

TAXI

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



erstellt für den

Kreis Kleve

FB Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Abt. Straßenverkehr

Dezember 2017

[**LINNE+KRAUSE**
Marketing-Forschung]

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

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
1.1	Methodik.....	5
1.2	Grauwirtschaft.....	7
2	Nachfragesituation	11
2.1	Nachfragestruktur.....	11
2.2	Nachfragefaktor Tourengewinnung	15
2.3	Nachfragefaktor Demographie	16
2.4	Nachfragefaktor räumliche Struktur.....	18
2.5	Nachfragefaktor Wirtschaft.....	21
2.5.1	Nachfragefaktor Arbeitsmarkt und Beschäftigung.....	22
2.5.2	Nachfragefaktor Kaufkraft	23
2.5.3	Nachfragefaktor Gesundheit und Pflege	24
2.5.4	Nachfragefaktor Schulen und Behinderteneinrichtungen.....	25
2.5.5	Nachfragefaktor Tourismus und Veranstaltungen	26
2.6	Nachfragefaktor Verkehr	28
2.6.1	Wettbewerbsfaktor motorisierter Individualverkehr	28
2.6.2	Wettbewerbsfaktor ÖPNV, Regional- und Fernverkehr.....	29
2.6.3	Wettbewerbsfaktor Airport Weeze	30
3	Angebotssituation.....	32
3.1	Angebotsfaktor Beschäftigte	32
3.2	Angebotsfaktor Fahrzeuge	33
3.3	Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte	36
3.4	Angebotsfaktor Einsatzzeit.....	43
3.5	Angebotsfaktor Fahrleistung	47
4	Erlös, Kosten, Überschuss und Altersversorgung	50
4.1	Erlös.....	50
4.2	Kosten.....	54
4.3	Überschuss	61
4.4	Altersvorsorge	64
5	Geschäftsaufgaben und Konzessionsbewegungen.....	65
6	Empfehlungen	67
6.1	Zusammenfassende Bewertung.....	67
6.1.1	Nachfragefaktoren	67
6.1.2	Angebotsfaktoren.....	69
6.1.3	Betriebswirtschaftliche Faktoren und Geschäftsaufgaben	70
6.2	Handlungsempfehlungen	71
6.2.1	Quantitative Maßnahmen zur Wahrung der Funktionsfähigkeit	71
6.2.2	Qualitative Maßnahmen der Aufsicht	80
6.2.3	Evaluation	82

1 EINLEITUNG

Im August 2016 beauftragte der Kreis Kleve – FB Öffentliche Sicherheit und Ordnung, die Fa. Linne + Krause aus Hamburg mit der erneuten Erstellung eines Gutachtens über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes. Ziel der Untersuchung ist die **Ermittlung der Höchstzahl der im Kreisgebiet zuzulassenden Taxikonzessionen**. Aufgabe der Untersuchung ist es, die Genehmigungsbehörde des Kreises durch eine geeignete **Entscheidungsgrundlage** zu unterstützen.

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

- **Bundesverwaltungsgericht:** Das schließt eine Argumentation im Sinne eines „Konkurrenzschutzes“ oder „einer Gewährleistung der wirtschaftlichen Grundlage des örtlichen Taxigewerbes“ aus. Grundlegend ist ein Beschluss des Bundesverfassungsgerichtes vom 8. Juni 1960 (BVerfG 1 BvL 53/55, 16, 31, 53/56, 7, 18, 24/57). Maßgeblich sind daneben drei Urteile des Bundesverwaltungsgerichts aus den Jahren 1981 (BVerwG 7 C 57.79), 1988 (BVerwG 7 C 94.86) und 1989 (BVerwG 7 C 44 und 45.88), die im Januar 2008 noch einmal bekräftigt wurden (BVerwG 3 B 77.07). Insbesondere das Urteil aus dem Jahre 1988 enthält recht konkrete Vorgaben. Mit Blick auf die Methodik stellt das BVerwG drei essentielle Gebote auf: „vollständige Ermittlung“, „zutreffende Ermittlung“ und „nicht offensichtlich fehlerhafte Prognose“. Die prognostische Entscheidung der Genehmigungsbehörde muss sich an diesen Maßstäben messen lassen.
- **Verwaltungsgerichte:** In den letzten Jahren haben die Verwaltungsgerichte eine Rechtsprechung entwickelt, die den Aspekt der Berufsfreiheit betont. In erster Linie sind hier die Urteile und Beschlüsse des OVG Schleswig-Holstein (4 L 147/91, u. 3 A 74/07), 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 vor (8 K 658/12), 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 aktuelle Entscheidung des VG Karlsruhe (3 K 2922/16) hat noch einmal die hohen methodischen Anforderungen an eine ordnungsgemäße Konzessionsvergabe vor Augen geführt.

Zurzeit liegen dem Kreis Kleve insgesamt **85 Konzessionsanträge für Taxis** vor:

- **Altbewerber:** Anträge für 62 Fahrzeuge stammen von Bewerbern, die bereits ein Taxigewerbe im Kreis Kleve betreiben.
- **Neubewerber:** Anträge für 23 Fahrzeuge stammen von (künftigen) Unternehmern, die bislang noch nicht im Taxigewerbe des Kreises aktiv sind.
- **Regionale Konzentration:** Das Geschehen konzentriert sich in erster Linie auf die Gemeinde Weeze (21 Anträge). Daneben liegen Anträge insbesondere aus den Städten Goch (10), der Wallfahrtsstadt Kevelaer (9), aus Kleve (8) und aus Geldern (6) vor.

KREIS KLEVE ANTRÄGE AUF ERTEILUNG EINER TAXIKONZESSION STAND 01.06.2017			
	Neubewerber	Altunternehmer	Anträge, gesamt
Nördlicher Kreis	11	28	39
Emmerich am Rhein, Stadt	0	2	2
Rees, Stadt	1	4	5
Kleve, Stadt	3	5	8
Goch, Stadt	4	6	10
Kalkar, Stadt	1	3	4
Kranenburg, Gemeinde	0	3	3
Uedem, Gemeinde	1	3	4
Bedburg-Hau, Gemeinde	1	2	3
Südlicher Kreis	12	34	46
Geldern, Stadt	0	6	6
Kevelaer, Wallfahrtsstadt	3	6	9
Straelen, Stadt	1	1	2
Rheurdt, Gemeinde	0	1	1
Issum, Gemeinde	0	3	3
Kerken, Gemeinde	0	3	3
Wachtendonk, Gemeinde	0	1	1
Weeze, Gemeinde	8	13	21
Kreis Kleve	23	62	85
Q.: Kreis Kleve			

1.1 Methodik

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

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

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

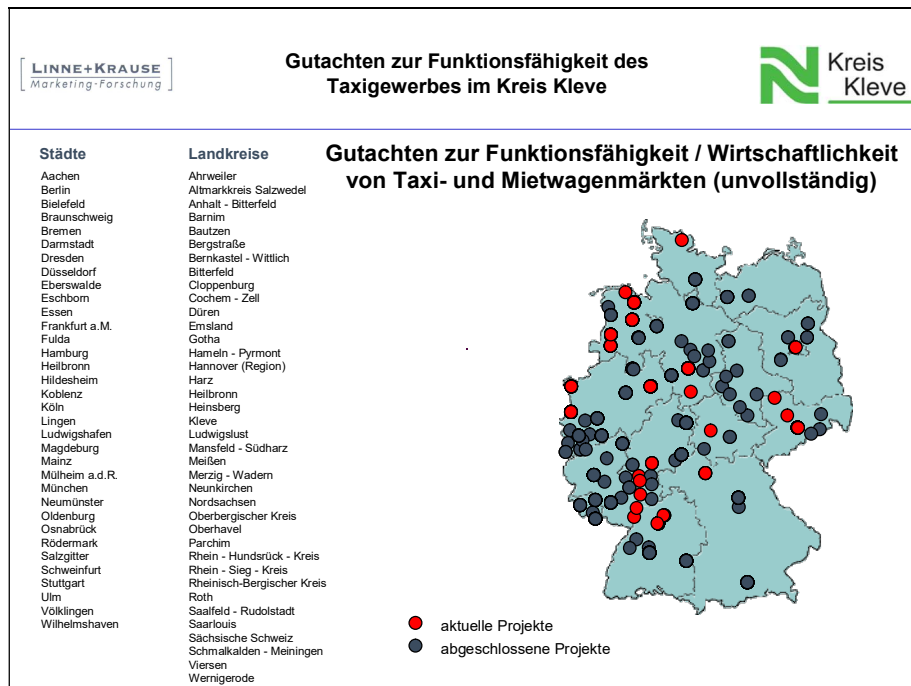
- Erhebung der **betriebswirtschaftlichen** Daten
- Erhebung der **regionalwirtschaftlichen** Rahmendaten
- **Begehung** des Kreisgebietes.

Das vorliegende Gutachten bildet die Fortschreibung zweier Erhebungen aus den Jahren 2001 und 2011. Die Vorläufergutachten wurden mit gleicher Methode erstellt, so dass nunmehr eine Langzeitbetrachtung möglich ist. Gleichzeitig ist das vorliegende Gutachten Teil einer Serie von Gutachten zur Funktionsfähigkeit in **ca. 120 deutschen Taximärkten**.

2014 fand eine gleichartige Untersuchung im **Nachbarkreis Viersen** statt, deren Ergebnisse als Referenzwerte herangezogen wurden. Weiterhin wurden aktuelle Vergleichswerte aus einem **niedersächsischen Flächenkreis** verwendet.

Die Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten fand in der Zeit von **Oktober 2016 bis März 2017** statt. Bei Abschluss des Projektes hatten 100% der Betriebe ihren Erhebungsbogen eingereicht. Fahrleistung, Erlöse und Kosten des 1. Halbjahres 2016 wurden auf das Gesamtjahr hochgerechnet.

Insgesamt darf die Untersuchung beanspruchen, ein **authentisches Bild** der Situation des Taxigewerbes im Kreis Kleve zu geben.



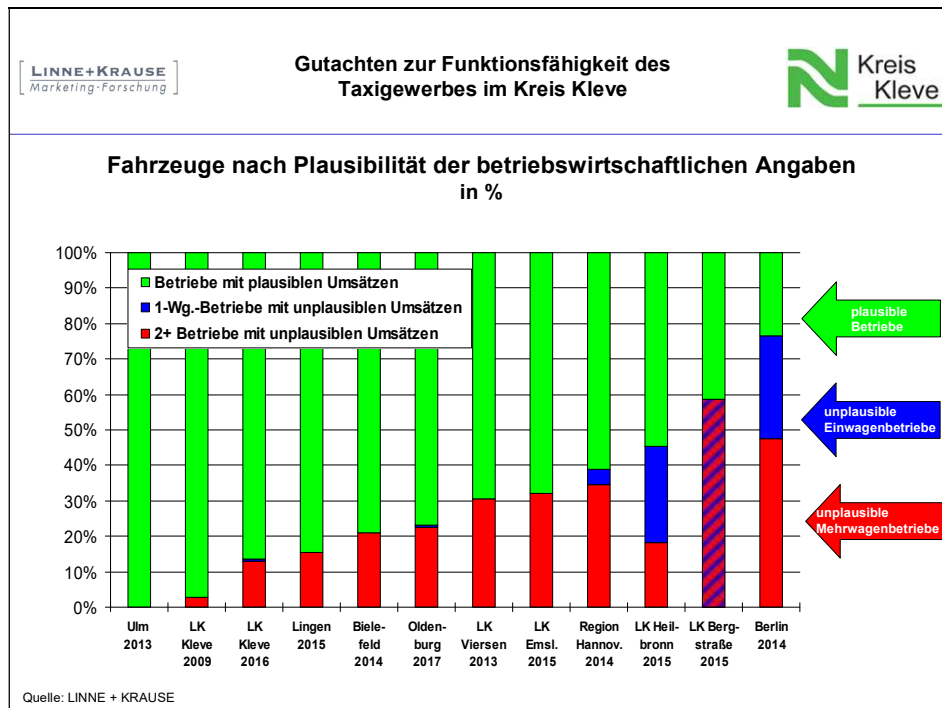
1.2 Grauwirtschaft

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

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

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

Auch im aktuellen Untersuchungszeitraum wurden die von den Unternehmern vorgelegten steuerlichen und betrieblichen Angaben einem betriebswirtschaftlichen Plausibilitätstest unterzogen. Anders als noch bei der Vorgängererhebung, musste eine Reihe von Betrieben gesondert dargestellt werden:



- Semiprofessionelle Betriebe:** Gegenwärtig arbeiten **ca. 28%** der Betriebe jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität. Solche Betriebe werden im Folgenden als semiprofessionelle Betriebe bezeichnet (zur Definition siehe unten). Betriebe, die dagegen betriebswirtschaftlich plausible Angaben machten, werden als professionelle Betriebe bezeichnet. Bei der Vorgängererhebung von 2009 war nur im Fall eines einzigen Mehrwagenbetriebs semiprofessionelle Betriebsführung festgestellt worden.
- Semiprofessionelle Fahrzeuge:** Bei den Semiprofessionellen handelt es sich jedoch überwiegend um kleinere und mittlere Betriebe. Bezogen auf die Taxi-Flotte liegt der semiprofessionelle Anteil daher „nur“ bei **ca. 15%**. Dennoch rangiert das Gewerbe im Kreis Kleve damit in einem kritischen Bereich, insbesondere im Nordkreis (17,9% der Flotte). Im Südkreis sind es „nur“ 8,2%. Noch bedenklichere Werte wurden im Nachbarkreis Viersen (ca. 28,0% der Betriebe, ca. 30% der Flotte) festgestellt. Bundesweit an der Spitze liegt Berlin mit einem Anteil von ca. 77% (!) semiprofessionell betriebenen Taxis.
- Steuerliche Prüfung:** Im Zusammenhang mit dem wachsenden Anteil semiprofessioneller Betriebe steht auch die augenfällige Prüfaktivität von Zoll und Finanzämtern im Kreisgebiet. Aber auch die Einführung des Mindestlohns im Jahre 2015 hat das überwiegend großteilige Gewerbe des Kreises Kleve stärker in den Fokus von Zoll und Finanzamt gerückt.

Insgesamt ist somit auch auf dem Taximarkt des Kreises Kleve eine negative Entwicklung zu beobachten, die auf einen ruinösen Wettbewerb und damit auf eine Beeinträchtigung des **öffentlichen Interesses** hinweist.

Eine betriebswirtschaftlich unplausible Betriebsführung kann verschiedene Ursachen haben: Verantwortlich können **persönliche Einschränkungen** des Unternehmers sein – z.B. durch Krankheit, Alter oder familiäre Umstände. 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 Überprüfung wurden folgende **Kriterien** angelegt:

- **Jahreserlös pro Fahrzeug:** Ein Indiz ist der Jahreserlös pro Fahrzeug. Hier ist der Betriebstyp zu beachten: Unterschreitet der Jahresumsatz eines **Alleinfahrers** nachhaltig die Schwelle von ca. **40.000 €**, so deutet das auf eine semiprofessionellen Betriebsführung hin. Zur Einordnung: Der Bundesverband des Taxi- und Mietwagengewerbes (BZP) geht in seinem Geschäftsbericht 2015/2016 für einen großstädtischen Alleinfahrer 2015 von netto ca. **45.800 €** Jahreserlös aus. Bei **Mehrwagenbetrieben** – insbesondere bei größeren Unternehmen – muss ein anderer Maßstab angelegt werden: Erfahrungsgemäß war ein Taxi bis zur Einführung des Mindestlohns 2015 legal nicht unter ca. **55.000 €** zu betreiben. Semiprofessionelle Betriebe im Kreis Kleve erklärten dagegen 2013 bis 2016 Durchschnittserlöse von (hochgerechnet) lediglich **ca. 37.800 €**. Die umsatzstärksten (professionellen) Betriebe im Kreis erwirtschafteten dagegen **fast. 80.000 €** pro Fahrzeug.
- **Erlös pro km:** Aussagekräftig ist weiterhin die Kennzahl Erlös pro Kilometer. Sinkt der Erlös in Flächenkreisen unter **ca. 0,85 € / km**, wird der Wert erklärungsbedürftig. Im Kreis Kleve lag der Nettoerlös professioneller Betriebe 2016 bei durchschnittlich (hochgerechnet) **ca. 0,97 € / km (2015: ca. 0,98 € / km)**; der Erlös der Semiprofessionellen dagegen nur bei (hochgerechnet) **ca. 0,68 € / km (2015: 0,65 € / km)**. Der BZP geht für einen großstädtischen Taxi-Alleinfahrer von (netto) ca. **1,20 € / km** aus. In Hamburg oder Berlin, wo belastbare Fiskaltaxameterdaten vorliegen, wurden 2015 etwa **± 1,10 € / km** erzielt – je nach Betriebstyp. Von Bedeutung sind in ländlichen Gebieten die mit den Krankenkassen und der Schulverwaltung ausgehandelten **Entgelte**, die z.T. erhebliche Preisabschläge beinhalten.

- **Personalkosten:** Von Bedeutung sind zudem die Personalkosten – besonders die der größeren Mehrwagenbetriebe: Für die Finanzierung einer einzigen Vollzeitkraft im Einschichtbetrieb war laut bayerischem Tarifvertrag für das Taxi- und Mietwagengewerbe bereits 2005 ein Mindestaufwand von **ca. 26.000 €** pro Fahrzeug erforderlich.¹ In sehr gut ausgelasteten Mehrwagenbetrieben liegen die Personalkosten im Kreis Kleve vereinzelt sogar bei rund **50.000 €** pro Taxi. Größere Mehrwagenbetriebe mit 4 oder mehr Fahrzeugen und weniger als **26.000 €** Personalkosten pro Fahrzeug lassen den Verdacht der Schwarzarbeit aufkommen. Semiprofessionelle Betriebe im Kreis Kleve erklärten **2015** steuerlich im Durchschnitt lediglich **ca. 14.300 €** Personalkosten pro Jahr und Fahrzeug. In kleineren Betrieben muss stets die Arbeitskraft des Unternehmers berücksichtigt werden, die (meist) kein Kostenfaktor, sondern Gewinnbestandteil ist.
- **Kraftstoffkosten:** Eine wichtige (flankierende) Kenngröße bilden weiterhin die Kraftstoffkosten. Ist die mitgeteilte **Fahrleistung** nicht mit den Kraftstoffkosten in Einklang zu bringen, liegt ein weiteres Indiz für eine irreguläre Betriebsführung vor.

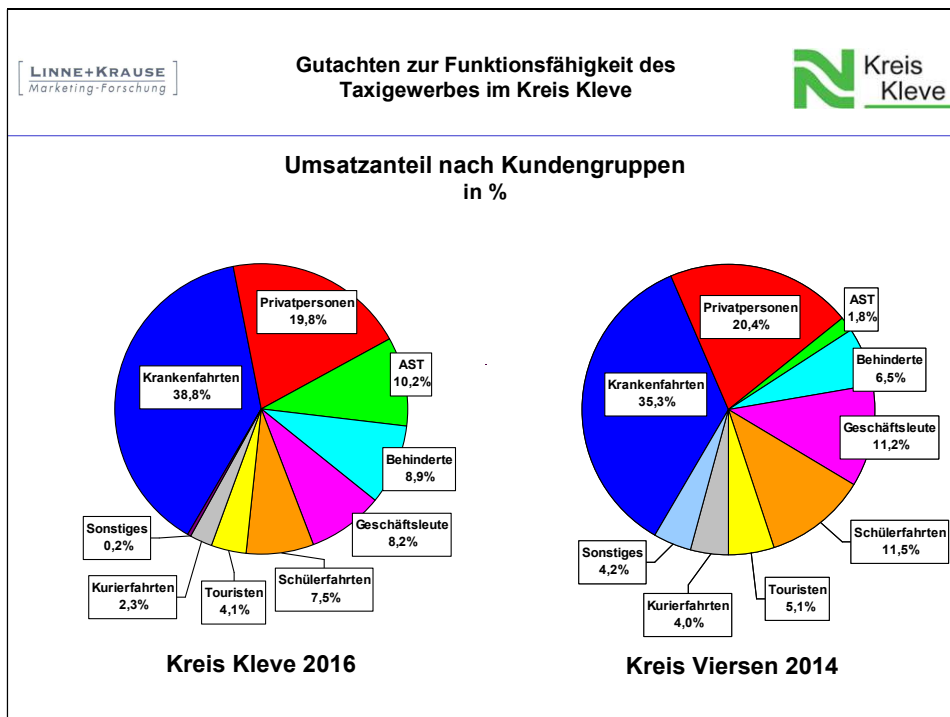
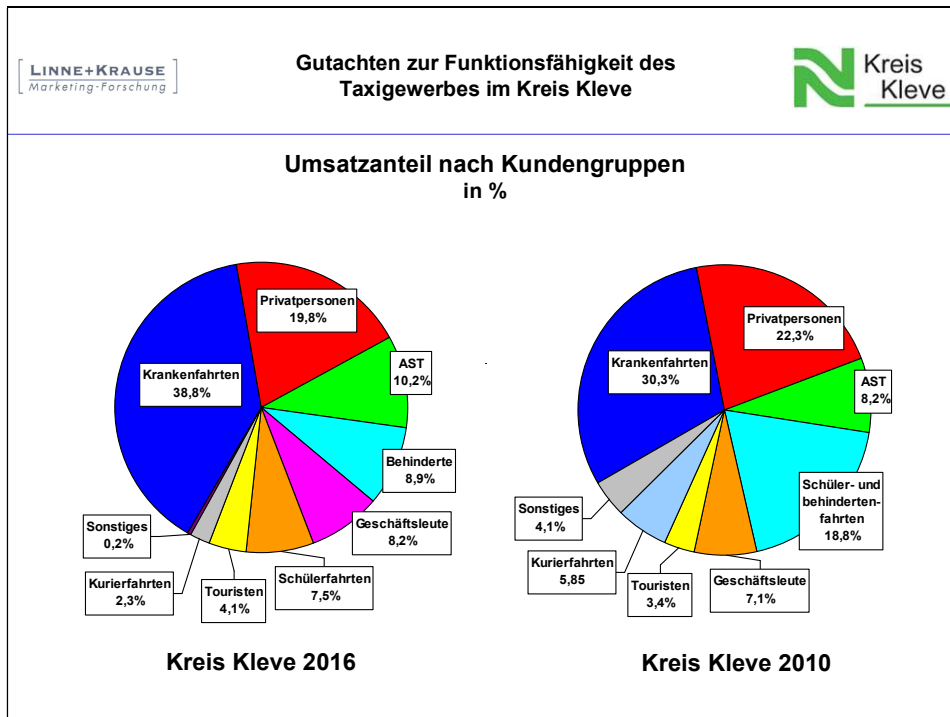
¹ Der bayerische Tarifvertrag für das Taxi- und Mietwagengewerbe aus dem Jahre 2005 war bis Ende 2014 der letzte in der Nachwirkung gültige westdeutsche Tarifvertrag.

2 NACHFRAGESITUATION

2.1 Nachfragestruktur

Die Nachfragestruktur nach Taxileistungen im Kreis Kleve ähnelt der Struktur anderer westdeutscher Flächenkreise und hat sich seit 2010 strukturell leicht verändert. Die folgenden Werte beruhen auf Schätzungen der Unternehmer:

KREIS KLEVE NACHFRAGE IM TAXIGEWERBE 2016 - IN % VOM UMSATZ -								
	Kreis Kleve						Vergleichskreise (nur prof. Betriebe)	
	Gesamt, profess.	Region		Betriebsgröße		Semiprof. Betriebe	Niedersäch Landkreis	Viersen
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			
Krankenfahrten	38,8	28,4	50,7	45	36	39,2	33,6	35,3
Privatpersonen	19,8	22	17,2	33,7	13,6	34,2	26,2	20,4
AST	10,2	12,4	7,5	2,5	13,6	3,4	0,5	1,8
Behinderte	8,9	10,6	7	5	10,7	2	13,1	6,5
Geschäftsleute	8,2	9	7,2	5	9,6	10,2	4,1	11,2
Schülerfahrten	7,5	8,6	6,2	7,5	7,4	5	17,4	11,5
Touristen	4,1	6,1	1,7	0	5,9	6	0,3	5,1
Kurierfahrten	2,3	2,1	2,5	1,3	2,8	0	3,2	4
Sonstiges	0,2	0,8	0	0	0,4	0	1,6	4,2
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0



- **Krankenfahrten:** Bedeutendste Nachfragequelle des örtlichen Taxigewerbes bilden nach wie vor die Krankenfahrten mit heute ca. 39% Anteil Gesamterlös. 2010 hatte der Anteil noch mit ca. 30% deutlich niedriger gelegen. Ähnlich hoch fällt der Anteil auch im Nachbarkreis Viersen (ca. 35%) aus. Übertreffende Bedeutung haben Krankenfahrten im Süden des Kreises Kleve mit ca. 51%. Bei den Krankenfahrten sind die aktuellen Erwartungen der Unternehmer (Note: 2,1) wesentlich optimistischer als 2010.
- **Privatpersonen:** Wichtiger Nachfrager nach Taxidienstleistungen ist nach wie vor auch die Wohnbevölkerung: Ca. 20% der Erlöse werden mit Fahrten für Privatpersonen erwirtschaftet. Im Kreis Viersen liegt der Anteil ebenfalls bei ca. 20%. Tendenziell ist die Bedeutung von Privatfahrten im Norden des Kreises (ca. 22%) etwas höher als im Süden (ca. 17%). Kreisweit schätzen die Unternehmer die Zukunft der Privatfahrten eher verhalten ein (Note: 3,1).
- **AST:** Auf differenzierte Bedienformen wie das Anruf-Sammel-Taxi oder den Night-Mover entfallen ca. 10% der Umsätze (2010: ca. 8%) – hauptsächlich im Norden des Kreises (ca. 12%). Damit wird ein beachtlicher Wert erreicht. Im Nachbarkreis Viersen lag der Anteil nur bei ca. 2%. Unternehmer mit ÖPNV-Erfahrung zeigen sich recht optimistisch (Note: 1,7).
- **Behindertenfahrten:** Bedeutung haben Fahrten für Menschen mit Behinderungen, die aktuell mit ca. 9% Umsatzanteil zu Buche schlagen. Hier zeigen sich die Unternehmer verhalten optimistisch (Note: 2,7)
- **Schulfahrten:** Häufig sind Behindertenfahrten Fahrten für behinderte (Schul-)Kinder. Ca. 8% des Gesamtumsatzes entfallen aktuell auf Schülerfahrten. Bei der Erhebung 2010 war noch nicht getrennt nach Schüler- und Behindertenfahrten gefragt worden. Betrachtet man die aktuellen Erlösanteile für Schüler- und Behindertenfahrten in der Summe (ca. 16,5%), so zeigt sich, dass dieser kombinierte Sektor seit 2010 (ca. 19%) leicht an Bedeutung verloren hat. Somit betrachten die Unternehmer die Aussichten für Schülerfahrten (Note: 3,5) eher verhalten skeptisch.
- **Geschäftsleute:** Nahezu unverändert ist mit ca. 8% der Umsatzanteil der Geschäftskunden (2010: 7%). Im Nachbarkreis Viersen liegt der entsprechende Anteil mit ca. 11% etwas höher. Mit Blick auf diese Kundengruppe zeigen sich die Taxiunternehmer im Kreis Kleve ebenfalls eher verhalten (Note: 3,1).
- **Touristenfahrten:** Das Touristengeschäft hat im Kreis Kleve nach wie vor geringen Stellenwert: Nur ca. 4% (2010: ca. 3%) aller Erlöse entfallen auf diesen Nachfragesektor. Hier hegen die Unternehmer kaum Zukunftshoffnung (Note: 4,3).
- **Kurierfahrten:** Auf niedrigem Niveau bewegt sich auch das Kuriergeschäft, das mit ca. 2% zum Gesamtumsatz beiträgt. Auch hier sind die Zukunftsaussichten eher verhalten (Note: 3,3).

KREIS KLEVE UMSATZERWARTUNGEN DER UNTERNEHMER BIS 2020 - SCHULNOTE 1 BIS 6 -								
Erwartungen ... 1 = sehr positiv ... 6 = sehr negativ	Kreis Kleve						Vergleichskreise (nur prof. Betriebe)	
	Gesamt, profess.	Region		Betriebsgröße		Semiprof. Betriebe	Niedersäch Landkreis	Viersen
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			
Krankenfahrten	2,1	2,1	2,0	1,8	2,2	2,4	2,1	3,3
Privatpersonen	3,1	3,1	3,0	2,3	3,6	2,8	2,9	3,8
AST	1,7	1,5	*	*	1,6	2,5	3,5	3,3
Schülerfahrten	3,5	3,8	3,0	*	3,7	2,5	3,3	4,0
Geschäftsleute	3,1	2,5	4,0	*	3,6	3,5	3,3	3,8
Behinderte	2,7	2,8	*	*	2,8	2,5	2,8	4,5
Touristen	4,3	*	*	-	4,3	*	3,3	4,7
Kurierfahrten	3,3	*	*	*	*	*	3,6	4,6
Sonstiges	*	-	-	-	-	*	3,7	4,3
* zu geringe Fallzahl - keine Antwort								

2.2 Nachfragefaktor Tourengewinnung

Die Vermittlung von Taxis wird im Kreis Kleve vorwiegend innerbetrieblich organisiert. Auch bei den folgenden Werten handelt es sich um Schätzwerte der Unternehmer.

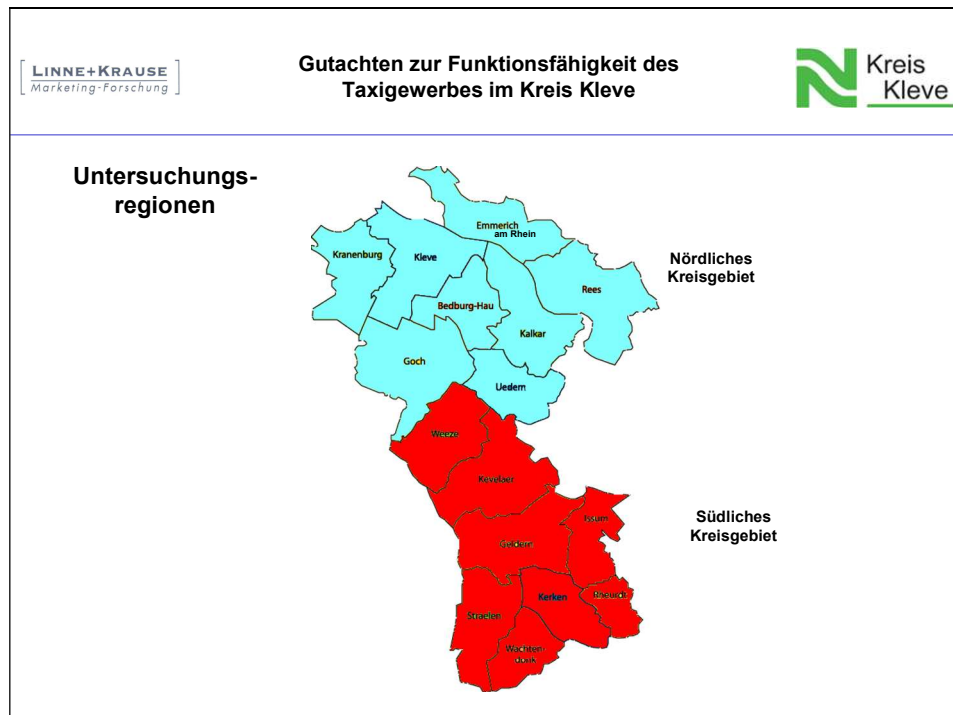
KREIS KLEVE TOURENGEWINNUNG - IN % -								
	Kreis Kleve						Vergleichskreise (nur prof. Betriebe)	
	Gesamt, profess.	Region		Betriebsgröße		Semiprof. Betriebe	Niedersäch Landkreis	Viersen
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			
Telefonbestellung	50,8	39,0	64,5	53,2	49,7	72,4	72,5	k.A.
Funkbestellung	26,4	40,4	10,0	36,2	22,0	0,0	8,5	k.A.
Vorbestellung (per Mail / Fax)	8,8	14,1	2,7	1,6	12,1	4,4	0,0	k.A.
Halteplatz	7,2	3,9	11,0	2,5	9,2	18,0	12,2	k.A.
Abwinken	6,8	2,6	11,8	6,5	7,0	5,0	6,8	k.A.
App	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	k.A.
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	k.A.

- **Telefonbestellungen:** Touren werden überwiegend (ca. 51%) per Telefon vermittelt – direkt an den Unternehmer oder an den Fahrer (Handy). Weitere ca. 9% der Touren gehen als Vorbestellungen per Mail oder Fax ein – überwiegend bei größeren Betrieben (ca. 12%).
- **Funkbestellungen:** Funkbestellungen gehen am Betriebssitz ein und werden von dort per Funk vermittelt. Rund ein Viertel (26%) des Tourenaufkommens der professionellen Betriebe stammt aus Funktours – ein für Flächenkreise recht hoher Wert. Besonders hoch ist der Anteil im nördlichen Kreis (ca. 40%).
- **Ad hoc-Geschäft:** Relativ geringe Bedeutung hat dagegen das Gelegenheitsgeschäft „auf der Straße“: Nur ca. 7% der Touren resultieren aus Halteplatzfahrten. Weitere ca. 7% werden mit Abwinkertouren eingefahren. Im Süden des Kreises hat das Ad hoc-Geschäft deutlich größere Bedeutung als im Norden. Zum Vergleich: In der Landeshauptstadt Düsseldorf beginnen knapp die Hälfte der Touren „auf der Straße“ (38% Halteplatz bzw. 11% Abwinkertouren).
- **Apps:** Eine Tourenvermittlung per App findet im Kreis Kleve nach Auskunft der Unternehmer praktisch noch nicht statt.

2.3 Nachfragefaktor Demographie

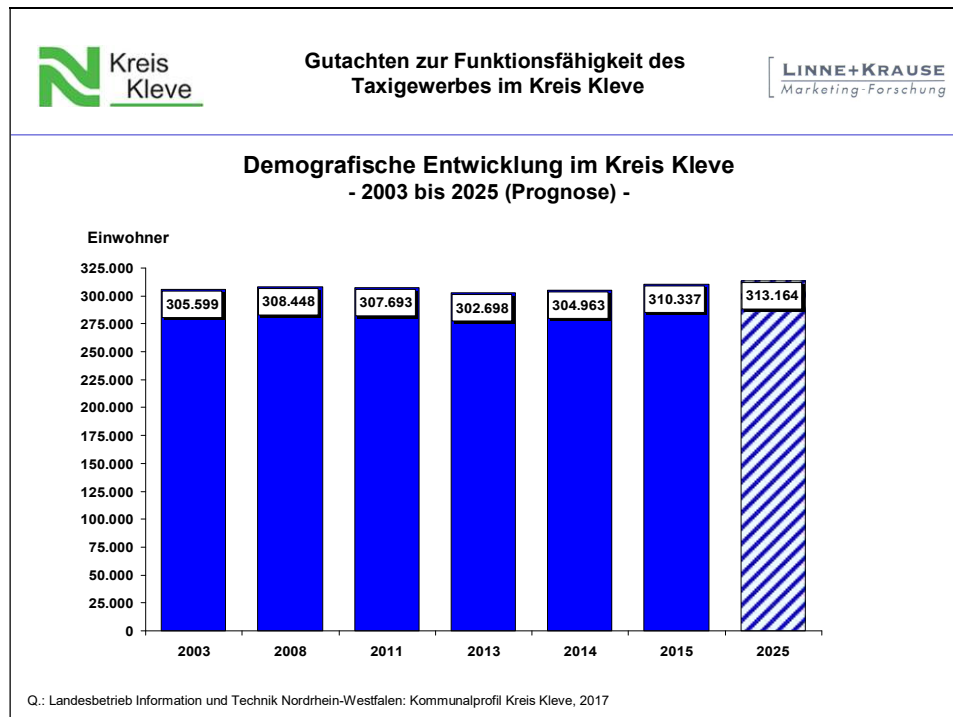
Der Kreis Kleve ist ein Flächenkreis ohne großstädtische Siedlungsschwerpunkte. Neben der Kreisstadt Kleve bestimmen Kleinstädte und Gemeinden das Bild. Für die Vorgängeruntersuchung war das Kreisgebiet in drei Regionen aufgeteilt worden. Für die aktuelle Untersuchung wurde das nördliche Kreisgebiet mit den rechtsrheinischen Gemeinden zusammengelegt. Der Grund: Unter der Bezeichnung „Taxi Niederrhein“ hatten sich zeitweise die beiden größten Taxibetriebe aus Kleve und Emmerich am Rhein zusammengeschlossen und erst 2016 wieder getrennt.

KREIS KLEVE BEVÖLKERUNG UND FLÄCHE STAND: DEZEMBER 2015					
	Bevölkerung	Anteil in %	Fläche in km ²	Einwohner / km ²	2015 / 2011 in %
Nördlicher Kreis	181.736	58,6	690	263,2	0,6
<i>Emmerich a.R., Stadt</i>	30.968	10,0	80	386,4	4,6
<i>Rees, Stadt</i>	21.349	6,9	110	194,7	-4,4
<i>Kleve, Stadt</i>	49.729	16,0	98	508,5	0,7
<i>Goch, Stadt</i>	33.889	10,9	115	293,7	-0,7
<i>Kalkar, Stadt</i>	13.854	4,5	88	157,0	-0,2
<i>Kranenburg, Gem.</i>	10.648	3,4	77	138,4	6,8
<i>Uedem, Gem.</i>	8.266	2,7	61	135,6	0,6
<i>Bedburg-Hau, Gem.</i>	13.033	4,2	61	212,6	-1,4
Südlicher Kreis	128.601	41,4	542	237,3	1,2
<i>Geldern, Stadt</i>	33.841	10,9	97	349,3	0,9
<i>Kevelaer, Wallfahrtsstadt</i>	28.311	9,1	101	281,5	-0,1
<i>Straelen, Stadt</i>	15.641	5,0	74	211,2	1,5
<i>Rheurdt, Gem.</i>	6.709	2,2	30	223,6	-0,5
<i>Issum, Gem.</i>	12.037	3,9	55	220,2	1,1
<i>Kerken, Gem.</i>	13.262	4,3	58	228,6	4,8
<i>Wachtendonk, Gem.</i>	8.189	2,6	48	170,1	4,6
<i>Weeze, Gem.</i>	10.611	3,4	79	133,5	0,1
Kreis Kleve	310.337	100,0	1.232	251,9	0,8%
Q.: Landesbetrieb für Information und Technik Nordrhein-Westfalen, Kreis Kleve					



Wichtigste Quelle der Nachfrage nach Personenbeförderungsleistungen ist auch im Kreis Kleve die ortsansässige Wohnbevölkerung:

- **Bevölkerungszuwachs:** Der Kreis Kleve zählt zu den wenigen wachsenden Kreisen: Zwischen 2010/2011 und 2015 ist die Bevölkerung erneut um ca. 1% gewachsen – von ca. 307.700 auf ca. 310.300 Einwohner. Das demografische Plus geht vor allem auf Zuwanderung aus den Niederlanden zurück. Etwa 15.400 der ca. 41.700 Ausländer im Kreisgebiet stammt aus den Niederlanden. Ende 2015 waren im Kreisgebiet zudem ca. 3.650 Asylsuchende registriert.
- **Prognose:** Für die Zukunft wird weiterhin ein leichter Anstieg der Bevölkerungszahl prognostiziert: In dem 2017 veröffentlichten „Kommunalprofil Kreis Kleve“ des Landesbetriebs Information und Technik NRW wird bis 2025 mit ca. 313.200 Einwohnern gerechnet.
- **Altersquote:** 2015 waren rund 26% der Bevölkerung 60 Jahre oder älter – ein Wert auf dem Landesdurchschnitt. Nach einer Prognose des Landesbetriebs Information und Technik NRW wird bis 2025 die Seniorenquote stark auf 32% steigen.
- **Jugendquote:** Gleichzeitig ist eine Abnahme der Jugendquote abzusehen: Bis 2025 wird der Anteil der unter 25-Jährigen von 25% (2014) auf 22% sinken: Angesichts eines erheblichen Umsatzanteils von Schülerfahrten erwächst – zumindest langfristig – ein absehbarer Nachfragerückgang für das Taxigewerbe.



2.4 Nachfragefaktor räumliche Struktur

Die aktuelle Untersuchungsregion nördlicher Kreis entspricht im Wesentlichen dem linksrheinischen **Altkreis Kleve** zuzüglich der ehemals zum **Altkreis Rees** gehörenden (heutigen) Städte Emmerich am Rhein und Rees. Die Mehrheit der Bevölkerung ist im **nördlichen Kreisgebiet** beheimatet, der seit 2011 insgesamt eine leicht positive Einwohnerentwicklung zu verzeichnen hatte.

- **Kreisstadt Kleve:** Die Kreisstadt Kleve bildet mit rund 49.700 Einwohnern das regionale Zentrum. Mit ca. 509 Einwohnern je km² verzeichnet Kleve die höchste Bevölkerungsdichte und hat seit 2011 einen leichten Bevölkerungszuwachs von ca. 0,7% erfahren. Wirtschaftlich hat sich ein deutlicher Strukturwandel vollzogen. Die frühere, vorwiegend durch die Bereiche Nahrungsmittel und Schuhe geprägte Wirtschaft ist einer mittelständischen, technologieorientierten Struktur gewichen. Bedeutung hat die Stadt Kleve traditionell als regionales Verwaltungs-, Einkaufs- und Dienstleistungszentrum. Günstig für die Taxinachfrage: Kleve verfügt über eine attraktive gastronomische Szene in Innenstadtlage sowie über wichtige medizinische Einrichtungen. Eine deutliche Belebung des Ortsbilds hat in den letzten Jahren nicht zuletzt auch der Ausbau der Hochschule Rhein-Waal erbracht.

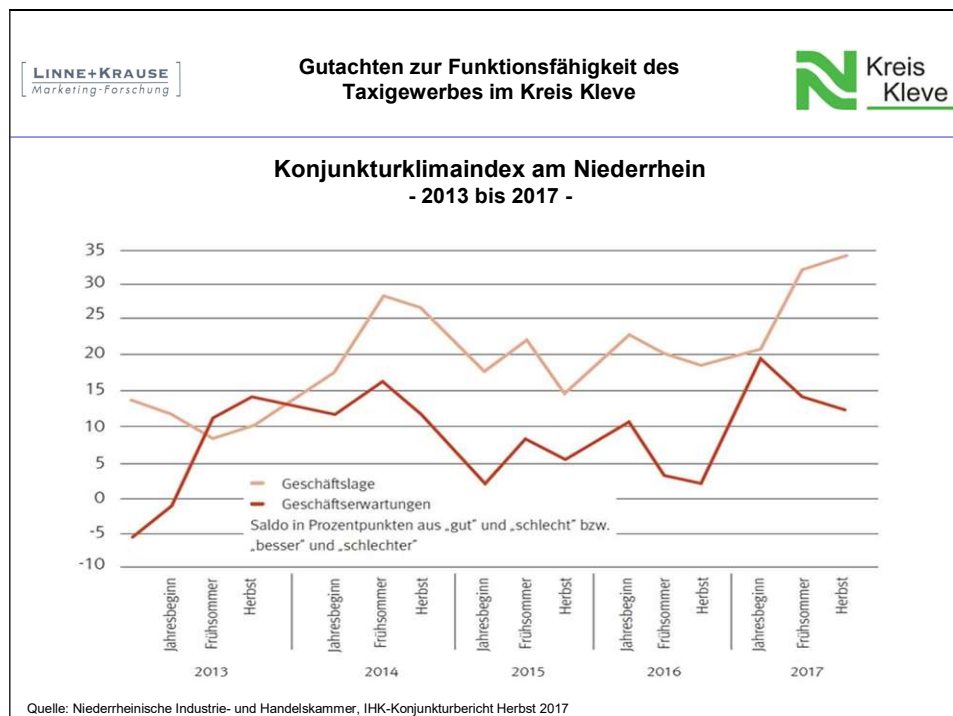
- **Gemeinde Bedburg-Hau:** Die südlich angrenzende Gemeinde Bedburg-Hau besteht aus 7 Ortschaften mit zusammen ca. 13.000 Einwohnern. Seit 2011 ist ein leichter Bevölkerungsrückgang (-1,4%) zu verzeichnen. Die Gemeinde ist Standort der LVR-Klinik Bedburg-Hau. Mit insgesamt ca. 960 Betten und ca. 1.700 Mitarbeitern ist die Klinik eine der wichtigsten Arbeitgeber des Kreises.
- **Gemeinde Kranenburg:** Gut 10.600 Menschen leben in der aus 9 Ortschaften gebildeten ländlichen Gemeinde Kranenburg, die den westlichsten Punkt des Kreisgebietes markiert. Kranenburg hat seit 2011 den höchsten Bevölkerungszuwachs im Kreis erfahren (+6,8%) und profitiert dabei besonders von der Zuwanderung aus den Niederlanden.
- **Stadt Goch:** Südlich grenzt die Stadt Goch mit ca. 33.900 Einwohnern an. Sie liegt verkehrsgünstig im Zentrum des Kreises Kleve, unmittelbar an der deutsch-niederländischen Grenze. Die Stadt hat seit 2011 einen leichten Bevölkerungsrückgang (-0,7%) erlebt. Der Wirtschaftsstandort Goch ist gekennzeichnet durch einen vielfältigen Branchenmix mit Schwerpunkten im Fahrzeugbau (Gocher Fahrzeugbau GmbH, Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH, Siemens AG) und in der Sportartikelproduktion (Derbystar GmbH).
- **Stadt Kalkar:** Kalkar hat seit 2011 beinahe unverändert rund 14.000 Einwohner. Mehr als jede andere Stadt am Niederrhein vermittelt das fast 800 Jahre alte Kalkar ein einheitliches Bild von Städtebau, Architektur, Kunst und Kultur des Mittelalters. Kalkar ist gemeinsam mit der Nachbargemeinde Uedem bedeutender Luftwaffenstandort sowie Sitz von zwei wichtigen NATO-Einrichtungen. Mit dem Wunderland Kalkar besitzt die Stadt eine bedeutende Event- und Freizeiteinrichtung mit reichhaltigem Hotel-, Gastronomie- und Konferenzangebot.
- **Gemeinde Uedem:** Nahezu unverändert ist auch die Bevölkerungszahl in der ländlichen Gemeinde Uedem mit rund 8.300 Einwohnern.
- **Stadt Emmerich am Rhein:** Mit knapp 31.000 Einwohnern ist das rechtsrheinische Emmerich eine traditionsreiche Industrie-, Grenz- und Hafenstadt. Unmittelbar an der niederländischen Grenze gelegen, profitiert Emmerich nach wie vor von der Zuwanderung aus den Niederlanden. Der Industriestandort Emmerich wird von Unternehmen der Chemieindustrie (z.B. KLK OLEO Emmerich GmbH, Kao Chemicals GmbH) und des Spezialmaschinenbaus (Brother GmbH, Probat GmbH) geprägt. Die Lebensmittelindustrie ist mit dem Süßwarenhersteller Katjes und dem Aromaspezialisten Frutarom Germany GmbH vertreten. Darüber hinaus verfügt Emmerich am Rhein über einen eigenen Hafen und mehreren Logistikunternehmen. Entlang der Rheinpromenade besitzt Emmerich eine kleine Gastronomiezone.
- **Stadt Rees:** Rees ist die älteste Stadt der Region. Auf 110 km² Stadtfläche leben rund 21.300 Menschen. Seit 2011 ist die Einwohnerzahl rückläufig (-4,4%). Die attraktive Rheinpromenade, die historische Stadtbefestigung, eine Vielzahl von Sehenswürdigkeiten, breit gefächerte Freizeitmöglichkeiten und das gastronomische Angebot sind die Basis für das Image der Stadt als touristisches Highlight.

Die Untersuchungsregion südlicher Kreis entspricht im Wesentlichen dem Altkreis Geldern. Seit 2010 ist hier die Bevölkerung deutlich auf ca. 128.600 (+1,2%) angewachsen:

- **Stadt Geldern:** Mit gegenwärtig rund 33.800 Einwohnern ist die ehemalige Kreisstadt Geldern drittgrößte Stadt des Kreises. Seit 2011 hat die Stadt, die aus 8 Ortsteilen besteht, einen Bevölkerungszuwachs von ca. 0,9% erlebt. Geldern verfügt über ein breites Spektrum an öffentlichen und privaten Dienstleistungseinrichtungen und Einzelhandelsgeschäften und ist damit zentraler Ort des südlichen Kreises. Von den rund 9.400 Arbeitsplätzen stellt der Dienstleistungssektor mehr als 60%. Das produzierende Gewerbe, mit gut einem Drittel der Arbeitsplätze, prägen rund 60 mittelständische Betriebe.
- **Wallfahrtsstadt Kevelaer:** Nördlich an Geldern schließt sich die Stadt Kevelaer an. Kevelaer zählt zu den bedeutendsten Wallfahrtsorten Nordmitteleuropas. Alljährlich besuchen ca. 800.000 Pilger die Stadt. Mit zurzeit ca. 28.300 Einwohnern ist die Bevölkerung weitgehend stabil.
- **Stadt Straelen:** Südlich an die ehemaligen Kreisstadt Geldern schließt die Stadt Straelen an, die weithin als „Blumen- und Gemüsestadt“ bekannt ist. Namhafte Betriebe wie Bofrost, Carl Kühne oder Bonduelle prägen die örtliche Wirtschaft. Mit zurzeit ca. 15.600 Einwohnern hat Straelen seit 2010 ein Bevölkerungsplus von ca. 1,5% zu verzeichnen.
- **Gemeinde Weeze:** Die Gemeinde Weeze gehört mit ca. 10.600 Einwohnern auf ca. 79 km² zu den schwächer besiedelten Gemeinden im Kreisgebiet. Nach Auflösung des britischen Luftwaffenstützpunkts entstand 2003 der Airport Weeze, der sich nach Köln, Düsseldorf und Dortmund zum viertwichtigsten NRW-Flughafen entwickelt hat (s. S. 30f). Rund um den Airport haben sich mehr als 1.000 Arbeitsplätze angesiedelt.
- **Sonstige Gemeinden:** Im Südosten des Kreisgebietes liegen weiterhin die ländlichen Gemeinden Wachtendonk, Kerken und Rheurdt, in denen das Taxigewerbe nur eine geringe Rolle spielt. Lediglich in der Brauereigemeinde Issum ist das Taxigewerbe in nennenswerter Zahl vertreten. Insbesondere Wachtendonk (+4,6%) und Kerken (+4,8%) hatten in den letzten Jahren einen deutlichen Bevölkerungszuwachs zu verzeichnen.

2.5 Nachfragefaktor Wirtschaft

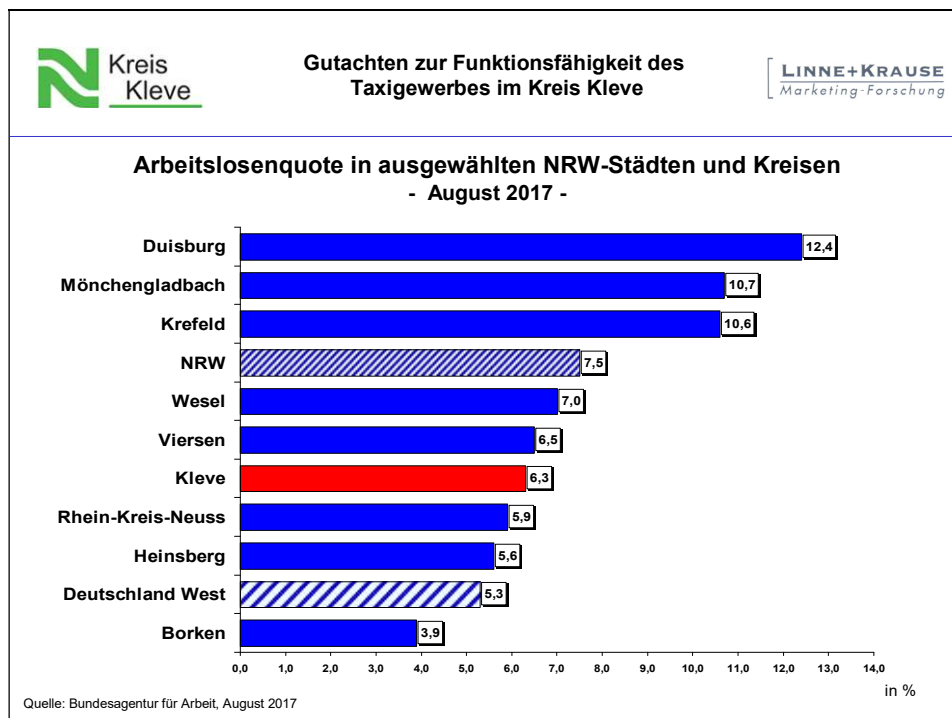
Die Nachfrage nach Taxidienstleistungen ist erfahrungsgemäß konjunktursensibel. Auch bei insgesamt positiver Erwartung: Angesichts der gewachsenen internationalen Spannungen bleibt jede konjunkturelle Prognose zurzeit vage.



- **Konjunkturprognose:** Im August 2017 schrieb das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) in seinem aktuellen Konjunkturbarometer: „*Deutsche Wirtschaft auch nach starker erster Jahreshälfte weiter ungebremst.*“ Die positive Arbeitsmarktlage und Lohnsteigerungen dürften nach Ansicht des DIW den privaten Konsum weiterhin beschleunigen. Vor allem die Industrie und der Dienstleistungssektor, so die Prognose, werden sich günstig entwickeln.
- **Regionale Konjunktur:** Auch am Niederrhein ist das Wirtschaftsklima günstig. „*Die Unternehmen am Niederrhein zeigen sich im Herbst 2017 überwiegend zufrieden mit ihrer Geschäftslage. Damit hält der positive Trend aus dem Frühlingsommer an*“, so die IHK Duisburg-Wesel-Kleve in ihrem Konjunkturbericht Niederrhein vom Herbst 2017.

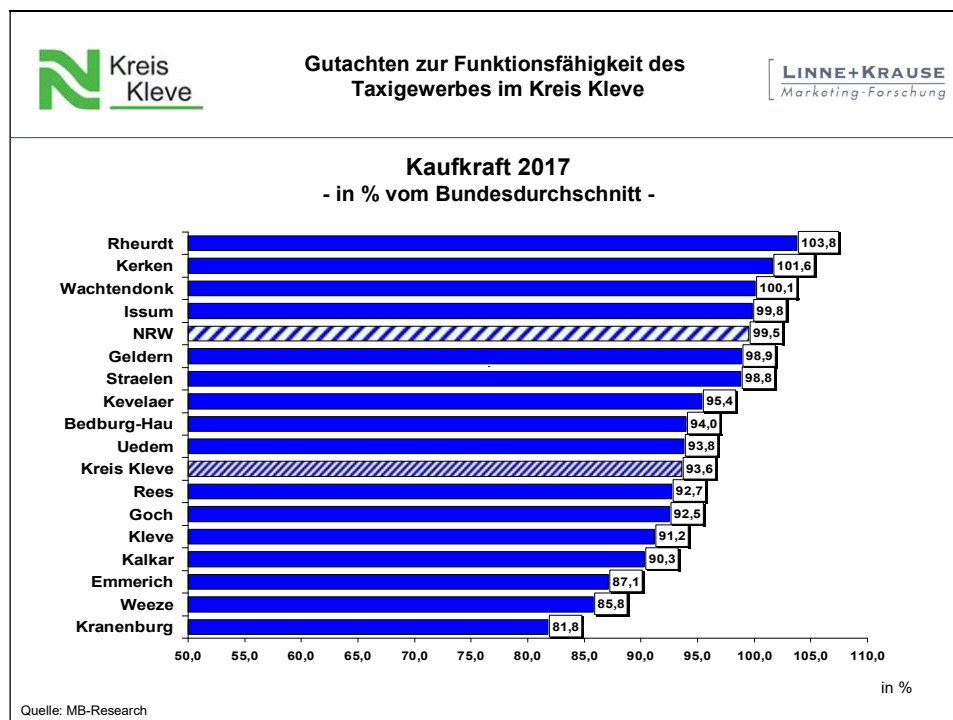
2.5.1 Nachfragefaktor Arbeitsmarkt und Beschäftigung

Trotz struktureller Umbrüche ist das Arbeitsplatzangebot im Kreis Kleve relativ stabil geblieben. Im August 2017 lag die Arbeitslosenquote für Nordrhein-Westfalen mit 7,5% über dem Durchschnitt von Westdeutschland (5,3%). Mit 6,3% erreichte der Kreis Kleve einen etwas ungünstigeren Wert als zur Zeit des vorangegangenen Gutachtens (5,2%). Zum Vergleich: In den Städten Mönchengladbach (10,7%) und Duisburg (12,4%) herrschen weit höhere Erwerbslosenquoten.



2.5.2 Nachfragefaktor Kaufkraft

Im Kaufkraftmesssystem von Michael Bauer-Research GmbH rangiert der Kreis Kleve 2017 mit 93,3% etwas unter dem Bundesdurchschnitt (100,0%) und unter dem Durchschnitt des Landes Nordrhein-Westfalen (99,5%).



- **Hohe Kaufkraft:** Insgesamt ist ein deutliches Nord-Südgefälle festzustellen: Die höchste Kaufkraft findet sich in den südlichen Gemeinden Rheurdt (103,8%), Kerken (101,6%) und Wachtendonk (101,1%).
- **Geringe Kaufkraft:** Zum Teil deutlich niedriger ist dagegen die Kaufkraft in den nördlichen Städten, z.B. in Emmerich am Rhein (87,1%). Die geringste Kaufkraft findet sich jedoch in der Gemeinde Kranenburg (81,8%).

Die Kaufkraftanalyse bestätigt jedoch, dass das Taxigewerbe im Kreis Kleve, trotz örtlicher Schwankungen, ein im Großen und Ganzen positives Umfeld vorfindet. Allerdings herrscht dort, wo sich im Norden das Taxigewerbe konzentriert, die niedrigste Kaufkraft.

2.5.3 Nachfragefaktor Gesundheit und Pflege

Einen wichtigen regionalwirtschaftlichen Nachfragefaktor bildet das Gesundheitswesen und speziell die stationäre medizinische Infrastruktur:

Kreis Kleve Medizinische Einrichtungen	
Allgemeine Krankenhäuser	Betten
• Katholisches-Karl-Leisner-Klinikum (Standort St. Antonius-Hospital), Kleve	367
• St. Clemens-Hospital, Geldern	312
• St. Willibrord-Spital, Emmerich am Rhein	293
• Wilhelm-Anton-Hospital, Goch	223
• Marienhospital, Wallfahrtsstadt Kevelaer	218
• St. Nikolaus-Hospital, Kalkar	96
Summe	1.509
Sondereinrichtungen	
• LVR-Klinik Bedburg-Hau	960
• Gelderlandklinik, Fachklinik für Psychosomatische Medizin und Psychotherapie, Geldern	160
• AHG Therapiezentrum Dondert, Wallfahrtsst. Kevelaer	100
• Marianne van den Bosch Haus (Vorsorge- und Reha-Klinik für Mütter und Kleinstkinder) Goch	61
Summe	1.281
Q.: Angaben der Träger / www.kliniken.de	

- **Allgemeine Krankenhäuser:** Mit ca. 1.500 Betten verfügt der Kreis Kleve über eine gute Ausstattung. Etwa 370 Krankenhausbetten entfallen auf das St. Antoniushospital in Kleve und ca. 310 auf das St. Clemens-Hospital in der ehemaligen Kreisstadt Geldern. Weitere, meist kleinere Häuser wie das St. Willibrord-Spital in Emmerich (ca.290 Betten), das Marienhospital in der Wallfahrtsstadt Kevelaer (ca. 220 Betten) oder das St. Nikolaus-Hospital in Kalkar (ca. 100 Betten) sind über das Kreisgebiet verteilt.
- **Sondereinrichtungen:** In weiteren medizinischen Einrichtungen, zumeist psychiatrische und neurologische Kliniken, stehen ca. 1.250 Betten bzw. Therapieplätze bereit. An erster Stelle steht hier die LVR Klinik in Bedburg-Hau mit ca. 960 Betten.

- **Serienfahrten:** Besonderen Stellenwert für das Taxigewerbe haben Fahrten zu Dialysepraxen und ambulanten Chemo- und Radiotherapieeinrichtungen. Dialyseeinrichtungen finden sich in Geldern und in Kleve.
- **Benachbarte Zentren:** Nachfragerrelevant sind zudem die stationären medizinischen Einrichtungen der benachbarten Städte Viersen, Duisburg und Krefeld. In der Krankenbeförderung zu diesen Zielen entsteht attraktive Nachfrage für das Taxigewerbe des Kreises.

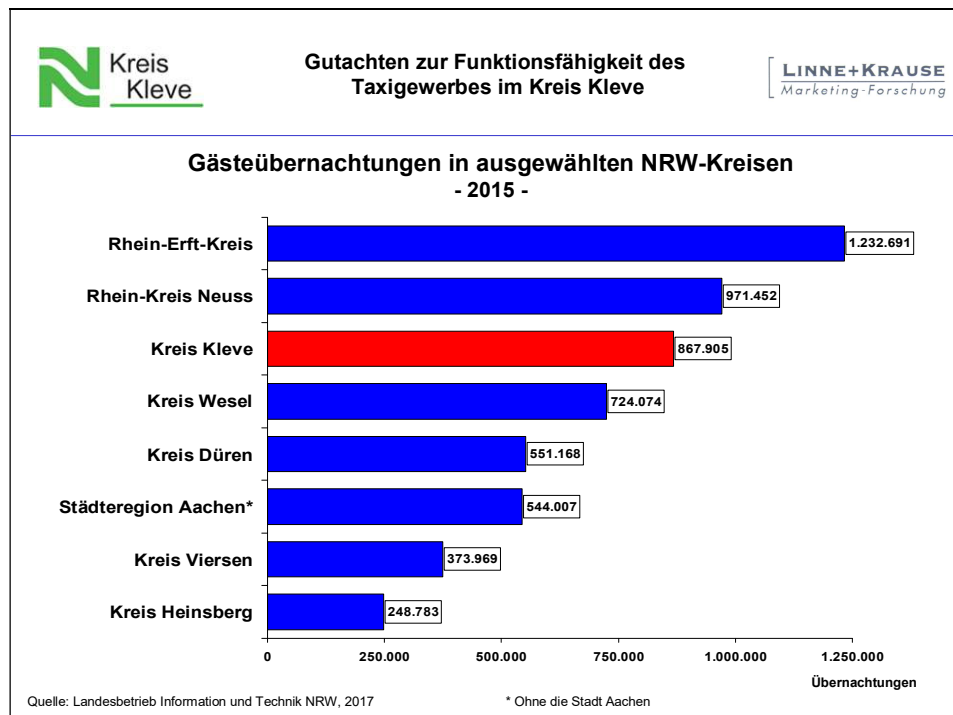
2.5.4 Nachfragefaktor Schulen und Behinderteneinrichtungen

Eine weitere Nachfragequelle nach Fahrleistungen bilden die Schülerfahrten. Knapp 8% der Erlöse entfallen auf diesen Sektor.

- **Schülerzahlen:** Insgesamt bestehen im Kreisgebiet ca. 100 Schulen und schulische Bildungseinrichtungen – darunter 11 Gymnasien. Im Schuljahr 2016 / 2017 besuchten ca. 31.500 Schüler die allgemeinbildenden Schulen des Kreises. Hinzu kommen ca. 7.600 Berufsschüler. Insgesamt besteht im Kreisgebiet also ein Potential von annähernd 40.000 Schülern, die z.T. auf Beförderung mit Taxis, Mietwagen oder im freigestellten Verkehr angewiesen sind.
- **Behinderteneinrichtungen:** Rund 9% des Taxiumsatzes entfällt auf Fahrten für Menschen mit Behinderung. Im Kreisgebiet arbeiten insgesamt acht Förderschulen mit zusammen ca. 1.400 Schülern. Weiterhin unterhalten mehrere Hilfswerke (z.B. Haus Freudenberg, Lebenshilfe, Spix) mehr als ein Dutzend Werkstätten und Einrichtungen zur Förderung und Schulung von Menschen mit Behinderungen. Die Einrichtungen sind über das gesamte Kreisgebiet verteilt.

2.5.5 Nachfragefaktor Tourismus und Veranstaltungen

Begrenzte Bedeutung für das Taxigewerbe haben Tourismus (ca. 4% Umsatzanteil) und Veranstaltungen.



- Übernachtungen:** Seit 2009 hat die Zahl der Übernachtungen im Kreis um mehr als 6% zugenommen und lag 2015 bei ca. 867.900. Damit liegt der Kreis Kleve im Vergleich mit anderen Flächenkreisen der weiteren Region „im oberen Drittel“. Räumlich konzentriert sich das touristische Geschehen auf die Städte Kalkar (ca. 182.300 Übernachtungen), Geldern (ca. 108.911), Kleve (ca. 103.300) und die Wallfahrtsstadt Kevelaer (ca. 99.800). Während in den vergangenen Jahren die Übernachtungszahlen am Wallfahrtsort Kevelaer zurückgingen, wurden dank des Flughafens in Weeze und Geldern steigende Zahlen der Übernachtungsgäste registriert.

Dabei kann der Kreis Kleve mit einer Reihe Besonderheiten aufwarten:

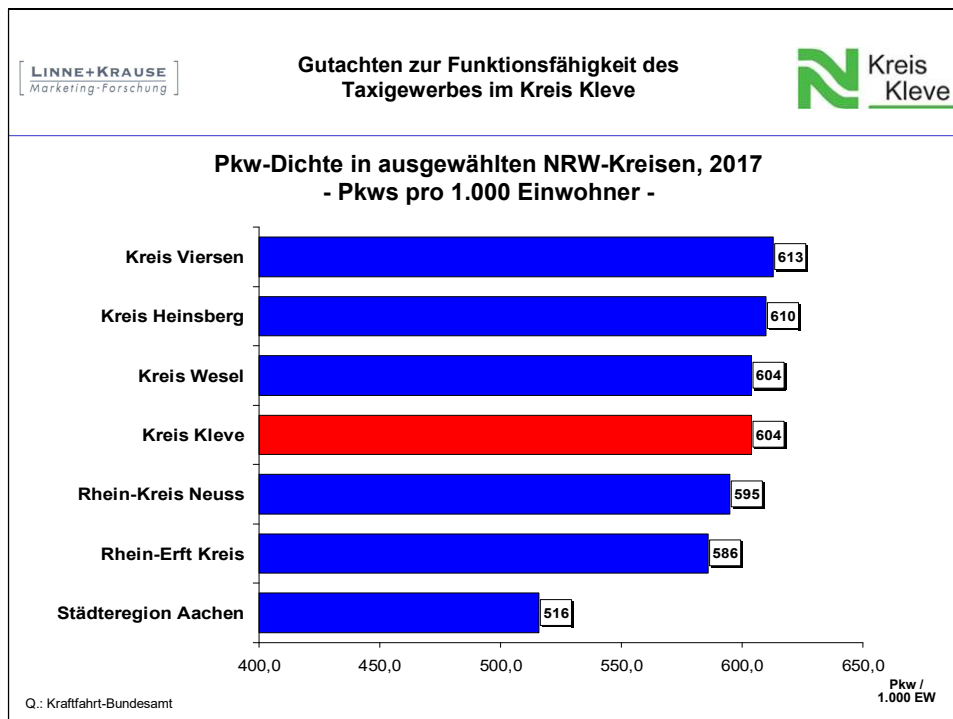
- **Pilgerfahrten:** Der Kreis Kleve beherbergt das nördlichste Pilgerziel Mitteleuropas. In der Pilgersaison von Mai bis November finden jährlich ca. 800.000 Gläubige den Weg nach Kevelaer, dem nach Altötting bedeutendsten Marien-Wallfahrtsort Deutschlands.
- **Erlebniswelt:** Eine völlig andere Form des Tourismus findet sich im Freizeitpark „Wunderland“ in Kalkar, der ca. 280.000 Besucher zählte. Damit besitzt der Kreis einen touristisch-gastronomischen Anziehungspunkt von überregionaler Bedeutung. In letzter Zeit sind die Betreiber bemüht, das „Wunderland“ stärker als Konferenz- und Tagungszentrum zu positionieren.
- **Diskotheken / Veranstaltungsstätten:** Geringen Stellenwert für die Taxinachfrage haben im Kreisgebiet Diskotheken und Veranstaltungsstätten – hauptsächlich an Wochenenden. Zu den wenigen Hotspots zählen das „Radhaus“ in Kleve und die Diskothek „E-dry“ in Geldern. Insgesamt verfügt der Kreis nur über eine überschaubare Szene. Mit der Schließung des „Parkhotels Schweizerhaus“ hat Kleve zudem 2011 einen wichtigen Veranstaltungsort verloren.
- **Events:** Das Leben im Kreis wird weiterhin durch eine Reihe von Events geprägt. Dazu zählen u.a. die veranstaltungsreiche Karnevalszeit, Schützenfeste, Erntedankfest, die Pfingstkirmes in Geldern, der Stüppkesmarkt in Kranenburg, die Stadt- und Promenadenfeste in Emmerich oder der Wachtendonker Frühlings- und Ostermarkt. Seit 2004 findet in Weeze zudem das Techno-Festival „Q-Base“ statt, das in den vergangenen Jahren durchschnittlich ca. 35.000 Besucher angezogen hat. Das Parookaville Musikfestival findet seit 2015 auf dem Gelände des Flughafens Weeze statt. 2017 wurden ca. 80.000 Besucher gezählt. Ca. 8.000 Besucher zählte 2017 das Courage-Festival am Schloss Moyland.

2.6 Nachfragefaktor Verkehr

Das Taxigewerbe im Kreis Kleve steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern.

2.6.1 Wettbewerbsfaktor motorisierter Individualverkehr

Die Nachfrage nach Taxidienstleistungen hängt in hohem Maße von der Motorisierung der Bevölkerung ab. Auf 1.000 Einwohner entfallen im Kreis Kleve 604 Pkw. Bei der Pkw-Dichte liegt der Kreis Kleve etwa im Durchschnitt benachbarter Kreise.



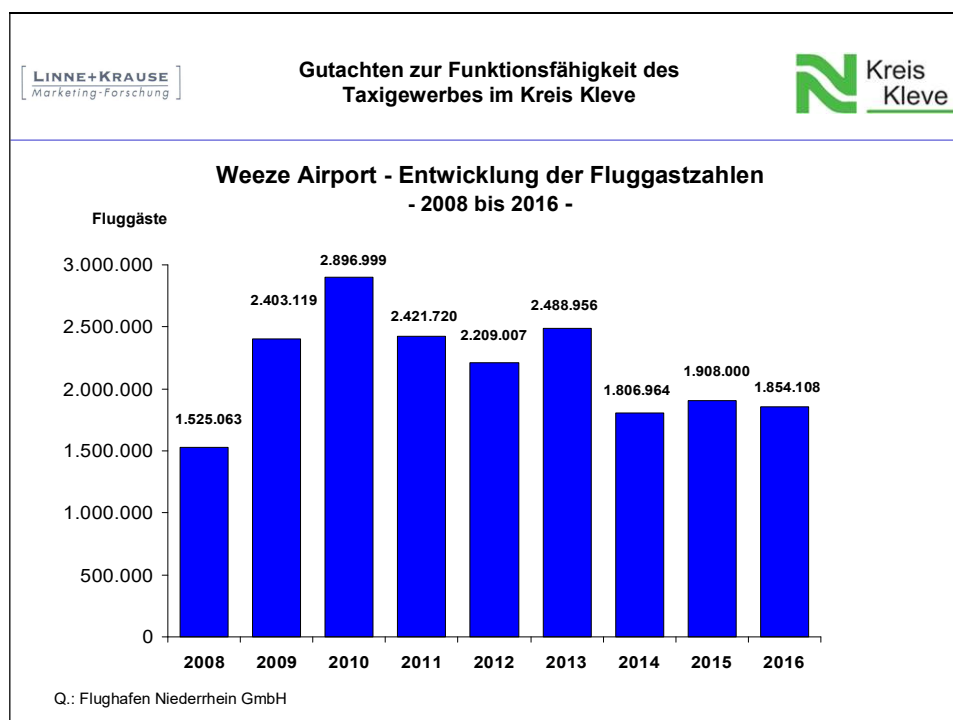
2.6.2 Wettbewerbsfaktor ÖPNV, Regional- und Fernverkehr

Der Kreis Kleve ist ein Flächenkreis mit vergleichsweise guter regionaler Bahn- und Businfrastruktur.

- **Fernverkehr:** Vor allem gegenüber dem Schienenverkehr nimmt das Taxigewerbe seine Funktion als ergänzendes Verkehrsmittel wahr. Seit 2000 ist der Kreis Kleve jedoch (fast) vollständig vom Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn abgekoppelt. Bis dahin war Emmerich Grenzhaltedpunkt im europäischen EC-Netz. Dennoch beschert die Grenzlage nach wie vor noch mäßige Taxinachfrage – etwa durch den Transfer von Bahnmitarbeitern.
- **Regionalverkehr:** Günstiger ist dagegen die Erschließung im Regionalverkehr. Der Kreis Kleve wird von zwei regionalen Eisenbahnstrecken erschlossen. Rechtsrheinisch führt die Strecke werktags im 30/60-Minutentakt von Duisburg über Rees nach Emmerich sowie (seit April 2017) weiter nach Arnheim. Linksrheinisch verkehrt stündlich bzw. halbstündlich der Niers-Express von Kleve nach Düsseldorf mit Halt in Bedburg-Hau, Goch, Weeze, Kevelaer, Kerken, Geldern und Kempen. Der Verkehr im Kreisgebiet ist aber in erster Linie auf den Berufs- und Schülerverkehr ausgelegt. Nur in der Kreisstadt Kleve bildet der Bahnhof den zentralen Bereitstellungspunkt des örtlichen Taxigewerbes.
- **Anrufsammeltaxi (AST):** In Kleve, Kranenburg, Kalkar, Bedburg-Hau und Goch fährt das Anrufsammeltaxi der NIAG: Wochentags in den Abendstunden sowie an den Wochenenden sorgt der AST-Verkehr für eine Bedienung der ländlichen Räume. Weitere AST-Verkehre werden in Geldern (Städtische Dienste Geldern) und in Straelen (Verkehrs- und Versorgungsbetriebe Straelen) angeboten.
- **Night Mover 2.0:** Der Night-Mover 2.0 bringt junge Leute zwischen 16 und 26 Jahren in den Nachtstunden der Wochenenden nach Hause. Hier ist das örtliche Taxigewerbe in besonderem Maße eingebunden.
- **Bürgerbus:** Ein weiteres Angebot zur Verdichtung des ÖPNV-Angebots bilden Bürgerbusse, die in Kevelaer, Kranenburg und in Uedem zum Einsatz kommen. Ein Bürgerbus für Kalkar ist in der Planung. Rechtsrheinisch werden Bürgerbusse in Emmerich eingesetzt. Hier ist eine klare Wettbewerbssituation gegenüber dem Taxi zu erkennen.

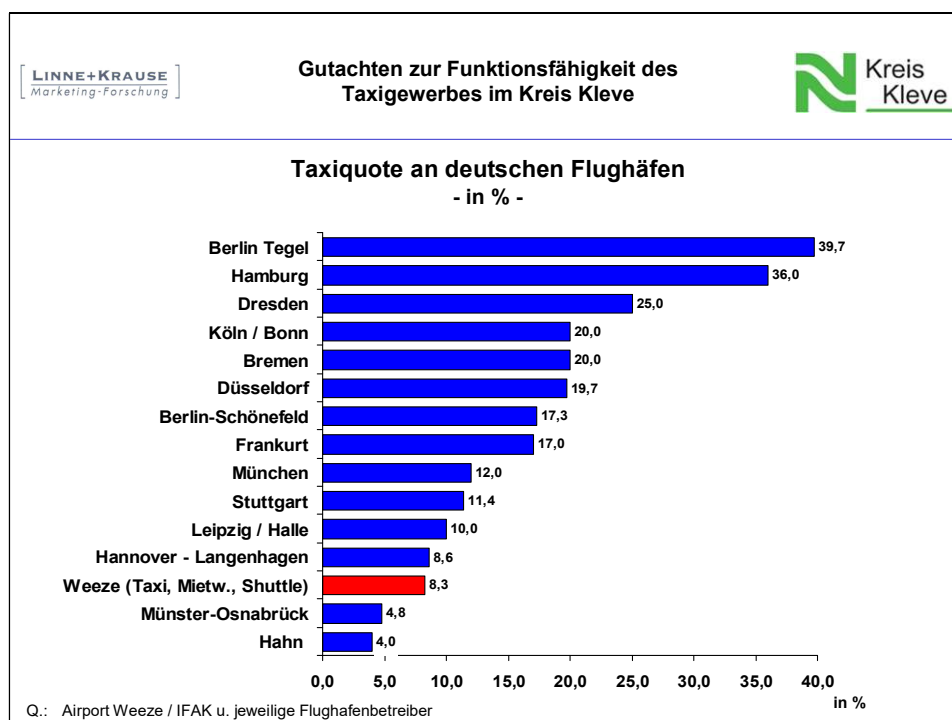
2.6.3 Wettbewerbsfaktor Airport Weeze

Der Airport Weeze Flughafen Niederrhein liegt auf dem Gebiet der Gemeinde Weeze und bildet einen Nachfragefaktor eigener Art. Im Mai 2003 wurde er auf dem Gebiet eines ehemaligen Militärflugplatzes der Royal Air Force eröffnet und hat sich nach Frankfurt / Hahn zum meist frequentierten deutschen Low Cost-Carrier Flughafen entwickelt:



- **Fluggäste:** Die Zahl der Passagiere ist in den vergangenen Jahren deutlich gesunken: von ca. 2,9 Mio. im Jahr 2010 auf ca. 1,85 Mio. in 2016. Dabei ist das Einzugsgebiet des Flughafens deutlich kleiner geworden: Insbesondere der Anteil der Fluggäste aus den Niederlanden ist bis 2014 von ca. 52% auf ca. 38% abgeschmolzen. Auch im ersten Halbjahr 2017 ging die Zahl der Fluggäste noch einmal um ca. 3% zurück.
- **Privatreisen:** Der Airport wird überwiegend zu Urlaubs- und Privatreisen genutzt: Von den Flugreisen, die hier beginnen (outgoing passengers), waren 2014 nur ca. 7% (2010: ca. 8%) Geschäftsreisende. Bei Reisen, die Weeze zum Zielflughafen hatten (incoming passengers) lag der Anteil der Geschäftsreisen bei knapp 29% (2010: ca. 25%). Das Gros des Passagieraufkommens entfällt also auf Privatreisen – eine aus Sicht des Taxigewerbes weniger interessante Klientel. Zudem unterliegt die Nachfrage erheblichen saisonalen Schwankungen.

- Modal Split:** Die landseitige Abreise vom Flughafen erfolgt überwiegend mit dem (eigenen) Auto. 2014 wurde im Auftrag des Airports u.a. hierzu eine repräsentative Fluggastbefragung durchgeführt: Ca. 46% der Fluggäste setzten nach der Landung ihre Reise mit dem Pkw fort, weitere ca. 12% mit dem (selbstfahrenden) Mietwagen. Am Flughafen stehen ca. 7.000 preisgünstige Parkplätze für Privatwagen bereit. Positiv hat sich der Anteil des Busverkehrs entwickelt: Während 2010 erst knapp 9% den Bus für die Weiterreise genutzt haben, waren es 2014 knapp 22%. Mit der kürzlich angekündigten Flixbus-Anbindung dürfte der Busanteil weiter steigen. Weitere ca. 10% reisen kombiniert mit Bus-Shuttle und Bahn an.



- Taxiquote:** Neben den Taxis haben sich am Flughafen deutsche und niederländische Mietwagen- und Shuttle-Dienste etabliert, die teilweise fahrplanmäßige Anbindungen an die Städte des Einzugsgebiets anbieten. Bei der Fahrgasterhebung wurden Mietwagen, Shuttles und Taxis zusammen in einer Kategorie erfasst. Der Anteil der Fluggäste, die Taxis, Mietwagen oder Shuttledienste in Anspruch nehmen, liegt bei ca. 8%. 2014 lag die Zahl der Shuttle-, Mietwagen- und Taxikunden am Airport Weeze demnach schätzungsweise bei ca. 100.000. Bemerkenswert: Während der Anteil der Fluggäste, die mit Shuttle-, Mietwagen oder Taxi zum Flughafen fahren (ca. 1,6%) verschwindend gering ist, spielen solche Verkehrsmittel bei der Fahrt vom Flughafen eine weit größere Rolle (ca. 8,3%).

3 ANGEBOTSSITUATION

3.1 Angebotsfaktor Beschäftigte

Während das deutsche Taxigewerbe im Allgemeinen sehr kleinteilig strukturiert ist, wird der Markt im Kreis Kleve durch zuweilen relativ große Betriebe bestimmt. Entsprechend personalintensiv arbeiten die Betriebe. Seit 2010 zeichnet sich zudem eine Verstetigung der Beschäftigungsverhältnisse ab:

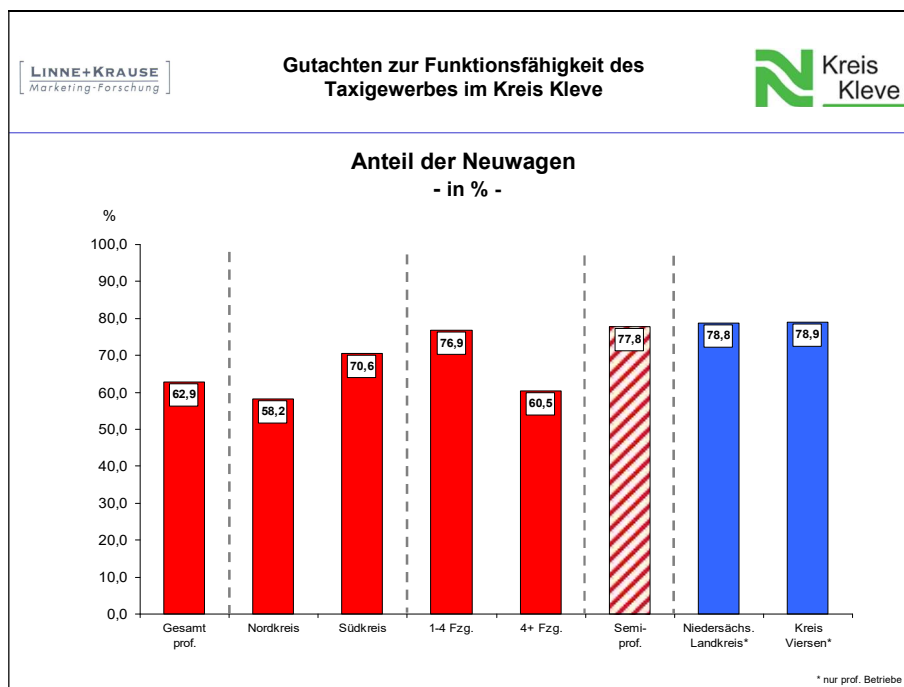
KREIS KLEVE BETRIEBE NACH MITARBEITERN 2016								
	Kreis Kleve						Vergleichskreise (nur prof. Betriebe)	
	Gesamt, profess.	Region		Betriebsgröße		Semiprof. Betriebe	Niedersäch Landkreis	Viersen
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			
Alleinfahrer (%)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	16,7	0,0	0,0
mit Mitarbeitern (%)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	83,3	100,0	100,0
davon mit Vollzeitmitarb. (%)	76,9	71,4	82,4	50,0	80,0	33,3	60,0	84,6
Ø Vollzeitmitarb.	9,2	12,4	6,0	7,0	9,8	4,5	9,8	5,7
davon mit Teilzeitmitarb. (%)	76,9	57,1	85,7	50,0	80,0	16,7	65,0	53,8
Ø Teilzeitmitarb.	6,5	12,0	2,8	2,0	7,6	1,0	5,9	3,7
davon mit 450 €-Kraft (%)	92,3	85,7	85,7	75,0	90,0	66,7	100,0	84,6
Ø 450 €-Kräfte	19,3	22,3	16,3	19,3	19,3	5,8	13,4	12,1
davon mit Familienangeh. (%)	15,4	0,0	28,6	25,0	10,0	16,7	65,0	23,1
Ø Familienangeh.	1,0	-	1,0	1,0	1,0	1,0	1,8	1,3

- **Alleinfahrer:** Im Kreis Kleve arbeiten schon seit vielen Jahren keine professionell geführten Alleinfahrer-Taxis mehr. 2001 hatte der Anteil noch bei ca. 18% gelegen.
- **Vollzeitmitarbeiter:** Die Beschäftigten der professionellen Betriebe sind häufig Vollzeitkräfte (ca. 77%). In dieser Hinsicht ist die Situation im Kreis Kleve weitgehend unverändert (2010: ca. 73%) geblieben. Im Durchschnitt werden ca. 9,2 Vollzeitmitarbeiter pro Betrieb eingesetzt. Bei den semiprofessionellen Betrieben liegt der Anteil der Vollzeitmitarbeiter deutlich niedriger (ca. 33%).

- **Teilzeitmitarbeiter:** Eine wachsende Rolle spielen Teilzeitmitarbeiter: Ebenfalls gut drei Viertel der professionellen Betriebe (2010: ca. 67%) beschäftigen solche Mitarbeiter. Auch die Zahl der Teilzeitbeschäftigten pro Betriebe stieg von ca. 2,8 in 2010 auf nunmehr 6,5.
- **Geringfügig Beschäftigte:** Leicht rückläufig ist dagegen der Anteil der geringfügig Beschäftigten. Während 2010 noch alle Betriebe solche Kräfte beschäftigten, sind es heute ca. 92% – im Durchschnitt ca. 19,3 pro Betrieb.
- **Familienmitglieder:** Deutlich an Bedeutung verloren haben weiterhin mithelfende Familienmitglieder, die 2016 nur in ca. 16% der Betriebe (2010: ca. 73%) zum Einsatz kamen.

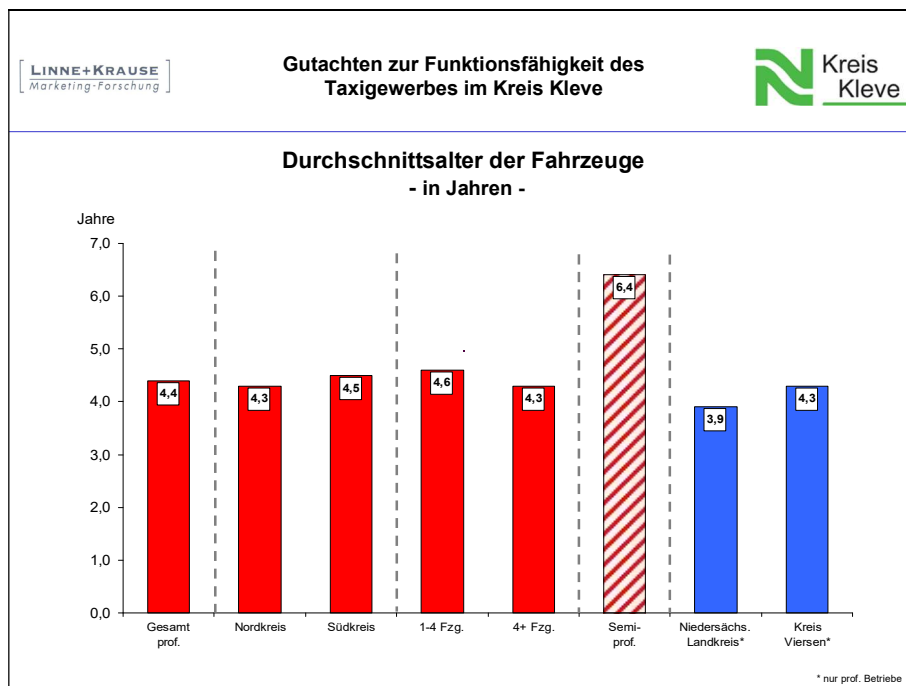
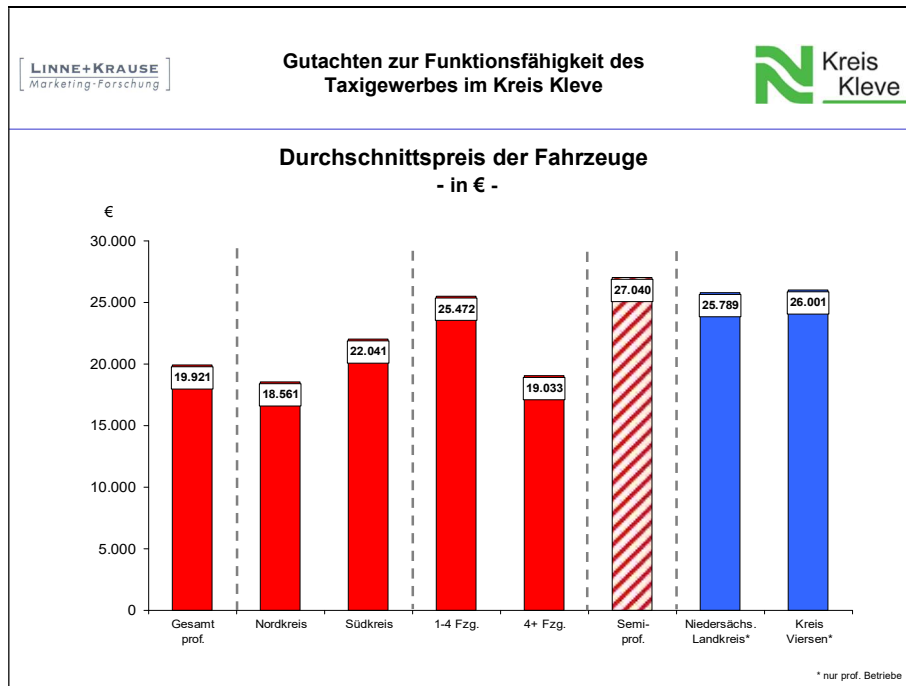
3.2 Angebotsfaktor Fahrzeuge

Insgesamt ist die Ausstattung der **Fahrzeugflotte** im Kreis Kleve eher unterdurchschnittlich geworden. Seit 2010 zeichnet sich eine ungünstige Entwicklung ab:



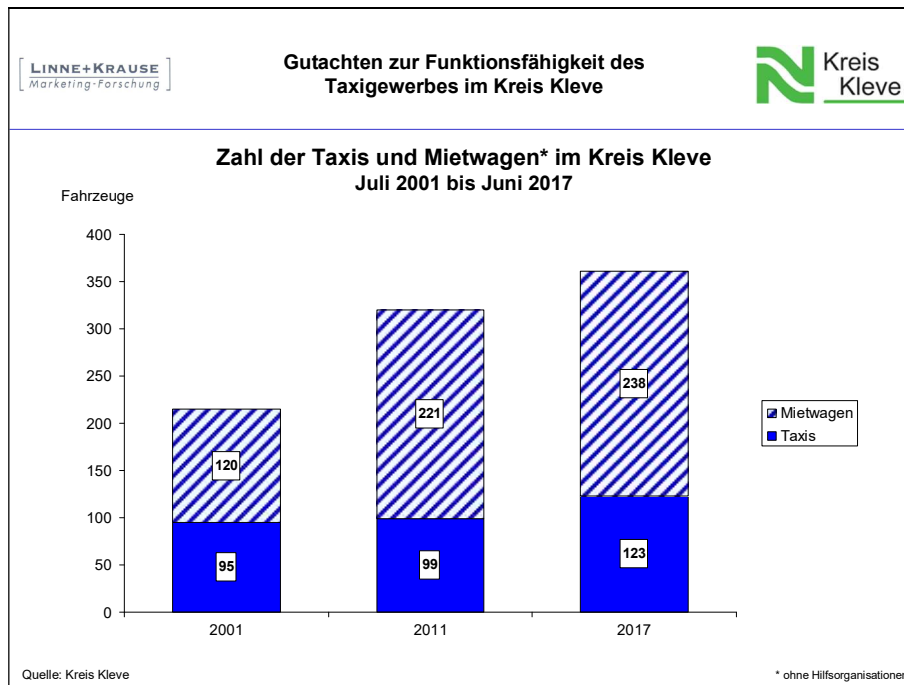
KREIS KLEVE BESCHAFFUNG DER FAHRZEUGE								
	Kreis Kleve						Vergleichskreise (nur prof. Betriebe)	
	Gesamt, profess.	Region		Betriebsgröße		Semiprof. Betriebe	Niedersäch Landkreis	Viersen
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			
neu (in %)	62,9	58,2	70,6	76,9	60,5	77,8	78,8	78,9
gebraucht (in %)	37,1	41,8	29,4	23,1	39,5	22,2	21,2	21,1
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
neu (in €)	26.453	25.662	27.474	29.600	25.753	29.033	27.760	26.841
gebraucht (in €)	8.695	8.555	9.003	4.831	8.952	20.063	17.036	8.360
Ø Preis aller Fahrzeuge	19.921	18.561	22.041	25.472	19.033	27.040	25.789	26.001

- **Neufahrzeuge:** Mit einem Anteil neu beschaffter Fahrzeuge von ca. 63% (2010: ca. 90%) wird auch bei den Professionellen aktuell ein unterdurchschnittlicher Wert erzielt – deutlich ungünstiger als 2014/2015 im Nachbarkreis Viersen (ca. 79%).
- **Durchschnittsalter:** Ungünstig hat sich das Durchschnittsalter der im Kreis eingesetzten professionellen Fahrzeuge entwickelt – von ca. 3,4 Jahren in 2010 auf aktuell ca. 4,4 Jahre. Im Nachbarkreis Viersen ist die Flotte ähnlich alt (ca. 4,3 Jahre). Bedenklich ist aber das Alter semiprofessioneller Fahrzeuge im Kreisgebiet (6,4 Jahre).
- **Fahrzeugpreis:** Auch die Flottenqualität hat gelitten: Wurden 2010 im Durchschnitt noch ca. 23.800 € pro Fahrzeug investiert, rangiert der Wert jetzt bei ca. 19.900 €. Dabei fällt auf, dass semiprofessionelle Betriebe (Ø ca. 27.000 € pro Fahrzeug) sich deutlich hochwertigere Taxis „leisten“. Allerdings handelt es sich dabei häufig um sehr viel ältere Fahrzeuge.
- **Neu- / Gebrauchtfahrzeuge:** Der durchschnittliche Anschaffungswert der Neufahrzeuge liegt branchenüblich bei ca. 26.500 €. „Gebrauchte“ Fahrzeuge professioneller Betriebe kosteten dagegen im Durchschnitt ca. 8.700 €.



3.3 Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte

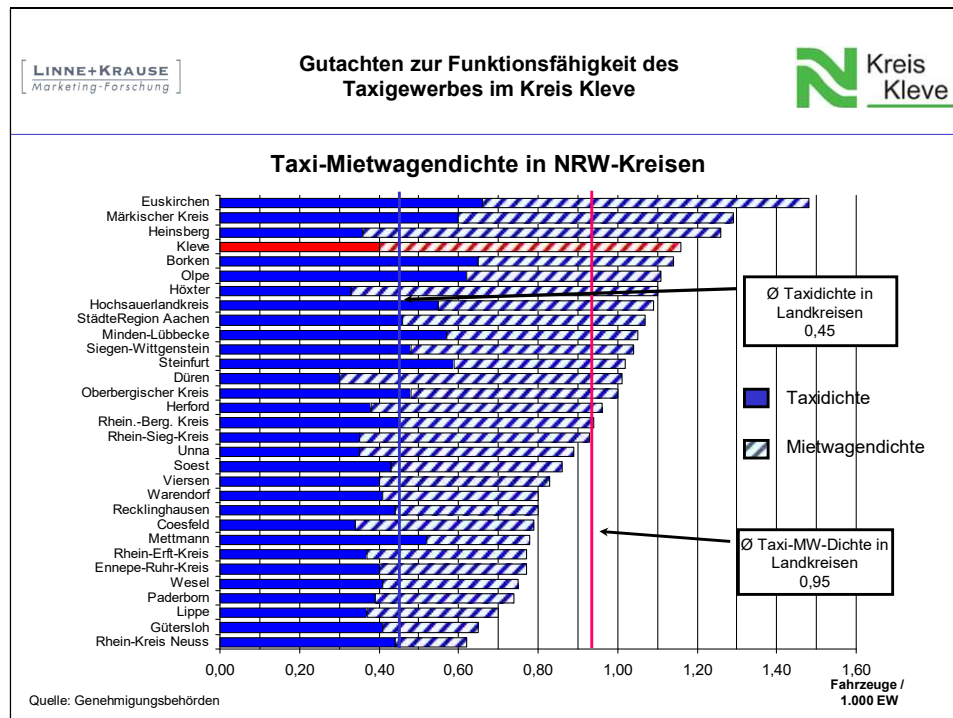
Ein wichtiges Kriterium zur Beurteilung der Angebotssituation im Taxigewerbe ist die **Relation** zwischen Einwohnern und Taxifahrzeugen. Dabei wird eine Mengenrelation zwischen dem Nachfragefaktor „ortsansässige Wohnbevölkerung“ und dem Angebotsfaktor „am Ort zugelassene Taxis“ hergestellt – eine Kennziffer, die insbesondere im (groß-)städtischen Taxigewerbe 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 (2,28) oder Frankfurt (2,49) eine sehr hohe Taxidichte aufweisen, liegt der Wert in NRW-Flächenkreisen im Durchschnitt bei 0,45. Je höher die Taxidichte desto stärker die Wettbewerbsintensität.
- Kennzahl Taxi-Mietwagendichte:** In Flächenkreisen bilden Taxi- und Mietwagengewerbe häufig ein einheitliches Marktgeschehen. Um Vergleichszahlen für den gesamten Taxi- und Mietwagenmarkt zu gewinnen, wird daher auch die Taxi-Mietwagendichte errechnet, die die Wettbewerbsintensität auf dem gesamten Taxi- und Mietwagenmarkt beschreibt. In NRW-Flächenkreisen rangiert dieser Wert im Durchschnitt bei 0,95.

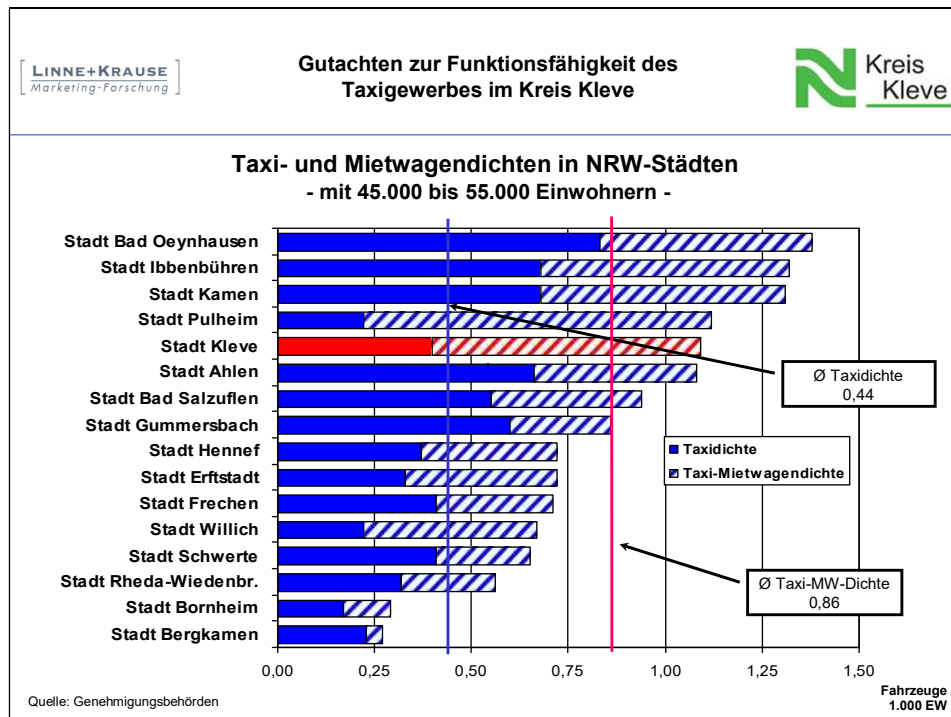
KREIS KLEVE TAXI- UND MIETWAGEN NACH STÄDTEN UND GEMEINDEN STAND 01.06.2017				
<u>Regionen</u>	Taxis	Mietwagen	Taxidichte	Taxi- Mietwagen- Dichte
Nördlicher Kreis	73	186	0,40	1,43
Stadt Emmerich am Rhein	18	17	0,58	1,13
Rees, Stadt	5	34	0,23	1,83
Kleve, Stadt	20	34	0,40	1,09
Goch, Stadt	12	82	0,35	2,77
Kalkar, Stadt	7	6	0,51	0,94
Kranenburg, Gemeinde	3	4	0,28	0,66
Uedem, Gemeinde	5	3	0,60	0,97
Bedburg-Hau, Gemeinde	3	6	0,23	0,69
Südlicher Kreis	50	52	0,39	0,79
Geldern, Stadt	19	15	0,56	1,00
Kevelaer, Wallfahrtsstadt	4	17	0,14	0,74
Straelen, Stadt	9	8	0,58	1,09
Issum, Gemeinde	4	1	0,33	0,42
Kerken, Gemeinde	2	0	0,15	0,15
Rheurdt, Gemeinde	1	0	0,15	0,15
Wachtendonk, Gemeinde	2	0	0,24	0,24
Weeze, Gemeinde	9	11	0,85	1,88
Kreis Kleve	123	238	0,40	1,16
Q.: Kreis Kleve				

Beide Kennzahlen sind Indizien für die Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes. Die **Dichteanalyse** für den Kreis Kleve ergibt insgesamt moderate Werte:

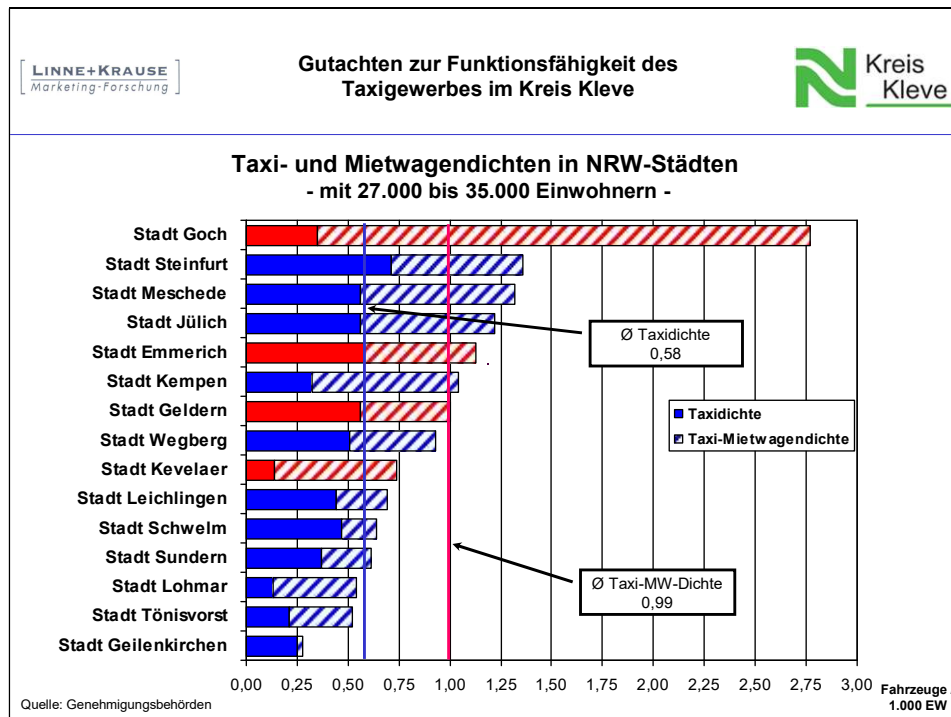


- **Taxidichte im Kreis:** Seit 2011 hat sich die Taxidichte im Kreisgebiet deutlich erhöht – von 0,32 auf nunmehr 0,40. Damit rangiert der Kreis Kleve aber immer noch unter dem Durchschnitt der NRW-Flächenkreise (0,45). Bei der Taxidichte liegen Norden und Süden des Kreises etwa gleichauf. Im landesweiten Vergleich rangiert der Kreis Kleve auf ähnlichem Niveau wie die Kreise Düren, Viersen oder Heinsberg.
- **Taxi-Mietwagendichte im Kreis:** Prägend für die Angebotssituation im Kreisgebiet ist jedoch die außerordentlich hohe Zahl der Mietwagen. Mit insgesamt 238 Mietwagen (2010: 221) wird die Zahl der Taxis weit überflügelt. Bei einer Taxi-Mietwagendichte von 1,16 (2011: 1,03) rangiert der Kreis deutlich über dem NRW-Durchschnitt (0,95).

Ausgeprägt ist die Vermehrung der Mietwagen im **nördlichen Kreisgebiet** – von 176 Fahrzeugen im Jahre 2011 auf aktuell 186.

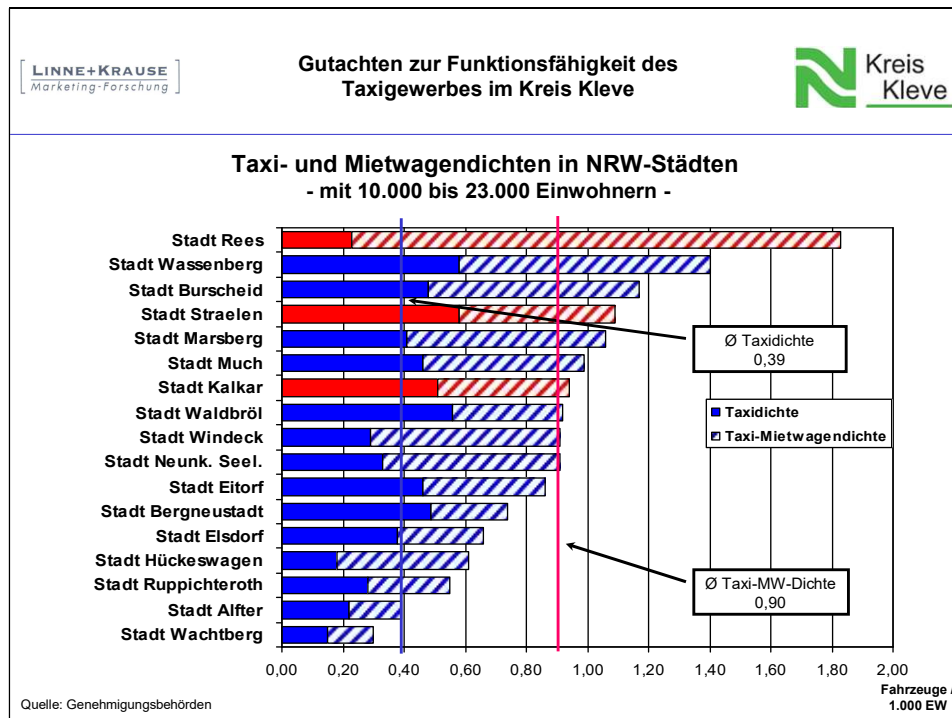


- Kreisstadt Kleve:** Die Kreisstadt Kleve hat nahezu unverändert eine Taxidichte von ca. 0,40. Substanzieller Zuwachs ist jedoch bei den Mietwagen zu verzeichnen – von 13 auf 34 Fahrzeuge. Damit steigt die Taxi-Mietwagendichte auf 1,09. Hinsichtlich der Taxidichte rangiert Kleve leicht unter dem Durchschnitt vergleichbarer NRW-Städte, der bei 0,44 liegt. Bei der Taxi-Mietwagendichte besteht in der Kreisstadt jedoch eine etwas angespannte Wettbewerbssituation. NRW-Städte vergleichbarer Größe kommen im Durchschnitt auf eine Taxi-Mietwagendichte von 0,86.
- Stadt Emmerich am Rhein:** Auch in der Grenzstadt Emmerich ist die Zahl der Taxis seit 2010 unverändert (Taxidichte 0,58). Dem steht ein leicht gestiegenes Mietwagenangebot gegenüber. Aktuell wird eine Taxi-Mietwagendichte von 1,13 erreicht. NRW-Städte vergleichbarer Größe kommen auf eine durchschnittliche Taxidichte von ca. 0,58 und eine Taxi-Mietwagendichte von 0,99.
- Stadt Rees:** Eine andere Gewichtung ist in der etwas kleineren Stadt Rees zu beobachten: Hier war 2011 das Taxigewerbe weitgehend abgestorben (2 Taxis; Taxidichte: 0,09). Aktuell ist die Flotte auf 5 Fahrzeuge (Taxidichte: 0,23) angewachsen. Vergleichbare NRW-Städte kommen im Durchschnitt auf ca. 0,39. Noch stärker als 2011 dominiert das Mietwagengewerbe mit seinen 34 Fahrzeugen (2011: 14) und einer aktuellen Taxi-Mietwagendichte von ca. 1,83. Damit liegt Rees weit über dem Durchschnittswert vergleichbarer NRW-Kleinstädte (0,90). Die sehr hohe Mietwagenzahl geht jedoch im Wesentlichen auf einen Anbieter mit 16 Fahrzeugen für Krankenfahrten zurück.



- Stadt Goch:** In der Stadt Goch wird eine recht niedrige Taxidichte von 0,35 (2011: 0,29) erreicht. Dem steht eine außerordentlich große Zahl von 82 Mietwagen gegenüber, die zu einer Taxi-Mietwagendichte von 2,77 führt. Verantwortlich für diesen außerordentlich hohen Wert, sind jedoch in erster Linie die 60 Mietwagen eines Anbieters, die auch über die Grenzen der Stadt zum Einsatz kommen. Ohne Berücksichtigung dieser Fahrzeuge käme Goch auf eine durchaus moderate Taxi-Mietwagendichte. Vergleichbare NRW-Städte haben eine durchschnittliche Taxidichte von 0,58 und eine Taxi-Mietwagendichte von 0,99.
- Stadt Kalkar:** Ein anderes Bild zeigt sich in der Kleinstadt Kalkar. Hier stehen sieben Taxis acht Mietwagen gegenüber. Dem entspricht eine Taxidichte von 0,51 und eine Taxi-Mietwagendichte von 0,94 – ähnlich wie 2011. Vergleichbare NRW-Städte kommen im Schnitt auf eine Taxidichte von 0,39 und eine Taxi-Mietwagendichte von 0,90.
- Gemeinden im Nordkreis:** Die weiteren Gemeinden im Nordkreis sind hinsichtlich der Taxidichte wenig auffällig: Kranenburg kommt (nahezu unverändert) auf 0,28; Uedem auf eine Taxidichte von 0,60 (2011: 0,37). Auffällig ist lediglich die Situation in der Gemeinde Kranenburg, wo von den einst 20 Mietwagen nur noch 4 verblieben sind und sich heute eine Taxi-Mietwagendichte von 0,66 (2011: 2,31) eingestellt hat. Ein Zugang von null auf sechs ist auch bei den Mietwagen in Bedburg-Hau zu verzeichnen, wo nunmehr eine Taxi-Mietwagendichte von 0,69 (2011: 0,15) herrscht.

Im **Süden des Kreises** kam es seit 2011 zu einer deutlichen Vermehrung der Taxis (+14) und der Mietwagen (+7):



- Stadt Geldern:** Deutlich verschärft hat sich der Wettbewerb in der Stadt Geldern, die mit ca. 33.500 Einwohnern etwa gleich groß wie die Nachbarstädte Goch und Kevelaer ist. In Geldern wird eine Taxidichte von 0,56 (2011: 0,42) erreicht. Dem steht eine deutlich größere Zahl der Mietwagen gegenüber, die zu einer Taxi-Mietwagendichte von 1,00 (2011: 0,69) führt. Westdeutsche Städte vergleichbarer Größe kommen auf eine Taxidichte von 0,58 und eine Taxi-Mietwagendichte von ca. 0,99.
- Wallfahrtsstadt Kevelaer:** Mäßig ist nach wie vor die Wettbewerbssituation in der Stadt Kevelaer. Hier wird eine sehr geringe Taxidichte von 0,14 (2011: 0,18) erreicht. Dem steht eine noch einmal gewachsene Zahl von Mietwagen gegenüber, die zu einer Taxi-Mietwagendichte von 0,74 (2010: 0,56) führt. NRW-Städte vergleichbarer Größe kommen auf eine Taxidichte von 0,58 und eine Taxi-Mietwagendichte von ca. 0,99. Hier ist das öffentliche Verkehrsinteresse eher durch zu wenige Taxis berührt.

- **Stadt Straelen:** Auch in der Kleinstadt Straelen haben sich die Gewichte leicht zu Gunsten der Taxis verschoben: Die Taxidichte ist von 0,45 auf 0,58 gestiegen, wohingegen die Taxi-Mietwagendichte nahezu unverändert bei 1,09 verblieben ist. NRW-Städte mit ähnlicher Bevölkerungszahl kommen im Durchschnitt auf eine Taxidichte von ca. 0,39 und eine Taxi-Mietwagendichte von ca. 0,90.
- **Gemeinde Weeze:** Eine Ausnahme zeichnet sich in der Gemeinde Weeze ab, wo der Flughafen zu einem gewichtigen, wenn auch schwankenden Nachfragefaktor geworden ist. Hier ist die Taxidichte auf 0,85 (2011: 0,48) und die Taxi-Mietwagendichte auf 1,88 (2011: 1,15) gestiegen.
- **Gemeinden im Südkreis:** Die weiteren Gemeinden im Südkreis sind nach wie vor wenig auffällig: In Issum (Taxidichte 0,33 / Taxi-Mietwagendichte: 0,42), Rheurdt (Taxi-Mietwagendichte: 0,15) und Wachtendonk (Taxi-Mietwagendichte: 0,24) ist die Zahl der Mietwagen deutlich zurückgegangen. In der Gemeinde Kerken ist dagegen ein Taxi hinzugekommen (Taxidichte: 0,15).

Anhand der Taxidichte ist eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes im Kreis Kleve nicht zu erkennen. Wie in vielen anderen NRW-Kreisen, so geht der starke Wettbewerbsdruck weniger vom Taxigewerbe selbst als vom Mietwagengewerbe aus.

3.4 Angebotsfaktor Einsatzzeit

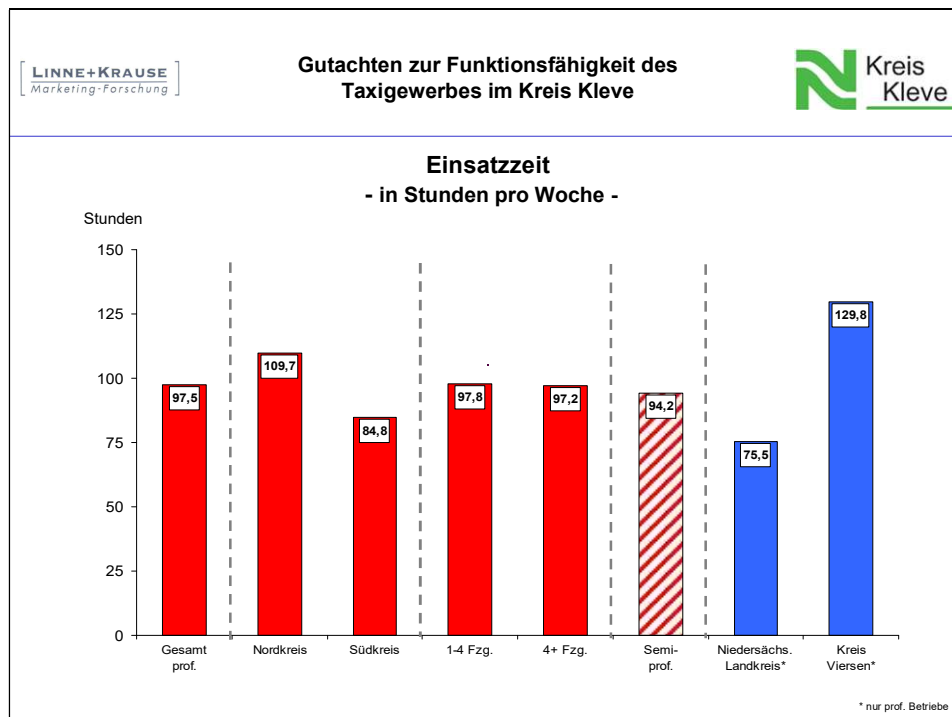
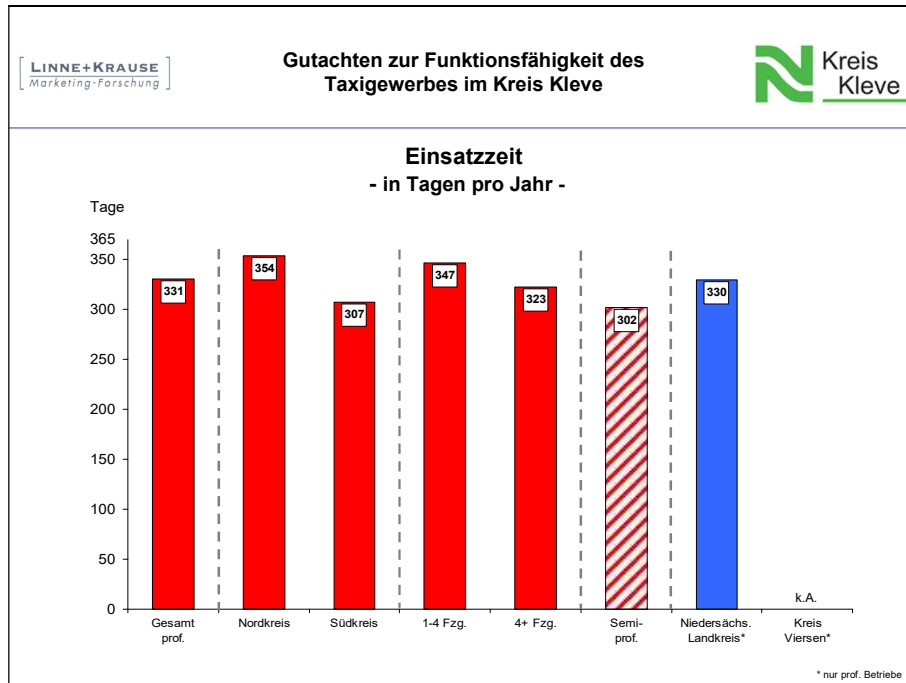
Die zeitliche Auslastung der Betriebe ist nach wie vor relativ hoch – sowohl mit Blick auf die jährliche wie auf die wöchentliche Einsatzzeit. Im Vergleich zu 2010 ist die Einsatzzeit aber deutlich gesunken:

KREIS KLEVE EINSATZZEITEN IM TAXIGEWERBE 2016 - SCHICHTENORGANISATION IN % -								
	Kreis Kleve						Vergleichskreise (nur prof. Betriebe)	
	Gesamt, profess.	Region		Betriebsgröße		Semiprof. Betriebe	Niedersäch Landkreis	Viersen
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			
1-Schicht	15,4	14,3	16,6	25,0	11,1	0,0	30,0	0,0
1,5-Schicht	38,4	57,1	16,6	50,0	33,3	100,0	50,0	53,8
2-Schicht	46,2	28,6	66,8	25,0	55,6	0,0	20,0	46,2
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- Schichtorganisation:** Annähernd die Hälfte der professionellen Betriebe arbeitet im 2-Schichtbetrieb – im südlichen Teil des Kreises sind es sogar rund zwei Drittel. Ein reiner Einschichtbetrieb kommt im Kreisgebiet nur noch vereinzelt vor. Auch die semiprofessionellen Betriebe arbeiten im Mehrschichtbetrieb. In 2010 war die Schichtorganisation ähnlich gestaltet (1-Schicht: 7,5%; 1,5-Schicht: 38,5%; 2-Schicht: ca. 53,8%).
- Jahreseinsatzzeit:** Im Durchschnitt sind die Fahrzeuge im gesamten Kreisgebiet fast ganzjährig (ca. 331 Tage) im Einsatz – im nördlichen Kreis häufiger (ca. 354 Tage) als im südlichem Kreisgebiet (ca. 307 Tage). Anderenorts liegt die Zahl der Einsatztage meist bei ± 300 .

KREIS KLEVE NACHFRAGE IM TAXIGEWERBE 2016 - TYPISCHER WOCHENVERLAUF IN STD. -								
	Kreis Kleve						Vergleichskreise (nur prof. Betriebe)	
	Gesamt, profess.	Region		Betriebsgröße		Semiprof. Betriebe	Niedersäch Landkreis	Viersen (2014)
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			
Mo. Tag	9,1	10,2	8,0	9,5	8,9	9,4	7,7	10,6
Mo. Nacht	5,0	5,5	4,5	4,0	5,5	3,4	3,0	7,5
Di. Tag	8,8	10,0	7,5	9,5	8,4	9,4	7,5	10,6
Di. Nacht	4,9	5,3	4,5	4,0	5,4	3,4	2,9	7,5
Mi. Tag	9,1	10,2	8,0	9,5	8,9	9,4	7,6	10,6
Mi. Nacht	4,9	5,3	4,5	4,0	5,4	3,4	3,1	7,5
Do. Tag	8,8	10,2	7,5	9,5	8,5	9,4	7,5	10,6
Do. Nacht	4,9	5,3	4,5	4,0	5,4	3,4	2,9	7,5
Summe Wochentag	55,5	62,0	49,0	54,0	56,4	51,2	42,2	72,4
Fr. Tag	8,8	9,5	8,0	8,0	9,1	9,6	7,7	10,8
Fr. Nacht	7,3	9,2	5,3	8,0	6,9	6,6	5,8	10,4
Sa. Tag	6,2	6,2	6,2	7,0	5,8	8,6	5,6	9,4
Sa. Nacht	9,3	9,5	9,0	9,5	9,1	8,2	7,4	10,6
So. Tag	6,3	8,0	4,5	7,3	5,8	7,0	3,8	8,8
So. Nacht	4,1	5,3	2,8	4,0	4,1	3,0	3,0	7,2
Summe Wochenende	42,0	47,7	35,8	43,8	40,8	43,0	33,3	57,2
Summe Woche 2016	97,5	109,7	84,8	97,8	97,2	94,2	75,5	129,6
Summe Wo- che 2011	117,4	124,6*	112,6	125,2	113,6	-	-	-
* Ø Region Emmerich / Rees und Region Nordkreis (linksrheinisch)								

-
- **Wocheneinsatzzeit:** Die Einführung des gesetzlichen Mindestlohns im Jahre 2015 hat in vielen Städten und Kreisen zu Einschränkungen der wöchentlichen Einsatzzeit geführt. Auch im Kreis Kleve ist die Einsatzzeit rückläufig: Von ca. 117 Stunden in 2010 auf aktuell ca. 97 Stunden. Im Nachbarkreis Viersen lag die Wocheneinsatzzeit mit knapp 130 Stunden deutlich höher. Allerdings bezieht sich diese Zahl noch auf die Zeit vor Einführung des Mindestlohns. Die Einsatzzeit im Norden (ca. 110 Std.) ist deutlich umfangreicher als im Süden des Kreises (ca. 85 Std.). Bemerkenswert: Mit einer wöchentlichen Arbeitszeit von ca. 94 Stunden arbeiten die semiprofessionellen Fahrzeuge in ähnlichem zeitlichen Umfang wie professionelle Fahrzeuge.
 - **Wochenende:** Rückläufig ist insbesondere der Einsatz am Wochenende. Kamen die Taxibetriebe im Kreis Kleve 2010 von Freitag bis Sonntag auf ca. 53 Stunden, so wurden 2016 lediglich ca. 42 Stunden gefahren. Wichtigste Nachtschicht ist nach wie vor die Nacht von Samstag auf Sonntag.
 - **Wochentage:** Aber auch die Einsatzzeit an den Wochentagen ist rückläufig – von ca. 65 auf nunmehr ca. 56 Wochenstunden. Nach wie vor entfallen davon täglich etwa 5 Stunden auf die Nachtschicht. Anders als in vielen Flächenkreisen, existiert also auch „in der Woche“ noch ein Nachtgeschäft.

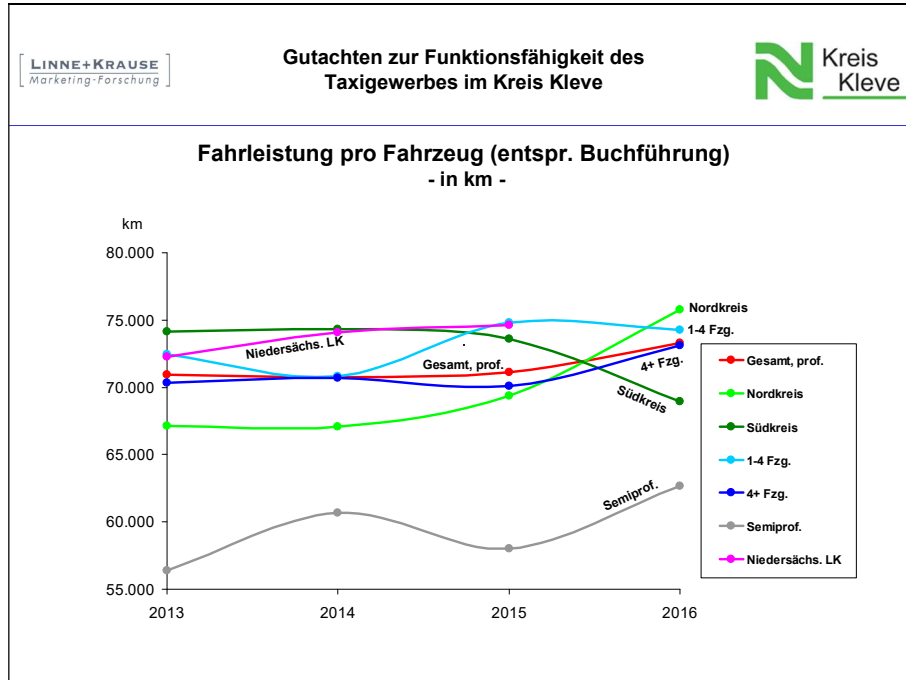


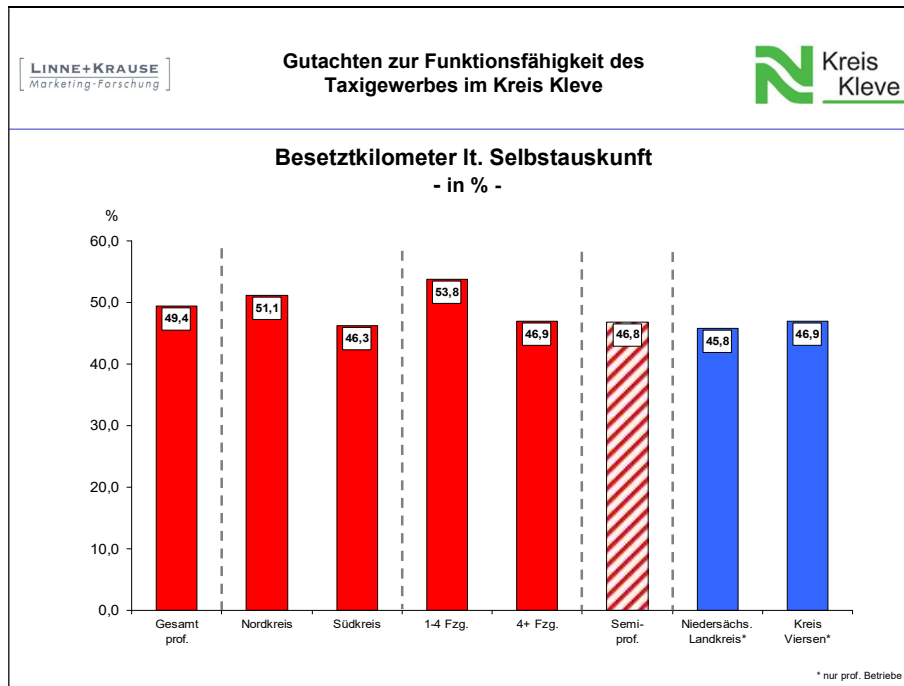
3.5 Angebotsfaktor Fahrleistung

Anders als der zeitliche Aufwand ist die Fahrleistung in den letzten vier Jahren annähernd gleich geblieben. Allerdings zeichnet sich gegenüber 2007 bis 2009 ein deutlicher Rückgang ab. Aktuell wurden die Jahre 2013 bis 2016 untersucht. Für 2016 konnten jedoch nur die Daten für das 1. Halbjahr ermittelt werden, die auf das Gesamtjahr hochgerechnet wurden und somit nur bedingt belastbar sind.

KREIS KLEVE DURCHSCHNITTLICHE KILOMETERLEISTUNG 2013 - 2016 - IN KM / FAHRZEUG -								
	Kreis Kleve						Vergleichskreise (nur prof. Betriebe)	
	Gesamt, profess.	Region		Betriebsgröße		Semiprof. Betriebe	Niedersäch Landkreis	Viersen
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			
2012	-	-	-	-	-	-	-	75.286
2013	70.944	67.152	74.154	72.429	70.333	56.401	72.254	74.292
2014	70.751	67.056	74.347	70.818	70.722	60.683	74.103	-
2015	71.115	69.401	73.615	74.786	70.078	57.990	74.612	-
2016	73.318	75.756	68.937	74.274	73.119	62.685	-	-
Ø 2013 - 2016	71.532	69.841	72.763	73.077	71.063	59.440	73.656	-
Ø 2007 - 2009	84.650	92.309	91.877	77.108	85.688	-	-	-

- Jahresfahrleistung:** Bei der letzten Erhebung lag die durchschnittliche Fahrleistung professioneller Betriebe pro Jahr und Fahrzeug noch bei ca. 84.700 km. Im aktuellen Untersuchungszeitraum rangiert der Wert bei ca. 71.500 km, wobei nach Regionen und nach Betriebsgröße nur mäßige Abweichungen zu beobachten sind. Eine ähnliche Fahrleistung ist auch im Nachbarkreis Viersen (ca. 74.800 km) zu beobachten.
- Semiprofessionelle:** Mit einer durchschnittlichen Jahresfahrleistung von annähernd 60.000 km zeigen die Semiprofessionellen etwas weniger Präsenz auf der Straße als ihre professionellen Kollegen, trotz ähnlicher Einsatzzeit.





- Besetzquote:** Ca. 49% aller von professionellen Taxis gefahrenen Kilometer wird besetzt gefahren. Damit rangiert die Besetzquote im Kreis Kleve ähnlich wie auch in anderen westdeutschen Landkreisen.

4 ERLÖS, KOSTEN, ÜBERSCHUSS UND ALTERSVERSORGUNG

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

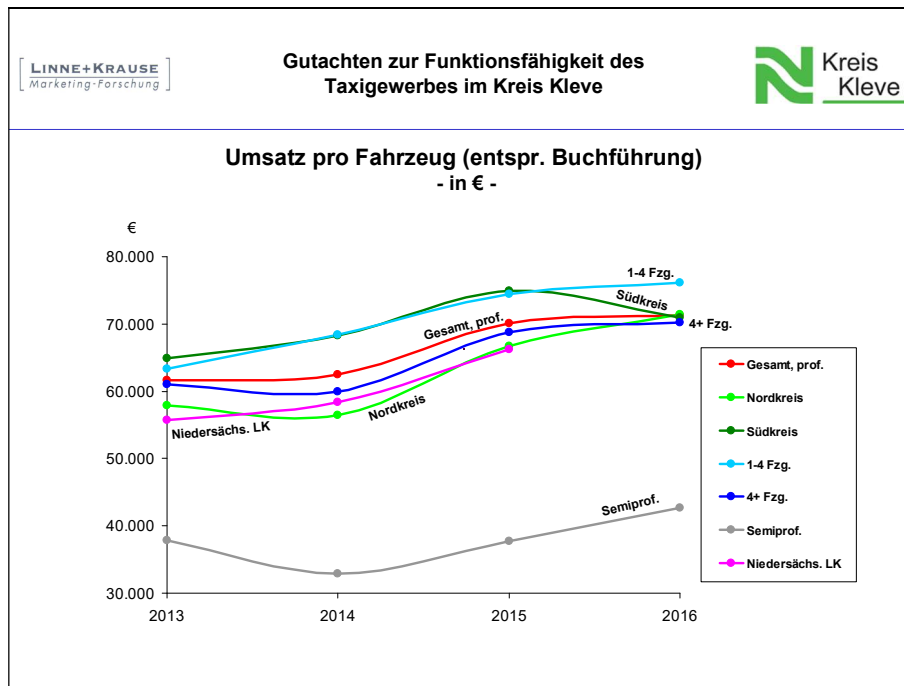
4.1 Erlös

Seit 2013 sind die Erlöse leicht gestiegen. Anlässlich der Einführung des gesetzlichen Mindestlohns waren auch die Tarife substantziell angepasst worden, so dass 2015 ein deutlicher Umsatzsprung zu verzeichnen ist.

KREIS KLEVE ERLÖSENTWICKLUNG (NETTO) IM TAXIGEWERBE 2013 - 2016 - IN € / FAHRZEUG								
	Kreis Kleve						Vergleichskreise (nur prof. Betriebe)	
	Gesamt, profess.	Region		Betriebsgröße		Semiprof. Betriebe	Niedersäch Landkreis	Viersen
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			
2012	-	-	-	-	-	-	-	59.572
2013	61.674	57.906	64.861	63.340	60.988	37.845	55.747	59.046
2014	62.464	56.481	68.285	68.354	59.923	32.944	58.335	-
2015	70.039	66.722	74.875	74.453	68.791	37.687	66.234	-
2016	71.275	71.464	70.934	76.086	70.269	42.703	-	-
Ø 2013 - 2016	66.363	63.143	69.739	70.558	64.993	37.795	60.105	-
Ø 2007 - 2009	60.339	61.295	63.180	52.200	61.457	-	-	-

- **Jahreserlös:** Im Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2016 erzielte das professionell arbeitende Taxigewerbe im Kreis Kleve einen **Umsatz** von ca. 66.400 € pro Fahrzeug. Damit rangieren die Erlöse immer noch deutlich über denen vieler anderer Flächenkreise. Bei der letzten Untersuchung hatte der Wert bei durchschnittlich ca. 60.300 € gelegen.
- **Abweichungen:** Innerhalb des Kreises unterscheiden sich die Erlöse: Während im nördlichen Kreisgebiet im Durchschnitt ca. 63.100 € pro Fahrzeug umgesetzt werden, sind es im Süden ca. 69.700 €. Aktuell (2016) haben aber beide Regionen in etwa gleichgezogen. Kleinere Betriebe kommen auf deutlich höhere Erlöse (ca. 70.600 €) als Betriebe mit mehr als 4 Fahrzeugen (ca. 65.000 €).

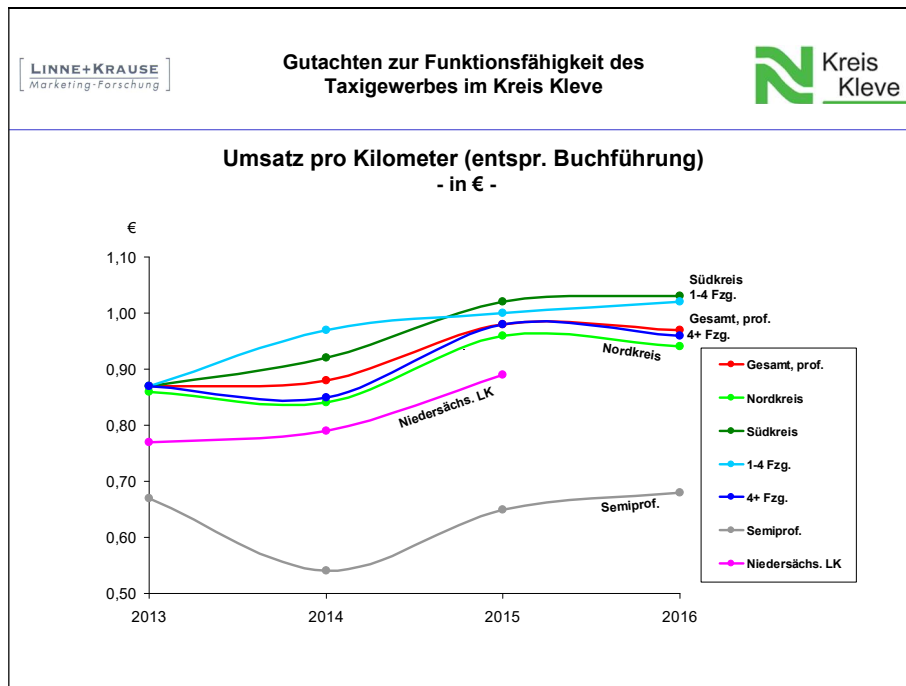
- Semiprofessionelle:** Substantiell niedriger rangieren die Erlöse semiprofessioneller Taxis. Die kommen laut Steuererklärung im Durchschnitt auf Erlöse von ca. 37.800 €. Angesichts der Tatsache, dass alle semiprofessionellen Betriebe Mitarbeiter beschäftigen, zeichnet sich hier eine betriebswirtschaftliche Unmöglichkeit ab.



Die z.T. recht weiträumige Fahrweise des Taxigewerbes im Kreis Kleve schlägt sich in einem vergleichsweise niedrigen fahrleistungsbezogenen Umsatz nieder:

KREIS KLEVE ERLÖSZENTWICKLUNG (NETTO) IM TAXIGEWERBE 2013 - 2016 - IN € / KM -								
	Kreis Kleve						Vergleichskreise (nur prof. Betriebe)	
	Gesamt, profess.	Region		Betriebsgröße		Semiprof. Betriebe	Niedersäch Landkreis	Viersen
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			
2012	-	-	-	-	-	-	-	0,79
2013	0,87	0,86	0,87	0,87	0,87	0,67	0,77	0,79
2014	0,88	0,84	0,92	0,97	0,85	0,54	0,79	-
2015	0,98	0,96	1,02	1,00	0,98	0,65	0,89	-
2016	0,97	0,94	1,03	1,02	0,96	0,68	-	-
Ø 2013 - 2016	0,93	0,90	0,96	0,96	0,92	0,64	0,82	0,79
Ø 2007 - 2009	0,71	0,66	0,69	0,68	0,72	-	-	-

- **Kilometererlös:** Im Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2016 kommen die Fahrzeuge im Kreis Kleve auf einen Umsatz von ca. 0,93 € / km (2007 bis 2009: ca. 0,71 € / km). Seit 2015 hat sich kreisweit ein Nettoerlös von annähernd 1,00 € etabliert – ein für **Flächenkreise** günstiger Wert. Zum Vergleich: Im niedersächsischen Vergleichskreis lag der Wert 2015 bei ca. 0,89 € / km. In Großstädten sind zurzeit Nettoerlöse von ca. 1,10 € / km bis 1,20 € / km üblich.
- **Abweichungen:** Innerhalb des Kreisgebiets sind seit Einführung des gesetzlichen Mindestlohns 2015 deutliche Unterschiede festzustellen: Die besten Werte werden im südlichen Kreisgebiet mit ± 1,03 € / km erzielt. Mit ± 0,95 € / km rangieren die Umsätze im nördlichen Kreisgebiet etwas niedriger. Kleinere Betriebe kommen auf etwas bessere Erlöse als Betriebe mit mehr als 4 Fahrzeugen.
- **Semiprofessionelle:** Während professionelle Taxis im Durchschnitt ca. 0,93 € / km einführen, lag der Wert der Semiprofessionellen bei ca. 0,64 € / km – ein betriebswirtschaftlich kaum nachvollziehbarer Wert.

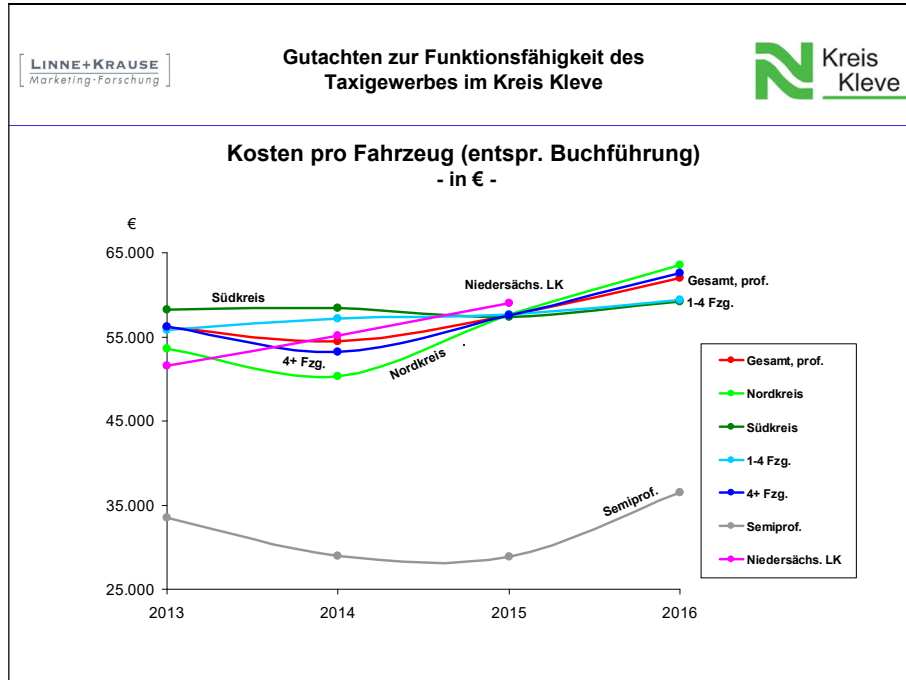


4.2 Kosten

Wie sich schon in der Vorläuferuntersuchung abzeichnete, ist auch bei den professionellen Taxibetrieben eine insgesamt betriebswirtschaftlich problematische Situation zu beobachten: Die Kosten rangieren praktisch in gleicher Größenordnung wie die Erlöse!

KREIS KLEVE KOSTENENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2013 – 2016 - IN € / FAHRZEUG -								
	Kreis Kleve						Vergleichskreise (nur prof. Betriebe)	
	Gesamt, profess.	Region		Betriebsgröße		Semiprof. Betriebe	Niedersäch Landkreis	Viersen
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			
2012	-	-	-	-	-	-	-	56.670
2013	56.096	53.576	58.227	55.864	56.191	33.531	51.537	53.918
2014	54.423	50.325	58.410	57.140	53.251	28.968	55.146	-
2015	57.578	57.698	57.403	57.647	57.558	28.866	58.984	-
2016	62.008	63.560	59.219	59.437	62.545	36.479	-	-
Ø 2013 - 2016	57.526	56.290	58.315	57.522	57.386	31.961	55.222	-
Ø 2007 - 2009	53.950	57.250	56.635	46.021	55.042	-	-	-

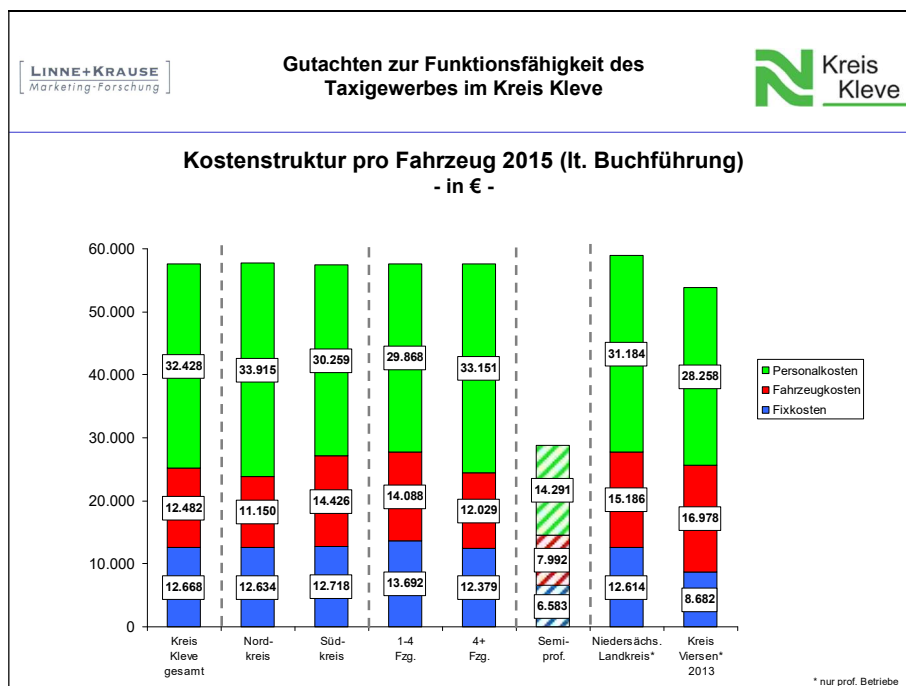
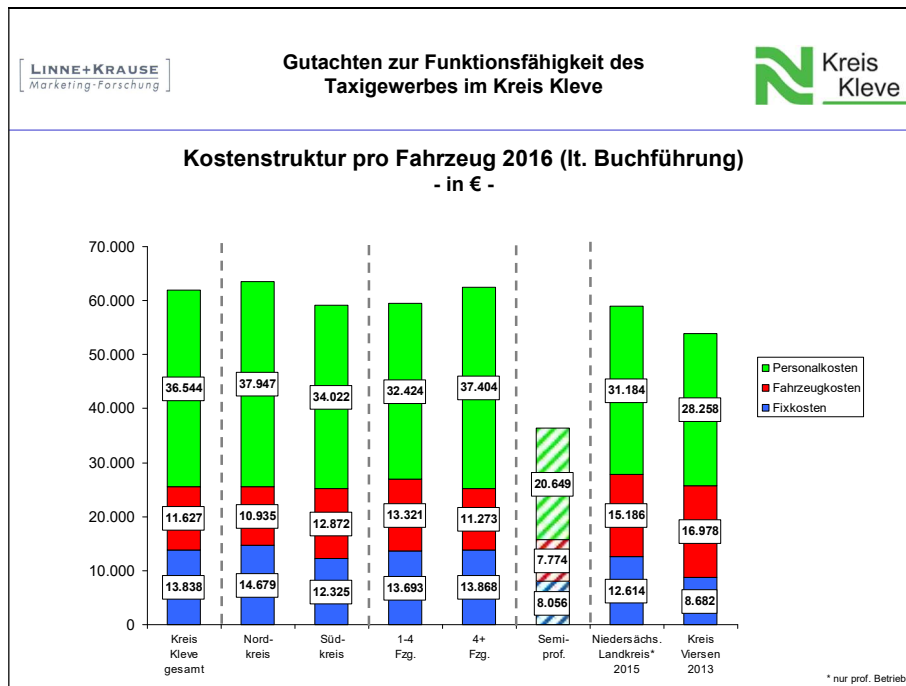
- **Gesamtkosten:** Die durchschnittlichen Gesamtkosten der professionell geführten Taxibetriebe im Kreis Kleve lagen 2013 bis 2016 mit ca. 57.500 € pro Fahrzeug auf hohem Niveau – ähnlich wie bei der Vorläufererhebung (ca. 54.000 €). In anderen Kreisen mit ähnlich strukturiertem Taxigewerbe bewegen sich die durchschnittlichen Kosten meist ebenfalls zwischen 50.000 € und 60.000 €.
- **Abweichung:** Die Kosten sind kreisweit recht ähnlich und unterscheiden sich auch nur wenig nach Betriebsform. Insbesondere bei den größeren Betrieben ist aber seit Einführung des gesetzlichen Mindestlohns ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen.
- **Semiprofessionelle:** Während professionell betriebene Taxis auf Kosten von ca. 57.500 € kommen, liegen die Kosten der semiprofessionellen bei lediglich ca. 32.000 €.



KREIS KLEVE KOSTENSTRUKTUR IM TAXIGEWERBE <u>2016</u> * - IN € / FAHRZEUG -								
	Kreis Kleve						Vergleichskreise (nur prof. Betriebe)	
	Gesamt, profess.	Region		Betriebsgröße		Semiprof. Betriebe	Niedersäch Landkreis (2015)	Viersen
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			
Fixkosten	13.838	14.679	12.325	13.693	13.868	8.056	12.614	-
Fahrzeugkosten	11.627	10.935	12.872	13.321	11.273	7.774	15.186	-
Zwischensumme	25.465	25.613	25.197	27.013	25.141	15.830	27.800	-
Personalkosten	36.544	37.947	34.022	32.424	37.404	20.649	31.184	-
Gesamt	62.008	63.560	59.219	59.437	62.545	36.479	58.984	-
* 1. Halbjahr hochgerechnet								

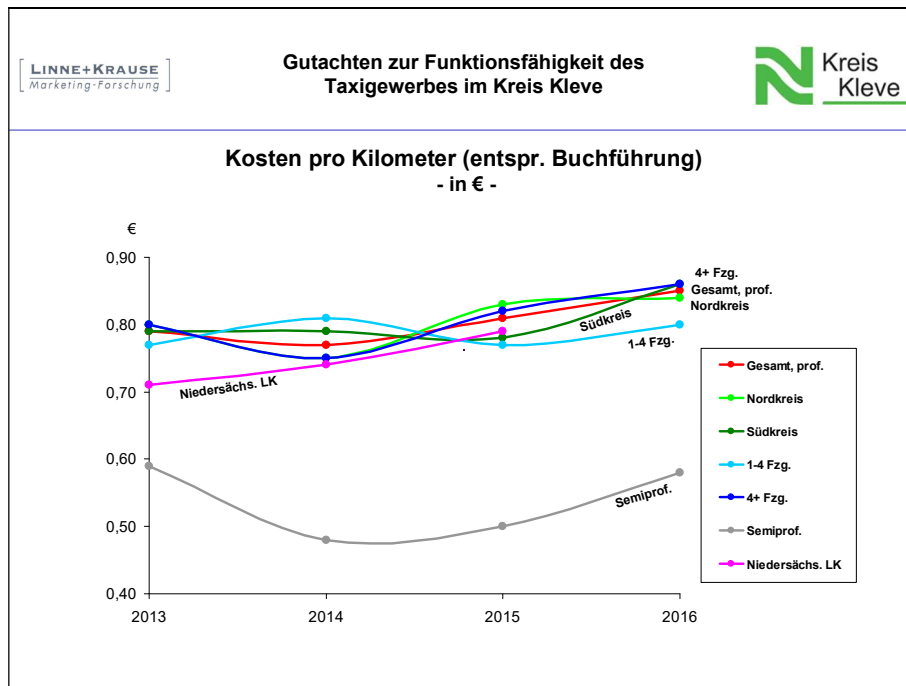
KREIS KLEVE KOSTENSTRUKTUR IM TAXIGEWERBE <u>2013</u> - IN € / FAHRZEUG -								
	Kreis Kleve						Vergleichskreise (nur prof. Betriebe)	
	Gesamt, profess.	Region		Betriebsgröße		Semiprof. Betriebe	Niedersäch Landkreis (2015)	Viersen (2013)
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			
Fixkosten	12.839	14.526	11.412	12.712	12.891	6.478	12.614	8.682
Fahrzeugkosten	15.561	15.604	15.524	16.788	15.055	12.572	15.186	16.978
Zwischensumme	28.400	30.131	26.935	29.500	27.947	19.049	27.800	25.660
Personalkosten	27.696	23.445	31.292	26.364	28.244	14.482	31.184	28.258
Gesamt	56.096	53.576	58.227	55.864	56.191	33.531	58.984	53.918

- **Personalkosten:** Mit ca. 36.500 € Personalaufwand wird 2016 bei den professionellen Betrieben ein insgesamt noch akzeptables Niveau erreicht. 2013 hatten die Personalkosten erst bei ca. 27.700 € gelegen. Die aktuellen Personalkosten größerer professioneller Taxibetriebe in Höhe von ca. 37.400 € bewegen sich aber bereits in einer für diesen Betriebstyp problematischen Größenordnung. Noch deutlicher wird der Mangel bei den Semiprofessionellen, die 2013 angeblich nur ca. 20.600 € für Personal aufwendeten.
- **Fixkosten:** Mit aktuell ca. 13.800 € bewegen sich die fixen Kosten professioneller Betriebe im Kreis Kleve auf branchenüblichem Niveau. Gegenüber 2013 (ca. 12.800 €) ist der Wert nur mäßig gestiegen.
- **Fahrzeugkosten:** Die durchschnittlichen Fahrzeugkosten professioneller Betriebe in Höhe von ca. 11.600 € bewegten sich 2016 unter dem Niveau anderer Flächenkreise, wo die Fahrzeugkosten in der Regel zwischen 15.000 € und 17.000 € schwanken. 2013 hatten die Fahrzeugkosten im Kreis Kleve noch bei ca. 15.600 € gelegen. Hier schlagen auch die sinkenden Kraftstoffkosten der letzten Jahre zu Buche. Mäßig sind die Unterschiede zwischen den Regionen und zwischen den Betriebstypen. Dagegen rangieren die Fahrzeugkosten der semiprofessionellen Taxis (ca. 7.800 €) deutlich unter denen der Professionellen.



KREIS KLEVE KOSTENENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2013 - 2016 - IN € / KM -								
	Kreis Kleve						Vergleichskreise (nur prof. Betriebe)	
	Gesamt, profess.	Region		Betriebsgröße		Semiprof. Betriebe	Niedersäch Landkreis	Viersen
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			
2012	-	-	-	-	-	-	-	0,75
2013	0,79	0,80	0,79	0,77	0,80	0,59	0,71	0,73
2014	0,77	0,75	0,79	0,81	0,75	0,48	0,74	-
2015	0,81	0,83	0,78	0,77	0,82	0,50	0,79	-
2016	0,85	0,84	0,86	0,80	0,86	0,58	-	-
Ø 2013 - 2016	0,80	0,80	0,80	0,79	0,81	0,54	0,75	-
Ø 2007 - 2009	0,64	0,62	0,62	0,60	0,64	-	-	-

- Kilometerkosten:** Die fahrleistungsbezogenen Kilometerkosten professioneller Betriebe schwanken um ca. 0,80 € / km (2016: ca. 0,85 € / km) – ein für westdeutsche Flächenkreise relativ hoher Wert. Im Durchschnitt der Jahre 2007 bis 2009 hatte er mit ca. 0,64 € / km noch substanziell niedriger gelegen. Regionale Abweichungen sind dagegen gering. Dagegen „produzieren“ semiprofessionelle Betriebe mit ca. 0,54 € / km (2016: ca. 0,58 € / km) deutlich „günstiger“.



4.3 Überschuss

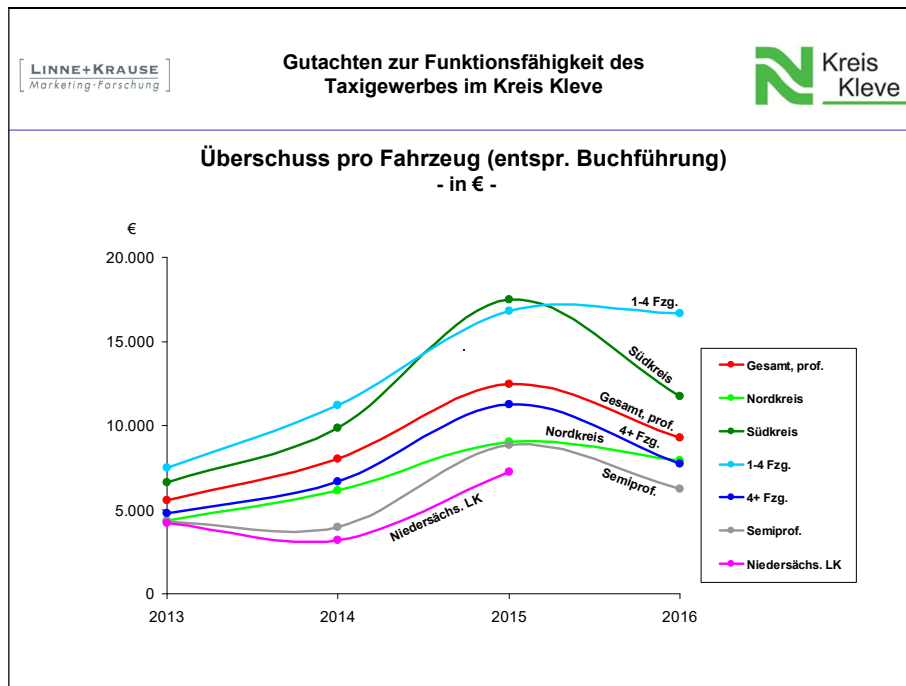
Daten zur Gewinnsituation sind im Taxigewerbe nur unter Vorbehalt zu ermitteln, da sich der Gewinn nicht unmittelbar aus der Differenz von Umsätzen und Kosten ergibt. Selbst bei wirtschaftlich identischem Sachverhalt können unterschiedliche steuerliche **Gewinnermittlungsarten** zu inkompatiblen Nominalgewinnen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

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

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

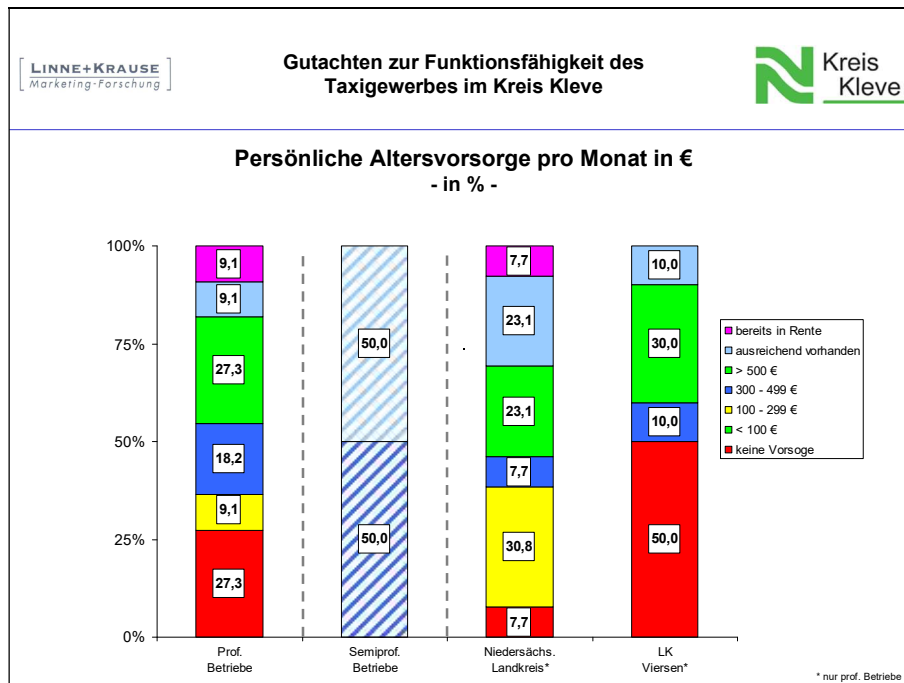
KREIS KLEVE GEWINNENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2013 - 2016 - IN € / FAHRZEUG								
	Kreis Kleve						Vergleichskreise (nur prof. Betriebe)	
	Gesamt, profess.	Region		Betriebsgröße		Semiprof. Betriebe	Niedersäch Landkreis	Viersen
		Nordkreis	Südkreis	1-4 Fzg.	4+ Fzg.			
2012	-	-	-	-	-	-	-	2.902
2013	5.578	4.330	6.634	7.476	4.797	4.314	4.210	5.128
2014	8.041	6.156	9.875	11.214	6.672	3.976	3.189	-
2015	12.461	9.024	17.472	16.806	11.233	8.821	7.250	-
2016	9.267	7.904	11.715	16.649	7.724	6.224	-	-
Ø 2013 - 2016	8.837	6.854	11.424	13.036	7.607	5.834	4.883	-
Ø 2007 - 2009	6.389	4.045	6.545	6.180	6.415	-	-	-

- Überschuss:** Die Betrachtung des operativen Überschusses professioneller Betriebe zeigt ein ernüchterndes Ergebnis: Im Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2016 erwirtschafteten die Taxis im Kreis Kleve einen durchschnittlichen Jahresüberschuss von lediglich ca. 8.800 € – ein unzureichendes Niveau. Schon bei der Vorläufererhebung (durchschnittlicher Überschuss: ca. 6.400 €) war deutlich geworden, dass die Unternehmen von den meisten Unternehmern scheinbar als „Nullsummenspiel“ betrieben werden. Lediglich in 2015 wurden einmalig ca. 12.500 € erzielt.
- Abweichungen:** Regional sind dabei deutliche Unterschiede festzustellen: Die geringsten durchschnittlichen Überschüsse finden sich im nördlichen Kreisgebiet (ca. 6.900 €), wohingegen im südlichen Kreisgebiet ca. 11.400 € pro Jahr und Fahrzeug erwirtschaftet werden. Problematisch sind die niedrigen Gewinne der größeren Betriebe mit mehr als vier Fahrzeugen (ca. 7.600 €). Gleiches gilt für die Semiprofessionellen mit ca. 5.800 € Überschuss pro Fahrzeug.



4.4 Altersvorsorge

Eine gesonderte Frage galt der persönlichen Daseinsvorsorge der Unternehmer. Obwohl die Altersvorsorge kein ausdrückliches Prüfkriterium nach dem PBefG ist, muss sie doch als bedeutendes zusätzliches Indiz für die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes gewertet werden. Die Mehrzahl der Unternehmer (ca. 72%) machte freiwillig Angaben zu ihrer Altersvorsorge, so dass die im Folgenden dargestellten Ergebnisse ein annähernd aussagekräftiges Bild liefern:



- **Keine Altersvorsorge:** In den letzten Jahren hat sich im Kreis Kleve eine bedenkliche Entwicklung vollzogen. Während 2010 noch alle Taxiunternehmer angaben, eine Altersvorsorge zu haben, liegt der Teil der „Unversorgten“ zurzeit bei ca. 27% – eine alarmierende Entwicklung.
- **Vorsorgeniveau:** Von den Unternehmern sind nur ca. 27% in der Lage, mehr als 500 € monatlich aufzuwenden. Die **500-€-Grenze** markiert ungefähr den Betrag, den der durchschnittliche westdeutsche Arbeitnehmer monatlich für seine Altersvorsorge aufbringt – einschließlich Arbeitgeberanteil. Hier zeichnet sich eine gravierende Beeinträchtigung des öffentlichen Interesses ab.

5 GESCHÄFTSAUFGABEN UND KONZESSIONSBEWEGUNGEN

Ein Kernkriterium bei der Untersuchung der Funktionsfähigkeit ist die Frage nach den Geschäftsaufgaben. Hier sind Indizien zu erkennen, die für eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit sprechen:

KREIS KLEVE KONZESSIONSBEWEGUNGEN IM TAXIGEWERBE 2012 – 2017						
	betroffene Konzessionen			Grund	Ort	Jahr
	Rück-/ Aufgabe	Übertra- gung	Entzug / Versagung			
			2	unzureichende Rentabilität	Straelen	2014
	6			Betriebseinstellung	Kevelaer	2014
	5			Betriebseinstellung	Geldern	2014
		6		unbekannt	Weeze	2015
		1		unbekannt	Kevelaer	2015
		1		unbekannt	Geldern	2015
		1		gesundheitliche Gründe	Goch	2016
		16		Betriebsaufteilung	Emmerich	2016
		10			Kleve	2016
		3			Kranenburg	2016
		2			Bedburg-Hau	2016
		2		unbekannt	Rees	2016
			3	Betriebssitzverlegung	Kleve	2016
			1	ungenehmigte Übertragung	Kleve	2016
		7		Übertragung nach Insolvenz	Kalkar	2017
		1			Kleve	2017
		1			Bedburg-Hau	2017
		1			Uedem	2017
		7		unbekannt	Geldern	2017
Ges.	11	59	6			

- **Geschäftsaufgaben:** Die wichtigste Erkenntnis aber: Tatsächliche Geschäftsaufgaben im Sinne einer freiwilligen Rückgabe der Konzession an die Genehmigungsbehörde war im Kreis Kleve in den letzten fünf Jahren nur in einem Fall mit zwei Standorten zu beobachten: 2014 in Kevelaer (6 Taxis) und in Geldern (5 Taxis). Das deutet nur bedingt auf eine Gefährdung der örtlichen Taximärkte hin, weil das Unternehmen weiter als Mietwagenbetrieb arbeitete. Auch in anderen westdeutschen Genehmigungsbezirken mit Konzessionsbeschränkung kommen wirkliche Geschäftsaufgaben nur noch in Einzelfällen vor.
- **Rückabwicklung Taxi Niederrhein:** Von 2014 bis August 2017 wechselten insgesamt 59 Taxis den Besitzer. Davon entfielen vier Übertragungen mit zusammen 31 Taxis auf die Rückabwicklung einer gescheiterten Betriebszusammenlegung. Hierbei standen unternehmerische Differenzen zwischen den Unternehmern im Mittelpunkt, so dass hier kein Indiz gegen die Funktionsfähigkeit zu erkennen ist.
- **Insolvenzen:** Während die Übertragungen bis 2015 fast ausschließlich im Süden des Kreises stattfanden, hat sich das Geschehen seit dem fast vollständig in den Norden des Kreises verlagert. Im Mittelpunkt stand Ende 2016 die Insolvenz eines Großbetriebs mit fünf Standorten im nördlichen Kreisgebiet mit zusammen zehn Taxis in Folge einer steuerlichen Prüfung. Die Konzessionen wurden auf ein Unternehmen aus dem Nachbarkreis Viersen übertragen, das Anfang Dezember 2017 ebenfalls in die Insolvenz ging. Auch wenn Übertragungen kein unmittelbares Indiz für eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes sind, weisen die Umstände der Insolvenzen doch auf grundsätzliche Probleme hin: Nach Einführung des gesetzlichen Mindestlohns und mit steigendem Kontrolldruck durch den Zoll geraten besonders größere Betriebe in die Krise. Einen Schwerpunkt der Entwicklung bildet zurzeit die Niederrhein-Region.
- **Versagung / Entzug:** In drei Fällen mit zusammen sechs Fahrzeugen kam es zu einer Versagung bzw. zum Entzug der Konzession: 2014 wurden zwei Konzessionen in Straelen aus wirtschaftlichen Gründen nicht wiedererteilt. 2016 wurde eine Konzession mit drei Taxis in Kleve wegen einer Betriebssitzverlegung eingezogen. Im gleichen Jahr am gleichen Ort wurde eine Konzession wegen einer ungenehmigten Übertragung versagt.

6 EMPFEHLUNGEN

Die **Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes** im Kreis Kleve ist gegenwärtig grundsätzlich noch gegeben, jedoch an einigen Orten gefährdet.

6.1 Zusammenfassende Bewertung

- **Grauwirtschaft:** Während bei der vorangegangenen Untersuchung im Jahre 2011 lediglich ein **Betrieb** steuerliche Angaben gemacht hatte, die nicht mit den Gesetzen betriebswirtschaftlicher Logik in Einklang zu bringen waren, ist der Anteil der Semiprofessionellen auf ca. 28% gestiegen. Da es sich hierbei meist um kleinere und mittlere Betriebe handelt, liegt der Anteil semiprofessionell geführter **Fahrzeuge** mit ca. 15% deutlich niedriger. Damit liegen Anzeichen für einen ruinen Wettbewerbs vor, die eine **Beeinträchtigung des öffentlichen Interesses** darstellen.
- **Steuerliche Prüfungen / Insolvenz:** In diesen Kontext sind auch die augenfälligen Prüfaktivitäten von Finanzamt und Zoll im Kreisgebiet zu sehen. In diesem Kontext ist auch in weiterem Sinne die Insolvenz eines Großbetriebs Ende 2016 einzuordnen, die ein Jahr später in die Insolvenz auch des Nachfolgebetriebs überging. In dieser Hinsicht ist das **öffentliche Verkehrsinteresse** an einem Taxigewerbe ohne **ruinösen Wettbewerb** berührt.

6.1.1 Nachfragefaktoren

- **Nachfragefaktor Demografie:** Seit 2010 ist die demographische Entwicklung des Kreises leicht positiv (+0,8%). Nach wie vor profitieren die Städte und Gemeinden vom Zuzug aus den Niederlanden. Von Bedeutung ist zudem die Flüchtlingsmigration.
- **Nachfragefaktor Konjunktur:** Positiv hat sich seit 2010 auch das regionale Konjunkturmilieu entwickelt.
- **Nachfragefaktor regionale Wirtschaft:** Die regionale Wirtschaft ist als direkter Nachfrager von eher mäßiger Bedeutung (Umsatzanteil Geschäftsleute: ca. 8%) – schwächer als in anderen Flächenkreisen. Dennoch bildet die regionale Wirtschaft die Existenzgrundlage der Bevölkerung und damit auch die Existenzgrundlage des örtlichen Taxigewerbes.

- **Nachfragefaktor Arbeitsmarkt:** Auch im Kreis Kleve ist insgesamt ein Zuwachs sozialversicherungspflichtiger Arbeitsplätze zu beobachten. Mit einer Arbeitslosenquote von ca. 6,3% sind die Probleme auf dem Arbeitsmarkt des Kreises aber noch überschaubar.
- **Nachfragefaktor Kaufkraft:** Mit einem Indexwert von 93,3% verfügen die Bewohner des Kreises Kleve über eine etwas unterdurchschnittliche Kaufkraft, wobei sich ein deutliches Gefälle zwischen dem südlichen und dem nördlichen Kreisgebiet abzeichnet.
- **Nachfragefaktor Gesundheit:** Mit einem Umsatzanteil von ca. 39% Krankenfahrten (2010: ca. 30%) verfügt das Taxigewerbe im Kreis Kleve über einen soliden Nachfragesockel. Im Kreisgebiet stehen gut 1.500 Betten für die stationäre medizinische Versorgung zur Verfügung – zuzüglich ca. 1.300 Betten bzw. Plätze in Sondereinrichtungen für psychisch Kranke.
- **Institutionelle Nachfrage:** Daneben existieren mit den AST-Fahrten (ca. 10%), den Behindertenfahrten (ca. 9%) sowie den Schülerfahrten (ca. 8%) weitere stabile institutioneller Nachfragequellen, die die taxitypische Beförderung von Privatpersonen (ca. 20%) deutlich in den Hintergrund treten lassen.
- **Nachfragefaktor Verkehr:** Wichtigster Wettbewerber für das Taxi- und Mietwagengewerbe ist der eigene Pkw. Hinsichtlich der Pkw-Dichte liegt der Kreis ähnlich hoch wie die der benachbarten Kreise. Nach dem Wegfall des EC-Halts am Bahnhof Emmerich am Rhein wird das Kreisgebiet nur noch durch Regionalexpress-Züge erschlossen. Mit dem Night-Mover und anderen differenzierten Bedienungsformen (Umsatzanteil: ca. 10%) ist das örtliche Taxigewerbe in den ÖPNV des Kreises eingebunden.
- **Besondere Nachfragefaktoren:** Mit dem Airport Weeze, dem Wallfahrtsort Kevelaer und dem Freizeitpark „Wunderland“ in Kalkar verfügt der Kreis Kleve über drei Besonderheiten, die – jeder in unterschiedlicher Weise – auch Nachfrage für das Taxigewerbe generieren.

6.1.2 Angebotsfaktoren

Die Angebotssituation des Taxigewerbes im Kreis Kleve ist „durchwachsen“. Dabei wird aber deutlich: Wie viele NRW-Flächenkreise hat der Kreis Kleve weniger ein „Taxiproblem“, als ein „Mietwagenproblem“. Die Mietwagenproblematik wirkt als belastender Wettbewerbsfaktor auf das Taxigewerbe.

- **Beschäftigung:** Insgesamt ist auch im Taxigewerbe des Kreises Kleve eine noch gute Beschäftigungssituation zu beobachten. Vollzeitbeschäftigte haben großen Anteil am Fahrgeschehen. Leicht rückläufig ist dagegen der Anteil geringfügig Beschäftigter.
- **Einsatzzeit:** Nach wie vor werden im Kreis Kleve relativ hohe Einsatzzeiten gefahren. Die Einführung des gesetzlichen Mindestlohns hat auch im Kreis Kleve zu Einschränkungen insbesondere in den Randzeiten sowie an den Wochenenden geführt.
- **Fahrzeugflotte:** Hinsichtlich der Fahrzeugflotte zeigt das Taxigewerbe im Kreis ein ungünstigeres Bild als noch 2010 / 2011 – mit Blick auf die Neuwagenquote (2016: ca. 63% / 2010: ca. 90%) und auf das Durchschnittsalter der Fahrzeuge (2016: 4,2 Jahre / 2010: 3,4 Jahre). Damit hat sich die Qualität der Fahrzeugflotte erkennbar verschlechtert.
- **Taxidichte:** Der Kreis Kleve zählt in NRW zu den Kreisen mit leicht unterdurchschnittlicher Taxidichte. Seit 2010 ist die Taxidichte allerdings deutlich gestiegen - von 0,32 auf 0,40. Eine kritische Wettbewerbssituation der Taxis untereinander ist jedoch in keiner Stadt oder Gemeinde des Kreises zu erkennen.
- **Taxi-Mietwagendichte:** Kritisch ist die Situation jedoch dort, wo die Zahl der Mietwagen hoch ist: Kreisweit hat die Taxi-Mietwagendichte seit 2010 deutlich zugenommen – von 1,03 auf 1,16. In den Städten Goch (2,77), Rees (1,83), Emmerich (1,13) und Kleve (1,09) sind mittlerweile problematische Dichtewerte erreicht. Gleiches gilt für die Städte Straelen (1,09) und Geldern (1,00). Hier überflügeln Mietwagen das Taxi teilweise um ein Vielfaches. Die große Zahl der Mietwagen deutet aber auch auf eine bislang nicht ausreichende Zahl von Taxikonzessionen hin. Insgesamt bildet die wachsende Zahl der Mietwagen eine Bedrohung für die **Funktionsfähigkeit** des Taxigewerbes und damit auch eine **Bedrohung des öffentlichen Verkehrsinteresses**.
- **Fahrleistung:** Mit ca. 71.500 km im Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2016 kommen die Taxis im Kreis Kleve auf eine branchenübliche Fahrleistung, wobei örtliche Abweichungen zu erkennen sind.
- **Besetzquote:** Mit einer Besetzquote von $\pm 49\%$ liegt der Anteil besetzt gefahrener Kilometer bei den professionellen Betrieben in der bundesweit branchenüblichen Spanne von 47% bis 53%.

6.1.3 Betriebswirtschaftliche Faktoren und Geschäftsaufgaben

- **Erlöse:** Die Umsätze professioneller Taxibetriebe sind im Kreis seit 2013 deutlich gestiegen und bewegen sich mit ca. 66.400 € pro Fahrzeug auf leicht überdurchschnittlichem Niveau. Besonders die Tarifierung zum Jahresbeginn 2015 hat ein deutliches Umsatzplus erbracht – von ca. 62.500 € in 2014 auf ca. 70.000 € in 2015. Mit durchschnittlich ca. 0,93 € / km wird ein für das kleinstädtisch-ländliche Taxigewerbe typischer Kilometererlös erzielt. Ab 2015 rangiert der Wert bei ca. 0,98 € / km, wobei die Situation im Südkreis seitdem (ca. 1,03 € / km) deutlich günstiger ist als im Norden (ca. 0,95 € / km).
- **Kosten:** Die professionellen Betriebe im Kreis Kleve arbeiten mit Kosten, deren Höhe sich nicht mehr substanziell von denen der Erlöse unterscheidet. Im Durchschnitt entstehen Gesamtkosten in Höhe von ca. 57.500 € pro Fahrzeug. Mit Verzögerung von einem Jahr sind 2016 auch die Gesamtkosten gestiegen – von ca. 57.600 € in 2015 auf ca. 62.000 € in 2016. Bezogen auf den gefahrenen Kilometer kommen die Betriebe im Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2016 auf ca. 0,80 € / km. Zuletzt (2016) produzierten die Betriebe kreisweit mit **ca. 0,85 € / km**. Bei der letzten Untersuchung (Ø 2007 bis 2009) hatten die Kilometerkosten noch bei **ca. 0,64 € / km** gelegen.
- **Personalkosten:** Substanziell sind in erster Linie die Personalkosten gestiegen – von ca. 27.700 € in 2013 auf ca. 36.500 € pro Fahrzeug. Während die Personalkosten im Süden des Kreises auch 2013 schon relativ hoch waren (ca. 31.300 €) und auch unter dem Vorzeichen des Mindestlohns nur mäßig gestiegen sind (ca. 34.000 €), war der Kostensprung im Norden des Kreises erheblich – von ca. 23.400 € Personalkosten auf ca. 37.900 € pro Fahrzeug.
- **Überschuss:** Entsprechend problematisch stellt sich die Gewinnsituation dar: Seit vielen Jahren arbeiten die Taxibetriebe im Kreis Kleve mit kaum mehr als einer „schwarzen Null“ – im Durchschnitt ca. 8.800 € pro Jahr und Fahrzeug. Ein **funktionsfähiges** Taxigewerbe ist mit so geringen Gewinn langfristig nicht zu führen. Zudem ist aktuell ein deutliches Minus zu verzeichnen – von ca. 12.500 € in 2015 auf ca. 9.300 € in 2016. Die Gewinnsituation im Süden des Kreises präsentiert sich etwas günstiger (ca. 11.400 €) als im Nordkreis (ca. 6.900 €). Insbesondere im Norden ist so das **öffentliche Verkehrsinteresse** zumindest beeinträchtigt.
- **Altersvorsorge:** In den letzten Jahren hat sich im Kreis Kleve eine bedenkliche Entwicklung vollzogen. Während 2010 noch alle Taxiunternehmer eine Altersvorsorge vorzuweisen hatten, liegt der Anteil der Unternehmer ohne Altersvorsorge nunmehr bei ca. 27%. Von den Unternehmern mit Altersversorgung sind nur noch relativ wenige in der Lage, mehr als 500 € monatlich für die Altersvorsorge aufzuwenden. Auch hier zeichnet sich eine Beeinträchtigung des **öffentlichen Interesses** ab.

- **Übertragungen:** Übertragungen können nur ausnahmsweise als Indiz für eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit gewertet werden. Seit 2012 haben im Kreis Kleve zahlreiche Übertragungen (mit 59 Taxis) stattgefunden. Die auf den ersten Blick recht hohe Zahl relativiert sich angesichts der Tatsache, dass die meisten Übertragungen (mit 31 Taxis) auf die **Rückabwicklung** einer (gescheiterten) Unternehmenszusammenlegung zurückzuführen sind. Alarmierend ist jedoch die **Insolvenz** eines wichtigen Taxi- und Mietwagenbetriebs mit 10 Taxis an verschiedenen Betriebssitzen. Auch hier ist ein Indiz für die Beeinträchtigung des **öffentlichen Interesses** zu erkennen.
- **Geschäftsaufgaben:** Als Geschäftsaufgabe war 2014 ein Betrieb mit zusammen 11 Konzessionen in der Wallfahrtsstadt Kvelaer und in Geldern zu verbuchen, wobei das Unternehmen aber als Mietwagenbetrieb fortgeführt wurde. Weiterhin wurde 2014 eine Konzession mit 2 Taxis in Straelen wegen wirtschaftlicher Probleme nicht wiedererteilt. Aufgrund einer nicht angezeigten Betriebssitzverlegung und einer nicht genehmigten Übertragung, wurden 2016 zwei Konzessionen mit zusammen 4 Taxis in der Kreisstadt Kleve entzogen.

6.2 Handlungsempfehlungen

6.2.1 *Quantitative Maßnahmen zur Wahrung der Funktionsfähigkeit*

Verglichen mit der Situation zurzeit des Vorläufergutachtens hat sich die Lage des Taxigewerbes im Kreis Kleve insgesamt verschlechtert. Eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit ist zurzeit an einigen Orten zu erkennen, doch lässt sich dem nicht durch die Festschreibung oder die weitere Reduktion der Taxikonzessionen entgegenwirken. Im Gegenteil: Die Zunahme der Mietwagen im Kreisgebiet deutet auf eine Nachfrage hin, die durch die begrenzte Taxiflotte nicht (mehr) vollständig bedient wird.

Ordnungspolitisch ist eine Festschreibung von Konzessionszahlen grundsätzlich umstritten. Sie sollte daher nur als **kurz- und mittelfristiges Mittel** eingesetzt werden. Von einer **gänzlichen Freigabe der Konzessionen** ist aber dringend abzuraten: In den wenigen Städten und Kreisen ohne Begrenzung der Konzessionszahl (z.B. Berlin, Hamburg, Wiesbaden, Schleswig-Holstein, Wilhelmshaven) ist es (zeitweise) zu massiven Wettbewerbsverzerrungen gekommen – mit zuweilen verheerenden Auswirkungen auf Unternehmer, die eine gesetzesnahe Betriebsführung anstreben.

Welchen Zustand gilt es im Sinne des **öffentlichen Verkehrsinteresses** anzustreben bzw. zu verhindern?

- **Ergänzung zum ÖPNV:** Das Taxigewerbe nimmt eine durch keinen anderen Verkehrsträger – auch nicht durch das Mietwagengewerbe - zu ersetzende Ergänzungsfunktion zum ÖPNV wahr. Dieser Funktion verdankt das Taxigewerbe seinen Status als schützenswertes „*überragend wichtiges Gemeinschaftsgut*“. Gerade im ländlichen Raum besteht das öffentliche Verkehrsinteresse an einer flächendeckenden Taxiversorgung.
- **Ruinöser Wettbewerb:** Im öffentlichen Verkehrsinteresse soll ein „*ruinöser Wettbewerb*“ verhindert werden, der die Existenz und die Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes als „*überragend wichtiges Gemeinschaftsgut*“ bedroht. Das BVerfG führt dazu aus, dass als „*ernste Gefahr im wesentlichen nur übrig bleib[t], daß das Droschkengewerbe selbst bei unkontrolliertem Eindringen neuer Unternehmen durch Übersetzung und ruinösen Wettbewerb in seiner Existenz bedroht*“ wird. Eine solche Gefährdung ist in Teilen des Kreises zu erkennen – auch wenn sie von den Mietwagen ausgeht, die zum Großteil auch von Taxiunternehmen betrieben werden.
- **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 weiterhin eine restriktive Argumentation 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 Mittelpunkt hat in jedem Fall die konkrete Einzelsituation zu stehen.
- **Problem Semiprofessionelle / Insolvenz:** Ein Problem – und zugleich ein wichtiges Indiz für die Gefährdung der (wirtschaftlichen) Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes - sind die semiprofessionellen Betriebe. Alarmierend sind zudem die Umstände der Insolvenz des Großbetriebs. Das Problem der Grauwirtschaft lässt sich auf keinen Fall (allein) durch die Steuerung der Zahl der Taxikonzessionen beheben.
- **Problem Mietwagen:** Zu der moderaten Zahl der Taxis im Kreis Kleve kommt die weit höhere Zahl der Mietwagen, die bei der Betrachtung der Funktionsfähigkeit im Taxigewerbe nicht unberücksichtigt bleiben kann – insbesondere im nördlichen Kreisgebiet. In einigen Städten und Gemeinden des Kreises hat sich eine für das Taxigewerbe bedrohliche Wettbewerbssituation eingestellt, der allein mit einer Regulierung der Zahl der Taxikonzessionen ebenfalls nicht beizukommen ist. Hier ist ein **übergreifender Ansatz** erforderlich, der Taxis und Mietwagen einschließt.
- **Szenarien:** Bei der Beurteilung, wann ruinöser Wettbewerb eintritt, ist eine Prognoseentscheidung zu treffen. Von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die konjunkturelle Entwicklung. Für das ungünstige „**Szenario A**“ wird im Folgenden von einer schwachen Wirtschaftsentwicklung ausgegangen. Demgegenüber steht das günstige „**Szenario B**“, das eine weiterhin positive Wirtschaftsentwicklung mit BIP-Wachstumsraten von mindestens 1,5% annimmt.
- **Prognosezeitraum:** Der Berichtszeitraum für das vorliegende Gutachten umfasst die Jahre 2013 bis 2016. Eine darauf aufbauende gerichtsverwertbare Prognose kann allenfalls einen Zeitraum von vier bis fünf Jahren abdecken, wobei naturgemäß die Belastbarkeit von Jahr zu Jahr abnimmt. Als zeitlicher Prognosehorizont wird im Folgenden das Jahr 2022 gewählt.

Unter diesem Vorzeichen wird ein **örtlich differenziertes Vorgehen** empfohlen:

KREIS KLEVE EMPFEHLUNGEN ZUR ZAHL DER TAXIS 2016 BIS 2022														
Städte / Gemeinden	Ist – Situation 2016							Soll – Situation 2022						
	Angebotsituation				Nachfrage- situation	Wirtschaftl. Lage professioneller Betriebe		Semi- professio- nelle	Geschäfts- aufgaben / Entzug / Insolvenz	Konz.- Anfrage	Empfehlung Taxi		Taxidichte	
	Taxis	Miet- wagen	Taxi- dichte	Taxi-Mietw. Dichte		Fahr- zeuge	aktuell				Zukunft	A	B	A
Nordkreis	73	186	0,40	1,43					39		90	98	0,50	0,54
Emmerich, Stadt	18	17	0,58	1,13			!		2		2	2	0,65	0,65
Rees, Stadt	5	34	0,23	1,83			!		5		3	4	0,37	0,53
Kleve, Stadt	20	34	0,40	1,09			!	5	8		2	4	0,44	0,48
Goch, Stadt	12	82	0,35	2,77		mäßig			10		4	6	0,47	0,53
Kalkar, Stadt	7	6	0,51	0,94		mäßig		7	4		1	2	0,58	0,65
Kranenburg, Gemeinde	3	4	0,28	0,66					3		2	3	0,47	0,56
Uedem, Gemeinde	5	3	0,60	0,97				1	4		1	1	0,73	0,73
Bedburg-Hau, Gemeinde	3	6	0,23	0,69				1	3		2	3	0,38	0,46
Südkreis	50	52	0,39	0,79					46		64	72	0,50	0,56
Geldern, Stadt	19	15	0,56	1,00				5	6		2	3	0,62	0,65
Kevelaer, Stadt	4	17	0,14	0,74				6	9		5	7	0,32	0,39
Straelen, Stadt	9	8	0,58	1,09				2	2		1	2	0,64	0,70
Issum, Gemeinde	4	1	0,33	0,42					3		2	3	0,50	0,58
Kerken, Gemeinde	2	0	0,15	0,15					1		1	1	0,23	0,23
Rheurdt, Gemeinde	1	0	0,15	0,15					3		2	3	0,45	0,60
Wachtendonk, Gemeinde	2	0	0,24	0,24					1		1	1	0,37	0,37
Weeze, Gemeinde	9	11	0,85	1,88			!		21		4	6	1,23	1,41
Kreis Kleve	123	238	0,4	1,16					85		154	170	0,50	0,55

Im **nördlichen Kreisgebiet** ist keine flächendeckende Gefährdung der Funktionsfähigkeit zu erkennen, wenngleich sich von Ort zu Ort unterschiedliche Konstellationen abzeichnen. Mit einer Taxidichte von 0,40 ist der Angebotsdruck mäßig. Außergewöhnlich hoch ist dagegen der Wettbewerb, der von den 186 Mietwagen ausgeht (Taxi-Mietwagendichte 1,43), so dass insgesamt von einer **angespannten Wettbewerbssituation** auszugehen ist. Die Erlössituation mit durchschnittlich ca. 63.100 € pro Fahrzeug (zuletzt 2016: ca. 71.500 €) ist relativ günstig. Dem stehen jedoch unzureichende Gewinne von durchschnittlich ca. 6.900 € (zuletzt 2016: ca. 7.900 €) pro Fahrzeug entgegen. Ungünstig ist zudem die sinkende Qualität der Fahrzeuge: So ist seit 2011 das Durchschnittsalter der Taxis von 3,1 auf 4,3 Jahre gestiegen. Von Bedeutung ist zudem die Insolvenz eines Großbetriebs mit 5 Betriebssitzen:

- **Kreisstadt Kleve:** Für die Kreisstadt liegen insgesamt Konzessionsanträge für 8 Taxis vor – davon 5 von Alt- und 3 von Neuunternehmern. Die wirtschaftliche Situation Kleves hat sich in den letzten Jahren aufgehellt – u.a. in Folge des Ausbaus der Hochschule. Die in der Kreisstadt konzentrierte medizinischen Einrichtungen und öffentlichen Einrichtungen sorgen für institutionelle Nachfrage. Für Nachfrage sorgen weiterhin der Bahnhof und die in den letzten Jahren auch in gastronomischer Sicht attraktivere City. Unkritisch ist die geringe Taxidichte von 0,40, die unter der Dichte vergleichbarer Städte (\emptyset 0,46) rangiert. Die Flotte von 34 weiteren Mietwagen deutet jedoch darauf hin, dass in Kleve eine Beförderungsnachfrage besteht, die nicht von den örtlichen Taxis bedient wird. Zudem wird die Mehrzahl der beantragten zusätzlichen Taxikonzessionen von Altunternehmern beantragt, die mit dem örtlichen Taximarkt vertraut sind. Unter Abwägung dieser Fakten mit dem Grundrecht auf freie Berufsausübung wird empfohlen, zwischen 2 (Szenario A) und 4 (Szenario B) neue Konzessionen zu erteilen. Damit würde die Stadt Kleve eine unschädliche Taxidichte von 0,44 bis 0,48 erreichen.
- **Stadt Emmerich am Rhein:** Aus der Grenzstadt Emmerich liegen zurzeit Anträge für 2 Taxikonzessionen vor. Ein ruinöser Wettbewerb ist auch in Emmerich nicht zu erkennen, so dass kein Grund für die Versagung der Konzession besteht, zumal sämtliche Anträge von markterfahrenen Altunternehmern stammen. Damit würde die örtliche Taxidichte auf 0,65 steigen.

- **Stadt Rees:** Einer minimaler Taxidichte (0,23) steht in Rees eine außergewöhnlich hohe Taxi-Mietwagendichte von 1,83 gegenüber, die aber im Wesentlichen auf einen hier ansässigen Anbieter von Krankenbeförderung zurückzuführen ist. In Rees steht das öffentliche Verkehrsinteresse an einer flächendeckenden Taxiversorgung im Vordergrund, so dass die Zulassung von 3 (Szenario A) bis 4 (Szenario B) neuen Konzessionen zu vertreten ist. Auch damit würde die Stadt weiterhin lediglich auf eine unterdurchschnittliche Taxidichte von 0,37 bis 0,53 kommen.
- **Stadt Goch:** Eine ähnliche Konstellation ist in der Stadt Goch zu erkennen, wo einer sehr niedrigen Taxidichte von 0,35 eine immense Taxi-Mietwagendichte von 2,77 gegenübersteht. Für Goch liegen insgesamt Anträge für 10 Taxis vor – teils von Altbewerbern (6), teils von Neubewerbern (4). Wenn ein ruinöser Wettbewerb in Goch zu erkennen ist, so geht er weniger vom Taxigewerbe als vom örtlichen Mietwagengewerbe aus. Allerdings ist Goch auch (ein) Schauplatz der Insolvenz des Großbetriebs. Dennoch wird empfohlen, die Zahl der Taxikonzessionen vorsichtig um 4 (Szenario A) bis 6 (Szenario B) zu erhöhen. Damit würde Goch auf eine nach wie vor moderate Taxidichte von 0,47 bis 0,53 kommen. Vergleichbare NRW-Städte haben im Durchschnitt eine Taxidichte von 0,58.
- **Stadt Kalkar:** Eine Sondersituation ist in Kalkar zu erkennen. Hier arbeitet heute nur noch ein Betrieb, der Anträge auf 3 neue Taxikonzessionen gestellt hat. Daneben liegt der Antrag eines Neuunternehmers für 1 Taxi vor, der wegen der faktischen Monopolstellung des etablierten Taxibetriebs kaum abgelehnt werden kann – sofern die subjektiven Voraussetzungen vorliegen. Unter dieser Bedingung kann die Neuerteilung von 1 (Szenario A) bis 2 (Szenario B) Taxikonzessionen kaum verweigert werden. Zugleich deutet die recht hohe Zahl der Mietwagen auf eine Nachfrage hin, die zurzeit (noch) nicht durch Taxis abgedeckt wird. Angesichts der vorangegangenen Insolvenz des Vorgängerbetriebs sollte der aktuelle Antragsteller mit besonderer Sorgfalt auf persönliche Zuverlässigkeit überprüft werden. Mit den empfohlenen neuen Konzessionen würde Kalkar auf eine Taxidichte zwischen 0,58 und 0,65 kommen – eine etwas überdurchschnittliche Taxidichte (NRW-Durchschnitt: 0,39), die aber angesichts der Nachfrage durch das „Wunderland Kalkar“ vertretbar ist.
- **Gemeinde Kranenburg:** Für die wachsende Gemeinde Kranenburg liegen Anträge für 3 Konzessionen vor, was auf eine Verdoppelung der örtlichen Taxiflotte hinauslaufen würde. Der einzige Antragsteller ist zugleich einziger Anbieter am Ort, so dass auch aus der Genehmigung sämtlicher Taxis nicht zu einem ruinösen Wettbewerb führen kann – sofern die Taxis bestimmungsgemäß am Betriebssitz bereitgestellt werden. Zudem liegt die örtliche Taxidichte aktuell nur bei 0,28, so dass sich auch bei Erteilung von weiteren 3 Taxis allenfalls eine noch vertretbare Taxidichte von 0,47 bis 0,56 ergeben würde.

- **Gemeinde Uedem:** Für die Gemeinde Uedem liegen Anträge auf die Erteilung von 4 Konzessionen vor – bis auf einen sämtlich Anträge von Altunternehmern. Mit einer Taxidichte von aktuell 0,60 wird schon heute ein überdurchschnittlicher Wert erreicht. Zudem war auch Uedem Schauplatz der Insolvenz des Großbetriebs, so dass Hinweise auf die Gefährdung der Funktionsfähigkeit bestehen. Daher wird empfohlen, die Zahl der Konzessionen um maximal 1 (Szenario A) bis 2 (Szenario B) zu erhöhen.
- **Gemeinde Bedburg-Hau:** Ähnliches gilt für die Gemeinde Bedburg-Hau, in der die LVR-Klinik einen besonderen Nachfragepunkt bildet. Bei aktuell lediglich 3 Taxis und einer geringen Taxidichte von 0,23 liegen Anträge auf die Erteilung von noch einmal 3 Konzessionen vor – darunter der Antrag eines Neubewerbers. Auch Bedburg-Hau war Schauplatz der erwähnten Insolvenz. Die 4 Mietwagen der Gemeinde deuten auf Nachfrage hin, die bislang nicht von den örtlichen Taxis abgedeckt wird. Daher wird empfohlen, die Zahl der Taxikonzessionen um 2 (Szenario A) bis 3 (Szenario B) aufzustocken. Damit würde die Taxidichte auf vertretbare 0,38 bzw. 0,46 steigen.

Die Wettbewerbssituation im **Süden des Kreises** ist deutlich entspannter als die im Norden. Zwar liegt die Taxidichte mit durchschnittlich 0,39 nahezu gleichauf mit der im Norden, doch ist der Wettbewerb durch das Mietwagengewerbe deutlich moderater (Taxi-Mietwagendichte: 0,79). Auch im Süden des Kreises arbeiten semiprofessionelle Betriebe. Das Gewerbe ist deutlich „ländlicher“, was sich in kürzeren Einsatzzeiten und einer noch stärkeren Orientierung auf institutionelle Nachfrager widerspiegelt. Beim Erlös unterscheidet sich das Taxigewerbe im Süden des Kreises nur noch wenig von dem im Norden. Professionelle Betriebe kommen mit durchschnittlich ca. 69.700 € (zuletzt 2016: ca. 70.900 € pro Taxi) auf ein Erlösniveau, das eine ordnungsgemäße Geschäftsführung grundsätzlich erlaubt, auch wenn der durchschnittliche Gewinn (zuletzt 2016: ca. 11.700 € pro Taxi) unzureichend bleibt.

- **Gemeinde Weeze:** Die Anträge konzentrieren sich auf die Gemeinde Weeze und damit auf den Airport Weeze. Zurzeit liegen für die Gemeinde Anträge auf die Genehmigung von 21 Taxikonzessionen vor – überwiegend von Altbewerbern (13 Taxis). In Weeze dürfen sich zurzeit drei Betriebe bereitstellen, von denen einer semiprofessionell arbeitet. Die Genehmigung aller 21 beantragten Taxikonzessionen würde auf mehr als eine Verdoppelung der Taxizahl hinauslaufen und daher mit großer Sicherheit zum Verlust der Funktionsfähigkeit führen. Zudem ist in den letzten Jahren ein deutlicher Rückgang der Fluggastzahlen zu verzeichnen, der auch die Taxinachfrage begrenzt, zumal sich das An- und Abreiseverhalten zunehmend zugunsten des Busverkehrs verschiebt. Die große Zahl der Mietwagen und Shuttledienste deutet aber darauf hin, dass eine Beförderungsnachfrage besteht, die von den Taxis nicht befriedigt wird. Angesichts dessen wird empfohlen, die Zahl der Konzessionen nur vorsichtig um 4 (Szenario A) bis maximal 6 (Szenario B) Fahrzeuge anzupassen.
- **Stadt Geldern:** Aus der Stadt Geldern liegen Anträge für 6 Taxikonzessionen vor – sämtlich von markterfahrenen Altbewerbern. Allerdings arbeitet auch eines der örtlichen Unternehmen semiprofessionell. Gegenwärtig hat Geldern eine „normale“ Taxidichte von 0,59. Die Taxi-Mietwagendichte von 1,00 weist auf eine Nachfrage hin, die nicht durch Taxis abgedeckt wird. Unter diesem Vorzeichen wird eine vorsichtige Aufstockung der Konzessionen um 2 (Szenario A) bis 3 Taxis (Szenario B) empfohlen. Damit würde die örtliche Taxidichte auf noch vertretbare 0,62 bis 0,65 steigen.
- **Wallfahrtsstadt Kevelaer:** Kevelaer besitzt nur eine minimale Taxiflotte von 4 Fahrzeugen (Taxidichte: 0,14) bei einer Mietwagenflotte von 17 Fahrzeugen (Taxi-Mietwagendichte: 0,74). Zurzeit sind zwei Unternehmen im Ort tätig, von denen aber eines als semiprofessionell einzuschätzen ist. Aktuell liegen Anträge für 9 neue Taxis vor – davon 6 vom Altunternehmer. Bei einer so geringen Taxidichte steht das öffentliche Verkehrsinteresse an einer angemessenen Taxibedienung der Bevölkerung im Vordergrund. Unter Abwägung der Argumente wird empfohlen, die Zahl der Konzessionen zunächst vorsichtig um 5 (Szenario A) bis 7 (Szenario B) anzupassen. Damit würde die Taxidichte in Kevelaer lediglich auf 0,32 bis 0,39 steigen. Vergleichbare NRW-Städte kommen im Durchschnitt auf 0,58.

- **Stadt Straelen:** Aus Straelen liegen zurzeit nur Anträge für 2 Taxikonzessionen vor – von einem Altbewerber und einem Neubewerber. Die beiden am Ort tätigen Taxibetriebe besitzen zusammen 9 Taxis. Somit errechnet sich eine deutlich überdurchschnittliche Taxidichte von 0,58. Allerdings war es 2014 zu einer Versagung aufgrund fehlender wirtschaftlicher Rentabilität gekommen. Dennoch erscheint es vertretbar, die Zahl der Taxis um 1 (Szenario A) bis 2 (Szenario B) aufzustocken.
- **Gemeinde Issum / Rheurdt / Kerken:** Für die Gemeinden Issum und Rheurdt wurden Anträge für jeweils 3 Neuerteilungen gestellt; für Kerken wird 1 zusätzliche Konzession beantragt. Alle Anträge stammen vom gleichen Antragsteller, der zugleich einziger Anbieter in den Gemeinden ist. Aus diesem Grund ist auch in diesem Fall ein ruinöser Wettbewerb kaum zu erwarten. Kommt hinzu: In den Gemeinden gibt es kein nennenswertes Mietwagengewerbe, so dass ein öffentliches Verkehrsinteresse an einer angemessenen Versorgung besteht. Es wird daher empfohlen, die Zahl der Konzessionen in Issum und Rheurdt jeweils um 2 (Szenario A) bis 3 (Szenario B) zu erhöhen. In Kerken sollte die Zahl antragsgemäß angepasst werden – sofern die persönlichen Voraussetzungen vorliegen.
- **Gemeinde Wachtendonk:** Ähnlich ist auch die Situation in der kleinen Gemeinde Wachtendonk, wo zurzeit lediglich zwei Taxis im Einsatz sind. Bei einer minimalen Taxidichte von aktuell 0,24 ist die zusätzliche Genehmigung von 1 Taxi unproblematisch, zumal der Antrag von einem Altbewerber stammt. Damit würde die Taxidichte der Gemeinde auf einen akzeptablen Wert von 0,37 steigen.

6.2.2 Qualitative Maßnahmen der Aufsicht

Die Problematik des Taxigewerbes im Kreis Kleve wird durch zwei Faktoren bestimmt:

- **Problem Mietwagen:** Mit dem Anstieg der Mietwagenzahl hat sich ein Missverhältnis zwischen Taxis und Mietwagen eingestellt, dem mit der starren Regulierung der Zahl der Taxikonzessionen allein nicht beizukommen ist. Hier ist ein übergreifender Ansatz erforderlich, der beide Formen des Gelegenheitsverkehrs einschließt.
- **Problem Semiprofessionelle:** Zum Problem wird zudem der wachsende Anteil semiprofessioneller Taxis. In diesem Kontext ist auch die Insolvenz eines der größten Taxi- und Mietwagenbetriebe im Kreis zu sehen. Auch dieses Problem lässt sich nicht (allein) mit Hilfe der Steuerung der Zahl der Taxis beheben.

Eine rechtliche Möglichkeit zur Steuerung des **quantitativen Angebotes** – so wie es für das Taxigewerbe möglich ist – existiert für das Mietwagengewerbe nicht. Dennoch besitzen Genehmigungsbehörden effektive Instrumente für eine **qualitative Aufsicht** über das Taxi- und das Mietwagengewerbe, die bisher nur selten effektiv genutzt werden.

In diesem Zusammenhang hat z.B. die Hamburger Genehmigungsbehörde 2006 eine erfolgreiche Praxis bei der Wiedererteilung von Konzessionen eingeführt, die sich im Sinne von § 1 Abs. 1 Berufszugangsverordnung (PBZugV) auf eine Prüfung der „**persönlichen Zuverlässigkeit**“ der Unternehmer stützt.

Das neue Prüfungsverfahren hat sich zu einem effektiven Instrument der qualitativen Aufsichtsführung entwickelt, das sowohl im Mietwagen- wie auch dem Taxigewerbe zum Einsatz kommen kann. Mittlerweile haben auch andere Genehmigungsbehörden (z.B. Kreis Viersen, Stadt Bielefeld) das Verfahren übernommen. Die hier gewonnenen Erfahrungen können auch für den Kreis Kleve verwertet werden.

- **Prüfung bei Wiedererteilung:** Bei der Prüfung wie sie u.a. in Hamburg eingeführt wurde, werden die Konzessionen von Unternehmen ohne betriebswirtschaftlich plausible steuerliche Angaben nicht mehr bzw. nur noch unter Auflagen verlängert – mit dem Verweis auf **fehlende persönliche Zuverlässigkeit** des Unternehmers als Folge (mutmaßlicher) Verstöße gegen **abgabenrechtliche** und **sozialversicherungsrechtlicher 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. Dafür bedarf es keiner rechtskräftigen Verurteilung.
- **Prüfung bei Neuerteilung / Übertragung:** Wegen des wachsenden Anteils semiprofessioneller Taxibetriebe und der Häufung von Insolvenzen, wird dringend empfohlen, auch bei der Neuerteilung von Konzessionen durch Altbewerber eine tiefergehende Prüfung der „persönlichen Zuverlässigkeit“ vorzunehmen. Gleiches gilt für Übertragungen. Die Rechtsprechung geht davon aus, dass nur „verdiente Altunternehmer“ – d.h. „persönlich zuverlässige“ Unternehmer ohne Steuerschulden das Privileg genießen, ihre Konzession zu übertragen².
- **Überprüfung des Mietwagengewerbes:** Es wird empfohlen, auch bei der Neu- und Wiedererteilung von Mietwagengenehmigungen verstärkt auf betriebswirtschaftliche Plausibilität und auf die Einhaltung abgabenrechtlicher Pflichten zu achten.
- **Benchmarks:** Eine solche Prüfung bedarf belastbarer Referenzwerte. Als Benchmarks können die in diesem Gutachten ermittelten Werte professioneller Betriebe herangezogen werden.
- **Unbedenklichkeitsbescheinigungen:** Die Erfahrung zeigt: Allein die Vorlage von Unbedenklichkeitsbescheinigungen reicht nicht aus. Eine stillschweigende Delegation der Prüfungsverantwortung auf die Finanzverwaltung und die Sozialversicherungsträger (Krankenkassen, MinijobCentrale, BG) greift deutlich zu kurz, zumal deren Bescheinigungen in aller Regel keine wirkliche Prüfung zugrunde liegt. In diesem Zusammenhang ist die *„Genehmigungsbehörde nicht gehindert, Zweifel an der Zuverlässigkeit eines Antragstellers aufgrund eigener Erkenntnisse hinsichtlich der Buchführungspflichten nachzugehen.“*³
- **Neue Aufzeichnungspflichten:** Der Zeitpunkt für eine zielgerichtete Überprüfung ist zudem günstig: Mit Einführung des gesetzlichen Mindestlohns haben Taxis und Mietwagen seit 2015 neue Aufzeichnungspflichten zu erfüllen, die eine Kontrolle deutlich erleichtern – auch für eine Genehmigungsbehörde. In gleiche Richtung wirkt die seit Januar 2017 (grundsätzlich) geltende Pflicht zur digitalen Einzelaufzeichnung der Erlöse, auf die auch die Genehmigungsbehörde Zugriff nehmen kann.

² Siehe insbesondere VG Köln, Urteil v. 18.10.2013, AZ: 18 K 1260/13

³ Siehe OVG Rheinland-Pfalz, Beschluss v. 31.03.2015, AZ: 7 B 11168/14.OVG

6.2.3 Evaluation

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

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



Thomas Krause

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