



Gutachten

über das Taxi- und Mietwagengewerbe

einschließlich § 13 Abs. 4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

im



Dez. 2023

Impressum

Auftraggeber:

Kreis Kleve
Der Landrat
Fachbereich Öffentliche Sicherheit und Ordnung
Abteilung Straßenverkehr
Nassauerallee 15-23
47533 Kleve
Tel.: 02821 85-0
Fax: 02821 85-380
info@kreis-kleve.de
www.kreis-kleve.de

Auftragnehmer:

Linne + Krause GmbH
Holzdamm 51
20099 Hamburg
Tel. 040 / 241 92 96 - 0
Fax: 040 / 241 92 96 - 19
krause@linne-krause.de

Inhalt

1 Einleitung	4
1.1 Aufgabenstellung	4
1.2 Methodik	6
1.3 Problem Grauwirtschaft	8
2 Nachfragesituation	12
2.1 Nachfragefaktor Siedlungsstruktur	13
2.2 Nachfragefaktor Demografie	15
2.3 Nachfragefaktor Kundenstruktur und Tourengewinnung	18
2.4 Nachfragefaktor Wirtschaft	25
2.4.1 Nachfragefaktor Konjunktur und Inflation	25
2.4.2 Nachfragefaktor Arbeitsmarkt	29
2.4.3 Nachfragefaktor Regionalwirtschaft	30
2.5 Nachfragefaktor verkehrswirtschaftliches Umfeld	35
3 Angebotssituation	38
3.1 Angebotsfaktor Beschäftigte	38
3.2 Angebotsfaktor Fahrzeuge	40
3.3 Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte	44
3.4 Angebotsfaktor Einsatzzeit	50
3.5 Angebotsfaktor Fahrleistung	54
4 Erlöse, Kosten und Überschuss	56
4.1 Erlöse	56
4.2 Kosten	59
4.3 Überschuss	64
5 Geschäftsaufgaben und Konzessionsbewegungen	66
6 Zusammenfassung	67
6.1 Nachfragefaktoren	67
6.2 Angebotsfaktoren	69
6.3 Betriebswirtschaftliche Faktoren / Geschäftsaufgaben	70
7 Empfehlungen	72
7.1 Mengengrenzung vs. Berufsfreiheit	72
7.2 Objektive Zulassungskriterien	74
7.3 Subjektive Zulassungskriterien	78
7.4 Maßnahmen zur Stärkung des Taxigewerbes im Kreis Kleve	79
7.4.1 Lockerung der Gemeindebindung und der Betriebssitzerfordernisse	81
7.4.2 Fahrermangel aktiv entgegenwirken	83
7.5 Ausblick	84

1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung

Im Juni 2022 beauftragte der Kreis Kleve die Fa. Linne + Krause GmbH mit der Fortschreibung des Gutachtens zur Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes aus dem Jahre 2017.

Ziel ist dabei u.a. die Feststellung der Höchstzahl der Genehmigungen zum Verkehr mit Taxen gemäß § 13 Abs. 4 PBefG. Aufgabe des im Folgenden vorgestellten Untersuchungskonzeptes ist es, die Arbeit des Kreises Kleve durch die Bereitstellung einer geeigneten gerichtsverwertbaren Entscheidungsgrundlage zu unterstützen. Dabei sind auch die Folgen der „COVID-19-Pandemie“ (im Folgenden: Corona-Pandemie) seit Frühjahr 2020 zu berücksichtigen, die die Funktionsfähigkeit und die (weitergehende) Existenzfähigkeit des Taxigewerbes bedrohen. Zusätzlich wurde eine Untersuchung der Wirtschaftlichkeit des örtlichen Mietwagengewerbes beauftragt. Beide Formen des Gelegenheitsverkehrs bilden einen zunehmend einheitlichen Markt:

- **Taxi:** Verkehr mit Taxen gemäß § 47 PBefG ist die Beförderung von Personen mit Pkw, die der Unternehmer¹ an behördlich zugelassenen Stellen bereithält und mit denen er Fahrten zu einem vom Fahrgast bestimmten Ziel ausführt.
- **Mietwagen:** Verkehr mit Mietwagen gemäß § 49 PBefG ist die Beförderung von Personen mit Pkw, die nur im Ganzen zur Beförderung gemietet werden und mit denen der Unternehmer Fahrten ausführt, deren Zweck, Ziel und Ablauf der Mieter bestimmt. Mietwagen werden zumeist für Kranken-, Behinderten- und Schülerfahrten eingesetzt.

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.“* Dies ist mit dem **Grundrecht der freien Berufsausübung** abzuwägen.

¹ Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich, divers (m/w/d) an einzelnen Stellen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

- **Bundesverfassungs- / Bundesverwaltungsgericht:** Das schließt eine Argumentation im Sinne eines „Konkurrenzschutzes“ oder „einer Gewährleistung der wirtschaftlichen Grundlage des örtlichen Taxigewerbes“ aus. Grundlegend ist ein höchstrichterlicher Beschluss v. 8. Juni 1960 (BVerfG 1 BvL 53/55, 16, 31, 53/56, 7, 18, 24/57), der sich am kurz zuvor ergangenen Apotheken-Urteil des Bundesverfassungsgerichts (BVerfGE 7,377) zur Berufsfreiheit orientiert. Im öffentlichen Verkehrsinteresse soll ein „ruinöser Wettbewerb“ verhindert werden, der die Existenz- und Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes bedroht, wobei das BVerfG von einem unkontrollierten Eindringen neuer Unternehmen ausgeht. In diesem Zusammenhang lässt das BVerfG aber offen, wie ein „ruinöser Wettbewerb“ konkret zum Ausdruck kommt. Maßgeblich sind weiterhin drei Urteile des Bundesverwaltungsgerichts aus 1981 (BVerwG 7 C 57.79), 1988 (BVerwG 7 C 94.86) und 1989 (BVerwG 7 C 44 und 45.88). Insbesondere das Urteil aus 1988 macht drei konkrete methodische Vorgaben: „vollständige Ermittlung“, „zutreffende Ermittlung“ und „nicht offensichtlich fehlerhafte Prognose“. Auch die prognostische Entscheidung des Kreises muss sich an diesem Maßstab messen lassen.
- **Verwaltungsgerichte:** In den letzten Jahren haben die Verwaltungsgerichte eine Rechtsprechung entwickelt, die zunehmend den Aspekt der Berufsfreiheit in den Vordergrund rückt und sich damit wieder stärker an dem BVerfG-Beschluss von 1960 orientiert. In erster Linie sind hier die Urteile und Beschlüsse des OVG Schleswig-Holstein (4 L 147/91, u. 3 A 74/07), des OVG Berlin (1 SN 15.99), OVG NRW (13 A 1417/05) und des OVG Rheinland-Pfalz (7 A 11567/03.OVG u. 4 K 329/06.KO) zu nennen. Aus Baden-Württemberg liegt die Entscheidung des VG Stuttgart von 2014 (8 K 658/12) vor, die die Konzessionsbeschränkung durch die Landeshauptstadt Stuttgart bestätigt. Die aktuellen Entscheidungen des VG Karlsruhe (3 K 2922/16), des VG Freiburg (6 K 1753/17) und des OVG NRW (13 A 196/18) haben noch einmal die hohen methodischen Anforderungen an eine ordnungsgemäße Genehmigungspraxis vor Augen geführt. Im Oktober 2020 hat das VG-Frankfurt (4 K 4018/17.F) eine richtungsweisende Entscheidung in Zeiten der Corona-Pandemie getroffen, die im September 2021 vom VHG-Hessen (2 A 2801/20.Z) bestätigt wurde.

Im Oktober 2023 lagen dem Kreis Kleve vier Anträge auf Erteilung einer Taxigenehmigung vor:

- **Neuunternehmer:** Es liegen zwei Anträge für den Bereich der Stadt Goch und ein Antrag für den Bereich der Stadt Geldern vor.
- **Altunternehmer:** Ein weiterer Antrag liegt für den Bereich der Stadt Rees vor.

1.2 Methodik

Die vorliegende Untersuchung ist eine Fortschreibung des 2017 (Berichtszeitraum: 2013 – 2016) vorgelegten Gutachtens über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes im Kreis Kleve, wobei nun auch das Mietwagengewerbe einbezogen wurde.²

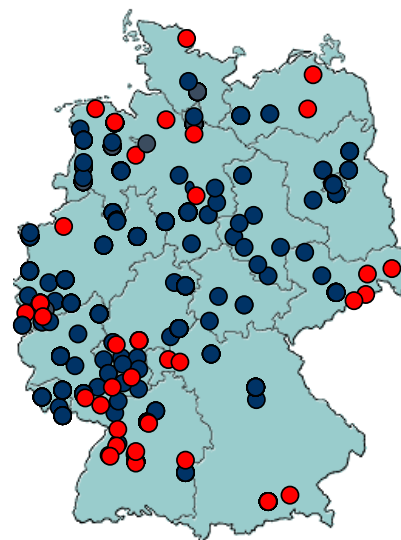
Die Situation war in den letzten Jahren von den Auswirkungen der seit Frühjahr 2020 herrschenden Corona-Pandemie geprägt, die zu erheblichen Verwerfungen auch im Taxi- und Mietwagengewerbe geführt hat. Die von den Unternehmern erhobenen Daten berücksichtigen die Jahre 2019 bis 2021 und dokumentieren somit die Lage sowohl vor als auch in der Corona-Pandemie. Nach Abklingen der Pandemie hat sich mit dem Ukraine-Krieg eine weitere – auch ökonomische – Krise angeschlossen.

Städte

Aachen
Berlin
Bielefeld
Braunschweig
Bremen
Delmenhorst
Darmstadt
Dresden
Düsseldorf
Eberswalde
Eschborn
Essen
Frankfurt a.M.
Fulda
Hamburg
Heilbronn
Hildesheim
Kaiserslautern
Koblenz
Köln
Lingen
Ludwigshafen
Magdeburg
Mainz
Mülheim a.d.R.
München
Neumünster
Oldenburg
Osnabrück
Rödermark
Salzgitter
Schweinfurt
Stuttgart
Ulm
Völklingen
Wilhelmshaven

Landkreise

Ahrweiler
Altmarkkreis Salzwedel
Anhalt - Bitterfeld
Barnim
Bautzen
Bergstraße
Bernkastel - Wittlich
Bitterfeld
Cloppenburg
Cochem - Zell
Düren
Emsland
Gotha
Hameln - Pyrmont
Hannover (Region)
Harz
Heilbronn
Heinsberg
Kleve
Ludwigslust
Mansfeld - Südharz
Meißen
Merzig - Wadern
Neunkirchen
Nordsachsen
Oberbergischer Kreis
Oberhavel
Parchim
Rhein - Hunsrück - Kreis
Rhein - Sieg - Kreis
Rheinisch-Bergischer Kreis
Roth
Saalfeld - Rudolstadt
Saarlouis
Sächsische Schweiz
Schmalkalden - Meiningen
Viersen
Wernigerode



- aktuelle Projekte
- abgeschlossene Projekte

² Mietwagen, die überwiegend im Schülerverkehr oder bei Hilfsorganisationen eingesetzt werden, bleiben außer Betracht.

Das vorliegende Gutachten ist weiterhin Teil einer Serie von mehr als 150 Gutachten zu deutschen Taxi- und Mietwagenmärkten. In 2021 / 2022 fanden gleichartige Untersuchungen u.a. im Kreis Düren und im niedersächsischen Landkreis Vechta statt, deren Ergebnisse als Referenzwerte herangezogen werden. Bei der Begutachtung zur Wirtschaftlichkeit des Taxi- und Mietwagengewerbes wird analog zur Untersuchung der Funktionsfähigkeit gemäß § 13 Abs. 4 PBefG verfahren. Hierbei stehen folgende Aspekte im Mittelpunkt:

- die **Nachfragesituation** im Taxi- und Mietwagengewerbe
- die **Angebotsituation** im Taxi- und Mietwagengewerbe (einschließlich Taxi- und Mietwagendichte)
- die Entwicklung der **Erlöse** und **Betriebskosten** sowie der **Gewinnsituation** im Taxi- und Mietwagengewerbe unter Einbeziehung der Einsatzzeiten
- Anzahl und Ursachen für **Geschäftsaufgaben** im Taxigewerbe.

Durch die Corona-Pandemie hatte sich die Lage im Gewerbe so zugespitzt, dass über die Funktionsfähigkeit hinaus mancherorts auch dessen Existenzfähigkeit in Frage stand.

Bei der Untersuchung wurde multimethodisch vorgegangen:

- **Betriebswirtschaftliche Daten:** Zur Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten wurde ein Fragebogen an alle Taxi- und Mietwagenunternehmen im Kreis Kleve versendet, mit dem diese Auskunft zum Betrieb, zur Mitarbeiterbeschäftigung, zu Fahrzeugen, Fahrleistung, Einsatzzeit, Tourengewinnung und Kundenstruktur sowie zu Erlös, Kosten und Gewinn gaben. Für steuerliche Daten wurden i.d.R. zudem die Jahresabschlüsse bzw. Betriebswirtschaftliche Abrechnungen (BWA) eingereicht.
- **Erhebungszeitraum:** Die Fragebogenerhebung fand von September 2022 bis März 2023 statt und gestaltete sich insgesamt zähflüssig. Schließlich haben jedoch ca. 95% der dazu verpflichteten Betriebe ihren Erhebungsbogen eingereicht. Die ermittelten Daten können somit beanspruchen, ein authentisches Bild des örtlichen Taxi- und Mietwagenmarktes zu geben.
- **Berichtszeitraum:** Für zeitraumbezogene Daten (z.B. Erlös, Kosten, Fahrleistung) umfasst der Berichtszeitraum die Jahre 2019 bis 2021.
- **Wirtschaftliche Rahmendaten:** Um auch die aktuelle Entwicklung einschätzen zu können, wurden die für das Taxi- und Mietwagengewerbe relevanten regionalwirtschaftlichen Rahmendaten recherchiert und aufbereitet. Die Daten stammen aus unterschiedlichen Quellen, auf die im Kontext eingegangen wird. Bei den aus Fremdquellen recherchierten Daten wurde grundsätzlich auf den jeweils neuesten verfügbaren Datenstand zurückgegriffen.

1.3 Problem Grauwirtschaft

Auch im Kreis Kleve stand das Gewerbe schon vor der Corona-Pandemie einer Vielzahl von Problemen gegenüber. Eines der Probleme ist die Grauwirtschaft, wobei dieses Problem in einem ähnlichen Ausmaß in vielen Kreisen und kreisfreien Städten auftritt. Nur wenige Branchen ermöglichen Unternehmern so weiten Spielraum für den „kreativen“ Umgang mit Erlösen, Kosten und Gewinn wie das Taxi- und Mietwagengewerbe. Der im November 2001 durch eine Arbeitsgruppe des Bund-Länder-Fachausschusses Straßenpersonenverkehr vorgelegte Bericht über die „*Illegale Beschäftigung im Taxen- und Mietwagengewerbe*“ kam diesbezüglich schon vor zwei Jahrzehnten zu desillusionierenden Ergebnissen, die bis heute nicht an Aktualität verloren haben:

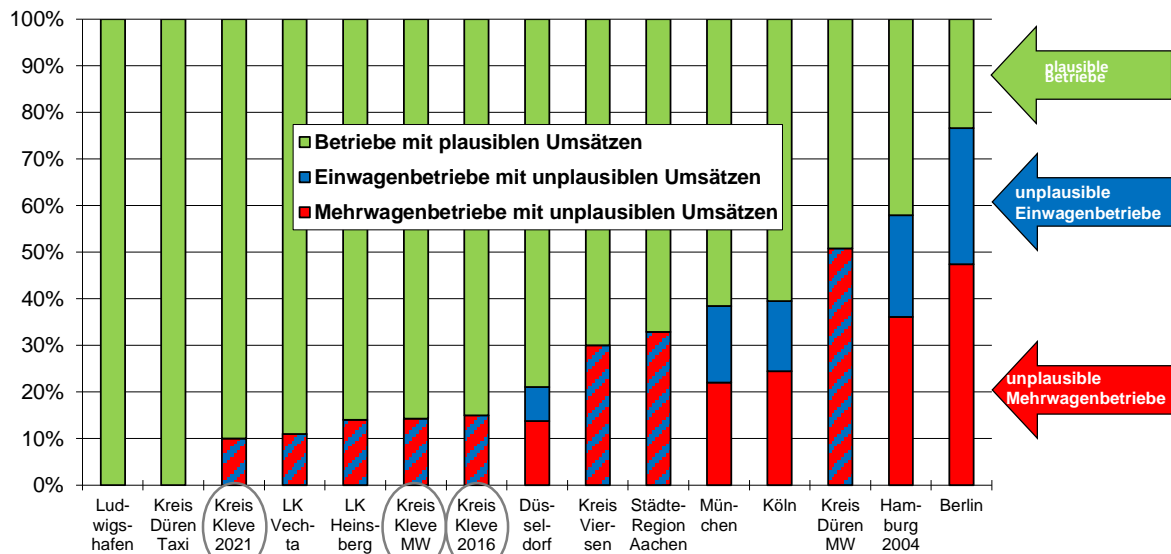
„Der Anteil der nicht erklärten Umsatzerlöse im Taxen- und Mietwagengewerbe ist nach Erkenntnissen der Finanzbehörden und der Sonderkommission auf etwa 30 - 40% der erklärten Umsätze zu veranschlagen. Bei Umsätzen im Taxen- und Mietwagengewerbe von bundesweit rd. 6,6 Mrd. DM dürfte danach das Volumen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

Um Verzerrungen bei den Ergebnissen zu minimieren, wurden die eingereichten betrieblichen und steuerlichen Angaben einem **Plausibilitätstest** unterzogen:³

- **Prüfung:** Alle Erhebungsbögen und sämtliche Einzeldaten wurden geprüft. Im Vordergrund standen dabei Vollständigkeit und betriebswirtschaftliche Plausibilität. Auf die hierzu angesetzten Schwellenwerte wird nachfolgend detailliert eingegangen.
- **Klärung:** Die eingereichten Daten mancher Betriebe waren lückenhaft und / oder widersprüchlich. Diese wurden daraufhin aufgefordert, Daten nachzuliefern oder zu erläutern. Zumeist wurden die steuerlichen Unterlagen (wie z.B. Gewinn- und Verlustrechnung (GuV), Einnahme-Überschuss-Rechnung (EÜR) oder Betriebswirtschaftliche Abrechnung (BWA)) nachgefordert – sofern diese nicht bereits vorlagen. Mehrere Betriebe sind zudem nicht nur im Taxi- und Mietwagengewerbe tätig, sodass auch die Abgrenzung taxi- und mietwagenfremder Aktivitäten (z.B. Fahrten im freigestellten Verkehr) zuweilen klärungsbedürftig war.

³ Zum Erfordernis eines solchen Tests siehe VG Karlsruhe v. 20.04.2017, 3 K 2922/16

Wie bei der Vorgängeruntersuchung im Jahr 2017 sowie bei den meisten Begutachtungen dieser Art, so wurden auch diesmal betriebswirtschaftlich unplausible Betriebe und Fahrzeuge separat ausgewertet und beurteilt:



MW: Mietwagen

- Semiprofessionelle Fahrzeuge:** Für die Prüfung wurden die Daten für das Jahr 2021 herangezogen. Rund 10% der Taxis und rund 14% der Mietwagen wurden seinerzeit semiprofessionell eingesetzt – jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität. Im Kreis Viersen rangierte der Anteil bei ca. 30% der Taxis; in der Städteregion Aachen sogar bei ca. 33%. Bei der Untersuchung 2017 hatte der semiprofessionelle Anteil in Kleve noch bei ca. 15% gelegen. Etwas ungünstiger ist die Lage bei den Mietwagen im Kreis Kleve. Der semiprofessionelle Flottenanteil lag 2019 dort bei ca. 14%.
- Semiprofessionelle Betriebe:** Semiprofessionelle Betriebe sind eher kleinteilig. Bezogen auf die Betriebe zeigt sich daher ein etwas ungünstigeres Bild: Rund 30% sowohl der Taxi- als auch der Mietwagenbetriebe werden semiprofessionell geführt.

Somit ist auch im Kreis Kleve eine Fehlstellung im Sinne eines ruinösen Wettbewerbs zu erkennen: Indem sie offenkundig Bestimmungen des Steuer- und Sozialversicherungsrechts verletzen, verschaffen sich Unternehmer einen irregulären Wettbewerbsvorteil zu Lasten ihrer ehrlichen Wettbewerber und der Allgemeinheit. Allerdings hat sich die Situation seit 2016 / 2017 leicht verbessert.

In der Corona-Pandemie 2020 / 2021 war eine betriebswirtschaftlich plausible Betriebsführung kaum möglich. Zuvor konnten unplausible Zahlen verschiedene Ursachen haben: Hintergrund konnten persönliche Einschränkungen der Unternehmerin oder des Unternehmers sein, wie Krankheit, hohes Alter oder familiäre Umstände. Solche Gründe spielen zuweilen in Klein(st)betrieben eine Rolle. In vielen Fällen – vor allem bei Mehrwagenbetrieben – ist aber von Verkürzungen der Erlöse und Personalkosten auszugehen.

Als „semiprofessionell“ werden Unternehmen bezeichnet, deren Angaben bei der Prüfung bereits „auf den ersten Blick“ nicht mit den Regeln betriebswirtschaftlicher Plausibilität zu vereinbaren sind – ein recht niedrighschwelliges Kriterium. Wichtige Indizien für eine semiprofessionelle Betriebsführung liefern dabei steuerlich gemeldete Erlöse und Kosten, wobei das Vorkrisenjahr 2019 zugrunde gelegt wurde. Dabei ist der Betriebstyp zu berücksichtigen:

- **Fahrzeugerlös:** Unterschreitet der Jahreserlös einer Alleinfahrerin oder eines Alleinfahrers nachhaltig die Schwelle von ca. 40.000 € (netto), so deutet das auf eine irreguläre Betriebsführung hin. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. (BVTM, ehemals BZP) geht 2019 für einen (Münchener) Betrieb einer Alleinfahrerin bzw. eines Alleinfahrers von ca. 52.000 € Jahreserlös aus. Im „Corona-Jahr“ 2020 halbierte sich der Wert annähernd auf ca. 28.300 €. ⁴ Bei Mehrwagenbetrieben muss ein anderer Maßstab angelegt werden: Seit Einführung des gesetzlichen Mindestlohns ist ein mit Fahrpersonal betriebenes Fahrzeug mit Jahreserlösen unter ca. 65.000 € kaum ordnungsgemäß zu führen. Semiprofessionelle Betriebe im Kreis Kleve erklärten 2019 im Schnitt Erlöse von rund 39.000 €. Die umsatzstärksten Fahrzeuge kamen dagegen auf rund 90.000 €.

⁴ Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V., Geschäftsberichte 2018 / 2019, 2019 / 2020

- **Kilometererlös:** Aussagekraft hat auch der Nettoerlös pro Kilometer. Sinkt diese Kennzahl in Flächenkreisen unter ca. 1,00 € / km, wird der Wert erklärungsbedürftig. Im Kreis Kleve schwankte der Nettoerlös professioneller Taxis im Prüfungszeitraum um $\pm 1,19$ € / km; Mietwagen fahren im Durchschnitt ca. 1,15 € / km ein. Semiprofessionelle Fahrzeuge erwirtschaftete dagegen nur ca. 0,75 € / km. Von zentraler Bedeutung sind in Flächenkreisen aber auch die mit Krankenkassen, freien Trägern oder Schulverwaltungen ausgehandelten Sondervereinbarungen. Im Kreis Kleve beträgt der Anteil außertariflicher Fahrten mehr als die Hälfte (2021: ca. 55%).
- **Personalkosten:** Ein wichtiger Indikator sind weiterhin die Personalkosten – vor allem für größere Mehrwagenbetriebe. Für die Finanzierung einer Vollzeitkraft im Einschichtbetrieb waren vor der Pandemie mindestens 28.000 € Personalkosten erforderlich. In sehr gut ausgelasteten Mehrwagenbetrieben lagen diese zuweilen bei mehr als 60.000 € pro Fahrzeug. Mehrwagenbetriebe mit anhaltend weniger als 28.000 € Personalkosten pro Fahrzeug lassen somit den Verdacht der Schwarzarbeit aufkommen. Semiprofessionelle Taxi- und Mietwagenbetriebe im Kreis Kleve erklärten 2019 lediglich Personalkosten von ca. 19.200 € pro Fahrzeug. In professionellen Mehrwagenbetrieben (ab 4 Taxis) lagen die durchschnittlichen Personalkosten bei rund 42.500 €. Bei kleineren Betrieben muss jedoch stets die Arbeitskraft der Unternehmerin oder des Unternehmers berücksichtigt werden, die (meist) kein Kostenfaktor, sondern Gewinnbestandteil ist.
- **Kraftstoffkosten:** Eine flankierende Kennzahl bilden die steuerlich erklärten Kraftstoffkosten. Ist die angegebene Fahrleistung nicht mit den Kraftstoffkosten in Einklang zu bringen, liegt ein weiteres Indiz semiprofessioneller Betriebsführung vor.

2 Nachfragesituation

Die Nachfrage nach Taxi- und Mietwagendienstleistungen im niederrheinischen Kreis Kleve ist insgesamt etwas günstiger als in anderen westdeutschen Flächenkreisen.

Die Corona-Pandemie führte ab Frühjahr 2020 zu einer weltweiten wirtschaftlichen Zäsur. Auch im deutschen Taxi- und Mietwagengewerbe hat die Pandemie vielerorts eine existentielle Nachfragekrise ausgelöst. In Flächenkreisen waren die Auswirkungen aber meist weniger gravierend als in den Großstädten.

Die wiederkehrende Schließung zahlreicher Geschäfte und Einschränkungen wie Maskenpflicht, Test- oder Abstandsregeln bildeten eine schwere Belastung für das Gewerbe. Mittlerweile sind alle Beschränkungen des öffentlichen Lebens aufgehoben, so dass die Pandemie deutlich an Brisanz verloren hat. Das Gewerbe strebt auf eine „neue Normalität“ zu. Wie zu zeigen ist, hatte und hat die Pandemie aber noch immer weitreichende Folgen – für die Taxinachfrage stärker als für die Mietwagenachfrage.

2.1 Nachfragefaktor Siedlungsstruktur

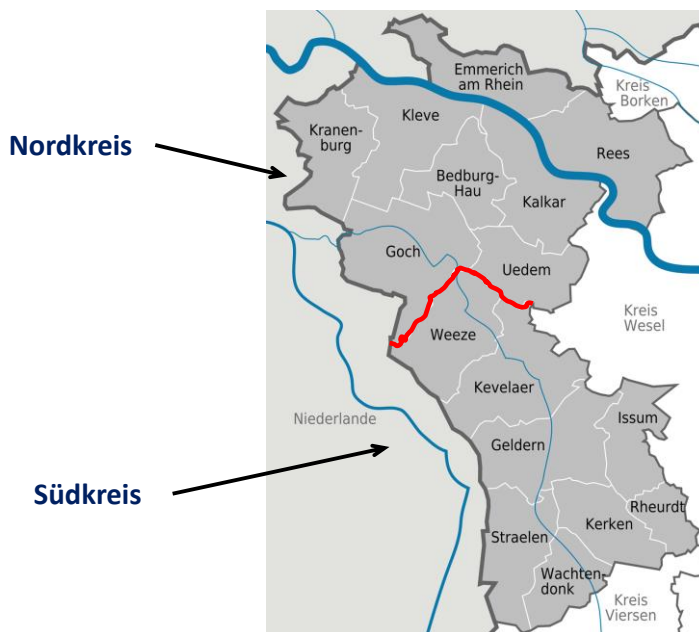
Sieht man von der Ausnahmezeit der Pandemie ab, so finden Taxis generell die günstigsten Marktbedingungen im urbanen Umfeld. Der Kreis Kleve ist ein klassischer Flächenkreis ohne großstädtische Siedlungsorte. Für die Begutachtung wurde das Kreisgebiet in zwei Regionen aufgeteilt:



Gutachten über das Taxi- und Mietwagengewerbe im Kreis Kleve einschließlich § 13 Abs. 4 PBefG



Aufteilung der Untersuchungsregionen



Q.: Kreis Kleve

- **Nordkreis:** Die Region Nordkreis umfasst die Kreisstadt Kleve, die vier Städte Goch, Emmerich am Rhein, Rees und Kalkar sowie die Gemeinden Bedburg-Hau, Kranenburg und Uedem. Insgesamt wohnen hier knapp 60% der Kreisbevölkerung. Im Norden mit der Kreisstadt Kleve konzentriert sich das örtliche Taxigewerbe.
- **Südkreis:** Diese Region wird von den Städten Geldern, Straelen, der Wallfahrtsstadt Kevelaer sowie den Gemeinden Issum, Kerken, Rheurdt, Wachtendonk und Weeze gebildet. Im Südkreis hat sich die Taxiflotte in den letzten Jahren annähernd halbiert.

TAB. 1: KREIS KLEVE
EINWOHNER UND FLÄCHE
STAND: 2022

Region / Stadt / Gemeinde	Einwohner	Anteil in %	Fläche in km ²	EW / km ²
Nordkreis	187.613	58,9	690,4	272
Kleve, St.	53.038	16,7	97,79	542
Goch, St.	35.104	11,0	115,37	304
Emmerich am Rhein, St.	31.265	9,8	80,14	390
Rees, St.	21.178	6,7	109,63	193
Kalkar, St.	14.090	4,4	88,23	160
Bedburg-Hau	13.238	4,2	61,30	216
Kranenburg	11.226	3,5	76,96	146
Uedem	8.474	2,7	60,94	139
Südkreis	130.745	41,1	541,8	241
Geldern, St.	34.277	10,8	96,88	354
Wallfahrtsstadt Kevelaer	28.170	8,8	100,58	280
Straelen, St.	16.565	5,2	74,07	224
Issum	12.351	3,9	54,66	226
Kerken	12.695	4,0	58,01	219
Rheurdt	6.622	2,1	30,01	221
Wachtendonk	8.273	2,6	48,14	172
Weeze	11.792	3,7	79,49	148
Kreis Kleve Σ / \emptyset	318.358	100,0	1.232,20	258

Q.: Landesbetrieb für Information und Technik NRW: Bevölkerung und Fläche, eigene Berechnungen

2.2 Nachfragefaktor Demografie

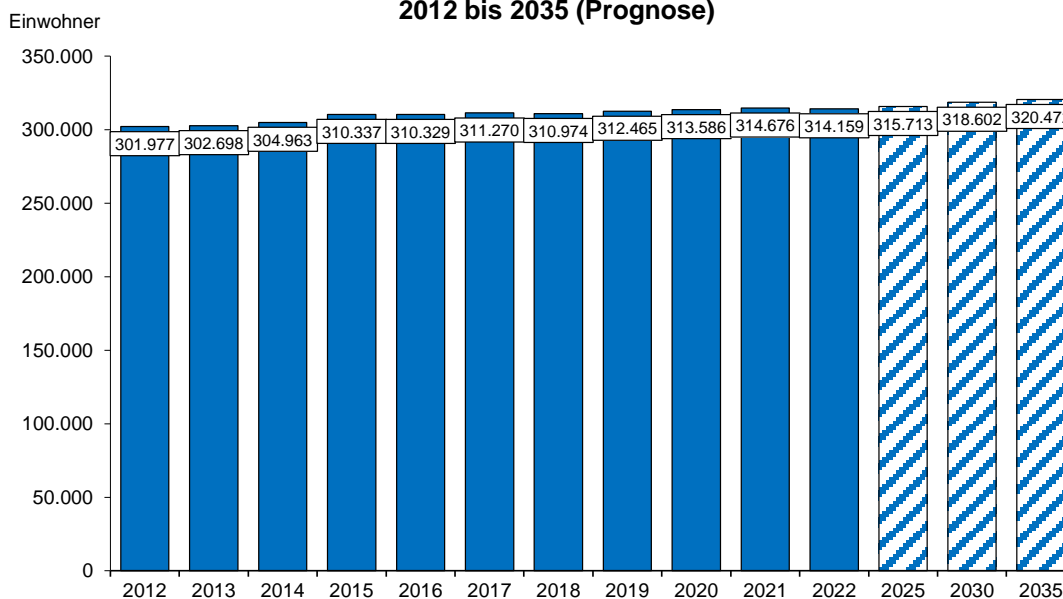
Die Wohnbevölkerung bildet auch im Kreis Kleve das Fundament der Nachfrage – als selbstzahlende Fahrgäste, als Patientinnen und Patienten oder als Schülerinnen und Schüler:



Gutachten über das Taxi- und Mietwagengewerbe im Kreis Kleve einschließlich § 13 Abs. 4 PBefG



**Bevölkerungsentwicklung im Kreis Kleve
2012 bis 2035 (Prognose)**



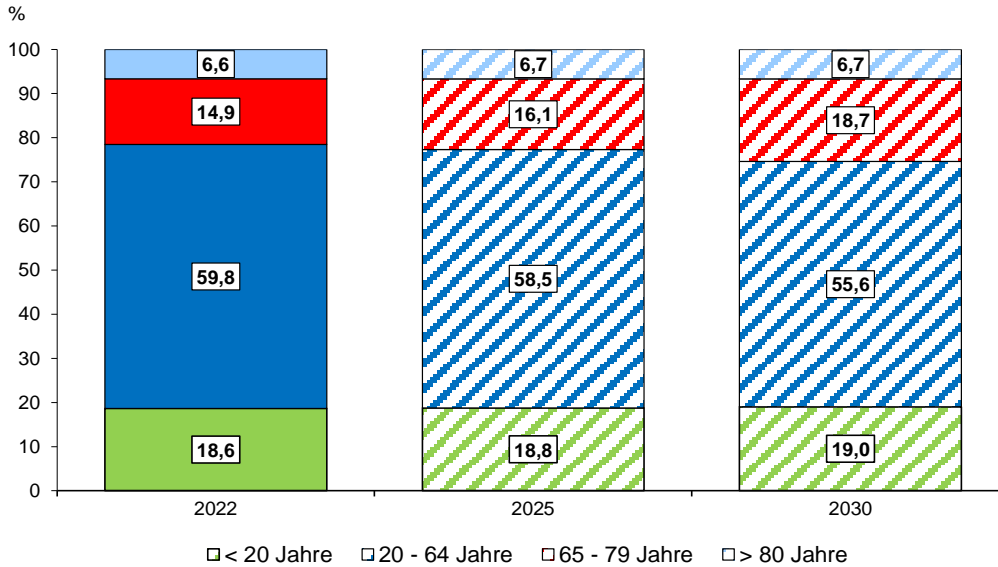
Q.: Wirtschaftsförderung Kreis Kleve GmbH: Kreis Kleve, ausgewählte Statistiken, März 2023.

- Bevölkerungsentwicklung:** Im letzten Jahrzehnt ist die Einwohnerzahl um ca. 4% gestiegen und rangiert zurzeit bei rund 314.000. Der Zuwachs resultierte vorrangig aus Zuwanderungseffekten, die den negativen Saldo aus Geburten und Sterbefällen mehr als kompensiert haben. Für die nächsten Jahre prognostiziert das Statistische Landesamt einen Bevölkerungszuwachs von ca. 2%.⁵
- Demografischer Wandel:** Bereits spürbar und weiterhin absehbar sind die Folgen einer alternden Gesellschaft. Seniorinnen und Senioren sind häufiger in ihrer Mobilität eingeschränkt und auf die individuellen Mobilitätsangebote von Taxis und Mietwagen angewiesen. Laut Statistischem Landesamt steigt der Anteil der über 65-Jährigen von aktuell ca. 22% auf rund 25% bis 2030. Besonders bei Arztfahrten im ländlichen Raum sind Taxis und Mietwagen ein unverzichtbarer Teil der Daseinsvorsorge. Auch aus dieser Sicht besteht ein öffentliches Verkehrsinteresse an der Funktionsfähigkeit des Gewerbes.⁶

⁵ Landesbetrieb für Information und Technik NRW: Bevölkerungsstand und –bewegung 31.12., Bevölkerungsvorausberechnung 2021 – 2050. Die Bevölkerungszahlen des Kreises und des Landesbetriebs differieren geringfügig.

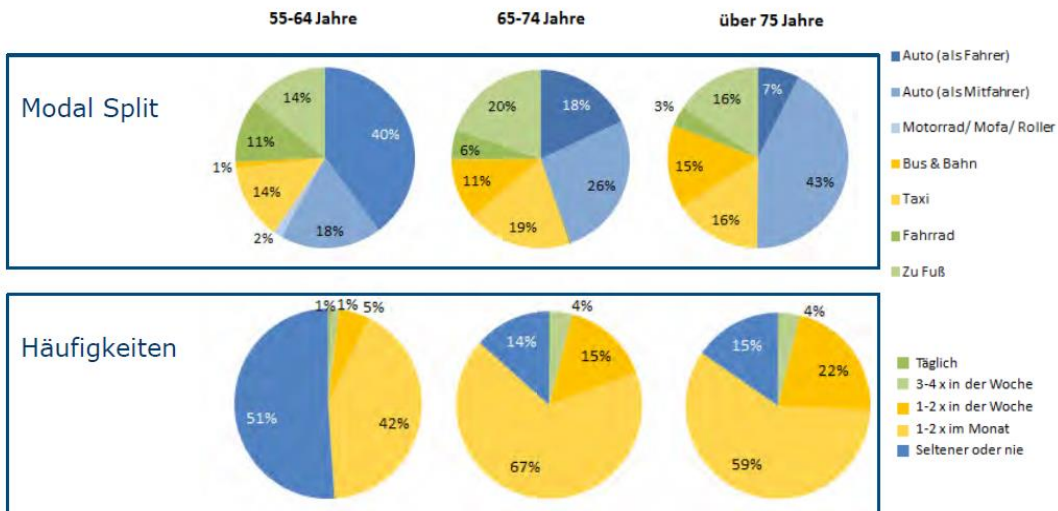
⁶ ADAC und IGES: Mobilitätsoptionen Älterer im ländlichen Raum, 2014

Bevölkerungsprognose nach Altersgruppen im Kreis Kleve 2021 bis 2030 (Prognose), in %



Q.: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Bevölkerungsstand und -bewegung, Bevölkerungsvorausberechnung 2021 - 2050, eigenen Berechnungen.

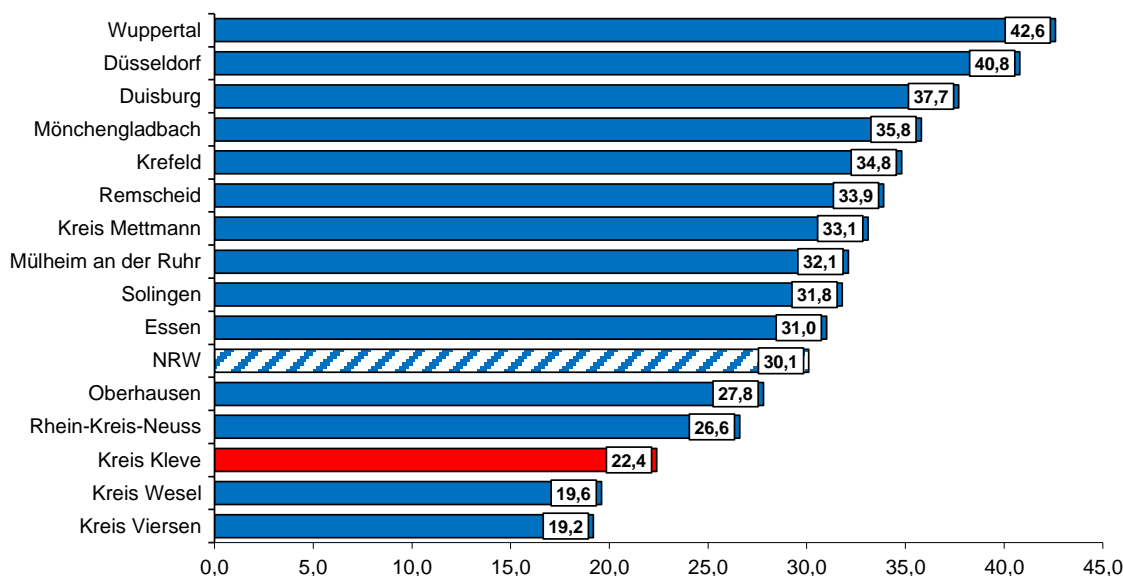
Modalsplit beim Arztbesuch im ländlichen Raum* Menschen ab 55 Jahre



Q.: IGES Institut GmbH, Auftraggeber ADAC: Mobilitätsoptionen Älterer im ländlichen Raum, 2014

*Gemeinden mit einer Bevölkerungsdichte < 150 EW / km²
Kreis Kleve: Ø 255 EW / km²

Bevölkerung mit Migrationshintergrund im Regierungsbezirk Düsseldorf 2022 Anteil in %



Q.: Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Datenbank Bevölkerung nach Migrationshintergrund 2019 in NRW

- Migration:** Knapp 16% der örtlichen Bevölkerung besaß 2021 einen ausländischen Pass. Berücksichtigt man weiterhin Menschen mit Migrationshintergrund, so ergibt sich ein Anteil von ca. 22%. Die Relevanz für das Taxigewerbe: Migrantinnen und Migranten sind häufiger mit Hürden auf dem Arbeitsmarkt konfrontiert und streben auch aus diesem Grund verstärkt in niederschwellige Berufe wie das Taxi- und Mietwagengewerbe, für das keine langwierige Ausbildung oder formale Qualifikation erforderlich ist.⁷ Strukturell kann so ein Angebotsüberschuss entstehen, dem keine entsprechende Nachfrage gegenübersteht. Wichtig in diesem Zusammenhang: Ähnlich wie beim Wahlrecht gelten auch bei der Berufsfreiheit für Bürgerinnen und Bürger aus dem Nicht-EU-Ausland andere Rechte als für deutsche Staatsbürgerinnen und Staatsbürger. Lediglich Migrantinnen und Migranten aus anderen EU-Staaten sind „weitgehend deutschen Staatsangehörigen gleichgestellt“ – so der BGH in seinem Beschluss aus 2018.⁸ Die Corona-Pandemie bremste jedoch vorerst die Migration.⁹ In welcher Art die aktuellen Krisenlage und der Krieg in der Ukraine die langfristige Entwicklung beeinflussen, ist noch ungewiss.

⁷ Destatis: Bevölkerung mit Migrationshintergrund und Erwerbstätigkeit – Ergebnisse des Mikrozensus 2019

⁸ BGH, Beschluss v. 13.12.2018, IZR 3/16.

⁹ Bundesministerium des Innern und für Heimat: Migrationsbericht 2020 – Zentrale Ergebnisse

2.3 Nachfragefaktor Kundenstruktur und Tourengewinnung

Das örtliche Taxi- und Mietwagengewerbe ist in hohem Maße von institutionellen Auftraggebern abhängig, sodass die Corona-Pandemie nur zu mäßigen direkten Verwerfungen geführt hat. Auch im Vergleich zu 2016 hat sich strukturell nur wenig verändert:

**TAB. 2: KREIS KLEVE
KUNDENSTRUKTUR LAUT SELBSTAUSKUNFT 2021
- IN % VOM UMSATZ -**

	Gesamt	Region		Betriebsgröße		Miet- wagen	Semiprof. Betriebe Tx + Mw	Vergleichskreise (nur prof. Taxi)	
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			Düren 2020	Vechta 2020
Krankenfahrten	39,2	39,5	35,0	43,0	39,1	55,9	35,2	53,9	31,0
Privatpersonen	17,4	17,2	20,0	42,7	16,5	4,9	29,8	10,2	23,2
Ruftaxi / ÖPNV	15,2	16,3	0,0	0,0	15,8	3,4	0,7	0,6	0,3
Schülerfahrten	8,4	8,8	1,9	3,6	8,6	14,9	3,6	9,8	31,1
Menschen mit Behinderung	7,7	8,2	0,0	0,0	7,9	14,0	15,0	15,7	9,3
Geschäftsleute	5,4	2,9	41,3	7,2	5,3	3,3	7,5	4,1	0,8
Kurierfahrten	2,9	3,0	1,9	3,6	2,9	2,6	3,2	5,4	2,6
Touristen	1,1	1,2	0,0	0,0	1,1	0,5	4,2	0,0	0,0
Sonstiges	2,7	2,9	0,0	0,0	2,8	0,4	0,8	0,3	1,8
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

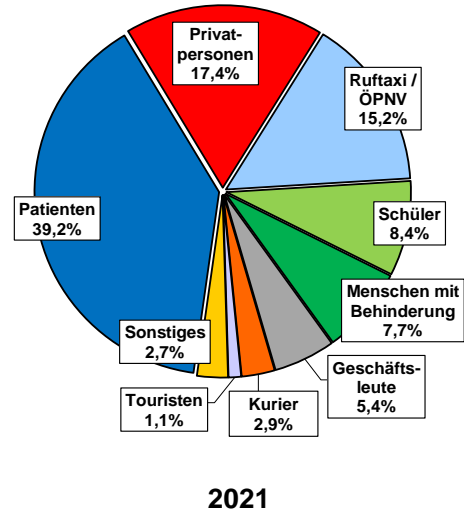
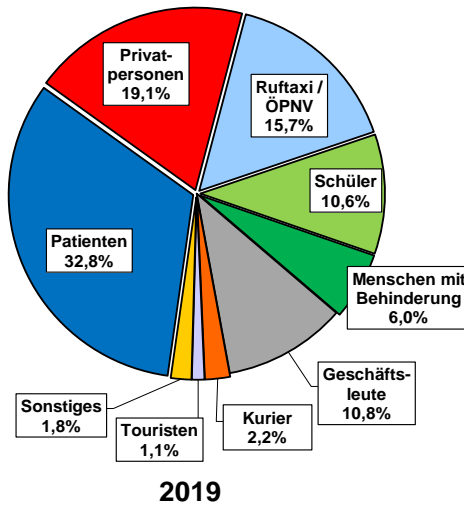
- Patienten- / Krankenfahrten:** Krankenfahrten bildeten 2021 mit rund 39% Erlösanteil das Fundament der Taxinachfrage. Die Fahrten werden meist von Krankenkassen finanziert. In der Corona-Pandemie ist der Anteil noch einmal gestiegen. Noch größere Bedeutung haben Krankenfahrten für Mietwagen (ca. 56%).
- Privatpersonen:** Eine deutlich kleinere Kundengruppe bilden (selbstzahlende) Privatpersonen, die 2021 mit gut 17% zum Umsatz beitrugen. In der Pandemie war dieses Geschäft leicht rückläufig. In den Vergleichskreisen spielt dieses Segment eine ähnlich untergeordnete Rolle (2019: ca. 14% bis 27%). Für Mietwagen ist und war dieser Sektor nur von geringer Bedeutung (ca. 5% bis 6%).
- Ruftaxi / ÖPNV:** Außergewöhnlich hoch ist im Kreis der Anteil der Fahrten im Rahmen des ÖPNV – ausschließlich im Nordkreis (ca. 16%). Vergleichbare Zahlen sind aus keinem anderen Flächenkreis bekannt.

**TAB. 3: KREIS KLEVE
KUNDENSTRUKTUR LAUT SELBSTAUSKUNFT 2019
- IN % VOM UMSATZ -**

	Gesamt	Region		Betriebsgröße		Miet- wagen	Semiprof. Betriebe Tx + Mw	Vergleichskreise (nur prof. Taxi)	
		Nord- kreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			Düren	Vechta
Krankenfahrten	32,8	32,7	33,3	42,3	34,7	58,0	28,0	47,5	28,5
Privatpersonen	19,1	18,7	24,4	40,8	18,6	6,4	31,7	14,3	26,8
Ruftaxi / ÖPNV	15,7	16,7	0,0	0,0	13,5	2,7	1,3	0,5	0,2
Schülerfahrten	10,6	11,1	2,2	4,2	10,9	10,4	5,1	7,6	30,4
Menschen mit Behinderung	6,0	6,4	0,0	0,0	6,3	13,7	17,6	14,9	5,3
Geschäftsleute	10,8	9,0	37,9	8,5	10,9	4,8	5,9	9,7	3,8
Kurierfahrten	2,2	2,2	2,2	4,2	2,1	2,7	5,2	4,3	2,1
Touristen	1,1	1,2	0,0	0,0	1,2	0,8	5,1	0,9	1,1
Sonstiges	1,8	1,9	0,0	0,0	1,9	0,4	0,2	0,3	1,8
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

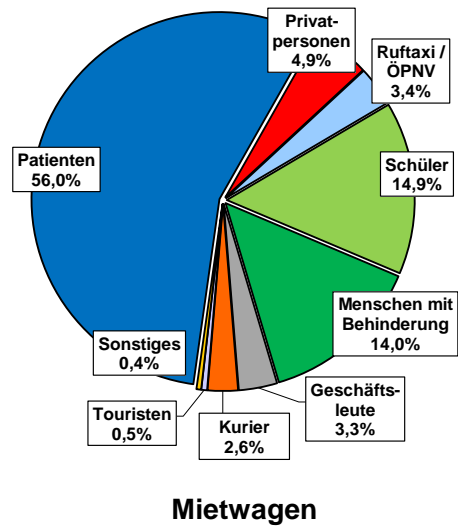
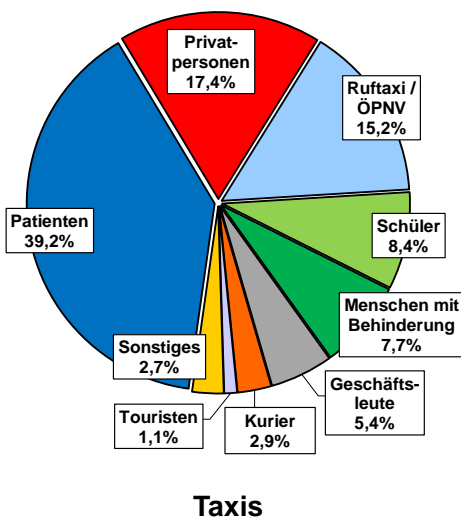
- **Schülerinnen und Schüler / Menschen mit Behinderung:** Fahrten für Menschen mit Behinderung sind nicht immer klar von Schülerfahrten abzugrenzen. Mit zusammen rund 16% Erlösanteil bei den Taxibus und ca. 29% bei den Mietwagen sind solche Fahrten meist eine wichtige Einkommensquelle. Regional liegt der Schwerpunkt im Norden des Kreises Kleve.
- **Geschäftsleute:** Fahrten für Geschäftsreisende waren schon vor der Krise eher ein Randgeschäft (ca. 11%) und sind seitdem noch einmal stark rückläufig (gut 5%). In der Pandemie hat sich das Aufkommen mehr als halbiert. Geschäftsreisen werden auch künftig zunehmend durch Videokonferenzen ersetzt.
- **Sonstige Nachfrage:** Weitere Nachfrage wie Kurierfahrten oder Touristenfahrten spielen im Kreis praktisch keine Rolle.

Nachfragestruktur im Kreis Kleve laut Selbstauskunft* in % vom Erlös



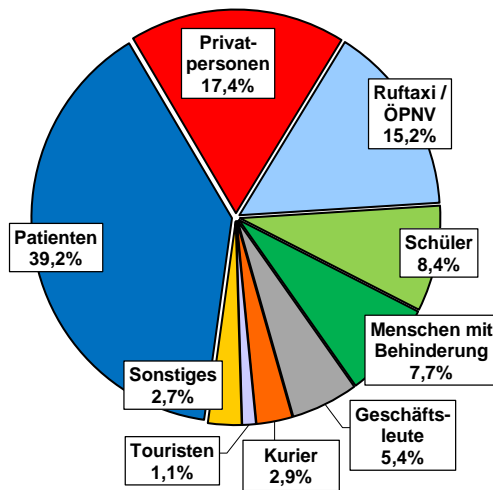
*nur professionelle Taxibetriebe

Nachfragestruktur in Kreis Kleve laut Selbstauskunft 2021* in % vom Erlös

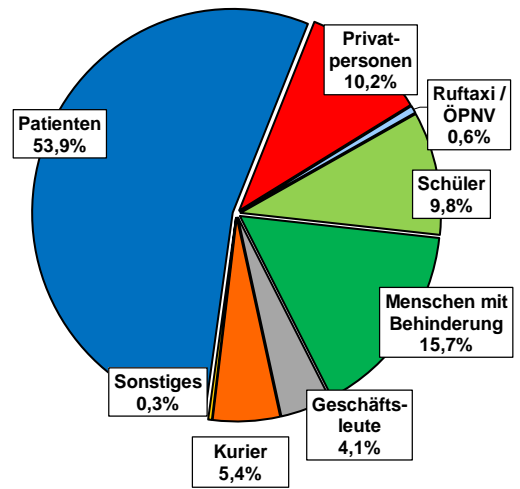


*nur professionelle Betriebe

Nachfragestruktur laut Selbstausskunft 2020 / 2021* in % vom Erlös



Kreis Kleve



Kreis Düren

*nur professionelle Taxibetriebe

**TAB. 4: KREIS KLEVE
ZUKUNFTSERWARTUNG DER UNTERNEHMER BIS 2026
- SCHULNOTE 1 BIS 6 -**

	Gesamt	Region		Betriebsgröße		Mietwagen	Semiprof. Betriebe Tx + Mw	Vergleichskreise (nur prof. Taxi)	
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			Düren 2020	Vechta 2020
Krankenfahrten	2,3	2,3	2,3	*	2,2	2,2	2,8	2,6	2,3
Privatpersonen	4,4	4,5	4,3	5,0	4,2	4,0	4,3	3,9	2,7
Ruftaxi / ÖPNV	2,5	*	*	*	2,5	*	*	*	*
Geschäftsleute	3,2	4,3	1,5	3,5	3,0	3,5	4,0	3,8	4,3
Schülerfahrten	2,4	2,0	3,0	*	2,3	2,3	3,5	3,5	2,0
Menschen mit Behinderung	1,5	1,5	*	*	1,5	2,3	3,0	3,2	2,0
Kurierfahrten	3,0	*	*	*	*	*	4,0	3,8	3,3
Touristen	*	*	*	*	*	*	5,5	5,0	*

* = zu wenig Antworten

Weiterhin wurden die Unternehmer zu ihrer Umsatzerwartung für die nächsten Jahre befragt. Leichter Optimismus besteht bei Krankenfahrten (Erwartungsnote: 2,3). Die Hoffnungen größerer Betriebe zielen zudem auf Fahrten für Menschen mit Behinderung (Erwartungsnote: 1,5) und eine engere Einbindung in den ÖPNV (Erwartungsnote: 2,5). Eher pessimistisch wird die Zukunft von Fahrten für Private (Erwartungsnote: 4,4) oder Geschäftsleuten bewertet (Erwartungsnote: 3,2).

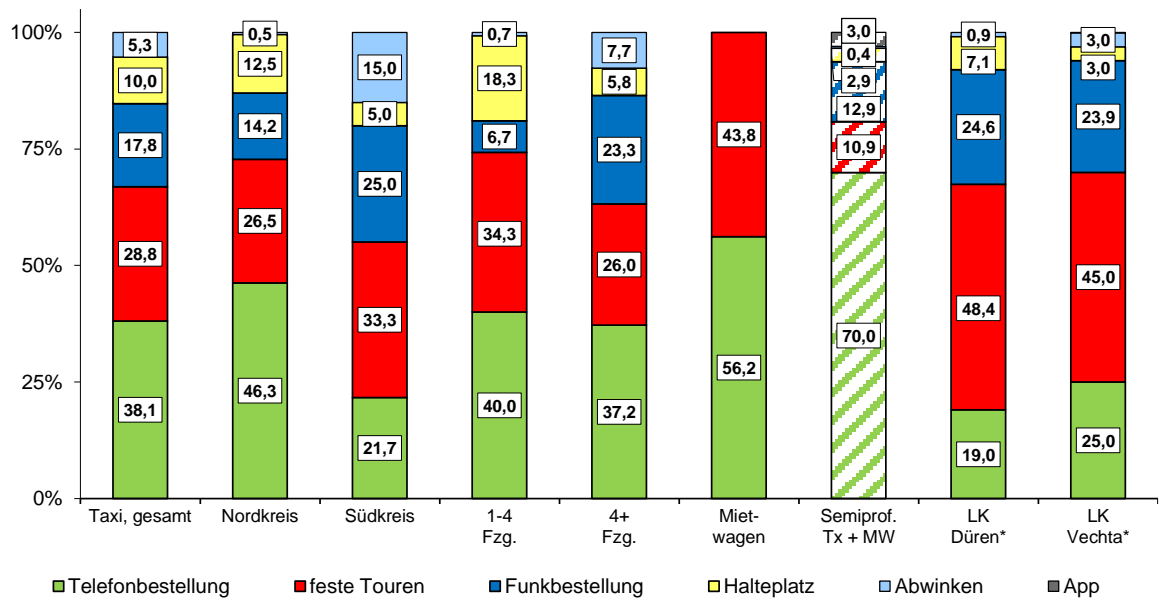
Die Art der Tourengewinnung ist regional recht unterschiedlich organisiert. Auch die Corona-Pandemie hat in dieser Hinsicht wenig Verschiebung bewirkt:



Gutachten über das Taxi- und Mietwagengewerbe im Kreis Kleve einschließlich § 13 Abs. 4 PBefG



Tourengewinnung laut Selbstausskunft 2021
in %



* nur professionelle Taxibetriebe

- **Telefon:** Primärer Bestellweg ist das Telefon – direkt bei der Unternehmerin oder dem Unternehmer oder beim Fahrpersonal (Mobil). Rund 38% der professionellen Taxiumsätze gehen auf Telefonbestellungen zurück – hauptsächlich im Nordkreis (ca. 46%) bzw. in der Kreisstadt. Bei den Taxis im übrigen Kreisgebiet (ca. 22%) und in den Vergleichskreisen rangiert der Anteil deutlich niedriger. Bei den Mietwagen gehen sogar ca. 56% auf Bestellung per Telefon zurück.
- **Feste Touren:** Feste Touren wie planbare Serienfahrten zur Dialyse oder zur Bestrahlung spielen ebenfalls überall im Kreis eine große Rolle. Ca. 29% der Aufträge entfielen auf diese Kategorie – hauptsächlich im Südkreis. In anderen Flächenkreisen machen solche Touren annähernd die Hälfte des Umsatzes aus. Das gilt auch für die Mietwagen im Kreisgebiet.
- **Funk:** Traditionelle Funkvermittlung hat im Kreis Kleve eher untergeordnete Bedeutung (ca. 18%) – etwas weniger als in anderen Flächenkreisen.
- **Ad hoc-Touren:** In Flächenkreisen findet ein wirkliches Ad-hoc-Geschäft nur noch relativ selten statt. Taxifahrten vom Halteplatz (ca. 10%) oder Abwinkertouren vom Straßenrand (ca. 5%) haben auch im Kreis Kleve eher mäßige Bedeutung – wobei der Kreisstadt und dem Flughafen Weeze jeweils eine Sonderrolle zukommt.
- **App:** Im Kreis Kleve kommen Aufträge per App praktisch (noch) nicht vor – anders als in den meisten Metropolen.

**TAB. 5: KREIS KLEVE
TOURENGEWINNUNG LAUT SELBSTAUSKUNFT 2021
- IN % -**

	Gesamt	Region		Betriebsgröße		Miet- wagen	Semiprof. Betriebe Tx + Mw	Vergleichskreise (nur prof. Taxi)	
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			Düren 2020	Vechta 2020
Telefonbestellung	38,1	46,3	21,7	40,0	37,2	56,2	70,0	19,0	25,0
feste Touren	28,8	26,5	33,3	34,3	26,0	43,8	10,9	48,4	45,0
Funkbestellung	17,8	14,2	25,0	6,7	23,3	0,0	12,9	24,6	23,9
Halteplatz	10,0	12,5	5,0	18,3	5,8	0,0	2,9	7,1	3,0
Abwinken	5,3	0,5	15,0	0,7	7,7	0,0	0,4	0,9	3,0
App	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,0	0,0	0,1
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

**TAB. 6: KREIS KLEVE
TOURENGEWINNUNG LAUT SELBSTAUSKUNFT 2019
- IN % -**

	Gesamt	Region		Betriebsgröße		Miet- wagen	Semiprof. Betriebe Tx + Mw	Vergleichskreise (nur prof. Taxi)	
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			Düren	Vechta
Telefonbestellung	38,1	47,2	20,0	39,3	37,5	56,7	63,3	19,6	23,1
feste Touren	27,0	25,5	30,0	28,3	26,3	43,3	16,0	44,3	43,1
Funkbestellung	19,4	12,5	33,3	13,3	22,5	0,0	13,3	22,9	25,9
Halteplatz	11,2	14,3	5,0	18,3	7,7	0,0	3,3	12,2	3,6
Abwinken	4,2	0,5	11,7	0,7	6,0	0,0	0,5	1,1	4,3
App	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,5	0,0	0,0
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

2.4 Nachfragefaktor Wirtschaft

Das Taxi- und Mietwagengewerbe ist Teil der regionalen Wirtschaft und mit seinem Umfeld eng verflochten. Hiervon gehen vielfältige direkte und indirekte Nachfrageimpulse aus. Seit dem letzten Gutachten aus dem Jahre 2017 hat sich das strukturelle Umfeld nicht grundsätzlich geändert, sodass auf die Ausführungen des Vorgängergutachtens verwiesen werden kann. Allerdings haben sich im Gefolge der Corona-Pandemie eine Reihe von zum Teil einschneidenden wirtschaftlichen Veränderungen eingestellt, auf die jeweils im Zusammenhang eingegangen werden soll.

2.4.1 Nachfragefaktor Konjunktur und Inflation

Die ökonomischen Auswirkungen der Corona-Pandemie waren auch regional erheblich: Im Jahr 2020 sank das NRW-Bruttoinlandsprodukt um 3,1%. In kleinen Schritten hat es sich bis Ende 2022 aber wieder annähernd auf Vor-Corona-Niveau konsolidiert¹⁰ – trotz des anhaltenden Ukraine-Kriegs. Für 2023 erwartet die Bundesregierung aber einen Rückgang der Wirtschaftsleistung um 0,4 %.¹¹

Die Lage bleibt somit angespannt: *„Zwar wird sich die deutsche Wirtschaft wohl in diesem Jahr von den Folgen des Energiepreisschocks erholen. Die Erholung dürfte durch die hohen Energiepreise und den damit verbundenen Kaufkraftentzug aber schwach bleiben“*, so das Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung.¹²

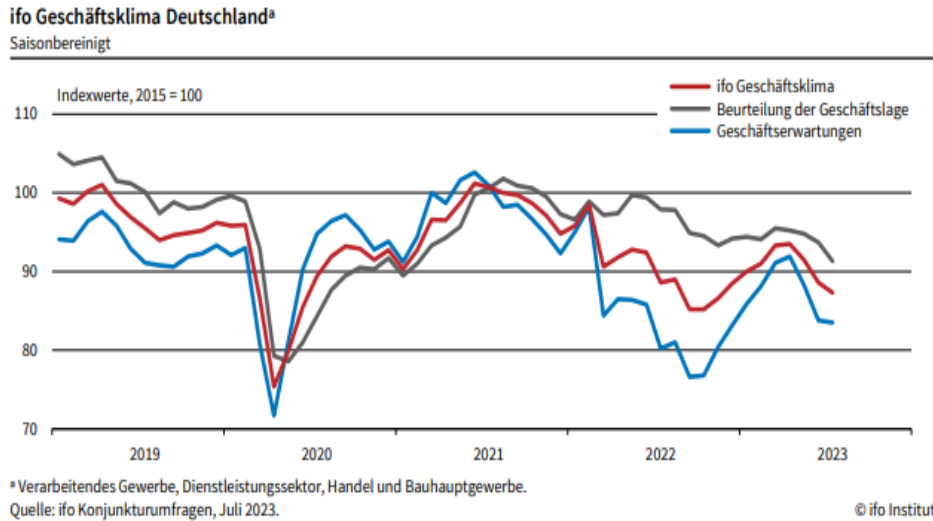
Auch wenn Taxis und Mietwagen nur mittelbar von staatlichen Einschränkungen betroffen waren, ist die Branche weiterhin angeschlagen: Die aktuelle Krise verschärft somit die prekäre Lage des Gewerbes, das schon seit Jahren oft „von der Hand in den Mund“ lebt. Viele Betriebe haben lange von staatlichen Hilfen und Kurzarbeitergeldern gezehrt. Wenn diese in nächster Zeit zurückgezahlt werden müssen, ist mit einer erneuten Welle offener und verschleppter Insolvenzen zu rechnen. Weiterhin sind „stille“ Betriebsaufgaben zu beobachten – vorrangig bei älteren Unternehmern.

¹⁰ Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Pressemitteilungen 30.03.2023

¹¹ Bundesministerium für Wirtschaft und Energie: Die wirtschaftliche Lage in Deutschland im Oktober 2023, Pressemitteilung vom 16.10.2023

¹² Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung (RWI): Pressemitteilung 16.03.2023

ifo Geschäftsklima Deutschland 2019 bis Juli 2023



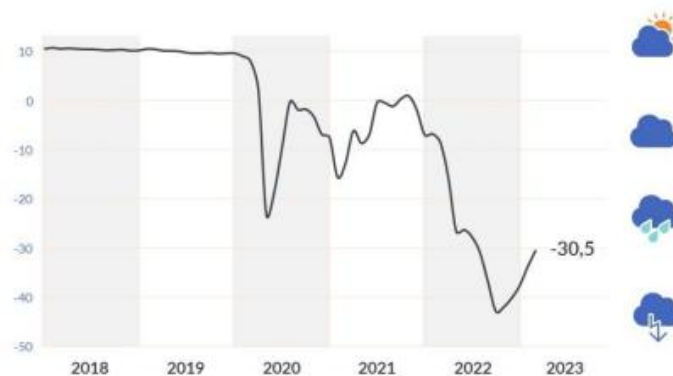
Q.: ifo Geschäftsklima Deutschland, Ergebnisse der ifo Konjunkturumfragen im Juli 2023, 25.07.2023

- Geschäftsklima:** Im Frühjahr 2020 sank der ifo-Geschäftsklimaindex auf den niedrigsten jemals gemessenen Wert. Danach verlief die Klimakurve zunächst tendenziell aufwärts, auch wenn neue Infektionswellen immer neue Rückschläge brachten. Mit dem Beginn des Ukraine-Kriegs stürzte das Geschäftsklimaindex erneut ab, um sich nach leichter Erholung im Frühjahr 2023 im Sommer 2023 erneut einzutrüben.

Konsumklima in Deutschland 2018 bis 2023

Konsumklima setzt Erholung fort

März 2023



02/24/2023 Quelle: GfK-Studie, kofinanziert durch Europäische Kommission | 2/23

Q.: GfK, Konsumklimaprognose, Pressemitteilung vom 24.02.2023

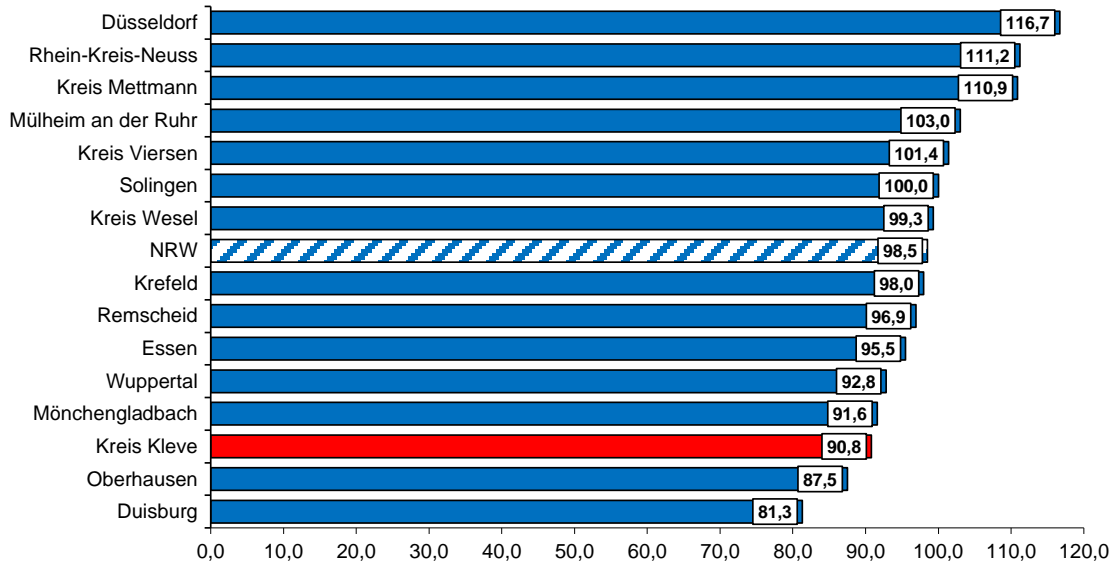
- Konsumklima:** Die politische und wirtschaftliche Gesamtsituation schlägt zurzeit jedoch deutlich auf die Konsumbereitschaft. Nach Beginn des Ukraine-Kriegs war das Konsumklima noch stärker als zum Anfang der Corona-Pandemie eingebrochen. Aktuell geht der Trend allmählich wieder aufwärts. In der GfK-Konsumklimastudie heißt es dazu: „Trotz anhaltender Krisen, wie dem Ukraine-Krieg, einer schwächelnden Weltwirtschaft sowie hohen Inflationsraten, kann das Konsumklima ein weiteres Mal spürbar zulegen. Es bleibt damit klar auf Erholungskurs, wenn das Niveau auch weiterhin niedrig bleibt“.¹³
- Inflation / Reallöhne:** Hinzu kommt die schwindende Geldwertstabilität. Gegenüber dem Vorjahr stiegen 2023 die Preise um 8,5%.¹⁴ Der geringe Lohnanstieg konnte die Inflation nicht ausgleichen. Die NRW-Reallöhne sanken in der 2. Jahreshälfte 2022 um mehr als 6,0%.¹⁵ Somit verzichteten viele Menschen weiterhin auf Konsum und sparen – nicht zuletzt auch beim „Luxus“ einer Taxifahrt.

¹³ Gesellschaft für Konsumforschung (GfK): Konsumklimastudien: 25.11.2021, 28.03.2022, 24.02.2023

¹⁴ Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Pressemitteilungen 06.01.2022, 01.03.2023

¹⁵ Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Pressemitteilung vom 17. Mai 2023

Einzelhandelskaufkraft im Regierungsbezirk Düsseldorf 2022 in % vom Bundesdurchschnitt (= 100)



Q.: Michael Bauer Research GmbH: Kaufkraft in Deutschland 2022.

- Kaufkraft:** Bei der (einzelhandelsrelevanten) Kaufkraft rangiert der Kreis Kleve mit 90,8% landes- (98,5%) wie auch bundesweit (100,0%) unter dem Durchschnitt. Zudem ist ein deutliches Nord-Südgefälle festzustellen: Die höchste Kaufkraft findet sich in den südlichen Gemeinden Rheurdt (106,8%), Kerken (104,3%) und Wachtendonk (101,4%). Zum Teil deutlich niedriger ist dagegen die Kaufkraft im Norden, z.B. in der Stadt Emmerich am Rhein (86,1%) oder in der Gemeinde Kranenburg (80,0%).

2.4.2 Nachfragefaktor Arbeitsmarkt

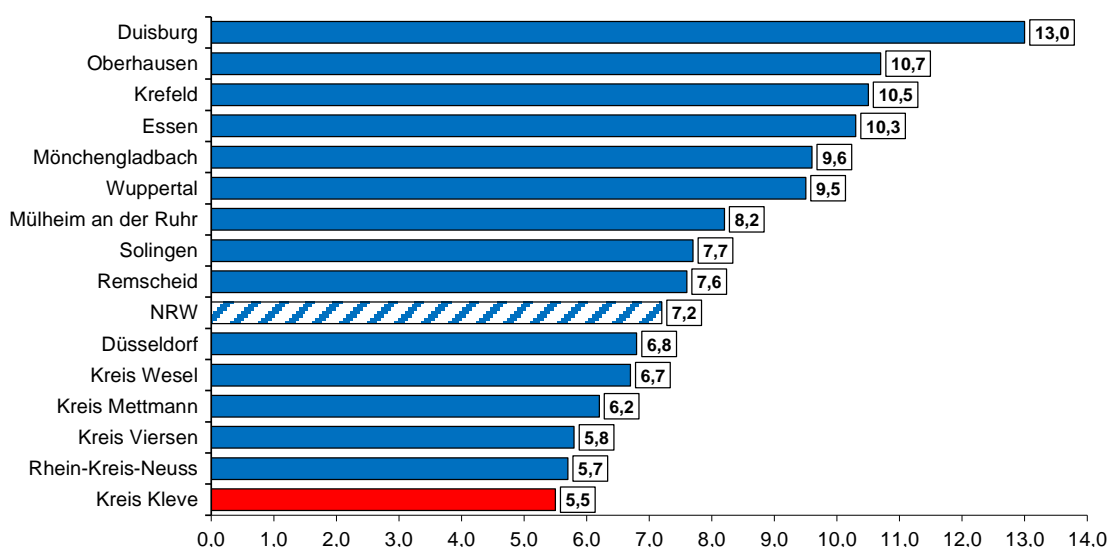
Nach einem Jahrzehnt guter Konjunktur hatte die Taxi- und Mietwagenbranche schon vor der Pandemie zunehmend Probleme, Fahrpersonal zu gewinnen. Auch beruflich eher gering Qualifizierte fanden Beschäftigung auf dem „regulären“ Arbeitsmarkt. In Folge der Corona-Pandemie hat sich der Fahrermangel weiter verschärft: Viele Fahrerinnen und Fahrer sind in andere Branchen abgewandert und kaum mehr zurückzugewinnen.



Gutachten über das Taxi- und Mietwagengewerbe im Kreis Kleve einschließlich § 13 Abs. 4 PBefG



Arbeitslosenquoten im Regierungsbezirk Düsseldorf Februar 2023 in %



Q.: Agentur für Arbeit

- Erwerbslosigkeit:** Trotz aller Krisen zeigt sich der örtliche Arbeitsmarkt stabil. Nach dem Anstieg der Erwerbslosenquote im Jahr 2020 hat sich die Situation wieder auf „Vor Corona“-Niveau stabilisiert (5,5%) und rangiert wieder deutlich unter dem Landesdurchschnitt (7,2%).¹⁶ Der Ukraine-Krieg beeinflusst aber den deutschen Arbeitsmarkt: direkt als Folge der Flüchtlingswellen und indirekt durch gestörte Lieferketten und -engpässe.
- Fachkräftemangel:** Neben der Krisenbewältigung steht auch der Arbeitsmarkt vor großen Herausforderungen angesichts des demografischen Wandels. Durch die sinkende Zahl der jüngeren Erwerbspersonen und die alternden Belegschaften spitzt sich die Lage am Arbeitsmarkt weiter zu – auch und besonders für Fahrpersonal.

¹⁶ Bundesagentur für Arbeit: Statistiken nach Regionen 2020, 2021, 2022

2.4.3 Nachfragefaktor Regionalwirtschaft

Viele der für die Taxi- und Mietwagennachfrage wichtigen Branchen haben in unterschiedlicher Weise unter den wirtschaftlichen Verwerfungen der letzten Jahre gelitten:

TAB. 7: KREIS KLEVE STATIONÄRE MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN STAND: 2022		
Allgemeine Krankenhäuser	Ort	Betten
Kathol.-Karl-Leisner-Klinikum, St. Antonius-Hospital	Kleve	342
St. Clemens-Hospital	Geldern	305
St. Willibrord-Spital, Emmerich-Rees	Emmerich	271
Marienhospital	Kevelaer	210
Wilhelm-Anton-Hospital	Goch	173
St. Nikolaus-Hospital	Kalkar	70
Sonstige Einrichtungen		
LVR-Klinik Bedburg-Hau	Bedburg-Hau	855
Gelderlandklinik, Fachklinik für Psychotherapie	Geldern	160
AHG Therapiezentrum Dondert	Kevelaer	k.A.
Marianne van den Bosch Haus	Goch	61
Q.: Qualitätsberichte der Häuser, deutsches-krankenhaus-verzeichnis.de ; rehakliniken.de		

- Gesundheitswirtschaft:** Weitgehend unbeschadet ist die Gesundheitswirtschaft durch die Pandemie gekommen – die mit Abstand bedeutendste Nachfragequelle für Taxis und Mietwagen im Kreisgebiet: Mehr als ein Drittel der Taxierlöse und rund 56 % der Mietwagenerlöse werden mit Krankenfahrten erzielt.¹⁷ Im Fokus stehen die vielfältigen stationären und ambulanten medizinischen Einrichtungen. Während der Corona-Pandemie wurden zwar etliche Behandlungen verschoben, dennoch haben sich Krankenfahrten als stabile Erlösquelle erwiesen. Neben den örtlichen Einrichtungen haben weiterhin die Krankenhäuser in Duisburg (ca. 4.400 Betten), Krefeld (ca. 2.000) oder Mönchengladbach (ca. 2.000 Betten) Bedeutung für die Nachfrage.¹⁸

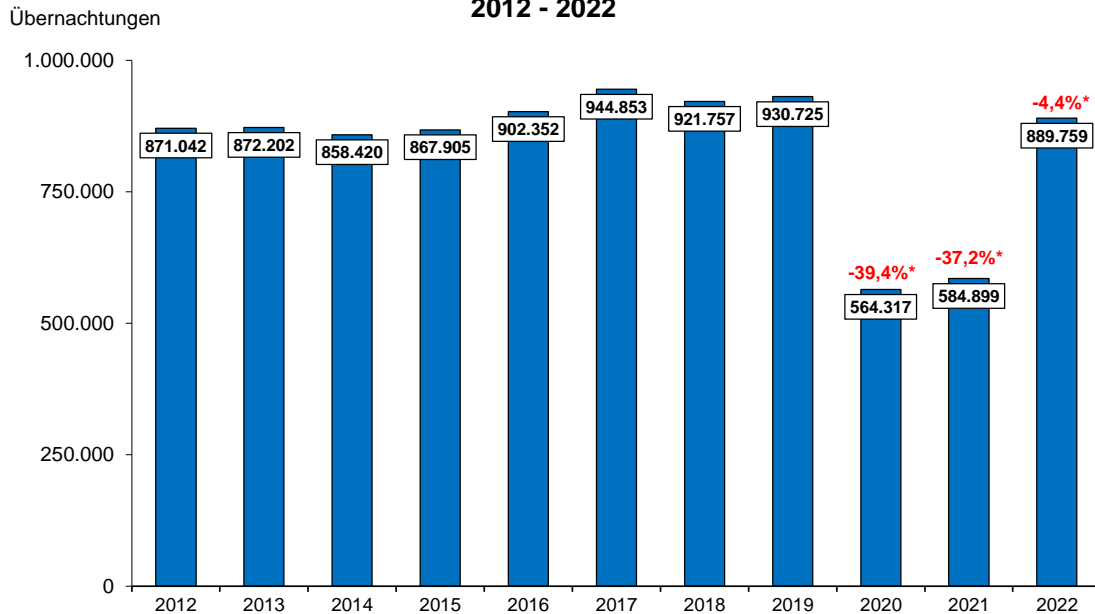
¹⁷ 2016 hatte der Anteil der Krankenfahrten am Taxiumsatz noch bei ca. 39% gelegen.

¹⁸ Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Landesdatenbank: Anzahl der Krankenhäuser und aufgestellte Betten.

TAB. 8: KREIS KLEVE FÖRDERSCHULEN UND -EINRICHTUNGEN STAND: 15.10.2023		
Förderschulen	Ort	Schülerinnen und Schüler
Haus Freudenberg	Kleve	302
Förderzentrum Kleve	Kleve	164
Gelderland-Schule, 2 Standorte	Geldern	311
Don-Bosco-Schule	Geldern	205
Astrid-Lindgren-Schule, 2 Standorte	Goch	260
Förderzentrum Grunewald	Emmerich	158
LVR-Dietrich-Bonhoeffer-Schule	Bedburg-Hau	153
Paul-Moor-Schule	Bedburg-Hau	64
Betreute Werkstätten		Plätze
Haus Freudenberg	Kleve u.a.	1.885
Lebenshilfe Werkstätten Unterer Niederrhein	Rees u.a.	870
Q: Kreis Kleve		

- Förderschulen:** Eine wichtige Aufgabe erfüllt das Gewerbe auch in der Beförderung von Menschen mit Behinderungen, insbesondere für Schülerinnen und Schüler mit Behinderungen. Auch diese Nachfrage ist in der Pandemie letztlich stabil geblieben. In fünf Städten bzw. Gemeinden bestehen sonderpädagogische Angebote. Darüber hinaus arbeiten Förderzentren in Duisburg, Krefeld sowie im Nachbarkreis Wesel. Im Schuljahr 2021 / 2022 besuchten knapp 1.600 Schülerinnen und Schüler die kreiseigenen Förderschulen.
- Fördereinrichtungen:** Beschäftigte in Werkstätten für Menschen mit Behinderung(en) sind ebenfalls häufig auf Beförderungsangebote angewiesen. Im Haus Freudenberg mit Hauptsitz in Kleve und den dazugehörigen weit verteilten Einrichtungen finden insgesamt knapp 2.000 Menschen mit besonderem Unterstützungsbedarf einen Arbeitsplatz. In den Werkstätten der Lebenshilfe arbeiten weitere rund 900 Beschäftigte. Auch gemeinnützige Organisationen wie der Malteser Hilfsdienst oder die Caritas bieten verschiedene ambulante Unterstützungs- oder Beschäftigungsmöglichkeiten.

Gästeübernachtungen im Kreis Kleve 2012 - 2022



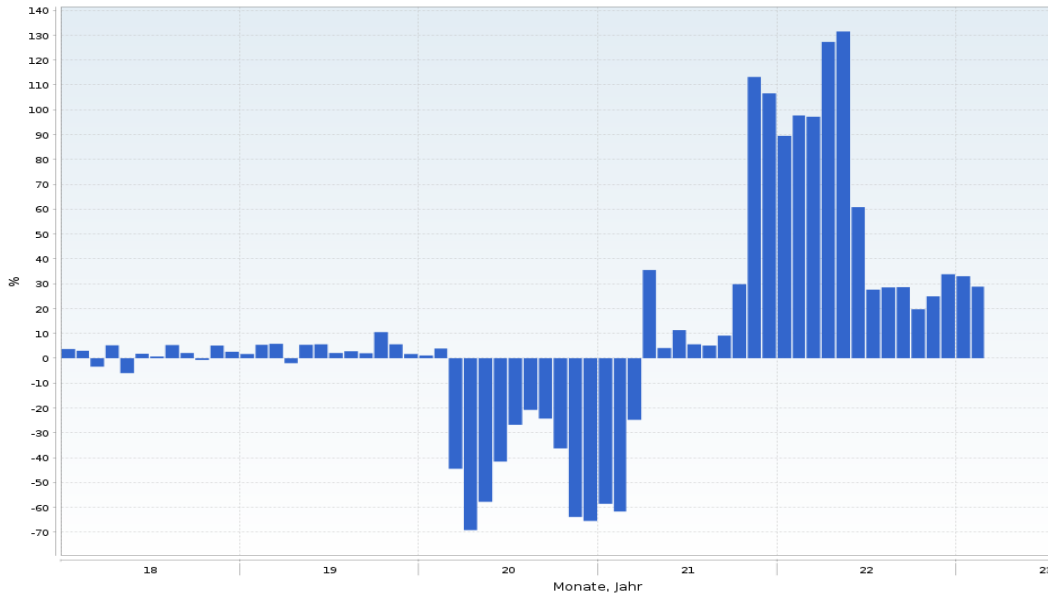
Q.: Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Tourismus in NRW

* Prozentuale Veränderung gegenüber 2019

- Übernachtungsgewerbe:** Zu den besonders von der Pandemie betroffenen Branchen zählte das Übernachtungsgewerbe. Im Kreis Kleve stehen gut 5.200 Fremdenbetten bereit; 2019 wurden insgesamt über 930.000 Übernachtungen registriert. In den Pandemie Jahren 2020 und 2021 brach die Zahl gegenüber 2019 um jeweils knapp 40% ein. Aktuell nähern sich die Zahlen allmählich wieder dem „Vor-Corona“-Niveau (2022: -4,4%).

Umsatz im NRW-Gastgewerbe, Basis 2015 = 100

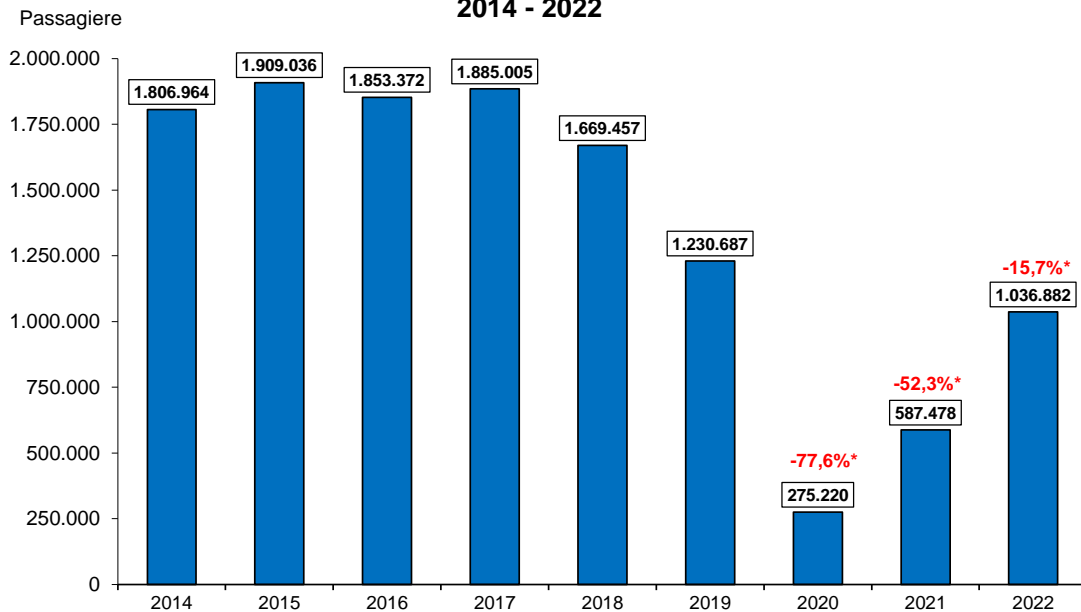
Febr. 2018 – Febr. 2023



Q.: Information und Technik Nordrhein-Westfalen.

- Gaststättengewerbe:** Bedeutender als der Tourismus ist das Gaststättengewerbe, das in den letzten Jahren ebenfalls empfindlich gelitten hat. In der Pandemie sind die Erlöse auf historisch niedrigen Stand gefallen. Damit ist zugleich eine der bedeutendsten Nachfragequellen des Taxigewerbes zeitweise versiegt. Erst ab Ende 2021 hat sich Lage langsam wieder normalisiert.

Passagieraufkommen am Weeze Flughafen 2014 - 2022



Q.: Flughafenverband ADV, ADV-Monatsstatistik 2012 - 2022

* Prozentuale Veränderung gegenüber 2019

- Flugverkehr:** In besonderer Weise war der Flughafen Niederrhein (Airport Weeze) betroffen. Bereits vor der Corona-Pandemie waren dort die Passagierzahlen kontinuierlich zurückgegangen: von rund 1,8 Mio. bis 1,9 Mio. Fluggästen auf nur noch ca. 1,2 Mio. im Jahre 2019. Der Luftverkehr war in extremer Weise von der Pandemie betroffen: Im ersten Jahr der Corona-Pandemie ging die Passagierzahl in Weeze um ca. 78% zurück; im Folgejahr um ca. 52% gegenüber 2019. Obwohl die Zahl der Fluggäste aktuell wieder anzieht (2022: -16% gegenüber 2019), bleiben die „goldenen Jahre“ (2010: ca. 2,9 Mio.) wohl in absehbarer Zeit außer Reichweite. Die positive Entwicklung aus dem Jahr 2022 setzt sich indes im Jahr 2023 fort. In den ersten drei Quartalen 2023 verzeichnete der Airport Weeze ca. 1.250.000 Fluggäste. Klever Taxis und Mietwagen haben auch vom Flughafen in Düsseldorf profitiert, der aber hatte zeitweise ein noch stärkeres Minus als Weeze zu verkraften. Von ca. 25,5 Mio. Fluggästen sind 2022 noch rund 16,1 Mio. verblieben.¹⁹ Mit der Ansiedlung des Rheinmetall-Werks am Airport dürfte das Passagieraufkommen künftig wachsen.

¹⁹ Flughafenverband ADV, ADV-Monatsstatistik 2014 – 2022

2.5 Nachfragefaktor verkehrswirtschaftliches Umfeld

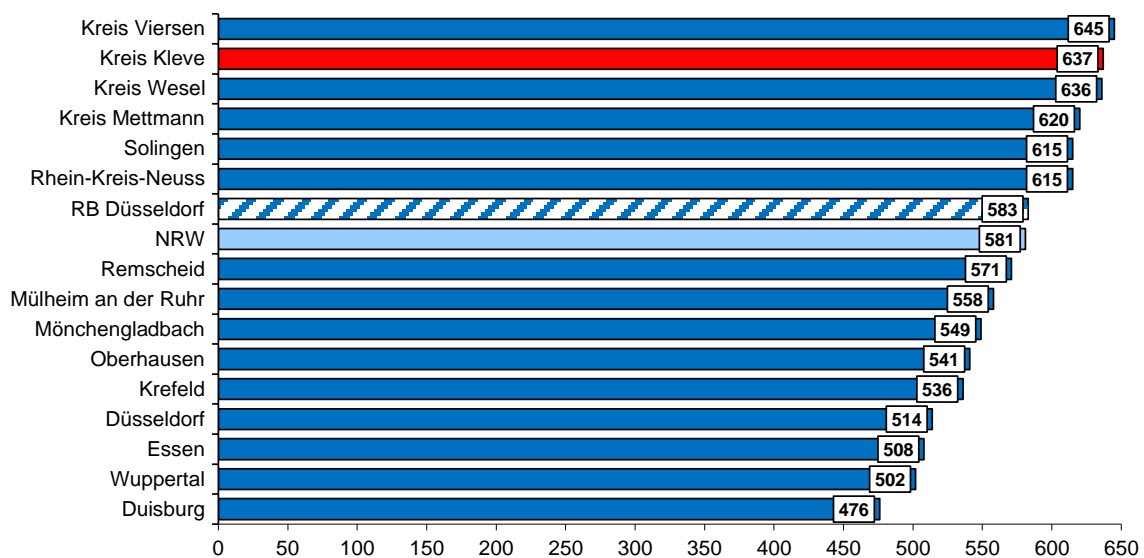
Neben der Einbettung in die regionale Wirtschaft agiert das Taxi- und Mietwagengewerbe im verkehrswirtschaftlichen Umfeld. Es erfüllt hier eine wichtige Ergänzungsfunktion, steht aber auch im Wettbewerb zu anderen Verkehrsformen:



Gutachten über das Taxi- und Mietwagengewerbe im Kreis Kleve einschließlich § 13 Abs. 4 PBefG



PKW-Dichte im Regierungsbezirk Düsseldorf 2022 Personenkraftwagen pro 1.000 Einwohner

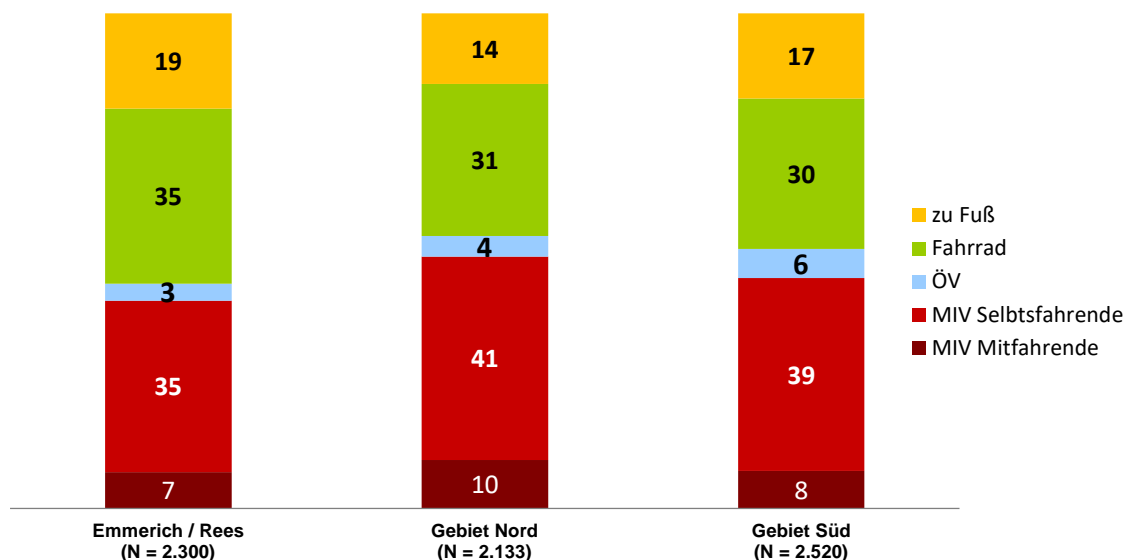


Q.: Kraftfahrtbundesamt: Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken 2022

- Motorisierter Individualverkehr:** Wie in den meisten Flächenkreisen, so wird auch die Alltagsmobilität im Kreis Kleve vom privaten Pkw dominiert – ein für Taxis und Mietwagen schwieriges Marktumfeld. Der Kreis zählte 2022 knapp 200.000 Pkw. Auf 1.000 Einwohner kommen so rechnerisch 637 Fahrzeuge – deutlich mehr als im Regierungsbezirk Düsseldorf (583) oder im Landesdurchschnitt (581). Annähernd die Hälfte der täglichen Wege im Binnenverkehr des Kreises Kleve wird mit dem Auto (MIV) zurückgelegt – entweder als Fahrerin bzw. Fahrer oder als Mitfahrerin bzw. Mitfahrer.²⁰
- Radverkehr:** Außerordentliche Bedeutung hat im Kreis zudem das Fahrrad: Knapp ein Drittel aller Wege werden täglich mit dem Zweirad bewältigt. Der anhaltende Trend zum E-Bike und Pedelec gibt diesem Verkehrsmittel Auftrieb, sodass den Taxis auch von dieser Seite zunehmend Wettbewerb erwächst.

²⁰ Vergl. Ingenieurbüro Helmert, Mobilitätsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten im Kreis Kleve 2022

Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr nach Wegen in %



Q.: Ingenieurbüro Helmert, Mobilitätsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten im Kreis Kleve 2022.

Gegenüber dem Schienenverkehr erfüllen vor allem Taxis eine wesentliche Ergänzungsfunktion:

- **Fernzüge:** Der Kreis Kleve ist nicht (mehr) direkt an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn angeschlossen. Wichtigste Fernverkehrsbahnhöfe sind Duisburg oder Düsseldorf, aber auch im niederländischen Arnhem halten Fernzüge. Der Grenzbahnhof Emmerich am Rhein hat als Haltepunkt im internationalen Verkehr keine Bedeutung mehr. Eine Nachfragequelle besonderer Art sind jedoch grenzüberschreitende Fahraufträge für Eisenbahnbedienstete von und zum Einsatzort.
- **Regionalbahn:** Fast auf ganzer Länge wird der Kreis durch die Regionallinien RE10 (Niers-Express) und RE 19 (Rhein-Ijssel-Express) erschlossen. Linksrheinisch verkehrt halbstündlich der Niers-Express von Kleve nach Düsseldorf mit Halt in Bedburg-Hau, Goch, Weeze, Kevelaer, Geldern und Kerken. Rechtsrheinisch führt die Strecke des Rhein-Ijssel-Express werktags im 60-Minutentakt von Duisburg über Rees nach Emmerich am Rhein und weiter nach Arnhem. Der Bahnverkehr im Kreisgebiet ist aber in erster Linie auf den Pendler- und Schülerverkehr ausgelegt. In der Kreisstadt bildet der Bahnhof den zentralen Bereitstellungspunkt der örtlichen Taxis.

TAB. 9: KREIS KLEVE SCHIENENVERKEHR, STAND: FEBR. 2023		
Linie	Linienführung	Takt HVZ
RE 10	Kleve – Bedburg-Hau – Goch - Weeze – Kevelaer – Kerken - Geldern - Düsseldorf	30
RE 19	Duisburg – Empel-Rees – Millingen – Praest – Emmerich – Emmerich-Elten – Arnhem Centraal	60

Q.: Deutsche Bahn AG

- Busse:** Im Busverkehr des Kreises Kleve fahren knapp 40 Regionalbuslinien. Darunter fallen auch die fünf neuen Linien, die im Rahmen der ÖPNV-Offensive sowie der VRR-Schnellbuskonzeption eingeführt worden sind. Abgesehen von wenigen Ausnahmen ist der Schülerverkehr (z.B. freigestellte Schülerverkehre zu Förderschulen) hier integriert. Hinzu kommt der Ortsbusverkehr in einigen Kommunen. Bezogen auf die täglichen Wege im Binnenverkehr hat der ÖPNV im Kreis Kleve aber nur einen geringen Anteil von rund 5%. Zudem ist auch der Busverkehr in erster Linie auf die Beförderung von Schülern und Pendlern ausgerichtet und steht daher kaum im Wettbewerb zu Taxis oder Mietwagen.
- Anrufsammeltaxi (AST)²¹:** In Bedburg-Hau, Kalkar, Kranenburg, Geldern und Straelen fährt das Anrufsammeltaxi der NIAG: Wochentags in den Abendstunden sowie an den Wochenenden sorgt der AST-Verkehr für eine Bedienung der ländlichen Räume.²² Weitere AST-Verkehre sind die 35 Linien im TaxiBus-Verkehr (TB). In Vergleich zum regulären Busverkehr stellen diese Angebote einen Wettbewerb für örtliche Taxis und Mietwagen dar.
- Bürgerbus:** Ein weiteres Angebot zur Verdichtung des ÖPNV-Angebots bilden Bürgerbusse, die in Kevelaer, Kalkar, Emmerich, Kranenburg und in Uedem zum Einsatz kommen. Hier ist ebenfalls eine Wettbewerbssituation gegenüber dem Taxi zu erkennen.
- Night-Mover 2.0:** Der Night-Mover 2.0 bringt Jugendliche und junge Erwachsene zwischen 16 und 26 Jahren in den Nachtstunden der Wochenenden nach Hause. Wenn die Fahrt mit einem der teilnehmenden Taxi- und Mietwagenunternehmen erfolgt, wird pro Fahrgast ein Betrag von 8,00 € vom Fahrpreis abgezogen. Fahrten mit Inklusionsfahrzeugen werden besonders gefördert. Hier ist das örtliche Taxi- und Mietwagengewerbe in besonderem Maße eingebunden. Am Night-Mover nehmen aktuell 24 Unternehmen teil.

²¹ Die AST-Konzessionen für das Gebiet der Stadt Kleve sind für die Dauer des On-Demand-Pilotprojekts „KleveMobil“ ausgesetzt.

²² Kreis Kleve: Nahverkehrsplan für den Kreis Kleve, Stand: Februar 2018

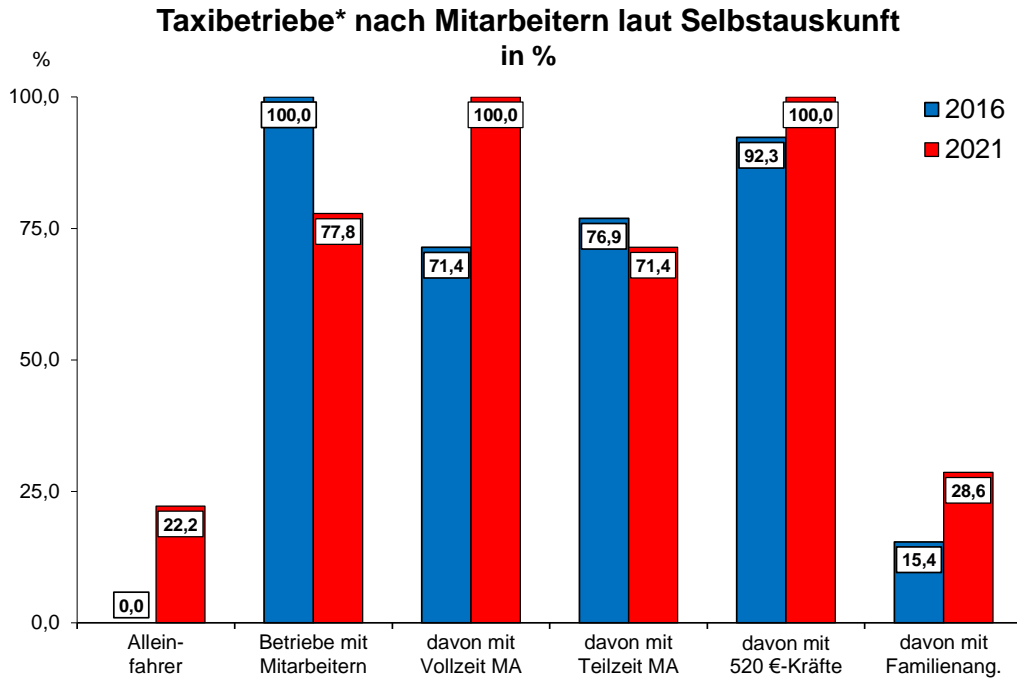
3 Angebotssituation

3.1 Angebotsfaktor Beschäftigte

Mit Blick auf die Betriebsgröße war das Taxi- und Mietwagengewerbe im Kreis Kleve eher durch größere Betriebe geprägt: Die durchschnittliche Zahl der Taxis pro Betrieb liegt bei 5,2 – deutlich mehr als im Bundesdurchschnitt (2,5). Hinzu kommen häufig Mietwagen, Busse und Fahrzeuge im freigestellten Verkehr. Knapp zwei Drittel der örtlichen Taxiflotte wird von Betrieben mit 4 Taxis und mehr gestellt. Entsprechend präsentiert sich die Beschäftigungssituation:

TAB. 10: KREIS KLEVE BETRIEBE NACH MITARBEITERN LAUT SELBSTAUSKUNFT 2021 - IN % BZW. ANZAHL MITARBEITER -									
	Gesamt	Region		Betriebsgröße		Miet- wagen	Semiprof. Betriebe Tx + Mw	Vergleichskreise (nur prof. Taxi)	
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			Düren	Vechta
Alleinfahrerinnen bzw. Alleinfahrer (%)	22,2	33,3	0,0	nicht aus- wertbar	0,0	0,0	n.A.	0,0	0,0
mit Mitarbeitern (%)	77,8	66,7	100,0		100,0	100,0		100,0	100,0
davon mit Vollzeit- mitarb. (%)	100,0	100,0	100,0		100,0	85,7	60,0	71,4	87,5
Ø Vollzeitmitarb.	11,0	15,3	5,3		12,2	6,3	2,0	7,8	10,4
davon mit Teilzeit- mitarb. (%)	71,4	75,0	66,7		66,7	42,9	60,0	78,6	50,0
Ø Teilzeitmitarb.	10,4	8,0	14,0		12,8	8,0	2,0	6,6	4,3
davon mit gering- fügig Beschäft. (%)	100,0	100,0	100,0		100,0	71,4	80,0	85,7	100,0
Ø geringfügig Be- schäftigte	19,7	21,0	18,0		22,5	20,6	3,5	10,0	16,6
davon mit Famili- enange. (%)	28,6	25,0	33,3		16,7	28,6	0,0	14,3	0,0
Ø Familienange.	1,0	1,0	1,0		1,0	1,0	-	1,0	-

- **Alleinfahrerinnen und Alleinfahrer:** Während vor der Pandemie der (großstädtische) Typ der Alleinfahrerin bzw. des Alleinfahrers gänzlich fehlte, arbeitete 2021 im Nordkreis etwa jeder dritte Betrieb wieder als Solounternehmen. Im Süden hatten alle professionellen Unternehmen Fahrpersonal. Gleiches galt auch für die Mietwagenbetriebe.
- **Vollzeitkräfte:** Zugenommen hat bei den Mitarbeiterbetrieben der Anteil der Vollzeitkräfte. Im Durchschnitt beschäftigen die Betriebe elf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Vollzeit – am meisten im Nordkreis. Auch 60% der semiprofessionellen Betriebe setzten Vollzeitkräfte ein – allerdings ohne die dafür erforderlichen Personalkosten.



*nur professionelle Betriebe

- **Teilzeitkräfte:** Nur leicht zurückgegangen ist der Anteil der Teilzeitkräfte (2021: ca. 71%).
- **Geringfügig Beschäftigte:** Alle professionellen Taxibetriebe und die große Mehrzahl der semiprofessionellen Betriebe haben zudem geringfügige Beschäftigte – im Durchschnitt rund 20 Kräfte.
- **Familienangehörige:** Angestellte Familienangehörige helfen in ca. 29% der Betriebe mit.

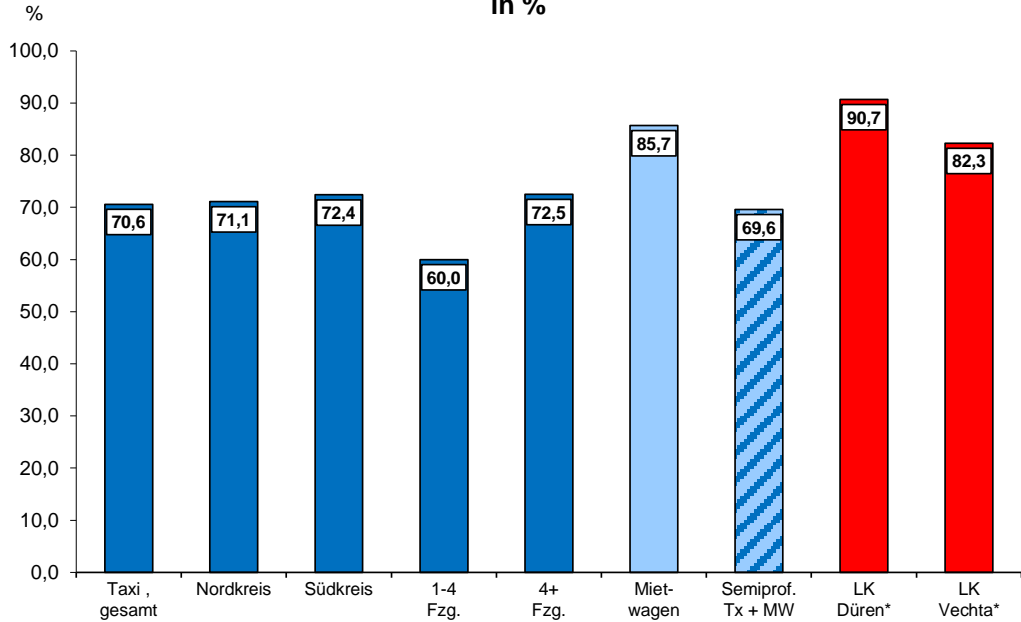
3.2 Angebotsfaktor Fahrzeuge

Die Qualität der Taxi- und Mietwagenflotte im Kreis Kleve ist durchwachsen:

TAB. 11: KREIS KLEVE BESCHAFFUNG DER FAHRZEUGE LAUT SELBSTAUSKUNFT - IN % BZW. IN € (NETTO) -									
	Gesamt	Region		Betriebsgröße		Miet- wagen	Semiprof. Betriebe Tx + Mw	Vergleichskreise (n = Anzahl prof. Taxi)	
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			Düren (n=111)	Vechta (n=80)
neu in %	70,6	71,1	72,4	60,0	72,5	85,7	69,6	90,7	82,3
gebraucht in %	29,4	28,9	27,6	40,0	27,5	14,3	30,4	9,3	17,7
Summe in %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
neu in €	29.632	29.195	30.142	27.889	29.570	26.443	28.164	32.956	35.147
Gebraucht in €	15.196	17.441	8.458	8.000	16.224	10.724	10.367	19.225	23.357
Ø Preis in €	25.394	25.796	24.161	19.933	25.906	24.198	22.748	31.554	32.759

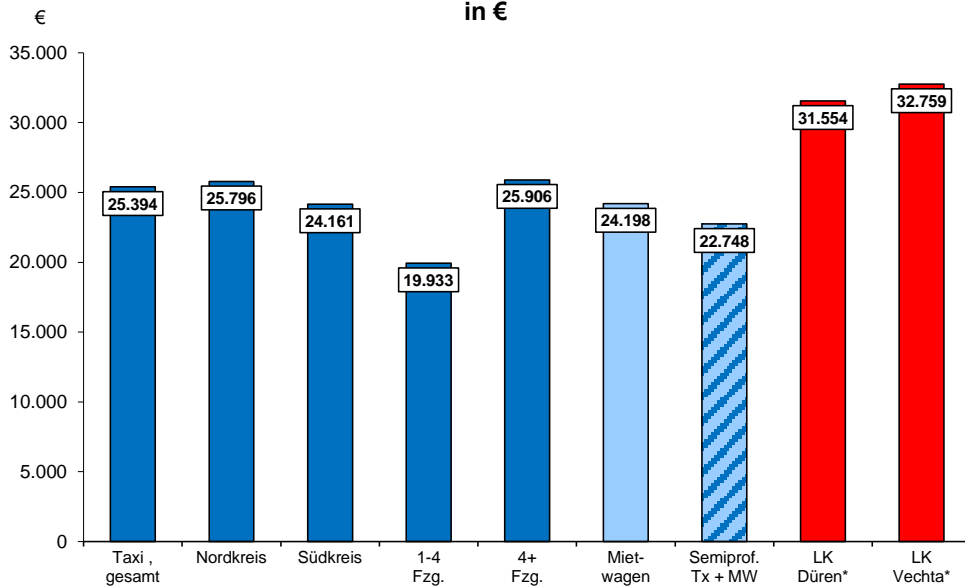
- Neuwagenanteil:** Mit einem Anteil ursprünglich neu beschaffter Taxis und Mietwagen von rund 70% wird ein eher mäßiger Wert erzielt – niedriger als in den Vergleichskreisen Vechta (ca. 82%) oder Düren (ca. 91%). Bereits 2016 hatte der Anteil der Neufahrzeuge im Kreis Kleve mit ca. 63% sehr niedrig gelegen. Aktuell sind die Lieferschwierigkeiten der Hersteller zum Problem geworden.
- Investitionssumme:** Deutlich niedriger als in den Vergleichskreisen (\pm 32.000 €) ist der durchschnittliche Anschaffungspreis der Fahrzeuge (ca. 25.400 €) – besonders niedrig bei den kleineren Betrieben mit bis zu vier Fahrzeugen. 2016 hatten die Fahrzeuge im Durchschnitt lediglich knapp 20.000 € gekostet.
- Fahrzeugalter:** In der Corona-Pandemie ist das Durchschnittsalter der professionellen Flotte im Kreisgebiet von zuvor 4,4 auf 5,7 Jahre gestiegen. Auf deutschen Taximärkten waren vor der Corona-Pandemie Werte zwischen 3,5 bis 4,0 Jahre üblich.
- Finanzierung:** Die professionelle Flotte ist branchenüblich nur zum geringen Teil mit Eigenmitteln finanziert (ca. 37%). Die lange Zeit günstigen Finanzierungsbedingungen der Hersteller(-Banken) machten die Bindung von Eigenkapital beim Fahrzeugkauf betriebswirtschaftlich wenig attraktiv – sofern überhaupt genügend Eigenkapital vorhanden war. Mit der Verdoppelung der Zinssätze erwächst den Betrieben zurzeit ein Finanzierungsproblem.
- Antriebsart:** Die örtliche Taxi- und Mietwagenflotte wurde 2021 noch fast ausschließlich mit Dieselkraftstoff betrieben. In der Zwischenzeit steigt jedoch die Zahl der E-Fahrzeuge. Aktuell werden 16 Fahrzeug mit Hybrid- oder Elektroantrieb im Gelegenheitsverkehr mit Taxis oder Mietwagen eingesetzt.

Anteil der Neuwagen laut Selbstauskunft in %



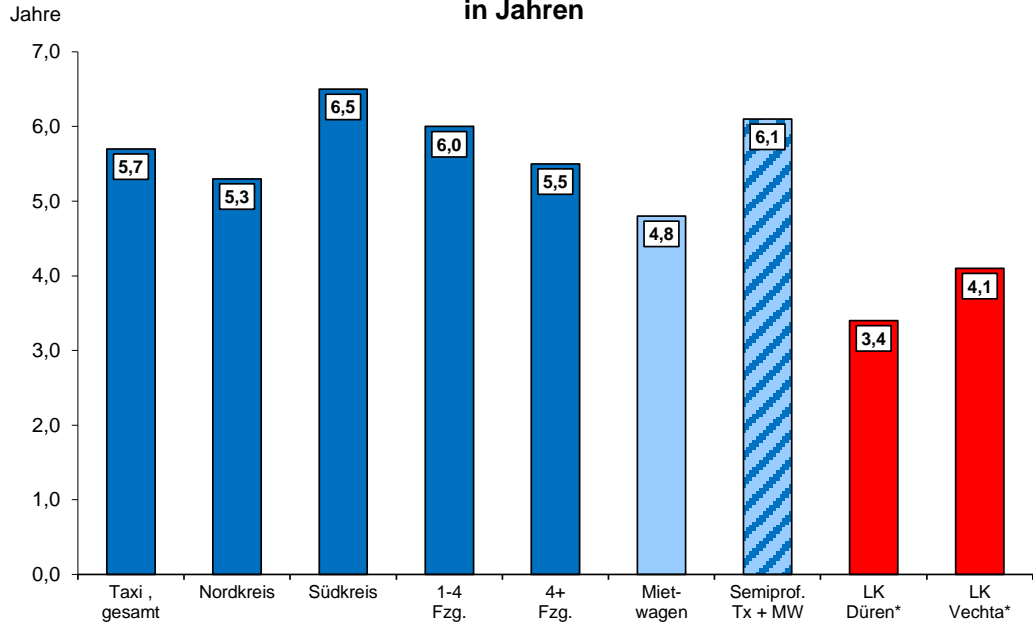
* nur professionelle Taxibetriebe

Durchschnittspreis der Fahrzeuge laut Selbstauskunft in €



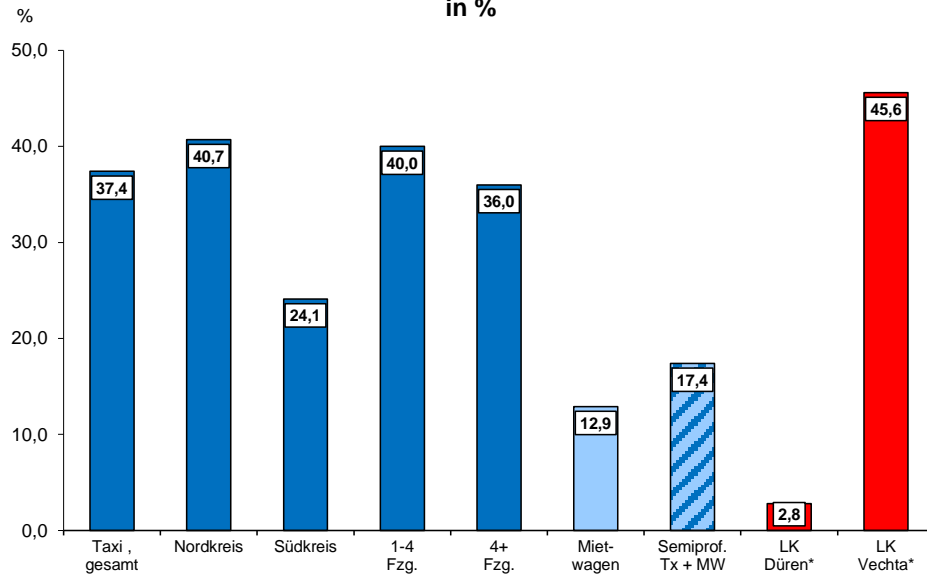
* nur professionelle Taxibetriebe

Durchschnittsalter der Fahrzeuge laut Selbstauskunft in Jahren



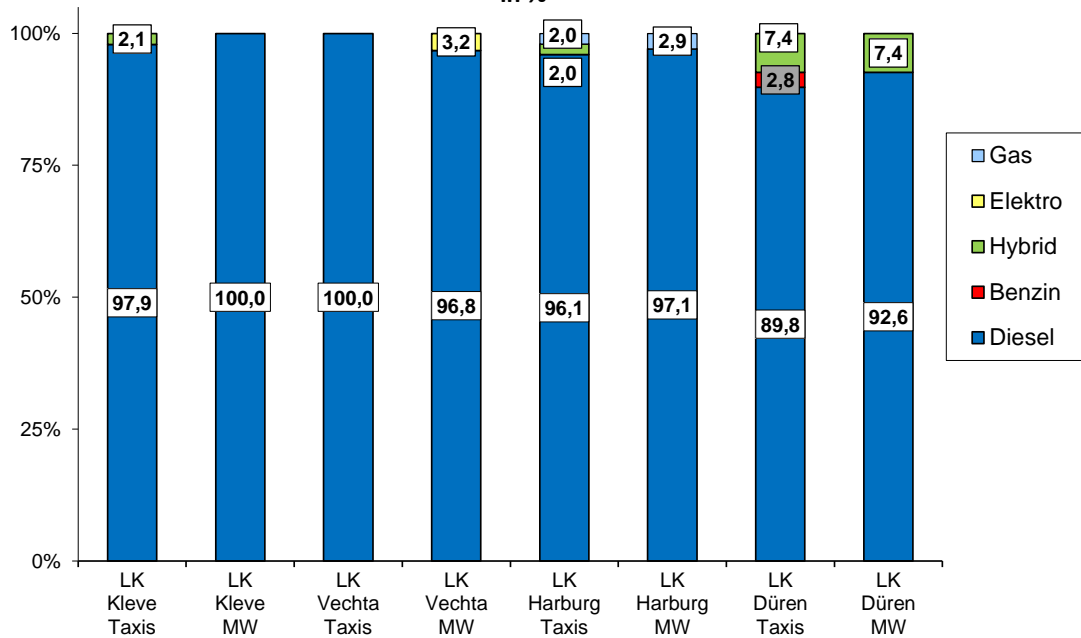
* nur professionelle Taxibetriebe

Anteil überwiegend eigenfinanzierter Fahrzeuge laut Selbstauskunft in %



* nur professionelle Taxibetriebe

Antriebsart der Fahrzeuge* laut Selbstauskunft in %



* Alle Betriebe

3.3 Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte

Seit 2017 hat der Taxi- und Mietwagenmarkt im Kreis Kleve eine Reihe von Veränderungen erfahren. Insbesondere im Südkreis hat sich die Zahl der Taxis mehr als halbiert. Eine Reihe von Städten und Gemeinden dort haben (fast) keine Taxiversorgung mehr. Wesentlich stabiler ist dagegen die Entwicklung im Norden des Kreises, wo die Zahl der Taxis deutlich zugenommen hat.

Insgesamt gleichgeblieben ist dagegen die Zahl der Mietwagen im Südkreis, auch wenn von Kommune zu Kommune zum Teil erhebliche Verschiebungen zu beobachten sind. Im Norden dagegen ist die Anzahl der Mietwagen stabil. Lediglich in den Städten Goch und Kleve ist ein größerer Rückgang zu verzeichnen.

TAB. 12: KREIS KLEVE
TAXI- UND MIETWAGEN NACH GEMEINDEN
2017 VS. 2023

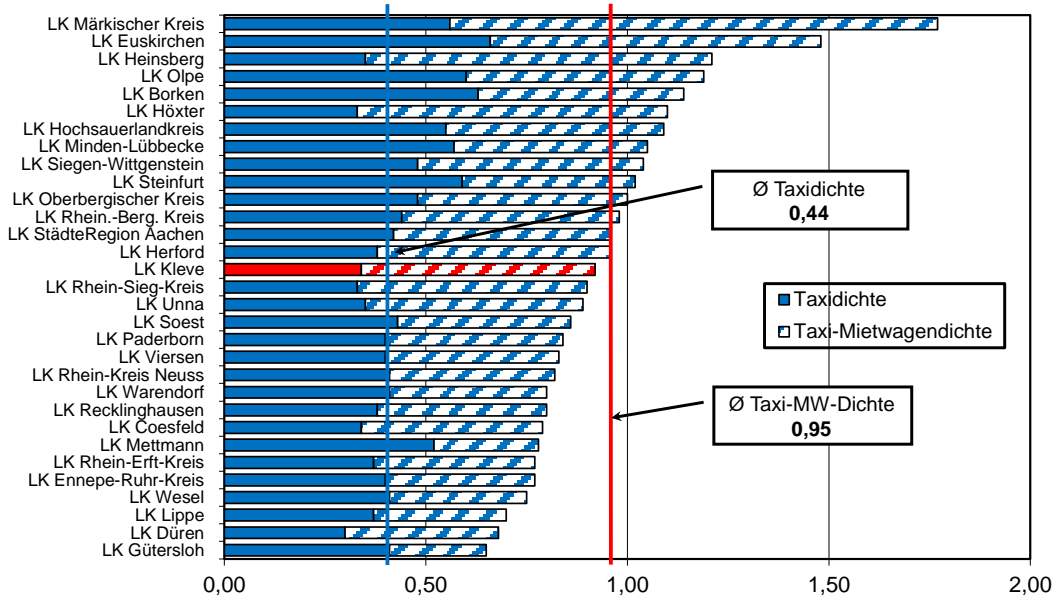
Regionen	2017		2023	
	Taxis	Mietwagen ohne Pflegedienste	Taxis	Mietwagen ohne Pflegedienste
Nordkreis	73	133	86	131
Kleve	20	34	21	18
Goch	12	29	14	19
Emmerich am Rhein	18	17	21	22
Rees.	5	34	9	40
Kalkar	7	6	8	6
Bedburg-Hau	3	6	3	3
Kranenburg	3	4	4	3
Uedem	5	3	6	20
Südkreis	50	52	23	53
Geldern	19	15	5	9
Wallfahrtsstadt Kevelaer	4	17	1	23
Straelen	9	8	2	5
Issum	4	1	1	15*
Kerken	2	0	2	0
Rheurdt	1	0	0	0
Wachtendonk	2	0	0	0
Weeze	9	11	12	1
Kreis Kleve	123	185	109	184
Q.: Kreis Kleve				

Ein zentrales Kriterium zur Beurteilung der Angebotssituation ist die Taxidichte, d.h. die Relation zwischen der örtlichen Wohnbevölkerung und der Anzahl der Fahrzeuge – eine Kennziffer, die vor allem im (groß-)städtischen Bereich Aussagekraft besitzt:

TAB. 13: KREIS KLEVE TAXI- UND TAXI-MIETWAGENDICHTE NACH STÄDTEN UND GEMEINDEN STAND: MAI 2023							
Region / Stadt / Gemeinde	Taxis	MW o. Pflegedienste	Taxis+ MW	EW pro Taxi	Taxi-Dichte	EW pro Taxi+MW	Taxi-MW-Dichte
Nordkreis	86	131	217	2.182	0,46	865	1,16
Kleve, St.	21	18	39	2.526	0,40	1.360	0,74
Goch, St.	14	19	33	2.507	0,40	1.064	0,94
Emmerich St.	21	22	43	1.489	0,67	727	1,38
Rees, St.	9	40	49	2.353	0,42	432	2,31
Kalkar, St.	8	6	14	1.761	0,57	1.006	0,99
Bedburg-Hau	3	3	6	4.413	0,23	2.206	0,45
Kranenburg	4	3	7	2.807	0,36	1.604	0,62
Uedem	6	20	26	1.412	0,71	326	3,07
Südkreis	23	53	76	5.685	0,18	1.720	0,58
Geldern, St.	5	9	14	6.855	0,15	2.448	0,41
Kevelaer, St.	1	23	24	28.170	0,04	1.174	0,85
Straelen, St.	2	5	7	8.283	0,12	2.366	0,42
Issum	1	15	16	12.351	0,08	772	1,30
Kerken	2	0	2	6.348	0,16	6.348	0,16
Rheurdt	0	0	0	-	-	-	-
Wachtendonk	0	0	0	-	-	-	-
Weeze	12	1	13	983	1,02	907	1,10
Kreis Kleve Σ / \emptyset	109	184	293	2.921	0,34	1.087	0,92

Q.: Information und Technik Nordrhein-Westfalen, Kreis Kleve, eigene Berechnungen

Taxi- und Mietwagendichten* in NRW-Kreisen
Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner



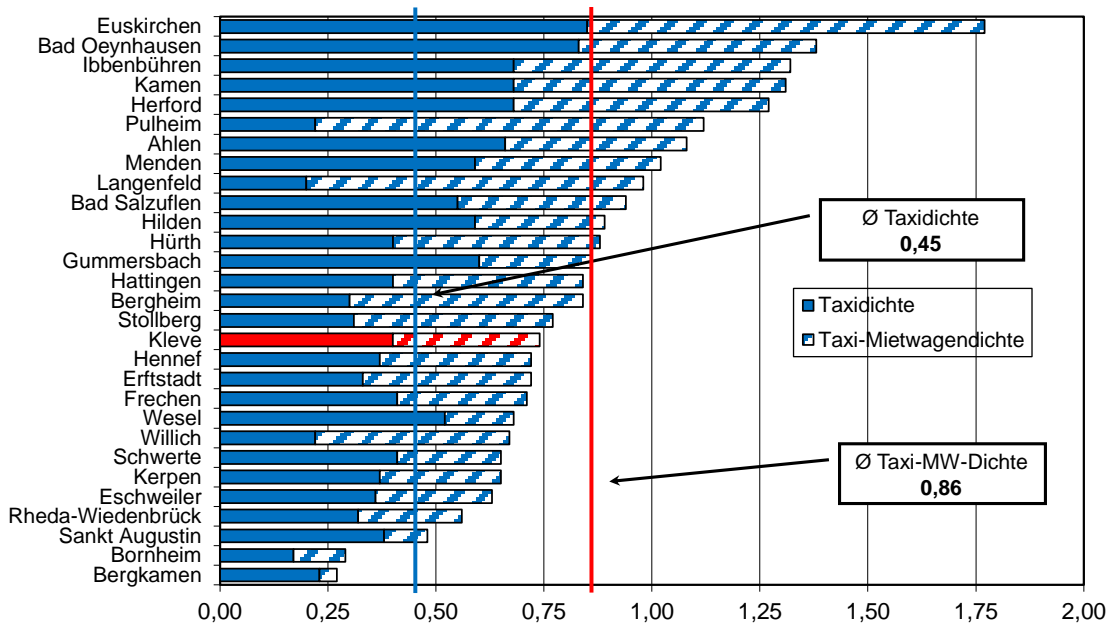
Q.: Genehmigungsbehörden

*ohne Hilfsorganisationen u. Pflegedienste

- Kennzahl Taxidichte:** Aussagekräftig ist zum einen die Taxidichte, die Auskunft über die Wettbewerbsintensität innerhalb des Taxigewerbes gibt. Sie beschreibt, wie viele Taxis jeweils 1.000 Einwohnern zur Verfügung stehen. Je höher die Taxidichte, desto stärker der Wettbewerb. Während Großstädte wie Hamburg eine sehr hohe Taxidichte aufweisen (1,45), liegt der Wert in nordrhein-westfälischen Flächenkreisen im Schnitt bei 0,44. Mit einer Taxidichte von 0,34 Taxis rangiert der Kreis Kleve im unteren Bereich.
- Kennzahl Taxi-Mietwagendichte:** In Flächenkreisen bilden Taxi- und Mietwagen ein weit überschneidendes Marktgeschehen. Daher wird auch die Taxi-Mietwagendichte errechnet, die den Wettbewerb auf dem Gesamtmarkt beschreibt. In nordrhein-westfälischen Flächenkreisen liegt der Wert bei 0,95 (ohne Hilfsorganisationen). In dieser Hinsicht rangiert der Kreis Kleve mit einer Taxi-Mietwagendichte von 0,92 leicht unter dem Landesdurchschnitt.

Die Fahrzeuge sind recht unterschiedlich über das Kreisgebiet verteilt, wobei sich die Flotte im Nordkreis und hier besonders in den städtischen Zentren konzentriert. In der Fläche bleibt die Versorgung zum Teil rudimentär:

**Taxi- und Mietwagendichten* in NRW-Städten: 45.000 - 65.000 Einwohner
Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner**

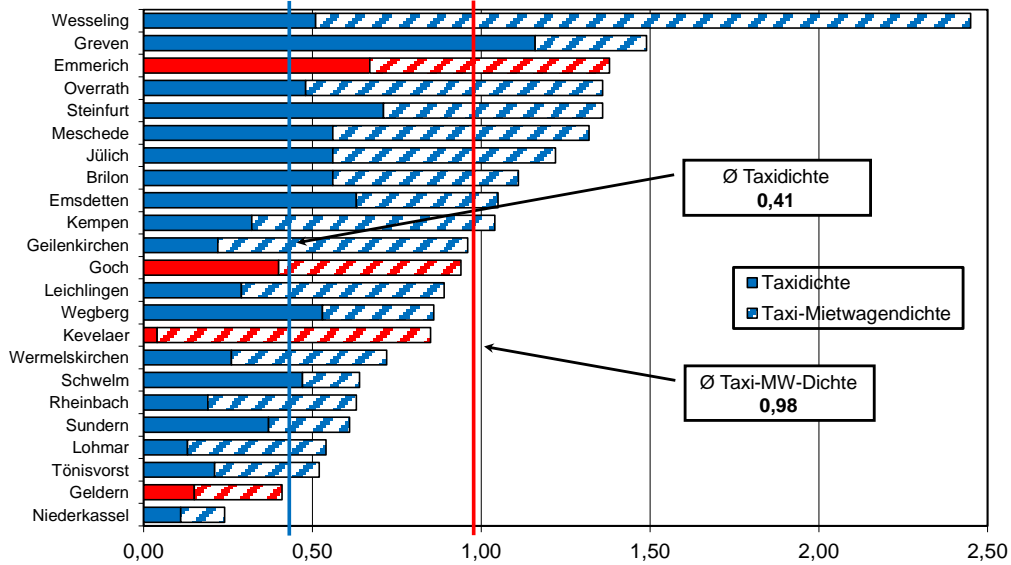


Q.: Genehmigungsbehörden

* ohne Hilfsorganisationen

- Kreisstadt Kleve:** Westdeutsche Städte vergleichbarer Größe (45.000-60.000 Einwohner) kommen im Durchschnitt auf eine Taxidichte von 0,45 und eine Taxi-Mietwagendichte von 0,86. Die Kreisstadt Kleve rangiert mit einer Taxidichte von 0,40 und einer Taxi-Mietwagendichte von 0,74 leicht unter dem Durchschnitt.

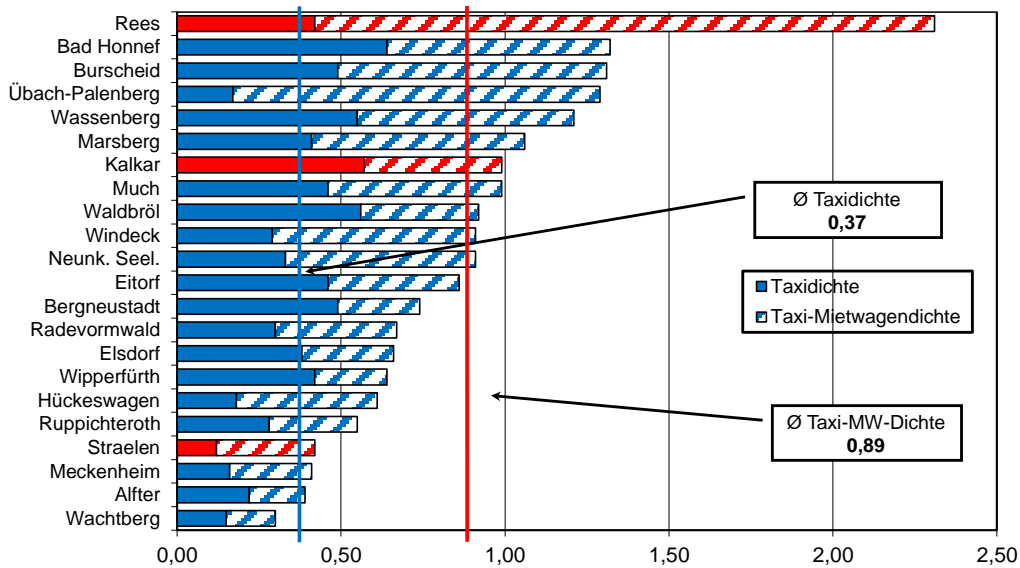
Taxi- und Mietwagendichten* in NRW-Städten: 27.000 - 37.000 Einwohner
Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner



Q.: Genehmigungsbehörden

*ohne Hilfsorganisationen

Taxi- und Mietwagendichten* in NRW-Städten: 10.000 - 25.000 EW
Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner



Q.: Genehmigungsbehörden

* ohne

- **Stadt Emmerich am Rhein:** Etwas angespannter ist die Wettbewerbssituation in der Stadt Emmerich. In Städten mit ähnlicher Einwohnerzahl (27.000 - 37.000 Einwohner) rangiert die Taxidichte bei durchschnittlich 0,41; die Taxi-Mietwagendichte bei 0,98. In Emmerich liegen Taxidichte (0,67) und Taxi-Mietwagendichte (1,38) somit deutlich über dem Durchschnitt.
- **Stadt Goch:** Der gleiche Maßstab wie für Emmerich gilt für die Stadt Goch. Taxidichte (0,40) und Taxi-Mietwagendichte (0,94) liegen hier aber fast genau auf dem Durchschnitt.
- **Stadt Geldern:** Wesentlich unter dem Durchschnitt rangieren dagegen die Werte in der Stadt Geldern: die Taxidichte bei 0,15 und die Taxi-Mietwagendichte bei 0,41.
- **Wallfahrtsstadt Kevelaer:** Weitgehend verschwunden ist das Taxigewerbe (0,04) in der Wallfahrtstadt, wohingegen die 23 Mietwagen auf eine Taxi-Mietwagendichte von 0,85 hinauslaufen.
- **Sonstiger Nordkreis:** Zumindest die Taxidichte in den anderen Städten und Gemeinden des Nordkreises ist weitgehend unauffällig. Eine sehr hohe Taxi-Mietwagendichte ist jedoch in Rees (2,31) und in Uedem (3,07) zu beobachten.
- **Sonstiger Südkreis:** In den kleineren Städten und Gemeinden des Südkreises ist dagegen eher ein Taximangel zu verzeichnen – abgesehen von der Gemeinde Weeze, wo der Flughafen eine Sondersituation schafft. Die Gemeinden Rheurdt und Wachtendonk sind sogar gänzlich ohne eigene Taxi- und Mietwagenversorgung.

3.4 Angebotsfaktor Einsatzzeit

In vielen Betrieben hat die Corona-Pandemie zur deutlichen Einschränkung der Einsatzzeit geführt. Im Kreis Kleve verlief die Entwicklung moderater als anderenorts:

- **Einsatztage:** Im Jahr 2019 waren die Taxis im Durchschnitt gut 320 Tage im Einsatz – ähnlich wie in den Vergleichskreisen Düren und Vechta. Im Jahr 2021 ging die Zahl der Einsatztage mäßig auf 307 Tage zurück – deutlich moderater als in den Vergleichskreisen (rund 290 Tage). Bei den Mietwagen machte sich der Rückgang noch weniger bemerkbar als bei den Taxis – eine Beobachtung, die auch anderenorts zu machen war.
- **Wöchentliche Einsatzzeit:** 2019 waren die Taxis im Kreis Kleve durchschnittlich ca. 83 Stunden pro Woche „auf der Straße“ – ähnlich wie in den Vergleichskreisen (ca. 80 bis ca. 92 Std.). Am höchsten war die Einsatzzeit im Süden des Kreises (ca. 101 Std.)²³ und bei den größeren Betrieben (ca. 90 Std.). In 2021 ging die Einsatzzeit moderat um rund 11% zurück – deutlich weniger als im Kreis Düren (-22%). Vergleichsweise mäßig mit lediglich gut 4% war dagegen das Minus bei den Mietwagen, die auch in der Pandemie auf rund 70 Einsatzstunden in der Woche kamen.
- **Wochentage:** Branchentypisch war vor der Pandemie der Einsatz an den Wochentagen mit rund 49 Stunden. Wie in vielen Flächenkreisen existiert(e) auch im Kreis Kleve wochentags nur ein mäßiges Nachtgeschäft.
- **Wochenende:** An den Wochenenden (Freitag bis Sonntag) lagen die Einsatzzeiten 2019 bei branchenüblichen ca. 34 Stunden – im Südkreis (ca. 43 Std.) mehr als im Nordkreis (ca. 29 Std.). Im Jahr 2021 brach die Nachfrage in dieser Zeit deutlich ein. Stärker als Taxis sind Mietwagen auf das Tagesgeschäft ausgerichtet.

²³ Die Angaben aus dem Süden des Kreises basieren auf einer relativ kleinen Zahl von Unternehmen, so dass die (überhöhten) Angaben einzelner Unternehmer zu Verzerrungen geführt haben können.

TAB. 14: KREIS KLEVE EINSATZZEIT LAUT SELBSTAUSKUNFT 2019 - TYPISCHER WOCHENVERLAUF IN STD. / WOCHE -									
	Gesamt	Region		Betriebsgröße		Miet- wagen	Semiprof. Betriebe Tx + Mw	Vergleichskreise (nur prof. Taxi)	
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			Düren	Vechta
Mo. Tag	7,9	7,8	8,0	7,7	8,0	8,0	6,7	9,6	7,9
Mo. Nacht	4,4	3,3	6,7	3,3	5,0	3,0	1,0	3,8	3,6
Di. Tag	7,8	7,7	8,0	7,7	7,8	8,0	6,7	9,4	7,6
Di. Nacht	4,4	3,3	6,7	3,3	5,0	3,0	1,2	3,8	3,6
Mi. Tag	7,8	7,7	8,0	7,7	7,8	8,0	6,7	9,5	7,8
Mi. Nacht	4,4	3,3	6,7	3,3	5,0	3,0	1,2	3,8	3,6
Do. Tag	7,8	7,7	8,0	7,7	7,8	8,0	6,5	9,6	7,8
Do. Nacht	4,6	3,5	6,7	3,3	5,2	3,0	1,3	3,8	3,8
Summe Wochentag	49,1	44,3	58,7	44,0	51,7	44,0	31,2	53,2	45,6
Fr. Tag	7,8	7,7	8,0	7,7	7,8	8,0	7,3	9,7	7,9
Fr. Nacht	6,9	5,3	10,0	5,3	7,7	3,3	6,3	6,7	5,6
Sa. Tag	6,1	5,5	7,3	5,3	6,5	5,7	4,5	6,4	4,5
Sa. Nacht	7,1	5,7	10,0	4,0	8,7	5,7	6,7	7,1	7,8
So. Tag	3,3	3,0	4,0	1,3	4,3	2,7	4,0	4,9	4,5
So. Nacht	2,6	2,2	3,3	0,7	3,5	3,7	1,3	3,9	4,5
Summe Wochenende	33,8	29,3	42,7	24,3	38,5	29,0	30,2	38,8	34,8
Summe Woche	82,9	73,7	101,3	68,3	90,2	73,0	61,3	92,0	80,4

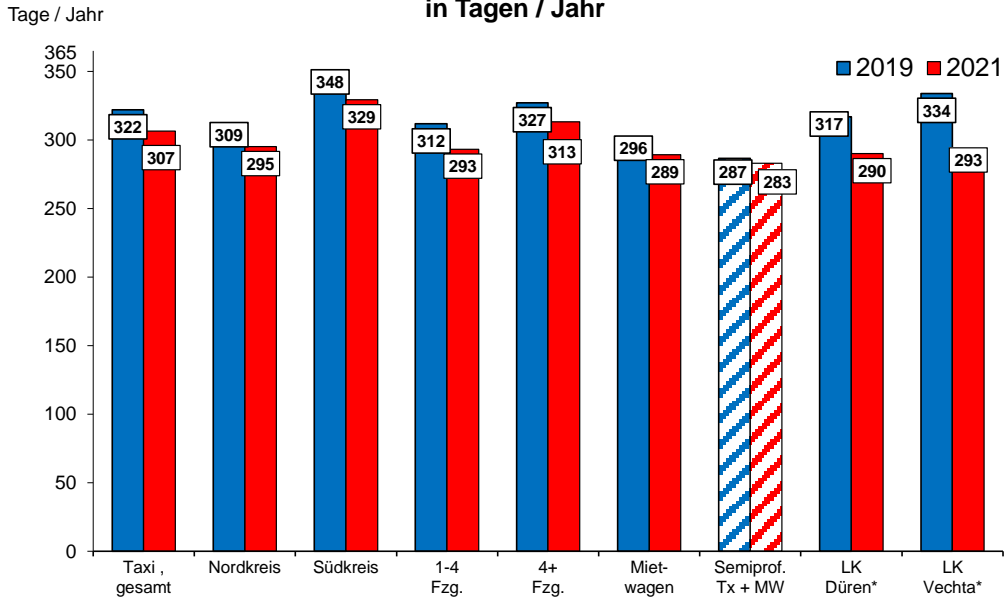
Tag: 6:00 Uhr - 18:00 Uhr Nacht: 18:00 Uhr - 6:00 Uhr

**TAB. 15: KREIS KLEVE
EINSATZZEIT LAUT SELBSTAUSKUNFT 2021
- TYPISCHER WOCHENVERLAUF IN STD. / WOCHE -**

	Gesamt	Region		Betriebsgröße		Miet- wagen	Semiprof. Betriebe Tx + Mw	Vergleichskreise (nur prof. Taxi)	
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			Düren 2020	Vechta 2020
Mo. Tag	7,4	7,3	7,7	7,3	7,5	8,0	5,1	8,5	7,3
Mo. Nacht	4,1	3,2	6,0	2,7	4,8	3,0	0,3	2,6	3,1
Di. Tag	7,2	7,2	7,3	7,0	7,3	8,0	5,4	8,5	7,1
Di. Nacht	4,1	3,2	6,0	2,7	4,8	3,0	0,3	2,6	3,1
Mi. Tag	7,2	7,2	7,3	7,0	7,3	8,0	5,4	8,6	7,1
Mi. Nacht	4,1	3,2	6,0	2,7	4,8	3,0	0,3	2,6	3,0
Do. Tag	7,3	7,2	7,7	7,3	7,3	8,0	5,7	8,5	7,3
Do. Nacht	4,2	3,3	6,0	2,7	5,0	3,0	0,3	2,6	3,3
Summe Wochentag	45,8	41,7	54,0	39,3	49,0	44,0	22,9	44,4	41,3
Fr. Tag	7,0	7,2	6,7	6,3	7,3	8,0	6,3	8,6	7,3
Fr. Nacht	5,4	4,2	8,0	3,3	6,5	3,3	5,4	3,2	4,6
Sa. Tag	5,3	5,0	6,0	4,0	6,0	5,3	4,9	5,5	3,9
Sa. Nacht	5,8	4,3	8,7	2,7	7,3	4,2	5,9	3,6	6,1
So. Tag	2,7	2,5	3,0	0,3	3,8	2,7	2,4	3,8	4,0
So. Nacht	2,1	1,8	2,7	0,0	3,2	2,3	1,1	2,2	3,5
Summe Wochenende	28,3	25,0	35,0	16,7	34,2	25,8	26,0	27,0	29,4
Summe Woche	74,1	66,7	89,0	56,0	83,2	69,8	48,9	71,4	70,6
2019 vs. 2021 in %	-10,6%	-9,5%	-12,1%	-18,0%	-7,8%	-4,4%	-20,2%	-22,4%	-12,2%

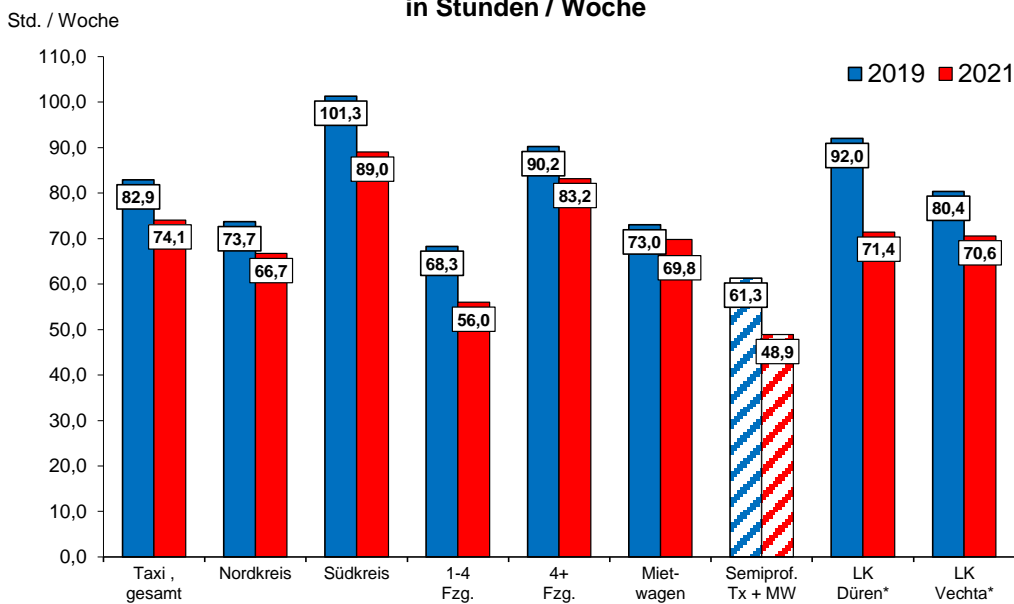
Tag: 6:00 Uhr - 18:00 Uhr Nacht: 18:00 Uhr - 6:00 Uhr

Einsatzzeiten laut Selbstauskunft in Tagen / Jahr



* 2020: nur professionelle Taxibetriebe

Einsatzzeiten laut Selbstauskunft in Stunden / Woche



* 2020: nur professionelle Taxibetriebe

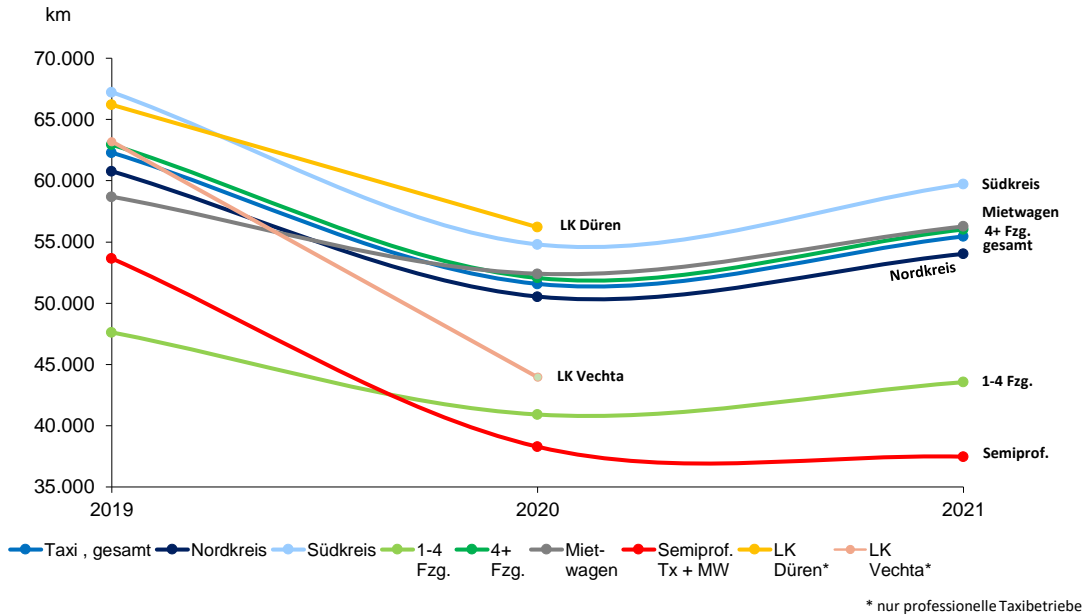
3.5 Angebotsfaktor Fahrleistung

Eine weitere wichtige Kennzahl zur Beurteilung der Angebotssituation ist die jährliche Fahrleistung pro Fahrzeug. Die Corona-Pandemie hat zu einem deutlichen Rückgang geführt – allerdings weniger massiv als anderenorts:

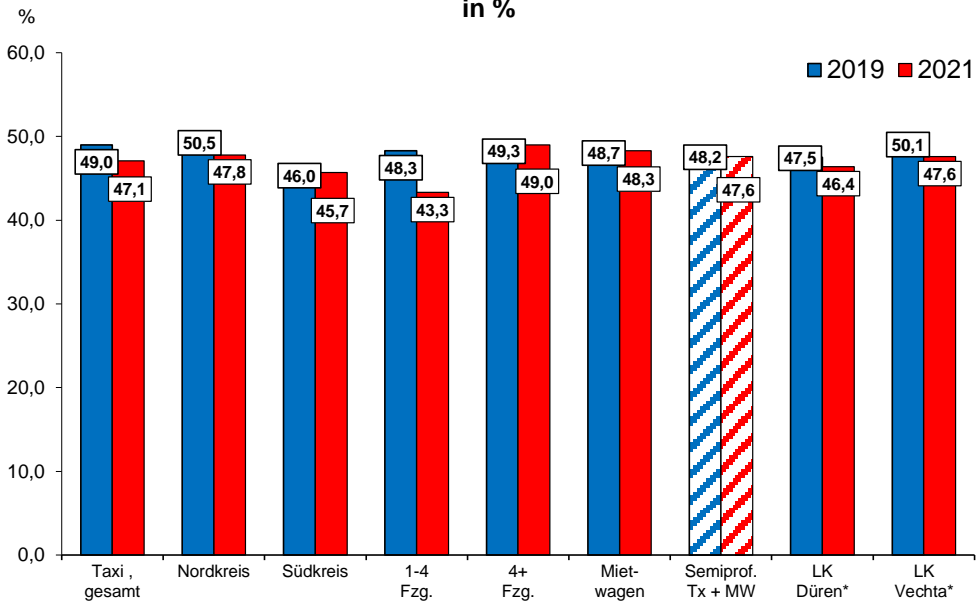
TAB. 16: KREIS KLEVE FAHRLEISTUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2019 – 2021 - IN KM / FAHRZEUG -									
	Gesamt	Region		Betriebsgröße		Miet- wagen	Semiprof. Betriebe Tx + Mw	Vergleichskreise (nur prof. Taxi)	
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			Düren	Vechta
2019	62.297	60.774	67.234	47.619	62.943	58.694	53.654	66.201	63.204
2020	51.577	50.542	54.801	40.913	52.061	52.407	38.284	56.203	43.954
2021	55.450	54.028	59.714	43.556	56.022	56.269	37.472	-	-
Ø 2019 - 2021	56.441	55.115	60.583	44.029	57.009	55.790	43.136	-	-
2019 vs. 2020	-17,2%	-16,8%	-18,5%	-14,1%	-17,3%	-10,7%	-28,6%	-14,2%	-30,3%
Ø 2013 - 2016	71.532	69.841	72.763	73.077	71.063		59.440		

- Fahrleistung:** Im Jahr 2019 erbrachten die Taxis eine auch für Flächenkreise leicht unterdurchschnittliche Fahrleistung von ca. 62.300 km. In den Jahren 2013 bis 2016 hatte der Durchschnitt noch bei ca. 71.500 km gelegen. Der Rückgang der Fahrleistung betraf in erster Linie den Nordkreis. Im ersten Jahr der Corona-Pandemie ist die örtliche Fahrleistung insgesamt um rund 17% zurückgegangen. Im Vergleichskreis Vechta war das Minus mit gut 30% wesentlich größer. Auch in den meisten Großstädten war ein regelrechter Einbruch zu beobachten. Mietwagen kamen schon vor der Pandemie auf etwas weniger Kilometer (ca. 58.700 km) als Taxis und hatten zudem in der Krise etwas weniger Einbußen als die Taxis zu verbuchen (ca. -11%).
- Semiprofessionelle:** Die Fahrleistung der Semiprofessionellen war noch geringer und rangierte vor der Pandemie bei ca. 53.700 km. In der Krise nahm diese um ca. 29% ab.
- Besetzquote:** Im deutschen Taxigewerbe rangiert die Besetzquote, d.h. der Anteil besetzt gefahrener Kilometer, meist zwischen 47% und 52%. Im Kreis Kleve schwankte die 2019 um 49% und ging in der Pandemie auf ca. 47% runter – am deutlichsten bei kleineren Betrieben.

Fahrleistung pro Fahrzeug entspr. Buchführung in km



Anteil Besetzkilometer laut Selbstauskunft in %



* 2020: nur professionelle Taxibetriebe

4 Erlöse, Kosten und Überschuss

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

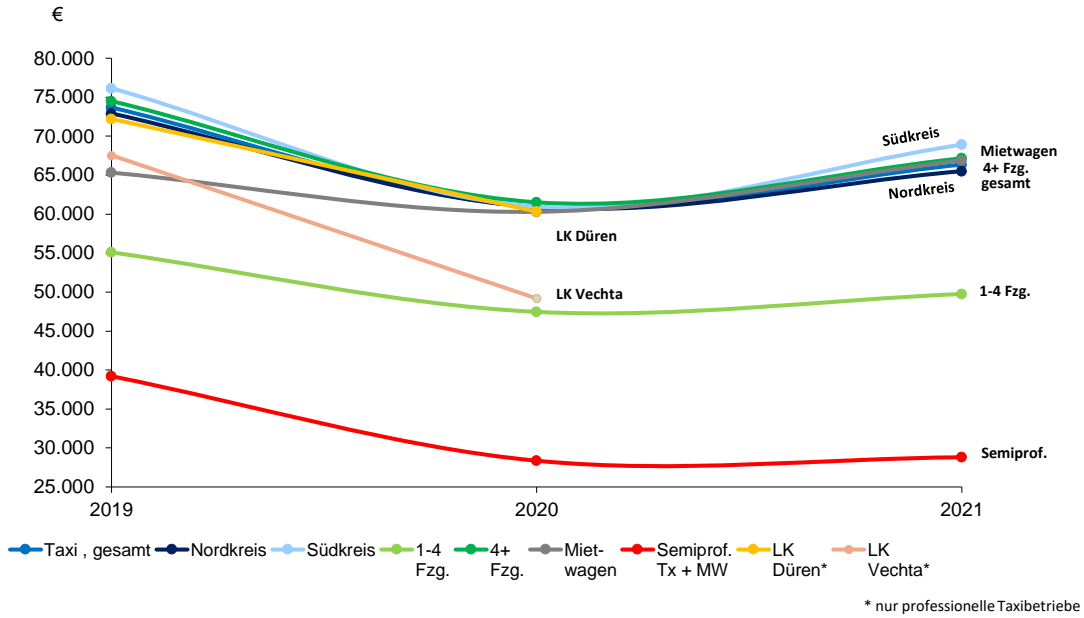
4.1 Erlöse

Gemessen an den Erlösen rangierten die Betriebe im Kreis Kleve vor der Corona-Pandemie auf überdurchschnittlichem Niveau. In der Pandemie sind die Erlöse zwar deutlich zurückgegangen – jedoch wesentlich weniger als in vielen Großstädten, wo sich der Umsatz zuweilen nahezu halbierte:

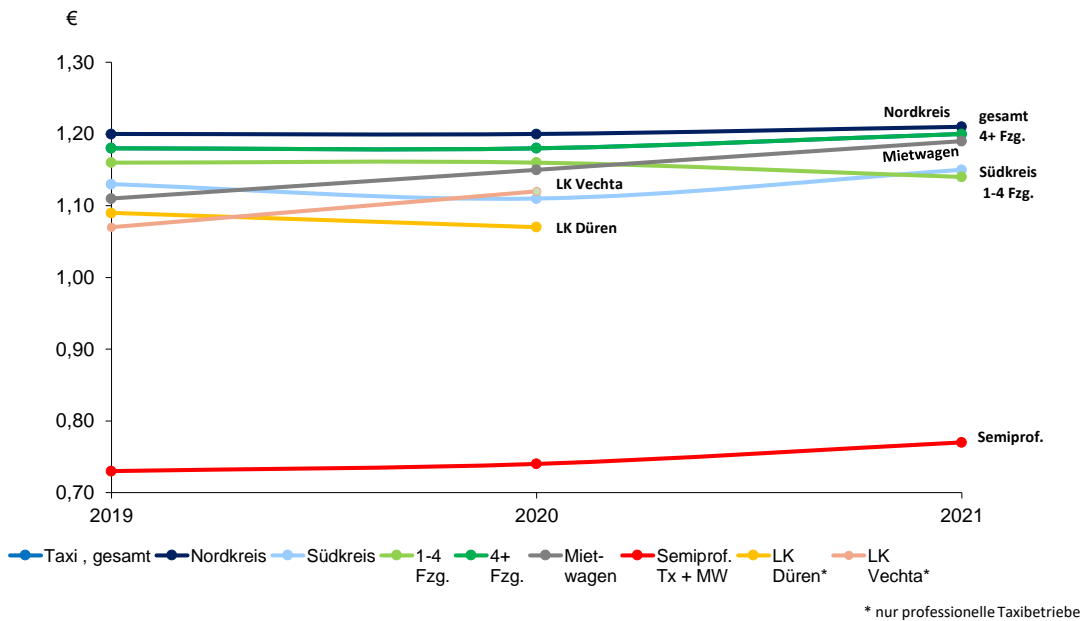
TAB. 17: KREIS KLEVE ERLÖSENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2019 - 2021 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -									
	Gesamt	Region		Betriebsgröße		Miet- wagen	Semiprof. Betriebe Tx + Mw	Vergleichskreise (nur prof. Taxi)	
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			Düren	Vechta
2019	73.683	72.921	76.153	55.098	74.500	65.323	39.208	72.221	67.551
2020	60.906	60.890	60.955	47.462	61.517	60.299	28.366	60.321	49.182
2021	66.362	65.514	68.905	49.759	67.161	66.894	28.812	-	-
Ø 2019 - 2021	66.984	66.442	68.671	50.773	67.726	64.172	32.129	-	-
2019 vs. 2020	-17,3%	-16,5%	-20,0%	-13,9%	-17,4%	-7,7%	-27,7%	-14,7%	-27,1%
Ø 2013 - 2016	66.363	63.143	69.739	70.558	64.993		37.795		

- Erlös pro Fahrzeug:** 2019 kamen professionelle Taxis im Kreis auf einen Nettoerlös von ca. 73.700 € – ähnlich wie z.B. im Kreis Düren (ca. 72.200 €). In den Jahren 2013 bis 2016 hatte der Wert noch bei ca. 66.400 € gelegen. Die höchsten Erlöse wurden im Südkreis (ca. 76.200 €) und von größeren Betrieben erzielt (ca. 74.500 €). In 2020 gingen die Erlöse insgesamt um ca. 17% zurück – ähnlich wie die Fahrleistung. Im Landkreis Vechta brachen die Erlöse um mehr als ein Viertel ein. Für Mietwagen, die schon zuvor weniger Erlöse erzielten (ca. 65.300 €), war der Einbruch von 2020 mit ca. -8% weniger substanzial als für die Taxis im Kreis.
- Semiprofessionelle:** Substanzial niedriger waren schon vor der Corona-Pandemie die (steuerlich gemeldeten) Erlöse semiprofessioneller Betriebe mit lediglich rund 39.200 € – ein Betrag, der eine reguläre Betriebsführung praktisch ausschließt. Das pandemiebedingte Minus lag hier sogar bei ca. 28%.

Erlös pro Fahrzeug entspr. Buchführung in €



Erlös pro Kilometer entspr. Buchführung in €



**TAB. 18: KREIS KLEVE
ERLÖSENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2019 - 2021
- IN € (NETTO) / KM -**

	Gesamt	Region		Betriebsgröße		Miet- wagen	Semiprof. Betriebe Tx + Mw	Vergleichskreise (nur prof. Taxi)	
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			Düren	Vechta
2019	1,18	1,20	1,13	1,16	1,18	1,11	0,73	1,09	1,07
2020	1,18	1,20	1,11	1,16	1,18	1,15	0,74	1,07	1,12
2021	1,20	1,21	1,15	1,14	1,20	1,19	0,77	-	-
Ø 2019 - 2021	1,19	1,21	1,13	1,15	1,19	1,15	0,75	1,08	1,10
2019 vs. 2020	-0,2%	0,4%	-1,8%	0,3%	-0,2%	3,4%	1,4%	-0,6%	4,6%
Ø 2013 - 2016	0,93	0,90	0,96	0,96	0,91	-	0,64	-	-

- Erlös pro Kilometer:** In Hinblick auf den Kilometererlös kam die Pandemie nicht zum Tragen. Im Mittel der Jahre 2019 bis 2021 schwankte der Kilometererlös mit rund 1,19 € / km auf vergleichsweise hohem Niveau. In den Vergleichskreisen wurden zwischen ca. 1,08 € / km und ca. 1,10 € / km erzielt. 2013 bis 2016 hatte das Tarifniveau noch deutlich niedriger gelegen (ca. 0,93 € / km). Während im Nordkreis ca. 1,20 € / km eingefahren wurde, lag der Schnitt im Südkreis bei ca. 1,13 € / km. Zur Einordnung: Unter taxitypischen Einsatzbedingungen und ohne Privatnutzung läuft der im Untersuchungszeitraum gültige Taxitarif im Kreis Kleve (ohne Wartezeit) auf ca. 1,29 € / km (Hauptverkehrszeit) bzw. ca. 1,33 € / km (Randzeit) hinaus.²⁴ Wegen des hohen Anteils (±85%) meist untertariflicher institutioneller Fahrten wird der vom Taxitarif gesteckte Kilometererlös selten erreicht. Mietwagen kamen im Durchschnitt auf ca. 1,15 € / km und blieben somit nur unwesentlich hinter den Taxis zurück.
- Semiprofessionelle:** Deutlich niedrigere Kilometererlöse von durchschnittlich ca. 0,75 € / km erzielten laut Buchführung dagegen die semiprofessionellen Betriebe.

²⁴ Taxitypische Einsatzbedingungen: 50% Besetztquote; durchschnittliche Tourenlänge 6 km, Touren zum amtlichen Tarif gemäß Verordnung über die Festsetzung von Beförderungs- entgelten und Beförderungsbedingungen für die im Kreis Kleve zugelassenen Taxen (Taxitarifordnung) v. 21.01.2019.

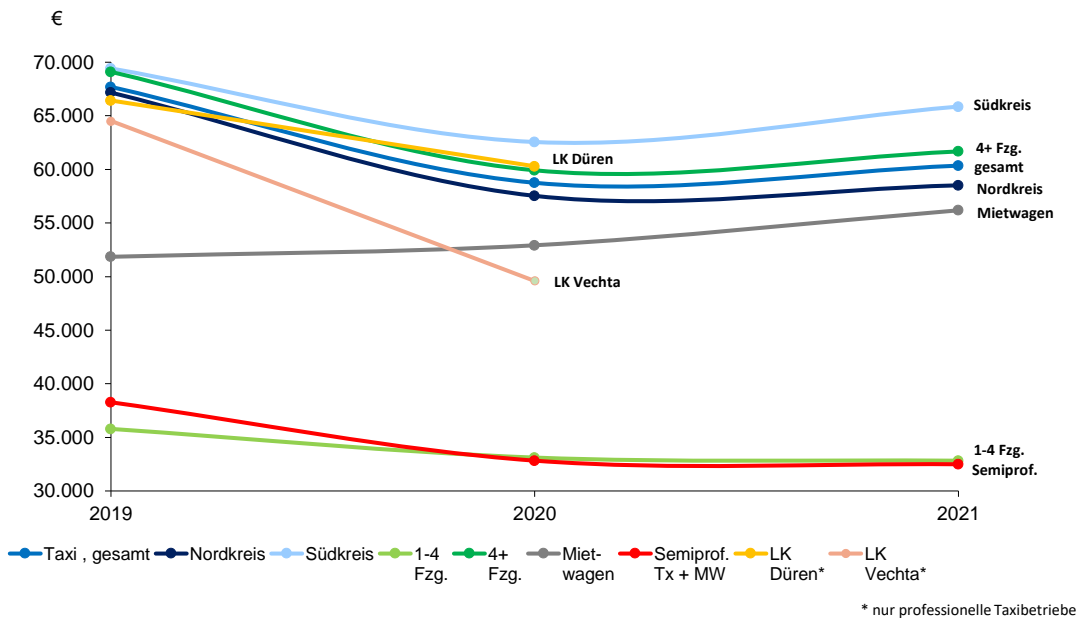
4.2 Kosten

Das Taxi- und Mietwagengewerbe im Kreis Kleve war bereits vor der Corona-Pandemie in einer betriebswirtschaftlich problematischen Lage: Die Höhe der Kosten näherte sich den Erlösen – eine Situation, die in vielen deutschen Taxi- und Mietwagenmärkten zu beobachten ist. Hinzu kommt: In der Krise konnten die Kosten nicht in gleichem Maße wie die Erlöse „heruntergefahren werden“, sodass sich die grundsätzlichen Probleme weiter zugespitzt haben:

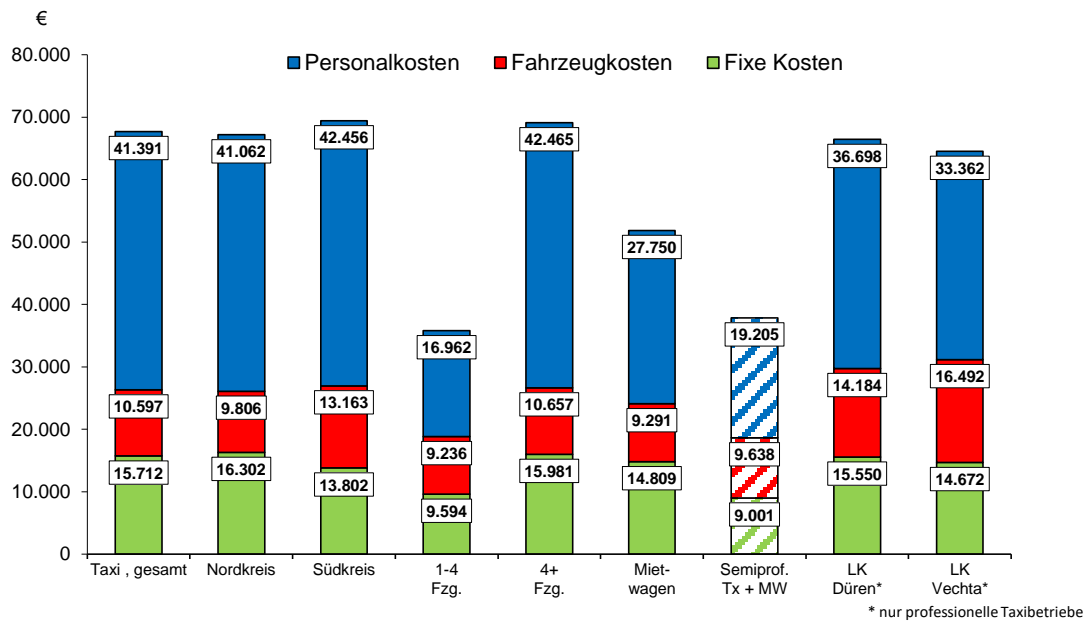
TAB. 19: KREIS KLEVE KOSTENENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2019 – 2021 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -									
	Gesamt	Region		Betriebsgröße		Miet- wagen	Semiprof. Betriebe Tx + Mw	Vergleichskreise (nur prof. Taxi)	
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			Düren	Vechta
2019	67.700	67.169	69.421	35.791	69.103	51.850	38.274	66.433	64.526
2020	58.755	57.534	62.558	33.115	59.919	52.920	32.828	60.292	49.592
2021	60.353	58.516	65.864	32.825	61.678	56.184	32.492	-	-
Ø 2019 - 2021	62.270	61.073	65.948	33.910	63.567	53.651	34.531	-	-
2019 vs. 2020	-13,2%	-14,3%	-9,9%	-7,5%	-13,3%	2,1%	-14,2%	-8,6%	-23,4%
Ø 2013 - 2016	57.526	56.290	58.315	57.522	57.386		31.961		

- Kosten pro Fahrzeug:** Im deutschen Taxi- und Mietwagengewerbe schwankten die jährlichen Kosten vor der Corona-Pandemie meist zwischen ca. 30.000 € und ca. 70.000 € pro Fahrzeug – je nach Personaleinsatz. Mit Kosten von durchschnittlich rund 67.700 € im Jahr 2019 rangierte das seinerzeit personell noch relativ gut ausgestattete Klever Taxigewerbe im oberen Bereich – noch leicht vor den beiden Vergleichskreisen. In der Pandemie gingen die Kosten um ca. 13% zurück – weniger als die Erlöse (ca. -17%). Dagegen stiegen die Kosten der Mietwagen auch in der Krise deutlich.
- Semiprofessionelle:** Die Kosten der semiprofessionellen Fahrzeuge (ca. 38.300 €) lagen 2019 dagegen wesentlich unter denen ihrer professionellen Wettbewerber, gingen aber in der Pandemie ebenfalls deutlich zurück.

Kosten pro Fahrzeug entspr. Buchführung in €



Kostenstruktur 2019 pro Fahrzeug entspr. Buchführung in € (netto)



Im nächsten Schritt wurde eine Auswertung nach **Fixkosten**, (überwiegend variablen) **Fahrzeugkosten** und **Personalkosten** vorgenommen.²⁵ Dafür wird das letzte Normaljahr 2019 den Krisenjahren 2020 / 2021 gegenübergestellt, im Vergleich mit anderen Regionen fiel die örtliche Minderung gering aus:

- **Fixkosten:** Vor der Corona-Pandemie rangierten die Fixkosten im deutschen Taxi- und Mietwagengewerbe in der Regel zwischen ca. 13.000 € und ca. 16.000 € pro Fahrzeug. Mit Fixkosten von ca. 15.700 € pro Fahrzeug arbeiteten die professionellen Betriebe im Kreis Kleve 2019 auch in dieser Hinsicht am „oberen Ende“. In der Krise sind die Fixkosten nur geringfügig zurückgegangen. Am höchsten waren die Fixkosten im Nordkreis sowie bei den größeren Betrieben. Mietwagen arbeiten stets mit etwas geringeren Fixkosten als Taxis.
- **Fahrzeugkosten:** Die überwiegend variablen Fahrzeugkosten (Kfz-Versicherung, Kfz-Steuer, Kraftstoff, Reparaturen etc.) rangierten 2019 mit ca. 10.600 € pro Fahrzeug deutlich unter dem Branchendurchschnitt. Üblich im deutschen Taxi- und Mietwagengewerbe waren ca. 12.000 € bis ca. 16.000 €. Im Hauptkrisenjahr 2020 gingen die Fahrzeugkosten deutlich herunter, um im Folgejahr wieder leicht anzuziehen. Auch die Fahrzeugkosten der Mietwagen rangierten leicht unter denen der Taxis.
- **Personalkosten:** In der Krise ist es zu Kurzarbeit und Freisetzung von Mitarbeitenden gekommen - wenn auch weniger einschneidend als anderenorts. Mit ca. 41.400 € Personalkosten in 2019 wurde bei den professionellen Taxis ein plausibler Wert erzielt – auch mit Blick auf die Vergleichskreise. In der Corona-Pandemie sanken die Personalkosten auf ca. 34.800 €. Besonders betroffen waren erwartungsgemäß die größeren Betriebe. Zur Einordnung: Für die Finanzierung einer Vollzeitkraft im Einschichtbetrieb ist ein Aufwand von mindestens ca. 28.000 € bis 30.000 € erforderlich. Bei kleineren Betrieben muss aber die Arbeitskraft des Unternehmers berücksichtigt werden, die (meist) kein Kostenfaktor, sondern Gewinnbestandteil ist. Dagegen konnten Mietwagen in der Krise ihre Personalkosten noch einmal erhöhen. In stärkerem Maße als Taxis waren und sind Mietwagen von Krankenkassen und anderen institutionellen Auftraggebern mit krisensicherer Nachfrage abhängig. Kritisch ist der niedrige Personalaufwand semiprofessioneller Unternehmen. Vermutlich wird hier nur ein Teil der Personalkosten steuerlich gemeldet – eine im Sinne eines ordnungsgemäßen Gewerbes problematische Situation.

²⁵ Die Aufteilung nach fixen Kosten, Fahrzeugkosten und Personalkosten orientiert sich am DATEV-Kontenrahmen.

**TAB. 20: KREIS KLEVE
KOSTENSTRUKTUR ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2019
- IN € (NETTO) / FAHRZEUG -**

	Gesamt	Region		Betriebsgröße		Miet- wagen	Semiprof. Betriebe Tx + Mw	Vergleichskreise (nur prof. Taxi)	
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			Düren	Vechta
Fixe Kosten	15.712	16.302	13.802	9.594	15.981	14.809	9.001	15.550	14.672
Fahrzeugkosten	10.597	9.806	13.163	9.236	10.657	9.291	9.638	14.184	16.492
Personalkosten	41.391	41.062	42.456	16.962	42.465	27.750	19.205	36.698	33.362
Gesamtkosten	67.700	67.169	69.421	35.791	69.103	51.850	37.845	66.433	64.526

**TAB. 21: KREIS KLEVE
KOSTENSTRUKTUR ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2020
- IN € (NETTO) / FAHRZEUG -**

	Gesamt	Region		Betriebsgröße		Miet- wagen	Semiprof. Betriebe Tx + Mw	Vergleichskreise (nur prof. Taxi)	
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			Düren	Vechta
Fixe Kosten	15.331	15.744	14.044	7.341	15.694	13.575	11.586	14.028	12.480
Fahrzeugkosten	8.668	8.037	10.632	8.048	8.696	7.821	7.222	11.573	11.326
Personalkosten	34.756	33.753	37.881	17.727	35.530	31.524	13.966	34.691	25.786
Gesamtkosten	58.755	57.534	62.558	33.115	59.919	52.920	32.773	60.292	49.592

**TAB. 22: KREIS KLEVE
KOSTENSTRUKTUR ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2021
- IN € (NETTO) / FAHRZEUG -**

	Gesamt	Region		Betriebsgröße		Miet- wagen	Semiprof. Betriebe Tx + Mw	Vergleichskreise (nur prof. Taxi)	
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			Düren 2020	Vechta 2020
Fixe Kosten	14.055	14.174	13.698	8.030	14.345	12.102	10.211	14.028	12.480
Fahrzeugkosten	9.841	8.906	12.647	9.289	9.868	9.303	7.905	11.573	11.326
Personalkosten	36.457	35.437	39.519	15.506	37.466	34.779	14.375	34.691	25.786
Gesamtkosten	60.353	58.516	65.864	32.825	61.678	56.184	32.492	60.292	49.592

**TAB. 23: KREIS KLEVE
KOSTENENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2019 - 2021
- IN € (NETTO) / KM -**

	Gesamt	Region		Betriebsgröße		Miet- wagen	Semiprof. Betriebe Tx + Mw	Vergleichskreise (nur prof. Taxi)	
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			Düren	Vechta
2019	1,09	1,11	1,03	0,75	1,10	0,88	0,71	1,00	1,02
2020	1,14	1,14	1,14	0,81	1,15	1,01	0,86	1,07	1,13
2021	1,09	1,08	1,10	0,75	1,10	1,00	0,87	-	-
Ø 2019 - 2021	1,10	1,11	1,09	0,77	1,12	0,96	0,81	-	-
2019 vs. 2020	4,8%	3,0%	10,6%	7,7%	4,8%	14,3%	20,2%	6,5%	9,9%

- **Kilometerkosten:** Die Kilometerkosten der Fahrzeuge schwankten um 1,10 € / km. Die Kilometerkosten sind im Wesentlichen vom Anteil der Personalkosten abhängig. Der Grund: Die in Klein(st)betrieben wichtige Arbeitsleistung des Unternehmers ist buchhalterisch i.d.R. kein Kostenbestandteil, sondern Teil des Gewinns. Die Kilometerkosten der Mietwagen schwankten um 0,96 € / km.
- **Semiprofessionelle:** In den semiprofessionellen Unternehmen liefen die verbuchten Kosten auf durchschnittlich 0,81 € / km hinaus.

4.3 Überschuss

Daten zur Gewinnsituation sind im Taxi- und Mietwagengewerbe nur unter Vorbehalt zu ermitteln, da sich der betriebliche Gewinn nicht unmittelbar aus der Differenz von Erlösen und Kosten ergibt. Anders als der Erlös ist der betriebliche Überschuss zudem recht volatil – in einer Krisensituation noch mehr als zu normalen Zeiten. Selbst bei wirtschaftlich identischem Sachverhalt können zudem verschiedene Faktoren zu abweichendem Nominalgewinn führen:

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

Wegen der unvermeidbaren Unsicherheiten bei der Bestimmung steuerlicher Gewinne wird im Folgenden der **operative Überschuss** aus dem Taxi- und Mietwagengewerbe errechnet. Maßgeblich ist dabei der Überschuss, der sich aus der Einnahme- / Überschussrechnung bzw. aus der Gewinn- und Verlustrechnung ergibt.

**TAB. 24: KREIS KLEVE
ÜBERSCHUSSENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2019 - 2021
- IN € (NETTO) / FAHRZEUG -**

	Gesamt	Region		Betriebsgröße		Miet- wagen	Semiprof. Betriebe Tx + Mw	Vergleichskreise (nur prof. Taxi)	
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			Düren	Vechta
2019	5.983	5.752	6.732	19.306	5.397	13.473	934	5.788	3.025
2020	2.151	3.356	-1.602	14.347	1.597	7.379	-4.462	29	-410
2021	6.009	6.998	3.041	16.934	5.483	10.709	-3.680	-	-
Ø 2019 - 2021	4.714	5.369	2.723	16.862	4.159	10.521	--2.403	-	-
2019 vs. 2020	-64,0%	-41,7%	-123,8%	-25,7%	-70,4%	-45,2%	-577,6%	-99,4%	-115,1%

- Überschuss pro Fahrzeug:** Die Betrachtung des operativen Überschusses zeigt ein ernüchterndes Bild: Vor der Corona-Pandemie, im Jahr 2019, erwirtschafteten Taxibetriebe im Kreis Kleve einen Überschuss von durchschnittlich knapp 6.000 € pro Fahrzeug – ein schon damals unzureichendes Ergebnis. Ähnlich kritisch war die Situation in den Vergleichsregionen (Ø: ca. 3.000 € bis ca. 5.800 €). Örtlich waren im Kreis Kleve nur mäßige Unterschiede festzustellen: Die geringsten Überschüsse erzielten die größeren Betriebe (ca. 5.400 €), wohingegen kleinere Betriebe auf ca. 19.300 € kamen. Im ersten Jahr der Corona-Pandemie ging der Wert kreisweit um knapp zwei Drittel zurück. Besonders betroffen war der Südkreis, wo 2020 ein Minus zu verzeichnen war. Trotz leicht positiver Tendenz im Jahr 2021 ist das Niveau nach wie vor unbefriedigend. Ein akzeptables Einkommen, eine adäquate Kapitalverzinsung und ein angemessener Zuschlag für das unternehmerische Risiko sind so kaum zu erzielen. Das deutet zumindest auf eine Bedrohung der Funktionsfähigkeit hin. Etwas besser sind die Mietwagenbetriebe durch die Krise gekommen, auch wenn sich deren durchschnittlicher Überschuss annähernd halbierte.
- BVTM-Referenzwert:** Aufschlussreich ist der Vergleich mit den Daten des Musterbetriebs, die der BVTM jährlich in seinem Geschäftsbericht veröffentlicht. Der BVTM-Wert markiert aus Gutachtersicht den absoluten Mindestüberschuss, der für einen Kleinstbetrieb ohne Mitarbeitende erforderlich ist. 2019 lag der bei ca. 28.100 €. ²⁶
- Semiprofessionelle:** Die Semiprofessionellen erzielten 2019 praktisch keinen Überschuss (< 1.000 €) und rutschten in der Pandemie durchgängig ins Minus – zumindest laut offizieller Buchführung.

²⁶ Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V., Geschäftsbericht, 2019 / 2020.

5 Geschäftsaufgaben und Konzessionsbewegungen

Ein weiteres Kernkriterium zur Beurteilung der Funktionsfähigkeit im Taxigewerbe bilden die Geschäftsaufgaben. Schon vor der Pandemie war ein bewegtes Geschehen zu beobachten:

TAB. 25: KREIS KLEVE
KONZESSIONSBEWEGUNGEN IM TAXIGEWERBE, 2017 - 2023

Betroffene Genehmigungen			Grund	Ort	Jahr
Rück-/Aufgabe	Übertragung	Entzug / Versagung			
		2	Entzug, UN* unzuverlässig	Kevelaer	2018
		6	Entzug, UN* unzuverlässig	Weeze	2018
		1	Entzug, UN* unzuverlässig	Geldern	2018
		1	Entzug, UN unzuverlässig	Weeze	2019
1			Betriebssitz nicht rentabel	Wachtendonk	2020
1			Betriebssitz nicht rentabel	Kleve	2021
6			Ruhestand des UN	Straelen	2021
		1	Versagung, UN unzuverlässig	Kleve	2022
	6		Ruhestand des UN	Uedem	2023
	1		Betriebsübergang	Weeze	2023
	1		Betriebsübergang	Goch	2023
2			Insolvenz des Unternehmers	Straelen	2023
10	8	11	Gesamt		

Q.: Kreis Kleve / * Entzug betraf einen Unternehmer mit drei Standorten in Folge von Insolvenz

- **Entziehung / Versagung:** Wichtigstes Einzelereignis war die Insolvenz eines Unternehmers mit 9 Genehmigungen an den Standorten Kevelaer, Geldern und Weeze. Infolge der Insolvenz war die persönliche Zuverlässigkeit des Unternehmers nicht mehr gegeben. 2019 erfolgte ein weiterer Entzug in Weeze. 2021 kam es zu einer Versagung in der Stadt Kleve.
- **Rückgabe:** In der Pandemie stand das Geschehen unter dem Vorzeichen freiwilliger Rückgaben an den Kreis: Ein Unternehmer aus Wachtendonk und einer aus Kleve gaben wegen fehlender Rentabilität auf. In Straelen ging 2021 zunächst ein Unternehmer mit 6 Genehmigungen in den Ruhestand, ohne seinen Betrieb übertragen zu können. 2023 folgte ein weiterer Unternehmer aus Straelen – diesmal in Folge von Insolvenz.
- **Übertragungen:** Übertragungen sind keine Geschäftsaufgaben. Im Kreis Kleve ist ein unauffälliges Geschehen zu beobachten. In einem Fall aus Uedem mit 6 Genehmigungen erfolgte die Übertragung aus Altersgründen. Bei den Übertragungen aus Weeze und Goch handelt es sich um eine Unternehmenszusammenlegung.

6 Zusammenfassung

Die Zusammenschau der Untersuchungsergebnisse zeigt, dass die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes im Kreis Kleve bis zur Corona-Pandemie grundsätzlich noch gegeben war, wenngleich einige Aspekte auf eine Gefährdung hinwiesen. Aktuell ist das Gewerbe aber wieder auf Konsolidierungskurs.

6.1 Nachfragefaktoren

Vor der Corona-Pandemie profitierten das örtliche Taxi- und Mietwagengewerbe von einer vergleichsweise günstigen Nachfrage. Die Pandemie hat auch im Kreis Kleve zu einem deutlichen Nachfrageeinbruch geführt - wenngleich weniger drastisch als in den Metropolen. Mit dem Ukraine-Krieg kam 2022 ein weiteres Großereignis hinzu.

- **Faktor Siedlungsstruktur:** Der Kreis Kleve ist ein weiträumiger Flächenkreis mit geringer Bevölkerungsdichte – ein grundsätzlich schwieriges Marktumfeld für Taxis. Befeuert durch die Corona-Pandemie und eine Reihe von Insolvenzen droht der Taxiverkehr im Süden des Kreises auszudünnen.
- **Faktor Demografie:** Die Bevölkerung ist im letzten Jahrzehnt leicht gewachsen – vorwiegend durch Zuwanderung. Auch für die nächsten Jahre wird ein kleines Plus prognostiziert. Wie bundesweit, so wird auch im Kreis Kleve der Anteil der Senioren (mit speziellem Mobilitätsbedarf) erheblich zunehmen. Auch aus diesem Grunde besteht ein Interesse an der Existenz- und Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes.
- **Faktor Nachfragestruktur:** Die örtlichen Taxis und Mietwagen leben in erster Linie von Kranken- und Schülerfahrten sowie von Fahrten im Rahmen des ÖPNV. In der Corona-Pandemie hat sich diese Abhängigkeit von institutionellen Auftraggebern als „Rettungsanker“ erwiesen und geholfen, die Jahre der Pandemie besser zu überstehen als das Gewerbe anderenorts. Mit ca. 15% Anteil werden außerordentlich viele Umsätze im Rahmen des ÖPNV erzielt. Dagegen ist der Umsatz mit Privat- und Geschäftsleuten eher mäßig.
- **Faktor Tourengewinnung:** Bei der Tourengewinnung der Taxis stehen telefonische Bestellungen an erster Stelle. Eine weitere Säule der Nachfrage bilden feste Touren, wie Serienfahrten zu Dialyse oder Bestrahlung - für Mietwagen noch stärker als für Taxis. Ein Ad-hoc-Geschäft vom Halteplatz oder vom Straßenrand hat dagegen auch für Taxis nur noch geringe Bedeutung.
- **Faktor Konjunktur und Inflation:** Deutschland bewegt sich am Rande einer Rezession, auch wenn aktuell zuweilen Zuversicht aufkommt. Die wirtschaftliche Entwicklung steht im Schatten von Pandemie und Ukraine-Krieg. Aber: Unsichere Zukunftsaussichten, eine galoppierende Inflation bei sinkenden Reallöhnen mindern die Konsumbereitschaft und damit die Taxinachfrage.

- **Faktor Fahrermarkt:** Annähernd zwei Drittel der örtlichen Taxiflotte wird von personalintensiven Mehrwagenunternehmen betrieben. Schon vor der Pandemie hatte das Gewerbe Personalprobleme. Während der Corona-Pandemie sind viele Fahrerinnen und Fahrer abgewandert, sodass sich der Fahrermarkt weiter zugespitzt hat und zu einem zentralen Engpass der Branche geworden ist. Die Arbeitslosenquote im Kreis Kleve ist gering und rangiert wieder auf „Vor Corona“-Niveau, sodass kaum Entlastung zu erwarten ist.
- **Faktor Gesundheitswirtschaft:** Die Gesundheitswirtschaft bildet im Kreis Kleve das Fundament der Taxi- und Mietwagennachfrage. Der Kreis verfügt über eine Reihe von Krankenhäusern. Die Taxis und Mietwagen profitieren zudem von der medizinischen Infrastruktur in den Nachbarstädten und Nachbarkreisen.
- **Faktor Schulen und Fördereinrichtungen:** Institutionelle Fahrten für Schülerinnen und Schüler oder Menschen mit Behinderung sind ebenfalls bedeutsam für die Nachfrage.
- **Faktor Reise- und Gastgewerbe:** Taxis und Mietwagen waren zwar nicht unmittelbar von staatlichen Schließungen und Beschränkungen betroffen. Die Pandemie hat aber vor allem Branchen in Mitleidenschaft gezogen, die generell zu den Hauptnachfragern von Taxis zählen. Dazu gehören die Reisebranche sowie das Gast- und Veranstaltungsgewerbe. Im Kreis Kleve trugen diese Geschäftsfelder aber schon vor der Krise nur mäßig zu den Taxi- und Mietwagenerlösen bei.
- **Faktor Individualverkehr:** Bedeutendster Wettbewerber für Taxis und Mietwagen ist der private Pkw. Typisch für Flächenkreise ist die Pkw-Dichte deutlich höher als im Durchschnitt. In der Pandemie haben viele Menschen zudem den ÖPNV gemieden und setzten verstärkt auf individuelle Mobilität. Auch das Aufkommen von E-Bikes macht dem Taxi zunehmend Konkurrenz.
- **Faktor Schienenverkehr:** Gegenüber dem Schienenverkehr erfüllen Taxis eine wichtige Ergänzungsfunktion. Das Kreisgebiet wird nicht mehr von Fernzügen bedient. Zwei Regionalexpresslinien erschließen das Kreisgebiet, generieren aber nur begrenzte Nachfrage.
- **Faktor Busverkehr:** Die Regionalbuslinien dienen vorrangig dem Pendler- und Schülerverkehr. Nur in den Städten verkehren Stadtbusse. In den Party Nächten des Wochenendes werden einige Buslinien durch ein Taxibusangebot bedient. Hierbei muss sich der Fahrgast 30 Minuten vor Fahrtbeginn mit dem Verkehrsunternehmen in Verbindung setzen und dieses wird dann ein Taxiunternehmen mit der Beförderung beauftragen. Das Taxiunternehmen erhält für die Leistungserbringung eine Bezahlung von dem entsprechenden Verkehrsunternehmen.
- **ÖPNV-Einbindung:** Für Taxis im Kreis Kleve hat die Einbindung in Form von Bedarfsverkehren außergewöhnlich große wirtschaftliche Bedeutung.
- **Faktor Flugverkehr:** Der Flughafen Weeze hatte vor der Corona-Pandemie an Bedeutung eingebüßt. Von der Pandemie war der Airport Weeze in extremer Weise betroffen, hat sich im 1. Halbjahr 2023 aber wieder auf „Vor-Corona“-Niveau erholt. Taxis und Mietwagen aus dem Kreis sind weiterhin im Zubringerverkehr zum Flughafen Düsseldorf im Einsatz.

6.2 Angebotsfaktoren

Angebotsseitig ist das örtliche Taxi- und Mietwagengewerbe mäßig aufgestellt, zum Teil bedingt durch die direkten und indirekten Folgen der Corona-Pandemie:

- **Faktor Fahrzeuge:** Die Qualität der Taxi- und Mietwagenflotte ist durchwachsen – mit einem unterdurchschnittlichen Anteil an Neufahrzeugen (rund 70%) und hohem Fahrzeugalter (Ø: ca. 5,7 Jahre). Die Fahrzeuge wurden generell deutlich preiswerter angeschafft als anderenorts (ca. 25.400 €) und vorrangig mittels Kredite finanziert. Angesichts der aktuellen Lieferengpässe bei den Fahrzeugherstellern und der wachsenden Finanzierungskosten ist in dieser Hinsicht eine weitere Verschlechterung zu erwarten – auch mit Blick auf die anstehende Umstellung auf umweltfreundlichere Antriebsarten.
- **Faktor Taxiversorgung:** Während die Zahl der Taxis im Norden des Kreises leicht zugenommen hat, hat sich diese im Süden annähernd halbiert, so dass hier in weiten Teilen eine Unterversorgung festzustellen ist. Die Frage der Funktionsfähigkeit stellt sich mehr unter dem Gesichtspunkt der Übersetzung.
- **Faktor Taxidichte:** Zurzeit fahren im Kreis Kleve 109 Taxis, was rechnerisch einer Taxidichte von 0,34 entspricht. Die durchschnittliche Taxidichte in nordrhein-westfälischen Flächenkreisen liegt bei 0,44. Die Unterversorgung im Süden ist an der sehr niedrigen Taxidichte von 0,18 abzulesen. Im Nordkreis liegt die Taxidichte dagegen bei 0,46.
- **Faktor Taxi-Mietwagendichte:** Weiterhin sind 184 Mietwagen (ohne Hilfsorganisationen) genehmigt. Anders als die Taxiflotte ist die Mietwagenflotte in beiden Teilen des Kreises annähernd gleichgeblieben – von örtlichen Verschiebungen abgesehen. Mit einer Taxi-Mietwagendichte von 0,92 rangiert der Kreis Kleve leicht unter dem Durchschnitt nordrhein-westfälischer Kreise (0,95).
- **Faktor Einsatzzeit:** Die zeitliche Auslastung der Taxis war vor der Corona-Pandemie branchenüblich. Die sukzessiven Mindestloohnerhöhungen haben seitdem eine Einschränkung der Betriebszeit bewirkt. 2019 waren die Fahrzeuge im Schnitt ca. 85 Stunden pro Woche „auf der Straße“. Im zweiten Krisenjahr 2021 sank die Einsatzzeit im Schnitt nur um rund 7% - weit weniger als anderenorts. Auch die Einsatzzeit der Mietwagen ging im Kreisgebiet nur geringfügig zurück.
- **Faktor Fahrleistung:** Im Jahr 2019 erbrachten die Taxis eine für Flächenkreise durchschnittliche Fahrleistung von rund 65.600 km – ohne große regionale Unterschiede. Die Mietwagen fuhren eine etwas höhere Kilometerleistung ein (ca. 68.000 km). Die Corona-Pandemie hat bei den Taxis zu einem moderaten Rückgang um 20% geführt. Anderenorts war der Einbruch weit dramatischer. Bei den Mietwagen lag das Minus bei ca. 19%.

6.3 Betriebswirtschaftliche Faktoren / Geschäftsaufgaben

Vor der Corona-Pandemie rangierten die Nettoerlöse professioneller Taxibetriebe im Kreis Kleve leicht über dem Branchendurchschnitt. Das Erlösniveau erlaubte grundsätzlich den Substanzerhalt sowie ein Arbeiten im rechtlichen Rahmen:

- **Faktor Grauwirtschaft:** Andererseits gibt und gab es Hinweise auf einen in Teilen irregulären Konkurrenzkampf. Die Plausibilitätsprüfung der steuerlichen Unternehmerangaben zeigte, dass bereits vor der Pandemie ca. 10% der Taxis und rund 14% der Mietwagen jenseits der betriebswirtschaftlichen Logik betrieben wurden. Die Existenz so vieler semiprofessioneller Taxis und Mietwagen deutet auf einen ruinösen Wettbewerb hin, der die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in Frage stellt. Das öffentliche Verkehrsinteresse war somit schon vor der Pandemie berührt. Allein mit einer quantitativen Beschränkung der Taxigenehmigungen ist diesem Problem aber nicht abzuhelpfen. (Hierzu siehe Kapitel 7.3 Subjektive Zulassungskriterien)
- **Faktor Fahrzeugerlöse:** 2019 erzielten die Taxis Nettoerlöse von ca. 73.700 € - etwas mehr als in deutschen Flächenkreisen üblich. Professionelle Mietwagen kamen auf ca. 65.300 €. Mit angeblich ca. 39.200 € Jahreserlös arbeiteten semiprofessionelle Taxis und Mietwagen jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität. Im ersten Krisenjahr 2020 büßten die professionellen Taxis im Schnitt ca. 17% ihrer Erlöse ein. Im zweiten Pandemiejahr lag der Abstand gegenüber 2019 noch bei rund 10%. Anderenorts war der Einbruch meist deutlich einschneidender. In vielen Großstädten halbierte sich der Erlös. Mietwagen aus dem Kreis Kleve gingen mit einem Minus von ca. 8% aus dem ersten Krisenjahr. 2021 wurde der Erlös von 2019 sogar leicht übertroffen.
- **Faktor Kilometererlöse:** Beim Kilometererlös kam die Pandemie nicht zum Tragen – weder bei Taxis (rund 1,19 € / km) noch bei Mietwagen (rund 1,15 € / km). Semiprofessionelle Fahrzeuge kamen nur auf 0,75 € / km. Würden die Taxis ausschließlich „nach Tarif“, d.h. ohne Privatnutzung und ohne außertarifliche Touren fahren, so liefe der seit Januar 2019 gültige Taxitarif auf netto ca. 1,29 € / km (Hauptverkehrszeit) bzw. ca. 1,33 € / km (Randzeit) Nettoerlös hinaus.
- **Faktor Gesamtkosten:** Taxis im Kreis Kleve arbeiteten 2019 auf einem relativ hohen Kostenniveau von durchschnittlich rund 67.700 € pro Fahrzeug, wobei sich die Aufwendungen erfahrungsgemäß nach der Betriebsgröße unterscheiden. Im Krisenjahr 2020 gingen die Gesamtkosten der professionellen Betriebe im Vergleich mit anderen Kreisen nur wenig zurück (Ø: ca. -7%).
- **Faktor Kostenstruktur:** Ausschlaggebend waren 2019 die Personalkosten der Taxis mit ca. 41.300 € pro Fahrzeug. Wegen Kurzarbeit und Freisetzung von Fahrpersonal sind die Personalkosten 2020 / 2021 auf rund 35.000 € gesunken. Mietwagen kamen 2019 auf ca. 27.750 €, legten aber in der Krise sogar noch einmal deutlich auf zuletzt ca. 34.800 € zu. Problematisch sind jedoch die durchgängig zu geringen (steuerlich gemeldeten) Personalkosten der semiprofessionellen Betriebe von rund 14.000 €.

- **Faktor Überschuss:** Die Gewinnsituation war schon vor der Corona-Pandemie kritisch: Im Durchschnitt erwirtschafteten Taxis einen Überschuss von ca. 6.000 € und Mietwagen ca. 13.500 € – ein deutlich zu geringer Betrag. Auch in den Vergleichskreisen war und ist die Situation problematisch. In der Pandemie ist der Überschuss noch einmal erheblich eingebrochen, so dass viele Betriebe sogar Verluste zu verbuchen hatten. Ein akzeptables Einkommen, eine adäquate Kapitalverzinsung und ein angemessener Zuschlag für das unternehmerische Risiko waren so auch im Kreis Kleve kaum (mehr) zu erzielen. Vielmehr ist derzeit noch immer von einer wirtschaftlichen Gefährdung der örtlichen Branche auszugehen.
- **Faktor Geschäftsaufgaben:** Bereits vor der Pandemie waren zahlreiche Konzessionsbewegungen zu beobachten, wobei im Süden des Kreises Entziehungen infolge einer größeren Insolvenz im Vordergrund standen. Im Laufe und im Nachgang der Corona-Pandemie kamen Geschäftsaufgaben aus wirtschaftlichen Gründen sowie auch aus Altersgründen hinzu – fast ausschließlich im Südkreis. Seit 2023 hat sich das Geschehen wieder stabilisiert, so dass nunmehr wieder Übertragungen im Vordergrund stehen.

7 Empfehlungen

7.1 Mengenbegrenzung vs. Berufsfreiheit

Im Mittelpunkt der Untersuchung stand die Existenz- und die Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes und damit auch die Frage nach der Höchstzahl der Taxigenehmigungen. Aktuell liegen dem Kreis Kleve lediglich drei Anträge auf Erteilung einer Taxigenehmigung vor. Die Nichterteilung bildet einen Eingriff in das individuelle Grundrecht auf Berufsfreiheit. Eine solche Intervention hat – sofern sie sich auf die Gefährdung der Existenz- oder Funktionsfähigkeit beruft – stets das öffentliche Verkehrsinteresse zu berücksichtigen.

Die Situation im Taxigewerbe des Kreises Kleve wurde seit Frühjahr 2020 von der Pandemie und deren wirtschaftlichen Folgen überlagert, auch wenn der Schaden deutlich geringer als anderenorts ausgefallen ist. Das Gewerbe steuert auf eine „neue Normalität“ zu.

Auch in dieser Lage gibt eine BVerfG-Entscheidung aus dem Jahre 1960 Orientierung, die maßgeblich für das 1961 in Kraft getretene PBefG war und die die Berufsfreiheit (Art. 12 GG) in den Vordergrund stellt.²⁷ Die aktuelle PBefG-Novelle hat an dieser grundlegenden Ausrichtung nichts geändert, setzt aber neue Akzente:

- **Ergänzung zum Linienverkehr:** Das Taxi ist Teil der allgemeinen Daseinsvorsorge und nimmt eine nicht zu ersetzende Ergänzungsfunktion gegenüber anderen Verkehrsformen wahr. Dieser Funktion verdankt es seinen Status als schützenswertes „*überragend wichtiges Gemeinschaftsgut*“. Es besteht somit ein öffentliches Verkehrsinteresse an einem funktionsfähigen Taxiverkehr.
- **Kein ruinöser Wettbewerb:** Im öffentlichen Verkehrsinteresse soll ein „*ruinöser Wettbewerb*“ verhindert werden, der die Existenz- und Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes bedroht. Das BVerfG führt aus, dass als „*ernste Gefahr im Wesentlichen nur übrig bleib[t], daß das Droschkengewerbe selbst bei unkontrolliertem Eindringen neuer Unternehmen durch Übersetzung und ruinösen Wettbewerb in seiner Existenz bedroht*“ wird. Aktuell erwächst eine Bedrohung aber weniger aus einer Übersetzungs- als aus einer Mangelsituation – besonders im Süden des Kreises.

²⁷ BVerfG, Beschluss des Ersten Senats v. 8. Juni 1960, 1 BvL 53/55, 16, 31, 53/56, 7, 18, 24/57. Zur Entstehung des PBefG auch Richard Sigl, Handkommentar zum Personenbeförderungsgesetz vom 21.03.1960, Berlin 1962.

- **Mietwagen:** Das neue PBefG erkennt nunmehr eine Gefährdung des öffentlichen Verkehrsinteresses auch durch Mietwagen. Aus Sicht des BVerfG von 1960 stellten Mietwagen noch „*keine bedrohliche Konkurrenz für andere Verkehrszweige*“ dar und bedienten allenfalls ein „*Luxusbedürfnis*“. Die Neufassung des PBefG von 2021 räumt dem Wettbewerb durch Mietwagen nunmehr weiten Raum ein, ohne den Genehmigungsbehörden aber wirklich durchschlagende Regulierungsinstrumente an die Hand zu geben. Erwägenswert ist die Einführung eines Mindestbeförderungsentgelts für Mietwagen gemäß § 51a PBefG, auch wenn das neue Gesetz noch erhebliche rechtliche Unsicherheiten birgt.²⁸
- **Kein Konkurrenzschutz:** Eine Regulierung der zu vergebenen Taxikonzessionen hat das verfassungsmäßige Recht auf freie Berufsausübung zu berücksichtigen. Dazu führt das BVerfG aus: „*Lediglich eine Vorschrift, die gerade nur die aus einer Übersetzung im Droschkengewerbe drohenden Gefahren bekämpfen und nicht darüber hinaus einen umfassenden Konkurrenzschutz schaffen würde, könnte gegenüber Art. 12 Abs. 1 GG Bestand*“ haben. Das Argument hat besonderes Gewicht in Flächenkreisen – immer dort, wo nur ein oder zwei Anbieter am Ort tätig sind.
- **Keine Bedürfnisprüfung:** Unzulässig ist weiterhin eine restriktive Argumentation im Sinne einer Bedürfnisprüfung, wie sie vor Inkrafttreten des modernen PBefG noch zulässig war. Schon das BVerfG warnte 1960 vor einer Hintertür-Argumentation, die eine „*unzulässige Bedürfnisprüfung... auf dem Wege über die Prüfung der öffentlichen Verkehrsinteressen*“ fortsetzt.
- **Keine Planungs- und Gestaltungsaufgabe:** Unzulässig ist weiterhin eine Festlegung der Konzessionszahl im Sinne einer „*wirtschafts- und verkehrspolitischen Planung und Gestaltung*“. Während beispielsweise der Linienverkehr immer schon Gegenstand der verkehrspolitischen Planung und Gestaltung war (und sein muss), bleibt der Gelegenheitsverkehr – und damit auch die Höchstzahl der Taxigenehmigungen – davon ausgenommen.²⁹

²⁸ Siehe dazu die sehr gegensätzlichen Rechtsgutachten von Freshfields Bruckhaus Deringer „*Zur Auslegung von § 51a PBefG (Tarifregulierung im Mietwagenverkehr)*“ v. Mai 2022 im Auftrag von U-BER sowie das Rechtsgutachten der Düsseldorfer Kanzlei Kleiner zur „*Auslegung und Anwendung von § 51a PBefG im Zusammenspiel mit § 49 Abs. 4 S. 7 PBefG*“ v. Mai 2023 im Auftrag der deutschen Taxiverbände.

²⁹ Hier kommt zum Tragen, dass die Regelungen für den **Gelegenheitsverkehr** aus dem stark auf die Berufsfreiheit ausgerichteten Gewerberecht abgeleitet wurden (bis 1934: § 37 Reichsgewerbeordnung) – im Gegensatz zu den Bestimmungen über den **Linienverkehr**, der traditionell administrativ-planerischen Charakter hatte. Eine Liste der Gesetze, Verordnungen und sonstigen Bestimmungen, die 1961 in das (moderne) PBefG überführt wurden bzw. von diesem ersetzt wurden, findet sich in der Bundestagsdrucksache 255 / 3 v. 08.03.1958.

7.2 Objektive Zulassungskriterien

In jedem Fall ist die konkrete Situation am Ort zu beachten. Aktuell liegen für folgende Städte und Gemeinden Anträge bzw. Interessensbekundungen auf Genehmigungserteilung vor:

TAB. 26: KREIS KLEVE ANTRÄGE AUF GENEHMIGUNG EINER TAXIGENEHMIGUNG STAND: AUGUST 2022			
Region / Stadt / Gemeinde	Neuunternehmer	Altunternehmer	Gesamt
Nordkreis	2	1	4
Kleve, St.	-	-	-
Goch, St.	2	-	2
Emmerich a. Rh., St.	-	-	-
Rees, St.	-	1	1
Kalkar, St.	-	-	-
Bedburg-Hau	-	-	-
Kranenburg	-	-	-
Uedem	-	-	-
Südkreis	-	-	-
Geldern, St.	1	-	1
Kevelaer, Wallfahrtsstadt	-	-	-
Straelen, St.	-	-	-
Issum	-	-	-
Kerken	-	-	-
Rheurdt	-	-	-
Wachtendonk	-	-	-
Weeze	-	-	-

- **Stadt Goch:** Aus der Stadt Goch liegen zwei Anträge von Neuunternehmern vor. In der Stadt sind aktuell 14 Taxis genehmigt. Mit einer Taxidichte von 0,40 besteht keine Übersetzungssituation. Dagegen weist die Existenz zahlreicher Mietwagen (Taxi-Mietwagen-Dichte 0,94) auf eine Nachfrage hin, die nicht von den Taxis befriedigt wird. Unter diesem Vorzeichen erscheint die Genehmigung von **2 neuen Genehmigungen** unkritisch. Allerdings sollte dem eine genaue Prüfung der „persönlichen Zuverlässigkeit“ und der „finanziellen Leistungsfähigkeit“ vorangehen, wobei auch der bisherigen Tätigkeit der Antragsteller Bedeutung zukommt.
- **Stadt Rees:** Ähnliches gilt für die Stadt Rees, wo der Antrag eines Altunternehmers vorliegt. Auch hier sind lediglich zwei Betriebe mit immerhin neun Taxis am Markt, was auf eine unkritische Taxidichte von 0,42 hinausläuft. Demgegenüber stehen 40 Mietwagen (Taxi-Mietwagen-Dichte 2,31), deren große Anzahl ebenfalls auf eine von den Taxis nicht befriedigte Nachfrage schließen lässt. Insofern sind auch für Rees 1 bis 2 neue Taxigenehmigungen zu vertreten.
- **Stadt Geldern:** Aus dem Süden des Kreises liegt für die Stadt Geldern der Antrag eines Neuunternehmers vor. In Geldern besteht kaum mehr ein Taxigewerbe (Taxi-Dichte 0,15). Und auch das Mietwagengewerbe ist allenfalls schwach aufgestellt (Taxi-Mietwagen-Dichte 0,41), so dass nicht von einer Übersetzungssituation auszugehen ist. Wie in der Stadt Goch, so sollte auch bei einer (Neu-) Erteilung eine genaue Prüfung der „persönlichen Zuverlässigkeit“ und der „finanziellen Leistungsfähigkeit“ auf Grundlage der bisherigen unternehmerischen Tätigkeit erfolgen.

Für die weiteren Städte und Gemeinden des Kreises liegen keine Anträge oder Interessensbekundungen vor, so dass dort zurzeit auch kein konkreter Entscheidungsbedarf besteht. Grundsätzlich sollte jedoch Folgendes bedacht werden:

- **Versorgungsauftrag:** Die Genehmigungsvergabe steht rechtlich unter dem permissiven Vorzeichen der Berufsfreiheit, die Genehmigungspraxis steht hingegen eher unter restriktivem Vorzeichen. Im Gefolge der Pandemie ist eine neue Lage entstanden. Fahrermangel und steigender gesetzlicher Mindestlohn zwingen die Betriebe, den Einsatz auf die nachfragestarken Kernzeiten zu konzentrieren, in der auch Kranken- und Schülerfahrten stattfinden. In der Folge büßen Taxis zunehmend ihre Ergänzungsfunktion zum ÖPNV und ihre Aufgabe als Anbieter spontaner, individueller Mobilität ein. Ländliche Taxis arbeiten zunehmend wie Mietwagen und umgekehrt.
- **Unzulässiger Konkurrenzschutz:** Generell ist eine Situation zu vermeiden, in der die Genehmigungsbehörde versucht, die Unternehmen vor sich selbst zu schützen.

Die Zahl der Genehmigungen in den Städten und Gemeinden des Kreises Kleve ist zwar keine Frage der „*wirtschafts- und verkehrspolitischen Planung und Gestaltung*“, doch soll im Folgenden ein kurzer Ausblick auch auf jene Orte gegeben werden, in denen zurzeit keine Entscheidung ansteht. Eine grobe Orientierung kann dabei die Taxidichte in Städten und Gemeinden ähnlicher Größe geben. Stets ist jedoch das Gesamtbild zu beachten, das nicht allein aus der Taxidichte besteht:

- **Kreisstadt Kleve:** Die Taxidichte in der Kreisstadt Kleve (0,40) rangiert etwas unter der Taxidichte vergleichbarer Städte (0,45) – ein Wert, der bei **3 bis 4 Neugenehmigungen** erreicht würde. Die Taxi-Mietwagendichte (0,74) zeigt zudem, dass in Kleve eine Nachfrage besteht, die nicht von Taxis abgedeckt wird.
- **Stadt Emmerich:** In Emmerich liegt die Taxidichte (0,67) heute schon deutlich über dem Durchschnitt vergleichbarer Städte (0,41), so dass eine Orientierung an diesem Wert nicht hilfreich ist. Die Besonderheit: In Emmerich gibt es lediglich einen Anbieter, sodass eine Argumentation im Sinne der Wahrung der Funktionsfähigkeit nicht greifen kann – schon wegen des unzulässigen Konkurrenzschutzes. Die Folge: Genehmigungsanträge des Altunternehmers oder möglicher Neuunternehmer mit **jeweils 1 bis 2 Genehmigungen** könnten kaum abgelehnt werden – zumindest nicht mit Verweis auf eine Gefährdung des öffentlichen Verkehrsinteresses.
- **Gemeinde Uedem:** Gleiches gilt für die Gemeinde Uedem. Auch hier arbeitet lediglich ein Anbieter, sodass die Erteilung von **1 bis 2 neuen** Genehmigungen zu vertreten ist – trotz schon heute relativ hoher Taxidichte (0,71).
- **Gemeinden Kranenburg / Bedburg-Hau:** Was für Uedem gilt, gilt auch für die Gemeinden Kranenburg und Bedburg-Hau, wo jeweils nur ein Taxianbieter arbeitet. Die Taxidichte ist mit 0,36 bzw. 0,23 zudem unkritisch, sodass auch hier die Erteilung von jeweils **1 bis 2 Genehmigungen** vertretbar erscheint, zumal beide Altunternehmer ihren Hauptsitz anderenorts haben.
- **Stadt Kalkar:** Relativ dicht ist das Anbieterfeld auch in Kalkar, wo zurzeit eine Taxidichte von 0,57 besteht – deutlich höher als im Durchschnitt vergleichbaren Kleinstädte (0,37). Beide derzeitigen Anbieter haben ihren betrieblichen Schwerpunkt außerhalb Kalkars, so dass aus diesem Blickwinkel die Ansiedlung eines ortsansässigen Betriebs mit **1 bis 2 zusätzlichen Genehmigungen** zu vertreten wäre. Die recht hohe Taxi-Mietwagendichte (0,99) deutet auch hier auf eine Nachfrage, die durch die bestehende Taxiflotte noch nicht abgedeckt wird.
- **Stadt Kevelaer:** In den Städten und Gemeinden des südlichen Kreisgebiets ist (fast) durchgängig von einer Unterversorgung mit Taxis auszugehen – besonders in der Stadt Kevelaer, wo nur ein einziges Taxi zur Verfügung steht. Um von der heutigen Taxidichte von 0,04 auf die durchschnittliche Taxidichte gleichgroßer Städte von 0,41 zu kommen, wären **10 bis 11 zusätzliche Genehmigungen** erforderlich.

- **Stadt Straelen:** Ähnlich ist die Situation in der Stadt Straelen. Setzt man hier eine typische Taxidichte von 0,35 an, so wären **1 bis 2 weitere Genehmigungen** erforderlich.
- **Gemeinde Weeze:** Eine Ausnahme bildet die Gemeinde Weeze auf deren Gebiet sich der Flughafen Weeze befindet. Das dortige Taxigewerbe (Taxidichte 1,02) ist zum Großteil vom dortigen Flughafen und dessen stark schwankender Nachfrage abhängig. Angesichts der schon vor der Corona-Pandemie massiv rückläufigen Fluggastzahlen war zeitweise von einer Übersetzung auszugehen, die die Funktionsfähigkeit des dortigen Taxigewerbes grundsätzlich gefährdet hat. Aktuell ist in Weeze eine Wiederbelebung zu erkennen. Zudem ist zu erwarten, dass das entstehende Rheinmetall-Werk für neue Nachfrage sorgt. Daher sind **1 bis 2 weitere Genehmigungen** zu vertreten.
- **Sonstige Gemeinden:** In den sonstigen Gemeinden des südlichen Kreises besteht kein nennenswertes Taxigewerbe mehr – abgesehen von einem Taxi in Issum und zwei Taxis in Kerken. Setzt man auch hier eine typische Taxidichte von 0,35 an, so wären in Issum **2 bis 3** und in Kerken **1 bis 2** weitere Genehmigungen erforderlich. Für die Gemeinden Rheurdt und Wachtendonk, in denen derzeit kein Taxiangebot besteht, wäre nach dem gleichen Maßstab eine Taxiausstattung von jeweils **2 bis 3 Genehmigung** angemessen.

7.3 Subjektive Zulassungskriterien

Die Existenz- und Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes wird auch im Kreis Kleve durch das Problem zuweilen irregulär arbeitender Taxi- und Mietwagenbetriebe bedroht. Das verschärft den Wettbewerb und stellt eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes und damit eine Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrsinteresses dar. Ein übergreifender Ansatz, der beide Formen des Gelegenheitsverkehrs einschließt, ist daher dringend erforderlich.

Genehmigungsbehörden besitzen schon heute effektive Instrumente für eine qualitative Aufsicht über das Taxi- und das Mietwagengewerbe. In diesem Zusammenhang hat die Hamburger Genehmigungsbehörde 2006 eine erfolgreiche Praxis bei der (Wieder-)Erteilung von Konzessionen eingeführt, die sich stärker auf die Prüfung der subjektiven Zulassungskriterien gemäß § 13 Abs. 1 PBefG i. V. m. § 1 und § 2 PBZugV („persönliche Zuverlässigkeit“ / „finanzielle Leistungsfähigkeit“) stützt. Diese seit Jahren in vielen Genehmigungsbezirken erfolgreich angewandte Verwaltungspraxis stellt den gewerberechtlichen Aspekt der Gefahrenabwehr in den Vordergrund und sollte auch im Kreis Kleve Anwendung finden.

Taxiähnlich betriebene Mietwagen arbeiten häufig zu Preisen weit unter dem Taxitarif – mit Folgen für die Wettbewerbsfähigkeit der Taxis. Preise deutlich unter dem amtlichen Taxitarif sind in aller Regel nicht wirtschaftlich darstellbar, sofern Steuer-, Sozialversicherungs- und Personenbeförderungsrecht eingehalten werden.

7.4 Maßnahmen zur Stärkung des Taxigewerbes im Kreis Kleve

In den letzten Jahren hat sich das Taxigewerbe im Kreis Kleve recht unterschiedlich entwickelt: Während die Zahl der Genehmigungen im Nordkreis seit 2017 leicht zugenommen hat, ging sie im Süden um rund die Hälfte zurück, so dass hier die Versorgung mit Taxidienstleistung akut gefährdet ist. Damit ist die Situation vergleichbar mit anderen Flächenkreisen, wo ebenfalls ein Rückgang der Taxikonzessionen zu beobachten ist.

Zurzeit steht im Süden des Kreises die Existenz- und Funktionsfähigkeit Taxigewerbe als *"überragend wichtiges Gemeinschaftsgut"*³⁰ zur Bedienung spontaner Nachfrage in Gefahr – nicht nur durch „ruinösen Wettbewerb“ der Taxiunternehmen untereinander, sondern auch durch vielschichtigen Substanzverlust. Die Gründe hierfür sind sowohl struktureller wie individueller Art und somit nur bedingt durch Verwaltungshandeln abzuwenden: Auch in Folge der Corona-Pandemie sind Anbieter vom Markt verschwunden – durch Insolvenz, durch Alter oder aufgrund gesundheitlicher Beeinträchtigung.

Ist das örtliche Taxigewerbe erst einmal verschwunden, ist es nur schwer durch behördliches Handeln erneut zu errichten. Das Taxigewerbe ist eigenwirtschaftlich organisiert, folgt den Regeln von Angebot und Nachfrage und ist damit nicht Gegenstand *„wirtschafts- und verkehrspolitischen Planung und Gestaltung“*.

- **Geändertes Konsumverhalten:** Im Gefolge von Corona-Pandemie und Ukraine-Krieg hat sich das Konsumverhalten verändert. Viele Anlässe der Taxinutzung sind weggefallen und kommen auch zunächst nicht wieder. Erstmals seit vielen Jahren ist es zudem zum Rückgang der Reallöhne gekommen. Die Folge ist eine Konsumzurückhaltung auf breiter Front – im Taxigewerbe, im Einzelhandel und in anderen verbrauchernahen Branchen. Während vor der Pandemie die Karnevalszeit oder das Wochenende zu den Höhepunkten zählte, ist sogar an diesen Tagen die Taxinachfrage spürbar zurückgegangen.
- **Fahrermangel:** Grundlegend ist der Mangel an geeignetem Fahrpersonal – ein Problem, das sich im Gefolge der Corona-Krise zugespitzt hat. Während es den größeren Betrieben im Nordkreis gelungen ist, ihren vorwiegend aus Vollzeitkräften bestehenden Fahrerpool zu halten, sind und waren die kleineren Betriebe im Süden stärker auf Aushilfskräfte angewiesen, die in der Corona-Pandemie häufig abgewandert sind.

³⁰ Siehe BVerfG, Beschluss des Ersten Senats v. 8. Juni 1960, 1 BvL 53/55, 16, 31, 53/56, 7, 18, 24/57.

- **Gesetzlicher Mindestlohn:** Bedeutende Auswirkung hatte die Einführung des gesetzlichen Mindestlohns, der die Betriebe zwingt, den Einsatz auf umsatzstarke Zeiten zu fokussieren und unrentable Randzeiten und Randmärkte in kleineren Gemeinden nicht mehr zu bedienen.
- **„Flucht in den Mietwagen“:** Um dabei nicht in Konflikt mit der Betriebspflicht zu geraten, setzen viele ländliche Taxibetriebe zunehmend auf Mietwagen, für die keine Betriebspflicht besteht. Taxibetriebe wurden zunehmend zu Mietwagenbetrieben. Beispielhaft ist der Fahrdienst Vogt – ursprünglich ein Taxibetrieb, der heute zu einem bedeutenden Anbieter von Kranken- und Rollstuhlfahrten im Niederrhein geworden ist und damit zugleich einer geänderten Nachfrage gefolgt ist. Die „Flucht in den Mietwagen“ hat manche taxifreien Landstriche hinterlassen. Der Schritt vom Taxi zum Mietwagen ist für viele Unternehmen nicht weit, zumal sie auch heute schon mietwagenähnlichen Verkehr mit ihren Taxis betreiben.
- **Gesetzliche Änderungen:** Vorteile im Kampf um geeignetes Fahrpersonal brachte den Mietwagen 2017 der Wegfall der Ortskundeprüfung. Von Bedeutung war ein Urteil des Bundesfinanzhofs von 2014, nachdem auch Mietwagen bei Krankenfahrten zum ermäßigten Umsatzsteuersatz abrechnen dürfen.³¹ Damit wurde ein gewichtiger Wettbewerbsnachteil gegenüber Taxis ausgeglichen.

Diese grundlegenden Veränderungen bilden den Rahmen, der von einer Kreisverwaltung nicht oder nur in geringem Maße zu beeinflussen ist. Behördliches Handeln hat dennoch administrative wie wirtschaftliche Einwirkungsmöglichkeiten, die auch vom Kreis Kleve genutzt werden sollten.

³¹ BFH, Urteil vom 2. 7. 2014 – XI R 39/10.

7.4.1 Lockerung der Gemeindebindung und der Betriebssitzerfordernisse

In der gegenwärtigen Mangelsituation liegt es nahe, die Bindung der Genehmigung an den Betriebssitz im Kreisgebiet (zumindest zeitweise) zu lockern. Da einige Unternehmen ihre Leistung in mehreren Kommunen anbieten, benötigen diese in jeder Kommune einen eigenen Betriebssitz.

In der Praxis ist der tatsächliche Ort der Vermittlung und Verwaltung schon heute meist der Hauptsitz. Durch Lockerung der Gemeindebindung fallen unnötige Kosten für Büromieten weg. Bestehende Dispositionsressourcen werden konzentriert und können so wirtschaftlicher genutzt werden.

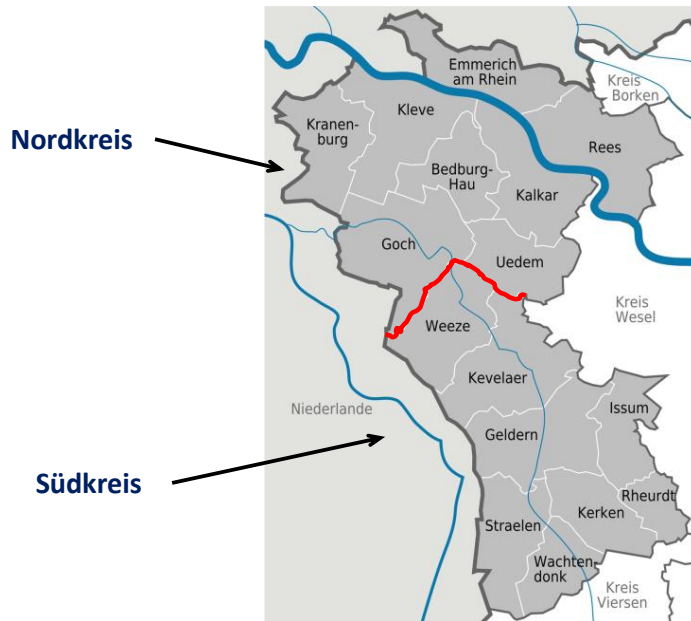
Die verbliebenen Unternehmen können zudem ihre Leistung flexibler und nachfragegerechter anbieten. Voraussichtlich kommt es dadurch zu einer besseren Passung von Angebot und Nachfrage.

Die Frage der Lockerung der Betriebssitzbindung sollte aber auch juristisch geklärt werden: Gemäß § 47 Abs. 2 PBefG dürfen Taxis nur an behördlich zugelassenen Stellen in der Kommune bereitgehalten werden, in der das Unternehmen seinen Betriebssitz hat. Allerdings ist die Genehmigungsbehörde grundsätzlich ermächtigt, einen größeren Bezirk festzusetzen.

Im Südkreis wird gerade die Betriebssitzbindung zu einem verkehrlichen Problem und kehrt sich gegen ihren eigentlichen Schutzzweck. Einige Flächenkreise haben bereits die Betriebssitzbindung flexibilisiert.

Grundsätzlich kommt der Bindung der Taxis an die Betriebssitzgemeinde aufsichtsrechtlich eine hohe Bedeutung zu. So soll insbesondere eine Kontrolle des Unternehmens gewährleistet bleiben. Die Aufsicht der Genehmigungsbehörde aus § 54 PBefG kann jedoch auch weiterhin unverändert wahrgenommen werden.

Teilkreise: Nord- und Südkreis



Q.: Kreis Kleve

Praktisch kann eine entsprechende Maßnahme wie folgt umgesetzt werden:

- **Teilkreise:** Der Kreis Kleve kann in zwei Teilkreise untergliedert werden – in einen Nord- und einen Südkreis. Taxiunternehmen mit Betriebssitz in einem der Teilkreise können sich im gesamten Teilkreis bereithalten. Hierdurch können auch Orte mit zeitlich hoher Nachfrage (Kirmes, Schützenfeste, sonstige Veranstaltungen) besser und flexibler bedient werden.
- **Anfahrtsgebühr:** Dabei sollte beachtet werden, dass ggf. Anfahrtsgebühren wegfallen und den Unternehmen im Vergleich zu bestellten Fahrten aus den entsprechenden Kommunen Einnahmen verloren gehen. Hier wäre eine entsprechende Einschätzung durch die Unternehmen abzugeben.
- **Änderungsbedarf:** Für die geplante Lockerung der Gemeindebindung und der Betriebssitzerfordernisse sind Änderungen der Taxiordnung erforderlich. Die Maßnahme ist kurzfristig umsetzbar und bildet eine erfolgversprechende Maßnahme zur Stärkung des Taxigewerbes.

7.4.2 Fahrermangel aktiv entgegenwirken

Das Hauptproblem des Taxi- und Mietwagengewerbes ist der akute Fahrermangel. Andererseits sind im Kreis Kleve derzeit ca. 11.100 Erwerbsfähige leistungsberechtigt für das Bürgergeld.³² Durch Zusammenarbeit zwischen dem Fachbereich 4 des Kreises Kleve, den örtlichen Jobcentern und den Taxiunternehmen sollten Leistungsempfänger als Fahrpersonal gewonnen werden:

- **Personenbeförderungsschein:** Die Voraussetzungen sind niedrigschwellig: Gem. § 48 Abs. 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) benötigen Taxi- und Mietwagenfahrer lediglich eine zusätzliche Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung („Personenbeförderungsschein“).
- **Förderung durch Jobcenter:** Hierfür kann eine Förderung durch die Jobcenter im Kreis Kleve erfolgen. Gem. § 16 Abs. 1 SGB II i. V. m. § 44 SGB III können Arbeitslose bei Anbahnung oder Aufnahme einer sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung aus dem Vermittlungsbudget gefördert werden, wenn dies für die berufliche Eingliederung notwendig ist.

Die Maßnahme ist kurzfristig umsetzbar, da der Arbeitssuchende bei Vorlage eines konkreten Jobangebots lediglich eine Anfrage an sein Jobcenter stellen muss.

³² [https://www.kreis-kleve.de/C12570CB0037AC59/files/monatsbericht_2023-10.pdf/\\$file/monatsbericht_2023-10.pdf?OpenElement](https://www.kreis-kleve.de/C12570CB0037AC59/files/monatsbericht_2023-10.pdf/$file/monatsbericht_2023-10.pdf?OpenElement)

7.5 Ausblick

Zurzeit ist die Marktentwicklung kaum zu prognostizieren.

Nach der Pandemie und trotz des Kriegs in der Ukraine stellt sich allmählich eine „neue Normalität“ ein. Weiterhin bleibt die konkrete Auswirkung der substantziellen Mindestlohnerhöhungen in der 2. Jahreshälfte 2022 auf die geschwächte Branche abzuwarten.

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



Th. Krause

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

Abbildungsverzeichnis:

- Abb. 1: Gutachten zur Funktionsfähigkeit / Wirtschaftlichkeit von Taxi- u. Mietwagenmärkten (Seite 6)
- Abb. 2: Taxi- und Mietwagenflotte nach Plausibilität der betriebswirtschaftlichen Angaben (Seite 9)
- Abb. 3: Aufteilung der Untersuchungsregionen (Seite 13)
- Abb. 4: Bevölkerungsentwicklung im Kreis Kleve (Seite 15)
- Abb. 5: Bevölkerungsprognose nach Altersgruppen im Kreis Kleve (Seite 16)
- Abb. 6: Modalsplit beim Arztbesuch im ländlichen Raum (Seite 16)
- Abb. 7: Bevölkerung mit Migrationshintergrund im Regierungsbezirk Düsseldorf 2022 (Seite 17)
- Abb. 8: Nachfragestruktur im Kreis Kleve laut Selbstauskunft (Seite 20)
- Abb. 9: Nachfragestruktur im Kreis Kleve laut Selbstauskunft 2021 (Seite 20)
- Abb. 10: Nachfragestruktur laut Selbstauskunft 2020 / 2021 (Seite 21)
- Abb. 11: Tourengewinnung laut Selbstauskunft 2021 (Seite 23)
- Abb. 12: ifo Geschäftsklima Deutschland 2019 bis Juli 2023 (Seite 26)
- Abb. 13: Konsumklima in Deutschland 2018 bis 2023 (Seite 27)
- Abb. 14: Einzelhandelskaufkraft im Regierungsbezirk Düsseldorf 2022 (Seite 28)
- Abb. 15: Arbeitslosenquoten im Regierungsbezirk Düsseldorf Februar 2023 (Seite 29)
- Abb. 16: Gästeübernachtungen im Kreis Kleve 2012 bis 2022 (Seite 32)
- Abb. 17: Umsatz im NRW-Gastgewerbe Feb. 2018 bis Feb. 2023 (Seite 33)
- Abb. 18: Passagieraufkommen am Weeze Flughafen 2014 bis 2022 (Seite 34)
- Abb. 19: PKW-Dichte im Regierungsbezirk Düsseldorf 2022 (Seite 35)
- Abb. 20: Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr nach Wegen (Seite 36)
- Abb. 21: Taxibetriebe nach Mitarbeitern laut Selbstauskunft (Seite 39)
- Abb. 22: Anteil der Neuwagen laut Selbstauskunft (Seite 41)
- Abb. 23: Durchschnittspreis der Fahrzeuge laut Selbstauskunft (Seite 41)
- Abb. 24: Durchschnittsalter der Fahrzeuge laut Selbstauskunft (Seite 42)
- Abb. 25: Anteil überwiegend eigenfinanzierter Fahrzeuge laut Selbstauskunft (Seite 42)
- Abb. 26: Antriebsart der Fahrzeuge laut Selbstauskunft (Seite 43)
- Abb. 27: Taxi- und Mietwagendichten in NRW-Kreisen (Seite 46)
- Abb. 28: Taxi- und Mietwagendichten in NRW-Städten; 45.000 - 65.000 Einwohner (Seite 47)
- Abb. 29: Taxi- und Mietwagendichten in NRW-Städten; 27.000 - 37.000 Einwohner (Seite 48)
- Abb. 30: Taxi- und Mietwagendichten in NRW-Städten; 10.000 - 25.000 Einwohner (Seite 48)
- Abb. 31: Einsatzzeiten laut Selbstauskunft in Tagen / Jahr (Seite 53)
- Abb. 32: Einsatzzeiten laut Selbstauskunft in Stunden / Woche (Seite 53)
- Abb. 33: Fahrleistung pro Fahrzeug entspr. Buchführung (Seite 55)
- Abb. 34: Anteil Besetzkilometer laut Selbstauskunft (Seite 55)
- Abb. 35: Erlös pro Fahrzeug entspr. Buchführung (Seite 57)
- Abb. 36: Erlös pro Kilometer entspr. Buchführung (Seite 57)
- Abb. 37: Kosten pro Fahrzeug entspr. Buchführung (Seite 60)
- Abb. 38: Kostenstruktur 2019 pro Fahrzeug entspr. Buchführung (Seite 60)

Tabellenverzeichnis:

- Tab. 1: Einwohner und Fläche (Seite 14)
- Tab. 2: Kundenstruktur laut Selbstauskunft 2021 (Seite 18)
- Tab. 3: Kundenstruktur laut Selbstauskunft 2019 (Seite 19)
- Tab. 4: Zukunftserwartung der Unternehmer bis 2026 (Seite 22)
- Tab. 5: Tourengewinnung laut Selbstauskunft 2021 (Seite 24)
- Tab. 6: Tourengewinnung laut Selbstauskunft 2019 (Seite 24)
- Tab. 7: Stationäre medizinische Einrichtungen, Stand 2022 (Seite 30)
- Tab. 8: Förderschulen und -Einrichtungen, Stand 2023 (Seite 31)
- Tab. 9: Schienenverkehr, Stand Febr. 2023 (Seite 37)
- Tab. 10: Betriebe nach Mitarbeitern laut Selbstauskunft 2021 (Seite 38)
- Tab. 11: Beschaffung der Fahrzeuge laut Selbstauskunft (Seite 40)
- Tab. 12: Taxi- und Mietwagen nach Gemeinden 2017 vs. 2023 (Seite 44)
- Tab. 13: Taxi- und Mietwagendichte nach Städten und Gemeinden, Stand Mai 2023 (Seite 45)
- Tab. 14: Einsatzzeit laut Selbstauskunft 2019 (Seite 51)
- Tab. 15: Einsatzzeit laut Selbstauskunft 2021 (Seite 52)
- Tab. 16: Fahrleistung entspr. Buchführung 2019 - 2021 (Seite 54)
- Tab. 17: Erlösentwicklung entspr. Buchführung 2019 - 2021 (Seite 56)
- Tab. 18: Erlösentwicklung entspr. Buchführung 2019 - 2021 (Seite 58)
- Tab. 19: Kostenentwicklung entspr. Buchführung 2019 - 2021 (Seite 59)
- Tab. 20: Kostenstruktur entspr. Buchführung 2019 pro Fahrzeug (Seite 62)
- Tab. 21: Kostenstruktur entspr. Buchführung 2020 pro Fahrzeug (Seite 62)
- Tab. 22: Kostenstruktur entspr. Buchführung 2021 pro Fahrzeug (Seite 62)
- Tab. 23: Kostenentwicklung entspr. Buchführung 2019 - 2021 (Seite 63)
- Tab. 24: Überschussentwicklung entspr. Buchführung 2019 - 2021 (Seite 65)
- Tab. 25: Konzessionsbewegungen im Taxigewerbe 2017 - 2023 (Seite 66)
- Tab. 26: Anträge auf Genehmigung einer Taxigenehmigung, Stand Aug. 2022 (Seite 75)