TAXI

Gutachten zur Wirtschaftlichkeit des Taxi- und Mietwagengewerbes in der

STADT WUPPERTAL

erstellt für das
Straßenverkehrsamt
der Stadt Wuppertal

Sept. 2021

LINNE+ KRAUSE FORSCHUNG GUTACHTEN BERATUNG
20099 Hamburg
Tel. 040 / 241 92 96 - 0
Fax 040 / 241 92 96 - 19
Email: krause@linne-krause.de

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung ... 3

1.1 Aufgabenstellung ... 3
1.2 Methodik ... 4

2 Querschnittsproblem Grauwirtschaft ... 6

3 Nachfragesituation ... 10

3.1 Nachfragefaktor Demografie ... 10
3.2 Nachfragefaktor Topografie und Urbanität ... 13
3.3 Nachfragefaktor Kundenstruktur und Tourengewinnung ... 14
3.4 Nachfragefaktor Wirtschaftsumfeld ... 20
3.4.1 Nachfragefaktor Regionalwirtschaft in der Corona-Krise ... 20
3.4.2 Nachfragefaktor Konsumklima / Kaufkraft ... 23
3.4.3 Nachfragefaktor Arbeitsmarkt ... 26
3.4.4 Nachfragefaktor Tourismus, Tagungen und Messen ... 28
3.4.5 Nachfragefaktor Ausgehen und Freizeit ... 29
3.4.6 Nachfragefaktor Gesundheitswirtschaft und -versorgung ... 31
3.5 Nachfragefaktor Verkehr ... 33
3.5.1 Nachfragefaktor Individualverkehr ... 34
3.5.2 Nachfragefaktor Schienenverkehr ... 36
3.5.3 Nachfragefaktor innerstädtischer Verkehr ... 37
3.5.4 Nachfragefaktor Flugverkehr ... 38

4 Angebotssituation ... 39

4.1 Angebotsfaktor Beschäftigte ... 39
4.2 Angebotsfaktor Fahrzeuge ... 41
4.3 Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte ... 44
4.4 Angebotsfaktor Einsatzzeit ... 47
4.5 Angebotsfaktor Fahrleistung ... 50

5 Erlöse, Kosten und Überschuss ... 52

5.1 Erlöse ... 52
5.2 Kosten ... 55
5.3 Überschuss ... 61

6 Geschäftsaufgaben und Konzessionsbewegungen ... 64

7 Zusammenfassung und Empfehlung ... 65

7.1 Zusammenfassende Bewertung ... 65
7.1.1 Nachfragefaktoren ... 65
7.1.2 Angebotsfaktoren ... 67
7.1.3 Betriebswirtschaftliche Faktoren ... 68
7.1.4 Faktor Konzessionsbewegungen ... 70
7.2 Existenz- und Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes ... 71
7.3 Objektive Zulassungskriterien ... 73
7.4 Subjektive Zulassungskriterien ... 76
7.5 Evaluation ... 78

1 EINLEITUNG

1.1 Aufgabenstellung

Anfang April 2020 beauftragte das Straßenverkehrsamt der Stadt Wuppertal die Firma Linne + Krause GmbH mit der Erstellung eines Gutachtens zur **Wirtschaftlichkeit des Taxi- und Mietwagengewerbes** – einschließlich einer Untersuchung zur **Funktionsfähigkeit** des Taxigewerbes. Ein Hauptaugenmerk liegt dabei auf der Ermittlung der Höchstzahl der zuzulassenden Taxigenehmigungen. Gemäß § 13 Abs. 4 PBefG „*ist die Genehmigung zu versagen, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt werden, dass durch die Ausübung des beantragten Verkehrs das örtliche Taxengewerbe in seiner Funktionsfähigkeit bedroht wird*." Diese Bestimmung ist mit dem Grundrecht der freien Berufsausübung abzuwägen.

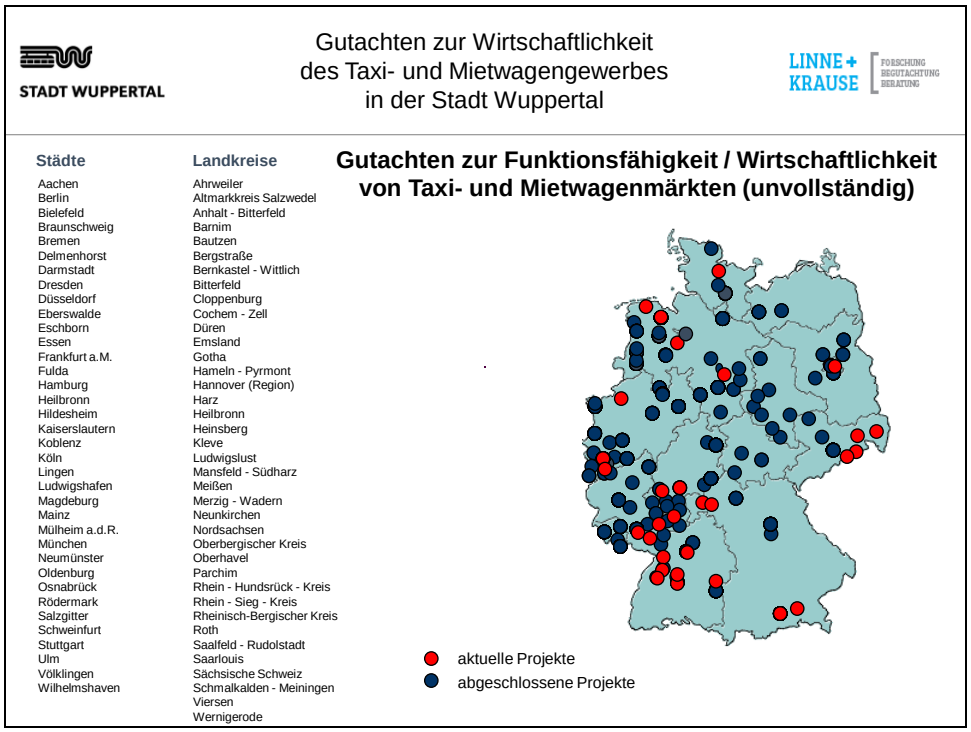
- **Bundesverfassungs- / Bundesverwaltungsgericht**: Das schließt eine Argumentation im Sinne eines „*Konkurrenzschutzes*" oder „*einer Gewährleistung der wirtschaftlichen Grundlage des örtlichen Taxigewerbes*" aus. Grundlegend ist ein Beschluss des Bundesverfassungsgerichts v. 8. Juni 1960 (BVerfG 1 BvL 53/55, 16, 31, 53/56, 7, 18, 24/57), der sich am kurz zuvor ergangenen „klassischen" Apotheken-Urteil (BVerfGE 7, 377) zur Berufsfreit orientiert. Maßgeblich sind weiterhin drei Urteile des Bundesverwaltungsgerichts aus 1981 (BVerwG 7 C 57.79), 1988 (BVerwG 7 C 94.86) und 1989 (BVerwG 7 C 44 und 45.88). Insbesondere das Urteil aus 1988 macht drei konkrete methodische Vorgaben: „*vollständige Ermittlung*", „*zutreffende Ermittlung*" und „*nicht offensichtlich fehlerhafte Prognose*". Die prognostische Entscheidung der Behörde muss sich an diesem Maßstab messen lassen.
- **Verwaltungsgerichte**: In den letzten Jahren haben die Verwaltungsgerichte eine Rechtsprechung entwickelt, die zunehmend den Aspekt der Berufsfreiheit in den Vordergrund rückt und sich damit wieder stärker am BVerfG-Beschluss von 1960 orientiert. In erster Linie sind hier die Urteile und Beschlüsse des OVG Schleswig-Holstein (4 L 147/91, u. 3 A 74 / 07), des OVG Berlin (1 SN 15.99), OVG NRW (13 A 1417/05) und des OVG Rheinland-Pfalz (7 A 11567/03.OVG u. 4 K 329/06.KO) zu nennen. Aus Baden-Württemberg liegt die Entscheidung des VG Stuttgart von 2014 (8 K 658/12) vor, die die Konzessionsbeschränkung durch die Landeshauptstadt Stuttgart bestätigt. Die aktuellen Entscheidungen des VG Karlsruhe (3 K 2922/16), des VG Freiburg (6 K 1753/17) und des OVG-NRW (13 A 196/18) haben noch einmal die hohen methodischen Anforderungen an eine ordnungsgemäße Konzessionsvergabe vor Augen geführt. Im Oktober 2020 hat das VG-Frankfurt (4 K 4018/17.F) eine richtungsweise Entscheidung in Zeiten der Corona-Pandemie getroffen.

Im April 2021 lagen der Stadt Wuppertal **52 Genehmigungsanträge** vor:

- **Neuunternehmer**: Die meisten Anträge (40) stammen von (künftigen) Unternehmern, die noch nicht im Wuppertaler Taxigewerbe aktiv sind.
- **Altunternehmer**: Weiter liegen 5 Anträge von Unternehmern vor, die bereits über eine Taxikonzession in Wuppertal verfügen.

1.2 Methodik

Die Untersuchung stellt die Lage des Gewerbes vor der COVID-19-Pandemie dar (im Folgenden: „Corona-Krise“). Deren gravierende Auswirkung kann sich in den Zahlen der Unternehmer (Berichtszeitraum: 2017 - 2019) noch nicht widerspiegeln. Im Folgenden wird aber eine erste Schadensabschätzung vorgenommen.



Das vorliegende Gutachten ist Teil einer Serie von Gutachten in ca. 150 deutschen Taxi- und Mietwagenmärkten. In Nordrhein-Westfalen fand zeitnah eine gleichartige Untersuchung in der StädteRegion Aachen statt, deren Ergebnisse als Referenzwerte herangezogen werden. Aus der Stadt Essen liegen etwas ältere, aber nach gleicher Methodik erhobene Daten vor.

Bei der Begutachtung zur **Wirtschaftlichkeit des Taxi- und Mietwagengewerbes** wird analog zur Untersuchung der **Funktionsfähigkeit gemäß § 13 Abs. 4 PBefG** verfahren. In der aktuellen Covid-19 Pandemie hat sich die Lage jedoch so zugespitzt, dass nunmehr sogar die **Existenz** des Gewerbes in Frage steht. Bei der Untersuchung stehen die folgenden Aspekte im Mittelpunkt:

- die **Nachfragesituation** im Taxi- und Mietwagengewerbe
- die **Angebotssituation** im Taxi- und Mietwagengewerbe (einschließlich Taxi- und Mietwagendichte)
- die Entwicklung der Erlös-, **Betriebskosten**- und Gewinnsituation im Taxi- und Mietwagengewerbe unter Einbeziehung der Einsatzzeiten
- Anzahl und Ursachen für **Geschäftsaufgaben**.

Bei der Untersuchung wird ein multimethodischer Ansatz verfolgt:

- **Betriebswirtschaftliche Daten:** Zur Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten wurde ein 6-seitiger Fragebogen an alle Wuppertaler Taxi- und Mietwagenunternehmen versendet, mit dem diese Auskunft zum Betrieb, zur Mitarbeiterbeschäftigung, Fahrzeugen, Fahrleistung, Einsatzzeit, Tourengewinnung, Kundenstruktur sowie zu Erlös, Kosten und Gewinn gaben. Für steuerliche Daten wurde i.d.R. auf Jahresabschlüsse oder BWAs zurückgegriffen.
- **Erhebungszeitraum**: Die Fragebogenerhebung fand von Mai 2020 bis Januar 2021 statt und gestaltete sich zähflüssig. Bei Abschluss des Projektes hatten jedoch 98,9% der dazu verpflichteten Betriebe ihren Erhebungsbogen eingereicht. Die ermittelten Daten können somit beanspruchen, ein authentisches Bild des Wuppertaler Taxi- und Mietwagengewerbes zu geben.
- **Berichtszeitraum**: Für zeitraumbezogene Daten (z.B. Erlös, Kosten, Fahrleistung) umfasst der Berichtszeitraum die Jahre 2017 bis 2019.
- **Wirtschaftliche Rahmendaten**: Um auch die jüngere Entwicklung beurteilen zu können, wurden die für das Taxi- und Mietwagengewerbe relevanten regionalwirtschaftlichen Rahmendaten recherchiert und aufbereitet. Die Daten stammen aus unterschiedlichen Quellen, auf die im Kontext eingegangen wird. Bei den aus Fremdquellen recherchierten Daten wurde grundsätzlich auf den jeweils neuesten verfügbaren Datenstand zurückgegriffen.

2 QUERSCHNITTSPROBLEM GRAUWIRTSCHAFT

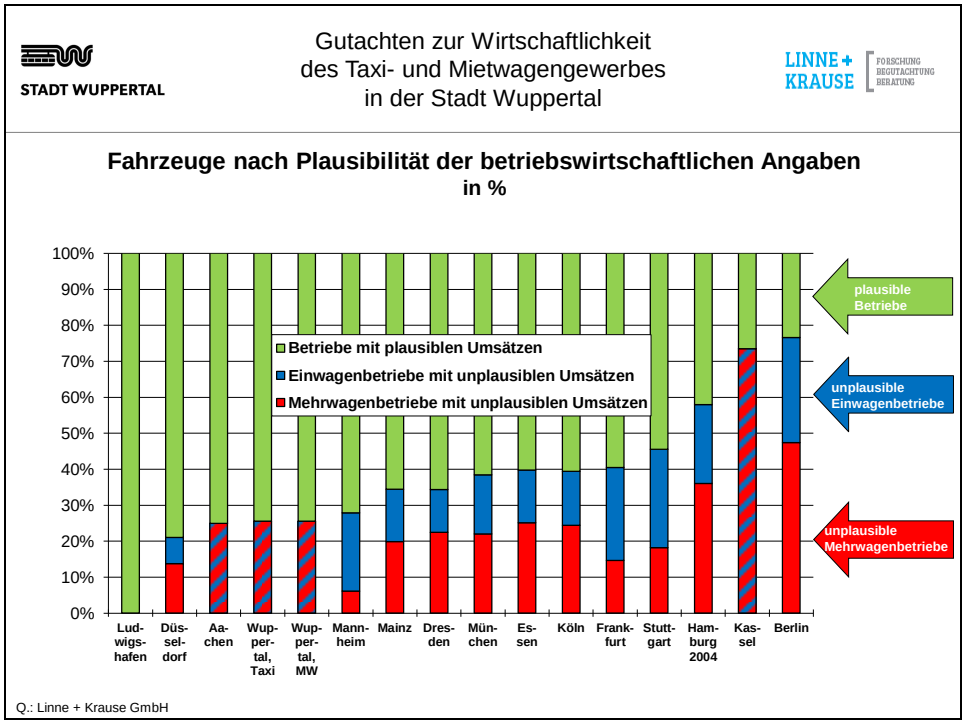
Auch in Wuppertal stand das Gewerbe vor der Corona-Pandemie einer Vielzahl von Problemen gegenüber, von der die notorische Grauwirtschaft „Querschnitts"-Qualität besitzt. Nur wenige Branchen ermöglichen Unternehmern so weite Spielräume im „kreativen" Umgang mit Erlös, Kosten und Gewinn wie das Taxi- und Mietwagengewerbe: Der im November 2001 durch eine Arbeitsgruppe des Bund-Länder-Fachausschusses Straßenpersonenverkehr vorgelegte Bericht über die „*Illegale Beschäftigung im Taxen- und Mietwagengewerbe*" kam in dieser Hinsicht schon vor 2 Jahrzehnten zu desillusionierenden Ergebnissen, die bis heute nicht an Aktualität verloren haben:

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

Um Verzerrungen bei den Ergebnissen zu minimieren, wurden die eingereichten betrieblichen und steuerlichen Angaben einem **Plausibilitätstest** unterzogen:

- **Prüfung**: Alle Erhebungsbögen und sämtliche Einzeldaten wurden mittels eines Analysetools getestet. Im Vordergrund standen dabei Vollständigkeit und betriebswirtschaftliche Plausibilität. Auf die dabei angesetzten Schwellenwerte wird im Folgenden detailliert eingegangen.
- **Klärung**: Die eingereichten Daten waren in vielen Fällen lückenhaft und / oder widersprüchlich. Die Unternehmer wurden daraufhin angehalten, Daten nachzuliefern oder zu erläutern. Zumeist wurden die steuerlichen Unterlagen (GuV, EÜR, BWA) nachgefordert – sofern diese nicht schon vorlagen. Einige Betriebe sind zudem nicht nur im Taxi- und Mietwagengewerbe tätig, so dass, auch die Abgrenzung taxi- und mietwagenfremder Aktivitäten (z.B. Fahrten im freigestellten Verkehr) zuweilen klärungsbedürftig war.

Auch für das vorliegende Gutachten wurden betriebswirtschaftlich unplausible Betriebe „aus der Wertung genommen“ und gesondert beurteilt:



- **Semiprofessionelle Betriebe**: Unsere Prüfung ergab, dass aktuell ca. 29% der Wuppertaler Taxi- und Mietwagenbetriebe jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität arbeiten. Betriebswirtschaftlich unplausible Unternehmen werden im Folgenden als semiprofessionelle Betriebe bezeichnet. Betriebe, deren Angaben betriebswirtschaftlich dagegen plausibel waren, werden dagegen professionelle Betriebe genannt. In Wuppertal ist die Quote semiprofessioneller Mietwagenbetriebe (ca. 36%) geringfügig höher als im örtlichen Taxigewerbe (ca. 29%).
- **Semiprofessionelle Fahrzeuge**: Bezogen auf die Wuppertaler Fahrzeugflotte zeichnet sich ein ähnliches Bild ab: Jeder 4. Taxi oder Mietwagen (je ca. 26%) werden jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität eingesetzt - ähnlich wie in Aachen (ca. 25%). Bei der Untersuchung in Essen (ca. 40% der Taxiflotte) war die Lage noch problematischer. Die ungünstigste Quote wurde 2015 in Berlin mit ca. 77% beobachtet.

Damit ist auch in Wuppertal das **öffentliche Interesse** an einem ordnungsgemäß arbeitenden Taxi- bzw. Mietwagengewerbe erheblich **beeinträchtigt.**

Eine wirtschaftlich unplausible Betriebsführung kann verschiedene Ursachen haben: Hintergrund können **persönliche Einschränkungen** des Unternehmers sein – z.B. Krankheit, Alter, familiäre Umstände oder eine Nebentätigkeit. Solche Gründe spielen oft in Klein(st)betrieben eine Rolle. In vielen Fällen ist aber von **Verkürzungen** bei **Erlös** und **Personalkosten** auszugehen – vor allem bei Mehrwagenbetrieben.

Als semiprofessionell werden Unternehmen bezeichnet, deren Angaben bei der Prüfung bereits „auf den ersten Blick“ nicht mit den Regeln betriebswirtschaftlicher Plausibilität zu vereinbaren sind – ein recht niedrigschwelliges Kriterium. Wichtige Indizien für eine semiprofessionelle Betriebsführung liefern die steuerlich gemeldeten Erlöse und Kosten. Dabei ist jeweils der Betriebstyp zu berücksichtigen:

- **Schwellenwert Jahreserlös Alleinfahrer**: Unterschreitet der Jahreserlös eines Alleinfahrers nachhaltig die Schwelle von 40.000 €, so deutet das auf eine problematische Betriebsführung hin. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. (BVTM, ehemals BZP) geht 2017 bis 2019 für einen (Münchener) Alleinfahrerbetrieb von ca. 49.800 € Jahreserlös aus.[1] Als professionell eingestufte Alleinfahrerbetriebe in Wuppertal überschritt 2017 bis 2019 mit durchschnittlich knapp 69.000 € bei weitem diese Grenze.
- **Schwellenwert Jahreserlös Mehrwagenbetriebe**: Bei Mehrwagenbetrieben – insbesondere bei größeren Unternehmen – muss jedoch ein anderer Maßstab angelegt werden. Erfahrungsgemäß ist ein mit Fahrpersonal betriebenes Taxi seit Einführung des gesetzlichen Mindestlohns 2015 kaum mit Jahreserlösen unter ca. 65.000 € ordnungsgemäß zu führen. Professionelle Wuppertaler (Taxi-)mehrwagenbetriebe erklärten 2017 bis 2019 im Durchschnitt Erlöse von über 70.000 €; die Mietwagenbetriebe erzielten knapp 67.000 € pro Fahrzeug. Dagegen kamen semiprofessionellen Betriebe lediglich auf rund 43.000 €. Zur weiteren Einordnung: Mit Fiskaltaxameter ausgestattete Taxis erzielten 2017 in Hamburg ca. 97.700 €; in Düsseldorf ca. 98.300 € (netto). Auch die umsatzstärksten Wuppertaler Taxibetriebe erzielten vor der Corona-Krise Jahreserlöse von rund 120.000 € – ähnlich wie Spitzenbetriebe in Hamburg, Düsseldorf oder Frankfurt a.M.

[1] Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V., Geschäftsbericht 2018 / 2019.

- **Erlös pro km**: Aussagekraft hat auch die Kennzahl Nettoerlös pro Kilometer. Der BVTM ging 2017 bis 2019 für einen (Münchener) Alleinfahrer von ca. 1,24 € / km (netto) aus. Der seit 2019 gültige Wuppertaler Taxitarif läuft unter taxitypischen Einsatzbedingungen auf ca. 1,21 € / km (Hauptverkehrszeit) bzw. ca. 1,28 € / km (Nebenverkehrszeit) hinaus.[2] Sinkt der Erlös im großstädtischen Bereich anhaltend unter ca. 1,00 € / km, ist der Wert klärungsbedürftig – auch unter Berücksichtigung der Privatnutzung. In Wuppertal rangierte der steuerlich gemeldete Erlös semiprofessioneller Betriebe 2019 bei ca. 0,92 € / km. Professionelle Taxis kamen im Schnitt dagegen auf ca. 1,16 € / km. Wegen des hohen Anteils (ca. 35%) untertariflicher Krankenfahrten, wird der vom Taxitarif gesteckte Kilometererlös in der Praxis selten erreicht. Wuppertaler Mietwagen, die ca. 57% ihrer Erlöse mit Krankenfahrten erwirtschaften, erzielten 2019 ca. 1,09 € / km.
- **Kennzahl Personalkosten**: Aussagekräftig sind auch die Personalkosten – vor allem in größeren Mehrwagenbetrieben. Für die Finanzierung einer Vollzeitkraft im Einschichtbetrieb sind aktuell rund 28.000 € (netto) Personalkosten erforderlich. Mehrwagenbetriebe mit deutlich weniger als 28.000 € Personalkosten pro Fahrzeug lassen somit den Verdacht auf Schwarzarbeit aufkommen. Semiprofessionelle Betriebe in Wuppertal erklärten 2019 lediglich Personalkosten in Höhe von knapp 9.000 €. In den professionellen Mehrwagenunternehmen lag der Betrag dagegen bei ± 33.500 €. In kleineren Betrieben muss die Arbeitskraft des Unternehmers berücksichtigt werden, die (meist) kein Kostenfaktor, sondern Gewinnbestandteil ist.
- **Kennzahl Kraftstoffkosten**: Eine flankierende Kennzahl bilden die steuerlich erklärten Kraftstoffkosten. Ist die angegebene Fahrleistung nicht mit den Kraftstoffkosten in Einklang zu bringen, liegt ein weiteres Indiz für Semiprofessionalität vor.

[2] Taxitypischer Einsatz: 50% Besetztquote; durchschnittliche Tourenlänge 6 km, keine Wartezeit, gemäß „Rechtsverordnung über die Festsetzung von Beförderungsentgelten und Beförderungsbedingungen für die von der Stadt Wuppertal als Genehmigungsbehörde zugelassenen Taxen (Taxentarif) vom 17.07.2018, aktuelle Fassung gültig ab 01.01.2019.

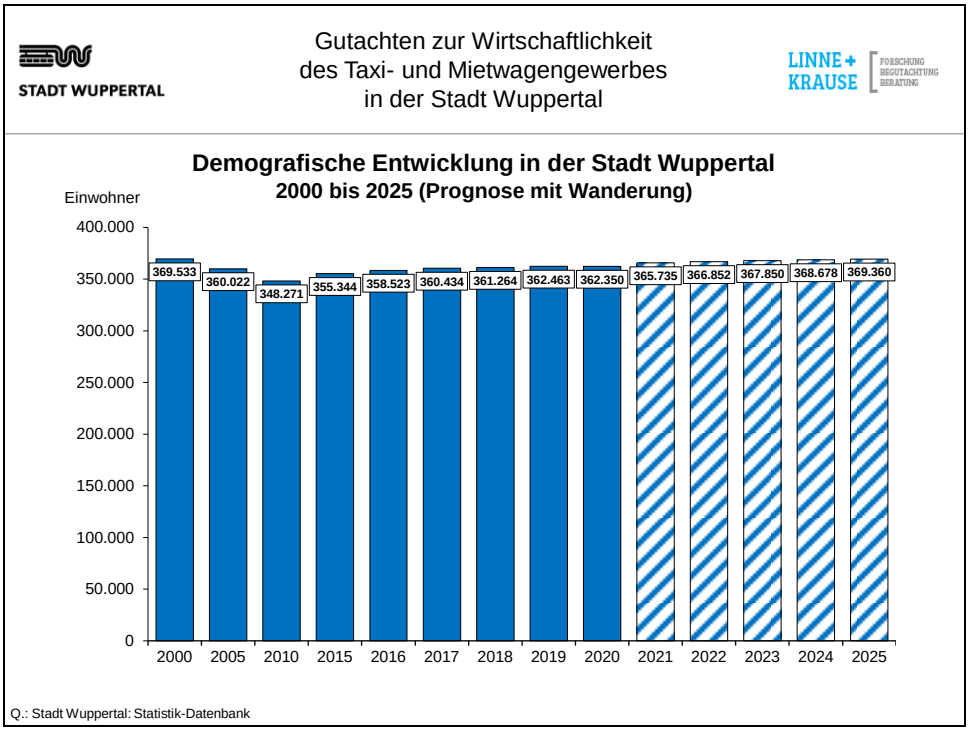
3 NACHFRAGESITUATION

Wuppertal ist siebtgrößte Stadt Nordrhein-Westfalens und bildet ein bedeutendes Oberzentrum im Bergischen Land – eine Position, von der auch das örtliche Taxi- und Mietwagengewerbe grundsätzlich profitiert.

Die Ergebnisse der betriebswirtschaftlichen Untersuchung bilden die Situation vor der Corona-Krise ab, die weltweit zu einer wirtschaftlichen Zäsur geführt hat. Für Taxis und Mietwagen ist die Pandemie in erster Linie eine anhaltende Nachfragekrise. Im Folgenden wird versucht, die Auswirkungen für das örtliche Taxi- und Mietwagengewerbe abzuschätzen.

3.1 Nachfragefaktor Demografie

Die Wuppertaler Wohnbevölkerung bildet das Fundament der Taxi- und Mietwagennachfrage. Bislang hatte die Corona-Krise noch keine markante demografische Auswirkung:



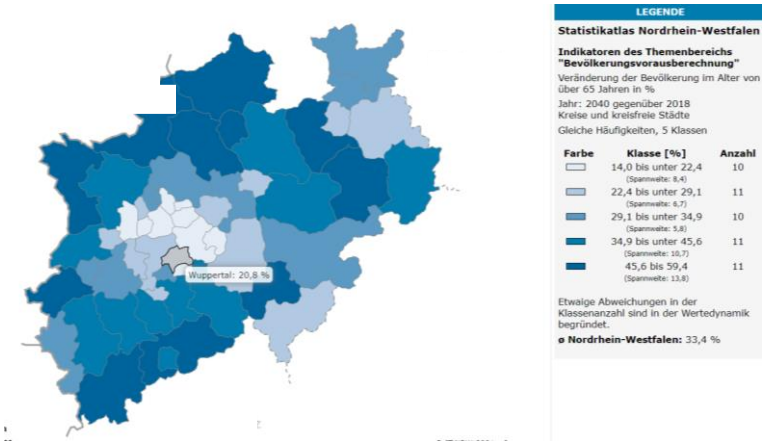
- **Bevölkerungswachstum**: Nach rückläufiger Bevölkerungsentwicklung zu Beginn des Jahrhunderts, steigt die Einwohnerzahl Wuppertals seit 2010 wieder an. Besonders ab 2015 ist ein Zuzug aus (Süd-)Osteuropa sowie aus ausländischen Krisengebieten zu beobachten. Im letzten Jahrzehnt wuchs die Einwohnerzahl um ca. 4% auf rund 362.000. Für 2025 prognostizierten die Statistiker der Stadt eine weitere Zunahme auf knapp 370.000 Einwohner. Ob die Vorhersage eintritt, bleibt abzuwarten.[3] Eine sprunghafte Entwicklung wie in den großen deutschen Metropolen war in Wuppertal bislang noch nicht zu beobachten.

STADT WUPPERTAL

Gutachten zur Wirtschaftlichkeit
des Taxi- und Mietwagengewerbes
in der Stadt Wuppertal

LINNE+ KRAUSE FORSCHUNG GUTACHTEN BERATUNG

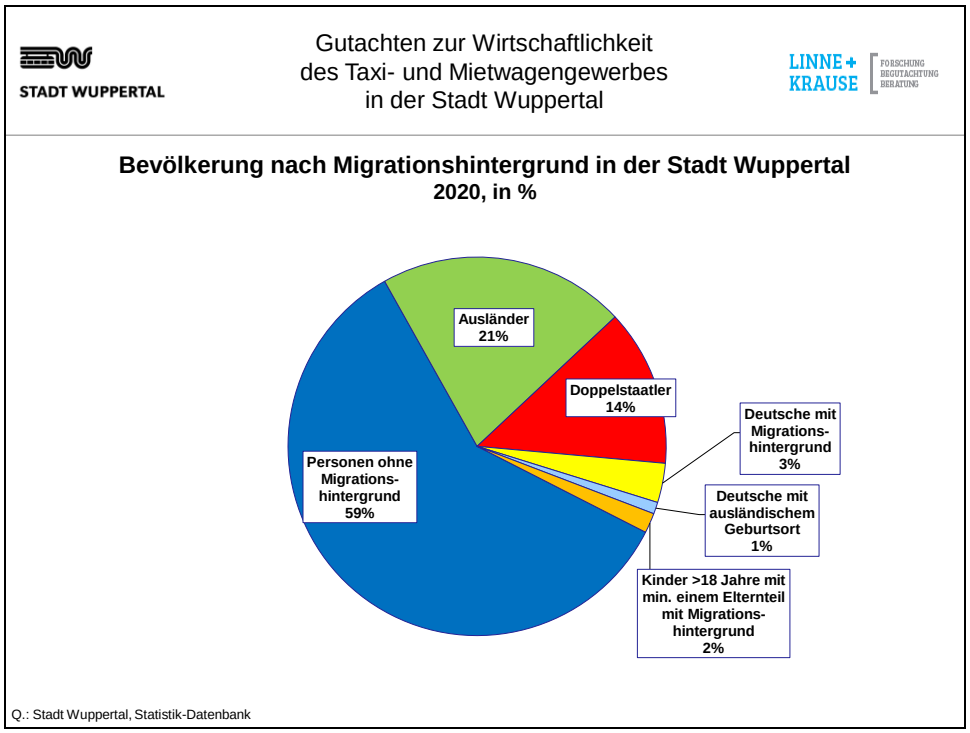
Entwicklung der > 65-Jährige in Nordrhein-Westfalen
2018 vs. 2040, in %



Q.: IT NRW, Statistikatlas, Bevölkerungsvorausberechnung, 65 Jahre und älter (Zeitvergleich)

- **Alternde Gesellschaft**: Bereits spürbar und weiterhin absehbar sind die Folgen einer „alternden Gesellschaft“: Senioren sind häufiger in ihrer Mobilität eingeschränkt und dann oft auf individuelle Mobilitätsangebote von Taxis oder Mietwagen angewiesen. Auch in Nordrhein-Westfalen wächst der Bevölkerungsanteil der über 65-Jährigen. Nach Berechnungen des Statistischen Landesamts Nordrhein-Westfalen wird bis 2040 landesweit eine Zunahme von ca. 33% erwartet. Für Wuppertal wird dagegen ein moderates Plus von ca. 21% prognostiziert.[4]

[3] Max-Planck-Institut für demografische Forschung: News „Pandemic Babies? The Covid-19 Pandemic and Its Impact on Fertility and Family Dynamics“, 19.02.2021.
[4] Bevölkerungsentwicklung in den kreisfreien Städten und Kreisen NRWs von 2018 bis 2040 (Basisvariante).

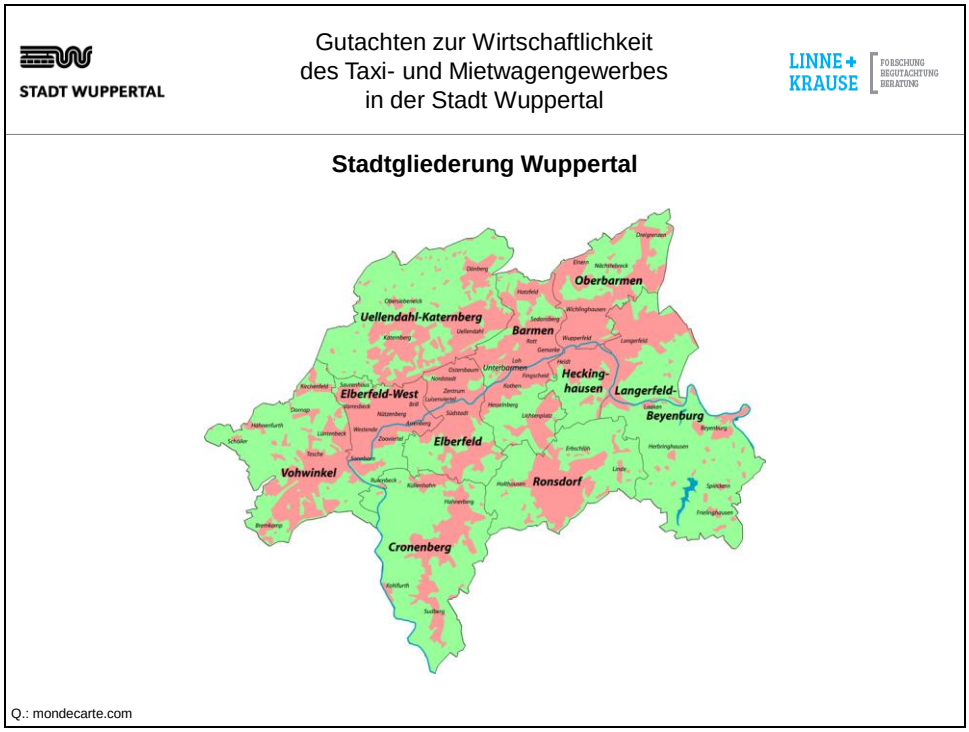


- **Migration**: Die weit überwiegende Zahl der Wuppertaler Taxi- und Mietwagenunternehmer und Taxifahrer hat einen Migrationshintergrund – wesentlich mehr als im örtlichen Bevölkerungsdurchschnitt (41%).[5] Migranten sind häufiger von Erwerbslosigkeit betroffen und streben auch aus diesem Grund verstärkt in niederschwellige Berufe wie dem Taxi- und Mietwagengewerbe, für das keine längere Ausbildung oder formale Qualifikation erforderlich ist.[6] Strukturell entsteht so ein Angebotsüberschuss, dem keine entsprechende Nachfrage gegenübersteht. Wichtig in diesem Zusammenhang aber auch: Ähnlich wie beim Wahlrecht gelten auch bei der Berufsfreiheit andere Rechte für ausländische Staatsbürger. Lediglich Unternehmer aus anderen EU-Staaten sind *„weitgehend deutschen Staatsangehörigen gleichgestellt“* – so der BGH in seiner UBER-Entscheidung 2018.[7]

[5] Stadt Wuppertal, Statistik-Datenbank, 2020.
[6] Ministerium für Kinder, Familie, Flüchtlinge und Integration des Landes Nordrhein-Westfalen: Integrationsprofil Wuppertal, Daten zu Zuwanderung und Integration, Ausgabe 2020.
[7] BGH, Beschluss v. 13.12.2018, IZR 3/16.

3.2 Nachfragefaktor Topografie und Urbanität

Charakteristisch für Wuppertal ist seine ausgeprägte Mittelgebirgslage. Das heutige Stadtgebiet ist aus mehreren Einzelstädten und -dörfern entstanden und erhielt erst mit der Gebietsreform von 1975 seine heutige Gestalt:



Auch heute noch bilden die ehemaligen Städte Barmen, Elberfeld und Vohwinkel einen doppelten Mittelpunkt – umgeben von einem Kranz eingemeindeter Orte wie Cronenberg und Ronsdorf im Süden und Uellendahl-Katernberg im Norden. Das für Taxis wichtige urbane Leben findet hauptsächlich in einem recht schmalen Streifen im namengebenden Tal der Wupper statt.

3.3 Nachfragefaktor Kundenstruktur und Tourengewinnung

Die Kundenstruktur ist dagegen typisch für Städte dieser Größenordnung, wobei die Corona-Krise Verschiebungen in der Nachfrage bewirkt haben dürfte. Weiterhin zeigen sich strukturelle Unterschiede zwischen Taxis und Mietwagen:

STADT WUPPERTAL KUNDENSTRUKTUR LAUT SELBSTAUSKUNFT 2019 - IN % VOM UMSATZ -									
	Professionelle Taxibetriebe					Prof. MW	Semi-prof. TX+MW	Vergleichsstädte	
	Gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.			Aachen	Essen 2017
Privat-personen	39,5	40,4	44,4	35,5	37,0	11,5	34,1	29,7	28,7
Patienten	34,5	27,0	23,5	44,2	41,3	56,9	19,8	23,0	32,3
Geschäfts-leute	10,9	16,9	11,0	5,7	15,0	10,2	20,9	21,2	21,6
Kurierfahrten	2,7	1,4	2,2	3,9	2,4	12,8	4,2	4,2	2,0
Schüler-fahrten	2,7	2,3	3,1	3,4	1,6	3,2	3,0	5,2	5,4
Menschen mit Behinderung	2,3	1,9	3,7	2,2	0,5	3,3	7,9	2,3	3,0
Ruftaxi / ÖPNV	2,3	0,8	3,2	2,7	1,0	1,0	2,6	3,5	1,4
Touristen	2,2	4,8	3,0	1,2	1,0	0,0	3,7	7,0	3,5
Sonstige	3,0	4,4	6,0	1,2	0,2	1,1	3,8	3,9	2,2
Summe	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

- **Privatpersonen**: Tragende Säule der Taxinachfrage sind Privatpersonen mit knapp 40% Erlösanteil – deutlich mehr als z.B. in Aachen oder Essen (annähernd 30%). Für professionelle Mietwagen spielen dagegen Privatleute nur eine geringere Rolle (ca. 12%). In Folge der Pandemie und wiederholter Lockdowns des öffentlichen Lebens, dürfte dieses Marktsegment massive Einbußen erfahren haben.
- **Patienten-/ Krankenfahrten**: Die zweite wichtige Nachfragequelle für Taxis (Erlösanteil: ca. 35%) und (noch stärker) für Mietwagen (ca. 57%) bilden Krankenfahrten. Das Segment wird hauptsächlich von Mehrwagenbetrieben bedient. Mit der Corona-Krise ist auch diese, von den Krankenkassen finanzierte, Nachfrage zurückgegangen, hat sich insgesamt aber als vergleichsweise „sichere Bank“ erwiesen.

- **Geschäftsleute**: In Wuppertal hatten Geschäftsleute als Taxi- oder Mietwagenkunden mit gut 10% nur mäßige Umsatzbedeutung – deutlich weniger als z.B. in Aachen oder Essen (jeweils rund 21%). In diesem Segment dürfte es in Folge der Corona-Krise ebenfalls zum starken Einbruch gekommen – besonders im Flughafenzubringerverkehr. In Zeiten von Home-Office und Reiseeinschränkungen haben zudem viele Unternehmen die Audio- und Videokommunikation für sich (neu) entdeckt, so dass auch künftig mit deutlich weniger Geschäftsreisenden zu rechnen ist. Die Lufthansa geht künftig von einem Rückgang um 10% bis 20% aus. Eine aktuelle McKinsey-Schätzung prognostiziert ein Minus von ca. 20%.[8]
- **Kurierfahrten**: Im Taxigewerbe ist das Kurieraufkommen mit insgesamt ca. 3% Umsatzanteil sehr gering – ähnlich wie in Aachen oder Essen. Einige Mietwagenbetriebe haben hier jedoch eine Marktnische gefunden (ca. 13%).
- **Schüler / Menschen mit Behinderung**: Fahrten für Menschen mit Behinderungen sind nicht immer klar von Schülerfahrten abzugrenzen. Mit ±6% Erlösanteil bilden solche Fahrten in Wuppertal lediglich ein Randgeschäft – sowohl für Taxis wie für Mietwagen. Auch in anderen Städten tragen Fahrten für die Schulverwaltung kaum zum Erlös bei. Wegen der temporären Schließungen von Schulen, Betreuungs- und Beschäftigungsangeboten ist auch dieses Geschäftsfeld (zeitweilig) weggebrochen.
- **ÖPNV**: Der Umsatzanteil Wuppertaler Taxis und Mietwagen im Rahmen des ÖPNV ist mit 1% bis 3% ebenfalls sehr überschaubar. Wie in vielen Großstädten, so findet auch in Wuppertal kaum eine substanzielle Einbindung von Taxis und Mietwagen in den ÖPNV statt.
- **Touristen**: Fahrten für Touristen haben in der Industriestadt Wuppertal nur minimale Bedeutung (ca. 2% der Taxierlöse).

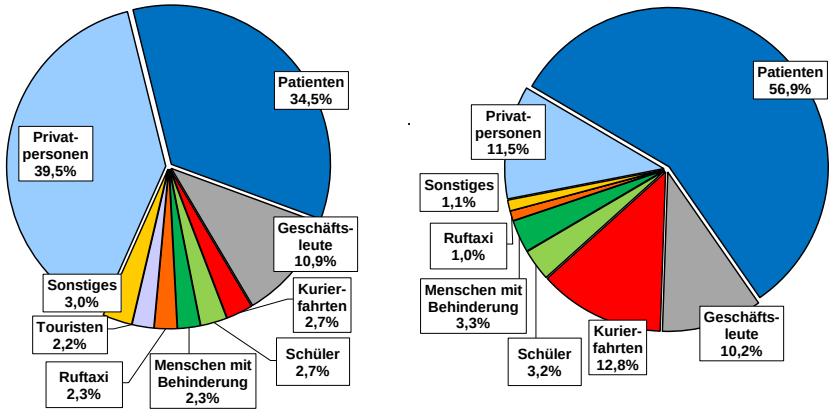
[8] Zitiert nach Der Spiegel v. 04.03.2021, „Die goldenen Zeiten für Geschäftsreisende sind vorbei“. McKinsey Global Institute, The future of work after COVID-19, Febr. 2021.

STADT WUPPERTAL

Gutachten zur Wirtschaftlichkeit
des Taxi- und Mietwagengewerbes
in der Stadt Wuppertal

LINNE + KRAUSE FORSCHUNG BEGUTACHTUNG BERATUNG

Kundenstruktur laut Selbstauskunft in % vom Erlös
professionelle Betriebe

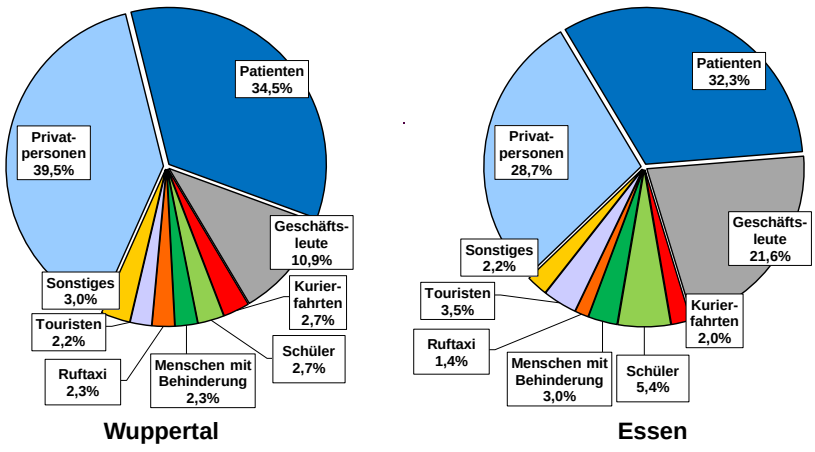


STADT WUPPERTAL

Gutachten zur Wirtschaftlichkeit
des Taxi- und Mietwagengewerbes
in der Stadt Wuppertal

LINNE + KRAUSE FORSCHUNG BEGUTACHTUNG BERATUNG

Kundenstruktur laut Selbstauskunft in % vom Erlös
professionelle Taxibetriebe



Die Tourengewinnung hat in Wuppertal durchaus großstädtischen Charakter, wobei deutliche Unterschiede zu beobachten sind – je nach Betriebsgrößen:

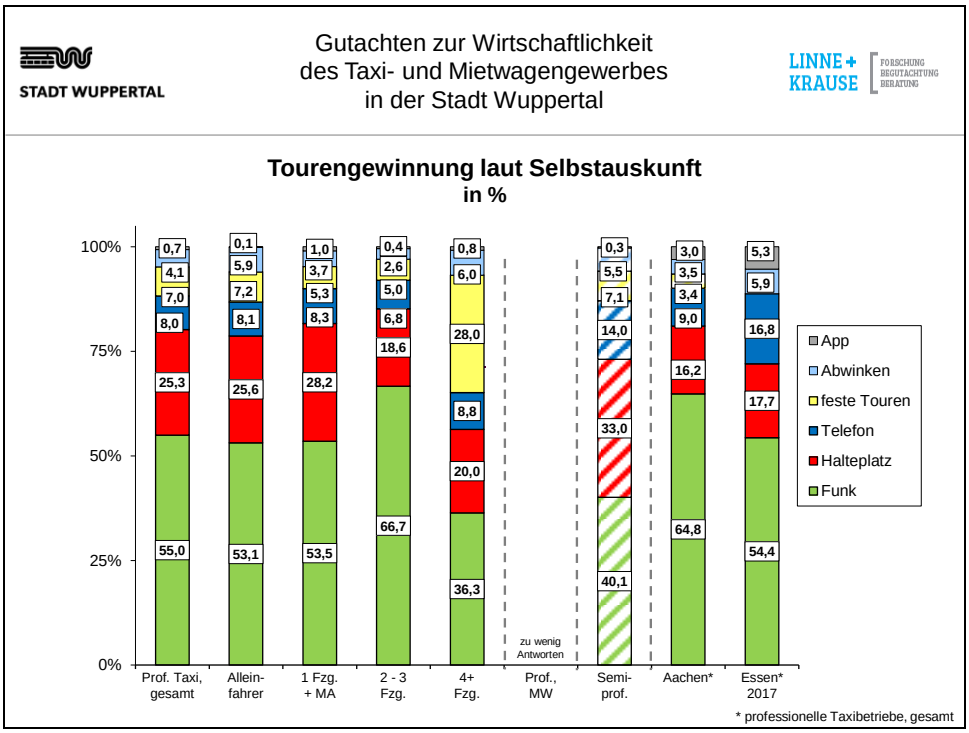
STADT WUPPERTAL
TOURENGEWINNUNG LAUT SELBSTAUSKUNFT 2019
- IN % -

	Professionelle Taxibetriebe					Prof. MW	Semi-prof. TX+MW	Vergleichsstädte	
	Gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.			Aachen	Essen 2017
Funk	55,0	53,1	53,5	66,7	36,3		40,1	64,8	54,4
Halteplatz	25,3	25,6	28,2	18,6	20,0		33,0	16,2	17,7
Telefon	8,0	8,1	8,3	6,8	8,8		14,0	9,0	16,8
feste Touren	7,0	7,2	5,3	5,0	28,0	*	7,1	3,4	k. A.
Abwinken	4,1	5,9	3,7	2,6	6,0		5,5	3,5	5,9
App	0,7	0,1	1,0	0,4	0,8		0,3	3,0	5,3
Summe	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**		**100,0**	**100,0**	**100,0**

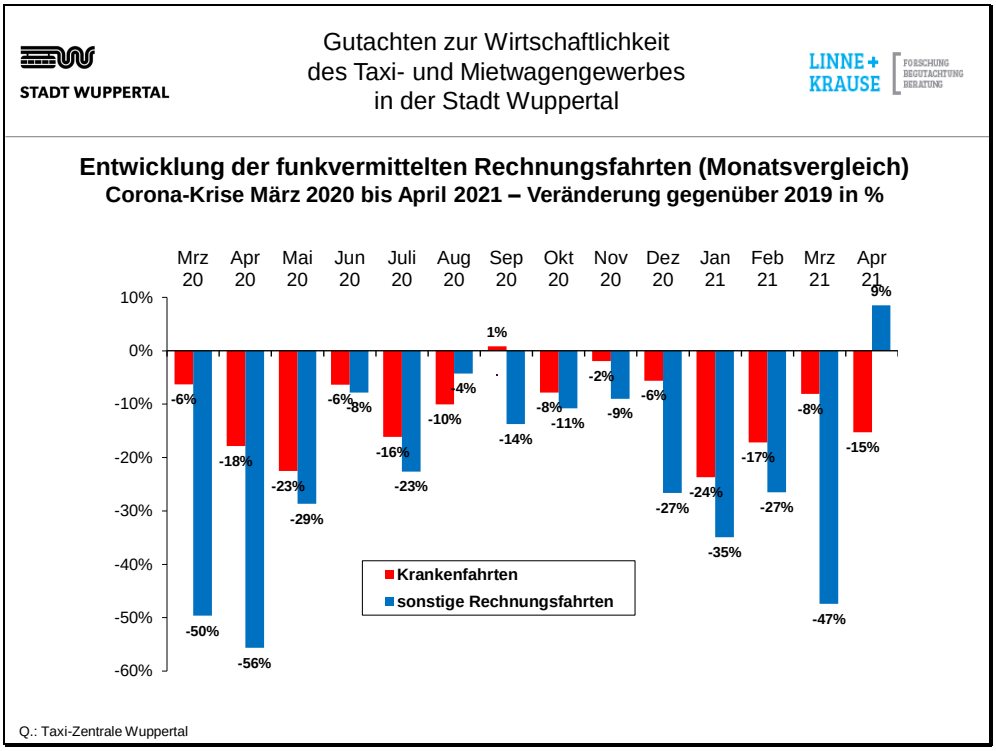
* zu wenig Antworten

- **Funk**: Die traditionelle Funkvermittlung hat nach wie vor elementare Bedeutung: Mehr als jede 2. Tour (ca. 55%) wird über eine Funkzentrale vermittelt. Größere Betriebe sind dagegen stärker auf direkt bestellende Festkunden orientiert.
- **Halteplatz**: In Wuppertal nimmt etwa ein Viertel aller Touren ihren Anfang am Halteplatz – z.B. am Hauptbahnhof oder am Universitätsklinikum. Für semiprofessionelle Unternehmen kommt sogar etwa jede 3. Tour am Halteplatz zustande. In den Vergleichsstädten (± 17%) liegt der Anteil der Halteplatztouren deutlich niedriger.
- **Feste Touren**: Für größere Taxibetriebe (4+ Fahrzeuge) haben feste Touren, wie z.B. planbare Serienfahrten zu Dialyse- oder Bestrahlungszentren große Bedeutung: Ca. 28% ihrer Erlöse entfallen auf solche Fahrten.
- **Telefon**: Telefonbestellungen direkt beim Unternehmer oder Fahrer (Mobil) fallen kaum ins Gewicht (ca. 8%). Bei den Semiprofessionellen kommen so immerhin ca. 14% der Tourenerlöse zustande.
- **Abwinker**: Das Heranwinken eines vorbeifahrenden Taxis spielt nur noch eine Nebenrolle (ca. 4%) – ähnlich wie in Aachen oder Essen.
- **Apps**: Während in Großstädten wie Düsseldorf oder Frankfurt die traditionelle Funkvermittlung zunehmend durch App-gestützte Vermittlung verdrängt wird, haben Apps in Wuppertal bislang noch nicht ernsthaft Fuß gefasst (< 1%). Auch in Essen oder Aachen war der Anteil bislang noch

eher bescheiden (± 4%).



Ein Maßstab für die Entwicklung der örtlichen Taxinachfrage ist das Tourenaufkommen der Funkvermittlungszentrale. Mit wenigen Ausnahmen sind alle Wuppertaler Taxis der Taxi-Zentrale Wuppertal angeschlossen. Die Gesamtzahl der Funkvermittlungen wird nicht dokumentiert. Bekannt ist dagegen die Zahl der über die Zentrale abgerechneten Touren – unterschieden nach Krankenfahrten und sonstigen Rechnungsfahrten:



- **Krankenfahrten**: Mit Beginn der Corona-Pandemie im März 2020 ging die Zahl der Krankenfahrten in der Spitze um ca. 23% zurück. Bis Herbst hatte sich die Situation annähernd auf Niveau der Vorjahresmonate stabilisiert, um im Januar 2021 erneut um ca. 24% einzubrechen. Bis April 2021 wurde das Niveau von 2019 noch nicht wieder erreicht. Mit einem Rückgang von 2019 auf 2020 um insgesamt „nur“ ca. 8% haben sich Krankenfahrten in der Corona-Krise als „Rettungsanker“ erwiesen.

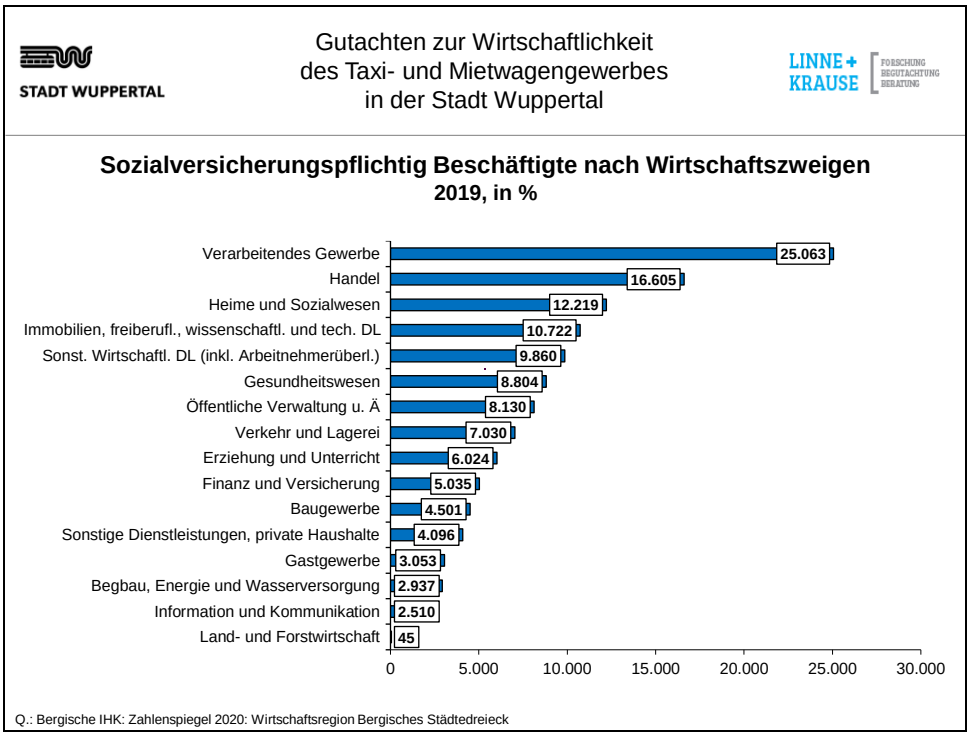
  Sonstige Rechnungsfahren: Neben den Krankenfahrten vermittelt Taxi-Wuppertal Rechnungsfahrten - meist für gewerbliche Kunden. Dieses gut halb so große Geschäftsfeld hat wesentlich stärker unter der Corona-Krise gelitten. In der Spitze brachen die Aufträge im Frühjahr 2020 um ca. 50% bis 56% ein. Nach einer kurzen Konsolidierung im Spätsommer / Herbst 2020 kam es im 1. Quartal 2021 noch einmal zum massiven Einbruch von bis zu ca. 47% (gegenüber 2019). Im April hatte sich die Situation wieder entspannt, dafür waren die Krankenfahrten erneut rückläufig. Das Minus bei den „sonstigen Rechnungsfahrten rangierte von 2019 auf 2020 bei gut 20%.

3.4 Nachfragefaktor Wirtschaftsumfeld

Seit Beginn der Corona-Krise im Frühling 2020 ist ein wirtschaftlicher Schaden von globalem Ausmaß entstanden. Auch Wuppertal ist von Kontakt- und Reisebeschränkungen und dem Niederfahren weiter Teile des öffentlichen Lebens betroffen – besonders nach der 2. Infektionswelle im Herbst 2020. Vor Weihnachten des Jahres stieg die 7-Tage-Inzidenz auf 240 pro 100.000 Einwohner; Mitte April 2021 wurde ein neuer Höchstwert von 273 erreicht.[9]

3.4.1 Nachfragefaktor Regionalwirtschaft in der Corona-Krise

Das Taxi- und Mietwagengewerbe ist Teil der regionalen Wirtschaft und mit diesem Umfeld eng verflochten. Hier von gehen vielfältige direkte und indirekte Nachfrageimpulse für Fahrdienstleistungen aus. Der Standort Wuppertal hat die Pandemie bislang relativ gut überstanden.



[9] Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen: Corona-Pandemie, Fallzahlen für NRW, aufgerufen am 05.05.2021.

Als „deutsches Manchester“ ist Wuppertal noch immer bedeutender Industriestandort. Auch wenn in den vergangenen zwei Jahrzehnten die Zahl der größeren Betriebe deutlich zurückging (-27%),[10] haben vor allem die Sparten Chemie (u.a. Bayer AG), Automotive (z.B. Schaeffler Technologies) und Metallverarbeitung (z.B. Knipex KG) noch immer zentrale Bedeutung. Zu den Wuppertaler Traditionsunternehmen zielt weiter der Vorwerk-Konzern. Eine weitere tragende Säule bildet diverser Dienstleistungsunternehmen (z.B. Barmer / Barmenia). Zunehmende wirtschaftliche Bedeutung hat weiterhin die Bergische Universität Wuppertal mit ihren mehr als 23.000 Studierenden und rund 3.600 Mitarbeitern gewonnen.

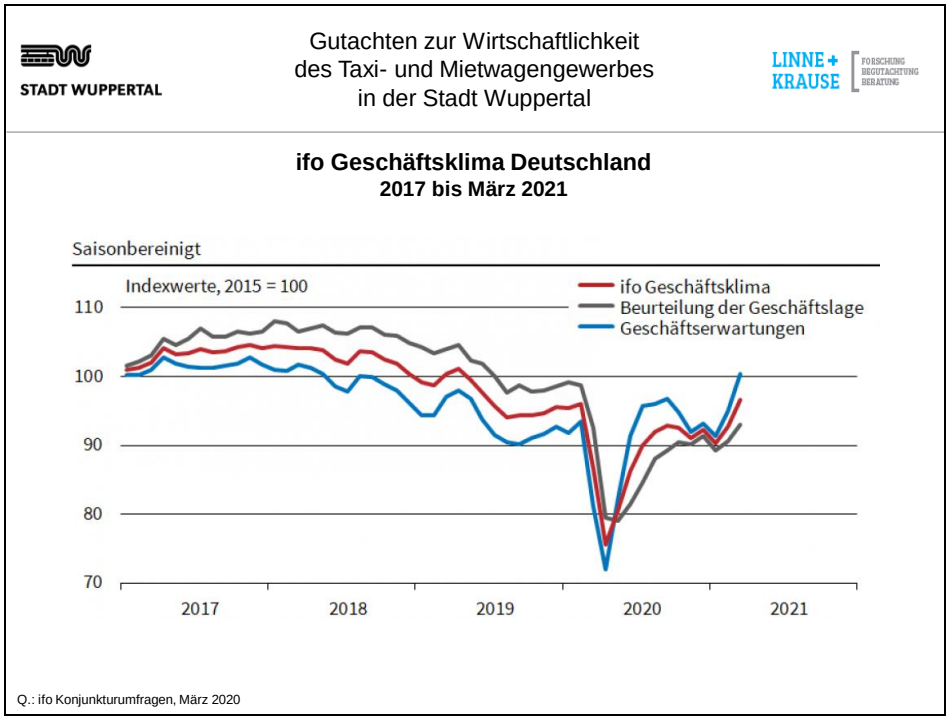
Abgesehen von der Automobilindustrie, die schon vor der Pandemie vor Strukturproblemen stand, ist die Wuppertaler Industrie relativ unbeschadet durch die Krise gekommen. Schwere Einbußen sind jedoch in konsumentennahen Dienstleistungsbereichen zu beobachten, die in „normalen Zeiten“ für Taxinachfrage sorgen.

Die Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft sind dennoch massiv: „*Zum Jahresbeginn 2021 spüren die bergischen Unternehmen weiterhin die wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie. Bei fast jedem 3. Betrieb laufen die Geschäfte schlecht. Der zweite Lockdown belastet weite Teile der Wirtschaft, vor allem des Dienstleistungssektors*“, so die Bergische Industrie und Handelskammer (IHK) Anfang 2021.[11]

Auch wenn Taxis und Mietwagen nicht unmittelbar von staatlichen Einschränkungen und Schließungen betroffen sind, ist die Branche mittelbar besonders hart betroffen: „*Die wirtschaftliche Lage im bergischen Verkehrsgewerbe… bleibt aufgrund der Corona-Pandemie sehr angespannt. … 40% aller Verkehrsunternehmen berichten … von gesunkenen Umsätzen …, wobei der Personenverkehr von den Corona-Maßnahmen deutlich schlimmer betroffen ist als der Güterverkehr. So bewerten alle Taxi- und Mietwagenunternehmen ihre Lage als schlecht. Damit ist die Lage bei ihnen so schlecht wie niemals zuvor*“, heißt es im Konjunktur-Bericht der IHK.

[10] Bergische IHK: Standortpolitik, Industriebetriebe und – beschäftigte.
[11] Bergische IHK: IHK-Konjunkturbericht Jahresbeginn 2021, 28.01.2021.

Anders als das Handwerk, können Taxis und Mietwagen zudem entgangenen Umsatz nicht aufholen. Die Krise verschärft die prekäre Lage des Gewerbes, das schon seit Jahren oft „von der Hand in den Mund“ lebt. Momentan zehren viele Betriebe noch von staatlichen Sofort- und Überbrückungshilfen. Wenn diese Maßnahmen erschöpft sind und gestundete Raten-, Steuer- und Sozialversicherungszahlungen fällig werden, ist mit einer Welle offener und verschleppter Insolvenzen zu rechnen.

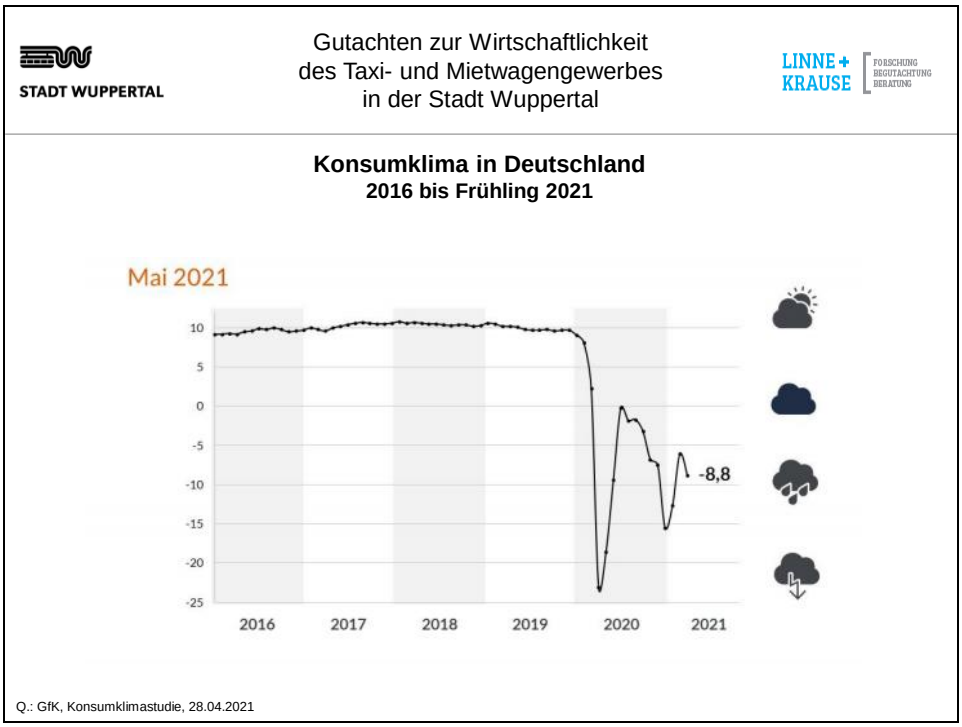


- **ifo-Geschäftsklimaindex**: Im Frühling 2020 war der bundesweite ifo-Geschäftsklimaindex auf den niedrigsten jemals gemessenen Wert gesunken. Nachdem sich das Geschäftsklima im Sommer wieder etwas aufgehellt hatte, war die Richtung Ende 2020 erneut negativ. Im März 2021 war dann wieder eine Aufheiterung zu beobachten, die sich aber vorrangig auf die Industrie stützte.
- **Konjunkturprognose**: Laut Statistischem Bundesamt sank das Bruttoinlandsprodukt 2020 um 4,9 *%. „Die deutsche Wirtschaft ist somit nach einer zehnjährigen Wachstumsphase im Corona-Krisenjahr 2020 in eine tiefe Rezession geraten, ähnlich wie zuletzt während der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008 / 2009.“* [12] In seiner aktuellen Konjunkturprognose geht der Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung für 2021 von einem Wirtschaftswachstum von ca. 3,1% aus, für 2022 werden ca. 4,1% erwartet.[13]

[12] Statistisches Bundesamt: Pressemitteilung v. 14. Januar 2021 u. v. 24. Februar 2021.
[13] Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, Konjunkturprognose v. März 2021.

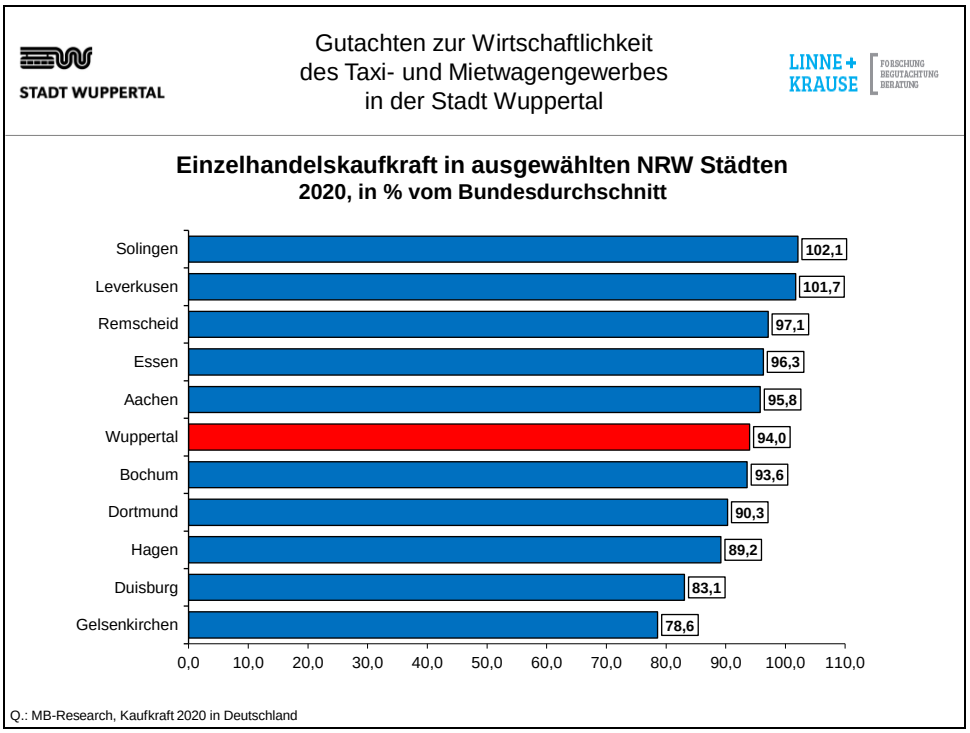
3.4.2 Nachfragefaktor Konsumklima / Kaufkraft

Die fundamentale Verunsicherung der Menschen, die Angst vor dem Verlust des Arbeitsplatzes, aber auch die wiederkehrende Schließung zahlreicher Läden und Gaststätten, zeigten sich auch im abstürzenden Konsumklima. Es fehlt an Bereitschaft und Gelegenheiten zum Konsum. Zugleich hat die Sparneigung deutlich zugenommen – alles Faktoren, die gegen die Taxi- und Mietwagennutzung sprechen.



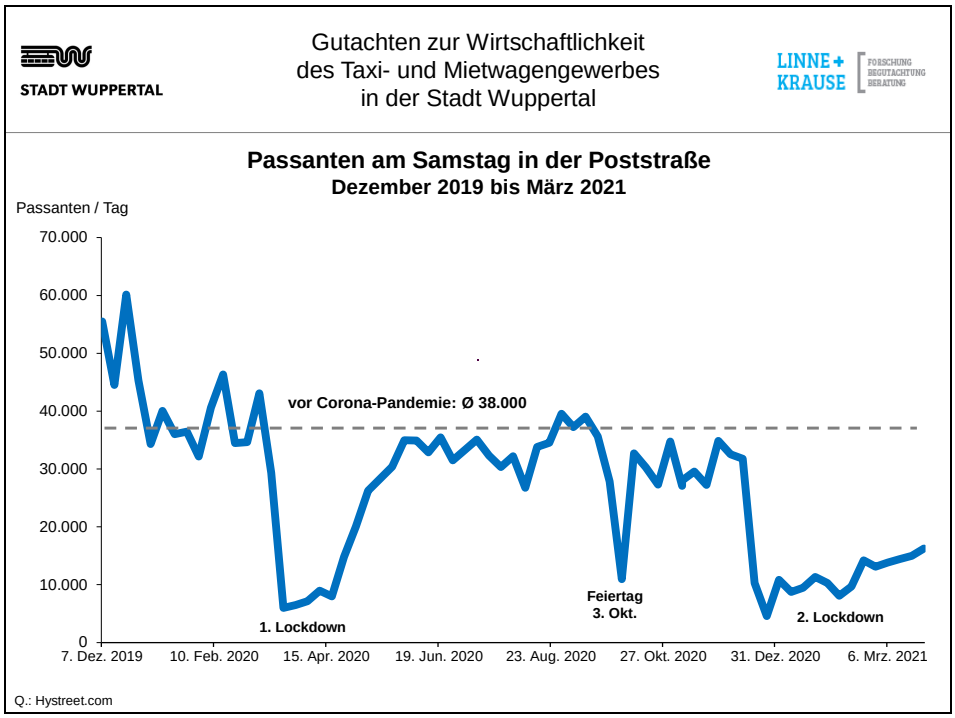
- **Konsumklima**: „*Corona-Schock: Konsumklima erreicht historischen Tiefpunkt*“ – so charakterisierte die Gesellschaft für Konsumforschung (GfK) die Lage Ende April 2020.[14] Im Sommer hatte sich das Bild leicht aufgehellt. Mit den neuen Infektionswellen ist das Klima aber erneut eingetrübt: „*Die Hoffnungen auf weitere Lockerungen und ein Aufleben des Konsums haben einen spürbaren Dämpfer erhalten.*“, so die GfK Ende April 2021. Weiter heißt es: „*Die dritte Welle wird dafür sorgen, dass die Erholung der Binnenkonjunktur weiter auf sich warten lässt. Der Konsum wird in diesem Jahr – wie bereits 2020 - keine Stütze der Konjunktur sein. Mit der Verschärfung des Lockdowns dürfte sich zudem die Angst vor Arbeitslosigkeit erneut verstärkt haben. Es ist zu befürchten, dass dadurch einige Unternehmen in die Insolvenz getrieben werden*.“ Unter diesem Vorzeichen sparen viele Bürger – nicht zuletzt beim Taxifahrten.

[14] GfK, Konsumklimastudien: 23. April 2020, „Corona-Schock: Konsumklima erreicht historischen Tiefpunkt“, Pressemitteilung 27. Januar 2021: „Harter Lockdown lässt Konsumklima einbrechen“.



- **Kaufkraft**: Bei der (einzelhandelsrelevanten) Kaufkraft rangiert Wuppertal mit 94,0% vom Bundesdurchschnitt ohnehin nur im Mittelfeld vergleichbarer NRW-Städte und deutlich hinter den Nachbarstädten Solingen (102,1%) und Remscheid (97,1%). In Folge der aktuellen Pandemie wird zudem ein genereller Rückgang der Pro-Kopf-Kaufkraft erwartet (Frühjahrs- vs. Herbstprognose 2020: Ø -570 €). Am stärksten betroffen sind die Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg sowie Baden-Württemberg und Bayern. Für Nordrhein-Westfalen verringert sich die Pro-Kopf-Kaufkraft laut der Datenanalyse von Acxiom um 536 €.[15]

[15] Acxiom: Vergleich der Pro-Kopf-Kaufkraft der Frühjahrs- und Herbstprognose 2020, Stand 11 / 2020.

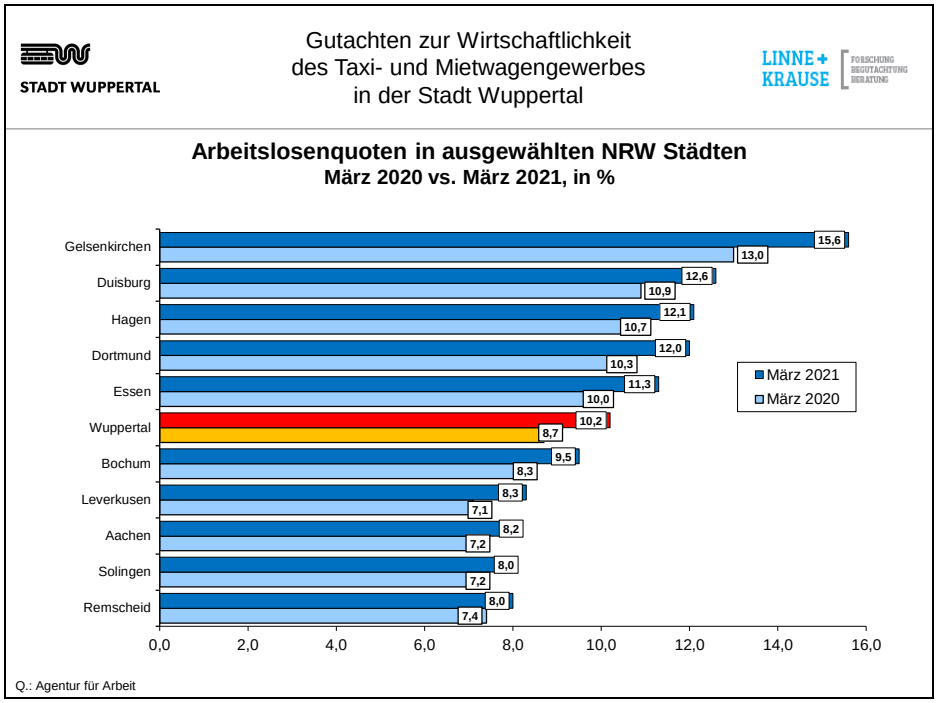


- **Einzelhandel**: Unmittelbar nachfragerelevant für die Taxis ist der örtliche Einzelhandel mit rund 1.900 Unternehmen und knapp 8.000 Beschäftigten.[16] Auch die Wuppertaler Shops und Einkaufszentren leiden stark unter der Corona-Krise: Vor der Pandemie besuchten samstäglich im Durchschnitt ca. 38.000 Fußgänger die Poststraße in Elberfeld. Im ersten Lockdown vom Frühling 2020 sank die Zahl auf ca. 7.300 Besucher. Am letzten Samstag vor Weihnachten wurden nur noch rund 10.000 Passanten gezählt – in normalen Zeiten ist dieser Tag der stärkste Einkaufstag des Jahres.[17]

[16] IHK-NRW: Handel[3] - Die dritte Dimension des Einzelhandels, 2016.
[17] Q.: hystreet.com. Automatisierte Passanten Zählung, Standort Wuppertal, Poststraße.

3.4.3 Nachfragefaktor Arbeitsmarkt

Nach einem Jahrzehnt guter Konjunktur gab es in der Niedriglohnbranche Taxi / Mietwagen zunehmend Probleme mit dem Fahrpersonal. Auch beruflich gering Qualifizierte fanden Beschäftigung auf dem „normalen“ Arbeitsmarkt. In welcher Weise die Corona-Krise den Fahrermarkt längerfristig beeinflusst, ist noch nicht absehbar:



- **Arbeitslosigkeit**: Auch in Wuppertal ist die Arbeitslosigkeit mit der Pandemie gestiegen – von ca. 8,7% im März 2020 auf ca. 10,2% im März 2021 – deutlich ungünstiger als Solingen und Remscheid (je ca. 8,0%) [18].
- **Kurzarbeit**: Im Frühling 2020 stieg die Zahl der von Kurzarbeit betroffenen Betriebe sprunghaft an, von 30 auf über 2.300. Alarmierend war auch die Entwicklung der realisierten Kurzarbeiterzahl, die im April auf knapp 22.700 hochschnellte. Seitdem hat sich die Lage deutlich beruhigt, bleibt aber weiterhin ungewiss.
- **Pendler**: Die zunehmende Trennung von Wohn- und Arbeitsort verringert die Taxinachfrage strukturell: Berufspendler sind auf den privaten Pkw oder den ÖPNV orientiert und fallen so als Kunden weitgehend aus: 2020 pendelten täglich rund 50.000 Erwerbstätige in bzw. aus der Stadt. Einpendler kommen überwiegend aus den Nachbarkreisen, während die Wuppertaler häufig in Düsseldorf arbeiten.[19]

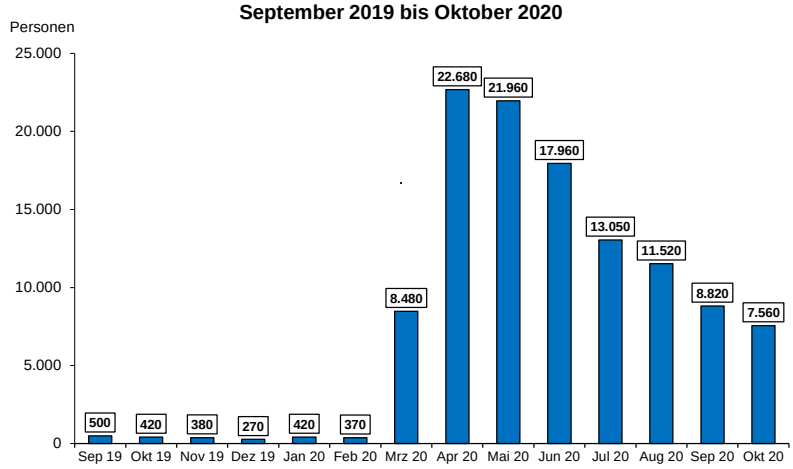
[18] Bundesanstalt für Arbeit, März 2020, 2021.
[19] Bundesagentur für Arbeit, Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Kreisen, Stichtag: 30.6.2020.

STADT WUPPERTAL

Gutachten zur Wirtschaftlichkeit
des Taxi- und Mietwagengewerbes
in der Stadt Wuppertal

LINNE + KRAUSE FORSCHUNG GUTACHTEN BERATUNG

Realisierte Kurzarbeit in der Stadt Wuppertal
September 2019 bis Oktober 2020



Q.: Agentur für Arbeit

STADT WUPPERTAL

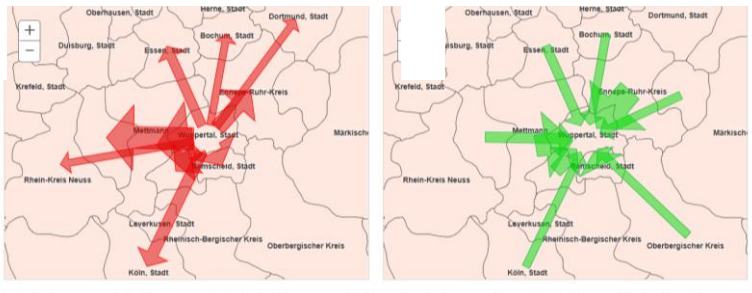
Gutachten zur Wirtschaftlichkeit
des Taxi- und Mietwagengewerbes
in der Stadt Wuppertal

LINNE + KRAUSE FORSCHUNG GUTACHTEN BERATUNG

Pendler in und aus der Stadt Wuppertal
Juni 2020

Auspendler: 51.119 Beschäftigte

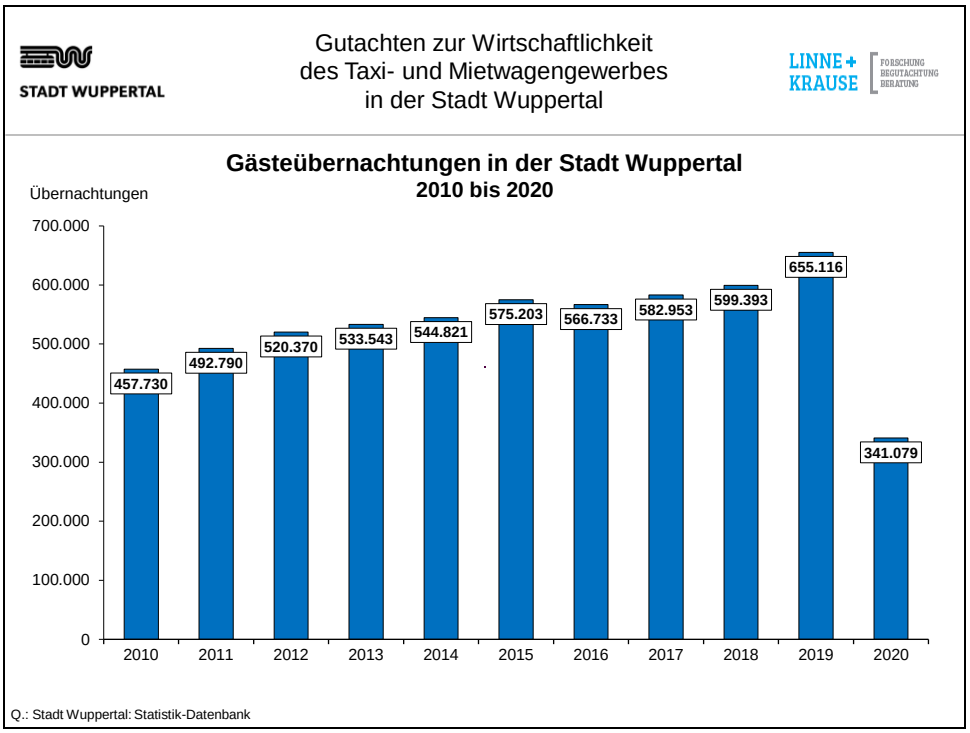
Einpendler: 50.042 Beschäftigte



Q.: Agentur für Arbeit

3.4.4 Nachfragefaktor Tourismus, Tagungen und Messen

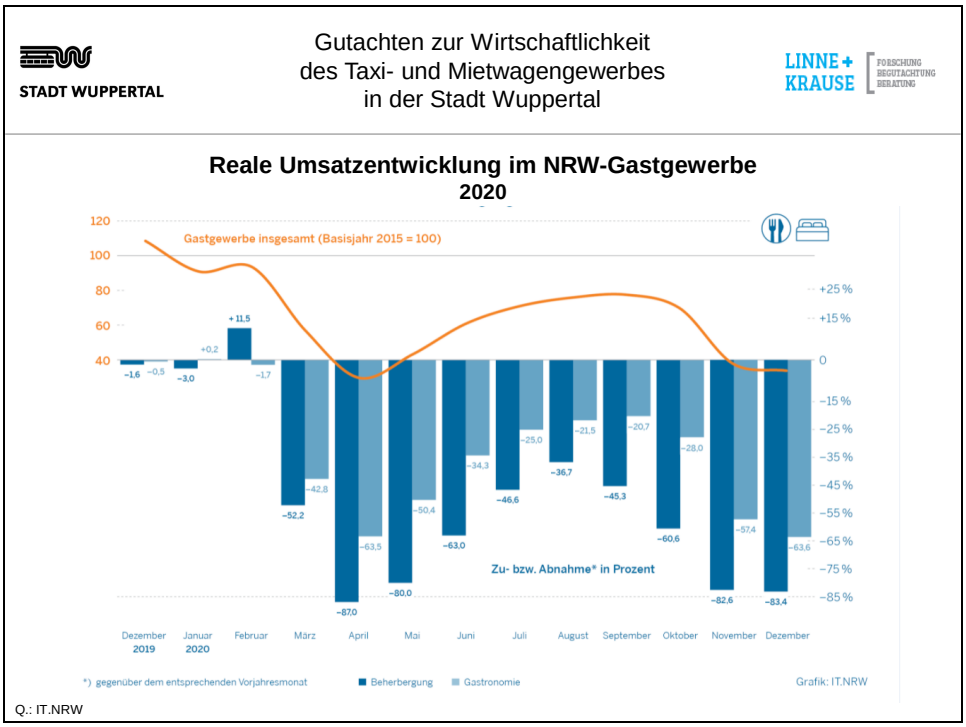
Reisen, Tagungen und Messen sind generell wichtige Nachfragequellen für Taxis und Mietwagen. Wegen der räumlichen Nähe profitiert Wuppertal in Spitzenzeiten von der Düsseldorfer Messe. „Vor Corona“ wurde immerhin ein Zehntel der Taxi- und Mietwagenerlöse mit Geschäftskunden erzielt. Das örtliche Beherbergungsgewerbe ist hart von der Corona-Krise getroffen:



- **Tourismus**: Trotz einiger Highlights besitzt Wuppertal kein ausgeprägtes touristisches Profil. Bis 2019 hatte die Zahl der Übernachtungen dennoch deutlich zugenommen – von ca. 458.000 in 2010 auf ca. 655.000. Im „Katastrophenjahr“ 2020 halbierte sich die Zahl. Mit den Beherbergungs- und Reisebeschränkungen ist die dynamische Entwicklung vorerst gestoppt. Viele Gäste dürften aber auch künftig wegbleiben.
- **Kongresse / Tagungen**: Die Kapazitäten für großflächige Kongresse und Tagungen sind begrenzt: Größte Location für Businessevents ist die Historische Stadthalle, wo bis zu 1.150 Teilnehmer einen Sitz finden. Im Barmer Bahnhof lassen sich Tagungen mit 320 Personen realisieren. Auch einige Hotels bieten Tagungsräume für bis zu 200 Gäste an. Wuppertals Hotelgewerbe profitiert in „Stoßzeiten“ zudem von dem Messe- und Kongressgeschehen in Düsseldorf, das – gemessen an der Hallenkapazität – Rang 4 bundesweit einnimmt. In Corona-Zeiten ist auch die Düsseldorfer Messe vorübergehend zum Erliegen gekommen.

3.4.5 Nachfragefaktor Ausgehen und Freizeit

Gastronomie, Kultur und Nachtleben generieren in normalen Zeiten wichtige Nachfrage Wuppertaler Taxis. Auch die Erlebnisbranche ist massiv von den Einschränkungen in Folge der Pandemie berührt:



Q.: IT.NRW

- **Gastronomie**: Wuppertals Gastronomie ist vorwiegend auf die Zentren Barmen und Elberfeld beschränkt – mit einem Schwerpunkt rund um die Luisenstraße. Auf Grund der Corona-Pandemie waren und sind etliche Gaststätten geschlossen. Das Statistische Landesamt meldete für 2020 in der Gastronomie landesweit einen Umsatzrückgang um ca. 32% gegenüber 2019.[20] Zwischen den Lockdowns durften Restaurants zwar wieder öffnen, doch blieb der erhoffte Ansturm aus. Allgemeine Verunsicherung, Abstands- und Testregeln, aber auch die gesunkene Konsumbereitschaft verhinderten eine rasche Rückkehr zur Normalität, so dass ein „Gastronomiesterben“ droht. Der 2. Lockdown hat die Lage noch einmal verschärft (Februar 2020 vs. 2021: -66,1%). Damit haben Wuppertals Taxis und Mietwagen eine weitere wichtige Nachfragequelle verloren.

[20] IT-NRW, Umsatz und Beschäftigung im Gastgewerbe NRWs, Dezember 2020, Pressemitteilungen 27.04.2021.

- **Diskotheken / Clubs**: Für die abendliche Nachfrage haben Diskotheken und Clubs große Nachfragebedeutung: Das Angebot in der Studentenstadt Wuppertal ist recht vielfältig und reicht von der „Börse“ über den „U-Club“, dem „Live Club Barmen“, das „Café Ada“ bis hin zum „Barmer Bahnhof“. Seit Frühjahr 2020 sind die Lokale fast durchgängig geschlossen. Kinos wie das Cinemaxx oder das Rex Filmtheater sorgen für Frequenz auch für Taxis. Ob und wie sich die Szene „nach Corona“ erneut etabliert, bleibt offen.
- **Events**: In Zeiten der Corona-Pandemie sind fast alle Events ausgefallen – sogar der Karneval. In „normalen“ Zeiten“ finden im Laufe des Jahres zahlreiche Veranstaltungen statt, von denen auch Taxis profitieren – beginnend im Januar mit dem „Schüler-Rockfestival“ in der Uni-Halle, dem Mega-Kirmes im Juni bis hin zu „Wuppertal – 24 Stunden“ mit 100 Veranstaltungen im September. Abgerundet wird das Veranstaltungsjahr mit dem mittelalterlichen Märchenmarkt in Luisenviertel und dem traditionellen Weihnachtsmarkt am Barmer Rathaus. Alle zwei Jahre findet die Benefizveranstaltung „Cronenberger Werkzeugkiste“ mit über 1.000 Aktivitäten und bis zu 40.000 Gästen statt. Der „Lange Tisch“, der alle fünf Jahre zum Geburtstag der Stadt veranstaltet wird, zog 2019 rund 200.000 Besucher an. Auch künftig ist mit Einschränkungen zu rechnen, so dass Taxis und Mietwagen erheblicher Umsatz verloren gehen wird.
- **Kultur / Sehenswürdigkeiten**: Das Kulturleben Wuppertals liegt weitgehend brach oder wurde auf digitale Formate umgestellt. Wichtige Eventlocation sind die zehn multifunktionalen Säle der Historische Stadthalle, wo im Großen Saal 1.500 Zuschauer Platz finden. Für Oper, Sinfonieorchester und Schauspiel stehen das Opernhaus in Barmen (700 Plätze) und die Spielstätte im Engelsgarten (155 Plätze) bereit. Im Haus der Jugend mit dem Live Club Barmen fanden jährlich bis zu 300 Veranstaltungen statt – Konzerte, Schul- und Kindertheater, Discos, Workshops, Trödelmärkte oder internationale Projekte. Hinzu kommen kleinere Bühnen wie das TalTonTheather.
- **Weitere Veranstaltungsorte**: Die Uni-Halle ist mit einer Besucherkapazität von bis zu 4.100 Menschen die zweitgrößte multifunktionale Veranstaltungshalle im Bergischen Land. Rund 23.000 Zuschauer finden Platz im „Stadion am Zoo“, der Heimat des Wuppertaler SV. Freilichtveranstaltungen mit bis zu 2.000 Gästen werden in der Waldbühne Hardt in Elberfeld abgehalten. In der Alfred-Henckels-Halle – Spielstätte der RSC Cronenberg mit einer Zuschauerkapazität von 800 – finden neben Sportevents auch Konzerte und Karnevalsveranstaltungen statt.

3.4.6 Nachfragefaktor Gesundheitswirtschaft und -versorgung

Die Gesundheitswirtschaft zählt zu den wichtigsten Nachfragequellen der örtlichen Taxis und Mietwagen. Rund ein Drittel der Taxierlöse und über die Hälfte der Mietwagenerlöse entfallen in Wuppertal auf Krankenfahrten. In der Corona-Krise wurden zahlreiche Behandlungen verschoben. Dennoch haben sich Krankenfahrten in der Pandemie als relativ „sichere Bank“ erwiesen:

STADT WUPPERTAL
STATIONÄRE MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN, 2021

Krankenhäuser und Kliniken	Betten / Plätze
Helios Universitätsklinikum Wuppertal	1.073
• *Barmen*	923
• *Elberfeld*	150
• *Ronsdorf (Schmerzklinik in Vamed Rehaklinik)*	30
Klinikverbund St. Antonius und St. Josef	522
• *Petrus-Krankenhaus, Barmen*	311
• *Krankenhaus St. Josef, Elberfeld*	176
• *St. Anna-Klinik, Elberfeld*	35
Agaplesion Bethesda Krankenhaus Wuppertal, Katernberg	358
Ev. Stiftung Tannenhof-Psychiatrische Klinik Wuppertal, Barmen	58
Summe Krankenhäuser	**2.011**
Reha-Kliniken	
Vamed Rehaklinik Bergisch-Land, Ronsdorf	206
Dr. Becker Klinik Juliana, Psychosomatik Reha	120
Summe Rehakliniken	**326**

Q.: Angaben der Häuser / BKK Dachverband e.V.

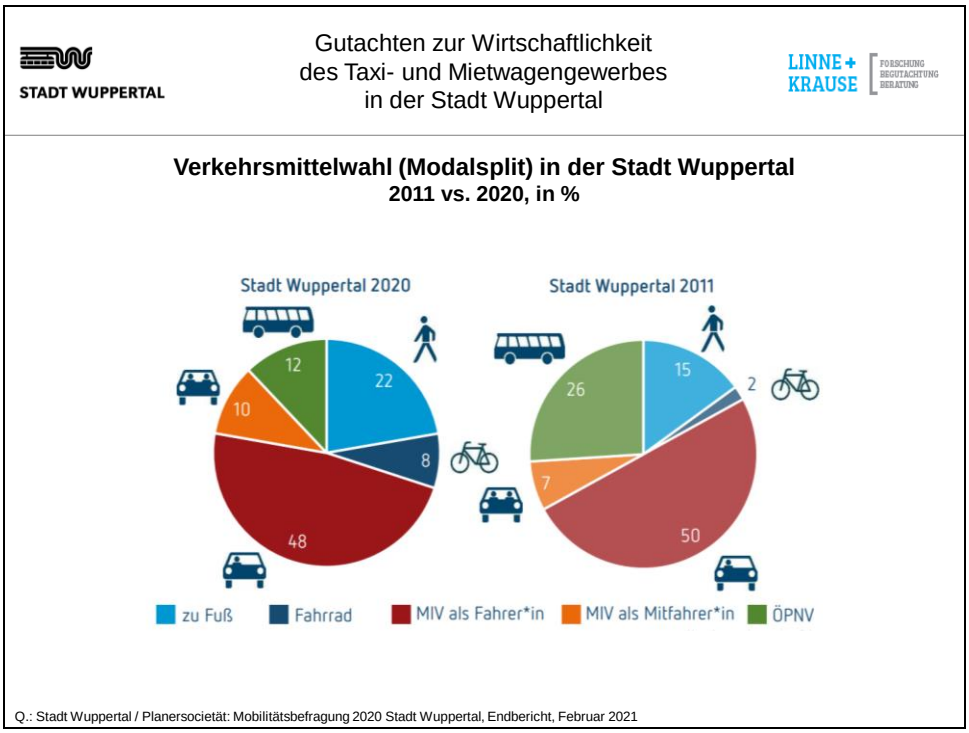
- **Universitätsklinikum**: Bedeutendste medizinische Einrichtung ist das Helios Universitätsklinikum Wuppertal – ein Krankenhaus der Maximalversorgung. Im größten Krankenhaus des Bergischen Landes stehen mehr als 1.000 Planbetten zur Verfügung. An drei Standorten versorgen die rund 2.500 Mitarbeiter jährlich etwa 50.000 Patienten stationär und weitere ca. 100.000 Patienten ambulant.
- **Weitere Kliniken**: Der Klinikverbund St. Antonius und St. Josef bildet mit mehr als 500 Betten, verteilt auf zwei Krankenhäuser und eine HNO-Klinik, eine weitere Säule der medizinischen Versorgung. Auch das Agaplesion Bethesda Krankenhaus in Katernberg mit rund 360 Betten und einer Gesamtfallzahl von ca. 51.500 Patienten pro Jahr generiert Nachfrage für Taxi- und Mietwagen. Im Bereich Psychiatrie steht eine Klinik der Evangelische Stiftung Tannenhof (ca. 60 Betten) bereit.

- **Rehakliniken**: Im Stadtgebiet liegen zwei Rehabilitationskliniken mit insgesamt rund 325 Betten. Die onkologisch- und gastroenterologische Vamed Rehaklinik Bergisch-Land ist mit über 200 Betten die wichtigste lokale Reha-Einrichtung. Das Haus bietet aber Patienten aus NRW einen eignen, kostenfreien Fahrservice. Dagegen generiert die psychosomatische Rehaklinik Juliana (ca. 120 Betten) schon bei der Ankunft Taxinachfrage: Patienten, die mit Bus oder Bahn anreisen, können ein Taxi vom Bahnhof Wuppertal-Oberbarmen in Anspruch nehmen.
- **Auswärtige Kliniken**: Günstig für das Wuppertaler Taxi- und Mietwagengewerbe ist die (relative) Nähe zur Landeshauptstadt Düsseldorf mit ihren teils hochspezialisierten Einrichtungen und über 5.300 Betten. Allein das dortige Universitätsklinikum zählt gut 1.200 Betten.
- **Dialyse und Radiologie**: Eine wichtige Nachfragequelle bilden weiterhin Serienfahrten zu Dialyse- und Radiologie-Zentren. Radiologische Einrichtungen wie auch Dialysezentren arbeiten meist in räumlicher Nähe der Krankenhäuser, aber auch niedergelassene Praxen. Im Bereich Radiologie und Strahlentherapie betreibt radprax Holding GmbH und Co. KG neben ihren Stammsitz in der Bergstraße drei weitere Einrichtungen in der Stadt.
- **Niedergelassene Ärzte**: Im Wuppertal arbeiten weiterhin ca. 370 Arztpraxen, die – in unterschiedlichem Maße – auch für Beförderungsaufträge des Taxi- und Mietwagengewerbes sorgen. Mit 921 Einwohnern pro Praxis rangiert Wuppertal in dieser Hinsicht aber weit hinter der Landeshauptstadt Düsseldorf (618).
- **Impfzentrum**: Ein (temporärer) Nachfragehotspot ist das Corona-Impfzentrum am Campus Freudenberg. Der Wermutstropfen aus Taxi- und Mietwagensicht: Die Stadt rät unterstützungsbedürftigen Menschen von ehrenamtlichen oder professionellen Fahrdiensten ab. Aufgrund des Infektions- und Transportrisikos sollten sie vorrangig zuhause geimpft werden.[21] Zudem kann das Impfzentrum mit drei Buslinien erreicht werden, deren Fahrtenangebot hierfür erweitert wurde.

[21] Stadt Wuppertal: „FAQ zum Impfzentrum: Die wichtigsten Fragen und Antworten“, aufgerufen am 20.04.2021.

3.5 Nachfragefaktor Verkehr

Neben der Einbettung in die regionale Wirtschaft agiert das Taxi- und Mietwagengewerbe in seinem verkehrswirtschaftlichen Umfeld und erfüllt dort eine wichtige Ergänzungsfunktion. Trotz seiner topografischen Verhältnisse hat Wuppertal eine grundsätzlich günstige Infrastruktur, die in den letzten Monaten aber aus verschiedenen Gründen „in die Krise“ geraten ist:

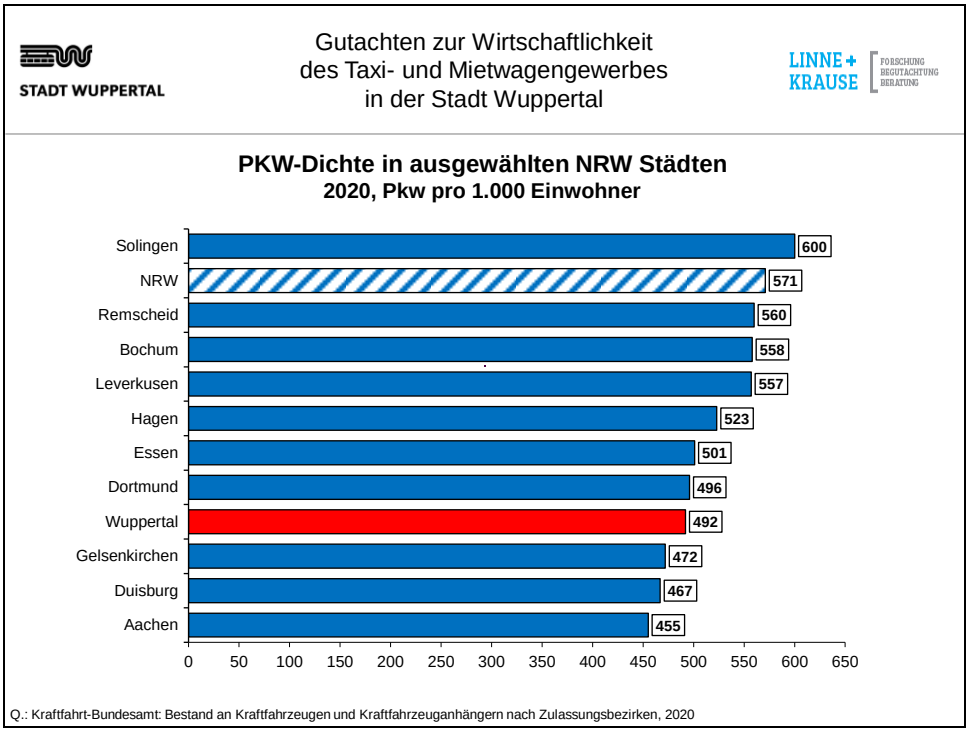


- **Modal-Split**: Die im Herbst 2020 durchgeführte Mobilitätsbefragung zeigt daher ein bedenkliches Bild: Nach wie vor wichtigstes innerstädtisches Verkehrsmittel ist das Auto (MIV), mit dem ca. 58% (2011: ca. 57%) der täglichen Wege zurückgelegt werden – als Fahrer (ca. 48%) oder als Beifahrer (ca. 10%). Der ÖPNV-Anteil ist dagegen von ca. 26% auf ca. 12% stark gefallen. Während der Corona-Pandemie haben viele Menschen Bus und Bahn gemieden. In Zeiten staatlich eingeschränkter Mobilität und Homeoffice sind viele Wege entfallen. Im August 2020 musste zudem die Schwebebahn ihren Betrieb aus technischen Gründen (weitgehend) einstellen. Mit wachsender Verbreitung von E-Bikes erlangt das Fahrrad neue Beliebtheit – auch in einer topographisch anspruchsvollen Stadt wie Wuppertal. Unter dem Vorzeichen der Pandemie werden zudem wesentlich mehr Wege zu Fuß zurückgelegt.[22]

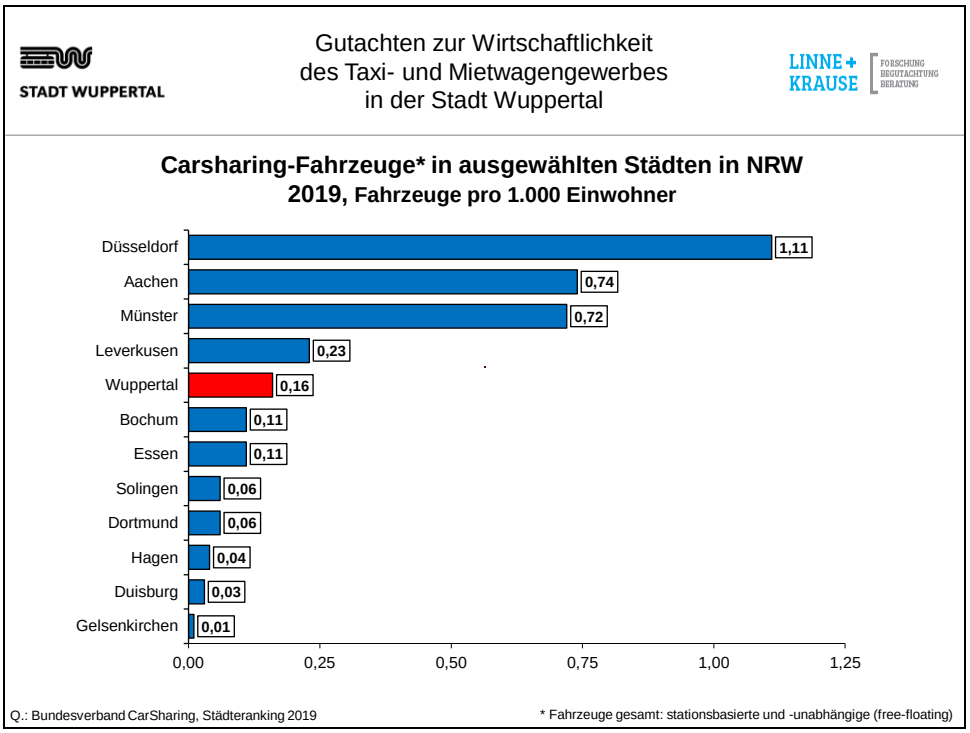
[22] Stadt Wuppertal / Planersocietät: Mobilitätsbefragung 2020 Stadt Wuppertal, Endbericht, Februar 2021.

3.5.1 Nachfragefaktor Individualverkehr

Bedeutendster Wettbewerber von Taxis und Mietwagen ist somit der motorisierte Individualverkehr und hier in erster Linie der private Pkw. Dort, wo Verfügbarkeit und Nutzung des eigenen Fahrzeugs gering ist, finden Taxis und Mietwagen i.d.R. gute Nachfrage:



- **Pkw-Dichte**: Wuppertal zählt zurzeit rund 174.000 Pkw. Auf 1.000 Einwohner kommen somit 492 Pkw – deutlich weniger als im Nordrhein-Westfälischen Durchschnitt (ca. 571). Dennoch wird das Gros der täglichen Wege mit dem Pkw bewältigt.

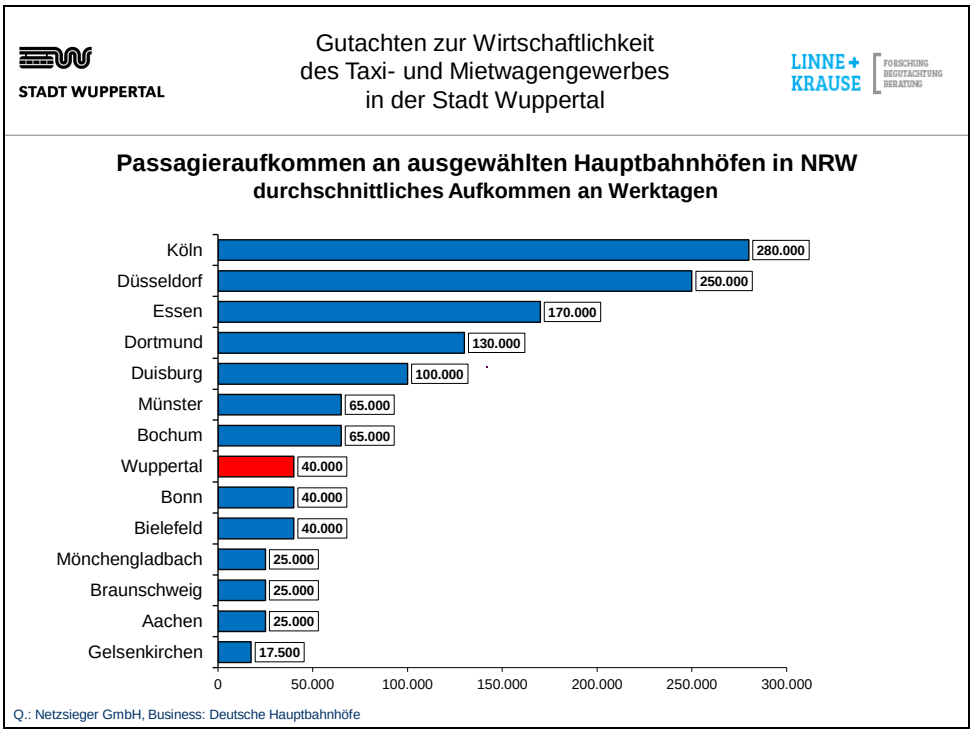


- **Carsharing**: Carsharing ist (noch) kein substantieller Wettbewerb für Wuppertaler Taxis und Mietwagen. Während beispielsweise in der Landeshauptstadt Düsseldorf 2019 bereits 1,11 Fahrzeuge auf 1.000 Einwohner kamen, waren es in Wuppertal lediglich 0,16. Der größte örtliche Anbieter ist Cambio mit rund 25 festen Stationen. Fahrzeuge an festen Stationen bilden aber erfahrungsgemäß keine Konkurrenz zum Taxi. Auch künftig wird es klassisches Carsharing schwer haben, sich zu etablieren: Mit einer Bevölkerungsdichte von gut 2.100 EW / km^2 liegt auch Wuppertal unter der Marke von 3.000 EW / km^2, ab der sich kommerzielles Carsharing erfahrungsgemäß rentiert. [23]

[23] AT Kearney: The Demystification of Car Sharing, 2019.

3.5.2 Nachfragefaktor Schienenverkehr

Wuppertal ist Teil des Rhein-Ruhr-Gebiets, das über ein engmaschiges Schienennetz verfügt. Gegenüber der Schiene nimmt das Taxi eine wichtige Ergänzungsfunktion wahr. Mit werktäglich rund 1.000 Zughalten und rund 40.000 Reisenden ist der Wuppertaler Hauptbahnhof eine Hauptnachfragequelle – vorrangig für Taxis. 2020 ist die Zahl der Passagiere der Deutschen Bahn um ca. 41% zurückgegangen. [24]



- **Fernverkehr**: Der Hauptbahnhof verbindet die Strecken Düsseldorf–Elberfeld und Elberfeld–Dortmund und wird im Fernverkehr von fünf Intercity-Express- und zwei Intercity-Linien bedient.
- **Regionalverkehr**: Auch im Regionalverkehr ist der Hauptbahnhof wichtigster Verknüpfungspunkt – neben den Haltestellen Barmen, Oberbarmen und Vohwinkel. Sie alle verfügen über Taxihalteplätze und werden von den Regionallinien „Wupper-Express“, „Maas-Wupper-Express“ und „Rhein-Wupper-Bahn“ bedient. Dagegen fährt die „Rhein-Münsterland-Express“ nur den Hauptbahnhof und Oberbarmen an.
- **S-Bahn:** Die S-Bahn Rhein-Ruhr erschließt das Stadtgebiet und verbindet vorrangig die Ballungs- und Verdichtungsräume. Die insgesamt zwölf Wuppertaler S-Bahn-Stationen werden von fünf Linien bedient.

[24] Deutsche Bahn AG, Investors Relations, Juni 2021.

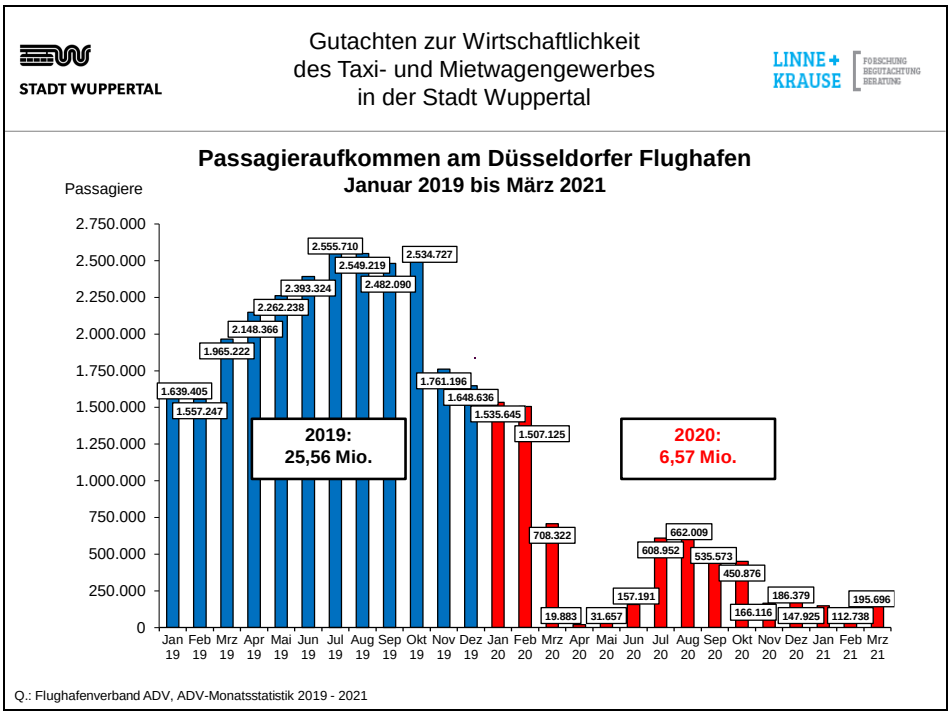
3.5.3 Nachfragefaktor innerstädtischer Verkehr

Wuppertal hat einen (grundsätzlich) leistungsfähigen innerstädtischen ÖPNV, der zurzeit durch die Corona-Krise sowie durch eine massive Betriebsstörung „ausgebremst“ wird. Örtlicher Hauptakteur sind die Wuppertaler Stadtwerke (WSW mobil), die 2019 ca. 86,3 Mio. Fahrgäste beförderten. 2020 ging der Zahl 2020 auf ca. 58 Mio. zurück (-33%).

- **Schwebebahn**: Das Rückgrat des Wuppertaler ÖPNV und zugleich Wahrzeichen der Stadt bildet die Schwebebahn mit ihren 20 Haltestellen. Die 13,3 km lange Strecke durchquert die Stadt von Nordosten nach Südwesten. Wegen erheblicher technischer Störungen verkehrt die Bahn seit August 2020 nur noch am Wochenende. Bis zum voraussichtlichen Ende der Arbeiten im August 2021 werden ersatzweise Busse („Schwebebahn-Express“) eingesetzt. In Normaljahren werden jährlich rund 24 Mio. Fahrgäste befördert.
- **Busse**: Neben der Schwebebahn betreiben die Wuppertaler Stadtwerke (WSW) ein Netz von rund 60 Stadtbus-, 4 Stadtschnellbus- und 4 City-Express Linien.
- **Nachtverkehr:** Des nachts stehen Taxis besonders im Wettbewerb mit Bussen und Bahnen. Während die Schwebebahn kurz vor Mitternacht den Betrieb einstellt, verkehrt die S-Bahn am Wochenende zuweilen bis spät in die Nacht. Das Angebot wird ergänzt durch insgesamt 11 Nacht-Express Buslinien, die hauptsächlich am Wochenende verkehren. Hinzu kommt ab 3 Uhr das „Frühfahrtenangebot“ einiger Busse und Bahnen, das auch von Nachtschwärmern genutzt wird. Während der Ausgangsbeschränkungen wurde der Nachtverkehr deutlich eingeschränkt.
- **AST- / ALT-Verkehr**: Die Einbindung in den ÖPNV in Form von AST- oder ALT-Verkehr hat für Wuppertaler Taxis und Mietwagen kaum wirtschaftliche Bedeutung (Erlösanteil: 1% bis 2%). Auf Anfrage fahren Anrufsammeltaxis in Gebieten mit schwankender oder begrenzter Nachfrage. Das Angebot wird durch vier Taxibusse ergänzt, die auf Vorbestellung feste Linienwege bedienen. Während die Taxibusse zum VRR-Tarif fahren, wird für Anrufsammeltaxis ein Aufschlag erhoben.
- **WSW Cabs**: Unter dem Dach der Wuppertaler Stadtwerke verkehrt seit Oktober 2020 der On-Demand Service „Hol mich! App“ werktäglich von 6.00 bis 22.00 Uhr und sonntags ab 8.00 Uhr. Die E-Fahrzeuge fahren (vorerst) in den Stadtbezirken Elberfeld, Elberfeld-West und Uellendahl-Katernberg. WSW-Abonnenten erhalten eine Fahrpreisermäßigung. Daten zur Verkehrsleistung liegen noch nicht vor.
- **Bürgerbus**: In Cronenberg und Ronsdorf fahren ehrenamtlich betriebene Bürgerbusse. Die Busse fahren frühabends sowie am Samstagvormittag.

3.5.4 Nachfragefaktor Flugverkehr

Nachfrage ging in den vergangenen Jahren auch vom Flugverkehr aus, für den Taxis und Mietwagen aus Wuppertal vorrangig im Zubringerdienst tätig waren. Durch die Corona-Krise ist der Flugverkehr in extremer Weise betroffen, ohne dass eine Erholung in Aussicht steht: „*Selbst die vieldiskutierten Buchungen zu Ostern [2021] sind nur ein zartes Aufblühen von kurzer Dauer. Die Durststrecke hält unvermindert an*“ – so der Flughafenverband ADV.[25]



- **Flughafen Düsseldorf**: Der internationale Düsseldorfer Flughafen liegt rund 45 km von Wuppertal entfernt und ist die Nummer 3 unter den deutschen Airports: 2019 wurden ca. 25,56 Mio. Passagiere gezählt. [26] Im Laufe des Jahres 2020 (ca. 6,57 Mio.) sind die Fluggastzahlen um rund 75% zurückgegangen. In den „harten“ Lockdown-Monaten kam der Flugverkehr – und damit auch die Taxi- und Mietwagennachfrage – weitgehend zum Erliegen.
- **Sonstige Flughäfen**: Deutlich geringere Bedeutung haben die Flughäfen Köln/Bonn (2019: ca. 12,4 Mio. Fluggäste) und Dortmund (2019: ca. 2,8 Mio. Fluggäste).[27] Beide Airports erlitten ähnliche Einbrüche wie Düsseldorf.

[25] Flughafenverband ADV, Pressemitteilung vom 31.03.2021.
[26] ADV-Monatsstatistik 12 / 2019.
[27] Flughafenverband ADV, ADV-Jahresstatistik 2019.

4 ANGEBOTSSITUATION

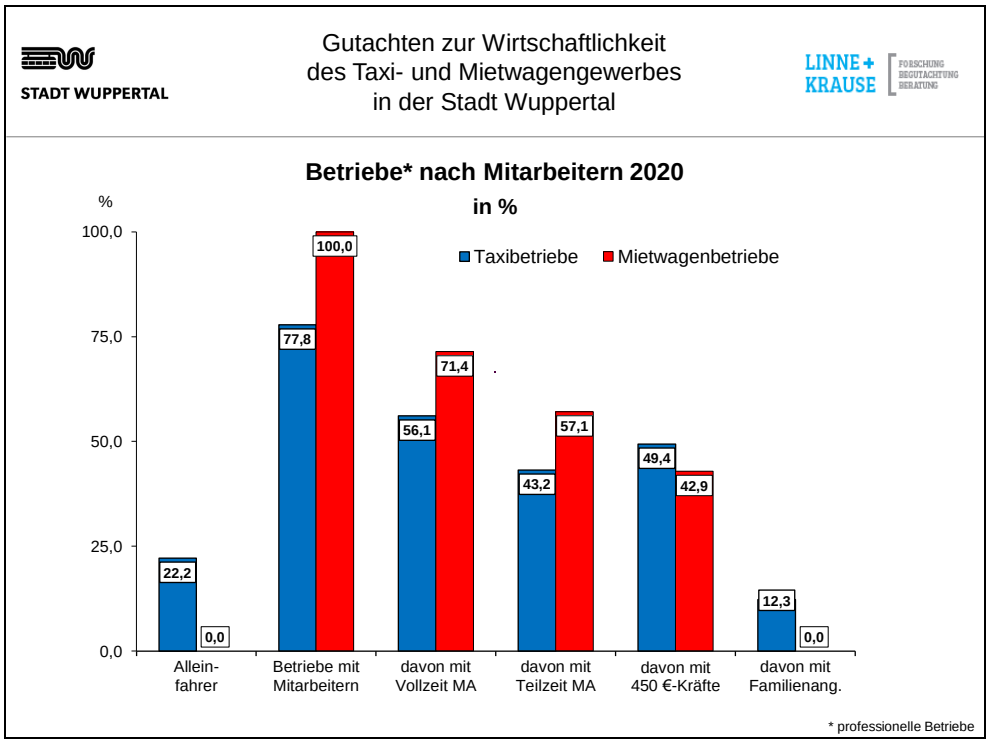
4.1 Angebotsfaktor Beschäftigte

Das professionelle Taxigewerbe in Wuppertal wird von Klein(st)betriebe mit einem Fahrzeug dominiert – im Durchschnitt 2020 hielten die Betriebe ca. 1,5 Taxis. Anders aufgestellt ist das Mietwagengewerbe, wo durchschnittlich ca. 4,1 Fahrzeuge auf einen Betrieb kommen. Entsprechend gestaltet sich die Beschäftigungssituation. Mit Zuspitzung der Corona-Krise dürfte ein Personalabbau stattgefunden haben:

STADT WUPPERTAL
BETRIEBE NACH MITARBEITERN LAUT SELBSTAUSKUNFT 2020
- IN % BZW. ANZAHL MITARBEITER -

	Professionelle Taxibetriebe					Prof. MW	Semi-prof. TX+MW	Vergleichsstädte	
	Gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.			Aachen	Essen 2017
Alleinfahrer (%)	22,2	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	37,0	30,0	23,6
mit Mitarbeitern (%)	77,8	0,0	100,0	100,0	100,0	100,0	63,0	70,0	76,4
davon mit Vollzeitmitarb. (%)	56,1	-	42,9	80,0	100,0	71,4	27,6	38,1	53,6
Ø Vollzeitmitarb.	2,3	-	1,1	2,7	5,8	3,8	1,3	2,4	3,7
davon mit Teilzeitmit. (%)	43,2	-	37,5	50,0	66,7	57,1	41,4	58,7	42,9
Ø Teilzeitmitarb.	1,5	-	1,1	1,6	3,3	1,5	1,0	1,6	2,7
davon mit 450 €-Kräfte (%)	49,4	-	39,3	60,0	100,0	42,9	82,8	69,8	61,9
Ø 450 €-Kräfte	2,3	-	1,5	2,5	5,0	6,7	1,8	2,1	3,0
davon mit Familienange. (%)	12,3	-	10,7	15,0	16,7	0,0	3,4	11,1	7,1
Ø Familienangeh.	1,1	-	1,2	1,0	1,0	-	1,0	1,0	1,3

- **Alleinfahrer**: Der Anteil professioneller Alleinfahrer rangierte mit ca. 22% ähnlich wie in Essen (ca. 24%). Bei den semiprofessionellen Betrieben lag der Anteil sogar bei ca. 37%. Dagegen arbeiteten sämtliche professionelle Mietwagenbetriebe mit Fahrpersonal.
- **Vollzeitmitarbeiter**: Sofern Taxifahrer beschäftigt wurden, arbeiteten sie überwiegend auf Vollzeitbasis (ca. 56%) – ähnlich wie in anderen Städten. Im Durchschnitt wurden 2,3 Vollzeitmitarbeiter pro Betrieb eingesetzt. Je größer der Betrieb, desto mehr Vollzeitkräfte. Im Mietwagengewerbe ist der Vollzeitanteil höher (Ø: ca. 71% Vollzeitkräfte, ca. 3,8 MA). Auch semiprofessionelle Betrieb beschäftigten Vollzeitkräfte (ca. 28%) – jedoch ohne die erforderlichen Personalkosten.



- **Teilzeitkräfte**: Rund die Hälfte (± 50%) aller professionellen Taxi- und Mietwagenbetriebe beschäftigen Teilzeitkräfte – im Durchschnitt 1,5 Mitarbeiter pro Betrieb. Auch in den semiprofessionellen Betrieben wurden häufig Fahrer in Teilzeit eingestellt (ca. 41%).
- **Geringfügig Beschäftigte**: Große Bedeutung haben weiterhin geringfügige Beschäftigungsverhältnisse für professionelle Taxibetriebe (ca. 49%) ebenso wie für professionellen Mietwagenbetriebe (ca. 43%). Mietwagenbetriebe haben im Schnitt knapp sieben 450 €-Kräfte; Taxibetriebe dagegen „nur“ 2,3. Semiprofessionelle Mitarbeiterbetriebe setzten fast durchgängig geringfügig Beschäftigte ein (ca. 83%).
- **Familienangehörige**: Auch in Wuppertal wird jeder 8. Taxibetrieb von angestellten Familienmitgliedern unterstützt. Im Mietwagengewerbe spielen Angehörige dagegen keine Rolle.

4.2 Angebotsfaktor Fahrzeuge

Mit Blick auf die Fahrzeugqualität ist Wuppertals Taxiflotte recht gut aufgestellt, wohingegen die Mietwagen etwas zurückbleiben – ebenso wie die semiprofessionell geführten Fahrzeuge:

STADT WUPPERTAL BESCHAFFUNG DER FAHRZEUGE LAUT SELBSTAUSKUNFT - IN % BZW. IN € (NETTO) -									
	Professionelle Taxibetriebe					Prof. MW	Semi-prof. TX+MW	Vergleichsstädte	
	Gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.			Aachen	Essen 2017
Neu, %	89,0	88,5	87,9	95,7	81,3	77,5	77,9	85,8	78,2
Gebraucht, %	11,0	11,5	12,1	4,3	18,8	22,5	22,1	14,2	21,8
Summe in %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Neu, €	30.576	32.373	30.409	29.330	31.455	29.441	30.349	31.123	29.136
Gebraucht, €	11.045	12.095	8.119	14.000	18.236	16.625	9.500	12.789	12.931
Ø Preis in €	**28.948**	**30.033**	**27.719**	**28.989**	**30.476**	**26.670**	**25.750**	**28.616**	**25.458**

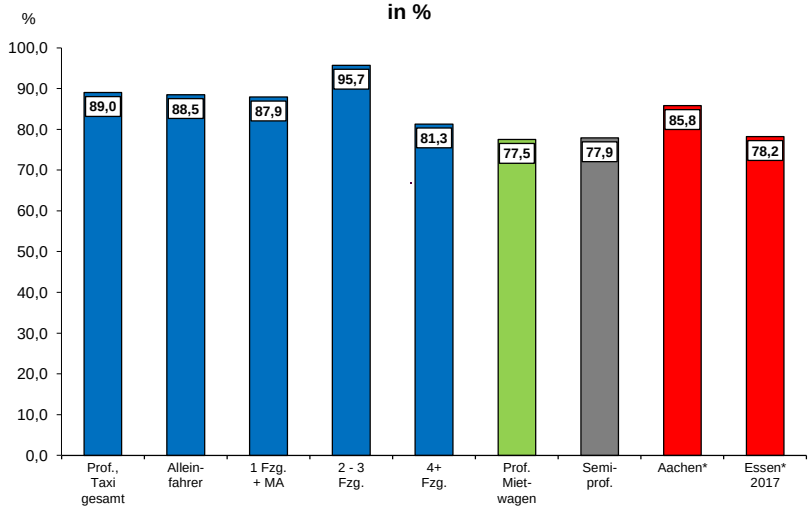
- **Neuwagenanteil**: Mit einem Anteil ursprünglich neu beschaffter Taxis von ca. 89% wird ein sehr guter Wert erzielt – besser als in Aachen oder Essen. Die Neuwagenquote der Mietwagen und Semiprofessionellen ist etwas niedriger (ca. 78%).
- **Investitionssumme**: Der Kaufpreis der Taxis liegt mit knapp 29.000 € auf branchenüblichem Niveau. Auch hier weichen Mietwagen und Semiprofessionellen nach unten ab (± 26.000 €).
- **Fahrzeugalter**: Das Durchschnittsalter der Taxis und Mietwagen schwankt branchenüblich um rund 4 Jahre. Auf funktionsfähigen deutschen Taximärkten waren „vor Corona“ Werte von 3 bis 4 Jahre üblich.
- **Finanzierung**: Fast alle Fahrzeuge wurden kreditfinanziert erworben – professionell geführte Fahrzeuge sogar noch öfter als Semiprofessionelle. Die seit Jahren sehr günstigen Finanzierungskonditionen der Hersteller(-Banken) machten die Bindung von Eigenkapital beim Fahrzeugkauf betriebswirtschaftlich wenig attraktiv – sofern überhaupt nennenswert Eigenkapital vorhanden war. Mit dem Einbruch der Erlöse in der Corona-Krise wird die Finanzierungsbelastung zum akuten Problem. Auch wenn die (Hersteller-)Banken (noch) Kulanz signalisieren, erwächst dem Gewerbe ein massives Finanzierungsproblem mit hohem Insolvenzrisiko.

STADT WUPPERTAL

Gutachten zur Wirtschaftlichkeit
des Taxi- und Mietwagengewerbes
in der Stadt Wuppertal

LINNE + KRAUSE FORSCHUNG GUTACHTEN BERATUNG

Anteil der Neuwagen
in %



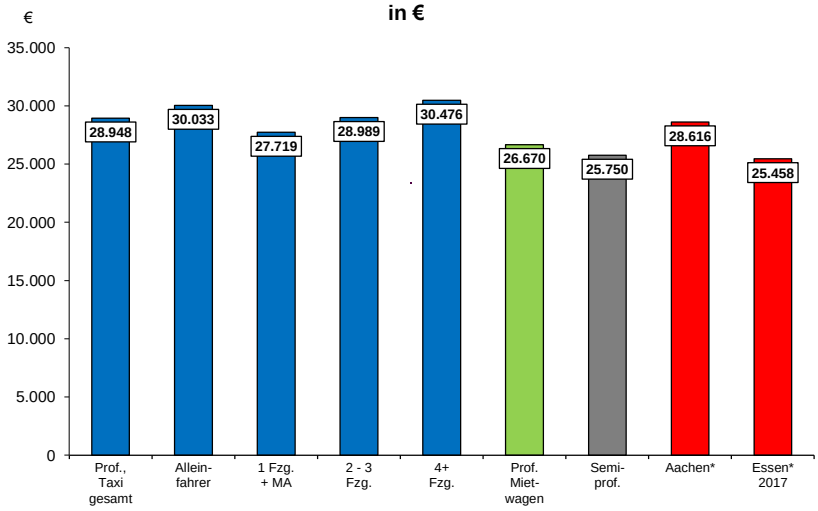
* professionelle Taxibetriebe, gesamt

STADT WUPPERTAL

Gutachten zur Wirtschaftlichkeit
des Taxi- und Mietwagengewerbes
in der Stadt Wuppertal

LINNE + KRAUSE FORSCHUNG GUTACHTEN BERATUNG

Durchschnittspreis der Fahrzeuge
in €



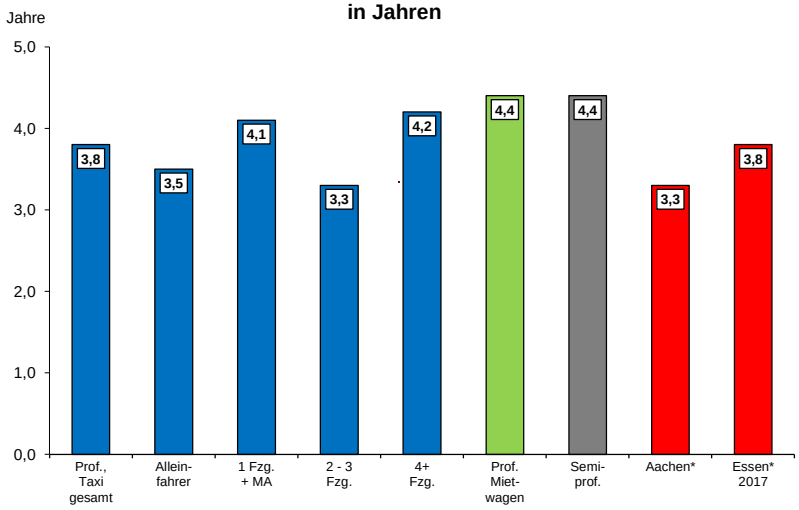
* professionelle Taxibetriebe, gesamt

STADT WUPPERTAL

Gutachten zur Wirtschaftlichkeit
des Taxi- und Mietwagengewerbes
in der Stadt Wuppertal

LINNE + KRAUSE FORSCHUNG GUTACHTEN BERATUNG

Durchschnittsalter der Fahrzeuge
in Jahren



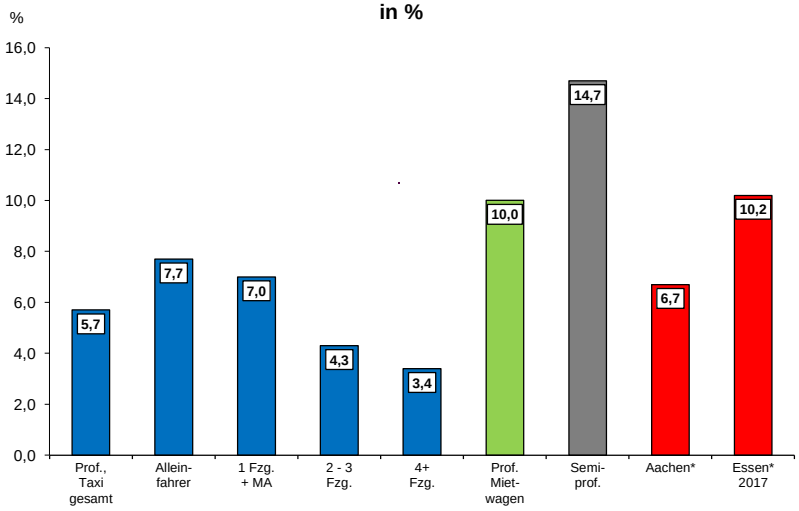
* professionelle Taxibetriebe, gesamt

STADT WUPPERTAL

Gutachten zur Wirtschaftlichkeit
des Taxi- und Mietwagengewerbes
in der Stadt Wuppertal

LINNE + KRAUSE FORSCHUNG GUTACHTEN BERATUNG

Anteil überwiegend eigenfinanzierter Fahrzeuge
in %

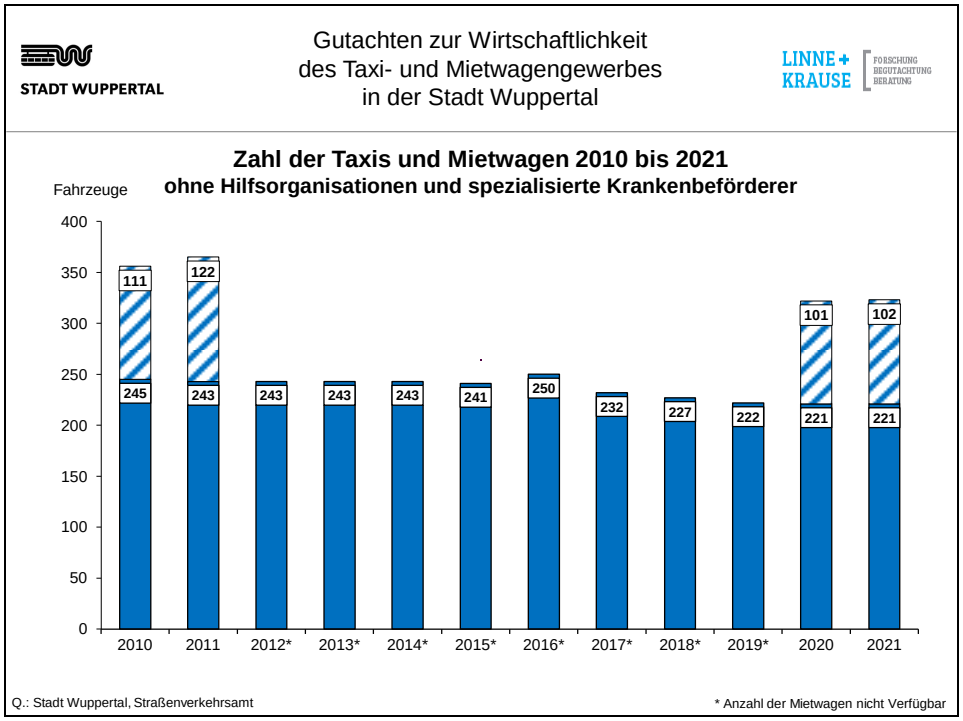


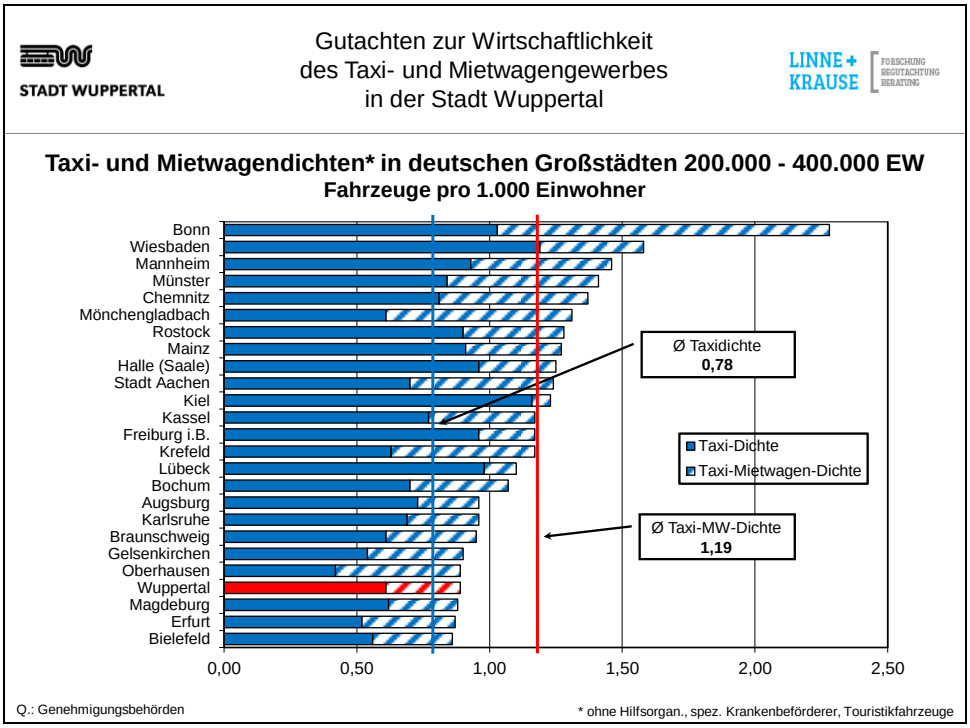
* professionelle Taxibetriebe, gesamt

4.3 Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte

Ein Kernkriterium zur Beurteilung der Angebotssituation ist die Taxi- bzw. Taxi-Mietwagendichte, d.h. die Relation zwischen der Zahl der Einwohner und der Anzahl der Fahrzeuge. Verglichen mit deutschen Städten dieser Größenordnung ist die Wettbewerbssituation in Wuppertal relativ entspannt.

Die Zahl der Wuppertaler Taxis war im letzten Jahrzehnt sogar rückläufig – von 245 in 2010 auf aktuell 221. In Folge der Corona-Krise waren 2020 / 2021 zudem zahlreiche Taxis von der Betriebspflicht befreit. Auch die Mietwagenflotte ging etwas zurück.





- **Taxidichte**: Die Taxidichte gibt Auskunft über die Wettbewerbsintensität innerhalb des Taxigewerbes. Sie beschreibt, wie viele Fahrzeuge jeweils 1.000 Einwohnern zur Verfügung stehen. Je höher die Taxidichte, desto intensiver der Wettbewerb. Mit einer Taxidichte von 0,61 rangiert Wuppertal im unteren Quartil – etwa gleichauf mit Braunschweig oder Mönchengladbach. Der Durchschnitt in deutschen Städten mit 200.000 bis 400.000 Einwohner liegt zurzeit bei ca. 0,78. Wo sehr hohe Taxidichten herrschen, wie z.B. in den Landeshauptstädten Wiesbaden (1,19) oder Kiel (1,16) findet i.d.R. keine Mengenregulierung statt.
- **Taxi-Mietwagendichte**: Auch in Wuppertal bilden Taxi- und Mietwagengewerbe ein weit überschneidendes Marktgeschehen. Um Vergleichszahlen für den Gesamtmarkt zu gewinnen, wird die Taxi-Mietwagendichte errechnet. Für Städte ähnlicher Größenordnung rangiert die Taxi-Mietwagendichte bei 1,19. Mit einer Taxi-Mietwagendichte von 0,89 ist der Konkurrenzdruck in Wuppertal auch in dieser Hinsicht mäßig.

TAXIDICHTE UND TAXI-/MIETWAGENDICHTE DEUTSCHE GROSSSTÄDTE 200.000 BIS 400.000 EINWOHNER STAND APRIL 2021							
Stadt	Taxis	Miet-wagen	Taxi + MW	EW pro Taxi	TD	EW pro TX+MW	TMWD
Bonn	327	400	727	975	1,03	439	2,28
Wiesbaden	343	113	456	841	1,19	633	1,58
Mannheim	299	167	466	1.071	0,93	687	1,46
Münster	261	176	437	1.188	0,84	709	1,41
Chemnitz	200	138	338	1.233	0,81	730	1,37
Mönchengladbach	159	182	341	1.635	0,61	762	1,31
Rostock	188	78	266	1.109	0,90	783	1,28
Mainz	195	78	273	1.103	0,91	788	1,27
Halle (Saale)	228	70	298	1.045	0,96	800	1,25
Aachen	175	134	309	1.423	0,70	806	1,24
Kiel	287	17	304	863	1,16	815	1,23
Krefeld	141	122	263	1.597	0,63	856	1,17
Freiburg (Breisgau).	220	48	268	1.044	0,96	857	1,17
Kassel	157	81	238	1.299	0,77	857	1,17
Lübeck	215	25	240	1.016	0,98	911	1,10
Bochum	257	132	389	1.419	0,70	938	1,07
Karlsruhe	216	85	301	1.444	0,69	1.036	0,96
Augsburg	209	67	276	1.370	0,73	1.038	0,96
Braunschweig	152	85	237	1.636	0,61	1.049	0,95
Gelsenkirchen	140	94	234	1.860	0,54	1.113	0,90
Wuppertal	**221**	**102**	**323**	**1.640**	**0,61**	**1.122**	**0,89**
Oberhausen	88	99	187	2.397	0,42	1.128	0,89
Magdeburg	147	62	209	1.620	0,62	1.140	0,88
Erfurt	110	72	182	1.912	0,52	1.155	0,87
Bielefeld	187	99	286	1.781	0,56	1.165	0,86
∑ / Ø	**5.122**	**2.726**	**7.848**	**1.290**	**0,78**	**842**	**1,19**
Q: Genehmigungsbehörden, eigene Berechnungen							

4.4 Angebotsfaktor Einsatzzeit

Die zeitliche Auslastung der Fahrzeuge war schon vor der Corona-Pandemie eher mäßig. In der Krise ist die Nachtschicht fast vollständig entfallen:

STADT WUPPERTAL EINSATZZEIT LAUT SELBSTAUSKUNFT 2019 - SCHICHTENORGANISATION IN % -									
	Professionelle Taxibetriebe					Prof. MW	Semi-prof. TX+MW	Vergleichsstädte	
	Gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.			Aachen	Essen 2017
1-Schicht	30,1	77,3	23,6	5,0	0,0	28,6	60,9	36,0	37,3
1-2-Schichten	53,4	22,7	58,2	60,0	100,0	42,9	37,0	48,3	46,4
≥2 Schichten	16,5	0,0	18,2	35,0	0,0	28,6	2,2	15,7	16,4
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**

- **Schichtorganisation**: Rund 30% der professionellen Taxis und Mietwagen fuhren lediglich im 1-Schichtbetrieb [28] - hauptsächlich 1-Fahrzeugbetriebe. Ein wirklicher 2-Schichtbetrieb wird nur von ca. 17% der Taxi- und ca. 29% der Mietwagenunternehmen praktiziert. In Aachen oder Essen ist die Schichtorganisation recht ähnlich organisiert.
- **Jährliche Einsatztage**: Im Schnitt waren 2019 professionelle Wuppertaler Taxis ca. 311 Tage pro Jahr „auf der Straße“ – deutlich mehr als die Mietwagen (ca. 256 Tage).
- **Wöchentliche Einsatzzeit**: Professionelle Taxis kommen auf eine branchenübliche Einsatzzeit von ca. 81 Std. / Woche. Mietwagen und Semiprofessionelle weichen deutlich nach unten ab (± 60 Std.). Problematisch erscheint die Arbeitswoche der Alleinfahrer mit durchschnittlich ca. 72 Stunden – auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit.
- **Wochentage**: Der übliche Taxieinsatz an Wochentagen (Mo. – Do.) lag 2019 bei gut 12 Stunden pro Fahrzeug. Ein nennenswertes Nachtgeschäft (3 - 5 Std.) existiert werktags nur für Mitarbeiterbetriebe. Alleinfahrer und Mietwagen konzentrieren sich auf die Tagesstunden.
- **Wochenende**: An den Wochenenden (Fr. - So.) lagen die Einsatzzeiten der Taxis bei insgesamt ca. 31 Std. – ähnlich wie in den Vergleichsstädten. In den umsatzstarken „Ausgehnächten“ waren für die meisten Taxis eine reguläre Nachtschicht von ±7 Stunden zu realisieren.

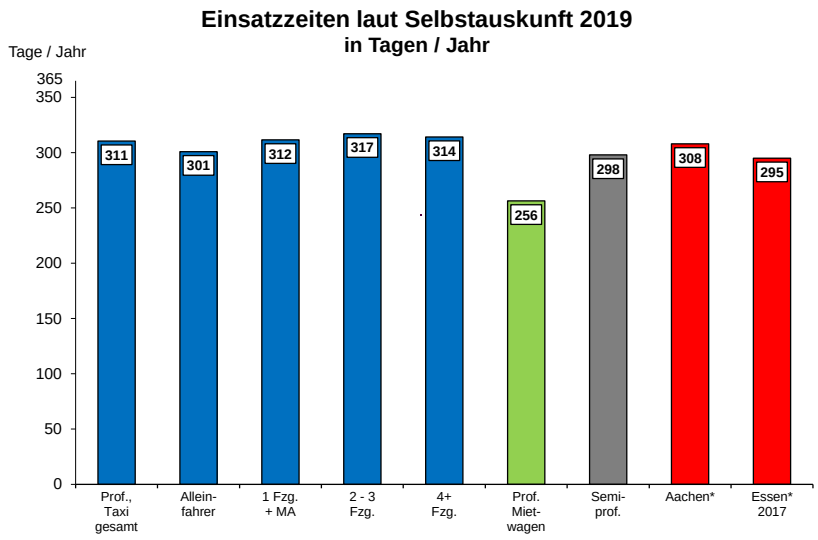
[28] Die Dauer einer Schicht ist im Taxigewerbe nicht festgelegt. Nominell gehen Schichten meist über 10 bis 12 Stunden (Brutto-Arbeitszeit), wobei der Fahrer innerhalb der Schicht Pausen und Schichtunterbrechungen meist nach eigenem Ermessen macht – entsprechend der stark schwankenden Nachfrage im Tagesverlauf. Als Netto-Arbeitszeit verbleiben so meist zwischen 8 und 9 Stunden.

STADT WUPPERTAL EINSATZZEIT LAUT SELBSTAUSKUNFT 2019 - TYPISCHER WOCHENVERLAUF IN STD. / WOCHE -									
	Professionelle Taxibetriebe					Prof. MW	Semi-prof. TX+MW	Vergleichsstädte	
	Gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.			Aachen	Essen 2017
Mo. Tag	9,0	9,6	9,0	8,8	7,8	8,0	8,7	9,7	9,1
Mo. Nacht	3,1	1,7	3,2	4,2	3,5	2,0	0,9	2,5	2,8
Di. Tag	9,1	10,1	9,0	8,8	7,7	7,9	8,8	9,7	9,2
Di. Nacht	3,2	1,4	3,5	4,5	3,3	2,0	1,3	2,8	3,5
Mi. Tag	9,0	10,1	8,9	8,7	7,2	8,0	8,5	9,8	9,2
Mi. Nacht	3,3	1,4	3,7	4,5	3,2	2,0	1,3	2,7	3,1
Do. Tag	9,1	10,1	9,0	8,9	7,3	7,9	8,8	9,8	9,2
Do. Nacht	3,7	1,7	4,0	4,9	4,3	2,0	1,3	3,1	3,1
Summe Wochentag	**49,6**	**46,2**	**50,3**	**53,2**	**44,3**	**39,7**	**39,5**	**50,0**	**49,1**
Fr. Tag	8,2	7,8	8,4	8,6	7,2	8,0	8,6	9,0	8,7
Fr. Nacht	5,9	4,2	6,1	7,0	7,2	2,3	2,9	5,5	5,1
Sa. Tag	5,4	3,8	5,7	6,2	5,3	5,9	5,5	6,1	5,0
Sa. Nacht	7,1	7,1	6,8	7,8	7,2	2,0	3,3	6,8	5,7
So. Tag	2,4	1,5	2,1	3,4	4,5	1,3	1,5	3,6	3,1
So. Nacht	2,1	1,6	1,8	3,4	2,8	0,3	1,0	2,3	2,0
Summe Wochenende	**31,1**	**26,1**	**30,9**	**36,3**	**34,2**	**19,7**	**22,9**	**33,3**	***29,6***
Summe Woche	**80,7**	**72,3**	**81,2**	**89,4**	**78,5**	**59,4**	**62,4**	**83,2**	**78,7**
Tag: 6:00 Uhr - 18:00 Uhr **Nacht: 18:00 Uhr - 6:00 Uhr**									

STADT WUPPERTAL

Gutachten zur Wirtschaftlichkeit
des Taxi- und Mietwagengewerbes
in der Stadt Wuppertal

LINNE + KRAUSE FORSCHUNG BEGUTACHTUNG BERATUNG

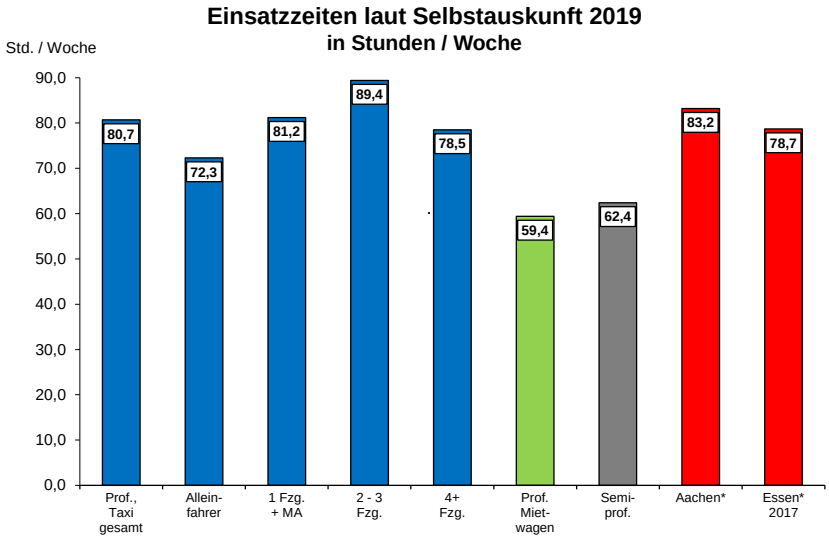


* professionelle Taxibetriebe, gesamt

STADT WUPPERTAL

Gutachten zur Wirtschaftlichkeit
des Taxi- und Mietwagengewerbes
in der Stadt Wuppertal

LINNE + KRAUSE FORSCHUNG BEGUTACHTUNG BERATUNG



* professionelle Taxibetriebe, gesamt

4.5 Angebotsfaktor Fahrleistung

Eine weitere Kennzahl zur Beurteilung der Angebotssituation ist die jährliche Fahrleistung der Fahrzeuge. Bis 2019 war die in Wuppertal insgesamt branchenüblich. Auch in dieser Hinsicht dürfte die Corona-Krise zu einem drastischen Rückgang geführt haben:

STADT WUPPERTAL
FAHRLEISTUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2017 - 2019
- IN KM / FAHRZEUG -

	Professionelle Taxibetriebe					Prof. MW	Semi-prof. TX+MW	Vergleichsstädte	
	Gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.			Aachen	Essen 2017
2017	67.550	63.861	66.601	71.142	66.146	62.348	51.261	66.523	68.499
2018	67.716	60.841	66.172	72.596	67.232	62.891	50.668	66.960	
2019	69.248	62.099	67.309	76.053	67.704	62.021	48.987	65.786	
Ø 2017 - 2019	**68.171**	**62.267**	**66.694**	**73.264**	**67.027**	**62.420**	**50.305**	**66.423**	**68.499**
2017 vs. 2019	2,5%	-2,8%	1,1%	6,9%	2,4%	-0,5%	-4,4%	-1,1%	-

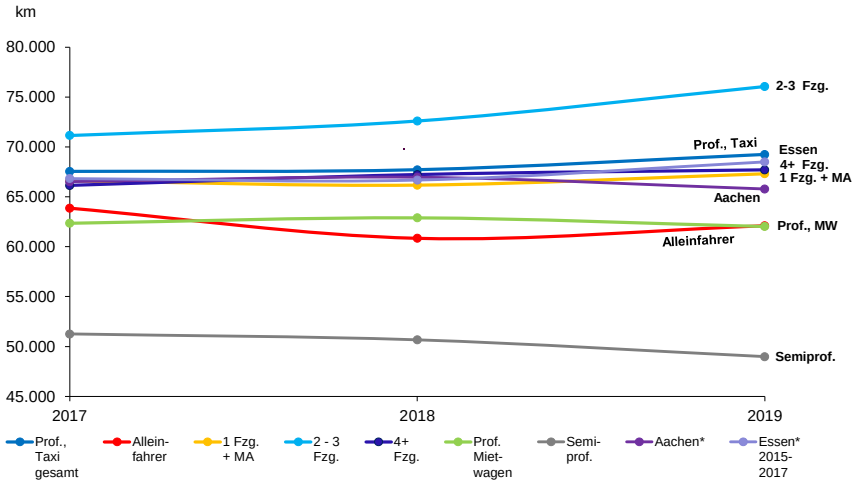
- **Fahrleistung Taxis**: Im Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019 wurde eine recht konstante Fahrleistung von rund 68.200 km pro Jahr und professionellem Taxi erbracht. In Aachen (Ø: ca. 66.400 km) oder Essen (Ø: ca. 68.500 km) war die Fahrleistung ähnlich. Auffällig ist in Wuppertal der geringe Unterschied zwischen professionellen Alleinfahrern (ca. 62.300 km) und größeren Mitarbeiterbetrieben (ca. 67.000 km). Als besonders einsatzstark zeigten sich dagegen die mittelgroßen Betriebe mit 2 bis 3 Fahrzeugen (ca. 73.300 km).
- **Fahrleistung Mietwagen**: Auf eine etwas niedrigere Fahrleistung kamen die professionellen Mietwagen mit durchschnittlich ca. 62.400 km.
- **Fahrleistung Semiprofessionelle**: Recht gering war die Fahrleistung der Semiprofessionellen (ca. 50.300 km).
- **Besetzquote**: Im deutschen Taxigewerbe rangiert die Besetztquote, d.h. der Anteil besetzt gefahrener Kilometer, meist zwischen 47% und 53%. Wuppertaler Taxis rangieren mit ca. 44% bis ca. 47% am „unteren Ende der Skala“. Mietwagen kommen dagegen auf einen Besetzanteil von ca. 52%, wobei hier gelegentlich Rundtouren (mit 100%-besetzt) den Wert verzerren.

STADT WUPPERTAL

Gutachten zur Wirtschaftlichkeit
des Taxi- und Mietwagengewerbes
in der Stadt Wuppertal

LINNE + KRAUSE FORSCHUNG BEGUTACHTUNG BERATUNG

Fahrleistung pro Fahrzeug in km



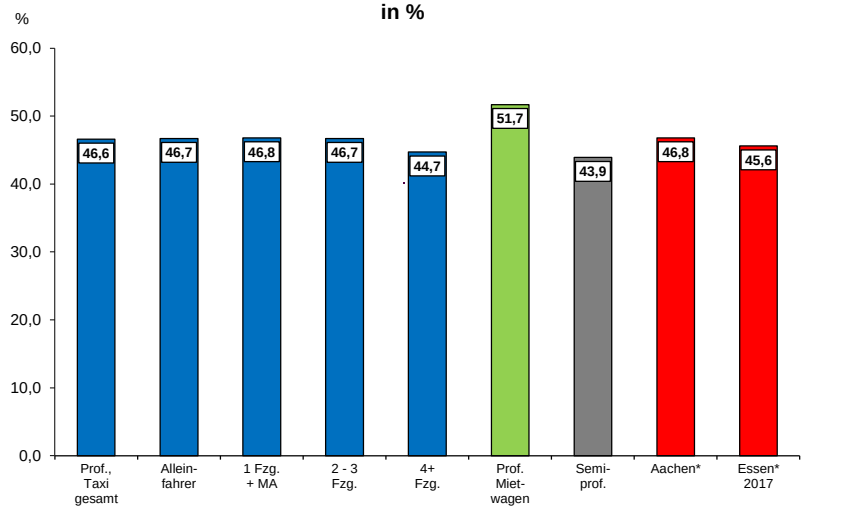
* professionelle Taxibetriebe, gesamt

STADT WUPPERTAL

Gutachten zur Wirtschaftlichkeit
des Taxi- und Mietwagengewerbes
in der Stadt Wuppertal

LINNE + KRAUSE FORSCHUNG BEGUTACHTUNG BERATUNG

Anteil Besetztkilometer in %



* professionelle Taxibetriebe, gesamt

5 ERLÖSE, KOSTEN UND ÜBERSCHUSS

Im Mittelpunkt der betriebswirtschaftlichen Untersuchung stehen **Erlös, Kosten** und **Überschuss** der örtlichen Taxi- und Mietwagenbetriebe.

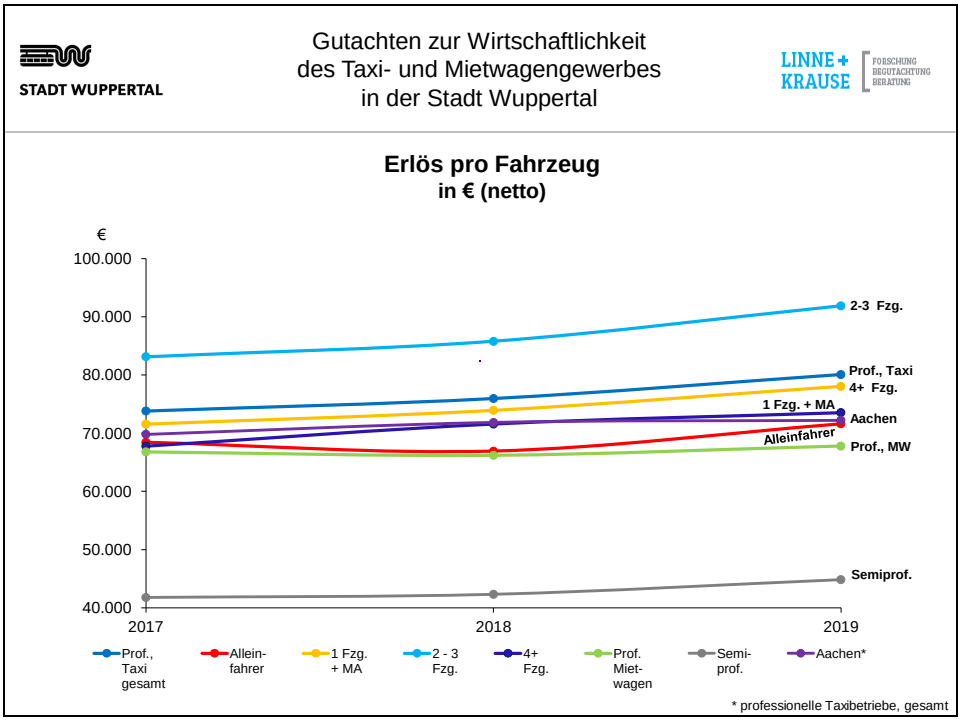
5.1 Erlöse

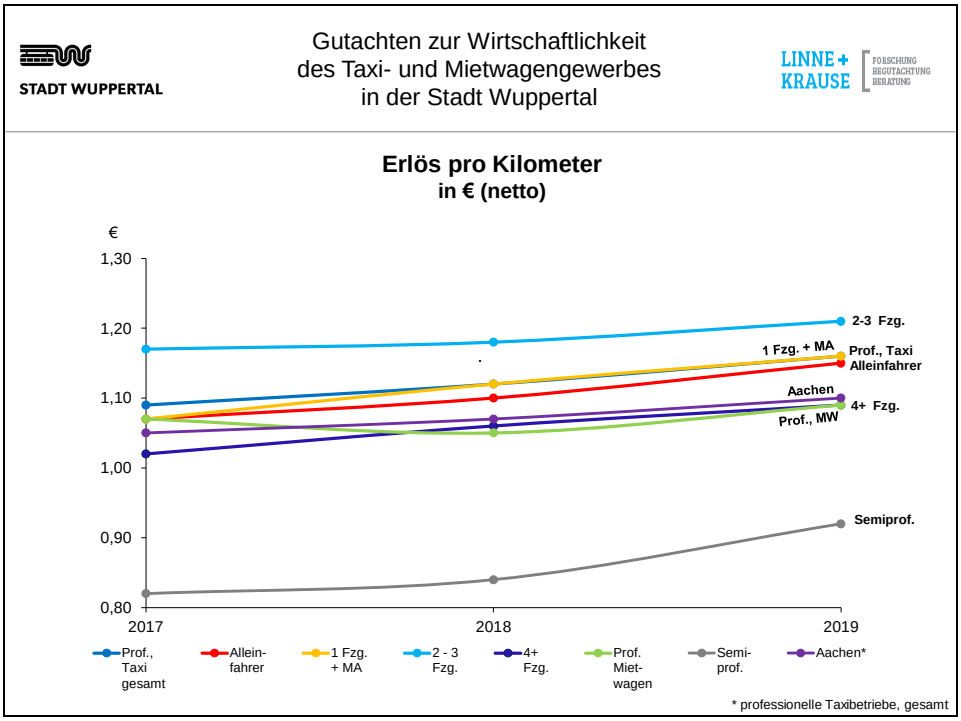
Gemessen an den Erlösen zählte Wuppertal bislang zu den attraktiveren deutschen Märkten. In Folge der Corona-Krise dürfte der Umsatz substanziell eingebrochen sein. Der Branchenverband BVTM geht von 45% weniger Fahrgästen aus [29]:

STADT WUPPERTAL ERLÖSENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2017 - 2019 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -									
	Professionelle Taxibetriebe					Prof. MW	Semi-prof. TX+MW	Vergleichsstädte	
	Gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.			Aachen	Essen
2017	73.799	68.436	71.543	83.119	67.759	66.781	41.780	69.783	71.488
2018	75.951	66.925	73.919	85.797	71.567	66.198	42.321	71.849	-
2019	80.080	71.607	78.047	91.881	73.513	67.798	44.837	72.197	-
Ø 2017 - 2019	**76.610**	**68.990**	**74.503**	**86.932**	**70.946**	**66.926**	**42.979**	**71.276**	**71.488**
2017 vs. 2019	8,5%	4,6%	9,1%	10,5%	8,5%	1,5%	7,3%	3,5%	-

- **Erlös pro Taxi**: Von 2017 bis 2019 kamen professionell betriebene Taxis auf Nettoerlöse von durchschnittlich ca. 76.600 € – deutlich mehr als z.B. in Aachen (ca. 71.300 €). Besonders leistungsfähig zeigen sich Betriebe mit 2 bis 3 Taxis, deren Erlöse mit ca. 87.000 € weit über denen größerer Betriebe (ca. 70.900 €) rangierten. Wuppertals Alleinfahrer übertrafen mit ca. 69.000 € den BVTM-Wert von ca. 49.800 € (netto) deutlich.[30]
- **Erlös pro Mietwagen**: Die Erlöse im professionellen Mietwagengewerbe rangierten mit ca. 67.000 € pro Fahrzeug etwas unter denen der Taxis.
- **Semiprofessionelle**: Substanziell niedriger waren die (steuerlich erklärten) Erlöse semiprofessioneller Betriebe mit knapp 43.000 € – ein Betrag, der für Mehrwagenbetriebe eine reguläre Betriebsführung praktisch ausschließt.

[29] Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. (BVTM), Geschäftsbericht 2019 / 2020.
[30] Ebenda. Der vom BVTM exemplarisch herangezogene Betrieb steht für den „klassischen" Typ des allein fahrenden großstädtischen (Münchner) Taxiunternehmers.


STADT WUPPERTAL
Gutachten zur Wirtschaftlichkeit des Taxi- und Mietwagengewerbes in der Stadt Wuppertal
LINNE + KRAUSE FORSCHUNG BEGUTACHTUNG BERATUNG
Erlös pro Fahrzeug
in € (netto)
€
100.000
90.000
80.000
70.000
60.000
50.000
40.000
2017
2018
2019
2-3 Fzg.
Prof., Taxi
4+ Fzg.
1 Fzg. + MA
Aachen
Alleinfahrer
Prof., MW
Semiprof.
Prof., Taxi gesamt
Allein-fahrer
1 Fzg. + MA
2 - 3 Fzg.
4+ Fzg.
Prof. Miet-wagen
Semi-prof.
Aachen*
* professionelle Taxibetriebe, gesamt


STADT WUPPERTAL
Gutachten zur Wirtschaftlichkeit des Taxi- und Mietwagengewerbes in der Stadt Wuppertal
LINNE + KRAUSE FORSCHUNG BEGUTACHTUNG BERATUNG
Erlös pro Kilometer
in € (netto)
€
1,30
1,20
1,10
1,00
0,90
0,80
2017
2018
2019
2-3 Fzg.
1 Fzg. + MA
Prof., Taxi
Alleinfahrer
Aachen
4+ Fzg.
Prof., MW
Semiprof.
Prof., Taxi gesamt
Allein-fahrer
1 Fzg. + MA
2 - 3 Fzg.
4+ Fzg.
Prof. Miet-wagen
Semi-prof.
Aachen*
* professionelle Taxibetriebe, gesamt

STADT WUPPERTAL ERLÖSENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2017 - 2019 - IN € (NETTO) / KM -									
	Professionelle Taxibetriebe					Prof. MW	Semi-prof. TX+MW	Vergleichsstädte	
	Gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.			Aachen	Essen
2017	1,09	1,07	1,07	1,17	1,02	1,07	0,82	1,05	1,04
2018	1,12	1,10	1,12	1,18	1,06	1,05	0,84	1,07	-
2019	1,16	1,15	1,16	1,21	1,09	1,09	0,92	1,10	-
Ø 2017 - 2019	**1,12**	**1,11**	**1,12**	**1,19**	**1,06**	**1,07**	**0,86**	**1,07**	**1,04**
2017 vs. 2019	5,8%	7,6%	7,9%	3,4%	6,0%	2,1%	12,3%	4,6%	-

- **Erlös pro km Taxis**: Im Mittel der Jahre 2017 bis 2019 kamen professionelle Wuppertaler Taxis auf einen Nettoerlös von ca. 1,12 € / km – ein für westdeutsche Großstädte überdurchschnittliches Niveau. In Aachen wurden ca. 1,07 € / km eingefahren, in Essen 2017 nur ca. 1,04 € / km. Auch in Wuppertal wurden die besten Werte von Betrieben mit 2 bis 3 Taxis erzielt (ca. 1,19 € / km). Etwas niedrigere Kilometererlöse (± 1,12 € / km) sind bei 1-Fahrzeugbetrieben zu beobachten, wo die Privatnutzung ins Gewicht fällt. Relativ schwach waren die Werte der größeren Betriebe mit 4 und mehr Fahrzeugen (ca. 1,06 € / km). Der seit 2019 gültige Wuppertaler Taxitarif läuft unter typischen Einsatzbedingungen auf ca. 1,21 € / km (werktags) bzw. ca. 1,28 € / km (nachts sowie an Sonn- und Feiertagen) hinaus.[31] Wegen des hohen Anteils (ca. 35%) untertariflicher Krankenfahrten, wird der vom Taxitarif gesteckte Kilometererlös auch von professionellen Taxis selten erreicht.
- **Erlös pro km Mietwagen**: Die Kilometererlöse der Mietwagen waren mit ca. 1,07 € / km etwas niedriger als die der Taxis. Hier haben Krankenfahrten besonderes Gewicht (Erlösanteil ca. 57%).
- **Semiprofessionelle**: Substantiell niedrigere Kilometererlöse von durchschnittlich ca. 0,86 € / km erzielten dagegen semiprofessionelle Fahrzeuge – zumindest gemäß deren steuerlichen Angaben. Ein ordnungsgemäßer Betrieb ist auf diesem Umsatzniveau kaum realisierbar.

[31] Taxitypischer Einsatz: 50% Besetztquote; durchschnittliche Tourenlänge 6 km, keine Wartezeit, gemäß *„Rechtsverordnung über die Festsetzung von Beförderungsentgelten und Beförderungsbedingungen für die von der Stadt Wuppertal als Genehmigungsbehörde zugelassenen Taxen (Taxentarif)“* vom 17.07.2018, aktuelle Fassung gültig ab 01.01.2019.

5.2 Kosten

Die Gesamtkosten des professionellen Wuppertaler Taxi- und Mietwagengewerbes bewegten sich auf moderatem Niveau. Auch hier zeigen sich deutliche Abweichungen zwischen den Betriebstypen:

STADT WUPPERTAL
KOSTENENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2017 - 2019
- IN € (NETTO) / FAHRZEUG -

	Professionelle Taxibetriebe					Prof. MW	Semi-prof. TX+MW	Vergleichsstädte	
	Gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.			Aachen	Essen
2017	52.914	33.546	47.306	60.026	63.071	54.329	29.093	52.862	58.552
2018	55.836	34.382	49.533	64.339	63.787	57.915	29.342	54.363	-
2019	55.554	33.301	49.785	65.923	62.950	59.023	29.769	52.374	-
Ø 2017 - 2019	**54.768**	**33.743**	**48.875**	**63.429**	**63.269**	**57.089**	**29.401**	**53.200**	**58.552**
2017 vs. 2019	5,0%	-0,7%	5,2%	9,8%	-0,2%	8,6%	2,3%	-0,9%	-

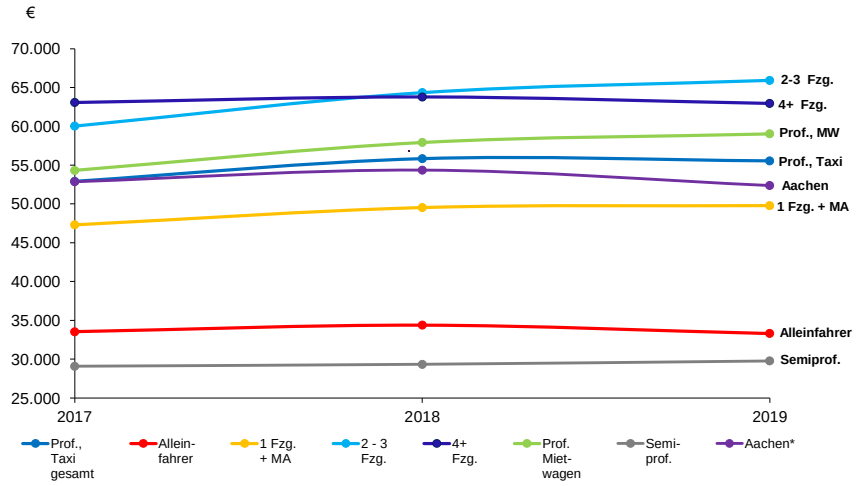
- **Kosten pro Taxi**: Vor der Corona-Krise schwankten die Betriebskosten deutscher Taxis meist zwischen ca. 40.000 € und ca. 70.000 € pro Jahr – je nach Betriebstyp und Einsatzbedingung. Mit jährlichen Kosten von durchschnittlich ca. 54.800 € rangierte das Wuppertaler Taxigewerbe im Mittelfeld – etwa gleichauf mit Aachener Taxis (ca. 53.200 €). Im Berichtszeitraum sind die Kosten professioneller Unternehmen insgesamt leicht gestiegen (ca. 5,0%). Deutliche Unterschiede zeichnen sich nach Betriebsgröße ab: Während Mehrwagenbetriebe mit rund 63.000 € recht kostenintensiv wirtschaften, arbeiten Alleinfahrer deutlich „günstiger“ (ca. 33.700 €).
- **Kosten pro Mietwagen**: Das Kostenniveau professioneller Mietwagen lag mit ca. 57.100 € etwas höher als das der Taxis. Die Kosten der Mietwagen stiegen von 2017 bis 2019 im Schnitt um ca. 8,6%.
- **Semiprofessionelle**: Die niedrigsten Kosten (ca. 29.400 €) hatten semiprofessionelle Betriebe – zumindest, wenn man von deren steuerlichen Angaben ausgeht.

STADT WUPPERTAL

Gutachten zur Wirtschaftlichkeit
des Taxi- und Mietwagengewerbes
in der Stadt Wuppertal

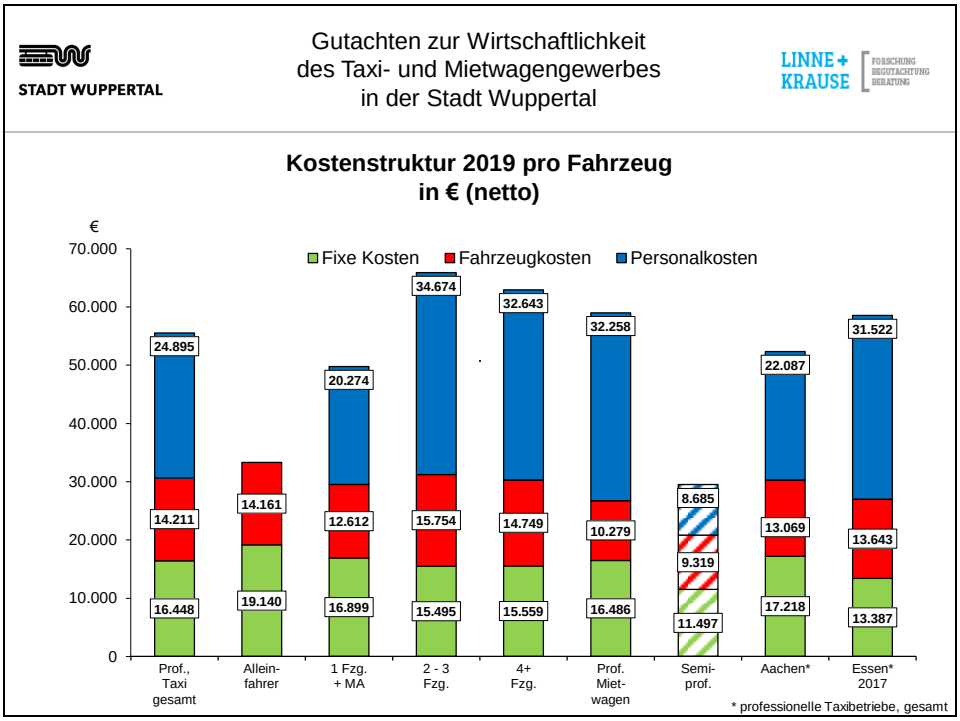
LINNE+ KRAUSE FORSCHUNG GUTACHTEN BERATUNG

Kosten pro Fahrzeug
in € (netto)



* professionelle Taxibetriebe, gesamt

Im nächsten Schritt wurde eine Auswertung nach **fixen Kosten**, nach (überwiegend variablen) **Fahrzeugkosten** und **Personalkosten** vorgenommen.[32] Dabei zeigt sich, dass Abweichungen zwischen den Betriebstypen vorrangig aus unterschiedlichen **Personalkosten** resultieren:



- **Fixkosten**: „Vor Corona“ rangierten die Fixkosten im deutschen Taxi- und Mietwagengewerbe in der Regel zwischen ca. 13.000 € und ca. 16.000 € pro Fahrzeug. Mit Fixkosten von ±16.500 € pro Fahrzeug arbeiteten Wuppertaler Taxis und Mietwagen 2019 auf gehobenem Niveau. Am höchsten waren die Fixkosten (ca. 19.100 €) bei den Alleinfahrern. Die niedrigsten Fixkosten erklärten erwartungsgemäß semiprofessionell geführte Fahrzeuge (ca. 11.500 €).
- **Fahrzeugkosten**: Die überwiegend variablen Fahrzeugkosten (Kraftstoff, Reparaturen; Kfz-Versicherung und -Steuer etc.) schwankten im Berichtszeitraum zwischen ca. 12.000 € und ca. 16.000 € pro Taxi. Die höchsten Fahrzeugkosten erklärten 2019 die Mehrwagenbetrieben mit 2 bis 3 Fahrzeugen (ca. 15.800 €), die auch die höchste Fahrleistung hatten. Deutlich niedriger war dieser Posten bei den Mietwagen (ca. 10.300 €) und bei den semiprofessionellen Betrieben (ca. 9.300 €).

[32] Die Aufteilung nach fixen Kosten, Fahrzeugkosten und Personalkosten orientiert sich am DATEV Kontenrahmen.

STADT WUPPERTAL KOSTENSTRUKTUR ENTSPR. BUCHFÜHRUNG **2017** - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -									
	Professionelle Taxibetriebe					Prof. MW	Semi-prof. TX+MW	Vergleichsstädte	
	Gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.			Aachen	Essen
Fixe Kosten	17.009	18.562	16.888	16.656	16.995	14.003	12.663	18.650	13.387
Fahrzeugkosten	13.616	14.984	11.912	14.248	15.382	9.486	9.487	12.776	13.643
Personalkosten	22.289	-	18.506	29.121	30.694	30.840	6.944	21.436	31.522
Gesamtkosten	**52.914**	**33.546**	**47.306**	**60.026**	**63.071**	**54.329**	**29.093**	**52.862**	**58.552**

STADT WUPPERTAL KOSTENSTRUKTUR ENTSPR. BUCHFÜHRUNG **2019** - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -									
	Professionelle Taxibetriebe					Prof. MW	Semi-prof. TX+MW	Vergleichsstädte	
	Gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.			Aachen	Essen
Fixe Kosten	16.448	19.140	16.899	15.495	15.559	16.486	11.497	17.218	-
Fahrzeugkosten	14.211	14.161	12.612	15.754	14.749	10.279	9.319	13.069	-
Personalkosten	24.895	-	20.274	34.674	32.643	32.258	8.685	22.087	-
Gesamtkosten	**55.554**	**33.301**	**49.785**	**65.923**	**62.950**	**59.023**	**29.501**	**52.374**	**-**

- **Personalkosten**: In Wuppertal lagen die Personalkosten im professionellen Taxigewerbe 2019 bei knapp 25.000 € – etwas mehr als in Aachen (ca. 22.100 €). Besonders aussagekräftig sind hier die Personalkosten der Mehrwagenbetriebe mit 2 bis 3 Taxis: Mit ca. 34.700 € pro Fahrzeug wird hier ein plausibler Betrag erzielt, der zu Fahrleistung und Einsatzzeit passt. Auch im professionellen Mietwagengewerbe lagen die Personalkosten auf ähnlichem Niveau (ca. 32.300 €). Zur Einordnung: Für die Finanzierung eines Vollzeitkraft im Einschichtbetrieb ist derzeit ein Aufwand von mindestens ca. 28.000 € erforderlich. Bei kleineren Betrieben muss aber auch die Arbeitskraft des Unternehmers berücksichtigt werden, die (meist) kein Kostenfaktor, sondern Gewinnbestandteil ist. Kritisch ist erwartungsgemäß der sehr niedrige Personalaufwand semi-professioneller Betriebe (ca. 8.700 €). Vermutlich wird hier nur ein Teil der tatsächlichen Personalkosten steuerlich gemeldet – eine im Sinne eines ordnungsgemäßen Gewerbes problematische Situation.

STADT WUPPERTAL KOSTENENTWICKLUNG 2017 - 2019 - IN € (NETTO) / KM -									
	Professionelle Taxibetriebe					Prof. MW	Semi-prof. TX+MW	Vergleichsstädte	
	Gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.			Aachen	Essen
2017	0,78	0,53	0,71	0,84	0,95	0,87	0,57	0,79	0,85
2018	0,82	0,57	0,75	0,89	0,95	0,92	0,58	0,81	-
2019	0,80	0,54	0,74	0,87	0,93	0,95	0,61	0,80	-
Ø 2017 - 2019	**0,80**	**0,54**	**0,73**	**0,87**	**0,94**	**0,91**	**0,58**	**0,80**	**0,85**
2017 vs. 2019	2,4%	2,1%	4,1%	2,7%	-2,5%	9,2%	7,1%	0,2%	-

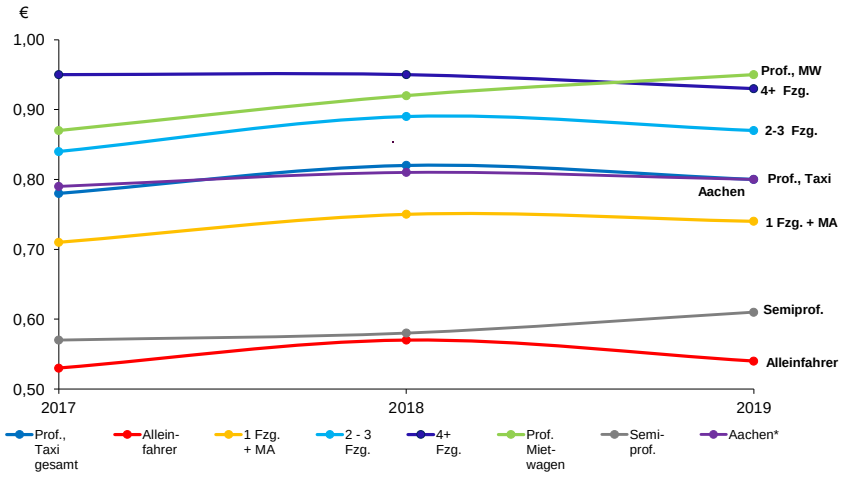
- **Kilometerkosten Taxis**: Die Kilometerkosten professioneller Taxis schwankten um 0,80 € / km – ähnlich wie in Aachen. Die Höhe der Kilometerkosten hängt im Wesentlichen vom Anteil der Personalkosten ab. Während Alleinfahrer mit sehr niedrigen Kostensätzen arbeiteten (ca. 0,54 € / km), wirtschafteten Mehrwagenbetrieben wesentlich „teurer“ (± 0,90 € / km). Der Grund: Die in Klein(st)betrieben wichtige Arbeitsleistung des Unternehmers ist buchhalterisch kein Kostenbestandteil, sondern Teil des Gewinns.
- **Kilometerkosten Mietwagen**: Im Mietwagengewerbe, wo sämtliche Betriebe Fahrpersonal beschäftigen, rangierten die Kilometerkosten bei ca. 0,91 € / km.
- **Semiprofessionelle**: In den semiprofessionellen Betrieben liefen die verbuchten Kosten durchschnittlich auf lediglich ca. 0,58 € / km hinaus.

STADT WUPPERTAL

Gutachten zur Wirtschaftlichkeit
des Taxi- und Mietwagengewerbes
in der Stadt Wuppertal

LINNE+ KRAUSE FORSCHUNG GUTACHTEN BERATUNG

Kosten pro Kilometer
in € (netto)



* professionelle Taxibetriebe, gesamt

5.3 Überschuss

Daten zur allgemeinen Gewinnsituation sind im Taxi- und Mietwagengewerbe nur unter Vorbehalt zu ermitteln, da sich der betriebliche Gewinn nicht unmittelbar aus der Differenz von Erlösen und Kosten ergibt. Anders als der Erlös, ist der betriebliche Überschuss zudem recht volatil. Selbst bei wirtschaftlich identischem Sachverhalt können zudem verschiedene Faktoren zu inkompatiblen Nominalgewinnen führen:

- **Geschäftsführergehalt**: Besitzer von GmbHs oder UGs sind häufig als Geschäftsführer angestellt. Ihr Einkommen bestreiten sie dann nicht primär aus dem Gewinn, sondern mit dem Geschäftsführergehalt – und das ist als Kostenbestandteil gewinnmindernd. So kann z.B. eine GmbH mit einer „schwarzen Null“ im Gewinn durchaus auf gesundem wirtschaftlichem Fundament stehen.
- **Außerordentliche Erträge**: Darüber hinaus erzielen Unternehmen oft außerordentliche Erträge, die nicht in direktem Zusammenhang mit der Personenbeförderung stehen. Hierzu gehören Werbeeinnahmen, Verkaufserlöse, private Pkw-Nutzung, Lohnkostenzuschüsse der Agentur für Arbeit, Versicherungszahlungen etc. Diese Erträge sind zwar gewinnrelevant, haben aber mit dem operativen Geschäft wenig zu tun und wurden bei dieser Auswertung mit den entsprechenden Kostenpositionen saldiert.

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

STADT WUPPERTAL ÜBERSCHUSSENTWICKLUNG 2017 - 2019 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -									
	Professionelle Taxibetriebe					Prof. MW	Semi-prof. TX+MW	Vergleichsstädte	
	Gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.			Aachen	Essen
2017	20.886	34.890	24.237	23.093	4.688	12.453	12.687	16.921	12.445
2018	20.114	32.543	24.386	21.458	7.781	8.283	12.979	17.486	-
2019	24.527	38.306	28.262	25.958	10.563	8.776	15.068	19.823	-
Ø 2017 - 2019	**21.842**	**35.246**	**25.628**	**23.503**	**7.677**	**9.837**	**13.578**	**18.077**	**12.445**
2017 vs. 2019	17,4%	9,8%	16,6%	12,4%	125,3%	-29,5%	18,8%	17,1%	-

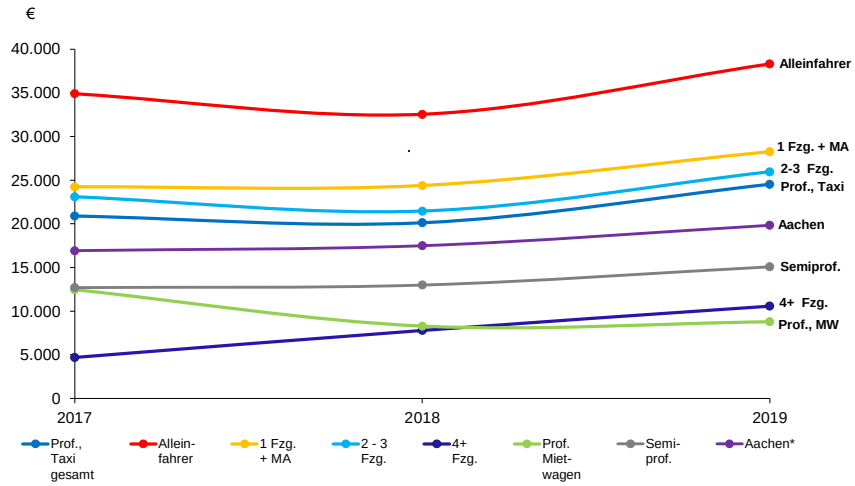
- **Überschuss**: Von 2017 bis 2019 erwirtschafteten professionelle Wuppertaler Taxis einen Überschuss von durchschnittlich knapp 22.000 € (2019 zuletzt ca. 24.500 €). Ein insgesamt noch akzeptables Niveau. Zudem hatte sich die Gewinnsituation positiv (ca. 17%) entwickelt – zumindest vor der Corona-Krise. In Aachen und in Essen (2017) war der Überschuss im Schnitt deutlich niedriger.
- **1-Fahrzeugbetriebe**: Aufschlussreich ist der Vergleich mit den BVTM-Referenzwert. Dieser markiert aus Gutachtersicht den absoluten Mindestüberschuss, der für einen Alleinfahrerbetrieb erforderlich ist. Von 2017 bis 2019 lag der bei ca. 26.600 €.[33] Mit durchschnittlich ca. 35.200 € (zuletzt 2019: ca. 38.300 €) rangierten Wuppertaler Alleinfahrer deutlich darüber. Auch professionelle 1-Fahrzeugbetriebe mit Mitarbeitern überschritten 2019 (ca. 28.300 €) erstmalig die Schwelle.
- **Mehrwagenbetriebe**: Problematisch sind dagegen – trotz prozentualer Steigerung – die Gewinne größerer Mehrwagenbetriebe (4+ Fahrzeuge) von durchschnittlich knapp 8.000 € pro Taxi. Ähnlich ist die Lage der Mietwagenbetriebe, die im Schnitt nur knapp 10.000 € Überschuss einfuhren. Ein akzeptables Einkommen, eine adäquate Kapitalverzinsung und ein angemessener Zuschlag für das unternehmerische Risiko sind so kaum zu erzielen. Die besonders leistungsfähigen Betriebe mit 2 bis 3 Taxis erreichten dagegen mit über 23.000 € ein vertretbares Niveau.
- **Semiprofessionelle**: Auf niedrigem Niveau arbeiten auch semiprofessionelle Betriebe, die durchschnittlich auf ca. 13.600 € Überschuss pro Fahrzeug kommen – zumindest laut offizieller Buchführung.

[33] Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V., Geschäftsbericht, 2018 / 2019.

STADT WUPPERTAL

Gutachten zur Wirtschaftlichkeit
des Taxi- und Mietwagengewerbes
in der Stadt Wuppertal

LINNE + KRAUSE FORSCHUNG BEGUTACHTUNG BERATUNG



* professionelle Taxibetriebe, gesamt

6 GESCHÄFTSAUFGABEN UND KONZESSIONSBEWEGUNGEN

Ein weiteres Kernkriterium zur Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Taximarktes sind die Konzessionsbewegungen. Im Vordergrund steht hier die Frage nach den Geschäftsaufgaben. In Wuppertal sind aus dieser Sicht (noch) keine zwingenden Anhaltspunkte für eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit zu erkennen:

STADT WUPPERTAL
KONZESSIONSBEWEGUNGEN IM TAXIGEWERBE
2019 - 2020

Jahr	betroffene Genehmigungen			Grund
	Rück-/ Aufgabe	Über-tragung	Entzug / Versa-gung	
2020	-	10	-	Verkauf des Unternehmens
2020	1	-	-	Urkunde abgelaufen
2019	-	1	-	Verkauf des Unternehmens
2019	5	-	-	Urkunde abgelaufen
Summe	**6**	**11**	**-**	

Q: Stadt Wuppertal, Genehmigungsbehörde

- **Umschlagquote**: Seit 2019 wechselten in Wuppertal lediglich 17 Taxigenehmigungen den Besitzer. Das entspricht einer recht niedrigen „Umschlagquote“ von ca. 8%, bezogen auf die aktuelle Taxiflotte (221 Taxis). Zur Einordnung: Auf kritischen deutschen Großstadtmärkten rangiert die Quote dagegen oft zwischen 40% und 50%. Aus dieser Perspektive ist Wuppertal kein problematischer Taximarkt.
- **Übertragungen**: Die Mehrzahl der Wuppertaler Konzessionsbewegungen (11 Genehmigungen) waren zudem Übertragungen, die nicht als Geschäftsaufgaben zu werten.
- **Geschäftsaufgaben / Versagung**: Wie in fast allen regulierten Taximärkten, so spielen auch in Wuppertal „klassische“ Geschäftsaufgaben nur eine untergeordnete Rolle. Aber: 2019 und 2020 sind insgesamt 6 Genehmigungen wegen Ablauf erloschen. Versagung fanden in diesem Zeitraum nicht statt.
- **Befreiung von der Betriebspflicht**: Im Zusammenhang mit der Corona-Krise wurden zahlreiche Genehmigungen informell von der Betriebspflicht befreit.

7 ZUSAMMENFASSUNG UND EMPFEHLUNG

Die Zusammenschau der Untersuchungsergebnisse zeigt, dass die Funktionsfähigkeit des Wuppertaler Taxigewerbes bis zur Corona-Pandemie noch gegeben war, wenngleich eine Reihe von Aspekten bereits in dieser Zeit auf eine Gefährdung hingewiesen haben.

7.1 Zusammenfassende Bewertung

Die Erhebung von Fahrleistung, Erlösen, Kosten und Überschuss konnte erst für die Jahre 2017 bis 2019 erfolgen. Diese zentralen Werte bilden somit die Situation vor der Corona-Pandemie ab, die aber bis heute die Situation dominiert: Mit Hilfe ergänzender Daten wurde versucht, eine Schadensabschätzung für die Krisenjahre 2020 / 2021 vorzunehmen.

7.1.1 Nachfragefaktoren

Die Nachfrage bewegte sich vor der Corona-Pandemie auf etwas überdurchschnittlichem Niveau, das für ein funktionsfähiges Taxigewerbe sprach. Mit der Krise setzte jedoch ein substanzieller Nachfrageeinbruch ein:

- **Faktor Demografie / Urbanität**: Wenig Einfluss hatte die Krise bislang auf die Demografie Wuppertals. Die Bevölkerung war in den letzten Jahren gewachsen, auch wenn das Plus auf eher kaufkraftschwache Migranten aus Krisengebieten zurückging. Das Taxigeschäft konzentriert sich im Wesentlichen auf die schmale urbane Siedlungsachse von Barmen bis Vohwinkel – entlang der namensgebenden Wupper.
- **Faktor Nachfragestruktur**: Mehr als die Hälfte der Taxitouren wurde über (traditionellen) Funk vermittelt. Ein Drittel der Taxinachfrage stammt aus Krankenfahrten. 2020 gingen die „nur“ um rund 8% zurück (in der Spitze um bis zu 43%) und erwiesen sich damit doch als stabilisierender Faktor in der Krise. Radikaler war das Minus (-20%) bei Rechnungsfahrten für Gewerbekunden (in der Spitze -56%). Noch dramatischer dürfte der Rückgang bei den Privatkunden gewesen sein. Privatkunden und Geschäftsleute bestritten 2019 zusammen rund die Hälfte vom Umsatz.

- **Faktor Regionalwirtschaft**: Wuppertal ist eine traditionsreiche Industriestadt. Während sich die wichtige Chemieindustrie auch in der Corona-Krise gut behauptet, hatte die Automobilindustrie schon vor der Corona-Pandemie strukturelle Probleme, die sich in der Krise zugespitzt haben. Daneben hat sich ein mittlerweile bedeutsamer Dienstleistungssektor gebildet. Typisch für traditionelle Industriestädte sind jedoch die mäßige Kaufkraft sowie eine überdurchschnittliche Erwerbslosigkeit.
- **Faktor Reisen, Events und Gastronomie**: Die Pandemie hat in erster Linie Branchen in Mitleidenschaft gezogen, die zu den Hauptnachfrageträgern der Taxis zählen. Dazu gehören der Einzelhandel und – weit wichtiger – die Reisebranche sowie alle Bereiche rund um das Gast- und Veranstaltungsgewerbe. Die Beschränkungen in Folge der Corona-Krise haben zudem fast das gesamte Event-, Kultur- und Freizeitgeschehen zum Erliegen gebracht – einschließlich des Karnevals. Vor der Corona-Krise profitiert Wuppertal zudem vom Messegeschehen in Düsseldorf. Taxis sind zwar nicht unmittelbar von staatlichen Schließungen und Beschränkungen betroffen, leiden aber indirekt unter den Maßnahmen.
- **Faktor Gesundheitswirtschaft**: Zum „Notanker“ wurde die Gesundheitswirtschaft, die auch in der Krise für Nachfrage sorgt – wenngleich viele Behandlungen verschoben wurden. Allerdings hatten sich schon vor der Pandemie die Krankenfahrten von den Taxis zu den Mietwagen verlagert. Die Nachfrage, die vom Impfzentrum am Freudenberg ausgeht, vermag den allgemeinen Nachfrageausfall nicht ansatzweise auszugleichen.
- **Faktor innerstädtischer Verkehr**: Dominierendes innerstädtisches Verkehrsmittel ist der Pkw. In der Pandemie ist das Pendel zudem weiter in Richtung individueller Mobilität ausgeschlagen, wobei die alltäglichen Wege zunehmend auch zu Fuß oder mit dem (E-)Bike erledigt werden. Mit der weitgehenden Einstellung der Schwebebahn hat Wuppertal im Sommer 2020 zudem ein besonderes Problem. Im direkten Wettbewerb mit Taxis steht der planmäßige Busverkehr insbesondere in den Abend- und Nachtstunden. Neue Mobilitätsformen wie Carsharing oder Ridesharing spielen in Wuppertal noch keine Rolle. Und auch der On-Demand-Dienst WSW Cabs ist erst wenige Monate im Einsatz, so dass dessen Verkehrsleistung noch nicht beurteilt werden kann.
- **Faktor Fernverkehr**: Der Schienenverkehr, der im Corona-Jahr 2020 um ca. 39% zurückgegangen ist, beschert Taxis in normalen Zeiten wichtige Nachfrage. Wuppertal ist an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn angeschlossen und bildet zugleich einen bedeutenden regionalen Knotenpunkt für den Regionalverkehr. Fast vollständig zusammengebrochen ist der Flugverkehr auch am Düsseldorfer Airport, für den Wuppertaler Taxis und Mietwagen im Zubringerverkehr im Einsatz waren.

7.1.2 Angebotsfaktoren

Angebotsseitig war das Wuppertaler Gewerbe „vor Corona“ gut aufgestellt, so dass auch aus diesem Blickwinkel keine Gefährdung der Funktionsfähigkeit drohte:

- **Faktor Beschäftigung**: Das Wuppertaler Taxigewerbe ist recht kleinteilig (ca. 1,5 Fzg. / Betrieb), wobei dem Unternehmer noch immer eine wichtige Rolle „hinter dem Steuer“ zukommt. Größer sind dagegen die Mietwagenbetriebe (ca. 4,1 Fzg. / Betrieb). In der Corona-Krise dürfte es allgemein zu einem deutlichen Personalabbau gekommen sein.
- **Faktor Fahrzeuge**: Recht günstig war auch der Fuhrpark – mit einem hohen Neufahrzeuganteil und einem akzeptablen Fahrzeugalter (Ø ca. 4 Jahre).
- **Faktor Finanzierung**: Die Fahrzeuge sind ganz überwiegend kreditfinanziert. Was bislang unkritisch war, wurde in der Krise zur Gefahr: Mit Ausbleiben der Erlöse sind die Raten häufig nicht mehr aufzubringen.
- **Faktor Taxidichte**: Die Zahl der Wuppertaler Taxis ist in den letzten Jahren rückläufig und liegt heute bei 221, was rechnerisch auf eine Taxidichte von 0,61 (Taxis auf 1.000 Einwohner) hinausläuft. Eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit ist aus dieser Perspektive nicht zu erkennen. Die durchschnittliche Taxidichte vergleichbarer Städte liegt bei 0,78.
- **Faktor Taxi-Mietwagendichte**: Weiterhin sind in Wuppertal 102 Mietwagen genehmigt. Mit einer Taxi-Mietwagendichte von 0,89 rangiert die Stadt damit bundesweit ebenfalls am „unteren Ende“ der Skala. Der Durchschnitt vergleichbarer Städte liegt bei 1,19. Auch aus dieser Sicht ist keine Gefährdung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes zu erkennen.
- **Faktor Einsatzzeit**: Professionelle Wuppertaler Taxibetriebe kamen 2019 auf eine eher moderate Wocheneinsatzzeit von ca. 81 Stunden. Hier kommt auch die Kleinteiligkeit der Betriebe zum Tragen. Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist die durchschnittliche Wochenarbeitszeit der Alleinfahrer von ca. 72 Stunden bedenklich. In der Corona-Krise sind die Spät- und Nachtschichten der Taxis fast gänzlich weggebrochen.
- **Faktor Fahrleistung**: Alleinfahrer kamen in Wuppertal auf eine relativ hohe Fahrleistung von rund 62.300 km pro Jahr. Ansonsten ist die Fahrleistung weitgehend branchenüblich. Als besonders leistungsstark zeigten sich die Betriebe mit 2 bis 3 Fahrzeugen – ähnlich wie es auch in anderen Städten zu beobachten ist.
- **Faktor Besetztquote**: Mit ca. 44% bis ca. 47% liegt die Besetztquote im Wuppertaler Taxigewerbe unter dem Branchendurchschnitt. Üblich sind Besetztquoten zwischen ca. 47% und ca. 53%. Weder Fahrleistung noch Besetzquote lassen aber auf eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes schließen.

7.1.3 Betriebswirtschaftliche Faktoren

Die steuerlich erklärten Nettoumsätze professioneller Wuppertaler Taxibetriebe war seit 2016 insgesamt mäßig gestiegen, bewegten sich aber auf einem Niveau, das den Substanzerhalt und ein Arbeiten im Rahmen der geltenden rechtlichen Bestimmungen zuließ. Andererseits waren auch schon vor der Corona-Krise Hinweise auf einen ruinösen Wettbewerb zu beobachten – ein Wettbewerb der Taxis untereinander aber auch ein ruinöser Wettbewerb mit den Mietwagen:

- **Faktor betriebswirtschaftlicher Plausibilität:** Die Prüfung der betriebswirtschaftlichen Plausibilität zeigte, dass ca. 29% der Taxibetriebe mit ca. 26% der Taxifahrzeuge betriebliche und steuerliche Angaben machten, die mit den Gesetzen betriebswirtschaftlicher Logik nicht in Einklang zu bringen sind – ein Hinweis auf Grauwirtschaft. Unter den Mietwagenbetrieben lag der semiprofessionelle Anteil sogar bei ca. 36%. Die Existenz so vieler semiprofessioneller Betriebe deutet auch in Wuppertal auf einen ruinösen Wettbewerb hin, der nicht mit der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in Einklang steht. Damit ist auch das öffentliche Interesse berührt. Allein mit einer mengenmäßigen Beschränkung der Taxigenehmigungen ist diesem Problem nicht abzuhelfen.
- **Faktor semiprofessionelle Betriebe:** Die semiprofessionellen Betriebe wurden für diese Untersuchung *„aus der Wertung“* genommen, um Verzerrungen zu vermeiden. Semiprofessionelle Betriebsführung kann verschiedene Ursachen haben: Verantwortlich können persönliche Einschränkungen des Unternehmers sein, wie beispielsweise Alter oder nachlassende Gesundheit. Häufig muss aber von Verkürzungen bei den Erlösen und Kosten ausgegangen werden – besonders in Betrieben mit Mitarbeitern.
- **Faktor Erlöse**: Im Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019 erzielten professionelle Wuppertaler Taxis mit angestelltem Fahrpersonal Nettoerlöse von rund 76.600 € pro Fahrzeug – mehr als z.B. in Aachen oder Essen (rund 71.500 €). Professionelle Alleinfahrer kamen in Wuppertal mit ca. 69.000 € auf überdurchschnittliche Erlöse. Günstig waren zudem die Erlöse von 1-Fahrzeugbetrieben mit Mitarbeitern (ca. 74.500 €). Die besten Umsätze fuhren jedoch Betriebe mit 2 bis 3 Taxis ein. Auch anderenorts zeigt sich dieser Betriebstyp als besonders leistungsfähig. Professionelle Mietwagen kamen dagegen auf knapp 67.000 €. Mit angeblich ca. 43.000 € Jahreserlös arbeiteten Semiprofessionelle jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität.

- **Faktor BVTM-Referenzwert**: Die Mustererlöse, die jährlich vom Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. (BVTM, ehemals BZP) zur Verfügung gestellt werden, stellen aus Gutachtersicht die absolute Untergrenze dar, zu der ein Alleinfahrertaxi noch betriebswirtschaftlich sinnvoll betrieben werden kann. Der Verband geht 2017 bis 2019 für einen städtischen Alleinfahrerbetrieb von durchschnittlich **ca. 49.800 €** Jahreserlös (netto) aus.[34] Die von professionellen Wuppertaler Alleinfahrern erzielten Jahreserlöse (Ø 69.000 €) überstiegen den Referenzwert erheblich. Auch aus dieser Perspektive arbeitete das professionelle Wuppertaler Taxigewerbe vor der Corona-Krise im unproblematischen Bereich.
- **Faktor Kilometererlöse**: Auf vertretbarem Niveau bewegen sich auch die Kilometererlöse: Im mehrjährigen Mittel fahren professionelle Taxis in Wuppertal Nettoerlöse von **1,12 € / km** ein – 2019 zuletzt **1,16 € / km**. Semiprofessionelle Taxis und Mietwagen kamen dagegen auf lediglich **0,86 € / km**. Würde die Taxis ausschließlich betrieblich eingesetzt (d.h. ohne die übliche Privatnutzung) und würden die Touren – was z.B. bei Krankenfahrten oder bei Fahrten außerhalb des Pflichtfahrgebietes nicht erforderlich ist – stets mit eingeschaltetem Taxameter gefahren, so erlaubt der aktuelle Wuppertaler Taxitarif **ca. 1,21 € / km** in der Hauptverkehrszeit bzw. **ca. 1,28 € / km** nachts sowie an Sonn- und Feiertagen.[35]
- **Faktor Gesamtkosten**: Professionelle Wuppertaler Taxibetriebe arbeiteten auf gehobenem Kostenniveau von durchschnittlich ca. 54.800 € pro Fahrzeug, wobei sich die Aufwendungen stark nach Betriebstyp unterscheiden. Professionelle Mietwagen wirtschafteten zu etwas höheren Kosten (ca. 57.100 €) als Taxis.
- **Faktor Kostenstruktur**: Leicht rückläufig waren bis 2019 die Fixkosten größerer Betriebe. Ein Grund: Bundesweit zeigten gerade solche Betriebe eine wachsende Zurückhaltung bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen – u.a. als Folge des „Dieselskandals“. Leicht gestiegen waren seit 2016 die Fahrzeugkosten sowie die Personalkosten, die bei Mehrwagenbetrieben 2019 nur bei rund 33.000 € pro Fahrzeug lagen – ähnlich wie bei den Mietwagenbetrieben. Problematisch sind jedoch die deutlich zu geringen (steuerlich gemeldeten) Personalkosten semiprofessioneller Betriebe von 8.700 €. Die deutlich zu niedrigen Personalkosten weisen hier auf einen **ruinösen Wettbewerb** hin**.**
- **Faktor Überschuss**: Günstig war jedoch die Gewinnsituation: Im Durchschnitt erwirtschafteten professionelle Betriebe einen Überschuss von immerhin ca. 21.800 € pro Taxi. Alleinfahrer erzielten sogar durchschnittlich ca. 35.250 € pro Jahr (zuletzt 2019: ca. 38.300 €). Damit arbeiteten sie deutlich über dem BVTM-Referenzwert von ca. 26.600 € – jener Wert, der aus Gutachtersicht das äußerste Minimum darstellt.

[34] Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V., Geschäftsbericht 2018 / 2019.
[35] Taxitypischer Einsatz: 50% Besetztquote; durchschnittliche Tourenlänge 6 km, keine Wartezeit, gemäß „Rechtsverordnung über die Festsetzung von Beförderungsentgelten und Beförderungsbedingungen für die von der Stadt Wuppertal … zugelassenen Taxen (Taxentarif) …, aktuelle Fassung gültig ab 01.01.2019.

7.1.4 Faktor Konzessionsbewegungen

In den letzten Jahren kam es im Wuppertaler Taxigewerbe nur zu vereinzelten Konzessionsbewegungen. Während in anderen Großstädten in wenigen Jahren häufig selten mehr als die Hälfte der Genehmigungen den Besitzer wechselten, ist das Geschehen in Wuppertal überschaubar. Ein Beleg für den Verlust oder die Bedrohung der Funktionsfähigkeit war vor der Corona-Krise nicht zu erkennen:

- **Faktor Geschäftsaufgaben:** Geschäftsaufgaben im engeren Sinne haben in den letzten Jahren in Wuppertal nicht stattgefunden. In zwei Fällen mit zusammen 6 Genehmigungen wurde die rechtzeitige Wiedererteilung der Konzession von den Unternehmern (selbst) versäumt.
- **Faktor Übertragungen:** Übertragungen sind keine Geschäftsaufgaben, Umfang und Art der Unternehmensverkäufe können aber Aufschluss über Marktstörungen geben. Seit 2018 wurde lediglich 2 Betriebe mit 11 Genehmigungen übertragen – ein Bruchteil dessen, was in vergleichbaren Großstädten regelmäßig zu beobachten ist.

7.2 Existenz- und Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes

Zentrale Aufgabenstellung der Untersuchung war die Frage nach der Funktionsfähigkeit des Wuppertaler Taxigewerbes. Es lagen und liegen zahlreiche Konzessionsanträge zur Entscheidung vor. Fast zeitgleich mit der Auftragserteilung im Frühjahr 2020 veränderte sich das Marktumfeld durch die Corona-Krise jedoch grundlegend.

Seit November 2020 durchläuft Deutschland weitere Infektionswellen. Vor Weihnachten und im April 2021 erlebte Wuppertal weitere Höhepunkte der Pandemie, die seit Mai deutlich abgeebbt ist – ähnlich wie auch im Vorjahr. Im Taxigewerbe ist mittlerweile eine Zeit „vor Corona“ und eine Zeit „seit Corona“ entstanden. Ging es bis zur Pandemie um die Funktionsfähigkeit, so geht es nun um die Existenzfähigkeit des Gewerbes. Ob und wann es zu einer „neuen Normalität“ kommt, ist noch nicht abzusehen, auch wenn die Infektionszahlen aktuell deutlich sinken.

Daher sollten derzeit zwei Bewertungsmaßstäbe gelten: der Maßstab der Funktionsfähigkeit und der Maßstab der Existenzfähigkeit – so wie es vor der Gesetzesnovelle von 1983 noch explizit im PBefG vorgesehen war. Das Kriterium „Existenzfähigkeit“ hat nach wie vor Bedeutung: Die 1987 – also nach der damaligen PBefG-Novelle – vom Bund-Länder-Fachausschuss (BLFA) erarbeiteten „*Allgemeinen Grundsätze zur Durchführung und Neuregelung des Taxi- und Mietwagenverkehrs*“ führten aus:

> *„Der Begriff ‚Funktionsfähigkeit` schließt die Existenzfähigkeit mit ein. Die Grenze der Funktionsfähigkeit ist im Allgemeinen eher erreicht als die Grenze der Existenzbedrohung. Der Begriff ‚Existenzfähigkeit` stellt nicht allein auf die wirtschaftliche Lage des örtlichen Taxigewerbes, sondern auch auf die ausreichende und ordnungsgemäße Bedienung des Taxenverkehrs als Teil des öffentlichen Verkehrs ab.“* [36]

Auch die Rechtsprechung geht nach wie vor vom Kriterium Existenzgefährdung aus.[37]

[36] BLFA Straßenverkehr, „Allgemeinen Grundsätze zur Durchführung und Neuregelung des Taxi- und Mietwagenverkehrs“, Mai 1987.
[37] Siehe z.B. den Beschluss des OVG NRW v. 27.08.2019, 13 A 196/18.

Woran ist die Existenzgefährdung zu messen? Eine solche Gefahr hatte seit Inkrafttreten des modernen PBefG im Jahre 1961 noch nicht bestanden, so dass auch (fast) keine einschlägige Rechtsprechung existiert. Aktuell liegt jedoch die Entscheidung des VG Frankfurt vor, die auch auf die Situation des Frankfurter Taxigewerbes in Zeiten der Existenzgefährdung durch die Corona-Pandemie abstellt.[38]

Frühe PBefG-Kommentare verbanden noch eine konkrete Vorstellung mit dem Begriff der „Existenzbedrohung“:

> *„Eine Existenzbedrohung erfasst die Mitglieder eines Gewerbes in der Regel nicht einheitlich, sondern die nach ihren persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen schwächeren Mitglieder rascher als die stärkeren. Von einer Bedrohung des gesamten Gewerbes wird man sprechen können, wenn 10% oder mehr der Gewerbetreibenden mit der beabsichtigten Vermehrung der Zulassungen ihre Existenzgrundlage verlieren werden.“* [39]

Bei dem allgemeinen massiven Nachfrageeinbruch von wahrscheinlich mehr ca. 45% sind praktisch alle, d.h. wesentlich mehr als nur 10% der Taxibetriebe, in ihrer Existenz gefährdet – auch ohne, dass es einer „*Vermehrung der Zulassungen*“ bedarf.

In diesem Sinne ist eine **ordnungsgemäße Bedienung** zurzeit kaum noch zu gewährleisten – zumindest nicht für Mitarbeiterbetriebe. Der seit 2015 geltende gesetzliche Mindestlohn ist als Stundenlohn definiert. Der dafür erforderliche Stundenerlös ist zurzeit aber nicht zu realisieren.

[38] VG Frankfurt 4 K 4018/17.F. Der Antrag auf Erteilung einer Taxikonzession wurde im Oktober 2020 mit Verweis auf die Pandemie-bedingte Gefährdung des Taxigewerbes am Tage der Verhandlung abgelehnt.
[39] Richard Sigl, Handkommentar zum Personenbeförderungsgesetz vom 21.03.1960, Berlin 1962.

7.3 Objektive Zulassungskriterien

Die Mengenbegrenzung im Taxigewerbe bildet einen erheblichen Eingriff in das individuelle Grundrecht auf Berufsfreiheit. Somit sollte man sich verdeutlichen, welcher Zustand im Sinne des öffentlichen Verkehrsinteresses anzustreben bzw. zu verhindern ist. Orientierung gibt nach wie vor die Grundsatzentscheidung des BVerfG aus 1960, die bis heute maßgeblich für das moderne PBefG ist.[40]

- **Ergänzung zum ÖPNV**: Das Taxi ist Teil der allgemeinen Daseinsvorsorge und nimmt somit eine durch keinen anderen Verkehrsträger zu ersetzende Ergänzungsfunktion im Rahmen des ÖPNV wahr. Dieser Funktion verdankt es seinen Status als schützenswertes „überragend wichtiges Gemeinschaftsgut". Es besteht somit ein öffentliches Verkehrsinteresse an einer ordnungsgemäßen und verlässlichen Taxiversorgung.
- **Ruinöser Wettbewerb durch semiprofessionelle Taxis**: Im öffentlichen Verkehrsinteresse soll ein „ruinöser Wettbewerb“ verhindert werden, der Existenz- und Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes bedroht. Das BVerfG führt aus, dass als „*ernste Gefahr im Wesentlichen nur übrig bleib[t], daß das Droschkengewerbe selbst bei unkontrolliertem Eindringen neuer Unternehmen durch Übersetzung und ruinösen Wettbewerb in seiner Existenz bedroht*“ wird.
- **Ruinöser Wettbewerb durch Mietwagen**: Bedeutsam ist, dass viele Mietwagen ebenfalls jenseits der wirtschaftlichen Plausibilität arbeiten. Auch in Wuppertal bilden Taxi und Mietwagen ein weit überschneidendes Marktgeschehen und stehen damit in unmittelbarer Konkurrenz. Aus Sicht des BVerfG war 1960 an diesen Wettbewerb noch nicht zu denken. Nach damaliger Auffassung bedienten Mietwagen lediglich ein „Luxusbedürfnis". U.a. mit der Einführung der (schwer kontrollierbaren) Rückkehrpflicht hat der Gesetzgeber 1983 versucht, den seit den 1970er Jahren wachsenden ruinösen Wettbewerb durch taxiähnliche Mietwagen (sogenannte Minicars) einzudämmen.
- **Kein Konkurrenzschutz**: Eine Regulierung der Taxizahlen hat das verfassungsmäßige Recht möglicher Bewerber auf freie Berufsausübung zu berücksichtigen. Dazu führt das BVerfG aus: „*Lediglich eine Vorschrift, die gerade nur die aus einer Übersetzung im Droschkengewerbe drohenden Gefahren bekämpfen und nicht darüber hinaus einen umfassenden Konkurrenzschutz schaffen würde, könnte gegenüber Art. 12 Abs. 1 GG Bestand*“ haben.

[40] Beschluss des Bundesverfassungsgerichts v. 8. Juni 1960 (BVerfG 1 BvL 53/55, 16, 31, 53/56, 7, 18, 24/57).

- **Keine Bedürfnisprüfung**: Unzulässig ist besonders eine restriktive Bedürfnisprüfung, wie sie in der Anfangszeit der Bundesrepublik noch zulässig war[41]. Schon das BVerfG warnte 1960 vor einer Hintertür-Argumentation, die künftig eine „*unzulässige Bedürfnisprüfung… auf dem Wege über die Prüfung der öffentlichen Verkehrsinteressen*“ fortsetzt.
- **Keine Planungs- und Gestaltungsaufgabe**: Unzulässig ist weiterhin eine behördliche Argumentation, die die Festlegung der Konzessionszahl als Aufgabe der „*wirtschafts- und verkehrspolitischen Planung und Gestaltung*" begreift. Das führt immer wieder zu Missverständnissen in Verwaltungen, die quasi „von Haus aus“ auf Planung und Gestaltung ausgerichtet sind. Während beispielsweise der öffentliche Nahverkehr selbstverständlich Gegenstand der verkehrspolitischen Planung und Gestaltung ist, bleibt der Taxiverkehr davon (weitgehend) ausgenommen. Obwohl unter dem Dach des PBefG vereint, stehen Linienverkehr und Gelegenheitsverkehr in unterschiedlicher Tradition.[42]
- **Geltung des Grundrechts**: Das Grundrecht auf freie Berufsausübung ist zudem deutschen Staatsbürgern vorbehalten ist – ähnlich wie das aktive Wahlrecht. In seinem „UBER Black-Urteil“ vom 13. Dez. 2018 (I ZR 3/16) hat der BGH klargestellt: *„Grundrechtsträger gemäß Art. 12 GG sind grundsätzlich nur Deutsche“*. Lediglich Unternehmer aus EU-Staaten sind *„weitgehend deutschen Staatsangehörigen gleichgestellt“.*

Die folgenden Empfehlungen zielen zunächst auf die „objektiven Zulassungskriterien“. Auf die „subjektiven Zulassungskriterien“ wird im folgenden Abschnitt eingegangen. Zurzeit liegt der Stadt Wuppertal Anträge für 52 Taxigenehmigungen vor – ganz überwiegend (40) von Neubewerbern.

[41] § 9 Abs. 2 Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande v. 1934: „*Die Genehmigung ist zu versagen, wenn kein Bedürfnis vorliegt.“* In der Fassung von Sept. 1955 hieß es leicht abgemildert: *„Die Genehmigung darf … nicht erteilt werden, wenn der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann.“* (Bundesgesetzblatt, Teil I v. 13.09.1955).

[42] Während der **Linienverkehr** immer schon Gegenstand staatlicher Planung war (früher hauptsächlich durch Reichspost und Reichsbahn), unterlag der **Gelegenheitsverkehr** *(mit „Wagen aller Art, Gondeln, Sänften, Pferde und andere Transportmittel sowie das Gewerbe derjenigen Personen, welche auf öffentlichen Straßen oder Plätzen ihre Dienste anbieten“*) ursprünglich der recht liberalen Reichsgewerbeordnung. Das Gewerbe bedurfte zwar der Genehmigung, war an festgelegte Entgelte („Polizeiliche Taxen“) gebunden, stand ansonsten aber unter dem Vorzeichen der Gewerbefreiheit.

- **Maßstab Funktionsfähigkeit:** Nach einer außergewöhnlich langen konjunkturellen Hochphase und einem deutlichen Bevölkerungsplus war die Funktionsfähigkeit des Wuppertaler Taxigewerbes vor der Corona-Pandemie grundsätzlich noch gegeben. Eine Gefährdung ging jedoch von der großen Zahl semiprofessioneller Betriebe aus, die auf einen ruinösen Wettbewerb hinwiesen – aus den Reihen des Taxigewerbes selbst sowie aus dem örtlichen Mietwagengewerbe. Dem standen bis zum Frühjahr 2020 grundsätzlich **positive** konjunkturelle Aussichten gegenüber. Wuppertal war (und ist) eine Großstadt, die dem örtlichen Taxigewerbe (normalerweise) ein Auskommen sicherte. Neue Anbieter wie UBER oder Free Now Ride fahren in Köln, Essen oder Düsseldorf – nicht aber in Wuppertal. Vor der Corona-Krise wäre somit eine **10%ige Aufstockung** der bislang 221 Taxis um **22 Genehmigungen** vertretbar gewesen. Damit hätte die Stadt eine Taxidichte von 0,67 erreicht und läge immer noch unter dem Durchschnitt vergleichbarer Städte (Ø 0,78). Die Zahl der Mietwagen (102 / Taxi-Mietwagendichte: 0,89) belegt zudem eine Nachfrage, die nicht vom Taxigewerbe abgedeckt wurde. Aber: Die Genehmigung aller 52 Anträge hätte auch schon vor der Corona-Krise unausweichlich zum nachhaltigen Verlust der Funktionsfähigkeit geführt.
- **Maßstab Existenzfähigkeit:** In der aktuellen Corona-Krise ist das Wuppertaler Taxigewerbe nunmehr in seiner Existenz gefährdet, so dass jede zusätzliche Genehmigung mit Sicherheit zu einer weiteren Aushöhlung der wirtschaftlichen Existenzfähigkeit des Taxigewerbes führt. Daher wird empfohlen, zunächst keine neuen Genehmigungen zu erteilen und Genehmigungen einzubehalten, sofern diese in nächster Zeit an die Stadt zurückfallen.

Wie lange wird der existenzbedrohende wirtschaftliche Ausnahmezustand andauern? Alle Prognosen deuten auf eine längere Durststrecke hin. Andererseits geben seit Mai 2021 rapide sinkende Inzidenzzahlen wieder Anlass zur Hoffnung. Damit stellt sich die Frage, ab welchem Zeitpunkt wieder von einer annähernd „normalen“ Marktsituation, einer „neuen Normalität“ ausgegangen werden kann?

Hier erscheint folgendes Vorgehen vertretbar: Den konkretesten Maßstab bieten in diesem Zusammenhang die Vermittlungszahlen der Wuppertaler Taxizentrale, die mehr als die Hälfte der örtlichen Touren vermittelt – eine gut messbare Größe. Im Jahr vor der Coronakrise gingen ca. 8% der Krankenfahrten und ca. 20% der Touren für gewerbliche Rechnungskunden zurück. Insgesamt war 2020 bei den Rechnungstouren ein Minus von ca. 13% zu verbuchen. Sobald an 6 aufeinanderfolgenden Monaten das Aufkommen von 2019 erreicht wird, kann nach Einschätzung des Gutachters erneut von einer weitgehenden Normalisierung ausgegangen werden.

7.4 Subjektive Zulassungskriterien

Die Existenz- und Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes wird auch in Wuppertal grundsätzlich durch das Problem (teils) irregulär arbeitender Taxis und Mietwagen beeinträchtigt. Daher ist ein übergreifender Ansatz erforderlich, der beide Formen des Gelegenheitsverkehrs einschließt.

Die Mietwagen arbeiten häufig zu Preisen weit unter dem Taxitarif – mit erheblichen Folgen für die Wettbewerbsfähigkeit der Taxis. Gemessen am amtlichen Taxitarif stark rabattierte Preise sind häufig Dumpingpreise, die die Einhaltung von Steuer-, Sozialversicherungs- und Personenbeförderungsrecht häufig ausschließen. Der Gesetzgeber hat das Problem erkannt: Das neue PBefG-Novelle (neu: § 51a Abs. 1 PBefG) sieht daher Mindestbeförderungsentgelte auch für Mietwagen vor.

Eine rechtliche Möglichkeit zur Steuerung des **quantitativen Angebotes** – so wie es im Taxigewerbe grundsätzlich möglich ist – wird es im neuen PBefG für das Mietwagengewerbe (wahrscheinlich) nicht geben. Dennoch besitzen die Genehmigungsbehörden schon heute effektive Instrumente für eine **qualitative Aufsicht** über das Taxi- und das Mietwagengewerbe.

In diesem Zusammenhang hat die Hamburger Genehmigungsbehörde 2006 eine erfolgreiche Praxis bei der Wiedererteilung von Konzessionen eingeführt, die sich konsequent auf § 13 Abs. 1 PBefG i. V. m. § 1 und § 2 PBZugV (persönliche Zuverlässigkeit / finanzielle Leistungsfähigkeit) stützt. Das Prüfungsverfahren hat sich zu einem effektiven Instrument der qualitativen Aufsicht entwickelt, das sowohl im Taxi- als auch im Mietwagengewerbe zum Einsatz kommen kann. Mittlerweile haben andere Genehmigungsbehörden (z. B. die Städte Bielefeld, Stuttgart, Karlsruhe, Wiesbaden, Mainz, Dresden Eschborn, Kaiserslautern, Frankenthal, Ludwigshafen) das Verfahren erfolgreich adaptiert:

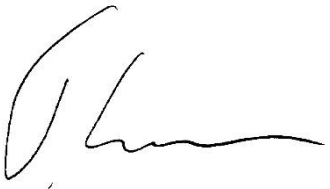
- **Prüfung bei Erst- und Wiedererteilung:** Taxi- und Mietwagenunternehmer werden alle 5 Jahre u.a. auf ihre persönliche Zuverlässigkeit geprüft. Bei der Prüfung nach dem Hamburger Modell werden die Konzessionen von Betrieben ohne plausible Angaben nicht mehr bzw. nur noch unter Auflagen wiedererteilt. Anhaltspunkte für Verstöße gegen Steuer- und Sozialversicherungsbestimmungen ergeben sich z.B. bei unplausibel niedrigen Erlösen oder Personalkosten. Das Verfahren lässt sich auch anlässlich der Ersterteilung anwenden, sofern der Antragsteller eine Vorgeschichte als Taxi- oder Mietwagenunternehmer hat.
- **Prüfung des Mietwagengewerbes:** Zudem wird empfohlen, auch bei der (Wieder-)Erteilung von Mietwagengenehmigungen auf betriebswirtschaftliche Plausibilität und auf Einhaltung abgaben-, sozialversicherungsrechtlicher Pflichten sowie der Pflichten aus dem PBefG zu achten.
- **Unbedenklichkeitsbescheinigungen (UBs):** Allein die Vorlage von UBs reicht für eine sachgemäße Beurteilung der persönlichen Zuverlässigkeit nicht aus, weil die Bescheinigungen der Finanzverwaltung in der Regel nur Auskunft über die Pünktlichkeit der Zahlungen und der Erklärungen geben – sehr selten aber über steuerliche Verstöße. Auch die von den Stadt- und Gemeindekassen ausgestellten UBs über die Entrichtung kommunaler Steuern sind weitgehend wertlos: Kaum ein Taxi- oder Mietwagenbetrieb zahlt heute noch kommunale Gewerbesteuer. Wenig belastbar sind auch die UBs der Krankenkassen, die schon seit 1999 keine eigene Prüfungsbefugnis mehr haben und daher nur noch die Pünktlichkeit der Zahlung bescheinigen können. Die faktische Delegation der Prüfungsverantwortung auf die Finanzverwaltung, die Gemeindekasse und auf die Sozialversicherungsträger ist wenig sachgerecht und führt letztendlich zu einer Delegation der Verantwortung „ins Blaue“.
- **Prüfungsdichte Finanzverwaltung:** Die problematische Situation im Taxi- und Mietwagengewerbe ist mutmaßlich auch Folge der geringen Prüfungsdichte der Finanzämter: Die meisten Betriebe sind im steuerlichen Sinne Kleinstbetriebe. Deren statistische Prüfungswahrscheinlichkeit liegt bei jährlich 1,1%.[43] Irreguläre Betriebe können also mit hoher Wahrscheinlichkeit darauf bauen, unentdeckt zu bleiben.
- **PBefG-Novelle:** Die aktuelle Novelle des PBefG sieht u.a. die Einführung neuer Verkehrsformen (gebündelter Bedarfsverkehr / Linienbedarfsverkehr) vor.[44] Es sollte geprüft werden, ob Taxis und Mietwagen künftig stärker in den ÖPNV eingebunden werden können, um Einbußen in anderen Bereichen zumindest teilweise auszugleichen.

[43] Bundesministerium der Finanzen, Ergebnisse der steuerlichen Betriebsprüfung 2018.
[44] Siehe VDV-PBefG-Textfassung nach Zustimmungsbeschluss des Bundesrats vom 26.03.2021. Zu den Änderungen siehe auch Bundesgesetzblatt Teil I 2021 Nr. 19 vom 27.04.2021.

7.5 Evaluation

Nach einer angemessenen Frist von ca. 3 bis 4 Jahren sollte die Entwicklung des örtlichen Taximarktes erneut untersucht werden, um die Folgen der Corona-Krise und die Auswirkungen der PBefG-Novelle zu evaluieren und gegebenenfalls erforderliche Nachbesserungsschritte einzuleiten.

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



Th. Krause

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