

**TAXI**

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



Landeshauptstadt  
**Mainz**

Landeshauptstadt Mainz  
Verkehrsüberwachungsamt

Dezember 2014

**LINNE+KRAUSE**  
Marketing-Forschung

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

**Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>3</b>
1.1	Aufgabenstellung.....	3
1.2	Methodik .....	5
1.3	Problem Schattenwirtschaft.....	7
<b>2</b>	<b>Nachfragesituation</b> .....	<b>9</b>
2.1	Nachfragefaktor Vermittlungsaufkommen.....	9
2.2	Nachfragefaktor Kundenstruktur.....	12
2.3	Nachfragefaktor Demografie .....	14
2.4	Nachfragefaktor Konjunktur.....	16
2.5	Nachfragefaktor Regionalwirtschaft .....	17
2.5.1	Langfristige Entwicklung .....	18
2.5.2	Nachfragefaktor Gesundheitswirtschaft.....	21
2.5.3	Nachfragefaktor Tagungen und Kongresse.....	22
2.5.4	Nachfragefaktor Tourismus, Gastronomie, Kultur und Freizeit .....	23
2.5.5	Nachfragefaktor Arbeitsmarkt .....	25
2.5.6	Nachfragefaktor Kaufkraft.....	26
2.5.7	Nachfragefaktor Verkehr.....	27
<b>3</b>	<b>Angebotsituation</b> .....	<b>30</b>
3.1	Angebotsfaktor Beschäftigte.....	30
3.2	Angebotsfaktor Fahrzeuge .....	32
3.3	Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte.....	36
3.4	Angebotsfaktor Einsatzzeit .....	40
3.5	Angebotsfaktor Fahrleistung .....	44
<b>4</b>	<b>Umsatz, Kosten, Überschuss und Altersvorsorge</b> .....	<b>47</b>
4.1	Umsatz.....	47
4.2	Kosten.....	52
4.3	Überschuss .....	58
4.4	Altersvorsorge.....	61
<b>5</b>	<b>Geschäftsaufgaben und Konzessionsbewegungen</b> .....	<b>62</b>
<b>6</b>	<b>Empfehlungen</b> .....	<b>63</b>
6.1	Zusammenfassende Bewertung.....	63
6.1.1	Nachfragefaktoren.....	63
6.1.2	Angebotsfaktoren .....	66
6.1.3	Betriebswirtschaftliche Faktoren und Geschäftsaufgaben .....	68
6.2	Handlungsempfehlungen.....	70
6.2.1	Stabilisierung der Funktionsfähigkeit .....	70
6.2.2	Evaluation.....	72

## 1 EINLEITUNG

### 1.1 Aufgabenstellung

Im September 2013 beauftragte der **Landeshauptstadt Mainz** die Fa. Linne + Krause aus Hamburg mit der Erstellung eines Gutachtens über die **Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes** gemäß § 13 Abs. 4 PBefG.

In Mainz stellt sich zurzeit die Frage nach der **Marktregulierung** auch im Zusammenhang mit aktuellen **Verfahren vor dem Verwaltungsgericht**.

Vor einer Zulassungsbegrenzung sieht der Gesetzgeber eine Prüfung der Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes vor. Das Hauptaugenmerk der Untersuchung liegt auf der Ermittlung der Höchstzahl der im Mainz **zuzulassenden Taxikonzessionen**. 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.

- **Bundesverwaltungsgericht:** Das schließt eine Argumentation im Sinne eines *„Konkurrenzschutzes“* oder *„einer Gewährleistung der wirtschaftlichen Grundlage des örtlichen Taxigewerbes“* aus. Maßgeblich sind in dieser Hinsicht drei Urteile des Bundesverwaltungsgerichts aus den Jahren 1981 (BVerwG 7 C 57.79), 1988 (BVerwG 7 C 94.86) und 1989 (BVerwG 7 C 44 und 45.88), die im Januar 2008 noch einmal bekräftigt wurden (BVerwG 3 B 77.07). Insbesondere das Urteil aus dem Jahre 1988 enthält recht konkrete Vorgaben. Mit Blick auf die Methodik stellt das BVerwG drei essentielle Gebote auf: *„vollständige Ermittlung“*, *„zutreffende Ermittlung“* und *„nicht offensichtlich fehlerhafte Prognose“*. Die prognostische Entscheidung der Genehmigungsbehörde muss sich an diesen Maßstäben messen lassen.

- **Verwaltungsgerichte:** In den letzten Jahren haben die Verwaltungsgerichte eine Rechtsprechung entwickelt, die sich eng an den Vorgaben des BVerwG orientiert, in immer stärkerem Maße jedoch den Aspekt der Berufsfreiheit betont. In erster Linie sind hier die Urteile und Beschlüsse des OVG Schleswig-Holstein (4 L 147/91 zu Lübeck und 3 A 74/07 zum Kreis Stormarn), OVG Berlin (OVG 1 SN 15.99), OVG-NRW (13 A 1417/05 zu Düsseldorf und 13 A 3388/03 zum Rhein-Sieg-Kreis) und OVG-Rheinland-Pfalz (7 A 11567/03.OVG zu Koblenz und (4 K 329/06.KO zum Rhein-Hunsrück-Kreis) zu nennen. Aus Baden – Württemberg liegt die aktuelle Entscheidung des Verwaltungsgerichts Stuttgart v. 10. April 2014 vor (8 K 658/12), die die Position der Landeshauptstadt bestätigt. Von Bedeutung ist weiterhin das zwischenzeitlich aufgehobene Urteil des Verwaltungsgerichts Köln v. 3. Juni 2013 (18 K 6314/11), das eine grundsätzliche Kritik an dem Verfahren der Konzessionsbeschränkung beinhaltet.

Im August 2014 lagen der Landeshauptstadt Mainz insgesamt 57 Anträge auf Erteilung einer Konzession (Fahrzeuge) vor. Davon stammen

- **Altbewerber:** 17 Anträge von Bewerbern, die bereits ein Taxigewerbe in Mainz betreiben und
- **Neubewerber:** 40 Anträge von (zukünftigen) Unternehmern, die bislang noch nicht mit eigener Konzession im Taxigewerbe der Stadt aktiv sind.

## 1.2 Methodik

Bei der Untersuchung der **Funktionsfähigkeit** stehen insbesondere die folgenden Aspekte im Mittelpunkt:

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

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

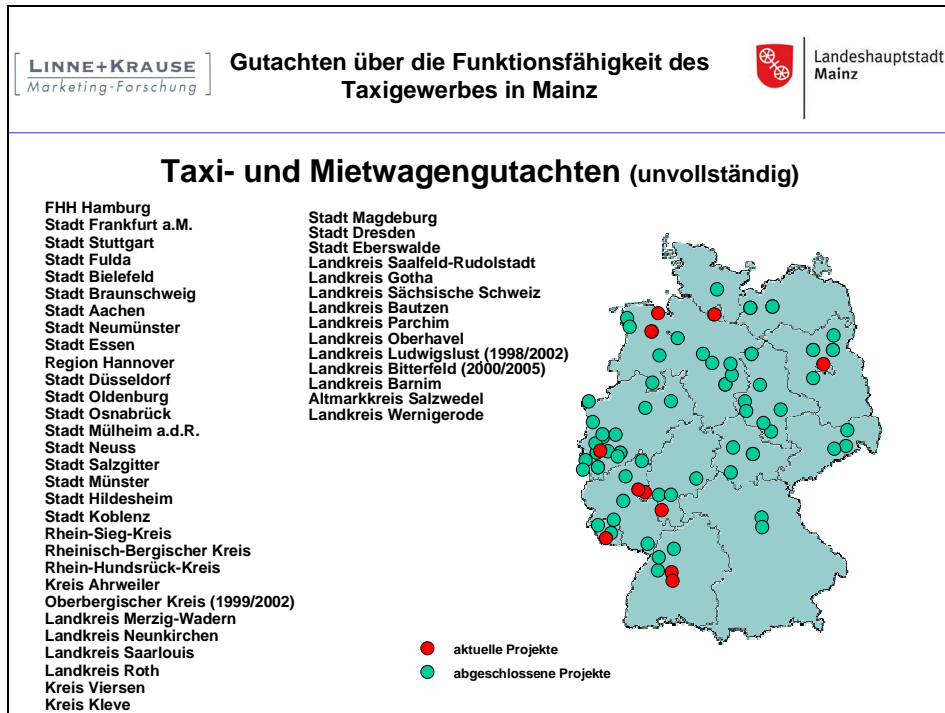
- Erhebung der **betriebswirtschaftlichen** Daten und
- Erhebung der **regionalwirtschaftlichen** Rahmendaten.

Die Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten fand in der Zeit von Oktober 2013 bis Februar 2014 statt. Dabei wurde mit einer geschichteten Stichprobe gearbeitet:

- **Stichprobe Einfahrzeugbetriebe:** Die Mehrheit der Mainzer Taxibetriebe bilden die ca. 140 Einfahrzeugbetriebe. Erfahrungsgemäß handelt es sich dabei um eine relativ homogene Gruppe, die eine stichprobenartige Erhebung rechtfertigt. Bei einer Grundgesamtheit von  $N=140$  Einfahrzeugbetrieben erlaubt eine **Stichprobe von  $n=70$**  ein repräsentatives Ergebnis mit einem vertretbaren methodischen Fehler. Die Stichprobe wurde zufallsgesteuert gezogen.
- **Vollerhebung Mehrwagenbetriebe:** Die **27 Mehrfahrzeugbetriebe** bilden dagegen eine sehr heterogene Gruppe, so dass hier mit einer Vollerhebung gearbeitet wurde.

Bei Abschluss des Projektes hatten 100% der Betriebe ihren Erhebungsbogen eingereicht. Damit darf die Untersuchung beanspruchen, ein **authentisches Bild** der Situation des Taxigewerbes in Mainz zu geben.

Ziel der Erhebung war es, insbesondere die betriebswirtschaftliche Situation des Gewerbes zu erfassen. Ein zuvor in **ca. 80 Städten und Kreisen** erfolgreich eingesetztes Erhebungsdesign wurde hierfür auf die Gegebenheiten der Landeshauptstadt Mainz angepasst.



Die eingereichten Daten waren in relativ guter formaler Qualität. In vielen Fällen mussten die Taxiunternehmer jedoch aufgefordert werden, Daten nachzuliefern oder zu erläutern. In aller Regel wurden dazu die steuerlichen Unterlagen (GuV, EAÜ, BWA) angefordert.

Rücklaufkontrolle, Überprüfung und Klärung der Datensätze nahmen weit **mehr als die Hälfte** der für dieses Gutachten aufgewandten Zeit in Anspruch.

### 1.3 Problem Schattenwirtschaft

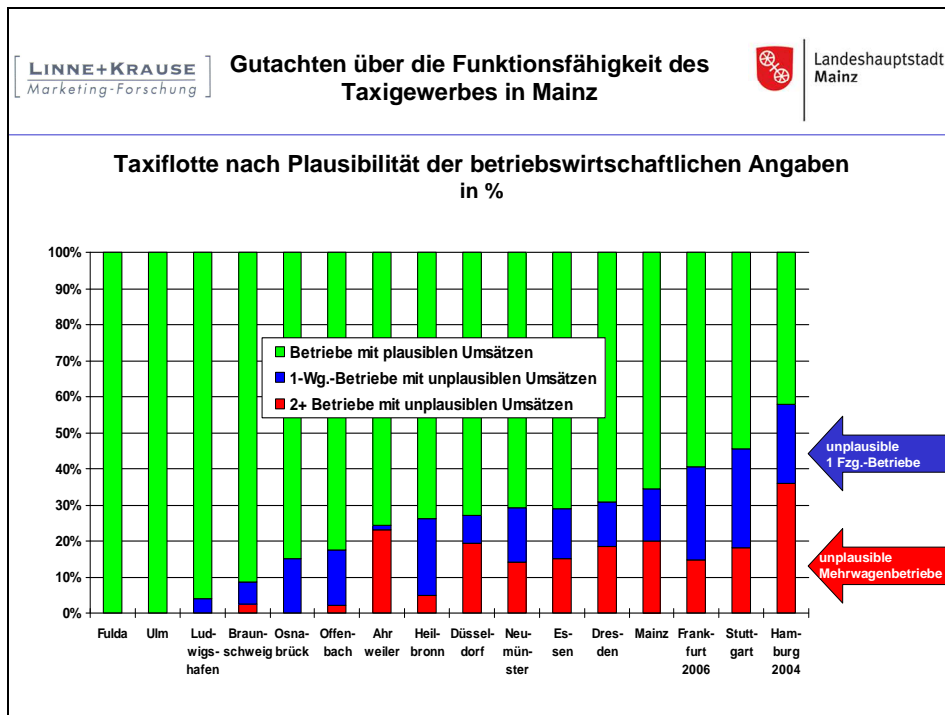
Für das Taxigewerbe gilt: Nur wenige Branchen lassen dem Unternehmer so weite Spielräume zum „**kreativen**“ Umgang mit Umsatz, Kosten und Gewinn. Der im November 2001 durch die Arbeitsgruppe des Bund-Länder-Fachausschusses Straßenpersonenverkehr vorgelegte Bericht über die „**Illegale Beschäftigung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

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

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

Um Verzerrungen bei den Ergebnissen zu begrenzen, wurden die von den Unternehmern vorgelegten steuerlichen und betrieblichen Angaben einem betriebswirtschaftlichen Plausibilitätstest unterzogen. Dabei wurden alle eingehenden Erhebungsbogen und sämtliche Einzeldaten mit Hilfe eines bewährten betriebswirtschaftlichen Analyseprogramms überprüft. Im Vordergrund standen dabei Vollständigkeit und betriebswirtschaftliche Plausibilität der Angaben.

Eine Mainzer Besonderheit stellt das Problem der so genannten Ersatztaxis dar: Häufig ist zu beobachten, dass Mainzer Taxiunternehmer (neben dem konzessionierten Taxi) ein „Zweitaxi“ betreiben – mit zuweilen ganz erheblicher Fahrleistung.



- **Semiprofessionelle Betriebe:** Gegenwärtig arbeitet etwa ein Drittel der Mainzer Taxibetriebe (ca. 32%) erkennbar jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität. Solche Betriebe werden im Folgenden als semiprofessionelle Betriebe bezeichnet. Unternehmen, die betriebswirtschaftlich plausible Angaben machten, werden dagegen als professionelle Betriebe bezeichnet. Das Spezialproblem Ersatztaxi konnte in diesem Zusammenhang nicht erfasst werden.
- **Semiprofessionelle Fahrzeuge:** Bezogen auf die Taxiflotte ergibt sich ein ähnliches Bild: Etwa 34% der Mainzer Taxiflotte arbeiten erkennbar jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität.

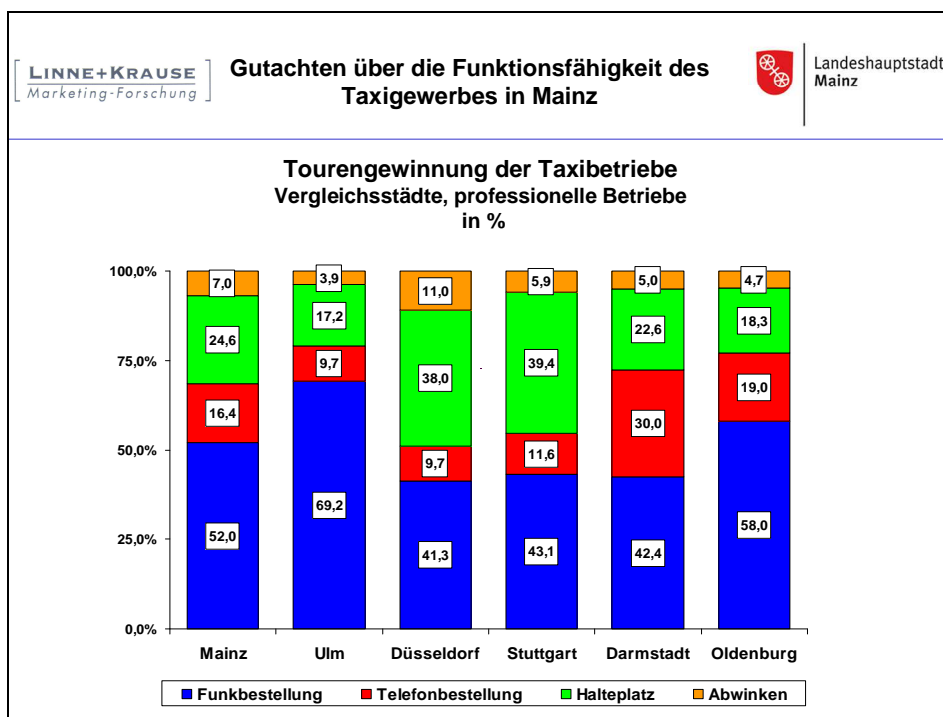
Für Mainz zeichnet sich somit eine **erhebliche Beeinträchtigung des öffentlichen Interesses** ab. Bei gleichartigen Untersuchungen in Frankfurt a.M. (2006) und Stuttgart (2013) waren seinerzeit sogar semiprofessionelle Flottenanteile zwischen ca. 40% und annähernd 50% festgestellt worden. In Ulm, wo parallel zu Mainz ein Gutachten erstellt wurde, arbeitet dagegen kein Taxibetrieb jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität.



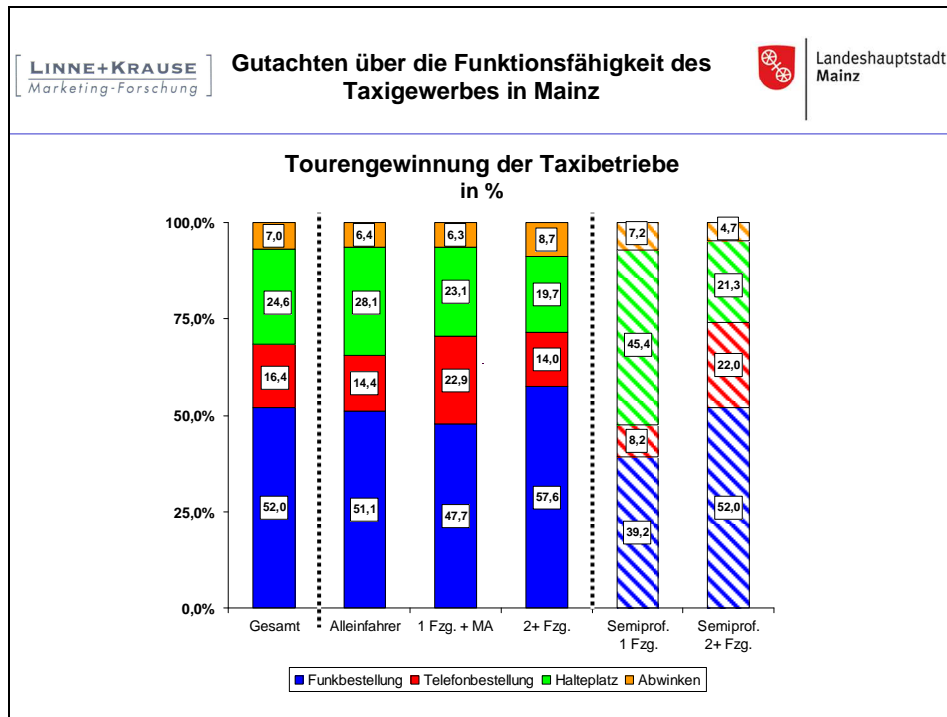
## 2 NACHFRAGESITUATION

### 2.1 Nachfragefaktor Vermittlungsaufkommen

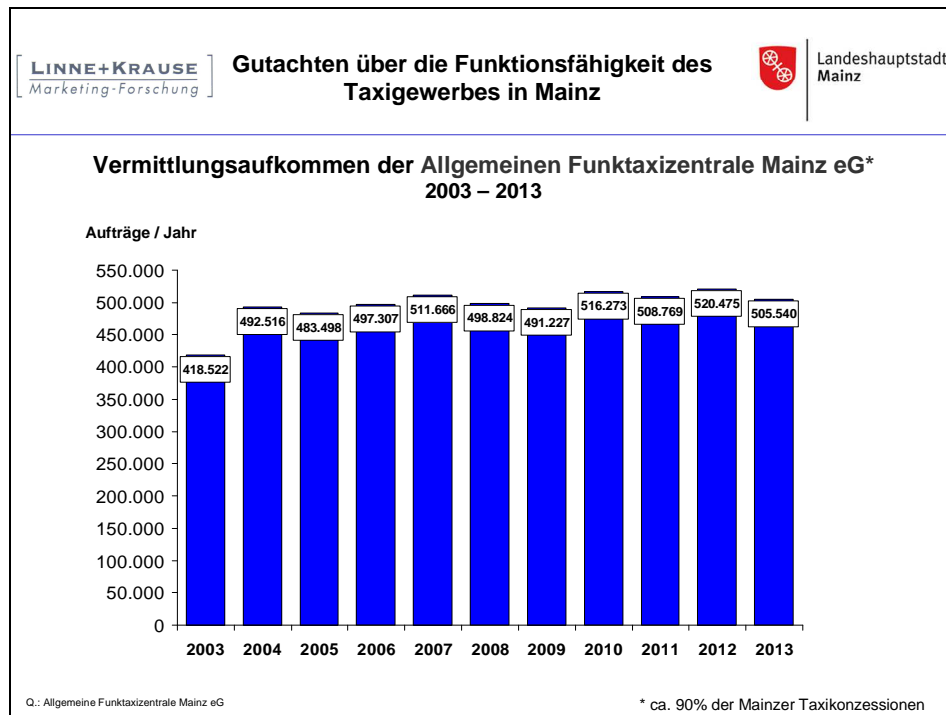
Die Nachfrage nach Taxidienstleistungen wird in Mainz durch Funk- und Telefonbestellungen dominiert - eine typisch großstädtische Konstellation:



- **Funkbestellungen:** Etwa 52% des Umsatzvolumens der professionellen Betriebe stammen aus Funktouren – ein relativ hoher Wert. In deutlich größeren Landeshauptstädten wie Düsseldorf oder Stuttgart liegt der Anteil um die ca. 43%. Nur semiprofessionelle 1-Fahrzeugunternehmer gewinnen weniger als 40% ihrer Touren durch Funkbestellung. Tendenziell gilt auch für Mainz: Je größer der Betrieb, desto stärker die Angewiesenheit auf die Funkvermittlung.
- **Telefonbestellungen:** Telefonbestellungen direkt beim Unternehmer oder Fahrer (Handy) spielen eine deutlich geringere Rolle (ca. 16%) – ein typisches Bild in Großstädten.
- **Gelegenheitskunden:** Bedeutung hat daneben das Gelegenheitsgeschäft „auf der Straße“: Ca. 25% der Umsätze resultieren aus Halteplatztouren. Weitere 7% werden mit Abwinkertouren eingefahren.



Nahezu alle Mainzer Taxis waren 2013 der *Allgemeine Funktaxizentrale Mainz eG* angeschlossen. Somit liefert die Vermittlungsstatistik der Genossenschaft einen belastbaren Maßstab zur Beurteilung der quantitativen Gesamtnachfrage nach Taxidienstleistungen in der Landeshauptstadt:



- **Tourentwicklung:** Von 2003 bis 2013 schwankten die Vermittlungszahlen zwischen ca. 419.000 und 520.000 Touren. 2013 lag die Zahl bei knapp 506.000 Touren. Zum Vergleich: Im Durchschnitt schüttet die Mainzer Taxizentrale jährlich ca. 2.400 Touren pro Taxi aus. Die stärksten deutschen Taxivermittlungen kommen auf ca. 7.000 bis 9.000 Touren.
- **Strukturelle Nachfrageschwäche:** Die strukturelle Nachfrageschwäche des Mainzer Taximarktes zeigt sich aber auch in anderer Hinsicht: Geht man davon aus, dass die ca. 506.000 Funktours des Jahres 2013 etwa 52% des Tourenaufkommens der Mainzer Taxis darstellen, so errechnet sich für Mainz ein geschätztes Gesamtaufkommen von jährlich ca. 972.200 Taxitours bzw. ca. 4,7 Touren pro Einwohner und Jahr. Im starken Hamburger Taximarkt entfallen dagegen auf jeden Einwohner jährlich ca. 10 Taxitours.

## 2.2 Nachfragefaktor Kundenstruktur

Die Nachfragestruktur des Mainzer Taxigewerbes hat großstädtischen Charakter:

LANDESHAUPTSTADT MAINZ NACHFRAGE IM TAXIGEWERBE, 2013 - IN % VOM UMSATZ -										
	Mainz						Vergleichsstädte (nur professionelle Betriebe)			
	professionell				semiprofessionell		Ulm	Stutt- gart	Darm- stadt	Olden- burg
	gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
Privatpersonen	39,5	37,8	36,7	40,9	47,3	37,1	47,9	34,2	33,5	48,0
Krankenfahrten	23,2	19,9	31,9	22,0	11,6	41,9	29,0	14,4	23,2	25,0
Geschäftsleute	21,9	25,7	16,0	22,3	26,7	9,6	12,3	31,2	29,4	10,4
Touristen	4,6	4,9	3,6	4,8	3,3	2,1	1,9	4,8	2,0	5,8
ÖPNV	2,4	2,8	5,2	1,4	3,3	1,6	2,9	2,4	2,1	0,9
Kurierfahrten	1,9	6,4	0,8	0,5	2,4	1,7	1,9	4,3	3,0	3,6
Schülerfahrten	1,4	0,7	0,9	1,7	0,6	0,1	0,1	1,7	3,2	4,2
Behinderten- fahrten	0,8	0,8	0,3	1,0	0,7	1,6	1,4	3,7	2,9	1,8
Sonstiges	4,3	1,0	4,6	5,4	4,1	4,3	2,6	3,3	0,7	0,3
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- **Privatpersonen:** Wichtigstes Nachfragesegment ist die Beförderung von Privatpersonen – das traditionelle Kerngeschäft des städtischen Taxigewerbes. Etwa 40% der Umsätze werden mit dieser Kundengruppe eingefahren. Für die Zukunft erwarten die Mainzer Taxiunternehmer für Privatfahrten nur eine mäßige Entwicklung (Note: 3,4).
- **Geschäftsleute:** Kaum optimistischer beurteilen die Unternehmer das zweite Segment des klassischen Taxiverkehrs: Die Beförderung von Geschäftsleuten (Note: 3,3). Dieses Segment trägt mit ca. 22% erheblich zum Gesamterlös des Taxigewerbes bei. Deutlich höhere Anteile werden dagegen in den wirtschaftlich stärkeren Landeshauptstädten Düsseldorf (ca. 38%) oder Stuttgart (ca. 31%) erreicht.

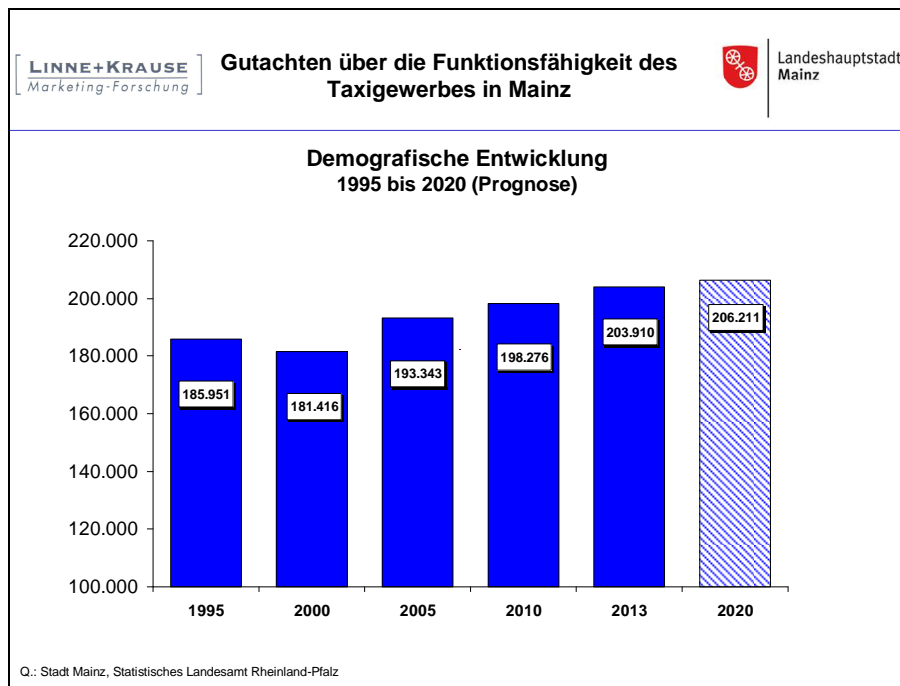
LANDESHAUPTSTADT MAINZ PESSIMISMUSPEGEL IM TAXIGEWERBE, 2013 - SCHULNOTE 1 BIS 6 -										
	Mainz						Vergleichsstädte (nur professionelle Betriebe)			
	professionell				semiprofessionell		Ulm	Stutt- gart	Darm- stadt	Olden- burg
	gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
Privatpersonen	3,4	3,4	3,2	3,5	3,3	3,3	4,1	3,5	3,6	4,3
Geschäftsleute	3,3	3,5	3,1	3,3	3,2	3,7	3,6	3,9	3,3	3,9
Krankenfahrten	3,3	3,3	3,4	3,2	3,6	2,4	4,3	3,9	3,9	4,1
Touristen	3,9	4,2	3,5	3,7	4,4	*	4,7	4,2	5,0	4,0
ÖPNV	3,2	3,4	3,0	*	*	*	4,6	4,2	5,2	3,5
Kurierfahrten	*	*	*	*	*	*	4,5	4,2	4,7	3,4
Schülerfahrten	4,6	5,0	*	*	*	*	4,9	4,2	5,2	4,6
Behinderten- fahrten	*	*	*	*	*	*	4,7	4,2	4,7	5,0
Sonstiges	3,9	4,0	3,8	4,0	*	3,3	4,7	4,1	4,9	-

\* = zu wenig Antworten

- **Krankenfahrten:** Bedeutend ist zudem der Umsatzanteil der Krankenfahrten: Ca. 23% der professionell erwirtschafteten Erlöse entfallen auf die Beförderung hauptsächlich von Dialyse-, Chemotherapie- oder Bestrahlungspatienten. Bei den semiprofessionellen Mehrwagenunternehmen beträgt der Anteil sogar ca. 42% - ein für großstädtische Unternehmen sehr hoher Wert.
- **Touristen:** Mit knapp 5% Umsatzanteil spielen touristische Verkehre in Mainz nur eine untergeordnete Rolle.
- **ÖPNV:** Mit gut 2% Umsatzanteil sind Fahrten im Rahmen des ÖPNV für die meisten Unternehmen allenfalls ein Randgeschäft. Die wenigen Unternehmer, die Erfahrung mit solchen Touren haben, sind jedoch relativ optimistisch (Note 3,2).
- **Kurierfahrten:** Auch Kurierfahrten haben in Mainz praktisch keine Bedeutung: Lediglich 2% der Gesamterlöse entfallen auf dieses Geschäftsfeld.
- **Schüler-/Behindertenfahrten:** Gering ist weiterhin der Anteil der Schüler- und Behindertenfahrten, der mit zusammen ca. 2% zum Erlös des Mainzer Taxigewerbes beiträgt. Auch für dieses Segment erwarten die Unternehmer eine negative Geschäftsentwicklung (Note: 4,6).

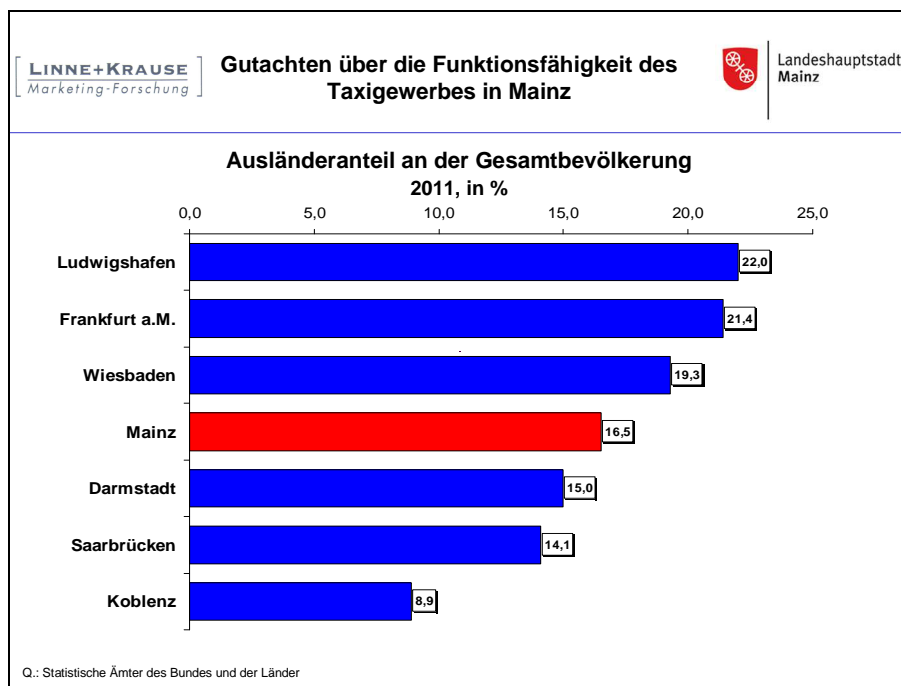
## 2.3 Nachfragefaktor Demografie

Die Analyse der Nachfragestruktur zeigt: Auch in Mainz bildet die ortsansässige Wohnbevölkerung das Fundament der Taxinachfrage:



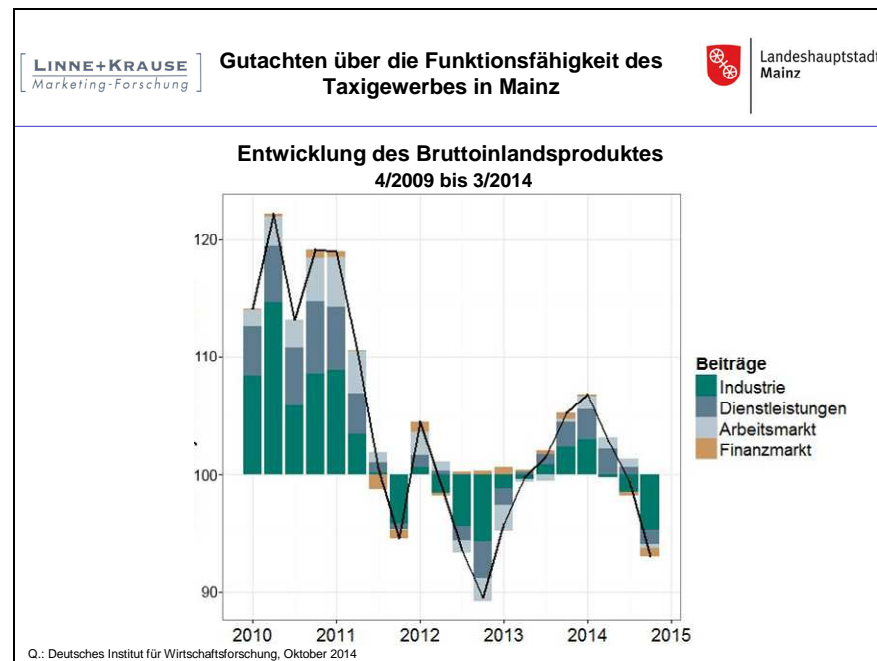
- **Bevölkerungszahl:** Mainz hat in der vergangenen Dekade einen bedeutenden Bevölkerungszuwachs erfahren. Seit 2000 ist die Einwohnerzahl um mehr als 12% gestiegen und lag 2013 bei ca. 203.900. Nach München, Potsdam, Dresden und Freiburg verzeichnet Mainz damit den größten Bevölkerungsgewinn unter den deutschen Großstädten. Der Zuwachs geht vor allem auf (Aus-)Bildungswanderung zurück.
- **Bevölkerungsprognose:** Nach der mittleren Projektion der Einwohnerentwicklung ist davon auszugehen, dass Mainz auch weiterhin eine wachsende Stadt bleibt. Laut Vorausberechnung des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz wird die Stadt bis 2020 einen Bevölkerungszuwachs auf ca. 206.000 Einwohner erleben – ein Plus von ca. 4% gegenüber dem Basisjahr 2010.

- **Demografischer Wandel:** Mainz ist im Vergleich mit anderen Städten relativ „jung“. Dafür sorgen in erster Linie die Hochschulen, die junge Menschen in die Stadt ziehen. Wo Deutschland momentan einen Anteil der über 65-Jährigen von ca. 20% aufweist, liegt der Anteil in Mainz bei 17,5%. Für 2020 wird eine deutlich höhere Altenquote von ca. 21,6% prognostiziert. Angesichts der Taxiangewiesenheit älterer Menschen erwächst dem Taxigewerbe so langfristig ein Nachfragepotential.
- **Migration:** Verglichen mit anderen westdeutschen Großstädten hat Mainz eine eher durchschnittliche Migrationsbevölkerung: 2011 lag der Ausländeranteil bei 16,5% und der Bevölkerungsanteil mit Migrationshintergrund bei 29,2%. Während der Migrantenanteil unter Taxiunternehmen in vielen Großstädten selten die Marke von 60% weit überschreitet, liegt er in Mainz bei ca. 83%. Migranten sind häufig mit besonderen Problemen auf dem Arbeitsmarkt konfrontiert und streben daher verstärkt in das niederschwellige Taxigewerbe.



## 2.4 Nachfragefaktor Konjunktur

Die Nachfrage nach Taxi- und Mietwagendienstleistungen ist konjunktursensibel.



- **Wirtschaftswachstum:** Inmitten eines schwierigen internationalen Umfeldes verbleibt die deutsche Volkswirtschaft überraschend stabil. Die in diesem Gutachten beobachteten Jahre waren wirtschaftliche Boomjahre – auch für das deutsche Taxigewerbe.
- **Konjunkturprognosen:** In seinem Konjunkturbarometer vom Oktober 2014 konstatiert das DIW jedoch, dass der Konjunkturmotor in den vergangenen Monaten „merklich ins Stottern geraten“ sei. Sofern die geopolitischen Krisen die wirtschaftliche Entwicklung nicht maßgeblich belasten, dürfte die Wirtschaftsleistung nach DIW-Einschätzung im kommenden Jahr allmählich wieder anziehen. Der private Verbrauch dürfte sich robust entwickeln.
- **Regionale Konjunktur:** Unter der Überschrift „Unsicherheiten bremsen Konjunktur im Land“ führt auch der aktuelle Konjunkturbericht der IHK-Arbeitsgemeinschaft Rheinland-Pfalz vom Herbst 2014 aus, dass die starke konjunkturelle Dynamik der ersten Jahreshälfte sich deutlich verlangsamt hat – die rheinland-pfälzische Wirtschaft ihre momentane Situation dennoch weiterhin positiv einschätzt.

Auch bei insgesamt positiver Erwartung: Angesichts der geopolitischen Krisen bleibt jede konjunkturelle Prognose zurzeit so vage wie selten zuvor.



## 2.5 Nachfragefaktor Regionalwirtschaft

Die Landeshauptstadt Mainz ist Medien- und Bildungsplatz und Teil der Metropolregion Rhein-Main, die sich durch eine **überdurchschnittliche Wirtschaftsdynamik** und **hervorragende infrastrukturelle Anbindung** auszeichnet. Die Nähe zum europäischen Luftkreuz Frankfurt beschert auch dem Mainzer Taxigewerbe starke Impulse.

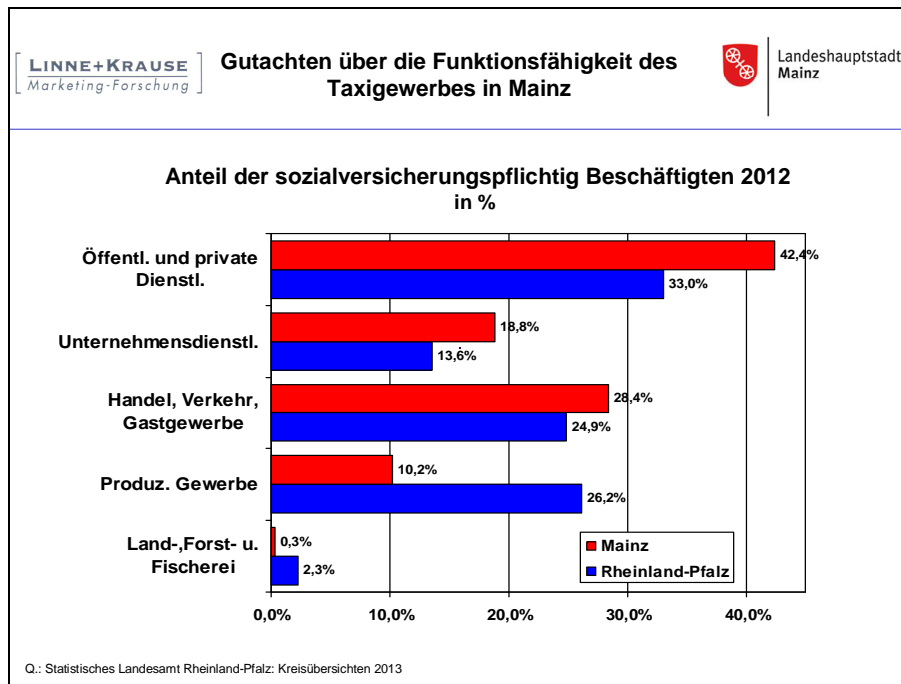


Die örtliche Wirtschaft wirkt verschiedentlich auf die Nachfrage nach Taxidienstleistungen:

- **Effekt Wirtschaftskraft:** Die örtliche Wirtschaft bildet auch in Mainz die Grundlage der Kaufkraft der Wohnbevölkerung und somit auch die Basis für die Nachfrage nach Taxidienstleistungen.
- **Effekt durch direkte Nachfrage:** Die örtliche Wirtschaft tritt zudem als direkter Nachfrager nach Taxidienstleistungen z.B. für Transferfahrten zu Flughäfen oder zum Bahnhof auf, indem sie Geschäftsreiseverkehr generiert.

### 2.5.1 Langfristige Entwicklung

Mit gut 104.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten verfügte Mainz 2013 über ein reichhaltiges Arbeitsplatzangebot, das seit dem Jahr 2000 um ca. 3% angewachsen ist. Auch die ca. 41.000 Studenten der Mainzer Hochschulen „beleben“ die Stadt.



- **Dienstleistungsbereich:** Erfahrungsgemäß bildet ein starker Dienstleistungsbereich einen günstigen „Nährboden“ für das Taxigewerbe. In Mainz hat der tertiäre Sektor sehr großen Stellenwert erlangt: Ca. 68% der Beschäftigten sind hier tätig, knapp ein Fünftel allein im Bereich der unternehmensbezogenen Dienstleistungen. Zum Vergleich: In Rheinland-Pfalz sind nur ca. 44% im Dienstleistungssektor beschäftigt.
- **Medien:** Großes Gewicht – auch für das Taxigewerbe – haben die ca. 630 in und um Mainz ansässigen Medienunternehmen mit ihren ca. 11.000 festen Mitarbeitern. Hier liegen die Sendezentren des Zweiten Deutschen Fernsehens (ZDF) (ca. 3.600 Mitarbeiter) und von 3Sat und das Landesfunkhaus Rheinland-Pfalz des Südwestrundfunks (SWR, ca. 1.050 Mitarbeiter). Auch für die Printmedien ist die „Gutenbergstadt“ ein wichtiger Standort, u.a. haben hier die Verlagsgruppe Rhein-Main (ca. 900 Mitarbeiter) und der traditionsreiche Musikverlag Schott (ca. 250 Mitarbeiter) ihren Sitz.

- **Hochschulen / Universitäten:** Die größte Hochschule am Ort ist die Johannes-Gutenberg-Universität mit mehr als 37.000 Studierenden und rund 5.300 Mitarbeitern; zu ihr gehören auch die Hochschule für Musik und die Kunsthochschule Mainz. Die Universität mit ihren Kliniken ist der größte Arbeitgeber der Stadt (2014 ca. 10.650 Mitarbeiter). Weitere ca. 6.200 Studierende waren 2013 an der Fachhochschule bzw. der Katholischen Hochschule eingeschrieben. Zudem gibt es die private European Management School in der Landeshauptstadt.
- **Wissenschaftliche Einrichtungen:** Weitere wissenschaftliche Akademien und Forschungsinstitute sind in Mainz angesiedelt, u.a. zwei Max-Planck-Institute, ein Leibniz-Institut sowie die Akademie der Wissenschaften und der Literatur. Sie alle stellen ein Nachfragepotential auch für das Taxigewerbe dar.
- **Informations- und Kommunikationstechnologie:** Einen weiteren Schwerpunkt bildet die IT- und Kommunikationsbranche. Bedeutsam ist die Niederlassung von IBM mit ca. 1.700 Beschäftigten. Ein weiteres Schwergewicht ist das Systemhaus für die Immobilienwirtschaft Aareon AG (Ca. 900 Mitarbeiter), das in Mainz seinen Hauptsitz unterhält.
- **Industrie:** Die Industrie hat in Mainz abnehmende Bedeutung: Nur noch ca. 8.700 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, das sind ca. 10% aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, sind gegenwärtig im produzierenden Gewerbe tätig. Zum Vergleich: In Rheinland-Pfalz liegt der entsprechende Anteil noch bei ca. 26%. Vorherrschend sind mittelständische und mittelgroße Betriebe aus den Bereichen Glas-Technologie (z.B. Schott, ca. 2.500 Mitarbeiter in Mainz) und Haushaltschemie (z.B. Werner & Mertz: Marken Erdal und Frosch).
- **Pharmazeutische Industrie und Biotechnologie:** Das dänische Pharmazieunternehmen Novo Nordisk (ca. 470 Mitarbeiter) unterhält in Mainz seine Deutschlandzentrale. Auch mehrere Biotechnologie-Unternehmen, oft Ausgründungen der Universität, haben sich in Mainz angesiedelt.
- **Nahrungsmittelindustrie:** Auch die Mainzer Nahrungsmittelindustrie ist von einiger Bedeutung. So ist Nestlé (Marken Nescafé und Nesquik) mit einem Werk mit ca. 360 Mitarbeitern vertreten und auch Nestlé Waters Deutschland hat seinen Sitz in Mainz. Die Bäckerei Ditsch unterhält in Mainz ihre Zentrale, die Ölmühle Cargill beschäftigt ca. 50 Mitarbeiter.
- **Weinwirtschaft:** Der Weinbau hat in Mainz eine lange Tradition, so hat die Sektkellerei Kupferberg (heute zur Henkell-Sektkellerei der Oetker-Group gehörend) ihren Sitz in der Landeshauptstadt. Mehrere Institutionen der deutschen Weinwirtschaft (Deutsches Weininstitut, Deutsche Weinakademie) residieren in der Landeshauptstadt.

- **Öffentliche Verwaltung:** Als Landeshauptstadt gilt Mainz traditionell als „Beamtenstadt“. Insgesamt ca. 10.500 Mitarbeiter waren 2012 vor allem bei Landesbehörden beschäftigt. Weitere wichtige Aktivposten sind in diesem Zusammenhang die Stadtverwaltung Mainz und ihre Gemeindeverbände (ca. 4.000 Beschäftigte). Mainz ist zudem Sitz eines Amts- und des Landgerichts.
- **Kommunale Wirtschaft:** Von Bedeutung für die örtliche Wirtschaft ist weiterhin die Kommunalwirtschaft. Die Stadtwerke Mainz AG (zu denen u.a. auch die Mainzer Verkehrsbetriebe GmbH (MVG) gehören) beschäftigen knapp 1.400 Mitarbeiter.
- **Einzelhandel:** Bedeutung hat zudem der Einzelhandel. Mainz verfügt über eine attraktive Einkaufszone sowie zahlreiche dezentrale Einzelhandelsstandorte, die Kundschaft aus der Region in die Stadt locken. Ca. 11.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte waren 2012 im Bereich Handel, Instandhaltung und Kfz-Reparatur tätig.
- **Finanz- und Versicherungswirtschaft:** Mainz ist ein wichtiger regionaler Banken- und Versicherungsplatz. Ca. 6.400 Beschäftigte zählt die Branche, zu der u.a. die Landesbank Rheinland-Pfalz, die Mainzer Volksbank (ca. 1.000 Mitarbeiter) und der Kreditversicherer Coface (ca. 450 Mitarbeiter in seiner deutschen Zentrale in Mainz) gehören. In der Sparkasse Mainz sind knapp 500 Mitarbeiter beschäftigt.
- **Logistik:** Die DB Schenker Rail AG, die Schienengüterverkehrssparte der Deutschen Bahn, hat ihren Hauptsitz in Mainz. Ein weiteres Logistikunternehmen mit Sitz in Mainz ist die JF Hillebrand Group für Getränke-logistik, die der weltweit größte Spediteur von Wein und Spirituosen ist (ca. 70 Mitarbeiter).
- **Garnisonsstandort:** Der Bundeswehrstandort Mainz ist nach dem aktuellen Stationierungskonzept von über 800 auf 400 Dienstposten und zivile Mitarbeiter verkleinert worden.

### 2.5.2 Nachfragefaktor Gesundheitswirtschaft

Das Einzugsgebiet von Mainz als Gesundheitsstandort reicht weit über die Grenzen der Stadt hinaus. Mit mehr als 10.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist die Gesundheitswirtschaft der bedeutendste Wirtschaftszweig der Landeshauptstadt.

STADT MAINZ KRANKENHÄUSER, 2010 / 2012	
<u>Bezeichnung</u>	<u>Betten</u>
Universitätsmedizin d. Johannes-Gutenberg Univ.	1.642
Katholisches Klinikum Mainz – 2 Standorte:	717
St. Hildegardis-Krankenhaus	
St. Vincenz und Elisabeth-Hospital	
DRK Schmerz-Zentrum	80
Römerwalklinik	32
<b>Gesamt</b>	<b>2.471</b>
Q.: Krankenhausträger: Qualitätsberichte von 2010 bzw. 2012	

- **Klinikum:** In der Universitätsmedizin der Johannes-Gutenberg-Universität – einem Krankenhaus der Maximalversorgung – stehen gegenwärtig ca. 1.640 Betten zur Verfügung. Die ca. 7.500 Mitarbeiter behandelten 2012 ca. 52.100 Patienten (2010: 61.420) stationär sowie ca. 251.600 Patienten (2010: 241.400) ambulant. Das Klinikum bildet eine wichtige Nachfragequelle für das Taxigewerbe
- **Weitere Einrichtungen:** Das Katholisches Klinikum Mainz – ein Krankenhaus der Schwerpunktversorgung – ist mit insgesamt ca. 720 Betten zweitgrößte Klinik in Mainz. An den beiden Standorten St. Hildegardis-Krankenhaus und St. Vincenz-und-Elisabeth-Hospital behandeln ca. 1.500 Mitarbeiter jährlich ca. 28.000 Patienten stationär und ca. 16.000 Patienten ambulant. Weiter stehen das DRK Schmerz-Zentrum Mainz (80 Betten) und die Römerwalklinik für Hals-Nase-Ohren-Erkrankungen (32 Betten) bereit.
- **Dialyse und Radiologie:** Dialyse- und Radiologieeinrichtungen bilden eine wichtige Nachfragequelle für das Taxigewerbe. Im Mainzer Stadtgebiet arbeiten mehrere solchen Einrichtungen – teils in oder an die Krankenhäuser angebunden.

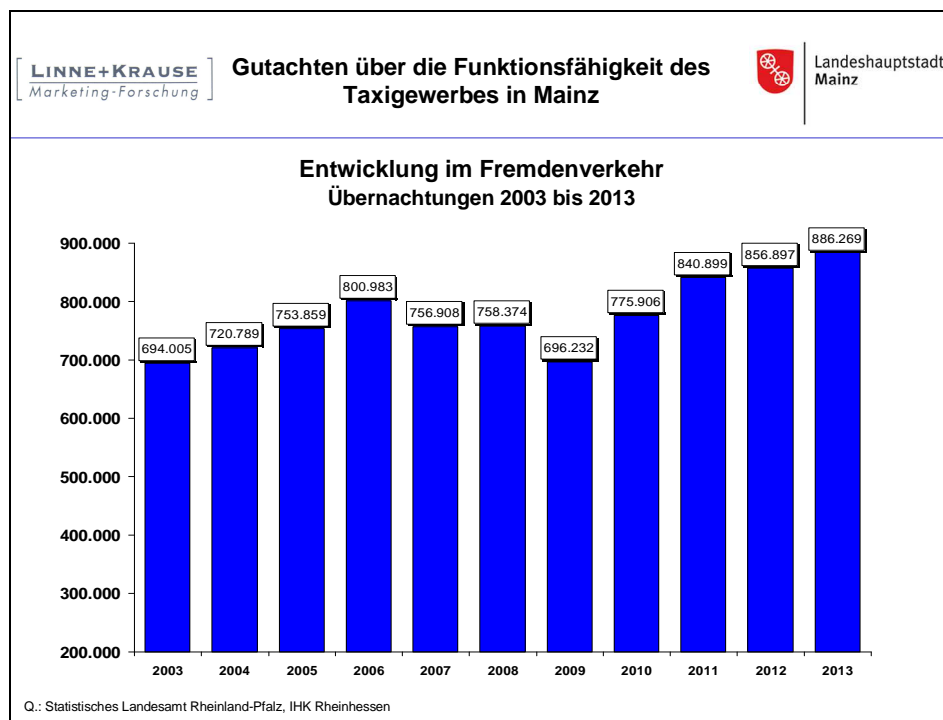
### 2.5.3 Nachfragefaktor Tagungen und Kongresse

Auf Grund seiner günstigen Verkehrslage ist Mainz ein beliebter Ort für Tagungen, Kongresse und ähnliche Veranstaltungen. 2009 kam die Studie „Der Kongress- und Veranstaltungsmarkt Mainz“ zu dem Ergebnis, dass 2008 ca. 11.180 Veranstaltungen mit ca. 651.000 Besuchern in der Stadt abgehalten wurden – ein großes Potential auch für das Taxigewerbe.

- **Veranstaltungsorte:** Mit ca. 50 Veranstaltungsstätten verfügt Mainz über ein breites Angebot an Kongress- und Veranstaltungsorten. Im Vordergrund stehen hier die Rheingoldhalle als multifunktionales Kongresszentrum mit bis zu 7.000 Plätzen, das Kurfürstliche Schloss (bis zu 600 Sitzplätze) sowie der Frankfurter Hof (bis zu 520 Sitzplätze).
- **Schwankende Auslastung:** Das Tagungs- und Veranstaltungsgeschehen unterliegt starken saisonalen Schwankungen, die wichtigsten Monate sind der Mai, Juni und November, während im Juli und August so gut wie keine Kongresse oder Tagungen stattfinden – ein Nachteil für das Taxigewerbe. Auch von Jahr zu Jahr schwankt das Besucheraufkommen: 2012 wurden 460.631 Besucher auf 2.014 Veranstaltungen des städtischen Unternehmens Mainz Congress gezählt, 2013 waren es nur 405.000 Besucher auf 1.568 Veranstaltungen.
- **Weitere Orte:** Auch das Fußballstadion Coface Arena hält Räumlichkeiten für bis zu 2.000 Tagungsteilnehmer bereit.
- **Tagungshotels:** Mehr als ein Dutzend ausgewiesene Tagungshotels steht in Mainz bereit, darunter zwei Hilton Hotels (127 bzw. ca. 430 Zimmer) und das Hyatt Regency (268 Zimmer).
- **Messen:** Das Mainzer Profil als Messestadt ist noch wenig ausgeprägt: Der Messekalender verzeichnet vor allem Publikumsmessen, von denen die Rheinland-Pfalz-Ausstellung im März die regelmäßig bestbesuchte ist. 2013 wurde sie von ca. 70.500 Gästen aufgesucht.

## 2.5.4 Nachfragefaktor Tourismus, Gastronomie, Kultur und Freizeit

Mainz entfaltet – auch Dank des seines Status‘ als „Karnevalshochburg“, „Studentenstadt“ und „Weinstadt“ - ein lebendiges Kultur- und Gastronomieleben, das dem Taxigewerbe vor allem in den Nächten und am Wochenende Nachfrage beschert.



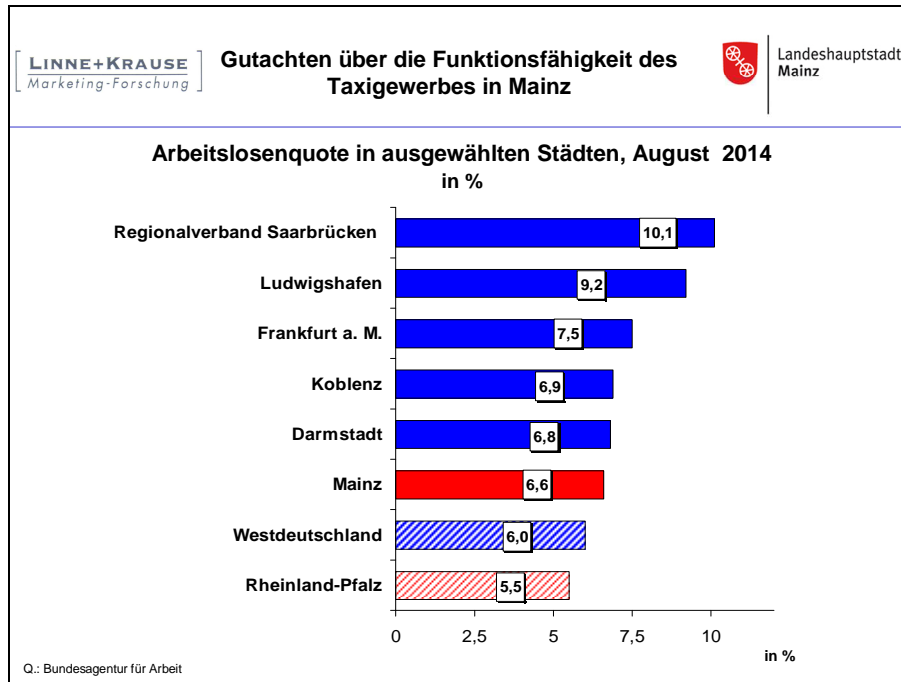
- **Gastronomie:** Das gastronomische Geschehen konzentriert sich auf die Altstadt. Schwerpunkte sind das Gebiet um den Hauptbahnhof und das Areal um den Gutenbergplatz. Hier reihen sich Gaststätten, Weinstuben und Veranstaltungsorte für jeden Geschmack. Die Konzentration auf überschaubaren Raum bildet eine wichtige Nachfragequelle insbesondere für das Taxigewerbe.
- **Hotels / Tourismus:** Die Zahl der Übernachtungen in Mainz steigt seit Jahren beinahe stetig. Mit 886.269 Übernachtungen im Jahre 2013 ist sie in der vergangenen Dekade um ca. 28% gewachsen! Zurzeit stehen ca. 5.500 Betten bereit. Ein Plus für das Taxigewerbe: Ca. 31% aller Übernachtungsgäste sind Ausländer, vor allem US-Amerikaner, Kanadier und Chinesen – eine besonders taxiaffine Gruppe. Auch das Berbergungsangebot konzentriert sich auf die Innenstadt.

- **Karneval:** Wichtigstes Einzelevent ist die Mainzer Fastnacht, die jedes Jahr auch dem Mainzer Taxigewerbe eine fünfte Jahreszeit beschert. Neben den vielen privaten Festlichkeiten werden zwischen November und Rosenmontag in Mainz ca. 200 Saalveranstaltungen von ca. 100.000 Gästen besucht. 2013 brachte allein der Rosenmontagszug ca. 9.300 Teilnehmer und etwa eine halbe Million Zuschauer auf die Straßen. Auf ca. 40 Mio. Euro schätzte der Mainzer Carneval-Verein den Umsatz während der Karnevalssaison 2011.
- **Weitere Großevents:** Weitere Großevents in Mainz sind u.a. das jährliche Open-Air Musikfestival „Summer in the City“, zu dessen Konzerten 2013 über 60.200 Besucher erschienen. Auch das vor zehn Jahren eingeführte Mainzer Oktoberfest hat in den letzten Jahren annähernd 60.000 Besucher auf das Messegelände gezogen. Auch die Johannisnacht im Juni, der Weinmarkt im Spätsommer und der Weihnachtsmarkt im Dezember erzeugen Taxinachfrage. Ein Nachteil für das Gewerbe: Zu einigen Veranstaltungen werden vom ÖPNV Sonderlinien oder Zubringer-Shuttles angeboten.
- **Phönix-Halle:** In der im Stadtteil Mombach gelegenen Phönix-Halle, in der vor allem Konzert-, Comedy- und Vortragsveranstaltungen stattfinden, haben 2.500 bis 3.000 Besucher Platz. Ende Februar 2015 wird die Halle für Veranstaltungen geschlossen.
- **Weitere Veranstaltungsorte:** Das Staatstheater Mainz – ein Mehrspartenhaus mit ca. 1.500 Plätzen verteilt auf drei Spielstätten – ist mit jährlich ca. 187.000 Besuchern ebenfalls eine bedeutende Veranstaltungsstätte; allerdings schwanken die Besucherzahlen von Spielzeit zu Spielzeit erheblich. Mit durchschnittlich 30.000 Besuchern pro Spielzeit gehören die Mainzer Kammerspiele zu den größeren Veranstaltungsorten. Auch die Spielbank Mainz an der Rheingoldhalle generiert Taxigeschäft.
- **Kinos:** Mehrere Kinos, z.B. das Cinestar (ca. 2.700 Sitzplätze), das Residenz & Prinzess (ca. 800 Plätze) oder das Programmkinos Cinémayence sorgen am Wochenende für Frequenz.



### 2.5.5 Nachfragefaktor Arbeitsmarkt

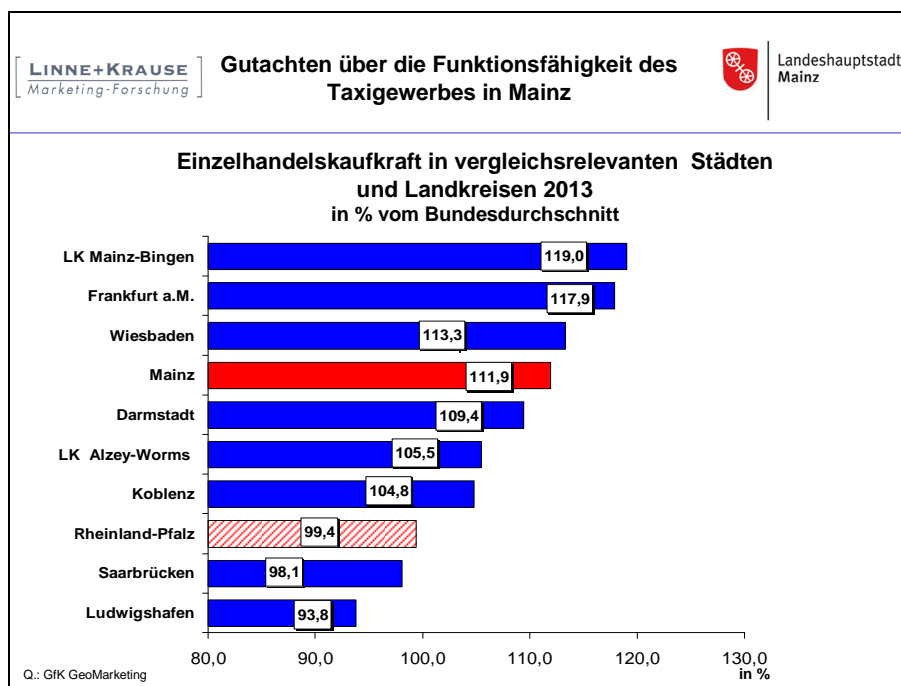
Die Lage auf dem Arbeitsmarkt in Mainz ist vergleichsweise günstig:



- **Arbeitsplatzdichte:** Die Arbeitsplatzdichte liegt mit 506 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen pro 1.000 Einwohner im oberen Bereich vergleichbarer Städte.
- **Erwerbslose:** Die Zahl der in Mainz arbeitslos Gemeldeten lag im August 2014 bei ca. 7.500. Die Erwerbslosenrate rangiert mit 6,7% leicht über dem Landesdurchschnitt und über dem Westdeutschlands (5,5% / 6,0%), aber deutlich unter der anderer Städte der Region wie Ludwigshafen (9,2%) oder Saarbrücken (10,1%). Die insgesamt recht günstige Arbeitsmarktsituation sorgt dafür, dass zeitweise nur begrenzt Fahrpersonal für das Taxigewerbe zur Verfügung steht.
- **Pendler:** Im gesamten Bundesland Rheinland-Pfalz ist die Pendlerquote hoch und weiterhin steigend. Insbesondere die Städte besitzen wegen ihres vielfältigen Arbeitsplatzangebots große Anziehungskraft. 2013 pendelten ca. 34.800 Arbeitnehmer aus Mainz hinaus. Weitere ca. 65.400 Arbeitnehmer fuhren entgegengesetzt zur Arbeit nach Mainz. Das Problem für das Taxigewerbe: Pendler sind in hohem Maße auf den eigenen Pkw oder den ÖPNV orientiert und fallen so als Nachfrager meist aus.

### 2.5.6 Nachfragefaktor Kaufkraft

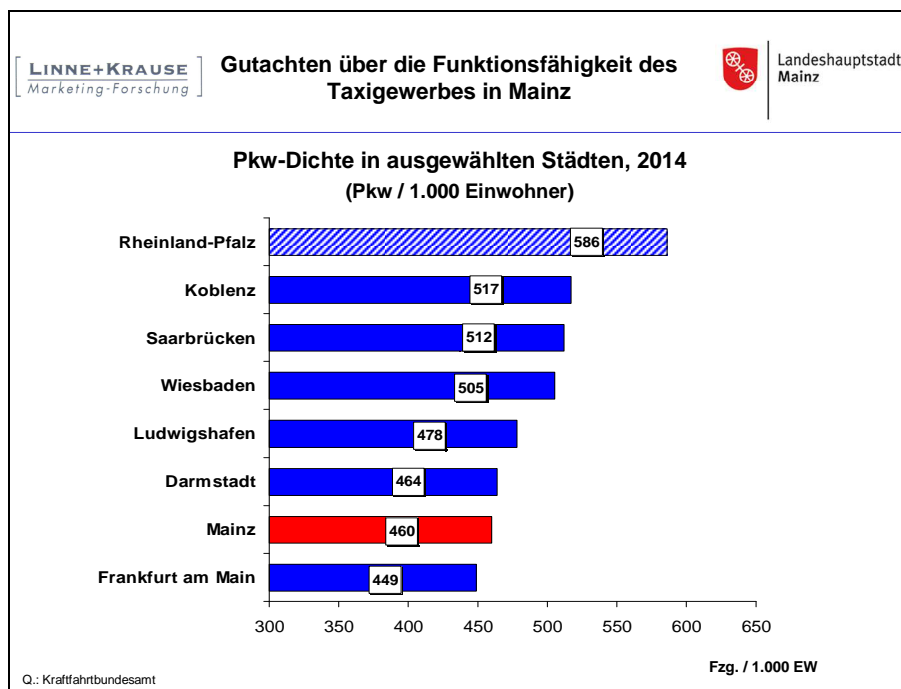
Ein bedeutender Gewichtungsfaktor für die Nachfrage auf dem Taximarkt ist die private Kaufkraft. Für die überregionale Bewertung stellt die Gesellschaft für Konsumforschung (GfK) GeoMarketing ein Kennzahlensystem der (einzelhandelsrelevanten) Kaufkraft zur Verfügung, das auch für den konsumentennahen Taximarkt Aussagekraft besitzt.



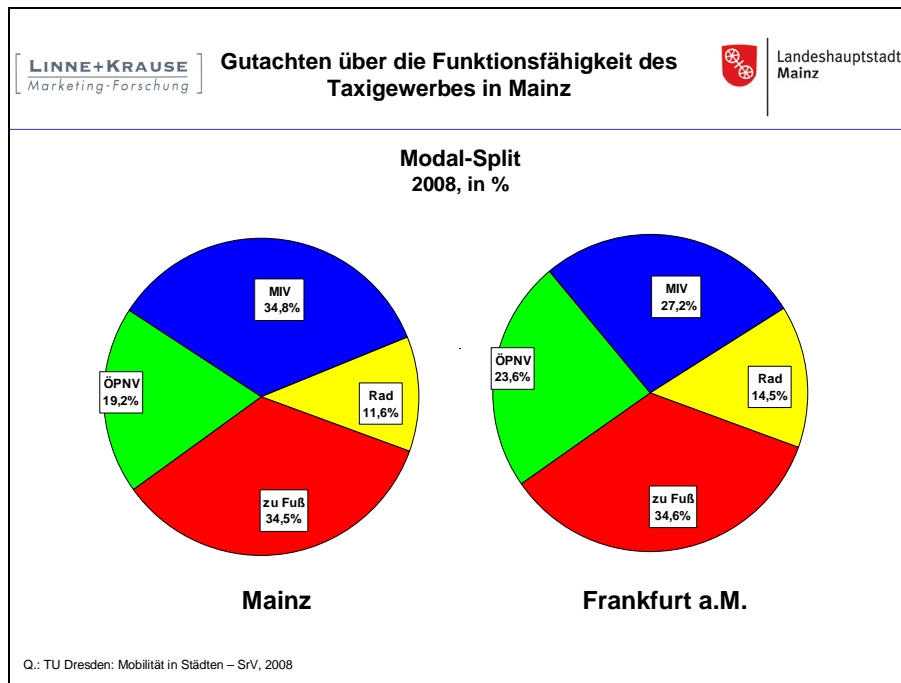
- **Überdurchschnittliche Kaufkraft:** Im Kaufkraftmesssystem der GfK GeoMarketing rangierte Mainz 2013 mit 111,9% deutlich über dem Bundes- und über dem rheinland-pfälzischen Durchschnitt (100,0% / 99,4%). In Frankfurt a.M. (117,9%) ist die Kaufkraft noch höher. Die Kaufkraft der Mainzer liegt zudem weit über der Kaufkraft der Saarbrücker (98,1%) und der Ludwigshafener (93,8%).

### 2.5.7 Nachfragefaktor Verkehr

Das Mainzer Taxigewerbe steht in z.T. hartem Wettbewerb mit anderen konkurrierenden Verkehrsformen. Gleichzeitig profitiert es aber auch von anderen Verkehrsträgern:



- **Flughafen:** Bedeutende Nachfrage geht für das Mainzer Taxigewerbe von dem ca. 30 km entfernten Flughafen Frankfurt mit seinen jährlich ca. 58 Mio. Fluggästen aus. Hier kommen Mainzer Taxis häufig im Auftrag von Geschäftskunden zum Einsatz. Nachteilig für das Gewerbe: Zwischen Mainz und dem Flughafen verkehren die S-Bahn sowie Regional- und IC-Züge.
- **Schiienenverkehr:** Wichtiger Frequenzpunkt des Mainzer Taxigewerbes ist der Hauptbahnhof, den täglich ca. 60.000 Reisende und Besucher frequentieren. Täglich wird er von 104 Fernverkehrszügen angefahren, die die Stadt direkt z.B. mit Hamburg, Berlin, Köln, Leipzig, München Stuttgart, Düsseldorf, Basel und Wien verbinden. Zudem verbinden ca. 310 Regionalzüge und eine S-Bahnlinie Mainz bundesländerübergreifend u.a. mit Wiesbaden, Frankfurt a.M., Saarbrücken, Koblenz und Aschaffenburg. Erfahrungsgemäß sind es vor allem jedoch Fernreisende, die Taxidienstleistungen nachfragen.



- **Pkw:** Der Mainzer Pkw-Bestand ist in den vergangenen Jahren leicht zurückgegangen: Im Jahre 2001 waren ca. 94.800 Pkw in Mainz registriert; bis Ende 2013 sank ihre Zahl auf ca. 93.900. Mit einer Pkw-Dichte von zurzeit 460 Pkw / 1.000 Einwohner rangiert Mainz etwas unterhalb vergleichbarer Städte.
- **Modal Split:** Der Bericht der TU Dresden „Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)“ von 2008 gibt folgende Anteile des Modal Splits für Mainz an: Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamtverkehrsaufkommen im Stadtgebiet liegt bei 34,8% und damit unter dem von Städten ähnlicher Bevölkerungszahl. Ein ebenso großer innerstädtischer Wegeanteil wird zu Fuß zurückgelegt (34,5%) – zusammen mit dem Rad (11,6%) und dem ÖPNV (19,2%) wird ein Anteil von ca. 65% erreicht. Vergleichbare Oberzentren kommen auf nur ca. 58%, Frankfurt a.M. liegt allerdings bei 72%.

- **ÖPNV:** Mainz besitzt ein gut ausgebautes ÖPNV-System. Ein Netz aus über 30 Bus- und 3 Straßenbahnlinien der Mainzer Verkehrsgesellschaft GmbH (MVG) und des Omnibusverkehrs Rhein-Nahe GmbH (ORN) bedient das Stadtgebiet; darunter bieten 2 Buslinien und eine Straßenbahnlinie auch einige Nachtverbindungen. Weiterhin verkehren 4 Nachtbuslinien, die auch in das Umland ausgreifen, und eine Buslinie, die während Mainzer Messetage Zubringerdienste versieht.
- **Carsharing:** Zu einem neuartigen Wettbewerbsfaktor entwickeln sich moderne Carsharing-Angebote. Seit dem Jahr 2000 ist der Anbieter book'n'drive mobilitätssysteme in Mainz mit 24 Stationen und nunmehr knapp 60 Fahrzeugen vertreten. Flinkster bietet an 26 Stationen knapp 70 Fahrzeuge. In beiden Fällen konzentriert sich das Geschäft auf den Innenstadtbereich und steht dort im Wettbewerb mit dem Taxigewerbe. Über die Intensität des Wettbewerbs und die konkreten Auswirkungen liegen bislang keine belastbaren Daten vor.

### 3 ANGEBOTSSITUATION

#### 3.1 Angebotsfaktor Beschäftigte

Das Mainzer Taxigewerbe ist recht kleinteilig strukturiert und hat infolgedessen nur eine geringe Personalausstattung:

LANDESHAUPTSTADT MAINZ BETRIEBE NACH MITARBEITERN, 2013 IN % BZW. ANZAHL DER MITARBEITER										
	Mainz						Vergleichsstädte (nur professionelle Betriebe)			
	gesamt	professionell			semiprofessionell		Ulm	Stutt- gart	Darm- stadt	Olden- burg
		Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
Alleinfahrer	48,4	100,0	0,0	0,0	58,8	0,0	3,1	21,9	11,8	0,0
mit Mitarbeitern	51,6	0,0	100,0	100,0	41,2	100,0	96,9	78,1	88,2	100,0
davon mit Voll- zeitmitarb.	33,3	-	11,8	56,3	42,9	77,8	72,6	23,4	26,7	71,4
Ø Vollzeitmitarb.	3,6	-	1,5	4,1	1,0	2,1	1,3	1,9	3,2	13,6
davon mit Teil- zeitmitarb.	39,4	-	17,6	62,5	28,6	66,7	19,4	45,6	66,7	35,7
Ø Teilzeitmitarb.	2,6	-	2,0	2,8	1,5	1,8	1,4	1,5	2,0	1,8
davon mit 450 €-Kraft	54,5	-	58,8	50,0	28,6	88,9	50,0	61,9	73,3	85,7
Ø 450 €-Kräfte	1,6	-	1,2	2,1	1,5	2,5	1,4	1,4	2,5	6,3
davon mit Famili- enangeh.	15,2	-	11,8	18,8	0,0	0,0	14,5	9,2	15,0	28,6
Ø Familienangeh.	1,0	-	1,0	1,0	-	-	1,0	1,0	1,1	1,0
Freie Fahrer	12,1	-	11,8	12,5	0,0	0,0	1,6	11,3	10,0	41,4
Ø Freie Fahrer	1,3	-	1,0	1,5	-	-	1,0	1,0	2,0	4,3

- **Alleinfahrer:** Das Taxigewerbe in Mainz wird durch Alleinfahrer dominiert: Etwa die Hälfte aller professionellen Betriebe gehört zu dieser Gruppe. Unter den semiprofessionellen Betrieben ist der Anteil der Alleinfahrer mit ca. 59% noch höher – eine Konstellation, wie sie in vielen vergleichbaren Städten (noch) anzutreffen ist.
- **Vollzeitmitarbeiter:** Während z.B. im Oldenburger Taxigewerbe (wo größere Unternehmen vorherrschen) ca. 71% der Betriebe Vollzeitmitarbeiter beschäftigen, liegt der entsprechende Anteil in Mainz nur bei ca. 33% - im Durchschnitt 3,2 Vollzeitkräfte pro Betrieb. Auffällig ist jedoch die Personalintensität mit denen semiprofessionelle Betriebe arbeiten: In ca. 43% der 1-Wagenunternehmen bzw. in ca. 78% der Mehrwagenunternehmen werden Vollzeitkräfte beschäftigt.
- **Teilzeitkräfte:** Der Anteil der Teilzeitbeschäftigten ist ebenfalls unterdurchschnittlich: Knapp 40% der Betriebe beschäftigen Teilzeitkräfte – im Durchschnitt 2,6 Mitarbeiter.
- **450-€-Kräfte:** Auch bei geringfügigen Beschäftigungsverhältnissen zeigt sich das gleiche Bild: Etwas mehr als die Hälfte der professionellen Betriebe beschäftigen so genannte 450 €-Kräfte – im Durchschnitt 1,6 Mitarbeiter.
- **Familienmitglieder:** Geringere Bedeutung haben mithelfende Familienmitglieder, die nur in ca. 15% der professionellen Betriebe zum Einsatz kommen.

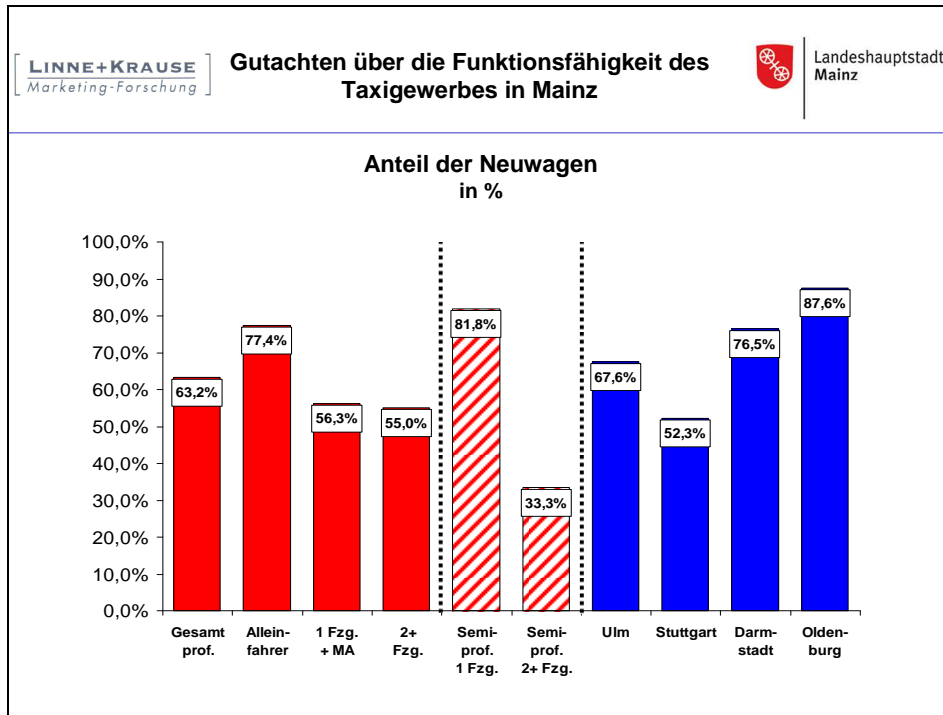
### 3.2 Angebotsfaktor Fahrzeuge

Insgesamt ist die Qualität der Mainzer Taxiflotte durchwachsen:

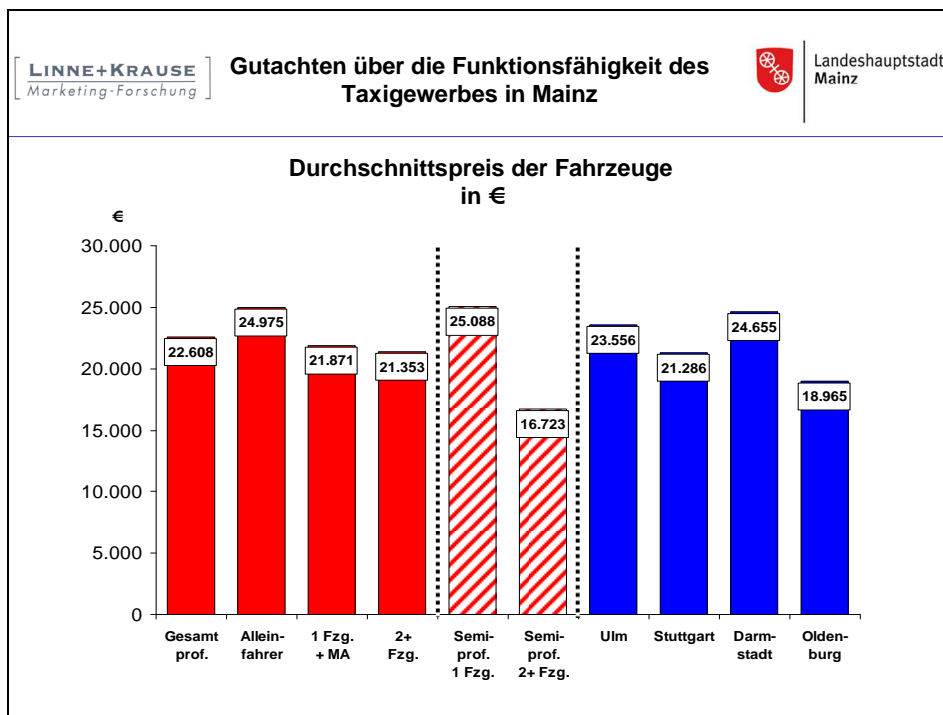
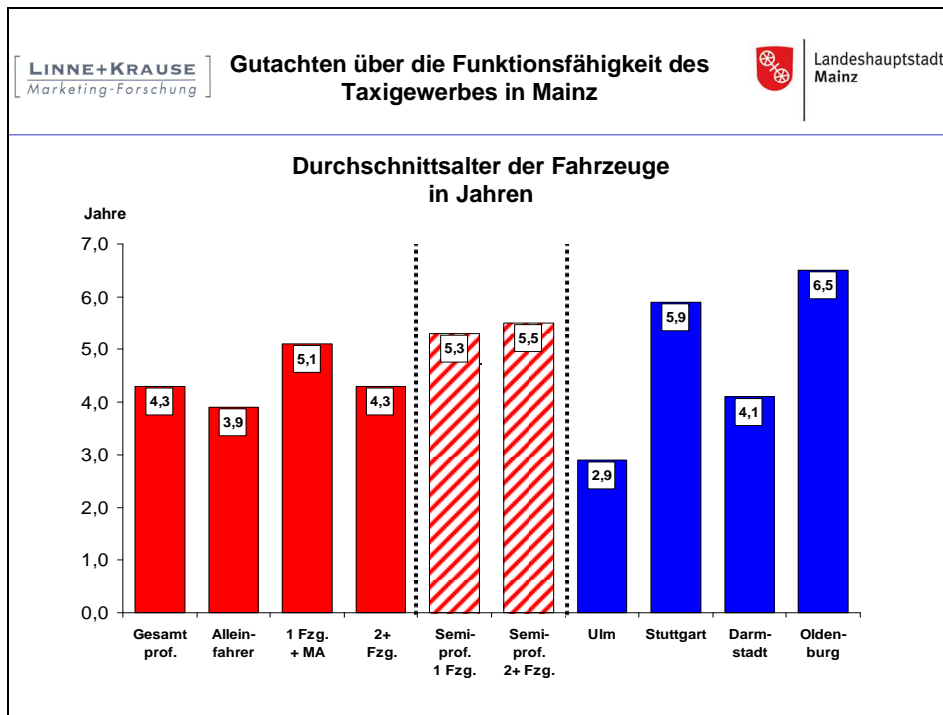
LANDESHAUPTSTADT MAINZ BESCHAFFUNG DER FAHRZEUGE, 2013 - IN % BZW. EURO -											
	Mainz						Vergleichsstädte (nur professionelle Betriebe)				
	professionell				semiprofessionell		Ulm	Stutt- gart	Darm- stadt	Olden- burg	
	gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.					
neu	63,2%	77,4%	56,3%	55,0%	81,8%	33,3%	67,6%	52,3%	76,5%	87,6%	
gebraucht	36,8%	22,6%	43,8%	45,0%	18,2%	66,7%	32,4%	47,7%	23,5%	12,4%	
Summe	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
Preis in €	neu	27.249	27.679	29.906	25.693	28.762	30.518	24.414	28.797	27.953	20.510
	gebraucht	13.436	16.059	11.539	13.154	9.472	9.826	21.763	12.490	14.252	11.081
	gesamt	22.608	24.975	21.871	21.353	25.088	16.723	23.556	21.286	24.655	18.965

- **Neuwagenanteil:** Mit einem Neuwagenanteil von ca. 63% wird bei den Professionellen ein leicht unterdurchschnittlicher Wert erzielt. Zum Vergleich: Auf dem Taximarkt von Darmstadt liegt der Anteil neu beschaffter Fahrzeuge mit ca. 77% deutlich höher. Kritisch erscheint die Situation bei den semiprofessionellen Mehrwagenbetrieben (Neuwagenquote: ca. 33%). Aber auch bei den professionellen Mehrwagenbetrieben wird ein ungünstiger Wert (ca. 55%) erzielt.
- **Investitionssumme:** Die durchschnittliche Investitionssumme ist mit ca. 22.600 € pro Fahrzeug vergleichsweise hoch. Professionelle sowie semiprofessionelle 1-Fahrzeugbetriebe haben die höchsten Anschaffungskosten (ca. 25.000 €) und den höchsten Neuwagenanteil (ca. 77% - 82%). Bei den „Gebrauchten“ wird mit durchschnittlich ca. 13.400 € eine (noch) vertretbare Investitionssumme erreicht.
- **Durchschnittsalter:** Akzeptabel ist das Durchschnittsalter der professionellen Fahrzeuge mit ca. 4,3 Jahren – ein Wert, wie er in etwa von intakten Taximärkten (3,5 bis 4,0 Jahren) bekannt ist. Auf kritischen Taximärkten wie z.B. Oldenburg (6,5 Jahre) oder Stuttgart (5,9 Jahre) liegt das Durchschnittsalter der Fahrzeuge z.T. deutlich höher. Von Spitzenwerten wie in Ulm (2,9 Jahre) ist der Mainzer Flotte jedoch weit entfernt.





- **Fremdkapital:** Wie in den meisten deutschen Städten, so wird auch in Mainz die Mehrzahl der Taxifahrzeuge auf Kredit erworben. Lediglich ca. 17% der Flotte wurden hauptsächlich mit Eigenmitteln finanziert – ganz überwiegend handelt es sich dabei um Gebrauchtfahrzeuge.
- **Kapitalschwäche:** Sehr viele Betriebe sind vollständig auf Fremdfinanzierung angewiesen. Hier ist eine Kapitalschwäche zu erkennen, die gegenwärtig durch das starke Vertriebsinteresse der Fahrzeughersteller überdeckt wird. Mit außergewöhnlich attraktiven Rabatten und Finanzierungsangeboten ermöglichen sie dem Taxigewerbe eine Fahrzeugqualität, die ansonsten schon lange nicht mehr zu halten wäre.



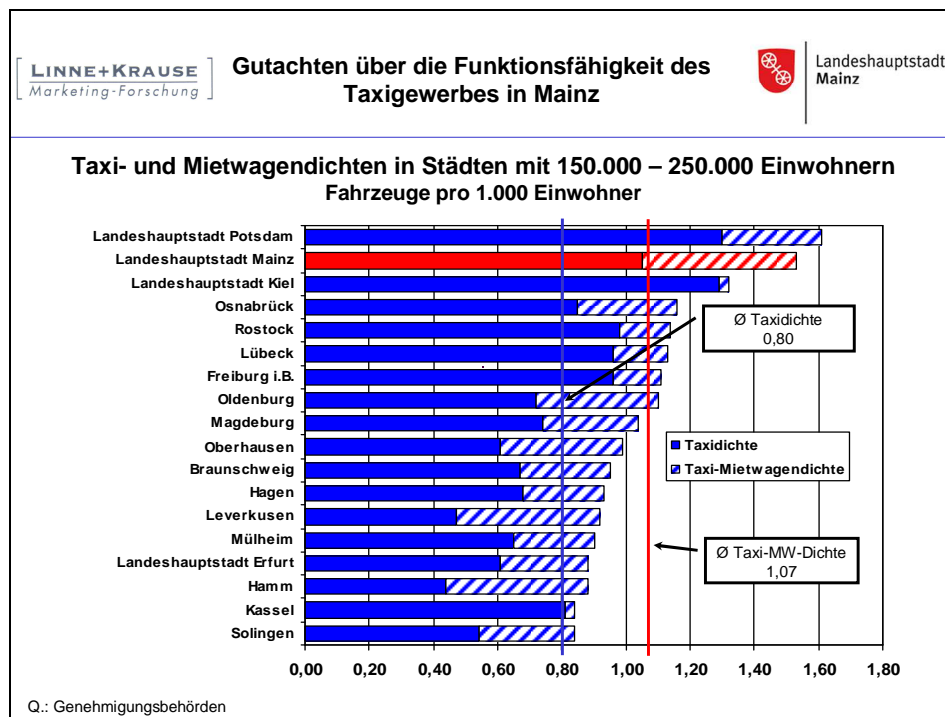
LANDESHAUPTSTADT MAINZ BESCHAFFUNG DER FAHRZEUGE, 2013 - IN % -										
	Mainz						Vergleichsstädte (nur professionelle Betriebe)			
	professionell				semiprofessionell		Ulm	Stutt- gart	Darm- stadt	Olden- burg
	gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
Eigenmittel	17,3	21,9	31,3	10,0	18,2	30,0	7,4	28,4	15,5	35,2
Kredit	82,7	78,1	68,8	90,0	81,8	70,0	92,6	71,6	84,5	64,8
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

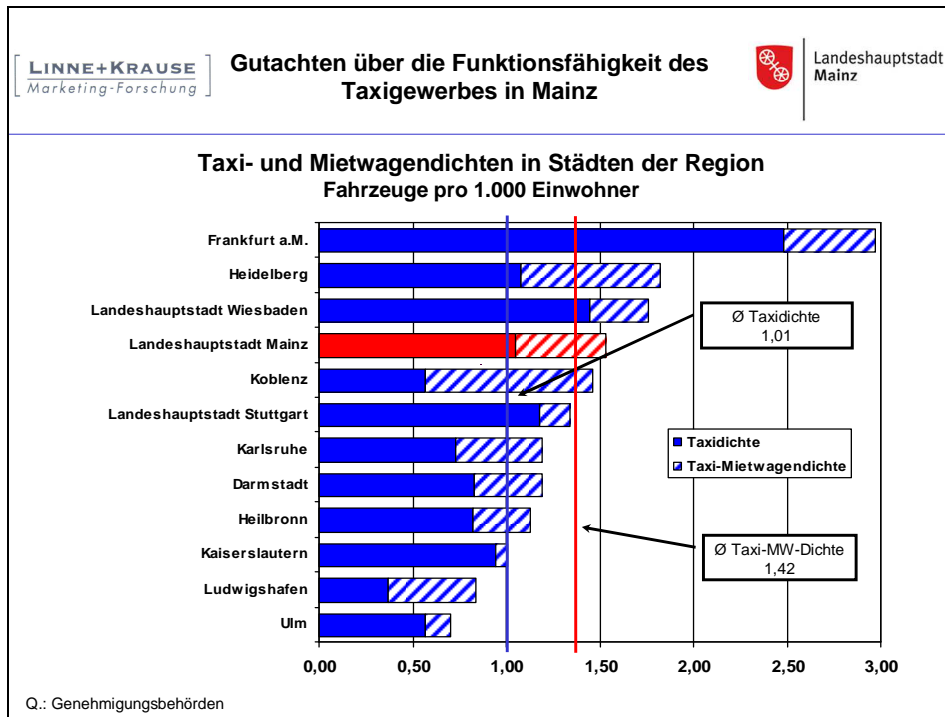
### 3.3 Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte

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

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

Beide Kennzahlen sind wichtige Indizien für die Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes. Für Mainz ergibt die **Dichteanalyse** folgendes Resultat:





TAXIDICHTE (TD) UND TAXI-/MIETWAGENDICHTE (TMD) IN STÄDTEN MIT 150.000 – 250.000 EW							
	Taxis	Miet- wagen	Taxi + MW	EW pro Taxi	TD	EW pro Taxi + MW	TMD
Potsdam	199	47	246	769	1,30	622	1,61
<b>Mainz</b>	<b>215</b>	<b>96</b>	<b>311</b>	<b>948</b>	<b>1,05</b>	<b>656</b>	<b>1,53</b>
Kiel	302	7	309	776	1,29	758	1,32
Osnabrück	139	50	189	1.175	0,85	864	1,16
Rostock	198	31	229	1.016	0,98	878	1,14
Lübeck	202	37	239	1.046	0,96	884	1,13
Freiburg i.B.	221	34	255	1.037	0,96	899	1,11
Oldenburg	114	61	175	1.397	0,72	910	1,10
Magdeburg	170	68	238	1.345	0,74	961	1,04
Oberhausen	130	81	211	1.640	0,61	1.010	0,99
Braunschweig	165	67	232	1.486	0,67	1.057	0,95
Hagen	130	46	176	1.462	0,68	1.080	0,93
Leverkusen	76	72	148	2.113	0,47	1.085	0,92
Mülheim	109	43	152	1.547	0,65	1.109	0,90
Hamm	79	78	157	2.253	0,44	1.134	0,88
Erfurt	123	56	179	1.644	0,61	1.130	0,88
Solingen	87	47	134	1.836	0,54	1.192	0,84
Kassel	158	6	164	1.229	0,81	1.184	0,84
<b>Σ / ⊙</b>	<b>157</b>	<b>52</b>	<b>208</b>	<b>1373</b>	<b>0,80</b>	<b>967</b>	<b>1,07</b>
Q.: Genehmigungsbehörden							

- **Taxidichte:** Mit einer Taxidichte von 1,05 (Taxis auf 1.000 Einwohner) rangiert Mainz deutlich über dem Durchschnitt vergleichbarer deutscher Städte mit ähnlichen Einwohnerzahlen (⊙ 0,80). Nur in der Landeshauptstadt Potsdam sind mehr Taxis per Einwohner im Einsatz. Betrachtet man die Taxidichte in den Städten der weiteren Region, bestätigt sich das Bild: In den deutlich einwohnerstärkeren Städten Frankfurt (2,48) und Wiesbaden (1,45) stehen mehr Taxis bereit.
- **Taxi-Mietwagendichte:** Unter Einbeziehung der Mietwagen (ohne Hilfsorganisationen) ergibt sich ein ähnliches Bild: Mit einer Taxi-Mietwagendichte von 1,53 liegt Mainz weit im oberen Feld vergleichbarer deutscher Städte (⊙ 1,07). Ein etwas anderes Bild ergibt sich in der weiteren Region. Hier rangiert Mainz gemeinsam mit Darmstadt, Heilbronn und Karlsruhe leicht unter dem Durchschnitt (⊙ 1,24 bzw. ⊙ 1,42).

TAXIDICHTE (TD) UND TAXI-/MIETWAGENDICHTE (TMD) IN STÄDTEN DER WEITEREN REGION							
	Taxis	Miet- wagen	Taxi + MW	EW pro Taxi	TD	EW pro Taxi + MW	TMD
Frankfurt a.M.	1.712	339	2.051	404	2,48	337	2,97
Heidelberg	161	111	272	929	1,08	550	1,82
Wiesbaden	401	87	488	690	1,45	567	1,76
<b>Mainz</b>	<b>215</b>	<b>96</b>	<b>311</b>	<b>948</b>	<b>1,05</b>	<b>656</b>	<b>1,53</b>
Koblenz	61	95	156	1.749	0,57	684	1,46
Stuttgart	703	88	791	791	1,18	849	1,34
Heilbronn	102	39	141	1.218	0,82	881	1,19
Darmstadt	118	51	169	1.206	0,83	842	1,19
Karlsruhe	218	13	231	1.365	0,73	840	1,19
Kaiserslautern	93	7	100	1.066	0,94	992	1,01
Ludwigshafen	60	78	138	2.739	0,37	1.191	0,84
Ulm	71	15	86	1.742	0,57	1438	0,70
<b>Σ / ⊙</b>	<b>326</b>	<b>85</b>	<b>411</b>	<b>1.237</b>	<b>1,01</b>	<b>819</b>	<b>1,42</b>
<b>Σ / ⊙ ohne Frankfurt</b>	<b>200</b>	<b>55</b>	<b>255</b>	<b>1.311</b>	<b>0,87</b>	<b>879</b>	<b>1,24</b>
Q.: Genehmigungsbehörden							

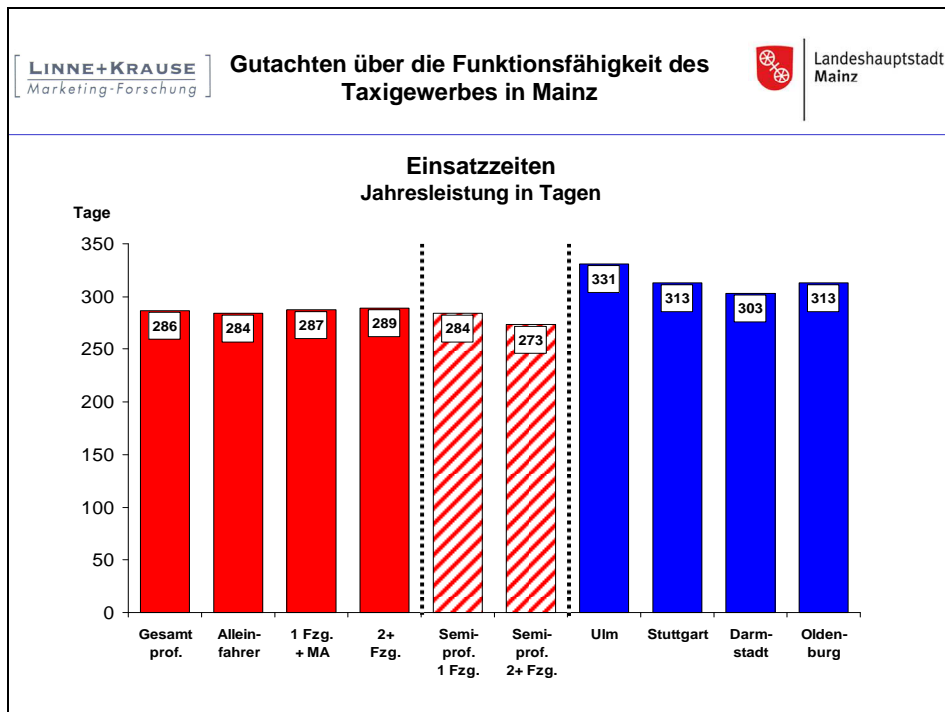
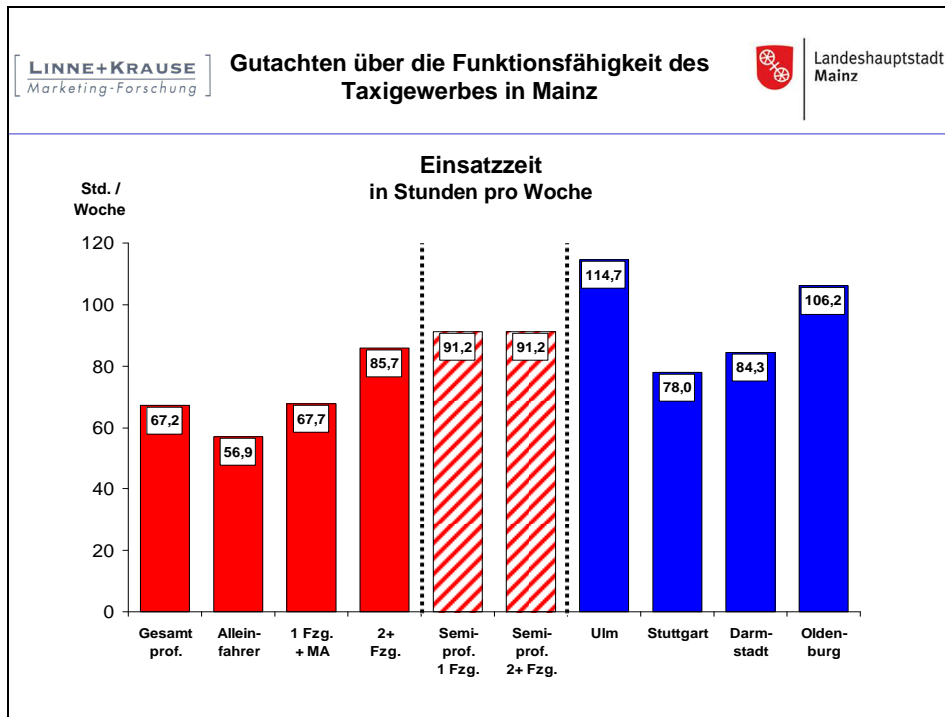
### 3.4 Angebotsfaktor Einsatzzeit

Die Einsatzzeiten entsprechen der überwiegend kleinteiligen Struktur des Mainzer Taxigewerbes. Grundsätzlich ist zu beobachten: Je größer die Betriebe, desto intensiver ist zumeist die Auslastung der Fahrzeuge:

LANDESHAUPTSTADT MAINZ EINSATZZEITEN IM TAXIGEWERBE, 2013 - SCHICHTENORGANISATION, IN % -										
	Mainz						Vergleichsstädte (nur professionelle Betriebe)			
	gesamt	professionell			semiprofessionell		Ulm	Stutt- gart	Darm- stadt	Olden- burg
		Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
1-Schicht	56,1	96,9	35,3	0,0	81,0	10,0	9,4	49,3	25,0	7,1
1,5-Schicht	40,9	3,1	64,7	88,2	14,3	90,0	40,6	36,1	61,8	64,3
2-Schicht	3,0	0,0	0,0	11,8	4,7	0,0	50,0	14,6	13,2	28,6
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- **Schichtenorganisation:** Über die Hälfte der professionellen Betriebe arbeiten im 1-Schichtbetrieb; hier spiegelt sich der überdurchschnittliche Anteil an Alleinfahrern wieder. Verbreitet ist weiterhin eine Mischform zwischen Ein- und Mehrschichtbetrieb (ca. 41%), die Rücksicht auf die stark schwankende Nachfrage nimmt. Nur etwa 3% der professionellen Taxiunternehmen sind im 2-Schichtbetrieb organisiert – ein weit unterdurchschnittlicher Wert. In sehr gut ausgelasteten Städten wie z.B. Ulm fährt jeder 2. Betrieb in Doppelschicht. Bemerkenswert: Die Mitarbeiterintensität der semiprofessionellen 1-Fahrzeugbetriebe spiegelt sich nicht in deren Schichtorganisation wieder: Nur 19% der Fahrzeuge werden täglich mehr als ein Schicht eingesetzt.
- **Einsatztage:** Im Durchschnitt sind professionelle Taxis in Mainz 286 Tage pro Jahr im Einsatz – auch hier ein Wert deutlich unter dem Durchschnitt vergleichbarer Städte.





LANDESHAUPTSTADT MAINZ NACHFRAGE IM TAXIGEWERBE, 2013 - TYPISCHER WOCHENVERLAUF --										
	Mainz						Vergleichsstädte (nur professionelle Betriebe)			
	gesamt	professionell			semiprofessionell		Ulm	Stutt- gart	Darm- stadt	Olden- burg
		Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
Mo. Tag	8,2	8,0	8,4	8,2	6,8	8,6	10,5	9,3	9,0	9,9
Mo. Nacht	1,9	0,4	1,6	4,8	1,5	2,2	6,5	2,5	3,5	4,9
Di. Tag	8,6	8,9	8,2	8,3	7,2	8,8	10,6	9,3	9,0	9,9
Di. Nacht	2,1	0,5	2,1	5,1	1,7	2,2	6,4	2,7	3,6	4,4
Mi. Tag	8,6	8,8	8,7	8,2	7,2	9,3	10,5	9,3	9,0	9,8
Mi. Nacht	2,3	0,4	2,5	5,5	2,0	6,2	6,5	3,1	3,7	6,1
Do. Tag	8,6	8,7	8,9	8,3	6,9	9,2	10,5	9,2	9,0	9,8
Do. Nacht	2,1	0,5	2,1	5,3	2,0	6,3	6,7	3,2	4,2	5,4
<b>Summe Wochentag</b>	<b>42,4</b>	<b>36,2</b>	<b>42,5</b>	<b>53,7</b>	<b>35,3</b>	<b>52,8</b>	<b>68,2</b>	<b>48,6</b>	<b>51,0</b>	<b>60,2</b>
Fr. Tag	7,6	7,9	7,6	6,9	5,6	9,3	10,5	8,5	8,5	9,8
Fr. Nacht	3,7	1,7	4,4	6,6	3,9	6,8	8,1	4,8	5,9	9,4
Sa. Tag	5,0	5,7	3,9	4,7	2,7	7,3	8,5	5,4	6,5	6,5
Sa. Nacht	4,1	2,2	5,2	6,6	3,8	6,9	8,3	5,3	6,2	9,6
So. Tag	2,8	2,8	1,4	4,4	1,6	6,0	6,0	3,5	3,5	5,8
So. Nacht	1,6	0,4	2,7	2,8	1,1	2,1	5,1	1,9	2,7	4,9
<b>Summe Wochen- ende</b>	<b>24,8</b>	<b>20,7</b>	<b>25,2</b>	<b>32,0</b>	<b>18,7</b>	<b>38,4</b>	<b>46,5</b>	<b>29,4</b>	<b>33,3</b>	<b>46,0</b>
<b>Summe Woche</b>	<b>67,2</b>	<b>56,9</b>	<b>67,7</b>	<b>85,7</b>	<b>53,9</b>	<b>91,2</b>	<b>114,7</b>	<b>78,0</b>	<b>84,3</b>	<b>106,2</b>

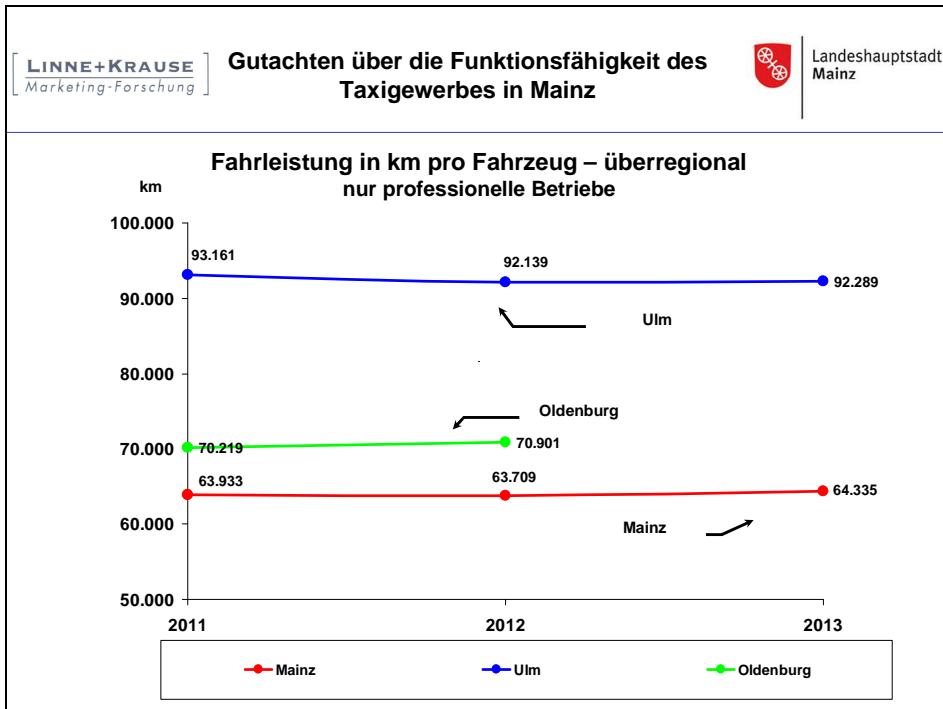
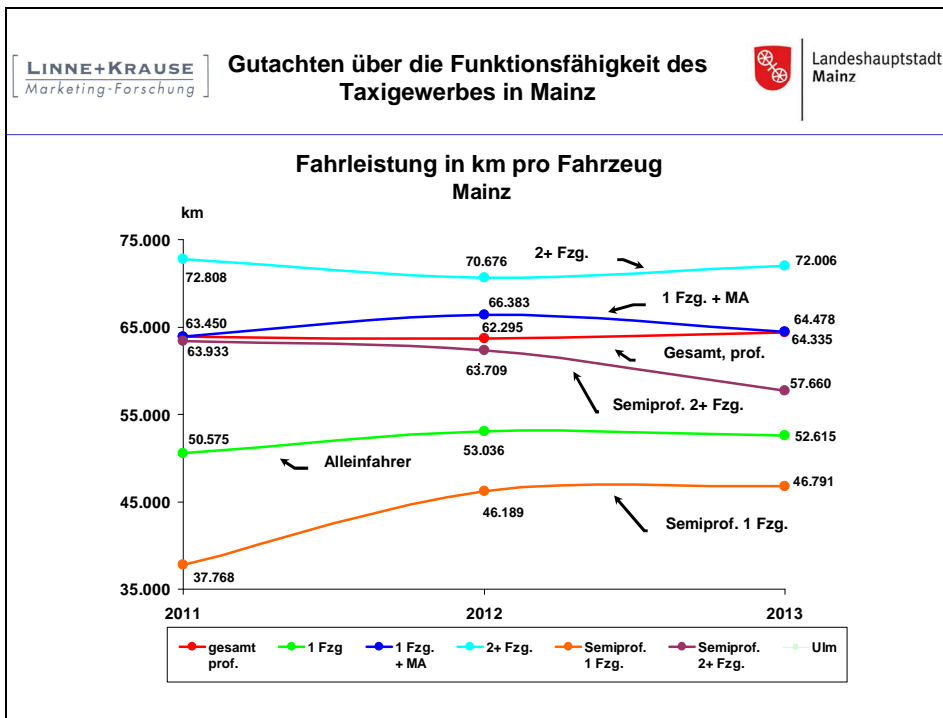
- **Wöchentliche Einsatzzeit:** Professionelle Betriebe kommen in Mainz auf eine wöchentliche Einsatzzeit von ca. 67 Stunden – ein deutlich unterdurchschnittlicher Wert. In Städten mit noch weitgehend intakten Taximärkten wie Ludwigshafen oder Ulm sind Einsatzzeiten von ca. 105 bis ca. 115 Std. pro Woche üblich. Besonders schwach ausgeprägt ist in Mainz das Nachtgeschäft (wochentags: ca. 2 Std.), das nur am Wochenende (ca. 4 Std.) leicht zunimmt.
- **Alleinfahrer:** Unterschiede zeichnen sich erwartungsgemäß zwischen Alleinfahrern und Mehrwagenbetrieben ab: Bedenklich sind dabei die hohen wöchentlichen Einsatzzeiten der professionellen Alleinfahrer von ca. 57 Stunden. Bei überlangen Einsatzzeiten ist von einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit und somit auch von einer **Gefährdung des öffentlichen Verkehrsinteresses** auszugehen.
- **Semiprofessionelle:** Bemerkenswert sind weiterhin die Einsatzzeiten der semiprofessionellen Mehrwagenbetriebe (ca. 91 Std.), die sogar deutlich über denen der professionellen Mehrwagenbetriebe liegen (ca. 86 Std.).

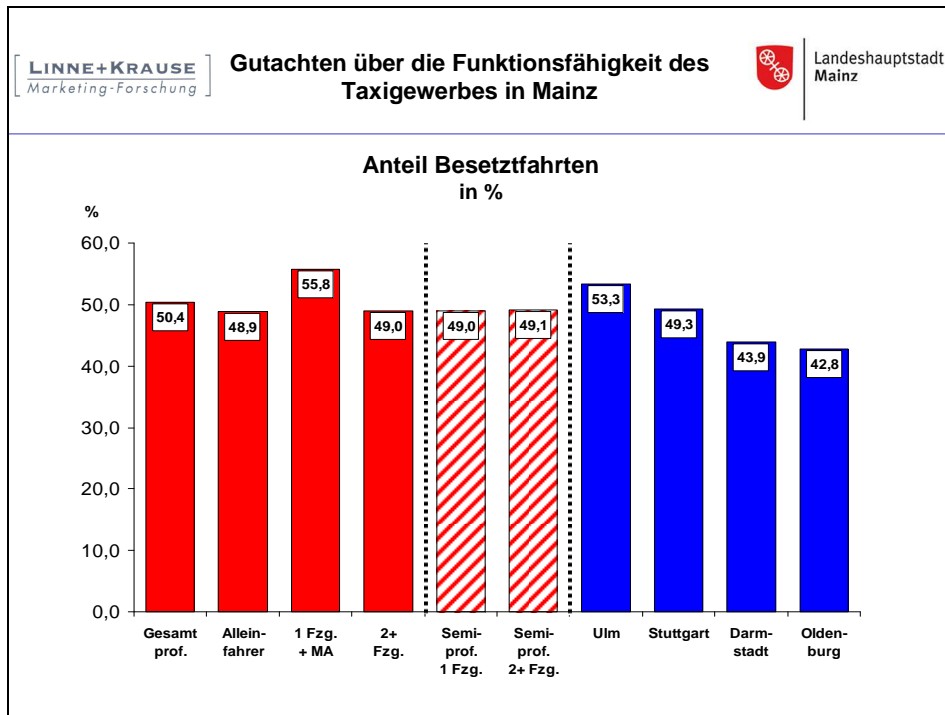
### 3.5 Angebotsfaktor Fahrleistung

Eine weitere Kennzahl zur Beurteilung der Angebotssituation ist die **jährliche Fahrleistung pro Fahrzeug**. Generell gilt: Je großstädtischer die Siedlungsstruktur, desto kleinräumiger die Fahrweise der Taxis und desto niedriger die Fahrleistung. In Mainz spielen zudem Zubringerfahrten zum Frankfurter Flughafen eine bedeutende Rolle.

LANDESHAUPTSTADT MAINZ DURCHSCHNITTLICHE KILOMETERLEISTUNG PRO FAHRZEUG, 2011 - 2013 FAHRLEISTUNGEN IN KM / FAHRZEUG										
	Mainz						Vergleichsstädte (nur professionelle Betriebe)			
	professionell				semiprofessionell		Ulm	Stutt- gart	Darm- stadt	Olden- burg
	gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
2011	63.933	50.575	63.876	72.808	37.768	63.450	93.161	56.182	68.155	70.219
2012	63.709	53.036	66.383	70.676	46.189	62.295	92.139	-	-	70.901
2013	64.335	52.615	64.478	72.006	46.791	57.660	92.289	-	-	-
Ø	<b>63.992</b>	<b>52.075</b>	<b>64.912</b>	<b>71.830</b>	<b>43.583</b>	<b>61.135</b>	<b>92.530</b>	<b>56.182</b>	<b>68.155</b>	<b>70.560</b>

- **Gesamtfahrleistung:** Mainzer Taxis erbringen eine eher durchschnittliche Fahrleistung – im Mittel der Jahre 2011 bis 2013 ca. 64.000 km pro Fahrzeug. Anderenorts kommen Taxis auf Jahresleistungen zwischen ca. 55.000 und ca. 65.000 km. Auch unter diesem Gesichtspunkt fallen semiprofessionelle Taxis auf: Sie fahren zwischen ca. 43.600 bzw. 61.100 Kilometer pro Jahr.
- **Betriebstypen:** Während professionelle Mainzer Alleinfahrer im Mehrjahresdurchschnitt auf eine Fahrleistung von ca. 52.100 km kommen, rangiert der Durchschnittswert in Betrieben mit Mitarbeitern zwischen ca. 64.900 km und ca. 71.800 km.
- **Entwicklung:** In den Jahren 2011 bis 2013 schwankte die jährliche Fahrleistung insgesamt nur wenig. Nur die semiprofessionellen 1-Fahrzeugunternehmen haben von 2011 bis 2013 ihre Fahrleistung beträchtlich erhöht (ca. 20%).
- **Besetzquote:** Üblicherweise rangiert die Besetzquote, d.h. der Anteil der besetzt gefahrenen Kilometer, in westdeutschen Städten zwischen 47% und 53%. Mainz liegt mit ca. 50% im Durchschnitt.





## 4 UMSATZ, KOSTEN, ÜBERSCHUSS UND ALTERSVORSORGE

Im Mittelpunkt der betriebswirtschaftlichen Untersuchung steht die **Umsatz-, Kosten- und Gewinnsituation**. Um Entwicklungstendenzen aufzeigen zu können, wurden auch hier die Daten für die Zeit von 2011 bis 2013 erhoben.

### 4.1 Umsatz

Mit Blick auf die Erlöse der professionellen Betriebe zählt Mainz zu den eher unterdurchschnittlichen Taximärkten Deutschlands:

LANDESHAUPTSTADT MAINZ UMSÄTZE IM TAXIGEWERBE, 2011 - 2013 - IN € / FAHRZEUG (NETTO) -										
	Mainz						Vergleichsstädte (nur professionelle Betriebe)			
	professionell				semiprofessionell		Ulm	Stutt- gart	Darm- stadt	Olden- burg
	gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
2011	49.162	36.672	48.054	57.760	21.697	37.727	75.030	49.021	56.241	57.522
2012	49.396	38.798	48.735	57.398	26.246	35.947	74.802	-	-	61.813
2013	51.382	40.268	51.360	58.714	28.134	37.836	76.651	-	-	-
Ø	<b>49.980</b>	<b>38.579</b>	<b>49.383</b>	<b>57.957</b>	<b>25.359</b>	<b>37.170</b>	<b>75.494</b>	49.021	56.241	59.668

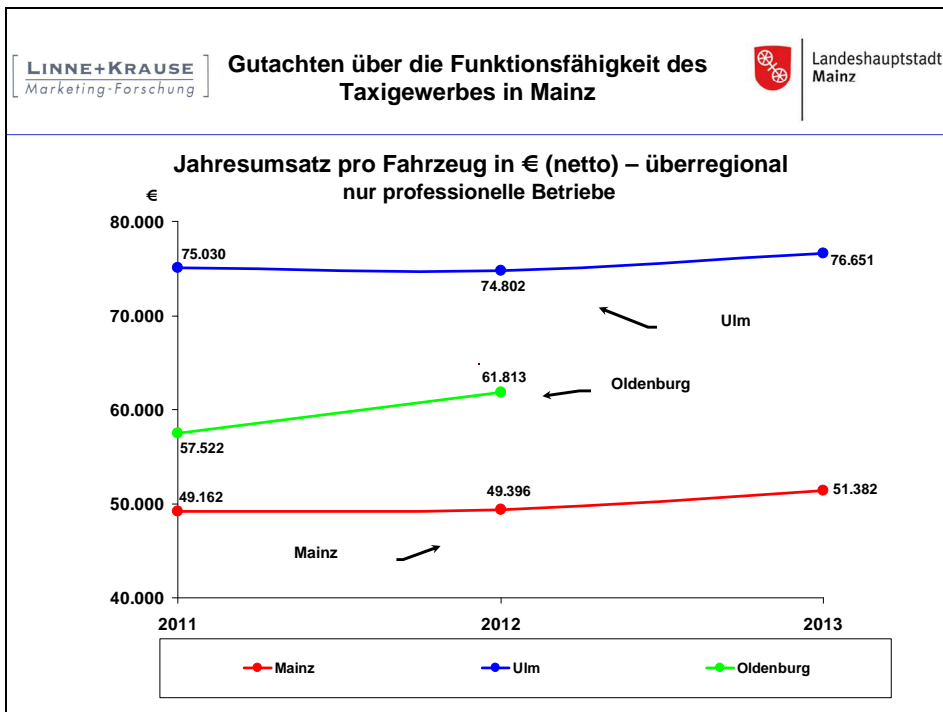
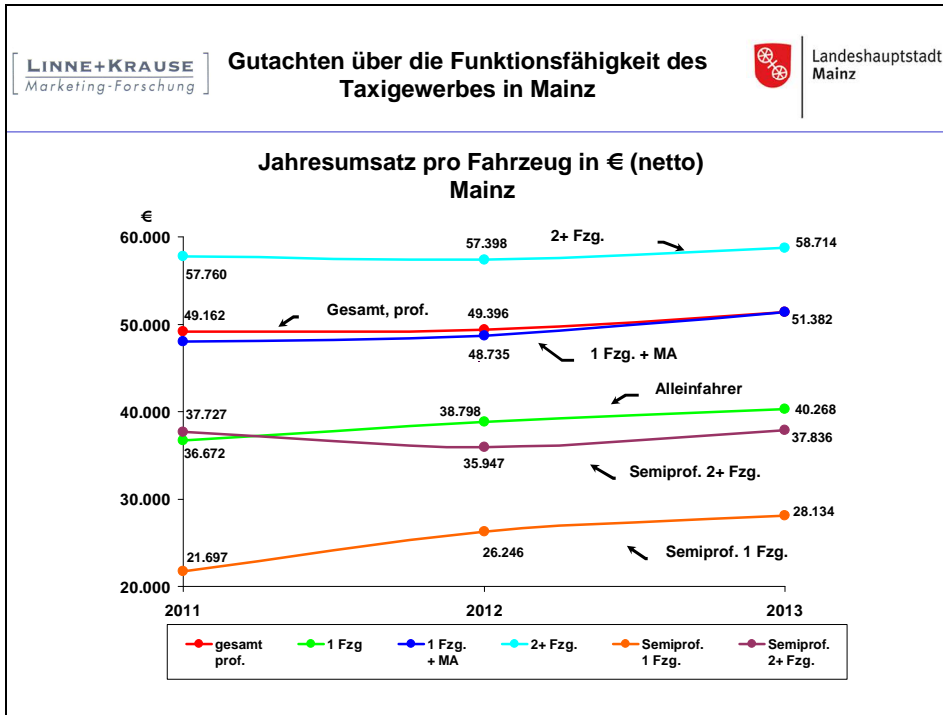
- **Jahresumsatz:** Im Durchschnitt der Jahre 2011 bis 2013 erzielte das professionell arbeitende Mainzer Taxigewerbe Umsätze von ca. 50.000 € pro Fahrzeug. Von Spitzenwerten wie z.B. in Ulm (ca. 75.500 €) sind die Erlöse in Mainz weit entfernt.
- **Entwicklung:** Insgesamt ist eine positive Entwicklung zu erkennen: Von 2011 bis 2013 ist ein Umsatzplus von etwa 4,5% zu beobachten.
- **Betriebstypen:** Im Taxigewerbe gilt: Je personalintensiver der Betrieb, desto höher der Erlös. Professionelle Alleinfahrtaxis kommen auf durchschnittlich ca. 38.600 € Umsatz pro Jahr, wohingegen Mehrwagenbetriebe Umsätze von ca. 58.000 € erzielen.

- **Vergleich mit BZP-Wert:** Jedes Jahr gibt der BZP, der Dachverband der deutschen Taxi- und Mietwagenverbände, Vergleichszahlen für das Taxigewerbe heraus.<sup>1</sup> Die darin enthaltenen Umsatzzahlen stellen aus Gutachtersicht den Mindestumsatz dar, mit dem ein Alleinfahrtaxi noch betriebswirtschaftlich vertretbar betrieben werden kann. Der vom BZP exemplarisch herangezogene Betrieb steht für den „klassischen“ Typ eines alleinfahrenden Münchner Taxiunternehmers. Für 2011 bis 2013 errechnet sich für diesen Betrieb ein Durchschnittsumsatz von ca. 42.200 €. Mit ca. 38.600 € Jahresumsatz verfehlen professionelle Alleinfahrer in Mainz den BZP-Wert um ca. 3.600 €.
- **Mehrwagenbetriebe:** Dagegen sind die Jahreserlöse professioneller Mehrwagenbetriebe in Mainz mit ca. 58.000 € vergleichsweise günstig und bewegen sich gleichzeitig nur leicht unter jenem Niveau, das auch in anderen Städten in solchen Betrieben zurzeit üblich ist (ca. 60.000 €).
- **Semiprofessionelle:** Dramatischer präsentieren sich die (steuerlich gemeldeten) Erlöse semiprofessioneller Betriebe: Die weisen im Durchschnitt lediglich ca. 25.400 € bzw. 37.200 € in der Buchhaltung aus – ein Betrag, der eine ordnungsgemäße Betriebsführung ausschließt – insbesondere in einem Mehrwagenunternehmen.

---

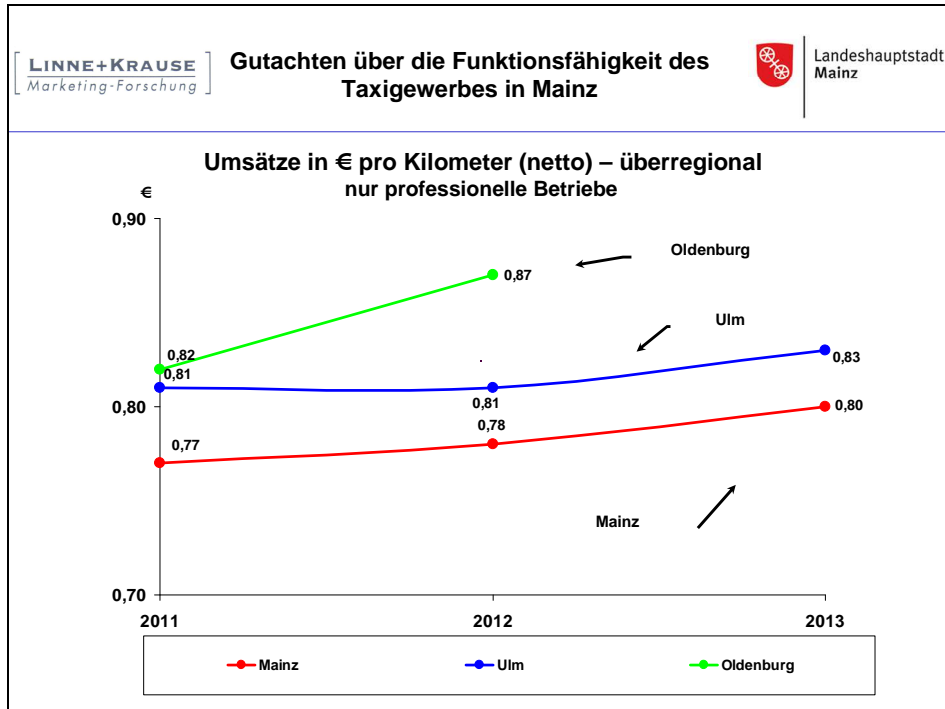
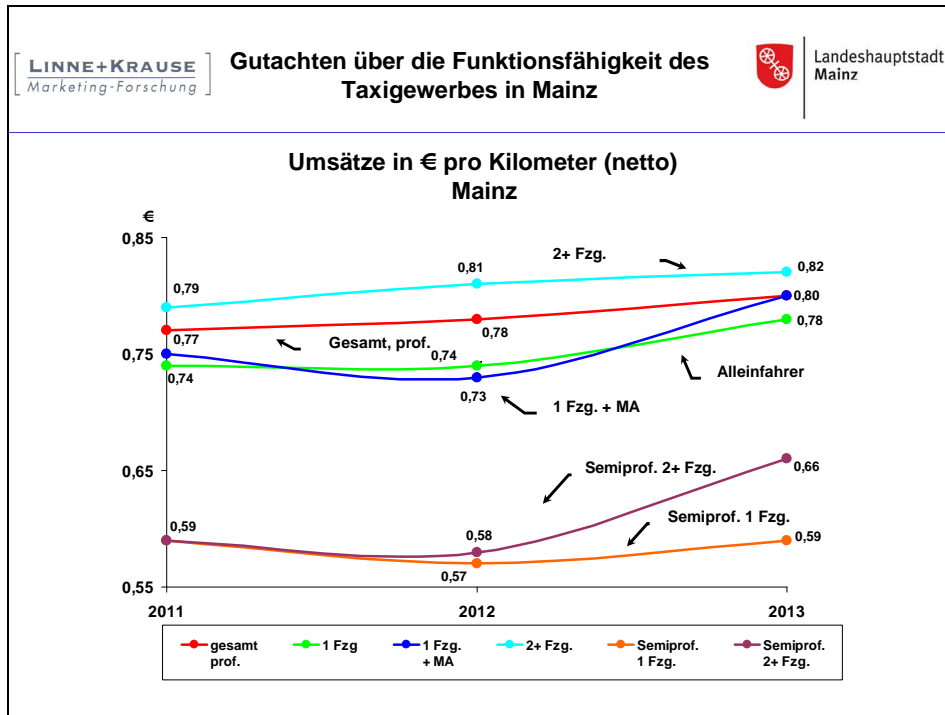
<sup>1</sup> BZP Geschäftsbericht, 2012/2013





LANDESHAUPTSTADT MAINZ UMSÄTZE IM TAXIGEWERBE, 2011 - 2013 - IN € / KM (NETTO) -										
	Mainz						Vergleichsstädte (nur professionelle Betriebe)			
	professionell				semiprofessionell		Ulm	Stutt- gart	Darm- stadt	Olden- burg
	gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
2011	0,77	0,74	0,75	0,79	0,59	0,59	0,81	0,87	0,83	0,82
2012	0,78	0,74	0,73	0,81	0,57	0,58	0,81	-	-	0,87
2013	0,80	0,78	0,80	0,82	0,59	0,66	0,83	-	-	-
<b>Ø</b>	<b>0,78</b>	<b>0,75</b>	<b>0,76</b>	<b>0,81</b>	<b>0,58</b>	<b>0,61</b>	<b>0,82</b>	<b>0,87</b>	<b>0,83</b>	<b>0,85</b>

- **Erlös pro km:** Im mehrjährigen Mittel kommen professionelle Mainzer Taxis auf einen Umsatz von ca. 0,78 € / km – ein für westdeutsche (Groß-) Städte unterdurchschnittliches Niveau. In Hamburg, wo elektronisch ausgemessene Taxameterdaten vorliegen, wurden im gleichen Zeitraum Kilometererlöse zwischen 0,96 € / km und 1,02 € / km eingefahren. Allerdings spielen in der Hansestadt untertarifliche Kranken- und Flughafenfahrten kaum eine Rolle.
- **Betriebstypen:** Abweichungen zeigen sich zwischen Mehrwagenbetrieben (0,81 €) und Alleinfahrern (0,75 € / km). Ein typisches Verhältnis, weil bei Alleinfahrern häufig ein erheblicher Eigenverbrauch zu beobachten ist.
- **Semiprofessionelle:** Deutlich niedrigere Kilometererlöse finden sich bei den semiprofessionellen Taxis: Hier schwankt der Wert zwischen 0,58 € / km bzw. 0,61 € / km.

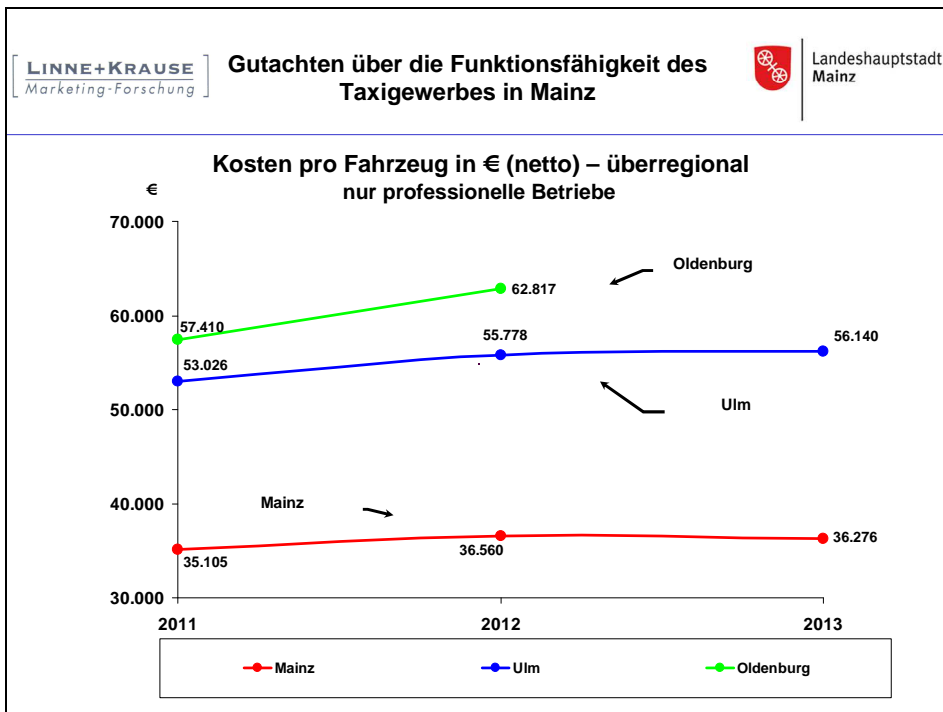
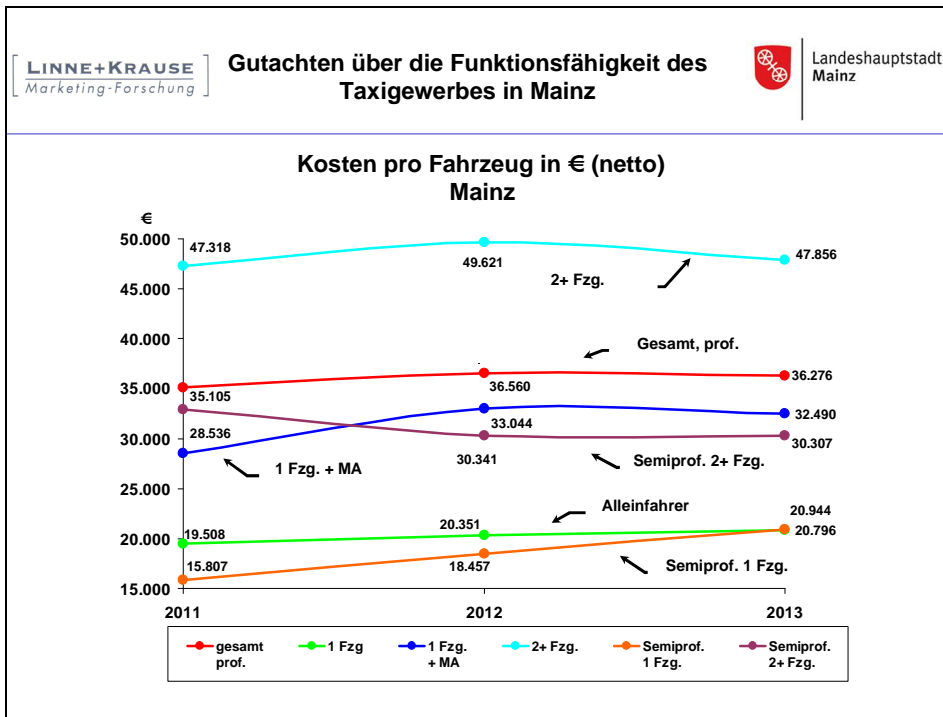


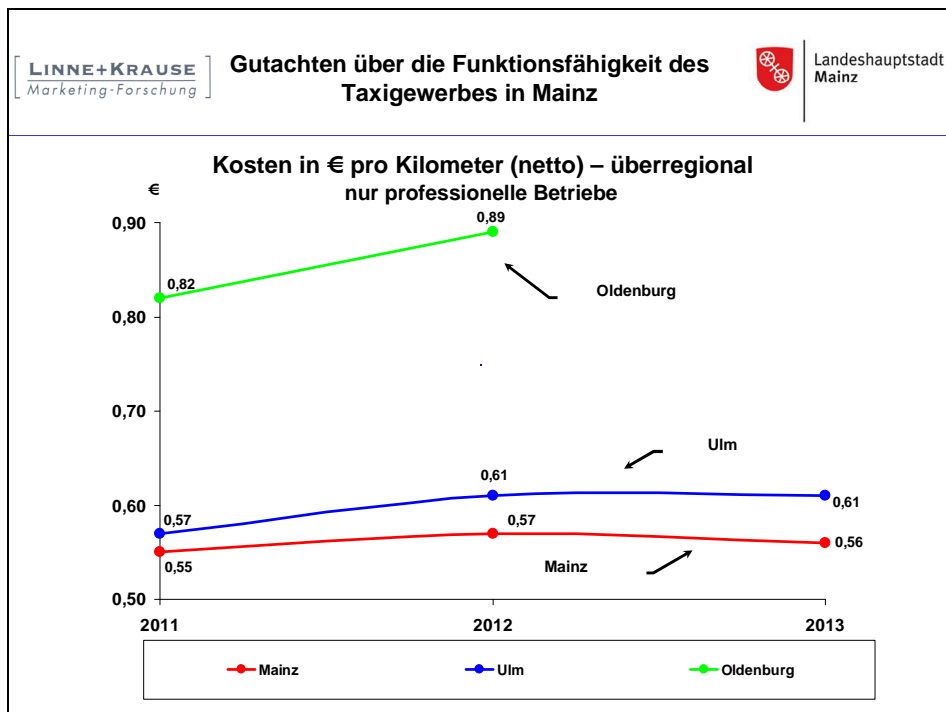
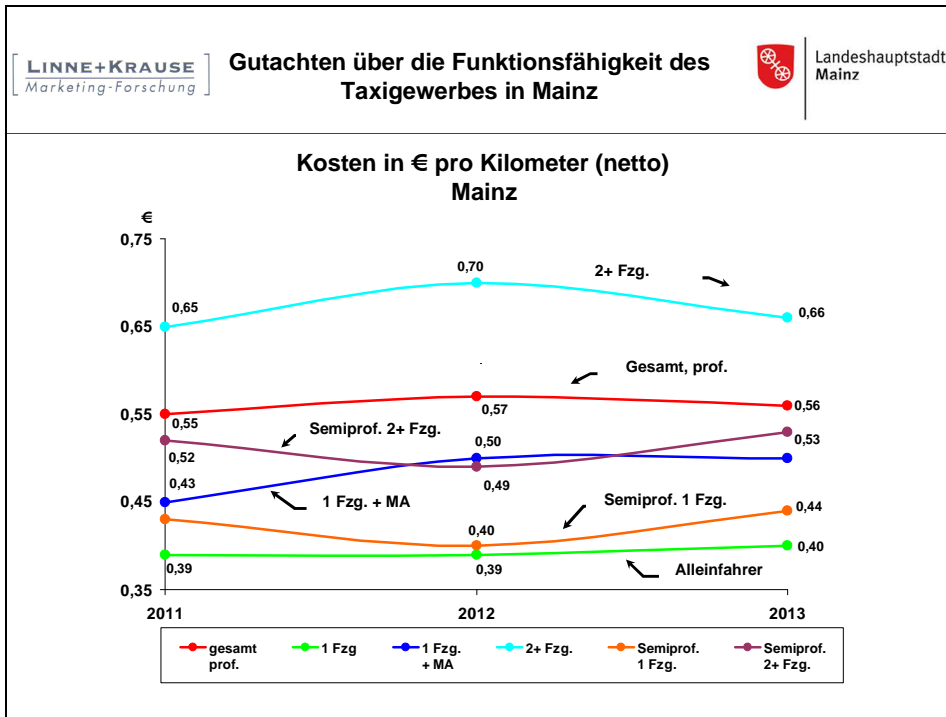
## 4.2 Kosten

Die **Gesamtkosten** des professionellen Mainzer Taxigewerbes bewegten sich zwischen 2011 und 2013 mit ca. 36.000 € pro Fahrzeug auf relativ niedrigem Niveau.

LANDESHAUPTSTADT MAINZ KOSTENENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE, 2011 – 2013 - KOSTEN IN € / FAHRZEUG (NETTO) -										
	Mainz						Vergleichsstädte (nur professionelle Betriebe)			
	gesamt	professionell			semiprofessionell		Ulm	Stuttgart	Darmstadt	Oldenburg
		Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
2011	35.105	19.508	28.536	47.318	15.807	32.904	53.026	41.265	45.256	57.410
2012	36.560	20.351	33.044	49.621	18.457	30.341	55.778	-	-	62.817
2013	36.276	20.796	32.490	47.856	20.944	30.307	56.140	-	-	-
Ø	<b>35.980</b>	<b>20.218</b>	<b>31.357</b>	<b>48.265</b>	<b>18.403</b>	<b>31.184</b>	<b>54.981</b>	<b>41.265</b>	<b>45.256</b>	<b>60.114</b>

- **Überörtlicher Vergleich:** In den meisten westdeutschen Städten schwanken die Kosten zwischen ca. 40.000 € und ca. 50.000 € pro Fahrzeug – je nach Unternehmensstruktur. Die außergewöhnlich hohen Kosten z.B. in Oldenburg (Ø 2011 – 2012: ca. 60.100 €) begründen sich durch die großteilige Struktur und dem daraus resultierenden Personaleinsatz. Das Mainzer Taxigewerbe „produziert“ also auf den ersten Blick deutlich billiger als in anderen deutschen Städten üblich.
- **Betriebstypen:** Allerdings zeigen sich im Mainzer Taxigewerbe deutliche Abweichungen: Während größere Betriebe auf ca. 48.300 € pro Fahrzeug kommen, arbeiten Alleinfahrern mit nur ca. 20.200 € Aufwand pro Jahr.
- **BZP:** Der Vergleich zwischen den professionellen Mainzer Alleinfahrern (ca. 20.200 €) und dem BZP-Alleinfahrerbetrieb (ca. 23.400 €) zeigt, dass die Kosten im mehrjährigen Durchschnitt um ca. 3.200 € abweichen.
- **Semiprofessionelle:** Obwohl ca. 41% der semiprofessionellen 1-Fahrzeugunternehmen Personalkosten haben, arbeiten sie deutlich „günstiger“ als die professionellen Alleinfahrer (ca. 20.200 € Alleinfahrer bzw. ca. 31.400 € 1-Fahrzeugbetriebe mit Personal). Das gleiche gilt für die semiprofessionellen Mehrwagenbetriebe: Sie kommen auf durchschnittliche Kosten von lediglich ca. 31.200 €.



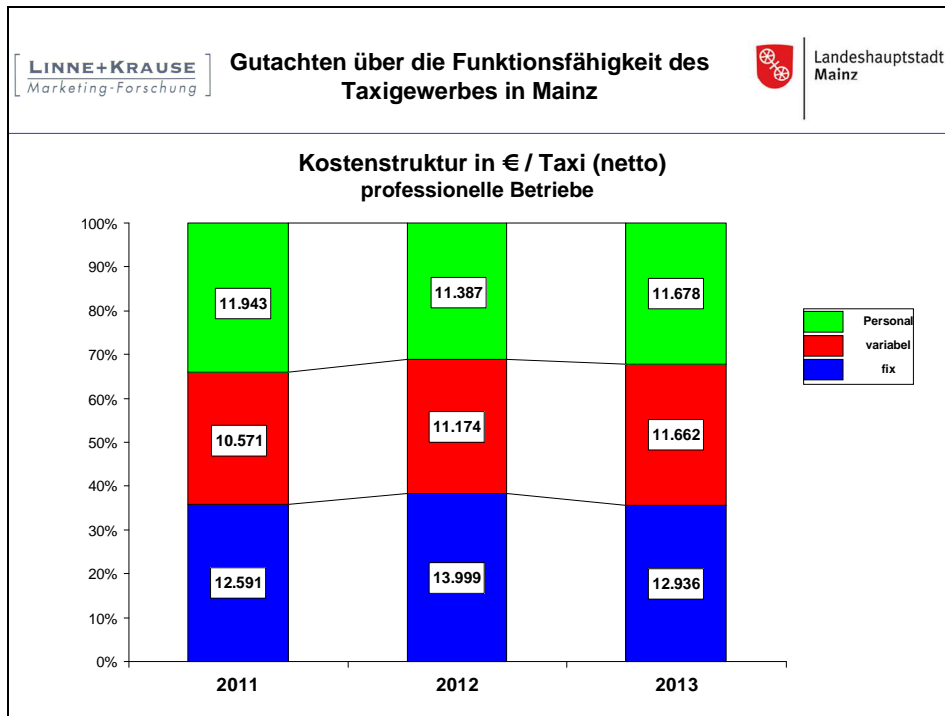


Im nächsten Schritt wurde eine Auswertung nach **fixen, variablen und Personalkosten** vorgenommen. Insgesamt zeigt sich dabei, dass die erheblichen Kostenunterschiede zwischen den Betriebstypen in erster Linie aus **unterschiedlichen Personalkosten** resultieren.

LANDESHAUPTSTADT MAINZ KOSTENSTRUKTUR IM TAXIGEWERBE, 2013 - KOSTEN IN € / FAHRZEUG (NETTO) -										
	Mainz						Vergleichsstädte (nur professionelle Betriebe)			
	gesamt	professionell			semiprofessionell		Ulm	Stuttgart*	Darmstadt*	Oldenburg**
		Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
<b>Fix</b>	12.936	12.214	14.248	12.934	10.740	9.099	18.487	15.935	16.258	15.955
<b>Variabel</b>	11.662	8.582	11.707	13.674	7.446	10.247	15.848	11.543	11.701	13.690
<b>Summe Kf+Kv</b>	<b>24.598</b>	<b>20.796</b>	<b>25.955</b>	<b>26.608</b>	<b>18.186</b>	<b>19.346</b>	<b>34.335</b>	<b>27.478</b>	<b>27.959</b>	<b>29.645</b>
<b>Personal</b>	11.678	0	6.535	21.248	2.758	10.961	21.805	13.787	17.297	33.172
<b>Gesamt</b>	<b>36.276</b>	<b>20.796</b>	<b>32.490</b>	<b>47.856</b>	<b>20.944</b>	<b>30.307</b>	<b>56.140</b>	<b>41.265</b>	<b>45.265</b>	<b>62.817</b>
* 2011 ** 2012										

- **Fixkosten:** Mit Fixkosten von durchschnittlich ca. 12.900 € arbeiteten die professionellen Mainzer Betriebe 2013 auf unterdurchschnittlichem Niveau. Üblicherweise rangieren die Fixkosten im westdeutschen Taxigewerbe zwischen ca. 14.000 € und 17.000 € pro Jahr und Fahrzeug. Deutlich niedrige Fixkosten sind bei den Semiprofessionellen (ca. 10.700 € bzw. 9.100 €) festzustellen.
- **Variable Kosten:** Die variablen Kosten sind in Mainz dagegen eher durchschnittlich – mit Beträgen um ca. 11.700 € in 2013. Seit 2011 sind diese Kosten um 10% gestiegen. Hier kommen u.a. die wachsenden Kraftstoffpreise zum Tragen.

- **Personalkosten:** Im Durchschnitt arbeiten die professionellen Mainzer Taxibetriebe mit Personalkosten in Höhe von ca. 11.700 €. Von besonderem Interesse sind dabei die Personalkosten der Mehrwagenbetriebe: Mit durchschnittlich ca. 21.500 € pro Jahr und Fahrzeug wird ein zu geringer Wert erzielt. Zur Einordnung: Für die Finanzierung einer Vollzeitkraft wäre im Einschichtbetrieb ein Mindestaufwand von ca. 26.000 € erforderlich.
- **Semiprofessionelle:** Bei den semiprofessionellen Mainzer Mehrwagenbetrieben zeigt sich die Problematik der zu geringen Personalkosten in noch krasserer Form: Mit ca. 11.000 € wird dort wahrscheinlich nur ein Teil der eigentlich erforderlichen Personalkosten steuerlich angeben.



- **Kilometer-Kosten:** Die fahrleistungsbezogenen Kosten der professionellen Betriebe schwankten zwischen 2011 und 2013 um 0,56 € / km und bewegen sich damit unter dem Niveau der meisten vergleichbaren Städte. Auffällig sind die Kilometerkosten der semiprofessionellen 1-Fahrzeugbetriebe, die Aufgrund ihrer (angeblich) niedrigen Fahrleistung höher ausfallen als bei ihren professionellen Wettbewerbern.



- **Abweichungen:** Entsprechend der unterschiedlichen Personalkosten zeichnet sich auch bei den fahrleistungsbezogenen Kosten eine Abstufung zwischen professionellen Alleinfahrern (0,39 € / km) und Mehrfahrzeugbetrieben mit Personal (0,67 € / km) ab. Ähnlich große Spannen zwischen diesen Betriebstypen sind auch in anderen Städten zu beobachten. Der Grund: Die Arbeitsleistung des Alleinfahrers ist buchhalterisch kein Kostenbestandteil, sondern Teil des Gewinnes.

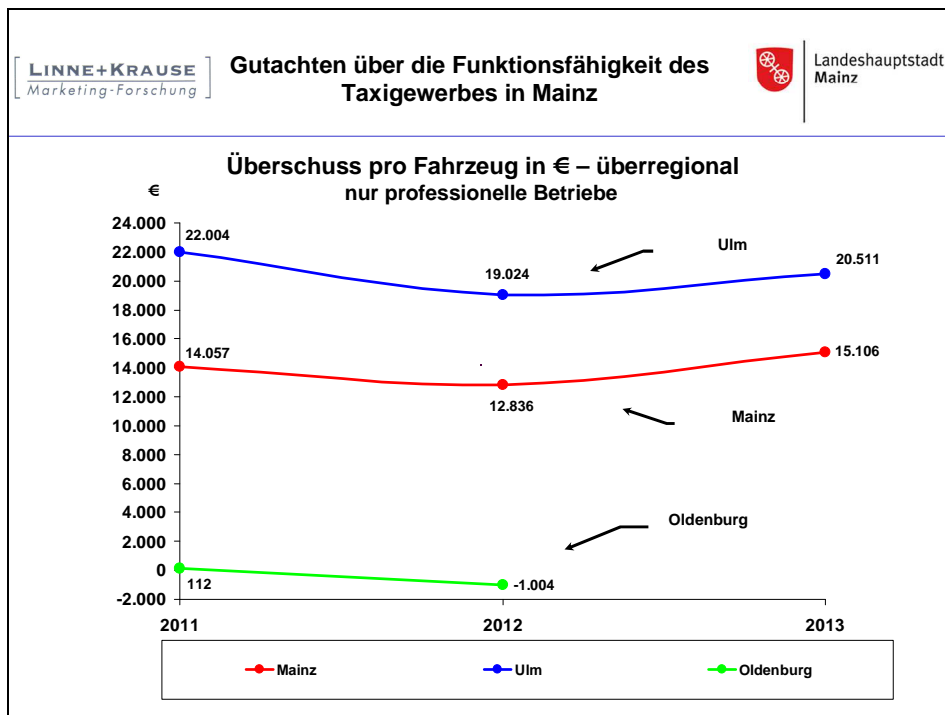
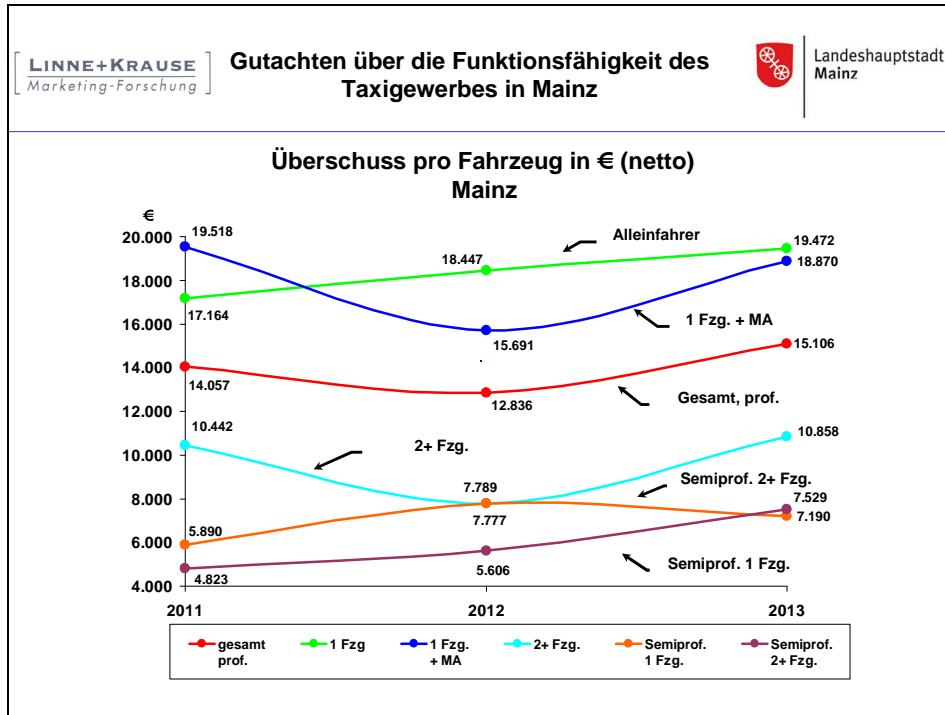
LANDESHAUPTSTADT MAINZ KOSTENENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE, 2011 - 2013 - KOSTEN IN € / KM (NETTO) -										
	Mainz						Vergleichsstädte (nur professionelle Betriebe)			
	gesamt	professionell			semiprofessionell		Ulm	Stuttgart	Darmstadt	Oldenburg
		Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
2011	0,55	0,39	0,45	0,65	0,43	0,52	0,57	0,73	0,66	0,82
2012	0,57	0,39	0,50	0,70	0,40	0,49	0,61	-	-	0,89
2013	0,56	0,40	0,50	0,66	0,44	0,53	0,61	-	-	-
<b>Ø</b>	<b>0,56</b>	<b>0,39</b>	<b>0,48</b>	<b>0,67</b>	<b>0,42</b>	<b>0,51</b>	<b>0,59</b>	<b>0,73</b>	<b>0,66</b>	<b>0,86</b>

### 4.3 Überschuss

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

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

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

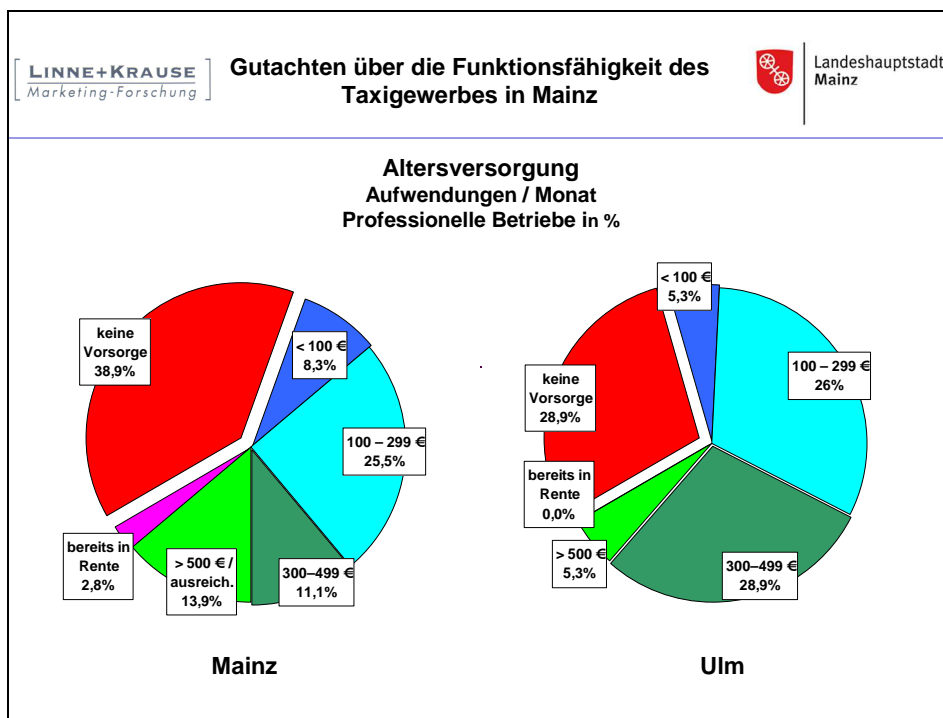


LANDESHAUPTSTADT MAINZ GEWINNENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE, 2011-2013 - ÜBERSCHUSS IN € / FAHRZEUG (NETTO) -										
	Mainz						Vergleichsstädte (nur professionelle Betriebe)			
	professionell				semiprofessionell		Ulm	Stuttgart	Darmstadt	Oldenburg
	gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	1 Fzg.	2+ Fzg.				
2011	14.057	17.164	19.518	10.442	5.890	4.823	22.004	7.756	10.985	112
2012	12.836	18.447	15.691	7.777	7.789	5.606	19.024	-	-	-1.004
2013	15.106	19.472	18.870	10.858	7.190	7.529	20.511	-	-	-
Ø	14.000	18.361	18.026	9.692	6.956	5.986	20.513	7.756	10.985	-446

- **Jahresüberschuss:** Im Durchschnitt der Jahre 2011 bis 2013 erwirtschafteten professionelle Mainzer Taxis einen Überschuss von ca. 14.000 € - ein gerade noch akzeptables Niveau. Zur Einordnung: Die Armutsgefährdungsgrenze liegt für einen westdeutschen Einpersonenhaushalt bei ca. 10.500 € pro Jahr.
- **Alleinfahrer:** Alleinfahrer haben im Untersuchungszeitraum durchschnittlich ca. 18.400 € pro Jahr erwirtschaftet. Dabei muss stets bedacht werden, dass solche Unternehmer in der Regel die gesamte Lebenshaltung aus der Bewirtschaftung einer einzigen Taxikonzession bestreiten müssen.
- **Einordnung:** Mit ca. 18.400 € verfehlen die Mainzer Alleinfahrerbetriebe knapp den BZP-Wert, der im Mittel der Jahre 2011 – 2013 bei ca. 18.700 € liegt. Eine positive Entwicklung: 2013 überschritten die Überschüsse der Mainzer Alleinfahrer (ca. 19.500 €) das gerade noch vertretbare Überschussniveau des BZP-Betriebs (ca. 19.000 €). Deutlich ungünstiger ist die wirtschaftliche Situation der 1-Fahrzeugbetriebe mit Mitarbeitern, die im Durchschnitt nur ca. 18.000 € Gewinn erwirtschafteten. Auch aus dieser Perspektive ist die Funktionsfähigkeit des Mainzer Taxigewerbes gefährdet.
- **Mehrfahrzeugbetriebe:** Betriebswirtschaftlich problematisch ist auch die Lage der professionellen Mehrfahrzeugbetriebe. Hier müssen die Unternehmer im Durchschnitt mit einem Überschuss von lediglich ca. 9.700 € pro Taxi arbeiten. Ein akzeptables Einkommensniveau sowie ein angemessener Zuschlag für das unternehmerische Risiko sind auf diesem Niveau nicht zu erzielen. Auch hier ist wieder ein Zeichen für die Gefährdung der Funktionsfähigkeit des Mainzer Taxigewerbes zu erkennen.

#### 4.4 Altersvorsorge

Eine freiwillig zu beantwortende Frage galt der persönlichen Altersvorsorge. Obwohl die Altersvorsorge kein Prüfkriterium nach dem PBefG ist, müssen die ermittelten Werte als ergänzendes Beurteilungskriterium gewertet werden. Knapp 60% der Mainzer Unternehmer machten Angaben zur Altersvorsorge. die dargestellten Ergebnisse können deshalb nur ein grobes Bild der Lage vermitteln:



- **Keine Altersvorsorge:** Ohne Altersvorsorge leben gegenwärtig ca. 39% der (auskunftsbereiten) Mainzer Taxiunternehmer, ein weiteres Indiz für die unzureichendes Kapitalbildung der Taxiunternehmer in Mainz. In anderen westdeutschen Städten rangiert der Anteil der „Unversicherten“ meist zwischen 20% und 35%.
- **Geringes Niveau:** Ein weiteres Drittel der auskunftsbereiten Mainzer Taxiunternehmer hat eine Altersvorsorge, legt aber monatlich weniger als 299 € zurück – ein Betrag, der spätere Altersamut vorprogrammiert. Nur wenige besitzen eine ausreichende Rentenabsicherung: Lediglich etwa 14% der Unternehmer gaben an, monatlich mehr als 500 € aufzuwenden bzw. über eine ausreichende Versorgung zu verfügen. Die 500- €-Grenze markiert ungefähr den Betrag, den ein durchschnittlicher westdeutscher Arbeitnehmer für seine Altersvorsorge aufbringt.

## 5 GESCHÄFTSAUFGABEN UND KONZESSIONSBEWEGUNGEN

Leider wurden in der Vergangenheit keine detaillierten Aufzeichnungen zu den Konzessionsbewegungen geführt – zumindest nicht mit Blick auf die Beweggründe der Unternehmer. Insgesamt zeichnet sich jedoch folgendes Geschehen ab:

- **Umschlagquote:** Zwischen 2010 und 2014 wechselten 113 Konzessionen den Besitzer. Das ergibt eine „Umschlagquote“ von ca. 53% – bezogen auf die Gesamtzahl der zurzeit in Mainz zugelassenen Taxis! Damit wird ein sehr hoher Wert erreicht. Auf funktionsfähigen Märkten liegt er meist zwischen 5% und 10%.
- **Form:** Konzessionsrückgaben waren in den letzten Jahren nicht zu verzeichnen. Sämtliche Konzessionsbewegungen erfolgten in Form von Übertragungen an einen anderen Unternehmer.
- **Gründe:** Die Gründe für die Übertragungen der vergangenen Jahre sind heute nicht mehr nachvollziehbar.

Insbesondere der außerordentliche Umfang des Geschehens lässt auf eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Mainzer Taxigewerbes schließen.

## 6 EMPFEHLUNGEN

Die Zusammenschau der Untersuchungsergebnisse zeigt, dass die Funktionsfähigkeit des Mainzer Taxigewerbes akut gefährdet ist. Damit einher geht auch eine vielfältige Gefährdung des öffentlichen Verkehrsinteresses.

### 6.1 Zusammenfassende Bewertung

#### 6.1.1 Nachfragefaktoren

- **Faktor strukturelle Nachfrageschwäche:** Der Mainzer Taximarkt wird durch eine strukturelle Nachfrageschwäche geprägt: Während z.B. jeder Hamburger pro Jahr im Durchschnitt etwa zehnmal mit dem Taxi fährt, nehmen die Mainzer jährlich nur etwa 4,7 Mal ein Taxi. Die Funkvermittlungstatistik der Mainzer Taxizentrale belegt eine relativ stabile Nachfrage von jährlich ca. 500.000 Touren. Mit ca. jährlich ca. 2.400 vermittelten Touren pro Fahrzeug zählt sie zu den eher durchschnittlich starken deutschen Vermittlungszentralen.
- **Faktor Nachfrageerwartung:** Die Zukunftserwartungen der Mainzer Taxiunternehmer sind verhalten. Die drei wichtigsten Nachfragefelder werden jeweils mit befriedigend bis ausreichend (Note: 3,3 bis 3,4) eingeschätzt.
- **Faktor Demografie:** Wichtigster Nachfrager nach Taxidienstleistungen ist auch in Mainz die ortsansässige Wohnbevölkerung. Seit vielen Jahren verzeichnet die Stadt eine stetig wachsende Bevölkerungszahl – ein Trend, der voraussichtlich auch in den nächsten Jahren anhalten wird. An erster Stelle steht die Bildungsmigration junger Menschen (ca. 41.000 Studenten), die in Mainz ihre Ausbildung absolvieren und die der Stadt insgesamt einen jungen Charakter verleihen.
- **Faktor Konjunktur:** Trotz der Verwerfungen auf den internationalen Finanzmärkten und der wirtschaftlichen Depression Südeuropas, bleibt die Konjunktur in Deutschland bemerkenswert stabil. Das schließt aber nicht aus, dass die aktuellen Krisen mittelfristig zu Nachfrageeinbrüchen auch auf dem Mainzer Taximarkt führen.

- **Faktor Wirtschaft:** Die Region FrankfurtRhein-Main zählt zu den wirtschaftlich stärksten Regionen Europas. Der Umsatzanteil für Fahrten mit Geschäftsleuten ist relativ groß (ca. 22%). In Mainz stehen ca. 104.000 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze zur Verfügung. Eine wichtige Säule des Arbeitsmarktes in der „Gutenbergstadt“ ist der Mediensektor, von dem auch das Taxigewerbe profitieren. Große Bedeutung haben weiterhin der Wissenschaftssektor sowie die öffentliche Verwaltung. Dagegen ist der industrielle Bereich rückläufig. Insgesamt kann das Mainzer Taxigewerbe aber auf einen ergiebigen Dienstleistungssektor bauen, der erfahrungsgemäß einen guten Nährboden für die Taxinachfrage bildet.
- **Faktor Kaufkraft:** Dank hoher Wirtschaftskraft, haben die Mainzer eine weit überdurchschnittliche Kaufkraft (111,9%).
- **Faktor Arbeitsmarkt:** Die Lage auf dem Mainzer ist günstig - sowohl mit Blick auf die Arbeitsplatzdichte wie hinsichtlich der Erwerbslosigkeit (ca. 6,6% Arbeitslosenquote).
- **Faktor Pendler:** Bei allem Positiven: Problematisch für das Taxigewerbe ist die hohe Pendlerzahl. Pendler sind in hohem Maße auf den eigenen Pkw oder den ÖPNV orientiert und fallen als Nachfrager für Taxis weitgehend aus.
- **Faktor Migration:** Mainz zählt nicht zu den deutschen Migrationshochburgen. Ca. 29% besitzen entweder einen ausländischen Pass oder zumindest kulturelle Wurzeln außerhalb Deutschlands. Dagegen liegt der Migrantenanteil unter den Taxiunternehmern mit ca. 83% außergewöhnlich hoch. Stärker noch als in anderen westdeutschen Städten drängen gerade Migranten in das niederschwellige Taxigewerbe und sorgen hier für ein Angebot, dem keine entsprechende Nachfrage gegenüber steht. So kommt es zu einem strukturellen Überangebot, das die Funktionsfähigkeit in vielen westdeutschen Städten ganz grundsätzlich in Frage stellt.
- **Faktor Gesundheitswirtschaft:** Mainz besitzt eine hervorragende medizinische Infrastruktur, von der auch das Taxigewerbe erheblich profitiert: Eine zentrale Stellung nimmt in diesem Zusammenhang das Klinikum der Johannes-Gutenberg-Universität mit seinen mehr als 1.600 Betten und ca. 7.500 Mitarbeitern ein.
- **Faktor Tourismus, Gastronomie und Freizeit:** Von Bedeutung ist weiterhin die taxirelevante Nachfrage aus Tourismus, Gastronomie und Freizeitwirtschaft. Positiv für das Taxigewerbe: Tourismus ist in Mainz zum großen Teil Tagungs- und Kongresstourismus - mit in den letzten Jahren deutlich steigenden Übernachtungszahlen. Begrenzt ist jedoch das Nachtleben der Stadt, so dass das Taxigewerbe hier relativ wenig Nachfrage vorfindet.



- **Events / Locations:** Bedeutendstes Event ist die Mainzer Fastnacht, die auch dem Mainzer Taxigewerbe eine ertragreiche 5. Jahreszeit beschert. Daneben besitzt Mainz eine Reihe von Locations, die regelmäßig für Taxinachfrage sorgen - insbesondere am Wochenende und in den Abendstunden.
- **Faktor Pkw:** Wichtigster Wettbewerber des Taxis ist der private Pkw, obwohl Mainz mit einem Autoanteil an den täglichen Wegen von ca. 27% keine ausgesprochene Autofahrerstadt ist. Die Kleinräumigkeit der Stadt bilden dagegen günstige Voraussetzungen für den Rad- und Fußgängerverkehr.
- **Faktor ÖPNV:** Mainz verfügt zudem über ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz, das dem Taxigewerbe wenig Entfaltungsraum belässt. Mit einem Anteil von lediglich gut 2% am Gesamterlös sind Taxis zudem nur schwach in den ÖPNV eingebunden.
- **Faktor Schienenverkehr:** Der Hauptbahnhof mit seinen täglich ca. 60.000 Reisenden ist wichtigster Frequenzpunkt für das Mainzer Taxigewerbe. Mainz ist - abgesehen von zeitweiligen spektakulären Einschränkungen - hervorragend an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG angeschlossen.
- **Faktor Flughafen:** Von Bedeutung ist auch die räumliche Nähe des Frankfurter Airports: Das Mainzer Taxigewerbe profitiert ganz erheblich vom nahe gelegenen internationalen Luftverkehrskreuz, auch wenn die im Zubringerdienst erzielten Erlöse deutlich unter den regulären Taxierlösen liegen.
- **Faktor Mietwagen:** Offensiver Wettbewerber des Taxis ist der Mietwagen, der in Mainz sowohl für Krankenfahrten wie auch im Bereich des Limousinenservices für gewerbliche Kunden arbeitet. In beiden Segmenten hat das Mainzer Taxigewerbe Marktanteile verloren - häufig auch an auswärtige Anbieter.

### 6.1.2 Angebotsfaktoren

- **Betriebswirtschaftliche Plausibilität:** Die Prüfung der Mainzer Taxibetriebe auf betriebswirtschaftliche Plausibilität ergibt ein problematisches Bild: Etwa ein Drittel der Taxiunternehmen machten betriebliche und steuerliche Angaben, die mit den Gesetzen betriebswirtschaftlicher Logik nicht in Einklang zu bringen sind. In vielen Fällen ist von einer Verletzung steuerlicher und sozialversicherungsrechtlicher Pflichten auszugehen. Die Existenz einer solchen Zahl semiprofessioneller Betriebe berührt das **öffentliche Interesse** ganz grundsätzlich.
- **Ersatztaxis:** Hinzu kommt eine „Mainzer Spezialität“, die bislang noch in keiner anderen Stadt zu beobachten war: Zahlreiche Mainzer Taxibetriebe besitzen zusätzlich zum konzessionierten Taxifahrzeug ein bis zwei so genannte Ersatzfahrzeuge, die offenkundig vielfach missbräuchlich als Zweit-Taxi eingesetzt werden - mit zuweilen ganz erheblicher Fahrleistung.
- **Beschäftigte:** Das Mainzer Taxigewerbe ist überwiegend kleinteilig strukturiert. In Mainz hat der allein fahrende Unternehmer noch große Bedeutung - häufig jedoch jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität. Entsprechend gering ist die Personalausstattung. Vollzeitkräfte sind relativ selten. Das Fahrpersonal rekrutiert sich in erster Linie aus Teilzeitkräften und geringfügig Beschäftigten.
- **Fahrzeugflotte:** Bei der Taxiflotte zeigt das Mainzer Gewerbe ein eher durchwachsenes Bild: Mit ca. 63% (ursprünglich) neu beschaffter Fahrzeuge wird ein unterdurchschnittlicher Wert erzielt. Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge liegt dennoch noch bei akzeptablen 4,3 Jahren.
- **Eigenkapitalschwäche:** Entsprechend ist die Investitionssumme von durchschnittlich 22.600 € pro Fahrzeug. Die Finanzierung der Fahrzeuge verläuft jedoch ganz überwiegend über Kredit. Die Betriebe sind meist kapitalschwach: Nur wenige professionelle Betriebe (ca. 17%) finanzieren ihre Fahrzeuge überwiegend mit Eigenmitteln. Bei den eigenmittelfinanzierten Taxis in Mainz handelt es sich jedoch ganz überwiegend um günstige Gebrauchtfahrzeuge.
- **Vertriebsinteresse der Fahrzeughersteller:** Die Eigenkapitalschwäche wird gegenwärtig durch die sehr günstigen Finanzierungsangebote der Fahrzeughersteller überdeckt. Ohne deren eigenes Vertriebsinteresse wäre der gegenwärtige technische Qualitätsstandard des Mainzer Taxigewerbes kaum noch zu halten.
- **Taxidichte:** Mit 215 Taxis und einer Taxidichte von 1,05 (Taxis auf 1.000 Einwohner) rangiert Mainz deutlich über dem Durchschnitt vergleichbarer deutscher Städte (☉ 0,80).

- **Taxi-Mietwagendichte:** Neben den Taxis bedienen zurzeit 96 Mietwagen den Mainzer Markt, von denen zahlreiche taxiähnlich eingesetzt werden - die Mietwagen der Hilfsorganisationen nicht eingerechnet. Die Taxi-Mietwagendichte der Stadt rangiert somit gegenwärtig bei 1,53 und damit im oberen Bereich vergleichbarer deutscher Städte (1,07). Nicht berücksichtigt sind hierbei ortsfremde Taxis und Mietwagen, die einen erkennbar hohen Anteil am Mainzer Fahrtenaufkommen haben.
- **Einsatzzeit:** Professionelle Mainzer Taxibetriebe kommen auf eine wöchentliche Einsatzzeit von ca. 67 Stunden - ein insgesamt unterdurchschnittlicher Wert. Mit ca. 86 Wochenstunden arbeiten auch die größeren Betriebe auf relativ niedrigem Leistungsniveau. Ein wichtiger Indikator für die **Funktionsfähigkeit** des Taxigewerbes sind jedoch die Einsatzzeiten der Alleinfahrer: Die kommen in Mainz auf eine wöchentliche Arbeitsleistung von ca. 57 Stunden - eine übermäßige Stundenzahl, bei der von einer Verkehrsgefährdung und damit auch von einer **Gefährdung des öffentlichen Verkehrsinteresses** auszugehen ist.
- **Fahrleistung:** Professionelle Mainzer Taxis erbringen eine durchschnittliche Jahresfahrleistung von ca. 64.000 km - im Vergleich mit anderen Städten ein eher durchschnittlicher Wert.
- **Besetzquote:** Mit ca. 50% liegt die Besetzquote im Mainzer Taxigewerbe auf großstadtüblichem Niveau. Üblich sind Besetzquoten zwischen 47% und 53%.

### 6.1.3 Betriebswirtschaftliche Faktoren und Geschäftsaufgaben

- **Erlössituation:** Die Umsätze der professionellen Mainzer Taxibetriebe rangieren auf einem Niveau, das den Substanzerhalt und ein Arbeiten im Rahmen der geltenden rechtlichen Bestimmungen problematisch macht. Damit sind die **Funktionsfähigkeit** und zugleich auch das **öffentliche Verkehrsinteresse** berührt. Im Durchschnitt der Jahre 2011 bis 2013 erzielten die professionell betriebenen Fahrzeuge Erlöse von lediglich knapp 50.000 € - weit weniger als z.B. die Fahrzeuge auf dem funktionsfähigen Ulmer Taximarkt (ca. 75.500 €). Mit Jahreserlöse zwischen ca. 25.400 € (1-Fahrzeugbetriebe) und 37.200 € (Mehrfahrzeugbetriebe) agieren die semiprofessionellen Mainzer Taxis weit jenseits betriebswirtschaftlicher Plausibilität und Sinnhaftigkeit.
- **BZP-Werte:** Die Musterwerte, die jährlich vom BZP zur Verfügung gestellt werden, stellen aus Gutachtersicht die Untergrenze dar, zu der ein Alleinfahrtaxi noch betriebswirtschaftlich sinnvoll betrieben werden kann. Die von professionellen Mainzer Alleinfahrern eingefahrenen Jahreserlöse (Ø 38.600 €) verfehlen den BZP-Vergleichswert (Ø 42.200 €) deutlich - ein weiterer Hinweis darauf, dass sich auch Teile des professionellen Mainzer Taxigewerbes bereits jenseits der Grenze betriebswirtschaftlicher Vernunft bewegen. Damit ist auch die **Funktionsfähigkeit** des Mainzer Taxigewerbes gefährdet.
- **Kilometererlöse:** Im mehrjährigen Mittel fahren professionelle Taxis in Mainz Umsätze von 0,78 € / km ein, wobei der Anteil der Flughafenfahrten deutlich zu Buche schlägt. In Großstadtmärkten, wo insbesondere untertarifliche Krankenfahrten eine geringere Rolle spielen (z.B. Hamburg), sind gegenwärtig Erlöse von knapp 1,02 € / km üblich. Mittel- und langfristig erlauben die in Mainz erwirtschafteten Kilometererlöse keinen betriebswirtschaftlich vertretbaren Fahrzeugbetrieb. Auch in dieser Hinsicht ist die **Funktionsfähigkeit des Gewerbes** gefährdet und somit das **öffentliche Verkehrsinteresse** berührt. Das gilt in noch stärkerem Maße für die semiprofessionellen Fahrzeuge mit einem durchschnittlichen Kilometererlös von angeblich ± 0,60 € / km.
- **Kosten:** Die Mainzer Betriebe arbeiten zu vergleichsweise niedrigen Kosten von durchschnittlich ca. 36.000 € pro Jahr und Fahrzeug. Die erheblichen Schwankungen zwischen den Betriebstypen resultieren in erster Linie aus unterschiedlich hohen Personalkosten.
- **Personalkosten:** Die Personalkosten sind jedoch häufig deutlich zu niedrig - auch bei professionellen Taxis: Betriebe mit 2 oder mehr Fahrzeugen meldeten 2013 im Durchschnitt ca. 21.200 € Personalaufwand. Zur Einordnung: Für die Finanzierung eines (einzigen) Einschichtbetriebes mit angestellten Kräften ist bislang ein Mindestaufwand von ca. 26.000 € erforderlich. Die Mainzer Betriebe mit Personal arbeiten aber überwiegend im 1,5-Schichtbetrieb, so dass der eigentlich erforderliche Personalaufwand deutlich höher als angegeben liegen müsste.

- **Überschuss:** Problematisch ist weiterhin die Gewinnsituation: Im Durchschnitt der Jahre 2011 bis 2013 erwirtschaftete jedes professionelle Mainzer Taxi im Durchschnitt einen Überschuss von ca. 14.000 € - ein unzureichendes Niveau, das nur leicht über der Armutsgefährdungsgrenze von zurzeit ca. 10.500 € liegt. Alleinfahrer fahren im genannten Zeitraum durchschnittlich ca. 18.400 € pro Jahr (2013: ca. 19.500 €) ein. Im Durchschnitt der Jahre 2011 bis 2013 lagen sie damit annähernd auf dem BZP-Wert (ca. 18.700 €) - jenem Wert, der aus Gutachtersicht als Minimalwert betrachtet werden muss. Auch mit Blick auf den Gewinn ist die **Funktionsfähigkeit** stark gefährdet.
- **Verdeckte Deinvestition:** Die Gewinnschwäche ist ein wesentlicher Grund für die Kapitalschwäche der Mainzer Taxiunternehmer. Dabei ist zugleich ein Prozess der Deinvestition zu beobachten, der unter normalen Bedingungen bereits zum offenkundigen Einbruch der Flottenqualität geführt hätte. Damit wäre der Verlust der **Funktionsfähigkeit** und somit eine Gefährdung des **öffentlichen Verkehrsinteresses** offenbar geworden. Der Deinvestitionsprozess wird gegenwärtig (noch) durch das starke Vertriebsinteresse der Fahrzeughersteller überdeckt: Ohne deren günstige Verkaufs- und Kreditkonditionen wäre die heutige Flottenqualität mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht zu halten.
- **Altersvorsorge:** Wegen der unzureichenden Gewinne, können viele Unternehmer (ca. 39%) keine Altersvorsorge bilden. Angesichts vorprogrammierter Altersarmut ist auch in diesem Punkt das **öffentliche Interesse** berührt.
- **Konzessionsbewegungen:** Zwischen 2010 und 2014 wechselten zahlreiche Betriebe mit zusammen 113 Taxifahrzeugen den Besitzer. Daraus errechnet sich eine sehr hohe „Umschlagquote“ von ca. 53% - bezogen auf die Gesamtzahl der in Mainz zugelassenen Taxis. Allerdings handelte es sich dabei ausschließlich um Betriebsübertragungen, nicht aber um klassische Geschäftsaufgaben. Daraus kann nicht der Schluss einer besonderen Prosperität des Mainzer Taxigewerbes gezogen werden. Der hohe Anteil problematischer Betriebe deutet darauf hin, dass sich der Zulauf ins Taxigewerbe zum Großteil aus irregulären Gewinnerwartungen speist.

Aus Gutachtersicht ist bereits in vielen Betrieben die Ebene betriebswirtschaftlich vertretbaren Handelns verlassen. Ein Substanzerhalt der Betriebe und eine angemessene Lebensführung sind auf diesem Erlös- und Gewinnniveau mittel- und langfristig nicht zu realisieren. Somit ist die **Funktionsfähigkeit** des Taxigewerbes akut gefährdet. In Folge dessen ist auch das **öffentliche Verkehrsinteresse** bedroht.

## 6.2 Handlungsempfehlungen

Mainz zählt zu den eher durchschnittlichen westdeutschen Taximärkten. Gegenwärtig droht der Verlust der Funktionsfähigkeit. Auch für die absehbare Zukunft sind keine Faktoren zu erkennen, die auf eine grundsätzlich positive Veränderung der Gesamtsituation schließen lassen.

### 6.2.1 Stabilisierung der Funktionsfähigkeit

Übergeordnetes Ziel muss es sein, betriebswirtschaftlich sinnvolles Handeln unter Einhaltung der gesetzlichen Rahmenbedingungen (wieder) zu ermöglichen. Andererseits ist das Grundrecht auf freie Berufsausübung zu berücksichtigen.

Seit vielen Jahren gilt in Mainz – anders als in der Nachbarstadt Wiesbaden – ein Konzessionsstopp. Ordnungspolitisch ist eine Festschreibung von Konzessionszahlen grundsätzlich diskussionswürdig. Die Genehmigung aller 57 beantragten Konzessionen würde aber mit Sicherheit zum nachhaltigen **Verlust der Funktionsfähigkeit** im Mainzer Taxigewerbe führen.

Von einer **gänzlichen Freigabe der Konzessionen** ist also dringend abzuraten. In den wenigen deutschen Städten und Kreisen ohne Begrenzung der Konzessionszahl (z.B. Wiesbaden, Hamburg, Berlin, Kiel) ist es zu massiven Wettbewerbsverzerrungen gekommen - mit z.T. verheerenden Auswirkungen auf Unternehmer, die eine gesetzesnahe Betriebsführung anstreben.

- **Bedarf:** Würde man den Maßstab der Bedarfsdeckung zu Grunde legen, so wäre für Mainz eine Flotte von ca. 150 bis 180 Taxifahrzeugen ausreichend. Bei der Überprüfung der Funktionsfähigkeit nach § 13 Abs. 4 PBefG ist eine bedarfsorientierte Argumentation jedoch unzulässig.
- **Semiprofessionelle Betriebe:** Zur Komplizierung der Situation trägt bei, dass ein erheblicher Teil der Mainzer Taxiunternehmer erkennbar in die Grauwirtschaft abgedriftet ist. Ein Drittel der Betriebe arbeitet bereits heute offenkundig jenseits der betriebswirtschaftlichen Logik,.

- **Funktionsfähigkeit:** In Abwägung des verfassungsrechtlichen Grundrechts auf freie Berufsausübung und dem Ziel der Wahrung des öffentlichen Verkehrsinteresses wird empfohlen, die Zahl der Konzessionen deutlich zu reduzieren. Bis 2017 sollte die Zahl von 175 Taxis angesteuert werden. Weitere Konzessionen würden die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes auf Dauer untergraben. Dabei sollten gezielt die etwa 40 semiprofessionellen Taxis vom Markt genommen werden.
- **Ersatztaxi-Problem:** Ein ganz besonderes Augenmerk sollte zudem auf die Ersatztaxi-Problematik gelegt werden, die dem Anschein nach bereits zu einer verdeckten Vermehrung der Mainzer Taxiflotte geführt hat. Neben den 215 konzessionierten Taxis besteht eine praktisch unkontrollierbare Flotte von noch einmal 66 Ersatztaxis!
- **Geschäftsführer-Problem:** Ein weiteres Mainzer Spezialproblem bildet das Geschäftsführer-Problem, das knapp 50 Mainzer Taxibetriebe betrifft. Bei der Erhebung zu diesem Gutachten wurde deutlich: Ein großer Teil der Unternehmer verfügt nicht über die Mindestkenntnisse, die für die verantwortungsvolle Führung eines Taxibetriebes erforderlich sind - weder in der Praxis, noch durch Nachweis einer Unternehmerprüfung. In solchen Fälle werden so genannte Geschäftsführer bestellt, die für zuweilen 100 € monatlich vorgeblich die Betriebsführung übernehmen. Faktisch findet so aber eine Delegation der unternehmerischen Verantwortung „ins Blaue hinein“ statt. In Zukunft sollte auch die Geschäftsführer-Praxis deutlich restriktiver gehandhabt werden - etwa durch den Nachweis einer angemessenen Geschäftsführerentlohnung.
- **Marktbereinigung:** Es bedarf eines konzertierten Vorgehens im Taxi- und im Mietwagenbereich. Hier sollte die seit Mitte 2013 begonnene Überprüfung der Unternehmer gemäß § 1 Abs. 1 PBZugV konsequent fortgeführt werden. Bei dieser Praxis wird die Wiedererteilung der Konzession an die „*Persönliche Zuverlässigkeit*“ des Unternehmers und damit an die Einhaltung seiner „*abgabenrechtlichen*“ und „*arbeits- oder sozialrechtliche Pflichten*“ geknüpft. Betriebe, die keine plausiblen betrieblichen und steuerlichen Angaben vorlegen können, erhalten keine bzw. nur noch eine mit Auflagen verbundene Konzessionsverlängerung.

### **6.2.2 Evaluation**

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

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

Th. Krause

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