

TAXI

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



Region Hannover

erstellt für die
Region Hannover
Fachbereich Öffentliche Sicherheit

November 2015

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

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

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
1.1	Methodik.....	6
1.2	Schattenwirtschaft.....	7
2	Nachfragefaktoren.....	11
2.1	Nachfragefaktor Kundenstruktur	11
2.2	Nachfragefaktor Demografie	14
2.3	Nachfragefaktor Konjunktur.....	17
2.4	Nachfragefaktor Regionalwirtschaft	19
2.5	Nachfragefaktor Kaufkraft	21
2.6	Nachfragefaktor Messen, Kongresse und Konferenzen.....	22
2.7	Nachfragefaktor Gesundheitswirtschaft	25
2.8	Nachfragefaktor Tourismus, Gastronomie und Freizeit.....	26
2.9	Nachfragefaktor Schüler- und Behindertenfahrten	28
2.10	Nachfragefaktor Verkehr	29
2.11	Nachfragefaktor Flughafen.....	32
2.12	Nachfragefaktor Tourengewinnung	35
3	Angebotsfaktoren	38
3.1	Angebotsfaktor Beschäftigte	38
3.2	Angebotsfaktor Fahrzeuge.....	39
3.3	Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte	44
3.4	Angebotsfaktor Einsatzzeit.....	52
3.5	Angebotsfaktor Fahrleistung	55
4	Wirtschaftlichkeit und Altersversorgung.....	58
4.1	Umsatz	58
4.2	Kosten.....	63
4.3	Überschuss	69
4.4	Altersvorsorge	72
5	Geschäftsaufgaben und Konzessionsbewegungen.....	74
6	Empfehlungen	76
6.1	Zusammenfassende Bewertung.....	76
6.1.1	Nachfragefaktoren	76
6.1.2	Angebotsfaktoren.....	79
6.1.3	Betriebswirtschaftliche Faktoren und Geschäftsaufgaben	81
6.2	Handlungsempfehlungen	82
6.2.1	Wahrung der Funktionsfähigkeit	82
6.2.2	Qualitative Maßnahmen der Aufsicht	85
6.2.3	Evaluation	89

1 EINLEITUNG

Am 26. November 2014 beauftragte die Region Hannover, Fachbereich Öffentliche Sicherheit, die Fa. Linne + Krause aus Hamburg mit der Erstellung eines Gutachtens über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes. Das Hauptaugenmerk der Untersuchung liegt auf der Ermittlung der Höchstzahl der in der Region Hannover zuzulassenden Taxikonzessionen. Das Untersuchungsgebiet beinhaltet nicht das Gebiet der Landeshauptstadt Hannover. Wenn im Folgenden von der Region Hannover die Rede ist, ist damit das Gebiet des ehemaligen Landkreises Hannover gemeint.

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

- **Bundesverwaltungsgericht:** Das schließt eine Argumentation im Sinne eines „Konkurrenzschutzes“ oder „einer Gewährleistung der wirtschaftlichen Grundlage des örtlichen Taxigewerbes“ aus. Maßgeblich sind in dieser Hinsicht drei Urteile des Bundesverwaltungsgerichts aus den Jahren 1981 (BVerwG 7 C 57.79), 1988 (BVerwG 7 C 94.86) und 1989 (BVerwG 7 C 44 und 45.88), die im Januar 2008 noch einmal bekräftigt wurden (BVerwG 3 B 77.07). Insbesondere das Urteil aus dem Jahre 1988 enthält recht konkrete Vorgaben. Mit Blick auf die Methodik stellt das BVerwG drei essentielle Gebote auf: „vollständige Ermittlung“, „zutreffende Ermittlung“ und „nicht offensichtlich fehlerhafte Prognose“. Die prognostische Entscheidung der Genehmigungsbehörde muss sich an diesen Maßstäben messen lassen.
- **Verwaltungsgerichte:** In den letzten Jahren haben die Verwaltungsgerichte eine Rechtsprechung entwickelt, die den Aspekt der Berufsfreiheit betont. Vornehmlich sind hier die Urteile und Beschlüsse des OVG Schleswig - Holstein (4 L 147/91, u. 3 A 74/07), OVG Berlin (OVG 1 SN 15.99), OVG-NRW (13 A 1417/05 u. 13 A 3388/03) und des OVG-Rheinland-Pfalz (7 A 11567/03.OVG u. 4 K 329/06.KO) zu nennen. Aus Baden-Württemberg liegt die Entscheidung des VG Stuttgart vom April 2014 vor (8 K 658/12), die die Konzessionsbeschränkung durch die Landeshauptstadt bestätigt. Von Bedeutung ist zudem das zwischenzeitlich aufgehobene Urteil des VG Köln v. Juni 2013 (18 K 6314/11), das den Aspekt der Geschäftsübertragung in den Mittelpunkt stellte.

Gegenwärtig liegen dem Fachbereich Öffentliche Sicherheit **26 Anträge** auf Erteilung einer Taxikonzession vor. Davon beziehen sich elf Anträge auf die Stadt Langenhagen und fünf auf die Stadt Laatzen. Die anderen zehn Anträge verteilen sich auf neun Städte und Gemeinden der Region.

REGION HANNOVER ANTRÄGE AUF ERTEILUNG EINER TAXIKONZESSION STAND 16.07.2015			
<u>Untersuchungsgebiete</u>	Neubewerber	Altbewerber	Anträge, gesamt
Stadt Langenhagen	10	1	11
Stadt Laatzen	4	1	5
Sonstige Region Hannover (ohne LH Hannover)			
<i>Stadt Neustadt am Rübenberg</i>	0	1	1
<i>Stadt Wunstorf</i>	0	1	1
<i>Stadt Garbsen</i>	0	0	0
<i>Stadt Seelze</i>	0	0	0
<i>Stadt Barsinghausen</i>	0	1	1
<i>Stadt Springe</i>	0	0	0
<i>Gemeinde Wedemark</i>	0	1	1
<i>Gemeinde Isernhagen</i>	0	0	0
<i>Stadt Burgdorf</i>	0	0	0
<i>Gemeinde Uetze</i>	0	1	1
<i>Stadt Lehrte</i>	2	0	2
<i>Stadt Burgwedel</i>	0	1	1
<i>Stadt Pattensen</i>	0	0	0
<i>Stadt Gehrden</i>	0	1	1
<i>Stadt Ronnenberg</i>	0	0	0
<i>Gemeinde Wennigsen</i>	0	1	1
<i>Stadt Hemmingen</i>	0	0	0
<i>Stadt Sehnde</i>	0	0	0
Region Hannover	16	10	26
Q.: Region Hannover			

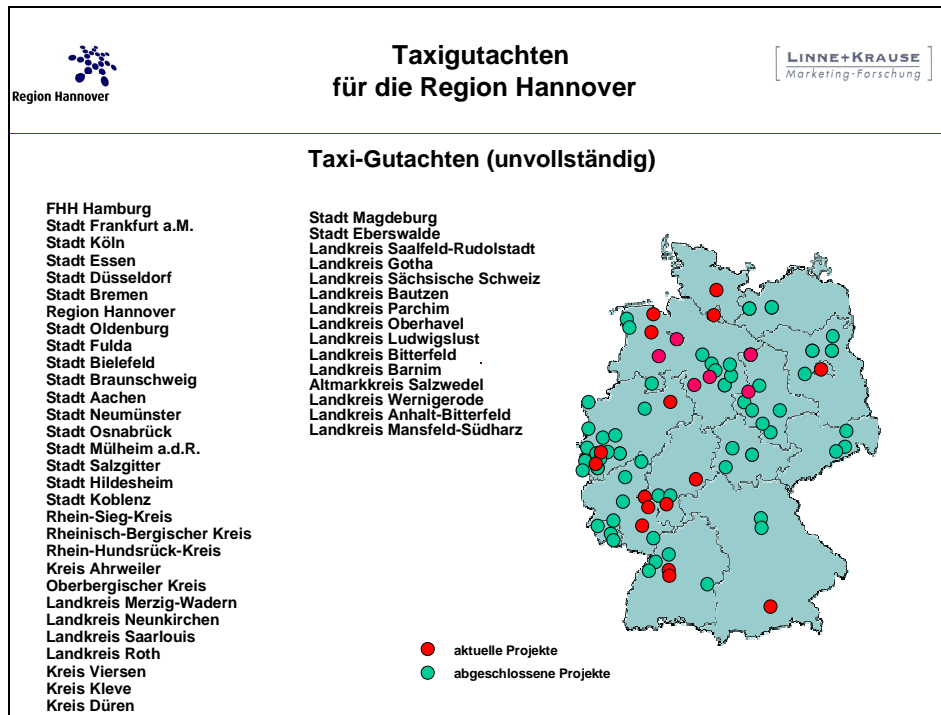
- **Neubewerber:** Die Mehrzahl der Anträge (16) stammt von sogenannten Neubewerbern, d.h. von (zukünftigen) Unternehmern, die bislang noch nicht im Taxigewerbe der Region aktiv sind.
- **Altbewerber:** Deutlich geringer ist dagegen die Nachfrage auf Seiten der Altbewerber – jener Unternehmer, die bereits ein Taxigewerbe in der Region Hannover betreiben. Hier liegen Anträge für 10 Taxikonzessionen vor.

Weiterhin war eine Untersuchung der **Wirtschaftlichkeit des Taxitarifs** in der Region Hannover unter dem Vorzeichen des seit 1. Januar 2015 gültigen Mindestlohns von 8,50 € / Std. beauftragt. Wegen der Dringlichkeit, wurde dieser Untersuchungsteil vorgezogen und in einem gesonderten Gutachten behandelt.

Mit der Einführung des Mindestlohns erlebt das deutsche Taxigewerbe zurzeit ein Ereignis von geradezu paradigmatischer Bedeutung. In kaum einer Niedriglohnbranche war die Diskrepanz zwischen tatsächlich gezahltem Lohn und Mindestlohn so hoch wie in diesem Gewerbe. Mehr als alles andere überschatten derzeit der Mindestlohn und dessen Folgen die Zukunftsaussichten der Branche.

1.1 Methodik

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



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

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

- Erhebung der **betriebswirtschaftlichen** Daten
- Erhebung der **regionalwirtschaftlichen** Rahmendaten.

Das vorliegende Gutachten ist zudem Teil einer Serie von Gutachten in **annähernd 100 deutschen Taxi- und Mietwagenmärkten**.

Die Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten fand in der Zeit von **Februar 2015 bis Juli 2015** statt und erfolgte recht zügig. Bei Abschluss des Projektes hatten 100% der Betriebe ihren Erhebungsbogen eingereicht. Damit darf die Untersuchung also beanspruchen, ein **authentisches Bild** der Situation im Taxigewerbe der Region Hannover zu geben.

Die eingereichten Daten waren zumeist von **guter formaler** Qualität. Trotzdem musste eine Reihe von Unternehmern aufgefordert werden, Daten nachzuliefern oder zu erläutern. In aller Regel wurden dazu die steuerlichen Unterlagen (GuV, EÜR, BWA) angefordert.

Sorgfalt wurde zudem auf die Abgrenzung taxifremder Betriebsaktivitäten gelegt. Rücklaufkontrolle, Cleanen und Abgrenzungsrechnung nahmen **etwa zwei Drittel** der für dieses Gutachten aufgewandten Zeit in Anspruch.

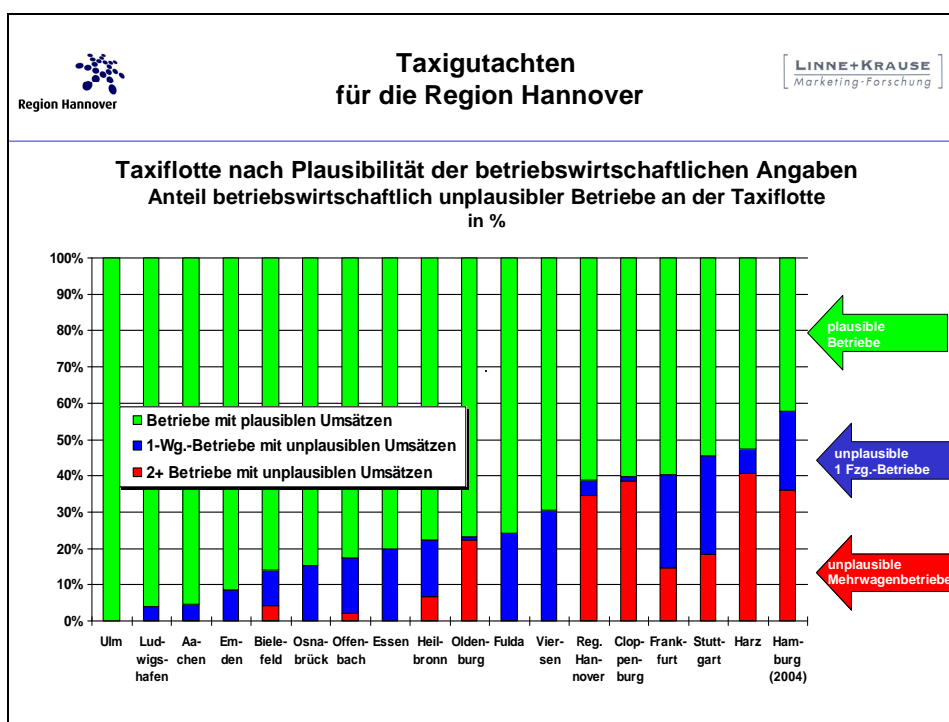
1.2 Schattenwirtschaft

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

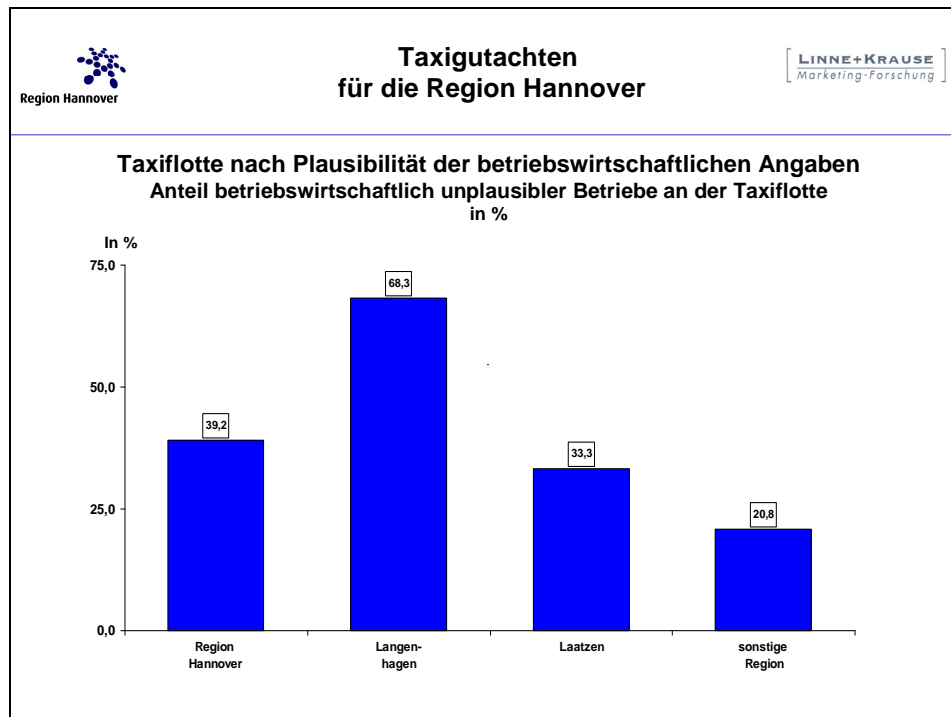
„Der Anteil der nicht erklärten Umsatzerlöse im Taxen- und Mietwagengewerbe ist nach Erkenntnissen der Finanzbehörden und der Sonderkommission auf etwa 30 - 40% der erklärten Umsätze zu veranschlagen. Bei Umsätzen im Taxen- und Mietwagengewerbe von bundesweit rd. 6,6 Mrd. DM dürfte danach das Volumen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

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

Die von den Unternehmern vorgelegten steuerlichen und betrieblichen Angaben wurden einem betriebswirtschaftlichen Plausibilitätstest unterzogen:



- **Semiprofessionelle Betriebe:** Gegenwärtig arbeitet knapp die Hälfte der Betriebe in der Region jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität. Solche Unternehmen werden im Folgenden als semiprofessionell bezeichnet. Betriebe, die plausible Angaben machten, werden dagegen als professionelle Betriebe bezeichnet.
- **Semiprofessionelle Fahrzeuge:** Bezogen auf die Taxiflotte in der Region Hannover liegt der semiprofessionelle Anteil bei **ca. 39%**. Damit rangiert die Region Hannover im kritischen Bereich – ähnlich wie die Großstädte Frankfurt a. M. (ca. 40%) oder Stuttgart (ca. 45%). Ein ähnlicher Anteil (ca. 38%) war zuvor auch im Nachbarkreis Hameln-Pyrmont festgestellt worden.
- **Örtliche Verteilung:** Innerhalb der Region sind gravierende örtliche Unterschiede festzustellen: In Langenhagen liegt der Anteil semiprofessionell betriebener Taxis bei beispiellosen 68%! In Laatzen (ca. 33%) und in der Fläche (ca. 21%) ist der Anteil dagegen wesentlich niedriger.



Insgesamt ist somit eine gravierende Fehlentwicklung auf dem Taximarkt der Region Hannover zu beobachten, die das **öffentliche Interesse** einschneidend berührt. Wie zuvor in anderen Fällen, werden die semiprofessionellen Betriebe gesondert dargestellt.

Semiprofessionelle Betriebsführung kann verschiedene Ursachen haben: Verantwortlich können **persönliche Einschränkungen** des Unternehmers sein – beispielsweise durch Krankheit, Alter oder familiäre Umstände. Häufig muss aber von **Verkürzungen** bei den **Erlösen** und **Personalkosten** ausgegangen werden – insbesondere bei Mehrwagenbetrieben.

Als semiprofessionell werden in diesem Zusammenhang Unternehmen bezeichnet, deren betriebliche und steuerliche Angaben bereits „auf den ersten Blick“ nicht mit den Regeln der betriebswirtschaftlichen Plausibilität zu vereinbaren sind. Bei der Überprüfung wurden folgende **Kriterien** angelegt:

- **Jahresumsatz 1-Fahrzeugbetriebe:** Ein wichtiges Indiz ist der Jahreserlös pro Fahrzeug. Hier ist der Betriebstyp zu beachten: Unterschreitet der Jahresumsatz eines **Alleinfahrers** nachhaltig die Schwelle von ca. **35.000 €**, so deutet das auf eine semiprofessionelle Betriebsführung hin. Semiprofessionelle 1-Fahrzeugbetriebe in der Region kamen 2014 auf einen Durchschnittserlös von ca. **25.700 €**. Zur Einordnung: Der Bundesverband des Taxi- und Mietwagengewerbes (BZP) geht für einen großstädtischen Alleinfahrer 2014 von ca. **44.900 €** Jahreserlös aus.
- **Jahresumsatz Mehrwagenbetriebe:** Bei größeren Mehrwagenbetrieben ist ein anderer Maßstab anzulegen: Erfahrungsgemäß war ein Taxi bis zur Einführung des Mindestlohns 2015 nicht mit Jahreserlösen unter ca. **50.000 €** zu betreiben. In der Region Hannover erklärten semiprofessionelle Mehrwagenbetriebe 2014 Durchschnittserlöse von lediglich **ca. 35.500 €**. Zur weiteren Einordnung: Unter nahezu optimalen großstädtischen Marktbedingungen können Taxis gegenwärtig Jahreserlöse zwischen ca. **115.000 €** (Hamburg) und **ca. 120.000 €** (Düsseldorf) einfahren! Der umsatzstärkste Betrieb in der Region Hannover erwirtschaftete 2014 **ca. 113.000 €** Erlös pro Fahrzeug.
- **Erlös pro km:** Aussagekräftig ist weiterhin die Kennzahl Erlös pro Kilometer. Sinkt der Erlös unter **ca. 0,80 € / km**, wird der Wert erklärungsbedürftig. In der Region Hannover lag auch der Nettoerlös professioneller Betriebe 2014 bei durchschnittlich nur **± 0,78 € / km**, der Erlös der Semiprofessionellen bei **ca. 0,57 € / km** (1-Fahrzeugbetriebe) bzw. **ca. 0,66 € / km** (Mehrwagenbetriebe). Der BZP geht für einen großstädtischen Alleinfahrer 2014 von ca. **1,12 € / km** aus. In Hamburg, wo belastbare Fiskaltaxameterdaten vorliegen, wurden 2014 etwa **± 1,10 € / km** erzielt – je nach Betriebstyp. Von besonderer Bedeutung sind in eher ländlichen Gebieten die mit den SV-Trägern ausgehandelten Sondervereinbarungen, die z.T. erhebliche Preisabschläge beinhalten.
- **Personalkosten:** Indikatorfunktion haben zudem die Personalkosten: Für die Finanzierung einer einzigen Vollzeitkraft im Einschichtbetrieb war laut bayerischem Tarifvertrag für das Taxi- und Mietwagengewerbe bereits 2005 ein Mindestaufwand von **ca. 26.000 €** pro Taxi erforderlich.¹ In gut ausgelasteten Mehrwagenbetrieben liegen die Personalkosten tatsächlich bei mehr als **50.000 €** pro Taxi. Der Betrieb mit den höchsten Lohnkosten in der Region Hannover kam 2014 auf **ca. 56.000 €** pro Fahrzeug. Größere Mehrwagenbetriebe mit weniger als 26.000 € Personalkosten pro Taxi lassen den Verdacht der Schwarzarbeit aufkommen. Sogar größere professionelle Betriebe in der Region Hannover kamen 2014 nur auf Lohnkosten von ca. 25.500 €; semiprofessionelle Mehrwagenbetriebe erreichten gerade einmal ca. 10.100 €.
- **Kraftstoffkosten:** Eine wichtige (flankierende) Kenngröße bilden weiterhin die Kraftstoffkosten. Ist die mitgeteilte **Fahrleistung** nicht mit den Kraftstoffkosten in Einklang zu bringen, liegt ein weiteres Indiz für Semiprofessionalität vor.

¹ Der bayerische Tarifvertrag für das Taxi- und Mietwagengewerbe aus dem Jahre 2005 war bis Ende 2014 der letzte in der Nachwirkung gültige westdeutsche Tarifvertrag. Der „Lohntarifvertrag für die gewerblichen Arbeitnehmer des privaten Verkehrsgewerbes im Lande Niedersachsen“ stammt aus dem Jahre 1997 und kann somit nicht mehr herangezogen werden.

2 NACHFRAGEFAKTOREN

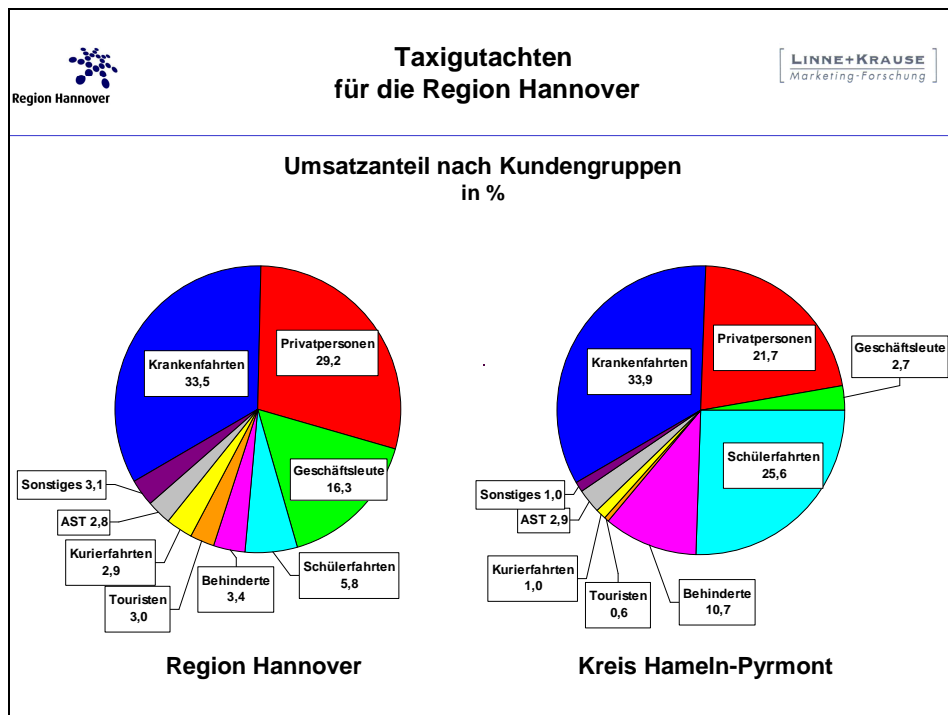
2.1 Nachfragefaktor Kundenstruktur

Die Struktur der Nachfrage ist sehr heterogen: Während Laatzen und Langenhagen eine eher großstädtische Nachfrage haben, ist die der anderen Städten und Gemeinden eher typisch für Flächenkreise.

REGION HANNOVER NACHFRAGE IM TAXIGEWERBE 2015 - IN % VOM UMSATZ -												
	Region Hannover										Vergleichskreise	
	Professionelle Betriebe								Semi-professionelle			
	Gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg.	2-4 Fzg.	5+ Fzg.	Lang-en-hagen	Laat-zen	sonst. Region	1 Fzg.	2+ Fzg.	Hameln-Pyrmont	Viersen
Krankenfahrten	33,5	7,6	17,4	21,1	37,8	14,2	17,8	45,3	2,6	14,2	33,9	35,3
Privatpersonen	29,2	24,5	30,0	32,7	28,7	31,8	42,1	23,8	31,0	32,2	21,7	20,4
Geschäftsleute	16,3	49,3	34,6	39,2	9,7	41,0	14,6	9,0	56,7	31,5	2,7	11,2
Schülerfahrten	5,8	0,9	0,6	0,7	7,2	1,4	5,2	7,3	0,1	4,6	25,6	11,5
Behinderte	3,4	2,4	0,6	1,7	4,0	0,4	0,6	5,4	0,2	1,8	10,7	6,5
Touristen	3,0	8,8	5,4	3,2	2,5	3,3	4,2	2,4	8,5	3,4	0,6	5,1
Kurierfahrten	2,9	1,2	4,4	0,7	3,2	3,0	2,9	2,8	0,8	3,4	1,0	4,0
ÖPNV	2,8	0,0	0,9	0,0	3,6	2,8	5,5	1,9	0,1	4,7	2,9	1,8
Sonstiges	3,1	5,4	6,2	0,7	3,3	2,1	7,1	2,0	0,0	4,2	1,0	4,2
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- Krankenfahrten:** Branchenüblich ist der Umsatzanteil der Krankenfahrten: Etwa ein Drittel der Taxierlöse entfallen auf den Transport hauptsächlich von Dialyse-, Chemotherapie- oder Bestrahlungspatienten. Während solche Fahrten in Laatzen (ca. 18%) und Langenhagen (ca. 14%) nur relativ geringe Bedeutung haben, spielen sie in der restlichen Region eine herausragende Rolle (ca. 45%) – noch stärker als beispielsweise im Nachbarkreis Hameln – Pyrmont (ca. 34%). Die Unternehmer bewerten die Zukunft der Krankenfahrten insgesamt mit der Note 3,2; in der Fläche mit 2,7.

- **Privatpersonen:** Ein bedeutendes Nachfragesegment bildet daneben die Beförderung von Privatpersonen – das traditionelle Kerngeschäft des großstädtischen Taxigewerbes. Etwa 29% der Umsätze werden mit dieser Kundengruppe getätigt. Insbesondere in Laatzen (ca. 42%) bilden Fahrten für Private die wichtigste Einnahmequelle. Die Unternehmer der Region erwarten für Privatfahrten eine insgesamt eher mäßige Entwicklung (Note: 4,0).
- **Geschäftsleute:** Etwas optimistischer beurteilen die Unternehmer ein weiteres klassisches Segment des Taxiverkehrs: die Beförderung von Geschäftsleuten (Note: 3,6). Solche Fahrten tragen mit lediglich ca. 16% insgesamt nur mäßig zum Gesamterlös des Gewerbes bei. Eine Ausnahme bildet in dieser Hinsicht Langenhagen (ca. 41%), wo der Flughafen für entsprechende Nachfrage sorgt.
- **Schülerfahrten:** Relativ gering ist der Anteil der Schülerfahrten (ca. 6%) – auch bei den Betrieben in der Fläche, wo solche Touren mit ca. 7% zum Umsatz beitragen. Für die Zukunft erwarten die Unternehmer auch hier eine insgesamt allenfalls mäßige Geschäftsentwicklung (Note: 3,7).



- **Behindertenfahrten:** Geringe Bedeutung haben zudem Behindertenfahrten (ca. 3%). Für die Zukunft erwarten die Unternehmer auch hier eine eher verhaltene Geschäftsentwicklung (Note: 3,4).
- **Touristen:** Auch touristische Verkehre haben in der Region Hannover geringen Stellenwert: Nur ca. 3% der Erlöse entfallen auf dieses Geschäftsfeld. Die Erwartungsnote liegt bei 3,9.

REGION HANNOVER PESSIMISMUSPEGEL IM TAXIGEWERBE 2015 - SCHULNOTE 1 BIS 6 -												
	Region Hannover										Vergleichskreise	
	Professionelle Betriebe								Semi-professionelle			
	Gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg.	2-4 Fzg.	5+ Fzg.	Lang-hagen	Laat-zen	sonst. Region	1 Fzg.	2+ Fzg.	Hameln-Pyrmont	Viersen
Krankenfahrten	3,2	3,3	4,0	3,2	2,8	3,9	3,3	2,7	3,7	3,4	3,4	3,3
Privatpersonen	4,0	3,2	4,9	4,4	3,7	4,5	3,6	3,7	4,0	4,0	3,8	3,8
Geschäftsleute	3,6	3,3	4,4	3,6	3,3	4,0	3,9	2,8	3,7	3,8	4,0	3,8
Schülerfahrten	3,7	*	*	*	3,5	4,5	2,5	3,8	-	3,5	2,2	4,0
Behinderte	3,4	*	*	*	2,8	*	*	2,8	-	3,7	-	4,5
Touristen	3,9	3,7	3,8	3,5	4,3	3,8	4,4	3,5	3,9	3,2	-	4,7
Kurierfahrten	3,5	*	3,7	*	3,4	3,6	4,0	3,0	*	4,3	4,0	4,6
AST	3,0	-	-	-	3,0	*	*	*	-	3,7	3,3	3,3
Sonstiges	3,4	*	4,0	*	2,7	4,0	*	3,0	-	3,6	4,0	4,3

* zu wenig Antworten

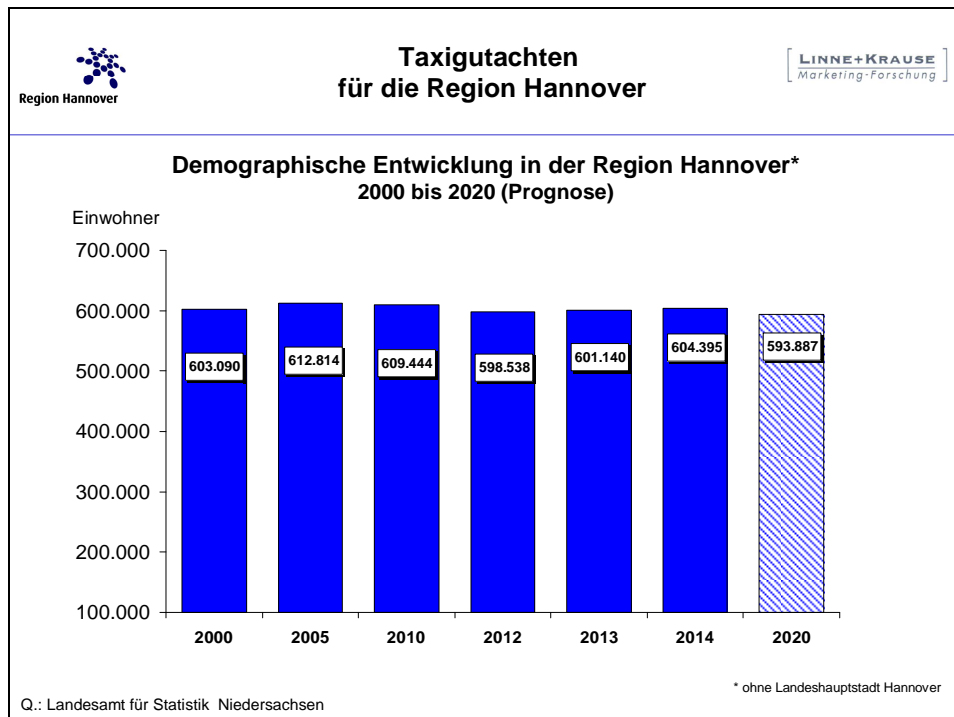
- **Kurierfahrten:** Mit ca. 3% Umsatzanteil spielen Kurierfahrten in der gesamten Region ebenfalls kaum eine Rolle. Entsprechend mäßig sind auch die Erwartungen der Unternehmer (Note: 3,5).
- **ÖPNV:** Mit weniger als 3% Umsatzanteil ist auch der ÖPNV für die meisten Unternehmen kein relevantes Geschäftsfeld. Lediglich in Laatzen liegt der Anteil bei ca. 6%. Die wenigen Unternehmer, die Erfahrung mit solchen Touren haben, sind jedoch verhalten optimistisch (Note 3,0).

2.2 Nachfragefaktor Demografie

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

REGION HANNOVER RÄUMLICHE GLIEDERUNG, 2014				
Städte / Gemeinden	Einwohner	Anteil Bevölkerung	Einwohner / km	Einwohner 2014 vs. 2004
Langenhagen, Stadt	52.330	8,7%	728,3	3,6%
Laatzten, Stadt	39.922	6,6%	1.172,0	-0,2%
<i>Barsinghausen, Stadt</i>	<i>33.310</i>	<i>5,5%</i>	<i>324,4</i>	-2,8%
<i>Burgdorf, Stadt</i>	<i>29.676</i>	<i>4,9%</i>	<i>264,2</i>	-2,1%
<i>Burgwedel, Stadt</i>	<i>20.307</i>	<i>3,4%</i>	<i>133,6</i>	-0,8%
<i>Garbsen, Stadt</i>	<i>59.957</i>	<i>9,9%</i>	<i>755,9</i>	-5,1%
<i>Gehrden, Stadt</i>	<i>14.550</i>	<i>2,4%</i>	<i>337,6</i>	-2,4%
<i>Hemmingen, Stadt</i>	<i>18.668</i>	<i>3,1%</i>	<i>591,0</i>	+0,4%
<i>Isernhagen, Gemeinde</i>	<i>23.331</i>	<i>3,9%</i>	<i>390,4</i>	+2,9%
<i>Lehrte, Stadt</i>	<i>43.189</i>	<i>7,1%</i>	<i>339,9</i>	-1,9%
<i>Neustadt am Rbge., Stadt</i>	<i>43.499</i>	<i>7,2%</i>	<i>121,7</i>	-4,8%
<i>Pattensen, Stadt</i>	<i>14.161</i>	<i>2,3%</i>	<i>211,2</i>	+2,2%
<i>Ronnenberg, Stadt</i>	<i>23.625</i>	<i>3,9%</i>	<i>625,4</i>	+1,9%
<i>Seelze, Stadt</i>	<i>32.755</i>	<i>5,4%</i>	<i>606,1</i>	-1,4%
<i>Sehnde, Stadt</i>	<i>23.157</i>	<i>3,8%</i>	<i>224,1</i>	+4,3%
<i>Springe, Stadt</i>	<i>28.378</i>	<i>4,7%</i>	<i>177,6</i>	-4,8%
<i>Uetze, Gemeinde</i>	<i>19.902</i>	<i>3,3%</i>	<i>141,6</i>	-2,2%
<i>Wedemark, Gemeinde</i>	<i>28.957</i>	<i>4,8%</i>	<i>167,0</i>	-0,3%
<i>Wennigsen, Gemeinde</i>	<i>13.902</i>	<i>2,3%</i>	<i>258,5</i>	-1,7%
<i>Wunstorf, Stadt</i>	<i>40.819</i>	<i>6,8%</i>	<i>324,8</i>	-2,8%
Region (ohne LH Hannover)	604.395	100,0%	7.895,3	-1,3%
LH Hannover	523.642		2.565,0	+1,5%
Region (mit LH Hannover)	1.128.037		10.460,3	±0,0%
Q.: Landesamt für Statistik Niedersachsen				

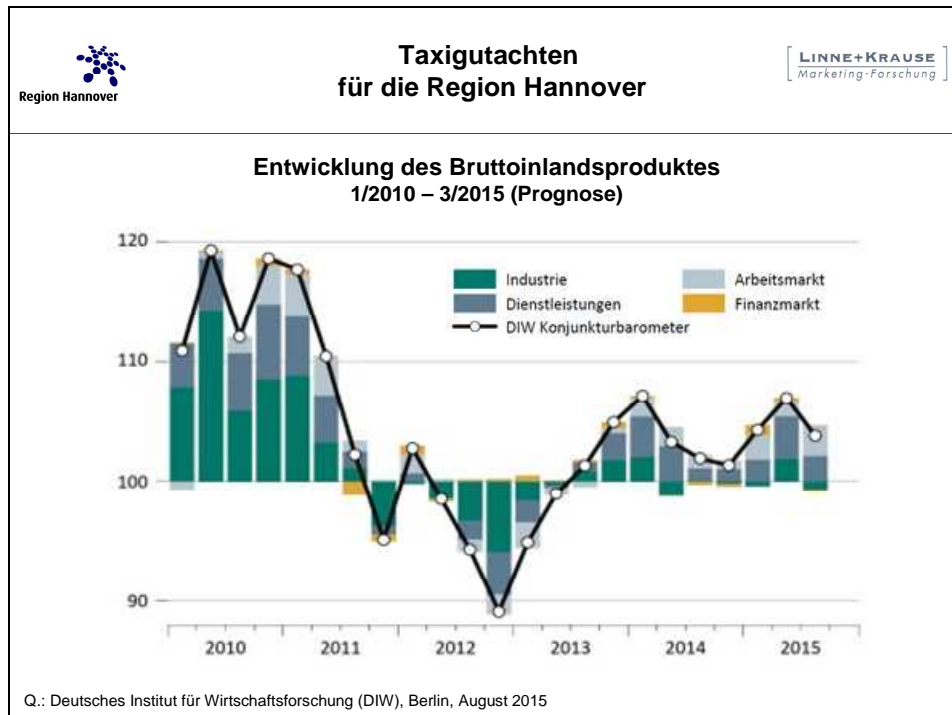
- **Untersuchungsgebiet Langenhagen:** Das Untersuchungsgebiet Langenhagen umfasst die Stadt Langenhagen – einschließlich des Flughafens Hannover-Langenhagen. Mit ca. 52.300 Einwohnern beherbergt die Stadt ca. 8,7% der Bevölkerung der Region und besitzt eine moderate Bevölkerungsdichte (720 Einwohner / km²). Durch den Flughafen und die räumliche Nähe entsteht ein sehr starker Bezug zur Landeshauptstadt Hannover. Gleichzeitig konzentriert sich in Langenhagen auch das Taxigewerbe der Region.
- **Untersuchungsgebiet Laatzen:** Zweiter wichtiger Taximarkt ist die Stadt Laatzen, die ebenfalls einen starken Hannover-Bezug besitzt. Der urbane Siedlungscharakter und die unmittelbare Nachbarschaft zu Hannover und seinem Messegelände verleihen Laatzen insgesamt großstädtischen (Vorort-)Charakter. Mit knapp 40.000 Einwohnern beherbergt die Stadt ca. 6,6% der Bevölkerung.
- **Sonstiges Untersuchungsgebiet:** Zum Genehmigungsbezirk der Region zählen weitere 18 Städte und Gemeinden. Die Spanne reicht von traditionellen Industriestädten wie Garbsen bis zu den Bauerschaften Isernhagens. An der Peripherie umfasst die Region kleinstädtische und ländliche Gemeinden wie Uetze oder Wennigsen aber auch urban überformte Agglomerationen wie die Wedemark, Burgwedel oder Springe. Charakteristisch sind weiterhin weitflächige Städte, die aus einer kleinen Kernstadt (z.B. Wunstorf, Neustadt am Rübenberge) mit zahlreichen eingemeindeten Siedlungen bestehen, so dass ein für die Taxinachfrage wichtiges urbanes Umfeld kaum besteht.



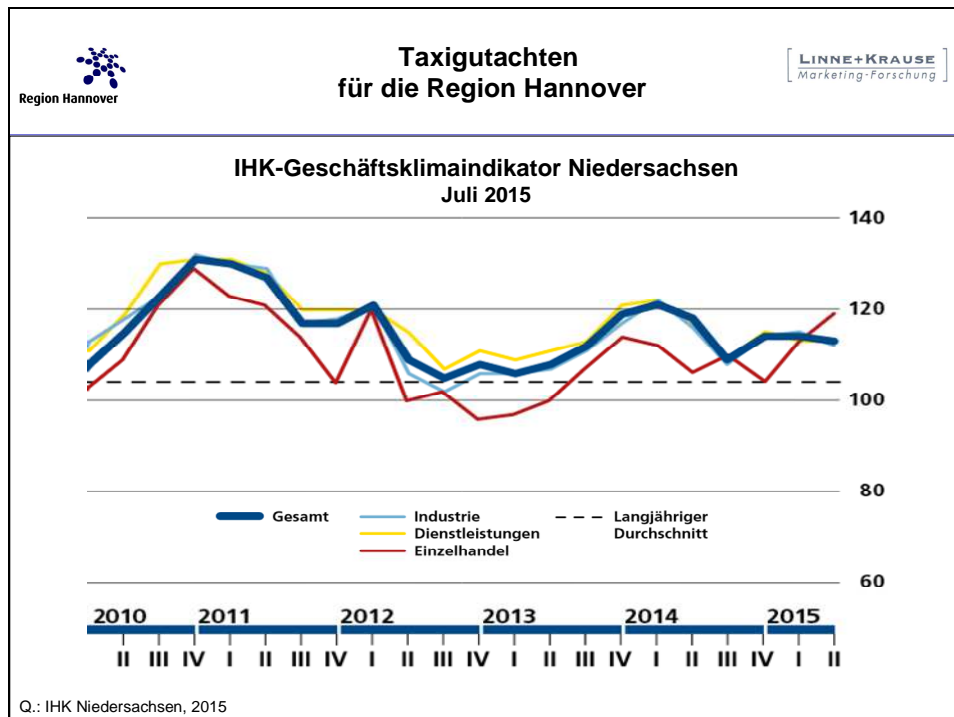
- Bevölkerungsentwicklung:** Die wirtschaftliche Basis der Nachfrage nach Personenbeförderungsleistungen bildet auch in der Region Hannover die ortsansässige Wohnbevölkerung. Seit etwa einem Jahrzehnt ist die Einwohnerzahl leicht rückläufig (-1,3%) und lag im Dezember 2014 bei ca. 604.300. Für 2020 wird ein weiterer moderater Rückgang auf ca. 594.000 Einwohner prognostiziert.
- Wachstumszonen:** Die Städte und Gemeinden haben sich allerdings recht unterschiedlich entwickelt: Die Region wächst in den Hannover nahen Gemeinden, insbesondere in Sehnde (+ 4,2%), Langenhagen (+ 3,6%) und Isernhagen (+2,9%). Dagegen schrumpften die Einwohnerzahlen an der Peripherie wie beispielsweise in Neustadt am Rübenberge und Springe, aber auch in Garbsen um jeweils etwa 5%.

2.3 Nachfragefaktor Konjunktur

Die Nachfrage nach Taxidienstleistungen ist in hohem Maße konjunktursensibel. Von der positiven Entwicklung der letzten Jahre konnte auch das Taxigewerbe profitieren.



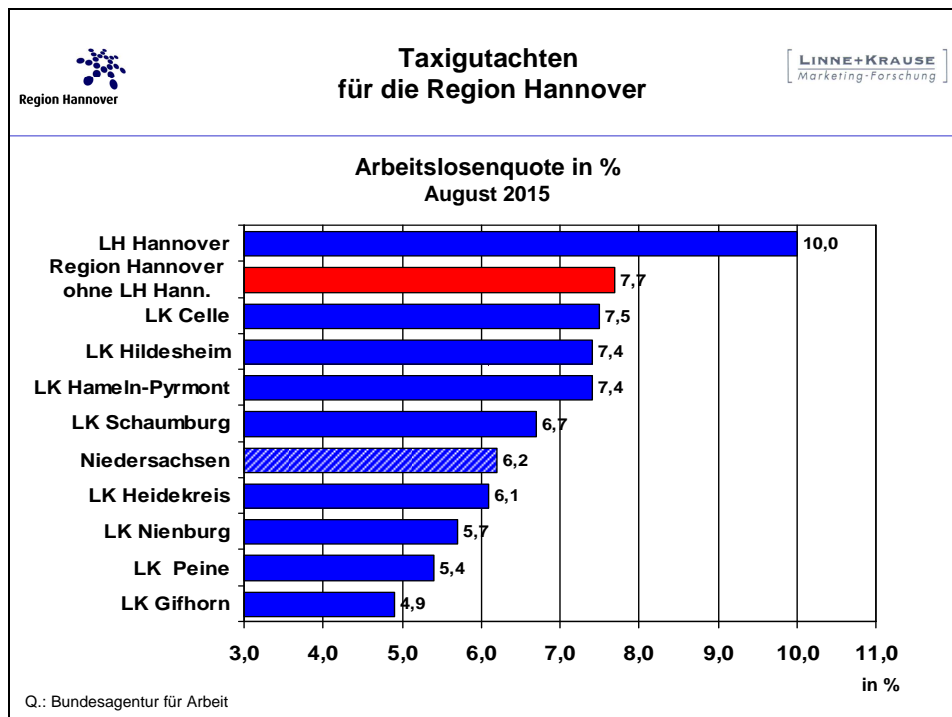
- **Konjunktur:** In den Jahren 2008 / 2009 stand Deutschland scheinbar am Rande einer tiefen Rezession: Die düsteren Prognosen haben sich jedoch nicht erfüllt. Im Gegenteil: Seit 2010 ist die deutsche Volkswirtschaft in eine bis heute anhaltende Boomphase übergegangen. Trotz eines schwierigen internationalen Umfeldes, bleibt die deutsche Wirtschaft überraschend stabil.
- **Konjunkturprognose:** Nach einer leichten Konjunkturschwäche zur Jahreswende 2014 / 2015 prognostiziert das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) in seinem Konjunkturbarometer vom August 2015 erneut stabile Werte: „Deutsche Wirtschaft trotz unruhigen Fahrwassers auf Kurs“. Aufgrund der positiven Arbeitsmarktlage, der Lohnsteigerung und der niedrigen Energiepreise ist insbesondere der private Konsum nach wie vor im Aufwind.



- Regionale Konjunktur:** Stabil sind auch die Konjunkturaussichten im südlichen Niedersachsen. Regelmäßig erforscht die Industrie- und Handelskammer Hannover die wirtschaftliche Entwicklung im Kammerbezirk: Die „Wirtschaft wächst langsam“ ist der Konjunkturbericht der IHK vom Juli 2015 übertitelt. Und weiter heißt es: „Die Geschäftslage in Niedersachsen ist aufgrund der starken Binnennachfrage unverändert gut. Die Erwartungen bezüglich der zweiten Jahreshälfte sind jedoch zurückhaltend und deuten auf anhaltend geringes Wachstum hin.“ Vor allem der Einzelhandel der Region beurteilt seine Geschäftserwartungen für das laufende Jahr aber überwiegend positiv. Auch die Industrieunternehmen sind insgesamt zufrieden.

2.4 Nachfragefaktor Regionalwirtschaft

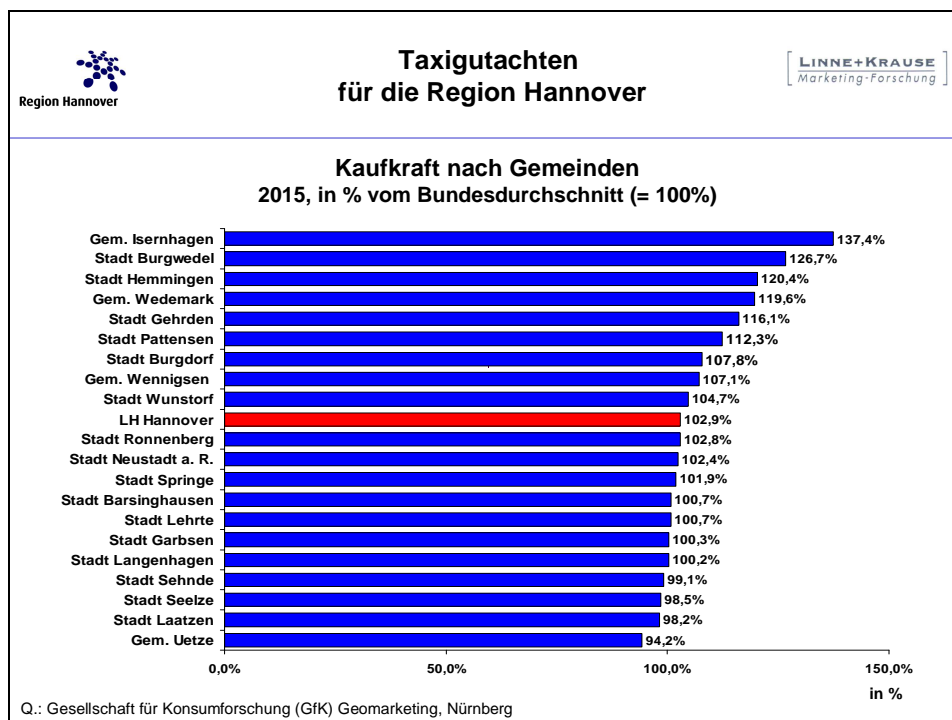
Das Taxigewerbe ist Teil der regionalen Wirtschaft und daher auf vielfältige Weise mit seinem wirtschaftlichen Umfeld verzahnt. Die wirtschaftliche Stärke der Region erwächst aus der Nähe zum Wirtschaftszentrum Hannover. Aber auch von der **örtlichen Wirtschaft** gehen vielfältige direkte und indirekte Nachfrageimpulse aus. Die Region Hannover ist mit den Branchen Automobilindustrie, der Elektrotechnik, aber auch mit Handel und Logistik recht dynamisch. Hannover ist zudem weltweit bedeutender Messestandort. Der Verkehrsflughafen in Langenhagen ist eine wichtige Drehscheibe. Schwach sind dagegen die Bereiche Verwaltung und moderne Dienstleistungen ausgeprägt, die sich vornehmlich in der Landeshauptstadt konzentrieren.



- **Arbeitslosigkeit:** Gegenwärtig sind die Arbeitsmarktprobleme in der Region Hannover überschaubar. Im August 2015 lag die Erwerbslosenrate bei 7,7%. Zum Vergleich: In der Landeshauptstadt rangierte sie bei 10,0%. Der Landesdurchschnitt liegt allerdings mit 6,2% etwas niedriger.
- **Räumliche Verteilung:** Das Arbeitsplatzangebot konzentriert sich vor allem in den Hannover nahen Städten und Gemeinden. In der letzten Dekade hat sich die Beschäftigtenzahl deutlich erhöht. Zurzeit finden ca. 170.000 Menschen Arbeit in der Region – so viele wie nie zuvor. Insbesondere in Garbsen (+29%), Sehnde (+20%) und Lehrte (+18%) ist die Zahl der Beschäftigten in den letzten Jahren deutlich gewachsen.
- **Industrie:** Die Region Hannover hat ihre Bedeutung als Industriestandort weitgehend wahren können. Im Mittelpunkt steht die **Automobilindustrie** mit dem Volkswagen-Werk (ca. 14.500 Beschäftigte), der Continental (ca. 7.500 Beschäftigten) und Johnson Controls in und an der Grenze zu Garbsen. Daneben finden sich Zulieferbetriebe wie Thyssen-Krupp System Engineering in Langenhagen, Aventics in Laatzen (ca. 700 Mitarbeiter) oder TRW Automotive in Barsinghausen (ca. 600 Beschäftigte). Die **Elektro(nik)industrie** ist mit Unternehmen wie Sennheiser electronic in Wedemark (ca. 1.100 Beschäftigten), Kind-Hörgeräte in Burgwedel, Konica Minolta (ca. 1.700 Mitarbeiter) in Langenhagen, Miele in Lehrte (ca. 380 Mitarbeiter) oder Siemens Elektrotechnik in Laatzen (ca. 800 Mitarbeiter) vertreten. Rund um den Flughafen hat sich **Luft- und Raumfahrtindustrie** u.a. mit MTU Maintenance (ca. 1.700 Mitarbeiter) angesiedelt. Traditionsreich ist zudem die **Nahrungs- und Genussmittelindustrie** mit Herstellern wie Bahlsen (ca. 1.200 Beschäftigte), Reemstma (ca. 830 Mitarbeiter) oder die Großbäckerei Schäfer's in Lehrte. Die **Chemieindustrie** ist u.a. mit Honeywell in Seelze (ca. 680 Mitarbeiter), der Avista Oil Refining & Trading Deutschland in Uetze (ca. 660 Mitarbeiter in Europa und USA) oder Laverana Naturkosmetik in Wennigsen (ca. 230 Mitarbeiter) vertreten. In weiterem Sinne ist in diesem Zusammenhang auch die K+S Kaliförderung in Wunstorf (ca. 750 Beschäftigte) zu nennen.
- **Handel / Logistik:** Wachsende Bedeutung hat der **Handels- und Logistiksektor**. Bedeutend sind die Zentrale der Drogeriemarktkette Rossmann (ca. 2.300 Mitarbeiter) in Burgwedel oder REWE (ca. 900 Mitarbeiter) in Lehrte. In Barsinghausen / Wunstorf hat sich u.a. die Kaufland-Gruppe angesiedelt (ca. 730 Mitarbeiter). Die zentrale Lage Hannovers am Schnittpunkt zahlreicher Verkehrswege macht auch die Region zu einem wichtigen **Logistikstandort**: Nimmt man die Zahl der Beschäftigten zum Maßstab, ist die Logistikbranche – nach der Gesundheitsbranche – die beschäftigungsintensivste Branche. Mit ca. 5.200 Arbeitsplätzen (davon ca. 1.200 direkt beim Betreiber) ist der Flughafen Hannover-Langenhagen wichtigste Arbeitsstätte in der Region. Im Umfeld haben sich zahlreiche Unternehmen wie die TUI, EDC (ca. 700 Mitarbeiter), Geodis, Schenker (ca. 800 Mitarbeiter) oder Hermes angesiedelt. Weitere Zentren der Logistikwirtschaft bilden Garbsen mit arvato (ca. 2.200 Mitarbeiter) und Lehrte, wo u.a. Hellmann (ca. 400 Mitarbeiter) arbeiten.

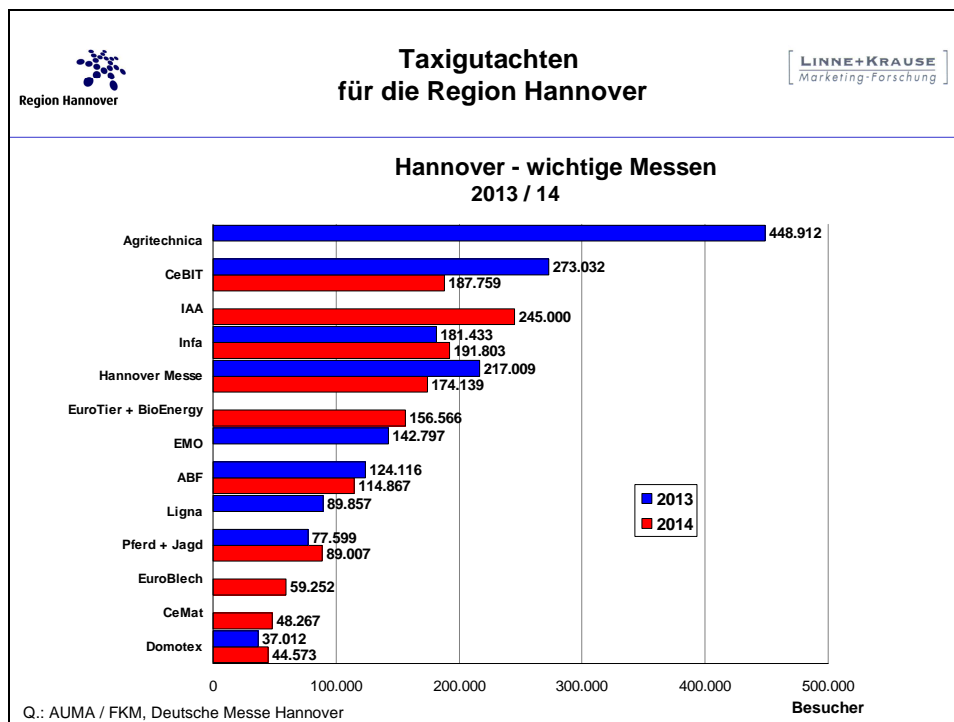
2.5 Nachfragefaktor Kaufkraft

Bei der einzelhandelsrelevanten Kaufkraft rangiert die Region insgesamt etwas über dem Bundesdurchschnitt. Die Unterschiede zwischen den Städten und Gemeinden sind jedoch erheblich. An der Spitze stehen Isernhagen (137,4%) und Burgwedel (126,7%). Am Ende der Kaufkraftskala liegen Laatzen (98,2%) und Uetze (94,2%).



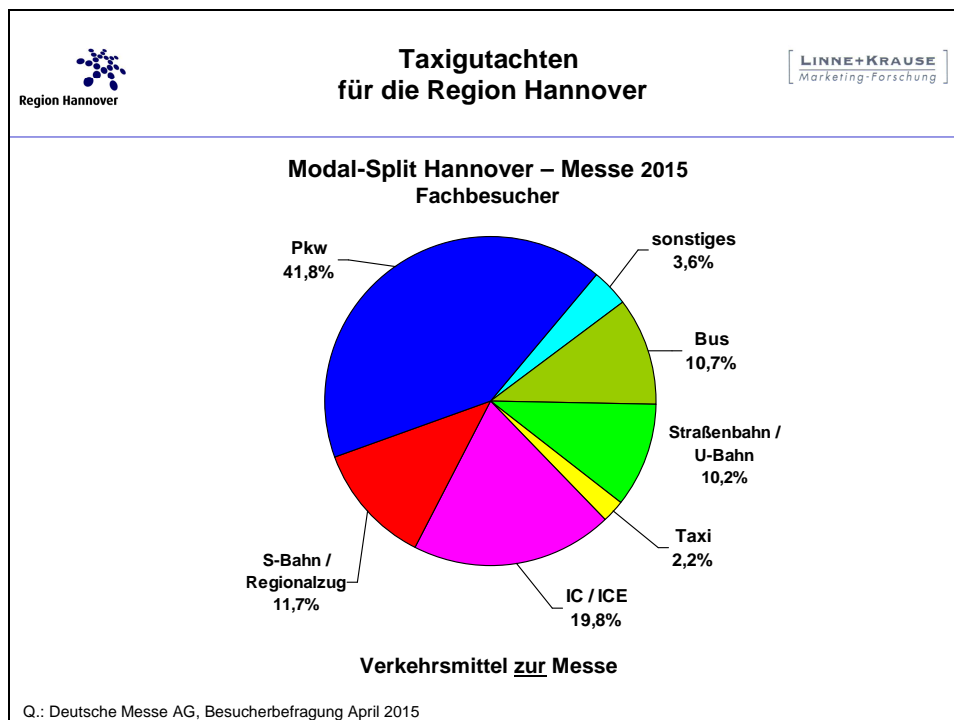
2.6 Nachfragefaktor Messen, Kongresse und Konferenzen

Die Deutsche Messe, unmittelbar an der Grenze zu Laatzen gelegen, bildet einen herausragenden Nachfragefaktor für das Taxigewerbe. Nimmt man die überdachte Ausstellungsfläche zum Maßstab, so besitzt Hannover das weltweit größte Messegelände.



- Jährliche Messen:** Die CeBIT und die Industrieschauen der Hannover Messe sind seit vielen Jahren die bekanntesten jährlichen Messen. Seit 2010 ist die **CeBIT** von 7 auf 5 Tage gekürzt und öffnet seit 2014 nur noch für Fachbesucher. Ca. 3.200 Aussteller und ca. 188.000 Besucher wurden gezählt – 2010 und 2011 waren es noch jeweils ca. 320.000 Besucher. Auch die Besucherzahlen der **Hannover Messe** (einem Zusammenschluss von jährlich 7 bis 13 Leitmessen) schwanken stark: Besuchten die Messe 2013 ca. 217.000 Besucher, waren es 2014 nur ca. 170.000. 2015 haben aber wieder mehr als 220.000 Gäste mindestens eine der Teilmessen besucht. Auch die Bodenbelagsmesse **Domotex** (ca. 45.000 Besucher) gehört zu den jährlich abgehaltenen Leitmessen.

- **Weitere Fachmessen:** Einen weiteren Schwerpunkt bilden die Agrar- und Ernährungsmessen. Alle zwei Jahre findet die Leitmesse für Landwirtschaftstechnik **Agritechnica** (2013: ca. 2.900 Aussteller und knapp 450.000 Besucher) im Wechsel mit der **EuroTier** (2014 ca. 2.400 Aussteller und ca. 157.000 Besucher) statt. Weitere bedeutende Fachmessen sind die **IAA Nutzfahrzeuge** (jährlich ca. 250.000 Besucher), die Holzverarbeitungs- und -bearbeitungsmesse **Ligna** (2013: ca. 90.000 Besucher) und die **EuroBlech** (ca. 59.000 Besucher).
- **Hoher Auslandsanteil:** Fach- und Leitmessen werden häufig von ausländischen Ausstellern und Besuchern frequentiert – erfahrungsgemäß ein sehr taxiaffines Kundensegment. So kommen die Aussteller der Hannover Messe und der Agritechnica zu etwa der Hälfte aus dem Ausland; die Besucher zu einem Viertel.
- **Publikumsmessen:** Großen Zulauf haben insbesondere zwei Publikumsmessen: Die Verkaufsmesse **Infa** wurde in den vergangenen Jahren von durchschnittlich ca. 196.000 Interessenten frequentiert, die Freizeitmesse **ABF** von ca. 124.000 Besuchern.
- **Schwankende Nachfrage:** Taxis aus der Region Hannover dürfen sich nur begrenzt direkt am Messegelände bereitstellen. Für das Taxigewerbe erweist sich die Messe sowohl als beständiger wie auch als schwankender Frequenzbringer. 2013 war mit ca. 2,1 Mio. Besuchern ein „starkes Messejahr“, während 2010 und 2014 mit etwa 1,82 Mio. bzw. 1,6 Mio. Besuchern deutlich schwächer ausfielen. Mit ca. 1,47 Mio. Besuchern war 2012 ein besonders schwaches Messejahr.
- **Gute verkehrlich Anbindung:** Ungünstig für das Taxigewerbe bleibt die gute Verkehrsanbindung der Messe. Während wichtiger Messetage halten annähernd 90 Fernzüge am Messebahnhof Hannover Messe / Laatzen, von dem das Messegelände in wenigen Gehminuten zu erreichen ist. Vom Hauptbahnhof Hannover erreicht man die Messe in knapp 20 Minuten mit der U-Bahn. Ein Bus-Shuttle verbindet zudem den Flughafen mit dem Messegelände. Weiterhin stehen auf dem Gelände ca. 27.000 (kostenpflichtige) Pkw-Parkplätze bereit.



- **Wettbewerber:** Bedeutendster Wettbewerber des Taxigewerbes an der Messe ist somit der (eigene) Pkw. In einer Befragung zur Hannover-Messe 2015 gaben ca. 42% an, mit dem Pkw angereist zu sein, ca. 20% mit dem Fernzug – und nur ca. 2% mit dem Taxi. Allerdings reisten ca. 6% der ausländischen Messebesucher mit dem Taxi an.
- **(Begleit)programme:** Zunehmende Bedeutung erlangen messebegleitende Veranstaltungen: Ca. 100 Tagungen, Konferenzen oder Kongresse fanden 2014 rund um die Messetermine statt. Mit den Messehallen 19/20 sind im Frühjahr 2015 Flächen eröffnet worden, auf denen solche Veranstaltungen gebündelt werden können.
- **Locations:** Vielfältige Locations stehen in der Landeshauptstadt und in der Region Hannover für Kongresse und andere Veranstaltungen bereit. Das Convention Center auf dem Messegelände bietet Räume für bis zu 1.144 Teilnehmer, das Hannover Congress Centrum fasst bis zu 13.000 Besucher. Auch in mehreren Tagungshotels stehen Veranstaltungsräume bereit.
- **Ausblick:** 2015 wird voraussichtlich mit mehreren großen Messen (u.a. die Agritechnica und die nur alle 5 Jahre stattfindende Leitmesse für Rettungsdienst, Brand- und Katastrophenschutz (Interschutz) wieder ein starkes Messejahr werden.

2.7 Nachfragefaktor Gesundheitswirtschaft

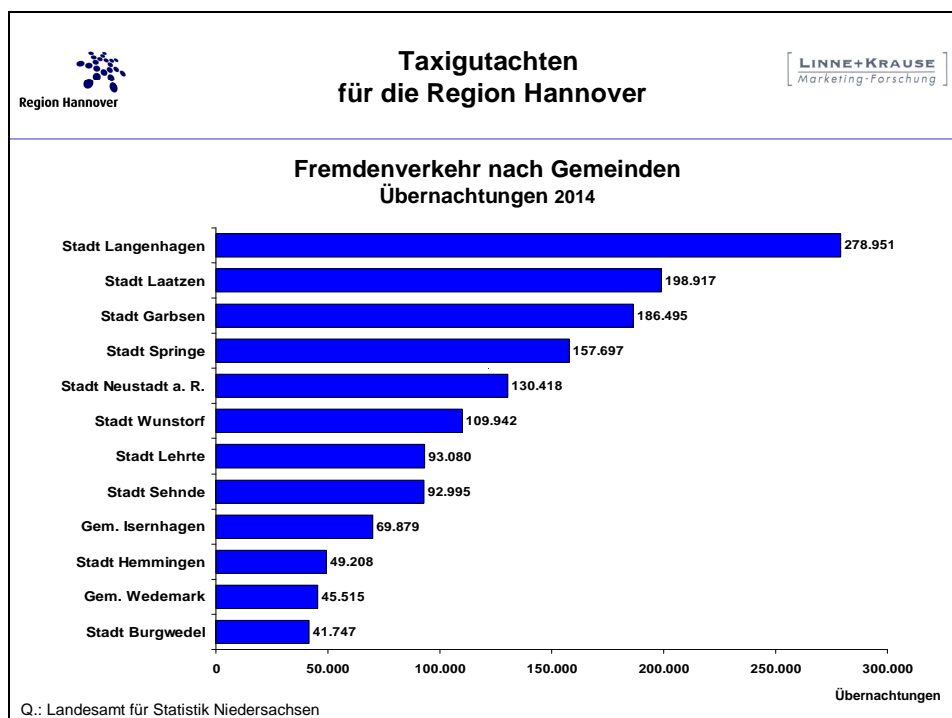
Die Gesundheitswirtschaft ist die beschäftigungsintensivste Branche in Hannover und Umgebung und zugleich eine wichtige Nachfragequelle für das Taxigewerbe.

REGION HANNOVER AKUTKRANKENHÄUSER 2015	
Krankenhäuser / Kliniken	Plätze
• Klinikum Warendorff, Sehnde (an 2 Standorten)	493
• KRH Psychiatrie Wunstorf	392
• KRH Klinikum Robert Koch, Gehrden	299
• KRH Klinikum Neustadt am Rübenberge	290
• KRH Klinikum Agnes Karll, Laatzen	240
• KRH Klinikum Großburgwedel	228
• KRH Psychiatrie Langenhagen	184
• KRH Klinikum Lehrte	177
• Paracelsus-Klinik am Silbersee Langenhagen	90
• KRH Geriatrie Langenhagen	40
Gesamt Kliniken	2.433
Q.: Angaben der Häuser / Träger / www.kliniken.de	

- Krankenhäuser:** Von den insgesamt ca. 2.400 Krankenhausbetten in der Region Hannover entfallen jedoch fast 1.100 Betten auf psychiatrische Kliniken – ein für das Taxigewerbe nur bedingt nachfragerrelevanter Sektor. Im Klinikum Warendorff in Sehnde stehen knapp 500 Betten, in der Psychiatrie Wunstorf (die auch die Landkreise Nienburg und Schaumburg versorgt) ca. 400 Betten und in der Psychiatrie Langenhagen knapp 100 zur Verfügung. Sieben kleinere Häuser wie das Klinikum Robert Koch in Gehrden (ca. 300 Betten) oder die Paracelsus-Klinik am Silbersee in Langenhagen (ca. 90 Betten) liegen verteilt im Kreisgebiet. Mitte September 2015 sind die ca. 100 Betten des Klinikums Springe weggefallen, das heute nur noch der Notfallversorgung dient. Von größerer Bedeutung sind die stationären medizinischen Einrichtungen der Stadt Hannover mit ihren insgesamt mehr als 5.000 Betten – darunter insbesondere die MHH.
- Dialyse und Radiologie:** Dialyse- und Radiologieeinrichtungen bilden eine wichtige Nachfragequelle für das Taxigewerbe. In und um Hannover arbeitet ein knappes Dutzend Dialyseeinrichtungen – u.a. in Neustadt a.R., Langenhagen und Gehrden. Radiologien sind vor allem an Krankenhäuser angegliedert – etwa an die Medizinische Hochschule oder an das Friederikenstift in Hannover. Bei solchen Serienfahrten hat jedoch das Taxigewerbe der Landeshauptstadt erheblichen Anteil am Geschehen auch im Umland.

2.8 Nachfragefaktor Tourismus, Gastronomie und Freizeit

Hannover und sein Umland bilden die wichtigste Fremdenverkehrsregion Niedersachsens. Tourismus ist somit eine Nachfragequelle auch für das Taxigewerbe. Der Schwerpunkt des touristischen Geschehens liegt jedoch in der Landeshauptstadt mit ihren jährlich ca. 2,1 Mio. Übernachtungen.

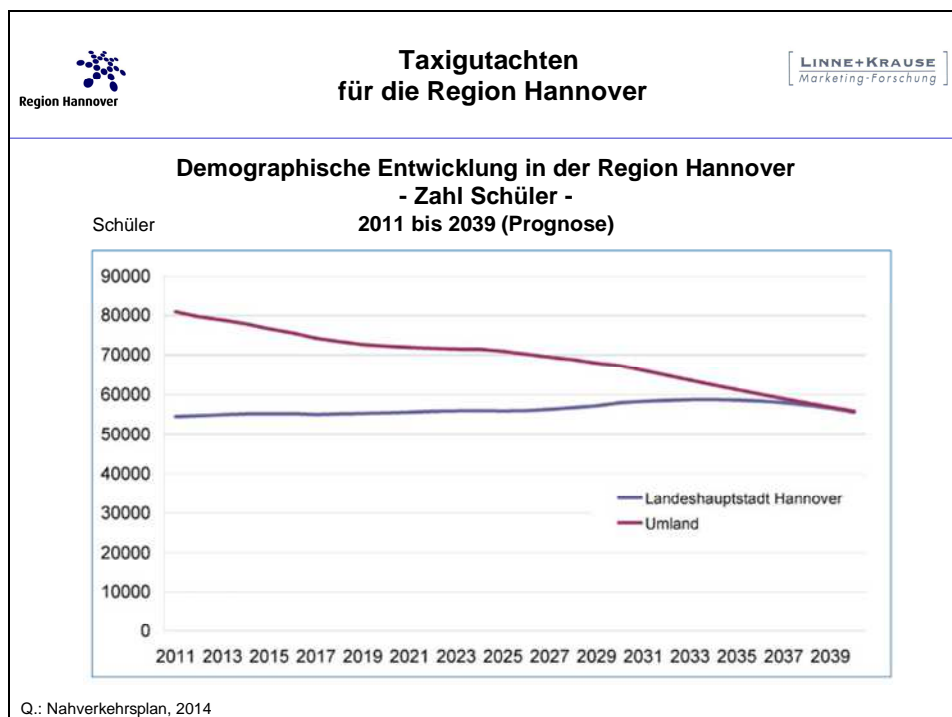


- Tourismus:** Der Tourismus in der Region wird stark durch das Messegeschehen geprägt und konzentriert sich auf die Städte Langenhagen (ca. 279.000 Übernachtungen), Laatzen (ca. 199.000 Übernachtungen) und Garbsen (ca. 186.500 Übernachtungen). Einen Schwerpunkt bilden in Langenhagen die Hotels rund um den Flughafen und in Laatzen die Häuser in Messenähe. Aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft zum Flughafen generieren die Langenhagener Hotels aber nur mäßige Taxinachfrage. Eher bescheiden präsentiert sich zudem das touristische Geschehen in den eher ländlichen Randgebieten der Region: Auch in den Städten rund um das Steinhuder Meer werden jährlich nur ca. 110.000 (Wunstorf) bis 130.000 (Neustadt) Übernachtungen gezählt.

-
- **Gastronomie / Nachtleben:** Recht begrenzt ist auch das gastronomische Angebot der Region. Überschaubar ist weiterhin die Kino-Szene mit dem CineStar in Garbsen oder dem Cinemotion in Langenhagen. Auch in dieser Hinsicht steht die Region Hannover im Schatten der Landeshauptstadt Hannover.
 - **Veranstaltungsorte:** Auch das kulturelle Geschehen konzentriert sich in erster Linie auf die Landeshauptstadt. Außerhalb Hannovers bleibt das Angebot überschaubar. Häuser wie die Leine-Bühne Hemmingen oder das Stadttheater Wunstorf bringen allenfalls punktuelle Nachfrage nach Taxidienstleistungen.

2.9 Nachfragefaktor Schüler- und Behindertenfahrten

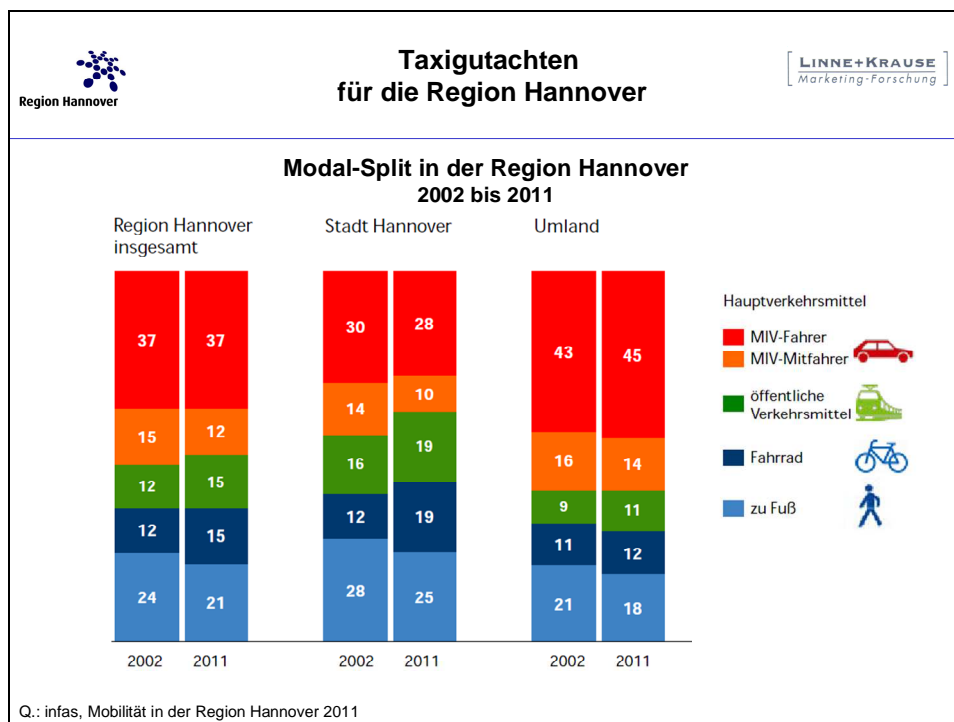
Eine weitere eher mäßige Quelle der Taxinachfrage bilden Schüler- und Behindertenfahrten. Im Auftrag der Region wickelt „TaxiBus Hannover“ – ein Gemeinschaftsunternehmen der Üstra und der Hannoveraner Taxizentrale „Hallo Taxi 3811“ erhebliche Teile des Geschäfts mit Schüler- und Behindertenfahrten ab.



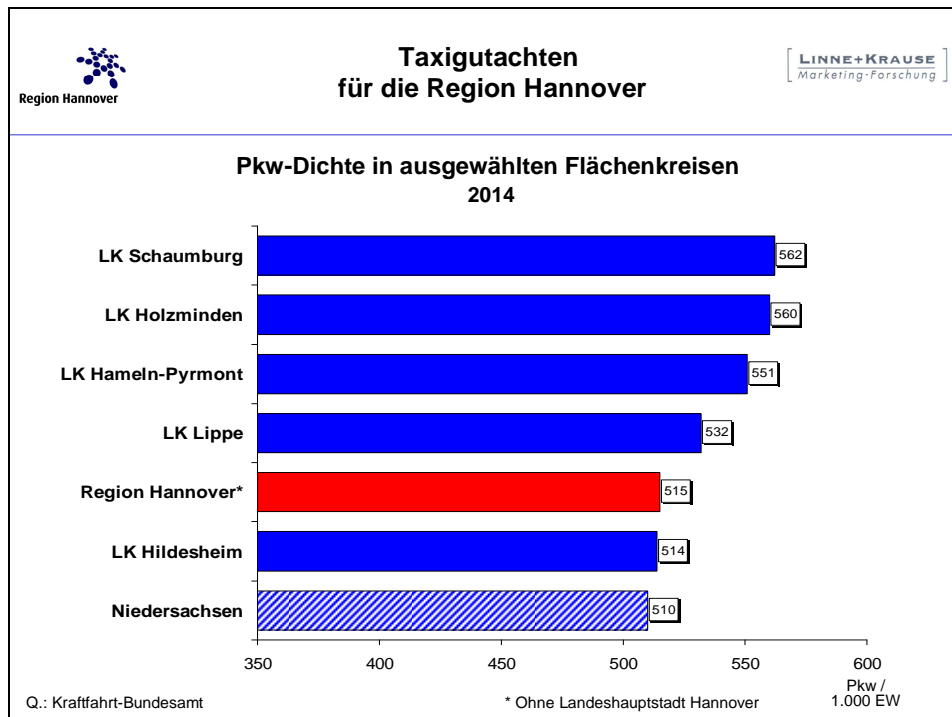
- **Schülerzahlen:** Im Jahre 2011 zählte die Region Hannover gut 80.000 Kinder und Jugendliche im schulpflichtigen Alter zwischen 6 und 18 Jahren. Weit stärker als in der Landeshauptstadt wird diese Zahl in den nächsten Jahren sinken – bis 2025 voraussichtlich auf ca. 70.000. Tendenziell ist damit ein Rückgang auch der Taxinachfrage verbunden.
- **Behinderte:** Im Jahre 2013 lebten in der Region Hannover ca. 55.300 schwerbehinderte Menschen – knapp 5% mehr als noch zehn Jahre zuvor. Besonders in der Altersgruppe der über 70-Jährigen ist seitdem ein deutlicher Zuwachs von knapp 18% zu beobachten. In dieser Gruppe ist also eine zunehmende Nachfrage nach Taxidienstleistungen zu erwarten. Bislang haben Behindertenfahrten jedoch erst geringen Stellenwert.

2.10 Nachfragefaktor Verkehr

Die Region Hannover verfügt spätestens seit der EXPO 2000 über eine sehr gut ausgeprägte Verkehrsinfrastruktur, die dem Taxigewerbe enge Grenzen setzt. Nur wenige Gemeinde(teile) verfügen heute noch über keine ausreichende Versorgung.



- Pendler:** Wichtiger Wegeanlass ist der Berufsverkehr. Die Pendlerquote ist hoch und weiterhin steigend. Das Grundproblem für das Taxigewerbe: Pendler sind in hohem Maße auf den Pkw oder den ÖPNV orientiert und fallen so als Nachfrager weitgehend aus. Aus der Region Hannover pendeln werktätlich ca. 92.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte zu ihren Arbeitsplätzen in die Landeshauptstadt. In entgegengesetzter Richtung pendeln wiederum zahlreiche Bewohner der Landeshauptstadt zur Arbeit in die Region – insbesondere nach Langenhagen (ca. 12.100), Isernhagen und Burgwedel (beide ca. 1.400).
- Motorisierter Individualverkehr:** Die Nachfrage nach Taxidienstleistungen ist auch von der Motorisierung der Bevölkerung abhängig. Insgesamt waren 2014 ca. 309.900 private Pkw in der Region Hannover zugelassen. Auf 1.000 Einwohner entfallen 515 Pkw. Damit liegt die Region leicht über dem niedersächsischen Mittel (510), aber unter den Werten der benachbarten Kreise. Mit einem Wegeanteil von knapp 60% ist der Pkw das dominierende Verkehrsmittel im Hannoveraner Umland. In der Landeshauptstadt liegt dagegen der Pkw-Anteil bei ca. 38%.

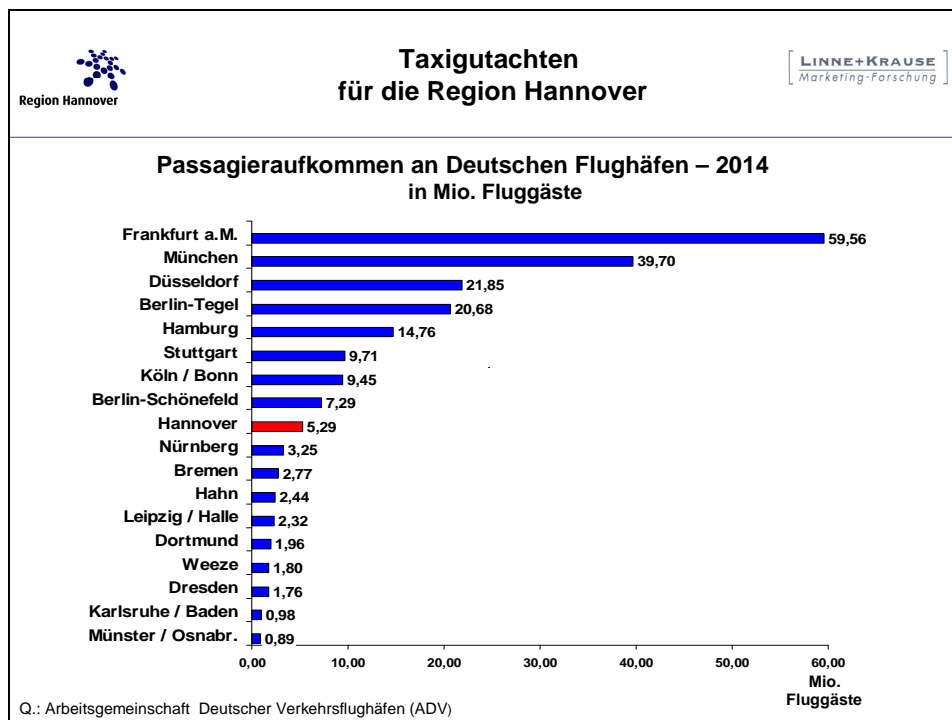


- **ÖPNV:** Deutlich geringer als in der Stadt Hannover (ca. 19%) ist dagegen im Hannoveraner Umland der Anteil der täglich mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege (ca. 11%). Das Liniennetz des Verkehrsverbundes Großraum-Verkehr Hannover (GRV) umfasst insgesamt **ca. 170 Buslinien, 12 Stadtbahnlinien, 8 Regional-** und **9 S-Bahnlinien**, die – ausgehend von der Landeshauptstadt – die Region Hannover erschließen. Verglichen mit den Nachbarkreisen verfügt die Region Hannover somit über ein hervorragendes ÖPNV-Netz.
- **Schienerverkehr:** Der Schienenverkehr bildet das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs. Als ergänzender Teil des ÖPNV sind Bahnhöfe zugleich auch eine Nachfragequelle für das Taxigewerbe. Die Bahnhöfe der Region (Barsinghausen, Burgdorf, Lehrte, Neustadt a. R., Seelze, Sehnde, Springe, Wunstorf) sind jedoch Regionalbahnhöfe für den Pendlerverkehr, die dem Taxigewerbe nur mäßige Nachfrage bescheren. Eine Ausnahmestellung hat der Bahnhof Hannover Messe / Laatzen, der zu größeren Messen auch von annähernd 90 ICEs und ICs angefahren wird. Dank der fußläufigen Anbindung der Station an das Messegelände, bleibt auch hier die Taxinachfrage begrenzt. Vereinzelt IC-Halte am Bahnhof Langenhagen sind für die Taxinachfrage bedeutungslos.

- **Differenzierte Bedienungsformen:** Die Einbindung des Taxis in den ÖPNV im Sinne differenzierte Bedienungsformen hat wirtschaftlich nur geringe Bedeutung. Der Erlösanteil solcher Fahrten liegt in der Region Hannover bei knapp 3%. Lediglich in Laatzen (Umsatzanteil: knapp 6%) schlagen solche Fahrten nennenswert zu Buche. In Barsinghausen, Isernhagen, Lehrte, Seelze, Uetze, Neustadt, Burgdorf, Wunstorf und der Wedemark betreibt die RegioBus einen RufTaxi-Service. Das Taxi ersetzt dort in verkehrsschwachen Zeiten den Verkehr mit Linienbussen. Jährlich werden hiermit Erlöse von ± 120.000 € erzielt. In und um Springe betreibt RegioBus weiterhin eine AST-Linie. Weiterhin betreibt „TaxiBus Hannover“ eine Reihe von Linientaxis – u.a. in Laatzen.
- **Frauennachttaxi:** Ergänzend werden in vier Städten der Region (Garbsen, Lehrte, Ronnenberg, Sehnde) so genannte Frauennachttaxi-Touren angeboten, mit denen Frauen in den Abend- und Nachtstunden zum ermäßigten Preis ein Taxi benutzen dürfen. In Burgdorf wurde das Frauennachttaxi 2014 eingestellt. Wirtschaftlich spielen auch solche Fahrten für das Taxigewerbe kaum eine Rolle.

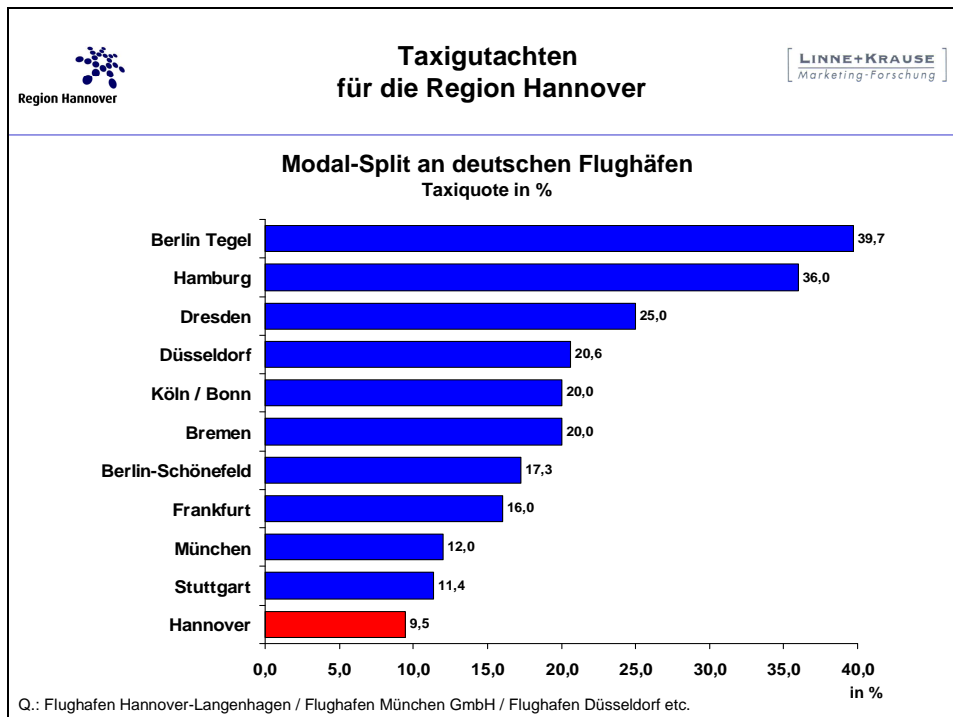
2.11 Nachfragefaktor Flughafen

Mit Abstand bedeutendster Frequenzpunkt des Taxigewerbes in der Region ist der Flughafen Hannover-Langenhagen. Unter den deutschen Verkehrsflughäfen liegt er an neunter Stelle. Aus Taxi-Perspektive ist der Hannoveraner Flughafen aber ein problematischer Standort:

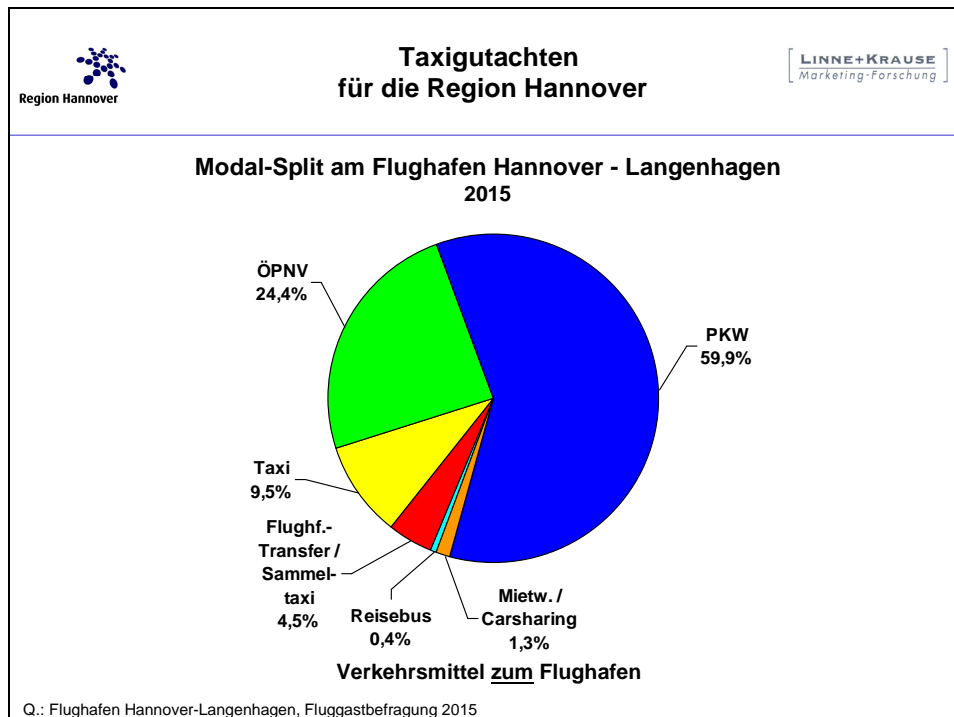


- **Fluggastzahlen:** 2014 zählte der Airport ca. 5,29 Mio. Fluggäste – ähnlich wie auch in den vorangegangenen Jahren. Im Durchschnitt werden täglich ca. 14.500 Passagiere abgefertigt. Während die Flughäfen von Düsseldorf (+17,3%) oder München (+15,1%) seit 2008 deutlich an Bedeutung gewonnen haben, sind die Zahlen in Langenhagen langfristig sogar rückläufig (-6,5%).
- **Nachfrageschwankung:** Nachteilig für das Taxigewerbe ist zudem das relativ unstetige Aufkommen am Flughafen, das sich in den Spitzen durch das Messegesehen und durch die Schulferien speist.

- Extreme Wartezeiten:** Auch im Tagesverlauf ergeben sich außergewöhnlich lange Standzeiten, die in Langenhagen aber eine besondere Qualität besitzen: Anderenorts können „Flughafentaxis“ in nachfragearmen Stunden ins Stadtgebiet ausweichen, wo auch außerhalb der Hauptankunftszeiten Nachfrage besteht. Für Langenhagener Taxis entfällt diese Möglichkeit, weil für sie eine Bereitstellung im Hannoveraner Stadtgebiet nicht erlaubt ist. Weit stärker als in Köln, Düsseldorf oder Hamburg sind Langenhagener Flughafentaxis also an den Flughafen „gefesselt“.



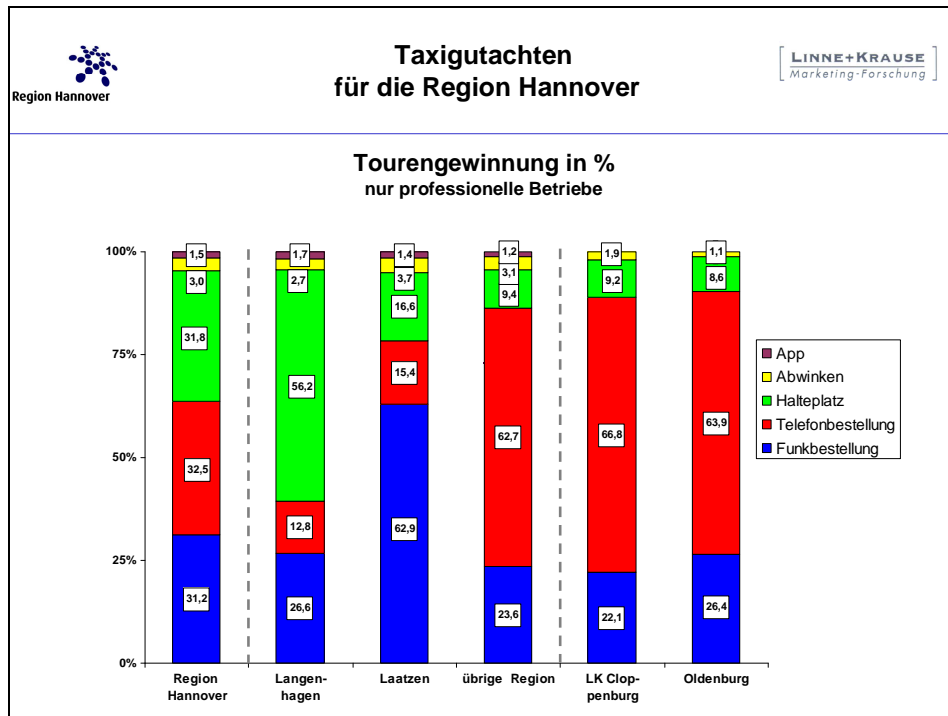
- Taxianteil:** Nur ca. 9,5% der zum Flughafen anreisenden Passagiere erreichen zudem die Terminals per Taxi. Damit hat der Hannoveraner Flughafen im Großstadtvergleich die niedrigste Taxiquote. Zum Vergleich: An Flughäfen mit schwieriger Anbindung wie beispielsweise Berlin-Tegel liegt die Taxiquote mit annähernd 40% etwa viermal so hoch wie in Hannover-Langenhagen.



- Flughafentransfer / Shuttledienste:** Erhebliche Bedeutung haben zudem Flughafentransfer- und Shuttledienste: Ca. 4,5% aller landseitig anreisenden Fluggäste nutzten einen der zahlreich vertretenen Fahrdienste. Auffällig sind offenkundig ortsfremde Anbieter, aber auch Personenbeförderer, die **Sammelbeförderung** anbieten. Gemäß § 49 Abs. 4 PBefG ist der „Verkehr mit Mietwagen ... die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, die nur **im ganzen** zur Beförderung gemietet werden und mit denen der Unternehmer Fahrten ausführt, deren Zweck, Ziel und **Ablauf der Mieter bestimmt**“. Mit Mietwagen sind Dienstleistungen wie sie in Langenhagen angeboten werden legal nicht durchführbar. Somit stellt sich die Frage, auf welcher **gesetzlichen Grundlage** die Anbieter von Flughafentransferfahrten Langenhagen arbeiten.
- Sonstige Verkehrsmittel:** Bedeutendster Wettbewerber ist auch am Hannoveraner Flughafen der (eigene) Pkw: Die meisten abfliegenden Reisenden (ca. 60%) fahren entweder selbst zum Flughafen oder lassen sich bringen. Bedeutung hat daneben der ÖPNV, der etwa jeden vierten Fluggast „zum Flieger“ befördert. Im 30-Minuten-Abstand verkehren S-Bahnen zwischen Hauptbahnhof und Flughafen. Bei einer Fahrzeit von 18 Minuten und einem Fahrpreis von 3,30 € hat das stauanfällige und relativ kostspielige Verkehrsmittel Taxi einen schweren Stand. Daneben haben andere Verkehrsmittel wie Mietwagen / Carsharing (1,3%) oder Reisebus (ca. 0,4%) nur marginale Bedeutung.

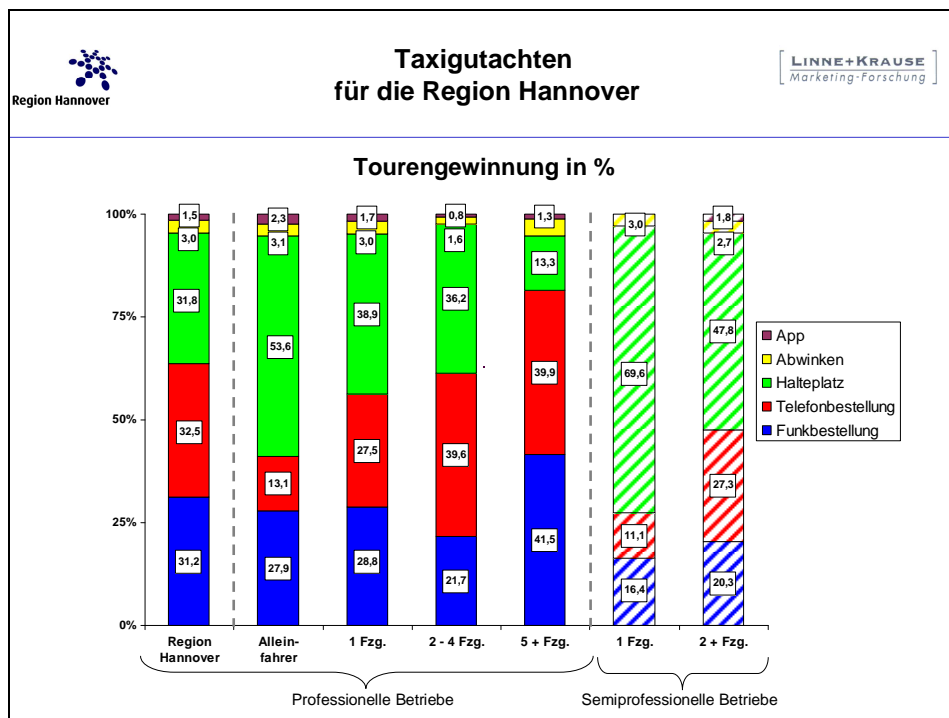
2.12 Nachfragefaktor Tourengewinnung

Die Region Hannover präsentiert sich als sehr heterogener Taximarkt. Die Tourengewinnung erfolgt somit auf recht unterschiedlichen Wegen:



- Halteplatztouren:** Annähernd ein Drittel der Umsätze werden vom Halteplatz generiert – ein für Großstädte typisches Muster. Besondere Bedeutung haben solche Umsätze in Langenhagen (Anteil: ca. 56%) mit seinem dominanten Flughafengeschäft. Dagegen spielen Touren vom Halteplatz in der Fläche der Region Hannover eine untergeordnete Rolle (ca. 9%). Insbesondere Alleinfahrer (ca. 54%) sind in hohem Maße abhängig vom Ad hoc-Geschäft. Noch stärker gilt dies für semiprofessionelle 1-Fahrzeugbetriebe (ca. 70%).
- Telefonbestellungen:** Ein weiteres knappes Drittel der Umsätze stammt aus Telefonbestellung, direkt beim Unternehmer oder beim Fahrer (Handy). Besonders hoch ist das Telefonbestellungsaufkommen bei den Mehrwagenbetrieben (ca. 40%) sowie bei den Betrieben in der Fläche der Region Hannover (ca. 63%), wohingegen in Langenhagen und Laatzen Telefontouren eher geringe Bedeutung besitzen (ca. 13% bis ca. 15%).

- **Funktouren:** Funktouren spielen mit ca. 31% Umsatzanteil eine Rolle – ganz besonders in Laatzen (ca. 63%). Deutlich niedriger ist deren Stellenwert in Langenhagen (ca. 27%) und in der Fläche (ca. 24%).
- **Anläufer:** Relativ geringe Bedeutung hat daneben das Gelegenheitsgeschäft „von der Straße“: Nur ca. 3% der Umsätze werden mit Abwinkertouren eingefahren.
- **App-gestützte Touren:** Lediglich ca. 1,5% der Erlöse werden App-gestützt vermittelt.





- Tourentwicklung:** Vermittlungszahlen bilden einen belastbaren Maßstab zur Beurteilung der Nachfrageentwicklung nach Taxidienstleistungen. Leider liegen solche Zahlen nur für Laatzen vor, wo die Funkvermittlung allerdings sehr große Bedeutung besitzt: Seit 2010 sinken hier die Vermittlungszahlen kontinuierlich: von ca. 94.400 Touren auf ca. 83.300 in 2014 (-11,8%). Im laufenden Jahr 2015 wird die Marke von 80.000 Vermittlungen voraussichtlich deutlich unterschritten. Eine ähnliche negative Entwicklung ist in der Landeshauptstadt Hannover aber auch in Bremen zu beobachten.

3 ANGEBOTSFAKTOREN

3.1 Angebotsfaktor Beschäftigte

Das Taxigewerbe in der Region Hannover wird relativ personalintensiv betrieben:

REGION HANNOVER BETRIEBE NACH MITARBEITERN 2015 - IN % BZW. ANZAHL MITARBEITER -												
	Region Hannover										Vergleichskreise	
	Professionelle Betriebe								Semi-professionelle			
	Gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg.	2-4 Fzg.	5+ Fzg.	Langenhagen	Laatzen	sonst. Region	1 Fzg.	2+ Fzg.	Hamel-Pyrmont	Viersen
Alleinfahrer (%)	15,2	100,0	0,0	0,0	0,0	19,0	37,5	0,0	64,3	0,0	7,1	0,0
mit Mitarbeitern (%)	84,8	0,0	100,0	100,0	100,0	81,0	62,5	100,0	35,7	100,0	92,9	100,0
davon mit Vollzeitmitarb. (%)	61,5	-	33,3	50,0	93,3	52,9	60,0	70,6	20,0	43,3	38,5	84,6
Ø Vollzeitmitarb.	4,3	-	1,3	1,7	6,3	2,1	5,7	5,6	1,0	2,6	4,6	5,7
davon mit Teilzeitmitarb. (%)	74,4	-	33,3	91,7	93,3	64,7	80,0	82,4	20,0	53,3	46,2	53,8
Ø Teilzeitmitarb.	3,0	-	1,3	1,7	4,4	1,6	6,0	3,1	1,0	2,5	2,3	3,7
davon mit 450 €-Kraft (%)	84,6	-	75,0	75,0	100,0	70,6	100,0	94,1	60,0	63,3	100,0	84,6
Ø 450 €-Kräfte	7,4	-	1,9	4,4	12,5	2,8	6,4	11,2	1,3	3,5	4,4	12,1
davon mit Familienangeh. (%)	28,2	-	33,3	8,3	40,0	23,5	40,0	29,4	0,0	30,0	15,4	23,1
Ø Familienangeh.	1,4	-	1,0	1,0	1,7	1,0	1,5	1,6	-	1,2	1,0	1,3

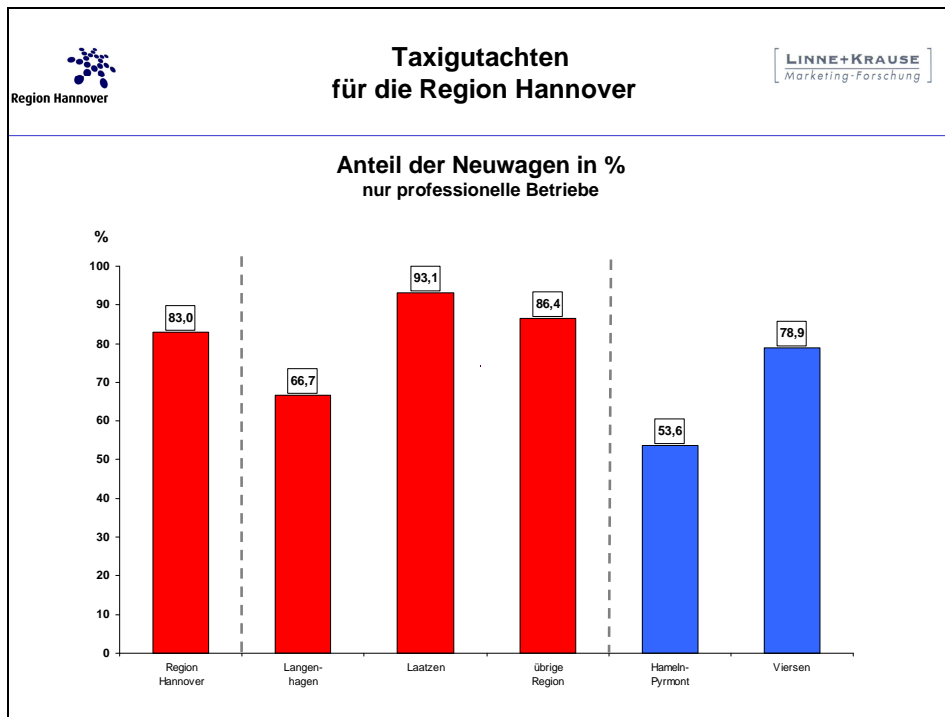
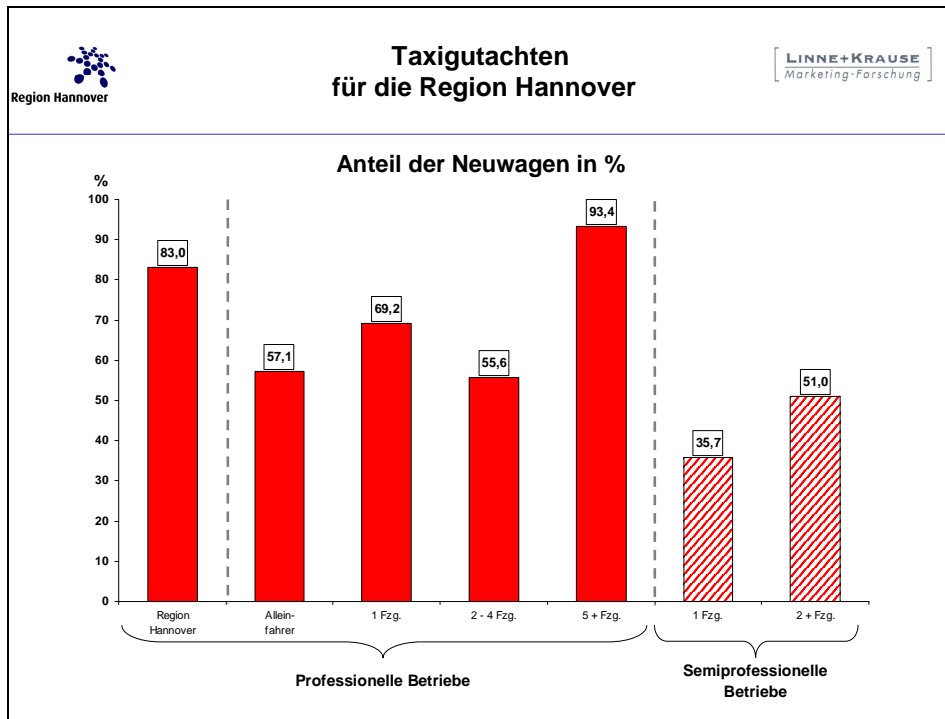
- **Vollzeitmitarbeiter:** Ca. 85% der professionellen Betriebe beschäftigen Mitarbeiter, wobei Vollzeitkräfte eine relativ große Rolle spielen (ca. 62%). Eine Ausnahme bildet das Gewerbe in Laatzen, wo der Typus des Alleinfahrers (ca. 38%) noch Bedeutung hat. Im Durchschnitt beschäftigen die Betriebe der Region 4,3 Vollzeitkräfte. Bemerkenswert: Auch semiprofessionelle Betriebe beschäftigen Vollzeitkräfte.
- **Teilzeitmitarbeiter:** Recht hoch ist auch der Anteil der Teilzeitkräfte: Ca. 74% der professionellen Betriebe beschäftigt Teilzeitkräfte – im Durchschnitt ca. 3,0.
- **Geringfügig Beschäftigte:** Branchenüblich hoch ist der Anteil der geringfügig Beschäftigten (ca. 85%) – im Durchschnitt 7,4 pro Betrieb.
- **Familienmitglieder:** Bedeutung haben weiterhin mithelfende Familienmitglieder, die in ca. 28% der Betriebe zum Einsatz kommen.

3.2 Angebotsfaktor Fahrzeuge

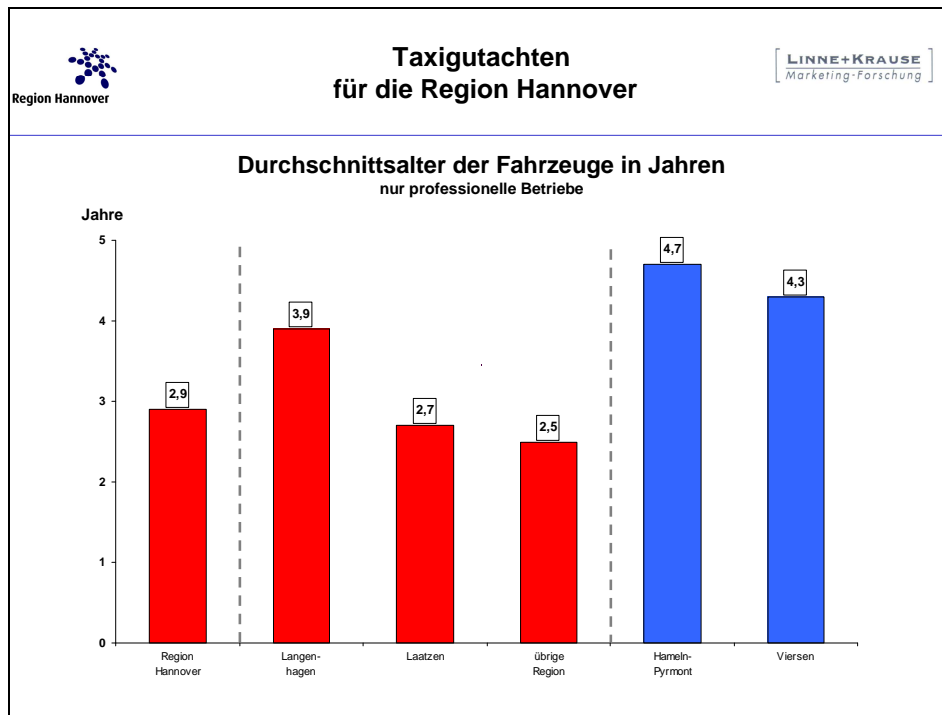
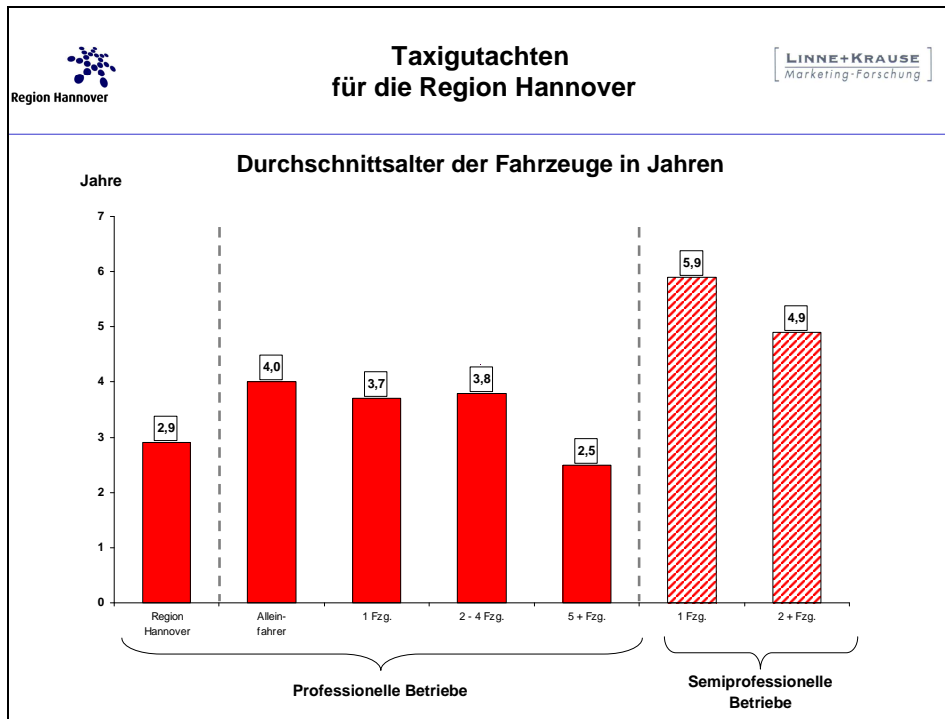
Die Ausstattung der **Fahrzeugflotte** ist in der Region Hannover insgesamt relativ günstig:

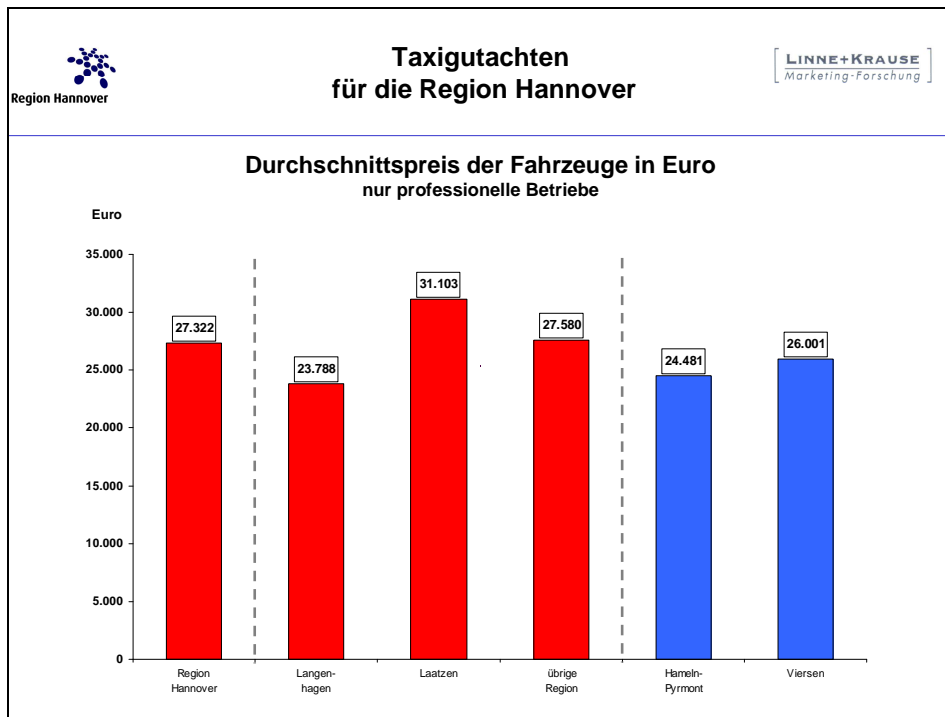
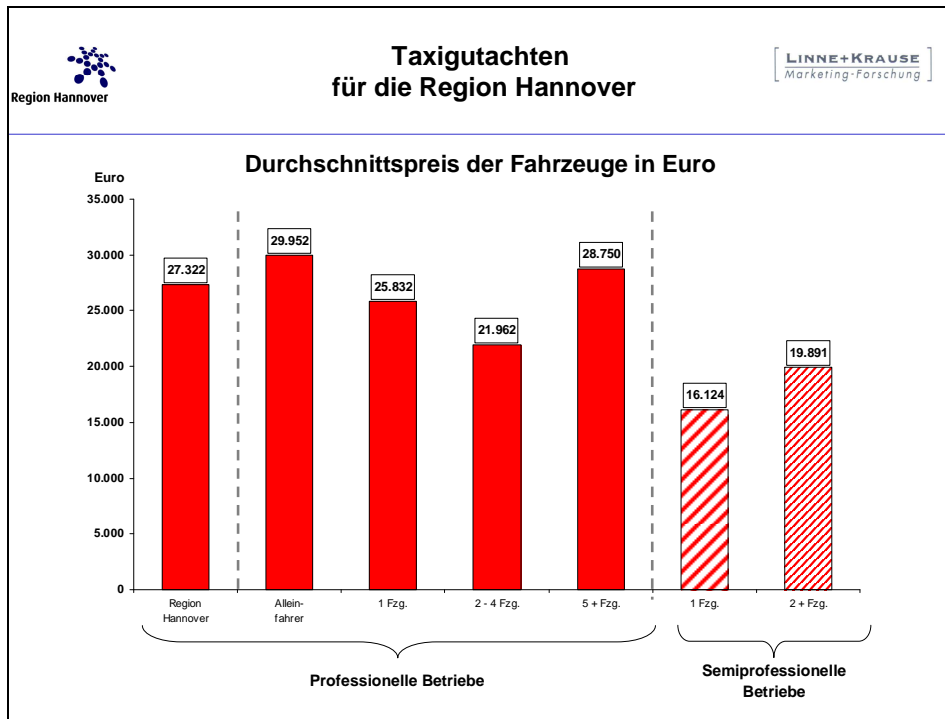
REGION HANNOVER BESCHAFFUNG DER FAHRZEUGE 2015 - IN % BZW. € -													
	Region Hannover										Vergleichskreise		
	Professionelle Betriebe								Semi-professionelle				
	Gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg.	2-4 Fzg.	5+ Fzg.	Lang-en-hagen	Laat-zen	sonst. Region	1 Fzg.	2+ Fzg.	Hameln-Pyrmont	Viersen	
neu	83,0	57,1	69,2	55,6	93,4	66,7	93,1	86,4	35,7	51,0	53,6	78,9	
gebraucht	17,0	42,9	30,8	44,4	6,6	33,3	6,9	13,6	64,3	49,0	46,4	21,1	
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
Preis in €	neu	28.820	33.836	27.953	26.442	29.048	27.410	31.534	28.337	27.700	27.308	27.421	26.841
	gebraucht	18.335	24.773	21.591	16.363	13.998	16.544	25.500	19.358	9.693	11.668	17.374	8.360
	gesamt	27.322	29.952	25.832	21.962	28.750	23.788	31.103	27.580	16.124	19.891	24.481	26.001

- **Neufahrzeuge:** Mit einem Anteil neu beschaffter Fahrzeuge von ca. 83% wird bei professionellen Betrieben ein günstiger Wert erzielt. In anderen Städten und Landkreisen liegt die Neufahrzeugquote meist zwischen 50% und 80%. Im Nachbarkreis Hameln-Pyrmont rangiert sie sogar nur bei ca. 54%. Auffällig ist der relativ hohe Gebrauchtwagenanteil der Langenhagener Taxis (ca. 33%). Beachtlich ist dagegen die sehr gute Ausstattung der Laatzenener Betriebe und der größeren Betriebe mit fünf und mehr Fahrzeugen (Neuwagenquote: ca. 93%). Dagegen fällt der Neuwagenanteil der semiprofessionellen Betriebe deutlich ab (ca. 36% bzw. ca. 51%).
- **Fahrzeugpreis:** Relativ hoch ist bei den professionellen Betrieben auch der Kaufpreis von durchschnittlich ca. 27.300 € pro Fahrzeug. Dabei unterscheidet sich die Situation in Laatzen (ca. 31.100 €) deutlich von der in Langenhagen (ca. 23.800 €). Recht niedrig ist der Preis bei den semiprofessionell betriebenen Fahrzeugen (ca. 16.100 € bis ca. 20.000 €) ab.



- **Gebrauchtfahrzeuge:** Die eingesetzten Gebrauchtfahrzeuge sind relativ hochwertig: Der Anschaffungswert der „Gebrauchten“ liegt bei ca. 18.300 € – höher als in anderen Landkreisen.
- **Durchschnittsalter:** Recht günstig ist das Durchschnittsalter der professionell eingesetzten Fahrzeuge, das gegenwärtig bei 2,9 Jahren liegt. Die „jüngsten“ Fahrzeuge finden sich in Laatzen (ca. 2,7 Jahre) und in der Fläche (ca. 2,5 Jahre), aber auch bei den größeren Betrieben (ca. 2,5 Jahre). Das qualitative „Schlusslicht“ bilden die Langenhagener Betriebe (ca. 3,9 Jahre). Zur Einordnung: In Städten mit funktionsfähigen Taximärkten wie beispielsweise Fulda oder Ulm liegt das Durchschnittsalter der Taxis zurzeit bei $\pm 2,5$ Jahren. Kritisch dagegen ist das Fahrzeugalter semiprofessioneller Betriebe, das zwischen knapp 5,0 und 6,0 Jahren schwankt.



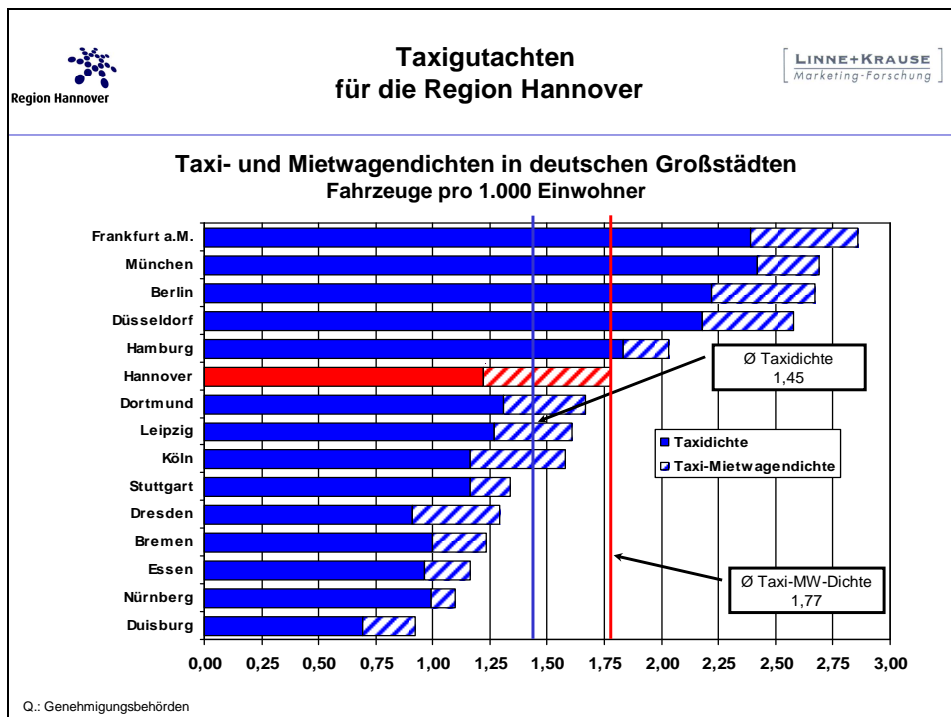
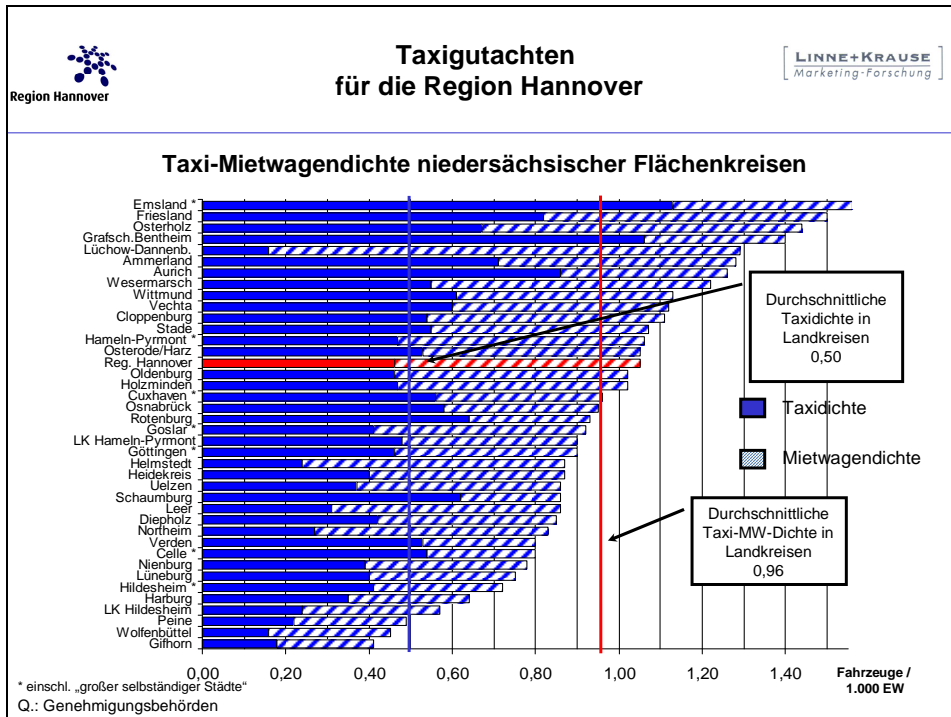


3.3 Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte

Von besonderer Bedeutung ist das Verhältnis zwischen Einwohnern und Taxifahrzeugen. Dabei wird eine Mengenrelation zwischen dem Nachfragefaktor „ortsansässige Wohnbevölkerung“ und dem Angebotsfaktor „am Ort zugelassene Fahrzeuge“ hergestellt. In diesem Zusammenhang sind zwei Kenngrößen von Bedeutung:

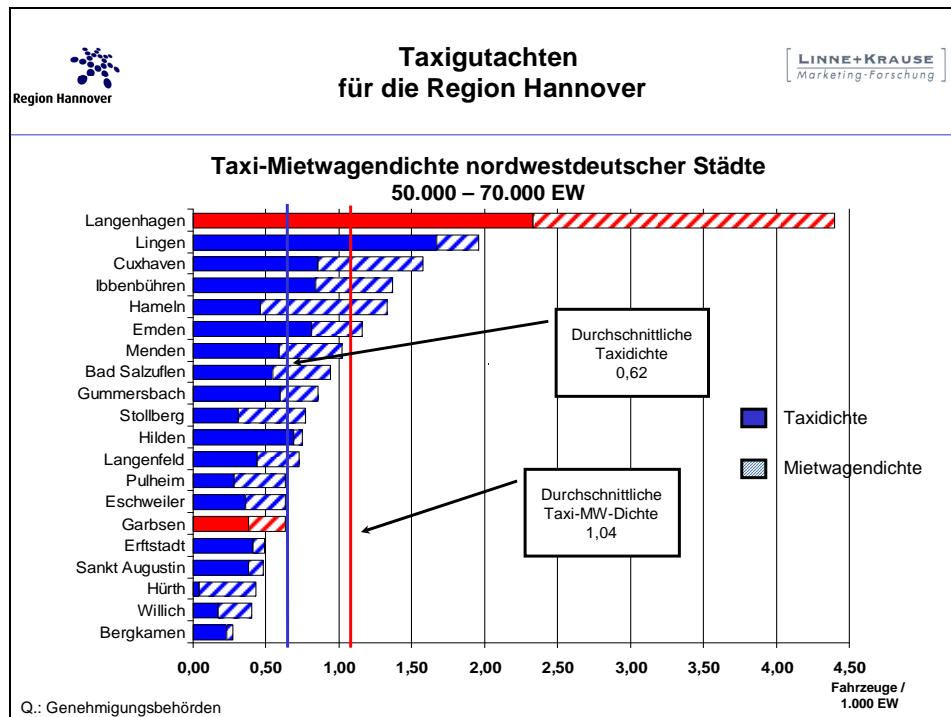
- **Kennzahl Taxidichte:** Wichtig ist zunächst die Taxidichte, die Auskunft über die Wettbewerbsintensität im Taxigewerbe gibt. Sie beschreibt, wie viele Fahrzeuge jeweils 1.000 Einwohnern zur Verfügung stehen. Während Metropolen von internationaler Bedeutung wie beispielsweise München (2,28) oder Frankfurt (2,49) eine sehr hohe Taxidichte aufweisen, liegt der Wert in niedersächsischen Flächenkreisen im Durchschnitt bei 0,52. Je höher die Taxidichte, desto stärker die Wettbewerbsintensität.
- **Kennzahl Taxi-Mietwagendichte:** Taxi- und Mietwagengewerbe bilden ein eng verknüpftes Marktgeschehen. Um Vergleichszahlen für den gesamten Taxi- und Mietwagenmarkt zu gewinnen, wird daher auch die Taxi-Mietwagendichte errechnet, die die Wettbewerbsintensität auf dem gesamten Taxi- und Mietwagenmarkt beschreibt. In niedersächsischen Flächenkreisen rangiert dieser Wert im Durchschnitt bei 0,95.

Beide Kennzahlen sind wichtige Indizien für die Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes. Die **Dichteanalyse** für die Region Hannover ergibt insgesamt eher moderate Werte, wenngleich auf lokaler Ebene zum Teil extreme Ausschläge zu beobachten sind:

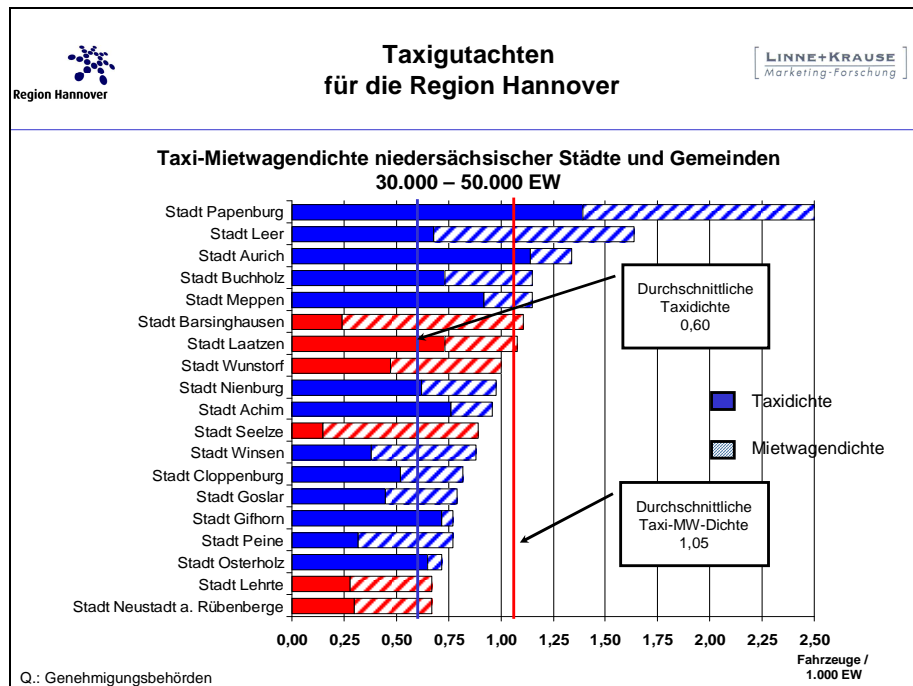


- **Region ohne Landeshauptstadt:** Auf jedes Taxifahrzeug kommen in der Region (ohne die Landeshauptstadt Hannover) gegenwärtig ca. 2.200 Einwohner. Das entspricht einer **Taxidichte** von 0,46 – etwas weniger als im Durchschnitt niedersächsischer Flächenkreise (0,50). Hinzu kommen zurzeit 359 Mietwagen, die die Taxi-Mietwagendichte auf 1,05 hochschnellen lassen. Der Landesdurchschnitt liegt zurzeit bei 0,96. Mit Blick auf die Taxi-Mietwagendichte ist die Region Hannover somit landesweit leicht über dem Durchschnitt angesiedelt.
- **Landeshauptstadt Hannover:** Das Taxi- und Mietwagengewerbe der Landeshauptstadt wirkt auf vielfältige Weise auf den Personenbeförderungsmarkt seines Umlandes – ganz besonders in den Hannover nahen Städten und Gemeinden. Mit einer Taxidichte von 1,22 und einer Taxi-Mietwagendichte von 1,78 zählt Hannover zu den westdeutschen Landeshauptstädten mit eher moderater Wettbewerbssituation – ähnlich wie Köln oder Dortmund. Die durchschnittliche Taxidichte der 15 einwohnerstärksten deutschen Großstädte liegt bei ca. 1,47; die Taxi-Mietwagendichte bei ca. 1,77. Der Unterschied zu anderen deutschen Großstädten: Hannoveraner Stadttaxis dürfen sich nicht am Flughafen bereitstellen. Damit verschärft sich die Wettbewerbssituation innerhalb Hannovers.

REGION HANNOVER TAXI- UND MIETWAGENDICHTE NACH GEMEINDEN STAND JULI 2015					
<u>Städte / Gemeinden</u>	Taxis	davon MiKos	Mietwagen o. Hilfsor- ganisation	Taxi- dichte	Taxi- Mietw. Dichte
Stadt Langenhagen	122	0	108	2,33	4,40
Stadt Laatzen	29	0	14	0,73	1,08
Gemeinde Wedemark	5	0	10	0,17	0,52
Gemeinde Isernhagen	2	0	9	0,09	0,47
Stadt Burgwedel	4	0	14	0,20	0,89
Stadt Burgdorf	11	0	10	0,37	0,71
Gemeinde Uetze	3	0	8	0,15	0,55
Stadt Lehrte	12	1	17	0,28	0,67
Stadt Sehnde	7	0	14	0,30	0,91
Stadt Pattensen	0	0	3	-	0,21
Stadt Hemmingen	0	0	12	-	0,64
Stadt Ronnenberg	2	0	2	0,08	0,17
Stadt Springe	6	5	19	0,21	0,88
Gemeinde Wennigsen (Deister)	1	0	6	0,07	0,50
Stadt Gehrden	3	0	7	0,21	0,69
Stadt Barsinghausen	8	0	29	0,24	1,11
Stadt Seelze	5	0	24	0,15	0,89
Stadt Garbsen	23	0	15	0,38	0,63
Stadt Wunstorf	19	0	22	0,47	1,00
Stadt Neustadt a. Rübenberge	13	0	16	0,30	0,67
Region Hannover (ohne LH Hannover)	275	6	359	0,46	1,05
Landeshauptstadt Hannover	640	0	290	1,22	1,78
Region Hannover (mit LH Hannover)	915	6	649	0,81	1,39
Q.: Region Hannover / LH Hannover					



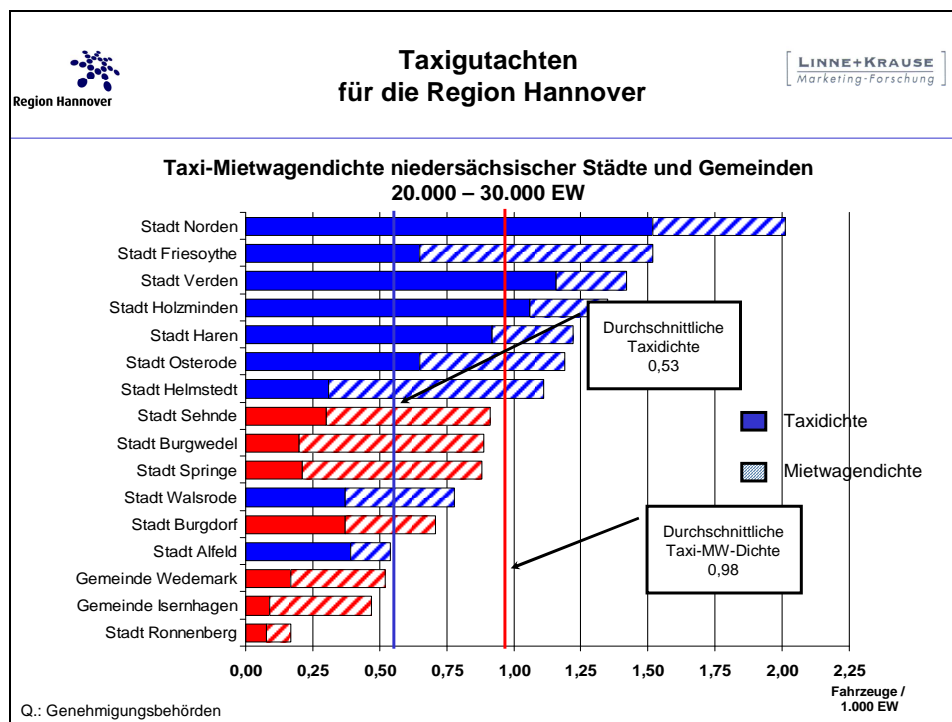
- Stadt Langenhagen:** Eine extreme Sondersituation zeigt sich in Langenhagen, wo eine Taxidichte von 2,33 herrscht. Im Vordergrund steht dabei der Flughafen, wohingegen die Lage im eigentlichen Stadtgebiet dem Augenschein nach entspannter ist. Berücksichtigt man weiterhin die Mietwagen, von denen viele im Shuttle- und Transferbetrieb am Flughafen eingesetzt sind, so kommt Langenhagen auf eine extreme Taxi-Mietwagendichte von 4,40. Zum Vergleich: Sogar Weltmetropolen wie München (Taxidichte 2,28 / Taxi-Mietwagendichte 2,54) oder Berlin (Taxidichte 2,20 / Taxi-Mietwagendichte 2,65) erreichen keine ähnliche Wettbewerbssituation. Städte gleicher Größe kommen im Durchschnitt auf eine Taxidichte von 0,62 bzw. eine Taxi-Mietwagendichte von 1,04. Die Mietwagen – hauptsächlich die der Flughafentransfer- und Shuttledienste – bilden in Langenhagen eine gesonderte Problematik.
- Stadt Garbsen:** Wesentlich entspannter ist dagegen die Wettbewerbssituation in der etwas größeren Stadt Garbsen. Mit einer Taxidichte von 0,38 und einer Taxi-Mietwagendichte von 0,63 rangiert Garbsen weit unter dem Durchschnitt vergleichbarer Städte.



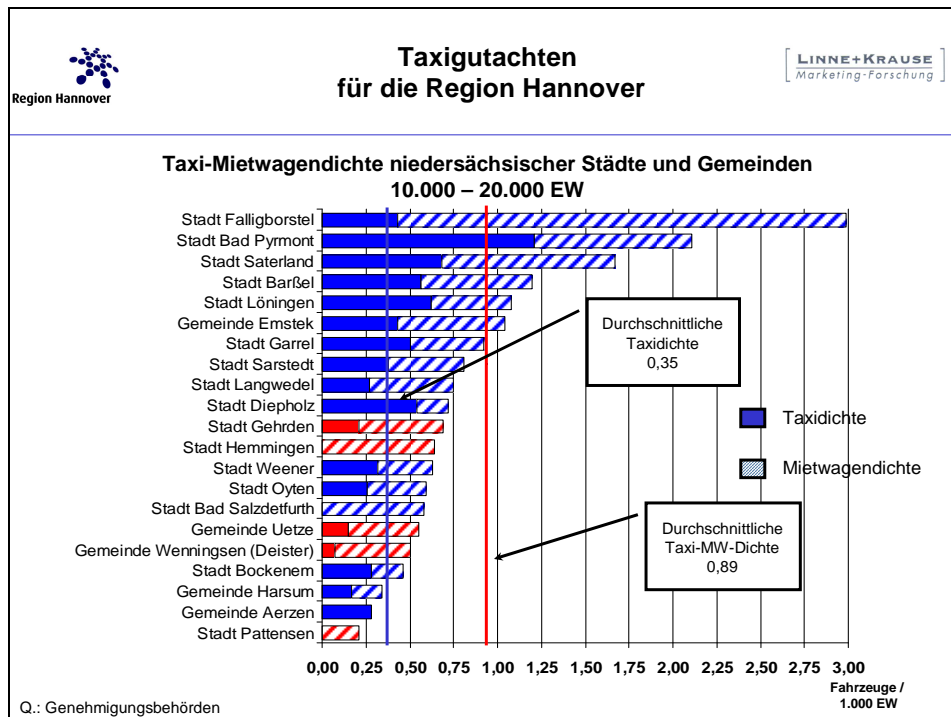
Neben den beiden so gegensätzlichen Städten Langenhagen und Garbsen zählt die Region Hannover sechs Städte mit 30.000 bis 50.000 Einwohnern, die jeweils auf eher mäßige Dichtewerte kommen. Im niedersächsischen Durchschnitt haben solche Städte eine Taxidichte von 0,60 und eine Taxi-Mietwagendichte von 1,05.

- **Stadt Laatzen:** Mit einer Taxidichte von 0,73 und einer Taxi - Mietwagendichte 1,08 hat Laatzen eine leicht überdurchschnittliche Wettbewerbsintensität. Dank der benachbarten Messe und der außerordentlichen räumlichen Verknüpfung wirkt aber der Wettbewerbsdruck aus der Landeshauptstadt in besonderer Weise auf den Laatzener Taximarkt.
- **Stadt Wunstorf:** In deutlicher Distanz zur Landeshauptstadt Hannover arbeitet dagegen das Wunstorfer Gewerbe, das eine Taxidichte 0,47 und eine Taxi-Mietwagendichte von 1,00 erreicht.
- **Stadt Neustadt a.R.:** Eine geringe Taxidichte weist Neustadt auf. Einer Taxidichte von 0,30 steht eine Taxi-Mietwagendichte von 0,67 gegenüber.
- **Stadt Lehrte:** Eine ähnliche Situation zeigt sich in Lehrte, wo einer Taxidichte von 0,28 ebenfalls eine Taxi-Mietwagendichte von 0,67 gegenübersteht.
- **Stadt Seelze:** Dominant sind Mietwagen auch in Seelze, wo einer sehr niedrigen Taxidichte (0,15) eine Taxi-Mietwagendichte (0,89) gegenübersteht.

Ein dominantes Mietwagengewerbe findet sich auch in den Kleinstädten und Gemeinden der Region Hannover mit 20.000 bis 30.000 Einwohnern, die sämtlich eine moderate Wettbewerbssituation aufweisen. Landesweit kommen vergleichbare Städte und Gemeinden auf eine durchschnittliche Taxidichte von 0,53 und eine durchschnittliche Taxi-Mietwagendichte von 0,98:



- **Stadt Burgdorf:** Die relativ höchste Taxidichte (0,37) hat Burgdorf. Die Taxi-Mietwagendichte rangiert bei 0,71.
- **Städte Sehnde, Springe, Burgwedel:** Vergleichbare Marktverhältnisse finden sich in den Städten Sehnde, Springe, Burgwedel, wo das Taxigewerbe nur noch eine Randrolle spielt – mit Taxidichtewerten zwischen 0,20 bis 0,30 und leicht unterdurchschnittlichen Taxi – Mietwagendichten von \pm 0,90.
- **Wedemark, Isernhagen, Ronnenberg:** Nur schwach vertreten ist das Personenbeförderungsgewerbe in den Gemeinden Wedemark, Isernhagen sowie in der Stadt Ronnenberg. Hier reicht die Taxidichte von 0,08 bis 0,17 und die Taxi- Mietwagendichten von 0,17 bis \pm 0,50.



Schwach vertreten ist das Gewerbe auch in den Städten und Gemeinden mit weniger als 20.000 Einwohnern. Im niedersächsischen Durchschnitt haben solche Orte eine Taxidichte von 0,35 und eine Taxi-Mietwagendichte von 0,89:

- **Stadt Gehrden:** Auf eine unterdurchschnittliche Taxidichte von 0,21 und eine Taxi-Mietwagendichte von 0,69 kommt das Gewerbe in der Stadt Gehrden.
- **Gemeinde Uetze, Wennigsen:** Noch schwächer ist die Versorgung in den Gemeinden Uetze und Wennigsen, wo die Taxidichte zwischen 0,07 und 0,15 und die Taxi-Mietwagendichte zwischen 0,50 und 0,55 schwankt.
- **Hemmingen, Pattensen:** In den Städten Hemmingen und Pattensen arbeitet kein Taxigewerbe mehr. In Hemmingen besteht eine Mietwagendichte von 0,64; in Pattensen eine Mietwagendichte von 0,21.

3.4 Angebotsfaktor Einsatzzeit

Die Schichtauslastung der Betriebe in der Region Hannover ist vergleichsweise niedrig – mit Blick auf die jährliche wie auf die wöchentliche Einsatzzeit. Zugleich zeichnen sich deutliche örtliche Unterschiede ab:

REGION HANNOVER EINSATZZEITEN IM TAXIGEWERBE 2015 - SCHICHTENORGANISATION IN % -												
	Region Hannover										Vergleichskreise	
	Professionelle Betriebe								Semi-professionelle			
	Gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg.	2-4 Fzg.	5+ Fzg.	Langenhagen	Laatzen	sonst. Region	1 Fzg.	2+ Fzg.	Hameln-Pyrmont	Viersen
1-Schicht	30,4	100,0	33,3	25,0	0,0	47,6	50,0	0,0	84,6	53,3	30,8	0,0
1 bis 2-Schicht	50,0	0,0	58,3	75,0	46,7	42,9	37,5	64,7	15,4	40,0	38,5	53,8
2-Schicht	19,6	0,0	8,3	0,0	53,3	9,5	12,5	35,3	0,0	6,7	30,8	46,2
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- Schichtorganisation:** Professionelle Taxis werden hauptsächlich in einer Mischung aus 1 bis 2 Schichten eingesetzt – ein branchenübliches Einsatzmuster, das der stark schwankenden Nachfrage entspricht. Etwa 30% der professionellen Unternehmen beschränkt sich auf einen Einschichtbetrieb. Und nur ca. 20% sind im vollen 2-Schichtbetrieb tätig. Allerdings sind örtliche Abweichungen erkennbar: Die höchste Einsatzdichte findet sich in der Fläche, wo beispielsweise kein professionelles Fahrzeug im 1-Schichtbetrieb fährt. Semiprofessionelle Taxis sind dagegen ganz überwiegend im 1-Schichtbetrieb tätig.
- Wocheneinsatzzeit:** Die Betriebe in der Region kommen auf wöchentliche Einsatzzeiten von ca. 82 Stunden (LK Hildesheim: ca. 73 Stunden / LK Hameln - Pyrmont: ca. 71 Stunden). In anderen westdeutschen Kreisen reicht die Spanne jedoch meist von ca. 70 Stunden bis zu ca. 120 Stunden. Im NRW-Kreis Viersen arbeiten professionelle Taxi ca. 130 Wochenstunden. Auf die höchste Einsatzzeit kommen die Fahrzeuge innerhalb der Region Hannover in der Fläche mit ca. 92 Wochenstunden, wohingegen in Langenhagen (ca. 78 Std. / Woche) und Laatzen (ca. 69 Std. / Woche) niedrigere Einsatzzeiten festgestellt wurden. Semiprofessionelle Taxis kommen dagegen auf lediglich ca. 58 bzw. ca. 71 Wochenstunden. Unterschiede zeichnen sich auch nach Betriebsgröße ab: Bedenklich sind aber auch die hohen wöchentlichen Einsatzzeiten der Alleinfahrer von ca. 67 Stunden. Bei einer so hohen individuellen Arbeitszeit ist von einer Beeinträchtigung des **öffentlichen Verkehrsinteresses** auszugehen. Dagegen kommen Taxis in größeren Mehrwagenbetrieben auf eine Wocheneinsatzzeit von ca. 97 Stunden.

REGION HANNOVER NACHFRAGE IM TAXIGEWERBE 2015 - TYPISCHER WOCHENVERLAUF -												
	Region Hannover										Vergleichskreise	
	Professionelle Betriebe								Semi-professionelle			
	Gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg.	2-4 Fzg.	5+ Fzg.	Lang-hagen	Laat-zen	sonst. Region	1 Fzg.	2+ Fzg.	Hameln-Pyrmont	Viersen
Mo. Tag	9,6	11,1	9,0	9,5	9,3	10,0	8,5	9,5	8,8	9,5	8,9	10,6
Mo. Nacht	2,9	0,4	2,4	2,5	4,8	2,8	2,1	3,5	1,0	1,8	2,3	7,5
Di. Tag	9,4	11,3	9,1	9,4	8,7	10,1	8,6	8,9	8,7	9,3	8,8	10,6
Di. Nacht	3,2	0,4	2,3	3,5	4,9	2,8	2,3	4,1	0,9	1,9	2,5	7,5
Mi. Tag	9,5	11,1	9,2	9,3	9,1	10,1	8,5	9,2	8,7	9,3	8,9	10,6
Mi. Nacht	3,0	0,4	2,1	2,9	5,0	2,8	2,1	3,7	0,9	1,8	2,7	7,5
Do. Tag	9,5	11,3	9,2	9,6	8,9	10,3	8,6	9,1	8,6	9,2	9,1	10,6
Do. Nacht	3,3	0,4	2,5	3,5	5,3	2,9	2,3	4,4	0,9	1,9	1,7	7,5
Summe Wochentag	50,4	46,6	45,8	50,2	56,0	51,6	43,0	52,4	38,6	44,7	44,8	72,5
Fr. Tag	9,0	9,9	8,8	8,5	9,1	9,6	7,4	9,1	8,1	9,0	9,3	10,8
Fr. Nacht	4,7	2,0	3,6	4,2	7,2	3,4	3,8	6,7	0,9	2,9	1,9	10,4
Sa. Tag	5,0	1,6	5,6	5,0	6,3	3,7	4,5	6,9	4,1	5,8	6,9	9,4
Sa. Nacht	5,0	2,3	2,8	4,6	8,3	2,8	4,5	7,8	1,3	3,1	6,4	10,6
So. Tag	5,0	4,9	5,1	4,7	5,3	5,0	3,9	5,6	4,2	4,4	5,7	8,8
So. Nacht	2,5	0,0	1,1	1,8	5,3	1,5	2,0	3,9	1,1	1,4	2,6	7,2
Summe Wochenende	31,2	20,6	26,9	28,9	41,4	25,9	26,0	40,0	19,8	26,6	32,8	57,3
Summe Woche	81,6	67,1	72,7	79,1	97,4	77,5	69,0	92,4	58,4	71,3	77,7	129,8

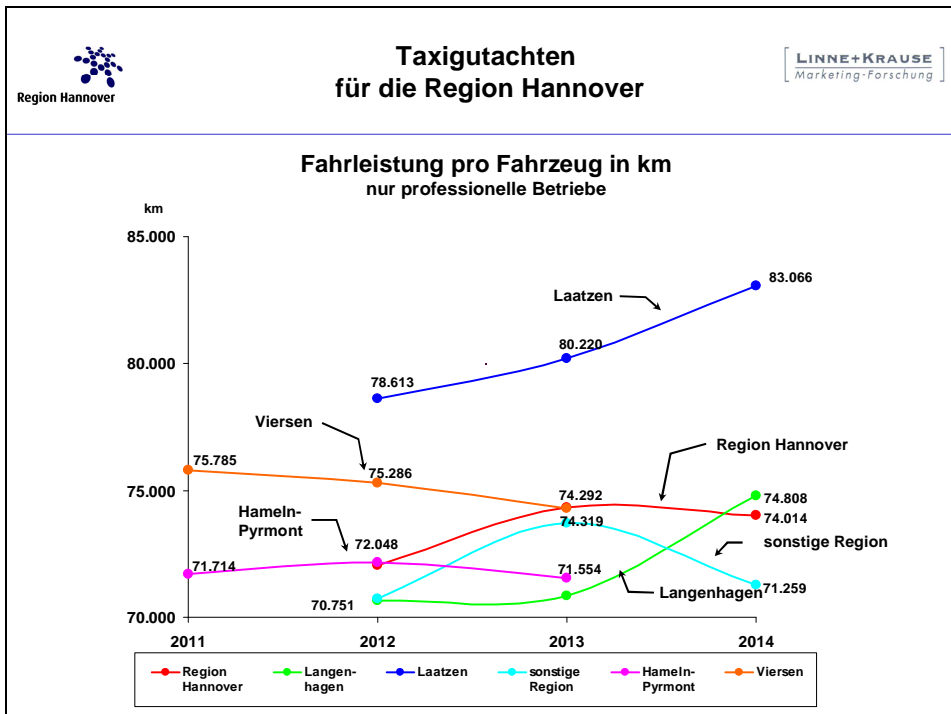
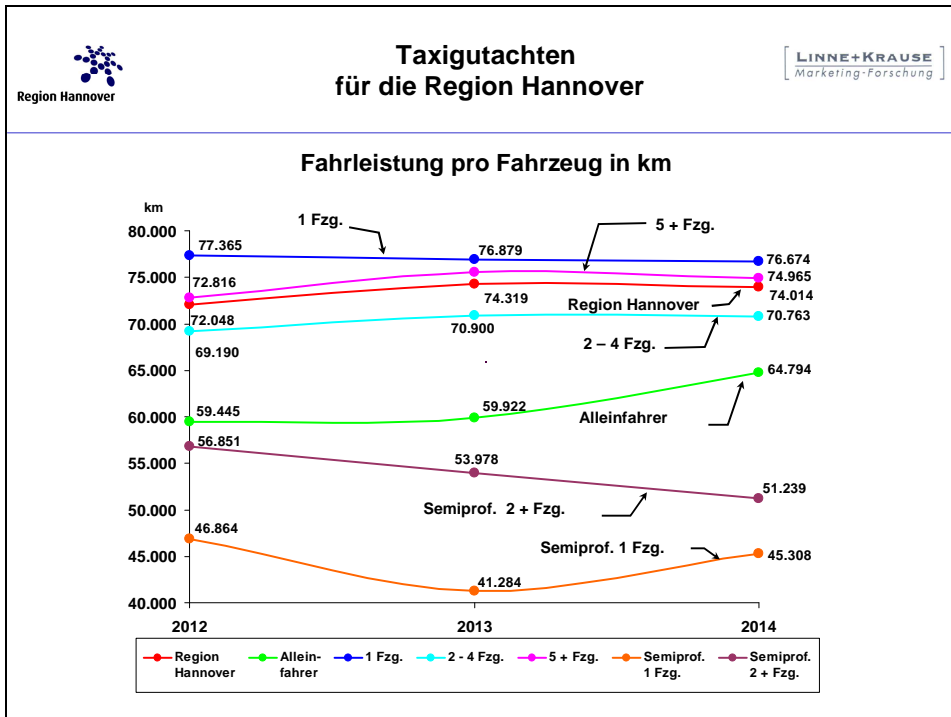
- **Wochentage:** Üblich im **Taxigewerbe** der Region sind wochentägliche Einsatzzeiten von ca. 12 bis 13 Stunden. Davon entfallen lediglich \pm 3 Stunden auf die Nachtschicht. Ein wirkliches Nachtgeschäft existiert also nicht. Am stärksten auf die Tagesstunden konzentriert ist das Geschäft in Langenhagen.
- **Wochenende:** An Wochenenden (Freitag bis Sonntag) liegen die Einsatzzeiten der Taxis in Langenhagen und Laatzen nur bei ca. 26 Std. – deutlich niedriger als in vielen westdeutschen Flächenkreisen. In beiden Städten ist ein weitgehender Ausfall der Wochenend-Nachtschichten zu beobachten. Nicht einmal in der umsatzstarken Nacht von Samstag auf Sonntag ist ein nennenswertes Geschäft zu realisieren. In dieser Hinsicht sind die Unternehmen in der Fläche deutlich besser ausgelastet (ca. 40 Einsatzstunden). Semiprofessionelle Taxis kommen am Wochenende lediglich auf ca. 20 bis 27 Einssatzstunden.

3.5 Angebotsfaktor Fahrleistung

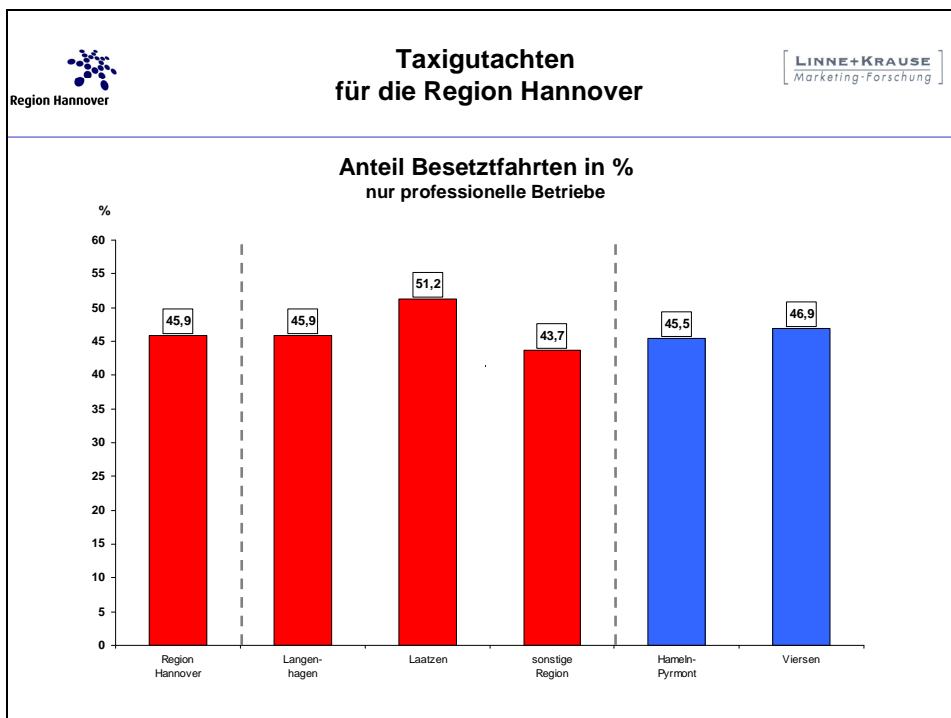
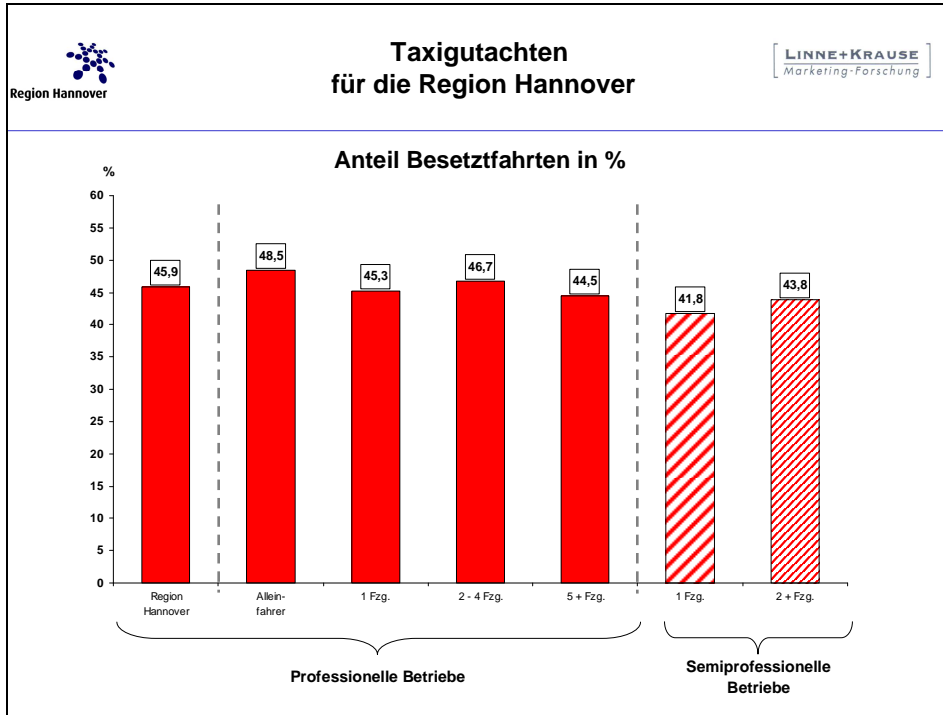
Die Fahrleistung des Taxigewerbes in der Region Hannover ähnelt der Fahrleistung in westdeutschen Landkreisen:

REGION HANNOVER DURCHSCHNITTLICHE KILOMETERLEISTUNG 2012 - 2014 - IN KM / FAHRZEUG -												
	Region Hannover									Vergleichskreise		
	Professionelle Betriebe							Semi-professionelle				
	Gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg.	2-4 Fzg.	5+ Fzg.	Lang-en-hagen	Laat-zen	sonst. Region	1 Fzg.	2+ Fzg.	Hameln-Pyrmont	Viersen
2012	72.048	59.445	77.365	69.190	72.816	70.642	78.613	70.751	46.864	56.851	72.180	75.286
2013	74.319	59.922	76.879	70.900	75.511	70.835	80.220	73.725	41.284	53.978	71.554	74.292
2014	74.014	64.794	76.674	70.763	74.965	74.808	83.066	71.259	45.308	51.239		
Ø	73.460	61.387	76.973	70.285	74.431	72.095	80.633	71.912	44.485	54.023	71.867	74.789

- Jahresfahrleistung:** Mit ca. 73.500 km kommen die Taxis in der Region Hannover im mehrjährigen Durchschnitt auf eine branchenübliche Fahrleistung – ähnlich wie beispielsweise im Nachbarkreis Hameln-Pyrmont (ca. 71.900 km). Die höchste Fahrleistung wird in Laatzen (ca. 80.600 km) erbracht. In der Fläche und in Langenhagen fahren die Taxis im Durchschnitt ca. 72.000 km pro Jahr. Während andernorts die Fahrleistung zwischen unterschiedlichen Betriebstypen oft deutlich abweicht, sind die Unterschiede in der Region gering – abgesehen von denen der Alleinfahrern (ca. 61.400 km)
- Semiprofessionelle:** Mit einer Jahresfahrleistung von ca. 44.500 km bis ca. 54.500 km zeigen auch die semiprofessionell betriebenen Fahrzeuge substanzielle Präsenz auf der Straße.



- Besetzquote:** Im Taxigewerbe der Region liegt die Besetzquote bei ca. 46% und damit am „unteren Ende“ westdeutscher Kreise und Städte. Die höchste Besetzquote findet sich in Laatzen (ca. 51%); die geringste in der Fläche (44%).



4 WIRTSCHAFTLICHKEIT UND ALTERSVERSORGUNG

Im Mittelpunkt der betriebswirtschaftlichen Untersuchung stand die Erhebung der **Umsatz-, Kosten- und Gewinnsituation** des Gewerbes. Dafür wurden Daten für die Zeit von 2012 bis 2014 erhoben, die die Verhältnisse vor Inkrafttreten des Mindestlohns dokumentieren.

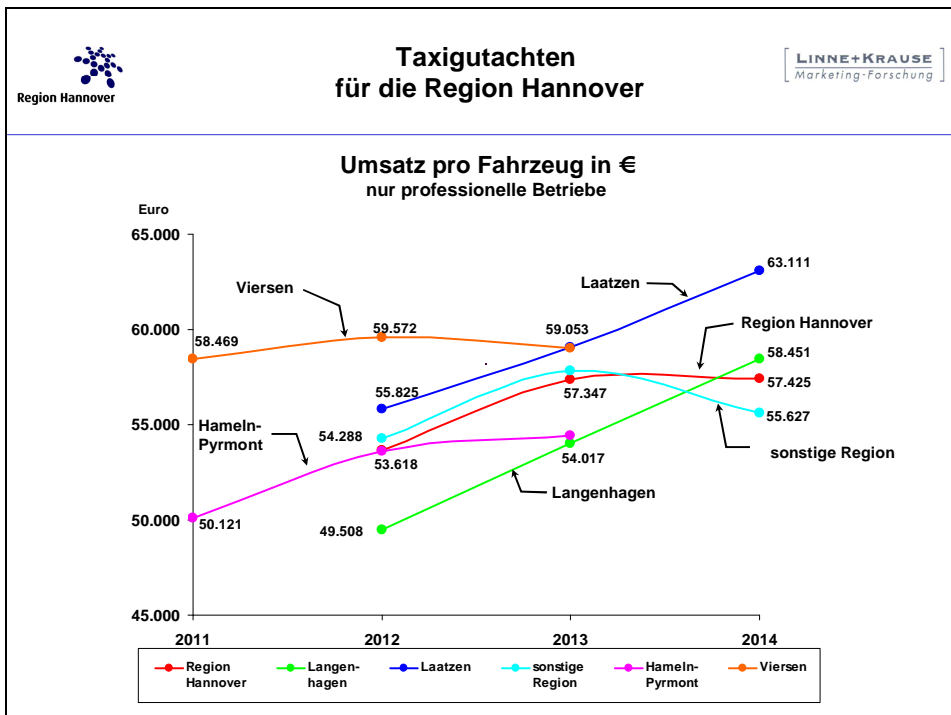
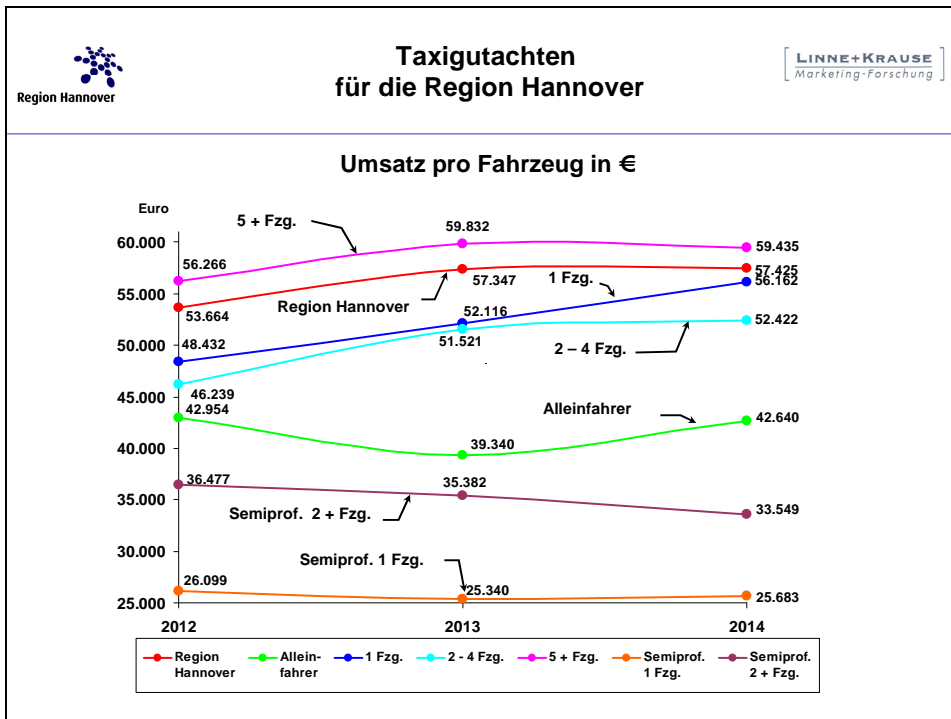
4.1 Umsatz

Seit 2012 sind insgesamt leicht steigende Erlöse festzustellen:

REGION HANNOVER UMSATZENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2012 - 2014 - IN € / FAHRZEUG -												
	Region Hannover									Vergleichskreise		
	Professionelle Betriebe							Semi-professionelle				
	Gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg.	2-4 Fzg.	5+ Fzg.	Lan-gen-hagen	Laat-zen	sonst. Region	1 Fzg.	2+ Fzg.	Hameln-Pyrmont	Viersen
2012	53.664	42.954	48.432	46.239	56.266	49.508	55.825	54.288	26.099	36.477	53.618	59.572
2013	57.347	39.340	52.116	51.521	59.832	54.017	59.053	57.826	25.340	35.382	54.457	59.046
2014	57.476	42.640	56.162	52.422	59.435	58.451	63.111	55.627	25.683	33.649		
Ø	56.162	41.645	52.236	50.061	58.511	53.992	59.330	55.913	25.707	35.169	54.038	59.309

- **Jahreserlös:** Im Durchschnitt der Jahre 2012 bis 2014 erzielte das professionelle Taxigewerbe in der Region Hannover einen Umsatz von ca. 56.200 € pro Fahrzeug. 2012 / 2013 hatte der Durchschnittserlös im Nachbarkreis Hameln-Pyrmont bei ca. 54.000 € gelegen; im Kreis Viersen bei ca. 59.300 €. Von Spitzenwerten wie z.B. in Ulm (ca. 75.500 €) oder Fulda (73.500 €) sind die Betriebe in der Region Hannover weit entfernt. Die Auswertung der Fiskaltaxameterdaten ergab 2014 für Hamburg einen Durchschnittserlös von ca. 69.300 €. ²
- **Abweichungen:** Innerhalb der Region unterscheiden sich die Erlöse professioneller Betrieb nur mäßig: Während in Langenhagen im Durchschnitt ca. 54.000 € pro Fahrzeug umgesetzt werden, sind es in Laatzen ca. 59.300 € pro Fahrzeug. Dazwischen mit ca. 55.900 € rangieren die Taxis in der Fläche.
- **Semiprofessionelle:** Deutlich niedriger sind die steuerlich erklärten Erlöse semiprofessioneller Taxis. Semiprofessionelle 1-Fahrzeugbetriebe kommen auf Umsätze von (angeblich) ca. 25.700 €. Mehrwagenbetriebe weisen steuerlich einen Erlös von durchschnittlich ca. 35.200 € auf. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht zeichnet sich hier eine Unmöglichkeit ab.

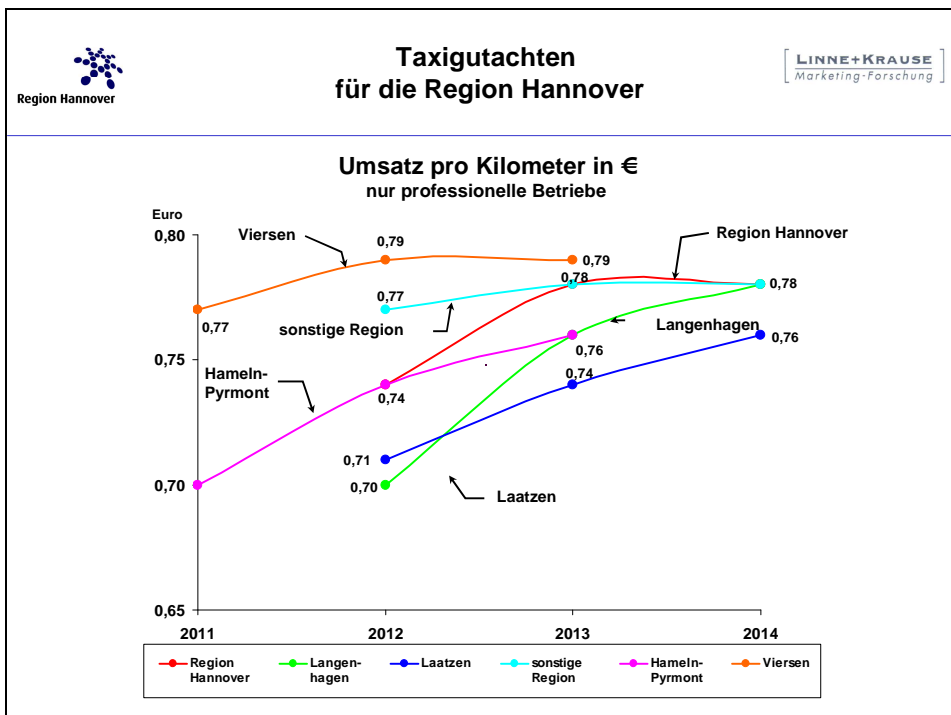
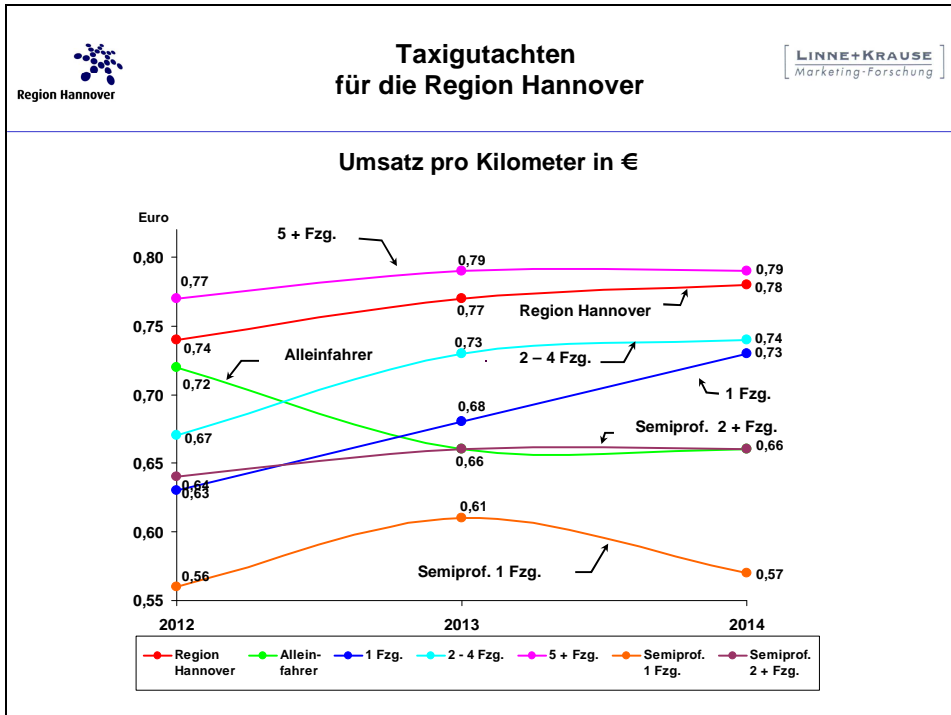
² Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Die wirtschaftliche Lage des Hamburger Taxengewerbes 2014, S. 16



Die z.T. weiträumige Fahrweise und der hohe Anteil rabattierter Krankenfahrten (Sondervereinbarungen) des ländlichen und kleinstädtischen Gewerbes schlagen sich in einem recht niedrigen fahrleistungsbezogenen Umsatz nieder:

REGION HANNOVER UMSATZENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2012 - 2014 - IN € / KM -												
	Region Hannover										Vergleichskreise	
	Professionelle Betriebe								Semi-professionelle			
	Gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg.	2-4 Fzg.	5+ Fzg.	Langen-hagen	Laatzen	sonst. Region	1 Fzg.	2+ Fzg.	Hameln-Pyrmont	Viersen
2012	0,74	0,72	0,63	0,67	0,77	0,70	0,71	0,77	0,56	0,64	0,74	0,79
2013	0,78	0,66	0,68	0,73	0,79	0,76	0,74	0,78	0,61	0,66	0,76	0,79
2014	0,78	0,66	0,73	0,74	0,79	0,78	0,76	0,78	0,57	0,66		
Ø	0,76	0,68	0,68	0,71	0,78	0,75	0,74	0,78	0,58	0,65	0,75	0,79

- Kilometererlös:** Im Durchschnitt der Jahre 2012 bis 2014 kommen die professionellen Fahrzeuge in der Region Hannover auf einen Umsatz von lediglich ca. 0,76 € / km – ein für **Flächenkreise** aber nicht untypischer Wert. Zum Vergleich: In den Flächenkreisen Viersen (0,79 € / km) oder Hameln-Pyrmont (0,75 € / km) lag der Wert 2012 / 2013 etwa auf gleichem Niveau. Betriebswirtschaftlich ist die Unterschreitung der 0,80 € / km-Grenze jedoch problematisch.
- Abweichungen:** Innerhalb der Region sind bei den professionellen Betrieben mäßige Schwankungen festzustellen: Der beste Wert wurde in der Fläche und bei den größeren Betrieben mit ca. 0,79 € / km erzielt. Bei ± 0,75 € / km rangieren dagegen die Umsätze in Langenhagen und Laatzen. Die niedrigsten Erlöse finden sich erwartungsgemäß bei den Alleinfahrern und den 1-Fahrzeugbetrieben mit Mitarbeitern (ca. 0,68 € / km).
- Semiprofessionelle:** Während professionelle Taxis einen durchschnittlichen Kilometererlös von ca. 0,76 € / km einfuhren, lag der Wert der Semiprofessionellen zwischen ca. 0,58 € / km (1-Fahrzeugbetriebe) und ca. 0,65 € / km (Mehrfahrzeugbetriebe) – ein betriebswirtschaftlich kaum nachvollziehbarer Wert.

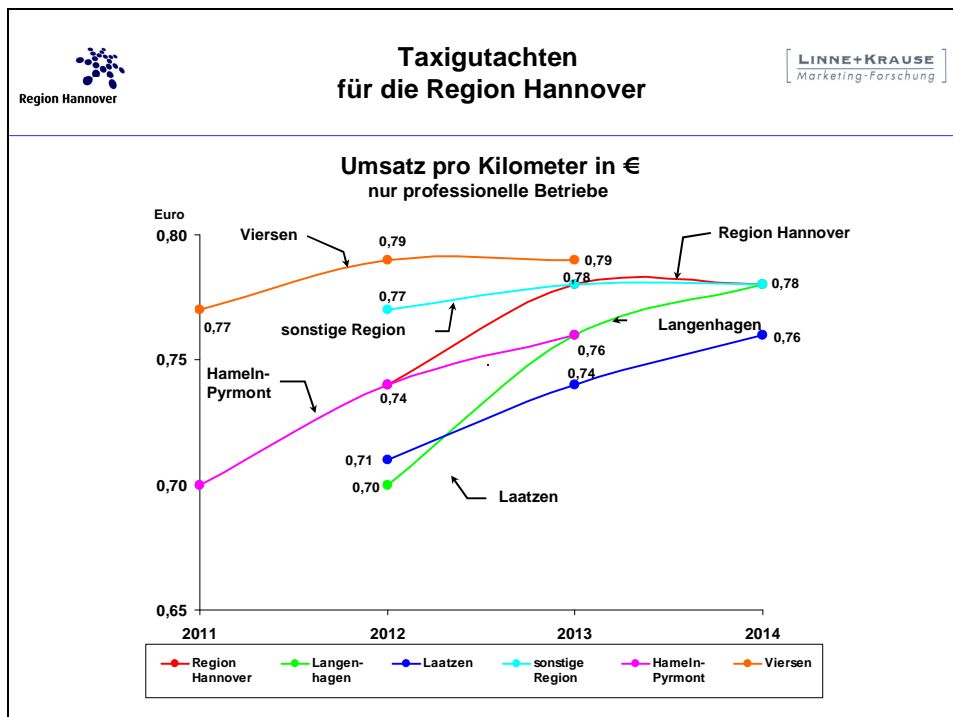
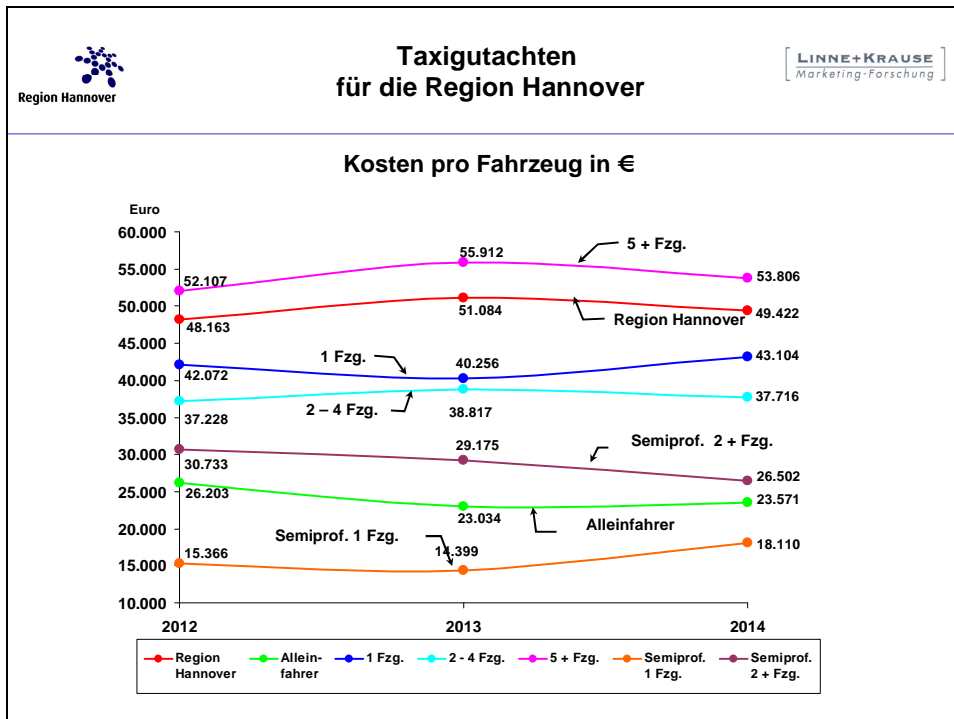


4.2 Kosten

Wie anderenorts, so zeichnet sich auch in der Region Hannover eine weitere betriebswirtschaftliche Unmöglichkeit ab: Die Kosten rangieren in ähnlicher Höhe wie die Erlöse!

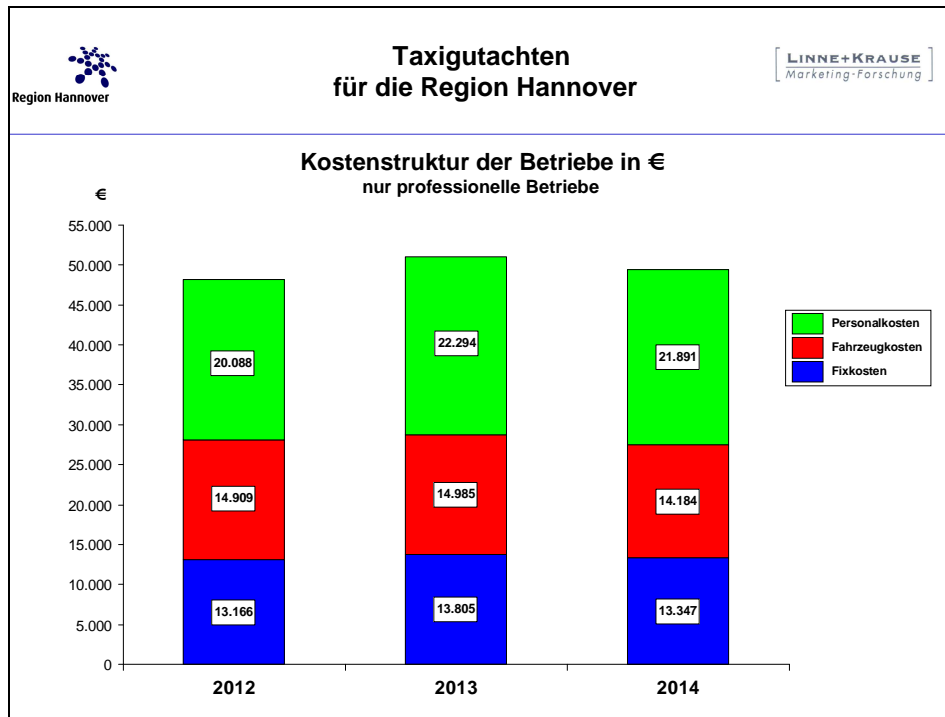
REGION HANNOVER KOSTENENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2012 – 2014 - IN € / FAHRZEUG -												
	Region Hannover										Vergleichskreise	
	Professionelle Betriebe								Semi-professionelle			
	Gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg.	2-4 Fzg.	5+ Fzg.	Langenhagen	Laatzen	sonst. Region	1 Fzg.	2+ Fzg.	Hameln-Pyrmont	Viersen
2012	48.163	26.203	42.072	37.228	52.107	43.242	53.076	48.292	15.366	30.733	48.628	56.670
2013	51.084	23.034	40.256	38.817	55.912	43.449	55.909	51.941	14.399	29.175	46.072	53.918
2014	49.422	23.571	43.104	37.716	53.806	46.783	56.691	48.103	18.110	26.502		
Ø	49.556	24.269	41.811	37.920	53.942	44.491	55.225	49.445	15.958	28.803	47.350	55.294

- **Gesamtkosten:** Die durchschnittlichen Gesamtkosten der professionellen Taxifahrzeuge liegen 2012 bis 2014 mit ca. 49.600 € auf relativ hohem Niveau. In Flächenkreisen bewegen sich die durchschnittlichen Kosten meist zwischen 37.000 € und 50.000 € – je nach Unternehmensstruktur.
- **Abweichung:** Die höchsten Kosten von ca. 55.200 € haben die Taxis in Laatzen, wohingegen in Langenhagen Kosten von durchschnittlich ca. 44.500 € entstehen. Unterschiede zeichnen sich auch nach Betriebsgröße ab: Während professionelle Alleinfahrer jährlich ca. 24.300 € Kosten „produzieren“, kommen größere Betriebe mit fünf oder mehr Fahrzeugen auf Kosten von knapp 54.000 €.
- **Semiprofessionelle:** Während professionell betriebene Fahrzeuge auf Kosten von insgesamt knapp 50.000 € kommen, liegen die Kosten der Semiprofessionellen zwischen ca. 16.000 € (1-Fahrzeugbetriebe) und ca. 28.800 € (Mehrwagenbetriebe).



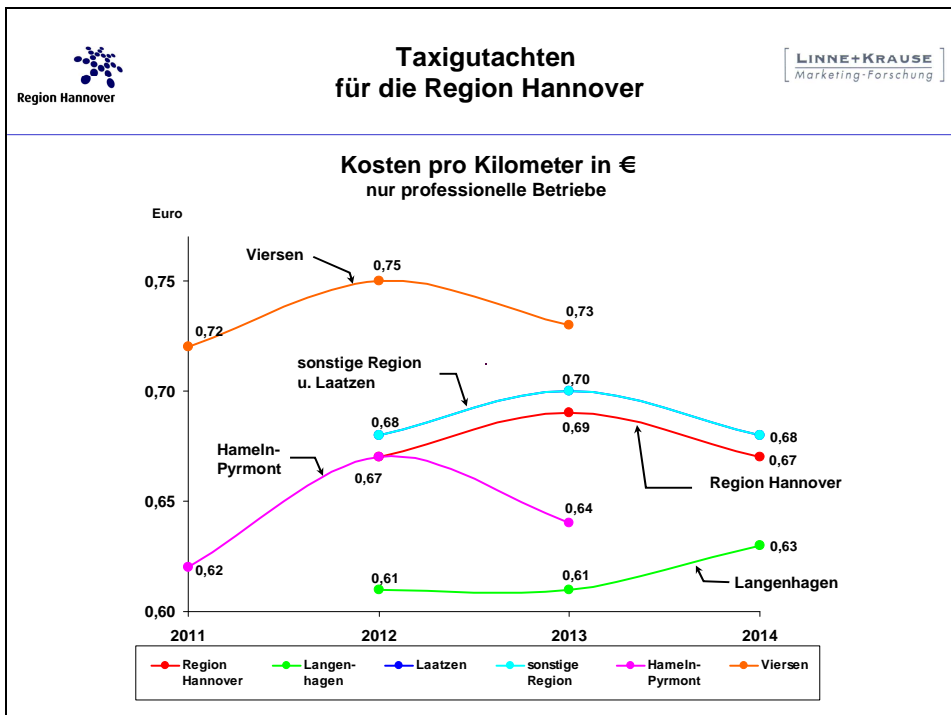
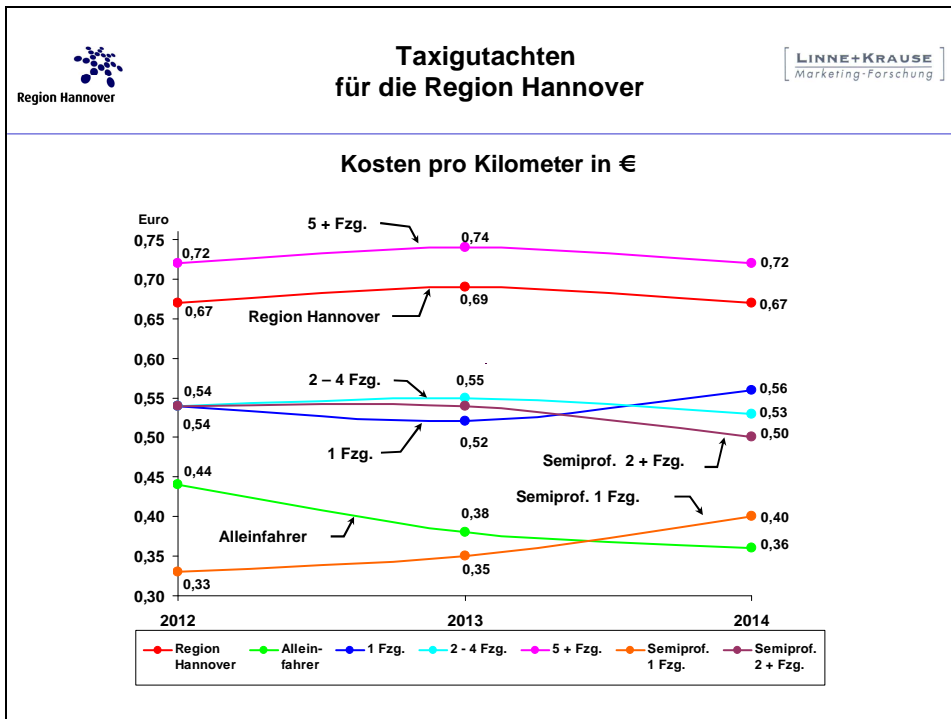
REGION HANNOVER KOSTENSTRUKTUR IM TAXIGEWERBE 2014 - IN € / FAHRZEUG -												
	Region Hannover										Vergleichskreise	
	Professionelle Betriebe								Semi-professionelle			
	Gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg.	2-4 Fzg.	5+ Fzg.	Lang-gen-hagen	Laat-zen	sonst. Region	1 Fzg.	2+ Fzg.	Hamel-n-Pyrmont 2013	Viersen 2013
Fixe Kosten	13.347	13.455	17.464	10.073	13.792	12.684	14.313	13.256	7.093	7.260	12.472	8.682
Fahrzeugkosten	14.184	10.116	12.666	13.886	14.553	15.118	19.059	12.567	9.136	9.134	14.118	16.978
Summe	27.531	23.571	30.130	23.959	28.345	27.803	33.372	25.823	16.229	16.394	26.589	25.660
Personal	21.891	-	12.974	13.757	25.462	18.980	23.320	22.280	1.882	10.108	19.482	28.258
Gesamt	49.422	23.571	43.104	37.716	53.806	46.783	56.691	48.103	18.110	26.502	46.072	53.918

- **Fixkosten:** Die durchschnittlichen Fixkosten professioneller Taxis von ca. 13.300 € sind branchenüblich. In Flächenkreisen schwanken die Fixkosten in der Regel zwischen ca. 9.000 € und 15.000 €. Die örtlichen Unterschiede sind überschaubar: Ein erheblicher Unterschied ist jedoch zwischen professionellen (ca. 13.300 €) und semiprofessionellen Betrieben (± 7.200 €) zu beobachten.
- **Fahrzeugkosten:** Mit ca. 14.200 € bewegen sich auch die überwiegend variablen Fahrzeugkosten professioneller Betriebe auf branchenüblichem Niveau. In Flächenkreisen arbeiten solche Betriebe meist mit Fahrzeugkosten von ca. 14.000 € bis 17.000 €. Die höchsten Fahrzeugkosten finden sich in Laatzen (ca. 19.100 €); die niedrigsten in der Fläche (ca. 12.600 €). Semi-professionelle Unternehmer melden jährlich ca. 9.100 € bei der Steuer.
- **Personalkosten:** Kostenunterschiede zwischen den verschiedenen Betriebstypen resultieren in erster Linie aus unterschiedlich intensivem Personaleinsatz. Mit ca. 21.900 € Personalaufwand wird aber 2014 selbst bei den professionellen Betrieben ein problematisches Niveau erreicht. Gut ausgestattete Taxis in funktionsfähigen Taximärkten kommen auf Personalkosten von 50.000 € und mehr. Auch die Personalkosten der professionellen Betriebe mit zwei bis vier Taxis in Höhe von ca. 13.800 € reichen nicht annähernd für den zeitlichen Aufwand. Der letzte Tarifvertrag des westdeutschen Taxigewerbes aus Bayern erforderte einen minimalen Personalaufwand von ca. 26.000 € pro Jahr und Schicht. Dieser Wert wird in der Region Hannover nur von den Betrieben mit fünf oder mehr Taxis (ca. 25.500 €) annähernd erreicht. Noch deutlicher wird der Mangel bei den semiprofessionellen Mehrwagenbetrieben, die 2014 angeblich nur ca. 10.100 € für Personal aufwendeten.
- **Kostenstruktur:** Von 2012 bis 2014 sind nur mäßige Schwankungen in der Kostenstruktur zu erkennen, wobei die Personalkosten in dieser Zeit noch die größte Veränderung erfahren haben.



REGION HANNOVER KOSTENENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2012 - 2014 - IN € / KM -												
	Region Hannover										Vergleichskreise	
	Professionelle Betriebe								Semi-professionelle			
	Gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg.	2-4 Fzg.	5+ Fzg.	Lang-ge-hagen	Laat-zen	sonst. Region	1 Fzg.	2+ Fzg.	Hameln-Pyrmont	Viersen
2012	0,67	0,44	0,54	0,54	0,72	0,61	0,68	0,68	0,33	0,54	0,67	0,75
2013	0,69	0,38	0,52	0,55	0,74	0,61	0,70	0,70	0,35	0,54	0,64	0,73
2014	0,67	0,36	0,56	0,53	0,72	0,63	0,68	0,68	0,40	0,52		
Ø	0,68	0,40	0,54	0,54	0,73	0,62	0,69	0,69	0,36	0,53	0,66	0,74

- Kilometerkosten:** Die fahrleistungsbezogenen Kosten professioneller Betriebe schwanken um ca. 0,68 € / km – ein für westdeutsche Flächenkreise nicht unüblicher Wert. Semiprofessionelle Taxis kommen auf deutlich niedrigere Kosten zwischen 0,36 € / km und 0,53 € / km. Auffällig niedrig sind jedoch die Kilometerkosten der mittelgroßen Betriebe mit zwei bis vier Fahrzeugen von ca. 0,54 € / km, wohingegen größere Betriebe mit ca. 0,73 € / km deutlich teurer „produzieren“. Relativ geringe Abweichungen sind dagegen auf örtlicher Ebene zu beobachten.



4.3 Überschuss

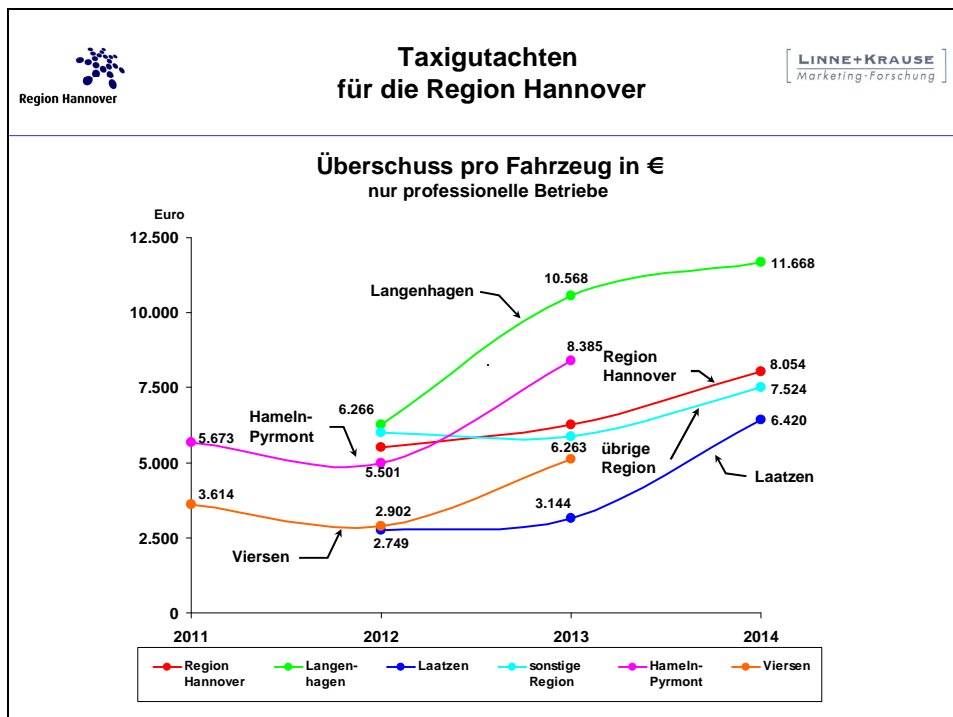
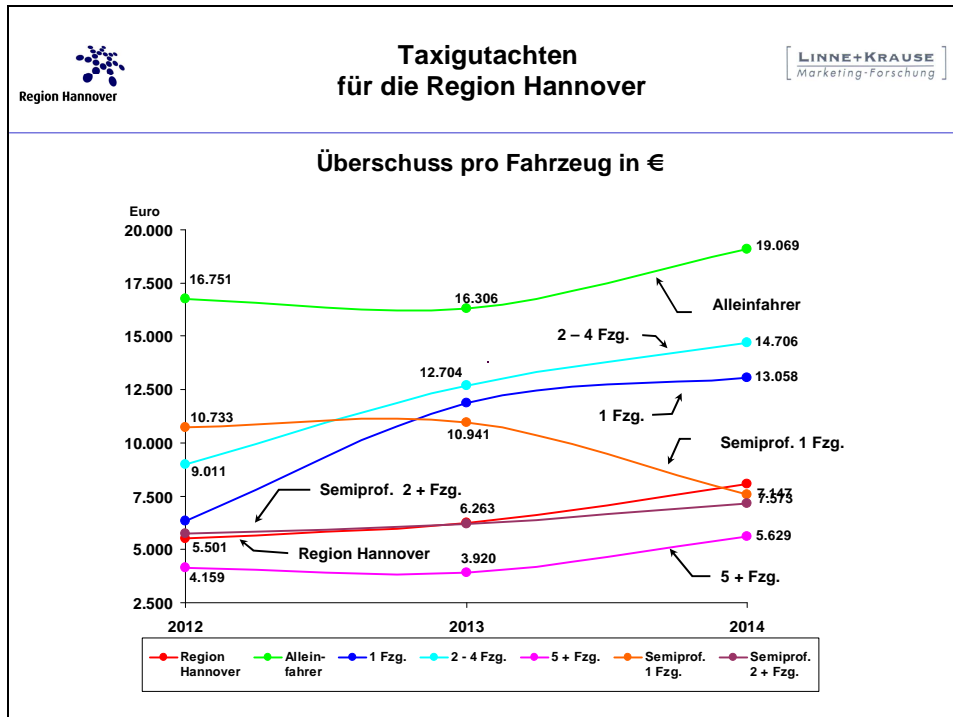
Daten zur Gewinnsituation sind im Taxigewerbe nur unter Vorbehalt zu ermitteln, da sich der betriebliche Gewinn nicht unmittelbar aus der Differenz von Umsätzen und Kosten ergibt. Selbst bei wirtschaftlich identischem Sachverhalt können unterschiedliche steuerliche **Gewinnermittlungsarten** zu inkompatiblen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

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

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

REGION HANNOVER GEWINNENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2012 - 2014 - IN € / FAHRZEUG -												
	Region Hannover									Vergleichskreise		
	Professionelle Betriebe							Semi-professionelle				
	Gesamt	Alleinfahrer	1 Fzg.	2-4 Fzg.	5+ Fzg.	Langenhagen	Laatzen	sonst. Region	1 Fzg.	2+ Fzg.	Hameln-Pyrmont	Viersen
2012	5.501	16.751	6.360	9.011	4.159	6.266	2.749	5.996	10.733	5.744	4.990	2.902
2013	6.263	16.306	11.860	12.704	3.920	10.568	3.144	5.885	10.941	6.207	8.385	5.128
2014	8.054	19.069	13.058	14.706	5.629	11.668	6.420	7.524	7.573	7.147		
Ø	6.606	17.376	10.425	12.141	4.569	9.501	4.105	6.468	9.749	6.366	6.688	4.015

- Überschuss:** Die Betrachtung des operativen Überschusses zeigt ein ernüchterndes Bild: Im Durchschnitt der Jahre 2012 bis 2014 erwirtschaften professionell betriebene Taxis in der Region Hannover einen Jahresüberschuss von lediglich ca. 6.600 € – ein völlig unzureichendes Niveau, deutlich unter der Armutsgefährdungsgrenze von ca. 11.750 €. Scheinbar „günstiger“ ist die Lage der Semiprofessionellen, die mit Überschüssen zwischen ca. 6.400 € bzw. ca. 9.700 € pro Fahrzeug arbeiteten. Aber auch in den Vergleichskreisen zeichnen sich keine besseren Werte ab. Scheinbar werden die Fahrzeuge von vielen Unternehmern als „Nullsummenspiel“ betrieben.
- Regionale Unterschiede:** Auch im örtlichen Vergleich sind keine wesentlichen Unterschiede festzustellen: Die geringsten durchschnittlichen Überschüsse finden sich in Laatzen (ca. 4.100 €), wohingegen die Fahrzeuge in Langenhagen ca. 9.400 € pro Jahr und Fahrzeug erwirtschaften.
- Alleinfahrer:** Eine besondere Indikatorfunktion haben die Gewinne der Alleinfahrer. Die erwirtschaften in der Region Hannover durchschnittlich ca. 17.400 € pro Jahr (2014: ca. 19.100 €). Im Durchschnitt der Jahre 2012 bis 2014 lagen sie damit noch unter dem BZP-Vergleichswert von ca. 19.800 € – jenem Wert, der aus Gutachtersicht als äußerster Minimalwert betrachtet werden muss.

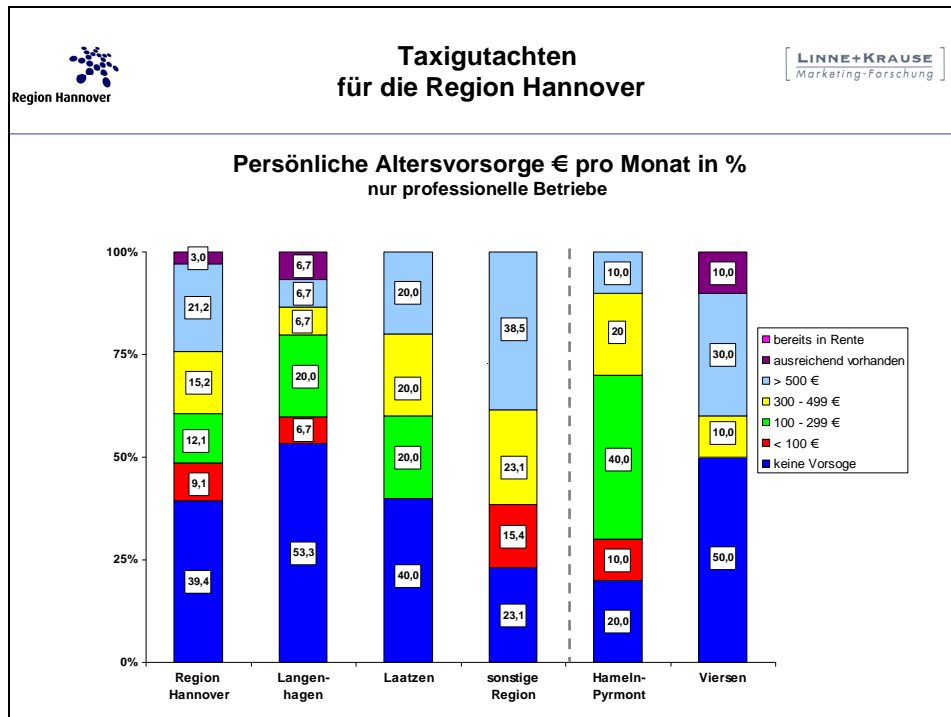


4.4 Altersvorsorge

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

REGION HANNOVER PERSÖNLICHE ALTERSVORSORGE DER TAXIUNTERNEHMER PRO MONAT 2015 - IN % -												
	Region Hannover										Vergleichskreise	
	Professionelle Betriebe								Semi-professionelle			
	Gesamt	Allein-fahrer	1 Fzg.	2-4 Fzg.	5+ Fzg.	Lang-en-hagen	Laat-zen	sonst. Region	1 Fzg.	2+ Fzg.	Hameln-Pyrmont	Viersen
keine Vorsorge	39,4	100,0	37,5	25,0	18,2	53,3	40,0	23,1	57,1	36,0	20,0	50,0
< 100 €	9,1	0,0	12,5	12,5	9,1	6,7	0,0	15,4	0,0	12,0	10,0	0,0
100 – 299 €	12,1	0,0	12,5	25,0	9,1	20,0	20,0	0,0	14,3	24,0	40,0	0,0
300 – 499 €	15,2	0,0	25,0	25,0	9,1	6,7	20,0	23,1	0,0	8,0	20,0	10,0
> 500 €	21,2	0,0	12,5	12,5	45,5	6,7	20,0	38,5	0,0	4,0	10,0	30,0
Ausreichende Altersvorsorge	3,0	0,0	0,0	0,0	9,1	6,7	0,0	0,0	14,3	4,0	0,0	10,0
bereits in Rente	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	14,3	12,0	0,0	0,0
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- **Keine Altersversorgung:** Ca. 39% der auskunftswilligen Unternehmer besitzt keine Altersvorsorge – im Vergleich mit westdeutschen Flächenkreisen ein recht hoher Anteil. Im Kreis Hameln-Pyrmont liegt der Anteil der Unversicherten „nur“ bei ca. 20%. Dramatisch ist die Situation der professionellen Alleinfahrer, von denen keiner über eine Altersabsicherung verfügt. Kritisch ist weiterhin die Lage in Langenhagen (ca. 53%), wohingegen die Unternehmer in der Fläche (ca. 23%) noch vergleichsweise gut versorgt sind.
- **Vorsorgeneiveau:** Von den Unternehmern mit Altersvorsorge sind jedoch nur noch wenige (ca. 21%) in der Lage, mehr als 500 € monatlich aufzuwenden. Die **500-€-Grenze** markiert ungefähr den Betrag, den ein durchschnittlicher westdeutscher Arbeitnehmer monatlich für seine Altersvorsorge aufbringt – einschließlich Arbeitgeberanteil. Hier zeichnet sich eine gravierende Beeinträchtigung des **öffentlichen Interesses** ab.



5 GESCHÄFTSAUFGABEN UND KONZESSIONSBEWEGUNGEN

Ein weiteres Kernkriterium der Funktionsfähigkeit ist die Frage nach den Geschäftsaufgaben. Eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes durch Geschäftsaufgaben ist in der Region Hannover zurzeit nicht zu erkennen.

REGION HANNOVER KONZESSIONSBEWEGUNGEN JAN. 2010 – 2015						
	betroffene Konzessionen			Grund	Ort	Jahr
	Rück-/ Aufgabe	Übertra- gung	Entzug / Versagung			
		7		Unbekannt	Langenhagen	2010
		6		Unbekannt		2011
		3		Unbekannt		2012
		4		Unbekannt		2013
		5		Unbekannt		2014
		3		Unbekannt		2015
		2		Unbekannt	Laatzen	2010
		1		Unbekannt		2014
		1		Unbekannt		2015
		1		Unbekannt	Neustadt	2010
		1		Unbekannt		2014
		1		Unbekannt		2015
		1		Unbekannt	Wunstorf	2011
		2		Unbekannt	Garbsen	2010
		1		Unbekannt		2011
		1		Unbekannt	Burgdorf	2012
		1		Unbekannt		2013
		2		Unbekannt		2014
		1		Unbekannt	Lehrte	2010
		1		Unbekannt	Uetze	2014
		1		Unbekannt	Gehrden	2010
		1		Unbekannt	Ronnenberg	2010
gesamt	0	47	0			

- **Geschäftsaufgaben:** Die wichtigste Erkenntnis: Eine Geschäftsaufgabe im Sinne einer (freiwilligen oder erzwungenen) Rückgabe der Konzession an die Genehmigungsbehörde war in den letzten fünf Jahren nicht zu beobachten. Auch in anderen westdeutschen Landkreisen und Städten mit Konzessionsbeschränkung kommen wirkliche Geschäftsaufgaben nur noch sehr vereinzelt vor.
- **Konzessionsbewegungen:** Von 2010 bis Mitte 2015 wechselten insgesamt 47 Taxis den Besitzer. Mit Blick auf die Zahl der Taxifahrzeuge errechnet sich so eine „Umschlagquote“ von ca. 17%. Damit wird ein moderater Wert erreicht. Auf funktionsfähigen Märkten liegt die „Umschlagquote“ jedoch meist zwischen 5% und 10%. In einigen kritischen westdeutschen Großstadtmärkten liegt die Quote dagegen bereits bei 40% bis 50%.
- **Gründe:** Bei den Konzessionsbewegungen handelt es sich jedoch ausschließlich um Übertragungen. Über die Gründe für die Übertragungen ist amtlicherseits nichts bekannt.

6 EMPFEHLUNGEN

Die **Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes** ist in Region Hannover teilweise gefährdet, teilweise nicht mehr gegeben.

6.1 Zusammenfassende Bewertung

Ein alles überlagerndes Problem des örtlichen Taxigewerbes ist der hohe Anteil **semiprofessionell** arbeitender Taxis (Anteil gesamt: ca. 40%) – insbesondere am Problemstandort Langenhagen, wo mehr als zwei Drittel der Taxis jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität arbeiten. Hinzu kommt ein **massives Ungleichgewicht** zwischen Taxis und Mietwagen. Damit ist eine ganz erhebliche **Beeinträchtigung des öffentlichen Interesses** verbunden.

6.1.1 Nachfragefaktoren

- **Nachfragefaktor Demografie:** Die Region Hannover präsentiert sich als sehr heterogener Taximarkt. Das Spektrum reicht von den ländlichen Kleinstädten am Deister über die städtisch überformten Landgemeinden am Südrand der Heide bis zu den Hochhaussiedlungen von Laatzen. Die demografische Basis der Region schmilzt insbesondere an der Peripherie, wohingegen viele Hannover nahe Städte und Gemeinden vom Wachstum in der Landeshauptstadt profitieren: Zu den Wachstumszonen der Region gehören u.a. Langenhagen (+3,6%) und Isernhagen (+2,9%). Stagnierende Zahlen werden dagegen u.a. aus Laatzen gemeldet. Tendenziell günstig für das Taxigewerbe ist die Zunahme älterer Menschen, die auf ein Taxi angewiesen sind. Langfristig problematisch ist dagegen die sinkende Zahl junger Menschen.
- **Nachfragefaktor Konjunktur:** Überwiegend positiv hat sich seit 2009 / 2010 das konjunkturelle Umfeld entwickelt, auch wenn die aktuellen internationalen Krisen (Ukraine, Griechenland, Naher Osten) alle Prognosen unter Vorbehalt stellen. Hinzu kommt die starke Abhängigkeit der regionalen Wirtschaft vom Volkswagenkonzern, der unvermittelt in die Schieflage geraten ist.

- **Nachfragefaktor regionale Wirtschaft:** Die regionale Wirtschaft hat als direkter Nachfrager Bedeutung und bildet indirekt die wirtschaftliche Grundlage der Kaufkraft der Bewohner der Region. Das wirtschaftliche Potential der Region speist sich einerseits aus der Wirtschaftskraft der Metropole Hannover. Aber auch die Region selbst bildet einen starken Wirtschaftsstandort mit hohem Industrieanteil (Automobil / Elektro(nik), Nahrung- und Genuss, Luft- und Raumfahrt / Chemie) und einer leistungsfähigen Handels- und Logistikbranche. Relativ schwach ist dagegen der Verwaltungs- und Dienstleistungssektor ausgeprägt.
- **Nachfragefaktor Messe und Kongresse:** Eine wichtige Nachfragequelle bildet die Messe, von der besonders die Taxis in Langenhagen und Laatzen profitieren – auch wenn sich diese nur bedingt direkt am Messegelände bereitstellen dürfen. Angesichts der sehr guten Erreichbarkeit mit Pkw, Fernzügen und ÖPNV ist der Anteil des Taxigewerbes am Messegeschäft aber eher enttäuschend: Nur gut 2% der anreisenden Fachbesucher nutzen ein Taxi.
- **Nachfragefaktor Flughafen:** Wichtigster Frequenzpunkt des Taxigewerbes ist der Flughafen Hannover-Langenhagen. Ca. 44% der Taxi- und 30% der Mietwagenflotte konzentrieren sich auf Langenhagen. Der Airport ist jedoch ein problematischer Standort: Die Passagierzahlen stagnieren seit Jahren, und der Anteil der Taxinutzer (ca. 9,5% der Passagiere) ist weit geringer als an anderen deutschen Flughäfen. Zudem hat sich ein preisaggressiver Wettbewerb aus Shuttle- und Transferdiensten etabliert, wobei unklar bleibt, auf welcher gesetzlichen Grundlage diese Dienste operieren. Die überlangen Wartezeiten der Taxis am Flughafen resultieren zudem aus einer örtlichen Besonderheit: Anders als ihre Kollegen in Hamburg, Düsseldorf oder Köln dürfen sich Langenhagener „Flughafen-Taxis“ bei den täglichen Nachfrageflauten nicht in der City bereitstellen. So bleiben sie an Langenhagen „gefesselt“ – mit gravierender Auswirkung auf ihre zeitliche Auslastung.
- **Nachfragefaktor Arbeitsmarkt:** Mit einer Arbeitslosenquote von ca. 7,7% sind die Probleme auf dem Arbeitsmarkt der Region Hannover zurzeit überschaubar. Ca. 92.000 Bewohner aus der Region pendeln zudem nach außerhalb und kommen so als Nachfrager für Taxis nur begrenzt in Frage.
- **Nachfragefaktor Kaufkraft:** Mit Indexwerten zwischen von 94% in Uetze bis 137% in Isernhagen verfügen die Städte und Gemeinden der Region über eine sehr unterschiedliche Kaufkraft.
- **Nachfragefaktor Krankenfahrten:** Mit einem Umsatzanteil von ca. 34% Krankenfahrten verfügt das örtliche Taxigewerbe über einen soliden Sockel institutioneller Nachfrage. Im Kreisgebiet stehen ca. 2.500 Betten für die stationäre medizinische Versorgung zur Verfügung – davon aber ungewöhnlich viele (1.100) im psychiatrischen Bereich. Für Nachfrage sorgen jedoch die vielfältigen medizinischen Einrichtungen in der Landeshauptstadt Hannover.
- **Nachfragefaktor Schüler- und Behindertenfahrten:** Vergleichsweise geringe Bedeutung haben Schüler- und Behindertenfahrten (ca. 6% / ca. 3% Erlösanteil).

- **Nachfragefaktor ÖPNV:** Spätestens seit der EXPO 2000 verfügen Hannover und sein Umland über einen sehr leistungsfähigen ÖPNV, der in der Fläche der Region in erster Linie auf die Pendler- und Schülerbeförderung ausgelegt ist. Dagegen ist die Umsatzbedeutung von Taxifahrten im Rahmen des ÖPNV noch mäßig – trotz vorbildlicher Kooperation zwischen Taxigewerbe und Verkehrsbetrieben.
- **Nachfragefaktor Schienenverkehr:** Wichtigster Bahnhof ist der Hannoverscher Hauptbahnhof, wo dem Taxigewerbe aus der Region Hannover aber keine Bereitstellung erlaubt ist. Die Bahnhöfe der Region haben heute den Charakter von Pendlerbahnhöfen und sind somit für das Taxigewerbe wenig ergiebig. Eine (zeitweilige) Ausnahme bildet der Messebahnhof in Laatzen, der an wichtigen Messetagen auch von ICEs und ICs angefahren wird.
- **Nachfragefaktor Pkw:** Wichtiger Wettbewerber des Taxigewerbes ist der private Pkw – insbesondere in der Fläche. Die Region Hannover hat eine für Flächenkreise leicht unterdurchschnittliche Pkw-Dichte von 515 Privatfahrzeugen auf 1.000 Einwohner.

6.1.2 Angebotsfaktoren

Die Angebotssituation des Taxigewerbes in der Region Hannover ist in mancher Hinsicht relativ. Insgesamt wird aber deutlich: An vielen Orten existiert weniger ein „Taxiproblem“ als ein „Mietwagenproblem“, das auf das Taxigewerbe ausstrahlt.

- **Angebotsfaktor Beschäftigung:** „Auf dem Papier“ ist im Taxigewerbe der Region eine noch akzeptable Beschäftigungssituation zu beobachten. Problematisch war auch schon vor Einführung des Mindestlohns die substanziiell zu niedrige Entlohnung – auch bei professionellen Betrieben. Auch hier ist das **öffentliche Interesse** berührt.
- **Angebotsfaktor Fahrzeugflotte:** Dagegen ist die Ausstattung der Taxiflotte zumindest der professionellen Betriebe relativ günstig – mit Blick auf die Neuwagenquote (ca. 83%) und auf das Durchschnittsalter der Fahrzeuge (2,9 Jahre). Problematisch ist dagegen der Zustand der semiprofessionellen Taxiflotte mit einer Neuwagenquote bei 1-Fahrzeugbetrieben von lediglich ca. 37% und einem Durchschnittsalter der Fahrzeuge von knapp 6 Jahren.
- **Angebotsfaktor Taxidichte:** Für die Region Hannover errechnet sich insgesamt eine moderate Taxidichte von 0,46 – ähnlich wie auch im Nachbar-kreis Hameln-Pyrmont. Eine exzeptionelle Sondersituation zeichnet sich dagegen in Langenhagen ab, wo die Taxidichte bei 2,33 rangiert – wegen des dortigen Flughafens. In den anderen Städten und Gemeinden der Region herrschen dagegen eher moderate (Lautzen: 0,73) bis entspannte (z.B. Garbsen: 0,38) Wettbewerbsbedingungen.
- **Angebotsfaktor Taxi-Mietwagendichte:** Zugespitzt ist die Situation jedoch dort, wo zahlreiche Mietwagen im Einsatz sind. In vielen Städten und Gemeinden der Region übersteigt die Zahl der Mietwagen die der Taxis um ein Vielfaches. Das gilt in erster Linie wiederum für Langenhagen, wo eine bundesweit beispiellose Taxi-Mietwagendichte (4,40) zu verzeichnen ist.
- **Ordnungspolitisches Dilemma:** Die große Zahl der Mietwagen deutet einerseits auf eine bislang nicht ausreichende Zahl von Taxikonzessionen hin. Zugleich belegt das zahlenmäßige Missverhältnis zwischen Taxis und Mietwagen eine Bedrohung der **Funktionsfähigkeit** des Taxigewerbes und damit auch eine **Bedrohung des öffentlichen Verkehrsinteresses** an einem funktionsfähigen Taxigewerbe. Hier zeigt sich ein im Rahmen des geltenden Personenbeförderungsrechts nur schwer aufzulösendes Dilemma.
- **Angebotsfaktor Landeshauptstadt Hannover:** Trotz administrativ getrennter Genehmigungsbezirke, sind die Taximärkte der Region Hannover und der Landeshauptstadt Hannover eng verzahnt, so dass auch das Taxigewerbe der Landeshauptstadt als Wettbewerber in die Region wirkt – insbesondere in den Hannover nahen Gemeinden.

- **Angebotsfaktor Einsatzzeit:** In der Region Hannover werden nur mäßige Einsatzzeiten gefahren. Nach wie vor sind ca. 30% der professionellen Unternehmen im Einschichtbetrieb tätig. Taxis sind auf die wochentäglichen Tagschichten orientiert. Auffällig ist das geringe Angebot in den Nachtstunden – auch in Langenhagen und Laatzen.
- **Angebotsfaktor Fahrleistung:** Mit knapp 73.500 km im mehrjährigen Durchschnitt kommen die professionellen Taxis der Region Hannover auf eine relativ hohe Fahrleistung. Deutlich niedriger liegt dagegen die Fahrleistung der Semiprofessionellen (ca. 45.000 km bis ca. 55.000 km).
- **Angebotsfaktor Besetztquote:** Mit einer Besetztquote von ca. 46% liegt der Anteil besetzt gefahrener Kilometer „am unteren Ende“ der bundesweit üblichen Spanne. Semiprofessionelle erzielen eine noch niedrigere Besetztquote von angeblich ca. ±43%.

6.1.3 Betriebswirtschaftliche Faktoren und Geschäftsaufgaben

- **Erlöse:** Die Umsätze der professionellen Taxibetriebe in der Region Hannover sind leicht gestiegen – von knapp 54.000 € in 2012 auf ca. 57.500 € pro Fahrzeug in 2014. Solche Erträge erlauben jedoch kaum noch den Substanzerhalt und ein Agieren im Rahmen geltender rechtlicher Bestimmungen. Insbesondere die Kilometererlöse (ca. 0,76 € / km) liegen im kritischen Bereich unter 0,80 € / km. Noch dramatischer ist die Lage der Semiprofessionellen, die (angeblich) nur 0,58 € / km bzw. 0,65 € / km erwirtschaften. Hier zeichnet sich eine strukturelle Gefährdung der **Funktionsfähigkeit** und somit eine Beeinträchtigung des **öffentlichen Verkehrsinteresses** ab.
- **Kosten:** Dagegen sind die Gesamtkosten vergleichsweise hoch, so dass sich insbesondere die Aufwendungen der größeren Betriebe nur noch unwesentlich von deren Erlösen unterscheiden – das gilt auch für professionelle Betriebe. Darüber hinaus sind deutlich zu niedrige Personalkosten festzustellen. Auch in diesem Punkt ist das **öffentliche Interesse** an einem Taxigewerbe, das im Rahmen des geltenden Sozialversicherungsrechts arbeitet, berührt.
- **Überschuss:** Entsprechend problematisch ist die Gewinnsituation: Seit vielen Jahren arbeiten die Taxibetriebe der Region de facto mit einer „schwarzen Null“ – mit durchschnittlich gut 6.500 € Überschuss pro Jahr und Fahrzeug. Ein **funktionsfähiges** Taxigewerbe ist mit so geringem Einkommen langfristig nicht zu führen. Auch hier ist das **öffentliche Verkehrsinteresse** beeinträchtigt.
- **Altersvorsorge:** Kritisch ist zudem die Situation bei der Altersvorsorge. Knapp 40% der auskunftswilligen professionellen Unternehmer besitzen keine Absicherung für das Alter. Extrem ist die Situation bei den 1-Fahrzeugbetrieben. Auch hier zeichnet sich zukünftig eine massive Beeinträchtigung des **öffentlichen Interesses** ab.
- **Konzessionsbewegungen:** In der Region Hannover haben in den letzten fünf Jahren vergleichsweise wenige Taxikonzessionen den Besitzer gewechselt (Umschlagquote: ca. 17%). Etwas höher (23%) lag die Umschlagquote in Langenhagen. Sämtliche Konzessionsbewegungen waren jedoch Übertragungen, wobei die Gründe amtlicherseits nicht dokumentiert wurden. Wirkliche **Geschäftsaufgaben** - verbunden mit einer Konzessionsrückgabe an die Genehmigungsbehörde - haben nicht stattgefunden. Aus diesem Blickwinkel ist eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit und des öffentlichen Verkehrsinteresses nicht zu erkennen.

6.2 Handlungsempfehlungen

6.2.1 Wahrung der Funktionsfähigkeit

Eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit und des öffentlichen (Verkehrs-)Interesses ist zurzeit in vielerlei Hinsicht zu erkennen, doch kann dieser Gefährdung nicht allein durch eine Regulierung der Konzessionszahlen entgegengewirkt werden.

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

In Abwägung des verfassungsrechtlichen Grundrechts auf **freie Berufsausübung** und des **öffentlichen Verkehrsinteresses** an einem funktionsfähigen Taxigewerbe wird ein örtlich differenziertes Vorgehen vorgeschlagen, über die die folgende Tabelle im Detail Auskunft gibt:

REGION HANNOVER
EMPFEHLUNGEN ZUR ZAHL DER TAXIFAHRZEUGE
2015 BIS 2020

Städte / Gemeinden	Ist – Situation 2015										Soll – Situation 2020		
	Angebotssituation				Fahrzeuge	Nachfrage-situation	Geschäfts-aufgaben	Wirtschaftl. Situation	semiprofes-sioneller Flottenanteil	Empfehlung Taxis	Taxidichte		
	Taxis	Miet-wagen	Taxi-dichte	Taxi-Mietw. Dichte							min.	max.	
Stadt Langenhagen	122	108	2,33	4,40	befriedi-gend	schwach	keine	unterdurch-schnittlich	68%	100 - 105	1,91	2,01	
Stadt Laatzen	29	14	0,73	1,08	sehr gut	moderat / rückläufig	keine	mäßig	33%	29	0,73	0,73	
Gem. Wedemark	5	10	0,17	0,52	recht gut	sehr heterogen / üblich für ländliche Gemeinden und Kleinstädte	keine	mäßig	21%	6 – 7	0,21	0,24	
Gem. Isernhagen	2	9	0,09	0,47						4 – 5	0,17	0,21	
Stadt Burgwedel	4	14	0,20	0,89						5 – 6	0,25	0,30	
Stadt Burgdorf	11	10	0,37	0,71						12 – 13	0,40	0,44	
Gem. Uetze	3	8	0,15	0,55						4 – 5	0,20	0,25	
Stadt Lehrte	12	17	0,28	0,67						13 – 15	0,30	0,35	
Stadt Sehnde	7	14	0,30	0,91						8 – 9	0,35	0,39	
Stadt Pattensen	0	3	-	0,21						1 – 2	0,07	0,14	
Stadt Hemmingen	0	12	-	0,64						1 – 2	0,05	0,11	
Stadt Ronnenberg	2	2	0,08	0,17						3 – 4	0,13	0,17	
Stadt Springe	6	19	0,21	0,88						7 – 8	0,25	0,28	
Gem. Wennigsen	1	6	0,07	0,50						2 – 3	0,14	0,22	
Stadt Gehrden	3	7	0,21	0,69						4 – 5	0,27	0,34	
Stadt Barsinghausen	8	29	0,24	1,11						9 – 10	0,27	0,30	
Stadt Seelze	5	24	0,15	0,89						7 – 8	0,21	0,24	
Stadt Garbsen	23	15	0,38	0,63						24 – 26	0,40	0,43	
Stadt Wunstorf	19	22	0,47	1,00	20 – 21	0,49	0,51						
Stadt Neustadt	13	16	0,30	0,67	14 – 15	0,32	0,34						



- **Stadt Langenhagen:** Langenhagen und der dazugehörige Flughafen bilden den zentralen Brennpunkt des Taximarktes in der Region. Hier ist vom Verlust der Funktionsfähigkeit auszugehen. In Langenhagen sind gegenwärtig 122 Taxis und 108 Mietwagen zugelassen (Taxidichte: 2,33 / Taxi-Mietwagendichte: 4,40). Gleichzeitig werden ca. 68% der Langenhagener Taxiflotte semiprofessionell betrieben – eine in Deutschland wohl beispiellose Konstellation, die mit Sicherheit auf den Verlust der Funktionsfähigkeit schließen lässt. Von besonderer Bedeutung sind in diesem Zusammenhang die am Flughafen angesiedelten Shuttle- und Flughafentransferanbieter, die lange Zeit mit ungeklärtem rechtlichem Status gearbeitet haben. Von ihnen geht eine substantielle Schädigung des Taxigewerbes aus. Besonders am Flughafen besteht ein öffentliches Interesse an einem funktionsfähigen Taxigewerbe als Teil des öffentlichen Nahverkehrs. Erschwerend wirkt zudem die (vorgegebene) Fixierung der Flughafentaxis auf den Airport – wenn dort im Tagesverlauf zeitweise nur schwache Nachfrage besteht. Auch die wenigen verbliebenen professionellen Langenhagener Taxibetriebe arbeiten mit relativ alten Fahrzeugen und zu niedrigen Erlösen. Zurzeit liegen für Langenhagen Anträge für 11 zusätzliche Taxikonzessionen vor – fast durchgängig von Neubewerbern. Angesichts des Verlustes der Funktionsfähigkeit, wird empfohlen, die Anträge für Langenhagen abzulehnen. Weiterhin wird empfohlen, die Zahl der Taxis bis 2020 auf **ca. 100 bis 105** zurückzuführen.
- **Stadt Laatzen:** Zweiter – aber wesentlich weniger brisanter - Brennpunkt des Taximarktes ist die Stadt Laatzen. Hier sind zurzeit 29 Taxis und 14 Mietwagen zugelassen. Dem entspricht eine nur leicht überdurchschnittliche Taxidichte von 0,73 bzw. eine moderate Taxi-Mietwagendichte von 1,08. „Nur“ etwa **ein Drittel** der Laatzen Taxiflotte wird semiprofessionell betrieben. Der Genehmigungsbehörde liegen Anträge für fünf zusätzliche Taxikonzessionen vor – ebenfalls fast durchgängig von Neubewerbern. Das Laatzen Taxigewerbe profitiert vom Geschehen rund um die Messe, leidet zugleich aber auch unter dem Wettbewerb der Taxis aus der Landeshauptstadt. Seit 2010 ist zudem ein deutlicher Rückgang der Funkvermittlungszahlen festzustellen. Die professionellen Laatzen Betriebe besitzen eine relativ moderne und hochpreisige Taxiflotte und erwirtschaften mit annähernd 60.000 € pro Fahrzeug die höchsten Erlöse in der Region. Angesichts einer recht hohen Fahrleistung, stehen dem aber nur sehr niedrige Kilometererlöse von ca. 0,74 € / km und sehr niedrige Überschüsse von ca. 4.100 € pro Taxi gegenüber. Insgesamt ist damit die Funktionsfähigkeit auch des Laatzen Taxigewerbes nachhaltig gefährdet. Es wird daher empfohlen, die Zahl der Taxikonzessionen in Laatzen bis 2020 nicht zu erhöhen.

- **Sonstige Region Hannover:** Außerhalb von Langenhagen und Laatzen ist bis Ende 2014 noch von einem weitgehend funktionsfähigen Taxigewerbe auszugehen. Mit Ausnahme von Lehrte, wurden hier alle Anträge von Altbewerbern gestellt. In den Städten und Gemeinden **Neustadt a.R.** (Taxidichte: 0,30), **Wunstorf** (Taxidichte: 0,47), **Barsinghausen** (Taxidichte: 0,24), **Wedemark** (Taxidichte: 0,17), **Uetze** (Taxidichte: 0,15), **Burgwedel** (Taxidichte: 0,20), **Gehrden** (Taxidichte: 0,21) und **Wenningsen** (Taxidichte: 0,07) sind meist weit unterdurchschnittliche Dichtewerte zu beobachten. Hohe Taxi - Mietwagendichtewerte wie in Wunstorf oder Barsinghausen gehen dagegen auf das Konto der Mietwagen. Eine ähnliche Situation ist auch in **Lehrte** (Taxidichte: 0,28) zu erkennen, wo zwei Anträge eines Neubewerbers vorliegen: Bei so geringen Taxidichtewerten wie sie in den genannten Städten und Gemeinden herrschen, ist kaum von einer Übersetzungssituation auszugehen. Daher wird empfohlen, den Anträgen statt zu geben.

6.2.2 Qualitative Maßnahmen der Aufsicht

Die Problematik des Taxigewerbes in der Region Hannover wird durch drei wesentliche Faktoren bestimmt:

- **Problem Schattenwirtschaft:** Das Kernproblem ist der hohe Anteil semi-professioneller Taxis – insbesondere in Langenhagen, aber auch in Laatzen. Dieses Problem lässt sich nicht allein mit Hilfe der Steuerung der Zahl der Taxikonzessionen beheben.
- **Problem Mietwagen:** Die Region Hannover hat weniger ein Taxiproblem, sondern in erster Linie ein Mietwagenproblem. 275 Taxis stehen 259 Mietwagen gegenüber. Einerseits lässt das Unverhältnis auch auf einen Beförderungsbedarf schließen, der durch die Taxis bislang nicht gewährleistet wird. Mit der hohen Mietwagenzahl hat sich manchenorts aber ein grobes Missverhältnis zwischen Taxis und Mietwagen eingestellt, das die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes gefährdet. Hier ist ein **übergreifender Ansatz** erforderlich, der beide Formen des Gelegenheitsverkehrs einschließt.
- **Problem Langenhagen:** Ein gravierendes Sonderproblem hat sich in Langenhagen aufgebaut, wo eine beispiellose Taxi-Mietwagendichte von 4,40 besteht – ohne erkennbare entsprechende Nachfrage. Die Bedrohung insbesondere für das prekäre Taxigewerbe am Flughafen geht auch von den Shuttle- und Transferdiensten aus, die in der Regel als Mietwagen konzesioniert sind. Deren preisaggressives Geschäftsmodell als Sammeltransportanbieter ist aber kaum mit dem PBefG in Einklang zu bringen ist. Hier besteht dringender **Überprüfungs-** und gegebenenfalls auch **Handlungsbedarf**.

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

In diesem Zusammenhang hat z.B. die Hamburger Genehmigungsbehörde 2006 eine erfolgreiche Praxis bei der Wiedererteilung von Konzessionen eingeführt, die sich auf § 1 Abs. 1 Berufszugangsverordnung (PBZugV) und die ernsthafte Überprüfung der **persönlichen Zuverlässigkeit** stützt. Gegenwärtig wird bundesweit meist nur eine Überprüfung der **finanziellen Leistungsfähigkeit** vorgenommen, die aber – angesichts der minimalen gesetzlichen Anforderungen – de facto wirkungslos ist.

Das Prüfungsverfahren nach § 1 Abs. 1 PBZugV wurde mehrfach gerichtlich bestätigt und hat sich zu einem effektiven Instrument der qualitativen Aufsichtsführung entwickelt, das sowohl im Taxi- als auch im Mietwagengewerbe zum Einsatz kommen kann. Mittlerweile haben weitere Genehmigungsbehörden (z.B. Stuttgart, Mainz, Wiesbaden, Wilhelmshaven, Landkreis Esslingen) das Verfahren übernommen.

- **Überprüfung bei Wiedererteilung:** Bei einer solchen Überprüfung werden die Konzessionen von Unternehmen ohne betriebswirtschaftlich plausible 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 **sozialversicherungsrechtlicher Pflichten**. Anhaltspunkte ergeben sich z.B. bei unplausibel niedrigen Erlösen oder bei Personalkosten, die nicht mit der Fahrleistung oder den organisatorischen Erfordernissen des Betriebes in Einklang zu bringen sind.
- **Überprüfung bei Neuerteilung:** Angesichts des hohen Anteils semiprofessioneller Betriebe wird empfohlen, auch bei der Neuerteilung von Konzessionen durch Altbewerber eine Überprüfung der persönlichen Zuverlässigkeit vorzunehmen. Als Benchmarks können die in diesem Gutachten ermittelten Werte herangezogen werden.
- **Überprüfung der Mietwagen:** Weiterhin wird empfohlen, auch bei der Neu- und Wiedererteilung von Mietwagengenehmigungen die betriebswirtschaftliche Plausibilität und die Einhaltung abgaben- und sozialversicherungsrechtlicher Pflichten zu kontrollieren.

- **Unbedenklichkeitsbescheinigungen (UBs):** Allein die Vorlage von Unbedenklichkeitsbescheinigungen reicht für die Beurteilung der persönlichen Zuverlässigkeit nicht aus, weil die in der Regel im Wesentlichen nur Auskunft über die Pünktlichkeit der Zahlungen und steuerlichen Erklärungen geben – selten aber über aktuelle Verstöße. Auch die von den Gemeindekassen ausgestellten Bescheinigungen über die Entrichtung kommunaler Steuern sind nahezu wertlos: Kaum ein Taxi- oder Mietwagenbetrieb zahlt heute noch Gewerbe- oder gar Grundsteuern. Ähnliches gilt für die UBs der Sozialversicherer. Gelegentlich werden sogar Bescheinigungen von Krankenkassen vorgelegt, die überhaupt keinen Mitarbeiter in dem Betrieb versichern! Die faktische Delegation der Prüfungsverantwortung auf die Finanzverwaltung, die Gemeindekassen oder die Sozialversicherungsträger (Krankenkassen, Minijob-Zentrale, BG) führt letztendlich zu einer Delegation „ins Blaue“.
- **Neue Aufzeichnungspflichten:** Der Zeitpunkt für eine zielgerichtete Überprüfung ist zudem günstig: Mit Einführung des Mindestlohns hat das Taxi- und Mietwagengewerbe neue Aufzeichnungspflichten zu erfüllen, die eine Kontrolle deutlich erleichtern – auch für die Genehmigungsbehörde.
- **Shuttle- und Transferdienste:** Unabdingbar ist insbesondere die Überprüfung der Shuttle- und Transferdienste, die sich u.a. am Flughafen etabliert haben. Neben der (ernsthaften) Prüfung der persönlichen Zuverlässigkeit sollte die Vereinbarkeit des Geschäftsmodells mit den Bestimmungen des Personenbeförderungsrechts grundsätzlich geprüft werden.

6.2.3 Evaluation

Nach einer angemessenen Frist sollte die Entwicklung des Taximarktes erneut untersucht werden, um die bis dahin erzielten Veränderungen zu evaluieren und nötige Nachbesserungsschritte einzuleiten. Dabei sollten auch die Auswirkungen der Einführung des Mindestlohns betrachtet werden.

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



Thomas Krause

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