

Ltd. KVD Sieberg erläuterte einleitend, zum Betreiben eines Taxiunternehmens bedürfe es einer Genehmigung. Das Straßenverkehrsamt sei u.a. auch zuständig für die Erteilung von Taxikonzessionen. Bei seinen Entscheidungen stehe es immer im Spannungsfeld zwischen Art. 12 Grundgesetz „Berufsfreiheit“ und dem gesetzlichen Auftrag des Personenbeförderungsgesetzes „für ein ausreichendes Einkommen der Taxiunternehmer zu sorgen“. Das Bundesverwaltungsgericht habe an diese Prüfung verhältnismäßig hohe Maßstäbe gesetzt und u.a. festgelegt, dass eine vollständige, zutreffende Ermittlung erforderlich sei und eine zuverlässige, möglichst fehlerfreie Prognose für das Auskommen der Taxiunternehmer getroffen werden müsse. Die Verwaltung habe deshalb die Fa. Linne und Krause beauftragt, ein Gutachten über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises zu erstellen. Herr Thomas Krause sei ein anerkannter Sachverständiger für Betriebswirtschaft und Taxiwesen in Deutschland.

Herr Krause stellte anschließend die Ergebnisse vor (s. **Anlage 2**).

Anmerkung der Schriftführerin:

Aufgrund des großen Umfanges der Präsentation ist die Anlage 1 lediglich für die Ausschussmitglieder und die Fraktionen beigelegt. Es besteht aber die Möglichkeit, die Ergebnisse im Kreistagsinformationssystem (<http://session.rhein-sieg-kreis.de/bi/infobi.php>) abzurufen.

Abg. Albrecht dankte Herrn Krause für den detaillierten Vortrag und erkundigte sich, ob er bei der Erstellung des Gutachtens auch bereits die mögliche Verwirklichung des Nationalparks Siebengebirge und die damit verbundene Erhöhung des Tourismusverkehrs berücksichtigt habe.

Abg. Krupp berichtete von ihren Erfahrungen aus Rheinbach und Umgebung. In Rheinbach gebe es mehr Fahrdienste als Taxiunternehmen. Diese seien in keiner Weise so ausgestattet wie Taxis, würden aber kostengünstiger befördern. Darüber hinaus sei in Rheinbach der AST-Verkehr sehr stark ausgebaut. Hierfür müssen die Taxibetriebe vor Ort ihre Wagen bereitstellen. So haben die Betriebe auf der einen Seite Probleme, überhaupt wirtschaftlich zu arbeiten und auf der anderen Seite stellen die Fahrdienste eine starke Konkurrenz dar. Sie wollte wissen, wie man mit diesem Problem umgehe und ob die Verwaltung auch die Fahrdienste entsprechend kontrolliere.

Herr Krause erläuterte, bei der Untersuchung habe man auch an das Thema Nationalpark gedacht, dies sei aber nicht explizit ins Gutachten eingegangen. Aus seinen Erfahrungen könne er sagen, solche Parks seien sehr PKW orientierte Erlebnisorte. Darüber hinaus komme der Tourismus im Siebengebirge aus seiner Einschätzung primär aus dem Köln-Bonner Raum. Das Taxi werde in diesem Zusammenhang wenig Chancen haben. Tourismus sei leider keine sehr ergiebige Quelle für Taxifahrten. Der höchste Umsatzanteil, der ihm bekannt sei, liege zwischen 7 und 8 %. Krankentransporte und Schülerfahrten spielen eine größere Rolle. Er glaube, das Taxi- und Mietwagengewerbe sei in der Siebengebirgsregion auch bei Verwirklichung des Nationalparks ausreichend aufgestellt. Darüber hinaus müsse berücksichtigt werden, dass die Daten, die er präsentiert habe, aus einer „Boomzeit“ stammen.

Zu den Ausführungen von Frau Abg. Krupp erklärte er, sie habe Recht, im Rheinbacher Raum gebe es eine sehr große Mietwagenszene, die schwer zu kontrollieren sei. Wie sie richtig festgestellt habe, lasse bei diesen Fahrdiensten auch die Qualität hin und wieder zu wünschen übrig. Hinzu komme, dass das linksrheinische Gebiet wesentlich problematischer sei, als der rechtsrheinische Teil des Rhein-Sieg-Kreises. Er empfehle der Verwaltung, hier die Möglichkeiten der Berufszugangsverordnung zu nutzen.

Abg. Steiner widersprach Herrn Krause insofern, als nach seiner Auffassung die Kaufkraft keine signifikanten Auswirkungen auf die Benutzung des Taxis habe. Wachtberg habe z.B. die höchste Kaufkraft im Rhein-Sieg-Kreis und trotzdem kämpften die dort fahrenden „2,5 Taxis“ um ihre Existenz. Hinzu komme das Anspruchsdenken der Bevölkerung, die bei dem relativ hohen Preis für Taxifahrten erwarten, dass es auch sofort verfügbar sei. Dies sei aber insbesondere unter der Woche von den Unternehmen nur schwer zu gewährleisten. Darüber hinaus komme in Wachtberg die spezielle Situation durch die Nähe von Bonn hinzu. Bonn habe eine relativ hohe Taxidichte. Eigentlich wäre es sinnvoll, hier das starre Konzessionsgebiet aufzuheben, um Wachtberger Unternehmen die Chance zu geben, auch in Bonn zu fahren. Dies sei aber mit der Bonner Taxi-Genossenschaft nicht machbar. Er fragte nach, ob es

in Norddeutschland auch diese starren Gebietsabgrenzungen gebe oder ob man dort anders strukturiert sei, als hier im Raum.

Herr Krause antwortete, in Schleswig-Holstein, Hamburg und Berlin sei die Situation auch so, allerdings habe man dort keine Mengenregulierungen mehr vorgenommen. Dies habe zu massiven Problemen geführt. Jetzt versuche man neue Wege für qualitative Lösungen zu finden. Zu der Situation in Wachtberg äußerte er, hier gebe es nur einen einzigen Taxiunternehmer, so dass die Kriterien zur Funktionsfähigkeit eines Taxigewerbes nicht anwendbar seien. Das würde sofort auf einen Konkurrenzschutz für diesen einen Unternehmer hinauslaufen, was wiederum der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts widersprechen würde. Im Übrigen bestätigte er nochmals, einen Anschluss an Bonn werde man nicht hinbekommen.

SkB Reker erkundigte sich, ob es zwischen der Taxidichte und der Unterdeckung eine Korrelation gebe.

Herr Krause bejahte dies, wies allerdings darauf hin, dass kein linearer Zusammenhang bestehe. Hoher Wettbewerb wie z.B. in Hamburg und Berlin führe nicht automatisch zu einer Verbesserung der Qualität, sondern im Gegenteil, hoher unkontrollierter Wettbewerb führe im Taxigewerbe in der Regel in die Illegalität.

Abg. Jablonski äußerte, die vorgetragene Daten zeigen, dass die Qualität des Taxigewerbes im Rhein-Sieg-Kreis noch relativ gut sei. Der Planungsausschuss habe natürlich ein Interesse, dass die Qualität auch weiterhin auf einem hohen Niveau bleibe. Insbesondere solle darauf geachtet werden, dass sich die Fahrer auch auf Deutsch mit den Kunden verständigen könnten und alleinreisende Frauen auch das Vertrauen haben, mit dem Taxi zu fahren. Zu der Empfehlung des Gutachtens, zusätzliche Konzessionen auszustellen und die Taxitarife nach oben anzupassen, erwarte er von der Verwaltung in einer der nächsten Sitzungen entsprechende Vorschläge. An den Gutachter gewandt bemerkte er, bei dem Vortrag vermisse er einen Ausblick bezogen auf die neueste wirtschaftliche Entwicklung. Wenn er es richtig verstanden habe, basieren die Aussagen im Gutachten auf Erhebungen bis September. Bis dahin zeigten alle Konjunkturindikatoren einen Aufwärtstrend. In den letzten Monaten habe sich diese Entwicklung aber genau ins Gegenteil umgekehrt.

Herr Krause bestätigte, das Gutachten sei Ende August fertiggestellt worden. Die dramatische Entwicklung auf den Finanzmärkten, die sich jetzt auch auf die übrige Wirtschaft niederschlage, sei nicht vorhersehbar gewesen. Seine Empfehlung an die Verwaltung laute deshalb, behutsam mit neuen Konzessionen umzugehen.

SkB Schlömer wollte wissen, ob der Vorschlag, mehr Konzessionen auszusprechen, ausschließlich bedeute, Mietwagen- in Taxikonzessionen umzuwandeln. Außerdem frage er sich, was es überhaupt für Verdienstmöglichkeiten mit einem Taxi gebe und ob die Auslastung der vorhandenen Taxis bereits so groß sei, dass man keine zusätzlichen Fahrten mehr leisten könne? Wenn das Straßenverkehrsamt künftig mehr Konzessionen erteile, bedeute dies dann auch gleichzeitig, dass die Auslastung für die übrigen Taxis sinke, aber gleichzeitig die Kunden mehr bezahlen müssen? Darüber hinaus interessiere ihn, ob es Zahlen zur durchschnittlichen Reiseweite eines Taxis gebe und ob Erfahrungswerte vorliegen, wie hoch der Anteil der dienstlichen Nutzung von Taxen sei?

Herr Krause antwortete, Erfahrungswerte über die dienstliche Nutzung lägen ihm nicht vor. Auch die durchschnittliche Reiseweite habe man im Rhein-Sieg-Kreis nicht ermittelt. Aus anderen Untersuchungen wisse er aber, dass die durchschnittliche Reiseweite im städtischen Bereich bei 5,6 bis 6,0 km liege. Im Rhein-Sieg-Kreis dürfte dieser Wert deutlich höher ausfallen. Die zeitliche Auslastung der Taxen in Deutschland liege – ausgehend von einem 24-Stunden-Tag – bei 18 Stunden an Spitzentagen. Die besten Taxen mit einem Umsatz von bis zu 130.000 €/Jahr haben eine durchschnittliche Auslastung von 14 Stunden/Wochentag. Über alle Taxen gesehen liege der Ausnutzungsgrad in Deutschland bei 25 %.

Ltd. KVD Sieberg kam noch einmal zurück auf die Ausführungen von Frau Abg. Krupp. Er machte deutlich, in den letzten Jahren habe das „Geschäftsfeld Kontrollen“ stark zugenommen. Die Mitarbeiter des Straßenverkehrsamtes müssen regelmäßig vor Ort präsent sein und zwar zu Zeiten, in denen die Verwaltung normaler Weise nicht arbeite. Der wesentliche Unterschied zwischen Taxi- und

Mietwagenbetrieb bestehe darin, dass Taxis innerhalb eines bestimmten zugeteilten Bezirks an Taxiständen auf Kunden warten dürfen, während sich Mietwagen nur an ihrem Dienstsitz bereithalten dürfen. Mietwagen seien deshalb stärker unterwegs und warten direkt vor den Diskotheken etc. auf potentielle Kunden. Sie nehmen so den Taxiunternehmen die Kunden weg. Dies sei nicht zulässig und stelle ein großes Problem dar, was nur durch verstärkte örtliche Kontrollen gelöst werden könne.

Auf die Nachfrage von Herrn Abg. Jablonski zum Taxitarif erklärte er, die Verwaltung befinde sich zurzeit im Anhörungsverfahren bei den Städten und Gemeinden, der IHK und der Gewerkschaft, um eine maßvolle Anhebung der Taxitarife umsetzen zu können. Er gehe davon aus, dass dem Planungs- und Verkehrsausschuss in der Dezembersitzung ein entsprechender Vorschlag gemacht werden könne. Die Anhebung werde in der Größenordnung 6-9 % liegen. Natürlich müsse beachtet werden, dass die Kraftstoffpreise durch die neuen wirtschaftlichen Entwicklungen stark gefallen seien. Andererseits müsse aber auch berücksichtigt werden, dass die OPEC beschlossen habe, die Fördermenge für Öl zu senken. Es sei also nicht vorhersehbar, ob sich das jetzige Preisniveau halten werde. Hinzu komme, dass die letzte Tarifierhöhung zum 1.07.07 gewesen sei. Über den gesamten Zeitraum sei also auf jeden Fall eine Kostensteigerung zu verzeichnen. Der Kreis müsse den Taxiunternehmen die Gelegenheit geben, dies über ein höheres Entgelt auszugleichen. Die Unternehmer gehen davon aus, dass der Markt die höheren Tarife annehme.

Zu der Frage nach dem Verfahren bei der Erteilung von Konzessionen erläuterte Herr Siegberg, zunächst werde die Verwaltung prüfen, Mietwagen- in Taxikonzessionen umzuwandeln. Bei der Verlängerung von Mietwagenkonzessionen werde die Verwaltung intensiv in die betriebswirtschaftlichen Bedingungen schauen und somit auch die Zuverlässigkeit des Unternehmens prüfen. Im Rhein-Sieg-Kreis sei das Niveau des Mietwagen- und Taximarktes gut. Dies wolle man im Interesse des Kunden, aber auch aus Verkehrssicherheitsgründen erhalten.

Abschließend bemerkte er, die Stadt Bonn und der Rhein-Sieg-Kreis seien zwar nachbarschaftlich gut verbunden, aber eine Ausdehnung der Konzessionen von Wachtberger Unternehmen auf das Stadtgebiet Bonn werde nicht umsetzbar sein. Innerhalb des Rhein-Sieg-Kreises gebe es aber solche Kommunalgrenzen überschreitenden Gebietskonzessionen in Eitorf und Windeck.