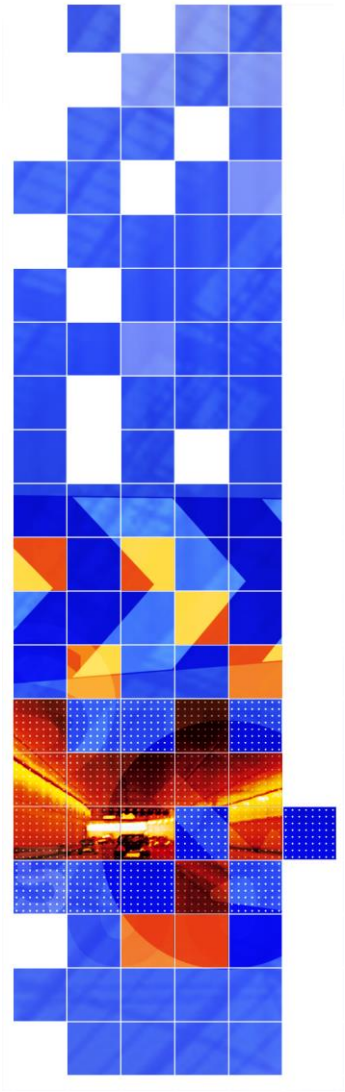

Gutachten gemäß § 13 Abs. 4 PBefG über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes im Rhein-Kreis Neuss

AUFTRAGGEBER

Rhein-Kreis Neuss
Straßenverkehrsamt

Oberstraße 91
41460 Neuss

DATUM

18. Juli 2023

**ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH**

Verkehr | Mobilität | Logistik

Leipziger Straße 120
01127 Dresden
Tel.: (0351) - 851 07 11
Fax: (0351) - 848 90 60
E-Mail: isup@isup.de
www.isup.de

Inhalt

Verzeichnisse 5

1 Einleitung 11

1.1 Ausgangssituation ... 11
1.2 Zielstellung und Lösungsansatz ... 12
1.3 Anforderungen aus der Novelle des PBefG 2021 ... 13
1.4 Datenerhebung ... 15

2 Kurzfassung des Gutachtens 17

2.1 Regionalwirtschaftliche Bedingungen im Rhein-Kreis Neuss ... 17
2.2 Situation in den Taxiunternehmen des Rhein-Kreises Neuss ... 18

3 Das Taxigewerbe im regionalen Umfeld 21

3.1 Raumstrukturelle und demografische Rahmenbedingungen ... 21
3.1.1 Lage und Basisdaten ... 21
3.1.2 Bevölkerungsstand und -entwicklung ... 22
3.1.3 Bevölkerungsprognose und Altersstruktur ... 24
3.2 Wirtschaftliches Umfeld ... 26
3.2.1 Wirtschaftsentwicklung, Erwerbstätigkeit, Beschäftigung ... 26
3.2.2 Preisentwicklung ... 29
3.2.3 Entwicklung der Löhne und Kaufkraftentwicklung ... 33
3.3 Entwicklung der besonders taximarktrelevanten Branchen ... 36
3.3.1 Gesundheitswesen ... 36
3.3.2 Freizeit, Kultur und Gastronomie ... 37
3.3.3 Fremdenverkehr ... 38
3.3.4 Tagungen, Kongresse und Messen ... 40
3.3.5 Schulentwicklung ... 41
3.4 Verkehrliches Umfeld des Taxigewerbes ... 42
3.4.1 Motorisierter Individualverkehr ... 43
3.4.2 Mietwagenverkehr ... 44
3.4.3 Öffentlicher Personennahverkehr ... 45
3.4.4 Schienenpersonennahverkehr ... 48
3.4.5 Flugverkehr ... 49
3.4.6 Sonstige Mobilitätsformen ... 51

4 Angebotssituation 53

4.1 Betriebe ... 53
4.1.1 Struktur des Taxi- und Mietwagengewerbes ... 53
4.1.2 Geschäftsaufgaben und -übertragungen ... 55
4.2 Taxi- und Mietwagendichte ... 56
4.3 Fahrzeugpark ... 59
4.4 Personaleinsatz ... 61
4.4.1 Personalstruktur ... 61
4.4.2 Arbeitszeiten ... 64
4.4.3 Entlohnung des angestellten Fahrpersonals ... 66
4.5 Angebotsumfang ... 66
4.5.1 Jahresfahrleistung ... 66
4.5.2 Einsatzzeit der Fahrzeuge ... 69

5 Nachfrage 74

5.1 Charakteristik der Nachfrage ... 74
5.1.1 Anteil Leer-Kilometer und mittlere Besetzt-Fahrweite ... 74
5.1.2 Anteil der Fahrtzwecke ... 75
5.2 Nachfrageverlauf ... 76
5.2.1 Fahraufträge pro Tag und Jahr ... 77
5.2.2 Erhalt der Fahraufträge ... 79

6 Einschätzung der wirtschaftlichen Situation der Taxiunternehmen 80

6.1 Entwicklung der Kosten- und Ertragslage 2017 bis 2021 ... 80
6.1.1 Entwicklung der Kosten ... 80
6.1.2 Entwicklung der Umsätze ... 84
6.1.3 Gewinnentwicklung ... 86
6.2 Altersvorsorge der Unternehmer ... 88
6.3 Nachfrageprognose ... 89
6.3.1 Einschätzung der Unternehmen ... 89
6.3.2 Nachfrageabschätzung anhand zu erwartender Rahmenbedingungen ... 90
6.4 Kalkulatorische Ermittlung von Kosten und Umsatz ... 94
6.4.1 Kostenkalkulation ... 94
6.4.2 Mindestumsatz ... 96

7 Tarifanalyse 99

7.1 Struktur und Entwicklung des Taxitarifs im Rhein-Kreis Neuss ... 99
7.2 Beförderungsentgelt bei Sondervereinbarungen ... 101
7.3 Analyse der Tarifgestaltung ... 102

7.3.1 Tarifgrundbestandteile 102
7.3.2 Wartezeitpreis 103
7.3.3 Vergütung An- und Rundfahrten 104
7.3.4 Zuschläge 104
7.4 Taxitarife im Vergleich 107
7.4.1 Vergleich innerhalb der Taxitariflandschaft in Nordrhein-Westfalen 107
7.4.2 Deutschlandvergleich 109
7.4.3 Fazit des Tarifvergleichs 111
7.5 Vorschläge zur künftigen Tarifgestaltung 112
7.6 Stellungnahme zu Mindestbeförderungsentgelten für Mietwagen 113

8 Empfehlungen zur weiteren Vorgehensweise 115

Anlagen 118

Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Regionale Einordung und Gebietsgliederung des Rhein-Kreis Neuss 21

Abbildung 2: Bevölkerungsbewegungen in Nordrhein-Westfalen nach Gebietskörperschaften..... 23

Abbildung 3: Bevölkerungsbewegungen im Rhein-Kreis Neuss 24

Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung und -prognose im Rhein-Kreis Neuss 24

Abbildung 5: Veränderung der Bevölkerungszahlen nach Altersgruppen 25

Abbildung 6: Pendelndenzahlen für den Rhein-Kreis Neuss 27

Abbildung 7: Entwicklung der jahresdurchschnittlichen Kraftstoffpreise in Deutschland 29

Abbildung 8: Durchschnittliche Kraftstoffpreise in Deutschland in den letzten 24 Monaten 30

Abbildung 9: Entwicklung des gesetzlichen Mindestlohnes in Deutschland.....33

Abbildung 10: Index der Kaufkraftentwicklung in Nordrhein-Westfalen..... 35

Abbildung 11: Tourismusentwicklung im Rhein-Kreis Neuss 39

Abbildung 12: Schulstandorte im Rhein-Kreis Neuss..... 41

Abbildung 13: Entwicklung der Zahl an Schülerinnen und Schülern im Rhein-Kreis Neuss 42

Abbildung 14: Verkehrsmittelnutzung ausgewählter Städte im Rhein-Kreis Neuss 42

Abbildung 15: Regionales und überregionales Straßennetz im Rhein-Kreis Neuss 44

Abbildung 16: ÖPNV-Netz im Rhein-Kreis Neuss 46

Abbildung 17: Schienenverkehrsnetz im Rhein-Kreis Neuss..... 48

Abbildung 18: Fahrzeiten mit dem Kfz von den Flughäfen..... 50

Abbildung 19: Taxi- und Mietwagendichte ausgewählter Städte und Landkreise im Regierungsbezirk Düsseldorf 58

Abbildung 20: Taxi- und Mietwagenfahrzeuge nach Fahrzeugmarke 59

Abbildung 21: Fahrzeugstatistik: Fahrzeuge nach Fahrzeuggröße 60

Abbildung 22: Streubreite der Jahresfahrleistung im Taxi- und Mietwagengewerbe des Rhein-Kreises Neuss 68

Abbildung 23: Entwicklung der Kostenstruktur des Taxigewerbes des Rhein-Kreises Neuss 81

Abbildung 24: Entwicklung der wirtschaftlichen Lage im Taxigewerbe des Rhein-Kreises Neuss 87

Abbildung 25: Taxi- und Mietwagendichte ausgewählter Städte und Landkreise in Nordrhein-Westfalen 119

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht zu Neuregelungen der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes ... 15

Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung im Rhein-Kreis Neuss ... 22

Tabelle 3: Bevölkerungsstruktur und -entwicklung der Kommunen des Rhein-Kreises Neuss ... 23

Tabelle 4: Entwicklung der Arbeitsmarktdaten im Rhein-Kreis Neuss ... 26

Tabelle 5: Bewertung der konjunkturellen Lage im IHK-Bezirk Mittlerer Niederrhein ... 28

Tabelle 6: Entwicklung der Kraftstoffkosten eines alleinfahrenden Taxiunternehmers ... 30

Tabelle 7: Kraftfahrer-Preisindex im Land Nordrhein-Westfalen ... 31

Tabelle 8: Entwicklung von Kostenpositionen im Taxigewerbe ... 32

Tabelle 9: Entwicklung des Verbraucherpreisindexes in Nordrhein-Westfalen ... 32

Tabelle 10: Entwicklung und vergleichende Einordnung des Verdienstniveaus im Rhein-Kreis Neuss ... 34

Tabelle 11: Entwicklung der medizinischen Versorgung im Rhein-Kreis Neuss ... 37

Tabelle 12: Entwicklung des Beherbergungsangebots im Rhein-Kreis Neuss ... 38

Tabelle 13: Entwicklung des Messestandortes Düsseldorf ... 40

Tabelle 14: Pkw-Bestand und Motorisierungsgrad im Rhein-Kreis Neuss ... 43

Tabelle 15: Leistungen der Flughäfen mit Relevanz für den Rhein-Kreis Neuss ... 51

Tabelle 16: Unternehmensgröße der Taxiunternehmen im Rhein-Kreis Neuss ... 53

Tabelle 17: Entwicklung des Fahrzeugbestandes ... 54

Tabelle 18: Anträge auf Erteilung einer Taxikonzession im Rhein-Kreis Neuss ... 54

Tabelle 19: Planungen zu betrieblichen Veränderungen ... 56

Tabelle 20: Entwicklung der Taxi- und Taxi-Mietwagendichte im Rhein-Kreis Neuss ... 57

Tabelle 21: Betriebssitzkommunen der Taxi- und Mietwagenunternehmen im Rhein-Kreis Neuss ... 57

Tabelle 22: Beschäftigtenstruktur in den Taxi- und Mietwagenbetrieben ... 61

Tabelle 23: Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten in den Taxi- und Mietwagenbetrieben ... 62

Tabelle 24: Entwicklung des Personalbestandes in den Taxi- und Mietwagenbetrieben ... 63

Tabelle 25: Mittlere Wochenarbeitszeiten der Beschäftigten in den Taxi- und Mietwagenbetrieben ... 64

Tabelle 26: Entwicklung der Wochenarbeitszeiten in den Taxi- und Mietwagenbetrieben ... 65

Tabelle 27: Jährliche Fahrleistung im Taxi- und Mietwagengewerbe des Rhein-Kreises Neuss 67
Tabelle 28: Durchschnittliche tägliche Einsatzzeit im Jahr 2021 69
Tabelle 29: Umfang der tatsächlich eingesetzten Fahrzeuge im Jahr 2021 70
Tabelle 30: Einsatz der Taxis und Mietwagen im Schichtbetrieb 71
Tabelle 31: Mittlere Standzeit innerhalb der Einsatzzeit im Jahr 2021 72
Tabelle 32: Anteil und Entwicklung der Leer-Kilometer in 2021 74
Tabelle 33: Anteil der Fahrtzwecke am Umsatz 75
Tabelle 34: Fahraufträge pro Tag und Taxi 77
Tabelle 35: Fahraufträge pro Einsatzstunde und Taxi im Jahr 2021 78
Tabelle 36: Auftragsvermittlung 79
Tabelle 37: Mittlere Gesamtkosten pro Fahrzeug in den Taxi- und Mietwagenunternehmen 82
Tabelle 38: Mittlere Kosten je Kilometer im Taxi- und Mietwagenbetrieb im Rhein-Kreis Neuss 83
Tabelle 39: Entwicklung der Fahrzeugkosten je Kilometer 83
Tabelle 40: Entwicklung der Gesamteinnahmen in den Taxi- und Mietwagenunternehmen 84
Tabelle 41: Mittlere Einnahmen je Kilometer im Taxi- und Mietwagenbetrieb 85
Tabelle 42: Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen je Kilometer 86
Tabelle 43: Gewinnsituation in den Taxi- und Mietwagenbetrieben im Rhein-Kreis Neuss 87
Tabelle 44: Altersvorsorge der Unternehmer im Jahr 2021 89
Tabelle 45: Umsatzerwartung der Taxi- und Mietwagenbetriebe für 2022 / 2023 90
Tabelle 46: Annahmen für die Kostenkalkulation 95
Tabelle 47: Kostenkalkulation für ein durchschnittliches Taxi im Rhein-Kreis Neuss auf Basis der Datenlage von 2021 96
Tabelle 48: Ermittlung der Kostendeckung 97
Tabelle 49: Aufbau und Entwicklung des Taxitarifs im Rhein-Kreis Neuss 99
Tabelle 50: Auswirkungen der vergangenen Tarifanpassungen auf die Fahrpreise 100
Tabelle 51: Differenzierung Tag- und Nacht-/Sonntagstarif in deutschen Taxitarifen nach Gebieten 102
Tabelle 52: Verteilung der Gebühr für An- und Rundfahrten in Deutschland 104
Tabelle 53: Verteilung des Zuschlages für Großraumtaxis in Deutschland 105
Tabelle 54: Verteilung des Zuschlages für Gepäck innerhalb von Deutschland 105
Tabelle 55: Verteilung des Zuschlages für Abbestellung in Deutschland 106
Tabelle 56: Auswahlkriterien für Vergleichsregionen Taxitarif 107

Tabelle 57: Fahrpreise der Bespieltouren nach Taxitarifen in NRW mit einem Normalfahrzeug 108
Tabelle 58: Fahrpreise der Bespieltouren nach Taxitarifen in NRW mit einem Großraumtaxi 109
Tabelle 59: Fahrpreise der Bespieltouren nach Taxitarifen in vergleichbaren Regionen mit einem Normalfahrzeug 110
Tabelle 60: Fahrpreise der Bespieltouren nach Taxitarifen vergleichbarer Regionen (Großraumtaxi) 111
Tabelle 61: Gestaltungsvorschläge zur Entwicklung des Taxitarifs im Rhein-Kreis Neuss 112
Tabelle 62: Auswirkungen der Tarifvorschläge / der Tarifanpassungen auf die Fahrpreise 113
Tabelle 63: Taxitarife im Land Nordrhein-Westfalen im Vergleich (Normalfahrzeug) 120
Tabelle 64: Großraum-Taxitarife in Nordrhein-Westfalen im Vergleich 121
Tabelle 65: Deutsche Taxitarife im Vergleich (Normalfahrzeug) 122
Tabelle 66: Deutsche Taxitarife im Vergleich (Großraumtaxi) 122

Abkürzungsverzeichnis

EW	Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner
MIV	motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Quellenverzeichnis

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V (2022): So haben sich die Spritpreise seit 1950 entwickelt. URL: https://www.adac.de/verkehr/tanken-kraftstoff-antrieb/deutschland/kraftstoffpreisentwicklung/. [letzter Zugriff: 15.05.2023]

Allianz pro Schiene e. V. (2020): Anbindung des Öffentlichen Verkehrs - Das deutschlandweite Erreichbarkeitsranking. URL: https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/dossiers/erreichbarkeitsranking/. [letzter Zugriff: 10.02.2023]

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V. (2023): ADV-Monatsstatistiken. URL: https://www.adv.aero/service/downloadbibliothek/. [letzter Zugriff: 07.02.2023]

Bundesministerium der Finanzen (2020): Bericht über die Höhe des steuerfrei zu stellenden Existenzminimums von Erwachsenen und Kindern für das Jahr 2022 (13. Existenzminimumbericht). URL: https://dserver.bundestag.de/btd/19/228/1922800.pdf.

Bundesverband Taxi und Mietwagen e. V. (2021): Geschäftsbericht 2019 / 2020.

Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (2021): EUROCONTROL-Prognose-Aktualisierung 2021-2027. Europäische Flugbewegungen und Dienstleistungseinheiten - Drei Szenarien für die Erholung von COVID-19. URL: https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-forecast-update-2021-2027. [letzter Zugriff: 21.02.2023]

Kreis Düren (2022): Gutachten zur Wirtschaftlichkeit des Taxi- und Mietwagengewerbes im Kreis Düren. URL: https://www.kreis-dueren.de/kreishaus/amt/sva/pdf/anlage-nr.1.pdf

Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2022): Statistischer Bericht Kennziffer M I – m 12/22- Verbraucherpreisindex für Nordrhein-Westfalen Dezember 2022. URL: https://webshop.it.nrw.de/gratis/M129%20202212.pdf. [letzter Zugriff: 22.02.2023]

Landkreis Nordsachsen (2017): Gutachten über die Wirtschaftlichkeit des Taxi- und Mietwagengewerbes im Landkreis Nordsachsen.

Messe Düsseldorf GmbH (2018). Geschäftsbericht 2018. URL: https://www.messe-duesseldorf.de/cgi-bin/md_home/lib/pub/object/downloadfile.cgi/MD_GB2018_dt_web.pdf?oid=1757&lang=1&ticket=g_u_e_s_t. [letzter Zugriff: 05.04.2023]

Messe Düsseldorf GmbH (2022): Geschäftsbericht 2021. URL: https://www.messe-duesseldorf.de/cgi-bin/md_home/lib/pub/object/downloadfile.cgi/Gesch%C3%A4ftsbericht2021.pdf?oid=4569&lang=1&ticket=g_u_e_s_t. [letzter Zugriff: 05.04.2023]

Michael Bauer Research GmbH (2022): Kaufkraft 2022 in Deutschland. Stadt- und Landkreise – wichtigste Variablen. URL: https://www.mb-research.de/_download/MBR-Kaufkraft-Kreise.pdf. [letzter Zugriff: 23.11.2022]

Ministerium des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen (2023): Verordnung zur Bestimmung der Großen kreisangehörigen Städte und der Mittleren kreisangehörigen Städte nach § 4 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen. URL: https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?sg=1&menu=1&bes_id=4077&aufgehoben=N&anw_nr=2. [letzter Zugriff: 16.01.2023]

Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (2020): Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW). URL: https://landesplanung.nrw.de/system/files/media/document/file/20220915-lesefassung-lep.pdf. [letzter Zugriff: 16.01.2023]

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.08.1990 (BGBl I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822).

Prognos AG (2019): Prognos Zukunftsatlas 2019 - Das Ranking für Deutschlands Regionen.

Prognos AG (2022): Prognos Zukunftsatlas 2022 - Das Ranking für Deutschlands Regionen.

Region Köln/Bonn e. V. (2018): Grundlagenuntersuchung Mobilität.

TU Dresden (2018): Mobilitätssteckbrief Mobilität in Städten - SrV 2018.

1 Einleitung

1.1 Ausgangssituation

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822), sieht in § 13 Abs. 4 eine Zulassungsbeschränkung für den Verkehr mit Taxen vor, wonach unabhängig vom Vorliegen der Voraussetzungen für den Betrieb eines Taxiunternehmens das Erteilen einer Genehmigung zu versagen ist, „wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt werden, dass durch die Ausübung des beantragten Verkehrs das örtliche Taxengewerbe in seiner Funktionsfähigkeit bedroht wird".

Die Zulassungsbeschränkung wurde vom Gesetzgeber vorgenommen, um das Funktionieren des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), zu dem der Taxiverkehr (im Gegensatz zum Mietwagenverkehr) gehört, als Gesamtsystem zu sichern. Ziel ist also nicht ein „Konkurrenzschutz" für die vorhandenen Unternehmen, sondern die Sicherung eines funktionierenden öffentlichen Personenverkehrs. Es muss somit nicht unbedingt eine konkrete Existenzbedrohung von Taxiunternehmen vorliegen, sondern es können bereits bei Unzumutbarkeiten bei der Verkehrsabwicklung, die durch ein Überangebot an Taxis hervorgerufen werden, Zulassungsbeschränkungen vorgenommen werden.

In der Vergangenheit gab es diesbezüglich in Hinblick auf das Grundrecht der freien Berufsausübung (vgl. Art 12 Abs. 1 Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland) Entscheidungen von Gerichten, welche sich auf die Erstellung der Gutachten gemäß § 13 Abs. 4 PBefG auswirken und eine Abwägung erforderlich machen. Das Bundesverwaltungsgericht schließt dabei gemäß dem Beschluss vom 08. Juni 1960 (BVerfG 1 BvL 53/55, 16, 31, 53/56, 7, 18, 24/57) eine Argumentation im Sinne eines „Konkurrenzschutzes" aus. Maßgeblich sind weiterhin drei Urteile des Bundesverwaltungsgerichts aus den Jahren 1981 (BVerwG 7 C 57.79), 1988 (BVerwG 7 C 94.86) und 1989 (BVerwG 7 C 44 und 45.88). Insbesondere das Urteil des Jahres 1988 macht drei konkrete methodische Vorgaben: „vollständige Ermittlung", „zutreffende Ermittlung" und „nicht offensichtlich fehlerhafte Prognose". Die prognostische Entscheidung der lokalen Genehmigungsbehörden muss sich an diesen Maßstäben messen lassen.

In den letzten Jahren entwickelten die deutschen Verwaltungsgerichte eine Rechtsprechung, die zunehmend den Aspekt der Berufsfreiheit gemäß dem deutschen Grundgesetz in den Vordergrund rückt und sich damit auch stärker an dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts von 1960 orientiert. Diesbezüglich sind hierbei die folgenden Urteile und Beschlüsse zu nennen:

- Schleswig-Holsteinisches Oberverwaltungsgericht (4 L 147/91, u. 3 A 74/07),
- Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg (1 SN 15.99),
- Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (13 A 1417/05) und
- Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz (7 A 11567/03.OVG u. 4 K 329/06.KO).

Aus Baden-Württemberg liegt die Entscheidung des Verwaltungsgerichtes Stuttgart vom 10. April 2014 (8 K 658/12) vor, die beispielsweise die Konzessionsbeschränkung durch die Landeshauptstadt Stuttgart bestätigt. Die Entscheidungen der Verwaltungsgerichte Karlsruhe (3 K 2922/16), Freiburg (6 K 1753/17) und des Oberverwaltungsgerichtes für das Land Nordrhein-Westfalen (13 A 196/18) zeigen noch einmal die hohen methodischen Anforderungen an eine ordnungsgemäße Konzessionsvergabe auf.

Die Genehmigungsbehörden sind daher gefordert, als Entscheidungsgrundlage für mögliche Versagungen beziehungsweise Erteilungen von Genehmigungen regelmäßig konkrete Nachweise über die Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes vorzulegen. Vor diesem Hintergrund hat der Rhein-Kreis Neuss die Erstellung eines Gutachtens zur Analyse und Bewertung der aktuellen wirtschaftlichen Lage sowie der Angebots- und Nachfragesituation und der objektiven wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Taxigewerbe des Landkreises beauftragt.

1.2 Zielstellung und Lösungsansatz

Das Ziel des vorliegenden Gutachtens besteht darin, Aussagen zur Situation des Taxengewerbes und dessen Funktionsfähigkeit im Rhein-Kreis Neuss unter dem Gesichtspunkt des § 13 Abs. 4 PBefG zu treffen.

Folglich sind zunächst:

1. die Nachfrage nach Beförderungsaufträgen im Taxiverkehr
2. die Taxidichte
3. die Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit der Fahrzeuge und des Fahrpersonals
4. die Anzahl und Ursachen von Geschäftsaufgaben

zu untersuchen. Ergänzend dazu sind weitere, die Nachfrage nach Taxileistungen im Rhein-Kreis Neuss beeinflussende Faktoren (z. B. regionalwirtschaftliches und verkehrliches Umfeld) detailliert zu analysieren und daraus Schlussfolgerungen für die zu erwartende Entwicklung der Nachfrage abzuleiten.

In die Untersuchung wird der Mietwagenverkehr einbezogen. Er bietet für den Fahrgast in vielen Fällen den gleichen Beförderungseffekt wie der Taxiverkehr bei möglicherweise niedrigeren Fahrpreisen. Insbesondere durch die fehlende Tarifbindung und nicht vorhandene Zugangsbeschränkungen stellt er, trotz der gesetzgeberisch festgelegten Einschränkungen bezüglich Auftragsannahme und Bereitstellung, eine wachsende Konkurrenz für das eigentliche Taxigewerbe dar. Methodisch gliedert sich die Erstellung des Taxigutachtens somit in folgende zwei Teilkomplexe:

- Erhebung und Auswertung der raum- und siedlungsstrukturellen, wirtschaftlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen im Untersuchungsraum (Rhein-Kreis Neuss) mit Relevanz für das Taxigewerbe.
- Erhebung und Auswertung von betriebswirtschaftlichen Daten der im Rhein-Kreis Neuss ansässigen Taxi- und Mietwagenunternehmen, die Aussagen zur Situation in diesem Gewerbe zulassen.

Auf der Basis von Recherchen und der von den Unternehmen und dem Auftraggeber zur Verfügung gestellten Unterlagen werden die für das Taxi- und Mietwagengewerbe im Rhein-Kreis Neuss bestehenden Rahmenbedingungen beleuchtet und die Entwicklung von Nachfrage und wirtschaftlicher Situation in den Unternehmen in der Vergangenheit analysiert und bewertet. Im Ergebnis wird festgestellt, ob und gegebenenfalls in welcher Höhe eine Begrenzung der Höchstzahl an Taxikonzessionen notwendig ist. Ein ordnungsgemäßes Funktionieren des Taxiverkehrs ist auf Dauer nur gegeben, wenn Angebot und Nachfrage in einem ausgewogenen Verhältnis stehen.

In die Erstellung des Gutachtens sind Datenbestände sowie Erkenntnisse und Erfahrungen eingeflossen, die beim Rhein-Kreis Neuss vorliegen. Außerdem werden zum Vergleich auch Daten zum Taxigewerbe aus anderen Regionen angeführt.

1.3 Anforderungen aus der Novelle des PBefG 2021

Mit der Novelle des Personenbeförderungsgesetztes im Jahr 2021 hat der Gesetzgeber im Gelegenheitsverkehr zwei bedeutende Änderungen vorgenommen. Mit dem „gebündelten Bedarfsverkehr" wurde eine neue Form des Gelegenheitsverkehrs mit eigenen Rechten und Pflichten geschaffen, welche den Verkehr mit Taxen und Mietwagen ergänzt. Einige der Verkehrsformen, welche bislang nach § 2 Abs. 6 PBefG (typenähnliche Genehmigung) oder § 2 Abs. 7 PBefG (Experimentierklausel) genehmigt wurden, haben einen eigenen, spezifischen Rahmen erhalten. Außerdem werden den Genehmigungsbehörden durch eine Vielzahl von Kann-Bestimmungen mehr Spielräume geschaffen, das bundesweite gültige Gesetz an die örtlichen Gegebenheiten anzupassen.

Zusätzlich wurde eine Genehmigungspflicht bestimmter Plattformvermittlungsdienste neu ins Personenbeförderungsgesetzt aufgenommen (vgl. § 1 Abs. 1a PBefG). Mit diesen Plattformvermittlungsdiensten sind App-Anbieter gemeint, die nicht selbst die Beförderung durchführen, sondern Beförderungsangebote Dritter vermitteln, aber durch ihren bestimmenden Einfluss auf das vermittelte Angebot im Unterschied zu „reinen" Vermittlern (z. B. Taxizentralen) selbst zum genehmigungspflichtigen Unternehmen werden. Weitere Änderungen des PBefG betreffen die Verankerung der Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit, die Einführung von Berichtspflichten zu Mobilitätsdaten oder die Möglichkeit von Festpreisen beziehungsweise Mindest- und Höchstpreisen („Tarifkorridor") im Taxiverkehr. Auch definiert das PBefG Vorgaben zur Barrierefreiheit der Fahrzeuge im Verkehr mit Taxis und im gebündelten Bedarfsverkehr (vgl. § 64c PBefG). Unternehmen mit 20 Fahrzeugen und mehr müssen grundsätzlich mindestens ein barrierefreies Fahrzeug anbieten. Bei mehr als 20 Fahrzeugen müssen grundsätzlich fünf Prozent der Fahrzeuge barrierefrei sein.

Die wesentlichen Änderungen des Personenbeförderungsgesetztes werden in Tabelle 1 zusammengefasst:

Vermittler
• Vermittler werden mit § 1 Abs. 1 und 3 PBefG nun ausdrücklich erwähnt und an das PBefG gebunden
• Vermittler sind Betreiber von Mobilitätsplattformen, deren Hauptzweck auf den Abschluss über eine genehmigungspflichtige Beförderung ausgerichtet ist und diese nicht selbst Beförderer sind (§ 1 Abs. 3 PBefG)
• Mobilitätsplattformen als reine Vermittler brauchen jedoch keine Genehmigung (§ 2 Abs. 1 PBefG)
• unter bestimmten Bedingungen (bei Eindruck gegenüber dem Fahrgast, dass er der Beförderer ist; er Einfluss auf die Beförderung in Hinblick auf Preis, Fahrstrecke o. ä. nimmt) kann aber eine App-Vermittler auch als Beförderer betrachtet werden
• wer als Vermittler die Durchführung der Beförderung organisatorisch und vertraglich kontrolliert, ist somit Beförderer und somit gemäß § 2 Abs. 1 PBefG genehmigungspflichtig
• Genehmigungspflicht ist beispielsweise für den Dienst „Uber" gerichtlich festgelegt worden (LG Frankfurt am Main, Urteil vom 19.12.2019, Az. 3-08 O 44/19; bestätigt durch OLG Frankfurt am Main, Urteil vom 20.05.2021, Az. 6 U 18/20)
Mobilitätsdaten
• Verpflichtung zur Übermittlung von statischen (ab 01.01.2022) und dynamischen (ab 01.07.2022) Mobilitätsdaten für Unternehmen und Vermittler
• statische Mobilitätsdaten (Name und Kontaktdaten des Anbieters, Bediengebiet und -zeiten, Standorte, Preise, Buchungs- und Bezahlmöglichkeiten, Daten zur Barrierefreiheit und Umweltstandards der Fahrzeuge)
• dynamische Mobilitätsdaten (Verfügbarkeit von Fahrzeugen, Auslastung, Daten zu abgerechneten Kosten)
• ausgenommen von der Datenübermittlungspflicht sind Einzelunternehmen ohne eigene Beschäftigte

Umweltstandards

- Emissionsvorgaben können neuen Versagungstatbestand darstellen (§ 13 Abs. 5b PBefG)
- Genehmigungserteilung kann versagt werden, wenn Fahrzeuge im Verkehr mit Taxis, Mietwagen und dem gebündelten Bedarfsverkehr nicht die Emissionsanforderungen erfüllen (gilt auch für Wiedererteilungen)
- Emissionsforderungen können nach § 64b PBefG für Gelegenheitsverkehre auch durch länderspezifische Vorschriften (z. B. Luftreinhaltepläne) festgelegt werden

Gelegenheitsverkehr mit Taxis

- Verstöße gegen Stellplatzpflicht können zukünftig rechtssicher als Ordnungswidrigkeit geahndet werden
- Taxitarifordnungen können auch Festpreise für bestimmte Wegstrecken vorsehen sowie Mindest- und Höchstpreise für Bestellfahrten (Tarifkorridor)
- statt eines Fahrpreisanzeigers sind nun auch konformitätsbewertete softwarebasierte Systeme möglich
- Vorgaben zu Emissionen und Barrierefreiheit der Fahrzeuge kann Versagungsgrund für Genehmigung sein
- die Ortskundeprüfung für das Fahrpersonal entfällt, stattdessen besteht eine Ausrüstungspflicht mit einem Navigationsgerät (echtzeitbasierte Streckenführung und Echtzeit-Staumeldungen, Stau- und Sperrungsmeldungen, umfassendes Sonderzielverzeichnis), bspw. auch auf einem mobilen Endgerät (Google Maps)

Gelegenheitsverkehr mit Mietwagen

- Rückkehrpflicht bleibt grundsätzlich bestehen (Ausnahme: Kommunen mit großer Flächenausdehnung; vgl. Kapitel 3.4.2)
- neue Kennzeichnungspflicht von Mietwagen analog zu Taxis (§ 27 Abs. 3 BOKraft: nach außen und innen wirkendes Schild mit Ordnungsnummer an der rechten unteren Ecke der Heckscheibe)
- statt eines Wegstreckenzählers sind nun auch konformitätsbewertete softwarebasierte Systeme möglich
- Mischkonzessionen (§ 46 Abs. 3 PBefG) sind in Kommunen bis zu 50.000 Einwohnerinnen/Einwohner für Taxi-, Mietwagen- und gebündelte Bedarfsverkehre möglich
- zum Schutz des öffentlichen Verkehrsinteresses können auch für Mietwagen tarifbezogene Regelungen getroffen werden (§ 51a PBefG; vgl. Kapitel 3.4.2)
- zum Schutz des öffentlichen Verkehrsinteresses können in Städten mit mehr als 100.000 Einwohnerinnen/Einwohner auch im Mietwagenverkehr Einschränkungen anordnen (§ 49 Abs. 4 Satz 8 PBefG)
    - Voraussetzungen: Marktanteil von App-vermittelten Mietwagen übersteigt 25 Prozent des Auftragsaufkommens des Gelegenheitsverkehrs mit Taxis, Mietwagen und gebündelten Bedarfsverkehr
    - mögliche Einschränkungen stellen eine Kontingentierung (§ 13 Abs. 5a PBefG), zeitliche und räumliche Beschränkungen (§ 50 Abs. 2 PBefG) oder die Festlegung von Sozialstandards (§ 50 Abs. 4 PBefG) dar

Einführung neuer Verkehrsformen

- Einführung des Linienbedarfsverkehrs (§ 44 PBefG) und des gebündelte Bedarfsverkehrs (§ 50 PBefG) als neue Verkehrsformen auf Grundlage des Pooling-Prinzips
- Linienbedarfsverkehr als neue Form des Linienverkehrs:
    - in den ÖPNV eingebundenes „Ride-Pooling“ mit entsprechenden Genehmigungsvoraussetzungen
    - inhaltlich entsprechend bestehender flexibler Angebote wie von Anrufsammeltaxen oder Rufbussen
- Gebündelter Bedarfsverkehr als kommerzielles / eigenwirtschaftliches Ride-Pooling außerhalb des ÖPNV:
    - Zusammenfassung / Bündelung gleichgerichteter Beförderungswünsche entlang einer Wegstrecke
    - Beförderung mit einem Pkw und nur ausschließlich auf vorheriger Bestellung (§ 50 Abs. 1 PBefG) und nur innerhalb der Betriebssitzkommune (§ 50 Abs. 2 PBefG)
    - zeitliche und räumliche Beschränkung (Einschluss und Ausschluss) der Beförderung von Personen durch die Genehmigungsbehörde möglich, insofern das öffentliche Verkehrsinteresse dies erfordert (§ 50 Abs. 2 PBefG)

- Einschluss bestimmter Zeiten und Gebiete dann sinnvoll, um ein Mobilitätsangebotes in Randzeiten und -gebieten sicherzustellen (Verhinderung der Beschränkung des Verkehrs auf lukrative Bedingungen)
- Ausschluss bestimmter Zeiten und Orte zum Schutz anderer Verkehre, insbesondere den ÖPNV-Linienverkehr oder den Gelegenheitsverkehr mit Taxis

- Grundsätzlich keine Rückkehrpflicht vorgesehen (Anordnung durch die Genehmigungsbehörde im Einvernehmen mit anderen Genehmigungsbehörden aber möglich)
- Steuerungsmöglichkeiten der Genehmigungsbehörden zum Schutz des öffentlichen Verkehrsinteresses:
  - Definition einer Bündelungsquote (MUSS - § 50 Abs. 3 PBefG): Indikator dafür, wie effizient die Verkehrsform funktioniert (= Zahl zurückgelegte Personenkilometer geteilt durch zurückgelegte Gesamtkilometer); ist Bündelungsquote sehr niedrig, so stellt der Verkehr eher eine individuelle Beförderung dar und ist dementsprechend zu behandeln (Taxi- oder Mietwagen)
  - Mindestbeförderungsentgelt (Empfehlung: unter dem Taxitarif (durch Bündelung der Fahraufträge werden Entgelte von jedem Fahrgast erhoben) aber oberhalb des ÖPNV-Tarifs)
  - Emissionsstandards (KANN - § 50 Abs. 4 PBefG): Insofern eine landesrechtliche Grundlage besteht, können Genehmigungsbehörden Emissionswerte für die Fahrzeuge festlegen

Tabelle 1: Übersicht zu Neuregelungen der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes

Gemäß dem Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2021 Teil I Nr. 19, ausgegeben am 27.04.2021) wurden unter anderem die Voraussetzungen zur Erlangung des Personenbeförderungsscheins geändert. Zur Erlangung des Personenbeförderungsscheines für Taxis, Mietwagen oder dem gebündelten Bedarfsverkehr muss eine Fachkundeprüfung abgelegt werden. Die obligatorische Ortskundeprüfung für Neubewerber ist dabei entfallen.

1.4 Datenerhebung

Zur Analyse der regionalwirtschaftlichen Bedingungen im Rhein-Kreis Neuss erfolgten Recherchen aller hierzu verfügbaren Quellen und Materialien, Vorortbesichtigungen und die Kontaktierung von aussagefähigen Einrichtungen.

Der zweite, den Schwerpunkt der Untersuchung bildende Komplex beinhaltete die schriftliche Befragung der im Rhein-Kreis Neuss konzessionierten Taxi- und Mietwagenunternehmen zur Erfassung deren betriebswirtschaftlicher Situation. Dazu wurde ein entsprechender Fragebogen mit mehreren Datenblättern vorbereitet, in die alle relevanten Daten durch die Unternehmen einzutragen waren. In die Befragung wurden alle Taxi- und Mietwagenunternehmen einbezogen, um einen höchstmöglichen Datenbestand für die Auswertung zu erhalten.

Zur Erzielung einer hohen Rücklaufquote bei der Befragung der Taxi- und Mietwagenunternehmen wurden folgende Maßnahmen realisiert:

- Benennung mehrerer Mitarbeiterinnen beziehungsweise Mitarbeiter beim Gutachter, die während des gesamten Zeitraumes der Datenerhebung für die Beantwortung von Fragen per Telefon und E-Mail zur Verfügung standen. Die Möglichkeit der Fragestellung wurde nur von wenigen Unternehmen genutzt.
- Kontaktierung ausgewählter Unternehmen während des Befragungszeitraumes zum Stand der Datenbereitstellung und Klärung eventuell aufgetretener Probleme. Hier bot sich im Gespräch die Möglichkeit, zusätzliche Informationen und Erfahrungen aus dem Tagesgeschäft des Taxigewerbes zu erhalten.
- Mahnung säumiger Unternehmen nach Ablauf der Frist für die Datenbereitstellung; in einer ersten Stufe per Schreiben vom 01. September 2022 durch den

Gutachter, in einer zweiten Stufe schriftlich durch die Genehmigungsbehörde, um die erforderlichen Unterlagen von den Unternehmern zu erhalten.

Aufgrund des vereinzelt schleppenden Rücklaufs der Befragungsbögen zog sich die Datenerhebung von den Unternehmen von Anfang Juli 2022 bis Ende Januar 2023 hin. Im Endergebnis lagen von 99 der insgesamt 104 mit Stand Juli 2022 vorhandenen Taxiunternehmen die abgeforderten Daten weitestgehend vollständig vor. Damit liegt dem Gutachten eine Rücklaufquote von 95,2 Prozent der Taxiunternehmen zugrunde. Von den reinen Mietwagenunternehmen haben sich 86,1 Prozent an der Erhebung beteiligt.

Alle von den Taxi- und Mietwagenunternehmen eingegangenen Befragungsbögen wurden intensiv hinsichtlich Vollständigkeit und Plausibilität der Daten kontrolliert. Die Plausibilitätsprüfung erfolgte durch:

- Prüfung der Schlüssigkeit der Daten innerhalb eines Unternehmens
- Gegenüberstellung der Daten vergleichbarer Unternehmen
- Nutzung von beim Gutachter vorliegenden Erkenntnissen und Untersuchungsergebnissen zu betriebswirtschaftlichen Kenngrößen im Taxi- und Mietwagengewerbe.

Bei zahlreichen Befragungsbögen waren einzelne Angaben unvollständig oder nicht plausibel. Die Unternehmen wurden in diesen Fällen durch telefonische oder schriftliche Kontaktierung zur Nachlieferung oder Korrektur beziehungsweise zur Klärung des Sachverhaltes aufgefordert. Der größte Teil der Fragen konnte auf diese Weise einer Beantwortung zugeführt werden. Im Ergebnis war damit nahezu der gesamte Bestand der gelieferten Daten verwertbar, und die Untersuchung kann als repräsentativ für die Erfassung der Situation im Gewerbe eingestuft werden.

Die Auswertung der von den Unternehmen gelieferten Daten erfolgte streng getrennt in Taxi- und Mietwagenbetrieb. Dementsprechend wird nach der Betriebsart unterschieden in das Taxigewerbe und in das Mietwagengewerbe. Weiterhin erfolgt eine Differenzierung der Taxi- und Mietwagenunternehmen in reine Taxi- beziehungsweise Mietwagenbetriebe und Mischbetriebe (Unternehmen mit Taxi- und Mietwagenkonzessionen). Bei den Taxiunternehmen wird zusätzlich eine regionale Unterscheidung (Stadt Neuss / übrige Kommunen) sowie eine Betrachtung nach Betriebsgröße (Einfahrzeug-Betriebe, Betriebe mit zwei bis fünf Taxis, Betriebe mit mehr als 5 Taxis) durchgeführt.

Bei der Erstellung des Gutachtens wurde dem Datenschutz uneingeschränkt Rechnung getragen. Alle von den Taxi- und Mietwagenunternehmen abgeforderten Angaben wurden vertraulich behandelt und ausschließlich für die Erarbeitung des Gutachtens verwendet. Die Daten wurden weder an Dritte übergeben, noch wurde Dritten Einsicht in das Datenmaterial ermöglicht. Bei der Auswertung der Daten wurden die Unternehmen stets in ihrer Gesamtheit betrachtet; es erfolgt keine Veröffentlichung von Einzeldaten der Unternehmen. Nach Abschluss des Gutachtens und Bestätigung durch den Auftraggeber werden alle übergebenen unternehmensrelevanten Unterlagen vernichtet. Eine entsprechende Erklärung zum Datenschutz war den Unternehmen übergeben worden.

2 Kurzfassung des Gutachtens

Im vorliegenden Gutachten erfolgt eine umfassende Auswertung der Unternehmensstruktur, der Einsatz- und Betriebsbedingungen, der Nachfrage und der Kosten- und Ertragslage sowie deren Entwicklung in den Taxi- und Mietunternehmen des Rhein-Kreises Neuss im Zeitraum von 2017 bis 2021 sowie eine detaillierte Analyse der den Taxibetrieb beeinflussenden strukturellen Rahmenbedingungen.

2.1 Regionalwirtschaftliche Bedingungen im Rhein-Kreis Neuss

Die Ergebnisse zu den strukturellen Rahmenbedingungen stellen sich wie folgt dar:

- Der Rhein-Kreis Neuss wird auch in den nächsten Jahren bis 2030 weiterhin einen leichten Bevölkerungsanstieg erfahren. Dabei steht einem hohen Anstieg in der Altersgruppe 65 Jahre und älter sowie in der Altersgruppe der bis unter 18-Jährigen eine deutliche Abnahme bei den Personen im Erwerbsalter (Altersgruppe der 18- bis unter 65-Jährigen) gegenüber.
- Die Arbeitsmarktlage, die einen wesentlichen Einfluss auf das Konsumverhalten der Bevölkerung ausübt, hatte sich im Rhein-Kreis Neuss im Zeitraum von 2017 bis 2021 sehr positiv entwickelt (Erhöhung der Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und Senkung der Arbeitslosenzahlen).
- Nach einer Beruhigung der Verbraucherpreise zwischen 2014 und 2015 sind diese in den letzten Jahren deutlich angezogen. Ein Ansteigen der Teuerungsrate führt in der Regel zu negativen Auswirkungen auf das Kaufverhalten der Bevölkerung und insbesondere die Inanspruchnahme von Dienstleistungen.
- Das verfügbare Einkommen der privaten Haushalte je Einwohnerin beziehungsweise Einwohner und Jahr liegt im Rhein-Kreis Neuss deutlich über dem Niveau sowohl des Landes Nordrhein-Westfalen als auch des bundesweiten Durchschnitts. Beim Kaufpreisindex liegt der Rhein-Kreis Neuss ebenfalls deutlich über den durchschnittlichen Werten der Gebietskörperschaften im Regierungsbezirk Düsseldorf sowie des Landesdurchschnittes.
- Der Rhein-Kreis Neuss ist flächendeckend sehr gut mit Leistungen des ÖPNV erschlossen und verfügt im Zusammenspiel mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ein für viele Fahrtzwecke ausgezeichnetes Angebot. Durch den fortschreitenden barrierefreien Ausbau stellt er auch für in der Mobilität eingeschränkte Personen eine Alternative dar. Darüber hinaus hat die Umsetzung weiterer Maßnahmen, wie unkomplizierter Fahrausweiserwerb und vielfältige Möglichkeiten der Fahrplanauskunft (auch per Handy), den Zugang zum und die Nutzung des ÖPNV erleichtert.
- Die Pkw-Verfügbarkeit der Bevölkerung im Rhein-Kreis Neuss ist in den vergangenen Jahren deutlich angestiegen. Unter Beachtung der sich abzeichnenden Entwicklungstrends wird sich dieser Trend in den kommenden Jahren weiter fortschreiben. Damit stellt der motorisierte Individualverkehr eine erhebliche Konkurrenz zum Taxigewerbe dar.
- Neue Mobilitätsangebote, zum Beispiel Car-Sharing, der gebündelte Bedarfsverkehr oder der Linienbedarfsverkehr, welche als Konkurrenz zum Taxigewerbe auftreten können, sind im Rhein-Kreis Neuss gegenwärtig noch kaum etabliert. Konkrete Planungen oder Absichten über einen flächendeckenden Ausbau dieser Mobilitätsformen bestehen aktuell nicht.

- Der Bereich Tourismus und Geschäfts-/Dienstreiseverkehr ist in Hinblick auf die Gästeankünfte und -übernachtungen in den vergangenen Jahren, auch bedingt durch die Corona-Pandemie, deutlich geschrumpft. Bei der Anzahl Übernachtungen pro Einwohnerin beziehungsweise Einwohner bewegt sich der Rhein-Kreis Neuss im Vergleich sowohl zum Regierungsbezirk Düsseldorf als auch zum Land Nordrhein-Westfalen auf einem unterdurchschnittlichen Niveau. Es gilt aber zu beachten, dass die Individualtouristen meist ohnehin selbst mobil sind und damit auch künftig der überwiegende Teil der Aktivitäten mit dem eigenen Fahrzeug und nicht über das Taxi abgewickelt wird. Somit sind hier wesentliche und nachhaltige Steigerungen in der Nachfrage nach Taxileistungen kurzfristig nicht zu erwarten.
- Die Abschätzung der künftigen Nachfrageentwicklung lässt in den für das Taxigewerbe des Rhein-Kreises Neuss bedeutsamen Bereichen Klassische Taxifahrten und Krankenfahrten nur Ansätze für geringe Nachfragesteigerungen erkennen, trotz des steigenden Anteils älterer Bürgerinnen beziehungsweise Bürger und steigender Bevölkerungszahlen. Eine nachhaltige Steigerung in der Nachfrage nach Taxileistungen in den übrigen Tätigkeitsfeldern sind nicht zu erkennen.
- Bei der Einbeziehung der Taxis in den ÖPNV sind in nächster Zeit keine nennenswerten Ausweitungen geplant.

2.2 Situation in den Taxiunternehmen des Rhein-Kreises Neuss

Zur wirtschaftlichen Lage, zur Angebots- und Nachfragesituation in den Taxiunternehmen im Rhein-Kreis Neuss lässt sich zusammenfassend feststellen:

- Seit 2017 haben im Taxigewerbe erhebliche Veränderungen im Personalbestand stattgefunden. Insbesondere seit dem Einsetzen der Corona-Pandemie hat ein Abbau von voll- und teilzeitbeschäftigtem Fahrpersonal stattgefunden.
- Die absoluten Kosten sind 2020 und 2021, bedingt durch die Corona-Pandemie und den damit verbundenen Einschränkungen, deutlich gegenüber den Vorjahren gesunken. Nichtsdestotrotz sind aber im Mittel über alle Taxiunternehmen zwischen 2017 und 2021 die kilometerbezogenen Kosten leicht gestiegen. Trotz einer Reduzierung im Personaleinsatz und einer Verschiebung der Beschäftigungsstruktur konnten die mit den Anpassungen im Mindestlohn gestiegenen Personalkosten nur bedingt abgefangen beziehungsweise in anderen Bereichen eingespart werden.
- Bei den Umsätzen ist nach einem Wachstum bis 2019 ein sprunghafter Rückgang in Folge der Corona-Pandemie zu erkennen. Im Anschluss sind die Umsätze im Taxigewerbe im Jahr 2021 gegenüber 2020 nur minimal gestiegen.
- Im Ergebnis ist im Jahr 2021 ein durchschnittlicher Gewinn vor Steuern pro Unternehmen von 25.689 Euro zu verzeichnen, der einem Brutto-Monatseinkommen der Unternehmerin beziehungsweise des Unternehmers von rund 2.140,77 Euro entspricht. Für die letzten fünf Jahre ergibt sich ein durchschnittlicher Gewinn von rund 28.700 Euro pro Jahr. Dies ist zwar ausreichend für eine Kostendeckung und einen angemessenen Unternehmergewinn. Jedoch ergeben sich aufgrund der Struktur des Taxigewerbes erhebliche Unterschiede in der Gewinnsituation. Je Konzession wird lediglich ein durchschnittlicher Gewinn vor Steuern von 11.615 Euro erzielt. Für einen angemessenen Lebensunterhalt und eine Kapitalbildung ist die Gewinnsituation somit weitestgehend als unzureichend

einzuordnen (unter Beachtung, dass hiervon sämtliche Sozialbeiträge in voller Höhe zu bezahlen sind) und steht in keinem Verhältnis zu den aufgewandten Arbeitszeiten der Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmer.

- Bei den Unternehmerinnen und Unternehmern, die den Taxibetrieb in Vollzeit betreiben, werden mit im Durchschnitt 49,5 Wochenstunden hohe Arbeitszeiten realisiert, um die notwendigen Umsätze einzufahren.
- Die Prognose der Taxiunternehmen zur Umsatzentwicklung in den Jahren 2022 / 2023 geht im Durchschnitt von einem leichten Umsatzanstieg aus. Dabei werden sich die differenzierten Fahrtzwecke geringfügig unterschiedlich entwickeln. Steigerungen im Umsatz werden dabei vor allem bei Klassischen Taxifahrten, Firmen- Schüler- und ÖPNV-Fahrten durch die Taxiunternehmen gesehen.
- 30,8 Prozent der Taxiunternehmerinnen beziehungsweise Taxiunternehmer, die noch nicht Rentner sind, haben angegeben, dass sie nicht rentenversichert sind beziehungsweise keine entsprechende Altersvorsorge betreiben, verfügen aber über eine anderweitige Altersabsicherung (z. B. Wohneigentum). Nur rund 14,1 Prozent der Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmer bringen monatlich 300,00 Euro und mehr für die Rentenversicherung beziehungsweise private Vorsorge auf.
- Von den Taxiunternehmen haben 1,1 Prozent angegeben, dass sie in nächster Zeit eine Verkleinerung des Betriebes durch Rückgabe von Einzelkonzessionen planen. Eine Aufgabe des gesamten Betriebes wird von den 8,6 Prozent der Taxiunternehmen in Erwägung gezogen. Dem stehen rund 6,4 Prozent der Betriebe gegenüber, welche eine Erweiterung des Taxibetriebes in Betracht ziehen.
- Das Durchschnittsalter der Taxis beträgt 3,7 Jahre. Insgesamt ist zu erkennen, dass die Taxiunternehmen ihren Kundinnen und Kunden attraktive Fahrzeuge anbieten und den Fahrzeugpark regelmäßig erneuern. Einige Unternehmen halten aber ihre Fahrzeuge überdurchschnittlich lang im Fuhrpark, gegebenenfalls um notwendige Neuinvestitionen hinauszuzögern. Maßgeblicher Energieträger der Taxiflotte ist Diesel. Bei den Taxiunternehmen ist aber eine hohe Bereitschaft bei der Umstellung auf umweltfreundlichere Antriebstechnologien festzustellen.
- Im Taxigewerbe des Rhein-Kreises Neuss bestehen gegenwärtig noch Leistungsreserven, die gleichzeitig auf eine, in Folge der Corona-Pandemie unzureichende Nachfrage, zurückzuführen sind. Weiterhin spiegelt sich dies in folgenden Fakten wider:
  - Die durchschnittliche Jahresfahrleistung je Taxi im Jahr 2019 betrug 71.307 Kilometer und ist in den Jahren zuvor deutlich angewachsen. Durch die Corona-Pandemie hat sich die Fahrleistung je Fahrzeug deutlich reduziert, im Vergleich zu anderen Taximärkten aber noch auf einem moderaten Niveau. Sie liegt auf einem für Landkreise dieser Größenordnung noch üblichen Niveau. In Einzelfällen waren Jahresfahrleistungen von unter 10.000 Kilometern zu verzeichnen.
  - 84,4 Prozent aller Betriebe im Taxigewerbe haben angestellte Beschäftigte. Umgerechnet auf Vollzeitbeschäftigte war jedes Taxi mit etwa 1,4 Fahrerinnen beziehungsweise Fahrern besetzt (inklusive Unternehmerin / Unternehmer). Gleichzeitig wird von den Unternehmerinnen und Unternehmern darauf hingewiesen, dass es schwer ist, qualifiziertes und motiviertes Fahrpersonal zu finden. Dadurch werden Personalerweiterungen deutlich erschwert.

  - Der Anteil Standzeit ohne Fahrauftrag pro Schicht beziehungsweise Einsatztag und damit unproduktive Zeit betrug im Jahr 2021 montags bis donnerstags im Tagverkehr (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) im Mittel 53,6 Prozent, im Nachtverkehr 66,8 Prozent. Die Standzeiten der übrigen Wochentage weisen aber auch höhere Werte auf. Dies deutet auf eine unzureichende Nachfrage an bestimmten Tagen und zu bestimmten Zeiten hin.
  - Der Anteil Leer-Kilometer an der Gesamtfahrleistung eines Taxis betrug 2021 im Durchschnitt 51,9 Prozent.
- Der Bestand an Mietwagen hat sich im Rhein-Kreis Neuss seit 2017 erhöht. Da die Mietwagen zudem ihr Fahrleistungspotenzial zum Teil noch nicht ausschöpfen (rund 41.141 Kilometer Jahresfahrleistung pro Mietwagen im Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2021), kann das Mietwagengewerbe bei Bedarf jederzeit weiteres Leistungspotenzial aktivieren und den Taxis damit auch im klassischen Geschäft eine entsprechende Nachfrage entziehen. Auch künftig muss mit einer weiteren Erhöhung des Mietwagenbestandes gerechnet werden, ohne dass dem eine adäquate Erhöhung der Nachfrage nach Leistungen in der Personenbeförderung gegenübersteht.
- Mit einer Taxidichte von 0,41 Taxis pro 1.000 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner zum Stand 12/2021 liegt der Rhein-Kreis Neuss deutlich unter dem Wert von 1,00 Taxi pro 1.000 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner, der häufig als Orientierungswert im Taxigewerbe verwendet wird.
- Im Zeitraum vom 01. Januar 2017 bis zum 31. Dezember 2021 ist im Rhein-Kreis Neuss insgesamt nur ein Taxibetrieb mit einer Konzession aufgegeben worden. Diese wurde aber bereits wieder vergeben.
- Eine begrenzte Nachfrage nach konventionellen Taxileistungen lässt zwar ein verstärktes Engagement der Taxiunternehmen bei der Erschließung neuer Einsatzfelder erwarten, die Potenziale hierfür sind jedoch beschränkt; spürbare Auswirkungen auf Umsatz und Gewinn sind höchstens mittelfristig zu erwarten.
- Die letzte Erhöhung des Taxitarifs des Rhein-Kreises Neuss erfolgte im Dezember 2022. Eine weitere Tarifanpassung sollte Anfang des Jahres 2024 umgesetzt werden, um zum einen den Abstand nicht zu hoch werden zu lassen. Zum anderen wurden im Taxitarif des Rhein-Kreises Neuss punktuelle Verbesserungsbedarfe festgestellt und in der Zwischenzeit wurde zudem eine Erhöhung des gesetzlichen Mindestlohnes beschlossen. Der Höhe der Anpassung sind jedoch Grenzen gesetzt, damit es nicht zu dauerhaften Fahrgastverlusten in Größenordnungen kommt.

Zusammenfassend lässt sich konstatieren, dass die wirtschaftliche Lage in den Taxiunternehmen des Rhein-Kreises als solide einzuordnen ist. Eine Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Gesamtgewerbes kann ausgeschlossen werden. Insbesondere durch die regionale Entwicklung sind aber keine Ansätze für kurzfristige und nachhaltige Steigerungen in der Nachfrage nach Taxileistungen erkennbar. Weiterhin zeigen sich erhebliche Unterschiede in der Gewinnsituation in Hinblick auf die Unternehmensgröße, so dass insbesondere die Einfahrzeug-Betriebe als wirtschaftlich kritisch einzuschätzen sind.

3 Das Taxigewerbe im regionalen Umfeld

3.1 Raumstrukturelle und demografische Rahmenbedingungen

Der Rhein-Kreis Neuss, zum Regierungsbezirk Düsseldorf gehörend, gliedert sich in acht Kommunen, der Sitz der Kreisverwaltung sind die Stadt Neuss sowie die Stadt Grevenbroich. Zum 31. Dezember 2021 lebten auf einer Fläche von 576,44 km² 452.496 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner (EW, Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder).

Im Folgenden wird die Raumstruktur des Rhein-Kreises Neuss detailliert vorgestellt. Hierin erfolgt eine Darstellung der demografischen Entwicklung der Bevölkerung im Landkreis und deren Altersstruktur inklusive der Darstellung von Prognosedaten.

3.1.1 Lage und Basisdaten

Der Rhein-Kreis Neuss ist im Westen von Nordrhein-Westfalen gelegen. Er grenzt im Norden an die kreisfreien Städten Krefeld und Duisburg, im Osten an die Landeshauptstadt Düsseldorf, den Kreis Mettmann und die kreisfreie Stadt Köln, im Süden an den Rhein-Erft-Kreis und den Landkreis Düren sowie im Westen an den Landkreis Heinsberg, die kreisfreie Stadt Mönchengladbach und an den Kreis Viersen (vgl. Abbildung 1). Der Landkreis ist Teil der Metropolregion Rhein-Ruhr.

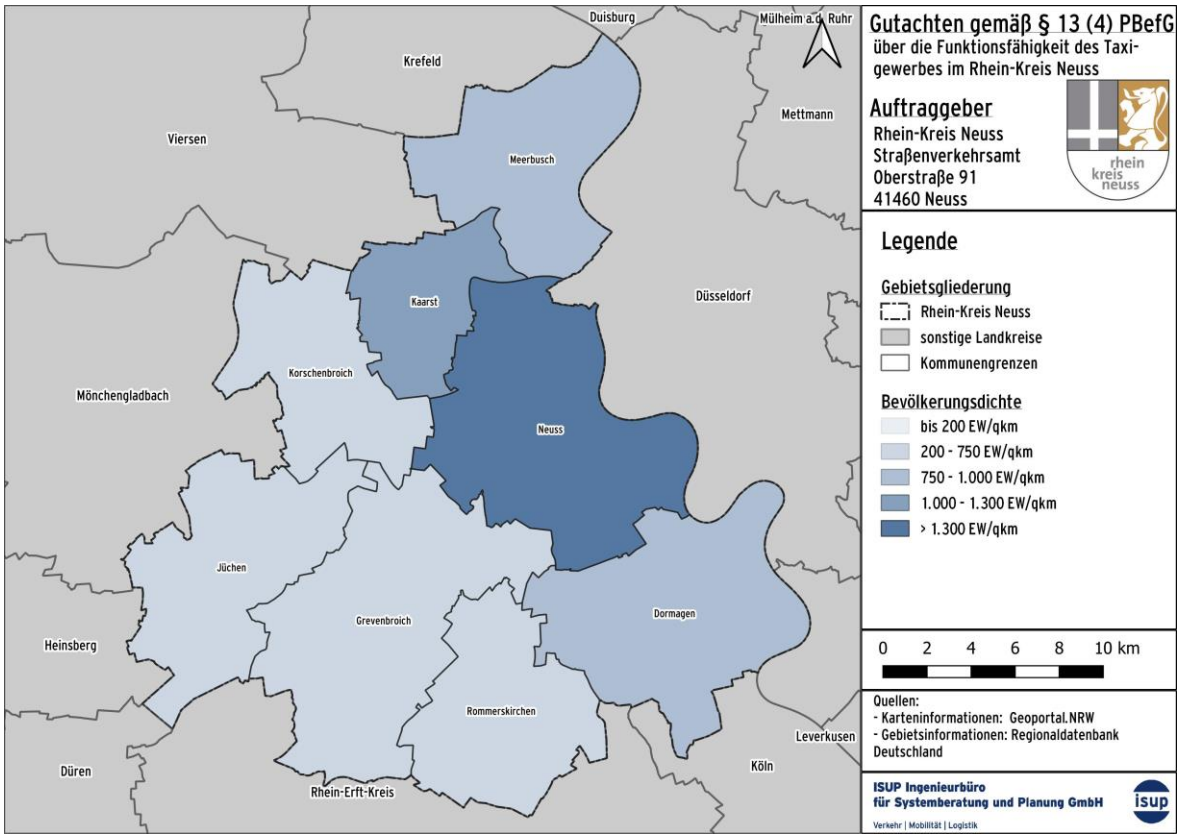

Abbildung 1: Regionale Einordung und Gebietsgliederung des Rhein-Kreis Neuss

Gemäß der Verordnung zur Bestimmung der Großen kreisangehörigen Städte und der Mittleren kreisangehörigen Städte nach § 4 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (2023) gelten die Städte Dormagen, Grevenbroich und Neuss als Große kreisangehörige Städte. Die übrigen fünf Städte zählen als mittlere kreisangehörige Stadt, Rommerskirchen ist die einzige Gemeinde im Rhein-Kreis Neuss. Grundsätzlich

soll zwar jede Kommune im Rahmen ihrer Möglichkeiten Einrichtungen der Daseinsvorsorge vorhalten, in Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung definiert der Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (2020) ein Netz hierarchisch gegliederter Zentraler Orte. Mit Ausnahme von Jüchen und Rommerskirchen sind hierin alle Städte im Rhein-Kreis Neuss als Mittelzentren ausgewiesen. Mittelzentren stellen einen Versorgungsschwerpunkt dar, welche über Einrichtungen mit regionaler Bedeutung sowie umfassende Angebote an Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfes verfügen sollen.

3.1.2 Bevölkerungsstand und -entwicklung

Die Bevölkerungszahl und -dichte des Rhein-Kreises Neuss sowie deren Entwicklung im Zeitraum von 2010 bis 2021 (Hauptwohnsitz) geht aus Tabelle 2 hervor. Die Bevölkerungszahl und damit die Basis für die Nachfrage nach Taxileistungen ist im Rhein-Kreis Neuss seit 2010 um rund 2,1 Prozent gestiegen, das entspricht einem absoluten Zuwachs von 9.210 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohnern. Mit einer Bevölkerungsdichte von rund 784,98 EW/km² im Jahr 2021 ist der Rhein-Kreis Neuss der am zweit dichtesten besiedelte Flächenlandkreis im Regierungsbezirk Düsseldorf, im Land Nordrhein-Westfalen belegt er damit Rang vier[1].

Jahr (jeweils 31.12.)	Bevölkerungsstand [EW]	Veränderung zum Vorjahr [%]	Bevölkerungsdichte [EW/km²]
2010	443.286		768,90
2011	437.732	-1,3 %	759,27
2012	439.225	0,3 %	761,86
2013	440.602	0,3 %	764,24
2014	442.522	0,4 %	767,57
2015	450.026	1,7 %	780,59
2016	447.431	-0,6 %	776,22
2017	449.408	0,4 %	779,65
2018	451.007	0,4 %	782,62
2019	451.730	0,2 %	783,68
2020	452.001	0,1 %	784,12
2021	452.496	0,1 %	784,98

Quelle: Regionaldatenbank Deutschland, Statistische Ämter des Bundes und der Länder

Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung im Rhein-Kreis Neuss

Innerhalb des Rhein-Kreises Neuss bestehen, wie Tabelle 3 zeigt, stark ausgeprägte raum- und siedlungsstrukturelle Unterschiede. So waren in der Stadt Neuss im Osten des Kreisgebietes im Jahr 2021 rund ein Drittel der Landkreisbevölkerung wohnhaft. Aufgrund dessen erfolgt im Folgenden eine differenzierte Betrachtung zwischen der Stadt Neuss sowie den übrigen sieben Kommunen. Der Bevölkerungsanstieg im Rhein-Kreis Neuss vollzog sich dabei flächendeckend in allen Kommunen des Landkreises (vgl. Tabelle 3). In der jüngsten Vergangenheit seit 2017 wies lediglich die Stadt Neuss einen geringen Bevölkerungsrückgang auf.

[1] Lediglich die Landkreise Mettmann (1.189,56 EW/km²), Recklinghausen (804,75 EW/km²) und der Ennepe-Ruhr-Kreis (786,41 EW/km²) wiesen im Jahr 2021 eine dichtere Besiedelung als der Rhein-Kreis Neuss auf.

Kommune	Bevölkerungsstand zum 31.12. [EW]			Bevölkerungs-dichte 2021 [EW / km²]	Anteil der Kommune am Gesamtlandkreis [%]		Bevölkerungsstand zum 31.12.2021 ggü.	
	2010	2017	2021		Fläche	Bevölkerung	2010	2017
Dormagen	62.961	64.177	64.553	755,01	14,83	14,27	2,5 %	0,6 %
Grevenbroich	63.891	63.204	63.922	624,12	17,77	14,13	0,0 %	1,1 %
Jüchen	22.648	23.261	23.611	328,52	12,47	5,22	4,3 %	1,5 %
Kaarst	42.001	43.216	43.661	1.167,72	6,49	9,65	4,0 %	1,0 %
Korschenbroich	33.078	33.063	33.786	611,40	9,59	7,47	2,1 %	2,2 %
Meerbusch	54.318	55.548	56.855	882,84	11,17	12,56	4,7 %	2,4 %
Neuss	151.388	153.810	152.731	1.534,68	17,26	33,75	0,9 %	- 0,7 %
Rommerskirchen	13.001	13.129	13.377	222,65	10,42	2,96	2,9 %	1,9 %

Quelle: Regionaldatenbank Deutschland, Statistische Ämter des Bundes und der Länder

Tabelle 3: Bevölkerungsstruktur und -entwicklung der Kommunen des Rhein-Kreises Neuss

Zur Einordnung der Bevölkerungsentwicklung im Rhein-Kreis Neuss zeigt Abbildung 2 einen detaillierten Überblick über die jährliche Wachstumsrate der Regierungsbezirke und Landkreise in Nordrhein-Westfalen. Landesweit hat sich die Bevölkerungszahl in den letzten zwölf Jahren marginal um rund 0,4 Prozent erhöht. Im Regierungsbezirk Düsseldorf hat sich von 2010 bis 2017 der Bevölkerungsstand um rund 0,7 Prozent erhöht. Als einziger Regierungsbezirk in Nordrhein-Westfalen wies der Regierungsbezirk Arnsberg zwischen 2010 und 2021 einen Bevölkerungsrückgang auf (- 2,5 %). Innerhalb des Regierungsbezirkes Düsseldorf folgen die Landkreise einem gleichmäßigen Trend, wenngleich sich der Bevölkerungsrückgang zwischen den Regionen erheblich unterscheidet (vgl. Abbildung 2). Lediglich der Rhein-Kreis Neuss und der Kreis Kleve konnten zwischen 2010 und 2021 steigende Bevölkerungszahlen verzeichnen.

Bevölkerungsentwicklung nach Gebietskörperschaften	2010 zu 2011	2011 zu 2012	2012 zu 2013	2013 zu 2014	2014 zu 2015	2015 zu 2016	2016 zu 2017	2017 zu 2018	2018 zu 2019	2019 zu 2020	2020 zu 2021	2010 zu 2021
Nordrhein-Westfalen	-1,7 %	0,1 %	0,1 %	0,4 %	1,3 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	-0,1 %	0,0 %	0,4 %
Regierungsbezirk Düsseldorf	-1,6 %	0,1 %	0,2 %	0,4 %	1,3 %	0,3 %	0,2 %	0,1 %	0,1 %	-0,1 %	0,0 %	0,7 %
Kleve, Kreis	-2,2 %	0,3 %	0,2 %	0,7 %	1,8 %	0,0 %	0,3 %	-0,1 %	0,5 %	0,4 %	0,3 %	2,2 %
Mettmann, Kreis	-3,5 %	-0,1 %	-0,2 %	0,2 %	1,2 %	0,3 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %	-0,3 %	0,0 %	-2,2 %
Rhein-Kreis Neuss	-1,3 %	0,3 %	0,3 %	0,4 %	1,7 %	-0,6 %	0,4 %	0,4 %	0,2 %	0,1 %	0,1 %	2,1 %
Viersen, Kreis	-1,5 %	-0,2 %	-0,2 %	0,0 %	0,9 %	0,3 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %	-0,1 %	0,1 %	-0,6 %
Wesel, Kreis	-1,9 %	-0,3 %	-0,3 %	0,0 %	1,2 %	-0,2 %	-0,2 %	-0,2 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	-1,7 %
Regierungsbezirk Köln	-2,1 %	0,4 %	0,4 %	0,7 %	1,4 %	0,4 %	0,3 %	0,3 %	0,2 %	-0,1 %	-0,1 %	1,8 %
Düren, Kreis	-3,4 %	0,0 %	-0,1 %	0,3 %	1,4 %	-0,3 %	0,3 %	0,3 %	0,3 %	0,2 %	0,6 %	-0,4 %
Rhein-Erft-Kreis	-2,4 %	0,4 %	0,4 %	0,6 %	1,6 %	-0,2 %	0,4 %	0,6 %	0,1 %	-0,2 %	0,5 %	1,7 %
Euskirchen, Kreis	-1,7 %	0,0 %	-0,2 %	0,4 %	1,6 %	0,0 %	0,5 %	0,4 %	0,4 %	0,4 %	0,2 %	2,0 %
Heinsberg, Kreis	-2,7 %	-0,1 %	0,2 %	0,4 %	1,3 %	0,0 %	0,2 %	0,5 %	0,5 %	0,4 %	0,7 %	1,3 %
Oberbergischer Kreis	-3,0 %	-0,4 %	-0,4 %	0,1 %	1,0 %	-0,1 %	-0,1 %	-0,2 %	-0,2 %	-0,1 %	0,0 %	-3,3 %
Rheinisch-Bergischer Kreis	0,3 %	0,1 %	0,2 %	0,4 %	1,2 %	0,2 %	0,0 %	0,0 %	-0,1 %	0,0 %	0,1 %	2,3 %
Rhein-Sieg-Kreis	-3,2 %	0,2 %	0,3 %	0,6 %	1,8 %	0,3 %	0,2 %	0,1 %	0,2 %	-0,1 %	0,1 %	0,3 %
Regierungsbezirk Münster	-0,9 %	0,0 %	0,1 %	0,3 %	1,3 %	0,2 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,2 %	1,4 %
Borken, Kreis	-1,5 %	-0,1 %	0,1 %	0,3 %	1,2 %	-0,1 %	0,1 %	0,3 %	0,2 %	0,2 %	0,5 %	1,1 %
Coesfeld, Kreis	-2,2 %	0,0 %	0,1 %	0,3 %	1,1 %	0,3 %	0,2 %	0,3 %	0,3 %	0,1 %	0,3 %	0,7 %
Recklinghausen, Kreis	-1,7 %	-0,3 %	-0,3 %	-0,1 %	0,8 %	-0,1 %	-0,1 %	-0,3 %	-0,2 %	-0,1 %	-0,1 %	-2,5 %
Steinfurt, Kreis	-2,2 %	0,1 %	0,1 %	0,6 %	1,4 %	0,2 %	0,5 %	0,2 %	0,1 %	0,0 %	0,4 %	1,5 %
Warendorf, Kreis	-1,9 %	-0,1 %	-0,1 %	0,3 %	1,5 %	0,1 %	-0,1 %	0,1 %	0,0 %	-0,2 %	0,3 %	0,0 %
Regierungsbezirk Detmold	-0,5 %	-0,1 %	-0,1 %	0,3 %	1,4 %	-0,2 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	-0,1 %	0,2 %	0,9 %
Gütersloh, Kreis	-0,8 %	0,2 %	0,2 %	0,6 %	1,7 %	0,3 %	0,3 %	0,3 %	0,2 %	0,0 %	0,4 %	3,5 %
Herford, Kreis	0,4 %	-0,3 %	-0,1 %	0,1 %	1,2 %	-0,4 %	0,2 %	-0,3 %	-0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,6 %
Höxter, Kreis	-1,5 %	-0,8 %	-0,6 %	0,0 %	0,9 %	-1,5 %	-0,2 %	-0,6 %	-0,3 %	-0,4 %	0,2 %	-4,9 %
Lippe, Kreis	-1,0 %	-0,4 %	-0,3 %	-0,1 %	1,6 %	-0,5 %	0,0 %	-0,2 %	-0,3 %	-0,2 %	-0,2 %	-1,4 %
Minden-Lübbecke, Kreis	-1,0 %	-0,3 %	-0,2 %	0,0 %	1,2 %	-0,4 %	-0,2 %	-0,2 %	-0,1 %	0,0 %	0,3 %	-0,9 %
Paderborn, Kreis	-1,4 %	0,2 %	0,2 %	0,8 %	1,8 %	0,3 %	0,1 %	0,5 %	0,3 %	0,2 %	0,3 %	3,2 %
Regierungsbezirk Arnsberg	-2,4 %	-0,3 %	-0,2 %	0,2 %	1,1 %	-0,3 %	-0,1 %	0,0 %	-0,1 %	-0,3 %	-0,2 %	-2,5 %
Ennepe-Ruhr-Kreis	-1,9 %	-0,3 %	-0,5 %	0,1 %	0,9 %	-0,2 %	-0,2 %	-0,1 %	-0,1 %	-0,3 %	-0,3 %	-2,8 %
Hochsauerlandkreis	-0,9 %	-0,6 %	-0,7 %	-0,2 %	0,8 %	-0,6 %	-0,3 %	-0,4 %	-0,3 %	-0,3 %	-0,2 %	-3,4 %
Märkischer Kreis	-1,9 %	-0,6 %	-0,9 %	-0,6 %	0,6 %	-0,3 %	-0,4 %	-0,3 %	-0,5 %	-0,4 %	-0,5 %	-5,6 %
Olpe, Kreis	-2,0 %	-0,5 %	-0,4 %	-0,1 %	1,2 %	-1,0 %	-0,1 %	0,0 %	-0,6 %	-0,4 %	-0,2 %	-4,2 %
Siegen-Wittgenstein, Kreis	-2,3 %	-0,2 %	-0,3 %	0,4 %	1,8 %	-1,0 %	0,0 %	0,1 %	-0,5 %	-0,5 %	-0,4 %	-2,9 %
Soest, Kreis	-2,5 %	-0,2 %	-0,4 %	0,6 %	2,1 %	-0,4 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %	-0,3 %	0,4 %	-0,6 %
Unna, Kreis	-4,1 %	-0,5 %	-0,3 %	0,0 %	1,1 %	-0,5 %	0,0 %	0,2 %	0,0 %	-0,3 %	-0,1 %	-4,6 %

Quelle: Regionaldatenbank Deutschland, Statistische Ämter des Bundes und der Länder

Abbildung 2: Bevölkerungsbewegungen in Nordrhein-Westfalen nach Gebietskörperschaften

Die positive Bevölkerungsentwicklung im Rhein-Kreis Neuss der vergangenen Jahre ist vor allem auf einen starken Zuzug zurückzuführen. Abbildung 3 zeigt, dass seit 2011 die Anzahl der Zuzüge über die Kreisgrenze die Anzahl der Fortzüge deutlich übersteigt. Abgemildert wird der Wachstumsprozess in Hinblick auf die Bevölkerung durch die natürlichen Bevölkerungsbewegungen im Landkreis. Im Rhein-Kreis Neuss übersteigen im langjährigen Trend die Anzahl der Sterbefälle die jährlichen Neugeborenen deutlich.

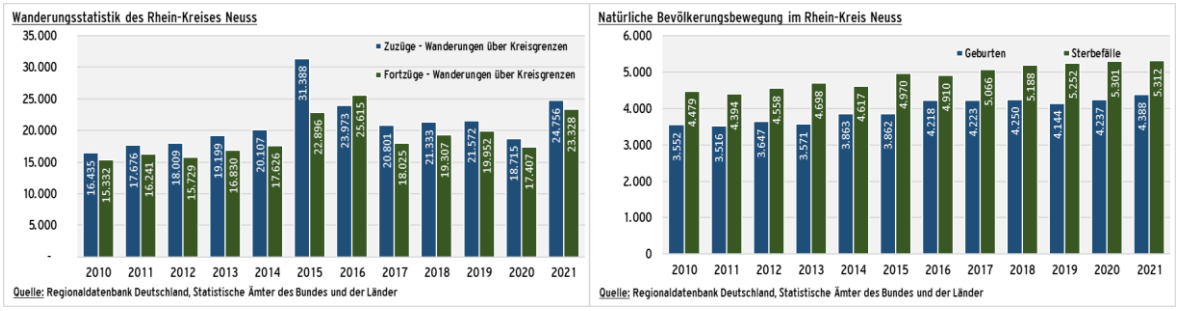

Abbildung 3: Bevölkerungsbewegungen im Rhein-Kreis Neuss

3.1.3 Bevölkerungsprognose und Altersstruktur

Die gemäß der Bevölkerungsvorausberechnung für das Land Nordrhein-Westfalen bis 2030 zu erwartende Entwicklung der Bevölkerungszahlen im Rhein-Kreis Neuss geht aus Abbildung 4 hervor. Basisjahr der Prognose ist das Jahr 2020 zum Stichtag 31. Dezember. Für das Land Nordrhein-Westfalen wird im Zeitraum von 2021 bis 2030 insgesamt ein leichter Bevölkerungsanstieg um circa 0,3 Prozent prognostiziert. Der Regierungsbezirk Düsseldorf wird dabei mit rund 0,2 Prozent einen leichten Bevölkerungsrückgang in Nordrhein-Westfalen aufweisen.

Innerhalb des Regierungsbezirkes Düsseldorf wird für die kreisfreien Städte und Landkreise ein differenziertes Bild in Hinblick auf die Bevölkerungsprognose bis 2030 gezeichnet; während in den kreisfreien Städten Düsseldorf, Essen, Remscheid, Wuppertal, sowie im Landkreis Kleve und im Rhein-Kreis Neuss der Bevölkerungsstand steigen wird, wird für die übrigen neun Gebietskörperschaften des Regierungsbezirkes ein teilweise deutlicher Rückgang der Bevölkerungszahl vorhergesagt. Im Rhein-Kreis Neuss wird für den Zeitraum von 2021 bis 2030 ein Anstieg des Bevölkerungsstandes um rund 0,9 Prozent prognostiziert (vgl. Abbildung 4).

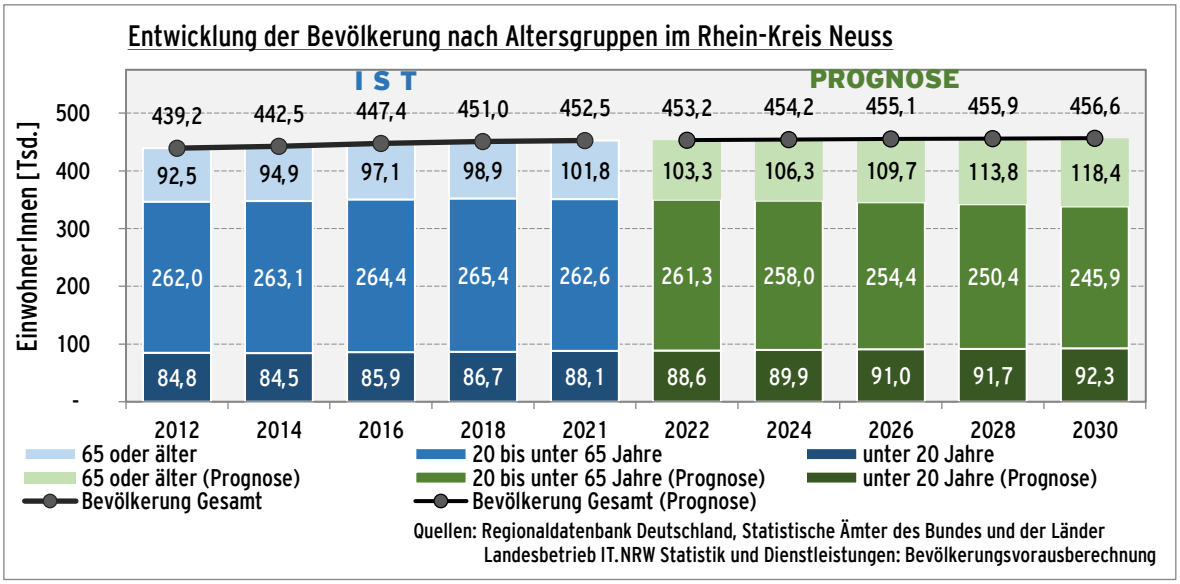

Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung und -prognose im Rhein-Kreis Neuss

Die Altersstruktur der Bevölkerung im Rhein-Kreis Neuss weist in den vergangenen Jahren, wie überall in Deutschland, einen zunehmenden Anteil älterer Bürgerinnen und Bürger aus (vgl. Abbildung 4). Das Durchschnittsalter der Bevölkerung im Rhein-Kreis Neuss hat sich daher von 44,1 Jahren in 2011 auf 45,0 Jahre in 2021 erhöht und liegt damit leicht oberhalb des Landesdurchschnittes. Im gleichen Zeitraum hat sich das Durchschnittsalter in Nordrhein-Westfalen von 43,6 Jahre auf 44,3 Jahre erhöht.

In der Prognose bis 2030 ist eine starke Zunahme von 16,3 Prozent in der Altersgruppe 65 Jahre und älter zu erwarten (vgl. Abbildung 5). Auch die Altersgruppe der bis unter 20-Jährigen wird bis 2030 um rund 4,8 Prozent wachsen. Die Altersgruppe der 20- bis unter 65-Jährigen (und damit die Personen im Erwerbsalter) verzeichnet dahingegen im gleichen Zeitraum eine deutliche Abnahme um 6,4 Prozent (vgl. Abbildung 5). Daraus resultiert insgesamt eine deutliche Verschiebung in den Anteilen der Altersgruppen an der Gesamtbevölkerung. Während der Anteil der Seniorinnen und Senioren von 22,5 Prozent im Jahr 2021 kontinuierlich auf 25,9 Prozent im Jahr 2030 ansteigt, reduziert sich der Anteil der Personen im Erwerbsalter von 58,0 Prozent auf 53,9 Prozent; der Anteil der Kinder und Jugendlichen wird geringfügig ansteigen.

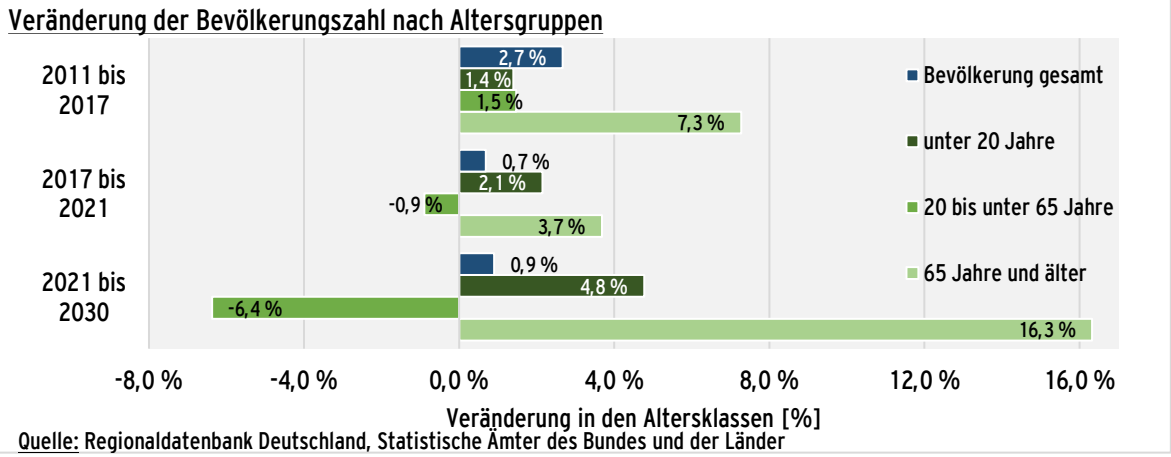

Abbildung 5: Veränderung der Bevölkerungszahlen nach Altersgruppen

Ein weiterer Indikator für die demografische Entwicklung der Bevölkerung ist der Altenquotient (Verhältnis der Personen im Alter ab 65 Jahren zu 100 Personen im Alter zwischen 20 bis unter 65 Jahren). Dieser wird im Rhein-Kreis Neuss von 38,7 in 2021 (Landesdurchschnitt 36,2) auf 48,1 in 2030 ansteigen (Landesdurchschnitt 45,4). Es lässt sich konstatieren, dass sich die „Überalterung der Bevölkerung" im Betrachtungszeitraum in Nordrhein-Westfalen im Vergleich zu anderen Bundesländern in einem normalen Bereich auswirkt. Zum Vergleich: Der Altenquotient im Land Niedersachsen soll im Jahr 2030 bei 48,5 liegen, in Bayern bei 44,3 und in Baden-Württemberg bei 44,0.

Das Absinken des Anteils der Personen im Erwerbsalter, die das Taxi vorwiegend in der Freizeit nutzen, wird gegenwärtig durch den deutlich wachsenden Seniorenanteil ausgeglichen. Zwar nimmt die Pkw-Verfügbarkeit und -Nutzung auch bei den Seniorinnen und Senioren weiter zu und es ist im Rentenalter in der Regel weniger Einkommen vorhanden. Dem steht allerdings das steigende Lebensalter mit sich erhöhendem Bedarf nach fremder Hilfe bei der Mobilität gegenüber, insbesondere für Arztbesuche und Krankenfahrten sowie für Besorgungen. Mittelfristig bis 2030 ist demzufolge mindestens eine stabile Nachfrageentwicklung nach Taxileistungen zu erwarten.

3.2 Wirtschaftliches Umfeld

Das wirtschaftliche Umfeld, die Branchenstruktur und die Arbeitsmarktlage hat einen nicht unerheblichen Einfluss auf die Nachfrage nach Taxileistungen. Ein geringes Beschäftigungsniveau beziehungsweise eine hohe Arbeitslosigkeit führt erfahrungsgemäß zu einer Abnahme der Kaufkraft und damit zu einem Verzicht der Inanspruchnahme von Taxileistungen, sofern Alternativen bestehen. Hier kommt dann häufig die Verwandtschafts- und Nachbarschaftshilfe zum Tragen, das heißt gewerbliche Beförderungsleistungen werden durch private ersetzt.

3.2.1 Wirtschaftsentwicklung, Erwerbstätigkeit, Beschäftigung

Der Rhein-Kreis Neuss ist gemessen am Bruttoinlandsprodukt pro Kopf der wirtschaftsstärkste Kreis im Land Nordrhein-Westfalen. Aufgrund seiner Lage und der ausgezeichneten logistischen Anbindung per Straße, Schiene, Wasserwege und Flugverkehr verfügt der Rhein-Kreis Neuss über sehr gute Bedingungen für Import und Export. Das hat dafür gesorgt, dass der Großteil der Beschäftigten im Rhein-Kreis Neuss in den Bereichen Handel, Verkehr und Lagerwirtschaft beschäftigt ist.

Die Wirtschaft des Rhein-Kreises Neuss ist dabei durch einen ausgewogenen Branchenmix mit internationaler Ausrichtung geprägt. Neben der hervorzuhebenden Logistikwirtschaft ist der Rhein-Kreis Neuss ein bedeutender Standort für Energiewirtschaft, Aluminiumverarbeitung, Nahrungs- und Genussmittelindustrie sowie die chemische Industrie.

Arbeitsmarktlage

Tabelle 4 zeigt eine Übersicht der verfügbaren Arbeitsmarktdaten für den Rhein-Kreis Neuss. Sowohl die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Arbeitsort (+ 22,8 %) als auch die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohnort (+ 19,3 %) sind seit 2010 deutlich gestiegen. Die Arbeitslosenzahlen im Jahresdurchschnitt sind seit 2010 gesunken, insgesamt um 5,1 Prozent. Gleiches trifft auf die Arbeitslosenquote zu. Mit einer Arbeitslosenquote von 6,3 Prozent in 2021, bezogen auf die abhängig zivilen Erwerbspersonen, liegt der Rhein-Kreis Neuss 1,7 Prozentpunkte unter dem Landesdurchschnitt. Von den 15 Landkreisen beziehungsweise kreisfreien Städten im Regierungsbezirk Düsseldorf hat der Rhein-Kreis Neuss die zweitniedrigste Arbeitslosenquote nach dem Kreis Kleve. Hier weisen insbesondere die kreisfreien Städte deutlich höhere Werte auf als in den Flächenlandkreisen im Regierungsbezirk.

	2010	2017	2018	2019	2020	2021	2021 zu 2010
sozialvers.-pflichtig Beschäftigte nach Arbeitsort (jeweils 30.06.)	127.972	145.296	147.788	150.159	150.186	157.192	+ 22,8 %
sozialvers.-pflichtig Beschäftigte nach Wohnort (jeweils 30.06.)	150.079	170.782	173.423	176.969	177.002	179.082	+ 19,3 %
Arbeitslose (Jahresdurchschnitt)	14.956	13.466	12.682	12.104	14.341	14.197	- 5,1 %
Arbeitslosenquote (abh. zivile Erwerbspers., Jahresdurchschnitt)	7,3	6,3	5,8	5,5	6,4	6,3	- 4,5 %

Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Deutschland

Tabelle 4: Entwicklung der Arbeitsmarktdaten im Rhein-Kreis Neuss

Die Pendelstatistik in Abbildung 6 zeigt eine verhältnismäßig hohe Pendelquote im

Rhein-Kreis Neuss. Dies ist im Wesentlichen auf die Lage des Kreises zwischen den Oberzentren Düsseldorf, Köln und Mönchengladbach zurückzuführen. Rund 54,8 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort im Kreis pendelten in den vergangenen Jahren über die Kreisgrenzen zu ihrem Arbeitsort. Die Hauptziele waren im Jahr 2021 die unmittelbar angrenzende Landeshauptstadt Düsseldorf (39.828 Auspendelnde) sowie die benachbarten Städte Köln (12.150 Auspendelnde) und Mönchengladbach (8.509 Auspendelnde). Die Zahl der einpendelnden Beschäftigten ist demgegenüber mit insgesamt 75.302 Beschäftigten deutlich geringer, so dass sich insgesamt ein negatives Pendelsaldo ergibt.

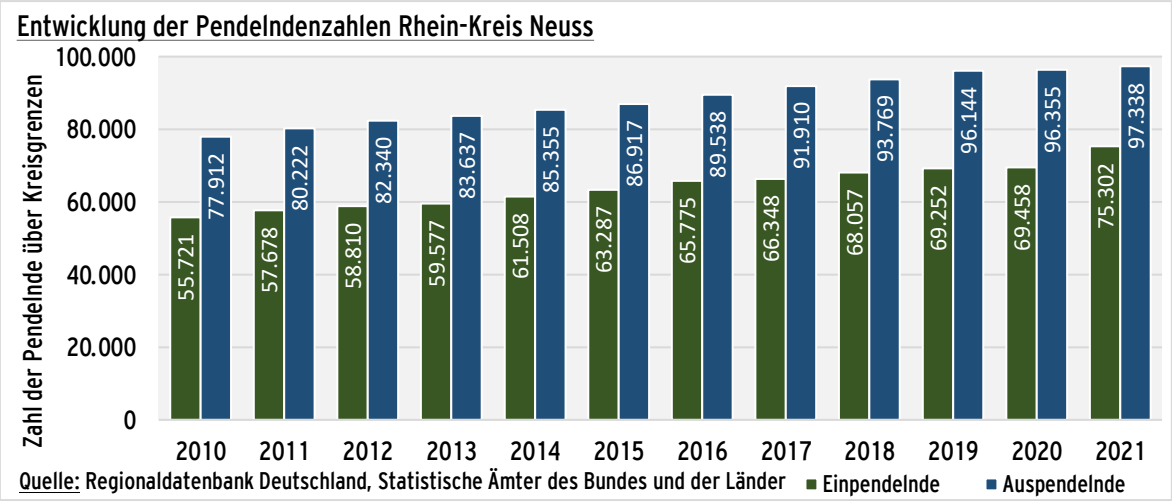

Abbildung 6: Pendelndenzahlen für den Rhein-Kreis Neuss

Die Arbeitsplatzdichte im Rhein-Kreis Neuss lag im Jahr 2020 mit 728,6 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen pro 1.000 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohnern im erwerbsfähigen Alter (Einwohnerinnen und Einwohner im Alter von 15 bis unter 65 Jahre; Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder) deutlich unter dem Landesdurchschnitt von Nordrhein-Westfalen (827,1 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen pro 1.000 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner im erwerbsfähigen Alter). Da Pendelnde in hohem Maße den eigenen Pkw oder den ÖPNV nutzen oder Fahrgemeinschaften bilden, sind sie für die Nachfrage nach Taxileistungen insgesamt nur wenig bedeutsam.

Insgesamt war in den vergangenen Jahren ein stabiler Arbeitsmarkt zu verzeichnen; seit 2010 hat sich die Beschäftigung im Rhein-Kreis Neuss sehr positiv entwickelt. Allein daraus lassen sich aber noch keine Schlussfolgerungen zu Auswirkungen bei der Inanspruchnahme von Dienstleistungen durch die Bevölkerung ableiten, da hierfür auch die Entwicklung der verfügbaren Einkommen maßgebend ist (siehe hierzu Abschnitt 3.2.3). Als Nebeneffekt ist zu verzeichnen, dass der sinkende Druck auf den Arbeitsmarkt auch die Attraktivität des Taxi- und Mietwagengewerbes für Arbeitssuchende reduziert. Dementsprechend wird von den Unternehmerinnen und Unternehmern teilweise ein Mangel an qualifiziertem Fahrpersonal beklagt.

Konjunkturelle Lage

Die Konjunkturberichte der Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein, die jeweils zu Jahresbeginn, im Frühjahr und Herbst erstellt werden, spiegeln die aktuelle wirtschaftliche Situation und die Geschäftserwartungen der Unternehmen für die kommenden Monate wider und sind damit eine wichtige Größe bei der Beurteilung der künftigen wirtschaftlichen Entwicklung.

Die wirtschaftliche Lage im IHK-Bezirk Mittlerer Niederrhein ist gemäß der Konjunkturumfrage zu Jahresbeginn 2023 gegenüber den Vorberichtszeiträumen nahezu konstant geblieben; so berichten weiterhin nur 32,3 Prozent der befragten Unternehmen von einer guten Geschäftslage. Dabei ist aber eine Verbesserung der Geschäftslage nach Einschätzung der befragten Unternehmen gegenüber dem Herbst 2022 festzustellen. Die erwartete Geschäftslage wird nach einem deutlichen Absinken im Zusammenhang mit der Entwicklung der Corona-Pandemie und der Ukraine-Krise wieder deutlich günstiger eingeschätzt (vgl. Tabelle 5); der Anteil der Unternehmen, die eine kommende Verschlechterung der Geschäftslage erwarten, hat deutlich abgenommen.

	Frühjahr 2022		Herbst 2022		Jahresbeginn 2023	
	gesamt	Dienst-leistungen	gesamt	Dienst-leistungen	gesamt	Dienst-leistungen
aktuelle Geschäftslage						
gut	36,0 %	32,9 %	28,0 %	30,4 %	32,3 %	32,6 %
befriedigend	48,0 %	50,2 %	51,0 %	49,8 %	49,1 %	49,8 %
schlecht	16,0 %	16,9 %	21,0 %	19,8 %	18,6 %	17,6 %
Saldo	20,0 %	16,0 %	7,0 %	10,6 %	13,7 %	15,0 %
Geschäftserwartung						
besser	12,0 %	14,0 %	11,0 %	12,5 %	16,5 %	21,6 %
gleichbleibend	53,0 %	61,7 %	38,0 %	46,6 %	51,1 %	51,1 %
schlechter	35,0 %	24,3 %	51,0 %	40,9 %	32,4 %	27,3 %
Saldo	- 23,0 %	- 10,3 %	- 40,0 %	- 28,4 %	- 15,9 %	- 5,7 %

Quelle: Südwestfälische Industrie- und Handelskammer zu Hagen

Tabelle 5: Bewertung der konjunkturellen Lage im IHK-Bezirk Mittlerer Niederrhein

Im Dienstleistungsgewerbe hat sich sowohl die Geschäftslage als auch die Geschäftserwartungen zu Jahresbeginn 2023 im Vergleich zu den Vorumfragen deutlich verbessert. Die Unternehmen erwarten in den nächsten zwölf Monaten somit eine Besserung der Situation und rechnen überwiegend mit günstigeren Geschäften. Als Risiken für die wirtschaftliche Entwicklung werden aber weiterhin vor allem die steigenden Energie-, Rohstoff- und Kraftstoffpreise sowie den sich zuspitzende Fachkräftemangel angeführt, wie er auch im Taxi- und Mietwagengewerbe zu verzeichnen ist. Vor diesem Hintergrund stagnieren aber die Investitionsabsichten der an der Unternehmensbefragung beteiligten Dienstleistungsbetriebe. Auch bei den Beschäftigungsabsichten zeigt sich im Dienstleistungssektor ebenfalls ein konstanter Trend im IHK-Bezirk.

Seit 2004 erstellt die Prognos AG alle drei Jahre einen Zukunftsatlas, in welchem die Zukunftsfestigkeit der deutschen Landkreise und kreisfreien Städte anhand von 29 ausgewählten makro- und sozioökonomischen Indikatoren überprüft wird. Diese Indikatoren werden den Themenfeldern „Demografie“, „Arbeitsmarkt“, „Wettbewerb und Innovation“ sowie „Wohlstand und soziale Lage“ zugeordnet, um ein Ranking der deutschen Regionen durchführen zu können.

Der Rhein-Kreis Neuss belegt im Betrachtungsjahr 2022 Rang 95 von 400 und wird damit in die Kategorie „leichte Chancen“ zugeordnet. Die benachbarten Landkreise beziehungsweise kreisfreien Städte werden dabei sehr unterschiedlich eingeschätzt. Während auf der einen Seite der Landeshauptstadt Düsseldorf (Rang 15 von 400) „sehr hohe Chancen“ sowie der kreisfreien Stadt Köln (Rang 65 von 400) und dem Kreis Mettmann

(Rang 73 von 400) „hohe Chancen" bescheinigt werden, fallen die angrenzen kreisfreien Städte Mönchengladbach (Rand 339 von 400) und Krefeld (Rang 309 von 400) in die Kategorie „leichte Risiken". Der kreisfreien Stadt Duisburg (Rang 365 von 400) werden sogar „hohe Risiken" bescheinigt.

Im Zukunftsatlas 2019 belegte der Rhein-Kreis Neuss noch Rang 70 und wurde zu diesem Zeitpunkt mit „hohe Chancen" bewertet und war damit der am besten bewertete Flächenlandkreis in Nordrhein-Westfalen. In Hinblick auf die Zukunftsaussichten hat sich der Rhein-Kreis Neuss im Vergleich zu anderen deutschen Regionen in den vergangenen Jahren deutlich verschlechtert. In den Themenfeldern „Arbeitsmarkt" (2019: Rang 95; 2022: Rang 84) und „Demografie" (2019: Rang 247; 2022: Rang 241) wird gemäß Prognos AG eine leicht positive Entwicklung gesehen. Jedoch wird durch die Prognos AG eine deutliche Verschlechterung in den Bereichen „Wettbewerb und Innovation" (2019: Rang 54; 2022: Rang 79) und „Wohlstand und soziale Lage" (2019: Rang 147; 2022: Rang 207) ausgewiesen.

3.2.2 Preisentwicklung

Preis Dieselkraftstoff

Der langjährige Höchststand der Dieselpreise wurde im September 2012 mit 1,52 Euro pro Liter erzielt. Generell stellte das Jahr 2012 langjährig das teuerste Jahr in Hinblick auf die Kraftstoffpreise dar. Im Weiteren war aufgrund niedriger Rohölpreise wieder ein spürbares Absinken der Diesel- und Benzinpreispreise zu verzeichnen, so dass der Dieselpreis Anfang 2016 die Ein-Euro-Grenze kurzzeitig unterschritten hatte. Im Anschluss sind die Kraftstoffpreise tendenziell wieder angestiegen (vgl. Abbildung 7).

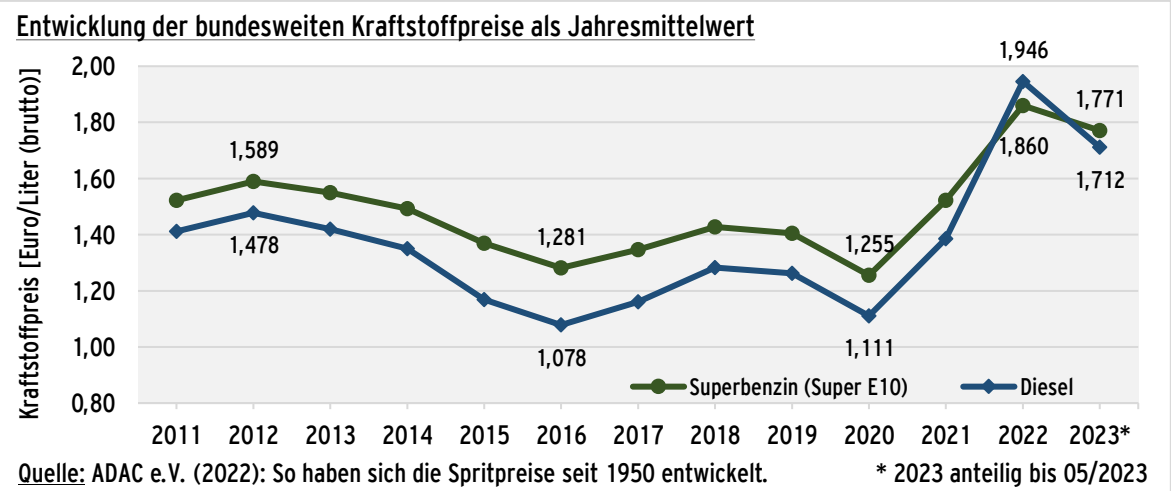

Abbildung 7: Entwicklung der jahresdurchschnittlichen Kraftstoffpreise in Deutschland

Der bis dato erreichte Höchststand des Dieselpreises wurde im November 2021 mit 1,56 Euro je Liter überschritten. Verglichen mit dem Höchststand im Jahr 2012 lag der durchschnittliche Dieselpreis (vgl. Abbildung 7) im Jahr 2021 um rund 6,3 Prozent beziehungsweise 9,3 Cent je Liter darunter.

Die Anhebung der Sätze der CO_2-Bepreisung sowie der Krieg in der Ukraine und den damit verbundenen Unsicherheiten der stabilen Rohöl- und Erdgasversorgung führten im Jahr 2022 zu einem deutlichen Anwachsen der Kraftstoffpreise (vgl. Abbildung 8). Zur Entlastung der Bürgerinnen und Bürger sowie der Wirtschaft wurde deshalb im Zeitraum vom 01. Juni 2022 bis zum 31. August 2022 eine befristete Senkung der Energiesteuer auf Kraftstoffe in Deutschland durch die deutsche Bundesregierung als Teil des zweiten

Entlastungspakets beschlossen. Durch den Tankrabatt sollte Benzin um rund 0,35 Euro je Liter und Diesel um circa 0,17 Euro je Liter günstiger werden. Nichtsdestotrotz kostete nach Angaben des ADAC e.V. (2022) ein Liter Diesel im Jahr 2022 durchschnittlich 1,946 Euro in Deutschland, auch wenn in den letzten Monaten ein Absinken des Kraftstoffpreisniveaus feststellbar war (vgl. Abbildung 8).

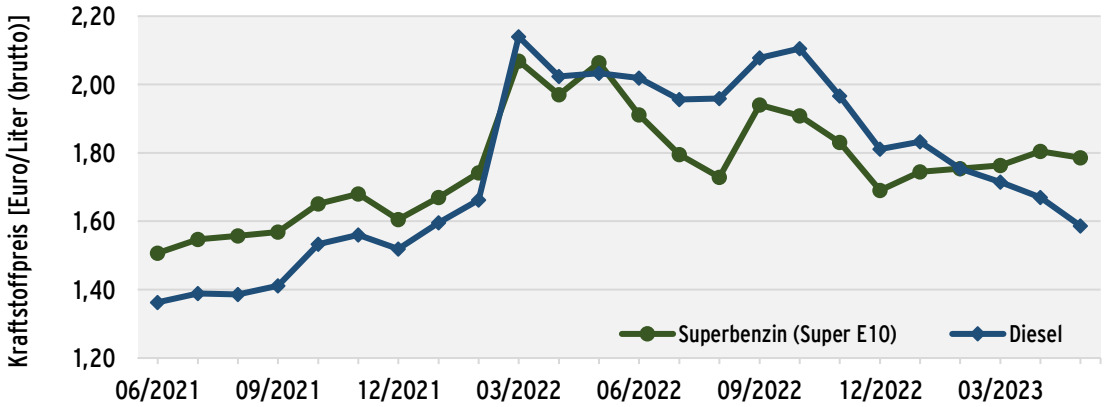

Abbildung 8: Durchschnittliche Kraftstoffpreise in Deutschland in den letzten 24 Monaten

Fahrzeuge mit Dieselantrieb sind im Taxigewerbe nach wie vor Standard, auch wenn vollelektrische oder elektrounterstützte Fahrzeuge in den vergangenen Jahren in das Gewerbe Einzug gefunden haben. Das Geschäftsergebnis der Taxiunternehmen wird somit auch auf absehbare Zeit maßgeblich durch die Kraftstoffpreise beeinflusst. Die Entwicklung der Kraftstoffkosten eines alleinfahrenden Taxiunternehmens mit einer Jahresfahrleistung von 50.000 Kilometern (Annahme 10 l/100 km Verbrauch) zeigt Tabelle 6.

	Kraftstoffkosten	Veränderung gegenüber			
		dem Vorjahr		dem Basisjahr 2018	
		absolut	relativ	absolut	relativ
2018	6.415,00 €				
2019	6.310,00 €	- 105,00 €	- 1,6 %	- 105,00 €	- 1,6 %
2020	5.555,00 €	- 755,00 €	- 12,0 %	- 860,00 €	- 13,4 %
2021	6.925,00 €	1.370,00 €	24,7 %	510,00 €	8,0 %
2022	9.729,17 €	2.804,17 €	40,5 %	3.314,17 €	51,7 %

Tabelle 6: Entwicklung der Kraftstoffkosten eines alleinfahrenden Taxiunternehmers

Während aufgrund der Entwicklung der Kraftstoffpreise eine Kosteneinsparung um rund 105 Euro im Jahr 2019 und circa 755 Euro im Jahr 2020 gegenüber dem durchschnittlichen Preisstand im Jahr 2018 erzielt werden konnte, steht das Taxigewerbe seit 2021 einer stark steigenden Kostenbelastung gegenüber. Bei einer gleichbleibenden Jahresfahrleistung von 50.000 Kilometern führte die Entwicklung des Dieselpreiseniveaus im Jahr 2021 zu Mehrkosten in Höhe von 510 Euro und im Jahr 2022 zu Mehrkosten in Höhe von 3.314 Euro im Vergleich zum Jahr 2018.

Die aktuelle Kraftstoffpreisentwicklung wird absehbar zu steigenden Kostenbelastungen des Taxigewerbes führen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass weitere Erhöhungen der Sätze der CO_2-Bepreisung bis 2025 beschlossen sind, wobei die für den 01. Januar 2023 vorgesehene Erhöhung der CO_2-Abgabe um ein Jahr verschoben worden ist. Eine

Elektrifizierung der Taxenflotte bietet zwar zusätzliche Optionen, bedarf aber einer ausreichenden Ladeinfrastruktur und kann nicht kurzfristig umgesetzt werden.

Kraftfahrzeugbezogene Preise

Der Kraftfahrerpreisindex, der alle Waren und Dienstleistungen für den Betrieb von Kraftfahrzeugen umfasst, erreichte nach Angaben des Statistischen Landesamtes Nordrhein-Westfalen im Jahr 2021 einen Wert von 115,2 und im Jahr 2022 von 128,8 (Basis 2015 = 100). Er lag damit deutlich über dem Verbraucherpreisindex der beiden Jahre. Tabelle 7 fasst den Kraftfahrer-Preisindex sowie dessen Teilaspekte für das Land Nordrhein-Westfalen zwischen 2016 und 2022 zusammen. Der Kraftfahrerpreisindex ist dabei von 2021 zu 2022 um annähernd dasselbe Niveau angestiegen wie im gesamten Zeitraum von 2016 bis 2021.

Betrachtet man diese Einzelaspekte, dann lassen sich als Treiber des Kraftfahrerpreisindexes insbesondere die Kraftstoffe, die Wartung der Fahrzeuge sowie der Erwerb der Fahrzeuge ausmachen. Von 2021 zu 2022 haben sich beispielsweise die Kraftstoffe um rund 29,9 Prozent erhöht. Hierin sind allerdings Benzin und Diesel zusammengefasst. Würde man nur Diesel betrachten, würde hier ein Anstieg um circa 40,5 Prozent ausgewiesen werden (vgl. Tabelle 6).

Im letzten Jahr sind zudem die Preise für den Erwerb von Kraftfahrzeugen um rund 13,6 Prozent angestiegen. Auch aufgrund der steigenden Anschaffungskosten steht das Taxi- und Mietwagengewerbe einem wachsenden wirtschaftlichen Druck gegenüber.

Jahr	Kraftfahrer-Preisindex	darunter					
		Personen-kraftwagen	Kraftstoffe	Ersatzteile, Zubehör, Pflegemittel	Reparatur, Inspektion, Reinigung	Kfz-Versicherung	Kfz-Steuer
2016	99,0	101,5	92,2	100,2	102,8	103,3	99,8
2017	101,8	103,0	97,4	100,9	107,2	104,3	100,1
2018	104,8	104,8	104,4	100,3	111,6	98,4	100,3
2019	107,2	107,1	104,3	101,8	119,1	102,7	101,4
2020	105,6	107,9	95,0	100,3	123,0	103,3	101,0
2021	115,2	112,6	117,3	102,8	131,5	103,6	102,1
2022	128,8	122,7	147,2	109,8	140,9	104,3	102,6
2021 zu 2016	+ 16,2	+ 11,1	+ 25,1	+ 2,6	+ 28,7	+ 0,3	+ 2,3
2022 zu 2021	+ 13,6	+ 10,1	+ 29,9	+ 7,0	+ 9,4	+ 0,7	+ 0,5

Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen

Tabelle 7: Kraftfahrer-Preisindex im Land Nordrhein-Westfalen

Der Deutsche Taxi- und Mietwagenverband e. V. (BZP 2020) bescheinigt dem deutschen Taxigewerbe schon über einen längeren Zeitraum einen hohen Kostendruck, insbesondere bedingt durch die steigenden Preise für Kauf, Einsatz und Unterhaltung von Pkw. In Verbindung mit dem Einbruch der Fahrgastzahlen in Folge der Lockdowns im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie geht der BZP (2020, S. 53) für das Taxi- und Mietwagengewerbe von einer sehr existenzbedrohenden Lage aus. Nach den regelmäßig vom Deutschen Taxi- und Mietwagenverband e. V. vorgenommenen Kalkulationen (Alleinfahrer in München) haben sich von 2010 bis 2018 beziehungsweise zwischen 2015

und 2018 unter anderem die in Tabelle 8 dargestellten Entwicklungen vollzogen.

	Veränderung 2010 zu 2018	Veränderung 2015 zu 2018	Veränderung 2018 zu 2020	
			ohne Corona	mit Corona
Kosten Fahrzeuganschaffung	+ 9,8 %	+ 2,8 %	+ 8,9 %	+ 8,9 %
Kraftstoffkosten (Diesel)	+ 5,5 %	+ 4,4 %	- 9,4 %	- 51,1 %
Wartung und Reparaturen	+ 13,7 %	+ 0,6 %	+ 12,4 %	- 39,9 %
TÜV - BOKraft, Abgasuntersuchung, Eichung	+ 52,7 %	+ 11,1 %	+ 3,5 %	+ 3,5 %
Kfz-Haftpflicht	± 0 %	± 0 %	+ 3,0 %	+ 3,0 %
Verwaltungskosten	+ 7,5 %	+ 0,6 %	- 2,5 %	- 2,5 %

Quelle: Geschäftsbericht des BZP 2019 / 2020

Tabelle 8: Entwicklung von Kostenpositionen im Taxigewerbe

Der Deutsche Taxi- und Mietwagenverband e. V. weist in seinem Geschäftsbericht 2019 / 2020 für das Jahr 2020 zwei Wirtschaftlichkeitsberechnungen aus; eine fiktive Kalkulation ohne Corona-Einfluss (konstante Fahrleistung ggü. den Vorjahren) sowie eine zweite Kalkulation unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Corona-Pandemie (Fahrtenrückgang um 46 %). Die zusammengefassten Ergebnisse zeigt Tabelle 8. Der BZP konstatiert jedoch, dass es im Taxigewerbe einerseits zu regional unterschiedlichen Kostenstrukturen kommt und andererseits eine Unterscheidung zwischen Ein- und Mehrwagenbetrieben und damit verbunden auch der Einsatz von Fahrpersonal erhebliche Auswirkungen auf das Betriebsergebnis hat. Beim Einsatz von Fahrpersonal ist vor allem die Entwicklung des seit dem 01. Januar 2015 eingeführten Mindestlohnes von erheblicher Bedeutung (vgl. Abschnitt 3.2.3).

Verbraucherpreisindex

Die Jahresteuerungsrate im Land Nordrhein-Westfalen ist in den letzten Jahren von 0,5 Prozent im Jahr 2016 auf 3,4 Prozent (2021) beziehungsweise 8,9 Prozent (2022) angestiegen (vgl. Tabelle 9). Sie liegt damit zuletzt deutlich über dem langjährigen Durchschnitt von 1,5 Prozent von 2015 bis 2021.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Verbraucherpreisindex gesamt	100,0	100,5	102,0	103,7	105,3	105,8	109,2	118,1
darunter:								
Verkehr	100,0	99,1	102,1	105,4	107,8	106,1	115,6	127,4
Nahrungsmittel	100,0	101,1	104,2	106,2	107,4	109,5	112,7	128,3
Wohnung, Wasser, Energie, ...	100,0	99,9	101,2	102,9	104,7	105,3	107,7	119,4
Bekleidung, Schuhe	100,0	110,5	101,2	101,3	102,7	102,1	104,0	105,8
Beherbergung, Gaststätten	100,0	101,9	103,9	106,0	109,2	111,4	114,0	122,2
andere Waren und Dienstleist.	100,0	102,0	102,3	103,5	105,6	107,2	110,5	113,2
Jahresteuerungsrate [%]		0,5	1,5	1,7	1,6	0,5	3,4	8,9

Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen

Tabelle 9: Entwicklung des Verbraucherpreisindexes in Nordrhein-Westfalen

Die zunehmende finanzielle Belastung der Bevölkerung hat dabei zum einen Auswirkungen auf die Inanspruchnahme von Dienstleistungen und damit das Taxigewerbe (Nachfrage); nicht unbedingt notwendige Aktivitäten unterbleiben oder werden in Eigenregie ausgeführt. Die fortschreitende Teuerung betrifft zum anderen aber auch direkt die Taxiunternehmen.

3.2.3 Entwicklung der Löhne und Kaufkraftentwicklung

Seit 01. Januar 2015 gilt auch im Taxi- und Mietwagengewerbe der Mindestlohn von 8,50 Euro pro Stunde, welcher in der Folge in mehreren Stufen angehoben worden ist. Abbildung 9 fasst die Entwicklung des gesetzlichen Mindestlohnes in Deutschland der vergangenen Jahre zusammen.

Im Vergleich zur Einführung im Jahr 2015 ist der gesetzliche Mindestlohn gegenwärtig mit 12,00 Euro um 41,2 Prozent über dem im Jahr 2015 eingeführten Mindestlohn gestiegen. Der gesetzliche Mindestlohn ist seit Jahresbeginn 2022 in drei Stufen[2] um insgesamt 25,0 Prozent gegenüber dem Niveau des Jahres 2021 erhöht worden. Weitere Anpassungen des Mindestlohnes werden auf Vorschlag der Mindestlohnkommission vorgenommen. Am 26. Juni 2023 unterbreitete die Mindestlohnkommission den Vorschlag, den Mindestlohn mit Wirkung ab dem 01. Januar 2024 auf 12,41 Euro (+ 3,4 %) und zum 01. Januar 2025 auf 12,82 Euro (+ 3,2 %) abzuheben.

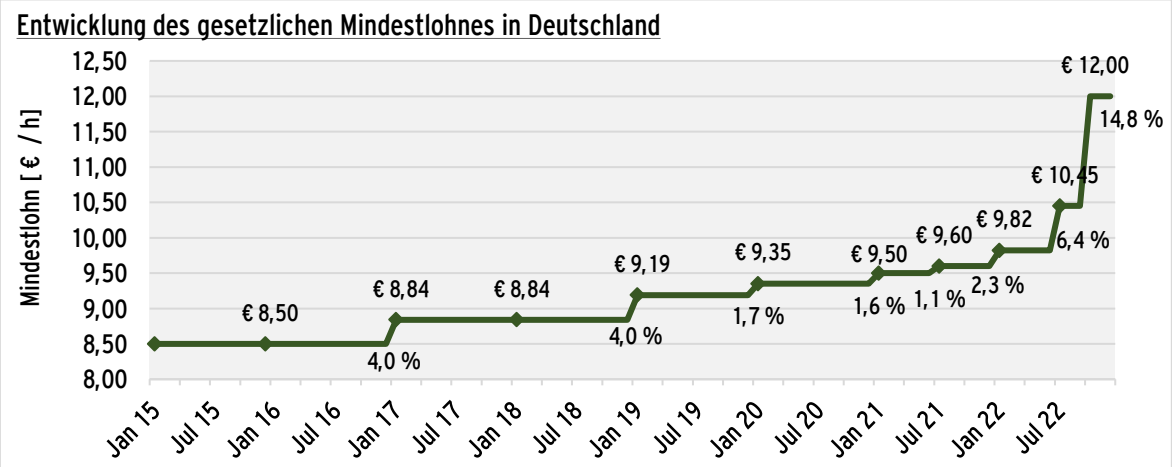

Abbildung 9: Entwicklung des gesetzlichen Mindestlohnes in Deutschland

Eine wichtige Größe für die Nachfrage nach Taxileistungen ist die Kaufkraft der Bevölkerung, die in entscheidendem Maße von der Einkommensentwicklung abhängt. Das Einkommensniveau im Rhein-Kreis Neuss insgesamt lag im Jahr 2020 sowohl über dem Landesdurchschnitt von Nordrhein-Westfalen als auch über dem Mittelwert der Bundesrepublik Deutschland (vgl. Tabelle 10).

Das verfügbare Einkommen je Einwohnerin beziehungsweise Einwohner und Jahr ist im Rhein-Kreis Neuss zwischen 2015 und 2020 um 11,6 Prozent (2.688 €) gestiegen. Im Vergleich zum Land Nordrhein-Westfalen (+ 13,0 %; 2.675 €) und zum Durchschnitt der Gebietskörperschaften im Regierungsbezirk Düsseldorf (+ 12,9 %; 2.661 €) entspricht dies eine annähernd gleiches absolutes Wachstum (vgl. Tabelle 10). Der Anstieg im bundesweiten Durchschnitt (+ 11,3 %; 2.900) war aber deutlich höher. Der Anstieg des verfügbaren Einkommens je Einwohnerin beziehungsweise Einwohner im Rhein-Kreis Neuss lag zudem deutlich über dem Anstieg des Verbraucherpreisindexes, der im gleichen Zeitraum 8,9 Prozent betrug.

Bei den Jahresverdiensten (Bruttolöhne und -gehälter je Arbeitnehmerin beziehungsweise Arbeitnehmer) betrug der Anstieg im Zeitraum von 2015 bis 2020 dahingegen nur 3.018 Euro (+ 8,5 %) gegenüber 3.774 Euro (+ 10,9 %) im Regierungsbezirk Düsseldorf

[2] Zum 01. Januar 2022 wurde der gesetzliche Mindestlohn auf 9,82 Euro angehoben. Dies entspricht einer Steigerung um 15,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Ab dem 01. Juli 2022 betrug der gesetzliche Mindestlohn in Deutschland 10,45 Euro.

beziehungsweises 3.656 Euro (+ 11,1 %) im Land Nordrhein-Westfalen. In Hinblick auf das Primäreinkommen der privaten Haushalte je Einwohnerin beziehungsweise Einwohner (Einkommen aus Erwerbstätigkeit und Vermögen) vollzog sich im Rhein-Kreis Neuss (+ 10,2 %; 3.045 €) eine überdurchschnittlich starke Entwicklung gegenüber dem Regierungsbezirk Düsseldorf (+ 11,3 %; 2.854 €) und dem Land Nordrhein-Westfalen (+ 11,3 %; 2.840 €).

	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020 zu 2015
Bruttolöhne und -gehälter (Inland) insgesamt je Arbeitnehmerin / Arbeitnehmer [€]								
Rhein-Kreis Neuss	31.617	35.373	36.281	37.097	37.899	38.936	38.391	+ 8,5 %
zum Vergleich:								
Nordrhein-Westfalen	28.790	32.819	33.550	34.286	35.471	36.431	36.475	+ 11,1 %
Reg.-Bez. Düsseldorf	30.448	34.688	35.423	36.191	37.409	38.479	38.462	+ 10,9 %
Deutschland	28.755	33.128	33.950	34.817	35.922	36.979	36.951	+ 11,5 %
Niveau NE-Kreis zu:								
Nordrhein-Westfalen	109,8 %	107,8 %	108,1 %	108,2 %	106,8 %	106,9 %	105,3 %	
Reg.-Bez. Düsseldorf	103,8 %	102,0 %	102,4 %	102,5 %	101,3 %	101,2 %	99,8 %	
Deutschland	110,0 %	106,8 %	106,9 %	106,5 %	105,5 %	105,3 %	103,9 %	
verfügbares Einkommen der privaten Haushalte je Einwohnerin / Einwohner und Jahr [€]								
Rhein-Kreis Neuss	20.979	23.239	23.620	24.394	25.191	25.662	25.927	+ 11,6 %
zum Vergleich:								
Nordrhein-Westfalen	18.745	20.526	20.971	21.575	22.521	22.938	23.201	+ 13,0 %
Reg.-Bez. Düsseldorf	18.989	20.574	21.003	21.628	22.452	22.892	23.235	+ 12,9 %
Deutschland	22.398	25.710	26.431	27.442	28.488	29.114	28.610	+ 11,3 %
Niveau NE-Kreis zu:								
Nordrhein-Westfalen	111,9 %	113,2 %	112,6 %	113,1 %	111,9 %	111,9 %	111,7 %	
Reg.-Bez. Düsseldorf	110,5 %	113,0 %	112,5 %	112,8 %	112,2 %	112,1 %	111,6 %	
Deutschland	93,7 %	90,4 %	89,4 %	88,9 %	88,4 %	88,1 %	90,6 %	
Primäreinkommen der privaten Haushalte pro Person [€]								
Rhein-Kreis Neuss	26.395	29.914	30.527	31.787	32.711	33.395	32.959	+ 10,2 %
zum Vergleich:								
Nordrhein-Westfalen	22.139	25.054	25.629	26.559	27.716	28.291	27.894	+ 11,3 %
Reg.-Bez. Düsseldorf	22.589	25.342	25.927	26.895	27.921	28.543	28.196	+ 11,3 %
Deutschland	19.002	21.112	21.675	22.315	23.152	23.587	23.752	+ 12,5 %
Niveau NE-Kreis zu:								
Nordrhein-Westfalen	119,2 %	119,4 %	119,1 %	119,7 %	118,0 %	118,0 %	118,2 %	
Reg.-Bez. Düsseldorf	116,8 %	118,0 %	117,7 %	118,2 %	117,2 %	117,0 %	116,9 %	
Deutschland	138,9 %	141,7 %	140,8 %	142,4 %	141,3 %	141,6 %	138,8 %	
private Konsumausgaben je Einwohnerin / Einwohner und Jahr [€]								
Nordrhein-Westfalen	17.473	19.257	19.550	20.078	20.708	21.269	20.098	+ 15,0 %
Deutschland	17.603	19.623	20.082	20.597	21.133	21.698	20.538	+ 16,7 %
Niveau NRW zu D	99,3 %	98,1 %	97,4 %	97,5 %	98,0 %	98,0 %	97,9 %	

Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder

Tabelle 10: Entwicklung und vergleichende Einordnung des Verdienstniveaus im Rhein-Kreis Neuss

Die Wachstumsrate der privaten Konsumausgaben je Einwohnerin beziehungsweise Einwohner und Jahr im Land Nordrhein-Westfalen lag deutlich unter der des verfügbaren Einkommens im Bundesland. Das Niveau der privaten Konsumausgaben lag im Jahr 2020 mit 2,1 Prozent beziehungsweise 440 Euro knapp unter dem Durchschnitt der Bundesrepublik Deutschland. Festzustellen ist, dass nach einem langjährigen kontinuierlichen Anstieg der privaten Konsumausgaben im Jahr 2020 eine Verringerung gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen war. Dies gilt sowohl für das Land Nordrhein-Westfalen als auch im bundesweiten Durchschnitt (vgl. Tabelle 10). Zurückzuführen ist dies wahrscheinlich auf die damaligen Unsicherheiten der Bevölkerung in Hinblick auf die Corona-Pandemie und die damit verbundene zukünftige Entwicklung.

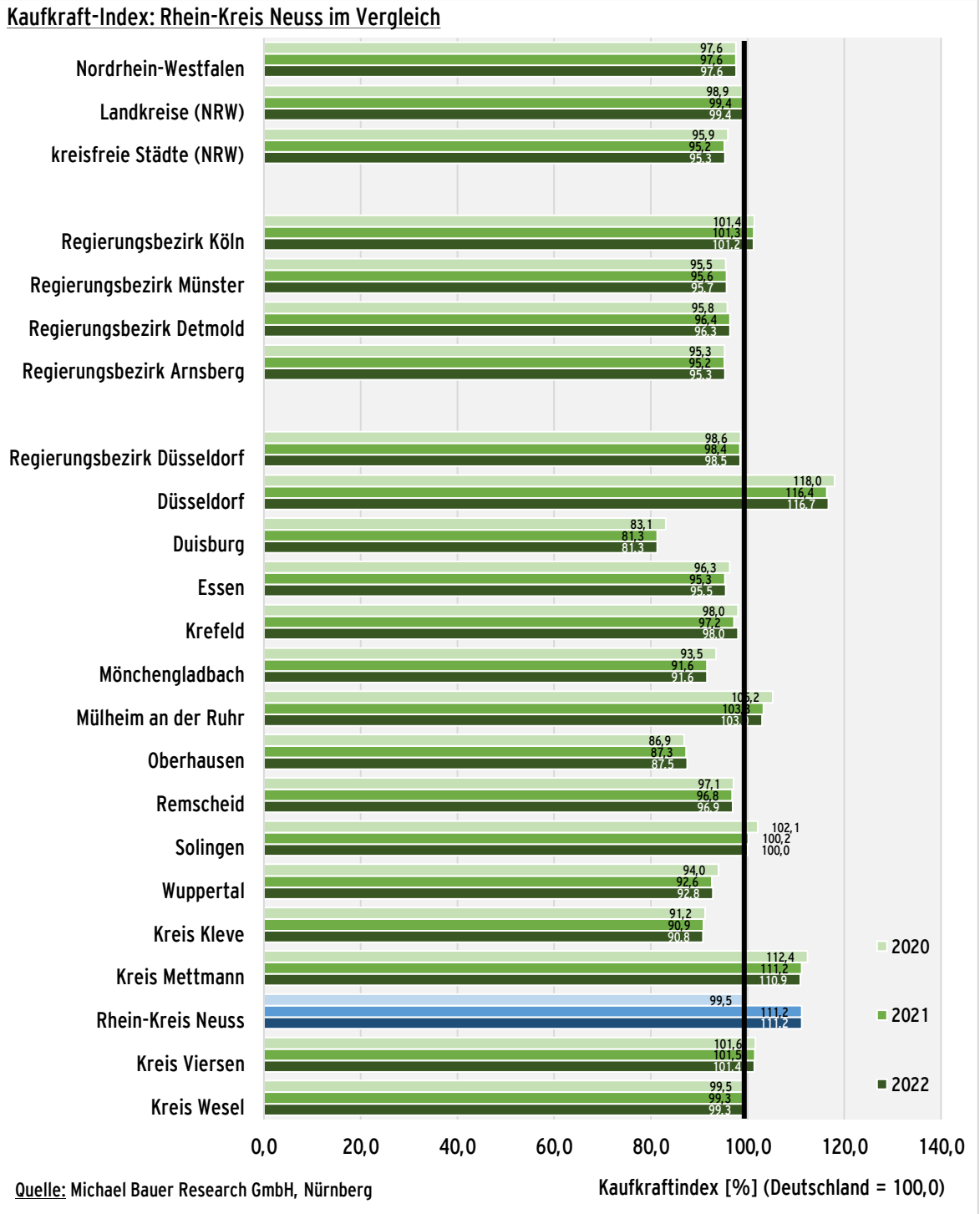

Abbildung 10: Index der Kaufkraftentwicklung in Nordrhein-Westfalen

Eine weitere Größe zur Beschreibung der Nachfrage ist der Kaufkraftindex, der das in den Haushalten verfügbare Einkommen im Verhältnis zum bundesdeutschen Normwert von 100 angibt. Für den Rhein-Kreis Neuss wird von Michael Bauer Research GmbH für das Jahr 2022 ein Kaufkraftindex von 111,2 ausgewiesen (vgl. Abbildung 10); die Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises verfügen demnach über 111,2 Prozent der durchschnittlichen Kaufkraft eines Bundesbürgers. Die Kaufkraft von Nordrhein-Westfalen beträgt 97,6 und die Kaufkraft im Regierungsbezirk Düsseldorf 98,5. Der Rhein-Kreis Neuss liegt damit sowohl deutlich über dem Niveau des Landes Nordrhein-Westfalen als auch des Durchschnittes im Regierungsbezirk.

Die in den letzten Jahren zu verzeichnenden positiven Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt und bei den verfügbaren Einkommen haben sich entsprechend positiv auf das Konsumverhalten der Bevölkerung insgesamt ausgewirkt. Nach dem Anziehen der allgemeinen Verbraucherpreise nach 2010 haben sich diese von 2014 bis 2021 beruhigt und sind in diesem Zeitraum nur mäßig angestiegen. Durch die deutlich steigenden Verbraucherpreise ab dem Jahresbeginn 2022 kann eine zunehmende Zurückhaltung bei der Inanspruchnahme nicht unbedingt notwendiger Dienstleistungen, wozu die Taxinutzung für allgemeine Bevölkerungsfahrten zählt, nicht ausgeschlossen werden.

3.3 Entwicklung der besonders taximarktrelevanten Branchen

Das Taxi- und Mietwagengewerbe wird von einer Vielzahl von nachfrageerzeugenden Sektoren beeinflusst. Im Folgenden wird die Entwicklung in besonders taximarktrelevanten Branchen, wie Gesundheitsfürsorge, Tourismus und Gastgewerbe, Bildung, Kultur und Freizeit gezeigt und deren Einflusses auf das örtliche Taxi- und Mietwagengewerbe dargestellt.

3.3.1 Gesundheitswesen

Die Inanspruchnahme von Leistungen der Krankenhäuser und Kureinrichtungen, von niedergelassenen Allgemein- und Fachärzten sowie der Kurzzeitpflege beinhaltet ein bedeutsames Potenzial nach Taxi- und Mietwagenleistungen, da bestimmte Patientinnen und Patienten aufgrund ihres Gesundheitszustandes beziehungsweise ihres Alters nicht in der Lage sind, den öffentlichen Personennahverkehr wie auch den eigenen Pkw zu nutzen, und auch nicht auf die Hilfe anderer zurückgreifen können.

Der Rhein-Kreis Neuss verfügt mit Stand 31. Dezember 2020 über acht Krankenhäuser mit insgesamt 2.043 Betten. Diese haben sich vor allem in Neuss konzentriert. Die Anzahl der Betten in den Krankenhäusern des Rhein-Kreises Neuss sind zwischen 2015 und 2020 marginal um insgesamt rund 1,1 Prozent gesunken. Die Änderungsrate der aufgestellten Betten liegt damit deutlich unter dem Landesdurchschnitt; im gleichen Zeitraum ist die Anzahl der aufgestellten Betten im Land Nordrhein-Westfalen um 4.983 beziehungsweise 4,2 Prozent gesunken. Im Regierungsbezirk Düsseldorf ist der Rückgang deutlich höher und beträgt rund 5,9 Prozent beziehungsweise 2.136 Krankenhausbetten.

Normiert man die Anzahl der aufgestellten Betten auf die Bevölkerungszahl, lässt sich dem Rhein-Kreis Neuss sowohl im Landesvergleich als auch im Vergleich zum Regierungsbezirk eine unterdurchschnittliche Krankenhausversorgung bescheinigen. Die aufgestellten Betten im Jahresdurchschnitt in den Krankenhäusern je 100.000 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner im Rhein-Kreis Neuss liegen zudem deutlich unter dem Durchschnitt der Landkreise in Nordrhein-Westfalen.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020 zu 2015
aufgestellte Betten im Jahresdurchschnitt in den Krankenhäusern je 100.000 EW							
Rhein-Kreis Neuss	459	458	441	498	439	452	- 1,5 %
zum Vergleich:							
Reg.-Bezirk Düsseldorf	705	696	691	698	687	660	- 6,3 %
Nordrhein-Westfalen	671	669	662	667	657	641	- 4,5 %
kreisfreie Städte	843	835	829	830	809	797	- 5,5 %
Landkreise	539	540	532	541	539	520	- 3,5 %
aufgestellte Betten im Jahresdurchschnitt in den Vorsorge- oder Rehabilitationseinrichtungen je 100.000 EW							
Rhein-Kreis Neuss	131	156	155	148	148	140	+ 7,0 %
zum Vergleich:							
Reg.-Bezirk Düsseldorf	43	44	44	42	42	41	- 4,7 %
Nordrhein-Westfalen	116	116	115	114	113	111	- 4,0 %
kreisfreie Städte	38	37	37	36	37	36	- 5,3 %
Landkreise	176	176	175	174	172	170	- 3,4%

Quelle: Regionaldatenbank Deutschland, Statistische Ämter des Bundes und der Länder

Tabelle 11: Entwicklung der medizinischen Versorgung im Rhein-Kreis Neuss

Weiterhin gibt es mit der Niederrhein-Klinik in Korschenbroich, der St.-Mauritius-Therapieklinik in Meerbusch und MEDIAN Klinik Dormagen drei Einrichtungen der stationären medizinischen Rehabilitation im Kreisgebiet. Im Vergleich zu den Krankenhäusern ist hier ein Anstieg der Anzahl der aufgestellten Betten festzustellen, zum 31. Dezember 2020 waren in den drei Vorsorge- beziehungsweise Rehabilitationseinrichtungen 634 Betten aufgestellt.

In Hinblick auf die Vorsorge- oder Rehabilitationseinrichtungen ist das Angebot des Rhein-Kreises Neuss im Vergleich zum Land Nordrhein-Westfalen als überdurchschnittlich gut einzuschätzen. Ferner liegt der Rhein-Kreis Neuss hier erheblich über dem Niveau des Durchschnittes im Regierungsbezirk Düsseldorf.

Bedeutsam für das Taxi- und Mietwagengewerbe des Rhein-Kreises Neuss sind zahlreiche Einrichtungen der Altenpflege und Seniorenbetreuung sowie der Tages- und Kurzzeitpflege, welche über das gesamte Kreisgebiet verteilt sind. Da diese über eigene Möglichkeiten zur Personenbeförderung verfügen, sind die sich ergebenden Potenziale vergleichsweise gering.

3.3.2 Freizeit, Kultur und Gastronomie

Der Rhein-Kreis Neuss bietet ein vielfältiges und ausgeprägtes Angebot an Kultur, Freizeit und Natur. Zu den Attraktionen in den Kommunen des Rhein-Kreises Neuss zählen zahlreiche spannende Zeugnisse einer bewegten Geschichte, welche zum Teil bis auf die Römerzeit zurückreicht. Zeugnisse davon sind unter anderem der Niedergermanische Limes, welcher inzwischen UNESCO-Welterbe ist, oder werden in zahlreichen Museen gezeigt, unter anderem im Clemens Sels Museum in Neuss oder im Römergarten in Dormagen. Aber auch Mittelalter-Begeisterte kommen im Rhein-Kreis Neuss auf ihre Kosten, beispielsweise im Stadtteil Zons in Dormagen, welcher als am besten erhaltene Zollfeste im Rheinland gilt, oder im Kloster Knechtsteden. Weitere Anziehungspunkte sind zudem die zahlreichen Sammlungen und Kunstorte. Auch finden in den Theatern, Bühnen, historischen Gemäuern und anderen Veranstaltungsorten

zahlreiche Kultur-Events statt. Zudem finden im Rhein-Kreis Neuss zahlreiche Festivals statt, welche überregional Gäste anlocken können.

Im Bereich der Freizeitaktivitäten ist die Nutzung des Taxis insbesondere im Rahmen des Besuchs von gastronomischen Einrichtungen im Landkreis relevant. Die Nachfrage ist dabei aber auf den Zeitraum der Abend- und Nachtstunden und auf das Wochenende fokussiert. Der Besuch der Sehenswürdigkeiten und kulturellen Angebote wird meist mit dem eigenen Pkw, dem Reisebus oder soweit möglich mit dem ÖPNV oder Fahrrad abgewickelt.

3.3.3 Fremdenverkehr

Den Rhein-Kreis Neuss zeichnet eine hohe touristische Vielfalt aus, welcher seinen Gästen neben zahlreichen Kulturangeboten auf der einen Seite eine landschaftliche Vielfalt geprägt durch den Rhein bietet, auf der anderen Seite aber auch zahlreiche Angebote für Sportaktivitäten bereithält. So ist beispielsweise im Alpenpark Neuss ganzjährig Rodeln und Skifahren möglich. Weiterhin verfügt er über einen Kletterpark und man kann FunFußball oder Almgolf spielen. Aufgrund seiner landschaftlichen Vielfalt ist auch der Radtourismus im Rhein-Kreis Neuss von hoher Bedeutung. So durchziehen auf einer Gesamtlänge von rund 1.200 Kilometern zahlreiche überregionale, regionale und lokale touristische Radrouten das Kreisgebiet, zum Beispiel die Fietsallee am Nordkanal, der Rhein-Radweg und der Erft-Radweg. Ferner verfügen die Radtouristen durch das Knotennummernsystem im Rhein-Kreis Neuss über beste Voraussetzungen, das gesamte Rheinland und den Niederrhein kennenzulernen.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021 zu 2015
geöffnete Beherbergungsstätten								
Rhein-Kreis Neuss	92	90	89	84	91	83	82	- 10,9 %
Nordrhein-Westfalen	5.226	5.110	5.099	4.985	4.993	4.668	4.610	- 11,8 %
geöffnete Beherbergungsstätten je 100.000 EW								
Rhein-Kreis Neuss	21	21	20	19	21	18	18	- 11,7 %
zum Vergleich:								
Reg.-Bezirk Düsseldorf	21	21	21	20	21	19	19	- 10,4 %
Nordrhein-Westfalen	29	29	29	28	28	26	26	- 12,0 %
kreisfreie Städte	19	19	19	19	19	18	17	- 12,2 %
Landkreise	37	37	36	35	35	33	32	- 11,5 %
angebotene Gästebetten								
Rhein-Kreis Neuss	6.415	6.428	6.317	5.932	6.394	5.730	5.555	- 13,4 %
Nordrhein-Westfalen	308.356	304.543	310.498	312.057	318.212	292.302	300.663	- 2,5 %
angebotene Gästebetten je 100.000 EW								
Rhein-Kreis Neuss	1.447	1.468	1.438	1.346	1.445	1.273	1.242	- 14,2 %
zum Vergleich:								
Reg.-Bezirk Düsseldorf	1.505	1.514	1.581	1.602	1.658	1.436	1.525	+ 1,4 %
Nordrhein-Westfalen	1.728	1.736	1.769	1.776	1.804	1.636	1.681	- 2,7 %
kreisfreie Städte	1.720	1.726	1.782	1.808	1.857	1.637	1.722	+ 0,2 %
Landkreise	1.734	1.744	1.759	1.751	1.764	1.635	1.648	- 5,0 %

Quelle: Regionaldatenbank Deutschland, Statistische Ämter des Bundes und der Länder

Tabelle 12: Entwicklung des Beherbergungsangebots im Rhein-Kreis Neuss

Für die Besucher und Gäste des Rhein-Kreises Neuss stehen zahlreiche Hotels, Pensionen und andere Übernachtungsstätten bereit (vgl. Tabelle 12). Das Angebot an Unterkünften konzentrierte sich im Jahr 2021 dabei im Wesentlichen auf die Städte Meerbusch (20 Beherbergungsbetriebe, 914 Gästebetten), Dormagen (15 Beherbergungsbetriebe, 693 Gästebetten) und Neuss (14 Beherbergungsbetriebe, 2.394 Gästebetten). Die Tourismusbranche erfuhr durch die mit der Pandemie verbundenen Lockdowns sowie Reise- und Bewegungsbeschränkungen starke Einbußen in der Nachfrage. Die Zahl der Übernachtungsmöglichkeiten sowie deren Bettenkapazität sind im Rhein-Kreis Neuss im Zeitraum von 2015 bis 2021 trotz der Corona-Pandemie nur mäßig gesunken. Normiert man die Beherbergungsstätten und die darin angebotenen Schlafgelegenheiten auf die Bevölkerungszahl, weist der Rhein-Kreis Neuss jedoch ein unterdurchschnittliches Niveau im Vergleich zum Land Nordrhein-Westfalen sowie dem Regierungsbezirk Düsseldorf auf (vgl. Tabelle 12).

Als Indikatoren für Umfang und Entwicklung des Fremdenverkehrs sind unter anderem die Anzahl der Ankünfte und Übernachtungen zu betrachten. Abbildung 11 zeigt die Entwicklung der Beherbergungen im Rhein-Kreis Neuss. Die Gästeankünfte (- 0,4 %) und -übernachtungen (+ 4,0 %) waren zwischen 2015 und 2019 nahezu konstant. In der Stadt Neuss und Witten sind in diesem Zeitraum die Gästeübernachtungen (+ 2,9 %) leicht angestiegen, wohingegen die Gästeankünfte (- 1,8 %) überproportional stark gegenüber den übrigen Kommunen des Rhein-Kreises Neuss gesunken sind.

Durch die zur Eindämmung der Corona-Pandemie beschlossenen Einschränkungen sind die Gästeankünfte im Rhein-Kreis Neuss deutlich zurückgegangen und lagen im Jahr 2020 um 57,1 Prozent beziehungsweise im Jahr 2021 um 59,5 Prozent unter dem Vor-Corona-Niveau von 2019. Auch die Übernachtungszahlen sind deutlich gesunken und lagen 2020 um 41,8 Prozent beziehungsweise im Jahr 2021 um 43,2 Prozent unter dem Niveau von 2019. In der Stadt Neuss war der Einfluss der Pandemie auf die Tourismusnachfrage noch deutlicherer spürbar; die Gästeankünfte und -übernachtungen sind gegenüber den übrigen Kommunen deutlich stärker gesunken.

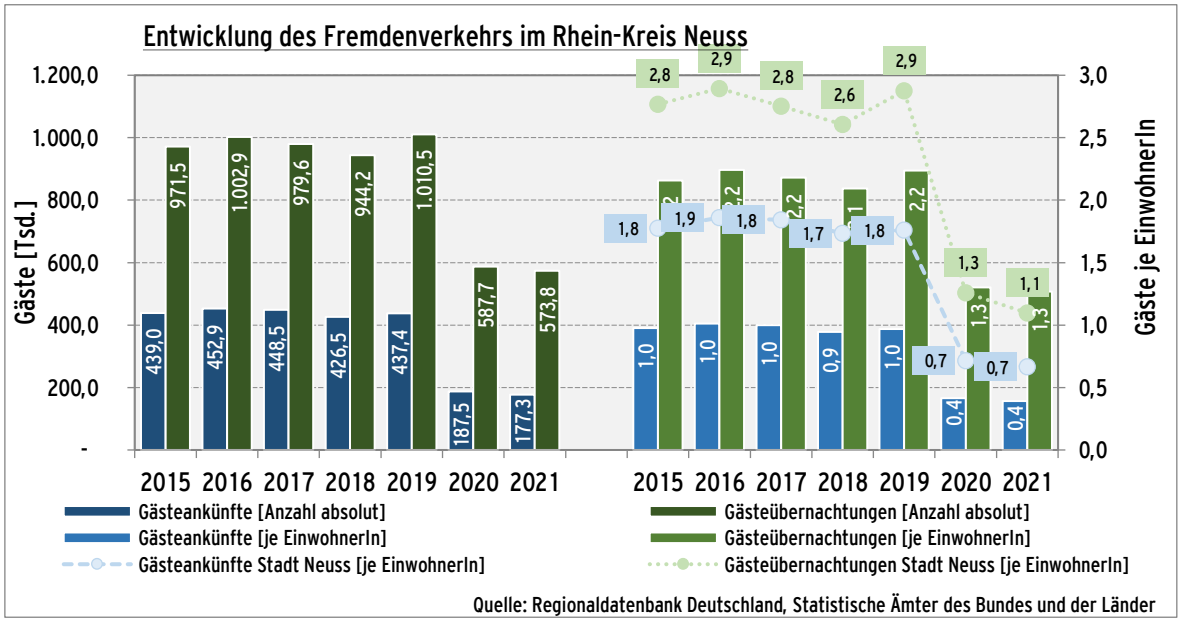

Abbildung 11: Tourismusentwicklung im Rhein-Kreis Neuss

In den vergangenen sieben Jahren ist der Anteil der inländischen Gäste von 72,3 Prozent im Jahr 2015 auf rund 88,4 Prozent in 2021 angestiegen. Die Tourismusbranche im Rhein-Kreis Neuss wird folglich vor allem durch inländische Gäste geprägt.

Normiert man die vorstehend genannten Indikatoren auf die Bevölkerungszahl, zeigt sich, dass der Rhein-Kreis Neuss in Hinblick auf die Tourismusnachfrage leicht unter dem Landesdurchschnitt liegt. Auf der einen Seite kommen mit rund 0,8 Gäste je Einwohnerin beziehungsweise Einwohner im Durchschnitt über die Jahre 2015 bis 2021 zwar deutlich weniger Gäste als im nordrhein-westfälischen Durchschnitt (1,1 Gäste je EW). Auf der anderen Seite bleiben diese jedoch deutlich länger. Die Aufenthaltsdauer der Gäste des Rhein-Kreises Neuss im Jahr 2021 mit im Mittel 3,2 Tagen ist auf einem für Landkreise normalen Niveau. Mit 2,7 Tagen bleiben die Gäste im Land Nordrhein-Westfalen durchschnittlich kürzer.

Der Tourismus in der Stadt Neuss rangiert dabei deutlich über dem Durchschnitt des Rhein-Kreises Neuss. Die Gästeankünfte betragen im Durchschnitt über die Jahre 2015 bis 2021 rund 1,5 Gäste je Einwohnerin beziehungsweise Einwohner, die Gästeübernachtungen circa 2,3. Die Tourismusnachfrage in der Stadt Neuss liegt damit zwar leicht unter dem Durchschnitt des Landes Nordrhein-Westfalens in Hinblick auf die Gästeankünfte (2015 – 2021: 1,1 Gäste je EW) und Gästeübernachtungen (2015 – 2021: 2,5 Gästeübernachtungen je EW), aber leicht über dem Durchschnitt im Regierungsbezirk Düsseldorf (2015 – 2021: 1,1 Gäste je EW / 2,1 Gästeübernachtungen je EW).

In Hinblick auf den Tourismus gilt es zu betonen, dass ein Großteil der Individualtouristen mit dem eigenen Pkw anreist und auch Reisegruppen während des Aufenthalts in der Regel ein Bus zur Verfügung steht. Damit wird der überwiegende Teil der Aktivitäten mit dem eigenen Fahrzeug abgewickelt und nur selten auf das Taxigewerbe zurückgegriffen. Begünstigend wirkt, dass in der Region kaum Behinderungen im Straßenverkehr auftreten und auch das Parken meist kein Problem darstellt. Auch der Tagestourismus hat nur eine untergeordnete Bedeutung für das Taxigewerbe. Noch mehr als bei den Mehrtagesgästen steht hier die Nutzung des eigenen Pkw im Vordergrund, wobei auch das begrenzte Zeitbudget und damit die Konzentration auf wenige Aktivitäten eine Rolle spielen.

3.3.4 Tagungen, Kongresse und Messen

Durch die verkehrsgünstige Lage zwischen den Städten im Rheinland und dem Ruhrgebiet sowie die Nähe zu den Flughäfen in Düsseldorf und Köln stellt der Rhein-Kreis Neuss einen sehr guten Standort für Tagungen und Events dar. Diese finden unter anderem in vielen Schlössern und Klöstern statt, aber auch in zahlreichen Hotels.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Messen und Ausstellungen	29	31	31	26	29	7	7
Anzahl Veranstaltungen	3.463	3.695	3.461	2.197	1.277	322	318
Veranstaltungstage	314	308	303	277	240	127	190
Besucherzahlen:	1.084.121	1.591.424	1.344.548	1.124.997	1.373.780	493.472	266.329
davon aus dem Inland	802.291	899.322	857.739	782.119	869.458	352.056	200.909
davon aus dem Ausland	281.830	692.102	486.809	342.878	504.322	141.416	65.420
Anzahl Aussteller:	25.819	32.383	29.210	26.863	29.222	5.422	5.906
davon aus dem Inland	9.189	10.796	9.579	8.462	8.940	2.077	1.547
davon aus dem Ausland	16.630	21.587	19.631	18.401	20.282	3.345	4.359

Quelle: Messe Düsseldorf GmbH: Geschäftsberichte 2017 und 2021

Tabelle 13: Entwicklung des Messestandortes Düsseldorf

Auch die Messe Düsseldorf, welche sich im westlichen Teil der nordrhein-westfälischen Landeshauptstadt befindet und Gastgeber zahlreicher nationaler und internationaler Veranstaltungen ist, bietet aufgrund der sehr guten Erreichbarkeit mit dem Pkw ein bedeutsames Nachfragepotenzial für das Taxi- und Mietwagengewerbe im Rhein-Kreis Neuss. Tabelle 13 fasst die Entwicklung wichtiger Kennwerte des Messestandortes Düsseldorf zusammen. Auch hier ist ein deutlicher Einschnitt in den Jahren 2020 und 2021 in Folge der Corona-Pandemie zu erkennbar.

3.3.5 Schulentwicklung

Die Beförderung von Schülerinnen und Schülern kann insbesondere in Flächenlandkreisen eine weitere bedeutende Nachfragequelle für Leistungen im Taxi- und Mietwagenverkehr sein. Für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern zu den Förderschulen hat der Rhein-Kreis Neuss als Schulträger einen Schülerspezialverkehr eingerichtet. Weiterhin können in Nordrhein-Westfalen durch die Schulträger (in der Regel die Kommunen) Beförderungsleistungen von Schülerinnen und Schülern im freigestellten Verkehr ausgeschrieben werden.

Im Schuljahr 2022 / 2023 verfügt der Rhein-Kreis Neuss über 120 allgemeinbildende Schulen und 20 berufsbildende Schulen, deren Verteilung Abbildung 12 zeigt.

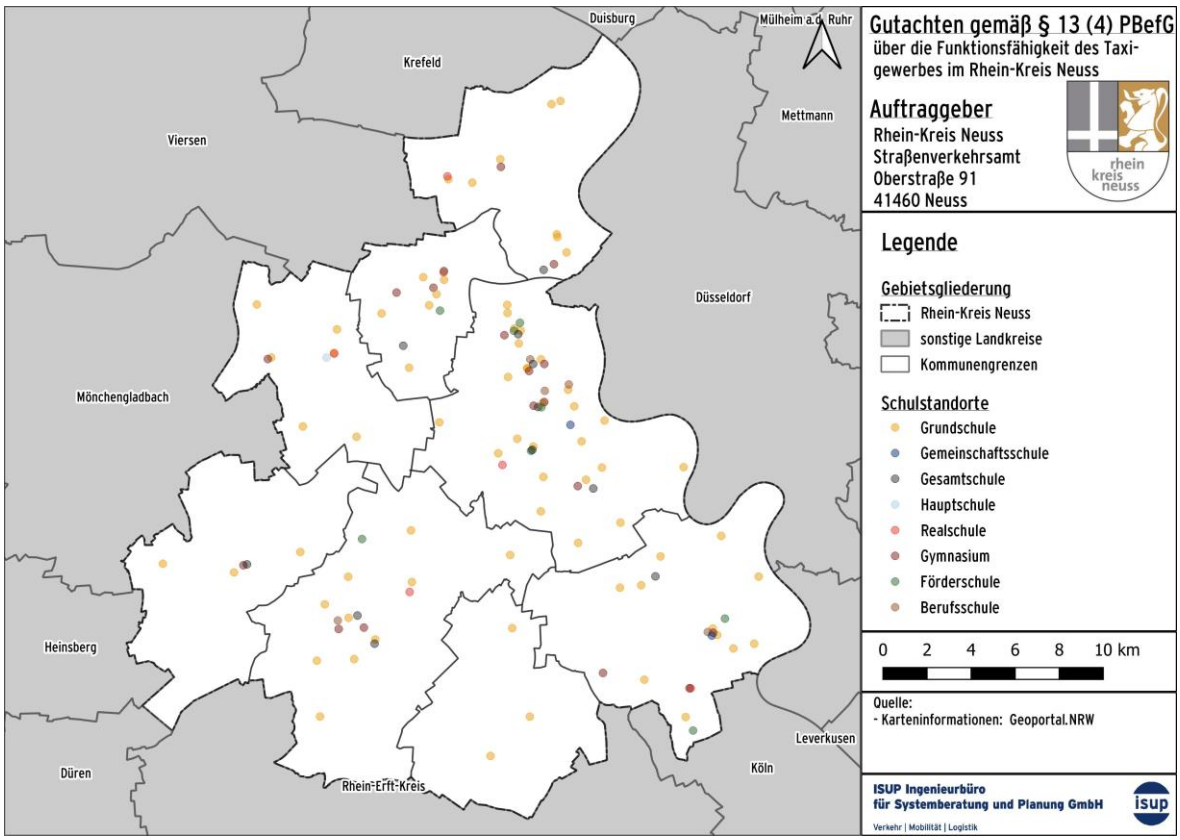

Abbildung 12: Schulstandorte im Rhein-Kreis Neuss

Die Zahl an Schülerinnen und Schülern an allgemeinbildenden Schulen hat sich kontinuierlich vom Schuljahr 2015/2016 bis zum Schuljahr 2021/2022 um rund 1,7 Prozent erhöht. Die Anzahl an Lernenden an den berufsbildenden Schulen ist im gleichen Zeitraum aber um rund 9,5 Prozent gesunken (vgl. Abbildung 13). In den kommenden Jahren ist im Rhein-Kreis Neuss aufgrund der demografischen Entwicklung weiterhin von einer steigenden Zahl an Schülerinnen und Schülern auszugehen (vgl. Kapitel 3.1.3).

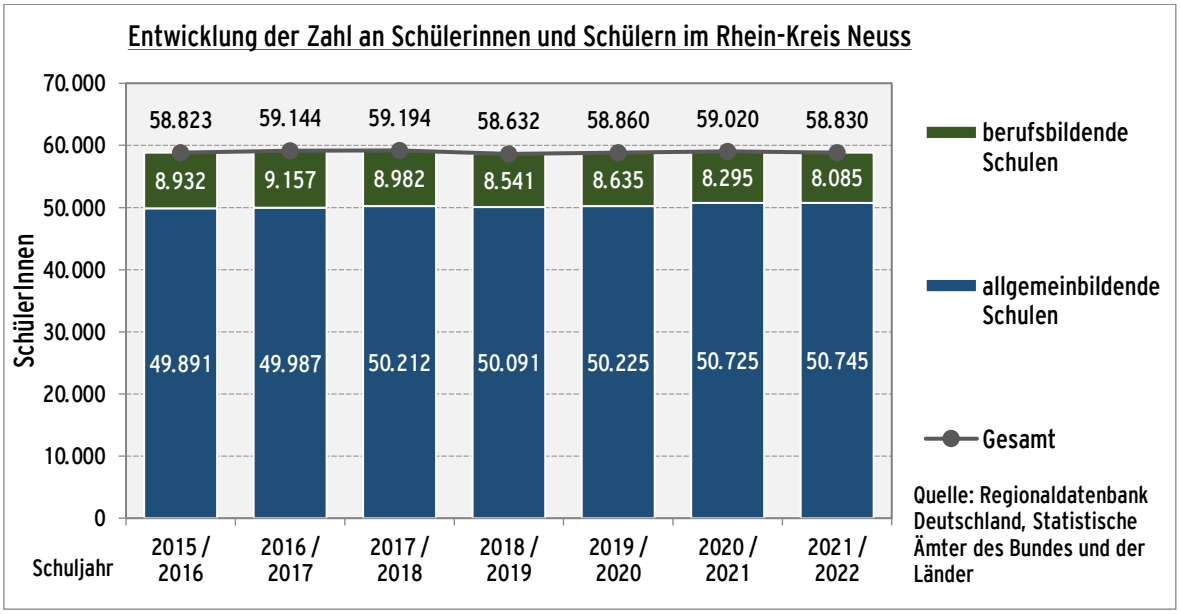

Abbildung 13: Entwicklung der Zahl an Schülerinnen und Schülern im Rhein-Kreis Neuss

3.4 Verkehrliches Umfeld des Taxigewerbes

Entscheidend für die Inanspruchnahme nach Leistungen des Taxi- und Mietwagengewerbes sind das Mobilitätsverhalten und der Motorisierungsgrad der Bevölkerung, das Angebot und die Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs und die Naherreichbarkeit von Erledigungen. Der Pkw wird dabei das dominierende Verkehrsmittel über alle Reisezwecke einnehmen, wie unterschiedliche Untersuchungen des Modal Splits (statistische Größe zur Beschreibung des Verkehrsaufkommens) zeigen. Die Grundlagenuntersuchung Mobilität des Region Köln/Bonn e. V. (2018, S. 20) weist zum Beispiel für den Pkw einen 59-prozentigen Anteil am Modal Split aus. Der ÖPNV, zu dem auch der Verkehr mit Taxis gerechnet wird, hat dahingegen nur einen Anteil von rund 13 Prozent am Wegeaufkommen der Bevölkerung im Landkreis.

Die Städte Kaarst und Meerbusch haben im Jahr 2018 an der Erhebung zum System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) teilgenommen. Abbildung 14 zeigt die Verkehrsmittelnutzung dieser beiden Städte gemäß SrV.

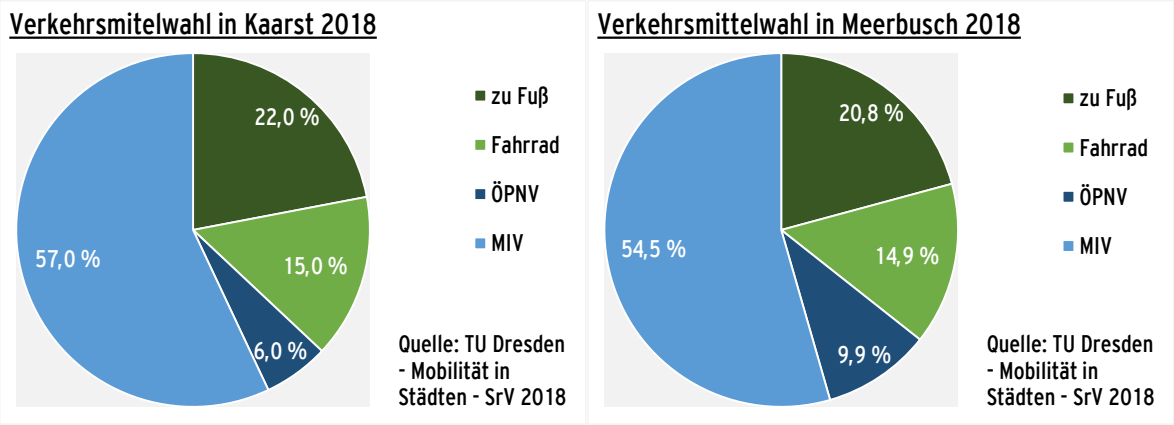

Abbildung 14: Verkehrsmittelnutzung ausgewählter Städte im Rhein-Kreis Neuss

Die nachfolgenden Abschnitte beschreiben detailliert das verkehrliche Umfeld des Taxi- und Mietwagengewerbes im Rhein-Kreis Neuss. Hierbei werden zum einen Verkehrsarten betrachtet, welche in Konkurrenz zum Taxigewerbe stehen, zum anderen aber auch diejenigen, welche das Taxigewerbe im Rhein-Kreis Neuss symbiotisch unterstützen.

3.4.1 Motorisierter Individualverkehr

Die Nachfrage nach Taxileistungen ist in starkem Maße vom Motorisierungsgrad der Bevölkerung abhängig. Der Pkw-Bestand hat sich im Rhein-Kreis Neuss zwischen 2015 und 2021 kontinuierlich um insgesamt 7,2 Prozent erhöht (vgl. Tabelle 14). Im gleichen Zeitraum stieg die Bevölkerungszahl im Rhein-Kreis Neuss um rund 0,5 Prozent. Einem absoluten Zuwachs des Pkw-Bestandes von 2015 bis 2021 um 18.628 Fahrzeuge steht ein Bevölkerungsanstieg von nur 2.470 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohnern gegenüber. Die Entwicklung des absoluten Pkw-Bestandes im Vergleich zu anderen Gebieten zeigt, dass im Rhein-Kreis Neuss im Vergleich zum Durchschnitt Nordrhein-Westfalens und innerhalb des Regierungsbezirkes Düsseldorf aber ein deutlich unterdurchschnittliches Wachstum von 2015 bis 2021 stattgefunden hat.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021 zu 2015
Pkw-Bestand absolut								
Rhein-Kreis Neuss	259.220	263.272	267.366	271.270	274.820	276.906	277.848	+ 7,2 %
zum Vergleich:								
Reg.-Bezirk Düsseldorf	2.721.010	2.765.439	2.803.377	2.837.711	2.878.186	2.911.637	2.925.681	+ 7,5 %
Nordrhein-Westfalen	9.639.714	9.807.338	9.950.324	10.083.891	10.232.556	10.365.586	10.422.671	+ 8,1 %
kreisfreie Städte	3.743.844	3.806.588	3.862.938	3.907.943	3.967.581	4.013.879	4.031.743	+ 7,7 %
Landkreise	5.895.870	6.000.750	6.087.386	6.175.948	6.264.975	6.351.707	6.390.928	+ 8,4 %
Motorisierungsgrad (Pkw pro 1.000 EinwohnerInnen)								
Rhein-Kreis Neuss	576	588	595	601	608	613	614	+ 6,6 %
zum Vergleich:								
Reg.-Bezirk Düsseldorf	526	533	539	545	553	560	563	+ 7,0 %
Nordrhein-Westfalen	540	548	556	562	570	578	581	+ 7,8 %
kreisfreie Städte	482	488	494	499	506	513	516	+ 6,9 %
Landkreise	584	595	603	611	620	629	632	+ 8,3 %

Quelle: Regionaldatenbank Deutschland, Statistische Ämter des Bundes und der Länder

Tabelle 14: Pkw-Bestand und Motorisierungsgrad im Rhein-Kreis Neuss

Der Motorisierungsgrad, also der Pkw-Bestand bezogen auf 1.000 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner, weist im Rhein-Kreis Neuss im Jahr 2021 gegenüber 2015 einen Anstieg um 6,6 Prozent auf (vgl. Tabelle 14). Auch hier ist ein kontinuierliches Wachstum zu erkennen. Dabei ist der Motorisierungsgrad im Rhein-Kreis Neuss im Vergleich sowohl gegenüber dem Durchschnitt von Nordrhein-Westfalen als auch gegenüber dem mittleren Wert im Regierungsbezirk auf einem relativ hohen Niveau.

Betrachtet man ausschließlich die Landkreise innerhalb des Landes Nordrhein-Westfalen, so weist die Bevölkerung im Rhein-Kreis Neuss aber eine leicht unterdurchschnittliche Pkw-Verfügbarkeit pro 1.000 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner auf. Innerhalb des Regierungsbezirkes Düsseldorf weist der Rhein-Kreis Neuss den geringsten Motorisierungsgrad auf; den höchsten Wert hat der Landkreis Viersen mit 644 Pkw je 1.000 EW.

Durch die zahlreichen Anschlussstellen zu den Bundesautobahnen A 44, A 46, A 52 und A 57 im Kreisgebiet verfügt der Rhein-Kreis Neuss über eine sehr gute Verkehrsanbindung mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu überregionalen Zielen. Ferner durchlaufen die Bundesstraßen B 1, B 7, B 9, B 59, B 230 und B 477 sowie zahlreiche

Landesstraßen das Kreisgebiet und stellen zusätzlich eine sehr gute Anbindung an das regionale beziehungsweise das übergeordnete Verkehrsnetz dar (vgl. Abbildung 15).

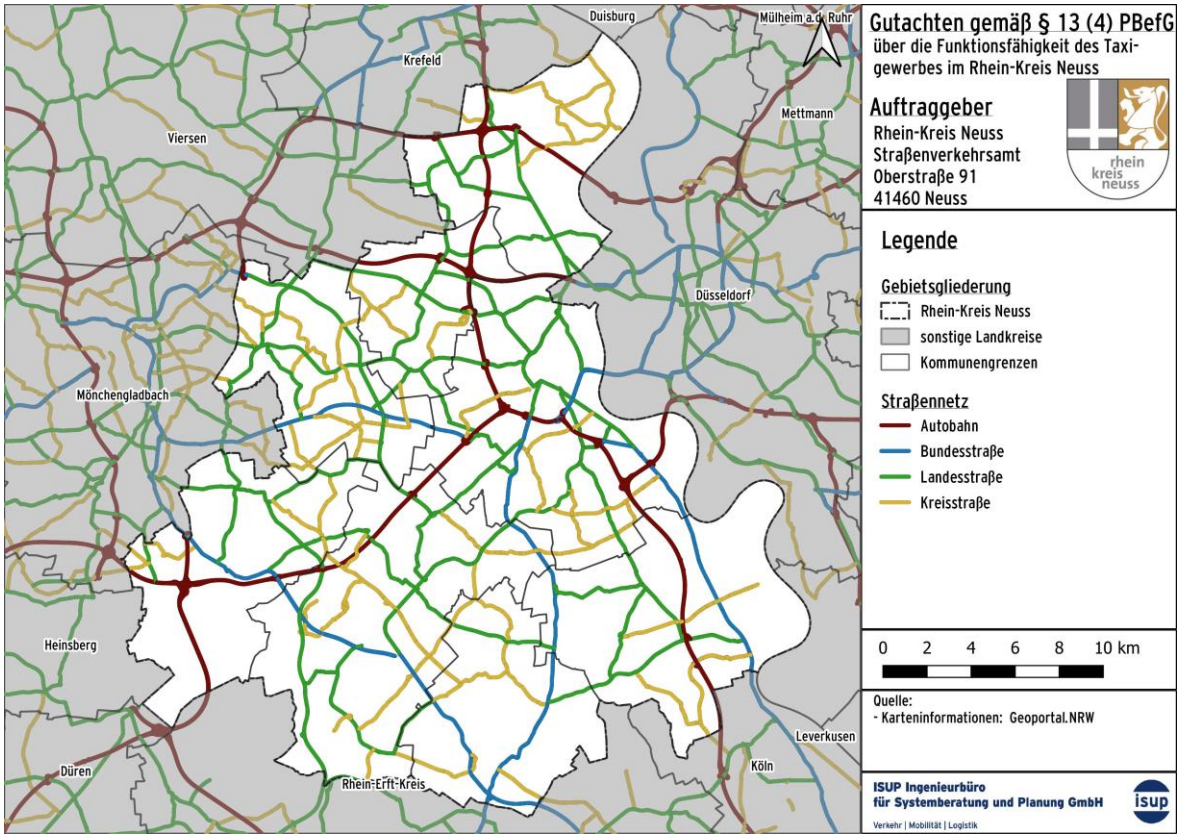

Abbildung 15: Regionales und überregionales Straßennetz im Rhein-Kreis Neuss

Es kann insgesamt davon ausgegangen werden, dass der motorisierte Individualverkehr im Untersuchungsraum einen hohen Stellenwert bei der Bevölkerung des Rhein-Kreises Neuss zur Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen einnimmt. Grundsätzlich wirkt sich eine hohe Eigenmobilität der Bevölkerung negativ auf die Nachfrage nach Taxi- und Mietwagenleistungen aus. Es ist davon auszugehen, dass sich im Rhein-Kreis Neuss der Motorisierungsgrad in den kommenden Jahren weiter erhöhen wird. Für deutliche Senkungen in der Pkw-Verfügbarkeit, die das Taxigeschäft im Rhein-Kreis Neuss nachhaltig ankurbeln würden, sind kurzfristig jedoch keine Ansätze erkennbar. Insbesondere stellt die Verfügbarkeit von Parkplätzen in der Regel kein Problem dar. Da ein Pkw für dessen Nutzenden bei bestimmten Aktivitäten eine höhere Flexibilität bietet (insbesondere beim Einkauf, aber auch beim Besuch von Kulturveranstaltungen), wird sogar das Entrichten einer Parkgebühr meist eher akzeptiert als das Bezahlen eines Taxis, so dass die Pkw-Nutzung nur bedingt durch die Parkraumbewirtschaftung beeinflusst wird.

3.4.2 Mietwagenverkehr

Der Mietwagenverkehr in Deutschland wird nach § 49 PBefG (Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen) geregelt und ist genehmigungspflichtig. Mit Stand 07/2022 waren im Rhein-Kreis Neuss 125 Mietwagen genehmigt, die sich auf insgesamt 36 Unternehmen verteilten (24 reine Mietwagenbetriebe und 12 Taxi-Betriebe mit Mietwagen). In den vergangenen Jahren hat sich der Mietwagenbestand deutlich erhöht (vgl. Tabelle 17). Da eine Beschränkung bei der Vergabe von Mietwagenkonzessionen weiterhin vom Gesetzgeber nicht vorgesehen ist, ist ein weiterer Anstieg des Mietwagenbestandes in der Zukunft nicht auszuschließen.

Der Verkehr mit Mietwagen ist gemäß § 49 Abs. 1 PBefG die Personenbeförderung mit Kfz, die nur im Ganzen zur Beförderung angemietet werden und mit denen Fahrten ausgeführt werden, deren Zweck, Ziel und Ablauf die Mieterin beziehungsweise der Mieter bestimmt. Die Fahrgäste müssen ein zusammenhängender Personenkreis und über Zweck, Ziel und Ablauf einig sein. Die im Rhein-Kreis Neuss konzessionierten Mietwagen werden nur in geringem Maße für klassische, dem Taxibetrieb analoge Personenbeförderungen eingesetzt. Im Vordergrund steht die Beförderung von Kranken, Menschen mit Behinderung sowie Schülerinnen und Schülern, häufig mit dazu entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugen. Außerdem kommen die Mietwagen für innerbetriebliche Fahrleistungen zum Einsatz.

Nach § 49 Abs. 4 Satz 3 PBefG hat der Mietwagen nach der Ausführung des Beförderungsauftrages unverzüglich zum Betriebssitz zurückkehren. Wurde bereits vor der Fahrt am Betriebssitz beziehungsweise der Wohnung der Unternehmerin oder des Unternehmers einen Folgeauftrag vereinbart, ist hiervon eine Ausnahme möglich. Der Beförderungsauftrag des Fahrgastes darf folglich grundsätzlich nur am Betriebssitz oder in der Wohnung der Mietwagenunternehmerin oder des Mietwagenunternehmers entgegengenommen werden. Eine automatische Anrufweiterschaltung vom Betriebssitz auf ein Mobiltelefon im Mietwagen ist untersagt. Den Eingang des Beförderungsauftrages am Betriebssitz oder in der Wohnung hat die Mietwagenunternehmerin beziehungsweise der Mietwagenunternehmer gemäß § 49 Abs. 4 Satz 4 PBefG buchmäßig zu erfassen und die Aufzeichnung ein Jahr aufzubewahren.

Das Mietwagengewerbe besitzt grundsätzlich keine Tarifbindung. Durch Kombination der Beförderung mit anderen Leistungen ist das Mietwagengewerbe oftmals in der Lage, gegenüber dem Taxi günstigere Beförderungstarife anzubieten und damit Vorteile bei der Abschöpfung beziehungsweise Entwicklung von Nachfrage zu erzielen. Mit der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes hat der Gesetzgeber im Gelegenheitsverkehr jedoch bedeutende Änderungen vorgenommen. Gemäß des § 51a Abs. 1 PBefG kann eine Genehmigungsbehörde zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen Mindestentgelte für Mietwagen festsetzen, wenn gewisse Anforderungen an die Region erfüllt sind und eine Wettbewerbssituation zwischen Taxen und Mietwagen besteht. Diesbezüglich werden Anforderungen in § 49 Abs. 4 Satz 8 PBefG definiert.

3.4.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Nachfrage nach Taxileistungen ist in den Landkreisen in hohem Maße von der Ausdehnung und Verfügbarkeit des ÖPNV abhängig. Die rechtliche Grundlage für den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen bildet das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) und benennt den Rhein-Kreis Neuss als Aufgabenträger für den Busverkehr. Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr ist der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), welchem der Rhein-Kreis Neuss als Zweckverbandsmitglied angehört. Aussagen über die strategische Entwicklung zu Art, Umfang und Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs im Rhein-Kreis Neuss trifft der Nahverkehrsplan in seiner jeweils gültigen Fassung.

Das gesamte Kreisgebiet wird durch das in Abbildung 16 gezeigte Busliniennetz erschlossen. Der Verkehr wird durch eine Vielzahl von Verkehrsunternehmen erbracht, beispielsweise der StadtBus Dormagen GmbH, der BVR Busverkehr Rheinland GmbH, der NEW mobil und aktiv Mönchengladbach, der Rheinbahn AG oder der Stadtwerke Neuss GmbH. Weiterhin sind die Städte Meerbusch durch Stadtbahnlinien der Rheinbahn AG an

die Städte Düsseldorf und Krefeld sowie die Stadt Neuss durch jeweils eine Stadtbahn- und eine Straßenbahnlinien an Düsseldorf angebunden.

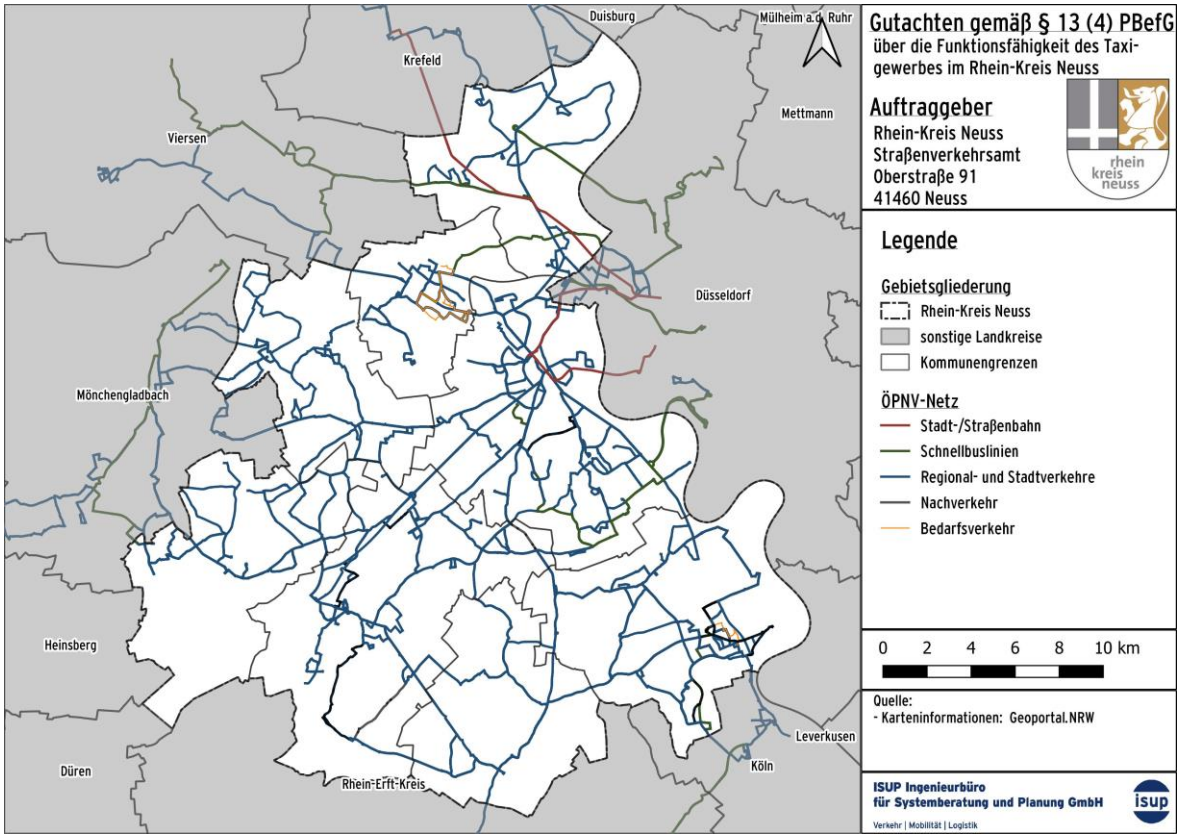

Abbildung 16: ÖPNV-Netz im Rhein-Kreis Neuss

Das ÖPNV-Liniennetz im Rhein-Kreis Neuss lässt sich in acht Ebenen hierarchisieren:

- Stadt- und Straßenbahn:

  Auf einigen Verbindungen verkehren die Stadt- und Straßenbahnen der Rheinbahn AG über die Stadtgrenzen Düsseldorfs hinaus in die benachbarten Städte Neuss, Meerbusch, Krefeld, Duisburg und Ratingen. Durch diese Verbindungen werden zusätzlich zur S-Bahn Rhein-Ruhr schnelle und direkte Angebote geschaffen.

- SchnellBus:

  Hierbei sollen über schnelle und direkte Verbindungen die zentralen Orte, insbesondere die angrenzenden Oberzentren, erreichbar sein. Dies wird unter anderem durch das Auslassen von schwächer frequentierten Haltestellen entlang des Linienwegs erreicht.

- Regional- und Stadtverkehre:

  Hierbei erfolgt eine Feinerschließung der Siedlungsbereiche in den Kommunen des Rhein-Kreises Neuss. Die Regional- und Stadtverkehre ermöglichen zudem regionale Verbindungen zwischen den Kommunen sowie direkte Fahrten zu Verknüpfungspunkten außerhalb des Kreisgebietes.

- Bedarfsverkehre (Taxibus, AnrufLinienTaxi, AnrufSammelTaxi):

  Sie sichern die Bedienung für Gebiete und Zeiten einer schwachen Nachfrage. Im Rhein-Kreis Neuss treten verschiedene Formen von Bedarfsverkehren auf. Hier erfolgt auch eine Einbindung des lokalen Taxi- und Mietwagengewerbes.

- NachtExpress:

  Auf regionalen Achsen besteht auch ein Angebot im Nachtverkehr, in der Regel in den Nächten auf einen Samstag, Sonntag beziehungsweise Feiertag.

Insgesamt wird deutlich, dass der ÖPNV durch die Ergänzung der einzelnen Netzebenen ein sehr gutes Fahrtenangebot bietet, mit dem die Fahrtzwecke der Wohnbevölkerung zu einem bedeutenden Teil abgedeckt werden können. Gemäß der Untersuchung des Vereins Allianz pro Schiene e. V. (2020) wohnen im Rhein-Kreis Neuss rund 98,53 Prozent der Bevölkerung maximal 600 Luftlinienmeter von einer Bushaltestelle beziehungsweise 1.200 Luftlinienmeter von einem Bahnhalt mit mindestens 20 Abfahrten am Tag entfernt. Der bundesweite Durchschnitt liegt bei 91,4 Prozent. Auch die Initiative Agora Verkehrswende hat einen ÖV-Atlas Deutschland 2022 erstellt, worin sowohl auf Landkreis- als auch auf Kommunenebene das Fahrplanangebot visualisiert ist. Mit 0,14 Abfahrten je Einwohnerin beziehungsweise Einwohner entspricht der Rhein-Kreis Neuss dabei dem deutschlandweiten Durchschnitt. Das dichteste Fahrplanangebot wird dabei der Bevölkerung in Neuss (0,20 Abfahrten je Einwohnerin beziehungsweise Einwohner) bereitgestellt, das geringste ÖPNV-Angebot ist in der Stadt Jüchen (0,07 Abfahrten je Einwohnerin beziehungsweise Einwohner) vorzufinden.

In den vergangenen Jahren wurden im Rhein-Kreis Neuss viele Investitionen getätigt und Maßnahmen umgesetzt, um den ÖPNV attraktiver zu machen. Dies umfasst insbesondere die Forderung gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG, bis zum 31. Dezember 2021 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV herzustellen. Diese ermöglicht im Zusammenspiel mit entsprechend ausgebauten Fahrzeugen die barrierefreie Nutzbarkeit des öffentlichen Personennahverkehrs für in der Mobilität eingeschränkte Personen.

Der Rhein-Kreis Neuss ist Mitglied im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Der Verbundraum erstreckt sich über den Großteil des Ruhrgebiets, den Niederrhein, Teile des Bergischen Landes, die nordrhein-westfälische Landeshauptstadt Düsseldorf sowie Teile der Niederlande. Die Verbundtickets gelten in allen straßen- und schienengebundenen Nahverkehrslinien; Grundlage der Preisberechnung im Verbundraum sind die Tarifgebiete, Waben und Kurzstrecken. Damit können die Fahrgäste für ihren Fahrtwunsch ohne Preisbarrieren die für sie günstigsten Verkehrsmittel wählen.

Ein Beispiel für den Preisvorteil des ÖPNV-Tarifs: Eine Einzelfahrt mit dem Bus zwischen den Zentren von Neuss und Jüchen kostet 6,40 Euro (EinzelTicket Erwachsene). Für eine Fahrt zwischen den Zentren von Neuss und Dormagen bezahlt man 5,25 Euro (EinzelTicket Erwachsene). Für eine Fahrt mit dem Taxi bezahlt man für die Strecke von Neuss nach Jüchen (28,0 Kilometer) mindestens 76,60 Euro (Tagtarif, ohne Wartezeit). Für eine Fahrt zwischen Neuss und Dormagen (18,2 Kilometer) beträgt der Fahrpreis 51,12 Euro (Tagtarif, ohne Wartezeit) oder mehr. Die Kosten des Taxis werden pro Kopf allerdings immer günstiger, je mehr Personen mitfahren. Der größte Vorteil des Taxis gegenüber dem ÖPNV ist die Haustür-zu-Haustür-Beförderung sowie die zeitliche Unabhängigkeit von einem Fahrplan.

Die ÖPNV-Tarife werden zwar regelmäßigen Erhöhungen unterzogen, negative Auswirkungen auf die ÖPNV-Nachfrage halten sich dabei aber in Grenzen. Gründe hierfür sind, dass einerseits ein großer Teil der Fahrgäste keine Alternative zum ÖPNV hat, zum anderen aber auch die Kosten des privaten Pkw kontinuierlich ansteigen. Eine verstärkte Taxinutzung nach Tarifanhebungen im ÖPNV ist in der Regel nicht zu beobachten.

3.4.4 Schienenpersonennahverkehr

Der Schienenpersonennahverkehr stellt wie der Straßenpersonennahverkehr zunächst ebenfalls eine Konkurrenz zum Taxi- und Mietwagengewerbe für Fahrten zwischen den von den Bahnlinien bedienten Orten dar.

Der Zugang zum SPNV wird durch 25 Bahnhöfe beziehungsweise Haltepunkte ermöglicht. Dadurch sind alle Kommunen im Rhein-Kreis Neuss direkt an den SPNV angebunden. Alle Bahnhöfe im Landkreis besitzen eine ÖPNV-Anbindung. Die Mehrzahl der Bahnhöfe ist zudem mit P+R-Plätzen beziehungsweise Parkmöglichkeiten sowie Radabstellanlagen ausgestattet, so dass eine Verknüpfung von MIV und SPNV sowie von Fahrrad und SPNV weitestgehend gegeben ist. Außerdem ist bei einem Großteil der Bahnhöfe ein stufenfreier Zugang zu den Bahnsteigen gewährleistet.

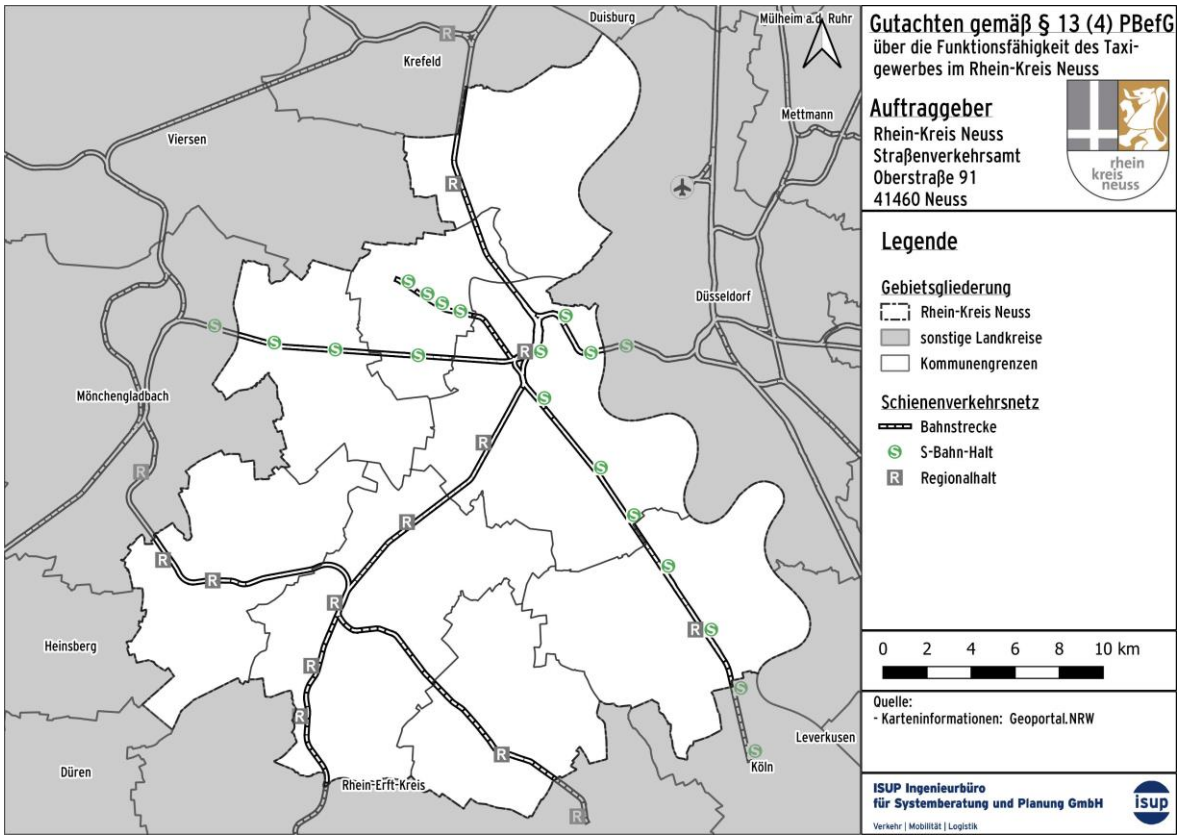

Abbildung 17: Schienenverkehrsnetz im Rhein-Kreis Neuss

Der Rhein-Kreis Neuss wird im SPNV durch das im Folgenden genannten in Abbildung 17 visualisierte Liniennetz erschlossen:

- Regionalexpress (RE)-Linien:
  - RE 4 Aachen – Mönchengladbach – Neuss – Düsseldorf – Wuppertal – Schwelm – Hagen – Wetter (Ruhr) – Witten - Dortmund
  - RE 6 Köln/Bonn Flughafen – Köln – Dormagen – Neuss – Düsseldorf – Duisburg – Mühlheim (Ruhr) – Essen – Bochum – Dortmund – Hamm (Westf) – Gütersloh – Bielefeld – Minden
  - RE 7 Krefeld – Meerbusch-Osterath – Neuss – Dormagen – Köln – Solingen – Wuppertal – Schwelm – Hagen – Hamm – Münster – Rheine
  - RE 8 Mönchengladbach – Hochneukirch – Jüchen – Grevenbroich – Rommerskirchen – Pulheim – Köln – Troisdorf – Bonn – Neuwied – Koblenz

- RE 10 Düsseldorf – Meerbusch-Osterath – Krefeld – Kempen (Niederrhein) – Geldern – Kleve
- RE 13 Venlo – Mönchengladbach – Neuss – Düsseldorf – Wuppertal – Schwelm – Hagen – Unna – Hamm

- Regionalbahn (RB)-Linien:
  - RB 27 Mönchengladbach – Hochneukirch – Jüchen – Grevenbroich – Rommerskirchen – Köln – Köln/Bonn Flughafen – Bad Honnef (Rhein) – Neuwied – Koblenz
  - RB 39 Düsseldorf – Neuss – Holzheim (bei Neuss) – Kapellen Wevelinghoven – Grevenbroich – Gustorf – Frimmersdorf – Bedburg (Erft)
- S-Bahn Rhein-Ruhr:
  - S 8 Hagen – Schwelm – Wuppertal – Düsseldorf – Neuss – Büttgen (Kaarst) – Kleinenbroich – Mönchengladbach
  - S 11 Düsseldorf Flughafen – Düsseldorf – Neuss – Nievenheim – Dormagen – Köln – Bergisch Gladbach
  - S 28 Kaarster See – Kaarst – Neuss – Düsseldorf – Mettmann – Wuppertal

Die sechs Regionalexpress-Linien stellen überregionale Verbindung des Landkreises mit den großen Städten Nordrhein-Westfalens dar, während die beiden Regionalbahn-Linien und die drei S-Bahn-Linien dahingegen eine eher kleinräumige Erschließung innerhalb des Rhein-Kreises Neuss beziehungsweise zu den benachbarten Städten und Arbeitsplatzschwerpunkten Düsseldorf, Krefeld und Mönchengladbach vornehmen.

Den Schienenverkehr nutzende Nahreisende, wie Berufspendelnde, sind in der Regel kein Potenzial für das Taxigewerbe. Für das Taxigewerbe hat der Schienenpersonenverkehr aber neben der Konkurrenzwirkung jedoch auch Bedeutung als Potenzial für Zu- und Abbringerverkehre im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV). Der Rhein-Kreis Neuss ist allerdings nicht direkt an den Schienenpersonenfernverkehr der Deutschen Bahn AG (ICE, IC, EC) angeschlossen. Die nächstgelegenen Fernbahnhöfe sind Düsseldorf, Duisburg und Köln sowie Mönchengladbach und Krefeld, von denen aus überregionale nationale und internationale Städte erreichbar sind.

Bahn-Fernreisende müssen folglich für das Erreichen des Landkreises den SPNV nutzen, der zwar ein gutes Fahrtenangebot aufweist, durch die längeren Fahrzeiten und das gegebenfalls notwendige Umsteigen aber weniger attraktiv ist als der Fernverkehr. Bei wahlfreien Reisenden ist daher mit einer vorrangigen Nutzung des Pkw zu rechnen.

3.4.5 Flugverkehr

Ein weiterer Verkehrsträger, der nicht in Konkurrenz zum Taxiverkehr steht, sondern für den das Taxi als Zu- beziehungsweise Abbringer und damit als ergänzendes Verkehrsmittel fungiert, ist der Flugverkehr. Hierbei besteht allerdings eine erhebliche Konkurrenzsituation zu anderen Verkehrsmitteln, insbesondere dem Individualverkehr mit dem privaten Pkw und dem öffentlichen Personennahverkehr beziehungsweise dem Schienenpersonenverkehr. Die Fluggäste stehen daher oftmals vor der Frage, mit welchem Verkehrsmittel die Anreise zum Flughafen schneller und günstiger ist. Auch das Kriterium des Beförderungskomforts spielt bei der Wahl des Verkehrsmittels eine zentrale Rolle.

Abbildung 18 stellt in diesem Zusammenhang die Fahrzeiten mit einem Kfz, ausgehend

von den für den Rhein-Kreis Neuss relevanten Flughäfen Düsseldorf und Köln Bonn, dar und fasst diese in Reisezeitisochronen zusammen. Es lässt sich konstatieren, dass durch das dichte Autobahnnetz in Nordrhein-Westfalen und den zahlreichen Autobahnabfahrten im Kreisgebiet alle Gebiete im Rhein-Kreis Neuss innerhalb von einer Stunde Fahrzeit von beiden Flughäfen aus erreichbar sind. Die in Abbildung 18 gezeigten Reisezeiten stellen dabei theoretische Fahrzeiten ohne den Einfluss von Stau dar. Insbesondere aber die Verlustzeiten durch Stau stellen einen maßgeblichen Faktor für die Erreichbarkeit der Flughäfen dar und haben somit einen erheblichen Einfluss auf das Fahrgastpotenzial im Taxibedarf.

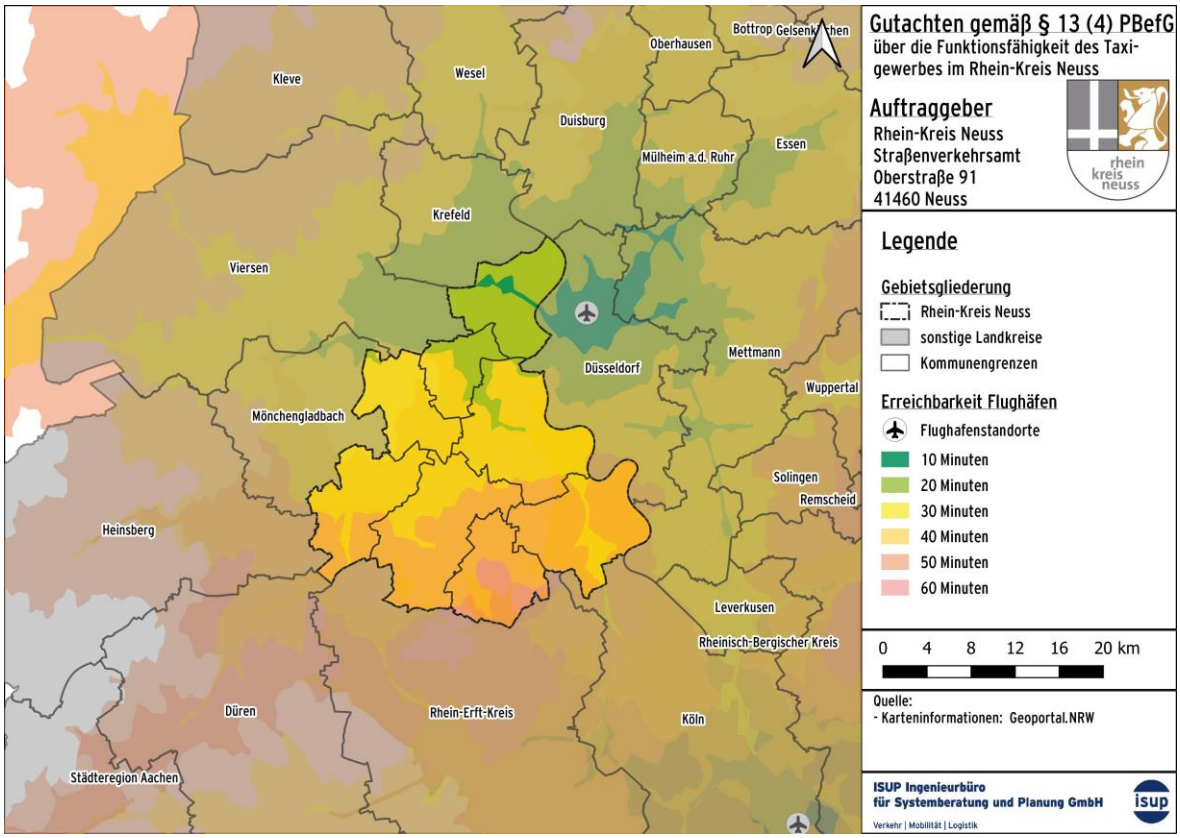

Abbildung 18: Fahrzeiten mit dem Kfz von den Flughäfen

Gemäß der Monatsstatistik der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V. wurde an den beiden Flughafenstandorten im Jahr 2021 ein kumulierter Anteil von circa 15,8 Prozent des gesamtdeutschen Fluggastaufkommens der 28 internationalen und regionalen Flughäfen gemäß Bundesverkehrsministerium abgewickelt. Der Flughafenstandort Düsseldorf stellt mit einem Anteil von rund 9,7 Prozent am gesamten Fluggastaufkommen in Hinblick auf die Passagierzahlen den viert-bedeutendsten Verkehrsflughafen in Deutschland dar. Am internationalen Flughafen Köln Bonn wurde im Jahr 2021 rund 5,3 Prozent des gesamtdeutschen Passagieraufkommens (Rang 6 von 28) abgewickelt.

Die Entwicklung der Fluggastzahlen an den beiden für die Bevölkerung des Rhein-Kreises Neuss relevanten Flughäfen zeigt Tabelle 15. Nach einer kontinuierlichen Entwicklung zwischen 2017 und 2019 sind die Fluggastzahlen im Jahr 2020 bedingt durch den Einfluss der Corona-Pandemie und den damit einhergehenden Reisebeschränkungen erheblich gesunken. Die Fluggastzahlen haben sich im Jahr 2021 gegenüber dem ersten Jahr unter dem Einfluss der Corona-Pandemie wieder leicht erhöht. Im Jahr 2022 sind die Fluggastzahlen dann aber bereits wieder deutlich erholt, liegen aber weiterhin

unter dem Vor-Corona-Niveau. Wann ein dieses Niveau der Fluggastzahlen wieder erreicht wird, lässt sich nicht klar prognostizieren. Die Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (2021) geht aber in ihrer Prognose des Flugverkehrs an den deutschen Flughäfen bis 2027 davon aus, dass voraussichtlich 2025 wieder ein Vor-Corona-Niveau erreicht werden wird.

Flughafen	Fluggastaufkommen (ohne Transitreisende)					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Düsseldorf	24.624.895	24.273.827	25.497.380	6.569.728	7.944.870	16.057.524
Köln Bonn	12.372.386	12.945.341	12.354.398	3.076.587	4.247.718	8.745.060

Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V.

Tabelle 15: Leistungen der Flughäfen mit Relevanz für den Rhein-Kreis Neuss

Die Verkehrsmittelnutzung der Fluggäste ist in hohem Maße von der flughafenspezifischen Qualität der möglichen An- und Abreiseverkehrsmittel abhängig, auf Grundlage dessen die Fluggäste entscheiden können, welches Verkehrsmittel auf dem Weg zum beziehungsweise vom Flughafen schneller, günstiger und bequemer ist. Die Flughäfen Düsseldorf und Köln Bonn sind sehr gut an das Straßennetz angeschlossen. Zudem verfügen die Flughäfen über Parkplätze mit einer großen Anzahl an Stellplätzen. Auch mit dem ÖPNV sind die Flughäfen sehr gut vom Rhein-Kreis Neuss aus erreichbar.

Für das Taxi- und Mietwagengewerbe des Rhein-Kreises Neuss stellt der Zu- oder Abbringerverkehr zu den Flughäfen aufgrund der Wegstrecken und unter Beachtung der konkurrierenden Verkehrsmittel ein geringes Fahrgastpotenzial dar. Hierbei gilt es zu beachten, dass die Taxis kein Bereitstellungsrecht an den Flughäfen haben, so dass nach einer Fahrt zu diesen Flughäfen in der Regel eine leere Rückfahrt erfolgt beziehungsweise nur auf vorherige Vorbestellung Fahrgäste aufgenommen werden können. Weiterhin muss bei den Fahrgastpotenzialen das Pflichtfahrgebiet der in der Landeshauptstadt Düsseldorf zugelassenen Taxen beachten werden. Das Pflichtfahrgebiet regelt sich nach der Verordnung über die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen im Gelegenheitsverkehr der Landeshauptstadt Düsseldorf und erstreckt sich von Haltern im Norden bis Köln im Süden und von Nettetal im Westen über den Ennepe-Ruhr-Kreis bis Unna im Osten.

3.4.6 Sonstige Mobilitätsformen

Der Rhein-Kreis Neuss wird gegenwärtig nicht von Fernbuslinien angesteuert. Die nächstmöglichen Terminals für Ankunft und Abfahrt befinden sich in Düsseldorf, Duisburg oder Mönchengladbach. Im Fernbuslinienverkehr kommt analog dem Bahnverkehr das Taxi theoretisch als Zu- oder Abbringer in Betracht. Aufgrund der Distanz zu den Abfahrts- beziehungsweise Ankunftsterminals und des Spektrums der Fernbusnutzenden (u. a. „preisbewusste“ Reisende, Abwanderer von der Bahn) ist jedoch aus dem Fernbuslinienverkehr keine Taxinachfrage zu erwarten.

Zwischen Car-Sharing-Anbietern und dem lokalen Taxi- und Mietwagengewerbe kann ein Wettbewerb entstehen, da hiermit die Eigenmobilität der Bevölkerung durch das bedarfsgerechte Ausleihen eines Fahrzeuges erhöht wird. Im Rhein-Kreis Neuss gibt es unter anderem in den Städten Neuss und Dormagen ein Car-Sharing-Angebot. In Neuss wird das Car-Sharing über die Stadtwerke Neuss angeboten. Die Flotte besteht dabei aus reinen Elektroautos. In Dormagen wird das Angebot über den Anbieter cambio Mobilitätsservice GmbH & Co. KG bereitgestellt. In der benachbarten kreisfreien Städten Düsseldorf, Krefeld, Duisburg und Mönchengladbach gibt es zudem aktuell mehrere An-

bieter. Die Auswirkungen auf das Taxi- und Mietwagengewerbe dürften gegenwärtig durch Car-Sharing-Angebote aber nur marginal sein.

Mit der Novelle des Personenbeförderungsgesetztes hat der Gesetzgeber im Gelegenheitsverkehr zudem zwei neue Verkehrsformen eingeführt. Der Linienbedarfsverkehr gemäß § 44 PBefG soll Verkehrsunternehmen die Möglichkeit bieten, nachhaltige und benutzerorientierte Mobilitätsangebote in Ergänzung zum klassischen ÖPNV anzubieten, um beispielsweise bislang schwach ausgelastete Linien effizienter bedienen zu können. Mit dem gebündelten Bedarfsverkehr nach § 50 PBefG wurde ferner eine neue Form des Gelegenheitsverkehrs mit eigenen Rechten und Pflichten[3] geschaffen, welche den Verkehr mit Taxen und Mietwagen ergänzt. Einige der Verkehrsformen, welche bislang nach § 2 Abs. 6 PBefG (typenähnliche Genehmigung) oder § 2 Abs. 7 PBefG (Experimentierklausel) genehmigt wurden, haben einen eigenen, spezifischen Rahmen erhalten. Grundsätzlich dürfen im gebündelten Bedarfsverkehr Personen nur innerhalb der Kommune befördert werden, in der das ausführende Unternehmen seinen Betriebssitz hat. Im Einvernehmen mit anderen Genehmigungsbehörden und dem Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigungsbehörde aber auch die Beförderung außerhalb der Betriebssitzkommune gestatten und einen größeren Bezirk festlegen (§ 50 Abs. 2 Satz 3 PBefG).

[3] Bezüglich des gebündelten Bedarfsverkehrs können die Genehmigungsbehörden bezüglich von Höchstbeförderungsentgelten (§ 51a Abs. 2 S. 2 Nr. 1 PBefG), einer Bündelungsquote (§ 50 Abs. 4 S. 2 Nr. 3 PBefG), bezüglich der Rückkehrpflicht (§ 50 Abs. 1 S. 3, Abs. 4 S. 1 u. 2 Nr. 1 und Nr. 2 PBefG), zu zeitlichen und räumlichen Beschränkungen des Einsatzes (§ 50 Abs. 2 S. 2 PBefG), bezüglich der Barrierefreiheit (§ 50 Abs. 4 S. 2 Nr. 4 PBefG) und Emissionsstandards (§ 50 Abs. 4 S. 2 Nr. 5 PBefG) sowie zu Sozialstandards (§ 50 Abs. 4 S. 2 Nr. 4, Nr. 5, S. 3 PBefG) treffen.

4 Angebotssituation

4.1 Betriebe

Mit Stand Juli 2022 (Beginn der Vorbereitung der Unternehmensbefragung, die die Basis für alle im Folgenden ausgewerteten Daten bildet) existieren im Rhein-Kreis Neuss 104 Taxiunternehmen. Diese setzen insgesamt 186 Taxis ein (Quelle: Rhein-Kreis Neuss, Straßenverkehrsamt). Zwölf Taxiunternehmen betreiben zusätzlich auch Mietwagen; 21 der insgesamt 125 Mietwagen entfallen auf diese Betriebe. Im Rhein-Kreis Neuss gibt es zudem insgesamt 24 reine Mietwagen-Betriebe.

In allen acht Kommunen des Rhein-Kreises Neuss hat mindestens ein Taxi- und Mietwagenunternehmen seinen Betriebssitz. Die größte Konzentration ist dabei in der größten Stadt des Landkreises zu erkennen. In Neuss haben rund 66,3 Prozent der Taxiunternehmen und circa 33,3 Prozent der reinen Mietwagenunternehmen ihren Betriebssitz.

Im Folgenden wird die Struktur der Taxi- und Mietwagenunternehmen im Rhein-Kreis Neuss detailliert erläutert. Weiterhin werden die Anzahl und Ursachen von Geschäftsaufgaben und die Gründe für die Rückgabe von Einzelkonzessionen im Betrachtungszeitraum gezeigt.

4.1.1 Struktur des Taxi- und Mietwagengewerbes

Die Unternehmensgröße der Taxibetriebe zum Stand Juli 2022 geht aus Tabelle 16 hervor. Im Taxigewerbe des Rhein-Kreises Neuss sind 75,0 Prozent der Taxiunternehmen Einfahrzeug-Betriebe, welche rund 41,4 Prozent der Fahrzeuge besitzen. Der durchschnittliche Taxibesatz über alle Betriebe liegt bei 1,79 Fahrzeugen.

Taxis pro Unternehmen	Unternehmen		Fahrzeuge	
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil
1	77	75,0 %	77	41,4 %
2	14	14,4 %	28	15,1 %
3	8	5,8 %	24	12,8 %
6	2	1,9 %	12	6,5 %
12	1	1,0 %	12	6,5 %
14	1	1,0 %	14	7,5 %
19	1	1,0 %	19	10,2 %
Summe	104	100,0 %	186	100,0 %

Quelle: Rhein-Kreis Neuss, Straßenverkehrsamt (Fahr- und Beförderungserlaubnisse)

Tabelle 16: Unternehmensgröße der Taxiunternehmen im Rhein-Kreis Neuss

Die Entwicklung des Unternehmens- und Konzessionsbestandes geht aus Tabelle 17 hervor. Seit 2017 ist die Anzahl an Taxikonzessionen im Rhein-Kreis Neuss konstant geblieben. Dahingegen ist die Anzahl von Mietwagenkonzessionen in den vergangenen fünf Jahren stark angestiegen. Während die Anzahl der Taxibetriebe seit 2017 insgesamt konstant geblieben ist, ist die Anzahl der Unternehmen mit Mietwagenkonzessionen in den letzten Jahren gesunken. Der allgemeine Trend in Deutschland zur kontinuierlichen Ausweitung des Mietwagenbestandes, insbesondere bedingt durch die höhere Flexibilität beim Einsatz dieser Fahrzeuge und damit eine Verschiebung der Konzessionsanzahl vom Taxigewerbe hin zum Verkehr mit Mietwagen, ist im Rhein-Kreis Neuss aber nicht zu erkennen.

Jahr	Taxigewerbe		Mietwagengewerbe	
	Unternehmen	Fahrzeuge*1	Unternehmen*2	Fahrzeuge*3
2017	104	186	49	94
2018	104	186	50	100
2019	105	186	47	111
2020	105	186	42	111
2021	104	186	34	110
07/2022	104	186	36	125

Hinweise: *1 Saldo aus Übertragung/Verkauf, Rückgabe, Widerruf/Erloschen und Neuerteilung

*2 inklusive Taxibetriebe mit Mietwagen

*3 inklusive ruhender Konzessionen

Quelle: Rhein-Kreis Neuss, Straßenverkehrsamt (Fahr- und Beförderungserlaubnisse)

Tabelle 17: Entwicklung des Fahrzeugbestandes

Wartelisten mit Anträgen auf Erteilung einer Taxikonzession sowohl für die Alt- als auch für Neuunternehmer werden durch das Straßenverkehrsamt des Rhein-Kreises Neuss geführt. Eine Übersicht über die Anträge auf Erteilung einer Taxigenehmigung je Kommune liefert Tabelle 18. Hierbei ist eine Konzentration der Anträge auf die Stadt Neuss zu erkennen. Es gilt zu beachten, dass die Aktualität der Informationen durch das Straßenverkehrsamt des Rhein-Kreises Neuss gegenwärtig geprüft wird und sich dadurch die Anzahl der Anträge deutlich reduzieren wird.

Kommune	Altbewerber	Neubewerber	Gesamt
Dormagen	3	10	13
Grevenbroich	3	0	3
Jüchen	5	10	15
Kaarst	2	1	3
Korschenbroich	2	3	5
Meerbusch	0	6	6
Neuss	17	56	73
Rommerskirchen	0	3	3

Quelle: Rhein-Kreis Neuss, Straßenverkehrsamt (Fahr- und Beförderungserlaubnisse)

Tabelle 18: Anträge auf Erteilung einer Taxikonzession im Rhein-Kreis Neuss

32 von 121 Anträge auf eine Taxigenehmigung stammen zum einen von Unternehmen, welche bereits über eine Taxikonzession verfügen. Zum anderen umfasst die Liste der Neuunternehmer gegenwärtig einen Stand von 89 Anträgen. Die Warteliste der Alt- und Neubewerber zeigt, dass sowohl ein konstantes Interesse von bereits im Landkreis aktiven und somit mit den lokalen Gegebenheiten vertrauten Unternehmen besteht, aber auch ein Interesse zur Durchführung von Taxifahrten im Rhein-Kreis Neuss von jüngeren Bevölkerungsgruppen oder aber externen Taxiunternehmen besteht. Aufgrund einer sinkenden Attraktivität des Gewerbes kann in vielen deutschen Taximärkten von einem „Nachwuchsproblem“ gesprochen werden. Die Betrachtung der Altersstruktur der Taxibetriebe im Rhein-Kreis Neuss zeigt:

- 26,8 Prozent der Unternehmen haben das Taxigeschäft vor 2000 aufgenommen und betreiben es damit bereits mindestens 20 Jahre.

- Im Zeitraum zwischen 2000 und 2015 haben rund 43,3 Prozent der an der Unternehmensbefragung beteiligten Unternehmen ihr Gewerbe aufgenommen.
- Der Anteil der Unternehmen, welche nach 2015 den Taxibetrieb aufgenommen haben, beträgt circa 1,0 Prozent.

Damit verfügt der Rhein-Kreis Neuss auf der einen Seite über eine Unternehmerschaft, welche schon lange am Markt ist und dementsprechend über umfassende Erfahrungen bei der Durchführung des Taxiverkehrs verfügt. Auf der anderen Seite gibt es offensichtlich kein akutes „Nachwuchsproblem" im Taxigewerbe. Von den gegenwärtig bestehenden reinen Mietwagenbetrieben haben 41,7 Prozent der Unternehmen das Gewerbe nach 2015 begonnen.

Das Durchschnittsalter der Taxiunternehmerinnen beziehungsweise Taxiunternehmer liegt gemäß der Auswertung der Unternehmensbefragung bei 51,3 Jahren; dies entspricht einem für das Taxigewerbe üblichen Wert. Bei den Mietwagenunternehmen haben die Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmer ein durchschnittliches Alter von 54,1 Jahren.

14 Unternehmen betreiben neben dem Taxibetrieb weitere Geschäftsfelder (ohne Berücksichtigung des Betriebs von Mietwagen). Ein weiteres Unternehmen plant gegenwärtig, in nächster Zeit den Betrieb in anderen Geschäftsfeldern erstmals aufzunehmen. Bei den reinen Mietwagenunternehmen besitzen rund 29,4 Prozent der Betriebe weitere Geschäftszweige. Zusätzliche beziehungsweise vorrangige Einnahmequellen sind hier also deutlich häufiger vorhanden.

4.1.2 Geschäftsaufgaben und -übertragungen

Im Zeitraum vom 01. Januar 2017 bis zum 31. Dezember 2021 ist im Rhein-Kreis Neuss nur eine Konzession aus Altersgründen aufgegeben worden. Diese wurde aber wieder neu vergeben.

Auf Grundlage des ermittelten durchschnittlichen Alters der Taxiunternehmerinnen und Taxiunternehmer sind aber mittelfristig weitere Betriebsübernahmen beziehungsweise vollständige Betriebsaufgaben zu erwarten. Die Frage, inwieweit in nächster Zeit betriebliche Veränderungen geplant oder angedacht sind, haben die Taxiunternehmerinnen beziehungsweise Taxiunternehmer gemäß Tabelle 19 beantwortet. Eine Erweiterung des Taxibetriebes durch Erwerb weiterer Konzessionen ist durch sechs der bestehenden Taxiunternehmen geplant. Rund ein Prozent der Taxiunternehmen zieht zudem in Erwägung, den Betrieb mit Mietwagen aufzunehmen oder zu erweitern.

Die Auswertung der Befragungsergebnisse verdeutlicht, dass bei den bestehenden Taxiunternehmen vereinzelt betriebliche Erweiterungen sowohl im Bereich Taxi als auch im Bereich Mietwagen geplant sind. Eine Reduzierung des Taxibetriebes wird dagegen von den Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmern seltener in Betracht gezogen. Die Gründe hierfür liegen insbesondere in der Altersstruktur der Unternehmerinnen und Unternehmer, aber auch in der wirtschaftlichen Situation des Betriebes. Eine Aufgabe des Taxibetriebes wird aber von 8,6 Prozent der Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmer erwogen.

	Anteil Unternehmer, die folgende Maßnahmen planen				
	Erweiterung Taxibetrieb	Reduzierung Taxibetrieb	Aufgabe Taxibetrieb	Aufn. / Erw. MW-Betrieb	neue Geschäftsfelder*1
Verkehr mit Taxen und Mietwagen					
Taxigewerbe	6,4 %	1,1 %	8,6 %	1,1 %	1,2 %
Mietwagengewerbe	0,0 %	0,0 %	0,0 %	29,2 %	20,8 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss					
Stadt Neuss	4,6 %	0,0 %	4,6 %	0,0 %	0,0 %
übrige Kommunen	10,3 %	3,6 %	17,9 %	3,6 %	3,6 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss					
reine Taxiunternehmen	4,6 %	1,2 %	9,3 %	1,2 %	1,3 %
Mischbetriebe	28,6 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss					
Einfahrzeug-Betriebe	2,8 %	1,4 %	9,9 %	0,0 %	0,0 %
Betriebe mit 2 – 5 Taxis	23,5 %	0,0 %	0,0 %	5,9 %	6,7 %
Betriebe ab 5 Taxis	0,0 %	0,0 %	33,3 %	0,0 %	0,0 %

Hinweis: *1 neue Geschäftsfelder außerhalb des Taxi- und Mietwagengewerbes; enthalten sind hierin auch Betriebe, die bereits andere Geschäftsfelder betreiben

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 19: Planungen zu betrieblichen Veränderungen

Ein neues Geschäftsfeld außerhalb des Taxi- und Mietwagengewerbes wird zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur von wenigen Taxiunternehmen in Betracht gezogen. Dahingegen haben die Mietwagenunternehmen im Rhein-Kreis Neuss deutlich stärkere Bestrebungen, andere Geschäftsfelder aufzunehmen. Rund 20,8 Prozent der reinen Mietwagenunternehmen sieht vor, den Mietwagenbetrieb zu erweitern.

4.2 Taxi- und Mietwagendichte

Die Taxidichte ist ein Maß für das bestehende Angebot und damit die Wettbewerbsintensität. Mit zunehmender Taxidichte steigt die Intensität des Wettbewerbes innerhalb des Gewerbes. Eine hohe Taxidichte ist nur bei einer entsprechenden Nachfrage wirtschaftlich tragbar. Die Anzahl Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner pro Taxi spiegelt dagegen die wirtschaftliche Basis des Taxigewerbes in der jeweiligen Gebietskörperschaft wider; mit zunehmender Zahl vergrößert sich die wirtschaftliche Grundlage der Taxibetriebe.

Die Entwicklung der Taxi- sowie der Taxi-Mietwagen-Dichte für den Rhein-Kreis Neuss zwischen 2017 und 2021 geht aus Tabelle 20 hervor. Zum 31. Dezember 2021 ergab sich mit den 186 Taxikonzessionen im Rhein-Kreis Neuss eine Taxidichte von 0,41 Taxis pro 1.000 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner. Die Taxidichte ist aufgrund der konstanten Anzahl an Taxikonzessionen in Folge des Bevölkerungswachstumes seit 2017 marginal gesunken. Zum 31. Dezember 2021 entfielen auf ein Taxi 2.433 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner, im Jahr 2017 waren es noch 2.416 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner. Die Taxi-Mietwagen-Dichte betrug zum 31. Dezember 2021 0,65 Fahrzeuge pro 1.000 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner und unterlag zuletzt einem Wachstumsprozess (vgl. Tabelle 20).

Jahr	Anzahl Fahrzeuge		Fahrzeugdichte		EW pro Taxi	Taxi-Mietwagen-Dichte [Fzg./1.000 EW]
	Taxis	Mietwagen	Taxi pro 1.000 EW	Mietwagen pro 1.000 EW		
2017	186	94	0,414	0,21	2.659	0,62
2018	186	100	0,412	0,22	2.622	0,63
2019	186	111	0,412	0,25	2.626	0,66
2020	186	111	0,412	0,25	2.539	0,66
2021	186	110	0,411	0,24	2.528	0,65

Quelle: Rhein-Kreis Neuss, Straßenverkehrsamt (Fahr- und Beförderungserlaubnisse)

Tabelle 20: Entwicklung der Taxi- und Taxi-Mietwagendichte im Rhein-Kreis Neuss

Tabelle 21 weist nun die Anzahl der Taxis und Mietwagen differenziert nach Betriebssitzkommunen der Taxi- und Mietwagenunternehmen im Jahr 2021 aus. Hier zeigt sich eine große Spannbreite zwischen den Kommunen des Rhein-Kreises Neuss sowohl in Hinblick auf die Taxidichte als auch bezüglich der Anzahl der Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner pro Taxi. In diesem Zusammenhang weisen die Gemeinde Rommerskirchen und die Stadt Jüchen das mit Abstand geringste Angebot an Taxis auf; die beste Versorgung weist die Stadt Neuss auf. Neben Neuss war die Taxidichte im Jahr 2021 nur in den Städten Grevenbroich und Kaarst größer als der Landkreisdurchschnitt.

Kommune	Bevölkerungsstand 2021	Anzahl Fahrzeuge		Fahrzeugdichte		EW pro Taxi	Taxi-Mietwagen-Dichte [Fzg./1.000 EW]
		Taxis	Mietwagen	Taxi pro 1.000 EW	Mietwagen pro 1.000 EW		
Dormagen	64.553	20	14	0,31	0,22	3.228	0,53
Grevenbroich	63.922	38	7	0,59	0,11	1.682	0,70
Jüchen	23.611	3	3	0,13	0,13	7.870	0,25
Kaarst	43.661	17	3	0,39	0,07	2.568	0,46
Korschenbroich	33.786	6	18	0,18	0,53	5.631	0,71
Meerbusch	56.855	17	11	0,30	0,19	3.344	0,49
Neuss	152.731	83	33	0,54	0,22	1.840	0,76
Rommerskirchen	13.377	2	36	0,15	2,69	6.689	2,84

Quelle: Rhein-Kreis Neuss, Straßenverkehrsamt (Fahr- und Beförderungserlaubnisse)

Tabelle 21: Betriebssitzkommunen der Taxi- und Mietwagenunternehmen im Rhein-Kreis Neuss

Zur Einordung der Anzahl der im Rhein-Kreis Neuss konzessionierten Taxis und Mietwagen erfolgte eine Abfrage des Konzessionsbestandes aller kreisfreien Städte und Landkreise in Nordrhein-Westfalen. Die Anfrage wurde von insgesamt 34 Genehmigungsbehörden beantwortet. Einen Vergleich der Taxi- und Mietwagendichten des Rhein-Kreises Neuss mit anderen Städten und Landkreisen im Regierungsbezirk Düsseldorf vermittelt Abbildung 19. Die Werte der übrigen kreisfreien Städte und Landkreise sind in Abbildung 25 in Anlage 1 zusammengefasst.

Es zeigt sich, dass eine große Spannbreite bei der Taxi- und Mietwagendichte besteht, die vor allem aus den Besonderheiten des jeweiligen regionalen Umfeldes resultiert. Eine Analyse der Entwicklung des Bestandes an Taxis und Mietwagen verdeutlicht, dass in den letzten Jahren die Taxidichte in über der Hälfte der Regionen des Vergleichs abgenommen hat. Innerhalb des Regierungsbezirkes Düsseldorf ist die Taxi-Dichte zwischen 2017 und 2021 nur im Kreis Kleve und in der kreisfreien Stadt Oberhausen angestiegen. Betrachtet man die Entwicklung der absoluten Konzessionszahl unabhängig von der

Bevölkerungsentwicklung, hat sich in acht der 34 Regionen die Anzahl an Taxikonzessionen zwischen 2017 und 2021 erhöht.

Dahingegen ist der Mietwagenbestand in über der Hälfte Regionen (18 von 34 Gebietskörperschaften) angewachsen, in der Regel auch stärker als die Anzahl der Taxikonzessionen gesunken ist. Das Mietwagengewerbe ist offensichtlich immer noch attraktiv genug für den Einstieg in den Gelegenheitsverkehr mit Pkw, bedingt unter anderem durch den leichten Konzessionszugang und die flexible Gestaltung der Fahrpreise, und ist damit oftmals eine Alternative zu den häufig beschränkten Möglichkeiten des Erwerbs einer Taxigenehmigung.

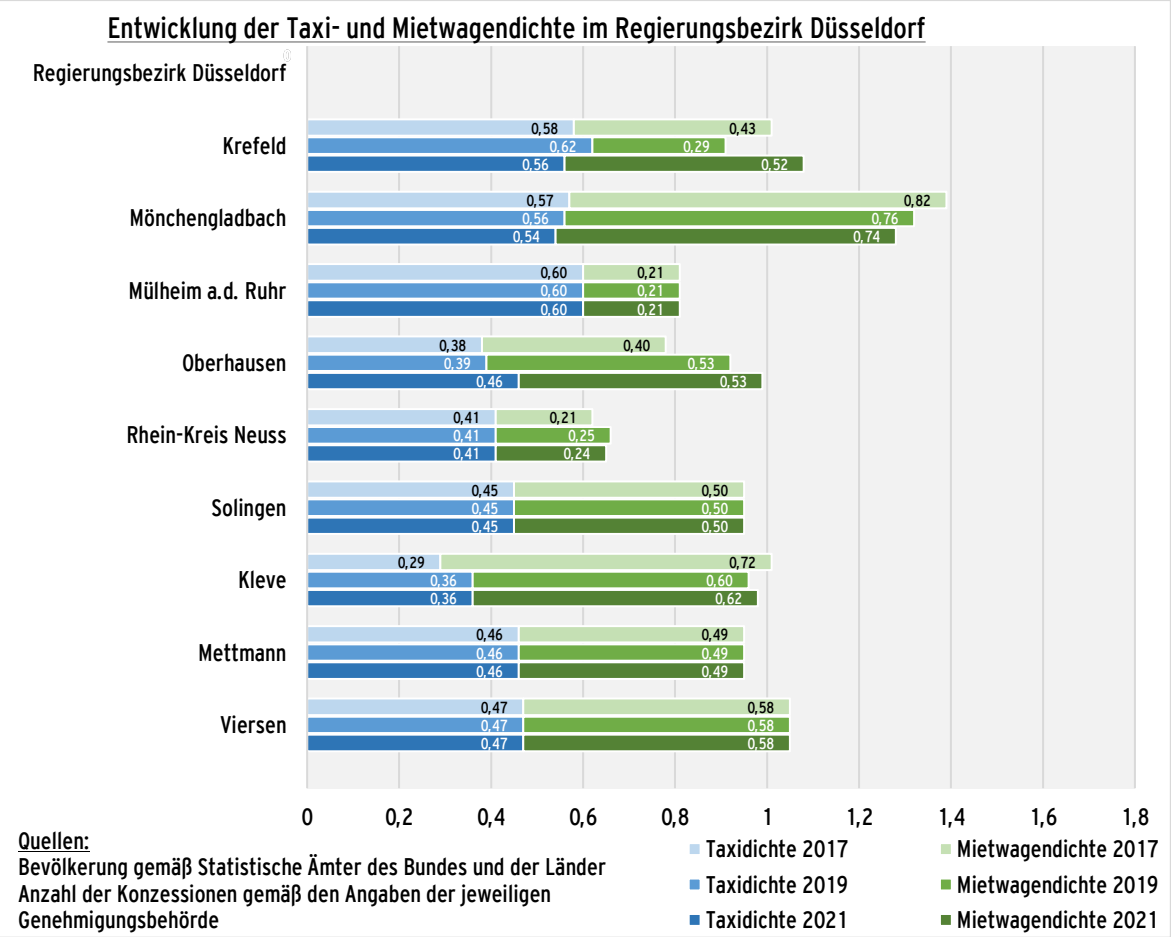

Abbildung 19: Taxi- und Mietwagendichte ausgewählter Städte und Landkreise im Regierungsbezirk Düsseldorf

In den Landkreisen wird aufgrund der höheren Eigenmobilität der Bevölkerung und der meist größeren zurückzulegenden Wegstrecken häufiger auf den eigenen Pkw zurückgegriffen, so dass hier die Taxidichte deutlich geringer ist (in der Regel unter 0,4 Fahrzeuge je 1.000 EW im Durchschnitt der nordrhein-westfälischen Landkreise). Vergleiche zwischen Städten beziehungsweise Landkreisen untereinander bezüglich der Taxidichte sind nur bedingt aussagefähig und zulässig, da die regionalen Besonderheiten (u. a. Vorhandensein eines Flughafens, Messestandort usw.) einen nicht unerheblichen Einfluss auf den Taxi- und Mietwagenbedarf haben (siehe hierzu auch Bidinger, Personenbeförderungsrecht. Kommentierung Personenbeförderungsgesetz. Kommentar zu § 13, Ziffer 86 e)). Außerdem spielt die Struktur der Taxibetriebe im jeweiligen Landkreis / in der jeweiligen Stadt eine Rolle (Größe der Betriebe, Einsatzzeiten/Leistungsumfang der Taxis).

4.3 Fahrzeugpark

Die Taxiunternehmen im Rhein-Kreis Neuss greifen hauptsächlich auf die gewerbetypischen Marken Mercedes-Benz (55,4 %) und Volkswagen (21,7 %) zurück. Zudem werden im Rhein-Kreis Neuss häufig auch Taxis der Fahrzeugmarke Toyota eingesetzt (19,3 %), vor allem das Hybrid-Fahrzeug Toyota Prius. In den deutschen Taximärkten waren bis vor wenigen Jahren Fahrzeuge von Mercedes-Benz die mit Abstand am häufigsten genutzten Taxis. Das Mietwagengewerbe des Rhein-Kreises Neuss weist in Hinblick auf den Fahrzeugpark ebenfalls eine branchentypische Struktur auf; zum Einsatz kommen die typischen Fahrzeugmarken Ford (28,1 %), Toyota (26,0 %), Mercedes Benz (15,6 %) und Volkswagen (18,8 %). Eine detaillierte Übersicht über die genutzten Fahrzeugmarken liefert Abbildung 20.

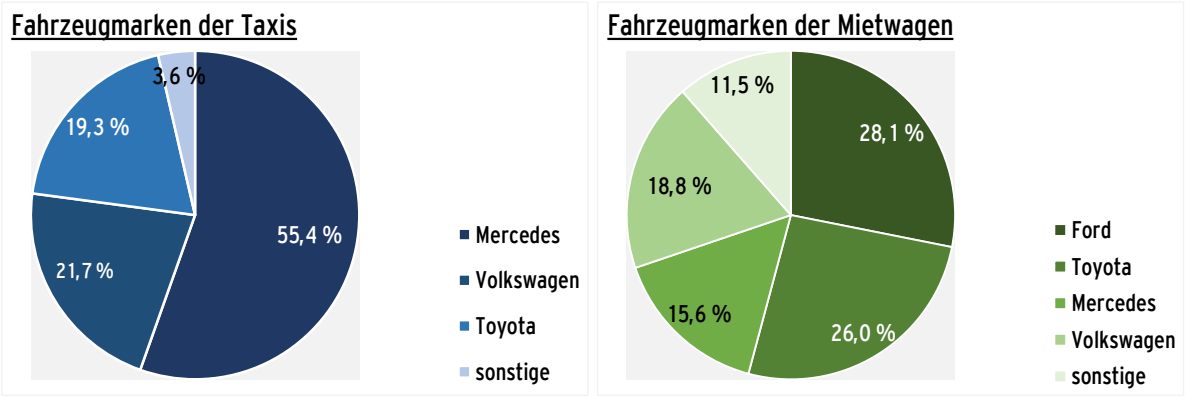

Abbildung 20: Taxi- und Mietwagenfahrzeuge nach Fahrzeugmarke

Das durchschnittliche Alter aller Taxis im Rhein-Kreis Neuss beträgt 3,7 Jahre. Das Taxigewerbe erreicht hier ein sehr gutes Ergebnis, was bedingt durch die regelmäßigen Investitionen einen hohen Kostenfaktor für die Unternehmen darstellt. Die Mietwagen weisen mit 4,7 Jahren ein höheres durchschnittliches Alter auf, was aber dennoch ein sehr gutes Ergebnis ist. Aus der Befragung der Taxi- und Mietwagenunternehmen geht weiterhin hervor, dass die Nutzungsdauer der Taxis bisher im Mittel 4,8 Jahre betrug. Bei einzelnen Unternehmen ist zu erkennen, dass Fahrzeuge länger im Fuhrpark gehalten werden, um notwendige Neuinvestitionen etwas hinauszuzögern. Eine Ersatzbeschaffung in nächster Zeit (Zeithorizont 2022 und 2023) planen insgesamt 22 Taxiunternehmen. Diese möchten alle Fahrzeuge austauschen, welche deutlich über dem durchschnittlichen Alter aller Taxis sowie der durchschnittlichen Nutzungsdauer liegen, was eventuell eine unzureichende Gewinnsituation in der Vergangenheit widerspiegelt, die zur Zurückhaltung bei den Investitionen führte.

Die Marken- und Fahrzeugstruktur wird sich in den nächsten Jahren im deutschen Taxi- und Mietwagengewerbe deutlich ändern. Mercedes-Benz reduziert beispielsweise seine Produktpalette an Taxifahrzeugen; so wird ab 2023 keine Taxiversion der E-Klasse mehr angeboten und auch die B-Klasse wird nicht mehr als Taxiversion gebaut. Vielmehr möchte Mercedes-Benz die Produktpalette an die Bedürfnisse des Taxigewerbes anpassen, wo mittlerweile eher geräumige, multifunktionale Fahrzeuge mit höherem Einstieg gefragt werden. Der zunehmende Marktanteil von Volkswagen dürfte im günstigeren Preis gegenüber Mercedes-Benz begründet sein. Aus den Ergebnissen der Unternehmensbefragung wird das Bemühen der Taxiunternehmen im Rhein-Kreis Neuss deutlich, den Kundinnen und Kunden qualitativ hochwertige Fahrzeuge anzubieten.

Fahrzeuge mit acht oder neun Sitzplätzen, sogenannte Großraumtaxis, werden im Taxibetrieb des Rhein-Kreises Neuss mit einem Anteil von rund 6,6 Prozent genutzt (vgl.

Abbildung 21). Dahingegen machen im Mietwagengewerbe die Großraumfahrzeuge mit einem Anteil von rund 25,0 Prozent einen größeren Anteil der Fahrzeugflotte aus.

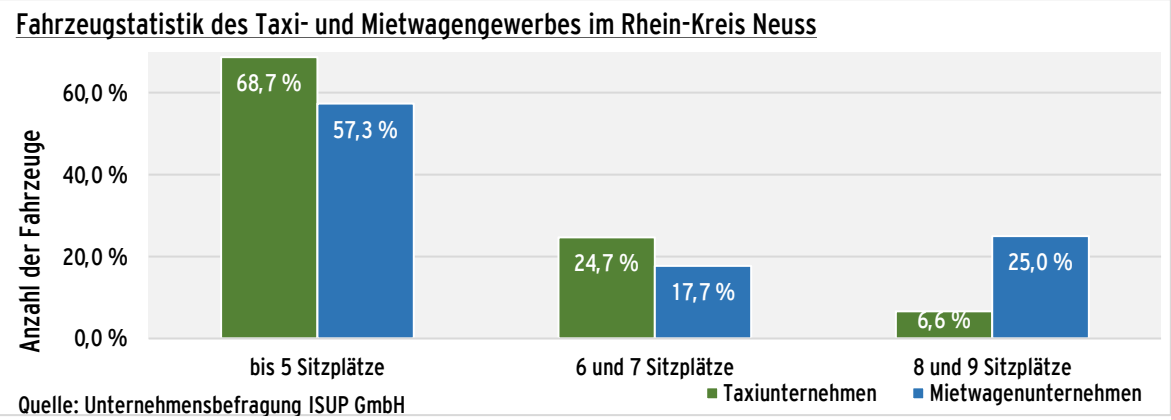

Abbildung 21: Fahrzeugstatistik: Fahrzeuge nach Fahrzeuggröße

Der Durchschnittskaufpreis der Taxi-Neufahrzeuge ergibt sich gemäß Unternehmensbefragung zu rund 31.027 Euro, im Mittel über alle Fahrzeuge werden circa 28.884 Euro erreicht. Der durchschnittliche Neufahrzeugpreis der Mietwagen unterscheidet sich mit rund 31.423 Euro kaum von dem der Taxis. Der höhere Anschaffungspreis liegt darin begründet, dass hier ein höherer Anteil Großraum-Pkw und auch häufiger spezielle Sonderausstattungen (z. B. Rollstuhlbeförderung) zum Einsatz kommen.

Auch in Hinblick auf die Antriebstechnologie werden sich im Taxi- und Mietwagengewerbe erhebliche Änderungen einstellen. Gegenwärtig wird der überwiegende Teil der Taxis (80,7 %) und Mietwagen (76,0 %) im Rhein-Kreis Neuss mit einem klassischen Verbrennungsmotor ausgestattet. In Deutschland gibt es mittlerweile zahlreiche Best-Practice-Beispiele, bei denen sich durch den Einsatz von Elektrofahrzeugen erhebliche Einsparungen in den Betriebs- und Unterhaltskosten ergeben. Die Unternehmensbefragung zeigt aber trotz eines vergleichsweisen hohen Anteils an Hybridfahrzeugen eine zurückhaltende Bereitschaft bezüglich des Umrüstens der Fahrzeugflotte auf Elektrofahrzeuge im Rhein-Kreis Neuss. So können sich nur rund 19,1 Prozent der Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmer vorstellen, sich ein Elektrofahrzeug für den Taxibetrieb anzuschaffen. Die meisten möchten dies mit einem Zeithorizont zwischen 2024 und 2026 umsetzen. Als Gründe gegen eine Anschaffung eines elektrisch betriebenen oder unterstützten Fahrzeuges werden die höheren Anschaffungskosten der Fahrzeuge, der Ausbauzustand der lokalen Ladeinfrastruktur sowie Einschränkungen in der Reichweite gegenüber konventionellen Antriebstechnologien benannt.

Die Fahrzeugtechnologie hat mittlerweile den Stand erreicht, dass ein dauerhafter und zuverlässiger Betrieb mit Elektrofahrzeugen auch im Taxiverkehr möglich ist. Insbesondere mit Hybrid-Fahrzeugen können sich im Betrieb erhebliche Kosteneinsparungen ergeben. Die Preise von Vollelektro- und Hybridfahrzeugen liegen zwar nach wie vor über denen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, aber hier hat in den letzten Jahren eine Annäherung stattgefunden. War in den vergangenen Jahren der Markt für Hybrid- oder Vollelektrofahrzeuge beschränkt, gibt es mittlerweile eine sehr große Marken- und Produktpalette, beispielsweise auch von Mercedes-Benz (E-Klasse, eTito, EVQ), Volkswagen (Passat GTE) oder Toyota (RAV4, Yaris, Yaris+). Mit Veränderungen in der Antriebstechnologie wird vor allem aber der Umweltgedanke gestärkt; Ressourcen werden geschont, die Luftqualität steigt durch einen geringeren CO_2-Ausstoß und die Aufenthaltsqualität insbesondere innerhalb der Städte und Gemeinden wird durch eine geringere Geräuschentwicklung erhöht.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Taxi- und Mietwagenunternehmen bemüht sind, ihren Kundinnen und Kunden attraktive Fahrzeuge anzubieten und den Fahrzeugpark regelmäßig zu erneuern. Dies spiegelt sich zum Beispiel in der Wahl der Fahrzeugmarken wider, aber auch durch die im Mietwagengewerbe hohe Verfügbarkeit von Großraumfahrzeugen und dem Vorhandensein von Sonderausstattungen zur Beförderung von Personen, welche auf einen Rollstuhl angewiesen sind. Ihre Betriebe sind dadurch aber gleichzeitig starken Belastungen in der Kosten- und Gewinnsituation ausgesetzt (vgl. hierzu Abschnitt 6.1).

4.4 Personaleinsatz

Ein wesentliches Kriterium zur Beurteilung der Situation im Taxigewerbe sind der Umfang des eingesetzten Personals, dessen Einsatzzeiten sowie seine Entlohnung. Im Folgenden werden diese Kriterien auf Grundlage der Unternehmensbefragung detailliert ausgewertet und erläutert.

4.4.1 Personalstruktur

Tabelle 22 und Tabelle 23 fassen die Personalstruktur in den Taxi- und Mietwagenunternehmen im Rhein-Kreis Neuss auf Basis der Angaben aus der Unternehmensbefragung zusammen. Rund 84,4 Prozent aller Betriebe im Taxigewerbe haben angestellte Beschäftigte. Demnach sind nur knapp 15,6 Prozent aller Betriebe Alleinfahr-Betriebe (auf die 9,0 % der Taxis entfallen). Von den Einfahrzeug-Betrieben haben 79,5 Prozent angestellte Beschäftigte (vgl. Tabelle 22). Der Anteil Betriebe mit Beschäftigten liegt insgesamt in einem für das Taxigewerbe üblichen Niveau.

		Beschäftigtenstruktur			
	Betriebe mit Beschäftigten	Vollzeit-Beschäftigte	Teilzeit-Beschäftigte	geringfügig Beschäftigte	mitarb. Fam.-Mitglieder
Verkehr mit Taxen und Mietwagen					
Taxigewerbe	84,4 %	30,9 %	45,7 %	72,8 %	2,5 %
Mietwagengewerbe	94,7 %	55,6 %	55,6 %	72,2 %	5,6 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss					
Stadt Neuss	95,4 %	19,4 %	45,2 %	71,0 %	3,2 %
übrige Kommunen	61,3 %	68,4 %	47,4 %	78,9 %	0,0 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss					
reine Taxiunternehmen	84,3 %	26,7 %	48,0 %	70,7 %	2,7 %
Taxis in Mischbetrieben	85,7 %	83,3 %	16,7 %	100,0 %	0,0 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss					
Einfahrzeug-Betriebe	79,5 %	13,8 %	41,4 %	69,0 %	3,4 %
Betriebe mit 2 – 5 Taxis	100,0 %	72,2 %	50,0 %	77,8 %	0,0 %
Betriebe ab 5 Taxis	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	0,0 %
Mietwagengewerbe NE-Kreis					
reine Mietwagenbetriebe	91,7 %	45,5 %	72,7 %	81,8 %	9,1 %
Mietwagen in Mischbetrieben	100,0 %	71,4 %	28,6 %	57,1 %	0,0 %

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 22: Beschäftigtenstruktur in den Taxi- und Mietwagenbetrieben

Im Mietwagengewerbe des Rhein-Kreises Neuss ist der Anteil der Unternehmen mit angestellten Beschäftigten mit 94,7 Prozent im Vergleich zum Taxigewerbe geringfügig höher. Dies liegt vor allem in der Struktur der Taxi- und Mietwagenunternehmen (Anzahl Konzessionen, vgl. Kapitel 4.1.1) begründet.

Vollzeitmitarbeiterinnen beziehungsweise Vollzeitmitarbeiter sind vor allem in den Mehrfahrzeug-Betriebe des Rhein-Kreises Neuss beschäftigt. Teilzeitbeschäftigte spielen dagegen im lokalen Taxigewerbe nur eine eher untergeordnete Rolle. Im Vergleich zu den Taxiunternehmen erfolgt im Mietwagengewerbe ein stärkerer Personaleinsatz von Voll- und Teilzeitbeschäftigten. Der Einsatz von Angestellten auf geringfügiger Basis war 2021 im Vergleich zu Teilzeitbeschäftigten mit 2,3 (Taxiunternehmen) beziehungsweise 2,8 (Mietwagengewerbe) Beschäftigten je Unternehmen stärker ausgeprägt (vgl. Tabelle 23).

	durchschnittliche Anzahl Beschäftigte je Betrieb*1				Betriebe, die eine Veränderung beim Personal planen, bei			
					anhaltender Corona-Situation		Vor-Corona-Bedingungen	
	Vollzeit-Besch.	Teilzeit-Besch.	geringf. Besch.	mitarb. Fam.-Mitgl.	Erhö-hung	Reduk-tion	Erhö-hung	Reduk-tion
Verkehr mit Taxen und Mietwagen								
Taxigewerbe	3,2	1,7	2,3	1,0	0,0 %	39,5 %	22,9 %	3,7 %
Mietwagengewerbe	3,4	2,6	2,8	2,0	5,3 %	11,1 %	26,3 %	0,0 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss								
Stadt Neuss	1,7	1,4	1,7	1,0	0,0 %	40,3 %	24,6 %	0,0 %
übrige Kommunen	4,6	2,6	4,2	0,0	0,0 %	36,8 %	19,4 %	15,8 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss								
reine Taxiunternehmen	3,6	1,7	2,4	1,0	0,0 %	40,0 %	22,5 %	4,0 %
Mischbetriebe	1,6	1,0	1,5	0,0	0,0 %	33,3 %	28,6 %	0,0 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss								
Einfahrzeug-Betriebe	1,1	1,2	1,5	0,0	0,0 %	46,6 %	16,4 %	3,4 %
Betriebe mit 2 – 5 Taxis	2,0	2,0	2,7	0,0	0,0 %	16,7 %	44,4 %	0,0 %
Betriebe ab 5 Taxis	11,3	4,3	10,0	0,0	0,0 %	50,0 %	50,0 %	25,0 %
Mietwagengewerbe NE-Kreis								
reine Mietwagenbetriebe	4,2	3,0	2,9	0,0	8,3 %	18,2 %	33,3 %	0,0 %
Mischbetriebe	2,6	1,0	2,8	0,0	0,0 %	0,0 %	14,3 %	0,0 %

Hinweis: *1 bezogen auf die Betriebe, die Angestellte der jeweiligen Beschäftigungsart einsetzen; bei Betrieben mit Taxis und Mietwagen erfolgte eine Trennung in die Bereiche Taxi und Mietwagen

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 23: Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten in den Taxi- und Mietwagenbetrieben

Weiterhin wurden die Taxi- und Mietwagenunternehmen nach offenen Stellen in den Unternehmen befragt. Gemäß dieser Selbstauskunft haben 16,1 Prozent der Taxiunternehmen offene Stellen für Fahrpersonal. Bei den Mietwagenunternehmen sind es rund 35,3 Prozent. Während die Taxiunternehmen sowohl für Voll- und Teilzeitbeschäftigte als auch für geringfügig Beschäftigte offene Stellen anbieten, suchen die Mietwagenunternehmen vornehmlich Fahrpersonal auf geringfügiger Basis.

Rund 39,5 Prozent der Taxibetriebe hat im Rahmen der Befragung angegeben, dass sie

eine Reduzierung des Personalbestandes planen, insofern weiterhin Einschränkungen in der Betriebsdurchführung durch die Corona-Pandemie herrschen. Stellt sich dahingegen eine Situation wie vor der Corona-Pandemie ein, dann verringert sich der Anteil der Taxiunternehmen mit einer Personalreduktionsabsicht auf circa 3,7 Prozent.

Das Mietwagengewerbe zeichnet diesbezüglich ein ähnliches Bild. Wenn weiterhin Einschränkungen in Folge der Corona-Pandemie bestehen oder absehbar sind, dann planen 11,1 Prozent der Unternehmen eine Reduktion des Personalbestandes. Stellt sich aber eine Situation wie vor der Corona-Pandemie ein, dann hat keines der Mietwagenunternehmen eine Personalreduktionsabsicht (vgl. Tabelle 23).

Eine Erhöhung des Personalbestandes in nächster Zeit bei bestehenden Corona-Einschränkungen plant kein Taxiunternehmen. Bei einer Situation ohne beziehungsweise weitestgehend ohne Corona-Einschränkungen planen 22,9 Prozent der Taxiunternehmen eine Erhöhung des Personalbestandes. Sollten sich somit Bedingungen bei der Durchführung des Taxigeschäftes einstellen, wie sie vor der Corona-Pandemie herrschten, dann sind die Unternehmen mit offenen Stellen bestrebt, diese zu besetzen. In Hinblick auf den Ausbau des Personalbestandes weisen die Mietwagenunternehmen im Vergleich zum Taxigewerbe ebenfalls ähnliche Bestrebungen auf (vgl. Tabelle 23).

Die Auswertung der Entwicklung der Beschäftigtenzahlen in den Taxi- und Mietwagenunternehmen zeigt Tabelle 24 (ohne Aussagen treffen zu können, wie sich der Bestand an Personal absolut verändert hat). Im Ergebnis der Unternehmensbefragung zeigt sich, dass die Personalentwicklung von 2017 bis 2019 sowohl im Taxigewerbe als auch bei den Mietwagenunternehmen des Rhein-Kreises Neuss nahezu ausgeglichen war. Eine branchentypische Verschiebung von Vollzeitmitarbeitenden hin zu einem größeren Anteil von Teilzeitbeschäftigten ist feststellbar. Als wesentlicher Grund für die Reduktion im Personalbestand wurde vor allem ein Rückgang der Nachfrage angegeben.

In den Jahren 2020 und 2021 ist eine Verstärkung der Reduktion der Anzahl an Voll- und Teilzeitbeschäftigten in den Taxi- und Mietwagenunternehmen zu erkennen. Zudem wurden nun auch Stellen für geringfügige Beschäftigte sowohl im Taxi- als auch im Mietwagengewerbe deutlich reduziert. Die Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmer benannten als wesentlichen Grund für die Reduktion des Personalbestandes die Einschränkungen und Unsicherheiten und den Rückgang der Nachfrage in Folge der Corona-Pandemie.

	Entwicklung der Beschäftigtenanzahl: in den Betrieben mit Beschäftigten wurde der Bestand an					
	Vollzeit-Beschäftigten		Teilzeit- Beschäftigten		geringf. Beschäftigten	
	erhöht	reduziert	erhöht	reduziert	erhöht	reduziert
Taxigewerbe						
von 2017 zu 2019	0,0 %	10,3 %	10,8 %	2,7 %	3,8 %	3,8 %
2020 und 2021	0,0 %	48,1 %	9,8 %	41,5 %	23,7 %	27,1 %
Mietwagengewerbe						
von 2017 zu 2019	30,0 %	10,0 %	44,4 %	11,1 %	16,7 %	0,0 %
2020 und 2021	10,0 %	30,0 %	10,0 %	50,0 %	0,0 %	30,8 %

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 24: Entwicklung des Personalbestandes in den Taxi- und Mietwagenbetrieben

Insgesamt wird deutlich, dass im Taxi- und Mietwagengewerbe im Rhein-Kreis Neuss personalseitig noch erhebliche Reserven zur Ausweitung des Einsatzes der gegenwärtig

vorhandenen Fahrzeuge bestehen (insbesondere Übergang von Teilzeit- auf Vollzeitbeschäftigung), wenn dies aus Sicht der Nachfrage erforderlich sein sollte.

Von Seiten der Unternehmerinnen und Unternehmer wird allerdings geäußert, dass es schwierig ist, qualifiziertes und zuverlässiges Personal zu bekommen. Zum Abbau des Personalmangels ist es notwendig, die Attraktivität des Berufs als Fahrerin beziehungsweise Fahrer im Bereich Taxi und Mietwagen zu erhöhen. In diesen Prozess sind weitere Institutionen einzubeziehen, wie zum Beispiel die Industrie- und Handelskammer sowie Arbeitsagenturen. Der Bundestagsbeschluss zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts im Jahr 2021 hat zudem die Zugangsvoraussetzungen für Fahrpersonal gelockert. Hierin wurde unter anderem die Ortskundeprüfung für Taxifahrerinnen und Taxifahrer abgeschafft. Nun besteht allerdings die Pflicht, dass die Fahrzeuge über ein dem Stand der Technik entsprechendes Navigationsgerät verfügen.

4.4.2 Arbeitszeiten

Die Auswertung der realisierten wöchentlichen Arbeitszeiten innerhalb der einzelnen Beschäftigtenkategorien zeigt Tabelle 25.

	Wochenarbeitszeit [Std./Woche]					
	Unternehmer / Unternehmerin		Vollzeit-Beschäftigte	Teilzeit-Beschäftigte	geringfügig Beschäftigte	mitarb. Fam.-Mitglieder
	alle	≥ 40 Std.				
Verkehr mit Taxen und Mietwagen						
Taxigewerbe	49,5	52,1	40,0	20,7	7,7	8,0
Mietwagengewerbe	46,3	47,7	40,7	25,4	10,1	10,0
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss						
Stadt Neuss	51,3	53,2	39,5	20,1	7,4	8,0
übrige Kommunen	45,8	49,5	40,2	21,7	8,1	0,0
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss						
reine Taxiunternehmen	49,9	52,5	39,7	20,5	7,6	8,0
Mischbetriebe	45,0	47,5	42,3	30,0	9,1	0,0
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss						
Einfahrzeug-Betriebe	50,0	52,3	35,6	18,4	7,5	8,0
Betriebe mit 2 – 5 Taxis	46,7	49,7	40,1	23,3	8,4	0,0
Betriebe ab 5 Taxis	50,0	56,7	40,8	21,8	7,4	0,0

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 25: Mittlere Wochenarbeitszeiten der Beschäftigten in den Taxi- und Mietwagenbetrieben

Die Wochenarbeitszeit der Taxiunternehmerinnen beziehungsweise Taxiunternehmer ist mit 49,5 Stunden verhältnismäßig hoch. Rechnet man die Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmer heraus, die weniger als 40 Wochenstunden im Taxigeschäft tätig sind, da sie weitere Geschäftsfelder innerhalb des Unternehmens betreiben und damit nur einen Teil ihrer Gesamtarbeitszeit dem Taxigeschäft widmen (dadurch insgesamt aber ebenfalls eine hohe Wochenarbeitszeit besitzen) oder bereits Rentnerin beziehungsweise Rentner sind und deshalb weniger arbeiten, dann ergeben sich für diese das Taxigeschäft als „Vollzeitjob" betreibenden Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmer mittlere Wochenarbeitszeiten von rund 52,1 Stunden (vgl. Tabelle 25). Berücksichtigt man außerdem, dass Büroarbeiten und Wagenpflege (insbesondere

am Wochenende) sowie Bereitschaftszeiten der Unternehmerinnen und Unternehmer am Betriebssitz teilweise nicht vollständig eingerechnet sind, dürfte die durchschnittliche Arbeitszeit noch höher ausfallen. Im Bereich Mietwagen sind die Wochenarbeitszeiten der Unternehmerinnen und Unternehmer deutlich unter dem Niveau der Taxiunternehmen im Rhein-Kreis Neuss.

Die Vollzeit-Beschäftigen realisieren im Taxigewerbe eine durchschnittliche Wochenarbeitszeit von im Mittel 40,0 Stunden, im Mietwagengewerbe von 40,7 Stunden und liegen damit weitestgehend im „normalen" Bereich. Die Wochenarbeitszeiten der Teilzeit- und geringfügig Beschäftigten bewegen sich im üblichen Rahmen (vgl. Tabelle 25). Inwieweit die Vollzeitbeschäftigten, wie auch die anderen angestellten Arbeitskräfte, tatsächlich mehr Wochenstunden leisten, ist anhand der Befragung nicht feststellbar, aber erfahrungsgemäß nicht auszuschließen.

	In den Unternehmen hat sich die Wochenarbeitszeit nach Beschäftigtengruppen wie folgt entwickelt				
	Unternehmer / Unternehmerin	Vollzeit-Beschäftigte	Teilzeit-Beschäftigte	geringfügig Beschäftigte	mitarb. Fam.-Mitglieder
Taxigewerbe 2017 bis 2019					
Arbeitszeit gestiegen	6,5 %	4,0 %	5,9 %	7,5 %	0,0 %
Arbeitszeit unverändert	92,4 %	92,0 %	91,2 %	92,5 %	100,0 %
Arbeitszeit gesunken	1,1 %	4,0 %	2,9 %	0,0 %	0,0 %
Taxigewerbe ab 2020					
Arbeitszeit gestiegen	6,3 %	0,0 %	0,0 %	3,5 %	0,0 %
Arbeitszeit unverändert	77,0 %	60,0 %	35,1 %	42,1 %	50,0 %
Arbeitszeit gesunken	16,7 %	40,0 %	64,9 %	54,4 %	50,0 %
Mietwagengewerbe 2017 bis 2019					
Arbeitszeit gestiegen	0,0 %	10,0 %	28,6 %	0,0 %	0,0 %
Arbeitszeit unverändert	100,0 %	80,0 %	57,1 %	75,0 %	100,0 %
Arbeitszeit gesunken	0,0 %	10,0 %	14,3 %	25,0 %	0,0 %
Mietwagengewerbe ab 2020					
Arbeitszeit gestiegen	8,3 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Arbeitszeit unverändert	83,4 %	70,0 %	77,8 %	69,2 %	100,0 %
Arbeitszeit gesunken	8,3 %	30,0 %	22,2 %	30,8 %	0,0 %

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 26: Entwicklung der Wochenarbeitszeiten in den Taxi- und Mietwagenbetrieben

Im Taxigewerbe haben die Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmer angegeben, dass die Wochenarbeitszeit über alle Beschäftigtengruppen seit 2017 vornehmlich konstant geblieben ist (vgl. Tabelle 26). Im Zeitraum vor der Corona-Pandemie zwischen 2017 und 2019 fand eine leichte Erhöhung der Wochenarbeitszeit von Teilzeit-Beschäftigten in den Taxiunternehmen statt. Auch die Arbeitszeit der Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmer ist bei rund 6,5 Prozent der Taxiunternehmen im Rhein-Kreis Neuss gestiegen. Mit Einsetzen der Corona-Pandemie und den damit verbundenen Einschränkungen für das Gewerbe hat sich dieser Prozess umgekehrt und die Wochenarbeitszeiten von Vollzeit- und Teilzeit-Beschäftigten wurden gesenkt. Im Zuge der Corona-Pandemie reduzierten sich nun die Wochenarbeitszeiten bei 16,7 Prozent der Taxiunternehmerinnen beziehungsweise Taxiunternehmern (vgl. Tabelle 26).

Bezüglich der Entwicklung der Wochenarbeitszeit zeigt die Unternehmensbefragung, dass Arbeitszeiten im Mietwagengewerbe zwischen 2017 und 2019 ebenfalls überwiegend konstant geblieben sind. Seit 2020 ist die Wochenarbeitszeit dahingegen analog zum Taxigewerbe im Rhein-Kreis Neuss in den überwiegenden Beschäftigungsgruppen gemäß den Angaben der Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmern gesunken (vgl. Tabelle 26).

4.4.3 Entlohnung des angestellten Fahrpersonals

Seit 01. Januar 2015 gilt im Taxi- und Mietwagengewerbe ein gesetzlicher Mindestlohn, welcher seither in mehreren Stufen angehoben worden ist. Im Rahmen der Befragung wurde dazu der von den Vollzeitbeschäftigten in den Taxi- und Mietwagenunternehmen im Jahr 2021 im Durchschnitt erzielte Brutto-Monatslohn erfasst. Teilzeit- und geringfügig Beschäftigte blieben unberücksichtigt, da hier eine große Variabilität bezüglich der wöchentlichen Arbeitszeit besteht und damit sowohl Erfassung als auch Bewertung der mittleren Löhne problematisch ist. Die Berechnung erfolgte als Mittelwert über alle Taxi- und Mietwagenunternehmen im Rhein-Kreis Neuss, die Vollzeitbeschäftigte einsetzen und entsprechende Angaben geliefert hatten. Das entspricht dem Ansatz des PBefG im § 13 Abs. 4, wonach immer eine Gesamtbetrachtung des örtlichen Gewerbes vorzunehmen ist (vgl. Bidinger, Personenbeförderungsrecht, Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz), und der Vorgehensweise bei analogen Berechnungen zu Löhnen und Gehältern durch die Statistischen Ämter.

Hieraus geht hervor, dass vollzeitbeschäftigten Mitarbeiterinnen beziehungsweise Mitarbeitern in den Taxiunternehmen im Jahr 2021 im Mittel 1.935 Euro pro Monat bei einer mittleren Arbeitszeit von 178 Stunden je Monat gezahlt wurden. Das entspricht einem Stundenlohn von rund 10,86 Euro, welcher deutlich über dem zu diesem Zeitpunkt gültigen Mindestlohn lag. In den Mietwagenunternehmen im Rhein-Kreis Neuss erhält das Fahrpersonal im Mittel 1.975 Euro pro Monat bei einer mittleren Arbeitszeit von 168 Stunden je Monat. Das entspricht einem Stundenlohn von circa 11,76 Euro, welcher sowohl leicht über dem Stundenlohn des Fahrpersonals in den Taxiunternehmen als auch deutlich über dem zu diesem Zeitpunkt gültigen gesetzlichen Mindestlohn liegt.

Zurückzuführen ist das Verdienstniveau deutlich oberhalb des gesetzlichen Mindestlohnes wahrscheinlich zum einen auf die vorstehend erläuterte Problematik, qualifiziertes Fahrpersonal zu finden. Zum anderen sollte der Verdienst des Fahrpersonals im Taxi- und Mietwagenverkehr aber auch der anstrengenden und verantwortungsvollen Tätigkeit gerecht werden. Die Auswirkungen der Erhöhung des gesetzlichen Mindestlohnes auf 12,00 Euro je Stunde konnten zum Zeitpunkt der Unternehmensbefragung noch nicht erfasst werden.

4.5 Angebotsumfang

Zur Beurteilung des Angebotsumfangs im Taxigewerbe im Rhein-Kreis Neuss werden die jährliche Fahrleistung pro Fahrzeug sowie die Einsatzzeit der Fahrzeuge im Folgenden detailliert betrachtet.

4.5.1 Jahresfahrleistung

Die Entwicklung der Jahresfahrleistung in Summe aus Besetzt- und Leer-Kilometern pro Fahrzeug im Zeitraum von 2017 bis 2021 entsprechend den von den Unternehmen übermittelten Daten geht aus Tabelle 27 hervor.

	Fahrleistung pro Fahrzeug und Jahr [km]				
	2017	2018	2019	2020	2021
Verkehr mit Taxen und Mietwagen					
Taxigewerbe	68.295	70.946	71.307	53.550	53.986
Mietwagengewerbe	41.913	41.706	45.607	33.779	42.698
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss					
Stadt Neuss	60.468	60.290	60.770	38.528	39.622
übrige Kommunen	74.574	79.398	79.762	65.271	65.637
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss					
Taxis in reinen Taxibetrieben	67.793	70.523	70.903	52.706	52.900
Taxis in Mischbetrieben	73.354	75.245	75.380	62.480	65.544
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss					
Einfahrzeug-Betriebe	62.236	60.873	60.173	36.739	37.893
Betriebe mit 2 – 5 Taxis	66.501	70.062	71.826	52.426	52.905
Betriebe ab 5 Taxis	77.276	84.460	85.537	78.080	78.305
Mietwagengewerbe NE-Kreis					
reine Mietwagenbetriebe	34.037	32.307	42.054	30.054	34.370
Mietwagen in Mischbetrieben	56.165	57.644	53.330	44.171	67.246

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 27: Jährliche Fahrleistung im Taxi- und Mietwagengewerbe des Rhein-Kreises Neuss

Aus den in der Unternehmerbefragung erhobenen Daten lässt sich für das Taxigewerbe im Rhein-Kreis Neuss Folgendes ableiten:

- Im Durchschnitt über die Jahre 2017 bis 2019 betrug die mittlere Fahrleistung je Taxi rund 70.183 Kilometer. Die in 2019 im Durchschnitt erzielte Fahrleistung von 71.307 Kilometern im Jahr bewegt sich oberhalb eines für Landkreise üblichen Niveau (vgl. Ostallgäu (2015): rd. 69.000 km, Düren (2019): rd. 66.200 km, Meißen (2015): rd. 64.300 km, Vechta (2019): rd. 63.100 km). Solche durchschnittlichen Fahrleistungen sind im Taxigewerbe nur bei ausreichender Nachfrage und entsprechendem Personaleinsatz in Landkreisen erreichbar (z. B. Cochem-Zell (2014): 70.347 km; Quelle: Taxigutachten Landkreis Nordsachsen).
- Die mittlere Fahrleistung je Taxi im Durchschnitt des Rhein-Kreises Neuss war im Zeitraum zwischen 2017 und 2019 um rund 4,4 Prozent gestiegen. Dafür verantwortlich sind die Mehrfahrzeugbetriebe mit mehr als fünf Fahrzeugen. In den Einfahrzeugbetrieben vollzog sich dahingegen ein leichter Rückgang der mittleren Fahrleistung. Zudem vollzog sich der Anstieg der Fahrleistung innerhalb dieses Zeitraumes innerhalb der Stadt Neuss geringer als im übrigen Kreisgebiet.
- 2020 ist die mittlere Fahrleistung je Taxi in Folge der Corona-Pandemie und den damit verbundenen gesetzlichen Einschränkungen gegenüber dem Vorjahr um rund 24,9 Prozent gesunken. 2021 ist die mittlere Fahrleistung durch die politischen Lockerungen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie wieder marginal um circa 0,8 Prozent angestiegen. Sie ist rund 23,1 Prozent niedriger als der Drei-Jahres-Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019 und ist damit noch deutlich unterhalb des Niveaus des Vor-Corona-Zeitraumes.

- Während die Fahrleistung der Mehrfahrzeugbetriebe mit mehr als fünf Fahrzeugen durch die gelockerten Einschränkungen zur Eindämmung der Corona-Pandemie im Jahr 2021 nur leicht angestiegen ist (+ 0,3 %), ist die mittlere Fahrleistung in den Einfahrzeug-Betrieben deutlicher angestiegen (+ 3,1 %). Unabhängig von der Unternehmensgröße liegt die mittlere Fahrleistung deutlich unterhalb des Vor-Corona-Niveaus.

Folgende Ergebnisse lassen sich aus der Unternehmensbefragung für das Mietwagengewerbe im Rhein-Kreis Neuss ableiten:

- Die mittlere Fahrleistung je Fahrzeug im Mietwagengewerbe ist im Vergleich zum Taxigewerbe im Zeitraum von 2017 bis 2019 stärker um rund 8,8 Prozent gestiegen, liegt mit durchschnittlich 43.075 Kilometern aber deutlich unter dem Niveau des Taxigewerbes. Der Anstieg der Jahresfahrleistung vollzog sich dabei vornehmlich in den reinen Mietwagenunternehmen, während bei den Unternehmen, welche sowohl Taxis als auch Mietwagen einsetzen, im Durchschnitt die mittlere Fahrleistung je Mietwagen gesunken ist. Bei den reinen Mietwagenunternehmen ist die mittlere Fahrleistung je Fahrzeug zwischen 2017 und 2019 um rund 23,6 Prozent gestiegen. Dahingegen ist die mittlere Fahrleistung je Fahrzeug in Unternehmen, welche sowohl Taxis als auch Mietwagen betreiben, um rund 5,0 Prozent gesunken.
- Ein Einfluss der Corona-Pandemie auf die mittlere Fahrleistung je Mietwagen ist ebenfalls feststellbar (vgl. Tabelle 27), welche im Jahr 2020 um rund 25,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr gesunken ist.
- Im Jahr 2021 erfolgte im Mietwagengewerbe aber im Vergleich zu den Taxiunternehmen ein deutlicher Anstieg der mittleren Fahrleistung um rund 26,4 Prozent. Sie liegt somit nur noch geringfügig unter dem Vor-Corona-Niveau (Tabelle 27).

Die Streubreite der Einzelwerte der Fahrleistungen der Taxis und Mietwagen im Rhein-Kreis Neuss zeigt Abbildung 22. Insbesondere die Streubreite der Einzelwerte der Fahrleistungen der Taxis ist sehr hoch.

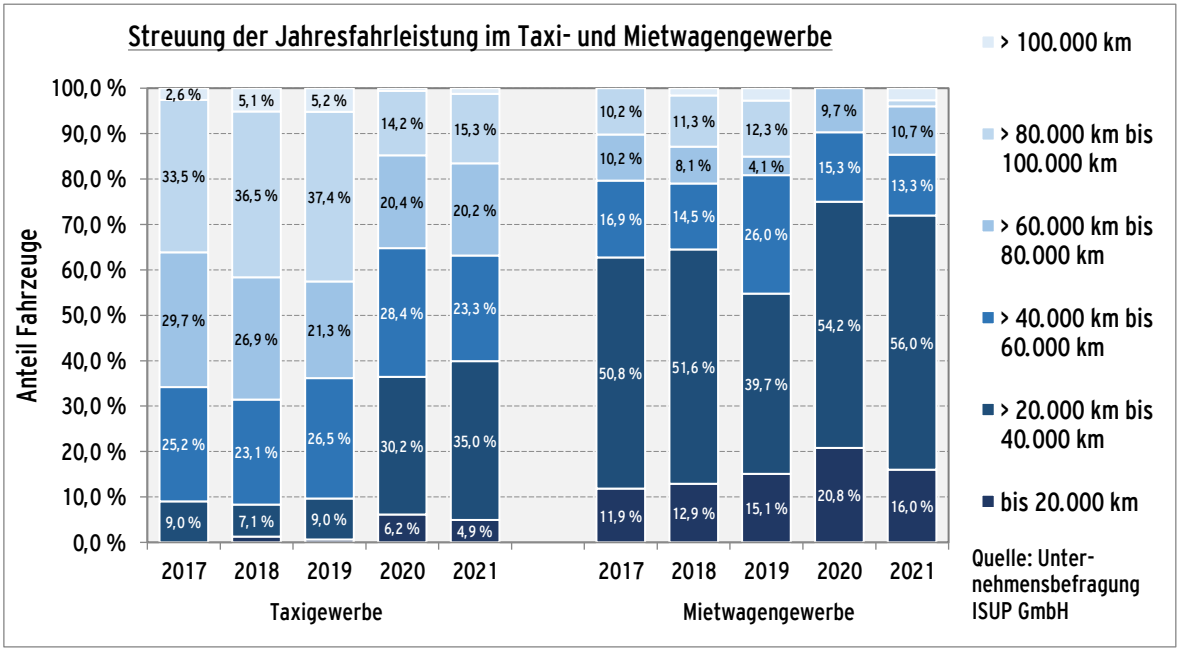

Abbildung 22: Streubreite der Jahresfahrleistung im Taxi- und Mietwagengewerbe des Rhein-Kreises Neuss

Die minimalen Leistungen lagen zuletzt teilweise unter 10.000 Kilometern pro Jahr (inklusive Taxis, deren Genehmigung zeitweise geruht hat, aber ohne Berücksichtigung der Taxis, deren Konzession erst im Verlaufe des Jahres von einem Unternehmen übernommen wurde). Diese minimale Geschäftstätigkeit lässt sich nicht eindeutig erklären, da in den übrigen Taxiunternehmen teilweise sehr hohe Kilometerleistungen von über 100.000 Kilometern erbracht werden. Hohe Laufleistungen sind dabei weniger an die Betriebsgröße (Anzahl Fahrzeuge) als an das Vorhandensein entsprechender Nachfrage und dem Umfang von angestelltem Fahrpersonal gebunden.

Im Bereich Mietwagen ist die Streuung der Laufleistung geringer als im Taxigewerbe des Rhein-Kreises Neuss. Zwar tritt analog zu den Taxis auch hier eine Spannweite von unter 10.000 Kilometern bis über 100.000 Kilometern Jahresfahrweite auf, jedoch nicht in dem hohen Maße wie im Taxigewerbe des Rhein-Kreises Neuss.

4.5.2 Einsatzzeit der Fahrzeuge

Nach Auswertung der Angaben der Unternehmer weisen die Taxis und Mietwagen im Rhein-Kreis Neuss die in Tabelle 28 dargestellten durchschnittlichen täglichen Einsatzzeiten auf (die Einsatzzeit schließt die Standzeiten, das heißt Bereitschafts- und Wartezeiten ohne Fahrauftrag ein; bei der Ermittlung der Einsatzzeiten sind nur die Fahrzeuge berücksichtigt, die tatsächlich im Einsatz waren).

	Einsatzzeit pro Tag und Fahrzeug [Std./Tag bzw. Nacht]								Tage ohne Fahrt je Fahrzeug	
	Mo - Do		Fr		Sa		SoF			
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	2019	2021
Verkehr mit Taxen und Mietwagen										
Taxigewerbe	8,7	4,7	9,0	5,6	8,1	5,9	6,5	5,5	71	104
Mietwagengewerbe	6,0	5,7	5,9	6,7	6,5	7,3	6,5	5,2	93	114
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss										
Stadt Neuss	9,1	4,1	9,2	5,1	8,1	5,4	6,0	4,8	50	71
übrige Kommunen	8,4	5,7	8,8	6,4	8,2	6,7	7,1	6,2	87	129
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss										
reine Taxiunternehmen	8,8	4,5	9,0	5,5	8,1	5,9	6,5	5,4	71	105
Taxis in Mischbetrieben	8,1	5,8	8,5	6,9	8,8	6,9	7,3	6,3	78	90
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss										
Einfahrzeug-Betriebe	8,8	4,0	9,0	5,0	7,8	5,8	5,9	4,6	60	78
Betriebe mit 2 – 5 Taxis	8,9	4,9	8,7	6,0	8,7	5,7	6,7	5,5	53	76
Betriebe ab 5 Taxis	8,3	5,8	9,2	6,2	8,6	6,5	7,5	6,2	99	162
Mietwagengewerbe NE-Kreis										
reine Mietwagenbetriebe	5,8	6,1	5,7	6,9	6,9	7,3	6,5	5,2	77	102
Mietwagen in Mischbetrieben	6,9	2,0	6,8	2,0	3,0	0,0	0,0	0,0	142	146

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 28: Durchschnittliche tägliche Einsatzzeit im Jahr 2021

Im Mittel über alle Taxibetriebe war 2021 jedes Fahrzeug 104 Tage ohne Einsatz; gegenüber 2019 mit 71 Tagen ist damit eine deutliche Erhöhung eingetreten (vgl. Tabelle 28). Bei den Mietwagen sind die Tage ohne Fahrt von 2019 mit 93 Tagen auf 114 Tage im Jahr 2021 ebenfalls angestiegen. Weiterhin treten zwischen den Betrachtungsräumen innerhalb des Rhein-Kreises Neuss und in Hinblick auf die Unternehmensart bei den Taxis

feststellbare Unterschiede in Hinblick auf die Tage ohne Einsatz auf.

Der Einfluss der Einschränkungen der Corona-Pandemie hatte aber einen eher untergeordneten Einfluss auf den Fahrzeugeinsatz, sondern vielmehr technisch bedingte Ausfälle (Wartung, Reparatur, Überprüfung) oder eine unbefriedigende Nachfragesituation, so dass bei Tagen mit einer geringen Nachfrage eher ein Fahrzeug stehen gelassen wird, als durch Einnahmen nicht gedeckte Betriebskosten in Kauf zu nehmen (vgl. Tabelle 29).

Die mittleren Einsatzzeiten am Tag liegen im Taxigewerbe des Rhein-Kreises Neuss montags bis donnerstags und freitags mit im Mittel rund neun Stunden pro Tag somit in einem für Landkreise üblichen Wert. Die Betriebe ab fünf Taxis erreichen an bestimmten Tagen aufgrund des intensiveren Personaleinsatzes etwas höhere Einsatzzeiten im Tagesverkehr als die kleinen Betriebe, ohne dabei aber in den Bereich eines zweischichtigen Einsatzes zu kommen.

Am Wochenende sinken die Einsatzzeiten am Tag naturgemäß unter das Niveau von Montag bis Freitag (insbesondere durch Wegfall/Reduzierung von Besorgungs-, Kranken- und Schulfahrten). Hier sind am Tag allerdings deutlich weniger Taxis im Einsatz als von Montag bis Freitag (vgl. Tabelle 29). Die reinen Taxibetriebe konzentrieren dabei ihren Einsatz nicht so sehr auf die Zeiten und Tage mit potenziell höherer Nachfrage im Tagverkehr, wie es bei den Mischbetrieben im Taxigewerbe zu erkennen ist.

	Anteil der von den vorhandenen Fahrzeugen tatsächlich eingesetzten [%]							
	Mo - Do		Fr		Sa		SoF	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Verkehr mit Taxen und Mietwagen								
Taxigewerbe	88,6	27,1	86,7	59,6	61,4	66,3	35,5	16,9
Mietwagengewerbe	82,7	14,7	72,0	29,3	25,3	26,7	18,7	6,7
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss								
Stadt Neuss	100,0	38,2	100,0	76,3	85,5	84,2	43,4	18,4
übrige Kommunen	78,9	17,8	75,6	45,6	41,1	51,1	28,9	15,6
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss								
reine Taxiunternehmen	88,2	25,7	88,2	60,5	63,8	67,8	36,8	16,4
Mischbetriebe	92,9	42,9	71,4	50,0	35,7	50,0	21,4	21,4
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss								
Einfahrzeug-Betriebe	100,0	28,4	98,6	58,1	81,1	66,2	37,8	10,8
Betriebe mit 2 – 5 Taxis	97,6	38,1	92,9	69,0	61,9	76,2	42,9	26,2
Betriebe ab 5 Taxis	64,0	16,0	64,0	54,0	32,0	58,0	26,0	18,0
Mietwagengewerbe NE-Kreis								
reine Mietwagenbetriebe	89,3	17,9	76,8	37,5	30,4	35,7	25,0	8,9
Mietwagen in Mischbetrieben	63,2	5,3	57,9	5,3	10,5	0,0	0,0	0,0

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 29: Umfang der tatsächlich eingesetzten Fahrzeuge im Jahr 2021

Im Mietwagengewerbe des Rhein-Kreises sind die mittleren Einsatzzeiten am Tag montags bis freitags mit durchschnittlich 6,0 Stunden niedriger als im Taxigeschäft. Bei den Mietwagen ist am Wochenende (Samstag 6,5 pro Tag; Sonntag 6,5 Stunden pro Tag) im Gegensatz zu den Taxis keine Reduzierung der mittleren Einsatzzeit gegenüber den Werten von Montag bis Freitag zu erkennen (vgl. Tabelle 28). Es gilt zu beachten, dass die mittleren Einsatzzeiten in den reinen Mietwagenunternehmen montags bis freitags

unter dem Niveau der durch Taxiunternehmen eingesetzten Mietwagen liegen. Am Wochenende kehrt sich das Verhältnis um und die Mietwagen in den Mischbetrieben werden stärker eingesetzt und es ist insgesamt eine gleichmäßigere Verteilung der Bereithaltung des Angebotes zu erkennen.

Die geringere Intensität des Einsatzes der Mietwagen gegenüber den Taxis ist vor allem darin begründet, dass die Beförderungsleistungen der Mietwagen vielfach spezifisch und damit zeitlich eingeschränkt sind (z. B. Beförderung von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen zu Werkstätten, medizinischen Behandlungen u. ä.). Gleichzeitig wird wiederum deutlich, dass im Bereich Mietwagen deutliche Reserven bezüglich des Fahrzeugeinsatzes bestehen, die jederzeit zu Lasten der Taxileistungen mobilisiert werden können.

Nachts werden die höchsten Einsatzzeiten sowohl im Taxi- als auch im Mietwagenverkehr in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag aufgrund des hier ausgeprägten Freizeitverkehrs erreicht. Hier erzielen die Taxis in Unternehmen mit mehr als fünf Fahrzeugen bessere Ergebnisse als die Taxis in Einfahrzeug-Betrieben und in kleineren Mehrfahrzeug-Betrieben. Aber auch in den übrigen Nächten liegen die Einsatzzeiten mit im Mittel 4,7 bis 5,5 Stunden bei den Taxis nur geringfügig unter den ermittelten Höchstwerten im Rhein-Kreis Neuss. Dabei wird anhand der Tabelle 29 allerdings deutlich, dass in diesen Nächten nur ein geringer Teil der Taxis im Einsatz sind. In den Wochenend-Nächten sind es mit um die 60 bis 66 Prozent deutlich mehr. Das Nachtgeschäft wird zu einem großen Teil von den größeren Taxiunternehmen im Rhein-Kreis Neuss umgesetzt. Durch die erfassten Einsatzzeiten zeigt sich, dass insbesondere die Einfahrzeug-Betriebe hohe Einsatz- und damit Arbeitszeiten realisieren, um die notwendigen Umsätze einzufahren.

Insgesamt wird deutlich, dass aber noch Reserven für eine Ausweitung der Einsatzzeiten der Taxis sowohl im Tages- als auch im Nachtverkehr bestehen, die vor allem aus der unzureichenden Nachfrage, aber möglicherweise auch aus Mangel an Fahrpersonal resultieren. Das bestätigt auch die Auswertung der von den Unternehmen zum Schichtbetrieb gemachten Angaben (vgl. Tabelle 30).

	Anteil Fahrzeuge mit Einsatz im			
	1-Schicht-Betrieb	1- bis 2-Schicht-Betrieb	2-Schicht-Betrieb	mehr als 2-Schicht-Betrieb
Taxigewerbe				
2019	33,1 %	44,6 %	30,4 %	3,4 %
2021	41,9 %	48,6 %	9,5 %	0,0 %
Mietwagengewerbe				
2019	81,8 %	18,2 %	0,0 %	0,0 %
2021	80,3 %	13,6 %	6,1 %	0,0 %

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 30: Einsatz der Taxis und Mietwagen im Schichtbetrieb

Demzufolge wurden im Jahr 2021 rund 41,9 Prozent der Taxis des Rhein-Kreises Neuss lediglich im Ein-Schicht-Betrieb eingesetzt. Vor der Corona-Pandemie im Jahr 2019 war dies mit 33,1 Prozent aller Taxis noch geringfügig weniger. Von den Mietwagen im Rhein-Kreis Neuss wurden 2021 circa 80,3 Prozent im Ein-Schicht-Betrieb eingesetzt und somit ebenfalls ein höherer Anteil als vor der Corona-Pandemie. Dies ist somit im Wesentlichen auf die Auftragsstruktur der Mietwagenunternehmen zurückzuführen.

Ein Einsatz der Fahrzeuge im Zwei-Schicht-Betrieb oder noch intensiver findet gemäß den Angaben der Unternehmensbefragung im Rhein-Kreis Neuss bei den Taxiunternehmen nur noch in einem geringen Maß statt. Der Anteil der zweischichtig eingesetzten Fahrzeuge ist dabei im Taxigewerbe des Rhein-Kreises Neuss zwischen 2019 und 2021 deutlich gesunken. Der Anteil der zweischichtig eingesetzten Mietwagen ist gegenüber dem Taxigewerbe geringer.

Der Anteil Standzeit (Warte- bzw. Bereitschaftszeit ohne Fahrauftrag) innerhalb einer Schicht beziehungsweise der täglichen Einsatzzeit im Nachtverkehr (22:00 Uhr – 06:00 Uhr) verdeutlicht, dass ein bedeutender Teil der Einsatzzeit mangels potenzieller Nachfrage nicht ausgeschöpft wird (vgl. Tabelle 31). Bei einer theoretischen Acht-Stunden-Schicht montags bis donnerstags steht ein Taxi damit beispielsweise rund 4,3 Stunden ohne Auftrag. Sind im Tagesverkehr, insbesondere von Montag bis Freitag, die Zeiten ohne Fahrauftrag noch vergleichsweise moderat, steigen diese am Wochenende und im Nachtverkehr erheblich an.

	Anteil der Standzeit pro Dienstschicht [%]							
	Mo - Do		Fr		Sa		SoF	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss	53,6	66,8	55,4	54,5	59,1	48,5	67,6	60,7
Stadt Neuss	62,5	73,5	64,4	59,4	62,0	55,6	68,8	62,0
übrige Kommunen	41,4	50,7	42,7	46,2	52,1	37,5	65,5	59,3
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss								
reine Taxiunternehmen	55,5	67,6	57,3	55,3	59,3	49,7	67,5	58,0
Mischbetriebe	32,5	61,3	32,8	45,7	56,0	35,7	68,3	73,3
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss								
Einfahrzeug-Betriebe	60,6	76,8	62,0	59,8	63,5	55,7	76,9	79,5
Betriebe mit 2 – 5 Taxis	48,0	65,8	51,2	50,6	54,6	44,4	58,7	60,0
Betriebe ab 5 Taxis	41,6	28,0	42,8	47,0	44,3	37,0	53,4	38,0

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 31: Mittlere Standzeit innerhalb der Einsatzzeit im Jahr 2021

Mit Stand September 2022 gibt es in den Kommunen des Rhein-Kreises 49 Taxistände mit 71 Stellplätzen. Taxistandplätze sind erforderlich:

- für den direkten Zustieg von Fahrgästen ohne vorherige Taxibestellung in Bereichen mit hoher Nachfrage, also insbesondere im Stadtzentrum, an Bahnhöfen, Kliniken, Einkaufszentren, Veranstaltungsorten u. ä.
- für die Realisierung kurzer Zufahrtswege zu Kundinnen oder Kunden, die ein Taxi bestellt haben, also insbesondere in Bereichen mit hoher Siedlungsdichte.

Sie sind damit an solchen Stellen der Stadt oder Gemeinde einzurichten, wo Aufkommens- und Nachfrageschwerpunkte bestehen. Für die Halteplätze sind dabei Orte zu wählen, die eine gute Erkennbarkeit durch den potenziellen Fahrgast sicherstellen (in Blickkontakt zu den Kundenströmen). Die Stände in den Kommunen des Rhein-Kreises Neuss sind überwiegend dort eingerichtet, wo im näheren Umfeld eine entsprechende Fahrgastnachfrage zu erwarten ist.

Unter Beachtung der Anzahl und Verteilung der Taxistandplätze im Rhein-Kreis Neuss, werden aber auch ein Teil Taxis in den Zeiten ohne Fahrauftrag am Betriebssitz bereitgehalten. Da zu diesen Zeiten von der Unternehmerin beziehungsweise vom Unterneh-

mer sowie dem Fahrpersonal auch andere Tätigkeiten ausgeführt werden können, ist es häufig schwierig, den Umfang an unproduktiver Standzeit anzugeben.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Taxis im Rhein-Kreis Neuss sehr unterschiedlich ausgelastet sind und in Summe sowohl bezüglich der jährlichen Kilometer-Leistung als auch der täglichen Einsatzzeiten und der Einsatztage sowie der unproduktiven Standzeiten grundsätzlich Leistungsreserven aufweisen. Moderate Steigerungen in der Nachfrage können folglich noch mit den vorhandenen Kapazitäten abgedeckt werden, erfordern aber gegebenenfalls Erweiterungen im Personalbestand. Gleichzeitig bestehen ebenfalls im Bereich Mietwagen nicht unwesentliche Reserven bezüglich des Fahrzeugeinsatzes, die jederzeit zu Lasten der Taxileistungen mobilisiert werden können.

5 Nachfrage

5.1 Charakteristik der Nachfrage

5.1.1 Anteil Leer-Kilometer und mittlere Besetzt-Fahrweite

Der Anteil Leer-Kilometer an den Gesamtkilometern pro Jahr lag nach den Angaben der Unternehmen im Jahr 2021 im Durchschnitt über alle Taxis bei 51,9 Prozent (vgl. Tabelle 32). Das entspricht in etwa der Leer-Quote, wie sie auch in anderen Landkreisen zu verzeichnen ist. Aufgrund der hier vorhandenen Nachfragestruktur schließt sich in der Regel an eine Besetzt-Fahrt eine Leer-Fahrt zurück an den Betriebssitz an. Hierbei war der Anteil Leer-Kilometer an den Gesamtkilometern im Jahr 2021 bei den Taxis in der Stadt Neuss mit 57,0 Prozent deutlich über dem Durchschnitt aller Taxis im Rhein-Kreis Neuss. Bei 52,2 Prozent der Taxis ist der Leer-Kilometer-Anteil nach Angabe der Unternehmen in den letzten Jahren gestiegen; eine Senkung war nur bei 15,5 Prozent der Fahrzeuge zu verzeichnen (vgl. Tabelle 32).

Bezogen auf die Unternehmensart ergeben sich nicht unerhebliche Unterschiede; die reinen Taxibetriebe haben einen höheren Anteil der Leer-Kilometer an der Gesamtfahrleistung als die Unternehmen mit Taxi- und Mietwagenkonzessionen (vgl. Tabelle 32). Legt man die Unternehmensgröße zugrunde, so zeigt sich, dass die Einfahrzeug-Betriebe schlechter abschneiden als die Betriebe mit mehreren Fahrzeugen.

Der Leer-Kilometer-Anteil kann zum einen der Nachfragestruktur im Zusammenhang mit einer unzureichenden Nachfrage geschuldet sein, wodurch sich in der Regel an eine Besetzt-Fahrt eine Leer-Fahrt zurück an den Betriebssitz anschließt. Zum anderen ist der hohe Leer-Kilometer-Anteil auf die Fläche des Rhein-Kreises Neuss und den damit verbundenen langen Wegen zum oder vom Fahrgast zurückzuführen.

	von der Gesamtfahrleistung entfielen im Mittel auf [%]		Entwicklung des Anteils Leer-Kilometer 2017 bis 2021 [%]		
	Besetzt-Kilometer	Leer-Kilometer	gestiegen	konstant	gesunken
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss	47,9	51,9	52,2	32,3	15,5
Regionalvergleich Taxigewerbe					
Stadt Neuss	42,7	57,0	65,8	30,1	4,1
übrige Kommunen	52,5	47,5	40,9	34,1	25,0
Taxigewerbe nach Betriebsart					
reine Taxiunternehmen	47,4	52,4	55,1	28,6	16,3
Mischbetriebe	53,5	46,5	21,4	71,4	7,1
Taxigewerbe nach Betriebsgröße					
Einfahrzeug-Betriebe	44,5	55,5	50,7	39,4	9,9
Betriebe mit 2 – 5 Taxis	49,9	49,7	42,5	45,0	12,5
Betriebe ab 5 Taxis	51,3	48,7	62,0	12,0	26,0

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 32: Anteil und Entwicklung der Leer-Kilometer in 2021

Die durchschnittliche Besetzt-Fahrweite der Taxis im Rhein-Kreis Neuss bei einer Fahrt innerhalb des Pflichtfahrgebietes ergab sich für 2021 in Auswertung der von den Unternehmen gemachten Angaben im Mittel über alle Taxis zu 8,5 Kilometern. In der Stadt Neuss findet dabei mit durchschnittlich 7,8 Kilometern eine kleinteiligere

Fahrweise statt als im übrigen Kreisgebiet. Hier beträgt die durchschnittliche Besetzt-Fahrweite der Taxis gemäß den Angaben der Unternehmen 9,2 Kilometer.

5.1.2 Anteil der Fahrtzwecke

Die Anteile der Fahrtzwecke am Umsatz in den Taxibetrieben des Rhein-Kreises Neuss in den Jahren 2019 bis 2021 gehen aus Tabelle 33 hervor.

	Anteil der Fahrtzwecke am Umsatz in [%]					
	Taxigewerbe			Mietwagengewerbe		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
klassische Taxifahrt	47,4	42,0	39,1	23,7	21,8	20,3
Krankenfahrt	41,3	49,5	51,7	58,3	59,2	59,4
Firmenfahrt	6,6	3,0	3,6	5	6,2	7,9
Schulfahrt	2,3	3,0	3,1	12,9	12,7	12,3
ÖPNV-Fahrt	2,4	2,5	2,5	0,1	0,1	0,1
Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH						

Tabelle 33: Anteil der Fahrtzwecke am Umsatz

Folgendes ist in Hinblick auf die Verteilung der Fahrtzecke im Taxi- und Mietwagengewerbe im Rhein-Kreis Neuss feststellbar:

- Mit knapp 39,1 Prozent entfallen rund zwei Fünftel des Umsatzes der Taxiunternehmen auf klassische Taxifahrten[4]. In der am dichtesten besiedelten Stadt Neuss ist der Anteil mit rund 39,8 Prozent höher als in den übrigen Kommunen. Hierin spiegeln sich die in dünner besiedelten Räumen höhere Eigenmobilität der Bevölkerung und die in der Regel guten Bedingungen für den MIV wider. Im Mietwagengewerbe trägt der „klassische", dem Taxi ähnliche Verkehr zu 20,3 Prozent zum Umsatz bei. Der Umsatzanteil der klassischen Taxifahrten hat dabei in den betrachteten drei Jahren im Mietwagengewerbe leicht zugenommen.
- Der Umsatzanteil der Krankenfahrten ist mit rund 51,7 Prozent im Mittel über alle Taxibetriebe auf einem normalen Niveau (in Flächenlandkreisen werden im Mittel bis zu 50 % des Umsatzes aus Krankenfahrten erzielt). Knapp über die Hälfte der Taxibetriebe (58,6 %) generieren mit Krankenfahrten mehr als 50 Prozent des Umsatzes. Zum einen ist das auf das medizinische Netz des Rhein-Kreises Neuss zurückzuführen und zum anderen wird das ÖPNV-Angebot in der Regel den Anforderungen von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen nur bedingt gerecht. Die Auswertung in Tabelle 33 zeigt zudem, dass die Krankenfahrten im Mietwagengewerbe eine dominante Rolle einnehmen, aber im Vergleich zum lokalen Taxigewerbe nur geringfügig höhere Umsatzanteile haben.

  Der Anteil der Krankenfahrten am Umsatz der Taxi- und Mietwagenunternehmen ist innerhalb des Betrachtungszeitraumes gestiegen. Dieser Trend ist in vielen Taxi- und Mietwagenmärkten in Deutschland im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie zu verzeichnen, wo die Unternehmen auf eine vergleichsweise sichere Nachfrage zurückgreifen konnten. Mit diesem hohen Umsatzanteil aus Krankenfahrten bei den Taxis und Mietwagen im Rhein-Kreis Neuss besteht eine nicht un-

[4] Klassische Taxifahrten sind alle allgemeinen Fahrten der Personenbeförderung, die nicht den Kategorien „Krankenfahrt", „Firmenfahrt", „Schülerfahrt" und „ÖPNV-Fahrt" zuordenbar sind („klassisches" Taxi- bzw. Mietwagengeschäft).

erhebliche Abhängigkeit von den Krankenkassen, die bezüglich der verordneten Krankenfahrten deren Vergabe und die Gestaltung der Vergütungssätze maßgeblich beeinflussen.

- Aus Firmenfahrten resultieren knapp 3,6 Prozent des Umsatzes im Taxigewerbe. Im Mietwagengewerbe ist der Umsatzanteil der Firmenfahrten mit rund 7,9 Prozent deutlich höher. Bei Firmenfahrten geht es neben Personenbeförderung zunehmend auch um Sachtransporte (z. B. Kurierdienst).
- Die Beförderung von Schülerinnen und Schülern spielen in Hinblick auf den Umsatz für die Taxiunternehmen im Rhein-Kreis Neuss nur eine untergeordnete Rolle. Der Umsatzanteil von Schulfahrten beträgt in den Taxiunternehmen rund 3,1 Prozent, bei den Mietwagen knapp 12,3 Prozent.
- Beförderungsleistungen im ÖPNV haben sowohl in den Taxiunternehmen als auch bei den reinen Mietwagenbetrieben mit einem Umsatzanteil von rund 2,5 Prozent beziehungsweise 0,1 Prozent keine nennenswerte Bedeutung.

Nach Angaben der Taxiunternehmen haben diese zwischen 2019 und 2021 im Mittel etwa 39,4 Prozent ihres Umsatzes über fest gebundene Vertragsfahrten eingefahren. Dabei erzielten im Jahr 2021 rund ein Viertel der Taxiunternehmen mehr als 65 Prozent des Umsatzes aus Vertragsfahrten. Der Anteil der fest gebundenen Vertragsfahrten ist von 38,2 Prozent im Jahr 2019 auf 41,4 Prozent im Jahr 2021 gestiegen. Aufgrund des relativ hohen Umfanges von Vertragsfahrten ist auch die Gefahr gegeben, dass beim Wegbrechen beziehungsweise Auslaufen größerer Verträge schnell ein entsprechend hohes Umsatz-Defizit entsteht.

Im Bereich Mietwagen ist der Umsatzanteil von fest gebundenen Vertragsfahrten mit 49,0 Prozent im Mittel der Jahre 2019 bis 2021 auf einem ähnlichen Niveau wie im Bereich Taxi. Hier gaben rund 42,9 Prozent der Unternehmen an, mehr als 65 Prozent ihres Umsatzes aus Vertragsfahrten zu erzielen.

In der Regel wird für Vertragsfahrten ein gesonderter Tarif vereinbart. Nach Angaben der Unternehmen entfielen in 2021 im Mittel rund 51,4 Prozent der Besetzt-Kilometer auf Fahrten, die nach Sondervereinbarungen (§ 2 Taxitarifverordnung) oder freier Vereinbarung mit dem Fahrgast (§ 1 Abs. 3 Taxitarifverordnung) und damit unter Taxitarif vergütet wurden. In 26,3 Prozent der Unternehmen ist dieser unter Tarif vergütete Kilometer-Anteil gestiegen und in 15,8 Prozent der Betriebe gesunken.

5.2 Nachfrageverlauf

Die durchschnittliche Anzahl Fahraufträge pro Taxi und Jahr ist zwischen 2017 (3.861) und 2021 (2.353) unter Schwankungen (2018: 3.778 Fahraufträge, 2019: 3.492 Fahraufträge, 2020: 2.211 Fahraufträge) deutlich um rund 39,0 Prozent gesunken. Hier kann nicht gewertet werden, ob und wie sich die Besetzt-Fahrtweiten dabei verändert haben. Ein Fahrteneinbruch im Jahr 2020 in Folge der Corona-Pandemie und der damit verbundenen Einschränkungen ist zu erkennen. Die durchschnittliche Anzahl an Fahraufträgen pro Taxi und Jahr ist im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr deutlich um rund 37,0 Prozent gesunken. Demgegenüber erholte sich 2021 die Nachfrage nach Taxileistungen im Rhein-Kreis Neuss wieder und es fand ein leichter Anstieg der Anzahl von Fahraufträgen im Taxigewerbe statt. Im Folgenden wird der Nachfrageverlauf der Taxis im Rhein-Kreis Neuss gezeigt. In diesem Zusammenhang werden die Fahraufträge pro Tag und Jahr sowie der Erhalt der Fahraufträge vertiefend erläutert.

5.2.1 Fahraufträge pro Tag und Jahr

Die von den Taxi-Unternehmen gelieferten Angaben zur Anzahl Fahraufträge pro Tag und Taxi sowie die daraus ableitbaren Fahraufträge pro Einsatzstunde im Durchschnitt sind in Tabelle 34 ausgewertet (bezogen auf die Fahrzeuge, die an den jeweiligen Tagen und Tageszeiten tatsächlich im Einsatz waren).

Die Anzahl Fahraufträge pro Tag weicht im Tagesverkehr zwischen den Tagesgruppen Montag bis Donnerstag und Freitag nur geringfügig voneinander ab. Am Samstag ist ein leichter und am Sonntag ein merklicher Rückgang in der Nachfrage zu verzeichnen. Es besteht ein direkter Zusammenhang zwischen den Einsatzzeiten pro Fahrzeug und den Fahraufträgen pro Tag; die Anzahl der möglichen Fahraufträge wird maßgeblich von den Einsatzzeiten der Taxis beeinflusst. Bedingt durch die längeren Einsatzzeiten realisieren die Mehrfahrzeug-Betriebe eine größere Anzahl Fahraufträge pro Tag (vgl. Tabelle 34).

Diese Nachfragesituation ist gemäß den Angaben der Unternehmerinnen und Unternehmer sowohl im Jahr 2019 (Vor-Corona-Zeitraum) als auch im Jahr 2021 (innerhalb der Corona-Pandemie) aufgetreten. Die durchschnittliche Anzahl der Fahraufträge pro Tag und Fahrzeug ist im Tagverkehr im Jahr 2021 gegenüber dem Jahr 2019 in allen Tagesgruppen gesunken. Der stärkste Rückgang ist dabei am Sonntag festzustellen.

	Mo - Do		Fr		Sa		SoF	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Fahraufträge pro Tag und Fahrzeug 2019 [Anzahl]								
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss	13,4	3,8	13,3	9,5	9,9	12,8	6,6	4,3
Stadt Neuss	9,9	3,0	9,1	6,9	7,7	8,5	4,8	2,5
übrige Kommunen	18,0	5,7	18,6	13,7	14,9	20,3	10,7	6,8
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss								
reine Taxiunternehmen	13,1	3,7	13,0	8,8	10,0	11,9	6,7	4,3
Mischbetriebe	16,0	4,5	15,6	15,1	7,6	22,1	5,7	4,0
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss								
Einfahrzeug-Betriebe	9,9	3,0	8,6	8,3	7,2	10,2	5,2	2,2
Betriebe mit 2 – 5 Taxis	13,1	3,6	13,3	8,6	10,6	12,1	4,8	3,6
Betriebe ab 5 Taxis	24,4	7,0	26,8	13,1	23,1	20,5	16,1	10,7
Fahraufträge pro Tag und Fahrzeug 2021 [Anzahl]								
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss	9,9	3,1	10,1	6,0	7,5	7,6	5,3	3,1
Stadt Neuss	7,1	2,6	6,8	4,9	5,8	5,4	3,5	2,2
übrige Kommunen	13,6	4,2	14,2	7,9	11,4	11,5	8,9	4,4
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss								
reine Taxiunternehmen	9,5	2,9	9,8	5,8	7,5	6,7	5,2	3,1
Mischbetriebe	13,9	4,3	13,5	8,1	6,8	17,3	6,0	3,3
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss								
Einfahrzeug-Betriebe	7,6	2,7	6,7	5,8	5,5	6,7	3,7	2,2
Betriebe mit 2 – 5 Taxis	9,5	3,0	10,5	5,4	7,5	8,4	3,7	2,7
Betriebe ab 5 Taxis	18,0	4,3	19,8	7,4	21,1	8,5	14,0	6,3

Hinweis: Tag = 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr; Nacht = 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 34: Fahraufträge pro Tag und Taxi

Im Nachtverkehr werden die höchsten Fahrtenzahlen in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie von Samstag auf Sonntag im Rahmen der hier stattfindenden Freizeitaktivitäten der Bürgerinnen und Bürger realisiert. Sie sind samstags über dreimal so hoch als in den Nächten von Montag bis Donnerstag. Maßgeblich verantwortlich sind hierbei wiederum die Mehrfahrzeug-Betriebe, insbesondere diejenigen mit über fünf Taxis (vgl. Tabelle 34).

Veränderungen in Hinblick auf die Fahraufträge pro Tag und Fahrzeug nachts sind gemäß den Angaben der Taxiunternehmen zwischen 2019 und 2021 ebenfalls in allen Tagesgruppen aufgetreten, besonders gravierend freitags und samstags. Hier sind vor allem die zur Eindämmung der Corona-Pandemie verbundenen Einschränkungen im kulturellen und gastronomischen Bereich ausschlaggebend.

Insgesamt lässt sich konstatieren, dass in Hinblick auf die Anzahl Fahraufträge pro Tag sowohl in den Unternehmen mit Taxi- und Mietwagenkonzessionen als auch in den Mehrfahrzeugbetrieben bessere Werte erzielt werden als in den reinen Taxiunternehmen beziehungsweise Einfahrzeug-Betrieben.

Bezieht man die Anzahl Fahraufträge auf die Einsatzstunde (vgl. Tabelle 35), dann werden im Tagesverkehr annähernd die gleichen Werte von 0,8 bis 1,2 Fahraufträge pro Stunde erreicht. In den Nächten von Samstag zu Sonntag sind mit 1,7 Fahrten je Stunde bessere Werte in der Nachfrage nach Taxileistungen im Rhein-Kreis Neuss zu verzeichnen. In Hinblick auf die Anzahl Fahraufträge je Einsatzstunde treten aber sowohl im Nachtverkehr montags bis donnerstags als auch am Wochenende im Tagesverkehr sowie am Sonntag ganztägig schlechtere Ergebnisse auf. Dabei sind die Taxis am Wochenende vor allem im Tagverkehr erheblich kürzer im Einsatz als montags bis freitags.

	Fahraufträge pro Einsatzstunde und Fahrzeug [Anzahl] 2021							
	Mo - Do		Fr		Sa		SoF	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss	1,2	0,8	1,2	1,2	0,9	1,7	0,8	0,6
Stadt Neuss	0,8	0,8	0,8	1,1	0,7	1,5	0,6	0,6
übrige Kommunen	1,7	0,8	1,7	1,4	1,3	2,0	1,1	0,7
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss								
reine Taxiunternehmen	1,1	0,8	1,1	1,2	0,9	1,6	0,8	0,6
Mischbetriebe	1,6	0,9	1,6	1,3	0,8	2,9	0,8	0,6
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss								
Einfahrzeug-Betriebe	0,9	0,9	0,8	1,3	0,8	1,4	0,7	0,5
Betriebe mit 2 – 5 Taxis	1,1	0,7	1,2	1,0	0,8	2,1	0,6	0,6
Betriebe ab 5 Taxis	2,3	0,7	2,4	1,4	2,1	1,8	1,5	0,9

Hinweis: Tag = 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr; Nacht = 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 35: Fahraufträge pro Einsatzstunde und Taxi im Jahr 2021

Unter Ansatz der sich aus der Unternehmensbefragung ergebenden mittleren Besetztfahrweite von 8,5 Kilometern und einem Besetz-Kilometer-Anteil von rund 47,9 Prozent sollte es unter normalen Verkehrsverhältnissen möglich sein, im Mittel deutlich über einen Fahrauftrag pro Stunde abzuwickeln. Damit leitet sich aus der Anzahl der tatsächlich pro Stunde realisierten Fahraufträge ab, dass bei den Taxis im Rhein-Kreis Neuss grundsätzlich noch geringe Leistungsreserven vorhanden sind.

5.2.2 Erhalt der Fahraufträge

Nach Angaben der Unternehmen verteilten sich in den Jahren 2019 beziehungsweise 2021 die Fahraufträge nach der Art ihres Erhalts durch den jeweiligen Fahrer gemäß Tabelle 36.

	Verteilung der Fahraufträge nach der Art ihres Erhalts	
	2019	2021
Vermittlung Zentrale	41,5 %	37,6 %
Taxistandplatz	9,4 %	7,8 %
Nutzung neuer Medien	2,2 %	2,3 %
feste Aufträge	38,2 %	41,4 %
sonstige*1	8,7 %	10,9 %

Hinweis: *1 z. B. telefonischer Auftragseingang im Unternehmen, Abwinken

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 36: Auftragsvermittlung

Zur Vermittlung von Fahraufträgen besteht im Rhein-Kreis Neuss die Funk-Taxi-Zentrale Neuss IG. Sie versorgt im 24-Stunden-Betrieb alle Privat- und Geschäftskunden mit einer Auftragsvermittlung nach modernstem technischem Standard. Der Funk-Taxi-Zentrale sind insgesamt 66 Taxiunternehmen (63,5 % der Taxiunternehmen im Rhein-Kreis Neuss) mit insgesamt 81 Fahrzeugen (44,5 % der Taxis im Rhein-Kreis Neuss) angeschlossen. Bei der Bestellung kann auch eine Vielzahl von Sonderwünschen berücksichtigt werden, so dass jeder Fahrgast „sein" Taxi bekommt. Circa 37,6 Prozent der Aufträge der Taxiunternehmen wurde im Jahr 2021 durch die Taxizentrale im Rhein-Kreis Neuss vermittelt; im Jahr 2019 waren es knapp 41,5 Prozent.

Im Jahr 2021 haben feste Aufträge einen Anteil von rund 41,4 Prozent an den gesamten Fahraufträgen im Rhein-Kreis Neuss ausgemacht. Der Anteil der festen Aufträge ist damit zwischen 2019 und 2021 leicht gestiegen.

Insgesamt lässt sich konstatieren, dass die Gewinnung von Fahraufträgen an den Taxistandplätzen an Bedeutung verliert. Dahingegen steigt die Bedeutung der Gewinnung von Fahraufträgen am Unternehmenssitz.

6 Einschätzung der wirtschaftlichen Situation der Taxiunternehmen

6.1 Entwicklung der Kosten- und Ertragslage 2017 bis 2021

Die Überprüfung der Kosten- und Ertragslage der bestehenden Taxiunternehmen wird vom Gesetzgeber als Voraussetzung für die Erteilung neuer Konzessionen gefordert. Nur wenn ein durchschnittliches Taxiunternehmen unter zumutbaren Arbeitsbedingungen seine Kosten und einen angemessenen Gewinn erwirtschaften kann, darf die Erteilung neuer Konzessionen erwogen werden. Der Gesetzgeber legt dabei Wert auf eine Gesamtbetrachtung aller Unternehmen im Zuständigkeitsbereich der Genehmigungsbehörde und schließt betriebswirtschaftliche Untersuchungen einzelner Unternehmen aus.

Im Rahmen der Datenerhebung wurden dementsprechend von den Taxiunternehmen im Rhein-Kreis Neuss Angaben zu den Einnahmen, Ausgaben und zum Gewinn in den Jahren 2017 bis 2021 erbeten (als Ergebnis der Einnahmenüberschussrechnung / Gewinnermittlung nach § 4 Abs. 3 EStG beziehungsweise der Gewinn- und Verlustrechnung). Nach Klärung von Unstimmigkeiten und Unplausibilitäten bei einzelnen Angaben konnten die gelieferten steuerlichen Daten in die Auswertung einbezogen werden.

Berücksichtigt werden muss, dass bei der Darstellung der Entwicklung der Kosten- und Ertragslage zwischen 2017 und 2021 diejenigen Unternehmen nicht eingegangen sind, die in diesem Zeitraum ihren Betrieb aufgegeben beziehungsweise übertragen haben und damit nicht mehr erreichbar sind.

Bei den Taxiunternehmen, die auch Mietwagen betreiben, war eine Trennung der Kosten- und Ertragslage in die beiden Betriebsformen in der Regel nicht möglich. Das betrifft die Hälfte der Taxiunternehmen. Da der Taxi- und Mietwageneinsatz in diesen Unternehmen eng miteinander zusammenhängt, wurden die Ergebnisse aus diesen Unternehmen generell mit in die Betrachtungen einbezogen. Den bei den Mietwagen häufig geringeren Entgelten steht in der Regel auch ein moderateres Kostenniveau gegenüber (geringere unproduktive Standzeiten durch Konzentration auf spezifische, zeitlich begrenzte Beförderungen), so dass auch aus dieser Sicht keine Verfälschungen in der Gesamtgewinnsituation der Betriebe zu erwarten sind. Dennoch ist dieser Sachverhalt bei der Bewertung der nachfolgenden Kapitel zu berücksichtigen.

Die Taxibetriebe, die weitere Geschäftsfelder besitzen, konnten in allen Fällen zumindest prozentual eine Abgrenzung des Gewinns zwischen diesen Bereichen und dem Bereich Taxi beziehungsweise Mietwagen vornehmen, so dass auch diese Daten mit in die Auswertungen eingeflossen sind.

Bei den reinen Mietwagenunternehmen war bezüglich der Kosten- und Ertragslage oftmals eine Trennung zwischen dem eigentlichen Mietwagenbetrieb und weiteren Geschäftsfeldern nicht möglich, so dass entsprechende Angaben hier nur begrenzt verfügbar sind.

Entscheidend für die Bewertung der Kosten- und Ertragslage sind jeweils die Mittelwerte über alle Betriebe (siehe hierzu Bidinger, Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz, Nr. 89 zu § 13).

6.1.1 Entwicklung der Kosten

Im Mittel über alle Taxis im Rhein-Kreis Neuss ergaben sich im Jahr 2021 Gesamtkosten in Höhe von 53.871 Euro pro Fahrzeug (vgl. Tabelle 37). Abbildung 23 zeigt diesbezüglich

die Kostenstruktur über alle Taxiunternehmen im Rhein-Kreis Neuss und deren Entwicklung zwischen 2017 und 2021. Typisch für das Taxigewerbe sind die maßgeblichen Kostenpositionen Personalkosten und Fahrzeugkosten, welche zusammen rund drei Viertel der Gesamtkosten ausmachen.

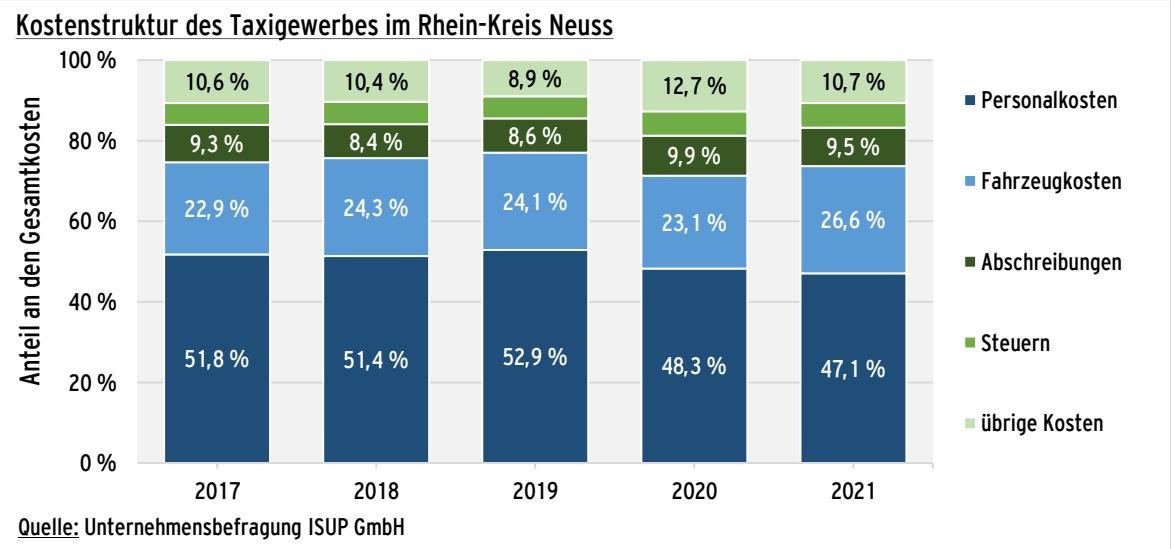

Abbildung 23: Entwicklung der Kostenstruktur des Taxigewerbes des Rhein-Kreises Neuss

Die Gesamtkosten pro Fahrzeug liegen im deutschen Taxi- und Mietwagengewerbe üblicherweise zwischen 30.000 Euro und 75.000 Euro. Mit im Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2021 von rund 57.856 Euro pro Fahrzeug ist das Kostenniveau in den Taxibetrieben des Rhein-Kreises Neuss folglich insgesamt als normal einzustufen.

Die mittleren Gesamtkosten je Mietwagen betrugen zwischen 2017 und 2021 circa 35.351 Euro und damit rund 38,0 Prozent unter dem Kostenniveau des lokalen Taxigewerbes. Unter Berücksichtigung des Auftragsgeschehens (Kilometerleistung, Fahrzweck) und den Angebotsfaktoren (Fahrzeugpark, Beschäftigtenstruktur) ist dies aber ebenfalls ein üblicher Wert.

Die Entwicklung der Gesamtkosten je Fahrzeug im Zeitraum von 2017 bis 2021 liefert ebenfalls Tabelle 37. Die Gesamtkosten je Fahrzeug im Mittel über alle Taxis sind im Gesamtzeitraum von 2017 bis 2021 um rund 10,2 Prozent gesunken, was aber im Wesentlichen auf die Corona-Pandemie und den damit verbundenen Einschränkungen im Taxibetrieb zurückzuführen ist. Zuvor waren zwischen 2017 und 2019 leicht steigende Gesamtkosten je Fahrzeug im Taxigewerbe des Rhein-Kreises Neuss zu verzeichnen (ca. 2,4 %). Gründe für den gegenüber der Fahrleistung (vgl. Tabelle 27) überproportionalen Anstieg der Kosten je Fahrzeug sind die ab 2017 steigenden Kraftstoffpreise sowie die steigenden Personalkosten in Folge der Anpassungen im Mindestlohn.

Die Gesamtkosten je Fahrzeug werden maßgeblich von der Unternehmensgröße und -struktur beeinflusst. Die Mehrfahrzeug-Betriebe (Unternehmen mit zwei oder mehr Fahrzeugen) haben aufgrund des intensiveren Personaleinsatzes und der damit verbundenen größeren Fahrleistungen sowie anfallenden Personalkosten höhere Kosten.

Gegenüber dem Jahr 2017 weisen die Einfahrzeug-Betriebe 2021 um rund 22,0 Prozent und die kleineren Mehrfahrzeug-Betriebe (bis zu 5 Taxis) um circa 10,9 Prozent geringere Kosten auf. Die Kostenreduktion der Unternehmen in dieser Größenklassen liegt in der Reduzierung einerseits der durchschnittlichen jährlichen Fahrleistung (vgl. Tabelle 27) und andererseits der wöchentlichen Arbeitszeit ihrer Angestellten, sofern sie Beschäftigte haben (vgl. Tabelle 25). Die Mehrfahrzeug-Betriebe mit mehr als fünf Taxis

haben demgegenüber zwischen 2017 und 2021 ihre Fahrleistung nur geringfügig reduziert (vgl. Tabelle 27), aber auch Veränderungen in der Beschäftigtenstruktur (vgl. Tabelle 23) sowie den mittleren Wochenarbeitszeiten der Beschäftigten (vgl. Tabelle 25) durchgeführt. In Summe führt dies zu einem Anstieg der Kosten um rund 12,2 Prozent.

	Gesamtkosten netto pro Fahrzeug und Jahr [Euro/Fzg.]					Entwicklung	
	2017	2018	2019	2020	2021	2017 bis 2019 [%]	2017 bis 2021 [%]
Verkehr mit Taxen und Mietwagen							
Taxigewerbe	59.996	60.462	61.407	53.542	53.871	+ 2,4 %	- 10,2 %
Mietwagengewerbe	30.344	32.910	38.655	35.557	39.287	+ 27,4 %	+ 29,5 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss							
Stadt Neuss	50.316	48.436	51.990	42.016	40.109	+ 3,3 %	- 20,3 %
übrige Kommunen	66.329	68.442	67.516	61.854	64.330	+ 1,8 %	- 3,0 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss							
reine Taxiunternehmen	60.166	59.978	63.359	55.252	54.202	+ 5,3 %	- 9,9 %
Mischbetriebe	59.306	62.372	53.706	45.975	52.437	- 9,4 %	- 11,6 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss							
Einfahrzeug-Betriebe	46.854	46.902	46.819	38.204	36.533	- 0,1 %	- 22,0 %
Betriebe mit 2 – 5 Taxis	55.751	57.070	54.817	45.720	49.691	- 1,7 %	- 10,9 %
Betriebe ab 5 Taxis	82.007	82.891	89.755	89.361	92.025	+ 9,4 %	+ 12,2 %

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 37: Mittlere Gesamtkosten pro Fahrzeug in den Taxi- und Mietwagenunternehmen

Bei regionaler Betrachtung fallen in den Taxibetrieben mit Betriebssitz in Neuss Kosten mit im Mittel der Jahre 2017 bis 2021 von rund 46.573 Euro pro Fahrzeug an. Dies liegt rund 19,5 Prozent unterhalb des Durchschnittes über alle Taxiunternehmen im Rhein-Kreis Neuss. Dies kann im Wesentlichen auf die Unterschiede in der Beschäftigtenstruktur der Regionen und die durchschnittliche Besetzfahrweite zurückgeführt werden.

Die fahrleistungsbezogenen Kosten (unter Ansatz der Summe aus Besetzt- und Leer-Kilometer) zeigt Tabelle 38; auf alle Unternehmen bezogen ist, im Gegensatz zu den Kosten pro Fahrzeug, eine leicht steigende Tendenz zu verzeichnen. Die Gesamtkosten je Kilometer haben sich zwischen 2017 und 2021 um rund 4,5 Prozent erhöht. Dieser Anstieg der fahrleistungsbezogenen Kosten ist im Wesentlichen auf die Einfahrzeug-Betriebe zurückzuführen; in den übrigen Größenklassen sind die Gesamtkosten je Kilometer gesunken. In Hinblick auf das Kostenniveau je Kilometer weisen die Einfahrzeug-Betriebe und die Unternehmen mit mehr als fünf Taxis deutlich höhere Werte auf als kleinere Mehrfahrzeugbetriebe (vgl. Tabelle 38). Die fahrleistungsbezogenen Kosten innerhalb der Größenklassen liegen aber noch in einem üblichen Bereich.

In den reinen Mietwagenbetrieben liegen die Gesamtkosten pro Fahrzeug von 35.351 Euro im Mittel der Jahre 2017 bis 2021 aufgrund der hier erheblich geringeren Fahrleistungen deutlich niedriger (vgl. Tabelle 37). Das schlägt sich allerdings kaum in den Kilometerkosten nieder, die sich nur rund 19,8 Prozent über dem Niveau der Taxis bewegen. Das resultiert unter anderem daraus, dass hier häufig Großraumfahrzeuge mit besonderer Ausstattung eingesetzt werden, die höhere Betriebskosten verursachen. Außerdem betreiben einige Mietwagenbetriebe weitere Geschäftsfelder, die teilweise kosten- wie auch erlösseitig nicht vom Mietwagengewerbe getrennt werden konnten.

	Gesamtkosten netto pro Kilometer und Jahr [Euro/km]					Entwicklung	
	2017	2018	2019	2020	2021	2017 bis 2019 [%]	2017 bis 2021 [%]
Verkehr mit Taxen und Mietwagen							
Taxigewerbe	0,90	0,89	0,91	1,00	0,94	+ 1,2 %	+ 4,5 %
Mietwagengewerbe	1,01	1,15	1,01	1,26	1,12	+ 0,2 %	+ 11,3 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss							
Stadt Neuss	0,83	0,83	0,88	1,13	1,04	+ 5,8 %	+ 25,5 %
übrige Kommunen	0,93	0,91	0,92	0,95	0,90	- 1,1 %	- 4,2 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss							
reine Taxiunternehmen	0,89	0,87	0,92	1,03	0,98	+ 3,3 %	+ 10,4 %
Mischbetriebe	0,94	0,97	0,87	0,89	0,79	- 7,4 %	- 16,2 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss							
Einfahrzeug-Betriebe	0,75	0,79	0,81	1,07	0,98	+ 7,0 %	+ 30,1 %
Betriebe mit 2 – 5 Taxis	0,88	0,88	0,86	0,92	0,87	- 2,9 %	- 1,4 %
Betriebe ab 5 Taxis	1,06	0,98	1,05	1,01	0,96	- 1,1 %	- 9,2 %
Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH							

Tabelle 38: Mittlere Kosten je Kilometer im Taxi- und Mietwagenbetrieb im Rhein-Kreis Neuss

Die vorstehenden Ausführungen werden untersetzt, wenn man gemäß der nachfolgenden Tabelle nur die Fahrzeugkosten pro Kilometer (Kraftstoff, Öl, Reifen, Reparatur, Wartung, Pflege, Kfz-Steuer, Kfz-Versicherung, TÜV, Abgas) in ihrer Entwicklung im Zeitraum von 2017 bis 2021 betrachtet. Die spezifischen Fahrzeugkosten sind demnach über den gesamten Betrachtungszeitraum angestiegen (vgl. Tabelle 39), wenngleich sich der Preisanstieg vornehmlich in den Corona-Jahren 2020 und 2021 vollzog. Dies ist vor allem auf die Preisentwicklung beim Dieselkraftstoff zurückzuführen.

	Fahrtkosten netto pro Kilometer und Jahr [Euro/km]					Entwicklung	
	2017	2018	2019	2020	2021	2017 bis 2019 [%]	2017 bis 2021 [%]
Verkehr mit Taxen und Mietwagen							
Taxigewerbe	0,21	0,22	0,23	0,24	0,26	+ 6,7 %	+ 20,8 %
Mietwagengewerbe	0,26	0,28	0,22	0,23	0,24	- 17,4 %	- 8,9 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss							
Stadt Neuss	0,22	0,22	0,23	0,30	0,31	+ 4,0 %	+ 41,3 %
übrige Kommunen	0,21	0,22	0,22	0,21	0,23	+ 8,4 %	+ 12,6 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss							
reine Taxiunternehmen	0,22	0,22	0,23	0,24	0,26	+ 6,7 %	+ 19,3 %
Mischbetriebe	0,19	0,25	0,21	0,20	0,25	+ 6,9 %	+ 28,8 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss							
Einfahrzeug-Betriebe	0,19	0,21	0,22	0,29	0,30	+ 14,0 %	+ 58,6 %
Betriebe mit 2 – 5 Taxis	0,23	0,24	0,21	0,23	0,25	- 8,4 %	+ 11,9 %
Betriebe ab 5 Taxis	0,23	0,23	0,24	0,21	0,22	+ 4,8 %	- 3,5 %
Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH							

Tabelle 39: Entwicklung der Fahrzeugkosten je Kilometer

Es ist davon auszugehen, dass die Unternehmen ferner mit weiteren Maßnahmen versucht haben, dem Kostenwachstum aus der Mindestlohnentwicklung und der allgemeinen Kostensteigerung zu begegnen, zum Beispiel durch Ausweitung von Eigenleistungen (Wagenpflege, Übernahme kleinerer Reparaturen) oder Minderung der Versicherungsprämien durch Erhöhung der Selbstbeteiligung. Aber auch Veränderungen im Fahrzeugeinsatz (Konzentration auf nachfragestarke Tageszeiten mit im Ergebnis geringeren Standzeiten und gegebenenfalls geringerem Leerfahrtenanteil) können positive Auswirkungen auf die Fahrzeugkosten haben.

6.1.2 Entwicklung der Umsätze

Ein Taxi im Rhein-Kreis Neuss erreichte 2021 im Mittel Gesamteinnahmen in Höhe von 65.486 Euro (vgl. Tabelle 40). Im Durchschnitt des Zeitraumes von 2017 bis 2021 erzielten die Taxibetriebe Gesamteinnahmen von rund 71.033 Euro pro Fahrzeug. Im Betrachtungszeitraum sind die Einnahmen je Fahrzeug um rund zehn Prozent gesunken. Dies ist im Wesentlichen auf die Einschränkungen in Zusammenhang mit der Corona-Pandemie zurückzuführen. Zuvor war ein kontinuierlicher Anstieg der Gesamteinnahmen je Taxi feststellbar (vgl. Tabelle 40).

Im Durchschnitt über die Jahre 2017 bis 2021 erreichten die reinen Mietwagenunternehmen im Rhein-Kreis Neuss Gesamteinnahmen von rund 41.437 Euro pro Fahrzeug und liegen somit rund 41,7 Prozent unterhalb des Einnahmenniveaus der Taxiunternehmen. Die Einnahmen je Mietwagen sind im Betrachtungszeitraum im Gegensatz zum Taxigewerbe deutlich gestiegen. Dies ist im Wesentlichen auf die Auftragsstruktur im Mietwagengewerbe zurückzuführen mit einem hohen Anteil von Kranken- und Firmenfahrten, welche zum einen eine stabile Nachfrage darstellen und zum anderen größtenteils über feste Verträge abgerechnet werden.

	Gesamteinnahmen netto pro Fahrzeug und Jahr [Euro/Fzg.]					Entwicklung	
	2017	2018	2019	2020	2021	2017 bis 2019 [%]	2017 bis 2021 [%]
Verkehr mit Taxen und Mietwagen							
Taxigewerbe	72.748	75.020	77.705	64.206	65.486	+ 6,8 %	- 10,0 %
Mietwagengewerbe	36.844	37.661	43.498	41.442	47.740	+ 18,1 %	+ 29,6 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss							
Stadt Neuss	70.841	71.397	77.753	59.492	62.059	+ 9,8 %	- 12,4 %
übrige Kommunen	73.996	77.424	77.674	67.605	68.090	+ 5,0 %	- 8,0 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss							
reine Taxiunternehmen	73.613	75.157	80.269	65.734	66.669	+ 9,0 %	- 9,4 %
Mischbetriebe	69.241	74.478	67.590	57.446	60.358	- 2,4 %	- 12,8 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss							
Einfahrzeug-Betriebe	69.500	71.491	74.133	56.856	58.773	+ 6,7 %	- 15,4 %
Betriebe mit 2 – 5 Taxis	68.293	71.554	70.374	56.452	59.278	+ 3,0 %	- 13,2 %
Betriebe ab 5 Taxis	81.856	83.837	91.374	86.621	86.862	+ 11,6 %	+ 6,1 %
Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH							

Tabelle 40: Entwicklung der Gesamteinnahmen in den Taxi- und Mietwagenunternehmen

Analog zu den Kosten sind die Gesamteinnahmen mit rund 68.308 Euro je Fahrzeug im Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2021 in den Taxiunternehmen mit Betriebssitz in der

Stadt Neuss deutlich geringer als der Gesamtdurchschnitt des Rhein-Kreises Neuss. Die Einnahmen je Fahrzeug in den Mehrfahrzeugbetrieben liegen aufgrund der höheren Fahrleistungen deutlich über denen der Einfahrzeug-Betriebe.

Bedingt durch die Einschränkungen der Corona-Pandemie sind im Jahr 2020 die Gesamteinnahmen pro Taxi um 17,4 Prozent abgesunken (vgl. Tabelle 40). Dieser, im Vergleich zu anderen deutschen Taximärkten, moderate Einnahmerückgang ist vor allem auf den hohen Anteil an Krankenfahrten am Umsatz zurückzuführen (vgl. Tabelle 33), welche auch in der Corona-Pandemie ein stabiles Standbein des deutschen Taximarktes darstellten. Damit war die Erlössituation der Taxiunternehmen im Rhein-Kreis Neuss im Vergleich zu anderen Regionen in Deutschland weniger stark durch die Corona-Krise beeinflusst; in manchen Regionen konnte ein Rückgang der Gesamteinnahmen um ein Drittel festgestellt werden. Durch die Lockerungen im Jahr 2021 konnten die Taxiunternehmen im Rhein-Kreis Neuss aber ihre Gesamteinnahmen nur mäßig steigern; das Einnahmenniveau liegt noch rund 15,7 Prozent unter den Vor-Corona-Einnahmen.

Die dargestellte Einnahmeentwicklung in den Taxibetrieben spiegelt sich auch bei den fahrleistungsbezogenen Einnahmen wider (vgl. Tabelle 41). Die Gesamteinnahmen pro Kilometer sind im gesamten Betrachtungszeitraum von 2017 bis 2021 leicht gestiegen. Der Anstieg ist mit rund 4,8 Prozent stärker ausgefallen als die Erhöhung bei den fahrleistungsbezogenen Kosten. Der erhebliche Anstieg der fahrleistungsbezogenen Einnahmen von 2018 zu 2019 zeigt die Wirksamkeit der Tariferhöhung im Februar 2019.

	Gesamteinnahmen netto pro Kilometer und Jahr [Euro/km]					Entwicklung	
	2017	2018	2019	2020	2021	2017 bis 2019 [%]	2017 bis 2021 [%]
Verkehr mit Taxen und Mietwagen							
Taxigewerbe	1,09	1,10	1,15	1,20	1,14	+ 5,7 %	+ 4,8 %
Mietwagengewerbe	1,22	1,32	1,14	1,47	1,36	- 7,1 %	+ 11,4 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss							
Stadt Neuss	1,17	1,23	1,31	1,59	1,61	+ 12,4 %	+ 37,9 %
übrige Kommunen	1,04	1,03	1,06	1,04	0,95	+ 1,9 %	- 9,1 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss							
reine Taxiunternehmen	1,08	1,09	1,16	1,22	1,20	+ 7,0 %	+ 11,0 %
Mischbetriebe	1,10	1,16	1,10	1,11	0,91	- 0,2 %	- 17,4 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss							
Einfahrzeug-Betriebe	1,12	1,21	1,28	1,59	1,58	+ 14,2 %	+ 41,1 %
Betriebe mit 2 – 5 Taxis	1,08	1,10	1,10	1,14	1,04	+ 1,8 %	- 4,0 %
Betriebe ab 5 Taxis	1,06	0,99	1,07	0,98	0,91	+ 0,8 %	- 14,1 %

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 41: Mittlere Einnahmen je Kilometer im Taxi- und Mietwagenbetrieb

Die kilometerbezogenen Einnahmen in den reinen Mietwagenunternehmen erreichen Werte deutlich über denen der Taxibetriebe. Das ist unter anderem begründet in den hier zum Teil speziellen Beförderungsleistungen mit entsprechend höheren Vergütungen (z. B. spezielle Krankentransporte) und möglicherweise geringeren Leer-Kilometer-Anteilen (z. B. durch Sammelfahrten bei Schulfahrten oder in der Krankenbeförderung).

	Fahrgeldeinnahmen netto je Kilometer und Jahr [Euro/km]					Entwicklung	
	2017	2018	2019	2020	2021	2017 bis 2019 [%]	2017 bis 2021 [%]
Verkehr mit Taxen und Mietwagen							
Taxigewerbe	1,04	1,06	0,99	1,00	0,96	- 5,5 %	- 8,4 %
Mietwagengewerbe	1,19	1,28	1,11	1,38	1,30	- 6,7 %	+ 9,6 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss							
Stadt Neuss	1,11	1,18	1,23	1,30	1,30	+ 10,9 %	+ 17,7 %
übrige Kommunen	1,01	1,00	0,86	0,87	0,82	- 14,7 %	- 19,2 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss							
reine Taxiunternehmen	1,04	1,05	0,97	1,00	1,00	- 6,5 %	- 4,3 %
Mischbetriebe	1,05	1,11	1,04	0,96	0,81	- 1,2 %	- 23,1 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss							
Einfahrzeug-Betriebe	1,07	1,14	1,21	1,30	1,30	+ 13,3 %	+ 22,1 %
Betriebe mit 2 – 5 Taxis	1,03	1,09	1,03	0,96	0,84	- 0,3 %	- 18,8 %
Betriebe ab 5 Taxis	1,04	0,96	0,73	0,82	0,78	- 29,4 %	- 25,0 %
Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH							

Tabelle 42: Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen je Kilometer

Bei den Fahrgeldeinnahmen zeigte sich zwischen 2017 und 2021 ebenfalls ein negativer Trend. Der Einnahmerückgang betrug hier über alle Unternehmen circa 8,4 Prozent (vgl. Tabelle 42). Die Tariferhöhung zum 01. Februar 2019 wirkte sich auf die Einnahmesituation spürbar aus, wenngleich die Einfahrzeug-Betriebe und die kleinen Mehrfahrzeug-Betriebe mit bis zu fünf Taxis mehr Vorteile durch die Tarifmaßnahme ziehen konnten.

6.1.3 Gewinnentwicklung

Die Entwicklung des Gewinns pro Jahr in den Taxiunternehmen im Rhein-Kreis Neuss geht aus Tabelle 43 hervor. Der Gewinn pro Unternehmen und Jahr der Taxibetriebe im Rhein-Kreis Neuss hat sich von 30.394 Euro im Jahr 2017 auf 25.689 Euro im Jahr 2021 reduziert. Dies entspricht einer Senkung von rund 15,5 Prozent. Über den Zeitraum von 2017 bis 2021 wurde im Mittel ein Gewinn vor Steuern von 28.700 pro Jahr erreicht. Die höchsten Gewinne werden dabei in den Mehrfahrzeugbetrieben mit mehr als fünf Taxis eingefahren.

Der niedrigste Gewinn je Unternehmen innerhalb des Betrachtungszeitraumes wird im Jahr 2020 mit 22.603 Euro erzielt. Hierbei wird aber durch die Corona-Pandemie ein verzerrtes Bild gezeichnet. Ein Großteil der Taxiunternehmen im Rhein-Kreis Neuss hat die durch den Staat gezahlten Corona-Hilfen erhalten, welche die Umsatzeinbußen in der Pandemiezeiten ausgleichen sollten. Ohne diese Zuschüsse wäre die Verringerung des Gewinns in den Taxiunternehmen noch deutlicher ausgefallen.

Die in die Auswertung eingeflossenen reinen Mietwagenbetriebe verzeichnen ein stark steigendes Gewinnniveau, welches zuletzt deutlich über dem des lokalen Taxigewerbes lag. Zu beachten ist dabei, dass sich der Gewinn hier teilweise aus weiteren Geschäftsfeldern speist.

Bei der Einordnung der Gewinnhöhe im Taxi- und im Mietwagengewerbe im Rhein-Kreis Neuss gilt es zu beachten, dass hier ein vergleichsweise hoher Anteil der Unternehmen

Gesellschaften mit beschränkter Haftung sind. In dieser Unternehmensform besteht die Möglichkeit, dass sich die Geschäftsführerinnen beziehungsweise Geschäftsführer sich monatlich ein festes Gehalt auszahlen zu lassen, was sich als Kostenbestandteil gewinnmindernd auswirkt.

	Gewinn pro Unternehmen und Jahr [Euro]					Entwicklung	
	2017	2018	2019	2020	2021	2017 bis 2019 [%]	2017 bis 2021 [%]
Verkehr mit Taxen und Mietwagen							
Taxigewerbe	30.394	31.917	32.897	22.603	25.689	+ 8,2 %	- 15,5 %
Mietwagengewerbe	20.104	23.742	29.322	29.161	32.478	+ 45,9 %	+ 61,6 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss							
Stadt Neuss	25.054	27.653	29.340	20.485	26.526	+ 17,1 %	+ 5,9 %
übrige Kommunen	42.997	41.921	40.645	27.278	23.814	- 5,5 %	- 44,6 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss							
reine Taxiunternehmen	29.082	29.243	29.263	19.988	24.751	+ 0,6 %	- 14,9 %
Mischbetriebe	44.826	62.473	75.466	54.730	37.353	+ 68,4 %	- 16,7 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss							
Einfahrzeug-Betriebe	23.559	25.469	27.886	18.920	23.443	+ 18,4 %	- 0,5 %
Betriebe mit 2 – 5 Taxis	51.709	52.339	52.310	35.911	32.363	+ 1,2 %	- 37,4 %
Betriebe ab 5 Taxis	85.432	77.552	43.254	37.259	48.747	- 49,4 %	- 42,9 %
Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH							

Tabelle 43: Gewinnsituation in den Taxi- und Mietwagenbetrieben im Rhein-Kreis Neuss

Eine zusammengefasste Darstellung der Kosten- und Ertragsentwicklung inklusive der Entwicklung des Gewinns pro Jahr (differenziert je Unternehmen und je Fahrzeug) zeigt Abbildung 24.

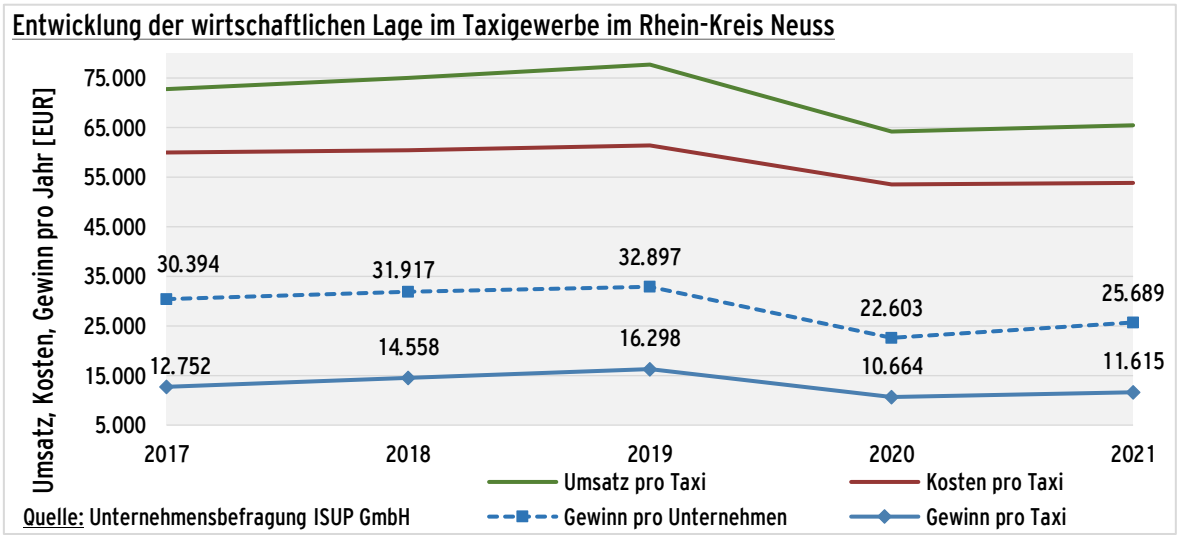

Abbildung 24: Entwicklung der wirtschaftlichen Lage im Taxigewerbe des Rhein-Kreises Neuss

Der in 2021 zu verzeichnende durchschnittliche Jahresgewinn von 25.689 Euro entspricht einem Brutto-Monatseinkommen des Unternehmers von 2.140,77 Euro. Hiervon sind unter anderem sämtliche Sozialbeiträge in voller Höhe zu bezahlen. Damit kann zwar ein angemessener Lebensunterhalt bestritten werden, es müssen dabei aber die langen Arbeitszeiten der Unternehmerinnen und Unternehmer von im Mittel rund 49,5

Wochenstunden berücksichtigt werden. Zum Vergleich betrug gemäß den Angaben des Landesbetriebes Information und Technik Nordrhein-Westfalen im Land Nordrhein-Westfalen 2021 der durchschnittliche Bruttomonatsverdienst im Dienstleistungsbereich für vollzeitbeschäftigte Arbeitnehmerinnen beziehungsweise Arbeitnehmer 4.547 Euro.

Einen weiteren Vergleichswert zur Einordnung der Gewinnhöhe bieten die regelmäßig vom Bundesverband Taxi und Mietwagen e. V. veröffentlichten Betriebskennziffern, die sich auf einen alleinfahrenden Unternehmer aus München beziehen. Für diesen wurde für 2018 ein Gewinn von 28.078 Euro berechnet[5]; in der Auswertung wurde schon zu diesem Zeitpunkt diese ermittelte Ertrags- und Gewinnlage als kritisch eingestuft.

Daraus leitet sich ab, dass die wirtschaftliche Lage des Taxigewerbes des Rhein-kreises Neuss insgesamt als solide einzustufen ist, sich aber deutliche Vorteile durch die Unternehmensgröße ergeben. Für die kleineren Taxiunternehmen im Rhein-Kreis Neuss ist das Gewinnniveau als nicht auskömmlich einzustufen. Legt man den Gewinn eines einzelnen Taxis im Rhein-Kreis Neuss zugrunde, so zeigt sich, dass insbesondere die Taxiunternehmen mit wenigen Konzessionen erheblich unterhalb dieses durch den Bundesverband Taxi und Mietwagen e. V. ausgewiesenen Betrages liegen (vgl. Abbildung 24) und der sich hier ergebende Gewinnbetrag im Mittel pro Unternehmerin beziehungsweise Unternehmer nicht ausreichend ist, um einen angemessenen Lebensunterhalt zu bestreiten. Der sozialhilferechtliche Mindestbedarf („sächliches Existenzminimum") wird durch das Bundesministerium der Finanzen (2020) für das Jahr 2021 auf insgesamt 9.744 Euro jährlich für einen Alleinstehenden und auf 16.230 Euro für Ehepaare beziffert (Netto-Beträge im Sinne verfügbarer Beträge).

6.2 Altersvorsorge der Unternehmer

30,8 Prozent der Taxiunternehmerinnen beziehungsweise Taxiunternehmer im Rhein-Kreis Neuss, die noch keine Altersrente beziehen, haben angegeben, dass sie weder rentenversichert sind noch eine entsprechende private Vorsorge betreiben und auch keine anderweitige Altersabsicherung (z. B. Wohneigentum) besitzen. Von fehlender Altersvorsorge sind vor allem Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmer von Mehrfahrzeugbetrieben mit mehr als fünf Konzessionen betroffen. Im regionalen Vergleich sichern sich die Taxiunternehmen mit Betriebssitz in der Stadt Neuss häufiger für das Alter ab als in den übrigen Regionen des Rhein-Kreises Neuss.

Mehr als 300,00 Euro monatlich für die Altersvorsorge konnten lediglich rund 14,1 Prozent der Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmer aufwenden, wobei die Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmer in den Einfahrzeug-Betrieben monatlich deutlich weniger Geld für das Alter beiseitelegen als in den Mehrfahrzeugbetrieben (wenn diese eine Altersvorsorge betreiben). Die Taxiunternehmen in der Stadt Neuss, welche eine Altersvorsorge betreiben, können offensichtlich monatlich einen höheren Betrag für die Altersvorsorge aufwenden, als dies die Taxiunternehmerinnen und Taxiunternehmer im übrigen Kreisgebiet tun können. Von den Taxiunternehmerinnen beziehungsweise Taxiunternehmern mit Rentenversicherung waren rund ein Drittel zusätzlich mit einer sonstigen Altersabsicherung versehen.

In Hinblick auf die Altersvorsorge gilt es wiederum die Gesellschaften mit beschränkter Haftung im Taxi- und Mietwagengewerbe zu beachten, bei denen die Geschäftsführer-

[5] Geschäftsbericht des BZP 2017/2018. Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V., September 2018

innen beziehungsweise Geschäftsführer über ihr monatliches Gehalt in die Rentenkasse einzahlen.

	UnternehmerInnen ohne Rentenversicherung bzw. entsprechende private Vorsorge und		UnternehmerInnen mit Rentenversicherung / priv. Vorsorge mit monatlichem Betrag von			
	ohne sonstige Altersabsicherung*1	mit sonstiger Altersabsicherung*1	unter 150 €	150 – 300 €	300 – 500 €	über 500 €
Verkehr mit Taxen und Mietwagen						
Taxigewerbe	30,8 %	20,5 %	17,9 %	16,7 %	6,4 %	7,7 %
Mietwagengewerbe	21,4 %	7,1 %	21,4 %	21,4 %	21,4 %	7,1 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss						
Stadt Neuss	29,1 %	21,8 %	18,2 %	20,0 %	5,5 %	5,5 %
übrige Kommunen	34,8 %	17,4 %	17,4 %	8,7 %	8,7 %	13,0 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss						
reine Taxiunternehmen	31,0 %	22,5 %	16,9 %	16,9 %	7,0 %	5,6 %
Mischbetriebe	28,6 %	0,0 %	28,6 %	14,3 %	0,0 %	28,6 %
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss						
Einfahrzeug-Betriebe	36,8 %	19,3 %	14,0 %	19,3 %	5,3 %	5,3 %
Betriebe mit 2 – 5 Taxis	6,3 %	25,0 %	31,3 %	12,5 %	12,5 %	12,5 %
Betriebe ab 5 Taxis	66,7 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	33,3 %
Hinweis: *1 z. B. Wohneigentum						

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 44: Altersvorsorge der Unternehmer im Jahr 2021

Bezüglich der Altersvorsorge bestehen weiterhin wesentliche Unterschiede zwischen dem Taxi- und dem Mietwagengewerbe im Rhein-Kreis Neuss. Bei den reinen Mietwagenbetrieben sind circa 21,4 Prozent der Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmer weder rentenversichert noch betreiben eine entsprechende private Vorsorge und besitzen auch keine anderweitige Altersabsicherung (z. B. Wohneigentum). Weitere 7,1 Prozent der Unternehmerinnen oder Unternehmer haben zwar keine Rentenversicherung beziehungsweise äquivalente private Vorsorge, sind aber anderweitig für das Alter abgesichert. Mehr als 300,00 Euro monatlich für die Altersvorsorge konnten rund 28,6 Prozent der Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmer aufwenden und damit deutlich mehr als im Vergleich zum lokalen Taxigewerbe.

6.3 Nachfrageprognose

6.3.1 Einschätzung der Unternehmen

Im Rahmen der Datenerhebung wurden die Unternehmen befragt, wie sie die Entwicklung des Umsatzes in den beiden Jahren 2022 / 2023 einschätzen. Bei Vergabe der Punkte „1“ (starke Abnahme) bis „5“ (starke Zunahme) ergibt sich das in Tabelle 45 dargestellte Bild.

Bei der Bewertung des Gesamtumsatzes in den Taxibetrieben geht mit einem Mittelwert über alle Unternehmen von 3,1 die Einschätzung in Richtung einer leicht steigenden Umsatzentwicklung. Die Streubreite bei der Notenvergabe der Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmen ist relativ gering: rund die Hälfte der Bewertungen ent-

fallen auf die Noten 3 und 4. Im Gesamturteil gibt es keine wesentlichen Unterschiede zwischen den Betriebsformen und den Kommunen innerhalb des Rhein-Kreises Neuss. Bei Betrachtung der Unternehmensgröße zeigt sich, dass die mittelgroßen Unternehmen mit zwei bis fünf Taxikonzessionen die Umsatzentwicklung negativer einschätzen.

Auch in Bezug auf die einzelnen Fahrtzwecke sind die Prognosen zur Umsatzentwicklung weitestgehend identisch und positiv. Ausnahme bilden dabei die Krankenfahrten, welche mit Abstand am schlechtesten bewertet werden.

	Umsatzerwartung gesamt und nach Fahrtzwecken, Punkte*1					
	Gesamtein-schätzung	klassische Taxifahrt	Kranken-fahrt	Firmen-fahrt	Schulfahrt	ÖPNV-Fahrt
Verkehr mit Taxen und Mietwagen						
Taxigewerbe	3,1	3,3	2,7	3,2	3,1	3,2
Mietwagengewerbe	3,0	2,9	3,0	3,4	3,2	3,5
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss						
Stadt Neuss	3,1	3,4	2,6	3,1	3,1	3,1
übrige Kommunen	3,1	3,1	2,9	3,4	3,1	3,4
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss						
reine Taxiunternehmen	3,1	3,3	2,7	3,2	3,1	3,1
Mischbetriebe	3,2	3,3	2,9	3,6	3,0	3,5
Taxigewerbe Rhein-Kreis Neuss						
Einfahrzeug-Betriebe	3,2	3,4	2,8	3,3	3,1	3,2
Betriebe mit 2 – 5 Taxis	2,8	2,9	2,4	2,9	3,0	3,0
Betriebe ab 5 Taxis	3,0	2,8	2,5	3,3	3,0	4,0

Hinweis: *1 Vergabe der Punkte 1 bis 5: 1 - starke Abnahme; 2 - Abnahme; 3 - keine Veränderung; 4 - Zunahme; 5 - starke Zunahme

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 45: Umsatzerwartung der Taxi- und Mietwagenbetriebe für 2022 / 2023

Die Mietwagenunternehmer des Rhein-Kreises Neuss sehen für 2022 / 2023 eine konstante Entwicklung des Umsatzes (vgl. Tabelle 45). Zwischen der Bewertung der einzelnen Fahrtzwecke bestehen kleinere Unterschiede im Vergleich zum lokalen Taxigewerbe. Am pessimistischsten wird die Lage ebenfalls bei den klassischen Bevölkerungsfahrten gesehen, die Krankenfahrten werden mit einer konstanten Umsatzentwicklung bewertet. Die übrigen Fahrtzwecke Firmen-, Schul- und ÖPNV-Fahrten werden durch die Mietwagenunternehmer mit einer leicht steigenden Entwicklung des Umsatzes bewertet.

Im Rahmen der Unternehmerbefragung wurde weiterhin die Möglichkeit geboten, Maßnahmen zur Verbesserung des Taxiverkehrs im Rhein-Kreis Neuss und damit Erschließung weiterer Nachfragepotenziale aufzuführen. Die Taxiunternehmerinnen und Taxiunternehmen sehen hierbei so gut wie keine Möglichkeiten, neue Nachfragepotenziale zu erschließen und somit die wirtschaftliche Situation im Taxigewerbe des Rhein-Kreises Neuss in den kommenden Jahren zu verbessern.

6.3.2 Nachfrageabschätzung anhand zu erwartender Rahmenbedingungen

Bei der Abschätzung der möglichen Nachfrageentwicklung im Taxigewerbe des Rhein-Kreises Neuss sind, ausgehend von der Analyse der regionalen Rahmenbedingungen, folgende Feststellungen zu den wesentlichsten Fahrtzwecken zu treffen:

Klassische Taxifahrten

Gemäß Bevölkerungsvorausberechnung für das Land Nordrhein-Westfalen bis 2030 ist in den nächsten Jahren mit weiterhin leicht steigenden Bevölkerungszahlen für den Rhein-Kreis Neuss zu rechnen. Bei der erwachsenen Bevölkerung wird zudem eine starke Zunahme in der Altersgruppe der über 65-Jährigen prognostiziert (vgl. Abschnitt 3.1.3). Ferner ist weiterhin eine hohe Pkw-Verfügbarkeit der Bevölkerung sowie ein stabiles Leistungsangebot im ÖPNV zu erwarten. Bei der stark anwachsenden Altersgruppe der über 65-Jährigen wird einerseits durch das steigende Lebensalter ein wachsender Bedarf nach fremder Hilfe bei der Sicherung der Mobilität auftreten, andererseits wird es hier auch künftig die Unterstützung innerhalb der Familien und die Nachbarschaftshilfe geben. Außerdem bestätigt sich, dass Seniorinnen und Senioren den eigenen Pkw zunehmend bis ins hohe Lebensalter nutzen. Darüber hinaus ist es wahrscheinlich, dass in den kommenden Jahren die Lebenshaltungskosten weiter steigen werden.

Kurzfristig wird die Anzahl der Bevölkerungsfahrten ansteigen, deren Anteil durch die Corona-Pandemie maßgeblich gesunken ist. Insgesamt ist mittel- und langfristig mit einer eher verhaltenen Inanspruchnahme von Taxileistungen und damit einer nur geringen Nachfragesteigerung bei klassischen Taxifahrten im Zusammenspiel mit der Bevölkerungsentwicklung zu rechnen.

Krankenfahrten

Im Zusammenhang mit dem wachsenden Anteil älterer Bürgerinnen beziehungsweise Bürger und dem zunehmenden Lebensalter ist davon auszugehen, dass medizinisch bedingte Fahrten weiterhin ein stabiles Nachfragesegment für den Gelegenheitsverkehr mit Taxis darstellen.

Im Land Nordrhein-Westfalen existieren Rahmenvereinbarungen mit den Ersatzkassen und weiteren Krankenkassen über die Vergütung von Krankenfahrten. Damit besteht zunächst eine stabile Basis für die Abrechnung derartiger Leistungen. Generell ist feststellbar, dass bei den Krankenfahrten ein starker Wettbewerb zwischen den Taxi- und Mietwagenunternehmen besteht. Die weitere Erhöhung des Mietwagenbestandes im Rhein-Kreis Neuss kann hier zu Einschränkungen in den Aufträgen der Taxiunternehmen führen.

Im Bereich der vom Fahrgast selbst zu tragenden Krankenbeförderungen muss damit gerechnet werden, insbesondere auch vor dem Hintergrund der allgemein steigenden Aufwendungen für Bürgerinnen und Bürger für die medizinische Versorgung und Vorsorge, dass verstärkt auf Verwandtschafts- und Nachbarschaftshilfe sowie die Nutzung des ÖPNV zurückgegriffen wird und damit die Nachfrage nach Taxileistungen in diesem Segment kaum steigt. Insgesamt sind im Bereich der Kranken-fahrten nur geringfügige Nachfragesteigerungen für das Taxigewerbe im Rhein-Kreis Neuss zu erwarten.

Beförderung im touristischen Bereich

Der Rhein-Kreis Neuss wird seine touristische Bedeutung auch in Zukunft weiter ausgestalten, was zu einem weiteren leichten Wachstum bei den Gästezahlen und Übernachtungen führen sollte. Auf Grund der hohen Eigenmobilität der Touristinnen und Touristen schlägt sich das aber nicht gleichermaßen im Taxigeschäft nieder. Zu beachten ist, dass die touristischen Ziele im Landkreis häufig weit auseinander liegen, so

dass die Nutzung des Taxis zu kostenintensiv wäre. Zudem gilt es hier die Art des touristischen Angebotes zu beachten, welches vor allem Natur- und Freizeitaktivitäten umfasst. Ein realistischer Ansatz dürfte sein, dass sich der Umfang der Beförderung von Gästen mit dem Taxi auf dem bestehenden Niveau zunächst fortsetzt.

Geschäftsreiseverkehr

Im Geschäftsreiseverkehr wird mit zunehmender Reiseentfernung verstärkt auf Flugzeug und Bahn bei der An- und Abreise zurückgegriffen, woraus sich häufig im Nachbeziehungsweise Vorlauf eine Nutzung des Taxis ergibt. Auf Grundlage der Gewerbezusammensetzung und dem Zugang zu überregionalen Verkehrsmitteln ist allerdings davon auszugehen, dass der Geschäftsreiseverkehr im Rhein-Kreis Neuss nur einen geringen Anteil an der Nachfrage nach Taxileistungen ausmacht. Im Zusammenhang mit der Messe Düsseldorf ist zu erwarten, dass durch die wieder steigende Anzahl an Messen und Veranstaltungen sich für das Taxigewerbe auch im Rhein-Kreis Neuss ein wachsendes Nachfragepotenzial ergibt.

Durch die Beschränkungen der Corona-Pandemie haben sich zudem gravierende Änderungen im Geschäftsleben durchgesetzt. Vermehrt werden Meetings als Online-Konferenz abgehalten, was zu einer grundsätzlich geringeren Geschäftsreisetätigkeit führt. Für das Taxigewerbe bedeutet dies einen Verlust in diesem Nachfragesegment.

Firmenfahrten (Kurierdienste, Sachtransporte)

Firmen sind immer stärker gefordert, ihre Güter und Waren schnell und zeitgenau zum Kunden zu liefern. Da sie häufig diese Transportaufgaben nicht selbst durchführen wollen oder können, wird hier auch auf den Einsatz von Taxis zurückgegriffen. Für Taxis geht es also nicht mehr nur um die Beförderung von Personen, sondern zunehmend auch um den Transport kleinerer Warenmengen. Analog den Kranken- und Schulfahrten besteht aber auch hier eine hohe Konkurrenz sowohl durch die Mietwagenunternehmen als auch andere Transportbetriebe, die diese Leistungen oft zu sehr niedrigen Konditionen anbieten. Gleichzeitig ist zu betonen, dass Taxis der Personenbeförderung dienen (dementsprechend Zuordnung zum ÖPNV) und damit Sachtransporte nicht im Vordergrund stehen dürfen, sondern sich maximal auf Tagesrandbereiche mit schwacher Nachfrage in der Personenbeförderung beziehen können. Künftig sollte sich bei den Firmenfahrten eine stabile Nachfrage für die Taxis ergeben, die insgesamt allerdings weiterhin nur einen geringen Anteil am Gesamtumsatz haben wird.

Einbindung des Taxis in den ÖPNV

Der Einsatz von Taxis und Mietwagen auf ÖPNV-Linien in schwach frequentierten Zeiten und Räumen im Rahmen alternativer flexibler Bedienformen (z. B. als Linientaxi oder Rufbus) kann zur Erreichung eines kostengünstigen und gleichzeitig attraktiven Linienverkehrsangebotes beitragen. Er liegt deshalb im Interesse sowohl der einem zunehmenden Druck zur Kostenersparnis ausgesetzten Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger als auch der ÖPNV-Nutzenden. Für den Umfang derartiger Maßnahmen bestehen allerdings auch Grenzen, vor allem durch Größe und Struktur des vorhandenen ÖPNV-Netzes und Fahrtenangebotes sowie der existierenden Nachfrage. Zu beachten ist außerdem, dass eine Einbindung von Taxis und Mietwagen nur sinnvoll ist, wenn deren Betriebssitz sich im Nahbereich der zu bedienenden Linien befindet, damit die Fahrzeuge kurzfristig verfügbar sind und der Anteil unbesetzter Anfahrt-Kilometer gering bleibt.

Die konkrete Planung von Angeboten alternativer Bedienformen werden jedoch vom

jeweiligen Verkehrsunternehmen eigenständig vorgenommen. Dies betrifft sowohl die Auswahl der Betriebsart und der einzusetzenden Fahrzeuge in Abhängigkeit von der zu erwartenden Nachfrage als auch die dafür gegebenenfalls zu bindenden Subunternehmen und deren Vergütung. Auch weitere Kooperationsformen zwischen den Busverkehrsunternehmen und dem Taxigewerbe können in Erwägung gezogen werden. Hierzu zählt beispielsweise die Bestellung eines Taxis für Busfahrgäste im Anschluss an eine Busfahrt per Funk durch die Busfahrerin beziehungsweise den Busfahrer, zum Beispiel in der Tagesrandlage zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens.

Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Die Beförderung von Schülerinnen und Schülern mit dem Taxi spielt im Rhein-Kreis Neuss eine eher unbedeutende Rolle (vgl. Tabelle 33). Aus der bisherigen Entwicklung der Schülerinnen- und Schülerzahlen leitet sich ab, dass die im Landkreis insgesamt notwendigen Schulverkehre sich aber mittel- und langfristig leicht erhöhen werden.

Ausbau neuer Marktfelder außerhalb des klassischen Taxigeschäftes

Vor dem Hintergrund weitestgehend stagnierender bis sinkenden Leistungen in den „klassischen“ Teilbereichen des Taxibetriebs sind die Aktivitäten der Unternehmen zur Erschließung neuer Marktfelder beziehungsweise deren Ausbau auch künftig weiter zu führen. Als weiterzuverfolgende Ansätze, basierend auch auf den Bestrebungen und Erfahrungen in anderen Städten und Landkreisen, werden insbesondere gesehen:

- Ausweitung der Behindertenbeförderung (Fahrgäste im Rollstuhl), da hier insbesondere bei kurzfristigen Fahrtwünschen und in den Abend- und Nachtstunden das Taxigewerbe flexibler reagieren kann als andere Fahrdienste. Mobil zu sein, zählt zu den Grundbedürfnissen eines Menschen, so dass bei in der Mobilität eingeschränkten Personen zunehmend Bedürfnisse zur Teilhabe am beruflichen und sozialen Leben bestehen, gefördert auch durch den fortschreitenden barrierefreien Ausbau der öffentlichen Infrastruktur. Daraus leitet sich ein genereller Nachholbedarf auch bei der Bereitstellung entsprechender Mobilitätsangebote ab. Voraussetzung hierfür sind speziell ausgestattete Fahrzeuge.
- Auslieferung von Kurier-, Post- und sonstigen Warensendungen.
- Erledigung von Besorgungen für Privatpersonen, insbesondere Senioren (z. B. Einkaufsfahrten, Behördengänge, Abholung von Rezepten und Arzneimitteln).
- Intensivierung der Zusammenarbeit mit der Tourismusbranche und den Veranstaltungsdienstleistern; zum Beispiel Abstimmungen zu Bereitstellung/Abruf von Informationen über Veranstaltungen, Tagungen usw., bei denen ein entsprechender Bedarf nach Taxileistungen zu erwarten ist.
- Übernahme von Dienstleistungen, die von Unternehmen oder Behörden ausgelagert werden; beispielsweise Durchführung von Dienstfahrten für Einrichtungen, die ihren Fuhrpark aufgelöst oder reduziert haben.
- Anbringung von Fahrzeugwerbung

Aufgrund der demografischen Entwicklung, insbesondere der Veränderungen in der Altersstruktur der Bevölkerung, werden die auf das Taxi angewiesenen Personenkreise immer breiter, was neue Geschäftsfelder auch für das Taxigewerbe eröffnet. Auftraggeber für neue Dienstleistungen sind nur dann zu gewinnen, wenn das Taxigewerbe sich über professionelle Angebote und innovative Ideen als positiv denkender Dienstleister mit hohem Qualitätsanspruch darzustellen vermag. Die dauerhafte Erschließung neuer

Marktfelder ist jedoch ein langwieriger Prozess, so dass spürbare Auswirkungen auf die Nachfrage in der Regel nur langfristig zu erwarten sein werden.

Zusammenfassend lässt sich Folgendes konstatieren: Aus den Analysen leitet sich ab, dass die regionale Entwicklung im Rhein-Kreis Neuss insgesamt leicht anwachsend verlaufen wird. Ansätze für deutliche und nachhaltige Leistungssteigerungen im Taxiverkehr des Landkreises sind, mit Ausnahme des Erholungseffektes in der Nachfrage durch den Wegfall der Einschränkungen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie, gegenwärtig aber trotzdem nicht erkennbar. Insbesondere die prognostizierte Entwicklung der Bevölkerungszahlen in den kommenden Jahren wird langfristig nur zu einem leichten Nachfrageanstieg führen. Unter Beachtung, dass den Erhöhungen der Beförderungsentgelte Grenzen gesetzt sind und auch die Kosten weiteren Steigerungen unterliegen werden, wird eine weitere spürbare Verbesserung der Gewinnsituation der Taxiunternehmen nicht zu erwarten sein. Die erneute Anhebung des Mindestlohnes zum 01. Oktober 2022 auf 12,00 Euro je Stunde und zum 01. Januar 2024 auf 12,41 Euro je Stunde sowie die Probleme bei der Personalgewinnung werden die Taxibetriebe mit angestellten Beschäftigten auch künftig finanziell belasten.

Zur Erhaltung bestehender und Erschließung neuer Marktfelder kommt der Sicherung eines hohen Qualitätsniveaus bei der Durchführung des Taxiverkehrs nach wie vor eine besondere Bedeutung zu. Neben dem äußeren Erscheinungsbild der Fahrzeuge und der Umsetzung eines umfassenden Services betrifft dies vor allem die regelmäßige Qualifizierung und Schulung des Fahrpersonals. Dabei geht es insbesondere um:

- Verfügbarkeit von grundlegendem Wissen über den Landkreis und angrenzender Regionen, um Fahrgästen auf Wunsch Auskünfte erteilen zu können
- korrektes, höfliches, hilfsbereites und gepflegtes Auftreten
- sicheres und überlegtes Verhalten bei Notfällen und außergewöhnlichen Verkehrszuständen sowie in schwierigen Situationen im zwischenmenschlichen Bereich
- die sichere Beherrschung der deutschen Sprache und die Beherrschung von Grundkenntnissen in der englischen Sprache

Ebenso wichtig ist eine gezielte und offensive Information in der Öffentlichkeit über die mit dem Taxi realisierbaren Leistungen. Zum einen muss der potenzielle Fahrgast schnell in Erfahrung bringen können, wie er zu einem Taxi kommen kann. Zum anderen müssen die Leistungen, die die Taxiunternehmen über die klassische Personenbeförderung hinaus anbieten (z. B. Boten- und Hilfsdienste, s.o.), dem möglichen Nutzendenkreis permanent vermittelt werden. Dazu sind alle Möglichkeiten der Werbung heranzuziehen (insbesondere das Internet).

6.4 Kalkulatorische Ermittlung von Kosten und Umsatz

Im Folgenden wird eine Kalkulation der Kosten und des Mindestjahresumsatzes für ein durchschnittliches Taxi im Rhein-Kreis Neuss vorgenommen. Diese kann nur als überschlägige Grobkalkulation betrachtet werden, da für die zu treffenden Annahmen meist ein großer Spielraum besteht.

6.4.1 Kostenkalkulation

Angesetzt werden die Netto-Kosten für ein durchschnittliches Taxi im Rhein-Kreis Neuss, die im Wesentlichen auf den Ergebnissen der Unternehmensbefragung für das Jahr 2021 und weiteren Erfahrungswerten basieren. Dabei werden die in Tabelle 46 er-

läuterten Ansätze getroffen.

Einzurechnen sind Lohnkosten für die angestellten Beschäftigten und ein Lohnkostenäquivalent für die Unternehmerin beziehungsweise den Unternehmer. Aus der Unternehmensbefragung ergab sich im Rhein-Kreis Neuss für 2021 ein Fahrerbesatz einschließlich der Unternehmerin beziehungsweise des Unternehmers von im Mittel circa 1,3 Vollzeitbeschäftigten je Taxi. Die Anzahl der Teilzeit- und geringfügig Beschäftigten ist dabei auf Vollzeitbeschäftigte mit 40 Wochenstunden umgerechnet.

Beim Brutto-Lohn für einen Vollzeitbeschäftigten ergibt sich aus der Unternehmensbefragung 1.882 Euro je Monat. Dieser Betrag geht gleichzeitig anteilig als Einkommen für die Unternehmerin beziehungsweise den Unternehmer in die Berechnung ein. Hierbei ist festzuhalten, dass dies nur ein Mindesteinkommen darstellen kann, welches insbesondere bei größeren Unternehmen nicht im Einklang mit dem sich ergebenden Arbeitspensum steht. Über den Zuschlag Unternehmerlohn werden weitere Aufwendungen und Risiken der Unternehmerin beziehungsweise des Unternehmers abgedeckt.

Kostenposition	Erläuterung
Fahrzeugtyp	durchschnittliches Taxi im Rhein-Kreis Neuss, Dieselfahrzeug
Jahresfahrleistung	53.986 Kilometer (Mittelwert für 2021 aus Unternehmensbefragung)
Kaufpreis Fahrzeug	31.423 Euro netto (mittleres Neufahrzeug aus Unternehmensbefragung)
Kraftstoffkosten	Durchschnittsverbrauch: 9 Liter Diesel pro 100 Kilometer,
	Dieselpreis netto: Ansatz 1,13 € /Liter (Durchschnitt im Jahr 2021)
Schmierstoffkosten	Verbrauch 0,5 Liter Öl je 1.000 Kilometer, Preis 15,00 € je Liter
Reparatur, Wartung, Pflege	Ansatz 3.850 Euro pro Jahr, aus Unternehmensbefragung sowie den Ergebnissen weiterer Befragungen abgeleitet
Reifen	Kaufpreis für einen Satz Reifen: 500,00 Euro
	Reifenlaufleistung: 50.000 Kilometer
Abschreibung	kalkulatorische Abschreibung, Abschreibungsdauer nach AfA-Tabelle (6 Jahre)
Verzinsung betr.-notwendigen Kapitals	berechnet aus 0,5 * Kaufpreis Taxi und 1.000 Euro Umlaufkapital, Zinssatz 0,5 %
Kfz-Versicherung	aus Unternehmensbefragung abgeleitet; damit Berücksichtigung von Selbstbeteiligungen und Schadensfreiheitsrabatten
Kfz-Steuer	aus Unternehmensbefragung abgeleitet unter Beachtung der aktuellen Kraftfahrzeugsteuergesetzgebung
Telefon-/Handy	auf Basis Unternehmensbefragung geschätzt
Unterstellkosten	auf Basis Unternehmensbefragung geschätzt
Verwaltungs- und sonstige Kosten	auf Basis Unternehmensbefragung geschätzt (u. a. Versicherungen ohne Kfz, Beiträge, Gebühren, Buchführung, Steuerberater, Bürobedarf, sonstige allgemeine Verwaltungskosten)
Lohnkosten	Ansatz 1.935 € /Monat brutto für einen Vollzeitbeschäftigten gemäß Unternehmensbefragung,
	im Mittel 1,4 Vollzeitbeschäftigte je Taxi einschließlich Unternehmerin / Unternehmer, ermittelt aus Unternehmensbefragung,
	Teilzeit- und geringfügig Beschäftigte wurden dabei auf Vollzeitbeschäftigte mit 40 Stunden pro Woche umgerechnet
gesetzliche soziale Aufwendungen	AG-Anteil an den SV-Beiträgen der angestellten Beschäftigten, inklusive Unfallversicherung,
	beinhaltet damit durch Einrechnung eines Lohnes für den Unternehmer auch einen Teil von dessen Eigenvorsorge

Tabelle 46: Annahmen für die Kostenkalkulation

Weitere Kosten, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Personenbeförderung stehen, bleiben unberücksichtigt (z. B. Bildung Rücklagen, Kosten für private Nutzung der Fahrzeuge). Die sich damit ergebenden Kosten zeigt die folgende Tabelle 47.

Kostenposition	Betrag [€]	Jahreskosten [€ /Jahr]		Kilometer-Satz*1 [€ /km]	
variable Kosten					
Kraftstoff		5.470		0,10	
Schmierstoff		405		0,01	
Instandhaltung und Wartung		3.850		0,07	
Reifen		540		0,01	
Summe variable Kosten			10.265		0,19
Fixkosten					
Abschreibung (Kaufpreis ohne Reifen)	30.923	5.153		0,10	
Verzinsung betriebsnotwendigen Kapitals	16.712	84		0,00	
Kfz-Versicherungen (Haftpflicht, Kasko)		2.800		0,05	
Kfz-Steuer		350		0,01	
HU, Eichung		500		0,01	
Telefon / Handy		600		0,01	
Abstell- und Unterstellkosten		300		0,01	
Verwaltungs- / sonst. Kosten, Beiträge		3.000		0,06	
Summe Fixkosten			12.787		0,24
Personalkosten					
Lohn Angestellte + UnternehmerIn	23.220		32.508		0,60
gesetzliche soziale Aufwendungen			8.127		0,15
Summe Personalkosten			40.635		0,75
Summe Kosten (netto)			**63.687**		**1,18**
Unternehmerlohn/-risiko (5 %)			3.184		0,06
Gesamtkosten (netto)			**66.871**		**1,24**
Hinweis: *1 Kostensatz bezieht sich auf gesamte Jahresfahrleistung (einschl. Leer-Kilometer)					

Tabelle 47: Kostenkalkulation für ein durchschnittliches Taxi im Rhein-Kreis Neuss auf Basis der Datenlage von 2021

6.4.2 Mindestumsatz

Die für ein durchschnittliches Taxi im Rhein-Kreis Neuss kalkulierten Kosten sind gleichbedeutend mit dem Umsatz, der mindestens je Taxi erwirtschaftet werden muss, um die angefallenen Kosten zu decken. Eine Kalkulation der Erlöse für ein durchschnittliches Taxi ist nicht möglich, da keine genauen Angaben zur Fahrtenstruktur (Fahrtenlänge in Abhängigkeit vom Fahrtzweck, Fahrtenverteilung Tag/Nacht) und zur Vergütung der Fahrten in Abhängigkeit vom Fahrtzweck (Anteil Fahrten nach Sondervereinbarungen, Anteil Fahrten über das Pflichtfahrgebiet hinaus) vorliegen. Die kalkulierten Kosten sind deshalb den für 2021 ermittelten durchschnittlichen Fahrgelderlösen je Taxi gegenüberzustellen. Analog zu den Kosten werden auch hier Erlöse, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Personenbeförderung stehen, nicht berücksichtigt (z. B. Auflösung Rücklagen, Lohnkostenzuschüsse, Eigenverbrauch des Unternehmers).

Die ermittelte Kostendeckung für das Jahr 2021 und eine Hochrechnung für die Jahre

2022 und 2023 gehen aus Tabelle 48 hervor. Bei der Hochrechnung der Kosten kommen die allgemeinen Kostensteigerungen, eine Erhöhung der Personalkosten um 20,0 Prozent von 2021 zu 2022 beziehungsweise von 5,0 Prozent von 2022 zu 2023.[6] Zudem ist in der Hochrechnung von 2023 zu 2024 die Erhöhung des gesetzlichen Mindestlohnes auf 12,82 Euro bis zum 01. Januar 2025 bereits vollständig berücksichtigt worden. Weiterhin wird davon ausgegangen, dass durch eine verbesserte Auftragslage durch den Wegfall der Corona-Beschränkungen sich die Nachfrage erhöht hat, sich in der Folge aber nur noch moderat weiterentwickelt.

	Basis (2021)	Hochrechnung (2022)	Hochrechnung (2023)	Hochrechnung (2024)
variable Kosten (2021 zu 2022: + 30,0 %; 2022 zu 2023: + 5,0 %; 2023 zu 2024: + 5,0 %)	10.265 €	13.345 €	14.012 €	14.713 €
Fixkosten (+ 2,0 % pro Jahr)	12.787 €	13.043 €	13.304 €	13.570 €
Personalkosten (2021 zu 2022: + 20,0 %; 2022 zu 2023: + 5,0 %; 2023 zu 2024: + 8,0 %)	40.635 €	48.762 €	51.200 €	55.296 €
Zuschlag Unternehmerlohn 5 % (+ 2,0 % pro Jahr)	3.184 €	3.248 €	3.313 €	3.379 €
Gesamtkosten (entspricht Mindestumsatz)	**66.871 €**	**78.398 €**	**81.829 €**	86.958 €
Fahrgeldeinnahmen (2021 zu 2022: + 20,0 %; 2022 zu 2023: + 10,5 %; 2023 zu 2024: + 3,5 %)	**55.007 €**	**66.009 €**	**72.940 €**	75.493 €
Kostendeckungsgrad	82,3 %	84,2 %	89,1 %	86,8 %
Gewinn / Fehlbetrag	- 11.864 €	- 12.389 €	- 8.889 €	- 11.465 €
prozentualer Gewinn bezogen auf den Umsatz	- 21,6 %	- 18,8 %	- 12,2 %	- 15,2 %

Tabelle 48: Ermittlung der Kostendeckung

Es ist unter den getroffenen Annahmen für 2022, 2023 und 2024 eine Kostenunterdeckung zu erwarten. Gegenüber 2021 ergibt sich, bedingt durch die deutlichen Erhöhungen der Kraftstoffpreise und der Personalkosten, eine Unterdeckung von rund 12.389 Euro im Jahr 2022, circa 8.889 Euro im Jahr 2023 beziehungsweise 11.465 Euro im Jahr 2024 trotz der Korrektur der Einnahmenseite.[7] Die tatsächlich realisierten Gewinne in den Taxiunternehmen können vom Ergebnis der Hochrechnung abweichen, da die Kostenhöhe in bestimmten Grenzen durch die Unternehmen beeinflussbar ist, zum Beispiel durch die Übernahme von Eigenleistungen (Fahrzeugpflege, kleinere Fahrzeugreparaturen), Reduzierung von Versicherungsprämien durch Selbstbeteiligungen, Streckungen in den Abschreibungen und Inanspruchnahme von Sozialleistungen. Darüber hinaus sind die in den Betrieben beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter möglicherweise nicht kontinuierlich über das gesamte Jahr eingesetzt, was zu Minderungen bei den Personalkosten führen kann.

Bei der Bewertung der Ergebnisse in Tabelle 48 gilt es weiterhin zu berücksichtigen, dass neben den reinen Fahrgeldeinnahmen die Taxiunternehmen zusätzliche Ein-

[6] Die Anhebung des bis 31. Dezember 2021 gültigen Mindestlohnes in Höhe von 9,82 Euro auf aktuell 12,00 Euro entspricht Kostenanstieg von 25,0 Prozent. Da eine Mindestlohnerhöhung unterjährig stattgefunden hat, wird die Gesamterhöhung prozentual aufgeteilt.

[7] Es wird davon ausgegangen, dass sich die Taxi-Nachfrage in etwa auf das Vor-Corona-Niveau erhöht hat und die Wirksamkeit der Tarifanpassung im Dezember 2022 in etwa den selben Effekt aufweist, wie die Tarifanpassungen in der Vergangenheit.

nahmequellen haben, zum Beispiel über Werbung an Fahrzeugen oder auch andere Tätigkeitsbereich neben dem Taxigewerbe.

Die Entwicklung der taxigewerberelevanten Kostenpositionen, insbesondere die Kraftstoff- und Lohnkosten, führt zu wirtschaftlichen Problemen der Taxiunternehmen im Rhein-Kreis Neuss. In der Vergangenheit haben die Taxiunternehmen zwar Wege gefunden, um steigenden Kosten zu begegnen, beispielsweise durch Personalabbau, der Reduktion der wöchentlichen Arbeitszeit oder der Verringerung der Fahrleistung. In Hinblick auf die Versorgung der Bevölkerung mit Taxileistungen ist ein Fortschreiten dieser Entwicklung allerdings kritisch zu sehen.

7 Tarifanalyse

7.1 Struktur und Entwicklung des Taxitarifs im Rhein-Kreis Neuss

Grundsätzliche Anforderungen bezüglich der Beförderungsentgelte und -bedingungen im deutschen Taxenverkehr regelt § 51 des Personenbeförderungsgesetztes in Verbindung mit § 14 Abs. 2 und 3 PBefG (Anhörungsverfahren) sowie § 39 Abs. 2 PBefG (Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des örtlichen Taxigewerbes).

Das Entgelt für die Beförderung mit Taxis im Rhein-Kreis Neuss regelt sich nach § 4 der Verordnung über die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen in der gegenwärtig gültigen Fassung vom 21. September 2022. Dementsprechend setzt sich das Beförderungsentgelt, unabhängig von der Zahl der zu befördernden Personen, zusammen aus einer Grundgebühr, dem Entgelt je Kilometer (Kilometerpreis) und einer Wartezeitgebühr. Auf mögliche Zuschläge verzichtet der Taxitarif des Rhein-Kreises Neuss, mit Ausnahme einer Gebühr für die Abbestellung des Fahrtwunsches.

Eine Staffelung des Kilometerpreises in Kilometer-Stufen oder eine Unterscheidung der Grundgebühr oder des Kilometerpreises in Abhängigkeit von Wochentag und Tageszeit gibt es nicht mehr. Dafür gibt es unterschiedliche Wartezeitgebühren je nach Länge der Wartezeit. Die folgende Übersicht enthält eine zusammengefasste Darstellung des Taxitarifs im Rhein-Kreis Neuss.

Tarifelement	Einheit	Tarif mit Gültigkeit seit			
		01/2015	02/2019	09/2021	12/2022
Grundpreis:		2,75	3,00	3,20	3,80
Tag	€	3,00	3,30	3,50	wie Tag
Nacht und SF	€	3,70	4,20	4,50	10,50
Zuschlag Großraumtaxi	€	6,10	6,70	7,00	7,50
Kilometerpreis:					
Tag	€ / km	1,86	2,00	2,20	2,60
Nacht und SF	€ / km	2,00	2,20	2,40	wie Tag
Wartezeitpreis:		28,50	33,00	36,00	39,60
≤ 5 Minuten	€ / h	19,00	21,00	22,00	25,00
> 5 Minuten	€ / h	39,26	44,00	45,00	45,00
Abbestellen	€	5,40	2x GP	2x GP	2x GP
Quelle: Verordnung zur Festsetzung von Beförderungsentgelten und Beförderungsbedingungen					

Tabelle 49: Aufbau und Entwicklung des Taxitarifs im Rhein-Kreis Neuss

Der Taxitarif ist anzuwenden für Fahrten innerhalb des Pflichtfahrgebietes. Pflichtfahrgebiet ist nach § 3 Abs. 2 der Verordnung über die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen das Gebiet des Rhein-Kreises Neuss und der unmittelbar angrenzenden Landeshauptstadt Düsseldorf. Für über das Pflichtfahrgebiet hinausgehende Auftragsfahrten kann das Beförderungsentgelt vor Beginn frei vereinbart werden (vgl. § 1 Abs. 3 Taxitarifordnung). Kommt keine Vereinbarung zustande, sind die für den Pflichtfahrbereich gültigen Beförderungsentgelte anzuwenden.

Die letzte Tarifanpassung im Rhein-Kreis Neuss erfolgte mit Wirkung ab dem 01. Dezember 2022. Mit ihr wurde der seit dem 01. September 2021 gültige Tarif abgelöst. Bei der Tarifanpassung im Dezember 2022 wurden auch Veränderungen in der Struktur

des Tarifs im Rhein-Kreis Neuss vorgenommen; sowohl die Grundgebühr als auch der Kilometerpreis werden nun nicht mehr nach Tageszeiten unterschieden.

Insgesamt wurden in den vergangenen zehn Jahren vier Tarifanpassungen durchgeführt. Die jüngsten Entwicklungen, insbesondere das Kraftstoffpreisniveau, die Anpassungen des Mindestlohnes und die allgemeine Inflation führte zu einer derart hohen Anzahl an Tarifanpassungen in Deutschland im Jahr 2022, wie sie zuletzt mit der Einführung des gesetzlichen Mindestlohnes im Jahr 2015 zu beobachten war. In einigen Landkreisen oder kreisfreien Städten wurden im Jahr 2022 die Fahrpreise im Taxenverkehr sogar mehrfach geändert.

Die mit den letzten Tarifanpassungen verbundenen Erhöhungen der Fahrpreise gehen beispielhaft für ausgewählte Fahrstrecken sowohl im Tag- als auch im Nachtverkehr aus Tabelle 50 hervor. Die letzte Tariferhöhung im Dezember 2022 hat für den Fahrgast bei Fahrten nach Taxitarifordnung für die dargestellten Beispielstrecken zu Mehrkosten von im Durchschnitt 13,3 Prozent geführt. Die Mehrkosten liegen damit höher als bei den letzten Tarifanpassungen zuvor mit Preissteigerungen von durchschnittlich 9,0 Prozent (2019 zu 2015) beziehungsweise 8,7 Prozent (2021 zu 2019). Aufgrund der Tatsache, dass zwischen den Tarifanpassungen zum Teil größere zeitliche Abstände lagen, können die durchgeführten Tarifmaßnahmen als vertretbar eingestuft werden.

Fahrtlänge	Preis einer Fahrt [€] nach Tarif *1				Entwicklung in %		
	01/2015	02/2019	09/2021	12/2022	2019 zu 2015	2021 zu 2019	2022 zu 2021
Tagverkehr							
3 Kilometer (keine Wartezeit)	8,33	9,00	9,80	11,60	8,0	8,9	18,4
5 Kilometer (inkl. 3 Min. Wartezeit)	13,00	14,05	15,30	18,05	8,1	8,9	18,0
10 Kilometer (inkl. 5 Min. Wartezeit)	22,93	24,75	27,03	31,88	7,9	9,2	17,9
15 Kilometer (inkl. 5 Min. Wartezeit)	32,23	34,75	38,03	44,88	7,8	9,4	18,0
Nacht- und Sonntagsverkehr							
3 Kilometer (keine Wartezeit)	9,00	9,90	10,70	11,60	10,0	8,1	8,4
5 Kilometer (inkl. 3 Min. Wartezeit)	13,95	15,35	16,60	18,05	10,0	8,1	8,7
10 Kilometer (inkl. 5 Min. Wartezeit)	24,58	27,05	29,33	31,88	10,0	8,4	8,7
15 Kilometer (inkl. 5 Min. Wartezeit)	34,58	38,05	41,33	44,88	10,0	8,6	8,6

Hinweis: *1 Taxi bis vier Fahrgäste, ohne Zuschläge und ohne Anfahrt

Tabelle 50: Auswirkungen der vergangenen Tarifanpassungen auf die Fahrpreise

Die Tariferhöhung zum 01. Februar 2019 hat zu einem deutlichen Anstieg der Fahrgeldeinnahmen pro gefahrenen Kilometer in den Taxiunternehmen geführt, wie aus der Unternehmensbefragung hervorgeht (vgl. Abschnitt 6.1.2), jedoch hatte die Corona-Pandemie in der Folge einen erheblichen Einfluss auf das wirtschaftliche Ergebnis der Taxiunternehmen. Zur Beurteilung der Tarifanpassungen im September 2021 und

Dezember 2022 liegen keine wirtschaftlichen Daten der Taxiunternehmen vor. In der Regel steigen aber die Umsätze nicht in dem Maße, wie sich die Entgelte erhöhen, da eine Tariferhöhung immer mit einem zumindest zeitweisen Fahrgastverlust verbunden ist und ein Teil der realisierten Fahrten nicht nach Taxitarif, sondern nach Sondervereinbarungen beziehungsweise freier Vereinbarung vergütet werden (u. a. Krankenfahrten, Firmenfahrten). Bei Ansatz:

- Tagesverkehr mit 3,80 Euro Grundgebühr und 2,60 Euro pro Besetz-Kilometer (Taxitarif 12/2022)
- fünf Minuten Wartezeit
- 51,9 Prozent Anteil Leer-Kilometer

und damit durchschnittlichen Verhältnissen gemäß Unternehmensbefragung müssten bei einer mittleren Besetzt-Fahrweite pro Fahrt von 8,5 Kilometern (inklusive Leer- und Anfahrts-Kilometer damit Gesamtstrecke von 17,67 Kilometer) von allen Unternehmen im Jahr 2022 Netto-Fahrgeldeinnahmen (abzüglich Mehrwertsteuer) von 1,20 pro gefahrenem Kilometer realisiert worden sein. Bei einer Besetzt-Fahrweite von 25 Kilometern (51,98 Kilometer gesamt) ergeben sich 1,18 Euro pro gefahrenen Kilometer. Diese Ergebnisse in Verbindung mit den ermittelten Werten in Abschnitt 6.1.2 bedeuten, dass ein nicht unerheblicher Anteil Fahrten unter Taxitarif vergütet wird (z. B. Firmenfahrten) und teilweise auch Sachtransporte mit Umsatzsteuer 19,0 Prozent durchgeführt werden, möglicherweise aber auch der Anfahrtskilometer-Anteil noch höher liegt.

7.2 Beförderungsentgelt bei Sondervereinbarungen

Grundsätzlich gilt gemäß § 51 Abs. 2 PBefG, dass tarifliche Sondervereinbarungen für den Pflichtfahrbereich unter bestimmten Voraussetzungen zulässig sind; unter anderem muss in der betreffenden Taxitarifverordnung eine Pflicht zur Genehmigung oder Anzeige vorgesehen sein. In der Verordnung zur Festsetzung von Beförderungsentgelten und Beförderungsbedingungen des Rhein-Kreises Neuss wird dem mit § 2 Rechnung getragen; Sondervereinbarungen über Beförderungsentgelte und deren Änderungen müssen der Genehmigungsbehörde angezeigt werden. Letztlich liegt die Entscheidung immer bei der Genehmigungsbehörde, eine beantragte Sondervereinbarung abzulehnen, wenn sie die Kriterien nach § 51 Abs. 2 PBefG nicht erfüllt.

Zu beachten ist, dass mit dem Zulassen von Sonderregelungen letztlich für das Taxigewerbe ein permanenter Druck zu Zugeständnissen besteht, vor allem in Bereichen mit hohem beziehungsweise höherem Mietwagenbestand. Hier konkurrieren die beiden Formen des Gelegenheitsverkehrs um ein begrenztes Angebot an Fahraufträgen. Es wird deshalb empfohlen, Sondervereinbarungen auf Kranken-, Behinderten- und Schulbeförderungen sowie Beförderungen im Rahmen des ÖPNV zu beschränken.

Bezüglich der Vergütung von Krankenfahrten besteht eine Vergütungsvereinbarung zwischen dem Taxi- und dem Mietwagengewerbe, vertreten durch den Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi-Mietwagen e. V., und einer Reihe von Krankenkassen[8]. Die Konditionen der Krankenfahrten sind in Anlage 1 zum Rahmenvertrag geregelt. Änderungen zu den lokalen Taxitarifen ergeben sich insbesondere in einer pauschalen

[8] Rahmenvereinbarung über die Leistungserbringung und Vergütung von Krankenfahrten aufgrund ärztlicher Verordnung für gehfähige Patienten gemäß § 133 SGB V vom 25.08.2021, abgeschlossen zwischen dem Taxiverband und der AOK Rheinland/Hamburg sowie der pronova BKK, der IKK Classic, der Landwirtschaftlichen Krankenkasse SVLFG, der Knappschaft sowie den BKKen der Arbeitsgemeinschaften NRW und Ostwestfalen-Lippe.

Abgeltung der ersten vier Besetzkilometer mit einem Pauschaltarif von 11,27 Euro. Ab dem fünften Besetzkilometer erfolgt eine Vergütung mit 2,12 Euro pro Besetzkilometer.

Mit den festgelegten Höchstpreisen sind alle Leistungen abgegolten; eine Abrechnung von Wartezeit, Anfahrt und sonstigen Zuschlägen erfolgt nicht. Im Zusammenhang mit Krankenfahrten gilt es weiterhin zu beachten, dass ein anderer Mehrwertsteuersatz im Vergleich zu Taxifahrten anzusetzen ist. Die Durchführung von Krankenfahrten erfolgt somit unter dem Niveau des Taxitarifes des Rhein-Kreises Neuss.

7.3 Analyse der Tarifgestaltung

Das Entgelt für die Beförderung mit Taxis wird durch die Genehmigungsbehörden der Landkreise oder Städte erarbeitet und durch politische Gremien festgesetzt. Die Tariflandschaft weist in Deutschland eine hohe Bandbreite bezüglich Preishöhen und -arten auf. Das Beförderungsentgelt setzt sich, unabhängig von der Zahl der zu befördernden Personen, aus Tarifgrundbestandteilen (Grundgebühr, Kilometerpreis), einer Wartezeitgebühr sowie aus möglichen Zuschlägen zusammen. Im Folgenden werden zuallererst die Bestandteile von Taxitarifen im Allgemeinen vorgestellt, um die Möglichkeiten der Preisgestaltung im Verkehr mit Taxis aufzuzeigen.

7.3.1 Tarifgrundbestandteile

Die Grundbestandteile eines Taxitarifs sind eine Grundgebühr sowie ein Kilometerpreis. Die Grundgebühr ist das Entgelt, das verbrauchsunabhängig für die Bereitstellung der Beförderungsdienstleistung berechnet wird. Die Festsetzung eines konstanten Grundpreises über alle Zeiten und Tage ist im bundesweiten Durchschnitt die Regel. Eine zeitliche Differenzierung der Grundgebühr wird in rund einem Drittel der Taxitarife in Deutschland vorgenommen. In Nordrhein-Westfalen ist dies deutlich häufiger, bei knapp über der Hälfte der Taxitarife (46,3 %), der Fall. Im Regierungsbezirk Düsseldorf nehmen lediglich die Städte Krefeld und Wuppertal eine Unterscheidung der Grundgebühr in einen Tag- und Nachttarif vor. In einigen deutschen Taxitarifen ist auch bereits ein Zuschlag für den Einsatz eines Großraumtaxis in den Grundpreis integriert, beispielweise im Hochsauerlandkreis sowie den Städten Münster, Mönchengladbach oder Bottrop.

	Stadt	Landkreis	Städte + Landkreise gesamt
neue Bundesländer	82,4 %	79,3 %	80,0 %
alte Bundesländer	42,3 %	44,0 %	43,5 %
Nordrhein-Westfalen	73,9 %	93,5 %	66,7 %
Regierungsbezirk Düsseldorf	60,0 %	80,0 %	85,2 %
Bundesgebiet gesamt	47,9 %	52,7 %	50,5 %

Tabelle 51: Differenzierung Tag- und Nacht-/Sonntagstarif in deutschen Taxitarifen nach Gebieten

Eine Differenzierung des Kilometertarifs in einen Tag- und einen Nacht-/Sonntagstarif wird in rund 50,5 Prozent der deutschen Taxitarife praktiziert, wobei dies mit rund 43,5 Prozent der Taxitarife in den alten Bundesländern deutlich seltener vorzufinden ist (vgl. Tabelle 51). Ausnahme bildet hierbei das Land Nordrhein-Westfalen, wo in 85,2 Prozent der Taxitarife ein tageszeitabhängiger Kilometerpreis erhoben wird. Der Nachttarif gilt in der Regel von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen ganztägig. Der höhere Nachttarif bildet hierbei einen Ausgleich für die höheren Belastungen bei den Nachtfahrten und für die Sonntagsarbeit. Seit der Tarifanpassung im Dezember 2022

verzichtet der Rhein-Kreis Neuss auf einen tageszeitabhängigen Kilometerpreis; ansonsten finden von der Tageszeit unabhängige, konstante Kilometerpreise nur in kreisfreien Städten Anwendung, so zum Beispiel in Düsseldorf, Essen, Krefeld, Solingen oder Köln.

Unabhängig von der Unterscheidung zwischen Tag und Nacht/Sonntag besteht in knapp über der Hälfte der Taxitarife in Deutschland eine entfernungsabhängige Staffelung der Kilometerpreise, in Nordrhein-Westfalen deutlich seltener (24,1 %). Hierbei ist festzustellen, dass gestaffelte Kilometerpreise deutlich häufiger in Städten vorzufinden sind. Im Regierungsbezirk Düsseldorf verzichten beispielsweise alle Landkreise auf eine Staffelung der Kilometerpreise. Das Belegen der ersten Kilometer mit einem höheren Preis soll einen Ausgleich schaffen für den vergleichsweise hohen Aufwand für An- und Rückfahrt bei sehr kurzen Besetzt-Fahrweiten.

In den nordrhein-westfälischen Landkreisen und Städten mit einem entfernungsabhängigen Kilometerpreis erfolgt die Staffelung in der Regel in zwei Stufen. Dabei bewegt sich die erste, teurere Stufe im Bereich zwischen einem und sieben Kilometern Fahrtweite. Eine Unterscheidung in mehr als zwei Kilometer-Stufen ist möglich und innerhalb der deutschen Taxitariflandschaft vorzufinden, macht den Tarif für den Fahrgast aber unübersichtlich. Beispiele mit drei Kilometerstufen in Nordrhein-Westfalen sind die Städte Essen und Gelsenkirchen, in Krefeld erfolgt sogar eine Differenzierung in vier Stufen.

In manchen Taxitarifen Deutschlands ist in der Grundgebühr bereits eine fest definierte Fahrleistung enthalten. Da dies den Taxitarif allerdings deutlich teurer wirken lässt, ist eine solche Regelung nur in rund vier Prozent der deutschen Taxitarife, überwiegend in Landkreisen in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen, vorzufinden.

7.3.2 Wartezeitpreis

Bei nahezu allen deutschen Taxitarifen ist ein fester Wartezeitpreis festgelegt. Dieser gilt für alle auftretenden Wartezeiten, also sowohl für verkehrs- als auch fahrgastbedingte Wartezeiten. Ferner gibt es Modelle, bei denen eine Staffelung der Wartezeitgebühr oder gar eine Berechnung erst nach der Überschreitung eines festgelegten Schwellenwertes erfolgt (Karenztarif). Diese Reduzierungen bei der Wartezeitvergütung vermindern den Fahrpreis für den Fahrgast und gehen damit zu Lasten der Tarifergiebigkeit für die Taxiunternehmen.

Eine Bepreisung der ersten Minuten mit einem geringeren Preis wird bei etwa elf Prozent der Städte und rund sechs Prozent der Landkreise in Deutschland praktiziert. Die Zeitspanne für den ermäßigten Preis bewegt sich zwischen einer und zehn Minuten, in Einzelfällen geht sie bis 15 Minuten. Die Höhe der Preisabsenkung für die ersten Minuten ist sehr unterschiedlich; es werden 15 bis 90 Prozent geringere Preise realisiert. Der Taxitarif des Rhein-Kreises Neuss verfügt ebenfalls über eine Zweiteilung der Wartezeitgebühr. Insgesamt ist festzustellen, dass die Bepreisung der ersten Minuten mit einer rabattierten Wartezeitgebühr im Regierungsbezirk Düsseldorf überdurchschnittlich oft Anwendung findet; in sieben der 15 Taxitarife nehmen eine entsprechende Regelung vor.

In einigen wenigen deutschen Städten (Berlin, Hamburg, Jena) und Landkreisen (Region Hannover, Märkisch-Oderland, Uckermark) sind die erste oder die ersten beiden Minuten frei. Diese Karenzzeit beginnt dabei bei jedem Stillstand bei null, so dass im Regelfall nahezu keine Zeitberechnung anfällt. In Einzelfällen erfolgt auch eine Unterscheidung der Wartezeitgebühr nach verkehrs- und fahrgastbedingter Wartezeit (bspw. Mönchen-

gladbach oder Landkreise Harburg, Uelzen und Lüchow-Dannenberg) und nach Tag/Nacht (z. B. Bochum und Dortmund).

7.3.3 Vergütung An- und Rundfahrten

In Städten, in denen der Pflichtfahrbereich nicht über das Stadtgebiet hinausgeht, wird in der Regel keine Anfahrtsgebühr erhoben. Eine derartige Gebühr würde Fahrgäste, die in weit vom Stadtzentrum entfernten Stadtteilen wohnen, benachteiligen, da sich hier meist kaum Taxis bereithalten und damit größere Anfahrtswege auftreten als in den zentralen Bereichen der Städte. Ist der Pflichtfahrbereich größer als das Stadtgebiet, wird eine Anfahrtsgebühr in der Regel bei solchen Fahrten berechnet, die außerhalb des Stadtgebietes beginnen und nicht in das Stadtgebiet zurückführen.

Im Gegensatz zu Stadtgebieten, in denen die Anfahrt bundesweit in rund drei Viertel der Fälle gebührenfrei ist, werden in Landkreisen, bedingt durch die längeren Anfahrtswege, oft entsprechende Zuschläge verlangt (vgl. Tabelle 52). In den Landkreisen Nordrhein-Westfalens ist der Zuschlag für die Anfahrt in circa 54,8 Prozent der Taxitarife verankert. Im Regierungsbezirk Düsseldorf gibt es nur im Landkreis Wesel eine Vergütung von An- und Rundfahrten.

	Stadt	Landkreis	Städte + Landkreise gesamt
neue Bundesländer	17,6 %	67,2 %	56,0 %
alte Bundesländer	28,8 %	66,5 %	54,0 %
Nordrhein-Westfalen	0,0 %	54,8 %	31,5 %
Regierungsbezirk Düsseldorf	0,0 %	20,0 %	6,7 %
Bundesgebiet gesamt	27,3 %	66,7 %	54,4 %

Tabelle 52: Verteilung der Gebühr für An- und Rundfahrten in Deutschland

Der Zuschlag für Anfahrt gestaltet sich überwiegend durch eine entfernungsabhängige Gebühr, seltener durch einen Pauschalbetrag (Rheinisch-Bergischer Kreis). Die Spanne der entfernungsabhängigen Anfahrtsvergütung bewegt sich in der Regel zwischen dem halben und vollen Besetztkilometer-Betrag je Anfahrtskilometer.

7.3.4 Zuschläge

Zuschläge können im Verkehr mit Taxis einen erheblichen Einfluss auf den Fahrpreis haben. Im Folgenden erfolgt die Darstellung der am häufigsten verbreiteten Zuschläge in Taxitarifen. Vereinzelt kommen weitere Zuschläge zur Anwendung, mit denen zusätzliche Aufwendungen beziehungsweise Risiken abgedeckt werden sollen.

Zuschlag Großraumtaxi

Für Taxis, die mit mehr als vier Fahrgästen besetzt sind (Großraumtaxi), beziehungsweise bei ausdrücklicher Bestellung eines derartigen Großraumtaxis, wird bundesweit bei circa 86,6 Prozent der Taxitarife ein Zuschlag verlangt. Der Zuschlag für Großraumtaxis kommt hierbei geringfügig häufiger in den Tarifen von Städten vor; 88,4 Prozent der Taxitarife von deutschen Städten haben einen Zuschlag für Großraumtaxis. Einen detaillierten Überblick über die Implementierung dieses Tarifelementes innerhalb von Deutschland liefert Tabelle 53.

Im Land Nordrhein-Westfalen wird in nahezu allen Taxitarifen ein Zuschlag für Großraumtaxis erhoben. Bei einigen Taxitarifen, so zum Beispiel in Bottrop und Duisburg sowie den Landkreisen Hochsauerlandkreis und Viersen, ist der Zuschlag für den Einsatz

eines Großraumtaxis in den Grundpreis integriert.

	Stadt	Landkreis	Städte + Landkreise gesamt
neue Bundesländer	88,2 %	98,3 %	96,0 %
alte Bundesländer	88,5 %	82,3 %	84,3 %
Nordrhein-Westfalen	87,0 %	96,8 %	92,6 %
Regierungsbezirk Düsseldorf	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Bundesgebiet gesamt	88,4 %	85,8 %	86,6 %

Tabelle 53: Verteilung des Zuschlages für Großraumtaxis in Deutschland

Der pauschale Zuschlag für Großraumtaxis soll einen Ausgleich für die höheren Kosten eines derartigen Fahrzeuges schaffen, sofern es tatsächlich angefordert wird. Der Zuschlag ist meist pauschal, in einigen Fällen auch je Person beziehungsweise über den Grundpreis zu zahlen und bewegt sich in Deutschland zwischen 2,00 Euro und 13,50 Euro. In sehr wenigen Fällen werden Großraumtaxis auch beim Kilometertarif gesondert berücksichtigt (u. a. Landkreise Hochsauerlandkreis, Kleve, Viersen).

Zuschlag Gepäck

Eine Gebühr für die Gepäckbeförderung ist durchaus üblich; rund 31,4 Prozent der Städte und etwa 35,6 Prozent der Landkreise bundesweit erheben einen Zuschlag für Gepäck in ihrem Taxitarif (vgl. Tabelle 54). Für den Transport von Gepäck ist durch die Fahrgäste in Nordrhein-Westfalen deutlich seltener ein Aufpreis zu zahlen. Im Regierungsbezirk Düsseldorf wird nur in der kreisfreien Stadt Remscheid eine Gebühr für die Gepäckbeförderung erhoben.

	Stadt	Landkreis	Städte + Landkreise gesamt
neue Bundesländer	41,2 %	31,0 %	33,3 %
alte Bundesländer	29,8 %	36,8 %	34,5 %
Nordrhein-Westfalen	17,4 %	25,8 %	22,2 %
Regierungsbezirk Düsseldorf	10,0 %	0,0 %	6,7 %
Bundesgebiet gesamt	31,4 %	35,6 %	34,3 %

Tabelle 54: Verteilung des Zuschlages für Gepäck innerhalb von Deutschland

Die Berechnung erfolgt dabei in den deutschen Taxitarifen sehr unterschiedlich, zur Anwendung kommen unter anderem:

- Stückpreise (meist 0,50 Euro bis 1,00 Euro pro Gepäckstück, teilweise erst ab zweitem oder drittem Gepäckstück, in der Regel begrenzt auf eine Höchstzahl)
- Pauschalen
- Zuschlag in Abhängigkeit vom Gewicht des Gepäcks.
- Zuschläge für die Beförderung von sperrigen Gütern (zwischen 1,00 Euro und 6,00 Euro, meist pauschal) und von Fahrrädern (zwischen 1,00 Euro und 8,00 Euro, je Stück). Voraussetzung für derartige Transporte sind Fahrzeuge mit entsprechender Größe beziehungsweise Ausstattung.

In einigen Fällen beschränkt sich ein Gepäckzuschlag auf bei schwieriger zu verstauendem „Sperriges“ beziehungsweise klar definierte Gegenstände (Fahrrad, Ski, Snowboard). Häufig ist allerdings nicht klar definiert, was unter sperrigen Gepäckstücken zu verstehen ist. In anderen Taxitarifen, zum Beispiel im Oberbergischen Kreis, erfolgt eine gewichtsabhängige Erhebung eines Gepäckzuschlages. Diese Variante ist allerdings abzulehnen, da sie eine Abschätzung des Gewichts durch das Fahrpersonal erfordert.

Zuschlag Tiere

Eine Vergütung für die Mitnahme von Hunden und Kleintieren wird, sofern vorgesehen, meist als Zuschlag je Tier realisiert. Bundesweit und im Durchschnitt Nordrhein-Westfalens ist ein entsprechender Zuschlag in rund einem Viertel – im Regierungsbezirk Düsseldorf bei rund 13,3 Prozent - der Taxitarife vorzufinden. Ihr Wert bewegt sich vorrangig im Bereich zwischen 0,50 Euro und 2,50 Euro.

Generell gilt, dass eine Beförderung von Tieren nur dann gestattet ist, wenn die Betriebssicherheit dadurch nicht gefährdet wird. Eine Ausnahme bilden Blindenhunde oder andere Begleithunde; diese werden generell frei befördert.

Zuschlag Abbestellen

Für ein vom Fahrgast ohne Benutzung aus der Bestellung entlassenes Taxi wird im Großteil der Taxitarife im Land Nordrhein-Westfalen[9] und in allen Taxitarifen im Regierungsbezirk im bundesweiten Vergleich überdurchschnittlich oft die Entrichtung eines Entgeltes festgesetzt, welches der Abgeltung der aus der Anfahrt entstandenen Kosten dienen soll. Gefordert wird meist eine Pauschalgebühr, die sich in etwa in der Spanne des einfachen bis doppelten Grundpreises bewegt, gegebenenfalls zuzüglich Anfahrtskilometer und/oder Wartezeit. Selten erfolgt die Berechnung nach Taxameter.

Der Taxitarif im Rhein-Kreis Neuss enthält ebenfalls eine solche Gebühr. Hierbei ist bei der Nichtnutzung eines gebuchten Taxis die doppelte Grundgebühr zu entrichten.

	Stadt	Landkreis	Städte + Landkreise gesamt
neue Bundesländer	64,7 %	63,8 %	64,0 %
alte Bundesländer	69,2 %	67,9 %	68,4 %
Nordrhein-Westfalen	91,3 %	87,1 %	88,9 %
Regierungsbezirk Düsseldorf	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Bundesgebiet gesamt	68,6 %	67,0 %	67,5 %

Tabelle 55: Verteilung des Zuschlages für Abbestellung in Deutschland

Berücksichtigt werden muss hierbei, dass die Abbestellgebühr oft nicht eingefordert werden kann, da die Bestellerin beziehungsweise der Besteller nicht auffindbar ist, so dass sich der Nutzen dieses Zuschlages relativiert.

Sonstige Zuschläge

Vereinzelt kommen weitere Zuschläge zur Anwendung, mit denen zusätzliche Aufwendungen beziehungsweise Risiken abgedeckt werden, die der Taxifahrerin beziehungsweise dem Taxifahrer oder einer Taxi-Zentrale entstehen. Das betrifft zum Beispiel eine Gebühr für Vorbestellung beziehungsweise für einen vermittelten Fahrauftrag und bargeldloses Bezahlen. Das Erheben einer Gebühr für bargeldloses Bezahlen ist mittlerweile die absolute Ausnahme, da diese Bezahlform inzwischen in allen Bereichen zum Standard gehört. Ein Zuschlag für Hilfestellungen durch den Fahrer (z. B. Gepäck tragen) ist dagegen abzulehnen, da diese im Rahmen eines vertretbaren Aufwandes als selbstverständlich anzusehen sind.

[9] Bei 88,9 Prozent der Taxitarife in Nordrhein-Westfalen wird ein Zuschlag für Abbestellen erhoben; in den Landkreisen mit 87,1 Prozent dabei geringfügig seltener als in den kreisfreien Städten (91,3 %).

7.4 Taxitarife im Vergleich

Im Folgenden wird für die bereits zuvor herangezogenen vier Vergleichstouren von drei Kilometer, fünf Kilometer, zehn Kilometer und 15 Kilometer Länge die erzielbaren Einnahmen im Tag- und Nachttarif das Tarifniveau berechnet. Bei den beiden längeren Touren sind wiederum fünf Minuten Wartezeit, bei der Fünf-Kilometer-Tour drei Minuten Wartezeit eingerechnet. Mögliche Zuschläge bleiben in den Modellrechnungen unberücksichtigt. Die angesetzten Wartezeiten dienen nur zur Veranschaulichung ihres Einflusses, in der Praxis können sie sowohl höher als auch niedriger ausfallen. Die hier verwendete Bezeichnung „Nachttarif" beinhaltet auch den Sonn- und Feiertag.

Zur Einordnung des Taxitarifes des Rhein-Kreises Neuss erfolgt zunächst eine Gegenüberstellung des aktuell gültigen Taxitarifs den Taxitarifen der übrigen Landkreise und kreisfreien Städte in Nordrhein-Westfalen beziehungsweise im Regierungsbezirk Düsseldorf (vgl. Kapitel 7.4.1). Ferner erfolgt ein Vergleich mit jeweils zehn Regionen in den alten und in den neuen Bundesländern, welche auf Grundlage von soziodemografischen Kriterien mit dem Rhein-Kreis Neuss vergleichbar sind (vgl. Abschnitt 7.4.2).

Vergleichskriterium	Rhein-Kreis Neuss	Vergleichsregion	
		alte Bundesländer	neue Bundesländer
Bevölkerungsdichte [EW/km²]	784,98	Landkreis Ludwigsburg (793,10)	Landeshauptstadt Schwerin (733,53)
		Landkreis Esslingen (831,76)	Landeshauptstadt Erfurt (789,99)
Motorisierungsgrad [Pkw/1.000 EW]	614,32	Landkreis Segeberg (615,14)	Landkreis Eichsfeld (613,41)
		Landkreis Leer (616,33)	Landkreis Sonneberg (617,07)
Kaufpreisindex	111,2	Rems-Murr-Kreis (111,7)	Landkreis Potsdam-Mittelmark (103,9)
		Landkreis Bad Dürkheim (111,9)	Landeshauptstadt Potsdam (99,9)
verfügbares Einkommen [€ /EW]	25.927	Landkreis Biberach (25.194)	Landkreis Oberhavel (23.118)
		Herzogtum Lauenburg (24.903)	Landkreis Leipzig (22.987)
Rang im Zukunftsatlas	95	Stadt Amberg (93)	Stadt Leipzig (137)
		Landkreis Schwäbisch Hall (96)	Landkreis Teltow-Fläming (174)

Tabelle 56: Auswahlkriterien für Vergleichsregionen Taxitarif

Tabelle 56 zeigt zum einen die gewählten Vergleichskriterien und zum anderen die jeweils zur Einordnung des Taxitarifs des Rhein-Kreises Neuss herangezogenen Vergleichslandkreise. Die Vergleichstarife sind in Anlage 2 (Nordrhein-Westfalen) beziehungsweise Anlage 3 (Deutschlandvergleich) erläutert.

7.4.1 Vergleich innerhalb der Taxitariflandschaft in Nordrhein-Westfalen

Die Ergebnisse der Vergleichsrechnungen fassen Tabelle 57 (Normalfahrzeug) und Tabelle 58 (Großraumtaxi) zusammen und zeigen das Tarifniveau des Taxitarifs im Rhein-Kreis Neuss zu den Taxitarifen der übrigen Gebietskörperschaften im Regierungsbezirk Düsseldorf sowie im Verhältnis zu den Durchschnitten der Taxitarife innerhalb der übrigen Regierungsbezirke. Auf folgende Besonderheiten ist hinzuweisen:

- In Mönchengladbach wird bei der Wartezeit in verkehrsbedingt und fahrgastbedingt differenziert. Bei der Berechnung wird die verkehrsbedingte Wartezeitgebühr angesetzt.
- In den Städten Bochum und Dortmund ist im Taxitarif eine erhöhte Wartezeitgebühr in der Nacht enthalten. Die Wartezeitgebühr ist in diesen Fällen an die jeweilige Tageszeit angepasst.

Der Vergleich des aktuell gültigen Taxitarifs im Tagverkehr des Rhein-Kreises Neuss zeigt, dass sich das Einnahmeniveau im Landkreis sowohl bei kürzeren Touren als auch bei längeren Fahrstrecken unter dem Durchschnitt des Regierungsbezirkes Düsseldorf bewegt. Die vergleichsweise niedrige Ertragskraft des Taxitarifs des Rhein-Kreises Neuss liegt trotz dessen jungen Alters in der Höhe der einzelnen Tarifbestandteile begründet. So ist beispielsweise die Grundgebühr nur in den kreisfreien Städten Krefeld und Mönchengladbach sowie im Kreis Mettmann günstiger. Beim Kilometerpreis im Tagverkehr nimmt der Taxitarif des Rhein-Kreises Neuss Rang sieben von 15 ein, im Nachtverkehr Rang zehn der 15 Gebietskörperschaften im Regierungsbezirk Düsseldorf.

Vergleichsregion Stadt / Landkreis	gültig seit	3-km-Tour Tagtarif	 Nachttarif	5-km-Tour + 3 Min. Wartezeit Tagtarif	 Nachttarif	10-km-Tour + 5 Min. Wartezeit Tagtarif	 Nachttarif	15-km-Tour + 5 Min. Wartezeit Tagtarif	 Nachttarif
Normalfahrzeug									
Rhein-Kreis Neuss	12/2022	11,60 €	11,60 €	18,05 €	18,05 €	31,88 €	31,88 €	44,88 €	44,88 €
Düsseldorf	02/2018	11,10 €	11,10 €	17,25 €	17,25 €	29,42 €	29,42 €	40,42 €	40,42 €
Duisburg	11/2022	12,40 €	13,00 €	19,05 €	20,05 €	32,65 €	34,65 €	45,15 €	48,15 €
Essen	10/2022	12,40 €	12,40 €	19,20 €	19,20 €	32,40 €	32,40 €	44,40 €	44,40 €
Krefeld	04/2022	10,50 €	10,90 €	16,57 €	16,97 €	26,57 €	26,97 €	36,57 €	36,97 €
Mönchengladbach	08/2022	10,10 €	10,70 €	14,80 €	15,80 €	26,00 €	28,00 €	37,00 €	40,00 €
Mülheim an der Ruhr	07/2022	13,65 €	13,95 €	20,15 €	20,65 €	34,20 €	35,20 €	47,45 €	48,95 €
Oberhausen	07/2022	13,30 €	13,60 €	20,15 €	20,65 €	34,25 €	35,25 €	47,25 €	48,75 €
Remscheid	01/2023	13,20 €	13,60 €	20,10 €	20,70 €	34,60 €	35,70 €	49,10 €	50,70 €
Solingen	11/2022	13,50 €	13,50 €	21,20 €	21,20 €	36,97 €	36,97 €	51,47 €	51,47 €
Wuppertal	08/2022	11,70 €	12,60 €	17,25 €	18,75 €	28,65 €	31,65 €	39,15 €	43,65 €
Kleve	10/2022	12,10 €	12,40 €	18,90 €	19,40 €	32,60 €	33,60 €	45,10 €	46,60 €
Mettmann	02/2023	10,70 €	11,00 €	17,13 €	17,63 €	30,21 €	31,21 €	42,21 €	43,71 €
Viersen	11/2022	12,40 €	13,30 €	19,47 €	20,97 €	33,71 €	36,71 €	46,71 €	51,21 €
Wesel	10/2022	14,00 €	14,90 €	20,99 €	22,49 €	35,55 €	38,55 €	49,05 €	53,55 €
Durchschnitt Regierungsbezirk Düsseldorf (ohne Rhein-Kreis Neuss)		12,22 €	12,64 €	18,73 €	19,41 €	31,98 €	33,30 €	44,36 €	46,32 €
Niveau Rhein-Kreis Neuss zu Reg.-Bezirk Düsseldorf		94,9 %	91,8 %	96,4 %	93,0 %	99,7 %	95,7 %	101,2 %	96,9 %
Durchschnitt Regierungsbezirk Arnsberg		11,47 €	12,33 €	18,17 €	19,28 €	31,35 €	33,06 €	43,25 €	45,51 €
Niveau Rhein-Kreis Neuss zu Reg.-Bezirk Arnsberg		101,1 %	94,1 %	99,4 %	93,6 %	101,7 %	96,5 %	103,8 %	98,6 %
Durchschnitt Regierungsbezirk Köln		12,21 €	12,59 €	19,16 €	19,80 €	33,01 €	34,32 €	45,60 €	47,57 €
Niveau Rhein-Kreis Neuss zu Reg.-Bezirk Köln		95,0 %	92,2 %	94,2 %	91,2 %	96,6 %	92,9 %	98,4 %	94,3 %
Durchschnitt Regierungsbezirk Münster		11,33 €	12,12 €	17,85 €	18,95 €	30,83 €	32,78 €	42,65 €	45,43 €
Niveau Rhein-Kreis Neuss zu Reg.-Bezirk Münster		102,4 %	95,7 %	101,1 %	95,3 %	103,4 %	97,3 %	105,2 %	98,8 %
Durchschnitt Regierungsbezirk Detmold		12,62 €	13,59 €	19,99 €	21,20 €	34,53 €	36,36 €	47,68 €	50,11 €
Niveau Rhein-Kreis Neuss zu Reg.-Bezirk Detmold		91,9 %	85,3 %	90,3 %	85,1 %	92,3 %	87,7 %	94,1 %	89,6 %

Tabelle 57: Fahrpreise der Bespieltouren nach Taxitarifen in NRW mit einem Normalfahrzeug

Je länger die Touren werden, desto höher wird aber die Tarifergiebigkeit im Tagesverkehr im Vergleich zu den übrigen Taxitarifen sowohl im Regierungsbezirk Düsseldorf als auch im Vergleich zu den durchschnittlichen Fahrpreisen in den übrigen Regierungsbezirken in Nordrhein-Westfalen. (vgl. Tabelle 57). Dies ist darauf zurückzuführen, dass der Taxitarif des Rhein-Kreises Neuss auf eine Staffelung und damit auf eine Rabattierung des Kilometerpreises verzichtet.[10]

Die Fahrpreise im Rhein-Kreis Neuss liegen dabei im Nachtverkehr nochmals unterhalb des Durchschnittes im Tagverkehr (vgl. Tabelle 57). Dies liegt darin begründet, dass im Rhein-Kreis Neuss gegenüber den übrigen Taxitarifen keine Differenzierung der Grundgebühr und des Kilometerpreises zwischen Tag und Nacht/Sonntag besteht.

[10] Hierbei gilt es zudem zu beachten, dass im Durchschnitt der Taxitarife mit einer entfernungsabhängigen Staffelung des Kilometerpreises das durchschnittliche Entgelt in der zweiten Kilometerstufe am Tag rund 2,37 Euro je Kilometer beträgt und somit deutlich unter dem Kilometerpreis im Rhein-Kreis Neuss.

Im Vergleich des aktuell gültigen Großraumtaxitarifs des Rhein-Kreises Neuss spiegeln sich weitestgehend die vorstehenden Ergebnisse für ein Normalfahrzeug wider (vgl. Tabelle 58). Aufgrund des im Vergleich zu anderen Regionen höheren Zuschlages auf die Grundgebühr im Rhein-Kreis Neuss ergibt sich für den Großraumtaxitarif aber eine leicht überdurchschnittliche Tarifergiebigkeit. Der geringere Anstieg der Tarifergiebigkeit im Vergleich zum Normalfahrzeug bei längeren Fahrstrecken ist darauf zurückzuführen, dass in einigen Taxitarifen auch eine Unterscheidung der Kilometerpreise zwischen einem Normalfahrzeug und einem Großraumtaxi vorgenommen wird.

Vergleichsregion Stadt / Landkreis	gültig seit	3-km-Tour Tagtarif	 Nachttarif	5-km-Tour + 3 Min. Wartezeit Tagtarif	 Nachttarif	10-km-Tour + 5 Min. Wartezeit Tagtarif	 Nachttarif	15-km-Tour + 5 Min. Wartezeit Tagtarif	 Nachttarif
Großraumtaxi									
Rhein-Kreis Neuss	12/2022	19,10 €	19,10 €	25,55 €	25,55 €	39,38 €	39,38 €	52,38 €	52,38 €
Düsseldorf	02/2018	18,10 €	18,10 €	24,25 €	24,25 €	36,42 €	36,42 €	47,42 €	47,42 €
Duisburg	11/2022	18,40 €	19,00 €	25,05 €	26,05 €	38,65 €	40,65 €	51,15 €	54,15 €
Essen	10/2022	18,90 €	18,90 €	25,70 €	25,70 €	38,90 €	38,90 €	50,90 €	50,90 €
Krefeld	04/2022	15,50 €	15,90 €	21,57 €	21,97 €	31,57 €	31,97 €	41,57 €	41,97 €
Mönchengladbach	08/2022	20,10 €	20,70 €	24,80 €	25,80 €	36,00 €	38,00 €	47,00 €	50,00 €
Mülheim an der Ruhr	07/2022	18,65 €	18,95 €	25,15 €	25,65 €	39,20 €	40,20 €	52,45 €	53,95 €
Oberhausen	07/2022	21,00 €	21,30 €	27,85 €	28,35 €	41,95 €	42,95 €	54,95 €	56,45 €
Remscheid	01/2023	21,60 €	22,00 €	28,50 €	29,10 €	43,00 €	44,10 €	57,50 €	59,10 €
Solingen	11/2022	21,00 €	21,00 €	28,70 €	28,70 €	44,47 €	44,47 €	58,97 €	58,97 €
Wuppertal	08/2022	18,70 €	19,60 €	24,25 €	25,75 €	35,65 €	38,65 €	46,15 €	50,65 €
Kleve	10/2022	16,30 €	16,60 €	23,30 €	23,80 €	37,50 €	38,50 €	50,50 €	52,00 €
Mettmann	02/2023	16,50 €	16,80 €	22,93 €	23,43 €	36,01 €	37,01 €	48,01 €	49,51 €
Viersen	11/2022	14,50 €	15,40 €	22,17 €	23,67 €	37,91 €	40,91 €	52,41 €	56,91 €
Wesel	10/2022	21,20 €	22,10 €	28,19 €	29,69 €	42,75 €	45,75 €	56,25 €	60,75 €
Durchschnitt Regierungsbezirk Düsseldorf (ohne Rhein-Kreis Neuss)		18,60 €	19,03 €	25,17 €	25,85 €	38,57 €	39,89 €	51,09 €	53,05 €
Niveau Rhein-Kreis Neuss zu Reg.-Bezirk Düsseldorf		102,7 %	100,4 %	101,5 %	98,8 %	102,1 %	98,7 %	102,5 %	98,7 %
Durchschnitt Regierungsbezirk Arnsberg		16,43 €	17,25 €	23,17 €	24,26 €	36,48 €	38,18 €	48,50 €	50,78 €
Niveau Rhein-Kreis Neuss zu Reg.-Bezirk Arnsberg		116,3 %	110,8 %	110,3 %	105,3 %	108,0 %	103,2 %	108,0 %	103,1 %
Durchschnitt Regierungsbezirk Köln		19,28 €	19,72 €	26,26 €	27,00 €	40,20 €	41,69 €	52,86 €	55,10 €
Niveau Rhein-Kreis Neuss zu Reg.-Bezirk Köln		99,1 %	96,9 %	97,3 %	94,6 %	98,0 %	94,5 %	99,1 %	95,1 %
Durchschnitt Regierungsbezirk Münster		16,73 €	17,51 €	23,24 €	24,33 €	36,23 €	38,16 €	48,04 €	50,82 €
Niveau Rhein-Kreis Neuss zu Reg.-Bezirk Münster		114,2 %	109,1 %	109,9 %	105,0 %	108,7 %	103,2 %	109,0 %	103,1 %
Durchschnitt Regierungsbezirk Detmold		18,14 €	18,92 €	25,62 €	26,62 €	40,45 €	41,98 €	53,88 €	55,95 €
Niveau Rhein-Kreis Neuss zu Reg.-Bezirk Detmold		105,3 %	100,9 %	99,7 %	96,0 %	97,4 %	93,8 %	97,2 %	93,6 %

Tabelle 58: Fahrpreise der Bespieltouren nach Taxitarifen in NRW mit einem Großraumtaxi

Bei der Einordnung der Ergebnisse gilt zu beachten, dass im Rhein-Kreis Neuss im Vergleich zu vielen anderen Landkreisen in Nordrhein-Westfalen kein Aufschlag für die Anfahrt berechnet wird und somit die Fahrpreise in den betroffenen Landkreisen in der Realität höher ausfallen können. In Hinblick auf die Wartezeit waren ebenfalls Annahmen zu treffen.

7.4.2 Deutschlandvergleich

Stellt man den aktuell gültigen Taxitarif des Rhein-Kreises Neuss den Taxitarifen den Vergleichslandkreise beziehungsweise -städte gegenüber, zeigt sich, dass Fahrten mit dem Taxi auch hier ein unterdurchschnittliches Preisniveau aufweisen (vgl. Tabelle 59). Jedoch zeigt sich ein großer Unterschied zwischen den Vergleichsregionen in den alten und neuen Bundesländern.

Im Vergleich zu den Taxitarifen in den Gebietskörperschaften in den neuen Bundesländern steigt die Ertragskraft des Taxitarifes im Rhein-Kreis Neuss überdurchschnittlich stark an, je größer die Fahrstrecke ist. Hierbei gilt es zu beachten, dass die meisten der

herangezogenen Tarife eine Staffelung des Kilometerpreises vornehmen und sich folglich eine Rabattierung des Kilometerpreises mit steigender Fahrstrecke ergibt. So erklärt sich auch die erhebliche Preisdifferenz zwischen dem Taxitarif des Rhein-Kreises Neuss und den Fahrpreisen in den neuen Bundesländern bei einer Kurzstreckenfahrt; der Kilometerpreis der ersten Kilometerstufe in den Taxitarifen in den neuen Bundesländern liegt mit rund 2,91 Euro je Kilometer deutlich über dem Kilometerpreis im Rhein-Kreis Neuss.

Vergleichsregion Stadt / Landkreis	gültig seit	3-km-Tour Tagtarif	 Nachttarif	5-km-Tour + 3 Min. Wartezeit Tagtarif	 Nachttarif	10-km-Tour + 5 Min. Wartezeit Tagtarif	 Nachttarif	15-km-Tour + 5 Min. Wartezeit Tagtarif	 Nachttarif
Normalfahrzeug									
Rhein-Kreis Neuss	12/2022	11,60 €	11,60 €	18,05 €	18,05 €	31,88 €	31,88 €	44,88 €	44,88 €
Herzogtum Lauenburg	08/2022	11,90 €	12,50 €	18,50 €	19,50 €	31,33 €	33,33 €	42,83 €	45,83 €
Landkreis Bad Dürkheim	03/2023	11,00 €	11,25 €	18,75 €	19,25 €	30,72 €	31,67 €	42,72 €	44,17 €
Landkreis Biberach	10/2022	11,80 €	13,60 €	18,80 €	20,60 €	33,00 €	34,80 €	46,00 €	47,80 €
Landkreis Esslingen	10/2022	13,20 €	13,20 €	20,60 €	20,60 €	34,37 €	34,37 €	46,87 €	46,87 €
Landkreis Leer	07/2022	12,90 €	14,20 €	19,50 €	21,00 €	32,33 €	34,33 €	43,83 €	46,33 €
Landkreis Ludwigsburg	10/2022	12,30 €	13,40 €	19,55 €	20,65 €	34,65 €	35,75 €	48,65 €	49,75 €
Landkreis Schwäbisch Hall	10/2021	11,20 €	11,20 €	17,35 €	17,35 €	29,38 €	29,38 €	40,38 €	40,38 €
Landkreis Segeberg	11/2022	11,40 €	11,70 €	17,60 €	18,10 €	29,80 €	30,80 €	40,80 €	42,30 €
Rems-Murr-Kreis	12/2022	12,60 €	14,10 €	19,75 €	21,25 €	34,42 €	35,92 €	47,92 €	49,42 €
Stadt Amberg	06/2022	11,40 €	11,40 €	18,00 €	18,00 €	31,20 €	31,20 €	41,70 €	41,70 €
Landeshauptstadt Erfurt	12/2022	16,60 €	18,50 €	24,90 €	27,70 €	39,23 €	44,03 €	52,23 €	59,03 €
Landeshauptstadt Potsdam	02/2023	11,90 €	13,10 €	18,30 €	20,10 €	30,00 €	32,80 €	40,50 €	44,30 €
Landeshauptstadt Schwerin	02/2023	13,30 €	14,80 €	19,90 €	21,90 €	31,73 €	34,23 €	42,23 €	45,23 €
Eichsfeld	11/2022	14,40 €	15,00 €	22,20 €	23,20 €	38,03 €	40,03 €	52,53 €	55,53 €
Landkreis Leipzig	10/2022	13,50 €	13,80 €	19,65 €	20,55 €	31,82 €	34,22 €	42,32 €	45,22 €
Landkreis Oberhavel	03/2021	9,20 €	10,00 €	14,25 €	15,45 €	23,98 €	26,18 €	32,48 €	35,68 €
Landkreis Potsdam-Mittelmark	02/2023	11,70 €	12,30 €	18,30 €	19,30 €	31,50 €	33,50 €	43,50 €	46,50 €
Landkreis Sonneberg	05/2022	13,30 €	13,90 €	20,50 €	21,50 €	34,83 €	36,83 €	47,83 €	50,83 €
Landkreis Teltow-Fläming	03/2022	10,70 €	11,80 €	16,60 €	18,10 €	28,60 €	31,10 €	39,60 €	43,10 €
Stadt Leipzig	10/2022	13,50 €	13,80 €	19,65 €	20,55 €	30,22 €	31,62 €	40,72 €	42,62 €
Durchschnitt Vergleichsregionen (ohne Rhein-Kreis Neuss)		12,39 €	13,18 €	19,13 €	20,23 €	32,06 €	33,81 €	43,78 €	46,13 €
Niveau Rhein-Kreis Neuss zu Vergleichsregionen		93,6 %	88,0 %	94,3 %	89,2 %	99,5 %	94,3 %	102,5 %	97,3 %
Durchschnitt Vergleichsregionen (alte Bundesländer)		11,97 €	12,66 €	18,84 €	19,63 €	32,12 €	33,16 €	44,17 €	45,46 €
Niveau Rhein-Kreis Neuss zu Vergleichsregionen (alte Bundesländer)		96,9 %	91,7 %	95,8 %	92,0 %	99,3 %	96,2 %	101,6 %	98,7 %
Durchschnitt Vergleichsregionen (neue Bundesländer)		12,81 €	13,70 €	19,43 €	20,84 €	32,00 €	34,46 €	43,40 €	46,81 €
Niveau Rhein-Kreis Neuss zu Vergleichsregionen (neue Bundesländer)		90,6 %	84,7 %	92,9 %	86,6 %	99,7 %	92,5 %	103,4 %	95,9 %

Tabelle 59: Fahrpreise der Bespieltouren nach Taxitarifen in vergleichbaren Regionen mit einem Normalfahrzeug

Analog zu den Vergleichsregionen in den alten Bundesländern, wo die durchschnittliche Wartezeitgebühr 36,00 Euro je Stunde beträgt, weist der Rhein-Kreis Neuss auch im Vergleich zu den Regionen in den neuen Bundesländern (durchschnittlich 35,70 Euro je Stunde) eine deutlich geringere Wartezeitgebühr in der ersten Stufe auf. Bei einer Wartezeit von über fünf Minuten liegt diese Gebühr dann deutlich über dem Durchschnitt der Vergleichsregionen.

Während die Taxitarife in den alten Bundesländern weitestgehend auf eine Differenzierung zwischen einem Tag- und Nachttarif verzichten, ist dies in den neuen Bundesländern eher die Regel. Aufgrund der gegenüber dem Tagverkehr erhöhten Grundgebühr und auch höheren Kilometerpreisen ergeben sich für den Rhein-Kreis Neuss im Nachtverkehr ein noch niedrigeres Preisniveau.

Der Vergleich des Großraumtaxitarifs im Rhein-Kreis Neuss mit den Vergleichsregionen zeigt dabei ein anderes Bild als die Berechnungen mit einem Normalfahrzeug. Zur Einordnung der Ergebnisse gilt es zu beachten, dass ein Teil der herangezogenen Tarife bereits eine sehr lange Gültigkeitsdauer aufweisen und diese auch in nächster Zeit einer Revision unterzogen werden müssten. Auch verzichtet ein Teil der Regionen auf einen Zuschlag für ein Großraumtaxi, insbesondere in den alten Bundesländern.

Vergleichsregion Stadt / Landkreis	gültig seit	3-km-Tour Tagtarif	 Nachttarif	5-km-Tour + 3 Min. Wartezeit Tagtarif	 Nachttarif	10-km-Tour + 5 Min. Wartezeit Tagtarif	 Nachttarif	15-km-Tour + 5 Min. Wartezeit Tagtarif	 Nachttarif
Großraumtaxi									
Rhein-Kreis Neuss	12/2022	19,10 €	19,10 €	25,55 €	25,55 €	39,38 €	39,38 €	52,38 €	52,38 €
Herzogtum Lauenburg	08/2022	18,90 €	19,50 €	25,50 €	26,50 €	38,33 €	40,33 €	49,83 €	52,83 €
Landkreis Bad Dürkheim	03/2023	12,50 €	12,50 €	20,25 €	20,25 €	36,42 €	36,42 €	51,42 €	51,42 €
Landkreis Biberach	10/2022	11,80 €	13,60 €	18,80 €	20,60 €	33,00 €	34,80 €	46,00 €	47,80 €
Landkreis Esslingen	10/2022	20,20 €	20,20 €	27,60 €	27,60 €	41,37 €	41,37 €	53,87 €	53,87 €
Landkreis Leer	07/2022	16,10 €	17,40 €	23,50 €	25,00 €	38,33 €	40,33 €	51,83 €	54,33 €
Landkreis Ludwigsburg	10/2022	20,30 €	21,50 €	27,55 €	28,75 €	42,65 €	43,85 €	56,65 €	57,85 €
Landkreis Schwäbisch Hall	10/2021	12,50 €	12,50 €	18,85 €	18,85 €	31,38 €	31,38 €	42,88 €	42,88 €
Landkreis Segeberg	11/2022	12,00 €	12,00 €	18,80 €	18,80 €	32,50 €	32,50 €	45,00 €	45,00 €
Rems-Murr-Kreis	12/2022	16,10 €	18,60 €	24,25 €	26,75 €	41,42 €	43,92 €	57,42 €	59,92 €
Stadt Amberg	06/2022	17,40 €	17,40 €	36,00 €	36,00 €	37,20 €	37,20 €	47,70 €	47,70 €
Landeshauptstadt Erfurt	12/2022	24,40 €	27,30 €	35,10 €	39,30 €	54,93 €	62,13 €	73,43 €	83,63 €
Landeshauptstadt Potsdam	02/2023	17,00 €	18,20 €	23,40 €	25,20 €	35,10 €	37,90 €	45,60 €	49,40 €
Landeshauptstadt Schwerin	02/2023	20,30 €	21,80 €	26,90 €	28,90 €	38,73 €	41,23 €	49,23 €	52,23 €
Eichsfeld	11/2022	17,40 €	18,00 €	25,40 €	26,40 €	41,73 €	43,73 €	56,73 €	59,73 €
Landkreis Leipzig	10/2022	23,50 €	23,80 €	40,65 €	43,05 €	41,82 €	44,22 €	52,32 €	55,22 €
Landkreis Oberhavel	03/2021	15,20 €	16,00 €	20,25 €	21,45 €	29,98 €	32,18 €	38,48 €	41,68 €
Landkreis Potsdam-Mittelmark	02/2023	16,70 €	17,30 €	23,30 €	24,30 €	36,50 €	38,50 €	48,50 €	51,50 €
Landkreis Sonneberg	05/2022	18,30 €	18,90 €	25,50 €	26,50 €	39,83 €	41,83 €	52,83 €	55,83 €
Landkreis Teltow-Fläming	03/2022	16,70 €	17,80 €	22,60 €	24,10 €	34,60 €	37,10 €	45,60 €	49,10 €
Stadt Leipzig	10/2022	23,50 €	23,80 €	40,65 €	43,05 €	41,82 €	44,22 €	52,32 €	55,22 €
Durchschnitt Vergleichsregionen (ohne Rhein-Kreis Neuss)		17,54 €	18,41 €	26,24 €	27,57 €	38,38 €	40,26 €	50,88 €	53,36 €
Niveau Rhein-Kreis Neuss zu Vergleichsregionen		108,9 %	103,8 %	97,4 %	92,7 %	102,6 %	97,8 %	102,9 %	98,2 %
Durchschnitt Vergleichsregionen (alte Bundesländer)		15,78 €	16,52 €	24,11 €	24,91 €	37,26 €	38,21 €	50,26 €	51,36 €
Niveau Rhein-Kreis Neuss zu Vergleichsregionen (alte Bundesländer)		121,0 %	115,6 %	106,0 %	102,6 %	105,7 %	103,1 %	104,2 %	102,0 %
Durchschnitt Vergleichsregionen (neue Bundesländer)		19,30 €	20,29 €	28,38 €	30,23 €	39,51 €	42,31 €	51,51 €	55,36 €
Niveau Rhein-Kreis Neuss zu Vergleichsregionen (neue Bundesländer)		99,0 %	94,1 %	90,0 %	84,5 %	99,7 %	93,1 %	101,7 %	94,6 %

Tabelle 60: Fahrpreise der Bespieltouren nach Taxitarifen vergleichbarer Regionen (Großraumtaxi)

7.4.3 Fazit des Tarifvergleichs

Die vorstehenden Untersuchungen haben gezeigt, dass die Fahrpreise für Taxis im Rhein-Kreis Neuss unter dem Niveau der Taxifahrtentgelten in den herangezogenen Vergleichsregionen liegen, wobei sich nichtsdestotrotz Unterschiede in der Tarifergiebigkeit zeigen. Den Taxitarif des Rhein-Kreises Neuss zeichnet vor allem eine einfache, überschaubare und leicht verständliche Struktur aus.

In Hinblick auf das Tarifniveau zeigt sich jedoch ein Anpassungsbedarf in Hinblick auf Fahrten mit einem Normalfahrzeug sowohl für Tag- als auch für Nachtfahrten. Es ist daher zu empfehlen, eine weitere Tarifanpassung durchzuführen. Dies ist vor allem wegen der Entwicklung des Kostenniveaus, den Untersuchungen zur wirtschaftlichen Lage der Taxiunternehmen sowie im Vergleich zum Tarifniveau vergleichbarere Regionen gerechtfertigt.

Aufgrund der Tatsache, dass im Dezember 2022 bereits eine Anpassung des Taxitarifs mit einer durchschnittlichen Erhöhung der Fahrpreise um rund 13,3 Prozent (vgl. Tabelle 50) durchgeführt worden ist und die allgemeine Preissteigerung nicht nur die Taxiunternehmen betrifft, sondern durch das gegenwärtige Inflationsniveau auch die Kaufkraft der Bevölkerung sinkt, sollte eine neuerliche Anpassung mit einer vergleichsweise moderaten Erhöhung der Fahrpreise verbunden sein. Die Preissteigerung einer durchschnittlichen Fahrt sollte dabei insgesamt zehn Prozent nicht überschreiten. In Summe mit der Fahrpreiserhöhung im Dezember 2022 ergibt sich dann eine Gesamtpreissteigerung gegenüber dem Vorjahr in Höhe von rund 25 Prozent. Erfahrungsgemäß erhöhen sich die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen nicht im selben Maße.

7.5 Vorschläge zur künftigen Tarifgestaltung

Aus Sicht der Fahrgäste und zur Sicherung der Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen Mobilitätsdienstleistungen sind grundsätzliche Veränderungen an der Tarifstruktur nicht zu empfehlen und die Tarifelemente des einfachen, klar strukturierten Tarifs des Rhein-Kreises Neuss beizubehalten. Bezüglich der Verbesserung der Tarifergiebigkeit des Taxitarifs im Rhein-Kreis Neuss sind zwei Varianten möglich:

- Variante 1: pauschale Anpassung der Tarifelemente
- Variante 2: Ausgleich der Defizite (vgl. Kapitel 7.4.3) des Taxitarifs im Rhein-Kreis Neuss gegenüber anderen Tarifen durch eine deutlichere Erhöhung der Grundgebühr

Auf Basis der vorstehend genannten Prämissen wurde für beide Varianten ein Gestaltungsvorschlag entwickelt. Diese sind in Tabelle 61 zusammengefasst. Ferner wird hierin die prozentuale Erhöhung der einzelnen Tarifelemente gegenüber den aktuell gültigen Preisen (Stand 12/2022) sowie dem vorherigen Preisstand (Stand 09/2021) gezeigt.

Tarifelement	Einheit	Variante 1	Veränderung ggü.		Variante 2	Veränderung ggü.	
			09/2021	12/2022		09/2021	10/2022
Grundpreis							
Tag	€	4,00	25,0 %	5,3 %	4,50	40,6%	18,4%
Nacht	€	4,00	14,3 %	5,3 %	4,50	28,6%	18,4%
Zuschlag Großraumtaxi	€	7,50	0,0 %	0,0 %	7,50	0,0 %	0,0 %
Kilometerpreis							
Tag	€ / km	2,90	31,8 %	11,5 %	2,70	22,7%	3,8%
Nacht	€ / km	2,90	31,8 %	11,5 %	2,90	20,8%	11,5%
Wartezeitpreis							
≤ 5 Minuten	€ / h	28,00	27,3 %	12,0 %	28,00	27,3%	12,0%
> 5 Minuten	€ / h	45,00	0,0 %	0,0 %	45,00	0,0 %	0,0 %
Abbestellen	€	2x GP	- - -	- - -	2x GP	- - -	- - -

Tabelle 61: Gestaltungsvorschläge zur Entwicklung des Taxitarifs im Rhein-Kreis Neuss

Die beiden gezeigten Tarifvorschläge folgen der Prämisse, dass ein angemessenes Verhältnis zwischen der Bereitstellung eines attraktiven Angebotes für die Fahrgäste und der Sicherung der Wirtschaftlichkeit des Taxigewerbes erreicht wird. Die Preise der einzelnen Tarifelemente werden in den beiden Varianten zwar teilweise unterschiedlich angepasst, unterscheiden sich aber in Hinblick auf die Entwicklung der resultierenden Fahrpreise nur geringfügig (vgl. Tabelle 62).

Im Mittel erhöhen sich die Fahrpreise für den Fahrgast in Variante 1 um 25,1 Prozent (Tag: 30,3 %, Nacht: 19,9 %) gegenüber dem Tarifstand ab dem 01. September 2021 beziehungsweise um 10,4 Prozent im Vergleich zu den Fahrpreisen ab dem 01. Dezember 2022. Eine Erhöhung des Taxitarifs gemäß Variante 2 führt zu einer Erhöhung der Fahrpreise um 24,4 Prozent (Tag: 26,2 %, Nacht: 22,5 %) im Vergleich zu einer gleichen Fahrt ab September 2021 beziehungsweise um 9,9 Prozent (Tag: 6,9 %, Nacht: 12,8 %) ab Oktober 2022.

Fahrtlänge	Preis einer Fahrt [€] nach Tarif *1				Entwicklung in %			
	09/2021	12/2022	Variante 1	Variante 2	Variante 1 ggü.		Variante 2 ggü.	
					09/2021	12/2022	09/2021	12/2022
Tagverkehr								
3 Kilometer (keine Wartezeit)	9,80	11,60	12,70	12,60	29,6	9,5	28,6	8,6
5 Kilometer (inkl. 3 Min. Wartezeit)	15,30	18,05	19,90	19,40	30,1	10,2	26,8	7,5
10 Kilometer (inkl. 5 Min. Wartezeit)	27,03	31,88	35,33	33,83	30,7	10,8	25,2	6,1
15 Kilometer (inkl. 5 Min. Wartezeit)	38,03	44,88	49,83	47,33	31,0	11,0	24,5	5,5
Nacht- und Sonntagsverkehr								
3 Kilometer (keine Wartezeit)	10,70	11,60	12,70	13,20	18,7	9,5	23,4	13,8
5 Kilometer (inkl. 3 Min. Wartezeit)	16,60	18,05	19,90	20,40	19,9	10,2	22,9	13,0
10 Kilometer (inkl. 5 Min. Wartezeit)	29,33	31,88	35,33	35,83	20,5	10,8	22,2	12,4
15 Kilometer (inkl. 5 Min. Wartezeit)	41,33	44,88	49,83	50,33	20,6	11,0	21,8	12,1

Hinweis: *1 Taxi bis vier Fahrgäste, ohne Zuschläge und ohne Anfahrt

Tabelle 62: Auswirkungen der Tarifvorschläge / der Tarifanpassungen auf die Fahrpreise

Da die beiden gezeigten Varianten zur Anpassung des Taxitarifes im Rhein-Kreis Neuss zu sehr ähnlichen Ergebnissen führen, wird empfohlen, eine Anpassung der Tarifstruktur gemäß Variante 1 vorzunehmen.

Für eine durchschnittliche Taxifahrt im Rhein-Kreis Neuss gemäß Unternehmensbefragung ergeben sich nun bei einer mittleren Besetzt-Fahrweite pro Fahrt von 8,5 Kilometern (inklusive Leer- und Anfahrts-Kilometer damit Gesamtstrecke von 17,67 Kilometer) Netto-Fahrgeldeinnahmen (abzüglich Mehrwertsteuer) von 1,62 Euro pro gefahrenem Kilometer (Variante 1) beziehungsweise es werden 1,55 Euro pro gefahrenem Kilometer (Variante 2) realisiert (altes Tarifniveau 1,20 €/km).

Es wird empfohlen, die vorgeschlagene Tarifanpassung Anfang des Jahres 2024 durchzuführen. Zukünftig sollte weiterhin darauf geachtet werden, dass die Abstände zwischen Tarifanpassungen nicht zu groß sind, um den Taxiunternehmern ein den steigenden Kosten adäquates Umsatzniveau zu sichern und die Preissprünge für den Fahrgast nicht zu hoch werden zu lassen. Andererseits ist zu beachten, dass Fahrpreiserhöhungen zu Fahrgastverlusten führen, wenn sie zu häufig auftreten und/oder zu hoch ausfallen.

7.6 Stellungnahme zu Mindestbeförderungsentgelten für Mietwagen

Gemäß des § 51a Abs. 1 PBefG kann eine Genehmigungsbehörde zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen Mindestentgelte für Mietwagen festsetzen. Als Indikatoren für eine Gefährdung des öffentlichen Verkehrsinteresses und somit maßgebliche Gründe gelten:

- Der Mietwagenverkehr steht in Konkurrenz zum öffentlichen Personennahverkehr auf der Straße und der Schiene und verlagert Verkehre in kleinere Gefäße. Hier steht insbesondere der Umweltaspekt im Vordergrund Durch die geringeren Beförderungskapazitäten eines Mietwagens gegenüber einem ÖPNV-Bus oder einem Zug wird in einem solchen Fall mehr Verkehr induziert.
- Die Mietwagen bieten einen taxiähnlichen Verkehr an und gefährden somit das lokale Taxigewerbe.
- Durch das Mietwagengewerbe erfolgt ein systematisches Sozialdumping.

Die Mietwagenunternehmen im Rhein-Kreis Neuss weisen vielmals eine Spezialisierung in ihrer Auftragsstruktur auf. Hierbei steht insbesondere die Krankenbeförderung im Vordergrund, welche den Großteil des Auftragsaufkommens ausmacht (vgl. Tabelle 33). Eine Konkurrenzsituation zwischen dem Mietwagengewerbe im Rhein-Kreis Neuss und den Linienangeboten im Öffentlichen Personennahverkehr konnte auf Grundlage der Unternehmensbefragung nicht festgestellt werden.

Zwischen dem Taxigewerbe und dem Mietwagengewerbe im Rhein-Kreis Neuss besteht einerseits ein intensiver Wettbewerb um Krankenfahrten, für welche aber eine Vergütungsvereinbarung zwischen dem Taxi- und dem Mietwagengewerbe und den Krankenkassen zur Anwendung kommt. Hier gelten somit einheitliche Tarifregelungen sowohl für Taxis als auch für Mietwagen. Andererseits besteht zwischen den Taxis und Mietwagen im Rhein-Kreis Neuss aber durchaus eine Wettbewerbssituation um Klassische Beförderungsfahrten, welche in der letzten Zeit aber abgenommen hat (vgl. Tabelle 33). Jedoch kann hier weder von einem taxiähnlichen Verkehr der Mietwagen gesprochen werden, noch von einem unfairen Preiswettbewerb.

Grundsätzlich kann ein Mindestbeförderungsentgelt für Mietwagen per Allgemeinverfügung (z. B. Landkreis Lörrach) oder per Verwaltungsrichtlinie (z. B. Stadt Leipzig) eingeführt werden. Verwaltungstechnisch einfacher umsetzbar ist dabei eine Allgemeinverfügung der Genehmigungsbehörde, welche für alle Fahrten mit Mietwagen in ihrem Zuständigkeitsbereich Gültigkeit hat. Somit wäre das Mindestentgelt auch für Mietwagen bindend, welche ihren Betriebssitz außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der erlassenden Genehmigungsbehörde hätten. Somit würden auch die seriös arbeitenden Mietwagenunternehmen im Rhein-Kreis Neuss durch einbrechende Verkehre geschützt. Hierbei ergibt sich aber ein hoher Kontrollaufwand für die Genehmigungsbehörde, dass bei allen Mietwagenunternehmen der lokale Mietwagentarif zur Anwendung kommt.

Aus gutachterlicher Sicht kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt auf die Einführung eines Mindestbeförderungsentgeltes für Mietwagen verzichtet werden, da sowohl der Öffentliche Personennahverkehr und als auch das lokale Taxigewerbe nicht durch die Mietwagen im Rhein-Kreis Neuss gefährdet werden und auch keine Indizien für ein Sozialdumping des Mietwagengewerbes festgestellt werden konnten.

8 Empfehlungen zur weiteren Vorgehensweise

Aufgrund der Corona-Pandemie und dem bereits im Zeitraum davor festgestellten Nachfragerückgang nach Taxileistungen kann zwar eine Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes insgesamt ausgeschlossen werden, jedoch ergeben sich teilweise kritische Ansatzpunkte in den Taxiunternehmen des Rhein-Kreises Neuss. Um die für das Jahr 2023 gemäß Hochrechnung in Abschnitt 6.4 zu erwartende Gewinnsituation zu erreichen und damit die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes zu sichern, wird im Ergebnis der vorgenommenen umfangreichen Analysen zum Taxigewerbe und der Abschätzungen zu den künftigen Entwicklungen folgende Empfehlung an die Genehmigungsbehörde des Rhein-Kreises Neuss gegeben:

- Es ist eine Obergrenze von 193 Konzessionen für den Taxibestand im Rhein-Kreis Neuss festzuschreiben. Das liegt zwar über dem Stand von 2021 als dem Basisjahr für die Unternehmensbefragung zu diesem Gutachten, ist aber trotz der wirtschaftlichen Lage der Unternehmen in Hinblick auf die Versorgungslage der Bevölkerung mit Taxileistungen zu rechtfertigen.
- Zwar zeigt die Auswertung der wirtschaftlichen Situation, dass zwischen den Betriebssitzkommunen im Rhein-Kreis Neuss Unterschiede herrschen, jedoch wird zur Festsetzung der Höchstzahl von Taxikonzessionen weitestgehend die Taxi- und Taxi-Mietwagen-Dichte als Indikator für die Wettbewerbssituation herangezogen:
  - Stadt Dormagen (Obergrenze 23 Taxikonzessionen):

    Zwei Taxiunternehmen mit 20 Taxikonzessionen haben ihren Betriebssitz in Dormagen. Die Taxi-Dichte liegt mit 0,31 Fahrzeuge je 1.000 EW deutlich unter dem Landkreisdurchschnitt. Als Obergrenze für den Taxibestand in der Stadt Dormagen kann der aktuelle Konzessionsbestand auf 23 erhöht werden.
  - Stadt Grevenbroich (Obergrenze 38 Taxikonzessionen):

    Der Gelegenheitsverkehr in der Stadt Grevenbroich wird gegenwärtig von neun Taxiunternehmen und einem reinen Mietwagenunternehmen erbracht. Sowohl die Taxi-Dichte (0,59 Taxis je 1.000 EW) als auch die Taxi-Mietwagen-Dichte (0,70 Fahrzeuge je 1.000 EW) liegen über dem Durchschnitt im Rhein-Kreis Neuss. Als Obergrenze für den Taxibestand in der Stadt Grevenbroich ist daher und unter Beachtung der wirtschaftlichen Situation der Taxiunternehmen die Konzessionszahl auf 38 festzuschreiben.
  - Stadt Jüchen (Obergrenze 5 Taxikonzessionen):

    Die Stadt Jüchen weist zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine deutlich unterdurchschnittliche Taxi-Dichte (0,13 Taxis je 1.000 EW) und Taxi-Mietwagen-Dichte (0,25 Fahrzeuge je 1.000 EW) auf. Aus diesem Grund wird empfohlen, die Konzessionszahl in der Stadt auf fünf Taxikonzessionen zu erhöhen.
  - Stadt Kaarst (Obergrenze 17 Taxikonzessionen):

    Mit einer Taxi-Dichte von 0,39 Taxis pro 1.000 EW verfügt die Stadt Kaarst gegenwärtig über eine durchschnittliche Angebotssituation im Taxigewerbe. Da auch keine Anzeichen für eine Gefährdung der Taxiunternehmen in Folge des geringen Bestandes an Mietwagen in der Stadt vorliegen, wird empfohlen, als Höchststand die Konzessionszahl mit Stand Juli 2022 festzuschreiben.

- Stadt Korschenbroich (Obergrenze 6 Taxikonzessionen):

  Ein Taxiunternehmen mit insgesamt sechs Fahrzeugen ist in der Stadt Korschenbroich ansässig. Die Angebotsversorgung in der Stadt liegt mit einer Taxidichte von 0,18 Taxis pro 1.000 EW deutlich unter dem Gesamtdurchschnitt im Rhein-Kreis Neuss. Die Taxi-Mietwagen-Dichte (0,71 Fahrzeuge je 1.000 EW) weist aber ein überdurchschnittliches Niveau auf. Aus diesem Grund wird empfohlen, die Konzessionszahl in der Stadt auf sechs Taxikonzessionen zu begrenzen.

- Stadt Meerbusch (Obergrenze 19 Taxikonzessionen):

  Fünf Taxiunternehmen mit insgesamt 17 Taxikonzessionen (davon 3 Unternehmen mit zusätzlich 8 Mietwagen) sowie zwei reine Mietwagenbetriebe mit drei Fahrzeugen haben ihren Betriebssitz in Meerbusch. Die Taxi-Dichte (0,30 Taxis je 1.000 EW) und die Taxi-Mietwagen-Dichte mit 0,49 Fahrzeugen je 1.000 EW liegen unter dem Landkreisdurchschnitt. Zur Gewährleistung einer ausreichenden Bedienung mit Taxis ist als Obergrenze für den Taxibestand in der Stadt Meerbusch auf 19 zu erhöhen.

- Stadt Neuss (Obergrenze 83 Taxikonzessionen):

  69 Taxiunternehmen mit insgesamt 83 Fahrzeugen sind in der Stadt Neuss ansässig. Die Angebotsversorgung in der Stadt liegt mit einer Taxidichte von 0,54 Taxis pro 1.000 EW deutlich über dem Gesamtdurchschnitt im Rhein-Kreis Neuss. Die Taxi-Mietwagen-Dichte (0,76 Fahrzeuge je 1.000 EW) weist ebenfalls ein überdurchschnittliches Niveau auf. Daher wird empfohlen, den gegenwärtigen Konzessionsbestand als Höchststand festzuschreiben.

- Gemeinde Rommerskirchen (Obergrenze 2 Taxikonzessionen):

  In der Gemeinde Rommerskirchen ist gegenwärtig ein Unternehmen mit zwei Taxis und vier Mietwagen sowie vier reine Mietwagenunternehmen mit 32 Fahrzeugen ansässig. Daraus resultiert einerseits ein Unterangebot in Hinblick auf die Versorgung mit Taxis in der Gemeinde (0,15 Taxis je 1.000 EW), andererseits aber ein Überangebot an Mietwagen (2,84 Mietwagen je 1.000 EW). Aus diesem Grund wird empfohlen, als Höchstbestand an Taxis in der Gemeinde Rommerskirchen zwei Konzessionen festzuschreiben.

- Es ist Anfang des Jahres 2024 eine Tarifanpassung umzusetzen, um insbesondere die Belastungen aus den weiter steigenden Personalkosten auszugleichen. Eine mögliche Tarifanhebung ist in Abschnitt 7.5 erläutert.
- Sollte an bestimmten Tagen und zu bestimmten Tagen eine bestehende Nachfrage nicht abgedeckt werden können, so besteht die theoretische Möglichkeit der Aufstellung von entsprechenden Dienstplänen im Zusammenwirken mit den Taxiunternehmen, des Straßenverkehrsamtes und der Funk-Taxi-Zentrale Neuss IG, so dass jederzeit ausreichend Taxis zur Abdeckung einer bestehenden Nachfrage im Einsatz sind. Dies sollte allerdings nur in begründeten Ausnahmefällen vorgenommen werden, da mit dieser Maßnahme einerseits ein erheblicher Arbeits- und Dispositionsaufwand entsteht. Andererseits stellt dies einen erheblichen Eingriff in die Berufsfreiheit dar und für den Großteil der Unternehmen werden sich deutliche Nachteile ergeben.
- Zur Erhöhung der Anzahl von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien sind Beratungsangebote des Rhein-Kreises Neuss für die zurückhaltend eingestell-

ten Taxiunternehmen bereitzustellen. Dies ist beispielsweise über Beratungsangebote der Wirtschaftsförderung oder der Regionalentwicklung möglich.

Mit der vorgeschlagenen Anzahl Taxis kann unter den gegenwärtigen und für die nächsten Jahre abschätzbaren Bedingungen die bestehende Nachfrage nach Leistungen in der Personenbeförderung mit ausreichenden Reserven abgedeckt werden. Auch kann somit eine stärkere Absicherung der Taxiunternehmerinnen und Taxiunternehmer für das Alter erfolgen, als dies in der Vergangenheit nur eingeschränkt möglich war.

Diese Maßnahmen im Zusammenspiel mit einer weitestgehend stabilen Nachfrageentwicklung im Ergebnis der prognostizierten demografischen Veränderungen sowie der zu erwartenden weiteren positiven wirtschaftlichen Entwicklung im Landkreis sollte zu einer Verbesserung der wirtschaftlichen Situation in den Taxiunternehmen und damit einerseits der Sicherung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes führen, andererseits wird damit auch die Attraktivität des Gewerbes gesteigert. Letzteres ist insbesondere vor dem Alter einzelner Taxiunternehmerinnen beziehungsweise Taxiunternehmer wichtig, welche kurz- oder mittelfristig ihr Taxiunternehmen abgeben werden.

Die Erteilung neuer Taxikonzessionen über die vorgeschlagene Höchstzahl hinaus ist erst dann wieder in Betracht zu ziehen, wenn eine äquivalente Erhöhung der Nachfrage nach Taxileistungen und damit das für auskömmliche Gewinne notwendige Umsatzniveau dauerhaft zu erwarten sind. In circa drei bis vier Jahren sollte eine erneute Überprüfung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes im Rhein-Kreis Neuss vorgenommen werden.

Anlagen

Anlagenverzeichnis

Anlage 1 Taxi- und Mietwagendichte ausgewählter Städte und Landkreise in Nordrhein-Westfalen

Anlage 2 Taxitarife im Land Nordrhein-Westfalen im Vergleich (Stand 06/2023)

Anlage 3 Deutsche Taxitarife im Vergleich (Stand 06/2023)

Anlage 1:
Taxi- und Mietwagendichte ausgewählter Städte und Landkreise in Nordrhein-Westfalen

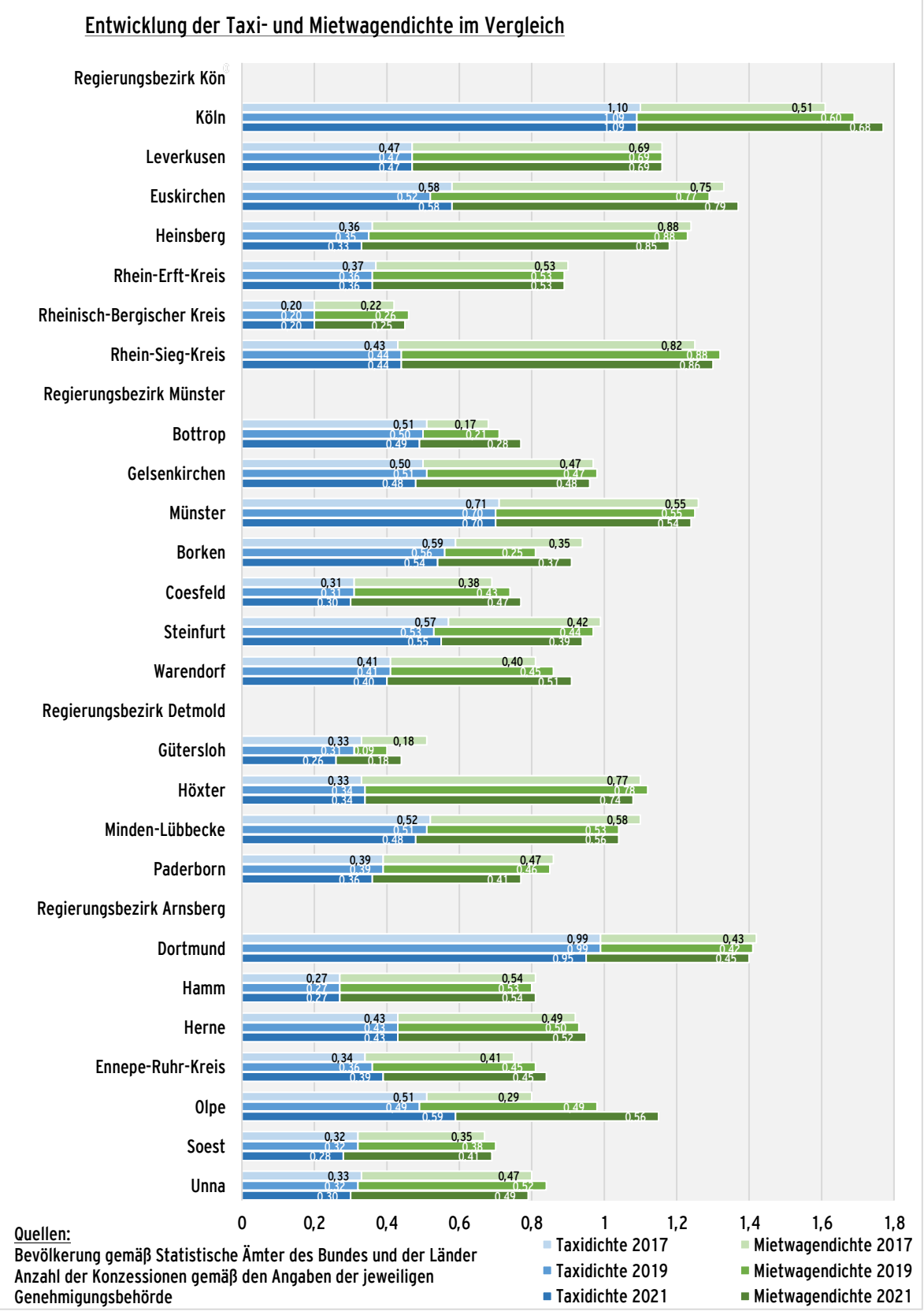

Abbildung 25: Taxi- und Mietwagendichte ausgewählter Städte und Landkreise in Nordrhein-Westfalen

Anlage 2:
Taxitarife im Land Nordrhein-Westfalen im Vergleich (Stand 06/2023)

Landkreis / Stadt	gültig seit	Grundpreis [€] Tag	Nacht	Kilometer-Preis [€] Tag 1	Tag 2	Tag 3	Nacht 1	Nacht 2	Nacht 3	1 gilt bis km	2 gilt bis km	Wartezeit-preis [€]
Düsseldorf, Regierungsbezirk												
Düsseldorf	02/2018	4,50		2,20	---	---	wT	---	---	---	---	35,00
Duisburg	11/2022	4,90		2,50	---	---	2,70	---	---	---	---	33,00
Essen	10/2022	4,40		2,70	2,60	2,40	wT	wT	wT	2	4	36,00
Krefeld	04/2022	3,50	3,90	2,40	2,20	2,00	wT	wT	wT	2	5,00	15,00
Mönchengladbach	08/2022	3,50		2,20	---	---	2,40	---	---	---	---	6,00
Mülheim an der Ruhr	07/2022	5,70		2,65	---	---	2,75	---	---	---	---	24,00
Oberhausen	07/2022	5,50		2,60	---	---	2,70	---	---	---	---	33,00
Remscheid	01/2023	4,20		3,20	2,90	---	3,40	3,00	---	1	---	24,00
Solingen	11/2022	4,40		3,30	2,90	---	wT	wT	---	1	---	38,00
Wuppertal	08/2022	4,20	4,40	3,30	2,10	---	3,40	2,40	---	1	---	27,00
Landkreis Kleve	10/2022	4,60		2,50	---	---	2,60	---	---	---	---	36,00
Landkreis Mettmann	02/2023	3,50		2,40	---	---	2,50	---	---	---	---	32,50
Rhein-Kreis Neuss	09/2021	3,20	3,50	2,20	---	---	2,40	---	---	---	---	22,00
Landkreis Viersen	11/2022	4,60		2,60	---	---	2,90	---	---	---	---	37,30
Landkreis Wesel	10/2022	5,90		2,70	---	---	3,00	---	---	---	---	31,80
Köln, Regierungsbezirk												
Aachen	03/2023	4,80		2,40	2,50	---	2,50	2,60	---	7	---	38,10
Bonn	11/2022	3,40		3,35	2,00	---	wT	wT	---	1	---	30,00
Köln	07/2022	4,90		2,60	2,20	---	wT	wT	---	7	---	30,00
Leverkusen	12/2019	3,50		2,30	---	---	2,40	---	---	---	---	30,00
Landkreis Düren	11/2022	4,50		2,70	---	---	2,80	---	---	---	---	40,00
Rhein-Erft-Kreis	07/2022	4,70		2,90	---	---	3,20	---	---	---	---	41,00
Landkreis Euskirchen	02/2023	4,50		2,70	---	---	2,90	---	---	---	---	43,50
Landkreis Heinsberg	08/2021	4,20		2,40	---	---	2,60	---	---	---	---	40,00
Oberbergischer Kreis	10/2022	12,00		3,00	---	---	3,10	---	---	---	---	39,10
Rheinisch-Bergischer Kreis	12/2022	4,00		3,10	2,80	---	3,20	2,90	---	4	---	40,30
Rhein-Sieg-Kreis	08/2022	4,40		2,50	---	---	2,70	---	---	---	---	39,90
Städteregion Aachen	08/2022	4,20		2,10	2,20	---	2,20	2,30	---	7	---	33,40
Münster, Regierungsbezirk												
Bottrop	01/2023	4,20		2,30	---	---	2,40	---	---	---	---	29,00
Gelsenkirchen	02/2023	4,20		2,85	2,30	2,20	3,05	2,40	2,40	1	5	35,00
Münster	10/2022	4,00	4,40	2,50	---	---	2,80	---	---	---	---	30,10
Landkreis Borken	10/2022	4,15	4,65	2,50	---	---	2,60	---	---	---	---	39,25
Landkreis Coesfeld	10/2022	4,05	4,50	2,40	---	---	2,55	---	---	---	---	37,95
Landkreis Recklinghausen	04/2023	4,40	4,60	2,20	---	---	2,40	---	---	---	---	35,00
Landkreis Steinfurt	10/2022	4,05	4,50	2,40	---	---	2,55	---	---	---	---	37,95
Landkreis Warendorf	10/2022	4,05	4,50	2,40	---	---	2,55	---	---	---	---	37,95
Detmold, Regierungsbezirk												
Bielefeld	08/2022	6,40	6,90	2,40	---	---	2,60	---	---	---	---	44,00
Landkreis Gütersloh	06/2022	6,00	7,00	2,50	---	---	2,60	---	---	---	---	39,00
Landkreis Herford	10/2022	4,35	5,00	2,75	---	---	2,85	---	---	---	---	43,75
Landkreis Höxter	12/2022	4,30	5,00	2,70	---	---	2,80	---	---	---	---	41,00
Landkreis Lippe	10/2022	8,80	9,70	2,60	---	---	2,75	---	---	---	---	42,60
Landkreis Minden-Lübbecke	01/2023	4,40	5,00	2,75	---	---	2,85	---	---	---	---	43,75
Landkreis Paderborn	11/2022	4,10	4,30	2,70	---	---	2,80	---	---	---	---	41,00
Arnsberg, Regierungsbezirk												
Bochum	04/2023	4,50		2,40	---	---	2,50	---	---	---	---	37,00
Dortmund	07/2022	4,50	5,00	2,50	1,95	---	2,65	2,10	---	1	---	33,00
Hagen	10/2022	3,70	3,90	2,70	2,20	---	2,90	2,50	---	3	---	42,00
Hamm	07/2022	3,50	4,00	2,50	---	---	wT	---	---	---	---	40,00
Herne	05/2019	4,20		2,30	---	---	2,40	---	---	---	---	36,00
Ennepe-Ruhr-Kreis	10/2022	9,50	10,50	2,40	---	---	wT	---	---	---	---	39,60
Hochsauerlandkreis	08/2022	4,30	4,90	2,60	---	---	2,70	---	---	---	---	40,80
Märkischer Kreis	08/2022	4,50	5,00	2,40	---	---	2,60	---	---	---	---	45,00
Landkreis Olpe	08/2022	3,85	4,95	2,60	---	---	2,70	---	---	---	---	39,60
Landkreis Siegen-Wittgenstein	08/2022	3,70	4,90	2,50	---	---	2,60	---	---	---	---	36,70
Landkreis Soest	10/2022	4,20	4,70	2,40	---	---	2,50	---	---	---	---	37,90
Landkreis Unna	08/2022	4,30	4,70	2,30	---	---	2,40	---	---	---	---	37,00

Tabelle 63: Taxitarife im Land Nordrhein-Westfalen im Vergleich (Normalfahrzeug)

Landkreis / Stadt	gültig seit	Grundpreis [€] Tag	Nacht	Kilometer-Preis [€] Tag 1	Tag 2	Tag 3	Nacht 1	Nacht 2	Nacht 3	1 gilt bis km	2 gilt bis km	Wartezeit-preis [€]
Düsseldorf, Regierungsbezirk												
Düsseldorf	02/2018	11,50		2,20	---	---	wT	---	---	---	---	35,00
Duisburg	11/2022	10,90		2,50	---	---	2,70	---	---	---	---	33,00
Essen	10/2022	10,90		2,70	2,60	2,40	wT	wT	wT	2	4	36,00
Krefeld	04/2022	8,50	8,90	2,40	2,20	2,00	wT	wT	wT	2	5	15,00
Mönchengladbach	08/2022	13,50		2,20	---	---	2,40	---	---	---	---	6,00
Mülheim an der Ruhr	07/2022	10,70		2,65	---	---	2,75	---	---	---	---	24,00
Oberhausen	07/2022	13,20		2,60	---	---	2,70	---	---	---	---	33,00
Remscheid	01/2023	12,60		3,20	2,90	---	3,40	3,00	---	1	---	24,00
Solingen	11/2022	11,90		3,30	2,90	---	wT	wT	---	1	---	38,00
Wuppertal	08/2022	11,20	11,40	3,30	2,10	---	3,40	2,40	---	1	---	27,00
Landkreis Kleve	10/2022	8,50		2,60	---	---	2,70	---	---	---	---	36,00
Landkreis Mettmann	02/2023	9,30		2,40	---	---	2,50	---	---	---	---	32,50
Rhein-Kreis Neuss	09/2021	9,90	10,20	2,20	---	---	2,40	---	---	---	---	22,00
Landkreis Viersen	11/2022	5,80		2,90	---	---	3,20	---	---	---	---	37,30
Landkreis Wesel	10/2022	13,10		2,70	---	---	3,00	---	---	---	---	31,80
Köln, Regierungsbezirk												
Aachen	03/2023	13,70		2,40	2,50	---	2,50	2,60	---	7	---	38,10
Bonn	11/2022	3,40		3,35	2,00	---	wT	wT	---	1	---	30,00
Köln	07/2022	10,90		2,60	2,20	---	wT	wT	---	7	---	30,00
Leverkusen	12/2019	9,50		2,30	---	---	2,40	---	---	---	---	30,00
Landkreis Düren	11/2022	12,50		2,70	---	---	2,80	---	---	---	---	40,00
Rhein-Erft-Kreis	07/2022	12,80		2,90	---	---	3,20	---	---	---	---	41,00
Landkreis Euskirchen	02/2023	12,50		2,70	---	---	2,90	---	---	---	---	43,50
Landkreis Heinsberg	08/2021	5,40		2,60	---	---	3,00	---	---	---	---	40,00
Oberbergischer Kreis	10/2022	20,50		3,00	---	---	3,10	---	---	---	---	39,10
Rheinisch-Bergischer Kreis	12/2022	11,70		3,10	2,80	---	3,20	2,90	---	4	---	40,30
Rhein-Sieg-Kreis	08/2022	12,40		2,50	---	---	2,70	---	---	---	---	39,90
Städteregion Aachen	08/2022	12,00		2,10	2,20	---	2,20	2,30	---	7	---	33,40
Münster, Regierungsbezirk												
Bottrop	01/2023	6,60		2,30	---	---	2,40	---	---	---	---	29,00
Gelsenkirchen	02/2023	9,20		2,85	2,30	2,20	3,05	2,40	2,40	1	5	35,00
Münster	10/2022	10,90	11,30	2,50	---	---	2,80	---	---	---	---	30,10
Landkreis Borken	10/2022	10,00	10,45	2,50	---	---	2,60	---	---	---	---	39,25
Landkreis Coesfeld	10/2022	9,65	10,10	2,40	---	---	2,55	---	---	---	---	37,95
Landkreis Recklinghausen	04/2023	10,60	10,80	2,20	---	---	2,40	---	---	---	---	35,00
Landkreis Steinfurt	10/2022	9,65	10,10	2,40	---	---	2,55	---	---	---	---	37,95
Landkreis Warendorf	10/2022	9,65	10,10	2,40	---	---	2,55	---	---	---	---	37,95
Detmold, Regierungsbezirk												
Bielefeld	08/2022	11,40	11,90	2,40	---	---	2,60	---	---	---	---	44,00
Landkreis Gütersloh	06/2022	10,00		2,90	---	---	wT	---	---	---	---	39,00
Landkreis Herford	10/2022	10,60	11,25	2,75	---	---	2,85	---	---	---	---	43,75
Landkreis Höxter	12/2022	10,30	11,00	2,70	---	---	2,80	---	---	---	---	41,00
Landkreis Lippe	10/2022	16,30	17,20	2,60	---	---	2,75	---	---	---	---	42,60
Landkreis Minden-Lübbecke	01/2023	10,65	11,25	2,75	---	---	2,85	---	---	---	---	43,75
Landkreis Paderborn	11/2022	6,50	6,70	2,70	---	---	2,80	---	---	---	---	41,00
Arnsberg, Regierungsbezirk												
Bochum	04/2023	8,80		2,40	---	---	2,50	---	---	---	---	37,00
Dortmund	07/2022	10,50	11,00	2,50	1,95	---	2,65	2,10	---	1	---	33,00
Hagen	10/2022	8,70	8,90	2,70	2,20	---	2,90	2,50	---	3	---	42,00
Hamm	07/2022	3,50	4,00	2,50	---	---	wT	---	---	---	---	40,00
Herne	05/2019	9,20		2,30	---	---	2,40	---	---	---	---	36,00
Ennepe-Ruhr-Kreis	10/2022	14,50	15,50	2,40	---	---	wT	---	---	---	---	39,60
Hochsauerlandkreis	08/2022	7,30	7,35	2,90	---	---	3,05	---	---	---	---	40,80
Märkischer Kreis	08/2022	10,50	11,00	2,40	---	---	2,60	---	---	---	---	45,00
Landkreis Olpe	08/2022	8,80	9,90	2,60	---	---	2,70	---	---	---	---	39,60
Landkreis Siegen-Wittgenstein	08/2022	8,50	9,70	2,50	---	---	2,60	---	---	---	---	36,70
Landkreis Soest	10/2022	11,20	11,70	2,40	---	---	2,50	---	---	---	---	37,90
Landkreis Unna	08/2022	11,80	12,20	2,30	---	---	2,40	---	---	---	---	37,00
wT ... wie im Tagverkehr												

Tabelle 64: Großraum-Taxitarife in Nordrhein-Westfalen im Vergleich

Anlage 3:
Deutsche Taxitarife im Vergleich (Stand 06/2023)

	seit	Tag	Nacht	Tag 1	Tag 2	Tag 3	Nacht 1	Nacht 2	Nacht 3	bis km	bis km	preis [€]
Herzogtum Lauenburg	08/2022	5,00		2,30	---	---	2,50	---	---	---	---	40,00
Landkreis Bad Dürkheim	03/2023	5,00		2,40	---	---	2,50	---	---	---	---	35,00
Landkreis Biberach	10/2022	4,00	5,80	2,60	---	---	wT	---	---	---	---	36,00
Landkreis Esslingen	10/2022	4,20		3,00	2,50	---	wT	wT	---	4	---	38,00
Landkreis Leer	07/2022	6,00	7,00	2,30	---	---	2,40	---	---	---	---	40,00
Landkreis Ludwigsburg	10/2022	3,90	5,00	2,80	---	---	wT	---	---	---	---	33,00
Landkreis Schwäbisch Hall	10/2021	4,00		2,40	2,20	---	wT	wT	---	4	---	31,00
Landkreis Segeberg	11/2022	3,90		2,50	2,20	---	2,60	2,30	---	3	---	36,00
Rems-Murr-Kreis	12/2022	4,50	6,00	2,70	---	---	wT	---	---	---	---	35,00
Stadt Amberg	06/2022	3,60		2,70	2,40	2,10	wT	wT	wT	2	10	36,00
Landeshauptstadt Erfurt	12/2022	5,50	5,90	3,70	2,60	---	4,20	3,00	---	4	---	40,00
Landeshauptstadt Potsdam	02/2023	4,40		2,50	2,10	---	2,90	2,30	---	4	---	36,00
Landeshauptstadt Schwerin	02/2023	4,00	4,50	3,40	2,50	2,10	3,70	2,90	2,20	2	4	40,00
Eichsfeld	11/2022	4,50		3,30	2,90	---	3,50	3,10	---	3	---	40,00
Landkreis Leipzig	10/2022	3,90		3,20	2,20	2,10	3,30	2,50	2,20	3	10	35,00
Landkreis Oberhavel	03/2021	3,50	3,70	1,90	1,70	---	2,10	1,90	---	7	---	25,00
Landkreis Potsdam-Mittelmark	02/2023	4,50		2,40	---	---	2,60	---	---	---	---	36,00
Sonneberg	05/2022	4,50		3,10	2,60	---	3,30	2,80	---	2	---	40,00
Landkreis Teltow-Fläming	03/2022	3,50	4,00	2,40	2,20	---	2,60	2,40	---	3	---	30,00
Stadt Leipzig	10/2022	3,90		3,20	2,20	2,10	3,30	2,50	2,20	3	10	35,00
wT ... wie im Tagverkehr												

Tabelle 65: Deutsche Taxitarife im Vergleich (Normalfahrzeug)

Landkreis / Stadt	gültig	Grundpreis [€]		Kilometer-Preis [€]						1 gilt	2 gilt	Wartezeit-
	seit	Tag	Nacht	Tag 1	Tag 2	Tag 3	Nacht 1	Nacht 2	Nacht 3	bis km	bis km	preis [€]
Herzogtum Lauenburg	08/2022	12,00		2,30	---	---	2,50	---	---	---	---	40,00
Landkreis Bad Dürkheim	03/2023	5,00		3,00	---	---	wT	---	---	---	---	35,00
Landkreis Biberach	10/2022	4,00	5,80	2,60	---	---	wT	---	---	---	---	36,00
Landkreis Esslingen	10/2022	11,20		3,00	2,50	---	wT	wT	---	4	---	38,00
Landkreis Leer	07/2022	8,00	9,00	2,70	---	---	2,80	---	---	---	---	40,00
Landkreis Ludwigsburg	10/2022	11,90	13,10	2,80	---	---	wT	---	---	---	---	33,00
Landkreis Schwäbisch Hall	10/2021	5,00		2,50	2,30	---	wT	wT	---	4	---	31,00
Landkreis Segeberg	11/2022	3,90		2,70	2,50	---	wT	wT	---	3	---	36,00
Rems-Murr-Kreis	12/2022	6,50	9,00	3,20	---	---	wT	---	---	---	---	35,00
Stadt Amberg	06/2022	9,60		2,70	2,40	2,10	wT	wT	wT	2	10	36,00
Landeshauptstadt Erfurt	12/2022	9,40	10,20	5,00	3,70	---	5,70	4,30	---	4	---	40,00
Landeshauptstadt Potsdam	02/2023	9,50		2,50	2,10	---	2,90	2,30	---	4	---	36,00
Landeshauptstadt Schwerin	02/2023	11,00	11,50	3,40	2,50	2,10	3,70	2,90	2,20	2	4	40,00
Eichsfeld	11/2022	7,50		3,30	3,00		3,50	3,20	---	3	---	40,00
Landkreis Leipzig	10/2022	13,90		3,20	2,20	2,10	3,30	2,50	2,20	3	10	35,00
Landkreis Oberhavel	03/2021	9,50	9,70	1,90	1,70	---	2,10	1,90	---	7	---	25,00
Landkreis Potsdam-Mittelmark	02/2023	9,50		2,40	---	---	2,60	---	---	---	---	36,00
Landkreis Sonneberg	05/2022	9,50		3,10	2,60	---	3,30	2,80	---	2	---	40,00
Landkreis Teltow-Fläming	03/2022	9,50	10,00	2,40	2,20	---	2,60	2,40	---	3	---	30,00
Stadt Leipzig	10/2022	13,90		3,20	2,20	2,10	3,30	2,50	2,20	3	10	35,00
wT ... wie im Tagverkehr												

Tabelle 66: Deutsche Taxitarife im Vergleich (Großraumtaxi)