

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

A U F T R A G G E B E R

Stadt Duisburg
Bürger- und Ordnungsamt
Straßenverkehrsamt
Ludwig-Krohne-Straße 6
47058 Duisburg

D A T U M

30. August 2023

Inhalt

Verzeichnisse	5
1 Einleitung	10
1.1 Ausgangssituation	10
1.2 Zielstellung und Lösungsansatz	11
1.3 Anforderungen aus der Novelle des PBefG 2021	12
1.4 Datenerhebung	15
2 Zusammenfassung	17
2.1 Regionalwirtschaftliche Bedingungen in der Stadt Duisburg	17
2.2 Situation in den Taxiunternehmen der Stadt Duisburg	18
3 Das Taxigewerbe im regionalen Umfeld	21
3.1 Raumstrukturelle und demografische Rahmenbedingungen	21
3.1.1 Lage und Basisdaten	21
3.2 Wirtschaftliches Umfeld	23
3.2.1 Entwicklung des Arbeitsmarktes	23
3.2.2 Preisentwicklung	27
3.2.3 Entwicklung der Löhne und Kaufkraftentwicklung	31
3.2.4 Entwicklung der besonders taximarktrelevanten Branchen	35
Gesundheitswesen	35
Fremdenverkehr	36
Freizeit, Kultur und Gastronomie	39
Messen, Kongresse und Tagungen	39
Schülerbeförderung	39
3.3 Verkehrliches Umfeld des Taxigewerbes	40
3.3.1 Motorisierter Individualverkehr	40
3.3.2 Mietwagenverkehr	42
3.3.3 Öffentlicher Personennahverkehr	43
3.3.4 Schienenpersonennahverkehr	46
3.3.5 Linienfernverkehr mit Bussen	46
3.3.6 Flugverkehr	47
4 Angebotssituation	49
4.1 Betriebe ..	49

Inhalt

4.1.1	Anzahl und Struktur der Betriebe	49
4.1.2	Geschäftsaufgaben und -übertragungen.....	51
4.2	Taxi- und Mietwagendichte.....	52
4.3	Fahrzeugpark	54
4.4	Personaleinsatz	56
4.4.1	Personalstruktur.....	56
4.4.2	Arbeitszeiten	58
4.4.3	Entlohnung des angestellten Taxifahrpersonals	60
4.5	Angebotsumfang.....	60
4.5.1	Jahresfahrleistung.....	60
4.5.2	Einsatzzeit der Fahrzeuge.....	61
5	Nachfrage	65
5.1	Charakteristik der Nachfrage.....	65
5.1.1	Anteil Leer-Kilometer und mittlere Besetzt-Fahrweite	65
5.1.2	Anteil der Fahrtzwecke	65
5.2	Nachfrageverlauf	67
5.2.1	Fahrtaufträge pro Tag und Jahr.....	67
5.2.2	Erhalt der Fahrtaufträge	69
6	Einschätzung der wirtschaftlichen Situation der Taxiunternehmen	71
6.1	Entwicklung der Kosten- und Ertragslage 2017 bis 2021.....	71
6.1.1	Entwicklung der Kosten	72
6.1.2	Entwicklung der Umsätze.....	74
6.1.3	Gewinnentwicklung	75
6.2	Altersvorsorge der Unternehmer	77
6.3	Nachfrageprognose.....	78
6.3.1	Einschätzung der Unternehmen.....	78
6.3.2	Nachfrageabschätzung anhand der zu erwartenden Rahmenbedingungen	80
6.4	Kalkulatorische Ermittlung von Kosten und Umsatz.....	84
6.4.1	Kostenkalkulation.....	84
6.4.2	Mindestumsatz	86
7	Tarifanalyse	89
7.1	Struktur des Taxitarifs.....	89
7.2	Entwicklung des Tarifs in Duisburg	89
7.3	Beförderungsentgelt bei Sondervereinbarungen	91
7.4	Analyse der Tarifgestaltung.....	91

Inhalt

7.4.1	Tarifgrundbestandteile	91
7.4.2	Wartezeitpreis	92
7.4.3	Vergütung An- und Rundfahrten	93
7.4.4	Zuschläge	94
7.5	Taxitarife im Vergleich	96
7.5.1	Vergleich innerhalb der Taxitariflandschaft in Nordrhein-Westfalen	97
7.5.2	Deutschlandvergleich	99
7.6	Vorschläge zur künftigen Tarifgestaltung	101
7.7	Stellungnahme zu Mindestbeförderungsentgelten für Mietwagen	102
8 Empfehlungen zur weiteren Vorgehensweise		104
Anlagen		106

Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bevölkerungsbewegungen in der Stadt Duisburg	22
Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung und -prognose in der Stadt Duisburg	22
Abbildung 3: Veränderung der Bevölkerungszahlen nach Altersgruppen	23
Abbildung 4: Gewerbean- und -abmeldungen in Duisburg.....	24
Abbildung 5: Entwicklung der Pendelndenzahlen in der Stadt Duisburg.....	25
Abbildung 6: Entwicklung der jahresdurchschnittlichen Kraftstoffpreise in Deutschland	27
Abbildung 7: Durchschnittliche Kraftstoffpreise in Deutschland in den letzten 24 Monaten.....	28
Abbildung 8: Entwicklung des gesetzlichen Mindestlohnes in Deutschland.....	32
Abbildung 9: Index der Kaufkraftentwicklung in Nordrhein-Westfalen.....	34
Abbildung 10: Tourismusentwicklung in Duisburg.....	38
Abbildung 11: Verkehrsmittelnutzung im Vergleich	40
Abbildung 12: Öffentliche Parkmöglichkeiten in Duisburg Innenstadt (Quelle: www.duisburg.de).....	42
Abbildung 13: Auszug Liniennetzplan der Stadt Duisburg (Quelle: VRR 2023)	44
Abbildung 14: Anzahl und Struktur der Taxi- und Mietwagenunternehmen	49
Abbildung 15: Taxi- und Mietwagendichte ausgewählter Städte und Landkreise im Regierungsbezirk Düsseldorf	53
Abbildung 16: Taxi- und Mietwagenfahrzeuge nach Fahrzeugmarke	54
Abbildung 17: Entwicklung der Kostenstruktur im Taxigewerbe in Duisburg.....	73
Abbildung 18: Entwicklung der wirtschaftlichen Lage im Taxigewerbe	76
Abbildung 19: Taxi- und Mietwagendichte ausgewählter Städte und Landkreise in Nordrhein-Westfalen	107

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht zu Neuregelungen der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes.....	14
Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Duisburg	21
Tabelle 3: Entwicklung der Arbeitsmarktdaten in Duisburg	25

Tabelle 4:	Bewertung der konjunkturellen Lage im IHK-Bezirk Mittlerer Niederrhein	26
Tabelle 5:	Entwicklung der Kraftstoffkosten eines alleinfahrenden Taxiunternehmers.....	29
Tabelle 6:	Kraftfahrer-Preisindex im Land Nordrhein-Westfalen.....	30
Tabelle 7:	Entwicklung von Kostenpositionen im Taxigewerbe	30
Tabelle 8:	Entwicklung des Verbraucherpreisindexes in Nordrhein-Westfalen	31
Tabelle 9:	Entwicklung und vergleichende Einordnung des Verdienstniveaus der Stadt Duisburg	33
Tabelle 10:	Entwicklung der medizinischen Versorgung in Duisburg	36
Tabelle 11:	Entwicklung des Beherbergungsangebots in Duisburg	37
Tabelle 12:	Pkw-Bestand und Motorisierungsgrad in Duisburg.....	41
Tabelle 13:	Passagierzahlen der Flughäfen Duisburg und Köln/Bonn.....	47
Tabelle 14:	Größe der Taxiunternehmen in Duisburg	50
Tabelle 15:	Entwicklung des Fahrzeugbestandes	50
Tabelle 16:	Planungen zu betrieblichen Veränderungen	52
Tabelle 17:	Entwicklung der Taxi- und Taxi-Mietwagendichte in Duisburg	52
Tabelle 18:	Fahrzeugpark	55
Tabelle 19:	Umfang des Personaleinsatzes in den Taxibetrieben	56
Tabelle 20:	Entwicklung des Personalbestandes	57
Tabelle 21:	Durchschnittliche Anzahl Beschäftigte je Betrieb 2022.....	57
Tabelle 22:	Mittlere Wochenarbeitszeiten der Beschäftigten.....	58
Tabelle 23:	Entwicklung der Wochenarbeitszeit	59
Tabelle 24:	Jährliche Fahrleistung im Taxi- und Mietwagengewerbe in Duisburg	60
Tabelle 25:	Durchschnittliche tägliche Einsatzzeit im Jahr 2021.....	61
Tabelle 26:	Umfang der tatsächlich eingesetzten Fahrzeuge im Jahr 2021	62
Tabelle 27:	Einsatz der Taxis und Mietwagen im Schichtbetrieb.....	63
Tabelle 28:	Mittlere Standzeit innerhalb der Einsatzzeit im Jahr 2021.....	64
Tabelle 29:	Anteil und Entwicklung der Leer-Kilometer in 2021	65
Tabelle 30:	Anteil der Fahrtzwecke am Umsatz	66
Tabelle 31:	Fahraufträge pro Tag und Taxi	68
Tabelle 32:	Fahrtaufträge pro Einsatzstunde und Taxi	69
Tabelle 33:	Auftragsvermittlung	69
Tabelle 34:	Mittlere Gesamtkosten pro Fahrzeug.....	72
Tabelle 35:	Mittlere Gesamtkosten je Kilometer	73

Tabelle 36:	Entwicklung der Fahrzeugkosten je Kilometer	74
Tabelle 37:	Entwicklung der Gesamteinnahmen je Fahrzeug	74
Tabelle 38:	Mittlere Einnahmen pro Kilometer	75
Tabelle 39:	Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen pro Kilometer	75
Tabelle 40:	Gewinnsituation in den Taxibetrieben.....	76
Tabelle 41:	Altersvorsorge der Unternehmer im Jahr 2021	78
Tabelle 42:	Umsatzerwartung der Taxi- und Mietwagenbetriebe für 2022 / 2023.....	79
Tabelle 43:	Annahmen für die Kostenkalkulation	85
Tabelle 44:	Kostenkalkulation für ein durchschnittliches Taxi in der Stadt Duisburg auf Basis der Datenlage 2021	86
Tabelle 45:	Ermittlung der Kostendeckung	87
Tabelle 46:	Aufbau und Entwicklung des Taxitarifs in Duisburg	89
Tabelle 47:	Auswirkungen der vergangenen Tarifierpassungen auf die Fahrpreise....	90
Tabelle 48:	Differenzierung Tag- und Nacht-/Sonntagstarif in deutschen Taxitarifen nach Gebieten.....	92
Tabelle 49:	Verteilung der Gebühr für An- und Rundfahrten in Deutschland.....	93
Tabelle 50:	Verteilung des Zuschlages für Großraumtaxis in Deutschland	94
Tabelle 51:	Verteilung des Zuschlages für Gepäck innerhalb von Deutschland	95
Tabelle 52:	Verteilung des Zuschlages für Abbestellung in Deutschland.....	96
Tabelle 53:	Fahrpreise der Bespieltouren nach Taxitarifen in NRW mit einem Normalfahrzeug.....	98
Tabelle 54:	Fahrpreise der Bespieltouren nach Taxitarifen in NRW mit einem Großraumtaxi	99
Tabelle 55:	Auswahlkriterien für Vergleichsregionen Taxitarif	99
Tabelle 56:	Fahrpreise der Bespieltouren nach Taxitarifen in vergleichbaren Regionen mit einem Normalfahrzeug	100
Tabelle 57:	Fahrpreise der Bespieltouren nach Taxitarifen vergleichbarer Regionen (Großraumtaxi).....	101
Tabelle 58:	Taxitarife im Land Nordrhein-Westfalen im Vergleich (Normalfahrzeug)	108
Tabelle 59:	Taxitarife in Nordrhein-Westfalen im Vergleich (Großraum)	109
Tabelle 60:	Deutsche Taxitarife im Vergleich (Normalfahrzeug).....	110
Tabelle 61:	Deutsche Taxitarife im Vergleich (Großraum)	110

Abkürzungsverzeichnis

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

Quellenverzeichnis

- Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (2022): So haben sich die Spritpreise seit 1950 entwickelt. URL: <https://www.adac.de/verkehr/tanken-kraftstoff-antrieb/deutschland/kraftstoffpreisentwicklung/>. [letzter Zugriff: 15.05.2023]
- Allianz pro Schiene e. V. (2020): Anbindung des Öffentlichen Verkehrs - Das deutschlandweite Erreichbarkeitsranking. URL: <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/dossiers/erreichbarkeitsranking/>. [letzter Zugriff: 10.02.2023]
- Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V. (2023): ADV-Monatsstatistiken. URL: <https://www.adv.aero/service/downloadbibliothek/>. [letzter Zugriff: 07.02.2023]
- Bundesministerium der Finanzen (2020): Bericht über die Höhe des steuerfrei zu stellenden Existenzminimums von Erwachsenen und Kindern für das Jahr 2022 (13. Existenzminimumbericht). URL: <https://dserver.bundestag.de/btd/19/228/1922800pdf>.
- Bundesverband Taxi und Mietwagen e. V. (2021): Geschäftsbericht 2019 / 2020.
- Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (2021): EUROCONTROL-Prognose-Aktualisierung 2021-2027. Europäische Flugbewegungen und Dienstleistungseinheiten - Drei Szenarien für die Erholung von COVID-19. URL: <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-forecast-update-2021-2027>. [letzter Zugriff: 21.02.2023]
- Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2022): Statistischer Bericht Kennziffer M I - m 12/22- Verbraucherpreisindex für Nordrhein-Westfalen Dezember 2022. URL: <https://webshop.it.nrw.de/gratis/M129%20202212.pdf>. [letzter Zugriff: 22.02.2023]
- Messe Düsseldorf GmbH (2018). Geschäftsbericht 2018. URL: https://www.messe-duesseldorf.de/cgi-bin/md_home/lib/pub/object/downloadfile.cgi/MD_GB2018_dt_w eb.pdf?oid=1757&lang=1&ticket=g_u_e_s_t. [letzter Zugriff: 05.04.2023]
- Messe Düsseldorf GmbH (2022): Geschäftsbericht 2021. URL: https://www.messe-duesseldorf.de/cgi-bin/md_home/lib/pub/object/downloadfile.cgi/Gesch%C3%A4ft sbericht2021.pdf?oid=4569&lang=1&ticket=g_u_e_s_t. [letzter Zugriff: 05.04.2023]

- Michael Bauer Research GmbH (2022): Kaufkraft 2022 in Deutschland. Stadt- und Landkreise - wichtigste Variablen. URL: https://www.mb-research.de/_download/MBR-Kaufkraft-Kreise.pdf. [letzter Zugriff: 23.11.2022]
- Ministerium des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen (2023): Verordnung zur Bestimmung der Großen kreisangehörigen Städte und der Mittleren kreisangehörigen Städte nach § 4 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen. URL: https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?sg=1&menu=1&bes_id=4077&aufgehoben=N&anw_nr=2. [letzter Zugriff: 16.01.2023]
- Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (2020): Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW). URL: <https://landesplanung.nrw.de/system/files/media/document/file/20220915-lesefassung-lep.pdf>. [letzter Zugriff: 16.01.2023]
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.08.1990 (BGBl I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822).
- Prognos AG (2019): Prognos Zukunftsatlas 2019 - Das Ranking für Deutschlands Regionen.
- Prognos AG (2022): Prognos Zukunftsatlas 2022 - Das Ranking für Deutschlands Regionen.
- Stadt Duisburg, Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement (2017): 3. Nahverkehrsplan Stadt Duisburg.
- TU Dresden (2018): Mobilitätssteckbrief Mobilität in Städten - SrV 2018.

Hinweis:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Bericht das generische Maskulinum verwendet. Weibliche und anderweitige Geschlechteridentitäten werden dabei ausdrücklich mitgemeint, soweit es für die Aussage erforderlich ist.

1 Einleitung

1.1 Ausgangssituation

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

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

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

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

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

Aus Baden-Württemberg liegt die Entscheidung des Verwaltungsgerichtes Stuttgart vom 10. April 2014 (8 K 658/12) vor, die beispielsweise die Konzessionsbeschränkung durch die Landeshauptstadt Stuttgart bestätigt. Die Entscheidungen der Verwaltungsgerichte Karlsruhe (3 K 2922/16), Freiburg (6 K 1753/17) und des Oberverwaltungsgerichtes für das Land

Nordrhein-Westfalen (13 A 196/18) zeigen noch einmal die hohen methodischen Anforderungen an eine ordnungsgemäße Konzessionsvergabe auf.

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

1.2 Zielstellung und Lösungsansatz

Das Ziel des vorliegenden Gutachtens besteht darin, Aussagen zur Situation des Taxigewerbes und dessen Funktionsfähigkeit in der Stadt Duisburg unter dem Gesichtspunkt des § 13 Abs. 4 PBefG zu treffen.

Folglich sind zunächst

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

zu untersuchen. Ergänzend dazu sind weitere, die Nachfrage nach Taxileistungen in der Stadt Duisburg beeinflussende Faktoren (z. B. regionalwirtschaftliches und verkehrliches Umfeld) detailliert zu analysieren und daraus Schlussfolgerungen für die zu erwartende Entwicklung der Nachfrage abzuleiten.

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

Methodisch gliedert sich die Erstellung des Taxigutachtens somit in folgende zwei Teilkomplexe:

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

Auf der Basis von Recherchen und der von den Unternehmen und dem Auftraggeber zur Verfügung gestellten Unterlagen werden die für das Taxi- und Mietwagengewerbe in der Stadt Duisburg bestehenden Rahmenbedingungen beleuchtet und die Entwicklung von Nachfrage und wirtschaftlicher Situation in den Unternehmen in der Vergangenheit analysiert und bewertet. Weiterhin wird untersucht, in welchem Maße sich neue Potenziale für das Taxigewerbe erschließen lassen. Im Ergebnis wird festgestellt, ob und gegebenenfalls in welcher Höhe eine Begrenzung der Höchstzahl an Taxikonzessionen notwendig ist. Ein

ordnungsgemäßes Funktionieren des Taxiverkehrs ist auf Dauer nur gegeben, wenn Angebot und Nachfrage in einem ausgewogenen Verhältnis stehen.

In die Erstellung des Gutachtens sind Datenbestände sowie Erkenntnisse und Erfahrungen eingeflossen, die bei der Stadt Duisburg vorliegen. Außerdem werden bei den nachfolgenden Analysen zum Vergleich auch Daten zum Taxigewerbe aus anderen Regionen angeführt. Das betrifft insbesondere Daten der übrigen kreisfreien Städte in Nordrhein-Westfalen sowie Städte ähnlicher Größenklasse.

1.3 Anforderungen aus der Novelle des PBefG 2021

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

Zusätzlich wurde eine Genehmigungspflicht bestimmter Plattformvermittlungsdienste neu ins Personenbeförderungsgesetz aufgenommen (vgl. § 1 Abs. 1a PBefG). Mit diesen Plattformvermittlungsdiensten sind App-Anbieter gemeint, die nicht selbst die Beförderung durchführen, sondern Beförderungsangebote Dritter vermitteln, aber durch ihren bestimmenden Einfluss auf das vermittelte Angebot im Unterschied zu „reinen“ Vermittlern (z. B. Taxizentralen) selbst zum genehmigungspflichtigen Unternehmen werden. Weitere Änderungen des PBefG betreffen die Verankerung der Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit, die Einführung von Berichtspflichten zu Mobilitätsdaten oder die Möglichkeit von Festpreisen beziehungsweise Mindest- und Höchstpreisen („Tarifkorridor“) im Taxiverkehr. Auch definiert das PBefG Vorgaben zur Barrierefreiheit der Fahrzeuge im Verkehr mit Taxis und im gebündelten Bedarfsverkehr (vgl. § 64c PBefG). Unternehmen mit 20 Fahrzeugen und mehr müssen grundsätzlich mindestens ein barrierefreies Fahrzeug anbieten. Bei mehr als 20 Fahrzeugen müssen grundsätzlich 5 % der Fahrzeuge barrierefrei sein.

Die wesentlichen Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes werden in Tabelle 1 zusammengefasst:

Vermittler

- Vermittler werden mit § 1 Abs. 1 und 3 PBefG nun ausdrücklich erwähnt und an das PBefG gebunden
- Vermittler sind Betreiber von Mobilitätsplattformen, deren Hauptzweck auf den Abschluss über eine genehmigungspflichtige Beförderung ausgerichtet ist und diese nicht selbst Beförderer sind (§ 1 Abs. 3 PBefG)
- Mobilitätsplattformen als reine Vermittler brauchen jedoch keine Genehmigung (§ 2 Abs. 1 PBefG)
- unter bestimmten Bedingungen (bei Eindruck gegenüber dem Fahrgast, dass er der Beförderer ist; er Einfluss auf die Beförderung in Hinblick auf Preis, Fahrstrecke o. ä. nimmt) kann aber eine App-Vermittler auch als Beförderer betrachtet werden
- wer als Vermittler die Durchführung der Beförderung organisatorisch und vertraglich kontrolliert, ist somit Beförderer und somit gemäß § 2 Abs. 1 PBefG genehmigungspflichtig

- Genehmigungspflicht ist beispielsweise für den Dienst „Uber“ gerichtlich festgelegt worden (LG Frankfurt am Main, Urteil vom 19.12.2019, Az. 3-08 O 44/19; bestätigt durch OLG Frankfurt am Main, Urteil vom 20.05.2021, Az. 6 U 18/20)

Mobilitätsdaten

- Verpflichtung zur Übermittlung von statischen (ab 01.01.2022) und dynamischen (ab 01.07.2022) Mobilitätsdaten für Unternehmen und Vermittler
- statische Mobilitätsdaten (Name und Kontaktdaten des Anbieters, Bediengebiet und -zeiten, Standorte, Preise, Buchungs- und Bezahlmöglichkeiten, Daten zur Barrierefreiheit und Umweltstandards der Fahrzeuge)
- dynamische Mobilitätsdaten (Verfügbarkeit von Fahrzeugen, Auslastung, Daten zu abgerechneten Kosten)
- ausgenommen von der Datenübermittlungspflicht sind Einzelunternehmen ohne eigene Beschäftigte

Umweltstandards

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

Gelegenheitsverkehr mit Taxis

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

Gelegenheitsverkehr mit Mietwagen

- Rückkehrpflicht bleibt grundsätzlich bestehen (Ausnahme: Kommunen mit großer Flächenausdehnung)
- neue Kennzeichnungspflicht von Mietwagen analog zu Taxis (§ 27 Abs. 3 BOKraft: nach außen und innen wirkenden Schild mit Ordnungsnummer an der rechten unteren Ecke der Heckscheide)
- statt eines Wegstreckenzählers sind nun auch konformitätsbewertete softwarebasierte Systeme möglich
- Mischkonzessionen (§ 46 Abs. 3 PBefG) sind in Kommunen bis zu 50.000 EW für Taxi-, Mietwagen- und gebündelte Bedarfsverkehre möglich
- zum Schutz des öffentlichen Verkehrsinteresses können auch für Mietwagen tarifbezogene Regelungen getroffen werden (§ 51a PBefG)
- zum Schutz des öffentlichen Verkehrsinteresses können in Städten mit mehr als 100.000 EW auch im

Mietwagenverkehr Einschränkungen anordnen (§ 49 Abs. 4 Satz 8 PBefG)

- Voraussetzungen: Marktanteil von App-vermittelten Mietwagen übersteigt 25 % am Auftragsaufkommens des Gelegenheitsverkehrs mit Taxis, Mietwagen und gebündelten Bedarfsverkehr
- mögliche Einschränkungen stellen eine Kontingentierung (§ 13 Abs. 5a PBefG), zeitliche und räumliche Beschränkungen (§ 50 Abs. 2 PBefG) oder die Festlegung von Sozialstandards (§ 50 Abs. 4 PBefG) dar

Einführung neuer Verkehrsformen

- Einführung des Linienbedarfsverkehrs (§ 44 PBefG) und des gebündelte Bedarfsverkehrs (§ 50 PBefG) als neue Verkehrsformen auf Grundlage des Pooling-Prinzips
- Linienbedarfsverkehr als neue Form des Linienverkehrs:
 - in den ÖPNV eingebundenes „Ride-Pooling“ mit entsprechenden Genehmigungsvoraussetzungen
 - inhaltlich entsprechend bestehender flexibler Angebote wie von Anrufsammeltaxis oder Rufbussen
 - Gebündelter Bedarfsverkehr als kommerzielles / eigenwirtschaftliches Ride-Pooling außerhalb des ÖPNV:
 - Zusammenfassung / Bündelung gleichgerichteter Beförderungswünsche entlang einer Wegstrecke
 - Beförderung mit einem Pkw und nur ausschließlich auf vorheriger Bestellung (§ 50 Abs. 1 PBefG) und nur innerhalb der Betriebssitzkommune (§ 50 Abs. 2 PBefG)
 - zeitliche und räumliche Beschränkung (Einschluss und Ausschluss) der Beförderung von Personen durch die Genehmigungsbehörde möglich, insofern das öffentliche Verkehrsinteresse dies erfordert (§ 50 Abs. 2 PBefG)
 - Einschluss bestimmter Zeiten und Gebiete dann sinnvoll, um ein Mobilitätsangebotes in Randzeiten und -gebieten sicherzustellen (Verhinderung der Beschränkung des Verkehrs auf lukrative Bedingungen)
 - Ausschluss bestimmter Zeiten und Orte zum Schutz anderer Verkehre, insbesondere den ÖPNV-Linienverkehr oder den Gelegenheitsverkehr mit Taxis
 - Grundsätzlich keine Rückkehrpflicht vorgesehen (Anordnung durch die Genehmigungsbehörde im Einvernehmen mit anderen Genehmigungsbehörden aber möglich)
 - Steuerungsmöglichkeiten der Genehmigungsbehörden zum Schutz des öffentlichen Verkehrsinteresses:
 - Definition einer Bündelungsquote (MUSS - § 50 Abs. 3 PBefG): Indikator dafür, wie effizient die Verkehrsform funktioniert (= Zahl zurückgelegte Personenkilometer geteilt durch zurückgelegte Gesamtkilometer); ist Bündelungsquote sehr niedrig, so stellt der Verkehr eher eine individuelle Beförderung dar und ist dementsprechend zu behandeln (Taxi- oder Mietwagen)
 - Mindestbeförderungsentgelt (Empfehlung: unter dem Taxitarif (durch Bündelung der Fahraufträge werden Entgelte von jedem Fahrgast erhoben) aber oberhalb des ÖPNV-Tarifs)
 - Emissionsstandards (KANN - § 50 Abs. 4 PBefG): Insofern eine landesrechtliche Grundlage besteht, können Genehmigungsbehörden Emissionswerte für die Fahrzeuge festlegen

Tabelle 1: Übersicht zu Neuregelungen der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes

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

1.4 Datenerhebung

Zur Analyse der regionalwirtschaftlichen Bedingungen in der Stadt Duisburg erfolgten Recherchen aller hierzu verfügbaren Quellen und Materialien und die Kontaktierung hierzu aussagefähiger Einrichtungen (z.B. Taxizentrale; in der Stadt tätige Verkehrsunternehmen).

Der zweite und damit den Schwerpunkt der Untersuchung bildende Komplex beinhaltete die schriftliche Befragung der in der Stadt Duisburg konzessionierten Taxi- und Mietwagenunternehmen zur Erfassung derer betriebswirtschaftlicher Situation. Die zusätzliche Betrachtung des konkurrierenden Mietwagengewerbes dient für Quervergleiche zum Taxigewerbe.

Dazu wurde in Abstimmung mit dem Auftraggeber ein entsprechender Fragebogen mit mehreren Datenblättern vorbereitet, in den alle relevanten Daten durch die Unternehmen einzutragen waren.

In die Befragung wurden sowohl alle Taxiunternehmen als auch sämtliche im Stadtgebiet ansässige Mietwagenbetriebe einbezogen, um einen höchstmöglichen Datenbestand für die Auswertung zu erhalten.

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

- Benennung mehrerer Mitarbeiter beim Gutachter, die während des gesamten Zeitraumes der Datenerhebung für die Beantwortung von Fragen per Telefon und E-Mail zur Verfügung standen. Die Möglichkeit der Fragestellung wurde nur von wenigen Unternehmen genutzt.
- Kontaktierung ausgewählter Unternehmen während des Befragungszeitraumes zum Stand der Datenbereitstellung und Klärung eventuell aufgetretener Probleme. Hier bot sich im Gespräch die Möglichkeit, zusätzliche Informationen und Erfahrungen aus dem Tagesgeschäft des Taxigewerbes zu erhalten.
- Mahnung säumiger Unternehmen nach Ablauf der Frist für die Datenbereitstellung; in einer ersten Stufe per Schreiben vom 14. Juli 2022 durch den Gutachter in einer zweiten Stufe schriftlich durch die Genehmigungsbehörde, um die erforderlichen Unterlagen von den Unternehmern zu erhalten.

Aufgrund des vereinzelt schleppenden Rücklaufs der Befragungsbögen zog sich die Datenerhebung von den Unternehmen von Juni 2022 bis Mitte Januar 2023 hin. Im Endergebnis lagen von 140 der insgesamt 160 mit Stand Dezember 2019 vorhandenen Taxiunternehmen die abgeforderten Daten weitestgehend vollständig vor. Damit liegt dem Gutachten eine Rücklaufquote von 87,5 % der Taxiunternehmen zugrunde. Von den reinen Mietwagenunternehmen haben sich 62,5 % an der Erhebung beteiligt.

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

Plausibilitätsprüfung erfolgte durch:

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

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

Die Auswertung der von den Unternehmen gelieferten Daten erfolgte streng getrennt in Taxi- und Mietwagenbetrieb. Dementsprechend wurde nach der Betriebsart in Taxigewerbe und Mietwagengewerbe unterschieden.

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

2 Zusammenfassung

2.1 Regionalwirtschaftliche Bedingungen in der Stadt Duisburg

Im vorliegenden Gutachten wurde eine umfassende Auswertung der Unternehmensstruktur, der Einsatz- und Betriebsbedingungen, der Nachfrage und der Kosten- und Ertragslage sowie deren Entwicklung in den Taxi- und Mietunternehmen der Stadt Duisburg im Zeitraum von 2017 bis 2021 sowie eine detaillierte Analyse der den Taxibetrieb beeinflussenden strukturellen Rahmenbedingungen vorgenommen. Die Ergebnisse zu den strukturellen Rahmenbedingungen stellen sich wie folgt dar:

- Die Stadt Duisburg wird auch in den nächsten Jahren bis 2030 einen leichten Bevölkerungsrückgang erfahren. Dabei steht einem hohen Anstieg in der Altersgruppe 65 Jahre und älter eine deutliche Abnahme bei den Personen im Erwerbsalter (Altersgruppe der 18- bis unter 65-Jährigen) gegenüber. Die Altersgruppe der bis unter 18-Jährigen wächst hingegen wieder etwas.
- Die Arbeitsmarktlage, die einen wesentlichen Einfluss auf das Konsumverhalten der Bevölkerung ausübt, hatte sich in der Stadt Duisburg im Zeitraum von 2017 bis 2021 positiv entwickelt (Erhöhung der Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und Senkung der Arbeitslosenzahlen).
- Nach einer Beruhigung der Verbraucherpreise zwischen 2014 und 2015 sind diese in den letzten Jahren deutlich angezogen. Ein Ansteigen der Teuerungsrate führt in der Regel zu negativen Auswirkungen auf das Kaufverhalten der Bevölkerung und insbesondere die Inanspruchnahme von Dienstleistungen.
- Das verfügbare Einkommen der privaten Haushalte je Einwohner und Jahr ist in den letzten Jahren konstant gestiegen, liegt aber unter dem Niveau des Landes Nordrhein-Westfalen sowie dem bundesweiten Durchschnitt. Beim Kaufpreisindex liegt die Stadt Duisburg ebenfalls erheblich unter den durchschnittlichen Werten der Städte in Nordrhein-Westfalen sowie des Landesdurchschnittes.
- Die Stadt Duisburg ist sehr gut mit Leistungen des ÖPNV erschlossen und verfügt im Zusammenspiel mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ein für viele Fahrtzwecke ausgezeichnetes Angebot. Durch den fortschreitenden barrierefreien Ausbau stellt er auch für in der Mobilität eingeschränkte Personen eine Alternative dar. Darüber hinaus hat die Einführung des 49-Euro-Tickets in 2023 sowie die Umsetzung weiterer Maßnahmen, wie unkomplizierter Fahrausweiserwerb und vielfältige Möglichkeiten der Fahrplanauskunft (auch per Handy), den Zugang zum und die Nutzung des ÖPNV erleichtert.
- Die Pkw-Verfügbarkeit der Bevölkerung in Duisburg ist in den vergangenen Jahren deutlich angestiegen. Unter Beachtung der sich abzeichnenden Entwicklungstrends sollte sich dieser Trend in den kommenden Jahren weiter fortschreiben. Damit stellt der motorisierte Individualverkehr eine erhebliche Konkurrenz zum Taxigewerbe dar.
- Neue Mobilitätsangebote, zum Beispiel Car-Sharing oder On-Demand-Verkehre wurden in Duisburg in den letzten Jahren eingeführt und können als Konkurrenz zum Taxigewerbe auftreten.
- Der Bereich Tourismus und Geschäfts-/Dienstreiseverkehr ist in Hinblick auf die Gästeankünfte und -übernachtungen in den vergangenen Jahren zunächst gestiegen, jedoch bedingt durch die Corona-Pandemie, in den letzten beiden Jahren wieder deutlich geschrumpft. Bei der Anzahl Übernachtungen pro Einwohner bewegt sich die

Stadt Duisburg im Vergleich zu Nordrhein-Westfalen auf einem unterdurchschnittlichen Niveau. Zudem gilt es zu beachten, dass die Individualtouristen meist selbst mobil sind und damit auch künftig der überwiegende Teil der Aktivitäten mit dem eigenen Fahrzeug und nicht über das Taxi abgewickelt wird. Somit sind hier wesentliche und nachhaltige Steigerungen in der Nachfrage nach Taxileistungen kurzfristig nicht zu erwarten.

- Die Abschätzung der künftigen Nachfrageentwicklung lässt in den für das Taxigewerbe der Stadt Duisburg ebenfalls bedeutsamen Bereich Krankenfahrten nur Ansätze für geringe Nachfragesteigerungen erkennen, trotz des steigenden Anteils älterer Bürger und steigender Bevölkerungszahlen. Eine nachhaltige Steigerung in der Nachfrage nach Taxileistungen in den übrigen Tätigkeitsfeldern ist nicht zu erkennen.
- Bei der Einbeziehung der Taxis in den ÖPNV sind in nächster Zeit keine nennenswerten Ausweitungen geplant.

2.2 Situation in den Taxiunternehmen der Stadt Duisburg

Zur Situation in den Taxiunternehmen in der Stadt Duisburg lässt sich zusammenfassend feststellen:

- Seit 2017 haben im Taxigewerbe erhebliche Veränderungen im Personalbestand stattgefunden. Insbesondere seit dem Einsetzen der Corona-Pandemie hat ein Abbau von voll- und teilzeitbeschäftigtem Fahrpersonal stattgefunden.
- Die absoluten Kosten sind 2020 und 2021 bedingt durch die Corona-Pandemie und den damit verbundenen Einschränkungen deutlich gegenüber den Vorjahren gesunken. Auch die kilometerbezogenen Kosten haben sich im Mittel über alle Taxiunternehmen zwischen 2017 und 2021 reduziert. Neben einer Reduzierung im Personaleinsatz und einer Verschiebung der Beschäftigungsstruktur konnten die mit den Anpassungen im Mindestlohn gestiegenen Personalkosten aber weitestgehend abgefangen beziehungsweise in anderen Bereichen eingespart werden.
- Bei den Umsätzen ist nach einem Wachstum bis 2019 ein sprunghafter Rückgang in Folge der Corona-Pandemie zu erkennen. Im Anschluss sind die Fahrgeldeinnahmen im Jahr 2021 gegenüber 2020 marginal gestiegen. Es ist zu erwarten, dass mit dem Ende der Einschränkungen im Zuge der Corona-Pandemie zusammen mit den Tarifanpassungen in 2022 die Umsätze ab 2023 weiter ansteigen.
- Im Ergebnis ist im Jahr 2021 ein durchschnittlicher Gewinn vor Steuern pro Unternehmen von 24.311 Euro zu verzeichnen, der einem Brutto-Monatseinkommen der Unternehmer von rund 2025,92 Euro entspricht. Dies ist als gerade ausreichend für eine Kostendeckung und einen angemessenen Unternehmergewinn einzustufen. Für einen angemessenen Lebensunterhalt und eine Kapitalbildung ist die Gewinnsituation somit weitestgehend als unzureichend einzuordnen (unter Beachtung, dass hiervon sämtliche Sozialbeiträge in voller Höhe zu bezahlen sind) und steht in keinem Verhältnis zu den aufgewandten Arbeitszeiten der Unternehmer.
- Bei den Unternehmern, die den Taxibetrieb in Vollzeit betreiben, werden mit im Durchschnitt 51,2 Wochenstunden weiterhin enorm hohe Arbeitszeiten realisiert, um die notwendigen Umsätze einzufahren.
- Die Prognose der Taxiunternehmen zur Umsatzentwicklung in den Jahren 2022 / 2023 geht im Durchschnitt von einem leichten Umsatzrückgang aus. Dabei werden sich die differenzierten Fahrtzwecke geringfügig unterschiedlich entwickeln. Nur bei

den Krankenfahrten werden geringe Steigerungen im Umsatz durch die Taxiunternehmen gesehen.

- 18,6 % der Taxiunternehmer, die noch nicht Rentner sind, haben angegeben, dass sie nicht rentenversichert sind beziehungsweise keine entsprechende Altersvorsorge betreiben, verfügen aber über eine anderweitige Altersabsicherung (z. B. Wohneigentum). 10,6 % der Unternehmer bringen monatlich 300,00 Euro und mehr für die Rentenversicherung beziehungsweise private Vorsorge auf.
- Von den Taxiunternehmern haben 16,9% angegeben, dass sie in nächster Zeit eine Verkleinerung des Betriebes durch Rückgabe von Einzelkonzessionen planen, weitere 16,3 % schließen eine Aufgabe des gesamten Betriebes nicht aus.
- Das Durchschnittsalter der Taxis beträgt 5,1 Jahre. Insgesamt ist zu erkennen, dass die Taxiunternehmen bestrebt sind, ihren Kunden attraktive Fahrzeuge anzubieten und den Fahrzeugpark regelmäßig zu erneuern. Einige Unternehmen halten aber ihre Fahrzeuge überdurchschnittlich lang im Fuhrpark, gegebenenfalls um notwendige Neuinvestitionen hinauszuzögern. Maßgeblicher Energieträger der Taxiflotte ist Diesel. Bei den Taxiunternehmen ist dabei eine große Zurückhaltung bei der Umstellung der Antriebstechnologie festzustellen.
- Im Taxigewerbe der Stadt Duisburg bestehen gegenwärtig noch Leistungsreserven, die gleichzeitig auf eine in Folge der Corona-Pandemie unzureichende Nachfrage zurückzuführen sind. Weiterhin spiegelt sich dies in folgenden Fakten wider:
 - Die durchschnittliche Jahresfahrleistung je Taxi betrug im Jahr 2019 50.385 Kilometer und ist in den Jahren zuvor leicht angestiegen. Durch die Corona-Pandemie ist die Fahrleistung je Fahrzeug zwar abgesunken, aber im Vergleich zu anderen Taximärkten auf einem moderaten Niveau. Sie liegt auf einem für Landkreise dieser Größenordnung üblichen Niveau. In Einzelfällen waren Jahresfahrleistungen von unter 20.000 Kilometern zu verzeichnen.
 - 81,0 % aller Betriebe im Taxigewerbe haben angestellte Beschäftigte. Umgerechnet auf Vollzeitbeschäftigte war jedes Taxi mit etwa 1,3 Fahrern besetzt (inklusive Unternehmer). Gleichzeitig wird von den Unternehmern darauf hingewiesen, dass es schwer ist, qualifiziertes und motiviertes Fahrpersonal zu finden. Dadurch werden Personalerweiterungen deutlich erschwert.
 - Der Anteil Standzeit ohne Fahrauftrag pro Schicht beziehungsweise Einsatztag und damit unproduktive Zeit betrug im Jahr 2021 montags bis donnerstags im Tagverkehr (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) im Mittel 54 %, im Nachtverkehr 68 %. Dies deutet auf eine unzureichende Nachfrage an bestimmten Tagen und zu bestimmten Zeiten hin.
 - Je Einsatzstunde wurden in 2021 im Tagesverkehr im Mittel etwa 1,0 bis 1,2 Fahraufträge realisiert. Auch dies sind Indizien für eine nicht ausreichende Nachfrage nach Taxileistungen für eine vollständige Ausschöpfung der vorhandenen Leistungsreserven.
 - Der Anteil Leer-Kilometer an der Gesamtfahrleistung eines Taxis betrug 2021 im Durchschnitt 50,6 %.
- Der Bestand an Mietwagen hat sich in Duisburg in den letzten Jahren deutlich erhöht. Da die Mietwagen zudem ihr Fahrleistungspotenzial zum Teil noch nicht ausschöpfen (rund 34.063 Kilometer Jahresfahrleistung pro Mietwagen im Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2021), kann das Mietwagengewerbe bei Bedarf jederzeit weiteres

Leistungspotenzial aktivieren und den Taxis damit auch im klassischen Geschäft entsprechende Nachfrage entziehen. Auch künftig muss mit einer weiteren Erhöhung des Mietwagenbestandes gerechnet werden, ohne dass dem eine adäquate Erhöhung der Nachfrage nach Leistungen in der Personenbeförderung gegenübersteht.

- Mit einer Taxidichte von 0,56 Taxis pro 1.000 Einwohner zum Stand 12/2021 liegt die Stadt Duisburg deutlich unter dem Wert von 1,0 Taxi pro 1.000 Einwohner, der häufig als Orientierungswert im Taxigewerbe verwendet wird.
- Eine unzureichende Nachfrage nach konventionellen Taxileistungen lässt zwar ein verstärktes Engagement der Taxiunternehmen bei der Erschließung neuer Einsatzfelder erwarten, die Potenziale hierfür sind jedoch beschränkt; spürbare Auswirkungen auf Umsatz und Gewinn sind höchstens mittelfristig zu erwarten.
- Im Jahr 2022 erfolgten 3 Tarifierpassungen im Taxitarif der Stadt Duisburg. Eine erneute Tarifierpassung sollte daher nicht vor 2024 umgesetzt werden. Der Höhe der Anpassung sind jedoch Grenzen gesetzt, damit es nicht zu dauerhaften Fahrgastverlusten in Größenordnungen kommt.

Zusammenfassend lässt sich konstatieren, dass die wirtschaftliche Lage in den Taxiunternehmen der Stadt Duisburg nicht als kritisch, jedoch als insgesamt unzureichend angesehen werden kann. Jedoch sind trotz stabil verlaufender regionaler Entwicklungen keine oder nur wenige Ansätze für kurzfristige und nachhaltige Steigerungen in der Nachfrage nach Taxileistungen erkennbar.

3 Das Taxigewerbe im regionalen Umfeld

3.1 Raumstrukturelle und demografische Rahmenbedingungen

Im Folgenden wird die demografische Entwicklung der Bevölkerung der Stadt und deren Altersstruktur sowie Prognosedaten dargestellt.

3.1.1 Lage und Basisdaten

Die Stadt Duisburg ist Teil der Metropolregion Rhein-Ruhr mit insgesamt rund zehn Millionen Einwohnern und gehört sowohl der Region Niederrhein als auch dem Ruhrgebiet an. Sie liegt im Regierungsbezirk Düsseldorf und ist mit circa einer halben Million Einwohnern nach Köln, Düsseldorf, Dortmund und Essen die fünftgrößte Stadt des Landes Nordrhein-Westfalen. Benachbarte Städte und Landkreise sind der Landkreis Wesel, im Osten die kreisfreien Städte Oberhausen und Mülheim an der Ruhr, im Süden der Kreis Mettmann, der Rhein-Kreis Neuss, die kreisfreie Stadt Krefeld sowie die kreisfreie Landeshauptstadt Düsseldorf.

Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungszahl und Einwohnerdichte der Stadt Duisburg sowie deren Entwicklung im Zeitraum von 2012 bis 2021 (Hauptwohnsitz) geht aus Tabelle 2 hervor. Die Bevölkerungszahl und damit die Basis für die Nachfrage nach Taxileistungen in Duisburg entwickelte sich in den letzten zehn Jahren relativ konstant und unterlag nur geringen Schwankungen. Zwischen 2011 und 2021 ist die Bevölkerungszahl in Duisburg um 1,6 % gestiegen (+ 7.682 Einwohner), ist jedoch in den letzten Jahren leicht rückläufig (- 0,69 % 2018 zu 2021).

Jahr (jeweils 31.12.)	Bevölkerungsstand [EW]	Veränderung zum Vorjahr [%]	Bevölkerungsdichte [EW/km ²]
2010	489.559		2.102,65
2011	487.470	- 0,4 %	2.093,67
2012	486.816	- 0,1 %	2.091,13
2013	486.855	0,0 %	2.091,30
2014	485.465	- 0,3 %	2.085,33
2015	491.231	1,2 %	2.110,10
2016	499.845	1,8 %	2.147,10
2017	498.110	- 0,3 %	2.139,65
2018	498.590	0,1 %	2.141,71
2019	498.686	0,0 %	2.142,12
2020	495.885	- 0,6 %	2.130,09
2021	495.152	- 0,1 %	2.126,94

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

Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Duisburg

Duisburg ist mit etwa 495.000 Einwohnern (EW) (Stand 31.12.2021, Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen) eine der bevölkerungsreichsten Städte im Bundesland Nordrhein-Westfalen (Rang 5). Mit einer Fläche von 232,8 km² ist Duisburg gleichzeitig flächenmäßig die fünftgrößte Stadt im Land. Die Bevölkerungsdichte von

Duisburg beträgt rund 2.126,94 EW/km² und liegt damit deutlich einerseits unter dem Durchschnitt der kreisfreien Städte in Nordrhein-Westfalen (vgl. 2.829,06 EW/km²; Stand: 12/2021), jedoch andererseits deutlich über dem des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen (vgl. 525,86 EW/km²; Stand: 12/2021).

Die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Duisburg ist sowohl auf natürliche Bevölkerungsbewegungen als auch auf Wanderungsprozesse zurückzuführen. Abbildung 1 zeigt, dass im langjährigen Trend die Anzahl der jährlichen Sterbefälle die Anzahl der Neugeborenen übersteigen. Dem entgegen steht ein im Betrachtungszeitraum überwiegend positiver Wanderungssaldo.

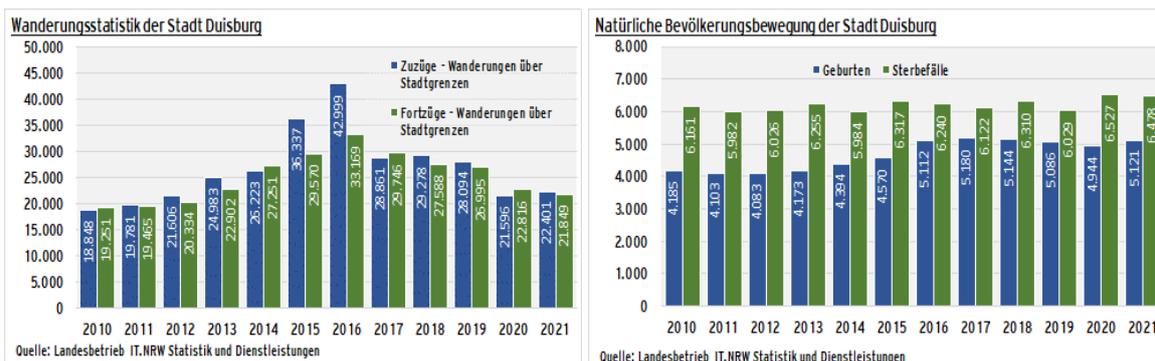


Abbildung 1: Bevölkerungsbewegungen in der Stadt Duisburg

Bevölkerungsprognose

Gemäß der Bevölkerungsvorausberechnung für das Land Nordrhein-Westfalen 2021 bis 2070 wird die Bevölkerungszahl für das gesamte Land Nordrhein-Westfalen in den nächsten Jahrzehnten stetig zurückgehen. Auch die prognostizierten Wanderungsgewinne werden den negativen Saldo aus Geburten und Sterbefällen nicht ausgleichen können.

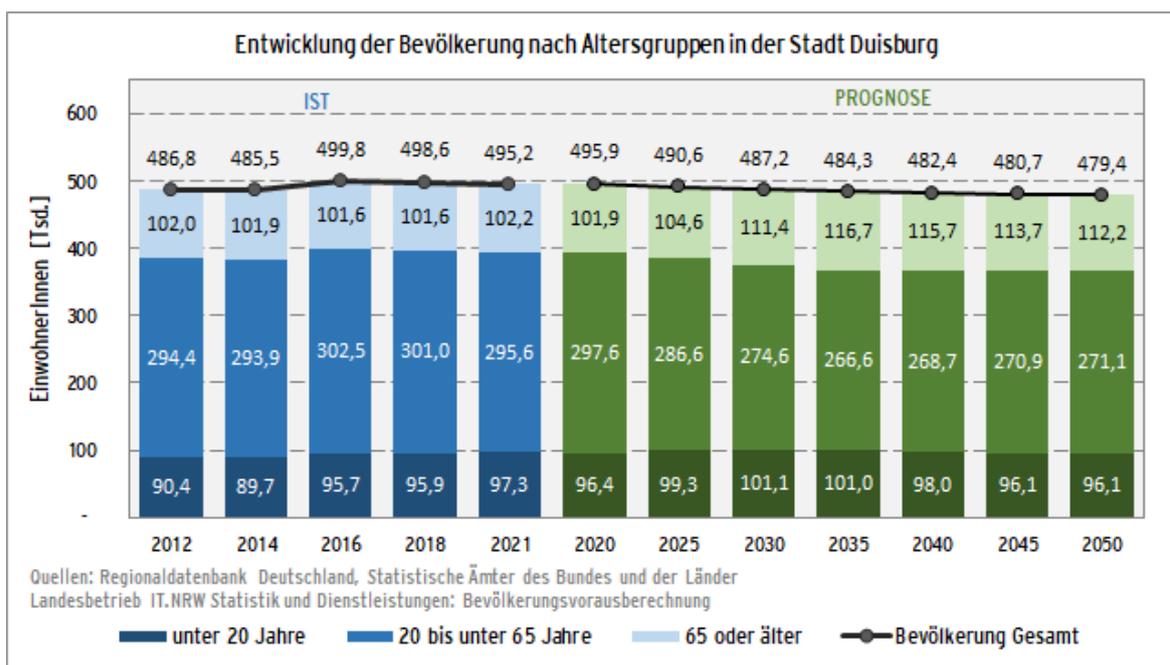


Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung und -prognose in der Stadt Duisburg

Entgegen dem Landestrend sind bis zum Jahr 2050 vor allem für die Großstädte entlang der Rheinschiene Bevölkerungszuwächse zu erwarten. Für die Ruhrgebietsstädte sowie die anliegenden Kreise ist ein Bevölkerungsrückgang absehbar, der aber in den Städten und Kreisen unterschiedlich stark ausfallen wird. Die zu erwartende Entwicklung der Bevölkerungszahlen in der Stadt Duisburg geht aus der folgenden Übersicht hervor. Basisjahr der Prognose ist das Jahr 2020 zum Stichtag 31. Dezember.

Die Bevölkerungszahl wird sich regional sehr unterschiedlich entwickeln: Während die Bevölkerung im Rheinland erkennbar anwächst, geht sie im Sauerland, im Siegerland und in weiteren meist nördlich gelegenen Landesteilen zurück. Für die Stadt Duisburg selbst wird eine Abnahme der Bevölkerungszahl bis 2050 von 3,18 % erwartet.

Altersstruktur

In der Prognose bis 2030 ist eine starke Zunahme von 14,1 % in der Altersgruppe 65 Jahre und älter beziehungsweise um 3,8 % in der Altersgruppe der bis unter 20-Jährigen zu erwarten. Die Altersgruppe der 20- bis unter 65-Jährigen (und damit die Personen im Erwerbsalter) verzeichnet dagegen im gleichen Zeitraum einen Rückgang von 9,8 % (vgl. Abbildung 3). Daraus resultiert eine Verschiebung in den Anteilen der Altersgruppen an der Gesamtbevölkerung. Erst ab dem Jahr 2030 ist eine geringfügige Änderung zu verzeichnen.

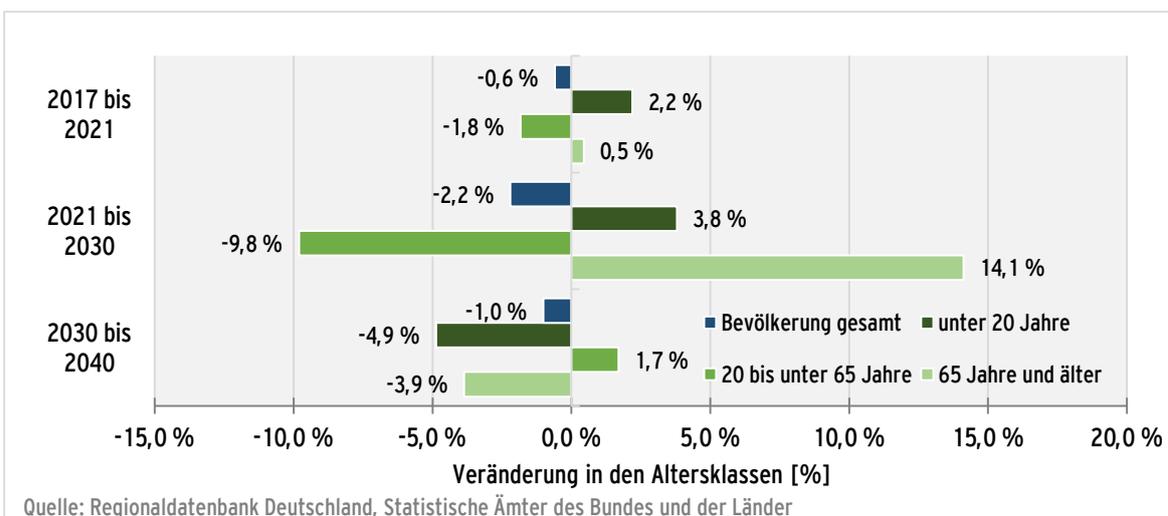


Abbildung 3: Veränderung der Bevölkerungszahlen nach Altersgruppen

Das Durchschnittsalter der Bevölkerung liegt in den letzten fünf Jahren konstant bei 43,5 Jahren und damit unter dem Landesdurchschnitt. Damit gehört Duisburg zu den „jüngeren“ Kommunen.

3.2 Wirtschaftliches Umfeld

3.2.1 Entwicklung des Arbeitsmarktes

Wirtschaftsstandorte

Duisburg bietet durch seine geografische Lage und verkehrstechnische Anbindung gute Bedingungen als Wirtschaftsstandort. Die Stadt gilt durch seine maritime und kontinentale Verkehrsinfrastruktur als trimodale Logistikkreuzung für den (inter-)nationalen Warenverkehr. Ausschlaggebend dafür ist nicht nur das Straßen- und Schienennetz, sondern

insbesondere auch der Duisburger Binnenhafen.

Die Stadt hat direkten Anschluss an 5 Autobahnen sowie an ein weit verzweigtes Schienennetz. Zudem befindet sich auf dem Stadtgebiet Europas größter Binnenhafen mit Seehafenstatus. Der Flughafen Düsseldorf ist in 20 Autominuten erreichbar. Weitere Flughäfen der Region (Airport Weeze, Köln-Bonn Airport, Dortmund Airport) sind weniger als eine Autostunde entfernt. Die Anbindung an wichtige nationale und internationale Standorte ist somit sichergestellt.

Duisburg ist bis heute das bedeutendste Zentrum der Stahlindustrie in Mitteleuropa und verfügt über die größte Ausdehnung an Produktionsstätten dieses Bereichs weltweit. Weitere Leitbranchen sind chemische Industrie, Unternehmen des Anlagen-, Maschinen- und Schiffbaus, Hersteller von Präzisionsinstrumenten sowie der Nahrungs- und Genussmittelindustrie. Traditionell in Duisburg ansässig sind auch große Dienstleistungsunternehmen aus den Bereichen Handel, Verkehr und Logistik.

Der Saldo von Gewerbean- und -abmeldungen war in Duisburg bis zum Jahr 2017 negativ. Seitdem überwiegen die Gewerbeanmeldungen.

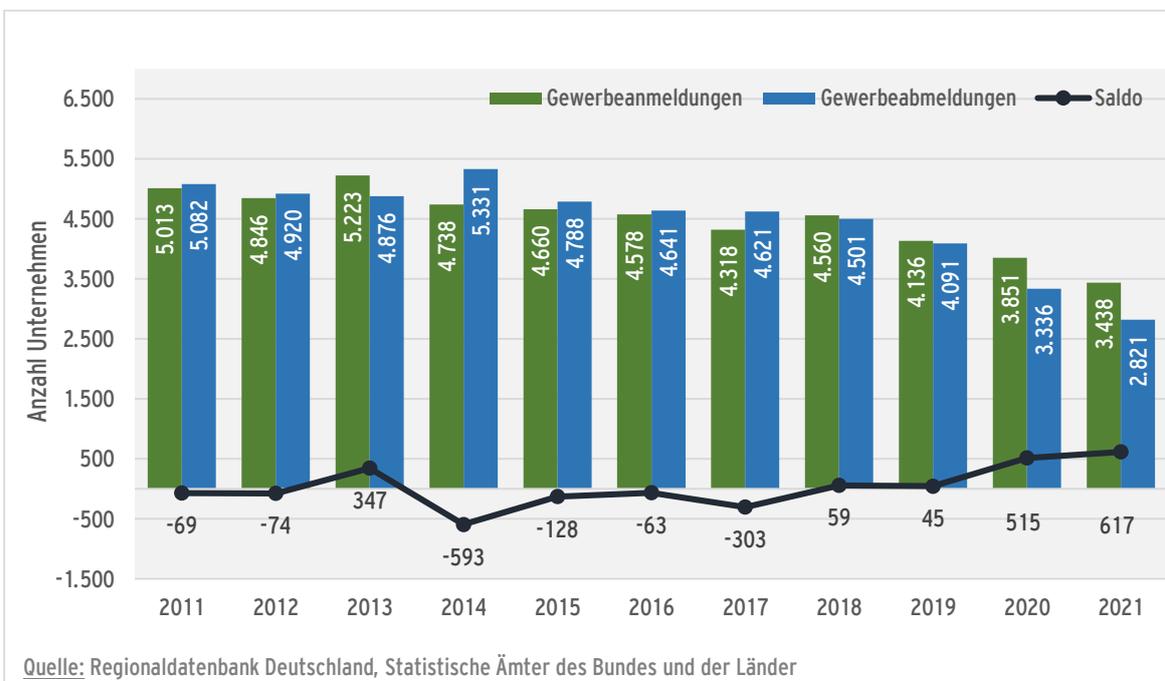


Abbildung 4: Gewerbean- und -abmeldungen in Duisburg

Arbeitsmarktlage

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

	2017	2018	2019	2020	2021	△ 2021 zu 2017
sozialvers.-pflichtig Beschäftigte nach Arbeitsort (jeweils 30.06.)	171.054	173.852	175.307	174.630	177.086	3,5 %
sozialvers.-pflichtig Beschäftigte nach Wohnort (jeweils 30.06.)	166.482	171.403	174.739	174.254	176.408	6,0 %
Einpendelnde (jeweils 30.06.)	103.962	104.484	105.089	104.572	105.528	1,5 %
Auspendelnde (jeweils 30.06.)	99.660	101.894	103.934	105.027	104.844	5,2 %
Arbeitslose (Jahresdurchschnitt)	31.309	29.072	27.831	31.324	31.833	1,7 %
Arbeitslosenquote (abhäng. zivile Er-wespersonen, Jahresdurchschnitt)	13,7	12,5	11,9	13,2	13,4	- 2,2 %

Tabelle 3: Entwicklung der Arbeitsmarktdaten in Duisburg

Tabelle 3 zeigt eine Übersicht der verfügbaren Arbeitsmarktdaten für die Stadt Duisburg. Die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten weisen sowohl nach Arbeits- als auch nach Wohnort eine steigende Tendenz auf. Mit der Zunahme der Beschäftigung sind auch die Pendelndenzahlen gewachsen.

Die Arbeitslosenzahlen im Jahresdurchschnitt waren bis 2017 relativ konstant, sind dann stark gesunken (- 11 %) und sind im Laufe der Corona-Pandemie wieder auf das Niveau von 2017 gestiegen. Gleiches trifft auf die Arbeitslosenquote zu.

Der Blick auf die Entwicklung der Pendelndenzahlen in Abbildung 5 zeigt, dass für den dargestellten Zeitraum ein positiver Saldo zu verzeichnen ist, der jedoch immer geringer geworden ist. Der Einpendelndenüberschuss weist darauf hin, dass die Stadt Duisburg ein großes Arbeitsplatzangebot vorhält und es Bewohner aus dem Umland zum Arbeiten in die Stadt zieht. Vor allem die im langjährigen Trend steigende Zahl sowohl der Einpendelnden als auch der Auspendelnden lässt den Schluss zu, dass die Wirtschaftskraft Duisburgs auch mittelfristig weiterwachsen wird.

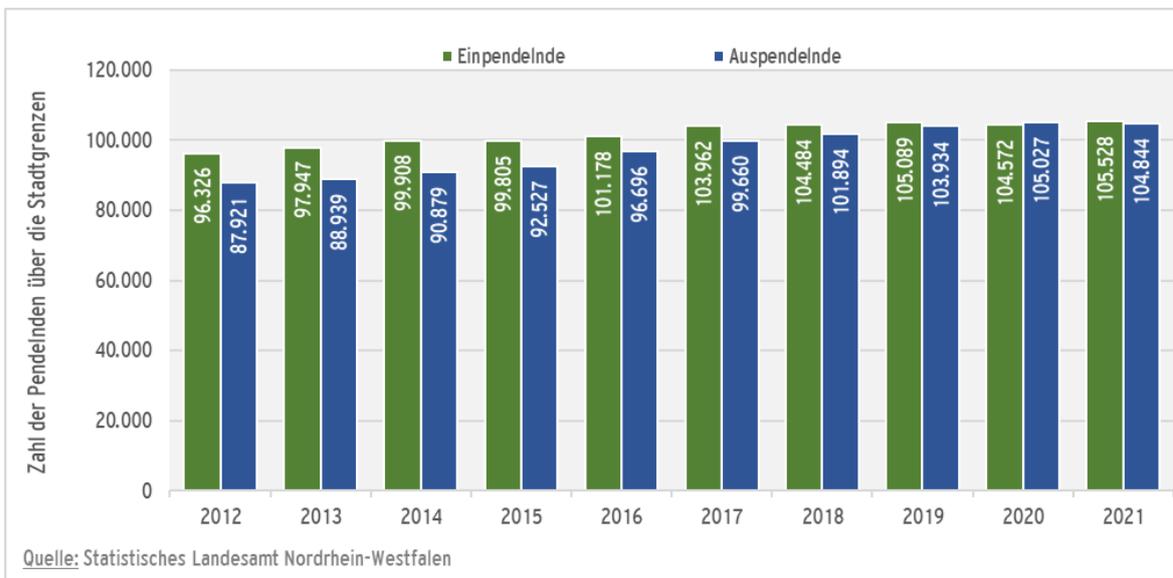


Abbildung 5: Entwicklung der Pendelndenzahlen in der Stadt Duisburg

Insgesamt war in den vergangenen Jahren ein relativ stabiler Arbeitsmarkt zu verzeichnen; die Beschäftigung in Duisburg hat sich seit 2010 positiv entwickelt. Allein daraus lassen sich aber noch keine Schlussfolgerungen zu Auswirkungen bei der Inanspruchnahme von

Dienstleistungen durch die Bevölkerung ableiten, da hierfür auch die Entwicklung der verfügbaren Einkommen maßgebend ist (vgl. Abschnitt 3.2.3). Als Nebeneffekt ist zu verzeichnen, dass der sinkende Druck auf den Arbeitsmarkt auch die Attraktivität des Taxi- und Mietwagengewerbes für Arbeitssuchende reduziert. Dementsprechend wird zunehmend ein Mangel an qualifiziertem Fahrpersonal zu beklagen sein.

Konjunkturelle Lage

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

Die wirtschaftliche Lage im IHK-Bezirk Mittlerer Niederrhein ist gemäß der Konjunkturumfrage zu Jahresbeginn 2023 gegenüber den Vorberichtszeiträumen nahezu konstant geblieben; so berichten weiterhin nur 32,3 % der befragten Unternehmen von einer guten Geschäftslage. Dabei ist aber eine Verbesserung der Geschäftslage nach Einschätzung der befragten Unternehmen gegenüber dem Herbst 2022 festzustellen. Die erwartete Geschäftslage wird nach einem deutlichen Absinken im Zusammenhang mit der Entwicklung der Corona-Pandemie und der Ukraine-Krise wieder deutlich günstiger eingeschätzt (vgl. Tabelle 4); der Anteil der Unternehmen, die eine kommende Verschlechterung der Geschäftslage erwarten, hat deutlich abgenommen.

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

Quelle: Südwestfälische Industrie- und Handelskammer zu Hagen

Tabelle 4: Bewertung der konjunkturellen Lage im IHK-Bezirk Mittlerer Niederrhein

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

Investitionsabsichten der an der Unternehmensbefragung beteiligten Dienstleistungsbetriebe. Auch bei den Beschäftigungsabsichten zeigt sich im Dienstleistungssektor ebenfalls ein konstanter Trend im IHK-Bezirk.

Seit 2004 erstellt die Prognos AG alle drei Jahre einen Zukunftsatlas, in welchem die Zukunftsfestigkeit der deutschen Landkreise und kreisfreien Städte anhand von 29 ausgewählten makro- und sozioökonomischen Indikatoren überprüft wird. Diese Indikatoren werden den Themenfeldern „Demografie“, „Arbeitsmarkt“, „Wettbewerb und Innovation“ sowie „Wohlstand und soziale Lage“ zugeordnet, um ein Ranking der deutschen Regionen durchführen zu können. Die Stadt Duisburg belegt im Betrachtungsjahr 2022 Rang 365 von 400 und wird damit in die Kategorie „hohe Risiken“ zugeordnet. Die benachbarten Landkreise beziehungsweise kreisfreien Städte werden dabei sehr unterschiedlich eingeschätzt. Während auf der einen Seite der Landeshauptstadt Düsseldorf (Rang 15 von 400) „sehr hohe Chancen“ sowie der kreisfreien Stadt Köln (Rang 65 von 400) und dem Kreis Mettmann (Rang 73 von 400) „hohe Chancen“ bescheinigt werden, fallen die angrenzenden kreisfreien Städte Mönchengladbach (Rang 339 von 400) und Krefeld (Rang 309 von 400) in die Kategorie „leichte Risiken“. Im Zukunftsatlas 2019 belegte die Stadt Duisburg noch Rang 317 und wurde zu diesem Zeitpunkt mit „leichte Risiken“ bewertet. In Hinblick auf die Zukunftsaussichten hat sich die Stadt Duisburg im Vergleich zu anderen deutschen Regionen in den vergangenen Jahren deutlich verschlechtert. In allen Themenfeldern mit Ausnahme des Bereiches „Wohlstand und soziale Lage“ (2019/2022: Rang 391) wird gemäß Prognos AG eine deutlich negative Entwicklung gesehen.

3.2.2 Preisentwicklung

Preis Dieselkraftstoff

Der langjährige Höchststand der Dieselpreise wurde im September 2012 mit 1,52 Euro pro Liter erzielt. Generell stellte das Jahr 2012 langjährig das teuerste Jahr in Hinblick auf die Kraftstoffpreise dar. Im Weiteren war aufgrund niedriger Rohölpreise wieder ein spürbares Absinken der Diesel- und Benzinpreise zu verzeichnen, so dass der Dieselpreis Anfang 2016 die Ein-Euro-Grenze kurzzeitig unterschritten hatte. Im Anschluss sind die Kraftstoffpreise tendenziell wieder angestiegen (vgl. Abbildung 6). Der bis dato erreichte Höchststand des Dieselpreises wurde im November 2021 mit 1,56 Euro je Liter überschritten. Verglichen mit dem Höchststand im Jahr 2012 lag der durchschnittliche Dieselpreis (vgl. Abbildung 6) im Jahr 2021 um rund 6,3 % beziehungsweise 9,3 Cent je Liter darunter.

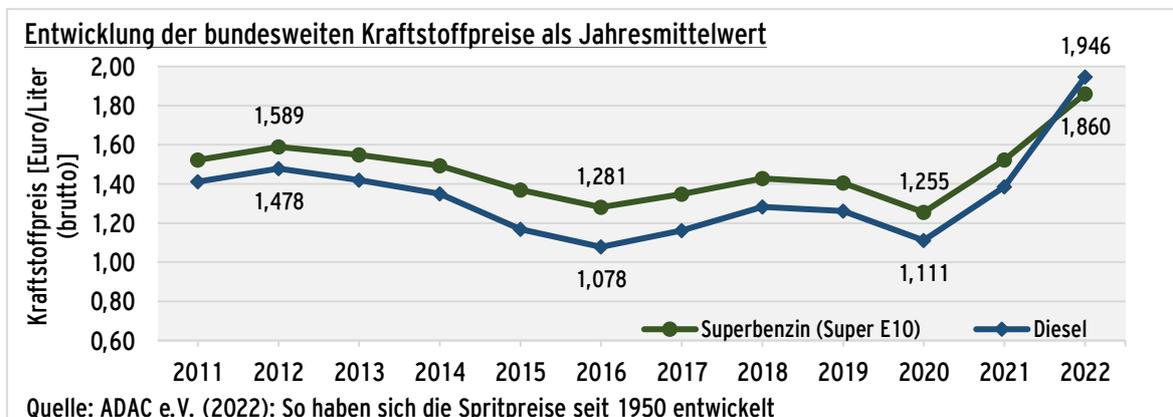


Abbildung 6: Entwicklung der jahresdurchschnittlichen Kraftstoffpreise in Deutschland

Die Anhebung der Sätze der CO₂-Bepreisung sowie der Krieg in der Ukraine und den damit verbundenen Unsicherheiten der stabilen Rohöl- und Erdgasversorgung führten im Jahr 2022 zu einem deutlichen Anwachsen der Kraftstoffpreise (vgl. Abbildung 7). Zur Entlastung der Bürger sowie der Wirtschaft wurde deshalb im Zeitraum vom 01. Juni 2022 bis zum 31. August 2022 eine befristete Senkung der Energiesteuer auf Kraftstoffe in Deutschland durch die deutsche Bundesregierung als Teil des zweiten Entlastungspakets beschlossen. Durch den Tankrabatt sollte Benzin um rund 0,35 Euro je Liter und Diesel um circa 0,17 Euro je Liter günstiger werden. Nichtsdestotrotz kostete nach Angaben des ADAC e.V. (2022) ein Liter Diesel im Jahr 2022 durchschnittlich 1,946 Euro in Deutschland, auch wenn in den letzten Monaten ein Absinken des Kraftstoffpreinsniveaus feststellbar war.

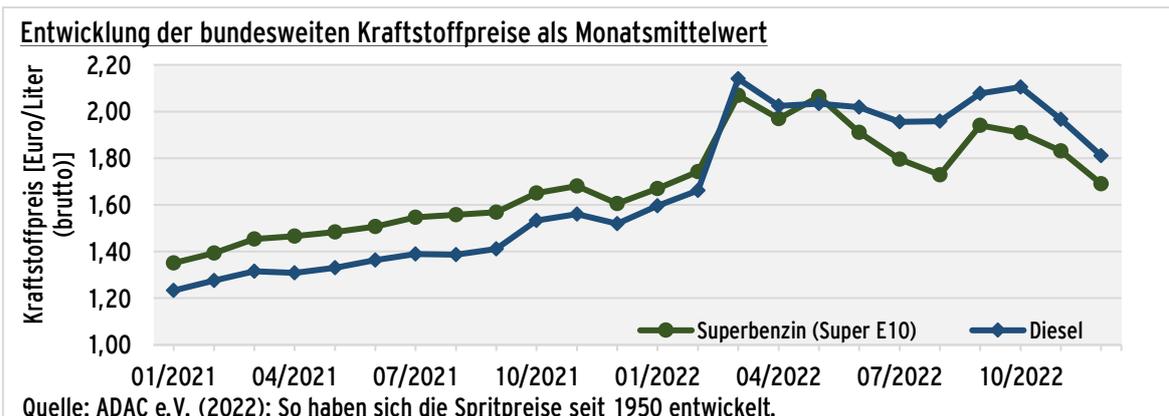


Abbildung 7: Durchschnittliche Kraftstoffpreise in Deutschland in den letzten 24 Monaten

Fahrzeuge mit Dieselantrieb sind im Taxigewerbe nach wie vor Standard, auch wenn voll-elektrische oder elektrounterstützte Fahrzeuge in den letzten Jahren in das Gewerbe Einzug gefunden haben. Das Geschäftsergebnis der Taxiunternehmen wird somit auch auf absehbare Zeit maßgeblich durch die Kraftstoffpreise beeinflusst. Die Entwicklung der Kraftstoffkosten eines alleinfahrenden Taxiunternehmens mit einer Jahresfahrleistung von 50.000 Kilometern (Annahme 10 l/100 km Verbrauch) zeigt Tabelle 5.

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

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

Tabelle 5: Entwicklung der Kraftstoffkosten eines alleinifahrenden Taxiunternehmers

Die aktuelle Kraftstoffpreisentwicklung wird absehbar zu steigenden Kostenbelastungen des Taxigewerbes führen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass weitere Erhöhungen der Sätze der CO₂-Bepreisung bis 2025 beschlossen sind, wobei die für den 01. Januar 2023 vorgesehene Erhöhung der CO₂-Abgabe um ein Jahr verschoben worden ist. Eine Elektrifizierung der Taxiflotte bietet zwar zusätzliche Optionen, bedarf aber einer ausreichenden Ladeinfrastruktur und kann nicht kurzfristig umgesetzt werden.

Kraftfahrzeugbezogene Preise

Der Kraftfahrerpreisindex, der alle Waren und Dienstleistungen für den Betrieb von Kraftfahrzeugen umfasst, erreichte nach Angaben des Statistischen Landesamtes Nordrhein-Westfalen im Jahr 2021 einen Wert von 115,2 und im Jahr 2022 von 128,8 (Basis 2015 = 100). Er lag damit deutlich über dem Verbraucherpreisindex der beiden Jahre. Tabelle 6 fasst den Kraftfahrer-Preisindex sowie dessen Teilaspekte für das Land Nordrhein-Westfalen zwischen 2016 und 2022 zusammen. Der Kraftfahrerpreisindex ist dabei von 2021 zu 2022 fast um das Niveau angestiegen wie im gesamten Zeitraum von 2016 bis 2022.

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

Im letzten Jahr sind zudem die Preise für den Erwerb von Kraftfahrzeugen um rund 10,1 % angestiegen. Auch aufgrund der steigenden Anschaffungskosten steht das Taxi- und Mietwagengewerbe einem wachsenden wirtschaftlichen Druck gegenüber.

Jahr	Kraftfahrer-Preisindex	darunter					
		Personenkraftwagen	Kraftstoffe	Ersatzteile, Zubehör, Pflegemittel	Reparatur, Inspektion, Reinigung	Kfz-Versicherung	Kfz-Steuer
2016	99,0	101,5	92,8	100,2	102,8	103,3	99,8
2017	101,8	103,0	97,4	100,9	107,2	104,3	100,1
2018	104,8	104,8	104,4	100,3	111,6	98,4	100,3
2019	107,2	107,1	104,3	101,8	119,1	102,7	101,4
2020	105,6	107,9	95,0	100,3	123,0	103,3	101,0

Jahr	Kraftfahrer-Preisindex	darunter					
		Personenkraftwagen	Kraftstoffe	Ersatzteile, Zubehör, Pflegemittel	Reparatur, Inspektion, Reinigung	Kfz-Versicherung	Kfz-Steuer
2021	115,2	112,6	117,3	102,8	131,5	103,6	102,1
2022	128,8	122,7	147,2	109,8	140,9	104,3	102,6
2021 zu 2016	+ 16,2	+ 11,1	+ 24,5	+ 2,6	+ 28,7	+ 0,3	+ 2,3
2022 zu 2021	+ 13,6	+ 10,1	+ 29,9	+ 7,0	+ 9,4	+ 0,7	+ 0,5

Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen

Tabelle 6: Kraftfahrer-Preisindex im Land Nordrhein-Westfalen

Der Deutsche Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP 2020) bescheinigt dem deutschen Taxigewerbe schon über einen längeren Zeitraum einen hohen Kostendruck, insbesondere bedingt durch die steigenden Preise für Kauf, Einsatz und Unterhaltung von Pkw. In Verbindung mit dem Einbruch der Fahrgastzahlen in Folge der Lockdowns im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie geht der BZP (2020, S. 53) für das Taxi- und Mietwagengewerbe von einer sehr existenzbedrohenden Lage aus. Nach den regelmäßig vom Deutschen Taxi- und Mietwagenverband e.V. vorgenommenen Kalkulationen (Alleinfahrer in München) haben sich von 2010 bis 2018 beziehungsweise zwischen 2015 und 2018 unter anderem die in Tabelle 7 dargestellten Entwicklungen vollzogen.

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

Quelle: Geschäftsbericht des BZP 2019 / 2020

Tabelle 7: Entwicklung von Kostenpositionen im Taxigewerbe

Der Deutsche Taxi- und Mietwagenverband e.V. weist in seinem Geschäftsbericht 2019/2020 für das Jahr 2020 zwei Wirtschaftlichkeitsberechnungen aus; eine fiktive Kalkulation ohne Corona-Einfluss (konstante Fahrleistung gegenüber den Vorjahren) sowie eine zweite Kalkulation unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Corona-Pandemie (Fahrtenrückgang um 46 %). Die zusammengefassten Ergebnisse zeigt Tabelle 7. Der BZP konstatiert jedoch, dass es im Taxigewerbe einerseits zu regional unterschiedlichen Kostenstrukturen kommt und andererseits eine Unterscheidung zwischen Ein- und Mehrwagenbetrieben und damit verbunden auch der Einsatz von Fahrpersonal erhebliche Auswirkungen auf das Betriebsergebnis hat. Beim Einsatz von Fahrpersonal ist vor allem die Entwicklung des seit dem 01. Januar 2015 eingeführten Mindestlohnes von erheblicher Bedeutung (vgl. Abschnitt 3.2.3).

Verbraucherpreisindex

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

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

Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen

Tabelle 8: Entwicklung des Verbraucherpreisindex in Nordrhein-Westfalen

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

3.2.3 Entwicklung der Löhne und Kaufkraftentwicklung

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

Im Vergleich zur Einführung im Jahr 2015 ist der gesetzliche Mindestlohn gegenwärtig mit 12,00 Euro um 41,2 % über dem im Jahr 2015 eingeführten Mindestlohn gestiegen. Der gesetzliche Mindestlohn ist seit Jahresbeginn 2022 in drei Stufen¹ um insgesamt 25,0 % gegenüber dem Niveau des Jahres 2021 erhöht worden. Weitere Anpassungen des Mindestlohnes werden auf Vorschlag der Mindestlohnkommission vorgenommen. Am 26. Juni 2023 unterbreitete die Mindestlohnkommission den Vorschlag, den Mindestlohn mit Wirkung ab dem 01. Januar 2024 auf 12,41 Euro (+ 3,4 %) und zum 01. Januar 2025 auf 12,82 Euro (+ 3,2 %) anzuheben.

¹ Zum 01. Januar 2022 wurde der gesetzliche Mindestlohn auf 9,82 Euro angehoben. Dies entspricht einer Steigerung um 15,5 % gegenüber dem Vorjahr. Ab dem 01. Juli 2022 betrug der gesetzliche Mindestlohn in Deutschland 10,45 Euro.

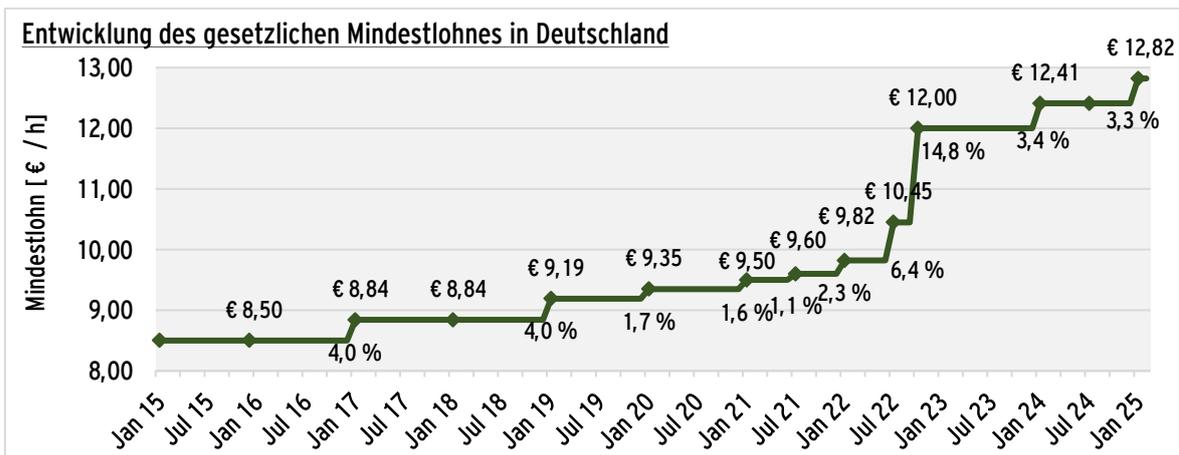


Abbildung 8: Entwicklung des gesetzlichen Mindestlohnes in Deutschland

Eine wichtige Größe für die Nachfrage nach Taxileistungen ist die Kaufkraft der Bevölkerung, die in entscheidendem Maße von der Einkommensentwicklung abhängt. Das Einkommensniveau in der Stadt Duisburg insgesamt lag im Jahr 2020 deutlich unter dem Landesdurchschnitt von Nordrhein-Westfalen sowie unter dem Mittelwert der Bundesrepublik Deutschland (vgl. Tabelle 9).

Das verfügbare Einkommen je Einwohner und Jahr ist in der Stadt Duisburg zwischen 2015 und 2020 um 13,6 % (2.200 €) gestiegen. Im Vergleich zum Land Nordrhein-Westfalen (+ 13,0 %; 2.675 €) sowie zum Durchschnitt der Gebietskörperschaften im Regierungsbezirk Düsseldorf (+ 12,9 %; 2.661 €) ist dies ein überdurchschnittliches Wachstum (vgl. Tabelle 9). Verglichen mit der Bundesrepublik Deutschland (+ 12,5 %) wies das verfügbare Einkommen je Einwohner in der Stadt Duisburg von 2015 bis 2020 ein geringfügig höheres prozentuales Wachstum auf, wenngleich sich die absolute Entwicklung in diesem Zeitraum im Vergleich zum Bundesdurchschnitt (2.640 €) unterdurchschnittlich vollzog. Der Anstieg des verfügbaren Einkommens je Einwohner lag jedoch deutlich über dem Anstieg des Verbraucherpreisindex, der im gleichen Zeitraum 5,8 % betrug.

Bei den Jahresverdiensten (Bruttolöhne und -gehälter je Arbeitnehmer) betrug der Anstieg im Zeitraum von 2015 bis 2020 dahingegen nur 2.812 Euro (+ 8,0 %) gegenüber 3.774 Euro (+ 10,9 %) im Regierungsbezirk Düsseldorf beziehungsweise 3.656 Euro (+ 11,1 %) im Land Nordrhein-Westfalen. In Hinblick auf das Primäreinkommen der privaten Haushalte je Einwohner (Einkommen aus Erwerbstätigkeit und Vermögen) vollzog sich in der Stadt Duisburg (+ 11,3 %; 2.114 €) eine vergleichbare Entwicklung im Vergleich zum Durchschnitt im Regierungsbezirk Düsseldorf (+ 11,3 %; 2.854 €) und zum Landesdurchschnitt (+ 11,3 %; 2.840 €).

	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020 zu 2015
Bruttolöhne und -gehälter (Inland) insgesamt je Arbeitnehmer [€]								
Duisburg	30.517	35.103	35.643	36.225	37.225	38.526	37.915	+ 8,0 %
zum Vergleich:								
Nordrhein-Westfalen	28.790	31.704	32.417	33.103	34.265	35.147	35.123	+ 10,8 %
Reg.-Bez. Düsseldorf	30.448	34.688	35.423	36.191	37.409	38.479	38.462	+ 10,9 %
Deutschland	28.755	33.128	33.950	34.817	35.922	36.979	36.951	+ 11,5 %
Niveau DUI zu:								
Nordrhein-Westfalen	107,2 %	106,9 %	107,0 %	107,5 %	107,0 %	106,2 %	107,2 %	
Reg.-Bez. Düsseldorf	101,3 %	101,1 %	101,4 %	101,8 %	101,2 %	100,6 %	101,3 %	
Deutschland	107,0 %	107,0 %	106,2 %	107,2 %	106,0 %	105,0 %	107,0 %	
verfügbares Einkommen der privaten Haushalte je Einwohner und Jahr [€]								
Duisburg	15.038	16.162	16.263	16.610	17.354	17.778	18.362	+ 13,6 %
zum Vergleich:								
Nordrhein-Westfalen	18.745	20.526	20.971	21.575	22.521	22.938	23.201	+ 13,0 %
Reg.-Bez. Düsseldorf	18.989	20.574	21.003	21.628	22.452	22.892	23.235	+ 12,9 %
Deutschland	22.398	25.710	26.431	27.442	28.488	29.114	28.610	+ 11,3 %
Niveau Duisburg zu:								
Nordrhein-Westfalen	80,2 %	79,7 %	79,7 %	79,4 %	79,2 %	78,7 %	77,5 %	
Reg.-Bez. Düsseldorf	79,2 %	78,7 %	78,8 %	78,4 %	78,6 %	78,6 %	77,4 %	
Deutschland	79,1 %	78,5 %	78,0 %	77,4 %	77,1 %	76,6 %	75,0 %	
Primäreinkommen der privaten Haushalte pro Person [€]								
Duisburg	16.651	18.651	18.837	19.370	20.317	20.858	20.765	+ 11,3 %
zum Vergleich:								
Nordrhein-Westfalen	22.139	25.054	25.629	26.559	27.716	28.291	27.894	+ 11,3 %
Reg.-Bez. Düsseldorf	22.589	25.342	25.927	26.895	27.921	28.543	28.196	+ 11,3 %
Deutschland	19.002	21.112	21.675	22.315	23.152	23.587	23.752	+ 12,5 %
Niveau Duisburg zu:								
Nordrhein-Westfalen	75,2 %	75,3 %	75,4 %	75,1 %	75,0 %	74,4 %	73,5 %	
Reg.-Bez. Düsseldorf	73,7 %	73,7 %	74,0 %	73,6 %	73,7 %	73,6 %	72,7 %	
Deutschland	74,3 %	74,5 %	74,1 %	73,4 %	73,2 %	72,5 %	71,3 %	
private Konsumausgaben je Einwohner und Jahr [€]								
Nordrhein-Westfalen	17.473	19.257	19.550	20.078	20.708	21.269	20.098	+ 15,0 %
Deutschland	17.603	19.623	20.082	20.597	21.133	21.698	20.538	+ 16,7 %
Niveau NRW zu D	99,3 %	98,1 %	97,4 %	97,5 %	98,0 %	98,0 %	97,9 %	

Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder

Tabelle 9: Entwicklung und vergleichende Einordnung des Verdienstniveaus der Stadt Duisburg

Die privaten Konsumausgaben je Einwohner und Jahr im Land Nordrhein-Westfalen weisen in etwa gleiche jährliche Wachstumsraten auf wie die verfügbaren Einkommen im Bundesland. Das Niveau lag im Jahr 2020 mit 2,1 % beziehungsweise 440 Euro knapp unter dem Durchschnitt der Bundesrepublik Deutschland. Festzustellen ist, dass nach einem

langjährigen kontinuierlichen Anstieg der privaten Konsumausgaben im Jahr 2020 in Nordrhein-Westfalen eine deutliche Verringerung gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen war. Dies gilt jedoch auch im bundesweiten Durchschnitt. Zurückzuführen ist dies wahrscheinlich auf die damaligen Unsicherheiten der Bevölkerung in Hinblick auf die Corona-Pandemie und die damit verbundene zukünftige Entwicklung.

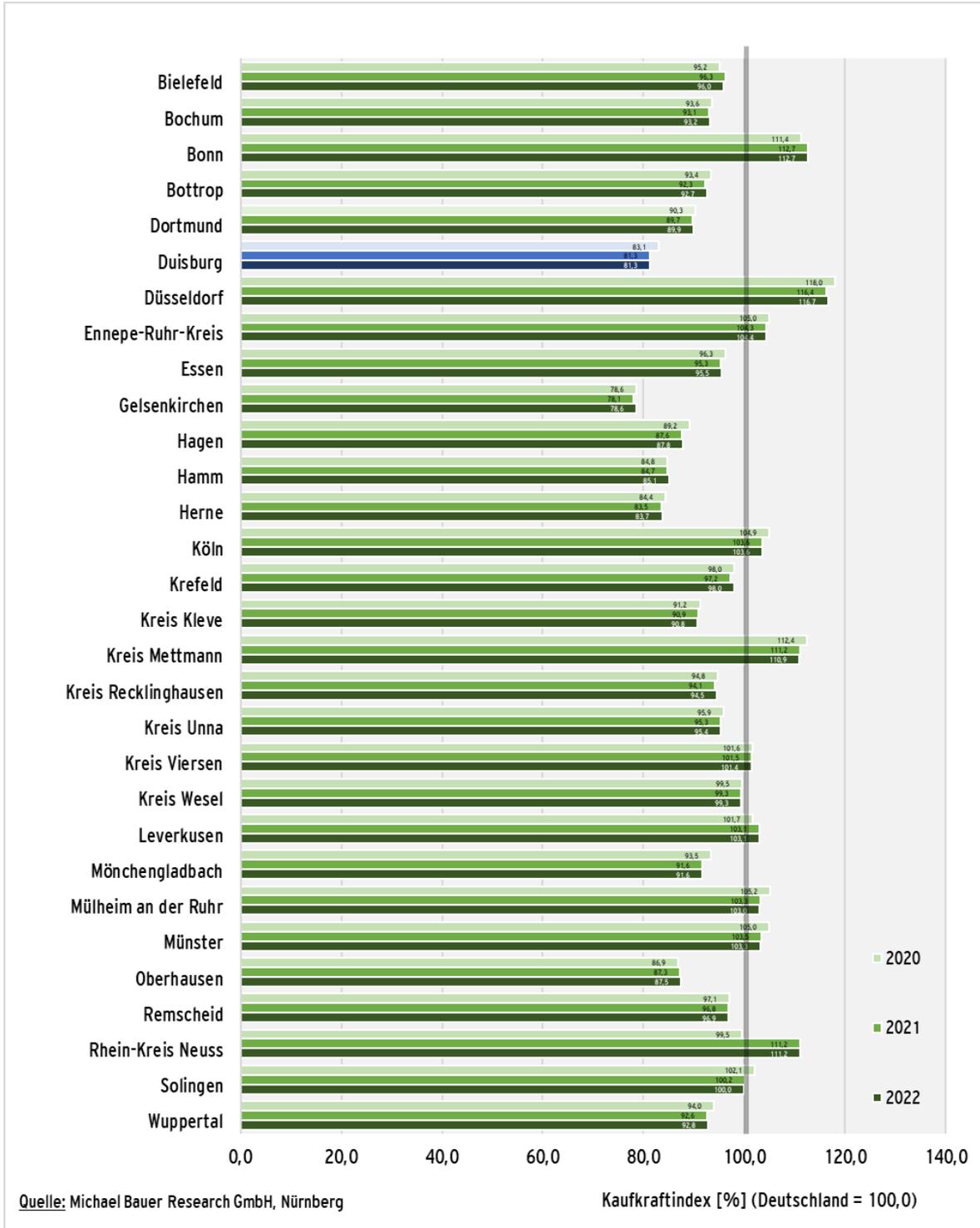


Abbildung 9: Index der Kaufkraftentwicklung in Nordrhein-Westfalen

Eine weitere Größe zur Beschreibung der Nachfrage ist der Kaufkraftindex, der das in den Haushalten verfügbare Einkommen im Verhältnis zum bundesdeutschen Normwert von 100 angibt. Für die Stadt Duisburg wird von Michael Bauer Research GmbH für das Jahr 2022 ein Kaufkraftindex von 81,3 ausgewiesen (vgl. Abbildung 9); die Einwohner der Stadt verfügen demnach über 81,3 % der durchschnittlichen Kaufkraft eines Bundesbürgers. Die Kaufkraft vom Regierungsbezirk Düsseldorf beträgt hingegen 98,5 %. Duisburg liegt damit sowohl deutlich unter dem Niveau der umliegenden Kommunen als auch der übrigen kreisfreien Städte.

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

3.2.4 Entwicklung der besonders taximarktrelevanten Branchen

Gesundheitswesen

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

Duisburg verfügt mit Stand 31. Dezember 2021 über sieben Krankenhäuser mit insgesamt 4.360 Betten (vgl. Tabelle 10). Hinzu kommen zahlreiche Einrichtungen der Altenpflege und Seniorenbetreuung sowie der Tages- und Kurzzeitpflege, welche über das gesamte Stadtgebiet verteilt sind. Die Anzahl der Betten in den Kliniken der Stadt Duisburg unterlag zwischen 2016 und 2021 einer schwankenden Entwicklung und ist nach einem leichten Anstieg bis 2017 seit 2018 um 5,8 % gesunken. Die Änderungsrate der aufgestellten Betten liegt damit über dem bundesweiten Durchschnitt von -3,0 %. Im Bundesland Nordrhein-Westfalen gab es im Vergleichszeitraum ebenfalls einen geringfügigen Rückgang der aufgestellten Krankenhausbetten (vgl. Tabelle 10).

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020 zu 2015
aufgestellte Betten im Jahresdurchschnitt in den Krankenhäusern je 100.000 EW							
Duisburg	938	926	930	922	903	890	- 5,1 %
zum Vergleich:							
Reg.-Bezirk Düsseldorf	705	696	691	698	687	660	- 6,3 %
Nordrhein-Westfalen	671	669	662	667	657	641	- 4,5 %
kreisfreie Städte	843	835	829	830	809	797	- 5,5 %
Landkreise	539	540	532	541	539	520	- 3,5 %

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020 zu 2015
aufgestellte Betten im Jahresdurchschnitt in den Vorsorge- oder Rehabilitationseinrichtungen je 100.000 EW							
Duisburg	36	36	36	36	36	35	- 0,8 %
zum Vergleich:							
Reg.-Bezirk Düsseldorf	43	44	44	42	42	41	- 4,7 %
Nordrhein-Westfalen	116	116	115	114	113	111	- 4,0 %
kreisfreie Städte	38	37	37	36	37	36	- 5,3 %
Landkreise	176	176	175	174	172	170	- 3,4%

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

Tabelle 10: Entwicklung der medizinischen Versorgung in Duisburg

Normiert man die Anzahl der aufgestellten Betten auf die Bevölkerungszahl, lässt sich der Stadt Duisburg sowohl im Landesvergleich als auch im Vergleich zum Regierungsbezirk eine überdurchschnittliche Krankenhausversorgung bescheinigen. Die aufgestellten Betten im Jahresdurchschnitt in den Krankenhäusern je 100.000 Einwohner in der Stadt Duisburg liegen zudem deutlich über dem Durchschnitt der Landkreise in Nordrhein-Westfalen.

In Hinblick auf die Vorsorge- oder Rehabilitationseinrichtungen ist das Angebot der Stadt Duisburg im Vergleich anderen kreisfreien Städten in Nordrhein-Westfalen als durchschnittlich einzuschätzen. Ferner liegt die Stadt Duisburg hier etwa auf dem Niveau des Durchschnittes im Regierungsbezirk Düsseldorf.

Bedeutsam für das Taxi- und Mietwagengewerbe in Duisburg sind zahlreiche Einrichtungen der Altenpflege und Seniorenbetreuung sowie der Tages- und Kurzzeitpflege, welche über das gesamte Stadtgebiet verteilt sind. Da diese über eigene Möglichkeiten zur Personenbeförderung verfügen, sind die sich ergebenden Potenziale jedoch vergleichsweise gering.

Fremdenverkehr

Die Bedeutung der Stadt Duisburg als attraktives Reiseziel für inländische wie ausländische Touristen hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Das begründet sich zum einen mit den zahlreichen Stätten der Industriekultur, die dem gesamten Ruhrgebiet ein neues Gesicht geben sollen (Landschaftspark Duisburg-Nord, der Binnenhafen, Route der Industriekultur etc.) und zum anderen in der direkten Nähe zu Düsseldorf und Essen als zwei große Messe-Städte.

Für die Besucher und Gäste der Stadt stehen zahlreiche Hotels, Pensionen und andere Übernachtungsstätten bereit (vgl. Tabelle 11).

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021 zu 2015
geöffnete Beherbergungsstätten								
Duisburg	51	50	51	48	48	43	42	- 17,6 %
Nordrhein-Westfalen	5.226	5.110	5.099	4.985	4.993	4.668	4.610	- 11,8 %
geöffnete Beherbergungsstätten je 100.000 EW								
Duisburg	10	10	10	10	10	9	8	- 18,3 %
zum Vergleich:								
Reg.-Bezirk Düsseldorf	21	21	21	20	21	19	19	- 10,4 %
Nordrhein-Westfalen	29	29	29	28	28	26	26	- 12,0 %
kreisfreie Städte	19	19	19	19	19	18	17	- 12,2 %
Landkreise	37	37	36	35	35	33	32	- 11,5 %
angebotene Gästebetten								
Duisburg	3.276	3.457	3.716	3.665	3.741	3.469	3.881	+ 18,5 %
Nordrhein-Westfalen	308.356	304.543	310.498	312.057	318.212	292.302	300.663	- 2,5 %
angebotene Gästebetten je 100.000 EW								
Duisburg	667	692	746	735	750	700	784	+ 17,5 %
zum Vergleich:								
Reg.-Bezirk Düsseldorf	1.505	1.514	1.581	1.602	1.658	1.436	1.525	+ 1,4 %
Nordrhein-Westfalen	1.728	1.736	1.769	1.776	1.804	1.636	1.681	- 2,7 %
kreisfreie Städte	1.720	1.726	1.782	1.808	1.857	1.637	1.722	+ 0,2 %
Landkreise	1.734	1.744	1.759	1.751	1.764	1.635	1.648	- 5,0 %

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

Tabelle 11: Entwicklung des Beherbergungsangebots in Duisburg

Die Tourismusbranche erfuhr durch die mit der Pandemie verbundenen Lockdowns sowie Reise- und Bewegungsbeschränkungen starke Einbußen in der Nachfrage. Die Zahl der Übernachtungsmöglichkeiten sowie deren Bettenkapazität sind in Duisburg im Zeitraum von 2015 bis 2021 aufgrund der Corona-Pandemie verglichen mit dem Durchschnitt in Nordrhein-Westfalen stärker gesunken. Normiert man die Beherbergungsstätten und die darin angebotenen Schlafgelegenheiten auf die Bevölkerungszahl, weist Duisburg ein unterdurchschnittliches Niveau im Vergleich zum Land Nordrhein-Westfalen sowie dem Regierungsbezirk Düsseldorf auf (vgl. Tabelle 11).

Als Indikatoren für Umfang und Entwicklung des Fremdenverkehrs sind unter anderem die Anzahl der Ankünfte und Übernachtungen zu betrachten. Abbildung 10 zeigt die Entwicklung der Beherbergungen in Duisburg. Die Gästeankünfte weisen bis zum Beginn der Corona-Pandemie eine steigende Tendenz auf und lagen im Jahr 2019 um 38,0 % über dem Niveau von 2015. Die Übernachtungen haben in dem gleichen Zeitraum ebenfalls kontinuierlich zugenommen.

Durch die zur Eindämmung der Corona-Pandemie beschlossenen Einschränkungen sind die Gästeankünfte in Duisburg deutlich zurückgegangen und lagen im Jahr 2020 um 55,3 % beziehungsweise im Jahr 2021 um 52,4 % unter dem Vor-Corona-Niveau von 2019. Auch die Übernachtungszahlen sind deutlich gesunken und lagen 2020 um 49,5 % beziehungsweise im Jahr 2021 um 48,5 % unter dem Niveau von 2019.

Normiert man die vorstehend genannten Indikatoren auf die Bevölkerungszahl zeigt sich, dass Duisburg in Hinblick auf die Tourismusnachfrage unter dem Landesdurchschnitt liegt. Es kommen mit rund 0,5 Gäste je Einwohner im Durchschnitt über die Jahre 2015 bis 2021 deutlich weniger Gäste als im nordrhein-westfälischen Durchschnitt (1,1 Gäste je EW). Die Stadt weist aber eine deutlich höhere Zunahme als der Landesdurchschnitt auf (DUI 2015 - 2019: +22,9 % Übernachtungen/EW, zum Vgl. NRW: +8,9 %)

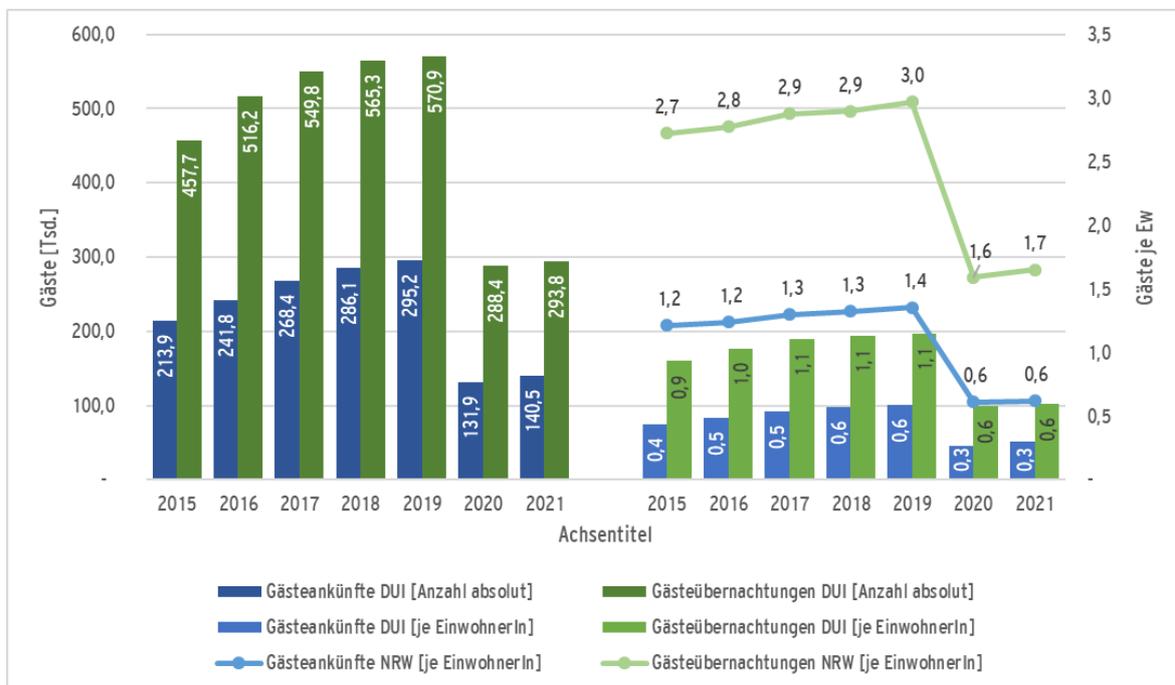


Abbildung 10: Tourismusedwicklung in Duisburg

Mit einem nahezu konstanten Niveau von etwa 82 % aller Gästeankünfte wird die Tourismusbranche vor allem durch inländische Gäste geprägt. Insbesondere aber die Bahn und Flugzeug nutzenden ausländischen Besucher sind eine stabile Klientel im Taxigeschäft. Die Stadt Duisburg erreichte mit etwa 19,7% in der Zeit vor der Pandemie im Jahr 2019 einen etwas geringeren Anteil an ausländischen Gästen als der Landesdurchschnitt (vgl. 2019: 22,2%). Der Anteil an ausländischen Gästen in den kreisfreien Städten lag 2019 bei durchschnittlich 19,0 %, Duisburg rangiert dabei im oberen Mittelfeld (Rang 9). Nach den beiden Pandemie-Jahren nähern sich die Gästezahlen im Jahr 2022 landesweit langsam wieder dem Niveau im Jahr 2019 an.

Die Aufenthaltsdauer der Gäste Duisburgs mit im Mittel 1,9 Tagen ist relativ niedrig, in dieser Größe aber für Städte durchaus üblich und entspricht dem Durchschnitt der kreisfreien Städte in Nordrhein-Westfalen. Das liegt darin begründet, dass viele Touristen die Städte im Rahmen von Städtereisen besuchen und auch der Geschäftsreiseverkehr eine größere Rolle spielt, so dass sich nur vergleichsweise kurze Aufenthalte ergeben. Günstigere Werte verzeichnen hier in der Regel die Landkreise, wo längere Urlaube gemacht werden. Diese Werte spiegeln sich auch in Nordrhein-Westfalen wider; die durchschnittliche Aufenthaltsdauer je Gast in Jahr 2019 betrug über die 23 kreisfreien Städte 1,9 Tage, in den 31 Landkreisen durchschnittlich 2,7 Tage.

Der Tagestourismus hat nur eine untergeordnete Bedeutung für das Taxigewerbe. Noch mehr als bei den Mehrtagesgästen steht hier die Nutzung des eigenen Pkw im Vordergrund,

wobei auch das begrenzte Zeitbudget und damit die Konzentration auf wenige Aktivitäten eine Rolle spielen. Festzustellen ist außerdem, dass heute ein Großteil der Individualtouristen und der Geschäftsreisenden mit dem eigenen Pkw anreist und auch Reisegruppen während des Aufenthalts in der Regel ein Bus zur Verfügung steht. Damit wird der überwiegende Teil der Aktivitäten mit dem eigenen Fahrzeug abgewickelt und nur selten auf das Taxigewerbe zurückgegriffen. Darüber hinaus gibt es für Touristen günstige Ticket-Angebote für die Nutzung des ÖPNVs.

Freizeit, Kultur und Gastronomie

Die Stadt Duisburg bietet ein vielfältiges Angebot an Kultur, Kunst, Freizeit und Erlebnis. Zu den Besucherschwerpunkten zählen zum Beispiel der Landschaftspark Duisburg-Nord, der Duisburger Innenhafen, die Landmarke Tiger&Turtle Magic Mountain sowie der König-Heinrich-Platz als kultureller Mittelpunkt der Stadt. Weitere Anziehungspunkte sind die zahlreichen Museen, Theater, die Gastronomie-Meile am Duisburger Innenhafen, der Zoo sowie zahlreiche Veranstaltungen wie zum Beispiel die Ruhr Games als größtes internationales Sport- & Kulturfestival für Jugendliche oder das Kulturfestival Duisburger Akzente. Auch der Karneval spielt in Duisburg eine bedeutende Rolle.

Insbesondere das Angebot an Theateraufführungen, Konzerten und sonstigen Kulturveranstaltungen zieht eine entsprechende Nachfrage nach Taxileistungen nach sich. Diese Nachfrage konzentriert sich jedoch hauptsächlich auf die Abendstunden und das Wochenende und ist damit nicht konstant vorhanden. Besucherstarke Veranstaltungen wie Karneval, Stadtfest, Weinfest und die Hafenfeste sind auf wenige Tage begrenzt. Weiterhin ist zu beachten, dass in Duisburg die Eintrittskarten für Konzerte, Veranstaltungen, Messen etc. oft als KombiTickets ausgegeben werden, so dass Teilnehmer den ÖPNV kostenfrei nutzen können.

Im Bereich der Freizeitaktivitäten ist die Nutzung des Taxis insbesondere im Rahmen des Besuchs von gastronomischen Einrichtungen relevant, die sich vor allem in der Innenstadt befinden. Eine starke Nachfrage ist hier auf das Wochenende und dabei auf den Zeitraum der späten Abend- und der Nachtstunden fokussiert.

Messen, Kongresse und Tagungen

Duisburg selbst ist als Messestandort nur von regionaler Bedeutung, befindet sich aber in direkter Nähe zu Düsseldorf und Essen, welche zusammen mit Köln und Dortmund zu den weltweit größten Messestandorten zählen.

Wichtige Veranstaltungsorte in der Stadt Duisburg sind der Landschaftspark Duisburg-Nord, die Mercatorhalle, die Rheinhausenhalle sowie die Glückauf-Halle, die alle eine gute Erreichbarkeit sowohl mit dem ÖPNV als auch mit dem Pkw aufweisen. Dementsprechend bilden die Besucher nur ein geringes Potenzial für den Taxiverkehr.

Schülerbeförderung

Die Beförderung von Schülern mit Mobilitätseinschränkung erfolgt überwiegend im freigestellten Verkehr oder wird über Mietwagen realisiert. Ein Einsatz von Taxis bei der Beförderung von Schülern außerhalb des Förderschulbereiches ist damit auf Ausnahmefälle begrenzt (z.B. krankheitsbedingt zeitweise gehunfähige Schüler). Die Schülerbeförderung spielt somit für Taxis keine nennenswerte Rolle.

3.3 Verkehrliches Umfeld des Taxigewerbes

Entscheidend für die Inanspruchnahme nach Leistungen des Taxi- und Mietwagengewerbes sind das Mobilitätsverhalten und der Motorisierungsgrad der Bevölkerung, das Angebot und die Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs und die Naherreichbarkeit von Erledigungen.

Die folgende Abbildung zeigt die Verkehrsmittelnutzung in der Stadt Duisburg im Vergleich zum Land Nordrhein-Westfalen und Deutschland.

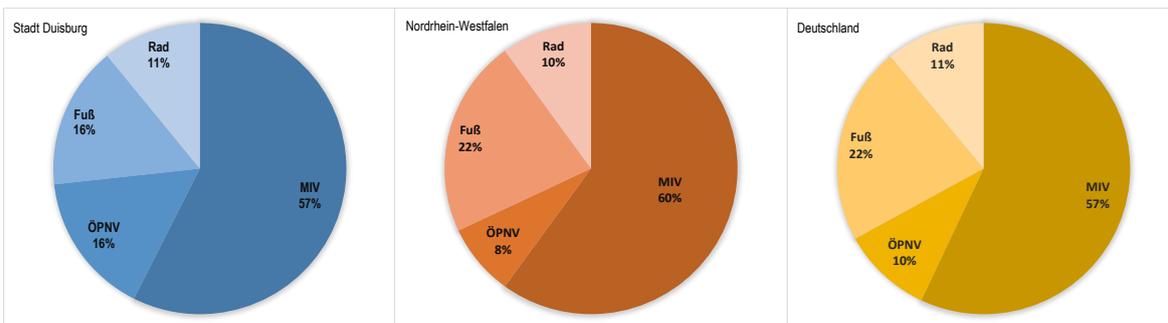


Abbildung 11: Verkehrsmittelnutzung im Vergleich

Mehr als die Hälfte der Wege werden mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt. Duisburg liegt dabei sowohl im landesweiten als auch im bundesweiten Durchschnitt. Der ÖPNV-Anteil, zu dem auch der Taxiverkehr zählt, liegt wiederum deutlich über dem Bundes- und Landesdurchschnitt.

3.3.1 Motorisierter Individualverkehr

Die Nachfrage nach Taxileistungen ist in starkem Maße vom Motorisierungsgrad der Bevölkerung abhängig. Der Pkw-Bestand hat sich zwischen 2015 und 2021 kontinuierlich um 6,9 % erhöht. Im gleichen Zeitraum wuchs die Bevölkerungszahl in der Stadt Duisburg um rund 0,8 %. Einem absoluten Zuwachs des Pkw-Bestandes von 2015 bis 2021 um 15.221 Fahrzeugen steht ein Bevölkerungszuwachs von 3.921 Einwohnern gegenüber. Für jeden zusätzlichen Einwohner erhöhte sich der Fahrzeugbestand somit um fast vier Fahrzeuge. Trotzdem weist Duisburg mit 476 Pkw je 1.000 Einwohner noch einen vergleichsweise geringen Motorisierungsgrad auf und liegt deutlich unter dem Mittelwert von Nordrhein-Westfalen (581 Pkw/1.000 EW) sowie von Deutschland (574 Pkw/1.000 EW).

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021 zu 2015
Pkw-Bestand absolut								
Duisburg	220.667	224.159	227.480	229.610	232.780	234.711	235.888	+ 6,9 %
zum Vergleich:								
Reg.-Bezirk Düsseldorf	2.721.010	2.765.439	2.803.377	2.837.711	2.878.186	2.911.637	2.925.681	+ 7,5 %
Nordrhein-Westfalen	9.639.714	9.807.338	9.950.324	10.083.891	10.232.556	10.365.586	10.422.671	+ 8,1 %
kreisfreie Städte	3.743.844	3.806.588	3.862.938	3.907.943	3.967.581	4.013.879	4.031.743	+ 7,7 %

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021 zu 2015
Motorisierungsgrad (Pkw pro 1.000 Einwohner)								
Duisburg	449	448	457	461	467	473	476	+ 6,1 %
zum Vergleich:								
Reg.-Bezirk Düsseldorf	526	533	539	545	553	560	563	+ 7,0 %
Nordrhein-Westfalen	540	548	556	562	570	578	581	+ 7,8 %
kreisfreie Städte	482	488	494	499	506	513	516	+ 6,9 %
Landkreise	584	595	603	611	620	629	632	+ 8,3 %

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

Tabelle 12: Pkw-Bestand und Motorisierungsgrad in Duisburg

In der Innenstadt von Duisburg stehen zahlreiche **Parkmöglichkeiten** zur Verfügung. Es gibt insgesamt 22 Parkplätze und -häuser. Die Parkplätze sind farblich in drei Zonen unterteilt. Gelbe Schilder kennzeichnen das Parken in der Innenstadt. Die Parkplätze im Bereich des Innenhafens sind durch blaue Schilder gekennzeichnet, weiße Parkschilder gelten für den Randbereich (Theater am Marientor, UCI-Kino).

Gemäß der Parkgebührenordnung sind in der Stadt auf öffentlichen Wegen und Plätzen gebührenpflichtige Parkzeiten für bestimmte Stadtteile festgelegt (z. B. Kernbereich der Duisburger Innenstadt Mo-Fr 9-20 Uhr und Sa 9-14 Uhr). Für den Kernbereich der Stadt werden 0,50 Euro für die erste Stunde, 1,00 Euro für die zweite Stunde und 1,50 Euro für jede weitere Stunde erhoben.² In Parkhäusern bewegt sich das reguläre Parkentgelt zwischen 1,50 und 3,50 Euro pro Stunde.

Ein stadtweites dynamisches **Parkleitsystem** erleichtert das Auffinden freier Parkmöglichkeiten und vermeidet damit aufwändigen und die Umwelt belastenden Parksuchverkehr. An das System sind 16 Parkhäuser und -plätze mit insgesamt 5.000 Stellplätzen angeschlossen.³

In wachsendem Maße können über das Internet zudem Informationen zur aktuellen Verkehrslage in Duisburg, zu Baustellen und geplanten Baumaßnahmen abgerufen werden. Dies trägt insgesamt zur Erleichterung der Nutzung des eigenen Pkw sowohl für Besucher von Duisburg als auch die Bewohner bei.

² https://www.duisburg.de/rathaus/rathausundpolitik/ortsrecht/S_62.05_Parkgebuehrenordnung_ab_16.10.2015.pdf

³ Quelle: www.duisburg.de

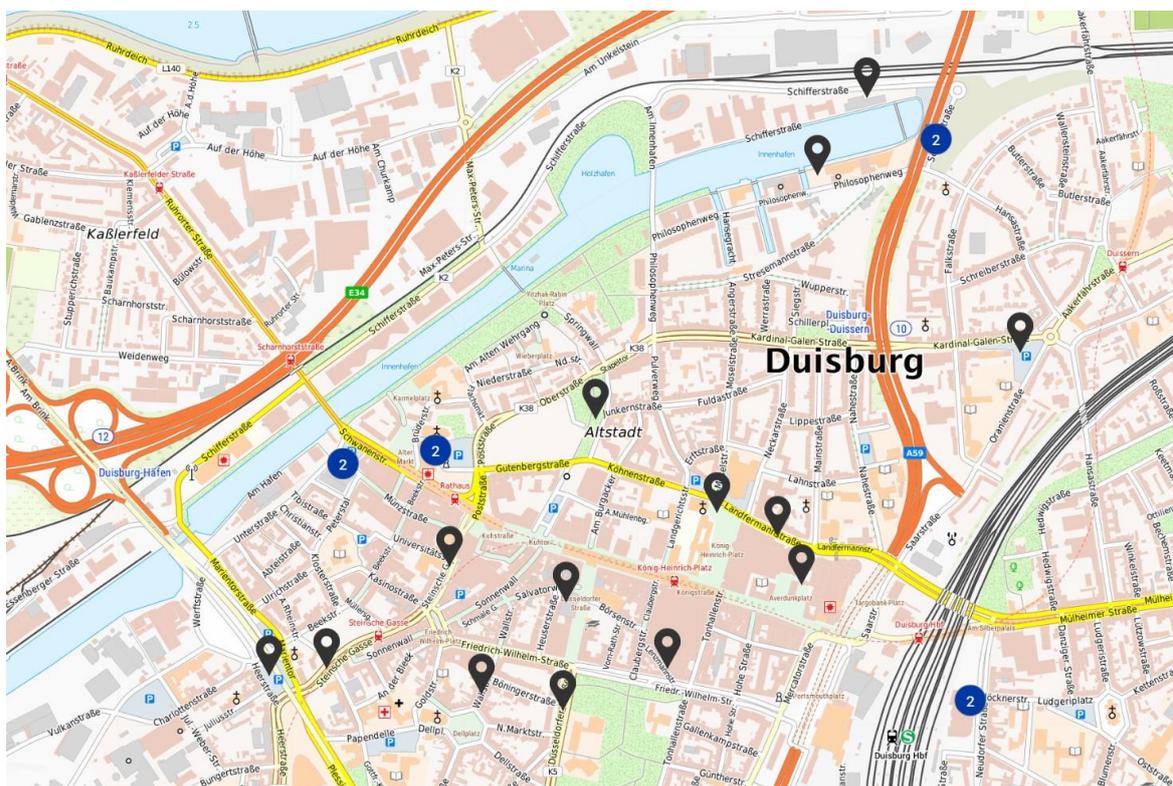


Abbildung 12: Öffentliche Parkmöglichkeiten in Duisburg Innenstadt (Quelle: www.duisburg.de)

Die Stadt Duisburg bietet auch eine Smart Parking-Option an, bei der das Parken alternativ zur Nutzung des Parkscheinautomaten über eine App bezahlt werden kann.

Aufgrund der verschiedenen Nutzergruppen in der Innenstadt, darunter Bewohner, Beschäftigte und Besucher, kommt es oft zu Parkproblemen. Die Stadt hat daher neben öffentlichen Parkmöglichkeiten auch **Bewohnerparkzonen** eingeführt. Insgesamt gibt es 16 Zonen, in denen Bewohner mit einem gültigen Bewohnerparkausweis parken können.

Zudem gibt es in der Stadt Duisburg verschiedene Möglichkeiten, sich über **Car-Sharing** ein Fahrzeug zu teilen (z. B. Flinkster oder stadtmobil). Damit benötigt man einerseits kein privates Auto und kann andererseits auch weitestgehend auf eine Taxi-Nutzung verzichten. Zwischen Car-Sharing-Anbietern und dem lokalen Taxi- und Mietwagengewerbe kann ein Wettbewerb entstehen, da hiermit die Eigenmobilität der Bevölkerung durch das bedarfsgerechte Ausleihen eines Fahrzeuges erhöht wird. Die Auswirkungen auf das Taxi- und Mietwagengewerbe dürften gegenwärtig durch Car-Sharing-Angebote aber nur marginal sein.

3.3.2 Mietwagenverkehr

Der Mietwagenverkehr in Deutschland wird nach § 49 PBefG (Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen) geregelt und ist genehmigungspflichtig.

Mit Stand 2022 waren in Duisburg 181 Mietwagen genehmigt, die sich auf insgesamt 49 Unternehmen verteilten (32 reine Mietwagenbetriebe und 17 Taxi-Betriebe mit Mietwagen). In den vergangenen Jahren hat sich der Mietwagenbestand deutlich erhöht (vgl. S. 52, Kapitel 4.2, Tabelle 15). Da eine Beschränkung bei der Vergabe von Mietwagenkonzessionen weiterhin vom Gesetzgeber nicht vorgesehen ist, ist ein weiterer Anstieg des Mietwagenbestandes in der Zukunft nicht auszuschließen.

Der Verkehr mit Mietwagen ist gemäß § 49 Abs. 1 PBefG die Personenbeförderung mit Kfz,

die nur im Ganzen zur Beförderung angemietet werden und mit denen Fahrten ausgeführt werden, deren Zweck, Ziel und Ablauf der Mieter bestimmt. Die Fahrgäste müssen ein zusammenhängender Personenkreis und über Zweck, Ziel und Ablauf einig sein. Die in Duisburg konzessionierten Mietwagen werden nur in geringem Maße für klassische, dem Taxi-betrieb analoge Personenbeförderungen eingesetzt. Im Vordergrund steht die Beförderung von Kranken, Menschen mit Behinderung sowie Schülern, häufig mit dazu entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugen. Außerdem kommen die Mietwagen für innerbetriebliche Fahrleistungen zum Einsatz.

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

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

3.3.3 Öffentlicher Personennahverkehr

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

Die Stadt Duisburg verfügt über ein gut ausgebautes und leistungsfähiges Liniennetz, betrieben von der Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG).

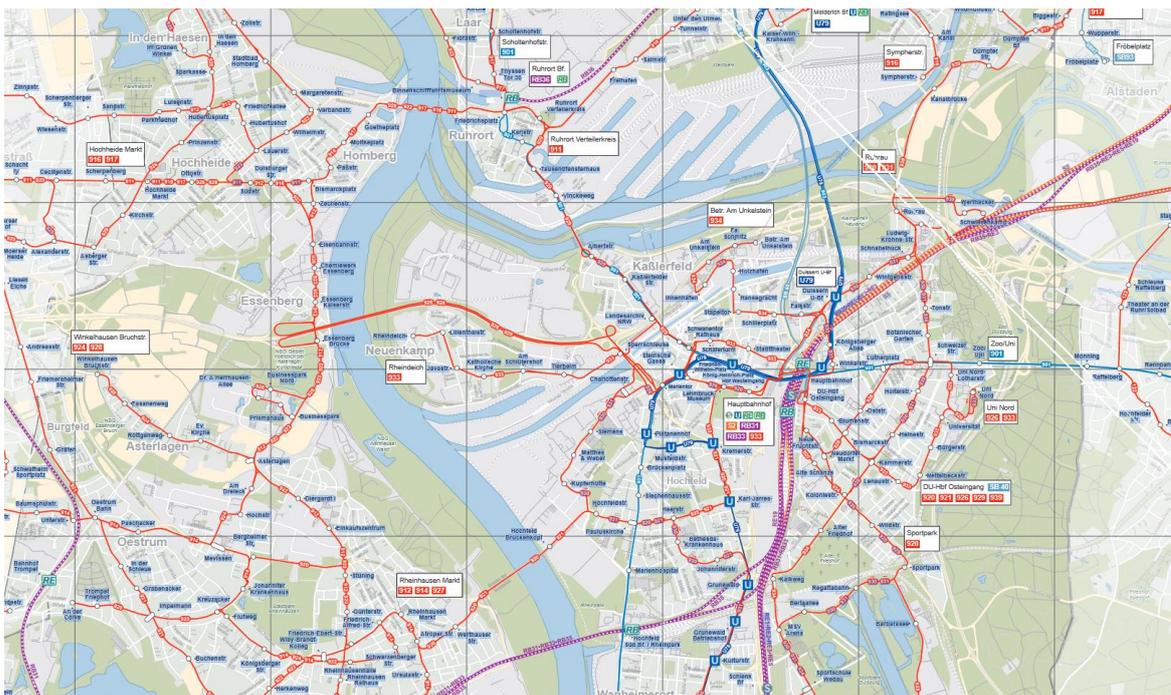


Abbildung 13: Auszug Liniennetzplan der Stadt Duisburg (Quelle: VRR 2023)

Das Stadtgebiet wird von einer Stadtbahnlinie und drei Straßenbahnlinien bedient. Die Straßenbahnlinien und die Stadtbahnlinie haben besonders für den rechtsrheinischen innerstädtischen ÖPNV eine große Bedeutung. Neben der Erschließung des Duisburger Nordens, haben diese Linien die Zubringerfunktion an den Fernverkehr am Duisburger Hauptbahnhof sowie der Verbindung an die Nachbarstädte Mülheim a. d. Ruhr und Dinslaken im Kreis Wessel. Stadt- und Straßenbahnen sind in Duisburg als Durchmesserlinien in Nord-Süd-Richtung ausgewiesen. Den zentralen Abschnitt zwischen den U-Bahnhöfen Hauptbahnhof und König-Heinrich-Platz befahren alle vier Linien.

Ergänzend dazu verkehren im Stadtgebiet 47 Buslinien (darunter Schnell- und Nachtbuslinien). Die übergeordnete Verbindungsfunktion übernehmen fünf Schnellbuslinien, welche die äußeren Stadtteile bzw. angrenzenden Städte mit dem Duisburger Hauptbahnhof verbinden. Die Buslinien im Stadtgebiet übernehmen Erschließungs- und ergänzende Verbindungsfunktionen in den Räumen abseits der Stadt- und Straßenbahnachsen.⁴

Es wird weitestgehend ein Taktfahrplan umgesetzt, der ein attraktives, in Randbereichen an der Nachfrage orientiertes Fahrtenangebot bereitstellt.

Die Buslinien verkehren am Tag im 30-Minuten-Takt und an Sonn- und Feiertagen im 60-Minuten-Takt. Die Straßenbahnlinien fahren deutlich häufiger (6 bzw. 7,5-Minuten-Takt). Betriebsbeginn ist je nach Linie montags- samstags ca. 04:00 Uhr, sonntags gegen 07:30 Uhr. Die Fahrzeuge sind täglich bis ca. 0:00 Uhr im Einsatz.

Mit der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes hat der Gesetzgeber im Gelegenheitsverkehr zudem zwei neue Verkehrsformen eingeführt. Der Linienbedarfsverkehr gemäß § 44 PBefG soll Verkehrsunternehmen die Möglichkeit bieten, nachhaltige und benutzerorientierte Mobilitätsangebote in Ergänzung zum klassischen ÖPNV anzubieten, um

⁴ Quelle: 3. Nahverkehrsplan der Stadt Duisburg

beispielsweise bislang schwach ausgelastete Linien effizienter bedienen zu können. Mit dem gebündelten Bedarfsverkehr nach § 50 PBefG wurde ferner eine neue Form des Gelegenheitsverkehrs mit eigenen Rechten und Pflichten⁵ geschaffen, welche den Verkehr mit Taxis und Mietwagen ergänzt. Einige der Verkehrsformen, welche bislang nach § 2 Abs. 6 PBefG (typenähnliche Genehmigung) oder § 2 Abs. 7 PBefG (Experimentierklausel) genehmigt wurden, haben einen eigenen, spezifischen Rahmen erhalten. Grundsätzlich dürfen im gebündelten Bedarfsverkehr Personen nur innerhalb der Kommune befördert werden, in der das ausführende Unternehmen seinen Betriebssitz hat. Im Einvernehmen mit anderen Genehmigungsbehörden und dem Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigungsbehörde aber auch die Beförderung außerhalb der Betriebssitzkommune gestatten und einen größeren Bezirk festlegen (§ 50 Abs. 2 Satz 3 PBefG).

Das **On-Demand-Angebot myBUS** wurde als fester Bestandteil des ÖPNV-Angebotes 2021 eingeführt, um das Mobilitätsangebot zu ergänzen. Die Kleinbusse fahren im Regelbetrieb sonntags bis donnerstags jeweils von 22.00 bis 2.30 Uhr, von Freitag auf Samstag zwischen 20 und 3.30 Uhr sowie von Samstag auf Sonntag von 23.30 bis 7.30 Uhr. Durch das Konzept der über 5.600 virtuellen Haltestellen ermöglicht dieses Angebot in Verbindung mit dem Bus- und Bahnnetz eine flexible Erreichbarkeit aller Orte in Duisburg. Die Kosten werden nach Reiseweite und Anzahl der Mitfahrer festgelegt. Die Auswirkungen auf das Taxi- und Mietwagengewerbe dürften gegenwärtig aber nur marginal sein.

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

Ein Beispiel für den **Preisvorteil des ÖPNV-Tarifs**:

Eine Einzelfahrt mit dem ÖPNV innerhalb der Stadt Duisburg (z. B. Landschaftspark Nord - Hauptbahnhof) kostet 3,00 Euro (Einzelticket Erwachsene, mit 4er-Ticket 2,86 Euro, 10er-Ticket: 2,40 Euro). Für eine Fahrt mit dem Taxi bezahlt man für diese Strecke 24,15 Euro (7,7 km, Tagtarif, ohne Wartezeit). Die Kosten des Taxis werden pro Kopf allerdings immer günstiger, je mehr Personen mitfahren. Der größte Vorteil des Taxis gegenüber dem ÖPNV ist die Haustür-zu-Haustür-Beförderung sowie die zeitliche Unabhängigkeit von einem Fahrplan.

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

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

3.3.4 Schienenpersonennahverkehr

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) stellt wie der Straßenpersonennahverkehr ebenfalls eine Alternative zum Taxi- und Mietwagengewerbe für Fahrten zwischen den von den Bahnlinien bedienten Orten dar. Zusätzlich zu Bussen und Straßenbahnen gibt es auch S-Bahn-Verbindungen, die Duisburg mit umliegenden Städten und Regionen verbinden. Der Zugang zum SPNV wird durch 17 Bahnhöfe beziehungsweise Haltepunkte ermöglicht. Duisburg verfügt über einen gut angebundenen Hauptbahnhof, der als wichtiger Verkehrsknotenpunkt fungiert. Von hier aus verkehren Regionalzüge zu vielen Zielen in Nordrhein-Westfalen und darüber hinaus. Die **Regionalzüge** von Hauptbahnhof Duisburg bieten folgende Anschlüsse⁶:

- Köln - Düsseldorf - Duisburg - Essen
- Duisburg - Essen - Dortmund - Hamm (Westf)
- Düsseldorf - Duisburg - Oberhausen - Gelsenkirchen - Dortmund (- Hamm)
- (Amsterdam -) Emmerich - Wesel - Oberhausen - Duisburg (- Köln)
- RE44 - *Fossa-Emscher-Express*: Bottrop - Oberhausen - Duisburg - Moers
- (Düsseldorf -) Duisburg - Essen - Gelsenkirchen - Münster
- Mönchengladbach - Krefeld - Duisburg - Essen
- RB31 *Der Niederrheiner*: Xanten - Moers - Duisburg
- RB 19a(als Zubringer) *Rhein-IJssel-Express* (Düsseldorf -) Wesel – Bocholt

Duisburg ist auch ein wichtiger Halt für **Fernverkehrszüge**, die nationale und internationale Ziele wie Amsterdam, Berlin, Basel und München bedienen.

Neben dem Hauptbahnhof gibt es eine Radstation, wo die Fahrräder gesichert abgestellt werden können.

Duisburg ist Teil des S-Bahn-Netzes Rhein. Die **S-Bahnen** bieten schnelle und regelmäßige Verbindungen innerhalb der Region Rhein-Ruhr, einschließlich der umliegenden Städte und des Ruhrgebiets. Die S-Bahnlinie verkehrt durch Duisburg und bietet Verbindung zu Zielen wie Düsseldorf, Solingen, Essen und Dortmund.

3.3.5 Linienfernverkehr mit Bussen

Der Linienfernverkehr mit Bussen ermöglicht es, überregionale Ziele von Duisburg aus zu erreichen. Der Fernbusbahnhof befindet sich seit 2017 in unmittelbarer räumlicher Nähe des Hauptbahnhofes. In Duisburg gibt es verschiedene Fernbusunternehmen, die regelmäßige Verbindungen zu verschiedenen Städten und Regionen anbieten. Im Fernbusverkehr kommt analog zum Bahnfernverkehr das Taxi als Zu- oder Abbringer in Betracht. Aufgrund der zentralen Lage des Bahnhofes und des Spektrums der Fernbusnutzenden (u. a. „preisbewusste“ Reisende, Abwanderer von der Bahn) ist jedoch aus dem Fernbuslinienverkehr keine Taxinachfrage zu erwarten.

⁶ Elektronisches Kursbuch der DB

3.3.6 Flugverkehr

Ein weiterer Verkehrsträger, der nicht mit dem Taxiverkehr konkurriert, sondern bei dem das Taxi als Zubringer- oder Abholmittel dient, ist der Flugverkehr. Allerdings besteht hier eine erhebliche Konkurrenz zu anderen Verkehrsmitteln, insbesondere dem privaten Pkw und dem öffentlichen Personennahverkehr. Fluggäste stehen oft vor der Entscheidung, mit welchem Verkehrsmittel sie schneller und kostengünstiger zum Flughafen gelangen. Auch der Komfort spielt eine zentrale Rolle bei der Wahl des Verkehrsmittels. Die Verkehrsmittelnutzung der Fluggäste ist also in hohem Maße von der flughafenspezifischen Qualität der möglichen An- und Abreiseverkehrsmittel abhängig, auf Grundlage dessen die Fluggäste entscheiden können, welches Verkehrsmittel auf dem Weg zum beziehungsweise vom Flughafen schneller, günstiger und bequemer ist.

Der Flughafen Düsseldorf ist der wichtigste Flughafen in Nordrhein-Westfalen und deutschlandweit der viertgrößte Flughafen (gemessen am Passagieraufkommen). Die Entwicklung der Fluggastzahlen des Flughafens Düsseldorf sowie des Flughafens Köln/Bonn zeigt Tabelle 13. Nach einer kontinuierlichen Entwicklung zwischen 2017 und 2019 sind die Fluggastzahlen im Jahr 2020 bedingt durch den Einfluss der Corona-Pandemie und den damit einhergehenden Reisebeschränkungen erheblich gesunken. Die Fluggastzahlen haben sich im Jahr 2021 gegenüber dem ersten Jahr unter dem Einfluss der Corona-Pandemie wieder leicht erhöht. Im Jahr 2022 sind die Fluggastzahlen dann aber bereits wieder deutlich gestiegen, liegen aber weiterhin unter dem Vor-Corona-Niveau. Wann dieses Niveau der Fluggastzahlen wieder erreicht wird, lässt sich nicht klar prognostizieren. Die Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (2021) geht aber in ihrer Prognose des Flugverkehrs an den deutschen Flughäfen bis 2027 davon aus, dass voraussichtlich 2025 wieder ein Vor-Corona-Niveau erreicht werden wird.

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

Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V.

Tabelle 13: Passagierzahlen der Flughäfen Duisburg und Köln/Bonn

Der Flughafen Düsseldorf liegt in unmittelbarer Nähe zur Stadtgrenze von Duisburg und verfügt mit einer Fahrtdauer von sieben Bahnminuten vom Duisburger Hauptbahnhof über eine direkte Flughafenbindung. Der Flughafen Düsseldorf ist sehr gut an das Straßennetz angeschlossen. Zudem verfügt er über Parkplätze mit einer großen Anzahl an Stellplätzen. Durch das dichte Autobahnnetz in Nordrhein-Westfalen und den zahlreichen Autobahnabfahrten im Stadtgebiet Duisburg ist der Flughafen Düsseldorf theoretisch innerhalb von 20 bis 30 Minuten mit dem Pkw erreichbar. Verlustzeiten durch Stau stellen jedoch einen maßgeblichen Faktor für die Erreichbarkeit der Flughäfen dar und haben somit einen erheblichen Einfluss auf das Fahrgastpotenzial im Taxibedarf.

Für das Taxi- und Mietwagengewerbe der Stadt Duisburg stellt der Zu- oder Abbringerverkehr zum Flughafen aufgrund der Wegstrecken und unter Beachtung der konkurrierenden Verkehrsmittel ein geringes Fahrgastpotenzial dar. Hierbei gilt es zu beachten, dass die Taxis kein Bereitstellungsrecht am Flughafen haben, so dass nach einer Fahrt zum Flughafen in der Regel eine leere Rückfahrt erfolgt beziehungsweise nur auf vorherige Vorbestellung Fahrgäste aufgenommen werden können. Weiterhin muss bei den Fahrgastpotenzialen

das Pflichtfahrgebiet der in der Landeshauptstadt Düsseldorf zugelassenen Taxis beachten werden. Das Pflichtfahrgebiet regelt sich nach der Verordnung über die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen im Gelegenheitsverkehr der Landeshauptstadt Düsseldorf und erstreckt sich von Haltern im Norden bis Köln im Süden und von Nettetal im Westen über den Ennepe-Ruhr-Kreis bis Unna im Osten.

4 Angebotssituation

4.1 Betriebe

4.1.1 Anzahl und Struktur der Betriebe

Mit Stand 05/2022 (Beginn der Unternehmensbefragung, die die Basis für alle im Folgenden ausgewerteten Daten bildet) existieren in Duisburg 160 Taxiunternehmen. Diese setzen insgesamt 283 Taxis ein.

17 Unternehmen betreiben zusätzlich auch Mietwagen, 40 der insgesamt 187 Mietwagen entfallen auf diese Betriebe.

Von den eingesetzten Taxis entfällt lediglich 1,7 % auf Fahrzeuge mit 8 oder 9 Sitzplätzen (im Weiteren als Großraum-Taxi bezeichnet). Das ist auch für Großstädte ein vergleichsweise niedriger Wert (zum Vergleich Potsdam 2019: 14,5 %). Weitere rund 37 % sind Fahrzeuge mit 6 oder 7 Sitzplätzen.

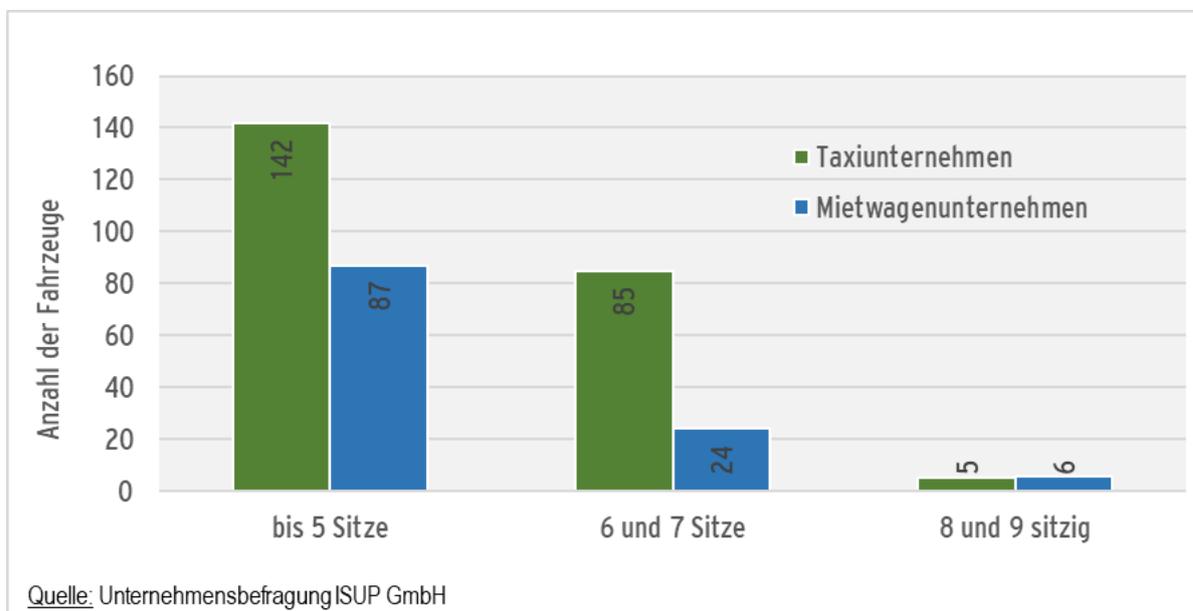


Abbildung 14: Anzahl und Struktur der Taxi- und Mietwagenunternehmen

Der Pflichtfahrbereich für die Taxiunternehmen mit Betriebssitz in Duisburg umfasst dabei das Gebiet der Stadt Duisburg.

Bei den weiteren Betrachtungen und Datenauswertungen wird, soweit möglich bzw. sinnvoll, zwischen folgenden Betriebsgrößen unterschieden (die Betriebsgröße bezieht sich dabei auf den Stand 05/2022):

- Unternehmen mit 1 Fahrzeug
- Unternehmen mit 2 Fahrzeugen
- Unternehmen mit 3 oder 4 Fahrzeugen
- Unternehmen mit 5 oder mehr Fahrzeugen

Die Unternehmensgröße der Taxibetriebe zum Stand 05/2022 geht aus der folgenden Tabelle hervor. Demnach ergibt sich:

- 61 % der Taxiunternehmen sind 1-Fahrzeug-Betriebe, die rund 34 % der Fahrzeuge

besitzen

- Mehrere Fahrzeuge sind in 39 % der Unternehmen im Einsatz, auf die 66 % der Fahrzeuge entfallen
- Die größten Unternehmen besitzen 19 Taxis
- Der durchschnittliche Taxibesatz über alle Betriebe liegt bei 2,0 Fahrzeugen.

Taxis pro Unternehmen	Unternehmen		Taxis	
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil
1	97	61,4%	97	34%
2	43	27,2%	86	30%
3	9	5,7%	27	10%
4	2	1,3%	8	3%
5	1	0,6%	5	2%
6	2	1,3%	12	4%
7	1	0,6%	7	2%
10	1	0,6%	10	4%
12	1	0,6%	12	4%
19	1	0,6%	19	7%
Gesamt	158		283	

Tabelle 14: Größe der Taxiunternehmen in Duisburg

Die Entwicklung des Konzessionsbestandes geht aus Tabelle 15 hervor. Während die Anzahl der Taxikonzessionen seit 2017 gleichmäßig steigt, gab es bei den Mietwagenkonzessionen einen sprunghaften Anstieg der Mietwagenkonzessionen im Jahr 2020. Der allgemeine Trend in Deutschland zur kontinuierlichen Ausweitung des Mietwagenbestandes, insbesondere bedingt durch die höhere Flexibilität beim Einsatz dieser Fahrzeuge und damit eine Verschiebung der Konzessionsanzahl vom Taxigewerbe hin zum Verkehr mit Mietwagen, ist in Duisburg aber nicht zu erkennen.

Jahr	Taxigewerbe		Mietwagengewerbe	
	Unternehmen	Fahrzeuge	Unternehmen	Fahrzeuge ¹
2017	92	177	21	78
2018	128	227	22	79
2019	140	249	24	81
2020	145	260	27	142
2021	153	269	28	156
5/2022	160	283	32	186

¹ inklusive Mietwagen in Taxibetrieben

Tabelle 15: Entwicklung des Fahrzeugbestandes

Wartelisten für neu zu vergebende Taxikonzessionen werden in Duisburg sowohl für Alt- als auch für Neubewerber geführt. Die Liste der Altunternehmer umfasst aktuell 11 Anträge. Die Warteliste der Neubewerber ist mit 17 Einträgen etwas umfangreicher. Damit ist bei Neubewerbern weiter ein hohes Interesse nach einem Einstieg in das Taxigewerbe zu verzeichnen.

Die **Altersstruktur der Taxibetriebe** in Duisburg weist folgendes aus:

- Das durchschnittliche Alter der Betriebe beträgt 11,24 Jahre
- 26,8 % der Unternehmen haben das Taxigeschäft vor 2002 aufgenommen und betreiben es damit bereits mindestens 20 Jahren.
- zwischen 2003 und 2016 haben rund 41,3 % der an der Unternehmensbefragung beteiligten Unternehmen ihr Gewerbe aufgenommen.
- Der Anteil der Unternehmen, welche ab 2017 den Taxibetrieb aufgenommen haben, beträgt 31,9 %.
- die ältesten Betriebe existieren seit über 50 Jahren.

Damit verfügt die Stadt Duisburg über eine Unternehmerschaft, welche schon lange am Markt ist und dementsprechend über umfassende Erfahrungen bei der Durchführung des Taxiverkehrs verfügt. Von den gegenwärtig bestehenden reinen Mietwagenbetrieben haben etwa 45 % der Unternehmen das Gewerbe vor 2017 begonnen.

Das **Durchschnittsalter** der Taxiunternehmer liegt gemäß der Auswertung der Unternehmensbefragung bei 49,5 Jahren; dies entspricht einem für das Taxigewerbe vergleichsweise geringem Wert. 54,1 % der Unternehmer sind jünger als 50 Jahre. Trotzdem gibt es Unternehmer, die auch über das 65. Lebensjahr hinaus weiterarbeiten, um die Rente aufzubessern. In Duisburg betrifft das 15 Unternehmen.

Bei den Mietwagenunternehmen haben die Unternehmer ein Durchschnittsalter von 50,4 Jahren.

Weitere Geschäftsfelder neben dem Taxibetrieb betreiben 12 % der befragten Unternehmen. Die zusätzlichen Gewerbe betreffen Transportdienste, Online-Handel, Werkstätten, Speditionen. Weitere 4 % der Unternehmen planen, in nächster Zeit den Betrieb in anderen Geschäftsfeldern aufzunehmen.

Bei den reinen Mietwagenunternehmen besitzt rund 15 % der Betriebe weitere Geschäftszweige. Zusätzliche beziehungsweise vorrangige Einnahmequellen sind hier also deutlich häufiger vorhanden.

4.1.2 Geschäftsaufgaben und -übertragungen

Im Zeitraum vom 01. Januar 2017 bis zum 31. Dezember 2021 sind in Duisburg drei Taxikonzession aus wirtschaftlichen Gründen aufgegeben worden. Diese wurden aber wieder neu vergeben.

Auf Grundlage des ermittelten durchschnittlichen Alters der Taxiunternehmer sind aber mittelfristig weitere Betriebsübernahmen beziehungsweise vollständige Betriebsaufgaben zu erwarten. Die Frage, inwieweit in nächster Zeit betriebliche Veränderungen geplant oder angedacht sind, haben die Taxiunternehmer gemäß Tabelle 16 beantwortet. Eine Erweiterung des Taxibetriebes durch Erwerb weiterer Konzessionen ist durch vier der bestehenden Taxiunternehmen geplant. Rund 4 % der Taxiunternehmen zieht zudem in Erwägung, den Betrieb mit Mietwagen aufzunehmen oder zu erweitern.

	Anteil Unternehmer, die folgende Maßnahmen planen				
	Erweiterung Taxibetrieb	Reduzierung Taxibetrieb	Aufgabe Taxibetrieb	Aufn. / Erw. MW-Betrieb	neue Geschäftsfelder
Taxigewerbe	2,8 %	16,9 %	16,3 %	4,2 %	4,3 %
Mietwagen-gewerbe	0,0 %	0,0 %	0,0 %	26,9 %	15,4 %

Tabelle 16: Planungen zu betrieblichen Veränderungen

Neue Geschäftsfelder außerhalb des Taxi- und Mietwagengewerbes wird zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur von wenigen Taxiunternehmen in Betracht gezogen. Dahingegen haben die Mietwagenunternehmen in Duisburg deutlich stärkere Bestrebungen, andere Geschäftsfelder aufzunehmen. Rund ein Viertel der reinen Mietwagenunternehmen sieht außerdem vor, den Mietwagenbetrieb zu erweitern.

4.2 Taxi- und Mietwagendichte

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

Die Entwicklung der Taxi- sowie der Taxi-Mietwagen-Dichte für die Stadt Duisburg zwischen 2017 und 2021 geht aus Tabelle 17 hervor. Zum 31. Dezember 2021 ergab sich mit den 269 Taxikonzessionen in Duisburg eine Taxidichte von 0,54 Taxis pro 1.000 Einwohner. Zum 31. Dezember 2021 entfielen auf ein Taxi 1.841 Einwohner, im Jahr 2017 waren es noch 2.814 Einwohner. Die Taxi-Mietwagen-Dichte betrug zum 31. Dezember 2021 0,86 Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner und unterlag dem gesamten Betrachtungszeitraumes einem Wachstumsprozess (vgl. Tabelle 17).

Jahr	Anzahl Fahrzeuge		Fahrzeugdichte		EW pro Taxi	Taxi-Mietwagen-Dichte [Fzg./1.000 EW]
	Taxis	Mietwagen	Taxi pro 1.000 EW	Mietwagen pro 1.000 EW		
2017	177	78	0,36	0,16	2.814	0,51
2018	227	79	0,46	0,16	2.196	0,61
2019	249	81	0,50	0,16	2.003	0,66
2020	260	142	0,52	0,29	1.907	0,81
2021	269	156	0,54	0,32	1.841	0,86

Tabelle 17: Entwicklung der Taxi- und Taxi-Mietwagendichte in Duisburg

Zur Einordnung der Anzahl der in Duisburg konzessionierten Taxis und Mietwagen erfolgte eine Abfrage des Konzessionsbestandes aller kreisfreien Städte und Landkreise in Nordrhein-Westfalen. Die Anfrage wurde von insgesamt 34 Genehmigungsbehörden

beantwortet. Einen Vergleich der Taxi- und Mietwagendichten der Stadt Duisburg mit anderen Städten und Landkreisen im Regierungsbezirk Düsseldorf vermittelt Abbildung 15. Die Werte der übrigen kreisfreien Städte und Landkreise sind in Anlage 1 zusammengefasst. Es zeigt sich, dass eine große Spannweite bei der Taxi- und Mietwagendichte besteht, die vor allem aus den Besonderheiten des jeweiligen regionalen Umfeldes resultiert. Eine Analyse der Entwicklung des Bestandes an Taxis und Mietwagen verdeutlicht, dass in den letzten Jahren die Taxidichte in über der Hälfte der Regionen des Vergleichs abgenommen hat. Innerhalb des Regierungsbezirkes Düsseldorf ist die Taxi-Dichte zwischen 2017 und 2021 neben Duisburg und dem Rhein-Kreis Neuss nur noch im Kreis Kleve und in der kreisfreien Stadt Oberhausen angestiegen. Betrachtet man die Entwicklung der absoluten Konzessionszahl unabhängig von der Bevölkerungsentwicklung, hat sich in neun der 34 Regionen die Anzahl an Taxikonzessionen zwischen 2017 und 2021 erhöht. Dahingegen ist der Mietwagenbestand in über der Hälfte der Regionen (18 von 34 Gebietskörperschaften) angewachsen, in der Regel auch stärker als die Anzahl der Taxikonzessionen gesunken ist. Das Mietwagengewerbe ist offensichtlich immer noch attraktiv genug für den Einstieg in den Gelegenheitsverkehr mit Pkw, bedingt unter anderem durch den leichten Konzessionszugang und die flexible Gestaltung der Fahrpreise, und ist damit oftmals eine Alternative zu den häufig beschränkten Möglichkeiten des Erwerbs einer Taxigenehmigung.

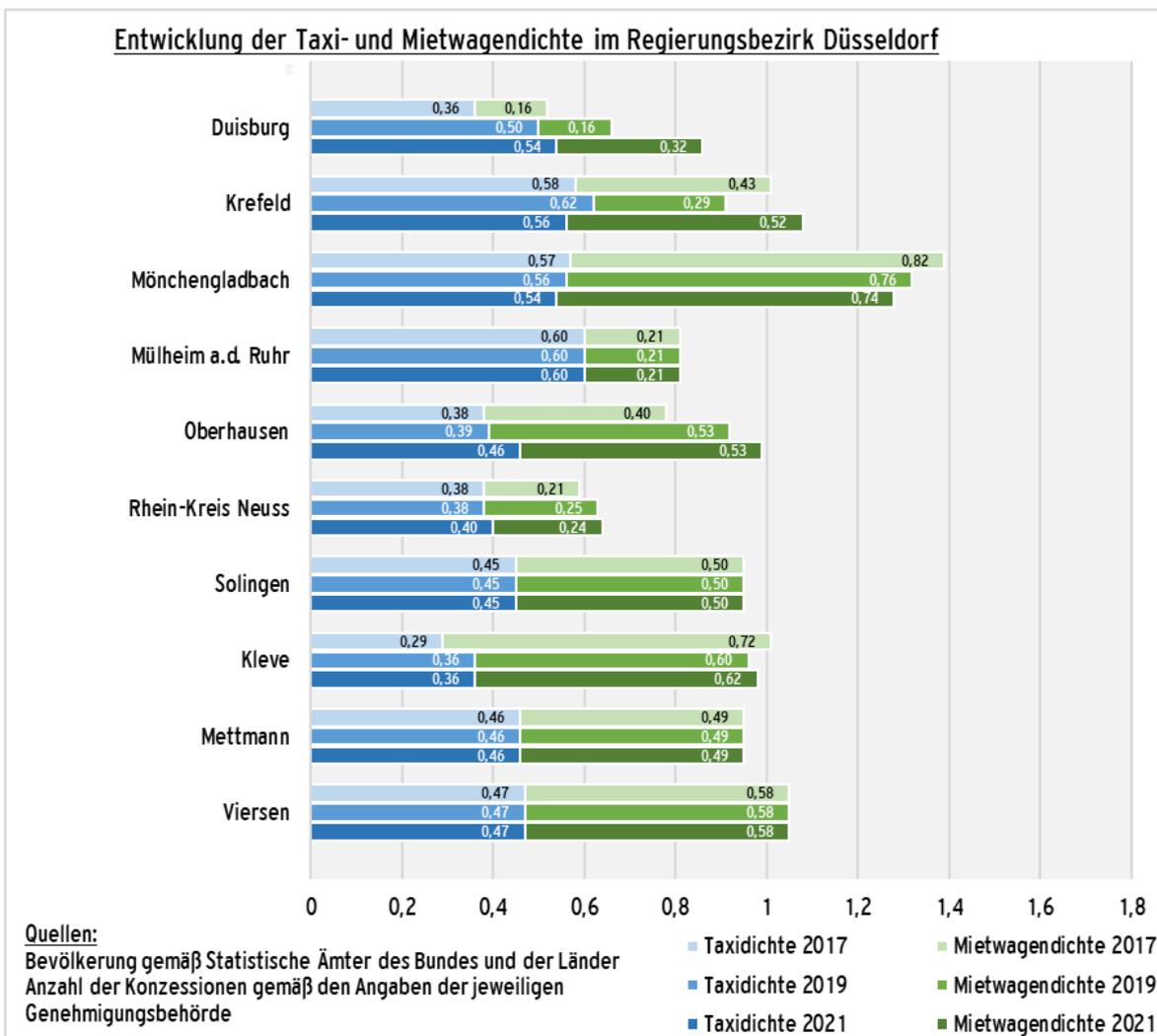


Abbildung 15: Taxi- und Mietwagendichte ausgewählter Städte und Landkreise im Regierungsbezirk Düsseldorf

In den Landkreisen wird aufgrund der höheren Eigenmobilität der Bevölkerung und der meist größeren zurückzulegenden Wegstrecken häufiger auf den eigenen Pkw zurückgegriffen, so dass hier die Taxidichte deutlich geringer ist (in der Regel unter 0,4 Fahrzeuge je 1.000 EW im Durchschnitt der nordrhein-westfälischen Landkreise).

Vergleiche zwischen Städten untereinander bezüglich der Taxidichte sind nur bedingt aussagefähig und zulässig, da die regionalen Besonderheiten (u.a. Vorhandensein eines Flughafens, Messestandort usw.) einen erheblichen Einfluss auf den Taxi- und Mietwagenbedarf haben. Außerdem spielt die Struktur der Taxibetriebe in der jeweiligen Stadt eine Rolle (Größe der Betriebe, Einsatzzeiten, Leistungsumfang der Fahrzeuge).

4.3 Fahrzeugpark

Die Taxiunternehmen der Stadt Duisburg greifen zum Großteil auf die gewerbetypischen Fahrzeugmarken Mercedes-Benz (50,0 %) und Volkswagen (33,6 %) zurück. In den deutschen Taximärkten waren bis vor wenigen Jahren Fahrzeuge von Mercedes-Benz die mit Abstand am häufigsten genutzten Fahrzeugmarken.

Im Mietwagengewerbe der Stadt Duisburg sind die typischen Fahrzeugmarken Volkswagen (46,4 %), Toyota (19,0 %) und Mercedes (14,7 %). Eine detaillierte Übersicht über die genutzten Fahrzeugmarken liefert Abbildung 16.

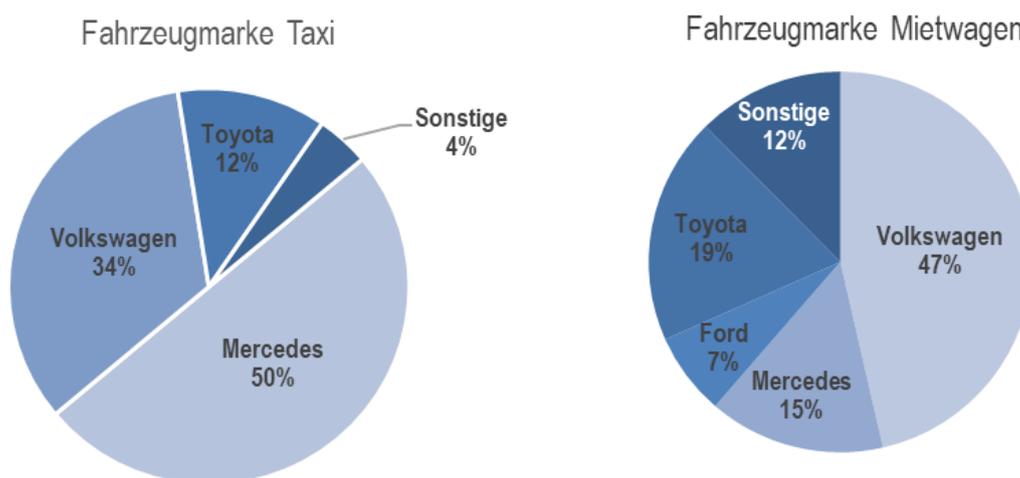


Abbildung 16: Taxi- und Mietwagenfahrzeuge nach Fahrzeugmarke

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

Das durchschnittliche Alter aller Taxis in Duisburg beträgt 5,1 Jahre. Dahingegen weisen die Mietwagen ein durchschnittliches Alter von 5,7 Jahren auf. Das Taxi- und

Mietwagengewerbe der Stadt Duisburg erreicht hier somit ein gutes Ergebnis, was bedingt durch die regelmäßigen Investitionen einen hohen Kostenfaktor für die Unternehmen darstellt. Aus der Befragung der Taxi- und Mietwagenunternehmen geht weiterhin hervor, dass die Nutzungsdauer der Taxis bisher im Mittel 5,6 Jahre betrug. Bei einzelnen Unternehmen ist zu erkennen, dass Fahrzeuge länger im Fuhrpark gehalten werden, um notwendige Neuinvestitionen etwas hinauszuzögern.

Eine Ersatzbeschaffung in nächster Zeit (Zeithorizont bis 2024) planen 20 % der Taxiunternehmen.

Betriebsgröße	mittleres Fahrzeugalter [Jahre]	Fahrzeugbeschaffung				Nutzungsdauer [Jahre]
		neu	gebraucht	neu	gebraucht	
1 Fahrzeug	5,1	66	25	73 %	27 %	5,7
2 Fahrzeuge	5,0	56	17	77 %	23 %	5,8
3+4 Fahrzeuge	4,3	18	6	75 %	25 %	4,6
ab 5 Fahrzeuge	5,5	17	17	50 %	50 %	5,3
Taxigewerbe	5,1	157	65	71 %	29 %	5,6
Mietwagengewerbe	5,7	59	57	51 %	49 %	

Quelle: Befragung der Betriebe

Tabelle 18: Fahrzeugpark

Der **Durchschnittskaufpreis** der Taxi-Neufahrzeuge ergibt sich gemäß Unternehmensbefragung zu rund 29.760 Euro. Der durchschnittliche Neufahrzeugpreis der Mietwagen beträgt 28.545 Euro und unterscheidet sich damit nicht wesentlich von dem der Taxis, obwohl hier ein höherer Anteil Großraum-Pkw und auch häufiger spezielle Sonderausstattungen (z.B. Rollstuhlbeförderung) zum Einsatz kommen.

Auch in Hinblick auf die **Antriebstechnologie** werden sich im Taxi- und Mietwagengewerbe erhebliche Änderungen einstellen. Gegenwärtig sind knapp 88 % der Taxis und Mietwagen in Duisburg mit einem klassischen Verbrennungsmotor ausgestattet. 10 % der Unternehmen nutzen Fahrzeuge mit Hybridtechnologie.

In Deutschland gibt es mittlerweile zahlreiche Best-Practice-Beispiele, bei denen sich durch den Einsatz von Elektrofahrzeugen erhebliche Einsparungen in den Betriebs- und Unterhaltskosten ergeben.

Die Unternehmensbefragung zeigt allerdings eine eher zurückhaltende Einstellung bezüglich des Umrüstens der Fahrzeugflotte auf Elektrofahrzeuge. So können sich rund 34 % der Unternehmer grundsätzlich vorstellen, sich ein Elektrofahrzeug für den Taxibetrieb anzuschaffen, jedoch überwiegend nicht in den nächsten 2-3 Jahren. Bemängelt werden hier die höheren Anschaffungskosten der Fahrzeuge, der Ausbauzustand der lokalen Ladeinfrastruktur sowie Einschränkungen in der Reichweite gegenüber konventionellen Antriebstechnologien.

Die Fahrzeugtechnologie hat mittlerweile den Stand erreicht, dass ein dauerhafter und zuverlässiger Betrieb auch im Taxiverkehr möglich ist. Insbesondere mit Hybrid-Fahrzeugen können sich im Betrieb erhebliche Kosteneinsparungen ergeben. Die Preise von Vollelektro- und Hybridfahrzeugen liegen zwar nach wie vor über denen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, aber hier hat in den letzten Jahren eine Annäherung stattgefunden. War in den vergangenen Jahren der Markt für Hybrid- oder Vollelektrofahrzeuge beschränkt, gibt

es mittlerweile eine sehr große Marken- und Produktpalette, beispielsweise auch von Mercedes-Benz (E-Klasse, eTito, EVQ), Volkswagen (Passat GTE) oder Toyota (RAV4, Yaris, Yaris+). Mit Veränderungen in der Antriebstechnologie wird vor allem aber der Umweltgedanke gestärkt; Ressourcen werden geschont, die Luftqualität steigt durch einen geringeren CO₂-Ausstoß und die Aufenthaltsqualität insbesondere innerhalb der Städte und Gemeinden wird durch eine geringere Geräusentwicklung erhöht.

Alle Fahrzeuge besitzen die branchenübliche Ausstattung. Ausrüstungen für Rollstuhlbeförderung wurden lediglich für 1 % der Taxis, aber für 33 % der Mietwagen benannt.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Taxi- und Mietwagenunternehmen bemüht sind, ihren Kunden attraktive Fahrzeuge anzubieten und den Fahrzeugpark regelmäßig zu erneuern, ihre Betriebe dadurch aber gleichzeitig starken Belastungen in der Kosten- und Gewinnsituation ausgesetzt sind.

4.4 Personaleinsatz

4.4.1 Personalstruktur

Ein wesentliches Kriterium zur Beurteilung der Situation im Taxigewerbe sind der Umfang des eingesetzten Personals und dessen Einsatzzeiten. Tabelle 19 und Tabelle 20 fassen die Personalstruktur in den Taxi- und Mietwagenunternehmen in der Stadt Duisburg auf Basis der Angaben aus der Unternehmensbefragung zusammen, woraus sich folgendes ableitet:

- Der Anteil der Alleinfahrer in Duisburg ist mit 19 % gering, 81 % der Betriebe haben angestellte Beschäftigte.
- Die in den Unternehmen angestellten Fahrer sind zum überwiegenden Teil geringfügig Beschäftigte.
- Im Mietwagengewerbe der Stadt Duisburg ist der Anteil der Unternehmen mit angestellten Beschäftigten mit 96 % im Vergleich zum Taxigewerbe geringfügig höher.

Betriebsgröße	Betriebe mit Beschäftigten	Beschäftigungsstruktur			
		Vollzeit-Besch.	Teilzeit-Besch.	geringf. Besch.	mitarb. Fam.-Mitgl.
1 Taxi	69 %	6 %	11 %	58 %	12 %
2 Taxis	95 %	18 %	51 %	82 %	33 %
3+4 Taxis	100 %	43 %	100 %	75 %	50 %
ab 5 Taxis	100 %	100 %	50 %	100 %	50 %
Taxigewerbe	79 %	14 %	29 %	67 %	21 %
Mietwagengewerbe	96 %	27 %	50 %	69 %	38 %

Tabelle 19: Umfang des Personaleinsatzes in den Taxibetrieben⁷

⁷ Lesebeispiel für Unternehmen mit 2 Fahrzeugen:

95 % dieser Unternehmen haben Beschäftigte. In 82 % dieser Unternehmen werden geringfügig Beschäftigte angestellt.
Nur 18 % dieser Unternehmen haben Vollzeitbeschäftigte.

Vollzeitmitarbeiter sind vor allem in den Mehrfahrzeug-Betrieben beschäftigt. Teilzeitbeschäftigte spielen dagegen im lokalen Taxigewerbe nur eine eher untergeordnete Rolle. Im Vergleich zu den Taxiunternehmen erfolgt im Mietwagengewerbe ein stärkerer Personaleinsatz von Voll- und Teilzeitbeschäftigten. Die Auswertung der Entwicklung der Beschäftigtenzahlen in den Taxiunternehmen zeigt Tabelle 20 (ohne Aussagen treffen zu können, wie sich der Bestand an Personal absolut verändert hat).

Zeitraum	Entwicklung der Beschäftigtenanzahl: in den Betrieben mit Beschäftigten wurde der Bestand an:					
	Vollzeit-Beschäftigten		Teilzeit-Beschäftigten		geringf. Beschäftigten	
	erhöht	reduziert	erhöht	reduziert	erhöht	reduziert
zwischen 2017 und 2019	26 %	11 %	8 %	8 %	11 %	11 %
von 2020 zu 2021	14 %	52 %	5 %	40 %	6 %	39 %

Tabelle 20: Entwicklung des Personalbestandes

Im Ergebnis der Unternehmensbefragung zeigt sich, dass die Personalentwicklung von 2017 bis 2019 im Taxigewerbe der Stadt Duisburg nahezu ausgeglichen war. In den Jahren 2020 und 2021 ist eine stärkere Dynamik in der Beschäftigtenanzahl zu erkennen, was vor allem nach Aussagen der Unternehmen auf einen Rückgang der Nachfrage in Folge der Corona-Pandemie zurückzuführen ist.

Betriebsgröße	Durchschnittliche Anzahl Beschäftigte je Betrieb ¹				Betriebe, die eine Veränderung beim Personal planen, bei			
	Vollzeit	Teilzeit	geringf. Besch.	Fam.-Mitgl.	Anhaltende Corona-Bedingungen		vor-Corona-Bedingungen	
					Erhöhung	Reduktion	Erhöhung	Reduktion
1 Taxi	1,0	1,1	1,8	1,3	1 %	22 %	13 %	7 %
2 Taxis	1,4	2,2	2,5	1,3	5 %	41 %	33 %	11 %
3+4 Taxis	2,7	2,6	6,8	1,3	0 %	38 %	63 %	0 %
ab 5 Taxis	6,5	4,5	8,5	2,0	0 %	25 %	75 %	25 %
Taxigewerbe gesamt	2,6	2,1	2,7	1,3	2 %	30 %	24 %	8 %
Mietwagengewerbe	10,9	2,9	4,6	1,1	4 %	20 %	42 %	16 %

¹bezogen auf die Betriebe, die Angestellte der jeweiligen Beschäftigungsart einsetzen

Tabelle 21: Durchschnittliche Anzahl Beschäftigte je Betrieb 2022

Weiterhin wurden die Taxi- und Mietwagenunternehmen nach offenen Stellen in den Unternehmen befragt. Gemäß dieser Selbstauskunft haben 30 % der Taxiunternehmen offene Stellen für Fahrpersonal. Dabei haben 82% der Unternehmen angegeben, Probleme beim finden geeigneter Fahrer zu haben.

Rund 30 % der Taxibetriebe hat im Rahmen der Befragung angegeben, dass sie eine Reduzierung des Personalbestandes planen, sofern weiterhin Einschränkungen in der Betriebsdurchführung durch die Corona-Pandemie herrschen. Stellt sich dahingegen eine Situation wie vor der Corona-Pandemie ein, dann reduziert sich die Anzahl der Taxiunternehmen mit einer Personalreduktionsabsicht auf 8 %.

Eine Erhöhung des Personalbestandes in nächster Zeit plant bei bestehenden Corona-Einschränkungen nur 2% der Taxiunternehmen beziehungsweise 24,0 %, wenn es keine

Einschränkungen mehr gibt.

Sollten sich somit Bedingungen bei der Durchführung des Taxigeschäftes einstellen, wie sie vor der Corona-Pandemie herrschten, dann sind die Unternehmen mit offenen Stellen bestrebt, diese zu besetzen.

Das Mietwagengewerbe zeichnet diesbezüglich ein ähnliches Bild. Wenn weiterhin Einschränkungen in Folge der Corona-Pandemie bestehen oder absehbar sind, dann planen 20% der Unternehmen eine Reduktion des Personalbestandes. Stellt sich aber eine Situation wie vor der Corona-Pandemie ein, dann hegen nur 16% der Mietwagenunternehmen eine Personalreduktionsabsicht.

Insgesamt wird deutlich, dass im Taxi- und Mietwagengewerbe personalseitig noch erhebliche Reserven zur Ausweitung des Einsatzes der gegenwärtig vorhandenen Fahrzeuge bestehen (insbesondere Übergang von Teilzeit- auf Vollzeitbeschäftigung), wenn dies aus Sicht der Nachfrage erforderlich sein sollte.

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

4.4.2 Arbeitszeiten

Die Auswertung der realisierten wöchentlichen Arbeitszeiten innerhalb der einzelnen Beschäftigtenkategorien stellt sich wie folgt dar:

Betriebsgröße	Wochenarbeitszeit [Std./Woche]					
	Unternehmer		Vollzeit-Besch.	Teilzeit-Besch.	geringf. Besch.	mitarb. Fam.-Mitgl.
	alle	≥ 40 Std.				
1 Fahrzeug	50,2	54,0	40,0	21,8	7,9	25,2
2 Fahrzeuge	53,5	55,9	34,3	20,9	10,9	21,4
3+4 Fahrzeuge	54,3	54,3	44,8	23,2	9,2	17,4
ab 5 Fahrzeugen	45,0	45,0	43,1	28,3	8,0	5,0
Taxigewerbe	51,2	54,3	41,2	22,4	9,1	20,5
Mietwagengewerbe	39,1	41,5	39,8	22,7	8,3	19,7

Tabelle 22: Mittlere Wochenarbeitszeiten der Beschäftigten

Die Wochenarbeitszeit der Taxiunternehmer ist mit 51,2 Stunden verhältnismäßig hoch. Rechnet man die Unternehmer heraus, die weniger als 40 Wochenstunden im Taxigeschäft tätig sind, da sie weitere Geschäftsfelder innerhalb des Unternehmens betreiben und damit nur einen Teil ihrer Gesamtarbeitszeit dem Taxigeschäft widmen (dadurch insgesamt aber ebenfalls eine hohe Wochenarbeitszeit besitzen) oder bereits Rentner sind und deshalb weniger arbeiten, dann ergeben sich für diese das Taxigeschäft als „Vollzeitjob“ betreibenden Unternehmer mittlere Wochenarbeitszeiten von rund 54,3 Stunden.

Berücksichtigt man außerdem, dass Büroarbeiten und Wagenpflege (insbesondere am

Wochenende) sowie Bereitschaftszeiten der Unternehmer am Betriebsitz teilweise nicht vollständig eingerechnet sind, dürfte die durchschnittliche Arbeitszeit noch höher ausfallen.

Im Bereich Mietwagen sind die Wochenarbeitszeiten der Unternehmer deutlich unter dem Niveau der Taxiunternehmen.

Die Vollzeit-Beschäftigten realisieren im Taxigewerbe eine durchschnittliche Wochenarbeitszeit von im Mittel 41,2 Stunden, im Mietwagengewerbe von 39,8 Stunden und liegen damit weitestgehend im „normalen“ Bereich. Die Wochenarbeitszeiten der Teilzeit- und geringfügig Beschäftigten bewegen sich im üblichen Rahmen. Inwieweit die Vollzeit-Beschäftigten wie auch die anderen angestellten Arbeitskräfte tatsächlich mehr Wochenstunden leisten, ist anhand der Befragung nicht feststellbar, aber erfahrungsgemäß nicht auszuschließen.

Im Taxigewerbe haben die Unternehmer angegeben, dass die Wochenarbeitszeit seit 2017 überwiegend konstant geblieben ist. Mit Einsetzen der Corona-Pandemie und den damit verbundenen Einschränkungen für das Gewerbe wurde jedoch die Wochenarbeitszeit in allen Beschäftigtengruppen gesenkt.

Bezüglich der Entwicklung der Wochenarbeitszeit zeigt die Unternehmensbefragung, dass Arbeitszeiten im Mietwagengewerbe zwischen 2017 und 2019 ebenfalls überwiegend konstant geblieben sind. Seit 2020 ist die Wochenarbeitszeit dahingegen analog zum Taxigewerbe in Duisburg in den überwiegenden Beschäftigungsgruppen gemäß den Angaben der Unternehmer gesunken.

	In ... Prozent der Unternehmen hat sich die Wochenarbeitszeit nach Beschäftigtengruppen wie folgt entwickelt				
	Unternehmer	Vollzeit-Beschäft.	Teilzeit-Beschäft.	geringf. Beschäft.	mitarb. Fam.-Mitgl.
Taxigewerbe 2017 bis 2019					
Arbeitszeit gestiegen	6,8 %	6,7 %	5,6 %	7,6 %	8,3 %
Arbeitszeit unverändert	88,1 %	86,7 %	88,9 %	83,5 %	79,2 %
Arbeitszeit gesunken	5,1 %	6,7 %	5,6 %	8,9 %	12,5 %
Taxigewerbe 2020 bis 2021					
Arbeitszeit gestiegen	7,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	3,4 %
Arbeitszeit unverändert	67,7 %	52,6 %	56,4 %	48,9 %	62,1 %
Arbeitszeit gesunken	25,2 %	47,4 %	43,6 %	51,1 %	34,5 %
Mietwagengewerbe 2017 bis 2019					
Arbeitszeit gestiegen	0,0 %	0,0 %	0,0 %	6,3 %	22,2 %
Arbeitszeit unverändert	100,0 %	80,0 %	90,9 %	87,5 %	77,8 %
Arbeitszeit gesunken	0,0 %	20,0 %	9,1 %	6,3 %	0,0 %
Taxigewerbe 2020 bis 2021					
Arbeitszeit gestiegen	5,9 %	0,0 %	7,7 %	0,0 %	10,0 %
Arbeitszeit unverändert	70,6 %	85,7 %	69,2 %	72,2 %	50,0 %
Arbeitszeit gesunken	23,5 %	14,3 %	23,1 %	27,8 %	40,0 %

Tabelle 23: Entwicklung der Wochenarbeitszeit

4.4.3 Entlohnung des angestellten Taxifahrpersonals

Seit 01. Januar 2015 gilt im Taxi- und Mietwagengewerbe ein gesetzlicher Mindestlohn, welcher seither in mehreren Stufen angehoben worden ist. Im Rahmen der Befragung wurde dazu der von den Vollzeitbeschäftigten in den Taxi- und Mietwagenunternehmen im Jahr 2021 im Durchschnitt erzielte Brutto-Monatslohn erfasst. Teilzeit- und geringfügig Beschäftigte blieben unberücksichtigt, da hier eine große Variabilität bezüglich der wöchentlichen Arbeitszeit besteht und damit sowohl Erfassung als auch Bewertung der mittleren Löhne problematisch ist. Die Berechnung erfolgte als Mittelwert über alle Taxi- und Mietwagenunternehmen der Stadt Duisburg, die Vollzeitbeschäftigte einsetzen und entsprechende Angaben geliefert hatten. Das entspricht dem Ansatz des PBefG im § 13 Abs. 4, wonach immer eine Gesamtbetrachtung des örtlichen Gewerbes vorzunehmen ist (vgl. Bidinger, Personenbeförderungsrecht, Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz) und der Vorgehensweise bei analogen Berechnungen zu Löhnen und Gehältern durch die Statistischen Ämter. Hieraus geht hervor, dass vollzeitbeschäftigten Mitarbeitern im Jahr 2021 im Mittel 1.746 Euro pro Monat bei einer mittleren Arbeitszeit von 148 Stunden je Monat gezahlt wurden. Das entspricht einem Stundenlohn von 11,80 Euro, welcher über dem zu diesem Zeitpunkt gültigen Mindestlohn liegt. Geschuldet ist dies zum einen wahrscheinlich der vorstehend erläuterten Problematik, qualifiziertes Fahrpersonal zu finden. Zum anderen sollte der Verdienst des Fahrpersonals im Taxi- und Mietwagenverkehr der anstrengenden und verantwortungsvollen Tätigkeit gerecht werden.

4.5 Angebotsumfang

Zur Beurteilung des Angebotsumfangs im Taxigewerbe in Duisburg werden die jährliche Fahrleistung pro Fahrzeug sowie die Einsatzzeit der Fahrzeuge im Folgenden detailliert betrachtet.

4.5.1 Jahresfahrleistung

Die Entwicklung der Jahresfahrleistung in Summe aus Besetzt- und Leer-Kilometern pro Fahrzeug im Zeitraum von 2017 bis 2021 entsprechend den von den Unternehmen übermittelten Daten geht aus Tabelle 24 hervor.

Betriebsgröße	Fahrleistung pro Taxi und Jahr [km]				
	2017	2018	2019	2020	2021
1 Fahrzeug	46.103	46.746	49.884	39.420	41.070
2 Fahrzeuge	46.499	47.697	50.927	40.116	44.558
3+4 Fahrzeuge	58.024	50.718	50.995	32.472	32.948
ab 5 Fahrzeugen	49.042	51.655	54.854	37.908	38.518
Taxigewerbe	47.598	47.309	50.385	37.954	40.171
Mietwagengewerbe	33.608	34.875	33.012	30.353	38.464

Tabelle 24: Jährliche Fahrleistung im Taxi- und Mietwagengewerbe in Duisburg

Aus den in der Unternehmerbefragung erhobenen Daten lässt sich für das Taxigewerbe in der Stadt Duisburg folgendes ableiten:

- Im Durchschnitt über die Jahre 2017 bis 2019 betrug die mittlere Fahrleistung je Taxi

rund 48.430 Kilometer. Die in 2019 im Durchschnitt erzielte Fahrleistung von 50.385 Kilometern im Jahr bewegt sich im unteren Bereich eines für Städte üblichen Niveaus (vgl. Potsdam (2016): rd. 55.000 km, Kaufbeuren (2016): rd. 55.000 km, Osnabrück (2016): rd. 53.000 km, Frankfurt (Oder) (2018): rd. 50.500 km).

- Die mittlere Fahrleistung je Taxi im Durchschnitt in Duisburg war im Zeitraum zwischen 2017 und 2019 um rund 5,9 % gestiegen. Der Anstieg verteilt sich auf alle Unternehmensgrößen bis auf Betrieben mit 3 oder 4 Fahrzeugen; hier vollzog sich dahingegen ein deutlicher Rückgang der mittleren Fahrleistung (-12,1 %).
- 2020 ist die mittlere Fahrleistung je Taxi in Folge der Corona-Pandemie und den damit verbundenen gesetzlichen Einschränkungen gegenüber dem Vorjahr um rund 24,7 % gesunken. 2021 ist die mittlere Fahrleistung durch die politischen Lockerungen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie wieder um circa 5,8 % angestiegen, war aber noch rund 17,1 % niedriger als der Drei-Jahres-Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019 und ist damit noch deutlich unterhalb des Niveaus des Vor-Corona-Zeitraumes.

Folgende Ergebnisse lassen sich aus der Unternehmensbefragung für das Mietwagengewerbe in Duisburg ableiten:

- Die mittlere Fahrleistung je Fahrzeug im Mietwagengewerbe ist im Vergleich zum Taxigewerbe im Zeitraum von 2017 bis 2019 um rund 1,8 % gesunken und liegt mit durchschnittlich 33.832 Kilometern deutlich unter dem Niveau des Taxigewerbes.
- Ein Einfluss der Corona-Pandemie auf die mittlere Fahrleistung je Mietwagen ist ebenfalls feststellbar, welche im Jahr 2020 um rund 8,1 % gegenüber dem Vorjahr gesunken ist.
- Im Jahr 2021 erfolgte im Mietwagengewerbe aber im Vergleich zu den Taxiunternehmen ein deutlicher Anstieg der mittleren Fahrleistung um rund 26,7 %. Sie liegt somit sogar über dem Vor-Corona-Niveau.

4.5.2 Einsatzzeit der Fahrzeuge

Nach Auswertung der Angaben der Unternehmer weisen die Taxis und Mietwagen in der Stadt Duisburg die in Tabelle 25 dargestellten durchschnittlichen täglichen Einsatzzeiten auf (die Einsatzzeit schließt die Standzeiten, das heißt Bereitschafts- und Wartezeiten ohne Fahrauftrag ein; bei der Ermittlung der Einsatzzeiten sind nur die Fahrzeuge berücksichtigt, die tatsächlich im Einsatz waren).

Betriebsgröße	Einsatzzeit pro Tag und Fahrzeug [Std./Tag bzw. Nacht]								Tage ohne Fahrt je Fzg.	
	Mo-Do		Fr		Sa		SF		2019	2021
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		
1 Fahrzeug	9,8	5,7	8,4	6,6	7,2	6,8	6,2	4,6	69	90
2 Fahrzeuge	9,0	4,9	9,1	6,8	8,2	7,1	6,4	5,4	80	102
3+4 Fahrzeuge	9,6	7,2	9,7	8,0	9,7	8,1	10,3	7,0	61	91
ab 5 Fahrzeugen	8,8	6,0	9,2	7,8	7,7	7,6	7,8	6,0	45	99
Taxigewerbe	9,4	5,8	8,8	7,1	7,9	7,2	6,7	5,3	67	96
Mietwagengewerbe	8,2	5,9	8,2	7,6	6,6	7,7	5,7	6,1	52	74

Tabelle 25: Durchschnittliche tägliche Einsatzzeit im Jahr 2021

Im Mittel über alle Taxibetriebe war 2021 jedes Fahrzeug 96 Tage ohne Einsatz; gegenüber 2019 mit 67 Tagen ist damit eine deutliche Erhöhung eingetreten (vgl. Tabelle 25). Bei den Mietwagen sind die Tage ohne Fahrt von 2019 mit 52 Tagen auf 74 Tage im Jahr 2021 ebenfalls angestiegen.

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

Die mittleren Einsatzzeiten am Tag liegen im Taxigewerbe der Stadt Duisburg montags bis donnerstags und freitags mit im Mittel rund neun Stunden pro Tag somit in einem üblichen Wert. Die Betriebe mit mehreren Fahrzeugen erreichen an bestimmten Tagen aufgrund des intensiveren Personaleinsatzes etwas höhere Einsatzzeiten im Tagesverkehr als die kleinen Betriebe, ohne dabei aber in den Bereich eines zweischichtigen Einsatzes zu kommen.

Am Wochenende sinken die Einsatzzeiten am Tag naturgemäß unter das Niveau von Montag bis Freitag (insbesondere durch Wegfall/Reduzierung von Besorgungs-, Kranken- und Schulfahrten). Hier sind am Tag allerdings deutlich weniger Taxis im Einsatz als von Montag bis Freitag.

Im Mietwagengewerbe der Stadt Duisburg sind die mittleren Einsatzzeiten am Tag montags bis freitags mit durchschnittlich 8,2 Stunden fast auf gleichem Niveau wie im Taxigeschäft. Bei den Mietwagen ist am Wochenende (Samstag 6,6 Stunden pro Tag; Sonntag 5,7 Stunden pro Tag) wie bei den Taxis eine geringe Reduzierung der mittleren Einsatzzeit gegenüber den Werten von Montag bis Freitag zu erkennen.

Die vergleichbare Intensität des Einsatzes der Mietwagen gegenüber den Taxis ist vor allem darin begründet, dass die Beförderungsleistungen der Mietwagen vielfach für spezifische Zwecke (z. B. Beförderung von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen zu Werkstätten, medizinischen Behandlungen u. ä.) eingesetzt werden. Dadurch wird auch deutlich, dass im Bereich Mietwagen nur begrenzte Reserven bezüglich des Fahrzeugeinsatzes bestehen und die klassischen Taxileistungen überwiegend den Taxiunternehmen vorbehalten bleiben. Die höchsten Einsatzzeiten werden branchenuntypisch im Tagesverkehr Montag-Freitag erreicht. Die Einsatzzeiten in den Nächten am Wochenende liegen unter den Einsatzzeiten im Tagesverkehr.

Betriebsgröße	Anteil der von den vorhandenen Taxis tatsächlich eingesetzten Taxis							
	Mo-Do		Fr		Sa		SF	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
1 Fahrzeug	99 %	28 %	90 %	52 %	65 %	59 %	46 %	22 %
2 Fahrzeuge	88 %	22 %	76 %	53 %	58 %	59 %	34 %	17 %
3+4 Fahrzeuge	61 %	32 %	46 %	75 %	46 %	79 %	21 %	21 %
ab 5 Fahrzeuge	53 %	12 %	44 %	50 %	18 %	53 %	12 %	15 %
Taxigewerbe	83 %	24 %	73 %	55 %	53 %	61 %	33 %	19 %
Mietwagengewerbe	91 %	20 %	83 %	42 %	57 %	42 %	26 %	19 %

Tabelle 26: Umfang der tatsächlich eingesetzten Fahrzeuge im Jahr 2021

Dabei wird anhand der Tabelle 26 auch deutlich, dass in den Nächten Montag-Donnerstag sowie Sonntag-Montag nur ein geringer Teil der Taxis im Einsatz ist. In den Wochenend-Nächten sind es mit ca. 55 bis 61 % deutlich mehr. Das Nachtgeschäft wird dabei zu einem großen Teil von den größeren Taxiunternehmen in der Stadt Duisburg umgesetzt. Durch die erfassten Einsatzzeiten zeigt sich, dass insbesondere die Einfahrzeug-Betriebe hohe Einsatz- und damit Arbeitszeiten realisieren, um die notwendigen Umsätze einzufahren.

Insgesamt wird deutlich, dass aber noch Reserven für eine Ausweitung der Einsatzzeiten der Taxis vor allem im Nachtverkehr bestehen, die vor allem aus der unzureichenden Nachfrage, aber möglicherweise auch aus Mangel an Fahrpersonal resultieren. Das bestätigt auch die Auswertung der von den Unternehmen zum Schichtbetrieb gemachten Angaben (vgl. Tabelle 27).

Betriebsgröße	Anteil Fahrzeuge mit Einsatz im			
	1-Schicht-Betrieb	1-2-Schicht-Betrieb	2-Schicht-Betrieb	2-3-Schicht-Betrieb
Taxigewerbe				
2019	45,1 %	40,4 %	12,4 %	2,1 %
2021	58,3 %	30,6 %	8,3 %	2,9 %
Mietwagengewerbe				
2019	70,0 %	12,0 %	2,0 %	16,0 %
2021	50,0 %	33,0 %	1,9 %	15,1 %

Tabelle 27: Einsatz der Taxis und Mietwagen im Schichtbetrieb

Demzufolge wurden im Jahr 2021 rund 58,3 % der Taxis der Stadt Duisburg lediglich im Ein-Schicht-Betrieb eingesetzt. Vor der Corona-Pandemie im Jahr 2019 war dies mit 45,1 % aller Taxis noch geringfügig weniger. Von den Mietwagen hingegen wurden 2021 circa 50,0 % im Ein-Schicht-Betrieb eingesetzt und somit deutlich weniger als vor der Corona-Pandemie.

Ein Einsatz der Fahrzeuge im Zwei-Schicht-Betrieb oder noch intensiver findet gemäß den Angaben der Unternehmensbefragung bei den Taxiunternehmen nur noch in einem sehr geringen Maß statt. Der Anteil der zweischichtig eingesetzten Fahrzeuge ist dabei im Taxigewerbe zwischen 2019 und 2021 deutlich gesunken. Der Anteil der zweischichtig eingesetzten Mietwagen ist gegenüber dem Taxigewerbe geringer, allerdings ist hier wiederum der Anteil an 2-3 Schichten mit etwa 15 % deutlich höher.

Der Anteil **Standzeit** (Warte- bzw. Bereitschaftszeit ohne Fahrauftrag) innerhalb einer Schicht beziehungsweise der täglichen Einsatzzeit im Nachtverkehr (22:00 Uhr - 06:00 Uhr) verdeutlicht, dass ein bedeutender Teil der Einsatzzeit mangels potenzieller Nachfrage nicht ausgeschöpft wird (vgl. Tabelle 28). Bei einer theoretischen Acht-Stunden-Schicht montags bis donnerstags steht ein Taxi damit beispielsweise rund 4,3 Stunden ohne Auftrag. Sind im Tagesverkehr, insbesondere von Montag bis Freitag, die Zeiten ohne Fahrauftrag noch vergleichsweise moderat, steigen diese im Nachtverkehr und an Sonntagen/Feiertagen erheblich an.

Es kann aber davon ausgegangen werden, dass auch ein Teil der Taxis in den Zeiten ohne Fahrauftrag am Betriebsitz bereitgehalten werden. Da zu diesen Zeiten von den Unternehmern sowie dem Fahrpersonal auch andere Tätigkeiten ausgeführt werden können, ist es häufig schwierig, den Umfang an unproduktiver Standzeit anzugeben.

Betriebsgröße	Anteil Standzeit pro Dienstschicht [%]							
	Mo-Do		Fr		Sa		SF	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
1 Fahrzeug	56	69	55	56	61	53	70	70
2 Fahrzeuge	57	73	54	58	62	54	76	79
3+4 Fahrzeuge	57	63	52	56	55	52	65	66
ab 5 Fahrzeuge	41	63	41	49	42	43	46	70
Taxigewerbe	54	68	52	56	56	51	67	73

Tabelle 28: Mittlere Standzeit innerhalb der Einsatzzeit im Jahr 2021

Genauere Angaben zur Anzahl der in Duisburg vorhandenen Taxistände können nicht gemacht werden. Die Taxi-Funktaxi-Zentrale Duisburg hält allein aktuell 91 Taxistände vor.

Taxistandplätze sind erforderlich:

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

Sie sind damit an solchen Stellen der Stadt einzurichten, wo Aufkommens- und Nachfrage-schwerpunkte bestehen. Für die Halteplätze sind dabei Orte zu wählen, die eine gute Erkennbarkeit durch den potenziellen Fahrgast sicherstellen (in Blickkontakt zu den Kundenströmen).

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Taxis in Duisburg sehr unterschiedlich ausgelastet sind und in Summe sowohl bezüglich der jährlichen Kilometer-Leistung als auch der täglichen Einsatzzeiten und der Einsatz-tage sowie der unproduktiven Standzeiten grundsätzlich Leistungsreserven aufweisen. Moderate Steigerungen in der Nachfrage können folglich noch mit den vorhandenen Kapazitäten abgedeckt werden, erfordern aber gegebenenfalls Erweiterungen im Personalbestand.

5 Nachfrage

5.1 Charakteristik der Nachfrage

5.1.1 Anteil Leer-Kilometer und mittlere Besetzt-Fahrweite

Der **Anteil Leer-Kilometer** an den Gesamtkilometern pro Jahr lag nach den Angaben der Unternehmen im Jahr 2021 im Durchschnitt über alle Taxis bei **50,6 %** (vgl. Tabelle 29). Das entspricht in etwa der Leer-Quote, wie sie auch in anderen Städten zu verzeichnen ist. Weiterhin erreichte bei circa jedem vierten Fahrzeug der Wert 60 % und mehr.

Der hohe Leer-Kilometer-Anteil ist der Nachfragestruktur im Zusammenhang mit einer offenkundig unzureichenden Nachfrage geschuldet. In deren Ergebnis fahren die Taxifahrer in der Regel bevorzugt die höher frequentierten Standplätze im Stadtzentrum an in der Hoffnung, hier schnell wieder zu einem Fahrauftrag zu kommen, und nehmen dabei längere Leerfahrten in Kauf.

Bei 55,2 % der Taxis ist der Leer-Kilometer-Anteil nach Angabe der Unternehmen in den letzten Jahren jedoch konstant geblieben; eine Senkung war bei 31,7 % der Fahrzeuge zu verzeichnen (vgl. Tabelle 29).

Betriebsgröße	Von der Gesamtfahrleistung 2021 entfielen im Mittel auf		Anteil Taxi mit Leer-km $\geq 60\%$	Entwicklung des Anteils Leer-km 2017 bis 2021		
	Besetzt-km	Leer-km		gestiegen	konstant	gesunken
1 Fahrzeug	51,3 %	48,7 %	29,3 %	6,2 %	50,6 %	42,0 %
2 Fahrzeuge	49,1 %	50,9 %	25,6 %	12,8 %	59,0 %	28,2 %
3+4 Fahrzeuge	49,6 %	50,4 %	14,3 %	28,6 %	46,4 %	25,0 %
ab 5 Fahrzeuge	45,6 %	54,4 %	20,6 %	14,7 %	64,7 %	20,6 %
Taxigewerbe	49,4 %	50,6 %	24,8 %	12,7 %	55,2 %	31,7 %

Tabelle 29: Anteil und Entwicklung der Leer-Kilometer in 2021

Die durchschnittliche **Besetzt-Fahrweite** der Taxis in der Stadt Duisburg bei einer Fahrt innerhalb des Pflichtfahrgebietes ergab sich für 2021 in Auswertung der von den Unternehmen gemachten Angaben im Mittel über alle Taxis zu **6,1 Kilometern**. Entsprechend der Stadtstruktur und der Ausdehnung des Pflichtfahrgebietes ist das als weitestgehend kleinräumige Fahrweise einzustufen. Insbesondere in den Abend- und Nachtstunden an den Wochenenden finden erfahrungsgemäß viele Kurzfahrten statt.

5.1.2 Anteil der Fahrtzwecke

Die Anteile der Fahrtzwecke am Umsatz in den Taxibetrieben der Stadt Duisburg in den Jahren 2019 bis 2021 gehen aus Tabelle 30 hervor.

Fahrtzweck	Anteil der Fahrtzwecke am Umsatz in [%]					
	Taxigewerbe			Mietwagengewerbe		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
klassische Taxifahrt	65,8	61,6	61,8	28,4	23,6	23,3
Krankenfahrt	24,2	28,0	27,3	45,4	48,3	53,4
Firmenfahrt	7,0	7,1	7,6	19,0	18,6	14,1
Schülerfahrt	0,6	0,8	0,8	7,3	9,5	9,2
ÖPNV-Fahrt	2,3	2,4	2,5	0,0	0,0	0,0

Tabelle 30: Anteil der Fahrtzwecke am Umsatz

Folgendes ist in Hinblick auf die Verteilung der Fahrtzwecke im Taxi- und Mietwagengewerbe in Duisburg feststellbar:

- Mit knapp 61,8 % entfällt der Hauptanteil des Umsatzes der Taxiunternehmen auf **klassische Taxifahrten**⁸. Hierin spiegeln sich die in Städten geringere Eigenmobilität der Bevölkerung und die in der Regel weniger guten Bedingungen für den MIV wider. Im Mietwagengewerbe trägt der „klassische“, dem Taxi ähnliche Verkehr zu 23,3 % zum Umsatz bei. Der Umsatzanteil der klassischen Taxifahrten hat dabei in den betrachteten drei Jahren im Mietwagengewerbe leicht abgenommen.
- Der Umsatzanteil der **Krankenfahrten** ist mit rund 27,3 % im Mittel über alle Taxibetriebe auf einem für Städte noch vergleichsweise hohen Niveau, in Landkreisen werden im Mittel jedoch bis zu 50 % des Umsatzes aus Krankenfahrten erzielt. In 2021 entfielen bei lediglich 9 % der Duisburger Taxi-Betriebe mehr als die Hälfte des Umsatzes auf Krankenfahrten. Das ist zum einen auf das dichte medizinische Netz in Duisburg und das umfangreiche ÖPNV-Angebot, welches in der Regel den Anforderungen von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen gerecht wird, zurückzuführen. Die Auswertung in Tabelle 30 zeigt zudem, dass die Krankenfahrten im Mietwagengewerbe eine dominante Rolle einnehmen und im Vergleich zum lokalen Taxigewerbe deutlich höhere Umsatzanteile haben.

Der Anteil der Krankenfahrten am Umsatz der Taxi- und Mietwagenunternehmen ist innerhalb des Betrachtungszeitraumes geringfügig gestiegen. Dieser Trend ist in vielen Taxi- und Mietwagenmärkten in Deutschland im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie zu verzeichnen, wo die Unternehmen auf eine vergleichsweise sichere Nachfrage zurückgreifen konnten.

Die Krankenfahrten nehmen in Duisburg einen für vergleichbare Städte übliche Größenordnung ein, ohne eine übermäßig große Abhängigkeit von den Krankenkassen aufzuweisen, die als Hauptauftraggeber die Vergabe der Fahrten und die Gestaltung der Vergütungssätze maßgeblich beeinflussen. Im Gegensatz dazu besteht für die Mietwagen mit dem hohen Umsatzanteil aus Krankenfahrten eine nicht unerhebliche Abhängigkeit von den Krankenkassen.

- Aus **Firmenfahrten** resultieren knapp 7,6 % des Umsatzes im Taxigewerbe. Im Mietwagengewerbe ist der Umsatzanteil der Firmenfahrten mit rund 14,1 % deutlich höher.

⁸ Klassische Taxifahrten sind alle allgemeinen Fahrten der Personenbeförderung, die nicht den Kategorien „Krankenfahrt“, „Firmenfahrt“, „Schülerfahrt“ und „ÖPNV-Fahrt“ zuordenbar sind („klassisches“ Taxi- bzw. Mietwagengeschäft).

Bei Firmenfahrten geht es neben Personenbeförderung zunehmend auch um Sachtransporte (z. B. Kurierdienst).

- Die **Beförderung von Schülern** spielen in Hinblick auf den Umsatz für die Taxiunternehmen Duisburg nur eine untergeordnete Rolle. Der Umsatzanteil von Schulfahrten beträgt in den Taxiunternehmen rund 0,8 %, bei den Mietwagen knapp 9,2 %.
- Beförderungsleistungen im **ÖPNV** haben sowohl in den Taxiunternehmen als auch bei den reinen Mietwagenbetrieben mit einem Umsatzanteil von rund 2,5 % beziehungsweise 0,0 % keine nennenswerte Bedeutung.

Nach Angaben der Taxiunternehmen haben diese zwischen 2019 und 2021 im Mittel etwa 20,6 % ihres Umsatzes über **fest gebundene Vertragsfahrten** eingefahren. Dabei erzielten im Jahr 2021 etwa 21 % der Unternehmen mehr als ein Drittel des Umsatzes aus Vertragsfahrten., während rund ein Viertel der Unternehmen über keine Vertragsfahrten verfügten. Aufgrund des relativ geringen Umfanges von Vertragsfahrten besteht auch nur eine geringe Gefahr, dass beim Wegbrechen beziehungsweise Auslaufen größerer Verträge schnell ein entsprechend hohes Umsatz-Defizit entsteht.

Im Bereich Mietwagen ist der Umsatzanteil von fest gebundenen Vertragsfahrten mit 57,0 % im Mittel der Jahre 2019 bis 2021 auf einem deutlich höheren Niveau als im Bereich Taxi. Hier gaben rund 45,8 % der Unternehmen an, mehr als 65 % ihres Umsatzes aus Vertragsfahrten zu erzielen.

In der Regel wird für Vertragsfahrten ein gesonderter Tarif vereinbart. Nach Angaben der Unternehmen entfielen in 2021 im Mittel rund 28,5 % der Besetzt-Kilometer auf Fahrten, die nach Sondervereinbarungen (§ 2 Taxitarifverordnung) oder freier Vereinbarung mit dem Fahrgast (§ 1 Abs. 3 Taxitarifverordnung) und damit unter Taxitarif vergütet wurden. In 27,0 % der Unternehmen ist dieser unter Tarif vergütete Kilometer-Anteil gestiegen und in 19,7 % der Betriebe gesunken.

5.2 Nachfrageverlauf

5.2.1 Fahraufträge pro Tag und Jahr

Die von den Taxi-Unternehmen gelieferten Angaben zur Anzahl Fahraufträge pro Tag und Taxi sowie die daraus ableitbaren Fahraufträge pro Einsatzstunde im Durchschnitt sind in Tabelle 31 ausgewertet (bezogen auf die Fahrzeuge, die an den jeweiligen Tagen und Tageszeiten tatsächlich im Einsatz waren).

	Mo-Do		Fr		Sa		SF	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Fahraufträge pro Tag und Fahrzeug 2019								
1 Fahrzeug	10,0	4,6	9,4	8,3	6,8	10,5	4,6	4,8
2 Fahrzeuge	10,2	4,9	8,9	8,7	7,1	10,6	5,7	4,1
3+4 Fahrzeuge	7,5	4,2	8,2	9,4	9,1	10,5	5,7	5,0
ab 5 Fahrzeuge	11,2	4,0	9,9	8,7	5,3	9,6	5,8	3,2
Taxigewerbe	10,0	4,6	9,1	8,7	7,1	10,4	5,2	4,3

	Mo-Do		Fr		Sa		SF	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Fahraufträge pro Tag und Fahrzeug 2021								
1 Fahrzeug	8,1	4,6	7,7	6,5	5,6	8,3	3,6	3,9
2 Fahrzeuge	9,2	4,7	8,3	6,6	6,3	8,0	5,4	4,3
3+4 Fahrzeuge	7,8	6,3	7,9	8,0	6,9	7,0	6,7	6,0
ab 5 Fahrzeuge	9,4	4,5	8,3	8,5	5,3	9,2	5,5	3,2
Taxigewerbe	8,6	5,0	8,0	7,1	6,0	8,1	4,7	4,3

Tabelle 31: Fahraufträge pro Tag und Taxi

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

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

Im **Nachtverkehr** werden die höchsten Fahrtenzahlen in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie von Samstag auf Sonntag im Rahmen der hier stattfindenden Freizeitaktivitäten der Bürger realisiert. Sie sind samstags mehr als doppelt so hoch als in den Nächten von Montag bis Donnerstag.

Veränderungen in Hinblick auf die Fahraufträge pro Tag und Fahrzeug nachts sind gemäß den Angaben der Taxiunternehmen zwischen 2019 und 2021 ebenfalls in allen Tagesgruppen aufgetreten. Hier sind trotz der zur Eindämmung der Corona-Pandemie verbundenen Einschränkungen im kulturellen und gastronomischen Bereich eine konstante bzw. nur leicht gesunkene Anzahl an Fahrtaufträgen zu verzeichnen.

Insgesamt lässt sich konstatieren, dass in Hinblick auf die Anzahl Fahraufträge pro Tag keine gravierenden Unterschiede bei den unterschiedlichen Unternehmensgrößen auftreten.

Bezieht man die Anzahl Fahraufträge auf die Einsatzstunde (vgl. Tabelle 32), dann werden im Tagesverkehr annähernd die gleichen Werte von 0,9 bis 1,2 Fahraufträge pro Stunde erreicht, wobei kaum Unterschiede zwischen den Unternehmensgrößen bestehen.

In den Nächten von Freitag zu Samstag sowie Samstag zu Sonntag sind mit 1,4 bzw. 1,7 Fahrten je Stunde bessere Werte in der Nachfrage nach Taxileistungen zu verzeichnen. Dabei sind die Taxis am Wochenende vor allem im Tagverkehr erheblich kürzer im Einsatz als montags bis freitags.

	Mo-Do		Fr		Sa		SF	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Fahraufträge pro Einsatzstunde 2019								
1 Fahrzeug	1,2	1,2	1,2	1,5	1,1	1,8	1,0	1,8
2 Fahrzeuge	1,2	1,5	1,0	1,4	0,9	1,7	1,1	1,0
3+4 Fahrzeuge	0,9	0,6	1,0	1,3	1,1	1,4	0,7	0,8
ab 5 Fahrzeuge	1,3	0,8	1,1	1,2	0,8	1,7	0,8	0,5
Taxigewerbe	1,2	1,2	1,1	1,4	1,0	1,7	1,0	1,2
Fahraufträge pro Einsatzstunde 2021								
1 Fahrzeug	0,9	1,1	1,0	1,5	0,9	1,4	0,9	1,3
2 Fahrzeuge	1,1	1,2	1,0	1,4	0,9	1,2	0,9	0,9
3+4 Fahrzeuge	0,8	0,8	0,8	1,3	0,7	0,8	0,5	0,8
ab 5 Fahrzeuge	1,2	0,9	0,9	1,2	1,0	1,6	0,9	0,5
Taxigewerbe	1,0	1,1	1,0	1,1	0,9	1,3	0,9	1,0

Tabelle 32: Fahraufträge pro Einsatzstunde und Taxi

Unter Ansatz der sich aus der Unternehmensbefragung ergebenden mittleren Besetztfahrweite von 6,1 Kilometern und einem Besetz-Kilometer-Anteil von rund 49,4 % sollte es unter normalen Verkehrsverhältnissen möglich sein, im Mittel deutlich über einen Fahrauftrag pro Stunde abzuwickeln. Damit leitet sich aus der Anzahl der tatsächlich pro Stunde realisierten Fahraufträge ab, dass bei den Taxis in Duisburg grundsätzlich noch geringe Leistungsreserven vorhanden sind.

5.2.2 Erhalt der Fahraufträge

Nach Angaben der Unternehmen verteilten sich in den Jahren 2019 beziehungsweise 2021 die Fahraufträge nach der Art ihres Erhalts durch den jeweiligen Fahrer gemäß Tabelle 33.

	Verteilung der Fahraufträge 2019 nach der Art ihres Erhalts	
	2019	2021
Vermittlung Zentrale	58,1 %	57,1 %
Taxistandplatz	22,7 %	21,1 %
Nutzung neuer Medien	4,4 %	5,6 %
feste Aufträge	9,7 %	10,4 %
Sonstige ¹⁾	5,1 %	5,8 %

¹⁾ z.B. telefonischer Auftragseingang im Unternehmen, Abwinken

Tabelle 33: Auftragsvermittlung

Zur Vermittlung von Fahraufträgen bestehen in der Stadt Duisburg die Taxi-Funktaxi-Zentrale Taxi Duisburg 6x3 e.G. sowie die Taxi-Zentrale Duisburg-West GmbH und die Taxi ROTO GmbH & Co. KG. Sie versorgen im 24-Stunden-Betrieb alle Privat- und Geschäftskunden mit einer Auftragsvermittlung nach modernstem technischem Standard. Der Funk-Taxi-Zentrale sind insgesamt 131 Taxiunternehmen (92 % der Taxiunternehmen in Duisburg) mit insgesamt 207 Fahrzeugen angeschlossen. Bei der Bestellung kann auch eine Vielzahl von Sonderwünschen berücksichtigt werden, so dass jeder Fahrgast „sein“ Taxi bekommt. Circa 57,1 % der Aufträge der Taxiunternehmen wurde im Jahr 2021 durch eine Taxizentrale vermittelt; im Jahr 2019 waren es knapp 58,1 %.

Über den Zustieg an einem Taxistandplatz erfolgen etwa 21 % der Fahrtaufträge.

Im Jahr 2021 haben feste Aufträge einen Anteil von rund 10,4 % an den gesamten Fahraufträgen in Duisburg ausgemacht. Der Anteil der festen Aufträge ist damit zwischen 2019 und 2021 leicht gestiegen.

Insgesamt lässt sich konstatieren, dass die Gewinnung von Fahraufträgen an den Taxistandplätzen in Städten weiterhin eine gewisse Bedeutung hat. Dahingegen hat die Vermittlung über neue Medien oder die Gewinnung von Fahraufträgen am Unternehmenssitz in Duisburg einen geringen Anteil.

6 Einschätzung der wirtschaftlichen Situation der Taxiunternehmen

6.1 Entwicklung der Kosten- und Ertragslage 2017 bis 2021

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

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

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

Bei den Taxi-Unternehmen, die auch Mietwagen betreiben, war eine Trennung der Kosten- und Ertragslage in die beiden Betriebsformen in der Regel nicht möglich. Das betrifft ca. 11 % der Unternehmen. Da der Taxi- und Mietwageneinsatz in diesen Unternehmen eng miteinander zusammenhängt, wurden die Ergebnisse aus diesen Unternehmen generell mit in die Betrachtungen einbezogen. Den bei Mietwagen häufig geringeren Entgelten steht in der Regel auch ein moderateres Kostenniveau gegenüber (geringere unproduktive Standzeiten durch Konzentration auf spezifische, zeitlich begrenzte Beförderungen), so dass auch aus dieser Sicht keine Verfälschungen in der Gesamtgewinnsituation der Betriebe zu erwarten sind. Dennoch ist dieser Sachverhalt bei der Bewertung der nachfolgenden Kapitel zu berücksichtigen.

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

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

6.1.1 Entwicklung der Kosten

Im Mittel über alle Taxis in der Stadt Duisburg ergaben sich im Jahr 2021 **Gesamtkosten** in Höhe von 31.490 Euro pro Fahrzeug.

Betriebsgröße	Gesamtkosten netto pro Taxi und Jahr [EUR/Fzg]					Entwicklung	
	2017	2018	2019	2020	2021	2017-2019	2017-2021
1 Fahrzeug	29.488	28.985	30.032	28.110	28.723	1,8 %	-2,6 %
2 Fahrzeuge	32.623	34.501	46.768	35.698	33.469	43,4 %	2,6 %
3+4 Fahrzeuge	31.116	41.599	47.491	32.624	28.698	52,6 %	-7,8 %
ab 5 Fahrzeuge	34.377	47.914	51.591	40.160	37.121	50,1 %	8,0 %
Taxigewerbe	31.606	35.148	41.119	33.128	31.490	30,1 %	-0,4 %

Tabelle 34: Mittlere Gesamtkosten pro Fahrzeug

Die Gesamtkosten pro Fahrzeug liegen im deutschen Taxi- und Mietwagengewerbe üblicherweise zwischen 30.000 Euro und 75.000 Euro. Mit im Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2021 von rund 34.500 Euro pro Fahrzeug ist das Kostenniveau in den Taxibetrieben der Stadt Duisburg folglich insgesamt als gering einzustufen.

Die Gesamtkosten je Fahrzeug im Mittel über alle Taxis sind im Gesamtzeitraum von 2017 bis 2021 mit einer geringfügigen Abnahme um 0,4 % konstant geblieben. Zuvor waren zwischen 2017 und 2019 stark steigende Gesamtkosten je Fahrzeug im Taxigewerbe der Stadt Duisburg zu verzeichnen (ca. 30,1 %). Gründe für den gegenüber der Fahrleistung überproportionalen Anstieg der Kosten je Fahrzeug sind die seit 2017 steigenden Kraftstoffpreise sowie die steigenden Personalkosten in Folge der Anpassungen im Mindestlohn.

Die Gesamtkosten je Fahrzeug werden maßgeblich von der Unternehmensgröße und -struktur beeinflusst. Die Mehrfahrzeug-Betriebe (Unternehmen mit zwei oder mehr Fahrzeugen) haben aufgrund des intensiveren Personaleinsatzes und der damit verbundenen größeren Fahrleistungen sowie anfallenden Personalkosten entsprechend höhere Kosten. Abbildung 17 zeigt die Kostenstruktur über alle Taxiunternehmen in Duisburg und deren Entwicklung zwischen 2017 und 2021. Typisch für das Taxigewerbe sind die maßgeblichen Kostenpositionen Personalkosten und Fahrzeugkosten, welche zusammen über zwei Drittel der Gesamtkosten ausmachen.

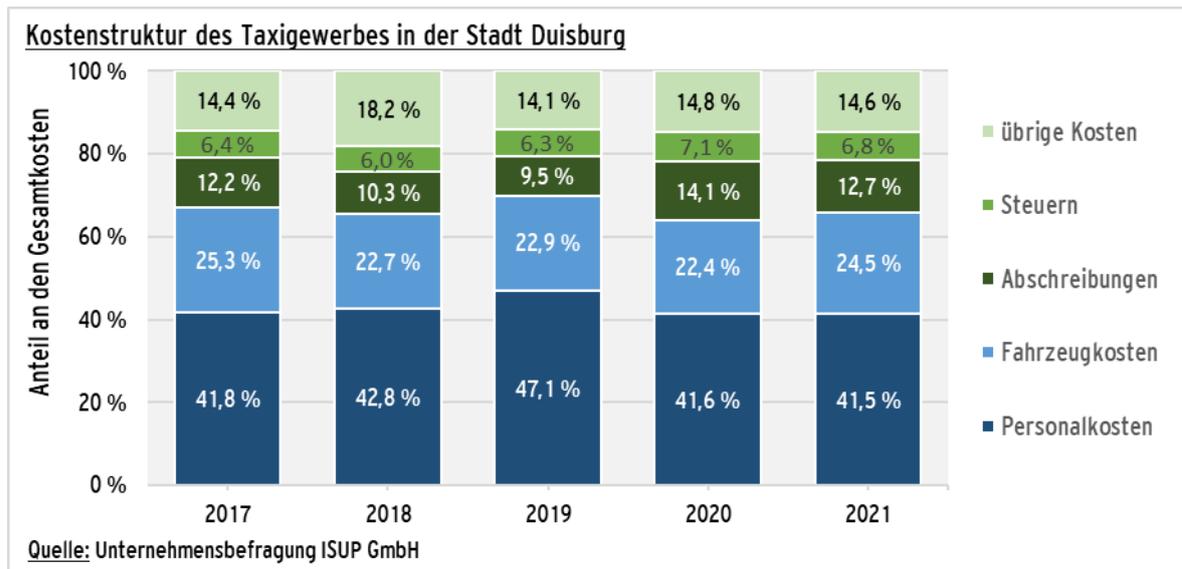


Abbildung 17: Entwicklung der Kostenstruktur im Taxigewerbe in Duisburg

Die fahrleistungsbezogenen Kosten (unter Ansatz der Summe aus Besetzt- und Leer-Kilometer) zeigt Tabelle 35.

Betriebsgröße	Gesamtkosten netto pro Kilometer [EUR/Fzg]					Entwicklung	
	2017	2018	2019	2020	2021	2017-2019	2017-2021
1 Fahrzeug	0,72	0,68	0,65	0,72	0,70	-9,9 %	-3,1 %
2 Fahrzeuge	0,84	0,72	0,96	0,92	0,64	13,9 %	-23,6 %
3+4 Fahrzeuge	0,68	0,83	0,94	1,21	0,79	37,0 %	16,4 %
ab 5 Fahrzeuge	1,75	2,32	1,72	1,24	1,06	-1,6 %	-39,7 %
Taxigewerbe	0,85	0,84	0,92	0,91	0,73	8,0 %	-14,3 %

Tabelle 35: Mittlere Gesamtkosten je Kilometer

Auf alle Taxiunternehmen bezogen ist, wie auch bei den Kosten pro Fahrzeug, eine sinkende Tendenz zu verzeichnen. Die **Gesamtkosten je Kilometer** haben sich zwischen 2017 und 2021 um rund 14,3 % reduziert. Diese Senkung der fahrleistungsbezogenen Kosten ist im Wesentlichen auf die Unternehmen mit fünf und mehr Taxikonzessionen zurückzuführen. In den übrigen Größenklassen sind die Gesamtkosten je Kilometer ebenfalls gesunken, nur bei den kleineren Mehrfahrzeug-Betrieben (3+4 Fahrzeuge) sind die Kosten gestiegen.

Nichtsdestotrotz weisen die Unternehmen mit fünf und mehr Taxis ein deutlich höheres Kostenniveau je Kilometer auf als die Einfahrzeug-Betriebe oder die kleineren Mehrfahrzeug-Betriebe. Die fahrleistungsbezogenen Kosten innerhalb der Größenklassen liegen aber in einem üblichen Bereich.

Die vorstehenden Ausführungen werden untersetzt, wenn gemäß der nachfolgenden Tabelle nur die **Fahrzeugkosten pro Kilometer** (Kraftstoff, Öl, Reifen, Reparatur, Wartung, Pflege, Kfz-Steuer, Kfz-Versicherung, TÜV, Abgas) in ihrer Entwicklung im Zeitraum von

2017 bis 2021 betrachtet werden. Die spezifischen Fahrzeugkosten sind demnach über den gesamten Betrachtungszeitraum leicht gesunken.

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

Betriebsgröße	Fahrzeugkosten netto pro Kilometer [EUR/km]					Entwicklung	
	2017	2018	2019	2020	2021	2017-2019	2017-2021
1 Fahrzeug	0,21	0,20	0,18	0,19	0,20	-14 %	-7 %
2 Fahrzeuge	0,24	0,22	0,23	0,24	0,18	-4 %	-23 %
3+4 Fahrzeuge	0,21	0,21	0,21	0,26	0,20	-2 %	-4 %
ab 5 Fahrzeuge	0,32	0,36	0,31	0,20	0,18	-4 %	-45 %
Taxigewerbe	0,23	0,22	0,22	0,22	0,19	-6 %	-18 %

Tabelle 36: Entwicklung der Fahrzeugkosten je Kilometer

6.1.2 Entwicklung der Umsätze

Ein Taxi in der Stadt Duisburg erreichte 2021 im Mittel **Gesamteinnahmen** in Höhe von 45.176 Euro. Im Durchschnitt des Zeitraumes von 2017 bis 2021 erzielten die Taxibetriebe Gesamteinnahmen von rund 48.610 Euro pro Fahrzeug. Im Betrachtungszeitraum sind die Einnahmen je Fahrzeug trotz Einschränkungen in Zusammenhang mit der Corona-Pandemie konstant geblieben (+0,5 %). Zuvor war ein deutlicher Anstieg der Gesamteinnahmen je Taxi feststellbar.

Betriebsgröße	Gesamteinnahmen netto pro Taxi und Jahr [EUR/Fzg]					Entwicklung	
	2017	2018	2019	2020	2021	2017-2021	2017-2019
1 Fahrzeug	50.732	49.940	51.317	47.651	47.646	-6,1 %	1,2 %
2 Fahrzeuge	44.232	50.848	58.848	48.456	48.821	10,4 %	33,0 %
3+4 Fahrzeuge	41.485	57.964	64.904	39.193	35.954	-13,3 %	56,5 %
ab 5 Fahrzeuge	35.577	49.801	56.126	41.049	40.289	13,2 %	57,8 %
Taxigewerbe	44.949	51.035	55.946	45.945	45.176	0,5 %	24,5 %

Tabelle 37: Entwicklung der Gesamteinnahmen je Fahrzeug

Bedingt durch die Einschränkungen der Corona-Pandemie sind in der Folge die Gesamteinnahmen pro Taxi jedoch um 19,3 % abgesunken (2019 zu 2021). Dieser, im Vergleich zu anderen deutschen Taximärkten, noch moderate Einnahmerückgang ist auf den für Städte hohen Anteil an Krankenfahrten am Umsatz zurückzuführen (vgl. Tabelle 30), welche auch

in der Corona-Pandemie ein stabiles Standbein des deutschen Taximarktes darstellten. Damit war die Erlössituation der Taxiunternehmen in der Stadt Duisburg im Vergleich zu anderen Regionen in Deutschland weniger stark durch die Corona-Krise beeinflusst; in manchen Regionen konnte ein Rückgang der Gesamteinnahmen um ein Drittel festgestellt werden. Durch die Lockerungen im Jahr 2021 konnten die Taxiunternehmen aber ihre Gesamteinnahmen noch nicht wieder steigern; das Einnahmenniveau liegt noch rund 19,3 % unter den Vor-Corona-Einnahmen.

Die dargestellte Einnahmeentwicklung in den Taxibetrieben spiegelt sich auch bei den fahrleistungsbezogenen Einnahmen wider (vgl. Tabelle 38). Die **Gesamteinnahmen pro Kilometer** sind im gesamten Betrachtungszeitraum von 2017 bis 2021 gesunken. Der Rückgang ist mit rund 13,5 % geringer ausgefallen als die Senkung bei den fahrleistungsbezogenen Kosten.

Betriebsgröße	Gesamteinnahmen netto pro Kilometer [EUR/km]					Entwicklung	
	2017	2018	2019	2020	2021	2017-2021	2017-2019
1 Fahrzeug	1,24	1,17	1,11	1,22	1,16	-6,6 %	-10,5 %
2 Fahrzeuge	1,14	1,07	1,21	1,26	0,94	-17,8 %	5,7 %
3+4 Fahrzeuge	0,91	1,15	1,28	1,45	1,00	9,4 %	40,5 %
ab 5 Fahrzeuge	1,81	2,41	1,88	1,26	1,15	-36,7 %	3,4 %
Taxigewerbe	1,21	1,22	1,25	1,26	1,05	-13,5 %	3,3 %

Tabelle 38: Mittlere Einnahmen pro Kilometer

Bei den Fahrgeldeinnahmen zeigte sich zwischen 2017 und 2021 ebenfalls ein negativer Trend. Der Einnahmerückgang betrug hier über alle Unternehmen circa 17,7 % (vgl. Tabelle 39).

Betriebsgröße	Fahrgeldeinnahmen netto pro Kilometer [EUR/km]					Entwicklung	
	2017	2018	2019	2020	2021	2017-2021	2017-2019
1 Fahrzeug	1,17	1,11	1,06	1,00	1,01	-13,4 %	-9,5 %
2 Fahrzeuge	1,07	1,02	1,13	1,03	0,84	-21,5 %	5,7 %
3+4 Fahrzeuge	0,85	1,12	1,24	1,21	0,90	6,6 %	46,1 %
ab 5 Fahrzeuge	1,79	2,37	1,83	1,24	1,13	-36,7 %	2,4 %
Taxigewerbe	1,15	1,18	1,20	1,06	0,94	-17,7 %	4,4 %

Tabelle 39: Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen pro Kilometer

6.1.3 Gewinnentwicklung

Die Entwicklung des Gewinns pro Jahr in den Taxiunternehmen (ohne Berücksichtigung von GmbHs) geht aus Tabelle 40 hervor. Der Gewinn pro Unternehmen und Jahr der Taxibetriebe in Duisburg hat sich von 23.724 Euro im Jahr 2017 auf 24.311 Euro im Jahr 2021 erhöht. Dies entspricht einem Anstieg von rund 2,5 %. Über den Zeitraum von 2017 bis 2021 wurde im Mittel ein Gewinn vor Steuern von 25.118 pro Jahr erreicht. Die höchsten Gewinne werden dabei in kleineren Mehrfahrzeugbetrieben mit zwei bis 4 Taxis eingefahren.

Der niedrigste Gewinn je Unternehmen innerhalb des Betrachtungszeitraumes wird im Jahr 2020 mit 8.546 Euro erzielt. Hierbei wird aber durch die Corona-Pandemie ein verzerrtes Bild gezeichnet. Ein Großteil der Taxiunternehmen in Duisburg hat die durch den Staat gezahlten Corona-Hilfen erhalten, welche die Umsatzeinbußen in der Pandemiezeiten ausgleichen sollten. Ohne diese Zuschüsse wäre die Verringerung des Gewinns in den Taxiunternehmen noch deutlicher ausgefallen.

Betriebsgröße	Gewinn pro Unternehmen und Jahr [EUR]					Entwicklung	
	2017	2018	2019	2020	2021	2017-2021	2017-2019
1 Fahrzeug	23.333	22.154	22.723	19.508	20.172	-13,5 %	-2,6 %
2 Fahrzeuge	23.596	29.468	43.947	25.423	30.043	27,3 %	86,2 %
3+4 Fahrzeuge	36.256	50.153	54.164	24.033	38.399	5,9 %	49,4 %
ab 5 Fahrzeuge	12.198	22.224	24.833	8.546	31.701	159,9 %	103,6 %
Taxigewerbe	23.724	25.875	30.582	21.098	24.311	2,5 %	28,9 %

Tabelle 40: Gewinnsituation in den Taxibetrieben

Eine zusammengefasste Darstellung der Kosten- und Ertragsentwicklung inklusive der Entwicklung des Gewinns pro Jahr (differenziert je Unternehmen und je Fahrzeug) zeigt Abbildung 18.

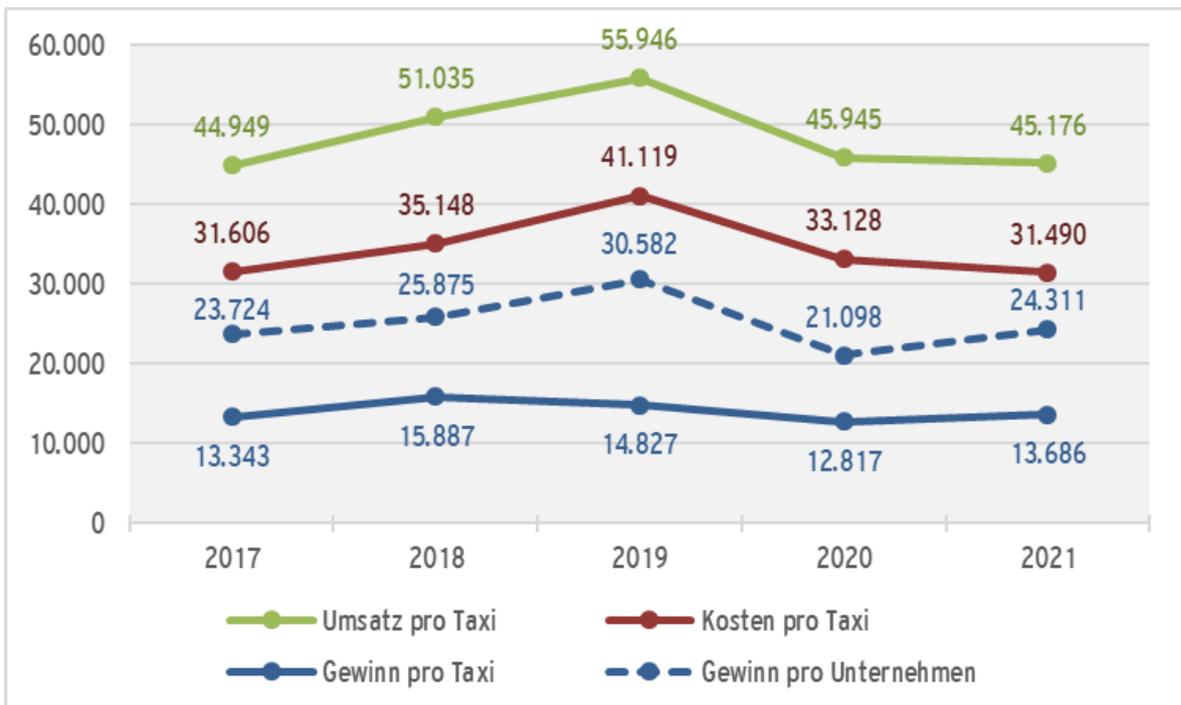


Abbildung 18: Entwicklung der wirtschaftlichen Lage im Taxigewerbe

Der in 2021 zu verzeichnende durchschnittliche Jahresgewinn von 24.311 Euro entspricht einem Brutto-Monatseinkommen des Unternehmers von 2025,92 Euro. Hiervon sind unter anderem sämtliche Sozialbeiträge in voller Höhe zu bezahlen. Damit kann gerade so der Lebensunterhalt bestritten werden; es müssen dabei aber die langen Arbeitszeiten der

Unternehmer von im Mittel rund 51,2 Wochenstunden berücksichtigt werden.

Bei Betrachtung der Gewinnsituation vor Corona ergibt sich folgende Situation: Der in 2019 zu verzeichnende durchschnittliche Jahresgewinn von 30.582 Euro entspricht einem Brutto-Monatseinkommen des Unternehmers von 2.548,50 Euro. Hiervon kann ein angemessener Lebensunterhalt bestritten werden.

Zum Vergleich betrug gemäß den Angaben des Landesbetriebes Information und Technik Nordrhein-Westfalen im Land Nordrhein-Westfalen 2021 der durchschnittliche Bruttomonatsverdienst im Dienstleistungsbereich für vollzeitbeschäftigte Arbeitnehmer 4.547 Euro. Einen weiteren Vergleichswert zur Einordnung der Gewinnhöhe bieten die regelmäßig vom Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. veröffentlichten Betriebskennziffern, die sich auf einen alleinfahrenden Unternehmer aus München beziehen. Für diesen wurde für 2019 ein Gewinn von 28.078 Euro berechnet⁹; in der Auswertung wurde schon zu diesem Zeitpunkt diese ermittelte Ertrags- und Gewinnlage als kritisch eingestuft.

Daraus leitet sich ab, dass die wirtschaftliche Lage des Taxigewerbes in Duisburg insgesamt als solide einzustufen ist, auch wenn durch die Corona-Pandemie die Gewinnsituation geschmälert wurde. Außerdem ergeben sich deutliche Vorteile durch die Unternehmensgröße. Für die kleineren Taxiunternehmen in Duisburg ist das Gewinnniveau als nicht auskömmlich einzustufen. Legt man den Gewinn eines einzelnen Taxis zugrunde, so zeigt sich, dass insbesondere die Taxiunternehmen mit wenigen Konzessionen erheblich unterhalb dieses durch den Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. ausgewiesenen Betrages liegen (vgl. Abbildung 18) und der sich hier ergebende Gewinnbetrag im Mittel pro Unternehmer als gerade ausreichend einzuschätzen ist, um einen angemessenen Lebensunterhalt zu bestreiten. Der sozialhilferechtliche Mindestbedarf („sächliches Existenzminimum“) wird durch das Bundesministerium der Finanzen (2020) für das Jahr 2021 auf insgesamt 9.744 Euro jährlich für einen Alleinstehenden und auf 16.230 Euro für Ehepaare beziffert (Netto-Beträge im Sinne verfügbarer Beträge).

6.2 Altersvorsorge der Unternehmer

46,9 % der Taxiunternehmer in Duisburg, die noch keine Altersrente beziehen, haben angegeben, dass sie weder rentenversichert sind noch eine entsprechende private Vorsorge betreiben und auch keine anderweitige Altersabsicherung (z. B. Wohneigentum) besitzen. Etwa ein Viertel davon entfällt auf Unternehmer, die über 50 Jahre alt sind. Weitere 15 % haben ebenfalls keine Rentenversicherung, sind aber anderweitig zumindest zum Teil für das Alter abgesichert. Am geringsten betroffen von fehlender Altersvorsorge sind die großen Taxibetriebe.

Mehr als 300,00 Euro monatlich für die Altersvorsorge konnten lediglich rund 24 % der Unternehmer aufwenden, wobei die Unternehmer in den Einfahrzeug-Betrieben monatlich deutlich weniger Geld für das Alter beiseitelegen als in den Mehrfahrzeug-Betrieben.

⁹ Geschäftsbericht des BZP 2017/2018. Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V., September 2018

Be- triebsgröße	Unternehmer ohne Rentenversicherung bzw. entsprechende private Vorsorge und		Unternehmer mit Rentenversicherung/priv. Vor- sorge nach monatlichem Betrag in 2021 von			
	ohne sonstige Al- tersabsicherung	mit sonstiger Al- tersabsicherung	unter 150 €	150 ... 300 €	300 ... 500 €	über 500 €
1 Fahrzeug	42,9 %	20,0 %	5,7 %	7,1 %	11,4 %	4,3 %
2 Fahrzeuge	51,4 %	17,1 %	0,0 %	8,6 %	0,0 %	2,9 %
3+4 Fahrzeuge	50,0 %	12,5 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
ab 5 Fahrzeuge	25,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Taxigewerbe	46,9 %	18,6 %	3,5 %	7,1 %	7,1 %	3,5 %

Tabelle 41: Altersvorsorge der Unternehmer im Jahr 2021

6.3 Nachfrageprognose

6.3.1 Einschätzung der Unternehmen

Im Rahmen der Datenerhebung wurden die Unternehmen befragt, wie sie die Entwicklung des Umsatzes in den beiden Jahren 2022 / 2023 einschätzen. Bei Vergabe der Bewertungen „1“ (starke Zunahme) bis „5“ (starke Abnahme) ergibt sich das in Tabelle 42 dargestellte Bild.

Bei der **Bewertung des Gesamtumsatzes** in den Taxibetrieben geht mit einem Mittelwert über alle Unternehmen von **3,2** die Einschätzung in Richtung einer leicht sinkenden Umsatzentwicklung. Die Streubreite bei der Notenvergabe durch die Unternehmen ist relativ gering: rund 70 % der Bewertungen entfallen auf die Punkte 2 und 3 (konstant bis leichte Zunahme). 25 % der Bewertungen schätzen die Entwicklung als leicht abnehmend ein.

Im Gesamturteil gibt es keine wesentlichen Unterschiede zwischen den Betriebsgrößen. Bei Betrachtung der Unternehmensgröße zeigt sich, dass die kleinen Unternehmen mit ein bis zwei Taxikonzessionen die Umsatzentwicklung negativer einschätzen.

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

Die Mietwagenunternehmen schätzen die Umsatzerwartungen grundsätzlich etwas positiver ein. Zwischen der Bewertung der einzelnen Fahrtzwecke bestehen kleinere Unterschiede im Vergleich zum lokalen Taxigewerbe.

Betriebsgröße	Umsatzerwartung gesamt und nach Fahrtzwecken, in Noten ¹⁾					
	Gesamt	Klass. Taxi-/Miet- wagenfahrt	Kranken- fahrt	Firmen- fahrt	Schüler- fahrt	ÖPNV- Fahrt
1 Fahrzeug	3,2	3,3	2,9	3,4	3,3	3,3
2 Fahrzeuge	3,3	3,4	3,0	3,4	3,5	3,4
3+4 Fahrzeuge	3,0	2,9	2,4	3,0	3,4	3,3
ab 5 Fahrzeuge	3,0	3,3	3,0	3,0	2,5	3,0
Taxigewerbe	3,2	3,3	2,9	3,3	3,3	3,3
Mietwagengewerbe	2,9	2,9	2,6	2,9	3,1	3,1

¹⁾ 1...starke Zunahme; 2...Zunahme; 3... keine Veränderung;4...Abnahme, 5... Starke Abnahme

Tabelle 42: Umsatzerwartung der Taxi- und Mietwagenbetriebe für 2022 / 2023

Im Rahmen der Unternehmerbefragung wurde weiterhin die Möglichkeit geboten, Maßnahmen zur Verbesserung des Taxiverkehrs in der Stadt Duisburg und damit **Erschließung weiterer Nachfragepotenziale** aufzuführen. Hier haben 23 % der Unternehmen entsprechende Möglichkeiten genannt. Der Rest hat die Frage verneint.

An Maßnahmen wurden genannt:

- Ansiedlung neuer Hotels bzw. Firmen zur Gewinnung von Fahrgästen
- Gewinnung neuer Fahrgäste in neu erschlossenen Gebieten (6-Seen-Wedau)
- Verbesserung und Ausbau von Freizeitveranstaltungen
- Generelle Erhöhung der Attraktivität des Taxigewerbes, z. B. durch vermehrte Eigenwerbung
- Nutzung neuer Medien zur Kundengewinnung

Hinweise und Bemerkungen der Unternehmen zur Durchführung des Taxi- und Mietwagenbetriebes, insbesondere zu **Unzulänglichkeiten, die den Taxibetrieb beeinträchtigen**, betreffen u. a.:

- erhebliche Schwierigkeiten, Fahrpersonal zu finden
- es fehlen Sanitäreinrichtungen an Taxiständen
- Hinweis auf externe Taxiunternehmen, die in Duisburg Fahrgäste aufnehmen
- generell zu hohe Kosten
- Es existieren zu viele Mietwagen.
- Anmerkung: Es gibt keine gesetzliche Begrenzung der Anzahl von Mietwagen, sofern die beantragenden Unternehmer die subjektiven Genehmigungsvoraussetzungen erfüllen.

6.3.2 Nachfrageabschätzung anhand der zu erwartenden Rahmenbedingungen

Bei der Abschätzung der möglichen Nachfrageentwicklung im Taxigewerbe der Stadt Duisburg sind, ausgehend von der Analyse der regionalen Rahmenbedingungen, folgende Feststellungen zu den wesentlichsten Fahrtzwecken zu treffen:

Klassische Taxifahrten

Gemäß Bevölkerungsvorausberechnung für das Land Nordrhein-Westfalen bis 2030 ist in den nächsten Jahren mit weiterhin leicht sinkenden Bevölkerungszahlen für die Stadt Duisburg zu rechnen. Bei der erwachsenen Bevölkerung wird zudem eine starke Zunahme in der Altersgruppe der über 65-Jährigen prognostiziert (vgl. Abschnitt 3.1.1). Ferner ist weiterhin eine hohe Pkw-Verfügbarkeit der Bevölkerung sowie ein stabiles Leistungsangebot im ÖPNV zu erwarten. Bei der stark anwachsenden Altersgruppe der über 65-Jährigen wird einerseits durch das steigende Lebensalter ein wachsender Bedarf nach fremder Hilfe bei der Sicherung der Mobilität auftreten, andererseits wird es hier auch künftig die Unterstützung innerhalb der Familien und die Nachbarschaftshilfe geben. Außerdem bestätigt sich, dass Senioren den eigenen Pkw zunehmend bis ins hohe Lebensalter nutzen. Darüber hinaus ist es wahrscheinlich, dass in den kommenden Jahren die Lebenshaltungskosten weiter steigen werden.

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

Krankenfahrten

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

Im Land Nordrhein-Westfalen existieren Rahmenvereinbarungen mit den Ersatzkassen und weiteren Krankenkassen über die Vergütung von Krankenfahrten. Damit besteht zunächst eine stabile Basis für die Abrechnung derartiger Leistungen. Generell ist feststellbar, dass bei den Krankenfahrten ein starker Wettbewerb zwischen den Taxi- und Mietwagenunternehmen besteht. Die weitere Erhöhung des Mietwagenbestandes in der Stadt Duisburg kann hier zu Einschränkungen in den Aufträgen der Taxiunternehmen führen. Im Bereich der vom Fahrgast selbst zu tragenden Krankenförderungen muss damit gerechnet werden, insbesondere auch vor dem Hintergrund der allgemein steigenden Aufwendungen für Bürger für die medizinische Versorgung und Vorsorge, dass verstärkt auf Verwandtschafts- und Nachbarschaftshilfe sowie die Nutzung des ÖPNV zurückgegriffen wird und damit die Nachfrage nach Taxileistungen in diesem Segment kaum steigt. Insgesamt sind im Bereich der Krankenfahrten nur geringfügige Nachfragesteigerungen für das Taxigewerbe in Duisburg zu erwarten.

Beförderung im touristischen Bereich

Die Stadt Duisburg wird seine touristische Bedeutung auch in Zukunft weiter ausgestalten, was zu einem weiteren leichten Wachstum bei den Gästezahlen und Übernachtungen führen sollte. Auf Grund der hohen Eigenmobilität der Touristen und der relativ geringen

Aufenthaltsdauer schlägt sich das aber nicht gleichermaßen im Taxigeschäft nieder.

Ein realistischer Ansatz dürfte sein, dass sich der Umfang der Beförderung von Gästen mit dem Taxi auf dem bestehenden Niveau zunächst fortsetzt.

Geschäftsreiseverkehr

Im Geschäftsreiseverkehr wird mit zunehmender Reiseentfernung verstärkt auf Flugzeug und Bahn bei der An- und Abreise zurückgegriffen, woraus sich häufig im Nach- beziehungsweise Vorlauf eine Nutzung des Taxis ergibt. Die Nähe Duisburgs zu den großen Messestädten wirkt sich positiv auf den Geschäftsreiseverkehr aus. Im Zusammenhang mit den Messen Düsseldorf und Essen ist zu erwarten, dass durch die wieder steigende Anzahl an Messen und Veranstaltungen sich für das Taxigewerbe auch in Duisburg ein wachsendes Nachfragepotenzial ergibt.

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

Firmenfahrten (Kurierdienste, Sachtransporte)

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

Einbindung des Taxis in den ÖPNV

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

Die konkrete Planung von Angeboten alternativer Bedienformen werden jedoch vom jeweiligen Verkehrsunternehmen eigenständig vorgenommen. Dies betrifft sowohl die Auswahl der Betriebsart und der einzusetzenden Fahrzeuge in Abhängigkeit von der zu erwartenden

Nachfrage als auch die dafür gegebenenfalls zu bindenden Subunternehmen und deren Vergütung. Auch weitere Kooperationsformen zwischen den Busverkehrsunternehmen und dem Taxigewerbe können in Erwägung gezogen werden. Hierzu zählt beispielsweise die Bestellung eines Taxis für Busfahrgäste im Anschluss an eine Busfahrt per Funk durch den Busfahrer, zum Beispiel in der Tagesrandlage zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens.

Beförderung von Schülern

Die Beförderung von Schülern mit dem Taxi spielt in Duisburg praktisch keine Rolle (vgl. Tabelle 30). Die Beförderung mobilitätseingeschränkter Schüler wird vorrangig über spezielle Fahrdienste und Mietwagen abgewickelt.

Ausbau neuer Marktfelder außerhalb des klassischen Taxigeschäftes

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

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

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

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

Zusammenfassend lässt sich Folgendes konstatieren: Aus den Analysen leitet sich ab, dass die regionale Entwicklung in der Stadt Duisburg insgesamt leicht anwachsend verlaufen wird. Ansätze für deutliche und nachhaltige Leistungssteigerungen im Taxiverkehr der Stadt sind, mit Ausnahme des Erholungseffektes in der Nachfrage durch den Wegfall der Einschränkungen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie, gegenwärtig aber trotzdem nicht erkennbar. Insbesondere die prognostizierte Entwicklung der Bevölkerungszahlen in den kommenden Jahren wird langfristig nur zu einem leichten Nachfrageanstieg führen. Unter Beachtung, dass den Erhöhungen der Beförderungsentgelte Grenzen gesetzt sind und auch die Kosten weiteren Steigerungen unterliegen werden, wird eine weitere spürbare Verbesserung der Gewinnsituation der Taxiunternehmen nicht zu erwarten sein. Die erneute Anhebung des Mindestlohnes zum 01. Oktober 2022 auf 12,00 Euro je Stunde, zum 01. Januar 2024 auf 12,41 Euro je Stunde und zum 01. Januar 2025 auf 12,82 Euro je Stunde sowie die Probleme bei der Personalgewinnung werden die Taxibetriebe mit angestellten Beschäftigten auch künftig finanziell belasten.

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

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

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

6.4 Kalkulatorische Ermittlung von Kosten und Umsatz

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

6.4.1 Kostenkalkulation

Angesetzt werden die Netto-Kosten für ein durchschnittliches Taxi in Duisburg, die im Wesentlichen auf den Ergebnissen der Unternehmensbefragung für das Jahr 2021 und weiteren Erfahrungswerten basieren. Dabei werden die in Tabelle 43 erläuterten Ansätze getroffen.

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

Beim Brutto-Lohn für einen Vollzeitbeschäftigten ergibt sich aus der Unternehmensbefragung 1.711 Euro je Monat. Dieser Betrag geht gleichzeitig anteilig als Einkommen für die Unternehmerin beziehungsweise den Unternehmer in die Berechnung ein. Hierbei ist festzuhalten, dass dies nur ein Mindesteinkommen darstellen kann, welches insbesondere bei größeren Unternehmen nicht im Einklang mit dem sich ergebenden Arbeitspensum steht. Über den Zuschlag Unternehmerlohn werden weitere Aufwendungen und Risiken der Unternehmer abgedeckt.

Kostenposition	Erläuterung
Fahrzeugtyp	durchschnittliches Taxi in Duisburg, Dieselfahrzeug
Jahresfahrleistung	40.356 Kilometer (Mittelwert für 2021 aus Unternehmensbefragung)
Kaufpreis Fahrzeug	29.379 Euro netto (mittleres Neufahrzeug aus Unternehmensbefragung)
Kraftstoffkosten	Durchschnittsverbrauch: 9 Liter Diesel pro 100 Kilometer, Dieselpreis netto: Ansatz 1,13 €/Liter (Durchschnitt im Jahr 2021)
Schmierstoffkosten	Verbrauch 0,5 Liter Öl je 1.000 Kilometer, Preis 15,00 € je Liter
Reparatur, Wartung, Pflege	Ansatz 3.850 Euro pro Jahr, aus Unternehmensbefragung sowie den Ergebnissen weiterer Befragungen abgeleitet
Reifen	Kaufpreis für einen Satz Reifen: 500,00 Euro Reifenlaufleistung: 50.000 Kilometer
Abschreibung	kalkulatorische Abschreibung, Abschreibungsdauer nach AfA-Tabelle (6 Jahre)
Verzinsung betr.-notwendigen Kapitals	berechnet aus $0,5 * \text{Kaufpreis Taxi}$ und 1.000 Euro Umlaufkapital, Zinssatz 0,5 %
Kfz-Versicherung	aus Unternehmensbefragung abgeleitet; damit Berücksichtigung von Selbstbeteiligungen und Schadensfreiheitsrabatten
Kfz-Steuer	aus Unternehmensbefragung abgeleitet unter Beachtung der aktuellen Kraftfahrzeugsteuergesetzgebung
Telefon-/Handy	auf Basis Unternehmensbefragung geschätzt
Unterstellkosten	auf Basis Unternehmensbefragung geschätzt

Kostenposition	Erläuterung
Verwaltungs- und sonstige Kosten	auf Basis Unternehmensbefragung geschätzt (u. a. Versicherungen ohne Kfz, Beiträge, Gebühren, Buchführung, Steuerberater, Bürobedarf, sonstige allgemeine Verwaltungskosten)
Lohnkosten	Ansatz 1.711 € /Monat brutto für einen Vollzeitbeschäftigten gemäß Unternehmensbefragung, im Mittel 1,3 Vollzeitbeschäftigte je Taxi einschließlich Unternehmer, ermittelt aus Unternehmensbefragung, Teilzeit- und geringfügig Beschäftigte wurden dabei auf Vollzeitbeschäftigte mit 40 Stunden pro Woche umgerechnet
gesetzliche soziale Aufwendungen	AG-Anteil an den SV-Beiträgen der angestellten Beschäftigten, inklusive Unfallversicherung, beinhaltet damit durch Einrechnung eines Lohnes für den Unternehmer auch einen Teil von dessen Eigenvorsorge

Tabelle 43: Annahmen für die Kostenkalkulation

Weitere Kosten, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Personenbeförderung stehen, bleiben unberücksichtigt (z. B. Bildung Rücklagen, Kosten für private Nutzung der Fahrzeuge). Die sich damit ergebenden Kosten zeigt die folgende Tabelle 44.

Kostenposition	Betrag	Jahreskosten		km-Satz ¹⁾	
	[€]	[€ /Jahr]		[€ /km]	
Variable Kosten					
Kraftstoffkosten		4.071		0,10	
Schmierstoffkosten		301		0,01	
Instandh.-/Wartungs-Kosten, Pflege		3.850		0,10	
Reifenkosten		402		0,01	
Summe variable Kosten			8.624		0,21
Fixkosten					
Abschreibung (Kaufpreis ohne Reifen)	28.879	5.157		0,13	
Verzinsung betriebsnotw. Kapital	15.690	78		0,00	
Kfz-Versicherungen (Haftpflicht, Kasko)		2.800		0,07	
Kfz-Steuer		350		0,01	
HU, Eichung		500		0,01	
Telefon/Handy		600		0,01	
Abstell-/Unterstellkosten		300		0,01	
Verwaltungs-/sonst. Kosten, Beiträge		3.000		0,07	
Summe feste Kosten			12.785		0,32

Personalkosten					
Lohn Angestellte + Unternehmer	20.532		26.692		0,66
Gesetzl. soziale Aufwendungen			6.673		0,17
Summe Personalkosten			33.365		0,83
Summe Kosten netto			54.773		1,36
Unternehmerlohn/-risiko (5 %)			2.739		0,07
Gesamtkosten netto			57.512		1,43
¹⁾ Kostensatz bezieht sich auf die gesamte Jahresfahrleistung (einschließlich Leer-km), Differenzen in den Summenwerten resultieren aus Rundungsfehlern					

Tabelle 44: Kostenkalkulation für ein durchschnittliches Taxi in der Stadt Duisburg auf Basis der Datenlage 2021

6.4.2 Mindestumsatz

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

Die ermittelte Kostendeckung für das Jahr 2021 und eine Hochrechnung für die Jahre 2022 und 2023 gehen aus Tabelle 45 hervor. Bei der Hochrechnung der Kosten kommen die allgemeinen Kostensteigerungen, eine Erhöhung der Personalkosten um 20,0 % von 2021 zu 2022 beziehungsweise von 5,0 % von 2022 zu 2023.¹⁰ Zudem ist in der Hochrechnung von 2023 zu 2024 die Erhöhung des gesetzlichen Mindestlohnes auf 12,82 Euro bis zum 01. Januar 2025 bereits vollständig berücksichtigt worden. Weiterhin wird davon ausgegangen, dass durch eine verbesserte Auftragslage durch den Wegfall der Corona-Beschränkungen sich die Nachfrage erhöht hat, sich in der Folge aber nur noch moderat weiterentwickelt.

¹⁰ Die Anhebung des bis 31. Dezember 2021 gültigen Mindestlohnes in Höhe von 9,82 Euro auf aktuell 12,00 Euro entspricht Kostenanstieg von 25,0 %. Da eine Mindestloohnerhöhung unterjährig stattgefunden hat, wird die Gesamterhöhung prozentual aufgeteilt.

	Basis 2021	Hochrechnung 2022	Hochrechnung 2023	Hochrechnung 2024
Variable Kosten (2021 zu 2022: + 30,0 %; 2022 zu 2023: + 5,0 %; 2023 zu 2024: + 5,0 %)	8.624 €	11.211 €	11.772 €	12.361 €
Fixkosten (+ 2,0 % pro Jahr)	12.785 €	13.041 €	13.302 €	13.568 €
Personalkosten (2021 zu 2022: + 20,0 %; 2022 zu 2023: + 5,0 %; 2023 zu 2024: + 8,0 %)	33.365 €	40.038 €	42.040 €	45.403 €
Zuschlag Unternehmerlohn 5 % (+2,0% pro Jahr)	2.739 €	2.794 €	2.850 €	2.907 €
Gesamtkosten (entspricht Mindestumsatz)	57.513 €	67.084 €	69.964 €	74.239 €
Fahrgeldeinnahmen (2021 zu 2022: + 20,0 %; 2022 zu 2023: + 10,5 %; 2023 zu 2024: + 3,5 %)	55.007 €	66.009 €	72.940 €	75.493 €
Kostendeckungsgrad	95,6 %	98,4 %	104,3 %	101,7 %
Gewinn / Unterdeckung	-2.506 €	-1.075 €	2.976 €	1.254 €
prozentualer Gewinn bezogen auf Um- satz	-4,6 %	-1,6 %	4,1 %	1,7 %

Tabelle 45: Ermittlung der Kostendeckung

Es ist unter den getroffenen Annahmen für 2022 eine geringe Kostenunterdeckung zu erwarten. Gegenüber 2021 ergibt sich, bedingt durch die deutlichen Erhöhungen der Kraftstoffpreise und der Personalkosten, eine Unterdeckung von rund 1.075 Euro im Jahr 2022. Ab dem Jahr 2023 kann aufgrund der Tarifierungsmaßnahmen im Jahr 2022 wieder mit einem Gewinn gerechnet werden (2023: 2.976 Euro, 2024: 1.254 Euro).¹¹

Es bestätigt sich, dass die in Duisburg bestehende Nachfrage nach Taxileistungen und die sich daraus ergebenden Erlöse bei dem vorhandenen Stand der Taxigenehmigungen als gerade noch ausreichend bewertet werden können, um die entstehenden Kosten einschließlich eines angemessenen Unternehmergewinns zu decken.

Die tatsächlich realisierten Gewinne in den Taxiunternehmen können vom Ergebnis der Hochrechnung abweichen, da die Kostenhöhe in bestimmten Grenzen durch die Unternehmen beeinflussbar ist, zum Beispiel durch die Übernahme von Eigenleistungen (Fahrzeugpflege, kleinere Fahrzeugreparaturen), Reduzierung von Versicherungsprämien durch Selbstbeteiligungen, Streckungen in den Abschreibungen und Inanspruchnahme von Sozialleistungen. Darüber hinaus sind die in den Betrieben beschäftigten Mitarbeiter möglicherweise nicht kontinuierlich über das gesamte Jahr eingesetzt, was zu Minderungen bei den Personalkosten führen kann.

Bei der Bewertung der Ergebnisse in Tabelle 45 gilt es weiterhin zu berücksichtigen, dass neben den reinen Fahrgeldeinnahmen die Taxiunternehmen zusätzliche Einnahmequellen haben, zum Beispiel über Werbung an Fahrzeugen oder auch andere Tätigkeitsbereiche neben dem Taxigewerbe.

¹¹ Es wird davon ausgegangen, dass sich die Taxi-Nachfrage in etwa auf das Vor-Corona-Niveau erhöht hat und die Wirksamkeit der Tarifierungsmaßnahmen im November 2022 in 2023 eintritt.

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

7 Tarifanalyse

7.1 Struktur des Taxitarifs

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

Das Entgelt für die Beförderung mit Taxis in der Stadt Duisburg regelt sich nach der Rechtsverordnung über die Beförderungsentgelte und -bedingungen für die von der Stadt Duisburg zugelassenen Taxen (Taxen-Tarifverordnung) in der gegenwärtig gültigen Fassung vom 21. November 2022. Dementsprechend setzt sich das Beförderungsentgelt, unabhängig von der Zahl der zu befördernden Personen, zusammen aus einer Grundgebühr, dem Entgelt je Kilometer (Kilometerpreis) und einer Wartezeitgebühr. Zuschläge gibt es nur für die Bestellung eines Großraumtaxis, bei Abbestellung des Fahrtwunsches bzw. für die Mitnahme von Tieren, die nicht in entsprechenden Boxen o.ä. transportiert werden. Eine Staffelung des Kilometerpreises in Kilometer-Stufen oder eine Unterscheidung der Grundgebühr in Abhängigkeit von Wochentag und Tageszeit gibt es nicht. Die folgende Übersicht enthält eine zusammengefasste Darstellung des Taxitarifs der Stadt Duisburg.

Tarifelement	Einheit	Tarif mit Gültigkeit seit			
		09/2017	01/2022	07/2022	11/2022
Grundpreis:	€	5,50	5,50	5,50	4,90
Zuschlag Großraumtaxi	€	11,40	11,40	11,40	10,90
Kilometerpreis:					
Tag	€ / km	2,00	2,20	2,40	2,50
Nacht und SF	€ / km	2,10	2,30	2,50	2,70
Wartezeitpreis:	€ / h	19,50	30,00	30,00	33,00
Abbestellen	€	5,50	5,50	5,50	4,90
Quelle:	Rechtsverordnung über die Beförderungsentgelte und -bedingungen für die von der Stadt Duisburg zugelassenen Taxen				

Tabelle 46: Aufbau und Entwicklung des Taxitarifs in Duisburg

Der Taxitarif ist anzuwenden für Fahrten innerhalb des Pflichtfahrgebietes. Pflichtfahrgebiet ist nach § 3 Abs. 2 der Verordnung über die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen das Gebiet der Stadt Duisburg. Für über das Pflichtfahrgebiet hinausgehende Auftragsfahrten kann das Beförderungsentgelt vor Beginn frei vereinbart werden. Kommt keine Vereinbarung zustande, sind die für den Pflichtfahrbereich gültigen Beförderungsentgelte anzuwenden.

7.2 Entwicklung des Tarifs in Duisburg

Die letzte Tarifanpassung in Duisburg erfolgte mit Wirkung ab dem 01. November 2022. Mit ihr wurde der seit dem 01. Juli 2022 gültige Tarif abgelöst.

Insgesamt wurden im Jahr 2022 drei Tarifanpassungen durchgeführt. Die jüngsten Entwicklungen, insbesondere das Kraftstoffpreisniveau, die Anpassungen des Mindestlohnes und die allgemeine Inflation, führten deutschlandweit zu einer hohen Anzahl an

Tarifanpassungen, wie sie zuletzt mit der Einführung des gesetzlichen Mindestlohnes im Jahr 2015 zu beobachten war. Die letzte Tarifanpassung vor 2022 wurde bereits zum 01. September 2017 durchgeführt.

Die mit den letzten Tarifanpassungen verbundenen Erhöhungen der Fahrpreise gehen beispielhaft für ausgewählte Fahrstrecken sowohl im Tag- als auch im Nachtverkehr aus Tabelle 47 hervor. Die letzte Tarifierhöhung im November 2022 hat für den Fahrgast bei Fahrten nach Taxitarifordnung für die dargestellten Beispielstrecken zu Mehrkosten von im Durchschnitt 15,2 % geführt. Die Mehrkosten liegen damit über den letzten Tarifanpassungen zuvor mit Preissteigerungen von durchschnittlich 12,7 % (2022 zu 2017) beziehungsweise 8,3 % (07/22 zu 01/22). Aufgrund der Tatsache, dass vor allem vor den Tarifanpassungen 2022 ein großer zeitlicher Abstand lag, können die durchgeführten Tarifmaßnahmen als vertretbar eingestuft werden.

Fahrtlänge	Preis einer Fahrt [€] nach Tarif *1				Entwicklung in %		
	09/2017	01/2022	07/2022	11/2022	2022 zu 2017	07/2022 zu 01/2022	11/2022 zu 07/2022
Tagverkehr							
3 Kilometer (keine Wartezeit)	8,50	9,46	10,30	12,40	11,3	8,9	20,4
5 Kilometer (inkl. 3 Min. Wartezeit)	13,48	15,36	16,60	19,05	14,0	8,1	14,8
10 Kilometer (inkl. 5 Min. Wartezeit)	24,13	27,36	29,60	32,65	13,4	8,2	10,3
15 Kilometer (inkl. 5 Min. Wartezeit)	34,13	38,36	41,60	45,15	12,4	8,4	8,5
Nacht- und Sonntagsverkehr							
3 Kilometer (keine Wartezeit)	8,65	9,64	10,50	13,00	11,4	8,9	23,8
5 Kilometer (inkl. 3 Min. Wartezeit)	13,83	15,74	17,00	20,05	13,9	8,0	17,9
10 Kilometer (inkl. 5 Min. Wartezeit)	24,98	28,24	30,50	34,65	13,1	8,0	13,6
15 Kilometer (inkl. 5 Min. Wartezeit)	35,48	39,74	43,00	48,15	12,0	8,2	12,0

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

Tabelle 47: Auswirkungen der vergangenen Tarifanpassungen auf die Fahrpreise

Die Tarifierhöhung zum 01. September 2017 hat zu einem Anstieg der Fahrgeldeinnahmen pro gefahrenen Kilometer in den Taxiunternehmen geführt, wie aus der Unternehmensbefragung hervorgeht (vgl. Abschnitt 6.1.2), jedoch hatte die Corona-Pandemie in der Folge einen erheblichen Einfluss auf das wirtschaftliche Ergebnis der Taxiunternehmen. Zur Beurteilung der Tarifanpassungen im Jahr 2022 liegen keine wirtschaftlichen Daten der Taxiunternehmen vor. In der Regel steigen aber die Umsätze nicht in dem Maße, wie sich die Entgelte erhöhen, da eine Tarifierhöhung immer mit einem zumindest zeitweisen Fahrgastverlust verbunden ist und ein Teil der realisierten Fahrten nicht nach Taxitarif, sondern

nach Sondervereinbarungen beziehungsweise freier Vereinbarung vergütet werden (u. a. Krankenfahrten, Firmenfahrten).

7.3 Beförderungsentgelt bei Sondervereinbarungen

Grundsätzlich gilt gemäß § 51 Abs. 2 PBefG, dass tarifliche Sondervereinbarungen für den Pflichtfahrbereich unter bestimmten Voraussetzungen zulässig sind; unter anderem muss in der betreffenden Taxitarifverordnung eine Pflicht zur Genehmigung oder Anzeige vorgesehen sein. In der über die Beförderungsentgelte und -bedingungen für die von der Stadt Duisburg zugelassenen Taxis wird dem mit § 4 Rechnung getragen; Sondervereinbarungen über Beförderungsentgelte und deren Änderungen müssen dem Oberbürgermeister vorgelegt werden. Letztlich liegt die Entscheidung immer bei der Genehmigungsbehörde, eine beantragte Sondervereinbarung abzulehnen, wenn sie die Kriterien nach § 51 Abs. 2 PBefG nicht erfüllt.

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

7.4 Analyse der Tarifgestaltung

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

7.4.1 Tarifgrundbestandteile

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

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

Tabelle 48: Differenzierung Tag- und Nacht-/Sonntagstarif in deutschen Taxitarifen nach Gebieten

Eine Differenzierung des Kilometertarifs in einen Tag- und einen Nacht-/Sonntagstarif wird in rund 50,5 % der deutschen Taxitarife praktiziert, wobei dies mit rund 43,5 % der Taxitarife in den alten Bundesländern deutlich seltener vorzufinden ist (vgl. Tabelle 48). Ausnahme bildet hierbei das Land Nordrhein-Westfalen, wo in 85,2 % der Taxitarife ein tageszeitabhängiger Kilometerpreis erhoben wird. Der Nachttarif gilt in der Regel von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen ganztägig. Der höhere Nachttarif bildet hierbei einen Ausgleich für die höheren Belastungen bei den Nachtfahrten und für die Sonntagsarbeit. Von der Tageszeit unabhängige, konstante Kilometerpreise finden nur in kreisfreien Städten Anwendung, so zum Beispiel in Düsseldorf, Essen, Krefeld, Solingen oder Köln.

Unabhängig von der Unterscheidung zwischen Tag und Nacht/Sonntag besteht in knapp über der Hälfte der Taxitarife in Deutschland eine entfernungsabhängige Staffelung der Kilometerpreise, in Nordrhein-Westfalen deutlich seltener (24,1 %). Hierbei ist festzustellen, dass gestaffelte Kilometerpreise deutlich häufiger in Städten vorzufinden sind. Im Regierungsbezirk Düsseldorf verzichten beispielsweise alle Landkreise auf eine Staffelung der Kilometerpreise. Das Belegen der ersten Kilometer mit einem höheren Preis soll einen Ausgleich schaffen für den vergleichsweise hohen Aufwand für An- und Rückfahrt bei sehr kurzen Besetzt-Fahrweiten. Die Stadt Duisburg verzichtet ebenfalls auf diese Unterscheidung. In den nordrhein-westfälischen Landkreisen und Städten mit einem entfernungsabhängigen Kilometerpreis erfolgt die Staffelung in der Regel in zwei Stufen. Dabei bewegt sich die erste, teurere Stufe im Bereich zwischen einem und sieben Kilometern Fahrtweite. Eine Unterscheidung in mehr als zwei Kilometer-Stufen ist möglich und innerhalb der deutschen Taxitariflandschaft vorzufinden, macht den Tarif für den Fahrgast aber unübersichtlich. Beispiele mit drei Kilometerstufen in Nordrhein-Westfalen sind die Städte Essen und Gelsenkirchen, in Krefeld erfolgt sogar eine Differenzierung in vier Stufen.

In manchen Taxitarifen Deutschlands ist in der Grundgebühr bereits eine fest definierte Fahrleistung enthalten. Da dies den Taxitarif allerdings deutlich teurer wirken lässt, ist eine solche Regelung nur in rund 4 % der deutschen Taxitarife, überwiegend in Landkreisen in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen, vorzufinden. Seit der Tarifanpassung zum 01. November 2022 wurde die inkludierte Fahrleistung in Duisburg ebenfalls abgeschafft bzw. auf eine vernachlässigbare Größe von 40 m reduziert.

7.4.2 Wartezeitpreis

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

Fahrpreis für den Fahrgast und gehen damit zu Lasten der Tarifergiebigkeit für die Taxiunternehmen.

Eine Bepreisung der ersten Minuten mit einem geringeren Preis wird bei etwa 11 % der Städte und rund 6 % der Landkreise in Deutschland praktiziert. Die Zeitspanne für den ermäßigten Preis bewegt sich zwischen einer und zehn Minuten, in Einzelfällen geht sie bis 15 Minuten. Die Höhe der Preisabsenkung für die ersten Minuten ist sehr unterschiedlich; es werden 15 bis 90 % geringere Preise realisiert. Der Taxitarif der Stadt Duisburg verfügt ebenfalls über eine Zweiteilung der Wartezeitgebühr, allerdings ist diese Einteilung mit 10 Sekunden sehr eng gefasst. Insgesamt ist festzustellen, dass die Bepreisung der ersten Minuten mit einer rabattierten Wartezeitgebühr im Regierungsbezirk Düsseldorf überdurchschnittlich oft Anwendung findet; in 7 der 15 Taxitarife wird eine entsprechende Regelung vorgenommen.

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

7.4.3 Vergütung An- und Rundfahrten

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

Im Gegensatz zu Stadtgebieten, in denen die Anfahrt bundesweit in rund drei Viertel der Fälle gebührenfrei ist, werden in Landkreisen, bedingt durch die längeren Anfahrtswege, oft entsprechende Zuschläge verlangt (vgl. Tabelle 49). In den Landkreisen Nordrhein-Westfalens ist der Zuschlag für die Anfahrt in circa 54,8 % der Taxitarife verankert. Im Regierungsbezirk Düsseldorf gibt es nur im Landkreis Wesel eine Vergütung von An- und Rundfahrten.

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

Tabelle 49: Verteilung der Gebühr für An- und Rundfahrten in Deutschland

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

7.4.4 Zuschläge

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

Zuschlag Großraumtaxi

Für Taxis, die mit mehr als vier Fahrgästen besetzt sind (Großraumtaxi), beziehungsweise bei ausdrücklicher Bestellung eines derartigen Großraumtaxis, wird bundesweit bei circa 86,6 % der Taxitarife ein Zuschlag verlangt. Der Zuschlag für Großraumtaxis kommt hierbei geringfügig häufiger in den Tarifen von Städten vor; 88,4 % der Taxitarife von deutschen Städten haben einen Zuschlag für Großraumtaxis. Einen detaillierten Überblick über die Implementierung dieses Tarifelementes innerhalb von Deutschland liefert Tabelle 50.

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

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

Tabelle 50: Verteilung des Zuschlages für Großraumtaxis in Deutschland

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

Zuschlag Gepäck

Eine Gebühr für die Gepäckbeförderung ist durchaus üblich; rund 31,4 % der Städte und etwa 35,6 % der Landkreise bundesweit erheben einen Zuschlag für Gepäck in ihrem Taxitarif (vgl. Tabelle 51). Für den Transport von Gepäck ist durch die Fahrgäste in Nordrhein-Westfalen deutlich seltener ein Aufpreis zu zahlen. Im Regierungsbezirk Düsseldorf wird nur in der kreisfreien Stadt Remscheid eine Gebühr für die Gepäckbeförderung erhoben.

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

Tabelle 51: Verteilung des Zuschlages für Gepäck innerhalb von Deutschland

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

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

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

Zuschlag Tiere

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

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

Zuschlag Abbestellen

Für ein vom Fahrgast ohne Benutzung aus der Bestellung entlassenes Taxi wird im Großteil der Taxitarife im Land Nordrhein-Westfalen¹² und in allen Taxitarifen im Regierungsbezirk im bundesweiten Vergleich überdurchschnittlich oft die Entrichtung eines Entgeltes festgesetzt, welches der Abgeltung der aus der Anfahrt entstandenen Kosten dienen soll. Gefordert wird meist eine Pauschalgebühr, die sich in etwa in der Spanne des einfachen bis

¹² Bei 88,9 % der Taxitarife in Nordrhein-Westfalen wird ein Zuschlag für Abbestellen erhoben; in den Landkreisen mit 87,1 % dabei geringfügig seltener als in den kreisfreien Städten (91,3 %).

doppelten Grundpreises bewegt, gegebenenfalls zuzüglich Anfahrts-kilometer und/oder Wartezeit. Selten erfolgt die Berechnung nach Taxameter.

Der Taxitarif in Duisburg enthält ebenfalls eine solche Gebühr. Hierbei ist bei der Nichtnutzung eines gebuchten Taxis die Grundgebühr zu entrichten.

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

Tabelle 52: Verteilung des Zuschlages für Abbestellung in Deutschland

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

Sonstige Zuschläge

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

7.5 Taxitarife im Vergleich

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

Zur Einordnung des Taxitarifes der Stadt Duisburg erfolgt zunächst eine Gegenüberstellung des Duisburger Taxitarifs und der Taxitarife der übrigen Landkreise und kreisfreien Städte in Nordrhein-Westfalen beziehungsweise im Regierungsbezirk Düsseldorf (Vgl. Kapitel 7.5.1).

Ferner erfolgt ein Vergleich mit Städten, welche auf Grundlage von soziodemografischen Kriterien mit Duisburg vergleichbar sind (vgl. Kapitel 7.5.2).

7.5.1 Vergleich innerhalb der Taxitariflandschaft in Nordrhein-Westfalen

Die Ergebnisse der Vergleichsrechnungen fassen Tabelle 53 (Normalfahrzeug) und Tabelle 54 (Großraumtaxi) zusammen und zeigen das Tarifniveau des Taxitarifs in Duisburg im Vergleich zu den Taxitarifen der übrigen Gebietskörperschaften im Regierungsbezirk Düsseldorf sowie im Verhältnis zu den Durchschnitten der Taxitarife innerhalb der übrigen Regierungsbezirke. Auf folgende Besonderheiten ist hinzuweisen:

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

Der Vergleich des aktuell gültigen Taxitarifs im Tagverkehr der Stadt Duisburg zeigt, dass sich das Einnahmenniveau in Duisburg sowohl bei kürzeren Touren als auch bei längeren Fahrstrecken über dem Durchschnitt des Regierungsbezirkes Düsseldorf bewegt. Die vergleichsweise hohe Ertragskraft des Taxitarifs Duisburg liegt in der Höhe der einzelnen Tarifbestandteile begründet. So ist beispielsweise die Grundgebühr nur in den kreisfreien Städten Mühlheim an der Ruhr und Oberhausen sowie im Kreis Wesel höher. Beim Kilometerpreis im Tagverkehr nimmt der Taxitarif der Stadt Duisburg Rang 10 von 15 ein, im Nachtverkehr Rang 7 der 15 Gebietskörperschaften im Regierungsbezirk Düsseldorf.

Die Fahrpreise in Duisburg liegen im Nachtverkehr nochmals oberhalb des Durchschnittes im Tagverkehr.

Vergleichsregion Stadt / Landkreis	gültig seit	3-km-Tour		5-km-Tour + 3 Min. Wartezeit		10-km-Tour + 5 Min. Wartezeit		15-km-Tour + 5 Min. Wartezeit	
		Tagtarif	Nachttarif	Tagtarif	Nachttarif	Tagtarif	Nachttarif	Tagtarif	Nachttarif
Normalfahrzeug									
Duisburg	11/2022	12,40 €	13,00 €	19,05 €	20,05 €	32,65 €	34,65 €	45,15 €	48,15 €
Düsseldorf	02/2018	11,10 €	11,10 €	17,25 €	17,25 €	29,42 €	29,42 €	40,42 €	40,42 €
Essen	10/2022	12,40 €	12,40 €	19,20 €	19,20 €	32,40 €	32,40 €	44,40 €	44,40 €
Krefeld	04/2022	10,50 €	10,90 €	16,57 €	16,97 €	26,57 €	26,97 €	36,57 €	36,97 €
Mönchengladbach	08/2022	10,10 €	10,70 €	14,80 €	15,80 €	26,00 €	28,00 €	37,00 €	40,00 €
Mülheim an der Ruhr	07/2022	13,65 €	13,95 €	20,15 €	20,65 €	34,20 €	35,20 €	47,45 €	48,95 €
Oberhausen	07/2022	13,30 €	13,60 €	20,15 €	20,65 €	34,25 €	35,25 €	47,25 €	48,75 €
Remscheid	01/2023	13,20 €	13,60 €	20,10 €	20,70 €	34,60 €	35,70 €	49,10 €	50,70 €
Solingen	11/2022	13,50 €	13,50 €	21,20 €	21,20 €	36,97 €	36,97 €	51,47 €	51,47 €
Wuppertal	08/2022	11,70 €	12,60 €	17,25 €	18,75 €	28,65 €	31,65 €	39,15 €	43,65 €
Kleve	10/2022	12,10 €	12,40 €	18,90 €	19,40 €	32,60 €	33,60 €	45,10 €	46,60 €
Mettmann	02/2023	10,70 €	11,00 €	17,13 €	17,63 €	30,21 €	31,21 €	42,21 €	43,71 €
Rhein-Kreis Neuss	12/2022	11,60 €	11,60 €	18,05 €	18,05 €	31,88 €	31,88 €	44,88 €	44,88 €
Viersen	11/2022	12,40 €	13,30 €	19,47 €	20,97 €	33,71 €	36,71 €	46,71 €	51,21 €
Wesel	10/2022	14,00 €	14,90 €	20,99 €	22,49 €	35,55 €	38,55 €	49,05 €	53,55 €
Durchschnitt Regierungsbezirk Düsseldorf		12,16 €	12,54 €	18,66 €	19,26 €	31,93 €	33,11 €	44,34 €	46,09 €
Niveau Duisburg zu Reg.-Bezirk Düsseldorf		102,0 %	103,7 %	102,1 %	104,1 %	102,3 %	104,7 %	101,8 %	104,5 %
Durchschnitt Regierungsbezirk Arnsberg		11,47 €	12,33 €	18,17 €	19,28 €	31,35 €	33,06 €	43,25 €	45,51 €
Niveau Duisburg zu Reg.-Bezirk Arnsberg		108,1 %	105,5 %	104,9 %	104,0 %	104,1 %	104,8 %	104,4 %	105,8 %
Durchschnitt Regierungsbezirk Köln		12,21 €	12,59 €	19,16 €	19,80 €	33,01 €	34,32 €	45,60 €	47,57 €
Niveau Duisburg zu Reg.-Bezirk Köln		101,5 %	103,3 %	99,4 %	101,3 %	98,9 %	101,0 %	99,0 %	101,2 %
Durchschnitt Regierungsbezirk Münster		11,33 €	12,12 €	17,85 €	18,95 €	30,83 €	32,78 €	42,65 €	45,43 €
Niveau Duisburg zu Reg.-Bezirk Münster		109,4 %	107,3 %	106,8 %	105,8 %	105,9 %	105,7 %	105,9 %	106,0 %
Durchschnitt Regierungsbezirk Detmold		12,62 €	13,59 €	19,99 €	21,20 €	34,53 €	36,36 €	47,68 €	50,11 €
Niveau Duisburg zu Reg.-Bezirk Detmold		98,2 %	95,6 %	95,3 %	94,6 %	94,5 %	95,3 %	94,7 %	96,1 %

Tabelle 53: Fahrpreise der Bespieltouren nach Taxitarifen in NRW mit einem Normalfahrzeug

Im Vergleich des aktuell gültigen Großraumtaxitarifs der Stadt Duisburg spiegeln sich weitestgehend die vorstehenden Ergebnisse für ein Normalfahrzeug wider. Aufgrund des im Vergleich zu anderen Regionen geringeren Zuschlages auf die Grundgebühr in Duisburg ergibt sich für den Großraumtaxitarif aber eine leicht unterdurchschnittliche Tarifergiebigkeit.

Vergleichsregion Stadt / Landkreis	gültig seit	3-km-Tour		5-km-Tour + 3 Min. Wartezeit		10-km-Tour + 5 Min. Wartezeit		15-km-Tour + 5 Min. Wartezeit	
		Tagtarif	Nachttarif	Tagtarif	Nachttarif	Tagtarif	Nachttarif	Tagtarif	Nachttarif
Großraumtaxi									
Duisburg	11/2022	18,40 €	19,00 €	25,05 €	26,05 €	38,65 €	40,65 €	51,15 €	54,15 €
Düsseldorf	02/2018	18,10 €	18,10 €	24,25 €	24,25 €	36,42 €	36,42 €	47,42 €	47,42 €
Essen	10/2022	18,90 €	18,90 €	25,70 €	25,70 €	38,90 €	38,90 €	50,90 €	50,90 €
Krefeld	04/2022	15,50 €	15,90 €	21,57 €	21,97 €	31,57 €	31,97 €	41,57 €	41,97 €
Mönchengladbach	08/2022	20,10 €	20,70 €	24,80 €	25,80 €	36,00 €	38,00 €	47,00 €	50,00 €
Mülheim an der Ruhr	07/2022	18,65 €	18,95 €	25,15 €	25,65 €	39,20 €	40,20 €	52,45 €	53,95 €
Oberhausen	07/2022	21,00 €	21,30 €	27,85 €	28,35 €	41,95 €	42,95 €	54,95 €	56,45 €
Remscheid	01/2023	21,60 €	22,00 €	28,50 €	29,10 €	43,00 €	44,10 €	57,50 €	59,10 €
Solingen	11/2022	21,00 €	21,00 €	28,70 €	28,70 €	44,47 €	44,47 €	58,97 €	58,97 €
Wuppertal	08/2022	18,70 €	19,60 €	24,25 €	25,75 €	35,65 €	38,65 €	46,15 €	50,65 €
Kleve	10/2022	16,30 €	16,60 €	23,30 €	23,80 €	37,50 €	38,50 €	50,50 €	52,00 €
Mettmann	02/2023	16,50 €	16,80 €	22,93 €	23,43 €	36,01 €	37,01 €	48,01 €	49,51 €
Rhein-Kreis Neuss	12/2022	19,10 €	19,10 €	25,55 €	25,55 €	39,38 €	39,38 €	52,38 €	52,38 €
Viersen	11/2022	14,50 €	15,40 €	22,17 €	23,67 €	37,91 €	40,91 €	52,41 €	56,91 €
Wesel	10/2022	21,20 €	22,10 €	28,19 €	29,69 €	42,75 €	45,75 €	56,25 €	60,75 €
Durchschnitt Regierungsbezirk Düsseldorf (ohne Duisburg)		18,65 €	19,03 €	25,21 €	25,81 €	38,62 €	39,80 €	51,18 €	52,93 €
Niveau Duisburg zu Reg.-Bezirk Düsseldorf		98,6 %	99,8 %	99,4 %	100,9 %	100,1 %	102,1 %	100,0 %	102,3 %
Durchschnitt Regierungsbezirk Arnsberg		16,43 €	17,25 €	23,17 €	24,26 €	36,48 €	38,18 €	48,50 €	50,78 €
Niveau Duisburg zu Reg.-Bezirk Arnsberg		112,0 %	110,2 %	108,1 %	107,4 %	105,9 %	106,5 %	105,5 %	106,6 %
Durchschnitt Regierungsbezirk Köln		19,28 €	19,72 €	26,26 €	27,00 €	40,20 €	41,69 €	52,86 €	55,10 €
Niveau Duisburg zu Reg.-Bezirk Köln		95,4 %	96,3 %	95,4 %	96,5 %	96,2 %	97,5 %	96,8 %	98,3 %
Durchschnitt Regierungsbezirk Münster		16,73 €	17,51 €	23,24 €	24,33 €	36,23 €	38,16 €	48,04 €	50,82 €
Niveau Duisburg zu Reg.-Bezirk Münster		110,0 %	108,5 %	107,8 %	107,1 %	106,7 %	106,5 %	106,5 %	106,6 %
Durchschnitt Regierungsbezirk Detmold		18,14 €	18,92 €	25,62 €	26,62 €	40,45 €	41,98 €	53,88 €	55,95 €
Niveau Duisburg zu Reg.-Bezirk Detmold		101,5 %	100,4 %	97,8 %	97,9 %	95,6 %	96,8 %	94,9 %	96,8 %

Tabelle 54: Fahrpreise der Bespieltouren nach Taxitarifen in NRW mit einem Großraumtaxi

7.5.2 Deutschlandvergleich

Folgende Tabelle zeigt zum einen die gewählten Vergleichskriterien und zum anderen die jeweils zur Einordnung des Taxitarifs der Stadt Duisburg herangezogenen Vergleichsstädte. Die Vergleichstarife sind in Anlage 2 (Nordrhein-Westfalen) beziehungsweise Anlage 3 (Deutschlandvergleich) erläutert.

Vergleichskriterium	Duisburg	Vergleichsregion	
		alte Bundesländer	neue Bundesländer
Bevölkerungsdichte [EW/km ²]	2.127,03	Stadt Kiel (2.075,37)	Stadt Leipzig (2.021,04)
		Stadt Fürth (2.038,23)	Stadt Halle (Saale) (1.763)
Motorisierungsgrad [Pkw/1.000 EW]	476,4	Stadt Münster (476)	Stadt Brandenburg a. d. Havel (484)
		Stadt Augsburg (474)	Landeshauptstadt Magdeburg (475)
Kaufpreisindex	81,3	Stadt Neumünster (83,1)	Stadt Weimar (87,8)
		Stadt Delmenhorst (87,9)	Stadt Frankfurt (oder) (87,2)
verfügbares Einkommen [€ /EW]	18.362	Stadt Offenbach (19.640)	Stadt Cottbus (21.034)
		Stadt Osnabrück (22.001)	Landeshauptstadt Erfurt (20.318)
Rang im Zukunfts- atlas	365	Stadt Wilhelmshaven (366)	Stadt Dessau-Roßlau (358)
		Stadt Bremerhaven (373)	Stadt Suhl (3725)

Tabelle 55: Auswahlkriterien für Vergleichsregionen Taxitarif

Stellt man den aktuell gültigen Taxitarif der Stadt Duisburg denen der Vergleichsstädte gegenüber, zeigt sich, dass Fahrten mit dem Taxi auch hier ein leicht überdurchschnittliches Preisniveau aufweisen (vgl. Tabelle 56). Jedoch zeigt sich ein großer Unterschied zwischen den Vergleichsregionen in den alten und neuen Bundesländern.

Vergleichsregion Stadt / Landkreis	gültig seit	3-km-Tour		5-km-Tour + 3 Min. Wartezeit		10-km-Tour + 5 Min. Wartezeit		15-km-Tour + 5 Min. Wartezeit	
		Tagtarif	Nachttarif	Tagtarif	Nachttarif	Tagtarif	Nachttarif	Tagtarif	Nachttarif
Normalfahrzeug Duisburg	11/2022	12,40 €	13,00 €	19,05 €	20,05 €	32,65 €	34,65 €	45,15 €	48,15 €
Augsburg	09/2022	10,70 €	11,10 €	16,20 €	17,00 €	27,20 €	29,00 €	37,20 €	40,00 €
Bremerhaven	10/2022	11,60 €	12,20 €	17,50 €	18,50 €	29,00 €	31,00 €	37,50 €	40,50 €
Delmenhorst	10/2022	13,30 €	13,90 €	21,20 €	22,00 €	37,10 €	38,40 €	50,10 €	51,90 €
Fürth	08/2022	14,20 €	14,20 €	20,85 €	20,85 €	31,95 €	31,95 €	41,95 €	41,95 €
Kiel	10/2022	10,60 €	10,60 €	16,00 €	16,00 €	25,30 €	25,30 €	33,30 €	33,30 €
Münster	10/2022	11,50 €	12,80 €	18,01 €	19,91 €	31,51 €	34,91 €	44,01 €	48,91 €
Neumünster	10/2022	10,60 €	11,60 €	16,80 €	17,80 €	26,60 €	27,60 €	34,60 €	35,60 €
Offenbach	11/2022	11,60 €	11,90 €	17,95 €	18,45 €	30,25 €	31,25 €	41,25 €	42,75 €
Osnabrück	11/2022	10,70 €	11,30 €	16,50 €	17,50 €	28,07 €	30,07 €	38,57 €	41,57 €
Wilhelmshaven	09/2022	12,10 €	12,40 €	18,90 €	19,40 €	31,03 €	32,23 €	41,03 €	42,23 €
Brandenburg a. d. H.	09/2022	12,80 €	15,00 €	19,35 €	22,35 €	33,65 €	38,75 €	50,75 €	58,75 €
Cottbus	06/2021	10,60 €	11,10 €	16,10 €	16,80 €	27,10 €	28,30 €	37,10 €	38,80 €
Dessau-Roßlau	09/2022	13,20 €	13,20 €	19,10 €	19,10 €	31,10 €	31,10 €	42,10 €	42,10 €
Frankfurt (Oder)	10/2022	9,80 €	9,80 €	15,15 €	15,15 €	26,05 €	26,05 €	36,05 €	36,05 €
Halle (Saale)	12/2022	13,50 €	13,80 €	19,65 €	20,55 €	31,82 €	34,22 €	42,32 €	45,22 €
Landeshauptstadt Erfurt	12/2022	16,60 €	18,50 €	24,90 €	27,70 €	39,23 €	44,03 €	52,23 €	59,03 €
Landeshauptstadt Magdeburg	01/2022	12,20 €	12,20 €	18,30 €	18,30 €	30,80 €	30,80 €	42,30 €	42,30 €
Leipzig	10/2022	13,50 €	13,80 €	19,65 €	20,55 €	31,82 €	34,22 €	42,32 €	45,22 €
Suhl	08/2022	12,60 €	16,20 €	19,80 €	23,80 €	34,13 €	39,13 €	47,13 €	53,13 €
Weimar	11/2022	15,55 €	16,75 €	22,85 €	24,45 €	37,43 €	40,03 €	50,68 €	54,28 €
Durchschnitt Vergleichsregionen (ohne Duisburg)		12,36 €	13,12 €	18,74 €	19,81 €	31,16 €	32,97 €	40,87 €	43,23 €
Niveau Duisburg zu Vergleichsregionen		100,3 %	99,1 %	101,7 %	101,2 %	104,8 %	105,1 %	110,5 %	111,4 %
Durchschnitt Vergleichsregionen (alte Bundesländer)		11,69 €	12,20 €	17,99 €	18,74 €	28,00 €	29,27 €	37,15 €	38,97 €
Niveau Duisburg zu Vergleichsregionen (alte Bundesländer)		106,1 %	106,6 %	105,9 %	107,0 %	116,6 %	118,4 %	121,5 %	123,6 %
Durchschnitt Vergleichsregionen (neue Bundesländer)		13,04 €	14,04 €	19,49 €	20,88 €	34,31 €	36,66 €	44,59 €	47,49 €
Niveau Duisburg zu Ver- gleichsregionen (neue Bundesländer)		95,1 %	92,6 %	97,8 %	96,0 %	95,2 %	94,5 %	101,3 %	101,4 %

Tabelle 56: Fahrpreise der Bespieltouren nach Taxitarifen in vergleichbaren Regionen mit einem Normalfahrzeug

Im Vergleich zu den Taxitarifen in den Gebietskörperschaften in den neuen Bundesländern bewegt sich die Ertragskraft des Taxitarifes in Duisburg deutlich unter dem Durchschnitt. Erst bei langen Strecken (hier im Beispiel 15 km) steigt die Ertragskraft des Duisburger Tarifs über den Durchschnitt der Vergleichsstädte in den neuen Bundesländern. Die meisten der herangezogenen Tarife nehmen eine Staffelung des Kilometerpreises vor, woraus sich eine Rabattierung des Kilometerpreises mit steigender Fahrstrecke ergibt. So erklärt sich auch die große Preisdifferenz zwischen dem Taxitarif von Duisburg und den Fahrpreisen in den neuen Bundesländern bei einer Kurzstreckenfahrt; der Kilometerpreis der ersten Kilometerstufe in den Taxitarifen in den neuen Bundesländern liegt mit rund 3,07 Euro je Kilometer deutlich über dem Kilometerpreis in Duisburg.

Im Vergleich zu den Taxitarifen in den Gebietskörperschaften in den alten Bundesländern steigt die Ertragskraft des Duisburger Taxitarifes hingegen überdurchschnittlich stark an, je größer die Fahrstrecke ist. Hierbei gilt es zu beachten, dass die meisten der herangezogenen Tarife eine Staffelung des Kilometerpreises vornehmen und sich folglich eine Rabattierung des Kilometerpreises mit steigender Fahrstrecke ergibt. Der durchschnittliche Kilometerpreis der ersten Kilometerstufe in den Taxitarifen in den alten Bundesländern liegt mit rund 2,63 Euro deutlich unter dem der neuen Bundesländer.

Die Wartezeitgebühr liegt im Durchschnitt in allen Vergleichsstädten bei etwa 33 Euro.

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

Der Vergleich des Großraumtaxitarifs in Duisburg mit den Vergleichsregionen zeigt dabei ein ähnliches Bild wie die Berechnungen mit einem Normalfahrzeug (Vgl. Tabelle 57).

Vergleichsregion Stadt / Landkreis	gültig seit	3-km-Tour		5-km-Tour + 3 Min. Wartezeit		10-km-Tour + 5 Min. Wartezeit		15-km-Tour + 5 Min. Wartezeit	
		Tagtarif	Nachttarif	Tagtarif	Nachttarif	Tagtarif	Nachttarif	Tagtarif	Nachttarif
Großraumtaxi									
Duisburg	11/2022	18,40 €	19,00 €	25,05 €	26,05 €	38,65 €	40,65 €	51,15 €	54,15 €
Augsburg	09/2022	14,70 €	15,10 €	20,20 €	21,00 €	31,20 €	33,00 €	41,20 €	44,00 €
Bremerhaven	10/2022	16,60 €	17,20 €	22,50 €	23,50 €	34,00 €	36,00 €	42,50 €	45,50 €
Delmenhorst	10/2022	13,30 €	13,90 €	21,20 €	22,00 €	37,10 €	38,40 €	50,10 €	51,90 €
Fürth	08/2022	21,70 €	21,70 €	28,35 €	28,35 €	39,45 €	39,45 €	49,45 €	49,45 €
Kiel	10/2022	16,60 €	16,60 €	24,10 €	24,10 €	31,30 €	31,30 €	39,30 €	39,30 €
Münster	10/2022	18,40 €	19,70 €	24,91 €	26,81 €	38,41 €	41,81 €	50,91 €	55,81 €
Neumünster	10/2022	13,60 €	14,60 €	19,80 €	20,80 €	29,60 €	30,60 €	37,60 €	38,60 €
Offenbach	11/2022	18,60 €	18,90 €	24,95 €	25,45 €	37,25 €	38,25 €	48,25 €	49,75 €
Osnabrück	11/2022	17,30 €	17,60 €	24,10 €	24,60 €	38,17 €	39,17 €	51,17 €	52,67 €
Wilhelmshaven	09/2022	18,10 €	18,40 €	25,50 €	26,00 €	40,33 €	41,33 €	53,83 €	55,33 €
Brandenburg a. d. H.	09/2022	15,30 €	18,40 €	22,85 €	27,15 €	61,15 €	70,85 €	61,15 €	70,85 €
Cottbus	06/2021	15,60 €	16,10 €	21,10 €	21,80 €	32,10 €	33,30 €	42,10 €	43,80 €
Dessau-Roßlau	09/2022	18,70 €	18,70 €	24,60 €	24,60 €	36,60 €	36,60 €	47,60 €	47,60 €
Frankfurt (Oder)	10/2022	17,80 €	17,80 €	23,15 €	23,15 €	34,05 €	34,05 €	44,05 €	44,05 €
Halle (Saale)	12/2022	23,50 €	23,80 €	40,65 €	43,05 €	41,82 €	44,22 €	52,32 €	55,22 €
Landeshauptstadt Erfurt	12/2022	24,40 €	27,30 €	35,10 €	39,30 €	54,93 €	62,13 €	73,43 €	83,63 €
Landeshauptstadt Magdeburg	01/2022	22,20 €	22,20 €	28,30 €	28,30 €	40,80 €	40,80 €	52,30 €	52,30 €
Leipzig	10/2022	23,50 €	23,80 €	40,65 €	43,05 €	41,82 €	44,22 €	52,32 €	55,22 €
Suhl	08/2022	18,60 €	22,20 €	25,80 €	29,80 €	40,13 €	45,13 €	53,13 €	59,13 €
Weimar	11/2022	18,55 €	19,35 €	25,85 €	27,05 €	40,43 €	42,63 €	53,68 €	56,88 €
Durchschnitt Vergleichsregionen (ohne Duisburg)		18,35 €	19,17 €	26,18 €	27,49 €	39,03 €	41,16 €	49,82 €	52,55 €
Niveau Duisburg zu Vergleichsregionen		100,3 %	99,1 %	95,7 %	94,8 %	99,0 %	98,8 %	102,7 %	103,0 %
Durchschnitt Vergleichsregionen (alte Bundesländer)		16,89 €	17,37 €	23,56 €	24,26 €	35,68 €	36,93 €	46,43 €	48,23 €
Niveau Duisburg zu Vergleichsregionen (alte Bundesländer)		108,9 %	109,4 %	106,3 %	107,4 %	108,3 %	110,1 %	110,2 %	112,3 %
Durchschnitt Vergleichsregionen (neue Bundesländer)		19,82 €	20,97 €	28,81 €	30,73 €	42,38 €	45,39 €	53,21 €	56,87 €
Niveau Duisburg zu Ver- gleichsregionen (neue Bundesländer)		92,9 %	90,6 %	87,0 %	84,8 %	91,2 %	89,6 %	96,1 %	95,2 %

Tabelle 57: Fahrpreise der Bespieltouren nach Taxitarifen vergleichbarer Regionen (Großraumtaxi)

7.6 Vorschläge zur künftigen Tarifgestaltung

Die vorstehenden Untersuchungen haben gezeigt, dass die Fahrpreise für Taxis in Duisburg unter dem Niveau der Taxifahrtentgelten in den herangezogenen Vergleichsregionen in den neuen Bundesländern liegen und über dem der alten Bundesländer. Den Taxitarif der Stadt Duisburg zeichnet vor allem eine einfache, überschaubare und leicht verständliche Struktur aus.

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

Aufgrund der Tatsache, dass im Jahr 2022 bereits drei Anpassung des Taxitarifs durchgeführt worden sind und die allgemeine Preissteigerung nicht nur die Taxiunternehmen betrifft, sondern durch das gegenwärtige Inflationsniveau auch die Kaufkraft der Bevölkerung sinkt, sollte von einer kurzfristigen neuerlichen Anpassung abgesehen werden.

Trotzdem sollte regelmäßig geprüft werden, ob die Preisstruktur weiterhin auskömmlich ist. Die Abstände zwischen Tarifierpassungen sollten künftig nicht zu groß sein, um den Taxiunternehmen ein den steigenden Kosten adäquates Umsatzniveau zu sichern und die Preissprünge für den Fahrgast nicht zu hoch werden zu lassen. Andererseits ist zu beachten, dass Fahrpreiserhöhungen zu Fahrgastverlusten führen, wenn sie zu häufig auftreten und/oder zu hoch ausfallen. Erfahrungsgemäß erhöhen sich die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen nicht im selben Maße.

Unter diesen Prämissen wird empfohlen, die nächste Tarifierpassung nicht vor dem 1. Halbjahr 2024 in Betracht zu ziehen. Bei der Festlegung des Tarifniveaus ist zu berücksichtigen, dass ab 01.01.2024 der Mindestlohn auf 12,41 Euro je Stunde angehoben wird.

Zur Verbesserung der Tarifergiebigkeit des Taxitarifs von Duisburg vor allem für kürzere Fahrten sollte die Einführung einer Kilometerabstufung geprüft werden.

7.7 Stellungnahme zu Mindestbeförderungsentgelten für Mietwagen

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

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

Die Mietwagenunternehmen in Duisburg weisen vielmals eine Spezialisierung in ihrer Auftragsstruktur auf. Hierbei steht insbesondere die Krankenbeförderung im Vordergrund, welche den Großteil des Auftragsaufkommens ausmacht (Vgl. Tabelle 30). Eine Konkurrenzsituation zwischen dem Mietwagengewerbe in Duisburg und den Linienangeboten im öffentlichen Personennahverkehr konnte auf Grundlage der Unternehmensbefragung nicht festgestellt werden.

Zwischen dem Taxigewerbe und dem Mietwagengewerbe in Duisburg besteht einerseits durchaus eine Wettbewerbssituation um Krankenfahrten, für welche aber eine Vergütungsvereinbarung zwischen dem Taxi- und dem Mietwagengewerbe und den Krankenkassen zur Anwendung kommt. Hier gelten somit einheitliche Tarifregelungen sowohl für Taxis als auch für Mietwagen. Andererseits besteht zwischen den Taxis und Mietwagen in Duisburg aber auch eine Wettbewerbssituation um klassische Beförderungsfahrten, welche in der letzten Zeit aber abgenommen hat. Jedoch kann hier weder von einem taxiähnlichen Verkehr der Mietwagen gesprochen werden, noch von einem unfairen Preiswettbewerb.

Grundsätzlich kann ein Mindestbeförderungsentgelt für Mietwagen per Allgemeinverfügung (z. B. Landkreis Lörrach) oder per Verwaltungsrichtlinie (z. B. Stadt Leipzig)

eingeführt werden. Verwaltungstechnisch einfacher umsetzbar ist dabei eine Allgemeinverfügung der Genehmigungsbehörde, welche für alle Fahrten mit Mietwagen in ihrem Zuständigkeitsbereich Gültigkeit hat. Somit wäre das Mindestentgelt auch für Mietwagen bindend, welche ihren Betriebsitz außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der erlassenden Genehmigungsbehörde hätten. Auch würden damit die seriös arbeitenden Mietwagenunternehmen in Duisburg durch einbrechende Verkehre geschützt. Hierbei ergibt sich aber ein hoher Kontrollaufwand für die Genehmigungsbehörde, dass bei allen Mietwagenunternehmen der lokale Mietwagentarif zur Anwendung kommt.

Aus gutachterlicher Sicht kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt auf die Einführung eines Mindestbeförderungsentgeltes für Mietwagen verzichtet werden, da sowohl der öffentliche Personennahverkehr und als auch das lokale Taxigewerbe nicht durch die Mietwagen in Duisburg gefährdet werden und auch keine Indizien für ein Sozialdumping des Mietwagen gewerbes festgestellt werden konnten.

8 Empfehlungen zur weiteren Vorgehensweise

Als Fazit ist festzustellen, dass die wirtschaftliche Lage in den Taxiunternehmen in Duisburg nicht als kritisch angesehen werden kann. Eine akute Gefährdung der Funktionsfähigkeit des Gewerbes liegt nicht vor. Jedoch sind trotz stabil verlaufender regionaler Entwicklungen keine oder nur wenige Ansätze für kurzfristige und nachhaltige Steigerungen in der Nachfrage nach Taxileistungen erkennbar.

Um die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes zu sichern, wird im Ergebnis der vorgenommenen Analysen zum Taxigewerbe und der Abschätzungen zu den künftigen Entwicklungen folgende Empfehlung an die Genehmigungsbehörde der Stadt Duisburg gegeben:

- Es ist eine Obergrenze von 310 Konzessionen für den Taxibestand in der Stadt Duisburg festzuschreiben. Das liegt über dem Stand von 2021 als dem Basisjahr für die Unternehmensbefragung zu diesem Gutachten, ist aber trotz der wirtschaftlichen Lage der Unternehmen in Hinblick auf die Versorgungslage der Bevölkerung mit Taxileistungen zu rechtfertigen.
- Zeitgleich ist aber darauf zu achten, dass der Konzessionsbestand nicht weiter sinkt, um die Versorgungslage für Bevölkerung sicherzustellen.
- Eine erneute Tarifierung sollte regelmäßig geprüft werden, insbesondere um die Belastungen aus den weiter steigenden Personalkosten auszugleichen. Um den zeitlichen Abstand jedoch nicht zu groß werden zu lassen, sollte die nächste Tarifierung Ende 2024 umgesetzt werden.
- Sollte an bestimmten Tagen und zu bestimmten Tagen eine bestehende Nachfrage nicht abgedeckt werden können, so besteht die theoretische Möglichkeit der Aufstellung von entsprechenden Dienstplänen im Zusammenwirken mit den Taxiunternehmen und der Straßenverkehrsbehörde, so dass jederzeit ausreichend Taxis zur Abdeckung einer bestehenden Nachfrage im Einsatz sind. Dies sollte allerdings nur in begründeten Ausnahmefällen vorgenommen werden, da mit dieser Maßnahme einerseits ein erheblicher Arbeits- und Dispositionsaufwand entsteht. Andererseits stellt dies einen erheblichen Eingriff in die Berufsfreiheit dar, und für den Großteil der Unternehmer werden sich deutliche Nachteile ergeben.
- Die zurückhaltende Einstellung der Taxiunternehmen in Bezug auf alternative Antriebstechnologien ist durch Beratungsangebote der Stadt Duisburg entgegenzuwirken. Dies ist beispielsweise über Beratungsangebote der Wirtschaftsförderung oder der Regionalentwicklung möglich.

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

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

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

Anlagen

Anlagenverzeichnis

- | | |
|----------|---|
| Anlage 1 | Taxi- und Mietwagendichte ausgewählter Städte und Landkreise in Nordrhein-Westfalen |
| Anlage 2 | Taxitarife im Land Nordrhein-Westfalen im Vergleich (Stand 06/2023) |
| Anlage 3 | Deutsche Taxitarife im Vergleich (Stand 06/2023) |

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

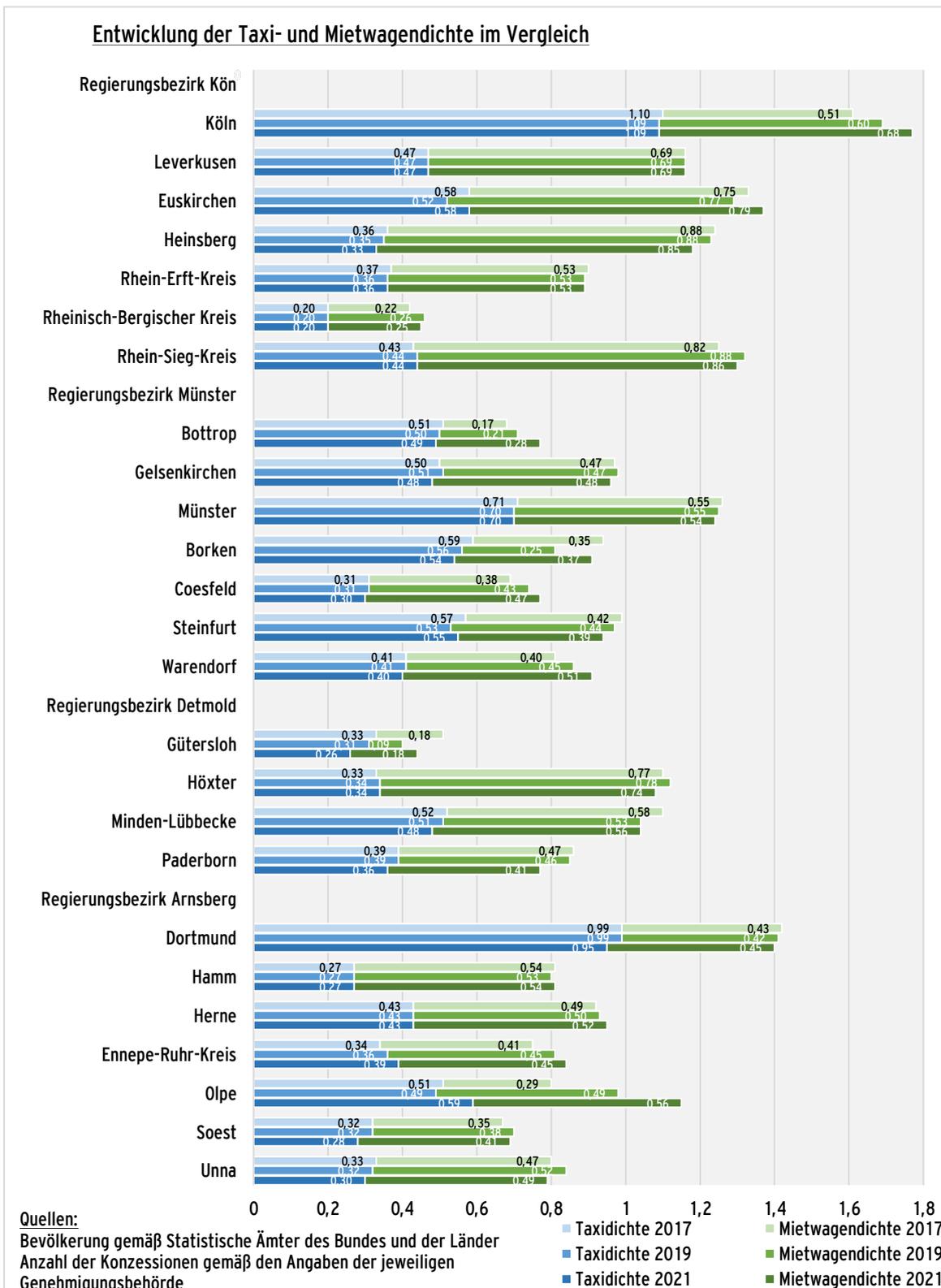


Abbildung 19: Taxi- und Mietwagendichte ausgewählter Städte und Landkreise in Nordrhein-Westfalen

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

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

WT ... wie im Tagverkehr

Tabelle 58: Taxitarife im Land Nordrhein-Westfalen im Vergleich (Normalfahrzeug)

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

wT ... wie im Tagverkehr

Tabelle 59: Taxitarife in Nordrhein-Westfalen im Vergleich (Großraum)

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

	gültig seit	Grundpreis [€]		Kilometer-Preis [€]						1 gilt bis km	2 gilt bis km	Wartezeitpreis [€]
		Tag	Nacht	Tag 1	Tag 2	Tag 3	Nacht 1	Nacht 2	Nacht 3			
Augsburg	09/2022	3,70		3,00	2,00	---	3,00	2,20	---	1	---	30,00
Bremerhaven	10/2022	5,00		2,20	2,10	1,70	2,40	2,30	1,90	5	10	30,00
Delmenhorst	10/2022	4,60	4,90	2,90	2,60	---	3,00	2,70	---	10	---	42,00
Fürth	08/2022	4,70		4,50	2,50	2,00	wT	wT	wT	1	5	33,00
Kiel	10/2022	3,90		2,30	2,10	1,60	wT	wT	wT	2	6	24,00
Münster	10/2022	4,00	4,40	2,50	---	---	2,80	---	---	---	---	30,10
Neumünster	10/2022	4,00	5,00	2,20	1,60	---	wT	wT	---	6	---	36,00
Offenbach	11/2022	5,00		2,20	---	---	2,30	---	---	---	---	39,00
Osnabrück	11/2022	4,40		2,10	---	---	2,30	---	---	---	---	32,00
Wilhelmshaven	09/2022	4,90		2,40	---	---	2,50	---	---	---	---	40,00
Brandenburg a. d. H.	09/2022	5,00	6,00	2,60	2,30	2,00	3,00	2,35	2,05	9	19	27,00
Cottbus	06/2021	3,40		2,60	2,00	---	2,80	2,10	---	2	---	30,00
Dessau-Roßlau	09/2022	4,00		3,50	2,20	---	wT	wT	---	2	---	30,00
Frankfurt (Oder)	10/2022	3,20		2,30	2,00	---	wT	wT	---	2	---	27,00
Halle (Saale)	12/2022	3,90		3,20	2,20	2,10	3,30	2,50	2,20	3	10	35,00
Landeshauptstadt Erfurt	12/2022	5,50	5,90	3,70	2,60	---	4,20	3,00	---	4	---	40,00
Landeshauptstadt Magdeburg	01/2022	3,90		3,00	2,30	---	wT	wT	---	2	---	30,00
Leipzig	10/2022	3,90		3,20	2,20	2,10	3,30	2,50	2,20	3	10,00	35,00
Suhl	08/2022	4,50		3,70	2,60	---	3,90	2,80	---	3	---	40,00
Weimar	11/2022	4,40	4,60	3,85	2,65	---	4,05	2,85	---	3	---	40,00

wT ... wie im Tagverkehr

Tabelle 60: Deutsche Taxitarife im Vergleich (Normalfahrzeug)

	gültig seit	Grundpreis [€]		Kilometer-Preis [€]						1 gilt bis km	2 gilt bis km	Wartezeitpreis [€]
		Tag	Nacht	Tag 1	Tag 2	Tag 3	Nacht 1	Nacht 2	Nacht 3			
Augsburg	09/2022	3,70		3,00	2,00	---	3,00	2,20	---	1	---	30,00
Bremerhaven	10/2022	10,00		2,20	2,10	1,70	2,40	2,30	1,90	5	10	30,00
Delmenhorst	10/2022	4,60	4,90	2,90	2,60	---	3,00	2,70	---	10	---	42,00
Fürth	08/2022	4,70		4,50	2,50	2,00	wT	wT	wT	1	5	33,00
Kiel	10/2022	9,90		2,30	2,10	1,60	wT	wT	wT	2	6	24,00
Münster	10/2022	10,90	11,30	2,50	---	---	2,80	---	---	---	---	30,10
Neumünster	10/2022	7,00	8,00	2,20	1,60	---	wT	wT	---	6	---	36,00
Offenbach	11/2022	7,00		2,20	---	---	2,30	---	---	---	---	39,00
Osnabrück	11/2022	9,40		2,10	---	---	2,30	---	---	---	---	32,00
Wilhelmshaven	09/2022	10,00		2,70	---	---	2,80	---	---	---	---	40,00
Brandenburg a. d. H.	09/2022	6,00	7,30	3,10	2,50	2,00	3,70	2,80	2,40	9	19	27,00
Cottbus	06/2021	8,40		2,60	2,00	---	2,80	2,10	---	2	---	30,00
Dessau-Roßlau	09/2022	9,50		3,50	2,20	---	wT	wT	---	2	---	30,00
Frankfurt (Oder)	10/2022	11,20		2,30	2,00	---	wT	wT	---	2	---	27,00
Halle (Saale)	12/2022	13,90		3,20	2,20	2,10	3,30	2,50	2,20	3	10	35,00
Landeshauptstadt Erfurt	12/2022	9,40	10,20	5,00	3,70	---	5,70	4,30	---	4	---	40,00
Landeshauptstadt Magdeburg	01/2022	13,90		3,00	2,30	---	wT	wT	---	2	---	30,00
Leipzig	10/2022	13,90		3,20	2,20	2,10	3,30	2,50	2,20	3	10,00	35,00
Suhl	08/2022	10,50		3,70	2,60	---	3,90	2,80	---	3	---	40,00
Weimar	11/2022	11,40	11,60	3,85	2,65	---	4,05	2,85	---	3	---	40,00

wT ... wie im Tagverkehr

Tabelle 61: Deutsche Taxitarife im Vergleich (Großraum)