



Gutachten
zur Wirtschaftlichkeit des
Taxi- und Mietwagengewerbes
einschl. Untersuchung der Funktionsfähigkeit
gemäß § 13 Abs. 4 PBefG
im



Auftraggeber:
Kreis Paderborn
Straßenverkehrsamt

September 2024

**LINNE+
KRAUSE** [FORSCHUNG
GUTACHTEN
BERATUNG]

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

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
1.1	Aufgabenstellung	3
1.2	Methodik	5
1.3	Problem Grauwirtschaft	7
2	Nachfragesituation	10
2.1	Nachfragefaktor Siedlungsstruktur	11
2.2	Nachfragefaktor Demografie	12
2.3	Nachfragefaktor Kundenstruktur und Tourengewinnung	16
2.4	Nachfragefaktor wirtschaftlicher Rahmen	23
2.4.1	Nachfragefaktor Konjunktur und Inflation	23
2.4.2	Nachfragefaktor Arbeitsmarkt	26
2.4.3	Nachfragefaktor Regionalwirtschaft	28
2.5	Nachfragefaktor verkehrswirtschaftliches Umfeld	33
3	Angebotssituation	37
3.1	Angebotsfaktor Beschäftigte	37
3.2	Angebotsfaktor Fahrzeuge	39
3.3	Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte	43
3.4	Angebotsfaktor Einsatzzeit	48
3.5	Angebotsfaktor Fahrleistung	51
4	Erlöse, Kosten und Überschuss	53
4.1	Erlöse	53
4.2	Kosten	56
4.3	Überschuss	62
5	Geschäftsaufgaben und Konzessionsbewegungen	65
6	Zusammenfassung	66
6.1	Nachfragefaktoren	66
6.2	Angebotsfaktoren	68
6.3	Betriebswirtschaftliche Faktoren / Geschäftsaufgaben	69
7	Empfehlungen	71
7.1	Objektive Zulassungskriterien	72
7.2	Subjektive Zulassungskriterien	76
7.3	Evaluation	78

1 EINLEITUNG

1.1 Aufgabenstellung

Ende September 2023 beauftragte der Kreis Paderborn die Fa. Linne + Krause GmbH mit der Erstellung eines Gutachtens zur **Wirtschaftlichkeit** des Taxi- und Mietwagengewerbes, einschließlich einer Untersuchung zur **Funktionsfähigkeit** des Taxigewerbes. Beide Formen des Gelegenheitsverkehrs bilden einen zunehmend einheitlichen Markt. Der Fokus der Untersuchung liegt jedoch auf der Ermittlung der Höchstzahl der Taxigenehmigungen.

- **Taxi:** Verkehr mit Taxen gemäß § 47 PBefG ist die Beförderung von Personen mit Pkw, die der Unternehmer an behördlich zugelassenen Stellen bereithält und mit denen er Fahrten zu einem vom Fahrgast bestimmten Ziel ausführt.
- **Mietwagen:** Verkehr mit Mietwagen gemäß § 49 PBefG ist die Beförderung von Personen mit Pkw, die nur im Ganzen zur Beförderung gemietet werden und mit denen der Unternehmer Fahrten ausführt, deren Zweck, Ziel und Ablauf der Mieter bestimmt. Mietwagen werden häufig für Kranken-, Behinderten- und Schülerfahrten eingesetzt und dürfen nicht im öffentlichen Raum bereitgehalten werden.

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

- **Bundesverfassungs- / Bundesverwaltungsgericht:** Das schließt eine Argumentation im Sinne eines „*Konkurrenzschutzes*“ oder „*einer Gewährleistung der wirtschaftlichen Grundlage des örtlichen Taxigewerbes*“ aus. Grundlegend ist ein höchstrichterlicher Beschluss v. 8. Juni 1960 (BVerfG 1 BvL 53/55, 16, 31, 53/56, 7, 18, 24/57), der sich am kurz zuvor ergangenen Apotheken-Urteil (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 methodische Vorgaben: „*vollständige Ermittlung*“, „*zutreffende Ermittlung*“ und „*nicht offensichtlich fehlerhafte Prognose*“. Auch die prognostische Entscheidung des Kreises Paderborn muss sich an diesem Maßstab messen lassen.

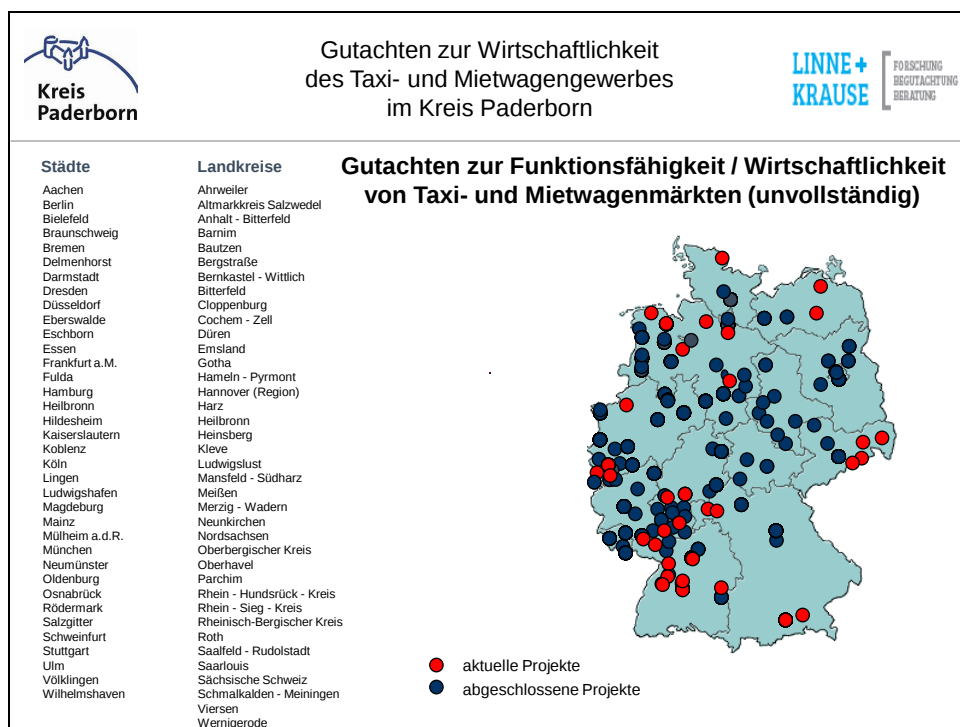
- **Verwaltungsgerichte:** In den letzten Jahren haben die Verwaltungsgerichte eine Rechtsprechung entwickelt, die zunehmend den Aspekt der Berufsfreiheit in den Vordergrund rückt und sich damit wieder stärker an dem BVerfG-Beschluss von 1960 orientiert. In erster Linie sind hier die Urteile und Beschlüsse des OVG Schleswig-Holstein (4 L 147/91, u. 3 A 74/07), des OVG Berlin (1 SN 15.99), OVG NRW (13 A 1417/05) und des OVG Rheinland-Pfalz (7 A 11567/03.OVG u. 4 K 329/06.KO) zu nennen. Aus Baden-Württemberg liegt die Entscheidung des VG Stuttgart von 2014 (8 K 658/12) vor, die die Konzessionsbeschränkung durch die Landeshauptstadt Stuttgart bestätigt. Die Entscheidungen des VG Karlsruhe (3 K 2922/16), des VG Freiburg (6 K 1753/17) und des OVG NRW (13 A 196/18) haben noch einmal die hohen methodischen Anforderungen an eine ordnungsgemäße Konzessionsvergabe vor Augen geführt. Im Oktober 2020 hat das VG-Frankfurt (4 K 4018/17.F) eine richtungsweisende Entscheidung in Zeiten der Corona-Pandemie getroffen, die im September 2021 vom VHG-Hessen (2 A 2801/20.Z) bestätigt wurde. Zur Situation „nach Corona“ siehe die Entscheidung des VG Aachen (10 K 404/19).

Dem Kreis Paderborn liegen zurzeit 23 Anträge auf Genehmigung einer Taxikonzession vor:

- **Neuunternehmer:** 8 Anträge stammen von (künftigen) Unternehmern, die noch nicht im örtlichen Taxigewerbe aktiv sind. Das Gros (6 Anträge) wurde in der Stadt Büren gestellt. Aus der Kreisstadt Paderborn und der Gemeinde Borchlen liegt jeweils ein solcher Antrag vor.
- **Altunternehmer:** Darüber hinaus liegen 15 Anträge von Bewerbern vor, die bereits ein Taxi im Kreis betreiben. Davon stammen sechs aus der Kreisstadt und vier aus Büren. Jeweils ein Antrag wurde für die Städte Delbrück und Bad Lippspringe gestellt, wobei letzterer voraussichtlich zurückgezogen wird.

1.2 Methodik

Die Situation im Taxi- und Mietwagengewerbe war in den letzten Jahren von der COVID-19-Pandemie (im Folgenden auch: „Corona-Pandemie“) und ihren Nachwirkungen geprägt, die zu erheblichen Verwerfungen geführt hat. Die bei den Unternehmen erhobenen Daten umfassen die Jahre 2019 bis 2022 und dokumentieren somit die Lage vor, während und bei Abklingen der Pandemie. Mit den Kriegen in der Ukraine und in Nahost haben sich jedoch weitere politische und ökonomische Krisen angeschlossen.



Das vorliegende Gutachten ist Teil einer Serie von mehr als 180 Gutachten zu deutschen Taxi- und Mietwagenmärkten. 2021 fanden gleichartige Untersuchungen u.a. im Nachbarkreis Lippe (Berichtszeitraum: 2019 – 2021) und in der mit Paderborn nach Einwohnerzahl vergleichbaren Stadt Ingolstadt (Berichtszeitraum: 2019 – 2022) statt, deren Ergebnisse im Folgenden als Referenzwerte herangezogen werden.

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

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

Bei der Untersuchung wurde multimethodisch vorgegangen:

- **Betriebliche Daten:** Zur Erhebung der betrieblichen Daten wurde ein 6-seitiger Fragebogen an alle Taxi- und Mietwagenunternehmen im Kreis versendet, mit dem diese Auskunft zum Betrieb, zur Mitarbeiterbeschäftigung, zu Fahrzeugen, Fahrleistung, Einsatzzeit, Tourengewinnung und Kundenstruktur sowie zu Erlös, Kosten und Gewinn gaben. Für steuerliche Daten wurden i.d.R. zudem die Jahresabschlüsse bzw. die Betriebswirtschaftlichen Auswertung (BWA) eingereicht.
- **Erhebungszeitraum:** Die Fragebogenerhebung fand von März bis Juni 2024 statt und gestaltete sich etwas schleppend. Schließlich haben jedoch sämtliche der dazu verpflichteten Betriebe ihren Erhebungsbogen eingereicht. Die ermittelten Daten können somit beanspruchen, ein authentisches Bild des örtlichen Taxi- und Mietwagengewerbes zu geben.
- **Berichtszeitraum:** Für zeitraumbezogene Daten (z.B. Erlös, Kosten, Fahrleistung) umfasst der Berichtszeitraum die Jahre 2019 bis 2022.
- **Wirtschaftliche Rahmendaten:** Um auch die aktuelle Entwicklung zu beurteilen, wurden die für das Taxi- und Mietwagengewerbe relevanten regionalwirtschaftlichen Rahmendaten recherchiert und aufbereitet. Die Daten stammen aus unterschiedlichen Quellen, auf die im Kontext eingegangen wird. Bei den aus Fremddaten recherchierten Daten wurde grundsätzlich auf den jeweils neuesten verfügbaren Datenstand zurückgegriffen.
- **Ortsbegehung:** Am 3. und 4. Juli 2024 fand eine Ortsbegehung im Kreisgebiet statt.

1.3 Problem Grauwirtschaft

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

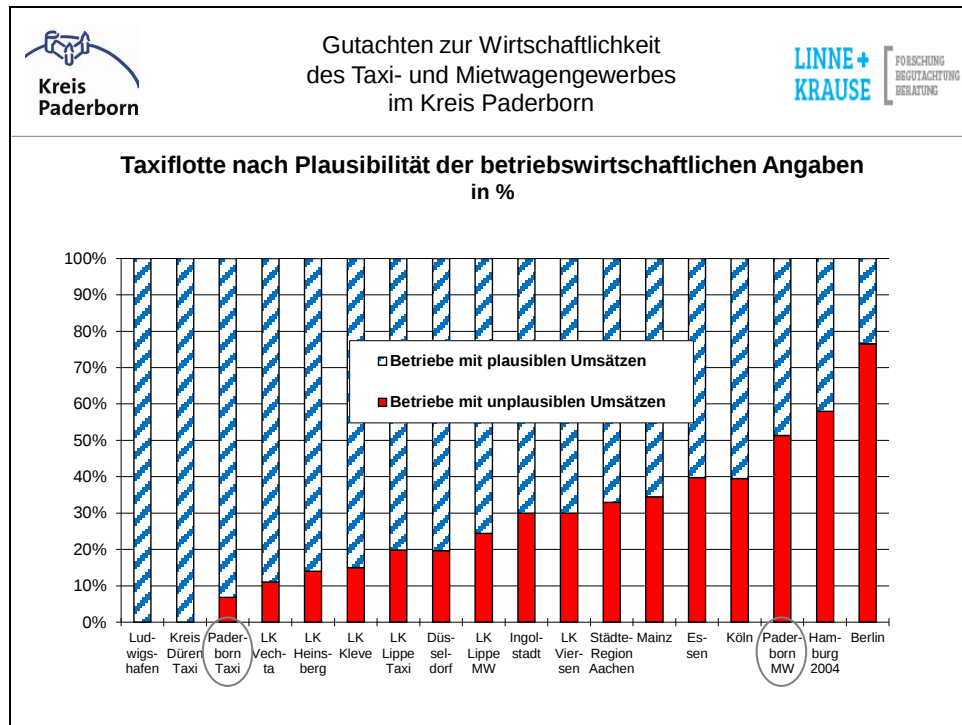
„Der Anteil der nicht erklärten Umsatzerlöse im Taxen- und Mietwagengewerbe ist nach Erkenntnissen der Finanzbehörden und der Sonderkommission auf etwa 30 - 40% der erklärten Umsätze zu veranschlagen. Bei Umsätzen im Taxen- und Mietwagengewerbe von bundesweit rd. 6,6 Mrd. DM dürfte danach das Volumen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

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

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

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

Wie bei den meisten unserer Gutachten, so wurden auch im Kreis Paderborn betriebswirtschaftlich unplausible Betriebe gesondert ausgewertet und beurteilt. Für die Prüfung wurden die Daten der „Normaljahre“ 2019 und 2022 herangezogen:



- **Semiprofessionelle Taxis:** Rund 7% der Taxis im Kreisgebiet werden jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität betrieben. Da es sich dabei vorwiegend um sehr kleine Unternehmen handelt, liegt der Anteil semiprofessioneller Betriebe bei ca. 23%. Im Nachbarkreis Lippe rangierte der Anteil bei ca. 20% der Taxiflotte und ca. 27% der Betriebe. In der Großstadt Ingolstadt war die Lage noch verschärfter (ca. 30% der Taxis und ca. 26% der Unternehmen). Die bisher ungünstigste Quote wurde 2015 in Berlin mit ca. 77% ermittelt.
- **Semiprofessionelle Mietwagen:** Im Paderborner Mietwagengewerbe ist die Situation dagegen weit kritischer: Etwa die Hälfte der Mietwagenflotte und ca. 42% der Unternehmen lieferten betriebswirtschaftlich unplausible Daten.

Somit ist auch im Kreis Paderborn eine Störung des Wettbewerbs festzustellen. Zugleich ist das öffentliche Interesse an einem ordnungsgemäßen Taxi- und Mietwagengewerbe beeinträchtigt.

In der Corona-Pandemie 2020 / 2021 war eine wirtschaftlich plausible Betriebsführung vielerorts kaum mehr möglich. Sonst können unplausible Zahlen verschiedene Ursachen haben: Hintergrund können persönliche Einschränkungen des Unternehmers sein wie Krankheit, hohes Alter oder familiäre Umstände. Solche Gründe spielen zuweilen in Klein(st)betrieben eine Rolle. Bei Mehrwagenbetrieben ist aber häufig von Verkürzungen der Erlöse und Personalkosten auszugehen.

Als semiprofessionell werden Unternehmen bezeichnet, deren Angaben bei der Prüfung bereits „auf den ersten Blick“ nicht mit den Regeln betriebswirtschaftlicher Plausibilität zu vereinbaren sind – ein eher niedrigschwelliges Kriterium. Wichtige Indizien für eine semiprofessionelle Betriebsführung liefern dabei steuerlich gemeldete Erlöse und Kosten. Dabei ist auch der Betriebstyp zu berücksichtigen:

- **Kennzahl Jahreserlös:** Unterschreitet der Jahreserlös eines Alleinfahrers nachhaltig die Schwelle von ca. 45.000 € (netto), so deutet das auf eine problematische Betriebsführung hin. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. (BVTM, ehemals BZP) geht 2019 für einen Alleinfahrerbetrieb von durchschnittlich ca. 52.000 € Jahreserlös aus. Im „Corona-Jahr“ 2020 halbierte sich der Wert annähernd auf ca. 28.300 €. ² Bei Mehrwagenbetrieben muss ein anderer Maßstab angelegt werden: Seit Einführung des gesetzlichen Mindestlohns ist ein mit Fahrpersonal betriebenes Fahrzeug mit Jahreserlösen unter ca. 65.000 € kaum ordnungsgemäß zu führen. Semiprofessionelle Taxibetriebe im Kreis Paderborn erklärten 2019 und (wieder) 2022 im Schnitt Erlöse von lediglich knapp 39.000 €. Semiprofessionelle Mietwagen kamen 2019 angeblich nur ca. 36.900 € (2022: ca. 41.500 €). Die umsatzstärksten Fahrzeuge im Kreis kommen dagegen auf rund 120.000 €.
- **Kennzahl Kilometererlös:** Große Aussagekraft hat auch der Nettoerlös pro Kilometer. Sinkt diese Kennzahl nachhaltig unter ca. 1,05 € / km, wird der Wert erklärungsbedürftig. Im Kreis Paderborn schwankte der Nettoerlös professioneller Taxis 2019 bis 2022 um ca. 1,16 € / km; professionelle Mietwagen fahren im Schnitt ca. 1,13 € / km ein. Semiprofessionelle Taxis und Mietwagen erwirtschafteten dagegen nur rund 0,84 € / km. Zur Einordnung: Unter taxitypischen Einsatzbedingungen lief der Taxitarif im Untersuchungszeitraum in der Hauptverkehrszeit auf ca. 1,24 € / km hinaus. ³ Von zentraler Bedeutung sind aber auch die mit Krankenkassen, freien Trägern oder den Schulverwaltungen ausgehandelten Sondervereinbarungen. Im Kreis Paderborn lag der 2022 der Anteil rabattierter, außertariflicher Taxifahrten bei ca. 46%.

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

³ Taxitypische Einsatzbedingungen: 50% Besetztquote; durchschnittliche Tourenlänge 6 km, Touren zum amtlichen Tarif; „Fahrpreisordnung für die vom Kreis Paderborn genehmigten Taxen (Taxitarifverordnung) in der Fassung vom 30.04.2019 (Gültig vom 01.06.2019 bis 01.11.2022).

- **Personalkosten:** Ein wichtiger Indikator für Professionalität sind weiterhin die Personalkosten – vor allem in größeren Betrieben. Für die Finanzierung einer Vollzeitkraft im Einschichtbetrieb waren bereits vor der Pandemie mindestens 28.000 € Personalkosten erforderlich. Mehrwagenbetriebe mit anhaltend weniger als 28.000 € Personalkosten pro Fahrzeug lassen, somit den Verdacht der Schwarzarbeit aufkommen. Semiprofessionelle Taxi- und Mietwagenbetriebe im Kreis Paderborn erklärten 2019 lediglich Personalkosten von ±11.000 €. Bei kleineren Betrieben muss jedoch stets die Arbeitskraft des Unternehmers berücksichtigt werden, die (meist) kein Kostenfaktor, sondern Gewinnbestandteil ist.
- **Kraftstoffkosten:** Eine flankierende Kennzahl bilden die steuerlich erklärten Kraftstoffkosten. Ist die angegebene Fahrleistung nicht mit den Kraftstoffkosten in Einklang zu bringen, liegt ein weiteres Indiz semiprofessioneller Betriebsführung vor.

2 NACHFRAGESITUATION

Insgesamt ist die Nachfrage im Kreis Paderborn typisch für deutsche Flächenkreise. Die Corona-Pandemie führte seit Frühjahr 2020 zu einer weltweiten wirtschaftlichen Zäsur. Auch im deutschen Taxi- und Mietwagengewerbe hat die Pandemie vielerorts eine existentielle Nachfragekrise ausgelöst. In Flächenkreisen waren die Auswirkungen zwar meist weniger gravierend als in Großstädten, dennoch waren auch im Kreis Paderborn erhebliche Einbußen hinzunehmen. Mittlerweile hat die Pandemie aber deutlich an Brisanz verloren.

2.1 Nachfragefaktor Siedlungsstruktur

Sieht man von der Ausnahmezeit der Pandemie ab, so finden Taxis generell die günstigsten Bedingungen im urbanen Umfeld. Sieht man ab von der Kreisstadt, so besitzen die Städte des Kreises wenig urbanen Charakter. Städte wie Büren oder Salzkotten bestehen aus einer Kernstadt von weniger als 10.000 Einwohnern und einem weitgehend unverbundenen Kranz dörflicher Siedlungen.



Für die Begutachtung wurde das Kreisgebiet in zwei Regionen aufgeteilt:

- **Nordkreis:** Der nördliche Kreis wird von der Großstadt Paderborn dominiert, wo rund die Hälfte der Kreisbevölkerung angesiedelt ist. Die Region entspricht annähernd dem Altkreis Paderborn und umfasst zudem die Städte Delbrück und Bad Lippspringe sowie die Gemeinden Altenbeken und Hövelhof. Insgesamt wohnen im Nordkreis knapp drei Viertel der Bevölkerung. Zudem sind ca. 77% der Taxis hier zugelassen – davon die meisten in der Kreisstadt. Weiterhin sind im Nordkreis rund 60% der Mietwagen beheimatet.
- **Südkreis:** Der südliche Kreis entspricht weitgehend dem ehemaligen Kreis Büren. Er wird von der ehemalige Kreisstadt Büren, den Städten Lichtenau, Salzkotten und Bad Wünnenberg sowie der Gemeinde Borcheln gebildet. In dieser Region wohnt rund ein Viertel der Bevölkerung des Kreises. Im südlichem Kreisgebiet sind rund 23% der Taxis zugelassen. Hinzu kommen ca. 38% der Mietwagen.

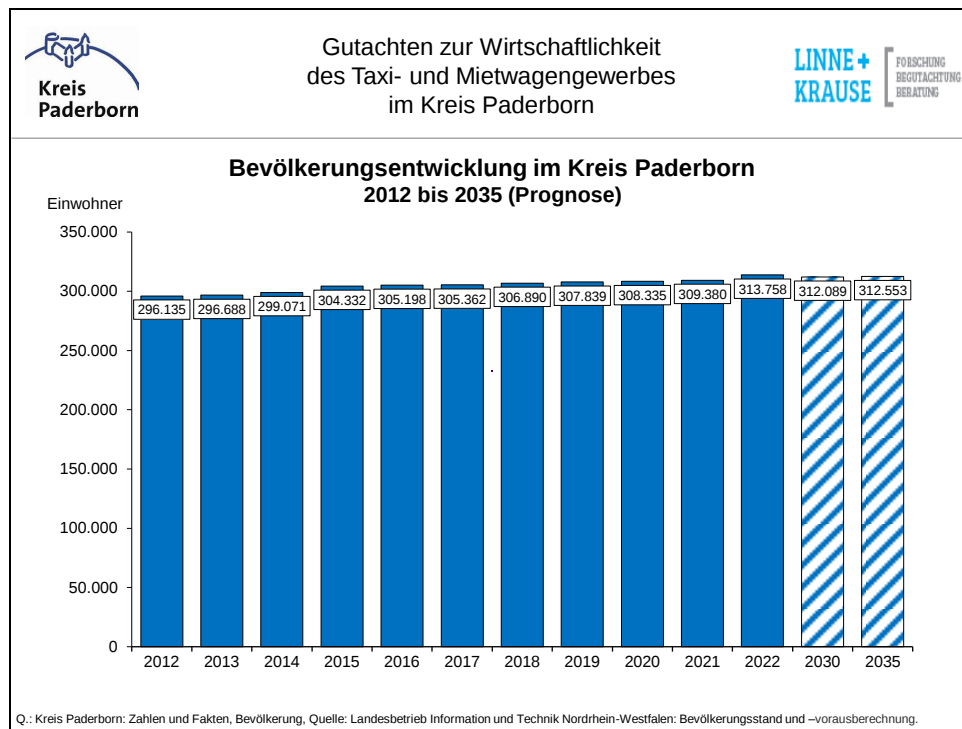
**TAB. 1: KREIS PADERBORN
EINWOHNER UND FLÄCHE
STAND: 2022 / PROJEKTION 2030**

Region / Stadt / Gemeinde	Einwoh- ner	Anteil in %	Fläche in km ²	EW / km ²	EW 2022 vs. 2030
Nordkreis	230.071	73,3	534,8	430,2	
Paderborn, Stadt	154.755	49,3	179,6	861,7	0,01%
Delbrück, Stadt	32.774	10,4	157,3	208,4	-0,02%
Bad Lippspringe, Stadt	16.808	5,4	51,0	329,5	0,06%
Altenbeken	9.212	2,9	76,2	120,9	-0,01%
Hövelhof	16.522	5,3	70,7	233,6	-0,02%
Südkreis	83.687	26,7	711,9	117,5	
Büren, Stadt	21.483	6,8	177,0	125,6	-0,03%
Lichtenau, Stadt	10.867	3,5	192,6	56,4	-0,04%
Salzkotten, Stadt	25.311	8,1	109,8	230,5	-0,04%
Bad Wünnenberg, Stadt	12.341	3,9	161,3	76,5	-0,03%
Borchen	13.685	4,4	77,3	177,1	-0,02%
Kreis Paderborn Σ / Ø	313.758	100,0	1.246	251,7	-0,01%

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

2.2 Nachfragefaktor Demografie

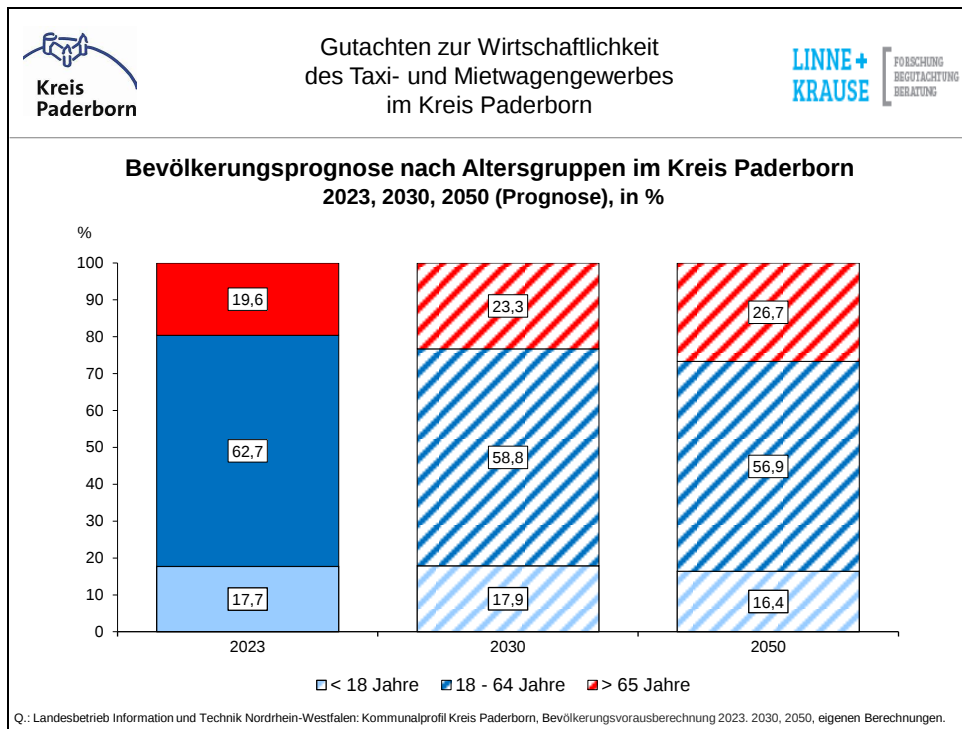
Die Wohnbevölkerung bildet auch im Kreis Paderborn das Fundament der Nachfrage – als selbstzahlende Fahrgäste, als Patienten oder als Schüler:

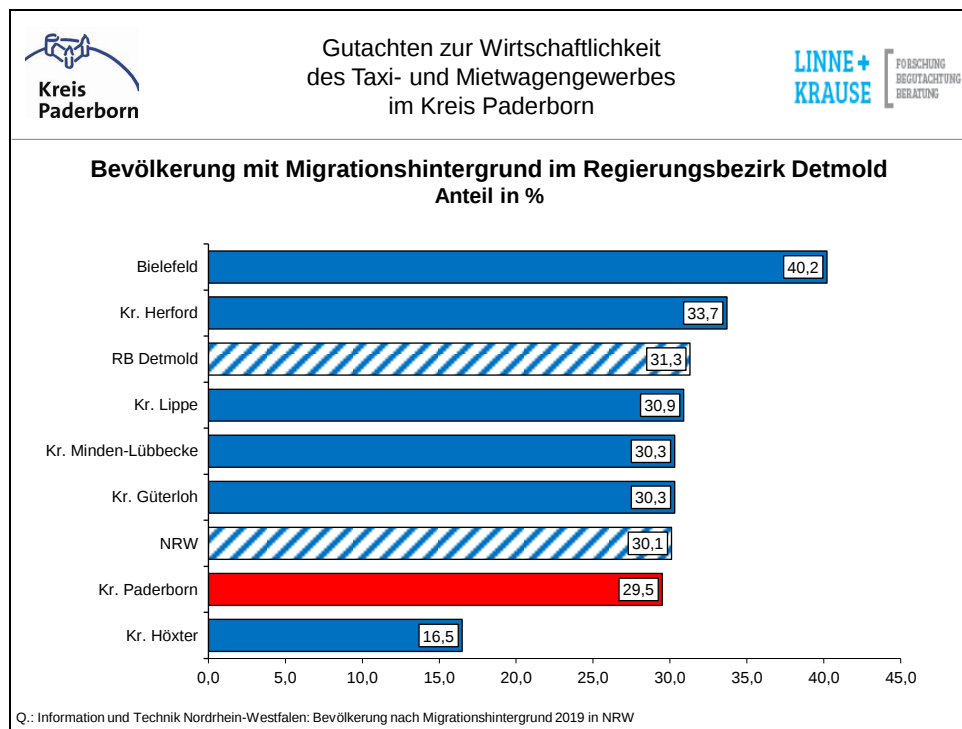


- **Bevölkerungsentwicklung:** Im letzten Jahrzehnt ist die Einwohnerzahl gestiegen (ca. 6,0%) und rangiert zurzeit bei knapp 314.000. Der Zuwachs resultiert vorrangig aus Zuwanderung, die den negativen Saldo aus Geburten und Sterbefällen mehr als kompensiert. Für die nächsten Jahre prognostiziert das Statistische Landesamt jedoch einen leichten Rückgang.⁴
- **Demografischer Wandel:** Bereits spürbar und weiterhin absehbar sind die Folgen einer alternden Gesellschaft. Senioren sind häufiger in ihrer Mobilität eingeschränkt und auf individuelle Mobilitätsangebote wie Taxis oder Mietwagen angewiesen. Laut Landesamt für Statistik steigt der Anteil der über 65-Jährigen von aktuell ca. 19,6% auf rund 23,3% in 2030; im Jahr 2050 wird ein Anteil von knapp 27% erwartet. Besonders bei Arztfahrten im ländlichen Raum sind Taxis und Mietwagen ein unverzichtbarer Teil der Daseinsvorsorge. Auch aus dieser Sicht besteht ein öffentliches Interesse an der Funktionsfähigkeit des Gewerbes.⁵

⁴ Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Datenbank: Bevölkerung (Kreis; Zeitreihe), Bevölkerungsvorausberechnung 2023 – 2050, eigene Berechnungen (Basisjahr 2021).

⁵ ADAC und IGES: Mobilitätsoptionen Älterer im ländlichen Raum, 2014.





- Migration:** Rund 11% der örtlichen Bevölkerung besaß 2023 einen ausländischen Pass. Berücksichtigt man weiterhin Menschen mit Migrationshintergrund, so ergibt sich ein Anteil von rund 30%. Die Relevanz für das Taxi- und Mietwagengewerbe: Migranten sind häufiger von Erwerbslosigkeit betroffen und streben auch aus diesem Grund verstärkt in niederschwellige Berufe wie dem Taxi- und Mietwagengewerbe, wo keine langwierige formelle Ausbildung erforderlich ist.⁶ Strukturell kann so ein Angebotsüberschuss entstehen, dem keine entsprechende Nachfrage gegenübersteht. Wichtig in diesem Zusammenhang: Ähnlich wie beim Wahlrecht gelten auch bei der Berufsfreiheit andere Rechte für ausländische Bürger als für deutsche Staatsbürger. Lediglich Unternehmer aus anderen EU-Staaten sind „weitgehend deutschen Staatsangehörigen gleichgestellt“ – so der BGH in seiner UBER-Entscheidung 2018.⁷ In welcher Art die aktuellen wirtschaftlichen und politischen Krisen die langfristige Entwicklung beeinflussen, bleibt abzuwarten.

⁶ Ministerium für Kinder, Familie, Flüchtlinge und Integration des Landes Nordrhein-Westfalen: Integrationsprofil Kreis Lippe. Daten zu Zuwanderung und Integration, Ausgabe 2021.

⁷ BGH, Beschluss v. 13.12.2018, IZR 3/16.

2.3 Nachfragefaktor Kundenstruktur und Tourengewinnung

Die Corona-Pandemie hat Verschiebungen in der Nachfrage bewirkt. Zudem zeigen sich Unterschiede je nach Region und Betriebstyp:

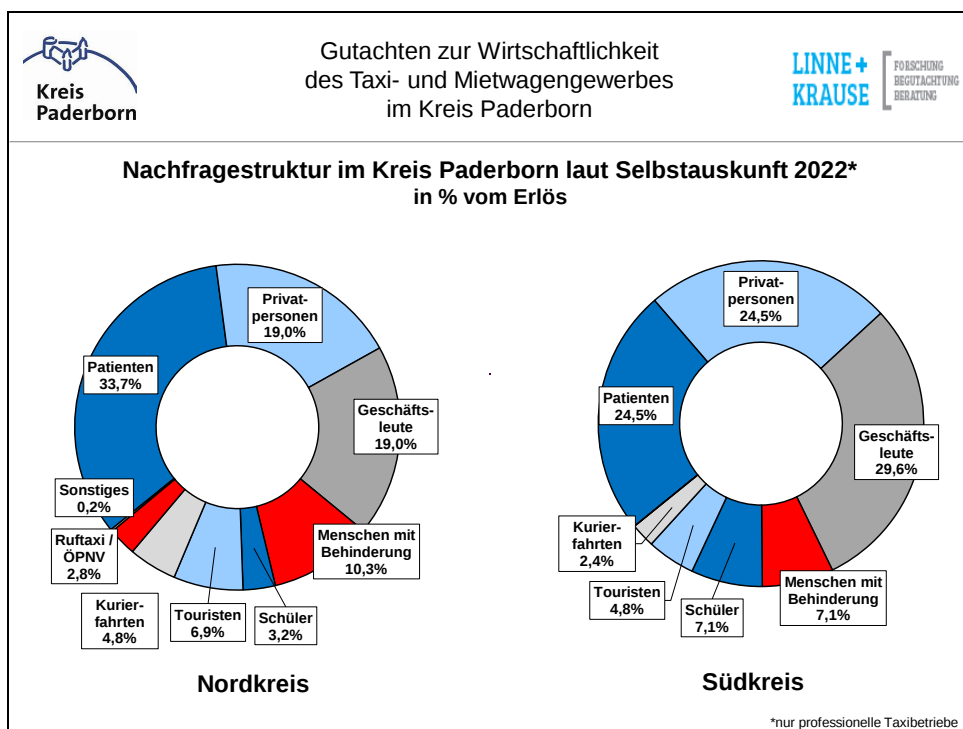
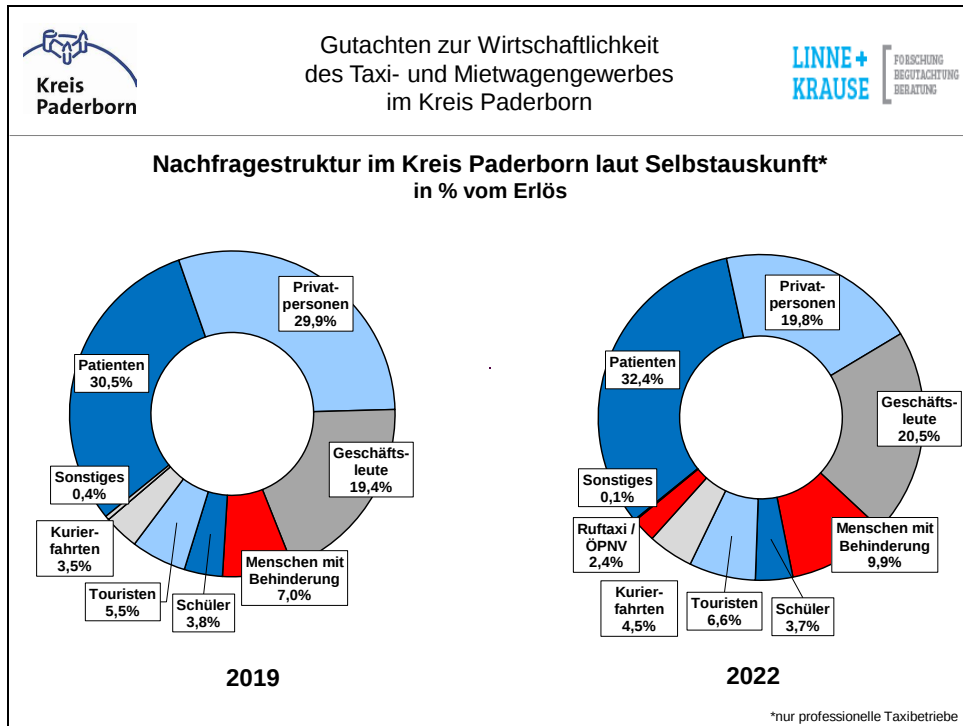
TAB. 2A: KREIS PADERBORN KUNDENSTRUKTUR LAUT SELBSTAUSKUNFT 2022 - IN % VOM UMSATZ -								
	Taxiunternehmen				Mietwagenunternehmen		Vergleichsregionen prof. Taxi	
	Prof.	Nordkreis	Südkreis	Semiprof.	Prof.	Semiprof.	Ingolstadt	Kreis Lippe
Patienten	32,4	33,7	24,5	30,0	58,6	60,0	34,2	41,9
Privatpersonen	19,8	19,0	24,5	28,0	14,4	18,3	31,6	31,9
Geschäftsleute	20,5	19,0	29,6	20,0	2,2	4,1	18,2	2,0
Menschen mit Behinderung	9,9	10,3	7,1	0,0	2,7	13,9	3,9	3,1
Schülerfahrten	3,7	3,2	7,1	6,0	8,0	1,5	0,2	11,0
Touristen	6,6	6,9	4,8	8,0	3,4	0,9	4,5	1,1
Kurierfahrten	4,5	4,8	2,4	0,0	9,6	1,3	2,8	2,7
Ruftaxi / ÖPNV	2,4	2,8	0,0	0,0	0,0	0,0	2,3	5,9
Sonstiges	0,1	0,2	0,0	8,0	1,1	0,0	2,3	0,4
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

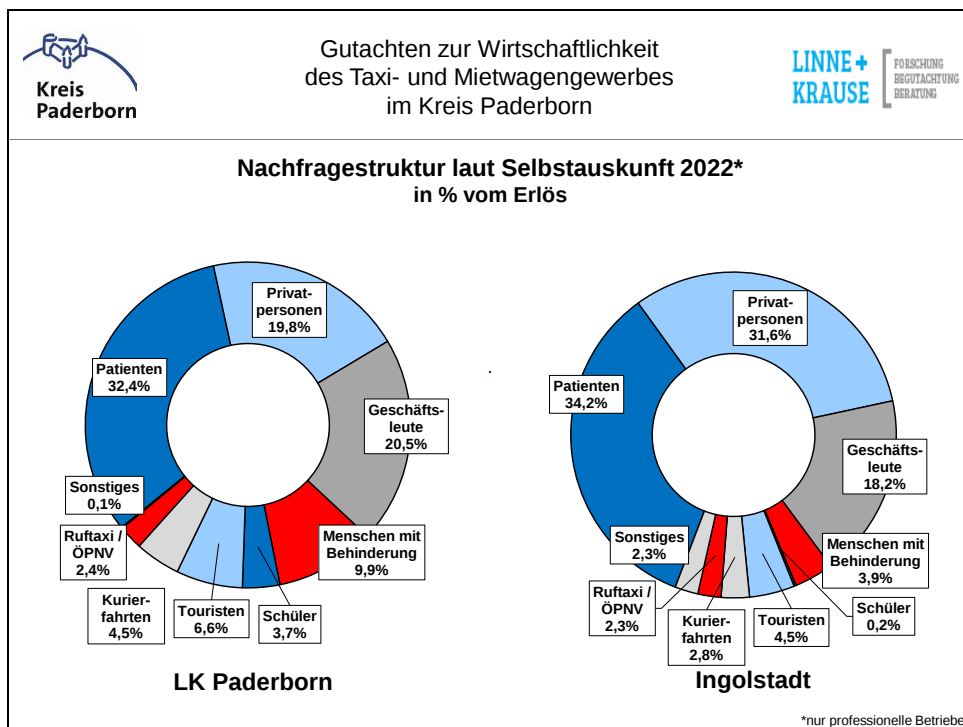
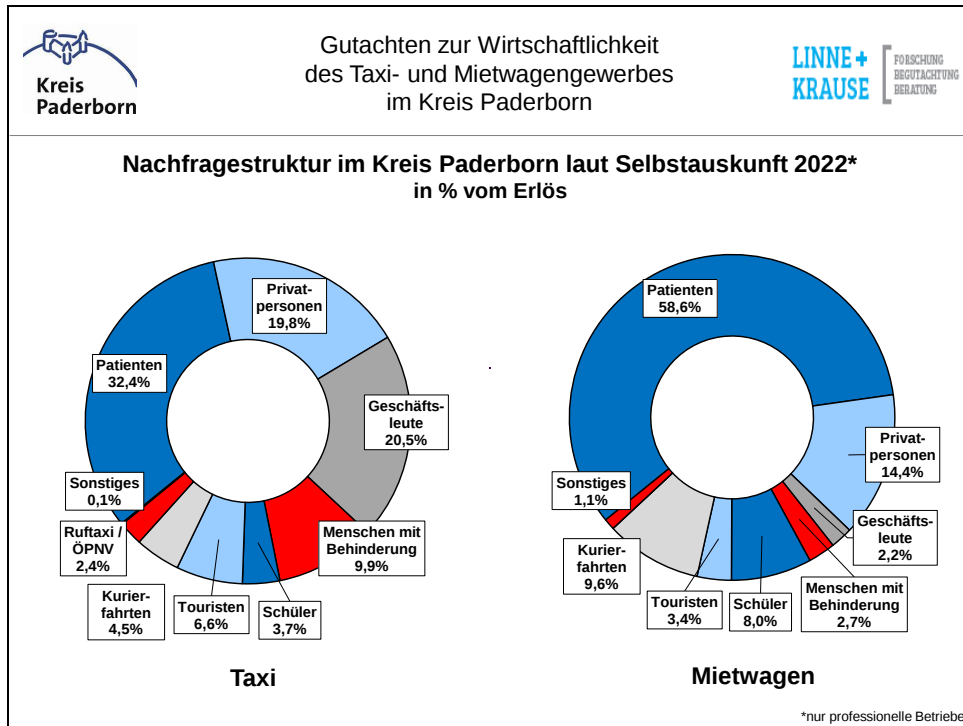
- Patienten-/ Krankenfahrten:** Nach wie vor bilden Krankenfahrten mit rund ein Drittel Erlösanteil die tragende Säule der Nachfrage – ähnlich wie in Ingolstadt oder im Nachbarkreis Lippe. Regional ist die Bedeutung am größten im nördlichen Kreisgebiet (ca. 34%). Seit der Pandemie ist der Anteil kreisweit leicht gestiegen. Für Mietwagen sind Krankenfahrten die mit Abstand gewichtigste Nachfragequelle (rund 60%). Die Fahrten werden i.d.R. von Krankenkassen finanziert. In der Pandemie waren solche Fahrten vielerorts der „Notanker“, ohne die das Gewerbe kaum überlebensfähig gewesen wäre.
- Privatpersonen:** Eine weitere gewichtige Kundengruppe bilden (selbstzahlende) Privatpersonen, die 2019 mit knapp 30% zum Umsatz beitrugen. Seit der Pandemie ist das Geschäft stark rückläufig und auch 2022 hatte es sich noch nicht erholt (ca. 19%). Für Mietwagen haben Privatleute als Kunden nach wie vor nur mäßige Bedeutung ($\pm 14\%$).
- Geschäftsleute:** Nach der Pandemie rangiert der Erlösanteil mit Geschäftsleuten wieder bei gut 20% - anders als z.B. in der Industriestadt Ingolstadt, wo noch im Jahr 2022 erhebliche Einbußen zu verzeichnen waren. Im Südkreis hat diese Kundengruppe am meisten Gewicht (2022: ca. 30%). Drei Betriebe haben ihren Sitz direkt am Flughafen Paderborn / Lippstadt. Im Paderborner Mietwagengewerbe spielen dagegen Geschäftsleute als Kunden kaum eine Rolle ($\pm 2\%$).

- **Schüler / Menschen mit Behinderung:** Fahrten für Menschen mit Behinderung sind nicht immer klar von Schülerfahrten abzugrenzen. Mit zusammen rund 14% Erlösanteil im Jahr 2022 sind solche meist institutionelle Fahrten eine relevante Einkommensquelle für Taxis im ganzen Kreis. Für professionelle Mietwagen trägt dieses Geschäftsfeld ebenfalls zum Umsatz bei (2022: ca. 11%)
- **Touristen:** Im Kreis Paderborn generieren Touristen nach wie vor nur bescheidene Nachfrage (rund 7%) – ähnlich wie in den Vergleichsorten.
- **Kurierfahrten:** Während Botenaufträge von örtlichen Taxis selten durchgeführt werden, ist der Erlösanteil für die professionellen Mietwagen hoch ($\pm$ 9%).
- **Einbindung ÖPNV:** Weitere Geschäftsfelder, wie Fahrten im Rahmen des ÖPNV sind wirtschaftlich nahezu bedeutungslos.

TAB. 2B: KREIS PADERBORN
KUNDENSTRUKTUR LAUT SELBSTAUSKUNFT 2019
- IN % VOM UMSATZ -

	Taxiunternehmen				Mietwagenunternehmen		Vergleichsregionen prof. Taxi	
	Prof.	Nordkreis	Südkreis	Semiprof.	Prof.	Semiprof.	Ingol- stadt	Kreis Lippe
Patienten	30,5	32,0	19,4	30,0	59,1	56,6	26,4	35,4
Privatpersonen	29,9	29,7	31,7	39,2	13,5	16,6	30,8	40,2
Geschäftsleute	19,4	17,2	34,7	17,1	1,9	4,0	27,5	3,7
Menschen mit Behinderung	7,0	7,0	7,1	0,0	1,6	17,6	3,4	3,7
Schülerfahrten	3,8	4,3	0,0	0,0	11,4	2,3	0,7	7,7
Touristen	5,5	5,5	5,4	6,8	3,6	1,5	4,5	2,1
Kurierfahrten	3,5	3,7	1,7	0,0	7,9	1,5	2,6	2,7
Ruftaxi / ÖPNV	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	3,5
Sonstiges	0,4	0,5	0,0	6,8	0,9	0,0	2,1	1,1
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0





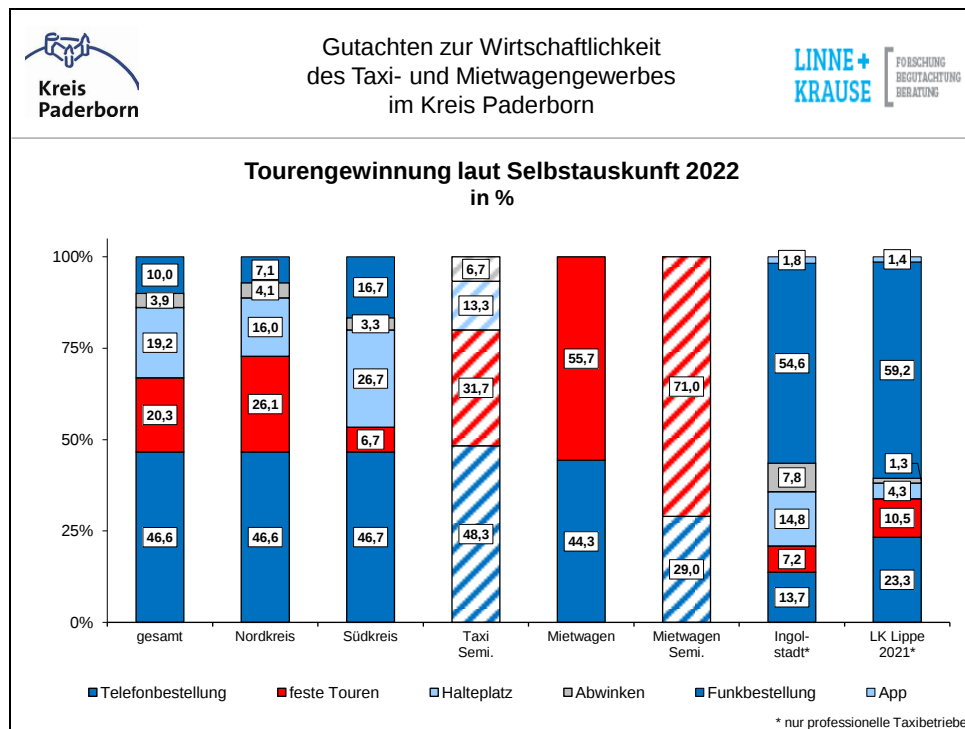
**TAB. 3: KREIS PADERBORN
ZUKUNFTSERWARTUNG DER UNTERNEHMER BIS 2027
- SCHULNOTE 1 BIS 6 -**

	Taxiunternehmen				Mietwagenunternehmen		Vergleichsregionen prof. Taxi	
	Prof.	Nordkreis	Südkreis	Semiprof.	Prof.	Semiprof.	Ingol- stadt	Kreis Lippe
Patienten	2,8	2,7	3,0	3,0	2,7	2,4	3,5	2,9
Privatpersonen	3,4	3,4	3,3	3,5	3,7	2,5	3,4	3,6
Geschäftsleute	3,6	3,5	3,7	*	4,0	*	4,2	4,2
Menschen mit Behinderung	3,0	3,3	2,5	*	*	1,5	3,8	3,0
Schülerfahrten	4,5	4,5	*	*	3,0	3,0	4,3	3,3
Touristen	2,5	2,8	*	*	*	*	4,1	4,2
Kurierfahrten	4,0	3,5	*	*	2,5	*	4,8	3,3
Ruftaxi / ÖPNV	*	*	*	*	*	*	3,7	2,5

*zu wenig Antworten

Weiterhin wurden die Unternehmer zu ihrer Umsatzerwartung der nächsten Jahre befragt. Insgesamt ist die Stimmung eingetrübt: Verhaltender Optimismus besteht mit Blick auf Krankenfahrten im Nordkreis und bei den Mietwagenunternehmern (Erwartungsnote: 2,7). Im Nordkreis hoffen die Unternehmer zudem auf mehr Touristen (Note: 2,8). Die Taxibetriebe im Süden blicken mit einiger Zuversicht nur auf das Geschäftsfeld der Behindertenbeförderung (Note: 2,5). Hoffnungen des Mietwagengewerbes zielen zudem auf Kurieraufträge (Note: 2,5). Alle weiteren Geschäftsfelder werden recht pessimistisch betrachtet (Erwartungsnote: 3,0 bis 4,5).

Die Art der Tourenvermittlung ist unterschiedlich – je nach Ort und Betriebstyp. Die Corona-Pandemie hat hier kaum strukturelle Verschiebungen bewirkt:



- **Telefon:** Primärer Bestellweg ist das Telefon - direkt beim Unternehmen oder beim Fahrer (Mobil): Fast jede zweite Bestellung erfolgt auf diesem Wege, ähnlich wie im Mietwagengewerbe. In den Vergleichsregionen rangiert der Telefonanteil deutlich niedriger.
- **Feste Touren:** Feste Touren wie planbare Serienfahrten zur Dialyse, Chemotherapie oder Bestrahlung sind vorrangig im nördlichen Kreisgebiet wesentlich für die Tourenvermittlung (ca. 26%). Im Südkreis ist deren Anteil deutlich geringer (ca. 7%). In den Vergleichsregionen ist die Bedeutung solcher Aufträge ebenfalls mäßig ($\pm 9\%$). Für Mietwagen sind Festtouren dagegen essenziell (ca. 56%).
- **Ad hoc-Touren:** In Flächenkreisen findet ein wirkliches Ad-hoc-Geschäft nur noch selten statt. Im Kreis Paderborn ist die Fahrgastaufnahme am Halteplatz jedoch bedeutsam: Rund ein Fünftel (ca. 19%) der Touren nimmt hier ihren Anfang. Weitere rund 4% sind Abwinkertouren vom Straßenrand. Insgesamt ist das Bild ähnlich wie in der Großstadt Ingolstadt (ca. 23%). Mietwagen sind per Gesetz vom Ad-hoc-Geschäft ausgeschlossen.
- **Funk:** Während die traditionelle Funkvermittlung in den Vergleichsorten eine zentrale Rolle spielt ($\pm 57\%$), findet die im Kreis Paderborn wenig statt (ca. 10%). Im örtlichen Mietwagengewerbe fahren alle Fahrzeuge ohne Funkanschluss.
- **App:** Aufträge per App finden de facto nicht im Kreis Paderborn statt – anders als in vielen Metropolen.

**TAB. 4A: KREIS PADERBORN
TOURENGEWINNUNG LAUT SELBSTAUSKUNFT 2022
- IN % -**

	Taxiunternehmen				Mietwagenunternehmen		Vergleichsregionen prof. Taxi	
	Prof.	Nordkreis	Südkreis	Semiprof.	Prof.	Semiprof.	Ingol- stadt	Kreis Lippe*
Telefonbestellung	46,6	46,6	46,7	48,3	44,3	29,0	13,7	23,3
feste Touren	20,3	26,1	6,7	31,7	55,7	71,0	7,2	10,5
Halteplatz	19,2	16,0	26,7	13,3	0,0	0,0	14,8	4,3
Abwinken	3,9	4,1	3,3	6,7	0,0	0,0	7,8	1,3
Funkbestellung	10,0	7,1	16,7	0,0	0,0	0,0	54,6	59,2
App	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,8	1,4
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
* Werte aus 2021								

**TAB. 4B: KREIS PADERBORN
TOURENGEWINNUNG LAUT SELBSTAUSKUNFT 2019
- IN % -**

	Taxiunternehmen				Mietwagenunternehmen		Vergleichsregionen prof. Taxi	
	Prof.	Nordkreis	Südkreis	Semiprof.	Prof.	Semiprof.	Ingol- stadt	Kreis Lippe
Telefonbestellung	46,3	44,7	50,0	20,0	42,9	31,0	11,2	-
feste Touren	21,6	26,6	10,0	26,7	57,1	69,0	5,6	-
Halteplatz	17,2	16,0	20,0	13,3	0,0	0,0	14,1	-
Abwinken	4,9	5,6	3,3	6,7	0,0	0,0	8,4	-
Funkbestellung	10,0	7,1	16,7	0,0	0,0	0,0	59,4	-
App	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,6	-
Summe	100,0	100,0	100,0	66,7	100,0	100,0	100,0	-

2.4 Nachfragefaktor wirtschaftlicher Rahmen

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

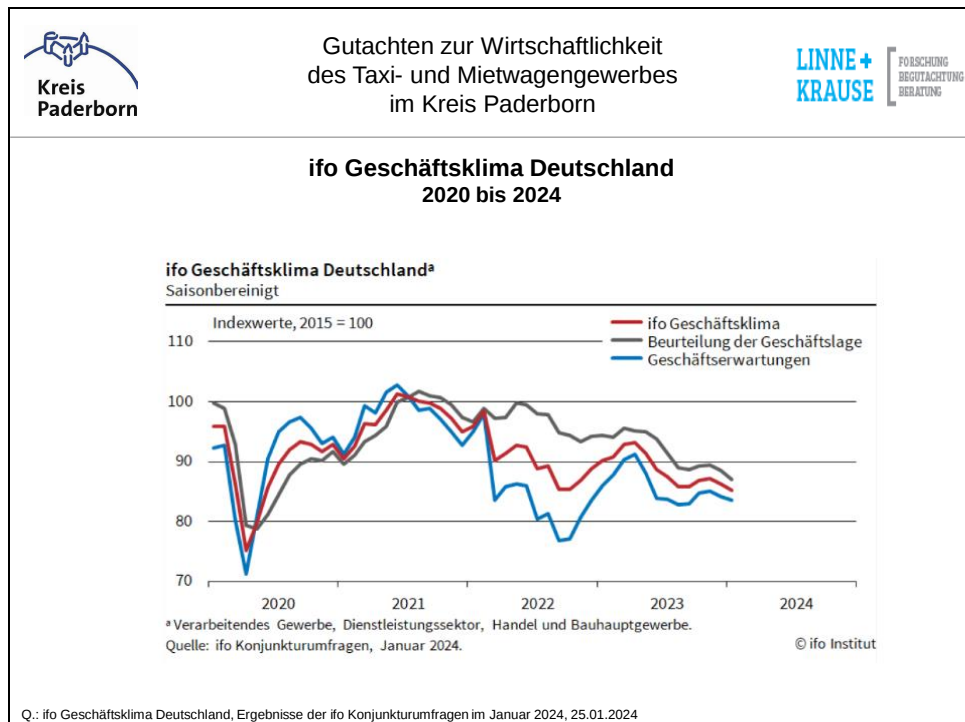
2.4.1 Nachfragefaktor Konjunktur und Inflation

In vielen Wirtschaftsbereichen ist das „Vor-Corona“-Niveau noch lange nicht wieder erreicht.⁸ Das krisengeprägte Umfeld belastet somit weiterhin die Wirtschaft. 2023 ist das deutsche Bruttoinlandsprodukt um 0,3 % gesunken. Für 2024 geht die Bundesregierung von einem minimalen Plus von 0,3% aus⁹

Auch wenn Taxis und Mietwagen in der Pandemie nur mittelbar von staatlichen Einschränkungen betroffen waren, ist die Branche noch immer angeschlagen: Die Pandemie hat die prekäre Lage des Gewerbes verschärft, das seit Jahren oft „von der Hand in den Mund“ lebte. Viele Betriebe haben von staatlichen Hilfen und Kurzarbeitergeld gezehrt. Wenn diese in nächster Zeit zurückgezahlt werden müssen, ist mit einer erneuten Welle offener und verschleppter Insolvenzen zu rechnen. Weiterhin sind „stille“ Betriebsaufgaben zu beobachten – oft bei älteren Unternehmern.

⁸ Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Pressemitteilung 20.02.2024.

⁹ Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, Frühjahrsprojektion 2024 v. 24.04.2024.



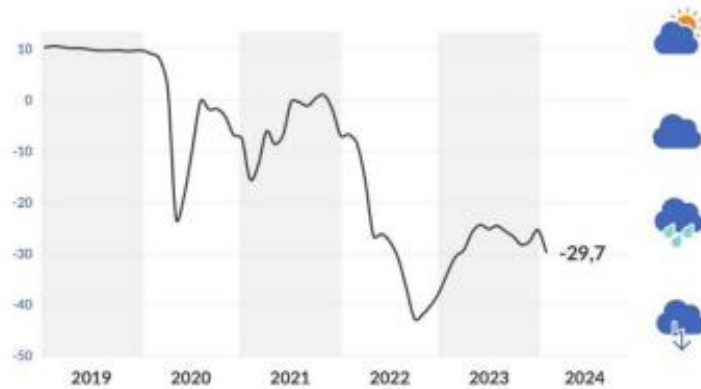
- **Konjunkturklima:** Mit Beginn der Pandemie sank der ifo-Geschäftsklimaindex auf den niedrigsten jemals gemessenen Wert. Danach verlief die Kurve tendenziell aufwärts, auch wenn immer neue Infektionswellen Rückschläge brachten. Mit dem Beginn des Kriegs in der Ukraine stürzte die Konjunktur erneut ab. Nachdem Anfang 2023 wieder verhaltender Optimismus aufkam, hat sich die Stimmung erneut eingetrübt.¹⁰
- **Konsumklima:** Die politische und wirtschaftliche Gesamtsituation drückt auch auf die Konsumbereitschaft. Mit dem Kriegsbeginn in der Ukraine brach das Konsumklima noch stärker ein als zu Anfang der Corona-Pandemie. Aber nach einer langen „Stabilisierung auf niedrigem Niveau“ geht das „Konsumklima ... auf Erholungskurs“ so die aktuelle GfK-Konsumprognose.¹¹
- **Kaufkraft / Inflation:** Die Kaufkraft im Kreis Paderborn rangiert mit 93,6% sowohl unter dem Landes- (98,2%) als auch unter dem Bundesdurchschnitt (100,0%). Am höchsten ist sie in Hövelhof (99,2%), besonders niedrig in Bad Lippspringe (89,9%).¹² Ein Problem ist auch die schwindende Geldwertstabilität: Im Jahresdurchschnitt 2023 rangierte die Inflationsrate bei 5,9%.¹³ Der Lohnanstieg konnte die Inflation nicht ausgleichen, so dass die Reallöhne um rund 4% eingebrochen sind. Auch wenn sich der Einbruch zwischenzeitlich gemildert hat, sparen viele Verbraucher weiterhin – nicht zuletzt auch beim Taxi oder Mietwagen.

¹⁰ ifo Institut: Ergebnisse der ifo Konjunkturumfragen im Januar 2024.

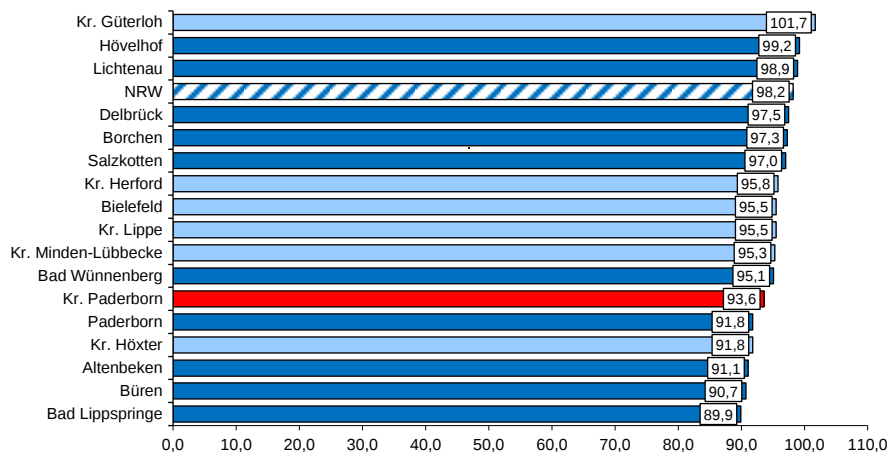
¹¹ Gesellschaft für Konsumforschung (GfK): Pressemitteilung vom 29. Mai 2024.

¹² IHK Ostwestfalen zu Bielefeld: Kaufkraft Kennzahlen 2023.

¹³ Statistisches Bundesamt: Pressemitteilungen Nr. 022 vom 17.01.2023, Nr. 166 vom 27.04.2023 u. Nr. 003 vom 4. Januar 2024.

**Konsumklima in Deutschland
2019 bis 2024**

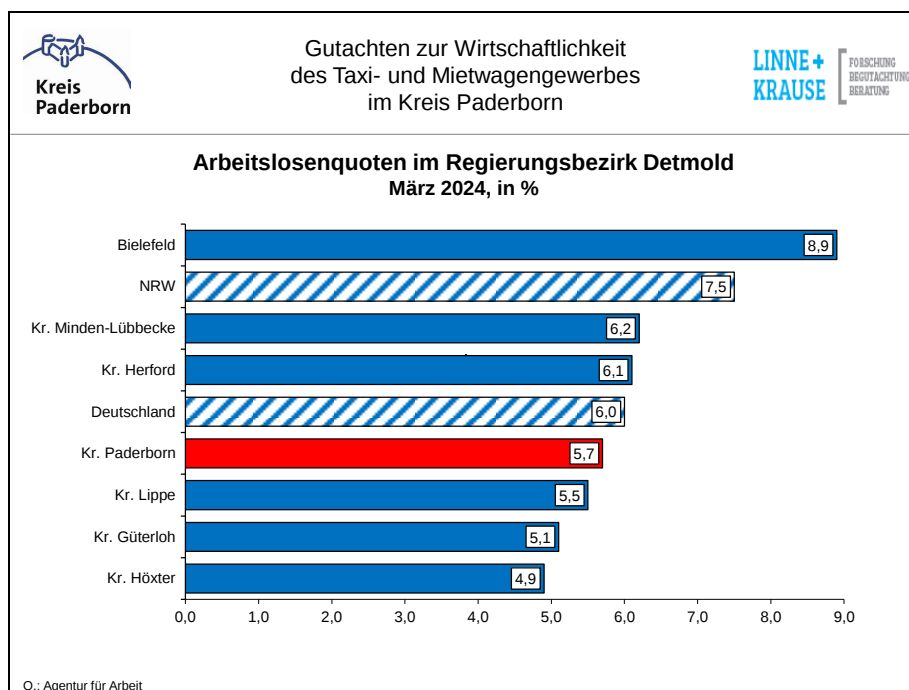
Q.: GfK, Konsumklimaprognose, Pressemitteilung vom 26.01.2024

**Einzelhandelskaufkraft im Regierungsbezirk Detmold 2023
in % vom Bundesdurchschnitt (= 100)**

Q.: IHK Ostwestfalen zu Bielefeld, Michael Bauer Research GmbH: Kaufkraft in Deutschland 2023.

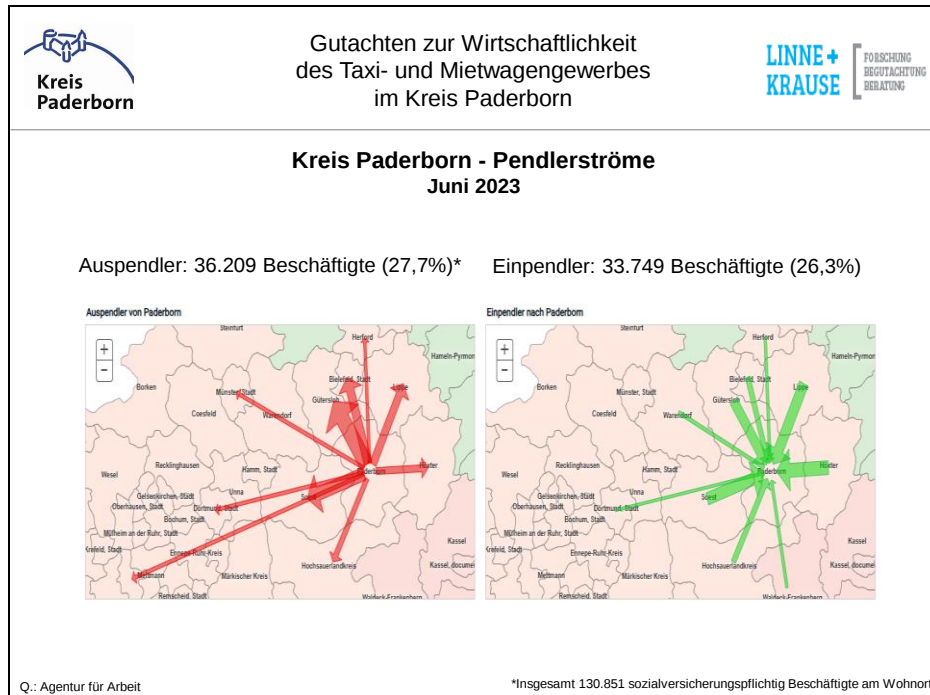
2.4.2 Nachfragefaktor Arbeitsmarkt

Schon vor der Corona-Pandemie hatte die Niedriglohnbranche Taxi / Mietwagen zunehmend Probleme, geeignetes Fahrpersonal zu gewinnen. Beruflich eher gering Qualifizierte fanden in der damaligen Hochkonjunktur Beschäftigung auf dem „regulären“ Arbeitsmarkt. Im Gefolge der Pandemie hat sich der Fahrermangel weiter verschärft: Viele Fahrer sind in andere Branchen abgewandert und kaum mehr zurückzugewinnen. Zudem haben sich viele ältere und zuverlässige Fahrer (endgültig) aus dem Beruf verabschiedet.



- **Arbeitslosigkeit:** Trotz aller Krisen zeigt sich der regionale Arbeitsmarkt stabil. Nach dem Anstieg der Erwerbslosenquote im Jahr 2020 hat sich die Situation im Kreisgebiet wieder auf „Vor-Corona“-Niveau stabilisiert (März 2024: ca. 5,7%) und rangiert deutlich unter dem Landesdurchschnitt (ca. 7,5%).¹⁴.
- **Fachkräftemangel:** Neben der Krisenbewältigung steht auch der Arbeitsmarkt vor großen Herausforderungen angesichts des demografischen Wandels. Durch die sinkende Zahl jüngerer Erwerbspersonen und die alternden Belegschaften spitzt sich die Lage am Arbeitsmarkt weiter zu – auch und besonders mit Blick auf Fahrpersonal.

¹⁴ Bundesagentur für Arbeit: Statistiken nach Regionen, 2020 bis 2024.

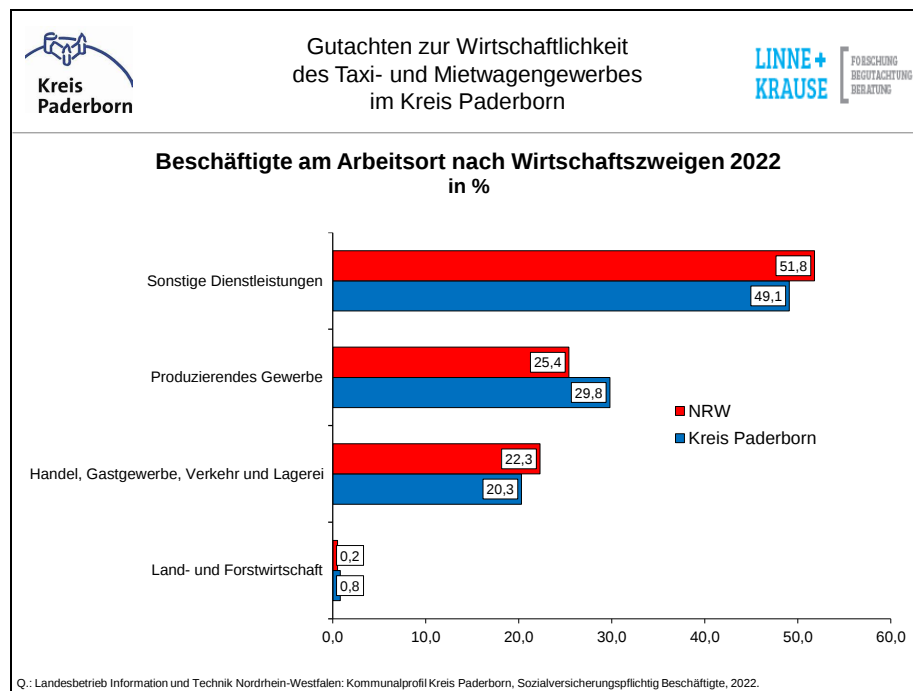


- Pendler:** Viele Menschen aus dem Kreis Paderborn finden Beschäftigung jenseits der Kreisgrenzen: Von den rund 131.000 ortsansässigen sozialversicherungspflichtigen Arbeitnehmern pendelten 2023 mehr als 36.000 über die Kreisgrenze – hauptsächlich in die Städte Gütersloh, Soest oder Bielefeld. In den Kreis Paderborn hinein fuhren knapp 34.000 Beschäftigte – in erster Linie aus den Nachbarkreisen Höxter und Lippe.¹⁵ Berufspendler sind aber fast ausschließlich auf den privaten Pkw oder auf Bus und Bahn orientiert und fallen so als Nachfragefaktor für Taxis und Mietwagen weitgehend aus. Die zunehmende Trennung von Wohn- und Arbeitsort bildet ein strukturelles Problem für das Taxigewerbe.

¹⁵ Bundesagentur für Arbeit: Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Kreisen, Stichtag: 30.06.2022.

2.4.3 Nachfragefaktor Regionalwirtschaft

Der Kreis Paderborn ist traditionsreicher Gewerbestandort, geprägt von mittelständischen Familienunternehmen, die oft seit Generationen hier ansässig sind. Leitbranchen sind die IT-Branche, der Automobil- und Maschinenbau sowie die Metallverarbeitung. Auch Handel, Dienstleistung und der öffentliche Dienst tragen zur örtlichen Wirtschaft bei. Die Kreisstadt hat zudem Bedeutung als Universitätsstandort:



- **Arbeitsplatzangebot:** Der Kreis bietet rund 130.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Arbeit. Im letzten Jahrzehnt ist die Zahl der Arbeitsplätze um rund 15% gestiegen. Während das produzierende Gewerbe mit rund 30% der Beschäftigten überrepräsentiert ist (NRW: ca. 25%), ist der Dienstleistungsanteil etwas niedriger als im Landesdurchschnitt.
- **IT-Branche:** In den Hochzeiten der Nixdorf-AG zählte Paderborn zu den führenden IT-Standorten Europas. In Paderborn beschäftigte der Konzern ca. 11.000 Mitarbeiter. Nach seiner Insolvenz 1990 sind heute nur noch Restbestände (Diebold Nixdorf / Siemens) in Paderborn verblieben. Auf dem alten Nixdorf-Gelände am Industriepark Alme haben sich weitere IT-Betriebe (ATOS / SVA) angesiedelt bzw. planen den Umzug dorthin (dSpace). Am ehemaligen Sitz der Nixdorf-Hauptverwaltung sind ein Campus der Universität Paderborn, das Fraunhofer-Institut sowie das Heinz-Nixdorf-Forum als weltweit wohl größtes Computermuseum angesiedelt. U.a. im Technologie-Park haben sich heute zahlreiche kleine und mittelgroße IT-Unternehmen angesiedelt. Heute sind in Paderborn wieder ca. 300 IT-Firmen mit rund 10.000 Mitarbeitern tätig.

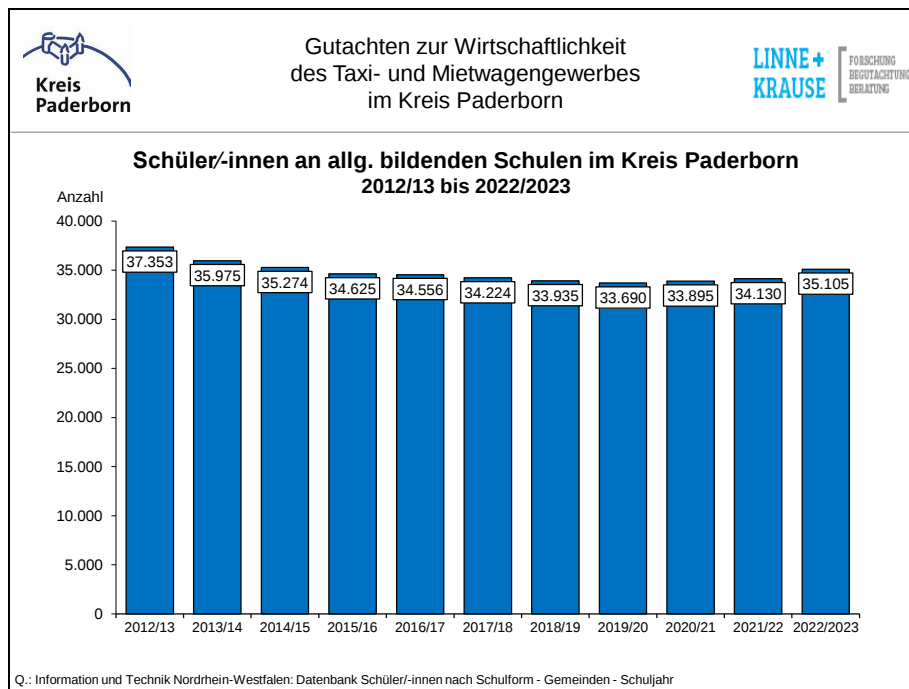
- **Fahrzeug- / Maschinenbau:** Groß Bedeutung hat im Kreis Paderborn der Fahrzeug- und Maschinenbau. Neben dem bedeutenden Automobilzulieferer und Stahlrohrhersteller Benteler mit zusammen rund 3.000 Mitarbeitern am Hauptstandort Paderborn, dem Landmaschinenhersteller Claas (ca. 650 Mitarbeiter), der HDO-Druckguss sowie der Bürener Maschinenfabrik ist der Kreis Paderborn ein wichtiger Industriestandort.
- **Dienstleistung:** Erfahrungsgemäß gilt: Je entwickelter der tertiäre Sektor, desto günstiger die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen – vorrangig für Taxis. Trotz eines unterrepräsentierten Dienstleistungssektors ist der Zweig im Kreis Paderborn relativ breit aufgestellt mit Firmen wie den Unternehmensdienstleistern ADU -Urban Service Gruppe und Avitea GmbH oder der Sparkasse Paderborn-Detmold. Aufgrund der zentralen Lage hat auch die Logistikbranche erhebliche Bedeutung erlangt.
- **Wissenschaft:** Die Kreisstadt beheimatet mehrere Hochschulen und Forschungseinrichtungen. Neben der Universität Paderborn mit rund 18.500 Studierende und über 2.600 Mitarbeitern, liegt hier auch die Theologische Fakultät Paderborn und jeweils ein Standort der Katholischen Hochschule Nordrhein-Westfalen und der Fachhochschule der Wirtschaft.
- **Öffentlicher Dienst:** Auch im Kreis Paderborn zählt der öffentliche Dienst zu den bedeutenden Arbeitgebern. Allein in der Stadtverwaltung arbeiten rund 3.000 Beamte und Angestellte. Hinzu kommen rund 1.400 Mitarbeiter in der Kreisverwaltung. Weiterhin arbeiten zahlreiche Beschäftigte beim Finanzamt, der Agentur für Arbeit oder bei den Amts-, Sozial- oder Landgerichten. Auch Einrichtungen wie die Stadtwerke Paderborn tragen zum örtlichen Arbeitsplatzangebot bei.
- **Britische Garnison:** Rund um den Übungsplatz Sennelager und im Stadtgebiet von Paderborn verteilt existierten bis 2019 fünf von der britischen Armee genutzte Standorte, von denen im Wesentlichen nur noch die Normandy Barracks im Stadtteil Sennelager militärisch genutzt werden. Mit dem weitgehenden Abzug der britischen Garnison hat auch das Taxigewerbe eine einstmals wichtige Kundschaft verloren.

**TAB. 5: KREIS PADERBORN
STATIONÄRE MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN
STAND: 2024**

Krankenhäuser und Kliniken		Betten
St. Vincenz-Kliniken		800
<i>St. Vincenz-Klinik Paderborn</i>	Paderborn	434
<i>St. Josefs-Krankenhaus</i>	Salzkotten	213
<i>Frauen- und Kinderklinik St. Louise</i>	Paderborn	153
Brüderkrankenhaus St. Josef Paderborn	Paderborn	439
Evangelisches Krankenhaus St. Johannisstift	Paderborn	208
LWL-Klinik Paderborn - Standort Agathastraße	Paderborn	208
LWL-Klinik Marsberg (Kinder- u. Jugendpsych.)	Paderborn	30
Aataalklinik	Bad Wünnenberg	210
Medizinische Zentrum für Gesundheit (MZG)	Bad Lippspringe	959
<i>Karl-Hansen-Klinik</i>	Bad Lippspringe	201
<i>Teutoburger-Wald-Klinik</i>	Bad Lippspringe	151
<i>Cecilien-Klinik</i>	Bad Lippspringe	176
<i>Klinik am Park</i>	Bad Lippspringe	178
<i>Klinik Martinusquelle</i>	Bad Lippspringe	253
Q.: Angaben bzw. Qualitätsberichte der Häuser, deutsches-krankenhaus-verzeichnis.de ;		

- **Krankenhäuser:** Mit einem Umsatzanteil der Krankenfahrten von aktuell ca. 31% (Taxis) bzw. ca. 59% (Mietwagen) profitiert das örtliche Gewerbe in hohem Maße von der Gesundheitswirtschaft. Die Stadt Paderborn verfügt mit dem Brüderkrankenhaus St. Josef, dem St. Vincenz-Krankenhaus und dem Evangelischen Krankenhaus St. Johannisstift über drei Häuser mit insgesamt rund 1.100 Betten. Hinzu kommt das St. Josefs Krankenhaus in Salzkotten (ca. 210 Betten). In Paderborn gibt es zudem eine Frauen- und Kinderklinik (ca. 150 Betten). Die Häuser zählen zudem zu den größten Arbeitgebern am Ort: Allein in den St. Vincenz-Kliniken arbeiten insgesamt knapp 3.000 Mitarbeiter. Jährlich werden hier rund 41.000 Patienten stationär oder ambulant versorgt.¹⁶
- **Kliniken:** Im Kreisgebiet arbeiten verschiedene Reha-Einrichtungen. Die fünf Häuser des Medizinischen Zentrums für Gesundheit (MZG) zählen zusammen ca. 960 Betten. Die Aataalklinik in Bad Wünnenberg verfügt über 210 Betten. Für die psychiatrische stationäre Versorgung stehen die LWL-Kliniken Paderborn sowie ein Standort der Kinder- und Jugendpsychiatrie in Marsberg mit insgesamt rund 240 Betten bereit. Hinzu kommen diverse teilstationäre Angebote u.a. für Dialyse, Bestrahlung oder Chemotherapie – die für Serienfahrten eine wichtige Rolle spielen. Sie liegen meist in räumlicher Nähe der Kliniken. Darüber hinaus profitieren die Bevölkerung und das Taxi- und Mietwagengewerbe von den medizinischen Einrichtungen der weiteren Region.

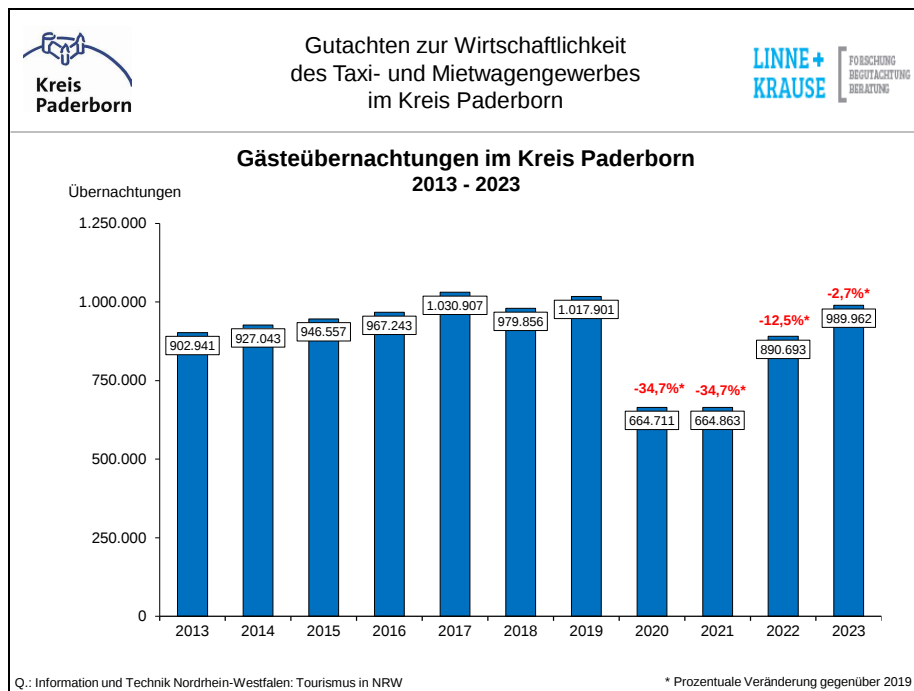
¹⁶ Eigenen Angaben der Häuser 2023.



- Förderschulen und -einrichtungen:** Im Kreis Paderborn werden institutionelle Fahrten für Schüler oder für Menschen mit Behinderung sowohl von Taxis als auch von Mietwagen durchgeführt (2022: Erlösanteil $\pm 12\%$). Im Kreis gibt es insgesamt neun Förderschulen: Fünf davon liegen in der Stadt Paderborn, zwei weitere in Salzkotten. Auch in Büren und Hövelhof gibt es jeweils eine Einrichtung für Kinder mit sozialen, körperlichen oder geistigen Beeinträchtigungen. Insgesamt bieten die neun Schulen Plätze für rund 1.350 Schüler und Schülerinnen, die zuweilen auf die Beförderung mit Taxis oder Mietwagen angewiesen sind.¹⁷ Die Caritas unterhält in der Stadt Paderborn, in Büren und Bad Wünnenberg insgesamt zehn Werkstätten, in denen rund 1.400 geistig oder körperlich behinderte Menschen betreut arbeiten.¹⁸ Weitere Angebote bieten z.B. die Malteser oder die Stiftung Bethel, die aber teilweise eigene Fahrdienste bereithalten.
- Übernachtungsgewerbe:** Zu den von der Pandemie besonders hart betroffenen Branchen zählte das Übernachtungsgewerbe, das im Kreis Paderborn zwar vorrangig auf Geschäftsreisende ausgerichtet ist. Vor der Pandemie stammten insgesamt knapp 26% der Taxiumsätze von diesen zwei Kundengruppe. Für Mietwagen hatte das Geschäftsfeld bereits damals wenig Bedeutung (ca. 6%). Im Kreisgebiet stehen rund 5.600 Fremdenbetten bereit; 2019 wurden gut 1,0 Mio. Übernachtungen registriert. In den Pandemie Jahren 2020 / 2021 brachen die Zahlen um rund 35% ein; vor allem nachfragestarke Gäste aus dem Ausland blieben weg. Im Jahr 2022 näherte sich die Auslastung allmählich wieder der der „Vor-Corona“-Jahre (-13%) und im Jahr 2023 war „nur noch“ ein Minus von ca. 3% zu verzeichnen. Auch für das örtliche Taxigewerbe kehrte in dieser Hinsicht wieder „Normalität“ ein (2022: ca. 28% Erlösanteil).

¹⁷ Ministerium für Schule und Bildung des Landes Nordrhein-Westfalen: Schuldatenbank.

¹⁸ Institut der deutschen Wirtschaft Köln e.V.: Datenbank Rehadat, eigenen Angaben.

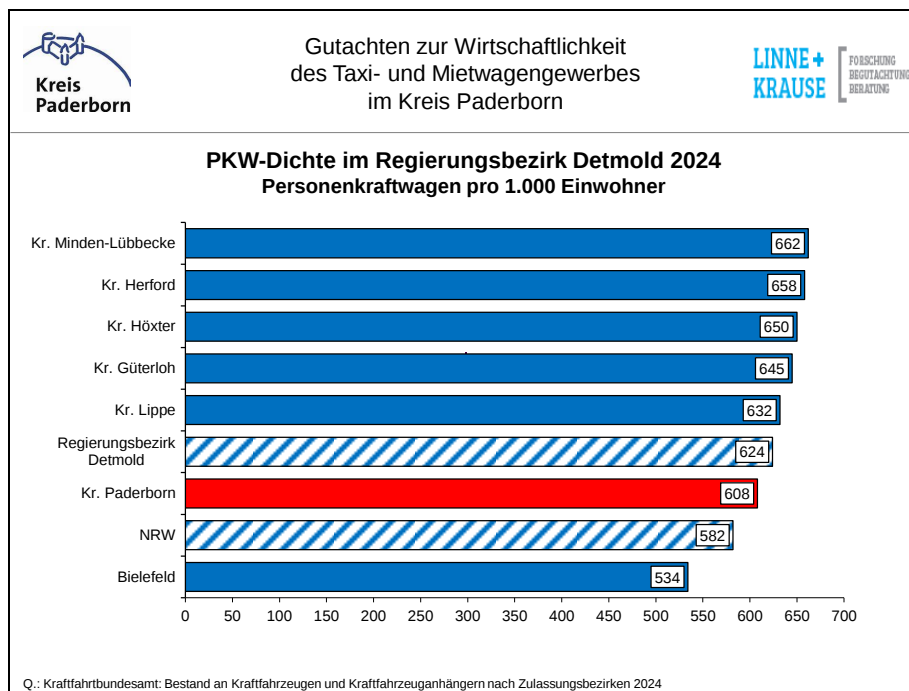


- **Gaststättengewerbe:** Wichtig für die Taxinachfrage ist weiterhin das Gaststättengewerbe, das sich in der Paderborner Innenstadt und besonders im „Hafenviertel“ konzentriert, aber in den letzten Jahren ebenfalls empfindlich gelitten hat. Vor allem in der Studentenstadt Paderborn spielt die Gastronomie eine bedeutende Rolle für die Taxinachfrage. In der Pandemie sind deren Erlöse aber auf historisch niedrigen Stand gefallen. Damit war zugleich eine bedeutsame Nachfragequelle der Taxis zeitweise versiegt. Erst Ende 2021 hat sich Lage langsam wieder normalisiert. Aktuell belasten steigende Preise, Personalmangel und die Mehrwertsteuererhöhung auch diese Branche. Laut DEHOGA-Umfrage befürchtet jedes dritte Unternehmen (33,3%), im Jahr 2024 in die Verlustzone zu rutschen.¹⁹
- **Events:** Von großer temporärer Bedeutung für die Taxinachfrage sind Events wie Karneval, Kirmes (Lunapark / Libori-Kirmes / Herbstlibori), Schützenfeste, verschiedene Oktoberfeste (u.a. Oktobermarkt in Büren) und Halloween. Der Paderborner Weihnachtsmarkt komplettiert die größten Stadt- und Volksfeste. Darüber hinaus ist insbesondere Paderborn Schauplatz zahlreicher kultureller und musikalischer Events.

¹⁹ DEHOGA Bundesverband: Pressemitteilung 12.01.2024.

2.5 Nachfragefaktor verkehrswirtschaftliches Umfeld

Neben der Einbettung in die Regionalwirtschaft agieren Taxis und Mietwagen im verkehrswirtschaftlichen Umfeld der Region. Besonders Taxis erfüllen eine wichtige Ergänzungsfunktion, stehen aber auch in Konkurrenz zu anderen Verkehrsformen:



- Motorisierter Individualverkehr:** Wie in den meisten Flächenkreisen, so wird auch im Kreis Paderborn die Alltagsmobilität vom privaten Pkw dominiert – ein für Taxis und Mietwagen schwieriges Marktumfeld. Auch in der Studentenstadt Paderborn betrug der Anteil an motorisiertem Individualverkehr ca. 53% (2018).²⁰ Der Kreis Paderborn zählt zurzeit rund 190.000 Pkw. Auf 1.000 Einwohner kommen so rechnerisch 608 Fahrzeuge – etwas weniger als im Regierungsbezirk (624), aber deutlich mehr als im NRW-Landesdurchschnitt (582). Carsharing ist örtlich dagegen kein substanzieller Wettbewerber für Taxis und Mietwagen. Auf der Rangliste des entsprechenden Bundesverbands rangiert die Kreisstadt gerade mal auf Platz 144.²¹ Zudem gibt es hier nur stationsgebundene Angebote. Fahrzeuge an festen Stationen stellt aber erfahrungsgemäß keine Konkurrenz da. Auch künftig wird sich (gewinnorientiertes) Carsharing kaum stärker hier etablieren: Mit einer Bevölkerungsdichte von ca. 862 EW / km² liegt auch die Kreisstadt weit unter der Marke von 3.000 EW / km², die als kritische Grenze für ein wirtschaftlich rentables Carsharing gilt.²²

²⁰ Kreis Paderborn: Mobilitätsbefragung 2018 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Stadt Paderborn: Mobilität in Städten – SrV 2023. Die Ergebnisse werden im November 2024 erwartet.

²¹ Bundesverband CarSharing e.V.: CarSharing Städteranking 2022.

²² A.T. Kearney: The Demystification of Car Sharing, 2019.

Gegenüber dem Schienenverkehr erfüllen vor allem Taxis eine wichtige Ergänzungsfunktion. Der Paderborner Hauptbahnhof und der Bahnhof Altenbeken sind dabei die meistfrequentierten Stationen. Neben mehreren Bahnhöfen im Stadtgebiet Paderborns gibt es auch Haltestellen für den Regionalverkehr in Salzkotten und Hövelhof. Die meisten Haltestellen sind in erster Linie Pendler-Bahnhöfe. Wichtigster Frequenzpunkt für das Taxigewerbe ist der Halteplatz am neugestalteten Paderborner Hauptbahnhof, von dem augenscheinlich aber nur mäßige Nachfrage ausgeht:

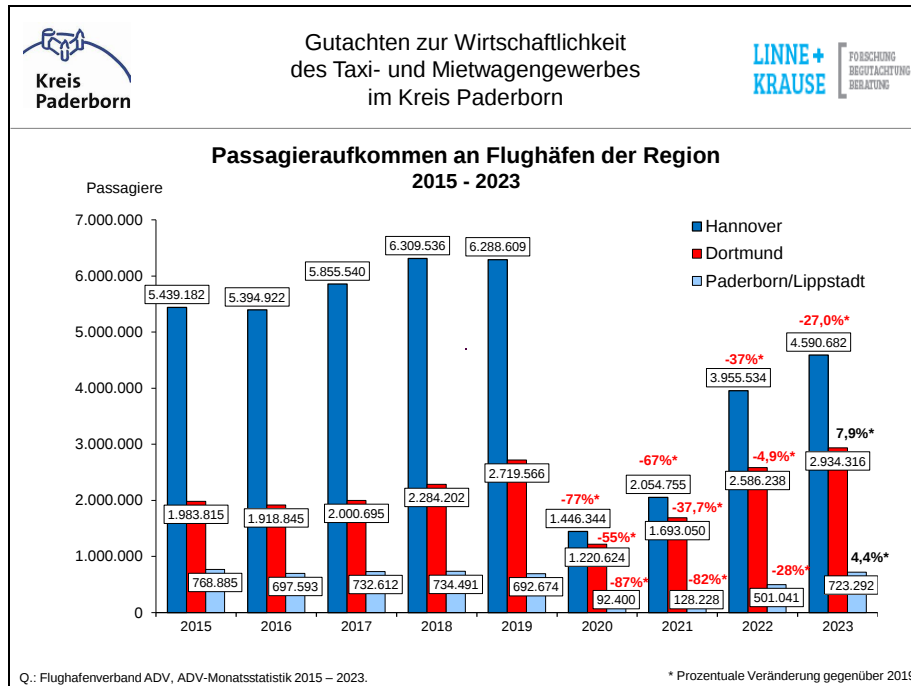
**TAB. 6: KREIS PADERBORN
SCHIENENVERKEHR
STAND: 2024**

Linie	Linienführung	Takt HVZ
ICE 41	Düsseldorf – Hamm (Westf) – Altenbeken – Paderborn – Kassel-Wilhelmshöhe – Würzburg – Nürnberg – München	1 x täglich
ICE 50	(Köln –) Düsseldorf – Hamm (Westf) – Altenbeken – Paderborn – Kassel-Wilhelmshöhe – Erfurt – Weimar – Leipzig	2 x täglich
Rhein-Hellweg-Express RE 11	Kassel-Wilhelmshöhe – Warburg (Westf) – Altenbeken – Paderborn Hbf – Dortmund Hbf – Düsseldorf Flughafen – Düsseldorf Hbf	60 Min
Der Leineweber RE 82	Bielefeld – Oerlinghausen – Lage – Detmold – Horn-Bad Meinberg – Altenbeken	60 Min
Ostwestfalenbahn RB 72	Herford – Bad Salzuflen – Schötmar – Sylbach – Lage – Detmold – Horn-Bad Meinberg – Leopoldstal – Altenbeken – Paderborn	60 Min
Senne-Bahn: RB 74	Bielefeld – Sennestadt – Hövelriege – Hövelhof – Paderborn	60 Min
Egge-Bahn RB 84	Paderborn Hbf – Altenbeken – Bad Driburg (Westf) – Höxter-Ottbergen – Holzminden – Stadtoldendorf – Kreiensen	60 Min
Oberweserbahn RB 85	Wie RB 84 bis Ottbergen: – Beverungen-Wehrden – Beverungen – Bad Karlshafen – Adelebsen – Löttingsen – Lengler – Göttingen	60 Min
Ems-Börde-Bahn RB 89	Münster (Westf) Hbf – Hamm (Westf) Hbf – Welver – Soest – Lipstadt – Ehringhausen – Salzkotten – Scharmede – Paderborn Hbf	30 Min
S 5	Hannover-Flughafen – Hannover – Hameln – Schieder – Steinheim (Westf.) – Altenbeken – Paderborn	60 Min

Q.: Deutsche Bahn AG, eurobahn GmbH & Co. KG, Transdev Hannover GmbH

- **Fernbahn:** Der Kreis Paderborn ist nur mäßig an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn angeschlossen und wird täglich nur von vereinzelten Zugpaaren bedient. Auf der Nord-Süd-Diagonale von Düsseldorf nach München wird Paderborn einmal täglich angefahren (ICE 41). Die Ost-West-Achse Köln-Leipzig wird mit Halt in Paderborn zwei Mal am Tag bedient (ICE 50).
- **Regional- und S-Bahn:** Auch im Regionalverkehr sind der Hauptbahnhof und der Bahnhof Altenbeken die wichtigsten Verknüpfungspunkte. Insgesamt verkehren hier sieben Regional-Express- bzw. Regional-Linien. Weiterhin werden Paderborn und Altenbeken von der Hannoveraner S-Bahn (S 5) angefahren und sind dadurch direkt mit dem Flughafen Langenhagen verbunden. Das S-Bahnnetz Hannovers wird zwar rund um die Uhr bedient, die Fahrten nach Paderborn enden jedoch kurz nach Mitternacht. Auch der Regionalverkehr wird um diese Uhrzeit eingestellt.

- **Regionalbusse:** Unter dem Dach der Kommunalen Verkehrsgesellschaft Nahverkehrsbund Paderborn / Höxter (NPH) betreiben mehrere Verkehrsunternehmen rund 200 Buslinienlinien; hierunter auch einige Schnell- und Lokalbuslinien. Insgesamt werden (ohne die Stadt Paderborn) rund 1.450 Bushaltestellen angefahren. Es besteht somit ein gut ausgebautes Regionalbusnetz, das alle größeren Orte einbezieht. Viele kleine Ortschaften sind werktags ebenfalls erreichbar, meist jedoch nur im Schülerverkehr. Neben der essenziellen Schülerbeförderung ist das Angebot aber vorwiegend auf den Berufsverkehr ausgerichtet. Diese Busse stellen somit kaum eine Konkurrenz für Taxis und Mietwagen dar. In den verkehrsschwachen Zeiten wird mit Rufbussen und Anrufsammeltaxen gefahren.
- **Stadtbusse:** Stadtbusse sind dagegen ein bedeutsamer Wettbewerber. Der Busverkehr in Paderborn wird von der kommunalen Verkehrsgesellschaft PaderSprinter GmbH wahrgenommen, wobei der neue Zentrale Omnibushalt am Westerntor den wesentlichen Knotenpunkt bildet. Derzeit betreibt das Unternehmen knapp 40 Linien, darunter 18 Hauptlinien (inkl. der UNI-Linie) und mehrere Neben- und Nachtlinien. Insgesamt wurden 2023 über 16 Mio. Fahrgäste befördert. Die Kreisstadt ist tagsüber somit gut aufgestellt. Auch in Büren, Hövelhof, Salzkotten und Bad Wünnenberg verkehren Stadtbusse. In den anderen Orten ist das Angebot sehr begrenzt und stützt sich zudem vorrangig auf Schul- und Regionalbuslinien.
- **Nachtbus:** Vor allem im Spätverkehr stehen Taxis in starkem Wettbewerb zum Linienverkehr. In Paderborn besteht werktags ein Angebot bis kurz vor 2:00 Uhr; in den Partynächten Freitag und Samstag bis in die frühen Morgenstunden. Auch im restlichen Kreisgebiet besteht ein Angebot: Hier fahren die Nachtlinien N11 bis N20.
- **On-Demand-Verkehr:** Seit 2021 verkehrt unter der Bezeichnung „Holibri“ ein On-Demand-Dienst in der Stadt Höxter. Seit wenigen Wochen ist der Service auch in Lichtenau verfügbar. Das Angebot ist zwar noch nicht barrierefrei, ein entsprechender Umbau ist jedoch in Planung. Es besteht kein fester Fahrplan. Die Verkehrszeit endet jedoch spätestens um 21 Uhr. In Lichtenau fährt weiterhin ein Bürgerbus.
- **Einbindung Taxis:** Eine Einbindung in den ÖPNV, z.B. in Form von Anrufsammel-Taxi (AST) oder Schienenersatz-Verkehr, hat für die Taxis und Mietwagen im Kreis kaum wirtschaftliche Bedeutung. Lediglich im Nordkreis findet eine Anbindung statt, die 2022 mit knapp 3% zu den Taxierlösen beigetragen hat.



- Flugverkehr:** Taxis und Mietwagen in der Region profitieren von den Flughäfen in Hannover, Dortmund und Paderborn / Lippstadt (Stadtgebiet Büren). Unter den deutschen Verkehrsflughäfen nehmen sie die Plätze 8, 10, und 19 ein – gemessen an der Passagierzahl. Der Airport Paderborn / Lippstadt ist für die örtlichen Taxis nur wenig ergiebig – einerseits durch die geringe Fluggastzahl und den stark auf Ferienflüge ausgelegten Flugplan von April bis November. Die einzige Linienflugverbindung geht nach München. Kommt hinzu: Der Flughafen hält sehr preiswerte Parkplätze in unmittelbarer Nähe zum Terminal vor. Auf dem günstigen Parkplatz P6 kosten 3 Wochen lediglich 84 €. Die örtlichen Taxis profitieren offenkundig weniger von Touristen als von Geschäftsleuten. Der Luftverkehr war in extremer Weise von der Pandemie betroffen: Für das erste Corona-Jahr war in Hannover-Langenhagen ein Minus von ca. 77% zu verzeichnen; auch in Dortmund war der Einbruch substanziell (-55%). Am Flughafen Paderborn-Lippstadt – nach Passagierzahlen der kleinste der kommerziellen NRW-Verkehrsflughäfen – war der Rückgang ebenfalls einschneidend (ca. -87%). Seit 2023 hat die Zahl der Fluggäste wieder kräftig angezogen und nur am größten Flughafen Hannover wurden die Passagierzahlen der „Vor-Corona-Jahre“ noch nicht erreicht.

3 ANGEBOTSSITUATION

3.1 Angebotsfaktor Beschäftigte

Das professionelle Taxigewerbe im Kreis Paderborn ist mit Blick auf die Betriebsgröße heterogen: Während größere Unternehmen (Ø: ca. 9,9 Taxis / Betrieb) im Nordkreis dominieren, sind die Betriebe im Südkreis meist kleinteiliger strukturiert (Ø: ca. 4,3 Taxis). Im professionellen Mietwagengewerbe haben die Betriebe im Durchschnitt 5,3 Fahrzeuge. Hinzu kommen häufig Busse und Fahrzeuge im freigestellten Verkehr. Entsprechend präsentiert sich die Beschäftigungssituation:

TAB. 7: KREIS PADERBORN BETRIEBE NACH MITARBEITERN LAUT SELBSTAUSKUNFT 2022 - IN % BZW. ANZAHL MITARBEITER -								
	Taxiunternehmen				Mietwagenunternehmen		Vergleichsregionen prof. Taxi	
	Prof.	Nordkreis	Südkreis	Semiprof.	Prof.	Semiprof.	Ingol- stadt	Kreis Lippe
Alleinfahrer (%)	20,0	14,3	33,3	33,3	0,0	20,0	11,9	13,6
mit Mitarbeitern (%)	80,0	85,7	66,7	66,7	100,0	80,0	88,1	86,4
davon mit Vollzeit- mitarb. (%)	100,0	100,0	100,0	50,0	85,7	75,0	73,0	78,9
Ø Vollzeitmitarb.	5,9	5,6	6,8	2,0	5,3	4,0	2,2	5,7
davon mit Teilzeit- mitarb. (%)	75,0	83,3	50,0	50,0	71,4	75,0	16,2	42,1
Ø Teilzeitmitarb.	5,2	5,9	1,4	1,0	7,8	4,0	1,2	2,1
davon mit 520 €-Kräfte (%)	87,5	83,3	100,0	100,0	100,0	50,0	45,9	73,7
Ø 520 €-Kräfte	9,1	10,3	6,0	2,5	7,7	12,5	2,2	5,9
davon mit Famili- enangeh. (%)	25,0	33,3	0,0	0,0	14,3	25,0	21,6	15,8
Ø Familienangeh.	1,0	1,0	-	-	1,0	2,0	1,0	1,0

- **Alleinfahrer:** Der (eher großstädtische) Typ des Alleinfahrers kommt am häufigsten im Südkreis vor, wo 2022 etwa jeder 3. Betrieb als Solounternehmen arbeitete. Im Norden war es nur etwa jeder 7. Betrieb. Im professionellen Mietwagengewerbe beschäftigen alle Unternehmen Fahrpersonal.
- **Vollzeitmitarbeiter:** Sofern Mitarbeiter beschäftigt werden, arbeiteten in alle professionellen Taxibetrieben auch Vollzeitfahrer. Im Durchschnitt sind etwa sechs Vollzeitmitarbeiter eingestellt, ähnlich wie im professionellen Mietwagengewerbe, wo ca. 86% der Betriebe mit Vollzeitkräften arbeiten. Auch die Hälfte der semiprofessionellen Taxi- und drei Viertel der semiprofessionellen Mietwagenbetriebe setzten Vollzeitkräfte ein – jedoch ohne die erforderlichen Personalkosten.

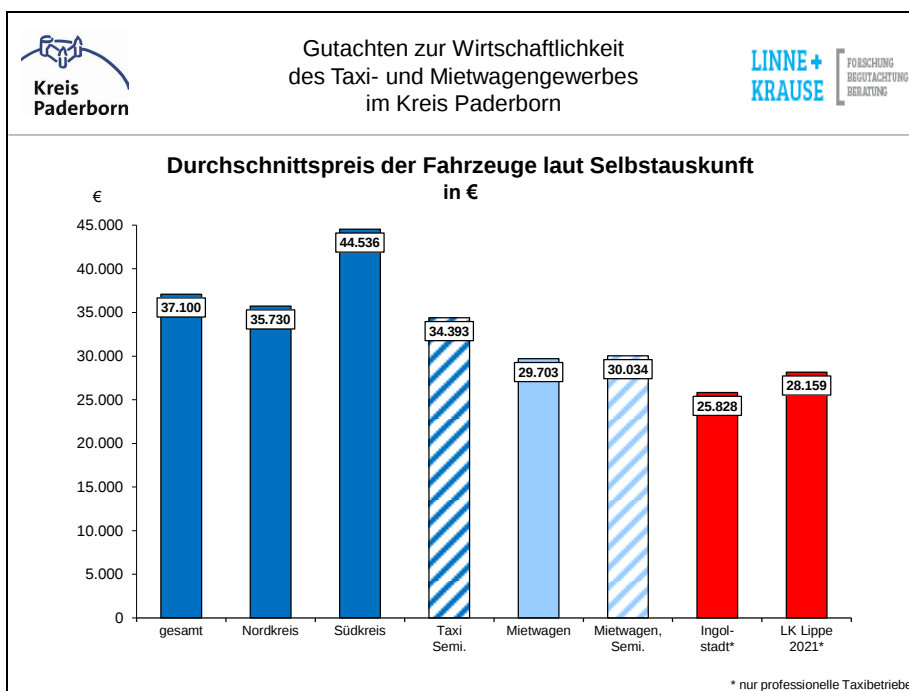
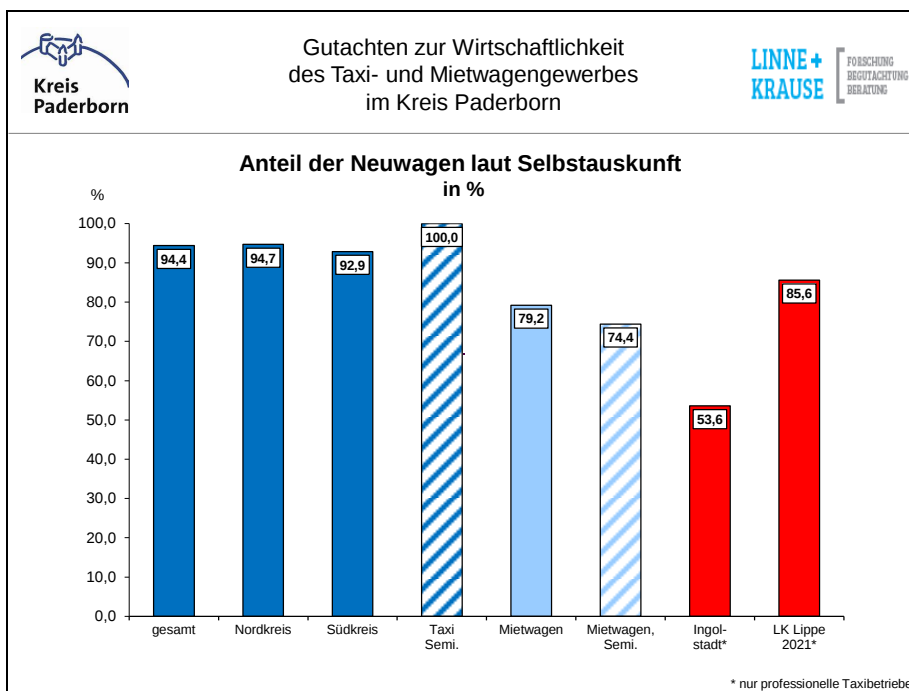
- **Teilzeitkräfte:** In professionellen Taxibetrieben haben Teilzeitkräfte (ca. 75%) ebenfalls Bedeutung. Die meisten Teilzeitmitarbeiter gibt es im Nordkreis (ca. 83%; ca. 5,9 Mitarbeiter) – ähnlich wie in den Mietwagenunternehmen (ca. 71%; ca. 7,8 Mitarbeiter). Semiprofessionelle Betriebe setzen ebenfalls oft auf Teilzeitkräfte (Taxibetriebe: ca. 50%; Mietwagenbetriebe: ca. 75%).
- **Geringfügig Beschäftigte:** Wichtig sind zudem geringfügige Beschäftigungsverhältnisse, vor allem im Südkreis, wo sämtliche Unternehmen 520 €-Kräfte beschäftigen (ca. 6,0 Mitarbeiter). Im Nordkreis sind es etwas weniger Betriebe (ca. 83%); dafür sind im Schnitt rund 10 Aushilfsfahrer eingestellt. Auch in sämtlichen professionellen Mietwagenbetrieben kommen 520 €-Kräfte vor (ca. 7,7 Mitarbeiter zum Einsatz. Und auch die meisten semiprofessionellen Betriebe setzen häufig geringfügig Beschäftigte ein.
- **Familienangehörige:** Angestellte Familienangehörige spielen nur im Nordkreis und bei den Mietwagen eine Rolle, wo sie in jedem 3. bzw. jedem 7. Betrieb mit-helfen.

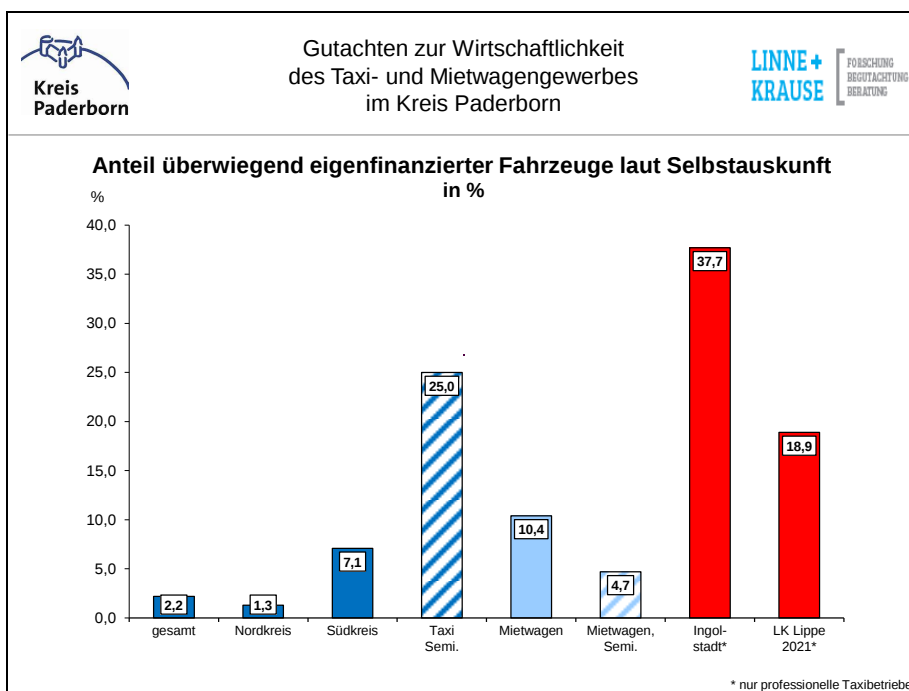
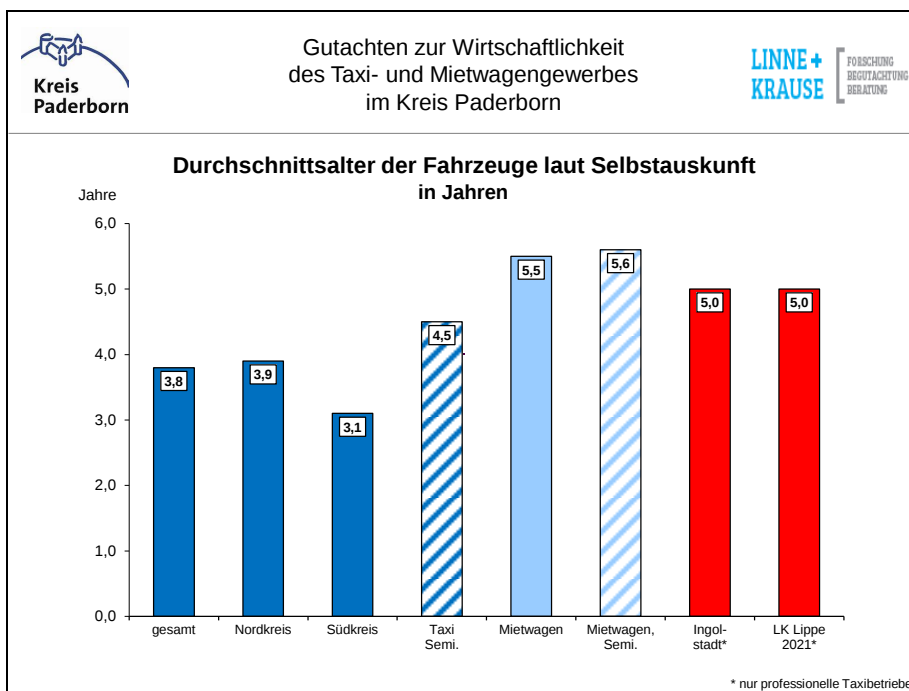
3.2 Angebotsfaktor Fahrzeuge

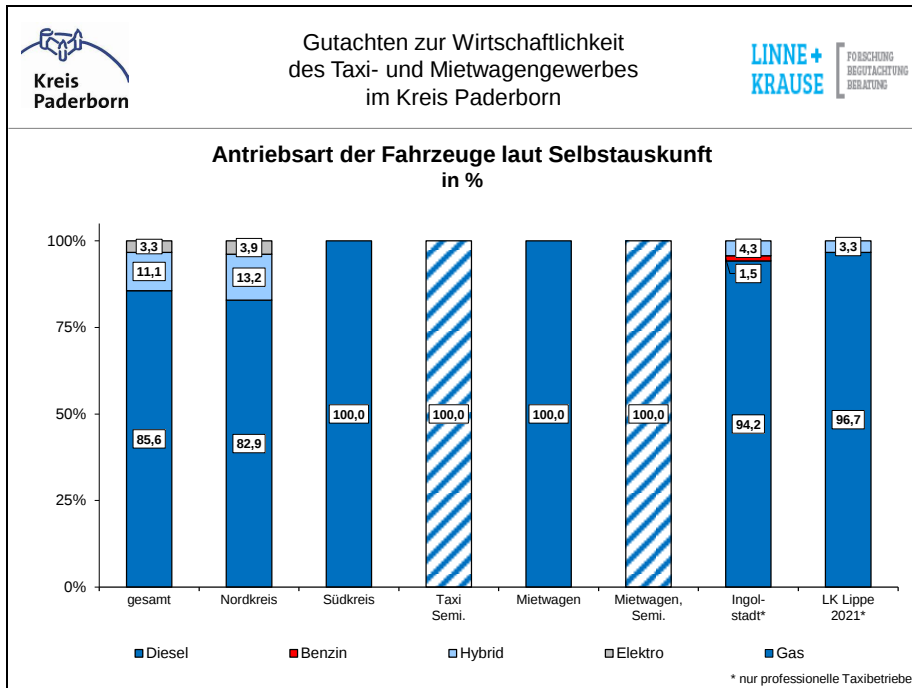
Die Qualität der Taxiflotte ist insgesamt recht günstig – ohne signifikante regionale Unterschiede. Es zeigt sich aber ein Gefälle zwischen den Taxis und den Mietwagen:

TAB. 8: KREIS PADERBORN BESCHAFFUNG DER FAHRZEUGE LAUT SELBSTAUSKUNFT - IN % BZW. IN € (NETTO) -								
	Taxiunternehmen				Mietwagenunternehmen		Vergleichsregionen prof. Taxi	
	Prof.	Nordkreis	Südkreis	Semiprof.	Prof.	Semiprof.	Ingolstadt	Kreis Lippe
neu in %	94,4	94,7	92,9	100,0	79,2	74,4	53,6	85,6
gebraucht in %	5,6	5,3	7,1	0,0	20,8	25,6	46,4	14,4
Summe in %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
neu in €	38.422	36.818	47.308	34.393	33.290	35.483	33.997	30.313
Gebraucht in €	14.618	16.148	8.500	-	16.073	14.183	16.077	15.809
Ø Preis in €	37.100	35.730	44.536	34.393	29.703	30.034	25.828	28.159

- **Neuwagenanteil:** Mit ca. 94% ursprünglich neu beschaffter Taxis ist die Neuwagenquote sehr hoch und rangiert z.B. weit über der der Autostadt Ingolstadt (ca. 54%). Auch alle semiprofessionelle Taxis wurden als Neuwagen beschafft. Dagegen sind sowohl professionelle als auch semiprofessionelle Mietwagen häufiger „Gebrauchte“.
- **Investitionssumme:** Die professionelle Taxiflotte rangiert mit einem durchschnittlichen Anschaffungspreis von ca. 37.100 € deutlich über dem Branchenüblichen. Hier gibt es jedoch örtliche Unterschiede zu Gunsten des Südens, wo die Taxis im Schnitt beachtliche ca. 44.500 € kosteten. Der Anschaffungspreis semiprofessionelle Taxis rangierte dagegen bei ca. 34.400 €. Der ursprüngliche Kaufpreis für professionelle und semiprofessionelle Mietwagen schwankte um 30.000 €.
- **Fahrzeugalter:** Das Durchschnittsalter der Taxis beträgt ca. 3,8 Jahre. Auch dieser Wert ist günstig. Auf intakten deutschen Taximärkten sind bzw. waren „vor Corona“ 3,5 bis 4,0 Jahren üblich. Deutlich betagter sind dagegen Mietwagen und semiprofessionellen Fahrzeuge.
- **Finanzierung:** Die Taxi- und Mietwagenflotte wurde überwiegend mit Kredit finanziert (>75%). Die lange Zeit günstigen Finanzierungsbedingungen der Hersteller(-Banken) machten die Bindung von Eigenkapital beim Fahrzeugkauf betriebswirtschaftlich wenig attraktiv – sofern überhaupt genügend Eigenkapital vorhanden war. Mit der Verdreifachung der Zinssätze erwächst den Betrieben zurzeit ein ernstes Finanzierungsproblem.
- **Antriebsart:** Die Taxis im Südkreis und die Mietwagen werden alle mit Dieselmotor betrieben – das Bild ist (noch) typisch für das Gewerbe. Dagegen fahren bereits mehrere Taxis aus dem Norden mit Hybrid- oder E-Antrieb.

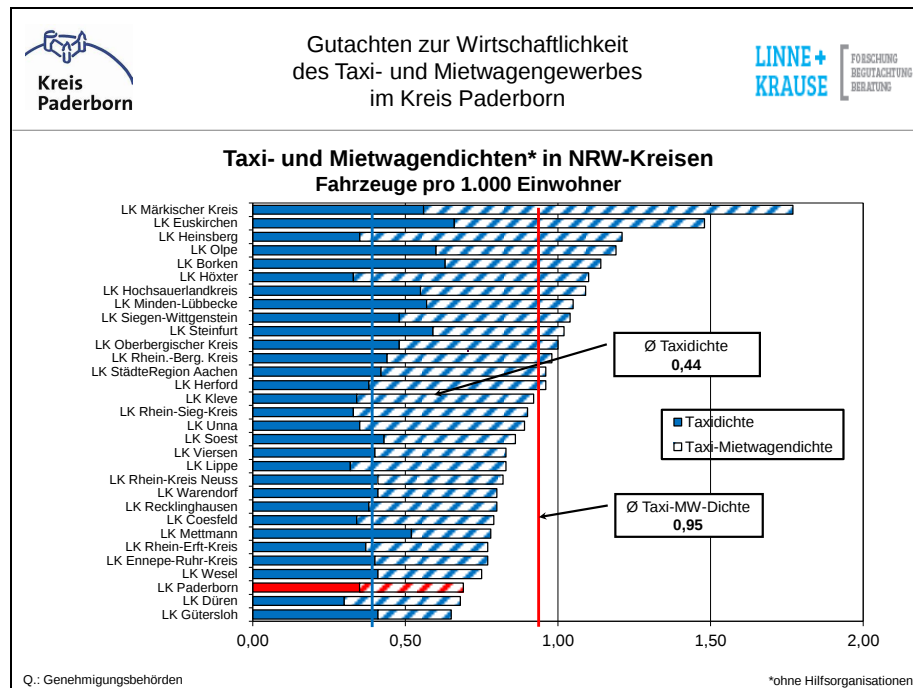






3.3 Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte

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



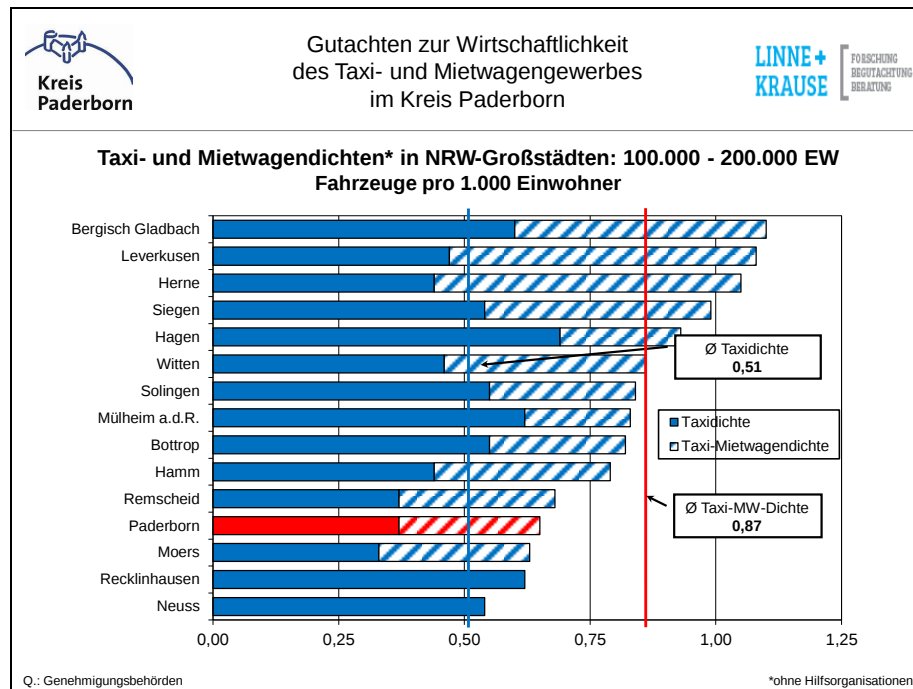
- **Kennzahl Taxidichte:** Aussagekräftig ist die Taxidichte, die Auskunft über die Wettbewerbsintensität im Taxigewerbe selbst gibt. Sie beschreibt, wie viele Taxis jeweils 1.000 Einwohnern zur Verfügung stehen. Je höher die Taxidichte, desto stärker der Wettbewerb. Während Großstädte wie Hamburg eine sehr hohe Taxidichte aufweisen (1,45), liegt der Wert in nordrhein-westfälischen Flächenkreisen im Schnitt bei 0,44. Mit einer Taxidichte von 0,35 rangiert der Kreis Paderborn im unteren Bereich.
- **Kennzahl Taxi-Mietwagendichte:** Zunehmend bilden Taxis und Mietwagen ein weit überschneidendes Marktgeschehen. Daher wird auch die Taxi-Mietwagendichte errechnet, die den Wettbewerb auf dem Gesamtmarkt beschreibt. In nordrhein-westfälischen Flächenkreisen liegt der Durchschnitt bei 0,95 (ohne Hilfsorganisationen). Auch in dieser Hinsicht rangiert der Kreis Paderborn mit einer Taxi-Mietwagendichte von 0,69 weit unter dem Landesdurchschnitt.

TAB. 9: KREIS PADERBORN
TAXI- UND TAXI-MIETWAGENDICHTE NACH STÄDTEN UND GEMEINDEN
STAND: JUNI 2024

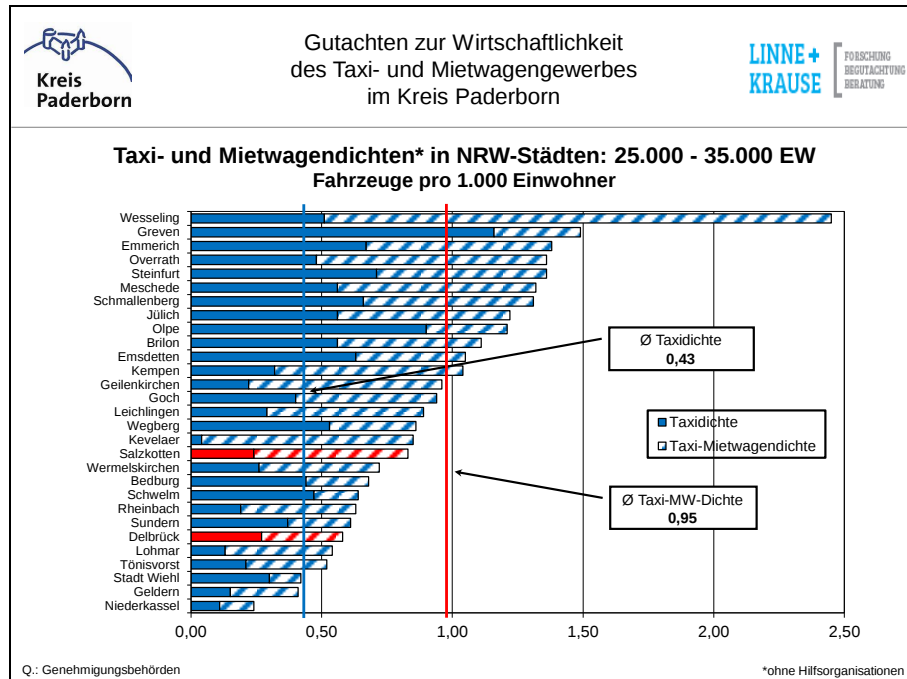
<i>Region / Stadt / Gemeinde</i>	<i>Taxis</i>	<i>MW o. Hiorgs</i>	<i>Taxis+ MW</i>	<i>EW pro Taxi</i>	<i>Taxi- Dichte</i>	<i>EW pro Taxi+MW</i>	<i>Taxi-MW- Dichte</i>
Nordkreis	85	66	151	2.707	0,37	1.524	0,66
Paderborn	57	43	100	2.715	0,37	1.548	0,65
Delbrück	9	10	19	3.642	0,27	1.725	0,58
Bad Lippspringe	9	1	10	1.868	0,54	1.681	0,59
Altenbeken	3	5	8	3.071	0,33	1.152	0,87
Hövelhof	7	7	14	2.360	0,42	1.180	0,85
Südkreis	26	40	66	3.219	0,31	1.268	0,79
Büren	12	21	33	1.790	0,56	651	1,54
Lichtenau	0	0	0	-	-	-	-
Salzkotten	6	15	21	4.219	0,24	1.205	0,83
Bad Wünnenberg	6	4	10	2.057	0,49	1.234	0,81
Borchen	2	0	2	6.843	0,15	6.843	0,15
Kr. Paderborn Σ / $\emptyset$	111	106	217	2.827	0,35	1.446	0,69

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

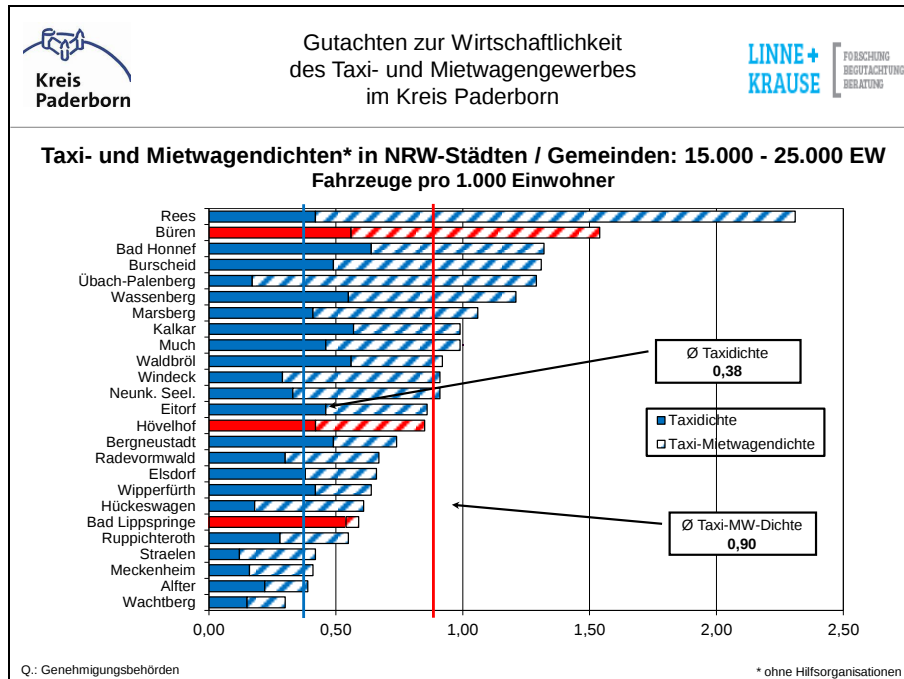
Die Fahrzeuge sind jedoch nicht gleichmäßig über das Kreisgebiet verteilt, wobei sich die Flotte auf die Kreisstadt Paderborn und die meist flächigen Städte konzentriert. In der Fläche bleibt die Versorgung rudimentär. Im dortigen Straßenbild sind Taxis kaum wahrzunehmen:



- Kreisstadt Paderborn:** Nordrhein-westfälische Städte ähnlicher Größenordnung (100.000 – 200.000 Einwohner) kommen im Durchschnitt auf eine Taxidichte von 0,51 und eine Taxi-Mietwagendichte von 0,87. Die Kreisstadt Paderborn rangiert mit einer Taxidichte von 0,37 und einer Taxi-Mietwagendichte von 0,65 jeweils deutlich unter dem Durchschnitt. Derzeit liegen für die Kreisstadt zehn Anfragen für eine Taxigenehmigung vor.
- Stadt Delbrück, Stadt Salzkotten:** Moderat sind auch die Werte in den Städten Delbrück und Salzkotten. In NRW-Städten mit ähnlicher Einwohnerzahl (25.000 - 35.000 Einwohnern) rangiert die Taxidichte bei durchschnittlich 0,43 und die Taxi-Mietwagendichte bei 0,95. Sowohl in Delbrück wie auch in Salzkotten liegt die Taxidichte (0,27 bzw. 0,24) deutlich unter dem Durchschnitt. Auch bei der Taxi-Mietwagendichte (0,58 bzw. 0,83) rangieren beide in der unteren Hälfte. Dabei kommt lediglich ein Genehmigungsantrag aus Delbrück.

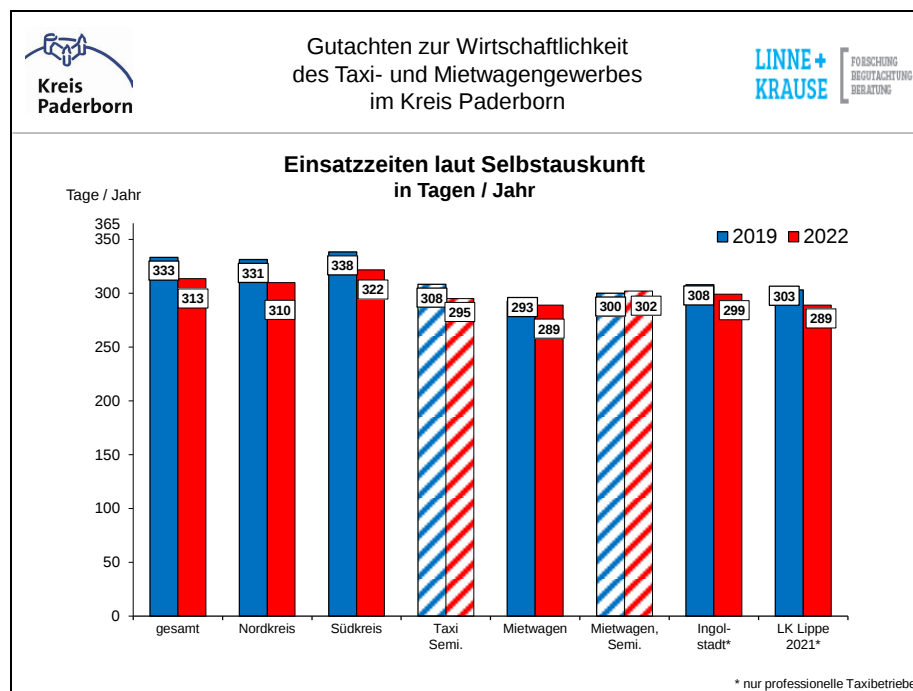


- Stadt Büren, Stadt Bad Lippspringe und Gemeinde Hövelhof:** Dagegen rangiert die Taxi-Dichte in Büren, Bad Lippspringe und Hövelhof über dem Durchschnitt, ohne dass aber eine Übersetzung zu erkennen ist: Während die durchschnittliche Taxi-Dichte in NRW-Städten / Gemeinden mit 15.000 – 25.000 Einwohnern bei ca. 0,38 liegt, betragen die Werte in Büren und Bad Lippspringe $\pm 0,55$; die Gemeinde Hövelhof kommt rechnerisch auf 0,42. Bei der Taxi-Mietwagen-Dichte dagegen liegen Bad Lippspringe (0,59) und Hövelhof (0,85) unter dem NRW-Durchschnitt (0,90). In der Stadt Büren, die wegen des Flughafens eine Sonderposition hat, wird dagegen die höchste Taxi-Mietwagendichte im Kreisgebiet erreicht (1,54). Für Büren liegen zehn Anfragen auf Taxigenehmigungen vor. Für Bad Lippspringe liegt zurzeit ein Antrag vor, der aber voraussichtlich zurückgezogen wird.
- Sonstiger Nordkreis:** In der Gemeinde Altenbeken sind die entsprechende Werte mit 0,33 bzw. 0,87 unauffällig. Aus dieser Gemeinde liegen auch keine Anträge vor.
- Sonstiger Südkreis:** Aus dem sonstigen Südkreis wurde nur für Borchten ein Antrag gestellt. Abgesehen von der Kleinstadt Bad Wünnenberg, wo sechs Taxis und vier Mietwagen genehmigt sind, stehen lediglich in Borchten zwei Taxis zur Verfügung. Die Stadt Lichtenau ist gänzlich ohne eigene Taxi- und Mietwagenversorgung.



3.4 Angebotsfaktor Einsatzzeit

Beim zeitlichen Einsatz zeigen sich einige regionale Besonderheiten. Zudem gibt es in dieser Hinsicht Unterschiede zwischen Taxis und Mietwagen. Nach der Corona-Pandemie rangiert zumindest die zeitliche Auslastung wieder annähernd auf „Vor-Corona“-Niveau. Jedoch bewirkt der deutlich gestiegene Mindestlohn generell eine Konzentration auf die nachfragestarke Hauptverkehrszeit:



- Einsatztage:** Die Taxis waren 2022 im Durchschnitt 313 Tage pro Jahr im Einsatz – etwas mehr als in Ingolstadt oder im Kreis Lippe (± 295 Tage), aber weniger als „vor-Corona“ (ca. 333 Tage). Im Mietwagengewerbe wurden die rund 290 Einsatztage beibehalten. Semiprofessionelle Taxis und Mietwagen gaben für 2022 ein Jahreseinsatz von rund 300 Tagen an – kaum weniger als ihre professionellen Wettbewerber.
- Wöchentliche Einsatzzeit:** Die Taxis im Kreis Paderborn waren 2019 und wieder 2022 annähernd 100 Stunden pro Woche „auf der Straße“ – deutlich mehr als in den Vergleichsregionen (2022: ± 81 Std.). Die Betriebe im Südkreis waren mit ca. 105 Std länger im Einsatz als im Norden (ca. 92 Std.). Mit Blick auf die Einsatzzeit scheint der „Corona-Einbruch“ somit weitgehend überwunden zu sein. Geringer ist der zeitliche Einsatz der semiprofessionellen Taxis (ca. 81 Std.). Die Einsatzzeit von Mietwagen (± 61 Std) ist meist deutlich niedriger als die der Taxis.

- **Wochentage:** Der Taxieinsatz an Wochentagen (Mo. - Do.) lag 2022 mit rund 56 Std. leicht über dem der Vergleichsorte (ca. 50 Std.). Während der zeitliche Einsatz unter der Woche im Nordkreis ca. 53 Std. beträgt, ist er im südlichen Kreisgebiet mit rund 64 Std. deutlich ausgedehnter. Anders als in vielen Flächenkreisen existiert im Kreis Paderborn auch wochentags ein Spätgeschäft. Professionelle Mietwagen hatten mit knapp 36 Stunden die niedrigste Einsatzzeit.
- **Wochenenden:** Am Wochenende (Fr. - So.) lag und liegt der Einsatz bei rund 40 Stunden und damit auch über dem der Vergleichsregionen (± 31 Std.).

TAB. 10A: KREIS PADERBORN
EINSATZZEIT LAUT SELBSTAUSKUNFT 2022
- TYPISCHER WOCHENVERLAUF IN STD. / WOCHE -

	Taxiunternehmen				Mietwagenunternehmen		Vergleichsregionen prof. Taxi	
	Prof.	Nordkreis	Südkreis	Semiprof.	Prof.	Semiprof.	Ingol- stadt	Kreis Lippe*
Mo. Tag	7,8	7,4	8,7	8,7	7,4	8,2	8,1	8,8
Mo. Nacht	6,1	5,6	7,3	3,3	2,1	1,8	3,9	3,8
Di. Tag	7,8	7,4	8,7	8,7	7,1	8,2	8,1	8,8
Di. Nacht	6,1	5,6	7,3	3,3	1,3	1,8	4,5	3,8
Mi. Tag	7,8	7,4	8,7	8,7	7,4	8,4	8,0	8,8
Mi. Nacht	6,1	5,6	7,3	3,3	2,1	1,8	4,5	3,8
Do. Tag	7,8	7,4	8,7	8,7	6,9	8,4	7,9	8,8
Do. Nacht	6,7	6,4	7,3	3,3	1,3	1,6	4,5	3,8
Summe Wochentag	56,2	52,9	64,0	48,0	35,7	40,2	49,5	50,4
Fr. Tag	7,9	7,6	8,7	6,0	7,4	8,0	8,1	8,6
Fr. Nacht	8,0	8,3	7,3	6,0	4,4	3,6	5,0	4,7
Sa. Tag	5,4	4,9	6,7	3,3	4,1	5,6	6,0	5,6
Sa. Nacht	8,2	8,6	7,3	8,3	5,4	0,0	6,4	5,0
So. Tag	5,2	4,6	6,7	3,3	2,3	2,0	3,0	2,8
So. Nacht	5,2	5,4	4,7	6,0	2,0	0,8	4,5	2,7
Summe Wochenende	39,9	39,3	41,3	33,0	25,7	20,0	33,0	29,3
Summe Woche	96,1	92,1	105,3	81,0	61,4	60,2	82,5	79,7
2019 vs. 2022, in %	-2,8%	-3,0%	-2,5%	-5,1%	-6,3%	-5,3%	0,0%	-
Tag: 6:00 Uhr - 18:00 Uhr Nacht: 18:00 Uhr - 6:00 Uhr								* Werte aus 2021

**TAB. 10B: KREIS PADERBORN
EINSATZZEIT LAUT SELBSTAUSKUNFT 2019
- TYPISCHER WOCHENVERLAUF IN STD. / WOCHE -**

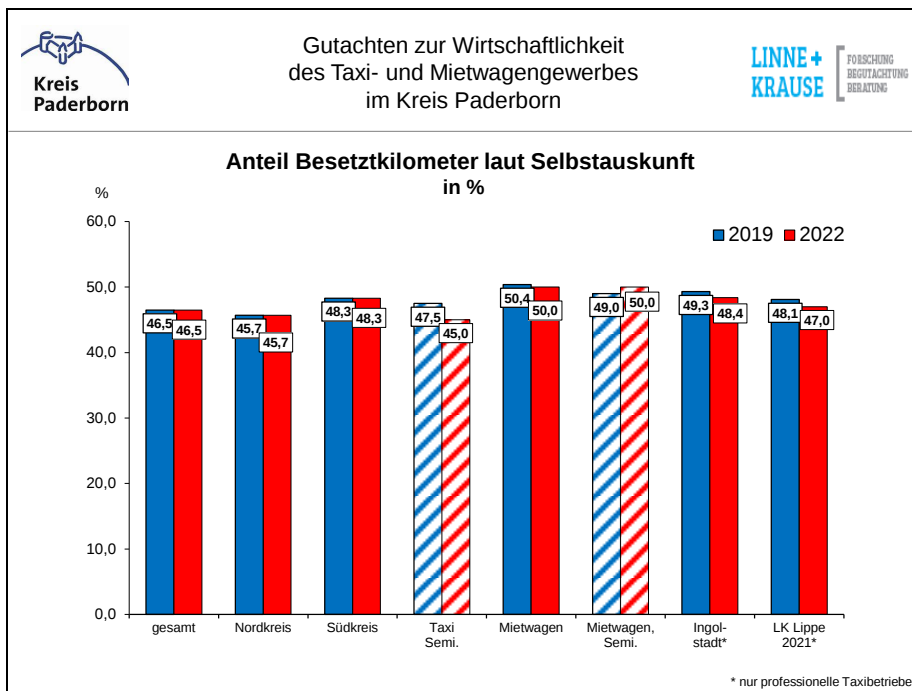
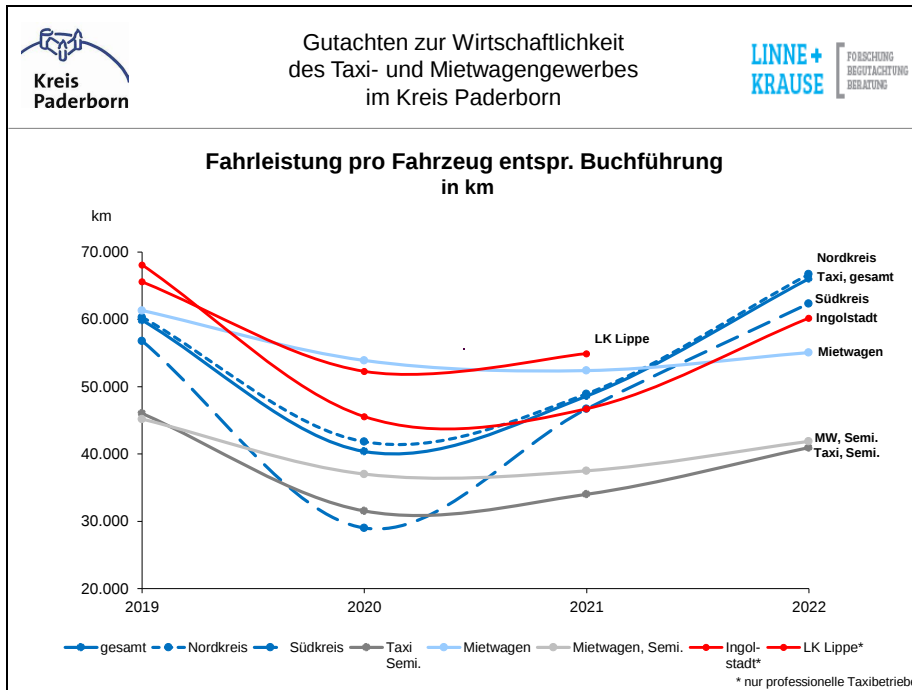
	Taxiunternehmen				Mietwagenunternehmen		Vergleichsregionen prof. Taxi	
	Prof.	Nordkreis	Südkreis	Semiprof.	Prof.	Semiprof.	Ingol- stadt	Kreis Lippe
Mo. Tag	8,3	7,9	9,3	8,7	7,6	8,2	8,9	9,1
Mo. Nacht	5,8	5,4	6,7	3,3	2,1	1,8	3,2	3,9
Di. Tag	8,3	7,9	9,3	8,7	7,1	7,8	9,0	9,1
Di. Nacht	5,7	5,3	6,7	3,3	2,1	1,8	3,8	3,9
Mi. Tag	8,3	7,9	9,3	8,7	7,6	8,0	8,8	9,1
Mi. Nacht	5,9	5,6	6,7	3,3	2,1	1,8	3,7	3,9
Do. Tag	8,3	7,9	9,3	8,7	6,9	7,8	8,8	9,2
Do. Nacht	6,6	6,6	6,7	3,3	2,6	1,6	4,0	3,9
<i>Summe Wochentag</i>	<i>57,2</i>	<i>54,3</i>	<i>64,0</i>	<i>48,0</i>	<i>38,1</i>	<i>38,8</i>	<i>50,1</i>	<i>52,0</i>
Fr. Tag	8,4	8,0	9,3	6,0	7,6	8,0	8,8	9,2
Fr. Nacht	7,8	8,3	6,7	8,0	5,3	3,6	4,6	5,4
Sa. Tag	6,6	5,7	8,7	3,3	4,0	6,0	5,6	6,1
Sa. Nacht	7,5	8,1	6,0	8,7	5,6	3,2	6,7	5,6
So. Tag	6,2	5,4	8,0	3,3	2,6	2,8	2,6	3,5
So. Nacht	5,2	5,1	5,3	8,0	2,4	1,2	4,1	3,5
<i>Summe Wochenende</i>	<i>41,7</i>	<i>40,7</i>	<i>44,0</i>	<i>37,3</i>	<i>27,4</i>	<i>24,8</i>	<i>32,4</i>	<i>33,4</i>
Summe Woche	98,9	95,0	108,0	85,3	65,6	63,6	82,5	85,4
Tag: 6:00 Uhr - 18:00 Uhr Nacht: 18:00 Uhr - 6:00 Uhr								

3.5 Angebotsfaktor Fahrleistung

Eine weitere Kennzahl zur Beurteilung der Angebotssituation ist die Jahresfahrleistung der Fahrzeuge. Die Corona-Pandemie hat zu einem deutlichen Rückgang geführt. 2022 rangierten die Werte aber wieder über dem Vorkrisenniveau:

TAB. 11: KREIS PADERBORN FAHRLEISTUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2019 – 2022 - IN KM / FAHRZEUG -								
	Taxiunternehmen				Mietwagenunternehmen		Vergleichsregionen prof. Taxi	
	Prof.	Nordkreis	Südkreis	Semiprof.	Prof.	Semiprof.	Ingolstadt	Kreis Lippe
2019	59.879	60.335	56.800	46.023	61.323	45.193	68.102	65.578
2020	40.374	41.823	29.005	31.537	53.903	37.019	45.558	52.278
2021	48.608	48.943	46.696	34.014	52.391	37.501	46.725	54.914
2022	66.053	66.711	62.368	40.953	55.067	41.879	60.198	-
Ø 2019 - 2022	53.729	54.453	48.717	39.382	55.671	40.398	55.146	-
2019 vs. 2020	-32,6%	-30,7%	-48,9%	-31,5%	-12,1%	-18,1%	-33,1%	-20,3%
2019 vs. 2022	10,3%	10,6%	9,8%	-11,0%	-10,2%	-7,3%	-11,6%	-

- Fahrleistung:** Im Jahr 2019 erbrachten professionelle Taxis eine für Flächenkreise leicht unterdurchschnittliche Fahrleistung von knapp 60.000 km. Sowohl in Ingolstadt (ca. 68.100 km) als auch im Nachbarkreis Lippe (ca. 65.600 km) wurde mehr eingefahren. Im ersten Corona-Jahr ist die Fahrleistung insgesamt um rund ein Drittel zurückgegangen – im Südkreis sogar um fast die Hälfte. Im Nachbarkreis Lippe war das Minus mit rund 20% dagegen eher moderat. Im Jahr 2022 wurden im Kreis Paderborn dann im Schnitt wieder rund 66.100 km erzielt – ca. 10% mehr als vor der Pandemie. Professionelle Mietwagen kamen vor der Pandemie auf geringfügig mehr Kilometer (ca. 61.300 km) als Taxis und erlitten in der Krise deutlich weniger Einbußen (ca. -12%). Dafür zeichnet sich 2022 immer noch ein Minus gegenüber 2019 (ca. -10%) ab.
- Semiprofessionelle:** Die Fahrleistung der semiprofessionellen Taxis und Mietwagen war geringer und rangierte vor der Pandemie bei ±45.500 km. Im ersten Corona-Jahr ging sie zwischen ca. 18% (Mietwagen) und ca. 32% (Taxis) zurück. Im Jahr 2022 schwankte ihre Leistung dann um ±41.000 km.
- Besetztquote:** Im deutschen Taxigewerbe rangiert die Besetztquote, d.h. der Anteil besetzt gefahrener Kilometer, meist zwischen 47% und 52%. Im Kreis Paderborn schwankt sie um ca. 47% bei den Taxis und um ca. 50% bei den Mietwagen.



4 ERLÖSE, KOSTEN UND ÜBERSCHUSS

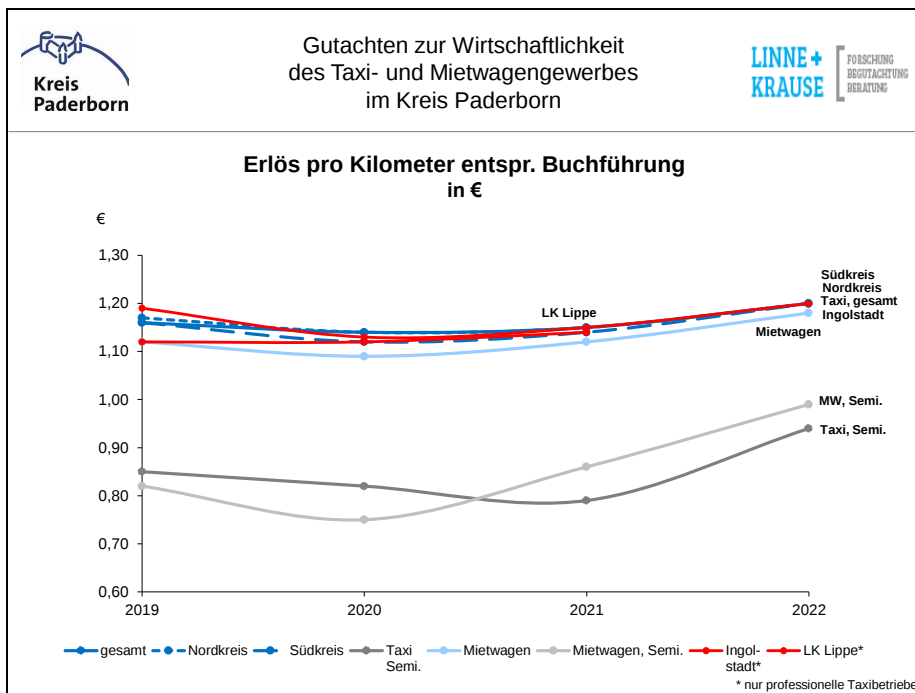
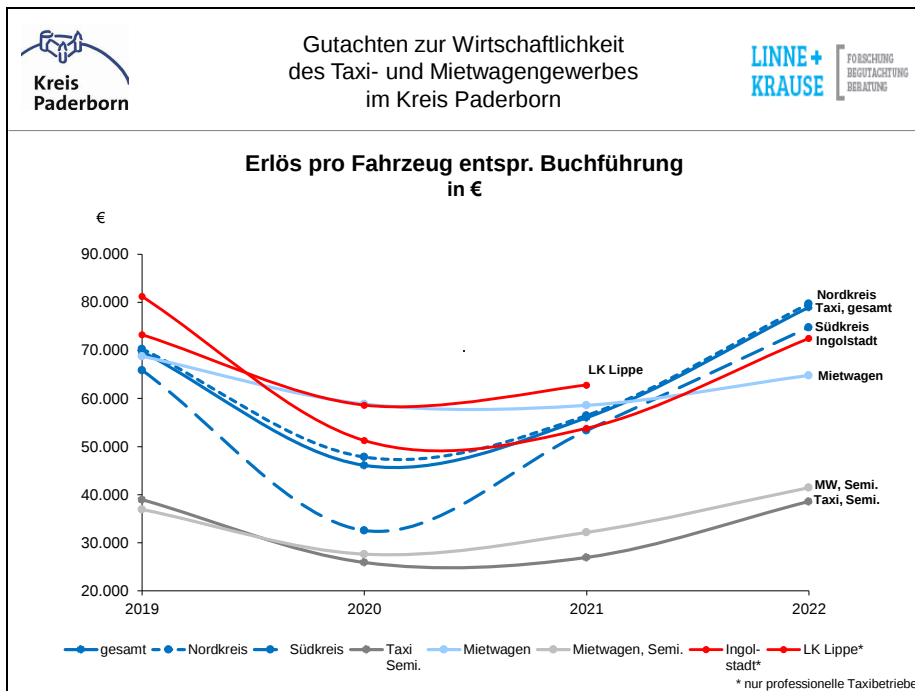
Im Mittelpunkt der betriebswirtschaftlichen Untersuchung stehen Erlöse, Kosten und Überschuss der örtlichen Taxi- und Mietwagenbetriebe.

4.1 Erlöse

Auch bei den Erlösen rangiert das professionelle Paderborner Taxi- und Mietwagen-gewerbe leicht unter dem Branchenschnitt. In der Pandemie brach der Erlös sub-stanziell ein und löste eine Existenzgefährdung vieler Unternehmen aus. Seit 2022 liegen die Erlöse aber wieder auf „Vor-Corona“-Niveau, wobei jedoch der Inflations-schub der Jahre 2022 / 2023 zu berücksichtigen ist.

TAB. 12: KREIS PADERBORN ERLÖSENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2019 - 2022 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -								
	Taxiunternehmen				Mietwagenunternehmen		Vergleichsregionen prof. Taxi	
	Prof.	Nordkreis	Südkreis	Semiprof.	Prof.	Semiprof.	Ingol- stadt	Kreis Lippe
2019	69.755	70.327	65.888	38.964	68.787	36.922	81.223	73.274
2020	46.102	47.831	32.551	25.895	58.859	27.627	51.264	58.626
2021	56.016	56.482	53.351	26.947	58.582	32.151	53.822	62.798
2022	78.987	79.732	74.824	38.591	64.811	41.453	72.509	-
Ø 2019 - 2022	62.715	63.593	56.654	32.599	62.760	34.538	64.704	-
2019 vs. 2020	-33,9%	-32,0%	-50,6%	-33,5%	-14,4%	-25,2%	-36,9%	-20,0%
2019 vs. 2022	13,2%	13,4%	13,6%	-1,0%	-5,8%	12,3%	-10,7%	-

- Erlös pro Fahrzeug:** 2019 kamen professionelle Taxis im Kreis auf einen Netto-erlös von ca. 69.800 € – etwas unter dem Kreis Lippe (ca. 73.300 €). Die besten Erlöse wurden im Nordkreis erzielt (ca. 70.300 €). Im ersten Corona-Jahr 2020 gingen die Erlöse im Norden um rund ein Drittel und im Südkreis um etwa die Hälfte zurück. 2022 stiegen die Erlöse insgesamt auf ca. 79.000 € und übertrafen damit (nominell) das Niveau von 2019. Mietwagen erzielten 2019 ähnliche Erlöse wie Taxis, hatten aber unter der Pandemie weit weniger (ca. -14%) zu leiden.
- Semiprofessionelle:** Substanziell niedriger waren schon vor der Pandemie die (steuerlich gemeldeten) Erlöse semiprofessioneller Taxi- und Mietwagenbetriebe mit rund 38.000 € – ein Betrag, der eine reguläre Betriebsführung praktisch aus-schließt. Das pandemiebedingte Minus lag hier zwischen einem Viertel und einem Drittel.



TAB. 13: KREIS PADERBORN
ERLÖSENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2019 - 2022
- IN € (NETTO) / KM -

	Taxiunternehmen				Mietwagenunternehmen		Vergleichsregionen prof. Taxi	
	Prof.	Nordkreis	Südkreis	Semiprof.	Prof.	Semiprof.	Ingol- stadt	Kreis Lippe
2019	1,16	1,17	1,16	0,85	1,12	0,82	1,19	1,12
2020	1,14	1,14	1,12	0,82	1,09	0,75	1,13	1,12
2021	1,15	1,15	1,14	0,79	1,12	0,86	1,15	1,14
2022	1,20	1,20	1,20	0,94	1,18	0,99	1,20	-
Ø 2019 - 2022	1,16	1,16	1,16	0,83	1,13	0,85	1,16	1,13
2019 vs. 2020	-2,0%	-1,9%	-3,3%	-3,0%	-2,7%	-8,7%	-5,7%	0,4%
2019 vs. 2022	2,7%	2,5%	3,4%	11,3%	4,9%	21,2%	1,0%	-

- **Erlös pro Kilometer:** In Hinblick auf den Kilometererlös hatte die Pandemie erwartungsgemäß kaum Auswirkung. Im Mittel der Jahre 2019 bis 2022 schwankte der um rund 1,16 € / km – ein branchenübliches Niveau ohne regionale Unterschiede. Im Kreis Lippe lag der Wert bei ca. 1,13 € / km (2019 – 2021). Zur Einordnung: Unter taxitypischen Einsatzbedingungen lief der bis November 2022 gültige Paderborner Taxitarif (ohne Wartezeit) auf ca. 1,24 € / km (Hauptverkehrszeit) hinaus.²³ Wegen des hohen Anteils (2022: ca. 46%) meist untertariflicher institutioneller Fahrten, wird der vom Taxitarif gesteckte Kilometererlös aber selten erreicht. Mietwagen kamen im Durchschnitt auf ca. 1,13 € / km und blieben somit leicht hinter dem der Taxis zurück.
- **Semiprofessionelle:** Deutlich niedrigere Kilometererlöse von rund 0,85 € / km (Durchschnitt 2019 – 2022) erzielten dagegen die semiprofessionellen Taxis und die Mietwagen – zumindest laut offizieller Buchhaltung. Ein ordnungsgemäßer Betrieb ist auf diesem Niveau kaum zu realisieren.

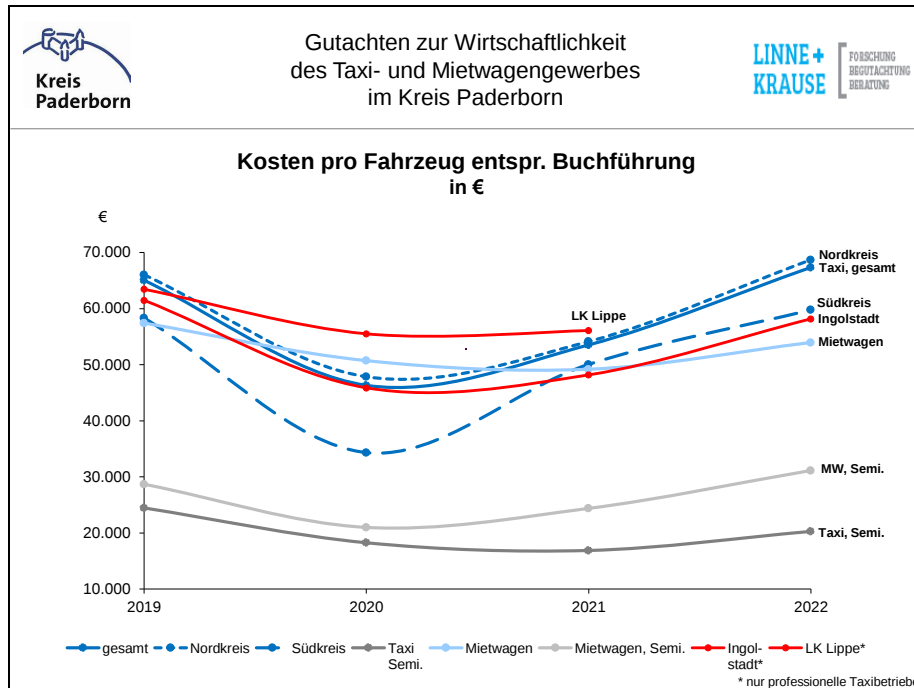
²³ Taxitypische Einsatzbedingungen: 50% Besetztquote; durchschnittliche Tourenlänge 6 km, Touren zum amtlichen Tarif: Fahrpreisordnung für die vom Kreis Paderborn genehmigten Taxen vom 19. Dez. 2012 geändert mit Rechtsverordnung v. 03. März 2015 geändert mit 2. Rechtsverordnung v. 30. April 2019.

4.2 Kosten

Das Taxi- und Mietwagengewerbe im Kreis Paderborn war bereits vor der Corona-Pandemie in einer betriebswirtschaftlich problematischen Lage: Die Höhe der Kosten näherte sich den Erlösen – eine Situation, die ähnlich in vielen deutschen Taxi- und Mietwagenmärkten zu beobachten ist. Kommt hinzu: In der Pandemie konnten die Kosten nicht in gleichem Maße wie die Erlöse „heruntergefahren werden“, so dass sich das grundsätzliche Problem mangelnder Rentabilität weiter zugespitzt hat:

TAB. 14: KREIS PADERBORN KOSTENENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2019 – 2022 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG								
	Taxiunternehmen				Mietwagenunternehmen		Vergleichsregionen prof. Taxi	
	Prof.	Nordkreis	Südkreis	Semiprof.	Prof.	Semiprof.	Ingolstadt	Kreis Lippe
2019	65.036	66.028	58.329	24.457	57.411	28.682	61.482	63.444
2020	46.315	47.844	34.326	18.245	50.720	20.985	45.874	55.499
2021	53.522	54.130	50.048	16.871	49.184	24.373	48.182	56.084
2022	67.345	68.701	59.766	20.271	53.950	31.134	58.173	-
Ø 2019 - 2022	58.055	59.176	50.617	19.961	52.816	26.294	53.428	-
2019 vs. 2020	-28,8%	-27,5%	-41,2%	-25,4%	-11,7%	-26,8%	-25,4%	-12,5%
2019 vs. 2022	3,6%	4,0%	2,5%	-17,1%	-6,0%	8,5%	-5,4%	-

- Kosten pro Fahrzeug:** Im deutschen Taxi- und Mietwagengewerbe schwankten die jährlichen Kosten vor der Corona-Pandemie meist zwischen ca. 30.000 € und ca. 70.000 € pro Fahrzeug – je nach Betriebsart und Personaleinsatz. Mit jährlichen Kosten von durchschnittlich rund 65.000 € im Jahr 2019 rangierte das Taxigewerbe im Kreis Paderborn im oberen Quartil und etwas über Ingolstadt (ca. 61.500 €) und Lippe (ca. 63.400 €). Ein deutlicher Unterschied zeichnete sich zwischen Südkreis (ca. 58.300 €) und Nordkreis (ca. 66.000 €) ab. Hier kommt der unterschiedliche Personaleinsatz zum Tragen. In der Pandemie gingen auch die Kosten zurück (ca. -29%) – jedoch weniger als die Erlöse (ca. -34%). Im Jahr 2022 rangierten die Kosten mit ca. 67.300 € geringfügig über „Vor-Corona“-Niveau (ca. +4%). Auf niedrigerem Niveau arbeiteten 2022 die professionellen Mietwagen (ca. 54.000 €).
- Semiprofessionelle:** Die Kosten semiprofessioneller Fahrzeuge (±26.000 €) lagen 2019 dagegen wesentlich unter denen ihrer professionellen Wettbewerber und gingen sowohl für Taxis als auch für Mietwagen in der Pandemie um rund ein Viertel zurück.



Im nächsten Schritt wurde eine Auswertung nach **Fixkosten**, (überwiegend variablen) **Fahrzeugkosten** und **Personalkosten** vorgenommen.²⁴ Unterschiede zwischen den Betriebstypen resultieren vorrangig aus unterschiedlichen Personalkosten:

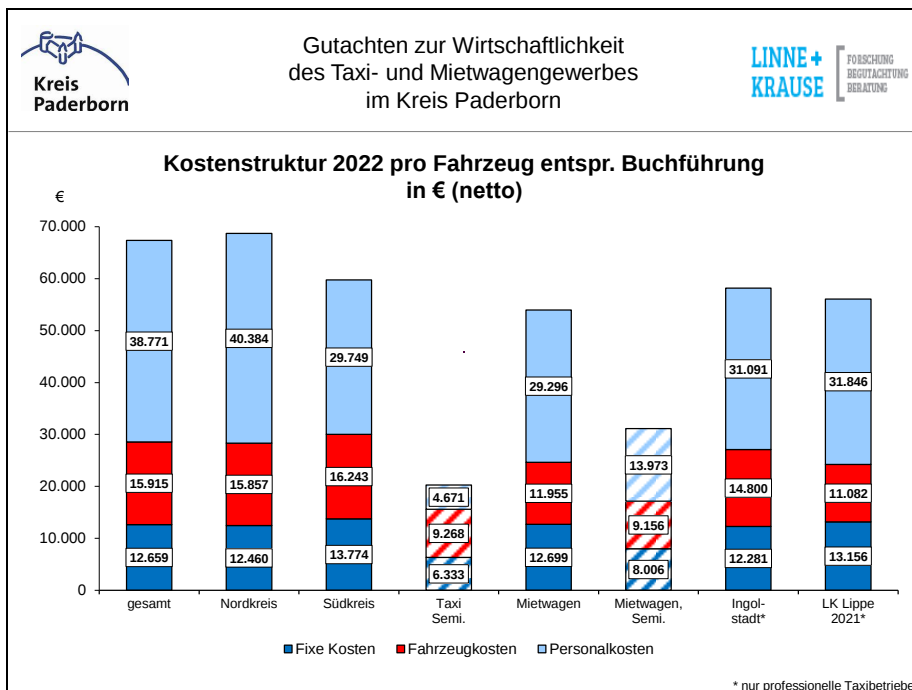
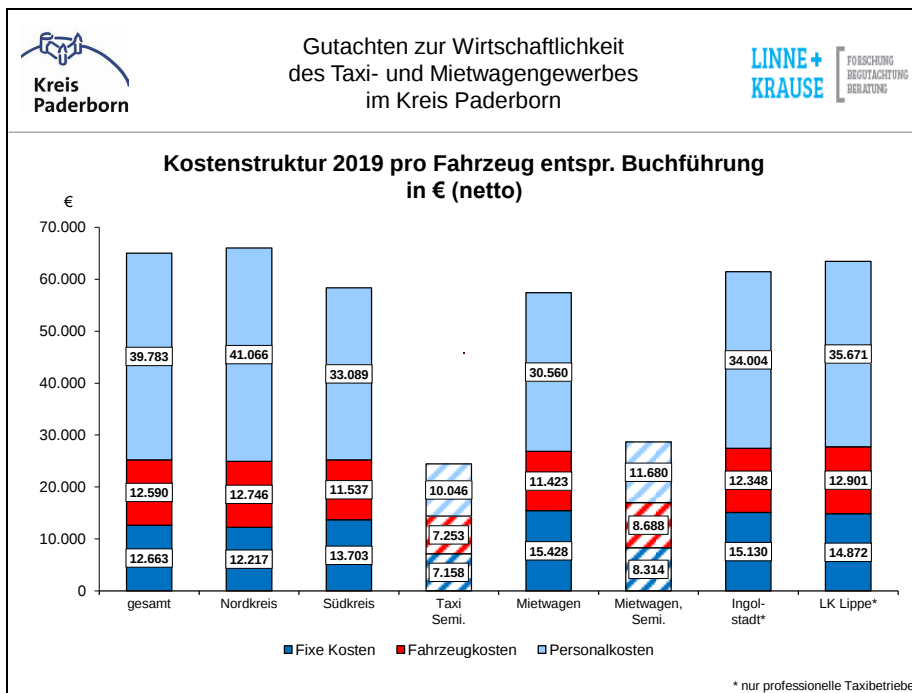
- **Fixkosten:** Vor der Pandemie rangierten die Fixkosten deutscher Taxis und Mietwagen meist zwischen ca. 13.000 € und ca. 18.000 € pro Fahrzeug. Mit Fixkosten von ca. 12.700 € arbeiteten Paderborner Taxis 2019 im unteren Quartil. Mit der Pandemie gingen die Fixkosten um ca. 17% zurück auf ca. 10.500 € – auch als Folge schwindender Investitionsbereitschaft. Seitdem haben die Fixkosten sich wieder auf „Vor-Corona“-Niveau eingependelt. Die recht hohen Fixkosten der Mietwagenbetriebe (2019: ca. 15.400 €) sind im Jahr 2022 auf ca. 12.700 € gesunken (ca. -18%). Die Fixkosten der Semiprofessionellen pendelten um die ±7.500 €.
- **Fahrzeugkosten:** Die überwiegend variablen Fahrzeugkosten (Kraftstoff, Reparaturen, Kfz-Versicherung und -Steuern etc.) rangierten 2019 mit ca. 12.600 € pro Fahrzeug ebenfalls im unteren Bereich. Üblich im deutschen Taxigewerbe waren ca. 12.000 € bis ca. 16.000 €. Im Corona-Jahr 2020 gingen sie erwartungsgemäß deutlich zurück (ca. -25%) – auch wegen der verringerten Fahrleistung. Seitdem sind sie kontinuierlich gestiegen: 2022 wurden ca. 26% mehr Fahrzeugkosten verbucht als 2019 – vor allem wegen der steigenden Kraftstoff- und Wartungskosten. Die Fahrzeugkosten der Mietwagen lagen stets leicht unter denen der Taxis. Semiprofessionelle Taxis kamen 2022 auf unzureichende ca. 9.300 €.

²⁴ Die Aufteilung nach fixen Kosten, Fahrzeugkosten und Personalkosten orientiert sich am DATEV-Kontenrahmen.

**TAB. 15: KREIS PADERBORN
KOSTENSTRUKTUR ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2019 - 2022
- IN € (NETTO) / FAHRZEUG -**

	Taxiunternehmen				Mietwagenunternehmen		Vergleichsregionen prof. Taxi	
	Prof.	Nordkreis	Südkreis	Semiprof.	Prof.	Semiprof.	Ingol- stadt	Kreis Lippe
2019								
Fixe Kosten	12.663	12.217	13.703	7.158	15.428	8.314	15.130	14.872
Fahrzeugkosten	12.590	12.746	11.537	7.253	11.423	8.688	12.348	12.901
Personalkosten	39.783	41.066	33.089	10.046	30.560	11.680	34.004	35.671
Gesamtkosten	65.036	66.028	58.329	24.457	57.411	28.682	61.482	63.444
2020								
Fixe Kosten	10.491	10.349	11.598	7.155	14.753	7.322	13.951	13.571
Fahrzeugkosten	9.483	9.854	6.573	5.268	9.400	5.353	9.027	10.931
Personalkosten	26.341	27.640	16.155	5.822	26.567	8.310	22.896	30.997
Gesamtkosten	46.315	47.844	34.326	18.245	50.720	20.985	45.874	55.499
2021								
Fixe Kosten	13.399	12.958	13.655	6.753	11.875	7.291	13.379	13.156
Fahrzeugkosten	11.803	11.702	12.380	6.985	10.678	6.530	10.542	11.082
Personalkosten	28.320	29.470	24.013	3.132	26.631	10.552	24.261	31.846
Gesamtkosten	53.522	54.130	50.048	16.871	49.184	24.373	48.182	56.084
2022								
Fixe Kosten	12.659	12.460	13.774	6.333	12.699	8.006	12.281	-
Fahrzeugkosten	15.915	15.857	16.243	9.268	11.955	9.156	14.800	-
Personalkosten	38.771	40.384	29.749	4.671	29.296	13.973	31.091	-
Gesamtkosten	67.345	68.701	59.766	20.271	53.950	31.134	58.173	-

- **Personalkosten:** Im Kreis Paderborn lagen die Personalkosten 2019 im Schnitt bei knapp 40.000 € pro Taxi und somit deutlich über denen der Vergleichsregionen (±35.000 €). Im Nordkreis (ca. 41.100 €) war der Personalaufwand deutlich höher als im Süden (ca. 33.100 €). Zur Einordnung: Für die Finanzierung einer einzigen Vollzeitkraft im Einschichtbetrieb sind derzeit rund 30.000 € erforderlich. Bei kleineren Betrieben muss aber auch die Arbeitskraft des Unternehmers berücksichtigt werden, die (meist) kein Kostenfaktor, sondern Gewinnbestandteil ist. Die Personalkosten sind in der Pandemie gesunken: Am stärksten im Süden (2020: ca. -51%). 2020 / 2021 kam es in großem Umfang zu Kurzarbeit und Freisetzung von Mitarbeitern. Seitdem sind die Personalkosten – auch wegen der Erhöhung des Mindestlohns – wieder gestiegen und lagen bei den Taxis 2022 annähernd auf dem Niveau von 2019 (ca. -3%). Professionelle Mietwagen, die sämtlich mit Fahrern arbeiten, wurden 2022 ca. 29.300 € Personalkosten pro Fahrzeug erklärt. Kritisch ist der auch im Jahr 2022 sehr niedrige Personalaufwand semiprofessioneller Betriebe (Taxis: ca. 4.700 €; Mietwagen: ca. 14.000 €). Vermutlich wird hier nur ein Teil der tatsächlichen Personalkosten steuerlich gemeldet – eine im Sinne eines ordnungsgemäßen Gewerbes problematische Situation.



TAB. 16: KREIS PADERBORN
KOSTENENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2019 - 2022
- IN € (NETTO) / KM -

	Taxiunternehmen				Mietwagenunternehmen		Vergleichsregionen prof. Taxi	
	Prof.	Nordkreis	Südkreis	Semiprof.	Prof.	Semiprof.	Ingol- stadt	Kreis Lippe
2019	1,09	1,09	1,03	0,53	0,94	0,63	0,90	0,97
2020	1,15	1,14	1,18	0,58	0,94	0,57	1,01	1,06
2021	1,10	1,11	1,07	0,50	0,94	0,65	1,03	1,02
2022	1,02	1,03	0,96	0,49	0,98	0,74	0,97	-
Ø 2019 - 2022	1,09	1,09	1,06	0,51	0,95	0,65	0,98	1,02
2019 vs. 2020	5,6%	4,5%	15,2%	8,9%	0,5%	-10,7%	11,5%	9,7%
2019 vs. 2022	-6,1%	-5,9%	-6,7%	-6,9%	4,6%	17,1%	7,0%	-

- **Kilometerkosten:** Die Kilometerkosten schwankten 2019 bis 2022 um 1,09 € / km ohne wesentliche regionale Unterschiede. Paderborner Taxis „produzieren“ somit deutlich teurer als ihre Kollegen in den Vergleichsorten (ca. 0,98 € / km bis ca. 1,02 € / km). Durch die geringere Fahrleistung in den Pandemie Jahren 2020 / 2021 sind die Kilometerkosten generell gestiegen (ca. 6%). Bei Mietwagenunternehmen lagen die Kilometerkosten bis 2021 relativ stabil bei ca. 0,95 € / km.
- **Semiprofessionelle:** Die verbuchten Kosten der semiprofessionellen Taxis lief im Untersuchungszeitraum auf durchschnittlich ca. 0,51 € / km hinaus. Semiprofessionelle Mietwagen kamen laut Buchführung auf ca. 0,65 € / km.

4.3 Überschuss

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

- **Geschäftsführergehalt:** Besitzer von GmbHs oder UGs sind häufig als Geschäftsführer angestellt. Ihr Einkommen bestreiten sie dann nicht primär aus dem Gewinn, sondern mit dem Geschäftsführergehalt – und das ist als Kostenbestandteil gewinnmindernd. So kann z.B. eine GmbH mit einer „schwarzen Null“ im Gewinn durchaus auf gesundem wirtschaftlichem Fundament stehen.
- **Außerordentliche Erträge:** Darüber hinaus erzielen Unternehmen oft außerordentliche Erträge, die nicht in direktem Zusammenhang mit der Personenbeförderung stehen. Hierzu gehören Werbeeinnahmen, Verkaufserlöse, private Pkw-Nutzung, Lohnkostenzuschüsse der Agentur für Arbeit, Versicherungszahlungen etc. In den Jahren 2020 und 2021 haben viele Betriebe zudem Zahlungen aus Corona-Hilfsprogrammen erhalten. Diese Einnahmen sind zwar gewinnrelevant, haben aber mit dem operativen Geschäft wenig zu tun und wurden bei dieser Auswertung mit den entsprechenden Kostenpositionen saldiert.

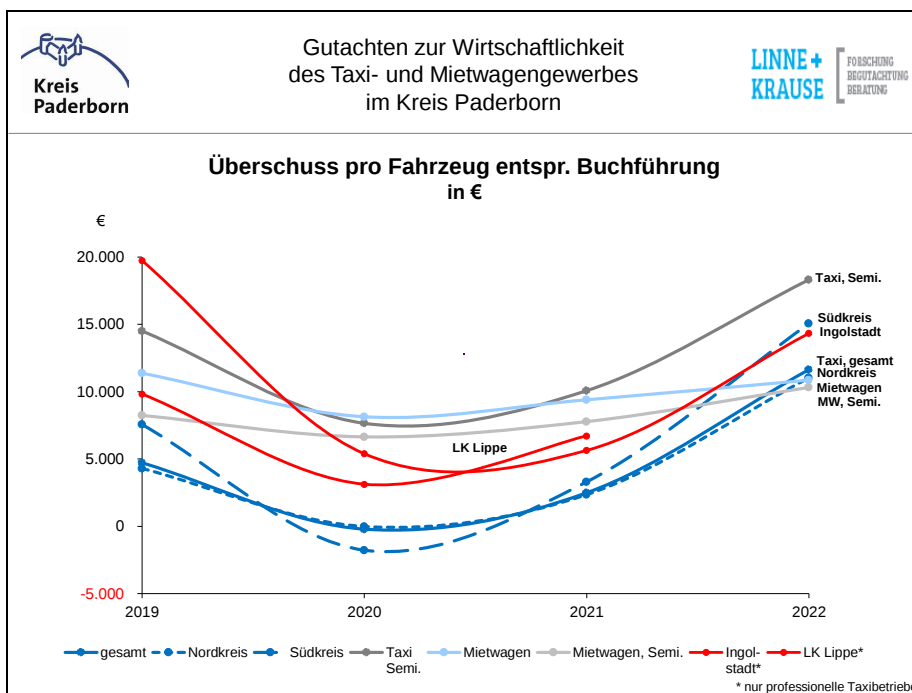
Wegen der unvermeidbaren Unsicherheiten bei der Bestimmung steuerlicher Gewinne wird im Folgenden der **operative Überschuss** aus dem Taxi- und Mietwagengewerbe errechnet. Maßgeblich ist dabei der Überschuss, der sich aus der Einnahme- / Überschussrechnung bzw. aus der Gewinn- und Verlustrechnung ergibt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

TAB. 17: KREIS PADERBORN
ÜBERSCHUSS ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2019 - 2022
- IN € (NETTO) / FAHRZEUG -

	Taxiunternehmen				Mietwagenunternehmen		Vergleichsregionen prof. Taxi	
	Prof.	Nordkreis	Südkreis	Semiprof.	Prof.	Semiprof.	Ingol- stadt	Kreis Lippe
2019	4.719	4.298	7.560	14.508	11.375	8.240	19.741	9.830
2020	-212	-13	-1.775	7.650	8.139	6.643	5.390	3.127
2021	2.493	2.352	3.303	10.077	9.398	7.778	5.639	6.715
2022	11.642	11.031	15.058	18.320	10.861	10.319	14.336	-
Ø 2019 - 2022	4.660	4.417	6.036	12.639	9.943	8.245	11.277	-
2019 vs. 2020	-104,5%	-100,3%	-123,5%	-47,3%	-28,5%	-19,4%	-72,7%	-68,2%
2019 vs. 2022	146,7%	156,6%	99,2%	26,3%	-4,5%	25,2%	-27,4%	-

- **Überschuss pro Fahrzeug:** Die Betrachtung des operativen Überschusses zeigt ein ernüchterndes Bild: Vor der Pandemie erwirtschafteten Taxibetriebe im Kreis Paderborn einen Überschuss von durchschnittlich ca. 4.700 € pro Fahrzeug – ein schon damals unzureichendes Ergebnis. Ebenfalls kritisch war die Situation auch im Nachbarkreis Lippe (ca. 9.800 €). In Ingolstadt wurde dagegen mit knapp 20.000 € ein – im Vergleich mit anderen Taximärkten – noch akzeptables Niveau erzielt. Innerhalb des Kreises Paderborn ist zudem ein leichtes Gefälle zu Gunsten des Südkreises erkennbar (ca. 7.600 € vs. ca. 4.300 €). Im ersten Corona-Jahr ging der Durchschnitt ins Minus. Trotz positiver Entwicklung ist der Überschuss auch 2022 noch immer zu niedrig. Ein akzeptables Einkommen, eine adäquate Kapitalverzinsung und ein angemessener Zuschlag für das unternehmerische Risiko sind so kaum zu erzielen. Das deutet zumindest auf eine Bedrohung der Funktionsfähigkeit hin. Weniger volatil, aber dennoch unbefriedigend war der durchschnittliche Gewinn der Mietwagen (ca. 9.900 €).
- **BVTM-Referenzwert:** Aufschlussreich ist der Vergleich mit den Daten des Musterbetriebs, die der BVTM jährlich in seinem Geschäftsbericht veröffentlicht. Der BVTM-Wert markiert aus Gutachtersicht den absoluten Mindestüberschuss, der für einen Kleinstbetrieb ohne Mitarbeiter erforderlich ist. 2019 lag der bei ca. 28.100 €. ²⁵ An diesem Punkt wird eine Gefahr für das Taxigewerbe im Kreis Paderborn deutlich.
- **Semiprofessionelle:** Auf niedrigem Niveau arbeiten auch semiprofessionelle Mietwagenbetriebe (2022: ca. 10.300 €) – zumindest laut offizieller Buchführung. Auffällig ist dagegen der Überschuss der semiprofessionellen Taxis, die 2022 ca. 18.300 € verbuchten.

²⁵ Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V., Geschäftsbericht, 2019 / 2020.



5 GESCHÄFTSAUFGABEN UND KONZESSIONSBEWEGUNGEN

Ein weiteres Kernkriterium zur Beurteilung der Funktionsfähigkeit im Taxigewerbe bilden die Geschäftsaufgaben. Im Kreis Paderborn sind in dieser Hinsicht einige Anhaltspunkte für eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit zu erkennen:

TAB. 18: KREIS PADERBORN KONZESSIONSBEWEGUNGEN IM TAXIGEWERBE, 2019 - 2024					
Betroffene Genehmigungen			Grund	Ort	Jahr
Rück-/ Aufgabe	Über- tragung	Widerruf			
	2		Unbekannt	Paderborn	2020
	1		Unbekannt	Paderborn	
	1		Unbekannt	Büren	
	1		Unbekannt	Salzkotten	
1			Unbekannt	Lichtenau	2021
	4		Unbekannt	Bad Wünnenb.	
	2		Tod des Unternehmers	Borchen	
	1		Tod des Unternehmers	Paderborn	
	1		Tod eines Gesellschafters	Paderborn	2022
13			Wirtschaftliche Gründe	Paderborn	
1			Wirtschaftliche Gründe	Büren	
	1		Unbekannt	Paderborn	2023
15	14	0			

Q.: Kreis Paderborn, Stand: 06 / 2024.

- **Rückgabe:** Seit 2021 fanden drei Geschäftsaufgaben mit insgesamt 15 Fahrzeugen statt. Herausragendes Ereignis war 2022 eine Geschäftsaufgabe mit 13 Taxis in der Kreisstadt. Das Paderborner Traditionsunternehmen, das sich nunmehr auf sein Hauptgeschäftsfeld – den Busbetrieb im Rahmen des ÖPNV – konzentriert, begründete den Schritt damit, dass „*das Verhältnis Erlös und Kosten ... nicht mehr*“ passe und es keine Einsparmöglichkeiten sehe. Weiterhin wurde auf einen strukturellen Rückgang der Nachfrage verwiesen – zuletzt verschärft durch die Corona-Pandemie.²⁶
- **Übertragungen:** Übertragungen sind nicht als Geschäftsaufgaben zu werten. Im Kreis Paderborn ist diesbezüglich ein unauffälliges Geschehen zu beobachten. Insgesamt gab es in den letzten fünf Jahren neun Übertragungen mit insgesamt 14 Taxis. In den drei Fällen, deren Hintergrund bekannt ist, erfolgte die Übertragung aus natürlichen Gründen (Tod des Unternehmers).
- **Befreiung von der Betriebspflicht:** In der Corona-Pandemie haben sich sieben Unternehmer mit insgesamt zehn Genehmigungen zeitweise von der Betriebspflicht befreien lassen. Im Durchschnitt ging die Betriebspflichtbefreiung über knapp zehn Monate.

²⁶ Siehe Westfalen-Blatt v. 30.05.2022, Hermesmeier in Paderborn stellt Taxi-Betrieb ein.

6 ZUSAMMENFASSUNG

Die Zusammenschau der Untersuchungsergebnisse zeigt, dass die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes im Kreis Paderborn bis zur Corona-Pandemie grundsätzlich noch gegeben war, wenngleich bereits einiges auf eine Gefährdung hinwies. Die meisten Kennziffern lagen aber noch im branchenüblichen Bereich. Für die Kernjahre der Pandemie 2020 / 2021 ist von einer Bedrohung der Existenz- und Funktionsfähigkeit des Paderborner Taxigewerbes auszugehen, die aber 2022 / 2023 weitgehend behoben scheint – auch wenn die Schädigung nachwirkt.

6.1 Nachfragefaktoren

Die Corona-Pandemie führte auch im Paderborner Taxigewerbe zum existenzgefährdenden Nachfrageeinbruch. Mit den Kriegen in der Ukraine und in Nahost sind weitere exzeptionelle Krisen hinzugekommen, deren langfristige Auswirkungen noch nicht abzuschätzen sind – abgesehen von zeitweise stark gestiegenen Energiekosten, Inflation und allgemeiner Konsumzurückhaltung. Nach Aufhebung der pandemiebedingten Einschränkungen ist dennoch eine „neue Normalität“ eingetreten, wobei das „Vor-Corona“-Niveau in den meisten Betrieben wieder erreicht ist:

- **Faktor Siedlungsstruktur:** Der Kreis Paderborn ist mit Blick auf die Nachfrage ein heterogenes Fahrgebiet. Die Kreisstadt hat urbanen Charakter. Dagegen ist die Fläche des Kreises ländlich bis kleinstädtisch geprägt. Die Bevölkerung und die Taxis konzentrieren sich im Norden – insbesondere in der Kreisstadt.
- **Faktor Demografie:** Die Bevölkerungszahl ist im letzten Jahrzehnt leicht gestiegen. Für die nächsten Jahre wird jedoch ein leichtes Minus prognostiziert. Auch im Kreis Paderborn wird der Anteil der Senioren (mit speziellem Mobilitätsbedarf) weiter zunehmen, so dass auch aus diesem Grunde ein wachsendes Interesse an einem existenz- und funktionsfähigen Taxigewerbe besteht.
- **Faktor Nachfragestruktur:** Taxis und Mietwagen leben vorwiegend von Krankenfahrten und der Beförderung von Schülern und Menschen mit Behinderung. Zahler sind meist institutionelle Auftraggeber. In der Pandemie haben sich diese Fahrten als „Rettungsanker“ erwiesen und geholfen, die Krise zu überstehen. Weitere gewichtige Kundengruppe bilden (selbstzahlende) Privatpersonen und Geschäftsleute, deren Nachfrage sich noch nicht vollständig erholt hat.
- **Faktor Tourengewinnung:** Bei der Tourengewinnung der Taxis stehen telefonische Bestellungen an erster Stelle. Eine weitere Säule der Nachfrage bilden feste Touren, wie Serienfahrten zu Dialyse oder Bestrahlung – für Mietwagen noch stärker als für Taxis. Dagegen hat die traditionelle Funkvermittlung nur geringe Bedeutung. App-Vermittlung spielt bislang noch keine Rolle.

- **Faktor Konjunktur und Inflation:** Deutschland bewegt sich am Rande einer Rezession. Die wirtschaftliche Entwicklung steht im Schatten eines krisengeprägten Umfelds. Unsichere Zukunftsaussichten und Inflation bei sinkenden Reallöhnen mindern die Konsumbereitschaft und damit auch die Taxinachfrage. Die Kaufkraft im Kreis rangiert zudem unter dem Bundesdurchschnitt.
- **Faktor Arbeits- und Fahrermarkt:** Mehr als drei Viertel der professionellen Taxibetriebe und sämtliche Mietwagenunternehmen beschäftigen Fahrpersonal. Zum vorherrschenden Problem ist der Mangel an geeignetem Fahrpersonal geworden. Die Arbeitslosenquote im Kreis Paderborn rangiert unter dem Landesdurchschnitt, so dass kaum Entlastung auf dem Fahrermarkt zu erwarten ist.
- **Faktor Regionalwirtschaft:** Der Kreis Paderborn ist traditionsreicher Gewerbestandort, geprägt von größeren mittelständischen Unternehmen. Leitbranchen sind die IT-Branche und der Fahrzeug- und Maschinenbau. Die Kreisstadt Paderborn hat zudem Bedeutung als Hochschul- und Wissenschaftsstandort. Der weitgehende Abzug der britischen Armee 2019 / 2020 hat für Paderborner Taxis eine Nachfrangelücke gerissen.
- **Faktor Gesundheitswirtschaft:** Die Gesundheitswirtschaft bildet im Kreis Paderborn die tragende Säule der Taxi- und Mietwagennachfrage. Die Kreisstadt verfügt über eine Reihe von Krankenhäusern. Hauptsächlich in Bad Lippspringe sind zahlreiche Reha-Einrichtungen angesiedelt. Aber auch die medizinischen Einrichtungen in den Nachbarkreisen und -städten bescheren Paderborner Taxis und Mietwagen Nachfrage.
- **Faktor Schulen und Fördereinrichtungen:** Institutionelle Fahrten für Schüler oder Menschen mit Behinderung sind ebenfalls bedeutsam für die Nachfrage. Auch hier steht die Kreisstadt mit Blick auf die Zahl der Einrichtungen an erster Stelle.
- **Faktor Reise- und Gastgewerbe:** Taxis und Mietwagen waren zwar nicht unmittelbar von staatlichen Schließungen und Beschränkungen betroffen. Die Pandemie hat aber Branchen in Mitleidenschaft gezogen, die wichtigen Taxinachfrager sind. Dazu gehören die Reisebranche sowie das Gast- und Veranstaltungs-gewerbe. Taxis im Kreis Paderborn profitieren vor allem von Geschäftsreisenden.
- **Faktor Verkehr:** Bedeutendster Wettbewerber für Taxis und Mietwagen ist der private Pkw. Der Kreis hat aber eine moderate Pkw-Dichte. Die Stadt Paderborn ist nur schwach an den Fernverkehr per Schiene angebunden. Der regionale Schienenverkehr ist dagegen gut ausgebaut. Außerhalb der Kreisstadt ist das Busnetz zwar flächendeckend, aber vorrangig auf die Schülerbeförderung ausgerichtet. In der Stadt Paderborn besteht ein leistungsfähiges Busnetz. Eine Einbindung von Taxis in den ÖPNV findet allenfalls im Nordkreis statt.
- **Faktor Flugverkehr:** Ein weiterer Nachfragefaktor für örtliche Taxis und Mietwagen sind die Flughäfen in Hannover, Dortmund und Paderborn/Lippstadt. Paderborner Taxis dürfen sich zwar nicht in Hannover und Dortmund bereitstellen, kommen aber im Zubringerdienst bzw. auf Vorbestellung zum Einsatz. In der Corona-Pandemie sind die Fluggastzahlen dramatisch eingebrochen, kamen 2023 zumindest in Paderborn/Lippstadt wieder annähernd auf „Vor-Corona“-Niveau. Wegen der attraktiven Parkplätze bleibt den Taxis aber nur wenig touristische Nachfrage. Nachfragebedeutung haben hier dagegen Geschäftsleute.

6.2 Angebotsfaktoren

Angebotsseitig ist das örtliche Taxi- und Mietwagengewerbe recht günstig aufgestellt, wobei die unabsehbare politische und wirtschaftliche Lage jederzeit neue Herausforderungen bringen kann:

- **Faktor Beschäftigung:** Das professionelle Taxigewerbe im Kreis Paderborn wird von kleineren und mittelgroßen Unternehmen dominiert (Nordkreis: Ø 9,9 Taxis; Südkreis: Ø 4,3 Taxis). Im Mietwagengewerbe fahren im Schnitt 5,3 Fahrzeuge pro Betrieb. Entsprechend zeigt sich die Personalsituation. In der Pandemie sind jedoch viele Fahrer abgewandert, so dass der Fahrermangel zu einem zentralen Problem geworden ist.
- **Faktor Fahrzeuge:** Die Qualität der Taxiflotte ist recht gut. Sowohl der Anteil an Neufahrzeugen (ca. 94%) und der durchschnittliche Anschaffungspreis (ca. 37.100 €) rangieren über dem Branchenüblichen. Das Fahrzeugalter liegt mit ca. 3,8 Jahre im Mittelfeld der Branche. Mietwagen sind häufiger „Gebrauchte“. Bedenklich ist deren hohes Fahrzeugalter von ca. 5,5 Jahren.
- **Faktor Finanzierung:** Zum Problem wird zurzeit die Finanzierung. Die meisten Taxis und Mietwagen (>75%) sind überwiegend mit Krediten finanziert. Was lange Zeit unkritisch war, wird in letzter Zeit zur Gefahr: Angesichts ausbleibender Umsätze 2020 / 2021 und stark steigender Zinsen, ist die Beschaffung für viele Unternehmen schwierig geworden. Hinzu kommen Lieferengpässe der Fahrzeughersteller, die sich auch bei den Preisen niederschlagen.
- **Faktor Taxidichte:** Zurzeit fahren im Kreis Paderborn 111 Taxis, was rechnerisch einer Taxidichte von 0,35 entspricht. Die durchschnittliche Taxidichte in nordrhein-westfälischen Flächenkreisen liegt bei 0,44. Auch in den Städten des Kreises – einschließlich der Kreisstadt – zeichnet sich keine Überbesetzung ab. Im Gegenteil: In der Fläche ist vielmehr von einer Mangelsituation auszugehen.
- **Faktor Taxi-Mietwagendichte:** Weiterhin sind 106 Mietwagen (ohne Hilfsorganisationen) genehmigt. Mit einer Taxi-Mietwagendichte von 0,69 rangiert der Kreis Paderborn auch diesbezüglich unter dem Durchschnitt nordrhein-westfälischer Kreise (0,95). Gleiches gilt auch für die Städte im Kreisgebiet.
- **Faktor Einsatzzeit:** Die zeitliche Auslastung der Paderborner Taxis ist nach der Pandemie wieder auf überdurchschnittliche knapp 100 Std. pro Woche gestiegen. Die Mietwagen zeigen mit rund 60 Stunden deutlich geringere Straßenpräsenz.
- **Faktor Fahrleistung:** 2019 lag die Jahresfahrleistung mit knapp 60.000 km dagegen unter dem Branchenüblichen. Die Corona-Pandemie führte in den Betrieben zu einem drastischen Rückgang, der sich nunmehr normalisiert. 2022 lag die Fahrleistung rund 10% über dem „Vor-Corona“-Niveau. Professionelle Mietwagen fuhren 2019 eine geringfügig höhere Kilometerleistung ein (ca. 61.300 km); dafür hatten sie 2022 immer noch ein Minus gegenüber 2019 (ca. -10%).
- **Faktor Besetztrate:** Die Besetztrate schwankt branchentypisch um die 47% (Taxis) bzw. ca. 50% (Mietwagen).

6.3 Betriebswirtschaftliche Faktoren / Geschäftsaufgaben

Vor der Corona-Pandemie rangierten die Erlöse professioneller Taxis etwas unter dem Durchschnitt westdeutscher Flächenkreise. Dennoch war ein Arbeiten im Rahmen der rechtlichen Bestimmungen (noch) möglich. Andererseits gab es schon damals Anzeichen für irregulären Wettbewerb – vor allem aus dem Mietwagengewerbe. In der Pandemie sind die Erlöse in existenzgefährdender Weise eingebrochen. Nominell liegt das Niveau allmählich wieder auf „Vor-Corona“-Niveau:

- **Faktor Grauwirtschaft:** Die Plausibilitätsprüfung der steuerlichen Unternehmerdaten zeigt, dass ca. 7% der Taxis jenseits betriebswirtschaftlicher Plausibilität im Einsatz war. Da es sich vorwiegend um kleine Unternehmen handelt, entspricht das knapp einem Viertel der Unternehmen. Im Paderborner Mietwagengewerbe ist die Situation noch kritischer (ca. 51% der Fahrzeuge, ca. 42% der Unternehmen). Die Existenz so vieler semiprofessioneller Mietwagenbetriebe deutet auf einen ruinösen Wettbewerb hin, der die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes grundlegend in Frage stellt. Das öffentliche Verkehrsinteresse ist somit bedroht. Mit der quantitativen Beschränkung der Taxizahl ist diesem Problem aber nicht abzuhelpfen. Hilfreich ist eine gezielte betriebswirtschaftliche Kontrolle bei der Wiedererteilung (siehe dazu Kapitel 7.2 Subjektive Zulassungskriterien).
- **Faktor Fahrzeugerlöse:** Im Jahr 2019 erzielten professionelle Taxis Nettoerlöse von knapp 70.000 € und arbeiteten damit im unteren Mittelfeld westdeutscher Kreise und Städte. Mietwagen fuhren ca. 68.800 € ein. Mit angeblich ± 38.000 € Jahreserlös agierten semiprofessionelle Taxis und Mietwagen weit jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität. In den Krisenjahren 2020 / 2021 büßten professionelle Taxibetriebe im Schnitt rund ein Drittel ihrer Erlöse ein (ca. 34%) – ähnlich wie in vielen (kleineren) Großstädten. In den Metropolen fiel der Umsatzeinbruch meist noch höher aus, in Flächenkreisen war er dagegen deutlich moderater. Der Einbruch im Paderborner Mietwagengewerbe (ca. 14%) war weniger einschneidend. 2022 stiegen die Erlöse im Kreis wieder an und übertrafen das „Vor-Corona-Niveau“; anders als in vielen Taximärkten, wo noch ein anhaltendes Minus zu beobachten ist. Auch die Mietwagen haben annähernd wieder „Vor-Corona“-Niveau erreicht.
- **Faktor Kilometererlöse:** Die Paderborner Kilometererlöse sind branchenüblich: Im Prüfungszeitraum fuhren professionelle Taxis Nettoerlöse von durchschnittlich ca. 1,16 € / km ein – ein Wert, der auch in der Pandemie recht stabil blieb. Mietwagen erzielten ca. 1,13 € / km. Semiprofessionelle Fahrzeuge kamen dagegen nur auf rund 85 € / km. Der bis November 2022 gültige Paderborner Taxitarif lief unter taxitypischen Einsatzbedingungen auf netto ca. 1,24 € / km hinaus. Wegen des hohen Anteils (2022: ca. 46%) meist untertariflicher institutioneller Fahrten, wird der vom Taxitarif gesteckte Kilometererlös aber selten erreicht.

- **Faktor Gesamtkosten:** Taxis im Kreis Paderborn arbeiteten 2019 auf relativ hohem Kostenniveau von durchschnittlich rund 65.000 € pro Fahrzeug, wobei sich die Aufwendungen regional etwas unterschieden. Im Krisenjahr 2020 gingen die Gesamtkosten um ca. 29% zurück – jedoch weniger als die Erlöse (34%). 2022 stiegen die Kosten wieder deutlich an und rangierte leicht über dem 2019er Niveau. Mietwagen erklärten sowohl 2019 (ca. 57.400 €) als auch 2022 (ca. 54.000 €) deutlich niedrigeren Kosten pro Fahrzeug. Für Mietwagen war der Kostenrückgang 2020 mit rund 12% zudem deutlich geringer als für Taxis. Semiprofessionelle Betriebe erklärten 2019 lediglich rund 26.000 € pro Fahrzeug.
- **Faktor Kostenstruktur:** „Vor Corona“ waren die **Fixkosten** im Paderborner Taxigewerbe mit ca. 12.700 € pro Fahrzeug eher niedrig. Mit den Pandemie Jahren gingen die Fixkosten zurück, um im Jahr 2022 wieder auf „Vor-Corona“-Niveau zu steigen. Die recht hohen Fixkosten der Mietwagenbetriebe (2019: ca. 15.400 €) sind dagegen im Jahr 2022 auf ca. 12.700 € gesunken (ca. -18%). Die überwiegend variablen **Fahrzeugkosten** bewegten sich 2019 mit ca. 12.600 € pro Taxi ebenfalls im unteren Bereich. Im ersten Pandemiejahr 2020 gingen die Fahrzeugkosten deutlich zurück (ca. -25%). Seitdem sind sie kontinuierlich gestiegen und 2022 wurden nominell ca. ca. 26% mehr verbucht als 2019 – vor allem aufgrund steigender Kraftstoffkosten. Die Fahrzeugkosten der Mietwagen lagen kontinuierlich unter denen der Taxis (2022: ca. 12.000 €). Die **Personalkosten** professioneller Taxibetriebe lagen 2019 mit knapp 40.000 € pro Taxi deutlich über denen der Vergleichsregionen (±35.000 €). Wegen Kurzarbeit und Freisetzung von Fahrpersonal sind die Personalkosten in der Pandemie generell gesunken. 2022 wurden dann ca. 38.800 € verbucht. Problematisch sind die – auch vor der Pandemie – zu geringen (gemeldeten) Personalkosten der semiprofessionellen Betriebe, die auf Schwarzarbeit und einen ruinösen Wettbewerb hinweisen.
- **Faktor Überschuss:** Die Gewinnsituation war schon vor der Corona-Krise kritisch: Im Durchschnitt erwirtschafteten professionelle Taxis einen Überschuss von lediglich ca. 4.700 €, die Mietwagen ca. 11.400 € – ein insgesamt zu niedriges Niveau. Auch im Kreis Lippe war und ist die Situation problematisch. In der Pandemie hatten viele Betriebe Verluste zu verbuchen. Trotz positiver Tendenz seit Abklingen der Pandemie bleibt das Niveau unzureichend (2022: ca. 11.600 €). Ein akzeptables Einkommen, eine adäquate Kapitalverzinsung und ein angemessener Zuschlag für das unternehmerische Risiko sind so nach wie vor im Kreis Paderborn nur schwer zu erzielen. Das deutet auf eine Bedrohung der Funktionsfähigkeit hin.
- **Faktor Geschäftsaufgaben:** In früheren Jahren waren Geschäftsaufgaben im Taxigewerbe die Ausnahme. In aller Regel fand sich für jede freiwerdende Genehmigung ein Interessent, so dass es zur Übertragung des gesamten Betriebs kam. Im Kreis Paderborn war aber in den letzten Jahren drei nachfolgerlose Geschäftsaufgaben (15 Taxis) zu beobachten – der größte Fall mit 13 Fahrzeugen in der Kreisstadt. Dabei wurde deutlich, dass insbesondere größere, personalintensive Betriebe kaum noch ordnungsgemäß zu führen sind. Übertragungen sind dagegen keine Geschäftsaufgaben. Im Kreis Paderborn ist diesbezüglich ein unauffälliges Geschehen zu beobachten. Auch Widerrufe wegen z.B. fehlender „persönlicher Zuverlässigkeit“ oder mangelnder „finanzieller Leistungsfähigkeit“ fanden nicht statt.

7 EMPFEHLUNGEN

Im Mittelpunkt der Untersuchung stand die Existenz- und die Funktionsfähigkeit des Paderborner Taxigewerbes und damit zugleich die Frage nach der Höchstzahl der Taxigenehmigungen. Aktuell liegen dem Kreis Paderborn 23 Anträge auf Erteilung einer Taxigenehmigung vor – davon acht von Neuunternehmern.

TAB. 19: KREIS PADERBORN ANTRÄGE AUF ERTEILUNG EINER TAXIKONZESSION STAND 01.06.2024			
Region / Stadt / Gemeinde	Neubewerber	Altunternehmer	Anträge, gesamt
Nordkreis			
Paderborn, Stadt	1	9	10
Delbrück, Stadt	-	1	1
Bad Lippspringe, Stadt	-	1	1
Altenbeken	-	-	-
Hövelhof	-	-	-
Südkreis	-	-	-
Büren, Stadt	6	4	10
Lichtenau, Stadt	-	-	-
Salzkotten, Stadt	-	-	-
Bad Wünnenberg, Stadt	-	-	-
Borchen	1	-	1
Kreis Paderborn	8	15	23
Q.: Kreis Paderborn			

Die Nichterteilung bildet einen Eingriff in das individuelle Grundrecht auf Berufsfreiheit. Eine solche Intervention hat – sofern sie sich auf die Gefährdung der Existenz- oder Funktionsfähigkeit beruft – stets das öffentliche Verkehrsinteresse zu berücksichtigen.

7.1 Objektive Zulassungskriterien

Im Paderborner Taxigewerbe sind die ökonomischen Nachwirkungen der Pandemie (noch) spürbar, auch wenn zwischenzeitlich eine „neue Normalität“ annähernd auf „Vor-Corona“-Niveau Einzug gehalten hat. Der dramatische Umsatzrückgang der Jahre 2020 / 2021, steigende Personalkosten, die anhaltende Konsumzurückhaltung, Rückzahlungen von Corona-Hilfen und die weiterhin unsichere wirtschaftliche „Großwetterlage“ belasten das örtliche Taxigewerbe nachhaltig. Hinzu kommt der Personalmangel, der insbesondere größeren Betrieben zusetzt.

Auch in dieser Lage gibt die grundlegende BVerfG-Entscheidung aus 1960 Orientierung, die maßgeblich für das 1961 in Kraft getretene PBefG war und die seinerzeit die Berufsfreiheit (Art. 12 GG) und das öffentliche Verkehrsinteresse in den Vordergrund gestellt hat.²⁷ Die PBefG-Novelle von 2021 hat an dieser grundlegenden Ausrichtung nichts geändert, setzt aber neue Akzente:

- **Ergänzung zum Linienverkehr:** Als Teil der Daseinsvorsorge nehmen Taxis grundsätzlich eine wichtige Ergänzungsfunktion gegenüber anderen Verkehrsformen wahr. Dieser Funktion verdanken sie ihrem Status als schützenswertes „*überragend wichtiges Gemeinschaftsgut*“, an dessen Existenz ein öffentliches Verkehrsinteresse besteht. Diese wichtige Funktion, die auch eine spontane Beförderung gewährleisten soll, wird im Kreis Paderborn nur noch in der Kreisstadt wahrgenommen.
- **Ruinöser Wettbewerb:** Im öffentlichen Verkehrsinteresse soll ein „*ruinöser Wettbewerb*“ verhindert werden, der Existenz- und Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes bedroht. Das BVerfG führt aus, dass als „*ernste Gefahr im Wesentlichen nur übrig bleib[t], daß das Droschkengewerbe selbst bei unkontrolliertem Eindringen neuer Unternehmen durch Übersetzung und ruinösen Wettbewerb in seiner Existenz bedroht*“ wird. Eine solche Situation ist im Kreis nicht innerhalb des Taxigewerbes, aber durch das Mietwagengewerbe gegeben.

²⁷ BVerfG, Beschluss des Ersten Senats v. 8. Juni 1960, 1 BvL 53/55, 16, 31, 53/56, 7, 18, 24/57. Zur Entstehung des PBefG auch Richard Sigl, Handkommentar zum Personenbeförderungsgesetz vom 21.03.1960, Berlin 1962.

- **Mietwagen:** Das neue PBefG kennt nunmehr eine Gefährdung des öffentlichen Verkehrsinteresses auch durch Mietwagen. Aus Sicht des BVerfG von 1960 stellten Mietwagen noch „keine bedrohliche Konkurrenz für andere Verkehrszweige“ dar und bedienten allenfalls ein „Luxusbedürfnis“. Die Neufassung des PBefG von 2021 räumt dem Wettbewerb auch Mietwagen nunmehr weiten Raum ein, ohne aber den Genehmigungsbehörden wirklich durchschlagende Regulierungsinstrumente an die Hand zu geben. Erwägenswert ist die Einführung eines Mindestbeförderungsentgelts für Mietwagen gemäß § 51a PBefG, auch wenn das neue Gesetz noch erhebliche rechtliche Unsicherheiten birgt.²⁸
- **Konkurrenzschutz:** Die Regulierung der Taxigenehmigungen darf nicht auf einen Konkurrenzschutz hinauslaufen. Dazu führt das BVerfG aus: „Lediglich eine Vorschrift, die gerade nur die aus einer Übersetzung im Droschkengewerbe drohenden Gefahren bekämpfen und nicht darüber hinaus einen umfassenden Konkurrenzschutz schaffen würde, könnte gegenüber Art. 12 Abs. 1 GG Bestand“ haben. Das Argument hat besonderes Gewicht in Flächenkreisen – immer dort, wo nur ein oder zwei Anbieter am Ort tätig sind.
- **Bedürfnisprüfung:** Unzulässig ist weiterhin eine restriktive Argumentation im Sinne einer Bedürfnisprüfung, wie sie vor Inkrafttreten des PBefG noch zulässig war. Schon das BVerfG warnte 1960 vor einer Hintertür-Argumentation, die eine „unzulässige Bedürfnisprüfung... auf dem Wege über die Prüfung der öffentlichen Verkehrsinteressen“ fortsetzt.
- **Planung und Gestaltung:** Unzulässig ist weiterhin eine Festlegung der Konzessionszahl im Sinne einer „wirtschafts- und verkehrspolitischen Planung und Gestaltung“. Das führt immer wieder zu Irritationen in Verwaltungen, deren Handeln ansonsten stets auf Planung und Gestaltung ausgerichtet ist. Während beispielsweise der Linienverkehr immer schon Gegenstand der verkehrspolitischen Planung und Gestaltung war (und sein muss), bleibt der Gelegenheitsverkehr – und damit auch die Festlegung der Anzahl der Taxigenehmigungen – davon ausgenommen.

Die vielfach geübte Praxis, eine Genehmigungshöchstzahl festzulegen und über (viele) Jahre unbesehen beizubehalten, ist daher kaum rechtskonform. In jedem Fall ist die aktuelle Situation am Ort zu beachten:

²⁸ Siehe dazu die sehr gegensätzlichen Rechtsgutachten von Freshfields Bruckhaus Deringer „Zur Auslegung von § 51a PBefG (Tarifregulierung im Mietwagenverkehr)“ v. Mai 2022 im Auftrag von U-BER sowie das Rechtsgutachten der Düsseldorfer Kanzlei Kleiner zur „Auslegung und Anwendung von § 51a PBefG im Zusammenspiel mit § 49 Abs. 4 S. 7 PBefG“ v. Mai 2023 im Auftrag der deutschen Taxiverbände.

- **Kreisstadt Paderborn:** Paderborn ist ein Oberzentrum, dessen Taxis vorrangig von institutionellen Aufträgen wie Kranken-, Behinderten und Schülerbeförderung (Nordkreis zusammen ca. 47%) und den großstadttypischen Kundengruppen Privat- und Geschäftsleute leben (zusammen ca. 38%) leben. Auch an den Halteplätzen – vorwiegend am Bahnhof – haben Fahrgäste die Möglichkeit einer spontanen Beförderung. Abgesehen von der schwierigen konjunkturellen „Großwetterlage“ sind die örtlichen Rahmenbedingungen grundsätzlich gut – sofern die politischen und wirtschaftlichen Krisen keinen noch ungünstigeren Verlauf nehmen. Neben der medizinischen Infrastruktur sind die starke IT-Branche und der Fahrzeug- und Maschinenbau positiv zu bewerten. Der örtliche Taxifuhrpark ist qualitativ gut. Zudem wurde 2022 das betriebswirtschaftliche Niveau von „Vor-Corona“ wieder erreicht und zum Teil überschritten. Im Jahr 2022 gab es aber eine größere Geschäftsaufgabe (13 Taxis) aus wirtschaftlichen Gründen. In Paderborn sind 57 Taxis und 43 Mietwagen genehmigt. Sowohl Taxidichte (0,37) als auch die Taxi-Mietwagendichte (0,65) rangieren unter dem Durchschnitt vergleichbarer Städte. Für Paderborn liegen zehn Anträge auf Erteilung einer Taxigenehmigung vor – mit einer Ausnahme alle von Altunternehmern. Die örtlichen Taxibetriebe arbeiten mit wenigen Ausnahmen im professionellen Bereich, so dass kein ruinöser Wettbewerb zu erkennen ist. Unter diesem Vorzeichen wird empfohlen, zunächst **4 bis 5 weitere Taxigenehmigungen** nach Warteliste zu erteilen, dabei aber besonders auf die subjektiven Zulassungskriterien zu achten. Auch mit 5 weiteren Genehmigungen steigt die Taxidichte auf nach wie vor vertretbare 0,40, ohne dass es voraussichtlich zu einem ruinösen Wettbewerb innerhalb des örtlichen Taxigewerbes kommt.

- **Stadt Büren:** Eine Ausnahme bildet die Mittelstadt Büren, auf deren Gebiet sich der internationale Flughafen Paderborn / Lippstadt befindet. Hier liegen insgesamt 10 Anträge vor – überwiegend von Neubewerbern. Das dortige Taxigewerbe (Taxidichte 0,56) ist derzeit zum Großteil vom dortigen Flughafen und dessen beschränkter und stark schwankender Nachfrage abhängig – wobei weniger der am Airport dominierende Urlaubstourismus als der Geschäftsreiseturismus im Vordergrund steht. Im alltäglichen Stadtbild Bürens kommen Taxis praktisch nicht vor, so dass von einem Taximangel auszugehen ist – auch mit Blick auf die Verkehrsbedürfnisse älterer Menschen in einer weitflächigen Gemeinde ohne eigenes Krankenhaus. Die große Anzahl der Bürener Mietwagen (Taxi-Mietwagendichte: 1,54) legt zudem nahe, dass eine Nachfrage besteht, die bislang nicht von den örtlichen Taxis abgedeckt wird. Daher sind **3 bis 4** weitere Genehmigungen zu vertreten. Allerdings arbeiten in Südkreis einige semiprofessioneller Betriebe, so dass im Falle einer Neugenehmigung besonders sorgfältig auf die subjektiven Zulassungskriterien geachtet werden sollte.
- **Stadt Delbrück:** In Delbrück arbeiten zwei Taxibetriebe. Es liegt der Antrag eines Altunternehmers vor. Die geringe Zahl der Taxis (Taxidichte: 0,27) und die Position als zweitgrößte Stadt des Kreises weisen bei der Anzahl der Taxis auf „Luft nach oben“ hin.
- **Stadt Bad Lippspringe:** Aus Bad Lippspringe liegt derzeit der Antrag eines Altunternehmers vor. Bei einer Genehmigung würde die Taxidichte von 0,54 auf 0,59 steigen. Ein grundsätzlich akzeptabler Wert, jedoch sollte auch hier sorgfältig auf die subjektiven Zulassungskriterien geachtet werden.
- **Borchen:** In der Gemeinde Borchen ist bislang lediglich ein Taxianbieter am Markt, so dass die Verweigerung der Genehmigung eines Neuunternehmers schon wegen des unzulässigen Konkurrenzschutzes problematisch ist.

Für die weiteren Städte und Gemeinden des Kreises liegen keine Anträge vor. Grundsätzlich sollte aber berücksichtigt werden, dass die Genehmigungsvergabe rechtlich unter dem **permissiven** Vorzeichen der Berufsfreiheit steht, wohingegen die Genehmigungspraxis in vielen Städten und Flächenkreisen noch eher unter **restriktivem** Vorzeichen erfolgt. Ziel muss es sein, auch in der Fläche eine Mindestversorgung zu gewährleisten.

Kommt hinzu: Im Gefolge von Corona-Pandemie, steigendem gesetzlichen Mindestlohn und grassierendem Fahrermangel ist eine neue Situation entstanden, in der gerade alteingesessene Unternehmen ihre Tätigkeit einschränken, die „Flucht in den Mietwagen“ antreten oder gänzlich den Betrieb einstellen.

Aktuell erwächst eine Bedrohung der Funktionsfähigkeit weniger aus einer Überbesetzung als vielmehr aus einer Mangelsituation – besonders in der Fläche. Infolgedessen büßt das Taxi zunehmend seine Ergänzungsfunktion zum ÖPNV und seine Aufgabe als Anbieter spontaner, individueller Mobilität ein. Ländliche Taxis arbeiten zunehmend wie Mietwagen und umgekehrt.

7.2 Subjektive Zulassungskriterien

Die Existenz- und Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes wird auch im Kreis Paderborn durch das Problem zuweilen irregulär arbeitender Taxi- und Mietwagenbetriebe bedroht. Davon geht ein schleichender ruinöser Wettbewerb aus, dem aber kaum durch eine restriktive Genehmigungspraxis abzuhelpen ist. Ein übergreifender Ansatz, der beide Formen des Gelegenheitsverkehrs einschließt, ist daher erforderlich.

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

- **Prüfung bei Erst- und Wiedererteilung:** Alle fünf Jahre werden Taxi- und Mietwagenunternehmer u. a. auf ihre persönliche Zuverlässigkeit geprüft. Bei einer solchen Prüfung werden die Genehmigungen von Unternehmen ohne betriebswirtschaftlich plausible steuerliche Angaben nicht mehr bzw. nur noch unter Auflagen wiedererteilt – mit dem Verweis auf fehlende persönliche Zuverlässigkeit des Unternehmers als Folge (mutmaßlicher) Verstöße gegen abgabenrechtliche und sozialversicherungsrechtliche Pflichten. Anhaltspunkte geben z. B. unplausibel niedrige Erlöse oder Personalkosten, die nicht mit der Fahrleistung oder den organisatorischen Erfordernissen des Betriebes in Einklang zu bringen sind.

- **Prüfung des Mietwagengewerbes:** Insbesondere wird empfohlen, auch bei der (Wieder-)Erteilung von Mietwagengenehmigungen auf betriebswirtschaftliche Plausibilität und auf die Einhaltung abgaben- und sozialversicherungsrechtlicher Pflichten zu achten. Es ist davon auszugehen, dass einige Mietwagen zu wettbewerbswidrigen Dumpingpreisen fahren und damit auch das Taxigewerbe schädigen.
- **Steuerliche Bescheinigungen:** Allein die Vorlage von steuerlichen Bescheinigungen reicht für eine sachgemäße Beurteilung der persönlichen Zuverlässigkeit nicht aus, weil die Bescheinigungen der Finanzverwaltung in der Regel nur Auskunft über die Pünktlichkeit der Zahlungen und Erklärungen geben – selten aber über steuerliche Verstöße. Angesichts geringer Prüfungsdichte können irregulär arbeitende Unternehmer bislang darauf bauen, unentdeckt zu bleiben. Auch die von den Stadt- und Gemeindekassen ausgestellten Bescheinigungen über die Entrichtung kommunaler Steuern sind weitgehend wertlos: Kaum ein Taxi- oder Mietwagenbetrieb zahlt heute noch kommunale Gewerbe- oder gar Grundsteuern.
- **Bescheinigungen der Sozialversicherer (UBs):** Wenig belastbar sind auch die UBs der Sozialversicherer, die allenfalls die Pünktlichkeit der Zahlung bescheinigen. Einige Versicherer weisen bereits ausdrücklich darauf hin, dass ihre Bescheinigungen „*keine Bestätigung über die Richtigkeit und Vollständigkeit der Beitragsnachweise und Beitragszahlungen*“ beinhalten. Die faktische Delegation der Prüfungsverantwortung an Dritte ist nicht sachgerecht und führt letztendlich zu einer Delegation der Verantwortung „ins Blaue“.
- **Schichtzettel / Kassenbuch / TSE:** Taxis und Mietwagen haben Schichtzettel zu führen, aus denen Erlöse und Fahrleistung für jede Schicht zu dokumentieren sind. Schichtzettel bilden zurzeit noch die steuerliche Einnahmesprungsaufzeichnung. Sofern Bargeldumsätze getätigt werden – was sowohl bei Taxis wie bei Mietwagen die Regel ist – ist ein Kassenbuch zu führen. Beides sollte geprüft werden – auf Ordnungsmäßigkeit und auf Übereinstimmung mit den steuerlichen Angaben. Nach bevorstehender Einführung des TSE-Taxameters im Jahr 2025 können auch die Genehmigungsbehörden auf diese Datenquelle zurückgreifen.²⁹
- **Mindestlohngesetz / Auftragseingangsbuch:** Mit Einführung des gesetzlichen Mindestlohns (MiLoG) hat das Taxi- und Mietwagengewerbe Aufzeichnungspflichten zu erfüllen, die eine Kontrolle deutlich erleichtern – auch für Genehmigungsbehörden. Mietwagen haben zudem ein Auftragseingangsbuch zu führen, dessen Inhalt mit den MiLoG-Aufzeichnungen und den Schichtzetteln abzugleichen ist.

²⁹ TSE: „Technische Sicherheitseinrichtung“ gemäß § 1 Abs. 2 KassenSichV.

7.3 Evaluation

Die Marktentwicklung ist zurzeit schwer zu prognostizieren. Nach einer angemessenen Frist von ca. drei bis vier Jahren sollte daher die Entwicklung des örtlichen Marktes erneut untersucht werden, um die erzielten Veränderungen zu evaluieren und nötige Nachbesserungsschritte einzuleiten.

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



Th. Krause

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



**Gutachten
über die Wirtschaftlichkeit
der Taxientgelte im**



- Straßenverkehrsamt -

**LINNE+
KRAUSE** [FORSCHUNG
GUTACHTEN
BERATUNG

Holzdammm 51
20099 Hamburg
Tel. 040 / 241 92 96- 0
Fax 040 / 241 92 96- 19
Email: krause@linne-krause.de

Hamburg, Juni 2024

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung	3
2	Anpassungsbedarf	6
2.1	Anpassungsbedarf aus Sicht des Taxigewerbes	7
2.2	Anpassungsbedarf im Kontext der Tariflandschaft	7
2.3	Anpassungsbedarf durch Personalkosten	10
2.4	Anpassungsbedarf durch Betriebskosten	12
2.5	Anpassungsbedarf in der Summe	13
3	Empfehlungen.....	14

1 AUFGABENSTELLUNG

Im September 2023 hat der Kreis Paderborn die Linne + Krause GmbH mit der Erstellung eines Gutachtens zur Wirtschaftlichkeit des Taxi- und Mietwagengewerbes beauftragt. Ergänzend wurde eine Untersuchung der Taxitarife unter Berücksichtigung der Kostenentwicklung in Auftrag gegeben. Darauf aufbauend soll ein Vorschlag zur künftigen Gestaltung der Taxitarife erstellt werden.

Maßgeblich für die Beurteilung der Beförderungsentgelte und -bedingungen ist § 51 Abs. 3 PBefG, der auf § 39 Abs. 2 PBefG verweist. Demnach hat *„die Genehmigungsbehörde ... die Beförderungsentgelte insbesondere daraufhin zu prüfen, ob sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind.“*

Gefordert wird die Auskömmlichkeit der Entgelte, wobei dieser Begriff nicht ausdrücklich definiert ist, in der Rechtsprechung aber meist mit „Kostendeckung“ und einem „angemessenen Gewinn“ gleichgesetzt wird. Zugleich ist das öffentliche Interesse an leistungsgerechten und erschwinglichen Taxipreisen zu berücksichtigen. Dabei ist das Gemeinwohl mit dem berechtigten Gewinninteresse der Taxenunternehmen in Einklang zu bringen.¹

Während der Corona-Pandemie konnte kein Taxitarif Auskömmlichkeit oder gar Gewinn gewährleisten – wie immer der auch gestaltet war. Zu groß war der Schaden, der aus dem historisch beispiellosen Erlöseinbruch erwachsen ist. Das zentrale Problem: Die Fixkosten waren bei einem so gravierenden Einbruch der Nachfrage nicht mehr zu finanzieren. Damit war aber auch die *„ausreichende Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals“* in weite Ferne gerückt. Als Ausgangspunkt der Untersuchung dient daher der Taxitarif des letzten Vor-Pandemiejahres 2019 - unter Berücksichtigung der beschlossenen Tarife von November 2022 und von Juli 2024. Unser Tarifvorschlag soll einen Beitrag zur Wiedererlangung der Wirtschaftlichkeit leisten – einschließlich eines angemessenen Gewinns.

¹ Vgl. BVerfG, Beschl. v. 25.5.1976.

Das vorliegende Gutachten ist Teil einer Serie von Tarifgutachten – u.a. für die Städte Berlin, den Flughafen BER, Dresden, Wuppertal, Aachen (Region) und Mülheim a.d.R, sowie für zahlreiche Flächenkreise im gesamten Bundesgebiet – darunter für die Kreise Kleve, Düren und Viersen. Neben der allgemeinen Marktkennntnis basiert das Gutachten im Wesentlichen auf folgender Datengrundlage:

- **Unternehmensdaten:** Im Zusammenhang mit dem Gutachten über die **Wirtschaftlichkeit** des Taxi- und Mietwagengewerbes haben wir die steuerlichen und betrieblichen Daten der Unternehmen aus dem Kreis Paderborn im Zeitraum 2019 bis 2022 erhoben.
- **Taxikostenindex:** Im Rahmen unserer bundesweiten Arbeit beobachten wir seit vielen Jahren die Kostenentwicklung im deutschen Taxigewerbe. Unser darauf aufbauender Taxikostenindex liefert einen belastbaren Maßstab für die Kostenentwicklung der Branche. Der Index wurde an die Situation in dem Kreis Paderborn angepasst.
- **Tarifdatenbank:** Kontinuierlich beobachten wir zudem bundesweit die Entwicklung der Taxitarife – und damit auch die Tarife in Nordrhein-Westfalen. Auf dieser Basis stellen wir einen Referenzrahmen für die örtliche Tarifsituation bereit.

Der aktuelle Taxitarif im Kreis Paderborn gilt seit dem 01. November 2022. Dieser wird am 01. Juli 2024 von der neuen Taxitarifverordnung abgelöst. Zu untersuchen ist insbesondere, ob die Anpassungen von November 2022 und Juli 2024 angemessen waren bzw. sind und ob damit auch die Anhebung des gesetzlichen Mindestlohns von aktuell 12,41 € / Std. (ab Jan 2025: 12,82 € /Std.) abzufangen ist.

Um die Auswirkung unterschiedlicher Tarifkonzepte vergleichbar zu machen, werden drei Beispieltouren zum Maßstab genommen:

- **3-km-Tour** (Standardtaxi ohne Wartezeit)
- **5-km-Tour** (Standardtaxi einschließlich 5 min. Wartezeit)
- **10-km-Tour** (Standardtaxi einschließlich 5 min. Wartezeit).

Zunächst soll ein Blick auf die Tarifentwicklung der letzten Jahre geworfen werden:

Tabelle 1: Tarife Juni 2019 bis Juli 2024

	Juni 2019	Nov. 2022	Juli 2024	Veränderung von 2019 auf 2022		Veränderung von 2019 auf 2024	
Tarifelemente	€	€	€	€	%	€	%
Grundpreis (Tag)	3,30 €	4,10 €	4,30 €	0,80 €	24,2 %	1,00 €	30,3 %
Grundpreis (Nacht)	3,50 €	4,30 €	4,60 €	0,80 €	22,9 %	1,10 €	31,4 %
km-Entgelt (Tag)	2,10 €	2,70 €	2,90 €	0,60 €	28,6 %	0,80 €	38,1 %
km-Entgelt (Nacht)	2,20 €	2,80 €	3,00 €	0,60 €	27,3 %	0,80 €	36,4 %
Wartezeit	33,00 €	41,00 €	43,30 €	8,00 €	24,2 %	10,30 €	31,2 %
Großraumzuschlag (Tag)	2,00 €	2,40 €	2,60 €	0,40 €	20,0 %	0,60 €	30,0 %
Großraumzuschlag (Nacht)	2,00 €	2,40 €	2,50 €	0,40 €	20,0 %	0,50 €	25,0 %
Beispieltouren Tag							
3 km Tour ohne WZ	9,60 €	12,20 €	13,00 €	2,60 €	27,1 %	3,40 €	35,4 %
5 km Tour mit 5 Min. WZ	16,55 €	21,02 €	22,41 €	4,47 €	27,0 %	5,86 €	35,4 %
10 km Tour mit 5 Min. WZ	27,05 €	34,52 €	36,91 €	7,47 €	27,6 %	9,86 €	36,4 %
Beispieltouren Nacht							
3 km Tour ohne WZ	10,10 €	12,70 €	13,60 €	2,60 €	25,7 %	3,50 €	34,7 %
5 km Tour mit 5 Min. WZ	17,25 €	21,72 €	23,21 €	4,47 €	25,9 %	5,96 €	34,5 %
10 km Tour mit 5 Min. WZ	28,25 €	35,72 €	38,21 €	7,47 €	26,4 %	9,96 €	35,3 %
Tagtarif von 06.00 – 22.00 Uhr Nachtarif von 22.00 – 06.00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen							

- **Tarifanpassung November 2022:** Die Tarifanpassung von November 2022 lief auf ein Plus von ca. 27% in der Hauptverkehrszeit und von ca. 26% in der Randzeit hinaus.
- **Tarifanpassung Juli 2024:** Die für Juli 2024 vorgesehene Tarifanpassung läuft auf ein Plus von knapp 7% gegenüber dem aktuellen Tarif von 2022 hinaus. Betrachtet man den Zeitraum seit 2019, so liegt der Anstieg bei rund 35%.

2 ANPASSUNGSBEDARF

Ist zurzeit ein tariflicher Anpassungsbedarf zu erkennen und zu vertreten? In diesem Zusammenhang werden folgende Aspekte betrachtet:

- **Erwartungen des Taxigewerbes:** Welchen Anpassungsbedarf sieht das örtliche Taxigewerbe?
- **Tarifliches Umfeld:** Wo steht der Taxitarif im regionalen und im überregionalen Vergleich?
- **Mindestlohn:** Anlass zur Tarifierhöhung ergibt sich regelmäßig aus der laufenden Anhebung des gesetzlichen Mindestlohns. Seit Inkrafttreten des Ausgangstarifs (2019) wurde der Mindestlohn mehrmals erhöht. Gravierend war die Anhebung im Oktober 2022 auf 12,00 €. Zuletzt stieg der Mindestlohn im Januar 2024 auf 12,41 € / Std. Im Januar 2025 steht (voraussichtlich) eine weitere moderate Anpassung auf 12,82 € / Std. an.
- **Betriebskosten:** Seit 2019 haben sich auch die Betriebskosten stark verändert. Dies gilt besonders seit 2022 mit den Kriegen in der Ukraine, in Nahost und den daraus erwachsenen wirtschaftlichen Verwerfungen.

2.1 Anpassungsbedarf aus Sicht des Taxigewerbes

Jährlich lädt die Genehmigungsbehörde die Taxiunternehmer des Kreises Paderborn zu einem „Taxitalk“ ein. Hier werden die Belange der Branche offen diskutiert. Ein offizieller Antrag auf Erhöhung der Taxitarife liegt zurzeit aber nicht vor.

Seitens des Verbandes des privaten gewerblichen Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen VSPV e. V. liegt jedoch eine *„Gutachtliche Stellungnahme zu einer Taxentarifanpassung in 2024 im Kreis Paderborn“* vor, die für 2024 eine Anpassung um 5,7% vorschlägt und damit annähernd der geplanten Anhebung im Juli 2024 entspricht.

2.2 Anpassungsbedarf im Kontext der Tariflandschaft

Wo stehen die örtlichen Taxitarife in der deutschen Tariflandschaft? Die besondere Kostendynamik des Jahres 2022 hat die meisten deutschen Kommunen veranlasst, die Taxitarife deutlich anzuheben:

- **Deutsche Tariflandschaft:** Nordrhein-Westfalen findet sich insgesamt im Mittelfeld der Taxi-Länder wieder. Teuerstes Bundesland ist Thüringen, wo Taxifahrern im Durchschnitt 16% teurer als in Nordrhein-Westfalen ist. Deutlich günstiger dagegen ist Taxifahren in Bayern oder Rheinland-Pfalz (siehe Tabelle 3).
- **Aktueller Tarif:** Im landesweiten Kontext rangiert der Kreis Paderborn aktuell preislich im „oberen Drittel der Skala“. Nach der Tarifierhöhung im Juli 2024 wird Paderborn zu den teuersten Taximärkten im Regierungsbezirk Detmold und zugleich im gesamten Bundesland Nordrhein-Westfalen gehören (siehe Tabellen 3 und 4). Aber auch im bundesweiten Vergleich werden die örtlichen Tarife zu den teuersten Entgelten zählen. Aus dieser Sicht ist kein weiterer Nachholbedarf erkennbar.

Tabelle 2: Taxientgelte im überregionalen Vergleich
Tagtarif / Standardfahrzeug (Stand Mai 2024)

	Beispieltouren (sortiert nach 5-km-Tour)		
	3 km-Tour ohne WZ	5 km-Tour + 5 min WZ	10 km-Tour + 5 min WZ
<u>Bundesland</u>			
Thüringen	14,41 €	23,23 €	36,56 €
Baden-Württemberg	12,94 €	21,44 €	34,37 €
Sachsen-Anhalt	13,09 €	20,57 €	32,05 €
Niedersachsen	12,36 €	20,28 €	32,74 €
Nordrhein-Westfalen	12,05 €	20,07 €	32,57 €
Sachsen	12,82 €	19,96 €	31,04 €
Schleswig-Holstein	11,60 €	19,25 €	29,93 €
Bayern	11,50 €	18,84 €	29,74 €
Brandenburg	11,16 €	18,52 €	29,22 €
Rheinland-Pfalz	10,73 €	18,08 €	29,27 €
<u>Regierungsbezirk</u>			
LK Paderborn (Jul. 2024)	13,00 €	22,41 €	36,91 €
Ø RB Detmold	12,56 €	21,33 €	34,48 €
LK Paderborn (aktuell)	12,20 €	21,02 €	34,52 €
Ø RB Köln	12,53 €	20,98 €	33,95 €
Ø RB Düsseldorf	12,22 €	19,70 €	32,29 €
Ø RB Arnsberg	11,52 €	19,56 €	31,54 €
Ø RB Münster	11,38 €	19,07 €	30,88 €

Q.: Genehmigungsbehörden

Tabelle 3: Taxientgelte im Regierungsbezirk Detmold
 Tagtarif / Standardfahrzeug (Stand Mai 2024)

		Beispieltouren (sortiert nach 5-km-Tour)		
	gültig	3 km-Tour ohne WZ	5 km-Tour + 5 min WZ	10 km-Tour + 5 min WZ
LK Paderborn (Jul. 2024)	01.07.2024	13,00 €	22,41 €	36,91 €
Stadt Bielefeld	01.08.2022	13,60 €	22,07 €	34,07 €
LK Gütersloh	01.06.2022	13,40 €	21,65 €	34,15 €
LK Herford	01.10.2022	12,50 €	21,65 €	35,40 €
LK Minden-Lübbecke	01.01.2023	12,45 €	21,60 €	35,35 €
LK Höxter	01.12.2022	12,40 €	21,22 €	34,72 €
LK Paderborn (aktuell)	01.11.2022	12,20 €	21,02 €	34,52 €
LK Lippe	01.10.2022	11,40 €	20,15 €	33,15 €
Q.: Genehmigungsbehörden				

2.3 Anpassungsbedarf durch Personalkosten

Welcher wirtschaftliche Anpassungsbedarf ist zu erkennen? Als Ausgangsbasis unserer Berechnungen wird der letzte „Vor-Corona“-Tarif von Juni 2019 zu Grunde gelegt. Der zielte seinerzeit auf einen gesetzlichen Mindestlohn von 9,19 € / Std. Seitdem wurde der gesetzliche Mindestlohn mehrmals angehoben.

Die Personalkosten stellen auch im Taxigewerbe die gewichtigste Kostengröße dar. In (mittel-) großen Betrieben machen sie rund 55% bis 60% der Gesamtkosten aus. Nur wenige Taxibetriebe – das galt auch schon vor der Corona-Pandemie – sind in der Lage, mehr als den gesetzlichen Mindestlohn zu bezahlen, so dass dieser eine zentrale Benchmark bildet.

Tabelle 4: Gesetzlicher Mindestlohn Auswirkung auf Gesamtkosten						
Jahr	Std. Lohn in €	in €	in %	kumuliert in %	Anteil Personalkosten an den Gesamtkosten	
					55%	60%
01.01.2019	9,19 €					
01.01.2020	9,35 €	0,16 €	1,7%	1,7%	1,0%	1,0%
01.01.2021	9,50 €	0,15 €	1,6%	3,4%	1,9%	2,0%
01.07.2021	9,60 €	0,10 €	1,1%	4,5%	2,5%	2,7%
01.01.2022	9,82 €	0,22 €	2,3%	6,9%	3,8%	4,1%
01.07.2022	10,45 €	0,63 €	6,4%	13,7%	7,5%	8,2%
01.10.2022	12,00 €	1,55 €	14,8%	30,6%	16,8%	18,3%
01.01.2024	12,41 €	0,41 €	3,4%	35,0%	19,3%	21,0%
01.01.2025	12,82 €	0,41 €	3,3%	39,5%	21,7%	23,7%

- **Januar 2022:** Bis Anfang 2022 war der Mindestlohn in mehreren Etappen moderat von 9,19 € auf 9,82 € / Std. angehoben worden – auch mit Rücksicht auf die schwierige wirtschaftliche Lage in der Pandemie. Das entsprach einem kumulierten Plus von rund 7% gegenüber 2019. Bei einem Personalkostenanteil von 55% bis 60% schlug das mit rund 4% auf die Gesamtkosten durch.
- **Juli 2022:** Eine substantielle Anpassung auf 10,45 € / Std. stand im Juli 2022 an. Gegenüber 2019 entsprach das einer Steigerung um 13,7%, die mit **knapp 8%** auf die Gesamtkosten durchgeschlagen hat.
- **Oktober 2022:** Im Oktober 2022 stieg der Mindestlohn sprunghaft auf 12,00 € / Std. Das entsprach gegenüber 2019 einer Steigerung um 30,6% und einem Anstieg der Gesamtkosten um fast **18%**.
- **Januar 2024:** Anfang des Jahres ist der Mindestlohn auf 12,41 € / Std. gestiegen. Gegenüber 2019 entspricht das einer Steigerung um 35%, die mit **rund 20%** auf die Gesamtkosten durchschlagen hat.
- **Januar 2025:** Für das kommende Jahr ist eine weitere mäßige Anhebung des Mindestlohnes auf 12,82 € / Std. vorgesehen. Das entspricht gegenüber 2019 einer Steigerung um 39,5% und einem Anstieg der Gesamtkosten um **22,7%**.

2.4 Anpassungsbedarf durch Betriebskosten

Seit vielen Jahren beobachten wir kontinuierlich die Kosten im deutschen Taxigewerbe. Unser darauf basierender **Betriebskostenindex** wurde an die örtliche Situation angepasst. Dabei haben wir die bei der Untersuchung der Wirtschaftlichkeit ermittelten Taxikosten im Kreis Paderborn eingearbeitet. Ausgangspunkt ist die Kostensituation von Betrieben mit 2 bis 3 Taxis.

Tabelle 5: Betriebskosten (je Fahrzeug), Betrieb mit 2 bis 3 Taxis Auswirkung auf Gesamtkosten				
		2019	2024	in % 2019 vs. 2024
Pos.	Fahrleistung in km:	60.000	67.000	11,7 %
1.	<u>Fixe Kosten</u>			
2.	<i>Rechtsschutz</i>	80,00 €	108,00 €	35,0 %
3.	<i>Eichgebühren</i>	75,00 €	105,00 €	40,0 %
4.	<i>Hauptuntersuchung</i>	80,00 €	106,00 €	32,5 %
5.	<i>Berufsgenossenschaft</i>	545,00 €	675,00 €	23,9 %
6.	<i>Telefon</i>	160,00 €	200,00 €	25,0 %
7.	<i>Jahresabschluss</i>	1.250,00 €	1.400,00 €	12,0 %
8.	<i>sonstige Gemeinkosten</i>	1.700,00 €	1.900,00 €	11,8 %
9.	<i>Abschreibung</i>	4.300,00 €	4.750,00 €	10,5 %
10.	<i>Kapitalzins (ca. 3,0% bzw. ca. 6,5%)</i>	800,00 €	1.750,00 €	118,8 %
11.	<i>Disposition / Vermarktung / Abrechnung</i>	3.500,00 €	3.800,00 €	8,6 %
12.	<i>Rücklagen (u.a. E-Mobilität)</i>	1.000,00 €	2.000,00 €	100,0 %
13.	Summe Fixe Kosten	13.490,00 €	16.794,00 €	24,5 %
14.	<u>Fahrzeugkosten</u>			
15.	<i>Diesel (9 l Diesel / 100 Km; 1,08 € bzw. 1,47 netto)</i>	5.850,00 €	8.900,00 €	50,1 %
16.	<i>Wartung und Reparatur (ca. 3,5 bzw. 5,0 Cent / km)</i>	2.100,00 €	3.350,00 €	59,5 %
17.	<i>Kfz-Steuer</i>	350,00 €	350,00 €	0,0 %
18.	<i>Versicherungen</i>	4.300,00 €	4.500,00 €	4,7 %
19.	Summe Fahrzeugkosten	12.600,00 €	17.100,00 €	35,7 %
20.	<u>Betriebskosten</u>			
21.	Summe Betriebskosten	26.090,00 €	33.894,00 €	22,9 %
22.	Anteil an Gesamtkosten: 40%			12,0 %
23.	Anteil an Gesamtkosten: 45%			13,5 %

- **Fixe Kosten:** In einem solchen Betrieb sind die fixen Kosten seit 2019 um **24,5%** gestiegen. Dazu beigetragen haben zum einen höhere Dispositions- und Finanzierungskosten. Zum anderen sind neue Ausgaben hinzugekommen – z.B. erhöhte Rücklagen für die E-Mobilität.
- **Fahrzeugkosten:** Noch deutlicher - um **rund 36%** - sind die überwiegend variablen Fahrzeugkosten gestiegen. Nachdem sich der Liter Diesel 2022 zeitweise auf 1,80 € pro Liter (netto) verteuert hatte, schwankt er derzeit zwischen 1,75 € (= 1,47 € netto) und 1,85 € (= 1,55 € netto). Wegen der politischen Unwägbarkeiten besteht bei den Kraftstoffkosten aber auch künftig erhebliche Unsicherheit.

In der Summe ist bis Mitte 2024 ein Anstieg der Betriebskosten (ohne Personalkosten) seit 2019 in Höhe von **rund 23%** zu erwarten. Bei einem Anteil der Betriebskosten von 40% bis 45% entspricht das einem Anstieg der Gesamtkosten um **12,7%**.

2.5 Anpassungsbedarf in der Summe

Bei der Berechnung der Gesamtkosten sind somit folgende Positionen zu berücksichtigen:

- **Anpassungsbedarf Personalkosten:** Der Anstieg des gesetzlichen Mindestlohns läuft von 2019 bis Anfang 2025 auf eine Steigerung der Gesamtkosten um **22,7%** hinaus.
- **Anpassungsbedarf Betriebskosten:** Weiterhin werden variable und fixe Betriebskosten bis Anfang 2025 voraussichtlich mit einem Plus von **12,7%** zu Buche schlagen.

Beide Positionen sind bereits gewichtet und können somit addiert werden. Betrachtet man den Anstieg der Gesamtkosten, so errechnet sich Anfang 2025 ein Anpassungsbedarf von **35,4%** gegenüber 2019. Mit der kommenden Tarifierhöhung im Juli 2024 wird bereits eine Erhöhung von rund 35% erreicht, sodass die Erhöhung dem tatsächlichen Anstieg geringfügig vorseilt.

3 EMPFEHLUNGEN

Mit der kommenden Tarifierhöhung im Juli 2024 wird eine Erhöhung von rund 35% gegenüber 2019 erreicht. Sie entspricht damit im Wesentlichen den kostenseitigen Anforderungen bis Anfang 2025. Daher weichen unsere Empfehlungen nur marginal von dem für Juli 2024 beschlossenen Tarif ab.

Mit dem neuen Taxitarif springt Paderborn in die Spitzengruppe der NRW-Tarife. Allerdings ist (fast) noch kein deutscher Taxitarif auf den kommenden gesetzlichen Mindestlohn von Januar 2025 ausgelegt, so dass sich die bundesweite Tariflandschaft schon bald weitflächig ändern wird.

- **Grundpreis (Tag):** Der für Juli 2024 anvisierte Grundpreis von 4,30 € liegt auf durchschnittlichem Niveau. Andere Flächenkreise (z.B. Kreis Lippe) haben schon heute bedeutend höhere Grundpreise, in denen jedoch der Fahrpreis für die ersten Kilometer inkludiert ist.
- **Grundpreis (Nacht):** Für den Nachttarif könnte der Grundpreis etwas höher ausfallen, um einen besseren Anreiz für Spät- und Nachtarbeit zu schaffen.
- **Kilometerentgelt:** Die Erhöhung der Kilometerentgelte auf 2,90 € im Tagtarif und 3,00 € im Nachttarif ist betriebswirtschaftlich vertretbar.
- **Wartezeitentgelt:** Die empfohlene Anpassung des Wartezeitentgelte auf 44,00 € ist bundesweit üblich.
- **Zuschlag Großraumtaxi:** Änderungsbedarf besteht künftig ggfls. beim Großraumzuschlag. So sollte erwogen werden, diesen ganztägig auf 5,00 € zu verdoppeln. Ein derartiger Zuschlag ist betriebswirtschaftlich vertretbar und wegen des Mehrnutzens auch aus Kundensicht einsichtig.

Tabelle 6: Taxitarife vs. Empfehlung L+K

	Juni 2019	Juli 2024	Vorschlag L+K	Veränderung zu 2019	
Tarifelemente	€	€	€	€	%
Grundpreis (Tag)	3,30 €	4,30 €	4,30 €	1,00 €	30,3 %
Grundpreis (Nacht)	3,50 €	4,60 €	4,70 €	1,20 €	34,3 %
km-Entgelt (Tag)	2,10 €	2,90 €	2,90 €	0,80 €	38,1 %
km-Entgelt (Nacht)	2,20 €	3,00 €	3,00 €	0,80 €	36,4 %
Wartezeit	33,00 €	43,30 €	44,00 €	11,00 €	33,3 %
Großraumzuschlag (Tag)	2,00 €	2,60 €	5,00 €	3,00 €	150 %
Großraumzuschlag (Nacht)	2,00 €	2,50 €	5,00 €	3,00 €	150 %
Beispiel Touren Tag					
3 km Tour ohne WZ	9,60 €	13,00 €	13,00 €	3,40 €	35,4 %
5 km Tour mit 5 Min. WZ	16,55 €	22,41 €	22,47 €	5,92 €	35,8 %
10 km Tour mit 5 Min. WZ	27,05 €	36,91 €	36,97 €	9,92 €	36,7 %
Beispiel Touren Nacht					
3 km Tour ohne WZ	10,10 €	13,60 €	13,70 €	3,60 €	35,6 %
5 km Tour mit 5 Min. WZ	17,25 €	23,21 €	23,37 €	6,12 €	35,5 %
10 km Tour mit 5 Min. WZ	28,25 €	38,21 €	38,37 €	10,12 €	35,8 %
Tagtarif von 06.00 – 22.00 Uhr Nachttarif von 22.00 – 06.00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen					

Derzeit sind mehrere Faktoren, die die Kostenentwicklung im Taxigewerbe beeinflussen, sehr dynamisch. Es bleibt insbesondere abzuwarten, wie sich die Energiekosten vor dem Hintergrund der Klimapolitik, der Inflation und der Sanktionen gegen Russland auswirken. Auch die Auswirkungen neuer Mobilitätsangebote (u.a. ÖPNV-Taxi) und die Entwicklung am Fahrermarkt sind nur schwer vorherzusehen. Wir empfehlen daher, spätestens 2026 den Taxitarif erneut einer Revision zu unterziehen. Sofern nicht bereits geschehen, sollte der für Juli 2024 vorgesehene Taxitarif der Landeseichbehörde vorgelegt werden.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Thomas Krause", with a stylized, flowing script.

Thomas Krause

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