



Gutachten zur Funktionsfähigkeit
des Taxigewerbes
und zur Wirtschaftlichkeit
des Taxi- und Mietwagengewerbes
in der Stadt



Auftraggeber:
Stadt Mülheim an der Ruhr
Ordnungsamt
Gewerbe- und Straßenverkehrsrecht

Mai 2023

LINNE+
KRAUSE [FORSCHUNG
GUTACHTEN
BERATUNG

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

Inhaltsverzeichnis

- 1 *Einleitung*3
 - 1.1 Aufgabenstellung3
 - 1.2 Methodik.....5
 - 1.3 Problem Grauwirtschaft.....7

- 2 *Nachfragesituation* 11
 - 2.1 Nachfragefaktor Corona-Krise..... 11
 - 2.2 Nachfragefaktor Demografie 12
 - 2.3 Nachfragefaktor Kundenstruktur und Tourengewinnung..... 15
 - 2.4 Nachfragefaktor Wirtschaft 22
 - 2.4.1 Nachfragefaktor Konjunktur und Inflation 22
 - 2.4.2 Nachfragefaktor Konsumklima und Kaufkraft 24
 - 2.4.3 Nachfragefaktor Regionalwirtschaft 26
 - 2.4.4 Nachfragefaktor Arbeitsmarkt..... 29
 - 2.5 Nachfragefaktor verkehrswirtschaftliches Umfeld 31

- 3 *Angebotssituation*..... 35
 - 3.1 Angebotsfaktor Beschäftigte 35
 - 3.2 Angebotsfaktor Fahrzeuge 37
 - 3.3 Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte 41
 - 3.4 Angebotsfaktor Einsatzzeit..... 45
 - 3.5 Angebotsfaktor Fahrleistung 49

- 4 *Erlöse, Kosten und Überschuss* 51
 - 4.1 Erlöse..... 51
 - 4.2 Kosten..... 54
 - 4.3 Überschuss 59

- 5 *Geschäftsaufgaben und Konzessionsbewegungen*..... 61
- 6 *Zusammenfassung*..... 62
 - 6.1 Nachfragefaktoren 62
 - 6.2 Angebotsfaktoren..... 63
 - 6.3 Betriebswirtschaft und Geschäftsaufgaben 65

- 7 *Empfehlungen* 67
 - 7.1 Mengenbegrenzung vs. Berufsfreiheit 67
 - 7.2 Objektive Zulassungskriterien – Existenz- und Funktionsfähigkeit 69
 - 7.3 Subjektive Zulassungskriterien 71
 - 7.4 Evaluation 72

1 EINLEITUNG

1.1 Aufgabenstellung

Im Mai 2022 beauftragte die Stadt Mülheim an der Ruhr die Fa. Linne + Krause GmbH mit der Erstellung eines Gutachtens zur **Wirtschaftlichkeit des Taxi- und Mietwagengewerbes**, einschließlich einer Untersuchung zur **Funktionsfähigkeit** des Taxigewerbes.

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

Beide Formen des Gelegenheitsverkehrs bilden in Mülheim an der Ruhr einen weitgehend einheitlichen Markt. Da die meisten Taxiunternehmen auch Mietwagen betreiben, ist beides auch buchhalterisch kaum zu trennen. Daher werden im Folgenden beide Verkehrsformen gleichsam als einheitliches Gewerbe behandelt. Kommt hinzu: In Mülheim an der Ruhr arbeiten nur einzelne „reine“ Mietwagenbetriebe, so dass auch mit Blick auf den Datenschutz von einer getrennten Auswertung abgesehen wurde.

Im März 2023 lagen im Mülheim an der Ruhr **zwölf Anträge** auf Erteilung einer Taxigenehmigung vor:

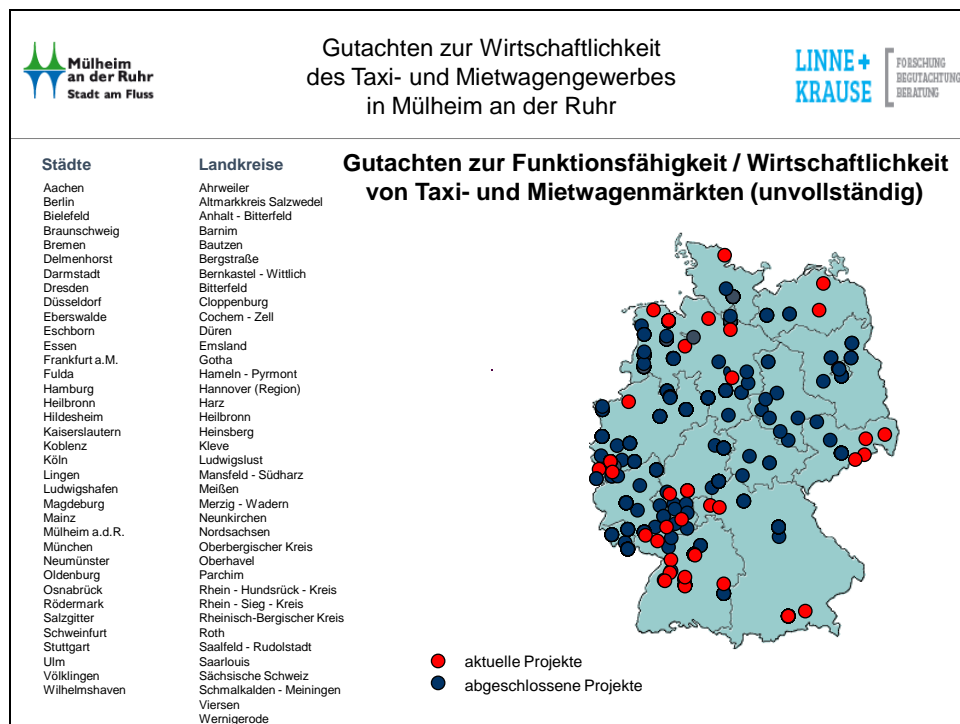
- **Neuunternehmer:** Sieben Anträge stammen von Unternehmern, die noch nicht im Mülheimer Taxigewerbe aktiv sind.
- **Altunternehmer:** Darüber hinaus liegen fünf Anträge von Bewerbern vor, die bereits ein Taxigewerbe in der Stadt betreiben.

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

- **Bundesverfassungs- / Bundesverwaltungsgericht:** Das schließt eine Argumentation im Sinne eines „*Konkurrenzschutzes*“ oder „*einer Gewährleistung der wirtschaftlichen Grundlage des örtlichen Taxigewerbes*“ aus. Grundlegend ist ein höchstrichterlicher Beschluss v. 8. Juni 1960 (BVerfG 1 BvL 53/55, 16, 31, 53/56, 7, 18, 24/57), der sich am kurz zuvor ergangenen Apotheken-Urteil des Bundesverfassungsgerichts (BVerfGE 7,377) zur Berufsfreiheit orientiert. Maßgeblich sind weiterhin drei Urteile des Bundesverwaltungsgerichts aus 1981 (BVerwG 7 C 57.79), 1988 (BVerwG 7 C 94.86) und 1989 (BVerwG 7 C 44 und 45.88). Insbesondere das Urteil aus 1988 macht drei konkrete methodische Vorgaben: „*vollständige Ermittlung*“, „*zutreffende Ermittlung*“ und „*nicht offensichtlich fehlerhafte Prognose*“. Die prognostische Entscheidung der Stadt muss sich an diesem Maßstab messen lassen.
- **Verwaltungsgerichte:** In den letzten Jahren haben die Verwaltungsgerichte eine Rechtsprechung entwickelt, die zunehmend den Aspekt der Berufsfreiheit in den Vordergrund rückt und sich damit wieder stärker an dem BVerfG-Beschluss von 1960 orientiert. In erster Linie sind hier die Urteile und Beschlüsse des OVG Schleswig-Holstein (4 L 147/91, u. 3 A 74/07), des OVG Berlin (1 SN 15.99), OVG NRW (13 A 1417/05) und des OVG Rheinland-Pfalz (7 A 11567/03.OVG u. 4 K 329/06.KO) zu nennen. Aus Baden-Württemberg liegt die Entscheidung des VG Stuttgart von 2014 (8 K 658/12) vor, die die Konzessionsbeschränkung durch die Landeshauptstadt Stuttgart bestätigt. Die aktuellen Entscheidungen des VG Karlsruhe (3 K 2922/16), des VG Freiburg (6 K 1753/17) und des OVG NRW (13 A 196/18) haben noch einmal die hohen methodischen Anforderungen an eine ordnungsgemäße Konzessionsvergabe vor Augen geführt. Im Oktober 2020 hat das VG-Frankfurt (4 K 4018/17.F) eine richtungsweisende Entscheidung in Zeiten der Corona-Pandemie getroffen, die im September 2021 vom VHG-Hessen (2 A 2801/20.Z) bestätigt wurde.

1.2 Methodik

Die aktuelle Situation wird noch immer von den Nachwirkungen der COVID-19-Pandemie (im Folgenden auch: „Corona-Krise“) geprägt, die zu erheblichen Verwerfungen auch im Taxi- und Mietwagengewerbe geführt hat. Die bei den Unternehmern erhobenen Daten berücksichtigen die Jahre 2019 bis 2021 und dokumentieren somit die Lage sowohl vor als auch in der Krise. Nach Abklingen der Pandemie hat sich mit dem Krieg in der Ukraine eine weitere – auch ökonomische – Krise angeschlossen.



Das vorliegende Gutachten ist Teil einer Serie von mehr als 150 Gutachten zur Funktionsfähigkeit deutscher Taximärkte. Kurz zuvor fanden gleichartige Untersuchungen in Mainz und im Kreis Düren statt (Berichtszeitraum: 2018 – 2020), die ebenfalls den „Vorkrisenzustand“ und den Einbruch in der Corona-Krise belegen. Aus der Nachbarstadt Essen liegen etwas ältere, aber mit gleicher Methodik erhobene Daten vor (Berichtszeitraum: 2015 – 2017), deren Ergebnisse ebenfalls als Referenzwerte herangezogen werden.

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

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

Durch die Covid-19 Pandemie hat sich die Lage im Gewerbe zeitweise so zugespitzt, dass auch dessen **Existenzfähigkeit** in Frage stand.

Bei der Untersuchung wurde multimethodisch vorgegangen:

- **Betriebswirtschaftliche Daten:** Zur Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten wurde ein 6-seitiger Fragebogen an alle Mülheimer Taxi- und Mietwagenunternehmen versendet, mit dem diese Auskunft zum Betrieb, zum Fahrpersonal, zu Fahrzeugen, Fahrleistung, Einsatzzeit, Tourengewinnung und Kundenstruktur sowie zu Erlös, Kosten und Gewinn gaben. Für die steuerlichen Daten wurden i.d.R. die Jahresabschlüsse bzw. Betriebswirtschaftliche Abrechnungen (BWA) eingereicht.
- **Erhebungszeitraum:** Die Fragebogenerhebung fand von Juli bis Dezember 2022 statt und gestaltete sich insgesamt eher zähflüssig. Schließlich haben jedoch sämtliche der dazu verpflichteten Betriebe ihren Erhebungsbogen eingereicht. Die ermittelten Daten können somit beanspruchen, ein authentisches Bild des Mülheimer Taxi- und Mietwagengewerbes zu geben.
- **Berichtszeitraum:** Für zeitraumbezogene Daten (z.B. Erlös, Kosten, Fahrleistung) umfasst der Berichtszeitraum die Jahre 2019 bis 2021.
- **Wirtschaftliche Rahmendaten:** Um auch die aktuelle Entwicklung einschätzen zu können, wurden die für das Taxi- und Mietwagengewerbe relevanten regionalwirtschaftlichen Rahmendaten recherchiert und aufbereitet. Die Daten stammen aus unterschiedlichen Quellen, auf die im Kontext eingegangen wird.

1.3 Problem Grauwirtschaft

Auch in Mülheim an der Ruhr stand das Gewerbe schon vor der Corona-Pandemie einer Vielzahl von Problemen gegenüber, von der die Grauwirtschaft „Querschnitts“-Qualität besitzt. Nur wenige Branchen ermöglichen Unternehmen so weiten Spielraum für einen „kreativen“ Umgang mit Erlös, Kosten und Gewinn wie das Taxi- und Mietwagengewerbe. Der im November 2001 durch eine Arbeitsgruppe des Bundesländer-Fachausschusses Straßenpersonenverkehr vorgelegte Bericht über die *„Illegale Beschäftigung im Taxen- und Mietwagengewerbe“* kam diesbezüglich schon vor 20 Jahren zu desillusionierenden Ergebnissen, die bis heute nicht an Aktualität verloren haben:

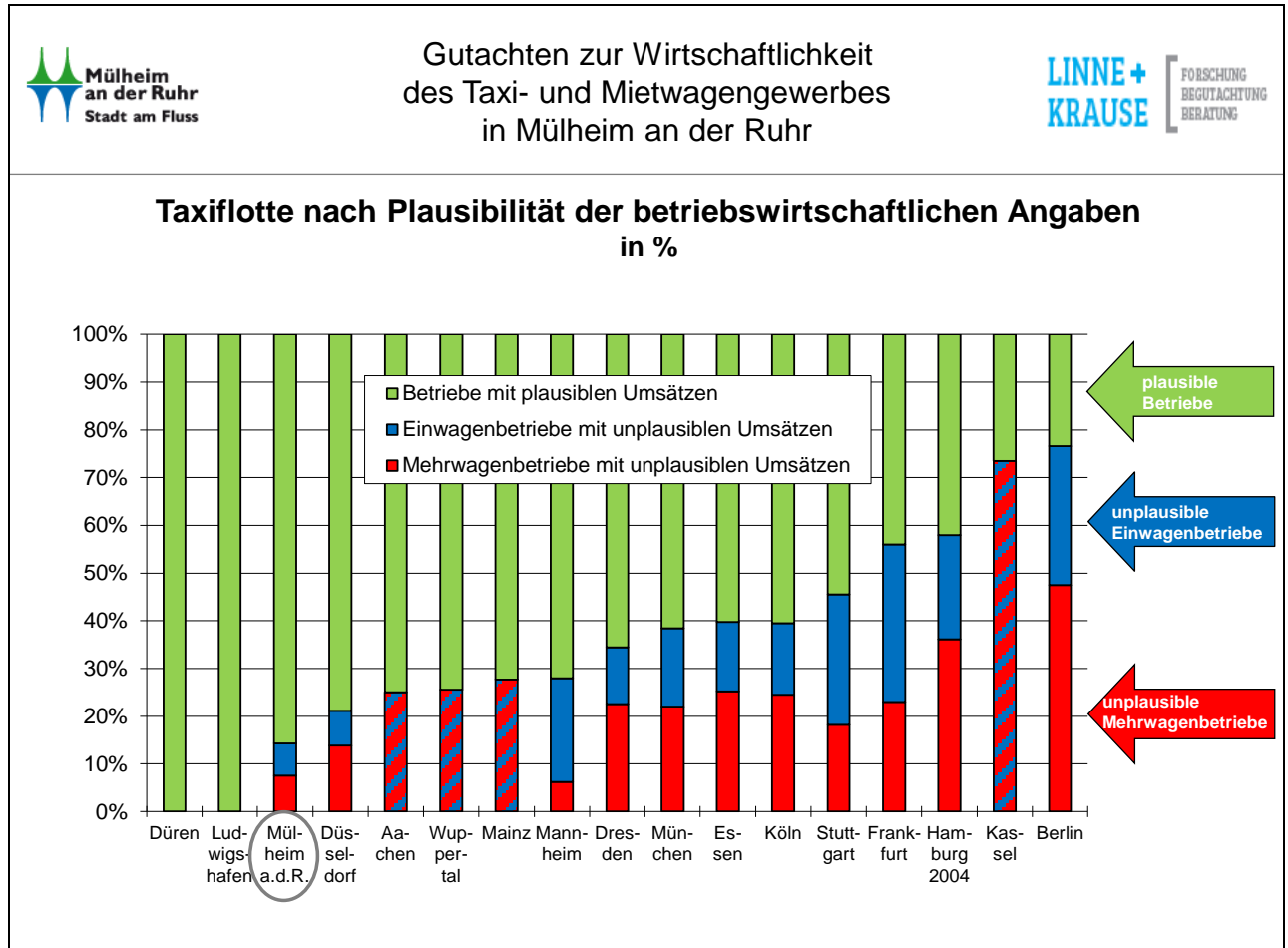
„Der Anteil der nicht erklärten Umsatzerlöse im Taxen- und Mietwagengewerbe ist nach Erkenntnissen der Finanzbehörden und der Sonderkommission auf etwa 30 - 40% der erklärten Umsätze zu veranschlagen. Bei Umsätzen im Taxen- und Mietwagengewerbe von bundesweit rd. 6,6 Mrd. DM dürfte danach das Volumen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

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

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

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

Wie bei den meisten Gutachten dieser Art wurden auch in Mülheim an der Ruhr betriebswirtschaftlich unplausible Betriebe gesondert ausgewertet und beurteilt:



- Semiprofessionelle Fahrzeuge:** Für die Plausibilitätsprüfung wurden die Daten des Vor-Corona-Jahres 2019 herangezogen. Ca. 14% der Fahrzeuge wurden jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität eingesetzt. Diese werden im Folgenden als semiprofessionell bezeichnet. Bei den Untersuchungen in Essen war die Lage deutlich angespannter (ca. 40% der Taxis), während im Kreis Düren sämtliche Taxis professionell betrieben wurden (Anteil semiprofessionelle Mietwagen ca. 50%). Die ungünstigste jemals festgestellte Quote wurde 2015 in Berlin mit ca. 77% ermittelt.
- Semiprofessionelle Betriebe:** Insbesondere unter den Alleinfahrerbetrieben ist der semiprofessionelle Anteil hoch (ca. 57%). Dagegen arbeiten alle größeren Mehrwagenbetriebe professionell. Insgesamt arbeitete jeder 4. Betrieb (ca. 25%) jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität.

Dennoch ist auch in Mülheim an der Ruhr eine Fehlentwicklung im Sinne eines ruinösen Wettbewerbs festzustellen. Zugleich ist das öffentliche Interesse an einem ordnungsgemäß arbeitenden Taxi- bzw. Mietwagengewerbe beeinträchtigt.

In der Corona-Krise war eine wirtschaftlich plausible Betriebsführung in den meisten Großstädten kaum mehr möglich. Zuvor aber konnten unplausible Zahlen verschiedene Ursachen haben: Hintergrund konnten persönliche Einschränkungen des Unternehmers wie Krankheit, hohes Alter oder familiäre Umstände sein. Solche Gründe spielen zuweilen in Klein(st)betrieben eine Rolle. In vielen Fällen ist dagegen von Verkürzungen der Erlöse und Personalkosten auszugehen.

Als „semiprofessionell“ werden Unternehmen bezeichnet, deren Angaben bei der Prüfung bereits „auf den ersten Blick“ nicht mit den Regeln betriebswirtschaftlicher Plausibilität zu vereinbaren sind – ein eher niedrighschwelliges Kriterium. Wichtige Indizien für eine semiprofessionelle Betriebsführung liefern dabei die steuerlich gemeldeten Erlöse und Kosten, wobei das Vorkrisenjahr 2019 zugrunde gelegt wurde. Dabei ist die Betriebsgröße zu berücksichtigen:

- **Kennzahl Jahreserlös Alleinfahrer:** Unterschreitet der Jahreserlös (netto) eines Alleinfahrers nachhaltig die Schwelle von 40.000 €, so deutet das auf eine problematische Betriebsführung hin. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. (BVTM, ehemals BZP) geht 2019 für einen (Münchener) Alleinfahrerbetrieb von durchschnittlich ca. 52.000 € Jahreserlös aus. Im „Coronajahr“ 2020 halbierte sich dieser Wert annähernd auf ca. 28.300 €. ² Als professionell eingestufte Mülheimer Alleinfahrerbetriebe überschritten vor der Corona-Krise 2019 mit durchschnittlich rund 52.600 € gerade den damaligen BVTM-Referenzwert.
- **Kennzahl Jahreserlös Mehrwagenbetriebe:** Bei Mehrwagenbetrieben – insbesondere bei größeren Unternehmen – muss ein anderer Maßstab angelegt werden. Seit Einführung des gesetzlichen Mindestlohns 2015 ist ein mit Fahrpersonal betriebenes Taxi oder Mietwagen erfahrungsgemäß kaum mit Jahreserlösen unter ca. 65.000 € ordnungsgemäß zu führen. Professionelle Mülheimer Mehrwagenbetriebe erklärten 2019 im Durchschnitt sogar Erlöse von rund 71.000 € pro Fahrzeug. Die umsatzstärksten Taxis der Stadt kamen auf über 110.000 €. Zur weiteren Einordnung: Mit Fiskaltaxameter ausgestattete Taxis erzielten 2017 in Hamburg ca. 97.700 €; in Düsseldorf ca. 98.300 € (netto).

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

- **Kennzahl Kilometererlös:** Aussagekraft hat auch die Kennzahl Nettoerlös pro Kilometer. Der BVTM ging 2019 für einen (Münchener) Alleinfahrer von ca. 1,30 € / km (netto) aus. Der ab 2019 gültige Mülheimer Taxitarif lief unter taxitypischen Einsatzbedingungen auf netto ca. 1,43 € / km (Hauptverkehrszeit) bzw. auf ca. 1,48 € / km (Randzeit) hinaus. Nach der sukzessiven Tarifanpassung von Januar 2020 lag der (theoretisch erreichbare) Kilometererlös bei ca. 1,46 € / km bzw. ca. 1,51 € / km.³ Sinkt der Erlös im großstädtischen Bereich anhaltend unter ca. 1,05 € / km, wird der Wert klärungsbedürftig – auch unter Berücksichtigung extensiver Privatnutzung. In Mülheim an der Ruhr rangierte der steuerlich gemeldete Erlös semiprofessioneller Betriebe 2019 bei lediglich ca. 0,75 € / km. Professionelle Taxis und Mietwagen kamen dagegen im Schnitt auf ca. 1,14 € / km. Bedeutung haben aber auch die mit Krankenkassen, freien Träger oder Schulverwaltungen ausgehandelten (meist niedrigeren) Sondervereinbarungen. In Mülheim an der Ruhr lag der Anteil außertariflicher Taxifahrten vor der Corona-Krise bei knapp 46%, weswegen der vom Taxitarif gesteckte Kilometererlös in der Praxis selten erreicht wird.
- **Kennzahl Personalkosten:** Ein wichtiger Indikator ist weiterhin der Personalaufwand – vor allem für größere Mehrwagenbetriebe. Für die Finanzierung einer Vollzeitkraft im Einschichtbetrieb waren vor der Pandemie mindestens 28.000 € Personalkosten erforderlich. In sehr gut ausgelasteten Mehrwagenbetrieben lagen die sogar bei mehr als 60.000 € pro Fahrzeug. Mehrschichtbetriebe mit anhaltend weniger als rund 30.000 € Personalkosten pro Fahrzeug lassen den Verdacht der Schwarzarbeit aufkommen. Semiprofessionelle Betriebe in Mülheim an der Ruhr erklärten 2019 im Durchschnitt lediglich Personalkosten von rund 5.000 €, wohingegen größere professionelle Mehrwagenbetriebe (ab 4 Taxis) durchschnittlich über 36.000 € verbuchten. Bei kleineren Betrieben muss jedoch stets die Arbeitskraft des Unternehmers berücksichtigt werden, die (meist) kein Kostenfaktor, sondern Gewinnbestandteil ist.
- **Kennzahl Kraftstoffkosten:** Eine flankierende Kennzahl bilden die steuerlich erklärten Kraftstoffkosten. Ist die angegebene Fahrleistung nicht mit den Kraftstoffkosten in Einklang zu bringen, liegt ein weiteres Indiz semiprofessioneller Betriebsführung vor.

³ Taxitypischer Einsatz: 50% Besetztquote; durchschnittliche Tourenlänge 6 km, keine Wartezeit. Gemäß „Verordnung über die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für die von der Stadt Mülheim an der Ruhr als Genehmigungsbehörde zugelassenen Taxen (Taxentarif)“ vom 11.12.2018.

2 NACHFRAGESITUATION

Die Stadt Mülheim an der Ruhr ist als Mittelzentrum Teil der bevölkerungsreichsten Metropolregion Deutschlands und zugleich eng mit dem benachbarten Oberzentrum Essen verflochten – eine Konstellation, von der auch Taxis und Mietwagen grundsätzlich profitieren.

2.1 Nachfragefaktor Corona-Krise

Die Corona-Krise führte zu einer weltweiten wirtschaftlichen Zäsur – auch für das deutsche Taxi- und Mietwagengewerbe, wo die Pandemie vielerorts eine existentielle Nachfragekrise ausgelöst hat. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. geht 2020 deutschlandweit von einem Auftragsminus von ca. 43% aus.⁴

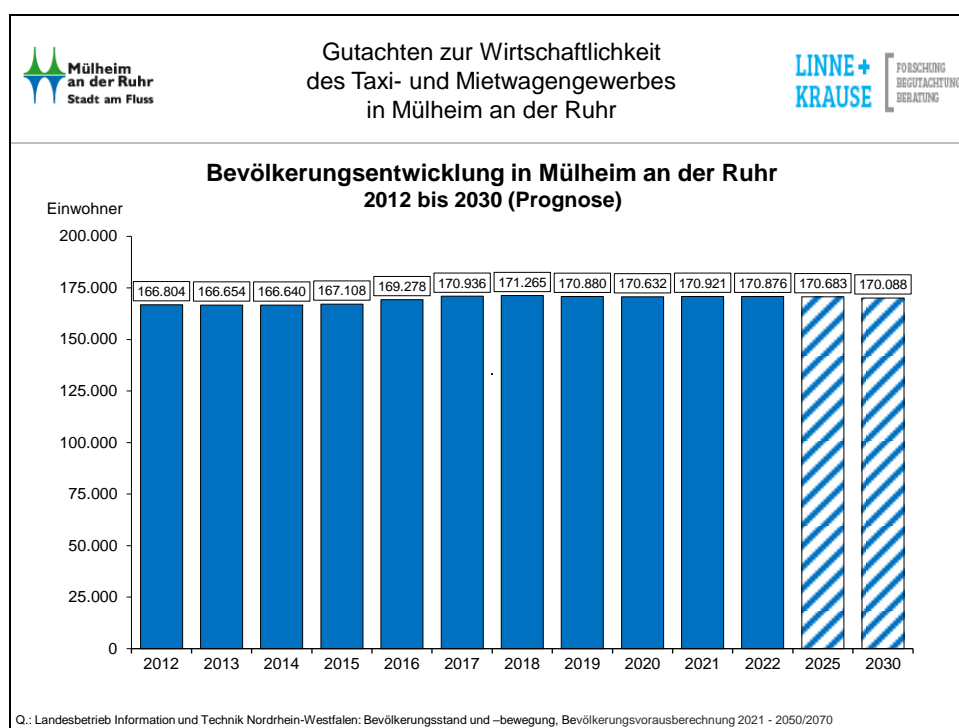


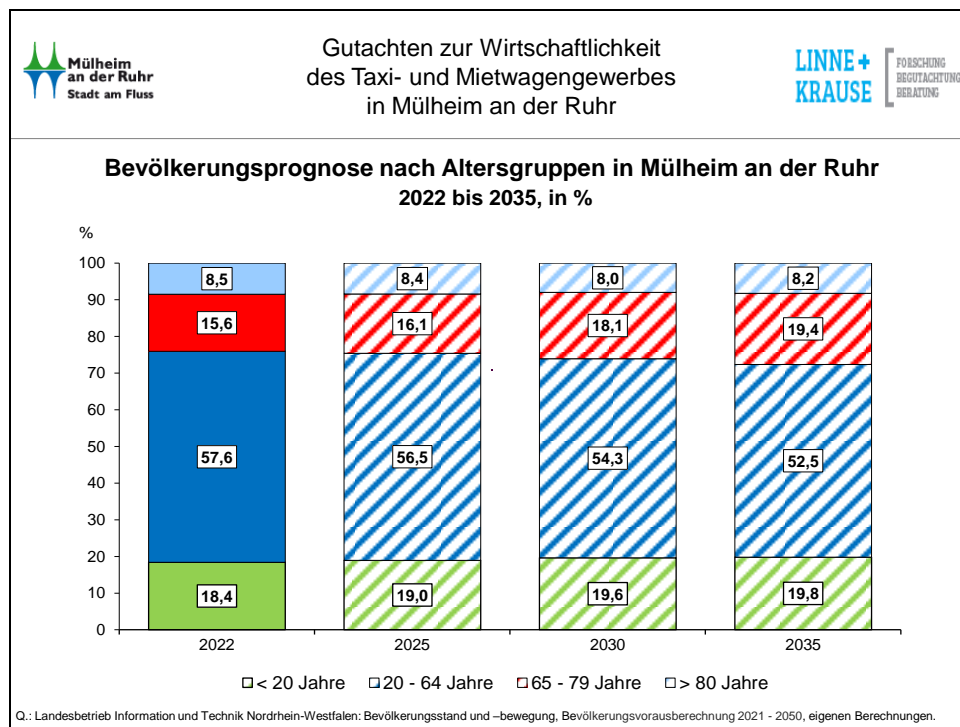
⁴ <https://bundesverband.taxi/geschaeftsbericht/> (abgerufen 14.07.2022).

Seit Ausbruch der Pandemie war auch Mülheim an der Ruhr von diversen Einschränkungen und dem Niederfahren weiter Teile des öffentlichen Lebens betroffen – besonders seit Ende 2020, als es erneut zum Lockdown kam. Das Jahr 2021 war gekennzeichnet durch immer neue Infektionswellen und damit verbundene Einschränkungen. Mittlerweile sind rund 80% der Bevölkerung geimpft, so dass die Pandemie deutlich an Brisanz verloren hat. Allmählich zeichnet sich eine „neue Normalität“ ab – wenngleich auf niedrigerem Niveau als vor der Pandemie.

2.2 Nachfragefaktor Demografie

Die Wohnbevölkerung bildet auch in Mülheim an der Ruhr das Fundament der Nachfrage – als selbstzahlende Fahrgäste, als Patienten oder als Schüler:

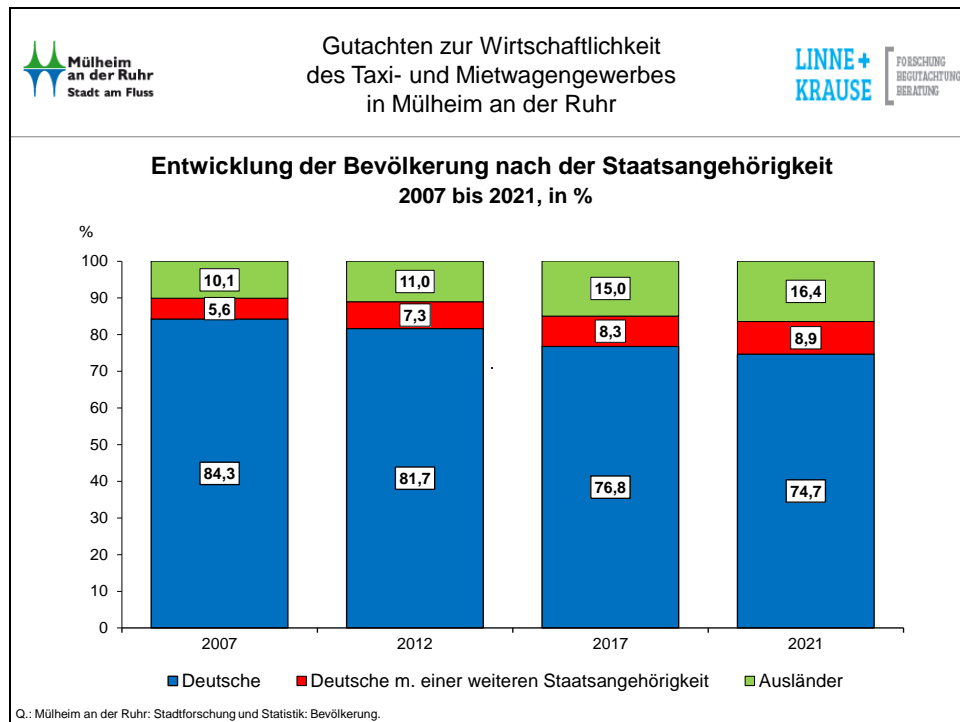




- Bevölkerungsentwicklung:** Im letzten Jahrzehnt ist die Einwohnerzahl in der Stadt Mülheim an der Ruhr leicht gestiegen (2,4%) und rangiert zurzeit bei rund 171.000. Der Zuwachs resultiert vorrangig aus Zuwanderung, die den negativen Saldo aus Geburten und Sterbefällen kompensiert. Für die nächsten Jahre prognostiziert das Statistische Landesamt jedoch eine stagnierende Bevölkerungszahl.⁵
- Altersstruktur:** Bereits spürbar und weiterhin absehbar sind die Folgen der alternden Gesellschaft. Laut amtlicher Prognose steigt der Anteil der über 65-Jährigen von derzeit ca. 24% auf ca. 28% in 2035.⁶ Senioren sind häufiger in ihrer Mobilität eingeschränkt und auf individuelle Beförderungsangebote angewiesen. Auch aus dieser Sicht besteht ein öffentliches Verkehrsinteresse an der Existenz- und Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes.

⁵ Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Bevölkerungsstand und -bewegung, Bevölkerungsvorausberechnung 2021 - 2050/2070.

⁶ Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Bevölkerungsstand und -bewegung, Bevölkerungsvorausberechnung 2021 - 2050, eigenen Berechnungen.



- Migration:** Rund 16% der Bevölkerung besaßen 2021 einen ausländischen Pass. Berücksichtigt man Deutsche mit einer weiteren Staatsangehörigkeit, so ergibt sich ein Anteil von ca. 25%.⁷ 2007 lag diese Quote noch bei ca. 16%. Die Relevanz für das Taxi- und Mietwagengewerbe: Migranten sind häufiger von Erwerbslosigkeit betroffen und streben auch aus diesem Grund verstärkt ins Taxi- und Mietwagengewerbe, wo keine langwierige Ausbildung erforderlich ist.⁸ Strukturell kann so ein Angebotsüberschuss entstehen, dem keine entsprechende Nachfrage gegenübersteht. Wichtig in diesem Zusammenhang: Ähnlich wie beim Wahlrecht gelten auch bei der Berufsfreiheit für ausländische Bürger andere Rechte als für deutsche Staatsbürger. Lediglich Unternehmer aus anderen EU-Staaten sind „weitgehend deutschen Staatsangehörigen gleichgestellt“ – so der BGH in seiner UBER-Entscheidung 2018.⁹ Die Covid-19-Pandemie bremste jedoch vorerst die Migration.¹⁰ Auf welche Art die aktuelle Krisenlage und der Ukraine-Krieg die langfristige Entwicklung beeinflussen, ist noch ungewiss.

⁷ Mülheim an der Ruhr: Stadtforschung und Statistik: Bevölkerung.

⁸ Destatis: Bevölkerung mit Migrationshintergrund und Erwerbstätigkeit – Ergebnisse des Mikrozensus 2019.

⁹ BGH, Beschluss v. 13.12.2018, IZR 3/16.

¹⁰ Bundesministerium des Innern und für Heimat: Migrationsbericht 2020 – Zentrale Ergebnisse.

2.3 Nachfragefaktor Kundenstruktur und Tourengewinnung

Die Corona-Krise hat Verschiebungen in der Nachfrage bewirkt. Zugleich zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den Betriebstypen:

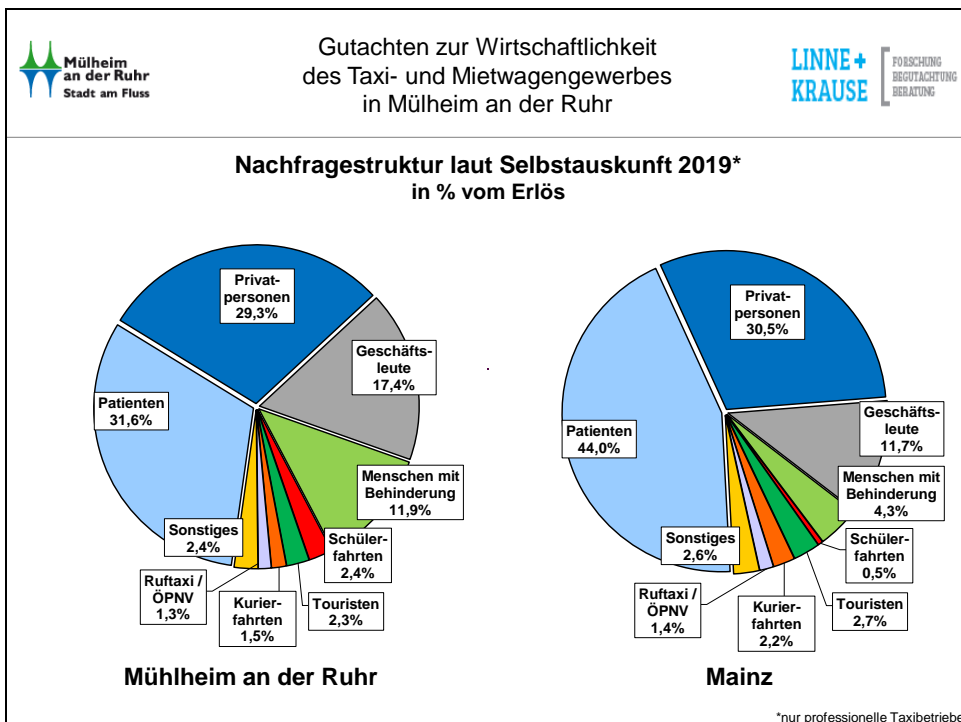
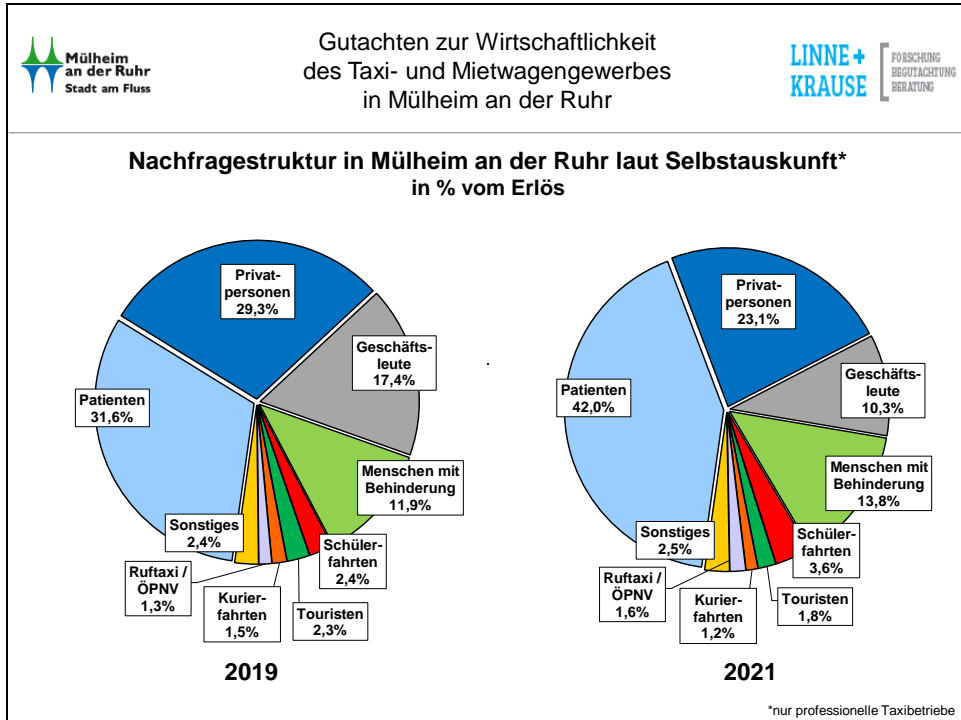
STADT MÜLHEIM AN DER RUHR KUNDENSTRUKTUR LAUT SELBSTAUSKUNFT 2019 - IN % VOM UMSATZ -								
	Professionelle Betriebe					Semiprof. Betriebe	Vergleich (nur prof. Taxis)	
	Gesamt	Allein-Fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.		Mainz 2020	Düren
Patienten	31,6	2,9	27,1	27,6	35,8	27,6	44,0	47,3
Privatpersonen	29,3	67,6	34,5	39,9	21,9	36,9	30,5	12,2
Geschäftsleute	17,4	18,5	19,8	16,4	16,9	22,2	11,7	8,2
Menschen mit Behinderung	11,9	6,2	5,1	9,7	15,1	6,0	4,3	21,6
Schülerfahrten	2,4	1,4	2,9	1,4	2,8	0,9	0,5	3,9
Touristen	2,3	0,0	2,1	2,9	2,1	3,6	2,7	1,5
Kurierfahrten	1,5	0,0	2,6	0,8	1,5	0,4	2,2	4,9
Ruftaxi / ÖPNV	1,3	0,0	0,8	0,4	1,8	0,1	1,4	0,0
Sonstiges	2,4	3,4	5,1	0,9	2,1	2,2	2,6	0,4
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

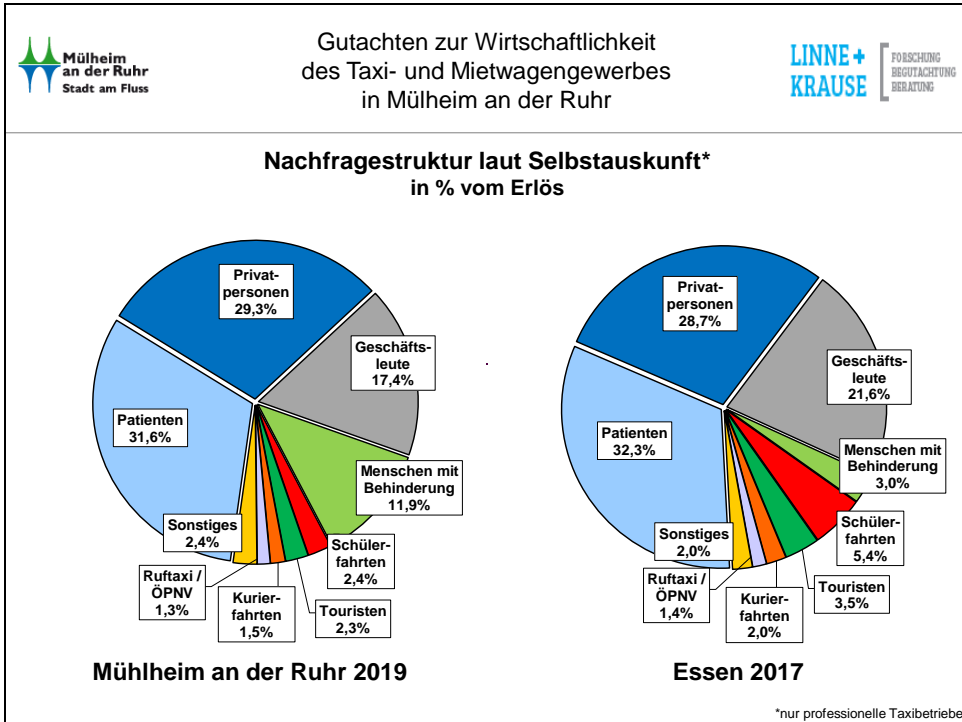
- Patienten-/ Krankenfahrten:** Bereits vor der Krise waren Krankenfahrten mit rund 32% Erlösanteil die tragende Säule der Nachfrage – ebenso wie in Essen (ca. 32%). In der Pandemie stieg der Anteil auf ca. 42%. Solche Fahrten werden i.d.R. von Krankenkassen finanziert. Während Alleinfahrer selten Patientenbeförderungen durchführen (2021: ca. 8%), sind diese für größere Mehrwagenbetriebe die wichtigste Einkommensquelle (2021: ca. 48%). In der Krise wurden solche Fahrten zum „Notanker“ der Branche, ohne die das Gewerbe kaum überlebensfähig gewesen wäre.
- Privatpersonen:** In der Pandemie ist der Anteil der Erlöse mit Privatpersonen zurückgegangen – von knapp 30% im Jahr 2019 auf ca. 23% im Jahr 2021. Auch in Essen entfiel vor der Corona-Krise ebenfalls knapp jede 3. Tour auf dieses Marktsegment. Für Mülheimer Solounternehmen spielt diese Zielgruppe mit rund 70% eine essenzielle Rolle, so dass diese in besonderer Weise von der Pandemie betroffen waren.

STADT MÜLHEIM AN DER RUHR KUNDENSTRUKTUR LAUT SELBSTAUSKUNFT 2021 - IN % VOM UMSATZ -								
	Professionelle Betriebe					Semiprof. Betriebe	Vergleich (nur prof. Taxis)	
	Gesamt	Allein-Fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.		Mainz 2020	Düren 2020
Patienten	42,0	7,8	30,0	33,9	47,6	42,6	44,0	53,8
Privatpersonen	23,1	70,3	29,9	30,6	18,5	31,0	30,5	8,7
Geschäftsleute	10,3	7,6	14,1	14,3	8,4	12,1	11,7	3,2
Menschen mit Behinderung	13,8	6,2	6,5	10,7	16,4	7,2	4,3	22,9
Schülerfahrten	3,6	2,0	3,8	6,1	2,9	1,7	0,5	4,7
Touristen	1,8	0,0	4,4	1,9	1,3	3,3	2,7	0,0
Kurierfahrten	1,2	3,8	2,7	1,3	0,8	0,6	2,2	6,4
Ruftaxi / ÖPNV	1,6	0,0	1,3	0,7	1,9	0,0	1,4	0,0
Sonstiges	2,5	2,3	7,3	0,6	2,1	1,4	2,6	0,3
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- **Geschäftsleute:** Spürbar war in der Krise auch der Rückgang bei den Geschäftsreisenden, deren Anteil von ca. 17% auf ca. 10% zurückging. Wegen der mittlerweile weit verbreiteten Videokonferenzen dürfte das Geschäftsreiseaufkommen auch in Zukunft deutlich zurückbleiben. Der Verband Deutsches Reisemanagement e.V. (VDR) geht langfristig von einem Rückgang um rund 30% aus.¹¹
- **Schüler / Menschen mit Behinderung:** Fahrten für Menschen mit Behinderungen sind oft nicht klar von Schülerfahrten abzugrenzen. Für Mülheimer Taxis und Mietwagen hatten diese meist institutionellen Aufträge auch vor der Krise Bedeutung (insgesamt ca. 14% Erlösanteil). Das Geschäftsfeld wird hauptsächlich von Mehrwagenbetrieben bedient. In der Pandemie sind diese Fahrten noch wichtiger geworden ($\pm 18\%$).
- **Sonstige Nachfrage:** Weitere Geschäftsfelder spielen in Mülheim an der Ruhr praktisch keine Rolle. Bereits vor der Pandemie generierten Touristen nur bescheidene Nachfrage (ca. 2%). Kurieraufträge oder Fahrten im Rahmen des ÖPNV sind wirtschaftlich ebenfalls nahezu bedeutungslos.

¹¹ Siehe VDR-Geschäftsreiseanalyse 2022.



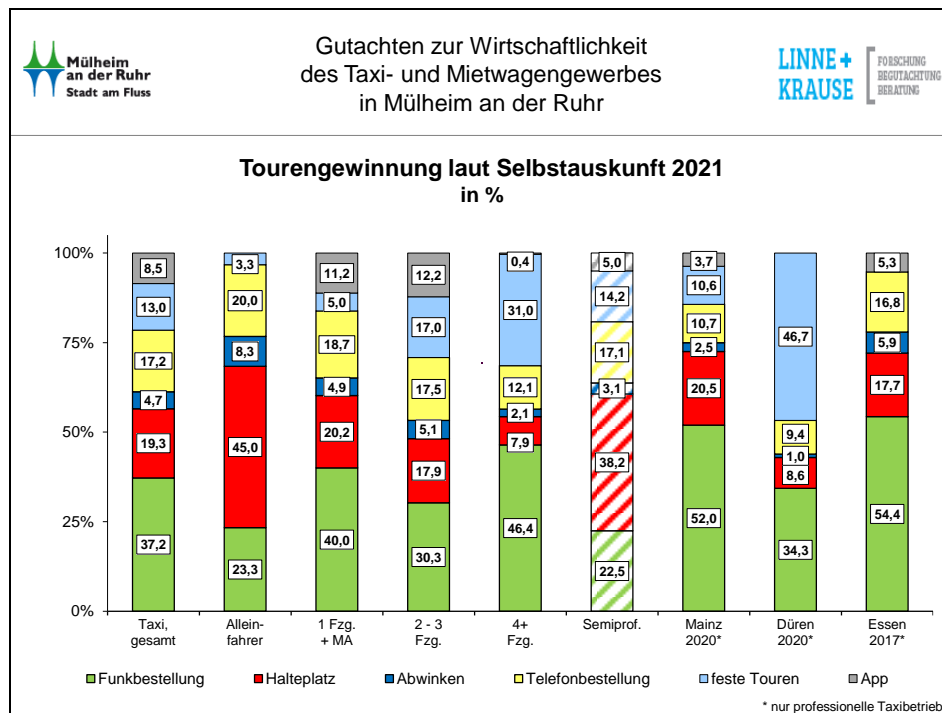


STADT MÜLHEIM AN DER RUHR ZUKUNFTSERWARTUNG DER UNTERNEHMER BIS 2026 - SCHULNOTE 1 BIS 6 -								
1: sehr gut 6: ungenügend	Professionelle Betriebe					Semiprof. Betriebe	Vergleich (nur prof. Taxis)	
	Gesamt	Allein- Fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.		Mainz 2020	Düren 2020
Patienten	3,0	-	3,3	3,1	2,4	3,1	2,8	2,1
Privatpersonen	3,6	3,7	3,4	4,2	3,2	3,9	3,1	3,7
Geschäftsleute	3,7	3,0	3,3	4,3	4,5	3,7	3,3	3,8
Menschen mit Behinderung	3,1	3,0	3,4	3,3	2,5	3,4	3,1	2,8
Schülerfahrten	4,1	-	3,8	5,3	3,5	5,5	4,3	3,3
Touristen	4,0	-	3,3	4,3	5,0	3,5	3,5	5,0
Kurierfahrten	4,3	-	4,3	-	4,5	-	3,0	3,5
Ruftaxi / ÖPNV	3,7	-	-	-	3,5	-	3,8	-

- = zu wenig bzw. keine Antworten

Weiterhin wurden die Unternehmer zu ihren Umsatzerwartungen befragt. Die Antworten spiegeln die Situation in der Krise wider. Insgesamt waren die Aussichten nahezu depressiv. Lediglich mit Blick auf Krankenfahrten oder die Beförderung für Menschen mit Behinderungen war die Stimmung in größeren Betrieben verhalten optimistisch (Erwartungsnote: 2,4 bis 2,5).

Die Art der Tourengewinnung unterscheidet sich je nach Betriebsgröße. Die Corona-Krise hat in dieser Hinsicht wenig Veränderung bewirkt:



- **Funk:** Primärer Bestellweg ist nach wie vor die Funkvermittlung, auf die knapp 40% der Erlöse entfallen – deutlich weniger als beispielsweise in Essen oder Mainz. In Mülheim an der Ruhr sind vorwiegend die größeren Betriebe einer Funkvermittlung angeschlossen.
- **Halteplatz:** Bedeutsam ist nach wie vor auch die Fahrgastaufnahme am Halteplatz, wo ca. 19% der Touren ihren Anfang nehmen – ähnlich wie in Mainz oder Essen. In Mülheim an der Ruhr gilt: Je kleiner der Betrieb, desto wichtiger ist das Geschäft vom Halteplatz. Für Mülheimer Alleinfahrer ist der Anteil (ca. 45%) ungewöhnlich hoch.
- **Telefon:** Rund 16% der Umsätze gehen auf Telefonbestellungen zurück – direkt beim Unternehmer oder beim Fahrer (Mobil). Auch in der Corona-Krise hat sich daran wenig geändert.
- **Feste Touren:** Weitere ca. 13% der Fahrten sind feste Touren wie planbare Serienfahrten zur Dialyse oder zur Bestrahlung. Diese Aufträge werden hauptsächlich von größeren Betrieben gefahren ($\pm 30\%$).
- **App:** App-Bestellungen nehmen vorrangig in Metropolen stetig zu. In der Landeshauptstadt Düsseldorf lag der Anteil bereits 2017 bei knapp 20% und in Essen bei ca. 5%. In Mülheim an der Ruhr rangierte der App-Anteil bei ca. 9%.
- **Abwinker:** Das Heranwinken eines vorbeifahrenden Taxis spielt mit knapp 5% Umsatzanteil nur noch eine geringe Rolle – ähnlich wie in Mainz oder Essen. Mietwagen sind per Gesetz vom Ad-hoc-Touren ausgeschlossen.

STADT MÜLHEIM AN DER RUHR TOURENGEWINNUNG LAUT SELBSTAUSKUNFT 2019 - IN % -								
	Professionelle Betriebe					Semiprof. Betriebe	Vergleich (nur prof. Taxis)	
	Gesamt	Allein-Fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.		Mainz	Düren
Funkbestellung	41,0	23,3	40,0	43,9	46,4	28,5	51,5	32,1
Halteplatz	19,4	45,0	22,6	14,4	8,6	32,5	20,3	17,4
Telefonbestellung	14,9	20,0	16,2	12,2	13,6	19,5	10,4	9,9
feste Touren	13,3	3,3	5,3	17,5	28,6	9,3	10,3	39,4
App	7,0	0,0	10,3	8,9	0,3	7,0	3,5	0,0
Abwinken	4,5	8,3	5,5	3,1	2,6	3,2	4,0	1,1
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

STADT MÜLHEIM AN DER RUHR TOURENGEWINNUNG LAUT SELBSTAUSKUNFT 2021 - IN % -								
	Professionelle Betriebe					Semiprof. Betriebe	Vergleich (nur prof. Taxis)	
	Gesamt	Allein-Fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.		Mainz 2020	Düren 2020
Funkbestellung	37,2	23,3	40,0	30,3	46,4	22,5	52,0	34,3
Halteplatz	19,3	45,0	20,2	17,9	7,9	38,2	20,5	8,6
Telefonbestellung	17,2	20,0	18,7	17,5	12,1	17,1	10,7	9,4
feste Touren	13,0	3,3	5,0	17,0	31,0	14,2	10,6	46,7
App	8,5	0,0	11,2	12,2	0,4	5,0	3,7	0,0
Abwinken	4,7	8,3	4,9	5,1	2,1	3,1	2,5	1,0
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

2.4 Nachfragefaktor Wirtschaft

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

2.4.1 Nachfragefaktor Konjunktur und Inflation

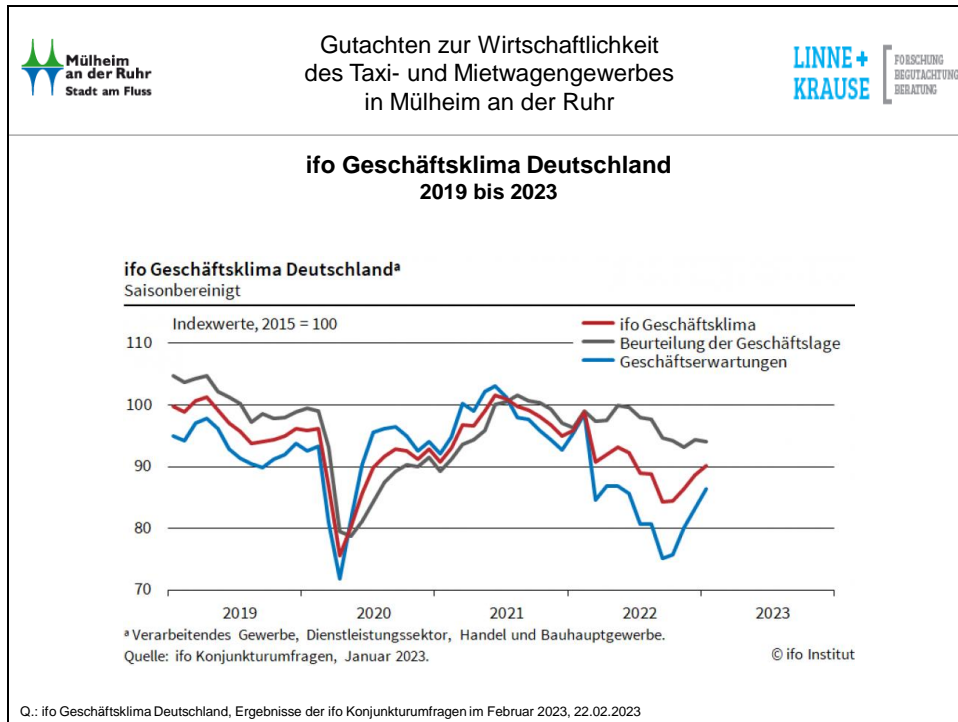
Die ökonomischen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie waren auch regional erheblich: „*NRW-Wirtschaftsleistung im Jahr 2020 um 4,4% niedriger als ein Jahr zuvor*“, meldete das Statistische Landesamt im Frühjahr 2021.¹² Mit dem Angriffskrieg in der Ukraine schloss sich eine weitere Krise an.

Die deutsche Wirtschaft bleibt herausgefordert: „*Zwar wird sich die deutsche Wirtschaft wohl in diesem Jahr von den Folgen des Energiepreisschocks erholen. Die Erholung dürfte durch die hohen Energiepreise und dem damit verbundenen Kaufkraftentzug aber schwach bleiben*“, so die Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung zur aktuellen Lage.¹³

Der Ukraine-Krieg trifft die Wirtschaft in einer Phase, in der die Folgen der Corona-Pandemie allmählich abklingen. Auch wenn Taxis und Mietwagen nur mittelbar von staatlichen Einschränkungen betroffen waren, ist die Branche weiterhin angeschlagen: Die aktuellen Krisen verschärfen somit die prekäre Lage des Gewerbes, das schon seit Jahren oft „von der Hand in den Mund“ gelebt hat. Viele Betriebe zehren (noch) von staatlichen Hilfen. Wenn diese Maßnahmen und eigene Reserven erschöpft sind und gestundete Raten-, Steuer- und Sozialversicherungszahlungen fällig werden, ist mit einer Welle offener und verschleppter Insolvenzen zu rechnen. Weiterhin sind vermehrt „stille“ Betriebsaufgaben zu beobachten – vorrangig bei älteren Unternehmern.

¹² Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Pressemitteilungen 30.03.2021, 30.03.2022.

¹³ Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung (RWI): Pressemitteilung 16.03.2023.



- **Geschäftsklima:** Im Frühjahr 2020 sank der ifo-Geschäftsklimaindex auf den niedrigsten jemals gemessenen Wert. Danach verlief die Kurve tendenziell aufwärts, auch wenn neue Infektionswellen immer neue Rückschläge brachten. Mit dem Beginn des Ukraine-Kriegs stürzte das Geschäftsklimaindex erneut ab. Seit November 2022 herrscht wieder verhaltender Optimismus: „Die Stimmung in der deutschen Wirtschaft hat sich aufgehellt. ... Die deutsche Wirtschaft startet zuversichtlicher ins neue Jahr“, heißt es aktuell vom ifo-Institut.¹⁴
- **Konjunkturprognose:** Die Corona-Pandemie hatte Folgen für nahezu alle Wirtschaftsbereiche. Laut Statistischem Bundesamt (Destatis) war „die deutsche Wirtschaft ... nach einer zehnjährigen Wachstumsphase im Corona-Krisenjahr 2020 in eine tiefe Rezession geraten.“¹⁵ Zur jüngsten Entwicklung heißt es: „Die anhaltend hohen Energiepreise, die steigende Inflation und die damit verbundenen Kaufkraftverluste belasten zunehmend die wirtschaftliche Entwicklung“. Für 2023 erwartet die Bundesregierung einen Rückgang der Wirtschaftsleistung um 0,4 %.¹⁶
- **Inflation:** Zur schwächelnden Konjunktur kommt eine schwindende Geldwertstabilität. Von Februar 2022 bis Februar 2023 stiegen die Preise um 8,5%.¹⁷ Besonders ungünstig für Taxi- und Mietwagenbetriebe: Auch für Kraftstoffe muss tiefer in die Tasche gegriffen werden.

¹⁴ ifo Institut: Ergebnisse der ifo Konjunkturumfragen im Januar 2023, 25.01.2023.

¹⁵ Statistisches Bundesamt: Pressemitteilungen vom 14.1.2021 und vom 24.2.2021.

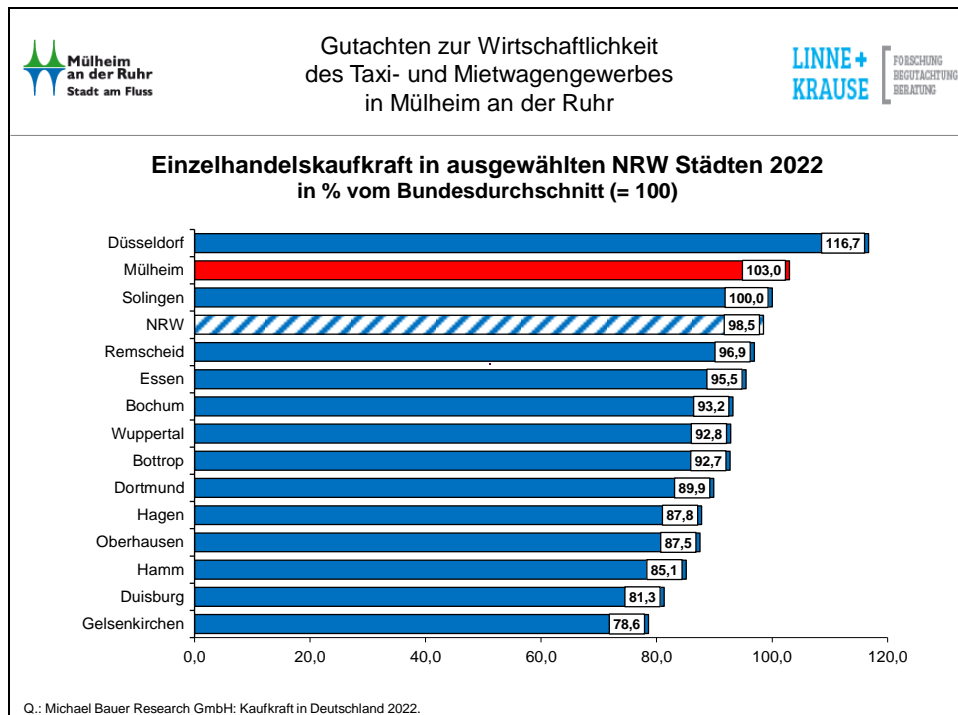
¹⁶ Bundesministerium für Wirtschaft und Energie: Die wirtschaftliche Lage in Deutschland im April 2023, Pressemitteilung vom 14.04.2023.

¹⁷ Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Pressemitteilungen 06.01.2022. 01.03.2023.

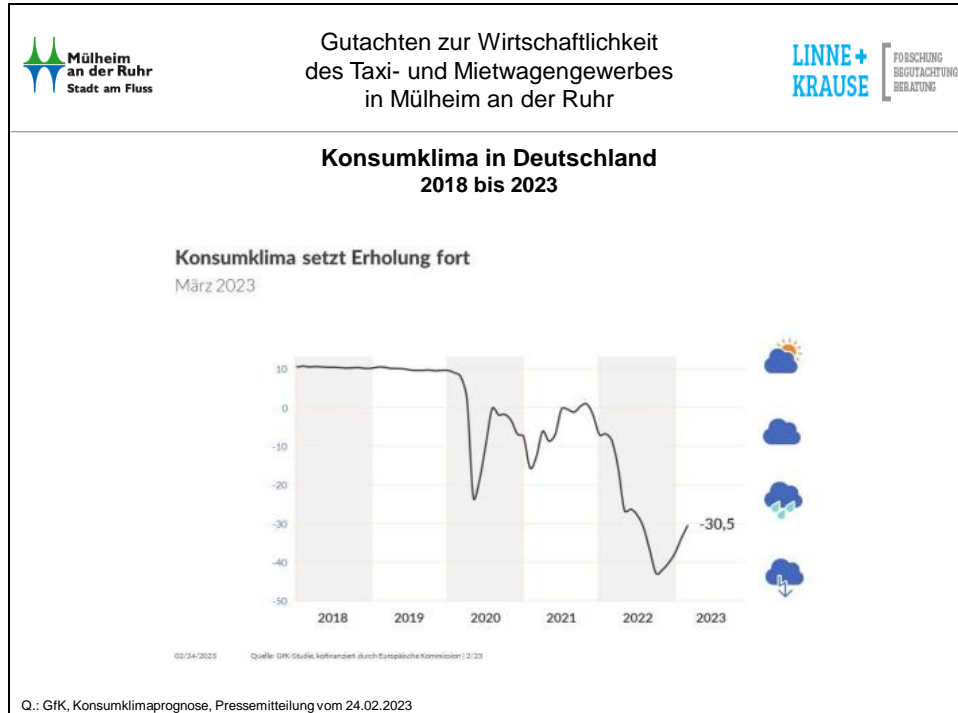
2.4.2 Nachfragefaktor Konsumklima und Kaufkraft

Mülheim an der Ruhr zählt zu den wirtschaftlich eher starken Städten im Ruhrgebiet – ein Standortvorteil für Taxis und Mietwagen:

- **Kaufkraft:** Bei der (einzelhandelsrelevanten) Kaufkraft rangiert die Stadt mit 103,0% sowohl bundes- (100,0%) wie auch landesweit (98,5%) über dem Durchschnitt. Die Reallöhne in NRW sind 2022 um rund 5% gesunken.¹⁸



¹⁸ Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Pressemitteilungen 22. Februar 2023.



- Konsumklima:** „Noch im Februar waren die Hoffnungen groß, dass sich mit den absehbaren Lockerungen der pandemiebedingten Beschränkungen auch die Konsumstimmung deutlich erholen kann. Mit Beginn des Ukraine-Krieges hat sich dies jedoch schlagartig in Luft aufgelöst“, resümierte die GfK im März 2022. Im April war das Konsumklima noch stärker als zum Anfang der Corona-Krise zurückgegangen. Nun geht der Trend allmählich wieder aufwärts. Hierzu heißt es: „Trotz anhaltender Krisen, wie dem Ukraine-Krieg, einer schwächelnden Weltwirtschaft sowie hohen Inflationsraten, kann das Konsumklima ein weiteres Mal spürbar zulegen. Es bleibt damit klar auf Erholungskurs, wenn das Niveau auch weiterhin niedrig bleibt. Der Pessimismus der Verbraucher, der im Herbst des vergangenen Jahres seinen absoluten Höhepunkt hatte, schwindet zusehends“.¹⁹ Dennoch verzichten viele Menschen weiterhin auf Konsum und sparen – nicht zuletzt beim „Luxus“ einer Taxi-Fahrt.

¹⁹ Gesellschaft für Konsumforschung (GfK): Konsumklimastudien: 25.11.2021, 28.03.2022, 24.02.2023.

2.4.3 Nachfragefaktor Regionalwirtschaft

Das Mittelzentrum der Stadt Mülheim an der Ruhr gehört zur Metropolregion Rhein-Ruhr, die sich durch eine gute Infrastruktur auszeichnet. Die einstige Montanstadt hat den Strukturwandel zu einem Wirtschaftsstandort vielfältiger Branchen weitgehend vollzogen:



- **Arbeitsplatzangebot:** Mülheim an der Ruhr bietet über 60.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Arbeit. Im letzten Jahrzehnt ist das Arbeitsplatzangebot um rund 7% gestiegen. Das verarbeitende Gewerbe spielt mit ca. 21% der Beschäftigten noch eine wichtige Rolle. Während der Dienstleistungssektor früher weit unterrepräsentiert war (1982: ca. 45% der Beschäftigten) trägt er heute mit ca. 72% (Essen ca. 82%) zur Beschäftigung bei.²⁰ Aus Sicht des Taxigewerbes ist das eine günstige Entwicklung. Erfahrungsgemäß gilt: Je entwickelter der tertiäre Sektor, desto größer die Taxinachfrage.
- **Branchen:** Die ortsbildprägende Montanindustrie hat noch immer große Bedeutung mit Siemens Energy oder den Röhrenherstellern Europipe und Mannesmann Precision Tubes. ThyssenKrupp Steering hat sich als Autobauzulieferer positioniert. Daneben ist die Stadt Mülheim an der Ruhr bedeutender Einzelhandelsstandort – insbesondere mit der Konzernzentrale von ALDI-Süd. Die Tengelmann-Zentrale wurde jedoch 2020 / 2021 nach München verlegt.

²⁰ IHK für Essen, Mülheim an der Ruhr, Oberhausen zu Essen: „Die Stadt am Fluss“, Stand Dezember 2021.

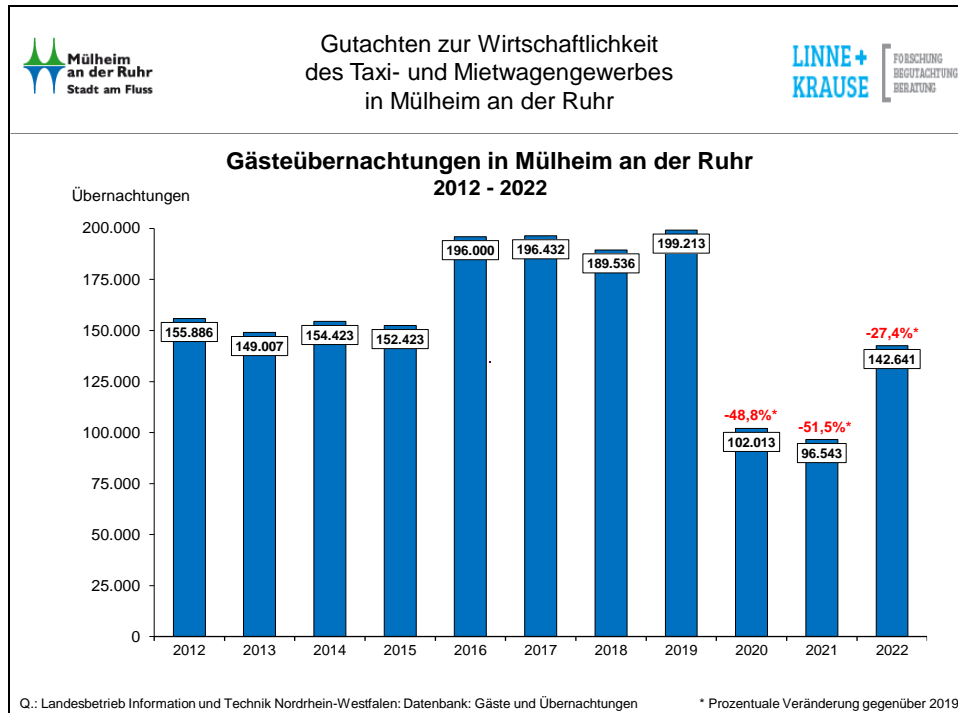
- **Behörden und Institutionen:** Auch in Mülheim an der Ruhr ist der öffentliche Dienst ein wichtiger Arbeitgeber. Allein in der Stadtverwaltung arbeiten rund 3.200 Beschäftigte. In Institutionen wie dem Max-Planck-Institut für Kohlenforschung (MPI), dem Max-Planck-Institut für Chemische Energiekonversion (MPI CEC) oder dem IWW Zentrum Wasser (IWW) sind insgesamt mehr als 800 Menschen angestellt. Hinzu kommen die Mitarbeiter beim Finanzamt, Amtsgericht oder bei der Agentur für Arbeit. Auch öffentlich-rechtliche Betriebe wie die Sparkasse Mülheim an der Ruhr tragen mit über 500 Mitarbeitern zum örtlichen Arbeitsplatzangebot bei. Aktuell ist die Zahl der Studierenden an der Hochschule Ruhr West (HRW) auf rund 6.500 gewachsen.
- **Gesundheitswirtschaft:** Mit einem Umsatzanteil von aktuell 42% Krankenfahrten profitiert das örtliche Taxi- und Mietwagengewerbe (2019: ca. 32%) in hohem Maße von dieser Nachfrage. Die Stadt verfügt mit dem Evangelischen Krankenhaus Mülheim an der Ruhr (ca. 600 Betten) und dem St. Marien-Hospital (ca. 400 Betten) über zwei Akutkrankenhäuser. Mit rund 1.000 bzw. über 700 Mitarbeitern zählen die Krankenhäuser zugleich zu den größten Arbeitgebern der Stadt. Jährlich werden hier insgesamt knapp 34.000 Patienten stationär bzw. ca. 94.000 ambulant versorgt.²¹ Auch die Angebote für Dialyse, Bestrahlung oder Chemotherapie – die als Serienfahrten eine wichtige Rolle spielen – liegen meist in räumlicher Nähe zu den Kliniken. Darüber hinaus profitieren die Bevölkerung und das Taxi- und Mietwagengewerbe von den medizinischen Einrichtungen der Region – vorrangig in den Oberzentren Essen (ca. 4.850 Betten), Duisburg (ca. 4.400 Betten) oder in der Landeshauptstadt Düsseldorf (ca. 4.800 Betten).²²
- **Schulen und Fördereinrichtungen:** In Mülheim an der Ruhr werden institutionelle Fahrten für Schüler oder für Menschen mit Behinderung vorrangig von Mehrwagenbetrieben durchgeführt (2021: Erlösanteil \pm 18%). In der Stadt gibt es 22 Grundschulen und 10 weiterführende Schulen. Daneben existieren zwei Förderschulen für Kinder und Jugendliche mit sozialen, körperlichen oder geistigen Beeinträchtigungen: Auf die Rembergschule und die beiden Standorte der Wilhelm-Busch-Schule gehen insgesamt rund 520 Schüler, die oft auf die Beförderung durch Taxis oder Mietwagen angewiesen sind.²³ Die Theodor Fliedner Stiftung unterhält in Mülheim an der Ruhr sieben Werkstätten, in denen mehr als 600 geistig oder körperlich behinderte Menschen betreut arbeiten können.²⁴ Weitere ambulante Angebote bieten die Tagesstätten der Caritas e.V.

²¹ Eigene Angaben Internetpräsenz.

²² Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Anzahl der Krankenhäuser und aufgestellte Betten nach Art der Träger – kreisfreie Städte und Kreise 2020.

²³ www.schulliste.eu, eigene Angaben der Schulen.

²⁴ Bundesagentur für Arbeit: Verzeichnis anerkannter Werkstätten für behinderte Menschen, Stand: Mai 2022.

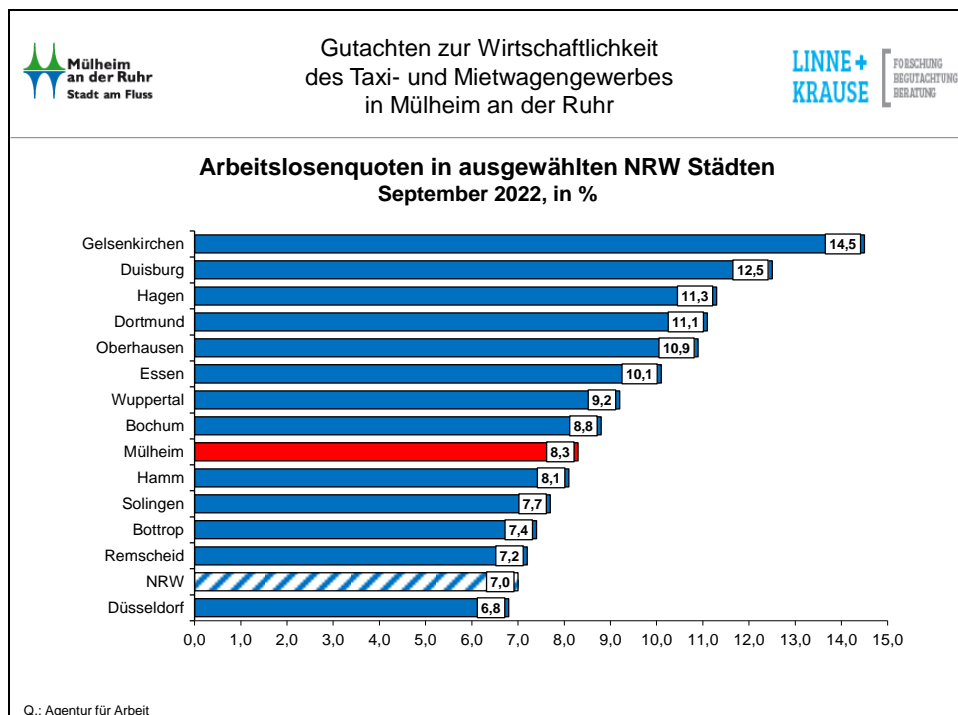


- Hotel und Gastronomie:** Einen weiteren Nachfragefaktor bildet das Gastgewerbe, das in Mülheim an der Ruhr auch von Geschäftsreisenden profitiert hat. Vor der Pandemie stammten rund 17% der Taxiumsätze von dieser Kundengruppe. Große Häuser in der Stadt sind das Holiday Inn Express Mülheim-Ruhr (138 Zimmer, Konferenzräume), das B&B Hotel Mülheim (ca. 101 Zimmer) oder das Best Western Hotel im Forum Mülheim (51 Zimmer). 2019 wurden knapp 200.000 Übernachtungen registriert. In der Pandemie hat sich die Zahl halbiert (2020: ca. 102.000; 2021: ca. 96.500).²⁵ Auch wenn die Gästezahlen im Jahr 2022 wieder gestiegen sind (ca. 142.600), ist das Vor-Corona-Niveau noch lange nicht erreicht (-27%). Auch künftig wird die Zunahme virtueller Veranstaltungen das Geschäftsreiseaufkommen schmälern. Aktuell belasten steigende Preise und Personalmangel die Branche – auch verbunden mit Umsatzverlusten bei den Taxis.

²⁵ Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Datenbank: Gäste und Übernachtungen.

2.4.4 Nachfragefaktor Arbeitsmarkt

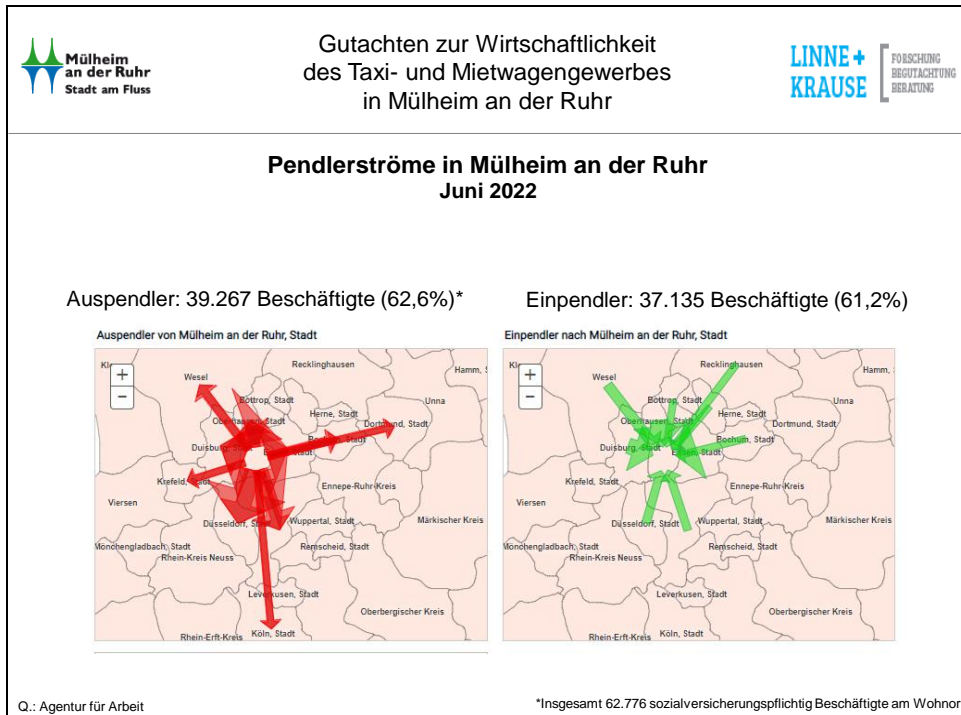
Schon vor der Corona-Krise hatte auch die Niedriglohnbranche Taxi / Mietwagen zunehmend Probleme, Fahrpersonal zu gewinnen. Beruflich eher gering Qualifizierte fanden in der konjunkturellen Hochphase Beschäftigung auf dem „regulären“ Arbeitsmarkt. Im Gefolge der Corona-Pandemie hat sich der Fahrermangel weiter verschärft: Viele Fahrer sind in andere Branchen abgewandert und kaum zurückzugewinnen.



- Arbeitsmarkt:** Im Jahr 2021 war ein Zuwachs der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Stadt Mülheim an der Ruhr vom knapp 2% zu verzeichnen. Dennoch ist die Erwerbslosenquote mit 8,3% noch relativ hoch. Das ist zwar weniger als in den Nachbarstädten Oberhausen (10,9%) oder Essen (10,1%), aber immer noch mehr als im Landesdurchschnitt (7,0%).²⁶ Der Ukraine-Krieg beeinflusst zudem auch den deutschen Arbeitsmarkt: direkt als Folge der aktuellen Fluchtmigration und indirekt durch gestörte Lieferketten und die unsichere Energieversorgung.
- Fachkräftemangel:** Neben der Krisenbewältigung steht auch der Arbeitsmarkt in NRW vor großen Herausforderungen angesichts des demografischen Wandels. Durch die sinkende Zahl der jüngeren Erwerbspersonen und die alternen Belegschaften spitzt sich die Lage am Arbeitsmarkt weiter zu – auch und besonders für Fahrpersonal.

²⁶ Bundesagentur für Arbeit: Statistiken nach Regionen, Mai 2022.

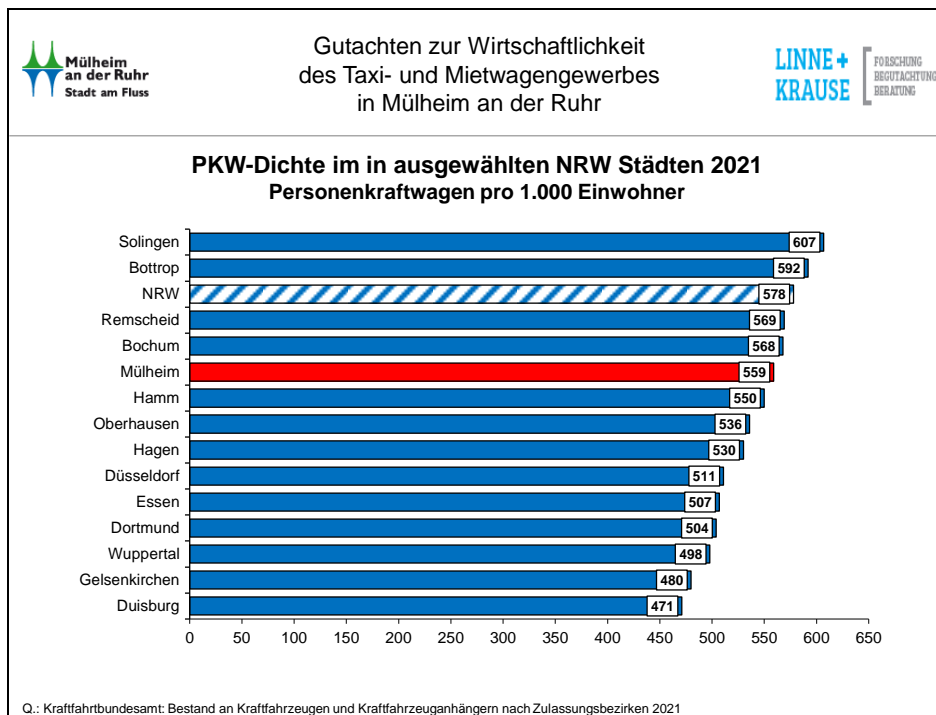
- Pendler:** Im eng verflochtenen Rhein-Ruhr-Gebiet ist die Pendlerquote sehr hoch. In Mülheim an der Ruhr pendelten 2022 ca. 61% der rund 62.800 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in die Stadt hinein. Ca. 63% der in Mülheim an der Ruhr wohnhaften Arbeitnehmer pendelten zu ihren Arbeitsplätzen in die Gegenrichtung – hauptsächlich nach Essen, Duisburg und Düsseldorf. ²⁷ Berufspendler sind aber fast ausschließlich auf den privaten Pkw oder auf Bus und Bahn orientiert und fallen so als Nachfragefaktor für Taxis und Mietwagen weitgehend aus. Die starke Trennung von Wohn- und Arbeitsort bildet ein strukturelles Problem für Taxis und Mietwagen.



²⁷ Agentur für Arbeit, Pendleratlas, Datenstand Juni 2022.

2.5 Nachfragefaktor verkehrswirtschaftliches Umfeld

Neben der Einbettung in die Regionalwirtschaft agiert das Taxi- und Mietwagengewerbe im verkehrswirtschaftlichen Umfeld. Besonders Taxis erfüllen hier eine wichtige Ergänzungsfunktion, stehen aber auch in Konkurrenz zu anderen Verkehrsformen. Dank der zentralen Lage im Ruhrgebiet ist die Stadt Mülheim an der Ruhr verkehrlich gut aufgestellt:



- **Motorisierter Individualverkehr:** Der motorisierte Individualverkehr ist generell der bedeutendste Wettbewerber für Taxis. Mit einer Pkw-Dichte von 559 Pkw / 1.000 Einwohner rangiert Mülheim an der Ruhr unter dem NRW-Durchschnitt (578), aber weit vor der Nachbarstadt Essen (507).
- **Carsharing:** Daneben stellt Carsharing (noch) keine Konkurrenz für Mülheimer Taxis dar. Im Rahmen des Projekts Ruhrauto werden zwar am Hauptbahnhof E-Autos angeboten, dennoch belegt Mülheim an der Ruhr im deutschen Carsharing-Städteranking nur Platz 143.²⁸ Fahrzeuge an festen Stationen sind zudem erfahrungsgemäß keine Konkurrenz für Taxis oder Mietwagen.

²⁸ Bundesverband CarSharing e.V.: CarSharing-Städteranking 2022: Rangfolge stationsbasierte und stationsunabhängige Fahrzeuge ("free-floating") Angebote.

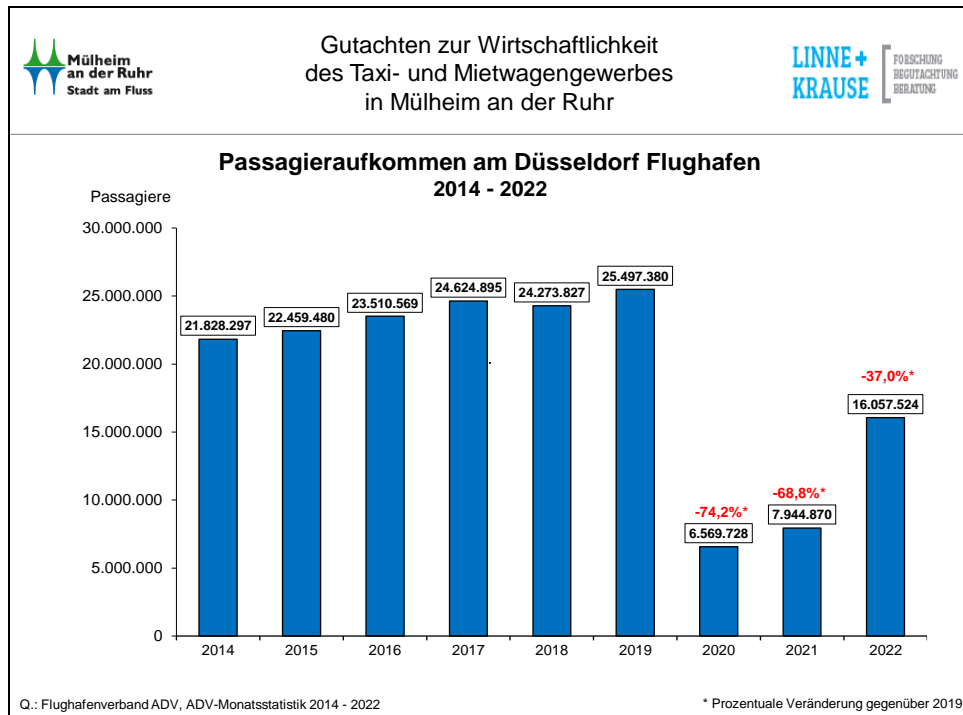
Gegenüber dem Schienenverkehr stellen vor allem Taxis eine wesentliche Ergänzung dar. Der Hauptbahnhof ist dabei wichtigster Knotenpunkt mit täglich rund 31.000 Fahrgästen. Alle Haltepunkte im Stadtgebiet sind in erster Linie Pendler-Bahnhöfe – und damit nur bedingt ergiebig für die Taxinachfrage:

STADT MÜLHEIM AN DER RUHR SCHIENENVERKEHR 2022		
Linie	Regionalverkehr	Takt HVZ
NRW-Express: RE 1	Aachen – Köln – Mülheim an der Ruhr– Essen – Bochum – Dortmund – Hamm	60
Rhein-Haard-Express: RE 2	Osnabrück – Münster – Gelsenkirchen – Mülheim an der Ruhr – Düsseldorf	60
Rhein-Weser-Express: RE 6	Köln – Düsseldorf – Mülheim an der Ruhr – Hamm – Bielefeld – Herford – Minden	60
Rhein-Hellweg-Express: RE 11	Kassel – Paderborn – Unna – Bochum – Essen – Mülheim an der Ruhr – Düsseldorf	60
Niers-Haard-Express: RE 42	Münster – Essen – Mülheim an der Ruhr – Duisburg – Viersen – Mönchengladbach	60
Wupper-Lippe-Express: RE 49	Wesel – Oberhausen – Mülheim-Styrum – Mülheim – Essen – Wuppertal	60
Rhein-Niers-Bahn: RB 33	Essen – Mülheim an der Ruhr – Mülheim-Styrum – Krefeld – Erkelenz – Aachen	60
S- und U-Bahn		
S 1	Solingen – Düsseldorf – Mülheim-Styrum – Mülheim an der Ruhr – Dortmund	30
S3	Oberhausen – Mülheim-Styrum – Mülheim West – Mülheim an der Ruhr – Hattingen	30
U18	Rhein-Ruhr-Zentrum – Rosendeller Straße – Eichbaum – Heißen Kirche – Mühlenfeld – Christianstraße – Gracht – Von-Bock-Straße – Mülheim an der Ruhr	10
Q.: Deutsche Bahn AG, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), Ruhrbahn GmbH		

- **Regionalbahn:** Im Regionalverkehr ist der Hauptbahnhof wichtigster Verknüpfungspunkt. Insgesamt verkehren hier sieben Regional- bzw. Regional-Express-Linien. Der Bahnhof Mülheim-Styrum, der ebenfalls über einen Taxi-halteplatz verfügt, wird nur vom Wupper-Lippe-Express und der Rhein-Niers-Bahn bedient.
- **S-Bahn:** Das Fahrgastaufkommen erwächst im Wesentlichen aus dem S-Bahn-Verkehr. Der Hauptbahnhof ist Knotenpunkt von S- und U-Bahn-Verkehr. Daneben gibt es mit Mülheim-Styrum und Mülheim West zwei weitere Bahnhöfe, die von zwei Linien der S-Bahn Rhein-Ruhr bedient werden.
- **Fernbahn:** Im Fernverkehr stehen den Bürgern Mülheims die ICE-Bahnhöfe Duisburg und Essen zur Verfügung. Mit dem Regionalexpress sind beide Fernbahnhöfe in nur 6 Minuten zu erreichen. Vereinzelt halten Fernzüge auch in Mülheim an der Ruhr.

- **Ortsverkehr:** Seit 2017 wird der ÖPNV in Mülheim an der Ruhr und Essen durch die Ruhrbahn GmbH betrieben, die im Jahr 2021 insgesamt über 106 Mio. Fahrgäste beförderte – davon ca. 19,5 Mio. in Mülheim an der Ruhr. Eine der drei Stadt- bzw. U-Bahnlinien verkehrt nach Mülheim an der Ruhr hinein. Hinzu kommen mehrere Straßenbahnlinien mit 66 Haltestellen im Mülheimer Stadtgebiet (gesamt 171 Haltestellen). Die Stadt wird zudem durch ein engmaschiges Busnetz mit 220 Haltestellen erschlossen – z.T. auch in den späten Nachtstunden.²⁹ In den verkehrsschwachen Zeiten wird das Angebot sporadisch von Rufbussen und Anrufsammeltaxen (AST) aufrechterhalten. Vor allem im Spät- und Nachtverkehr stehen Taxis im Wettbewerb zum öffentlichen Stadtverkehr.
- **Einbindung Taxis:** Eine ÖPNV-Einbindung z.B. in Form von Anruf-Sammel-Taxis (AST) oder von Schienenersatzverkehr hat für das örtliche Taxi- und Mietwagengewerbe aber kaum wirtschaftliche Bedeutung: Weniger als 2% der Erlöse stammt aus solchen Fahrten.

²⁹ Ruhrbahn GmbH: Ruhrbahn in Zahlen, Stand 30.06.2022.



- Flughafen Düsseldorf:** Taxis und Mietwagen im gesamten Rhein-Ruhr-Gebiet profitieren vom Düsseldorf Airport, der rund 22 km von der Mülheimer City entfernt liegt. Unter den deutschen Verkehrsflughäfen nimmt er Platz 4 ein - gemessen an der Passagierzahl. Das Mülheimer Taxigewerbe darf sich zwar nicht vor Ort bereitstellen, kommt aber im Zubringerdienst bzw. auf Vorbestellung zum Einsatz. 2019 zählte der Flughafen mehr als 25 Mio. Fluggäste. Der Luftverkehr war jedoch in extremer Weise von der Corona-Krise betroffen: Im 1. Lockdown ging die Passagierzahl um ca. 98% zurück. Für das gesamte erste Corona-Jahr war ein Minus von ca. 74% zu verzeichnen, im Jahr 2021 betrug der Rückgang gegenüber 2019 noch ca. 69%. Obwohl die Zahl der Fluggäste im Jahr 2022 wieder auf rund 16 Mio. angestiegen ist, sind die Passagierzahlen der „Vor-Corona-Jahre“ noch in weiter Ferne (ca. -37%).³⁰ Somit ist auch diese Quelle der Nachfrage teilweise weggebrochen.
- Flughafen Essen / Mülheim an der Ruhr:** Der Flughafen Essen / Mülheim an der Ruhr hat dagegen vorrangig Bedeutung als Ausbildungsort für Berufspiloten. Rund 40% der jährlichen ca. 50.000 Starts und Landungen gehen auf gewerbliche Schulflugbetriebe zurück. Linien- oder Charterflüge werden nicht angeboten, so dass der Flughafen kaum nachfragerrelevant für Mülheimer Taxis ist.

³⁰ Flughafenverband ADV, ADV-Monatsstatistik 2014 – 2022.

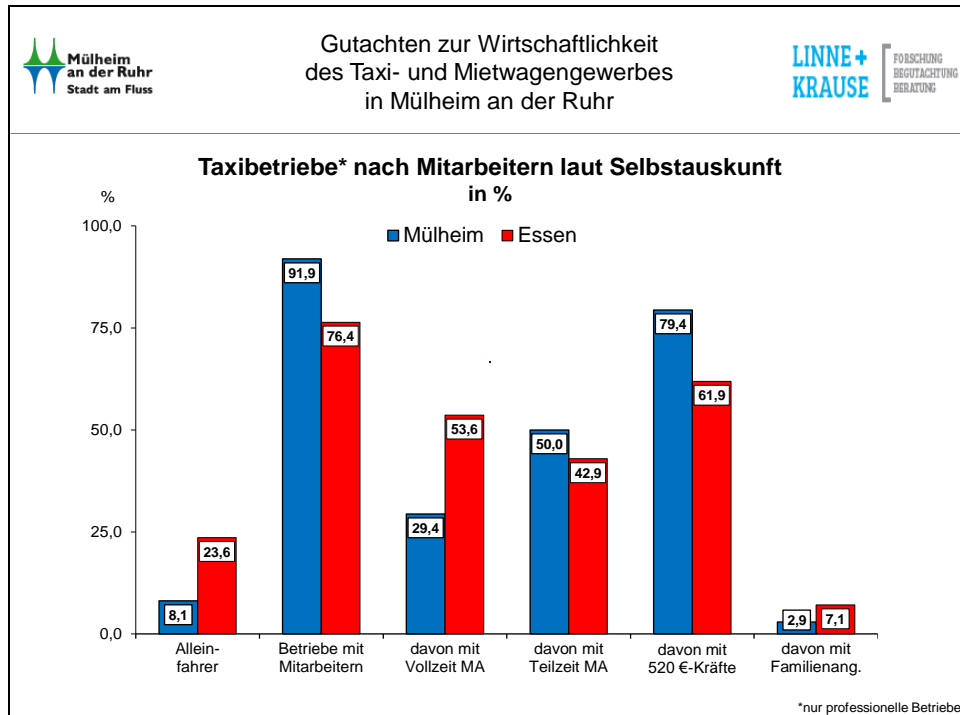
3 ANGEBOTSSITUATION

3.1 Angebotsfaktor Beschäftigte

Das Mülheimer Taxi- und Mietwagengewerbe wird durch Klein(st)betriebe mit einem bis drei Fahrzeugen dominiert, wohingegen größere Mehrwagenbetriebe mit vier Fahrzeugen oder mehr in der Minderheit sind. Entsprechend stellt sich die Beschäftigungssituation dar, die sich mit der substanziellen Erhöhung des gesetzlichen Mindestlohnes in 2022 noch einmal verschärft haben dürfte:

STADT MÜLHEIM AN DER RUHR BETRIEBE NACH MITARBEITERN LAUT SELBSTAUSKUNFT <u>2021</u> - IN % BZW. ANZAHL MITARBEITER -								
	Professionelle Betriebe					Semiprof. Betriebe	Vergleich (nur prof. Taxis)	
	Gesamt	Allein-Fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.		Mainz 2020	Düren 2020
Alleinfahrer (%)	8,1	100,0	0,0	0,0	0,0	33,3	54,3	0,0
mit Mitarbeitern (%)	91,9	0,0	100,0	100,0	100,0	66,7	45,7	100,0
davon mit Vollzeitmitarb. (%)	29,4	-	0,0	30,0	100,0	12,5	33,3	85,7
Ø Vollzeitmitarb.	6,0	-	-	1,0	8,1	1,0	2,4	9,5
davon mit Teilzeitmitarb. (%)	50,0	-	47,1	50,0	57,1	37,5	69,0	71,4
Ø Teilzeitmitarb.	1,6	-	1,0	1,8	2,5	1,3	1,7	7,8
davon mit geringfüg. Beschäftigten (%)	79,4	-	58,8	100,0	100,0	75,0	38,1	71,4
Ø geringfüg. Beschäftigten	3,4	-	1,1	2,3	8,4	1,2	1,6	11,6
davon mit Familienange. (%)	7,1%						2,4	14,3
Ø Familienangeh.	1,1						1,0	1,0

- **Alleinfahrer:** Der (groß-)städtische Typ des Alleinfahrers spielt in Mülheim an der Ruhr noch eine Rolle: Rund jeder 12. professionelle Taxibetrieb ist ein Solounternehmen. Bei den semiprofessionellen Betrieben arbeitet ein Drittel der Unternehmer ohne Fahrpersonal. In Essen rangierte der Anteil bei ca. 24%.
- **Vollzeitmitarbeiter:** Sofern Fahrer beschäftigt werden, arbeitet knapp ein Drittel auf Vollzeitbasis (ca. 29%). In den größeren Mehrwagenbetrieben beschäftigen sämtliche Unternehmen Vollzeitkräfte. Hier sind im Durchschnitt 8,1 Vollzeitmitarbeiter eingestellt. Auch in semiprofessionellen Betrieben kommen Fahrer in Vollzeit zum Einsatz – allerdings ohne die erforderlichen Personalkosten (ca. 13%; Ø: 1,0 Vollzeitmitarbeiter).



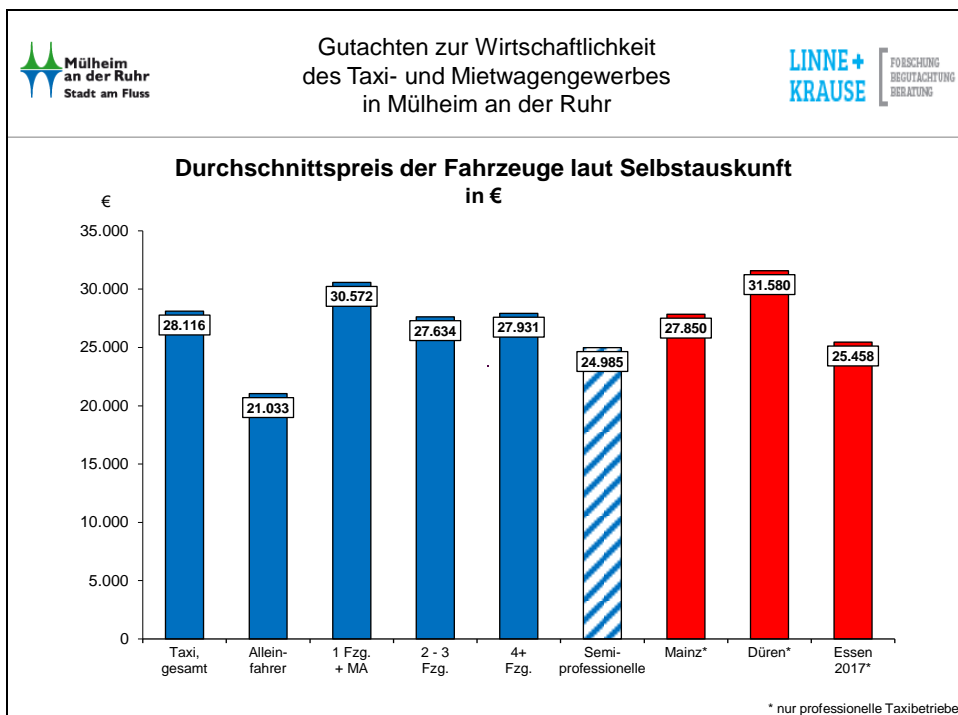
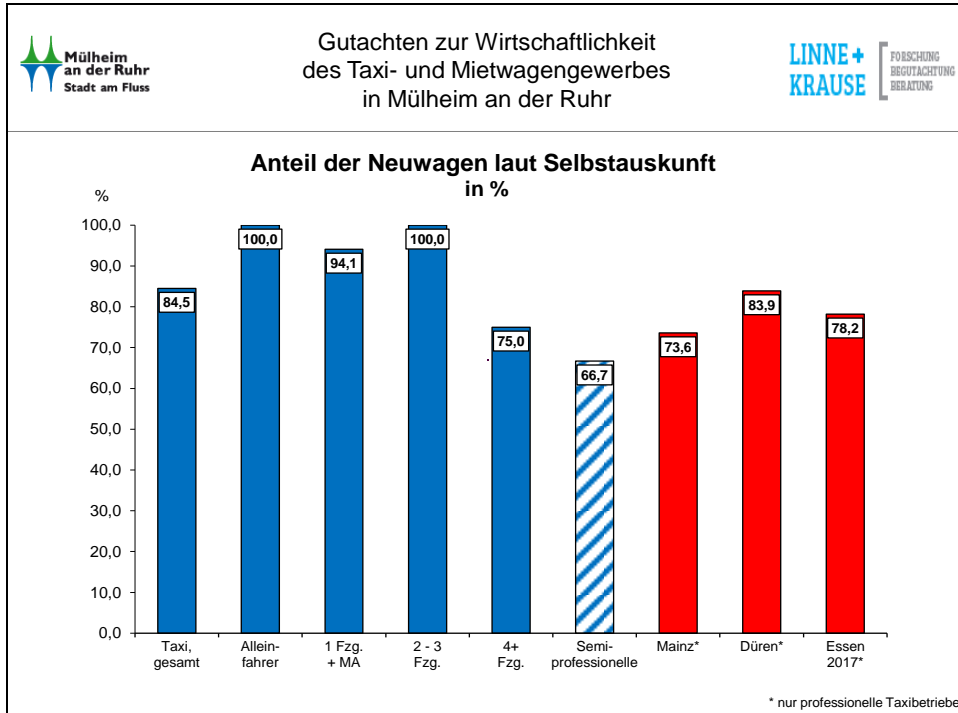
- **Teilzeitkräfte:** In professionellen Taxibetrieben haben Teilzeitkräfte (ca. 50%) ebenfalls Bedeutung (Ø: ca. 1,6 Mitarbeiter). Semiprofessionelle Betriebe setzen generell seltener auf Teilzeitfahrer (Ø: ca. 38% der Betriebe; Ø 1,3 Mitarbeiter).
- **Geringfügig Beschäftigte:** Wichtig sind zudem geringfügige Beschäftigungsverhältnisse; vor allem in Mehrwagenunternehmen, wo sämtliche Betriebe 520 €-Kräfte beschäftigen (Ø: 2,3 bzw. 8,4 Mitarbeiter). Bei den 1-Fahrzeugbetrieben mit Personal sind es mehr als die Hälfte der Unternehmen (Ø: ca. 59%; 1,1 Mitarbeiter). Drei Viertel der semiprofessionellen Betriebe setzen ebenfalls geringfügig Beschäftigte ein (Ø: ca. 75%; 1,2 Mitarbeiter).
- **Familienangehörige:** Angestellte Familienangehörige spielen nur vereinzelt eine Rolle.

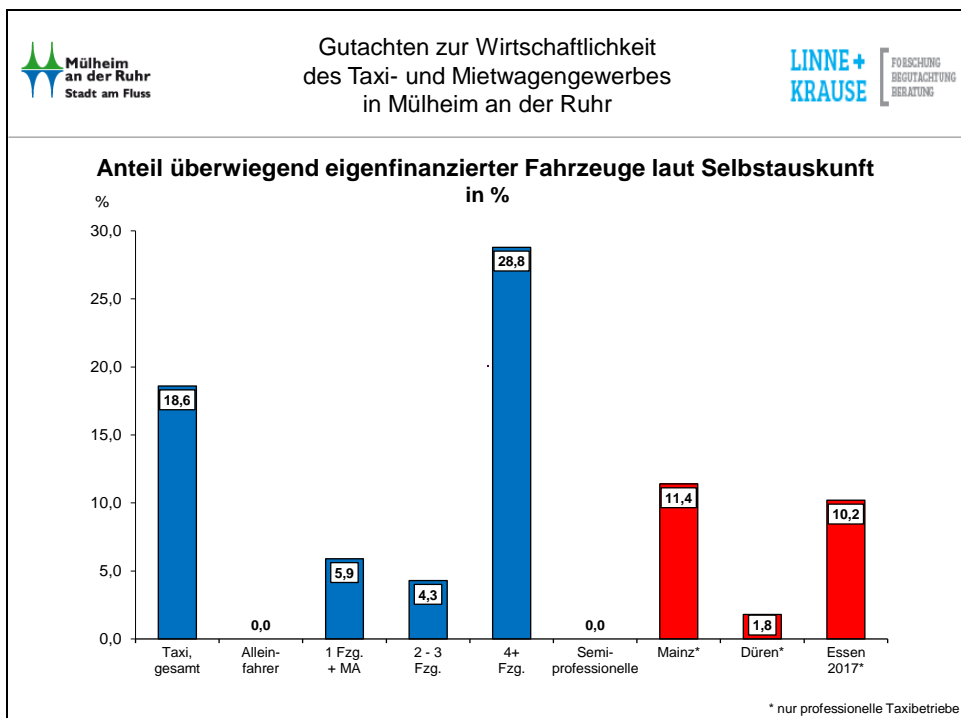
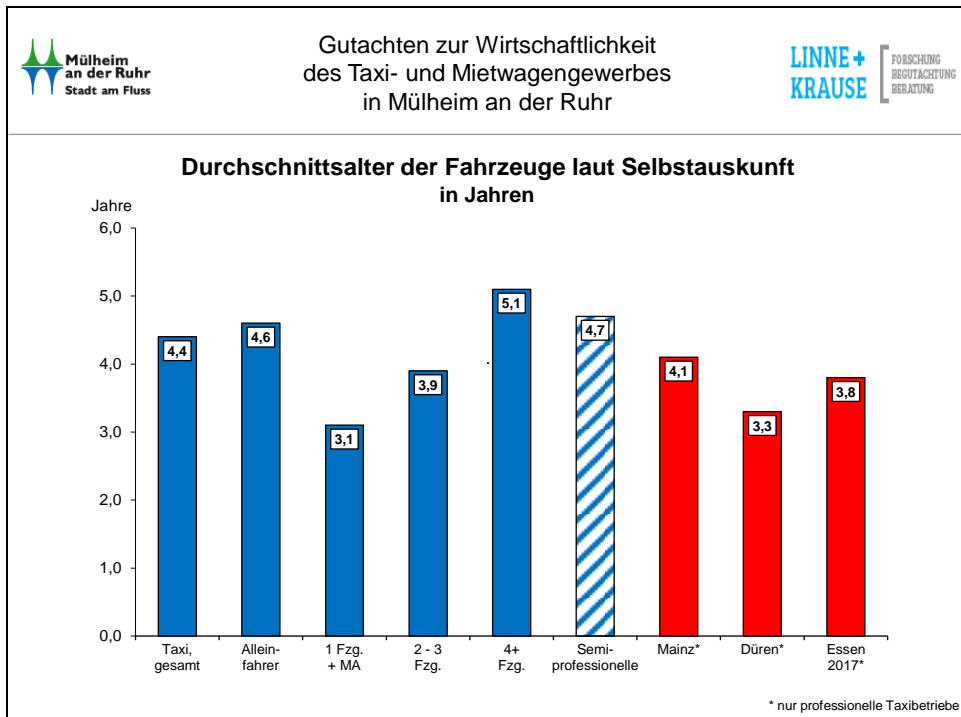
3.2 Angebotsfaktor Fahrzeuge

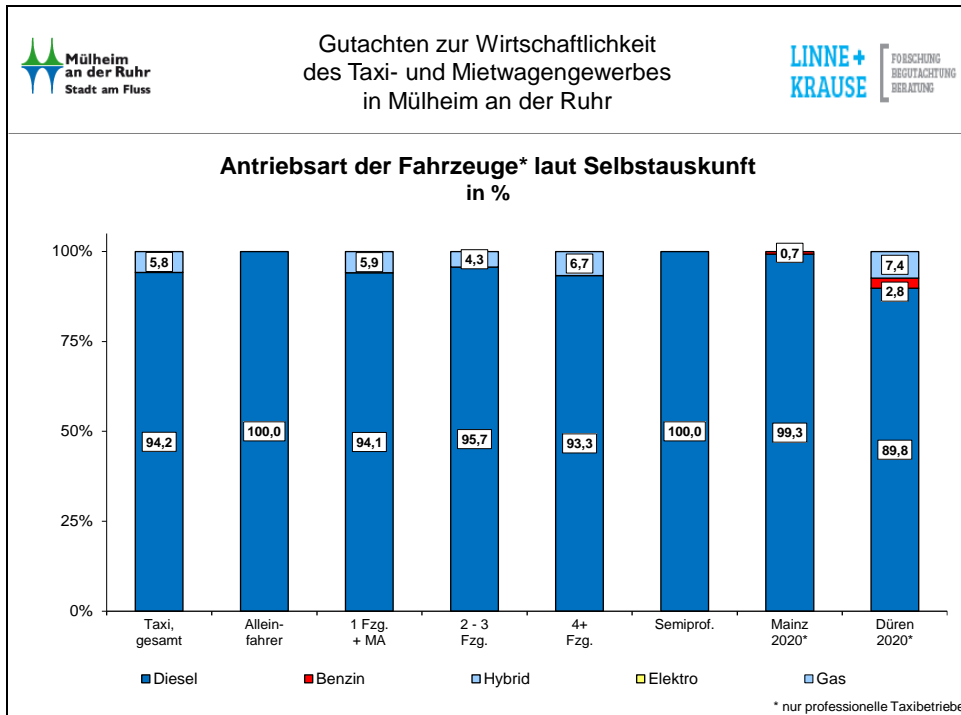
Die Qualität der Fahrzeugflotte ist branchentypisch und insgesamt vertretbar:

STADT MÜLHEIM AN DER RUHR BESCHAFFUNG DER FAHRZEUGE LAUT SELBSTAUSKUNFT - IN % BZW. IN € (NETTO) -								
	Professionelle Betriebe					Semiprof. Betriebe	Vergleich (nur prof. Taxis)	
	Gesamt	Allein-Fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.		Mainz 2020	Düren 2020
neu in %	84,5	100,0	94,1	100,0	75,0	66,7	73,6	83,9
gebraucht in %	15,5	0,0	5,9	0,0	25,0	33,3	26,4	16,1
Summe in %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
neu in €	30.415	21.033	30.733	27.634	32.832	29.758	31.675	34.116
Gebraucht in €	16.910	-	28.000	-	16.170	15.440	16.705	18.339
Ø Preis in €	28.116	21.033	30.572	27.634	27.931	24.985	27.850	31.580

- Neuwagenanteil:** Mit ca. 85% ursprünglich neu beschaffter Taxis und Mietwagen rangiert die Neuwagenquote im branchenüblichen Bereich – gleichauf mit Düren (ca. 84%) und besser als in Mainz (ca. 74%). Semiprofessionelle Fahrzeuge sind etwas häufiger „Gebrauchte“ (Neuwagenanteil: ca. 67%). Beim Neuwagenanteil werden sich die sinkende Wirtschaftskraft der Unternehmen aber auch die Lieferengpässe der Hersteller bemerkbar machen.
- Investitionssumme:** Die professionelle Taxi- und Mietwagenflotte ist mit einem durchschnittlichen Anschaffungspreis von ca. 28.100 € relativ hochwertig und rangiert in dieser Hinsicht zwischen Mainz (ca. 27.900 €) und Düren (ca. 31.600 €). Obwohl sämtlich Solounternehmer ihr Fahrzeug neu beschafft haben, ist die Investitionssumme hier am niedrigsten (Ø: ca. 21.000 €). Im Durchschnitt kosten semiprofessionelle Fahrzeuge knapp 25.000 €.
- Fahrzeugalter:** Auf funktionsfähigen Taximärkten ist ein durchschnittliches Fahrzeugalter zwischen 3 und 4 Jahren üblich. In Mülheim an der Ruhr sind die Fahrzeuge mit ca. 4,4 Jahren geringfügig älter. Auch das Fahrzeugalter in den Großstädten Mainz und Essen schwankt um die 4-Jahresmarke.
- Fremdkapital:** Die Flotte ist größtenteils kreditfinanziert (> 70%). Die günstigen Finanzierungsbedingungen der Hersteller(-Banken) machten bis zur Krise die Bindung von Eigenkapital beim Fahrzeugkauf betriebswirtschaftlich wenig attraktiv – sofern überhaupt genügend Eigenkapital vorhanden war. Mit dem pandemiebedingten Erlöseinbruch wurde die Ratenbelastung zuweilen problematisch. Ein Finanzierungsproblem anderer Art erwächst zurzeit bei den Zinsen, die sich in kurzer Zeit mehr als verdoppelt haben.
- Antriebsart:** Die Mülheimer Taxis und Mietwagen werden fast ausschließlich mit Dieselkraftstoff betrieben – das Bild ist (noch) typisch für das Gewerbe.



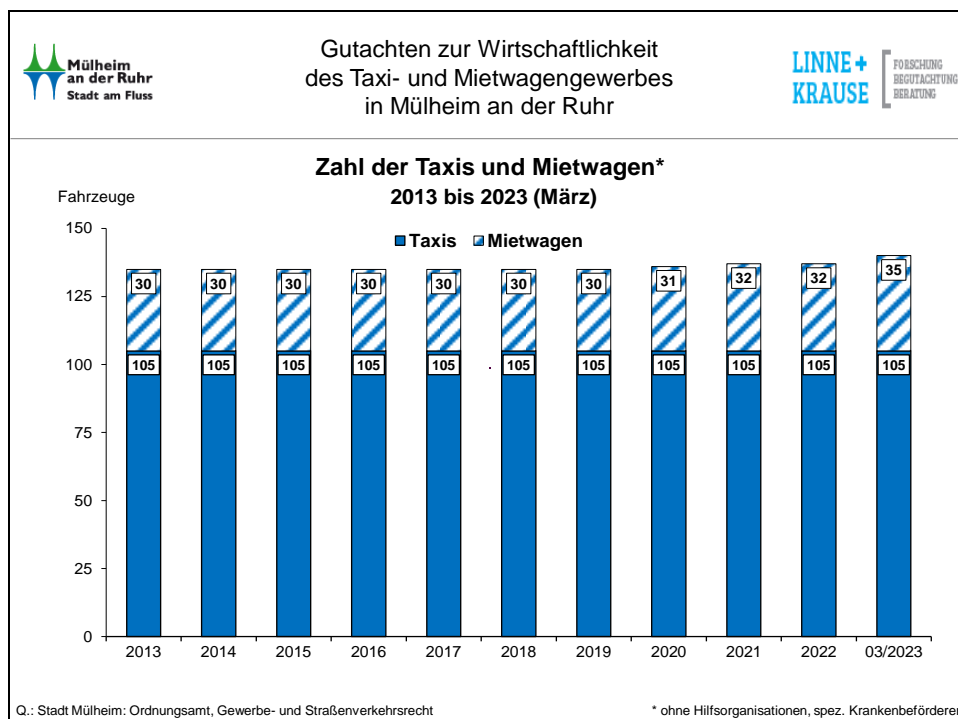




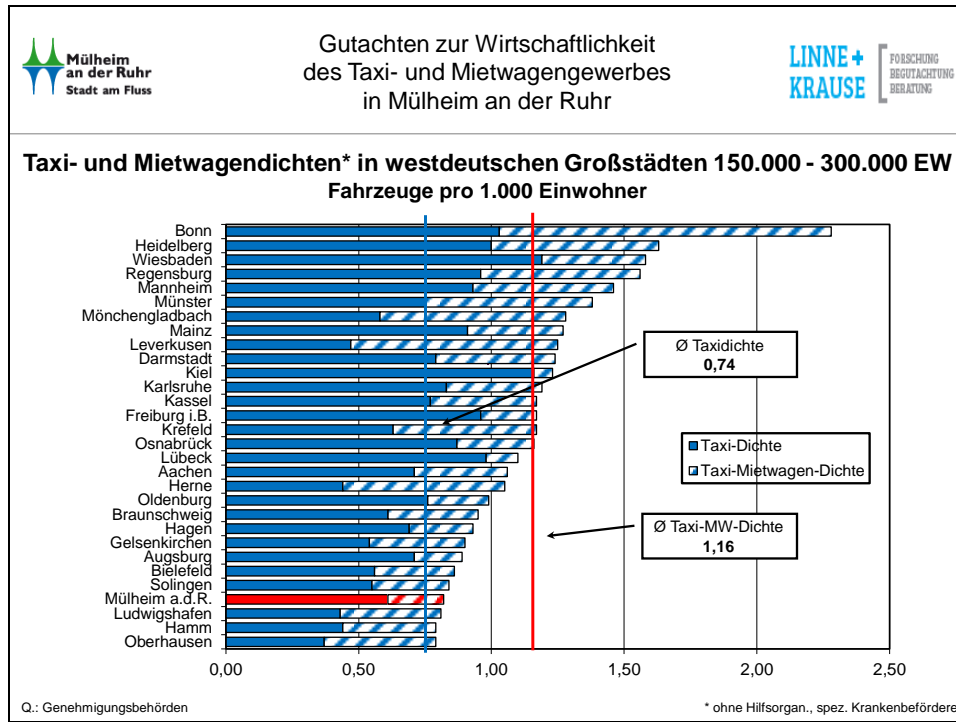
3.3 Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte

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

Die Zahl der Mülheimer Taxis lag im letzten Jahrzehnt beständig bei 105 Fahrzeugen. Auch die Mietwagenflotte ist nur leicht gewachsen – von 30 im Jahr 2013 auf aktuell 35 Fahrzeuge. Es gab zwar mehrere informelle Anfragen auf Mietwagengenehmigungen, die jedoch nicht zu konkreten Anträgen führten. Zuweilen wurden Anträge vor Einstieg in das Anhörungsverfahren zurückgezogen.



Die Dichteanalyse für die Stadt Mülheim an der Ruhr ergibt moderate Werte, so dass aus dieser Sicht eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit nicht zu erkennen ist:

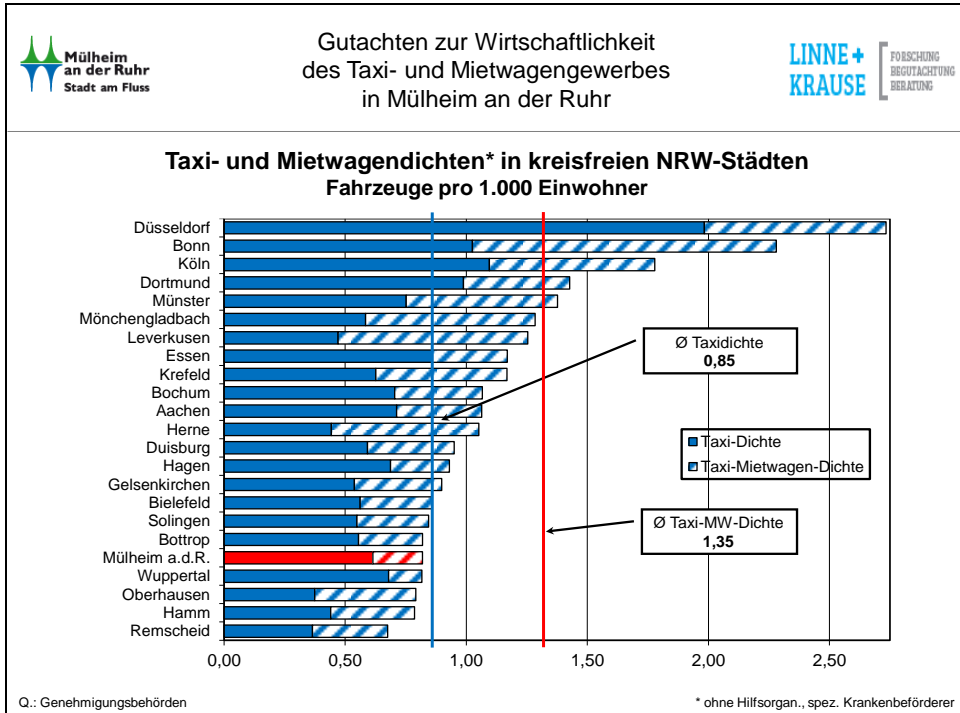


- Kennzahl Taxidichte:** Aussagekräftig ist zum einen die Taxidichte, die Auskunft über die Wettbewerbsintensität im Taxigewerbe selbst gibt. Sie beschreibt, wie viele Taxis jeweils 1.000 Einwohnern zur Verfügung stehen. Je höher die Taxidichte, desto stärker der Wettbewerb. Während Metropolen wie Düsseldorf eine sehr hohe Taxidichte aufweisen (1,98), liegt der Wert in kleineren Städten meist wesentlich niedriger. In Mülheim an der Ruhr kommen gut 1.600 Einwohner auf jedes Taxifahrzeug. Das entspricht einer Taxidichte von **0,61**. Die durchschnittliche Taxidichte westdeutscher Städte ähnlicher Bevölkerungszahl (150.000 bis 300.000 Einwohner) liegt bei 0,74. In kreisfreien NRW-Städten rangiert der Durchschnitt bei 0,85.
- Kennzahl Taxi-Mietwagendichte:** In vielen Städten bilden Taxis und Mietwagen ein weit überschneidendes Marktgeschehen – so auch in Mülheim an der Ruhr. Daher wird die Taxi-Mietwagendichte errechnet, die den Wettbewerb auf dem Gesamtmarkt beschreibt. In vergleichbaren westdeutschen Städten liegt der Wert bei 1,16; im NRW-Städtevergleich bei derzeit 1,35. Auch in dieser Hinsicht rangiert Mülheim an der Ruhr mit einer Taxi-Mietwagendichte von **0,82** auf eher moderatem Niveau.

**STADT MÜLHEIM AN DER RUHR
TAXI- UND TAXI-MIETWAGENDICHTE IN KREISFREIEN NRW-STÄDTEN
STAND 2022 / 2023**

		MW oh. Hiorgs	Taxis+ MW	EW pro Taxi	Taxi- Dichte	EW pro Taxi + MW	Taxi- MW- Dichte
Düsseldorf	1.274	482	1.756	504	1,98	366	2,73
Bonn	327	400	727	975	1,03	439	2,28
Köln	1.184	738	1.922	912	1,10	562	1,78
Dortmund	580	257	837	1.011	0,99	701	1,43
Münster	233	194	427	1.331	0,75	726	1,38
Mönchengladbach	152	182	334	1.711	0,58	778	1,28
Leverkusen	77	128	205	2.123	0,47	797	1,25
Essen	501	181	682	1.164	0,86	855	1,17
Krefeld	141	122	263	1.597	0,63	856	1,17
Bochum	257	132	389	1.419	0,70	938	1,07
Aachen	181	89	270	1.403	0,71	941	1,06
Herne	69	95	164	2.259	0,44	950	1,05
Duisburg	295	178	473	1.689	0,59	1.053	0,95
Hagen	130	46	176	1.454	0,69	1.074	0,93
Gelsenkirchen	140	94	234	1.860	0,54	1.113	0,90
Bielefeld	187	99	286	1.781	0,56	1.165	0,86
Solingen	87	47	134	1.824	0,55	1.185	0,84
Bottrop	65	31	96	1.802	0,55	1.220	0,82
Mülheim an der Ruhr	105	35	140	1.627	0,61	1.221	0,82
Wuppertal	238	48	286	1.471	0,68	1.224	0,82
Oberhausen	79	88	167	2.670	0,37	1.263	0,79
Hamm	79	62	141	2.271	0,44	1.272	0,79
Remscheid	40	34	74	2.737	0,37	1.480	0,68
Σ / Ø	6.421	3.762	10.183		0,85		1,35

Q.: Genehmigungsbehörden, eigene Berechnungen



3.4 Angebotsfaktor Einsatzzeit

Beim zeitlichen Einsatz zeigen sich erwartungsgemäß deutliche Unterschiede – je nach Betriebsgröße. In allen Unternehmen hat die Corona-Krise zu Einschränkungen geführt. Auch der sukzessiv steigende Mindestlohn bewirkt eine Konzentration auf die nachfragestarke Hauptverkehrszeit:

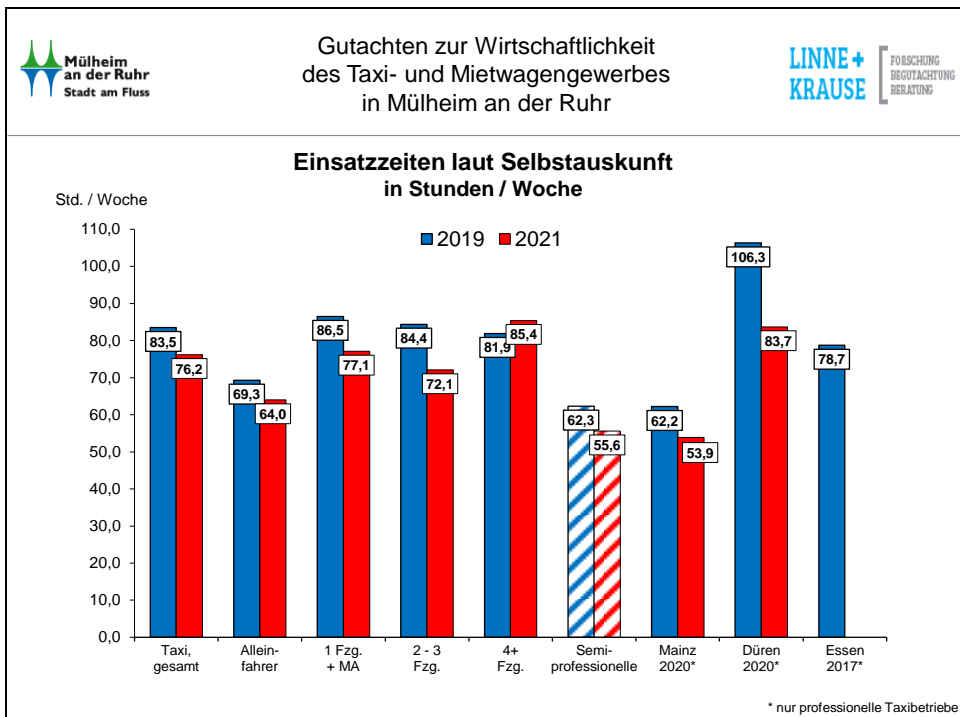
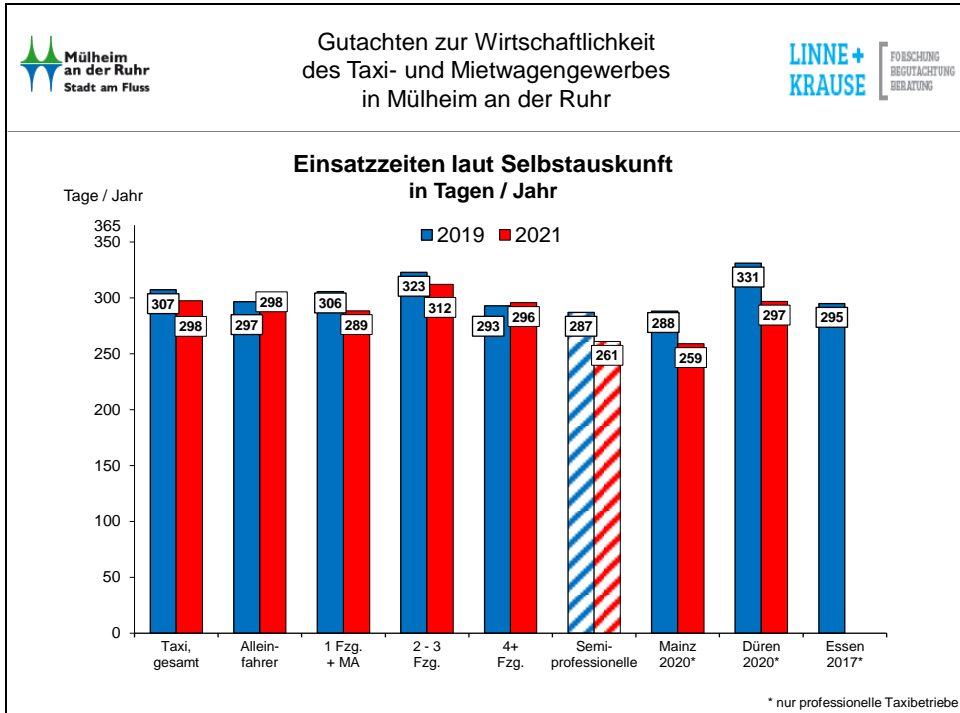
STADT MÜLHEIM AN DER RUHR SCHICHTORGANISATION LAUT SELBSTAUSKUNFT 2019 / 2021 - IN % -								
	Professionelle Betriebe					Semiprof. Betriebe	Vergleich (nur prof. Taxis)	
	Gesamt	Allein-Fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.		Mainz	Düren
2019								
1-Schicht	28,6	66,7	26,7	20,0	28,6	45,5	-	0,0
1-2-Schichten	65,7	33,3	73,3	80,0	42,9	54,5	-	57,1
≥2 Schichten	5,7	0,0	0,0	0,0	28,6	0,0	-	42,9
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	-	100,0
2021								2020
1-Schicht	48,6	100,0	52,9	30,0	42,9	75,0	72,5	14,3
1-2-Schichten	45,9	0,0	47,1	70,0	28,6	25,0	22,0	42,9
≥2 Schichten	5,4	0,0	0,0	0,0	28,6	0,0	5,5	42,9
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- **Schichten:** Vor der Pandemie fuhren rund 29% der Taxis im 1-Schichtbetrieb, weitere ca. 66% arbeiteten in einem flexiblen Rhythmus von täglich ein bis zwei Schichten. Wirkliche Doppelschichten wurden nur von größeren Mehrwagenbetrieben gefahren (ca. 29%). Die semiprofessionellen Fahrzeuge waren je zur Hälfte im 1- bzw. 1-2-Schichtmodus im Einsatz. Mit der Pandemie reduzierten die meisten Unternehmen ihre täglichen Einsatzzeiten deutlich.
- **Einsatztage:** Im Jahr 2019 waren die Fahrzeuge im Schnitt 307 Tage im Einsatz – ähnlich wie 2017 in Essen (ca. 295 Tage). Im zweiten Corona-Jahr reduzierte sich der Einsatz nur wenig (Ø: -9 Tage). Aus Mainz und Düren wurde 2020 ein weit stärkerer Rückgang gemeldet (Ø: -32 Tage).
- **Einsatzzeit:** Mülheimer Taxis und Mietwagen waren 2019 ca. 84 Std. „auf der Straße“. Mehr als in Mainz (ca. 62 Std.), aber weniger als im Kreis Düren (ca. 106 Std.). Problematisch war dabei die Einsatzzeit der Alleinfahrer, die sich wöchentlich auf knapp 70 Stunden summierte. Bei übermäßiger Arbeitszeit ist das öffentliche Verkehrsinteresse berührt. In der Krise sank die Stundenzahl der Fahrzeuge um rund 9% – etwas weniger als andernorts.

- **Wochentage:** Der Taxieinsatz an Wochentagen (Mo. - Do.) war 2019 mit rund 51 Std. branchenüblich. In der Pandemie waren die Einsatzzeiten bundesweit generell rückläufig. Während der zeitliche Einsatz unter der Woche in den kleineren Mülheimer Betrieben ebenfalls zurückging (-3 bis -6 Std.), stieg der Wert in den größeren Mehrwagenbetriebe sogar noch leicht an (+5 Std.).
- **Wochenende:** Am Wochenende (Fr. - So.) lag der Einsatz 2019 bei rund 33 Stunden, wobei Alleinfahrer erwartungsgemäß deutlich weniger fuhren (ca. 24 Std.). Wegen der strikten Corona-Einschränkungen fielen die „Partynächte“ 2020 / 2021 weitgehend weg, so dass die Nachfrage in dieser Zeit deutlich zurückging.

STADT MÜLHEIM AN DER RUHR EINSATZZEIT LAUT SELBSTAUSKUNFT 2019 - TYPISCHER WOCHENVERLAUF IN STD. / WOCHE -								
	Professionelle Betriebe					Semiprof. Betriebe	Vergleich (nur prof. Taxis)	
	Gesamt	Allein-Fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.		Mainz	Düren
Mo. Tag	9,7	8,7	10,0	9,8	9,1	9,5	7,6	10,1
Mo. Nacht	3,0	2,0	3,0	3,0	3,3	0,8	2,3	5,1
Di. Tag	9,7	8,7	10,0	9,8	9,1	9,5	7,8	10,1
Di. Nacht	3,1	3,3	3,0	3,0	3,3	0,8	2,4	5,1
Mi. Tag	9,5	8,7	9,9	9,6	9,1	9,4	7,7	10,1
Mi. Nacht	3,1	3,3	3,0	3,1	3,3	0,8	2,5	5,1
Do. Tag	9,5	8,7	10,0	9,4	9,1	9,5	7,8	10,1
Do. Nacht	3,0	2,0	3,0	3,1	3,3	0,8	2,5	5,1
<i>Summe Wochentag</i>	<i>50,6</i>	<i>45,3</i>	<i>51,9</i>	<i>50,8</i>	<i>49,7</i>	<i>41,1</i>	<i>40,7</i>	<i>61,1</i>
Fr. Tag	8,9	8,7	9,1	8,6	9,1	9,9	7,1	10,4
Fr. Nacht	6,5	3,3	7,9	6,0	5,6	2,9	3,7	7,7
Sa. Tag	6,2	8,7	6,2	5,9	5,7	3,2	3,9	7,3
Sa. Nacht	7,3	3,3	8,3	7,2	7,1	3,2	4,1	8,1
So. Tag	2,5	0,0	2,3	3,3	3,0	2,0	1,4	6,0
So. Nacht	1,4	0,0	0,9	2,6	1,6	0,0	1,4	5,6
<i>Summe Wochenende</i>	<i>32,9</i>	<i>24,0</i>	<i>34,7</i>	<i>33,6</i>	<i>32,1</i>	<i>21,2</i>	<i>21,5</i>	<i>45,1</i>
Summe Woche	83,5	69,3	86,5	84,4	81,9	62,3	62,2	106,3
Tag: 6:00 Uhr - 18:00 Uhr Nacht: 18:00 Uhr - 6:00 Uhr								

STADT MÜLHEIM AN DER RUHR EINSATZZEIT LAUT SELBSTAUSKUNFT 2021 - TYPISCHER WOCHENVERLAUF IN STD. / WOCHE -								
	Professionelle Betriebe					Semiprof. Betriebe	Vergleich (nur prof. Taxis)	
	Gesamt	Allein-Fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.		Mainz 2020	Düren 2020
Mo. Tag	8,9	8,7	9,1	8,6	9,0	9,3	7,1	9,1
Mo. Nacht	2,9	2,0	2,9	2,1	4,6	0,0	1,8	3,7
Di. Tag	9,1	8,7	9,1	9,4	9,0	9,3	7,1	9,1
Di. Nacht	2,9	2,0	2,9	2,1	4,6	0,0	1,9	3,7
Mi. Tag	9,0	8,7	8,9	9,2	9,0	9,3	7,0	9,1
Mi. Nacht	2,8	2,0	2,6	2,1	4,6	0,0	2,0	3,7
Do. Tag	9,0	8,7	9,1	9,0	9,0	9,3	7,1	9,1
Do. Nacht	2,9	2,0	2,9	2,1	4,6	0,0	2,1	3,7
<i>Summe Wochentag</i>	<i>47,6</i>	<i>42,7</i>	<i>47,6</i>	<i>44,6</i>	<i>54,3</i>	<i>37,2</i>	<i>36,1</i>	<i>51,4</i>
Fr. Tag	7,9	8,7	7,5	7,8	9,0	9,3	6,9	9,3
Fr. Nacht	5,6	2,0	6,9	4,9	5,1	1,2	2,6	4,1
Sa. Tag	5,4	8,7	4,8	5,5	5,6	4,5	3,7	6,1
Sa. Nacht	6,2	2,0	7,6	4,9	6,6	2,0	2,5	4,7
So. Tag	1,9	0,0	1,7	2,2	3,0	1,4	1,2	4,9
So. Nacht	1,4	0,0	1,0	2,2	1,9	0,0	1,0	3,1
<i>Summe Wochenende</i>	<i>28,6</i>	<i>21,3</i>	<i>29,5</i>	<i>27,5</i>	<i>31,1</i>	<i>18,4</i>	<i>17,8</i>	<i>32,3</i>
Summe Woche	76,2	64,0	77,1	72,1	85,4	55,6	53,9	83,7
2019 vs. 2021	-8,7%	-7,6%	-10,9%	-14,6%	4,3%	-10,8%	-13,3%	-21,3%
Tag: 6:00 Uhr - 18:00 Uhr Nacht: 18:00 Uhr - 6:00 Uhr								

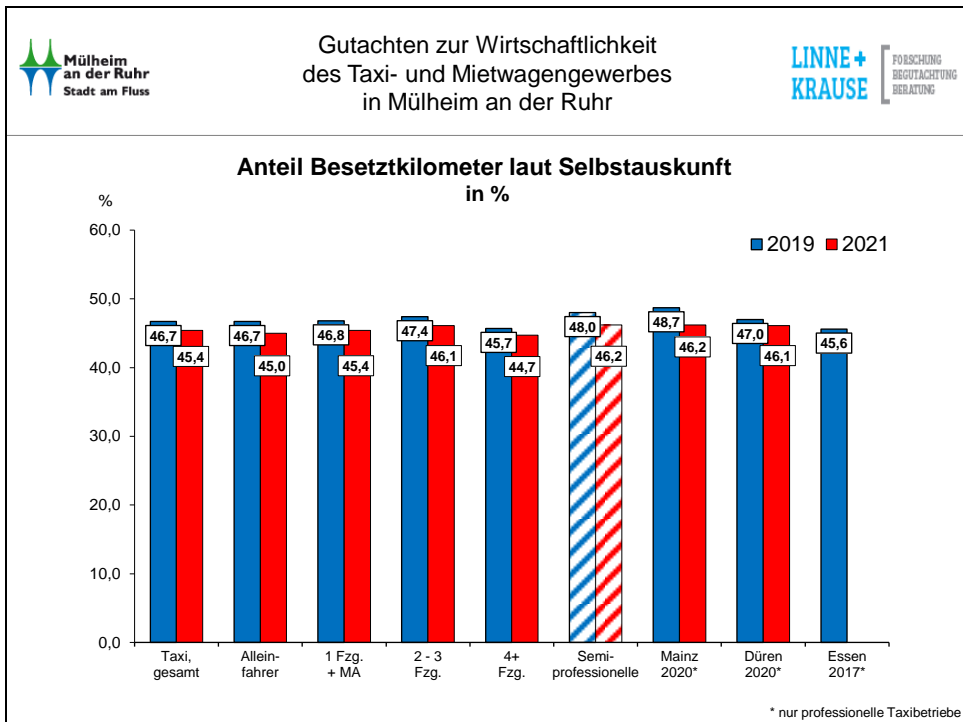
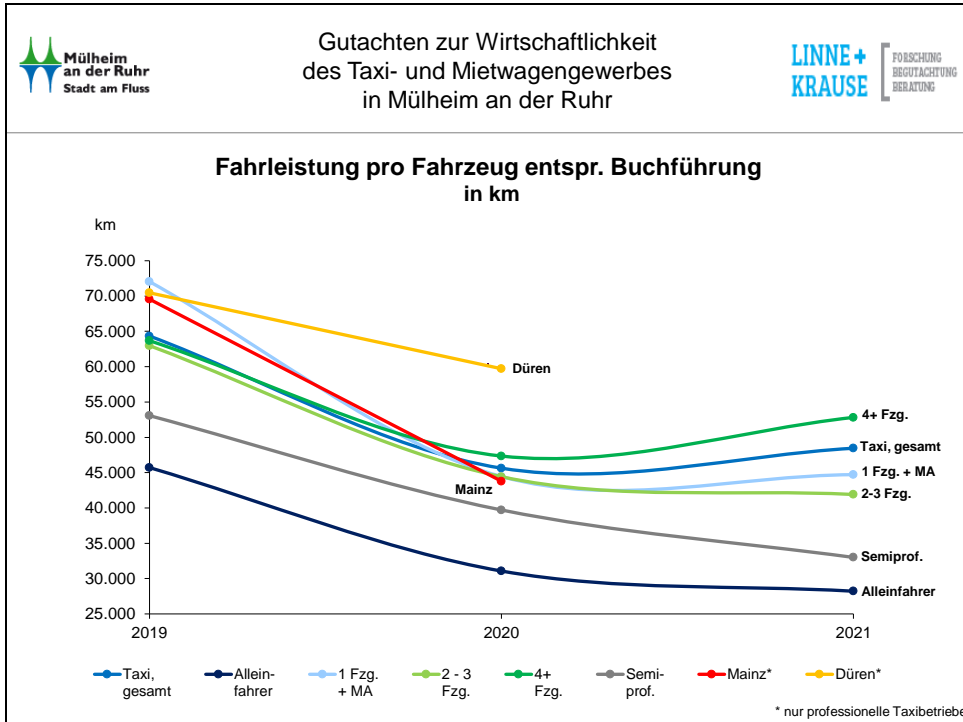


3.5 Angebotsfaktor Fahrleistung

Eine weitere wichtige Kennzahl zur Beurteilung der Angebotssituation ist die Jahresfahrleistung der Fahrzeuge. Die Corona-Krise hat in den meisten Betrieben zu einem drastischen Rückgang geführt – weit stärker als bei der Einsatzzeit.

STADT MÜLHEIM AN DER RUHR FAHRLEISTUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2019 – 2021 - IN KM / FAHRZEUG -								
	Professionelle Betriebe					Semiprof. Betriebe	Vergleich (nur prof. Taxis)	
	Gesamt	Allein-Fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.		Mainz	Düren
2019	64.339	45.714	72.041	62.972	63.678	53.071	69.553	70.460
2020	45.632	31.071	44.449	44.424	47.347	39.714	43.789	59.708
2021	48.455	28.214	44.716	41.907	52.821	33.000	-	-
Ø 2019 - 2021	52.809	35.000	53.735	49.768	54.615	41.929	-	-
2019 vs. 2020	-29,1%	-32,0%	-38,3%	-29,5%	-25,6%	-25,2%	-37,0%	-15,3%

- **Gesamtfahrleistung:** Im Vor-Krisenjahr 2019 wurde eine annähernd branchenübliche Fahrleistung von ca. 64.300 km pro Fahrzeug erbracht – etwas weniger als in Essen (2017: ca. 68.500 km). In der Pandemie brach die Fahrleistung um ca. 29% ein. In anderen Großstädten war der Einbruch zuweilen noch dramatischer, wohingegen Flächenkreise glimpflicher durch die Krise kamen.
- **Betriebstypen:** Generell gilt: Je größer der Betrieb, desto höher die Fahrleistung. In Mülheim an der Ruhr gilt das nur bedingt: Während professionelle Alleinfahrer im Jahr 2019 auf ca. 45.700 km kamen, waren es bei den leistungsstarken 1-Fahrzeugbetrieben mit Fahrern beachtliche rund 72.000 km. Die Mehrwagenbetriebe rangierten mit rund 63.000 km dagegen eher im Mittelfeld.
- **Semiprofessionelle:** Die Straßenpräsenz der semiprofessionellen Taxis war mit rund 53.100 km recht hoch.
- **Besetzquote:** Im deutschen Taxigewerbe rangiert die Besetzquote, d.h. der Anteil besetzt gefahrener Kilometer, meist zwischen 47% und 52%. In Mülheim an der Ruhr lag sie 2019 bei rund 47% – unabhängig von der Betriebsgröße. Im Krisenjahr 2021 ging der Wert allerdings leicht zurück.



4 ERLÖSE, KOSTEN UND ÜBERSCHUSS

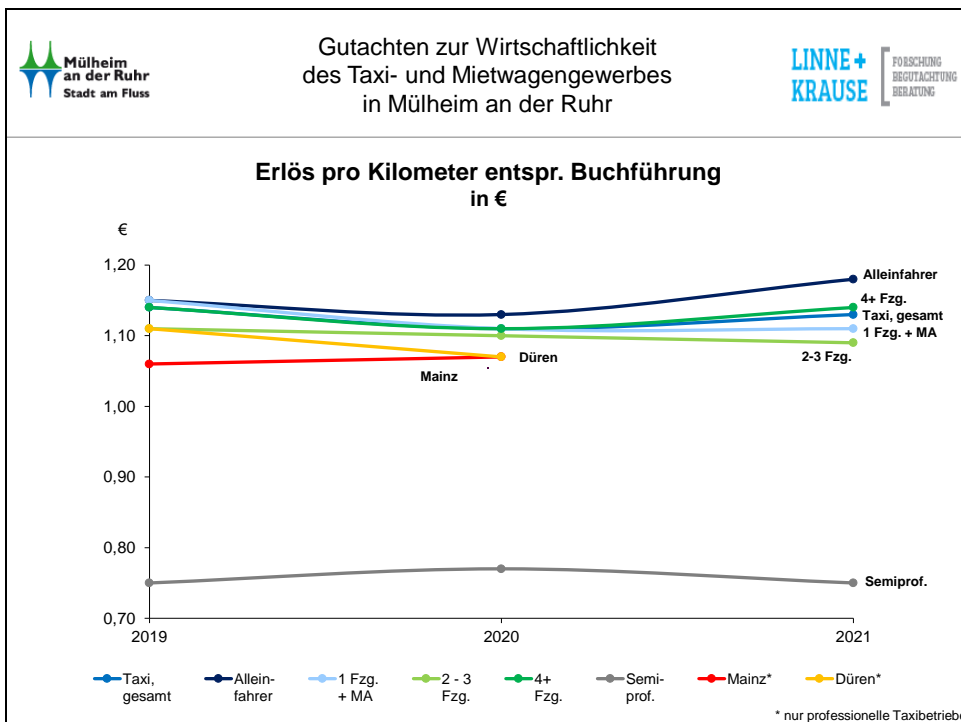
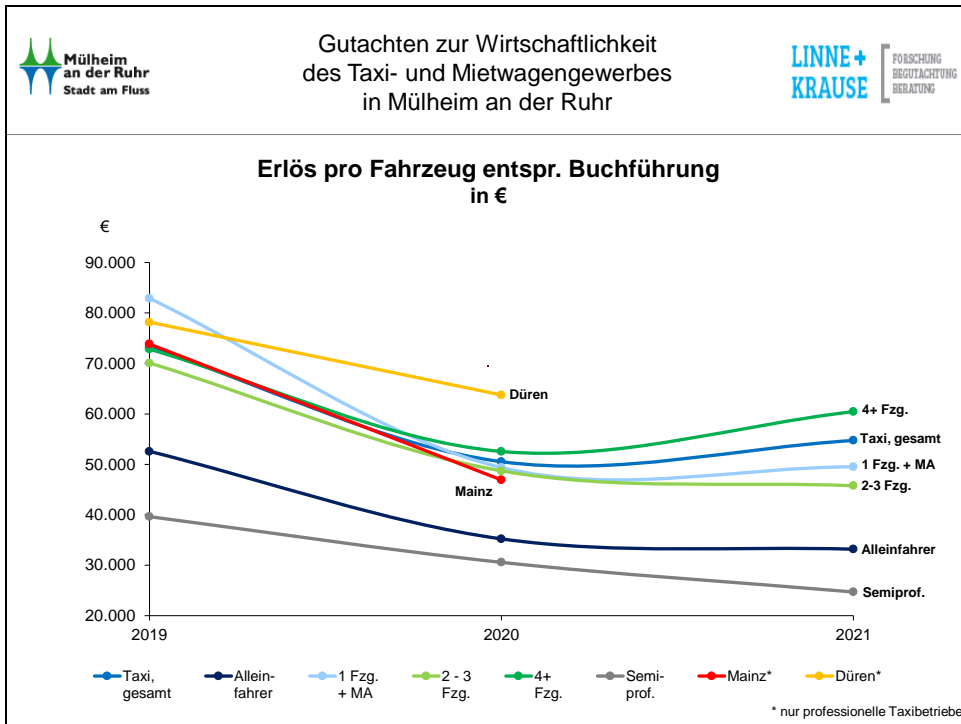
Im Mittelpunkt der betriebswirtschaftlichen Begutachtung stehen Erlöse, Kosten und Überschuss der örtlichen Betriebe. Abgesehen von den semiprofessionellen Betrieben waren vor der Pandemie nur mäßige Anzeichen für eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit zu erkennen.

4.1 Erlöse

Gemessen an den Erlösen rangierte das professionelle Mülheimer Gewerbe 2019 auf großstadtüblichem Niveau. In der Corona-Krise ist der Erlös vor allem in den Metropolen substantziell eingebrochen und hat eine Existenzgefährdung vieler Unternehmen ausgelöst. In der Fläche verlief der Umsatzeinbruch meist milder.

STADT MÜLHEIM AN DER RUHR ERLÖSENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2019 - 2021 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -								
	Professionelle Betriebe					Semiprof. Betriebe	Vergleich (nur prof. Taxis)	
	Gesamt	Allein-Fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.		Mainz	Düren
2019	73.203	52.570	82.898	70.083	72.811	39.626	73.828	78.176
2020	50.518	35.217	49.351	48.696	52.543	30.567	46.904	63.732
2021	54.722	33.173	49.507	45.743	60.435	24.698	-	-
Ø 2019 - 2021	59.481	40.320	60.586	54.841	61.930	31.630	-	-
2019 vs. 2020	-31,0%	-33,0%	-40,5%	-30,5%	-27,8%	-22,9%	-36,5%	-18,5%

- **Erlös pro Fahrzeug:** 2019 kamen professionelle Fahrzeuge in Mülheim an der Ruhr auf einen Nettoerlös von ca. 73.200 € – etwa gleichauf mit der Landeshauptstadt Mainz (ca. 73.800 €). Im Kreis Düren wurden im Schnitt deutlich höhere Erlöse erzielt (ca. 78.200 €). In der Krise reduzierte sich der Erlös um knapp ein Drittel (ca. -31%). In Deutschland waren andere Großstädte, wie z.B. Mainz oder Ludwigshafen (-37%), ebenfalls stark betroffen.
- **Betriebstypen:** Auch beim Erlös zeigten sich die 1-Fahrzeugbetriebe mit Personal als besonders leistungsfähig. Deren Erlöse rangierten 2019 mit knapp 83.000 € weit über denen der Mehrwagenbetriebe (±71.000 €). Mülheims Alleinfahrer erreichten 2019 mit ca. 52.600 € gerade eben den BVTM-Referenzerlös von ca. 52.000 € (netto).
- **Semiprofessionelle:** Substantziell niedriger waren bereits vor der Corona-Krise die (steuerlich gemeldeten) Erlöse semiprofessioneller Betriebe mit lediglich ca. 39.600 € pro Fahrzeug – ein Betrag, der eine reguläre Betriebsführung i.d.R. ausschließt. Deren pandemiebedingter Rückgang lag bei ca. 23%.



STADT MÜLHEIM AN DER RUHR ERLÖSENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2019 - 2021 - IN € (NETTO) / KM -								
	Professionelle Betriebe					Semiprof. Betriebe	Vergleich (nur prof. Taxis)	
	Gesamt	Allein-Fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.		Mainz	Düren
2019	1,14	1,15	1,15	1,11	1,14	0,75	1,06	1,11
2020	1,11	1,13	1,11	1,10	1,11	0,77	1,07	1,07
2021	1,13	1,18	1,11	1,09	1,14	0,75	-	-
Ø 2019 - 2021	1,12	1,15	1,12	1,10	1,13	0,75	-	-
2019 vs. 2020	-2,6%	-1,7%	-3,5%	-0,9%	-2,6%	2,7%	0,9%	-3,6%

- Kilometererlös:** In der Krise blieb der Kilometererlös weitgehend stabil. Im Mittel der Jahre 2019 bis 2021 kamen die Taxis und Mietwagen auf einen Nettoerlös von ca. 1,12 € / km – ein für westdeutsche Großstädte überdurchschnittliches Niveau. Hier kommt der relativ hohe Taxitarif der Stadt Mülheim an der Ruhr zum Tragen: Der vor 2020 gültige Taxitarif lief unter taxitypischen Einsatzbedingungen auf netto ca. 1,43 € / km in der Hauptverkehrszeit bzw. auf ca. 1,48 € / km in der Randzeit hinaus.³¹ Mit dem ab Januar 2020 gültigen Tarif waren maximal ca. 1,46 € / km bzw. ca. 1,51 € / km zu erzielen. In Mainz lag der entsprechende Betrag ganztägig bei ca. 1,23 € / km. Wegen der meist untertariflichen Krankenfahrten (2019 ca. 32% Umsatzanteil) und anderer nicht tarifpflichtiger Fahrten wird der vom Taxitarif gesteckte Kilometererlös jedoch selten erreicht. In Hinblick auf den Kilometererlös kam die Pandemie kaum zum Tragen.
- Betriebstypen:** In Mülheim an der Ruhr wurden die höchsten Kilometererlöse 2021 von den Alleinfahrern erzielt (ca. 1,18 € / km). Etwas niedrigere Werte (± 1,10 € / km) sind bei kleineren Betrieben mit Fahrpersonal zu beobachten. Die größeren Mehrwagenbetriebe rangierten mit ca. 1,14 € / km im Mittelfeld.
- Semiprofessionelle:** Dagegen erzielten semiprofessionelle Fahrzeuge 2019 bis 2021 lediglich Erlöse von durchschnittlich ca. 0,75 € / km – zumindest gemäß steuerlicher Angaben. Ein ordnungsgemäßer Betrieb ist auf diesem Umsatzniveau kaum zu realisieren.

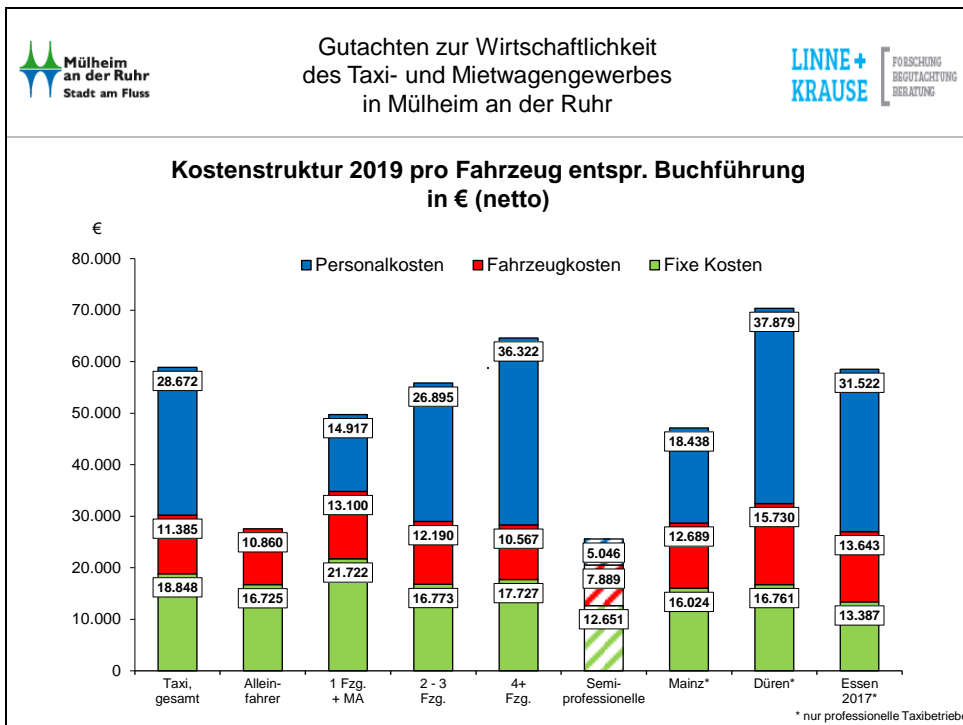
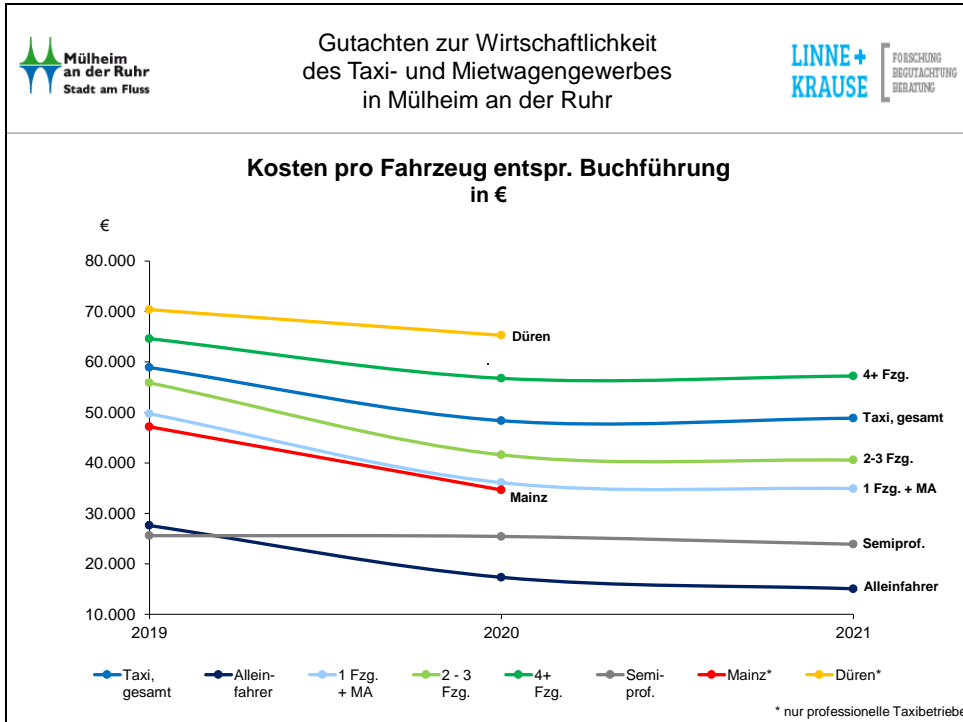
³¹ Taxitypischer Einsatz: 50% Besetztquote; durchschnittliche Tourenlänge 6 km, keine Wartezeit. Gemäß „Verordnung über die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für die von der Stadt Mülheim an der Ruhr als Genehmigungsbehörde zugelassenen Taxen (Taxentarif)“ vom 11.12.2018.

4.2 Kosten

Das Taxi- und Mietwagengewerbe der Stadt Mülheim an der Ruhr war bereits vor der Corona-Krise in einer betriebswirtschaftlich problematischen Lage: Die Kosten näherten sich den Erlösen – eine Situation, die in vielen deutschen Taxi- und Mietwagenmärkten zu beobachten ist:

STADT MÜLHEIM AN DER RUHR KOSTENENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2019 – 2021 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -								
	Professionelle Betriebe					Semiprof. Betriebe	Vergleich (nur prof. Taxis)	
	Gesamt	Allein-Fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.		Mainz	Düren
2019	58.905	27.585	49.739	55.858	64.616	25.586	47.151	70.370
2020	48.367	17.327	36.086	41.595	56.754	25.428	34.634	65.282
2021	48.851	15.059	34.915	40.549	57.212	23.883	-	-
Ø 2019 - 2021	52.041	19.990	40.247	46.001	59.528	24.966	-	-
2019 vs. 2020	-17,9%	-37,2%	-27,4%	-25,5%	-12,2%	-0,6%	-26,5%	-7,2%

- Kosten pro Fahrzeug:** Im deutschen Taxi- und Mietwagengewerbe schwankten die jährlichen Kosten vor der Corona-Pandemie meist zwischen ca. 30.000 € und ca. 70.000 € pro Fahrzeug – je nach Betriebstyp und Personaleinsatz. Mit jährlichen Kosten von durchschnittlich knapp 59.000 € im Jahr 2019 rangierten die örtlichen Betriebe im Mittelfeld. In der Corona-Krise sind die Kosten meist erheblich zurückgegangen (ca. -18%) – allerdings deutlich weniger als die Erlöse.
- Betriebstypen:** Deutliche Unterschiede zeichnen sich erwartungsgemäß nach Betriebsgröße ab: Während größere Mehrwagenbetriebe 2019 mit ca. 64.600 € pro Fahrzeug recht kostenintensiv wirtschafteten, arbeiteten Alleinfahrer deutlich „günstiger“ (ca. 27.600 €). Kleinere Betriebe mit angestellten Fahrern verbuchten ± 53.000 €. Der pandemiebedingte Rückgang war am deutlichsten bei den Solounternehmen (ca. -37%); bei den größeren Mehrwagenbetrieben lag er bei ca. -12%.
- Semiprofessionelle:** Die niedrigsten Kosten (ca. 25.600 €) hatten semiprofessionelle Betriebe – zumindest, wenn man von deren steuerlichen Angaben ausgeht. In der Pandemie blieben deren Kosten weitgehend stabil.



Im nächsten Schritt wurde eine Auswertung nach **Fixkosten**, (überwiegend variablen) **Fahrzeugkosten** und **Personalkosten** vorgenommen.³² Dafür wird das letzte Normaljahr 2019 dem ersten Krisenjahr 2020 gegenübergestellt. Unterschiede zwischen den Betriebstypen resultieren vorrangig aus unterschiedlichen Personalkosten:

- **Fixkosten:** Vor der Corona-Krise rangierten die Fixkosten im deutschen Taxi- und Mietwagengewerbe in der Regel zwischen ca. 15.000 € und ca. 17.000 € pro Fahrzeug. Mit Fixkosten von ca. 18.800 € pro Fahrzeug arbeiteten Mülheimer Taxis und Mietwagen 2019 auf gehobenem Niveau. Im ersten Krisenjahr 2020 gingen die Fixkosten um ca. 16% auf ca. 15.800 € zurück – auch als Folge der schwindenden Investitionsbereitschaft. Davon betroffen waren in erster Linie Alleinfahrerbetriebe (ca. -34%), wohingegen das Minus bei den größeren Mehrwagenbetriebe deutlich geringer ausfiel (ca. -9,0%). Die niedrigen Fixkosten der Semiprofessionellen gingen in der Krise kaum zurück (ca. -11%).
- **Fahrzeugkosten:** Die überwiegend variablen Fahrzeugkosten (Kraftstoff, Reparaturen, Kfz-Versicherung und -Steuern etc.) rangierten vor der Corona-Krise mit ca. 11.400 € pro Fahrzeug bundesweit dagegen im unteren Quartil. Üblich im deutschen Taxi- und Mietwagengewerbe waren ca. 12.000 € bis ca. 16.000 €. Im Krisenjahr 2020 gingen die Fahrzeugkosten erwartungsgemäß um ca. 22% zurück. Auch hier war der Rückgang bei den Solounternehmern am größten (ca. -42%). Die Fahrzeugkosten der Semiprofessionellen rangierten 2019 bei ca. 7.900 €.
- **Personalkosten:** In Mülheim an der Ruhr lagen die durchschnittlichen Personalkosten 2019 bei knapp 29.000 € pro Fahrzeug und in dieser Hinsicht zwischen Mainz (ca. 18.400 €) und Düren (ca. 37.900 €). Besonders aussagekräftig sind die Personalkosten der größeren Mehrwagenbetriebe: Mit durchschnittlich ca. 36.300 € pro Fahrzeug im Jahr 2019 wurde ein plausibler Betrag erzielt, der zu Fahrleistung und Einsatzzeit passt. Zur Einordnung: Für die Finanzierung einer Vollzeitkraft im Einschichtbetrieb ist ein Aufwand von mindestens rund 30.000 € erforderlich. Bei kleineren Betrieben muss aber auch die Arbeitskraft des Unternehmers berücksichtigt werden, die (meist) kein Kostenfaktor, sondern Gewinnbestandteil ist. Auch die Personalkosten sind in der Krise gesunken: Am meisten bei den kleineren Betrieben mit Fahrpersonal (ca. -36%). 2020 / 2021 kam es in großem Umfang zu Kurzarbeit und Freisetzung von Mitarbeitern. Kritisch ist der sehr niedrige Personalaufwand semiprofessioneller Unternehmen (2019: ca. 5.000 €). Vermutlich wurde hier nur ein Teil der tatsächlichen Personalkosten steuerlich gemeldet – eine im Sinne eines ordnungsgemäßen Gewerbes problematische Situation.

³² Die Aufteilung nach fixen Kosten, Fahrzeugkosten und Personalkosten orientiert sich am DATEV-Kontenrahmen.

STADT MÜLHEIM AN DER RUHR KOSTENSTRUKTUR ENTSPR. BUCHFÜHRUNG <u>2019</u> - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -								
	Professionelle Betriebe					Semiprof. Betriebe	Vergleich (nur prof. Taxis)	
	Gesamt	Allein-Fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.		Mainz	Düren
Fixe Kosten	18.848	16.725	21.722	16.773	17.727	12.651	16.024	16.761
Fahrzeugkosten	11.385	10.860	13.100	12.190	10.567	7.889	12.689	15.730
Personalkosten	28.672	-	14.917	26.895	36.322	5.046	18.438	37.879
Gesamtkosten	58.905	27.585	49.739	55.858	64.616	25.586	47.151	70.370

STADT MÜLHEIM AN DER RUHR KOSTENSTRUKTUR ENTSPR. BUCHFÜHRUNG <u>2020</u> - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -								
	Professionelle Betriebe					Semiprof. Betriebe	Vergleich (nur prof. Taxis)	
	Gesamt	Allein-Fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.		Mainz	Düren
Fixe Kosten	15.779	10.993	18.120	14.061	16.124	11.284	13.997	15.673
Fahrzeugkosten	8.849	6.334	8.812	9.655	8.646	7.352	9.147	12.715
Personalkosten	23.740	-	9.154	17.880	31.984	6.793	11.489	36.894
Gesamtkosten	48.367	17.327	36.086	41.595	56.754	25.428	34.634	65.282

STADT MÜLHEIM AN DER RUHR KOSTENSTRUKTUR ENTSPR. BUCHFÜHRUNG <u>2021</u> - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -								
	Professionelle Betriebe					Semiprof. Betriebe	Vergleich (nur prof. Taxis)	
	Gesamt	Allein-Fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.		Mainz 2020	Düren 2020
Fixe Kosten	14.442	9.199	18.274	14.015	13.834	11.095	13.997	15.673
Fahrzeugkosten	9.376	5.860	9.118	9.482	9.574	8.128	9.147	12.715
Personalkosten	25.033	-	7.523	17.051	33.804	4.659	11.489	36.894
Gesamtkosten	48.851	15.059	34.915	40.549	57.212	23.883	34.634	65.282

STADT MÜLHEIM AN DER RUHR KOSTENENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2019 - 2021 - IN € (NETTO) / KM -								
	Professionelle Betriebe					Semiprof. Betriebe	Vergleich (nur prof. Taxis)	
	Gesamt	Allein-Fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.		Mainz	Düren
2019	0,92	0,60	0,69	0,89	1,01	0,48	0,68	1,00
2020	1,06	0,56	0,81	0,94	1,20	0,64	0,79	1,09
2021	1,01	0,53	0,78	0,97	1,08	0,72	-	-
Ø 2019 - 2021	0,99	0,56	0,76	0,93	1,10	0,62	-	-
2019 vs. 2020	15,8%	-6,7%	17,6%	5,6%	18,8%	33,3%	16,2%	9,0%

- Kilometerkosten:** Die Kilometerkosten schwankten 2019 um 0,92 € / km. Mülheimer Taxis und Mietwagen „produzieren“ somit preisgünstiger als in Düren (ca. 1,00 € / km), aber kostenintensiver als beispielsweise in Mainz (ca. 0,68 € / km). Mit der geringeren Fahrleistung in den Pandemie Jahren 2020 / 2021 sind die Kilometerkosten generell gestiegen (Ø: ca. 16%).
- Betriebstypen:** Auch Kilometerkosten hängen im Wesentlichen an den Personalkosten. Während Alleinfahrer vor der Pandemie mit sehr niedrigen Kostensätzen arbeiteten (ca. 0,60 € / km), wirtschafteten größere Mehrwagenbetrieben wesentlich „teurer“ (ca. 1,01 € / km). In kleineren Unternehmen mit Fahrpersonal rangierten die entsprechenden Beträge zwischen ca. 0,69 € / km und ca. 0,89 € / km. Der Grund: Die in Klein(st)betrieben wichtige Arbeitsleistung des Unternehmers ist buchhalterisch kein Kostenbestandteil, sondern Teil des Gewinns.
- Semiprofessionelle:** Vor der Pandemie liefen die verbuchten Kosten der semiprofessionellen Betriebe lediglich auf durchschnittlich ca. 0,48 € / km hinaus. In der Krise stieg dieser Betrag sogar um ein Drittel an.

4.3 Überschuss

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

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

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

STADT MÜLHEIM AN DER RUHR ÜBERSCHUSSENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2019 - 2021 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -								
	Professionelle Betriebe					Semiprof. Betriebe	Vergleich (nur prof. Taxis)	
	Gesamt	Allein-Fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.		Mainz	Düren
2019	14.298	24.985	33.159	14.225	8.195	14.040	26.676	7.806
2020	2.151	17.890	13.265	7.101	-4.211	5.139	12.270	-1.550
2021	5.871	18.114	14.592	5.194	3.223	815	-	-
Ø 2019 - 2021	7.440	20.330	20.339	8.840	2.403	6.665	-	-
2019 vs. 2020	-85,0%	-28,4%	-56,0%	-50,1%	-151,4%	-63,4%	-54,0%	-119,9%

- Überschuss pro Fahrzeug:** Vor der Corona-Krise erwirtschafteten Taxi- und Mietwagenbetriebe in Mülheim an der Ruhr einen Überschuss von durchschnittlich rund 14.300 € pro Fahrzeug – ein schon damals schwieriges Ergebnis. Ähnlich kritisch war die Situation in Düren (ca. 7.800 €) und 2017 in Essen (ca. 12.400 €). In Mainz wurde dagegen noch ein akzeptables Niveau erreicht (ca. 26.700 €). Im ersten Jahr der Corona-Krise brach der Überschuss radikal ein (ca. -85%). Auch in Mainz und Düren war der Einbruch gravierend. In Düren schrieben die meisten Betriebe sogar „rote Zahlen“.
- 1-Fahrzeugbetriebe:** Aufschlussreich ist der Vergleich mit den Daten des Musterbetriebs, die der BVTM jährlich in seinem Geschäftsbericht veröffentlicht. Der BVTM-Wert markiert aus Gutachtersicht den Mindestüberschuss, der für einen Kleinstbetrieb ohne Mitarbeiter erforderlich ist: Mit durchschnittlich rund 25.000 € blieben Mülheimer Alleinfahrer noch unter dieser vom BVTM gesteckten Grenze, die im Jahr 2019 bei ca. 28.100 € rangierte.³³ Professionelle 1-Fahrzeugbetriebe mit Mitarbeitern überschritten dagegen den Wert (ca. 33.200 €). In der Corona-Krise brach der Überschuss auch in dieser starken Gruppe um ca. 56% ein.
- Mehrwagenbetriebe:** Problematisch war bereits 2019 der niedrige Überschuss größerer Mehrwagenbetriebe von rund 8.200 € pro Fahrzeug. Das Niveau in den Unternehmen mit 2-3 Fahrzeugen war ebenfalls wenig befriedigend (Ø: ca. 14.200 €). Ein akzeptables Einkommen, eine adäquate Kapitalverzinsung und ein angemessener Zuschlag für das unternehmerische Risiko waren so kaum zu erzielen. Auch bei den Mehrwagenbetrieben war 2020 / 2021 ein existenzgefährdender Absturz zu verzeichnen (ca. -50% bis -150%).
- Semiprofessionelle:** Semiprofessionelle erwirtschafteten vor der Pandemie einen Überschuss von durchschnittlich ca. 14.000 € pro Fahrzeug – zumindest laut offizieller Buchführung.

³³ Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V., Geschäftsbericht, 2019 / 2020.

5 GESCHÄFTSAUFGABEN UND KONZESSIONSBEWEGUNGEN

Ein weiteres Kernkriterium zur Beurteilung der Funktionsfähigkeit im Taxigewerbe sind die Konzessionsbewegungen. In Mülheim an der Ruhr zeigt sich ein unauffälliges Geschehen, das (noch) nicht für eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit spricht:

STADT MÜLHEIM KONZESSIONSBEWEGUNGEN IM TAXIGEWERBE 2018 BIS 2023				
Jahr	betroffene Konzessionen			Grund
	Übertragung	Rück-/Aufgabe	Entziehung	
2018	1			Altersbedingt
2019	2			Umfirmierung
2020	3			Geschäftsabgabe
2021	3			Geschäftsabgabe
2022	1			Altersbedingt
2023	2			Altersbedingt
Gesamt	12			

Q: Stadt Mülheim

- Übertragungen:** Sämtliche Konzessionsbewegungen waren Übertragungen, die nicht als Geschäftsaufgaben zu werten sind. Dennoch liefert das Geschehen Hinweise: Seit 2018 wurden insgesamt 12 Genehmigungen übertragen. In zwei Fällen (mit 6 Genehmigungen) wegen des Übergangs an einen neuen Unternehmer. In einem Fall (mit 2 Genehmigungen) fand lediglich eine Umfirmierung statt. In drei Fällen (mit 4 Genehmigungen) wurde das Unternehmen altersbedingt übertragen.
- Geschäftsaufgaben:** In vielen Städten und Kreisen fanden vor der Corona-Krise praktisch keine wirklichen Geschäftsaufgaben statt. Auf mengenregulierten Taximärkten sorgt ein informeller „Konzessionshandel“ dafür, dass Genehmigungen „im Markt“ bleiben. Auch in Mülheim an der Ruhr wurden seit 2018 keine Genehmigungen an die Verwaltung zurückgegeben.
- Entzug / Versagung:** In Mülheim an der Ruhr wurde auch keine Konzession wegen fehlender „persönlicher Zuverlässigkeit“ oder mangelnder „finanzieller Leistungsfähigkeit“ entzogen.
- Befreiung von der Betriebspflicht:** Vielerorts beantragten Taxiunternehmen in der Corona-Krise eine Befreiung von der Betriebspflicht. Solche Anträge wurden in Mülheim nur von einem Unternehmen gestellt.

6 ZUSAMMENFASSUNG

Die Zusammenschau der Untersuchungsergebnisse zeigt, dass die Funktionsfähigkeit des Mülheimer Taxigewerbes bis zur Corona-Pandemie grundsätzlich noch gegeben war, wenngleich bereits einige Aspekte auf eine Gefährdung hingewiesen haben. Die meisten Kennziffern lagen im großstädtischen Normalbereich.

6.1 Nachfragefaktoren

Die Corona-Pandemie führte auch in der Stadt Mülheim an der Ruhr zu einer existenzgefährdenden Nachfragekrise – wenn auch etwas milder als in vielen anderen Großstädten. Seit Beginn des Krieges in der Ukraine kommt eine weitere exzeptionelle Krise hinzu, deren langfristige Auswirkungen auf das Taxi- und Mietwagengewerbe noch nicht absehbar sind – abgesehen von zeitweise stark gestiegenen Energiekosten, hoher Inflation und Konsumzurückhaltung. Die deutsche Wirtschaft bewegt sich am Rande einer Rezession – auch wenn die Auswirkungen bislang noch nicht so verheerend waren wie zunächst befürchtet:

- **Faktor Demografie:** Bislang haben die Krisen wenig Einfluss auf die örtliche Demografie gehabt. Die Bevölkerung ist im letzten Jahrzehnt gewachsen. Für die nächsten Jahre wird eine stagnierende Bevölkerungszahl prognostiziert. Wie in ganz Deutschland, wird auch in Mülheim an der Ruhr der Anteil der Senioren (mit speziellem Mobilitätsbedarf) steigen und die Zahl der Menschen mit ausländischem Pass bzw. Migrationshintergrund weiter zunehmen.
- **Faktor Nachfragestruktur:** Krankenfahrten bilden nach wie vor die tragende Säule der Nachfrage. Deutlich zurückgegangen ist in der Pandemie und danach dagegen die Nachfrage von Privaten und Geschäftsleuten. Auch zukünftig werden insbesondere Videokonferenzen das Geschäftsreiseaufkommen mindern. Fahrten für Schüler oder für Menschen mit Behinderung spielen vorrangig für Mehrwagenbetriebe eine Rolle. Nach Aufhebung der pandemiebedingten Einschränkungen scheint eine allmähliche Rückkehr in eine „neue Normalität“ absehbar.
- **Faktor Tourengewinnung:** Taxis werden in Mülheim an der Ruhr meist per Funk vermittelt. Auch das Ad-hoc-Geschäft vom Halteplatz spielt eine große Rolle – besonders für kleinere Betriebe. Knapp ein Fünftel der Taxi- und Mietwagenfahrten gehen daneben auf die traditionellen Telefonbestellungen zurück. Für Mehrwagenbetriebe, die häufig Krankenfahrten durchführen, haben feste Touren wie Serienfahrten zu Dialysepraxen Gewicht. App-basierte Vermittlung spielt bislang erst eine untergeordnete Rolle.

- **Faktor Regionalwirtschaft:** Mülheim an der Ruhr gehört zur Metropolregion Rhein-Ruhr, die stark von der Montanindustrie anhängig war und zum Teil noch immer ist. Nach der Montanära haben sich Essen und Mülheim an der Ruhr zu bedeutsamen Dienstleistungsstandorten entwickelt – ein positives Umfeld für das Taxi- und Mietwagengewerbe. Die Schwerindustrie hat aber immer noch große Bedeutung. Taxis und Mietwagen profitieren zudem von der regionale Gesundheitswirtschaft. Die Kaufkraft rangiert über dem Landesdurchschnitt. Aber auch in Mülheim an der Ruhr dämpft die Inflation die Konsumbereitschaft.
- **Faktor Arbeitsmarkt:** Die Arbeitslosenquote ist höher als im Landesdurchschnitt, rangiert aber unter der der Nachbarstädte. Durch Fachkräftemangel spitzt sich die Lage in vielen Branchen zu.
- **Faktor ÖPNV:** Bedeutendster Wettbewerber für Taxis und Mietwagen ist der private Pkw. Mit 559 Pkw / 1.000 Einwohner rangiert die örtliche Pkw-Dichte unter dem Landesdurchschnitt (578). Dank der zentralen Lage ist Mülheim an der Ruhr verkehrstechnisch sehr günstig aufgestellt, auch wenn der Hauptbahnhof heute im Wesentlichen ein Nahverkehrsbahnhof ist. Eine Einbindung von Taxis in den ÖPNV findet bislang kaum statt.
- **Faktor Flugverkehr:** Ein gewichtiger Nachfragefaktor ist der Flughafen Düsseldorf. Taxis und Mietwagen aus Mülheim an der Ruhr kommen hier im Zubringerdienst bzw. auf Vorbestellung zum Einsatz. In der Corona-Krise sind die Fluggastzahlen dramatisch eingebrochen. Noch im Jahr 2022 betrug das Passagieraufkommen erst rund 60% der Vorkrisenjahre, so dass diese Nachfragequelle immer noch begrenzt ist.

6.2 Angebotsfaktoren

Angebotsseitig ist das örtliche Taxi- und Mietwagengewerbe branchentypisch aufgestellt, so dass aus diesem Blickwinkel vor der Corona-Krise wenig Anzeichen auf eine Gefährdung der Funktions- bzw. der Existenzfähigkeit erkennbar waren:

- **Faktor Beschäftigung:** Das Mülheimer Taxi- und Mietwagengewerbe wird einerseits dominiert von Kleinbetrieben mit ein bis drei Fahrzeugen, wohingegen größere Mehrwagenbetriebe in der Minderheit sind, bezogen auf die Flotte aber haben sie dennoch Gewicht. Entsprechend zeigt sich die Personalsituation. In der Pandemie sind viele Fahrer abgewandert, so dass der Fahrer-mangel zunehmend zum Problem wird.
- **Faktor Fahrzeuge:** Die Qualität der Taxis und Mietwagen ist insgesamt vertretbar – mit einem branchenüblichen Anteil an Neufahrzeugen (ca. 85%) und einem akzeptablen Fahrzeugalter (Ø: 4,4 Jahre). Die Fahrzeuge der Mehrwagenbetriebe sind generell höherwertiger (± 27.800 €) als die der Alleinfahrer (ca. 21.000 €).

- **Faktor Finanzierung:** Taxis und Mietwagen sind überwiegend mit Krediten finanziert (> 70%). Was lange Zeit unkritisch war, wurde seit der Corona-Krise zur Gefahr: Angesichts ausbleibender Umsätze und stark steigender Zinsen ist die Ratenzahlung für viele Unternehmen schwierig geworden. Hinzu kommen Lieferengpässe der Fahrzeughersteller, die sich auch bei den Preisen niederschlagen.
- **Faktor Taxidichte:** Zurzeit fahren in der Stadt Mülheim an der Ruhr 105 Taxis, was rechnerisch einer Taxidichte von 0,61 entspricht. Eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit ist aus dieser Perspektive nicht zu erkennen. Die durchschnittliche Taxidichte in etwa gleichgroßen westdeutschen Städten liegt bei 0,74; in kreisfreien NRW-Städten bei 0,85.
- **Faktor Taxi-Mietwagendichte:** Weiterhin sind 35 Mietwagen genehmigt. Mit einer Taxi-Mietwagendichte von 0,82 rangiert Mülheim an der Ruhr auch in dieser Hinsicht unter dem Durchschnitt vergleichbarer deutscher Städte (1,16). Der NRW-Städte-Durchschnitt liegt bei 1,35.
- **Faktor Einsatzzeit:** Die zeitliche Auslastung der Mülheimer Taxis und Mietwagen war vor der Corona-Krise branchenüblich (ca. 84 Std. pro Woche). Kritisch ist die lange Arbeitswoche der Alleinfahrer, die im Schnitt knapp 70 Stunden „auf der Straße“ waren. In der Pandemie ist die Schichtauslastung generell zurückgegangen – am stärksten bei den kleinen Mitarbeiterbetrieben.
- **Faktor Fahrleistung:** 2019 lag die Jahresfahrleistung mit ca. 64.300 km noch im Branchenüblichen. Auch hier unterscheiden sich die Betriebstypen: 1-Fahrzeugbetriebe mit Personal waren besonders leistungsfähig mit rund 72.000 km. Mehrwagenbetriebe fuhren ± 63.000 km. Das „Schusslicht“ bildeten Alleinfahrer, die auf ca. 45.700 km kamen.

6.3 Betriebswirtschaft und Geschäftsaufgaben

Vor der Corona-Krise waren auch die Erlöse professioneller Taxi- und Mietwagenbetriebe in Mülheim an der Ruhr branchentypisch. Das Erlösniveau ließ zumindest den Substanzerhalt sowie ein Arbeiten im Rahmen der rechtlichen Bestimmungen zu. Andererseits gab es schon damals Hinweise auf einen teils irregulären Wettbewerb. In der Corona-Krise sind die Erlöse in existenzgefährdender Weise eingebrochen:

- **Faktor Grauwirtschaft:** Die Plausibilitätsprüfung der steuerlichen Unternehmerangaben zeigte, dass bereits „vor Corona“ jedes 7. Fahrzeug (ca. 14%) jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität eingesetzt wurde. Semiprofessionell arbeiten in Mülheim an der Ruhr vorwiegend Kleinbetriebe; bezogen auf die Betriebe ist die Lage daher kritischer: Ein Viertel der Betriebe machte Angaben, die betriebswirtschaftlich nicht plausibel sind (ca. 25%). Die Existenz vieler semiprofessioneller Unternehmen deutet auf einen ruinösen Wettbewerb hin, der die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes generell in Frage stellt. Das öffentliche Verkehrsinteresse war somit schon vor der Pandemie berührt. Allein mit einer quantitativen Beschränkung der Taxizahl ist dem Problem aber nicht abzuhelfen. Hier sollte eine gezielte Kontrolle bei der Wiedererteilung (siehe Kapitel 7.3 Subjektive Zulassungskriterien) erfolgen.
- **Faktor Fahrzeugerlöse:** Im Jahr 2019 erzielten die Taxis und Mietwagen branchenübliche Nettoerlöse von rund 73.000 €. Mit angeblich ca. 39.600 € Jahreserlös arbeiteten semiprofessionelle Fahrzeuge jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität. Im Krisenjahr 2020 büßten professionelle Betriebe im Schnitt ein Drittel ihrer Erlöse ein – ähnlich kritisch war die Lage in Mainz (ca. -36%). Im Kreis Düren war der Umsatzeinbruch dagegen weniger einschneidend (19%). Generell hat die Krise das großstädtische Gewerbe härter getroffen als das in der Fläche.
- **Faktor Kilometererlöse:** Leicht überdurchschnittlich sind die Kilometererlöse: Im Mittel der Jahren 2019 - 2021 fuhren professionelle Fahrzeuge Nettoerlöse von durchschnittlich ca. 1,12 € / km ein – ein Wert, der auch in der Krise recht stabil blieb. Alleinfahrer erzielten im Prüfungszeitraum den besten Kilometererlös (Ø: 1,15 € / km). Semiprofessionelle kamen dagegen nur auf 0,75 € / km. Der 2019 gültige Mülheimer Taxitarif lief auf ca. 1,43 € / km (HVZ) bzw. ca. 1,48 € / km (Randzeit) hinaus.³⁴ Mit dem vom Januar 2020 bis Juli 2022 gültige Tarif waren theoretisch ca. 1,46 € / km bzw. ca. 1,51 € / km zu erzielen. Wegen der meist untertariflichen Krankenfahrten (2019 ca. 32% Umsatzanteil) und anderer nicht tarifpflichtiger Fahrten, wird der vom Taxitarif gesteckte Kilometererlös jedoch selten erreicht.

³⁴ Taxitypischer Einsatz: 50% Besetztquote; durchschnittliche Tourenlänge 6 km, keine Wartezeit. Gemäß „Verordnung über die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für die von der Stadt Mülheim an der Ruhr als Genehmigungsbehörde zugelassenen Taxen (Taxentarif)“ vom 11.12.2018 sowie Änderung vom 03.05.2022.

- **Faktor Gesamtkosten:** Mit jährlich knapp 59.000 € Kosten pro Fahrzeug arbeiteten die Mülheimer Betriebe 2019 auf branchenüblichem Niveau, wobei sich die Aufwendungen deutlich nach Betriebsgröße unterschieden. Im Krisenjahr 2020 gingen die Gesamtkosten professioneller Taxis und Mietwagen um ca. 18% zurück – deutlich weniger als die Erlöse. Der größte Rückgang war bei den Alleinfahrern zu beobachten (ca. -37%).
- **Faktor Kostenstruktur:** „Vor Corona“ rangierten die Fixkosten im Mülheimer Taxi- und Mietwagengewerbe im oberen Bereich des Branchenüblichen (ca. 18.800 € / Fahrzeug). In der Corona-Krise ist die Fahrleistung um knapp ein Drittel eingebrochen, so dass die Fixkosten auf weit weniger Lastkilometer verteilt werden mussten. Die überwiegend variablen Fahrzeugkosten bewegten sich dagegen mit ca. 11.400 € pro Fahrzeug am „unteren Ende“. Die aussagekräftigen Personalkosten größerer professioneller Mehrwagenbetriebe waren mit über 36.000 € pro Fahrzeug betriebswirtschaftlich plausibel. Wegen Kurzarbeit und Freisetzung von Fahrpersonal sind die Personalkosten 2020 stark gesunken, vorrangig in den kleineren Betrieben mit Fahrpersonal (ca. -36%). Problematisch sind die – auch vor der Krise – zu geringen (gemeldeten) Personalkosten der semiprofessionellen Betriebe (ca. 5.000 €), die auf Schwarzarbeit und ruinösen Wettbewerb hinweisen.
- **Faktor Überschuss:** Die Gewinnsituation war schon vor der Krise problematisch: Im Durchschnitt erwirtschafteten die Betriebe einen Überschuss von ca. 14.300 € pro Fahrzeug – ein deutlich zu geringer Betrag. In der Pandemie hatten die Betriebe mit Fahrpersonal den größten Rückgang zu verbuchen (> -50%). Ein akzeptables Einkommen, eine adäquate Kapitalverzinsung und ein angemessener Zuschlag für das unternehmerische Risiko waren in Mülheim an der Ruhr nicht (mehr) zu erzielen. Vielmehr war bis ins Jahr 2022 von einer existenziellen wirtschaftlichen Gefährdung der örtlichen Branche auszugehen. Der seit Oktober 2022 auf 12,00 € / Std. angehobene gesetzliche Mindestlohn stellt das geschwächte Gewerbe vor eine weitere Herausforderung, die auch künftig zu einer noch stärkeren Angebotsverengung auf die Hauptverkehrszeiten führen wird.
- **Faktor Konzessionsbewegungen:** Geschäftsaufgaben, die auf eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit des Mülheimer Taxigewerbes schließen lassen, haben seit 2018 nicht stattgefunden. In sechs Fällen (mit 12 Genehmigungen) fanden Übertragungen statt, die aber keinen Rückschluss auf eine Gefährdung der Existenz- oder Funktionsfähigkeit erlauben. Im Zusammenhang mit der Corona-Krise wurde auch nur ein Antrag auf die Befreiung von der Betriebspflicht gestellt.

7 EMPFEHLUNGEN

Im Mittelpunkt der Untersuchung stand die Existenz- und die Funktionsfähigkeit des Mülheimer Taxigewerbes und damit auch die Frage nach der Höchstzahl der Taxigenehmigungen. Der Stadt Mülheim an der Ruhr liegen 12 Anträge auf Erteilung einer Taxigenehmigung vor. Die Nichterteilung bildet einen Eingriff in das individuelle Grundrecht auf Berufsfreiheit. Eine solche Intervention hat – sofern sie sich auf die Gefährdung der Existenz- oder Funktionsfähigkeit beruft – stets das öffentliche Verkehrsinteresse zu berücksichtigen.

7.1 Mengengrenzung vs. Berufsfreiheit

Die Situation im Mülheimer Taxigewerbe wird (noch immer) von den wirtschaftlichen Folgen der Corona-Krise dominiert – auch wenn die allmählich an Brisanz verliert. Mit dem Ukraine-Krieg ist eine weitere globale Krise hinzugekommen. Die Branche ist auf dem Weg in eine „neue Normalität“, ohne dass bislang klar ist, wie diese letztlich aussehen wird.

Auch in dieser Übergangsphase gibt eine BVerfG-Entscheidung aus dem Jahre 1960 Orientierung, die maßgeblich für das 1961 in Kraft getretene PBefG war und die die Berufsfreiheit (Art. 12 GG) in den Vordergrund stellte.³⁵ Die aktuelle PBefG-Novelle hat an dieser grundlegenden Ausrichtung nichts Grundsätzliches geändert, setzt aber neue Akzente:

- **Ergänzung zum Linienverkehr:** Das Taxi ist Teil der allgemeinen Daseinsvorsorge und nimmt eine nicht zu ersetzende Ergänzungsfunktion gegenüber anderen Verkehrsformen wahr. Dieser Funktion verdankt es seinen Status als schützenswertes „*überragend wichtiges Gemeinschaftsgut*“. Es besteht somit ein öffentliches Verkehrsinteresse an einem funktionsfähigen Taxiverkehr.

³⁵ BVerfG, Beschluss des Ersten Senats v. 8. Juni 1960, 1 BvL 53/55, 16, 31, 53/56, 7, 18, 24/57. Zur Entstehung des PBefG auch Richard Sigl, Handkommentar zum Personenbeförderungsgesetz vom 21.03.1960, Berlin 1962.

- **Kein ruinöser Wettbewerb:** Im öffentlichen Verkehrsinteresse soll ein „ruinöser Wettbewerb“ verhindert werden, der Existenz- und Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes bedroht. Das BVerfG führt aus, dass als *„ernste Gefahr im Wesentlichen nur übrig bleib[t], daß das Droschkengewerbe selbst bei unkontrolliertem Eindringen neuer Unternehmen durch Übersetzung und ruinösen Wettbewerb in seiner Existenz bedroht“* wird.
- **Kein Konkurrenzschutz:** Eine Regulierung der Taxizahlen hat das verfassungsmäßige Recht auf freie Berufsausübung zu berücksichtigen. Dazu führt das BVerfG aus: *„Lediglich eine Vorschrift, die gerade nur die aus einer Übersetzung im Droschkengewerbe drohenden Gefahren bekämpfen und nicht darüber hinaus einen umfassenden Konkurrenzschutz schaffen würde, könnte gegenüber Art. 12 Abs. 1 GG Bestand“* haben.
- **Keine Bedürfnisprüfung:** Unzulässig ist weiterhin eine restriktive Argumentation im Sinne einer Bedürfnisprüfung, wie sie vor Inkrafttreten des modernen PBefG noch zulässig war. Schon das BVerfG warnte 1960 vor einer Hintertür-Argumentation, die eine *„unzulässige Bedürfnisprüfung... auf dem Wege über die Prüfung der öffentlichen Verkehrsinteressen“* fortsetzt.
- **Keine Planungs- und Gestaltungsaufgabe:** Unzulässig ist weiterhin eine Festlegung der Konzessionszahl im Sinne einer *„wirtschafts- und verkehrspolitischen Planung und Gestaltung“*. Das führt oft zu Irritationen in Verwaltungen, deren Handeln ansonsten stets auf Planung und Gestaltung ausgerichtet ist. Während der Linienverkehr selbstverständlich Gegenstand verkehrspolitischer Planung und Gestaltung ist (und sein muss), bleibt der Gelegenheitsverkehr – und damit auch die Höchstzahl der Taxigenehmigungen – davon ausgenommen.³⁶
- **Mietwagen:** Aus Sicht des BVerfG von 1960 stellten Mietwagen noch *„keine bedrohliche Konkurrenz für andere Verkehrszweige“* dar und bedienten allenfalls ein *„Luxusbedürfnis“*. Die Neufassung des PBefG von 2021 räumt dem Wettbewerb durch Mietwagen neuerdings Raum ein, bietet dagegen aber nur wenig praxistaugliche Handhabe. Neuartige Instrumente wie das Mindestbeförderungsentgelt für Mietwagen (§ 51a PBefG) oder das 25%-Quorum für großstädtische Märkte (§ 49 Abs. 4 Satz 7 PBefG) sind schwer zu handhaben und bringen in der Praxis wenig mehr als die schon seit 40 Jahren bestehende Rückkehrpflicht. Letztendlich scheitert vieles am unzureichenden Vollzug durch die Genehmigungsbehörden.

Die vielerorts geübte Praxis, eine Genehmigungshöchstzahl festzulegen und über (viele) Jahre unbesehen beizubehalten, ist daher wenig rechtskonform.

³⁶ Hier kommt zum Tragen, dass die Regelungen für den **Gelegenheitsverkehr** aus dem stark auf die Berufsfreiheit ausgerichteten Gewerberecht abgeleitet wurde (bis 1934: § 37 Reichsgewerbeordnung) – im Gegensatz zu den Bestimmungen über den **Linienverkehr**, die traditionell administrativ-planerischen Charakter hatten. Eine Liste der Gesetze, Verordnungen und sonstigen Bestimmungen, die 1961 in das (moderne) PBefG überführt wurden bzw. von diesem ersetzt wurden, findet sich in der Bundestagsdrucksache 255/3 v. 08.03.1958.

7.2 Objektive Zulassungskriterien – Existenz- und Funktionsfähigkeit

Das mehrfache Herunterfahren des öffentlichen Lebens in der Pandemie hat das Taxigewerbe und viele seiner Nachfragequellen mit besonderer Wucht getroffen. Ging es bis zur Pandemie „nur“ um die Funktionsfähigkeit, so ging es noch bis ins Jahr 2022 um die Existenzfähigkeit des Taxigewerbes. Auch für das Mülheimer Taxigewerbe ist eine Zeit „vor Corona“ und eine Zeit „seit Corona“ entstanden. Hinzu kommt die aktuelle Wirtschafts- und Energiekrise in Folge des Ukraine-Kriegs.

Zurzeit ist davon auszugehen, dass sich auch das Taxigewerbe in Mülheim an der Ruhr wieder in Richtung einer „neuer Normalität“ bewegt. In dieser Übergangsphase dahin sollte mit einem doppelten Maßstab gemessen werden: mit dem Maßstab der Existenzfähigkeit und mit dem Maßstab der Funktionsfähigkeit.

Das Kriterium „Existenzfähigkeit“, das ursprünglich im PBefG verankert war, hat noch immer Bedeutung: Die Rechtsprechung geht nach wie vor vom Kriterium „Existenzgefährdung“ aus.³⁷ Woran ist die Existenzgefährdung des Taxigewerbes zu messen? Eine solche Gefahr hat seit Inkrafttreten des modernen PBefG Anfang der 1960er Jahre noch nicht konkret bestanden, so dass auch (fast) keine einschlägige Rechtsprechung existiert. Aktuell liegt jedoch die zwischenzeitlich vom VGH-Hessen im Grundsatz bestätigte Entscheidung des VG Frankfurt vor, die auf die Existenzgefährdung des (Frankfurter) Taxigewerbes in Zeiten der Corona-Pandemie abstellt.³⁸

Frühe PBefG-Kommentare verbanden noch eine konkrete Vorstellung mit dem Begriff der „Existenzbedrohung“:

„Eine Existenzbedrohung erfasst die Mitglieder eines Gewerbes in der Regel nicht einheitlich, sondern die nach ihren persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen schwächeren Mitglieder rascher als die stärkeren. Von einer Bedrohung des gesam-

³⁷ Siehe z.B. den Beschluss des OVG NRW v. 27.08.2019, 13 A 196/18.

³⁸ VG Frankfurt 4 K 4018/17.F. Der Antrag auf Erteilung einer Taxikonzession wurde im Oktober 2020 mit Verweis auf die Pandemie-bedingte Gefährdung des Taxigewerbes am Tage der Verhandlung abgelehnt. Die Entscheidung wurde am 03.09.2021 durch den VGH Hessen 2 A 2801/20.Z grundsätzlich bestätigt.

ten Gewerbes wird man sprechen können, wenn 10% oder mehr der Gewerbetreibenden mit der beabsichtigten Vermehrung der Zulassungen ihre Existenzgrundlage verlieren werden.³⁹

Bei einem so massiven Nachfrageeinbruch wie 2020 / 2021 und dessen Nachwirkungen sind praktisch alle, d.h. wesentlich mehr als 10% der Taxibetriebe, in ihrer Existenz gefährdet – auch ohne, dass es dazu einer „Vermehrung der Zulassungen“ bedurft hätte. Sofern sich eine „neue Normalität“ einstellt, kann erneut mit dem Maßstab der Funktionsfähigkeit gemessen werden.

Für die Stadt Mülheim an der Ruhr liegen aktuell 12 Anträge auf Konzessionserteilung vor – davon 5 Neubewerberanträge und 7 Anträge von Altunternehmern.

- **Maßstab Existenzfähigkeit:** Das Mülheimer Taxigewerbe ist seit der Corona-Pandemie (noch) in seiner Existenz gefährdet. Unter diesem Vorzeichen war es zu vertreten, **keine neuen Genehmigungen** zu erteilen.
- **Maßstab Funktionsfähigkeit:** Mülheim an der Ruhr war (und ist) Teil einer in vielerlei Hinsicht dynamischen Metropolregion, die dem örtlichen Taxigewerbe „vor Corona“ ein Auskommen gesichert hat. Nach einer langen konjunkturellen Hochphase und einem Bevölkerungsplus war die Funktionsfähigkeit des Mülheimer Taxigewerbes bis zur Corona-Pandemie grundsätzlich noch gegeben. Eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit geht jedoch von semiprofessionellen Betrieben aus (ca. 25%), die auf einen „ruinösen Wettbewerb“ hinweisen – aus den Reihen des Taxigewerbes selbst, aber auch aus dem örtlichen Mietwagengewerbe. Der „ruinöse Wettbewerb“ zeigt sich aber auch im minimalen Gewinn der Betriebe. „Vor Corona“ wäre eine **Aufstockung** der aktuell 105 Taxis **um 12 Genehmigungen** jedoch vertretbar gewesen. Damit hätte die Mülheimer Taxidichte (0,68) noch unter dem Durchschnitt vergleichbarer Städte gelegen. Im Übergang zu einer „neuen Normalität“ wird empfohlen, vorerst „auf Sicht“ zu handeln, d.h. jährlich vorerst nicht mehr als 3 bis 4 neue Taxigenehmigungen zu erteilen.

³⁹ Richard Sigl, Handkommentar zum Personenbeförderungsgesetz vom 21.03.1960.

7.3 Subjektive Zulassungskriterien

Sofern vor der Corona-Pandemie eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit bestanden hat, ging die von irregulären arbeitenden, semiprofessionellen Taxi- und Mietwagenanbietern aus. Damit ist ein Ansatz gefordert, der den gesamten Gelegenheitsverkehr einschließt. Diesen umfassenderen Weg weist auch das 2021 neu gefasste PBefG, das auf ein „Level Playing Field“ setzt.

Genehmigungsbehörden besitzen schon heute effektive Instrumente für eine qualitative Aufsicht über das Taxi- und das Mietwagengewerbe. Die Hamburger Genehmigungsbehörde hat 2006 eine erfolgreiche Praxis bei der (Wieder-)Erteilung von Genehmigungen eingeführt, die sich stärker auf die Prüfung der subjektiven Zulassungskriterien gemäß § 13 Abs. 1 PBefG i. V. m. § 1 und § 2 PBZugV („persönliche Zuverlässigkeit“ / „finanzielle Leistungsfähigkeit“) stützt. Diese seit vielen Jahren auch in anderen Genehmigungsbezirken übernommene Praxis stellt den gewerberechtlichen Aspekt der Gefahrenabwehr in den Vordergrund und sollte auch in Mülheim an der Ruhr Anwendung finden.

Die Instrumente der Prüfungspraxis lassen sich in modifizierter Form auch auf appbasierte Mietwagenbetriebe übertragen. Dabei stehen die Einhaltung sozialversicherungsrechtlicher Verpflichtungen, aber auch die Überwachung der Rückkehrpflicht im Vordergrund.

7.4 Evaluation

In der aktuellen Übergangsphase von der Pandemie hin zu einer „neuen Normalität“ ist die Marktentwicklung schwer vorhersehbar. Nach einer angemessenen Frist von ca. 2 bis 3 Jahren sollte daher die Entwicklung des örtlichen Marktes erneut untersucht werden, um die erzielten Veränderungen zu evaluieren und nötige Nachbesserungsschritte einzuleiten.

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



Th. Krause

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