



Gutachten
zur Wirtschaftlichkeit des
Taxi- und Mietwagengewerbes
im



Auftraggeber:
Kreis Düren
Straßenverkehrsamt

August 2022

LINNE+
KRAUSE [FORSCHUNG
GUTACHTEN
BERATUNG

20099 Hamburg
Tel. 040 / 241 92 96 - 0
Fax 040 / 241 92 96 - 19
Email: krause@linne-krause.de

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	3
1.1	Aufgabenstellung.....	3
1.2	Methodik.....	5
1.3	Problem Grauwirtschaft	7
2	Nachfragesituation.....	12
2.1	Nachfragefaktor Corona-Krise	12
2.2	Nachfragefaktor Siedlungsstruktur	14
2.3	Nachfragefaktor Demografie.....	16
2.4	Nachfragefaktor Kundenstruktur und Tourengewinnung	19
2.5	Nachfragefaktor Wirtschaft	26
2.5.1	<i>Nachfragefaktor Konjunktur und Inflation</i>	<i>26</i>
2.5.2	<i>Nachfragefaktor Konsumklima und Kaufkraft</i>	<i>29</i>
2.5.3	<i>Nachfragefaktor Regionalwirtschaft.....</i>	<i>31</i>
2.5.4	<i>Nachfragefaktor Arbeitsmarkt.....</i>	<i>32</i>
2.5.5	<i>Nachfragefaktor Reise- und Freizeitwirtschaft.....</i>	<i>34</i>
2.5.6	<i>Nachfragefaktor Gesundheitswirtschaft- und Versorgung.....</i>	<i>36</i>
2.5.7	<i>Nachfragefaktor Schulen und Fördereinrichtungen</i>	<i>38</i>
2.6	Nachfragefaktor verkehrswirtschaftliches Umfeld.....	39
3	Angebotssituation.....	43
3.1	Angebotsfaktor Beschäftigte	43
3.2	Angebotsfaktor Fahrzeuge.....	45
3.3	Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte	48
3.4	Angebotsfaktor Einsatzzeit	53
3.5	Angebotsfaktor Fahrleistung	57
4	Erlöse, Kosten und Überschuss.....	59
4.1	Erlöse	59
4.2	Kosten	62
4.3	Überschuss.....	68
5	Geschäftsaufgaben und Konzessionsbewegungen	71
6	Zusammenfassung.....	72
6.1	Nachfragefaktoren	72
6.2	Angebotsfaktoren	74
6.3	Betriebswirtschaftliche Faktoren / Geschäftsaufgaben	75
7	Empfehlungen	77
7.1	Mengenbegrenzung vs. Berufsfreiheit.....	77
7.2	Existenz- vs. Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes	79
7.3	Objektive Zulassungskriterien	81
7.4	Subjektive Zulassungskriterien	84
7.5	Evaluation	85

1 EINLEITUNG

1.1 Aufgabenstellung

Im Juli 2021 beauftragte der Kreis Düren die Fa. Linne + Krause GmbH mit der Erstellung eines Gutachtens zur **Wirtschaftlichkeit des Taxi- und Mietwagengewerbes**, einschließlich einer Untersuchung zur **Funktionsfähigkeit** des Taxigewerbes. Beide Formen des Gelegenheitsverkehrs bilden einen zunehmend einheitlichen Markt. Der Fokus liegt auf der Ermittlung der Höchstzahl der **Taxigenehmigungen**.

- **Taxi:** Verkehr mit Taxen gemäß § 47 PBefG ist die Beförderung von Personen mit Pkw, die der Unternehmer an behördlich zugelassenen Stellen bereithält und mit denen er Fahrten zu einem vom Fahrgast bestimmten Ziel ausführt.
- **Mietwagen:** Verkehr mit Mietwagen gemäß § 49 PBefG ist die Beförderung von Personen mit Pkw, die nur im Ganzen zur Beförderung gemietet werden und mit denen der Unternehmer Fahrten ausführt, deren Zweck, Ziel und Ablauf der Mieter bestimmt. Im Kreis Düren weit verbreitete Formen des Mietwagenverkehrs sind die sogenannten Minicars. Mietwagen werden häufig für Kranken-, Behinderten- und Schülerfahrten eingesetzt. Sie dürfen nur Aufträge ausführen, die am Betriebssitz oder in der Wohnung des Unternehmers eingegangen sind. Nach Ausführung des Auftrags hat der Mietwagen grundsätzlich zum Betriebssitz zurückzukehren. Mietwagen dürfen nicht im öffentlichen Raum bereitgehalten werden.

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

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

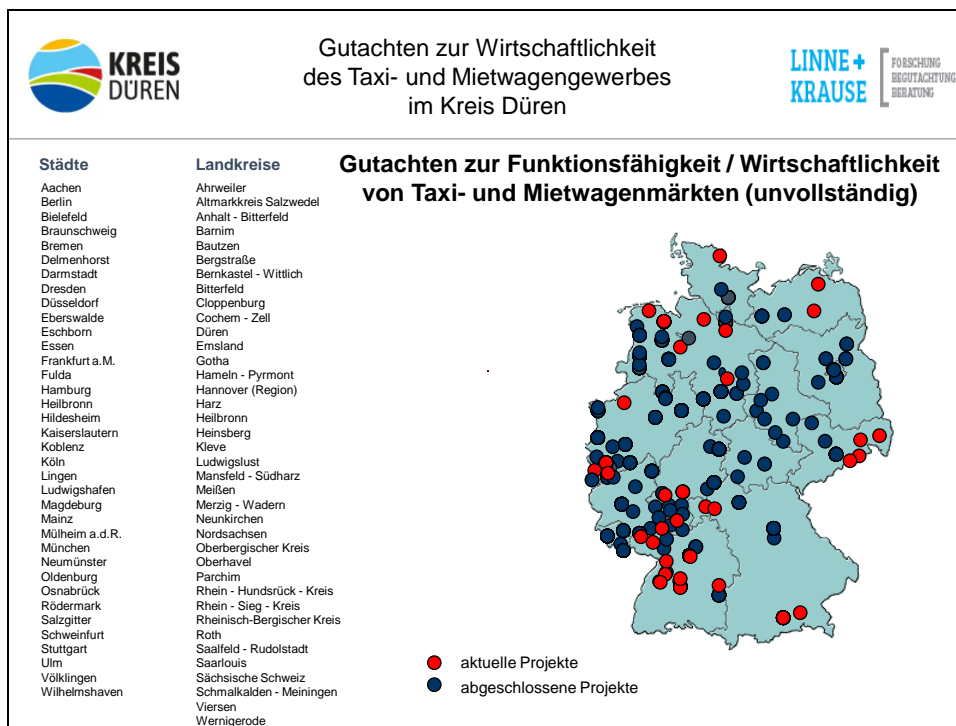
- **Verwaltungsgerichte:** In den letzten Jahren haben die Verwaltungsgerichte eine Rechtsprechung entwickelt, die zunehmend den Aspekt der Berufsfreiheit in den Vordergrund rückt und sich damit wieder stärker an dem BVerfG-Beschluss von 1960 orientiert. In erster Linie sind hier die Urteile und Beschlüsse des OVG Schleswig-Holstein (4 L 147/91, u. 3 A 74/07), des OVG Berlin (1 SN 15.99), OVG NRW (13 A 1417/05) und des OVG Rheinland-Pfalz (7 A 11567/03.OVG u. 4 K 329/06.KO) zu nennen. Aus Baden-Württemberg liegt die Entscheidung des VG Stuttgart von 2014 (8 K 658/12) vor, die die Konzessionsbeschränkung durch die Landeshauptstadt Stuttgart bestätigt. Die aktuellen Entscheidungen des VG Karlsruhe (3 K 2922/16), des VG Freiburg (6 K 1753/17) und des OVG NRW (13 A 196/18) haben noch einmal die hohen methodischen Anforderungen an eine ordnungsgemäße Konzessionsvergabe vor Augen geführt. Im Oktober 2020 hat das VG-Frankfurt (4 K 4018/17.F) eine richtungsweisende Entscheidung in Zeiten der Corona-Pandemie getroffen, die im Sept. 2021 vom VHG-Hessen (2 A 2801/20.Z) bestätigt wurde.

Aus dem Kreis Düren liegen insgesamt 49 Anträge auf Erteilung einer Taxigenehmigung vor, davon allein 18 aus der Kreisstadt Düren:

- **Neuunternehmer:** 42 Anträge stammen von Unternehmern, die noch nicht im örtlichen Taxigewerbe aktiv sind. In der Kreisstadt wurden 12 Anträge von (zukünftigen) Unternehmern gestellt. Aus dem Südkreis und dem Nordkreis liegen jeweils 15 Anträge von Neuunternehmern vor.
- **Altunternehmer:** Darüber hinaus liegen sieben Anträge von Bewerbern vor, die bereits ein Taxigewerbe im Kreis betreiben. Davon stammen sechs Anträge aus der Kreisstadt. Ein weiterer Antrag wurde für die Gemeinde Titz gestellt.

1.2 Methodik

Die aktuelle Situation wird nach wie vor von den Auswirkungen der seit Frühjahr 2020 herrschenden COVID-19-Pandemie (im Folgenden: „Corona-Krise“) bestimmt, die zu erheblichen Verwerfungen auch im Taxi- und Mietwagengewerbe geführt hat. Die von den Unternehmern erhobenen Daten berücksichtigen die Jahre 2018 bis 2020 und dokumentieren somit auch die Lage im ersten Jahr der Corona-Krise. Nach Abklingen der Pandemie folgte mit dem Krieg in der Ukraine erneut eine Krise.



Das vorliegende Gutachten ist Teil einer Serie von mehr als 150 Gutachten zu deutschen Taxi- und Mietwagenmärkten. Parallel fand eine gleichartige Untersuchung im niedersächsischen Landkreis Vechta statt, deren Ergebnisse als Referenzwerte herangezogen werden. Aus der benachbarten StädteRegion Aachen liegen etwas ältere, aber mit gleicher Methodik erhobene Daten vor (Berichtszeitraum: 2017 bis 2019), auf die ebenfalls Bezug genommen wird.

Bei der Begutachtung zur Wirtschaftlichkeit des Taxi- und Mietwagengewerbes wird analog zur Untersuchung der Funktionsfähigkeit gemäß § 13 Abs. 4 PBefG verfahren. Hierbei stehen folgende Aspekte im Mittelpunkt:

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

In der Covid-19 Pandemie hat sich die Lage im Gewerbe jedoch so zugespitzt, dass auch die **Existenzfähigkeit** des Gewerbes in Frage steht.

Bei der Untersuchung wurde multimethodisch vorgegangen:

- **Betriebswirtschaftliche Daten:** Zur Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten wurde ein 6-seitiger Fragebogen an alle Taxi- und Mietwagenunternehmen im Kreis Düren versendet, mit dem diese Auskunft zum Betrieb, zur Mitarbeiterbeschäftigung, zu Fahrzeugen, Fahrleistung, Einsatzzeit, Tourengewinnung und Kundenstruktur sowie zu Erlös, Kosten und Gewinn gaben. Für steuerliche Daten wurden i.d.R. zudem die Jahresabschlüsse bzw. Betriebswirtschaftliche Abrechnungen (BWA) eingereicht.
- **Erhebungszeitraum:** Die Fragebogenerhebung fand von September 2021 bis Februar 2022 statt und gestaltete sich insgesamt etwas zähflüssig. Schließlich haben jedoch sämtliche der dazu verpflichteten Betriebe ihren Erhebungsbogen eingereicht. Die ermittelten Daten können somit beanspruchen, ein authentisches Bild des örtlichen Taxi- und Mietwagengewerbes zu geben.
- **Berichtszeitraum:** Für zeitraumbezogene Daten (z.B. Erlös, Kosten, Fahrleistung) umfasst der Berichtszeitraum die Jahre 2018 bis 2020.

- **Wirtschaftliche Rahmendaten:** Um auch die aktuelle Entwicklung einschätzen zu können, wurden die für das Taxi- und Mietwagengewerbe relevanten regionalwirtschaftlichen Rahmendaten recherchiert und aufbereitet. Die Daten stammen aus unterschiedlichen Quellen, auf die im Kontext eingegangen wird. Bei den aus Fremdquellen recherchierten Daten wurde grundsätzlich auf den jeweils neuesten verfügbaren Datenstand zurückgegriffen.

1.3 Problem Grauwirtschaft

Auch im Kreis Düren stand das Gewerbe schon vor der Corona-Pandemie einer Vielzahl von Problemen gegenüber, von der die Grauwirtschaft „Querschnitts“-Qualität besitzt. Nur wenige Branchen ermöglichen Unternehmern so weiten Spielraum für den „kreativen“ Umgang mit Erlös, Kosten und Gewinn wie das Taxi- und Mietwagengewerbe. Der im November 2001 durch eine Arbeitsgruppe des Bund-Länder-Fachausschusses Straßenpersonenverkehr vorgelegte Bericht über die „*Illegale Beschäftigung im Taxen- und Mietwagengewerbe*“ kam diesbezüglich schon vor zwei Jahrzehnten zu desillusionierenden Ergebnissen, die bis heute nicht an Aktualität verloren haben:

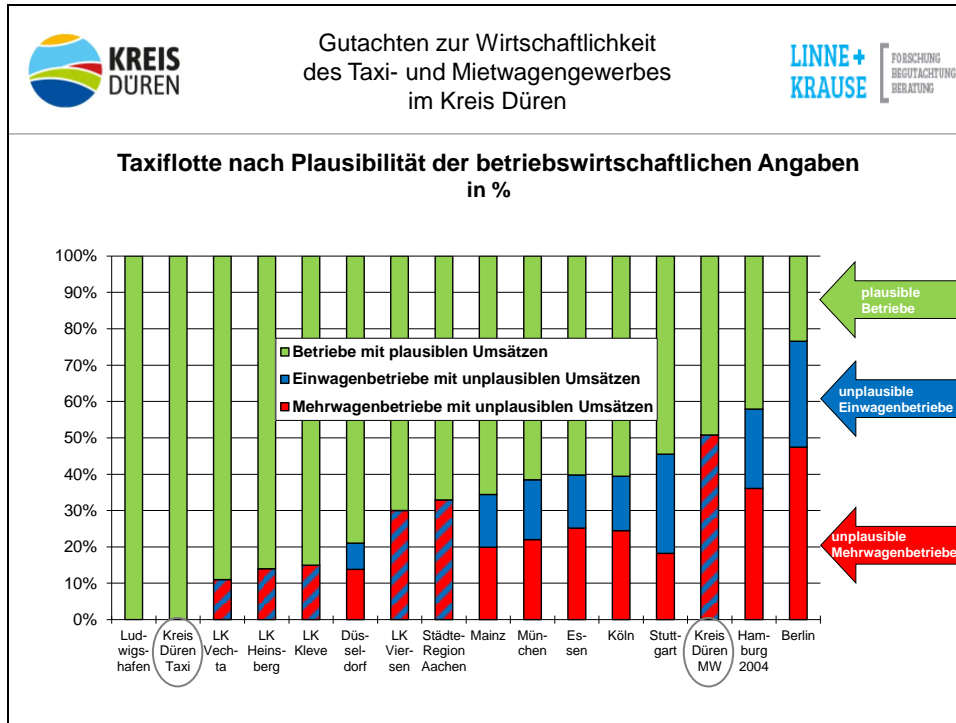
„Der Anteil der nicht erklärten Umsatzerlöse im Taxen- und Mietwagengewerbe ist nach Erkenntnissen der Finanzbehörden und der Sonderkommission auf etwa 30 - 40% der erklärten Umsätze zu veranschlagen. Bei Umsätzen im Taxen- und Mietwagengewerbe von bundesweit rd. 6,6 Mrd. DM dürfte danach das Volumen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

Um Verzerrungen bei den Ergebnissen zu minimieren, wurden die eingereichten betrieblichen und steuerlichen Angaben einem **Plausibilitätstest** unterzogen:¹

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

¹ Zum Erfordernis eines solchen Tests siehe VG Karlsruhe v. 20.04.2017, 3 K 2922/16.

Wie bei den meisten Gutachten wurden auch im Kreis Düren betriebswirtschaftlich unplausible Betriebe separat ausgewertet und beurteilt:



Die Taxiunternehmen im Kreis Düren arbeiten vergleichsweise unproblematisch und werden professionell betrieben. Dagegen werden etwa 50% der Mietwagenflotte jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität geführt. Solche Fahrzeuge werden im Folgenden als semiprofessionell bezeichnet. Da Taxis und Mietwagen weit überschneidende Märkte bedienen, ist auch im Kreis Düren das **öffentliche Interesse** an einem legal arbeitenden Gelegenheitsverkehr berührt.

Insofern unterscheidet sich das Taxigewerbe im Kreis Düren positiv von anderen: In der Städteregion Aachen war die Lage 2019 deutlich kritischer: Ca. 33% der Taxis wurden dort semiprofessionell betrieben. Ein absoluter Spitzenwert wurde 2015 in Berlin mit ca. 77% erreicht!

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

Als „semiprofessionell“ werden Unternehmen bezeichnet, deren Angaben bei der Prüfung bereits „auf den ersten Blick“ nicht mit den Regeln betriebswirtschaftlicher Plausibilität zu vereinbaren sind – ein recht niedrigschwelliges Kriterium. Wichtige Indizien für eine semiprofessionelle Betriebsführung liefern dabei steuerlich gemeldete Erlöse und Kosten, wobei die „normalen“ Jahre 2018 / 2019 zugrunde gelegt wurden. Dabei ist der Betriebstyp zu berücksichtigen:

- **Kennzahl Jahreserlös pro Fahrzeug:** Unterschreitet der Jahresumsatz eines Alleinfahrers nachhaltig die Schwelle von ca. 40.000 € (netto), so deutet das auf eine irreguläre Betriebsführung hin. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. (BVTM, ehemals BZP) geht 2018 / 2019 für einen Alleinfahrerbetrieb von durchschnittlich ca. 50.300 € Jahreserlös aus. Im „Corona-Jahr“ 2020 halbierte sich der Wert annähernd auf ca. 28.300 €. ² Bei Mehrwagenbetrieben muss ein anderer Maßstab angelegt werden: Seit Einführung des gesetzlichen Mindestlohns 2015 ist ein mit Fahrpersonal betriebenes Taxi oder Mietwagen erfahrungsgemäß kaum mit Jahreserlösen unter ca. 65.000 € ordnungsgemäß zu führen. Semiprofessionelle Betriebe im Kreis Düren erklärten 2018 / 2019 lediglich Durchschnittserlöse von ca. 37.600 €. Die umsatzstärksten Fahrzeuge kamen dagegen auf über 90.000 €; ähnlich wie in der Stadt Aachen.
- **Kennzahl Kilometererlös:** Aussagekraft hat auch die Kennzahl Nettoerlös pro Kilometer. Sinkt der Erlös in Flächenkreisen unter ca. 0,95 € / km, wird der Wert erklärungsbedürftig. Im Kreis Düren schwankte der Nettoerlös professioneller Taxis und Mietwagen 2018 / 2019 um 1,09 € / km. Der Erlös semiprofessioneller Fahrzeuge rangierte dagegen bei ca. 0,89 € / km. Zur Einordnung: Unter taxitypischen Einsatzbedingungen und ohne Privatnutzung lief der seit November 2019 gültige Taxitarif im Kreis Düren (ohne Wartezeit) auf **ca. 1,30€ / km** (werktags von 6:00 bis 22:00 Uhr) bzw. **ca. 1,35 € / km** (22:00 bis 6:00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen) hinaus. ³ Von zentraler Bedeutung sind in Flächenkreisen aber die mit Krankenkassen oder Schulverwaltungen ausgehandelten Sondervereinbarungen. Im Kreis Düren betrug der Anteil außertariflicher Fahrten rund drei Viertel (2020: ca. 79%).

² Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V., Geschäftsberichte 2018 / 2019, 2019 / 2020.

³ Verordnung über die Beförderungsentgelte für den Verkehr mit den im Kreis Düren genehmigten Taxen vom 22.10.2019.

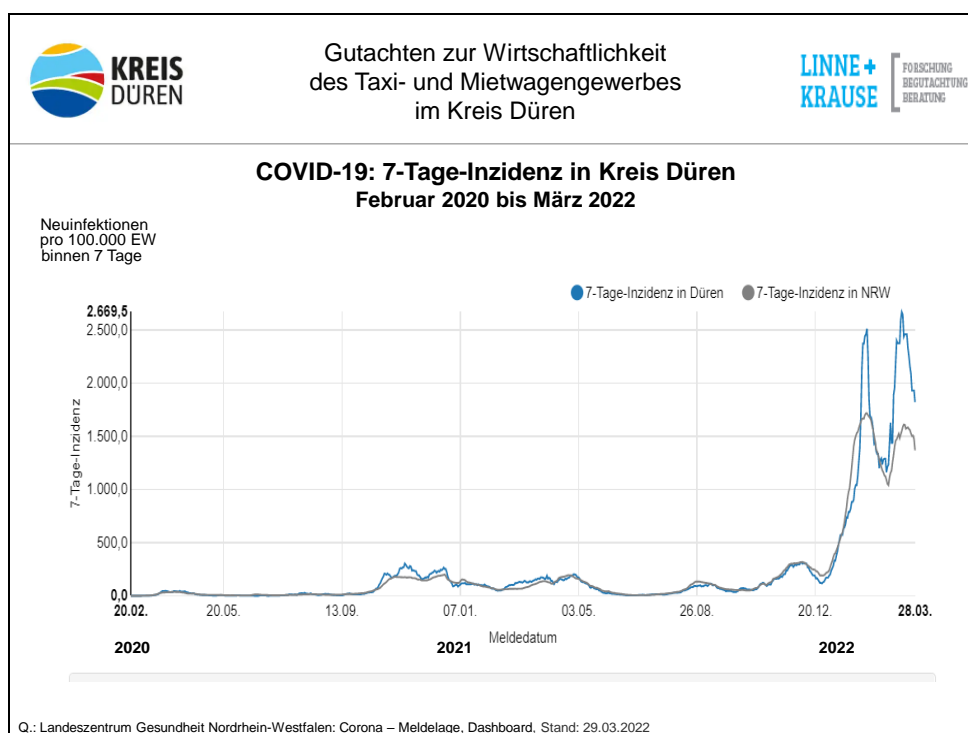
- **Personalkosten:** Ein wichtiger Indikator sind weiterhin die Personalkosten – vor allem für größere Mehrwagenbetriebe. Für die Finanzierung einer Vollzeitkraft im Einschichtbetrieb waren vor der Pandemie mindestens 28.000 € Personalkosten erforderlich. In sehr gut ausgelasteten Mehrwagenbetrieben lagen die bei mehr als 60.000 € pro Fahrzeug. Mehrwagenbetriebe mit anhaltend weniger als 28.000 € Personalkosten pro Fahrzeug ließen nach Einführung des gesetzlichen Mindestlohns somit den Verdacht der Schwarzarbeit aufkommen. Semiprofessionelle Mietwagenbetriebe im Kreis Düren erklärten 2019 lediglich Personalkosten von ca. 14.100 €. In professionellen Betrieben lag der durchschnittliche Betrag bei rund 37.000 € (Taxis) bzw. knapp 31.000 € (Mietwagen). Bei kleineren Betrieben muss jedoch stets die Arbeitskraft des Unternehmers berücksichtigt werden, die (meist) kein Kostenfaktor, sondern Gewinnbestandteil ist.
- **Kraftstoffkosten:** Eine flankierende Kennzahl bilden die steuerlich erklärten Kraftstoffkosten. Ist die angegebene Fahrleistung nicht mit den Kraftstoffkosten in Einklang zu bringen, liegt ein weiteres Indiz semiprofessioneller Betriebsführung vor.

2 NACHFRAGESITUATION

Der Kreis Düren ist Teil der Region Aachen. Bezogen auf die Nachfrage ist das Bild insgesamt typisch für westdeutsche Flächenkreise:

2.1 Nachfragefaktor Corona-Krise

Die Corona-Krise hat zu einer weltweiten wirtschaftlichen Zäsur geführt – auch für das deutsche Taxi- und Mietwagengewerbe, wo die Pandemie eine existentielle Nachfragekrise ausgelöst hat. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. geht 2020 deutschlandweit von einem Auftragsminus von ca. 43% aus.⁴ In Flächenkreisen sind die Auswirkungen meist weniger gravierend.



⁴ <https://bundesverband.taxi/geschaeftsbericht/> (abgerufen 14.07.2021).

Seit Ausbruch der Pandemie im Frühjahr 2020 war auch der Kreis Düren von Kontakt- und Beherbergungseinschränkungen sowie dem Niederfahren weiter Teile des öffentlichen Lebens betroffen – besonders seit Ende 2020, als es erneut zum vollständigen Lockdown kam.

Das Jahr 2021 war gekennzeichnet durch immer neue Infektionswellen und damit verbundenen Einschränkungen. Mittlerweile sind annähernd 80% der Bevölkerung geimpft, so dass das Krankheitsgeschehen deutlich an Gefährlichkeit verloren hat – trotz explodierender Inzidenzwerte seit Beginn dieses Jahres. Auch wenn die Zeichen im Taxi- und Mietwagengewerbe langsam wieder in Richtung Normalität weisen, sind weiterhin deutliche Umsatzverluste zu verbuchen.

2.2 Nachfragefaktor Siedlungsstruktur

Taxis finden günstige Marktbedingungen zumeist in urbanen und geschlossenen (Groß-)Städten. Die fünf Städte und zwölf Gemeinden im Kreis Düren bilden ein recht heterogenes Fahrgebiet. Für die Begutachtung wurde das Kreisgebiet daher in drei Regionen aufgeteilt:



- **Region Stadt Düren:** Die Kreisstadt hat mit über 90.000 Einwohnern urbanen Charakter. Hier wohnt gut ein Drittel der Kreisbevölkerung. In Düren ist rund die Hälfte der Taxis und sind knapp 60% der Mietwagen zugelassen.
- **Region Südkreis:** Diese Region wird von den Kleinstädten Heimbach und Nideggen sowie den Gemeinden Hürtgenwald, Kreuzau, Langerwehe, Merzenich, Nörvenich und Vettweiß gebildet. Im Südkreis arbeiten nur vereinzelt Taxi- und Mietwagenbetriebe (ca. 10% der Taxis und Mietwagen). Die Stadt Heimbach sowie die Gemeinden Hürtgenwald und Vettweiß sind sogar gänzlich ohne eigene Taxis.
- **Region Nordkreis:** Die Region Nordkreis entspricht weitgehend dem Altkreis Jülich. Sie umfasst die ehemalige Kreisstadt Jülich, die Kleinstadt Linnich sowie die vier nördlichen Gemeinden Aldenhoven, Inden, Niederzier und Titz. Insgesamt ist hier ein Drittel der Taxi- und Mietwagenflotte beheimatet. Obwohl das Gebiet – abgesehen vom Mittelzentrum Jülich – sehr dünn besiedelt ist, sind in allen Gemeinden Taxis zugelassen.

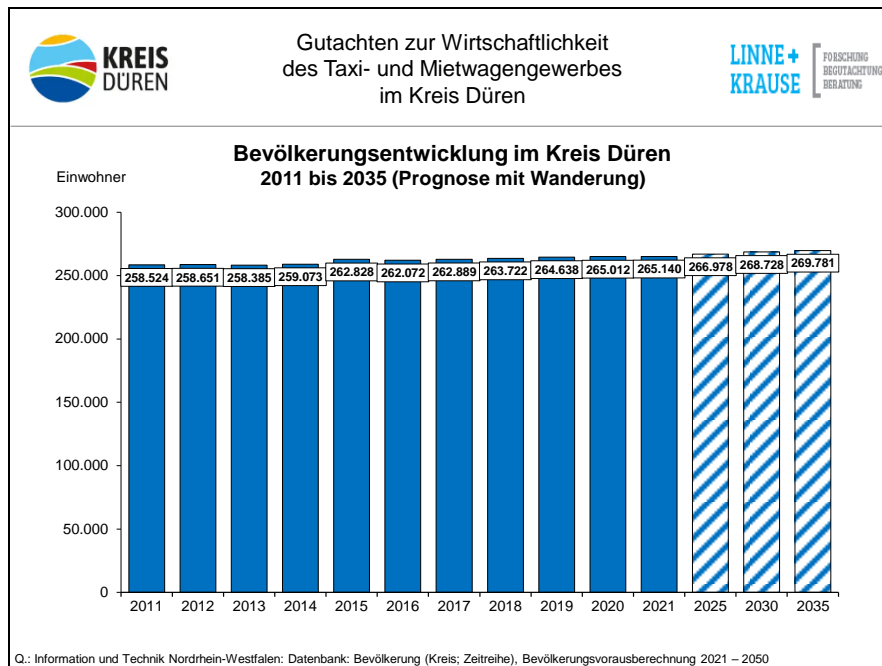
Tab. 1: KREIS DÜREN
EINWOHNER UND FLÄCHE
STAND: 2021

Region / Stadt / Gemeinde	Einwohner	Anteil in %	Fläche in km ²	EW / km ²	EW 2021 vs. 2030
Düren, Stadt	91.272	34,4	85,00	1.074	0,2%
Region Südkreis	84.797	32,0	488,51	174	1,8%
Heimbach, Stadt	4.312	1,6	64,96	66	-1,6%
Hürtgenwald	8.675	3,3	88,05	99	-1,3%
Kreuzau	17.422	6,6	41,73	417	-2,1%
Langerwehe	14.071	5,3	41,46	339	1,6%
Merzenich	9.968	3,8	37,92	263	2,4%
Nideggen, Stadt	10.155	3,8	65,04	156	4,7%
Nörvenich	10.667	4,0	66,21	161	3,3%
Vettweiß	9.527	3,6	83,15	115	8,1%
Region Nordkreis	89.071	33,6	367,97	242	2,1%
Aldenhoven	13.787	5,2	44,25	312	-0,2%
Inden	7.480	2,8	35,92	208	4,6%
Jülich, Stadt	32.336	12,2	90,39	358	0,2%
Linnich, Stadt	12.697	4,8	65,43	194	3,7%
Niederzier	14.154	5,3	63,46	223	2,6%
Titz	8.617	3,2	68,51	126	7,9%
Kreis Düren Σ / \emptyset	265.140	100,0	941,49	282	1,4%

Q.: Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Bevölkerung und Fläche, eigene Berechnungen

2.3 Nachfragefaktor Demografie

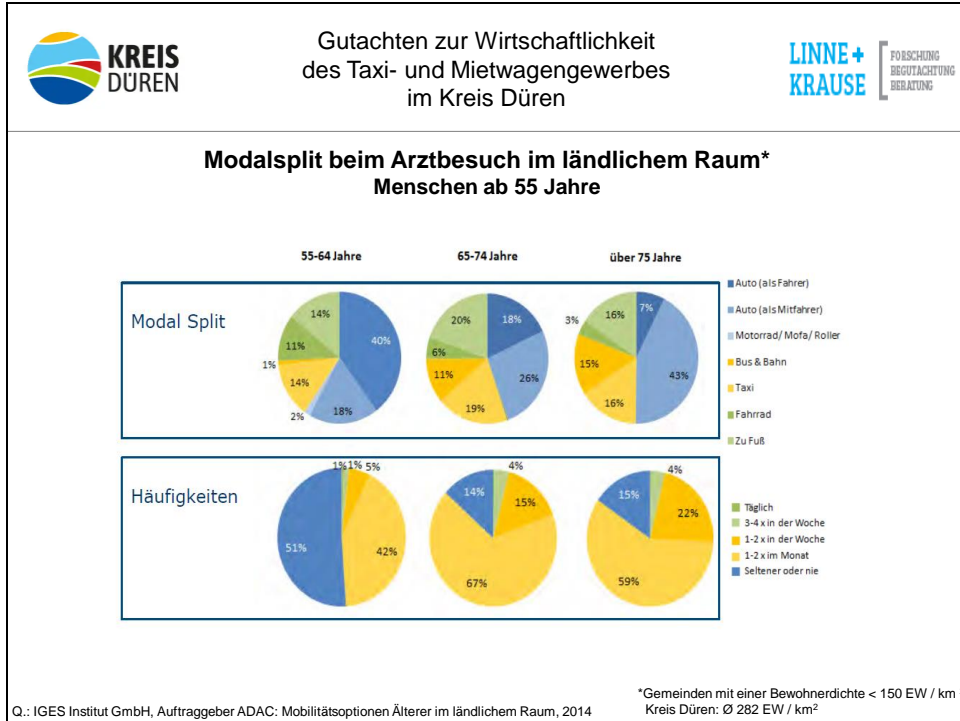
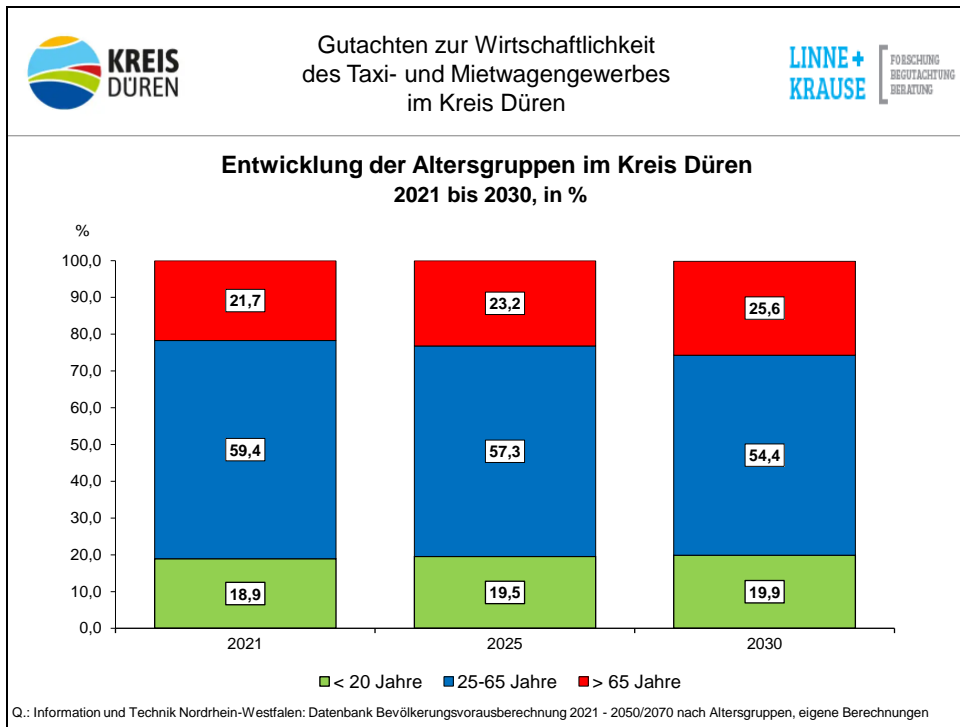
Die Wohnbevölkerung bildet auch im Kreis Düren das Fundament der Nachfrage – als selbstzahlende Fahrgäste, Patienten oder als Schüler. Bislang ist im Kreisgebiet eine leichte Zunahme zu verzeichnen:



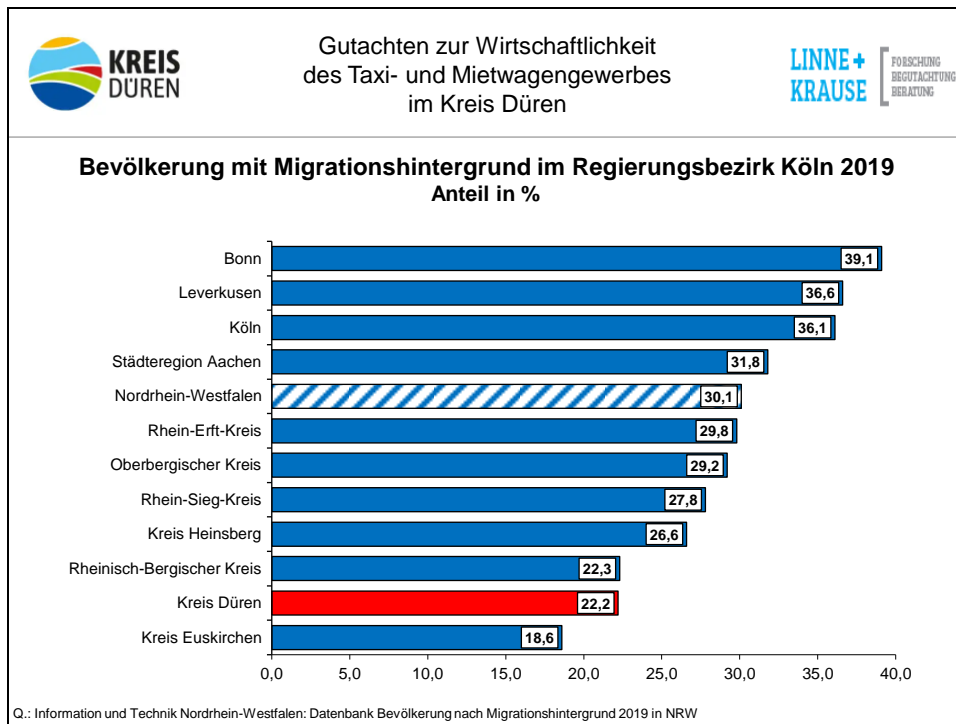
- Bevölkerungsentwicklung:** Im letzten Jahrzehnt ist die Einwohnerzahl um ca. 3% gestiegen und rangiert zurzeit bei rund 265.000. Für 2030 prognostiziert das Statistische Landesamt ein weiteres Plus von knapp 2% gegenüber dem jetzigen Stand.⁵ Der Zuwachs resultiert vorrangig aus Zuwanderung, die die negativen Salden aus Geburten und Sterbefällen kompensiert. Derzeit wirbt der Kreis mit der Kampagne „Wachstumsoffensive 300.000+“, mit dem Ziel die Einwohnerzahl bis 2025 auf mindestens 300.000 Einwohner zu erhöhen. Der Kreis wächst vornehmlich in der Fläche, während die Städte stagnieren. Negativ ist der Trend zudem in den Eifelgemeinden.
- Demografischer Wandel:** Bereits spürbar und weiterhin absehbar sind die Folgen einer alternden Gesellschaft. Senioren sind häufiger in ihrer Mobilität eingeschränkt und auf individuelle Mobilitätsangebote wie Taxis angewiesen. Laut Landesamt für Statistik steigt der Anteil der über 65-Jährigen von ca. 22% in 2020 auf knapp 26% bis 2030. Besonders bei Arztfahrten im ländlichen Raum sind Taxis ein unverzichtbarer Teil der Daseinsvorsorge. Auch aus dieser Sicht besteht ein besonderes öffentliches Verkehrsinteresse an der Existenz- und Funktionsfähigkeit des Gewerbes.⁶

⁵ Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Datenbank: Bevölkerung (Kreis; Zeitreihe), Bevölkerungsvorausberechnung 2021 – 2050, eigene Berechnungen.

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



- Migration:** Knapp 13% der örtlichen Bevölkerung besaßen 2021 einen ausländischen Pass (2011: ca. 8%). Berücksichtigt man auch Menschen mit Migrationshintergrund, so ergibt sich ein Anteil von ca. 22%. Die Relevanz für das Taxigewerbe: Migranten sind häufiger von Erwerbslosigkeit betroffen als Menschen ohne Migrationshintergrund und streben auch aus diesem Grund verstärkt in niederschwellige Berufe wie das Taxi- und Mietwagengewerbe, für das keine langwierige Ausbildung oder formale Qualifikation erforderlich ist.⁷ Strukturell kann so ein Angebotsüberschuss entstehen, dem keine entsprechende Nachfrage gegenübersteht. Wichtig in diesem Zusammenhang: Ähnlich wie beim Wahlrecht gelten auch bei der Berufsfreiheit für ausländische Bürger andere Rechte als für deutsche Staatsbürger. Lediglich Unternehmer aus anderen EU-Staaten sind „weitgehend deutschen Staatsangehörigen gleichgestellt“ – so der BGH in seiner UBER-Entscheidung 2018.⁸ Die Covid-19-Pandemie hat jedoch die Migration vorerst stark gebremst.⁹ In welcher Art der weitere Verlauf der Corona-Krise und der Krieg in der Ukraine die langfristige Entwicklung beeinflussen, bleibt ungewiss.



⁷ Destatis Statistisches Bundesamt: Bevölkerung und Erwerbstätigkeit - Bevölkerung mit Migrationshintergrund. Ergebnisse des Mikrozensus 2019.

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

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

2.4 Nachfragefaktor Kundenstruktur und Tourengewinnung

Die Corona-Krise hat leichte Verschiebungen der Nachfragestruktur bewirkt. Zugleich zeigen sich Unterschiede je nach Region:

**Tab. 2: KREIS DÜREN
NACHFRAGESTRUKTUR 2019
- IN % VOM UMSATZ -**

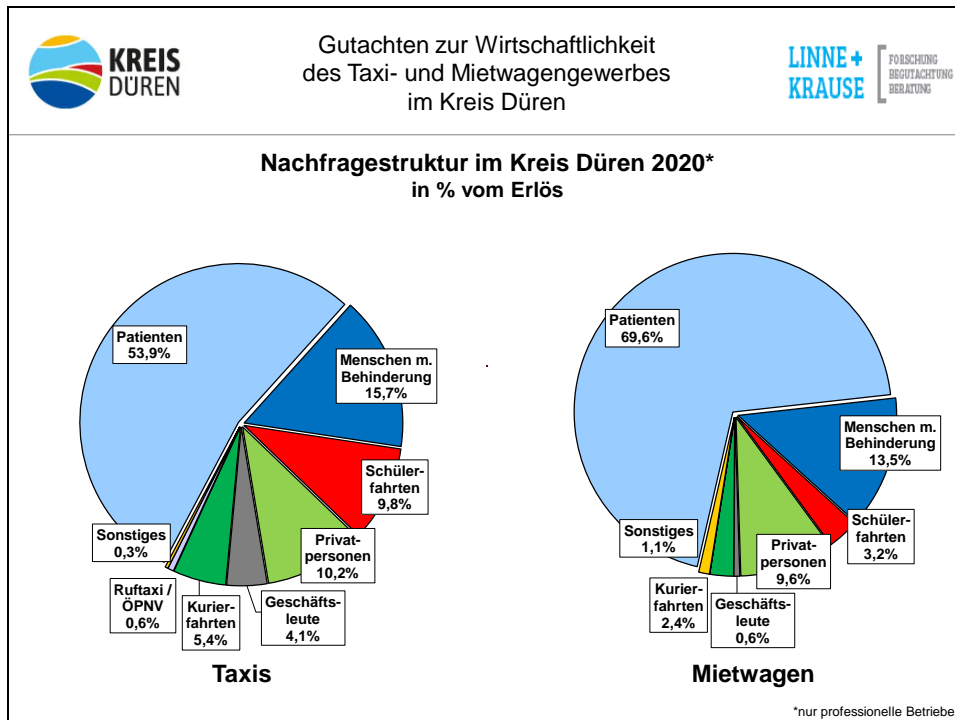
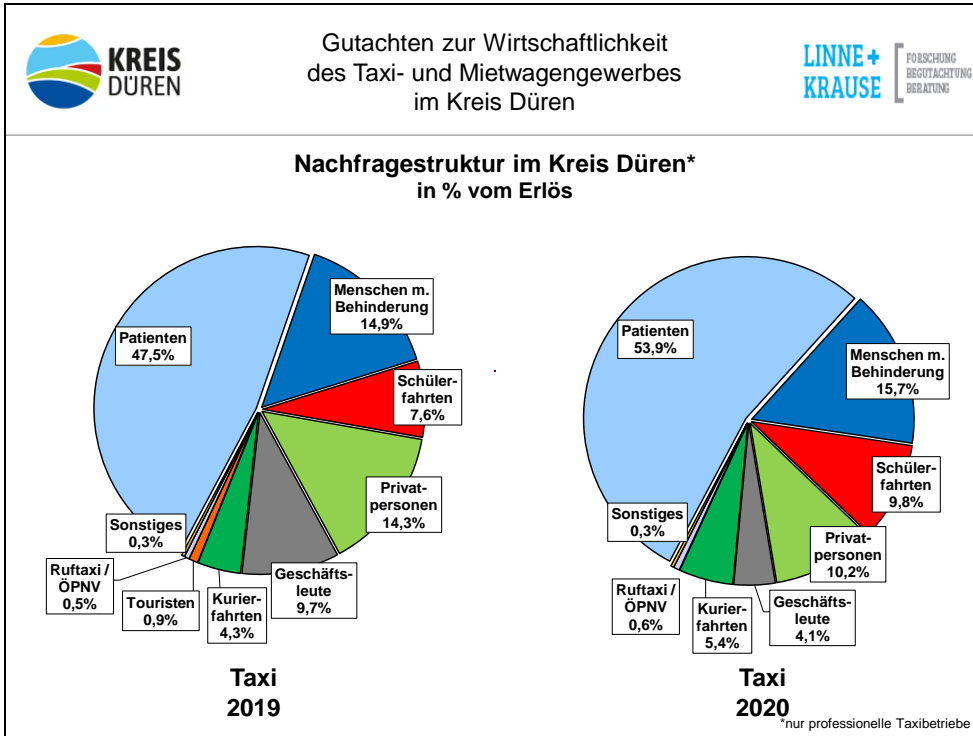
	Taxibetriebe						Mietwagenbetriebe		Vergleichskreise nur prof. Taxis	
	Taxi	Stadt Düren	Süd- kreis	Nord- kreis	≤ 4 Fzg	≥ 5 Fzg	Prof.	Semi- prof.	St. Reg. Aachen	LK Vechta
Patienten	47,5	47,3	57,6	43,9	40,9	48,7	67,0	38,2	25,6	28,5
Menschen mit Behinderung	14,9	21,6	9,5	2,3	13,7	15,1	13,3	19,8	6,2	5,3
Schülerfahrten	7,6	3,9	7,3	15,7	7,0	7,7	0,7	7,0	6,5	30,4
Privatpersonen	14,3	12,2	19,1	17,0	25,2	12,3	10,4	20,8	29,4	26,8
Geschäftsleute	9,7	8,2	5,4	14,8	8,6	9,9	4,1	5,6	17,5	3,8
Kurierfahrten	4,3	4,9	1,1	4,0	2,3	4,6	3,2	4,2	3,7	2,1
Touristen	0,9	1,5	0,0	0,0	0,7	1,0	0,0	4,3	5,6	1,1
Ruftaxi / ÖPNV	0,5	0,0	0,0	1,9	0,0	0,6	0,0	0,0	2,5	0,2
Sonstiges	0,3	0,4	0,0	0,4	1,5	0,1	1,3	0,1	3,1	1,8
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

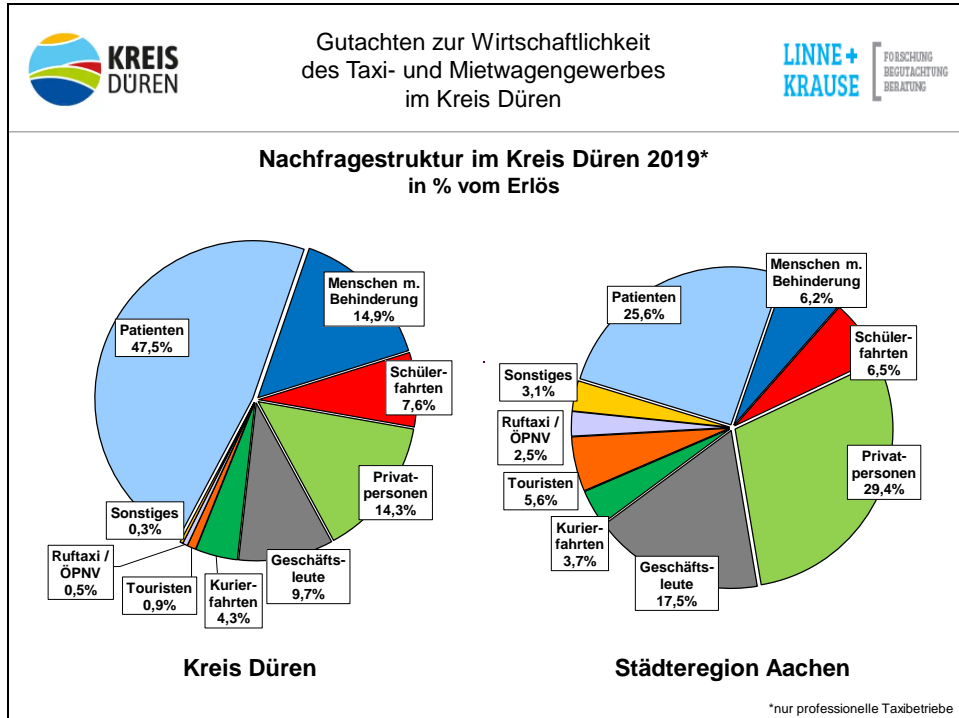
- Patienten- / Krankenfahrten:** Bereits vor der Corona-Krise bildeten Krankenfahrten mit ca. 48% Erlösanteil das Fundament der Taxinachfrage. Solche Fahrten werden meist von Krankenkassen finanziert. 2020 ist der Anteil auf ca. 54% gestiegen. Für das professionelle Mietwagengewerbe ist die Patientenbeförderung noch bedeutender (ca. 70%).
- Schüler / Menschen mit Behinderung:** Fahrten für Menschen mit Behinderung sind nicht immer klar von Schülerfahrten abzugrenzen. Mit zusammen rund 25% Erlösanteil sind solche meist institutionelle Fahrten eine wichtige Einkommensquelle der Taxis. Regional liegt der Schwerpunkt im Norden auf Schülerfahrten (ca. 21%), während die Unternehmen in der Stadt Düren auf die Beförderung von Menschen mit Behinderungen fokussieren (ca. 23%). Für professionelle Mietwagen hat dieses Geschäftsfeld etwas geringere Bedeutung – ähnlich wie in der Region Aachen (ca. 13%).
- Privatpersonen:** Eine weitere Kundengruppe sind Privatpersonen, die – vor der Pandemie – mit ca. 14% zum Umsatz beitragen. Wichtig ist das Segment für kleine Betriebe (2019: ca. 25%). Mit den immer wiederkehrenden Corona bedingten Ausfällen von Veranstaltungen und Ladenschließungen ist diese Nachfrage generell stark rückläufig.

Tab. 3: KREIS DÜREN NACHFRAGESTRUKTUR <u>2020</u> - IN % VOM UMSATZ -										
	Taxibetriebe						Mietwagenbetriebe		Vergleichskreise nur prof. Taxis	
	Taxi	Stadt Düren	Süd- kreis	Nord- kreis	≤ 4 Fzg	≥ 5 Fzg	Prof.	Semi- prof.	St. Reg. Aachen	LK Vechta
Patienten	53,9	53,8	63,0	50,5	51,0	54,5	69,7	38,7	-	31,0
Menschen mit Behinderung	15,7	22,9	11,5	2,7	12,1	16,3	13,5	19,8	-	9,3
Schülerfahrten	9,8	4,7	8,5	20,8	6,9	10,4	3,2	5,2	-	31,1
Privatpersonen	10,2	8,7	13,0	11,9	17,8	8,7	9,6	19,6	-	23,2
Geschäftsleute	4,1	3,2	3,0	6,4	5,6	3,8	0,6	6,6	-	0,8
Kurierfahrten	5,4	6,4	1,0	5,3	5,5	5,4	2,4	3,9	-	2,6
Touristen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,8	-	0,0
Ruftaxi / ÖPNV	0,6	0,0	0,0	2,2	0,0	0,8	0,0	0,2	-	0,3
Sonstiges	0,3	0,3	0,0	0,2	1,2	0,1	1,1	0,2	-	1,8
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	-	100,0

- **Geschäftsleute:** Auch Fahrten für Geschäftsreisende generierten vor der Corona-Krise Umsatz (ca. 10%) – vorrangig im nördlichen Kreisgebiet (ca. 15%). In der Pandemie hat sich das Aufkommen mehr als halbiert. Geschäftsreisen werden auch künftig häufiger durch Videokonferenzen ersetzt. Die Luft-hansa geht von einem Rückgang um 10% bis 20% bei den Geschäftsreisenden aus. Eine McKinsey-Schätzung Anfang 2021 prognostiziert ein Minus von ca. 20%.¹⁰
- **Kurierfahrten:** Kurierfahrten sind nach wie vor lediglich ein Randgeschäft (± 5%) – sowohl für Taxis als auch für Mietwagen.
- **Sonstige Nachfrage:** Weitere Nachfrage wie Touristenfahrten oder Fahrten im Rahmen des ÖPNVs spielen im Kreis Düren praktisch keine Rolle.

¹⁰ Zitiert nach Der Spiegel v. 04.03.2021, „Die goldenen Zeiten für Geschäftsreisende sind vorbei“. McKinsey Global Institute, The future of work after COVID 19, Febr. 2021.



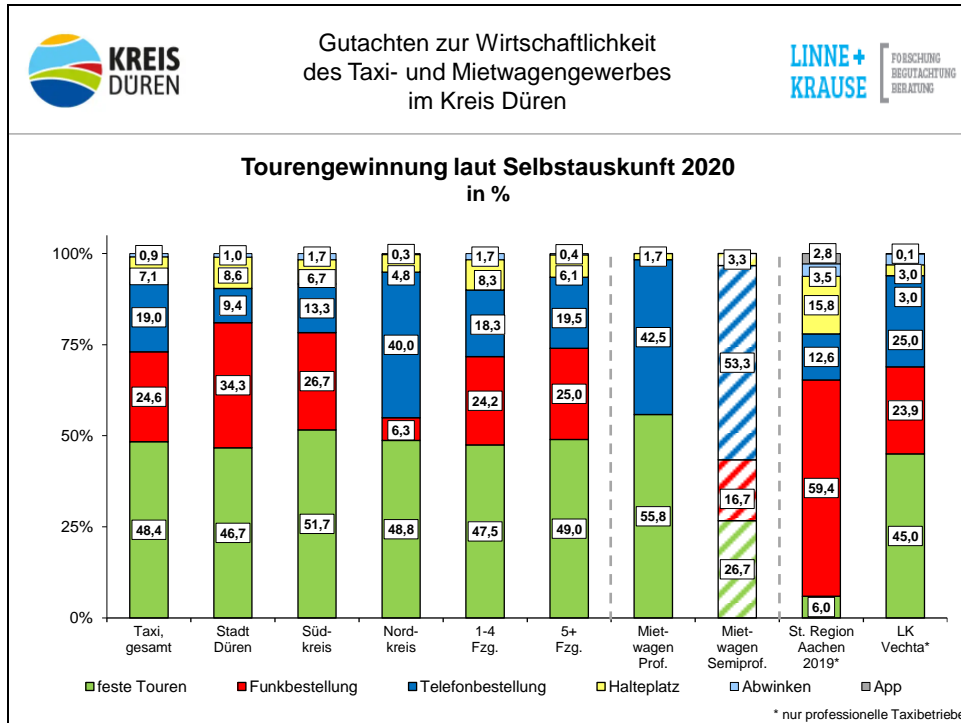


Tab. 4: KREIS DÜREN UMSATZERWARTUNG DER UNTERNEHMER BIS 2025 - NOTE 1 BIS 6 -										
1: sehr gut 6: sehr schlecht	Taxibetriebe						Mietwagenbetriebe		Vergleichskreise nur prof. Taxis	
	Taxi	Stadt Düren	Süd- kreis	Nord- kreis	≤ 4 Fzg	≥ 5 Fzg	Prof.	Semi- prof.	Region Aachen 2019	LK Vechta
Patienten	2,6	2,1	4,0	2,3	3,2	2,1	1,8	2,7	3,2	2,3
Menschen mit Behinderung	3,2	2,8	3,0	4,5	3,2	3,2	2,5	2,4	3,6	2,0
Schülerfahrten	3,5	3,3	3,3	4,0	3,8	3,0	*	2,0	3,4	2,0
Privatpersonen	3,9	3,7	3,5	4,5	3,2	4,4	3,5	3,4	3,4	2,7
Geschäftsleute	3,8	3,8	4,0	3,7	3,8	3,8	3,0	4,0	3,1	4,3
Kurierfahrten	3,8	3,5	*	4,0	*	3,7	2,5	3,0	3,4	3,3
Touristen	5,0	5,0	*	*	*	*	*	*	3,7	*
Ruftaxi / ÖPNV	*	*	*	*	*	*	*	*	3,3	*

* = zu wenig Antworten

Weiterhin wurden die Unternehmer zu ihrer Umsatzerwartung befragt. Auch hier zeigen sich regionale Unterschiede: Während die Taxiunternehmen aus dem Südkreis ihre primäre Einkommensquelle – die Krankenfahrten – skeptisch betrachten (Erwartungsnote: 4,0), sind die Unternehmer andernorts durchaus zuversichtlich (Erwartungsnote: 2,1 bis 2,3). Die Zukunft für Fahrten mit Privaten oder Geschäftsleuten betrachten viele Unternehmer jedoch mit Skepsis (Erwartungsnote: 3,8 bis 3,9). Die professionellen Mietwagenbetreiber sind optimistisch hinsichtlich der Patientenfahrten (Erwartungsnote: 1,8).

Die Art der Tourengewinnung ist unterschiedlich – je nach Ort und Betriebsform. Die Corona-Krise hat auch hier Verschiebungen bewirkt:



- **Feste Touren:** Feste Touren wie planbare Serienfahrten zur Dialyse oder zur Bestrahlung spielen überall im Kreis eine zentrale Rolle. Mit dem relativen Bedeutungszuwachs der Krankenfahrten ist auch der Anteil an Festtouren in der Corona-Krise gestiegen und rangiert aktuell bei rund 50% – am höchsten bei Mietwagen (ca. 56%). Im Vergleichskreis Vechta sind feste Touren ebenfalls essentiell (ca. 45%), während sie in der Nachbarregion Aachen relativ selten waren (2019: ca. 6%).
- **Funk:** Traditionelle Funkvermittlung findet vorrangig in der Stadt Düren und im Südkreis statt, wo sie eine zentrale Rolle einnimmt (±31%). Dagegen werden Fahrten im nördlichen Kreisgebiet nur gelegentlich per Funk vermittelt (ca. 6%).
- **Telefon:** Im Nordkreis stehen dafür Telefonbestellungen (ca. 40%) im Vordergrund – direkt beim Unternehmen oder beim Fahrer (Mobil). Auch Mietwagen werden meist per Telefon gebucht (ca. 43%).
- **Ad hoc-Touren:** Nur in der Kreisstadt existiert noch ein Ad hoc-Geschäft: Im Jahr 2019 starteten ca. 17% der Fahrten am Halteplatz – ähnlich wie in der Städteregion Aachen. Mit der Pandemie ging der Anteil auf knapp 9% zurück. Abwinkertouren vom Straßenrand kommen im gesamten Kreis kaum noch vor (<2%). Mietwagen sind per Gesetz vom Ad-hoc-Geschäft ausgeschlossen.
- **App:** Aufträge per App sind noch selten im Kreis Düren – anders als in einigen Metropolen.

Tab. 5: KREIS DÜREN TOURENGEWINNUNG 2019 - IN % -										
	Taxibetriebe						Mietwagenbetriebe		Vergleichskreise nur prof. Taxis	
	Taxi	Stadt Düren	Süd- kreis	Nord- kreis	≤ 4 Fzg	≥ 5 Fzg	Prof.	Semi- prof.	St. Reg. Aachen	LK Vechta
festе Touren	44,3	39,4	49,7	48,8	38,3	48,8	55,8	30,0	6,0	43,1
Funkbestellung	22,9	32,1	23,3	6,3	21,7	23,8	0,0	6,3	59,4	25,9
Telefonbestellung	19,6	9,9	15,0	40,0	19,0	20,0	42,5	58,8	12,6	23,1
Halteplatz	12,2	17,4	10,0	4,8	19,2	7,0	1,7	5,0	15,8	3,6
Abwinken	1,1	1,1	2,0	0,3	1,8	0,5	0,0	0,0	3,5	4,3
App	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,8	0,0
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tab. 6: KREIS DÜREN TOURENGEWINNUNG 2020 - IN % -										
	Taxibetriebe						Mietwagenbetriebe		Vergleichskreise nur prof. Taxis	
	Taxi	Stadt Düren	Süd- kreis	Nord- kreis	≤ 4 Fzg	≥ 5 Fzg	Prof.	Semi- prof.	St. Reg. Aachen	LK Vechta
festе Touren	48,4	46,7	51,7	48,8	47,5	49,0	55,8	26,7	-	45,0
Funkbestellung	24,6	34,3	26,7	6,3	24,2	25,0	0,0	16,7	-	23,9
Telefonbestellung	19,0	9,4	13,3	40,0	18,3	19,5	42,5	53,3	-	25,0
Halteplatz	7,1	8,6	6,7	4,8	8,3	6,1	1,7	3,3	-	3,0
Abwinken	0,9	1,0	1,7	0,3	1,7	0,4	0,0	0,0	-	3,0
App	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	0,1
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	-	100,0

2.5 Nachfragefaktor Wirtschaft

Das Taxi- und Mietwagengewerbe ist Teil der regionalen Wirtschaft und mit seinem wirtschaftlichen Umfeld eng verflochten. Hiervon gehen vielfältige direkte und indirekte Nachfrageimpulse aus.

2.5.1 Nachfragefaktor Konjunktur und Inflation

Die ökonomischen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie sind erheblich: „*NRW-Wirtschaftsleistung im Jahr 2020 um 4,4% niedriger als ein Jahr zuvor*“, meldete das Statistische Landesamt im Frühjahr 2021.¹¹

Aktuell steht die deutsche Wirtschaft vor weiteren Problemen: „*Die Aussichten für die wirtschaftliche Erholung in Deutschland haben sich durch den Krieg in der Ukraine und die daraufhin verhängten Sanktionen gegen Russland deutlich verschlechtert. Bereits zum Ende des vergangenen Jahres kam es durch die steigende Zahl der Neuinfektionen und die damit verbundenen Infektionsschutzmaßnahmen sowie durch anhaltende Lieferengpässe zu einem Rückgang der Wirtschaftsleistung. Damit rückt die deutsche Wirtschaft an den Rand einer Rezession*“, so die Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung zur aktuellen Lage.¹²

Der Krieg trifft die Wirtschaft in einer Phase, in der die Folgen der Corona-Pandemie allmählich abklingen. Auch wenn Taxis und Mietwagen nur mittelbar von staatlichen Einschränkungen betroffen waren, ist die Branche weiterhin schwer angeschlagen: Die aktuelle Krise verschärft somit die prekäre Lage des Gewerbes, das schon seit Jahren oft „von der Hand in den Mund“ lebt. Viele Betriebe zehren (noch) von staatlichen Hilfen. Wenn diese Maßnahmen und eigene Reserven erschöpft sind und gestundete Raten-, Steuer- und Sozialversicherungszahlungen fällig werden, ist mit einer Welle offener und verschleppter Insolvenzen zu rechnen. Weiterhin sind vermehrt „stille“ Betriebsaufgaben zu beobachten – vorrangig von älteren Unternehmen.

¹¹ Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Pressemitteilungen 30.03.2021, 30.03.2022.

¹² Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung (RWI): Konjunkturbericht 2022.



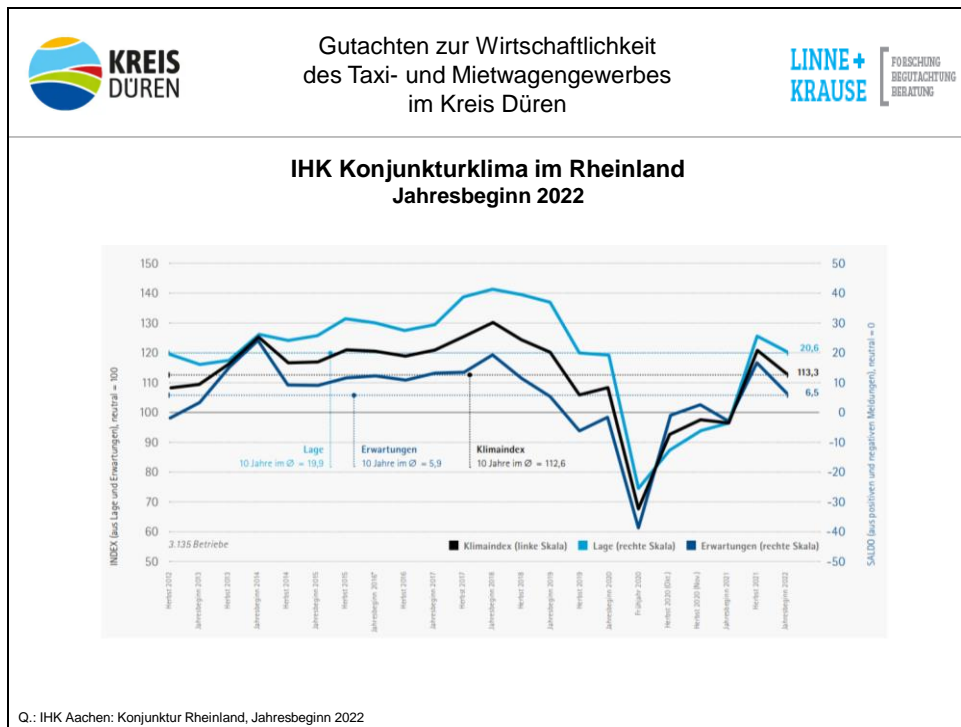
- ifo-Geschäftsklimaindex:** Im Frühjahr 2020 war der bundesweite ifo-Geschäftsklimaindex auf den niedrigsten jemals gemessenen Wert gefallen. Im Folgenden bewegte sich die Kurve tendenziell bergauf, auch wenn wiederkehrende Infektionswellen regelmäßig Eintrübungen bewirkten. Mit dem Krieg in der Ukraine ist die Stimmung der deutschen Wirtschaft erneut eingebrochen: Im März 2022 ist der Geschäftsklimaindex auf 90,8 Punkte abgestürzt und hat sich seitdem nur mäßig erholt. Dennoch: *„Die deutsche Wirtschaft erweist sich trotz Inflations Sorgen, Materialengpässen und Krieg in der Ukraine als robust“*, heißt es seitens des ifo-Instituts zu den Umfragewerten.¹³
- Konjunkturprognose:** Die Corona-Pandemie hinterlässt deutliche Spuren in nahezu allen Wirtschaftsbereichen. Nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes fiel das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) 2020 um 4,9% niedriger aus als im Vorjahr. *„Die deutsche Wirtschaft ist somit nach einer zehnjährigen Wachstumsphase im Corona-Krisenjahr 2020 in eine tiefe Rezession geraten, ähnlich wie zuletzt während der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008 / 2009.“*¹⁴ Im Jahr 2021 betrug das Wirtschaftswachstum ca. 2,8%. Die Erholung der deutschen Wirtschaft wird sich aber nach Einschätzung der Bundesregierung allmählich beschleunigen und für 2022 wird eine Zunahme des BIPs von 3,6% erwartet.¹⁵ Zur jüngsten Entwicklung heißt es: *„Der russische Angriffskrieg in der Ukraine birgt substantielle Risiken für die deutsche Konjunktur. Die Auswirkungen lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht seriös beziffern. Sie hängen von der Dauer und der Intensität des Konflikts ab.“*¹⁶

¹³ ifo Institut: Ergebnisse der ifo Konjunkturumfragen im Mai 2022, 23.05.2022.

¹⁴ Statistisches Bundesamt: Pressemitteilungen vom 14.1.2021 und vom 24.2.2021.

¹⁵ Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Jahresprojektion 2022 v. 26.01.2022.

¹⁶ Bundesministerium für Wirtschaft und Energie: Die wirtschaftliche Lage in Deutschland im März 2022, Pressemitteilung vom 16.03.2022

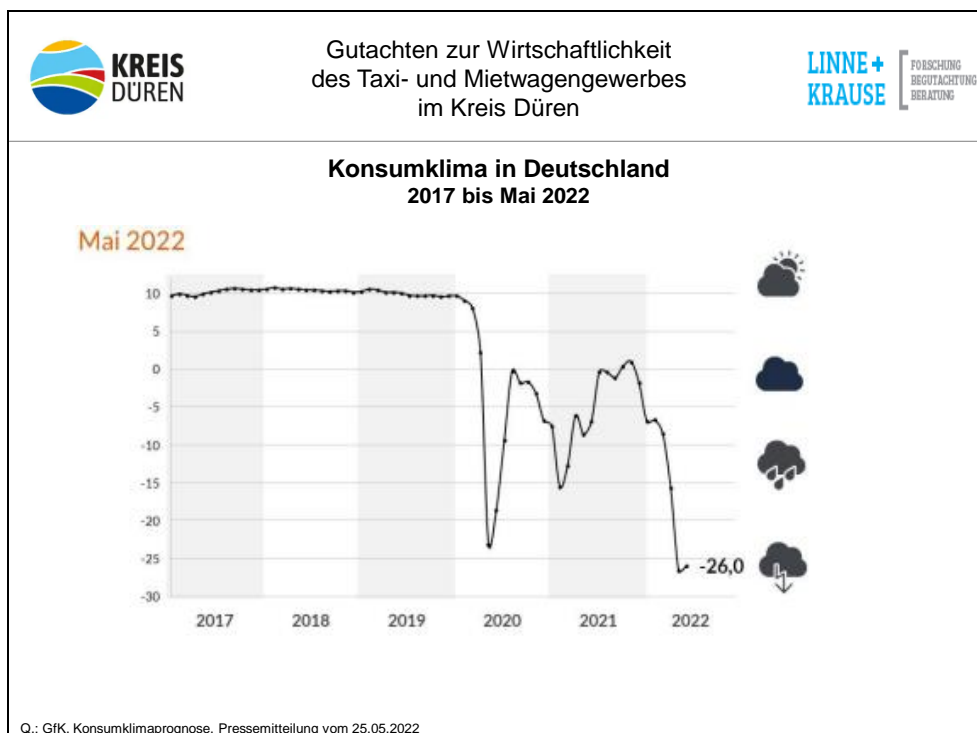


- Inflation:** Zur schwächelnden Konjunktur kommt eine schwindende Geldwertstabilität. Auch in Nordrhein-Westfalen ist die Inflationsrate erneut gestiegen. Laut Statistischem Landesamt lag der Verbraucherpreisindex für 2021 um ca. 3,2% über dem Niveau des Vorjahres: Im April 2022 stieg der Wert auf 7,7%. Besonders ungünstig für Taxi- und Mietwagenbetriebe: Vor allem für Kraftstoffe muss immer tiefer in die Tasche gegriffen werden.¹⁷

¹⁷ Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Pressemitteilung vom 21.01.2022: „Preisindex legt 2021 gegenüber dem Vorjahr um 3,0 % zu“.

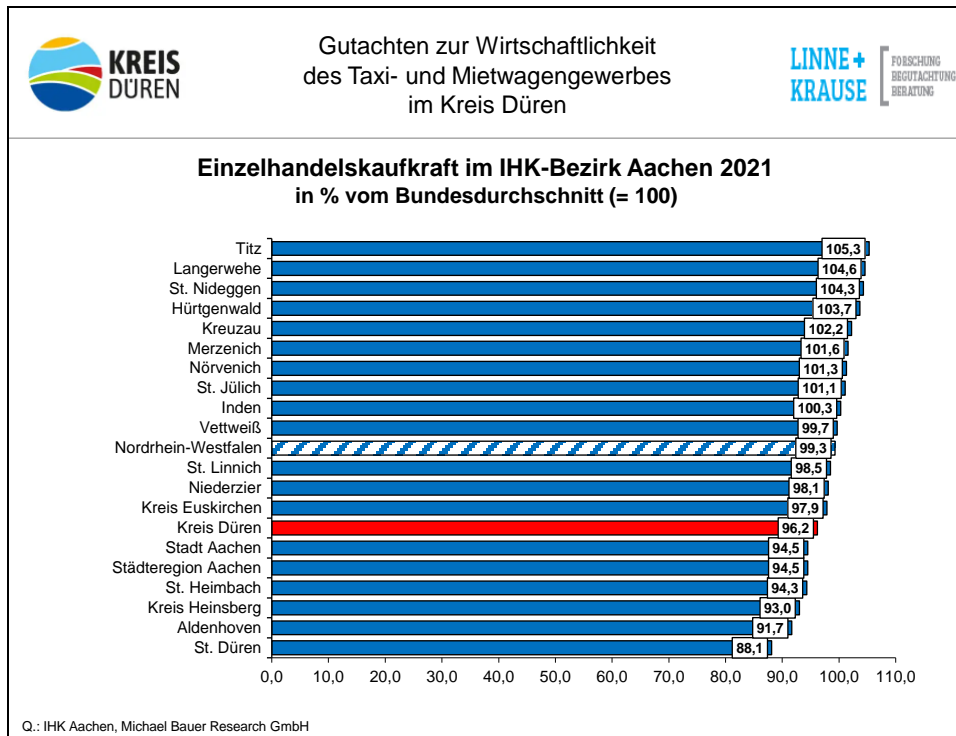
2.5.2 Nachfragefaktor Konsumklima und Kaufkraft

Der Kreis Düren zählt mit Blick auf die Kaufkraft zu den eher schwächeren Regionen in Nordrhein-Westfalen – ein Standortnachteil vorrangig für Taxis. Die wiederkehrende Schließung zahlreicher Geschäfte und Einschränkungen wie Maskenpflicht, Test- oder Abstandsregeln beeinflussten zudem das Konsumklima negativ. Auch die Sparneigung nahm zu. Aktuell vergrößern der Ukraine-Krieg und die Inflation die Unsicherheit der Verbraucher:



- Konsumklima:** „Noch im Februar waren die Hoffnungen groß, dass sich mit den absehbaren Lockerungen der pandemiebedingten Beschränkungen auch die Konsumstimmung deutlich erholen kann. Mit Beginn des Ukraine-Krieges hat sich dies jedoch schlagartig in Luft aufgelöst“, resümiert die GfK Ende März 2022. Im April ist das Konsumklima noch stärker als zum Anfang der Corona-Krise zwei Jahre zuvor zurückgegangen. Weiter heißt es: „Durch die stark gestiegenen Preise für Gas, Heizöl und Benzin sehen die Verbraucher ihre Kaufkraft dahinschmelzen: Neun von zehn Bundesbürgern machen sich sehr große oder große Sorgen um die stark gestiegenen Preise im Energiesektor. Bei Lebensmitteln liegt der Anteil der Besorgten bei 80%.“¹⁸ In dieser Lage verzichten viele Menschen auf Konsum und sparen – nicht zuletzt bei „Luxusfahrten“ mit dem Taxi.

¹⁸ Gesellschaft für Konsumforschung (GfK): Konsumklimastudien: 25.11.2021, 30.11.2021, 28.03.2022.



- Kaufkraft:** Bei der (einzelhandelsrelevanten) Kaufkraft rangiert der Kreis Düren mit 96,2% bundes- (100,0%) wie auch landesweit (99,3%) etwas unter dem Durchschnitt. Innerhalb des Kreises gibt es aber erhebliche Unterschiede: Während die Kaufkraft z.B. in der nördlichen Gemeinde Titz überdurchschnittlich ist (105,3%), liegt der Indexwert in der Kreisstadt nur bei 88,1%. Pandemiebedingt wird zudem ein genereller Rückgang der Pro-Kopf-Kaufkraft in Deutschland erwartet (Frühjahrs- vs. Herbstprognose 2020: Ø -570 €): Am stärksten betroffen sind die Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg sowie die Flächenländer Baden-Württemberg und Bayern. Für NRW verringert sich die Pro-Kopf-Kaufkraft laut den Datenanalysten von Acxiom um 436 €. ¹⁹

¹⁹ Acxiom: Vergleich der Pro-Kopf-Kaufkraft der Frühjahrs- und Herbstprognose 2020, Stand 11 / 2020.

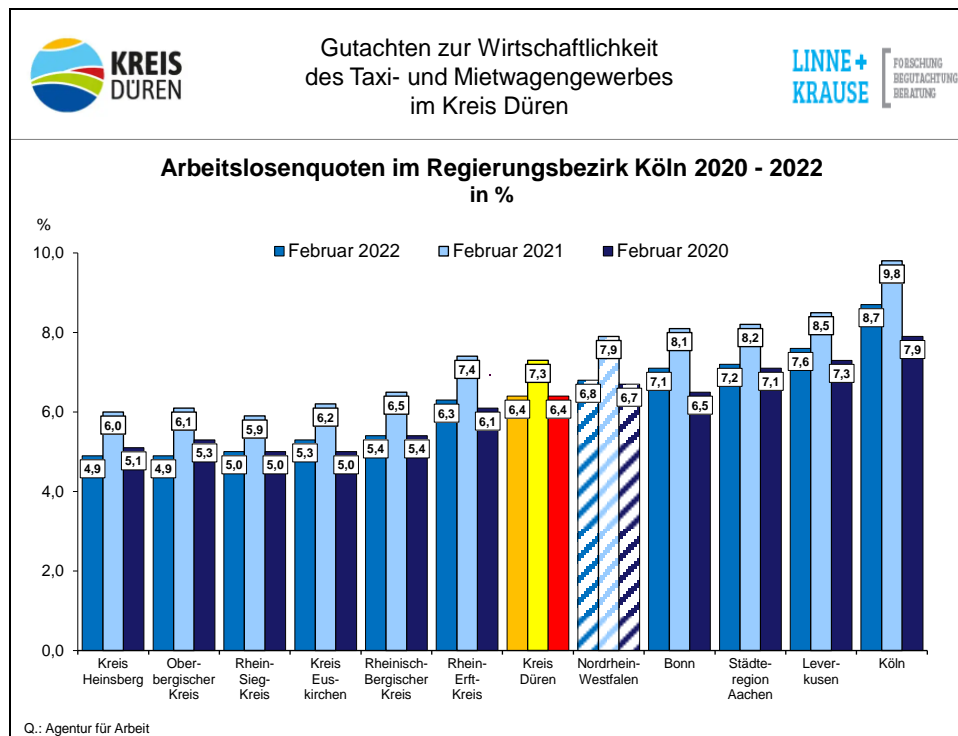
2.5.3 Nachfragefaktor Regionalwirtschaft

Der Kreis Düren ist traditioneller Industriestandort, geprägt von der Papier- und Chemieindustrie, vom Maschinenbau und der Metallverarbeitung. Zugleich liegt der Kreis im Rheinischen Revier und ist mit dem Strukturwandel nach dem Braunkohleausstieg konfrontiert. In Zuge dessen entstehen aber auch neue Wirtschaftszweige.

- **Forschung und Entwicklung:** Der Kammerbezirk Aachen zählt zu den Regionen mit der höchsten Dichte an Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen. Neben der technischen Universität, den Fachhochschulen und den Fraunhofer Instituten in Aachen trägt das Forschungszentrum Jülich dazu bei. Mit mehr als 6.100 Beschäftigten – davon fast 2.300 Wissenschaftler – gehört es zu den größten Forschungszentren Europas. Schwerpunkte bilden die Bereiche Energie, Informatik und Bioökonomie. Auch die Jülicher Entsorgungsgesellschaft für Nuklearanlagen (JEN) mit über 400 Mitarbeitern hat hier ihren Standort. Zudem sind mehrere Fachbereiche der FH Aachen in Jülich angesiedelt.
- **Dienstleistungen:** Erfahrungsgemäß gilt: Je entwickelter der tertiäre Sektor, desto günstiger die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen – vorrangig für Taxis. Das Dienstleistungsgewerbe ist in Flächenkreisen meist unterrepräsentiert, dennoch ist der Kreis Düren relativ breit aufgestellt mit Unternehmen wie der Sparkasse Düren, dem Facility Managementanbieter Boddenberg und gepe Gebäudedienste Peterhoff oder Springer Kommunale Dienste.
- **Papierindustrie:** Mit einem Jahresumsatz von mehr als 2,0 Mrd. € und über 6.700 Beschäftigten (2020) ist das Papiergewerbe ein bedeutender Industriezweig im Kreis. Mehr als ein Drittel der Beschäftigten sind hier tätig. Große Namen sind z.B. Schoellershammer, Rössler, SIG Combibloc, Kanzan oder Metsä Tissue. Auch die deutsche Forschungskoooperation „Modellfabrik Papier“ wird sich in der Kreisstadt ansiedeln.
- **Chemie-/ Kunstfaserindustrie:** Zudem hat die chemische Industrie mit einem Jahresumsatz von fast 1,6 Mrd. € (2020) Gewicht. Schwerpunkte sind die Herstellung von Coatings, Analytik-Zubehör sowie von technischen Textilien und Chemikalien. Firmen wie CWS Lackfabrik, Heimbach, Julius Hoesch, Grace Silica oder Macherey-Nagel gehören zu den örtlichen Exponenten.
- **Maschinen- und Metallindustrie:** Die Maschinen- und Metallindustrie gehört mit über 2,1 Mrd. € Umsatz und mehr als 10.000 Beschäftigten ebenfalls zu den wirtschaftlichen Schwergewichten. Im Kreis Düren arbeiten rund 18% der Beschäftigten in Unternehmen wie Isola GmbH, Carl Kraft & Söhne, Z&J Technologies oder Pahl Armaturentechnik + Stahlbau.
- **Öffentlicher Dienst:** Wie in vielen Flächenkreisen, so ist der öffentliche Dienst auch im Kreis Düren ein wichtiger Arbeitgeber. Allein in der Kreisverwaltung arbeiten rund 1.200 Beschäftigte. Hinzu kommen die Mitarbeiter beim Finanzamt, Amtsgericht, bei der Agentur für Arbeit oder Stadtverwaltung Düren. Auch eigenbetriebsähnliche Einrichtungen wie der Dürener Service Betrieb (DSB) tragen zum örtlichen Arbeitsplatzangebot bei.

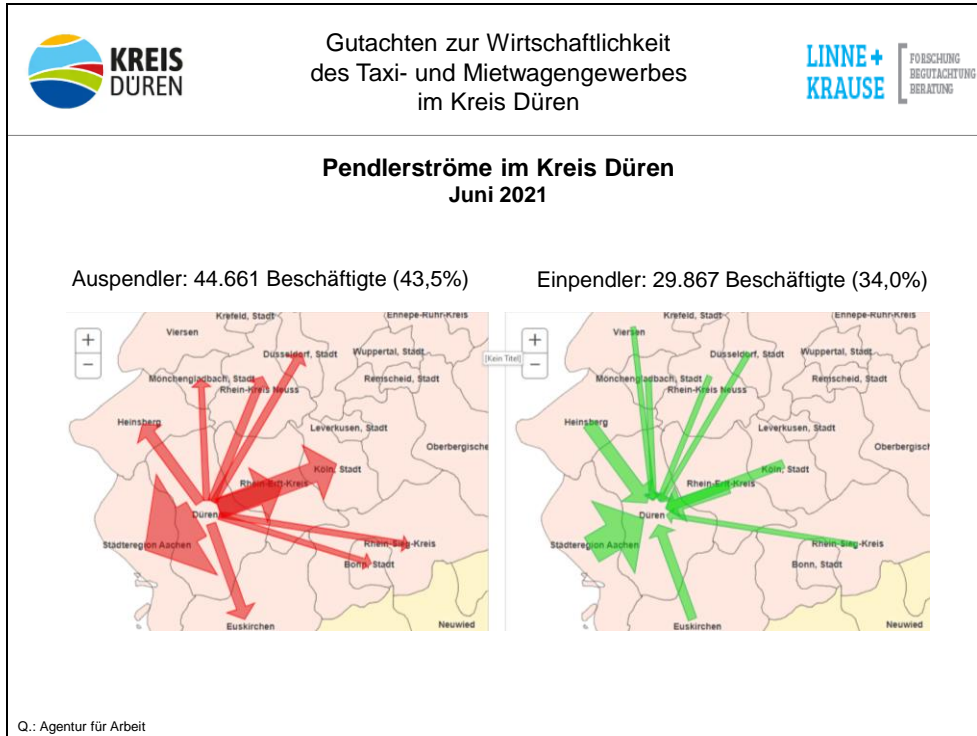
2.5.4 Nachfragefaktor Arbeitsmarkt

Nach einem Jahrzehnt guter Konjunktur hatte die Niedriglohnbranche Taxi / Mietwagen zunehmend Probleme, Fahrpersonal zu gewinnen. Auch beruflich eher gering Qualifizierte fanden Beschäftigung auf dem „regulären“ Arbeitsmarkt. Im Gefolge der Krise hat sich der Fahrermangel weiter verschärft: Wie in der Gastronomie wurden viele Mitarbeiter erwerbslos oder auf Kurzarbeit gesetzt. Viele Fahrer sind in andere Branchen abgewandert.



- Arbeitslosigkeit:** Trotz Corona-Krise zeigt sich der Dürener Arbeitsmarkt stabil. Nach dem Anstieg der Erwerbslosenquote im Jahr 2021 hat sich die Situation wieder auf „Vor Corona“-Niveau stabilisiert (ca. 6,4%) und rangiert nach wie vor unter dem Landesdurchschnitt (ca. 6,8%).²⁰ Der Ukraine-Krieg wird künftig jedoch auch den deutschen Arbeitsmarkt beeinflussen. Laut Agentur für Arbeit kündigten viele Unternehmen bereits an, wegen ausfallender Zulieferungen Kurzarbeit anmelden zu müssen.
- Fachkräftemangel:** Neben der Krisenbewältigung steht auch der nordrhein-westfälische Arbeitsmarkt vor großen Herausforderungen angesichts des demografischen Wandels. Durch die sinkende Zahl jüngerer Erwerbspersonen und die alternden Belegschaften spitzt sich die Lage am Arbeitsmarkt weiter zu – auch und besonders für Fahrpersonal.

²⁰ Bundesagentur für Arbeit: Statistiken nach Regionen, Februar 2020, 2021, 2022.

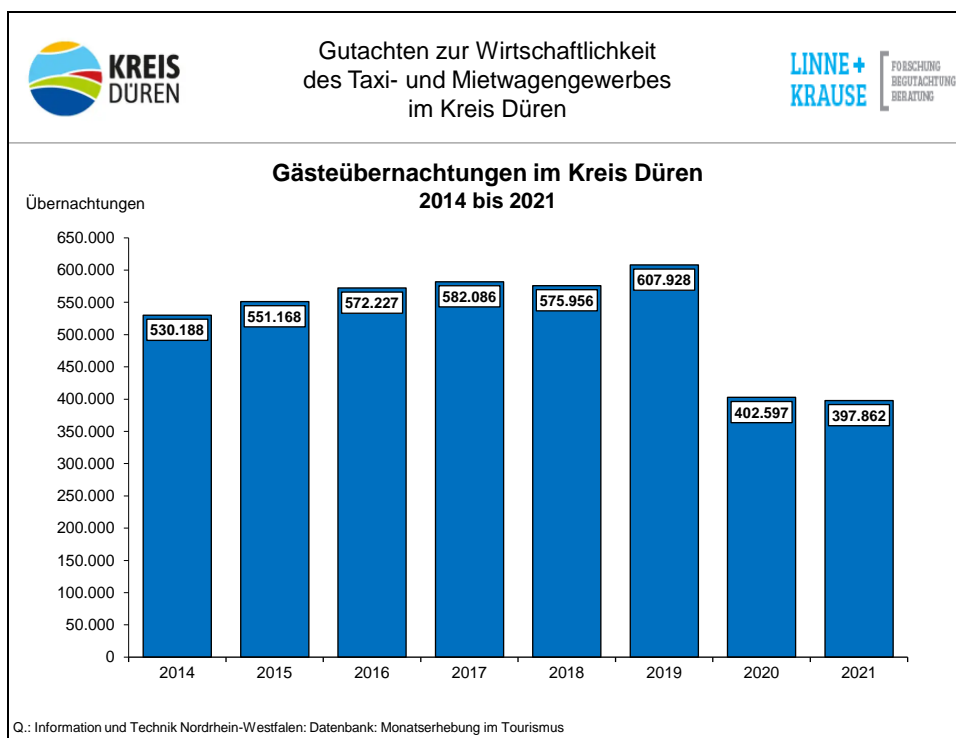


- Pendler:** Viele Menschen aus dem Kreis Düren finden Beschäftigung jenseits der Kreisgrenzen: Von den knapp 103.000 hier wohnhaften Arbeitnehmern pendelten 2021 mehr als 44.000 über die Kreisgrenze – hauptsächlich in die Großstädte Aachen und Köln oder in den benachbarten Rhein-Erft-Kreis. In den Kreis hinein führen rund 30.000 Beschäftigte – in erster Linie aus der Städteregion Aachen.²¹ Berufspendler sind aber fast ausschließlich auf den privaten Pkw oder auf Bus und Bahn orientiert und fallen so als Nachfragefaktor für Taxis weitgehend aus. Die zunehmende Trennung von Wohn- und Arbeitsort bildet ein strukturelles Problem für Taxis und Mietwagen.

²¹ Bundesagentur für Arbeit: Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Kreisen, Stichtag: 30.06.2020.

2.5.5 Nachfragefaktor Reise- und Freizeitwirtschaft

Reisen, Messen, Gastronomie sowie Kultur- und Nachtleben sind generell wichtige Nachfragequellen für Taxis. Trotz historischer Bauwerke und Naturschutzgebiete wie dem Nationalpark Eifel oder der Drover Heide zieht der Kreis Düren relativ wenige Touristen an. Auch das taxi- und mietwagenrelevante Freizeitangebot ist begrenzt. Bereits vor der Pandemie trugen Geschäftsreisende und Touristen lediglich mit zusammen ca. 11% zum Taxiumsatz bei. Bei den Mietwagen war der Anteil noch geringer (ca. 4%). Insgesamt erholt sich die Branche nur schleppend:



- Übernachtungen:** Vergleichsweise gering war auch die Zahl der auswärtigen Besucher: 2019 wurden im Kreis rund 608.000 Übernachtungen gezählt. Das ergibt einen Fremdenverkehrswert von ca. 2,3 Übernachtungen pro Einwohner – etwas niedriger als in der Städteregion Aachen (ca. 3,0), aber substantiell weniger als in touristisch geprägten Regionen.²² Zudem reduziert die Zunahme von hybriden und virtuellen Veranstaltungen das Geschäftsreiseaufkommen. Im ersten Corona-Jahr ging die Gästezahl auf ca. 402.600 zurück; im Jahr 2021 wurden nur noch knapp 398.000 Übernachtungen registriert. Trotz Wegfall der Corona-Beschränkungen ist die positive Entwicklung der letzten Jahre vorerst gestoppt.

²² Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Datenbank. Destatis: Regionalatlas, Tourismus.

- **Gastronomie:** Schwer wiegt auch der Umsatzeinbruch in der Gastronomie, die traditionell eine bedeutende Nachfragequelle für Taxis bildet. Das regionale Angebot konzentriert sich auf die Städte Düren und Jülich. In Folge der Krise blieben etliche Gaststätten geschlossen. Im Vergleich zu 2019 sanken die Umsätze in NRW in den beiden Folgejahren jeweils um mehr als 40%. Auch wenn mittlerweile viele Einschränkungen aufgehoben wurden, haben viele Beschäftigte das Gastgewerbe verlassen. Aktuell kommen steigende Gastronomiepreise hinzu. Die Branche bleibt vorerst in einer schwierigen Lage, die auch Umsatzverluste für Taxis nach sich zieht.
- **Nachtleben:** Für die abendliche und nächtliche Nachfrage waren Diskotheken, Clubs und Konzerte von essenzieller Bedeutung: Als Fast-Großstadt hat Düren Veranstaltungsorte wie die ‚EndArt-Kulturfabrik‘ in den ehemaligen Dürener Metallwerken, wo regelmäßig Konzerte, Abipartys, Firmenfeste usw. stattfanden, geboten. Auch in der multifunktionalen ‚Arena Kreis Düren‘ fanden größere Konzerte statt. Hinzu kamen Locations wie ‚Kult‘, ‚AbraXXass‘ oder ‚Club Indigo‘. Laut DEHOGA-Umfrage leiden Bars, Kneipen und Diskotheken weiterhin besonders unter den pandemiebedingten Einschränkungen. Die Einbußen lagen in der Corona-Pandemie zwischen ca. 76% in Bars und Kneipen und ca. 94% in Clubs und Diskotheken.²³ Ob und wie sich die Szene wieder etabliert, bleibt offen. Damit war und ist eine weitere Nachfragequelle auch für Dürener Taxis nahezu weggebrochen.
- **Veranstaltungen:** Große Bedeutung für die Taxi- und Mietwagennachfrage haben Veranstaltungen, die regelmäßig im Laufe des Jahres abgehalten werden. Hauptevent ist die neuntägige ‚Annakirmes‘, die Ende Juli / Anfang August (täglich bis zu 90.000 Besucher) in Düren stattfindet. Sie gehört zu den größten Volksfesten in Deutschland und zieht jährlich rund 800.000 Besucher an. Wie im gesamten Rheinland spielt auch der Karneval eine wichtige Rolle. Neben dem Orchideensonntagszug in der Kreisstadt finden zahlreiche kleinere Umzüge in den Städten und Gemeinden statt. Hinzu kommen verschiedenste Märkte, Volks- und Schützenfeste. In Folge der Pandemie wurden aber etliche (Groß-)Veranstaltungen abgesagt, verschoben oder auf digitale Formate umgestellt.

²³ Deutscher Hotel- und Gaststättenverband (DEHOGA): Pressemitteilung: „Neustart im Gastgewerbe mit großen Herausforderungen, 07.06.2021.

2.5.6 Nachfragefaktor Gesundheitswirtschaft- und Versorgung

Die Gesundheitswirtschaft ist die bedeutendste Nachfragequelle für Dürener Taxis und Mietwagen: Knapp die Hälfte der Taxiumsätze entfielen 2019 auf Krankenfahrten; für professionelle Mietwagen lag der Anteil bei rund zwei Dritteln. Im Fokus stehen dabei die stationären und ambulanten medizinischen Einrichtungen. Während der Corona-Krise wurden zwar etliche Behandlungen verschoben, dennoch haben sich Krankenfahrten als relativ stabile Erlösquelle erwiesen.

Tab. 7: KREIS DÜREN STATIONÄRE MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN IN DER REGION (AUSWAHL) STAND: 2022	
<u>Krankenhäuser und Kliniken im Kreis Düren</u>	Planbetten
Krankenhaus Düren gem. GmbH	449
St. Marien-Hospital GmbH, Düren	381
St. Augustinus-Krankenhaus, Düren	288
LVR-Klinik Düren	>700
Malteser Krankenhaus St. Elisabeth, Jülich	156
St. Josef Krankenhaus, Linnich	132
<u>Regional bedeutende Krankenhäuser</u>	
Uniklinik RWTH Aachen	1.502
Universitätsklinikum Köln	1.511
Kliniken der Stadt Köln (Holweide, Merheim, Kinder-KKH)	1.403
Universitätsklinikum Bonn	1.306
Q.: Eigene Angaben der Häuser, www.kliniken.de	

- Krankenhäuser und Kliniken:** Der Kreis verfügt über eine Vielzahl von stationären Einrichtungen. Das Angebot konzentriert sich in der Kreisstadt: Im Krankenhaus Düren – einer Klinik der Schwerpunktversorgung – betreuen rund 1.400 Mitarbeiter jährlich ca. 20.000 Patienten stationär. Hinzu kommen ca. 55.000 ambulante Fälle. Zwei weitere Häuser zählen zusammen knapp 670 Betten und ca. 1.700 Beschäftigte. In Düren ist zudem die LVR-Fachklinik mit gut 700 Betten und ca. 1.300 Mitarbeitern für die psychiatrische Versorgung angesiedelt. Die Städte Jülich und Linnich haben jeweils ein Krankenhaus der Grund- und Regelversorgung. Während die Krankenhäuser direkt von öffentlichen Verkehrsmitteln angefahren werden, ist die LVR-Klinik wegen eines starken Gefälles an der Pforte nur bedingt mit dem Bus zu erreichen.

- **Auswärtige Kliniken:** Bedeutung für Dürener Taxis und Mietwagen haben weiterhin die Versorgungseinrichtungen in Aachen (ca. 2.650 Betten), Köln (ca. 7.100 Betten) und Bonn (ca. 3.800 Betten). Als Ziel von Krankenfahrten haben auch die benachbarten Kreisstädte Neuss und Euskirchen Relevanz.²⁴
- **Dialyse und Radiologie:** Eine wichtige Nachfragequelle bilden Serienfahrten zu Dialyse, Bestrahlung und Chemotherapie. Dialyseeinrichtungen in Düren, Jülich und Linnich sind meist in räumlicher Nähe zu den Krankenhäusern angesiedelt. Häufig gehen die Fahrten aus dem Kreis hinaus – auch hier spielen die benachbarten Unikliniken eine wichtige Rolle.
- **Niedergelassene Ärzte:** Im Kreis Düren arbeiten weiterhin zahlreiche Haus- und Facharztpraxen, die – in unterschiedlichem Maße – für Beförderungsaufträge für Taxis und Mietwagen sorgen. Mit einer Ärztedichte von 157 Ärzten pro 100.000 Einwohnern rangiert der Kreis aber deutlich hinter der StädteRegion Aachen (Ärztedichte: 213).²⁵
- **Impfzentren:** Temporäre Hotspots für das Taxi- und Mietwagengewerbe waren die Impfzentren – vor allem in den ersten Monaten 2021, als vorrangig ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen geimpft wurden. Mittlerweile sind viele Standorte wieder geschlossen.

²⁴ Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Landesdatenbank: Anzahl der Krankenhäuser und aufgestellte Betten.

²⁵ Ärztekammer: Regionale Verteilung der Ärzte in der vertragsärztlichen Versorgung, 2020.

2.5.7 Nachfragefaktor Schulen und Fördereinrichtungen

Institutionelle Fahrten für Schüler oder für Menschen mit Behinderung haben ebenfalls Nachfragebedeutung für das örtliche Taxi- und Mietwagengewerbe. Vor der Pandemie rangierte der Erlösanteil solcher Fahrten bei ca. 23%, um in der Krise auf knapp 26 % zu steigen. Während die Betriebe im Nordkreis vorrangig auf Schülerbeförderung konzentriert sind, stehen in der Kreisstadt eher Fahrten für Menschen mit Behinderungen im Fokus:

Tab. 8: KREIS DÜREN
FÖRDERSCHULEN IM KREISGEBIET, STAND: 2022

Einrichtungen	Ort	Schüler
Christophorus-Schule Förderschule	Düren	150
Bürgewaldschule	Düren	118
Cornetzhofschule	Düren	152
LVR-Förderschule Düren	Düren	253
Schule am Silberbach	Düren	122
Schule für Kranke des Kreises Düren	Düren	26
Erich Kästner Schule	Düren	159
Schirmerschule	Jülich	206
Stephanusschule	Jülich	178
Gereonschule	Kreuzau	70
LVR-Förderschule Linnich	Linnich	172

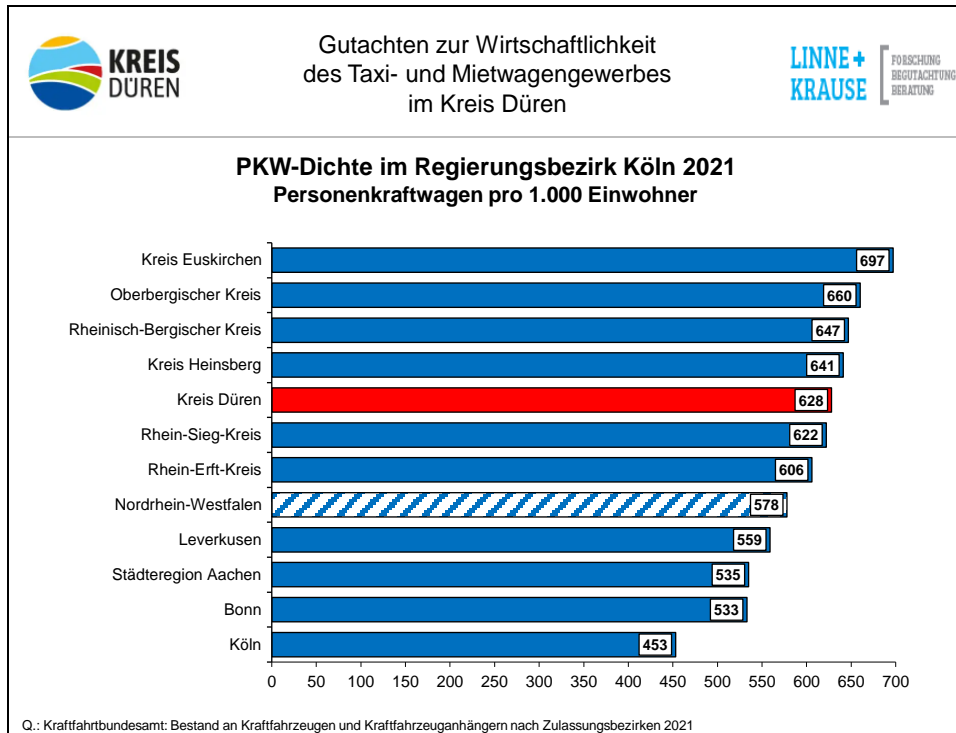
Q.: <http://www.schulliste.eu>

- **Schulen:** Der Kreis verfügt über ca. 70 Schulen und schulische Bildungseinrichtungen – darunter 10 Gymnasien. Zudem gibt es vier Berufskollegs. Ende 2021 besuchten ca. 27.000 Schüler die allgemeinbildenden Schulen vor Ort.²⁶ Nach leichtem Rückgang schwankt die Gesamtzahl seit 2018 / 2019 um diese Marke. Auch künftig besteht ein Potential an Schülern, das auf die Beförderung mit Taxibus, Mietwagen oder im freigestellten Verkehr angewiesen ist.
- **Fördereinrichtungen:** Hinzu kommen elf Fördereinrichtungen mit insgesamt rund 1.600 Schülern. Das Angebot konzentriert sich in der Stadt Düren. In Jülich liegen zwei Einrichtungen, in der Stadt Linnich eine. Der freie Träger Rurtalwerkstätten unterhält im Kreis acht Betriebsstätten, in denen mehr als 900 Menschen betreut werden. Weitere ambulante Angebote sind z.B. die Tagesstätten des Vereins „Die Kette“ in Düren und Jülich.

²⁶ Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Landesdatenbank: Schulen.

2.6 Nachfragefaktor verkehrswirtschaftliches Umfeld

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



- Motorisierter Individualverkehr:** Wie in den meisten Flächenkreisen, so wird auch die Alltagsmobilität im Kreis Düren vom privaten Pkw dominiert – ein für Taxis und Mietwagen schwieriges Marktumfeld. Der Kreis Düren zählt zurzeit rund 166.000 Pkw. Auf 1.000 Einwohner kommen so rechnerisch 628 Fahrzeuge – deutlich mehr als in der Nachbarregion Aachen (535) oder im Landesdurchschnitt (578).
- Carsharing:** Carsharing ist (noch) kein substantieller Wettbewerb für örtliche Taxis und Mietwagen. Der einzige Anbieter im Kreis ist Cambio mit vier festen Stationen in der Kreisstadt und drei in Jülich. Fahrzeuge an festen Stationen sind keine Konkurrenz für Taxis oder Mietwagen. Auch künftig wird sich (profitorientiertes) Carsharing kaum stärker im Kreis etablieren: Mit einer Bevölkerungsdichte von ca. 1.074 EW / km² liegt auch die größte Stadt Düren weit unter der Marke von 3.000 EW / km², die als kritische Grenze für ein wirtschaftlich rentables Geschäft gilt.²⁷

²⁷ A.T. Kearney: The Demystification of Car Sharing, 2019.

Gegenüber dem Schienenverkehr stellen vor allem Taxis eine wesentliche Ergänzung dar. Der Bahnhof Düren ist dabei wichtigster Knotenpunkt. Die anderen Haltestellen sind in erster Linie Pendler-Bahnhöfe – und damit nur bedingt ergiebig für die Taxinachfrage.

Tab. 9: KREIS DÜREN
SCHIENENVERKEHR, 2022

Linie	Linienführung	Takt HVZ
S19	Au (Sieg) – Hennef – Siegburg/Bonn – Troisdorf – Köln/Bonn Flughafen – Köln – Horrem – Merzenich – Düren	20 Min.
NRW-Express: RE 1	Aachen – Stolberg – Eschweiler – Langerwehe – Düren – Köln – Düsseldorf – Essen – Bochum – Dortmund – Hamm	60 Min.
Rhein-Sieg-Express: RE 9	Aachen– Langerwehe - Düren – Köln – Siegburg / Bonn – Au (Sieg) – Siegen	60 Min.
Euroregiobahn: RB 20	Herzogenrath – Aachen Hbf – Langerwehe – Düren	60 Min.
Rurtalbahn: RB 21	Linnich – Jülich – Düren – Kühlbrücke – Heimbach	30 Min.
Eifel-Bördebahn: RB 28	Düren – Vettweiß – Zülpich – Euskirchen	120 Min

Q.: Deutsche Bahn AG

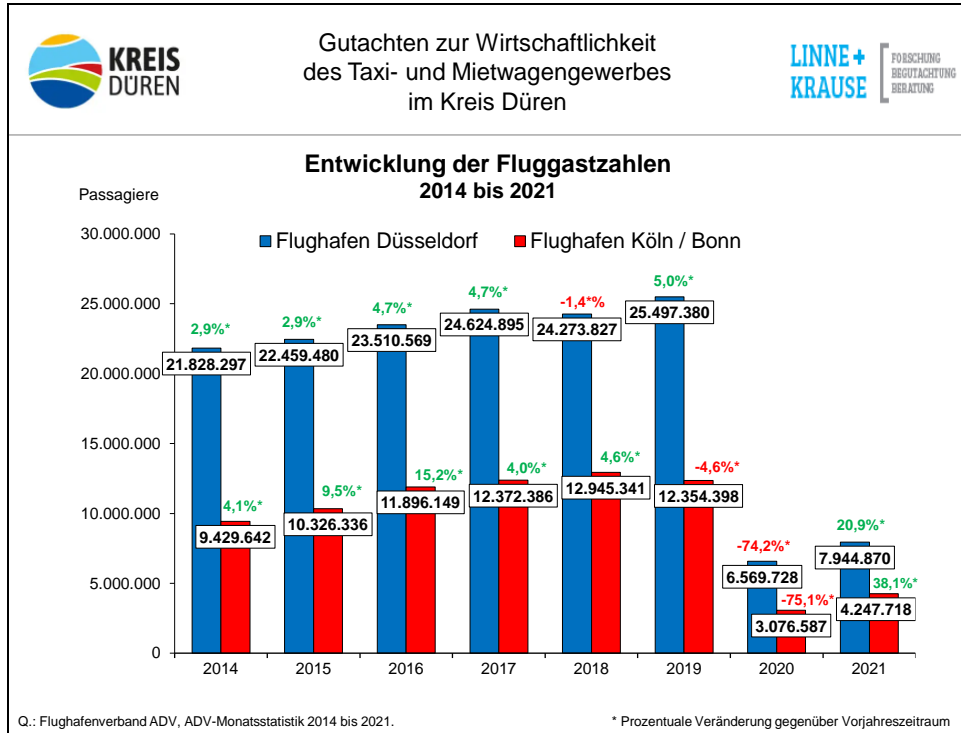
- **Fernbahn:** Der Kreis Düren ist nicht direkt an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn angeschlossen. Wichtigste Fernverkehrsbahnhöfe sind Köln und Aachen. Da sich das Dürener Taxigewerbe dort nicht bereitstellen darf, kommt es allenfalls im Zubringerdienst bzw. auf Vorbestellung zum Einsatz. 2020 ging die Passagierzahl im Fernverkehr um ca. 46% zurück; auch im ersten Halbjahr 2021 reisten 34% weniger Menschen in Fernzügen als „vor Corona“.²⁸
- **Regional- und S-Bahn:** Die Schienenanbindung erfolgt durch fünf Regionalbahnen und eine S-Bahn-Linie. Auf der Nord-Süd-Achse verkehrt die Rurtalbahn (RB 21) zwischen Linnich, Düren und Heimbach. Seit ihrer Reaktivierung in 2019 verbindet die Eifel-Bördebahn (RB 28) die Kreisstadt mit Euskirchen. Auf der Ost-West Achse wird die Kreisstadt per Euroregiobahn (RB 20) mit Aachen bzw. Herzogenrath erschlossen. Die zwei Express-Linien (RE 1, RE 9) starten ebenfalls in Aachen und bedienen die Strecke nach Köln. Die Bahnhöfe in Düren und Merzenich werden zudem von der Kölner S-Bahn (S 19) angefahren. Während das Kölner S-Bahnnetz rund um die Uhr bedient wird, endet der Regionalverkehr kurz nach Mitternacht.

²⁸ Statistisches Bundesamt (Destatis): Pressemitteilung Nr. 172 vom 08.04.2021 und Nr. 444 vom 21.09.2021.

Tab. 10: KREIS DÜREN
STADTBUSSE IN DÜREN
2022

City-Bus: Düren Annakirmesplatz – Kaiserplatz
A (Stadtring): Düren Kaiserplatz – ... – Städt. Krankenhaus – Kaiserplatz
B (Stadtring): Düren Kaiserplatz – ... – Städt. Krankenhaus – Grüngürtel – Kaiserplatz
202 Düren Kaiserplatz – Rölsdorf – Lendersdorf – Kufferath / Niederau
203 Düren Kaiserplatz – Städtisches Krankenhaus – Grüngürtel
204 Düren Kaiserplatz – Zülpicher Platz – Henry-Ford-Straße / Weyerfeld
205 Düren Kaiserplatz – Bahnhof/ZOB – Birkesdorf Krankenhaus
206 Düren Kaiserplatz – Bahnhof/ZOB – Birkesdorf – Mariaweiler / Hoven – Echtz
213 Düren Kaiserplatz – Gürzenich – Birgel / Derichweiler / Gürzenich Wald
214 Düren Kaiserplatz – Odenthalstraße – Zülpicher Platz
222 Düren Kaiserplatz – Lendersdorf – Berzbuir – Kufferath
224 Düren Kaiserplatz – Oststraße – Gneisenaustraße – Binsfelder Straße
225 Düren Kaiserplatz – Glashüttenstraße
Q: Rurtalbus GmbH

- **Regionalbusse:** Anfang 2020 hat die Rurtalbus GmbH den Busbetrieb im Kreis übernommen. Von den rund 100 Buslinien verkehren knapp 20 über die Kreisgrenze hinaus; acht davon sind Schnellbusse. In den verkehrsschwachen Zeiten wird mit Rufbussen und Anrufsammeltaxen gefahren. Die Regionalbusse sind auf die Beförderung von Schülern und Pendlern ausgerichtet und stellen wenig Konkurrenz für Taxis und Mietwagen dar.
- **Stadtbusse:** Stadtbusse sind dagegen ein bedeutsamer Wettbewerber: Die Kreisstadt ist mit 13 Linien gut aufgestellt: Zentraler Knotenpunkt ist der Kaiserplatz – wenige Meter vom Zentralen Omnibus-Bahnhof (ZOB). Mit den City-Tickets (1,00 € bzw. 1,50 €) ist Busfahren zudem recht günstig. In den anderen Städten und Gemeinden des Kreises ist das Angebot begrenzt und besteht vorrangig aus Regionallinien oder örtlichen Bürgerbussen.
- **Nachtbusse:** Vor allem im Spätverkehr stehen Taxis in starkem Wettbewerb zum Linienverkehr. In den Ausgehnächten am Wochenende wird der Kreis Düren vom Dürener Bahnhof aus sternförmig durch vier Nachtbusse bedient. Zusätzlich zum Preis des Aachener Verkehrsbunds (AVV) wird ein Zuschlag von 1,50 € fällig. Außerhalb des AVV verkehrt freitags der „DiscoBus“ von Jülich über Linnich nach Himmerich und zurück.
- **Einbindung Taxis:** Eine Einbindung in den ÖPNV z.B. in Form von Anrufsammel-Taxi (AST) oder Schienenersatz-Verkehr hat für die Taxis und Mietwagen im Kreis geringe wirtschaftliche Bedeutung. Lediglich im Nordkreis stammen rund 2% der Taxierlöse aus solchen Fahrten.



- Flugverkehr:** Taxis und Mietwagen profitierten vor der Pandemie von den Flughäfen in Düsseldorf und Köln. Unter den deutschen Verkehrsflughäfen nehmen sie die Plätze 4 und 7 ein – gemessen an der Passagierzahl. Das Dürener Gewerbe darf sich zwar nicht vor Ort bereitstellen, kommt aber im Zubringerdienst bzw. auf Vorbestellung zum Einsatz. Der Luftverkehr ist jedoch in extremer Weise von der Corona-Krise betroffen: Im 1. Lockdown ging die Passagierzahl um ca. 98% zurück, und für das erste Coronajahr war ein Minus von ca. 75% zu verzeichnen. Obwohl die Zahl der Fluggäste aktuell wieder anzieht, sind die Passagierzahlen der „Vor-Corona-Jahre“ noch lange nicht erreicht. Somit ist (und war) auch diese Nachfragequelle weitgehend versiegt.

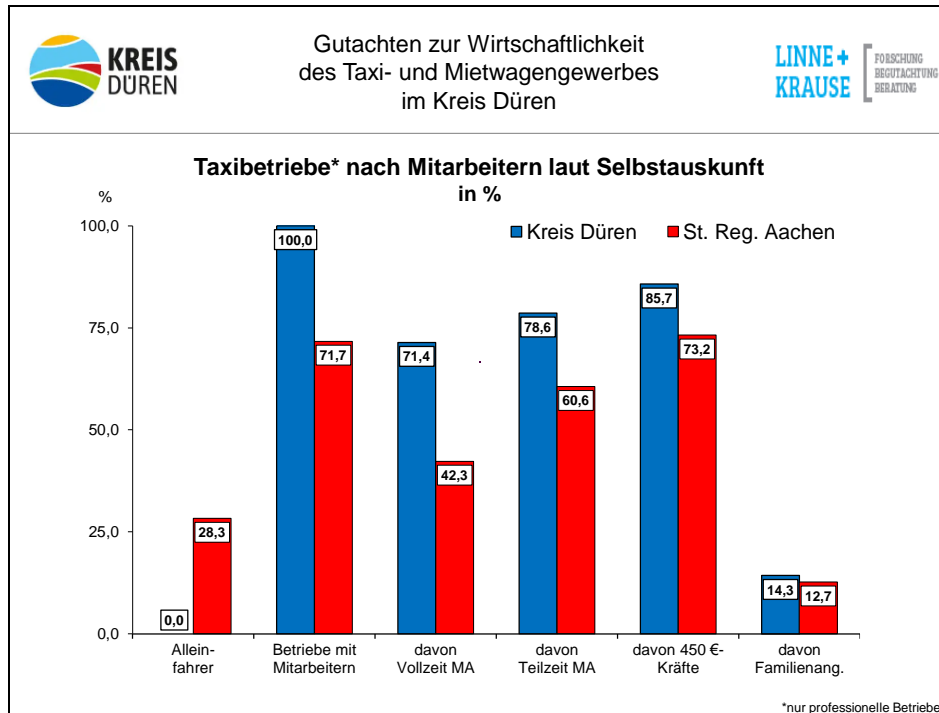
3 ANGEBOTSSITUATION

3.1 Angebotsfaktor Beschäftigte

Das Dürener Taxigewerbe ist mit Blick auf die Betriebsgröße recht heterogen: Während der Markt im Südkreis eher kleinteilig strukturiert ist (\emptyset : ca. 4,3 Taxis), dominieren in der Stadt Düren und im Nordkreis größere Unternehmen (\emptyset : ca. 9,0 Taxis). Im professionellen Mietwagengewerbe haben die Betriebe im Durchschnitt 5,0 Fahrzeuge). Entsprechend präsentiert sich die Beschäftigungssituation, die sich aber in der Krise verändert haben dürfte – durch Kurzarbeit, Personalabbau und Einschränkung der Betriebszeit:

Tab. 11: KREIS DÜREN BETRIEBE NACH MITARBEITERN LAUT SELBSTAUSKUNFT 2020 - IN % BZW. ANZAHL MITARBEITER -										
	Taxibetriebe						Mietwagenbetriebe		Vergleichskreise nur prof. Taxis	
	Taxi	Stadt Düren	Süd- kreis	Nord- kreis	≤ 4 Fzg	≥ 5 Fzg	Prof.	Semi- prof.	St. Reg. Aachen 2019	LK Vechta
Alleinfahrer (%)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,7		28,3	0,0
mit Mitarbeitern (%)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	93,3		71,7	100,0
davon mit Vollzeitmitarb. (%)	71,4	85,7	33,3	75,0	50,0	87,5	71,4		42,3	87,5
\emptyset Vollzeitmitarb.	7,8	9,5	6,0	5,0	2,0	10,3	2,7	2,5	2,8	10,4
davon mit Teilzeitmitarb. (%)	78,6	71,4	66,7	100,0	66,7	87,5	83,3	62,5	60,6	50,0
\emptyset Teilzeitmitarb.	6,6	7,8	1,5	7,8	1,8	9,4	1,4	1,8	2,1	4,3
davon mit 450 €-Kräfte (%)	85,7	71,4	100,0	100,0	66,7	100,0	83,3	50,0	73,2	100,0
\emptyset 450 €-Kräfte	10,0	11,6	3,3	13,0	3,8	13,1	4,8	5,3	4,0	16,6
davon mit Familienangeh. (%)	14,3	14,3	0,0	25,0	16,7	12,5	7,1		12,7	0,0
\emptyset Familienangeh.	1,0	1,0	-	1,0	1,0	1,0	1,0		1,2	-

- **Alleinfahrer:** Der (großstädtische) Typ des Alleinfahrers kommt nur vereinzelt im örtlichen Mietwagengewerbe vor. Taxiunternehmen arbeiten sämtlich mit Fahrpersonal.
- **Vollzeitmitarbeiter:** Entsprechend hoch ist der Anteil an Unternehmen mit Vollzeitfahrern (ca. 71%). Im Durchschnitt beschäftigen die Taxibetriebe knapp 8 Vollzeitmitarbeiter – deutlich mehr als Mietwagenbetriebe oder die Betriebe in der Region Aachen (\emptyset : $\pm 2,7$ Mitarbeiter).



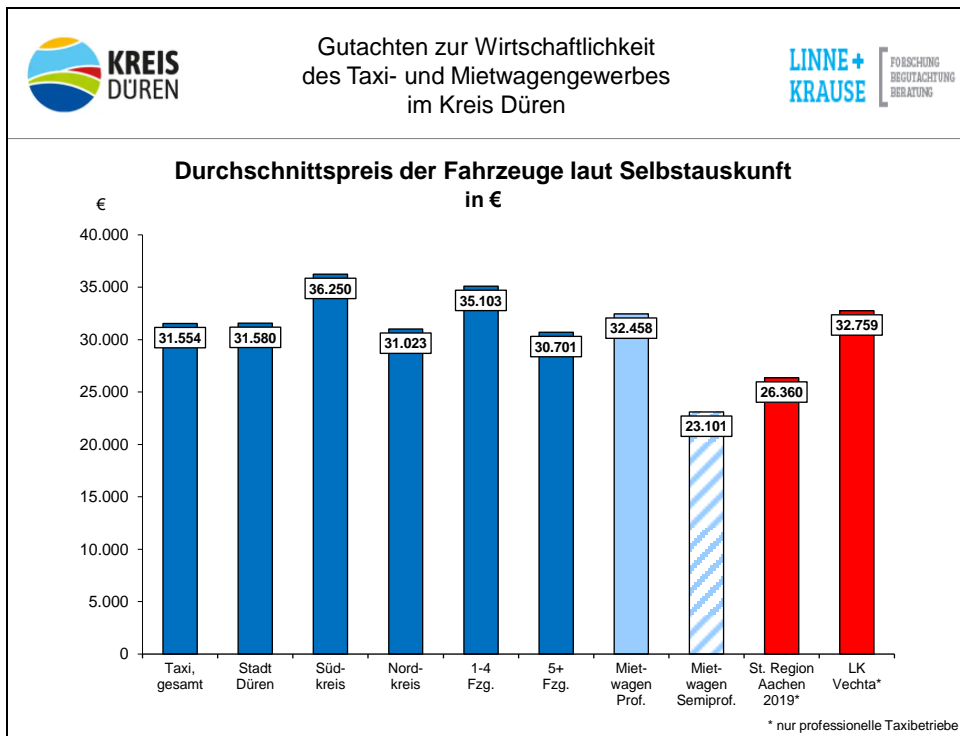
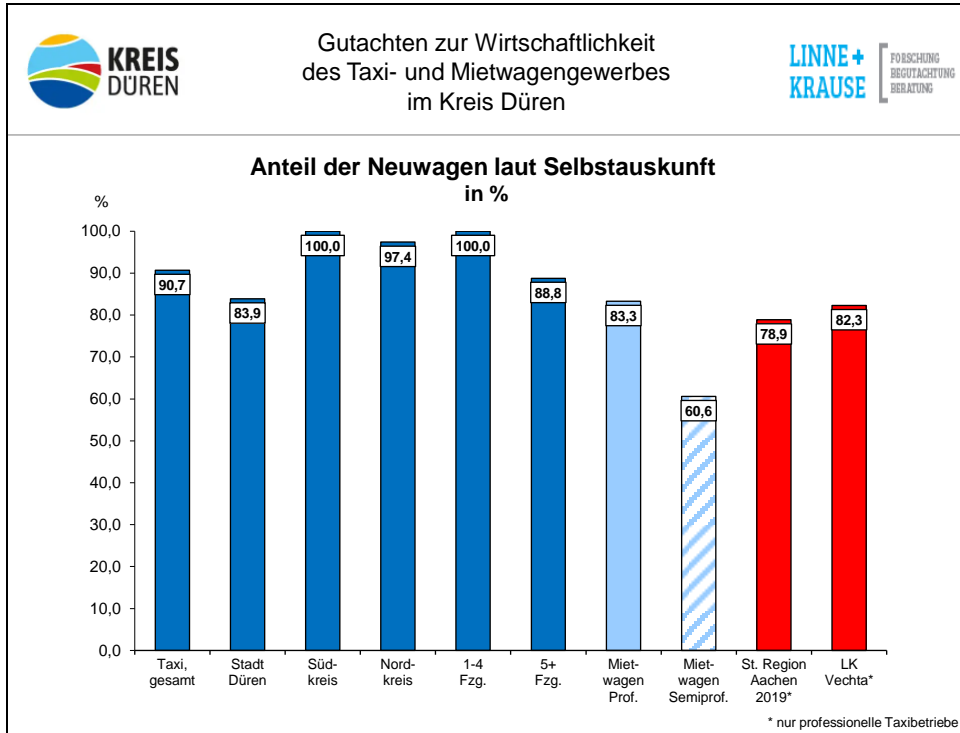
- Teilzeitkräfte:** In professionellen Betrieben haben Teilzeitkräfte (±80%) ebenfalls große Bedeutung – in Taxibetrieben mehr (Ø: ca. 6,6 Mitarbeiter) als in Mietwagenbetrieben (Ø: ca. 1,4 Mitarbeiter). Semiprofessionelle Betriebe setzen ebenfalls oft auf Teilzeitkräfte (Ø: ca. 63% der Betriebe; ca. 1,8 Mitarbeiter) – allerdings ohne die erforderlichen Personalkosten.
- Geringfügig Beschäftigte:** Wichtig sind zudem geringfügige Beschäftigungsverhältnisse; vor allem in „der Fläche“, wo sämtliche Unternehmen 450 €-Kräfte beschäftigen – im Nordkreis deutlich mehr als im Südkreis (ca. 13,0 vs. ca. 3,3 Mitarbeiter). Auch im professionellen Mietwagengewerbe sind 450 €-Kräfte sehr häufig (Ø: ca. 83%; ca. 4,8 Mitarbeiter). Jeder 2. semiprofessionelle Betrieb setzt geringfügig Beschäftigte ein (ca. 50%).
- Familienangehörige:** Angestellte Familienangehörige spielen vorrangig im Nordkreis eine Rolle, wo sie in jedem 4. Betrieb mithelfen (ca. 25%).

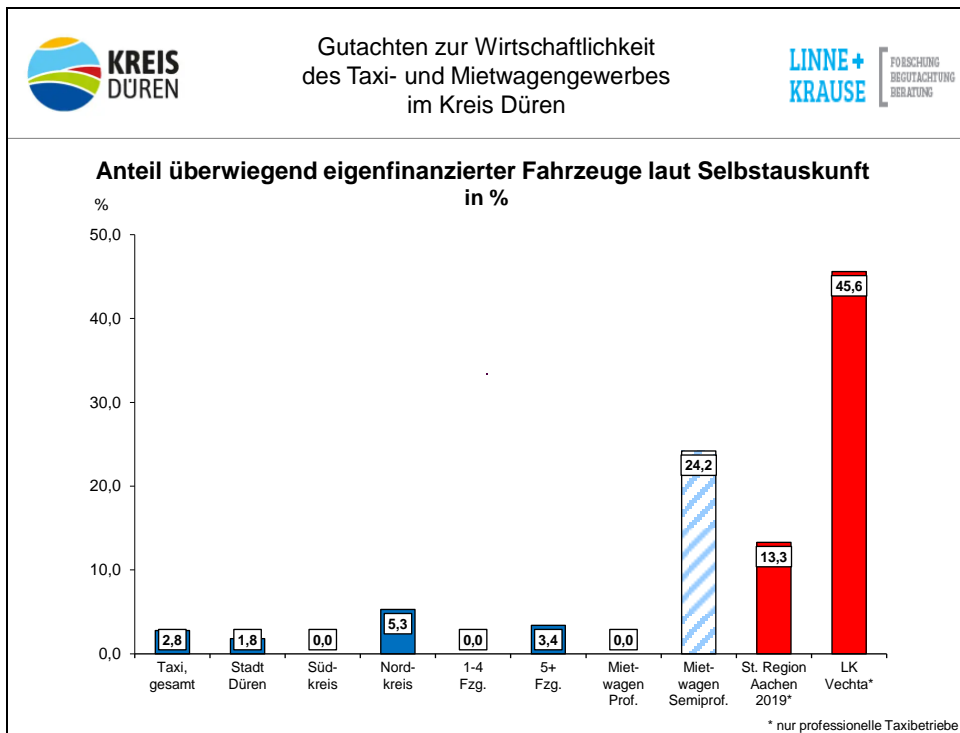
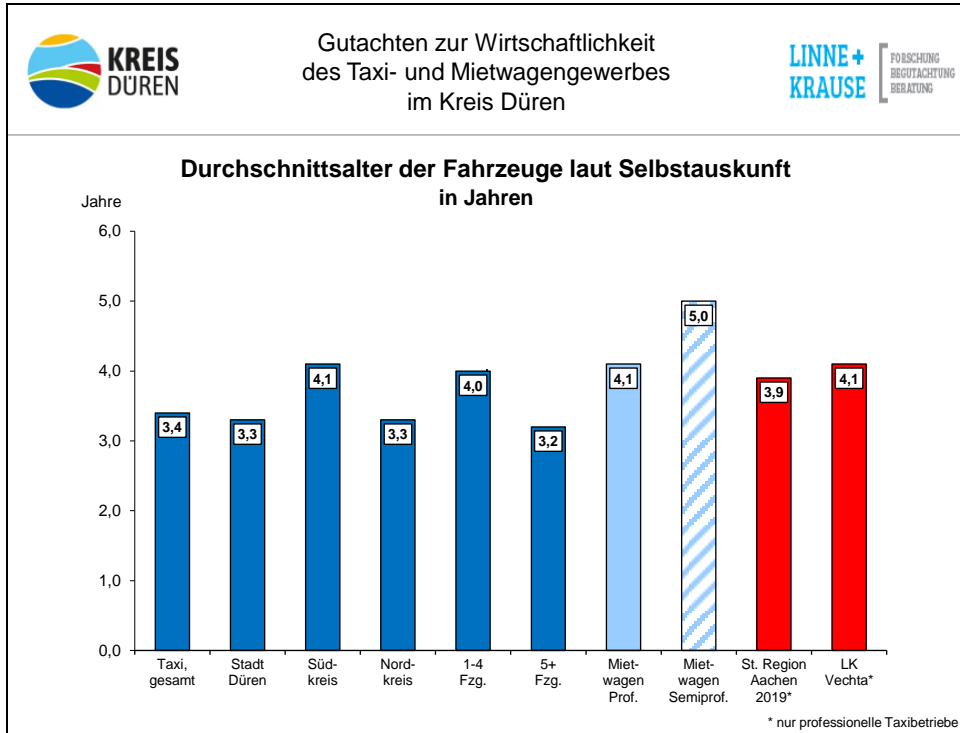
3.2 Angebotsfaktor Fahrzeuge

Die Qualität der Fahrzeugflotte ist günstig, zeigt dabei aber regionale Unterschiede:

Tab. 12: KREIS DÜREN BESCHAFFUNG DER FAHRZEUGE LAUT SELBSTAUSKUNFT - IN % BZW. IN € (NETTO) -										
	Taxibetriebe						Mietwagenbetriebe		Vergleichskreise nur prof. Taxis	
	Taxi	Stadt Düren	Süd- kreis	Nord- kreis	≤ 4 Fzg	≥ 5 Fzg	Prof.	Semi- prof.	St. Reg. Aachen 2019	LK Vechta
neu in %	90,7	83,9	100,0	97,4	100,0	88,8	83,3	60,6	78,9	82,3
gebraucht in %	9,3	16,1	0,0	2,6	0,0	11,2	16,7	39,4	21,1	17,7
Summe in %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
neu in €	32.956	34.116	36.250	31.126	35.103	32.364	34.964	30.315	30.136	35.147
gebraucht in €	19.225	18.339	-	27.200	-	19.225	22.018	12.557	11.136	23.357
Ø Preis in €	31.554	31.580	36.250	31.023	35.103	30.701	32.458	23.101	26.360	32.759

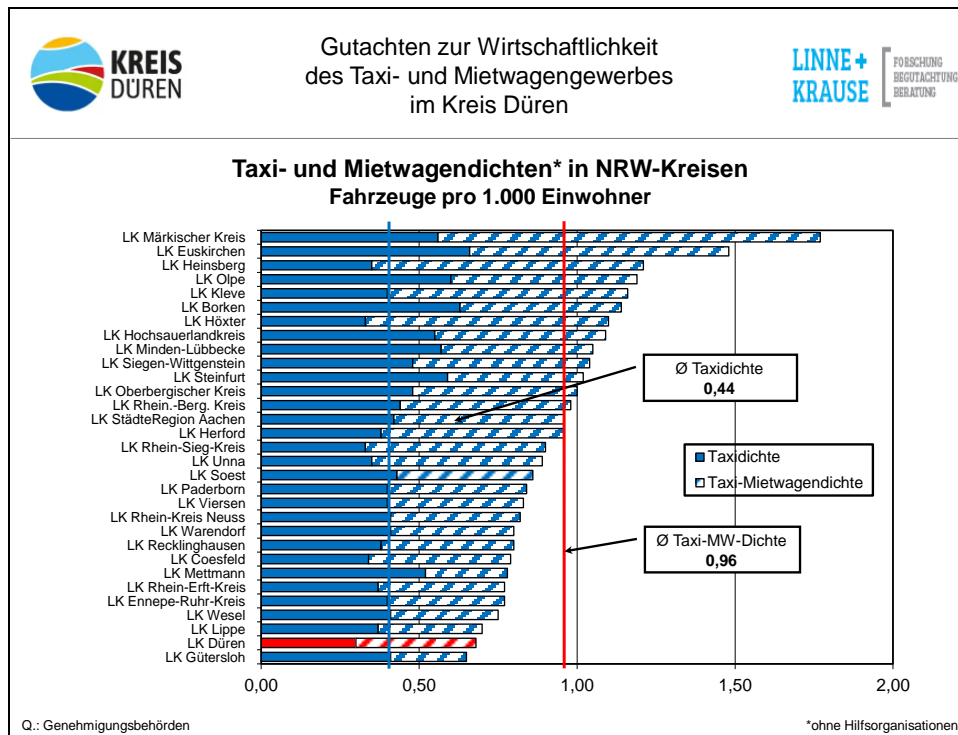
- **Neuwagenanteil:** Mit gut 90% ursprünglich neu beschaffter Taxis ist die Neuwagenquote recht hoch – höher als in den Vergleichskreisen (±80%). Regional zeichnet sich aber ein Gefälle ab: Während nahezu alle Taxis in „der Fläche“ Neufahrzeuge sind, rangiert der Anteil in der Kreisstadt bei ca. 84% – gleichauf mit den professionellen Mietwagen. Semiprofessionelle Fahrzeuge sind dagegen recht häufig „Gebrauchte“ (ca. 61%).
- **Investitionssumme:** Die professionelle Taxi- und Mietwagenflotte ist mit einem durchschnittlichen Anschaffungspreis von ±32.000 € recht hochwertig – ähnlich wie im Landkreis Vechta. Dabei gibt es jedoch leichte örtliche Unterschiede. Im Durchschnitt kosten semiprofessionelle Fahrzeuge dagegen lediglich ca. 23.100 €.
- **Fahrzeugalter:** Das Durchschnittsalter der Taxis lag bei ca. 3,4 Jahren. Auf funktionsfähigen Taximärkten sind 3 bis 4 Jahren üblich. Im Südkreis sind die Taxis geringfügig älter (ca. 4,1 Jahre) – ähnlich wie die Mietwagen. Vergleichsweise alt sind dagegen semiprofessionelle Mietwagen (ca. 5,0 Jahre).
- **Finanzierung:** Die professionelle Flotte ist fast durchgängig kreditfinanziert (> 95%). Die günstigen Finanzierungsbedingungen der Hersteller(-Banken) machten in der Vergangenheit die Bindung von Eigenkapital beim Fahrzeugkauf betriebswirtschaftlich wenig attraktiv – sofern überhaupt genügend Eigenkapital vorhanden war. Mit dem pandemiebedingten Erlöseinbruch wurde zuweilen die Ratenbelastung zum Problem. Auch wenn die Hersteller(-Banken) noch Kulanz signalisieren, erwächst dem Gewerbe ein Finanzierungsproblem.
- **Antriebsart:** Die Dürener Taxi- und Mietwagenflotte wird fast ausschließlich mit Dieselkraftstoff gefahren – das Bild ist (noch) typisch für das deutsche Taxi- und Mietwagengewerbe.





3.3 Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte

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



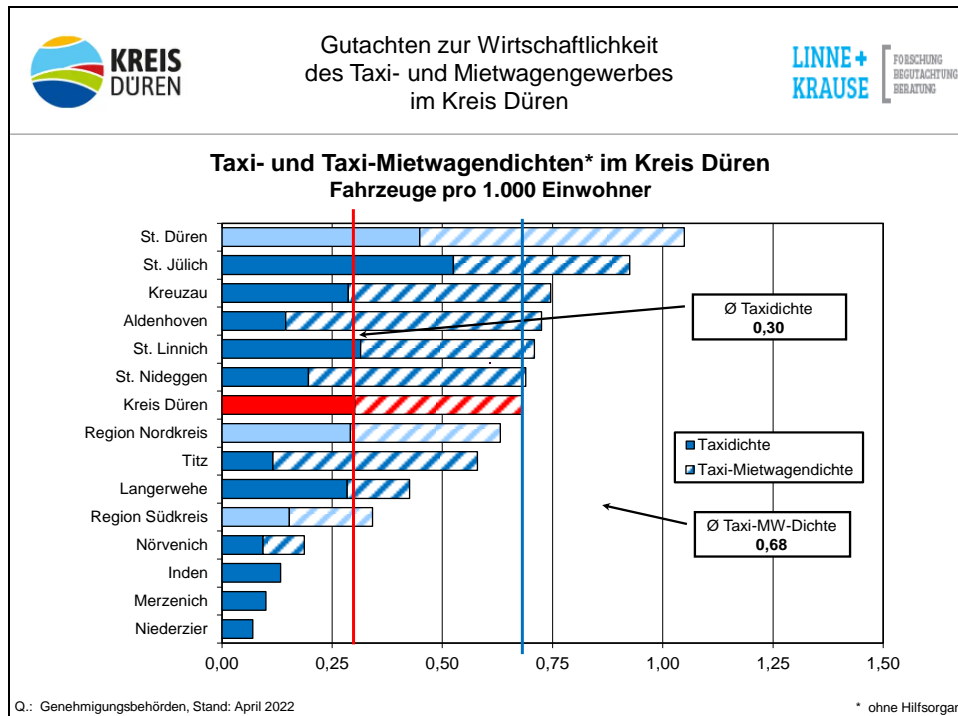
- **Kennzahl Taxidichte:** Aussagekräftig ist zum einen die Taxidichte, die Auskunft über die Wettbewerbsintensität im Taxigewerbe selbst gibt. Sie beschreibt, wie viele Taxis jeweils 1.000 Einwohnern zur Verfügung stehen. Je höher die Taxidichte, desto stärker der Wettbewerb. Während Großstädte wie Hamburg eine sehr hohe Taxidichte aufweisen (1,45), liegt der Wert in nordrhein-westfälischen Flächenkreisen im Schnitt bei 0,44. Mit einer Taxidichte von 0,30 Taxis rangiert der Kreis Düren im unteren Bereich.
- **Kennzahl Taxi-Mietwagendichte:** Vor allem in Flächenkreisen bilden Taxi- und Mietwagen ein weit überschneidendes Marktgeschehen. Daher wird auch die Taxi-Mietwagendichte errechnet, die den Wettbewerb auf dem Gesamtmarkt beschreibt. In nordrhein-westfälischen Flächenkreisen liegt der Wert bei 0,96 (ohne Hilfsorganisationen). Auch in dieser Hinsicht rangiert der Kreis Düren mit einer Taxi-Mietwagendichte von 0,68 deutlich unter dem Landesdurchschnitt.

Tab. 13: KREIS DÜREN
TAXI- UND TAXI-MIETWAGENDICHTE NACH STÄDTEN UND GEMEINDEN
STAND: APRIL 2022

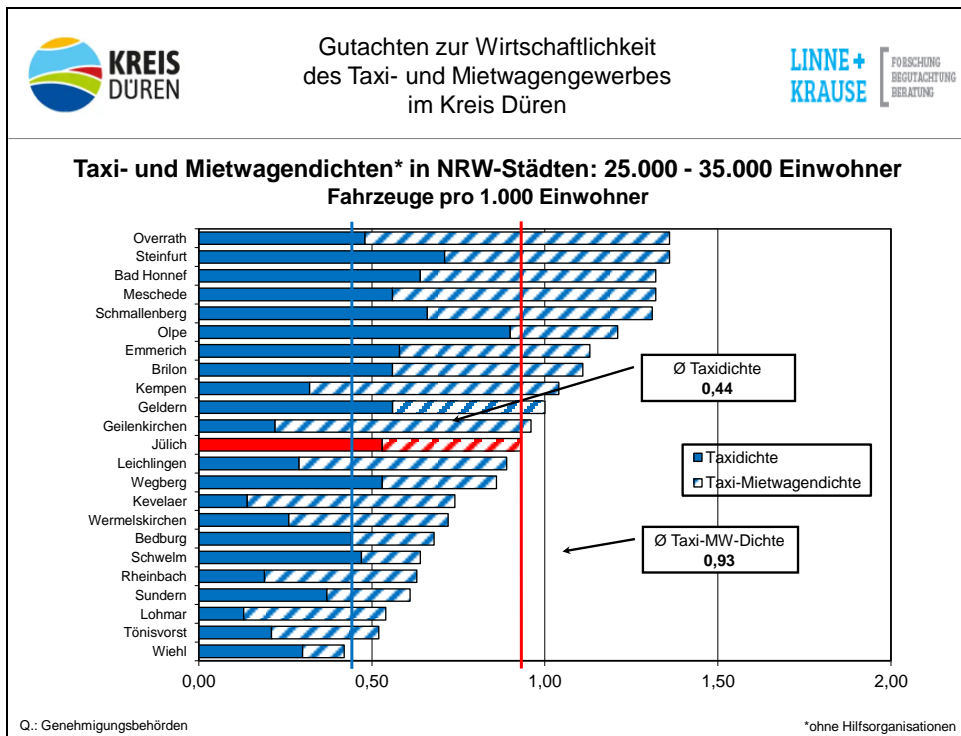
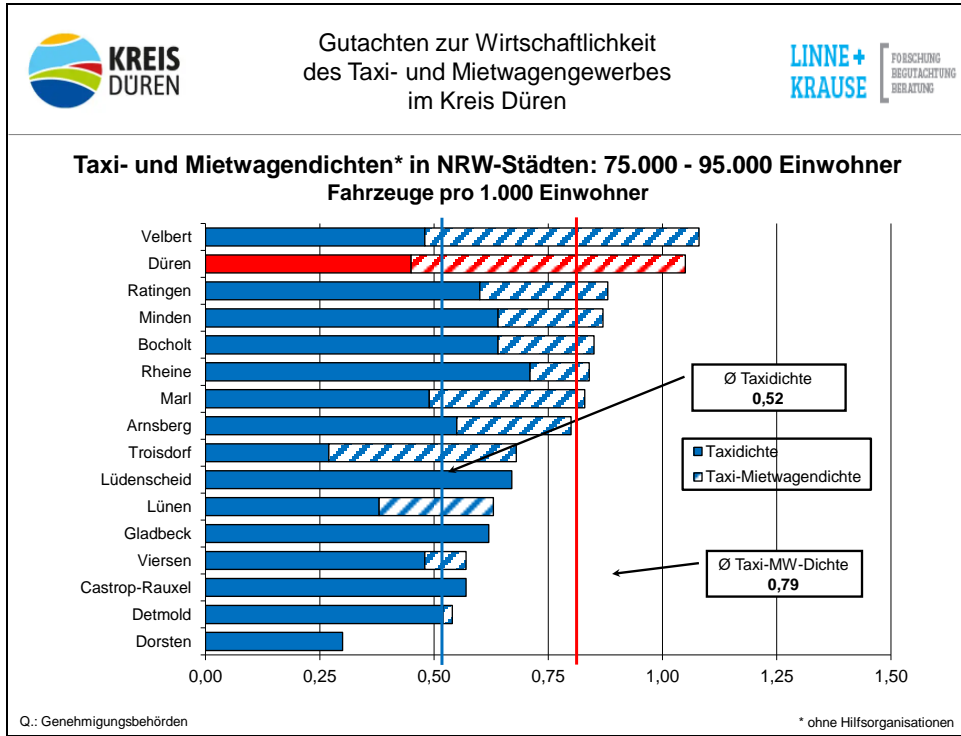
<i>Region / Stadt / Gemeinde</i>	<i>Taxis</i>	<i>MW o. Hiorgs</i>	<i>Taxis+ MW</i>	<i>EW pro Taxi</i>	<i>Taxi-Dichte</i>	<i>EW pro Taxi+MW</i>	<i>Taxi-MW-Dichte</i>
Düren, Stadt	41	55	96	2.226	0,45	951	1,05
Region Südkreis	13	16	29	6.523	0,15	2.924	0,34
Heimbach, Stadt	-	-	-	-	-	-	-
Hürtgenwald	-	-	-	-	-	-	-
Kreuzau	5	8	13	3.484	0,29	1.340	0,75
Langerwehe	4	2	6	3.518	0,28	2.345	0,43
Merzenich	1	-	1	9.968	0,10	9.968	0,10
Nideggen, Stadt	2	5	7	5.078	0,20	1.451	0,69
Nörvenich	1	1	2	10.667	0,09	5.334	0,19
Vettweiß	-	-	-	-	-	-	-
Region Nordkreis	26	30	56	3.426	0,29	1.591	0,63
Aldenhoven	2	8	10	6.894	0,15	1.379	0,73
Inden	1	-	1	7.480	0,13	7.480	0,13
Jülich, Stadt	17	13	30	1.902	0,53	1.078	0,93
Linnich, Stadt	4	5	9	3.174	0,32	1.411	0,71
Niederzier	1	-	1	14.154	0,07	14.154	0,07
Titz	1	4	5	8.617	0,12	1.723	0,58
∑ / Ø Kreis Düren	80	101	181	3.314	0,30	1.465	0,68

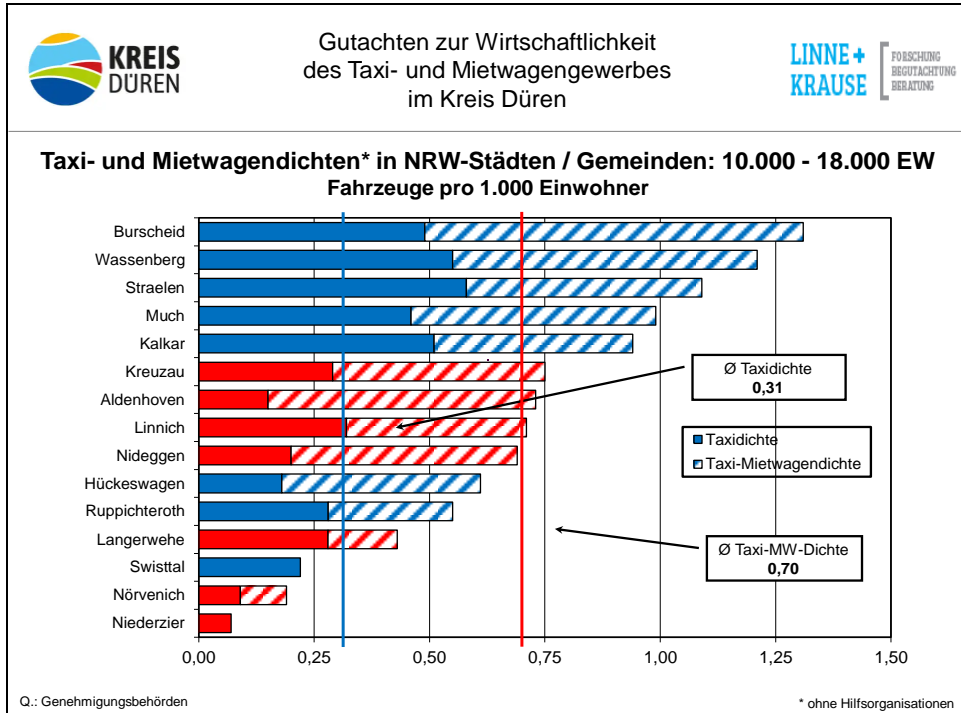
Q.: Information und Technik Nordrhein-Westfalen, Kreis Düren, eigene Berechnungen

Die Fahrzeuge sind recht unterschiedlich über das Kreisgebiet verteilt, wobei sich die Flotte branchenüblich in den Mittelzentren Düren und Jülich konzentriert. Abseits davon bleibt die Versorgung zum Teil rudimentär:



- Kreisstadt Düren:** Westdeutsche Städte vergleichbarer Größe (75.000 - 95.000 Einwohner) kommen im Durchschnitt auf eine Taxidichte von 0,52 und eine Taxi-Mietwagendichte von 0,79. Die Kreisstadt Düren rangiert mit einer Taxidichte von 0,45 deutlich unter und mit einer Taxi-Mietwagendichte von 1,05 deutlich über dem Durchschnitt.
- Stadt Jülich:** Etwas angespannter ist die Wettbewerbssituation in der Stadt Jülich. In Städten mit ähnlicher Einwohnerzahl (25.000 - 35.000 Einwohnern) rangiert die Taxidichte bei durchschnittlich 0,44; die Taxi-Mietwagendichte bei 0,93. In Jülich liegen Taxidichte (0,55) und Taxi-Mietwagendichte (0,93) somit etwa auf dem Durchschnitt. Das Gros der Jülicher Mietwagen ist jedoch auf Krankenfahrten ausgerichtet.
- Sonstiger Landkreis:** Auch in den anderen Städten und Gemeinden ist keine Übersetzung des Marktes zu erkennen – weder durch Taxis noch durch Mietwagen. Viele Gemeinden (Niederzier, Merzenich, Inden, Nideggen und Nörvenich) sind nur minimal versorgt. Die Stadt Heimbach sowie die Gemeinden Hürtgenwald und Vettweiß sind sogar gänzlich ohne eigene Taxi- und Mietwagenversorgung; allerdings liegen hier keine Anträge auf Taxikonzessionen vor.





3.4 Angebotsfaktor Einsatzzeit

Beim zeitlichen Einsatz unterscheiden sich Taxis deutlich von Mietwagen. Zugleich sind auch hier regionale Unterschiede zu beobachten. Vor allem in den Taxibetrieben hat die Corona-Krise zu Einschränkungen geführt. Auch der steigende Mindestlohn bewirkt eine Konzentration auf die nachfragestarke Hauptverkehrszeit.

Tab. 14: KREIS DÜREN SCHICHTORGANISATION LAUT SELBSTAUSKUNFT 2019 / 2020 - IN % -										
	Taxibetriebe						Mietwagenbetriebe		Vergleichskreise nur prof. Taxis	
	Taxi	Stadt Düren	Süd-kreis	Nord-kreis	≤ 4 Fzg	≥ 5 Fzg	Prof.	Semi-prof.	St. Reg. Aachen	LK Vechta
2019										
1-Schicht	14,3	0,0	66,7	0,0	33,3	0,0	33,3	75,0	32,7	0,0
1-2-Schichten	42,9	57,1	33,3	25,0	33,3	50,0	66,7	12,5	49,0	50,0
≥2 Schichten	42,9	42,9	0,0	75,0	33,3	50,0	0,0	12,5	18,4	50,0
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
2020										
1-Schicht	21,4	14,3	66,7	0,0	50,0	0,0	33,3	77,8	-	0,0
1-2-Schichten	42,9	42,9	33,3	50,0	33,3	50,0	66,7	11,1	-	62,5
≥2 Schichten	35,7	42,9	0,0	50,0	16,7	50,0	0,0	11,1	-	37,5
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	-	100,0

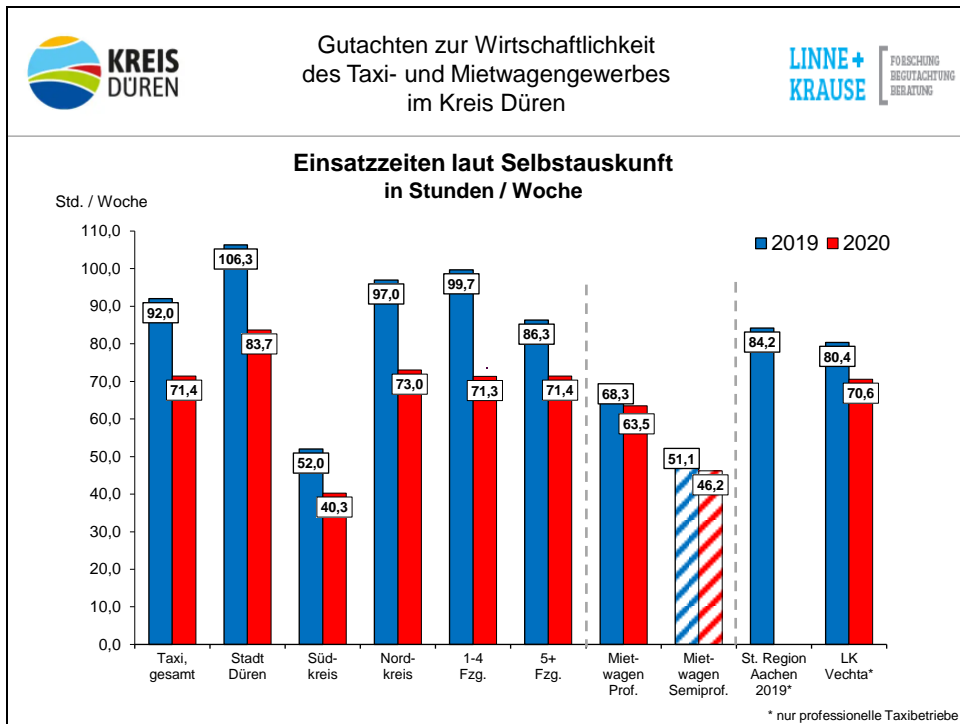
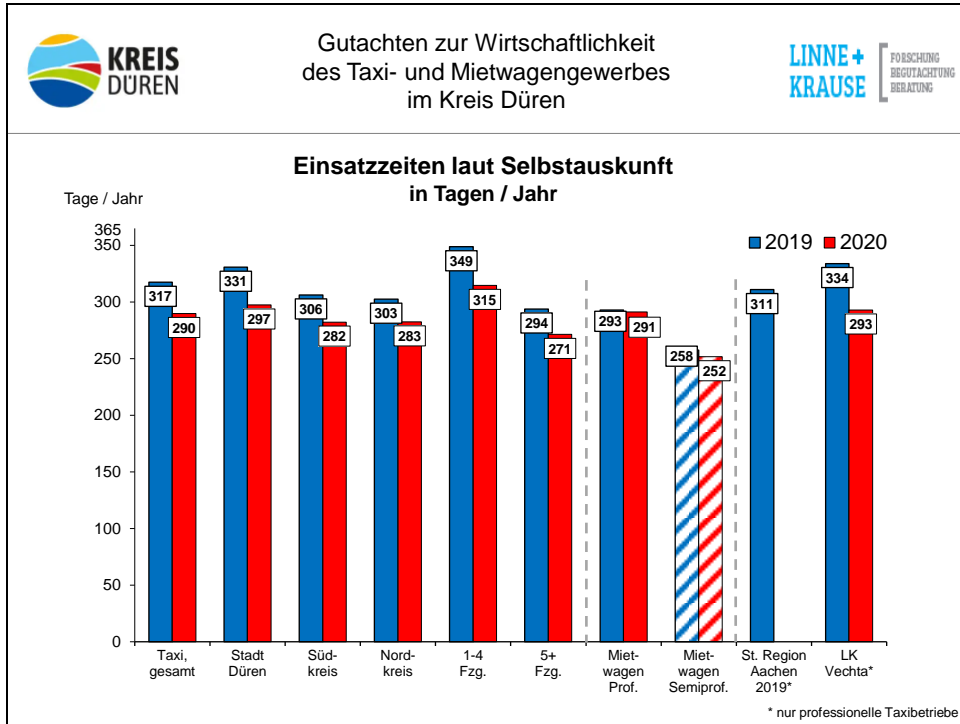
- **Schichten:** Vor der Krise fuhr knapp die Hälfte der Taxis im flexiblen Rhythmus von täglich ein bis zwei Schichten, weitere ca. 43% wurden in Doppelschichten eingesetzt. Taxis aus dem Südkreis hatten eine deutlich geringere Schichtauslastung. Auch Mietwagen waren zeitlich geringfügiger im Einsatz. Mit der Pandemie reduzierten vielen Unternehmen ihre Bereitstellungszeit.
- **Einsatztage:** Im Jahr 2019 waren Taxis im Durchschnitt knapp 320 Tage im Einsatz – ähnlich wie in der StädteRegion Aachen (ca. 311 Tage). Im Corona-Jahr 2020 reduzierte sich der Einsatz – am stärksten in der Kreisstadt (-34 Tage). Aus dem Landkreis Vechta wurde ein ähnlicher Rückgang gemeldet (Ø: -41 Tage). Im Mietwagengewerbe dagegen wurden die rund 290 Einsatz-tage beibehalten.
- **Einsatzzeit:** 2019 waren Fahrzeuge in der Stadt Düren und dem Nordkreis ±100 Std. „auf der Straße“. Deutlich weniger fahren die Taxis im Südkreis (Ø: ca. 52 Std.), die zudem überwiegend tagsüber eingesetzt wurden. In der Corona-Krise sank die Stundenzahl der Taxis um mehr als 20%. Sowohl professionelle als auch semiprofessionelle Mietwagen hielten dagegen weitgehend ihre Einsatzzeit bei (-9%).

- **Wochentage:** Der Taxieinsatz an Wochentagen (Mo. - Do.) war 2019 mit rund 53 Std. branchenüblich. In der Corona-Krise sind die Einsatzzeiten besonders in der Kreisstadt und im Nordkreis eingebrochen (-10 Std.). Unter der Woche blieb der zeitliche Einsatz der Mietwagen stabil (± 44 Std.).
- **Wochenende:** Am Wochenende (Fr. - So.) lag der Einsatz 2019 bei ca. 39 Stunden, wobei Taxis aus dem Südkreis deutlich weniger fahren (ca. 19 Std.). Mangels Nachtleben halbierte sich die Einsatzzeit 2020 in den „Partynächten“.

Tab. 15: KREIS DÜREN EINSATZZEIT LAUT SELBSTAUSKUNFT 2019 - TYPISCHER WOCHENVERLAUF IN STD. / WOCHE -										
	Taxibetriebe						Mietwagenbetriebe		Vergleichskreise nur prof. Taxis	
	Taxi	Stadt Düren	Süd-kreis	Nord-kreis	≤ 4 Fzg	≥ 5 Fzg	Prof.	Semi-prof.	St. Reg. Aachen	LK Vechta
Mo. Tag	9,6	10,1	8,3	9,5	9,8	9,4	10,3	7,6	9,6	7,9
Mo. Nacht	3,8	5,1	0,0	4,3	4,2	3,5	1,7	1,1	2,6	3,6
Di. Tag	9,4	10,1	8,0	9,3	9,8	9,1	10,0	7,8	9,6	7,6
Di. Nacht	3,8	5,1	0,0	4,3	4,2	3,5	0,0	1,1	2,9	3,6
Mi. Tag	9,5	10,1	8,3	9,3	9,8	9,3	10,3	7,9	9,6	7,8
Mi. Nacht	3,8	5,1	0,0	4,3	4,2	3,5	1,7	1,1	2,8	3,6
Do. Tag	9,6	10,1	8,3	9,5	9,8	9,4	10,0	7,8	9,6	7,8
Do. Nacht	3,8	5,1	0,0	4,3	4,2	3,5	0,0	1,4	3,2	3,8
Summe Wochentag	53,2	61,1	33,0	54,5	56,0	51,1	44,0	35,8	50,1	45,6
Fr. Tag	9,7	10,4	8,7	9,3	10,2	9,4	10,3	7,8	8,9	7,9
Fr. Nacht	6,7	7,7	3,0	7,8	8,5	5,4	3,7	2,4	5,7	5,6
Sa. Tag	6,4	7,3	3,3	7,3	7,0	6,0	6,3	1,9	6,2	4,5
Sa. Nacht	7,1	8,1	3,0	8,3	8,5	6,0	2,0	2,0	6,9	7,8
So. Tag	4,9	6,0	1,0	6,0	5,2	4,8	2,0	0,8	3,9	4,5
So. Nacht	3,9	5,6	0,0	4,0	4,3	3,6	0,0	0,6	2,4	4,5
Summe Wochenende	38,8	45,1	19,0	42,5	43,7	35,1	24,3	15,4	34,1	34,8
Summe Woche	92,0	106,3	52,0	97,0	99,7	86,3	68,3	51,1	84,2	80,4

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

Tab. 16: KREIS DÜREN EINSATZZEIT LAUT SELBSTAUSKUNFT 2020 - TYPISCHER WOCHENVERLAUF IN STD. / WOCHE -										
	Taxibetriebe						Mietwagenbetriebe		Vergleichskreise nur prof. Taxis	
	Taxi	Stadt Düren	Süd- kreis	Nord- kreis	≤ 4 Fzg	≥ 5 Fzg	Prof.	Semi- prof.	St. Reg. Aachen	LK Vechta
Mo. Tag	8,5	9,1	7,3	8,3	8,5	8,5	10,2	7,0	-	7,3
Mo. Nacht	2,6	3,7	0,0	2,5	2,7	2,5	1,7	0,7	-	3,1
Di. Tag	8,5	9,1	7,0	8,5	8,5	8,5	9,8	7,0	-	7,1
Di. Nacht	2,6	3,7	0,0	2,5	2,7	2,5	0,0	0,7	-	3,1
Mi. Tag	8,6	9,1	7,3	8,5	8,5	8,6	10,2	7,0	-	7,1
Mi. Nacht	2,6	3,7	0,0	2,5	2,7	2,5	1,7	0,9	-	3,0
Do. Tag	8,5	9,1	7,3	8,3	8,5	8,5	9,8	7,1	-	7,3
Do. Nacht	2,6	3,7	0,0	2,5	2,7	2,5	0,0	1,0	-	3,3
Summe Wochentag	44,4	51,4	29,0	43,5	44,7	44,1	43,3	31,3	-	41,3
Fr. Tag	8,6	9,3	7,3	8,5	8,7	8,6	10,2	6,4	-	7,3
Fr. Nacht	3,2	4,1	0,3	3,8	3,2	3,3	1,7	2,2	-	4,6
Sa. Tag	5,5	6,1	3,0	6,3	5,5	5,5	6,3	1,9	-	3,9
Sa. Nacht	3,6	4,7	0,3	4,3	3,3	3,9	0,0	2,4	-	6,1
So. Tag	3,8	4,9	0,3	4,5	3,3	4,1	2,0	0,9	-	4,0
So. Nacht	2,2	3,1	0,0	2,3	2,7	1,9	0,0	1,0	-	3,5
Summe Wochenende	27,0	32,3	11,3	29,5	26,7	27,3	20,2	14,9	-	29,4
Summe Woche	71,4	83,7	40,3	73,0	71,3	71,4	63,5	46,2	-	70,6
Tag: 6:00 Uhr - 18:00 Uhr Nacht: 18:00 Uhr - 6:00 Uhr										

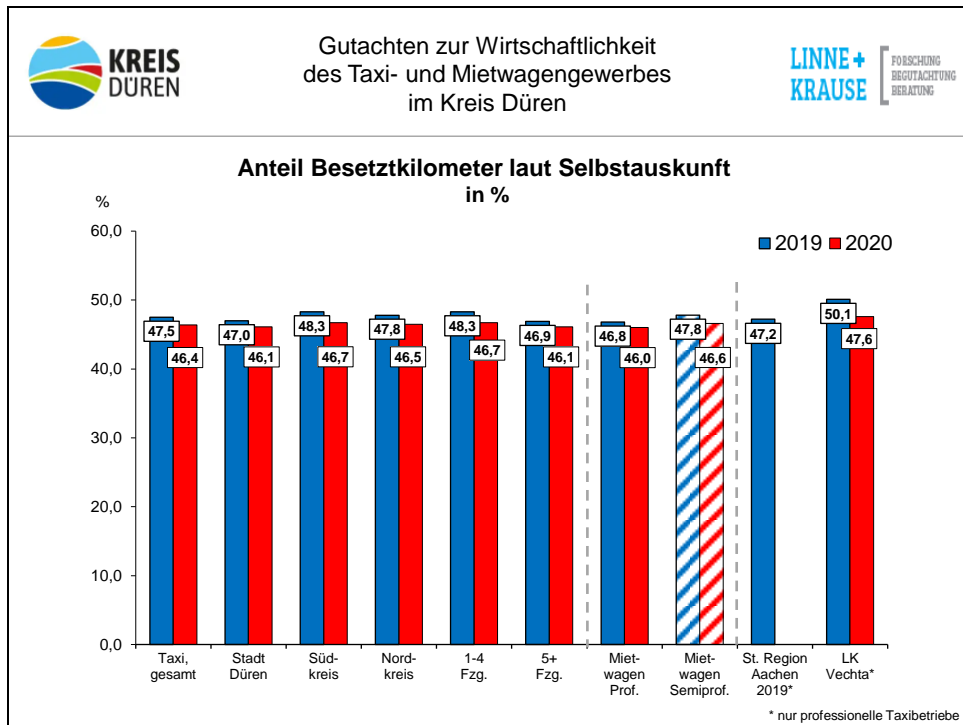
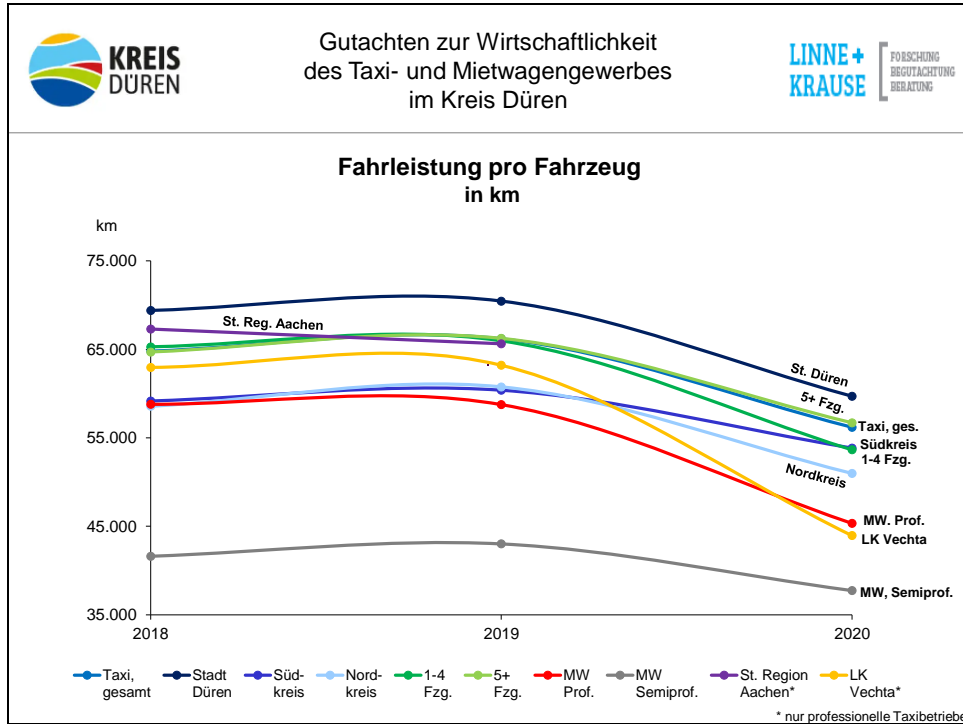


3.5 Angebotsfaktor Fahrleistung

Eine weitere wichtige Kennzahl zur Beurteilung der Angebotssituation ist die jährliche Fahrleistung pro Fahrzeug. Die Corona-Krise hat in den meisten Betrieben zu einem Rückgang geführt:

Tab. 17: KREIS DÜREN FAHRLEISTUNG 2018 – 2020 - IN KM / FAHRZEUG -										
	Taxibetriebe						Mietwagenbetriebe		Vergleichskreise nur prof. Taxis	
	Taxi	Stadt Düren	Süd- kreis	Nord- kreis	≤ 4 Fzg	≥ 5 Fzg	Prof.	Semi- prof.	St. Reg. Aachen	LK Vechta
2018	64.798	69.403	59.167	58.571	65.294	64.707	58.786	41.612	67.299	62.961
2019	66.201	70.460	60.385	60.761	65.966	66.245	58.755	43.008	65.634	63.204
Ø 2018 - 2019	65.499	69.931	59.776	59.666	65.630	65.476	58.770	42.310	66.467	63.082
2020	56.203	59.708	53.846	50.986	53.646	56.707	45.333	37.734	-	43.954
2018 / 2019 vs. 2020	-14,2%	-14,6%	-9,9%	-14,5%	-18,3%	-13,4%	-22,9%	-10,8%	-	-30,3%

- Fahrleistung Taxis:** Im Durchschnitt der Jahre 2018 / 2019 erbrachten die Taxis eine branchentypische Fahrleistung von rund 65.000 km pro Jahr – ähnlich wie in den Vergleichsregionen. Im Schnitt fahren die Taxis aus Düren rund 10.000 km mehr als Taxis in der Fläche. In der Corona-Krise verringerte sich die Fahrleistung um rund 14%. Im Landkreis Vechta war das Minus mit ca. 30% deutlich größer. In vielen Großstädten war der Einbruch noch einschneidender.
- Fahrleistung Mietwagen:** Auf eine etwas niedrigere Fahrleistung kamen insgesamt professionelle Mietwagen 2018 / 2019 mit durchschnittlich knapp 59.000 km. Während der Pandemie ging die Fahrleistung um rund 23% zurück. Deutlich geringer war schon vor der Krise die Fahrleistung der semiprofessionellen Mietwagen (ca. 42.300 km). 2020 nahm die „nur“ um rund 11% ab.
- Besetzquote:** Im deutschen Taxigewerbe rangiert die Besetzquote, d.h. der Anteil besetzt gefahrener Kilometer, meist zwischen 47% und 52%. In Kreis Düren schwankte er 2019 um 47% – unabhängig von Region oder Betriebs-typ. Im Krisenjahr 2020 ging der Wert geringfügig zurück.



4 ERLÖSE, KOSTEN UND ÜBERSCHUSS

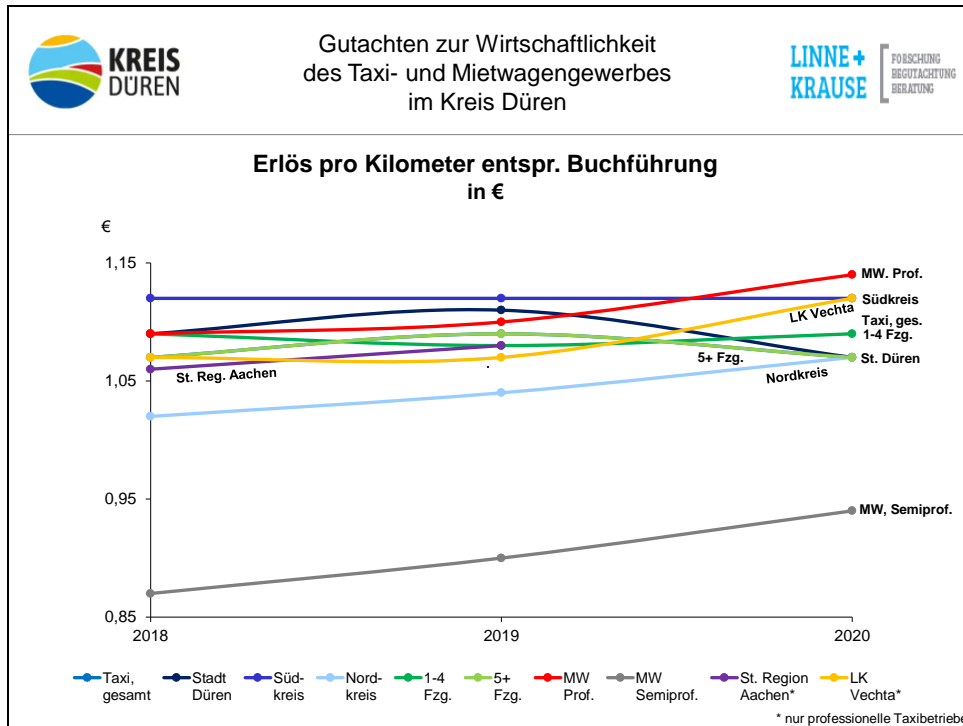
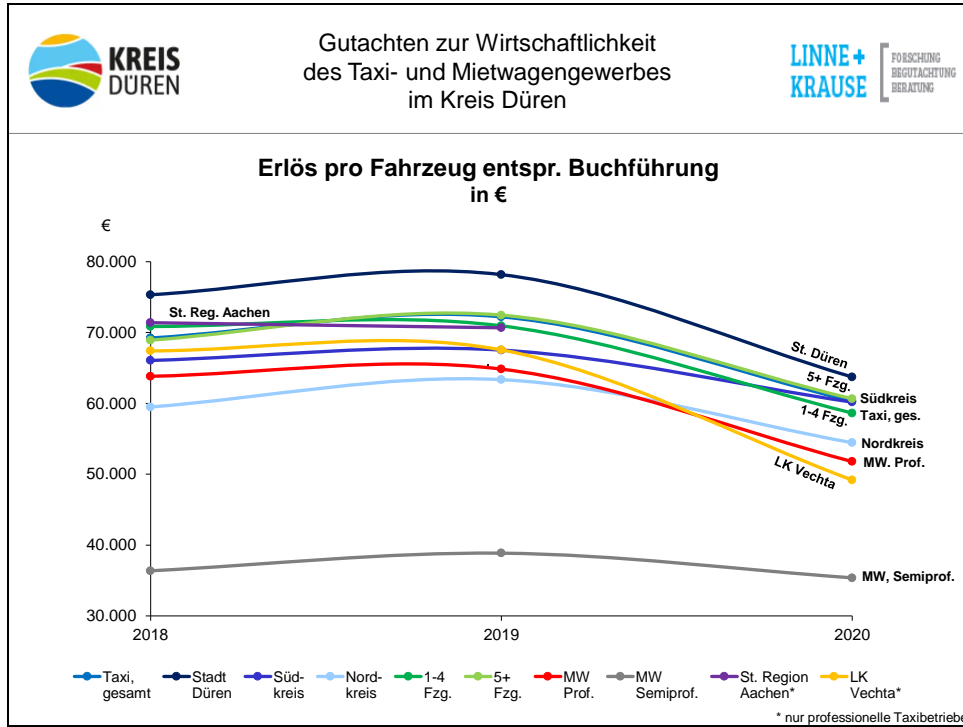
Im Mittelpunkt der betriebswirtschaftlichen Untersuchung stehen Erlöse, Kosten und Überschuss der örtlichen Taxi- und Mietwagenbetriebe.

4.1 Erlöse

Gemessen an den Taxierlösen rangierte der Kreis Düren bis 2019 auf einem für Flächenkreise üblichen Niveau. In der Corona-Krise ist der Erlös deutlich zurückgegangen und hat eine Existenzgefährdung vieler Unternehmen ausgelöst. Der Einbruch im Kreis Düren ist aber weniger massiv als in vielen Kreisen und Städten.

Tab. 18: KREIS DÜREN ERLÖSENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2018 - 2020 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -										
	Taxibetriebe						Mietwagenbetriebe		Vergleichskreise nur prof. Taxis	
	Taxi	Stadt Düren	Süd- kreis	Nord- kreis	≤ 4 Fzg	≥ 5 Fzg	Prof.	Semi- prof.	St. Reg. Aachen	LK Vechta
2018	69.230	75.338	66.061	59.495	70.857	68.929	63.825	36.370	71.394	67.412
2019	72.221	78.176	67.527	63.354	70.948	72.459	64.841	38.857	70.675	67.551
Ø 2018 - 2019	70.725	76.757	66.794	61.425	70.902	70.694	64.333	37.614	71.035	67.481
2020	60.321	63.732	60.180	54.454	58.639	60.652	51.789	35.378	-	49.182
2018 / 2019 vs. 2020	-14,7%	-17,0%	-9,9%	-11,3%	-17,3%	-14,2%	-19,5%	-5,9%	-	-27,1%

- **Erlös pro Taxi:** 2018 / 2019 kamen professionelle Taxis im Kreis auf einen Nettoerlös von knapp 71.000 € – gleichauf mit der StädteRegion Aachen. Die höchsten Erlöse wurden in der Kreisstadt Düren erzielt (ca. 76.800 €). Betriebe im Norden kamen nur auf ca. 61.400 €. Zwischen den Betriebsgrößen zeigen sich dagegen kaum Unterschiede. 2020 gingen die Erlöse insgesamt um ca. 15% zurück, wobei die Stadt Düren am härtesten betroffen war (ca. -17%). Im Landkreis Vechta brachen die Erlöse um ca. 27% ein. In Deutschland waren Großstädte wie z.B. Mainz oder Ludwigshafen (-37%) noch stärker betroffen.
- **Erlös pro Mietwagen:** Professionelle Mietwagenerlöse rangierten mit ca. 64.300 € unter dem Niveau der Taxis. 2020 gingen die Erlöse im Durchschnitt um ein Fünftel zurück. Substantiell niedriger waren schon vor der Corona-Krise die (steuerlich gemeldeten) Erlöse semiprofessioneller Mietwagen mit lediglich ca. 37.600 € pro Fahrzeug – ein Betrag, der eine reguläre Betriebsführung praktisch ausschließt. Der pandemiebedingte Rückgang lag hier bei knapp 6%.



Tab. 19: KREIS DÜREN
ERLÖSENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2018 - 2020
- IN € (NETTO) / KM -

	Taxibetriebe						Mietwagenbetriebe		Vergleichskreise nur prof. Taxis	
	Taxi	Stadt Düren	Süd- kreis	Nord- kreis	≤ 4 Fzg	≥ 5 Fzg	Prof.	Semi- prof.	St. Reg. Aachen	LK Vechta
2018	1,07	1,09	1,12	1,02	1,09	1,07	1,09	0,87	1,06	1,07
2019	1,09	1,11	1,12	1,04	1,08	1,09	1,10	0,90	1,08	1,07
Ø 2018 - 2019	1,08	1,10	1,12	1,03	1,08	1,08	1,09	0,89	1,07	1,07
2020	1,07	1,07	1,12	1,07	1,09	1,07	1,14	0,94	-	1,12
2018 / 2019 vs. 2020	-0,6%	-2,7%	0,0%	3,8%	1,2%	-0,9%	4,4%	5,5%	-	4,6%

- Kilometererlös Taxis:** Im Mittel der Jahre 2018 / 2019 kamen Taxis auf einen Nettoerlös von ca. 1,08 € / km – ein branchenübliches Niveau. Dabei spielt auch die Region eine Rolle: Während in der Kreisstadt und im Südkreis ±1,11 € / km eingefahren wurden, lag der Schnitt im Norden bei ca. 1,03 € / km. In Hinblick auf den Kilometererlös kam die Pandemie kaum zum Tragen. Im Nordkreis stieg der Betrag sogar geringfügig an. Mit dem seit November 2019 gültigen Tarif sind unter taxitypischen Voraussetzungen ca. 1,30 € / km in der Hauptverkehrszeit bzw. ca. 1,35 € / km in der Nebenverkehrszeit zu erzielen.²⁹ Wegen des hohen Anteils (±75%) meist untertariflicher Kranken- und Schülerfahrten, wird der vom Taxitarif gesteckte Kilometererlös selten erreicht.
- Kilometererlös Mietwagen:** Die Kilometererlöse der Mietwagen lagen 2018 / 2019 mit ca. 1,09 € / km etwas über denen der Taxis. Hier stieg der Kilometererlös in der Corona-Krise um gut 4%. Deutlich niedrigere Kilometererlöse von durchschnittlich ca. 0,89 € / km erzielten dagegen semiprofessionelle Anbieter – zumindest gemäß deren steuerlichen Angaben. Ein ordnungsgemäßer Betrieb ist auf diesem Niveau kaum zu realisieren.

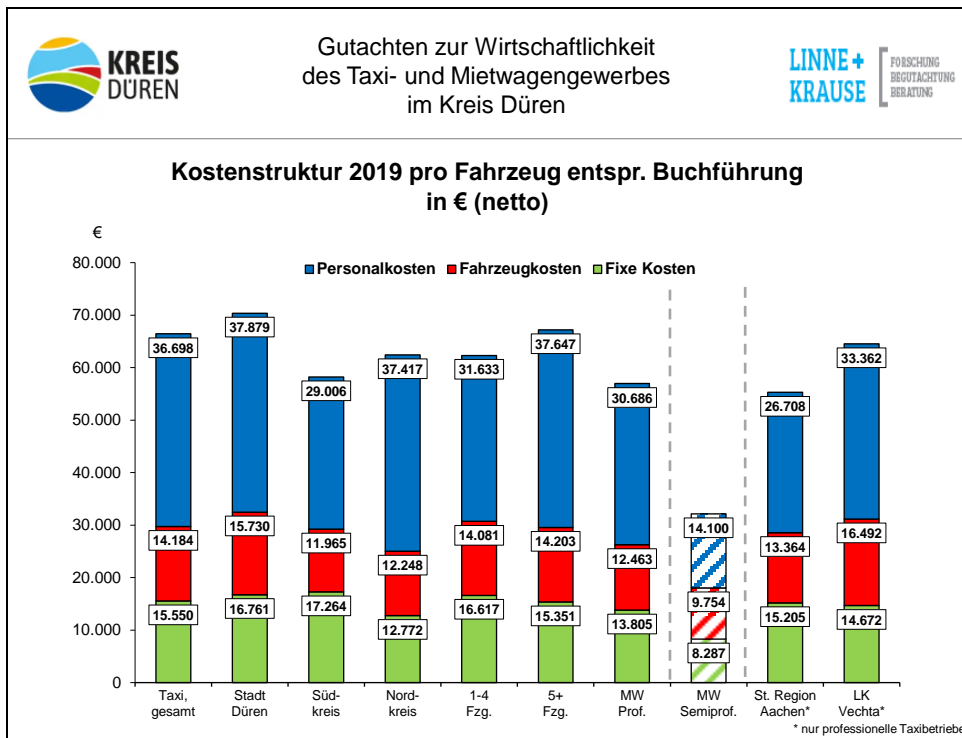
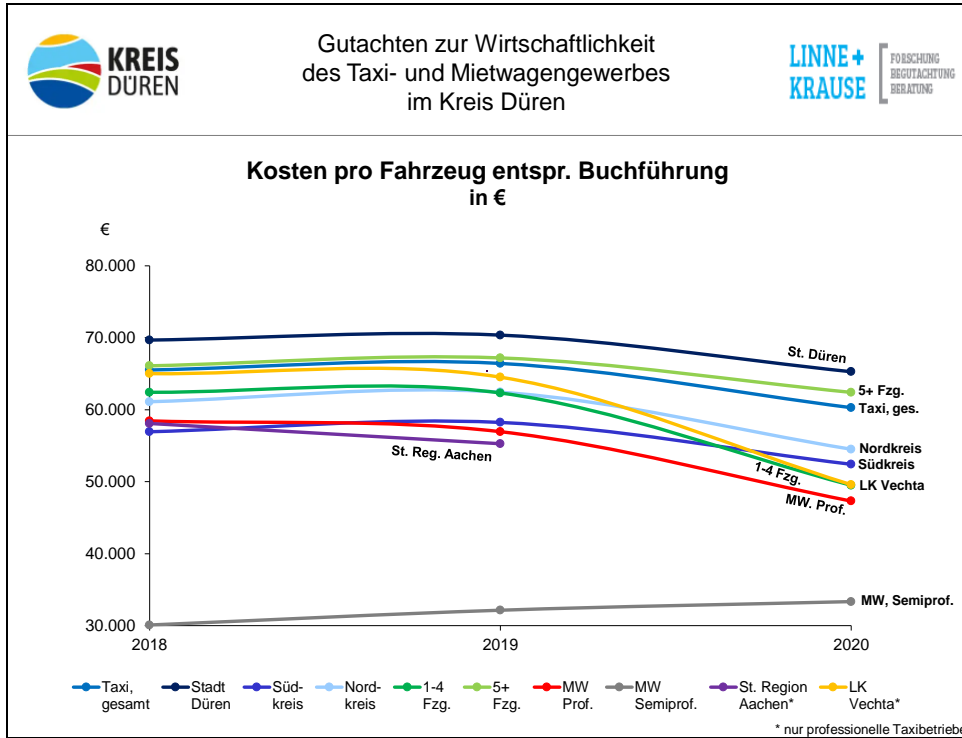
²⁹ Gemäß Verordnung über die Beförderungsentgelte für den Verkehr mit den im Kreis Düren genehmigten Taxen vom 22.10.2019.

4.2 Kosten

Das Taxi- und Mietwagengewerbe im Kreis Düren war bereits vor der Corona-Krise in einer betriebswirtschaftlich problematischen Lage: Die Kosten näherten sich den Erlösen – eine Situation, die in vielen deutschen Taxi- und Mietwagenmärkten zu beobachten ist:

Tab. 20: KREIS DÜREN KOSTENENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2018 – 2020 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -										
	Taxibetriebe						Mietwagenbetriebe		Vergleichskreise nur prof. Taxis	
	Taxi	Stadt Düren	Süd- kreis	Nord- kreis	≤ 4 Fzg	≥ 5 Fzg	Prof.	Semi- prof.	St. Reg. Aachen	LK Vechta
2018	65.528	69.681	56.941	61.116	62.424	66.102	58.456	30.088	58.094	65.013
2019	66.433	70.370	58.235	62.436	62.331	67.201	56.954	32.142	55.276	64.526
Ø 2018 - 2019	65.980	70.026	57.588	61.776	62.378	66.651	57.705	31.115	56.685	64.769
2020	60.292	65.282	52.420	54.515	49.501	62.415	47.307	33.340	-	49.592
2018 / 2019 vs. 2020	-8,6%	-6,8%	-9,0%	-11,8%	-20,6%	-6,4%	-18,0%	7,2%	-	-23,4

- Kosten pro Taxi:** Im deutschen Taxi- und Mietwagengewerbe schwankten die jährlichen Kosten vor der Corona-Pandemie meist zwischen ca. 30.000 € und ca. 70.000 € pro Fahrzeug – je nach Betriebsart und Einsatzbedingungen. Mit jährlichen Kosten von durchschnittlich knapp 66.000 € in 2018 / 2019 rangierte das Taxigewerbe im Kreis Düren im oberen Quartil – auf ähnlichem Niveau wie auch im Landkreis Vechta (ca. 64.800 €), aber deutlich über dem der Nachbarregion (ca. 56.700 €). Ein geringer Unterschied zeichnete sich zwischen Kleinbetrieben (ca. 62.400 €) und größeren Betrieben (ca. 66.700 €) ab. In der Corona-Krise sind vor allem die Kosten der Kleinbetriebe zurückgegangen (ca. -21%).
- Kosten pro Mietwagen:** Auf etwas niedrigerem Kostenniveau arbeiteten 2018 / 2019 die Mietwagen: Hier fielen durchschnittlich ca. 57.700 € pro Jahr und Fahrzeug an. Ein Betrag, der in der Pandemie um knapp ein Fünftel zurückging (ca. -18%). Die niedrigsten Kosten (ca. 31.100 €) hatten semiprofessionelle Betriebe – zumindest, wenn man von deren steuerlichen Angaben ausgeht.



Im nächsten Schritt wurde eine Auswertung nach **Fixkosten**, (überwiegend variablen) **Fahrzeugkosten** und **Personalkosten** vorgenommen.³⁰ Dafür wird das letzte Normaljahr 2019 dem Krisenjahr 2020 gegenübergestellt. Unterschiede zwischen den Betriebstypen resultieren vorrangig aus unterschiedlichen Personalkosten:

- **Fixkosten:** Vor der Corona-Krise rangierten die Fixkosten im deutschen Taxi- und Mietwagengewerbe in der Regel zwischen ca. 13.000 € und ca. 16.000 € pro Fahrzeug. Mit Fixkosten von rund 15.500 € pro Fahrzeug arbeiteten Taxis im Kreis Düren 2019 auf gehobenem Niveau. In der Kreisstadt und dem Südkreis (±17.000 €) waren die Fixkosten sogar noch rund 4.000 € höher als im Nordkreis (ca. 12.500 €). Im Krisenjahr 2020 gingen die Fixkosten im Nordkreis um fast ein Fünftel zurück (-18%), während sie im übrigen Kreis relativ stabil blieben (ca. -7%). Etwas niedriger waren 2019 insgesamt die Fixkosten der Mietwagen (ca. 13.800 €). Hier reduzierten sich die Fixkosten um knapp 10%. Die deutlich niedrigeren Fixkosten der Semiprofessionellen sind in der Krise etwa gleichgeblieben (±8.200 €).
- **Fahrzeugkosten:** Die überwiegend variablen Fahrzeugkosten (Kraftstoff, Reparaturen, Kfz-Versicherung und -Steuern etc.) rangierten vor der Corona-Krise mit ±14.500 € pro Taxi im Mittelfeld der Branche. Üblich im deutschen Taxigewerbe waren ca. 12.000 € bis ca. 16.000 €. Auch hier ist der regionale Unterschied aber erheblich: Während sie in der Fläche niedrig ausfielen (±12.000 €), waren sie in der Kreisstadt deutlich höher (ca. 15.700 €). Im Krisenjahr 2020 gingen die Fahrzeugkosten in allen drei Regionen um rund 17% zurück. Die Fahrzeugkosten der Mietwagen rangierten 2019 bei ca. 12.500 €. Hier betrug das Minus im Krisenjahr 2020 ca. 28%. Dagegen verbuchten semiprofessionelle Betriebe einen Anstieg auf ca. 10.700 € (+10%).
- **Personalkosten:** Im Kreis Düren lagen die Personalkosten 2019 bei rund 36.700 € pro Taxi – deutlich mehr als in den Vergleichsregionen (ca. 26.700 € bzw. 33.400 €). Besonders aussagekräftig sind die Personalkosten größerer Mehrwagenbetriebe: Mit durchschnittlich ca. 37.600 € pro Taxi im Jahr 2019 wurde ein plausibler Betrag erzielt, der zu Fahrleistung und Einsatzzeit passt. Zur Einordnung: Für die Finanzierung einer Vollzeitkraft im Einschichtbetrieb ist ein Aufwand von mindestens ca. 28.000 € erforderlich. Bei kleineren Betrieben muss aber die Arbeitskraft des Unternehmers berücksichtigt werden, die (meist) kein Kostenfaktor, sondern Gewinnbestandteil ist. Auch die Personalkosten sind in der Krise gesunken: Am meisten bei den kleineren Taxibetrieben (ca. -29%). Hier kam es in großem Umfang zu Kurzarbeit und Freisetzung von Mitarbeitern. Auch in den professionellen Mietwagenbetrieben nahmen die Personalkosten deutlich ab (ca. -16%). Kritisch ist erwartungsgemäß der sehr niedrige Personalaufwand semiprofessioneller Unternehmen (ca. 14.000 €). Vermutlich wird hier nur ein Teil der Personalkosten steuerlich gemeldet – eine im Sinne eines ordnungsgemäßen Gewerbes problematische Situation.

³⁰ Die Aufteilung nach fixen Kosten, Fahrzeugkosten und Personalkosten orientiert sich am DATEV-Kontenrahmen.

**Tab. 21: KREIS DÜREN
KOSTENSTRUKTUR ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2018
- IN € (NETTO) / FAHRZEUG -**

	Taxibetriebe						Mietwagenbetriebe		Vergleichskreise nur prof. Taxis	
	Taxi	Stadt Düren	Süd-kreis	Nord-kreis	≤ 4 Fzg	≥ 5 Fzg	Prof.	Semi-prof.	St. Reg. Aachen	LK Vechta
Fixkosten	15.214	16.301	17.426	12.529	15.999	15.069	14.873	7.860	17.077	14.661
Fahrzeugkosten	14.663	16.317	12.735	12.396	13.702	14.841	14.897	9.557	13.413	16.768
Zwischensumme	29.877	32.618	30.161	24.924	29.701	29.910	29.770	17.417	30.490	31.429
Personalkosten	35.651	37.063	26.780	36.191	32.723	36.192	28.686	12.672	27.604	33.584
Gesamtkosten	65.528	69.681	56.941	61.116	62.424	66.102	58.456	30.088	58.094	65.013

**Tab. 22: KREIS DÜREN
KOSTENSTRUKTUR ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2019
- IN € (NETTO) / FAHRZEUG -**

	Taxibetriebe						Mietwagenbetriebe		Vergleichskreise nur prof. Taxis	
	Taxi	Stadt Düren	Süd-kreis	Nord-kreis	≤ 4 Fzg	≥ 5 Fzg	Prof.	Semi-prof.	St. Reg. Aachen	LK Vechta
Fixkosten	15.550	16.761	17.264	12.772	16.617	15.351	13.805	8.287	15.205	14.672
Fahrzeugkosten	14.184	15.730	11.965	12.248	14.081	14.203	12.463	9.754	13.364	16.492
Zwischensumme	29.735	32.491	29.229	25.020	30.699	29.554	26.268	18.042	28.568	31.164
Personalkosten	36.698	37.879	29.006	37.417	31.633	37.647	30.686	14.100	26.708	33.362
Gesamtkosten	66.433	70.370	58.235	62.436	62.331	67.201	56.954	32.142	55.276	64.526

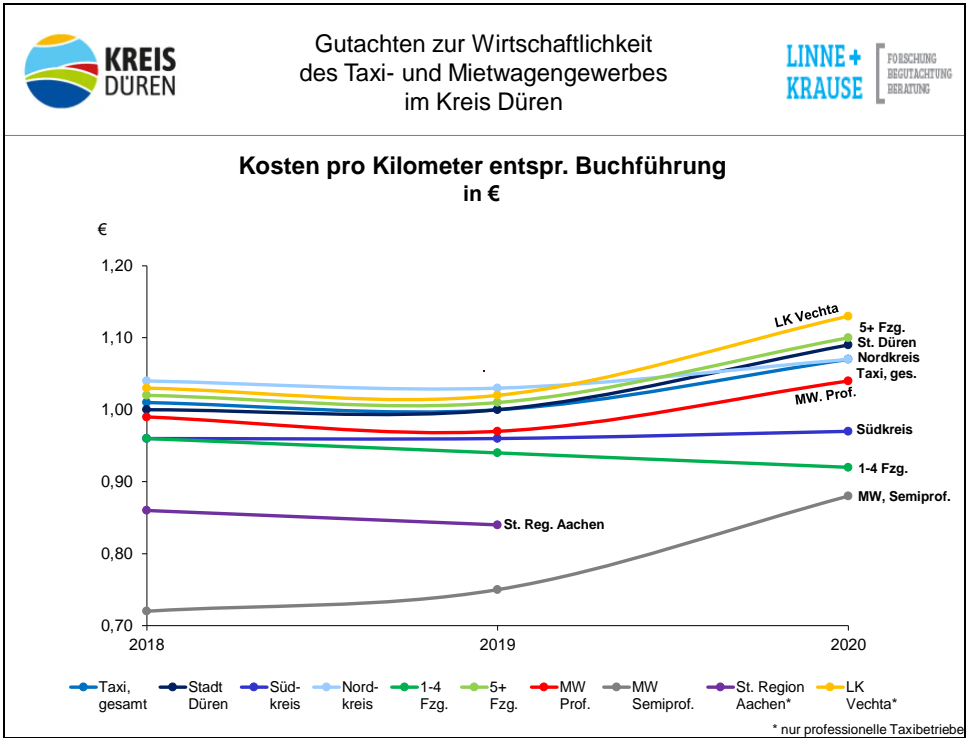
**Tab. 23: KREIS DÜREN
KOSTENSTRUKTUR ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2020
- IN € (NETTO) / FAHRZEUG -**

	Taxibetriebe						Mietwagenbetriebe		Vergleichskreise nur prof. Taxis	
	Taxi	Stadt Düren	Süd-kreis	Nord-kreis	≤ 4 Fzg	≥ 5 Fzg	Prof.	Semi-prof.	St. Reg. Aachen	LK Vechta
Fixkosten	14.028	15.673	16.096	10.415	15.262	13.785	12.584	8.147	-	12.480
Fahrzeugkosten	11.573	12.715	9.938	10.191	11.685	11.551	9.018	10.729	-	11.326
Zwischensumme	25.601	28.388	26.033	20.606	26.947	25.336	21.602	18.876	-	23.806
Personalkosten	34.691	36.894	26.386	33.909	22.554	37.078	25.705	14.464	-	25.786
Gesamtkosten	60.292	65.282	52.420	54.515	49.501	62.415	47.307	33.340	-	49.592

Tab. 24: KREIS DÜREN
KOSTENENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2018 - 2020
- IN € (NETTO) / KM -

	Taxibetriebe						Mietwagenbetriebe		Vergleichskreise nur prof. Taxis	
	Taxi	Stadt Düren	Süd- kreis	Nord- kreis	≤ 4 Fzg	≥ 5 Fzg	Prof.	Semi- prof.	St. Reg. Aachen	LK Vechta
2018	1,01	1,00	0,96	1,04	0,96	1,02	0,99	0,72	0,86	1,03
2019	1,00	1,00	0,96	1,03	0,94	1,01	0,97	0,75	0,84	1,02
Ø 2018 - 2019	1,01	1,00	0,96	1,04	0,95	1,02	0,98	0,74	0,85	1,03
2020	1,07	1,09	0,97	1,07	0,92	1,10	1,04	0,88	-	1,13
2018 / 2019 vs. 2020	6,5%	9,2%	1,1%	3,3%	-2,9%	8,1%	6,3%	20,2%	-	9,9%

- Kilometerkosten Taxi:** Die Kilometerkosten der Taxis schwankten 2018 / 2019 um 1,01 € / km – ähnlich wie im Landkreis Vechta, aber deutlich höher als in der Nachbarregion (ca. 0,85 € / km). Die Kilometerkosten hängen im Wesentlichen vom Anteil der Personalkosten ab. Während Kleinbetriebe vor der Pandemie mit Kostensätzen von ca. 0,95 € / km arbeiteten, wirtschafteten größere Mehrwagenbetriebe etwas „teurer“ (ca. 1,02 € / km). Der Grund: Die in Klein(st)betrieben wichtige Arbeitsleistung des Unternehmers ist buchhalterisch i.d.R. kein Kostenbestandteil, sondern Teil des Gewinns. Mit der geringeren Fahrleistung im Pandemiejahr 2020 sind die Kilometerkosten generell gestiegen.
- Kilometerkosten Mietwagen:** Im professionellen Mietwagengewerbe rangierten die Kilometerkosten 2018 / 2019 bei ca. 0,98 € / km. Vor der Pandemie liefen die verbuchten Kosten in den semiprofessionellen Betrieben auf durchschnittlich ca. 0,74 € / km hinaus. Ein Betrag, der in der Krise deutlich anstieg.



4.3 Überschuss

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

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

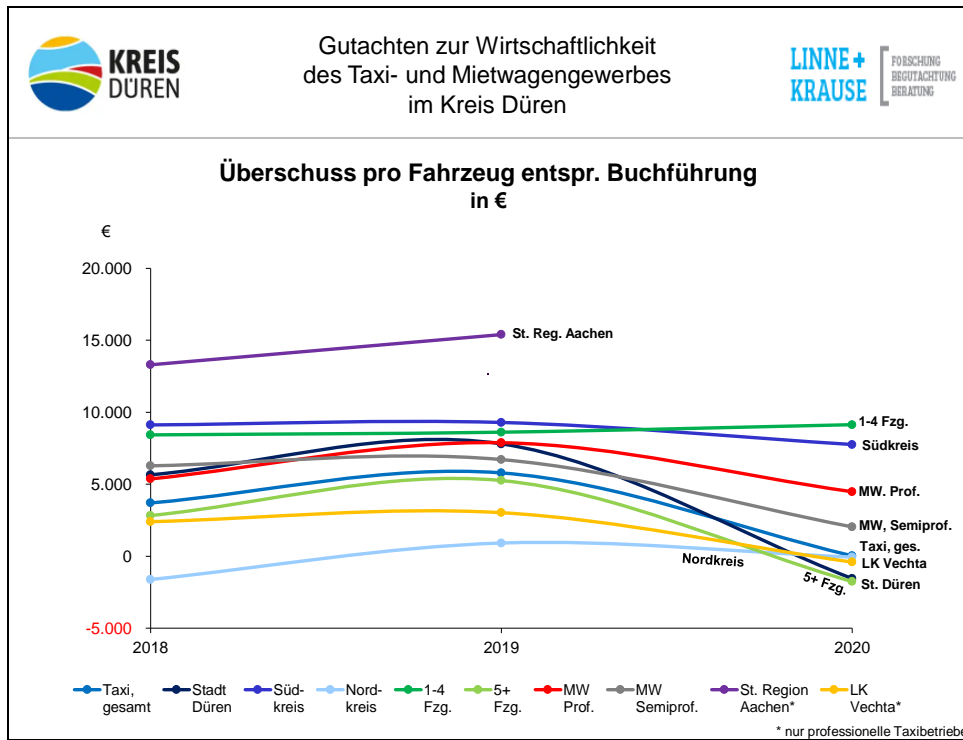
Wegen der unvermeidbaren Unsicherheiten bei der Bestimmung steuerlicher Gewinne wird im Folgenden der **operative Überschuss** aus dem Taxi- und Mietwagengewerbe errechnet. Maßgeblich ist dabei der Überschuss, der sich aus der Einnahme- / Überschussrechnung bzw. aus der Gewinn- und Verlustrechnung ergibt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

Tab. 25: KREIS DÜREN
 ÜBERSCHUSSENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2018 - 2020
 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -

	Taxibetriebe						Mietwagenbetriebe		Vergleichskreise nur prof. Taxis	
	Taxi	Stadt Düren	Süd-kreis	Nord-kreis	≤ 4 Fzg	≥ 5 Fzg	Prof.	Semi-prof.	St. Reg. Aachen	LK Vechta
2018	3.701	5.657	9.121	-1.620	8.432	2.827	5.369	6.282	13.300	2.399
2019	5.788	7.806	9.293	917	8.617	5.258	7.887	6.715	15.399	3.025
Ø 2018 - 2019	4.745	6.731	9.207	-351	8.524	4.043	6.628	6.499	14.350	2.712
2020	29	-1.550	7.761	-61	9.138	-1.763	4.482	2.039	-	-410
2018 / 2019 vs. 0	-99,4%	-123%	-15,7%	-82,7%	7,2%	-144%	-32,4%	-68,6%	-	-115

- Überschuss pro Taxi:** Vor der Corona-Krise, in den Jahren 2018 / 2019, erwirtschafteten Taxibetriebe im Kreis Düren einen Überschuss von durchschnittlich knapp 5.000 € pro Fahrzeug – ein schon damals unzureichendes Ergebnis. Ähnlich kritisch war die Situation im Landkreis Vechta (Ø: ca. 2.700 €). Problematisch war vor allem der niedrige Überschuss der größeren Mietwagenbetriebe von rund 4.000 € pro Taxi. In der Corona-Krise schrieben die meisten Großbetriebe „rote Zahlen“. Trotz positiver Tendenz ist auch das Niveau der Kleinbetriebe wenig befriedigend (Ø: ±8.500 €). Ein akzeptables Einkommen, eine adäquate Kapitalverzinsung und ein angemessener Zuschlag für das unternehmerische Risiko sind so kaum zu erzielen. Das deutete schon vor der Corona-Krise zumindest auf eine Bedrohung der Funktionsfähigkeit hin.
- BVTM-Referenzwert:** Aufschlussreich ist der Vergleich mit den Daten des Musterbetriebs, die der BVTM jährlich in seinem Geschäftsbericht veröffentlicht. Der BVTM-Wert markiert aus Gutachtersicht den absoluten Mindestüberschuss, der für einen Kleinstbetrieb ohne Mitarbeiter erforderlich ist. 2018 / 2019 lag der bei ca. 26.600 €. ³¹
- Überschuss pro Mietwagen:** Auch die Lage der Mietwagen ist prekär: Hier führen professionelle Fahrzeuge 2018 / 2019 im Durchschnitt ca. 6.600 € Überschuss ein. Auf diesem niedrigen Niveau arbeiten auch semiprofessionelle Betriebe (Ø: ca. 6.500 €) – zumindest laut offizieller Buchführung.

³¹ Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V., Geschäftsbericht, 2018 / 2019.



5 GESCHÄFTSAUFGABEN UND KONZESSIONSBEWEGUNGEN

Ein weiteres Kernkriterium zur Beurteilung der Funktionsfähigkeit im Taxigewerbe bilden die Geschäftsaufgaben. Laut Genehmigungsbehörde fanden in den letzten Jahren keine Geschäftsaufgaben statt. Damit steht der Kreis Düren beispiellos im deutschen Taxigewerbe da. Auch Anträge auf Befreiung von der Betriebspflicht wurden während der Corona-Krise nicht gestellt.

6 ZUSAMMENFASSUNG

Die Zusammenschau der Untersuchungsergebnisse zeigt, dass die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes im Kreis Düren bis zur Corona-Pandemie grundsätzlich noch gegeben war, wenngleich bereits damals einige Aspekte auf eine Gefährdung hingen. Die meisten Kennziffern lagen in einem für Flächenkreise typischen Bereich.

6.1 Nachfragefaktoren

Die Corona-Pandemie hat auch im Kreis Düren zu einem deutlichen Rückgang der Nachfrage geführt - wenngleich weniger massiv als in vielen anderen Kreisen und Städten. Mit dem Krieg in der Ukraine kommt seit Ende Februar 2022 eine weitere exzeptionelle Krise hinzu, deren Auswirkung auf das Taxi- und Mietwagengewerbe noch nicht absehbar ist – von sprunghaft gestiegenen Kraftstoffkosten abgesehen:

- **Faktor Demografie:** Bislang haben die Krisen wenig Einfluss auf die örtliche Demografie gehabt. Die Bevölkerung ist im letzten Jahrzehnt gewachsen – vorwiegend „in der Fläche“. Auch für die nächsten Jahre wird ein kleines Plus prognostiziert - vorrangig aus Zuwanderung. Wie in ganz Deutschland, so wird auch der Anteil an Senioren (mit speziellem Mobilitätsbedarf) zunehmen.
- **Faktor Nachfragestruktur:** Schon vor der Krise bildeten Krankenfahrten sowie Fahrten für Schüler oder für Menschen mit Behinderung das Fundament der Nachfrage. In der Corona-Krise haben diese Geschäftsfelder an Gewicht gewonnen. Dafür ist die Nachfrage von Privat- und Geschäftsleuten rückläufig. Wegen der abflachenden Pandemie ist Erleichterung in Sicht. Die (private) Nachfrage leidet jedoch unter sinkender Konsumbereitschaft und steigender Inflation.
- **Faktor Tourengewinnung:** Entsprechend der Nachfragestruktur sind rund die Hälfte der Aufträge feste Touren, wie Serienfahrten zur Dialyse oder Bestrahlung. Eine Funkvermittlung erfolgt vorrangig in der Stadt Düren. Dort existiert auch noch ein Ad-hoc-Geschäft vom Halteplatz. Im Nordkreis – wie auch im Mietwagengewerbe – steht die Bestellung per Telefon an erster Stelle.
- **Faktor Regionalwirtschaft:** Der Kreis Düren ist traditioneller Industriestandort mit Fokus auf das Papiergewerbe. Weitere Leitbranchen sind Chemie, Maschinenbau und Metallverarbeitung. In den vergangenen Jahrzehnten hat sich aber eine breite Forschungs- und Dienstleistungsszene entwickelt. Die Kaufkraft rangiert etwas unter dem Landesdurchschnitt. Die steigende Inflation und der Ukrainekrieg beeinflussen auch im Kreis Düren die Wirtschaft negativ.
- **Faktor Arbeitsmarkt:** Die Arbeitslosenquote ist niedriger als im Landesdurchschnitt und rangiert – nach einem Anstieg - wieder auf „Vor Corona“-Niveau, so dass auch der Arbeitsmarkt für Fahrpersonal nach wie vor angespannt ist.

- **Faktor Reise- und Freizeitwirtschaft:** Taxis und Mietwagen sind bzw. waren zwar nicht unmittelbar von staatlichen Schließungen und Beschränkungen betroffen. Die Pandemie hat aber vor allem Branchen in Mitleidenschaft gezogen, die zu den Hauptnachfragern der Taxis zählen. Dazu gehören die Reisebranche sowie das Gast- und Veranstaltungsgewerbe. Im Kreis Düren waren diese Geschäftsfelder für Taxis und Mietwagen aber bereits vor der Krise begrenzt.
- **Faktor Gesundheitswirtschaft:** In der Krise wurde die Gesundheitswirtschaft zum „Notanker“ der Taxi- und Mietwagennachfrage, auch wenn zeitweise Behandlungen verschoben wurden. Der Kreis Düren verfügt über fünf reguläre Krankenhäuser und eine Fachklinik. Örtliche Taxis und Mietwagen profitieren zudem von der medizinischen Infrastruktur in den umliegenden Großstädten.
- **Faktor Schulen und Fördereinrichtungen:** Institutionelle Fahrten für Schüler oder Menschen mit Behinderung sind ebenfalls bedeutsam für die Nachfrage. In den letzten fünf Jahren blieb die Zahl der (Förder-)Schüler stabil.
- **Faktor Individualverkehr:** Bedeutendster Wettbewerber für Taxis und Mietwagen ist der private Pkw. Typisch für Flächenkreise ist die PKW-Dichte deutlich höher als im Landesdurchschnitt. In der Pandemie haben viele Menschen zudem den ÖPNV gemieden und setzten verstärkt auf individuelle Mobilität. Das örtliche Carsharing-Angebot ist sehr begrenzt und aus Taxisicht kaum wettbewerbsrelevant.
- **Faktor Schienenverkehr:** Gegenüber dem Schienenfernverkehr erfüllen Taxis eine wichtige Ergänzungsfunktion. Der Kreis wird nicht von Fernzügen bedient. Die Fernbahnhöfe in Aachen, Köln generieren nur Nachfrage im Zubringerdienst bzw. auf Vorbestellung. Das Kreisgebiet wird durch fünf Regionalbahnen und eine Kölner S-Bahnlinie erschlossen. Wichtigster Knotenpunkt ist Düren. Die anderen Stationen sind in erster Linie Pendler-Bahnhöfe.
- **Faktor Busverkehr:** Die rund 100 Regionalbuslinien dienen vorrangig dem Pendler- und Schülerverkehr. Nur in der Kreisstadt besteht ein größeres Angebot an Stadtbussen. In den Partynächten verkehren einige Nachtbusse im Kreisgebiet. Besonders im Spät- und Nachtverkehr stehen die Busse im Wettbewerb mit den Taxis. Für Taxis und Mietwagen im Kreis Düren hat die Einbindung in Form von Bedarfsverkehren (z.B. AST / SEV) bislang keine wirtschaftliche Bedeutung.
- **Faktor Flugverkehr:** Ein weiterer Nachfragefaktor sind die Flughäfen in Düsseldorf und Köln / Bonn, an denen auch Dürener Taxis im Zubringerdienst bzw. auf Vorbestellung zum Einsatz kommen. In der Corona-Krise sind die Fluggastzahlen aber dramatisch eingebrochen, so dass auch diese Nachfragequelle weitgehend versiegt ist.

6.2 Angebotsfaktoren

Gemessen an anderen Flächenkreisen ist das örtliche Taxi- und Mietwagengewerbe angebotsseitig gut aufgestellt, so dass aus dieser Sicht wenige Anzeichen für eine Gefährdung der Funktions- bzw. der Existenzfähigkeit erkennbar sind:

- **Faktor Beschäftigung:** Das Taxigewerbe im Kreis Düren ist recht heterogen: Im Südkreis dominieren kleinere Betriebe (\emptyset : ca. 4,3 Taxis); in der Kreisstadt und im Nordkreis sind größere Mehrwagenbetriebe vorherrschend (\emptyset : ca. 9,0 Taxis). Die professionellen Mietwagenbetriebe unterhalten durchschnittlich 5 Fahrzeuge. Entsprechend unterschiedlich zeigt sich der Einsatz von Fahrpersonal. In der Pandemie ist es zu Personalabbau und zur Abwanderung in andere Branchen gekommen, so dass ernsthafte Personalengpässe entstanden sind.
- **Faktor Fahrzeuge:** Die Qualität der Taxiflotte ist günstig – mit einem überdurchschnittlichen Anteil an Neufahrzeugen (ca. 91%) und niedrigem Fahrzeugalter (\emptyset : ca. 3,4 Jahre). Die Fahrzeuge sind generell recht hochwertig (ca. 31.600 €).
- **Faktor Finanzierung:** Die meisten Taxis und Mietwagen sind mit Krediten finanziert. Was lange Zeit unkritisch war, wurde in der Corona-Krise zur Gefahr: Angesichts ausbleibender Umsätze wurde die Ratenzahlung für viele Unternehmen schwierig. Je länger die Krise, desto höher das Insolvenzrisiko.
- **Faktor Taxidichte:** Zurzeit fahren im Kreis Düren 80 Taxis, was rechnerisch auf eine Taxidichte von 0,30 hinausläuft. Eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit ist – abgesehen von der aktuellen Corona-Situation – aus dieser Perspektive zunächst nicht zu erkennen. Die durchschnittliche Taxidichte in nordrhein-westfälischen Flächenkreisen liegt bei 0,44.
- **Faktor Taxi-Mietwagendichte:** Weiterhin sind 148 Mietwagen (ohne Hilfsorganisationen) genehmigt. Mit einer Taxi-Mietwagendichte von 0,86 rangiert der Kreis Düren in der unteren Hälfte nordrhein-westfälischer Kreise (0,95).
- **Faktor Einsatzzeit:** Die zeitliche Auslastung der Taxis war schon vor der Corona-Krise regional unterschiedlich: Während Fahrzeuge aus der Stadt Düren und dem Nordkreis ± 100 Std. „auf der Straße“ waren, wurden die Taxis im Südkreis weit weniger intensiv eingesetzt (\emptyset : ca. 52 Std.). In der Krise sind die Spät- und Nachtschichten der Taxis deutlich weggebrochen. Professionelle Mietwagen kamen auf eine moderate Wocheneinsatzzeit von ca. 68 Stunden, die auch in der Pandemie nur wenig zurückging.
- **Faktor Fahrleistung:** Bis 2019 war die Taxifahrleistung typisch für Flächenkreise (ca. 65.500 km). Auf eine etwas niedrigere Fahrleistung kamen professionelle Mietwagen (ca. 59.000 km). Die Corona-Krise hat bei Taxis und Mietwagen zu einem Rückgang um bis zu 20% geführt. Obwohl der Einbruch anderen Orts dramatischer war, zeichnet sich auch im Kreis Düren eine existenzielle Gefährdung ab, da die Fixkosten auf deutlich weniger bezahlte Lastkilometer verteilt werden müssen.

6.3 Betriebswirtschaftliche Faktoren / Geschäftsaufgaben

Vor der Corona-Krise waren auch die verbuchten Nettoumsätze professioneller Taxi- und Mietwagenbetriebe branchenüblich. Das Erlösniveau im Kreis Düren ließ zumindest den Substanzerhalt sowie ein Arbeiten im Rahmen der rechtlichen Bestimmungen zu. Andererseits gab es schon vor der Pandemie Hinweise auf einen in Teilen irregulären Konkurrenzkampf mit den Mietwagen. In der Corona-Krise sind die Erlöse in existenzgefährdetem Umfang zurückgegangen:

- **Faktor Grauwirtschaft:** Bis zur Pandemie arbeiteten sämtliche Taxiunternehmen im Kreis Düren im Bereich des betriebswirtschaftlich Plausiblen. Dagegen wurden bereits „vor Corona“ etwa 60% der Mietwagenflotte jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität eingesetzt. Taxis und Mietwagen bedienen weit überschneidende Märkte und die Existenz so vieler semiprofessioneller Mietwagen deutet auch im Kreis Düren auf einen ruinösen Wettbewerb hin, der die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in Frage stellt. Damit ist auch das öffentliche Verkehrsinteresse berührt. Allein mit einer quantitativen Beschränkung der Taxigenehmigungen ist diesem Problem aber nicht abzuhelfen.
- **Faktor Fahrzeugerlöse:** Im Durchschnitt der Jahre 2018 bis 2019 erzielten die Taxis branchenübliche Nettoerlöse von knapp 71.000 €. Die höchsten Umsätze fuhren 2019 Betriebe in der Kreisstadt ein (ca. 78.200 €). Im Nordkreis wurden im Durchschnitt ca. 63.400 € erzielt. Die professionellen Mietwagen kamen auf ca. 64.800 €. Mit angeblich ca. 39.000 € Jahreserlös arbeiteten semiprofessionelle Mietwagen jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität. Im Krisenjahr 2020 büßten die professionellen Betriebe im Schnitt bis zu ca. 20% ihrer Erlöse ein. Noch einschneidender war der Einbruch in den Metropolen, wo sich der Erlös zuweilen annähernd halbierte.
- **Faktor Kilometererlöse:** Auf vertretbarem Niveau bewegen sich auch die Kilometererlöse: 2018 / 2019 fuhren professionelle Taxis und Mietwagen Nettoerlöse von ±1,09 € / km ein – ein Betrag, der auch in der Krise gehalten werden konnte. Semiprofessionelle Mietwagen kamen dagegen nur auf 0,89 € / km. Würden die Taxis ausschließlich „nach Tarif“, d.h. ohne Privatnutzung und ohne außertarifliche Touren fahren, so liefe der seit November 2019 gültige Taxitarif auf ca. 1,30 € / km (Tagesschicht) bzw. ca. 1,35 € / km (Nachtschicht sowie Sonn- und Feiertagen) Nettoerlös hinaus.³²

³² Taxitypischer Einsatz: 50% Besetztquote; durchschnittliche Tourenlänge 6 km, keine Wartezeit, gemäß Verordnung über die Beförderungsentgelte für den Verkehr mit den im Kreis Düren genehmigten Taxen vom 22.10.2019.

- **Faktor Gesamtkosten:** Die Taxibetriebe im Kreis Düren arbeiteten 2018 / 2019 auf einem recht hohem Kostenniveau von durchschnittlich rund 66.000 € pro Fahrzeug, wobei sich die Aufwendungen nach Region und Betriebsgröße unterschieden. Im professionellen Mietwagengewerbe war der Aufwand etwas niedriger (ca. 57.700 €). Im Krisenjahr 2020 gingen die Gesamtkosten der professionellen Betriebe um bis zu 21% zurück.
- **Faktor Kostenstruktur:** „Vor Corona“ rangierten die Fixkosten im Dürener Taxigewerbe im oberen Bereich des Branchenüblichen. Auch die überwiegend variablen Fahrzeugkosten bewegten sich mit ca. 14.200 € pro Taxi am „oberen Ende“ der Skala. Die aussagekräftigen Personalkosten größerer Mehrwagenbetriebe waren mit über 37.000 € pro Fahrzeug betriebswirtschaftlich plausibel. Wegen Kurzarbeit und Freisetzung von Fahrpersonal sind die Personalkosten 2020 stark gesunken, vorrangig in den kleineren Betrieben. In professionellen Mietwagenbetrieben waren alle Kosten generell etwas niedriger als bei Taxis. Problematisch sind die durchgängig zu geringen (steuerlich gemeldeten) Personalkosten der semiprofessionellen Betriebe (Ø: ±14.300 €), die auf Schwarzarbeit und somit auf ruinösen Wettbewerb hinweisen.
- **Faktor Überschuss:** Die Gewinnsituation war schon vor der Corona-Krise kritisch: Im Durchschnitt erwirtschafteten die Taxibetriebe einen Überschuss von knapp 5.000 € pro Fahrzeug – ein deutlich zu niedriger Betrag. In der Pandemie hatten die größeren Mehrwagenbetriebe im Durchschnitt einen Verlust zu verbuchen. Auch im Mietwagengewerbe und in den Vergleichskreisen war die Situation problematisch. Ein akzeptables Einkommen, eine adäquate Kapitalverzinsung und ein angemessener Zuschlag für das unternehmerische Risiko sind so auch im Kreis Düren nicht (mehr) zu erzielen. Vielmehr ist derzeit von einer existenziellen wirtschaftlichen Gefährdung der örtlichen Branche auszugehen.
- **Faktor Geschäftsaufgaben:** Geschäftsaufgaben, die auf eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit des Dürener Taxigewerbes schließen lassen, haben in den vergangenen Jahren nicht stattgefunden. Im Zusammenhang mit der Corona-Krise wurden auch keine Anträge auf die Befreiung von der Betriebspflicht eingereicht.

7 EMPFEHLUNGEN

7.1 Mengenbegrenzung vs. Berufsfreiheit

Im Mittelpunkt der Untersuchung stand die Existenz- und die Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes und damit zugleich die Frage nach der Höchstzahl der Taxigenehmigungen. Anfang 2022 lagen dem Kreis Düren 49 Anträge auf Erteilung einer Taxigenehmigung vor. Die Nichterteilung bildet einen Eingriff in das individuelle Grundrecht auf Berufsfreiheit. Eine solche Intervention hat – sofern sie sich auf die Gefährdung der Existenz- oder Funktionsfähigkeit beruft – stets das öffentliche Verkehrsinteresse zu berücksichtigen.

Die Situation im Dürener Taxigewerbe wird seit Frühjahr 2020 von der Pandemie und deren wirtschaftlichen Folgen dominiert. Ob und wann es zu einer „neuen Normalität“ kommt, ist noch nicht absehbar – auch wenn die Pandemie nur noch wenige Todesopfer fordert. Aber: Die zurzeit in ihrer Wirkung anscheinend abflauende Corona-Krise geht seit Beginn des Kriegs in der Ukraine in eine neue schwerwiegende Krise über – mit ebenso unbestimmbarem Ausgang.

Auch in dieser Lage gibt eine BVerfG-Entscheidung aus dem Jahre 1960 Orientierung, die maßgeblich für das 1961 in Kraft getretene PBefG war und die die Berufsfreiheit (Art. 12 GG) in den Vordergrund stellte.³³ Die aktuelle PBefG-Novelle hat an dieser grundlegenden Ausrichtung nichts geändert, setzt aber neue Akzente:

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

³³ BVerfG, Beschluss des Ersten Senats v. 8. Juni 1960, 1 BvL 53/55, 16, 31, 53/56, 7, 18, 24/57. Zur Entstehung des PBefG auch Richard Sigl, Handkommentar zum Personenbeförderungsgesetz vom 21.03.1960, Berlin 1962.

- **Mietwagen:** Das neue PBefG erkennt nunmehr eine Gefährdung des öffentlichen Verkehrsinteresses auch durch Mietwagen. Aus Sicht des BVerfG von 1960 stellten Mietwagen noch „keine bedrohliche Konkurrenz für andere Verkehrszweige“ dar und bedienten allenfalls ein „Luxusbedürfnis“. Die Neufassung des PBefG von 2021 räumt dem Wettbewerb durch Mietwagen nunmehr weiten Raum ein, ohne den Genehmigungsbehörden aber wirklich durchschlagende Regulierungsinstrumente an die Hand zu geben.
- **Kein Konkurrenzschutz:** Eine Regulierung der Taxizahlen hat das verfassungsmäßige Recht auf freie Berufsausübung zu berücksichtigen. Dazu führt das BVerfG aus: „Lediglich eine Vorschrift, die gerade nur die aus einer Übersetzung im Droschkengewerbe drohenden Gefahren bekämpfen und nicht darüber hinaus einen umfassenden Konkurrenzschutz schaffen würde, könnte gegenüber Art. 12 Abs. 1 GG Bestand“ haben. Das Argument hat besonderes Gewicht in Flächenkreisen – immer dort, wo nur ein Anbieter am Ort tätig ist.
- **Keine Bedürfnisprüfung:** Unzulässig ist weiterhin eine restriktive Argumentation im Sinne einer Bedürfnisprüfung, wie sie vor Inkrafttreten des modernen PBefG noch zulässig war. Schon das BVerfG warnte 1960 vor einer Hintertür-Argumentation, die eine „unzulässige Bedürfnisprüfung... auf dem Wege über die Prüfung der öffentlichen Verkehrsinteressen“ fortsetzt.
- **Keine Planungs- und Gestaltungsaufgabe:** Unzulässig ist weiterhin eine Festlegung der Konzessionszahl im Sinne einer „wirtschafts- und verkehrspolitischen Planung und Gestaltung“. Das führt immer wieder zu Irritationen in Verwaltungen, deren Handeln ansonsten stets auf Planung und Gestaltung ausgerichtet ist. Während beispielsweise der Linienverkehr immer schon Gegenstand der verkehrspolitischen Planung und Gestaltung war (und sein muss), bleibt der Gelegenheitsverkehr – und damit auch die Höchstzahl der Taxigenehmigungen – davon ausgenommen.³⁴

Die vielfach geübte Praxis, eine Genehmigungshöchstzahl festzulegen und über (viele) Jahre unbesehen beizubehalten, ist daher kaum rechtskonform.

³⁴ Hier kommt zum Tragen, dass die Regelungen für den **Gelegenheitsverkehr** aus dem stark auf die Berufsfreiheit ausgerichteten Gewerberecht abgeleitet wurde (bis 1934: § 37 Reichsgewerbeordnung) – im Gegensatz zu den Bestimmungen über den **Linienverkehr**, die traditionell administrativ-planerischen Charakter hatten. Eine Liste der Gesetze, Verordnungen und sonstigen Bestimmungen, die 1961 in das (moderne) PBefG überführt wurden bzw. von diesem ersetzt wurden findet sich in der Bundestagsdrucksache 255 / 3 v. 08.03.1958.

7.2 Existenz- vs. Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes

Das mehrfache Herunterfahren des öffentlichen Lebens hat das Taxigewerbe und die meisten seiner Nachfragequellen mit besonderer Wucht getroffen. Ging es bis zur Pandemie „nur“ um die Funktionsfähigkeit, so geht es nun um die Existenzfähigkeit des Taxigewerbes. Auch für das örtliche Taxigewerbe ist eine Zeit „vor Corona“ und eine Zeit „mit Corona“ entstanden. Bis zur Rückkehr in eine „neue Normalität“ sollte mit einem doppelten Maßstab gemessen werden: mit dem Maßstab der Existenzfähigkeit und mit dem Maßstab der Funktionsfähigkeit.

Das Kriterium „Existenzfähigkeit“ hat noch immer Bedeutung: Die Rechtsprechung geht nach wie vor vom Kriterium „Existenzgefährdung“ aus.³⁵ Und auch die 1987 vom Bund-Länder-Fachausschuss (BLFA) erarbeiteten „Allgemeinen Grundsätze zur Durchführung und Neuregelung des Taxi- und Mietwagenverkehrs“ führten aus:

„Der Begriff ‚Funktionsfähigkeit‘ schließt die Existenzfähigkeit mit ein. Die Grenze der Funktionsfähigkeit ist im Allgemeinen eher erreicht als die Grenze der Existenzbedrohung. Der Begriff ‚Existenzfähigkeit‘ stellt nicht allein auf die wirtschaftliche Lage des örtlichen Taxigewerbes, sondern auch auf die ausreichende und ordnungsgemäße Bedienung des Taxiverkehrs als Teil des öffentlichen Verkehrs ab.“³⁶

Woran ist die Existenzgefährdung des Taxigewerbes zu messen? Eine solche Gefahr hat seit Inkrafttreten des modernen PBefG Anfang der 1960er Jahre noch nicht konkret bestanden, so dass auch (fast) keine einschlägige Rechtsprechung existiert. Aktuell liegt jedoch die zwischenzeitlich vom VHG-Hessen bestätigte Entscheidung des VG Frankfurt vor, die auf die Existenzgefährdung des (Frankfurter) Taxigewerbes in Zeiten der Corona-Pandemie abstellt.³⁷

³⁵ Siehe z.B. den Beschluss des OVG NRW v. 27.08.2019, 13 A 196/18.

³⁶ BLFA Straßenverkehr, „Allgemeinen Grundsätze zur Durchführung und Neuregelung des Taxi- und Mietwagenverkehrs“, Mai 1987.

³⁷ VG Frankfurt 4 K 4018/17.F. Der Antrag auf Erteilung einer Taxikonzession wurde im Oktober 2020 mit Verweis auf die Pandemie-bedingte Gefährdung des Taxigewerbes am Tage der Verhandlung abgelehnt. Die Entscheidung wurde am 03.09.2021 durch den VGH Hessen 2 A 2801/20.Z bestätigt.

Frühe PBefG-Kommentare verbanden noch eine konkrete Vorstellung mit dem Begriff der „Existenzdrohung“:

„Eine Existenzbedrohung erfasst die Mitglieder eines Gewerbes in der Regel nicht einheitlich, sondern die nach ihren persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen schwächeren Mitglieder rascher als die stärkeren. Von einer Bedrohung des gesamten Gewerbes wird man sprechen können, wenn 10% oder mehr der Gewerbetreibenden mit der beabsichtigten Vermehrung der Zulassungen ihre Existenzgrundlage verlieren werden.“³⁸

Bei einem so massiven Nachfrageeinbruch wie 2020 / 2021 sind praktisch alle, d.h. wesentlich mehr als 10% der Taxibetriebe, in ihrer Existenz gefährdet – auch ohne, dass es dazu einer „Vermehrung der Zulassungen“ bedarf.

In diesem Sinne ist eine ordnungsgemäße Bedienung zurzeit kaum noch zu gewährleisten – zumindest nicht für Mitarbeiterbetriebe. Der entscheidende Punkt: Der seit 2015 geltende gesetzliche Mindestlohn ist als Stundenlohn definiert. Der dafür erforderliche Stundenerlös ist aber kaum noch zu realisieren. Hinzu kommt die jüngst beschlossene Mindestlohnanhebung auf 10,45 € / Std. ab Juli 2022 bzw. 12,00 € / Std. ab Oktober 2022. Künftig werden die Erlöse nicht mehr zur Finanzierung der Fahrerlöhne reichen – zumindest nicht außerhalb der nachfragestarken Kernzeit.

³⁸ Richard Sigl, Handkommentar zum Personenbeförderungsgesetz vom 21.03.1960.A.a.O.

7.3 Objektive Zulassungskriterien

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

KREIS DÜREN KONZESSIONSANTRÄGE STAND: APRIL 2022			
Region / Stadt / Gemeinde	Neuunternehmen	Altunternehmen	Gesamt
Düren, Stadt	12	6	18
Region Südkreis	15	-	15
Heimbach, Stadt	5	-	5
Hürtgenwald	2	-	2
Kreuzau	-	-	-
Langerwehe	-	-	-
Merzenich	2	-	2
Nideggen, Stadt	4	-	4
Nörvenich	2	-	2
Vettweiß	-	-	-
Region Nordkreis	15	1	16
Aldenhoven	4	-	4
Inden	3	-	3
Jülich, Stadt	5	-	5
Linnich, Stadt	-	-	-
Niederzier	-	-	-
Titz	3	1	4
Kreis Düren, gesamt	42	7	49
Q.: Kreis Düren			

- **Kreisstadt Düren:** Die meisten Anträge wurden für die Kreisstadt gestellt – davon 12 von Neuunternehmern und 6 von Altunternehmern. Als Standort für das Taxigewerbe ist die Stadt Düren problematisch: Die „normale“ Taxinachfrage war auch schon vor der Pandemie eng begrenzt. Die geringe Kaufkraft und das Fehlen einer substanziellen Nachfrage durch Private und Geschäftsleute verweisen das örtliche Gewerbe auf institutionelle Auftraggeber und damit auf ein mietwagenähnliches Geschäftsmodell. In der Kreisstadt konzentrieren sich aber auch die nachfragerrelevanten medizinischen Einrichtungen und Förderschulen. Bis zur Corona-Pandemie haben die Taxibetriebe betriebswirtschaftlich plausibel gearbeitet, so dass mit dem Maßstab der Funktionsfähigkeit kein ruinöser Wettbewerb zu erkennen war. Die Kreisstadt rangiert mit einer Taxidichte von 0,45 deutlich unter und mit einer Taxi-Mietwagendichte von 1,05 deutlich über dem Durchschnitt, so dass eine Gefährdung des öffentlichen Verkehrsinteresses primär aus Richtung der Mietwagen zu erkennen war, die häufig semiprofessionell (d.h. irregulär) arbeiten. Zugleich wird deutlich, dass - zumindest vor der Pandemie – eine Nachfrage bestand, die nicht voll von den Taxis befriedigt wurde. Seinerzeit wären somit nur wenige objektive Gründe zu erkennen gewesen, die gegen eine Neuerteilung von zunächst **8 Genehmigungen** gesprochen hätten. Mit dieser Genehmigungszahl wäre die für vergleichbare Städte durchschnittliche Taxidichte von 0,52 erreicht worden. Unter dem Vorzeichen der existenzgefährdenden Pandemie wird aber empfohlen, maximal 4 weitere Genehmigungen zu erteilen – nach genauer Prüfung der „persönlichen Zuverlässigkeit“ und der „finanziellen Leistungsfähigkeit“ der Bewerber.
- **Stadt Jülich:** In der „modernen Forschungsstadt Jülich“ herrschen wirtschaftlich günstigere Rahmenbedingungen als in der Kreisstadt. Auch wenn die Taxis geringere Erlöse als in der Kreisstadt erzielen, stammten in der Region Nordkreis „vor Corona“ immerhin noch rund ein Drittel der Nachfrage aus taxitypischen Fahrten für Private und Geschäftsleute. Zurzeit liegen 5 Genehmigungsanträge vor – alle von Neuunternehmern. Die Taxidichte ist moderat (0,53). Für Städte vergleichbarer Größe noch vertretbar ist zudem die Taxi-Mietwagendichte (0,93). Allerdings arbeiten einige Mietwagen jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität, so dass eine Gefährdung des öffentlichen Verkehrsinteresses von dieser Seite besteht. Abgesehen davon war vor der Pandemie von einem weitgehend funktionsfähigen Taximarkt auszugehen, so dass seinerzeit kein objektiver Grund zur Versagung von **2 bis 3 Neugenehmigungen** bestanden hätte. Angesichts der aktuellen Existenzgefährdung wird aber empfohlen, zunächst allenfalls **1 Genehmigung** zusätzlich zu erteilen.
- **Stadt Heimbach / Gemeinde Hürtgenwald:** In der Stadt Heimbach und in der Gemeinde Hürtgenwald besteht zurzeit weder eine Taxi- noch eine Mietwagenversorgung. Hier besteht das Interesse der Bürger an einer Bedienung durch Taxis. Aus Heimbach liegen 5 Anträge; aus Hürtgenwald 2 Anträge von Neuunternehmern vor. Da kein etabliertes Taxigewerbe existiert, sind auch keine objektiven Gründe zu erkennen, die gegen eine Nichterteilung sprechen – sofern die Fahrzeuge künftig tatsächlich in der Betriebsitzgemeinde eingesetzt werden. Aber auch hier wird empfohlen, bei der Genehmigungserteilung auf die „subjektiven Zulassungskriterien“ zu achten.

- **Sonstige Gemeinden:** Für die Gemeinden Merzenich (2 Anträge), Nörvenich (2 Anträge), Aldenhoven (4 Anträge), Nideggen (4 Anträge), Inden (3 Anträge) und Titz (4 Anträge) liegen Anträge vor – mit einer Ausnahme ausschließlich von Neuunternehmern. All diesen Städten und Gemeinden ist gemein, dass es jeweils nur ein ortsansässiges Unternehmen gibt. Eine Nichterteilung würde somit auf einen unzulässigen Konkurrenzschutz hinauslaufen. Daher wird empfohlen, jeweils 1 bis 2 Genehmigungen zu erteilen – auch unter dem Vorzeichen anhaltender Existenzgefährdung. Sobald der Maßstab der Funktionsfähigkeit wieder angelegt werden kann, sollten in Nideggen, Aldenhoven und Titz die Erteilung von jeweils 1 weiteren Genehmigung ins Auge gefasst werden. Die Zahl der dort beheimateten Mietwagen deutet auf eine Nachfrage hin, die bislang noch nicht von Taxis befriedigt wird. Es wird auch hier empfohlen, bei der Ersterteilung besonderes Augenmerk auf die subjektiven Genehmigungskriterien zu legen.
- **Gemeinden ohne Anträge:** Für die Stadt Linnich und die Gemeinden Kreuzau, Langerwehe, Vettweiß und Niederzier liegen keine Anträge vor, so dass dort kein Entscheidungsbedarf besteht.

7.4 Subjektive Zulassungskriterien

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

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

Taxiähnlich betriebene Mietwagen arbeiten häufig zu Preisen weit unter dem Taxitarif – mit Folgen für die Wettbewerbsfähigkeit der Taxis. Preise deutlich unter dem amtlichen Taxitarif sind in aller Regel nicht wirtschaftlich darstellbar, sofern Steuer-, Sozialversicherungs- und Personenbeförderungsrecht eingehalten werden. Der Gesetzgeber hat das Problem solcher Marktstörungen erkannt: Zum „*Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen*“ sieht der neue § 51a PBefG daher Mindestbeförderungsentgelte für Mietwagen vor.

Das 2021 novellierte PBefG sieht zudem neue teils taxiähnliche On-Demand-Dienste vor. In diesem Zusammenhang sollte geprüft werden, ob und wie das örtliche Gewerbe künftig substanziell in den ÖPNV eingebunden werden kann – auch, um Einbußen in anderen Bereichen teilweise auszugleichen. Beispielhaft könnte der Kreis Wesel sein, wo mit dem „Projekt Wir-4-Mobil“ zurzeit ein On-Demand-Dienst auf Basis der Taxiflotte entsteht.

7.5 Evaluation

Zurzeit ist die Marktentwicklung wenig berechenbar. Nach einer angemessenen Frist von ca. 2 bis 3 Jahren sollte daher die Entwicklung des örtlichen Taximarktes erneut untersucht werden, um die erzielten Veränderungen zu evaluieren und nötige Nachbesserungsschritte einzuleiten.

Unter dem Vorzeichen von Corona-Pandemie und Ukraine-Krieg ist die Existenzfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes noch immer gefährdet. Noch nicht ist abzusehen, ab wann wieder eine „neue Normalität“ erreicht sein wird und ab wann wieder der Maßstab der Funktionsfähigkeit anzulegen ist. Weiterhin bleibt die konkrete Auswirkung der substantziellen Mindestloohnerhöhungen in der 2. Jahreshälfte 2022 auf die geschwächte Branche abzuwarten.

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



Th: Krause

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