

TAXI

**Fortschreibungsgutachten
über die Funktionsfähigkeit
des Taxigewerbes in der**



Region Hannover

erstellt für die
Region Hannover
Fachbereich Öffentliche Sicherheit

Juli 2020

**LINNE +
KRAUSE** [FORSCHUNG
BEGUTACHTUNG
BERATUNG

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

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
1.1	Aufgabenstellung	3
1.2	Methodik.....	5
2	Problem Schattenwirtschaft	7
3	Nachfragesituation	10
3.1	Nachfragefaktoren Kundenstruktur und Tourengewinnung	10
3.2	Nachfragefaktor Demografie	15
3.3	Nachfragefaktor Konjunktur.....	18
3.4	Nachfragefaktor Arbeitsmarkt.....	21
3.5	Nachfragefaktor Konsumklima / Kaufkraft.....	22
3.6	Nachfragefaktor Regionalwirtschaft	24
3.7	Nachfragefaktor Flughafen / Reiseverkehr.....	26
3.8	Nachfragefaktor Messe	28
3.9	Nachfragefaktor Tourismus, Gastronomie und Freizeit.....	30
3.10	Nachfragefaktor Gesundheitswirtschaft	32
3.11	Nachfragefaktor Verkehr	33
4	Angebotsituation	37
4.1	Angebotsfaktor Beschäftigte	37
4.2	Angebotsfaktor Fahrzeuge	40
4.3	Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte	43
4.4	Angebotsfaktor Einsatzzeit.....	49
4.5	Angebotsfaktor Fahrleistung	53
5	Erlöse, Kosten und gewinn	56
5.1	Erlöse.....	56
5.2	Kosten.....	60
5.3	Gewinn.....	66
6	Geschäftsaufgaben und Konzessionsbewegungen	69
7	Zusammenfassung	71
7.1	Nachfragefaktoren.....	72
7.2	Angebotsfaktoren	75
7.3	Betriebswirtschaftliche Faktoren	77
7.4	Geschäftsaufgaben	78
8	Handlungsempfehlungen	79
8.1	Quantitative Maßnahmen zur Wahrung der Funktionsfähigkeit.....	82
8.2	Qualitative Maßnahmen der Aufsicht	85
8.3	Evaluation	87

1 EINLEITUNG

1.1 Aufgabenstellung

Am 21. Mai 2019 beauftragte das Fachbereich Öffentliche Sicherheit der Region Hannover die Fa. Linne + Krause GmbH mit der Erstellung eines Gutachtens über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes gemäß § 13 Abs. 4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Weiterhin wurde eine Untersuchung des Taxitarifs in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse in einem gesonderten Tarifgutachten vorgelegt werden. Das Untersuchungsgebiet beinhaltet nicht das Gebiet der Landeshauptstadt Hannover. Wenn im Folgenden von der Region Hannover die Rede ist, ist damit das Gebiet des ehemaligen Landkreises Hannover gemeint.

Ein Hauptaugenmerk dieses Untersuchungsteils liegt auf der Ermittlung der Höchstzahl der in der Region **zuzulassenden Taxigenehmigungen**. Die im Rahmen des Gutachtens erstellten statistischen Daten sollen weiterhin helfen, künftig die Aufsicht über das örtliche Gewerbe zu verbessern.

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

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

- **Verwaltungsgerichte:** In den letzten Jahren haben die Verwaltungsgerichte eine Rechtsprechung entwickelt, die zunehmend den Aspekt der Berufsfreiheit in den Vordergrund rückt und sich damit wieder stärker an dem BVerfG-Beschluss von 1960 orientiert. In erster Linie sind hier die Urteile und Beschlüsse des OVG Schleswig-Holstein (4 L 147/91, u. 3 A 74/07), des OVG Berlin (1 SN 15.99), OVG NRW (13 A 1417/05) und des OVG Rheinland-Pfalz (7 A 11567/03.OVG u. 4 K 329/06.KO) zu nennen. Aus Baden-Württemberg liegt die Entscheidung des VG Stuttgart v. 10. April 2014 (8 K 658/12) vor, die die Konzessionsbeschränkung durch die Landeshauptstadt Stuttgart bestätigt. Die aktuellen Entscheidungen des VG Karlsruhe (3 K 2922/16) und des OVG-NRW (13 A 196/18) haben noch einmal die hohen methodischen Anforderungen an eine ordnungsgemäße Konzessionsvergabe vor Augen geführt.

Im März 2020 lagen der Region Hannover 25 Anträge auf Erteilung von insgesamt **33 Taxigenehmigungen** vor. Die Anträge konzentrieren sich im Wesentlichen auf Langenhagen und Laatzen. Für jede Stadt bzw. jede Gemeinde werden Vormerklisten geführt – getrennt nach Neu- und Altbewerbern:

REGION HANNOVER ANTRÄGE AUF ERTEILUNG EINER TAXIGENEHMIGUNG STAND JULI 2020				
	Anträge	Genehmigungen		
		Neu- bewerber	Alt- bewerber	gesamt
Stadt Langenhagen	12	8	4	12
Stadt Laatzen	4	8	0	8
Sonstige Region Hannover (o. LH Hannover)				
<i>Stadt Springe</i>	4	5	0	5
<i>Stadt Wunstorf</i>	2	0	2	2
<i>Stadt Burgdorf</i>	1	0	3	3
<i>Stadt Garbsen</i>	1	0	1	1
<i>Stadt Sehnde</i>	1	2	0	2
Region Hannover	25	23	10	33
Q.: Region Hannover				

- **Neubewerber:** Die Nachfrage geht in erster Linie von Neubewerbern aus: 17 Anträge über 23 Genehmigungen stammen von (künftigen) Unternehmern, die bislang noch nicht im Taxigewerbe der jeweiligen Gemeinde aktiv sind.
- **Altbewerber:** Weitere 8 Anträge auf 10 Taxigenehmigungen stammen von Unternehmern, die bereits über eine Taxikonzession in der jeweiligen Gemeinde verfügen.

1.2 Methodik

Das vorliegende Gutachten ist die Fortschreibung eines Vorgängergutachtens aus dem Jahre 2015 (Berichtszeitraum: 2012 - 2014). Die aktuellen Daten (Berichtszeitraum: 2016 - 2018) werden den Daten aus dem Vorgängergutachten gegenübergestellt. Die gravierenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie (im Folgenden: „Corona-Krise“) spiegeln sich darin noch nicht wider. Im Folgenden wird dennoch versucht, eine erste Schadensabschätzung vorzunehmen.

Die Untersuchung ist zugleich Teil einer Serie von Gutachten in **ca. 130 deutschen Taximärkten**. Etwa gleichzeitig fanden ähnliche Untersuchungen u.a. im **Kreis Heinsberg** und im **Landkreis Esslingen** statt, deren Ergebnisse als Referenzwerte herangezogen werden. Die Werte aus dem Landkreis Esslingen beschränkten sich auf die Flughafenanrainerstädte Filderstadt und Leinfelden-Echterdingen. Ähnlich wie das Taxigeschäft in Langenhagen durch den Hannover-Airport geprägt wird, wird das Geschäft in den schwäbischen Städten durch den Stuttgarter Flughafen bestimmt.

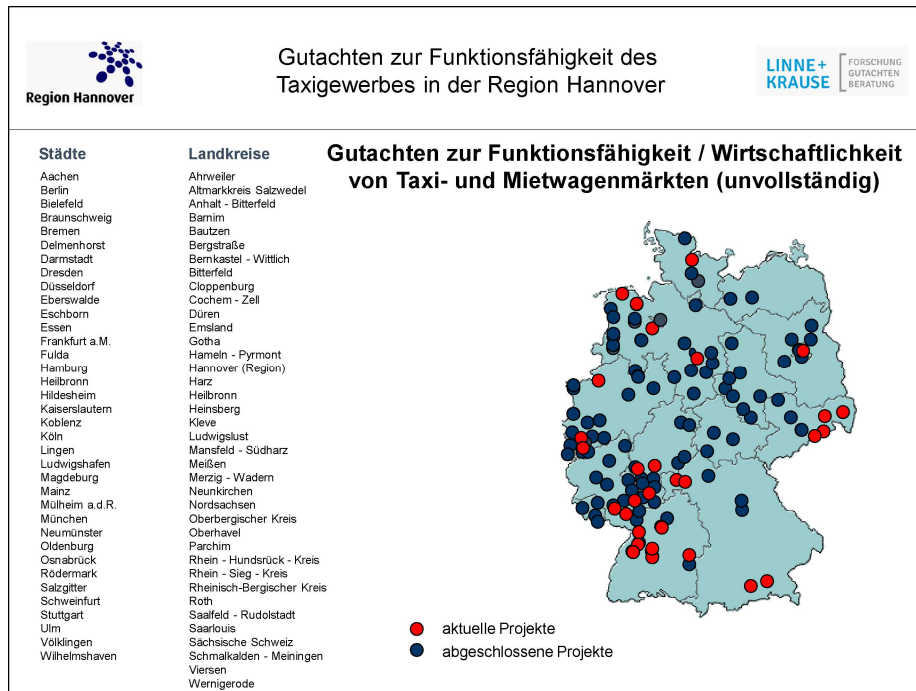
Bei der Untersuchung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes stehen gemäß § 13 Abs. 4 PBefG insbesondere die folgenden Aspekte im Mittelpunkt:

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

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

- Erhebung der **betriebswirtschaftlichen** Daten,
- Erhebung der **regionalwirtschaftlichen** Rahmendaten,
- **Ortsbegehung** in der Region Hannover.

Die Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten fand von **Juli 2019 bis Januar 2020** statt. Erhoben wurden u. a. Fahrleistung, Erlöse, Kosten und Gewinne der Jahre 2016 bis 2018. Bei Abschluss des Projektes hatten alle dazu verpflichteten Taxibetriebe ihren Erhebungsbogen eingereicht, so dass die Untersuchung beanspruchen kann, ein authentisches Bild des Gewerbes in der Region Hannover zu geben.



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

- **Abgrenzung Taxi vs. Mietwagen:** Viele Unternehmen betreibenden neben den Taxis weiterhin Mietwagen sowie zuweilen auch Fahrzeuge im freigestellten Verkehr, wobei die Buchführung meist keine exakte Abgrenzung zulässt.
- **Abgrenzung Betriebssitz:** Abgrenzungsprobleme entstehen zudem durch größere Betriebe, die Genehmigungen für verschiedene Orte besitzen, deren Buchführung aber keine ortsgenaue Zuordnung erlaubt.

2 PROBLEM SCHATTEWIRTSCHAFT

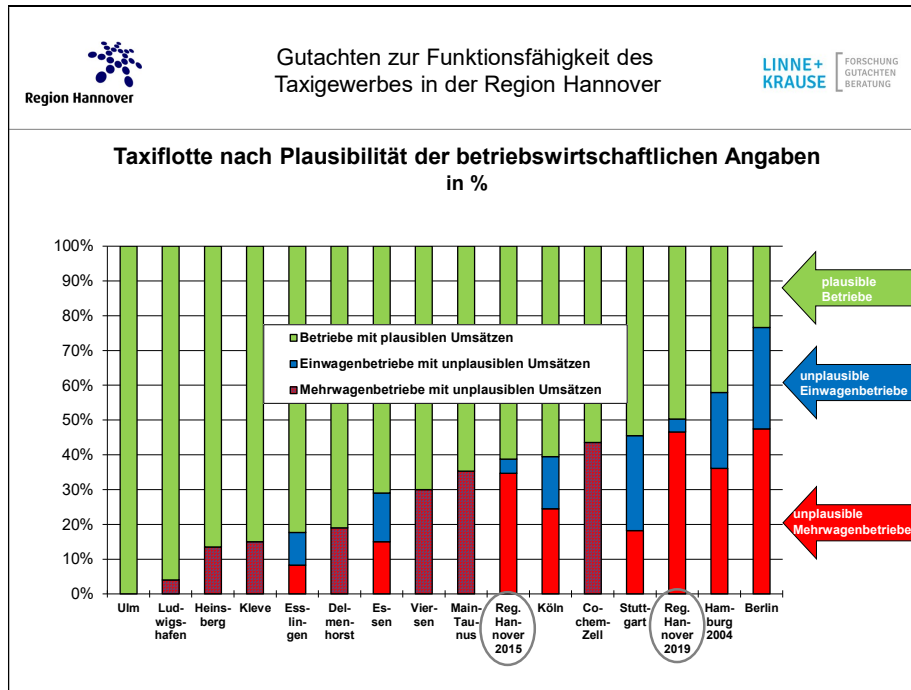
Für das deutsche Taxi- und Mietwagengewerbe gilt: Nur wenige Branchen lassen dem Unternehmer so weite Spielräume im „**kreativen**“ Umgang mit Erlös, Kosten und Gewinn. Der im November 2001 durch die Arbeitsgruppe des Bund-Länder-Fachausschusses Straßenpersonenverkehr vorgelegte Bericht über die „**Illegale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

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

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

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

Wie schon bei dem Vorgängergutachten, mussten viele betriebswirtschaftlich un-plausible Betriebe „aus der Wertung genommen“ und gesondert als „semiprofessionell“ ausgewertet werden:



- **Semiprofessionelle Fahrzeuge:** Bezogen auf die Taxiflotte hatte sich die Situation seit 2015 verschärft: Etwa die Hälfte der Taxis in der Region Hannover arbeitete jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität. Der Anteil ist seit der Voruntersuchung deutlich gestiegen (2015: ca. 39%) und rangierte sogar vor Großstädten wie z.B. Köln oder Stuttgart.
- **Semiprofessionelle Betriebe:** Auch auf Ebene der Betriebe ist die Situation beunruhigend: Damals wie heute arbeitet etwa jeder 2. Taxibetrieb erkennbar jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität.

Es zeichnete sich eine alarmierende Situation ab, die auf einen „ruinösen Wettbewerb“ hindeutete. Damit ist das **öffentliche Interesse** an einem legal arbeitenden funktionsfähigen Taxigewerbe in der Region Hannover elementar berührt.

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

Als semiprofessionell werden hier Unternehmen bezeichnet, deren betriebliche und steuerliche Angaben bereits „auf den ersten Blick“ nicht mit den Regeln betriebswirtschaftlicher Plausibilität zu vereinbaren sind – ein recht niederschwelliges Kriterium:

- **Kennzahl Jahreserlös pro Fahrzeug:** Ein wichtiges Indiz ist der Jahreserlös pro Fahrzeug. Hier ist der Betriebstyp zu beachten: Unterschreitet der Jahreserlös eines Alleinfahrers nachhaltig die Schwelle von ca. 40.000 € (netto), so deutet das auf irreguläre Betriebsführung hin. Zur Einordnung: Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. (ehemals BZP) geht für einen großstädtischen Alleinfahrer 2018 von netto ca. 48.600 € Erlös aus.¹ Bei größeren Mehrwagenbetrieben muss dagegen ein anderer Maßstab angelegt werden: Erfahrungsgemäß sind solche Taxis seit Einführung des gesetzlichen Mindestlohns 2015 legal kaum unter ca. 60.000 € Jahreserlös zu betreiben. Semiprofessionelle Mehrwagenbetriebe in der Region Hannover erklärten dagegen 2016 bis 2018 Durchschnittserlöse von lediglich knapp 45.000 €. Zur Einordnung: Die erlösstärksten professionellen Betriebe erwirtschaften hier mit rund 100.000 € pro Jahr und Fahrzeug mehr als das Doppelte.
- **Kennzahl Erlös pro km:** Von Bedeutung ist der Kilometererlös. Unter taxitypischen Einsatzbedingungen lief der von 2015 bis Herbst 2018 gültige Tarif auf ca. 1,11 € / km (netto) hinaus.² Sinkt der Wert in Flächenkreisen unter 1,00 € / km, wird eine kritische Grenze unterschritten. Semiprofessionelle Betriebe in der Region Hannover gaben zwischen 0,65 € / km (1-Fzg.-Betriebe) und 0,80 € / km (Mehrfahrzeugbetriebe) an. Professionelle Betriebe kamen dagegen auf **ca. 1,04 € / km**. Wegen der untertariflichen Kranken- und Schülerfahrten wird der vom Taxitarif gesteckte Kilometererlös (hier: ca. 1,11 € / km) in der Fläche aber nur selten erreicht.
- **Personalkosten:** Aussagekräftig sind auch die Personalkosten – besonders die der größeren Mehrwagenbetriebe. In der Region Hannover kamen professionelle Taxibetriebe mit mehr als 5 Fahrzeugen 2018 auf Personalkosten von ca. 38.600 € pro Fahrzeug, kleinere Mehrwagenbetriebe auf ca. 26.600 €. Größere Mehrwagenbetriebe mit nachhaltig deutlich weniger als 28.000 € Personalkosten lassen seit Einführung des gesetzlichen Mindestlohns den Verdacht der Schwarzarbeit aufkommen. In der Region Hannover kamen semiprofessionelle Mehrwagenbetriebe 2018 auf lediglich knapp 19.000 €. Bei kleineren Betrieben muss jedoch stets die Arbeitskraft des Unternehmers berücksichtigt werden, die (meist) kein Kostenfaktor, sondern Gewinnbestandteil ist.
- **Kraftstoffkosten:** Eine wichtige (flankierende) Kennzahl sind weiterhin die Kraftstoffkosten. Ist die Fahrleistung nicht mit den Kraftstoffkosten in Einklang zu bringen, liegt ein weiteres Indiz für Semiprofessionalität vor.

¹ Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V., BZP Geschäftsbericht 2018 / 2019. Ende 2019 wurde der BZP in Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. (BVTM) umbenannt.

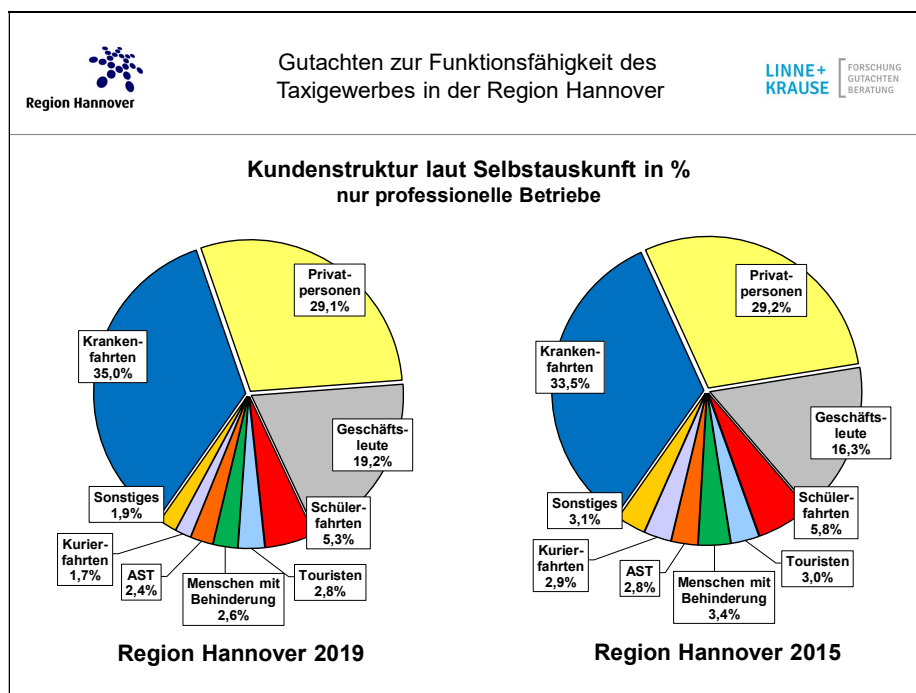
² Taxitypische Einsatzbedingungen: 50% Besetztquote, durchschnittliche Tourenlänge 6 km, ohne Wartezeit.

3 NACHFRAGESITUATION

Die im Folgenden dargestellten Daten bilden die Situation vor der anhaltenden Corona-Pandemie seit März 2020 ab, die zu einer beispiellosen Zäsur auch für das Taxigewerbe geworden ist. Die aktuelle Krise ist zu allererst eine Nachfragekrise.

3.1 Nachfragefaktoren Kundenstruktur und Tourengewinnung

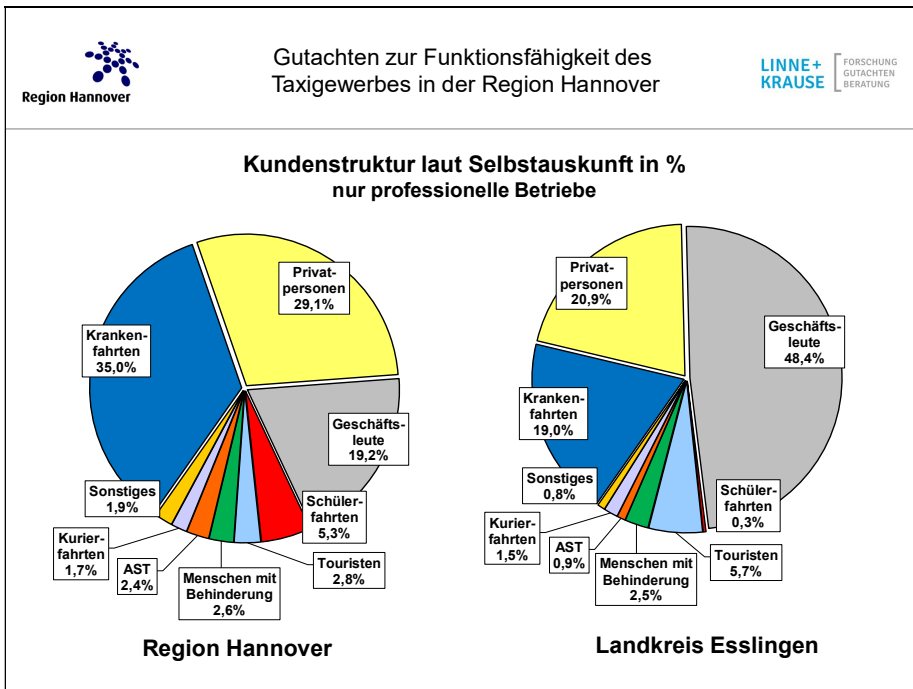
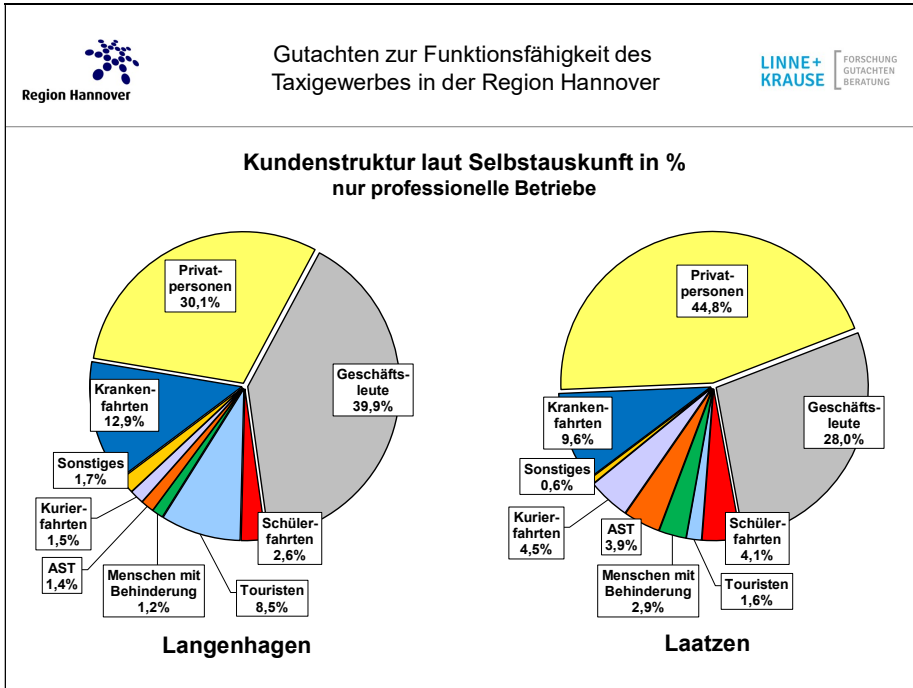
Die Struktur der Taxinachfrage hatte sich bis dahin seit der Voruntersuchung kaum verändert. Nach wie vor war sie recht heterogen: Während in Langenhagen und Laatzen die Nähe zur Landeshauptstadt Hannover, der Flughafen und die Messe das Bild prägten, ähnelte die Nachfrage „in der Fläche“ der normaler Flächenkreise:



- Krankenfahrten:** Wichtigste Nachfragequelle waren nach wie vor die Krankenfahrten mit einem Erlösanteil von ca. 35% (2015: ca. 34%). Während Krankenfahrten in Langenhagen und Laatzen mit 10% bis 13% eine geringe Rolle spielten, bilden sie „in der Fläche“ mit ca. 49% die primäre Einnahmequelle. Solche Fahrten werden zumeist von den Krankenkassen finanziert. Unter dem Vorzeichen der Corona-Krise dürfte die Taxinachfrage zurzeit weitgehend auf Krankenfahrten zurückgegangen sein, so dass die städtischen Betriebe wesentlich stärker als ihre ländlichen Kollegen von der Pandemie betroffen sind.

REGION HANNOVER KUNDENSTRUKTUR LAUT SELBSTAUSKUNFT 2018 - IN % VOM UMSATZ -												
	Region Hannover											Vergleichs- kreise
	Professionelle Betriebe								Semiprof. Betriebe		Prof. Betriebe	
	Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2-4 Fzg.	5+ Fzg.	Lang- hen- hagen	Laat- zen	sonst. Region	1 Fzg.	2+ Fzg.	Heins- berg	Ess- lingen
Krankenfahrten	35,0	16,4	13,6	27,8	43,0	12,9	9,6	49,4	2,9	27,5	39,6	19,0
Privatpersonen	29,1	23,4	21,1	33,1	30,5	30,1	44,8	25,6	29,1	26,2	17,7	20,9
Geschäftsleute	19,2	42,9	44,7	17,1	11,9	39,9	28,0	8,7	60,1	26,4	13,3	48,4
Schülerfahrten	5,3	0,4	2,1	6,4	6,2	2,6	4,1	6,7	0,1	8,2	11,0	0,3
Touristen	2,8	10,0	11,3	0,8	0,6	8,5	1,6	0,6	3,1	4,4	0,2	5,7
Menschen mit Behinderung	2,6	1,3	2,2	4,8	2,3	1,2	2,9	3,0	0,0	3,1	7,5	2,5
ÖPNV / AST	2,4	1,4	0,0	2,7	3,0	1,4	3,9	2,5	0,0	0,8	9,7	0,9
Kurierfahrten	1,7	3,1	2,3	4,7	0,8	1,5	4,5	1,2	0,8	2,4	0,8	1,5
Sonstiges	1,9	1,1	2,6	2,4	1,7	1,7	0,6	2,3	3,9	1,0	0,2	0,8
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- **Privatpersonen:** Mit ca. 29% blieb auch der Erlösanteil der Fahrten für Privatpersonen weitgehend unverändert. In Laatzen trugen Privatpersonen mit ca. 45% deutlich mehr zum Umsatz bei als „in der Fläche“ (ca. 26%). Diese Erlöse sind von der Corona-Krise besonders betroffen.
- **Geschäftsleute:** Leicht gestiegen auf ca. 19% war der Erlösanteil der Geschäftsleute (2015: ca. 16%). In Langenhagen (ca. 40%) spielten solche Fahrten die Hauptrolle. In der Messestadt Laatzen trugen solche Fahrten mit ca. 28% ebenfalls erheblich zum Umsatz bei. Für semiprofessionelle 1-Fahrzeugbetriebe bildeten Geschäftsleute die primäre Nachfragequelle (ca. 60%). In diesem Segment dürfte der Einbruch zurzeit besonders radikal ausfallen.
- **Schülerfahrten:** Schülerfahrten hatten insgesamt nur mäßige Bedeutung ($\pm 5\%$). Auch „in der Fläche“ trugen sie nur mit ca. 7% zum Erlös bei. In Flächenkreisen haben Schülerfahrten meist etwas größere Bedeutung.
- **Touristen:** Für Taxis in der Region Hannover hatten Fahrten mit Touristen kaum Bedeutung (ca. 3%). Mit immerhin gut 8% trugen sie aber in Langenhagen zum Umsatz bei.
- **Sonstige Nachfrage:** Andere Nachfragequellen wie Fahrten für Menschen mit Behinderung (ca. 3%), Fahrten im Rahmen des ÖPNV (ca. 2%) oder Kurierfahrten (ca. 2%) hatten in der Region Hannover kaum Gewicht.



REGION HANNOVER ZUKUNFTSERWARTUNGEN LAUT SELBSTAUSKUNFT BIS 2023 - SCHULNOTE 1 BIS 6 -												
1: sehr gut ... 6: ungenügend	Region Hannover											Vergleichs- kreise
	Professionelle Betriebe								Semiprof. Betriebe		Prof. Betriebe	
	Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2-4 Fzg.	5+ Fzg.	Lang- gen- hagen	Laat- zen	sonst. Region	1 Fzg.	2+ Fzg.	Heins- berg	Ess- lingen
Krankenfahrten	2,7	2,6	3,4	2,4	2,5	3,0	2,7	2,6	2,8	2,6	2,6	2,8
Privatpersonen	3,7	3,4	3,8	4,0	3,8	3,8	3,6	3,7	3,8	3,3	4,3	3,5
Geschäftsleute	3,3	3,3	3,2	3,6	3,3	3,1	3,6	3,4	3,7	2,7	3,7	2,7
Schülerfahrten	3,6	*	*	3,7	3,5	4,0	4,3	3,1	*	3,3	*	*
Touristen	3,4	3,7	3,1	-	-	3,4	3,7	-	4,2	4,0	*	2,8
Menschen mit Behinderung	3,2	3,7	*	*	3,0	*	4,0	2,3	-	2,6	*	3,0
ÖPNV / AST	3,4	3,3	-	4,5	2,7	2,5	4,0	3,0	-	4,0	*	4,2
Kurierfahrten	4,2	3,7	*	5,0	-	*	4,3	*	*	4,5	*	2,8
Sonstiges	4,3	*	4,3	5,0	*	4,0	*	4,0	4,3	2,5	*	3,6

- = keine Antworten
* = zu wenig Antworten

Schon vor der Corona-Krise waren die Zukunftserwartungen der Unternehmer in der Region Hannover eher verhalten, wobei sich die Stimmung seit 2015 etwas verbessert hatte: Leichter Optimismus war mit Blick auf Krankenfahrten zu erkennen, deren Aussichten von den Taxiunternehmern mit der Note 2,7 bewertet wurden (2015: Note 3,2)

Alle anderen Geschäftsfelder wurden eher skeptisch betrachtet – das galt insbesondere für die wichtige Gruppe der Privatkunden (Note: 3,7). Etwas günstiger (Note: 3,3) waren die Erwartungen für Fahrten mit Geschäftsleuten (2015: Note 3,6). Zuweilen blinkte Hoffnung in Randbereichen auf – z.B. in Langenhagen hinsichtlich der ÖPNV-Einbindung (Note: 2,5) oder „in der Fläche“ mit Blick auf Fahrten für Menschen mit Behinderung (Note: 2,3).

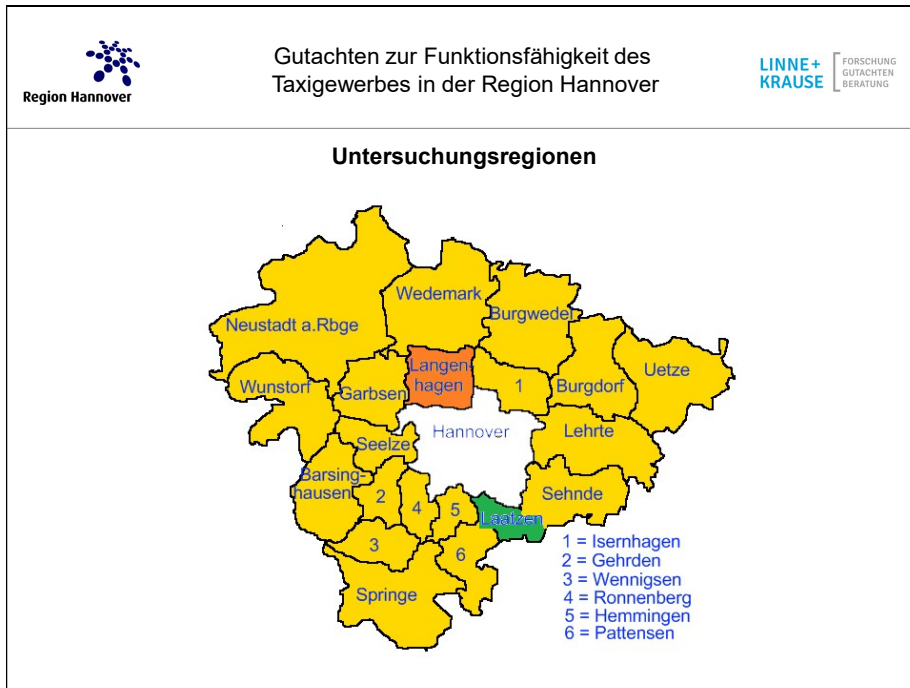
REGION HANNOVER TOURENGEWINNUNG LAUT SELBSTAUSKUNFT 2018 - IN % -												
	Region Hannover										Vergleichs- kreise	
	Professionelle Betriebe								Semiprof. Betriebe		Professionelle Betriebe	
	Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2-4 Fzg.	5+ Fzg.	Lang- en- hagen	Laat- zen	sonst. Region	1 Fzg.	2+ Fzg.	Heins- berg	Ess- lingen
Halteplatz	28,4	49,1	39,1	10,1	5,8	58,5	7,8	2,7	60,8	40,9	4,5	30,9
Telefonbestellung	25,8	10,0	25,9	35,1	35,6	5,6	9,4	61,3	25,4	18,7	34,6	4,2
Funkbestellung	22,3	22,3	22,9	26,4	19,0	21,9	54,0	3,8	3,8	12,4	58,5	28,3
feste Touren	18,7	12,8	5,6	25,4	37,0	5,4	25,1	31,7	2,9	20,4	-	17,2
App	2,8	4,3	4,1	1,6	0,3	6,1	0,3	0,0	4,8	6,7	0,0	14,4
Abwinken	2,0	1,5	2,4	1,3	2,3	2,5	3,3	0,5	2,2	0,9	2,4	5,0
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Die Art der Tourengewinnung in der Region Hannover hängt primär vom Ort ab: Während Taxis in Langenhagen meist am Halteplatz des Flughafens bereitgestellt wurden, stand in Laatzen die großstadtypische Funkvermittlung im Vordergrund. „In der Fläche“ war dagegen die Telefonbestellung der vorherrschende Vermittlungsweg. Hier, aber auch in Laatzen, hatten zudem planbare Serienfahrten für Dialyse- und Bestrahlungspatienten erhebliches Gewicht. App-basierte Vermittlung hatte bislang nur rund um den Flughafen Langenhagen Bedeutung, hier aber deutlich weniger als z.B. am Stuttgarter Airport.

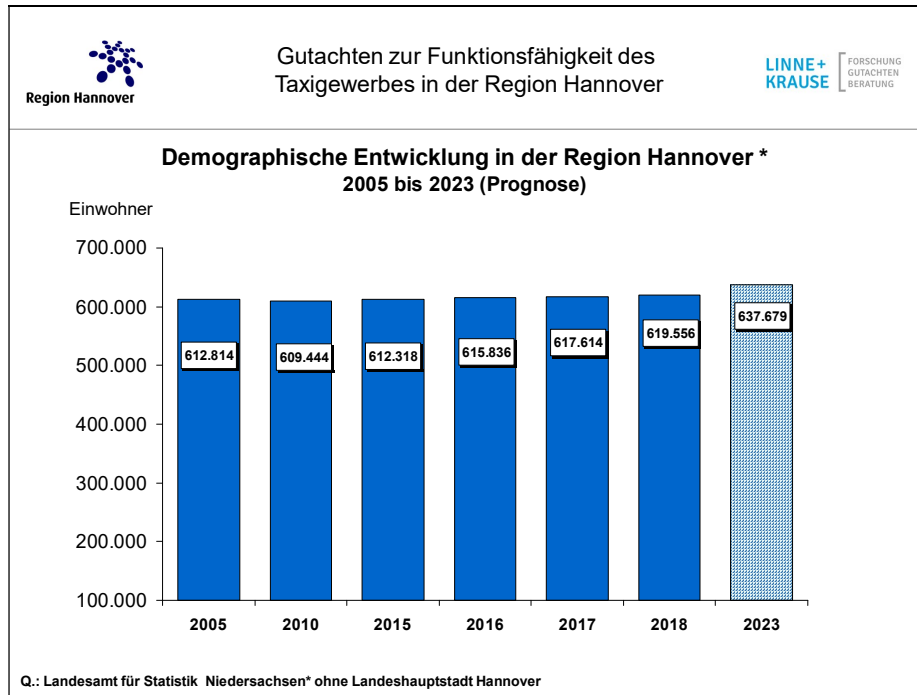
3.2 Nachfragefaktor Demografie

Die Region Hannover ist ein wenig homogenes Fahrtgebiet. Durch ihre „Halskrausen“-Lage ist sie zudem stark auf die Landeshauptstadt Hannover bezogen, die jedoch einen eigenen Taxi-Genehmigungsbezirk bildet. Für dieses Gutachten wurde die Region Hannover (ohne Landeshauptstadt) in drei Untersuchungsgebiete aufgeteilt:

REGION HANNOVER UNTERSUCHUNGSGEBIET					
Städte / Gemeinden	Einwohner 2014	Einwohner 2018	Anteil Bevölkerung	Einwohner / km	Einwohner 2018 vs. 2014
Langenhagen, Stadt	52.330	54.244	8,8%	753,7	3,7%
Laatzten, Stadt	39.922	41.422	6,7%	1212,7	3,8%
Sonstige Region	512.143	523.890	84,5%	251,0	2,3%
<i>Barsinghausen, Stadt</i>	33.310	34.234	5,5%	333,0	2,8%
<i>Burgdorf, Stadt</i>	29.676	30.699	5,0%	272,7	3,4%
<i>Burgwedel, Stadt</i>	20.307	20.369	3,3%	133,3	0,3%
<i>Garbsen, Stadt</i>	59.957	60.754	9,8%	764,3	1,3%
<i>Gehrden, Stadt</i>	14.550	14.864	2,4%	343,7	2,2%
<i>Hemmingen, Stadt</i>	18.668	18.998	3,1%	598,7	1,8%
<i>Isernhagen, Gemeinde</i>	23.331	24.409	3,9%	407,9	4,6%
<i>Lehrte, Stadt</i>	43.189	43.999	7,1%	344,6	1,9%
<i>Neustadt am Rbge., Stadt</i>	43.499	44.282	7,1%	123,4	1,8%
<i>Pattensen, Stadt</i>	14.161	14.636	2,4%	218,0	3,4%
<i>Ronnenberg, Stadt</i>	23.625	24.347	3,9%	642,6	3,1%
<i>Seelze, Stadt</i>	32.755	34.442	5,6%	636,8	5,2%
<i>Sehnde, Stadt</i>	23.157	23.389	3,8%	225,8	1,0%
<i>Springe, Stadt</i>	28.378	28.951	4,7%	180,8	2,0%
<i>Uetze, Gemeinde</i>	19.902	20.280	3,3%	144,0	1,9%
<i>Wedemark, Gemeinde</i>	28.957	29.647	4,8%	170,1	2,4%
<i>Wennigsen, Gemeinde</i>	13.902	13.996	2,3%	259,7	0,7%
<i>Wunstorf, Stadt</i>	40.819	41.594	6,7%	330,8	1,9%
Region (ohne LH Hannover)	604.395	619.556	100,0%	7.895,3	2,5%
LH Hannover	523.642	538.068		2633,7	2,8%
Region (mit LH Hannover)	1.128.037	1.157.624		10.460,3	2,6%
Q.: Landesamt für Statistik Niedersachsen					



- Untersuchungsgebiet Langenhagen:** Das Untersuchungsgebiet Langenhagen umfasst die Stadt Langenhagen – einschließlich des Flughafens Hannover-Langenhagen. Mit ca. 54.200 Einwohnern beherbergt die Stadt ca. 9% der Bevölkerung der Region und besitzt eine moderate Bevölkerungsdichte (754 Einwohner / km²). Von 2014 bis 2018 ist die Bevölkerungszahl um knapp 4% gewachsen. Durch den Flughafen besteht ein enger Bezug zur Landeshauptstadt Hannover. Gleichzeitig konzentriert sich in Langenhagen auch das Taxigewerbe der Region.
- Untersuchungsgebiet Laatzten:** Ähnlich verlief das Wachstum in Laatzten – der zweiten wichtigen Taxistadt. Der sehr verdichtete Siedlungscharakter (ca. 1.213 Einwohner / km²), die unmittelbare Nachbarschaft zu Hannover und die Teilhabe am Messereschehen verleihen Laatzten großstädtischen Charakter. Mit gut 41.400 Einwohnern beherbergt die Stadt knapp 7% der Bevölkerung.
- Sonstiges Untersuchungsgebiet („Fläche“):** Zum Genehmigungsbezirk der Region zählen weiterhin 18 Städte und Gemeinden. Die Spanne reicht von der traditionellen Industriestadt Lehrte bis zu den Bauerschaften Isernhagens oder den weitläufigen Landgemeinden Wedemarks. An der Peripherie umfasst die Region kleinstädtische und ländliche Gemeinden wie Springe, Uetze oder Wennigsen, aber auch zunehmend suburban überformte Gemeinden wie Burgwedel oder Pattensen. Charakteristisch sind weiterhin weitflächige Städte, die aus einer kleinen Kernstadt (z.B. Garbsen, Neustadt am Rübenberge) mit verschiedenen eingemeindeten, zuweilen unverbundenen Siedlungskernen bestehen. In solchen Städten existiert kein für die Taxinachfrage wichtiges urbanes Umfeld.



- **Bevölkerungsentwicklung:** Die wirtschaftliche Basis der Taxinachfrage bildet auch in der Region Hannover die ortsansässige Wohnbevölkerung. Seit 2014 ist die Einwohnerzahl gestiegen (ca. 2,5%) und lag im Dezember 2018 bei ca. 619.600 – deutlich mehr als 2014 vorausgesagt worden war. Für 2023 prognostiziert das Statistische Landesamt nunmehr eine weitere Zunahme auf ca. 637.700 Einwohner – ein Plus von knapp 3%.
- **Wachstumszonen:** Die Städte und Gemeinden haben sich seit 2014 etwas unterschiedlich entwickelt: Wachstumszonen waren die Orte in unmittelbarer Nachbarschaft zu Hannover – neben Langenhagen (+3,7%) und Laatzen (+3,8%) insbesondere Seelze (+5,2%) und Isernhagen (+4,6%). Dagegen blieben beispielsweise die Einwohnerzahlen in Burgwedel oder Wennigsen annähernd gleich.

3.3 Nachfragefaktor Konjunktur

Das vorliegende Gutachten stützt sich bei den betriebswirtschaftlichen Daten primär auf die Jahre 2016 bis 2018 bzw. 2019. Mit Ausbruch der Corona-Krise im März 2020 haben sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen grundlegend verändert. Die Pandemie hat zwischenzeitlich zur größten Erschütterung der Weltwirtschaft seit dem Zweiten Weltkrieg geführt – eine dramatische Entwicklung, die sich noch nicht in den ermittelten betrieblichen Daten widerspiegelt.

Der Lockdown, verbunden mit Grenzschließungen, Kontaktverboten und dem Niederrfahren weiter Teile des öffentlichen Lebens, verursacht einen Schaden von globalem Ausmaß. Als wichtiges Drehkreuz des Flugverkehrs und Zentrum der Automobilbauindustrie ist die Region Hannover besonders betroffen.

Zu den massiv betroffenen Wirtschaftszweigen zählen das Reise- und Übernachtungsgewerbe und die Gastronomie, aber auch die Messe- und Kongresswirtschaft – sämtlich wichtige Nachfragequellen des Taxigewerbes. Besonders in Langenhagen und Laatzen wurden erhebliche Erlöse mit Geschäftsleuten erzielt. Dagegen spielen die eher krisensicheren Krankenfahrten nur in der Fläche eine tragende Rolle.

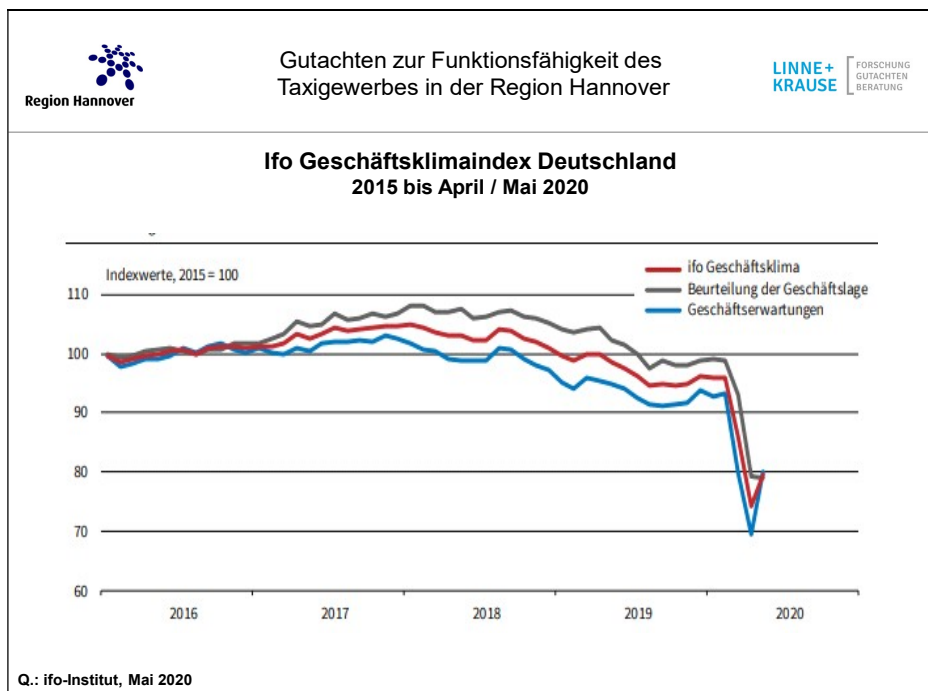
Auch wenn Taxis nicht unmittelbar von staatlich verfügbaren Betriebsschließungen betroffen sind, zählt das Gewerbe indirekt zu den am stärksten geschädigten Branchen. Mangels Nachfrage ist *„die Personenbeförderung ... fast vollständig zum Erliegen gekommen“* – so die IHK-Hannover Mitte Mai.⁵ Quasi „über Nacht“ wurde dem Taxigewerbe die wirtschaftliche Basis entzogen.

Anders als z.B. das Handwerk, können Taxis entgangenen Umsatz nicht mehr aufholen. Im Gegenteil: In Zeiten von Homeoffice und Reiseverboten haben Unternehmen neue Formen der Audio- und Videokommunikation für sich entdeckt, so dass auch künftig mit weniger Geschäftsreisenden zu rechnen ist.

⁵ IHK-Hannover, Konjunktur im Bereich der IHK Hannover I. Quartal 2020.

In der aktuellen Krise kommt die insgesamt prekäre Lage eines Gewerbes zum Tragen, das schon seit langem „von der Hand in den Mund“ lebt. Im Moment zehren die Betriebe noch von staatlichen Soforthilfen. Sobald die aufgebraucht sind, gestundete Steuer- und Sozialversicherungszahlungen fällig gestellt werden und die Krise weiter andauert, ist mit einer Welle offener und verschleppter Insolvenzen zu rechnen.

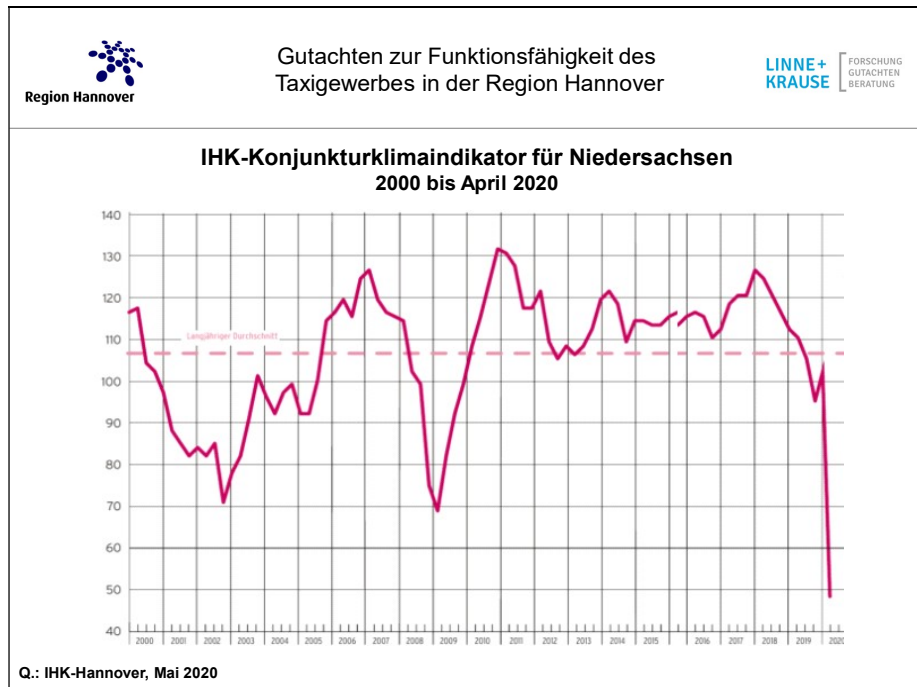
Das vorliegende Gutachten zeichnet das Bild des Taxigewerbes unmittelbar vor der Corona-Krise. Sofern sich nicht kurzfristig eine Normalisierung der wirtschaftlichen Lage einstellt, haben die darin enthaltenen Feststellungen größtenteils nur noch historische Bedeutung. Im Folgenden wird versucht, eine vorläufige Schadensabschätzung vorzunehmen:



- **ifo-Konjunkturindex:** Schon vor der Corona-Krise waren die konjunkturellen Erwartungen gedämpft, wenngleich in Januar und Februar noch einmal leichter Optimismus aufkam. Im März / April 2020 ist der bundesweite ifo-Geschäftsklimaindex in beispielloser Weise gesunken. „Dies ist der niedrigste jemals gemessene Wert. Einen stärkeren Rückgang hat es noch nicht gegeben“ – so die Einschätzung der ifo-Forscher.⁶ Im Mai hatte sich die Situation dann minimal aufgehellt.

⁶ ifo Institut, ifo Geschäftsklimaindex v. 24.04.2020.

- Konjunkturprognosen:** Mittlerweile wurden alle Konjunkturvoraussagen revidiert. In ihrer Prognose von Ende April 2020 geht die Bundesregierung für das laufende Jahr von einem BIP-Rückgang um **6,3%** aus. Damit steht Deutschland vor einer schweren Rezession.⁷ Zum Vergleich: Während der Finanzkrise 2008 / 2009 schrumpfte das BIP um **ca. 5,7%**.



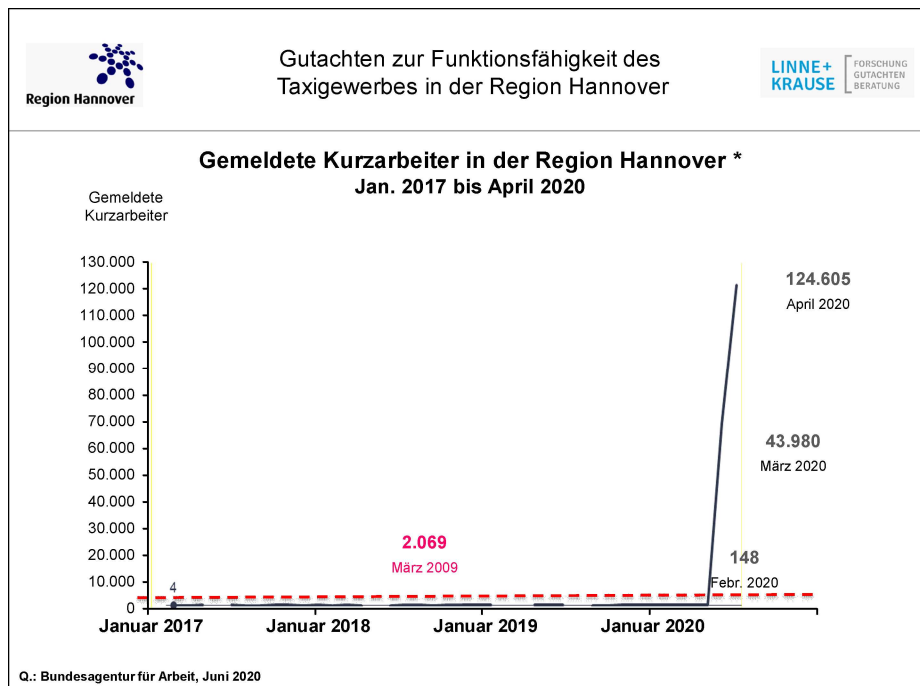
- Regionale Konjunktur:** Bis Ende 2020 rechnen die niedersächsischen IHKs mit einem noch stärkeren Einbruch von ca. 8%. Der niedersächsische Konjunkturklimaindex ist im April 2020 auf den Wert von 48 abgestürzt – noch niedriger als in der Finanzkrise der Jahre 2008 / 2009: *„Wir stehen wirtschaftlich im Ausnahmezustand“*, so die IHK-Hannover.⁸ *„Viele Unternehmen sind lahmgelegt, mit teilweise existenzbedrohenden Folgen. Die Corona-Pandemie wird in den kommenden Monaten zu einer tiefen Wirtschaftskrise führen, auch in unserer Region“*.

⁷ Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Schlaglichter der Wirtschaftspolitik, Mai 2020.

⁸ Vollbremsung in der regionalen Wirtschaft, Pressemitteilung der IHK-Hannover v. 27. März 2020.

3.4 Nachfragefaktor Arbeitsmarkt

Nach einem Jahrzehnt guter Konjunktur hatte die Niedriglohnbranche Taxi / Mietwagen in den letzten Jahren erhebliche Probleme, qualifizierte Fahrer zu gewinnen. Auch gering Qualifizierte fanden Beschäftigung auf dem „normalen“ Arbeitsmarkt. Ob die aktuelle Wirtschaftskrise den Taxifahrermarkt entspannt, bleibt abzuwarten:

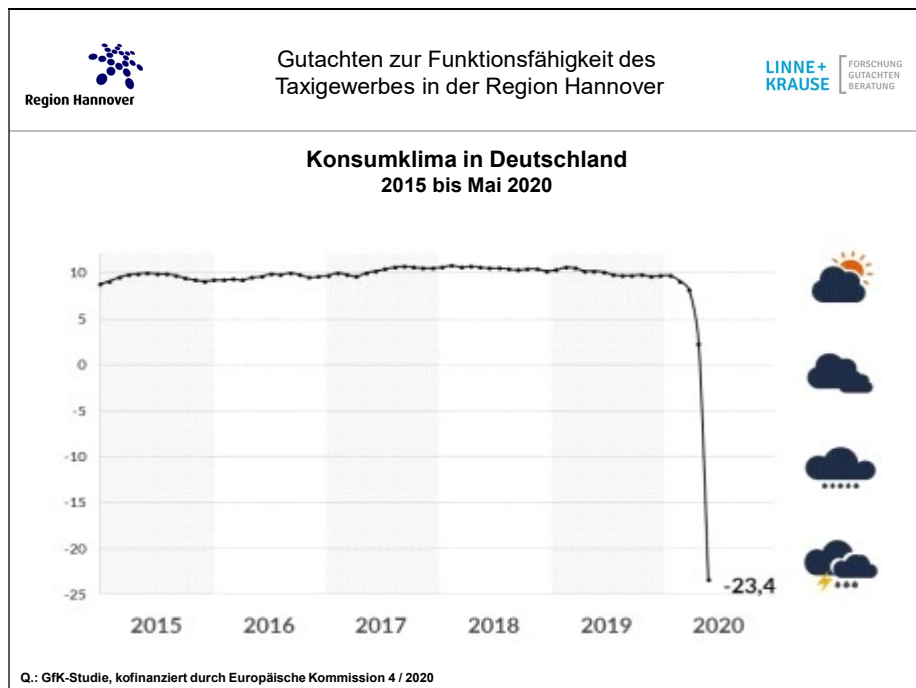


- Arbeitslose:** Bis Anfang 2020 waren die Arbeitsmarktprobleme der Region Hannover überschaubar. Die Corona-Krise hat bislang noch nicht voll auf den Arbeitsmarkt durchgeschlagen: Waren in der gesamten Region Hannover (einschließlich der Landeshauptstadt) im Februar 2020 erst 41.324 (6,6%) arbeitslos gemeldet, so stieg die Zahl im Mai auf 48.549, was einer Erwerbslosenquote von 7,6% entspricht.⁹
- Kurzarbeiter:** Alarmierend ist dagegen die Entwicklung der Kurzarbeiterzahlen, die von Februar bis April von ca. 150 auf ca. 124.600 hochgeschwungen ist. Damit ist etwa jeder 4. sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Kurzarbeit. In der Finanzkrise 2008 / 2009 waren in der Spitze ca. 2.070 Arbeitnehmer in Kurzarbeit gewesen. Hier offenbart sich die neue, gegenüber 2008 / 2009 weit umfassendere Qualität der aktuellen Krise.

⁹ Bundesanstalt für Arbeit, Statistik Juni 2020.

3.5 Nachfragefaktor Konsumklima / Kaufkraft

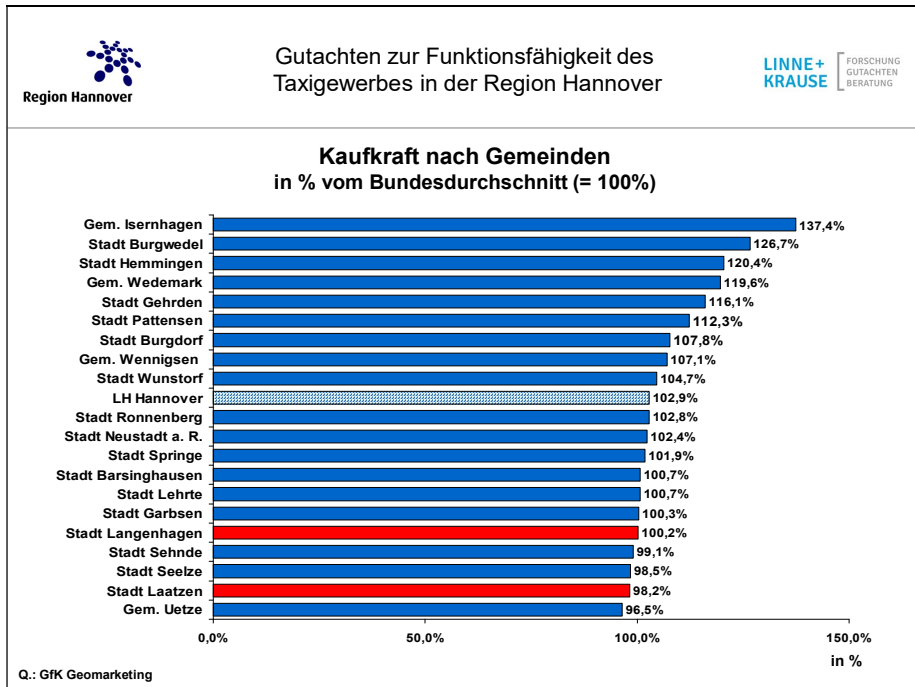
Die fundamentale Verunsicherung der Menschen, die Angst um den Arbeitsplatz, aber auch die Schließung zahlreicher Läden, zeigt sich in der abstürzenden Konsumbereitschaft und damit auch im Mobilitätsbudget der Bürger:



- **Konsumklima:** „Konsumklima im freien Fall“ – so charakterisiert die Gesellschaft für Konsumforschung (GfK) die Lage im Mai.¹⁰ Bei der Kaufbereitschaft zeichnet sich ein dramatischer Einbruch ab, unter dem auch die konsumentenennahe Taxibranche leidet.

¹⁰ GfK, Konsumklimastudie für April / Mai 2020.

- Kaufkraft:** Bei der einzelhandelsrelevanten Kaufkraft rangiert die Region in „Normalzeiten“ mit 103,9% insgesamt etwas über dem Bundesdurchschnitt (100,0%). Die Unterschiede zwischen den Städten und Gemeinden sind jedoch erheblich. An der Spitze steht Isernhagen (ca. 137%). Isernhagen gilt als kaufkraftstärkste Gemeinde Niedersachsens. Am Ende der Kaufkraftskala liegen dagegen Seelze (98,6%), Laatzen (98,2%) und Uetze (96,5%).



3.6 Nachfragefaktor Regionalwirtschaft

Das Taxigewerbe ist Teil der regionalen Wirtschaft und daher auf vielfältige Weise mit seinem wirtschaftlichen Umfeld verzahnt. Die wirtschaftliche Stärke der gesamten Region erwächst zum Großteil aus dem Wirtschaftszentrum Hannover. Aber auch von der **Wirtschaft** der „Fläche“ geht vielfältige direkte und indirekte Nachfrage aus. Das Arbeitsplatzangebot konzentriert sich auf die Landeshauptstadt (ca. 325.000 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze) und die Städte Langenhagen (ca. 33.300), Laatzen (ca. 16.600), Garbsen (ca. 14.400) und Lehrte (ca. 14.000).

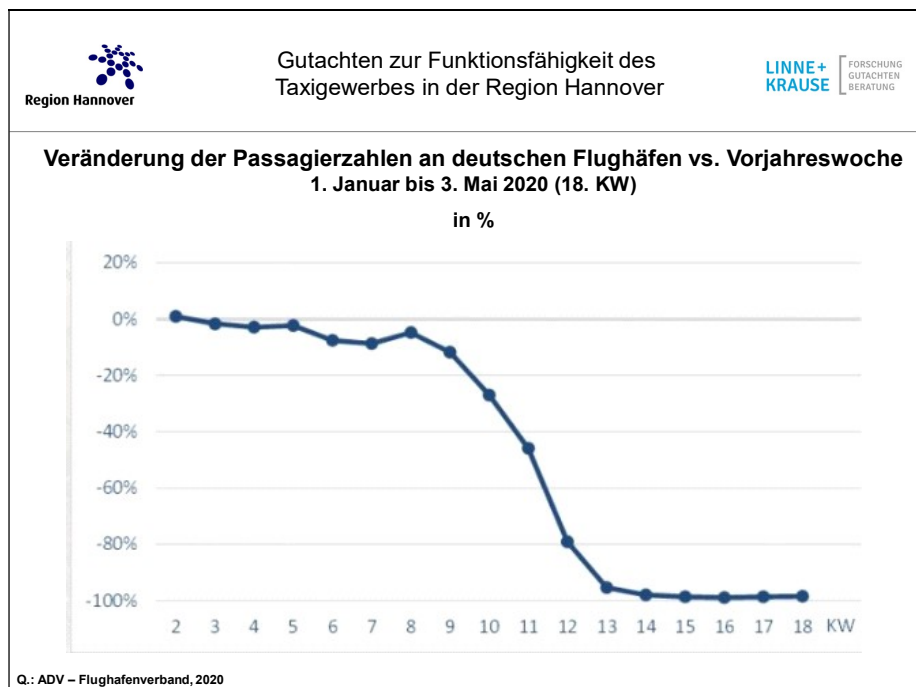
In den vergangenen Jahren zählte die gesamte Region zu den dynamischen Wirtschaftsregionen Norddeutschlands – getragen von einer starken Einbindung in die Weltwirtschaft. In der Corona-Krise droht der Vorteil nun zum Nachteil zu werden. Im Folgenden soll der Blick zunächst auf eine Reihe regionaler Leitbranchen gerichtet werden, die indirekt für die Taxinachfrage relevant sind. Auf Branchen mit direktem Bezug zur Taxinachfrage wird noch einmal gesondert eingegangen:

- **Automobilbauindustrie:** Im Zentrum der Regionalwirtschaft steht die Automobilbauindustrie mit rund 26.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. In dieser Branche überlagern sich derzeit mehrere Krisen. Der mit ca. 15.000 Beschäftigten in der Region maßgebliche VW-Konzern ist in besonderem Maße vom Dieselskandal betroffen. Der stark exportorientierte Fahrzeugbau leidet schon seit einiger Zeit unter internationalen Handelshemmnissen (Brexit, US-Handelsrestriktionen etc.). In dieser Situation wird die Automobilbauindustrie durch die Corona-Krise erneut „in die Zange“ genommen. In der Summe münden die sich überlagernden Krisen beim VW-Konzern in einer beispiellosen Absatzkrise: Europaweit ist der Absatz im April um mehr als 83% eingebrochen. Beim zeitweisen Produktionsstopp u.a. bei Volkswagen und Continental (ca. 8.600 Beschäftigten) wurde etwa die Hälfte der Belegschaft in Kurzarbeit geschickt. Kurzarbeit droht auch bei den Zulieferbetrieben Wabco in Hannover und Langenhagen (ca. 2.200 Mitarbeiter) und Tenneco (ehem. TRW Automotive) in Barsinghausen. Der Pneumatik-Spezialist Aventics in Laatzen (ca. 560 Mitarbeiter) plant sogar bis 2023 etwa der Hälfte der Mitarbeiter abzubauen. Ohne wesentliche Einschränkungen ist bislang anscheinend der Batteriehersteller Clairos (ehem. Johnson Controls) ausgekommen, der vom Trend zur E-Mobilität profitiert.

- **Elektronikindustrie:** Die Elektronikindustrie ist mit Unternehmen wie Sennheiser electronic in Wedemark (ca. 1.250 Beschäftigten), Kind-Hörgeräte in Burgwedel, Konica Minolta Business Solutions (ca. 1.700 Mitarbeiter) in Langenhagen, Miele in Lehrte (ca. 300 Mitarbeiter) oder Siemens Elektrotechnik in Laatzen (ca. 750 Mitarbeiter) vertreten. Bei Sennheiser wurde Anfang April Kurzarbeit angesetzt; bei Miele konnte sie nach drei Wochen wieder aufgehoben werden. In Springe produzieren die Leuchtmittelhersteller Nordeon und Paulmann (ca. 450 Mitarbeiter).
- **Sonstige Industrien:** Traditionsreich ist zudem die Nahrungs- und Genussmittelindustrie mit Herstellern wie Bahlsen (ca. 1.100 Beschäftigte), Reemtsma (ca. 800 Mitarbeiter) oder der Großbäckerei Schäfer's in Lehrte. Die Chemie- und Petroindustrie ist u.a. mit Honeywell in Seelze (ca. 600 Mitarbeiter), der Avista Oil Refining & Trading Deutschland in Uetze oder Weatherford Oil Tool GmbH in Langenhagen (ca. 600 Mitarbeiter) vertreten. Am Airport Business-Park arbeitet die MTU Maintenance (ca. 2.400 Mitarbeiter), die Ende April die Kurzarbeit beendet hat. In Springe produziert der Schweizer Octapharma-Konzern (ca. 400 Mitarbeiter).
- **Logistikbranche:** Nicht im gleichen Maße von der Corona-Krise betroffen ist der Güterverkehr. Die zentrale Verkehrslage am Kreuzungspunkt wichtiger Straßen-, Schienen-, Luft- und Wasserverkehrswege haben die Region Hannover zu einem der wichtigsten deutschen Logistikstandorte mit ca. 54.000 Beschäftigten gemacht. Am Airport Business Park Langenhagen haben sich zahlreiche großflächige Verteilungszentren von DHL, Schenker, Hermes bis Dachser angesiedelt. Weitere Logistikzentren bestehen in Lehrte und in Seelze.
- **Handel:** Direkte und indirekte Taxinachfrage geht auch vom Handel aus, der wegen der Corona-Krise z.T. monatelange Schließungen erdulden musste. Bedeutend als Arbeitgeber sind die Zentrale der Drogeriemarktkette Rossmann (ca. 2.300 Mitarbeiter) in Burgwedel, REWE (ca. 1.000 Mitarbeiter) in Lehrte und das Kaufland-Logistikzentrum in Barsinghausen. Alle drei Konzerne haben zwar Umsatzeinbußen zu verzeichnen, waren aber nicht von Zwangsschließungen betroffen. In Langenhagen ist die Consumer Electronics-Kette expert SE (ca. 2.500 Mitarbeiter) beheimatet, die nach Wiedereröffnung ihrer Märkte die Kurzarbeit beenden konnte. Besonders in Garbsen-Berenbostel hat sich darüber hinaus ein großflächiger Einzelhandel etabliert.
- **Öffentlicher Dienst:** Relativ schwach ist außerhalb der Landeshauptstadt Hannover der öffentliche Dienst vertreten. Ein Schwergewicht ist in dieser Hinsicht die Deutsche Rentenversicherung Braunschweig-Hannover mit Hauptsitz in Laatzen. Wachsende Bedeutung erlangt seit dem Wintersemester 2019 / 2020 der Wissenschaftssektor mit dem neuen Campus Maschinenbau der Leibniz Universität Hannover in Garbsen, der künftig Platz für ca. 4.000 Studenten und ca. 1.000 Mitarbeiter bieten soll. Noch immer ist auch die Bundeswehr in der Stadt Hannover mit 20 zivilen und militärischen Dienststellen präsent. In Wunstorf sind der Fliegerhorst und in Neustadt am Rübenberg das Panzergrenadierbataillon 33 (ca. 650 Dienstposten) beheimatet.

3.7 Nachfragefaktor Flughafen / Reiseverkehr

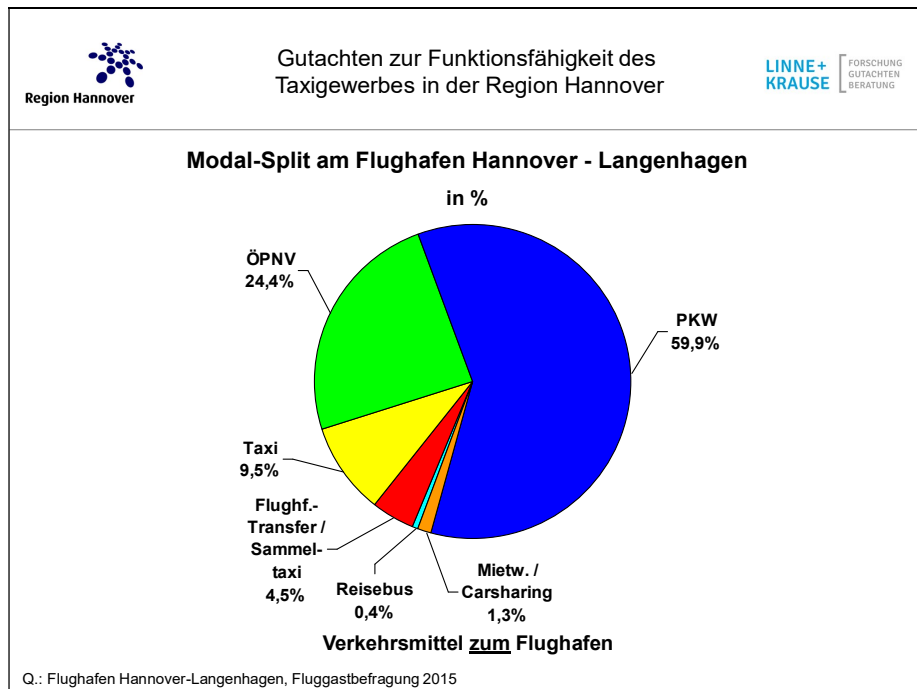
Bedeutendster Frequenzpunkt des Taxigewerbes in der Region ist in normalen Zeiten der Flughafen Hannover-Langenhagen. Unter den deutschen Verkehrsflughäfen liegt er an 9. Stelle. Knapp drei Viertel der Fluggäste sind Urlaubsreisende. Mit ca. 10.400 Arbeitsplätzen und 158 Betrieben ist er zudem bedeutende Arbeitsstätte. In der Region Hannover hängen über 19.500 Arbeitsplätze am Airport.¹¹ Annähernd 50% der Taxierlöse in der Stadt Langenhagen (Region insgesamt: ca. 22%) wurden mit Fahrten für Geschäftsleute oder Touristen erwirtschaftet:



- Flughafen Hannover-Langenhagen:** Der Flugverkehr ist besonders von der Corona-Krise betroffen. 2018 / 2019 wurden jeweils ca. 6,3 Mio. Fluggäste gezählt. Anstatt von täglich ca. 12.000 bis 15.000 waren es Ende April nur noch „30 oder 100 Fluggäste“ – ähnlich wie in anderen deutschen Flughäfen. Infolgedessen wurden im März 2020 ca. 1.200 der ca. 1.500 Flughafenmitarbeiter für ein Jahr in Kurzarbeit geschickt.¹² Damit ist die wichtigste Quelle der Taxinachfrage vorerst versiegt. In normalen Zeiten nutzt fast jeder 10. Fluggast das Taxi zur Anreise. Auch künftig ist nur mit einer langsamen Erholung zu rechnen.

¹¹ Prof. Dr. Lothar Hübl et al., Hannover Airport ein zentraler Wirtschafts- und Stadortfaktor für die Region, Hannover Mai 2019.

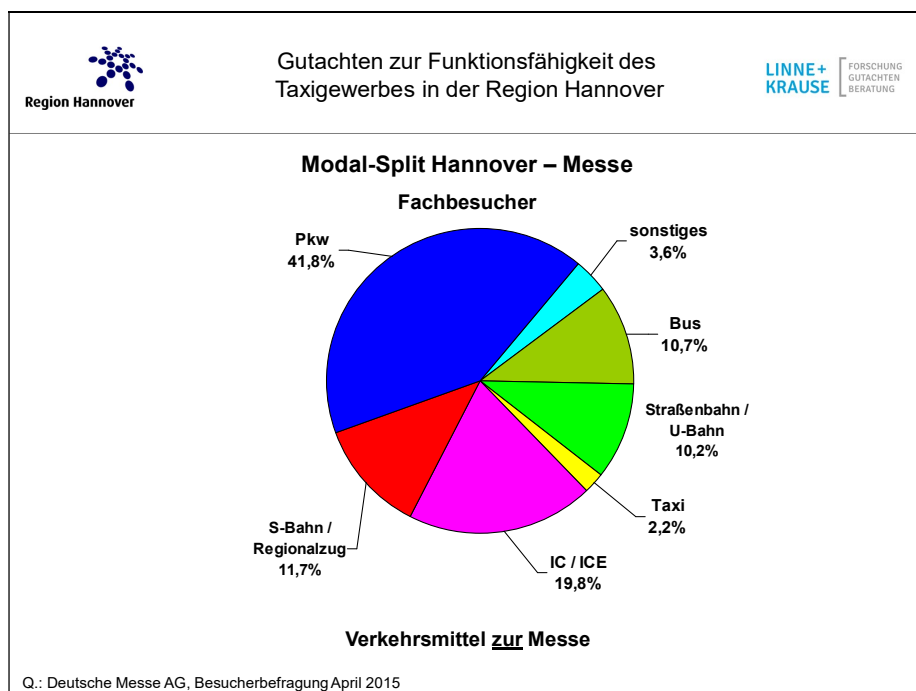
¹² NDR-Interview mit Raoul Hille (Gf.) v. 28. April 2020.



- TUI-Konzern:** Schwer angeschlagen ist die gesamte Reisebranche. Hannover und Langenhagen sind mit dem TUI-Konzern Standort des weltweit größten Reiseunternehmens, das allein in der Region ca. 4.300 Mitarbeiter beschäftigt, von denen bereits viele in Kurzarbeit sind. Der Konzern kämpft derzeit mit Hilfe eines Milliardenkredits der KfW ums Überleben. Weltweit hat TUI den Abbau von 8.000 Stellen angekündigt.

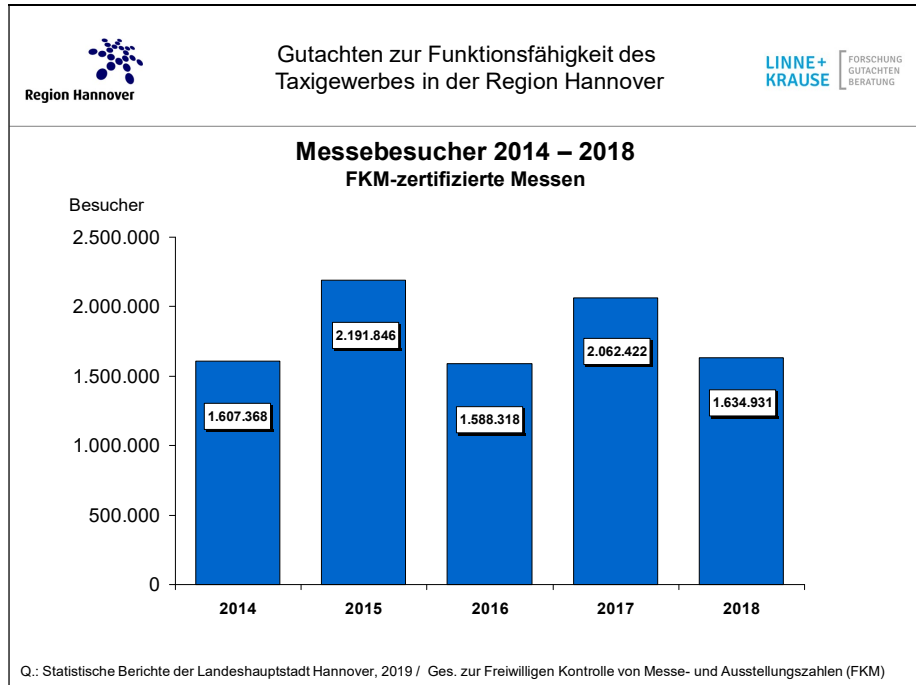
3.8 Nachfragefaktor Messe

Nimmt man die Hallenfläche zum Maßstab, so ist Hannover der zweitgrößte deutsche Messeplatz. Die teilweise auf dem Gebiet der Stadt Laatzen gelegene Deutsche Messe ist ein weiterer herausragender Faktor der Taxinachfrage, auch wenn nur etwa 2% der Messebesucher auf dem Weg zur Messe ein Taxi benutzten. Messebesucher kamen zumeist mit dem Pkw (ca. 42%), für die ca. 27.000 Parkplätze zur Verfügung stehen. Ca. 20% erreichen das Messegelände mit der Bahn. Während bedeutender Veranstaltungen halten am Messebahnhof Laatzen neben S- und Regionalbahnen auch ICs und ICEs.

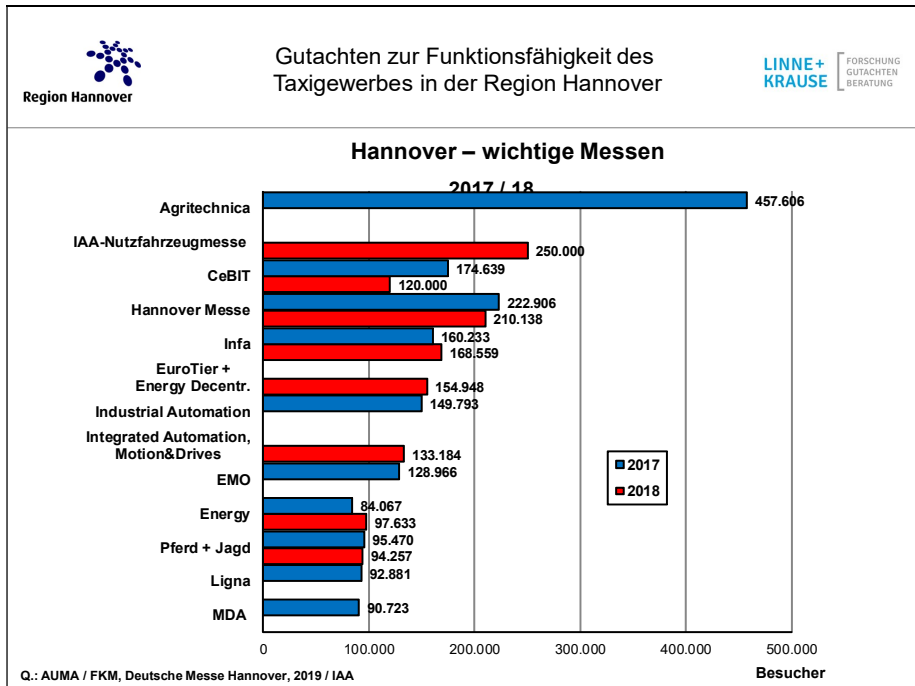


Weitere rund 20% kamen per Bus und Bahn. Vom Flughafen ist der Hauptbahnhof in ca. 18 Minuten mit der S-5 zu erreichen. Die S-4 vom Hauptbahnhof benötigt zur Messe noch einmal 8 Minuten – zum Preis von 3,70 €. Auf der wichtigen Strecke zwischen Flughafen und Messe gerät das teure (Preis: 51,00 €) und stauanfällige Taxi ins Hintertreffen. Ein wesentlicher Vorteil des Taxis: Ortsfremde scheuen häufig das Umsteigen.

Schon in den letzten Jahren litt die Messe unter Besucherschwund. Die Corona-Pandemie beschert nun ein katastrophales Messejahr 2020.



- Messebesucher:** Nimmt man allein die von der Freiwilligen Kontrolle von Messe- und Ausstellungszahlen (FKM) zertifizierten Messen als Maßstab, so kamen 2018 ca. 1,63 Mio. Besucher (davon ca. 20% aus dem Ausland) und 24.267 Aussteller (ca. 65% aus dem Ausland). In den letzten Jahren hat das Publikumsinteresse an Messeveranstaltung nicht nur in Hannover abgenommen. Bekanntestes „Opfer“ ist in dieser Hinsicht die Cebit, die 2018 letztmalig in Hannover stattfand: Von den ca. 820.000 Besuchern im Jahr 2001 waren zuletzt nur noch ca. 120.000 verblieben. Wichtigste Veranstaltungen sind die **Hannover Messe** – bestehend aus von Jahr zu Jahr wechselnden Teilmessen – und die alle zwei Jahre stattfindende **Agritechnica** mit zuletzt rund 460.000 Besuchern.



- **Messejahr 2020:** Wegen der Corona-Krise droht ein katastrophales Messejahr 2020. Bis Mitte 2020 sind zunächst alle Messen abgesagt. Ein besonderer Verlust ist die Absage der für September geplanten IAA-Nutzfahrzeugmesse, die 2018 rund 250.000 Besucher angelockt hatte.

3.9 Nachfragefaktor Tourismus, Gastronomie und Freizeit

Tourismus in der Region Hannover ist aus Taxiperspektive in erster Linie Geschäftsreisetourismus. Außerhalb der Landeshauptstadt konzentriert sich das Geschehen auf wenige Orte. Gegenüber der Landeshauptstadt Hannover (ca. 2,1 Mio. Übernachtungen) stand das Geschehen in der Region mit ca. 1,7 Mio. Übernachtungen aber zurück.



- Geschäftstourismus:** Der Tourismus in der Region wird stark durch die Messe und den Flughafen geprägt und konzentriert sich daher auf die Städte Langenhagen, Laatzen und Garbsen. Schwerpunkte bilden in Langenhagen die Hotels rund um den Flughafen und in Laatzen die Häuser in Messenähe. Aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft zum Flughafen generieren die Langenhagener Hotels aber nur mäßige Taxinachfrage. Eher bescheiden präsentierte sich das freizeittouristische Geschehen in den ländlichen Gebieten an Deister und Steinhuder Meer. Wegen der sinkenden Zahl der Messebesucher, waren die Übernachtungszahlen zuweilen schon vor der Corona-Krise wenig dynamisch. Seit März 2020 ist auch das Übernachtungsgewerbe weitgehend zum Erliegen gekommen. Die beiden Groß-Hotels am Flughafen werden zurzeit von der Bundeswehr als Quarantäne-Einrichtungen genutzt.
- Gastronomie / Nachtleben:** Überschaubar ist auch das gastronomische Angebot der Region. Gleiches gilt für die Kino-Szene mit dem CineStar in Garbsen oder dem Cinemotion in Langenhagen. Auch in dieser Hinsicht stand die Region Hannover im Schatten der Landeshauptstadt. Kommt hinzu: Während Restaurants nach mehrwöchiger Zwangspause wieder öffnen dürfen, bleiben Diskotheken oder Clubs weiterhin geschlossen.
- Veranstaltungsorte:** Auch das kulturelle Geschehen konzentriert sich in auf die Landeshauptstadt. Außerhalb Hannovers bleibt das Angebot überschaubar. Häuser wie die Leine-Bühne Hemmingen oder das Stadttheater Wunstorf brachten allenfalls punktuelle Nachfrage nach Taxidienstleistungen. Im Zusammenhang mit der Corona-Krise ist aber auch das öffentliche Kulturleben weitgehend zum Erliegen gekommen.

3.10 Nachfragefaktor Gesundheitswirtschaft

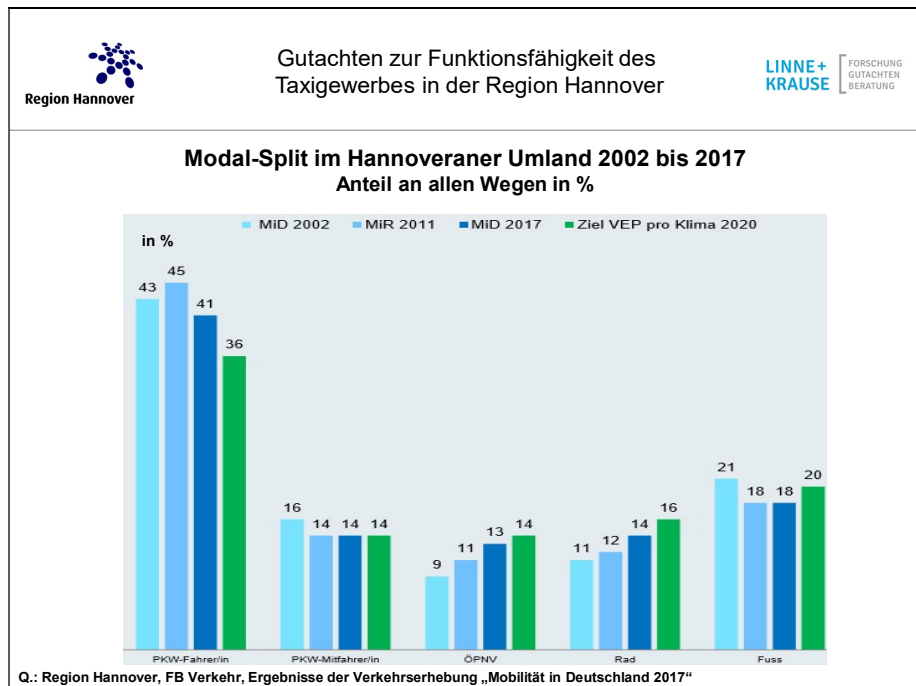
Die Gesundheitswirtschaft zählt zu den wichtigsten Nachfragequellen des Taxigewerbes. Ca. 35% der regionalen Taxierlöse stammten aus dieser Quelle. In der Fläche lag der Anteil sogar bei knapp 50%. Allein an den 10 Standorten des Klinikums Region Hannover (KRH) arbeiten ca. 7.800 Mitarbeiter:

REGION HANNOVER AKUTKRANKENHÄUSER 2020	
Krankenhäuser / Kliniken	Plätze
• KRH Psychiatrie Wunstorf	486
• KRH Klinikum Robert Koch, Gehrden	358
• Klinikum Wahrendorff, Sehnde (an 2 Standorten)	281
• KRH Klinikum Neustadt am Rübenberge	280
• KRH Klinikum Agnes Karll, Laatzen	250
• KRH Klinikum Großburgwedel	223
• KRH Psychiatrie Langenhagen	184
• KRH Klinikum Lehrte	169
• Paracelsus-Klinik am Silbersee Langenhagen	90
• KRH Geriatrie Langenhagen	40
Gesamt Kliniken	2.361
Q.: Angaben der Häuser / Träger / www.kliniken.de	

- **Krankenhäuser:** Von den insgesamt ca. 2.360 Krankenhausbetten (2014: ca. 2.530 Betten) in der Region Hannover (ohne Landeshauptstadt) entfallen jedoch fast 1.000 auf psychiatrische Kliniken – ein für das Taxigewerbe nur bedingt nachfragerrelevanter Sektor. Die Kliniken liegen verteilt im Kreisgebiet. Das kleine Klinikum Springe (ca. 100 Betten) wurde 2019 geschlossen. Von größerer Bedeutung auch für die Taxinachfrage sind die stationären medizinischen Einrichtungen der Landeshauptstadt Hannover mit ihren mehr als 5.000 Betten – als Schwergewicht darunter die Medizinische Hochschule Hannover mit ca. 1.500 Betten.
- **Ambulante Versorgung:** In der Region arbeiten zahlreiche Arzthäuser und Medizinische Versorgungszentren – häufig im Umfeld der Krankenhäuser. Aus Furcht vor Ansteckung meiden viele Patienten zurzeit den aufschiebbaren Arztbesuch. Daneben bilden die nicht aufschiebbaren Fahrten für Dialyse- und Bestrahlungspatienten eine wichtige stabile Nachfragequelle für das Taxigewerbe. In der Region arbeitet ein knappes Dutzend Dialysepraxen, u.a. in Neustadt a.R., Langenhagen, Gehrden und Lehrte – häufig an Krankenhäuser angegliedert.

3.11 Nachfragefaktor Verkehr

Die Region Hannover verfügt über eine recht gute Verkehrsinfrastruktur, die dem Taxigewerbe enge Grenzen setzt.



- Motorisierter Individualverkehr:** Die Nachfrage nach Taxidienstleistungen ist auch von der Motorisierung der Bevölkerung abhängig. Insgesamt waren 2019 ca. 361.000 Pkw in der Region Hannover zugelassen. Auf 1.000 Einwohner kommen 582 Pkw. Damit liegt die Region leicht unter dem niedersächsischen Mittel (594). Mit einem Wegeanteil von ca. 55% (einschl. Mitfahrer) ist der Pkw nach wie vor das dominierende Verkehrsmittel im Hannoveraner Umland. In der Landeshauptstadt liegt der Anteil dagegen nur bei ca. 36%.

PKW-DICHTE IN AUSGEWÄHLTEN FLÄCHENKREISEN PKW UND PKW-DICHTE, 2019				
	Pkw	davon gewerbliche PKW	Pkw-Dichte Fzg./1.000 EW	Pkw-Dichte (nur private)
Schaumburg	99.558	5.463	630	596
Holzminen	44.428	2.390	625	592
Hameln-Pyrmont	90.847	4.572	611	580
Lippe	213.881	17.967	613	562
Hildesheim	159.045	9.336	575	541
Region Hannover*	361.025	27.916	582	537
Niedersachsen	4.747.593	458.608	594	537
Q.: Krafftahrt Bundesamt, 2019		* ohne Landeshauptstadt Hannover		

- **Pendler:** Wichtiger Wegeanlass ist der Berufsverkehr. Täglich fahren rund 100.000 Arbeitnehmer aus der Region in die Landeshauptstadt – hauptsächlich aus den benachbarten Städten und Gemeinden. Das Grundproblem für das Taxigewerbe: Pendler sind in hohem Maße auf den Pkw oder den ÖPNV orientiert und fallen so als Nachfrager am Wohnort weitgehend aus. Die zunehmende Trennung von Wohn- und Arbeitsort bildet ein strukturelles Problem für das Taxigewerbe.
- **S-Bahn / Regionalbahnen:** Die S-Bahn bildet das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs, das durch einzelne Haltepunkte für Regionalzüge ergänzt wird. Die Haltestellen der Region sind in erster Linie Pendlerbahnhöfe, die dem Taxigewerbe nur mäßige Nachfrage bescheren. Ausnahmen sind der Bahnhof Hannover Messe / Laatzen, an dem zu größeren Messen auch ICEs und ICs hielten. Seit der Expo 2000 ist der Flughafen direkt an das Hannoveraner S-Bahnnetz angeschlossen.
- **Stadtbahn / Busse:** Deutlich geringer als in der Landeshauptstadt Hannover (ca. 23%) war dagegen im Hannoveraner Umland der Anteil der täglich mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege (ca. 14%). Das Liniennetz des Verkehrsverbundes Großraum-Verkehr Hannover (GVH) umfasst insgesamt 12 Stadtbahn- und 170 Buslinien. 2017 beförderte der GVH 217,1 Mio. Fahrgäste (2014: ca. 204,6 Mio.).
- **Nachtverkehr:** In direktem Wettbewerb zum Taxi stehen Busse und Bahnen insbesondere in der Nacht. Stadtbahnen fahren werktags bis 1 Uhr und am Wochenende bis 4 Uhr. Alle zwei Stunden verkehren daneben nachts S-Bahnen von Hannover in Richtung Neustadt, Bennemühlen, Burgdorf und Springe. 9 Buslinien fahren in diesen Nächten bis 5 Uhr als NachtLiner von Stadtbahnendpunkten und Bahnhöfen.

- Differenzierte Bedienformen:** Die Einbindung des Taxis in den ÖPNV im Sinne differenzierter Bedienformen hat wirtschaftlich nur geringe Bedeutung für das Taxigewerbe. Der Erlösanteil solcher Fahrten lag insgesamt bei gut 2%. Lediglich in Laatzen (Umsatzanteil: knapp 4%) schlugen solche Fahrten nennenswert zu Buche. Taxis ersetzen dort in verkehrsschwachen Zeiten den Verkehr mit Linienbussen bzw. ergänzen den Schienenverkehr. Zusammen mit der Hannoveraner TaxiBus GmbH betreibt die Üstra zudem 10 LinienTaxis in die bzw. in der Region Hannover. Ergänzend werden für Garbsen, Lehrte, Ronnenberg und Sehnde abends und nachts ermäßigte Frauennachtaxis angeboten.

REGION HANNOVER		
RUFTAXIS / ANRUF-SAMMEL-TAXIS (AST)		
	Wochentag	Wochenende
Ruftaxi Barsinghausen	√	√
Ruftaxi Burgdorf/Uetze	-	√
Ruftaxi Isernhagen	√	√
Ruftaxi Lehrte	-	√
Ruftaxi Liethe-Wunstorf	-	√
Ruftaxi Neustadt	-	√
Ruftaxi Seelze	√	√
Ruftaxi Uetze	√	√
Ruftaxi Wunstorf	√	√
AST Springe	√	√
AST Wedemark	√	√

- Car-Sharing:** Car-Sharing spielt in der Region Hannover erst eine geringe Rolle. Einzelne Fahrzeuge sind in Barsinghausen, Langenhagen, Neustadt a.R., Ronnenberg und Wennigsen verfügbar. In der Landeshauptstadt Hannover werden dagegen ca. 330 Fahrzeuge angeboten.
- Flughafentransfer / Shuttledienste:** Erhebliche Bedeutung haben am Airport Flughafentransfer- und Shuttledienste, die von ca. 4,5% aller landseitig ange-reisten Fluggäste genutzt wurden. Diese Fahrdienstanbieter stehen in direktem Wettbewerb mit dem dortigen Taxigewerbe.
- Ride-Sharing:** Seit 2018 bietet der zum VW-Konzern gehörende Ride-Sharing-Anbieter MOIA Sammelfahrten an. Das Geschäftsgebiet umfasst mittlerweile das gesamte Gebiet der Landeshauptstadt Hannover. Eine Auswei-tung nach Langenhagen und Laatzen ist geplant. Wegen der Corona-Pandemie hat MOIA am 1. April 2020 seinen Betrieb in der Messestadt vor-übergehend eingestellt.

REGION HANNOVER ANRUFLINIEN TAXIS (ALT)		
	Wochentag	Wochenende
Vier Grenzen - Langenhagen (122)	√	√
Wettbergen - Empelde (129)	√	√
Bemerode/Rathaus – Wehmingen (330)	√	√
Rethen – Pattensen (341)	√	√
Laatzen – Friedhof – Markstr. (346)	√	√
Peiner Str. – Hemmingen – Wallensteinstr. (363)	√	√
Sehnde – Bilm - Ahlten (371)	√	√
Langenhagen – Engelbostel (480)	√	√
Langenhagen – Kaltenweide (610 / 611)	√	√
Langenhagen (616)	√	√
Vier Grenzen - Langenhagen (122)	√	√

4 ANGEBOTSSITUATION

Seit 2015 hat sich die Angebotssituation im Taxigewerbe in verschiedener Hinsicht teils deutlich verändert.

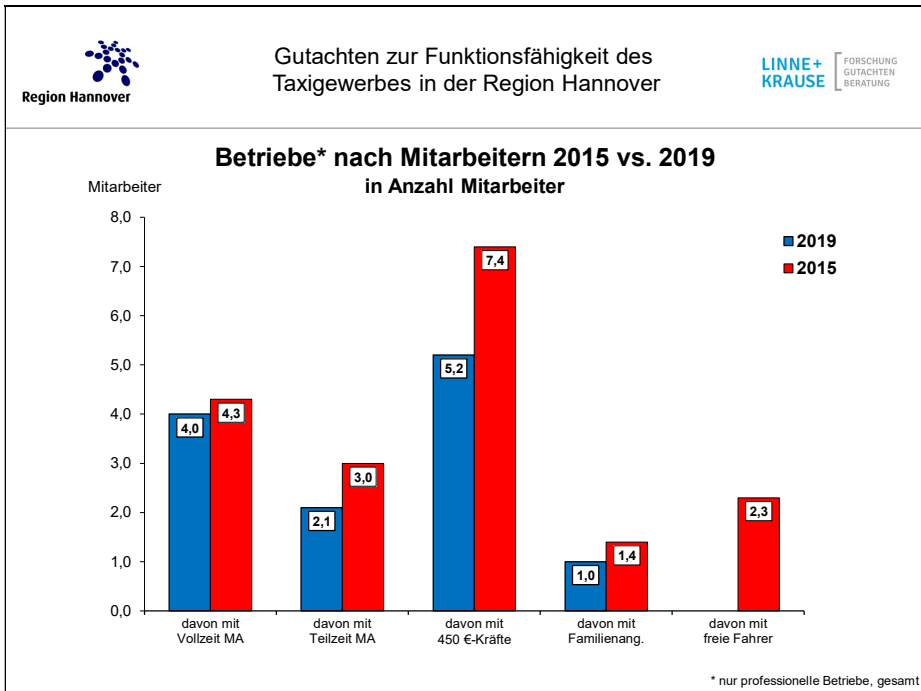
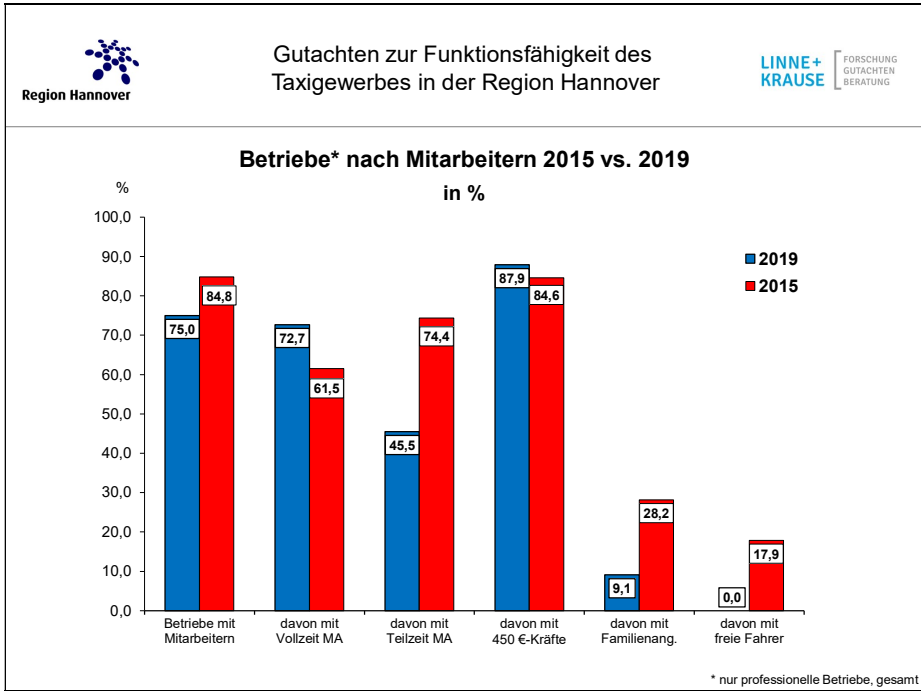
4.1 Angebotsfaktor Beschäftigte

Das Taxigewerbe in der Region Hannover ist und war vorwiegend kleinteilig strukturiert. Das Bild wurde von kleinen und mittelgroßen Betrieben bestimmt. Seit Einführung des gesetzlichen Mindestlohns Anfang 2015 haben sich die Taximärkte bundesweit unterschiedlich entwickelt: Während in „starken“ Taximärkten die Entwicklung zu verfestigten Arbeitsverhältnissen ging, lief der Trend in der Region Hannover eher in Richtung Personalabbau.

REGION HANNOVER BETRIEBE NACH MITARBEITERN 2019 - IN % BZW. ANZAHL MITARBEITER -												
	Region Hannover										Vergleichs- kreise	
	Professionelle Betriebe								Semiprof. Betriebe		Professionelle Betriebe	
	Ge- sam- t	Al- lein- fah- rer	1 Fzg. + MA	2-4 Fzg.	5+ Fzg.	Lang- gen- hagen	Laat- zen	sonst. Regi- on	1 Fzg.	2+ Fzg.	Heins- berg	Ess- lingen
Alleinfahrer (%)	25,0	100,0	0,0	0,0	0,0	30,0	44,4	6,7	53,8	0,0	0,0	15,6
mit Mitarbeitern (%)	75,0	0,0	100,0	100,0	100,0	70,0	55,6	93,3	46,2	100,0	100,0	84,4
davon in Vollzeitmitarb. (%)	72,7	-	35,7	100,0	100,0	57,1	80,0	85,7	16,7	72,0	55,6	59,3
Ø Vollzeitmitarb.	4,0	-	3,2	2,4	5,5	3,9	3,3	4,3	1,0	3,4	18,0	3,1
davon in Teilzeitmitarb. (%)	45,5	-	28,6	25,0	81,8	35,7	40,0	57,1	50,0	64,0	44,4	51,9
Ø Teilzeitmitarb.	2,1	-	1,0	1,0	2,9	1,8	2,5	2,3	1,0	3,4	4,3	1,6
davon als 450 €-Kraft (%)	87,9	-	71,4	100,0	100,0	78,6	100,0	92,9	83,3	80,0	88,9	25,9
Ø 450 €-Kräfte	5,2	-	1,5	4,0	9,4	2,5	2,0	8,6	1,8	5,5	16,1	2,7
davon mit Familienangeh. (%)	9,1	--	7,1	12,5	9,1	0,0	20,0	14,3	16,7	16,0	33,3	7,4
Ø Familienangeh.	1,0	-	1,0	1,0	1,0	-	1,0	1,0	1,0	1,0	1,3	1,0

- **Alleinfahrer:** Im Zuge dessen ist der Anteil der professionellen Alleinfahrer (ca. 25%) seit 2015 (ca. 15%) merklich gestiegen – ein für Flächenkreise recht hoher Wert. Auf dem relativ starken Heinsberger Taximarkt ist der Typ des Alleinfahrers in den letzten Jahren dagegen gänzlich aus dem professionellen Taxigewerbe verschwunden. Erheblich war zudem die Zahl der Alleinfahrer unter den Semiprofessionellen. Die meisten Alleinfahrer arbeiteten in Laatzen (ca. 44%) und Langenhagen (ca. 30%).
- **Vollzeitmitarbeiter:** Deutlich stärker war die Personalausstattung „in der Fläche“, wo der Typ des Mitarbeiterbetriebs dominiert: Leicht zugenommen hatte dort der Anteil der Vollzeitfahrer, der insgesamt bei ca. 73% lag (2015: ca. 62%) – im Durchschnitt wurden nach wie vor ca. 4 Vollzeitmitarbeiter pro Betrieb beschäftigt. Auch ca. 72% der semiprofessionellen Mehrwagenbetriebe beschäftigten Vollzeitkräfte (Ø: 3,4 Mitarbeiter) – allerdings ohne entsprechende steuerlich gemeldete Personalkosten.
- **Teilzeitkräfte:** Rückläufig ist der Anteil der Teilzeitkräfte: In der Region Hannover beschäftigten 2019 ca. 46% der professionellen Taxibetriebe Teilzeitkräfte – im Durchschnitt 2,1 pro Betrieb (2015: ca. 74% der Betriebe, Ø: 3,0 Mitarbeiter). Deutlich höher war dagegen der Anteil der Teilzeitkräfte bei den semiprofessionellen Mehrwagenbetrieben (ca. 64%, Ø: 3,4 Mitarbeiter).
- **Geringfügig Beschäftigte:** Große Bedeutung hatten weiterhin geringfügige Beschäftigungsverhältnisse: Ca. 88% der professionellen Taxibetriebe beschäftigten sogenannte 450 €-Kräfte. Allerdings ist die Zahl der Beschäftigten pro Betrieb rückläufig: Wurden 2015 im Durchschnitt noch ca. 7,4 Aushilfsfahrer beschäftigt, so waren es 2019 nur noch ca. 5,2 Mitarbeiter.
- **Familienangehörige:** Wie auch anderenorts, so haben mithelfende Familienangehörige auch in der Region Bedeutung verloren. Nur noch in ca. 9% der professionellen Taxibetriebe kamen sie zum Einsatz (2015: ca. 28%). Am häufigsten vertreten waren Familienbetriebe in Laatzen und „in der Fläche“. Auch bei den Semiprofessionellen war ihr Anteil mit gut 16% noch recht hoch.
- **Freie Fahrer:** Bei der vorangegangenen Erhebung im Jahre 2015 hatten noch ca. 18% der Unternehmen angegeben, „freie“ Fahrer ohne Arbeitsvertrag zu beschäftigen. Zwischenzeitlich hat die DRV noch einmal klargestellt, dass eine derartige Konstellation wegen der „*persönlichen Abhängigkeit zu den abhängigen Beschäftigten*“ unzulässig ist.¹⁴

¹⁴ DRV, Katalog bestimmter Berufsgruppen zur Abgrenzung zwischen abhängiger Beschäftigung und selbstständiger Tätigkeit.

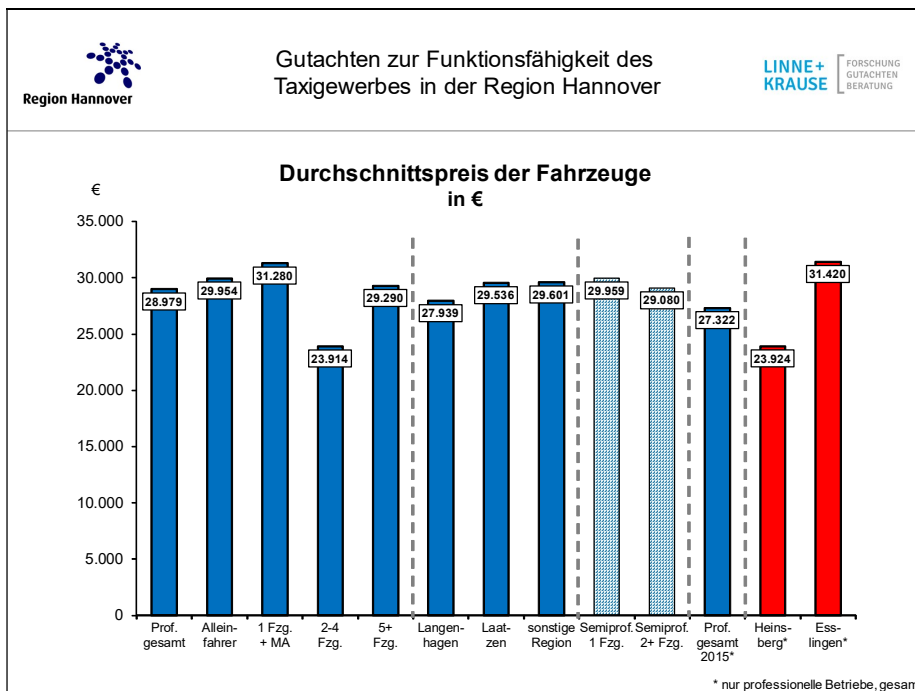
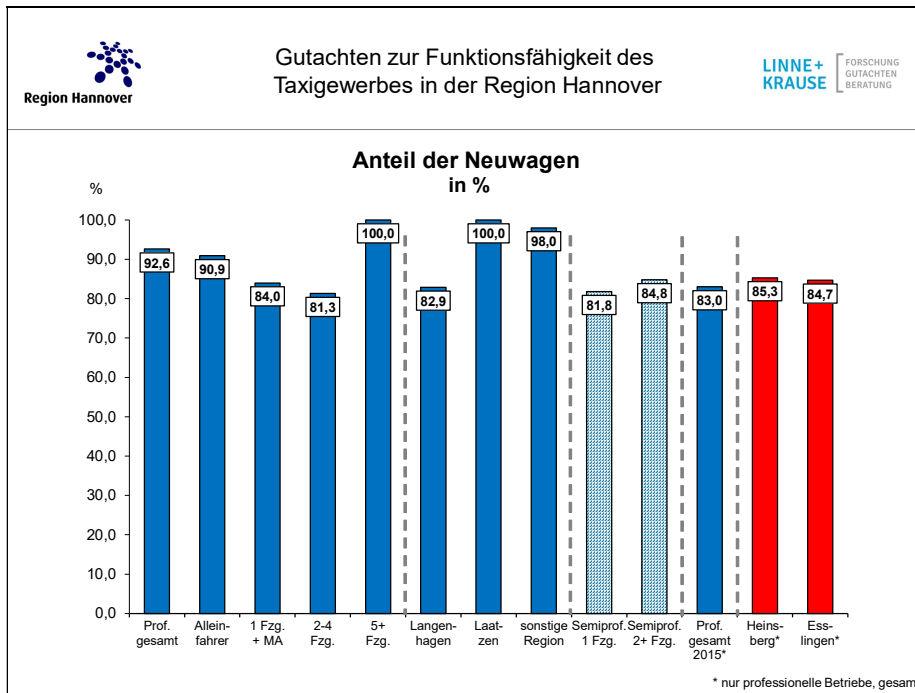


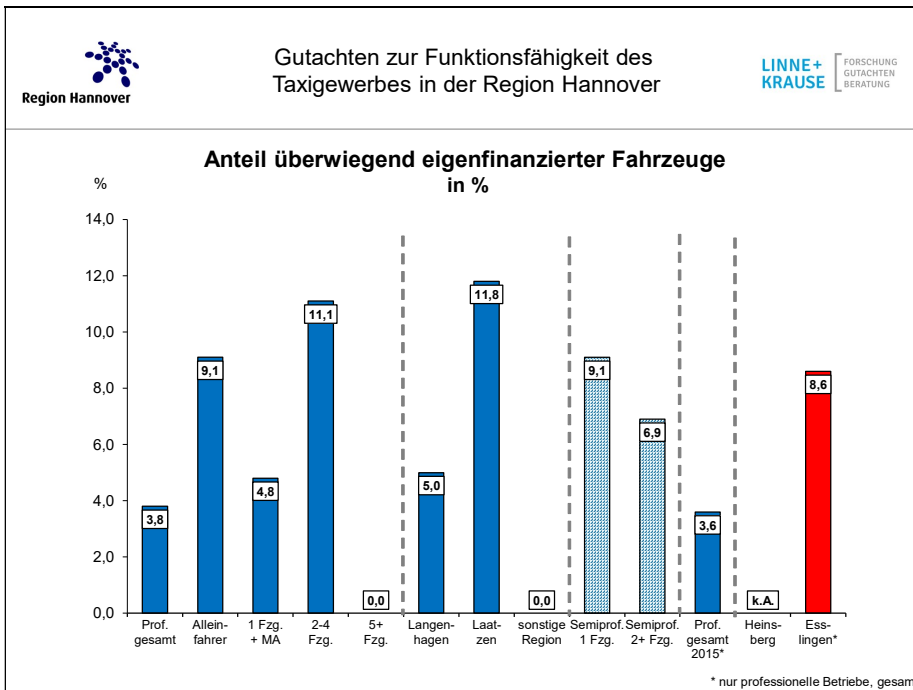
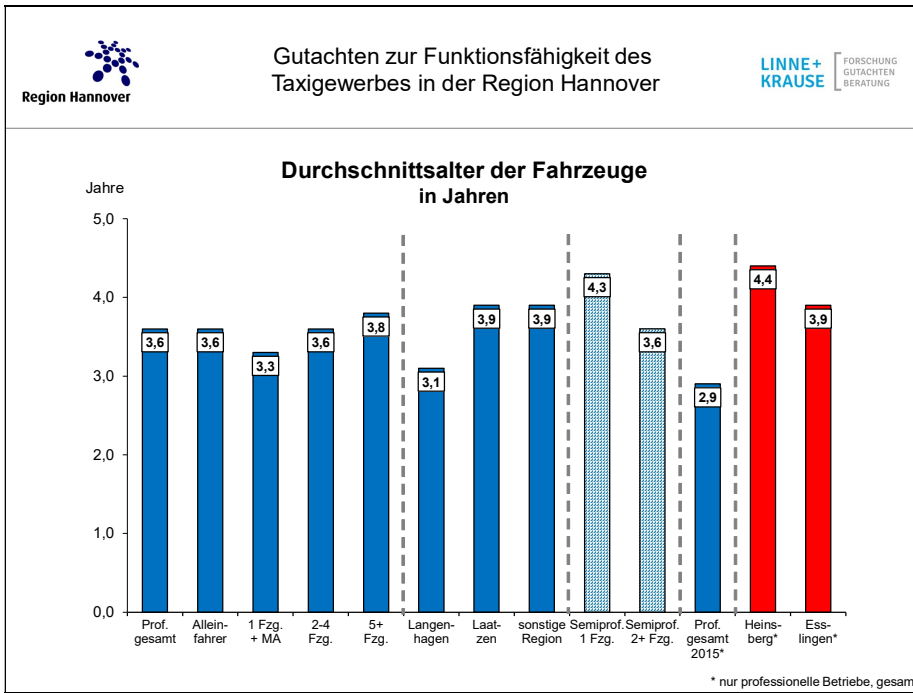
4.2 Angebotsfaktor Fahrzeuge

Insgesamt ist die Qualität der Taxiflotte seit 2015 annähernd gleich geblieben, wobei jedoch einige überschaubare Veränderungen zu erkennen sind:

REGION HANNOVER BESCHAFFUNG DER FAHRZEUGE (STAND MITTE 2019) - IN % BZW. IN € (NETTO) -												
	Region Hannover											Vergleichs- kreise
	Professionelle Betriebe								Semiprof. Betriebe		Professionelle Betriebe	
	Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2-4 Fzg.	5+ Fzg.	Langen- hagen	Laat- zen	sonst. Region	1 Fzg.	2+ Fzg.	Heins- berg	Ess- lingen
neu	92,6	90,9	84,0	81,3	100,0	82,9	100,0	98,0	81,8	84,8	85,3	84,7
gebraucht	7,4	9,1	16,0	18,8	0,0	17,1	0,0	2,0	18,2	15,2	14,7	15,3
Summe in %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
neu	29.711	32.499	32.688	24.570	29.290	29.474	29.536	29.936	32.987	31.213	26.465	33.992
gebraucht	16.783	4.500	16.500	21.067	-	17.500	-	13.200	16.330	17.219	10.066	17.415
Ø Preis in €	28.979	29.954	31.280	23.914	29.290	27.939	29.536	29.601	29.959	29.080	23.924	31.420

- **Neuwagenanteil:** Verbessert hatte sich der Neuwagenanteil unter den professionellen Taxis, der 2019 bei sehr guten ca. 93% rangierte (2015: ca. 83%). Sehr günstig war die Situation auch in den größeren Betrieben. Die niedrigste Neuwagenquote war bei den kleineren Mehrwagenbetrieben und den semiprofessionellen Taxis (ca. 82% bis 85%) zu beobachten.
- **Investitionssumme:** Branchenüblich war der durchschnittliche Fahrzeugpreis von ca. 29.000 €. Gegenüber der Voruntersuchung war der in der Region nur wenig gestiegen (2015: ca. 27.300 €). Auch die semiprofessionellen Taxis waren mit durchschnittlich ± 29.500 € pro Fahrzeug ähnlich teuer wie die professionellen Taxis. Zuweilen kritisch waren jedoch die Anschaffungskosten der wenigen Gebrauchtfahrzeuge – vor allem die der Alleinfahrer (ca. 4.500 €).
- **Fahrzeugalter:** Das Durchschnittsalter der professionellen Taxiflotte war mit ca. 3,6 Jahre akzeptabel. Auf intakten westdeutschen Taximärkten sind Werte zwischen 2,5 bis 4,0 Jahre üblich.
- **Fremdkapital:** Fast alle Fahrzeuge wurden überwiegend auf Kredit erworben. Lediglich ca. 4% der professionell geführten Fahrzeuge ist überwiegend eigenmittelfinanziert – vorwiegend Gebrauchtfahrzeuge. Dabei spielen die seit Jahren sehr günstigen Finanzierungskonditionen der Fahrzeughersteller eine gewichtige Rolle, die eine Bindung von Eigenkapital beim Fahrzeugkauf betriebswirtschaftlich wenig lohnend machen.





4.3 Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte

Ein wichtiges Kriterium zur Beurteilung der Angebotssituation ist die Taxidichte, d.h. die Relation zwischen der Zahl der ortsansässigen Einwohner und der Anzahl der Fahrzeuge – eine Kennziffer, die vor allem im (groß-)städtischen Bereich Aussagekraft besitzt. Wegen einiger Rückgaben ist die Zahl der Taxis in der Region Hannover leicht gesunken – von 275 in 2015 auf aktuell 261. Fast gleich geblieben ist dagegen die Zahl der Mietwagen, die zurzeit bei 362 rangiert (2015: 359 Fahrzeuge):

- **Kennzahl Taxidichte:** Aussagekräftig ist zum einen die Taxidichte, die Auskunft über die Wettbewerbsintensität im Taxigewerbe gibt. Sie beschreibt, wie viele Taxis jeweils 1.000 Einwohnern zur Verfügung stehen. Während Metropolen von internationaler Bedeutung wie beispielsweise München (2,16) oder Frankfurt (2,28) eine sehr hohe Taxidichte aufweisen, liegt der Wert in Niedersachsen im Durchschnitt bei 0,58 – ebenso wie im Durchschnitt aller deutschen Flächenländer.¹⁵ Je höher die Taxidichte desto stärker die Wettbewerbsintensität.
- **Kennzahl Taxi-Mietwagendichte:** In Flächenkreisen bilden Taxis und Mietwagen ein weit überschneidendes Marktgeschehen. Um Vergleichszahlen für den gesamten Taxi- und Mietwagenmarkt zu gewinnen, wird die Taxi-Mietwagendichte errechnet, die die Wettbewerbsintensität auf dem Gesamtmarkt beschreibt. Auch in dieser Hinsicht rangiert Niedersachsen mit einer Taxi-Mietwagendichte von 1,05 fast exakt im Durchschnitt deutscher Flächenländer (1,06).

¹⁵ BMVI, Bericht über die Sondererhebung zum Taxi- und Mietwagenverkehr, Stand 31.12.2016.

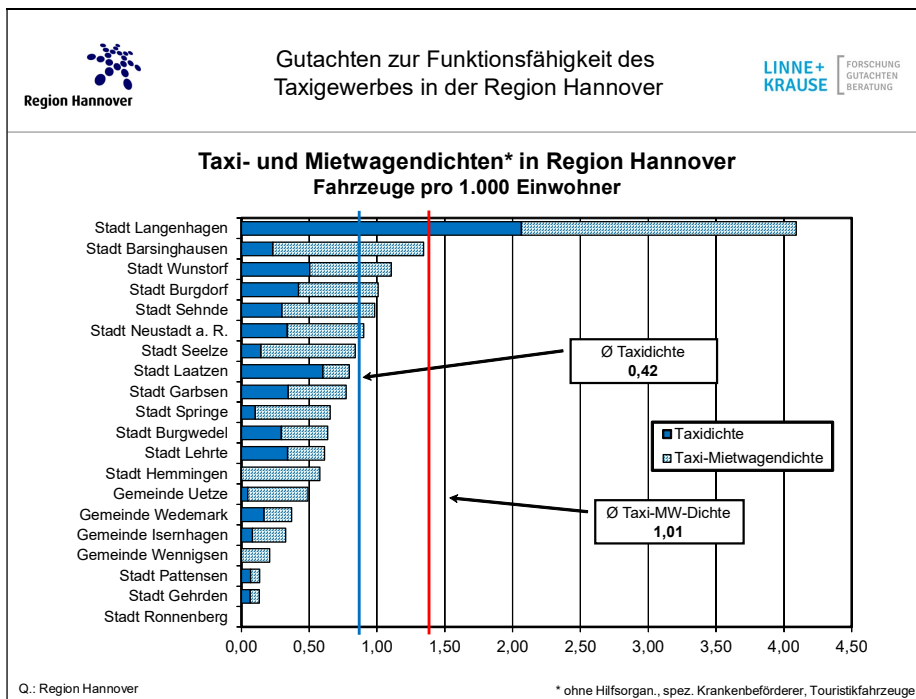
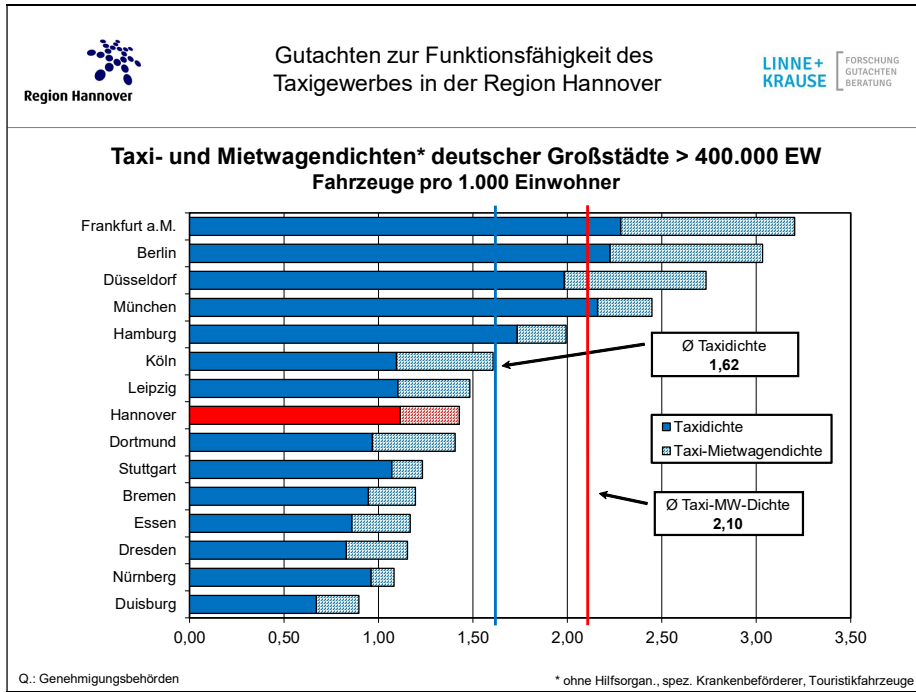
REGION HANNOVER TAXI- UND MIETWAGENDICHTE NACH GEMEINDEN STAND MÄRZ 2020				
Städte / Gemeinden	Taxis	Mietwagen o. Hilfs- organisation	Taxi- dichte	Taxi- Mietwagen- dichte
Stadt Langenhagen	112	110	2,06	4,09
Stadt Laatzen	25	8	0,60	0,80
Sonstige Region	124	244	0,24	0,70
<i>Gemeinde Wedemark</i>	5	6	0,17	0,37
<i>Gemeinde Isernhagen</i>	2	6	0,08	0,33
<i>Stadt Burgwedel</i>	6	7	0,29	0,64
<i>Stadt Burgdorf</i>	13	18	0,42	1,01
<i>Gemeinde Uetze</i>	1	9	0,05	0,49
<i>Stadt Lehrte</i>	15	12	0,34	0,61
<i>Stadt Sehnde</i>	7	16	0,30	0,98
<i>Stadt Pattensen</i>	1	1	0,07	0,14
<i>Stadt Hemmingen</i>	-	11	-	0,58
<i>Stadt Ronnenberg</i>	-	-	-	-
<i>Stadt Springe</i>	3	16	0,10	0,66
<i>Gemeinde Wennigsen (Deister)</i>	-	3	-	0,21
<i>Stadt Gehrden</i>	1	1	0,07	0,13
<i>Stadt Barsinghausen</i>	8	38	0,23	1,34
<i>Stadt Seelze</i>	5	24	0,15	0,84
<i>Stadt Garbsen</i>	21	26	0,35	0,77
<i>Stadt Wunstorf</i>	21	25	0,50	1,11
<i>Stadt Neustadt a. Rübenberge</i>	15	25	0,34	0,90
Region Hannover (ohne LH Hannover)	261	362	0,42	1,01
Landeshauptstadt Hannover	597	167	1,12	1,43
Region Hannover (mit LH Hannover)	858	529	0,74	1,20
Q.: Region Hannover / LH Hannover				

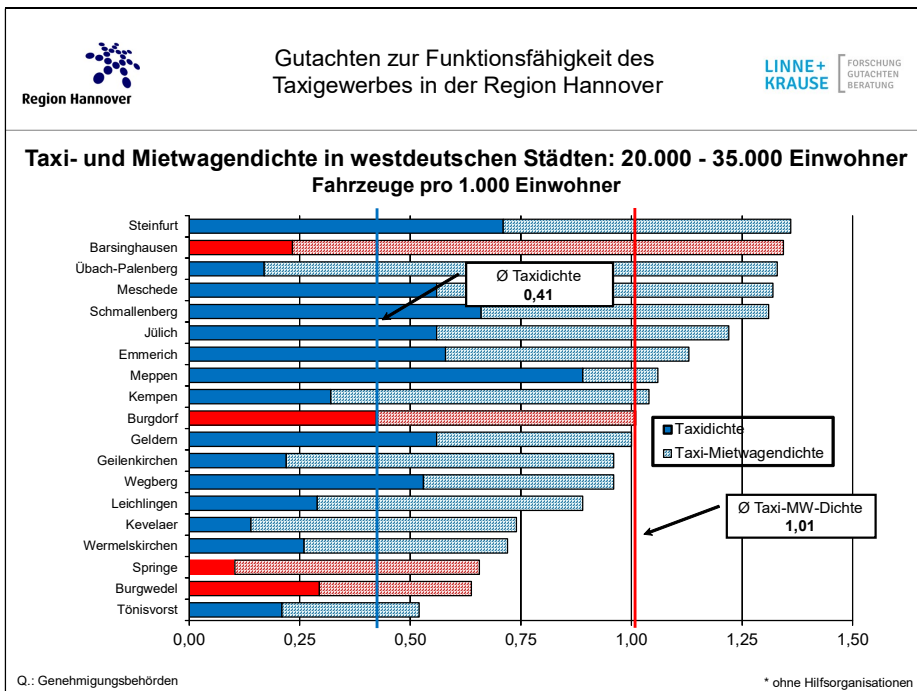
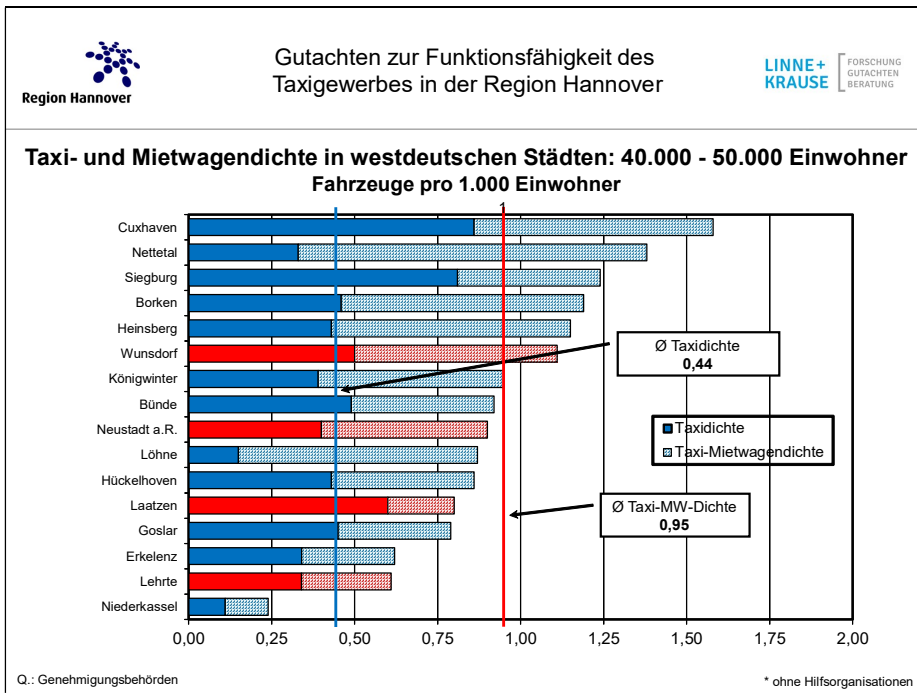
Beide Kennzahlen sind Indizien für die Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Taxi-
gewerbes. Abgesehen vom Flughafenstandort Langenhagen ergibt die **Dichteanaly-
se** für die Region Hannover eher moderate Werte:

- **Taxidichte:** Die leicht sinkende Zahl der Taxigenehmigungen bei gleichzeitig wachsender Bevölkerung seit 2015 (0,46) hat zu einer leicht rückläufigen Taxidichte auf aktuell 0,42 geführt. Damit rangiert die Region Hannover deutlich unter dem Landes- und Bundesdurchschnitt (0,58).
- **Taxi-Mietwagendichte:** Prägend ist auch in der Region Hannover die starke Mietwagenflotte, die in der Fläche die Zahl der Taxis annähernd um den Faktor 2 überflügelt. Aber auch unter Berücksichtigung der Mietwagen wird eine insgesamt noch moderate Taxi-Mietwagendichte von 1,01 erreicht, die leicht unter dem Bundes- und Landesdurchschnitt von rund 1,05 bleibt.
- **Landeshauptstadt Hannover:** Das Taxi- und Mietwagengewerbe der Landeshauptstadt wirkt auf vielfältige Weise auf den Personenbeförderungsmarkt seines Umlandes – besonders in den unmittelbar benachbarten Städten und Gemeinden. Mit einer Taxidichte von 1,12 und einer Taxi-Mietwagendichte von 1,43 zählt Hannover zu den westdeutschen Landeshauptstädten mit eher moderatem Wettbewerb – ähnlich wie Köln oder Dortmund. Die durchschnittliche Taxidichte der 15 einwohnerstärksten deutschen Großstädte liegt bei ca. 1,62, die Taxi-Mietwagendichte bei ca. 2,10. Der Unterschied zu anderen deutschen Großstädten: Hannoveraner Stadttaxis dürfen sich nicht am Flughafen bereitstellen.
- **Stadt Langenhagen:** Eine extreme Sondersituation zeigt sich aus diesem Grunde in Langenhagen, wo eine Taxidichte von 2,06 (2015: 2,33) herrscht. Im Vordergrund steht hier der Flughafen, wohingegen die Lage im eigentlichen Stadtgebiet dem Augenschein nach entspannter ist. Berücksichtigt man weiterhin die Mietwagen, von denen viele im Shuttle- und Transferbetrieb am Flughafen eingesetzt werden, so kommt Langenhagen auf eine extreme Taxi-Mietwagendichte von 4,09 (2015: 4,40). Städte gleicher Größe kommen im Durchschnitt auf eine Taxidichte von 0,62 bzw. eine Taxi-Mietwagendichte von 1,04. Die Fahrzeuge der Flughafentransfer- und Shuttledienste bilden in Langenhagen eine gesonderte Kategorie.
- **Stadt Laatzen:** Mit einer Taxidichte von aktuell 0,60 (2015: 0,73) und einer Taxi-Mietwagendichte 0,80 (2015: 1,08) hat Laatzen noch immer eine überdurchschnittliche Wettbewerbsintensität. Dank der benachbarten Messe und der engen räumlichen Nähe wirkt aber der Wettbewerbsdruck aus der Landeshauptstadt in besonderer Weise auf den Laatzen Taximarkt. Städte vergleichbarer Größe kommen auf eine durchschnittliche Taxidichte von 0,44 bzw. eine Taxi-Mietwagendichte von 0,95.
- **Stadt Garbsen:** Wesentlich entspannter ist die Wettbewerbssituation in der Stadt Garbsen. Mit einer Taxidichte von 0,35 (2015: 0,38) und einer Taxi-Mietwagendichte von 0,77 (2015: 0,63) rangiert Garbsen unter dem Durchschnitt vergleichbarer Städte.
- **Stadt Wunstorf:** Unauffällig ist die Situation in Wunstorf, wo einer mäßigen Taxidichte 0,50 (2015: 0,47) eine etwas erhöhte Taxi-Mietwagendichte von 1,11 (2015: 1,00) gegenübersteht.

Neben den mittelgroßen städtischen Zentren zählt die Region Hannover einige Kleinstädte mit 25.000 bis 35.000 Einwohnern, die jeweils nur wenige Taxis, dafür aber relativ viele Mietwagen haben. Das zahlenmäßige Missverhältnis deutet auf eine Nachfrage hin, die von den Taxis nicht (mehr) abgedeckt wird.

- **Stadt Neustadt am Rübenberge:** Sehr deutlich wird das Übergewicht der Mietwagen in Neustadt a. R., wo aktuell eine Taxidichte von 0,34 (2015: 0,30) und eine Taxi-Mietwagendichte von 0,90 (2015: 0,67) herrschen. Städte vergleichbarer Größe kommen im Durchschnitt auf 0,44 bzw. 0,95.
- **Stadt Lehrte:** Ähnlich ist die Situation in Lehrte, wo einer Taxidichte von 0,34 (2015: 0,28) eine Taxi-Mietwagendichte von 0,61 (2015: 0,67) gegenübersteht. Städte vergleichbarer Größe kommen im Durchschnitt auf eine Taxidichte von 0,41 und eine Taxi-Mietwagendichte von 1,01.
- **Stadt Burgdorf:** Etwas intensiver ist der Wettbewerb in Burgdorf mit einer Taxidichte von 0,42 (2015: 0,37) und einer Taxi-Mietwagendichte von 1,01 (2015: 0,71).
- **Stadt Barsinghausen:** Ein deutlicher Mietwagenüberhang besteht auch in Barsinghausen, wo die Taxidichte unverändert bei 0,23 und die Taxi-Mietwagendichte nunmehr bei 1,34 (2015: 1,11) liegen.
- **Stadt Seelze:** Dominant sind Mietwagen auch in Seelze, wo einer unverändert sehr niedrigen Taxidichte (0,15) eine Taxi-Mietwagendichte von 0,84 (2015: 0,89) gegenübersteht.
- **Stadt Sehnde:** Ähnliches gilt für die Stadt Sehnde, wo unverändert eine relativ niedrige Taxidichte von 0,30 und eine relativ hohe Taxi-Mietwagendichte von 0,98 (2015: 0,91) herrschen.
- **Stadt Springe:** Weitgehend zu den Mietwagen ist die Nachfrage auch in Springe abgewandert, wo nur noch 3 Taxis (Taxidichte: 0,10) 16 Mietwagen (Taxi-Mietwagendichte 0,66) gegenüberstehen.
- **Städte Pattensen / Gehrden / Hemmingen / Ronnenberg:** In diesen Städten besteht nur eine minimale Versorgung. In Ronnenberg fahren sogar weder Taxis noch Mietwagen.





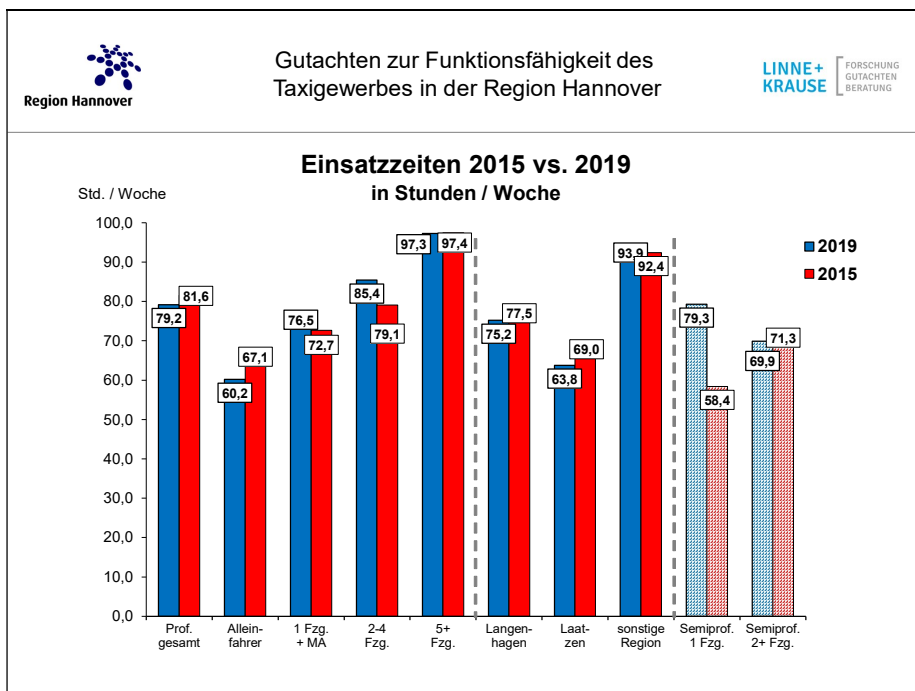
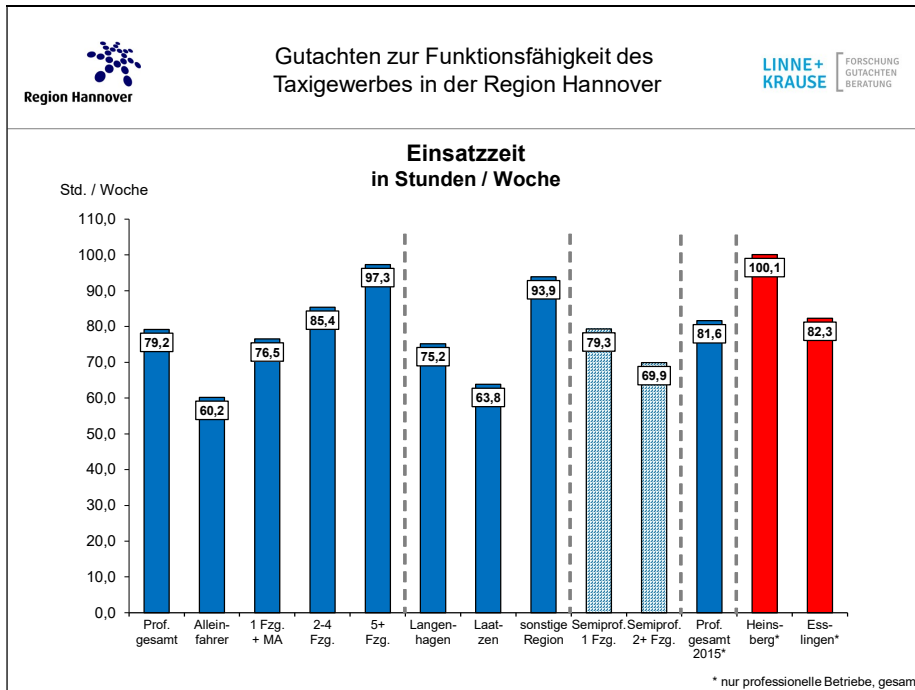
4.4 Angebotsfaktor Einsatzzeit

Seit 2015 ist die zeitliche Auslastung der Taxis insgesamt annähernd gleichgeblieben. Dennoch sind Verschiebungen zwischen den Betriebstypen zu beobachten:

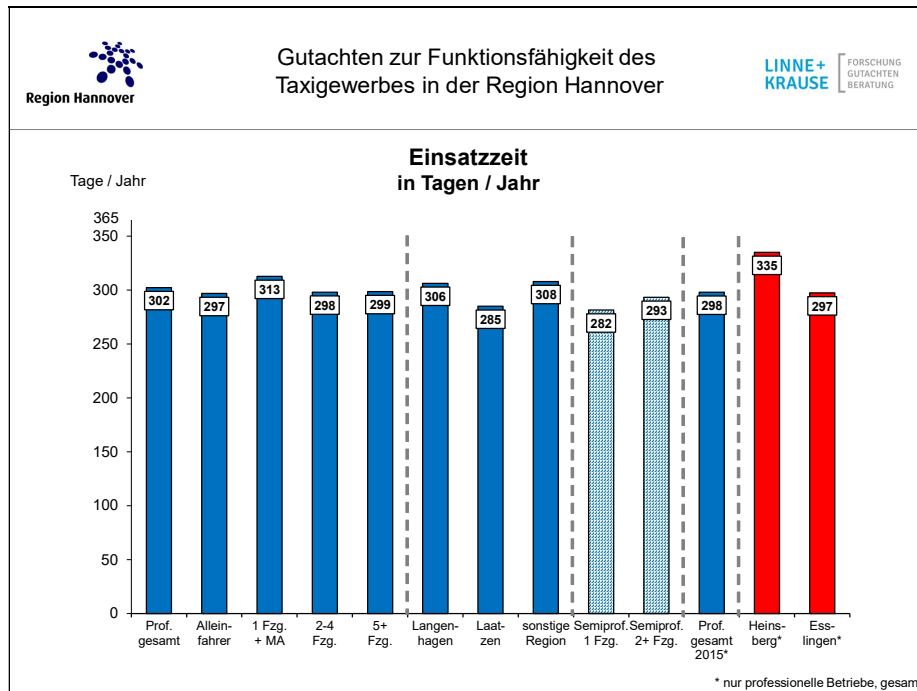
REGION HANNOVER SCHICHTENORGANISATION 2019 - IN % -												
	Region Hannover											Vergleichs- kreise
	Professionelle Betriebe								Semiprof. Betriebe		Professionelle Betriebe	
	Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2-4 Fzg.	5+ Fzg.	Lang- enhagen	Laat- zen	sonst. Region	1 Fzg.	2+ Fzg.	Heins- berg	Ess- lingen
1-Schicht	29,5	100,0	21,4	25,0	0,0	35,0	44,4	13,3	53,8	32,0	11,1	31,3
1 bis 2- Schichten	56,8	0,0	64,3	75,0	63,6	60,0	55,6	53,3	46,2	52,0	33,3	68,8
2+ Schichten	13,6	0,0	14,3	0,0	36,4	5,0	0,0	33,3	0,0	16,0	55,6	0,0
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- **Schichten:** Nach wie vor fahren ca. 30% der professionellen Taxis nur im 1-Schichtbetrieb – in Langenhagen (ca. 35%) und Laatzen (ca. 44%) häufiger als „in der Fläche“ (ca. 13%). Rund 57% der Taxis arbeiteten dagegen in einer branchenüblichen Mischung von täglich 1 bis 2 Schichten. Wie auch andersorts wurden die Taxis größerer Betriebe meist recht intensiv eingesetzt.
- **Wöchentliche Einsatzzeit:** Auch die wöchentliche Einsatzzeit professioneller Taxis war insgesamt recht stabil geblieben. Bis 2019 waren die Fahrzeuge im Schnitt knapp 80 Stunden „auf der Straße“ (2015: ca. 82 Std.) – ähnlich wie am Stuttgarter Flughafen (ca. 82 Stunden), aber weit weniger als beispielsweise im Kreis Heinsberg (ca. 100 Stunden). Bemerkenswert: Auch die semi-professionelle Taxiflotte war mit ca. 70 bzw. 79 Wochenstunden recht intensiv im Einsatz. Während Alleinfahrer 2015 noch eine Arbeitswoche von ca. 67 Stunden hatten, waren es vier Jahre später nur „noch“ rund 60 Std.
- **Wochentage:** Der Einsatz der Taxis an den Wochentagen (Montag bis Donnerstag) rangierte wie auch in 2015 bei ± 50 Std. Immerhin entfielen knapp 4 Stunden davon auf die Nachtschicht. Anders als in vielen Flächenkreisen, existierte bis 2019 in der Woche ein Nachtgeschäft – „in der Fläche“ ausgeprägter als beispielsweise in Laatzen.
- **Wochenende:** Kaum verändert war der Einsatz am Wochenende. Professionelle Taxis kamen 2019 von Freitag bis Sonntag auf rund 30 Stunden. Gestiegen war dagegen die Wochenendeinsatz der semiprofessionellen 1-Fahrzeugbetriebe – von knapp 20 Stunden auf ca. 28 Stunden.

REGION HANNOVER TYPISCHER WOCHENVERLAUF 2019 - IN STD. / WOCHE -												
	Region Hannover										Vergleichs- kreise	
	Professionelle Betriebe								Semiprof. Betriebe		Professionelle Betriebe	
	Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2-4 Fzg.	5+ Fzg.	Lan- gen- hagen	Laat- zen	sonst. Region	1 Fzg.	2+ Fzg.	Heins- berg	Ess- lingen
Mo. Tag	9,0	9,4	8,6	9,4	8,7	8,7	8,4	9,7	8,5	8,2	10,6	8,0
Mo. Nacht	3,5	1,0	3,9	3,1	5,9	3,6	2,0	4,4	4,3	3,1	4,9	4,3
Di. Tag	8,9	9,4	8,5	9,1	8,6	8,5	8,4	9,6	8,4	7,9	10,6	8,1
Di. Nacht	3,5	1,1	3,7	2,9	6,0	3,4	2,0	4,5	4,2	3,2	4,9	4,9
Mi. Tag	8,9	9,3	8,5	9,1	8,7	8,5	8,4	9,7	8,9	7,9	10,6	7,8
Mi. Nacht	3,4	0,9	3,7	3,1	5,7	3,4	1,6	4,5	3,7	3,2	4,9	5,2
Do. Tag	8,7	9,2	8,4	8,9	8,5	8,3	8,4	9,5	8,8	8,0	5,4	7,8
Do. Nacht	3,5	1,3	3,7	3,5	5,5	3,5	2,1	4,4	3,7	3,0	4,9	5,4
Summe Wochentag	49,3	41,5	49,0	49,1	57,8	47,7	41,4	56,3	50,5	44,3	56,8	51,4
Fr. Tag	8,8	9,2	8,3	9,1	8,6	8,3	8,6	9,5	8,1	7,6	10,1	7,2
Fr. Nacht	4,7	1,5	4,1	7,1	6,8	4,6	2,3	6,2	4,0	3,8	6,9	6,3
Sa. Tag	5,0	3,4	4,6	5,5	6,6	4,6	3,3	6,5	5,8	4,5	7,3	5,3
Sa. Nacht	4,5	1,2	3,5	8,5	6,3	3,9	3,3	6,1	3,5	3,4	7,9	6,2
So. Tag	4,2	2,8	4,3	3,5	6,0	3,7	2,9	5,7	4,1	4,2	6,6	3,4
So. Nacht	2,8	0,7	2,8	2,5	5,1	2,6	1,9	3,7	3,4	2,0	4,6	2,6
Summe Wochenende	29,9	18,7	27,5	36,3	39,5	27,5	22,3	37,7	28,8	25,6	43,4	30,9
Summe Woche 2019	79,2	60,2	76,5	85,4	97,3	75,2	63,8	93,9	79,3	69,9	100,1	82,3
Summe Woche 2015	81,6	67,1	72,7	79,1	97,4	77,5	69,0	92,4	58,4	71,3	-	-
2015 vs. 2019	-2,9%	-10,3%	5,2%	8,0%	-0,1%	-3,0%	-7,5%	1,6%	35,8%	-2,0%	-	-



- Einsatztage:** Die Zahl der jährlichen Einsatztage des professionellen Taxigewerbes war mit ca. 302 geringfügig höher als noch 2015 (298 Tage). Ebenfalls bemerkenswert: Die Einsatzzeit semiprofessioneller Fahrzeuge (ca. 282 bzw. 293 Tage) rangierte nur unwesentlich unter der ihrer professionellen Wettbewerber.

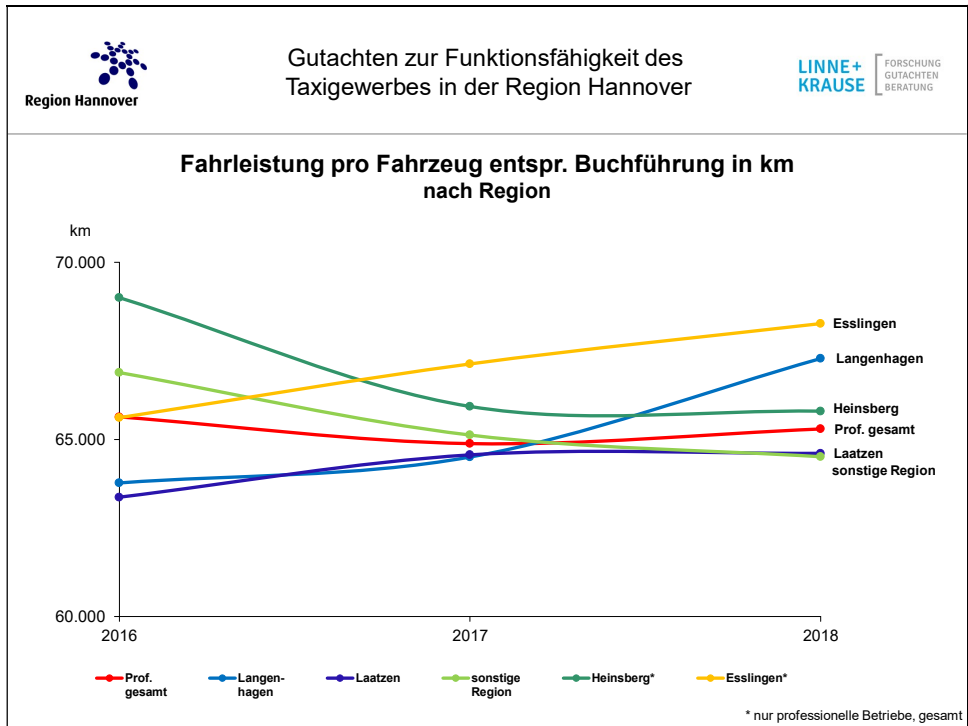
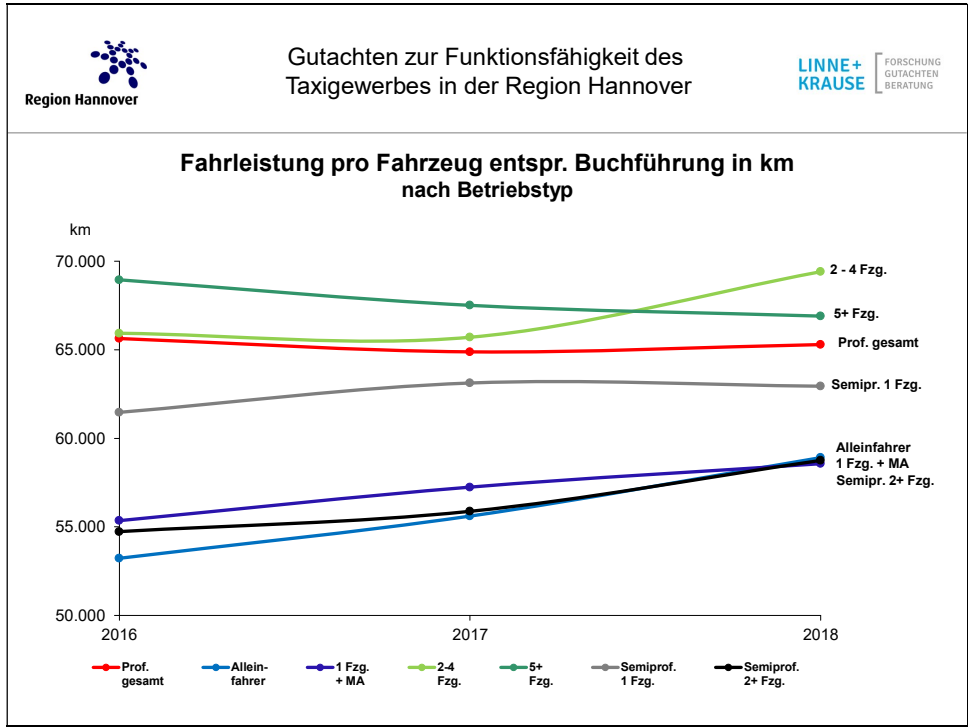


4.5 Angebotsfaktor Fahrleistung

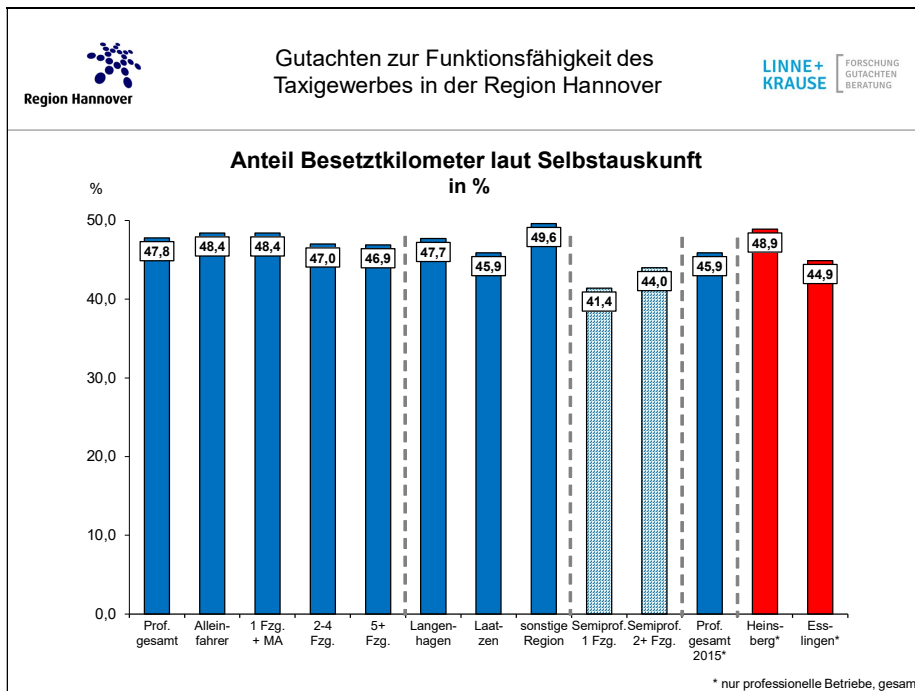
Eine weitere Kennzahl zur Beurteilung der Angebotssituation ist die **jährliche Fahrleistung pro Fahrzeug**. Trotz des annähernd gleichbleibenden zeitlichen Aufwands, ist die Fahrleistung seit der Voruntersuchung gesunken:

REGION HANNOVER DURCHSCHNITTLICHE KILOMETERLEISTUNG 2016 - 2018 - IN KM / FAHRZEUG -												
	Region Hannover										Vergleichskreise	
	Professionelle Betriebe								Semiprof. Betriebe		Professionelle Betriebe	
	Gesamt	Alleinfahrer	Fzg. + MA	2-4 Fzg.	5+ Fzg.	Angenhagen	Laatzen	sonst. Region	1 Fzg.	2+ Fzg.	Heinsberg	Esslingen
2016	65.636	53.227	55.353	65.933	68.951	63.772	63.370	66.887	61.469	54.734	69.001	65.615
2017	64.882	55.611	57.246	65.707	67.509	64.503	64.564	65.123	63.123	55.879	65.931	67.131
2018	65.295	58.912	58.567	69.409	66.902	67.283	64.607	64.511	62.943	58.753	65.798	68.270
Ø 2016 - 2018	65.271	55.917	57.055	67.017	67.787	65.186	64.181	65.507	62.511	56.455	66.910	67.005
Ø 2012 - 2014	73.460	61.387	76.973	70.285	74.431	72.095	80.633	71.912	44.485	54.023	-	-
2016 vs. 2018	-0,5%	10,7%	5,8%	5,3%	-3,0%	5,5%	2,0%	-3,6%	2,4%	7,3%	-4,6%	4,0%

- Gesamtfahrleistung:** 2016 bis 2018 wurde eine Fahrleistung von durchschnittlich ca. 65.300 km pro Fahrzeug erbracht – ähnlich wie in den Vergleichskreisen (Ø: ± 67.000 km), aber deutlich weniger als bei der vorangegangenen Erhebung (Ø 2012 bis 2014: ca. 73.500 km). Dagegen ist die Fahrleistung der Semiprofessionellen erheblich gestiegen – besonders bei den 1-Fahrzeugbetrieben, die mehr Kilometer fahren als ihre entsprechenden professionellen Wettbewerber.
- Betriebstypen:** Die jährliche Fahrleistung hängt in aller Regel ab vom Betriebstyp: Während professionelle Mehrwagenbetriebe rund 67.000 km pro Jahr fahren, kamen Kleinstbetriebe mit nur einem Fahrzeug auf rund 56.000 km. Bei den Semiprofessionellen ist das Verhältnis allerdings „umgekehrt“. Hier leisteten 1-Fahrzeugbetriebe (ca. 62.500 km) mehr als die Taxis der Mehrfahrzeugbetriebe (ca. 56.500 km).



Üblicherweise liegt die Besetztquote, d.h. der Anteil der besetzt gefahrenen Kilometer bundesweit bei annähernd 50%. Professionelle Taxis in der Region Hannover bewegten sich mit durchschnittlich ca. 48% im Branchenüblichen (2015: ca. 47%). Semiprofessionelle Taxis arbeiteten mit rund 41% bis 44% dagegen auf problematischem Niveau.



5 ERLÖSE, KOSTEN UND GEWINN

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

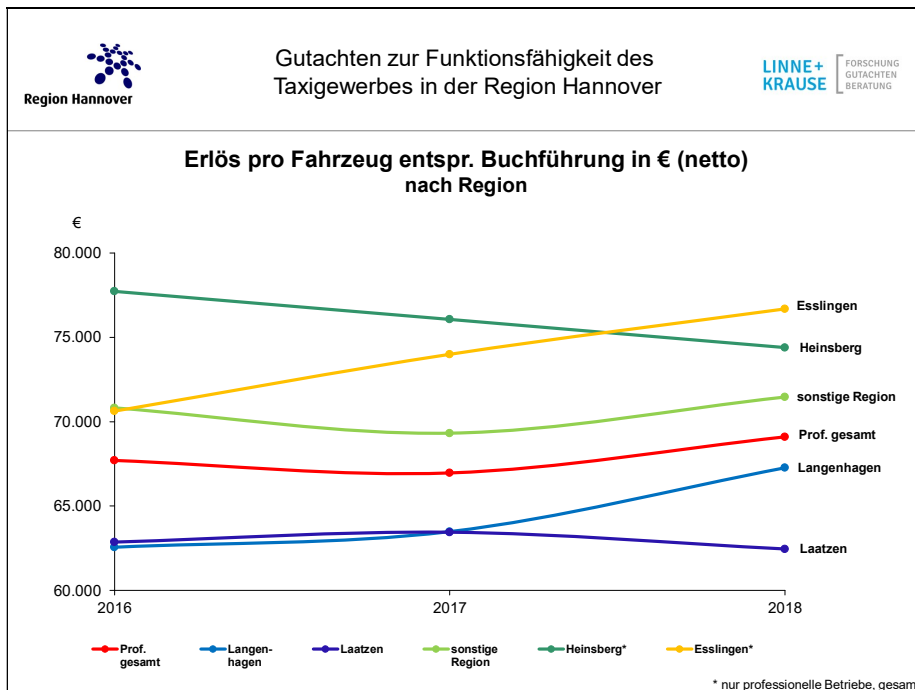
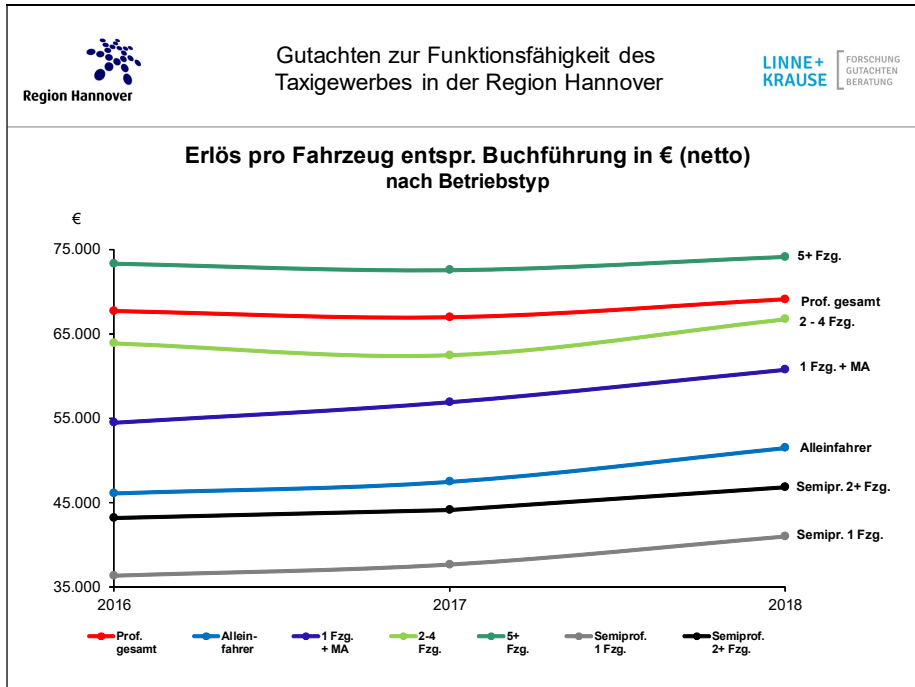
5.1 Erlöse

Seit 2016 sind die Erlöse kaum gestiegen. Jedoch zeigen sich teils erhebliche Unterschiede zwischen Orten und Betriebstypen. Gegenüber dem Vorgutachten ist ein erheblicher Anstieg um rund 20% zu verzeichnen – auch als Folge der Tarifierhebung anlässlich der Einführung des gesetzlichen Mindestlohns Anfang 2015:

REGION HANNOVER ERLÖSENTWICKLUNG 2016 - 2018 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -												
	Region Hannover										Vergleichskreise	
	Professionelle Betriebe								Semiprof. Betriebe		Professionelle Betriebe	
	Gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg. + MA	2-4 Fzg.	5+ Fzg.	Langenhagen	Laatzen	sonst. Region	1 Fzg.	2+ Fzg.	Heinsberg	Esslingen
2016	67.703	46.074	54.455	63.866	73.312	62.560	62.865	70.820	36.320	43.188	77.726	70.629
2017	66.962	47.442	56.887	62.462	72.535	63.485	63.448	69.320	37.641	44.113	76.063	73.995
2018	69.102	51.450	60.734	66.715	74.120	67.267	62.455	71.461	40.968	46.841	74.395	76.688
Ø 2016 - 2018	67.923	48.322	57.359	64.348	73.322	64.437	62.922	70.534	38.310	44.714	76.061	73.771
Ø 2012 - 2014	56.162	41.645	52.236	50.061	58.511	53.992	59.330	55.913	25.707	35.169	-	-
2016 vs. 2018	2,1%	11,7%	11,5%	4,5%	1,1%	7,5%	-0,7%	0,9%	12,8%	8,5%	-4,3%	8,6%

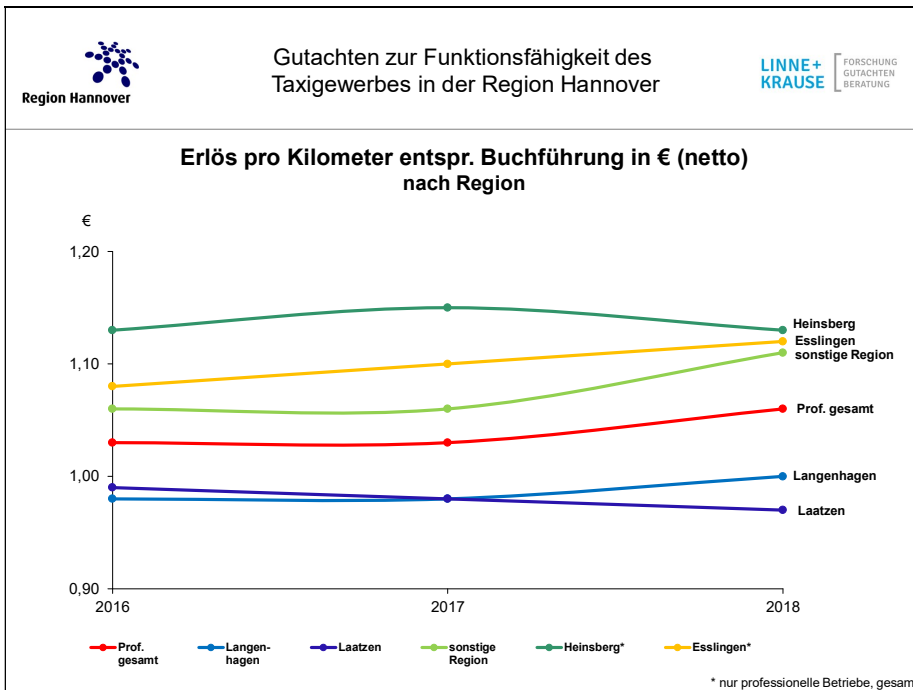
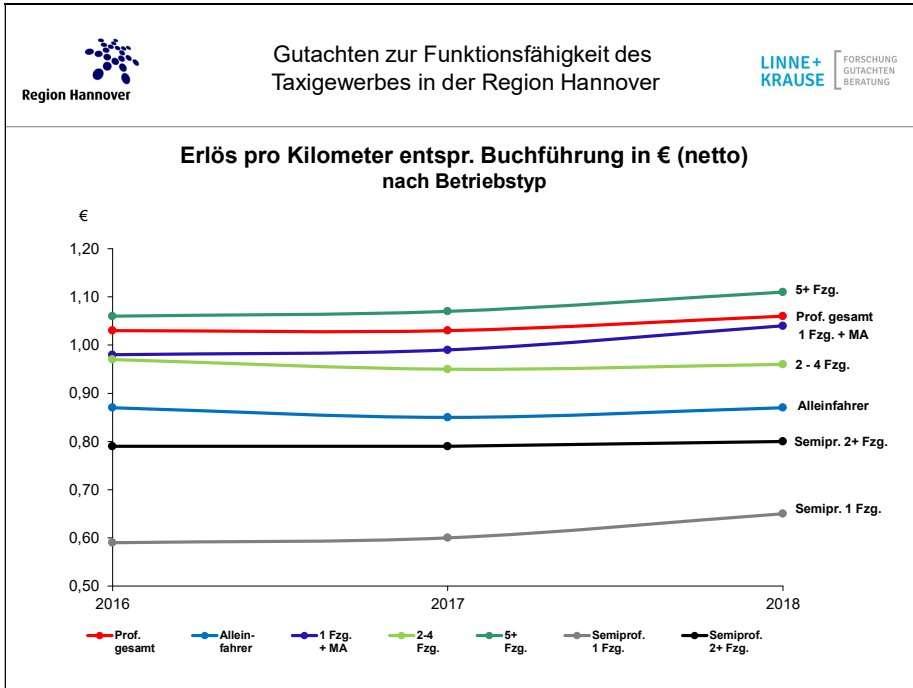
- **Jahreserlös:** Im Mittel der Jahre 2016 bis 2018 erzielte das professionelle Taxigewerbe Nettoerlöse von knapp 68.000 € pro Jahr und Fahrzeug – wesentlich mehr als im Durchschnitt der Jahre 2012 bis 2014 (ca. 56.200 €). Professionelle Taxis in den Vergleichskreisen Heinsberg und Esslingen erwirtschafteten jedoch noch deutlich höhere Erlöse von rund 75.000 €.
- **Abweichungen:** Die besten Umsätze wurden „in der Fläche“ mit durchschnittlich ca. 70.500 € netto pro Taxi erzielt, wohingegen die Erlöse in Laatzen und Langenhagen mit rund 63.000 € deutlich niedriger ausfielen. Unterschiede sind auch nach Betriebsgröße zu beobachten. Während Alleinfahrer ca. 48.300 € erwirtschafteten, erzielten größere Betriebe (5+ Fahrzeugen) mit ca. 73.300 € deutlich mehr.

- **Semiprofessionelle:** Substantiell niedriger rangierten dagegen die steuerlich erklärten Erlöse semiprofessioneller Betriebe. 1-Fahrzeuggestaltungen kamen auf ca. 38.300 €, Mehrwagenbetriebe auf ca. 44.700 € pro Jahr und Fahrzeug.



REGION HANNOVER ERLÖSENTWICKLUNG 2016 - 2018 - IN € (NETTO) / KM -												
	Region Hannover										Vergleichs- kreise	
	Professionelle Betriebe							Semiprof. Betriebe		Professionelle Betriebe		
	Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2-4 Fzg.	5+ Fzg.	Lang- hen- hagen	Laat- zen	sonst. Region	1 Fzg.	2+ Fzg.	Heins- berg	Ess- lingen
2016	1,03	0,87	0,98	0,97	1,06	0,98	0,99	1,06	0,59	0,79	1,13	1,08
2017	1,03	0,85	0,99	0,95	1,07	0,98	0,98	1,06	0,60	0,79	1,15	1,10
2018	1,06	0,87	1,04	0,96	1,11	1,00	0,97	1,11	0,65	0,80	1,13	1,12
Ø 2016 - 2018	1,04	0,86	1,00	0,96	1,08	0,99	0,98	1,08	0,61	0,79	1,14	1,10
Ø 2012 - 2014	0,76	0,68	0,68	0,71	0,78	0,75	0,74	0,78	0,58	0,65	-	--
2016 vs. 2018	2,9%	0,0%	6,1%	-1,0%	4,7%	2,0%	-2,0%	4,7%	10,2%	1,3%	0,0%	3,7%

- Erlös pro km:** Im Mittel der Jahre 2016 bis 2018 kamen professionelle Taxis in der Region Hannover auf einen Nettoerlös von ca. 1,04 € / km – ein für westdeutsche Flächenkreise mäßiges Niveau. Der Wert ist betriebswirtschaftlich kritisch. Der Taxitarif der Region erlaubte bis 2018 unter taxitypischen Einsatzbedingungen ca. 1,11 € / km. Deutlich höher waren die aktuellen Kilometererlöse in den Vergleichskreisen Heinsberg (ca. 1,14 € / km) oder Esslingen (ca. 1,10 € / km). In den Jahren 2012 bis 2014 hatten die Taxis noch durchschnittlich ca. 0,76 € / km erwirtschaftet. Auf Ebene der Kilometererlöse (+37%) hat die Tarifierhebung von Anfang 2015 stärker durchgeschlagen als auf Ebene der Fahrzeugerlöse (+21%).
- Betriebstypen:** Die Werte schwanken in etwas branchenuntypischer Weise: Die stärkste Abweichung zeigt sich zwischen Alleinfahrern (0,86 € / km) und größeren professionellen Taxibetrieben (1,08 € / km). Bei Kleinstbetrieben spielte i.d.R. die Privatnutzung eine wichtige Rolle. Neu aufgetan hat sich ein Unterschied zwischen den Städten Laatzen und Langenhagen (rund 0,99 € / km) auf der einen und der „Fläche“ (ca. 1,08 € / km) auf der anderen Seite. Üblicherweise liegen städtische Kilometererlöse über denen der Fläche. Zumindest in Langenhagen dürfte der niedrige Kilometererlös auch auf Fernfahrten vom Flughafen zurückzuführen sein. In Langenhagen und Laatzen ist zudem zu beachten, dass viele Fahrten in die Landeshauptstadt führen, sich die Taxis aus der Region aber dort nicht bereitstellen dürfen.
- Semiprofessionelle:** Deutlich niedrigere Kilometererlöse zwischen rund ca. 0,60 € / km (1-Fahrzeugbetriebe) und rund 0,80 € / km (Mehrfahrzeugbetriebe) erzielten dagegen die semiprofessionellen Betriebe – sofern man deren steuerlichen Angaben Glauben schenkt. Unter Einhaltung des rechtlichen Rahmens ist eine ordnungsgemäße Betriebsführung mit solchen Kilometererlösen nicht darstellbar.



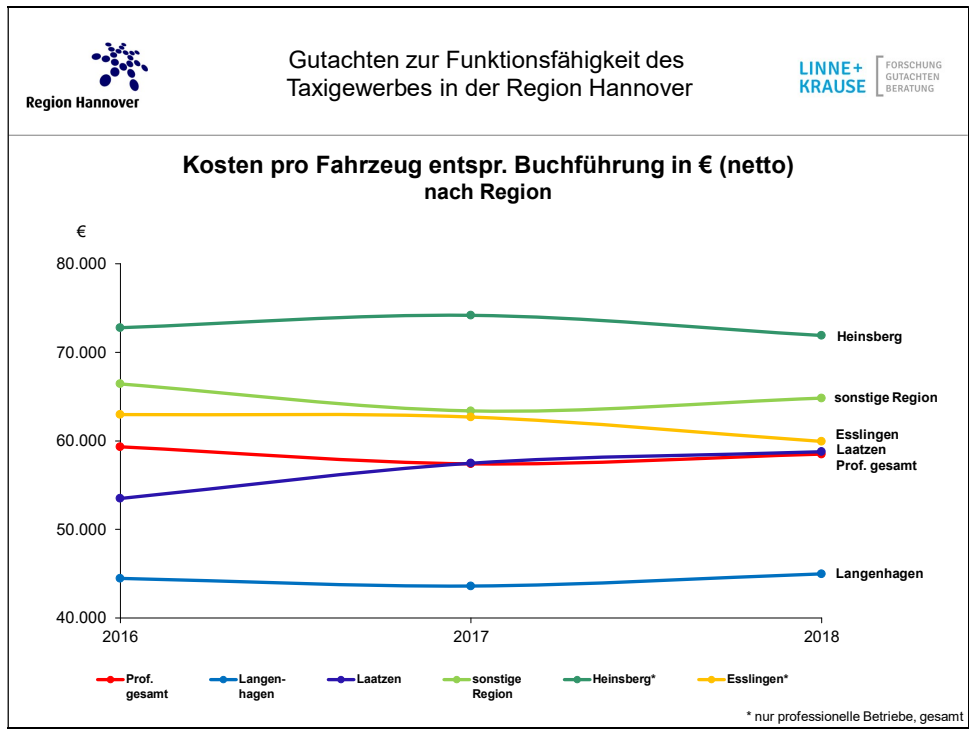
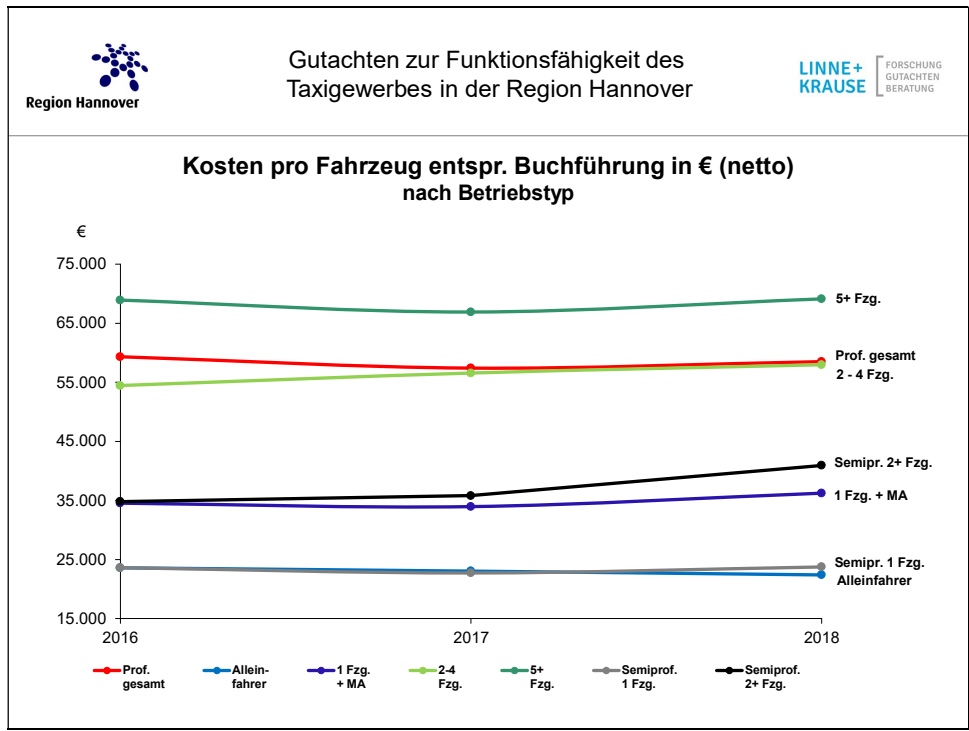
5.2 Kosten

Wie sich schon in der Vorläuferuntersuchung abgezeichnet hatte, ist bei den professionellen Taxibetrieben noch immer eine betriebswirtschaftlich problematische Situation zu erkennen: Die Kosten rangieren annähernd auf dem Niveau der Erlöse – eine Situation, die häufig im deutschen Taxigewerbe zu sehen ist:

REGION HANNOVER KOSTENENTWICKLUNG 2016 – 2018 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -												
	Region Hannover										Vergleichs- kreise	
	Professionelle Betriebe							Semiprof. Betriebe			Professionelle Betriebe	
	Ge- samt	Al- lein- fahrer	1 Fzg. + MA	2-4 Fzg.	5+ Fzg.	Lang- gen- hagen	Laat- zen	sonst. Regi- on	1 Fzg.	2+ Fzg.	Heins- berg	Ess- lingen
2016	59.325	23.586	34.534	54.450	68.917	44.474	53.494	66.420	23.610	34.791	72.770	62.965
2017	57.401	23.031	33.950	56.563	66.897	43.611	57.470	63.377	22.716	35.805	74.164	62.682
2018	58.500	22.389	36.228	57.973	69.122	44.981	58.768	64.822	23.737	40.915	71.889	59.933
Ø 2016 - 2018	58.409	23.002	34.904	56.938	68.312	44.355	56.578	64.873	23.354	37.170	72.941	61.860
Ø 2012 - 2014	49.556	24.269	31.811	37.920	53.942	44.491	55.225	49.445	15.958	28.803	-	-
2016 vs. 2018	-1,3%	-5,1%	4,9%	6,5%	0,3%	1,1%	9,9%	-2,4%	0,5%	17,6%	-1,2%	-4,8%

- **Kosten pro Fahrzeug:** Im deutschen Taxigewerbe schwanken die jährlichen Kosten in den letzten Jahren meist zwischen ca. 40.000 € und ca. 70.000 € pro Fahrzeug – je nach Personaleinsatz oder individuellen Einsatz. Das Taxigewerbe in der Region Hannover lag mit Kosten von durchschnittlich ca. 58.400 € pro Jahr im „Mittelfeld“. Im Landkreis Esslingen rangierten die Kosten etwas höher (ca. 61.900 €). Dagegen wurde im Kreis Heinsberg mit knapp 73.000 € pro Jahr und Taxi deutlich teurer „produziert“. Im aktuellen Untersuchungszeitraum waren die Gesamtkosten sogar leicht rückläufig. Und auch gegenüber dem Zeitraum 2012 bis 2014 sind die Kosten moderater (+ ca. 15%) als die Erlöse (+ ca. 21%) gestiegen.
- **Betriebstypen:** Innerhalb der Region Hannover zeigen sich erwartungsgemäß örtliche Abweichungen: Während größere professionelle Mehrwagenbetriebe (5+Fzg.) mit Kosten von durchschnittlich ca. 68.300 € pro Fahrzeug auf recht hohem Niveau wirtschafteten, arbeiteten kleinere Mehrwagenbetriebe (2 - 4 Fahrzeuge) mit ca. 56.900 € pro Jahr und Fahrzeug deutlich kostengünstiger. Die niedrigsten Kosten waren naturgemäß bei den Alleinfahrer mit ca. 23.000 € zu beobachten. Dazwischen rangierten professionelle 1-Fahrzeugbetriebe mit Mitarbeitern (ca. 34.900 €).

- Semiprofessionelle:** Deutlich „kostengünstiger“ arbeiteten dagegen semiprofessionelle Taxibetriebe – zumindest wenn man deren steuerlich gemeldeten Kosten Glauben schenkt. Semiprofessionelle 1-Fahrzeugbetriebe kamen demnach auf Kosten in Höhe von durchschnittlich ca. 23.400 € pro Jahr, Mehrwagenbetriebe auf ca. 37.200 €.



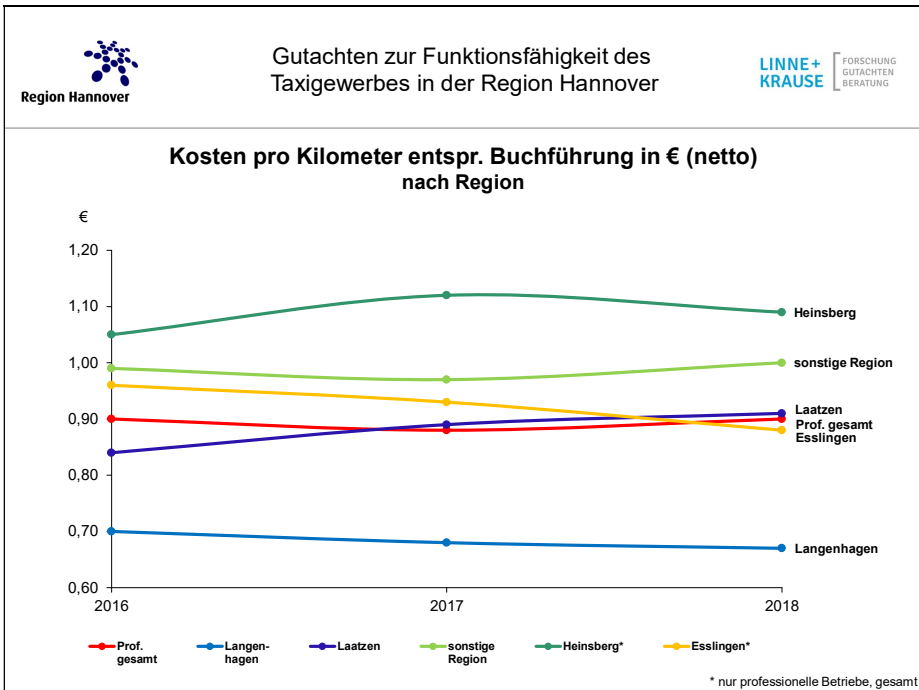
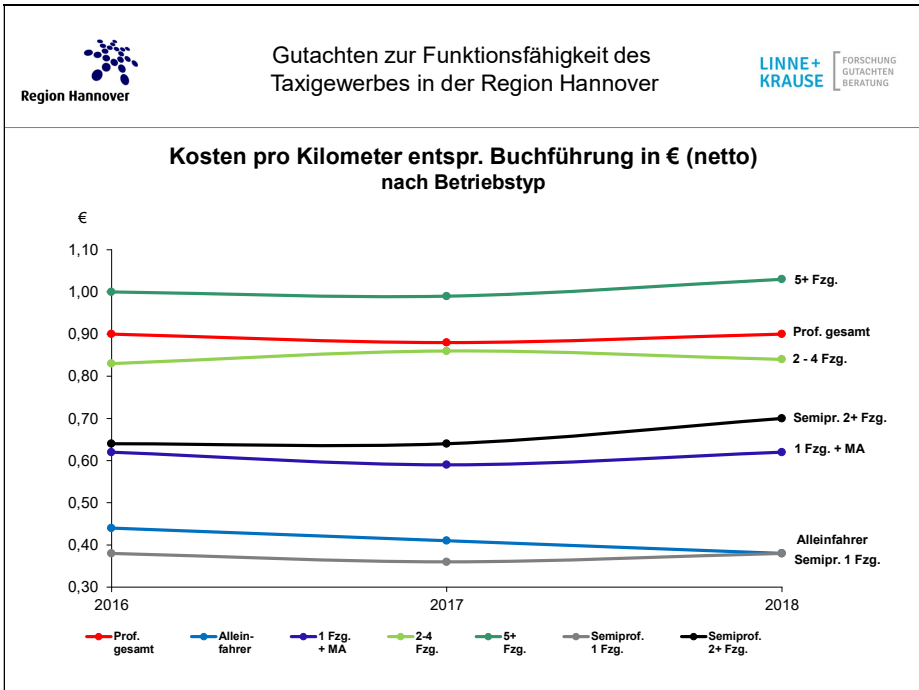
REGION HANNOVER KOSTENSTRUKTUR <u>2018</u> - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -												
	Region Hannover											Vergleichs- kreise
	Professionelle Betriebe								Semiprof. Betriebe		Professionelle Betriebe	
	Ge- samt	Al- lein- fahrer	1 Fzg. + MA	2-4 Fzg.	5+ Fzg.	Lang- gen- hagen	Laat- zen	sonst. Regi- on	1 Fzg.	2+ Fzg.	Heins- berg	Ess- lingen
Fixe Kosten	16.919	11.962	16.795	15.379	17.919	15.758	15.320	17.825	10.178	11.652	9.599	14.935
Variable Kosten	12.711	10.427	11.165	15.963	12.595	11.721	14.255	12.832	10.570	10.289	12.103	12.608
Zwischensumme	29.630	22.389	27.960	31.342	30.514	27.479	29.574	30.657	20.748	21.941	21.702	27.543
Personalkosten	28.871	-	8.268	26.630	38.608	17.502	29.194	34.165	2.989	18.974	50.186	32.390
Gesamtkosten	58.500	22.389	36.228	57.973	69.122	44.981	58.768	64.822	23.737	40.915	71.889	59.933

- **Fixkosten:** In den letzten Jahren rangieren die Fixkosten im westdeutschen Taxigewerbe zwischen ca. 13.000 € und ca. 17.000 €. Mit Fixkosten von ca. 16.900 € pro Fahrzeug in 2018 arbeiteten professionelle Taxi in der Region Hannover am „oberen Ende“. Hier kommt die recht gute Fahrzeugqualität zum Tragen. „In der Fläche“ waren die Fixkosten (ca. 17.800 €) etwas höher als in Langenhagen oder Laatzen (± 15.500 €). Während bei den Betrieben mit Mitarbeitern kaum Unterschiede festzustellen sind, ist ein deutlicher Abstand zu den Alleinfahrern (ca. 12.000 €) zu erkennen. Recht niedrig waren die steuerlich gemeldeten Fixkosten auch bei den semiprofessionellen Betrieben (± 11.000 €).
- **Fahrzeugkosten:** Die überwiegend variablen Fahrzeugkosten (Kfz-Versicherung, Kfz-Steuer, Kraftstoff, Reparaturen etc.) lagen 2018 in der Region Hannover im branchenüblichen Bereich.

REGION HANNOVER KOSTENSTRUKTUR <u>2016</u> - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -												
	Region Hannover											Vergleichs- kreise
	Professionelle Betriebe								Semiprof. Betriebe		Professionelle Betriebe	
	Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2-4 Fzg.	5+ Fzg.	Lang- gen- hagen	Laat- zen	sonst. Region	1 Fzg.	2+ Fzg.	Heins- berg	Ess- lingen
Fixe Kosten	17.828	14.485	15.985	15.046	19.043	14.837	14.612	19.736	10.403	11.092	14.968	16.449
Variable Kosten	12.196	9.101	10.426	14.327	12.497	11.085	12.311	12.598	9.887	9.237	11.375	11.218
Zwischensumme	30.024	23.586	26.411	29.373	31.540	25.923	26.923	32.333	20.290	20.329	26.342	27.668
Personalkosten	29.301	-	8.122	25.077	37.377	18.552	26.571	34.087	3.320	14.462	46.428	35.297
Gesamtkosten	59.325	23.586	34.534	54.450	68.917	44.474	53.494	66.420	23.610	34.791	72.770	62.965

REGION HANNOVER KOSTENENTWICKLUNG 2016 - 2018 - IN € (NETTO) / KM -												
	Region Hannover										Vergleichs- kreise	
	Professionelle Betriebe								Semiprof. Betriebe		Professionelle Betriebe	
	Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2-4 Fzg.	5+ Fzg.	Lang- enhagen	Laat- zen	sonst. Region	1 Fzg.	2+ Fzg.	Heins- berg	Ess- lingen
2016	0,90	0,44	0,62	0,83	1,00	0,70	0,84	0,99	0,38	0,64	1,05	0,96
2017	0,88	0,41	0,59	0,86	0,99	0,68	0,89	0,97	0,36	0,64	1,12	0,93
2018	0,90	0,38	0,62	0,84	1,03	0,67	0,91	1,00	0,38	0,70	1,09	0,88
Ø 2016 - 2018	0,89	0,41	0,61	0,84	1,01	0,68	0,88	0,99	0,37	0,66	1,09	0,92
Ø 2012 - 2014	0,68	0,40	0,54	0,54	0,73	0,62	0,69	0,69	0,36	0,53	-	-
2016 vs. 2018	-0,9%	-13,6%	0,0%	1,2%	3,0%	-4,3%	8,3%	1,0%	0,0%	9,4%	3,8%	-8,3%

- **Kilometerkosten:** Die Kilometerkosten professioneller Taxis in der Region Hannover lagen zwischen 2016 und 2018 bei durchschnittlich 0,89 € / km (Ø 2012 bis 2014: 0,68 € / km). Ein ähnlicher Wert wurde im Landkreis Esslingen festgestellt, wohingegen die Kilometerkosten im Kreis Heinsberg mit ca. 1,09 € / km deutlich höher lagen. Erheblich ist zudem der Unterschied zwischen der Stadt Langenhagen (ca. 0,68 € / km) und der Fläche der Region (ca. 0,99 € / km), der sich im Wesentlichen durch unterschiedlichen Personaleinsatz erklärt.
- **Betriebstypen:** Wegen der sehr unterschiedlichen Personalkosten, ist auch in der Kilometerbetrachtung eine deutliche Abstufungen zwischen Alleinfahrern (ca. 0,41 € / km) und größeren Mehrwagenbetrieben (ca. 1,01 € / km) zu erkennen. Ein Grund: Die in Kleinstbetrieben wichtige Arbeitsleistung des Unternehmers ist buchhalterisch kein Kostenbestandteil, sondern Teil des Gewinns.
- **Semiprofessionelle:** Bei den semiprofessionellen Betrieben liefen die steuerlich erklärten Kosten auf ca. 0,37 € / km (1-Fahrzeugbetriebe) bzw. ca. 0,66 € / km (Mehrwagenbetriebe) hinaus.



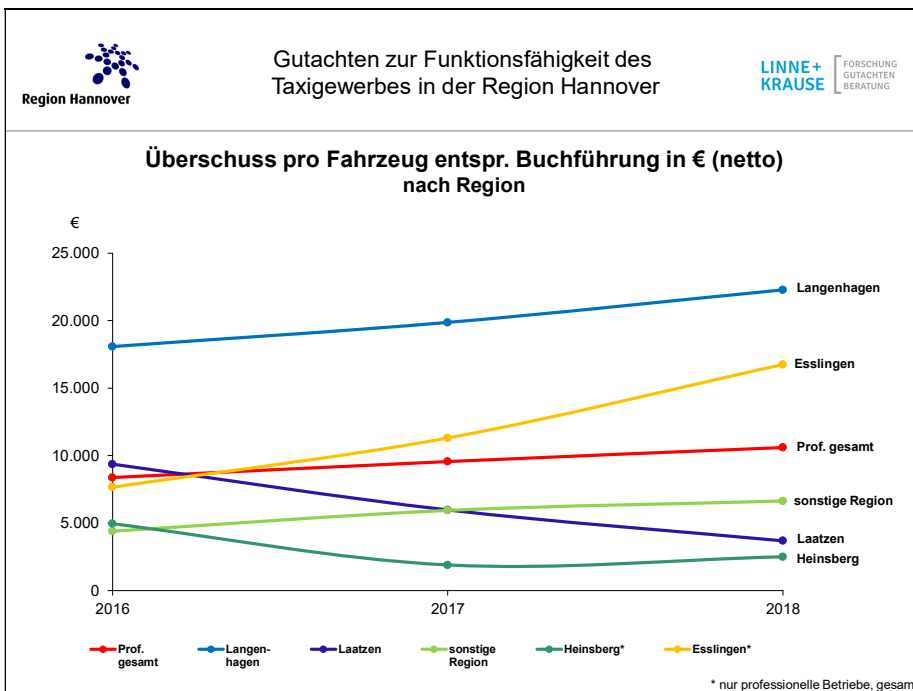
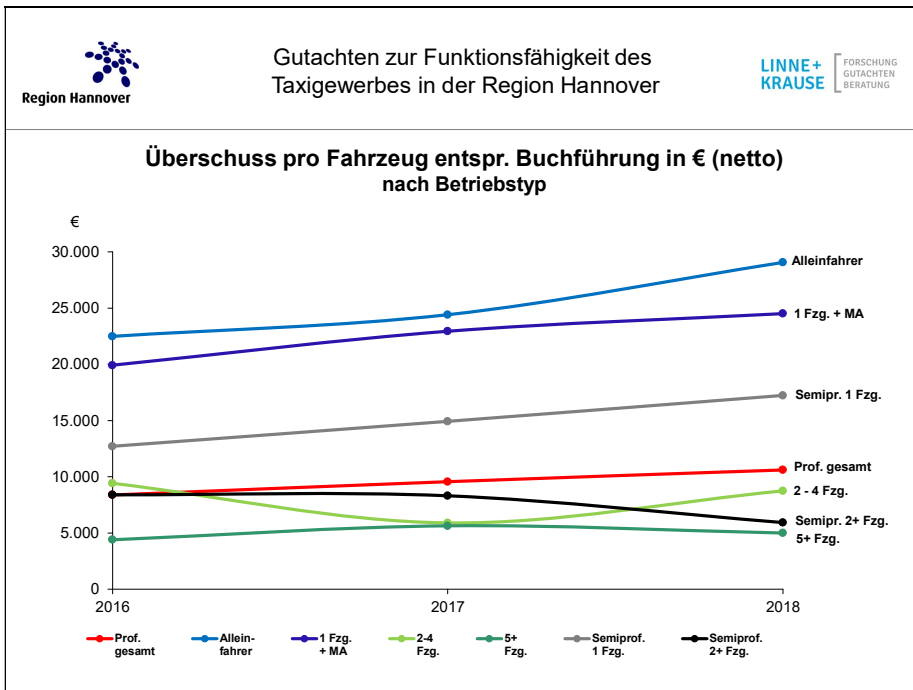
5.3 Gewinn

Daten zur Gewinnsituation sind im Taxigewerbe nur unter Vorbehalt zu ermitteln, da sich der betriebliche Gewinn nicht unmittelbar aus der Differenz von Erlösen und Kosten ergibt. Selbst bei wirtschaftlich identischem Sachverhalt, können verschiedene Faktoren zu inkompatiblen Nominalgewinnen führen:

REGION HANNOVER GEWINNENTWICKLUNG 2016 - 2018 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -												
	Region Hannover										Vergleichs- kreise	
	Professionelle Betriebe								Semiprof. Betriebe		Professionelle Betriebe	
	Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2-4 Fzg.	5+ Fzg.	Lang- gen- hagen	Laat- zen	sonst. Region	1 Fzg.	2+ Fzg.	Heins- berg	Ess- lingen
2016	8.378	22.488	19.921	9.417	4.394	18.085	9.370	4.400	12.710	8.396	4.956	7.664
2017	9.561	24.411	22.937	5.899	5.638	19.874	5.977	5.943	14.925	8.308	1.899	11.313
2018	10.602	29.061	24.506	8.743	4.998	22.286	3.686	6.639	17.232	5.926	2.506	16.756
Ø 2016 - 2018	9.514	25.320	22.455	8.020	5.010	20.082	6.345	5.661	14.955	7.544	3.120	11.911
Ø 2012 - 2014	6.606	17.376	10.425	12.141	4.569	9.501	4.105	6.468	9.749	6.366	-	-
2016 vs. 2018	26,6%	29,2%	23,0%	-7,2%	13,7%	23,2%	-60,7%	50,3%	35,6%	-29,4%	-49,4%	-2,8%

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

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



- **Überschuss:** Von 2016 bis 2018 erwirtschafteten professionelle Taxis einen Überschuss pro Fahrzeug von durchschnittlich ca. 9.500 € – ein unzureichendes Ergebnis, auch wenn 2012 bis 2014 erst ca. 6.600 € erwirtschaftet worden waren. Der Überschuss in den Vergleichskreisen rangierte ebenfalls auf niedrigem Niveau (ca. 3.100 € bzw. 11.900 €). Es wird deutlich, dass auch die Taxibetriebe in der Region Hannover annähernd als „Nullsummenspiel“ betrieben werden.
- **Abweichungen:** Der niedrigste Überschuss pro Fahrzeug findet sich in Laatzen (ca. 6.300 €) und „in der Fläche“ (ca. 5.700 €). Problematisch ist aber auch der geringe Durchschnittsgewinn der größeren Taxibetriebe mit mehr als 5 Fahrzeugen (ca. 5.000 €). Mit ca. 20.100 € wurde dagegen in Langenhagen ein deutlich besseres Ergebnis erzielt. Hier spielt der große Anteil der Alleinfahrer eine Rolle.
- **Alleinfahrer:** Aufschlussreich ist der Vergleich mit den Musterwerten, die der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. (BVTM: ehemals BZP) – jährlich bereitstellt. Dieser Wert¹⁶ markiert aus Gutachtersicht den absoluten Mindestüberschuss, der für einen Alleinfahrerbetrieb erforderlich ist. Von 2016 bis 2018 lag der bei ca. 25.800 €. Mit durchschnittlich ca. 25.300 € (zuletzt 2018: ca. 29.100 €) bleiben professionelle Alleinfahrer in der Region Hannover geringfügig unter dem BVTM-Referenzwert. Semiprofessionelle 1-Fahrzeugbetriebe kamen auf durchschnittlich knapp 15.000 € pro Jahr.

¹⁶ Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V., BZP Geschäftsbericht 2018 / 2019.

6 GESCHÄFTSAUFGABEN UND KONZESSIONSBEWEGUNGEN

Ein weiteres Kernkriterium zur Beurteilung der Funktionsfähigkeit bilden die Geschäftsaufgaben. Das Geschehen konzentriert sich auch in dieser Hinsicht auf die Stadt Langenhagen:

REGION HANNOVER KONZESSIONSBEWEGUNGEN 2015 - 2020						
	betroffene Genehmigungen			Grund	Ort	Jahr
	Rück-/ Aufgabe	Übertra- gung	Entzug / Versagung			
		14		Unbekannt	Langenhagen	2015
		2		Unbekannt		2016
	3			Wirtschaftliche Gründe		2016
		8		Unbekannt		2017
			3	Auflösung GbR, nur ein Gesell.		2018
		2		Unbekannt		2018
		8		Unbekannt		2019
		3		Unbekannt		2020
	1			Wirtschaftliche Gründe		2020
		2		Unbekannt		Laatzen
		3		Unbekannt	2016	
		1		Unbekannt	2017	
		1		Unbekannt	2018	
	1			Persönliche Zuverlässigkeit	2018	
		7		Unbekannt	Garbsen	2015
		6		Unbekannt		2018
		3		Unbekannt	Neustadt	2015
		7		Unbekannt		2019
	1			Wirtschaftliche Gründe	Lehrte	2018
		1		Unbekannt		2018
		10		Unbekannt	Burgdorf	2015
	1			Wirtschaftliche Gründe	Uetze	2017
		15		Insolvenz	Wunstorf	2018
		4		Unbekannt		2019
gesamt	7	97	3			

- **Konzessionsbewegungen:** Von 2015 bis März 2020 wechselten insgesamt 107 Taxis von insgesamt 261 den Besitzer. Mit Blick auf die Zahl der Taxifahrzeuge errechnet sich so eine „Umschlagquote“ von ca. 41%. Im Zeitraum 2010 bis 2015 war die Quote mit 47 Konzessionsbewegungen knapp halb so hoch. Zur Einordnung: Auf funktionsfähigen Märkten liegt die „Umschlagquote“ meist zwischen 5% und 10%; auf kritischen westdeutschen Großstadtmärkten dagegen bei 40% bis 50%. Das Gewerbe in der Region Hannover ist deutlich „in Bewegung“ gekommen.
- **Übertragungen:** Die große Mehrzahl der Konzessionsbewegungen (97 von 107) waren jedoch Übertragungen, die nicht als Geschäftsaufgaben im eigentlichen Sinne zu werten sind. Über die Gründe für die Übertragungen ist zu meist nichts bekannt. 2018 kam es in Folge einer Insolvenz zur Übertragung von 15 Genehmigungen in Wunstorf.
- **Rückgaben / Aufgaben:** Nur in 5 Fällen mit zusammen 7 Taxis kam es jedoch zur Rückgabe bzw. zur Aufgabe im „klassischen“ Sinne – im Wesentlichen aus wirtschaftlichen Gründen und hauptsächlich wiederum in Langenhagen. Zuweilen war dabei auch die „persönliche Zuverlässigkeit“ in Frage gestellt. Üblicherweise sorgt auf mengenregulierten Taximärkten ein „Konzessionshandel“ dafür, dass Konzessionen nicht an die Behörde zurückgegeben werden. In der Region Hannover ist damit ein Hinweis auf die Gefährdung der Funktionsfähigkeit zu erkennen. Bei der Voruntersuchung hatte es noch keine Rück- bzw. Aufgaben gegeben.
- **Entziehung:** Darüber hinaus wurde in einem Fall eine Konzession mit 3 Genehmigungen nach Auflösung einer GbR entzogen. Auch in diesem Fall stand zudem die „persönliche Zuverlässigkeit“ des Unternehmers in Frage.

7 ZUSAMMENFASSUNG

Die Zusammenschau der Untersuchungsergebnisse zeigt, dass die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Region Hannover (entspricht dem ehemaligen Landkreis Hannover) in verschiedener Hinsicht schon längere Zeit gefährdet ist.

Die Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten fand von **Juli 2019** bis **Januar 2020** statt, wobei Fahrleistung, Erlöse, Kosten und Gewinne der Jahre 2016 bis 2018 erhoben wurden. Die Daten bilden somit die Situation vor der Corona-Pandemie vom Frühjahr 2020 ab, die einen „*wirtschaftlichen Ausnahmezustand*“ ausgelöst hat.

Die Pandemie hat mittlerweile zu einer Wirtschaftskrise von globalem Ausmaß geführt, von der die wichtigsten Nachfragequellen des örtlichen Taxigewerbes mit besonderer Wucht getroffen wurden. Die durch vielfältige staatliche Maßnahmen bewirkte weitgehende Einstellung des Flug- und Reiseverkehrs, die zeitweise Schließung von Läden, Gaststätten, Bars, Diskotheken und das Herunterfahren des gesamten öffentlichen Lebens haben zum weitgehenden Zusammenbruch auch der Taxinachfrage geführt und treffen damit das Taxigewerbe in seiner Existenz.

Angesichts dessen ist der Betrieb von Taxis zurzeit wirtschaftlich nicht darstellbar. Solange eine Rückkehr zu weitgehend „normalen“ Marktverhältnissen nicht in Sicht ist, muss der Verlust der Funktionsfähigkeit angenommen werden, auch wenn sich die Situation örtlich unterschiedlich darstellt.

7.1 Nachfragefaktoren

Die Nachfragesituation wird zurzeit vollständig von den Folgen der Corona-Krise bestimmt. Aber auch schon davor waren nachfrageseitig Anhaltspunkte für eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Region Hannover zu erkennen. Andererseits sind auch „Lichtpunkte“ auszumachen:

- **Faktor Demographie:** Zu den Zukunftsproblemen vieler deutscher Flächenkreise gehört der Bevölkerungsrückgang, von dem die Region bislang nicht betroffen ist. Besonders die Hannover-nahen Städte und Gemeinden hatten in den letzten Jahren deutlichen Zuzug erfahren. Auch künftig wird die Bevölkerungszahl wahrscheinlich leicht wachsen. Günstig für die Taxinachfrage ist zudem der gesellschaftliche Alterungsprozess: Mehr und mehr ältere Menschen sind auf Mobilitätsdienste angewiesen.
- **Faktor Konjunktur:** Im Februar 2020 stand die deutsche Wirtschaft in der Endphase einer 10-jährigen konjunkturellen Hochphase, von der auch die Region Hannover profitiert hat. Nach Ausbruch der Corona-Pandemie geht die Bundesregierung jedoch von einer tiefen Rezession (BIP: -6,3%) aus. Noch pessimistischer ist die Prognose (BIP: -8%) der IHK-Hannover, die sogar einen „*wirtschaftlichen Ausnahmezustand*“ erkennt.
- **Faktor Nachfragestruktur:** Das Taxigewerbe ist in unterschiedlicher Weise betroffen: In der Flughafenstadt Langenhagen aber auch in der Messestadt Laatzen lebte das Gewerbe ganz wesentlich von Fahrten für Geschäftsleute und Touristen. In den anderen Städten und Gemeinden standen dagegen Krankenfahrten im Vordergrund – wie in den meisten deutschen Flächenkreisen. Große Bedeutung hatten zudem Fahrten für Privatleute. In Folge der Corona-Pandemie sind all diese Fahrten besonders stark zurückgegangen, so dass der Nachfrageeinbruch am stärksten in Langenhagen und Laatzen zum Tragen kommt. „In der Fläche“ verbleibt dagegen ein „eiserner Bestand“ von Kranken- und Serienfahrten zu Dialyse- und Bestrahlungseinrichtungen.
- **Faktor Erwerbslosigkeit:** Die Wirtschaftskrise hat noch nicht voll auf den Arbeitsmarkt durchgeschlagen. Ende April 2020 waren in der gesamten Region Hannover erst ca. 48.550 Menschen (Arbeitslosenquote: 7,6%) gemeldet. Alarmierend ist jedoch die Zahl der Kurzarbeiter, die innerhalb von zwei Monaten von ca. 150 auf ca. 124.600 hochgeschneit ist. Zur Einordnung: Während der Finanzkrise 2008 / 2009 hatte die Zahl in der Spitze kurzzeitig bei ca. 2.070 gelegen.
- **Faktor Ausgabeverhalten:** Neben der Angst um den Arbeitsplatz und zuweilen erhebliche Einkommenseinbußen hat die Corona-Krise zu tiefer Verunsicherung der Menschen geführt, die sich in einer bislang beispiellosen Kaufzurückhaltung äußert, von der auch das Mobilitätsbudget der Bürger nicht ausgenommen bleibt. Zumindest mittelfristig wird dies ein schwerwiegendes Problem für das gesamte Taxigewerbe bleiben.

- **Faktor Wirtschaftsstruktur:** Wirtschaftlich stützt sich die Region Hannover im Wesentlichen auf einen Branchenmix aus Automobilbau-, Zuliefer-, Elektronik- und Lebensmittelindustrie – Branchen, die in unterschiedlicher Weise von der Corona-Krise betroffen sind. Insbesondere die Automobilbauindustrie und ihre Zulieferer waren bereits vor der Corona-Pandemie in „schwieriges Fahrwasser“ geraten – bedingt durch Dieselskandal, Umstellung auf E-Mobilität und zunehmende Exporthindernisse. Etwas besser gestellt ist der starke Logistiksektor der Region, der seine Existenz auch der zentralen Lage innerhalb Europas zu verdanken hat.
- **Faktor Flughafen:** Der Flughafen zählte zu den bedeutendsten Quellen der Taxinachfrage insbesondere für Langenhagen und (mittelbar) für Laatzen. Als Folge der Pandemie ist der nationale und internationale Flugverkehr praktisch zum Erliegen gekommen. Anstatt von täglich 12.000 bis 15.000 Fluggästen, wurden Ende April nur noch „30 oder 100“ Passagiere abgefertigt. Damit ist auch die für das Langenhagener Taxigewerbe elementare Nachfragequelle vorerst versiegt.
- **Faktor Messe:** Elementare Bedeutung für die regionale Taxinachfrage hat die Deutsche Messe. Schon seit einiger Zeit litt die Messe unter sinkendem Besucherinteresse, was u.a. am Niedergang und Einstellung der Cebit abzulesen ist, die in Hochzeiten rund 820.000 Besucher angelockt hat. Besucher und – stärker noch Aussteller – zählen zu den wichtigsten Taxikunden. Die Absage aller Messeveranstaltungen bis Mitte 2020 sowie die Streichung der wichtigen IAA-Nutzfahrzeuge im September machen das Jahr 2020 zu einem katastrophalen Messejahr – auch für die Taxis der Region.
- **Faktor Tourismus:** Tourismus in der Region Hannover ist in erster Linie Geschäftsreisetourismus. Die meisten Unterkünfte sind um Flughafen und Messe konzentriert. Mit dem drastischen Rückgang der Geschäftsreisen und dem weitgehenden Ausfall der Messe stehen auch die Hotels der Region vor massiven Problemen und fallen damit auch als Taxinachfrager weitgehend aus. Kommt hinzu: Hannover und Langenhagen sind Heimat der TUI-Group – des weltweit führende Touristikonzerns mit ca. 4.800 Arbeitsplätzen in der Region, der massive Personaleinschnitte angekündigt hat.
- **Faktor Gastronomie:** Direkt von staatlich verfügten Schließungen sind seit März die gastronomischen Betriebe betroffen, die üblicherweise zu den wichtigen Taxikunden zählen. Angesichts der extremen Konsumzurückhaltung der Bevölkerung bleibt abzuwarten, ob sich die Gaststätten nach Aufhebung der Schließungen im Mai wieder in gewohnter Weise füllen.
- **Faktor Ausgehen:** Geschlossen bleiben vorerst Diskotheken und Clubs, die aber in der Region Hannover nur geringe Bedeutung für die Taxinachfrage haben. Ausgegangen wird hauptsächlich in der Stadt Hannover.

- **Faktor Gesundheitswesen:** Die Region Hannover besitzt mit rund 2.360 Krankenhausbetten eine recht gute medizinische Infrastruktur in über das Gebiet verteilten Häusern, von denen aber rund 1.000 zu psychiatrischen Einrichtungen gehören. Weiterhin fehlen in der Region größere Reha-Einrichtungen. Von Bedeutung sind jedoch die Krankenhäuser in der Landeshauptstadt Hannover.
- **Faktor Schülerfahrten:** Der Anteil der Fahrten für Schüler (Erlösanteil: ca. 5%) und für Menschen mit Behinderung (ca. 3%) war relativ niedrig. Bedeutung haben solche Fahrten hauptsächlich „in der Fläche“ – dort zusammen mit ca. 10%. Auch diese Fahrten sind seit März 2020 weitgehend ausgesetzt.
- **ÖPNV:** Ausgehend von der Landeshauptstadt verfügt die Region Hannover über ein dichtes Schienennetz, das weit in die Region ausgreift. Langenhagen, Laatzen und Garbsen sind sogar an die Stadtbahn angeschlossen. Für die Verdichtung sorgt ein gut ausgebautes Buslinien-Netz.
- **Einbindung ÖPNV:** Mäßig mit insgesamt gut 2% Erlösanteil sind Taxis aus der Region in den ÖPNV eingebunden. Eine Ausnahme bildet Laatzen mit ca. 4% Erlösanteil. Kommt hinzu: Ruftaxis, Anruf-Sammel-Taxis und Anruf-Linien-Taxis werden in der Region häufig von Betreibern aus der Landeshauptstadt Hannover bedient.
- **Pkw / Pendler:** Wichtigster Wettbewerber der Taxis ist – abgesehen von Mietwagen – der private Pkw. Mit einer Pkw-Dichte von 582 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner rangiert die Region (ohne Landeshauptstadt) etwa im Landesdurchschnitt. Beachtlich war jedoch das Pendleraufkommen in die Stadt Hannover. Häufig bietet nur der eigene Pkw die Mobilität, die der Arbeitsmarkt verlangt. Das Problem für Taxis: Berufspendler sind als Kunden meist verloren.
- **Shuttledienste:** Am Flughafen steht eine Reihe von Shuttlediensten bereit, die insbesondere Sammelfahrten in das Einzugsgebiet des Flughafens anbieten. Die Fahrdienste arbeiten auf Basis einer Liniengenehmigung und stellen einen substanziellen Wettbewerb zum Taxi dar – zumindest im Verkehr von und zum Flughafen.
- **Neue Verkehrsformen:** Car-Sharing hat in der Region außerhalb der Landeshauptstadt Hannover bislang kaum Bedeutung. Gleiches gilt für Ride-Sharing, das in der Landeshauptstadt von der VW-Tochter MOIA betrieben wird. Auch wenn der Betrieb zurzeit wegen der Corona-Krise eingestellt ist, wird eine Ausweitung des Geschäftsgebiets auf Langenhagen und Laatzen geplant. Mit Blick auf das „öffentliche Verkehrsinteresse“ ist eine gesonderte Prüfung erforderlich.

7.2 Angebotsfaktoren

Angebotsseitig war auch schon „vor Corona“ eine Reihe von Anhaltspunkten zu erkennen, die für eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes und eine Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrsinteresses in der Region Hannover sprachen:

- **Schatten- / Grauwirtschaft:** Etwa die Hälfte der Taxis und der Taxibetriebe arbeitete erkennbar jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität und damit zumeist auch außerhalb des rechtlichen Rahmens. Gegenüber der vorherigen Untersuchung von 2015 hat sich die Situation deutlich verschärft. Seinerzeit lag der Anteil semiprofessioneller Taxis erst bei ca. 39%. Die alarmierend gewachsene Zahl belegt zugleich einen „ruinösen Wettbewerb“ innerhalb des Taxigewerbes, der nicht mit dem öffentlichen Verkehrsinteresse an einem funktionsfähigen Taxigewerbe in Einklang steht.
- **Beschäftigung:** Seit der vorangegangenen Untersuchung ging der Trend tendenziell in Richtung Personalabbau. Wo anderenorts der Typus des Alleinfahrers allmählich verschwindet, nahm er in der Region Hannover zu. Gewachsen ist dagegen die Vollzeitbeschäftigung – hauptsächlich in der Fläche. Teilzeitbeschäftigung, geringfügige Beschäftigung, aber auch der Einsatz mit helfender Familienangehöriger waren leicht rückläufig. Freie Fahrer (ohne Sozialversicherung) gehören der Vergangenheit an.
- **Fahrermangel:** Angesichts des seit Jahren ergiebigen allgemeinen Arbeitsmarktes hatte der Beruf des Taxifahrers deutlich an Attraktivität verloren, so dass die Niedriglohnbranche ernsthafte Probleme hatte, geeignetes Personal zu finden. Es bleibt abzuwarten, welche Auswirkung die aktuelle Wirtschaftsentwicklung auf den künftigen Fahrermarkt hat.
- **Fahrzeugqualität:** Günstig hatte sich die Qualität der Fahrzeugflotte entwickelt. Mit einer hohen Neufahrzeugquote (93%), einem akzeptablen Fahrzeugalter (Ø 3,6 Jahre) und einer branchenüblichen Investitionssumme (Ø ca. 29.000 €) wurden befriedigende Werte erzielt. Angesichts der sehr günstigen Finanzierungsangebote der Banken und Hersteller ist der niedrige Eigenkapitalanteil kein Mangel.
- **Taxidichte:** Insgesamt ist die Taxidichte in der Region Hannover (ohne Landeshauptstadt) leicht unterdurchschnittlich (Taxidichte: 0,42). Dabei ist die örtliche Verteilung sehr heterogen: Während in Langenhagen (2,06) eine Taxidichte wie in einer Metropole herrscht, gibt es in der Fläche zuweilen keine oder nur eine geringe Versorgung. Eine „Mittelposition“ nimmt Laatzen (0,60) ein. Städte vergleichbarer Einwohnerzahl kommen auf eine Taxidichte von durchschnittlich 0,44. In beiden Städten spielen die Faktoren Flughafen und Messe eine besondere Rolle. In der Landeshauptstadt Hannover liegt die Taxidichte bei 1,12.

- **Taxi-Mietwagendichte:** Betrachtet man weiterhin die taxiähnlich eingesetzten Mietwagen, so errechnet sich für die Region (ohne Landeshauptstadt) ebenfalls eine insgesamt moderate Taxi-/ Mietwagendichte (1,01). Noch stärker als bei der Taxidichte kommen bei der Taxi-Mietwagendichte aber örtliche Unterschiede zum Tragen: Mit einer Taxi-Mietwagendichte von 4,09 wird in Langenhagen ein exorbitanter Wert erreicht, der auch nicht durch die besondere Nachfrage am Flughafen zu erklären ist. Städte vergleichbarer Größe kommen auf durchschnittlich 1,04; in der Landeshauptstadt Hannover liegt der Wert bei 1,43. Eine relativ „normale“ Taxi-Mietwagendichte ist dagegen in der Stadt Laatzen (0,80) zu beobachten. In der Fläche zeichnet sich dagegen ein Mietwagenangebot ab, dass die Zahl der Taxis annähernd um den Faktor 2 übersteigt. Diese Konstellation belegt in der Regel eine Nachfrage, die durch das örtliche Taxigewerbe nicht (mehr) befriedigt wird. Eine angespannte Situation ist in dieser Hinsicht in Barsinghausen (1,34), Wunstorf (1,11) oder Burgdorf (1,01) zu beobachten. In einigen stärker ländlich geprägten Städten und Gemeinden ist dagegen eher von einer Unterversorgung auszugehen.
- **Einsatzzeit:** Gegenüber 2015 haben sich die Einsatzzeiten nur geringfügig verändert. Die Taxis im kleinteilig strukturierten Taxigewerbe der Städte Langenhagen und Laatzen wurden häufig nur im 1-Schichtbetrieb eingesetzt. Eher mäßig war daher auch die Wocheneinsatzzeit in beiden Städten (ca. 75 Std. bzw. ca. 64 Std.). „In der Fläche“ lag die durchschnittliche Wocheneinsatzzeit mit ca. 94 Std. wesentlich höher. Bemerkenswert: Semiprofessionelle Taxis kamen annähernd auf die gleiche zeitliche Auslastung wie ihre professionellen Wettbewerber.
- **Fahrleistung:** Rückläufig war dagegen die Fahrleistung: Während professionelle Taxis im Durchschnitt der Jahre 2016 bis 2018 branchenübliche ca. 65.300 km pro Jahr und Fahrzeug zurücklegten, waren es 2012 bis 2014 noch ca. 73.500 km gewesen. Deutlich zugenommen hat dagegen die Fahrleistung semiprofessioneller Taxis, die sich mit bis zu 62.500 km (1-Fahrzeug) kaum noch von ihren professionellen Wettbewerbern unterschieden.
- **Besetzquote:** Mit einem Besetzanteil von ca. 48% arbeiteten professionelle Taxis auf branchenüblichem Niveau. Semiprofessionelle Taxis kamen dagegen lediglich auf 41% bzw. 44%.

7.3 Betriebswirtschaftliche Faktoren

Aus **betriebswirtschaftlicher** Sicht waren schon „vor Corona“ Aspekte zu erkennen, die für eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes sprachen. Auf das Problem der Grauwirtschaft wurde schon in anderem Zusammenhang hingewiesen:

- **Erlöse pro Fahrzeug:** Die Nettoerlöse professioneller Taxis (Ø ca. 67.900 € pro Jahr und Fahrzeug) bewegten sich im Durchschnitt der Jahre 2016 bis 2018 auf einem für westdeutsche Flächenkreise etwas unterdurchschnittlichem Niveau, waren aber gegenüber dem Zeitraum 2012 bis 2014 deutlich gestiegen (+20%). Seinerzeit hatte der Wert noch bei ca. 56.200 € gelegen. Neben einer guten Konjunktur kam hier die substantielle Tarifierhöhung anlässlich der Einführung des gesetzlichen Mindestlohns 2015 zum Tragen. Die besten Erlöse waren in jüngerer Zeit „in der Fläche“ (Ø ca. 70.500 €) zu erzielen, während die durchschnittlichen Umsätze in Langenhagen (ca. 64.400 €) und Laatzen (ca. 62.900 €) deutlich niedriger ausfielen. Trotz vergleichbarer Fahrleistung, kamen semiprofessionelle Taxis mit ca. 38.300 € bzw. 44.700 € auf wesentlich niedrigere Erlöse – sofern diese steuerlich erklärt wurden.
- **Kilometererlöse:** Relativ niedrig waren die Erlöse professioneller Taxis mit durchschnittlich rund 1,04 € / km (netto). Dabei sind jedoch Abweichungen zwischen den Taxis in den städtischen Zentren (knapp 1,00 € / km) und denen in der Fläche (Ø 1,08 € / km) zu beobachten. Der amtliche Taxitarif lief seinerzeit auf ca. 1,11 € / km hinaus. Im Zeitraum 2012 bis 2014 lagen die Erlöse noch bei durchschnittlich 0,76 € / km. Auf Ebene der Kilometererlöse war sogar ein Plus von ca. 37% zu verzeichnen. Deutlich niedriger waren die semiprofessionellen Erlöse, die mit Ø 0,61 € / km für 1-Fahrzeugbetriebe einen kritischen Wert nahe den Selbstkosten markieren. Aber auch die semiprofessionellen Mehrfahrzeugbetriebe fuhren mit durchschnittlich ca. 0,79 € / km deutlich zu niedrige Erlöse ein.
- **Gesamtkosten pro Fahrzeug:** Die Gesamtkosten der professionellen Taxibetriebe bewegten sich mit durchschnittlich ca. 58.400 € pro Jahr und Fahrzeug im „Mittelfeld“ der Branche. Auch hier sind Abweichungen insbesondere zwischen Langenhagen (Ø 44.400 €) und der Fläche des Kreises (Ø 64.900 €) zu beobachten. Semiprofessionelle Taxis „produzierten“ zu wesentlich niedrigeren Kosten – sofern diese bei der Steuer erklärt wurden.
- **Personalkosten:** Abweichende Gesamtkosten sind in erster Linie auf unterschiedliche Personalkosten zurückzuführen. Während 2018 die Personalkosten größerer professioneller Taxibetriebe (5+ Fahrzeuge) noch bei vertretbaren ca. 38.600 € lagen, sind die Personalaufwendungen kleinerer Taxibetriebe (2 bis 4 Fahrzeuge) mit ca. 26.600 € zu niedrig. In weit stärkerem Maße gilt das für semiprofessionelle Mehrwagenbetriebe, die steuerlich lediglich knapp 19.000 € erklärten. Zur Einordnung: Auf Mindestlohniveau sind zur Finanzierung einer einzigen Schicht etwa 28.000 € erforderlich.
- **Überschuss:** Problematisch sind weiterhin die Gewinne größerer professioneller Betriebe (5+ Fahrzeuge). Mit durchschnittlich ca. 5.000 € pro Jahr und

Taxi sind weder ein akzeptables Einkommen, eine angemessene Kapitalverzinsung noch ein angemessener Risikozuschlag zu erzielen. Aufschlussreich ist der Vergleich mit den Musterwerten des Bundesverbands Taxi und Mietwagen e.V.¹⁷ Dieser Wert markiert aus Gutachtersicht den absoluten Mindestüberschuss, der für einen Alleinfahrerbetrieb erforderlich ist. Von 2016 bis 2018 lag er bei ca. **25.800 €**. Mit durchschnittlich ca. **25.300 €** rangierten professionelle Alleinfahrer in der Region Hannover im aktuellen Untersuchungszeitraum minimal unter dem **Branchenreferenzwert**. Semiprofessionelle 1-Fahrzeugbetriebe kamen dagegen (angeblich) nur auf einen Überschuss von **rund 15.000 €**.

7.4 Geschäftsaufgaben

Die Geschäftsaufgaben im Taxigewerbe der Region konzentrierten sich seit 2015 auf die Stadt Langenhagen, wo insgesamt 7 Genehmigungen an die Behörde zurückgingen – teils aus wirtschaftlichen Gründen, teils wegen fehlender „persönlicher Zuverlässigkeit“ des Unternehmers. In den anderen Städten und Gemeinden ist das Geschehen weitgehend unauffällig, sieht man von einer Übertragung von 15 Genehmigungen in Wunstorf infolge einer Insolvenz ab.

Deutlich gestiegen ist jedoch die Zahl der Konzessionsübertragungen, wovon 97 Genehmigungen betroffen waren. Im Zeitraum 2010 bis 2015 waren es erst 47 gewesen.

¹⁷ Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V., Geschäftsbericht, 2018 / 2019.

8 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Wegen der aktuellen Corona-Pandemie, der heraufziehenden schweren Rezession und des damit verbundenen Zusammenbruchs der Taxinachfrage, ist zurzeit generell von einem Verlust der Existenz- und Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Region Hannover auszugehen. Ein wirtschaftlich vertretbarer Betrieb ist in der aktuellen Situation nicht aufrecht zu erhalten. Auch nach Abklingen der Pandemie ist mit langanhaltenden wirtschaftlichen Folgeschäden zu rechnen, die sich schon heute anhand des Konsumklimas, massiv steigender Kurzarbeiterzahlen und depressiver Konjunkturprognosen ablesen lassen.

Wie lange wird der von der IHK-Hannover ausgerufene „*wirtschaftliche Ausnahmezustand*“ andauern? Alle Prognosen deuten auf ein lange „Durststrecke“ hin. Der Vergleich mit der Finanzkrise 2008 / 2009 stimmt zurzeit wenig optimistisch.

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ab welchem Zeitpunkt wieder von einer annähernd normalen Marktsituation ausgegangen werden kann? Die Taxinachfrage in den Städten Langenhagen und Laatzen ist in hohem Maße vom Flugverkehr und von der Messe abhängig. Beides steht in mittelbarem Zusammenhang, wobei die monatliche Zahl der Fluggäste eine gut messbare Größe darstellt. Wann ist *der „wirtschaftliche Ausnahmezustand“* beendet? Wann beginnt eine „*neue Normalität*“?

Zumindest für Langenhagen und Laatzen ist aus Gutachtersicht vertretbar, als Maßstab hierfür die Fluggastzahlen am Airport Hannover heranzuziehen. Vor der Pandemie wurden jährlich ca. 6,3 Mio. Passagiere abgefertigt, so dass ab der Marke von 5,4 Mio. Fluggästen (entspricht ca. 85%) eine „neue Normalität“ angenommen werden kann. Dem entspricht eine monatliche Zahl von ca. 450.000 Fluggästen – in etwa der Stand während der Finanzkrise 2008 / 2009.¹⁸

¹⁸ Die monatlichen Fluggastzahlen werden laufend von der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen veröffentlicht.

Aber auch vor der Corona-Pandemie und ihren weltweiten wirtschaftlichen Auswirkungen, war örtlich eine **Gefährdung der Funktionsfähigkeit** des Taxigewerbes zu erkennen. Diesem Missstand lässt sich aber mittel- und langfristig durch die Festschreibung einer bestimmten Konzessionszahl nicht abhelfen.

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

Andererseits ist die Taxiversorgung an verschiedenen Orten bereits weitgehend erodiert bzw. nicht mehr vorhanden, so dass das öffentliche Verkehrsinteresse nicht einseitig auf eine Begrenzung der Konzessionen zielen sollte.

Bei Genehmigung von mehr als **33 zusätzlichen Taxis** von den Wertelisten ist auch in der Region Hannover der nachhaltige Verlust der Funktionsfähigkeit zu erwarten. In dieser Situation ist es wichtig, sich zu verdeutlichen, welcher Zustand im Sinne des **öffentlichen Verkehrsinteresses** anzustreben bzw. zu verhindern ist? Orientierung gibt u.a. die grundlegende Entscheidung des BVerfG aus dem Jahr 1960¹⁹, in deren Folge das heutige PBefG entstanden ist:

- **Ergänzung zum ÖPNV:** Das Taxigewerbe nimmt eine durch keinen anderen Verkehrsträger zu ersetzende Ergänzungsfunktion im Rahmen des ÖPNV wahr. Dieser Funktion verdankt es seinen Status als schützenswertes „*überragend wichtiges Gemeinschaftsgut*“. Es besteht somit ein öffentliches Verkehrsinteresse an einer ordnungsgemäßen und verlässlichen Taxiversorgung.

¹⁹ BVerfG, Beschluss des Ersten Senats vom 8. Juni 1960, 1 BvL 53/55, 16, 31, 53/56, 7, 18, 24/57.

- **Ruinöser Wettbewerb durch Mietwagen:** Im öffentlichen Verkehrsinteresse soll ein „ruinöser Wettbewerb“ verhindert werden, der die Existenz und die Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes als „überragend wichtiges Gemeinschaftsgut“ bedroht. Das BVerfG führt aus, dass als „ernste Gefahr im Wesentlichen nur übrig bleib[t], daß das Droschkengewerbe selbst bei unkontrolliertem Eindringen neuer Unternehmen durch Übersetzung und ruinösen Wettbewerb in seiner Existenz bedroht“ wird. 1960 war an einem ernsthaften Wettbewerb durch Mietwagen noch nicht zu denken. Nach Auffassung der Verfassungsrichter bedienten Mietwagen seinerzeit ein „Luxusbedürfnis“. Seit dem Markteintritt preisaggressiver taxiähnlicher Mietwagen in den späten 1960er Jahren (MiniCars), linienartige betriebener Shuttledienste und dem Aufkommen von Mietwagen im „On-Demand-Verkehr“ (z.B. UBER X oder MOIA), ist ein ruinöser Wettbewerb zwischen Mietwagen und Taxis entstanden.
- **Ruinöser Wettbewerb durch Semiprofessionelle:** Daneben belegt der deutlich gewachsene Anteil betriebswirtschaftlich unplausibler Betriebe einen ruinösen Wettbewerb. Aber auch das Problem der Grauwirtschaft lässt sich nicht (allein) durch die Steuerung der Taxikonzessionen beheben.
- **Unerwünschter Nebeneffekt:** Eine mittel- und langfristige Festschreibung der Konzessionszahl hätte zudem einen unerwünschten Nebeneffekt: Der „Schutzschirm“, der von der Mengenregulierung ausgeht, schützt ehrlich arbeitende Betriebe ebenso wie Betriebe, die jenseits der Gesetze arbeiten.
- **Kein Konkurrenzschutz:** Eine Regulierung hat das verfassungsmäßige Recht möglicher Bewerber auf freie Berufsausübung zu berücksichtigen. Dazu führt das BVerfG aus: „Lediglich eine Vorschrift, die gerade nur die aus einer Übersetzung im Droschkengewerbe drohenden Gefahren bekämpfen und nicht darüber hinaus einen umfassenden Konkurrenzschutz schaffen würde, könnte gegenüber Art. 12 Abs. 1 GG Bestand“ haben.
- **Geltung des Grundrechts:** Das Grundrecht auf freie Berufsausübung ist allerdings deutschen Staatsbürgern vorbehalten. In seinem „UBER Black-Urteil“ vom 13. Dezember 2018 (I ZR 3/16) hat der BGH klargestellt: „Grundrechtsträger gemäß Art. 12 GG sind grundsätzlich nur Deutsche“. Lediglich Unternehmer aus anderen EU-Staaten sind „weitgehend deutschen Staatsangehörigen gleichgestellt“.
- **Keine Bedürfnisprüfung:** Unzulässig ist insbesondere eine restriktive Argumentation im Sinne einer Bedürfnisprüfung, die bis 1960 noch zulässig war. Schon das BVerfG warnte vor einer Hintertürargumentation, die eine „unzulässige Bedürfnisprüfung... auf dem Wege über die Prüfung der öffentlichen Verkehrsinteressen“ fortsetzt.
- **Keine Planungs- und Gestaltungsaufgabe:** Unzulässig ist weiterhin eine behördliche Argumentation, die die Festlegung der Konzessionszahl als Aufgabe der „wirtschafts- und verkehrspolitischen Planung und Gestaltung“ begreift. Im Mittelpunkt hat der konkrete Einzelfall zu stehen.

8.1 Quantitative Maßnahmen zur Wahrung der Funktionsfähigkeit

Eine Prognose zur Bestimmung der maximalen Konzessionszahl ist in der Region Hannover zurzeit mit außergewöhnlicher Unsicherheit behaftet. Aber auch, wenn in absehbarer Zeit der „wirtschaftliche Ausnahmezustand“ in Folge der Corona-Pandemie ein Ende findet, sollte örtlich differenziert vorgegangen werden, um die Funktionsfähigkeit zu sichern und – dort, wo sie nicht mehr gegeben ist – wiederherzustellen. Eine konkrete Entscheidungssituation ist zurzeit in acht Städten und Gemeinden gegeben:

- **Stadt Langenhagen:** Für die Stadt Langenhagen liegen zurzeit Anträge für 12 zusätzliche Taxigenehmigungen vor – 8 von Neubewerbern und 4 von Altbewerbern. Das Taxigewerbe der Stadt ist in existenzieller Weise vom Zusammenbruch des Flugverkehrs betroffen, so dass aktuell mit Sicherheit vom Verlust der Funktionsfähigkeit auszugehen ist. Der Betrieb eines Taxis ist zurzeit wirtschaftlich nicht darstellbar. Aber auch schon zuvor war die Funktionsfähigkeit nicht mehr gegeben: **Ca. 70%** der Langenhagener Taxis arbeiteten semiprofessionell und somit erkennbar jenseits der betriebswirtschaftlichen Logik. Zugleich standen die Betriebe unter dem massiven Wettbewerbsdruck, der durch eine Taxidichte von 2,06 und eine exorbitante Taxi-Mietwagendichte von 4,09 gekennzeichnet wird. Zusätzlicher Wettbewerb erwuchs den Taxis durch Flughafen-Shuttles, die substantziellen Marktanteil hielten. Damit kamen auch die wenigen professionell betriebenen Taxis auf einen Durchschnittserlös von lediglich ca. 64.400 € und einen Überschuss von ca. 20.100 €. Auf diesem Niveau war auch schon vor der Corona-Pandemie kein funktionsfähiges Taxigewerbe zu betreiben. In Langenhagen ist somit schon seit einiger Zeit ein ruinöser Wettbewerb zu erkennen – zwischen den Taxis aber auch zwischen Taxis, Mietwagen und Shuttlediensten. Daher wird empfohlen, die Zahl der Taxigenehmigungen nicht zu erhöhen und in besonderem Maße auf die „persönliche Zuverlässigkeit“ der Taxi- und der Mietwagenbetriebe zu achten. An einem internationalen Flughafen bedürfen die Fluggäste eines besonderen Schutzes vor irregulären Anbietern.

- **Stadt Laatzen:** Ähnliches gilt für die Messestadt Laatzen, wo Neubewerberanträge für 8 Genehmigungen vorliegen. Das katastrophale Messejahr 2020, die generell abnehmende Bedeutung der Messe, aber auch die absehbar depressive Wirtschaftsentwicklung treffen das Laatzen Taxigewerbe mit voller Wucht, so dass auch hier zurzeit vom Verlust der Existenz- und Funktionsfähigkeit auszugehen ist. Der Anteil semiprofessioneller Taxis liegt hier mit ca. **29%** niedriger als in Langenhagen, aber immer noch recht hoch. Taxidichte (0,60) und Taxi-Mietwagendichte (0,80) sind zwar etwas überdurchschnittlich, erscheinen aber wegen der Messe noch vertretbar. Professionelle Laatzen Taxis kamen auf durchschnittliche Erlöse von knapp 63.000 € – ähnlich wie in Langenhagen. Mit einem durchschnittlichen Überschuss von gut 6.300 € wurde aber hier ein völlig unzureichender Wert erreicht – deutlich niedriger als in Langenhagen. Somit ist auch hier die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes gefährdet, so dass allenfalls 1 bis 2 neue Genehmigungen erteilt werden können – sobald der aktuelle „*wirtschaftliche Ausnahmezustand*“ überwunden ist.
- **Stadt Springe:** Für die Kleinstadt am Deister liegen zurzeit Anträge von Neubewerbern für 5 zusätzliche Genehmigungen vor. Die Taxidichte rangiert bei weit unterdurchschnittlichen 0,10, wohingegen die Taxi - Mietwagendichte bei 0,66 liegt. Die große Zahl von 16 Mietwagen deutet auf eine Nachfrage hin, die nicht von den örtlichen Taxis abgedeckt wird. Wie überall „in der Fläche“ stehen auch in Springe Krankenfahrten im Vordergrund, die nicht in gleichem Maße vom aktuellen Nachfrageeinbruch betroffen sind. Kommt hinzu: In Springe arbeiten zurzeit nur 2 Taxibetriebe, so dass auch aus Wettbewerbsgründen die Konzessionierung von zunächst 1 bis 2 neuen Taxigenehmigungen vertretbar erscheint.
- **Stadt Wunstorf:** Für Wunstorf liegen Anträge für 2 neue Genehmigungen von Altbewerbern vor. Die Taxidichte liegt aktuell bei unauffälligen 0,50; die Taxi-Mietwagendichte bei etwas überdurchschnittlichen 1,11. Auch hier deutet die große Zahl der Mietwagen auf eine Nachfrage hin, die nicht von Taxis befriedigt wird. Aber: Ein erheblicher Teil der Wunstorfer Taxi-**flotte (ca. 60%)** arbeitet semiprofessionell und damit jenseits der betriebswirtschaftlichen Erfordernisse. Auch in Wunstorf bilden Krankenfahrten die mit Abstand wichtigste Nachfragequelle. Im Frühjahr 2018 ging jedoch der damals wichtigste örtliche Anbieter in die Insolvenz – ein Hinweis auf eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit. Daher wird empfohlen, die Zahl der Genehmigungen ebenfalls nur um 1 bis 2 zu erweitern, dabei aber konsequent auf die persönliche Zuverlässigkeit der Bestandsunternehmer zu achten.
- **Stadt Burgdorf:** Für Burgdorf liegt der Antrag eines Altbewerbers für 3 zusätzliche Genehmigungen vor. Das Problem: Sämtliche Betriebe der Stadt arbeiteten jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität, so dass in toto von einem problematischen Taxigewerbe auszugehen ist. Einer unauffälligen Taxidichte von 0,42 steht eine nur leicht überdurchschnittliche Taxi-Mietwagendichte von 1,01 gegenüber. Wegen der fehlenden betriebswirtschaftlichen Plausibilität aller Anbieter, wird dringend empfohlen, zunächst eine Prüfung der „persönlichen Zuverlässigkeit“ der Unternehmer vorzunehmen.

- **Stadt Garbsen:** Das Taxigewerbe der Stadt Garbsen wird von einem größeren Anbieter dominiert, der eine zusätzliche Genehmigung beantragt. Taxidichte (0,35) und Taxi-Mietwagendichte (0,77) sind moderat. Mit dem Zuzug aus Hannover und dem Ausbau des Universitätscampus erhält die Stadt Impulse. Für Garbsen sind keine Anzeichen für eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit zu erkennen, so dass empfohlen wird, dem Antrag stattzugeben.
- **Stadt Sehnde:** Etwas anders ist die Situation in Sehnde, wo sich immerhin drei kleinere Anbieter den Markt teilen, von denen zwei erst 2018 / 2019 den Betrieb aufgenommen haben. Alle Anbieter haben – soweit bislang ersichtlich – plausible Angaben gemacht, so dass wahrscheinlich kein ruinöser Wettbewerb besteht. Die Taxidichte ist noch immer unterdurchschnittlich bei 0,30, wohingegen auch in Sehnde die Taxi-Mietwagendichte von 0,98 auf eine relativ hohe örtliche Nachfrage schließen lässt. Unter dem Blickwinkel der freien Berufsausübung wird empfohlen, dem Antrag des Neubewerbers auf zwei Genehmigungen stattzugeben, sofern die persönlichen Voraussetzungen gegeben sind.

Die oben genannten Empfehlungen beziehen sich in erster Linie auf die „**objektiven Zugangsvoraussetzungen**“. Besondere Sorgfalt sollte bei der Konzessionserteilung auf die Prüfung der „**subjektiven Zugangsvoraussetzungen**“ gelegt werden – besonders, wenn der Neubewerber aus dem Kreis der heutigen Taxi- und Mietwagenunternehmer stammt.

8.2 Qualitative Maßnahmen der Aufsicht

Die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes wird auch in der Region Hannover ganz grundsätzlich durch das Problem semiprofessioneller – sprich: irregulär arbeitender – Taxis und wahrscheinlich auch irregulären Mietwagen beeinträchtigt. Diesem Problem ist nicht allein durch die Steuerung der Zahl der Taxigenehmigungen abzuhelpfen. Gleiches gilt für das Missverhältnis zwischen Taxis und Mietwagen.

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

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

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

Das Hamburger Prüfungsverfahren hat sich zu einem effektiven Instrument der qualitativen Aufsicht entwickelt - sowohl für Taxis wie für Mietwagen. Mittlerweile haben zahlreiche Genehmigungsbehörden das Verfahren erfolgreich adaptiert:

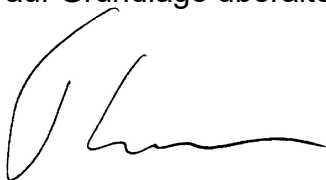
- **Prüfung bei Erst- und Wiedererteilung:** In der Regel alle 5 Jahre werden Taxi- und Mietwagenunternehmer u. a. auf ihre persönliche Zuverlässigkeit geprüft. Bei einer solchen Prüfung werden die Konzessionen von Unternehmern ohne betriebswirtschaftlich plausible steuerliche Angaben nicht mehr bzw. nur noch unter Auflagen wiedererteilt – mit dem Verweis auf fehlende persönliche Zuverlässigkeit des Unternehmers als Folge (mutmaßlicher) Verstöße gegen abgabenrechtliche und sozialversicherungsrechtliche Pflichten. Anhaltspunkte ergeben sich z. B. bei unplausibel niedrigen Erlösen oder bei Personalkosten, die nicht mit der Fahrleistung in Einklang stehen. Das Verfahren lässt sich auch bei Ersterteilungen anwenden, sofern der Antragsteller eine Vorgeschichte als Taxi- oder Mietwagenunternehmer hat.
- **Prüfung des Mietwagengewerbes:** Es wird empfohlen, auch bei der (Wieder-) Erteilung von Mietwagengenehmigungen auf betriebswirtschaftliche Plausibilität und auf die Einhaltung abgaben- und sozialversicherungsrechtlicher Pflichten zu achten.
- **Erklärungsinhalt Finanzamt:** Dafür hat die Genehmigungsbehörde eigene Ermittlungskompetenz und ist nicht auf wenig aussagekräftige Bescheinigungen Dritter angewiesen. Schon seit vielen Jahren erteilen z.B. die Finanzämter keine Unbedenklichkeitsbescheinigungen (UBs) mehr, sondern nur noch „*Bescheinigung in Steuersachen*“, die meist nur noch Auskunft über Steuerrückstände, über das Zahlungsverhalten und die Erfüllung der Steuererklärungspflichten geben. Die viel wichtigere Auskunft über Steuervergehen wird dagegen nur selten gegeben. Der Grund: Voraussetzung für eine solche Mitteilung ist die rechtskräftige Verurteilung. Die Folge: Sogar Unternehmer gegen die Staatsanwaltschaft, Steuerfahndung, Finanzamt oder Zoll schon seit vielen Jahren ermitteln, erhalten eine tadellose Bescheinigung – selbst dann, wenn bereits eine erstinstanzliche Verurteilung erfolgt ist. Zwischen Feststellung des Verstoßes und rechtskräftiger Verurteilung vergehen zuweilen viele Jahre. Auch aus Sicht der Finanzverwaltung ist der Aussagewert ihrer Bescheinigungen somit sehr begrenzt.
- **Erklärungsinhalt Gemeindekasse:** Auch die von den Gemeindekassen ausgestellten UBs über die Entrichtung kommunaler Steuern sind weitgehend ohne Aussagekraft. Der Grund: Angesichts minimaler Gewinne zahlt heute nur noch eine kleine Minderheit der Taxi- und Mietwagenbetriebe Gewerbesteuer. Die Folge: Die Gemeindekassen attestieren „Unbedenklichkeit“ für eine Steuer, die für die meisten Betriebe überhaupt nicht (mehr) relevant ist! Somit geht auch diese Bescheinigung ins Leere.

- **Erklärungsinhalt UBs der Sozialversicherer:** Wenig aussagekräftig sind auch die UBs der Sozialversicherer, die in aller Regel ebenfalls nur Auskunft über Pünktlichkeit und etwaige Zahlungsrückstände geben. Immerhin weisen neuerdings mehr und mehr Krankenkassen darauf hin, dass ihre UBs „*keine Bestätigung über die Richtigkeit und Vollständigkeit der Beitragsnachweise und Beitragszahlungen*“ sind. Kommt hinzu: Dem Antragsteller steht frei, welche UB er bei der Wiedererteilung einreicht. Die Folge: Bestehen z.B. Zahlungsrückstände bei der DAK, werden nur „saubere“ UBs der AOK oder der Barmer vorgelegt. Bei bundesweit 105 gesetzlichen Krankenkassen ist eine Vollständigkeitskontrolle nicht praktikabel.
- **Mindestlohngesetz:** Der Zeitpunkt für eine zielgerichtete Überprüfung ist jedoch günstig: Mit Einführung des gesetzlichen Mindestlohns hat das Taxi- und Mietwagengewerbe neue Aufzeichnungspflichten zu erfüllen, die eine Kontrolle deutlich erleichtern – auch für Genehmigungsbehörden.
- **Fiskaltaxameter:** Seit Ende 2016 sind Taxi- und Mietwagenbetriebe zudem grundsätzlich verpflichtet, eine digitale Einzelaufzeichnung (Fiskaltaxameter) zu führen, so dass Barerlöse und Fahrleistung transparent werden. Damit steht den Genehmigungsbehörden für Taxis und Mietwagen (Wegstreckenzähler) im Zweifelsfall ein mächtiges Instrument zur Verfügung, das wesentlich zur erfolgreichen Neuordnung des Hamburger Taximarktes beigetragen hat.

8.3 Evaluation

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

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



Th. Krause

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