



**Fortschreibungsgutachten über die
Wirtschaftlichkeit des
Taxi- und Mietwagengewerbes
einschl. Gutachten zur
Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes**



erstellt für

die Kreisverwaltung Heinsberg
Straßenverkehrsamt

Dezember 2019

**LINNE +
KRAUSE** [FORSCHUNG
BEGÜTACHTUNG
BERATUNG

Holzdammm 51
20099 Hamburg
Tel. 040 / 241 929 6 - 0
Fax 040 / 241 929 6 - 19
Email: krause@linne-krause.de

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
1.1	Aufgabenstellung	3
1.2	Methodik.....	5
2	Problem Schattenwirtschaft	7
3	Nachfragesituation	11
3.1	Nachfragefaktor Kundenstruktur und Tourengewinnung.....	11
3.2	Demographische Nachfragefaktoren.....	17
3.3	Wirtschaftliche Nachfragefaktoren	19
3.3.1	Nachfragefaktor Konjunktur	19
3.3.2	Nachfragefaktor Arbeitsmarkt und Beschäftigung.....	21
3.3.3	Nachfragefaktor Kaufkraft	23
3.3.4	Nachfragefaktor Regionalwirtschaft	24
3.3.5	Nachfragefaktor Gesundheitswirtschaft	26
3.3.6	Nachfragefaktor Schulen und Behinderteneinrichtungen.....	28
3.3.7	Nachfragefaktor Tourismus und Freizeit	29
3.3.8	Nachfragefaktor Diskotheken.....	30
3.4	Verkehrswirtschaftliche Nachfragefaktoren	31
4	Angebotssituation	35
4.1	Angebotsfaktor Beschäftigte	35
4.2	Angebotsfaktor Fahrzeuge	37
4.3	Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte	40
4.4	Angebotsfaktor Einsatzzeit.....	46
4.5	Angebotsfaktor Fahrleistung	49
5	Erlöse, Kosten und Gewinn	52
5.1	Erlöse.....	52
5.2	Kosten.....	57
5.3	Gewinn	64
6	Geschäftsaufgaben und Konzessionsbewegungen	67
7	Zusammenfassung	69
7.1	Nachfragefaktoren.....	69
7.2	Angebotsfaktoren	71
7.3	Betriebswirtschaftliche Faktoren	72
7.4	Geschäftsaufgaben	74
8	Handlungsempfehlungen	75
8.1	Ziele bei der Wahrung der Funktionsfähigkeit.....	75
8.2	Quantitative Maßnahmen zur Wahrung der Funktionsfähigkeit.....	77
8.3	Qualitative Maßnahmen der Aufsicht	80
8.4	Evaluation	82

1 EINLEITUNG

1.1 Aufgabenstellung

Am 3. Mai 2018 beauftragte das Straßenverkehrsamt des Kreises Heinsberg die Fa. Linne + Krause GmbH mit der Erstellung eines Gutachtens über die Wirtschaftlichkeit des Taxi- und Mietwagengewerbes. Das Gutachten schließt die Untersuchung der Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes gemäß § 13 Abs. 4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ein.

Weiterhin wurde eine Untersuchung des Taxitarifes in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse wurden im März 2019 in einem gesonderten Tarifgutachten vorgelegt.

Ein Hauptaugenmerk dieses Untersuchungsteils liegt auf der Ermittlung der Höchstzahl der im Kreisgebiet **zuzulassenden Taxikonzessionen**. Die im Rahmen des Gutachtens erstellten statistischen Daten sollen weiterhin helfen, die Aufsicht über das örtliche Taxi- und Mietwagengewerbe zu verbessern.

Gemäß § 13 Abs. 4 PBefG *„ist die Genehmigung zu versagen, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt werden, dass durch die Ausübung des beantragten Verkehrs das örtliche Taxengewerbe in seiner Funktionsfähigkeit bedroht wird.“* Diese Bestimmung ist mit dem **Grundrecht der freien Berufsausübung** abzuwägen.

- **Bundesverfassungs- / Bundesverwaltungsgericht:** Das schließt eine Argumentation im Sinne eines „Konkurrenzschutzes“ oder „einer Gewährleistung der wirtschaftlichen Grundlage des örtlichen Taxigewerbes“ aus. Grundlegend ist ein Beschluss des Bundesverfassungsgerichts v. 8. Juni 1960 (BVerfG 1 BvL 53/55, 16, 31, 53/56, 7, 18, 24/57), der sich wiederum eng am kurz zuvor ergangenen „klassischen“ Apotheken-Urteil des Bundesverfassungsgerichts (BVerfGE 7,377) zur Berufsfreiheit orientiert. Maßgeblich sind weiterhin drei Urteile des Bundesverwaltungsgerichts aus 1981 (BVerwG 7 C 57.79), 1988 (BVerwG 7 C 94.86) und 1989 (BVerwG 7 C 44 und 45.88). Insbesondere das Urteil aus 1988 macht drei konkrete methodische Vorgaben: „vollständige Ermittlung“, „zutreffende Ermittlung“ und „nicht offensichtlich fehlerhafte Prognose“. Die prognostische Entscheidung der Genehmigungsbehörde muss sich an diesen Maßstäben messen lassen.

- **Verwaltungsgerichte:** In den letzten Jahren haben die Verwaltungsgerichte eine Rechtsprechung entwickelt, die zunehmend den Aspekt der Berufsfreiheit in den Vordergrund rückt. 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 u. 13 A 3388/03) 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 v. 10. April 2014 (8 K 658/12) vor, das die Konzessionsbeschränkung durch die Landeshauptstadt Stuttgart bestätigt. Im gleichen Sinne schloss die Stadt Ludwigshafen am 6. Dezember 2016 einen Vergleich vor dem OVG Rheinland-Pfalz (7 A 10270/16.OVG). Die aktuellen Entscheidungen des VG Karlsruhe (3 K 2922/16) und des VG Köln (18 K 5964/16) haben noch einmal die hohen methodischen Anforderungen an eine ordnungsgemäße Konzessionsvergabe vor Augen geführt.

Im Juni 2019 lagen dem Kreis Heinsberg insgesamt 31 Anträge von 28 Unternehmern auf Konzessionserteilung für 38 Fahrzeuge vor. Die Anträge konzentrieren sich im Wesentlichen auf die Städte Heinsberg, Hückelhoven und Erkelenz. Für jede Stadt bzw. jede Gemeinde im Kreisgebiet werden Vormerklisten geführt – getrennt nach Neubewerbern und Altunternehmer:

- **Altbewerber:** Hiervon stammen insgesamt 8 Anträge von Unternehmern, die bereits über eine Taxikonzession in der jeweiligen Stadt / Gemeinde verfügen.
- **Neubewerber:** 20 Anträge stammen von Unternehmern, die bislang noch nicht im Taxigewerbe der jeweiligen Stadt / Gemeinde aktiv sind.

1.2 Methodik

Das vorliegende Gutachten ist die Fortschreibung eines Vorgängergutachtens aus dem Jahre 2011 (Berichtszeitraum: 2007 - 2009), wobei nunmehr auch das Mietwagengewerbe einbezogen wird – soweit es taxiähnlich betrieben wird. Mietwagen, die im Schülerverkehr, hauptsächlich zur Kranken- und Behindertenbeförderung oder bei Hilfsorganisationen eingesetzt werden, bleiben dagegen außer Betracht.

Die Untersuchung ist zudem Teil einer Serie von Gutachten in **ca. 140 deutschen Taxi- und Mietwagenmärkten**.

Bei der gemeinsamen Untersuchung der **Wirtschaftlichkeit** des Taxi- und des Mietwagengewerbes wird analog zur Untersuchung der **Funktionsfähigkeit** gemäß § 13 Abs. 4 PBefG verfahren. Dabei stehen die folgenden Aspekte im Mittelpunkt:

- die **Nachfragesituation** im Taxi- und Mietwagengewerbe,
- die **Angebotssituation** im Taxi- und Mietwagengewerbe,
- die Entwicklung der **Erlös-, Kosten- und Gewinnsituation** unter Einbeziehung der Einsatzzeiten,
- Anzahl und Ursachen für **Geschäftsaufgaben**.

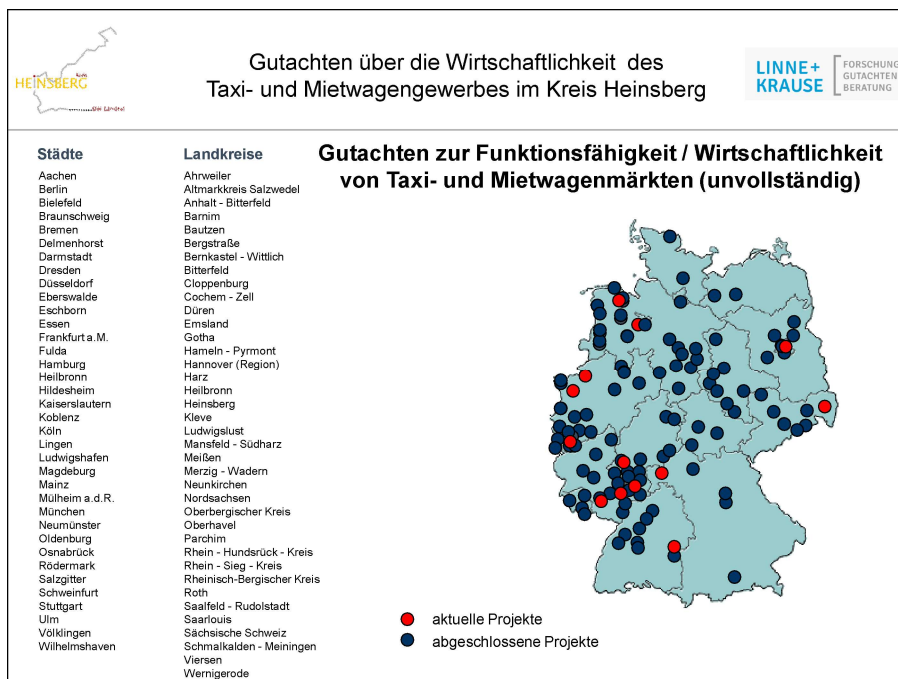
Die Untersuchung, die diesem Gutachten zugrunde liegt, basiert auf drei Modulen:

- Erhebung der **betriebswirtschaftlichen** Daten,
- Erhebung der **regionalwirtschaftlichen** Rahmendaten,
- **Ortsbegehung** im Kreis Heinsberg.

Aus den **Nachbarkreisen Viersen und Kleve** liegen etwas ältere, aber nach gleicher Methodik erhobene Daten vor. Sofern es sinnvoll ist, wird im Folgenden auf diese Vergleichswerte Bezug genommen. Etwa gleichzeitig fand eine ähnliche Untersuchung u.a. im **Kreis Rendsburg-Eckernförde** statt, deren Ergebnisse ebenfalls als Referenzwerte herangezogen werden. Weiterhin werden die aktuellen Daten den Ergebnissen des **Vorgängergutachtens** gegenübergestellt.

Die Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten fand von Sept. 2018 bis Febr. 2019 statt. Mit Ausnahme eines persönlichen Härtefalls hatten bei Abschluss des Projektes alle dazu verpflichteten Taxi- und Mietwagenbetriebe ihren Erhebungsbogen eingereicht. Insgesamt darf die Untersuchung also beanspruchen, ein authentisches Bild des Taxi- und Mietwagengewerbes im Kreis Heinsberg zu geben.

Erhoben wurden u. a. Fahrleistung, Erlöse, Kosten und Gewinne der Jahre 2015 bis 2018, wobei die Werte des 1. Halbjahres 2018 auf das Gesamtjahr hochgerechnet wurden.



Die eingereichten Daten waren häufig von **problematischer Qualität**. Daher wurden viele Unternehmer aufgefordert, Daten zu erläutern oder nachzuliefern. Häufig wurden die steuerlichen Unterlagen (GuV, EÜR, BWA) nachgefordert. Untersuchungen in Flächenkreisen wie dem Kreis Heinsberg stehen zudem meist vor zwei unvermeidbaren **Unschärfe-Problemen**:

- **Abgrenzung Taxi vs. Mietwagen:** Viele Betriebe haben Taxis und Mietwagen. Zuweilen werden auch noch Fahrzeuge im freigestellten Verkehr gefahren, wobei die Buchführung oft keine exakte Abgrenzung zulässt.
- **Abgrenzung Betriebssitz:** Abgrenzungsprobleme entstehen zudem durch größere Betriebe, die für verschiedene Orte Genehmigungen besitzen, deren Buchführung aber keine ortsgenaue Zuordnung erlaubt.

2 PROBLEM SCHATTENWIRTSCHAFT

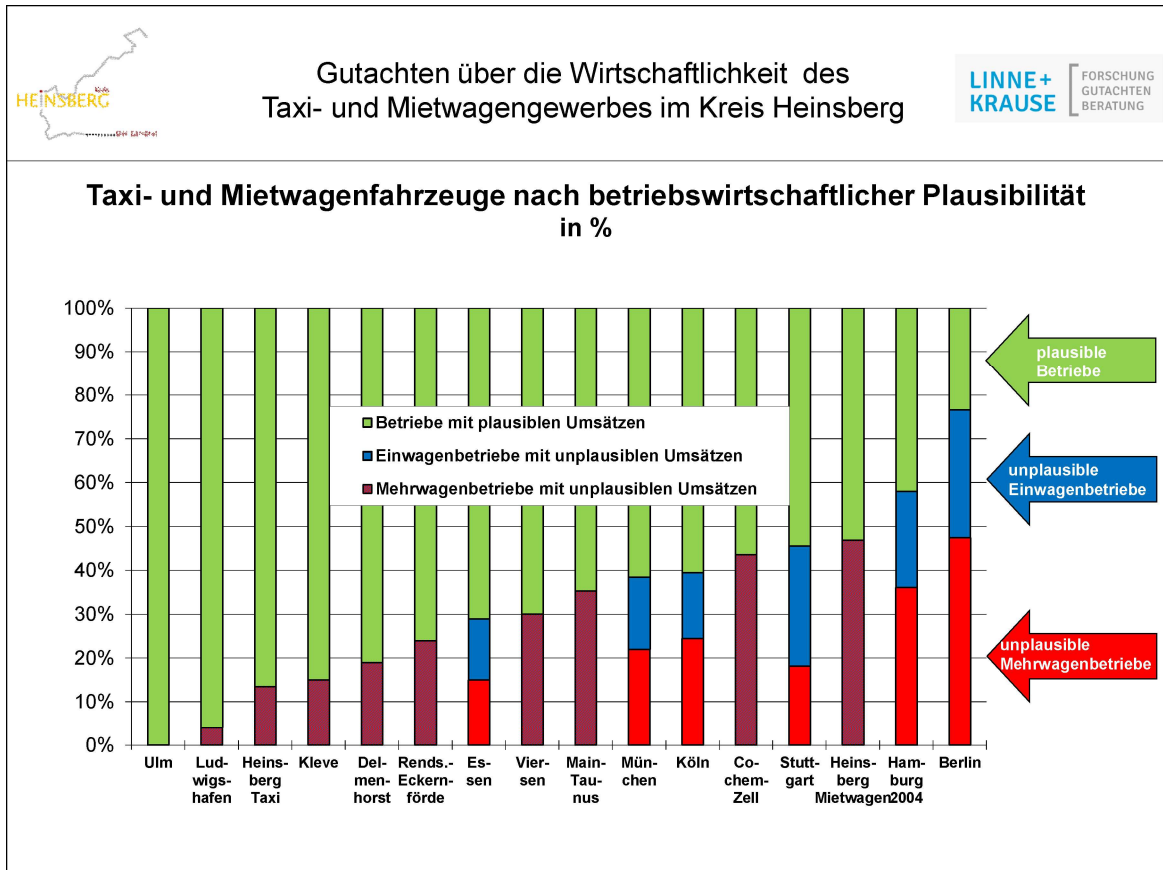
Für das Taxi- und Mietwagengewerbe gilt: Nur wenige Branchen lassen dem Unternehmer so weite Spielräume im „**kreativen**“ Umgang mit Erlös, Kosten und Gewinn. Der im November 2001 durch die Arbeitsgruppe des Bund-Länder-Fachausschusses Straßenpersonenverkehr vorgelegte Bericht über die „**Illegale Beschäftigung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

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

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

Die von den Unternehmern vorgelegten steuerlichen und betrieblichen Angaben wurden einem betriebswirtschaftlichen Plausibilitätstest unterzogen, der – zusammen mit den oben dargestellten Unschärfe-Problemen – den Hauptteil der für dieses Gutachten erforderlichen Arbeitszeit beanspruchte.

Wie bereits bei der Vorgängererhebung, mussten viele betriebswirtschaftlich unplausible Betriebe „aus der Wertung genommen“ und gesondert ausgewertet werden:



- Semiprofessionelle Fahrzeuge:** Bezogen auf die Taxiflotte hat sich die Situation etwas entspannt: Ca. 14% der Taxis im Kreis Heinsberg arbeiten aktuell jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität. Der Anteil ist sogar leicht rückläufig (2009: ca. 25%). Positiv dürften in diesem Zusammenhang Prüfungen von Zoll und Finanzverwaltung gewirkt haben. Deutlich größer ist dagegen das Problem bei den Mietwagen, wo der semiprofessionelle Anteil bei ca. 47% der Fahrzeugflotte rangiert.
- Semiprofessionelle Betriebe:** Auf Ebene der Betriebe hat sich die Situation im Taxigewerbe seit 2009 jedoch kaum verändert: Damals wie heute arbeitet etwa jeder 5. Taxibetrieb (ca. 20%) erkennbar jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität. Unter den erstmals untersuchten Mietwagen rangiert der Anteil betriebswirtschaftlich unplausibler Betriebe sogar bei ca. 56%. Solche Taxi- und Mietwagenbetriebe werden im Folgenden als semiprofessionelle Betriebe bezeichnet. Betriebe, die betriebswirtschaftlich plausible Angaben machten, werden dagegen als professionell bezeichnet.

Im Gesamtbild ist das **öffentliche Interesse** an einem legal arbeitenden Taxi- und Mietwagengewerbe im Kreis Heinsberg berührt. Es wird deutlich: Die Legalitätsproblematik im Mietwagenbereich greift auf den Taxibereich über.

Eine betriebswirtschaftlich unplausible Betriebsführung kann verschiedene Ursachen haben: Verantwortlich können **persönliche Einschränkungen** des Unternehmers sein – z.B. durch Krankheit, Alter oder familiäre Umstände. In Regionen mit starker saisonaler Nachfrageschwankung wird das Gewerbe zuweilen auch als **Nebenerwerb** betrieben. In vielen Fällen muss aber von **Verkürzungen** bei **Erlösen** und **Personalkosten** ausgegangen werden – besonders bei Mehrwagenbetrieben.

Als semiprofessionell werden in diesem Zusammenhang Unternehmen bezeichnet, deren betriebliche und steuerliche Angaben bereits „auf den ersten Blick“ nicht mit den Regeln betriebswirtschaftlicher Plausibilität zu vereinbaren sind. Bei der Prüfung wurden folgende **Kriterien** angelegt:

- **Kennzahl Jahreserlös pro Fahrzeug:** Ein wichtiges Indiz ist der Jahreserlös pro Fahrzeug. Hier ist der Betriebstyp zu beachten: Unterschreitet der Jahresumsatz eines Alleinfahrers nachhaltig die Schwelle von ca. 40.000 € (netto), so deutet das auf eine irreguläre Betriebsführung hin. Zur Einordnung: Der Bundesverband des Taxi- und Mietwagengewerbes (BZP) geht für einen großstädtischen Alleinfahrer 2017 von netto ca. 48.800 € Jahreserlös aus.¹ Bei Mehrwagenbetrieben – insbesondere bei größeren Unternehmen – muss ein anderer Maßstab angelegt werden: Erfahrungsgemäß sind Taxis und Mietwagen seit Einführung des gesetzlichen Mindestlohns 2015 legal kaum unter ca. 60.000 € Jahreserlös zu betreiben. Semiprofessionelle Mehrwagenbetriebe im Kreis Heinsberg erklärten dagegen 2017 und 2018 Durchschnittserlöse von lediglich ± 45.000 €. Zur Einordnung: Die erlösstärksten professionellen Betriebe im Kreis erwirtschaften rund 90.000 € pro Jahr und Fahrzeug.

¹ Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V., BZP Geschäftsbericht 2017 / 2018.

- **Kennzahl Erlös pro km:** Von Bedeutung ist besonders bei Taxis die Kennzahl Nettoerlös pro Kilometer. Im Kreis Heinsberg lag der durchschnittliche Nettoerlös professioneller Taxis bei 1,13 € / km (netto). Unter taxitypischen Einsatzbedingungen lief der von 2015 bis 2019 gültige Taxitarif ebenfalls auf ca. 1,13 € / km (netto) hinaus.² Sinkt der Taxierlös in Flächenkreisen unter ca. 1,00 € / km, wird der Wert erklärungsbedürftig – auch unter Berücksichtigung umfangreicher Privatnutzung. Niedriger sind in aller Regel die Erlöse der Mietwagen, wobei der Wert von ca. 0,80 € / km bis 0,90 € / km eine kritische Grenze bildet. Anders als im tarifgebundenen Taxigewerbe, ist der Übergang zwischen professionell und semiprofessionell im Mietwagengewerbe weniger eindeutig – schon wegen der fehlenden Betriebs- und Tarifpflicht.
- **Personalkosten:** Aussagekräftig sind jedoch die Personalkosten – besonders die der größeren Mehrwagenbetriebe. Professionelle Taxis im Kreis Heinsberg kamen 2018 auf hohe Personalkosten von ca. 50.200 € pro Fahrzeug. Professionelle Mietwagen erklärten im Durchschnitt ca. 33.000 €. Mehrwagenbetriebe mit nachhaltig deutlich weniger als 28.000 € bis 30.000 € Personalkosten lassen seit Einführung des gesetzlichen Mindestlohns den Verdacht der Schwarzarbeit aufkommen. Im Kreis Heinsberg kamen semiprofessionelle Taxis und Mietwagen auf lediglich ca. 18.100 €. Bei kleineren Betrieben muss jedoch stets die Arbeitskraft des Unternehmers berücksichtigt werden, die (meist) kein Kostenfaktor, sondern Gewinnbestandteil ist.
- **Kraftstoffkosten:** Eine wichtige (flankierende) Kennzahl bilden weiterhin die Kraftstoffkosten. Ist die mitgeteilte Fahrleistung nicht mit den Kraftstoffkosten in Einklang zu bringen, liegt ein weiteres Indiz für Semiprofessionalität vor.

² Taxitypische Einsatzbedingungen: 50% Besetzquote, durchschnittliche Tourenlänge 6 km, ohne Wartezeit.

3 NACHFRAGESITUATION

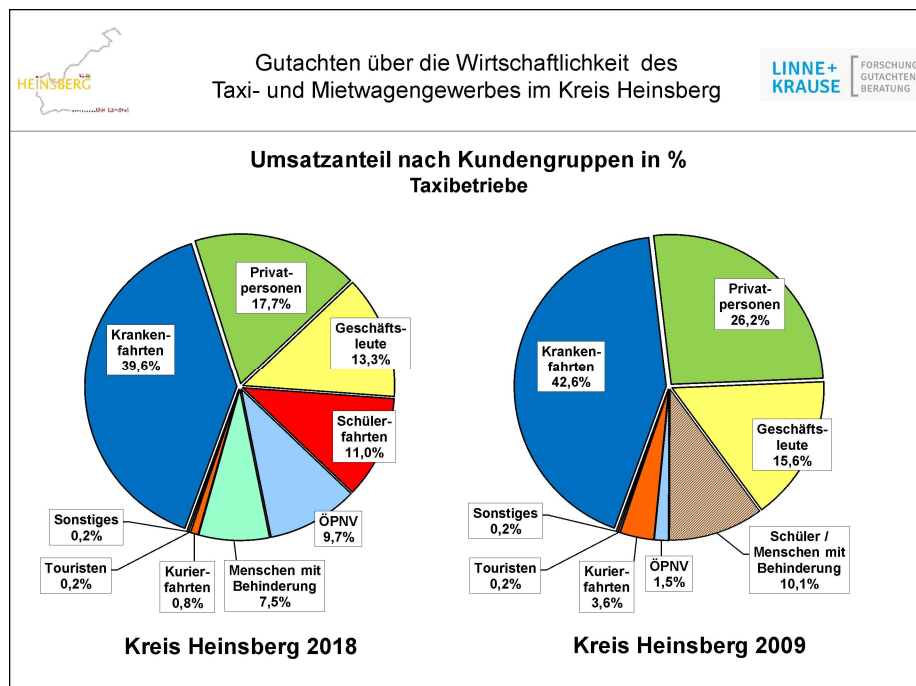
3.1 Nachfragefaktor Kundenstruktur und Tourengewinnung

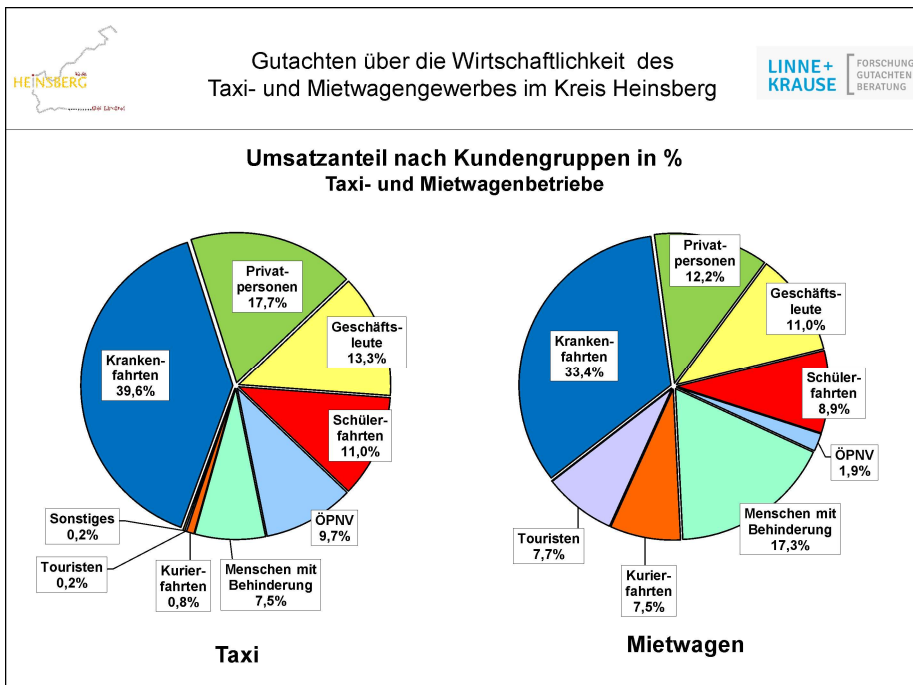
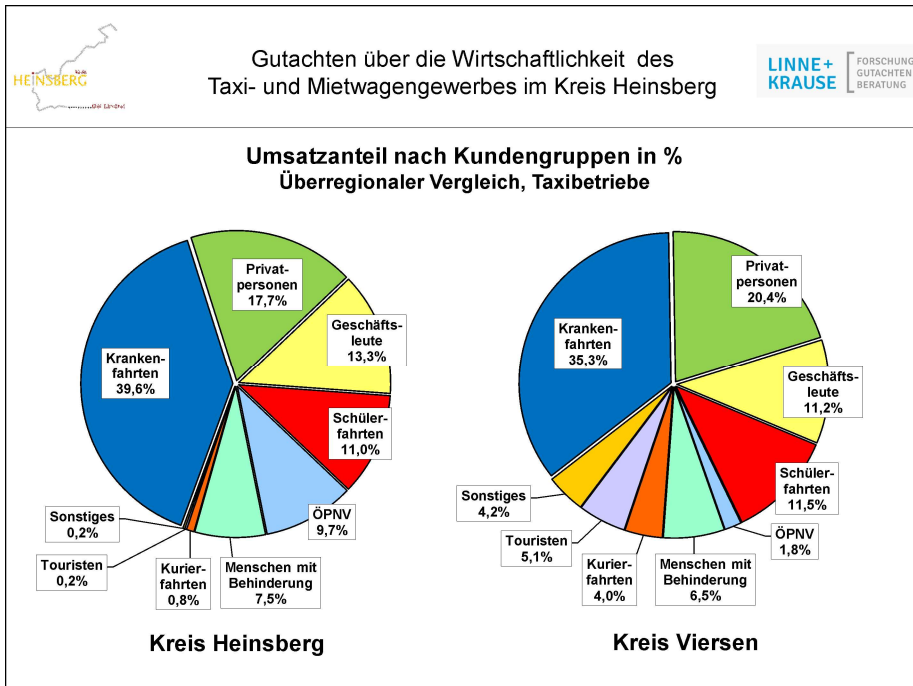
Die Struktur der Taxi- und Mietwagennachfrage im Kreis Heinsberg ähnelt der in anderen westdeutschen Flächenkreisen, hat sich aber seit der vorangegangenen Untersuchung leicht verschoben:

KREIS HEINSBERG NACHFRAGE LAUT SELBSTAUSKUNFT 2018 - IN % VOM UMSATZ -												
	Kreis Heinsberg										Vergleichsregionen	
	Professionelle Taxibetriebe					Professionelle Mietwagenbetriebe			Semi-prof.	2009 nur Taxi	Kreis Viersen (Taxi)	Kreis Kleve (Taxi)
	Gesamt	Städtisch	Ländlich	1-4 Fzg.	4+ Fzg.	Gesamt	Städtisch	Ländlich	Taxi+ MW			
Krankenfahrten	39,6	36,9	40,5	52,4	38,5	33,4	24,3	37,3	25,6	42,6	35,3	38,8
Privatpersonen	17,7	27,0	14,5	30,2	16,8	12,2	22,0	8,1	33,4	26,2	20,4	19,8
Geschäftsleute	13,3	31,4	7,1	6,5	13,9	11,0	5,0	13,5	5,6	15,6	11,2	8,2
Schülerfahrten	11,0	1,7	14,2	1,3	11,8	8,9	21,5	3,7	11,4	10,1	11,5	7,5
ÖPNV	9,7	0,4	12,9	1,3	10,4	1,9	0,0	2,6	2,3	1,5	1,8	10,2
Menschen mit Behinderung	7,5	0,3	10,0	0,1	8,1	17,3	14,3	18,5	11,6	-	6,5	8,9
Kurierfahrten	0,8	1,0	0,7	5,7	0,4	7,5	9,4	6,7	5,6	3,6	4,0	2,3
Touristen	0,2	0,6	0,0	2,2	0,0	7,7	3,6	9,5	2,7	0,2	5,1	4,1
Sonstiges	0,2	0,6	0,0	0,3	0,1	0,0	0,0	0,0	1,9	0,2	4,2	0,2
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- **Krankenfahrten:** Die wichtigste Taxinachfragequelle sind nach wie vor die Krankenfahrten mit ca. 40% Umsatzanteil (2009: ca. 43%) – ähnlich wie in anderen Flächenkreisen. Bei professionellen Mietwagen (ca. 33%) liegt der Anteil der Krankenfahrten deutlich niedriger.
- **Privatpersonen:** Stark rückläufig ist dagegen die Taxinachfrage der Privatpersonen, die seit 2009 von ca. 26% Umsatzanteil auf ca. 18% geschrumpft ist – ähnlich wie auch in den Nachbarkreisen Viersen und Kleve. In den Städten des Kreises Heinsberg tragen Privatpersonen (ca. 27%) deutlich mehr zum Umsatz bei als „in der Fläche“ (ca. 15%). Mietwagen erwirtschaften lediglich ca. 12% ihrer Erlöse mit Privatpersonen, wobei auch hier ein deutliches Stadt-Landgefälle zu beobachten ist. Bei den Semiprofessionellen sind Fahrten für Privatleute die wichtigste Nachfragequelle (ca. 33%).

- **Geschäftsleute:** Bedeutung als Fahrgäste haben weiterhin Geschäftsleute (professionelle Taxis: ca. 13% / Mietwagen mit 11%). 2009 lag der Anteil noch etwas höher (ca. 16%). Solche Fahrten spielen besonders im städtischen Taxigewerbe (ca. 31%) eine gewichtige Rolle.
- **Schülerfahrten / Fahrten für Menschen mit Behinderung:** Die Grenze zwischen Schülerfahrten und Fahrten für Menschen mit Behinderung ist nicht immer scharf zu ziehen. Bei der Erhebung 2009 wurde daher nur nach Schülerfahrten gefragt. Seinerzeit entfielen darauf erst ca. 10% des Umsatzes. Heute werden 11% mit Schülerfahrten und weitere 7,5% der Taxiumsätze mit Fahrten für Menschen mit Behinderung erwirtschaftet. Bei den Mietwagen liegt der Anteil sogar bei ca. 17%. Es wird deutlich, dass die Nachfrage aus Fahrten für Schüler und für Menschen mit Behinderung insgesamt deutlich gewachsen ist. Eine ähnliche Entwicklung ist auch in den Nachbarkreisen Kleve und Viersen zu beobachten.
- **ÖPNV:** Deutlich gewonnen haben die Taxierlöse im Rahmen des ÖPNV mit heute ca. 10%. Vor 10 Jahren trugen diese Fahrten im Kreis Heinsberg erst mit rund 2% zum Erlös der Taxis bei. Davon profitiert haben in erster Linie größere Betriebe in der Fläche des Kreises.
- **Kurierfahrten:** Kurierfahrten mit Taxis sind dagegen in den letzten Jahren deutlich weniger geworden, spielen aber bei den Mietwagen eine Rolle (ca. 8%).
- **Touristen:** Für Taxis im Kreis Heinsberg haben Fahrten mit Touristen keine nennenswerte Bedeutung. Mit immerhin ca. 8% tragen sie aber zum Umsatz der Mietwagen bei.





Im Rahmen der Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten wurden die Unternehmer auch zu ihren Erwartungen der zukünftigen Umsätze in den verschiedenen Fahrgastkategorien befragt:

KREIS HEINSBERG ZUKUNFTERWARTUNGEN - SCHULNOTE 1 BIS 6 -												
1 = sehr gut ... 6 = ungenügend	Kreis Heinsberg										Vergleichsregionen	
	Professionelle Taxibetriebe					Professionelle Mietwagenbetriebe			Semiprof Betriebe	2009 nur Taxi	Rendsb. Eckernf. (Taxi)	Kreis Kleve (Taxi)
	Gesamt	Städtisch	Ländlich	1-4 Fzg.	4+ Fzg.	Gesamt	Städtisch	Ländlich	Taxi+MW			
Krankenfahrten	2,6	2,2	3,3	2,5	2,8	2,8	*	3,0	2,0	-	2,8	-
Privatpersonen	4,3	3,8	5,0	4,0	4,5	3,8		*	3,8	-	3,4	-
Geschäftsleute	3,7	3,8	*	*	3,3	3,7		*	3,7	-	3,8	-
Schülerfahrten	*	-	*	-	*	3,0		*	*	-	4,0	-
ÖPNV	*	-	*	-	*	*		*	4,3	-	4,7	-
Menschen mit Behinderung	*	-	*	-	*	1,7		*	3,3	-	2,8	-
Kurierfahrten	*	*	*	*	-	3,0		*	3,0	-	2,5	-
Touristen	*	*	-	*	-	*		*	*	-	4,5	-
Sonstiges	-	-	-	-	-	-		-	*	-	4,0	-

- = keine Antworten
* = zu wenig Antworten

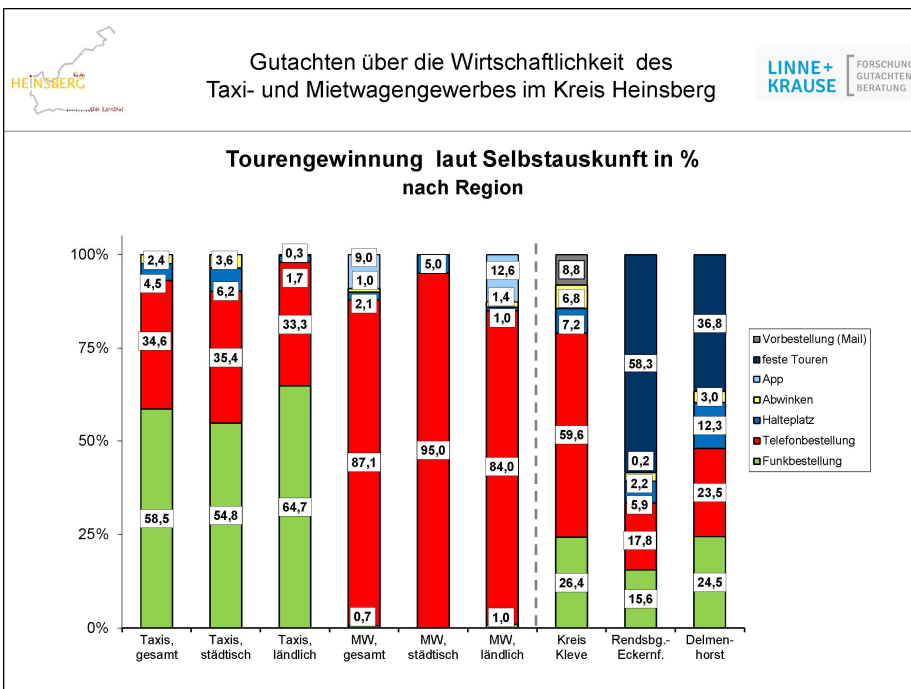
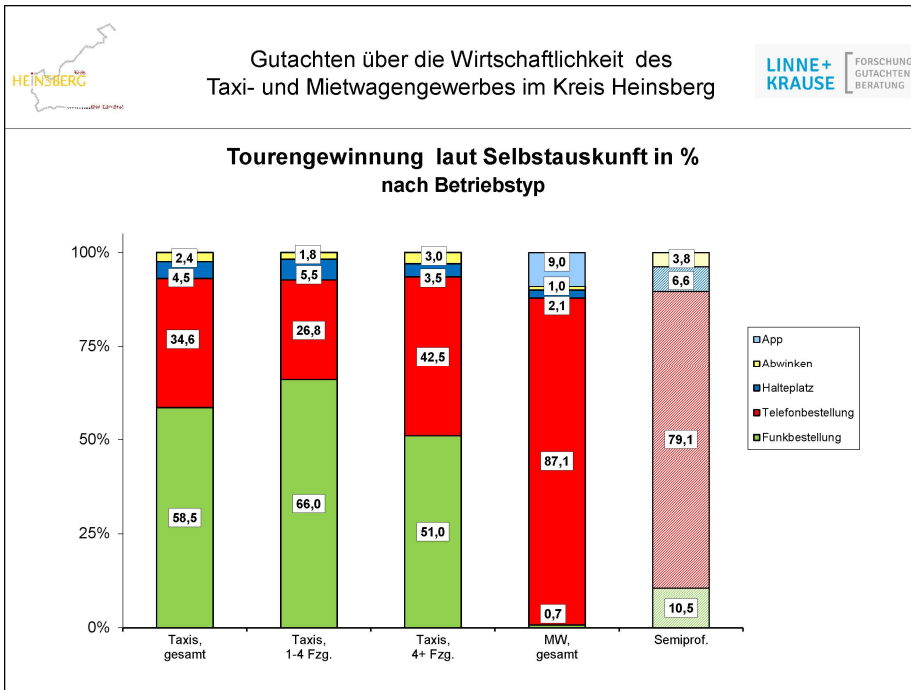
Insgesamt sind die Zukunftserwartungen der Unternehmer im Kreis Heinsberg eher verhalten – ähnlich wie auch in anderen Flächenkreisen: Leichter Optimismus ist jedoch bei den wichtigen Krankenfahrten zu erkennen, deren Aussichten von den Taxiunternehmern mit der Note 2,6 und den Mietwagenunternehmern mit der Note 2,8 bewertet wurden.

Das zweite Hauptgeschäftsfeld der Fahrten für Privatleute wird dagegen eher skeptisch beurteilt (Taxi Note: 4,3 / Mietwagen Note: 3,8). Nicht viel günstiger sind die Erwartungen bei Fahrten für Geschäftsleute (Taxi und Mietwagen Note: 3,7).

Die Tourengewinnung im Kreis Heinsberg hängt stark vom Ort und vom Betriebstyp ab: Während Taxis überwiegend per Funk bestellt werden, erfolgt die Vermittlung von Mietwagen fast ausschließlich per Telefon oder schriftlicher Bestellung:

KREIS HEINSBERG TOURENGEWINNUNG LAUT SELBSTAUSKUNFT 2018 - IN % -											
	Kreis Heinsberg									Vergleichs- regionen	
	Professionelle Taxibetriebe					Professionelle Mietwagenbetriebe			Semi- prof Betriebe	Kreis Viersen (Taxi)	Kreis Kleve (Taxi)
	Gesamt	Städtisch	Ländlich	1-4 Fzg.	4+ Fzg.	Gesamt	Städtisch	Ländlich	Taxi+ MW		
Funkbestel- lung	58,5	54,8	64,7	66,0	51,0	0,7	0,0	1,0	10,5	26,4	k.A.
Telefon- u. Mailbestellung	34,6	35,4	33,3	26,8	42,5	87,1	95,0	84,0	79,1	59,6	k.A.
Halteplatz	4,5	6,2	1,7	5,5	3,5	2,1	5,0	1,0	6,6	7,2	k.A.
Abwinker	2,4	3,6	0,3	1,8	3,0	1,0	0,0	1,4	3,8	6,8	k.A.
App	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	9,0	0,0	12,6	0,0	0,0	k.A.
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	k.A.

- **Funkvermittlung:** Mehr als die Hälfte der Taxitouren werden per Funk vermittelt (ca. 59%). Für Mietwagen spielt das Funkvermittlungsgeschäft dagegen praktisch keine Rolle ($\leq 1\%$).
- **Telefon / Mail:** Große Bedeutung haben mit ca. 35% bei den Taxis Telefonbestellungen oder Bestellungen per Mail direkt beim Unternehmer oder beim Fahrer (Handy). Bei den Mietwagen sind Telefon- und Mailbestellungen die primäre Vermittlungsform (ca. 87%). Auch bei den semiprofessionellen Betrieben überwiegt diese Art der Tourengewinnung (ca. 79%).
- **Gelegenheitskunden:** Geringe Bedeutung hat – wie häufig in Flächenkreisen – das Gelegenheitsgeschäft „auf der Straße“: Nur wenige Taxierlöse erwachsen aus Halteplatzfahrten (ca. 5%) oder Abwinkertouren (ca. 2%). Bemerkenswert: Auch Mietwagen haben in den Städten Anteil an Halteplatzgeschäft (ca. 5%), obwohl damit ein Vorrecht des Taxigewerbes verletzt wird.
- **Apps:** Eine Vermittlung von Taxitouren per App findet im Kreis Heinsberg nach Auskunft der Unternehmer noch nicht statt. Dagegen werden bereits ca. 9% der professionellen Mietwagenerlöse per App-Vermittlung erwirtschaftet. Es ist zu vermuten, dass solche Fahrten für den Fahrdienst UBER in Düsseldorf gefahren wurden, wobei die Einhaltung der Rückkehrpflicht fraglich bleibt.



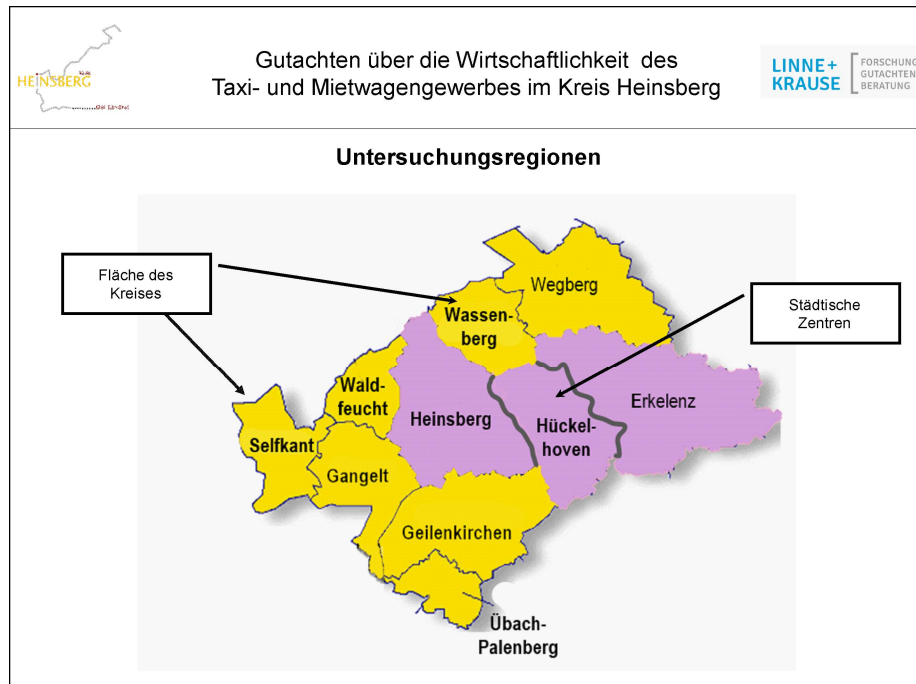
3.2 Demographische Nachfragefaktoren

Wichtigste Quelle der Nachfrage ist auch im Kreis Heinsberg die ortsansässige Wohnbevölkerung – als selbstzahlende Fahrgäste, als Patienten, als Menschen mit Behinderung oder als Schüler.

KREIS HEINSBERG BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG NACH STÄDTEN UND GEMEINDEN STAND: NOV. 2019						
Regionen	Einwohner	Taxis	Mietwagen	Fläche im km ²	EW pro km ²	EW 2019 vs. 2007
Stadt Heinsberg	41.862	18	41	92	454,0	1,3%
Stadt Hückelhoven	39.724	17	44	61	649,1	0,1%
Stadt Erkelenz	43.501	15	53	117	370,5	-2,9%
Σ Städtische Zentren	125.087	50	138	271	461,9	-0,6%
Stadt Wassenberg	18.202	10	12	42	429,0	7,3%
Stadt Wegberg	28.064	15	13	84	332,9	-4,6%
Stadt Geilenkirchen	27.110	6	20	83	325,8	-4,1%
Stadt Übach-Palenberg	24.106	4	28	26	923,6	-5,0%
Gemeinde Gangelt	12.405	0	0	49	253,7	8,7%
Gemeinde Selfkant	10.119	3	0	42	242,1	3,1%
Gemeinde Waldfeucht	8.748	1	12	30	288,7	-6,6%
Σ Fläche des Kreises	128.754	39	89	357	360,7	-1,4%
Σ Kreis Heinsberg	253.841	89	223	628	404,3	-1,0%
Q.: Kreis Heinsberg / Landesbetrieb Information und Technik NRW						

- **Bevölkerungsentwicklung:** Der Kreis Heinsberg ist ein Flächenkreis ohne großstädtische Siedlungsschwerpunkte. Aktuell liegt die Zahl der Einwohner bei ca. 253.800. Seit 2007 hat der Kreis eine insgesamt stabile Bevölkerungszahl vorzuweisen. Auch für die Zukunft wird eine stabile Bevölkerungszahl prognostiziert: Der Landesbetrieb Information und Technik NRW rechnet in seiner aktuellen Prognose für den Kreis Heinsberg mit ca. 255.600 Einwohnern im Jahr 2040.
- **Alternde Bevölkerung:** 2017 waren 20,6% der Bevölkerung 65 Jahre oder älter – ein Wert im NRW-Landesdurchschnitt. Nach der Prognose des Statistischen Landesamts Nordrhein-Westfalen wird bis 2025 die Seniorenquote voraussichtlich stark zunehmen und dann bei einem Viertel liegen. Angesichts der Taxiangewiesenheit älterer Menschen erwächst dem Gewerbe somit ein Nachfragepotential. Über das Kreisgebiet verteilt, stehen heute bereits 40, oft kleinere vollstationäre Pflegeheime mit annähernd 2.700 Pflegeplätzen zur Verfügung.

Für die Auswertung der Ergebnisse wurde das Kreisgebiet in **zwei Untersuchungsregionen** aufgeteilt:



- **Städtische Zentren:** Im Mittelpunkt stehen die drei annähernd gleichgroßen Städte Heinsberg, Hückelhoven und Erkelenz, aus denen die Mehrzahl der Konzessionsanträge stammt. Zusammen beheimaten die Städte knapp die Hälfte der Kreisbewohner. Mit 50 Taxibus und 135 Mietwagen ist hier die Mehrzahl der Flotte genehmigt. Wie alle Städte des Kreises, so bestehen auch Heinsberg, Hückelhoven und Erkelenz aus jeweils einer Kernstadt und zum Teil weit ausgreifenden, teils dörflichen Ortsteilen. Die Städte haben sich in den letzten Jahren unterschiedlich entwickelt: Während Heinsberg (+1,3%) und Hückelhoven (+0,1%) ihre Bevölkerungszahl halten und sogar ausbauen konnten, erlebte Erkelenz seit 2007 einen Rückgang um knapp 3%.
- **Fläche des Kreises:** Ein leichter Bevölkerungsrückgang ist auch in der Fläche des Kreises zu beobachten. Davon betroffen sind in erster Linie Übach-Palenberg, Geilenkirchen und Wegberg mit jeweils ca. 4% bis 5% Verlust gegenüber 2007. Noch deutlicher war der Rückgang in der Gemeinde Waldfeucht (-6,6%). Zu den „Gewinnern“ zählen dagegen die unmittelbaren Grenzgemeinden Gangelt (+8,7%) und Selfkant (+3,1%). Das Taxi- und Mietwagengewerbe konzentriert sich auf die Kleinstädte, wohingegen die Gemeinden nur eine sehr geringe Versorgung haben.

3.3 Wirtschaftliche Nachfragefaktoren

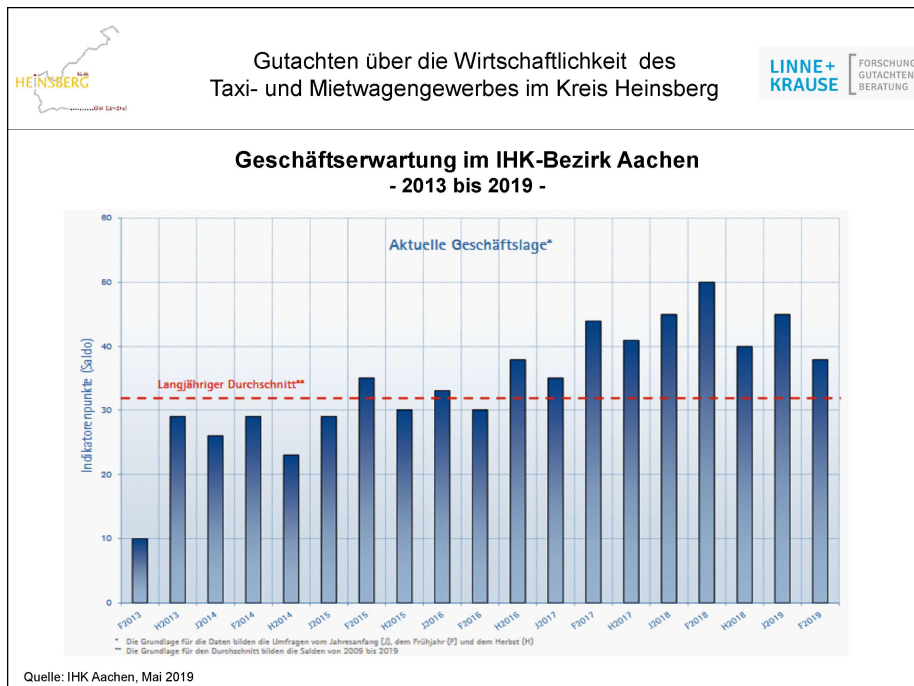
Der Kreis Heinsberg präsentiert sich insgesamt als schwieriger Standort für das Taxi- und Mietwagengewerbe, auch wenn in den letzten Jahren eine insgesamt recht positive wirtschaftliche Entwicklung zu erkennen ist.

3.3.1 Nachfragefaktor Konjunktur

Die Nachfrage nach Taxis und Mietwagen ist in hohem Maße konjunktursensibel. Die deutsche Wirtschaft, aber auch die Wirtschaft in dem durch den Niedergang der Montanindustrie lange Zeit strukturschwachen Kreis Heinsberg, hat im letzten Jahrzehnt eine beachtliche Phase des Wachstums und der Konsolidierung erlebt.

Aktuell präsentiert sich die regionale Wirtschaft (noch) in guter Verfassung. Angesichts der internationalen Handelsstreitigkeiten, der andauernden Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem Brexit und den zunehmenden Gegensätzen zwischen Deutschland und den USA trüben sich aber die konjunkturellen Prognosen zunehmend ein:

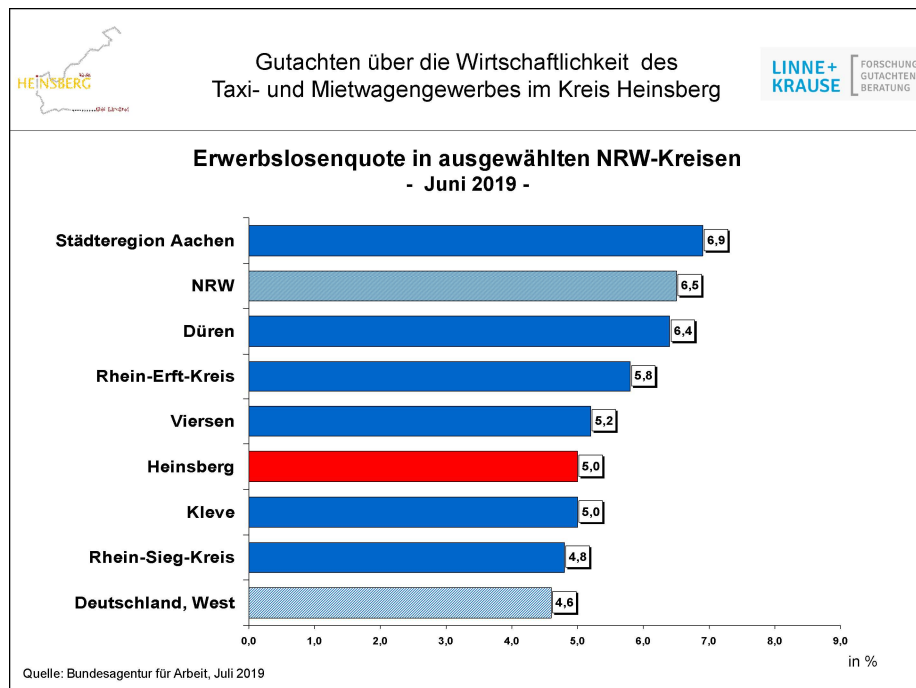
- Bundesweite Konjunktur:** „Industrieflaute bremst deutsche Wirtschaft“, so betitelt das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) sein Konjunkturbarometer vom Juni 2019. Und weiter heißt es: „Vor allem aufgrund der schwachen Industrie wird die deutsche Wirtschaft im weiteren Verlauf zwar unterdurchschnittlich zulegen, damit normalisiert sich jedoch nur der bis zuletzt hohe Auslastungsgrad der gesamtwirtschaftlichen Kapazitäten“. Das DIW prognostiziert bis Ende 2019 eine stagnierende Wirtschaftsentwicklung.



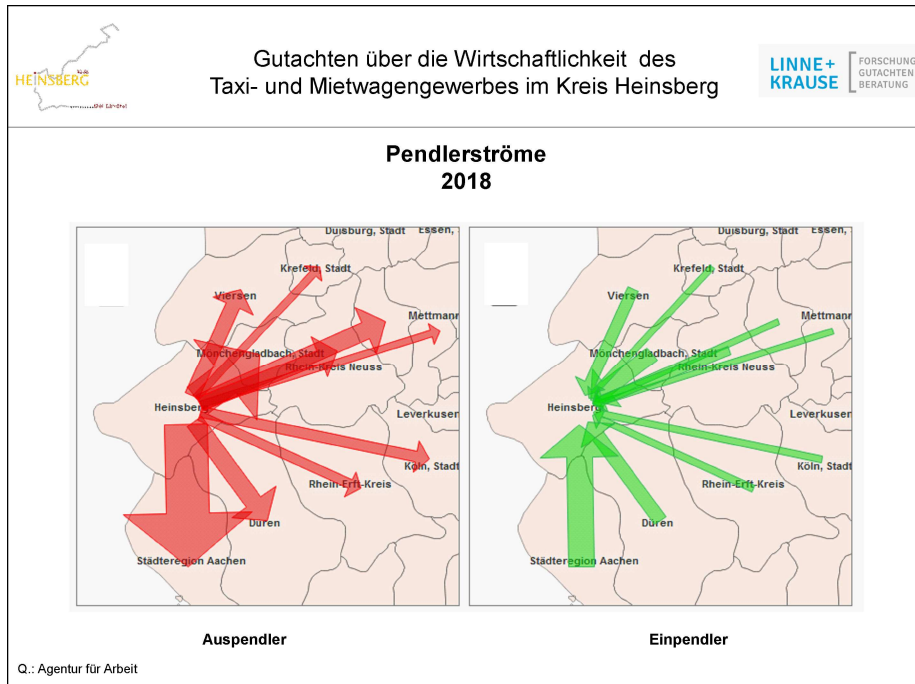
- Regionale Konjunktur:** Eingetrübt, aber immer noch überwiegend optimistisch, sind die Geschäftserwartungen in der Region. Regelmäßig erforscht die IHK-Aachen die konjunkturelle Entwicklung im Kammerbezirk – zuletzt im Mai 2019. Die im Kreis Heinsberg ansässigen Unternehmen meldeten demnach „erneut gute Geschäfte“. Positiv ist vor allem die Lage im Einzelhandel und im Großhandel, hohe Erwartungen hegen Industrie und Baugewerbe. Auch die Dienstleister bewerten ihre Lage noch mehrheitlich positiv.

3.3.2 Nachfragefaktor Arbeitsmarkt und Beschäftigung

Die **Lage auf dem Arbeitsmarkt** hat Auswirkungen sowohl auf die **Nachfrage** als auch auf das **Angebot** im Taxi- und Mietwagengewerbe. Im Kreis Heinsberg hat sich der Arbeitsmarkt in den vergangenen Jahren recht günstig entwickelt:



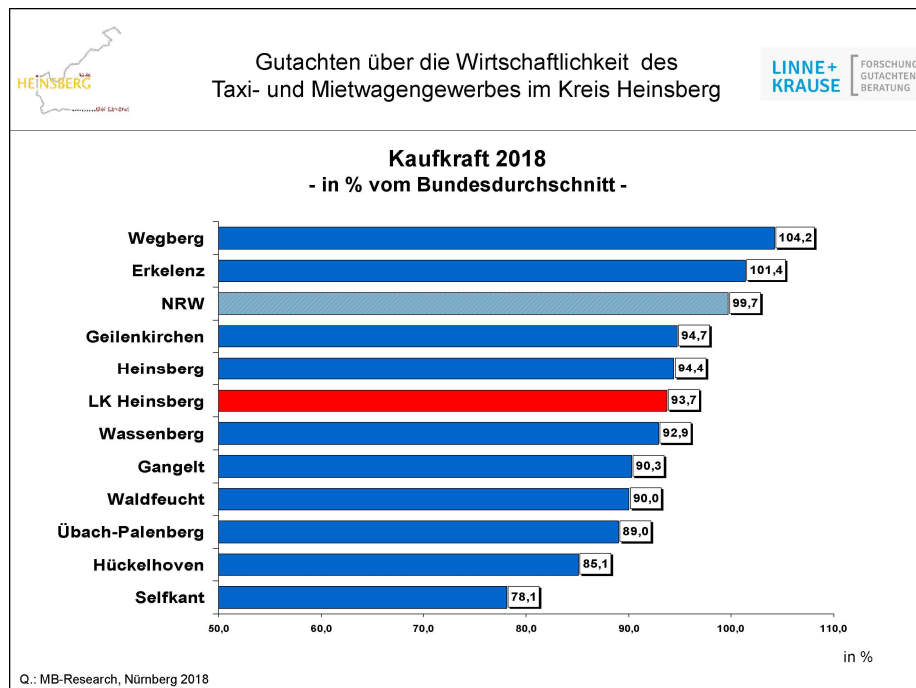
- Erwerbslosigkeit:** Im Juni 2019 lag die Arbeitslosenquote für Nordrhein-Westfalen mit 6,5% über dem westdeutschen Durchschnitt (4,6%). Mit 5,0% erreichte der Kreis Heinsberg im gleichen Monat einen relativ guten Wert. Noch positiver erscheint der Kreis Heinsberg im regionalen Vergleich: In der Städteregion Aachen wurde z. B. eine Erwerbslosenquote von 6,9% erreicht. Das Problem: Angesichts sinkender Arbeitslosenzahlen hat die Niedriglohnbranche Taxi / Mietwagen zunehmend Probleme, geeignetes Fahrpersonal zu gewinnen.



- Auspendler:** Ein wachsender Teil der Arbeitnehmer im Kreis Heinsberg findet Beschäftigung jenseits der Kreisgrenzen: Ca. 39.900 der ca. 92.900 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnsitz im Kreis Heinsberg pendelten 2018 täglich in die benachbarten Kreise und kreisfreien Städte, vor allem in die Städtregion Aachen und nach Mönchengladbach. Das Problem für das Taxi- und Mietwagengewerbe: Pendler sind in hohem Maße auf den eigenen Pkw orientiert und fallen so als Nachfrager für Taxi- und Mietwagendienstleistungen weitgehend aus.

3.3.3 Nachfragefaktor Kaufkraft

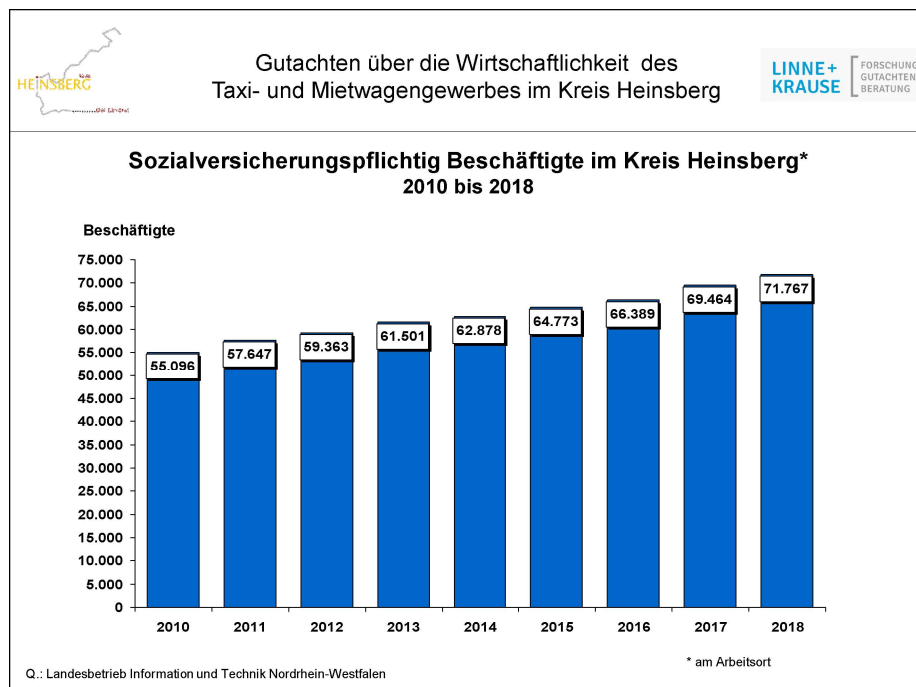
Im Kaufkraftmesssystem der Michael-Bauer-Research GmbH rangierte der Kreis Heinsberg 2018 mit ca. 93,7% etwas unter dem Bundesdurchschnitt (100,0%) und unter dem Durchschnitt des Landes Nordrhein-Westfalen (99,7%).



- **Hohe Kaufkraft:** Insgesamt zeichnet sich ein örtliches Gefälle ab: Die höchste Kaufkraft findet sich in den Städten Wegberg (104,2%) und Erkelenz (101,4%).
- **Geringe Kaufkraft:** Unter dem NRW-Durchschnitt liegen dagegen die Kreisstadt Heinsberg (94,4%), Geilenkirchen (94,7%) und Wassenberg (92,9%). Zum Teil noch niedriger ist die Kaufkraft in den südlichen Städten und Gemeinden Selfkant (78,1%), Übach-Palenberg (89,0%), Waldfeucht (90,0%), aber auch in der ehemaligen Zechenstadt Hückelhoven (85,1%).

3.3.4 Nachfragefaktor Regionalwirtschaft

Das Taxi- und Mietwagengewerbe ist Teil der regionalen Wirtschaft und auf vielfältige Weise mit seinem wirtschaftlichen Umfeld verzahnt. Von ihm gehen vielfältige direkte und indirekte Nachfrageimpulse für Fahrdienstleistungen aus. Als ehemals strukturschwache Bergbauregion profitiert auch der Kreis Heinsberg vom langanhaltenden konjunkturellen Aufwind der letzten Jahre. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten steigt seit Jahren und liegt zurzeit bei ca. 71.800 – ein Plus von ca. 30% gegenüber 2010. Gewachsen ist besonders der Dienstleistungssektor, hauptsächlich im Logistikbereich. Insgesamt hat die Wirtschaft im Kreisgebiet heute kleinteiligen bis mittelständischen Zuschnitt, wobei einige Highlights hervorstechen:



- **Soziales / Gesundheit:** Wichtigste „Industrie“ ist der Bereich Soziales / Gesundheit, in dem etwa jeder 5. sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Kreis arbeitet. Bedeutende Arbeitgeber sind in diesem Zusammenhang die Gesundheitseinrichtungen, auf die im Weiteren noch näher eingegangen wird.

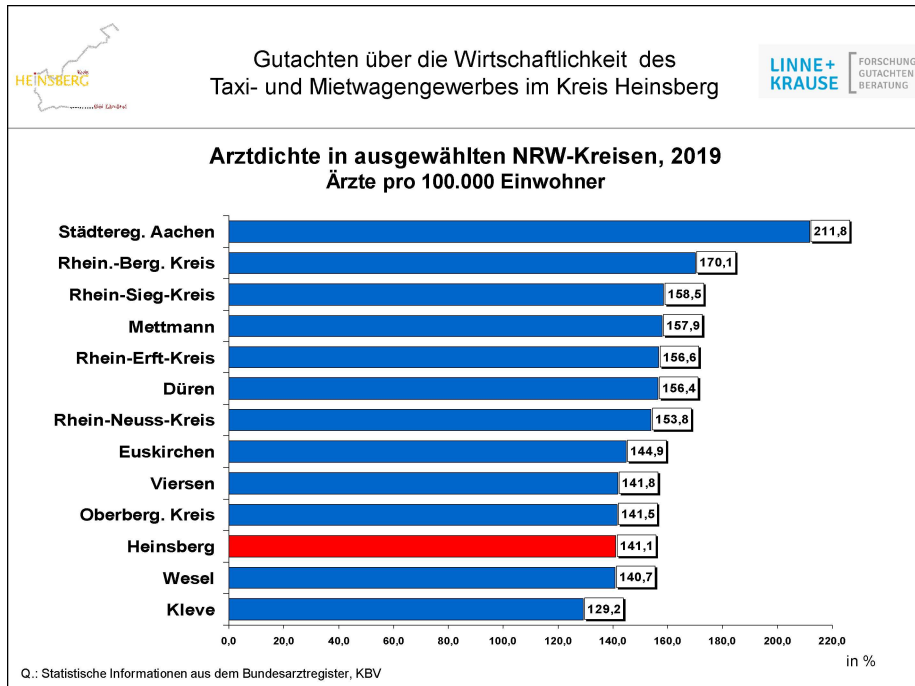
- **Maschinenbau:** Industrielle Leitbranche im Kreis Heinsberg ist heute der Maschinenbau. Viele Betriebe gehören zu internationalen Konzernen. In Erkelenz stellt **MHWirth** (ca. 490 Mitarbeiter) Bohrgeräte für den Weltmarkt her und betreibt zugleich ein Schulungszentrum. Ebenfalls in Erkelenz ist **Hegenscheid MFD** mit ca. 480 Mitarbeitern angesiedelt. In Übach-Palenberg steht die Zentrale der **Neuman & Esser Group** (ca. 250 Mitarbeiter), die Kompressoren fertigt. Dort produziert auch **Saurer-Schlaflhorst** Maschinen für die Textilindustrie. In Heinsberg unterhält der Werkzeughersteller **HAZET** ein Werk. In Hückelhoven-Baal produziert **Interroll** Fördertechnik für Logistik und Produktion (ca. 220 Mitarbeiter).
- **Autozulieferer:** In Geilenkirchen arbeitet die **KSK Industrielackierung** (ca. 430 Mitarbeiter) hauptsächlich für die Autoindustrie. Weitere Zulieferer wie der japanische Motorenhersteller **DENSO** und der Frontscheibenhersteller **AGC** sind in Wegberg-Wildenrath angesiedelt. Herzstück der Wildenrather Ansiedlung ist aber das Prüf- und Validationscenter für Schienenfahrzeuge der **Siemens Mobility** mit angeschlossener Forschungs- und Entwicklungsabteilung (ca. 450 Mitarbeiter).
- **Chemie- / Kunstfaserindustrie:** Eine nach wie vor bedeutende Leitbranche ist die (Kunst-)Faserverarbeitung: In Übach-Palenberg ist **SpanSet** (ca. 160 Mitarbeiter) angesiedelt. Im Industriepark Heinsberg-Oberbruch produziert der japanische Hersteller **Teijin Carbon Europe** (ca. 350 Mitarbeiter) Kohlenstofffasern. In Hückelhoven-Baal werden bei **Greif Plastic** industrielle Verpackungen hergestellt.
- **IT / Elektrotechnik:** Das Softwarehaus **CSB System AG** in Geilenkirchen gehört zu den größten Spezialanbietern von IT-Lösungen in der Lebensmittelindustrie (600 Mitarbeiter). Mit ca. 500 Mitarbeitern produzieren der Schaltanlagenbauer **Driescher** in Wegberg und **SLV** (ca. 400 Mitarbeiter) in Übach-Palenberg.
- **Lebensmittelindustrie:** Mit der Eröffnung der zum **Lidl-Konzern** gehörenden Lebensmittelfabriken in Übach-Palenberg (ca. 1.350 Mitarbeiter) zählt der Kreis Heinsberg nunmehr auch zu den wichtigen deutschen Standorten der Lebensmittelindustrie. Deutlich kleiner ist dagegen die Eiscreme-Fabrik **Rosen** in Waldfeucht (ca. 220 Mitarbeiter).
- **Logistikwirtschaft:** Dank seiner verkehrsgünstigen Lage ist der Kreis Heinsberg zu einem bedeutenden Logistik-Standort geworden. Das Geschehen konzentriert sich in Hückelhoven-Baal, wo gleich drei große Verteilungszentren von **Hermes**, **DPD** und **Wenko** angesiedelt sind.
- **Militäreinrichtungen:** Von Bedeutung sind weiterhin die militärischen Einrichtungen. Allein auf der **NATO-Air Base** Geilenkirchen-Teveren sind ca. 2.000 Personen beschäftigt – Soldaten wie Zivilpersonen. Zahlreiche Arbeitsplätze sind zudem von der Luftbasis abhängig. Weiterhin ist die Geilenkirchener Selfkant-Kaserne Standort des weltweit tätigen **Zentrums für Verifikationsaufgaben der Bundeswehr** mit ca. 170 Dienstposten. 2014 wurde dagegen das am Stadtrand von Mönchengladbach-Rheindahlen gelegene Hauptquartier der **Britischen Rheinarmee** mit seinen ca. 6.000 Soldaten und mehr als 1.000 Zivilangestellten aufgelöst.

3.3.5 Nachfragefaktor Gesundheitswirtschaft

Die Gesundheitswirtschaft ist der wichtigste Nachfragefaktor für das Taxi- und Mietwagengewerbe im Kreis Heinsberg. Rund 40% der Taxierlöse und ca. 33% der Mietwagenerlöse entfallen auf Krankenfahrten. Im Fokus stehen dabei die stationären und ambulanten medizinischen Einrichtungen:

KREIS HEINSBERG MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN STAND 2019	
<u>Krankenhäuser / Kliniken</u>	Plätze
Hermann-Josef-Krankenhaus, Erkelenz	371
St. Elisabeth-Krankenhaus, Geilenkirchen	233
Städtisches Krankenhaus Heinsberg, Heinsberg	187
ViaNobis Fachklinik, Gangelt (für psychische Erkrankungen)	188
<i>Tagesklinik Erkelenz, Erkelenz</i>	15
<i>Tagesklinik Heinsberg, Heinsberg</i>	15
Gesamt	1.009
<u>Rehabilitationseinrichtungen</u>	
Ambulante Reha am Krankenhaus Geilenkirchen	120
Q.: Träger, www.kliniken.de	

- **Krankenhäuser:** Mit ca. 1.000 Krankenhausbetten verfügt der Kreis Heinsberg über eine eher mäßige Ausstattung. Dennoch zählen Krankenhäuser zu den wichtigsten Arbeitgebern im Kreisgebiet. Größte Einrichtung ist das Hermann-Josef-Krankenhaus in Erkelenz mit ca. 370 Betten. Etwa 230 Krankenhausbetten und ca. 120 Reha-Betten stehen im St. Elisabeth-Krankenhaus Geilenkirchen zur Verfügung. Räumlich eng begrenzt ist das Städtische Krankenhaus der Kreisstadt Heinsberg mit lediglich ca. 190 Betten. Die Sankt Antonius Klinik in Wegberg (ca. 90 Betten) hat 2017 ihre Tore geschlossen. Daneben bietet ViaNobis in einer Fachklinik in Gangelt (ca. 190 Betten) sowie in zwei Tageskliniken in Erkelenz und Heinsberg psychotherapeutische Behandlungen an. Konkurrenz erwächst dem Heinsberger Taxi- und Mietwagengewerbe durch spezialisierte Krankenfahrdienste, aber offenkundig auch durch Anbieter aus der Städtereion Aachen.
- **Medizinische Versorgungszentren:** Häufig sind in Nachbarschaft der Krankenhäuser Medizinische Versorgungszentren und Arztgehäuser angesiedelt. Besonderen Stellenwert für das Taxigewerbe haben Fahrten zu Dialysepraxen und ambulanten Chemo- und Radiotherapieeinrichtungen. Dialyseeinrichtungen arbeiten in Geilenkirchen, Heinsberg und Erkelenz.
- **Benachbarte Oberzentren:** Nachfragerrelevant sind zudem die stationären medizinischen Einrichtungen der benachbarten Städte Mönchengladbach mit ca. 2.200 Betten und Aachen mit etwa 2.600 Betten. Auch hier entsteht Nachfrage für das Gewerbe des Kreises.



- Ärztliche Versorgung:** Eine hohe Arztdichte bildet i. d. R. einen Standortvorteil für Taxis und Mietwagen. Wie viele metropolenferne Flächenkreise, hat auch der Kreis Heinsberg eine unterdurchschnittliche Ärzteversorgung. Im Durchschnitt kommen im Kreisgebiet ca. 141 Ärzte auf 100.000 Einwohner. In der benachbarten Städteregion Aachen – die allerdings die Universitätsstadt Aachen einschließt – liegt die Arztdichte zurzeit bei ca. 212.

3.3.6 Nachfragefaktor Schulen und Behinderteneinrichtungen

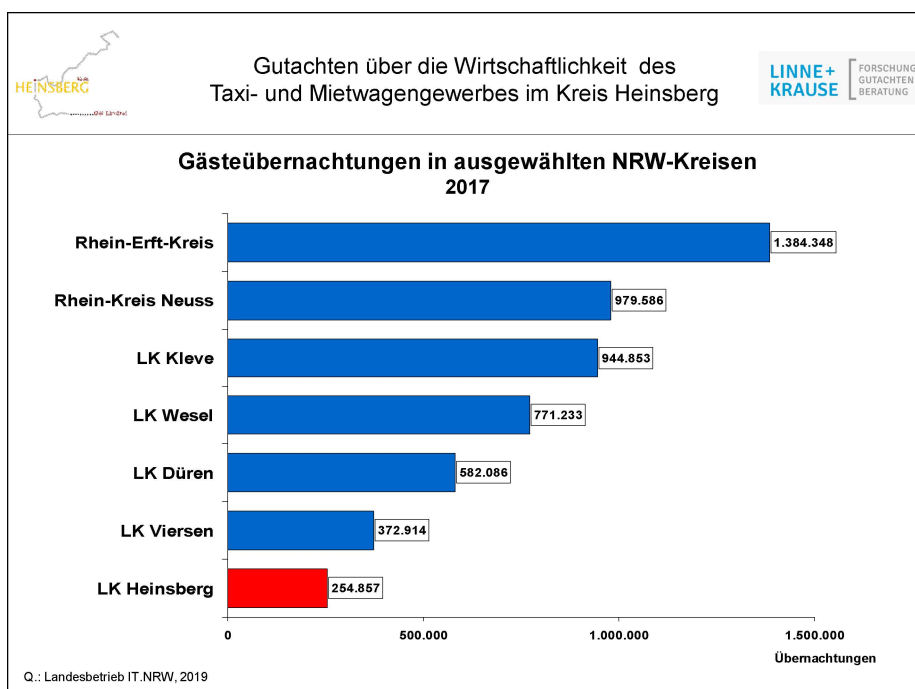
Weitere wichtige Nachfragequellen bilden Schülerfahrten (Taxi: ca. 11% / Mietwagen: ca. 9%) und Fahrten für Menschen mit Behinderung (Taxi: ca. 8% / Mietwagen: ca. 17%), wobei beide Bereiche nicht immer eindeutig zu trennen sind:

KREIS HEINSBERG ÖFFENTLICHE FÖRDERSCHULEN 2019	
Einrichtung	Ort
Jakob-Muth-Schule	Gangelt / Heinsberg
Janusz-Korczak-Schule	Heinsberg
Rurtal-Schule	Heinsberg
Peter-Jordan-Schule	Hückelhoven
Q.: Kreis Heinsberg, Schulamt	

- **Schülerzahlen:** Insgesamt bestehen im Kreis Heinsberg 84 Schulen und schulische Bildungseinrichtungen. 2016 / 2017 besuchten ca. 27.400 Schüler die allgemeinbildenden Schulen des Kreises Heinsberg.
- **Förderschulen:** Ca. 700 Schüler sind an den 4 öffentlichen allgemeinbildenden Förderschulen angemeldet bzw. gehen in Inklusionsklassen. Weiterhin unterhalten mehrere Hilfswerke Werkstätten und andere Einrichtungen zur Förderung, Schulung und Beschäftigung von Menschen mit Behinderungen. Räumlich sind die Einrichtungen in der Kreisstadt, in Gangelt und Hückelhoven angesiedelt. Viele Kinder und Jugendliche sind täglich auf die zuverlässige Beförderung mit Taxis, Mietwagen oder im freigestellten Verkehr angewiesen.

3.3.7 Nachfragefaktor Tourismus und Freizeit

Fremdenverkehr hat im Kreis Heinsberg insgesamt geringen Stellenwert und besitzt hier eher den Charakter eines Naherholungstourismus. Während in touristisch geprägten Regionen Reisende zuweilen mit mehr als 10% zum Taxiumsatz beitragen, ist der Anteil im Kreis Heinsberg kaum messbar. Die Zahl der Übernachtungen ist gering – auch wenn sie von 2009 bis 2017 um ca. 20% gestiegen ist und gegenwärtig bei ca. 255.000 liegt.



3.3.8 Nachfragefaktor Diskotheken

Eine bedeutende Nachfragequelle für Taxis und Mietwagen bilden dagegen die Diskotheken – zumindest an den Wochenenden. Die Besonderheit: Gemäß Allgemeinverfügung dürfen sich seit 2007 auch Taxis aus anderen Städten und Gemeinden des Kreises vor ausgewählten Diskotheken in der Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr bereitstellen.³ Im November 2010 wurde an zwei Wochenenden vor den Heinsberger Diskotheken eine Fahrgastzählung durchgeführt, die die damalige Nachfragebedeutung belegte:

KREIS HEINSBERG Frequenzzählung vor Diskotheken in Heinsberg 2010 ⁴				
	Touren	Fahrgäste	Fzg. in %	Gäste in %
Deichstraße	525	1.426	35,4%	35,0%
In Vincula	179	543	12,1%	13,3%
Haus Waldesruh	779	2.104	52,5%	51,7%
Summe	1.483	4.073	100,0%	100,0%

- **Heinsberg-Himmerich:** Die stärkste Nachfrage ging seinerzeit vom Haus Waldesruh im Heinsberger Ortsteil Himmerich aus, wo bei der Zählung ca. 2.100 Fahrgäste in Taxis oder Mietwagen ein- bzw. ausstiegen.
- **Heinsberg-Oberbruch:** Deutlich geringere Bedeutung hatten dagegen die Clubs und Diskotheken entlang der Heinsberger Deichstraße, die an den Tagen der Erhebung ca. 1.500 Fahrgäste „hervorbrachten“. Das in der Nähe gelegene In Vincula hatte mit ca. 540 Fahrgästen deutlich geringere Bedeutung. Von lokaler Bedeutung außerhalb von Heinsberg ist das EDEN Event Center / Rockfabrik in Übach-Palenberg.

³ Landrat des Kreises Heinsberg, Allgemeinverfügung über das Bereithalten von Taxen außerhalb der Betriebsitzgemeinde v. 29. Oktober 2018.

⁴ Die Zählung fand statt am Freitag den 5. bis Sonntag, den 7. November 2010 sowie am Freitag, den 19. bis Sonntag, den 21. November 2010

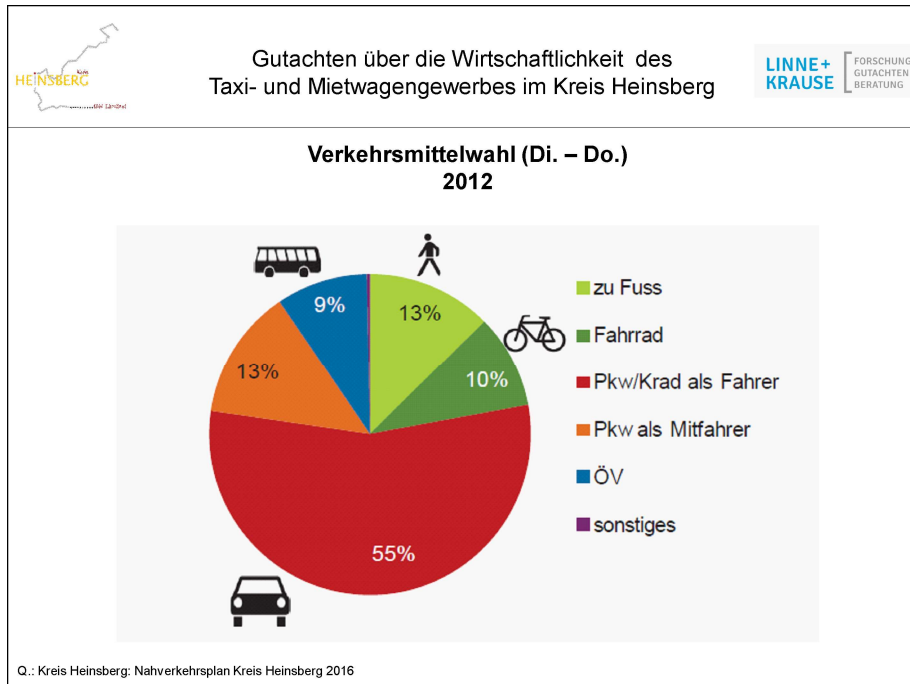
3.4 Verkehrswirtschaftliche Nachfragefaktoren

Das Taxi- und Mietwagengewerbe im Kreis Heinsberg steht in z. T. hartem Wettbewerb mit **anderen Verkehrsformen**:

PKW-DICHTE IN AUSGEWÄHLTEN NRW-KREISEN PKW UND PKW-DICHTE 2019				
	Pkw	davon gewerbliche Pkw	Pkw-Dichte Fzg./1.000 EW	Pkw-Dichte (nur private)
Viersen	186.490	15.233	624	573
Heinsberg	157.882	11.130	623	579
Kleve	190.470	13.041	611	570
Rhein-Kreis Neuss	271.270	29.106	603	538
Rhein-Erft-Kreis	276.885	23.067	592	543
Städteregion Aachen	290.230	30.424	523	468
Nordrhein-Westfalen	10.083.891	1.037.651	562	505
Q.: Kraftfahrt Bundesamt, 2019				

- **Pkw-Dichte:** Etwa 92% der Haushalte verfügten 2012 über mindestens einen Pkw im Haushalt. Mit einer Pkw-Dichte von ca. 623 Pkw pro 1.000 Einwohner rangiert der Kreis Heinsberg am „oberen Ende“ der Nachbarkreise. 2010 lag die Pkw-Dichte im Kreis Heinsberg noch deutlich niedriger bei 520. Hier kommt der in den letzten Jahren gestiegene Pendlerverkehr zum Tragen. Lässt man die ca. 11.100 gewerblich genutzten Pkw außer Betracht, so kommt Heinsberg aktuell auf eine Pkw-Dichte von 579.
- **Modal-Split:** Ca. 55% der werktäglichen Wege wurden 2012 per Pkw oder Motorrad bewältigt. Pendler innerhalb des Kreises und Pendler nach außerhalb des Kreises setzen fast ausschließlich auf das eigene Auto. Gering ist dagegen die ÖPNV-Nutzung: Nur ca. 9% der Wege wurden im Kreisgebiet mit Bus oder Bahn zurückgelegt. Das Verkehrsmittel Taxi hat einen insgesamt minimalen Anteil von ca. 0,5%.⁵

⁵ Kreis Heinsberg, Nahverkehrsplan Kreis Heinsberg, 2016.



Eine wichtige Funktion als ergänzendes Verkehrsmittel übernimmt das Taxi gegenüber dem Schienenverkehr. Alle Haltestellen im Kreis Heinsberg sind in erster Linie Pendlerbahnhöfe – ein für das Taxigewerbe relativ unergiebiges Umfeld. Die Haltepunkte Hückelhoven-Baal und Übach-Palenberg liegen zudem außerhalb bzw. am Rande der jeweiligen Kernstadt, so dass dort nur ausnahmsweise Taxis bereitstehen.

Dennoch ist zumindest an den Haltestellen Erkelenz und Heinsberg, aber auch in Geilenkirchen und Wegberg eine Taxibereitstellung zu beobachten, wobei die hier wartenden Taxis aber hauptsächlich funkvermittelte Touren bedienen.

KREIS HEINSBERG SCHIENENVERKEHR		
Linie	Linienführung	Takt HVZ
IC 2222 IC 2223	Aachen – Geilenkirchen - Berlin	1 Mal täglich
RE 4	Wupper-Express: Aachen – Geilenkirchen – Lindern - Mönchengladbach	60 min
RB 33	Rhein-Niers-Bahn: Mönchengladbach – Erkelenz – Hückelhoven-Baal - Lin- dern – Geilenkirchen - Übach-Palenberg - Aachen	60 min
	Heinsberg – Lindern	
RB 34	Schwalm-Nette-Bahn: Mönchengladbach – Wegberg – Dalheim	60 min

- **RE 4 / RB 33:** Rückgrat des Schienenverkehrs im Kreisgebiet ist die Strecke von Aachen nach Mönchengladbach, die jeweils im Stundentakt vom Wupper-Express (RE 4) und von der Rhein-Niers-Bahn (RB 33) bedient wird. Seit Ende 2013 ist auch die Kreisstadt Heinsberg wieder an das Schienennetz angeschlossen, wobei die Rhein-Niers-Bahn in Lindern geteilt wird (Flügelprinzip). Einmal täglich hält zudem der IC von Aachen nach Berlin in Geilenkirchen. Ansonsten ist der Kreis nur über die Bahnhöfe von Aachen und Mönchengladbach an das Fernverkehrsnetz angeschlossen.
- **RB 34:** Deutlich geringere Bedeutung hat der Verkehr auf der Schwalm-Nette-Bahn, die in der Hauptverkehrszeit alle 60 Minuten bedient wird.
- **Selkant-Bahn:** Die Selkant-Bahn hat ausschließlich touristisch-museale Funktion und spielt für das örtliche Taxi- und Mietwagengewerbe keine Rolle.

- MultiBus:** Eine Besonderheit des Kreises Heinsberg ist der seit 2009 verkehrende MultiBus, ein bedarfsorientiertes ÖPNV-Angebot für Schwachlastzeiten, hauptsächlich im ländlichen Raum. Der MultiBus verkehrt nach dem Rufbus-Prinzip. Fahrgäste müssen ihn 60 Minuten vorab bestellen. Betreiber ist der Regionalversorger WestVerkehr. Für 2020 ist eine Ausweitung des Dienstes von heute 22:00 auf 01:00 bzw. 02:00 am Freitag und Samstag geplant. In den Gemeinden Gangelt, Selfkant und Waldfeucht ist der MultiBus zusätzlich auch in den Tagstunden verfügbar – zumindest zwischen Montag und Freitag. Der MultiBus steht einerseits mit Taxis- und Mietwagen im Wettbewerb. Andererseits werden auf den MultiBus-Linien auch Taxi- und Mietwagenbetriebe als Subunternehmer eingesetzt.

KREIS HEINSBERG MULTIBUS - BEDIENUNG 2019 vs. 2020 (geplant)				
Bedienung kreisweit				
	2019		2020 (geplant)	
Mo. -Do.	20:00	22:00	20:00	01:00
Fr.	20:00	22:00	20:00	02:00
Sa.	06:30	22:00	06:30	02:00
So. / Feiertag	09:00	22:00	09:00	01:00
Zusätzliche Bedienung Gangelt/ Selfkant / Waldfeucht				
<u>Schultage</u>	2019		2020 (geplant)	
Mo. -Do. *	09:00	22:00	09:00	01:00
Fr. *	09:00	22:00	20:00	02:00
<u>Ferientage</u>				
Mo. -Do.	06:00	22:00	06:00	01:00
Fr.	06:00	22:00	06:00	02:00
* nicht zwischen 12:00 und 14:00				
Q.: Kreisverwaltung Heinsberg, Amt für Umwelt und Verkehrsplanung				

4 ANGEBOTSSITUATION

4.1 Angebotsfaktor Beschäftigte

Während das deutsche Taxigewerbe im Allgemeinen kleinteilig strukturiert ist, wird der Markt im Kreis Heinsberg durch mittelgroße Unternehmen bestimmt. Entsprechend personalintensiv arbeiten die Betriebe.

KREIS HEINSBERG BETRIEBE NACH MITARBEITERN 2018 - IN % BZW. ANZAHL MITARBEITER -												
	Kreis Heinsberg										Vergleichskreise	
	Professionelle Taxibetriebe					Professionelle Mietwagenbetriebe			Semiprof. Betriebe	2009 nur Taxi	Kreis Viersen (Taxi)	Kreis Kleve (Taxi)
	Gesamt	Städtisch	Ländlich	1-4 Fzg.	4+ Fzg.	Gesamt	Städtisch	Ländlich	Taxi + MW			
Alleinfahrer (%)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	14,3	0,0	0,0
mit Mitarbeitern (%)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	85,7	100,0	100,0
davon mit Vollzeitmitarb.(%)	55,6	40,0	75,0	40,0	75,0	71,4	100,0	60,0	36,4	50,0	84,6	76,9
Ø Vollzeitmitarb.	18,0	8,0	24,7	3,0	28,0	5,6	8,5	3,7	3,8	11,2	5,7	9,2
davon mit Teilzeitmitarb.(%)	44,4	20,0	75,0	40,0	50,0	71,4	100,0	60,0	81,8	50,0	53,8	76,9
Ø Teilzeitmitarb.	4,3	1,0	5,3	1,5	7,0	5,2	6,0	4,7	2,4	7,2	3,7	6,5
davon mit 450 €-Kraft (%)	88,9	80,0	100,0	80,0	100,0	100,0	100,0	100,0	90,9	100,0	84,6	92,3
Ø 450 €-Kräfte	16,1	13,8	18,5	4,3	28,0	21,4	22,0	21,2	11,5	13,2	12,1	19,3
davon mit Familienang. (%)	33,3	60,0	0,0	40,0	25,0	14,3	50,0	0,0	18,2	50,0	23,1	15,4
Ø Familienangeh.	1,3	1,3	-	1,0	2,0	1,0	1,0	-	1,5	2,5	1,3	1,0

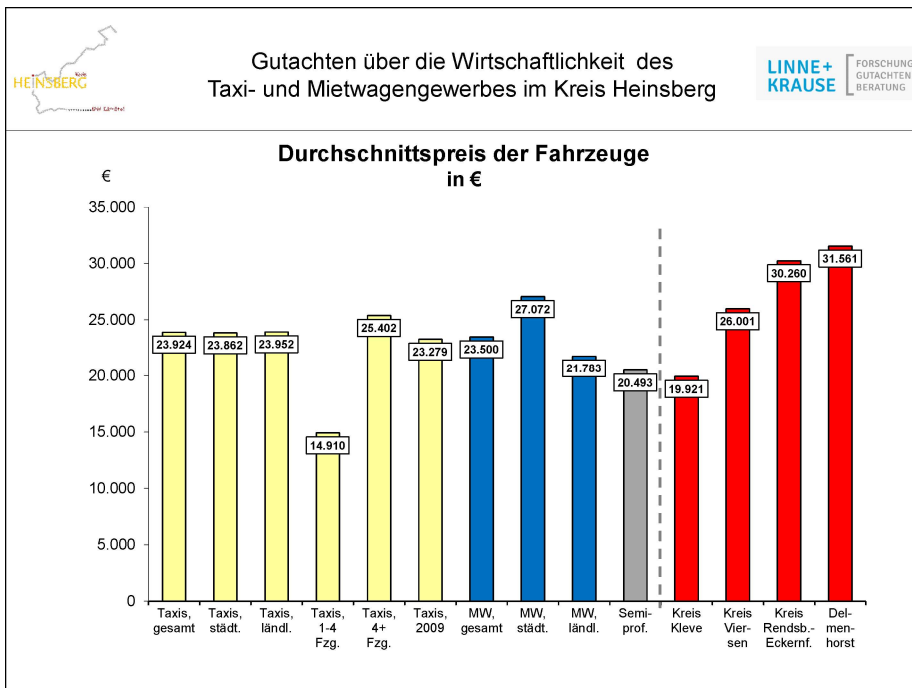
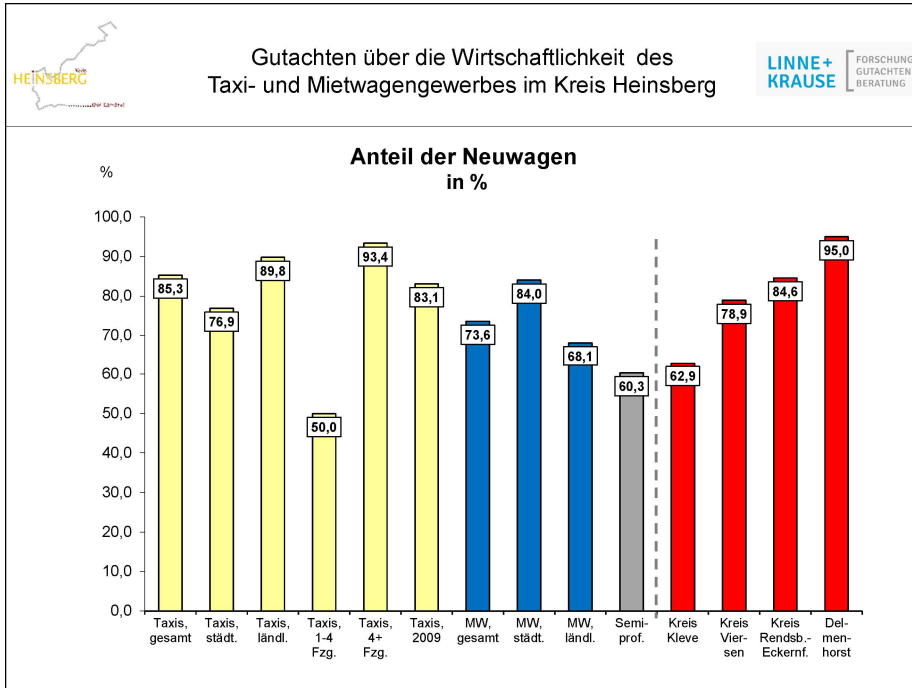
- **Alleinfahrer:** Alle Taxi- und Mietwagenbetriebe im Kreis Heinsberg arbeiten heute mit angestelltem Personal. Der Typ des Alleinfahrers, der 2009 noch Bedeutung (ca. 14% der Taxibetriebe) hatte, ist verschwunden. Auch in den Vergleichskreisen Viersen und Kleve arbeiten keine 1-Mann-Betriebe mehr.
- **Vollzeitmitarbeiter:** Zugenommen hat der Anteil der Vollzeittaxifahrer, der heute bei ca. 56% liegt (2009: ca. 50%) – im Durchschnitt werden aktuell ca. 18 Vollzeitmitarbeiter pro Betrieb beschäftigt. 2009 waren es erst ca. 11,2 Mitarbeiter. In den Mietwagenbetrieben ist der Anteil mit ca. 71% sogar noch höher, jedoch werden hier „nur“ durchschnittlich knapp 5,6 Fahrer beschäftigt. Aber auch in gut jedem 3. semiprofessionellen Betrieb werden Fahrer in Vollzeit beschäftigt (Ø: 3,8 Mitarbeiter) – allerdings ohne entsprechende Personalkosten!
- **Teilzeitkräfte:** Leicht rückläufig ist dagegen der Anteil der Teilzeitkräfte: Im Kreis Heinsberg beschäftigen ca. 44% der professionellen Taxibetriebe Teilzeitkräfte – im Durchschnitt 4,3 pro Betrieb (2009: ca. 50% der Betriebe, Ø: 7,2 Mitarbeiter). Ca. 71% der Mietwagenunternehmen arbeitet mit Teilzeitfahrern. Ähnlich hoch ist der Anteil der Teilzeitkräfte auch bei den Semiprofessionellen (ca. 82%).
- **Geringfügig Beschäftigte:** Große Bedeutung haben weiterhin geringfügige Beschäftigungsverhältnisse, auch wenn die Quote leicht rückläufig ist: Ca. 89% der professionellen Taxibetriebe beschäftigen sogenannte 450 €-Kräfte – im Durchschnitt ca. 16,1 Mitarbeiter pro Betrieb (2009: 100% der Betriebe, Ø: 13,2 Mitarbeiter). Auch sämtliche professionellen Mietwagenunternehmen setzen Fahrer auf geringfügiger Basis ein (Ø: 21,4 Mitarbeiter pro Betrieb).
- **Familienangehörige:** Gesunken ist der Anteil mithelfender Familienangehöriger, die in rund jedem 3. Taxi- und in jedem 7. Mietwagenbetrieb zum Einsatz kommen. 2009 halfen noch in jedem 2. Taxibetrieb Familienangehörige mit.

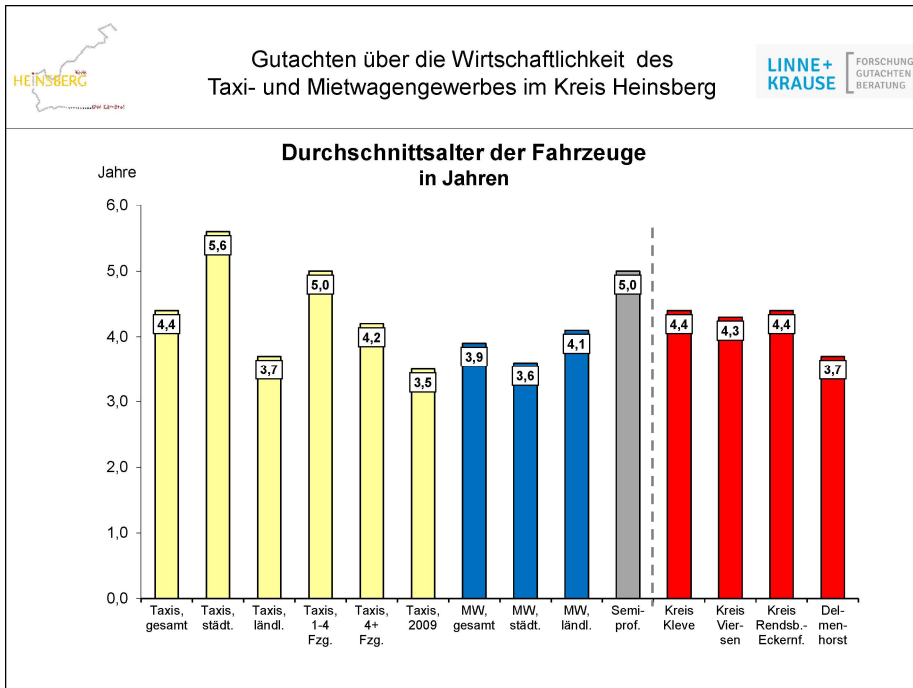
4.2 Angebotsfaktor Fahrzeuge

Insgesamt hat sich die Qualität der Taxiflotte seit 2009 leicht verschlechtert, wobei Unterschiede zu erkennen sind – je nach Betriebstyp:

KREIS HEINSBERG BESCHAFFUNG DER FAHRZEUGE - IN % BZW. € (NETTO) -												
	Kreis Heinsberg										Vergleichs- regionen	
	Professionelle Taxibetriebe					Professionelle Mietwagenbetriebe			Semiprof. Betriebe	2009 nur Taxi	Kreis Vier- sen (Taxi)	Kreis Kleve (Taxi)
	Gesamt	Städtisch	Ländlich	1-4 Fzg.	4+ Fzg.	Gesamt	Städtisch	Ländlich	Taxi+MW			
neu	85,3	76,9	89,8	50,0	93,4	73,6	84,0	68,1	60,3	83,1	78,9	62,9
gebraucht	14,7	23,1	10,2	50,0	6,6	26,4	16,0	31,9	39,7	16,9	21,1	37,1
Summe in %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
neu	26.465	29.367	25.409	34.333	26.051	26.573	30.357	24.089	26.201	23.870	26.841	26.453
gebraucht	10.066	9.183	11.126	6.586	16.158	14.140	9.825	15.291	11.249	8.200	8.360	8.695
Ø Preis in €	23.924	23.862	23.952	14.910	25.402	23.500	27.072	21.783	20.493	23.279	26.001	19.921

- **Neuwagenanteil:** Weiterhin gut ist der Neuwagenanteil der professionellen Taxis mit ca. 85% (2009: ca. 83%). Sehr günstig ist die Situation in den größeren Betrieben (93%). Zum Vergleich: Auf den Taximärkten der Nachbarkreise Viersen oder Kleve liegt der Anteil neu beschaffter Fahrzeuge bei ca. 79% bzw. ca. 63%. Die niedrigste Neuwagenquote ist im Kreis Heinsberg bei den kleineren professionellen Taxibetrieben (ca. 50%) und den semiprofessionellen Betrieben (ca. 60%) zu beobachten.
- **Investitionssumme:** Branchenüblich beträgt der durchschnittliche Kaufpreis der Taxis ca. 23.900 €, der sich gegenüber 2009 nur minimal verändert hat. Auch die Mietwagen sind mit durchschnittlich ca. 23.500 € ähnlich teuer wie Taxis. Zuweilen kritisch sind jedoch die Anschaffungskosten der Gebrauchtfahrzeuge – beispielsweise bei den kleineren Taxibetrieben (ca. 6.600 €).
- **Fahrzeugalter:** Das Durchschnittsalter der professionellen Taxi- und Mietwagenflotte ist mit rund 4 bis 4,5 Jahre noch akzeptabel. Auf intakten westdeutschen Taximärkten sind zurzeit Werte zwischen 3,5 bis 4,0 Jahre üblich. Im kritischen Bereich liegt jedoch das Durchschnittsalter der städtischen Taxis (ca. 5,6 Jahre).





4.3 Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte

Im Kreis Heinsberg ist die Zahl der Taxis im vergangenen Jahrzehnt trotz einiger Neuerteilungen, Übertragungen und Rückgaben lediglich von 88 auf 89 gestiegen. Deutlich zugenommen hat dagegen die Zahl der Mietwagen: Neben 122 taxiähnlich eingesetzten Mietwagen fahren heute weitere 101 Mietwagen für Hilfsorganisationen und für spezialisierte Kranken- und Behindertenbeförderer.

Ein wichtiges Kriterium zur Beurteilung der Angebotssituation ist die Taxidichte, d.h. die Relation zwischen der Zahl der Einwohner und der Anzahl der Fahrzeuge – eine Kennziffer, die vor allem im städtischen Gewerbe Aussagekraft besitzt. In diesem Zusammenhang sind zwei Kenngrößen von Bedeutung:

- **Kennzahl Taxidichte:** Besonders aussagekräftig ist die Taxidichte, die Auskunft über die Wettbewerbsintensität im Taxigewerbe gibt. Sie beschreibt, wie viele Fahrzeuge jeweils 1.000 Einwohnern zur Verfügung stehen. Während Metropolen von internationaler Bedeutung wie beispielsweise München (2,16) oder Frankfurt (2,29) eine sehr hohe Taxidichte aufweisen, liegt der Wert in NRW-Flächenkreisen im Durchschnitt bei 0,44. Je höher die Taxidichte desto stärker die Wettbewerbsintensität.
- **Kennzahl Taxi-Mietwagendichte:** In Flächenkreisen wie dem Kreis Heinsberg bilden Taxis und Mietwagen ein weit überschneidendes Marktgeschehen. Um Vergleichszahlen für den gesamten Taxi- und Mietwagenmarkt zu gewinnen, wird die Taxi-Mietwagendichte errechnet, die die Wettbewerbsintensität auf dem Gesamtmarkt beschreibt. Neben taxiähnlich eingesetzten Mietwagen wächst die Zahl der nicht taxiähnlich eingesetzten Mietwagen der Hilfsorganisationen und der spezialisierten Kranken- und Behindertenbeförderer. Betrachtet man nur die taxiähnlich eingesetzten Mietwagen, so besteht in NRW-Flächenkreisen eine (bereinigte) Taxi-Mietwagendichte von 0,97.

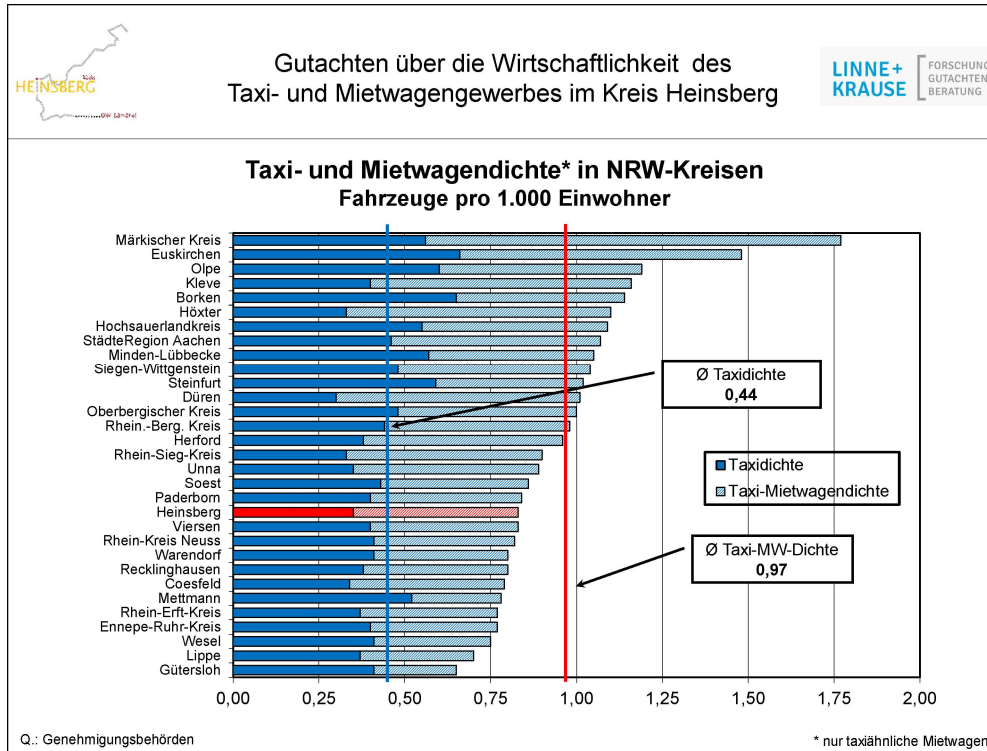
**KREIS HEINSBERG
TAXI- UND TAXI-MIETWAGENDICHTE NACH STÄDTEN UND GEMEINDEN
STAND: NOV. 2019**

Regionen	Einwohner	Taxis	Mietwagen	davon Hilfsorg. / Spezialanbieter*	davon taxiähnliche Mietwagen	Taxidichte	Taxi-Mietwagendichte	
							alle Mietwagen	nur taxiähnliche Mietwagen
<i>Stadt Heinsberg</i>	41.862	18	41	19	22	0,43	1,41	0,96
<i>Stadt Hückelhoven</i>	39.724	17	44	31	13	0,43	1,54	0,76
<i>Stadt Erkelenz</i>	43.501	15	53	40	13	0,34	1,56	0,64
Städtische Zentren	125.087	50	138	90	48	0,40	1,47	0,78
<i>Stadt Wassenberg</i>	18.202	10	12	7	5	0,55	1,21	0,82
<i>Stadt Wegberg</i>	28.064	15	13	0	13	0,53	1,00	1,00
<i>Stadt Geilenkirchen</i>	27.110	6	20	0	20	0,22	0,96	0,96
<i>Stadt Übach-Palenberg</i>	24.106	4	28	0	28	0,17	1,33	1,33
<i>Gemeinde Gangelt</i>	12.405	0	0	0	0	-	-	-
<i>Gemeinde Selfkant</i>	10.119	3	0	0	0	0,30	0,30	0,30
<i>Gemeinde Waldfeucht</i>	8.748	1	12	4	8	0,11	1,49	1,03
Fläche des Kreises	128.754	39	85	11	74	0,30	0,99	0,88
Kreis Heinsberg	253.841	89	223	101	122	0,35	1,23	0,83

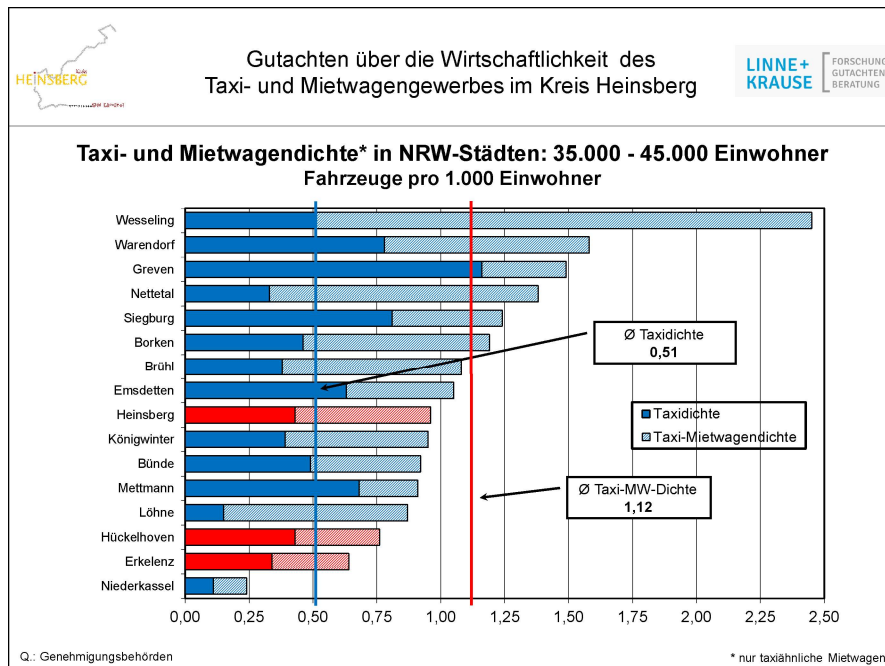
* Spezialanbieter: Kranken- und Behindertenbeförderer

Q.: Kreis Heinsberg / Landesbetrieb Information und Technik NRW

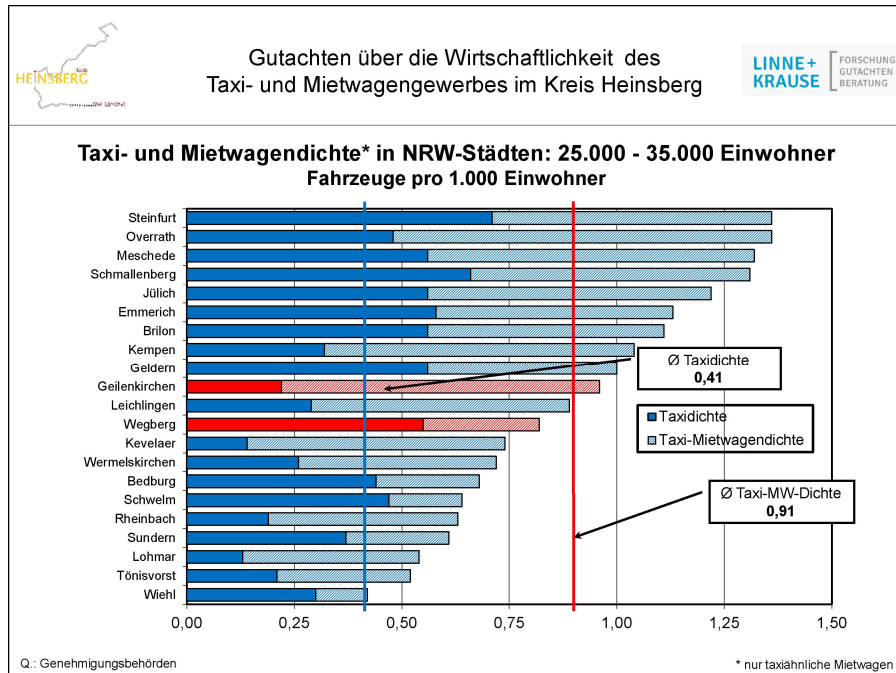
Beide Kennzahlen sind Indizien für die Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Taxi- gewerbes. Die **Dichteanalyse** für den Kreis Heinsberg ergibt insgesamt moderate Werte:



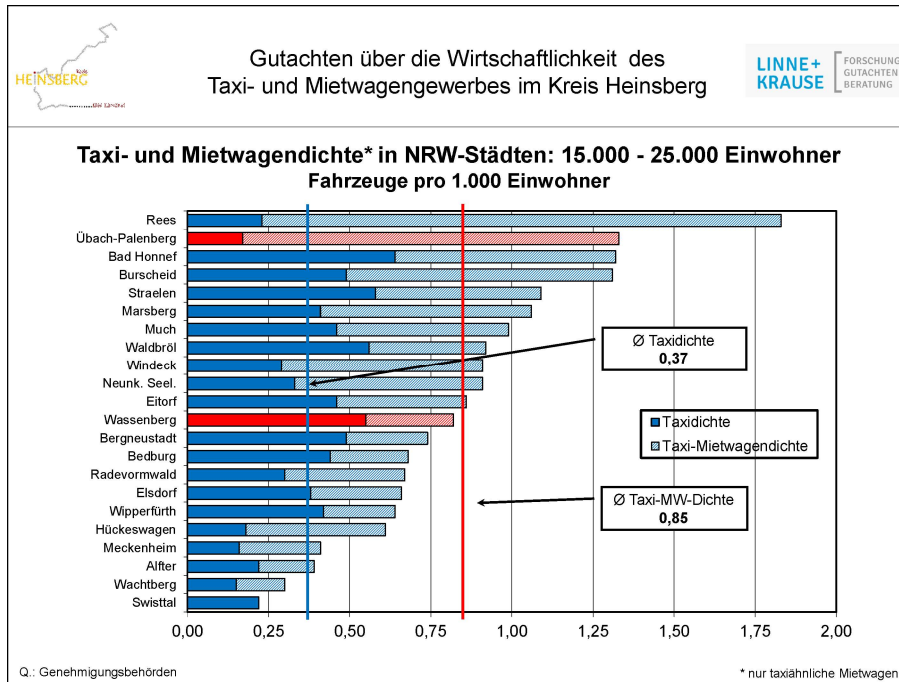
- **Taxidichte:** Seit 2009 ist die Taxidichte im Kreisgebiet insgesamt stabil geblieben – sie stieg nur geringfügig von 0,34 auf aktuell 0,35. Damit rangiert der Kreis Heinsberg deutlich unter dem Durchschnitt der NRW-Flächenkreise (0,44).
- **Taxi-Mietwagendichte:** Prägend für den Kreis Heinsberg ist jedoch die starke Mietwagenflotte. Unter Berücksichtigung aller Mietwagen wird eine sehr hohe Taxi-Mietwagendichte von 1,23 erreicht. Ohne die 101 Mietwagen von Hilfsorganisationen und Spezialanbietern werden im Kreisgebiet 122 Mietwagen taxiähnlich eingesetzt. Mit einer bereinigten Taxi-Mietwagendichte von 0,83 rangiert Heinsberg unter dem Durchschnitt der NRW-Flächenkreise von 0,97.



- Kreisstadt Heinsberg:** In der Kreisstadt Heinsberg ist die Taxidichte leicht rückläufig. Während sie 2009 noch ca. 0,49 betrug, rangiert sie aktuell bei 0,43. Der Grund: Die wachsende Bevölkerungszahl und der Wegfall einer Genehmigung. Bei der Taxidichte rangiert Heinsberg leicht unter dem Durchschnitt vergleichbarer NRW-Städte (35.000 bis 45.000 EW), der bei 0,51 liegt. Die bereinigte Taxi-Mietwagendichte liegt bei 0,96. Damit liegt Heinsberg unter dem Durchschnitt vergleichbarer NRW-Städte (1,12). Neben den 22 taxiähnlichen Mietwagen fahren in der Kreisstadt weitere 19 Mietwagen für auf Kranken- und Behindertenfahrten spezialisierte Anbieter, so dass die unbereinigte Taxi-Mietwagendichte bei 1,41 liegt.
- Stadt Hückelhoven:** Auch in Hückelhoven ist die Zahl der Taxis seit 2009 fast unverändert. Die Taxidichte rangiert aktuell bei 0,43 (2009: 0,46) und damit ebenfalls unter dem Durchschnitt vergleichbarer Städte (0,51). Insgesamt herrscht eine Taxi-Mietwagendichte von 1,54. Von den insgesamt 44 Mietwagen werden aber nur 13 taxiähnlich eingesetzt, so dass der bereinigte Wert bei 0,76 liegt.
- Stadt Erkelenz:** In der einwohnerstärksten Stadt des Kreises ist die Taxidichte von 0,34 im vergangenen Jahrzehnt unverändert geblieben und liegt damit deutlich unter dem NRW-Städtedurchschnitt von 0,51. Insgesamt sind in Erkelenz 53 Mietwagen (Taxi-Mietwagendichte: 1,56) genehmigt, von denen aber nur 13 taxiähnlich eingesetzt werden, so dass sich eine bereinigte Taxi-Mietwagendichte von 0,64 errechnet. Auch hier gilt der NRW-Referenzwert von 1,12.



- Stadt Wassenberg:** In der Stadt Wassenberg ist eine überdurchschnittliche Taxidichte von 0,55 (2009: 0,52) zu beobachten. Vergleichbare NRW-Kleinstädte kommen auf eine Taxidichte von 0,37. Von den 12 Mietwagen der Stadt (Taxi-Mietwagendichte: 1,21) werden aber nur 5 taxiähnlich eingesetzt, so dass sich eine bereinigte Taxi-Mietwagendichte von 0,82 errechnet. Der NRW-Durchschnitt liegt bei 0,85.
- Stadt Wegberg:** Ein anderes Bild ist in der Stadt Wegberg zu beobachten: Hier ist die Taxidichte von ca. 0,45 in 2009 auf ca. 0,53 gestiegen. Die Taxi-Mietwagendichte liegt bei 1,00. NRW-Städte vergleichbarer Größe (25.000 bis 35.000 EW) kommen auf eine durchschnittliche Taxidichte von ca. 0,41 und eine Taxi-Mietwagendichte von 0,91. Die Mietwagen werden sämtlich taxiähnlich gefahren.
- Stadt Geilenkirchen:** Das gilt auch für Geilenkirchen. Auch hier ist die Taxi- flotte gewachsen, allerdings wird zurzeit nur eine Taxidichte von 0,22 erreicht. 2009 lag diese erst bei 0,11. Damit lag und liegt Geilenkirchen wesentlich unter dem Durchschnitt vergleichbarer NRW-Städte. Dagegen ist die Zahl der Mietwagen in der letzten Dekade von 23 auf 20 gesunken, so dass jetzt insgesamt eine etwas überdurchschnittliche Taxi-Mietwagendichte von 0,96 erreicht wird (2009: 0,93).



- Stadt Übach-Palenberg:** Die Situation in Übach-Palenberg ähnelt der in Geilenkirchen mit einer minimalen Taxidichte (0,17) und einer sehr hohen Taxi-Mietwagendichte (1,33). Vor einem Jahrzehnt lagen die entsprechenden Werte bei 0,08 bzw. 1,21. Vergleichbare Kleinstädte in NRW mit 15.000 bis 25.000 Einwohnern haben eine durchschnittliche Taxidichte von 0,37 bzw. eine Taxi-Mietwagendichte von 0,85
- Gemeinden Gangelt, Selfkant und Waldfeucht:** Die Versorgung in den Gemeinden ist sehr schwach: In **Gangelt** arbeiten aktuell weder Taxis noch Mietwagen. 2009 waren es noch 1 Taxi und 2 Mietwagen gewesen. Auch in der Gemeinde **Selfkant** sind nur noch 3 Taxis tätig. 2009 waren es noch 5 Taxis. Ähnlich ist die Situation in der Gemeinde **Waldfeucht**, wo nur noch 1 Taxi (2009: 2 Taxis) bereitsteht. Von den insgesamt 12 Mietwagen (Taxi-Mietwagendichte: 1,49) werden allerdings nur 8 taxiähnlich eingesetzt, so dass sich eine bereinigte Taxi - Mietwagendichte von 1,03 errechnet.

4.4 Angebotsfaktor Einsatzzeit

Gegenüber 2009 hat die zeitliche Auslastung der Taxis im Kreis zugenommen:

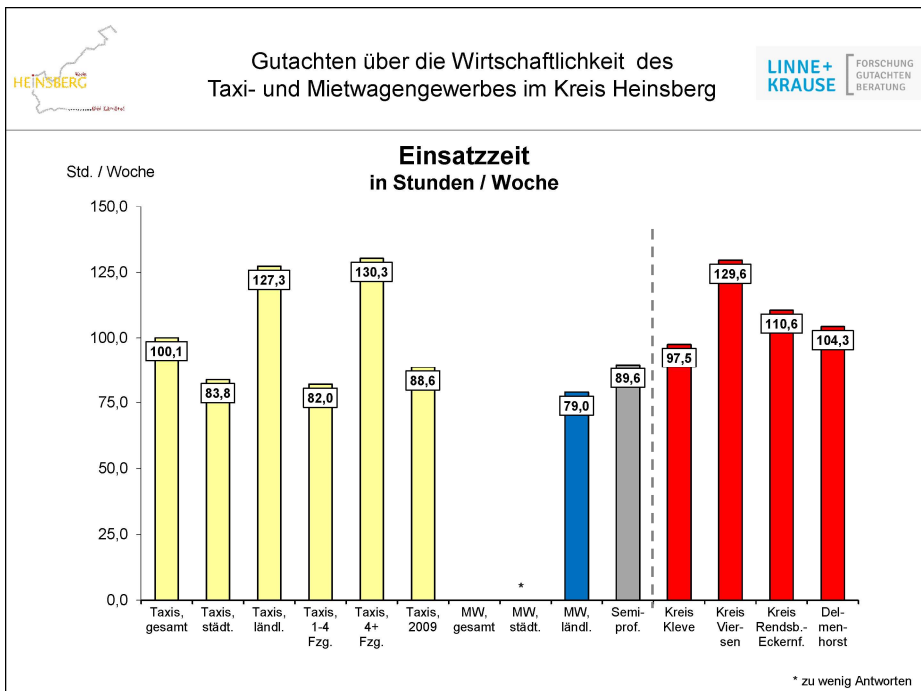
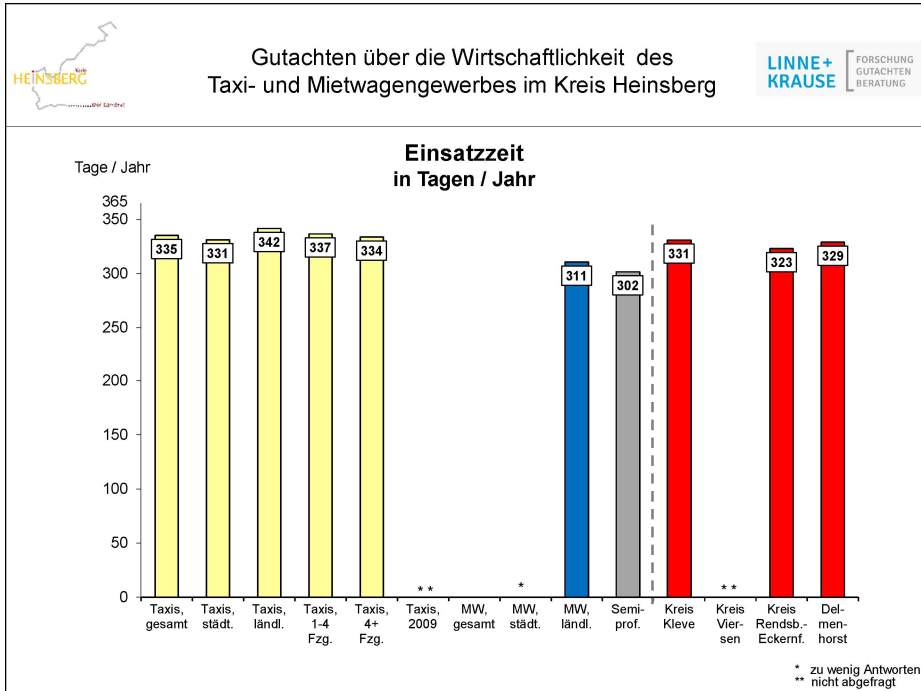
KREIS HEINSBERG EINSATZZEITEN 2018 - SCHICHTENORGANISATION IN % -												
	Kreis Heinsberg									Vergleichsregionen		
	Professionelle Taxibetriebe					Professionelle Mietwagenbetriebe			Semi-prof. Betriebe	2009 nur Taxi	Kreis Viersen (Taxi)	Kreis Kleve (Taxi)
	Ge-samt	Städ-tisch	Länd-lich	1-4 Fzg.	4+ Fzg.	Ge-samt	Städ-tisch	Länd-lich				
1-Schicht	11,1	20,0	0,0	20,0	0,0	28,6	0,0	40,0	18,2	14,3	0,0	15,4
1 - 2-Schicht	33,3	40,0	25,0	40,0	25,0	14,3	50,0	0,0	36,4	71,4	53,8	38,4
2+Schichten	55,6	40,0	75,0	40,0	75,0	57,1	50,0	60,0	45,5	14,3	46,2	46,2
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- **Schichten:** Aktuell fahren nur ca. 11% (2009: ca. 14%) der professionellen Taxis und ca. 29% der professionellen Mietwagen im 1-Schichtbetrieb. Rund 56% bzw. 57% der professionellen Taxis und Mietwagen fahren sogar zwei und mehr Schichten – in der Fläche häufiger als in den Städten. Die Taxiflotte des Kreises Heinsberg wird intensiver als in den Nachbarkreisen genutzt.
- **Wöchentliche Einsatzzeit:** Dementsprechend ist auch die wöchentliche Einsatzzeit professioneller Taxis gestiegen. Aktuell sind die Fahrzeuge im Schnitt rund 100 Stunden „auf der Straße“. Somit rangiert die Einsatzzeit im Kreis Heinsberg ähnlich wie im Kreis Kleve (ca. 98 Stunden). 2009 waren es noch knapp 89 Stunden. Aber auch die semiprofessionelle Taxiflotte ist mit rund 90 Einsatzstunden intensiv im Einsatz. Die professionellen Mietwagen sind dagegen deutlich weniger aktiv (ca. 79 Stunden).
- **Wochentage:** Auch der Einsatz der Taxis an den Wochentagen ist ansteigend – von ca. 48 im Jahr 2009 auf nunmehr ca. 57 Wochenstunden. Immerhin entfallen wochentäglich knapp 5 Stunden auf die Nachtschicht. Anders als in vielen Flächenkreisen, existiert „in der Woche“ ein Nachtgeschäft. Mit ca. 47 Stunden konzentrieren sich die Mietwagen stärker auf die Tagesstunden.
- **Wochenende:** Leicht ansteigend ist auch der Einsatz am Wochenende. Kammen die Taxibetriebe 2018 von Freitag bis Sonntag auf ca. 43 Stunden, so wurden 2009 lediglich ca. 40 Stunden gefahren. Wichtigste Nachtschicht ist nach wie vor die Nacht von Samstag auf Sonntag. Mit durchschnittlich ca. 32 Stunden pro Woche sind auch die Mietwagen am Wochenendgeschäft beteiligt – vorwiegend in der Samstagnacht.
- **Einsatztage:** Insgesamt ist die Zahl der Einsatztage des professionellen Taxigewerbes im Kreis Heinsberg branchenüblich. Im Schnitt sind professionelle Taxis ca. 335 Tage pro Jahr „auf der Straße“ – etwas mehr als die Mietwagen (311 Tage). Die Einsatzzeit der semiprofessionellen Fahrzeuge (ca. 302 Tage) rangiert nicht wesentlich unter der ihrer professionellen Wettbewerber.

**KREIS HEINSBERG
EINSATZZEITEN 2018
- TYPISCHER WOCHENVERLAUF -**

	Kreis Heinsberg										Vergleichs- regionen	
	Professionelle Taxibetriebe					Professionelle Mietwagenbetriebe			Semiprof. Betriebe	2009 nur Taxi	Kreis Viersen (Taxi) 2014	Kreis Kleve (Taxi) 2016
	Gesamt	Städ- tisch	Ländlich	1-4 Fzg.	4+ Fzg.	Gesamt	Städ- tisch	Ländlich	Taxi+ MW			
Mo. Tag	10,6	10,6	10,7	9,8	12,0	8,2		8,2	10,1	10,0	10,6	9,1
Mo. Nacht	4,9	2,4	9,0	3,0	8,0	4,6		4,6	3,6	2,1	7,5	5,0
Di. Tag	10,6	10,6	10,7	9,8	12,0	8,4		8,4	10,1	10,0	10,6	8,8
Di. Nacht	4,9	2,4	9,0	3,0	8,0	4,4		4,4	3,6	2,1	7,5	4,9
Mi. Tag	10,6	10,6	10,7	9,8	12,0	7,8		7,8	10,3	10,0	10,6	9,1
Mi. Nacht	4,9	2,4	9,0	3,0	8,0	4,6		4,6	3,6	2,1	7,5	4,9
Do. Tag	5,4	5,4	5,3	5,0	6,0	4,8		4,8	5,4	10,0	10,6	8,8
Do. Nacht	4,9	2,4	9,0	3,0	8,0	4,4		4,4	3,6	2,1	7,5	4,9
Summe Wochentag	56,8	46,8	73,3	46,4	74,0	47,2	*	47,2	50,3	48,4	72,4	55,5
Fr. Tag	10,1	9,8	10,7	9,0	12,0	8,2		8,2	9,9	8,4	10,8	8,8
Fr. Nacht	6,9	5,6	9,0	5,8	8,7	4,6		4,6	6,4	8,3	10,4	7,3
Sa. Tag	7,3	6,0	9,3	5,2	10,7	6,8		6,8	7,7	6,6	9,4	6,2
Sa. Nacht	7,9	7,6	8,3	7,4	8,7	4,8		4,8	6,1	8,6	10,6	9,3
So. Tag	6,6	5,4	8,7	5,0	9,3	3,8		3,8	5,9	5,9	8,8	6,3
So. Nacht	4,6	2,6	8,0	3,2	7,0	3,6		3,6	3,3	2,4	7,2	4,1
Summe Wochenende	43,4	37,0	54,0	35,6	56,3	31,8		31,8	39,3	40,2	57,2	42,0
Summe Woche	100,1	83,8	127,3	82,0	130,3	79,0		79,0	89,6	88,6	129,6	97,5

* unzureichende Datenbasis



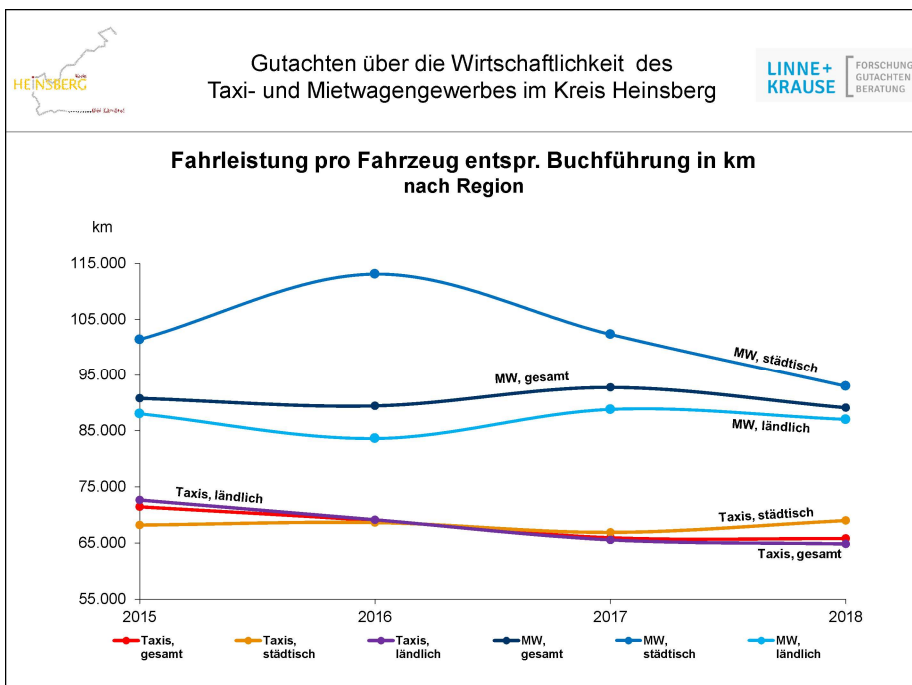
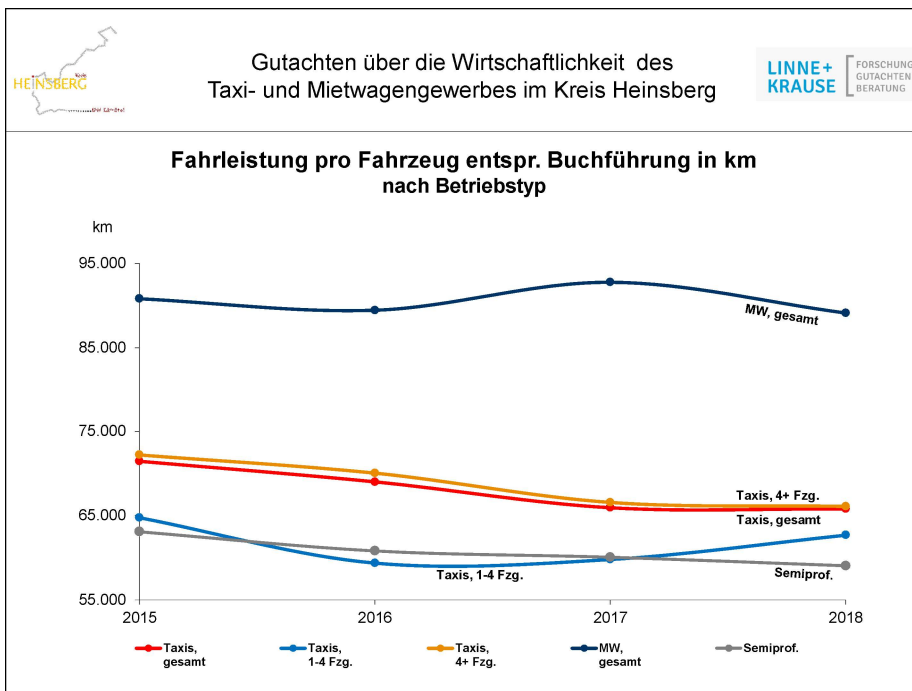
4.5 Angebotsfaktor Fahrleistung

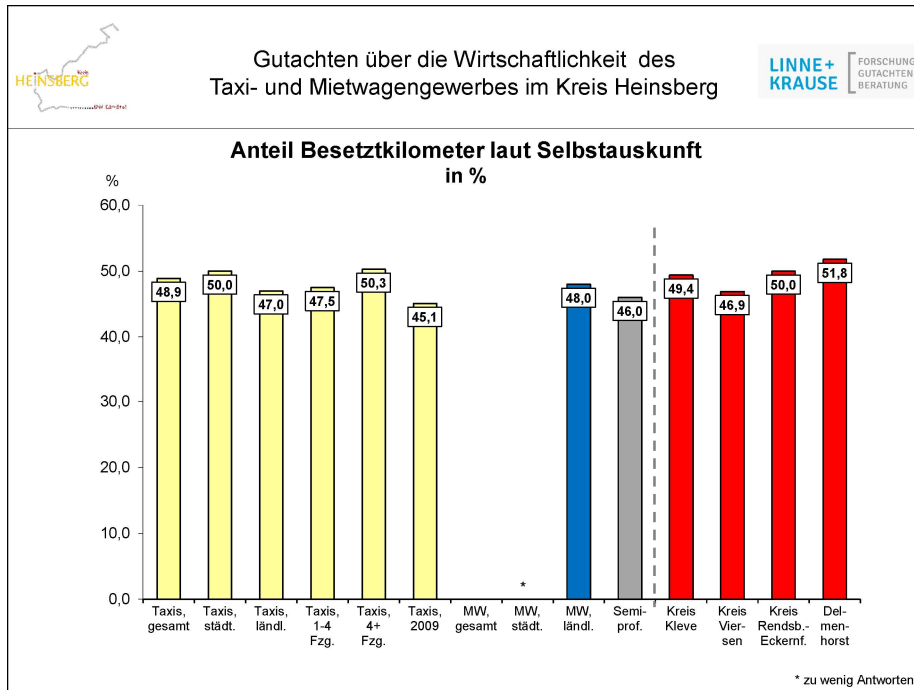
Eine weitere Kennzahl zur Beurteilung der Angebotssituation ist die **jährliche Fahrleistung pro Fahrzeug**. Trotz des zunehmenden zeitlichen Aufwands ist die Fahrleistung leicht gesunken:

KREIS HEINSBERG DURCHSCHNITTliche FAHRLEISTUNG 2015 - 2018 - IN KM / FAHRZEUG -											
	Kreis Heinsberg									Vergleichsregionen	
	Professionelle Taxibetriebe					Professionelle Mietwagenbetriebe			Semiprof. Betriebe	Kreis Viersen (Taxi) 2012-2013	Kreis Kleve (Taxi)
	Gesamt	Städtisch	Ländlich	1-4 Fzg.	4+ Fzg.	Gesamt	Städtisch	Ländlich	Taxi+MW		
2015	71.439	68.191	72.656	64.750	72.187	90.803	101.417	88.035	63.083	-	71.115
2016	69.001	68.640	69.134	59.370	70.035	89.445	113.083	83.616	60.810	-	73.318
2017	65.931	66.886	65.559	59.800	66.562	92.751	102.315	88.820	60.067	-	-
2018*	65.798	69.006	64.829	62.683	66.095	89.115	92.977	87.027	59.052	-	-
Ø 2015 - 2018	68.042	68.181	68.045	61.651	68.719	90.529	102.448	86.875	60.753	(74.789)	72.217
Ø 2007 - 2009	73.218	73.354/ 73.272	73.814/ 71.762	85.491/ 71.681	72.660	-	-	-	60.072**	-	84.650

* 1. Halbjahr hochgerechnet ** nur Taxis

- **Gesamtfahrleistung:** Auch die Fahrleistung professioneller Taxis ist leicht rückläufig. 2015 bis 2018 wurde eine Fahrleistung von durchschnittlich (hochgerechnet) ca. 68.000 km pro Fahrzeug erbracht – etwas weniger als bei der vorangegangenen Erhebung (Ø 2007 bis 2009: ca. 73.200 km). Die aktuelle Fahrleistung liegt etwas unter der im Nachbarkreis Viersen (Ø 2012 / 2013: ca. 74.800 km) und im Kreis Kleve (Ø 2015 / 2016: ca. 72.200 km). Auch im Kreis Kleve ist langfristig ein Minus zu erkennen. Die professionellen Mietwagen im Kreis Heinsberg sind mit ca. 90.500 km pro Jahr und Fahrzeug wesentlich stärker im Einsatz als Taxis. Weiterhin ist die Fahrleistung der Semiprofessionellen relativ konstant geblieben (± 60.500 km).
- **Betriebstypen:** Während professionelle Taxibetriebe mit bis zu 4 Fahrzeugen auf ca. 61.700 km kommen, sind es bei den größeren Betrieben ca. 68.700 km. Die höchste Fahrleistung wird jedoch von den professionellen Mietwagenbetrieben im städtischen Bereich erzielt (Ø 102.400 km).





Üblicherweise rangiert die Besetzquote, d.h. der Anteil der besetzt gefahrenen Kilometer, bundesweit zwischen 47% und 53%. Professionelle Taxis und Mietwagen im Kreis Heinsberg bewegen sich mit durchschnittlich ca. 48% bis 49% im Mittelfeld.

5 ERLÖSE, KOSTEN UND GEWINN

Im Mittelpunkt der betriebswirtschaftlichen Untersuchung steht die **Erlös-, Kosten- und Gewinnsituation**.

5.1 Erlöse

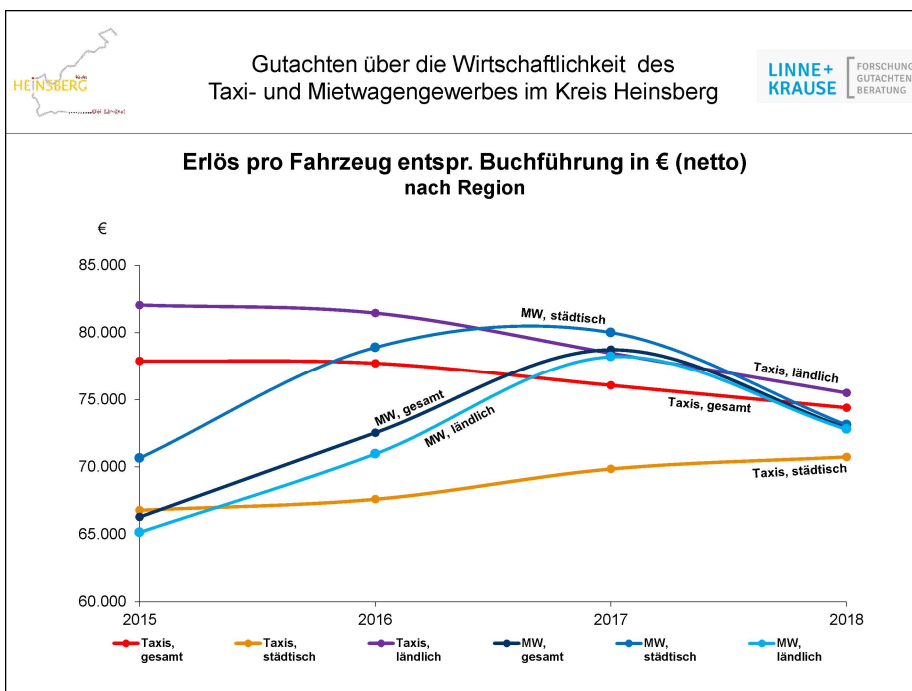
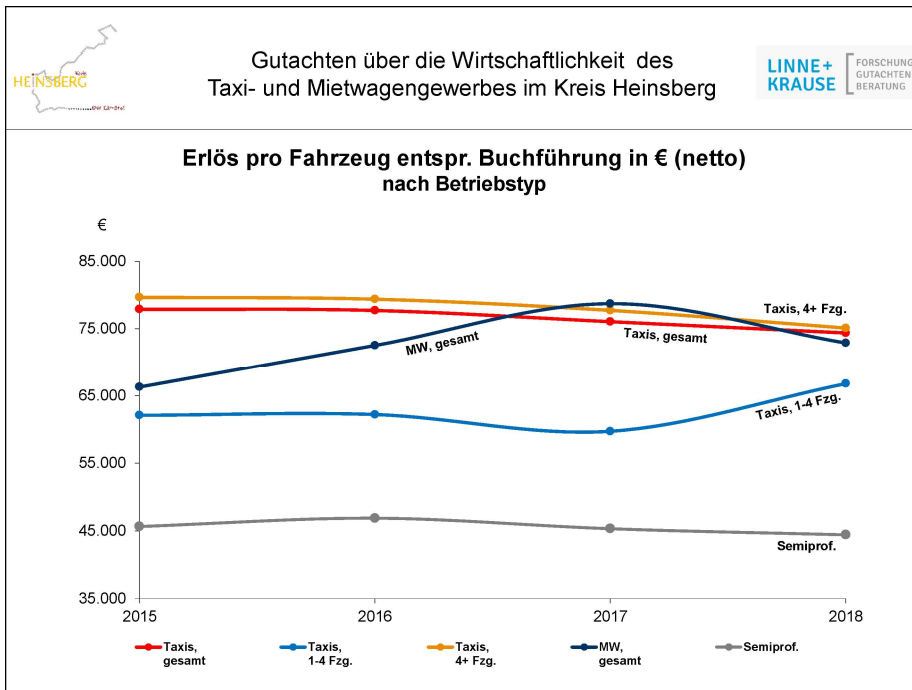
In den untersuchten Jahren 2015 bis 2018 haben die Erlöse insgesamt stagniert, im Vergleich zur Vorbegutachtung ist jedoch ein erheblicher Anstieg zu verzeichnen:

**KREIS HEINSBERG
ERLÖSENTWICKLUNG 2015 - 2018
- IN € (NETTO) / FAHRZEUG**

	Kreis Heinsberg									Vergleichsregionen	
	Professionelle Taxibetriebe					Professionelle Mietwagenbetriebe			Semiprof. Betriebe	Rendsb. Eckernf. (Taxi)	Kreis Kleve (Taxi)
	Gesamt	Städtisch	Ländlich	1-4 Fzg.	4+ Fzg.	Gesamt	Städtisch	Ländlich	Taxi+MW		
2015	77.895	66.785	82.056	62.086	79.662	66.284	70.653	65.144	45.659	72.927	70.039
2016	77.726	67.600	81.463	62.209	79.392	72.534	78.904	70.963	46.890	78.823	71.275
2017	76.063	69.846	78.481	59.728	77.745	78.732	80.014	78.205	45.331	78.524	-
2018*	74.395	70.739	75.498	66.783	75.120	72.900	73.106	72.788	44.430	-	-
Ø 2015 - 2018	76.520	68.742	79.375	62.702	77.980	72.612	75.669	71.775	45.577	76.758	70.657
Ø 2007 - 2009	53.728	46.238/ 54.006	55.232/ 56.384	65.951/ 52.407	53.230	-	-	-	32.724**	-	60.339

* 1. Halbjahr hochgerechnet ** nur Taxis

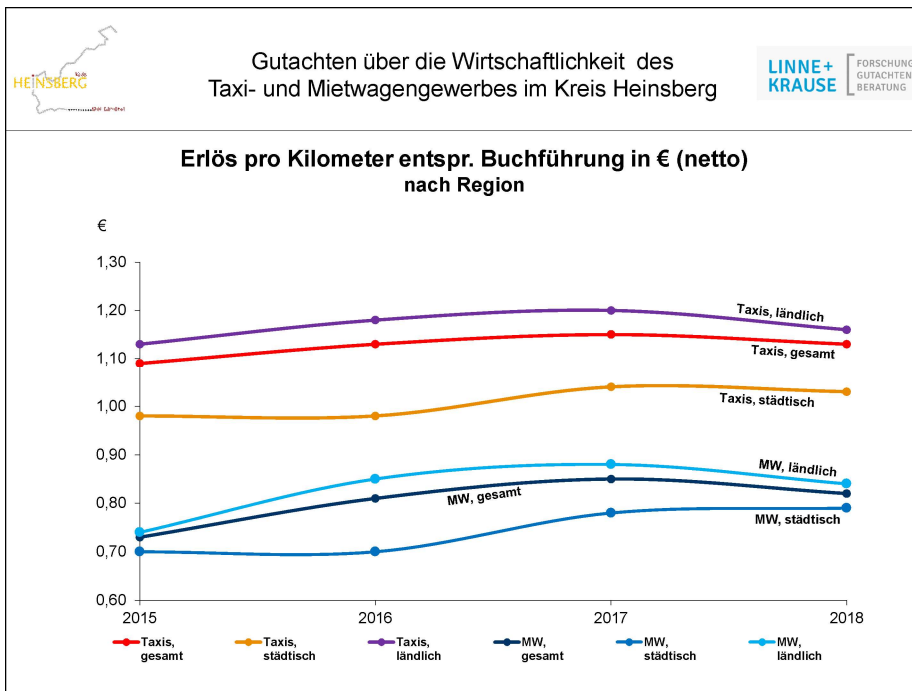
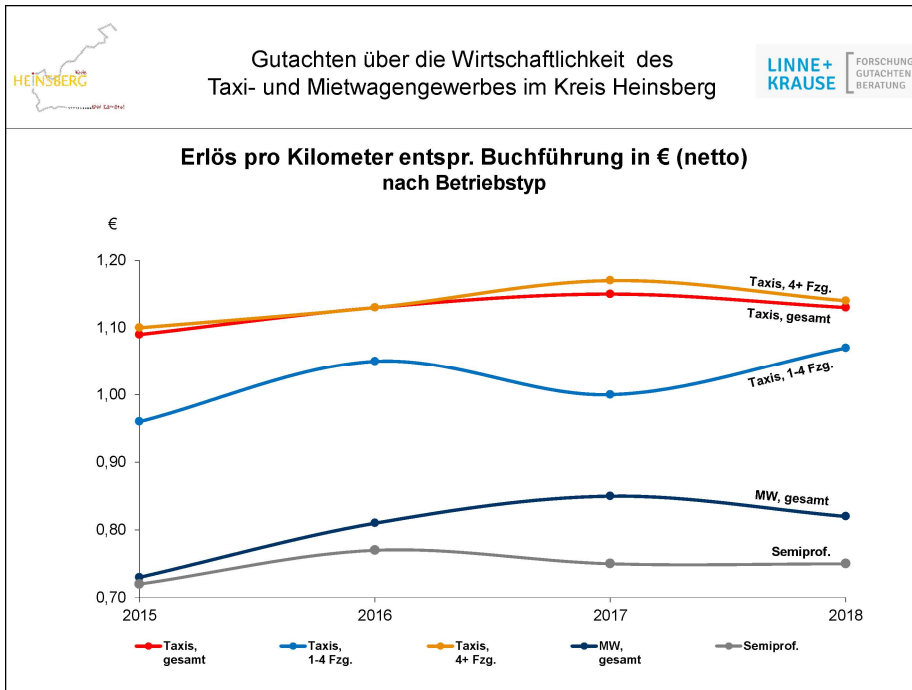
- **Jahreserlös:** Im Mittel der Jahre 2015 bis 2018 erzielte das professionell arbeitende Taxigewerbe Nettoerlöse von (hochgerechnet) ca. 76.500 € pro Jahr und Fahrzeug – wesentlich mehr als im Durchschnitt der Jahre 2007 bis 2009 (ca. 53.700 €). Die professionellen Mietwagen erwirtschaften aktuell Erlöse in etwa gleicher Größenordnung wie die Taxis (ca. 72.600 €). Im Kreis Kleve lagen die Erlöse 2015 / 2016 deutlich niedriger (ca. 70.700 €).
- **Abweichungen:** Im Kreis Heinsberg unterscheiden sich die Erlöse, sowohl örtlich als auch nach Betriebstyp: Während im städtischen Taxigewerbe durchschnittlich ca. 68.700 € netto pro Fahrzeug umgesetzt werden, sind es in der Fläche mit ca. 79.400 € deutlich mehr. Auch nach Betriebsgröße sind Unterschiede erkennbar. Wo kleinere Taxibetriebe (1- 4 Fahrzeuge) ca. 62.700 € erwirtschaften, erzielen größere Betriebe mit knapp 78.000 € deutlich mehr. Bei den Mietwagen ist die Situation weniger polarisiert. Hier werden im städtischen Bereich ca. 75.700 € und in der Fläche ca. 71.800 € erzielt.
- **Semiprofessionelle:** Substantiell niedriger rangieren dagegen die steuerlich erklärten Erlöse semiprofessioneller Betriebe. Die kommen im Durchschnitt auf ca. 45.600 € pro Jahr und Fahrzeug. Angesichts der Tatsache, dass alle semiprofessionellen Betriebe Mitarbeiter beschäftigen – rund ein Drittel sogar Personal in Vollzeit –, zeichnet sich hier ein betriebswirtschaftlicher Widerspruch ab.



KREIS HEINSBERG ERLÖSENTWICKLUNG 2015 - 2018 - IN € (NETTO) / KM											
	Kreis Heinsberg									Vergleichs- regionen	
	Professionelle Taxibetriebe					Professionelle Mietwagenbetriebe			Semiprof. Betriebe	Rendsb. Eckernf. (Taxi)	Kreis Kleve (Taxi)
	Gesamt	Städtisch	Ländlich	1-4 Fzg.	4+ Fzg.	Gesamt	Städtisch	Ländlich	Taxi+MW		
2015	1,09	0,98	1,13	0,96	1,10	0,73	0,70	0,74	0,72	0,95	0,98
2016	1,13	0,98	1,18	1,05	1,13	0,81	0,70	0,85	0,77	1,00	0,97
2017	1,15	1,04	1,20	1,00	1,17	0,85	0,78	0,88	0,75	1,06	-
2018*	1,13	1,03	1,16	1,07	1,14	0,82	0,79	0,84	0,75	-	-
Ø 2015 - 2018	1,13	1,01	1,17	1,02	1,14	0,80	0,74	0,83	0,75	1,00	0,98
Ø 2007 - 2009	0,73	0,63 / 0,74	0,75 / 0,79	0,77 / 0,73	0,74	-	-	-	0,55**	-	0,71

* 1. Halbjahr hochgerechnet ** nur Taxis

- **Erlös pro km:** Im mehrjährigen Mittel kommen professionelle Taxis im Kreis Heinsberg auf einen Nettoerlös von ca. 1,13 € / km – ein für westdeutsche Flächenkreise relativ hohes Niveau, das auch annähernd dem Taxitarif im Untersuchungszeitraum entspricht. In den Jahren 2007 bis 2009 erwirtschafteten die Taxis durchschnittlich erst ca. 0,73 € / km. Deutlich niedriger als bei den Taxis sind dagegen die aktuellen Kilometererlöse der professionellen Mietwagen (0,80 € / km). Der Wert ist betriebswirtschaftlich kritisch und deutet auf ein zu niedriges Preisniveau hin, verursacht u. a. durch Preisdumping.
- **Betriebstypen:** Abweichungen zeigen sich zwischen kleineren (1,02 € / km) und größeren professionellen Taxibetrieben (1,14 € / km). Bemerkenswert ist insbesondere der außergewöhnlich hohe Wert der ländlichen Betriebe (ca. 1,17 € / km). In diesem Zusammenhang dürften auch Hinzuschätzungen der Finanzverwaltung eine Rolle spielen.
- **Semiprofessionelle:** Deutlich niedrigere Kilometererlöse von ca. 0,75 € / km erzielen dagegen die semiprofessionellen Fahrzeuge.



5.2 Kosten

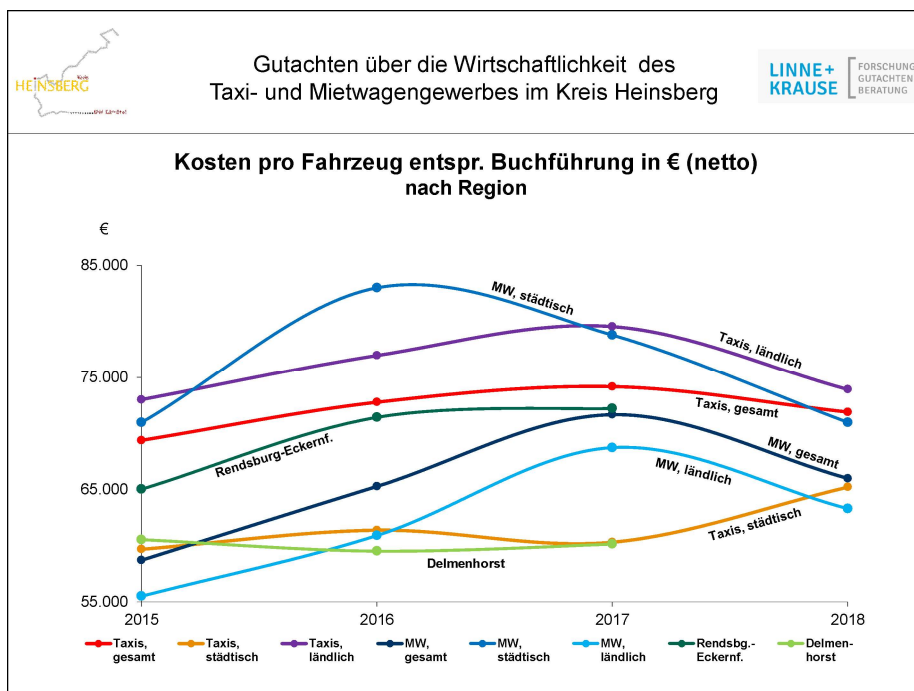
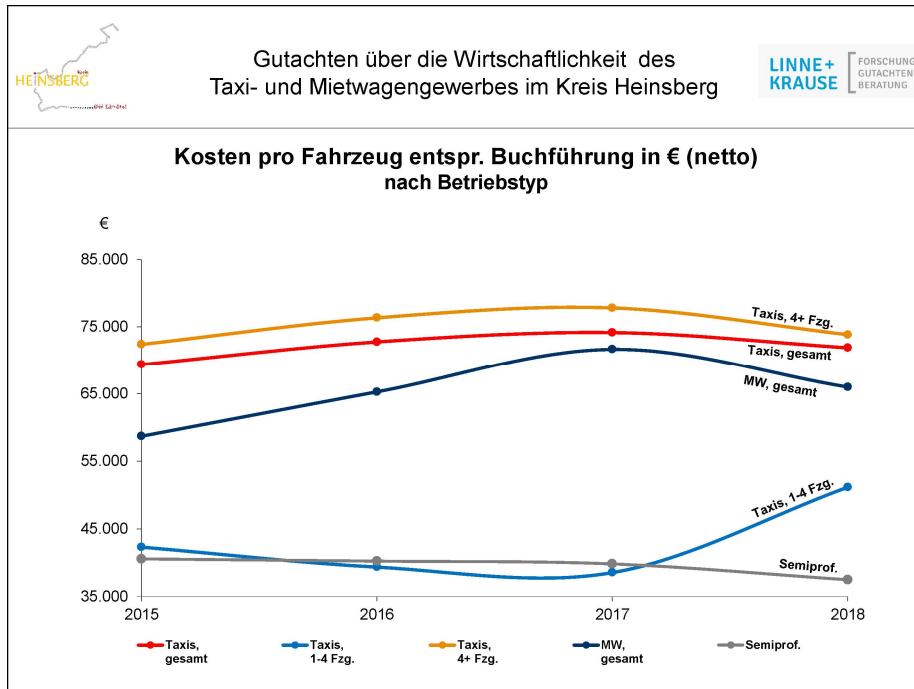
Wie sich schon in der Vorläuferuntersuchung abgezeichnet hat, ist auch heute bei den professionellen Taxibetrieben eine insgesamt betriebswirtschaftlich problematische Situation zu erkennen: Die Kosten rangieren annähernd auf dem Niveau der Erlöse:

KREIS HEINSBERG KOSTENENTWICKLUNG 2015 – 2018 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -											
	Kreis Heinsberg									Vergleichsregionen	
	Professionelle Taxibetriebe					Professionelle Mietwagenbetriebe			Semiprof. Betriebe	Rendsb. Eckernf. (Taxi)	Kreis Kleve (Taxi)
	Gesamt	Städtisch	Ländlich	1-4 Fzg.	4+ Fzg.	Gesamt	Städtisch	Ländlich	Taxi+MW		
2015	69.375	59.681	73.006	42.322	72.399	58.710	70.970	55.512	40.575	65.020	57.578
2016	72.770	61.380	76.974	39.364	76.356	65.276	82.998	60.906	40.249	71.419	62.008
2017	74.164	60.310	79.552	38.553	77.830	71.658	78.795	68.726	39.842	72.211	-
2018*	71.889	65.208	73.906	51.182	73.861	65.987	70.971	63.294	37.495	-	-
Ø 2015 - 2018	72.103	60.457	76.511	40.080	75.528	65.215	77.588	61.714	40.222	69.550	59.793
Ø 2007 - 2009	46.963	42.122/ 42.226	49.298/ 47.397	31.526/ 42.113	48.840	-	-	-	25.088**	-	53.950

* 1. Halbjahr hochgerechnet ** nur Taxis

- **Kosten pro Fahrzeug:** Im deutschen Taxigewerbe schwanken die jährlichen Kosten zurzeit meist zwischen ca. 40.000 € und ca. 70.000 € pro Fahrzeug – je nach Unternehmensstruktur und Einsatzbedingung. Das Taxigewerbe im Kreis Heinsberg „produziert“ mit Kosten von durchschnittlich ca. 72.100 € pro Jahr auf weit überdurchschnittlichem Niveau. Im Durchschnitt der Jahre 2007 bis 2009 lagen die Kosten erst bei knapp 47.000 €. Die Kosten der Mietwagenbetriebe rangieren mit durchschnittlich ca. 65.200 € ebenfalls „weit oben“. Im Landkreis Rendsburg-Eckernförde rangieren die Kosten auf ähnlichem Niveau (ca. 69.600 €). Etwas niedriger lag der Aufwand 2015 / 2016 im Kreis Kleve (ca. 59.800 €).
- **Betriebstypen:** Allerdings zeigen sich auch im Kreis Heinsberg deutliche Abweichungen: Während größere professionelle Taxi-Mehrwagenbetriebe (4+Fzg.) mit Kosten von durchschnittlich ca. 75.500 € pro Fahrzeug auf sehr hohem Kostenniveau wirtschaften, arbeiten kleinere Taxibetriebe (1 - 4 Fahrzeuge) mit ca. 40.100 € pro Jahr und Fahrzeug deutlich „kostengünstiger“. Die höchsten Kosten sind bei den professionellen Mietwagen im städtischen Bereich (ca. 77.600 €) zu beobachten.

- Semiprofessionelle:** Wesentlich „kostengünstiger“ arbeiten dagegen semi-professionelle Taxi- und Mietwagenbetriebe – zumindest wenn man ihren steuerlich gemeldeten Kosten Glauben schenkt. Semiprofessionelle Fahrzeuge kommen demnach auf Kosten in Höhe von durchschnittlich ca. 40.200 € pro Fahrzeug.



Im nächsten Schritt wird eine Auswertung nach **fixen Kosten**, überwiegend variablen **Fahrzeugkosten** und **Personalkosten** vorgenommen. Da die Kosten für 2018 hochgerechnet sind, wird im Folgenden der Fokus auf die eher belastbaren Werte aus 2017 gelegt. Erwartungsgemäß zeigt sich, dass die erheblichen Kostenunterschiede zwischen den Betriebstypen in erster Linie auf unterschiedlichen **Personalkosten** beruhen.

KREIS HEINSBERG KOSTENSTRUKTUR 2015 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -											
2015	Kreis Heinsberg									Vergleichsregionen	
	Professionelle Taxibetriebe					Professionelle Mietwagenbetriebe			Semiprof. Betriebe	Rendsb. Eckernf. (Taxi)	Kreis Kleve (Taxi) 2016
	Gesamt	Städtisch	Ländlich	1-4 Fzg.	4+ Fzg.	Gesamt	Städtisch	Ländlich	Taxi+MW		
Fixe Kosten	13.795	15.496	13.157	14.911	13.670	13.171	20.490	11.262	9.658	16.311	13.838
Fahrzeugkosten	12.948	15.919	11.835	12.461	13.003	19.202	28.553	16.762	14.111	14.298	11.627
Zwischensumme	26.743	31.416	24.993	27.372	26.673	32.373	49.043	28.024	23.769	30.610	25.465
Personalkosten	42.632	28.266	48.013	14.950	45.726	26.338	21.927	27.488	16.806	34.410	36.544
Gesamtkosten	69.375	59.681	73.006	42.322	72.399	58.710	70.970	55.512	40.575	65.020	62.008

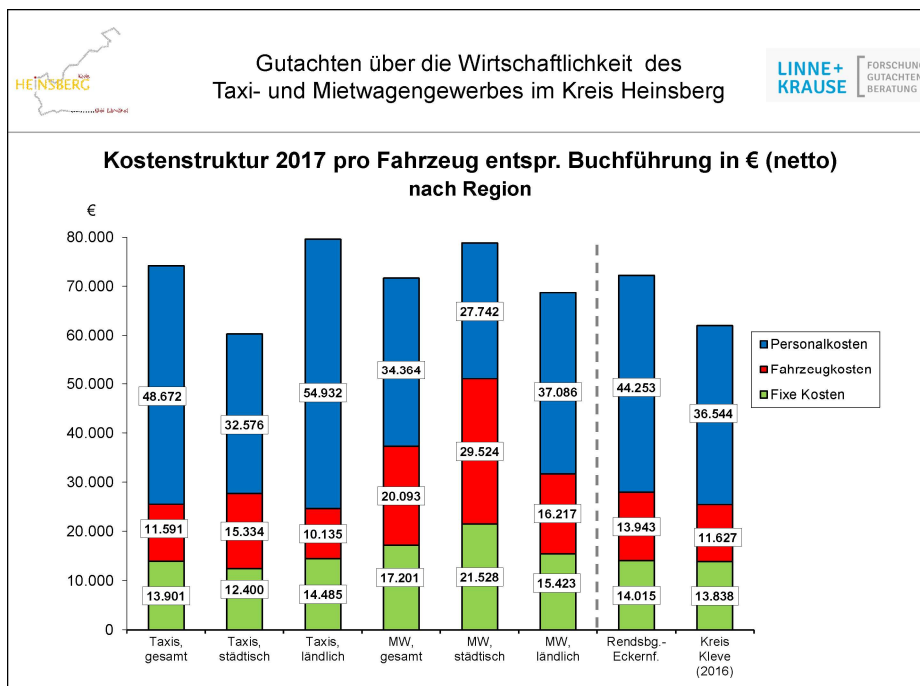
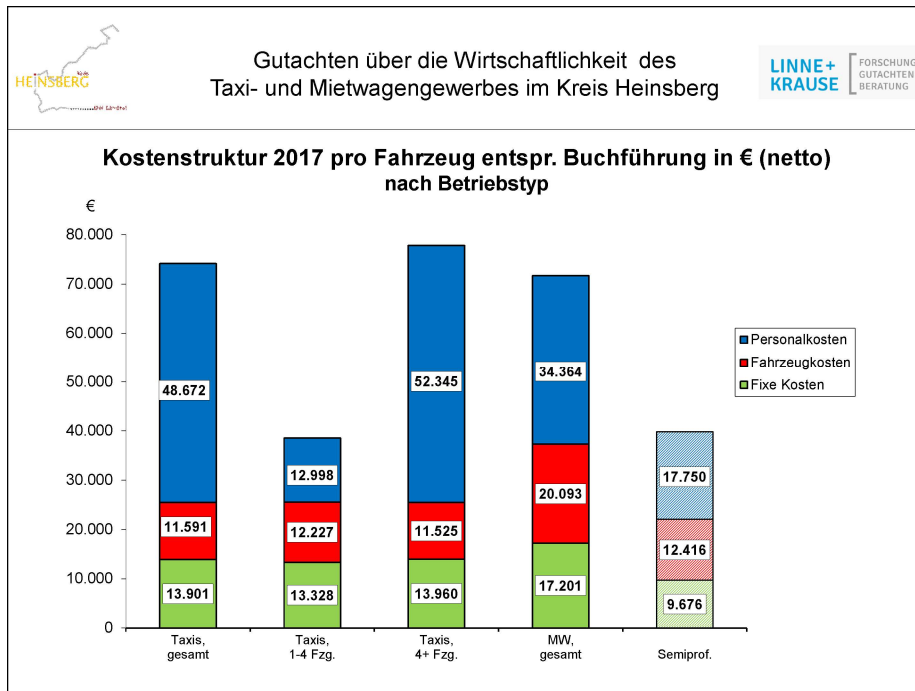
KREIS HEINSBERG KOSTENSTRUKTUR 2017 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -											
2017	Kreis Heinsberg									Vergleichsregionen	
	Professionelle Taxibetriebe					Professionelle Mietwagenbetriebe			Semiprof. Betriebe	Rendsb. Eckernf. (Taxi)	Kreis Kleve (Taxi)
	Gesamt	Städtisch	Ländlich	1-4 Fzg.	4+ Fzg.	Gesamt	Städtisch	Ländlich	Taxi+MW		
Fixe Kosten	13.901	12.400	14.485	13.328	13.960	17.201	21.528	15.423	9.676	14.015	-
Fahrzeugkosten	11.591	15.334	10.135	12.227	11.525	20.093	29.524	16.217	12.416	13.943	-
Zwischensumme	25.492	27.733	24.620	25.555	25.485	37.294	51.053	31.640	22.092	27.958	-
Personalkosten	48.672	32.576	54.932	12.998	52.345	34.364	27.742	37.086	17.750	44.253	-
Gesamtkosten	74.164	60.310	79.552	38.553	77.830	71.658	78.795	68.726	39.842	72.211	-

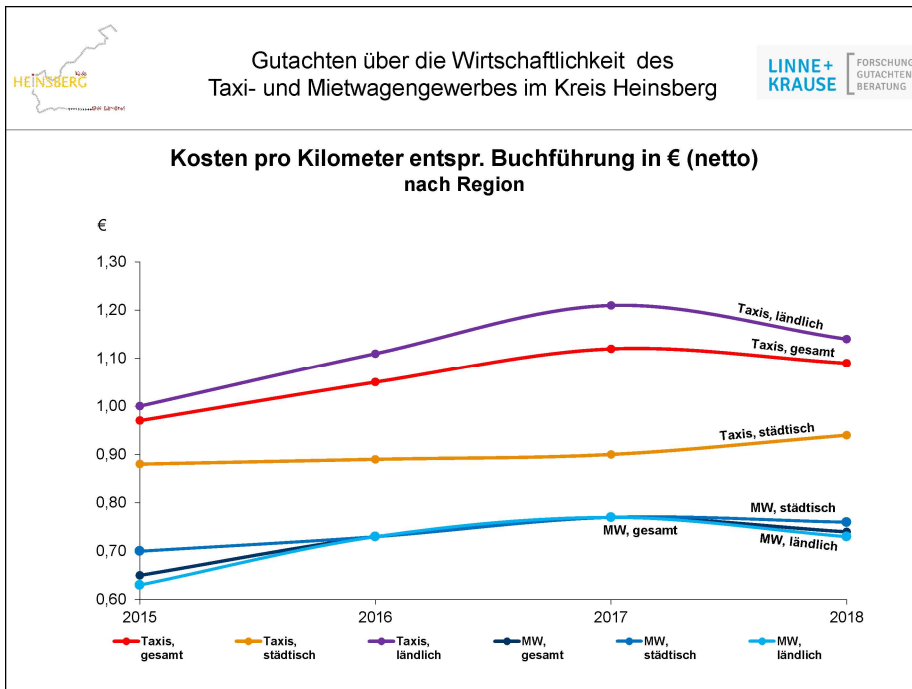
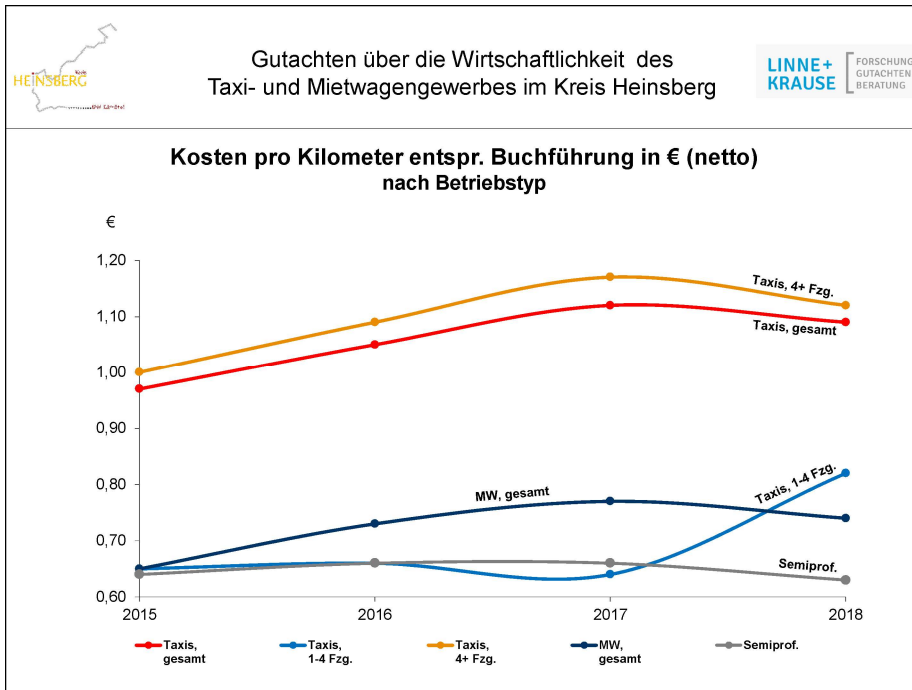
KREIS HEINSBERG
KOSTENSTRUKTUR 2018 (HOCHGERECHNET)
- IN € (NETTO) / FAHRZEUG -

	Kreis Heinsberg									Vergleichsregionen	
	Professionelle Taxibetriebe					Professionelle Mietwagenbetriebe			Semiprof. Betriebe	Rendsb. Eckernf. (Taxi)	Kreis Kleve (Taxi)
	Gesamt	Städtisch	Ländlich	1-4 Fzg.	4+ Fzg.	Gesamt	Städtisch	Ländlich	Taxi+MW		
Fixe Kosten	9.599	11.532	9.016	19.122	8.692	13.864	13.891	13.849	7.198	-	-
Fahrzeugkosten	12.103	16.534	10.766	13.386	11.981	19.158	27.101	14.865	12.200	-	-
Zwischensumme	21.702	28.066	19.781	32.507	20.673	33.022	40.991	28.714	19.398	-	-
Personalkosten	50.186	37.142	54.124	18.674	53.187	32.965	29.979	34.579	18.098	-	-
Gesamtkosten	71.889	65.208	73.906	51.182	73.861	65.987	70.971	63.294	37.495	-	-

- Personalkosten:** Die Personalkosten professioneller Taxibetriebe im Kreis Heinsberg lagen 2017 mit ca. 48.700 € recht hoch – noch höher als im Vergleichskreis Rendsburg-Eckernförde (ca. 44.300 €) oder im Kreis Kleve (2016: ca. 36.500 €). Von besonderem Interesse sind die Personalkosten größerer professioneller Taxibetriebe: Mit durchschnittlich ca. 52.300 € pro Fahrzeug wird ein sehr hoher Wert erzielt, der aber zu Fahrleistung und Einsatzzeit passt. Zur Einordnung: Für die Finanzierung einer einzigen Vollzeitkraft wäre nach Einführung des Mindestlohns im Einschichtbetrieb ein Mindestaufwand von ca. 28.000 € erforderlich. Weit hinter den Erfordernissen bleiben dagegen die Personalkosten der kleineren Taxibetriebe (1 - 4 Fahrzeuge) mit durchschnittlich ca. 13.000 € pro Fahrzeug. Hier zeichnet sich eine – auch im Sinne des öffentlichen Verkehrsinteresses – problematische Situation ab. Mit durchschnittlich ca. 37.100 € kommen professionelle Mietwagen in der Fläche des Kreises auf noch akzeptable Personalkosten, wohingegen diese in den Städten (ca. 27.700 €) nicht zur überdurchschnittlichen Fahrleistung passen. Kritisch sind auch die Personalkosten semiprofessioneller Betriebe (ca. 17.800 €). Hier wird wahrscheinlich nur ein Teil der Personalkosten steuerlich gemeldet.
- Fixkosten:** Mit Fixkosten von ca. 13.900 € pro Fahrzeug arbeiteten die professionellen Taxibetriebe 2017 im Kreis noch im Bereich des Branchenüblichen. Zurzeit rangieren die Fixkosten im westdeutschen Taxi- und Mietwagengewerbe zwischen ca. 13.000 € und ca. 16.000 €. Bei den Mietwagen im Kreis Heinsberg ist das Niveau etwas höher (ca. 17.200 €). Während im Taxigewerbe kaum Unterschiede festzustellen sind, ist ein deutlicher Abstand zwischen städtischen (ca. 21.500 €) und ländlichen Mietwagen (ca. 15.400 €) zu erkennen. Die niedrigsten Fixkosten sind erwartungsgemäß bei den semiprofessionellen Betrieben zu beobachten (ca. 9.700 €).

- Fahrzeugkosten:** Die überwiegend variablen Fahrzeugkosten (Kfz - Versicherung, Kfz-Steuer, Kraftstoff, Reparaturen etc.) hatten 2017 bei den Taxis des Kreises Heinsberg branchenübliches Niveau – mit Beträgen um 11.600 €. Die höchsten Fahrzeugkosten finden sich bei den sehr fahrleistungsstarken städtischen Mietwagen (ca. 29.500 €).





KREIS HEINSBERG KOSTENENTWICKLUNG 2015 - 2018 - IN € (NETTO) / KM											
	Kreis Heinsberg									Vergleichsregionen	
	Professionelle Taxibetriebe					Professionelle Mietwagenbetriebe			Semiprof. Betriebe	Rendsb. Eckernf. (Taxi)	Kreis Kleve (Taxi)
	Gesamt	Städtisch	Ländlich	1-4 Fzg.	4+ Fzg.	Gesamt	Städtisch	Ländlich	Taxi+MW		
2015	0,97	0,88	1,00	0,65	1,00	0,65	0,70	0,63	0,64	0,84	0,81
2016	1,05	0,89	1,11	0,66	1,09	0,73	0,73	0,73	0,66	0,91	0,85
2017	1,12	0,90	1,21	0,64	1,17	0,77	0,77	0,77	0,66	0,98	-
2018*	1,09	0,94	1,14	0,82	1,12	0,74	0,76	0,73	0,63	-	-
Ø 2015 - 2018	1,06	0,90	1,12	0,69	1,09	0,72	0,74	0,72	0,65	0,91	0,83
Ø 2007 - 2009	0,64	0,57 / 0,58	0,67 / 0,67	0,37 / 0,59	0,67	-	-	-	0,42**	-	0,64

* 1. Halbjahr hochgerechnet ** nur Taxis

- **Kilometerkosten:** Die Kilometerkosten professioneller Taxis lagen im Kreis Heinsberg zwischen 2015 und 2018 durchschnittlich bei 1,06 € / km (Ø 2007 bis 2009: 0,64 € / km). Die Mietwagen arbeiten aktuell mit durchschnittlich ca. 0,72 € / km auf weit niedrigerem Niveau.
- **Betriebstypen:** Wegen der sehr unterschiedlichen Personalkosten, zeichnet sich auch bei der Kilometerbetrachtung eine deutliche Abstufung zwischen Kleinbetrieben (1 - 4 Fahrzeuge) mit ca. 0,69 € / km und größeren Mietwagenbetrieben (ca. 1,09 € / km) ab. Ein Grund: Die in Kleinbetrieben wichtige Arbeitsleistung des Unternehmers ist buchhalterisch kein Kostenbestandteil, sondern Teil des Gewinns. Professionelle Mietwagen fahren mit Kilometerkosten von ± 0,72 € / km.
- **Semiprofessionelle:** Bei den semiprofessionellen Betrieben laufen die Kosten auf durchschnittlich 0,65 € / km hinaus.

5.3 Gewinn

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. Selbst bei wirtschaftlich identischem Sachverhalt, können verschiedene Faktoren zu inkompatiblen Nominalgewinnen führen:

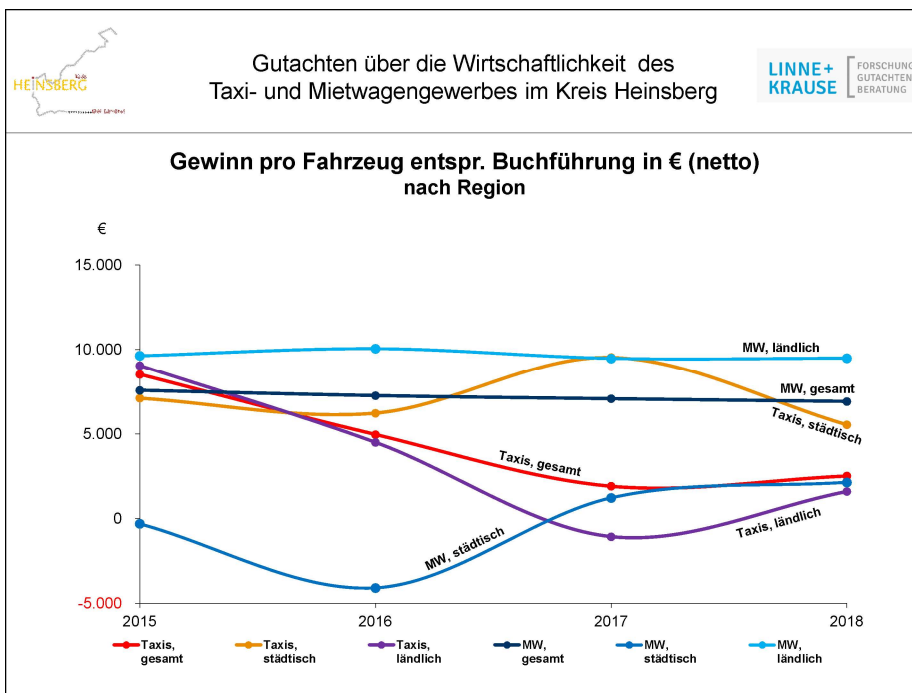
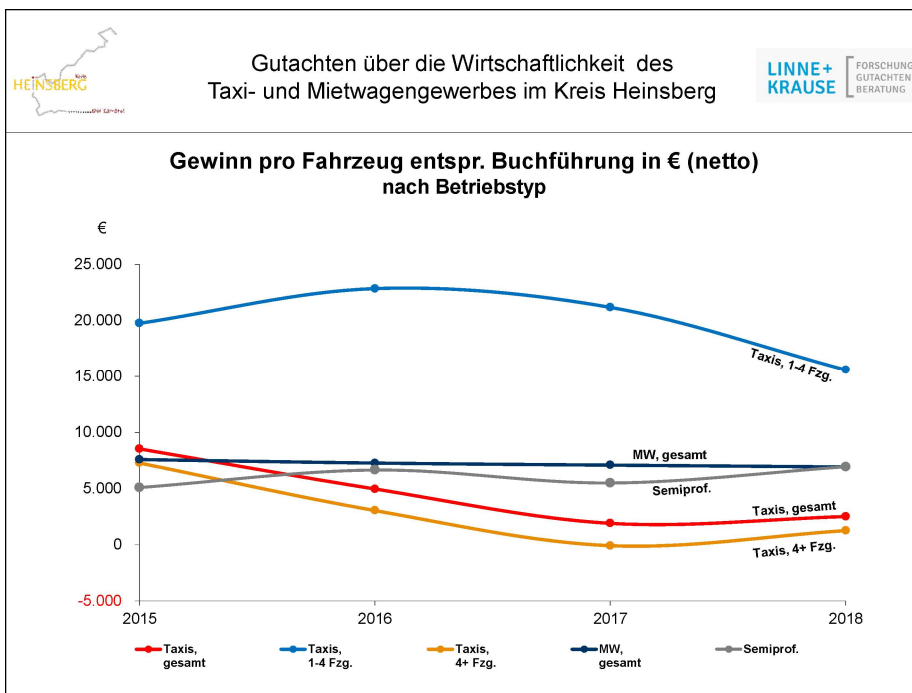
- **Geschäftsführergehalt:** Besitzer größerer Betriebe sind (bei GmbHs und UGs) zuweilen als angestellte Geschäftsführer beschäftigt. Ihr Einkommen bestreiten sie nicht primär aus dem Gewinn, sondern mit dem Geschäftsführergehalt – und das ist als Kostenbestandteil gewinnmindernd. So kann ein solcher Betrieb mit einer „schwarzen Null“ im Gewinn durchaus auf gesundem wirtschaftlichen Fundament stehen.
- **Außerordentliche Erträge:** Darüber hinaus erzielen Taxi- und Mietwagenunternehmen außerordentliche Erträge, die nicht in direktem Zusammenhang mit der Personenbeförderung stehen. Hierzu gehören beispielsweise Werbeeinnahmen, Verkaufserlöse, private Pkw-Nutzung, Lohnkostenzuschüsse der Agentur für Arbeit oder Versicherungszahlungen. Diese Werte sind zwar gewinnrelevant, haben aber mit dem operativen Geschäft nur wenig zu tun und wurden bei der Auswertung der vorliegenden Untersuchung mit den entsprechenden Kostenpositionen saldiert.

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

KREIS HEINSBERG GEWINNENTWICKLUNG 2015 - 2018 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -											
	Kreis Heinsberg									Vergleichs- regionen	
	Professionelle Taxibetriebe					Professionelle Mietwagenbetriebe			Semiprof. Betriebe	Rendsb. Eckernf. (Taxi)	Kreis Kleve (Taxi)
	Gesamt	Städtisch	Ländlich	1-4 Fzg.	4+ Fzg.	Gesamt	Städtisch	Ländlich	Taxi+MW		
2015	8.520	7.104	9.050	19.764	7.263	7.574	-317	9.632	5.084	7.907	12.461
2016	4.956	6.220	4.489	22.845	3.036	7.258	-4.094	10.057	6.641	7.404	9.267
2017	1.899	9.536	-1.071	21.175	-85	7.074	1.219	9.479	5.489	6.314	-
2018*	2.506	5.531	1.592	15.601	1.259	6.913	2.135	9.494	6.935	-	-
Ø 2015 - 2018	4.470	7.098	3.515	19.846	2.868	7.205	-264	9.666	6.037	7.208	10.864
Ø 2007 - 2009	6.765	4.116 / 11.780	5.935 / 8.987	34.425/ 10.294	4.390	-	-	-	7.636**	-	-

* 1. Halbjahr hochgerechnet ** nur Taxis

- **Überschuss:** Von 2015 bis 2018 erwirtschafteten professionelle Taxis einen Überschuss von (hochgerechnet) durchschnittlich ca. 4.500 € – ein völlig unzureichendes Ergebnis. 2007 bis 2009 rangierte der Überschuss noch bei ca. 6.800 €. Zudem ist seit 2015 ein Rückgang von ca. 8.500 € auf ca. 2.500 € zu beobachten. Kaum besser ist zurzeit der Überschuss bei den professionell geführten Mietwagen (Ø ca. 7.200 €). In einigen Jahren war sogar ein Verlust zu verzeichnen. Es wird deutlich, dass die Betriebe von den meisten Unternehmern scheinbar als „Nullsummenspiel“ betrieben werden.
- **Abweichungen:** Die schlechtesten Zahlen finden sich im städtischen Mietwagengewerbe, das zeitweise sogar defizitär gearbeitet hat. Problematisch sind auch die niedrigen Gewinne der größeren Taxibetriebe mit mehr als 4 Fahrzeugen (ca. 2.900 €). Lediglich die kleineren professionellen Taxibetriebe erzielten im Mittel ca. 19.800 € pro Jahr und Taxi. Blendet man das hochgerechte Jahr 2018 aus, so verbleiben in dieser Gruppe im Durchschnitt ca. 21.300 € Überschuss. Die Semiprofessionellen kommen immerhin auf ca. 6.000 € Überschuss pro Fahrzeug.



6 GESCHÄFTSAUFGABEN UND KONZESSIONSBEWEGUNGEN

Ein weiteres Kernkriterium zur Beurteilung der Funktionsfähigkeit bilden die Geschäftsaufgaben. Seit 2014 wechselten insgesamt 24 Taxis den Besitzer – etwa jedes 4. Taxi. Das Geschehen konzentriert sich in erster Linie auf die Städte Heinsberg und Hückelhoven sowie den südlichen Kreis:

KREIS HEINSBERG KONZESSIONSBEWEGUNGEN IM TAXIGEWERBE 2014 – 2019						
	betroffene Konzessionen			Grund	Ort	Jahr
	Rück-/ Aufgabe	Übertra- gung	Entzug / Versagung			
		3		Alter, Übertragung auf Schwiegersohn	Heinsberg	2014
		2		Übertragung von GbR auf Einzelunternehmen	Hückelhoven	2014
	1			Genehmigung als Einzelunternehmer abgelaufen, keine Verlängerung beantragt; nur noch Mietwagenverkehr mit GmbH & Co. KG	Übach-Palenberg	2014
*	2			bis 2014 : 2 Taxen in Selfkant u. 1 Taxi in Gangelt; später Aufgabe aus Altersgründen	Selfkant / Gangelt	2014
	1			unbekannt	Übach-Palenberg	2015
		1		Umfirmierung auf GmbH	Waldfeucht	2016
	1			Wirtschaftliche Gründe	Hückelhoven	2016
*	2			Alter/Rente	Selfkant / Gangelt	2017
	1			Alter; Übernahme durch Schwiegersohn, nur noch Mietwagen	Waldfeucht	2017
		2		unbekannt	Hückelhoven	2017
**	1			Wirtschaftliche Gründe	Heinsberg	2017
**		3		Taxen der GbR wurden übertragen, nur noch jeweils Einzelunternehmen (1 mit Taxen und 1 mit Mietwagen) werden fortgeführt	Heinsberg	2017
		1		Nicht mehr als Unternehmer, sondern nur noch als Fahrer tätig	Heinsberg	2018
	1			Wirtschaftliche Gründe; unzureichende Rentabilität	Hückelhoven	2018
	1			Wirtschaftliche Gründe	Geilenkirchen	2019
	1			Umstrukturierung Unternehmen; nur noch Krankenfahrten mit Mietwagen	Waldfeucht	2019
gesamt	12	12	0			
* / ** dasselbe Unternehmen						

- **Übertragungen:** Die Hälfte der Konzessionsbewegungen waren jedoch Übertragungen, die nicht als Geschäftsaufgaben zu werten sind. Sie erfolgten – sofern bekannt – zudem aus unkritischen Gründen: In drei Fällen mit 6 Taxis waren es lediglich Umfirmierungen. In einem Fall mit 3 Taxis wurde die Konzession altersbedingt auf den Schwiegersohn übertragen.
- **Rückgaben / Aufgaben:** Bemerkenswert ist jedoch, dass auch Genehmigungen an die Behörde zurückgegeben wurden. Anderenorts sorgt auf mengenregulierten Taximärkten ein „Konzessionshandel“ dafür, dass Konzessionen nicht zurückgegeben werden. Im Kreis Heinsberg ist damit ein Hinweis auf die Gefährdung der Funktionsfähigkeit zu erkennen. Im Kreis ist zudem eine „Erosion“ des Taxigewerbes zu beobachten: Ländliche Unternehmer geben das Taxi auf, um sich dem Mietwagengewerbe zuzuwenden – ähnliche Entwicklungen sind zurzeit in vielen Flächenkreisen zu beobachten. Konzessionsrückgaben erfolgten darüber hinaus hauptsächlich aus wirtschaftlichen Gründen – ein weiterer Hinweis auf eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit.

7 ZUSAMMENFASSUNG

Die Zusammenschau der Untersuchungsergebnisse zeigt, dass die Wirtschaftlichkeit des Taxi- und Mietwagengewerbes im Kreis Heinsberg noch grundsätzlich gegeben ist, die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes aber in verschiedener Hinsicht gefährdet ist. Dabei wird das örtliche Taxigewerbe durch ein problematisches Mietwagengewerbe in einen ruinösen Wettbewerb gedrängt. Zudem wird das öffentliche Verkehrsinteresse weniger durch eine Übersetzung als durch eine erodierende Taxibedienung in der Fläche des Kreises gefährdet.

7.1 Nachfragefaktoren

Anhaltspunkte, die für eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes im Kreis Heinsberg sprechen, sind **nachfrageseitig** kaum zu erkennen.

- **Wirtschaftliche Erholung:** Der nach dem Niedergang der Montanindustrie strukturschwache Kreis hat in den letzten Jahren einen beachtlichen wirtschaftlichen Aufschwung erfahren. Dabei profitiert die regionale Wirtschaft von einer langanhaltenden konjunkturellen Hochphase, auch wenn seit Anfang 2019 Anzeichen einer Abkühlung zu erkennen sind. Die Region stützt sich heute im Wesentlichen auf eine Wirtschaft von mittelständischem Zuschnitt, mit Schwerpunkten im Bereich Maschinen- und Fahrzeugbau. Beachtlich sind die Logistikkapazitäten. Mit der NATO-Airbase beherbergt der Kreis eine international bedeutende militärische Einrichtung. Andererseits war die Auflösung der an das Kreisgebiet anschließenden britischen Rhein-Garnison mit dem Militärkomplex Rheindahlen 2013 ein Verlust.
- **Erwerbslosigkeit / Kaufkraft:** Mit einer Arbeitslosenquote von aktuell 5,0% rückt das Ziel der Vollbeschäftigung in greifbare Nähe. Dennoch hat die Kaufkraft nicht mit dem dynamischen Arbeitsmarkt Schritt gehalten, so dass auch das Mobilitätsbudget der Bürger begrenzt bleibt.
- **Demographie:** Zu den Zukunftsproblemen fast aller Flächenkreise gehört der Bevölkerungsrückgang, von dem der Kreis Heinsberg aber nur örtlich betroffen ist. Insgesamt bleibt die Bevölkerungszahl auch künftig stabil. Günstig für die Taxi- und Mietwagennachfrage ist der gesellschaftliche Alterungsprozess: Mehr und mehr ältere Bürger sind auf Mobilitätsdienste angewiesen.

- **Nachfragestruktur:** Wie in den meisten Flächenkreisen, so lebt das Taxi- und Mietwagengewerbe auch im Kreis Heinsberg in erster Linie von Krankenfahrten – Taxis noch stärker als Mietwagen. Rückläufig sind Fahrten für Privatleute und Geschäftsleute. Als „Kollateralschaden“ des gesetzlichen Mindestlohns zieht sich das kleinstädtische und ländliche Taxigewerbe zunehmend aus dem Ad hoc-Geschäft am Halteplatz zurück. Wer abends aus der Bahn steigt, wird nur noch in Erkelenz verlässlich ein Taxi vorfinden.
- **Gesundheitswesen:** Der Kreis besitzt nur eine mäßige medizinische Infrastruktur von rund 1.000 Krankenhausbetten in verschiedenen über das Kreisgebiet verteilten Häusern. Darüber hinaus fehlen größere Reha - Einrichtungen. Einen gewissen Ausgleich schaffen die medizinischen Einrichtungen in den benachbarten Großstädten Aachen und Mönchengladbach.
- **Schüler / Menschen mit Behinderung:** Seit der letzten Erhebung im Jahre 2009 hat der Anteil der Fahrten für Schüler und für Menschen mit Behinderung deutlich an Bedeutung gewonnen: Der Umsatzanteil der Taxis liegt aktuell zusammen bei ca. 19% - hauptsächlich im ländlichen Bereich (ca. 24%).
- **Einbindung ÖPNV:** Deutlich an Bedeutung gewonnen mit aktuell ca. 10% Erlösanteil hat das Taxi im ÖPNV, wobei aber nur größere ländliche Betriebe beteiligt sind. Andererseits bildet der MultiBus, dessen Bedienzeiten 2020 voraussichtlich deutlich erweitert werden, einen wichtigen Wettbewerbsfaktor – insbesondere in den westlichen Gemeinden des Kreises.
- **Tourismus:** Tourismus hat im Kreis Heinsberg nur für die örtlichen Mietwagen mäßige Bedeutung.
- **Verkehrsumfeld:** Die Anbindung an den Schienenverkehr ist aus Sicht des Taxigewerbes problematisch. Die wichtigste Bahnverbindung zwischen Mönchengladbach und Aachen fährt an den Städten Heinsberg und Hückelhoven in einigem Abstand vorbei, auch wenn die reaktivierte Stichbahn von Lindern nach Heinsberg teilweise Abhilfe geschaffen hat.
- **Pkw / Pendler:** Wichtigster Wettbewerber von Taxis und Mietwagen ist der private Pkw. Mit einer deutlich gestiegenen Pkw-Dichte von 623 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner rangiert der Kreis über dem Durchschnitt der Nachbarkreise. Dazu trägt auch die hohe Pendlerquote bei. Häufig bietet nur der eigene Pkw die Mobilität, die der Arbeitsmarkt verlangt. Das Problem für Taxis und Mietwagen: Berufspendler sind als Kunden meist verloren.

7.2 Angebotsfaktoren

Angebotsseitig ist dagegen eine Reihe von Anhaltspunkten zu erkennen, die für eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes und eine Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrsinteresses im Kreis Heinsberg sprechen:

- **Schatten-/ Grauwirtschaft:** Im Mittelpunkt steht dabei weniger eine Übersetzung des Taxigewerbes an sich, als der in weiten Teilen irreguläre Wettbewerb durch Mietwagen. Während der Anteil der semiprofessionell betriebenen Taxis bei moderaten ca. 14% liegt, wird annähernd die Hälfte der Mietwagenflotte (ca. 47%) jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität gefahren. Dadurch wird der Wettbewerb innerhalb des Taxi- / Mietwagengewerbes – das weit überschneidende Märkte bedient – verzerrt. Das Legalitätsdefizit vieler Mietwagen bildet eine ernste Bedrohung für die Funktionsfähigkeit des regionalen Taxigewerbes.
- **Beschäftigung:** Seit der vorangegangenen Untersuchung hat sich die Beschäftigungssituation leicht verbessert. Anteil und Anzahl der Vollzeitbeschäftigten hat zugenommen; Teilzeitbeschäftigung, geringfügige Beschäftigung aber auch der Einsatz mithelfender Familienangehöriger sind leicht rückläufig. Der Typ des Alleinfahrers ist verschwunden.
- **Fahrermangel:** Angesichts eines angespannten Arbeitsmarktes verliert jedoch der Fahrerberuf an Attraktivität. Unter dem Vorzeichen der Einführung des gesetzlichen Mindestlohns sind die Unternehmer zudem gezwungen, den Einsatz auf die lukrativen Tagesstunden zu fokussieren, so dass es zuweilen zu Engpässen bei der Bedienung kommt.
- **Erosionsprozess:** Auch im Kreis Heinsberg ist eine „Flucht in den Mietwagen“ zu beobachten. Angesichts strenger Mengenregulierung weichen viele Betriebe auf Mietwagen aus. Mietwagen unterliegen weder der Tarif- noch der Betriebspflicht – letztere ist seit Einführung des gesetzlichen Mindestlohns mancherorts zum Problem geworden. Seit dem BFH-Urteil vom 2. Juli 2014 (XI R 39/10) können zudem auch Mietwagen Krankenfahrten zu 7%-MwSt. abrechnen, so dass ein wichtiger Vorteil des Taxis entfallen ist.
- **Fahrzeugqualität:** Die Qualität der Taxiflotte ist insgesamt befriedigend – hinsichtlich des Neuwagenanteils und des Fahrzeugalters, aber auch mit Blick auf den Kaufpreis. Das gilt auch – mit Abstrichen – für die professionellen Mietwagenbetriebe. Problematisch sind dagegen die semiprofessionellen Fahrzeuge, die ganz überwiegend Mietwagen sind.
- **Taxi- / Mietwagendichte:** Die Taxidichte ist leicht unterdurchschnittlich (0,35). Betrachtet man nur die taxiähnlich eingesetzten Mietwagen, so errechnet sich eine ebenfalls unterdurchschnittliche Taxi-/ Mietwagendichte (0,83). Hauptsächlich in den städtischen Zentren fahren jedoch weitere 101 Mietwagen für Hilfsorganisationen und spezialisierte Kranken- und Behindertenbeförderer. Unter Berücksichtigung dieser nicht taxiähnlich betriebenen Fahrzeuge, liegt die Taxi- / Mietwagendichte bei überdurchschnittlichen 1,23.

- **Örtliche Betrachtung:** Eine übermäßige Taxidichte ist in keinem Ort des Kreises zu beobachten. In den Gemeinden, aber auch in Geilenkirchen und Übach-Palenberg, ist eher von einer Unterversorgung auszugehen. Eine überdurchschnittliche Mietwagendichte ist dagegen in Übach-Palenberg sowie in der Gemeinde Waldfeucht zu erkennen. Die hohe Zahl der Mietwagen deutet in der Fläche auf eine Nachfrage hin, die am Taxigewerbe vorbeigeht.
- **Einsatzzeit:** Während seit Einführung des gesetzlichen Mindestlohns Anfang 2015 anderenorts die Einsatzzeit der Taxis rückläufig ist, hat diese im Kreis Heinsberg sogar zugenommen. Mietwagen kommen dagegen auf eine deutlich niedrigere Wocheneinsatzzeit als Taxis.
- **Fahrleistung:** Anders dagegen das Bild bei der Fahrleistung: Während professionelle Taxis im Durchschnitt ca. 68.000 km pro Jahr und Fahrzeug fahren, kommen professionelle Mietwagen im Kreis Heinsberg sogar auf ca. 90.500 km. Aber auch semiprofessionell betriebene Fahrzeuge haben mit durchschnittlich 60.800 km Jahresfahrleistung erheblichen Anteil am Fahrgeschehen. Das unterstreicht das Ausmaß der Schädigung, die von diesen Fahrzeugen auf das Taxigewerbe ausgeht.

7.3 Betriebswirtschaftliche Faktoren

In **betriebswirtschaftlicher** Hinsicht sind ebenfalls Aspekte zu erkennen, die auf eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes hinweisen. Die ergeben sich auch aus der Grauwirtschaftsproblematik der Mietwagen:

- **Fahrzeugetrlöse:** Die Nettoerlöse professioneller Fahrzeuge (\emptyset ca. 76.500 € pro Jahr und Fahrzeug) bewegen sich auf einem für westdeutsche Flächenkreise etwas überdurchschnittlichem Niveau. Vor knapp 10 Jahren lag der Wert noch bei ca. 53.800 €. Etwas niedrigere Erlöse werden in den städtischen Zentren (\emptyset ca. 68.700 €) gefahren, die höchsten in der Fläche des Kreises (\emptyset ca. 79.400 €). Eine noch größere Diskrepanz ist zwischen kleineren (62.700 €) und größeren Taxibetrieben (78.000 €) zu beobachten, wobei zumindest in der letzten Gruppe steuerliche Hinzuschätzungen eine Rolle spielen. Bemerkenswert: Taxis und Mietwagen erzielen ähnliche Erlöse, trotz erheblich höherer Fahrleistung der Mietwagen. Dagegen kommen semiprofessionelle Betriebe auf lediglich ca. 45.600 € Erlös pro Jahr und Fahrzeug.

- **Kilometererlöse:** Relativ günstig sind auch die Kilometererlöse der Taxis mit durchschnittlich rund 1,13 € / km (netto). Damit bewegen sich die professionellen Taxis nahe an dem Betrag, wie ihn der amtliche Taxitarif im Erhebungszeitraum unter taxiüblichen Einsatzbedingungen „hergegeben“ hat. Dabei sind jedoch Abweichungen zwischen den Taxis in den städtischen Zentren (Ø 1,01 € / km) und denen in der Fläche (Ø 1,17 € / km) zu beobachten. Auch dabei dürften steuerliche Hinzuschätzungen eine Rolle spielen. Vor einem Jahrzehnt lagen die Erlöse noch bei durchschnittlich 0,73 € / km. Deutlich niedriger sind die Kilometererlöse der Mietwagen, die mit Ø 0,80 € / km einen kritischen Wert markieren. Semiprofessionelle Betriebe fahren durchschnittlich ca. 0,75 € / km ein. Der geringe Unterschied zwischen beiden Werten zeigt, dass auch das professionelle Mietwagengewerbe auf betriebswirtschaftlich prekärem Niveau arbeitet.
- **Gesamtkosten:** Die Gesamtkosten der professionellen Taxibetriebe bewegen sich mit durchschnittlich ca. 72.100 € pro Jahr und Fahrzeug auf sehr hohem Niveau. Auch hier sind Abweichungen zwischen den städtischen Zentren (Ø 60.500 €) und der Fläche des Kreises (Ø 76.500 €) zu beobachten. Professionelle Mietwagen „produzieren“ zu etwas niedrigeren Kosten (Ø 65.200 €) als Taxis.
- **Personalkosten:** Abweichende Gesamtkosten sind in erster Linie auf unterschiedliche Personalkosten zurückzuführen. Während die Personalkosten größerer Taxibetriebe (4+ Fahrzeuge) mit ca. 52.300 € sehr hoch sind, fallen die Personalaufwendungen kleinerer Taxibetriebe mit lediglich ca. 13.000 € deutlich zu niedrig aus. Auch in dieser Hinsicht präsentieren sich die kleineren Betriebe als „Problemgruppe“.
- **Gewinn:** Problematisch sind weiterhin die Gewinne der professionellen Mietwagenbetriebe. Mit durchschnittlich ca. 2.900 € pro Jahr und Taxi sind ein akzeptables Einkommen, eine angemessene Kapitalverzinsung sowie ein angemessener Risikozuschlag kaum erzielbar. Aber auch der durchschnittliche Gewinn der kleineren Betriebe rangiert mit durchschnittlich knapp 20.000 € jenseits der aus Gutachtersicht „untersten Grenze“ betriebswirtschaftlich vertretbaren Handels.

7.4 Geschäftsaufgaben

Anzahl und Gründe der Geschäftsaufgaben weisen auf eine Erosion des Taxigewerbes hin – besonders in der Fläche des Kreises. Seit 2014 wurden 12 Genehmigungen an die Behörde zurückgegeben – teils aus wirtschaftlichen, teils aus persönlichen Gründen.

In ländlichen Gemeinden des Kreises wurden aber auch Taxis zu Mietwagen gewandelt und damit einem bundesweiten Erosionsprozess gefolgt, der auf eine schleichende Substitution des ländlichen Taxiverkehrs durch Mietwagen hinausläuft.

Die mäßige Zahl der Konzessionsübertragungen (12 Taxis) ist mit Blick auf die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes überwiegend unkritisch.

8 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

8.1 Ziele bei der Wahrung der Funktionsfähigkeit

Eine **Gefährdung des öffentlichen Interesses** an einem **funktionsfähigen** Taxi-gewerbe ist zurzeit ansatzweise zu erkennen. Dem lässt sich aber mittel- und lang-fristig durch die Festschreibung einer bestimmten Konzessionszahl nicht abhelfen.

Eine Festschreibung der Zahl der Taxikonzessionen sollte daher grundsätzlich nur als **kurz- und mittelfristiges Mittel** eingesetzt werden. Von einer **gänzlichen Frei-gabe der Konzessionen** ist dagegen ebenfalls dringend abzuraten: In den wenigen Städten und Kreisen ohne Begrenzung der Konzessionszahl (z.B. Berlin, Hamburg, Wiesbaden, Schleswig-Holstein) ist es zeitweise zu massiven Wettbewerbsverzer-rungen gekommen – mit zuweilen verheerenden Auswirkungen auf Unternehmer, die eine gesetzesnahe Betriebsführung anstreben.

Andererseits ist die Taxiversorgung im Kreisgebiet bereits teilweise erodiert, so dass das öffentliche Verkehrsinteresse nicht primär auf eine Begrenzung der Konzessio-nen zielen sollte.

Welchen Zustand gilt es im Sinne des **öffentlichen Verkehrsinteresses** anzustre-ben bzw. zu verhindern? Hier gibt die Grundsatzentscheidung des BVerfG aus 1960 Auskunft:

- **Ergänzung zum ÖPNV:** Das Taxigewerbe nimmt eine durch keinen anderen Verkehrsträger zu ersetzende Ergänzungsfunktion im Rahmen des ÖPNV wahr. Dieser Funktion verdankt es seinen Status als schützenswertes „*über-ragend wichtiges Gemeinschaftsgut*“. Hierin besteht das öffentliche Verkehrsinteresse an einer zuverlässigen Taxiversorgung, die durch Mietwagen nicht zu realisieren ist.
- **Ruinöser Wettbewerb:** Im öffentlichen Verkehrsinteresse soll laut BVerfG ein „*ruinöser Wettbewerb*“ verhindert werden, der die Existenz und die Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes als „*überragend wichtiges Gemein-schaftsgut*“ bedroht. Das Gericht führt dazu aus, dass als „*ernste Gefahr im Wesentlichen nur übrig bleib[t], daß das Droschkengewerbe selbst bei unkon-trolliertem Eindringen neuer Unternehmen durch Übersetzung und ruinösen Wettbewerb in seiner Existenz bedroht*“ wird.
- **Semiprofessionelle:** Im Kreis Heinsberg geht der ruinöse Wettbewerb aber weniger vom „Droschkengewerbe“ selbst als von Mietwagen aus, die häufig sogar von Taxiunternehmen betrieben werden. Auch der hohe Anteil be-triebswirtschaftlich unplausibler Mietwagenbetriebe deutet auf einen solchen ruinösen Wettbewerb hin. Dieses Problem lässt sich nicht (allein) durch die Steuerung der Zahl der Taxigenehmigungen beheben.
- **Kein Konkurrenzschutz:** Eine Regulierung hat das verfassungsmäßige Recht möglicher Bewerber auf freie Berufsausübung zu berücksichtigen. Dazu führt das BVerfG aus: „*Lediglich eine Vorschrift, die gerade nur die aus einer Übersetzung im Droschkengewerbe drohenden Gefahren bekämpfen und nicht darüber hinaus einen umfassenden Konkurrenzschutz schaffen würde, könnte gegenüber Art. 12 Abs. 1 GG Bestand*“ haben.
- **Keine Bedürfnisprüfung:** Unzulässig ist insbesondere eine restriktive Argu-mentation im Sinne einer Bedürfnisprüfung. Schon das BVerfG warnte vor einer Hintertürargumentation, die eine „*unzulässige Bedürfnisprüfung... auf dem Wege über die Prüfung der öffentlichen Verkehrsinteressen*“ fortsetzt.
- **Keine Planungs- und Gestaltungsaufgabe:** Unzulässig ist weiterhin eine Argumentation, die die Regulierung der Konzessionszahl als Aufgabe der „*wirtschafts- und verkehrspolitischen Planung und Gestaltung*“ begreift. Im Mit-telpunkt hat in jedem Fall die konkrete Einzelsituation zu stehen.

8.2 Quantitative Maßnahmen zur Wahrung der Funktionsfähigkeit

Naturgemäß ist die Benennung einer exakten Zahl, ab der der Verlust der Funktionsfähigkeit eintritt, nicht mit Sicherheit zu prognostizieren. Eine Genehmigung aller Anträge auf Erteilung einer neuen Konzession würde aber mit großer Wahrscheinlichkeit zur ernstesten Gefährdung der Funktionsfähigkeit im Taxigewerbe der städtischen Zentren des Kreises führen, zumal auch heute schon Anzeichen hierfür zu erkennen sind.

KREIS HEINSBERG ANTRÄGE AUF ERTEILUNG EINER TAXIKONZESSION STAND 01.06.2019				
<u>Regionen</u>	Neu- unterneh- mer	Alt- unterneh- mer	Anträge	
			Anzahl	Genehmi- gungen
Stadt Heinsberg	9	2	12	12*
Stadt Hückelhoven	2	2	5	9**
Stadt Erkelenz	5	2	7	8***
Stadt Wassenberg	1	1	2	2
Stadt Wegberg	1	-	1	2***
Stadt Geilenkirchen	1	1	3	3*
Stadt Übach-Palenberg	-	-	-	-
Gemeinde Gangelt	-	-	-	-
Gemeinde Selfkant	-	-	-	-
Gemeinde Waldfeucht	1	-	1	2***
Σ Kreis Heinsberg	20	8	31	38
Q.: Kreis Heinsberg				
* Altunternehmer beantragt mit 2 Anträgen jeweils 1 Konzession				
** Altunternehmer beantragt mit 2 Anträgen 1 x 1 Konzession und 1 x 5 Konzessionen				
*** Unternehmer beantragt mit 1 Antrag 2 Konzessionen				

Eine konkrete Entscheidungssituation besteht zurzeit in fast allen Städten und in der ländlichen Gemeinde Waldfeucht. Zur Wahrung eines **funktionsfähigen Taxigewerbes** wird folgendes Vorgehen vorgeschlagen, ohne dass die Gefahr eines ruinösen Wettbewerbs entsteht:

- **Kreisstadt Heinsberg:** Aus der Stadt Heinsberg (aktuell 18 Taxis) liegen Anträge für insgesamt 12 Genehmigungen vor – hauptsächlich von Neunternehmern. Die aktuelle Taxidichte ist mit 0,43 moderat. Moderat ist auch die bereinigte Taxi-Mietwagendichte (0,96), die zudem auf eine Nachfrage hindeutet, die von den Heinsberger Taxis nicht befriedigt wird. Mit der Reaktivierung der Schienenanbindung hat das Heinsberger Taxigewerbe eine neue Nachfragequelle erhalten. Mit durchschnittlich ca. 68.700 € Erlös pro Taxi wird zudem ein noch akzeptabler Wert erreicht. Abgesehen von dem sehr niedrigen Überschuss der Betriebe, sind keine Anzeichen zu erkennen, die für eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Kreisstadt sprechen. Bei Genehmigung aller 12 Anträge würde sich eine Taxidichte von 0,72 ergeben. Unter Berücksichtigung des Rechts auf freie Berufsausübung wird empfohlen, die Zahl der Taxis zunächst von **18 auf 23** zu begrenzen. Damit wird eine Taxidichte von 0,55 erreicht. Mit 5 zusätzlichen Taxis liegt Heinsberg nur geringfügig über dem Durchschnitt vergleichbarer NRW-Städte (0,51).
- **Stadt Hückelhoven:** Für die ehemalige Zechenstadt Hückelhoven liegen zurzeit 5 Konzessionsanträge für 9 zusätzliche Genehmigungen vor, wobei 6 von einem Altbewerber stammen. Wie in der Kreisstadt, rangiert die Taxidichte bei 0,43 und damit ebenfalls unter dem Durchschnitt vergleichbarer NRW-Städte (0,51). 9 zusätzliche Genehmigungen würden zu einer Taxidichte von 0,65 führen. Während die Kreisstadt über nachfragerrelevante Orte wie den Bahnhof, das Krankenhaus und die Diskotheken verfügt, ist die City von Hückelhoven zum Standort eines großflächigen Einzelhandels geworden, der kaum Taxinachfrage generiert. Der Bahnhof und das wichtigste Gewerbegebiet liegen weit außerhalb im Ortsteil Baal. Zudem hat Hückelhoven nur geringe Kaufkraft. Allerdings deutet die Zahl der Mietwagen auch hier auf eine Nachfrage hin, die nicht von den örtlichen Taxis abgedeckt wird. Unter Berücksichtigung des Rechts auf freie Berufsausübung und angesichts der noch vertretbaren Wettbewerbssituation wird daher empfohlen, zunächst nur 4 zusätzliche Taxigenehmigungen zu genehmigen.
- **Stadt Erkelenz:** Aus Erkelenz liegen zurzeit Anträge für 8 Genehmigungen vor – hauptsächlich von Neubewerbern. Taxidichte (0,34) und bereinigte Taxi-Mietwagendichte (0,64) sind zurzeit recht gering. Die nach Einwohnern größte Stadt beherbergt das wichtigste Krankenhaus im Kreisgebiet, besitzt einen citynahen Bahnhof und hat überdurchschnittliche Kaufkraft. Die Zulassung von 8 neuen Konzessionen würde auf eine Taxidichte von 0,53 hinauslaufen. Damit bliebe Erkelenz noch immer nahe am Durchschnitt vergleichbarer NRW-Städte (0,51). Unter Berücksichtigung des Grundrechts auf freie Berufsausübung sind keine Gründe zu erkennen, die gegen die Genehmigung sprechen.
- **Stadt Wassenberg:** Für Wassenberg liegen die Anträge eines Alt- und eines Neubewerbers für jeweils 1 Genehmigung vor. Die Kaufkraft der Kleinstadt ist unterdurchschnittlich. Die aktuelle Taxidichte (0,55) ist nur leicht überdurchschnittlich. In der Fläche des Kreises sind die Erlöse mit durchschnittlich ca. 79.400 € pro Taxi recht günstig. Unter Abwägung mit dem Recht auf freie Berufsausübung wird empfohlen, die Zahl der Taxis um 2 Genehmigungen zu erhöhen.

- **Stadt Wegberg:** Die Stadt Wegberg verfügt mit dem Gewerbegebiet im Ortsteil Wildenrath über eine beachtliche wirtschaftliche Basis und ist zudem kaufkraftstärkste Kommune im Kreis Heinsberg. Aus Wegberg liegt der Antrag eines Neubewerbers für 2 Taxigenehmigungen vor. Die aktuelle Taxidichte Wegbergs rangiert bei 0,53 und damit über dem Durchschnitt gleichgroßer NRW-Städte (0,41). Auch in Wegberg liegen die Erlöse deutlich über dem Branchendurchschnitt. Kommt hinzu: Das Wegberger Taxigewerbe besteht zurzeit nur aus zwei größeren Betrieben, so dass auch der Aspekt des verbotenen Konkurrenzschutzes nicht unberücksichtigt bleiben sollte. Daher wird empfohlen, mindestens 1 beantragte Genehmigung zu erteilen.
- **Stadt Geilenkirchen:** Die Stadt Geilenkirchen hat den leistungsfähigsten Bahnhof im Kreisgebiet und besitzt ein Krankenhaus mit angeschlossener Reha-Einrichtung. Von Bedeutung ist weiterhin die NATO-Airbase im (abgelegenen) Ortsteil Teveren. Auch aus Geilenkirchen liegen 3 Anträge für 3 Taxigenehmigungen vor. Die Taxidichte rangiert aktuell bei weit unterdurchschnittlichen 0,22 (NRW-Durchschnitt: 0,41). Alle Mietwagen werden taxiähnlich eingesetzt. Die leicht überdurchschnittliche Taxi-Mietwagendichte von 0,96 belegt eine Nachfrage, die nicht vom örtlichen Taxigewerbe bedient wird. Mit der Zulassung von 3 zusätzlichen Genehmigungen würde sich die Taxidichte auf 0,33 erhöhen und bliebe auch damit noch immer weit unter dem Durchschnitt vergleichbarer NRW-Kleinstädte. Aus dieser Perspektive sind keine Gründe zu erkennen, die gegen eine Erteilung von 3 zusätzlichen Genehmigungen sprechen.
- **Stadt Übach-Palenberg:** Noch geringer als in Geilenkirchen ist die aktuelle Taxidichte (0,17) in der ehemaligen Bergwerkstadt Übach-Palenberg, wo nur 4 Taxis aber immerhin 28 taxiähnliche Mietwagen (Taxi- Mietwagendichte: 1,33) im Einsatz sind. Bereits dieses Missverhältnis deutet auf eine Nachfrage hin, die nur zum geringen Teil von den örtlichen Taxis befriedigt werden kann. Aus Übach-Palenberg liegt zurzeit kein Konzessionsantrag vor, so dass keine Entscheidungssituation besteht. Selbst bei einer Verdoppelung der Taxigenehmigungen würde die durchschnittliche Taxidichte für vergleichbare Städte (0,37) nicht überschritten.
- **Gemeinden Gangelt / Selfkant:** Auch aus den ländlichen Gemeinden Gangelt und Selfkant liegen zurzeit keine Anträge vor, so dass hier ebenfalls keine Entscheidung ansteht. In der Gemeinde Gangelt arbeiten heute weder Taxis noch Mietwagen. Vergleichbare Gemeinden haben meist 2 bis 4 Taxis. In der Gemeinde Selfkant sind immerhin noch 3 Taxis im Einsatz.
- **Gemeinde Waldfeucht:** In der Gemeinde Waldfeucht ist zurzeit nur ein Unternehmer mit 1 Taxi im Einsatz (Taxidichte: 0,11). Daneben sind 8 taxiähnlich eingesetzte Mietwagen in der Gemeinde beheimatet (bereinigte Taxi - Mietwagendichte: 1,03), was auf eine nicht unerhebliche Nachfrage schließen lässt. Aktuell liegt der Antrag eines Neubewerbers für 2 Taxigenehmigungen vor. Wegen der minimalen Taxidichte und angesichts der Tatsache, dass die Nichterteilung letztendlich auf einen Konkurrenzschutz für den einzigen Altunternehmer hinauslaufen würde, wird empfohlen, für die Gemeinde Waldfeucht mindestens 1 neue Genehmigung zu erteilen.

Die oben genannten Empfehlungen beziehen sich auf die „**objektiven Zugangsvoraussetzungen**“. Besondere Sorgfalt sollte bei der Konzessionsvergabe auf die Prüfung der „**subjektiven Zugangsvoraussetzungen**“ gelegt werden – besonders, wenn die Neubewerber aus dem Kreis der heutigen Mietwagenunternehmer stammen. Annähernd die Hälfte der Mietwagenbetriebe arbeitet jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität und damit mutmaßlich auch im Bereich der Grauwirtschaft.

8.3 Qualitative Maßnahmen der Aufsicht

Die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes wird auch im Kreis Heinsberg ganz grundsätzlich durch das Problem semiprofessioneller – sprich: irregulär arbeitender – Mietwagen beeinträchtigt. Diesem Problem ist nicht allein durch die Steuerung der Zahl der Taxigenehmigungen abzuhelpen. Gleiches gilt für das Missverhältnis zwischen Taxis und Mietwagen, dem mit einer starren Regulierung der Taxizahlen ebenfalls allein nicht abzuhelpen ist.

Teils stehen diese Mietwagen im direkten Wettbewerb mit dem Taxigewerbe, teils bedienen sie aber auch taxiferne Nachfrage. Dabei arbeiten sie häufig zu Preisen weit unter dem Taxitarif – mit erheblichen Folgen für die Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit der Taxis. Insgesamt ist daher ein übergreifender Ansatz erforderlich, der beide Formen des Gelegenheitsverkehrs einschließt.

Eine rechtliche Möglichkeit zur Steuerung des **quantitativen Angebotes** – so wie es im Taxigewerbe prinzipiell möglich ist – existiert für das Mietwagengewerbe nicht. Dennoch besitzen die Genehmigungsbehörden effektive Instrumente für eine **qualitative Aufsicht** über das Taxi- und das Mietwagengewerbe.

In diesem Zusammenhang hat die Hamburger Genehmigungsbehörde 2006 eine erfolgreiche Praxis bei der Wiedererteilung von Konzessionen eingeführt, die sich stärker auf § 13 Abs. 1 PBefG i. V. m. § 1 Abs. 1 Berufszugangsverordnung für den Straßenpersonenverkehr (PBZugV) und die Prüfung der persönlichen Zuverlässigkeit stützt.

Das Prüfungsverfahren hat sich zu einem effektiven Instrument der qualitativen Aufsicht entwickelt, das sowohl im Taxi- als auch im Mietwagengewerbe zum Einsatz kommen kann. Mittlerweile haben andere Genehmigungsbehörden (z. B. der Kreis Viersen sowie die Städte Bielefeld, Stuttgart, Karlsruhe Wiesbaden, Mainz, Eschborn, Frankenthal, Ludwigshafen) das Verfahren adaptiert. Auch der aktuelle Beschluss des VG Frankfurt zur Regulierung des Frankfurter Taximarkts (4 K 4018/17 F) verweist auf dieses Verfahren:

- **Prüfung bei Erst- und Wiedererteilung:** Alle 5 Jahre werden Taxi- und Mietwagenunternehmer u. a. auf ihre persönliche Zuverlässigkeit geprüft. Bei einer solchen Prüfung werden die Konzessionen von Unternehmen ohne betriebswirtschaftlich plausible steuerliche Angaben nicht mehr bzw. nur noch unter Auflagen wiedererteilt – mit dem Verweis auf fehlende persönliche Zuverlässigkeit des Unternehmers als Folge (mutmaßlicher) Verstöße gegen abgabenrechtliche und sozialversicherungsrechtliche Pflichten. Anhaltspunkte ergeben sich z. B. bei unplausibel niedrigen Erlösen oder bei Personalkosten, die nicht mit der Fahrleistung oder den organisatorischen Erfordernissen des Betriebes in Einklang zu bringen sind. Das Verfahren lässt sich auch anlässlich der Ersterteilung anwenden, sofern der Antragsteller eine Vorgeschichte als Taxi- und Mietwagenunternehmer hat.
- **Prüfung des Mietwagengewerbes:** Weiterhin wird empfohlen, auch bei der (Wieder-)Erteilung von Mietwagengenehmigungen auf betriebswirtschaftliche Plausibilität und auf die Einhaltung abgaben- und sozialversicherungsrechtlicher Pflichten zu achten.
- **Unbedenklichkeitsbescheinigungen (UBs):** Allein die Vorlage von UBs reicht für eine sachgemäße Beurteilung der persönlichen Zuverlässigkeit nicht aus, weil die Bescheinigungen der Finanzverwaltung in der Regel nur Auskunft über die Pünktlichkeit der Zahlungen und Erklärungen geben – selten aber über steuerliche Verstöße. Auch die von den Stadt- und Gemeindekassen ausgestellten UBs über die Entrichtung kommunaler Steuern sind weitgehend wertlos: Kaum ein Taxi- oder Mietwagenbetrieb zahlt heute noch kommunale Gewerbe- oder gar Grundsteuern. Wenig belastbar sind auch die UBs der Sozialversicherer, die allenfalls die Pünktlichkeit der Zahlung bescheinigen. Einige Versicherer weisen bereits ausdrücklich darauf hin, dass ihre Bescheinigungen „*keine Bestätigung über die Richtigkeit und Vollständigkeit der Beitragsnachweise und Beitragszahlungen*“ beinhalten. Die faktische Delegation der Prüfungsverantwortung auf die Finanzverwaltung, die Stadt- und Gemeindekassen oder die Sozialversicherungsträger (Krankenkassen, Minijob-Zentrale, BG) ist nicht sachgerecht und führt letztendlich zu einer Delegation der Verantwortung „ins Blaue“.

- **Vollzugsdefizit Finanzverwaltung:** Die z. T. problematische Situation im Taxi- und Mietwagengewerbe des Kreises ist mutmaßlich auch Folge eines strukturellen Vollzugsdefizits der Finanzverwaltung, auch wenn es in den letzten Jahren zu ernsthaften Prüfungen im Kreisgebiet gekommen ist. Angesichts geringer Prüfungsdichte bauen irregulär arbeitende Unternehmer bislang darauf, unentdeckt zu bleiben.
- **Mindestlohngesetz:** Der Zeitpunkt für eine zielgerichtete Überprüfung ist jedoch günstig: Mit Einführung des Mindestlohns hat das Taxi- und Mietwagengewerbe neue Aufzeichnungspflichten zu erfüllen, die eine Kontrolle deutlich erleichtern – auch für Genehmigungsbehörden.
- **Fiskaltaxameter:** Seit Ende 2016 sind Taxibetriebe zudem grundsätzlich verpflichtet, eine digitale Einzelaufzeichnung (Fiskaltaxameter) zu führen, so dass Barerlöse und Fahrleistung transparent werden. Damit steht den Genehmigungsbehörden für Taxis, aber auch für Mietwagen (Wegstreckenzähler) ein mächtiges Instrument zur Verfügung, das wesentlich zur Neuordnung des Hamburger Taximarktes beigetragen hat.

8.4 Evaluation

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

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



Thomas Krause

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