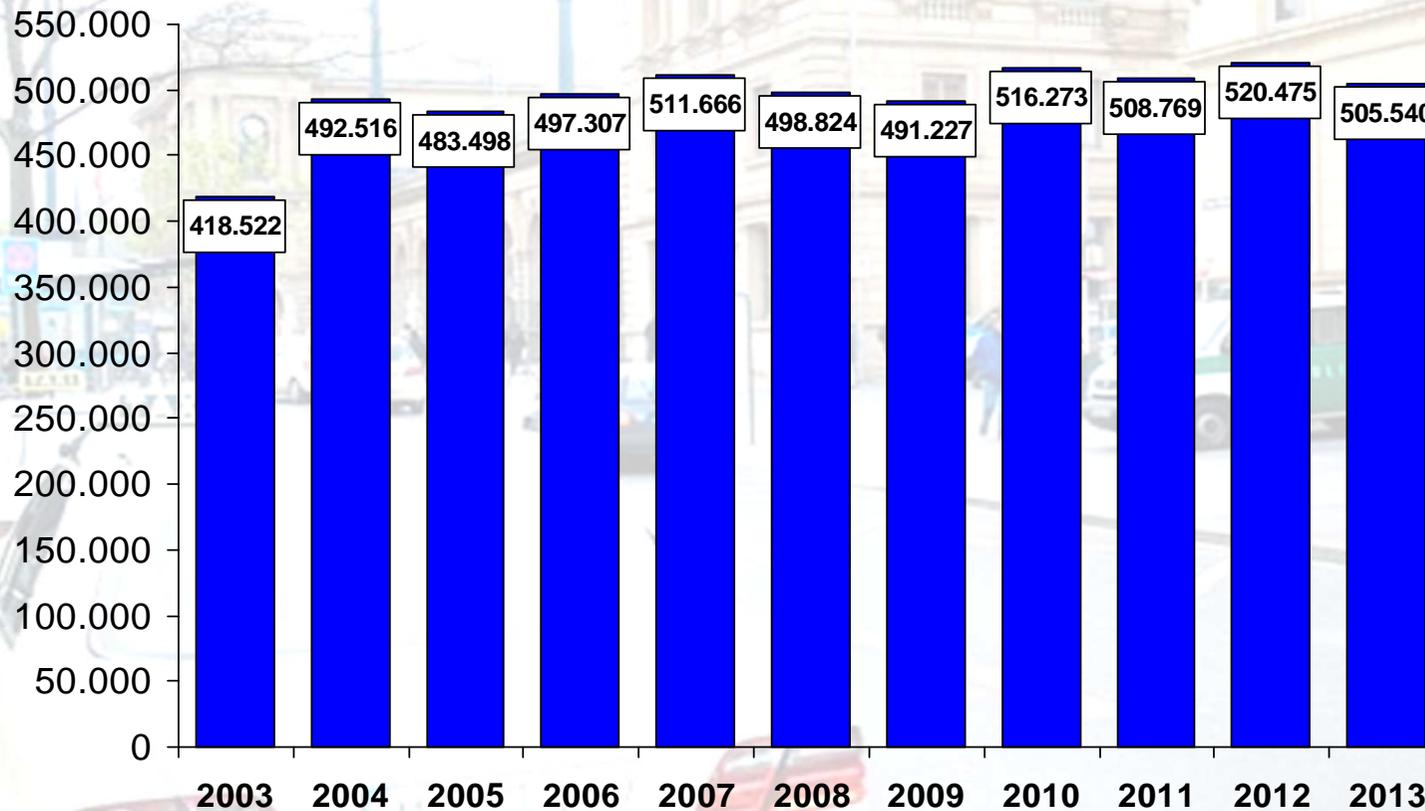


Tourengewinnung der Taxibetriebe Vergleichsstädte, professionelle Betriebe in %



Vermittlungsaufkommen der Allgemeinen Funktaxizentrale Mainz eG* 2003 – 2013

Aufträge / Jahr

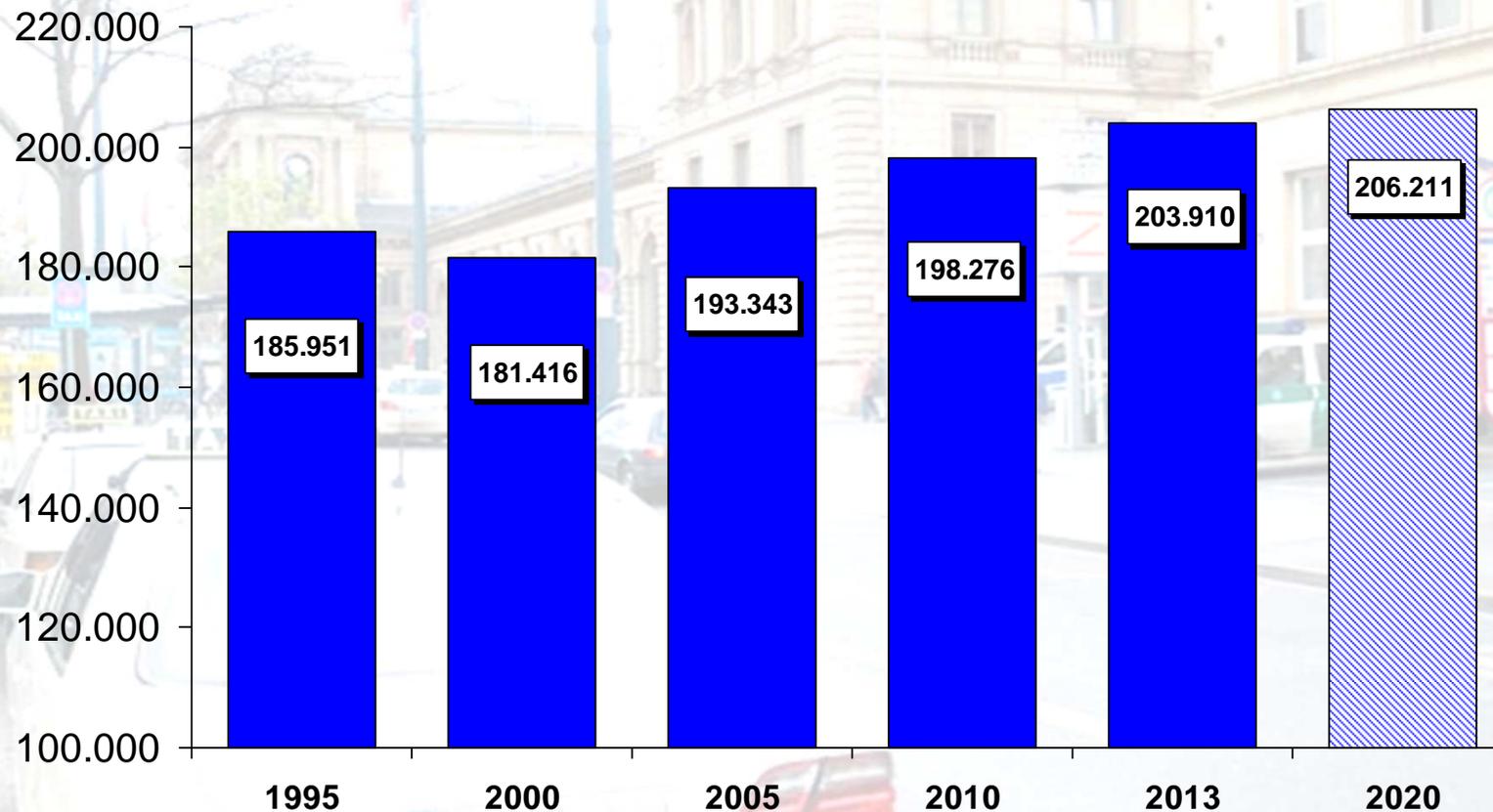


Taxitouren pro Einwohner und Jahr

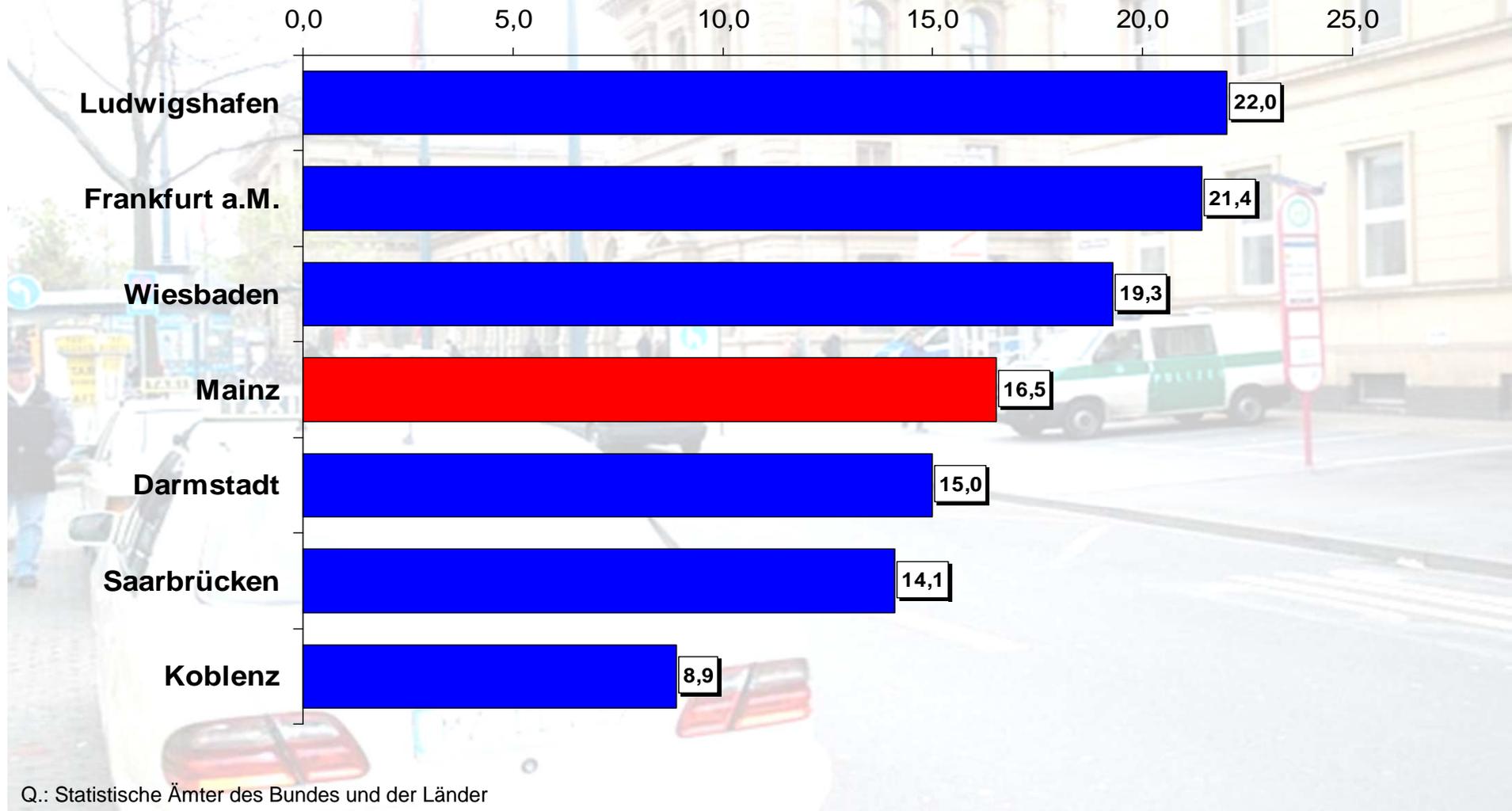
- ◀ **Ulm:** ca. 19,6 Touren
- ◀ **Düsseldorf:** ca. 12,5 Touren
- ◀ **Hamburg:** ca. 10,0 Touren
- ◀ **Stuttgart:** ca. 5,8 Touren
- ◀ **Mainz:** ca. 4,7 Touren
- ◀ **Bremen:** ca. 4,3 Touren



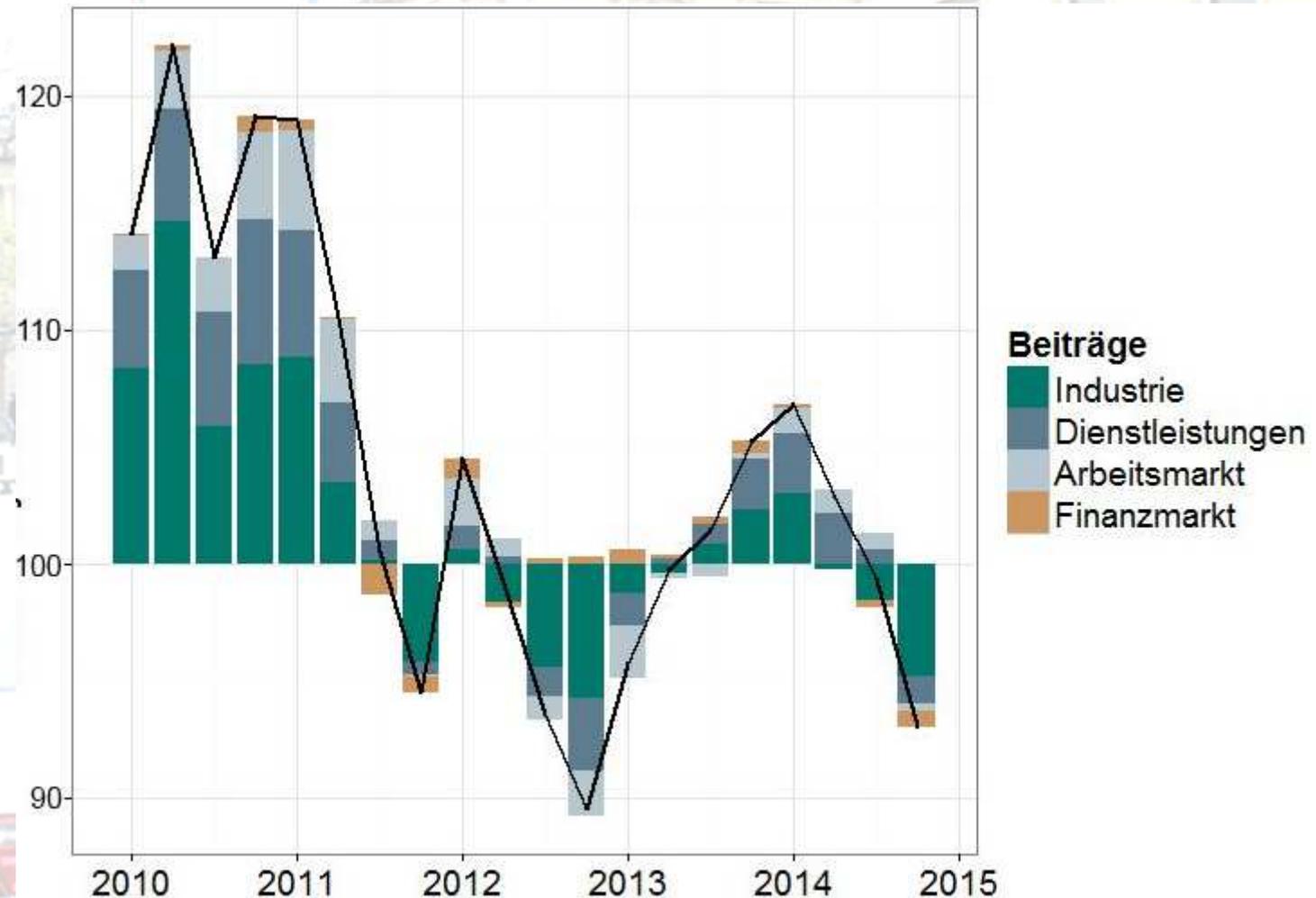
Demografische Entwicklung 1995 bis 2020 (Prognose)



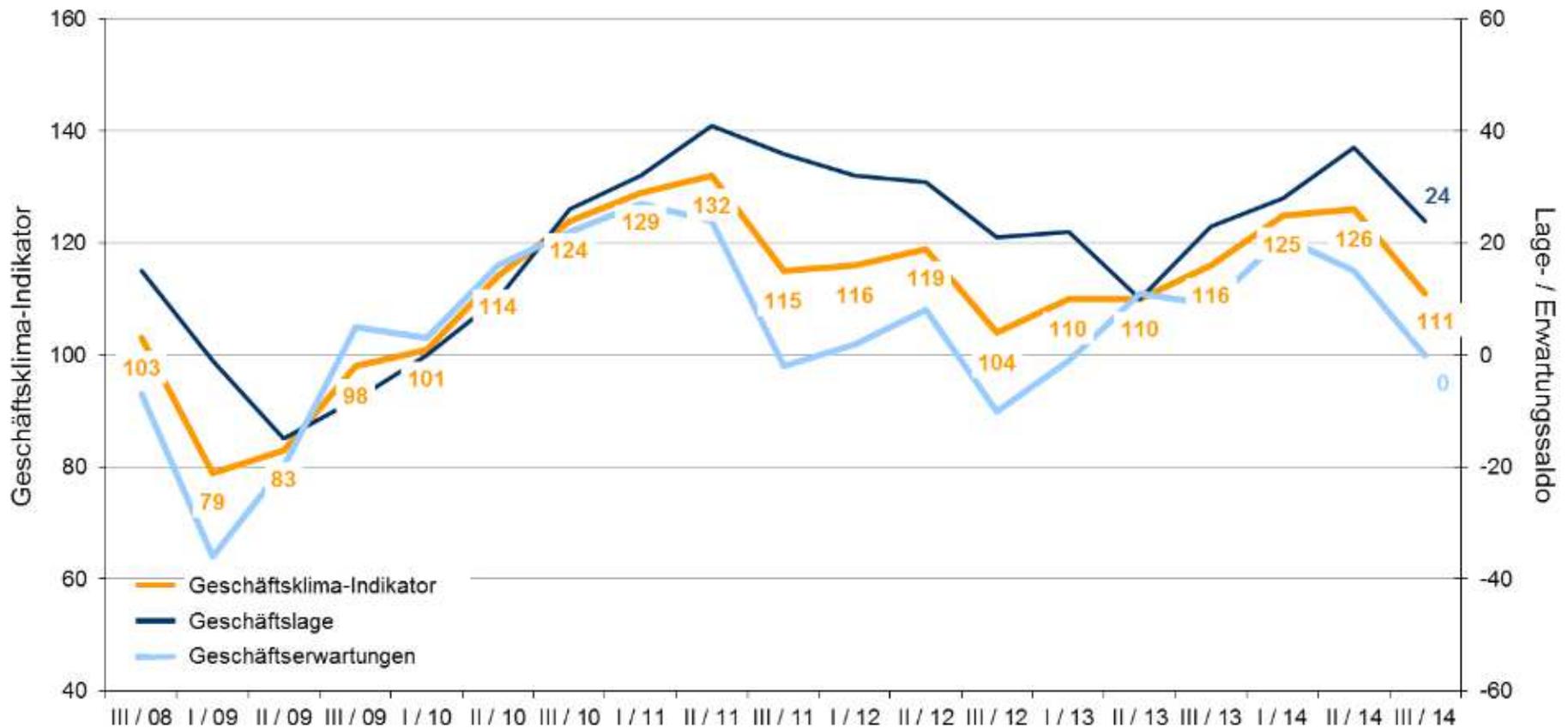
Ausländeranteil an der Gesamtbevölkerung 2011, in %



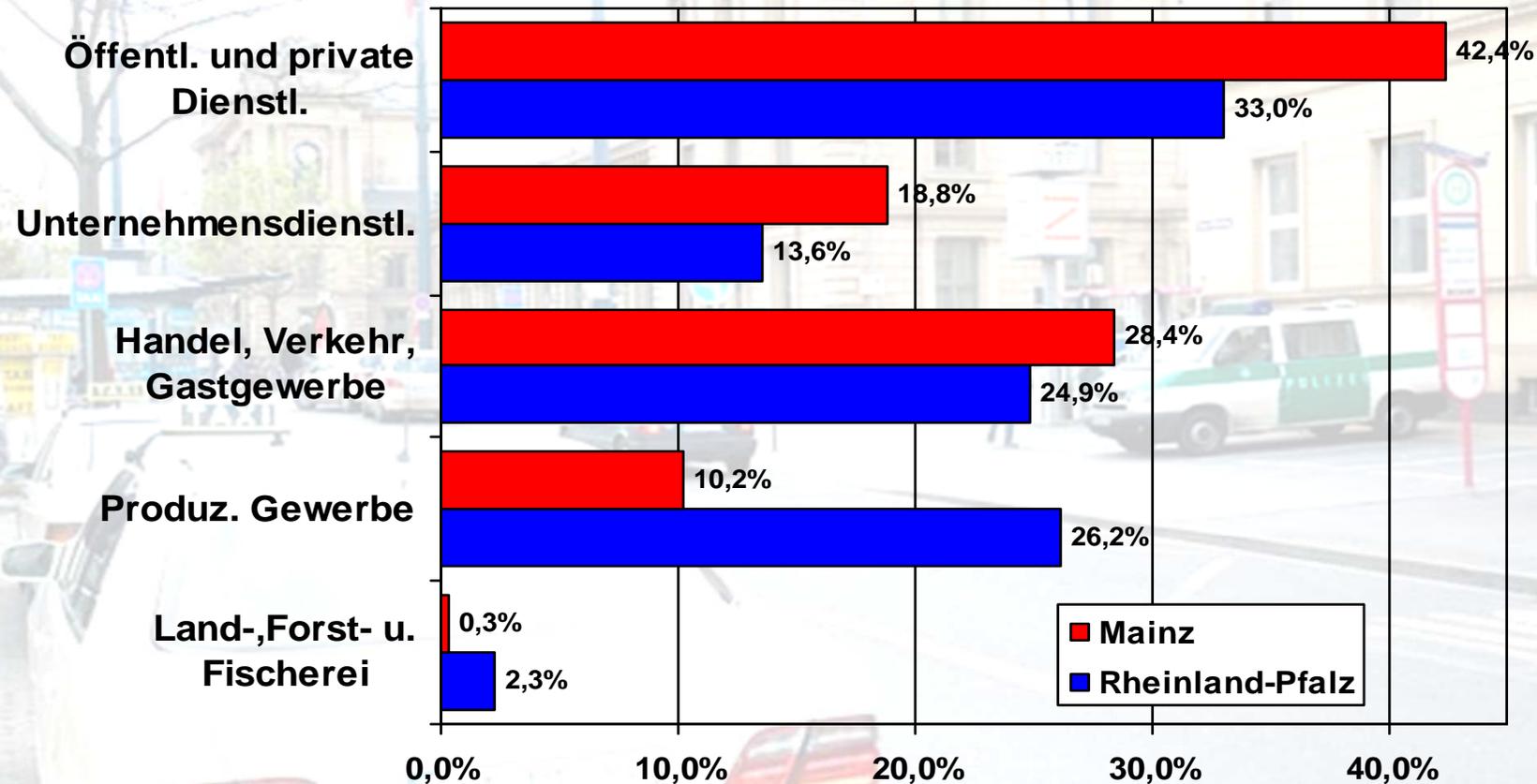
Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes 4/2009 bis 3/2014



Geschäftsklima in Rheinland-Pfalz 3/2008 bis 3/2014



Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 2012 in %



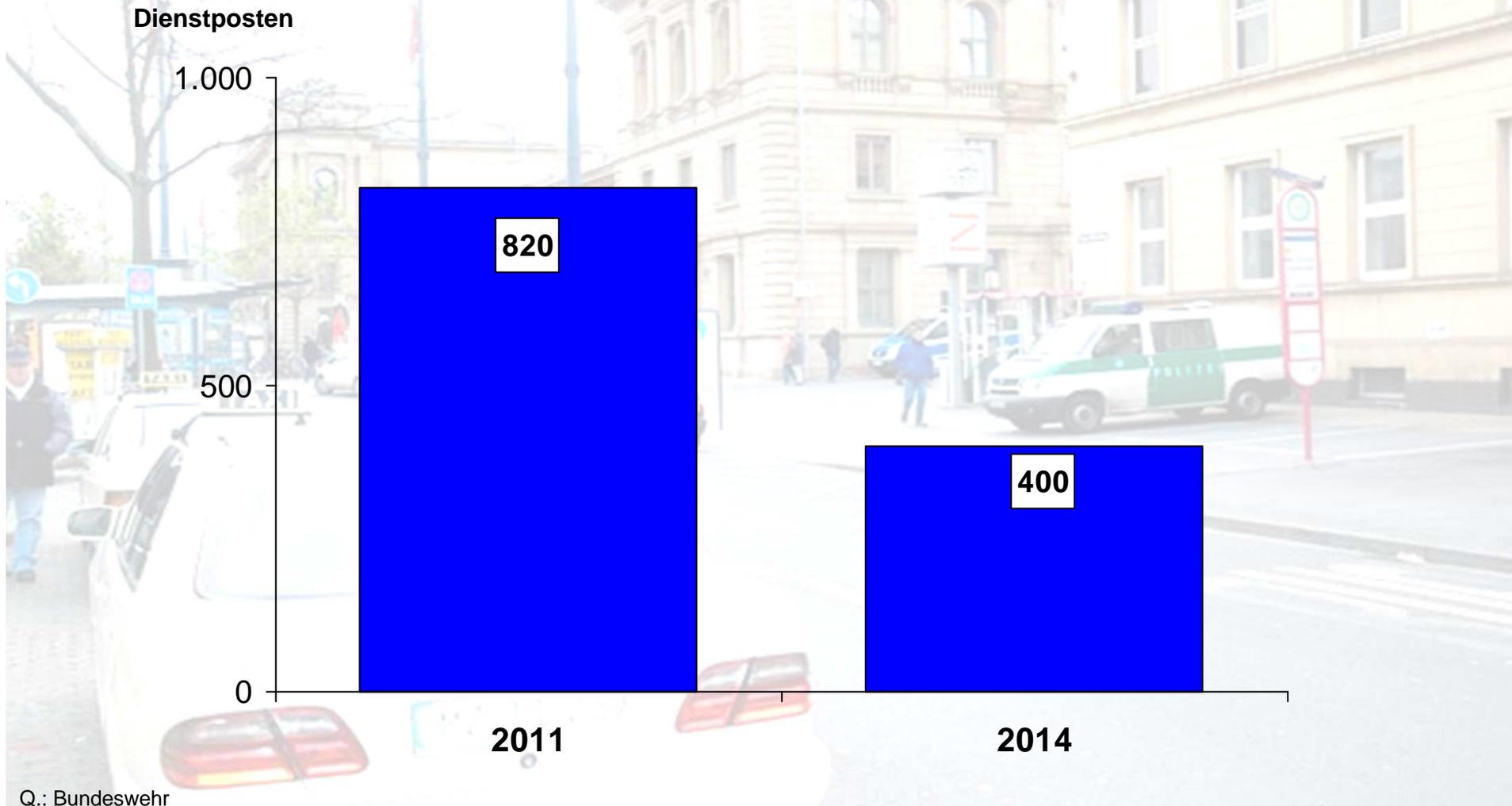
Die 10 wichtigsten Mainzer Wirtschaftszweige 2012 nach sozialversicherungspflichtig Beschäftigten



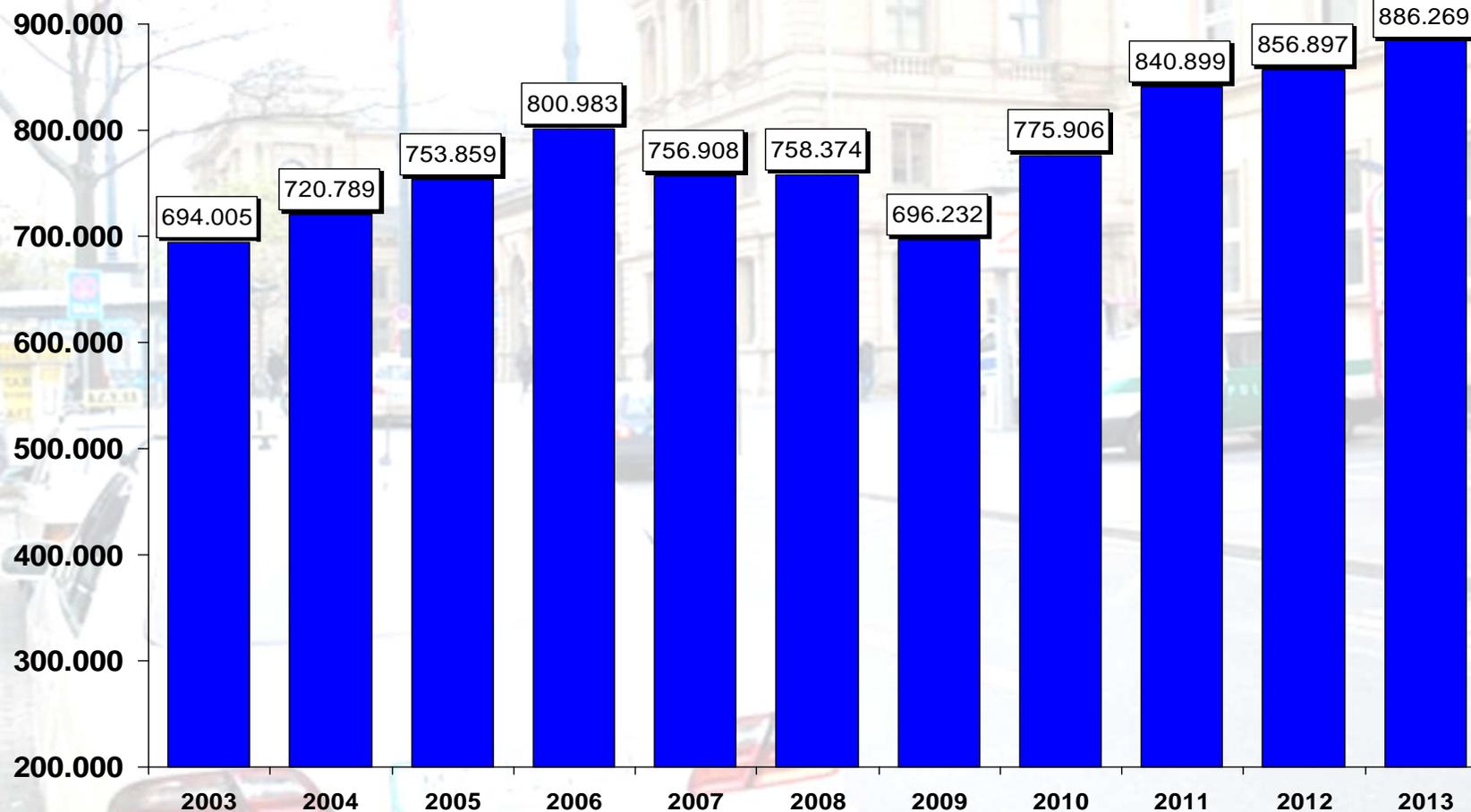
KRANKENHÄUSER, 2010 / 2012
Bettenzahl

<u>Bezeichnung</u>	<u>Betten</u>
Universitätsmedizin d. Johannes-Gutenberg Univ.	1.642
Katholisches Klinikum Mainz – 2 Standorte:	
St. Hildegardis-Krankenhaus	717
St. Vincenz und Elisabeth-Hospital	
DRK Schmerz-Zentrum	80
Römerwallklinik	32
Gesamt	2.471

Bundeswehr-Standort Mainz nach Dienstposten



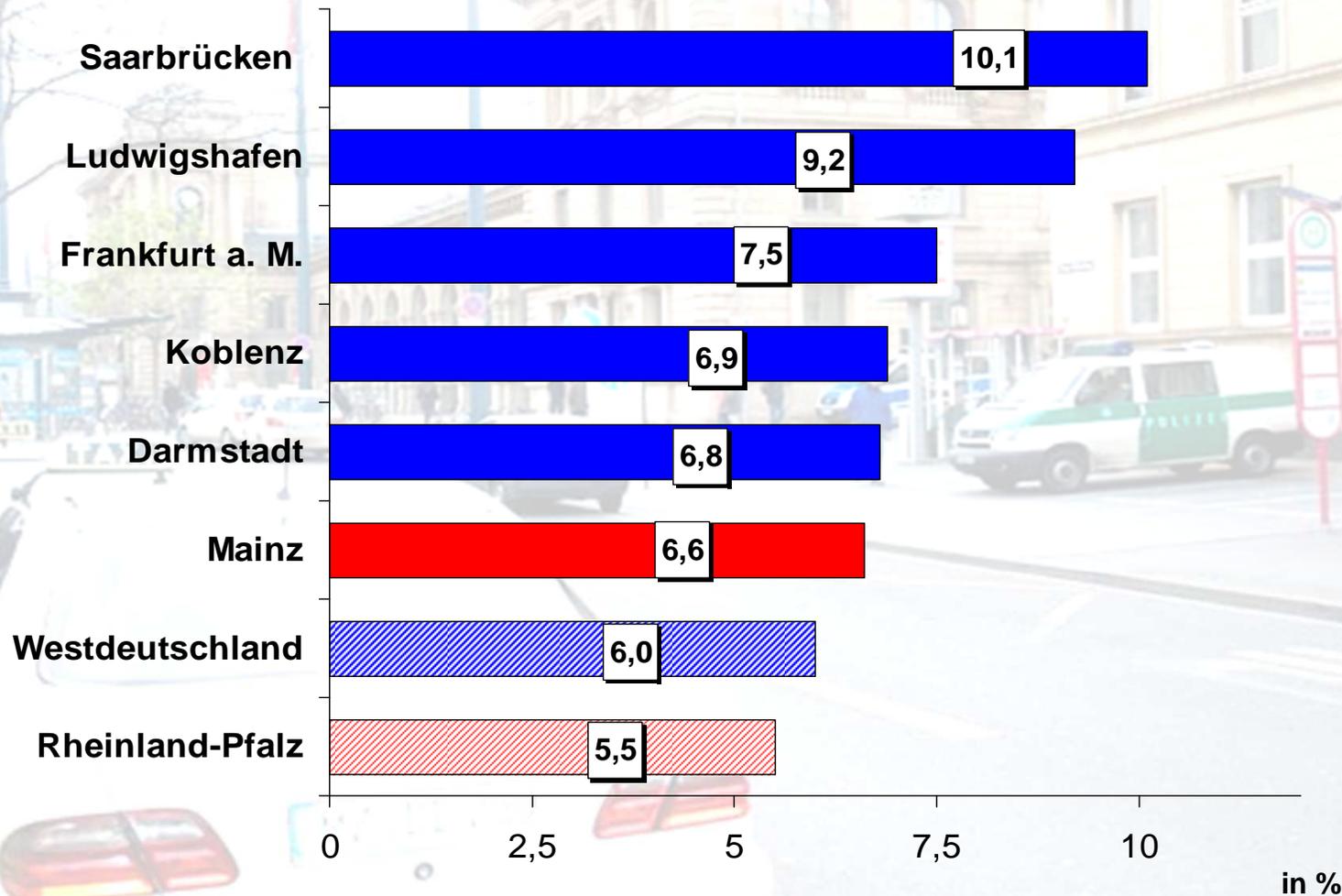
Entwicklung im Fremdenverkehr Übernachtungen 2003 bis 2013



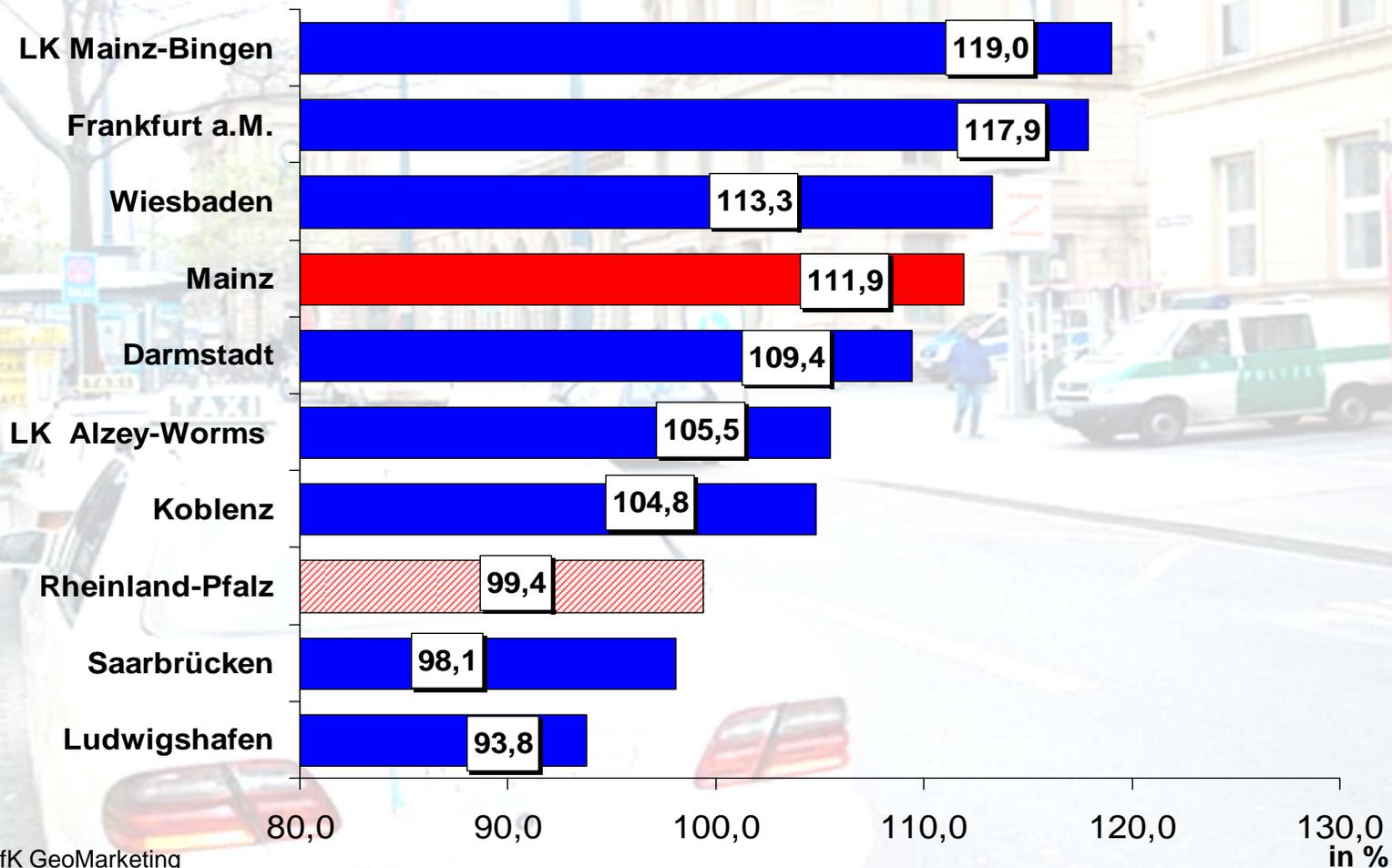
Wirkung der Arbeitslosigkeit auf Taxi- und Mietwagengewerbe

- ▶ **Problem: sinkende Kaufkraft**
- ▶ **Problem: Attraktion für Arbeitslose**
- ▶ **Problem: keine Rückkehr auf Arbeitsmarkt**
- ▶ **Problem: Substitution durch „Nachbarschaftshilfe“**
- ▶ **Problem: Personalmangel**

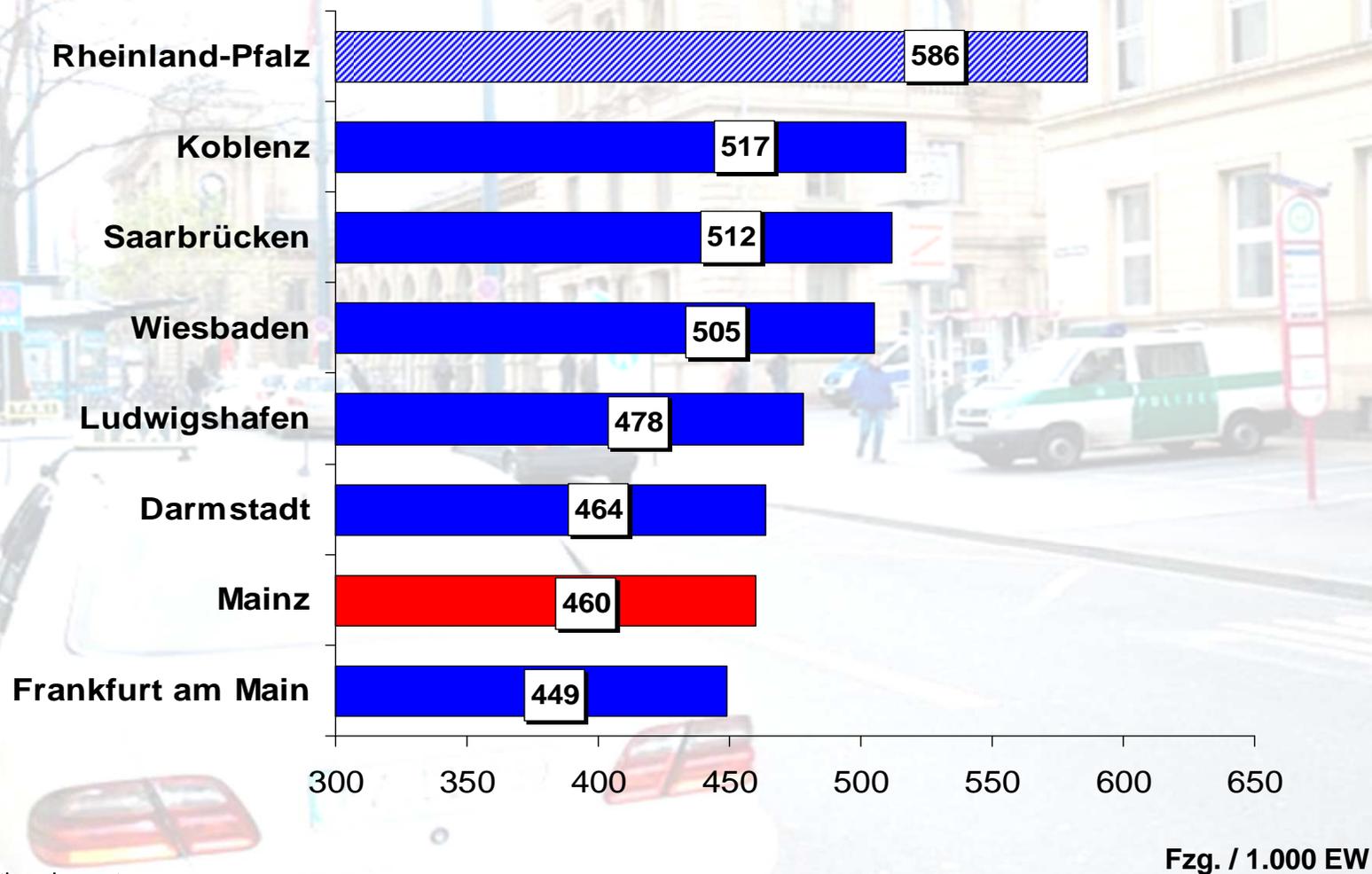
Arbeitslosenquote in ausgewählten Städten, August 2014 in %



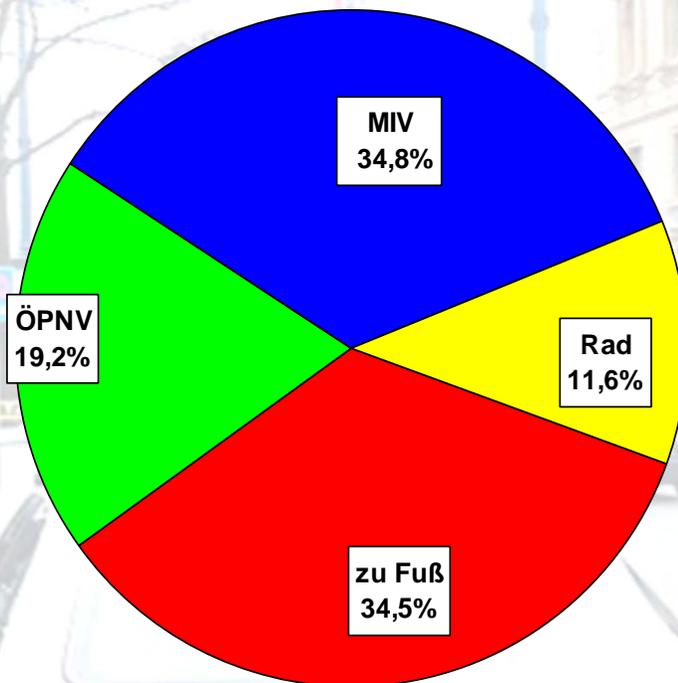
Einzelhandelskaufkraft in vergleichsrelevanten Städten und Landkreisen 2013 in % vom Bundesdurchschnitt



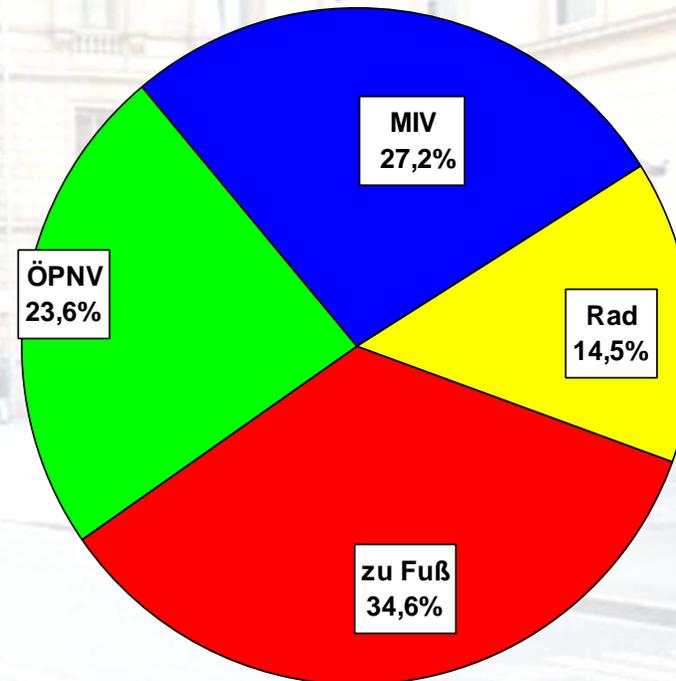
Pkw-Dichte in ausgewählten Städten, 2014 (Pkw / 1.000 Einwohner)



Modal-Split 2008, in %



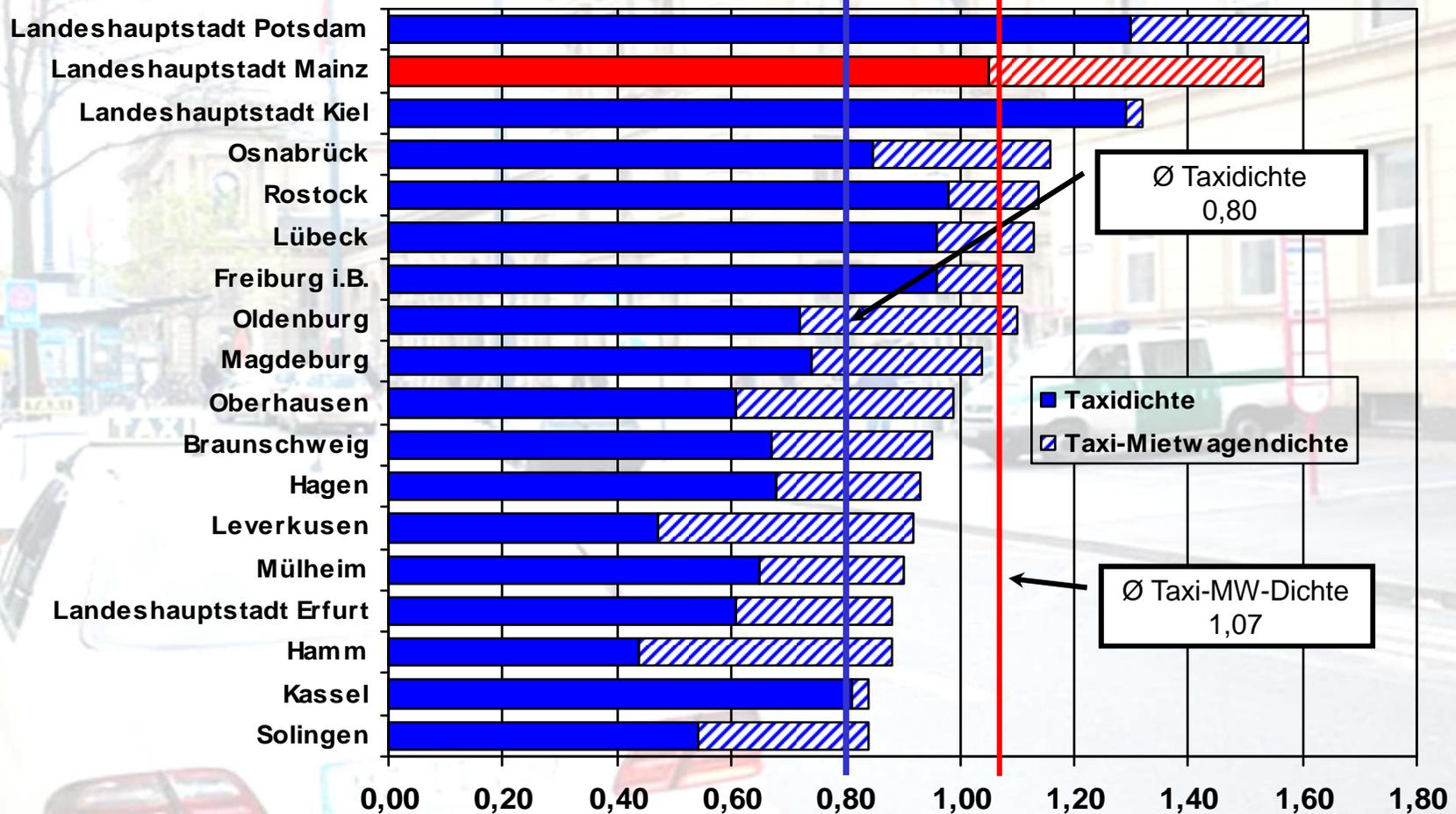
Mainz



Frankfurt a.M.

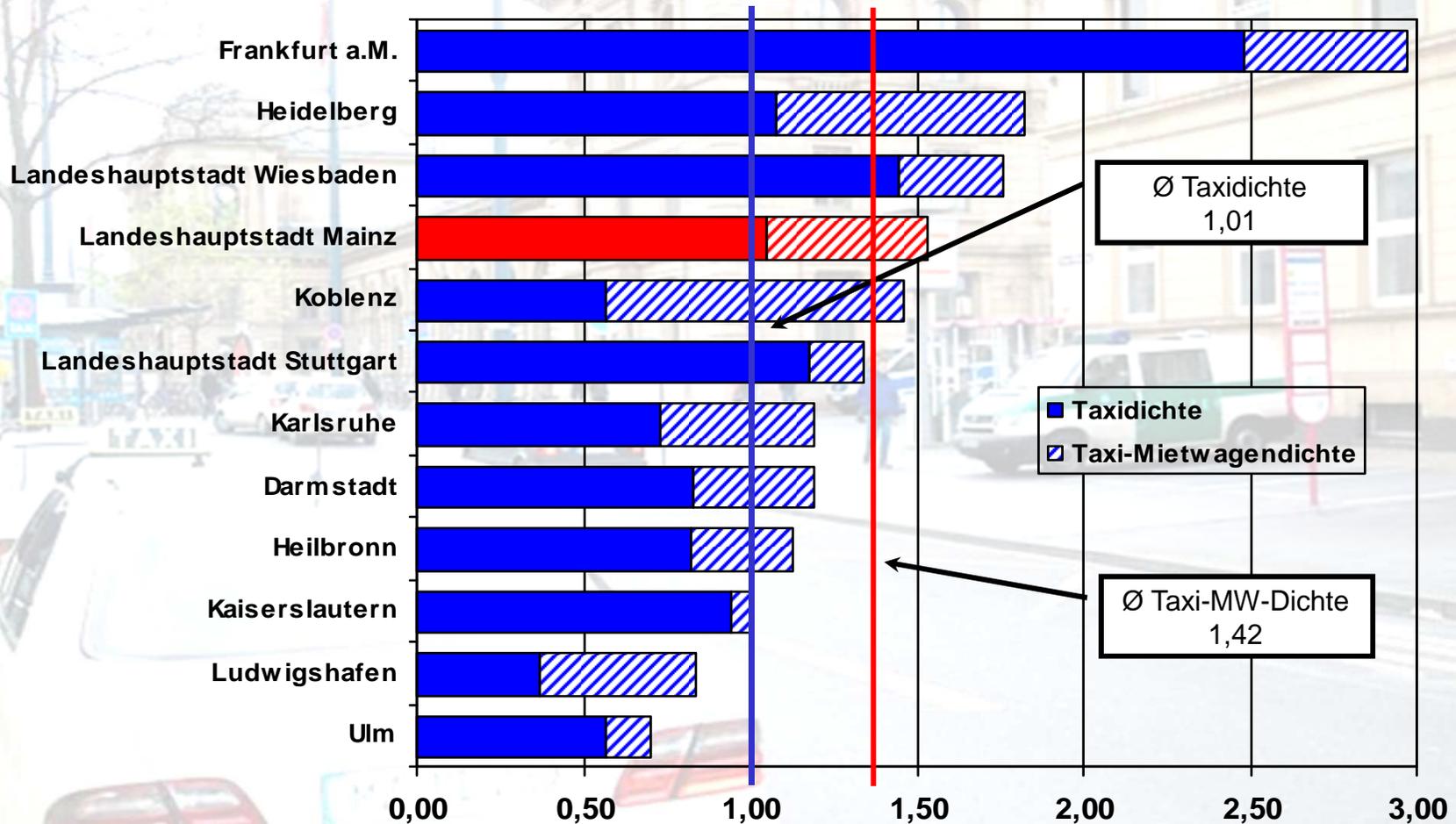


Taxi- und Mietwagendichten in Städten mit 150.000 – 250.000 Einwohnern Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner



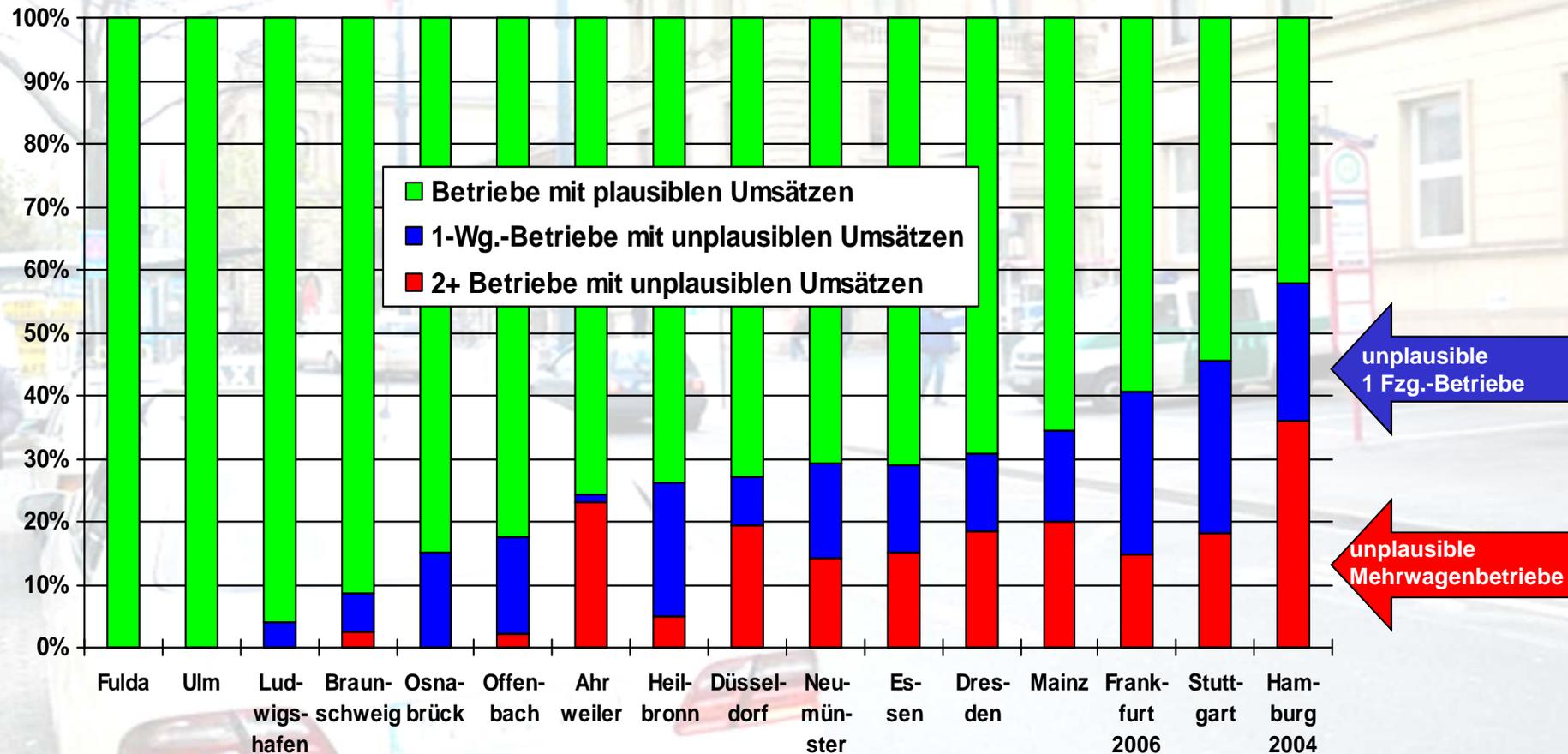
Q.: Genehmigungsbehörden

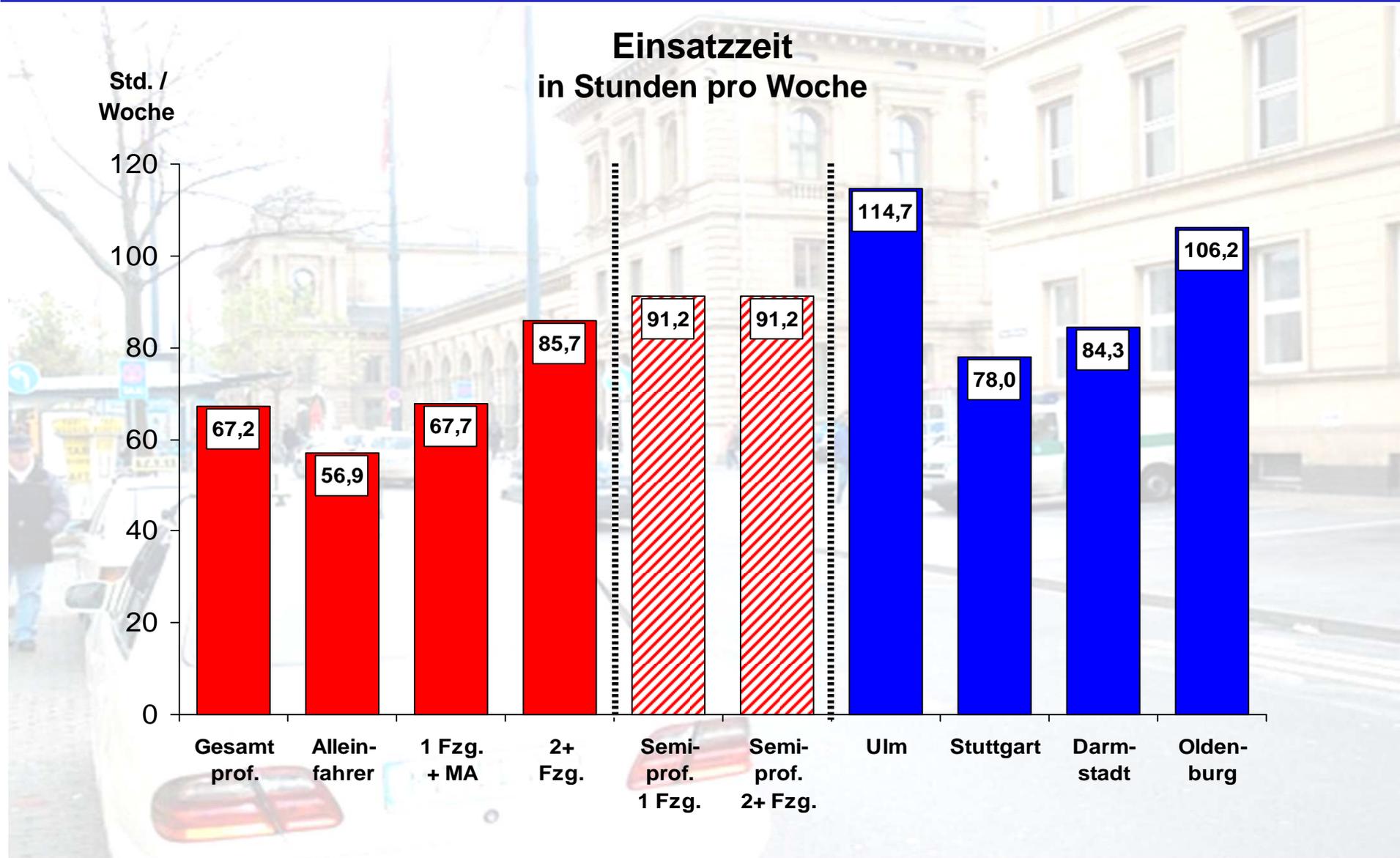
Taxi- und Mietwagendichten in Städten der Region Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner



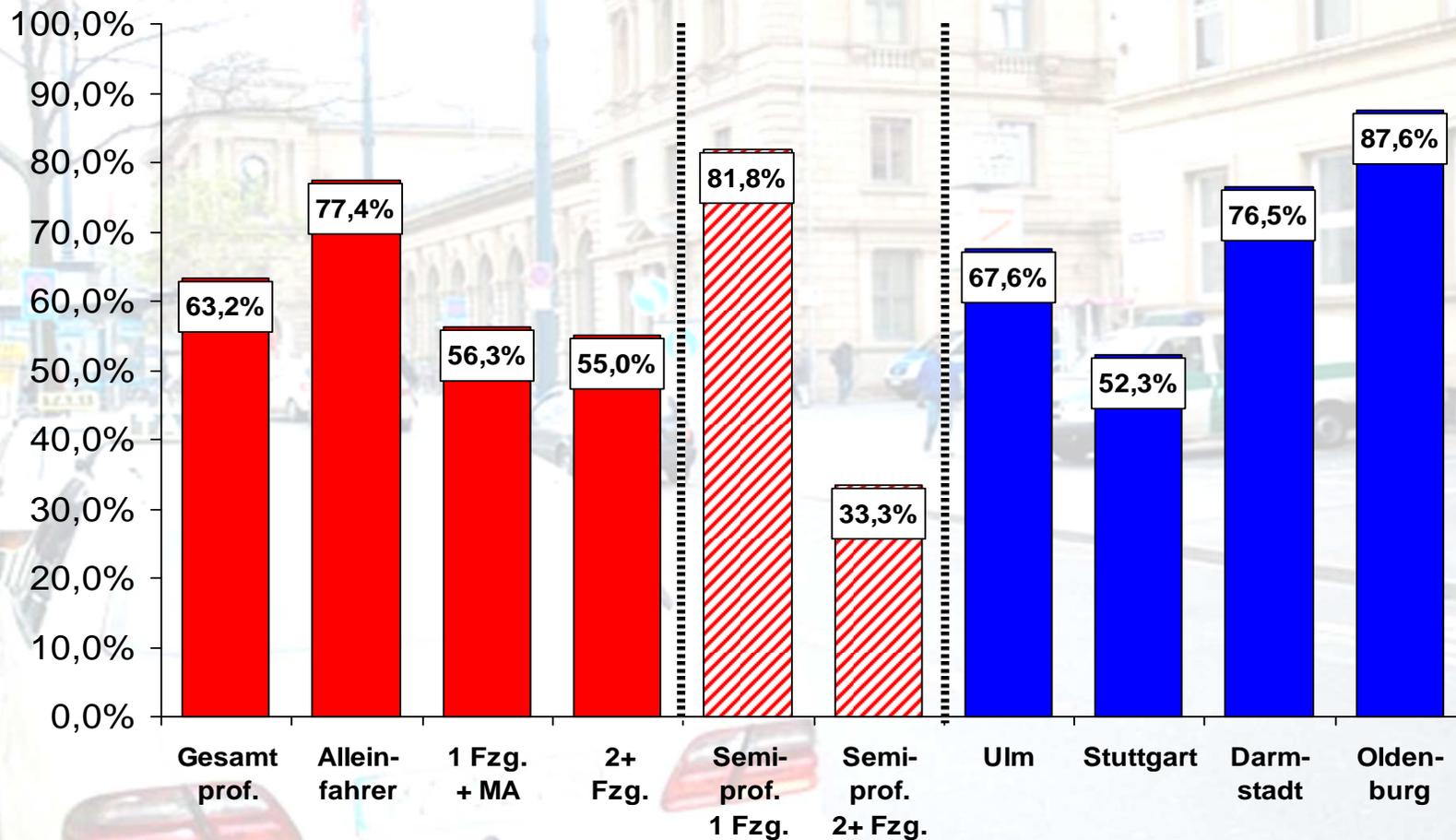
Q.: Genehmigungsbehörden

Taxiflotte nach Plausibilität der betriebswirtschaftlichen Angaben in %



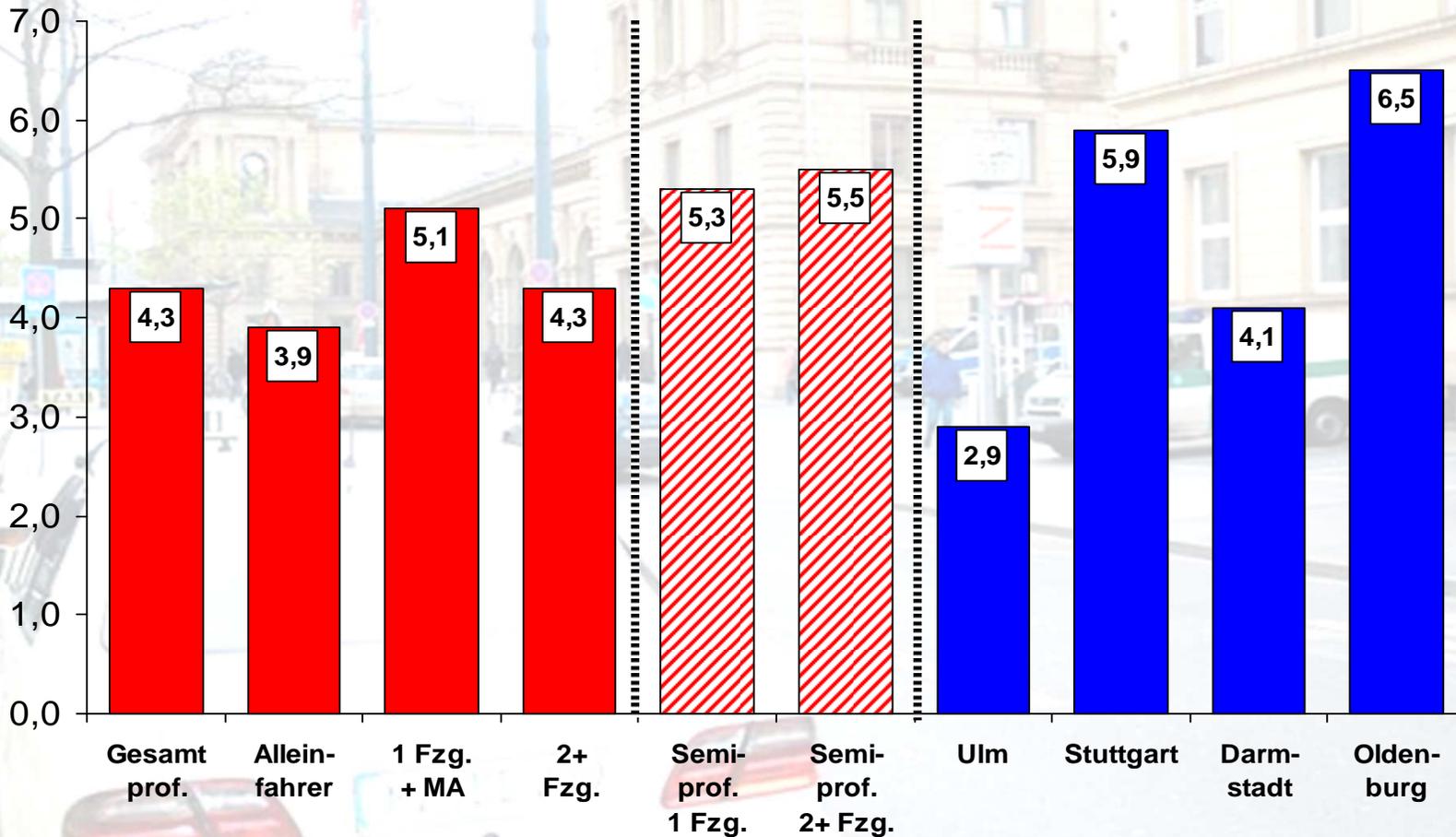


Anteil der Neuwagen in %

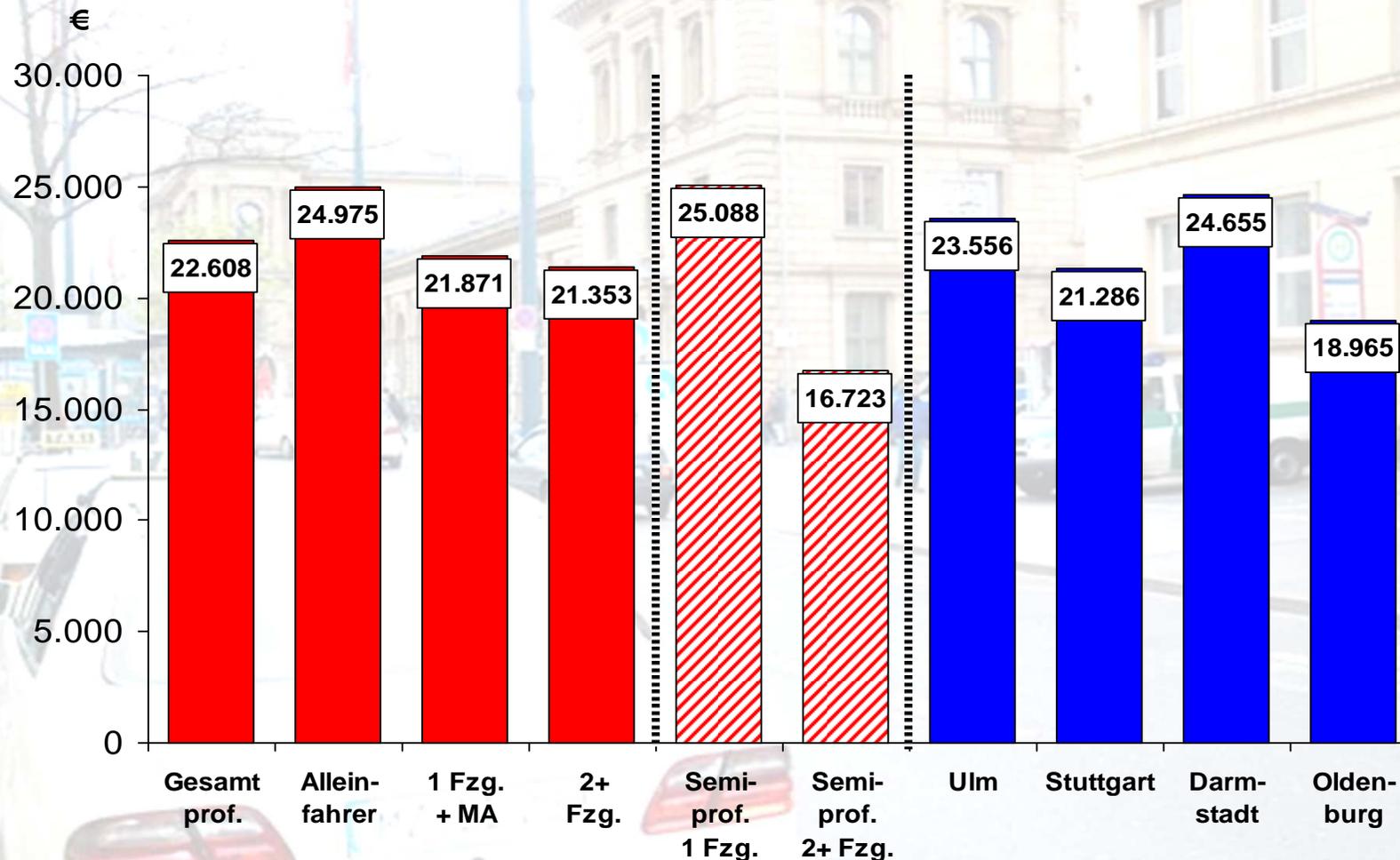


Durchschnittsalter der Fahrzeuge in Jahren

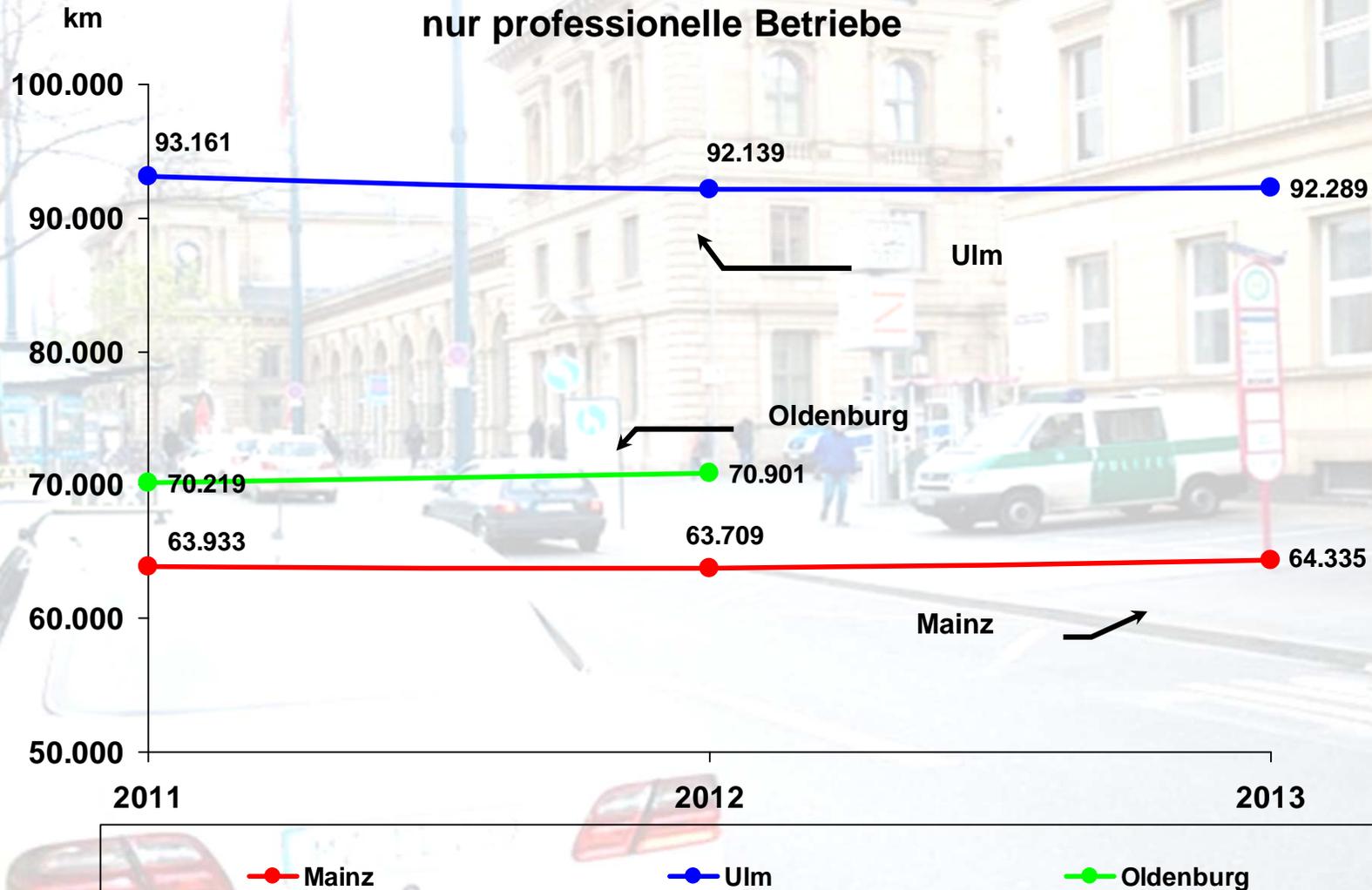
Jahre



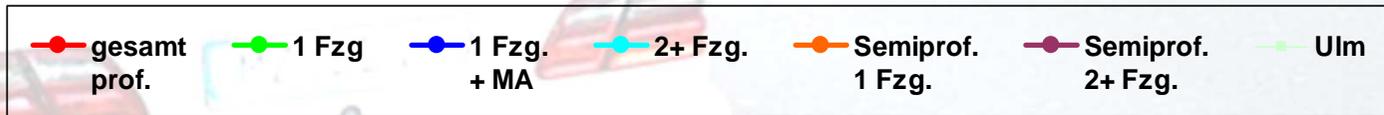
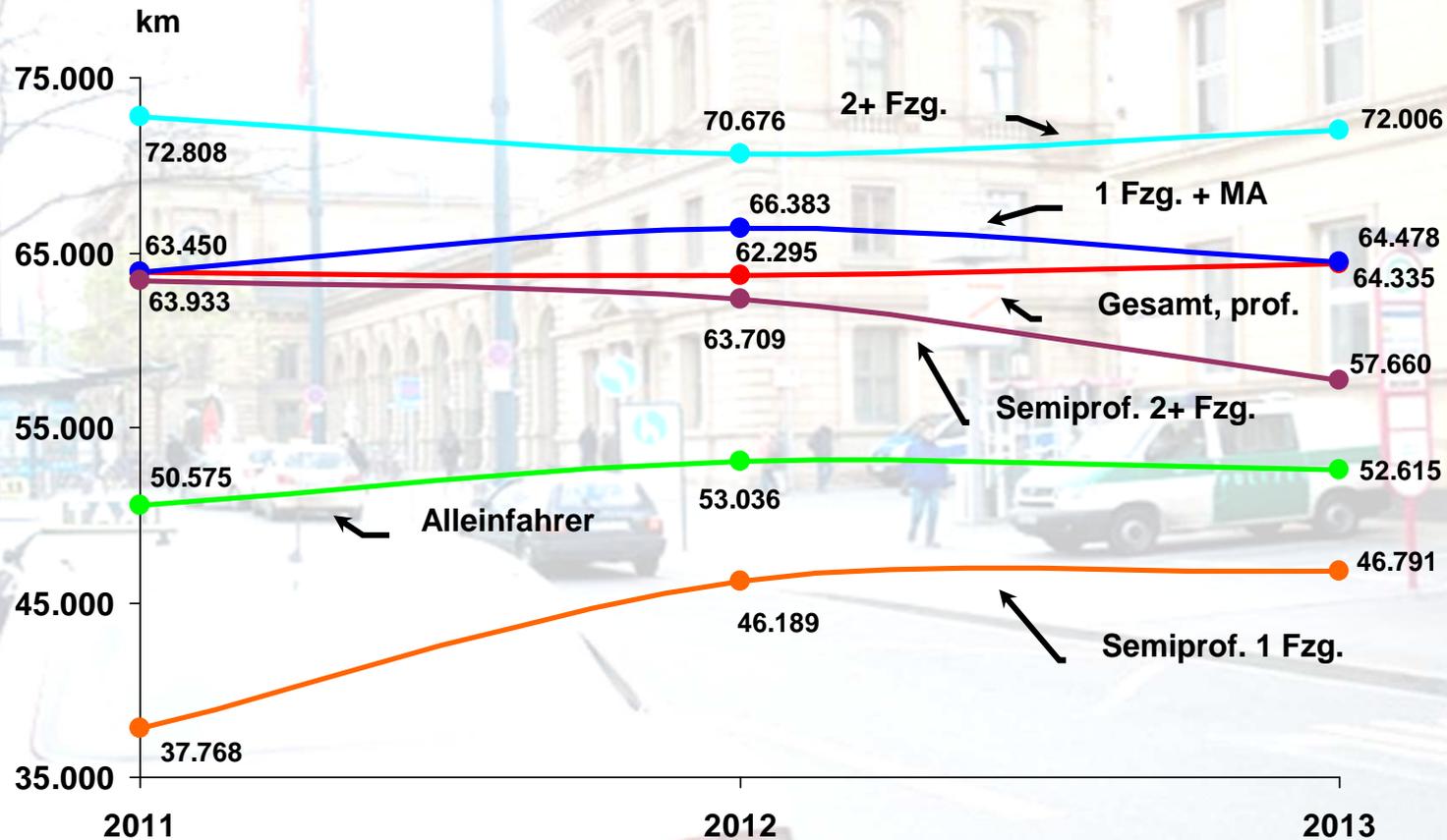
Durchschnittspreis der Fahrzeuge in €



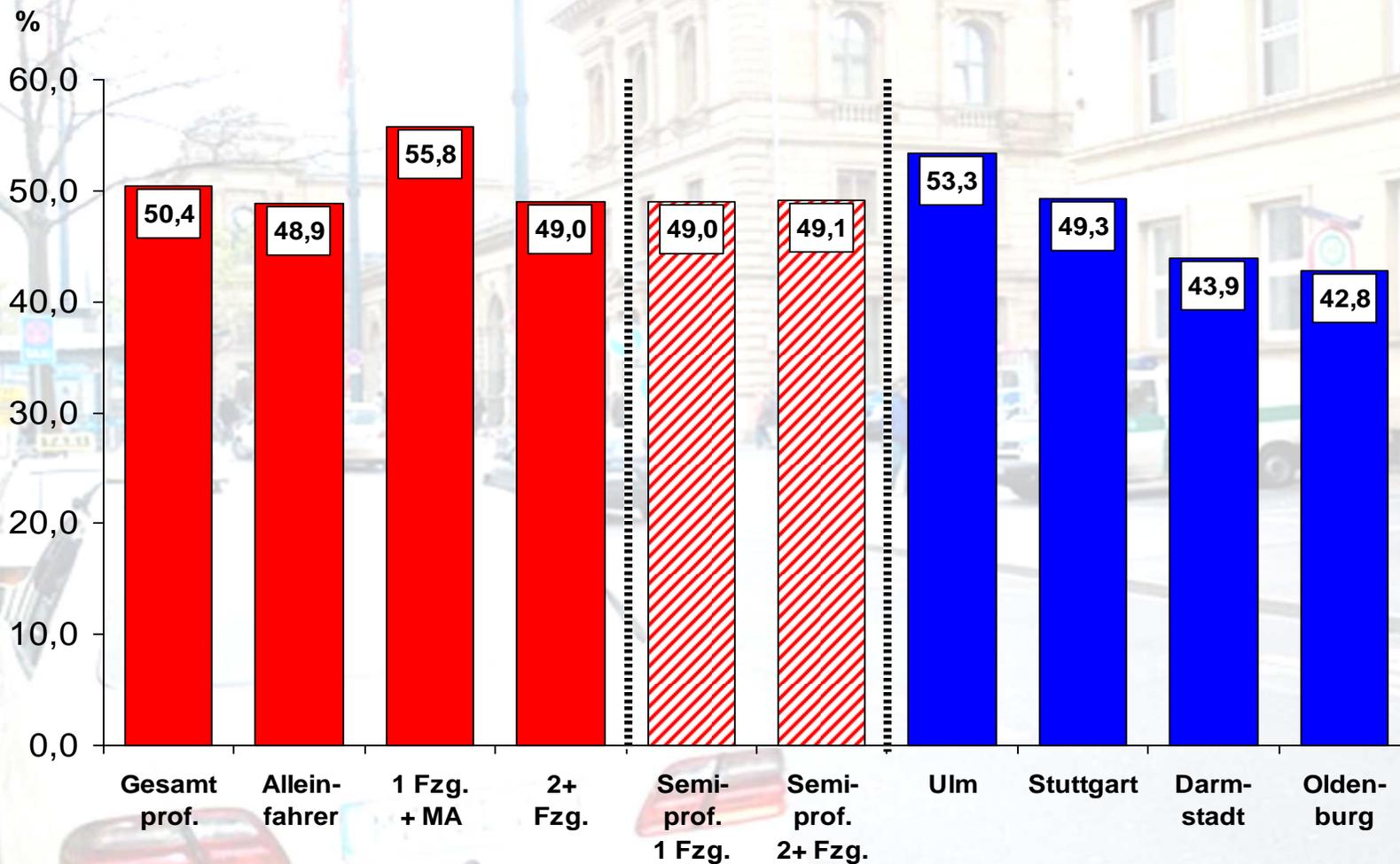
Fahrleistung in km pro Fahrzeug – überregional nur professionelle Betriebe



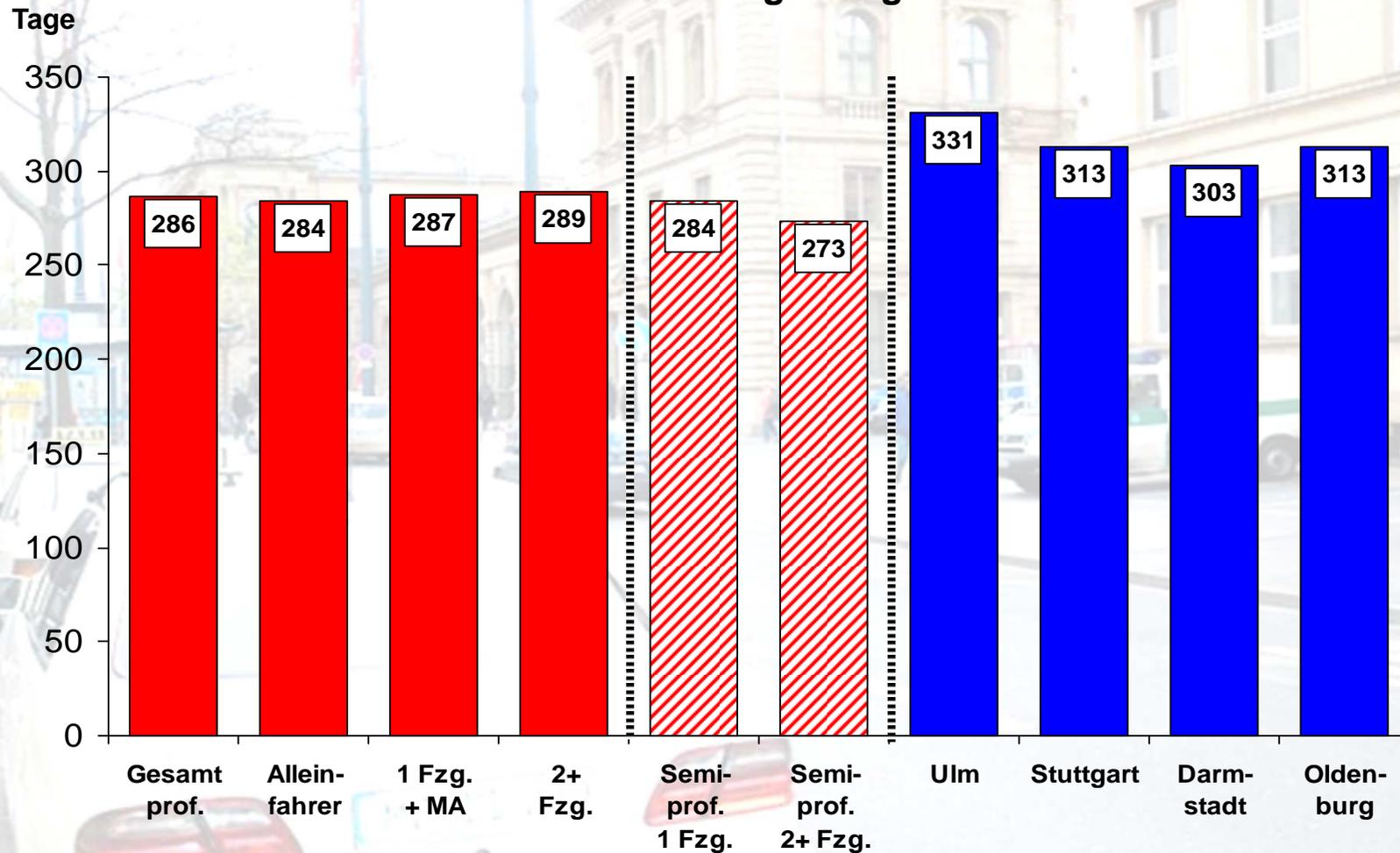
Fahrleistung in km pro Fahrzeug Mainz



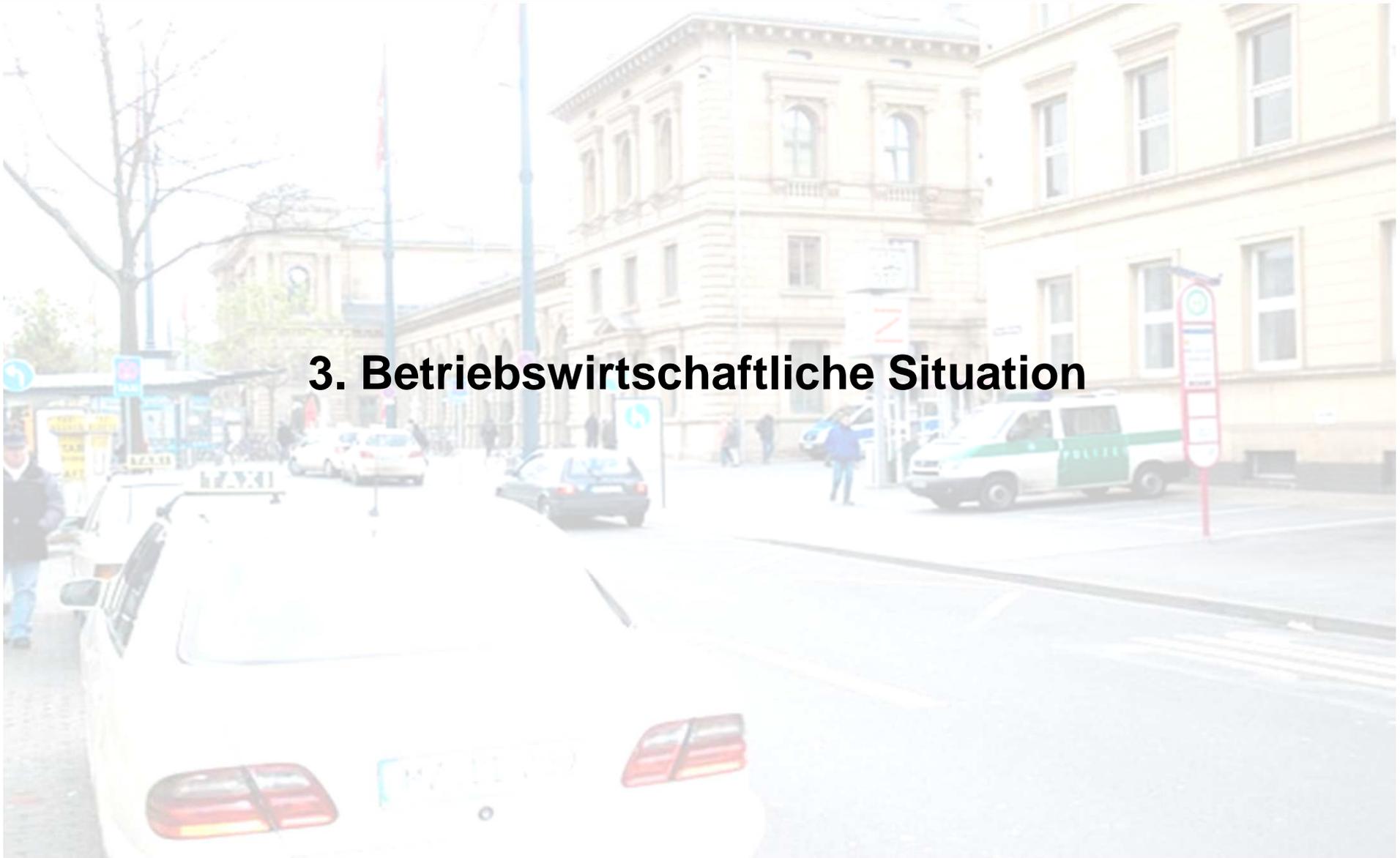
Anteil Besetztfahrten in %



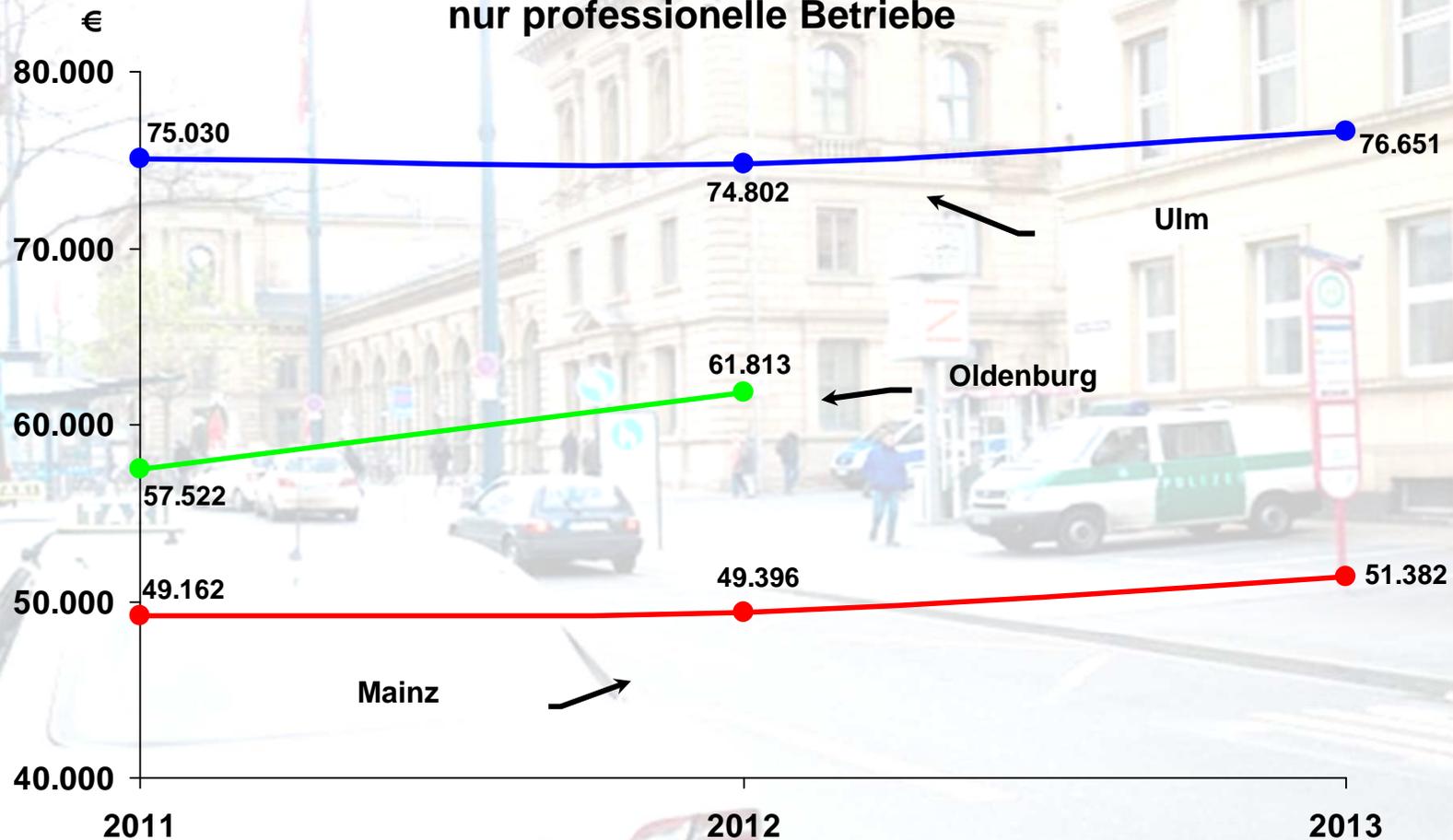
Einsatzzeiten Jahresleistung in Tagen



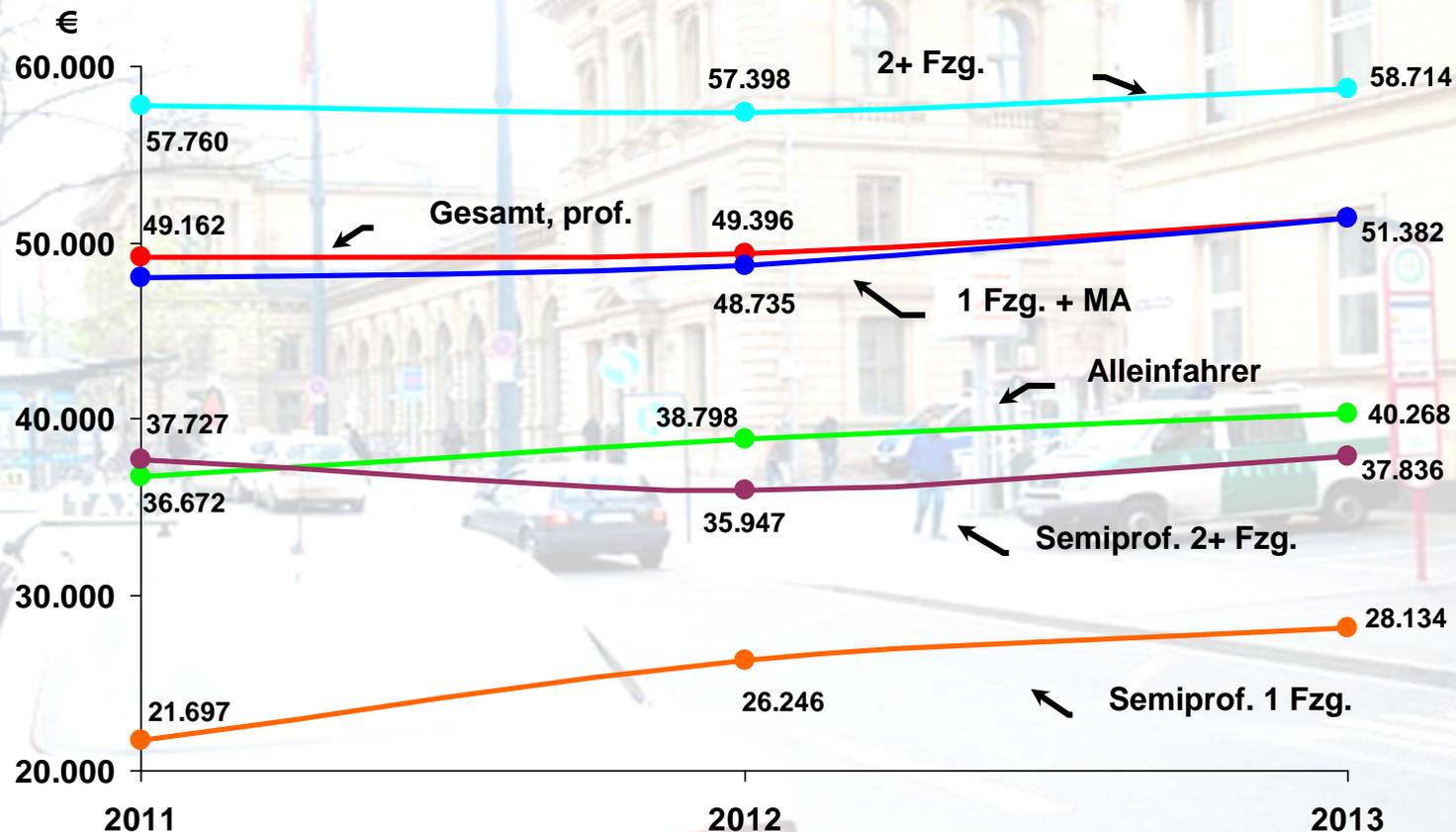
3. Betriebswirtschaftliche Situation



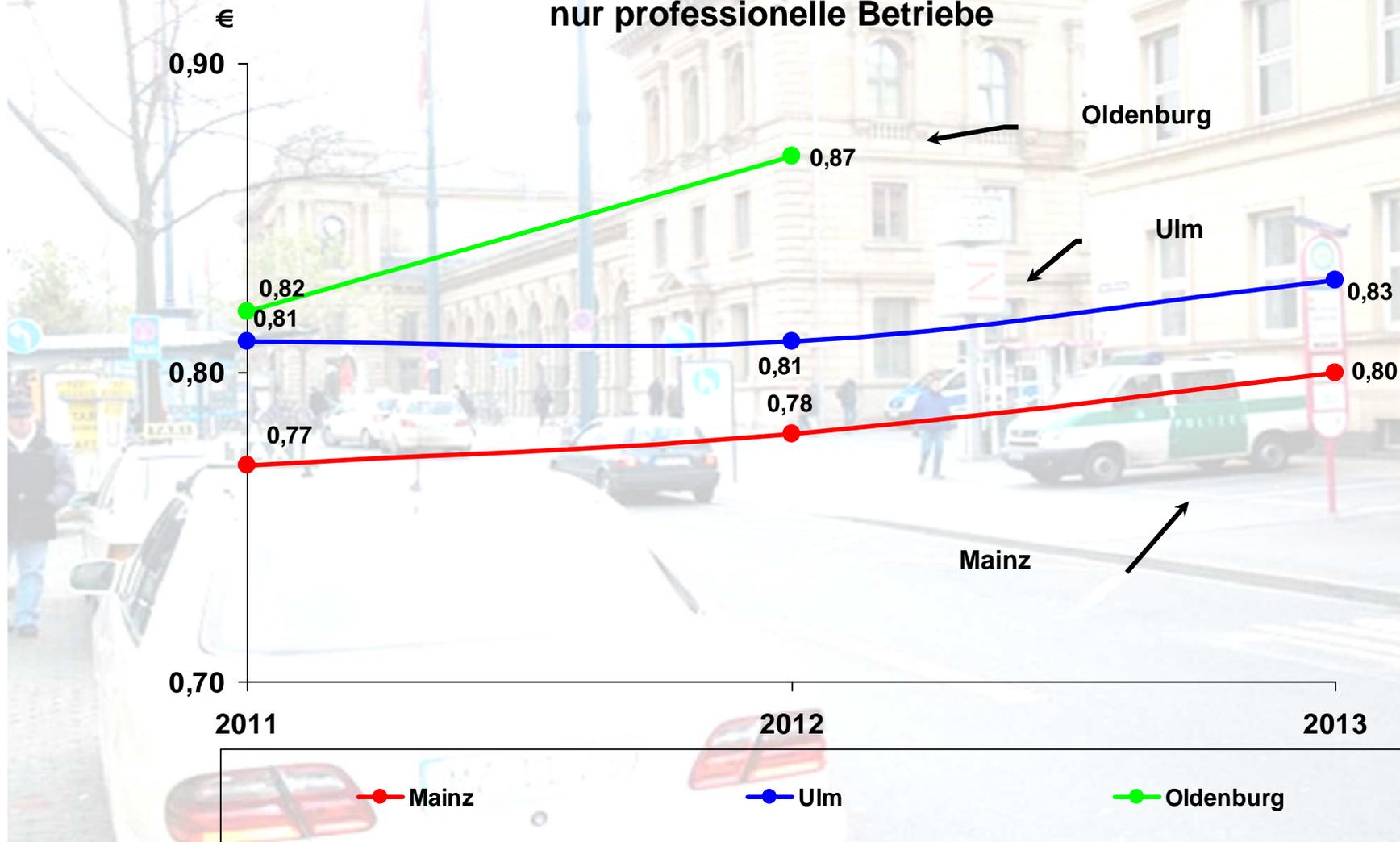
Jahresumsatz pro Fahrzeug in € (netto) – überregional nur professionelle Betriebe



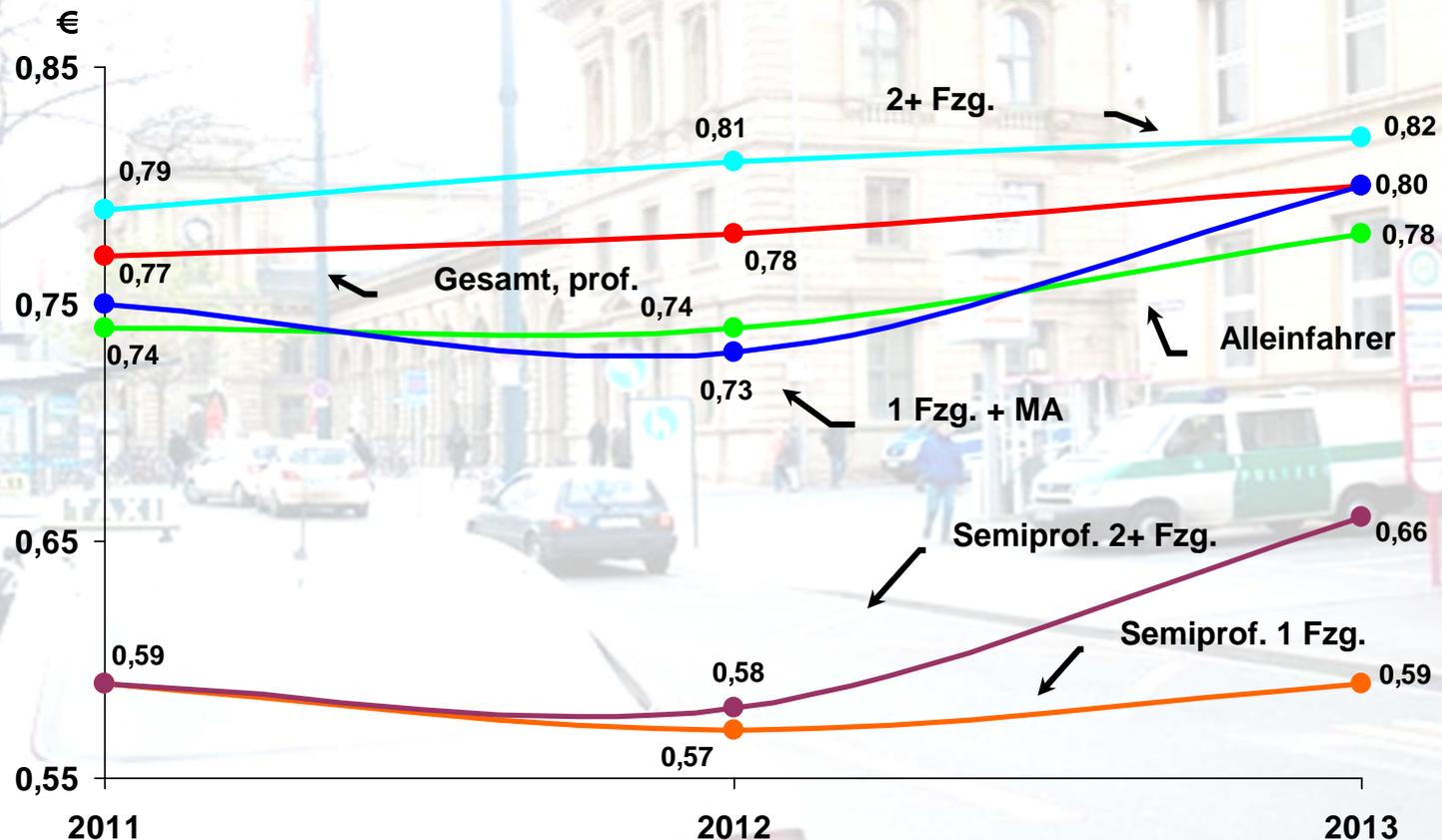
Jahresumsatz pro Fahrzeug in € (netto) Mainz



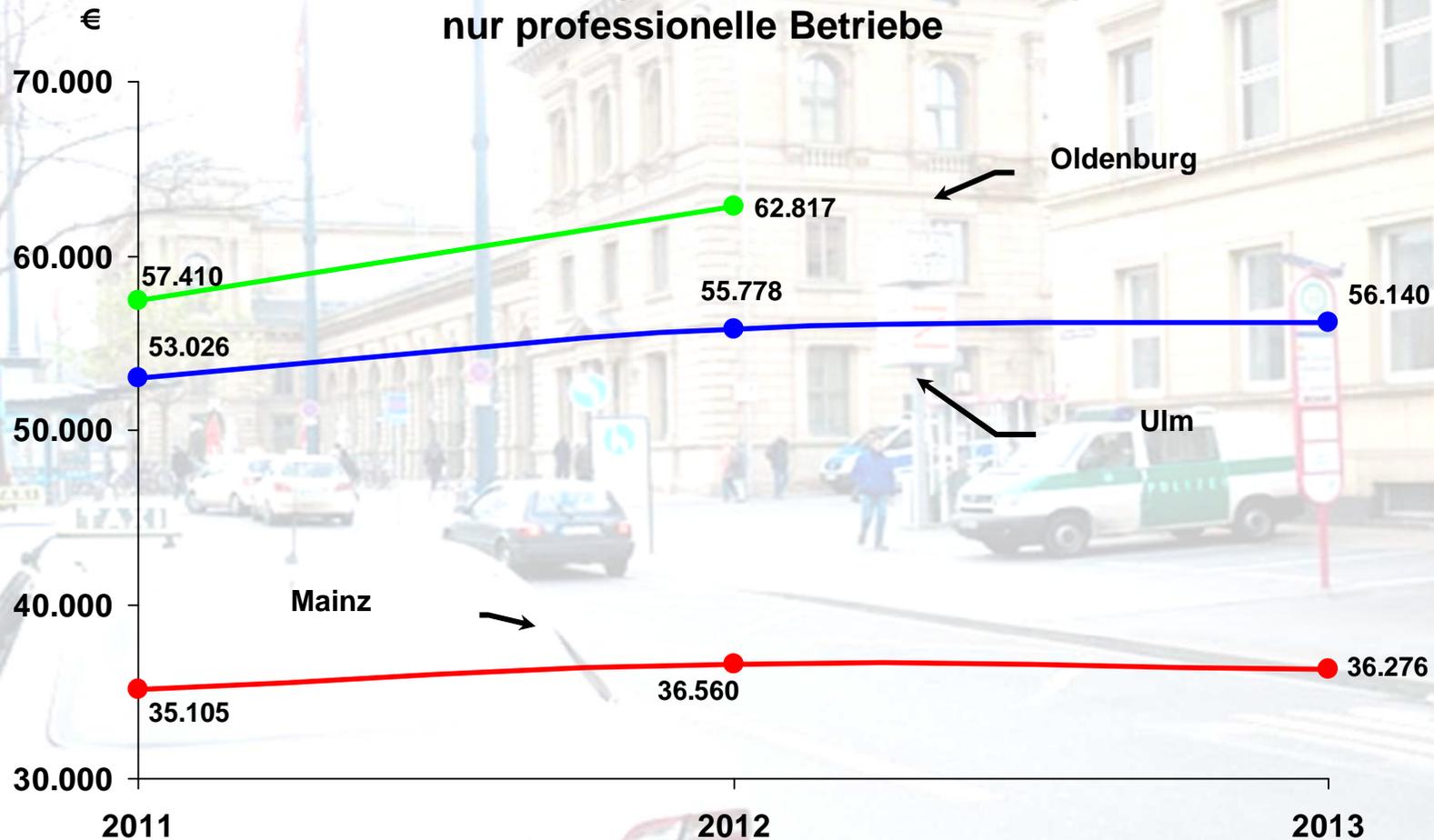
Umsätze in € pro Kilometer (netto) – überregional nur professionelle Betriebe



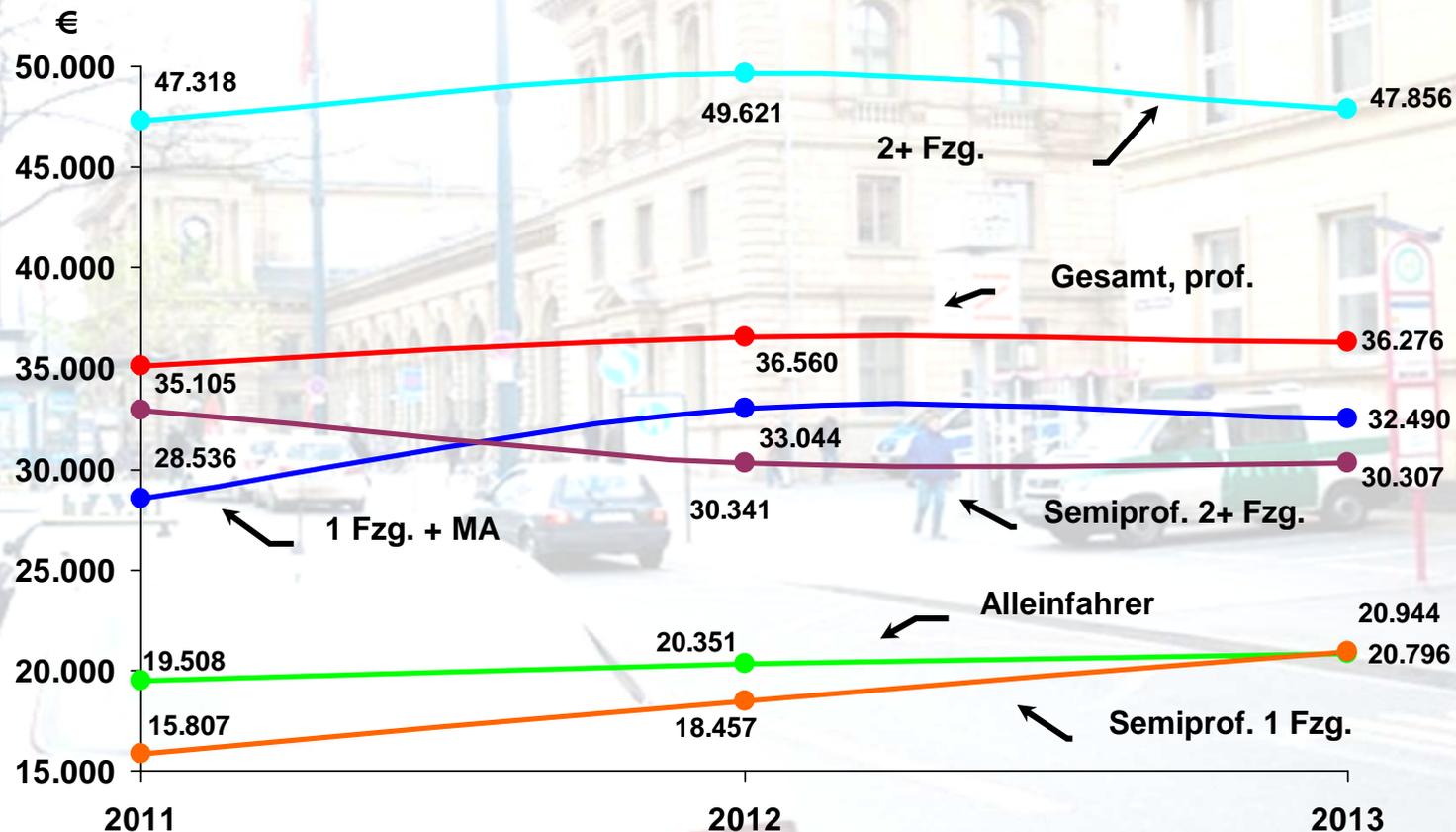
Umsätze in € pro Kilometer (netto) Mainz



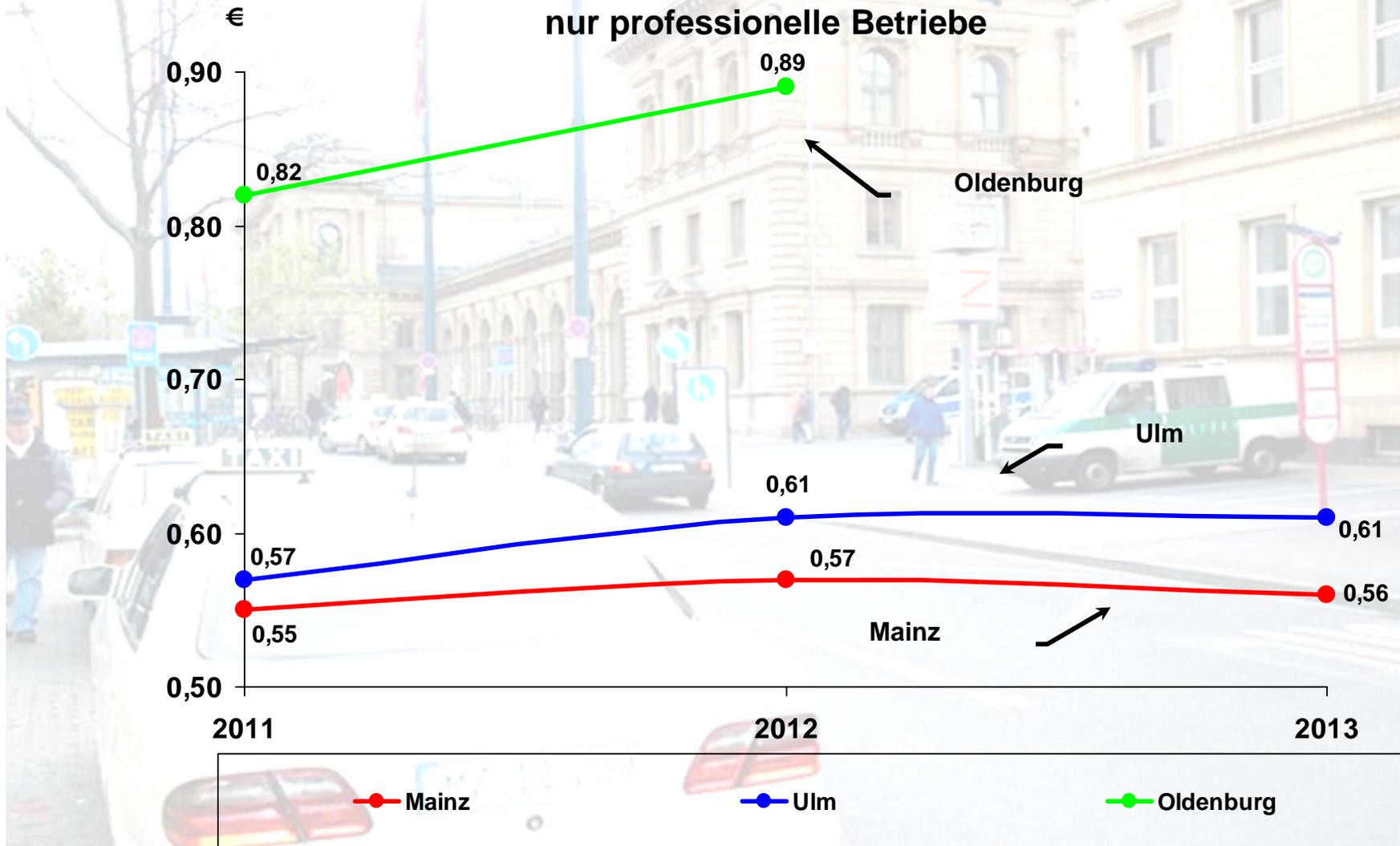
Kosten pro Fahrzeug in € (netto) – überregional nur professionelle Betriebe



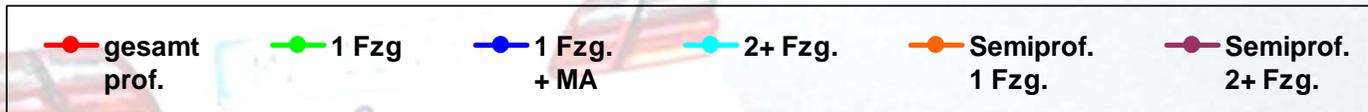
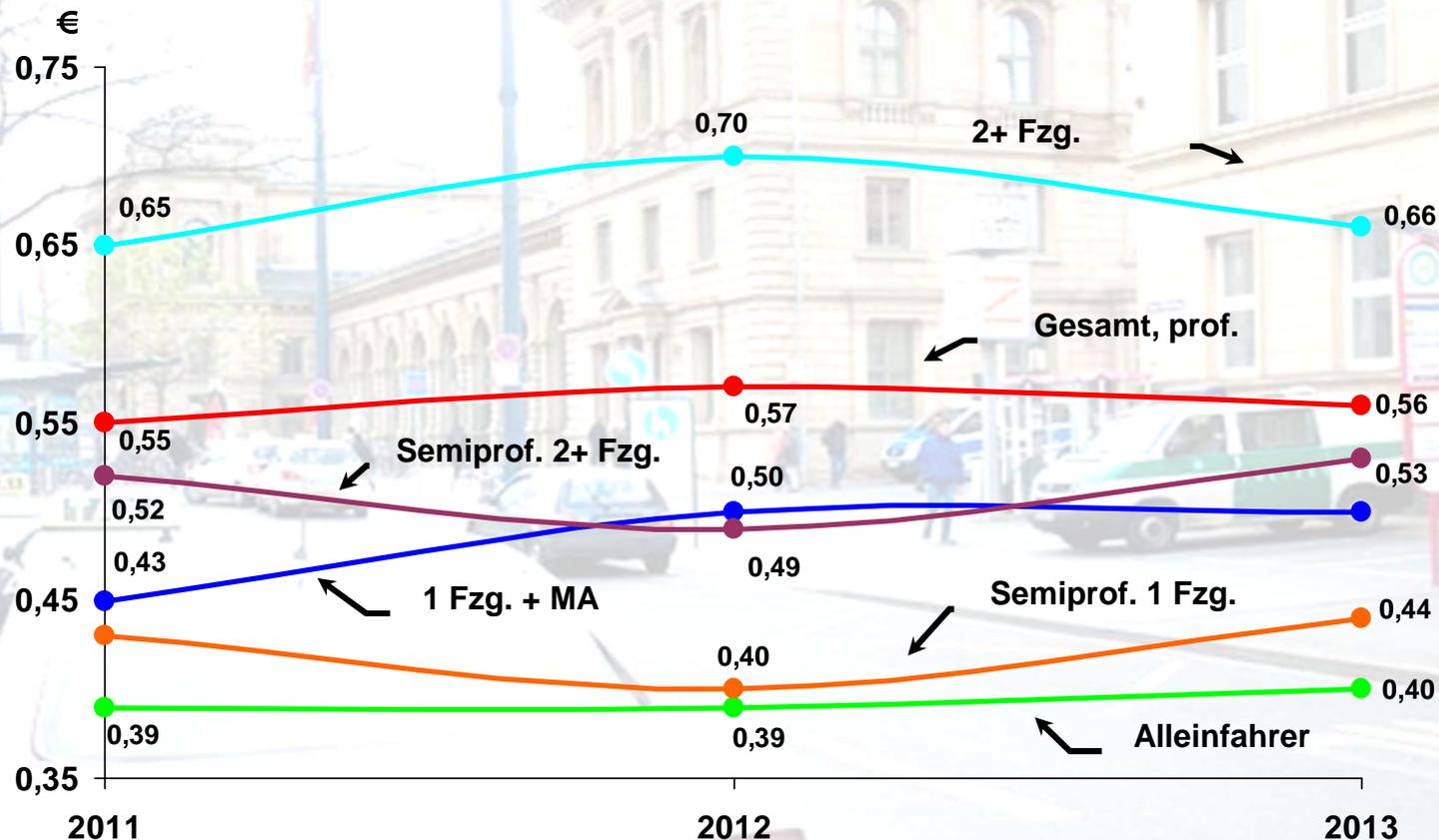
Kosten pro Fahrzeug in € (netto) Mainz



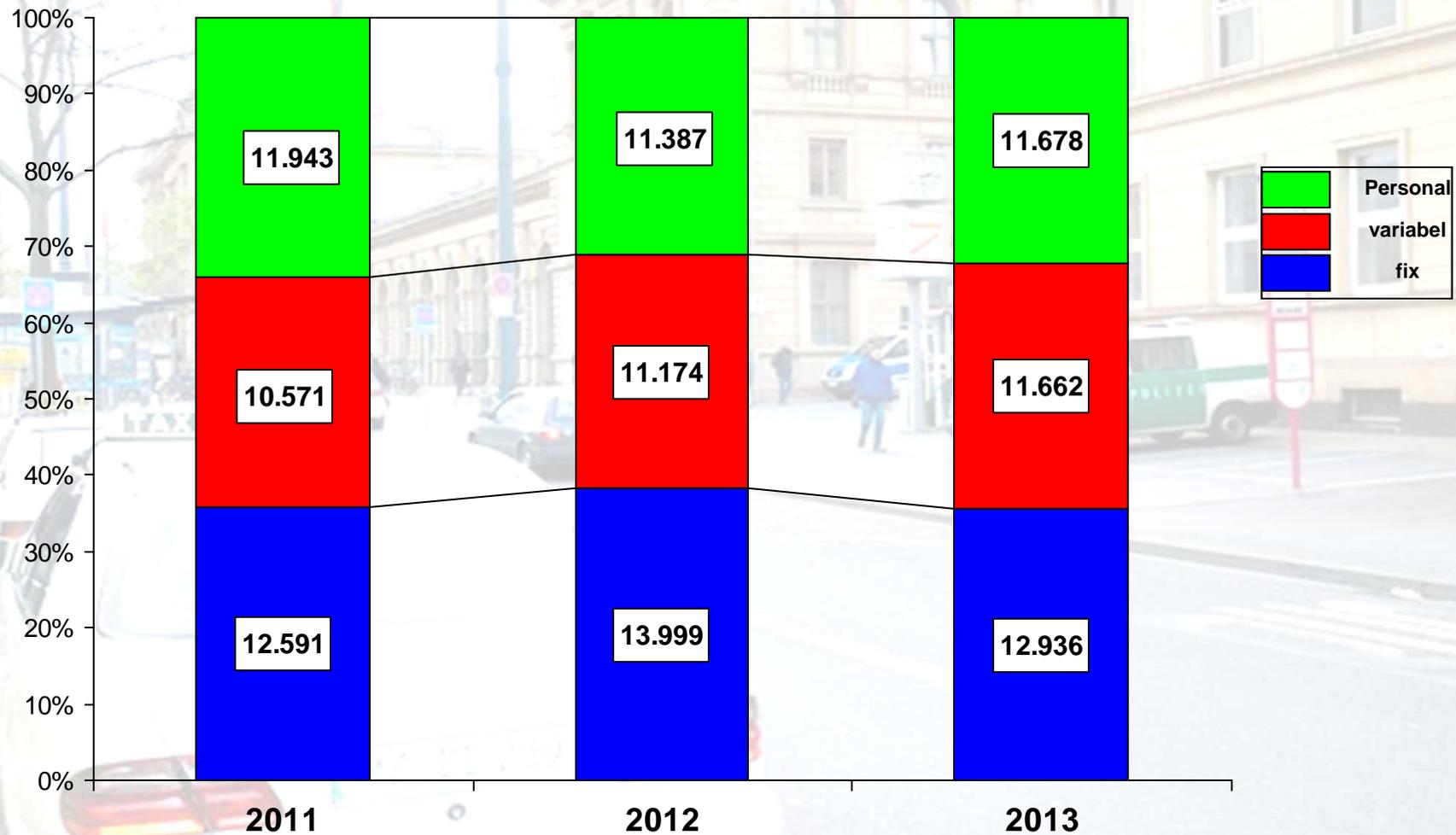
Kosten in € pro Kilometer (netto) – überregional nur professionelle Betriebe



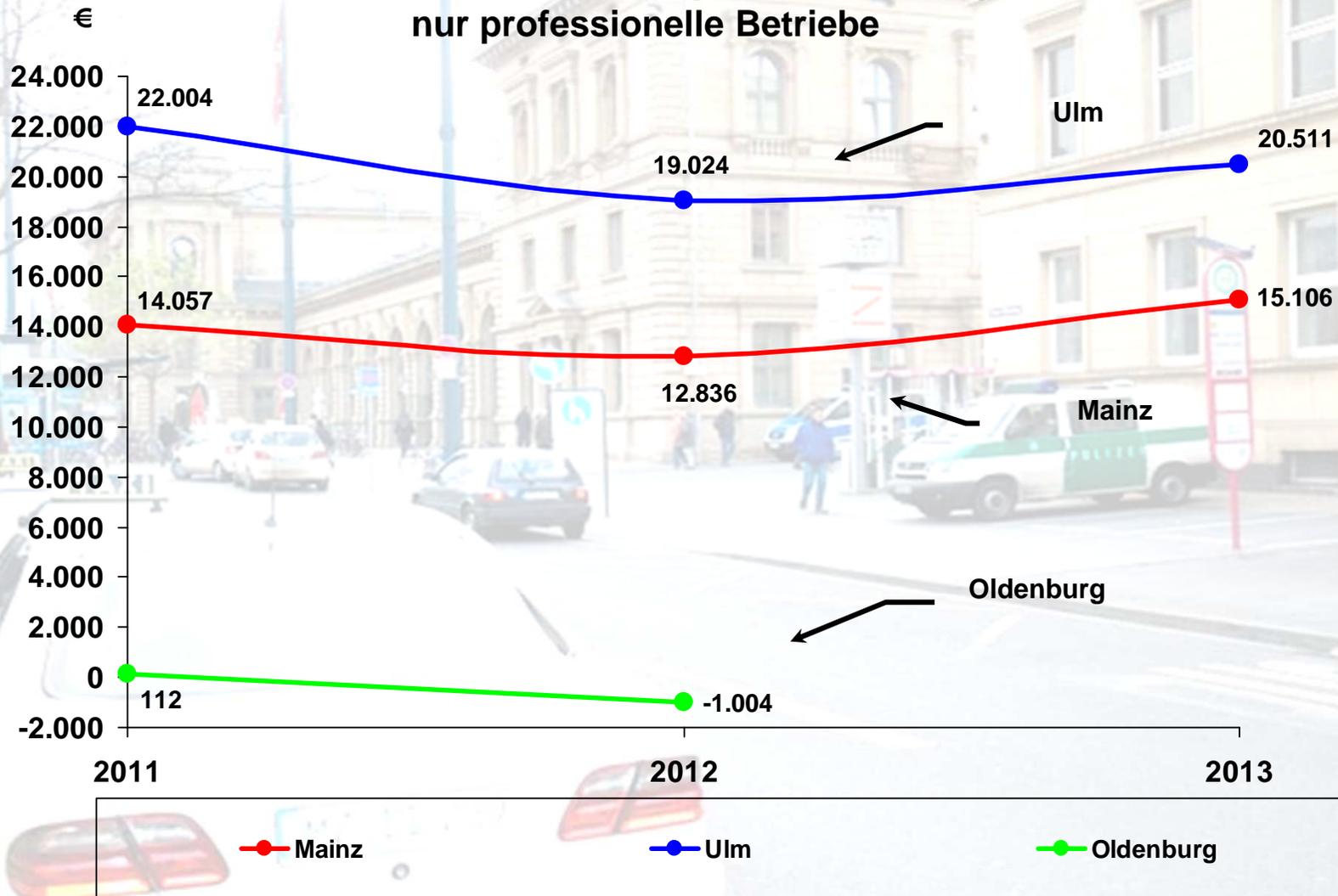
Kosten in € pro Kilometer (netto) Mainz



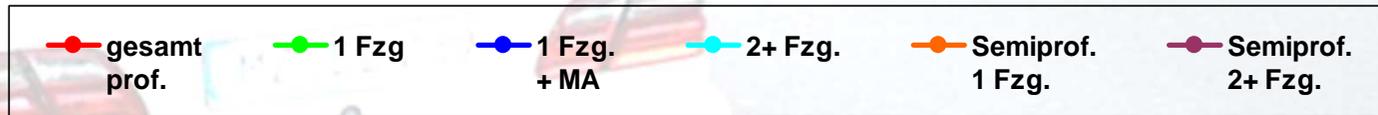
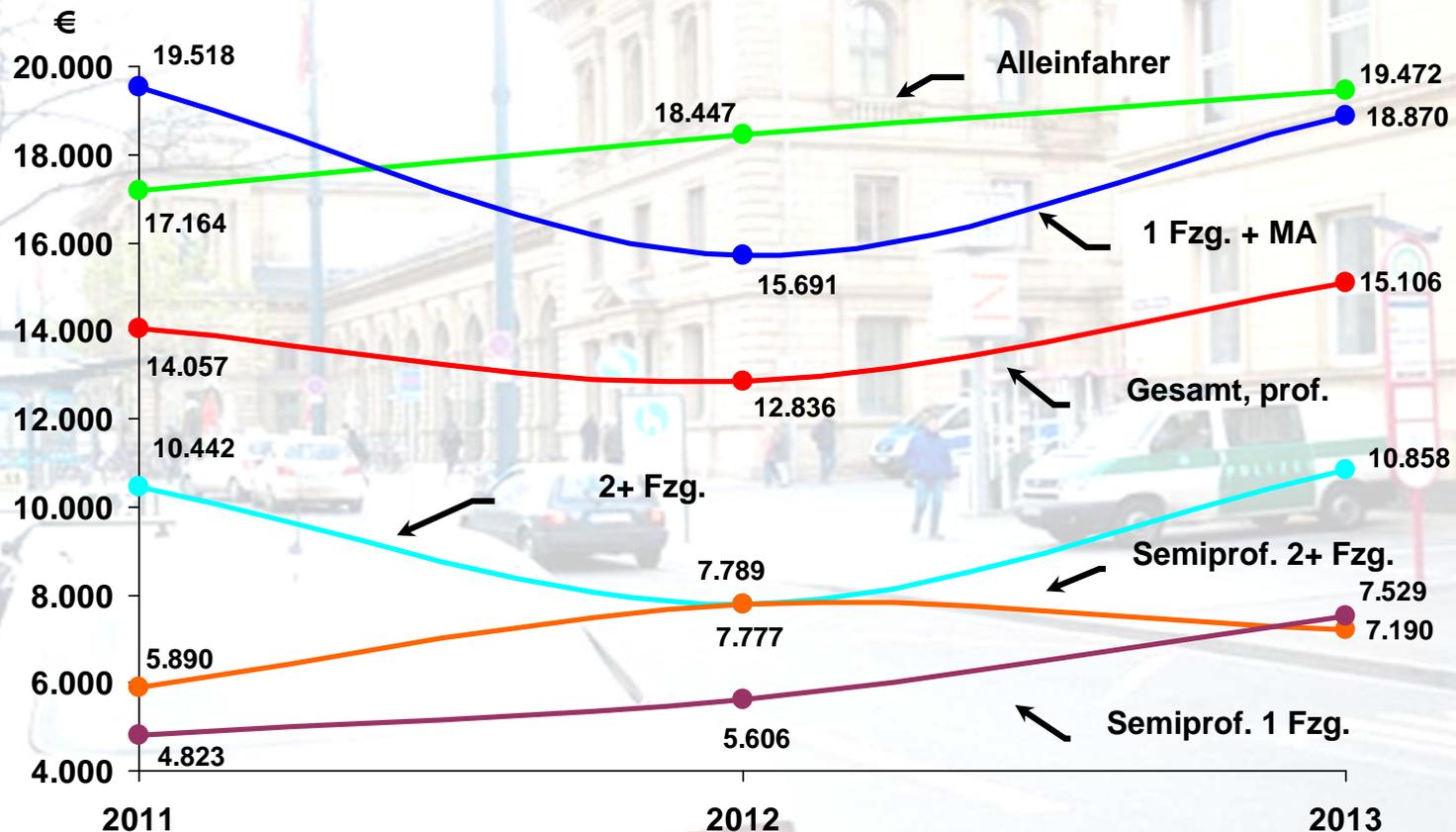
Kostenstruktur in € / Taxi (netto) professionelle Betriebe



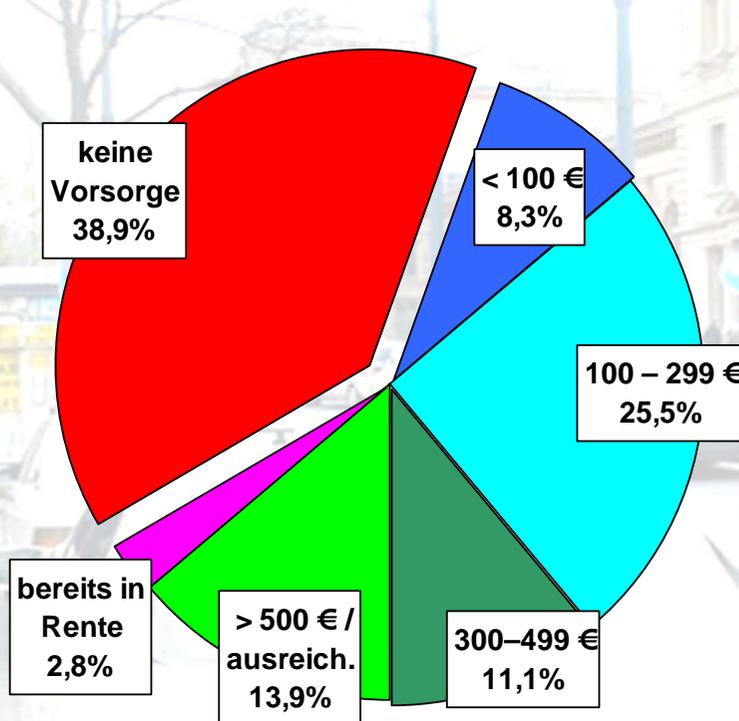
Überschuss pro Fahrzeug in € – überregional nur professionelle Betriebe



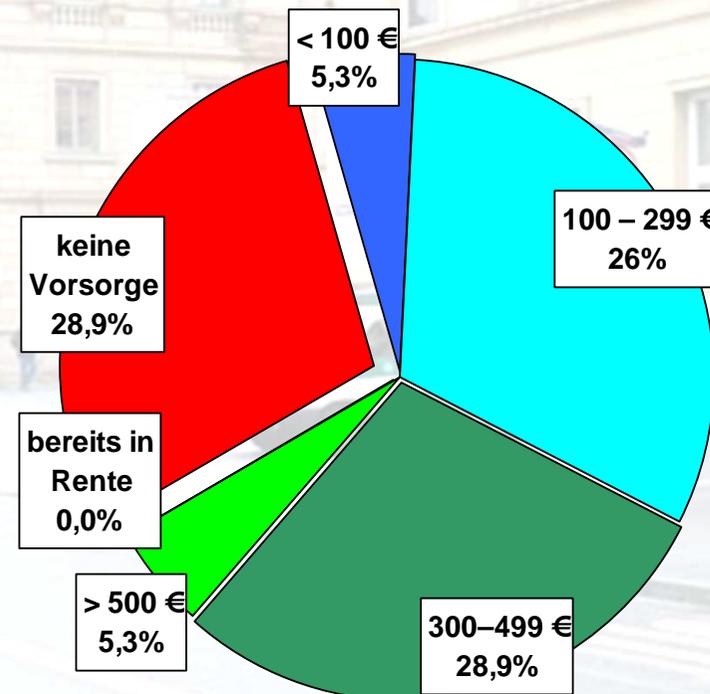
Überschuss pro Fahrzeug in € (netto) Mainz



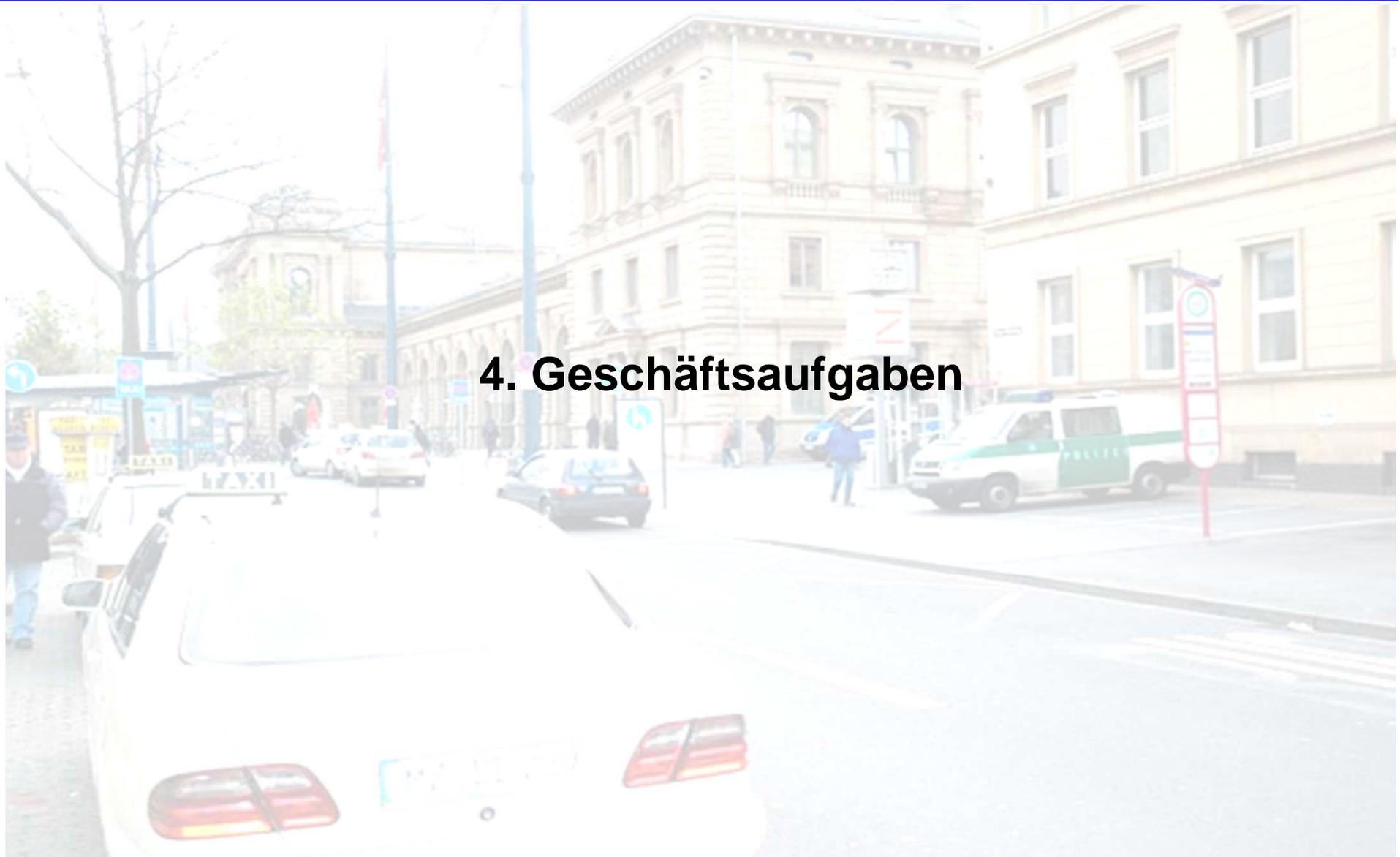
Altersversorgung Aufwendungen / Monat Professionelle Betriebe in %



Mainz

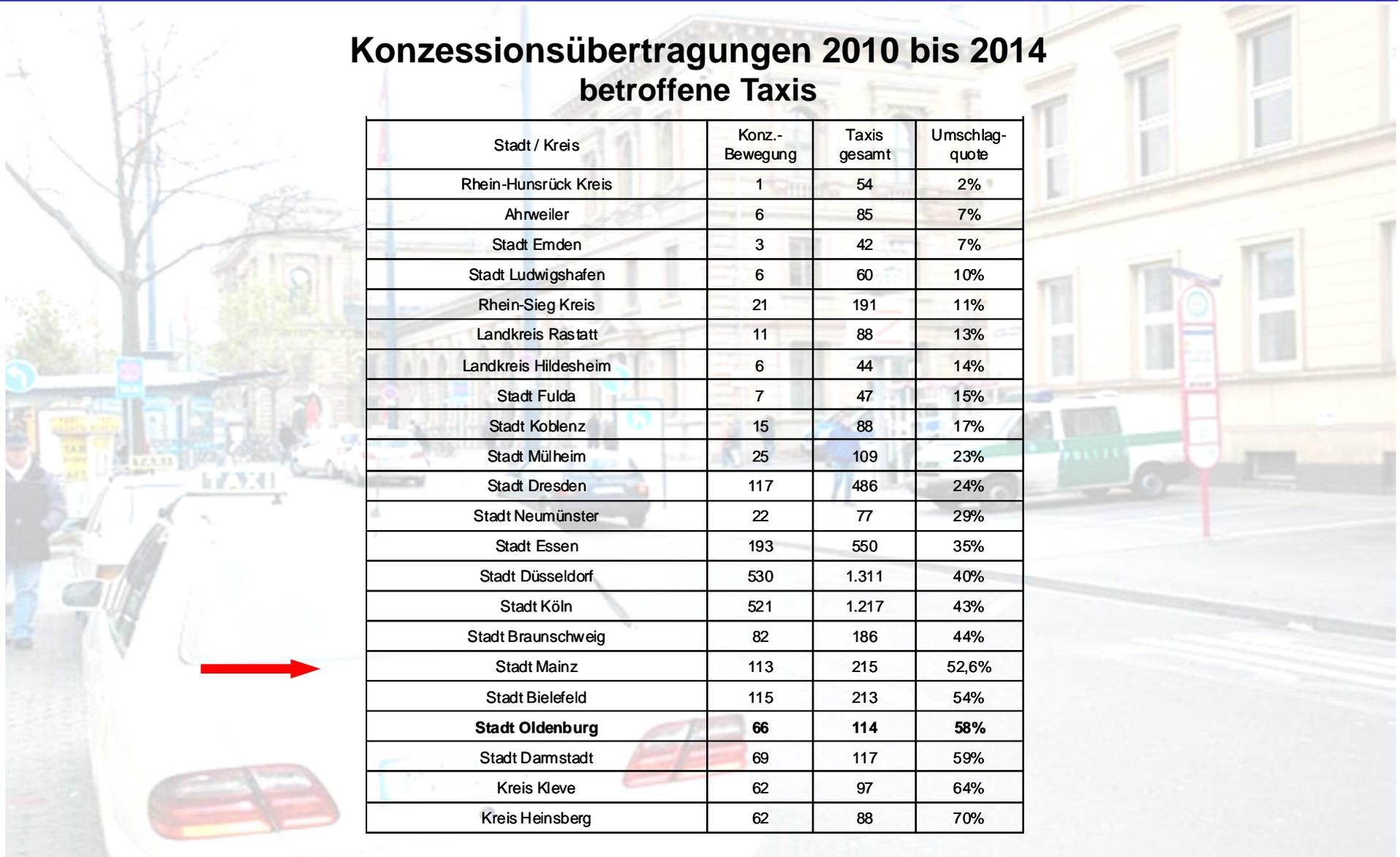


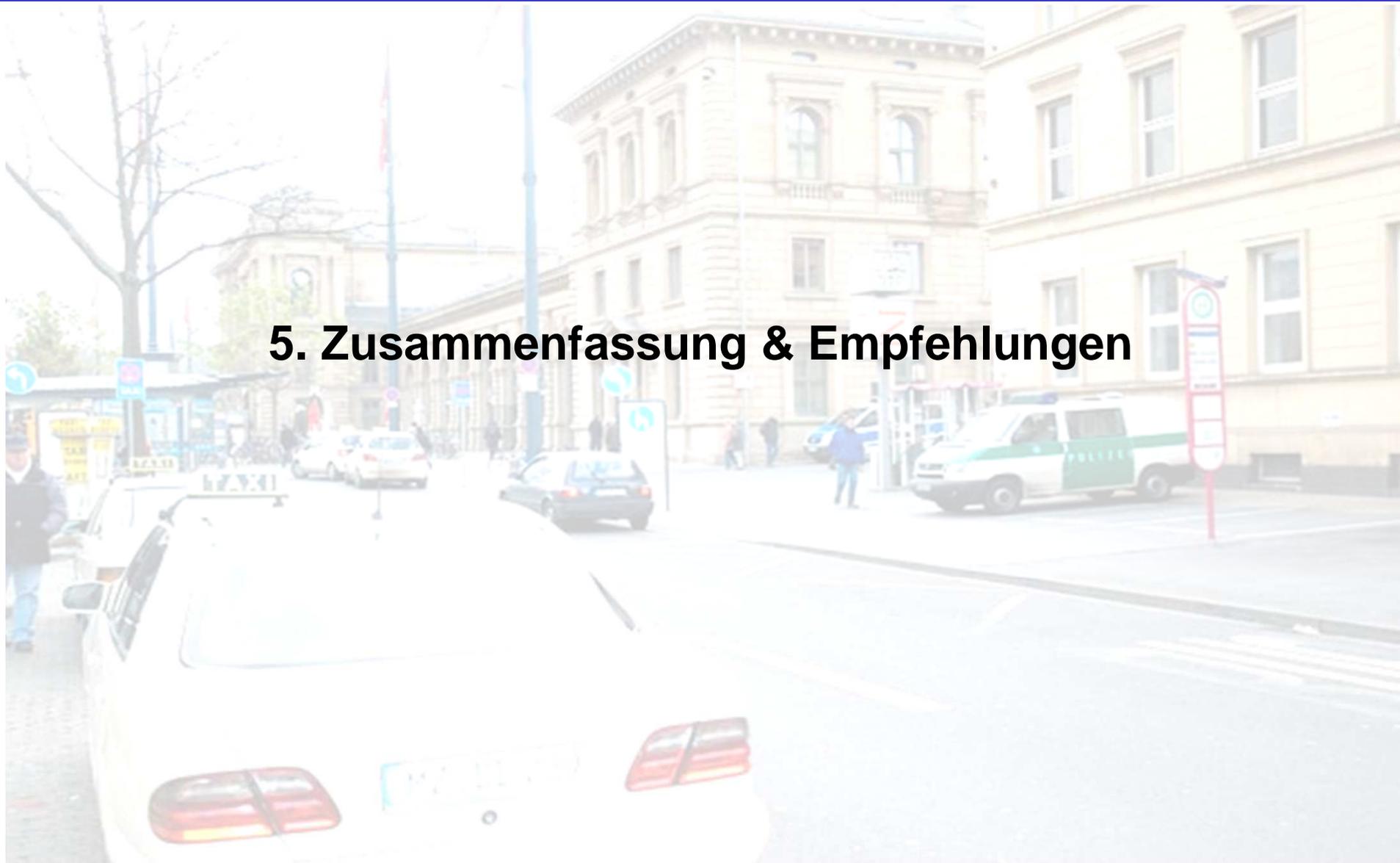
Ulm



Konzessionsübertragungen 2010 bis 2014 betroffene Taxis

Stadt / Kreis	Konz.- Bewegung	Taxis gesamt	Umschlag- quote
Rhein-Hunsrück Kreis	1	54	2%
Ahrweiler	6	85	7%
Stadt Emden	3	42	7%
Stadt Ludwigshafen	6	60	10%
Rhein-Sieg Kreis	21	191	11%
Landkreis Rastatt	11	88	13%
Landkreis Hildesheim	6	44	14%
Stadt Fulda	7	47	15%
Stadt Koblenz	15	88	17%
Stadt Mülheim	25	109	23%
Stadt Dresden	117	486	24%
Stadt Neumünster	22	77	29%
Stadt Essen	193	550	35%
Stadt Düsseldorf	530	1.311	40%
Stadt Köln	521	1.217	43%
Stadt Braunschweig	82	186	44%
Stadt Mainz	113	215	52,6%
Stadt Bielefeld	115	213	54%
Stadt Oldenburg	66	114	58%
Stadt Darmstadt	69	117	59%
Kreis Kleve	62	97	64%
Kreis Heinsberg	62	88	70%





5. Zusammenfassung & Empfehlungen

Nachfragefaktoren

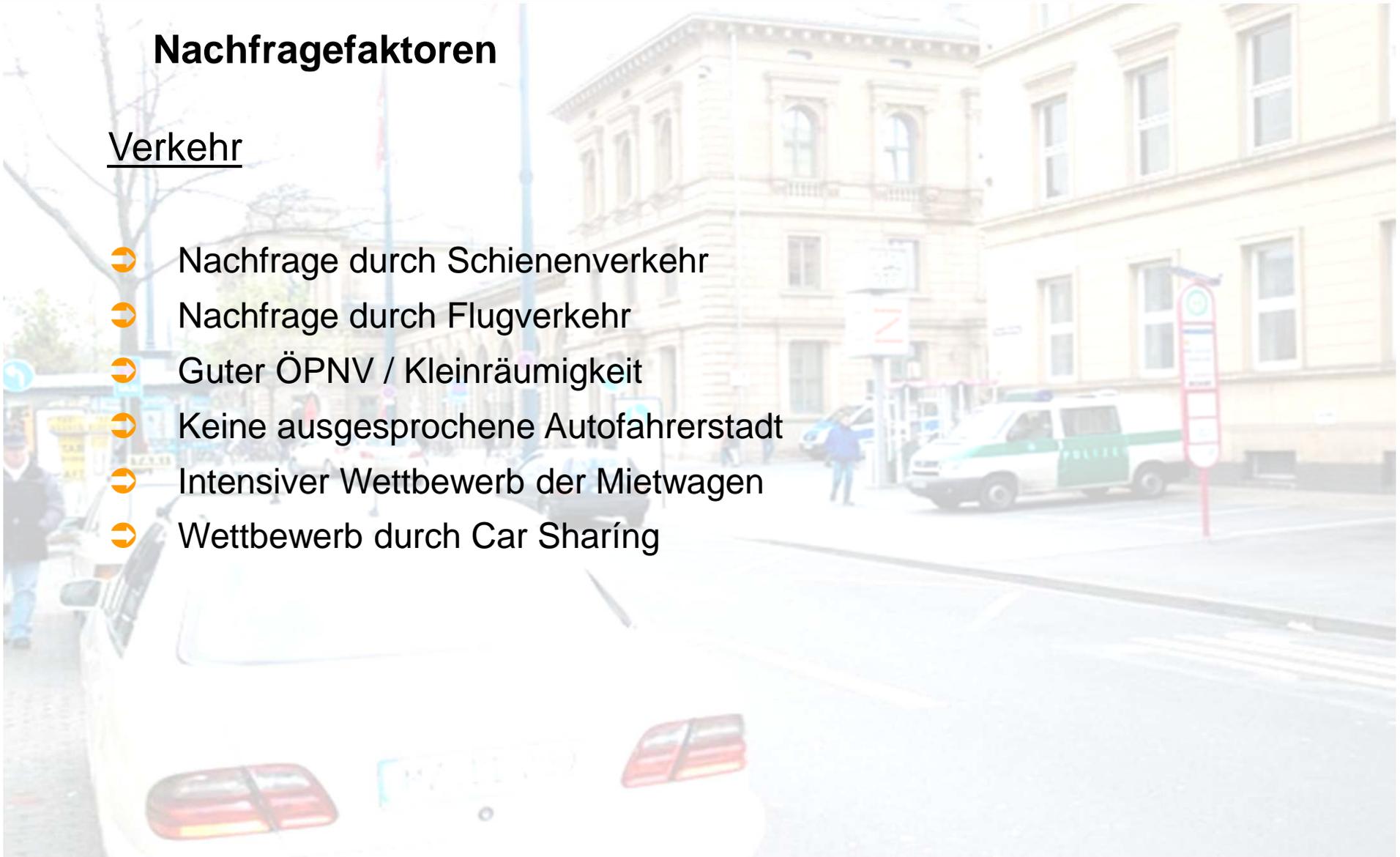
Demographie und Wirtschaft

- ➔ Strukturelle Nachfrageschwäche: Ø 4,7 Taxitouren pro EW und Jahr
- ➔ Wachsende Bevölkerung, zumeist Bildungsmigration
- ➔ Migranten: 29% der Bevölkerung; > 83% der Taxiunternehmer
- ➔ Günstige Konjunktur seit 2009 / 2010
- ➔ Bildung / Medien / Gesundheit / Tagungen / Verwaltung / Dienstleistung
- ➔ Kein „richtiges“ Nachtleben
- ➔ hohe Kaufkraft
- ➔ geringe Erwerbslosigkeit

Nachfragefaktoren

Verkehr

- ➔ Nachfrage durch Schienenverkehr
- ➔ Nachfrage durch Flugverkehr
- ➔ Guter ÖPNV / Kleinräumigkeit
- ➔ Keine ausgesprochene Autofahrerstadt
- ➔ Intensiver Wettbewerb der Mietwagen
- ➔ Wettbewerb durch Car Sharing



Angebotsfaktoren

Betriebe / Fahrzeuge / Einsatzzeit

- ➔ ca. ein Drittel der Betriebe semiprofessionell
- ➔ „Geschäftsführer“ – Problem (ca. 50 Mainzer Betriebe)
- ➔ Z.T. überalterte Fahrzeugflotte (Semiprofessionelle: 5,5 Jahre)
- ➔ Überdurchschnittliche Taxidichte (1,05) / Taxi-Mietwagendichte (1,53)
- ➔ „Ersatztaxi“ – Problem (Schattenflotte von bis zu 66 Ersatztaxis)
- ➔ Offensiver Wettbewerb durch Mietwagen u. Taxis aus Landkreis
- ➔ Eigenkapitalschwäche wird durch günstige Finanzierungsmodelle der Fahrzeughersteller überdeckt
- ➔ Übermäßige Einsatzzeiten u.a. der Alleinfahrer (57 Stunden)
- ➔ Einsatzzeit der semiprofessionellen Mehrwagenbetriebe (ca. 91 Std.) höher als die der professionellen Mehrwagenbetriebe (ca. 86 Std.)

Betriebswirtschaftliche Faktoren

Betriebe / Fahrzeuge / Einsatzzeit / Konzessionsbewegungen

- ➔ mangelnde Plausibilität der Buchführung
 - ➔ Zu geringe Erlöse (Alleinfahrer ca. 2.600 € unter Minimum)
 - ➔ Deutlich zu geringe Erlöse / km (0,78 € / km)
 - ➔ geringe Gewinne (Alleinfahrer ca. 18.400 € p.a.)
 - ➔ Verdeckte Deinvestition / Substanzverlust programmiert
 - ➔ Bereich sinnvollen betriebswirtschaftlichem Handelns verlassen
 - ➔ Geringes Niveau der Altersvorsorge (39% ohne)
 - ➔ Konzessionsbewegungen: Umschlagquote 53%
- => desolate Lage, aber keine wirklichen Geschäftsaufgaben

Maßnahmen zur Sicherung der Funktionsfähigkeit

➔ Kurzfristige Maßnahmen

- ➔ *Bedarf: ca. 150 – 180 Taxis*
- ➔ *Zielgröße bis 2017: 175 Taxis*

➔ Mittelfristige Maßnahmen

- ➔ *Bereinigung des Taximarktes um semiprofessionelle Mehrwagenfahrzeuge (ca. 40 Taxis)*
- ➔ *Raum für legales und betriebswirtschaftl. Sinnvolles Handeln schaffen*
- ➔ *Prüfung von Taxis und Mietwagen*
- ➔ *Prüfung nach 1 Berufszugangsverordnung bei Konzessionsverlängerung*
 - *Einhaltung „abgabenrechtlicher Pflichten“*
 - *Kontrolle der Personalkosten*
 - *Kontrolle der Fahrleistung (HU – Berichte, Kraftstoffkosten)*
 - *Feststellung: praktisch keine belastbare Einnahmehsprungsaufzeichnung*
- ➔ *Arbeitszeitnachweis nach MiLoG*
- ➔ *Auflage: Digitale Einzelaufzeichnung*

Maßnahmen zur Sicherung der Funktionsfähigkeit

- ➔ **Langfristige Maßnahmen**
- ➔ *Falls erforderlich: Evaluation nach 3 – 4 Jahren*



**Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit**

