

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

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

Stadt Regensburg
Amt für öffentliche Ordnung und
Straßenverkehr

Johann-Hösl-Straße 11
93053 Regensburg

D A T U M

22. Juli 2024

Inhalt

Verzeichnisse	5
1 Einleitung	10
1.1 Ausgangssituation und rechtliche Einordnung.....	10
1.2 Zielstellung und Lösungsansatz	11
1.3 Anforderungen aus der Novelle des PBefG 2021	12
1.4 Datenerhebung	14
2 Das Taxigewerbe im regionalen Umfeld	16
2.1 Raumstrukturelle und demografische Rahmenbedingungen	16
2.1.1 Bevölkerungsstand und bisherige Bevölkerungsentwicklung	16
2.1.2 Bevölkerungsprognose und Altersstruktur.....	18
2.2 Wirtschaftliches Umfeld	20
2.2.1 Wirtschaftsentwicklung, Erwerbstätigkeit, Beschäftigung	20
2.2.2 Preisentwicklung	24
2.2.3 Entwicklung der Löhne und Kaufkraftentwicklung.....	26
2.3 Entwicklung der besonders taximarktrelevanten Branchen	30
2.3.1 Gesundheitswesen	30
2.3.2 Fremdenverkehr	31
2.3.3 Freizeit, Kultur und Gastronomie	33
2.3.4 Messen, Tagungen und Kongresse.....	34
2.3.5 Schulentwicklung.....	34
2.4 Verkehrliches Umfeld des Taxigewerbes	34
2.4.1 Motorisierter Individualverkehr	35
2.4.2 Mietwagenverkehr.....	38
2.4.3 Öffentlicher Personennahverkehr	38
2.4.4 Schienenpersonennahverkehr	41
2.4.5 Flugverkehr	42
2.4.6 Sonstige Mobilitätsformen	43
2.5 Beurteilung des regionalen Umfeldes auf das Taxigewerbe	44
3 Angebotssituation	46
3.1 Betriebe	46
3.1.1 Struktur des Taxi- und Mietwagengewerbes	46
3.1.2 Geschäftsaufgaben und -übertragungen.....	48

3.2	Wettbewerbssituation im Taxi- und Mietwagengewerbe	49
3.3	Fahrzeugpark	52
3.4	Personaleinsatz	55
3.4.1	Personalstruktur	55
3.4.2	Arbeitszeiten	58
3.4.3	Entlohnung des angestellten Fahrpersonals	60
3.5	Angebotsumfang	61
3.5.1	Jahresfahrleistung	61
3.5.2	Einsatzzeit der Fahrzeuge	63
3.6	Beurteilung der Angebotssituation im Taxigewerbe in Regensburg	66
4	Nachfrage	68
4.1	Charakteristik der Nachfrage	68
4.1.1	Anteil Leer-Kilometer und mittlere Besetzt-Fahrweite	68
4.1.2	Anteil der Fahrtzwecke	69
4.2	Nachfrageverlauf	70
4.2.1	Fahraufträge pro Tag	70
4.2.2	Erhalt der Fahraufträge und Fahrgaststruktur	72
4.2.3	Vermittelte Funk-Aufträge	73
4.3	Nachfrageprognose	74
4.3.1	Einschätzung der Unternehmen	74
4.3.2	Nachfrageabschätzung anhand zu erwartender Rahmenbedingungen	75
4.4	Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes durch die Nachfragesituation	79
5	Einschätzung der wirtschaftlichen Situation der Taxiunternehmen	80
5.1	Entwicklung der Kosten- und Ertragslage 2018 bis 2022	80
5.1.1	Entwicklung der Kosten	80
5.1.2	Entwicklung der Umsätze	83
5.1.3	Gewinnentwicklung	85
5.2	Altersvorsorge der Unternehmer	87
5.3	Kalkulatorische Ermittlung von Kosten und Umsatz	88
5.3.1	Kostenkalkulation	88
5.3.2	Mindestumsatz	90
5.4	Einschätzung der wirtschaftlichen Situation des Taxigewerbes	91
6	Tarifanalyse	93
6.1	Struktur und Entwicklung des Taxitarifs in der Stadt Regensburg	93
6.2	Beförderungsentgelt bei Sondervereinbarungen	95
6.3	Analyse der Tarifgestaltung	96

6.3.1	Tarifgrundbestandteile	96
6.3.2	Wartezeitpreis	97
6.3.3	Vergütung An- und Rundfahrten	97
6.3.4	Zuschläge	98
6.4	Taxitarife im Vergleich	100
6.4.1	Vergleich innerhalb der Taxitariflandschaft im Freistaat Bayern	101
6.4.2	Deutschlandvergleich	103
6.5	Vorschläge zur künftigen Tarifgestaltung	105
6.6	Stellungnahme zu Mindestbeförderungsentgelten für Mietwagen	108
7 Empfehlungen zur weiteren Vorgehensweise		110
Anlagen		112

Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bevölkerungsbewegungen im Freistaat Bayern nach Gebietskörperschaften.....	17
Abbildung 2: Bevölkerungsbewegungen in Regensburg	17
Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung und -prognose in der Stadt Regensburg.....	18
Abbildung 4: Veränderung der Bevölkerungszahlen nach Altersgruppen	19
Abbildung 5: Wirtschaftsstruktur in der Stadt Regensburg	20
Abbildung 6: Entwicklung der jahresdurchschnittlichen Kraftstoffpreise in Deutschland	25
Abbildung 7: Durchschnittliche Kraftstoffpreise in den letzten 24 Monaten	25
Abbildung 8: Entwicklung des gesetzlichen Mindestlohnes in Deutschland.....	27
Abbildung 9: Index der Kaufkraftentwicklung im Freistaat Bayern	29
Abbildung 10: Tourismusentwicklung in der Stadt Regensburg	33
Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl in Regensburg.....	35
Abbildung 12: Regionales und überregionales Straßennetz in der Stadt Regensburg.....	37
Abbildung 13: Öffentlicher Personenverkehr in der Stadt Regensburg.....	39
Abbildung 14: Fahrzeiten mit dem Kfz zu für Regensburg relevanten Flughäfen.....	43
Abbildung 15: Beurteilung der Taxi- und Mietwagenbetriebe zur Konzessionsanzahl in Regensburg	49
Abbildung 16: Taxi- und Mietwagendichte ausgewählter kreisfreier Städte im Freistaat Bayern	51
Abbildung 17: Taxi- und Mietwagenfahrzeuge nach Fahrzeugmarke	53
Abbildung 18: Fahrzeugstatistik: Fahrzeuge nach Fahrzeuggröße	53
Abbildung 19: Streubreite der Jahresfahrleistung im Taxi- und Mietwagengewerbe der Stadt Regensburg	63
Abbildung 20: Altersstruktur der Taxikundschaft.....	73
Abbildung 21: Entwicklung der Kostenstruktur im Taxigewerbe der Stadt Regensburg.....	82
Abbildung 22: Entwicklung der wirtschaftlichen Lage des Taxigewerbes in der Stadt Regensburg.....	86
Abbildung 23: Fahrpreiserhöhung von Vergleichsfahrten durch Taxitarifanpassungen.....	94
Abbildung 24: Bevölkerungsentwicklung im Freistaat Bayern 2018 - 2022.....	114
Abbildung 25: Bevölkerungsprognose im Freistaat Bayern 2022 - 2030	115
Abbildung 26: Taxi- und Mietwagendichte ausgewählter Landkreise im Freistaat Bayern	117

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Übersicht zu Neuregelungen der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes.....	14
Tabelle 2:	Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Regensburg.....	16
Tabelle 3:	Entwicklung der Arbeitsmarktdaten in Regensburg.....	22
Tabelle 4:	Entwicklung des Verbraucherpreisindex im Freistaat Bayern.....	24
Tabelle 5:	Entwicklung der Kraftstoffkosten eines alleinfahrenden Taxiunternehmers.....	26
Tabelle 6:	Entwicklung und vergleichende Einordnung des Einkommensniveaus	28
Tabelle 7:	Entwicklung der medizinischen Versorgung in Regensburg	30
Tabelle 8:	Entwicklung des Beherbergungsangebots in der Stadt Regensburg	32
Tabelle 9:	Pkw-Bestand und Motorisierungsgrad in der Stadt Regensburg	36
Tabelle 10:	Entwicklung der ÖPNV-Leistungen in Regensburg und im RVV.....	40
Tabelle 11:	SPNV-Angebot in der Stadt Regensburg.....	42
Tabelle 12:	Unternehmensgröße der Taxiunternehmen in der Stadt Regensburg	46
Tabelle 13:	Entwicklung des Fahrzeugbestandes	47
Tabelle 14:	Planungen zu betrieblichen Veränderungen.....	48
Tabelle 15:	Entwicklung der Taxi- und Taxi-Mietwagendichte in Regensburg.....	50
Tabelle 16:	Beschäftigtenstruktur in den Taxi- und Mietwagenbetrieben.....	56
Tabelle 17:	Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten in den Taxi- und Mietwagenbetrieben	56
Tabelle 18:	Entwicklung des Personalbestandes in den Taxi- und Mietwagenbetrieben	57
Tabelle 19:	Mittlere Wochenarbeitszeiten der Beschäftigten in den Taxi- und Mietwagenbetrieben	58
Tabelle 20:	Entwicklung der Wochenarbeitszeiten in den Taxi- und Mietwagenbetrieben	59
Tabelle 21:	Jährliche Fahrleistung im Taxi- und Mietwagengewerbe.....	61
Tabelle 22:	Durchschnittliche tägliche Einsatzzeit im Jahr 2022.....	63
Tabelle 23:	Umfang der tatsächlich eingesetzten Fahrzeuge im Jahr 2022	65
Tabelle 24:	Einsatz der Taxis und Mietwagen im Schichtbetrieb.....	65
Tabelle 25:	Mittlere Standzeit innerhalb der Einsatzzeit im Jahr 2022.....	66
Tabelle 26:	Anteil und Entwicklung der Leer-Kilometer in 2022	68
Tabelle 27:	Anteil der Fahrtzwecke am Umsatz	69
Tabelle 28:	Fahraufträge pro Tag und Taxi	71
Tabelle 29:	Fahraufträge pro Einsatzstunde und Taxi im Jahr 2022	72

Tabelle 30:	Auftragsvermittlung	72
Tabelle 31:	Entwicklung der von der Funkzentrale vermittelten Fahraufträge	73
Tabelle 32:	Umsatzerwartung der Taxi- und Mietwagenbetriebe für 2023 / 2024	74
Tabelle 33:	Mittlere Gesamtkosten pro Fahrzeug in den Taxi- und Mietwagenunternehmen.....	81
Tabelle 34:	Mittlere Kosten je Kilometer im Taxi- und Mietwagenbetrieb.....	82
Tabelle 35:	Entwicklung der Fahrzeugkosten je Kilometer	83
Tabelle 36:	Entwicklung der Gesamteinnahmen in den Taxi- und Mietwagenunternehmen.....	84
Tabelle 37:	Mittlere Einnahmen je Kilometer im Taxi- und Mietwagenbetrieb.....	84
Tabelle 38:	Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen je Kilometer	85
Tabelle 39:	Gewinnsituation in den Taxi- und Mietwagenbetrieben.....	86
Tabelle 40:	Altersvorsorge der Unternehmerinnen / Unternehmer im Jahr 2022.....	88
Tabelle 41:	Annahmen für die Kostenkalkulation	89
Tabelle 42:	Kostenkalkulation für ein durchschnittliches Taxi in der Stadt Regensburg auf Basis der Datenlage von 2022.....	90
Tabelle 43:	Ermittlung der Kostendeckung	91
Tabelle 44:	Aufbau und Entwicklung des Taxitarifs in der Stadt Regensburg.....	93
Tabelle 45:	Differenzierung Tag- und Nacht-/Sonntagstarif in deutschen Taxitarifen nach Gebieten	96
Tabelle 46:	Verteilung des Zuschlages für Großraumtaxis in Deutschland	98
Tabelle 47:	Verteilung des Zuschlages für Gepäck innerhalb von Deutschland	99
Tabelle 48:	Verteilung des Zuschlages für Abbestellung in Deutschland.....	100
Tabelle 49:	Auswahlkriterien für Vergleichsregionen zur Bewertung des Taxitarifs ..	101
Tabelle 50:	Fahrpreise der Beispieltouren nach Taxitarifen in Bayern mit einem Normalfahrzeug.....	102
Tabelle 51:	Fahrpreise der Beispieltouren nach Taxitarifen in Bayern mit einem Großraumtaxi	103
Tabelle 52:	Fahrpreise der Beispieltouren nach Taxitarifen in vergleichbaren Städten mit einem Normalfahrzeug	104
Tabelle 53:	Fahrpreise der Beispieltouren nach Taxitarifen vergleichbarer Städte (Großraumtaxi).....	105
Tabelle 54:	Beurteilung des Taxitarifs durch die Taxiunternehmen	106
Tabelle 55:	Taxitarife im Freistaat Bayern im Vergleich.....	119
Tabelle 56:	Großraum-Taxitarife in Bayern im Vergleich	120
Tabelle 57:	Deutsche Taxitarife im Vergleich (Normalfahrzeug).....	122
Tabelle 58:	Deutsche Taxitarife im Vergleich (Großraumtaxi)	122

Abkürzungsverzeichnis

BayÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern
BZP	Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e. V.
EW	Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner
MF	Montag bis Freitag
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RVV	Regensburger Verkehrsverbund GmbH
Sa	Samstag
SF	Sonn- und Feiertage
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

Quellenverzeichnis

- ADAC e. V. (2024): So haben sich die Spritpreise seit 1950 entwickelt. URL: <https://www.adac.de/verkehr/tanken-kraftstoff-antrieb/deutschland/kraftstoffpreis-entwicklung/>. [letzter Zugriff: 18.04.2024]
- Agora Verkehrswende (2023): ÖV-Atlas 2022. URL: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/oev-atlas-deutschland>. [letzter Zugriff: 25.09.2023]
- Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V. (2023): ADV-Monatsstatistiken. URL: <https://www.adv.aero/service/downloadbibliothek/>. [letzter Zugriff: 16.02.2024]
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2023): ÖV-Erreichbarkeit 2022.
- Bundesverband Taxi und Mietwagen e. V. (2021): Geschäftsbericht 2019 / 2020.
- Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (2021): EUROCONTROL-Prognose-Aktualisierung 2021-2027. Europäische Flugbewegungen und Dienstleistungseinheiten - Drei Szenarien für die Erholung von COVID-19. URL: <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-forecast-update-2021-2027>. [letzter Zugriff: 16.02.2024]
- Gemeinsamer Bundesausschuss (2024): Richtlinie über die Verordnung von Krankenfahrten, Krankentransportleistungen und Rettungsfahrten nach § 92 Absatz 1 Satz 2 Nummer 12 SGB V.
- IHK Regensburg (2023): BIHK-Konjunkturbericht Herbst 2023. URL: <https://www.ihk.de/blueprint/servlet/resource/blob/4447184/e2d5b62e7326775b2968cd36427994c5/bihk-konjunkturbericht-data.pdf>. [letzter Zugriff: 10.01.2024]
- Michael Bauer Research GmbH (2022): Kaufkraft 2022 in Deutschland. Stadt- und Landkreise - wichtigste Variablen. URL: https://www.mb-research.de/_download/MBR-Kaufkraft-Kreise.pdf. [letzter Zugriff: 18.04.2024]

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.08.1990 (BGBl I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 7 Abs. 4 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 119).

Prognos AG (2019): Prognos Zukunftsatlas 2019 - Das Ranking für Deutschlands Regionen.

Prognos AG (2022): Prognos Zukunftsatlas 2022 - Das Ranking für Deutschlands Regionen.

Stadt Regensburg (2014): Gutachten gemäß § 13 Abs. 4 PBefG über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt Regensburg.

Stadt Regensburg (2017): Leitbild Energie und Klima.

Stadt Regensburg (2019): Gutachten zur Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt Regensburg.

1 Einleitung

1.1 Ausgangssituation und rechtliche Einordnung

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. I Nr. 119), sieht in § 13 Abs. 4 eine Zulassungsbeschränkung für den Verkehr mit Taxen vor, wonach unabhängig vom Vorliegen der Voraussetzungen für den Betrieb eines Taxiunternehmens das Erteilen einer Genehmigung zu versagen ist, „wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt werden, dass durch die Ausübung des beantragten Verkehrs das örtliche Taxengewerbe in seiner Funktionsfähigkeit bedroht wird“. Die Zulassungsbeschränkung wurde vom Gesetzgeber vorgenommen, um das Funktionieren des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), zu dem der Taxiverkehr (im Gegensatz zum Mietwagenverkehr) gehört, als Gesamtsystem zu sichern. Ziel ist also nicht ein „Konkurrenzschutz“ für die vorhandenen Unternehmen, sondern die Sicherung eines funktionierenden öffentlichen Personenverkehrs. Es muss somit nicht unbedingt eine konkrete Existenzbedrohung von Taxiunternehmen vorliegen, sondern es können bereits bei Unzumutbarkeiten bei der Verkehrsabwicklung, die durch ein Überangebot an Taxis hervorgerufen werden, Zulassungsbeschränkungen vorgenommen werden.

In der Vergangenheit gab es diesbezüglich in Hinblick auf das Grundrecht der freien Berufsausübung (vgl. Art 12. Abs. 1 Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland) Entscheidungen von Gerichten, welche sich auf die Erstellung der Gutachten gemäß § 13 Abs. 4 PBefG auswirken und eine Abwägung erforderlich machen. Das Bundesverwaltungsgericht schließt dabei gemäß dem Beschluss vom 08. Juni 1960 (BVerfG 1 BvL 53/55, 16, 31, 53/56, 7, 18, 24/57) eine Argumentation im Sinne eines „Konkurrenzschutzes“ aus. Maßgeblich sind in diesem Zusammenhang drei Urteile des Bundesverwaltungsgerichts aus den Jahren 1981 (BVerwG 7 C 57.79), 1988 (BVerwG 7 C 94.86) und 1989 (BVerwG 7 C 44 und 45.88). Insbesondere das Urteil des Jahres 1988 macht konkrete methodische Vorgaben in Hinblick auf die prognostische Entscheidung der lokalen Genehmigungsbehörden, ab wann die Erteilung weiterer Taxengenehmigungen das öffentliche Verkehrsinteresse beeinträchtigt; sie haben den maßgebenden Sachverhalt zutreffend und vollständig zu ermitteln, die entscheidungserheblichen Gesichtspunkte zu erkennen und den möglichen Verlauf der Entwicklung nicht offensichtlich fehlerhaft einzuschätzen. Zuletzt entwickelten die deutschen Verwaltungsgerichte eine Rechtsprechung, die sich stärker an dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts von 1960 orientiert und die Berufsfreiheit gemäß dem deutschen Grundgesetz in den Vordergrund rückt. Diesbezüglich sind die folgenden Urteile und Beschlüsse zu nennen:

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

Dahingegen bestätigte beispielsweise das Verwaltungsgericht Stuttgart am 10. April 2014 (8 K 658/12) die Konzessionsbeschränkung durch die Landeshauptstadt Stuttgart. Die Entscheidungen der Verwaltungsgerichte Karlsruhe (3 K 2922/16), und Freiburg (6 K 1753/17) sowie des Oberverwaltungsgerichtes für das Land Nordrhein-Westfalen (13 A 196/18) zeigen nochmals die hohen methodischen Anforderungen an eine ordnungsgemäße Konzessionsvergabe auf.

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

1.2 Zielstellung und Lösungsansatz

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

Folglich sind zunächst:

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

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

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

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

Auf der Basis von Recherchen und der von den Unternehmen und dem Auftraggeber zur Verfügung gestellten Unterlagen werden die für das Taxi- und Mietwagengewerbe in der Stadt Regensburg bestehenden Rahmenbedingungen beleuchtet und die Entwicklung von Nachfrage und wirtschaftlicher Situation in den Unternehmen in der Vergangenheit analysiert und bewertet. Im Ergebnis wird festgestellt, ob und gegebenenfalls in welcher Höhe eine Begrenzung der Höchstzahl an Taxikonzessionen notwendig ist. Ein ordnungsgemäßes Funktionieren des Taxiverkehrs ist auf Dauer nur gegeben, wenn Angebot und Nachfrage in einem ausgewogenen Verhältnis stehen.

In die Erstellung des Gutachtens sind Datenbestände sowie Erkenntnisse und Erfahrungen eingeflossen, die bei der Stadt Regensburg vorliegen. Außerdem werden zum Vergleich auch Daten zum Taxigewerbe aus anderen Regionen angeführt.

1.3 Anforderungen aus der Novelle des PBefG 2021

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

Zusätzlich wurde eine Genehmigungspflicht bestimmter Plattformvermittlungsdienste neu ins Personenbeförderungsgesetz aufgenommen (vgl. § 1 Abs. 1a PBefG). Mit diesen Plattformvermittlungsdiensten sind App-Anbieter gemeint, die nicht selbst die Beförderung durchführen, sondern Beförderungsangebote Dritter vermitteln, aber durch ihren bestimmenden Einfluss auf das vermittelte Angebot im Unterschied zu „reinen“ Vermittlern (z. B. Taxizentralen) selbst zum genehmigungspflichtigen Unternehmen werden. Weitere Änderungen des PBefG betreffen die Verankerung der Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit, die Einführung von Berichtspflichten zu Mobilitätsdaten oder die Möglichkeit von Festpreisen beziehungsweise Mindest- und Höchstpreisen („Tarifkorridor“) im Taxiverkehr.

Auch definiert das PBefG Vorgaben zur Barrierefreiheit der Fahrzeuge im Verkehr mit Taxis und im gebündelten Bedarfsverkehr (vgl. § 64c PBefG). Bei Unternehmen mit 20 Fahrzeugen und mehr müssen grundsätzlich mindestens fünf Prozent der Fahrzeuge barrierefrei sein.

Die wesentlichen Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes werden in Tabelle 1 zusammengefasst:

Vermittler

- Vermittler werden mit § 1 Abs. 1 und 3 PBefG nun ausdrücklich erwähnt und an das PBefG gebunden
- Vermittler sind Betreiber von Mobilitätsplattformen, deren Hauptzweck auf den Abschluss über eine genehmigungspflichtige Beförderung ausgerichtet ist und diese nicht selbst Beförderer sind (§ 1 Abs. 3 PBefG)
- Mobilitätsplattformen als reine Vermittler brauchen jedoch keine Genehmigung (§ 2 Abs. 1 PBefG)
- unter bestimmten Bedingungen (bei Eindruck gegenüber dem Fahrgast, dass der Vermittler der Beförderer ist; der Vermittler Einfluss auf die Beförderung in Hinblick auf Preis, Fahrstrecke o. ä. nimmt) kann aber eine App-Vermittler auch als Beförderer betrachtet werden
- wer als Vermittler die Durchführung der Beförderung organisatorisch und vertraglich kontrolliert, ist somit Beförderer und somit gemäß § 2 Abs. 1 PBefG genehmigungspflichtig
- Genehmigungspflicht ist beispielsweise für den Dienst „Uber“ gerichtlich festgelegt worden (LG Frankfurt am Main, Urteil vom 19.12.2019, Az. 3-08 O 44/19; bestätigt durch OLG Frankfurt am Main, Urteil vom 20.05.2021, Az. 6 U 18/20)

Mobilitätsdaten

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

Umweltstandards

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

Gelegenheitsverkehr mit Taxis

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

Gelegenheitsverkehr mit Mietwagen

- Rückkehrpflicht bleibt grundsätzlich bestehen (Ausnahme: Kommunen mit großer Flächenausdehnung; vgl. Kapitel 2.4.2)
- neue Kennzeichnungspflicht von Mietwagen analog zu Taxis (§ 27 Abs. 3 BOKraft: nach außen und innen wirkendes Schild mit Ordnungsnummer an der rechten unteren Ecke der Heckscheibe)
- statt eines Wegstreckenzählers sind nun auch konformitätsbewertete softwarebasierte Systeme möglich
- Mischkonzessionen (§ 46 Abs. 3 PBefG) sind in Kommunen bis zu 50.000 Einwohnerinnen/Einwohner für Taxi-, Mietwagen- und gebündelte Bedarfsverkehre möglich
- zum Schutz des öffentlichen Verkehrsinteresses können auch für Mietwagen tarifbezogene Regelungen getroffen werden (§ 51a PBefG; vgl. Kapitel 2.4.2)
- zum Schutz des öffentlichen Verkehrsinteresses kann die Genehmigungsbehörde in Städten mit mehr als 100.000 Einwohnerinnen/Einwohnern Einschränkungen im Mietwagenverkehr anordnen (§ 49 Abs. 4 Satz 7 PBefG)
 - Voraussetzungen: Marktanteil von App-vermittelten Mietwagen übersteigt 25 Prozent des Auftragsaufkommens des Gelegenheitsverkehrs mit Taxis, Mietwagen und gebündeltem Bedarfsverkehr
 - mögliche Einschränkungen stellen eine Kontingentierung (§ 13 Abs. 5a PBefG), zeitliche und räumliche Beschränkungen (§ 50 Abs. 2 PBefG) oder die Festlegung von Sozialstandards (§ 50 Abs. 4 PBefG) dar

Einführung neuer Verkehrsformen

- Einführung des Linienbedarfsverkehrs (§ 44 PBefG) und des gebündelten Bedarfsverkehrs (§ 50 PBefG) als neue Verkehrsformen auf Grundlage des Pooling-Prinzips
- Linienbedarfsverkehr als neue Form des Linienverkehrs:
 - in den ÖPNV eingebundenes „Ride-Pooling“ mit entsprechenden Genehmigungsvoraussetzungen
 - inhaltlich entsprechend bestehender flexibler Angebote wie von Anrufsammeltaxen oder Rufbussen
- Gebündelter Bedarfsverkehr als kommerzielles / eigenwirtschaftliches Ride-Pooling außerhalb des ÖPNV:
 - Zusammenfassung / Bündelung gleichgerichteter Beförderungswünsche entlang einer Wegstrecke
 - Beförderung mit einem Pkw und nur ausschließlich auf vorheriger Bestellung (§ 50 Abs. 1 PBefG) und nur innerhalb der Betriebsitzkommune (§ 50 Abs. 2 PBefG)
 - zeitliche und räumliche Beschränkung der Beförderung von Personen durch die Genehmigungsbehörde möglich, insofern das öffentliche Verkehrsinteresse dies erfordert (§ 50 Abs. 2 PBefG)

- Einschluss bestimmter Zeiten und Gebiete dann sinnvoll, um ein Mobilitätsangebotes in Randzeiten und -gebieten sicherzustellen (Verhinderung der Beschränkung des Verkehrs auf lukrative Bedingungen)
- Ausschluss bestimmter Zeiten und Orte zum Schutz anderer Verkehre, insbesondere den ÖPNV-Linienverkehr oder den Gelegenheitsverkehr mit Taxis
- Grundsätzlich keine Rückkehrpflicht vorgesehen (beim gebündelten Bedarfsverkehr ist die Anordnung durch die Genehmigungsbehörde zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen aber möglich)
- Steuerungsmöglichkeiten der Genehmigungsbehörden zum Schutz des öffentlichen Verkehrsinteresses:
 - Definition einer Bündelungsquote (MUSS - § 50 Abs. 3 PBefG): Indikator dafür, wie effizient die Verkehrsform funktioniert (= Zahl zurückgelegte Personenkilometer geteilt durch zurückgelegte Gesamtkilometer); ist Bündelungsquote sehr niedrig, so stellt der Verkehr eher eine individuelle Beförderung dar und ist dementsprechend zu behandeln (Taxi- oder Mietwagen)
 - Mindestbeförderungsentgelt (Empfehlung: unter dem Taxitarif (durch Bündelung der Fahraufträge werden Entgelte von jedem Fahrgast erhoben) aber oberhalb des ÖPNV-Tarifs)
 - Emissionsstandards (KANN - § 50 Abs. 4 PBefG): Insofern eine landesrechtliche Grundlage besteht, können Genehmigungsbehörden Emissionswerte für die Fahrzeuge festlegen

Tabelle 1: Übersicht zu Neuregelungen der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes

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

1.4 Datenerhebung

Zur Analyse der regionalwirtschaftlichen Bedingungen in der Stadt Regensburg erfolgten Recherchen aller hierzu verfügbaren Quellen und Materialien, Vorortbesichtigungen und die Kontaktierung von aussagefähigen Einrichtungen.

Der zweite, den Schwerpunkt der Untersuchung bildende Komplex beinhaltete die schriftliche Befragung der in der Stadt Regensburg konzessionierten Taxi- und Mietwagenunternehmen zur Erfassung deren betriebswirtschaftlicher Situation. Dazu wurde ein entsprechender Fragebogen mit mehreren Datenblättern vorbereitet, in die alle relevanten Daten durch die Unternehmen einzutragen waren. In die Befragung wurden alle Taxi- und Mietwagenunternehmen einbezogen, um einen höchstmöglichen Datenbestand für die Auswertung zu erhalten.

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

- Benennung mehrerer Mitarbeiterinnen beziehungsweise Mitarbeiter beim Gutachter, die während des gesamten Zeitraumes der Datenerhebung für die Beantwortung von Fragen per Telefon und E-Mail zur Verfügung standen. Die Möglichkeit der Fragestellung wurde nur von wenigen Unternehmen genutzt.
- Kontaktierung ausgewählter Unternehmen während des Befragungszeitraumes zum Stand der Datenbereitstellung und Klärung eventuell aufgetretener Probleme. Hier bot sich im Gespräch die Möglichkeit, zusätzliche Informationen und Erfahrungen aus dem Tagesgeschäft des Taxigewerbes zu erhalten.
- Mahnung säumiger Unternehmen nach Ablauf der Frist für die Datenbereitstellung; in einer ersten Stufe per Schreiben vom 06. November 2023 durch den

Gutachter, in einer zweiten Stufe durch die Genehmigungsbehörde, um die erforderlichen Unterlagen von den Unternehmern zu erhalten.

Aufgrund des vereinzelt schleppenden Rücklaufs der Befragungsbögen zog sich die Datenerhebung von den Unternehmen von Ende September 2023 bis Mitte März 2024 hin. Im Endergebnis lagen von 74 der insgesamt 80 mit Stand September 2023 vorhandenen Taxiunternehmen die abgeforderten Daten weitestgehend vollständig vor. Damit liegt dem Gutachten eine Rücklaufquote von 92,5 Prozent der Taxiunternehmen zugrunde. Zudem haben sich alle reinen Mietwagenunternehmen an der Erhebung beteiligt.

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

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

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

Die Auswertung der von den Unternehmen gelieferten Daten erfolgte streng getrennt in Taxi- und Mietwagenbetrieb. Bei der Auswertung der Daten erfolgte neben der Differenzierung nach Taxigewerbe und Mietwagengewerbe zusätzlich eine detaillierte Betrachtung nach Betriebsart (reine Taxi- / Mietwagenbetriebe und Mischbetriebe (Unternehmen mit Taxi- und Mietwagenkonzessionen)) und nach Betriebsgröße (Einfahrzeug-Betriebe, Betriebe mit 2 und 3 Taxis, Betriebe mit 4 Taxis oder mehr). Die zur Situation in den Taxi- und Mietwagenbetrieben ermittelten Ergebnisse sind in den Kapiteln 3 bis 5 dargestellt.

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

2 Das Taxigewerbe im regionalen Umfeld

2.1 Raumstrukturelle und demografische Rahmenbedingungen

Die kreisfreie Stadt Regensburg ist im Osten des Freistaates Bayern an der Donau gelegen. Sie ist die Hauptstadt des Regierungsbezirkes Oberpfalz und mit 157.443 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohnern (EW; Stand: 31.12.2022, Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder) die viertgrößte Stadt Bayerns nach München, Nürnberg und Augsburg. Mit einer Fläche von knapp 81 km² sowie einer Bevölkerungsdichte von rund 1.947,11 EW/km² liegt Regensburg im Mittelfeld der bayerischen Großstädte mit mehr als 100.000 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner und weit über dem Landesdurchschnitt von rund 189,53 EW/km² (Stand: 31.12.2022).

Im Folgenden wird die Raumstruktur der Stadt Regensburg detailliert vorgestellt. Hierin erfolgt eine Darstellung der demografischen Entwicklung der Bevölkerung in der Stadt und deren Altersstruktur inklusive der Darstellung von Prognosedaten.

2.1.1 Bevölkerungsstand und bisherige Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungszahl und -dichte der Stadt Regensburg sowie deren Entwicklung im Zeitraum von 2015 bis 2022 (Hauptwohnsitz) geht aus Tabelle 2 hervor. Die Bevölkerungszahl und damit die Basis für die Nachfrage nach Taxileistungen ist in der Stadt Regensburg seit 2015 nahezu durchgängig um insgesamt rund 8,2 Prozent angestiegen, das entspricht einem absoluten Anstieg von 11.978 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohnern. Allein innerhalb des Betrachtungszeitraumes von 2018 bis 2022 hat sich der Bevölkerungsstand in der Stadt um 4.833 Menschen erhöht.

Jahr (jeweils 31. 12.)	Bevölkerungsstand [EW]	Veränderung zum Vorjahr [%]	Bevölkerungsdichte [EW/km ²]
2015	145.465		1.802,54
2016	148.638	2,2 %	1.838,44
2017	150.894	1,5 %	1.866,35
2018	152.610	1,1 %	1.887,34
2019	153.094	0,3 %	1.893,32
2020	152.270	- 0,5 %	1.883,13
2021	153.542	0,8 %	1.898,86
2022	157.443	2,5 %	1.947,11

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

Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Regensburg

Zur Einordnung der Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Regensburg zeigt Abbildung 1 einen detaillierten Überblick über die jährliche Entwicklungsrate des Bevölkerungsstandes im Freistaat Bayern. Hierin ist die Entwicklung des Bevölkerungsstandes neben den Regierungsbezirken auch in den kreisfreien Städten sowie detailliert innerhalb des Regierungsbezirkes Oberpfalz ausgewiesen. Die Entwicklung des Bevölkerungsstandes in den Landkreisen und kreisfreien Städten ist zudem für den Zeitraum von 2018 bis 2022 in Abbildung 24 (vgl. Anlage 1) kartografisch zusammengefasst.

Landesweit hat sich die Bevölkerungszahl zwischen 2018 und 2022 um rund 2,2 Prozent erhöht. Der Bevölkerungszuwachs hat sich nahezu flächendeckend in Bayern vollzogen (Ausnahme bilden hauptsächlich die Regionen im Nordosten des Freistaates). Am stärksten hat sich der Bevölkerungsstand im Regierungsbezirk Oberbayern mit der

Landeshauptstadt München als sozialen und wirtschaftlichen Anziehungspunkt erhöht, den niedrigsten Zuwachs erfuhr der Regierungsbezirk Oberfranken. Der Regierungsbezirk Oberpfalz liegt im Mittelfeld der sieben Regierungsbezirke (vgl. Abbildung 1).

Bevölkerungsentwicklung nach Gebietskörperschaften	2015 zu 2016	2016 zu 2017	2017 zu 2018	2018 zu 2019	2019 zu 2020	2020 zu 2021	2021 zu 2022	2015 zu 2022	2018 zu 2022
Freistaat Bayern	0,7 %	0,5 %	0,6 %	0,4 %	0,1 %	0,3 %	1,5 %	4,1 %	2,2 %
Regierungsbezirk Oberbayern	1,0 %	0,3 %	0,8 %	0,5 %	0,2 %	0,2 %	1,5 %	4,6 %	2,5 %
Ingolstadt	0,9 %	1,2 %	1,3 %	0,3 %	-0,3 %	0,8 %	2,2 %	6,5 %	3,0 %
München, Landeshauptstadt	1,0 %	-0,6 %	1,1 %	0,9 %	0,3 %	0,0 %	1,7 %	4,3 %	2,8 %
Rosenheim	1,3 %	0,7 %	0,4 %	0,4 %	0,1 %	-0,1 %	1,4 %	4,1 %	1,7 %
Regierungsbezirk Niederbayern	0,6 %	0,9 %	0,7 %	0,5 %	0,2 %	0,5 %	1,6 %	5,1 %	2,9 %
Landshut	1,2 %	1,7 %	1,7 %	1,4 %	-0,5 %	0,1 %	3,2 %	9,0 %	4,2 %
Passau	1,0 %	1,4 %	1,3 %	0,6 %	-0,7 %	1,3 %	1,5 %	6,6 %	2,7 %
Straubing	0,7 %	0,9 %	0,4 %	0,0 %	-0,4 %	0,5 %	2,7 %	5,0 %	2,9 %
Regierungsbezirk Oberpfalz	0,6 %	0,5 %	0,4 %	0,3 %	0,0 %	0,4 %	1,5 %	3,8 %	2,2 %
Amberg	1,2 %	-0,2 %	-0,7 %	0,6 %	-0,4 %	-0,1 %	1,3 %	1,6 %	1,3 %
Regensburg	2,2 %	1,5 %	1,1 %	0,3 %	-0,5 %	0,8 %	2,5 %	8,2 %	3,2 %
Weiden i.d.OPf.	1,0 %	0,1 %	-0,1 %	0,5 %	-0,5 %	-0,1 %	1,4 %	2,4 %	1,3 %
Landkreis Amberg-Weizsach	-0,5 %	-0,2 %	0,3 %	-0,1 %	0,0 %	0,3 %	1,1 %	0,8 %	1,3 %
Landkreis Cham	0,4 %	0,3 %	0,4 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	1,1 %	3,0 %	1,8 %
Landkreis Neumarkt i.d.OPf.	1,0 %	0,7 %	0,7 %	0,8 %	0,5 %	0,6 %	1,5 %	5,9 %	3,4 %
Landkreis Neustadt a.d.Waldnaab	-0,6 %	0,0 %	-0,1 %	0,1 %	0,2 %	0,2 %	1,2 %	0,9 %	1,7 %
Landkreis Regensburg	0,6 %	0,9 %	0,7 %	0,3 %	0,1 %	0,5 %	1,5 %	4,6 %	2,4 %
Landkreis Schwandorf	0,4 %	0,8 %	0,5 %	0,5 %	0,4 %	0,5 %	1,7 %	4,7 %	3,1 %
Landkreis Tirschenreuth	-0,5 %	-0,3 %	-0,3 %	-0,6 %	-0,5 %	-0,1 %	0,7 %	-1,6 %	-0,5 %
Regierungsbezirk Oberfranken	0,3 %	0,4 %	0,1 %	-0,2 %	-0,3 %	0,0 %	1,1 %	1,4 %	0,6 %
Bamberg	3,3 %	1,9 %	0,5 %	-0,3 %	-0,9 %	1,4 %	2,8 %	9,0 %	3,0 %
Bayreuth	1,3 %	0,9 %	0,2 %	0,2 %	-1,0 %	-0,2 %	0,8 %	3,3 %	-0,2 %
Coburg	-0,5 %	0,4 %	0,0 %	-0,4 %	-0,6 %	0,3 %	2,2 %	1,4 %	1,4 %
Hof	1,2 %	1,7 %	0,0 %	-0,2 %	-1,4 %	-0,1 %	3,4 %	4,5 %	1,6 %
Regierungsbezirk Mittelfranken	0,7 %	0,5 %	0,6 %	0,3 %	0,0 %	0,1 %	1,6 %	3,9 %	2,0 %
Ansbach	0,9 %	0,3 %	0,5 %	-0,1 %	-0,3 %	0,0 %	1,3 %	2,6 %	0,9 %
Erlangen	1,8 %	0,7 %	0,9 %	0,5 %	-0,1 %	0,8 %	2,9 %	7,6 %	4,1 %
Fürth	1,0 %	0,9 %	1,0 %	0,6 %	-0,2 %	0,7 %	1,8 %	5,8 %	2,9 %
Nürnberg	0,3 %	0,7 %	0,6 %	0,0 %	-0,5 %	-1,0 %	2,4 %	2,6 %	0,9 %
Schwabach	0,7 %	0,2 %	0,0 %	0,5 %	0,2 %	0,2 %	2,0 %	2,0 %	1,1 %
Regierungsbezirk Unterfranken	0,2 %	0,3 %	0,3 %	0,0 %	0,0 %	0,2 %	1,0 %	2,2 %	1,3 %
Aschaffenburg	0,3 %	1,1 %	0,9 %	0,7 %	-0,2 %	0,7 %	1,5 %	5,0 %	2,7 %
Schweinfurt	1,5 %	1,4 %	1,1 %	-1,1 %	-0,2 %	0,5 %	2,0 %	5,2 %	1,2 %
Würzburg	0,9 %	0,5 %	1,0 %	0,0 %	-0,8 %	0,0 %	0,7 %	2,4 %	-0,1 %
Regierungsbezirk Schwaben	0,6 %	0,8 %	0,8 %	0,6 %	0,3 %	0,6 %	1,5 %	5,4 %	3,1 %
Augsburg	1,1 %	1,1 %	0,8 %	0,5 %	-0,3 %	0,2 %	1,5 %	5,1 %	2,0 %
Kaufbeuren	0,9 %	0,8 %	1,0 %	1,2 %	0,6 %	1,0 %	1,5 %	7,2 %	4,3 %
Kempten (Allgäu)	0,9 %	1,2 %	0,8 %	0,4 %	-0,3 %	0,2 %	1,5 %	4,6 %	1,7 %
Memmingen	1,1 %	0,4 %	0,8 %	0,6 %	0,6 %	0,8 %	2,5 %	7,0 %	4,6 %

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

Abbildung 1: Bevölkerungsbewegungen im Freistaat Bayern nach Gebietskörperschaften

Innerhalb des Regierungsbezirkes Oberpfalz verläuft die Bevölkerungsentwicklung in den Landkreisen und kreisfreien Städten sehr differenziert (vgl. Abbildung 1). Während die Stadt Regensburg sowie die Landkreise Neumarkt i. d. OPf., Regensburg und Schwandorf deutlich steigende Bevölkerungszahlen verzeichneten, stagniert der Bevölkerungsstand in den meisten übrigen Gebietskörperschaften oder ist sogar gesunken (Landkreis Tirschenreuth).

Die positive Bevölkerungsentwicklung in Regensburg in den letzten Jahren ist vor allem auf das positive Wanderungssaldo zurückzuführen. Abbildung 3 zeigt, dass die Anzahl der Zuzüge über die Grenzen der Stadt die Anzahl der Fortzüge seit 2015 in jedem Jahr (mit Ausnahme des Jahres 2020) übersteigt. Zurückzuführen ist dies vor allem darauf, dass sowohl die Stadt als auch der Landkreis Regensburg ein regional bedeutsames Wirtschaftszentrum darstellen.

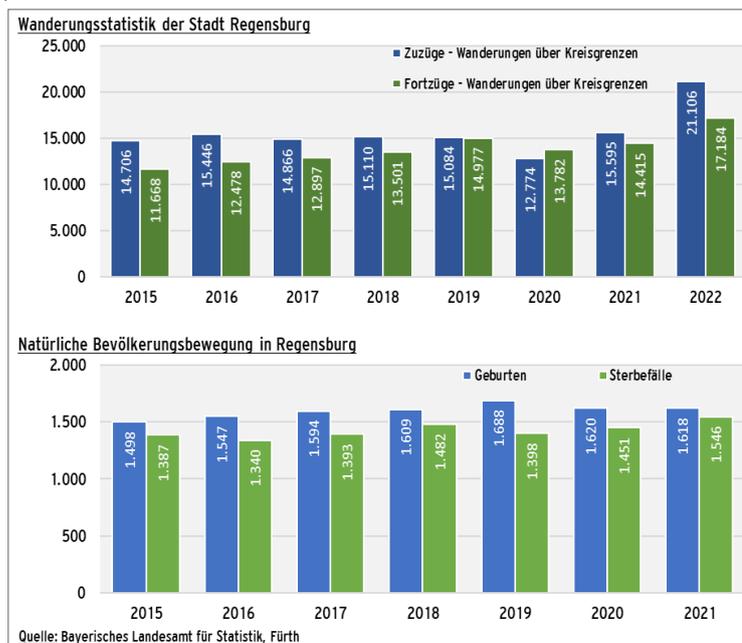


Abbildung 2: Bevölkerungsbewegungen in Regensburg

Verstärkt wird der Wachstumsprozess in Hinblick auf die Bevölkerung in Regensburg zudem durch natürliche Bevölkerungsbewegungen. Im langjährigen Trend übersteigt die

Anzahl der jährlichen Neugeborenen die Anzahl der Sterbefälle, wengleich sich dieser Trend in den vergangenen Jahren abgeschwächt hat beziehungsweise 2022 erstmals seit elf Jahren wieder das Geburtensaldo negativ war (vgl. Abbildung 2).

2.1.2 Bevölkerungsprognose und Altersstruktur

Die gemäß der Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Bayern zu erwartende Entwicklung der Bevölkerungszahlen in der Stadt Regensburg geht aus Abbildung 3 hervor. Basisjahr der Prognose ist das Jahr 2020 zum Stichtag 31. Dezember. Für Regensburg wird weiterhin ein Bevölkerungswachstum prognostiziert, wengleich dieser weniger stark ausfallen soll als dies in der jüngeren Vergangenheit der Fall war. Zwischen 2022 zu 2030 wird ein Anstieg des Bevölkerungsstandes um rund 1,5 Prozent erwartet, sodass im Jahr 2030 schätzungsweise 159.800 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner in der Stadt leben werden (vgl. Abbildung 3).

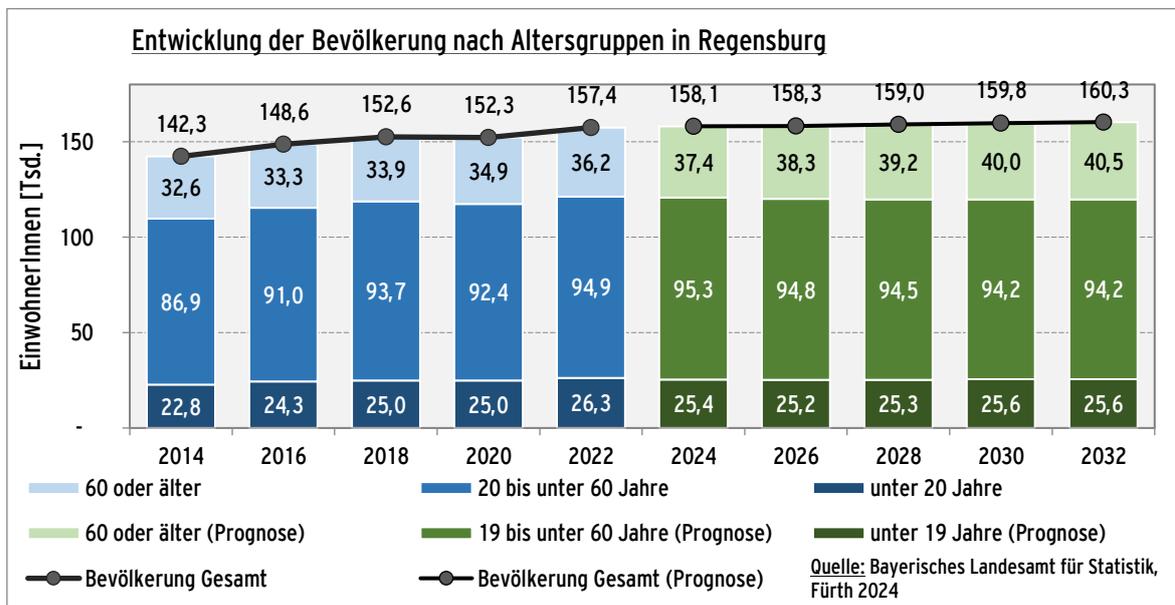


Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung und -prognose in der Stadt Regensburg

Für den Freistaat Bayern wird im Zeitraum von 2022 bis 2030 insgesamt ein Bevölkerungsanstieg von 1,9 Prozent prognostiziert. Dies liegt über dem Prognosewert von Regensburg. Die Bevölkerungsprognose der Landkreise und kreisfreien Städte in Bayern ist kartografisch in Abbildung 25 (vgl. Anlage 1) dargestellt. Durch einen besonders starken Bevölkerungszuwachs mit über 8.000 Einwohnerinnen und Einwohnern zeichnen sich dabei die Landeshauptstadt München und weitere Regionen im Regierungsbezirk Oberbayern aus, zum Beispiel die Landkreise Landshut, Rosenheim und Dachau, sowie die Stadt und der Landkreis Augsburg im Regierungsbezirk Schwaben. Insbesondere für die Landkreise im Norden von Bayern ist dagegen ein Fortsetzen des Rückgangs der Bevölkerung zu erwarten. Die größten Bevölkerungsverluste verzeichnen hier neben der Stadt Nürnberg die Landkreise Kronach, Wunsiedel i. Fichtelgebirge und Hof.

Die Altersstruktur der Bevölkerung in der Stadt Regensburg weist in den vergangenen Jahren, wie überall in Deutschland, einen zunehmenden Anteil älterer Bürgerinnen und Bürger aus (vgl. Abbildung 3). Das Durchschnittsalter der Regensburger Bevölkerung hat sich nichtsdestotrotz von 41,6 Jahre in 2015 auf 41,5 Jahre in 2022 gesenkt, was im Wesentlichen auf den Anstieg der Bevölkerungsgruppe der bis 20-Jährigen zurückzuführen ist. Im gleichen Zeitraum hat sich das Durchschnittsalter im Freistaat Bayern von 43,6 Jahre auf 44,0 Jahre erhöht, im Regierungsbezirk Oberpfalz stieg das durch-

schnittliche Alter von 43,7 Jahre auf 44,2 Jahre. Das Durchschnittsalter in der Stadt Regensburg liegt folglich sowohl unter dem Landesdurchschnitt als auch unter dem Durchschnitt innerhalb des Regierungsbezirkes.

In der Prognose bis 2030 ist auf der einen Seite eine starke Zunahme von 10,4 Prozent in der Altersgruppe 60 Jahre und älter zu erwarten (vgl. Abbildung 4). Auf der anderen Seite wird für die Altersgruppe der 20- bis unter 60-Jährigen (und damit die Personen im Erwerbsalter) im gleichen Zeitraum eine Abnahme um rund 0,8 Prozent erwartet, die Altersgruppe der bis unter 19-Jährigen soll bis 2030 um circa 2,5 Prozent schrumpfen (vgl. Abbildung 4). Auch zwischen 2030 und 2040 wird nach gegenwärtiger Datenlage ein sich fortsetzender Wachstumsprozess in der Stadt Regensburg erwartet. Innerhalb dieses Zeitraumes soll sich der Bevölkerungsstand nochmals um rund 2,5 Prozent erhöhen. Hier wird weiterhin eine starke Zunahme der über 60-Jährigen (+ 5,3 %) erwartet, jedoch wird auch eine Erhöhung der Altersgruppe der 19- bis unter 60-Jährigen (+ 2,2 %) prognostiziert.

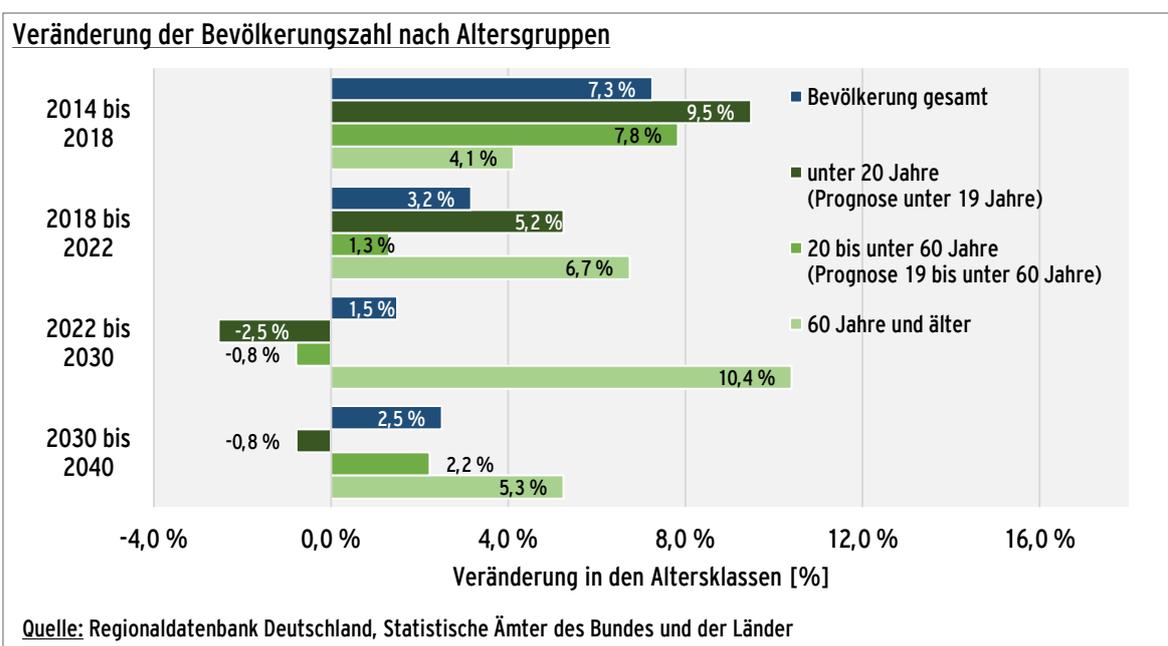


Abbildung 4: Veränderung der Bevölkerungszahlen nach Altersgruppen

Aus diesem Prozess resultiert insgesamt eine deutliche Verschiebung in den Anteilen der Altersgruppen an der Gesamtbevölkerung. Während der Anteil der Seniorinnen und Senioren von 23,0 Prozent im Jahr 2022 kontinuierlich auf 25,0 Prozent im Jahr 2030 beziehungsweise 25,7 Prozent im Jahr 2040 ansteigt, reduziert sich der Anteil der Personen im Erwerbsalter von 60,3 Prozent auf 58,9 Prozent (2030) beziehungsweise 58,8 Prozent (2040); der Anteil der Kinder und Jugendlichen wird ebenfalls abnehmen (2022: 16,7 %; 2030: 16,0 %; 2040: 15,5 %). Dies führt zu einer Erhöhung des Durchschnittsalters in der Stadt; im Jahr 2030 ist die Bevölkerung Regensburgs durchschnittlich 42,1 Jahre alt, im Jahr 2040 im Mittel 43,0 Jahre. Die Stadt Regensburg wird damit weiterhin nach der Landeshauptstadt München und der kreisfreien Stadt Erlangen die drittjüngste Bevölkerung im Freistaat Bayern aufweisen.

Ein weiterer Indikator für die demografische Entwicklung der Bevölkerung ist der Altenquotient (Verhältnis der Personen im Alter ab 65 Jahren zu 100 Personen im Alter zwischen 20 bis unter 65 Jahren). Dieser wird in der Stadt Regensburg von 26,2 in 2022 (Landesdurchschnitt 34,7) auf 29,9 in 2030 ansteigen (Landesdurchschnitt 44,3). Auch hier liegt Regensburg deutlich unter dem Landesdurchschnitt. Zum Vergleich: Der

Altenquotient im Land Niedersachsen soll im Jahr 2030 bei 48,5 liegen, in Nordrhein-Westfalen bei 45,4 und in Baden-Württemberg bei 44,0.

2.2 Wirtschaftliches Umfeld

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

2.2.1 Wirtschaftsentwicklung, Erwerbstätigkeit, Beschäftigung

In der Stadt Regensburg betrug das Bruttoinlandsprodukt, also der Wert aller erzeugten Dienstleistungen und Waren, im Jahr 2021 rund 13,84 Milliarden Euro. Damit ist Regensburg nach der Landeshauptstadt München (128,75 Mrd. €), Nürnberg (32,32 Mrd. €), Ingolstadt (17,94 Mrd. €) und Augsburg (14,74 Mrd. €) auf Rang fünf der 25 kreisfreien Städte gelegen. Das Bruttoinlandsprodukt je Erwerbstätigen entsprach im Jahr 2021 mit 86.595 Euro in etwa dem Durchschnitt des Freistaates Bayern (86.684 €). Trotz einer wirtschaftlichen Stagnation im Jahr 2020 aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie ist das Bruttoinlandsprodukt in der Stadt zwischen 2018 und 2021 um rund 4,2 Prozent angestiegen. Der Durchschnitt im Freistaat Bayern beträgt 7,4 Prozent.

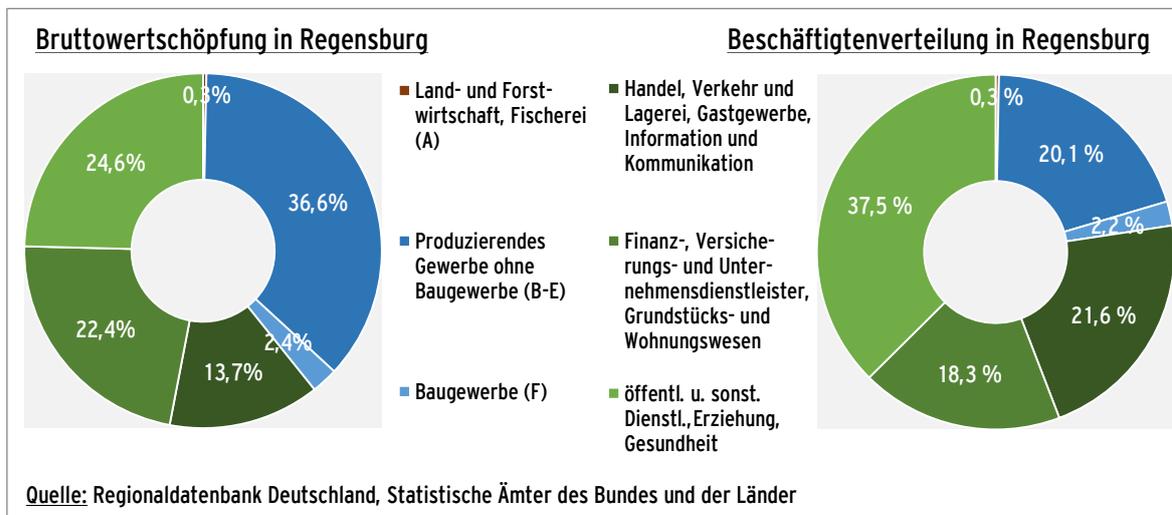


Abbildung 5: Wirtschaftsstruktur in der Stadt Regensburg

Abbildung 5 zeigt die Produktionsstruktur und die Beschäftigungsstruktur in Regensburg nach Wirtschaftszweigen. Die wirtschaftliche Struktur der Stadt ist durch einen Branchenmix aus produzierendem Gewerbe und Dienstleistungsgewerbe gekennzeichnet. Der Anteil des Dienstleistungssektors an der Bruttowertschöpfung lag im Jahr 2021 bei 60,7 Prozent. Dies ist der fünftniedrigste Wert aller kreisfreien Städte im Freistaat Bayern. Das produzierende Gewerbe hat einen Anteil von rund 39,0 Prozent an der Bruttowertschöpfung (Landesdurchschnitt: 33,0 %). Dies ist der sechsthöchste Wert der kreisfreien Städte in Bayern. Ähnlich zur Produktionsstruktur stellt sich die Beschäftigungsstruktur in Regensburg dar. Rund 77,4 Prozent der Erwerbstätigen in der Stadt sind im Dienstleistungssektor tätig, circa 22,3 Prozent im produzierenden Gewerbe.

Als wichtige Beschäftigungsstandorte sind unter anderem zu nennen:

- Bildung und Forschung:
Universität Regensburg, Ostbayerische Technische Hochschule Regensburg (OTH Regensburg), weitere private Fachhochschulen, BioPark Regensburg GmbH, R-Tech GmbH
- Verkehr und Entsorgung:
agilis Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG, Bayernhafen GmbH & Co. KG, Regensburger Verkehrsverbund, Stadtwerke Regensburg, Güterverkehrszentrum Regensburg
- Industrie/Gewerbe:
BMW AG, Bayernwerk AG, Andritz Fiedler GmbH, Continental Automotive Technologies GmbH, Maschinenfabrik Reinhausen GmbH, Schneider Electric Sachsenwerk GmbH, Siemens AG
- Biotechnologie, IT-Security und Sensorik:
Geneart AG, Dallmeier electronic GmbH & Co. KG, ILIOTEC Service GmbH, Infineon Technologies AG, Omniga GmbH & Co. KG, OneVision Software AG, Osram Opto Semiconductors GmbH
- Medien:
Bayerischer Rundfunk, Funkhaus Regensburg, TVA Ostbayern GmbH & Co. KG, M. S. Media-Service und Verlagsgesellschaft mbH, zahlreiche Tageszeitungen und weitere Rundfunksender
- Gesundheitswesen:
u. a. Klinikum der Universität, Caritas-Krankenhaus St. Josef, Bezirksklinikum, Krankenhaus Barmherzige Brüder
- Verwaltung und öffentliche Einrichtungen:
Sitz der Regierung der Oberpfalz, Sitz des Landrats des Landkreises Regensburg, Stadtwerke Regensburg, Wasser- und Schifffahrtsamt, Wasserwirtschaftsamt

Arbeitsmarktlage

Tabelle 3 zeigt eine Übersicht der verfügbaren Arbeitsmarktdaten für die Stadt Regensburg. Sowohl die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Arbeitsort (+ 2,8 %) als auch die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohnort (+ 7,4 %) sind seit 2018 kontinuierlich gestiegen. Die Arbeitslosenzahlen im Jahresdurchschnitt sind in den vergangenen fünf Jahren um insgesamt 24,4 Prozent gestiegen, wenngleich ab 2021 wieder sinkende Arbeitslosenzahlen festzustellen sind. Gleiches trifft auf die Arbeitslosenquote zu. Mit einer Arbeitslosenquote von 4,1 Prozent in 2022, bezogen auf die abhängig zivilen Erwerbspersonen, liegt die Stadt Regensburg 0,7 Prozentpunkte über dem Landesdurchschnitt von 3,4 Prozent. Von den zehn Gebietskörperschaften im Regierungsbezirk Oberpfalz haben nur die Städte Weiden i. d. OPf. (5,2 %) und Amberg (4,6 %) eine höhere Arbeitslosenquote. Nichtsdestotrotz weist Regensburg im Vergleich der bayerischen Großstädte einen günstigen Wert auf (siebt-niedrigste Arbeitslosenquote der 25 kreisfreien Städte).

Die Beschäftigtendichte (Verhältnis der Arbeitsplätze zur Bevölkerung) in der Stadt Regensburg lag im Jahr 2022 mit 823,0 sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten pro 1.000 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohnern deutlich über dem Landesdurchschnitt von Bayern (440,0 sv-pflichtige Beschäftigte pro 1.000 EW) sowie dem

Durchschnitt im Regierungsbezirk Oberpfalz (439,3 sv-pflichtige Beschäftigte pro 1.000 EW). Dies ist zudem nach den kreisfreien Städten Schweinfurt und Erlangen der dritthöchste Wert aller Gebietskörperschaften im Freistaat Bayern.

	2018	2019	2020	2021	2022	2022 zu 2018
sozialvers.-pflichtig Beschäftigte nach Arbeitsort (jeweils 30.06.)	125.114	125.582	125.778	126.138	128.647	+ 2,8 %
sozialvers.-pflichtig Beschäftigte nach Wohnort (jeweils 30.06.)	64.375	65.546	65.513	67.063	69.155	+ 7,4 %
Arbeitslose (Jahresdurchschnitt)	2.778	3.018	3.938	3.901	3.456	+ 24,4 %
Arbeitslosenquote (abh. zivile Erwerbspers., Jahresdurchschnitt)	3,5	3,7	4,8	4,7	4,1	+ 17,1 %
Einpendelnde über Kreisgrenzen	80.274	79.839	80.132	80.293	81.498	+ 1,5 %
Auspendelnde über Kreisgrenzen	19.585	19.848	19.919	21.300	22.089	+ 12,8 %

Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Deutschland

Tabelle 3: Entwicklung der Arbeitsmarktdaten in Regensburg

Die Pendelstatistik in Tabelle 3 zeigt eine verhältnismäßig hohe Pendelquote in Regensburg. Rund 63,4 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Arbeitsort in Regensburg pendelten in den vergangenen Jahren über die Stadtgrenzen zu ihrem Arbeitsort. Diese kamen im Jahr 2022 vorrangig aus dem Landkreis Regensburg¹ (40.831 Einpendelnde). Die Zahl der auspendelnden Beschäftigten ist demgegenüber mit 22.089 Beschäftigten deutlich geringer. Diese pendeln im Wesentlichen nach Neutraubling (3.361 Auspendelnde), in die Landeshauptstadt München (2.456 Auspendelnde) oder nach Nürnberg (1.011 Auspendelnde). Insgesamt ergibt sich somit für die Stadt Regensburg ein deutlich positives Pendelsaldo. Da Pendelnde aufgrund der zeitlichen Flexibilität und einer in der Regel geringeren Reisezeit in hohem Maße den eigenen Pkw oder den ÖPNV nutzen beziehungsweise Fahrgemeinschaften bilden, sind sie für die Nachfrage nach Taxileistungen insgesamt nur wenig bedeutsam.

Insgesamt war in den vergangenen Jahren ein stabiler Arbeitsmarkt zu verzeichnen; seit 2018 hat sich zwar die Beschäftigung in der Stadt sehr positiv entwickelt, jedoch ist zeitgleich die Arbeitslosigkeit angestiegen. Allein daraus lassen sich aber noch keine Schlussfolgerungen zu Auswirkungen bei der Inanspruchnahme von Dienstleistungen durch die Bevölkerung ableiten, da hierfür auch die Entwicklung der verfügbaren Einkommen maßgebend ist (siehe hierzu Abschnitt 2.2.3). Als Nebeneffekt ist zu verzeichnen, dass der nach wie vor vergleichsweise niedrige Druck auf den Arbeitsmarkt die Attraktivität des Taxi- und Mietwagengewerbes für Arbeitssuchende reduziert. Dementsprechend wird von den Unternehmerinnen und Unternehmern teilweise ein Mangel an qualifiziertem Fahrpersonal beklagt.

¹ Die größten Einpendelbeziehungen mit mehr als 2.500 in die Stadt Regensburg einpendelnden Personen sind Lappersdorf (3.980 Pendelnde), Regenstauf (3.861 Pendelnde), Neutraubling (3.363 Pendelnde), Wenzenbach (2.733 Pendelnde) und Nittendorf (2.506 Pendelnde) sowie Bad Abbach (Landkreis Kelheim, 2.879 Pendelnde).

Konjunkturelle Lage

Die Konjunkturberichte der Industrie- und Handelskammer Regensburg, die jeweils im Frühjahr, Herbst und zu Jahresbeginn erstellt werden, spiegeln die aktuelle wirtschaftliche Situation und die Geschäftserwartungen der Unternehmen für die kommenden Monate wider und sind damit eine wichtige Größe bei der Beurteilung der künftigen wirtschaftlichen Entwicklung. Im Bericht im Herbst 2023 der IHK Regensburg (2023) für den IHK-Bezirk Oberpfalz / Kelheim wird bei der aktuellen Geschäftslage zwar ein positives Saldo ausgewiesen, jedoch ist der BIHK-Konjunkturindex erneut unter den langjährigen Durchschnitt gerutscht. Seit 2020 wird die aktuelle Geschäftslage der Unternehmen mit großen Schwankungen bewertet, was im Wesentlichen auf die Corona-Pandemie sowie die Ukraine-Krise und den damit verbundenen Unsicherheiten (steigende Zinsen, hohe Inflation, schwache Weltkonjunktur, Kaufkraftverluste der Konsumenten) zurückzuführen ist. Entsprechend sind auch die Geschäftserwartungen pessimistisch.

Im Dienstleistungsgewerbe schätzen die Unternehmen die aktuelle Geschäftslage ebenfalls zusehends schlechter ein, jedoch ist die Zufriedenheit der Unternehmen schon deutlich besser als noch in den Jahren 2020 und 2021. Die Entwicklungen in den kommenden Monaten schätzen die Dienstleistungsunternehmen jedoch auch deutlich skeptischer ein. Gemäß der Einschätzung der IHK Regensburg (2023, S. 2) dürften insbesondere unternehmensnahe Dienstleistungen von der Schwäche der Industrie und des Baugewerbes beeinflusst werden. Für die konsumnahen Dienstleistungen konstatiert die IHK Regensburg (2023, S. 2), dass von den Unternehmen zudem die Erholung des privaten Konsums noch nicht absehbar ist. Als zentrale Risiken benennen die Unternehmen im IHK-Bezirk Oberpfalz / Kelheim den Arbeitskräftemangel, die wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen sowie eine fehlende Nachfrage.

Seit 2004 erstellt die Prognos AG alle drei Jahre einen Zukunftsatlas, in welchem die Zukunftsfestigkeit der deutschen Landkreise und kreisfreien Städte anhand von 29 ausgewählten makro- und sozioökonomischen Indikatoren überprüft wird. Diese Indikatoren werden den Themenfeldern „Demografie“, „Arbeitsmarkt“, „Wettbewerb und Innovation“ sowie „Wohlstand und soziale Lage“ zugeordnet, um ein Ranking der deutschen Regionen durchführen zu können.

Die Stadt Regensburg belegt im Betrachtungsjahr 2022 Rang 17 von 400 und wird damit in die Kategorie „sehr hohe Chancen“ zugeordnet. Im Vergleich der bayerischen Großstädte steht Regensburg am viertbesten da. Nur für die Stadt Erlangen (Rang 2 von 400), die Landeshauptstadt München (Rang 3 von 400) und die Stadt Ingolstadt (Rang 4 von 400) werden durch die die Prognos AG bessere Zukunftschancen gesehen. Dem umgebenden Landkreis Regensburg werden mit Rang 183 von 400 „ausgeglichene Chancen/Risiken“ bescheinigt.

Im Zukunftsatlas 2019 belegte Regensburg noch Rang 19, wurde damit aber bereits zu diesem Zeitpunkt mit „sehr hohe Chancen“ bewertet. In Hinblick auf die Zukunftsaussichten hat sich die Stadt im Vergleich zu anderen deutschen Regionen in den vergangenen Jahren in den Themenfeldern „Demografie“ (2019: Rang 7; 2022: Rang 11), „Arbeitsmarkt“ (2019: Rang 23; 2022: Rang 32) und „Wettbewerb und Innovation“ (2019: Rang 33; 2022: Rang 33) geringfügig verschlechtert, jedoch hat dies noch keinen Einfluss auf die Einschätzung zu den Zukunftschancen von Regensburg. Im Themenfeld „Wohlstand und soziale Lage“ (2019: Rang 165; 2022: Rang 237) wird gemäß Prognos AG eine negative Entwicklung gesehen. Generell stellt dieses Themenfeld das höchste Risiko für die Zukunftsfähigkeit dar.

2.2.2 Preisentwicklung

Verbraucherpreisindex

Die Jahresteuersatzrate im Freistaat Bayern ist von 0,6 Prozent im Jahr 2016 auf 3,5 Prozent (2021) beziehungsweise 9,1 Prozent (2022) angestiegen (vgl. Tabelle 4). Sie lag damit zuletzt sowohl deutlich über dem langjährigen Durchschnitt von 1,9 Prozent zwischen 2013 und 2022 als auch im Durchschnitt des in diesem Gutachten zugrundeliegenden Betrachtungszeitraumes (2018 - 2022) von 2,9 Prozent.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Verbraucherpreisindex gesamt	100,0	100,6	102,2	104,2	105,8	106,3	109,8	118,9
darunter:								
Verkehr	100,0	101,9	101,9	106,3	106,3	104,2	112,8	126,2
Nahrungsmittel	100,0	103,4	103,4	105,5	107,5	110,5	114,3	127,9
Wohnung, Wasser, Energie, ...	100,0	101,9	101,9	106,0	106,4	107	109,5	121,6
Bekleidung, Schuhe	100,0	101,8	101,8	104,1	104,3	103,8	106,5	109,2
Beherbergung, Gaststätten	100,0	104,1	104,1	102,6	109,3	112,3	115,5	124,4
andere Waren und Dienstleist.	100,0	102,3	102,3	106,7	105,6	107,4	110,8	113,9
Jahresteuersatzrate [%]		0,6	1,6	2,0	1,6	0,5	3,5	9,1

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Tabelle 4: Entwicklung des Verbraucherpreisindex im Freistaat Bayern

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

Der Kraftfahrer-Preisindex, der alle Waren und Dienstleistungen für den Betrieb von Kraftfahrzeugen umfasst, erreichte nach Angaben des Bayerischen Landesamts für Statistik im Jahr 2021 einen Wert von 108,0 und im Jahr 2022 von 121,9 (Basis 2020 = 100). Er lag damit deutlich über dem Verbraucherpreisindex der beiden Jahre (vgl. Tabelle 4). Der Kraftfahrerpreisindex ist dabei von 2021 zu 2022 um annähernd dasselbe Niveau angestiegen wie zuvor im gesamten Zeitraum von 2016 bis 2022. Dies ist im Wesentlichen auf die Entwicklung der Kraftstoffpreise in Folge der Ukraine-Krise und des Krieges im Nahen Osten zurückzuführen. Im nachfolgenden Abschnitt wird die Entwicklung der Kraftstoffpreise in den vergangenen Jahren detailliert untersucht und ausführlich erläutert.

Preis Dieselkraftstoff

Der langjährige Höchststand der Dieselpreise wurde im März 2022 mit 2,14 Euro pro Liter erzielt. Generell stellte das Jahr 2022 langjährig das teuerste Jahr in Hinblick auf die Kraftstoffpreise dar. Verglichen mit dem bis dato langjährigen Höchststand im Jahr 2012 lag der durchschnittliche Dieselpreis (vgl. Abbildung 6) im Jahr 2022 um rund 31,7 Prozent beziehungsweise 46,8 Cent je Liter darüber. Das deutliche Anwachsen der Kraftstoffpreise im Jahr 2022 ist auf die Anhebung der Sätze der CO₂-Bepreisung sowie den Krieg in der Ukraine und den damit verbundenen Unsicherheiten der stabilen Rohöl- und Erdgasversorgung zurückzuführen.

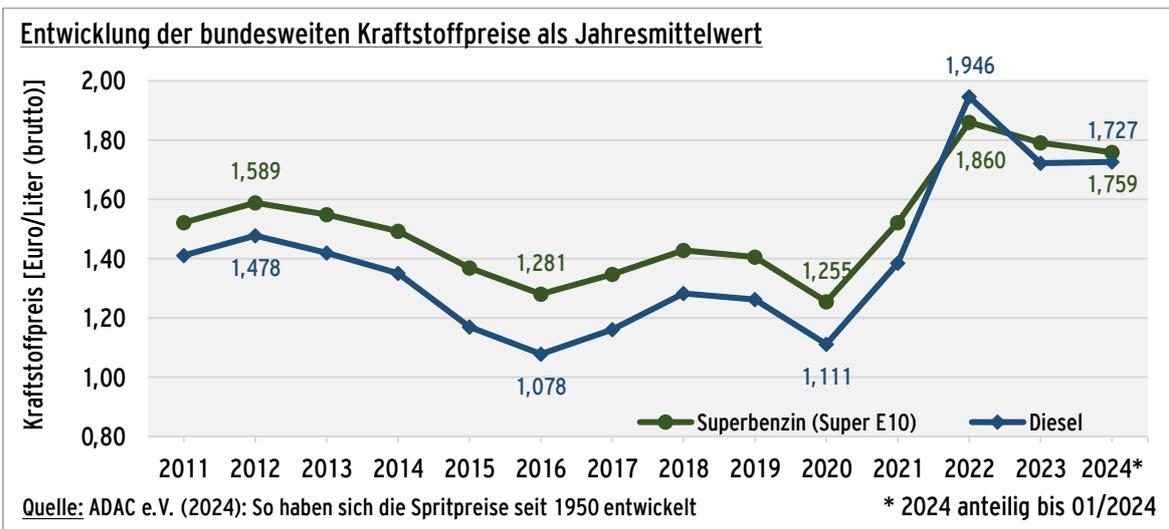


Abbildung 6: Entwicklung der jahresdurchschnittlichen Kraftstoffpreise in Deutschland

Zur Entlastung der Bürgerinnen und Bürger sowie der Wirtschaft wurde deshalb im Zeitraum vom 01. Juni 2022 bis zum 31. August 2022 eine befristete Senkung der Energiesteuer auf Kraftstoffe in Deutschland durch die deutsche Bundesregierung als Teil des zweiten Entlastungspakets beschlossen. Durch den Tankrabatt sollte Benzin um rund 0,35 Euro je Liter und Diesel um circa 0,17 Euro je Liter günstiger werden. Nichtsdestotrotz kostete nach Angaben des ADAC e.V. (2024) ein Liter Diesel im Jahr 2022 durchschnittlich 1,946 Euro in Deutschland, auch wenn in den letzten Monaten ein Absinken des Kraftstoffpreisniveaus feststellbar war. Die detaillierte Entwicklung der durchschnittlichen Kraftstoffpreise in den letzten 24 Monaten fasst Abbildung 7 zusammen.

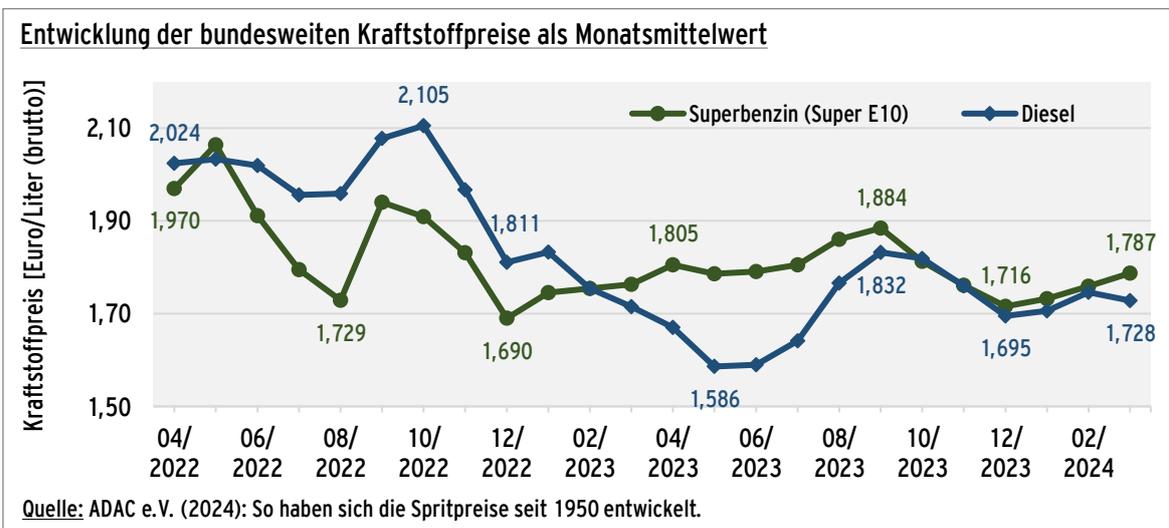


Abbildung 7: Durchschnittliche Kraftstoffpreise in den letzten 24 Monaten

Fahrzeuge mit Dieselantrieb sind im Taxigewerbe nach wie vor Standard, auch wenn vollelektrische oder elektrounterstützte Fahrzeuge in den vergangenen Jahren in das Gewerbe Einzug gefunden haben. Eine detaillierte Untersuchung der Antriebstechnologien der Taxis und Mietwagen in der Stadt Regensburg erfolgt in Abschnitt 3.3. Das Geschäftsergebnis der Taxiunternehmen wird somit auch auf absehbare Zeit maßgeblich durch die Kraftstoffpreise beeinflusst. Die Entwicklung der Kraftstoffkosten eines allein-fahrenden Taxiunternehmens mit einer Jahresfahrleistung von 50.000 Kilometern (Annahme 8 l/100 km Verbrauch) zeigt Tabelle 5.

Jahr	Kraftstoffkosten	Veränderung ggü. dem Vorjahr		Veränderung ggü. Basisjahr 2018	
		absolut	relativ	absolut	relativ
2018	5.132,00 €				
2019	5.048,00 €	- 84,00 €	- 1,6 %	- 84,00 €	- 1,6 %
2020	4.444,00 €	- 604,00 €	- 12,0 %	- 688,00 €	- 13,4 %
2021	5.540,00 €	1.096,00 €	24,7 %	408,00 €	8,0 %
2022	7.784,00 €	2.244,00 €	40,5 %	2.652,00 €	51,7 %
2023	6.888,00 €	- 896,00 €	- 11,5 %	1.756,00 €	34,2 %

Tabelle 5: Entwicklung der Kraftstoffkosten eines alleinfahrenden Taxiunternehmers

Während aufgrund der Entwicklung der Kraftstoffpreise eine Kosteneinsparung um rund 84 Euro im Jahr 2019 und circa 688 Euro im Jahr 2020 gegenüber dem durchschnittlichen Preisstand im Jahr 2018 erzielt werden konnte, stand das Taxigewerbe in den Jahren seit 2021 einer starken Kostenbelastung gegenüber. Bei einer gleichbleibenden Jahresfahrleistung von 50.000 Kilometern führte die Entwicklung des Dieselpreises im Jahr 2021 zu Mehrkosten in Höhe von 408 Euro sowie im Jahr 2022 zu Mehrkosten in Höhe von 2.652 Euro im Vergleich zum Jahr 2018. Im Jahr 2023 war zwar in Folge der sinkenden Rohölpreise ein Absinken der Diesel- und Benzinpreise zu verzeichnen, aufgrund des nach wie vor hohen Preisstandes standen die Taxi- und Mietwagenunternehmen aber auch in diesem Jahr deutlich höheren Treibstoffkosten gegenüber als dies in der Vergangenheit der Fall war (vgl. Tabelle 5).

Die aktuelle Kraftstoffpreisentwicklung wird absehbar zu steigenden Kostenbelastungen des Taxigewerbes führen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass weitere Erhöhungen der Sätze der CO₂-Bepreisung bis 2025 beschlossen sind, wobei die für den 01. Januar 2023 vorgesehene Erhöhung der CO₂-Abgabe um ein Jahr verschoben worden ist. Zum 01. Januar 2024 wurde der CO₂-Preis von 30,00 Euro pro ausgestoßene Tonne Kohlenstoffdioxid auf 45,00 Euro angehoben. Unter Beachtung des durchschnittlichen Kohlenstoffdioxidausstoßes bei einem Liter Benzin oder Diesel steigen durch den höheren CO₂-Preis die Kraftstoffpreise um rund 0,04 Euro je Liter Kraftstoff. Weitere jährliche Erhöhungen der Sätze der CO₂-Bepreisung sind bis 2026 vorgesehen. Eine Elektrifizierung der Taxenflotte bietet zwar zusätzliche Optionen, bedarf aber einer ausreichenden Ladeinfrastruktur und kann nicht kurzfristig umgesetzt werden.

2.2.3 Entwicklung der Löhne und Kaufkraftentwicklung

Seit 01. Januar 2015 galt auch im Taxi- und Mietwagengewerbe der allgemeine gesetzliche Mindestlohn von 8,50 Euro pro Stunde, welcher in der Folge in mehreren Stufen angehoben worden ist. Mit der vierten Mindestlohnanpassungsverordnung vom 24. November 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 321) wurde auf Grundlage des Vorschlages der Mindestlohnkommission² vom 26. Juni 2023 eine Anhebung des Mindestlohnes mit Wirkung ab dem 01. Januar 2024 auf 12,41 Euro (+ 3,4 %) und zum 01. Januar 2025 auf 12,82 Euro (+ 3,2 %) beschlossen. Abbildung 8 fasst die Entwicklung des gesetzlichen Mindestlohnes in Deutschland der vergangenen Jahre zusammen.

² Anpassungen des allgemeinen gesetzlichen Mindestlohnes werden auf Vorschlag der Mindestlohnkommission vorgenommen. Diese evaluiert fortlaufend die Auswirkungen des Mindestlohns auf den Schutz der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die Wettbewerbsbedingungen und die Beschäftigung in Bezug auf bestimmte Branchen und Regionen sowie die Produktivität. Die Mindestlohnkommission fasst die Ergebnisse in einem Bericht zusammen und stellt diese alle zwei Jahre gemeinsam mit einem Beschluss der Bundesregierung zur Verfügung.

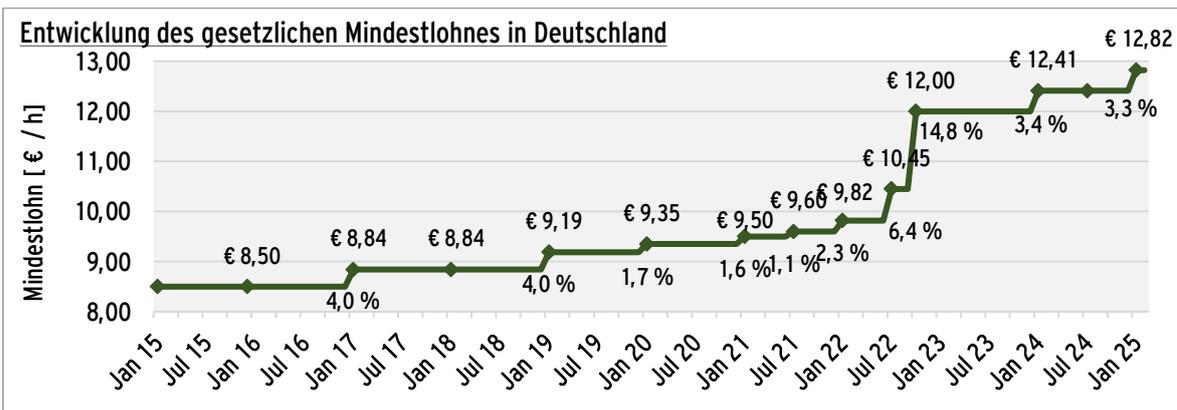


Abbildung 8: Entwicklung des gesetzlichen Mindestlohnes in Deutschland

Im Vergleich zur Einführung im Jahr 2015 ist der gesetzliche Mindestlohn gegenwärtig mit 12,41 Euro um 46,0 Prozent gegenüber dem im Jahr 2015 eingeführten Mindestlohn gestiegen. Aufgrund des Fahrpersonaleinsatzes hat die Entwicklung des allgemeinen gesetzlichen Mindestlohnes einen erheblichen Einfluss auf die wirtschaftliche Situation in den Taxi- und Mietwagenunternehmen (vgl. Kapitel 5.1.1).

Eine wichtige Größe für die Nachfrage nach Taxileistungen ist die Kaufkraft der Bevölkerung, die in entscheidendem Maße von der Einkommensentwicklung abhängt. In Tabelle 6 ist das Einkommensniveau und dessen Entwicklung in der Stadt Regensburg dargestellt. Ferner erfolgt hier eine vergleichende Einordnung des Einkommens in Regensburg im Vergleich zum Durchschnitt im Regierungsbezirk Oberpfalz und im Freistaat Bayern sowie zum Bundesdurchschnitt.

Die Jahresverdienste (Bruttolöhne und -gehälter je Arbeitnehmerin beziehungsweise Arbeitnehmer) in Regensburg lagen im Jahr 2021 rund 7,2 Prozent oberhalb des Durchschnittes von Bayern, circa 18,2 Prozent über dem Durchschnitt des Regierungsbezirkes Oberpfalz und knapp 14,1 Prozent über dem bundesweiten Durchschnitt (vgl. Tabelle 6). Die höchsten Bruttolöhne und -gehälter je Arbeitnehmerin beziehungsweise Arbeitnehmer wurden 2021 in der Landeshauptstadt München erzielt. Das Einkommensniveau ist in Regensburg zwischen 2018 und 2021 um 866 Euro angestiegen (+ 2,0 %). Dies ist ein geringerer Anstieg der Jahresverdienste als durchschnittlich sowohl im Regierungsbezirk Oberpfalz (+ 4,8 %; 1.674 €) und im Freistaat Bayern (+ 6,0 %; 2.302 €) als auch im bundesweiten Durchschnitt (+ 6,3 %; 2.263 €) feststellbar ist.

Beim Primäreinkommen der privaten Haushalte je Einwohnerin beziehungsweise Einwohner (Einkommen aus Erwerbstätigkeit und Vermögen) rangiert Regensburg zwar rund 2,2 Prozent unter dem bayerischen Niveau, allerdings 14,2 Prozent über dem Bundesdurchschnitt. Zwischen 2018 und 2021 vollzog sich in der Stadt Regensburg (+ 3,6 %; 1.178 €) eine überdurchschnittliche Entwicklung innerhalb des Regierungsbezirkes Oberpfalz (+ 2,7 %; 809 €), die aber in etwa dem Durchschnitt im Freistaat Bayern (+ 3,0 %; 1.016 €) beziehungsweise in Deutschland (+ 4,0 %; 1.138 €) entsprach.

Das verfügbare Einkommen je Einwohnerin beziehungsweise Einwohner und Jahr (Einkommen, das für Konsum und Sparen zur Verfügung steht) lag im Jahr 2021 in der Stadt Regensburg circa 7,6 Prozent unter dem bayerischen Durchschnitt, allerdings rund 1,3 Prozent über dem Durchschnitt in Deutschland. Die höchsten verfügbaren Einkommen je Einwohnerin beziehungsweise Einwohner wurden 2021 mit durchschnittlich 37.515 Euro im Landkreis Starnberg erzielt. Zwischen 2018 und 2021 ist das verfügbare Einkommen je Einwohnerin beziehungsweise Einwohner in Regensburg um 4,9 Prozent beziehungsweise 1.162 Euro gestiegen. Dies entspricht ungefähr den durchschnittlichen

Wachstumsraten, wie sie im Regierungsbezirk Oberpfalz (+ 4,4 %; 1.046 €) und im Freistaat Bayern (+ 4,0 %; 1.034 €) festzustellen sind. Verglichen mit der Bundesrepublik Deutschland (+ 5,4 %; 1.253 €) zeigt sich aber ein niedriger Anstieg (vgl. Tabelle 6). Der Anstieg des verfügbaren Einkommens je Einwohnerin beziehungsweise Einwohner lag in der Stadt Regensburg jedoch leicht unter dem Anstieg des Verbraucherpreisindex, der im gleichen Zeitraum 5,2 Prozent betrug.

	2015	2018	2019	2020	2021	2021 zu 2018
Bruttolöhne und -gehälter (Inland) insgesamt je Arbeitnehmerin / Arbeitnehmer [€]						
Stadt Regensburg	39.185	42.702	43.119	42.401	43.568	+ 2,0 %
zum Vergleich:						
Freistaat Bayern	35.475	38.331	39.501	39.286	40.633	+ 6,0 %
Reg.-Bez. Oberpfalz	32.442	35.175	35.988	35.614	36.849	+ 4,8 %
Deutschland	33.128	35.925	37.005	36.962	38.188	+ 6,3 %
Niveau Regensburg zu:						
Freistaat Bayern	110,5 %	111,4 %	109,2 %	107,9 %	107,2 %	
Reg.-Bez. Oberpfalz	120,8 %	121,4 %	119,8 %	119,1 %	118,2 %	
Deutschland	118,3 %	118,9 %	116,5 %	114,7 %	114,1 %	
verfügbares Einkommen der privaten Haushalte je Einwohnerin / Einwohner und Jahr [€]						
Stadt Regensburg	22.170	23.579	23.749	24.238	24.741	+ 4,9 %
zum Vergleich:						
Freistaat Bayern	23.349	25.730	26.079	26.226	26.764	+ 4,0 %
Reg.-Bez. Oberpfalz	21.411	23.515	23.918	24.082	24.561	+ 4,4 %
Deutschland	21.112	23.162	23.595	23.916	24.415	+ 5,4 %
Niveau Regensburg zu:						
Freistaat Bayern	95,0 %	91,6 %	91,1 %	92,4 %	92,4 %	
Reg.-Bez. Oberpfalz	103,5 %	100,3 %	99,3 %	100,6 %	100,7 %	
Deutschland	105,0 %	101,8 %	100,7 %	101,3 %	101,3 %	
Primäreinkommen der privaten Haushalte pro Person [€]						
Stadt Regensburg	29.717	32.660	33.071	32.785	33.838	+ 3,6 %
zum Vergleich:						
Freistaat Bayern	30.125	33.600	34.229	33.637	34.616	+ 3,0 %
Reg.-Bez. Oberpfalz	26.833	29.787	30.336	29.812	30.596	+ 2,7 %
Deutschland	25.710	28.492	29.115	28.767	29.630	+ 4,0 %
Niveau Regensburg zu:						
Freistaat Bayern	98,6 %	97,2 %	96,6 %	97,5 %	97,8 %	
Reg.-Bez. Oberpfalz	110,7 %	109,6 %	109,0 %	110,0 %	110,6 %	
Deutschland	115,6 %	114,6 %	113,6 %	114,0 %	114,2 %	
private Konsumausgaben je Einwohnerin / Einwohner und Jahr [€]						
Freistaat Bayern	21.623	23.070	23.598	22.157	22.918	- 0,7 %
Deutschland	19.623	21.149	21.728	20.605	21.321	+ 0,8 %
Niveau Bayern zu D	108,7 %	109,1 %	108,6 %	107,5 %	107,5 %	

Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder

Tabelle 6: Entwicklung und vergleichende Einordnung des Einkommensniveaus

Eine weitere Größe zur Beschreibung der Nachfrage ist der Kaufkraftindex, der das in den Haushalten verfügbare Einkommen im Verhältnis zum bundesdeutschen Normwert von 100 angibt. Für die Stadt Regensburg wird von Michael Bauer Research GmbH für das Jahr 2022 ein Kaufkraftindex von 108,5 ausgewiesen (vgl. Abbildung 9), die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt verfügen demnach über 108,5 Prozent der durchschnittlichen Kaufkraft eines Bundesbürgers. Die Kaufkraft von Bayern beträgt 104,3 und die Kaufkraft im Regierungsbezirk Oberpfalz 98,9. Die Stadt Regensburg liegt damit sowohl über dem Niveau des Freistaates als auch des Regierungsbezirkes. Im Vergleich der bayerischen Großstädte rangiert Regensburg auf Rang 6.

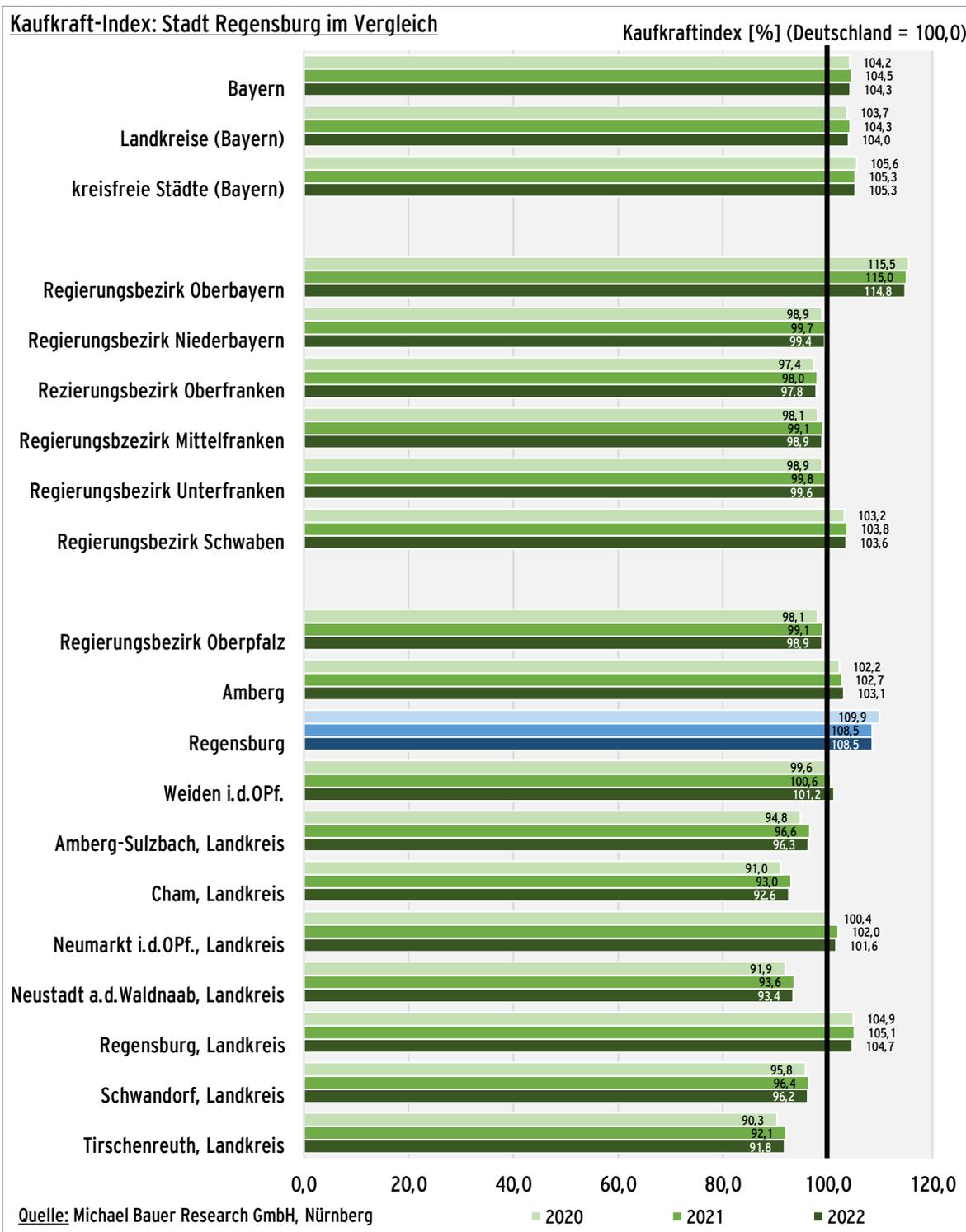


Abbildung 9: Index der Kaufkraftentwicklung im Freistaat Bayern

2.3 Entwicklung der besonders taximarktrelevanten Branchen

Das Taxi- und Mietwagengewerbe wird von einer Vielzahl von nachfrageerzeugenden Sektoren beeinflusst. Im Folgenden wird die Entwicklung in besonders taximarktrelevanten Branchen wie Gesundheitsfürsorge, Tourismus und Gastgewerbe, Bildung, Kultur und Freizeit sowie Messen und Tagungen gezeigt und deren Einfluss auf das örtliche Taxi- und Mietwagengewerbe dargestellt.

2.3.1 Gesundheitswesen

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

In der Stadt Regensburg gibt es zahlreiche Haus- und Facharztpraxen. Die Arztdichte, also die Anzahl der Ärzte je 100.000 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner, beträgt im Jahr 2022 hier 317,4. Die vertragsärztliche Versorgung liegt damit deutlich über dem Durchschnitt im Freistaat Bayern. Hier beträgt die Arztdichte 227,8 Ärzte je 100.000 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner.

Die Stadt Regensburg verfügt mit Stand 31. Dezember 2022 über fünf Krankenhäuser gemäß § 107 Abs. 1 Sozialgesetzbuch V. Buch (SGB V) mit insgesamt 2.845 Betten. Die Anzahl der Betten in den Kliniken der Stadt Regensburg ist zwischen 2018 und 2022 um 0,7 Prozent gestiegen. Dies entspricht einer absoluten Erhöhung um 20 Betten, wenngleich diese zwischen den einzelnen Jahren schwankt. Die Änderungsrate der aufgestellten Krankenhausbetten liegt deutlich über dem Landesdurchschnitt; im gleichen Zeitraum ist die Anzahl der aufgestellten Betten im Freistaat Bayern um 1.128 beziehungsweise 1,5 Prozent gesunken. Im Regierungsbezirk Oberpfalz hat sich die Anzahl der Krankenhausbetten ebenfalls reduziert (- 0,8 %; 56 Betten).

	2018	2019	2020	2021	2022	2022 zu 2018
aufgestellte Betten im Jahresdurchschnitt in den Krankenhäusern je 100.000 EW						
Stadt Regensburg	1.851	1.849	1.829	1.839	1.807	- 2,3 %
zum Vergleich:						
Reg.-Bezirk Oberpfalz	610	605	603	599	592	- 2,8 %
Freistaat Bayern	583	579	579	572	562	- 4,3 %
kreisfreie Städte	1.039	1.037	1.030	1.020	993	- 4,8 %
Landkreise	391	386	389	385	381	- 3,8 %
aufgestellte Betten im Jahresdurchschnitt in den Vorsorge- oder Rehabilitationseinrichtungen je 100.000 EW						
Stadt Regensburg	50	50	51	50	49	- 4,2 %
zum Vergleich:						
Reg.-Bezirk Oberpfalz	117	115	115	109	107	- 7,1 %
Freistaat Bayern	226	225	223	223	216	- 4,7 %
kreisfreie Städte	53	49	50	49	46	- 13,7 %
Landkreise	299	298	295	295	287	- 3,9 %

Quelle: Regionaldatenbank Deutschland, Statistische Ämter des Bundes und der Länder
Tabelle 7: Entwicklung der medizinischen Versorgung in Regensburg

Normiert man die Anzahl der aufgestellten Betten in den Krankenhäusern auf die Bevölkerungszahl, lässt sich der Stadt Regensburg sowohl im Landesvergleich als auch im Vergleich zum Regierungsbezirk Oberpfalz eine sehr gute Krankenhausversorgung bescheinigen (vgl. Tabelle 7). Der in Regensburg erreichte Wert der in den Krankenhäusern im Jahresdurchschnitt aufgestellten Betten je 100.000 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohnern ist nach Erlangen, Würzburg, Bayreuth und Ansbach der Fünfhöchste im Vergleich der bayerischen Großstädte.

Weiterhin gibt es in Regensburg zwei Einrichtungen der stationären medizinischen Rehabilitation. Hinzu kommen zahlreiche Einrichtungen der ambulanten Rehaeinrichtungen, der Altenpflege und Seniorenbetreuung sowie der Tages- und Kurzzeitpflege. Entgegen der Entwicklung in den Krankenhäusern in Regensburg ist in den Einrichtungen der stationären medizinischen Rehabilitation zwischen 2018 und 2022 die Anzahl an aufgestellten Betten konstant geblieben. In Hinblick auf die Vorsorge- oder Rehabilitationseinrichtungen ist das Angebot der Stadt Regensburg sowohl im Vergleich zum Freistaat Bayern als auch im Vergleich zu den Gebietskörperschaften im Regierungsbezirk Oberpfalz als vergleichsweise schlecht einzuschätzen, liegt aber in etwa auf dem Niveau der kreisfreien Städte in Bayern (vgl. Tabelle 7).

2.3.2 Fremdenverkehr

Die Stadt Regensburg ist ein für alle Altersklassen beliebtes Reiseziel. Regensburg gilt aufgrund des sehr gut erhaltenen historischen Stadtkerns mit über 1.000 Denkmälern als die größte mittelalterliche Stadtanlage nördlich der Alpen. Im Jahr 2006 wurde das denkmalgeschützte Ensemble Altstadt Regensburg mit Stadthof als UNESCO-Welterbe ausgezeichnet. Die Stadt bietet ihren Gästen aber auch zahlreiche Kulturangebote sowie im Umfeld der Stadt eine landschaftliche Vielfalt mit zahlreichen Rad- und Wanderwegen.

Für die Besucher und Gäste der Stadt Regensburg stehen zahlreiche Hotels, Pensionen und andere Übernachtungsstätten bereit (vgl. Tabelle 8). Die Tourismusbranche erfuhr durch den mit der Pandemie verbundenen Lockdown sowie die Reise- und Bewegungsbeschränkungen starke Einbußen in der Nachfrage. Entsprechend wurde vielerorts das Angebot für Touristen reduziert. Die Zahl der Übernachtungsmöglichkeiten (+ 4,1 %; 3 Beherbergungsstätten) sowie deren Bettenkapazität (+ 24,0 %; 1.468 Gästebetten) ist aber in der Stadt Regensburg im Zeitraum von 2018 bis 2022 trotz des Einflusses der Corona-Pandemie gestiegen. Das Angebot, welches in der Stadt für Touristen vorhanden ist, hat sich dabei entgegen dem Trend im Freistaat Bayern entwickelt (vgl. Tabelle 8).

Normiert man die Beherbergungsstätten auf die Bevölkerungszahl, weist Regensburg im Jahr 2022 mit 49 geöffneten Beherbergungsstätten je 100.000 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner aber nach wie vor ein unterdurchschnittliches Beherbergungsangebot sowohl im Vergleich zum Freistaat Bayern als auch gegenüber dem Durchschnitt des Regierungsbezirkes Oberpfalz auf (vgl. Tabelle 8). Im Vergleich der bayerischen Großstädte belegt Regensburg Rang vier hinter Passau, Bamberg und Memmingen.

In Hinblick auf das normierte Angebot an Schlafmöglichkeiten liegt die Stadt Regensburg im Jahr 2022 rund 9,1 Prozent über dem Durchschnitt Bayerns. In der Rangliste der bayerischen Großstädte landet Regensburg hier auf Rang drei hinter der Landeshauptstadt München und Passau.

	2018	2019	2020	2021	2022	2022 zu 2018
geöffnete Beherbergungsstätten						
Stadt Regensburg	74	76	76	75	77	+ 4,1 %
Freistaat Bayern	11.934	11.981	11.507	11.562	11.566	- 3,1 %
geöffnete Beherbergungsstätten je 100.000 EW						
Stadt Regensburg	48	50	50	49	49	+ 0,9 %
zum Vergleich:						
Reg.-Bezirk Oberpfalz	81	81	77	77	76	- 6,2 %
Freistaat Bayern	91	91	88	88	87	- 5,2 %
kreisfreie Städte	32	33	31	31	32	- 0,8 %
Landkreise	116	116	111	111	109	- 5,7 %
angebotene Gästebetten						
Stadt Regensburg	6.125	6.615	6.840	6.936	7.593	+ 24,0 %
Freistaat Bayern	567.286	580.186	553.221	571.205	591.191	+ 4,2 %
angebotene Gästebetten je 100.000 EW						
Stadt Regensburg	4.013	4.321	4.492	4.517	4.823	20,2 %
zum Vergleich:						
Reg.-Bezirk Oberpfalz	6.190	6.125	5.716	5.708	5.750	- 7,1 %
Freistaat Bayern	4.338	4.421	4.210	4.335	4.422	+ 1,9 %
kreisfreie Städte	3.693	3.916	3.732	3.981	4.249	+ 15,1 %
Landkreise	4.609	4.633	4.410	4.483	4.495	- 2,5 %

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

Tabelle 8: Entwicklung des Beherbergungsangebots in der Stadt Regensburg

Als Indikatoren für Umfang und Entwicklung des Fremdenverkehrs sind unter anderem die Anzahl der Ankünfte und Übernachtungen zu betrachten. Abbildung 10 zeigt die Entwicklung der Beherbergungen in der Stadt Regensburg. Während die Gästeankünfte im hier vorliegenden Betrachtungszeitraum von 2018 bis 2022 um rund 1,6 Prozent gesunken sind, sind die Gästeübernachtungen um circa 2,4 Prozent gestiegen.

Bei der Einordnung der Entwicklung der Tourismusnachfrage gilt es zu beachten, dass sich durch die zur Eindämmung der Corona-Pandemie beschlossenen Einschränkungen die Gästeankünfte und -übernachtungen in der Stadt Regensburg nahezu halbiert hatten. In Folge der politischen Lockerungen hat sich der Tourismus in Regensburg schrittweise wieder erholt, sodass im Jahr 2022 das Vor-Corona-Niveau fast wieder erreicht worden ist.

Normiert man die vorstehend genannten Indikatoren auf die Bevölkerungszahl, zeigt sich, dass Regensburg eine gefragte touristische Region ist (vgl. Abbildung 10). Die Tourismusnachfrage lag im Jahr 2022 mit 3,9 Gästeankünfte je Einwohnerin beziehungsweise Einwohner deutlich über dem Mittel des Regierungsbezirkes Oberpfalz (1,7 Gäste je EW) und des Landesdurchschnittes von Bayern (2,6 Gäste je EW). Die Aufenthaltsdauer der Gäste mit im Mittel 1,83 Tagen ist vergleichsweise niedrig (Oberpfalz: 2,59 Tage; Bayern: 2,70 Tage). Das ist darin begründet, dass viele Touristen Regensburg im Rahmen von Städtereisen besuchen und deshalb nur vergleichsweise kurze Aufenthalte haben. Günstigere Werte verzeichneten hier die ausgesprochenen bayerischen Urlaubsregionen.

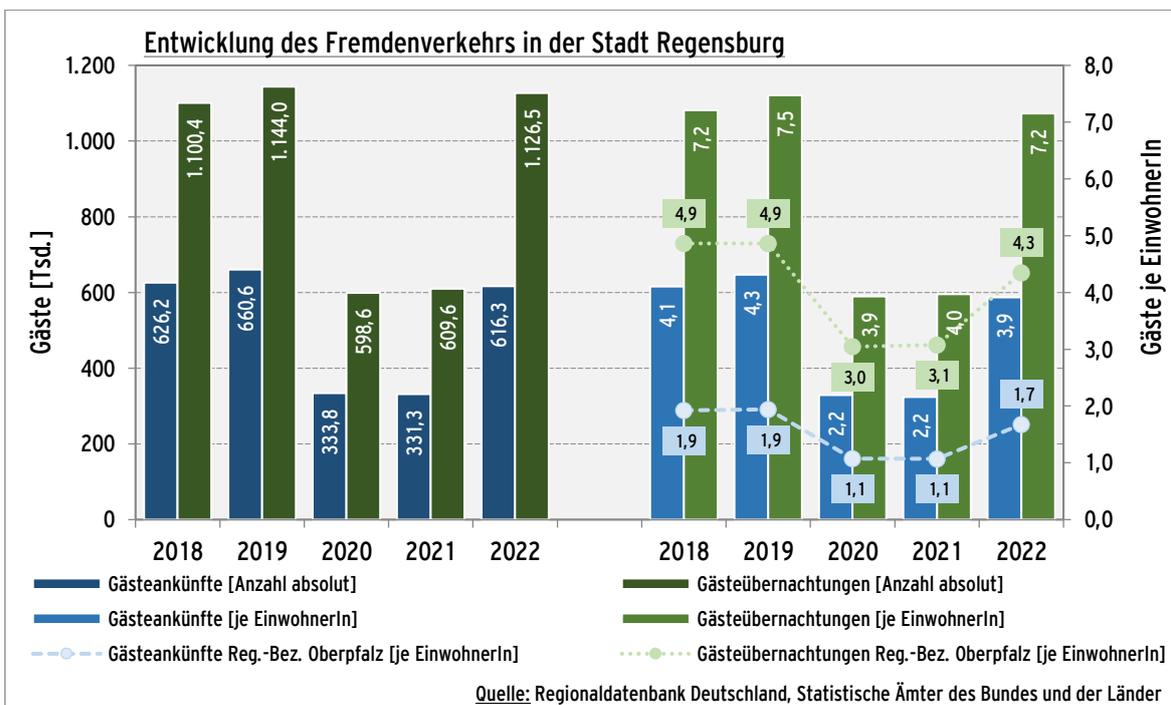


Abbildung 10: Tourismusedwicklung in der Stadt Regensburg

In Hinblick auf den Tourismus gilt es zu betonen, dass ein Großteil der Individualtouristen mit dem eigenen Pkw anreist und auch Reisegruppen während des Aufenthalts in der Regel ein Bus zur Verfügung steht. Damit wird der überwiegende Teil der Aktivitäten mit dem eigenen Fahrzeug abgewickelt und nur selten auf das Taxigewerbe zurückgegriffen. Darüber hinaus gibt es für Touristen günstige Ticket-Angebote für die Nutzung des städtischen Nahverkehrs (Tages-Tickets, Gruppen-Tickets, Regensburg Card). Insbesondere der Tagestourismus hat nur eine untergeordnete Bedeutung für das Taxigewerbe. Noch mehr als bei den Mehrtagesgästen steht hier die Nutzung des eigenen Pkw im Vordergrund, wobei auch das begrenzte Zeitbudget und damit die Konzentration auf wenige Aktivitäten eine Rolle spielen. Das trifft auch auf die mit dem Schiff anreisenden Touristen zu. Auch hier sind die Aufenthalte meist nur kurz, und die Aktivitäten beschränken sich weitestgehend auf fußläufige Besichtigungen des Stadtzentrums.

Bahn und Flugzeug nutzende ausländische Besucherinnen und Besucher sind dagegen eine stabile Klientel im Taxigeschäft. In den vergangenen fünf Jahren ist zwar der Anteil der ausländischen Gäste von 21,9 Prozent im Jahr 2018 auf rund 18,9 Prozent in 2022 gesunken, jedoch rangiert Regensburg hier unter dem Landesdurchschnitt (20,7 %). Zudem weisen andere bayerische Großstädte teilweise ein deutlich höheres Niveau auf, beispielsweise die Landeshauptstadt München (38,6%), Memmingen (33,5 %), Schwabach (29,9 %) oder Nürnberg (28,5 %).

2.3.3 Freizeit, Kultur und Gastronomie

Regensburg ist weiterhin das Oberzentrum in Ostbayern für Kunst, Kultur, Erlebnis und Genuss und hält dementsprechend vielfältigste Angebote hierzu bereit. Das Stadttheater, die Museen, die historische Altstadt, die Restaurants, Bars und Kneipen im Stadtzentrum und die Donau-Arena sind nur einige der Besuchermagnete.

Insbesondere das Angebot an Theateraufführungen (jährlich rund 700 Vorstellungen in den fünf Spielstätten), die zahlreichen Konzerte, Veranstaltungen und Events sowie

sonstige Kulturveranstaltungen ziehen eine entsprechende Nachfrage nach Taxileistungen nach sich. Diese Nachfrage konzentriert sich jedoch hauptsächlich auf die Abendstunden und das Wochenende und ist damit nicht konstant vorhanden. Weiterhin ist zu beachten, dass bei Großveranstaltungen in Regensburg meist Verstärkungen im städtischen Busverkehr vorgenommen werden. So besteht zum Beispiel bei großen Veranstaltungen in der Donau-Arena zusätzlich zum regulären ÖPNV-Angebot ein Buspendelverkehr zwischen Hauptbahnhof und der Arena.³ Dabei gelten die Eintrittskarten teilweise als Fahrausweise. Außerdem stehen an der Donau-Arena über 1.000 Parkplätze zur Verfügung.

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

2.3.4 Messen, Tagungen und Kongresse

Durch die verkehrsgünstige Lage am Knotenpunkt der Bundesautobahnen A 3 und A 93 sowie an der ICE-Strecke zwischen Frankfurt (Main) und Wien stellt Regensburg einen guten Standort für Tagungen und Events dar. Die Stadt bietet hier eine Vielzahl an attraktiven Veranstaltungsorten. Beispielhaft zu nennen sind hier das Kongress- und Kulturzentrum im Kolpinghaus, die Arena Regensburg, das Schloss St. Emmeram, die Donau-Arena sowie zahlreiche Tagungshotels.

Die Messen, Tagungen und Events in der Stadt Regensburg haben eher eine regionale Bedeutung, sodass zum einen die Gästezahlen vergleichsweise moderat sind und zum anderen bietet die kompakte Stadt viele Mobilitätsalternativen. Folglich bilden die Tagungen und Events kein wesentliches Potenzial für den Taxiverkehr.

2.3.5 Schulentwicklung

Schülerbeförderungen mit dem Taxi spielen in Städten auf Grund der guten Erschließung mit dem ÖPNV und Schulbussen und der Siedlungsstruktur meist nur eine geringe Rolle. Das trifft auch auf Regensburg zu. Der Einsatz von Taxis ist hier nach Aussagen der Stadtverwaltung auf wenige Relationen begrenzt, bei denen ein Buseinsatz aus wirtschaftlichen oder straßentechnischen Gründen nicht möglich ist oder im Bereich der Behindertenbeförderung. Ohnehin sind gemäß § 3 Abs. 3 Satz 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) freigestellte Verkehre soweit wie möglich in den öffentlichen Personennahverkehr zu überführen.

2.4 Verkehrliches Umfeld des Taxigewerbes

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

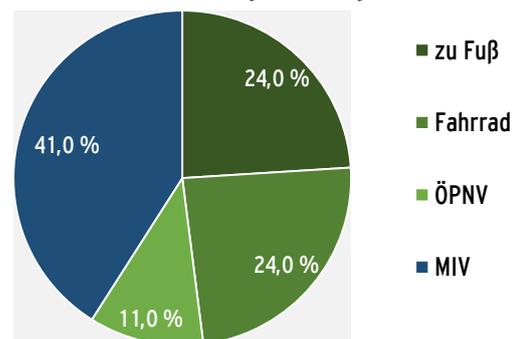
Abbildung 11 zeigt die Verkehrsmittelnutzung in der Stadt Regensburg einerseits über alle Wege sowie andererseits ausschließlich im Binnenverkehr.

³ Erste Abfahrt findet anderthalb Stunden vor Konzertbeginn statt. Ab dann fahren die Pendelbusse im 20-Minuten-Takt bis zehn Minuten vor Beginn der Veranstaltung. Die Rückfahrt findet nach dem Veranstaltungsende statt.

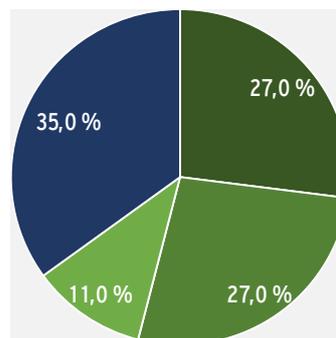
Der Pkw ist mit einem 41-prozentigen Anteil am Modal Split (statistische Größe zur Beschreibung des Verkehrsaufkommens) das dominierende Verkehrsmittel über alle Reisezwecke. Im Freistaat Bayern ist die Pkw-Nutzung im Vergleich dazu mit rund 59,0 Prozent deutlich höher. Dies ist im Wesentlichen auf die Unterschiede in der Verkehrsqualität zwischen Städten und Landkreisen zurückzuführen. Gemäß der bundesweit einheitlich durchgeführten Erhebung Mobilität in Deutschland (MiD) 2017 beträgt die Pkw-Nutzung in den kreisfreien Städten in Bayern 39,0 Prozent, während in ländlichen Gebieten rund 68,0 Prozent aller Wege mit dem Pkw zurückgelegt werden. Daraus lässt sich konstatieren, dass die Pkw-Nutzung in Regensburg nur knapp über dem Durchschnitt der bayerischen Großstädte liegt.

Der ÖPNV, zu dem auch der Verkehr mit Taxis gerechnet wird, wies im Jahr 2017 sowohl im Binnenverkehr als auch über alle Wege einen Anteil am Modal-Split von 11,0 Prozent auf. Dies ist deutlich weniger als in den bayerischen Großstädten üblich ist (vgl. MiD 2018: 19,0 %).

Verkehrsmittelnutzung (Alle Wege)



Verkehrsmittelnutzung (Binnenverkehr)



Quelle: Mobilität in Städten - System repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen (SrV 2018)

Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl in Regensburg

Die nachfolgenden Abschnitte beschreiben detailliert das verkehrliche Umfeld des Taxi- und Mietwagengewerbes in der Stadt Regensburg. Hierbei werden zum einen Verkehrsarten betrachtet, welche in Konkurrenz zum Taxigewerbe stehen, zum anderen aber auch diejenigen, welche das Taxigewerbe in Regensburg symbiotisch unterstützen.

2.4.1 Motorisierter Individualverkehr

Die Nachfrage nach Taxileistungen ist in starkem Maße vom Motorisierungsgrad der Bevölkerung abhängig. Der Pkw-Bestand hat sich in der Stadt Regensburg zwischen 2018 und 2022 kontinuierlich um insgesamt 8,1 Prozent verringert (vgl. Tabelle 9). Innerhalb des Freistaates Bayern hat sich in dem vorstehend genannten Zeitraum der Pkw-Bestand neben Regensburg nur noch in Aschaffenburg (- 2,6 %; 1.166 Fahrzeuge) und im Landkreis München (- 1,9 %; 4.570 Pkw) verringert. Im gleichen Zeitraum stieg die Bevölkerungszahl in Regensburg um rund 3,2 Prozent an. Einer absoluten Verringerung des Pkw-Bestandes von 2018 bis 2022 um 7.210 Fahrzeugen auf der einen Seite steht ein Bevölkerungsanstieg von 4.833 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohnern gegenüber.

Der Motorisierungsgrad, also der Pkw-Bestand bezogen auf 1.000 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner, weist in der Stadt Regensburg im Jahr 2022 gegenüber 2018 eine Verringerung um 10,9 Prozent auf (vgl. Tabelle 9). Der Motorisierungsgrad der Bevölkerung in Regensburg weist im Vergleich sowohl gegenüber dem Durchschnitt des Freistaates Bayern als auch gegenüber dem mittleren Wert im Regierungsbezirk Ober-

pfalz einen sehr geringen Motorisierungsgrad auf. Im Vergleich mit den kreisfreien Städten im Freistaat Bayern liegt die in 2022 erreichte Pkw-Dichte mit 512 Pkw pro 1.000 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner von Regensburg im Mittelfeld.

	2018	2019	2020	2021	2022	2022 zu 2018
Pkw-Bestand absolut						
Stadt Regensburg	89.167	92.778	85.627	82.465	81.957	- 8,1 %
zum Vergleich:						
Reg.-Bezirk Oberpfalz	717.689	730.584	731.543	733.235	738.081	+ 2,8 %
Freistaat Bayern	7.973.421	8.096.844	8.170.101	8.228.614	8.296.429	+ 4,1 %
kreisfreie Städte	1.994.716	2.028.712	2.018.581	2.031.163	2.053.005	+ 2,9 %
Landkreise	5.978.705	6.068.132	6.151.520	6.197.451	6.243.424	+ 4,4 %
Motorisierungsgrad (Pkw pro 1.000 EinwohnerInnen)						
Stadt Regensburg	584	606	562	537	521	- 10,9 %
zum Vergleich:						
Reg.-Bezirk Oberpfalz	647	657	658	657	651	+ 0,6 %
Freistaat Bayern	610	617	622	624	621	+ 1,8 %
kreisfreie Städte	516	522	520	523	519	+ 0,6 %
Landkreise	649	657	664	667	663	+ 2,2 %

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

Tabelle 9: Pkw-Bestand und Motorisierungsgrad in der Stadt Regensburg

Durch die Anschlussstellen zu den Bundesautobahnen A 3 und A 93 im Stadtgebiet verfügt Regensburg über eine sehr gute Verkehrsanbindung mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu überregionalen Zielen. Ferner durchlaufen die Bundesstraße B 15 in Nord-Süd-Richtung sowie in Ost-West-Richtung die B 16 das Stadtgebiet und stellen in Ergänzung mit den zahlreichen Staatsstraßen eine sehr gute Anbindung an das regionale beziehungsweise das übergeordnete Verkehrsnetz dar (vgl. Abbildung 12).

Anhand der bisherigen Entwicklung in Regensburg ist davon auszugehen, dass mittelfristig keine wesentliche Zunahme des Pkw-Bestandes zu erwarten ist, sondern sich die Pkw-Verfügbarkeit der Bevölkerung in der Stadt auf dem durchschnittlichen Niveau der kreisfreien Städte im Freistaat Bayern einpegeln wird. Insgesamt wirkt sich eine hohe Eigenmobilität der Bevölkerung negativ auf die Nachfrage nach Taxi- und Mietwagenleistungen aus.

In der Innenstadt von Regensburg gibt es für Pkw-Nutzende zahlreiche Parkmöglichkeiten in Parkhäusern beziehungsweise Tiefgaragen und auf Parkplätzen (vgl. Abbildung 12). Im Stadtzentrum oder direkt angrenzend stehen über 10.000 Stellplätze für Besucherinnen und Besucher zur Verfügung. Damit haben insbesondere Gäste von außerhalb die Möglichkeit, ihr Auto nahe des Zentrums und damit der touristischen Ziele abzustellen. Von dort aus lässt sich der Weg mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder auch zu Fuß fortsetzen. Viele Parkhäuser bieten interessante Kombi- und Vergünstigungsmöglichkeiten: von einer Stunde Gratis-Parken über ein Theaterticket bis hin zu P+R-Kombinations-Tickets, welche auch die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel erlaubt.

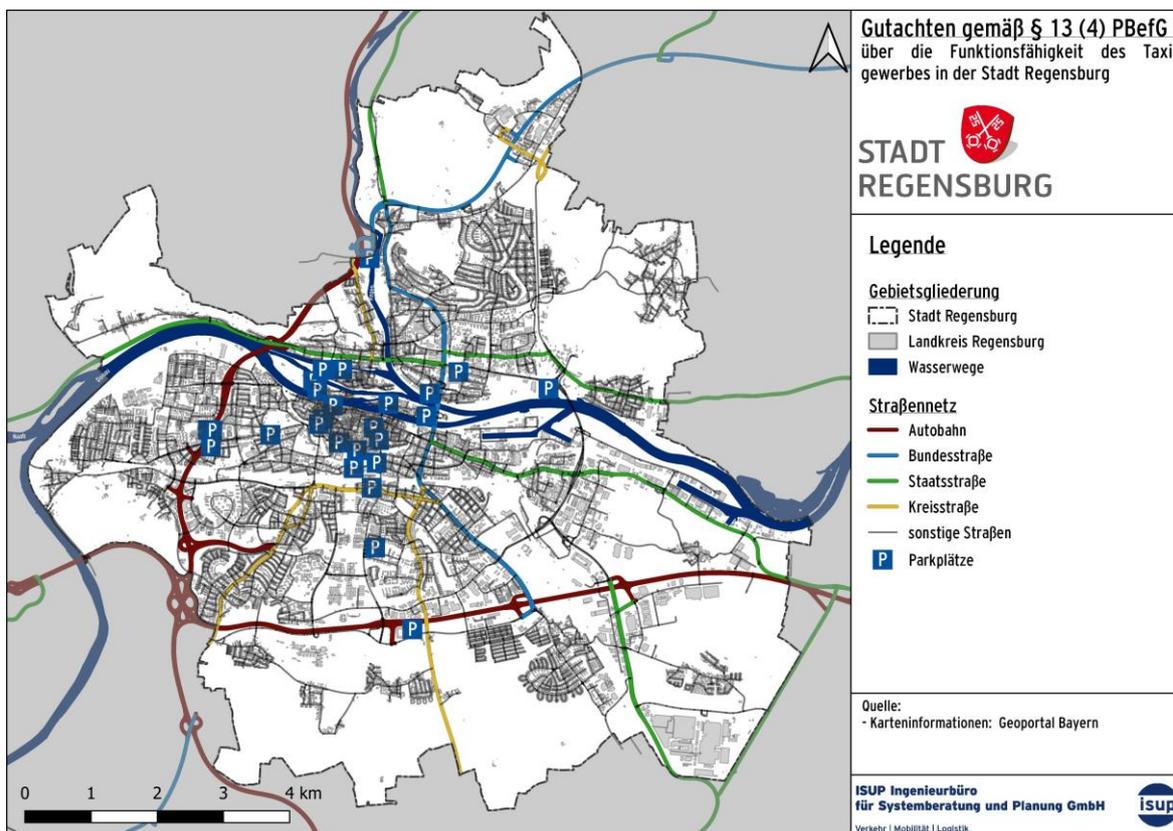


Abbildung 12: Regionales und überregionales Straßennetz in der Stadt Regensburg

Zu diesen Parkplätzen kommen zahlreiche weitere Parkmöglichkeiten in den angrenzenden Stadtbereichen, so dass unter normalen Bedingungen ausreichend Parkraum bei Nutzung des Pkw für die Zufahrt in die Innenstadt verfügbar ist und damit ein Zwang zum Ausweichen auf das Taxi in Größenordnungen nicht besteht (auch unter Beachtung der guten Erschließung des Zentrums mit dem ÖPNV, vgl. Abschnitt 2.4.3). Die Parkplätze sind zwar in der Regel bewirtschaftet; da die Höhe der Parkgebühr jedoch über die Dauer der Standzeit beeinflusst werden kann und der Pkw für dessen Nutzenden bei bestimmten Aktivitäten (insbesondere Einkauf, aber auch Besuch von Kulturveranstaltungen) eine höhere Flexibilität bietet, wird das Entrichten einer Parkgebühr in der Regel eher akzeptiert als das Bezahlen eines Taxis. In den Einkaufszentren und Märkten außerhalb der Innenstadt sind die Parkplätze frei.

Über den Internetauftritt der Stadt Regensburg⁴, der Stadtwerke Regensburg⁵ und des Stadtmarketing Regensburg⁶ können Informationen zur Anzahl freier Parkplätze auf den Innenstadt-Parkflächen abgerufen werden, was insgesamt zur Erleichterung der Nutzung des eigenen Pkw sowohl für Besucherinnen und Besucher von Regensburg als auch der Wohnbevölkerung der Stadt beiträgt.

Ein Parkleitsystem mit dynamischer Stellplatzanzeige erleichtert zudem das Auffinden freier Parkmöglichkeiten und vermeidet damit aufwändigen und die Umwelt belastenden Parkplatzsuchverkehr.

⁴ <https://www.regensburg.de/leben/verkehr-u-mobilitaet/parken>

⁵ <https://www.das-stadtwerk-regensburg.de/freie-parkplaetze>

⁶ <https://www.einkaufen-regensburg.de/service/parken-amp-anfahrt.html>

2.4.2 Mietwagenverkehr

Der Mietwagenverkehr in Deutschland wird nach § 49 PBefG (Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen) geregelt und ist genehmigungspflichtig. Mit Stand September 2023 waren in der Stadt Regensburg 129 Mietwagen genehmigt, die sich auf insgesamt 21 Unternehmen verteilten (12 reine Mietwagenbetriebe und 9 Taxibetriebe mit Mietwagen). In den vergangenen Jahren hat sich der Mietwagenbestand deutlich erhöht (vgl. Tabelle 13). Da eine Beschränkung bei der Vergabe von Mietwagenkonzessionen weiterhin vom Gesetzgeber nicht vorgesehen ist, ist ein weiterer Anstieg des Mietwagenbestandes in der Zukunft nicht auszuschließen.

Der Verkehr mit Mietwagen ist gemäß § 49 Abs. 1 PBefG die Personenbeförderung mit Kfz, die nur im Ganzen zur Beförderung angemietet werden und mit denen Fahrten ausgeführt werden, deren Zweck, Ziel und Ablauf die Mieterin beziehungsweise der Mieter bestimmt. Die Fahrgäste müssen ein zusammenhängender Personenkreis und über Zweck, Ziel und Ablauf einig sein. Die in der Stadt Regensburg konzessionierten Mietwagen werden nur in geringem Maße für klassische, dem Taxibetrieb analoge Personenbeförderungen eingesetzt (vgl. Kapitel 4.1.2). Im Vordergrund steht die Beförderung von Kranken, Menschen mit Behinderung sowie Schülerinnen und Schülern, häufig mit dazu entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugen. Außerdem kommen die Mietwagen für innerbetriebliche Fahrleistungen zum Einsatz.

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

Das Mietwagengewerbe besitzt grundsätzlich keine Tarifbindung. Durch Kombination der Beförderung mit anderen Leistungen ist das Mietwagengewerbe oftmals in der Lage, gegenüber dem Taxi günstigere Beförderungstarife anzubieten und damit Vorteile bei der Abschöpfung beziehungsweise Entwicklung von Nachfrage zu erzielen. Mit der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes hat der Gesetzgeber im Gelegenheitsverkehr jedoch bedeutende Änderungen vorgenommen. Gemäß § 51a Abs. 1 PBefG kann eine Genehmigungsbehörde zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen Mindestentgelte für Mietwagen festsetzen, wenn gewisse Anforderungen an die Region erfüllt sind und eine Wettbewerbssituation zwischen Taxen und Mietwagen besteht. Diesbezüglich werden Anforderungen in § 49 Abs. 4 Satz 7 PBefG definiert.

2.4.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Nachfrage nach Taxileistungen ist in Städten in hohem Maße von der Ausdehnung und Verfügbarkeit des ÖPNV abhängig. Die rechtliche Grundlage für den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Bayern bildet das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) und benennt in Artikel 8 die Stadt Regensburg für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr im Stadtgebiet. Aufgaben-

träger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist der Freistaat Bayern (Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr). Die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH als 100-prozentiges Tochterunternehmen des Freistaates ist mit der Planung, Koordinierung, Bestellung und Qualitätskontrolle des SPNV betraut. Aussagen über die strategische Entwicklung zu Art, Umfang und Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt Regensburg trifft der Nahverkehrsplan in seiner jeweils gültigen Fassung.

Die Stadt Regensburg verfügt über ein sehr gut ausgebautes und leistungsfähiges Stadtverkehrs-Liniennetz (vgl. Abbildung 13), betrieben durch die Stadtwerk Regensburg.Mobilität GmbH. Diese erbringt die Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr inklusive der dazugehörigen allgemeinen Dienstleistungen im Namen und im Auftrag der Regensburger Verkehrsverbund GmbH (RVV). Das Rückgrat des Stadtverkehrs bilden 28 Stadtbuslinien, welche weitestgehend als Radiallinien ausgebildet sind. Zentraler Umsteigepunkt nahezu aller Stadtbuslinien ist der Knoten in der Albertstraße am Hauptbahnhof. Ergänzt wird der Stadtverkehr durch 57 Regionalbuslinien, die aus dem Umland kommend in die Stadt Regensburg einfahren und in der Regel bis zum Hauptbahnhof verkehren.

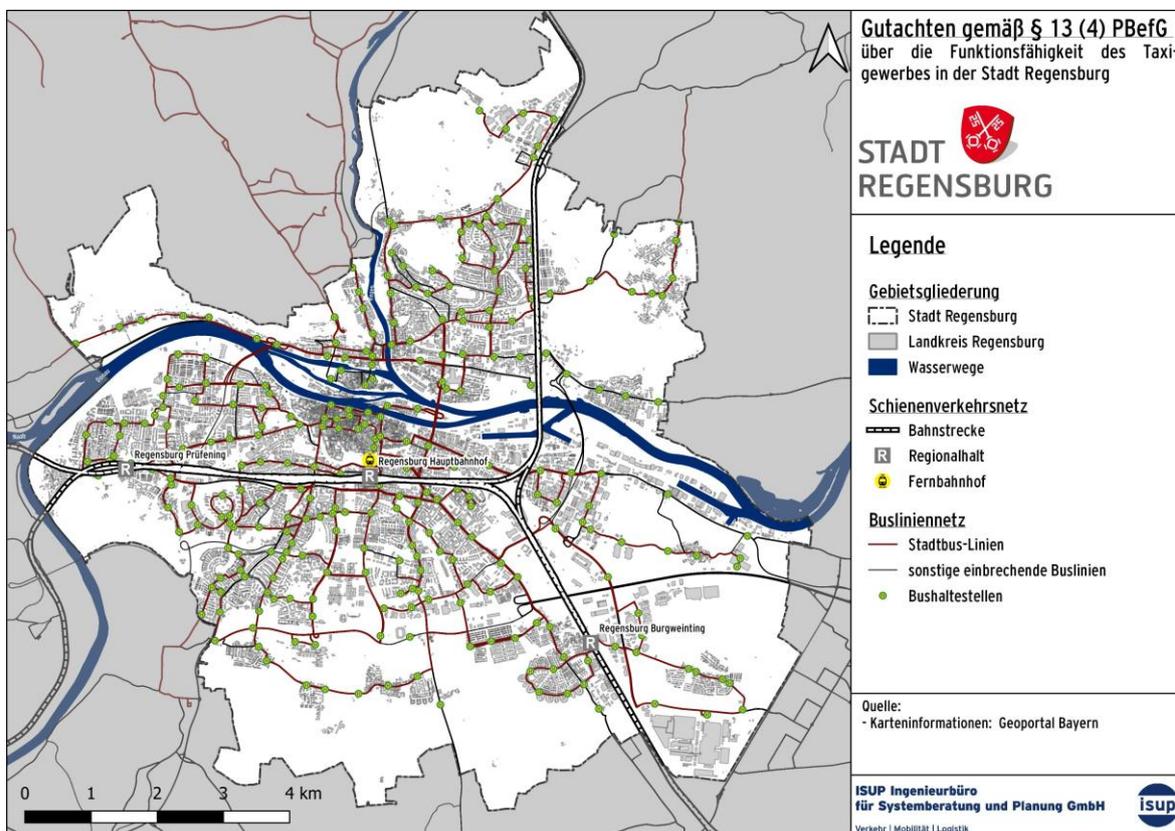


Abbildung 13: Öffentlicher Personenverkehr in der Stadt Regensburg

Auf den Linien wird ein Taktfahrplan umgesetzt, der ein attraktives, in Randbereichen an der Nachfrage orientiertes Fahrtenangebot, bereitstellt. Von Montag bis Freitag (MF) wird auf den Hauptlinien ein 10-Minuten-Takt, auf den übrigen Linien meist ein 20-Minuten-Takt realisiert; Taktstreckungen erfolgen erst nach 19 Uhr. Am Samstag (Sa) liegen die Taktzeiten meist bei 20 bis 30 Minuten, an Sonn- und Feiertagen (SF) bei 30 bis 60 Minuten. Durch Linienüberlagerungen ergeben sich auf einzelnen Streckenabschnitten weitere Verdichtungen in den Fahrtenhäufigkeiten, insbesondere in den zentrumsnahen Bereichen. Die Linien sind nahezu durchgängig täglich bis 24 Uhr im

Einsatz, Betriebsbeginn ist circa 05:00 Uhr an MF und circa 06:00 Uhr am Wochenende. In den Nächten von Donnerstag zu Freitag, von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag oder in Nächten vor gesetzlichen Feiertagen verkehren sieben Nachtbus-Linien, welche ab Hauptbahnhof in die Randbereiche der Stadt fahren, sowie neun weitere Regionalnachtbus-Linien, welche ab Hauptbahnhof nächtliche Verbindungen in den Landkreis (z. B. Bad Abbach, Beratzhausen, Bernhardswald, Eggmühl, Regenstauf, Schönach, Sünching, Wolfsegg, Wörth) bieten. Während der Vorlesungszeit an der Universität Regensburg sind außerdem vier Campus-Linien in Betrieb, die von Montag bis Freitag das Angebot auf den entsprechenden Basislinien verstärken.

Die Entwicklung der Leistungsdaten im Stadtverkehr von Regensburg sowie im Gebiet des RVV insgesamt gehen aus Tabelle 10 hervor. Die Nutzkilometer sind innerhalb des Betrachtungszeitraumes im RVV kontinuierlich gestiegen. Im Stadtgebiet von Regensburg ist bei den Nutzkilometern eine Angebotsreduktion in den Corona-Jahren festzustellen. Bezogen auf den gesamten Verkehrsverbund RVV hat sich die Anzahl der beförderter Personen nach einem Nachfragerückgang in den Corona-Jahren 2020 und 2021 insgesamt positiv entwickelt. Der deutliche Anstieg der Anzahl der beförderten Personen im Jahr 2022 ist vor allem auf die Einführung des Deutschlandtickets zurückzuführen, durch welches die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel einfacher und günstiger geworden ist.

Kenngröße		2018	2019	2020	2021	2022
Stadtverkehr Regensburg:						
Linienlänge	km	333	327	327	327	343
Nutzkilometer	1.000 km	6.561	6.624	5.810	5.875	6.241
RVV Gesamt:						
Nutzwagenkilometer	1.000 km	13.985	14.145	14.101	14.625	15.432
beförderte Personen	1.000 Pers.	37.900	38.400	31.900	32.600	42.000

Quellen: Beteiligungsberichte der Stadt Regensburg 2019 - 2022

Tabelle 10: Entwicklung der ÖPNV-Leistungen in Regensburg und im RVV

Ergänzt wird das ÖPNV-Linienangebot durch ein liniengebundenes RufBus-System mit zwei Linien. Bei diesem nachfrageorientierten ÖPNV-Angebot erfolgt eine Bedienung nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung oder per Online-Buchung. Die Anmeldung ist bis spätestens 60 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrt an der ersten Haltestelle möglich. Der Rufbus hält dabei nur an den Haltestellen, für welche eine Anmeldung vorliegt. Dies hat zur Folge, dass der Rufbus nicht zwangsläufig den vollständigen Linienweg fährt, sondern in Abhängigkeit der Buchungen den effektivsten Weg. Hierin erfolgt eine Einbindung des lokalen Taxi- und Mietwagengewerbes.

Insgesamt wird deutlich, dass der ÖPNV durch die Ergänzung der Linienangebote ein gutes Fahrtenangebot bietet, mit welchem die Fahrtzwecke sowohl der Wohnbevölkerung als auch der Gäste der Stadt abgedeckt werden können. Gemäß der Untersuchung des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (2023) wohnen in Regensburg aktuell rund 99,86 Prozent der Bevölkerung maximal 600 Luftlinienmeter von einer Bushaltestelle beziehungsweise 1.200 Luftlinienmeter von einem Bahnhalt. Selbst wenn man das Fahrplanangebot zugrunde legt, reduziert sich die Erschließungswirkung des ÖPNV nur geringfügig: bei zehn werktäglichen Abfahrten sind 99,81 Prozent der Wohnbevölkerung in der Stadt innerhalb der vorstehenden Grenzen erschlossen. Selbst bei 20 werktägliche Abfahrten (99,80 %) beziehungsweise 28 werktägliche Abfahrten (99,75 %) reduziert sich die ÖPNV-Erschließung kaum.

Im Stadtbusverkehr kommen durchgängig Niederflurbusse zum Einsatz. Damit ergeben sich wesentliche Erleichterungen beim Zugang zu den Fahrzeugen für in der Mobilität eingeschränkte Personen (insbesondere Senioren und Behinderte) und Fahrgästen mit Kinderwagen. Die Busse sind zudem mit Rampen ausgestattet, die eine Mitnahme von Rollstühlen bei nicht niveaugleichem Einstieg ermöglichen. Durch infrarotgesteuerte Lichtsignalanlagen und separate Busspuren ist ein schnelles Vorankommen der Busse gewährleistet, was die Attraktivität des ÖPNV weiter steigert. Wichtige Haltestellen im Stadtbereich sind mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen ausgerüstet, welche übersichtlich die aktuellen Abfahrtszeiten der Busse anzeigen. Die meisten Haltestellen in Regensburg verfügen über einen überdachten Witterungsschutz.

In den vergangenen Jahren wurden in der Stadt Regensburg viele Investitionen getätigt und Maßnahmen umgesetzt, um den ÖPNV attraktiver zu machen. Dies umfasst insbesondere die Forderung gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG, bis zum 31. Dezember 2021 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV herzustellen. Diese ermöglicht im Zusammenspiel mit entsprechend ausgebauten Fahrzeugen die barrierefreie Nutzbarkeit des öffentlichen Personennahverkehrs für in der Mobilität eingeschränkte Personen. Zudem wird durch die zahlreichen Informationsangebote der Regensburger Verkehrsverbund GmbH und des Freistaates Bayern der Zugang beziehungsweise die Nutzung des ÖPNV erleichtert. Gegenwärtig ist in der Stadt Regensburg nicht vorgesehen, deutliche Angebotsreduzierungen im städtischen ÖPNV vorzunehmen, in deren Folge künftig eine verstärkte Inanspruchnahme von Taxi- und Mietwagenleistungen zu erwarten wäre.

Ein Beispiel für den Preisvorteil des ÖPNV-Tarifs: Eine Fahrt mit dem Bus innerhalb der Tarifzone 1 (Stadt Regensburg) kostet 3,10 Euro (Einzelfahrt normal). Für eine Fahrt mit dem Taxi von drei Kilometern sind 11,50 Euro zu bezahlen (Tagtarif, ohne Wartezeit). Die Kosten des Taxis werden pro Kopf allerdings immer günstiger, je mehr Personen mitfahren. Der größte Vorteil des Taxis gegenüber dem ÖPNV ist die Haustür-zu-Haustür-Beförderung sowie die zeitliche Unabhängigkeit von einem Fahrplan.

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

2.4.4 Schienenpersonennahverkehr

Der Schienenpersonennahverkehr stellt wie der Straßenpersonennahverkehr zunächst ebenfalls eine Konkurrenz zum Taxi- und Mietwagengewerbe für Fahrten zwischen den von den Bahnlinien bedienten Orten dar. Die Stadt Regensburg wird im SPNV durch das in Abbildung 13 visualisierte Liniennetz erschlossen. Der Zugang zum SPNV ist am Hauptbahnhof sowie an den beiden Haltepunkten Burgweinting und Prüfening möglich. Die eingesetzten Zugprodukte und deren Fahrtenhäufigkeiten gehen aus Tabelle 11 hervor.

Das SPNV-Angebot ermöglicht, dass alle wichtigen Ziele im Umland von Regensburg mit dem SPNV (teilweise mit Umstieg) erreichbar sind. Es wird deutlich, dass auf allen SPNV-Verbindungen mindestens ein 60-Minuten-Takt vorhanden ist; Nürnberg ist mit zwei Verbindungen (über Neumarkt bzw. Amberg) mindestens alle 30 Minuten erreichbar. Das SPNV-Angebot ist weitestgehend durchgängig an allen Wochentagen vorhanden. Fahrten finden bis mindestens 23:00 Uhr statt. Damit bildet der SPNV eine leistungsfähige Basis für den ÖPNV in das Umland von Regensburg.

Außerdem ist der SPNV für Fahrten innerhalb der Stadt Regensburg in Ost-West-Richtung nutzbar. Das Einzugsbereich der beiden Haltepunkte Burgweinting und Prüfening ist allerdings nicht sehr groß. Beide Haltepunkte werden auch vom Stadt- und Regionalbusverkehr angefahren. Sie besitzen P+R-Plätze (siehe www.bayern-fahrplan.de) beziehungsweise Parkmöglichkeiten, sodass eine Verknüpfung von MIV und SPNV weitestgehend gegeben ist.

Linie	Linienweg	Fahrzeugfolgezeit / Takt [Min]		
		MF	Sa	SF
RE 2	Hof - Marktredwitz - Weiden - Schwandorf - Regensburg - Landshut - München	120	120	120
RE 18	(Ulm) - Ingolstadt - Regensburg	---	120	120
RE 22	Regensburg - Landshut - Flughafen München	60	60	60
RE 25	Prag - Pilsen - Furth im Wald - Cham - Schwandorf - Regensburg - Landshut - München	120	120	120
RE 40	Nürnberg - Hersbruck (r Pegnitz) - Neukirchen (b Sulzb) - Amberg - Schwandorf - Regensburg	60	60	60
RE 50	Nürnberg - Neumarkt (Oberpf) - Regensburg	120	120	120
RB 17	Ingolstadt - Regensburg - (Plattling)	60	120	120
RB 23	Marktredwitz - Weiden - Schwandorf - Regensburg	60	60	60
RB 51	Neumarkt (Oberpf) - Regensburg - Straubing - Plattling	60	60	60

Tabelle 11: SPNV-Angebot in der Stadt Regensburg

Den Schienenverkehr nutzende Nahreisende, wie Berufspendelnde, sind in der Regel ohnehin kein Potenzial für das Taxigewerbe. Für das Taxigewerbe hat der Schienenpersonenverkehr neben der Konkurrenzwirkung jedoch auch Bedeutung als Potenzial für Zu- und Abbringerverkehre im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV). Die Stadt Regensburg ist zumindest über die Strecke „Nürnberg - Regensburg - Passau - Wien“ an den Schienenpersonenfernverkehr der Bahn (ICE, IC, EC) mit zehn täglich verkehrenden Fahrtenpaaren angeschlossen. Auf den anderen Strecken (insbesondere aus/in Richtung Süd-Westen) müssen Fernreisende für das Erreichen von Regensburg den SPNV nutzen, der zwar ein gutes Fahrtenangebot aufweist, durch die längeren Fahrzeiten und das gegebenenfalls notwendige Umsteigen aber weniger attraktiv ist als der Fernverkehr. Bei wahlfreien Reisenden ist hier daher mit einer vorrangigen Nutzung des Pkw zu rechnen.

2.4.5 Flugverkehr

Ein weiterer Verkehrsträger, der nicht in Konkurrenz zum Taxiverkehr steht, sondern für den das Taxi als Zu- beziehungsweise Abbringer und damit als ergänzendes Verkehrsmittel fungiert, ist der Flugverkehr. Hierbei besteht allerdings eine erhebliche Konkurrenzsituation zu anderen Verkehrsmitteln, insbesondere dem Individualverkehr mit dem privaten Pkw und dem öffentlichen Personennahverkehr beziehungsweise dem Schienenpersonenverkehr. Die Fluggäste stehen daher oftmals vor der Frage, mit welchem Verkehrsmittel die Anreise zum Flughafen schneller und günstiger ist. Auch das Kriterium des Beförderungskomforts spielt bei der Wahl des Verkehrsmittels eine zentrale Rolle.

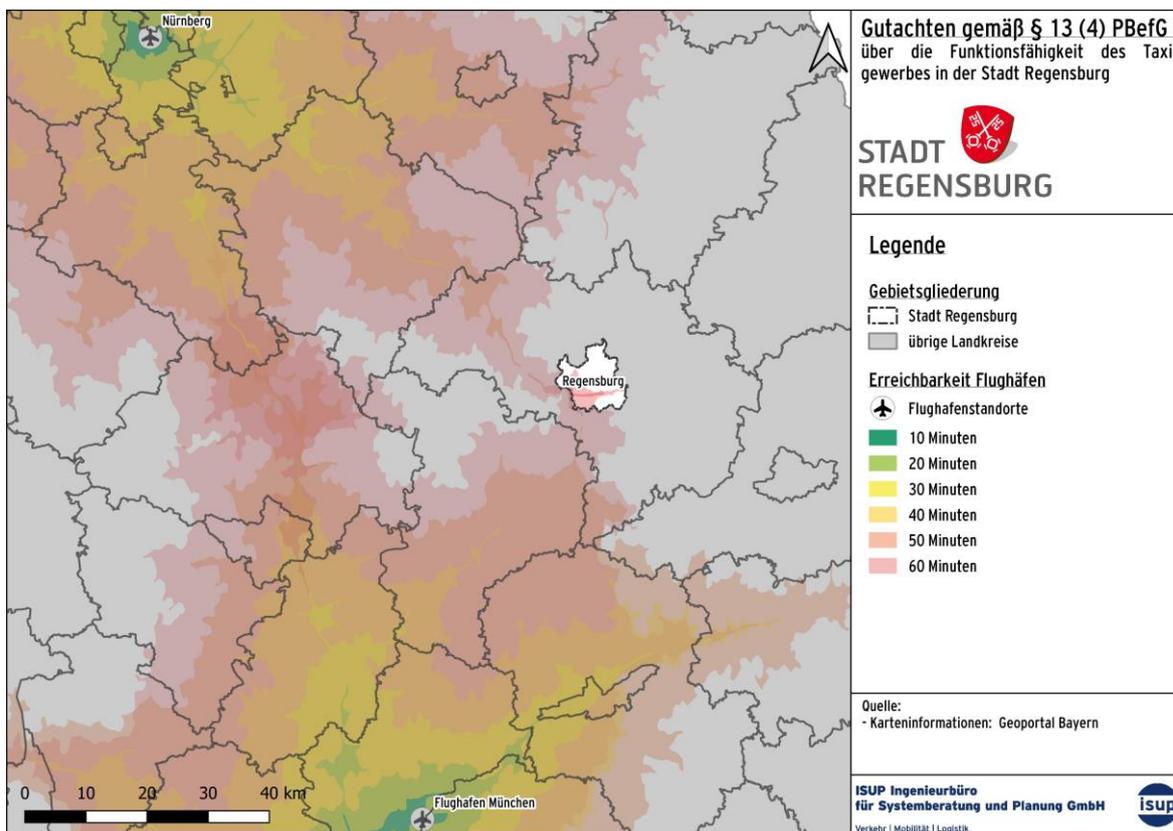


Abbildung 14: Fahrzeiten mit dem Kfz zu für Regensburg relevanten Flughäfen

Die nächstgelegenen und damit für die Stadt Regensburg relevanten internationalen Flughäfen sind München und Nürnberg. Abbildung 14 stellt in diesem Zusammenhang die Fahrzeiten mit einem Kfz, ausgehend von der Stadt Regensburg, zu den Flughäfen München „Franz Josef Strauß“ und Nürnberg „Albrecht Dürer“ dar und fasst diese in Reisezeitisochronen zusammen. Zwar sind Teile der Stadt innerhalb einer Stunde Fahrzeit von den Flughäfen erreichbar, auf Grund der Entfernung von jeweils circa 100 Kilometern, der ausreichenden Anzahl von Parkplätzen für Flugreisende und der guten SPNV-Anbindung beider Flughäfen dürfte die Nutzung des Taxis für Fahrten von Regensburg zu den Flughäfen beziehungsweise zurück eher selten sein. Hinzu kommt, dass für derartige Fahrten auch spezielle Shuttle-Verkehre mit Mietwagen zur Verfügung stehen.

2.4.6 Sonstige Mobilitätsformen

Mehrmals täglich wird Regensburg von Fernbuslinien angesteuert. Die Terminals für Ankunft und Abfahrt befinden sich am Hauptbahnhof. Im Fernbuslinienverkehr kommt analog dem Bahnverkehr das Taxi als Zu- oder Abbringer in Betracht. Aufgrund der zentralen Lage des Bahnhofes und des Spektrums der Fernbusnutzenden (u. a. „preisbewusste“ Reisende, Abwanderer von der Bahn) ist jedoch aus dem Fernbuslinienverkehr keine nennenswerte Taxinachfrage zu erwarten.

Zwischen Car-Sharing-Anbietern und dem lokalen Taxi- und Mietwagengewerbe kann ein Wettbewerb entstehen, da hiermit die Eigenmobilität der Bevölkerung durch das bedarfsgerechte Ausleihen eines Fahrzeuges erhöht wird. Sowohl in der Stadt („Earl“) als auch im Landkreis („carl“) Regensburg gibt es ein stationsbasiertes E-Car-Sharing-Angebot. Die verfügbaren Fahrzeuge können über die Homepage der Stadtwerk Regensburg.Mobilität GmbH abgerufen werden (www.das-stadtwerk-regensburg.de/

earl/standorte). Zur Nutzung des Angebotes müssen sich die Kundinnen und Kunden einmalig registrieren. Anschließend können die Fahrzeuge mit einer RFID-Karte oder per App gebucht werden. Kundinnen und Kunden mit einem RVV Abo (z. B. RVV Jahresabo, Semesterticket), einem R-KOM Privatkundenvertrag oder REWAG-Vertragskonto erhalten einen Rabatt auf den Stundenpreis. Trotz der gegenüber der Taxinutzung sehr attraktiven Preise, dürften die Auswirkungen auf das Taxi- und Mietwagengewerbe gegenwärtig durch das Car-Sharing-Angebot nur marginal sein.

Ab September 2021 hat die Stadtwerk Regensburg.Mobilität GmbH zusammen mit der Stadt Regensburg und dem Gewerbepark Regensburg für einen zweijährigen Pilotversuch zwei autonome Kleinbusse betrieben. Die elektrisch betriebenen Shuttlebusse verkehrten von Montag bis Freitag jeweils zwischen 10:00 und 14:00 Uhr auf einer 1,1 Kilometer langen Ringstraße im Gewerbepark. Die Nutzung des Angebotes war kostenlos. Sollte zukünftig ein entsprechendes Angebot flächendeckend in Regensburg etabliert werden, dann dürften insbesondere durch den Preisvorteil die Fahrgastpotenziale für die Taxis und Mietwagen in der Stadt sinken.

Mit der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes hat der Gesetzgeber im Gelegenheitsverkehr zudem zwei neue Verkehrsformen eingeführt. Der Linienbedarfsverkehr gemäß § 44 PBefG soll Verkehrsunternehmen die Möglichkeit bieten, nachhaltige und benutzerorientierte Mobilitätsangebote in Ergänzung zum klassischen ÖPNV anzubieten, um beispielsweise bislang schwach ausgelastete Linien effizienter bedienen zu können. Mit dem gebündelten Bedarfsverkehr nach § 50 PBefG wurde ferner eine neue Form des Gelegenheitsverkehrs mit eigenen Rechten und Pflichten⁷ geschaffen, welche den Verkehr mit Taxen und Mietwagen ergänzt. Einige der Verkehrsformen, welche bislang nach § 2 Abs. 6 PBefG (typenähnliche Genehmigung) oder § 2 Abs. 7 PBefG (Experimentierklausel) genehmigt wurden, haben einen eigenen, spezifischen Rahmen erhalten. Grundsätzlich dürfen im gebündelten Bedarfsverkehr Personen nur innerhalb der Kommune befördert werden, in der das ausführende Unternehmen seinen Betriebssitz hat. Im Einvernehmen mit anderen Genehmigungsbehörden und dem Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs kann die Genehmigungsbehörde aber auch die Beförderung außerhalb der Betriebssitzkommune gestatten und einen größeren Bezirk festlegen (§ 50 Abs. 2 Satz 3 PBefG). Derartige Aktivitäten sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt in der Stadt Regensburg nicht bekannt. Im Landkreis Regensburg befindet sich ein flächendeckender On-Demand-Verkehr (elma) im Probetrieb.

2.5 Beurteilung des regionalen Umfeldes auf das Taxigewerbe

Im vorstehenden Abschnitt erfolgte eine umfassende Analyse der raumstrukturellen und regionalwirtschaftlichen Bedingungen in der Stadt Regensburg. Bedingt durch den demografischen Wandel wird sich die Bevölkerungszusammensetzung in den kommenden Jahren deutlich ändern, was einen erheblichen Einfluss auf das Taxigewerbe haben wird. Das Absinken des Anteils der Personen im Erwerbsalter, die das Taxi vorwiegend in der Freizeit nutzen, wird durch den deutlich wachsenden Anteil an Seniorinnen und Senioren ausgeglichen. Zwar nimmt die Pkw-Verfügbarkeit und -nutzung auch bei den

⁷ Bezüglich des gebündelten Bedarfsverkehrs können die Genehmigungsbehörden bezüglich von Höchstbeförderungsentgelten (§ 51a Abs. 2 S. 2 Nr. 1 PBefG), einer Bündelungsquote (§ 50 Abs. 4 S. 2 Nr. 3 PBefG), bezüglich der Rückkehrpflicht (§ 50 Abs. 1 S. 3, Abs. 4 S. 1 u. 2 Nr. 1 und Nr. 2 PBefG), zu zeitlichen und räumlichen Beschränkungen des Einsatzes (§ 50 Abs. 2 S. 2 PBefG), bezüglich der Barrierefreiheit (§ 50 Abs. 4 S. 2 Nr. 4 PBefG) und Emissionsstandards (§ 50 Abs. 4 S. 2 Nr. 5 PBefG) sowie zu Sozialstandards (§ 50 Abs. 4 S. 2 Nr. 4, Nr. 5, S. 3 PBefG) treffen.

Seniorinnen und Senioren weiter zu, jedoch ist im Rentenalter in der Regel weniger Einkommen vorhanden. Dem steht allerdings das steigende Lebensalter mit sich erhöhendem Bedarf nach fremder Hilfe bei der Mobilität gegenüber, insbesondere für Arztbesuche und Krankenfahrten sowie für Besorgungen. Mittelfristig bis 2030 ist demzufolge mindestens eine stabile Nachfrageentwicklung nach Taxileistungen zu erwarten und somit liegen keine Anzeichen für eine Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes auf Grundlage der raumstrukturellen und demografischen Rahmenbedingungen vor.

Die Analyse des wirtschaftlichen Umfeldes und der Entwicklung von Branchen mit Einfluss auf das Taxigeschäft zeigt, dass sich zukünftig die Bedingungen für das Taxi- und Mietwagengewerbe kaum verändern werden. Eine nachhaltige Steigerung der Nachfrage ist auf Grundlage der Wirtschafts- und Gewerbestruktur, des touristischen Profils der Stadt Regensburg, des Gesundheitswesens oder durch Veranstaltungen nicht zu erwarten. Die in den letzten Jahren zu verzeichnenden Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt (steigende Anzahl an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten) und bei den verfügbaren Einkommen haben sich entsprechend positiv auf das Konsumverhalten der Bevölkerung ausgewirkt. Nach dem Anziehen der allgemeinen Verbraucherpreise nach 2010 haben sich diese von 2014 bis 2021 beruhigt und sind in diesem Zeitraum nur mäßig angestiegen. Durch die deutlich steigenden Verbraucherpreise ab dem Jahresbeginn 2022 wird jedoch sowohl die Wirtschaft in der Stadt Regensburg als auch das Konsumverhalten der Bevölkerung beeinflusst. Zwar liegt die Kaufkraft aktuell noch deutlich über dem Durchschnitt im Freistaat Bayern, aber eine zunehmende Zurückhaltung bei der Inanspruchnahme nicht unbedingt notwendiger Dienstleistungen, wozu die Taxinutzung für allgemeine Bevölkerungsfahrten zählt, kann zukünftig nicht ausgeschlossen werden. Die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt Regensburg wird gegenwärtig durch das wirtschaftliche Umfeld und die Entwicklung in den taximarktrelevanten Branchen insgesamt nicht gefährdet.

In der Stadt Regensburg besteht eine starke Konkurrenz zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln. So besteht eine große Wettbewerbssituation zwischen dem lokalen Taxigewerbe mit den umfangreichen ÖPNV-Angeboten (SPNV, ÖPNV, RufBus) in Regensburg, dessen Stand zukünftig mindestens beibehalten werden wird. Anzeichen für eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes lassen sich gegenwärtig hieraus aber noch nicht ableiten. Sollten die bestehenden Mobilitätsangebote in Regensburg weiter ausgebaut werden oder in Zukunft weitere Angebote etabliert werden, zum Beispiel des Sharing-Angebotes, von autonome Bus-Angeboten oder eines On-Demand-Services, ist von einem Absinken der Nachfrage nach Taxileistungen auszugehen.

3 Angebotssituation

3.1 Betriebe

Mit Stand September 2023 (Beginn der Vorbereitung der Unternehmensbefragung, die die Basis für alle im Folgenden ausgewerteten Daten bildet) existieren in der Stadt Regensburg 80 Taxiunternehmen. Diese setzen insgesamt 153 Taxis ein (Quelle: Genehmigungsbehörde Stadt Regensburg). Neun Taxiunternehmen betreiben zusätzlich auch Mietwagen; elf der insgesamt 129 Mietwagen entfallen auf diese Betriebe. In der Stadt Regensburg gibt es zudem zwölf reine Mietwagen-Betriebe.

Im Folgenden wird die Struktur der Taxi- und Mietwagenunternehmen in der Stadt Regensburg detailliert erläutert. Weiterhin werden die Anzahl und Ursachen von Geschäftsaufgaben und die Gründe für die Rückgabe von Einzelkonzessionen im Betrachtungszeitraum gezeigt.

3.1.1 Struktur des Taxi- und Mietwagengewerbes

Die Unternehmensgröße der Taxibetriebe zum Stand September 2023 geht aus Tabelle 12 hervor. Im Taxigewerbe der Stadt Regensburg sind 70,0 Prozent der Taxiunternehmen Einfahrzeug-Betriebe, welche rund 36,60 Prozent der Fahrzeuge besitzen. Der durchschnittliche Taxibesatz über alle Betriebe liegt bei 1,91 Fahrzeugen.

Vier oder mehr Fahrzeuge sind in zehn Taxiunternehmen im Einsatz. Dies entspricht einem Anteil von 12,5 Prozent aller Taxiunternehmen. Innerhalb dieser Größenklasse sind 41,18 Prozent aller Fahrzeuge vereint. Das größte Unternehmen besitzt zwölf Taxis. Der durchschnittliche Taxibesatz in dieser Größenklasse liegt bei 6,3 Fahrzeugen je Betrieb.

Taxis pro Unternehmen	Unternehmen		Fahrzeuge	
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil
1	56	70,00 %	56	36,60 %
2	8	10,00 %	16	10,46 %
3	6	7,50 %	18	11,76 %
4	4	5,00 %	16	10,46 %
5	1	1,25 %	5	3,28 %
6	2	2,50 %	12	7,84 %
9	2	2,50 %	18	11,76 %
12	1	1,25 %	12	7,84 %
Summe	80	100,0 %	153	100,0 %

Quelle: Stadt Regensburg, Amt für öffentliche Ordnung und Straßenverkehr

Tabelle 12: Unternehmensgröße der Taxiunternehmen in der Stadt Regensburg

Die Entwicklung des Unternehmens- und Konzessionsbestandes geht aus Tabelle 13 hervor. Die Anzahl an Taxikonzessionen in der Stadt Regensburg unterlag im Betrachtungszeitraum zwischen 2018 und 2022 einem kontinuierlichen Rückgang. Insgesamt hat sich der Konzessionsbestand in diesen fünf Jahren um 11,2 Prozent (20 Taxis) verringert. Dieser Trend setzte sich im Jahr 2023 fort. Bis zum Beginn der Unternehmensbefragung im September 2023 hat sich die Anzahl an Taxis in Regensburg nochmals um fünf Fahrzeuge verringert. Dabei ist festzustellen, dass zwischen 2018 und 2022 in Regensburg eher Einfahrzeug-Betriebe aufgegeben wurden als größere Taxiunternehmen.

Die Anzahl Mietwagenkonzessionen ist dahingegen kontinuierlich angestiegen. Lag der Mietwagenbestand zu Beginn des Betrachtungszeitraumes bei 72 Fahrzeugen, hat sich dieser bis 2022 um rund 56,9 Prozent beziehungsweise 41 Fahrzeuge erhöht. Der allgemeine Trend in Deutschland zur kontinuierlichen Ausweitung des Mietwagenbestandes, insbesondere bedingt durch die höhere Flexibilität beim Einsatz dieser Fahrzeuge und damit eine Verschiebung der Konzessionsanzahl vom Taxigewerbe hin zum Verkehr mit Mietwagen, ist folglich auch in Regensburg deutlich zu erkennen.

Jahr	Taxigewerbe		Mietwagengewerbe	
	Unternehmen	Fahrzeuge* ¹	Unternehmen* ²	Fahrzeuge* ³
2015	106	180	12	60
2016	92	178	11	65
2017	94	182	14	78
2018	94	178	15	72
2019	90	172	16	93
2020	87	168	17	97
2021	84	162	17	106
2022	81	158	20	113
09/2023	80	153	21	129

Hinweise: *¹ Saldo aus Übertragung/Verkauf, Rückgabe, Widerruf/Erloschen und Neuerteilung

*² inklusive Taxibetriebe mit Mietwagen

*³ inklusive ruhender Konzessionen

Quelle: Stadt Regensburg, Amt für öffentliche Ordnung und Straßenverkehr

Tabelle 13: Entwicklung des Fahrzeugbestandes

Wartelisten mit Anträgen auf Erteilung einer Taxikonzession sowohl für die Alt- als auch für Neuunternehmer werden durch das Amt für öffentliche Ordnung und Straßenverkehr der Stadt Regensburg geführt und kontinuierlich bearbeitet. Aktuell sind sechs Anträge auf eine Taxigenehmigung von Altunternehmen sowie acht Anträge von Neuunternehmen enthalten. Die Entwicklung der Warteliste der Alt- und Neubewerber zeigt, dass sowohl ein konstantes Interesse von bereits in der Stadt aktiven und somit mit den lokalen Gegebenheiten vertrauten Unternehmen besteht, aber auch ein Interesse zur Durchführung von Taxifahrten in Regensburg von jüngeren Bevölkerungsgruppen oder aber externen Taxiunternehmen besteht. Die Betrachtung der Altersstruktur der Taxibetriebe in der Stadt Regensburg zeigt:

- Rund 54,9 Prozent der Unternehmen haben das Taxigeschäft vor 2010 aufgenommen und betreiben es damit bereits mindestens zwölf Jahre.
- Im Zeitraum zwischen 2010 und 2018 haben rund 26,8 Prozent der an der Unternehmensbefragung beteiligten Unternehmen ihr Gewerbe aufgenommen.
- Der Anteil der Unternehmen, welche innerhalb des Betrachtungszeitraumes (nach 2018) den Taxibetrieb aufgenommen haben, beträgt circa 18,3 Prozent.

Damit verfügt die Stadt Regensburg auf der einen Seite über eine Unternehmerschaft, welche schon lange am Markt ist und dementsprechend über umfassende Erfahrungen bei der Durchführung des Taxiverkehrs verfügt. Auf der anderen Seite gibt es offensichtlich kein allgemeines „Nachwuchsproblem“ im Taxigewerbe. Von den gegenwärtig bestehenden Unternehmen mit Mietwagenbetrieben haben rund 87,5 Prozent das Gewerbe nach 2018 begonnen. Es wird deutlich, dass ein großer Teil der Mietwagen-

betriebe erst seit wenigen Jahren am Markt ist und damit die vorstehend benannte hohe Attraktivität zum Einsatz dieser Fahrzeuge in Regensburg bestätigt wird.

Das Durchschnittsalter der Taxiunternehmerinnen beziehungsweise Taxiunternehmer liegt gemäß der Auswertung der Unternehmensbefragung bei 54,5 Jahren; dies ist zwar ein sehr hoher Wert, entspricht aber einem für das Taxigewerbe mittlerweile üblichen Wert. Ein ähnliches durchschnittliches Alter wurde zudem bereits in der Vergangenheit ermittelt (2012: 53,0 Jahre; 2017: 53,85 Jahre). Bei den Mietwagenunternehmen haben die Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmer ein durchschnittliches Alter von 48,7 Jahren.

Sechs Unternehmen betreiben neben dem Taxibetrieb weitere Geschäftsfelder (ohne Berücksichtigung des Betriebs von Mietwagen). Dies entspricht einem Anteil von rund 8,5 Prozent der Taxiunternehmen. Zwei weitere Taxiunternehmen in der Stadt Regensburg planen gegenwärtig, in nächster Zeit den Betrieb in anderen Geschäftsfeldern erstmals aufzunehmen. Bei den reinen Mietwagenunternehmen besitzt rund ein Drittel der Betriebe weitere Geschäftszweige. Zusätzliche beziehungsweise vorrangige Einnahmequellen sind hier also deutlich häufiger vorhanden.

3.1.2 Geschäftsaufgaben und -übertragungen

Im Zeitraum vom 01. Januar 2018 bis zum 31. Dezember 2022 sind in Regensburg insgesamt 28 Taxibetriebe mit 52 Konzessionen aufgegeben worden (Summe aus Übertragung/Verkauf, Rückgabe, Widerruf/Erloschen). Hinzu kommen 22 zurückgegebene Einzelkonzessionen. Altersbedingte Gründe waren bei mindestens zehn Konzessionsaufgaben maßgebend.

Im gleichen Zeitraum wurden aber auch 21 Taxiunternehmen (durch Übertragung/Verkauf und Neuerteilung von Konzessionen) neu gegründet. Bei den Mietwagenunternehmen erfolgten zehn Neugründungen (inkl. Taxiunternehmen, die den Mietwagenbetrieb aufgenommen haben).

	Anteil Unternehmer, die folgende Maßnahmen planen				
	Erweiterung Taxibetrieb	Reduzierung Taxibetrieb	Aufgabe Taxibetrieb	Aufn. / Erw. MW-Betrieb	neue Geschäftsfelder* ¹
Verkehr mit Taxen und Mietwagen					
Taxigewerbe	8,5 %	7,0 %	11,3 %	5,6 %	4,2 %
Mietwagengewerbe	0,0 %	0,0 %	0,0 %	22,2 %	11,1 %
Taxigewerbe nach Betriebsgröße					
Betriebe mit 1 Taxi	4,2 %	4,2 %	10,4 %	2,1 %	6,3 %
Betriebe mit 2 und 3 Taxis	28,6 %	7,1 %	7,1 %	21,4 %	0,0 %
Betriebe ab 4 Taxis	0,0 %	28,6 %	28,6 %	0,0 %	0,0 %
Hinweis: * ¹ neue Geschäftsfelder außerhalb des Taxi- und Mietwagengewerbes; enthalten sind hierin auch Betriebe, die bereits andere Geschäftsfelder betreiben					

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 14: Planungen zu betrieblichen Veränderungen

Auf Grundlage des ermittelten durchschnittlichen Alters der Taxiunternehmerinnen und Taxiunternehmer sind aber mittelfristig weitere Betriebsübernahmen beziehungsweise vollständige Betriebsaufgaben zu erwarten. Die Frage, inwieweit in nächster Zeit betriebliche Veränderungen geplant oder angedacht sind, haben die Taxiunternehmerinnen beziehungsweise Taxiunternehmer gemäß Tabelle 14 beantwortet. Eine

Erweiterung des Taxibetriebes durch Erwerb weiterer Konzessionen ist durch 8,5 Prozent der bestehenden Taxiunternehmen geplant. Die Bestrebung, das bestehende Unternehmen um zusätzliche Taxis zu erweitern, ist vor allem bei den Taxiunternehmen der zweiten Größenklasse festzustellen (2 - 3 Taxis).

5,6 Prozent der Taxiunternehmen ziehen in Erwägung, den Betrieb mit Mietwagen aufzunehmen oder zu erweitern. Diese Bestrebung haben ebenfalls die Taxiunternehmen der zweiten Größenklasse stärker als die übrigen Taxibetriebe (vgl. Tabelle 14).

Die Auswertung der Befragungsergebnisse verdeutlicht, dass bei den bestehenden Taxiunternehmen vereinzelt betriebliche Erweiterungen sowohl im Bereich Taxi als auch im Bereich Mietwagen geplant sind. Eine Reduzierung des Taxibetriebes wird von rund 7,0 Prozent der Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmern in Betracht gezogen. Die Gründe hierfür liegen insbesondere in der wirtschaftlichen Situation des Betriebes durch den steigenden Kostendruck, aber auch der Fahrpersonalmangel wurde als Grund zur Verkleinerung des Taxiunternehmens benannt. Zudem erwägen circa 11,3 Prozent der Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmer, den Taxibetrieb vollständig aufzugeben. Die Bestrebungen, das Taxiunternehmen zu verkleinern oder vollständig aufzugeben, wird dabei vor allem von den größeren Taxiunternehmen mit vier oder mehr Fahrzeugen geäußert.

Ein neues Geschäftsfeld außerhalb des Taxi- und Mietwagengewerbes wird zum gegenwärtigen Zeitpunkt von rund 4,2 Prozent der Taxiunternehmen in Betracht gezogen. Dahingegen haben die Mietwagenunternehmen der Stadt Regensburg derzeit keine Ambitionen zu betrieblichen Verkleinerungen oder Auflösungen. Rund 22,2 Prozent der reinen Mietwagenunternehmen erwägen aber die Erweiterung des Mietwagenbetriebes. Zudem sehen 11,1 Prozent der reinen Mietwagenunternehmen vor, ein Geschäftsfeld außerhalb des Taxi- und Mietwagengewerbes aufzunehmen.

3.2 Wettbewerbssituation im Taxi- und Mietwagengewerbe

Im Rahmen der Unternehmensbefragung hatten die Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmer Gelegenheit, eine Eigeneinschätzung bezüglich der Anzahl an Taxi- und Mietwagenkonzessionen in der Stadt Regensburg vorzunehmen. Die Ergebnisse fasst Abbildung 15 zusammen.

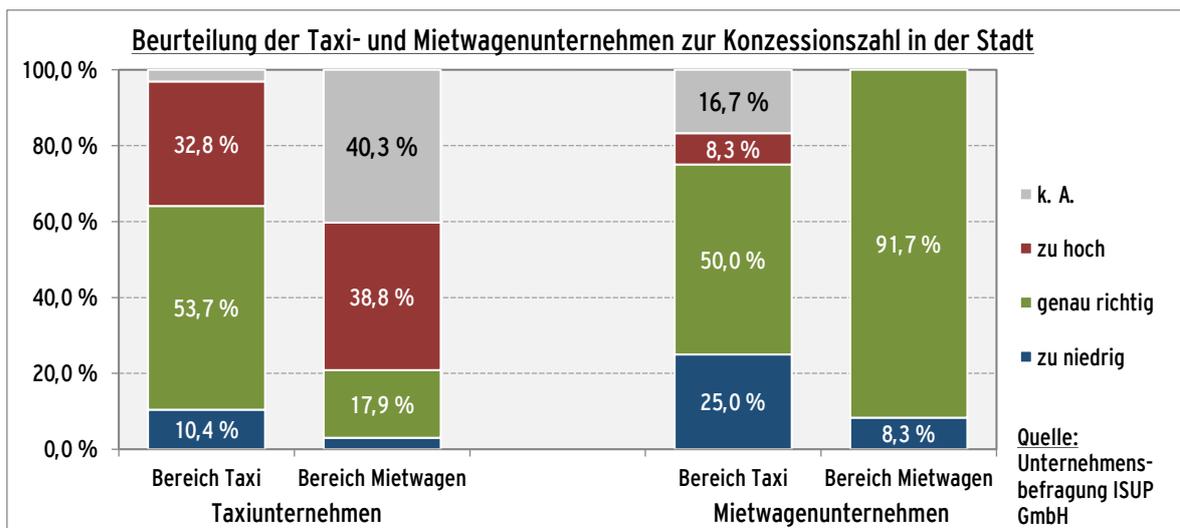


Abbildung 15: Beurteilung der Taxi- und Mietwagenbetriebe zur Konzessionsanzahl in Regensburg

Insgesamt schätzt der überwiegende Teil der Unternehmerinnen beziehungsweise

Unternehmer die Gesamtanzahl an Taxi- und Mietwagenkonzessionen in der Stadt Regensburg als genau richtig ein. Von Seiten der Taxiunternehmen wird jedoch von knapp über einem Drittel der Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmer die Zahl der Mietwagen im Stadtgebiet als zu hoch eingeschätzt.⁸ Die Taxiunternehmen nehmen folglich die Mietwagen als deutliche Konkurrenz wahr. Im Gegenzug wird aber die Anzahl der Taxikonzessionen von rund 25,0 Prozent der Mietwagenunternehmen als nicht ausreichend bewertet.

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

Die Entwicklung der Taxi- sowie der Taxi-Mietwagen-Dichte für die Stadt Regensburg zwischen 2015 und September 2023 (Beginn Unternehmensbefragung) geht aus Tabelle 15 hervor. Zum 31. Dezember 2022 ergab sich mit den 153 Taxikonzessionen in der Stadt Regensburg eine Taxidichte von 1,00 Taxis pro 1.000 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner. Zu Beginn der Unternehmensbefragung im September 2023 ist die Taxidichte mit 0,96 Taxis pro 1.000 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner erstmals unter den Wert von 1,0 gesunken. Insgesamt lässt sich beobachten, dass die Taxidichte in den vergangenen Jahren kontinuierlich gesunken ist. Dahingegen ist die Mietwagendichte innerhalb des Betrachtungszeitraumes kontinuierlich gestiegen. Zuletzt lag sie bei 0,81 Mietwagen pro 1.000 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner.

Jahr	Anzahl Fahrzeuge		Fahrzeugdichte		EW pro Taxi	Taxi-Mietwagen-Dichte [Fzg./1.000 EW]
	Taxis	Mietwagen	Taxi pro 1.000 EW	Mietwagen pro 1.000 EW		
2015	180	60	1,24	0,41	808	1,65
2016	178	65	1,20	0,44	835	1,63
2017	182	78	1,21	0,52	829	1,72
2018	178	72	1,17	0,47	857	1,64
2019	172	93	1,12	0,61	890	1,73
2020	168	97	1,10	0,64	906	1,74
2021	162	106	1,06	0,69	948	1,75
2022	158	113	1,00	0,72	996	1,72
09/2023	153	129	0,96	0,81	1.038	1,77

Quelle: Stadt Regensburg, Amt für öffentliche Ordnung und Straßenverkehr

Tabelle 15: Entwicklung der Taxi- und Taxi-Mietwagendichte in Regensburg

Neben der sinkenden Anzahl an Taxis in der Stadt gilt es hierbei die steigende Bevölkerungszahl zu beachten. Zum 31. Dezember 2022 entfielen auf ein Taxi 996 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner, mit Beginn der Betrachtungszeitraumes im Jahr 2018 waren es nur 857 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner. Zum 31.

⁸ Hier gilt es zudem den hohen Anteil der Taxibetriebe zu beachten, welche zu der Frage, ob die Anzahl der Mietwagen in der Stadt Regensburg zu hoch ist, keine Antwort tätigen konnten.

Dezember 2022 betrug die Taxi-Mietwagen-Dichte 1,72 Fahrzeuge pro 1.000 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner. Dies entspricht 581 Einwohnerinnen beziehungsweise Einwohner pro Fahrzeug.

Zur Einordnung der Anzahl der in der Stadt Regensburg konzessionierten Taxis und Mietwagen erfolgte eine Abfrage des Konzessionsbestandes aller kreisfreien Städte und Landkreise im Freistaat Bayern. Die Anfrage wurde von insgesamt 34 Genehmigungsbehörden vollständig beantwortet. Einen Vergleich der Taxi- und Mietwagendichten der Stadt Regensburg mit anderen kreisfreien Städten im Freistaat Bayern vermittelt Abbildung 16. Die Werte der bayerischen Landkreise sind in Abbildung 26 in Anlage 2 zusammengefasst.

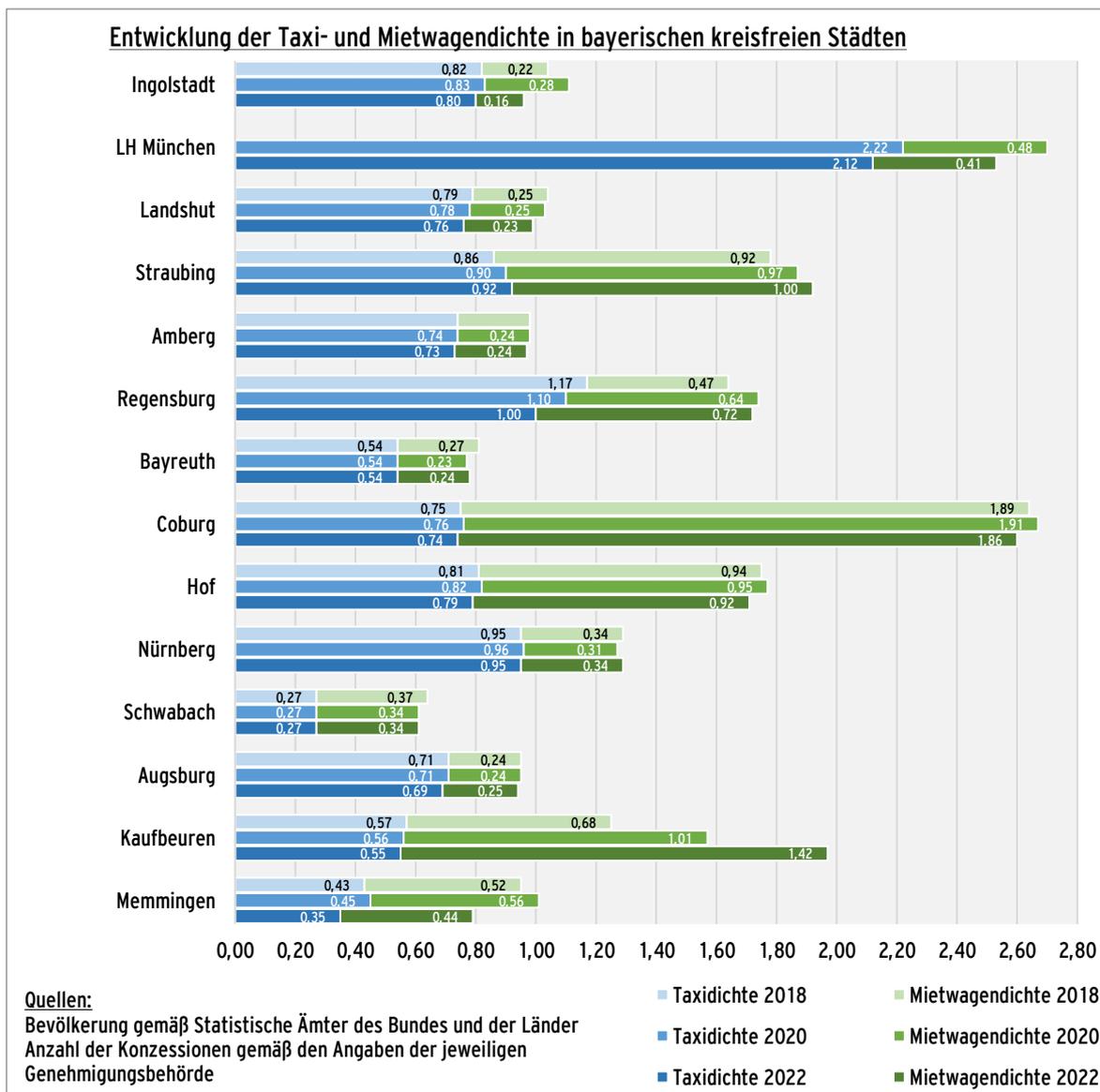


Abbildung 16: Taxi- und Mietwagendichte ausgewählter kreisfreier Städte im Freistaat Bayern

Es zeigt sich, dass innerhalb von Bayern eine große Spannweite bei der Taxi- und Mietwagendichte besteht, die vor allem aus den Besonderheiten des jeweiligen regionalen Umfeldes resultiert. Dies trifft sowohl innerhalb der kreisfreien Städte als auch zwischen den einzelnen Landkreisen zu. Insgesamt lässt sich aber feststellen, dass die durchschnittliche Taxi-Dichte im Regierungsbezirk Oberbayern höher ist als in anderen Regionen im Freistaat Bayern, welche ihren Konzessionsbestand mitgeteilt haben.

Im Vergleich der kreisfreien Städte erreicht Regensburg im Jahr 2022 hinter der Landeshauptstadt München die zweithöchste Taxidichte. Auch bei der Taxi- und Mietwagendichte wird ein Spitzenwert erreicht (Rang 5 von 14). Hierbei gilt es jedoch zu beachten, dass es im Landkreis Regensburg, welcher die Stadt Regensburg vollständig umschließt, es nur fünf Taxiunternehmen mit zehn Taxis gibt. Von den 80 Taxiunternehmen mit Betriebssitz in der Stadt haben 25 Unternehmer (die 37 Taxis betreiben) ihren Wohnsitz im Landkreis. Von der Stadt aus wird offensichtlich auch der Landkreis Regensburg taxiseitig mit bedient.

Betrachtet man die Entwicklung des Angebotes an Taxis im Freistaat Bayern, zeigt sich, dass sich die Taxidichte in den letzten Jahren in 17 der 34 Regionen des Vergleichs verringert hat. Bei der Einordnung der Entwicklung der Taxidichte gilt es zu beachten, dass sich in all diesen kreisfreien Städten beziehungsweise Landkreisen der Bevölkerungsstand erhöht hat.⁹ Die absolute Zahl der konzessionierten Taxis hat sich seit 2018 neben Regensburg nur in den Landkreisen Bad Kissingen, Donau-Ries, Kelheim, Pfaffenhofen a. d. Ilm und Unterallgäu sowie in der kreisfreie Stadt Memmingen verringert.

Dahingegen ist der Mietwagenbestand in knapp der Hälfte Regionen (16 von 34 Gebietskörperschaften) angewachsen, in der Regel auch stärker als die Anzahl der Taxikonzessionen gesunken ist. Das Mietwagengewerbe ist offensichtlich immer noch attraktiv genug für den Einstieg in den Gelegenheitsverkehr mit Pkw, bedingt unter anderem durch den leichten Konzessionszugang und die flexible Gestaltung der Fahrpreise, und ist damit oftmals eine Alternative zu den häufig beschränkten Möglichkeiten des Erwerbs einer Taxigenehmigung.

In den Landkreisen wird aufgrund der höheren Eigenmobilität der Bevölkerung und der meist größeren zurückzulegenden Wegstrecken häufiger auf den eigenen Pkw zurückgegriffen, so dass hier die Taxidichte deutlich geringer ist (in der Regel unter 0,35 Fahrzeuge je 1.000 EW im Durchschnitt der bayerischen Landkreise). Vergleiche zwischen Städten beziehungsweise Landkreisen untereinander bezüglich der Taxidichte sind nur bedingt aussagefähig und zulässig, da die regionalen Besonderheiten (u. a. Vorhandensein eines Flughafens, Messestandort usw.) einen nicht unerheblichen Einfluss auf den Taxi- und Mietwagenbedarf haben (siehe hierzu auch Bidinger, Personenbeförderungsgesetz. Kommentierung Personenbeförderungsgesetz. Kommentar zu § 13, Ziffer 86 e)). Außerdem spielt die Struktur der Taxibetriebe in der jeweiligen Stadt beziehungsweise im jeweiligen Landkreis eine Rolle (Größe der Betriebe, Einsatzzeiten/Leistungsumfang der Taxis).

3.3 Fahrzeugpark

Die Taxiunternehmen in der Stadt Regensburg greifen nach wie vor zum Großteil auf die branchentypische Standardmarke Mercedes-Benz (79,4 %) zurück. Das Mietwagengewerbe in Regensburg weist in Hinblick auf den Fahrzeugpark ebenfalls eine branchenübliche Struktur auf; zum Einsatz kommen die typischen Fahrzeugmarken Ford (47,8 %), Mercedes-Benz (39,8 %) und Volkswagen (12,4 %). Eine detaillierte Übersicht über die genutzten Fahrzeugmarken liefert Abbildung 17.

⁹ Die Taxidichte beschreibt, wie viele Fahrzeuge jeweils 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern zur Verfügung stehen. Aufgrund der Relation zwischen dem Bevölkerungsstand und der Anzahl an Fahrzeugen, kann ein sinkender Bevölkerungsstand die Angebotssituation des lokalen Taximarktes verbessern (Taxidichte steigt bei steigender, konstanter oder leicht sinkender Anzahl an Taxis). Sinkt die Anzahl der Taxis jedoch prozentual stärker als der Bevölkerungsstand, dann sinkt die Taxidichte und die Angebotssituation des lokalen Taximarktes verschlechtert sich.

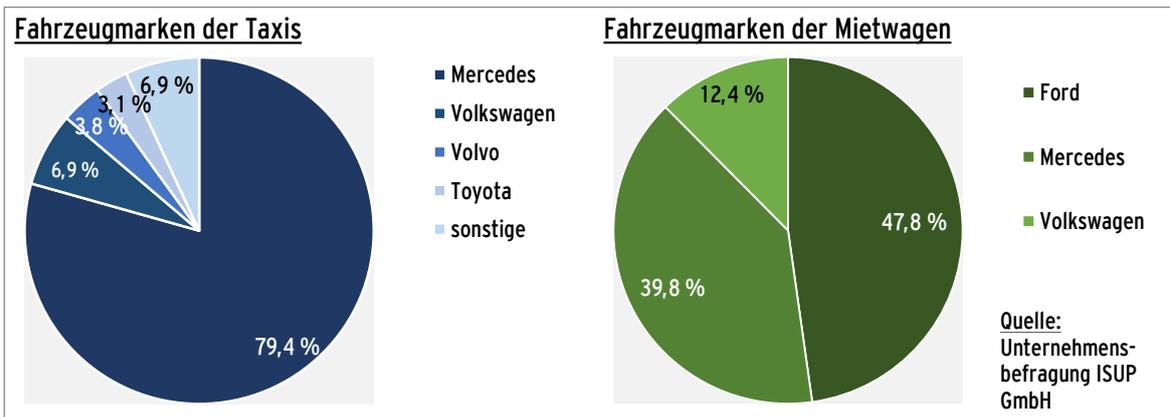


Abbildung 17: Taxi- und Mietwagenfahrzeuge nach Fahrzeugmarke

Der höhere Marktanteil von Volkswagen im Mietwagengewerbe dürfte im günstigeren Preis gegenüber Mercedes-Benz begründet sein. Der hohe Marktanteil von Ford ist auf den intensiveren Einsatz von Großraumfahrzeugen zurückzuführen. Fahrzeuge mit acht oder neun Sitzplätzen werden im Mietwagenbetrieb der Stadt Regensburg mit einem Anteil von rund 48,8 Prozent genutzt (vgl. Abbildung 18). Dahingegen machen im Taxigewerbe die sogenannten Großraumtaxis nur einen Anteil von rund 6,1 Prozent an der Fahrzeugflotte aus. Eine ähnliche Verteilung auf die einzelnen Fahrzeuggrößenklassen wurde in der Vergangenheit ermittelt.

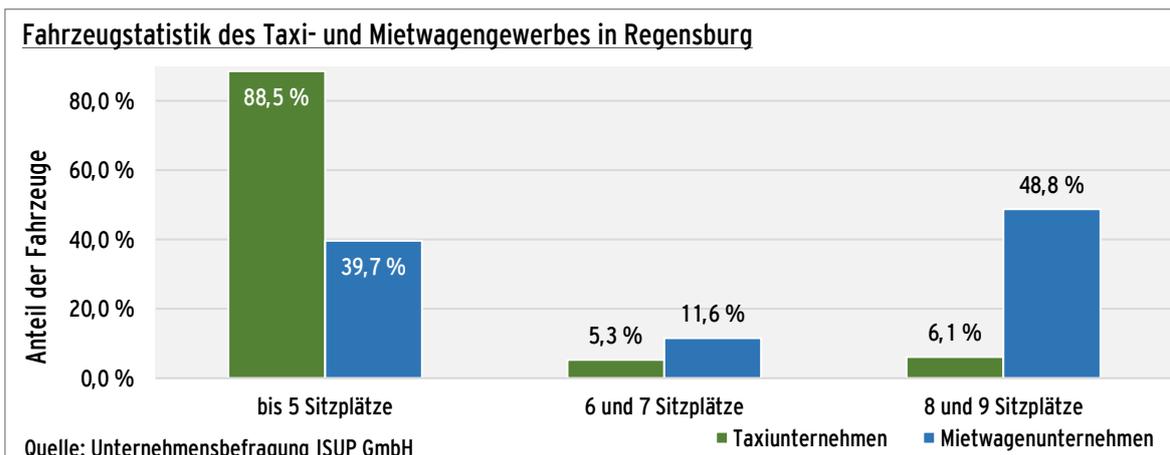


Abbildung 18: Fahrzeugstatistik: Fahrzeuge nach Fahrzeuggröße

Das durchschnittliche Alter aller Taxis in Regensburg beträgt 4,6 Jahre. Das Taxigewerbe erreicht hier nach wie vor ein sehr gutes Ergebnis (2013: 5,0 Jahre; 2019: 6,05 Jahre), was bedingt durch die regelmäßigen Investitionen einen hohen Kostenfaktor für die Unternehmen darstellt. Die Mietwagen weisen mit 3,5 Jahren ein noch geringeres durchschnittliches Alter auf. Aus der Befragung der Taxiunternehmen geht weiterhin hervor, dass die Nutzungsdauer der Taxis bisher im Mittel 5,1 Jahre betrug. Bei einzelnen Unternehmen ist zu erkennen, dass Fahrzeuge länger im Fuhrpark gehalten werden, um notwendige Neuinvestitionen etwas hinauszuzögern. Eine Ersatzbeschaffung in nächster Zeit (Zeithorizont 2024) planen insgesamt 14 Taxiunternehmen. Hierbei sollen vor allem Fahrzeuge ausgetauscht werden, welche zum Teil deutlich über dem durchschnittlichen Alter aller Taxis sowie der durchschnittlichen Nutzungsdauer liegen, was eventuell eine unzureichende Gewinnsituation in der Vergangenheit widerspiegelt, die zur Zurückhaltung bei den Investitionen führte.

Bei der Fahrzeugbeschaffung ist eine Neuwagenquote im Taxigewerbe von 53,8 Prozent zu verzeichnen. Zwischen den Betriebsgrößen gibt es dabei nur unwesentliche Unter-

schiede. Der Durchschnittskaufpreis der Taxi-Neufahrzeuge ergibt sich gemäß Unternehmensbefragung zu rund 35.811 Euro, im Mittel über alle Fahrzeuge werden circa 28.659 Euro erreicht. Der durchschnittliche Neufahrzeugpreis der Mietwagen unterscheidet sich mit rund 42.517 Euro wesentlich von dem der Taxis. Der höhere Anschaffungspreis liegt darin begründet, dass hier ein höherer Anteil Großraum-Pkw und auch häufiger spezielle Sonderausstattungen (z. B. Rollstuhlbeförderung) zum Einsatz kommen. Zum Teil werden auch hochpreisige Fahrzeuge des Luxussegmentes eingesetzt. Die Neuwagenquote im Mietwagengewerbe liegt mit rund 88,4 Prozent der Fahrzeuge deutlich über dem Wert des Taxigewerbes.

Die Finanzierung der Taxifahrzeuge erfolgte bisher zu rund 63,1 Prozent über Kredit. Der bei der Kreditfinanzierung in der Regel zu leistende Eigenanteil lag im Mittel bei circa 10,8 Prozent des Gesamtfinanzierungsbetrages. Im Bereich Mietwagen wurden 31,8 Prozent der Fahrzeuge über Kredit mit einem durchschnittlichen Eigenanteil von 10,7 Prozent finanziert. 26,0 Prozent der Taxis und 40,9 Prozent der Mietwagen wurden ausschließlich mit Eigenmitteln erworben. Leasing spielt bei der Taxi-Beschaffung in der Stadt Regensburg kaum eine Rolle (nur bei 3,1 % der Fahrzeuge), während im Mietwagengewerbe rund 20,9 Prozent der Fahrzeuge geleast sind. Dies erklärt auch das sehr junge Alter der Mietwagenflotte in der Stadt.

Aus den Ergebnissen der Unternehmensbefragung wird das Bemühen der Taxi- und Mietwagenunternehmen in der Stadt Regensburg deutlich, den Kundinnen und Kunden qualitativ hochwertige Fahrzeuge anzubieten. Bedingt durch die regelmäßigen Investitionen stellt dies aber einen hohen Kostenfaktor für die Unternehmen dar. Die Marken- und Fahrzeugstruktur wird sich in den nächsten Jahren im deutschen Taxi- und Mietwagengewerbe deutlich ändern. Mercedes-Benz reduzierte beispielsweise seine Produktpalette an Taxifahrzeugen; so wird seit 2023 keine Taxiversion der E-Klasse mehr angeboten und auch die B-Klasse wird nicht mehr als Taxiversion gebaut. Vielmehr möchte Mercedes-Benz die Produktpalette an die Bedürfnisse des Taxigewerbes anpassen, wo mittlerweile eher geräumige, multifunktionale Fahrzeuge mit höherem Einstieg gefragt werden.

Auch in Hinblick auf die Antriebstechnologie werden sich im Taxi- und Mietwagengewerbe erhebliche Änderungen einstellen. Zum Erreichen von Klimaschutzziele wird teilweise in Deutschland der politische Druck auf das Taxigewerbe erhöht. Die Hansestadt Hamburg, wo gegenwärtig bereits knapp über 20 Prozent der Taxis lokal emissionsfrei angetrieben werden, hat beschlossen, dass ab dem 01. Januar 2025 nur noch lokal emissionsfreie Taxen und Mietwagen neu zugelassen werden sollen (Großraumtaxis ab 01. Januar 2027). Die Stadt Regensburg hat sich in ihrem Leitbild Energie und Klima (2017, S. 24) das Ziel gesetzt, dass der Fahrzeugpark im ÖPNV sukzessive auf CO₂-neutrale Antriebstechnologien umgerüstet werden soll. Die Stadtwerke planen in diesem Zusammenhang bis 2035 einen lokal klimaneutralen ÖPNV anzubieten. Gegenwärtig wird der überwiegende Teil der Taxis (93,2 %) und Mietwagen (99,2 %) in Regensburg mit einem klassischen Verbrennungsmotor betrieben. In Deutschland gibt es mittlerweile zahlreiche Best-Practice-Beispiele, bei denen sich durch den Einsatz von Elektrofahrzeugen erhebliche Einsparungen in den Betriebs- und Unterhaltskosten ergeben. Die Unternehmensbefragung zeigt einen geringen Anteil an Hybridfahrzeugen (5,3 %) und elektrisch betriebenen Taxis (1,5 %) in Regensburg, zudem wurde eine große Zurückhaltung bezüglich des Umrüstens der Fahrzeugflotte auf alternative Antriebe ermittelt. So können sich nur knapp über ein Drittel der Taxiunternehmen vorstellen, sich ein Elektro- oder Hybridfahrzeug für den Taxibetrieb anzuschaffen. Bemängelt

werden hier die höheren Anschaffungskosten der Fahrzeuge, der Ausbauzustand der lokalen Ladeinfrastruktur sowie Einschränkungen in der Reichweite gegenüber konventionellen Antriebstechnologien.

Die Fahrzeugtechnologie hat mittlerweile den Stand erreicht, dass ein dauerhafter und zuverlässiger Betrieb mit Elektrofahrzeugen auch im Taxiverkehr möglich ist. Insbesondere mit Hybrid-Fahrzeugen können sich im Betrieb durch die Rekuperation¹⁰ erhebliche Kosteneinsparungen ergeben. Die Preise von Vollelektro- und Hybridfahrzeugen liegen zwar nach wie vor über denen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, aber hier hat in den letzten Jahren eine Annäherung stattgefunden. War in den vergangenen Jahren der Markt für Hybrid- oder Vollelektrofahrzeuge beschränkt, gibt es mittlerweile eine sehr große Marken- und Produktpalette, beispielsweise auch von Mercedes-Benz (eTito, EVQ), Volkswagen (Passat GTE, ID.4, ID.7, ID. Buzz) oder Toyota (RAV4, Yaris, Yaris+). Mit Veränderungen in der Antriebstechnologie wird vor allem aber der Umweltgedanke gestärkt; Ressourcen werden geschont, die Luftqualität steigt durch einen geringeren CO₂-Ausstoß und die Aufenthaltsqualität insbesondere innerhalb der Städte und Gemeinden wird durch eine geringere Geräuschentwicklung erhöht.

3.4 Personaleinsatz

Ein wesentliches Kriterium zur Beurteilung der Situation im Taxigewerbe sind der Umfang des eingesetzten Personals, dessen Einsatzzeiten sowie seine Entlohnung. Im Folgenden werden diese Kriterien auf Grundlage der Unternehmensbefragung detailliert ausgewertet und erläutert.

3.4.1 Personalstruktur

Rund 55,9 Prozent aller Betriebe im Taxigewerbe haben angestellte Beschäftigte. Nur knapp 44,1 Prozent aller Betriebe sind folglich Alleinfahr-Betriebe (auf die 28,1 % der Taxis entfallen). Damit hat sich der Anteil der Alleinfahr-Betriebe in den letzten Jahren erhöht. Tabelle 16 fasst die Beschäftigtenstruktur in den Taxi- und Mietwagenunternehmen in Regensburg auf Basis der Angaben aus der Unternehmensbefragung zusammen.

Die Personalstruktur in den Taxiunternehmen der Stadt Regensburg unterscheidet sich deutlich in Abhängigkeit von der Unternehmensgröße. So greifen die Taxiunternehmen, welche sowohl Taxis als auch Mietwagen betreiben, wesentlich häufiger auf angestelltes Fahrpersonal zurück als reine Taxiunternehmen. Dies ist aber eher der Tatsache geschuldet, dass 53 der 71 reinen Taxiunternehmen Einfahrzeug-Betriebe sind. Bei den Einfahrzeug-Betrieben besitzen immerhin 37,5 Prozent angestelltes Fahrpersonal, verstärkt auf geringfügiger Basis oder als mitarbeitende Familienmitglieder. Dahingegen sind in den Mehrfahrzeug-Betrieben in erheblichem Umfang Voll- und Teilzeitbeschäftigte beschäftigt.

Im Mietwagengewerbe der Stadt Regensburg ist der Anteil der Unternehmen mit angestellten Beschäftigten mit 94,1 Prozent im Vergleich zum Taxigewerbe deutlich höher. Der Anteil der Betriebe mit Beschäftigten liegt damit in einem für einen städtischen Taxi- und Mietwagenmarkt guten Wert.

¹⁰ Das Rekuperieren ist die Wiedergewinnung von Bremsenergie bei Hybrid- und Elektrofahrzeugen. Hierbei wird beim Bremsen die kinetische Energie, welche im Normalfall verloren gehen würde, in elektrische Energie umgewandelt. Diese Energie wird anschließend in die Batterie zurückgeführt. Die Speicherung, Umwandlung und Wiederverwendung kinetischer Energie zum Laden der Batterie senkt dadurch den Kraftstoffverbrauch und vergrößert die Reichweite des Fahrzeuges.

	Betriebe mit Beschäftigten	Beschäftigtenstruktur			
		Vollzeit-Beschäftigte	Teilzeit-Beschäftigte	geringfügig Beschäftigte	mitarb. Fam.-Mitglieder
Verkehr mit Taxen und Mietwagen					
Taxigewerbe	55,9 %	68,4 %	42,1 %	44,7 %	18,4 %
Mietwagengewerbe	94,1 %	50,0 %	62,5 %	68,8 %	12,5 %
Taxigewerbe nach Betriebsgröße					
Betriebe mit 1 Taxi	37,5 %	38,9 %	22,2 %	38,9 %	16,7 %
Betriebe mit 2 und 3 Taxis	100,0 %	92,9 %	57,1 %	42,9 %	7,1 %
Betriebe ab 4 Taxis	100,0 %	100,0 %	66,7 %	66,7 %	50,0 %
Taxigewerbe nach Betriebsart					
reine Taxiunternehmen	54,8 %	67,6 %	41,2 %	44,1 %	14,7 %
Taxis in Mischbetrieben	100,0 %	50,0 %	33,3 %	33,3 %	33,3 %
Mietwagengew. nach Betriebsart					
reine Mietwagenbetriebe	90,9 %	60,0 %	80,0 %	90,0 %	10,0 %
Mietwagen in Mischbetrieben	100,0 %	33,3 %	33,3 %	33,3 %	16,7 %

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 16: Beschäftigtenstruktur in den Taxi- und Mietwagenbetrieben

In Tabelle 17 ist die durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten in den Taxi- und Mietwagenbetrieben ausgewiesen. Vollzeitmitarbeiterinnen beziehungsweise Vollzeitmitarbeiter sind in der Stadt Regensburg vor allem in den Mehrfahrzeug-Betrieben mit mehr als vier Taxis beschäftigt.

	durchschnittliche Anzahl Beschäftigte je Betrieb*1				Betriebe, die eine Veränderung beim Personal planen	
	Vollzeit-Besch.	Teilzeit-Besch.	geringf. Besch.	mitarb. Fam.-Mitgl.	Erhöhung	Reduktion
Verkehr mit Taxen und Mietwagen						
Taxigewerbe	2,6	1,6	2,1	1,0	14,7 %	5,3 %
Mietwagengewerbe	11,0	5,7	14,2	1,0	23,5 %	12,5 %
Taxigewerbe nach Betriebsgröße						
Betriebe mit 1 Taxi	1,3	1,0	1,4	1,0	8,3 %	0,0 %
Betriebe mit 2 und 3 Taxis	2,1	1,4	2,0	1,0	35,7 %	0,0 %
Betriebe ab 4 Taxis	5,3	2,8	3,3	1,0	16,7 %	33,3 %
Taxigewerbe nach Betriebsart						
reine Taxiunternehmen	2,2	1,6	2,1	1,0	12,9 %	2,9 %
Mischbetriebe	6,0	2,0	2,0	1,0	33,3 %	25,0 %
Mietwagengew. nach Betriebsart						
reine Mietwagenbetriebe	14,2	6,9	17,1	1,0	27,3 %	0,0 %
Mischbetriebe	1,5	1,0	1,0	1,0	16,7 %	33,3 %

Hinweis: *1 bezogen auf die Betriebe, die Angestellte der jeweiligen Beschäftigungsart einsetzen; bei Betrieben mit Taxis und Mietwagen erfolgte eine Trennung in die Bereiche Taxi und Mietwagen

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 17: Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten in den Taxi- und Mietwagenbetrieben

Die Einfahrzeug-Betriebe, welche Fahrpersonal einsetzen, haben diese eher auf Basis einer geringfügigen Beschäftigung angestellt. Teilzeitbeschäftigte (1,3 Beschäftigte je Betrieb) und angestellten auf geringfügiger Basis (1,2 Beschäftigte je Betrieb) spielen dagegen im lokalen Taxigewerbe nur eine eher untergeordnete Rolle. Zudem bestehen Unterschiede zwischen den reinen Taxiunternehmen und Betrieben, welche sowohl Taxis als auch Mietwagen einsetzen. Dies ist darauf zurückzuführen, wie bereits vorstehend erläutert, dass es sich bei den Mischbetrieben um große Unternehmen mit einer höheren Anzahl an Taxikonzessionen handelt.

Im Vergleich zu den Taxiunternehmen erfolgt im Mietwagengewerbe ein deutlich intensiverer Personaleinsatz in allen Beschäftigtenklassen (vgl. Tabelle 17). Die Unterschiede in der Beschäftigtenstruktur und im Personalbestand sind vor allem auf die Struktur der Taxi- und Mietwagenunternehmen (Anzahl Konzessionen, vgl. Kapitel 3.1.1) zurückzuführen.

Die Auswertung der Entwicklung der Beschäftigtenzahlen in den Taxi- und Mietwagenunternehmen zeigt Tabelle 18 (ohne Aussagen treffen zu können, wie sich der Bestand an Personal absolut verändert hat). Im Ergebnis der Unternehmensbefragung zeigt sich, dass in den Jahren 2018 und 2019 ein Personalabbau in den Taxiunternehmen stattgefunden hat. Die Verringerung des Personalbestandes fand vor allem bei Voll- und Teilzeitbeschäftigten statt. Dahingegen wurde die Anzahl der geringfügig Beschäftigten in den Taxibetrieben erhöht. Das Mietwagengewerbe zeichnete sich in diesen beiden Jahren durch eine verstärkte Fahrpersonalaufstockung in allen Beschäftigtenklassen aus. Dies ist im Wesentlichen auf die stark anwachsende Anzahl an Mietwagenkonzessionen in der Stadt Regensburg zurückzuführen.

	Entwicklung der Beschäftigtenanzahl: in den Betrieben mit Beschäftigten wurde der Bestand an					
	Vollzeit-Beschäftigten		Teilzeit-Beschäftigten		geringfügig Beschäftigten	
	erhöht	reduziert	erhöht	reduziert	erhöht	reduziert
Taxigewerbe						
2018 und 2019	17,9 %	21,4 %	0,0 %	11,8 %	11,1 %	5,6 %
seit 2020	6,7 %	30,0 %	11,8 %	11,8 %	19,0 %	28,6 %
Mietwagengewerbe						
2018 und 2019	50,0 %	12,5 %	44,4 %	11,1 %	30,0 %	10,0 %
seit 2020	33,3 %	44,4 %	36,4 %	36,4 %	54,5 %	18,2 %

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 18: Entwicklung des Personalbestandes in den Taxi- und Mietwagenbetrieben

In den Jahren seit 2020 setzte sich der Trend zur Personalreduktion im Taxigewerbe der Stadt Regensburg fort (vgl. Tabelle 18). Die branchentypische Verschiebung von Vollzeitmitarbeitenden hin zu einem größeren Anteil von Teilzeit- und geringfügig Beschäftigten ist auch in Regensburg feststellbar. Benannten die Unternehmerinnen und Unternehmer für den Fahrpersonalabbau in den Jahren 2018 und 2019 den steigenden Mindestlohn als den wesentlichsten Grund, ist die Reduktion des Personalbestandes seit 2020 vor allem auf den Rückgang der Nachfrage in Folge der Einschränkungen und Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie zurückzuführen.

Ähnliche Tendenzen lassen sich innerhalb des Corona-Zeitraumes für das Mietwagengewerbe erkennen. Im Vergleich zum Zeitraum von 2018 bis 2019 zeigen sich aber stärkere Schwankungen im Personalbestand im Vergleich zum lokalen Taxigewerbe.

Tendenziell ist der Personalbestand im Mietwagengewerbe bei den Voll- und Teilzeitbeschäftigten gesunken, während sich eine Erhöhung des Personalbestandes auf geringfügiger Basis vollzog.

Weiterhin wurden die Taxi- und Mietwagenunternehmen nach offenen Stellen in den Unternehmen befragt. Gemäß dieser Selbstauskunft hat ein knapp über Viertel der Taxibetriebe offene Stellen für Fahrpersonal. Bei den Mietwagenunternehmen verfügen sogar drei Viertel der Betriebe über nicht besetzte Stellen für Fahrpersonal. Sowohl die Taxibetriebe als auch die Mietwagenunternehmen haben offene Stellen in allen Beschäftigtenklassen (Voll-, Teilzeit- und geringfügige Beschäftigung). Eine Erhöhung des Personalbestandes in nächster Zeit planen aber nur 14,7 Prozent der Taxiunternehmen (vgl. Tabelle 17). Es sind somit nicht alle Unternehmen mit offenen Stellen bestrebt, diese zu besetzen. In Hinblick auf den Ausbau des Personalbestandes weisen die Mietwagenunternehmen im Vergleich zum Taxigewerbe ebenfalls ähnliche Bestrebungen auf (vgl. Tabelle 17).

3.4.2 Arbeitszeiten

Die Auswertung der realisierten wöchentlichen Arbeitszeiten innerhalb der einzelnen Beschäftigtenkategorien zeigt Tabelle 19.

	Wochenarbeitszeit [Std./Woche]					
	Unternehmer / Unternehmerin		Vollzeit- Beschäftigte	Teilzeit- Beschäftigte	geringfügig Beschäftigte	mitarb. Fam.- Mitglieder
	alle	≥ 40 Std.				
Verkehr mit Taxen und Mietwagen						
Taxigewerbe	48,5	54,1	39,7	24,6	8,7	18,0
Mietwagengewerbe	33,0	40,8	39,6	24,8	9,4	20,0
Taxigewerbe nach Betriebsgröße						
Betriebe mit 1 Taxi	49,4	54,6	42,0	25,3	8,0	12,0
Betriebe mit 2 und 3 Taxis	45,2	53,0	38,6	23,3	8,3	10,0
Betriebe ab 4 Taxis	50,0	53,0	40,0	25,5	9,5	26,7
Taxigewerbe nach Betriebsart						
reine Taxiunternehmen	48,0	53,8	39,6	25,6	8,7	11,2
Mischbetriebe	53,8	57,6	40,0	19,0	8,0	35,0

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 19: Mittlere Wochenarbeitszeiten der Beschäftigten in den Taxi- und Mietwagenbetrieben

Die Wochenarbeitszeit der Taxiunternehmerinnen beziehungsweise Taxiunternehmer ist mit 48,5 Stunden branchentypisch. Ähnlich hohe Werte (2017: 49,0 Stunden pro Woche; 2012: 49,3 Stunden pro Woche) konnten bereits in der Vergangenheit ermittelt werden. Der im Gutachten zur Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt Regensburg (2019, S. 46) ermittelte Trend der Verringerung der Wochenarbeitszeit der Taxiunternehmerinnen beziehungsweise Taxiunternehmer hat sich somit weiter fortgesetzt. Rechnet man die Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmer heraus, die weniger als 40 Wochenstunden im Taxigeschäft tätig sind, da sie weitere Geschäftsfelder innerhalb des Unternehmens betreiben und damit nur einen Teil ihrer Gesamtarbeitszeit dem Taxigeschäft widmen (dadurch insgesamt aber ebenfalls eine hohe Wochenarbeitszeit besitzen) oder bereits Rentnerin beziehungsweise Rentner sind und deshalb weniger arbeiten, dann ergeben sich für diese das Taxigeschäft als „Vollzeitjob“ betreibenden Un-

ternehmerinnen beziehungsweise Unternehmer mittlere Wochenarbeitszeiten von rund 54,1 Stunden (vgl. Tabelle 19). Berücksichtigt man außerdem, dass Büroarbeiten und Wagenpflege (insbesondere am Wochenende) sowie Bereitschaftszeiten der Unternehmerinnen und Unternehmer am Betriebsitz teilweise nicht vollständig eingerechnet sind, dürfte die durchschnittliche Arbeitszeit noch höher ausfallen.

Im Bereich Mietwagen sind die Wochenarbeitszeiten der Unternehmerinnen und Unternehmer mit durchschnittlich 33,0 Stunden deutlich unter dem Niveau der Taxiunternehmen in der Stadt Regensburg.

Die Vollzeit-Beschäftigten realisieren im Taxigewerbe eine durchschnittliche Wochenarbeitszeit von im Mittel 39,7 Stunden, im Mietwagengewerbe von 39,6 Stunden und liegen damit weitestgehend im „normalen“ Bereich. Die Wochenarbeitszeiten der Teilzeit- und geringfügig Beschäftigten bewegen sich ebenfalls im üblichen Rahmen (vgl. Tabelle 19). Inwieweit die Vollzeitbeschäftigten, wie auch die anderen angestellten Arbeitskräfte, tatsächlich mehr Wochenstunden leisten, ist anhand der Befragung nicht feststellbar, aber erfahrungsgemäß nicht auszuschließen. Im Vergleich zu älteren Gutachten über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt Regensburg lässt sich eine generelle Reduktion der durchschnittlichen Wochenarbeitszeit feststellen. Dies wird durch die Unternehmensbefragung bestätigt.

	In den Unternehmen hat sich die Wochenarbeitszeit nach Beschäftigtengruppen wie folgt entwickelt				
	Unternehmer / Unternehmerin	Vollzeit- Beschäftigte	Teilzeit- Beschäftigte	geringfügig Beschäftigte	mitarb. Fam.- Mitglieder
Taxigewerbe 2018 bis 2019					
Arbeitszeit gestiegen	15,3 %	8,7 %	6,7 %	6,7 %	16,7 %
Arbeitszeit unverändert	81,4 %	87,0 %	93,3 %	93,3 %	83,3 %
Arbeitszeit gesunken	3,3 %	4,3 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Taxigewerbe ab 2020					
Arbeitszeit gestiegen	10,4 %	15,4 %	0,0 %	0,0 %	14,3 %
Arbeitszeit unverändert	68,7 %	69,2 %	75,0 %	88,2 %	71,4 %
Arbeitszeit gesunken	20,9 %	15,4 %	25,0 %	11,8 %	14,3 %
Mietwagengewerbe 2018 bis 2019					
Arbeitszeit gestiegen	0,0 %	0,0 %	11,1 %	0,0 %	0,0 %
Arbeitszeit unverändert	100,0 %	87,5 %	66,7 %	90,0 %	100,0 %
Arbeitszeit gesunken	0,0 %	12,5 %	22,2 %	10,0 %	0,0 %
Mietwagengewerbe ab 2020					
Arbeitszeit gestiegen	0,0 %	25,0 %	20,0 %	18,2 %	0,0 %
Arbeitszeit unverändert	90,9 %	37,5 %	40,0 %	54,5 %	100,0 %
Arbeitszeit gesunken	9,1 %	37,5 %	40,0 %	27,3 %	0,0 %

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 20: Entwicklung der Wochenarbeitszeiten in den Taxi- und Mietwagenbetrieben

Im Taxigewerbe haben die Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmer angegeben, dass die Wochenarbeitszeit über alle Beschäftigtengruppen in den Jahren 2018 und 2019 weitestgehend konstant geblieben beziehungsweise sogar leicht gestiegen ist (vgl. Tabelle 20). Im Zeitraum vor der Corona-Pandemie fand lediglich eine Senkung der Wochenarbeitszeit von Vollzeitbeschäftigten in wenigen Taxiunternehmen statt. Bei den

Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmern ist bei rund 15,3 Prozent der Taxiunternehmen in Regensburg die wöchentliche Arbeitszeit gestiegen, in 3,3 Prozent der Unternehmen ist sie gesunken. Im Zuge der Corona-Pandemie erhöhte sich die Wochenarbeitszeiten bei 10,4 Prozent der Taxiunternehmerinnen beziehungsweise Taxiunternehmern (vgl. Tabelle 20), jedoch haben 20,9 Prozent der Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmer ihre wöchentliche Arbeitszeit reduziert. Zudem wurde die Wochenarbeitszeit in den übrigen Beschäftigtengruppen in vielen Unternehmen reduziert.

Bezüglich der Entwicklung der Wochenarbeitszeit zeigt die Unternehmensbefragung ebenfalls eine weitgehende Konstanz der Arbeitszeiten im Mietwagengewerbe zwischen 2018 und 2019. Im Corona-Zeitraum ab 2020 setzten aber auch hier Veränderungen in Hinblick auf die Wochenarbeitszeiten ein. In vielen Unternehmen wurde die wöchentliche Arbeitszeit in den einzelnen Beschäftigtengruppen analog zum lokalen Taxigewerbe verringert (vgl. Tabelle 20).

3.4.3 Entlohnung des angestellten Fahrpersonals

Seit 01. Januar 2015 gilt im Taxi- und Mietwagengewerbe ein gesetzlicher Mindestlohn, welcher seither in mehreren Stufen angehoben worden ist (vgl. Abbildung 8). Im Rahmen der Befragung wurde dazu der von den Vollzeitbeschäftigten in den Taxi- und Mietwagenunternehmen im Jahr 2022 im Durchschnitt erzielte Brutto-Monatslohn erfasst. Teilzeit- und geringfügig Beschäftigte blieben unberücksichtigt, da hier eine große Variabilität bezüglich der wöchentlichen Arbeitszeit besteht und damit sowohl Erfassung als auch Bewertung der mittleren Löhne problematisch ist. Die Berechnung erfolgte als Mittelwert über alle Taxi- und Mietwagenunternehmen in der Stadt Regensburg, die Vollzeitbeschäftigte einsetzen und entsprechende Angaben geliefert hatten. Das entspricht dem Ansatz des PBefG im § 13 Abs. 4, wonach immer eine Gesamtbetrachtung des örtlichen Gewerbes vorzunehmen ist (vgl. Bidinger, Personenbeförderungsrecht, Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz), und der Vorgehensweise bei analogen Berechnungen zu Löhnen und Gehältern durch die Statistischen Ämter.

Aus den Angaben der Unternehmerinnen und Unternehmern geht hervor, dass vollzeitbeschäftigten Mitarbeiterinnen beziehungsweise Mitarbeitern in den Taxiunternehmen im Jahr 2022 im Mittel 2.185 Euro pro Monat bei einer mittleren Arbeitszeit von 160 Stunden je Monat gezahlt wurden. Das entspricht einem Stundenlohn von rund 13,68 Euro, welcher deutlich über dem zu diesem Zeitpunkt gültigen Mindestlohn lag. In den Mietwagenunternehmen in Regensburg erhält das Fahrpersonal im Mittel 2.303 Euro pro Monat bei einer mittleren Arbeitszeit von 168 Stunden je Monat. Das entspricht einem Stundenlohn von circa 13,74 Euro, welcher leicht über dem Stundenlohn des Fahrpersonals in den Taxiunternehmen liegt und damit ebenfalls deutlich höher ist als der zu diesem Zeitpunkt gültige gesetzliche Mindestlohn.

Zurückzuführen ist das Verdienstniveau deutlich oberhalb des gesetzlichen Mindestlohnes wahrscheinlich zum einen auf die vorstehend erläuterte Problematik, qualifiziertes Fahrpersonal zu finden. Zum anderen sollte der Verdienst des Fahrpersonals im Taxi- und Mietwagenverkehr aber auch der anstrengenden und verantwortungsvollen Tätigkeit gerecht werden. Die Auswirkungen der Erhöhung des gesetzlichen Mindestlohnes auf 12,41 Euro je Stunde konnten zum Zeitpunkt der Unternehmensbefragung noch nicht erfasst werden.

3.5 Angebotsumfang

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

3.5.1 Jahresfahrleistung

Die Entwicklung der Jahresfahrleistung in Summe aus Besetzt- und Leer-Kilometern pro Fahrzeug im Zeitraum von 2018 bis 2022 entsprechend den von den Unternehmen übermittelten Daten geht aus Tabelle 21 hervor.

	Fahrleistung pro Fahrzeug und Jahr [km]				
	2018	2019	2020	2021	2022
Verkehr mit Taxen und Mietwagen					
Taxigewerbe	57.150	56.797	39.193	45.769	54.686
Mietwagengewerbe	56.078	56.375	36.627	42.147	48.980
Taxigewerbe nach Betriebsgröße					
Betriebe mit 1 Taxi	52.209	53.823	35.991	37.985	47.071
Betriebe mit 2 und 3 Taxis	53.845	53.194	36.473	42.598	52.897
Betriebe ab 4 Taxis	69.546	65.717	47.052	57.658	65.346
Taxigewerbe nach Betriebsart					
Taxis in reinen Taxibetrieben	51.996	52.960	37.961	43.819	52.473
Taxis in Mischbetrieben	79.311	72.146	43.842	54.014	63.725
Mietwagengew. nach Betriebsart					
reine Mietwagenbetriebe	57.718	58.908	36.854	42.438	50.416
Mietwagen in Mischbetrieben	28.190	21.337	33.836	38.197	28.259
Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH					

Tabelle 21: Jährliche Fahrleistung im Taxi- und Mietwagengewerbe

Aus den in der Unternehmerbefragung erhobenen Daten lässt sich für das Taxigewerbe in der Stadt Regensburg Folgendes ableiten:

- Im Durchschnitt über die Jahre 2018 und 2019 betrug die mittlere Fahrleistung je Taxi rund 56.973 Kilometer. Der im Gutachten über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt Regensburg (2019, S. 46) einsetzende Trend einer rückläufigen mittleren Fahrleistung hat sich in der Stadt somit fortgesetzt. Die in 2019 im Durchschnitt erzielte Fahrleistung von 56.797 Kilometern stellt noch nicht das mögliche Maximum dar; sie ist vielmehr der Nachfrage geschuldet. Bei ausreichender Nachfrage und entsprechendem Personaleinsatz sind in Städten wie Regensburg ohne weiteres Leistungen von im Mittel 60.000 bis 70.000 Kilometer pro Jahr erreichbar.
- Die mittlere Fahrleistung je Taxi im Durchschnitt der Stadt Regensburg war im Zeitraum zwischen 2018 und 2019 um rund 0,6 Prozent gesunken. Dafür verantwortlich waren maßgeblich die Mehrfahrzeug-Betriebe mit vier oder mehr Taxis. Hier hat sich die mittlere Jahresfahrleistung um circa 5,5 Prozent verringert. In den Einfahrzeug-Betrieben vollzog sich dahingegen ein Anstieg der mittleren Fahrleistung um 3,1 Prozent (vgl. Tabelle 21). Generell ist die durchschnittliche jährliche Fahrleistung in den reinen Taxiunternehmen angestiegen, während sie sich in Betrieben, welche Taxis und Mietwagen einsetzen, verringert hat (vgl. Tabelle 21).

- 2020 ist die mittlere Fahrleistung je Taxi in Folge der Corona-Pandemie und den damit verbundenen gesetzlichen Einschränkungen gegenüber dem Vorjahr um rund 31,0 Prozent gesunken. Von den Auswirkungen der Corona-Pandemie waren dabei alle Taxiunternehmen unabhängig von der Betriebsgröße nahezu gleich stark betroffen. Der Rückgang der mittleren Fahrleistung je Taxi vollzog sich zudem in den Betrieben mit Taxis und Mietwagen stärker als in den reinen Taxiunternehmen der Stadt Regensburg.
- 2021 und 2022 ist die mittlere Fahrleistung im Zusammenhang mit den politischen Lockerungen zur Eindämmung der Corona-Pandemie wieder deutlich angewachsen. Sie lag im Jahr 2022 nur noch rund 4,0 Prozent niedriger als der Zwei-Jahres-Durchschnitt der Jahre 2018 und 2019. Die Mehrfahrzeug-Betriebe in der Stadt haben im Zuge der gelockerten Corona-Beschränkungen ihre Fahrleistung deutlicher erhöht als die Einfahrzeug-Betriebe. Diese wiesen im Jahr 2022 eine mittlere jährliche Fahrleistung deutlich unterhalb des Vor-Corona-Niveaus auf.

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

- Die mittlere Fahrleistung je Fahrzeug im Mietwagengewerbe ist im Gegensatz zum Taxigewerbe in den Jahren 2018 und 2019 um 0,5 Prozent angestiegen. Mit durchschnittlich 56.227 Kilometern weist das Mietwagengewerbe eine nahezu identische jährliche Fahrleistung wie das lokale Taxigewerbe auf. Die Erhöhung der Jahresfahrleistung vollzog sich dabei vornehmlich in den reinen Mietwagenunternehmen. Bei ihnen ist die mittlere Fahrleistung je Fahrzeug zwischen 2018 und 2019 um rund 2,1 Prozent angewachsen. Dahingegen ist die mittlere Fahrleistung je Fahrzeug in Unternehmen, welche sowohl Taxis als auch Mietwagen betreiben, um rund 24,3 Prozent gesunken (vgl. Tabelle 21).
- Ein Einfluss der Corona-Pandemie auf das Angebot im Mietwagenverkehr ist ebenfalls feststellbar (vgl. Tabelle 21). Die mittlere Fahrleistung je Mietwagen ist im Jahr 2020 um rund 35,0 Prozent gegenüber dem Vorjahr gesunken.
- In den Jahren 2021 und 2022 erfolgte im Mietwagengewerbe im Vergleich zu den Taxiunternehmen ein schwächerer Anstieg der mittleren Fahrleistung. Sie liegt im Vergleich zum lokalen Taxigewerbe noch deutlicher unter dem Vor-Corona-Niveau (vgl. Tabelle 21). Hierbei gilt es aber zu beachten, dass sich im gleichen Zeitraum die Anzahl der Mietwagen deutlich erhöht hat.

Die Streubreite der Einzelwerte der Fahrleistungen der Taxis und Mietwagen in der Stadt Regensburg zeigt Abbildung 19. Insbesondere die Streubreite der Einzelwerte der Fahrleistungen der Taxis ist sehr hoch. Lagen auf der einen Seite die minimalen Leistungen bei einzelnen Unternehmen teilweise unter 20.000 Kilometern pro Jahr (inklusive Taxis, deren Genehmigung zeitweise geruht hat, aber ohne Berücksichtigung der Taxis, deren Konzession erst im Verlaufe des Jahres von einem Unternehmen übernommen wurde), wurden auf der anderen Seite in den übrigen Taxiunternehmen teilweise sehr hohe Kilometerleistungen von über 100.000 Kilometern erbracht. Hohe Laufleistungen sind dabei weniger an die Betriebsgröße (Anzahl Fahrzeuge) als an das Vorhandensein entsprechender Nachfrage und an den Umfang von angestelltem Fahrpersonal gebunden.

Im Bereich Mietwagen ist die Streuung der Laufleistung analog zum Taxigewerbe in der Stadt Regensburg ebenfalls sehr hoch. Die minimale Fahrleistung liegt im Bereich Mietwagen jedoch häufiger im Bereich unter 20.000 Kilometer und eine Jahreskilometerleistung von 100.000 Kilometern je Mietwagen wird in der Stadt seltener überschritten.

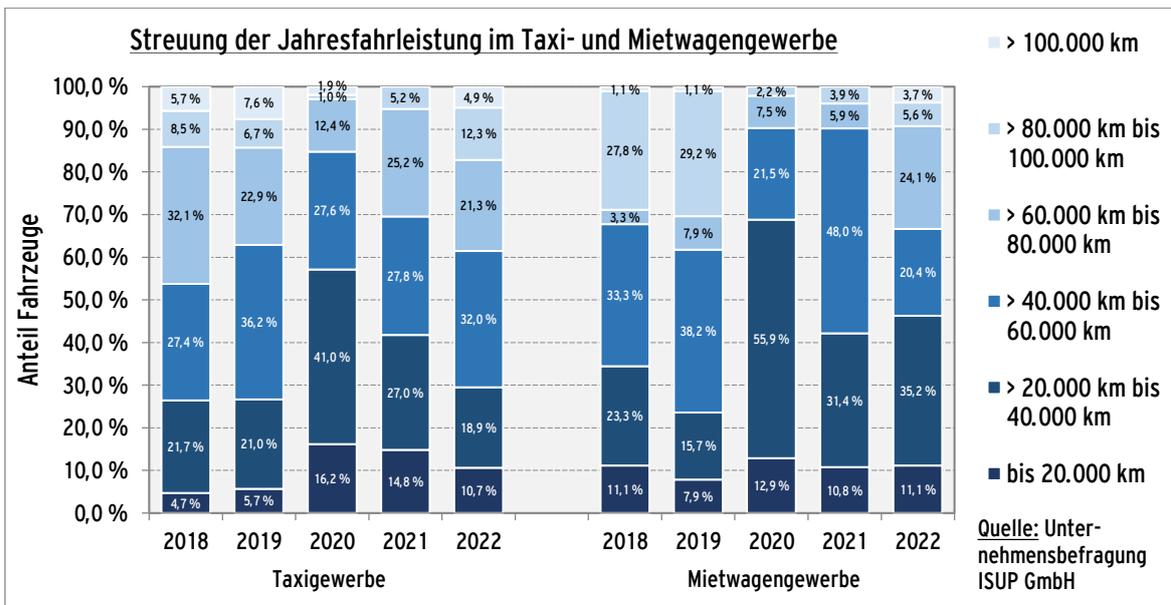


Abbildung 19: Streubreite der Jahresfahrleistung im Taxi- und Mietwagengewerbe der Stadt Regensburg

3.5.2 Einsatzzeit der Fahrzeuge

Nach Auswertung der Angaben der Unternehmer weisen die Taxis und Mietwagen in der Stadt Regensburg die in Tabelle 22 dargestellten durchschnittlichen täglichen Einsatzzeiten auf (die Einsatzzeit schließt die Standzeiten, das heißt Bereitschafts- und Wartezeiten ohne Fahrauftrag ein; bei der Ermittlung der Einsatzzeiten sind nur die Fahrzeuge berücksichtigt, die tatsächlich im Einsatz waren).

	Einsatzzeit pro Tag und Fahrzeug [Std./Tag bzw. Nacht]								Tage ohne Fahrt je Fahrzeug	
	Mo - Do		Fr		Sa		SoF			
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	2020	2022
Verkehr mit Taxen und Mietwagen										
Taxigewerbe	8,2	6,3	8,0	7,8	7,3	7,7	6,3	6,2	105	76
Mietwagengewerbe	8,2	7,1	8,2	7,1	6,2	7,5	5,6	2,0	92	82
Taxigewerbe nach Betriebsgröße										
Betriebe mit 1 Taxi	7,9	4,8	7,7	6,2	7,2	6,1	6,4	5,1	103	98
Betriebe mit 2 und 3 Taxis	8,8	7,0	8,4	8,9	7,0	9,3	6,5	6,9	91	81
Betriebe ab 4 Taxis	8,2	7,1	8,2	8,4	7,5	8,3	6,0	6,6	123	45
Taxigewerbe nach Betriebsart										
reine Taxiunternehmen	8,1	6,0	7,9	7,5	7,3	7,5	6,5	6,0	95	78
Taxis in Mischbetrieben	8,7	7,4	8,7	9,0	7,2	8,5	5,1	7,2	140	68
Mietwagengew. nach Betriebsart										
reine Mietwagenbetriebe	8,5	7,1	8,5	7,3	6,3	7,5	6,0	2,0	85	76
Mietwagen in Mischbetrieben	5,9	0,0	5,9	6,0	4,7	6,0	4,0	0,0	170	151

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 22: Durchschnittliche tägliche Einsatzzeit im Jahr 2022

Im Mittel über alle Taxibetriebe war 2022 jedes Fahrzeug 76 Tage ohne Einsatz; gegenüber 2020 mit 105 Tagen ist damit eine deutliche Verringerung eingetreten (vgl. Tabelle 22). Bei den Mietwagen sind die Tage ohne Fahrt von 2020 mit 92 Tagen auf 82 Tage im

Jahr 2022 ebenfalls gesunken. Weiterhin treten zwischen den Betriebsgrößen und in Hinblick auf die Unternehmensart feststellbare Unterschiede in Hinblick auf die Tage ohne Einsatz auf (vgl. Tabelle 22).

Neben dem Einfluss der Einschränkungen der Corona-Pandemie in den Jahren 2020 und 2021 haben nach wie vor technisch bedingte Ausfälle (Wartung, Reparatur, Überprüfung) oder eine unbefriedigende Nachfragesituation Einfluss auf den Fahrzeugeinsatz, sodass bei Tagen mit einer geringen Nachfrage eher ein Fahrzeug stehen gelassen wird, als durch Einnahmen nicht gedeckte Betriebskosten in Kauf zu nehmen (vgl. Tabelle 23). Die Tage ohne Fahrt resultieren somit nicht aus mangelndem Einsatzwillen, sondern daraus, dass an den betreffenden Tagen keine ausreichende Nachfrage vorhanden ist. Dies spiegelt sich auch im hohen Anteil Teilzeitbeschäftigter in den Betrieben wider (vgl. Abschnitt 3.4.1).

Die mittleren Einsatzzeiten am Tag liegen im Taxigewerbe der Stadt Regensburg montags bis donnerstags und freitags mit im Mittel rund acht Stunden pro Tag in einem üblichen Wert. Am Wochenende sinken die Einsatzzeiten am Tag naturgemäß unter das Niveau von Montag bis Freitag (insbesondere durch Wegfall/Reduzierung von Besorgungs-, Kranken- und Schulfahrten). Hier sind am Tag allerdings deutlich weniger Taxis im Einsatz als von Montag bis Freitag (vgl. Tabelle 23).

Im Mietwagengewerbe der Stadt Regensburg sind die mittleren Einsatzzeiten am Tag montags bis freitags mit ebenfalls knapp acht Stunden in etwa im Bereich des lokalen Taxigeschäfts. Bei den Mietwagen ist am Wochenende (Samstag 5,9 Stunden pro Tag; Sonntag 4,5 Stunden pro Tag) im Vergleich zu den Taxis eine stärkere Reduzierung der mittleren Einsatzzeit gegenüber den Werten von Montag bis Freitag zu erkennen (vgl. Tabelle 22). Es gilt zu beachten, dass die mittleren Einsatzzeiten in den reinen Mietwagenunternehmen montags bis freitags und auch am Samstag deutlich über dem Niveau der durch Taxiunternehmen eingesetzten Mietwagen liegen.

Die geringere Intensität des Einsatzes der Mietwagen am Wochenende gegenüber den Taxis ist vor allem darin begründet, dass die Beförderungsleistungen der Mietwagen vielfach spezifisch und damit zeitlich eingeschränkt sind (z. B. Beförderung von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen zu Werkstätten, medizinischen Behandlungen u. ä.).

Nachts werden die höchsten Einsatzzeiten sowohl im Taxi- als auch im Mietwagenverkehr in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag aufgrund des hier ausgeprägten Freizeitverkehrs erreicht. In den übrigen Nächten sind die Einsatzzeiten mit im Mittel um die sechs Stunden bei den Taxis aber nur leicht unter den ermittelten Höchstwerten in der Stadt Regensburg. Dabei wird anhand der Tabelle 23 allerdings deutlich, dass in den Nächten von Montag bis Donnerstag (37,7 % der Taxis) und in der Nacht von Sonntag auf Montag (28,7 % der Taxis) nur ein geringer Teil der Taxis im Einsatz sind. In den Wochenend-Nächten sind es mit um die 57,4 bis 58,2 Prozent deutlich mehr. Das Nachtgeschäft wird zu einem großen Teil von den Mehrfahrzeug-Betrieben mit vier oder mehr Fahrzeugen in Regensburg umgesetzt, da diese durch das angestellte Fahrpersonal einen intensiveren Einsatz der Fahrzeuge erreichen können. Nichtsdestotrotz zeigen die erfassten Einsatzzeiten, dass die Einfahrzeug-Betriebe hohe Einsatz- und damit Arbeitszeiten realisieren, um die notwendigen Umsätze einzufahren.

	Anteil der von den vorhandenen Fahrzeugen tatsächlich eingesetzten [%]							
	Mo - Do		Fr		Sa		SoF	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Verkehr mit Taxen und Mietwagen								
Taxigewerbe	95,9	37,7	92,6	58,2	68,0	57,4	47,5	28,7
Mietwagengewerbe	68,5	17,6	68,5	18,5	27,8	17,6	15,7	16,7
Taxigewerbe nach Betriebsgröße								
Betriebe mit 1 Taxi	95,8	33,3	89,6	50,0	79,2	54,2	58,3	25,0
Betriebe mit 2 und 3 Taxis	97,1	38,2	91,2	52,9	61,8	50,0	47,1	32,4
Betriebe ab 4 Taxis	95,0	42,5	97,5	72,5	60,0	67,5	35,0	30,0
Taxigewerbe nach Betriebsart								
reine Taxiunternehmen	95,9	38,8	91,8	58,2	70,4	56,1	52,0	30,6
Mischbetriebe	95,8	33,3	95,8	58,3	58,3	62,5	29,2	20,8
Mietwagengew. nach Betriebsart								
reine Mietwagenbetriebe	66,3	18,8	66,3	18,8	26,7	17,8	15,8	17,8
Mietwagen in Mischbetrieben	100,0	0,0	100,0	14,3	42,9	14,3	14,3	0,0

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 23: Umfang der tatsächlich eingesetzten Fahrzeuge im Jahr 2022

Im Jahr 2022 wurden rund 41,8 Prozent der Taxis in Regensburg lediglich im Einschicht-Betrieb eingesetzt. Im Zeitraum der Corona-Pandemie im Jahr 2020 war dies mit 46,5 Prozent aller Taxis häufiger der Fall. Ein Einsatz der Fahrzeuge erfolgt in Regensburg aber insgesamt vergleichsweise intensiv. Gemäß den Angaben der Unternehmensbefragung wurden im Jahr 2022 circa 23,8 Prozent der Fahrzeuge im Zweischicht-Betrieb eingesetzt. Ein noch intensiverer Einsatz findet aber gegenwärtig nicht statt. Der Anteil der zweischichtig eingesetzten Fahrzeuge ist dabei im Taxigewerbe der Stadt Regensburg zwischen 2020 und 2022 gestiegen.

	Anteil Fahrzeuge mit Einsatz im			
	1-Schicht-Betrieb	1- bis 2-Schicht-Betrieb	2-Schicht-Betrieb	mehr als 2-Schicht-Betrieb
Taxigewerbe				
2020	46,5 %	35,1 %	18,4 %	0,0 %
2022	41,8 %	34,4 %	23,8 %	0,0 %
Mietwagengewerbe				
2020	56,0 %	26,0 %	18,0 %	0,0 %
2022	57,4 %	25,0 %	17,6 %	0,0 %

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 24: Einsatz der Taxis und Mietwagen im Schichtbetrieb

Von den Mietwagen in der Stadt Regensburg wurden 2022 circa 57,4 Prozent im Einschicht-Betrieb eingesetzt. Dies ist im Wesentlichen auf die Auftragsstruktur der Mietwagenunternehmen zurückzuführen. Rund 17,6 Prozent der Mietwagen in Regensburg werden gegenwärtig im Zweischicht-Betrieb eingesetzt. Der Anteil der zweischichtig eingesetzten Mietwagen hat sich zwischen 2020 und 2022 leicht verringert und liegt unter dem Niveau des lokalen Taxigewerbes.

Der Anteil Standzeit (Warte- bzw. Bereitschaftszeit ohne Fahrauftrag) innerhalb einer Schicht beziehungsweise an der täglichen Einsatzzeit im Nachtverkehr (22:00 Uhr - 06:00 Uhr) verdeutlicht, dass ein bedeutender Teil der Einsatzzeit mangels potenzieller Nachfrage nicht ausgeschöpft wird (vgl. Tabelle 25). Bei einer theoretischen Acht-Stunden-Schicht montags bis donnerstags steht ein Taxi damit beispielsweise rund 4,0 Stunden ohne Auftrag. Sind im Tagesverkehr, insbesondere von Montag bis Samstag, die Zeiten ohne Fahrauftrag noch vergleichsweise moderat, steigen diese am Sonntag an.

	Anteil der Standzeit pro Dienstschicht [%]							
	Mo - Do		Fr		Sa		SoF	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Taxigewerbe Stadt Regensburg	50,0	50,2	47,5	33,5	51,2	31,9	55,2	56,6
Taxigewerbe nach Betriebsgröße								
Betriebe mit 1 Taxi	49,2	50,9	46,8	33,1	50,8	30,8	53,1	49,6
Betriebe mit 2 und 3 Taxis	46,1	47,8	43,9	34,4	54,1	32,1	58,2	60,1
Betriebe ab 4 Taxis	54,3	51,2	51,2	33,2	49,2	32,9	56,1	60,3
Taxigewerbe nach Betriebsart								
reine Taxiunternehmen	47,6	45,4	44,9	32,1	50,4	29,3	53,4	54,7
Mischbetriebe	59,7	72,5	57,8	39,3	54,6	41,3	67,1	68,0

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 25: Mittlere Standzeit innerhalb der Einsatzzeit im Jahr 2022

Mit Stand September 2023 gibt es in Regensburg 30 Taxistände mit insgesamt 134 zeitlich unbeschränkten und weiteren elf zeitlich beschränkten Stellplätzen. Taxistandplätze sind erforderlich:

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

Sie sind damit an solchen Stellen einzurichten, wo Aufkommens- und Nachfrageschwerpunkte bestehen. Für die Halteplätze sind dabei Orte zu wählen, die eine gute Erkennbarkeit durch den potenziellen Fahrgast sicherstellen (in Blickkontakt zu den Kundenströmen). Im Stadtzentrum in einem Umkreis von circa einem Kilometer um den Domplatz befinden sich zwölf Taxistände mit 67 Stellplätzen (inkl. zeitl. beschränkter Stellplätze). Alle weiteren Stände sind überwiegend dort eingerichtet, wo im näheren Umfeld eine entsprechende Fahrgastnachfrage zu erwarten ist. Ein Teil der Taxistände liegt auf Privatgrund.

Einige Standplätze im unmittelbaren Stadtzentrum haben auf Grund der beschränkten Platzverhältnisse nur eine geringe Kapazität. Insbesondere in den Abendstunden kommt es deshalb teilweise zu Problemen beim Aufstellen der Taxis. Die Einrichtung weiterer Taxistände ist hier wegen der räumlichen Gegebenheiten jedoch kaum realisierbar.

3.6 Beurteilung der Angebotssituation im Taxigewerbe in Regensburg

Im Gelegenheitsverkehr mit Taxis und Mietwagen verfügt die Stadt Regensburg grundsätzlich über ein gutes Angebot. Jedoch muss hierbei beachtet werden, dass durch die Taxiunternehmen der Stadt Regensburg auch das Gebiet des Landkreises Regensburg

mit bedient wird. In den letzten Jahren ist zudem die Anzahl der in Regensburg konzessionierten Mietwagen deutlich angewachsen, was zu einem stärker werdenden Wettbewerb um die Beförderungsaufträge führt.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Taxi- und Mietwagenunternehmen bemüht sind, ihren Kundinnen und Kunden attraktive Fahrzeuge anzubieten und den Fahrzeugpark regelmäßig zu erneuern. Dies spiegelt sich zum Beispiel in der Wahl der Fahrzeugmarken wider, aber auch durch die im Mietwagengewerbe hohe Verfügbarkeit von Großraumfahrzeugen und dem Vorhandensein von Sonderausstattungen zur Beförderung von Personen, welche auf einen Rollstuhl angewiesen sind. Dies wirkt sich erheblich auf den Kaufpreis der Fahrzeuge aus, wodurch ihre Betriebe gleichzeitig starken Belastungen in der Kosten- und Gewinnsituation ausgesetzt sind (vgl. Abschnitt 5.1.1). Vor allem die Finanzierung der Fahrzeuge mit einem hohen Kredit-Anteil kann die Taxiunternehmen bei ausbleibenden Einnahmen, wie es zum Beispiel in der Corona-Pandemie aufgetreten ist, durch die monatlichen Raten vor wirtschaftliche Herausforderungen stellen.

Zudem ist zu erkennen, dass die Taxis in Regensburg sehr unterschiedlich ausgelastet sind und in Summe sowohl bezüglich der jährlichen Kilometer-Leistung als auch der täglichen Einsatzzeiten und der Einsatztage, der unproduktiven Standzeiten, der Anzahl der Tage, an welchen die Taxis nicht im Einsatz sind sowie des Personalbestandes und -einsatzes grundsätzlich Leistungsreserven aufweisen. Reserven für eine Ausweitung der Einsatzzeiten der Taxis bestehen sowohl im Tages- als auch im Nachtverkehr, die vor allem aus der unzureichenden Nachfrage, aber möglicherweise auch aus Mangel an Fahrpersonal resultieren. Das bestätigt auch die Auswertung der von den Unternehmen zum Schichtbetrieb gemachten Angaben (vgl. Tabelle 24). In diesem Zusammenhang bestehen aber noch erhebliche Möglichkeiten zur Ausweitung des Einsatzes der gegenwärtig vorhandenen Fahrzeuge (insbesondere Übergang von Teilzeit- auf Vollzeitbeschäftigung), wenn dies aus Sicht der Nachfrage erforderlich sein sollte.

Moderate Steigerungen in der Nachfrage können folglich noch mit den vorhandenen Kapazitäten abgedeckt werden, erfordern aber gegebenenfalls Erweiterungen im Personalbestand. Gleichzeitig bestehen ebenfalls im Bereich Mietwagen nicht unwesentliche Reserven bezüglich des Fahrzeugeinsatzes, die jederzeit zu Lasten der Taxileistungen mobilisiert werden können.

Von Seiten der Unternehmerinnen und Unternehmer wird allerdings geäußert, dass es schwierig ist, qualifiziertes und zuverlässiges Personal zu bekommen. Hier kommt vor allem ein intensiver Wettbewerb mit anderen Branchen, welche ebenfalls von einem starken Fachkräftemangel betroffen sind, zum Tragen. Zum Abbau des Personalmangels ist es notwendig, die Attraktivität des Berufs als Fahrerin beziehungsweise Fahrer im Bereich Taxi und Mietwagen zu erhöhen. In diesen Prozess sind weitere Institutionen einzubeziehen, wie zum Beispiel die Industrie- und Handelskammer sowie Arbeitsagenturen. Der Bundestagsbeschluss zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts im Jahr 2021 hat zudem die Zugangsvoraussetzungen für Fahrpersonal gelockert. Hierin wurde unter anderem die Ortskundeprüfung für Taxifahrerinnen und Taxifahrer abgeschafft. Nun besteht allerdings die Pflicht, dass die Fahrzeuge über ein dem Stand der Technik entsprechendes Navigationsgerät verfügen.

Daraus, im Zusammenspiel mit der aufgezeigten Entwicklung aller Angebotsfaktoren, lassen sich allein gegenwärtig noch keine Indizien für eine Gefährdung des Taxigewerbes ableiten. Jedoch stellen die Anpassungen in Hinblick auf den gesetzlichen Mindestlohn und den damit steigenden Kostendruck das Taxigewerbe in der Stadt Regensburg vor eine wachsende Herausforderung.

4 Nachfrage

4.1 Charakteristik der Nachfrage

4.1.1 Anteil Leer-Kilometer und mittlere Besetzt-Fahrweite

Der Anteil Leer-Kilometer an den Gesamtkilometern pro Jahr lag nach den Angaben der Unternehmen im Jahr 2022 im Durchschnitt über alle Taxis bei 51,0 Prozent (vgl. Tabelle 26). Vergütete Anfahrs-Kilometer spielen dabei nur eine untergeordnete Rolle. Das entspricht in etwa der Leer-Quote, wie sie auch in der Vergangenheit in der Stadt Regensburg zu verzeichnen war (2012: 52,0 %; 2017: 47,1 %). Aufgrund der hier vorhandenen Nachfragestruktur schließt sich in der Regel an eine Besetzt-Fahrt eine Leer-Fahrt zurück an den Betriebsitz beziehungsweise zum Taxistandplatz an. Bei 19,7 Prozent der Taxis ist der Leer-Kilometer-Anteil nach Angabe der Unternehmen in den letzten Jahren gestiegen; eine Senkung war bei 16,4 Prozent der Fahrzeuge zu verzeichnen (vgl. Tabelle 26).

Der Anteil Leer-Kilometer an den Gesamtkilometern im Jahr 2022 steht in Zusammenhang mit der Unternehmensgröße. Auf Grundlage der Unternehmensangaben lässt sich konstatieren, dass die Einfahrzeug-Betriebe schlechter abschneiden als die Betriebe mit mehreren Fahrzeugen. Auffällig ist, dass der Anteil der vergüteten Anfahrt-Kilometer in den Betrieben mit vier Fahrzeugen oder mehr höher ist als in den kleineren Taxiunternehmen. Die Unternehmen dieser Größenklasse scheinen folglich eher bereit zu sein, einen Fahrauftrag außerhalb der Stadtgrenzen von Regensburg anzunehmen. Der hohe Leer-Kilometer-Anteil ist vorrangig der Nachfragestruktur im Zusammenhang mit der insgesamt unzureichenden Nachfrage geschuldet. In deren Ergebnis werden bevorzugt die höher frequentierten Standplätze im Stadtzentrum beziehungsweise den Stadtteilzentren angefahren, in der Hoffnung, hier schnell wieder zu einem Fahrauftrag zu kommen. Dazu nehmen sie offensichtlich längere Leerfahrten in Kauf.

	von der Gesamtfahrleistung entfielen im Mittel auf [%]			Entwicklung des Anteils Leer-Kilometer 2018 bis 2022 [%]		
	Besetzt-Kilometer	vergütete Anfahrt-km	unvergütete Leer-km	gestiegen	konstant	gesunken
Taxigewerbe Stadt Regensburg	49,0	4,3	46,7	19,7	63,9	16,4
Taxigewerbe nach Betriebsgröße						
Betriebe mit 1 Taxi	45,6	4,0	50,4	18,7	64,6	16,7
Betriebe mit 2 und 3 Taxis	49,4	3,8	46,8	32,4	67,6	0,0
Betriebe ab 4 Taxis	52,6	5,4	42,0	10,0	60,0	30,0
Taxigewerbe nach Betriebsart						
reine Taxiunternehmen	47,9	4,2	47,9	20,4	71,4	8,2
Mischbetriebe	53,3	5,0	41,8	16,7	33,3	50,0

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 26: Anteil und Entwicklung der Leer-Kilometer in 2022

Die durchschnittliche Besetzt-Fahrweite der Taxis in der Stadt Regensburg bei einer Fahrt innerhalb des Pflichtfahrgebietes ergab sich für 2022 in Auswertung der von den Unternehmen gemachten Angaben im Mittel über alle Taxis zu 6,4 Kilometern. Entsprechend der Stadtstruktur und der Ausdehnung der Stadt herrscht somit weiterhin eine weitestgehend kleinräumige Fahrweise vor.

4.1.2 Anteil der Fahrtzwecke

Die Anteile der Fahrtzwecke am Umsatz in den Taxi- und Mietwagenbetrieben der Stadt Regensburg in den Jahren 2020 bis 2022 gehen aus Tabelle 27 hervor.

	Anteil der Fahrtzwecke am Umsatz [%]					
	Taxigewerbe			Mietwagengewerbe		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
klassische Taxifahrt	71,3	71,1	76,4	14,6	15,4	15,9
Krankenfahrt	22,9	22,7	18,1	81,9	80,2	78,5
Firmenfahrt	5,4	5,7	4,9	2,5	3,1	3,8
Schulfahrt	0,1	0,1	0,1	1,0	1,3	1,5
ÖPNV-Fahrt	0,3	0,4	0,5	0,0	0,0	0,3

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 27: Anteil der Fahrtzwecke am Umsatz

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

- Mit rund 76,4 Prozent entfällt der Hauptanteil des Umsatzes der Taxiunternehmen auf klassische Taxifahrten¹¹. Im Vergleich zu Landkreisen, wo der Umsatzanteil von Bevölkerungsfahrten in der Regel zwischen 30 und 40 Prozent ausmacht, spiegeln sich hierin die in Städten geringere Eigenmobilität der Bevölkerung und die in der Regel weniger guten Bedingungen für den MIV wider. Im Mietwagengewerbe trägt der „klassische“, dem Taxi ähnliche Verkehr, zu 15,9 Prozent zum Umsatz bei. Der Umsatzanteil der klassischen Taxifahrten hat dabei in den betrachteten drei Jahren im Mietwagengewerbe tendenziell zugenommen.
- Der Umsatzanteil der Krankenfahrten ist mit rund 18,1 Prozent im Mittel über alle Taxibetriebe vergleichsweise gering (in Flächenlandkreisen werden im Mittel bis zu 50 % des Umsatzes aus Krankenfahrten erzielt). In der Vergangenheit wurde aber ein ähnlicher Umsatzanteil der Krankenfahrten ermittelt (2012: 15,8 %; 2017: 11,2 %). In 2022 entfielen bei lediglich 13,2 Prozent der Regensburger Betriebe mehr als die Hälfte des Umsatzes auf Krankenfahrten. Der vergleichsweise niedrige Anteil der Krankenfahrten am Umsatz ist auf das dichte medizinische Netz in Regensburg in Verbindung mit dem umfangreichen ÖPNV-Angebot, das in hohem Maße auch den Anforderungen von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen gerecht wird, zurückzuführen.

Der Anteil der Krankenfahrten am Umsatz der Taxi- und Mietwagenunternehmen liegt über den Werten, welche in der Vergangenheit ermittelt worden sind. Im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie war in vielen Taxi- und Mietwagenmärkten in Deutschland zu erkennen, dass die Unternehmen verstärkt Krankenfahrten durchgeführt haben, da sie hier auf eine vergleichsweise sichere Nachfrage zurückgreifen konnten. Insgesamt haben die Krankenfahrten aber weiterhin keine dominierende Rolle und es besteht damit keine übermäßig große Abhängigkeit von den Krankenkassen, welche die Vergabe der Fahrten und die Vergütung dieser maßgeblich beeinflussen können.

¹¹ Klassische Taxifahrten sind alle allgemeinen Fahrten der Personenbeförderung, die nicht den Kategorien „Krankenfahrt“, „Firmenfahrt“, „Schülerfahrt“ und „ÖPNV-Fahrt“ zuordenbar sind („klassisches“ Taxi- bzw. Mietwagengeschäft).

- Aus Firmenfahrten resultieren knapp 4,9 Prozent des Umsatzes im Taxigewerbe. Im Mietwagengewerbe ist der Umsatzanteil der Firmenfahrten mit rund 3,8 Prozent etwas geringer. Bei Firmenfahrten geht es neben der Personenbeförderung zunehmend auch um Sachtransporte (z. B. Kurierdienst).
- Die Beförderung von Schülerinnen und Schülern sowie Beförderungsleistungen im ÖPNV spielen in Hinblick auf den Umsatz für die Taxiunternehmen in der Stadt Regensburg nur eine untergeordnete Rolle.

Nach Angaben der Taxiunternehmen haben diese zwischen 2020 und 2022 im Mittel etwa 12,0 Prozent ihres Umsatzes über fest gebundene Vertragsfahrten eingefahren. Dabei erzielten im Jahr 2022 rund 11,8 Prozent der Taxiunternehmen mehr als ein Drittel des Umsatzes aus Vertragsfahrten, während 47,1 Prozent der Unternehmen über keine Vertragsfahrten verfügten. Der Anteil der fest gebundenen Vertragsfahrten ist von 11,8 Prozent im Jahr 2020 auf 11,2 Prozent im Jahr 2022 leicht gesunken. Aufgrund des geringen Umfanges von Vertragsfahrten besteht auch nur eine geringe Gefahr, dass beim Wegbrechen beziehungsweise Auslaufen größerer Verträge schnell ein entsprechend hohes Umsatz-Defizit im betreffenden Unternehmen entsteht.

In der Regel wird für Vertragsfahrten ein gesonderter Tarif vereinbart. Dem entspricht die Angabe der Unternehmen, dass 2022 im Mittel rund 14,6 Prozent der Besetzt-Kilometer auf Fahrten entfielen, die nach Sondervereinbarungen (§ 4 (1) Taxitarifordnung) oder freier Vereinbarung mit dem Fahrgast (§ 4 (2) Taxitarifordnung) und damit nicht nach Taxitarif vergütet wurden.

Im Bereich Mietwagen ist der Umsatzanteil von fest gebundenen Vertragsfahrten mit 43,8 Prozent im Mittel der Jahre 2020 bis 2022 höher als im Bereich Taxi. Hier gaben rund 38,9 Prozent der Unternehmen an, mehr ein Drittel ihres Umsatzes aus Vertragsfahrten zu erzielen.

4.2 Nachfrageverlauf

Die durchschnittliche Anzahl Fahraufträge pro Taxi und Jahr ist zwischen 2018 (2.982) und 2022 (2.463) unter Schwankungen (2019: 2.933 Fahraufträge, 2020: 1.721 Fahraufträge, 2021: 1.899 Fahraufträge) deutlich um rund 17,4 Prozent gesunken. Hier kann nicht gewertet werden, ob und wie sich die Besetzt-Fahrtweiten dabei verändert haben. Der Einbruch der Fahraufträge ab dem Jahr 2020 ist auf die Corona-Pandemie und den damit verbundenen Einschränkungen des öffentlichen und privaten Lebens zurückzuführen. Die durchschnittliche Anzahl an Fahraufträgen pro Taxi und Jahr ist im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr deutlich um rund 41,3 Prozent gesunken. Demgegenüber erholte sich 2021 die Nachfrage nach Taxileistungen in Regensburg wieder und es fand ein erheblicher Anstieg der Anzahl von Fahraufträgen im Taxigewerbe statt.

Im Folgenden wird der Nachfrageverlauf bei den Taxis in der Stadt Regensburg gezeigt. Diesbezüglich werden die Fahraufträge pro Tag und Jahr sowie der Erhalt der Fahraufträge vertiefend erläutert.

4.2.1 Fahraufträge pro Tag

Die von den Taxiunternehmen gelieferten Angaben zur Anzahl Fahraufträge pro Tag und Taxi sowie die daraus ableitbaren Fahraufträge pro Einsatzstunde im Durchschnitt sind in Tabelle 28 ausgewertet (bezogen auf die Fahrzeuge, die an den jeweiligen Tagen und Tageszeiten tatsächlich im Einsatz waren).

Die Anzahl Fahraufträge pro Tag weicht 2022 im Tagesverkehr zwischen den Tagesgruppen Montag bis Donnerstag und Freitag nur geringfügig voneinander ab. Am Samstag ist ein leichter und am Sonntag ein merklicher Rückgang in der Nachfrage zu verzeichnen. Es besteht ein direkter Zusammenhang zwischen den Einsatzzeiten pro Fahrzeug und den Fahraufträgen pro Tag; die Anzahl der möglichen Fahraufträge wird maßgeblich von den Einsatzzeiten der Taxis beeinflusst (vgl. Tabelle 22). Bedingt durch die längeren Einsatzzeiten zwischen Montag und Freitag sowie am Samstag realisieren die Mehrfahrzeug-Betriebe eine größere Anzahl Fahraufträge pro Tag. Bezieht man die Anzahl Fahraufträge auf die Einsatzstunde, dann gibt es kaum Unterschiede zwischen den Betriebsgrößen (vgl. Tabelle 29).

	Mo - Do		Fr		Sa		SoF	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Taxigewerbe Stadt Regensburg	10,2	7,9	10,6	13,9	8,6	15,6	7,7	6,6
Taxigewerbe nach Betriebsgröße								
Betriebe mit 1 Taxi	8,9	6,9	8,5	13,0	8,1	15,0	8,1	6,4
Betriebe mit 2 und 3 Taxis	10,4	11,7	10,7	17,5	8,4	19,3	7,7	6,8
Betriebe ab 4 Taxis	11,6	5,8	12,8	12,6	9,6	13,7	7,0	6,7
Taxigewerbe nach Betriebsart								
reine Taxiunternehmen	9,4	8,0	9,5	14,0	8,1	15,9	7,6	6,4
Mischbetriebe	13,8	7,3	15,3	13,7	11,5	14,1	8,1	8,0

Hinweis: Tag = 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr; Nacht = 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 28: Fahraufträge pro Tag und Taxi

Im Nachtverkehr werden die höchsten Fahrtenzahlen in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie von Samstag auf Sonntag im Rahmen der hier stattfindenden Freizeitaktivitäten der Bürgerinnen und Bürger realisiert. Sie sind samstags rund doppelt so hoch als in den Nächten von Montag bis Donnerstag. Maßgeblich verantwortlich für den Nachtverkehr in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie von Samstag auf Sonntag sind die Mehrfahrzeug-Betriebe, insbesondere diejenigen mit zwei oder drei Taxis (vgl. Tabelle 28). Das Nachtgeschäft innerhalb der Werkzeuge Montag bis Donnerstag wird ebenfalls vornehmlich durch die Mehrfahrzeug-Betriebe dieser Größenklasse bestritten.

Bezieht man die Anzahl Fahraufträge auf die Einsatzstunde (vgl. Tabelle 29), dann werden im Tagesverkehr annähernd die gleichen Werte von 1,3 bis 1,4 Fahraufträge pro Stunde erreicht. In den Nächten von Samstag zu Sonntag sind mit 2,1 Fahrten je Stunde sowie in den Nächten von Freitag zu Samstag (1,9 Fahrten je Stunde) bessere Werte in der Nachfrage nach Taxileistungen in Regensburg zu verzeichnen.

Zwar treten in Hinblick auf die Anzahl Fahraufträge je Einsatzstunde zwischen den einzelnen Tagen und Tageszeiten nur geringfügige Unterschiede auf, dabei gilt es aber zu beachten, dass die Taxis nachts (Sonntag bis Donnerstag) und im Tagverkehr am Wochenende zum einen kürzer im Einsatz sind, zum anderen ist der Anteil der eingesetzten Fahrzeuge in den genannten Zeitschichten geringer (vgl. Kapitel 3.5.2). Zu beachten ist weiterhin, dass Vergleiche der Fahrtenzahlen an den einzelnen Wochentagen nur bedingt aussagefähig sind, da keine detaillierten Angaben zu den je Wochentag realisierten Besetzt-Fahrweiten vorliegen. Insbesondere in den Nächten am Wochenende treten viele kurze Fahrten auf.

	Fahraufträge pro Einsatzstunde und Fahrzeug [Anzahl] 2022							
	Mo - Do		Fr		Sa		SoF	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Taxigewerbe Stadt Regensburg	1,3	1,4	1,4	1,9	1,3	2,1	1,3	1,2
Taxigewerbe nach Betriebsgröße								
Betriebe mit 1 Taxi	1,2	1,6	1,3	2,2	1,3	2,6	1,4	1,4
Betriebe mit 2 und 3 Taxis	1,2	1,8	1,3	2,0	1,3	2,1	1,2	1,2
Betriebe ab 4 Taxis	1,4	0,9	1,6	1,5	1,4	1,7	1,3	1,1
Taxigewerbe nach Betriebsart								
reine Taxiunternehmen	1,2	1,5	1,3	2,0	1,2	2,2	1,3	1,3
Mischbetriebe	1,6	1,0	1,8	1,6	1,8	1,7	1,6	1,1

Hinweis: Tag = 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr; Nacht = 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 29: Fahraufträge pro Einsatzstunde und Taxi im Jahr 2022

Unter Ansatz der sich aus der Unternehmensbefragung ergebenden mittleren Besetztfahrweite von 6,4 Kilometern (bei einem mittleren Leer-Kilometer-Anteil von 51,0 % entspricht dies einer Gesamtfahrstrecke von rund 13,1 km - vgl. Abschnitt 4.1.1) sind für einen solchen mittleren Fahrauftrag nicht mehr als 30 Minuten einschließlich Anbeziehungsweise Rückfahrt erforderlich, was den Anteil an Standzeit von rund 50,0 Prozent bestätigt (vgl. Tabelle 25).

4.2.2 Erhalt der Fahraufträge und Fahrgaststruktur

Die Taxi Zentrale Regensburg e. G. ist die Genossenschaft der Regensburger Taxibetriebe, die auch die Taxi-Zentrale betreibt. Für die Kundinnen und Kunden wird eine Hotline für eine telefonische Vorbestellung sowie eine Online-Maske auf der Website der Taxi Zentrale Regensburg e. G. zur Buchung von Fahrtwünschen angeboten. Die Auftragsvermittlung an die Taxis erfolgt per Sprachfunk.

	Verteilung der Fahraufträge 2022 nach der Art ihres Erhalts				
	Vermittlung durch Zentrale	Zustieg am Standplatz	Nutzung neuer Medien	feste Aufträge	sonstige* ¹
Betriebe, die der Taxi-Zentrale Regensburg angeschlossen sind	64,6 %	16,7 %	1,9 %	7,4 %	9,4 %
Betriebe, die keiner Taxi-Zentrale angeschlossen sind	0,0 %	37,1 %	10,3 %	19,8 %	32,8 %
alle Betriebe	44,5 %	23,1 %	4,5 %	11,2 %	16,7 %

Hinweis: *¹z. B. telefonischer Auftragseingang im Unternehmen, Abwinken

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 30: Auftragsvermittlung

Aus der Unternehmensbefragung ergibt sich, dass rund 85,0 Prozent der Taxibetriebe in Regensburg mit knapp 89,8 Prozent der Taxis an die Taxi-Zentrale angeschlossen sind. Die nicht angeschlossenen Unternehmen betreffen zum überwiegenden Teil Einfahrzeug-Betriebe. Nach Angaben der Unternehmen verteilten sich im Jahr 2022 die Fahr-

aufträge nach der Art ihres Erhalts gemäß Tabelle 30. Betriebe, die der Taxi-Zentrale Regensburg angeschlossen sind, erhalten im Durchschnitt rund 64,6 Prozent ihrer Aufträge über die Zentrale, 16,7 Prozent werden durch Zustieg am Standplatz realisiert. Damit erreicht die Zentrale weiterhin eine gute Wirksamkeit. Bei Betrieben ohne Anschluss an die Funkzentrale entfallen 37,1 Prozent der Aufträge auf den Zustieg am Standplatz.

Im Rahmen der Unternehmensbefragung wurde die Altersstruktur der Kundinnen und Kunden der Taxiunternehmen abgefragt. Abbildung 20 fasst die Ergebnisse und damit die durchschnittliche Altersstruktur der Taxinutzenden in der Stadt Regensburg zusammen.

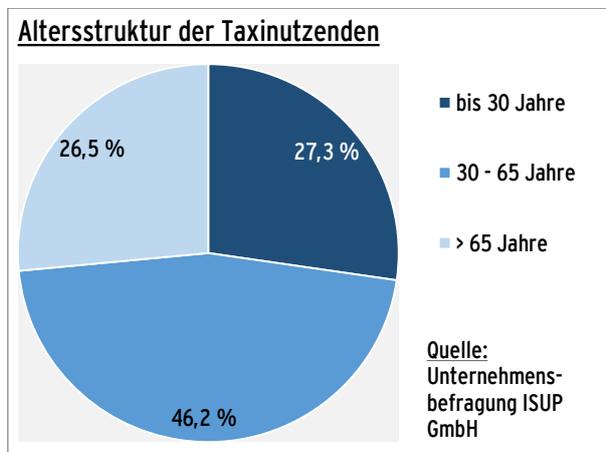


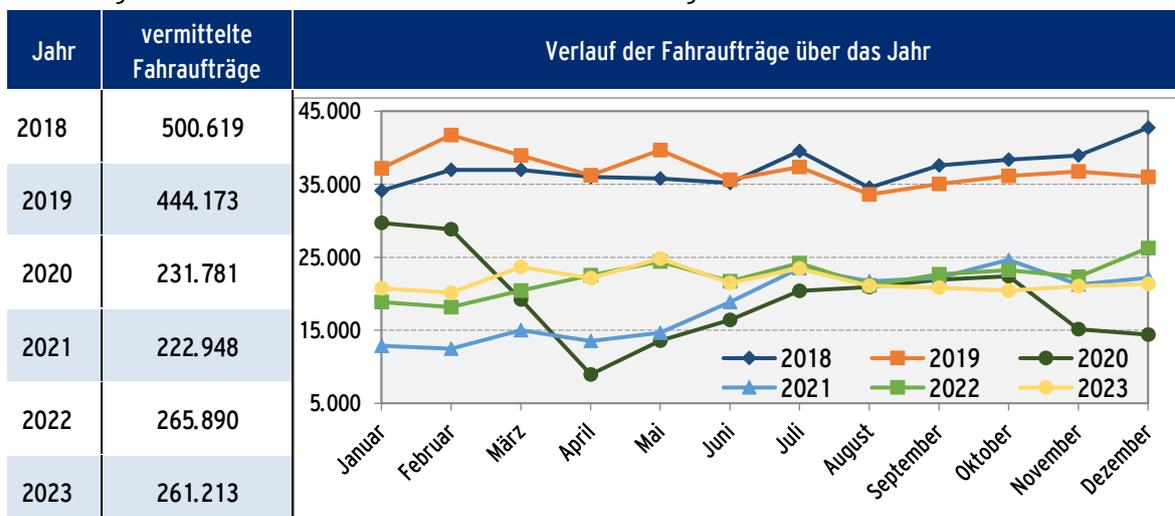
Abbildung 20: Altersstruktur der Taxikundschaft

Erwachsene im Alter zwischen 30 und 65 Jahre stellen mit circa 46,2 Prozent nach wie vor die größte Kundengruppe dar. Ihr Anteil ist gegenüber dem Gutachten zur Funktionsfähigkeit

des Taxigewerbes in der Stadt Regensburg (2019, S. 30) nochmals deutlich angestiegen. Die zweitbedeutsamste Kundengruppe stellen ebenfalls nach wie vor die Personen bis zu einem Alter von 30 Jahren dar. In den letzten Jahren ist ihr Anteil an der Gesamtkundschaft von 36,8 Prozent (2018) auf 27,3 Prozent (2022) gesunken. Dahingegen ist der Anteil der Seniorinnen und Senioren am Gesamkundenaufkommen von 24,0 Prozent (2018) auf 26,5 Prozent (2022) angewachsen.

4.2.3 Vermittelte Funk-Aufträge

Die Entwicklung der von der Taxi Zentrale Regensburg e. G. im Zeitraum zwischen 2018 und 2023 pro Jahr vermittelten Fahraufträge geht aus Tabelle 31 hervor. Innerhalb dieses Zeitraumes ist eine stark rückläufige Tendenz in der Anzahl der vermittelten Fahraufträge erkennbar. Dies ist zum einen in den Jahren 2020 und 2021 auf die Corona-Pandemie zurückzuführen, zum anderen ist die Anzahl der in die Vermittlung einbezogenen Taxis in den letzten Jahren deutlich gesunken.



Quelle: Taxi Zentrale Regensburg e. G.

Tabelle 31: Entwicklung der von der Funkzentrale vermittelten Fahraufträge

Die Nachfrage nach Taxileistungen im Verlauf eines Jahres unterliegt nur geringen Schwankungen (vgl. Tabelle 31). Dies ist darauf zurückzuführen, dass über die Zentrale auch Dialysefahrten vermittelt werden.

4.3 Nachfrageprognose

4.3.1 Einschätzung der Unternehmen

Im Rahmen der Datenerhebung wurden die Unternehmen befragt, wie sie die Entwicklung des Umsatzes in den beiden Jahren 2023 / 2024 einschätzen. Bei Vergabe der Punkte „1“ (starke Zunahme) bis „5“ (starke Abnahme) ergibt sich das in Tabelle 32 dargestellte Bild.

Bei der Bewertung des Gesamtumsatzes in den Taxibetrieben geht mit einem Mittelwert über alle Unternehmen von 3,3 die Einschätzung in Richtung einer leicht sinkenden Umsatzentwicklung. Die Streubreite bei der Notenvergabe der Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmen ist relativ gering: rund 83,8 Prozent der Bewertungen entfallen auf die Noten 3 und 4. Während sich im Gesamturteil nur unwesentliche Unterschiede zwischen den Betriebsformen der Taxiunternehmen ergeben, zeigen sich unterschiedliche Einschätzungen in Abhängigkeit von der Unternehmensgröße. Während die Mehrwagen-Betriebe mit vier Taxis oder mehr im Durchschnitt von einer konstanten Umsatzentwicklung ausgehen, sehen die Unternehmen in den kleineren Betriebsgrößenklassen jeweils pessimistischer in die Zukunft.

In Bezug auf die einzelnen Fahrtzwecke weisen die Prognosen zur Umsatzentwicklung im Taxigewerbe der Stadt Regensburg ebenfalls nur geringe Schwankungen auf. Für keinen der Fahrtzwecke werden Ansätze für eine Verbesserung der Umsatzsituation gesehen. Am schlechtesten bewertet werden dabei die klassischen Taxifahrten und die Schulfahrten.

	Umsatzerwartung gesamt und nach Fahrtzwecken, Punkte*1					
	Gesamteinschätzung	klassische Taxifahrt	Krankenfahrt	Firmenfahrt	Schulfahrt	ÖPNV-Fahrt
Verkehr mit Taxen und Mietwagen						
Taxigewerbe	3,3	3,4	3,2	3,2	3,4	3,3
Mietwagengewerbe	3,1	3,3	2,6	3,1	3,0	3,1
Taxigewerbe nach Betriebsgröße						
Betriebe mit 1 Taxi	3,4	3,5	3,1	3,2	3,4	3,5
Betriebe mit 2 und 3 Taxis	3,2	3,0	3,3	3,3	3,4	3,0
Betriebe ab 4 Taxis	3,0	3,2	3,2	2,8	3,0	3,0
Taxigewerbe nach Betriebsart						
reine Taxiunternehmen	3,3	3,3	3,2	3,2	3,3	3,3
Mischbetriebe	3,3	3,5	3,2	3,3	3,5	3,5

Hinweis: *1 Vergabe der Punkte 1 bis 5: 1 - starke Zunahme; 2 - Zunahme; 3 - keine Veränderung; 4 - Abnahme; 5 - starke Abnahme

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 32: Umsatzerwartung der Taxi- und Mietwagenbetriebe für 2023 / 2024

Die Mietwagenunternehmer der Stadt Regensburg sehen für 2023 / 2024 eine minimal positivere Entwicklung des Umsatzes als die Taxibetriebe (vgl. Tabelle 32). Zwischen der Bewertung der einzelnen Fahrtzwecke bestehen ähnliche Tendenzen wie

im lokalen Taxigewerbe. Am optimistischsten wird die Lage ebenfalls bei den Krankenfahrten gesehen, wo die Mietwagenunternehmen sogar von einer Steigerung des Umsatzes ausgehen. Für die klassischen Beförderungsfahrten wird analog zum lokalen Taxigewerbe eine leichte Abnahme des Umsatzes erwartet.

Im Rahmen der Unternehmerbefragung wurde weiterhin die Möglichkeit geboten, Maßnahmen zur Verbesserung des Taxiverkehrs in der Stadt Regensburg und damit Erschließung weiterer Nachfragepotenziale aufzuführen. Die Taxiunternehmerinnen und Taxiunternehmen sehen hierbei so gut wie keine Möglichkeiten, neue Nachfragepotenziale zu erschließen und somit die wirtschaftliche Situation im Taxigewerbe in den kommenden Jahren zu verbessern. Im Rahmen der Befragung und der geführten Gespräche wurde benannt, dass:

- der Taxistandplatz am Hauptbahnhof (Nord) näher an das Bahnhofsgebäude verlegt werden sollte,
- das Taxigewerbe stärker in den ÖPNV eingebunden werden sollte und
- die beschränkte Vergabe der Taxikonzessionen beibehalten werden sollte.

Weiterhin wurde von den Taxiunternehmen angeregt, dass der Wegfall der Ortskundeprüfung die Durchführung des Taxibetriebes erschweren. Zwar besteht ein großes Problem, motiviertes und qualifiziertes Fahrpersonal zu finden, jedoch wurde von einzelnen Unternehmerinnen und Unternehmern angeregt, die Ortskundeprüfung zur Sicherung der Beförderungsqualität wieder einzuführen.

Weiterhin wurde angeregt, dass die Möglichkeiten zur Einführung eines Frauen-Nacht-Taxis, wie es zum Beispiel in der Landeshauptstadt München betrieben wird, geprüft werden. Hierbei kommt ein Gutscheinsystem zur Anwendung, bei welchem Frauen zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr pro Taxifahrt einen Wertgutschein in Höhe von 10,00 Euro einlösen können. In anderen Städten, wie zum Beispiel in Hamburg, Köln oder Stuttgart, gelten ähnliche zeitliche und monetäre Regelungen. In Hinblick auf die Bestellung eines solchen Taxis gibt es derzeit unterschiedliche Regelungen; in der Landeshauptstadt München können die Wertgutscheine von dem berechtigten Personenkreis im Bürgerbüro abgeholt und bei der Fahrt genutzt werden, in Stuttgart erfolgt die Bestellung über das Bahn- oder Busfahrpersonal oder in Bremen werden die Taxis direkt beim Unternehmen gebucht. Da eine solche Lösung die Sicherheit von Frauen im öffentlichen Raum erhöht und zeitgleich durch eine mögliche Rabattierung auch die Attraktivität einer Taxifahrt erhöht wird, ist ein Frauen-Nacht-Taxi durchaus sinnvoll. Ähnliche Lösungen gibt es zum Beispiel auch in Brandenburg auch für junge Menschen zwischen 16 und 25 Jahren, wo am Wochenende und an gesetzlichen Feiertagen abends die Hälfte des Fahrpreises durch das Land Brandenburg bezahlt wird (Fifty-Fifty-Taxi-Ticket). Ziel ist hier, die Zahl der Freizeit-Unfälle im Straßenverkehr von Jugendlichen und jungen Erwachsenen zu senken.

4.3.2 Nachfrageabschätzung anhand zu erwartender Rahmenbedingungen

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

Klassische Taxifahrten

Gemäß Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Bayern bis 2041 ist in den nächsten Jahren mit weiterhin steigenden Bevölkerungszahlen für die Stadt Regensburg

zu rechnen. Bei der erwachsenen Bevölkerung profitiert hiervon hauptsächlich die Altersgruppe der über 60-Jährigen, während die Anzahl der Personen im berufstätigen Alter sinken wird (vgl. Abschnitt 2.1.2). Ferner ist weiterhin eine hohe Pkw-Verfügbarkeit der Bevölkerung sowie mindestens ein stabiles Leistungsangebot im ÖPNV zu erwarten. Bei der anwachsenden Altersgruppe der über 60-Jährigen wird einerseits durch das steigende Lebensalter ein wachsender Bedarf nach fremder Hilfe bei der Sicherung der Mobilität auftreten, andererseits wird es hier auch künftig die Unterstützung innerhalb der Familien und die Nachbarschaftshilfe geben. Außerdem nutzen Senioren den eigenen Pkw zunehmend bis ins hohe Lebensalter. Darüber hinaus werden die Lebenshaltungskosten in den kommenden Jahren wahrscheinlich weiter steigen.

Insgesamt ist mit einer weiterhin eher verhaltenen Inanspruchnahme von Taxileistungen und damit einer nur geringen Nachfragesteigerung bei den allgemeinen Bevölkerungsfahrten im Zusammenspiel mit der weiterhin positiven Bevölkerungsentwicklung zu rechnen.

Krankenfahrten

Im Zusammenhang mit dem wachsenden Anteil älterer Bürgerinnen beziehungsweise Bürger und dem zunehmenden Lebensalter ist davon auszugehen, dass medizinisch bedingte Fahrten weiterhin ein stabiles Nachfragesegment für den Gelegenheitsverkehr mit Taxis darstellen. Mehr als bei allgemeinen Erledigungswegen greifen Seniorinnen und Senioren mit steigendem Alter verstärkt auf das Taxi zurück. Zudem nimmt mit zunehmendem Alter auch die Häufigkeit der Arztbesuche zu. Generell ist aber feststellbar, dass bei den Krankenfahrten ein starker Wettbewerb zwischen den Taxi- und Mietwagenunternehmen besteht (vgl. Tabelle 27). Eine weitere Erhöhung des Mietwagenbestandes in der Stadt Regensburg kann dazu führen, dass die Krankenfahrtenaufträge der Taxiunternehmen noch weiter zurückgehen.

Gleichzeitig ist aber festzustellen, dass die Krankenkassen einem zunehmenden Druck zu Kosteneinsparungen ausgesetzt sind. Bei den gesetzlichen Krankenkassen ist die Übernahme der Kosten für eine Patientenbeförderung eng geregelt. So können Ärztinnen oder Ärzte Krankentransporte nur dann verordnen, wenn die Fahrt medizinisch notwendig ist.

Im Bereich der vom Fahrgast selbst zu tragenden Krankenförderungen muss damit gerechnet werden, insbesondere auch vor dem Hintergrund der allgemein steigenden Aufwendungen der Bürgerinnen und Bürger für die medizinische Versorgung und Vorsorge, dass verstärkt auf Verwandtschafts- und Nachbarschaftshilfe und die Nutzung des ÖPNV zurückgegriffen wird und damit die Nachfrage nach Taxileistungen in diesem Segment kaum steigt.

Insgesamt sind im Bereich der Krankenfahrten keine wesentlichen Umsatzsteigerungen für die Taxibetriebe zu erwarten. Bei längerfristig zu vergebenden festen Aufträgen wird sich der Trend bei den Krankenkassen fortsetzen, verstärkt auf das Mietwagengewerbe mit seinem günstigen Preisniveau zurückzugreifen.

Beförderung im touristischen Bereich

Die Stadt Regensburg wird auch künftig eine Stadt mit hoher touristischer Bedeutung sein und eine insgesamt weiter positive Entwicklung bei den Gästezahlen erreichen. Auf Grund der hohen Eigenmobilität der Touristen, der relativ geringen Aufenthaltsdauer und der Konzentration der Sehenswürdigkeiten und touristischen Ziele in Regensburg auf einen engen Raum schlägt sich das aber nicht gleichermaßen im Taxigeschäft

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

Geschäftsreiseverkehr

Regensburg ist ein wichtiger Wirtschafts-, Forschungs-, Bildungs-, Medien- und Verwaltungsstandort, was sich entsprechend positiv auf den Geschäftsreiseverkehr auswirkt. Im Geschäftsreiseverkehr wird mit zunehmender Reiseentfernung verstärkt auf Flugzeug und Bahn bei der An- und Abreise zurückgegriffen, woraus sich häufig im Nachbeziehungsweise Vorlauf eine Nutzung des Taxis ergibt.

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

Firmenfahrten (Kurierdienste, Sachtransporte)

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

Einbindung des Taxis in den ÖPNV

Der Einsatz von Taxis und Mietwagen auf Buslinien des Stadtverkehrs in schwach frequentierten Zeiten und Räumen im Rahmen alternativer flexibler Bedienformen (z. B. als Linientaxi oder Rufbus) kann zur Erreichung eines kostengünstigen und gleichzeitig attraktiven Linienverkehrsangebotes beitragen. Er liegt deshalb im Interesse sowohl der einem zunehmenden Druck zur Kostenersparnis ausgesetzten Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger als auch der ÖPNV-Nutzenden. Für den Umfang derartiger Maßnahmen bestehen allerdings auch Grenzen, vor allem durch Größe und Struktur des vorhandenen ÖPNV-Netzes und Fahrtenangebotes sowie der existierenden Nachfrage.

Die konkrete Planung von On-Demand-Lösungen werden jedoch vom Verkehrsunternehmen eigenständig vorgenommen. Dies betrifft sowohl die Auswahl der Betriebsart und der einzusetzenden Fahrzeuge in Abhängigkeit von der zu erwartenden Nachfrage als auch die dafür gegebenenfalls zu bindenden Subunternehmen und deren Vergütung.

Auch weitere Kooperationsformen zwischen den Busverkehrsunternehmen und dem Taxigewerbe können in Erwägung gezogen werden. Hierzu zählt beispielsweise die Bestellung eines Taxis für Busfahrgäste im Anschluss an eine Busfahrt per Funk durch die Busfahrerin beziehungsweise den Busfahrer, zum Beispiel in der Tagesrandlage zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens.

Da eine Ausweitung der Einbindung des Taxigewerbes in den ÖPNV in Regensburg

gegenwärtig nicht absehbar ist, ist davon auszugehen, dass die Beförderungsleistungen in diesem Segment weitgehend unverändert bleiben werden.

Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Die Beförderung von Schülerinnen und Schülern spielt in Regensburg nur eine untergeordnete Rolle. Aus der bisherigen Entwicklung der Schülerinnen- und Schülerzahlen leitet sich ab, dass sich die in Regensburg insgesamt notwendigen Schulverkehre mittel- und langfristig kaum verändern werden und spürbare Erweiterungen in nächster Zeit nicht zu erwarten sind.

Ausbau neuer Marktfelder außerhalb des klassischen Taxigeschäftes

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

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

Auftraggeber für neue Dienstleistungen sind nur dann zu gewinnen, wenn das Taxigewerbe sich über professionelle Angebote und innovative Ideen als positiv denkender Dienstleister mit hohem Qualitätsanspruch darzustellen vermag. Zur Erhaltung bestehender und Erschließung neuer Marktfelder kommt der Sicherung eines hohen Qualitätsniveaus bei der Durchführung des Taxiverkehrs nach wie vor eine besondere Bedeutung zu. Neben dem äußeren Erscheinungsbild der Fahrzeuge und der Umsetzung eines umfassenden Services betrifft dies vor allem die regelmäßige Qualifizierung und Schulung des Fahrpersonals. Dabei geht es insbesondere um:

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

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

4.4 Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes durch die Nachfragesituation

Durch die Corona-Pandemie hat sich die Nachfrage nach Taxileistungen in Regensburg verändert. Einem zwischenzeitlichen erheblichen Rückgang der Fahraufträge insgesamt steht eine allgemeine Veränderung in der Auftragsstruktur gegenüber. Durch die ausbleibende Nachfrage in Folge der Einschränkungen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie und der damit verbundenen Reduzierung des Angebotsgeschehens der Taxis in Regensburg waren Anzeichen für eine kurzzeitige Bedrohung des Taxigewerbes erkennbar. Eine Erholung der Nachfrage war aber bereits durch die Lockerungen der Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie im Jahr 2021 zu erkennen. Durch den vollständigen Wegfall der Beschränkungen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie und der Erholung des öffentlichen und kulturellen Lebens im Jahr 2022 erhöhte sich die Nachfrage nach Taxileistungen wieder nahezu auf das Vor-Corona-Niveau.

Aus den Analysen leitet sich ab, dass die regionale Entwicklung in der Stadt Regensburg insgesamt ausgeglichen bis leicht wachsend verlaufen wird. Ansätze für deutliche und nachhaltige Leistungssteigerungen im Taxiverkehr der Stadt sind gegenwärtig aber nicht erkennbar. Die prognostizierte Entwicklung der Bevölkerungszahlen in den kommenden Jahren wird langfristig lediglich zu einem leichten Nachfrageanstieg führen. Aufgrund der demografischen Entwicklung, insbesondere der Veränderungen in der Altersstruktur der Bevölkerung, werden die auf das Taxi angewiesenen Personengruppen zwar immer breiter, was neue Geschäftsfelder auch für das Taxigewerbe eröffnet. Die dauerhafte Erschließung neuer Marktfelder ist jedoch ein langwieriger Prozess, so dass spürbare Auswirkungen auf die Nachfrage in der Regel nur langfristig zu erwarten sind. Aus diesem Grund steht das Taxigewerbe der Stadt Regensburg einer wachsenden Bedrohung in Hinblick auf die Nachfrage gegenüber, was die Funktionsfähigkeit des Gewerbes gefährden kann.

5 Einschätzung der wirtschaftlichen Situation der Taxiunternehmen

5.1 Entwicklung der Kosten- und Ertragslage 2018 bis 2022

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

Im Rahmen der Datenerhebung wurden dementsprechend von den Taxiunternehmen in der Stadt Regensburg Angaben zu den Einnahmen, Ausgaben und zum Gewinn in den Jahren 2018 bis 2022 erbeten (als Ergebnis der Einnahmenüberschussrechnung / Gewinnermittlung nach § 4 Abs. 3 EStG beziehungsweise der Gewinn- und Verlustrechnung). Nach Klärung von Unstimmigkeiten und Unplausibilitäten bei einzelnen Angaben konnten die gelieferten steuerlichen Daten in die Auswertung einbezogen werden.

Berücksichtigt werden muss, dass bei der Darstellung der Entwicklung der Kosten- und Ertragslage zwischen 2018 und 2022 diejenigen Unternehmen nicht eingegangen sind, die in diesem Zeitraum ihren Betrieb aufgegeben beziehungsweise übertragen haben und damit nicht mehr erreichbar sind.

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

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

Bei den reinen Mietwagenunternehmen war bezüglich der Kosten- und Ertragslage oftmals eine Trennung zwischen dem eigentlichen Mietwagenbetrieb und weiteren Geschäftsfeldern nicht möglich, so dass entsprechende Angaben hier nur begrenzt verfügbar sind.

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

5.1.1 Entwicklung der Kosten

Im Mittel über alle Taxis in der Stadt Regensburg ergaben sich im Jahr 2022 Gesamtkosten in Höhe von 48.525 Euro pro Fahrzeug (vgl. Tabelle 33). Die Gesamtkosten pro

Fahrzeug liegen im deutschen Taxi- und Mietwagengewerbe üblicherweise zwischen 35.000 Euro und 75.000 Euro. Diese werden maßgeblich von der Unternehmensgröße und -struktur sowie dem lokalen Markt beeinflusst. Mit im Durchschnitt der Jahre 2018 bis 2022 von rund 43.356 Euro pro Fahrzeug ist das Kostenniveau in den Taxibetrieben der Stadt Regensburg folglich insgesamt als normal einzustufen. Die Mehrfahrzeug-Betriebe haben naturgemäß aufgrund des intensiveren Personaleinsatzes und der damit verbundenen größeren Fahrleistungen höhere Kosten.

Die mittleren Gesamtkosten je Mietwagen betragen zwischen 2018 und 2022 circa 58.328 Euro. Unter Berücksichtigung des Auftragsgeschehens (Kilometerleistung, Fahrzweck) und den Angebotsfaktoren (Fahrzeugpark, Beschäftigtenstruktur) ist dies ein üblicher Wert. Die mittleren Gesamtkosten je Mietwagen liegen rund 34,5 Prozent über dem Kostenniveau des lokalen Taxigewerbes, was im Wesentlichen auf den deutlich höheren Personaleinsatz und die höheren Fahrzeuganschaffungskosten zurückzuführen ist.

	Gesamtkosten netto pro Fahrzeug und Jahr [Euro/Fzg.]					Entwicklung	
	2018	2019	2020	2021	2022	2018 bis 2019 [%]	2018 bis 2022 [%]
Verkehr mit Taxen und Mietwagen							
Taxigewerbe	42.358	45.008	38.842	42.046	48.525	+ 6,3 %	+ 14,6 %
Mietwagengewerbe	62.750	64.801	50.044	54.080	59.964	+ 3,3 %	- 4,4 %
Taxigewerbe nach Betriebsgröße							
Betriebe mit 1 Taxi	32.963	33.444	27.418	27.798	30.850	+ 1,5 %	- 6,4 %
Betriebe mit 2 und 3 Taxis	44.598	50.538	42.720	44.760	51.729	+ 13,3 %	+ 16,0 %
Betriebe ab 4 Taxis	55.283	56.653	51.352	56.262	66.536	+ 2,5 %	+ 20,4 %
Taxigewerbe nach Betriebsart							
reine Taxiunternehmen	41.226	43.558	36.681	38.815	44.354	+ 5,7 %	+ 7,6 %
Mischbetriebe	46.256	49.519	45.027	52.407	61.711	+ 7,1 %	+ 33,4 %

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 33: Mittlere Gesamtkosten pro Fahrzeug in den Taxi- und Mietwagenunternehmen

Die Entwicklung der Gesamtkosten je Fahrzeug im Zeitraum von 2018 bis 2022 ist ebenfalls in Tabelle 33 ausgewiesen. Die Gesamtkosten je Fahrzeug im Mittel über alle Taxis sind im Gesamtzeitraum von 2018 bis 2022 um rund 14,6 Prozent gestiegen. Hierbei gilt es zu beachten, dass sich durch die Corona-Pandemie und den damit verbundenen Einschränkungen wesentliche Veränderungen im Taxibetrieb der Stadt Regensburg ergeben haben. Zum einen haben sich die Personalstruktur und die Einsatzzeiten in den vergangenen Jahren deutlich verändert (vgl. Abschnitte 3.4.1 und 3.5.2), zum anderen hat die jährliche Fahrleistung der Fahrzeuge noch nicht das Vor-Corona-Niveau erreicht (vgl. Kapitel 3.5.1).

Abbildung 21 zeigt die Kostenstruktur über alle Taxiunternehmen in der Stadt Regensburg und deren Entwicklung zwischen 2018 und 2022. Typisch für das Taxigewerbe sind die maßgeblichen Kostenpositionen Personalkosten und Fahrzeugkosten, welche zusammen rund drei Viertel der Gesamtkosten ausmachen. Bei Betrachtung der einzelnen Jahre in Abbildung 21 zeigt sich, dass vor allem die Personalkosten einen immer größer werdenden Kostenfaktor für die Taxiunternehmen in der Stadt Regensburg ausmachen.

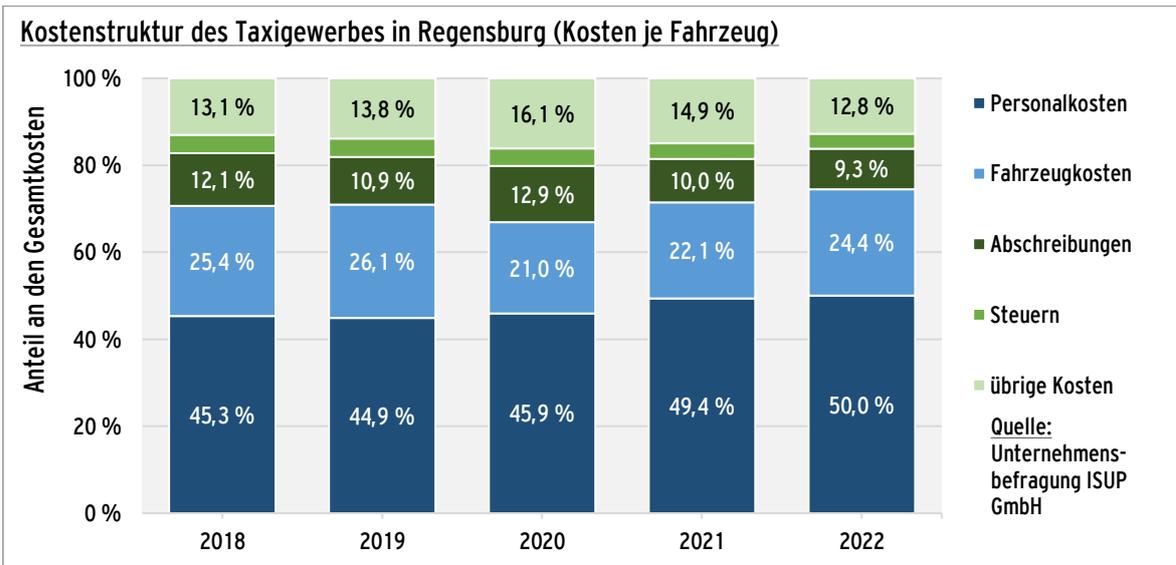


Abbildung 21: Entwicklung der Kostenstruktur im Taxigewerbe der Stadt Regensburg

Die fahrleistungsbezogenen Kosten (unter Ansatz der Summe aus Besetzt- und Leer-Kilometer) zeigt Tabelle 34; auf alle Unternehmen bezogen ist, analog zu den Kosten pro Fahrzeug, eine steigende Tendenz zu verzeichnen. Die Gesamtkosten je Kilometer haben sich zwischen 2018 und 2022 um rund 20,1 Prozent erhöht. Am stärksten fällt die Zunahme bei den Mehrfahrzeug-Betrieben mit vier oder mehr Taxis aus, da die Kosten hier stark überproportional zu den Fahrleistungen gestiegen sind. In Hinblick auf das Kostenniveau je Kilometer weisen die Mehrfahrzeug-Betriebe mit mehr als vier Taxis zudem deutlich höhere Werte auf als die kleineren Mehrfahrzeug-Betriebe oder die Einfahrzeug-Unternehmen (vgl. Tabelle 34). Die fahrleistungsbezogenen Kosten in den Größenklassen liegen unter Berücksichtigung der Beschäftigtenstruktur und den Einsatzzeiten insgesamt in einem üblichen Bereich.

	Gesamtkosten netto pro Kilometer und Jahr [Euro/km]					Entwicklung	
	2018	2019	2020	2021	2022	2018 bis 2019 [%]	2018 bis 2022 [%]
Verkehr mit Taxen und Mietwagen							
Taxigewerbe	0,76	0,82	1,00	0,93	0,91	+ 8,1 %	+ 20,1 %
Mietwagengewerbe	1,09	1,10	1,36	1,27	1,19	+ 1,2 %	+ 9,4 %
Taxigewerbe nach Betriebsgröße							
Betriebe mit 1 Taxi	0,66	0,65	0,78	0,76	0,69	- 1,8 %	+ 4,1 %
Betriebe mit 2 und 3 Taxis	0,83	0,95	1,17	1,05	0,98	+ 14,7 %	+ 18,1 %
Betriebe ab 4 Taxis	0,81	0,91	1,10	0,98	1,05	+ 13,0 %	+ 29,7 %
Taxigewerbe nach Betriebsart							
reine Taxiunternehmen	0,79	0,82	0,97	0,89	0,85	+ 3,7 %	+ 6,6 %
Mischbetriebe	0,67	0,81	1,09	1,04	1,11	+ 21,5 %	+ 65,4 %

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 34: Mittlere Kosten je Kilometer im Taxi- und Mietwagenbetrieb

In den reinen Mietwagenbetrieben liegen die Gesamtkosten pro Fahrzeug mit 58.328 Euro (Mittel der Jahre 2018 bis 2022) trotz einer geringeren jährlichen Fahrleistungen über dem Niveau des lokalen Taxigewerbes (vgl. Tabelle 33). Das schlägt sich in den Kilometerkosten nieder, die sich rund 30,5 Prozent über dem Niveau der Taxis bewegen.

Dies ist im Wesentlichen auf den intensiveren Personaleinsatz und den häufigeren Einsatz von umgebauten Fahrzeugen mit besonderer Ausstattung zurückzuführen. Außerdem betreiben einige Mietwagenbetriebe weitere Geschäftsfelder, die teilweise kosten- wie auch erlösseitig nicht vom Mietwagengewerbe getrennt werden konnten.

Die vorstehenden Ausführungen werden untermauert, wenn man gemäß der nachfolgenden Tabelle nur die Fahrzeugkosten pro Kilometer (Kraftstoff, Öl, Reifen, Reparatur, Wartung, Pflege, Kfz-Steuer, Kfz-Versicherung, TÜV, Abgas) in ihrer Entwicklung im Zeitraum von 2018 bis 2022 betrachtet. Die spezifischen Fahrzeugkosten sind demnach über den gesamten Betrachtungszeitraum gestiegen (vgl. Tabelle 35), wenngleich sich der Preisanstieg vornehmlich im Jahr 2022 vollzog. Dies ist vor allem auf die Preisentwicklung beim Dieselmotorkraftstoff zurückzuführen (vgl. Abbildung 6).

	Fahrzeugkosten netto pro Kilometer und Jahr [Euro/km]					Entwicklung	
	2018	2019	2020	2021	2022	2018 bis 2019 [%]	2018 bis 2022 [%]
Verkehr mit Taxen und Mietwagen							
Taxigewerbe	0,20	0,23	0,22	0,22	0,24	+ 12,8 %	+ 17,7 %
Mietwagengewerbe	0,22	0,23	0,26	0,28	0,28	+ 5,9 %	+ 29,5 %
Taxigewerbe nach Betriebsgröße							
Betriebe mit 1 Taxi	0,21	0,21	0,22	0,23	0,26	- 1,5 %	+ 23,7 %
Betriebe mit 2 und 3 Taxis	0,22	0,22	0,26	0,24	0,25	- 0,2 %	+ 13,0 %
Betriebe ab 4 Taxis	0,18	0,27	0,20	0,20	0,22	+ 47,7 %	+ 20,3 %
Taxigewerbe nach Betriebsart							
reine Taxiunternehmen	0,21	0,21	0,22	0,21	0,24	- 2,2 %	11,5 %
Mischbetriebe	0,18	0,29	0,22	0,24	0,25	+ 60,4 %	+ 37,6 %

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 35: Entwicklung der Fahrzeugkosten je Kilometer

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

5.1.2 Entwicklung der Umsätze

Ein Taxi in der Stadt Regensburg erreichte 2022 im Mittel Gesamteinnahmen in Höhe von 64.063 Euro (vgl. Tabelle 36). Im Durchschnitt des Zeitraumes von 2018 bis 2022 erzielten die Taxibetriebe Gesamteinnahmen von rund 59.475 Euro pro Fahrzeug. Auch hier erzielen die Mehrfahrzeug-Betriebe aufgrund der höheren Fahrleistung und des intensiveren Personaleinsatzes bessere Ergebnisse als die Einfahrzeug-Unternehmen. Dabei liegen die Gesamteinnahmen in den Taxiunternehmen mit mehr als vier Fahrzeugen nochmals deutlich über den kleineren Mehrfahrzeug-Betrieben mit zwei oder drei Taxis. Im Betrachtungszeitraum sind die Einnahmen je Fahrzeug um rund 3,5 Prozent gestiegen. Bedingt durch die Einschränkungen der Corona-Pandemie sind im Jahr 2020

die Gesamteinnahmen pro Taxi um 19,1 Prozent abgesunken (vgl. Tabelle 36). Durch die Lockerungen im Jahr 2021 konnten die Taxiunternehmen in Regensburg ihre Gesamteinnahmen wieder steigern und das Einnahmenniveau lag im Jahr 2022 nur noch rund 1,2 Prozent über den Vor-Corona-Einnahmen im Jahr 2019.

	Gesamteinnahmen netto pro Fahrzeug und Jahr [Euro/Fzg.]					Entwicklung	
	2018	2019	2020	2021	2022	2018 bis 2019 [%]	2018 bis 2022 [%]
Verkehr mit Taxen und Mietwagen							
Taxigewerbe	61.896	64.850	52.464	54.100	64.063	+ 4,8 %	+ 3,5 %
Mietwagengewerbe	66.828	68.744	51.611	58.988	60.508	+ 2,9 %	- 9,5 %
Taxigewerbe nach Betriebsgröße							
Betriebe mit 1 Taxi	55.292	58.005	46.212	45.254	55.990	+ 4,9 %	+ 1,3 %
Betriebe mit 2 und 3 Taxis	59.804	67.235	55.207	55.511	63.920	+ 12,4 %	+ 6,9 %
Betriebe ab 4 Taxis	75.280	72.689	58.708	63.135	73.530	- 3,4 %	- 2,3 %
Taxigewerbe nach Betriebsart							
reine Taxiunternehmen	59.219	64.109	52.094	52.462	62.843	+ 8,3 %	+ 6,1 %
Mischbetriebe	71.108	67.155	53.523	59.354	67.920	- 5,6 %	- 4,5 %

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 36: Entwicklung der Gesamteinnahmen in den Taxi- und Mietwagenunternehmen

Im Durchschnitt über die Jahre 2018 bis 2022 erreichten die reinen Mietwagenunternehmen in der Stadt Regensburg Gesamteinnahmen von rund 61.336 Euro pro Fahrzeug und liegen somit rund 3,1 Prozent oberhalb des Einnahmenniveaus der Taxiunternehmen. Die Einnahmen je Mietwagen sind im Betrachtungszeitraum im Gegensatz zum Taxigewerbe um rund 9,5 Prozent gesunken.

	Gesamteinnahmen netto pro Kilometer und Jahr [Euro/km]					Entwicklung	
	2018	2019	2020	2021	2022	2018 bis 2019 [%]	2018 bis 2022 [%]
Verkehr mit Taxen und Mietwagen							
Taxigewerbe	1,11	1,18	1,35	1,19	1,20	+ 6,6 %	+ 8,5 %
Mietwagengewerbe	1,16	1,17	1,40	1,39	1,20	+ 0,8 %	+ 3,7 %
Taxigewerbe nach Betriebsgröße							
Betriebe mit 1 Taxi	1,12	1,13	1,32	1,24	1,26	+ 1,5 %	+ 12,7 %
Betriebe mit 2 und 3 Taxis	1,11	1,26	1,51	1,30	1,21	+ 13,8 %	+ 8,8 %
Betriebe ab 4 Taxis	1,10	1,17	1,26	1,10	1,16	+ 6,5 %	+ 5,3 %
Taxigewerbe nach Betriebsart							
reine Taxiunternehmen	1,14	1,21	1,37	1,20	1,20	+ 6,3 %	+ 5,2 %
Mischbetriebe	1,03	1,10	1,29	1,18	1,22	+ 7,2 %	+ 18,4 %

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 37: Mittlere Einnahmen je Kilometer im Taxi- und Mietwagenbetrieb

Die dargestellte Einnahmeentwicklung in den Taxibetrieben spiegelt sich auch bei den fahrleistungsbezogenen Einnahmen wider (vgl. Tabelle 37). Die Gesamteinnahmen pro Kilometer sind im gesamten Betrachtungszeitraum von 2018 bis 2022 deutlich gestiegen. Der Anstieg ist mit rund 8,5 Prozent jedoch geringer als die fahrleistungsbezogenen Kosten im gleichen Zeitraum angestiegen sind. Bei den fahrleistungsbezogenen

Gesamteinnahmen gilt es zu beachten, dass mit Einschränkungen des öffentlichen Lebens in der Corona-Pandemie das Auftragsgeschehen in den Taxiunternehmen reduziert worden ist (vgl. Kapitel 4.2), aber zum Ausgleich der wirtschaftlichen Einbußen durch den Stillstand der Fahrzeuge Corona-Hilfen an die Unternehmen gezahlt wurden (dies erklärt die hohen fahrleistungsbezogenen Gesamteinnahmen im Jahr 2020).

	Fahrgeldeinnahmen netto je Kilometer und Jahr [Euro/km]					Entwicklung	
	2018	2019	2020	2021	2022	2018 bis 2019 [%]	2018 bis 2022 [%]
Verkehr mit Taxen und Mietwagen							
Taxigewerbe	1,08	1,09	1,11	1,12	1,13	+ 1,5 %	+ 4,7 %
Mietwagengewerbe	1,12	1,13	1,23	1,24	1,17	+ 1,4 %	+ 4,3 %
Taxigewerbe nach Betriebsgröße							
Betriebe mit 1 Taxi	1,03	1,03	1,07	1,08	1,11	+ 0,3 %	+ 7,4 %
Betriebe mit 2 und 3 Taxis	1,10	1,12	1,14	1,15	1,15	+ 1,9 %	+ 4,8 %
Betriebe ab 4 Taxis	1,07	1,10	1,13	1,14	1,14	+ 2,8 %	+ 6,7 %
Taxigewerbe nach Betriebsart							
reine Taxiunternehmen	1,10	1,11	1,09	1,10	1,12	+ 1,0 %	+ 1,4 %
Mischbetriebe	1,02	1,04	1,13	1,15	1,16	+ 2,5 %	+ 14,3 %

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 38: Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen je Kilometer

Bei den Fahrgeldeinnahmen je Kilometer zeigte sich zwischen 2018 und 2022 ebenfalls ein positiver Trend. Der Einnahmeanstieg betrug hier über alle Unternehmen circa 4,7 Prozent (vgl. Tabelle 38). Die Tarifierhöhung zum 01. Dezember 2019 wirkte sich spürbar auf die Einnahmesituation der Taxiunternehmen aus, wenngleich sich dieser Effekt durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie verringerte.

5.1.3 Gewinnentwicklung

Die Entwicklung des Gewinns pro Jahr in den Taxiunternehmen in der Stadt Regensburg geht aus Tabelle 39 hervor. Der Gewinn pro Unternehmen und Jahr der Taxibetriebe in Regensburg hat sich von 38.595 Euro im Jahr 2018 auf 31.147 Euro im Jahr 2022 verringert. Über den Zeitraum von 2018 bis 2022 wurde im Mittel ein Gewinn vor Steuern von 31.563 Euro pro Jahr erreicht. Die erreichte Gewinnhöhe insgesamt ist als kritisch einzustufen. Die niedrigsten Gewinne je Unternehmen innerhalb des Betrachtungszeitraumes werden in den Corona-Jahren 2020 und 2021 erzielt. Hierbei gilt es zu beachten, dass ein Großteil der Taxiunternehmen in der Stadt Regensburg die durch den Staat gezahlten Corona-Hilfen erhalten hat, welche die Umsatzeinbußen in der Pandemiezeiten ausgleichen sollten. Ohne diese Zuschüsse wäre die Gewinnsituation in den Taxiunternehmen noch schlechter ausgefallen.

Innerhalb des Taxigewerbes in der Stadt Regensburg zeigen sich deutliche Unterschiede in Hinblick auf den Jahresgewinn. Während die Mehrfahrzeug-Betriebe mit vier oder mehr Taxis durchschnittlich deutlich höhere Gewinne erzielen können, ist die Gewinnsituation in den Einfahrzeug- und den kleineren Mehrfahrzeug-Betrieb als kritisch einzuschätzen (vgl. Tabelle 39). Der Anteil der Unternehmen mit einem Gewinn von mehr als 30.000 Euro pro Jahr ist zwar einerseits im Zeitraum zwischen 2018 und 2022 nur leicht von 43,1 Prozent auf 42,6 Prozent gesunken. Gleichzeitig ist andererseits aber der Anteil der Unternehmen mit einem Jahresgewinn von lediglich maximal 15.000 Euro von

15,5 Prozent im Jahr 2018 auf 27,9 Prozent im Jahr 2022 angewachsen.

	Gewinn pro Unternehmen und Jahr [Euro]					Entwicklung	
	2018	2019	2020	2021	2022	2018 bis 2019 [%]	2018 bis 2022 [%]
Verkehr mit Taxen und Mietwagen							
Taxigewerbe	38.595	37.838	25.297	24.941	31.147	- 2,0 %	- 19,3 %
Mietwagengewerbe	45.968	41.623	14.883	51.163	13.056	- 9,5 %	- 71,6 %
Taxigewerbe nach Betriebsgröße							
Betriebe mit 1 Taxi	27.621	28.047	21.076	19.121	26.815	+ 1,5 %	- 2,9 %
Betriebe mit 2 und 3 Taxis	36.878	40.226	27.311	24.918	28.593	+ 9,1 %	- 22,5 %
Betriebe ab 4 Taxis	131.191	111.443	55.109	67.671	72.189	- 15,1 %	- 45,0 %
Taxigewerbe nach Betriebsart							
reine Taxiunternehmen	29.638	32.166	22.991	22.031	29.030	+ 8,5 %	- 2,1 %
Mischbetriebe	117.711	88.894	46.429	53.064	53.375	- 24,5 %	- 54,7 %

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 39: Gewinnsituation in den Taxi- und Mietwagenbetrieben

Bei der Einordnung der Gewinnhöhe im Taxigewerbe in der Stadt Regensburg gilt es zu beachten, dass hier ein Teil der Unternehmen (7,5 %) als Gesellschaften mit beschränkter Haftung firmiert sind. Im Mietwagengewerbe hat die Hälfte der Unternehmen die Rechtsform Gesellschaft mit beschränkter Haftung. In dieser Unternehmensform wird den Geschäftsführerinnen beziehungsweise Geschäftsführern monatlich ein festes Gehalt ausbezahlt, was sich als Kostenbestandteil gewinnmindernd auswirkt.

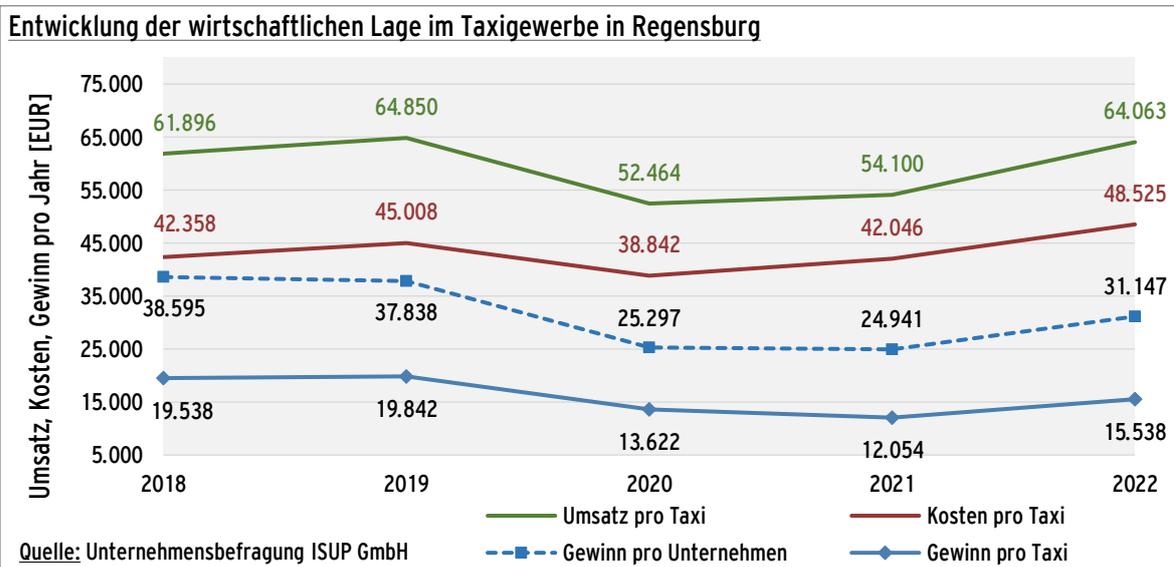


Abbildung 22: Entwicklung der wirtschaftlichen Lage des Taxigewerbes in der Stadt Regensburg

Eine zusammengefasste Darstellung der Kosten- und Ertragsentwicklung inklusive der Entwicklung des Gewinns pro Jahr (differenziert je Unternehmen und je Fahrzeug) zeigt Abbildung 22. Der in 2022 zu verzeichnende durchschnittliche Jahresgewinn von 31.147 Euro entspricht einem Brutto-Monatseinkommen der Unternehmerin beziehungsweise des Unternehmers von 2.595,5 Euro. Hiervon sind unter anderem sämtliche Sozialbeiträge in voller Höhe zu bezahlen. Berücksichtigt werden müssen dabei auch die langen Arbeitszeiten der Unternehmerinnen und Unternehmer von im Mittel rund 48,5 Wochenstunden. Zum Vergleich betrug gemäß den Angaben des Bayerischen Landes-

amtes für Statistik im Freistaat Bayern 2021 der durchschnittliche Bruttomonatsverdienst im Bereich Verkehr und Lagerei für vollzeitbeschäftigte Arbeitnehmerinnen beziehungsweise Arbeitnehmer 3.451 Euro. Die Spanne bewegte sich hierbei von 2.895 Euro im Monat im Anforderungsniveau 1 (Helfer) bis 6.674 Euro im Monat im Anforderungsniveau 4 (Experte).

Einen weiteren Vergleichswert zur Einordnung der Gewinnhöhe bieten die vom Bundesverband Taxi und Mietwagen e. V. veröffentlichten Betriebskennziffern, die sich auf einen alleinfahrenden Unternehmer aus München beziehen. Für diesen wurde für 2018 ein Gewinn von 28.078 Euro berechnet¹²; in der Auswertung wurde schon zu diesem Zeitpunkt diese ermittelte Ertrags- und Gewinnlage als kritisch eingestuft. Das durchschnittliche Gewinnniveau des Betrachtungszeitraumes zwischen 2018 und 2022 liegt in 52,9 Prozent der Taxiunternehmen unterhalb des durch den Bundesverband Taxi und Mietwagen e. V. ausgewiesenen Betrages. Betrachtet man ausschließlich das Jahr 2022, dann rangierte der Jahresgewinn von circa 55,9 Prozent der Taxiunternehmen unter dem vorstehenden Referenzwert. Der sich ergebende Gewinnbetrag ist somit bei einer Vielzahl der Taxiunternehmen in der Stadt Regensburg nicht ausreichend, um einen angemessenen Lebensunterhalt zu bestreiten.

5.2 Altersvorsorge der Unternehmer

25,8 Prozent der Taxiunternehmerinnen beziehungsweise Taxiunternehmer in der Stadt Regensburg, die noch keine Altersrente beziehen, haben angegeben, dass sie weder rentenversichert sind noch eine entsprechende private Vorsorge betreiben und auch keine anderweitige Altersabsicherung (z. B. Wohneigentum) besitzen. Von einer fehlenden Altersvorsorge sind nur Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmer von Einfahrzeug-Betrieben stärker betroffen.

22,6 Prozent der Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmer konnten lediglich maximal 150 Euro monatlich für die Altersvorsorge aufwenden. Mehr als 300,00 Euro monatlich für die Altersvorsorge konnten lediglich rund 25,8 Prozent der Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmer aufwenden. Die Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmer in den Einfahrzeug-Betrieben können monatlich deutlich weniger Geld für das Alter beiseitelegen als in den Mehrfahrzeug-Betrieben (wenn diese eine Altersvorsorge betreiben).

Bezüglich der Altersvorsorge bestehen weiterhin Unterschiede zwischen dem Taxi- und dem Mietwagengewerbe in Regensburg. Bei den reinen Mietwagenbetrieben sind nur circa 19,7 Prozent der Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmer weder rentenversichert noch betreiben eine entsprechende private Vorsorge und besitzen auch keine anderweitige Altersabsicherung (z. B. Wohneigentum). Weitere 8,3 Prozent der Unternehmerinnen oder Unternehmer haben zwar auch keine Rentenversicherung beziehungsweise äquivalente private Vorsorge, sind aber anderweitig für das Alter abgesichert.

¹² Geschäftsbericht des BZP 2017/2018. Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V., September 2018

	UnternehmerInnen ohne Rentenversicherung bzw. entsprechende private Vorsorge und		UnternehmerInnen mit Rentenversicherung / priv. Vorsorge mit monatlichem Betrag von			
	ohne sonstige Altersabsicherung* ¹	mit sonstiger Altersabsicherung* ¹	unter 150 €	150 - 300 €	300 - 500 €	über 500 €
Verkehr mit Taxen und Mietwagen						
Taxigewerbe	25,8 %	9,7 %	22,6 %	16,1 %	14,5 %	11,3 %
Mietwagengewerbe	16,7 %	8,3 %	16,7 %	8,3 %	50,0 %	0,0 %
Taxigewerbe nach Betriebsgröße						
Betriebe mit 1 Taxi	31,8 %	6,8 %	22,7 %	11,4 %	18,2 %	9,1 %
Betriebe mit 2 und 3 Taxis	7,7 %	23,1 %	15,4 %	38,5 %	7,7 %	7,7 %
Betriebe ab 4 Taxis	20,0 %	0,0 %	40,0 %	0,0 %	0,0 %	40,0 %
Taxigewerbe nach Betriebsart						
reine Taxiunternehmen	26,8 %	10,7 %	21,4 %	17,9 %	14,3 %	8,9 %
Mischbetriebe	16,7 %	0,0 %	33,3 %	0,0 %	16,7 %	33,3 %

Hinweis: *¹ z. B. Wohneigentum

Quelle: Unternehmensbefragung ISUP GmbH

Tabelle 40: Altersvorsorge der Unternehmerinnen / Unternehmer im Jahr 2022

In Hinblick auf die Altersvorsorge gilt es wiederum die Gesellschaften mit beschränkter Haftung im Taxi- und Mietwagengewerbe zu beachten, bei denen die Geschäftsführerinnen beziehungsweise Geschäftsführer über ihr monatliches Gehalt in die Rentenkasse einzahlen. Auch bei den Wohlfahrtsverbänden ist das Leitungspersonal in der Regel abhängig beschäftigt und unterliegt damit der Sozialversicherungspflicht.

Die Situation der Altersvorsorge ist ebenfalls als Ausdruck für eine teilweise unzureichende Ertragskraft des Taxigewerbes in der Stadt Regensburg zu werten; Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmer sind im Ergebnis von nicht ausreichenden Umsätzen offensichtlich gezwungen, an der eigenen sozialen Absicherung zu sparen.

5.3 Kalkulatorische Ermittlung von Kosten und Umsatz

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

5.3.1 Kostenkalkulation

Angesetzt werden die Netto-Kosten für ein durchschnittliches Taxi in der Stadt Regensburg, die im Wesentlichen auf den Ergebnissen der Unternehmensbefragung für das Jahr 2022 und weiteren Erfahrungswerten basieren. Dabei werden die in Tabelle 41 erläuterten Ansätze getroffen.

Einzurechnen sind Lohnkosten für die angestellten Beschäftigten und ein Lohnkostenäquivalent für die Unternehmerin beziehungsweise den Unternehmer. Aus der Unternehmensbefragung ergab sich in der Stadt Regensburg für 2022 ein Fahrerbesatz einschließlich der Unternehmerin beziehungsweise des Unternehmers von im Mittel circa 1,45 Vollzeitbeschäftigten je Taxi. Die Anzahl der Teilzeit- und geringfügig Beschäftigten ist dabei auf Vollzeitbeschäftigte mit 40 Wochenstunden umgerechnet.

Beim Brutto-Lohn für einen Vollzeitbeschäftigten ergibt sich aus der Unternehmensbefragung 2.185 Euro je Monat. Dieser Betrag geht gleichzeitig anteilig als Einkommen für die Unternehmerin beziehungsweise den Unternehmer in die Berechnung ein. Hierbei ist festzuhalten, dass dies nur ein Mindesteinkommen darstellen kann, welches insbesondere bei größeren Unternehmen nicht im Einklang mit dem sich ergebenden Arbeitspensum steht. Über den Zuschlag Unternehmerlohn werden weitere Aufwendungen und Risiken der Unternehmerin beziehungsweise des Unternehmers abgedeckt.

Kostenposition	Erläuterung
Fahrzeugtyp	durchschnittliches Taxi in Regensburg, Dieselfahrzeug
Jahresfahrleistung	54.686 Kilometer (Mittelwert für 2022 aus Unternehmensbefragung)
Kaufpreis Fahrzeug	28.659 Euro netto (Mittelwert (neu + gebraucht) aus Unternehmensbefragung)
Kraftstoffkosten	Durchschnittsverbrauch: 8 Liter Diesel pro 100 Kilometer, Dieselpreis netto: Ansatz 1,58 € /Liter (Durchschnitt im Jahr 2022)
Schmierstoffkosten	Verbrauch 0,5 Liter Öl je 1.000 Kilometer, Preis 15,00 € je Liter
Reparatur, Wartung, Pflege	Ansatz 2.850 Euro pro Jahr, aus Unternehmensbefragung sowie den Ergebnissen weiterer Befragungen abgeleitet
Reifen	Kaufpreis für einen Satz Reifen: 500,00 Euro Reifenlaufleistung: 50.000 Kilometer
Abschreibung	kalkulatorische Abschreibung, Abschreibungsdauer nach AfA-Tabelle (6 Jahre)
Verzinsung betr.-notwendigen Kapitals	berechnet aus $0,5 * \text{Kaufpreis Taxi und } 1.000 \text{ Euro Umlaufkapital}$, Zinssatz 1,5 %
Kfz-Versicherung	aus Unternehmensbefragung abgeleitet; damit Berücksichtigung von Selbstbeteiligungen und Schadensfreiheitsrabatten
Kfz-Steuer	aus Unternehmensbefragung abgeleitet unter Beachtung der aktuellen Kraftfahrzeugsteuergesetzgebung
Telefon-/Handy	auf Basis Unternehmensbefragung geschätzt
Unterstellkosten	auf Basis Unternehmensbefragung geschätzt
Verwaltungs- und sonstige Kosten	auf Basis Unternehmensbefragung geschätzt (u. a. Versicherungen ohne Kfz, Beiträge, Gebühren, Buchführung, Steuerberater, Bürobedarf, sonstige allgemeine Verwaltungskosten)
Lohnkosten	Ansatz 2.185 € /Monat brutto für einen Vollzeitbeschäftigten gemäß Unternehmensbefragung, im Mittel 1,45 Vollzeitbeschäftigte je Taxi einschließlich Unternehmerin / Unternehmer, ermittelt aus Unternehmensbefragung, Teilzeit- und geringfügig Beschäftigte wurden dabei auf Vollzeitbeschäftigte mit 40 Stunden pro Woche umgerechnet
gesetzliche soziale Aufwendungen	AG-Anteil an den SV-Beiträgen der angestellten Beschäftigten, inklusive Unfallversicherung, beinhaltet damit durch Einrechnung eines Lohnes für den Unternehmer auch einen Teil von dessen Eigenvorsorge

Tabelle 41: Annahmen für die Kostenkalkulation

Weitere Kosten, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Person beförderung stehen, bleiben unberücksichtigt (z. B. Bildung Rücklagen, Kosten für private Nutzung der Fahrzeuge). Die sich damit ergebenden Kosten zeigt die folgende Tabelle 42.

Kostenposition	Betrag [€]	Jahreskosten [€ /Jahr]	Kilometer-Satz*1 [€ /km]
variable Kosten			
Kraftstoff		6.910	0,13
Schmierstoff		410	0,01
Instandhaltung und Wartung		2.850	0,05
Reifen		547	0,01
Summe variable Kosten		10.717	0,20
Fixkosten			
Abschreibung (Kaufpreis ohne Reifen)	28.159	4.693	0,09
Verzinsung betriebsnotwendigen Kapitals	15.330	230	0,00
Kfz-Versicherungen (Haftpflicht, Kasko)		2.800	0,05
Kfz-Steuer		350	0,01
HU, Eichung		500	0,01
Telefon / Handy		600	0,01
Abstell- und Unterstellkosten		300	0,01
Verwaltungs- / sonst. Kosten, Beiträge		3.000	0,05
Summe Fixkosten		12.473	0,23
Personalkosten			
Lohn Angestellte + UnternehmerIn	26.220	38.019	0,70
gesetzliche soziale Aufwendungen		9.505	0,17
Summe Personalkosten		47.524	0,87
Summe Kosten (netto)		70.714	1,30
Unternehmerlohn/-risiko (5 %)		3.536	0,06
Gesamtkosten (netto)		74.250	1,36

Hinweis: *1 Kostensatz bezieht sich auf gesamte Jahresfahrleistung (einschl. Leer-Kilometer)

Tabelle 42: Kostenkalkulation für ein durchschnittliches Taxi in der Stadt Regensburg auf Basis der Datenlage von 2022

5.3.2 Mindestumsatz

Die für ein durchschnittliches Taxi in der Stadt Regensburg kalkulierten Kosten sind gleichbedeutend mit dem Umsatz, der mindestens je Taxi erwirtschaftet werden muss, um die angefallenen Kosten zu decken. Eine Kalkulation der Erlöse für ein durchschnittliches Taxi ist nicht möglich, da keine genauen Angaben zur Fahrtenstruktur (Fahrtenlänge in Abhängigkeit vom Fahrtzweck) und zur Vergütung der Fahrten in Abhängigkeit vom Fahrtzweck (Anteil Fahrten mit vergüteten Anfahrten, Anteil Fahrten über das Pflichtfahrgebiet hinaus) vorliegen. Die kalkulierten Kosten sind deshalb den für 2022 ermittelten durchschnittlichen Fahrgelderlösen je Taxi gegenüberzustellen. Analog zu den Kosten werden auch hier Erlöse, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Personenbeförderung stehen, nicht berücksichtigt (z. B. Auflösung Rücklagen, Lohnkostenzuschüsse, Eigenverbrauch der Unternehmerin/des Unternehmers).

Die ermittelte Kostendeckung für das Jahr 2022 und eine Hochrechnung für die Jahre 2023, 2024 und 2025 gehen aus Tabelle 43 hervor. Bei der Hochrechnung der Kosten kommen die allgemeinen Kostensteigerungen und die deutlich gestiegenen Fahrzeugkosten (Anschaffung, Kraftstoff, Wartung, Pflege, Versicherung; vgl. Abschnitt 2.2.2 (Kraftfahrzeugbezogene Preise)). Die Erhöhung der Personalkosten berücksichtigt die

beschlossenen Erhöhungen des gesetzlichen Mindestlohnes auf 12,41 Euro (ab 01. Januar 2024) und 12,82 Euro (ab 01. Januar 2025).

	Basis (2022)	Hochrechnung (2023)	Hochrechnung (2024)	Hochrechnung (2025)
variable Kosten (2022 zu 2023: - 8,0 %; 2023 zu 2024: + 3,0 %; 2024 zu 2025: + 3,0 %)	10.717 €	9.860 €	10.156 €	10.461 €
Fixkosten (+ 2,0 % pro Jahr)	12.473 €	12.722 €	12.976 €	13.236 €
Personalkosten (2022 zu 2023: + 5,0 %; 2023 zu 2024: + 3,5 %; 2024 zu 2025 + 3,3 %)	47.524 €	49.900 €	51.647 €	53.351 €
Zuschlag Unternehmerlohn 5 % (+ 2,0 % pro Jahr)	3.536 €	3.607 €	3.679 €	3.753 €
Gesamtkosten (entspricht Mindestumsatz)	74.250 €	76.089 €	78.458 €	80.801 €
Fahrgeldeinnahmen (+ 3,0 % pro Jahr)	60.141 €	61.945 €	63.803 €	65.717 €
Kostendeckungsgrad	81,0 %	81,4 %	81,3 %	81,3 %
Gewinn / Fehlbetrag	-14.109 €	-14.144 €	-14.655 €	-15.084 €
prozentualer Gewinn bezogen auf den Umsatz	-23,5 %	-22,8 %	-23,0 %	-23,0 %

Tabelle 43: Ermittlung der Kostendeckung

Es ist unter den getroffenen Annahmen für 2023, 2024 und 2025 eine Kostenunterdeckung zu erwarten. Gegenüber 2022 ergibt sich eine Unterdeckung von rund 14.144 Euro im Jahr 2023, circa 14.655 Euro im Jahr 2024 beziehungsweise 15.084 Euro im Jahr 2025. Die tatsächlich realisierten Gewinne in den Taxiunternehmen können vom Ergebnis der Hochrechnung abweichen, da die Kostenhöhe in bestimmten Grenzen durch die Unternehmen beeinflussbar ist, zum Beispiel durch die Übernahme von Eigenleistungen (Fahrzeugpflege, kleinere Fahrzeugreparaturen), Reduzierung von Versicherungsprämien durch Selbstbeteiligungen, Streckungen in den Abschreibungen und Inanspruchnahme von Sozialleistungen. Darüber hinaus sind die in den Betrieben beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter möglicherweise nicht kontinuierlich über das gesamte Jahr eingesetzt, was zu Minderungen bei den Personalkosten führen kann. Bei der Bewertung der Ergebnisse in Tabelle 43 gilt es weiterhin zu berücksichtigen, dass die Taxiunternehmen neben den reinen Fahrgeldeinnahmen zusätzliche Einnahmequellen haben, zum Beispiel über Werbung an Fahrzeugen oder auch andere Tätigkeitsbereiche neben dem Taxigewerbe.

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

5.4 Einschätzung der wirtschaftlichen Situation des Taxigewerbes

Aus den Analysen der wirtschaftlichen Situation leitet sich ab, dass die wirtschaftliche Lage des Taxigewerbes der Stadt Regensburg in seiner Gesamtheit weiterhin als unzureichend einzustufen ist. Hierbei zeigen sich deutliche Unterschiede in Hinblick auf die

Unternehmensgröße: Insbesondere für die Einfahrzeug-Betriebe und die kleineren Mehrfahrzeug-Betrieben mit zwei oder drei Taxis in der Stadt Regensburg ist das Gewinnniveau nach wie vor als nicht auskömmlich einzustufen. Dies resultiert letztlich in einer mangelnden Altersvorsorge der Unternehmerinnen und Unternehmer.

Insgesamt hat die Corona-Pandemie das lokale Taxigewerbe in der Stadt Regensburg vor eine große Herausforderung gestellt. Zwar konnten mittels der durch den Staat gezahlten Corona-Hilfen die Umsatzeinbußen in der Pandemiezeit zum Teil aufgefangen werden, die wirtschaftliche Situation in den Unternehmen ist jedoch als angespannt einzustufen. Dies schlug sich in den letzten Jahren bereits in zahlreichen Geschäftsaufgaben nieder. Eine anhaltend ausbleibende Gewinnsituation, welche auch maßgeblich die Altersabsicherung und die Investitionsfähigkeit beeinflusst, kann jedoch in Zukunft zu einer verstärkten Aufgabestimmung im Taxigewerbe der Stadt Regensburg führen. Ab welchem Zeitpunkt dies einsetzt, hängt aber von der individuellen Entscheidung der jeweiligen Unternehmerin beziehungsweise des jeweiligen Unternehmers ab.

Unter Beachtung, dass den Erhöhungen der Beförderungsentgelte Grenzen gesetzt sind und auch die Kosten weiteren Steigerungen unterliegen werden, wird eine weitere spürbare Verbesserung der Gewinnsituation der Taxiunternehmen nicht zu erwarten sein. Die erneute Anhebung des Mindestlohnes zum 01. Januar 2024 auf 12,41 Euro je Stunde und zum 01. Januar 2025 auf 12,82 Euro je Stunde sowie die Probleme bei der Personalgewinnung werden die Taxibetriebe mit angestellten Beschäftigten auch künftig finanziell belasten. Auch die Probleme bei der Personalgewinnung werden die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in Regensburg in Zukunft weiter gefährden.

6 Tarifanalyse

6.1 Struktur und Entwicklung des Taxitarifs in der Stadt Regensburg

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

Das Entgelt für die Beförderung mit Taxis in der Stadt Regensburg regelt sich nach § 2 der Rechtsverordnung über die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen in der gegenwärtig gültigen Fassung vom 11. November 2019. Dementsprechend setzt sich das Beförderungsentgelt, unabhängig von der Zahl der zu befördernden Personen, zusammen aus einem Grundpreis, dem Entgelt je Kilometer (Kilometerpreis), dem Wartezeitpreis und möglichen Zuschlägen.

Eine Unterscheidung der Grundgebühr in Abhängigkeit von Wochentag und Tageszeit gibt es im Taxitarif der Stadt Regensburg nicht. Der Kilometerpreis gilt ebenfalls ganzjährig und jeden Tag in der Woche (keine Unterscheidung in Tag/Nacht oder Werktag/Sonn- und Feiertag). Mit der letzten Tarifanpassung wurde eine Staffelung des Kilometerpreises in Kilometer-Stufen eingeführt. Die folgende Übersicht enthält eine zusammengefasste Darstellung des Taxitarifs in der Stadt Regensburg.

Tarifelement	Einheit	Tarif mit Gültigkeit seit			
		03/2007	07/2012	06/2015	12/2019
Grundpreis	€	2,60	3,00	3,20	4,60
Zielfahrt in Tarifzone I und II:					
≤ 5 km	€ / km	1,45	1,60	1,80	2,30
> 5 km	€ / km	wie ≤ 5 km	wie ≤ 5 km	wie ≤ 5 km	2,00
Anfahrt in Tarifzone II ab Stadtgrenze	€ / km	1,15	1,60	1,80	2,30
Wartezeitpreis	€ / h	20,00	24,00	26,00	30,00
Zuschläge:					
Großraumtaxi (pauschal)	€	---	3,00	3,00	5,00
Gepäck (je Stück)	€	0,50	---	---	---
sperriges Gepäck (pauschal)	€	0,00	3,00	3,00	3,50
Tiere	€	0,50	---	---	---
Abbestellung		nach Taxameter	nach Taxameter	nach Taxameter	nach Taxameter
Mindestfahrpreis	€	2,80	3,20	3,40	4,80

Quelle: Verordnung zur Festsetzung von Beförderungsentgelten und Beförderungsbedingungen

Tabelle 44: Aufbau und Entwicklung des Taxitarifs in der Stadt Regensburg

Der Taxitarif ist anzuwenden für Fahrten innerhalb des Pflichtfahrgebietes. Pflichtfahrgebiet ist nach § 1 Abs. 2 der Rechtsverordnung über die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen das Gebiet der Stadt und des Landkreises Regensburg sowie das Gemeindegebiet Bad Abbach. Das Gebiet der Stadt Regensburg bildet die Tarifzone I, der übrige Pflichtfahrbereich die Tarifzone II (vgl. § 1 Abs. 3 Taxitarifordnung). Für über das Pflichtfahrgebiet hinausgehende Auftragsfahrten kann das Beförderungsentgelt vor Beginn frei vereinbart werden (vgl. § 4 Abs. 2 Taxitarifordnung).

Die letzte Tarifanpassung in der Stadt Regensburg erfolgte mit Wirkung ab dem 01. Dezember 2019. Mit ihr wurde der seit dem 01. Juni 2015 gültige Tarif abgelöst. Insgesamt wurden in den vergangenen zehn Jahren nur zwei Tarifanpassungen durchgeführt. Die jüngsten Entwicklungen, insbesondere das Kraftstoffpreinsniveau (vgl. Kapitel 2.2.2), die Anpassungen des Mindestlohnes (vgl. Kapitel 2.2.3) und die allgemeine Inflation führte zu einer derart hohen Anzahl an Tarifanpassungen in Deutschland im Jahr 2022, wie sie zuletzt mit der Einführung des gesetzlichen Mindestlohnes im Jahr 2015 zu beobachten war.

Die mit den letzten Tarifanpassungen in der Stadt Regensburg verbundenen Erhöhungen der Fahrpreise gehen beispielhaft für ausgewählte Fahrstrecken mit einem Normalfahrzeug aus Abbildung 23 hervor.

Da es bis Taxitarif mit Gültigkeit ab Dezember 2019 keinen gestaffelten Kilometertarif gab, waren die Auswirkungen der Tarifierhöhungen bis 2019 weitestgehend unabhängig von der Länge der Fahrtstrecke und der Tageszeit.

Die letzte Tarifierhöhung im Dezember 2019 hat für den Fahrgast bei Fahrten nach Taxitarifordnung

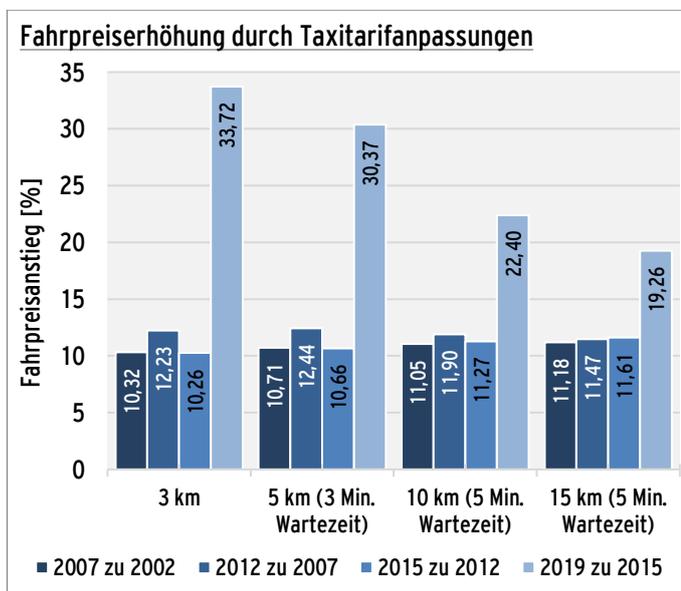


Abbildung 23: Fahrpreiserhöhung von Vergleichsfahrten durch Taxitarifanpassungen

für die dargestellten Beispielstrecken zu Mehrkosten von im Durchschnitt 26,4 Prozent geführt. Die Mehrkosten liegen damit deutlich über dem Niveau der letzten Tarifanpassungen zuvor mit Preiserhöhungen von durchschnittlich 10,9 Prozent (2015 zu 2012), 12,0 Prozent (2012 zu 2007) beziehungsweise 10,8 Prozent (2007 zu 2002). Durch die Einführung einer Kilometerstaffelung und der stärkeren Erhöhung des Kilometerpreises der ersten Kilometerstufe sind die Fahrpreise für kürzere Strecken sehr stark angewachsen. Der Preisanstieg zwischen den Taxitarifen 06/2015 und 12/2019 der Stadt Regensburg nimmt aber mit wachsender Fahrtstrecke ab. Aufgrund der Tatsache, dass zwischen den Tarifanpassungen unterschiedlich große zeitliche Abstände lagen und zum Teil erhebliche Kostensteigerungen für die Taxiunternehmen (Anpassung Mindestlohn, Entwicklung Kraftstoffpreise) entgegengewirkt werden musste, können die in der Vergangenheit durchgeführten Tarifmaßnahmen noch als vertretbar eingestuft werden.

Die Tarifierhöhung zum 01. Dezember 2019 hat zu einem Anstieg der Fahrgeldeinnahmen pro gefahrenem Kilometer in den Taxiunternehmen geführt, wie aus der Unternehmensbefragung hervorgeht (vgl. Abschnitt 5.1.2), jedoch hatte die Corona-Pandemie einen erheblichen Einfluss auf das wirtschaftliche Ergebnis der Taxiunternehmen. In der Regel steigen die Umsätze nicht in dem Maße, wie sich die Entgelte erhöhen, da eine Tarifierhöhung immer mit einem zumindest zeitweisen Fahrgastverlust verbunden ist und ein Teil der realisierten Fahrten nicht nach Taxitarif, sondern nach Sondervereinbarungen beziehungsweise freier Vereinbarung vergütet werden. Bei Ansatz:

- Tagesverkehr mit 4,60 Euro Grundgebühr und 2,30 Euro (bis 5 Kilometer) / 2,00 Euro (ab 5 Kilometer) pro Besetzt-Kilometer (Taxitarif 12/2019)

- fünf Minuten Wartezeit
- 46,7 Prozent Anteil Leer-Kilometer und 4,3 Prozent Anteil Anfahrts-Kilometer

und damit durchschnittlichen Verhältnissen gemäß Unternehmensbefragung müssten bei einer mittleren Besetzt-Fahrweite pro Fahrt von 6,4 Kilometern (inklusive Leer- und Anfahrts-Kilometer damit Gesamtstrecke von 13,06 Kilometer) von allen Unternehmen im Jahr 2022 Netto-Fahrgeldeinnahmen (abzüglich Mehrwertsteuer) von 1,52 Euro pro gefahrenem Kilometer realisiert worden sein. Bei einer Besetzt-Fahrweite von 25 Kilometern (51,02 Kilometer gesamt) ergeben sich 1,07 Euro pro gefahrenen Kilometer. Diese Ergebnisse in Verbindung mit den ermittelten Werten in Abschnitt 5.1.2 bedeuten, dass ein nicht unerheblicher Anteil Fahrten unter Taxitarif vergütet wird (z. B. Firmenfahrten) und teilweise auch Sachtransporte mit Umsatzsteuer 19,0 Prozent durchgeführt werden, möglicherweise aber auch der Anfahrts-Kilometer-Anteil noch höher liegt.

6.2 Beförderungsentgelt bei Sondervereinbarungen

Grundsätzlich gilt gemäß § 51 Abs. 2 PBefG, dass tarifliche Sondervereinbarungen für den Pflichtfahrbereich unter bestimmten Voraussetzungen zulässig sind; unter anderem muss in der betreffenden Taxitarifverordnung eine Pflicht zur Genehmigung oder Anzeige vorgesehen sein. In der Verordnung zur Festsetzung von Beförderungsentgelten und Beförderungsbedingungen der Stadt Regensburg wird dem mit § 4 Abs. 1 Rechnung getragen; Sondervereinbarungen über Beförderungsentgelte und deren Änderungen müssen der Genehmigungsbehörde angezeigt werden. Mit den Taxiunternehmen bestehen in der Stadt Regensburg vertragliche Regelungen in Hinblick auf die Beförderung von Schülerinnen und Schülern.

Bezüglich der Vergütung von Krankenfahrten bestand bis 12/2010 ein Rahmenvertrag mit den VDEK-Ersatzkassen (Rahmenvertrag Nr. 11), dem die Regensburger Taxi-genossenschaft aber nicht beigetreten war. Gegenwärtig gibt es in Bayern keine Rahmenverträge mit den Krankenkassen, sodass sich die Vergütung von Krankenfahrten über die örtlichen Taxitarife erfolgt. Die gesetzlichen Krankenkassen übernehmen die Kosten für Fahrten, die im Zusammenhang mit einer Leistung der Krankenkasse aus medizinischer Sicht zwingend notwendig sind. Entsprechende Regelungen erfolgen in der Richtlinie über die Verordnung von Krankenfahrten, Krankentransportleistungen und Rettungsfahrten nach § 92 Absatz 1 Satz 2 Nummer 12 SGB V.

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

Sondervereinbarungen für Krankenfahrten sind ebenfalls möglich, jedoch sollte hier auf eine Auskömmlichkeit der Fahrten geachtet werden. In anderen Bundesländern, zum Beispiel in Brandenburg, Thüringen oder Nordrhein-Westfalen, sehen die Rahmenvereinbarungen Fahrpreise unterhalb der lokalen Taxitarife vor. Im Zusammenhang mit Krankenfahrten gilt es weiterhin zu beachten, dass im Vergleich zu Taxifahrten der Regel-Mehrwertsteuersatz anzusetzen ist. Die Zulassung von Krankenfahrtentariifen unterhalb des regulären Taxitarifes, wie er der Stadt Regensburg mit der Vereinbarung über die Durchführung von Patientenfahrten der AOK vorliegt, sind daher in Zukunft weiterhin abzulehnen.

6.3 Analyse der Tarifgestaltung

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

6.3.1 Tarifgrundbestandteile

Die Grundbestandteile eines Taxitarifs sind eine Grundgebühr sowie ein Kilometerpreis. Die Grundgebühr ist das Entgelt, das verbrauchsunabhängig für die Bereitstellung der Beförderungsdienstleistung berechnet wird. Die Festsetzung eines konstanten Grundpreises über alle Zeiten und Tage ist im bundesweiten Durchschnitt die Regel. Eine zeitliche Differenzierung der Grundgebühr wird in knapp über einem Drittel der Taxitarife in Deutschland vorgenommen. Im Freistaat Bayern ist dies seltener, bei knapp unter einem Drittel der Taxitarife (30,2 %), der Fall. Im Regierungsbezirk Oberpfalz findet eine Unterscheidung der Grundgebühr in einen Tag- und Nachttarif nur in der kreisfreien Stadt Weiden i. d. OPf. und im Landkreis Cham statt.

Eine Differenzierung des Kilometerpreises in einen Tag- und einen Nacht-/Sonntagstarif wird in rund 50,5 Prozent der deutschen Taxitarife praktiziert, wobei dies mit rund 43,5 Prozent der Taxitarife in den alten Bundesländern seltener vorzufinden ist (vgl. Tabelle 45). Ausnahme bildet hierbei das Land Nordrhein-Westfalen, wo in 85,2 Prozent der Taxitarife ein tageszeitabhängiger Kilometerpreis erhoben wird. In den Taxitarifen im Freistaat Bayern findet eine Differenzierung des Kilometerpreises in einen Tag- und einen Nacht-/Sonntagstarif dagegen vergleichsweise selten statt. Der Nachttarif gilt in der Regel von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen ganztägig. Der höhere Nachttarif bildet hierbei einen Ausgleich für die höheren Belastungen bei den Nachtfahrten und für die Sonntagsarbeit. Wie bereits in Abschnitt 6.1 dargestellt, verzichtet der Taxitarif der Stadt Regensburg auf eine Differenzierung des Kilometerpreises in einen Tag- und einen Nacht-/Sonntagstarif. Im Regierungsbezirk Oberpfalz erfolgt dies nur in den Landkreisen Schwandorf und Tirschenreuth.

	Stadt	Landkreis	Städte + Landkreise gesamt
neue Bundesländer	82,4 %	79,3 %	80,0 %
alte Bundesländer	42,3 %	44,0 %	43,5 %
Freistaat Bayern	24,0 %	23,9 %	24,0 %
Reg.-bezirk Oberpfalz	0,0 %	28,6 %	20,0 %
Bundesgebiet gesamt	47,9 %	51,7 %	50,5 %

Tabelle 45: Differenzierung Tag- und Nacht-/Sonntagstarif in deutschen Taxitarifen nach Gebieten

Unabhängig von der Unterscheidung zwischen Tag und Nacht/Sonntag besteht in knapp über der Hälfte der Taxitarife in Deutschland eine entfernungsabhängige Staffelung der Kilometerpreise, im Freistaat Bayern geringfügig seltener (47,9 %). Hierbei ist festzustellen, dass gestaffelte Kilometerpreise deutlich häufiger in Städten vorzufinden sind. Das Belegen der ersten Kilometer mit einem höheren Preis soll einen Ausgleich schaffen für den vergleichsweise hohen Aufwand für An- und Rückfahrt bei sehr kurzen Besetzt-

Fahrweiten. Im Regierungsbezirk Oberpfalz findet eine Staffelung des Kilometerpreises in den kreisfreien Städten Amberg und Regensburg sowie in den Landkreisen Neumarkt i. d. OPf. und Regensburg statt.

In den bayerischen Landkreisen und Städten mit einem entfernungsabhängigen Kilometerpreis erfolgt die Staffelung in der Regel in zwei Stufen. Dabei bewegt sich die erste, teurere Stufe im Bereich zwischen einem und acht Kilometern Fahrtweite. Eine Unterscheidung in mehr als zwei Kilometerstufen ist möglich und innerhalb der deutschen Taxitariflandschaft vorzufinden, macht den Tarif für den Fahrgast aber unübersichtlich. Im Regierungsbezirk Oberpfalz erfolgt grundsätzlich eine Staffelung in zwei Kilometerstufen. In den kreisfreien Städten Ansbach und Bamberg sowie in den Landkreisen Bamberg und Neu-Ulm erfolgt sogar eine Differenzierung in vier Stufen.

In manchen Taxitarifen Deutschlands ist in der Grundgebühr bereits eine fest definierte Fahrleistung enthalten. Da dies den Taxitarif allerdings deutlich teurer wirken lässt, ist eine solche Regelung nur in rund vier Prozent der deutschen Taxitarife, überwiegend in Landkreisen in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen, vorzufinden (z. B. Oberbergischer Kreis, Ennepe-Ruhr-Kreis, Landkreis Oldenburg, Landkreis Stade).

6.3.2 Wartezeitpreis

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

Eine Bepreisung der ersten Minuten mit einem geringeren Preis wird bei etwa elf Prozent der Städte und rund sechs Prozent der Landkreise in Deutschland praktiziert. Die Zeitspanne für den ermäßigten Preis bewegt sich zwischen einer und zehn Minuten, in Einzelfällen geht sie bis 15 Minuten. Die Höhe der Preisabsenkung für die ersten Minuten ist sehr unterschiedlich; es werden 15 bis 90 Prozent geringere Preise realisiert. Der Taxitarif der Stadt Regensburg verfügt, wie im Freistaat Bayern üblich,¹³ über eine konstante Wartezeitgebühr.

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

6.3.3 Vergütung An- und Rundfahrten

In Städten, in denen der Pflichtfahrbereich nicht über das Stadtgebiet hinausgeht, wird in der Regel keine Anfahrsgebühr erhoben. Ausnahme bildet hierbei der Freistaat Bayern, wo in vier Fünftel der Taxitarife auch eine Anfahrsregelung enthalten ist. Dies ist

¹³ Im Freistaat Bayern wird eine Differenzierung der Wartezeitgebühr nur in der Stadt Aschaffenburg sowie in den Landkreisen Aschaffenburg, Fürstenfeldbruck, Miltenberg und Unterallgäu vorgenommen.

darauf zurückzuführen, dass im Freistaat Bayern des Pflichtfahrgebiet häufiger auch Gebiete in den angrenzenden Landkreisen umfasst. Ist der Pflichtfahrbereich größer als das Stadtgebiet, wird bei Anfahrten aus dem Stadtgebiet (i. d. R. Tarifzone I oder A) in die über das Stadtgebiet hinausgehenden Teile des Pflichtfahrbereiches (Tarifzone II oder B) meist eine Gebühr ab der Stadtgrenze verlangt, sofern die Fahrt nicht wieder zurück in das Stadtgebiet geht. Die Berechnung erfolgt entweder nach dem normalen Kilometer- und Zeittarif, wie in Regensburg, oder nach Pauschalen oder abgesenkten Kilometertarifen.

6.3.4 Zuschläge

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

Zuschlag Großraumtaxi

Für Taxis, die mit mehr als vier Fahrgästen besetzt sind (Großraumtaxi), beziehungsweise bei ausdrücklicher Bestellung eines derartigen Großraumtaxis, wird bundesweit bei circa 86,6 Prozent der Taxitarife ein Zuschlag verlangt. Der Zuschlag für Großraumtaxis kommt hierbei geringfügig häufiger in den Tarifen von Städten vor; 88,4 Prozent der Taxitarife von deutschen Städten haben einen Zuschlag für Großraumtaxis. Einen detaillierten Überblick über die Implementierung dieses Tarifelementes innerhalb von Deutschland liefert Tabelle 46.

	Stadt	Landkreis	Städte + Landkreise gesamt
neue Bundesländer	88,2 %	98,3 %	96,0 %
alte Bundesländer	88,5 %	82,3 %	84,3 %
Freistaat Bayern	96,0 %	94,4 %	94,8 %
Reg.-bezirk Oberpfalz	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Bundesgebiet gesamt	88,4 %	85,8 %	86,6 %

Tabelle 46: Verteilung des Zuschlages für Großraumtaxis in Deutschland

Im Freistaat Bayern wird in nahezu allen Taxitarifen ein Zuschlag für Großraumtaxis erhoben. Lediglich in der kreisfreien Stadt Hof und in den Landkreisen Donau-Ries, Hof, Kelheim und Landshut enthält der Taxitarif keinen Zuschlag für ein Großraumtaxi.

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

Teilweise erfolgt auch eine Erhebung eines Zuschlages für einen Kombinationskraftwagen (Kombi), zum Beispiel in den kreisfreien Städten Nürnberg und Würzburg sowie in den Landkreisen Fürth, Haßberge und Kitzingen. Der Zuschlag beträgt dann in etwa die Hälfte bis ein Drittel des Zuschlages für ein Großraumtaxi. Vergleichsweise oft ist in den bayerischen Landkreisen auch ein Zuschlag für speziell ausgestattete Fahrzeuge zur Beförderung von Fahrgästen in einem Rollstuhl. Der Taxitarif der Stadt Regensburg enthält weder einen Zuschlag für ein Kombi-Fahrzeug noch für ein Spezialfahrzeug zur Beförderungen von Fahrgästen in einem Rollstuhl.

Zuschlag Gepäck

Eine Gebühr für die Gepäckbeförderung ist durchaus üblich; rund 31,4 Prozent der Städte und etwa 35,6 Prozent der Landkreise bundesweit erheben einen Zuschlag für Gepäck in ihrem Taxitarif (vgl. Tabelle 47). Für den Transport von Gepäck ist durch die Fahrgäste im Freistaat Bayern deutlich häufiger ein Aufpreis zu zahlen. Im Regierungsbezirk Oberpfalz ist ebenfalls im überwiegenden Teil der Taxitarife eine Gebühr für die Gepäckbeförderung enthalten.

	Stadt	Landkreis	Städte + Landkreise gesamt
neue Bundesländer	41,2 %	31,0 %	33,3 %
alte Bundesländer	29,8 %	36,8 %	34,5 %
Freistaat Bayern	60,0 %	71,8 %	68,8 %
Reg.-bezirk Oberpfalz	66,7 %	85,7 %	80,0 %
Bundesgebiet gesamt	31,4 %	35,6 %	34,3 %

Tabelle 47: Verteilung des Zuschlages für Gepäck innerhalb von Deutschland

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

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

In einigen Fällen beschränkt sich ein Gepäckzuschlag auf bei schwieriger zu verstauen dem „Sperrigen“ beziehungsweise klar definierte Gegenstände (Fahrrad, Ski, Snowboard). In den Taxis in Regensburg wird normales Gepäck gebührenfrei befördert; lediglich für die Beförderung sperrigen Gepäcks, das in Länge, Höhe oder Breite 120 Zentimeter überschreitet und damit in der Regel nicht in einen Limousinen-Kofferraum passt, wird gegenwärtig ein Zuschlag von pauschal 3,50 Euro erhoben.

In anderen Taxitarifen, zum Beispiel im Landkreis Bayreuth, erfolgt eine gewichtsabhängige Erhebung eines Gepäckzuschlages. Diese Variante ist allerdings abzulehnen, da sie eine Abschätzung des Gewichts durch das Fahrpersonal erfordert.

Zuschlag Tiere

Eine Vergütung für die Mitnahme von Hunden und Kleintieren wird, sofern vorgesehen, meist als Zuschlag je Tier realisiert. Bundesweit ist ein entsprechender Zuschlag in rund einem Viertel – im Freistaat Bayern in knapp über der Hälfte – der Taxitarife vorzufinden. Ihr Wert bewegt sich vorrangig im Bereich zwischen 0,50 Euro und 2,50 Euro. In Regensburg gibt es für die Beförderung von Tieren seit 2012 keinen Zuschlag mehr.

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

Zuschlag Abbestellen

Für ein vom Fahrgast ohne Benutzung aus der Bestellung entlassenes Taxi wird im Großteil der Taxitarife im Freistaat Bayern und im Regierungsbezirk Oberbayern¹⁴ und folglich im bundesweiten Vergleich überdurchschnittlich oft die Entrichtung eines Entgeltes festgesetzt, welches der Abgeltung der aus der Anfahrt entstandenen Kosten dienen soll. Gefordert wird meist eine Pauschalgebühr, die sich in etwa in der Spanne des einfachen bis doppelten Grundpreises bewegt, gegebenenfalls zuzüglich Anfahrtskilometer und/oder Wartezeit. Selten erfolgt die Berechnung nach Taxameter.

	Stadt	Landkreis	Städte + Landkreise gesamt
neue Bundesländer	64,7 %	63,8 %	64,0 %
alte Bundesländer	69,2 %	67,9 %	68,4 %
Freistaat Bayern	88,0 %	85,9 %	86,5 %
Reg.-bezirk Oberpfalz	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Bundesgebiet gesamt	68,6 %	67,0 %	67,5 %

Tabelle 48: Verteilung des Zuschlages für Abbestellung in Deutschland

Der Taxitarif der Stadt Regensburg enthält ebenfalls eine solche Gebühr. In Regensburg wird für das Abbestellen der am Taxameter angezeigte Fahrpreis erhoben.

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

Sonstige Zuschläge

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

6.4 Taxitarife im Vergleich

Im Folgenden wird für die bereits zuvor herangezogenen vier Vergleichstouren von drei Kilometern, fünf Kilometern, zehn Kilometern und 15 Kilometern Länge (vgl. Kapitel 6.1) die erzielbaren Einnahmen im Tag- und Nachttarif das Tarifniveau berechnet. Bei den beiden längeren Touren sind wiederum fünf Minuten Wartezeit, bei der Fünf-Kilometer-Tour drei Minuten Wartezeit eingerechnet. Mögliche Zuschläge bleiben in den Modellrechnungen unberücksichtigt. Die angesetzten Wartezeiten dienen nur zur Veranschaulichung ihres Einflusses, in der Praxis können sie sowohl höher als auch niedriger ausfallen. Die hier verwendete Bezeichnung „Nachttarif“ beinhaltet auch den Sonn- und Feiertag.

¹⁴ Bei 86,5 Prozent der Taxitarife im Freistaat Bayern wird ein Zuschlag für Abbestellen erhoben; in den Landkreisen mit 85,9 Prozent dabei geringfügig seltener als in den kreisfreien Städten (88,0 %). Im Regierungsbezirk Oberpfalz enthalten alle Taxitarif in den kreisfreien Städten sowie nahezu alle Landkreistarife eine Gebühr für das Abbestellen eines Taxis.

Zur Einordnung des Taxitarifes der Stadt Regensburg erfolgt zunächst eine Gegenüberstellung des aktuell gültigen Taxitarifs zu den Taxitarifen der übrigen Landkreise und kreisfreien Städte im Freistaat Bayern (vgl. Kapitel 6.4.1). Ferner erfolgt ein Vergleich mit jeweils zehn Regionen in den alten und in den neuen Bundesländern, welche auf Grundlage von soziodemografischen Kriterien mit der Stadt Regensburg vergleichbar sind (vgl. Abschnitt 6.4.2).

Vergleichskriterium	Stadt Regensburg	Vergleichsstadt	
		alte Bundesländer	neue Bundesländer
Bevölkerungsdichte [EW/km²]	1.947,11	Kassel (1.912,18)	Halle (Saale) (1.792,81)
		Kiel (2.087,80)	Leipzig (2.068,81)
Motorisierungsgrad [Pkw/1.000 EW]	520,55	Bonn (519,07)	Chemnitz (506,48)
		Osnabrück (525,63)	Dessau-Roßlau (523,09)
Kaufpreisindex	108,5	Speyer (106,7)	Suhl (94,9)
		Neustadt an der Weinstraße (109,7)	Potsdam (99,9)
verfügbares Einkommen [€ /EW]	24.741	Solingen (24.654)	Schwerin (21.821)
		Mülheim an der Ruhr (24.792)	Lübeck (22.419)
Rang im Zukunfts-atlas	17	Heidelberg (13)	Jena (24)
		Düsseldorf (15)	Dresden (49)

Tabelle 49: Auswahlkriterien für Vergleichsregionen zur Bewertung des Taxitarifs

Tabelle 49 zeigt zum einen die gewählten Vergleichskriterien und zum anderen die jeweils zur Einordnung des Taxitarifs der Stadt Regensburg herangezogenen Vergleichsstädte. Die Vergleichstarife sind in Anlage 3 (Freistaat Bayern) beziehungsweise Anlage 4 (Deutschlandvergleich) dargestellt.

6.4.1 Vergleich innerhalb der Taxitariflandschaft im Freistaat Bayern

Die Ergebnisse der Vergleichsrechnungen fassen Tabelle 50 (Normalfahrzeug) und Tabelle 51 (Großraumtaxi) zusammen und zeigen das Tarifniveau des Taxitarifs in der Stadt Regensburg zu den Taxitarifen der übrigen Gebietskörperschaften im Regierungsbezirk Oberpfalz sowie im Verhältnis zu den Durchschnitten der Taxitarife innerhalb der übrigen Regierungsbezirke des Freistaates Bayern.

Der Vergleich des aktuell gültigen Taxitarifs im Tagverkehr der Stadt Regensburg zeigt, dass sich das Einnahmenniveau in der Stadt bei kürzeren Touren marginal über dem Durchschnitt des Regierungsbezirkes Oberpfalz bewegt. Je länger die Touren werden, desto geringer ist die Ertragskraft des Taxitarifs der Stadt Regensburg im Vergleich zu den übrigen Regionen im Regierungsbezirk Oberpfalz (vgl. Tabelle 50). Die hohe Ertragskraft bei kurzen Strecken und deren Absinken mit wachsender Fahrtstrecke ist im Wesentlichen auf die Kilometerstaffelung im Taxitarif der Stadt Regensburg in Verbindung mit der Bepreisung der einzelnen Tarifbestandteile zurückzuführen.¹⁵ Im Vergleich zu den übrigen Regierungsbezirken im Freistaat Bayern bestätigen sich

¹⁵ Der durchschnittliche Grundpreis über die übrigen Taxitarife im Regierungsbezirk Oberpfalz beträgt im Tagverkehr 4,02 Euro und liegt damit um 58 Cent unter dem Grundpreis für ein Taxi in der Stadt Regensburg. Mit Stand Mai 2024 beträgt das durchschnittliche Kilometerentgelt in der ersten Kilometerstufe im Regierungsbezirk Oberpfalz 2,49 Euro und damit 19 Cent über dem Fahrpreis in der Stadt Regensburg. Bei den Regionen im Regierungsbezirk, in welchen eine Kilometerstaffelung vorgenommen wird, beträgt der Kilometerpreis in der zweiten Kilometerstaffel 2,27 Euro. Hierbei gilt es zu beachten, dass die erste Kilometerstufe in der kreisfreien Stadt Amberg sowie im Landkreis Neumarkt i. d. OPf. nur zwei Kilometer umfasst.

weitestgehend die vorstehenden Ergebnisse bezüglich der Ertragskraft des Taxitarifes der Stadt Regensburg.

Vergleichsregion Stadt / Landkreis	gültig seit	3-km-Tour		5-km-Tour + 3 Min. Wartezeit		10-km-Tour + 5 Min. Wartezeit		15-km-Tour + 5 Min. Wartezeit	
		Tagtarif	Nachttarif	Tagtarif	Nachttarif	Tagtarif	Nachttarif	Tagtarif	Nachttarif
Normalfahrzeug									
Stadt Regensburg	12/2019	11,50 €	11,50 €	17,60 €	17,60 €	28,60 €	28,60 €	38,60 €	38,60 €
Amberg	03/2024	11,60 €	11,60 €	18,40 €	18,40 €	31,73 €	31,73 €	43,73 €	43,73 €
Weiden i. d. OPf.	09/2023	10,80 €	11,80 €	17,40 €	18,40 €	30,60 €	31,60 €	42,60 €	43,60 €
Landkreis Amberg-Weizbach	12/2022	10,60 €	10,60 €	17,20 €	17,20 €	30,40 €	30,40 €	42,40 €	42,40 €
Landkreis Cham	07/2023	10,80 €	13,80 €	17,55 €	20,55 €	30,85 €	33,85 €	42,85 €	45,85 €
Landkreis Neumarkt i.d.OPf.	07/2022	13,30 €	13,30 €	19,90 €	19,90 €	33,10 €	33,10 €	45,10 €	45,10 €
Landkreis Neustadt a.d.Waldnaab	11/2022	10,20 €	10,20 €	16,50 €	16,50 €	28,77 €	28,77 €	39,77 €	39,77 €
Landkreis Regensburg	02/2020	11,50 €	11,50 €	17,60 €	17,60 €	28,60 €	28,60 €	38,60 €	38,60 €
Landkreis Schwandorf	08/2022	10,90 €	11,80 €	17,50 €	19,00 €	30,70 €	33,70 €	42,70 €	47,20 €
Landkreis Tirschenreuth	11/2022	12,40 €	13,00 €	18,75 €	19,75 €	31,05 €	33,05 €	42,05 €	45,05 €
Durchschnitt Regierungsbezirk Oberpfalz (ohne Stadt Regensburg)		11,34 €	11,96 €	17,87 €	18,59 €	30,64 €	31,64 €	42,20 €	43,48 €
Niveau Stadt Regensburg zu Regierungsbezirk Oberpfalz		101,4 %	96,2 %	98,5 %	94,7 %	93,3 %	90,4 %	91,5 %	88,8 %
Durchschnitt Regierungsbezirk Oberbayern		11,87 €	12,14 €	18,22 €	18,55 €	30,88 €	31,36 €	42,33 €	42,98 €
Niveau Stadt Regensburg zu Regierungsbezirk Oberbayern		96,9 %	94,7 %	96,6 %	94,9 %	92,6 %	91,2 %	91,2 %	89,8 %
Durchschnitt Regierungsbezirk Niederbayern		10,98 €	12,80 €	17,10 €	18,96 €	28,92 €	30,86 €	39,42 €	41,45 €
Niveau Stadt Regensburg zu Regierungsbezirk Niederbayern		104,8 %	89,8 %	102,9 %	92,8 %	98,9 %	92,7 %	97,9 %	93,1 %
Durchschnitt Regierungsbezirk Oberfranken		11,68 €	12,12 €	18,03 €	18,50 €	29,74 €	30,28 €	39,02 €	39,65 €
Niveau Stadt Regensburg zu Regierungsbezirk Oberfranken		98,4 %	94,9 %	97,6 %	95,1 %	96,2 %	94,4 %	98,9 %	97,4 %
Durchschnitt Regierungsbezirk Mittelfranken		12,79 €	13,03 €	19,47 €	19,76 €	31,95 €	32,36 €	40,13 €	43,63 €
Niveau Stadt Regensburg zu Regierungsbezirk Mittelfranken		89,9 %	88,2 %	90,4 %	89,1 %	89,5 %	88,4 %	96,2 %	88,5 %
Durchschnitt Regierungsbezirk Unterfranken		11,21 €	11,35 €	16,90 €	17,10 €	28,35 €	28,74 €	38,76 €	39,35 €
Niveau Stadt Regensburg zu Regierungsbezirk Unterfranken		102,6 %	101,4 %	104,2 %	102,9 %	100,9 %	99,5 %	99,6 %	98,1 %
Durchschnitt Regierungsbezirk Schwaben		11,29 €	11,85 €	17,47 €	18,26 €	29,51 €	30,89 €	40,39 €	42,36 €
Niveau Stadt Regensburg zu Regierungsbezirk Schwaben		101,8 %	97,0 %	100,7 %	96,4 %	96,9 %	92,6 %	95,6 %	91,1 %

Tabelle 50: Fahrpreise der Beispieltouren nach Taxitarifen in Bayern mit einem Normalfahrzeug

Da im Taxitarif der Stadt Regensburg keine Unterscheidung zwischen Tag- und Nachttarif erfolgt, liegen die durchschnittlichen Fahrpreise innerhalb des Regierungsbezirkes Oberpfalz im Nachtverkehr über denen in Regensburg (vgl. Tabelle 50). Dies liegt darin begründet, dass in der kreisfreien Stadt Weiden i. d. OPf. und im Landkreis Cham eine Differenzierung der Grundgebühr zwischen Tag und Nacht/Sonntag besteht, in den Landkreisen Schwandorf und Tirschenreuth in Hinblick auf den Kilometerpreis. Aus diesem Grund ist im Nachtverkehr in der Stadt Regensburg ein unterdurchschnittliches Preisniveau schon bei kurzen Touren feststellbar.

Im Vergleich des aktuell gültigen Großraumtaxitarifs der Stadt Regensburg mit den bayerischen Regionen zeigt sich, dass das Ertragsniveau in Regensburg analog zum Nachtverkehr bereits bei kurzen Touren unterdurchschnittlich ist (vgl. Tabelle 51). Dies ist auf den vergleichsweise geringen Zuschlag auf den Grundpreis zurückzuführen. Während der Zuschlag für ein Großraumtaxi in Regensburg 5,00 Euro beträgt, fällt im Regierungsbezirk Oberpfalz ein durchschnittlicher Zuschlag für ein Großraumtaxi in Höhe von 6,11 Euro an. Im Großteil der übrigen bayerischen kreisfreien Städte und Landkreise ist der Zuschlag für ein Großraumtaxi ebenfalls höher,¹⁶ weswegen der Großraum-

¹⁶ Der durchschnittliche Zuschlag für ein Großraumtaxi im Freistaat Bayern beträgt 6,13 Euro, trotz dass in zehn Regionen gar kein Zuschlag für ein Großraumtaxi erhoben wird. Von den kreisfreien Städten und Landkreisen, deren Taxitarif einen solchen Zuschlag enthält, ist dieser nur in der kreisfreien Stadt Fürth und im Landkreis Neu-Ulm geringer als in Regensburg. In 24 der 95 übrigen kreisfreien Städte und Landkreise beträgt der Zuschlag für ein Großraumtaxi analog zu Regensburg 5,00 Euro.

taxitarif der Stadt Regensburg im Vergleich zu den übrigen Regierungsbezirken eine unterdurchschnittliche Ertragskraft aufweist. Da in einigen bayerischen Taxitarifen zudem ein erhöhtes Kilometerentgelt für ein Großraumtaxi verlangt wird, sinkt die Ertragskraft des Großraumtaxitarifs der Stadt Regensburg bei längeren Strecken sogar noch stärker ab als bei einem Normalfahrzeug.

Vergleichsregion Stadt / Landkreis	gültig seit	3-km-Tour		5-km-Tour + 3 Min. Wartezeit		10-km-Tour + 5 Min. Wartezeit		15-km-Tour + 5 Min. Wartezeit	
		Tagtarif	Nachttarif	Tagtarif	Nachttarif	Tagtarif	Nachttarif	Tagtarif	Nachttarif
Großraumtaxi									
Stadt Regensburg	12/2019	16,50 €	16,50 €	22,60 €	22,60 €	33,60 €	33,60 €	43,60 €	43,60 €
Amberg	03/2024	17,60 €	17,60 €	24,40 €	24,40 €	37,73 €	37,73 €	49,73 €	49,73 €
Weiden i. d. OPf.	09/2023	15,80 €	16,80 €	22,40 €	23,40 €	35,60 €	36,60 €	47,60 €	48,60 €
Landkreis Amberg-Weizbach	12/2022	17,60 €	17,60 €	24,20 €	24,20 €	37,40 €	37,40 €	49,40 €	49,40 €
Landkreis Cham	07/2023	15,80 €	18,80 €	22,55 €	25,55 €	35,85 €	38,85 €	47,85 €	50,85 €
Landkreis Neumarkt i. d. OPf.	07/2022	23,30 €	23,30 €	29,90 €	29,90 €	43,10 €	43,10 €	55,10 €	55,10 €
Landkreis Neustadt a. d. Waldnaab	11/2022	17,20 €	17,20 €	23,50 €	23,50 €	35,77 €	35,77 €	46,77 €	46,77 €
Landkreis Regensburg	02/2020	16,50 €	16,50 €	22,60 €	22,60 €	33,60 €	33,60 €	43,60 €	43,60 €
Landkreis Schwandorf	08/2022	15,90 €	16,80 €	22,50 €	24,00 €	35,70 €	38,70 €	47,70 €	52,20 €
Landkreis Tirschenreuth	11/2022	17,40 €	18,00 €	23,75 €	24,75 €	36,05 €	38,05 €	47,05 €	50,05 €
Durchschnitt Regierungsbezirk Oberpfalz (ohne Stadt Regensburg)		17,46 €	18,07 €	23,98 €	24,70 €	36,76 €	37,76 €	48,31 €	49,59 €
Niveau Stadt Regensburg zu Regierungsbezirk Oberpfalz		94,5 %	91,3 %	94,3 %	91,5 %	91,4 %	89,0 %	90,2 %	87,9 %
Durchschnitt Regierungsbezirk Oberbayern		18,93 €	19,20 €	25,31 €	25,64 €	38,03 €	38,51 €	49,54 €	50,20 €
Niveau Stadt Regensburg zu Regierungsbezirk Oberbayern		87,1 %	85,9 %	89,3 %	88,2 %	88,3 %	87,2 %	88,0 %	86,9 %
Durchschnitt Regierungsbezirk Niederbayern		16,31 €	18,13 €	22,43 €	24,29 €	34,26 €	36,20 €	44,76 €	46,78 €
Niveau Stadt Regensburg zu Regierungsbezirk Niederbayern		101,2 %	91,0 %	100,7 %	93,0 %	98,1 %	92,8 %	97,4 %	93,2 %
Durchschnitt Regierungsbezirk Oberfranken		17,51 €	17,95 €	23,92 €	24,38 €	35,71 €	36,26 €	45,08 €	45,70 €
Niveau Stadt Regensburg zu Regierungsbezirk Oberfranken		94,2 %	91,9 %	94,5 %	92,7 %	94,1 %	92,7 %	96,7 %	95,4 %
Durchschnitt Regierungsbezirk Mittelfranken		18,46 €	18,70 €	25,14 €	25,43 €	37,61 €	38,03 €	45,80 €	49,30 €
Niveau Stadt Regensburg zu Regierungsbezirk Mittelfranken		89,4 %	88,2 %	89,9 %	88,9 %	89,3 %	88,4 %	95,2 %	88,4 %
Durchschnitt Regierungsbezirk Unterfranken		18,92 €	19,05 €	24,60 €	24,81 €	36,05 €	36,45 €	46,47 €	47,05 €
Niveau Stadt Regensburg zu Regierungsbezirk Unterfranken		87,2 %	86,6 %	91,9 %	91,1 %	93,2 %	92,2 %	93,8 %	92,7 %
Durchschnitt Regierungsbezirk Schwaben		16,44 €	17,02 €	22,75 €	23,58 €	35,11 €	36,57 €	46,31 €	48,39 €
Niveau Stadt Regensburg zu Regierungsbezirk Schwaben		100,3 %	96,9 %	99,3 %	95,8 %	95,7 %	91,9 %	94,2 %	90,1 %

Tabelle 51: Fahrpreise der Beispieltouren nach Taxitarifen in Bayern mit einem Großraumtaxi

Bei der Einordnung der Ergebnisse gilt zu beachten, dass in vielen Taxitarifen im Freistaat Bayern, so auch in der Stadt Regensburg, ein Aufschlag für die Anfahrt berechnet wird und somit die Fahrpreise in den betroffenen Regionen in der Realität höher ausfallen können. In Hinblick auf die Wartezeit waren ebenfalls Annahmen zu treffen.

6.4.2 Deutschlandvergleich

Stellt man den aktuell gültigen Taxitarif der Stadt Regensburg den Taxitarifen der Vergleichsstädte gegenüber, zeigt sich, dass Fahrten mit dem Taxi hier ebenfalls ein unterdurchschnittliches Preisniveau aufweisen (vgl. Tabelle 52, Tabelle 53). Dies ist im Wesentlichen auf die lange Gültigkeit des Taxitarifes der Stadt Regensburg zurückzuführen. Während der Taxitarif in Regensburg mit Stand Mai 2024 eine Gültigkeitsdauer von 53 Monaten aufweist, sind die Taxitarife der Vergleichsstädte sowohl in den alten (22,6 Monate) als auch in den neuen Bundesländern (17,0 Monate) deutlich kürzer gültig. Auf folgende Besonderheiten der Taxitarife ist bei der Einordnung der Ergebnisse hinzuweisen:

- In Dresden ist die erste Wartezeitminute frei, weshalb keine Wartezeit berechnet wird.

- In Chemnitz besteht bei Wartezeiten bis zwei Minuten, in Mülheim an der Ruhr bis fünf Minuten, ein geringerer Wartezeitpreis. Im Preisvergleich werden nur diese geringeren Preise angesetzt.
- In Neustadt an der Weinstraße steht die Höhe des Zuschlages für ein Großraumtaxi in Abhängigkeit von der Anzahl der zu befördernden Personen (Berechnung bei mehr als vier). In Hinblick auf die Vergleichbarkeit wird eine Besetzung von sieben Fahrgästen angenommen.

Bei Betrachtung der Fahrpreise zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den Vergleichsregionen in den alten und neuen Bundesländern. Zwar ist die Ertragskraft des Taxitarifes der Stadt Regensburg bei allen Beispielrechnungen geringer als in den Vergleichsstädten, jedoch treten hier strukturelle Unterschiede hervor. So ist die Ertragskraft des Taxitarifes in Regensburg im Vergleich zu den westdeutschen Städten bei kurzen Strecken nur leicht unter den durchschnittlichen Fahrpreisen, jedoch sinkt die Ertragskraft mit wachsender Fahrtstrecke. Dies wurde bereits im vorstehenden Abschnitt im Vergleich der bayerischen Regionen festgestellt. Im Vergleich mit den Städten in den neuen Bundesländern zeigt sich ein umgekehrtes Bild (vgl. Tabelle 52), da hier wesentlich häufiger eine Staffelung des Kilometerpreises in Verbindung mit einer Rabattierung der zweiten oder gar dritten Kilometerstufe vorgenommen wird.

Vergleichsstadt	gültig seit	3-km-Tour		5-km-Tour + 3 Min. Wartezeit		10-km-Tour + 5 Min. Wartezeit		15-km-Tour + 5 Min. Wartezeit	
		Tagtarif	Nachttarif	Tagtarif	Nachttarif	Tagtarif	Nachttarif	Tagtarif	Nachttarif
Stadt Regensburg	12/2019	11,50 €	11,50 €	17,60 €	17,60 €	28,60 €	28,60 €	38,60 €	38,60 €
Bonn	10/2023	11,32 €	11,52 €	17,12 €	17,52 €	28,72 €	29,62 €	39,27 €	40,67 €
Düsseldorf	02/2018	11,10 €	11,10 €	17,25 €	17,25 €	29,42 €	29,42 €	40,42 €	40,42 €
Heidelberg	08/2022	13,40 €	13,40 €	21,65 €	21,65 €	39,25 €	39,25 €	55,75 €	55,75 €
Kassel	09/2021	10,30 €	10,30 €	16,30 €	16,30 €	28,00 €	28,00 €	38,50 €	38,50 €
Kiel	01/2024	11,40 €	11,40 €	17,50 €	17,50 €	27,60 €	27,60 €	36,10 €	36,10 €
Mülheim an der Ruhr	07/2022	13,65 €	13,95 €	20,15 €	20,65 €	34,20 €	35,20 €	47,45 €	48,95 €
Neustadt an der Weinstraße	02/2023	10,30 €	10,30 €	15,90 €	15,90 €	26,97 €	26,97 €	36,97 €	36,97 €
Osnaabrück	11/2022	10,70 €	11,30 €	16,50 €	17,50 €	28,07 €	30,07 €	38,57 €	41,57 €
Solingen	11/2022	13,50 €	13,50 €	21,20 €	21,20 €	36,97 €	36,97 €	51,47 €	51,47 €
Speyer	03/2023	11,80 €	11,80 €	18,00 €	18,00 €	30,93 €	30,93 €	42,93 €	42,93 €
Chemnitz	12/2022	12,10 €	12,70 €	17,75 €	18,75 €	29,58 €	31,58 €	40,58 €	43,58 €
Dessau-Roßlau	09/2022	13,20 €	13,20 €	19,10 €	19,10 €	31,10 €	31,10 €	42,10 €	42,10 €
Dresden	04/2023	12,90 €	13,20 €	18,20 €	18,70 €	30,70 €	31,70 €	40,70 €	42,20 €
Halle (Saale)	12/2022	13,50 €	13,80 €	19,65 €	20,55 €	31,82 €	34,22 €	42,32 €	45,22 €
Jena	04/2023	14,60 €	15,00 €	21,75 €	22,35 €	36,42 €	37,52 €	49,92 €	51,52 €
Leipzig	10/2022	13,50 €	13,80 €	19,65 €	20,55 €	31,82 €	34,22 €	42,32 €	45,22 €
Lübeck	09/2022	12,20 €	12,20 €	18,40 €	18,40 €	30,60 €	30,60 €	41,60 €	41,60 €
Potsdam	02/2023	11,90 €	13,10 €	18,30 €	20,10 €	30,00 €	32,80 €	40,50 €	44,30 €
Schwerin	02/2023	13,30 €	14,80 €	19,90 €	21,90 €	31,73 €	34,23 €	42,23 €	45,23 €
Suhl	08/2022	15,60 €	16,20 €	22,80 €	23,80 €	37,13 €	39,13 €	50,13 €	53,13 €
Durchschnitt Vergleichsregionen (ohne Stadt Regensburg)		12,51 €	12,83 €	18,85 €	19,38 €	31,55 €	32,56 €	42,99 €	44,37 €
Niveau Stadt Regensburg zu Vergleichsregionen		91,9 %	89,6 %	93,4 %	90,8 %	90,6 %	87,8 %	89,8 %	87,0 %
Durchschnitt Vergleichsregionen (alte Bundesländer)		11,75 €	11,86 €	18,16 €	18,35 €	31,01 €	31,40 €	42,74 €	43,33 €
Niveau Stadt Regensburg zu Vergleichsregionen (alte Bundesländer)		97,9 %	97,0 %	96,9 %	95,9 %	92,2 %	91,1 %	90,3 %	89,1 %
Durchschnitt Vergleichsregionen (neue Bundesländer)		13,28 €	13,80 €	19,55 €	20,42 €	32,09 €	33,71 €	43,24 €	45,41 €
Niveau Stadt Regensburg zu Vergleichsregionen (neue Bundesländer)		86,6 %	83,3 %	90,0 %	86,2 %	89,1 %	84,8 %	89,3 %	85,0 %

Tabelle 52: Fahrpreise der Beispieltouren nach Taxitarifen in vergleichbaren Städten mit einem Normalfahrzeug

Die hohe Ergiebigkeit des Taxitarifes der Stadt Regensburg ist, wie auch der Vergleich innerhalb des Freistaates Bayern zeigte, auf die vergleichsweise hohe Grundgebühr zurückzuführen. In den Vergleich Städten in den alten Bundesländern beträgt diese im Tagverkehr durchschnittlich 4,13 Euro, in den neuen Bundesländern 4,30 Euro. Jedoch liegt Kilometerpreis in der ersten Kilometerstufe sowohl in den Taxitarifen in den neuen (Tagverkehr 3,12 Euro) als auch in den alten Bundesländern (Tagverkehr 2,69 Euro) deutlich über dem Kilometerpreis in Regensburg. Selbiges gilt in der zweiten Kilometer-

stufe. Hier beträgt der durchschnittliche Kilometerpreis in den alten Bundesländern 2,32 Euro, in den neuen Bundesländern 2,34 Euro. Weiterhin ergeben sich Unterschiede in Hinblick auf die Bepreisung der Wartezeitgebühr. Hier weist die Stadt sowohl im Vergleich zu den alten Bundesländern, wo die durchschnittliche Wartezeitgebühr 31,96 Euro je Stunde beträgt, als auch im Vergleich zu den Regionen in den neuen Bundesländern (durchschnittlich 34,80 Euro je Stunde) eine niedrigere Wartezeitgebühr auf.

Während die Taxitarife in den alten Bundesländern weitestgehend auf eine Differenzierung zwischen einem Tag- und Nachttarif verzichten, ist dies in den neuen Bundesländern eher die Regel. Aus diesem Grund liegen die Fahrpreise nachts in der Stadt Regensburg deutlicher unter denen der neuen Bundesländer als in den alten Bundesländern. Aufgrund der vorstehenden Nachteile des Taxitarifes in der Stadt Regensburg in Hinblick auf die Wartezeit und den Kilometerpreis zeigt sich auch in der Nacht ein sinkendes Tarifniveau im Vergleich zu den herangezogenen Vergleichsstädte.

Vergleichsstadt	gültig seit	3-km-Tour		5-km-Tour + 3 Min. Wartezeit		10-km-Tour + 5 Min. Wartezeit		15-km-Tour + 5 Min. Wartezeit	
		Tagtarif	Nachttarif	Tagtarif	Nachttarif	Tagtarif	Nachttarif	Tagtarif	Nachttarif
Stadt Regensburg	12/2019	16,50 €	16,50 €	22,60 €	22,60 €	33,60 €	33,60 €	43,60 €	43,60 €
Bonn	10/2023	11,32 €	11,32 €	17,12 €	17,12 €	28,72 €	28,72 €	39,27 €	39,27 €
Düsseldorf	02/2018	18,10 €	18,10 €	24,25 €	24,25 €	36,42 €	36,42 €	47,42 €	47,42 €
Heidelberg	08/2022	20,40 €	20,40 €	28,65 €	28,65 €	46,25 €	46,25 €	62,75 €	62,75 €
Kassel	09/2021	16,30 €	16,30 €	22,30 €	22,30 €	34,00 €	34,00 €	44,50 €	44,50 €
Kiel	01/2024	17,40 €	17,40 €	23,50 €	23,50 €	33,60 €	33,60 €	42,10 €	42,10 €
Mülheim an der Ruhr	07/2022	18,65 €	18,95 €	25,15 €	25,65 €	39,20 €	40,20 €	52,45 €	53,95 €
Neustadt an der Weinstraße	02/2023	16,90 €	16,90 €	22,50 €	22,50 €	33,57 €	33,57 €	43,57 €	43,57 €
Osnabrück	11/2022	17,30 €	17,60 €	24,10 €	24,60 €	38,17 €	39,17 €	51,17 €	52,67 €
Solingen	11/2022	21,00 €	21,00 €	28,70 €	28,70 €	44,47 €	44,47 €	58,97 €	58,97 €
Speyer	03/2023	16,80 €	16,80 €	23,00 €	23,00 €	35,93 €	35,93 €	47,93 €	47,93 €
Chemnitz	12/2022	18,10 €	18,70 €	23,75 €	24,75 €	35,58 €	37,58 €	46,58 €	49,58 €
Dessau-Roßlau	09/2022	18,70 €	18,70 €	24,60 €	24,60 €	36,60 €	36,60 €	47,60 €	47,60 €
Dresden	04/2023	18,90 €	19,20 €	24,20 €	24,70 €	36,70 €	37,70 €	46,70 €	48,20 €
Halle (Saale)	12/2022	23,50 €	23,80 €	29,65 €	30,55 €	41,82 €	44,22 €	52,32 €	55,22 €
Jena	04/2023	19,60 €	20,00 €	26,75 €	27,35 €	41,42 €	42,52 €	54,92 €	56,52 €
Leipzig	10/2022	23,50 €	23,80 €	29,65 €	30,55 €	41,82 €	44,22 €	52,32 €	55,22 €
Lübeck	09/2022	18,20 €	18,20 €	24,40 €	24,40 €	36,60 €	36,60 €	47,60 €	47,60 €
Potsdam	02/2023	17,00 €	18,20 €	23,40 €	25,20 €	35,10 €	37,90 €	45,60 €	49,40 €
Schwerin	02/2023	20,30 €	21,80 €	26,90 €	28,90 €	38,73 €	41,23 €	49,23 €	52,23 €
Suhl	08/2022	21,60 €	22,20 €	28,80 €	29,80 €	43,13 €	45,13 €	56,13 €	59,13 €
Durchschnitt Vergleichsregionen (ohne Stadt Regensburg)		18,68 €	18,97 €	25,07 €	25,55 €	37,89 €	38,80 €	49,46 €	50,69 €
Niveau Stadt Regensburg zu Vergleichsregionen		88,3 %	87,0 %	90,2 %	88,4 %	88,7 %	86,6 %	88,2 %	86,0 %
Durchschnitt Vergleichsregionen (alte Bundesländer)		17,42 €	17,48 €	23,93 €	24,03 €	37,03 €	37,23 €	49,01 €	49,31 €
Niveau Stadt Regensburg zu Vergleichsregionen (alte Bundesländer)		94,7 %	94,4 %	94,5 %	94,1 %	90,7 %	90,2 %	89,0 %	88,4 %
Durchschnitt Vergleichsregionen (neue Bundesländer)		19,94 €	20,46 €	26,21 €	27,08 €	38,75 €	40,37 €	49,90 €	52,07 €
Niveau Stadt Regensburg zu Vergleichsregionen (neue Bundesländer)		82,7 %	80,6 %	86,2 %	83,5 %	86,7 %	83,2 %	87,4 %	83,7 %

Tabelle 53: Fahrpreise der Beispieltouren nach Taxitarifen vergleichbarer Städte (Großraumtaxi)

Der Vergleich des Großraumtaxitarifs in der Stadt Regensburg mit den Vergleichsstädten zeigt dabei ein ähnliches Bild wie die Berechnungen mit einem Normalfahrzeug. Die Tarifergiebigkeit ist hier sowohl im Tag- als auch im Nachtverkehr nochmals geringer. Dies ist auf den vergleichsweise geringen Preisaufschlag für ein Großraumtaxi in Regensburg von 5,00 Euro zurückzuführen (alte Bundesländer: 5,52 Euro; neue Bundesländer: 6,66 Euro). Die vorstehend erörterten Nachteile in Hinblick auf die Kilometerpreise und die Wartezeitgebühr setzen sich auch hier fort.

6.5 Vorschläge zur künftigen Tarifgestaltung

Die Tarifanalyse hat gezeigt, dass die Struktur des Taxitarifs in Regensburg einfach, überschaubar und leicht verständlich ist. Die vorstehenden Untersuchungen haben gezeigt, dass die Fahrpreise für Taxis in Regensburg aufgrund der langen Gültigkeit des aktuellen Tarifs unter dem Niveau der Taxifahrtentgelte in den herangezogenen Ver-

gleichsregionen liegen. Dabei zeigt sich eine sinkende Tarifiergiebigkeit bei langen Fahrstrecken, wie sie aufgrund der Bedienung auch des Landkreises Regensburg häufiger anfallen. Zur Verbesserung der Tarifiergiebigkeit des Taxitarifs sollten punktuelle Anpassungen vorgenommen werden, um die vorstehend genannten Defizite des Taxitarifs in der Stadt Regensburg zu beheben.

Eine Notwendigkeit zur Anpassung des Taxitarifs in der Stadt Regensburg erwächst zudem aus den Wünschen der Taxiunternehmen. Im Rahmen der Unternehmensbefragung konnten die Unternehmerinnen und Unternehmer die einzelnen Tarifbestandteile des aktuell gültigen Taxitarifes bezüglich ihres Niveaus beurteilen und zusätzliche Anmerkungen und Anregungen zum Tarif geben. Weiterhin wurde diesen bei der Befragung die Möglichkeit eingeräumt, einen Vorschlag für die Höhe der individuellen Tarifbestandteile zu unterbreiten. Tabelle 54 fasst die Ergebnisse der Unternehmensbeteiligung in Hinblick auf den Taxitarif in der Stadt Regensburg zusammen.

Der Großteil der Unternehmerinnen beziehungsweise Unternehmer schätzt den Taxitarif in der Stadt Regensburg als zu niedrig ein. Insbesondere das Kilometerentgelt soll dabei aus Sicht der Taxiunternehmen erhöht werden. Circa 55,2 Prozent der Unternehmerinnen und Unternehmer schätzen das Kilometerentgelt in der ersten Tarifstufe als zu gering ein, in der zweiten Tarifstufe sind es rund 61,2 Prozent. Ein nicht unbedeutender Teil der Taxiunternehmerinnen und Taxiunternehmer setzten sich folglich für eine Abschaffung der Staffelung des Kilometerpreises ein.

Der Grundpreis und die Wartezeitgebühr wird ebenfalls von fast der Hälfte der Taxiunternehmen als zu gering eingestuft (vgl. Tabelle 54). Dahingegen werden die Zuschläge nur von ungefähr jedem vierten bis fünften Taxiunternehmen als zu gering eingeschätzt. Rückmeldungen, dass die Tarifbestandteile zu hoch bepreist seien, wurden nur vereinzelt von den Taxiunternehmen benannt. Die hier hervorgebrachten Hinweise umfassten die Abschaffung des Zuschlages für sperriges Gepäck und auf die Angleichung der Kilometerpreise für eine Zielfahrt.

Aktuell gültiger Taxitarif (12/2019)		Beurteilung der Taxiunternehmen [%]			Veränderungswunsch der Taxiunternehmen		
Tarifbestandteile	Gebühr	zu niedrig	genau richtig	zu hoch	Minimum	Maximum	Mittelwert
Grundpreis	4,60 €	44,8	55,2	0,0	5,00 €	9,00 €	5,59 €
Zielfahrt in Tarifzone I und II:							
≤ 5 km	2,30 €/km	55,2	41,8	3,0	2,00 €/km	3,30 €/km	2,59 €/km
> 5 km	2,00 €/km	61,2	38,8	0,0	2,10 €/km	2,50 €/km	2,32 €/km
Anfahrt in Tarifzone II ab Stadtgrenze	2,30 €/km	20,9	77,6	1,5	2,20 €/km	2,60 €/km	2,41 €/km
Wartezeitpreis	30,00 €/h	43,3	56,7	0,0	33,00 €/h	60,00 €/h	38,15 €/h
Zuschläge:							
Großraumtaxi (pauschal)	5,00 €	23,9	74,6	1,5	2,00 €	10,00 €	7,90 €
sperriges Gepäck (pausch.)	3,50 €	22,7	74,3	3,0	0,00 €	7,00 €	4,40 €

Tabelle 54: Beurteilung des Taxitarifs durch die Taxiunternehmen

Die Spannweite der von den Taxiunternehmen gewünschten Bepreisung der Tarifbestandteile ist sehr hoch. Während sich ein Teil der Unternehmerinnen und Unternehmer für eine drastische Erhöhung des Taxitarifes einsetzen, werden von einem anderen Teil die Gefahren eines zu hohen Preisanstieges betont. Vor allem die Grundgebühr und

der Wartezeitpreis sollen gemäß den Wünschen der Taxiunternehmen in der Stadt Regensburg deutlich erhöht werden (vgl. Tabelle 54).

In Hinblick auf die Entwicklung des Kostenniveaus und den Untersuchungen zur wirtschaftlichen Lage der Taxiunternehmen ist eine zeitnahe Anpassung des Taxitarifes (Ende 2024 / Anfang 2025) zu empfehlen. Dies ist vor allem:

- aufgrund der langen Gültigkeit des aktuellen Tarifes und dem daraus resultierenden Tarifniveaus in der Stadt Regensburg im Vergleich zu den anderen Regionen in Bayern und den Vergleichsstädten,
- wegen den Erhöhungen des gesetzlichen Mindestlohnes zum 01. Januar 2024 sowie zum 01. Januar 2025,
- der von den Taxiunternehmern für die letzten Jahre nachgewiesenen und als unzureichend eingestuften Gewinnhöhen in Verbindung mit einer mangelnden Altersvorsorge und
- der zurückliegenden und zukünftig zu erwartenden weiteren Preissteigerungen bei den taxirelevanten Kosten (Kraftstoff, Wartung/Unterhaltung, Fahrzeugbeschaffung, Versicherung)

gerechtfertigt. Aufgrund der Tatsache, dass die allgemeine Preissteigerung nicht nur die Taxiunternehmen betrifft, sondern durch das gegenwärtige Inflationsniveau auch die Kaufkraft der Bevölkerung sinkt, sollte eine Anpassung mit einer vergleichsweise moderaten Erhöhung der Fahrpreise verbunden sein. Die Erhöhung des Preises für eine durchschnittliche Fahrt sollte dabei insgesamt 15 Prozent nicht überschreiten. Erfahrungsgemäß sollte damit ein Zuwachs bei den Fahrgeldeinnahmen von etwa acht bis zehn Prozent erzielbar sein.

Aus Sicht der Fahrgäste und zur Sicherung der Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen Mobilitätsdienstleistungen sind grundsätzliche Veränderungen an der Tarifstruktur nicht zu empfehlen. Zur Verbesserung der Tarifergiebigkeit des Taxitarifs in der Stadt Regensburg sollten geprüft werden:

- eine Erhöhung des Grundpreises für ein Normalfahrzeug um maximal 30 Cent
- eine stärkere Anhebung des Kilometerpreises in der zweiten Tarifstufe (plus 40 Cent) gegenüber dem Kilometerpreises in der ersten Tarifstufe (plus 30 Cent), um die Ertragskraft bei längeren Strecken zu erhöhen
- eine Erhöhung der Wartezeitgebühr auf maximal 38,00 Euro je Stunde
- eine Erhöhung des Zuschlages für ein Großraumtaxi auf 8,00 Euro

Des Weiteren wird empfohlen:

- Normales Gepäck sollte weiterhin zuschlagfrei befördert werden.
- Auf einen Zuschlag für die Beförderung von Tieren sollte in Regensburg auch weiterhin verzichtet werden, da derartige Fälle vergleichsweise selten auftreten.

Zukünftig sollte darauf geachtet werden, dass die Abstände zwischen Tarifanpassungen nicht zu groß sind, um den Taxiunternehmern ein den steigenden Kosten adäquates Umsatzniveau zu sichern und die Preissprünge für den Fahrgast nicht zu hoch werden zu lassen. Andererseits ist zu beachten, dass Fahrpreiserhöhungen zu Fahrgastverlusten führen, wenn sie zu häufig auftreten und/oder zu hoch ausfallen.

Das Personenbeförderungsgesetz bietet gemäß § 51 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 PBefG zudem die Möglichkeit, Festpreise für festgelegte Wegstrecken zu definieren. Hierbei werden für Strecken zwischen einem bestimmten Start- und Zielpunkt feste Beförderungsentgelte

für die Beförderung definiert. Da der Festpreis aber unabhängig von der tatsächlich zurückgelegten Fahrtstrecke und der angefallenen Fahrzeit ist, können den Taxiunternehmen durch Veränderungen der Fahrtstrecke durch Umleitungen oder der Verkehrssituation preisliche Nachteile gegenüber einer Fahrt nach dem klassischen Taxitarif entstehen. Die Festpreise bieten aber den Fahrgästen eine Preisverlässlichkeit und -transparenz, wodurch die Nutzung eines Taxis attraktiver werden kann.

In einem ersten Schritt müssen für die Stadt Regensburg mögliche Relationen für Taxi-Festpreise definiert werden. Auf der Homepage der Taxi-Zentrale sind bereits Preistabellen aufgeführt, welche die ungefähren Fahrtkosten für die Nutzung eines Taxis aus Regensburg zu Zielen im Landkreis Regensburg, zu Ausflugszielen und weiter entfernten Zielen zeigen. Mögliche Relationen für Festpreise innerhalb der Stadt Regensburg sind zum Beispiel vom Hauptbahnhof Regensburg, zum Jahnstadion oder zur Donau-Arena.

Da die Festpreise für ein Taxi auskömmlich sein müssen, sind für diese Relationen in einem zweiten Schritt die Beförderungsentgelte festzulegen. Hierbei wird empfohlen, dass die Fahrpreise auf Basis des regulären Taxitarifs ermittelt werden. Dazu sind für verschiedene Verkehrssituationen unter Beachtung von Stausituationen, welche über den Tag hinweg auftreten können, die Fahrpreise mit einem Taxi zu ermitteln und in Zusammenarbeit unter anderem mit der Taxi-Zentrale festzulegen.

Um den Festpreis bei den Kundinnen und Kunden präsent zu machen, wird empfohlen, geeignete Marketingmaßnahmen durchzuführen und auch die Möglichkeit zur Anreise mit einem Taxi unter Nutzung eines Festpreises auf den Homepages der Veranstalter zu hinterlegen.

6.6 Stellungnahme zu Mindestbeförderungsentgelten für Mietwagen

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

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

Grundsätzlich kann ein Mindestbeförderungsentgelt für Mietwagen per Allgemeinverfügung (z. B. Landkreis Lössach) oder per Verwaltungsrichtlinie (z. B. Stadt Leipzig) eingeführt werden. Verwaltungstechnisch einfacher umsetzbar ist dabei eine Allgemeinverfügung der Genehmigungsbehörde, welche für alle Fahrten mit Mietwagen in ihrem Zuständigkeitsbereich Gültigkeit hat. Somit wäre das Mindestentgelt auch für Mietwagen bindend, welche ihren Betriebssitz außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der erlassenden Genehmigungsbehörde hätten. Dadurch würden auch die seriös arbeitenden Mietwagenunternehmen in der Stadt Regensburg durch einbrechende Verkehre geschützt. Hierbei ergibt sich aber ein hoher Kontrollaufwand für die Genehmigungsbehörde, dass bei allen Mietwagenunternehmen der lokale Mietwagentarif zur Anwendung kommt.

Die Mietwagenunternehmen in Regensburg weisen vielmals eine Spezialisierung in ihrer Auftragsstruktur auf. Hierbei steht insbesondere die Krankenförderung im Vordergrund, welche den Großteil des Auftragsaufkommens ausmacht (vgl. Tabelle 27). Diese haben für die Taxiunternehmen nach wie vor nur einen untergeordneten Umsatzanteil. Die klassischen Beförderungsfahrten stellen dahingegen für die Mietwagenunternehmen nur einen geringen Teil des Auftragsaufkommens dar. Folglich kann bei den Mietwagen in der Stadt Regensburg weder von einem taxiähnlichen Verkehr gesprochen werden noch von einem unfairen Preiswettbewerb. Auch eine Konkurrenzsituation zwischen dem Mietwagengewerbe in Regensburg und den Linienangeboten im öffentlichen Personennahverkehr konnte auf Grundlage der Unternehmensbefragung und den durchgeführten Untersuchungen nicht festgestellt werden.

Aus gutachterlicher Sicht kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt auf die Einführung eines Mindestbeförderungsentgeltes für Mietwagen verzichtet werden, da sowohl der öffentliche Personennahverkehr und als auch das lokale Taxigewerbe nicht durch die Mietwagen in der Stadt Regensburg gefährdet werden und auch keine Indizien für ein Sozialdumping des Mietwagengewerbes festgestellt werden konnten. Sollte die Anzahl der Mietwagenkonzessionen in Regensburg in den kommenden Jahren aber weiterhin so rasant anwachsen, wird empfohlen, eine erneute Überprüfung des Einflusses des Mietwagengewerbes auf das Taxigewerbe und den öffentlichen Personennahverkehr durchzuführen und gegebenenfalls die Einführung von Mindestbeförderungsentgelten für Mietwagen zu prüfen.

7 Empfehlungen zur weiteren Vorgehensweise

Aufgrund der Corona-Pandemie und dem damit verbundenen Nachfragerückgang nach Taxileistungen kann gegenwärtig eine Bedrohung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes nicht ausgeschlossen werden. Ansatzpunkte auf eine aktuelle Gefährdung des Taxigewerbes liefern unter anderem das verkehrliche Umfeld mit einem sehr leistungsfähigen ÖPNV sowie die Angebotssituation (Reduktion der Fahrleistung, Abbau und Umstrukturierung des Personalbestandes) und die Nachfragesituation in den Unternehmen und der damit verbundenen wirtschaftlichen Situation im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie und der Entwicklung des Kostenniveaus in Folge der Ukraine-Krise und des Krieges im Nahen Osten. Insbesondere die zu erwartende Gewinnsituation gemäß der Hochrechnung in Abschnitt 5.3 in Verbindung mit der Abschätzung zu den künftigen Entwicklungen zeigen auf, dass die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in Regensburg unter Berücksichtigung aller zu untersuchenden Gesichtspunkten nach wie vor eingeschränkt ist.

Unter Beachtung der wirtschaftlichen Lage der Unternehmen, der gegenwärtigen Angebotssituation in der Stadt und dem Landkreis Regensburg sowie in Hinblick auf die Versorgungslage der Bevölkerung mit Taxileistungen, sollte zumindest kurzfristig eine beschränkte Vergabe an Taxikonzessionen durch die Genehmigungsbehörde erfolgen. Eine freie Vergabe von Konzessionen führt auf lange Sicht zwangsläufig zu einer Existenzgefährdung des Taxigewerbes, da sich durch eine erhöhte Angebotssituation an Taxis in Regensburg keine entsprechende zusätzliche Nachfrage induzieren kann. Die freie Erteilung von zusätzlichen Taxikonzessionen würde zudem den durch die Taxiunternehmen betonten Mangel an Fahrpersonal weiter verschärfen, welcher zukünftig erheblichen Einfluss auf die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes haben wird.

Es wird daher empfohlen, den Bestand an Taxikonzessionen in Regensburg von derzeit 153 Fahrzeugen in den kommenden Jahren nicht zu erhöhen. Mit dieser Anzahl Taxis kann unter den gegenwärtigen und für die nächsten Jahre abschätzbaren Bedingungen die bestehende Nachfrage nach Leistungen in der Personenbeförderung mit ausreichenden Reserven abgedeckt werden. Auch kann somit eine stärkere Absicherung der Taxiunternehmerinnen und Taxiunternehmer für das Alter erfolgen, als dies in der Vergangenheit nur eingeschränkt möglich war. Die Erteilung neuer Taxikonzessionen über den empfohlenen Konzessionsbestand hinaus ist erst dann wieder in Betracht zu ziehen, wenn eine äquivalente Erhöhung der Nachfrage nach Taxileistungen und damit das für auskömmliche Gewinne notwendige Umsatzniveau dauerhaft zu erwarten ist. In circa vier bis fünf Jahren sollte daher eine erneute Überprüfung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt Regensburg vorgenommen werden.

Weiterhin werden der Genehmigungsbehörde der Stadt Regensburg folgende Empfehlungen zur Verbesserung der Situation des Taxigewerbes gegeben:

- Es ist Ende des Jahres 2024 beziehungsweise Anfang 2025 eine Tarifierhebung umzusetzen, um insbesondere die Belastungen aus den weiter steigenden Personalkosten auszugleichen. Die Prämissen einer möglichen Tarifierhebung sind in Abschnitt 6.5 erläutert.
- In Zusammenarbeit mit der Taxi-Zentrale Regensburg ist die Aufnahme von Festpreisen für definierte Wegstrecken zu prüfen. Das Vorgehen und die Prämissen sind in Kapitel 6.5 skizziert.

- Durch die Stadt Regensburg ist die Möglichkeit zur Einführung einer Frauen-Nacht-Taxi-Regelung oder die Möglichkeiten zur Subventionierung von Taxifahrten für bestimmte Personengruppen zu bestimmten Zeiten zu prüfen (vgl. Abschnitt 4.3.1).
- Durch die Genehmigungsbehörde der Stadt Regensburg ist die Durchführung von Kontrollen zu intensivieren, um unzuverlässige Taxiunternehmen, unzulässig agierende Mietwagenunternehmen und illegal angebotene gewerbliche Beförderungsleistungen sanktionieren zu können.
- Zur Erhöhung der Anzahl von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien sind Beratungsangebote der Stadt Regensburg für die zurückhaltend eingestellten Taxiunternehmen bereitzustellen. Dies ist beispielsweise über Beratungsangebote der Wirtschaftsförderung oder der Stadtentwicklung oder durch die Vermittlung von Kontaktdaten zur IHK oder der Stadtwerk Regensburg.Mobilität GmbH möglich.

Diese Maßnahmen im Zusammenspiel mit einer leicht steigenden Nachfrageentwicklung im Ergebnis der prognostizierten demografischen Veränderungen sowie der zu erwartenden weiteren positiven wirtschaftlichen Entwicklung in der Stadt sollten zu einer Verbesserung der wirtschaftlichen Situation in den Taxiunternehmen und damit zur Sicherung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes führen sowie die Attraktivität des Gewerbes steigern. Letzteres ist insbesondere vor dem Alter einzelner Taxiunternehmerinnen beziehungsweise Taxiunternehmer wichtig, welche mittelfristig ihren Betrieb abgeben werden (vgl. Tabelle 14).

Anlagen

Anlagenverzeichnis

- | | |
|----------|--|
| Anlage 1 | Bevölkerungsentwicklung und -prognose in den bayerischen Landkreisen und kreisfreien Städten |
| Anlage 2 | Taxi- und Mietwagendichte ausgewählter Städte und Landkreise im Freistaat Bayern |
| Anlage 3 | Taxitarife im Freistaat Bayern im Vergleich (Stand 05/2024) |
| Anlage 4 | Deutsche Taxitarife im Vergleich (Stand 05/2024) |

Anlage 1

Bevölkerungsentwicklung und -prognose in den bayerischen Landkreisen und kreisfreien Städten

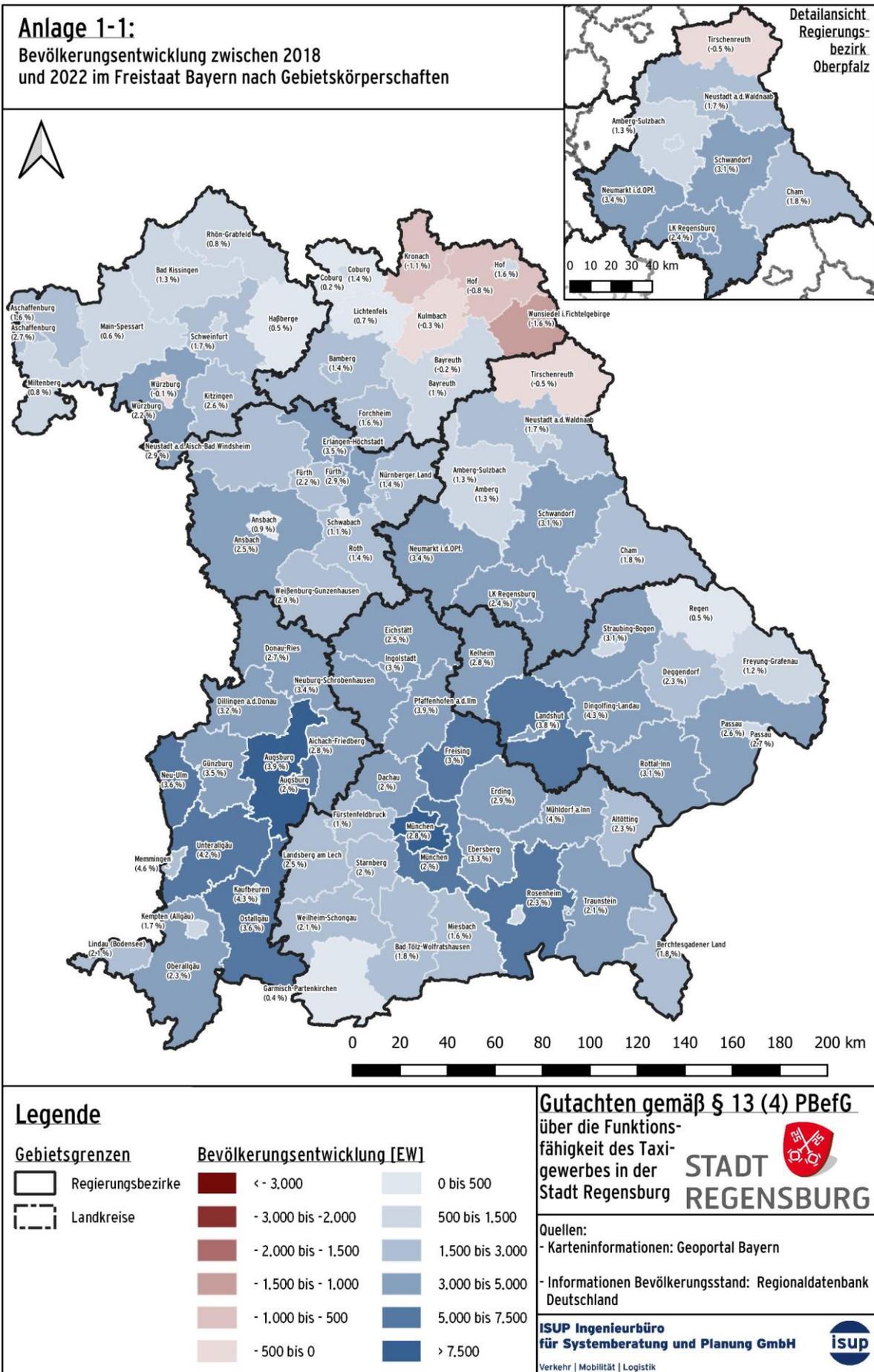


Abbildung 24: Bevölkerungsentwicklung im Freistaat Bayern 2018 - 2022

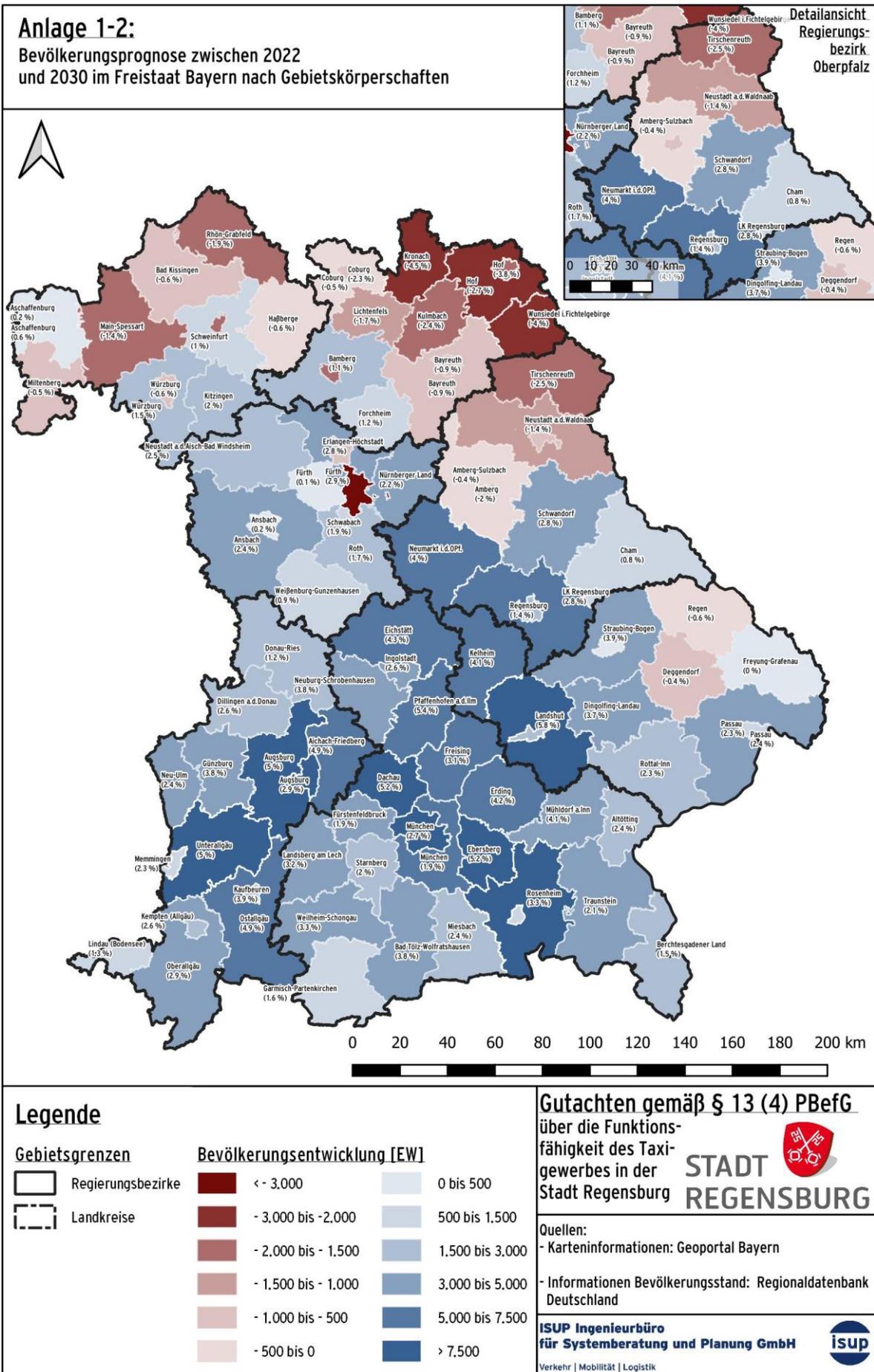


Abbildung 25: Bevölkerungsprognose im Freistaat Bayern 2022 - 2030

Anlage 2

Taxi- und Mietwagendichte ausgewählter Städte und Landkreise im Freistaat Bayern

Entwicklung der Taxi- und Mietwagendichte im Vergleich

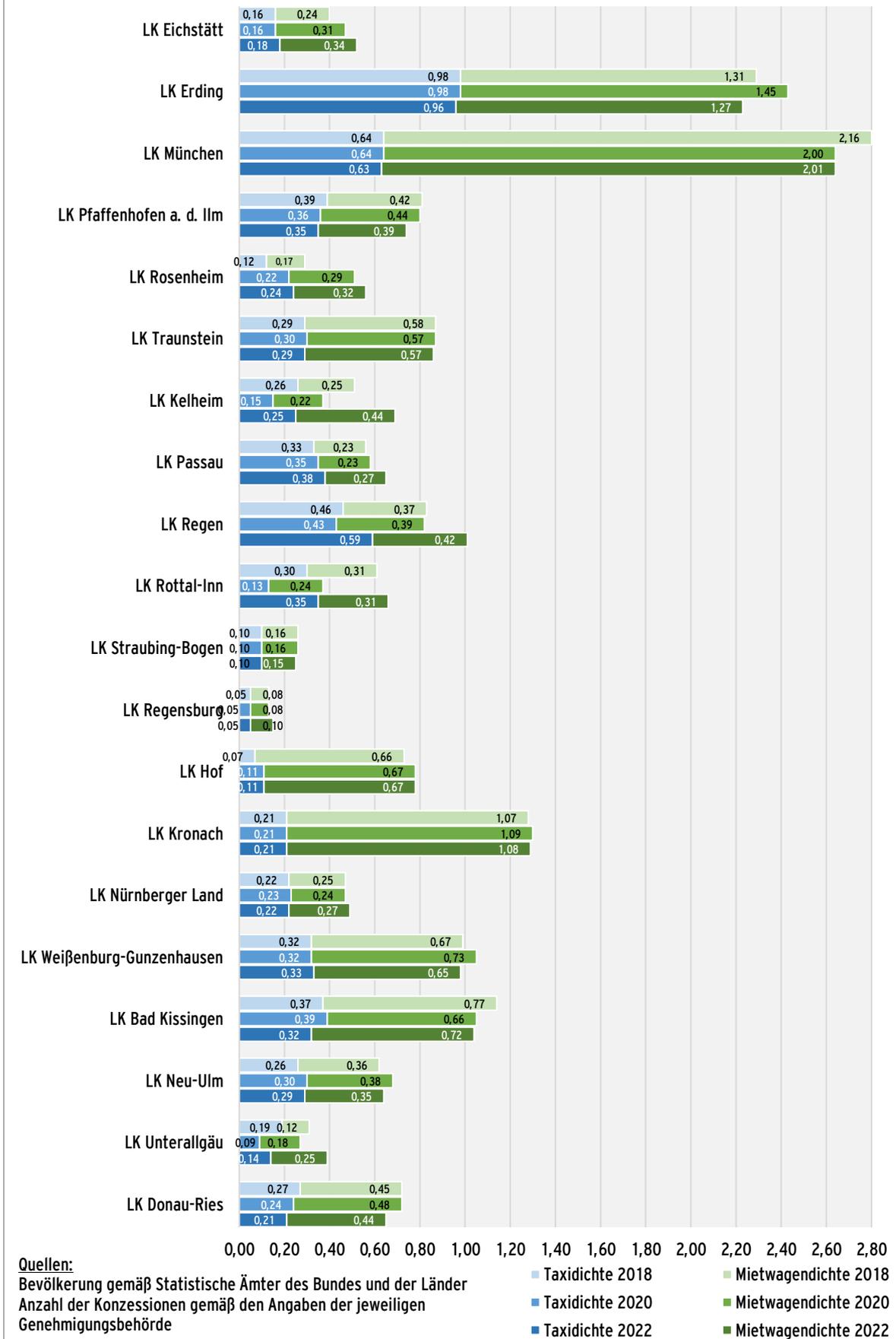


Abbildung 26: Taxi- und Mietwagendichte ausgewählter Landkreise im Freistaat Bayern

Anlage 3

Taxitarife im Freistaat Bayern im Vergleich (Stand 05/2024)

Landkreis / Stadt	gültig seit	Grundpreis [€]		Tag 1	Tag 2	Tag 3	Kilometer-Preis [€]				1 gilt bis km	2 gilt bis km	3 gilt bis km	Wartezeitpreis [€]	
		Tag	Nacht				Tag 4	Nacht 1	Nacht 2	Nacht 3					Nacht 4
Regierungsbezirk Oberbayern															
Ingoistadt	01/2024	4,70	5,60	2,80	2,60	2,40	---	wT	wT	2,50	---	5	10	---	36,00
Landeshauptstadt München	04/2024	5,70	---	2,50	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	38,00
Rosenheim	07/2022	5,30	---	2,30	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Alfötting	07/2022	4,00	---	1,90	---	---	---	2,10	---	---	---	---	---	---	30,00
Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen	03/2023	4,40	---	2,30	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	33,00
Landkreis Berchtesgadenener Land	07/2022	4,40	5,40	3,00	2,10	---	---	wT	wT	---	---	1	---	---	34,00
Landkreis Dachau	06/2023	5,50	---	2,30	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Ebersberg	06/2022	4,80	---	2,10	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	33,00
Landkreis Eichstätt	10/2022	3,60	---	2,60	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	40,00
Landkreis Erding	04/2024	5,70	---	2,50	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	38,00
Landkreis Freising	04/2024	5,70	---	2,50	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	38,00
Landkreis Fürstenfeldbruck	06/2022	4,00	---	2,10	1,95	1,80	---	wT	wT	wT	---	8	16	---	30,00
Landkreis Garmisch-Partenkirchen	07/2023	4,50	---	2,30	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	32,00
Landkreis Landsberg am Lech	11/2022	4,40	---	2,30	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	34,00
Landkreis Miesbach	07/2023	5,20	---	2,30	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Mühldorf a. Inn	10/2022	4,00	4,70	2,20	---	---	---	2,50	---	---	---	---	---	---	30,00
Landkreis München	04/2024	5,70	---	2,50	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	38,00
Landkreis Neuburg-Schrobenhausen	11/2022	5,50	5,90	2,40	---	---	---	2,50	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Landkreis Pfaffenhofen a. d. Ilm	01/2023	4,60	---	2,30	---	---	---	2,40	---	---	---	---	---	---	33,00
Landkreis Rosenheim	04/2023	6,30	---	2,30	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Starnberg	07/2023	4,50	---	2,20	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	30,00
Landkreis Traunstein	07/2022	4,50	5,50	3,20	2,10	---	---	wT	wT	---	---	1	---	---	36,00
Landkreis Weilheim-Schongau	07/2023	4,50	---	2,30	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	30,00
Regierungsbezirk Niederbayern															
Landshut	09/2022	4,50	6,00	3,00	2,30	2,00	---	wT	wT	wT	---	3	8	---	32,00
Passau	04/2022	3,80	5,40	2,20	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	30,00
Straubing	08/2022	4,40	5,90	2,30	2,20	---	---	wT	wT	---	---	5	---	---	35,00
Landkreis Deggendorf	06/2022	4,20	6,20	2,20	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Dingolfing-Landau	01/2023	5,90	8,00	2,00	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	48,00
Landkreis Freyung-Grafenau	10/2022	3,90	6,90	2,20	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Kelheim	04/2022	3,60	---	2,00	---	---	---	2,20	---	---	---	---	---	---	30,00
Landkreis Landshut	07/2023	4,50	6,00	2,50	2,30	2,00	---	wT	wT	wT	---	3	8	---	32,00
Landkreis Passau	06/2022	3,90	6,90	2,20	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Regen	01/2023	4,00	6,00	2,00	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Rottal-Inn	02/2023	3,70	5,70	2,20	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Straubing-Bogen	08/2022	4,40	5,50	2,30	2,00	---	---	wT	wT	---	---	5	---	---	35,00
Regierungsbezirk Oberpfalz															
Amberg	03/2024	3,60	---	2,80	2,40	---	---	wT	wT	---	---	2	---	---	40,00
Regensburg	12/2019	4,60	---	2,30	2,00	---	---	wT	wT	---	---	5	---	---	30,00
Weiden i. d. OPf.	09/2023	3,60	4,60	2,40	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Amberg-Weizsach	12/2022	3,40	---	2,40	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Cham	07/2023	3,60	6,60	2,40	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	39,00
Landkreis Neumarkt i. d. OPf.	07/2022	4,30	---	3,30	2,40	---	---	wT	wT	---	---	2	---	---	36,00
Landkreis Neustadt a. d. Waldnaab	11/2022	3,60	---	2,20	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	38,00
Landkreis Regensburg	02/2020	4,60	---	2,30	2,00	---	---	wT	wT	---	---	5	---	---	30,00
Landkreis Schwandorf	08/2022	3,70	---	2,40	---	---	---	2,70	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Tirschenreuth	11/2022	5,80	---	2,20	---	---	---	2,40	---	---	---	---	---	---	39,00
Regierungsbezirk Oberfranken															
Bamberg	08/2022	4,70	---	2,90	2,40	1,80	1,70	wT	wT	wT	wT	2	4	9	36,00
Bayreuth	10/2022	4,40	5,90	3,00	2,60	1,90	---	wT	wT	wT	---	2	9	---	36,00
Coburg	08/2023	3,50	4,00	2,90	2,40	2,00	---	wT	wT	wT	---	5	10	---	36,00
Hof	09/2022	4,40	---	3,00	2,50	1,80	---	wT	wT	wT	---	3	10	---	36,00
Landkreis Bamberg	08/2022	4,70	---	2,90	2,40	1,80	1,70	wT	wT	wT	wT	2	4	9	36,00
Landkreis Bayreuth	08/2022	4,20	5,20	2,40	2,20	1,90	---	wT	wT	wT	---	5	10	---	36,00
Landkreis Coburg	01/2022	3,50	4,00	2,50	1,90	1,45	---	wT	wT	wT	---	5	10	---	30,00
Landkreis Forchheim	09/2022	3,30	---	1,90	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	28,00
Landkreis Hof	02/2023	4,40	---	3,00	2,50	1,80	---	wT	wT	wT	---	3	10	---	36,00
Landkreis Kronach	05/2022	3,80	4,40	2,10	1,80	---	---	wT	wT	---	---	6	---	---	30,00
Landkreis Kulmbach	01/2023	4,50	5,50	2,30	2,10	---	---	wT	wT	---	---	5	---	---	32,00
Landkreis Lichtenfels	10/2022	3,80	---	2,50	2,20	---	---	wT	wT	---	---	5	---	---	32,00
Landkreis Wunsiedel i. Fichtelgebirge	07/2022	3,90	---	2,00	1,90	1,80	---	2,20	2,10	2,00	---	8	20	---	30,00
Regierungsbezirk Mittelfranken															
Ansbach	07/2022	3,70	---	2,60	2,50	2,20	1,60	2,90	2,80	2,50	2,10	1	2	10	30,00
Erlangen	08/2022	4,70	---	4,70	2,50	2,00	---	wT	wT	wT	---	1	5	---	33,00
Fürth	08/2022	4,70	---	4,50	2,50	2,00	---	wT	wT	wT	---	1	5	---	28,00
Nürnberg	12/2022	4,50	---	4,50	2,50	2,00	---	wT	wT	wT	---	1	5	---	33,00
Schwabach	02/2023	4,00	---	4,20	2,40	2,00	---	wT	wT	wT	---	1	5	---	36,00
Landkreis Ansbach	05/2022	3,80	---	2,60	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Erlangen-Höchstadt	06/2023	4,50	---	2,60	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Fürth	08/2022	4,70	---	4,50	2,50	2,00	---	wT	wT	wT	---	1	5	---	33,00
Landkreis Neustadt a. d. Aisch-Bad Windsheim	10/2022	4,10	---	2,30	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Nürnberger Land	07/2022	4,00	6,00	4,00	2,30	1,90	---	wT	wT	wT	---	1	30	---	36,00
Landkreis Roth	11/2022	5,30	---	2,70	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	40,00
Landkreis Weizsach-Gunzenhausen	04/2024	5,30	---	2,70	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	45,00
Regierungsbezirk Unterfranken															
Aschaffenburg	08/2022	3,80	---	2,30	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	22,00
Schweinfurt	04/2023	4,30	---	2,80	2,20	---	---	2,90	2,30	---	---	3	---	---	36,00
Würzburg	08/2022	5,30	---	2,50	1,80	---	---	wT	wT	---	---	3	---	---	36,00
Landkreis Aschaffenburg	08/2022	3,80	---	2,30	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	22,00
Landkreis Bad Kissingen	04/2022	4,00	---	2,50	2,20	---	---	wT	wT	---	---	2	---	---	32,00
Landkreis Haßberge	03/2023	3,70	---	2,10	2,00	1,90	---	wT	wT	wT	---	2	9	---	34,00
Landkreis Kitzingen	06/2022	3,30	---	2,50	2,00	---	---	wT	wT	---	---	3	---	---	30,00
Landkreis Main-Spessart	09/2022	4,40	---	2,40	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	30,00
Landkreis Millenberg	05/2023	4,70	5,10	2,30	---	---	---	2,50	---	---	---	---	---	---	22,00
Landkreis Rhön-Grabfeld	11/2022	3,60	---	2,25	2,00	---	---	2,35	2,15	---	---	3	---	---	33,00
Landkreis Schweinfurt	05/2019	3,10	---	2,70	1,80	---	---	wT	wT	---	---	1	---	---	27,00
Landkreis Würzburg	01/2023	5,30	---	2,50	1,80	---	---	wT	wT	---	---	3	---	---	36,00
Regierungsbezirk Schwaben															
Augsburg	09/2022	3,70	---	3,00	2,00	---	---	wT	2,20	---	---	1	---	---	30,00
Kaufbeuren	07/2022	4,40	---	2,10	---	---	---	2,20	---	---	---	---	---	---	36,00
Kempen (Allgäu)	07/2022	4,50	---	2,00	---	---	---	2,40	---	---	---	---	---	---	30,00
Memmingen	11/2023	6,20	---	2,60	---	---	---	2,70	---	---	---	---	---	---	42,00
Landkreis Aichach-Friedberg	07/2022	3,80	4,00	2,30	2,15	---	---	2,40	2,30	---					



Landkreis / Stadt	gültig seit	Grundpreis [€]		Kilometer-Preis [€]								1 gilt bis km	2 gilt bis km	3 gilt bis km	Wartezeitpreis [€]
		Tag	Nacht	Tag 1	Tag 2	Tag 3	Tag 4	Nacht 1	Nacht 2	Nacht 3	Nacht 4				
Regierungsbezirk Oberbayern															
Ingolstadt	01/2024	11,70	12,60	2,80	2,60	2,40	---	wT	wT	2,50	---	5	10	---	36,00
Landeshauptstadt München	04/2024	15,70	---	2,50	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	38,00
Rosenheim	07/2022	13,30	---	2,30	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Altötting	07/2022	10,50	---	1,90	---	---	---	2,10	---	---	---	---	---	---	30,00
Landkreis Berchtesgaden	03/2023	10,40	---	2,30	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	33,00
Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen	07/2022	10,90	11,90	3,00	2,10	---	---	wT	wT	---	---	1	---	---	34,00
Landkreis Dachau	06/2023	14,00	---	2,30	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Ebersberg	06/2022	12,30	---	2,10	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	33,00
Landkreis Eichstätt	10/2022	3,60	---	2,90	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	40,00
Landkreis Erding	04/2024	15,70	---	2,50	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	38,00
Landkreis Freising	04/2024	15,70	---	2,50	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	38,00
Landkreis Fürstenfeldbruck	06/2022	10,00	---	2,10	1,95	1,80	---	wT	wT	---	---	8	16	---	30,00
Landkreis Garmisch-Partenkirchen	07/2023	10,50	---	2,30	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	32,00
Landkreis Landsberg am Lech	11/2022	11,40	---	2,30	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	34,00
Landkreis Miesbach	07/2023	12,20	---	2,30	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Mühldorf a. Inn	10/2022	10,50	11,20	2,20	---	---	---	2,50	---	---	---	---	---	---	30,00
Landkreis München	04/2024	15,70	---	2,50	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	38,00
Landkreis Neuburg-Schrobenhausen	11/2022	13,00	13,40	2,40	---	---	---	2,50	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Landkreis Pfaffenhofen a. d. Ilm	01/2023	12,10	---	2,30	---	---	---	2,40	---	---	---	---	---	---	33,00
Landkreis Rosenheim	04/2023	12,30	---	2,30	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Starnberg	07/2023	10,50	---	2,20	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	30,00
Landkreis Traunstein	07/2022	10,50	11,50	3,20	2,10	---	---	wT	wT	---	---	1	---	---	36,00
Landkreis Weilheim-Schongau	07/2023	10,50	---	2,30	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	30,00
Regierungsbezirk Niederbayern															
Landshut	09/2022	9,50	11,00	3,00	2,30	2,00	---	wT	wT	wT	---	3	8	---	32,00
Passau	04/2022	8,80	10,40	2,20	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	30,00
Staubing	08/2022	9,40	10,50	2,30	2,20	---	---	wT	wT	---	---	5	---	---	35,00
Landkreis Deggendorf	06/2022	11,20	13,20	2,20	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Dingolfing-Landau	01/2023	13,50	16,00	2,00	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	48,00
Landkreis Freyung-Grafenau	10/2022	11,90	14,90	2,20	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Kelheim	04/2022	3,60	---	2,00	---	---	---	2,20	---	---	---	---	---	---	30,00
Landkreis Landshut	07/2023	4,50	6,00	2,50	2,30	2,00	---	wT	wT	wT	---	3	8	---	32,00
Landkreis Passau	06/2022	11,90	14,90	2,20	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Regen	01/2023	11,00	13,00	2,00	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Rottal-Inn	02/2023	9,70	11,70	2,20	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Straubing-Bogen	08/2022	9,40	10,50	2,30	2,00	---	---	wT	wT	---	---	5	---	---	35,00
Regierungsbezirk Oberpfalz															
Amberg	03/2024	9,60	---	2,80	2,40	---	---	wT	wT	---	---	2	---	---	40,00
Regensburg	12/2019	9,60	---	2,30	2,00	---	---	wT	wT	---	---	5	---	---	30,00
Weiden i. d. OPf.	09/2023	8,60	9,60	2,40	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Amberg-Weizsach	12/2022	10,40	---	2,40	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Cham	07/2023	8,60	11,60	2,40	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	39,00
Landkreis Neumarkt i. d. OPf.	07/2022	14,30	---	3,30	2,40	---	---	wT	wT	---	---	2	---	---	36,00
Landkreis Neustadt a. Waldnaab	11/2022	10,60	---	2,20	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	38,00
Landkreis Regensburg	02/2020	9,60	---	2,30	2,00	---	---	wT	wT	---	---	5	---	---	30,00
Landkreis Schwandorf	08/2022	8,70	---	2,40	---	---	---	2,70	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Tirschenreuth	11/2022	10,80	---	2,20	---	---	---	2,40	---	---	---	---	---	---	39,00
Regierungsbezirk Oberfranken															
Bamberg	08/2022	13,70	---	2,90	2,40	1,80	1,70	wT	wT	wT	wT	2	4	9	36,00
Bayreuth	10/2022	11,40	12,90	3,00	2,60	1,90	---	wT	wT	wT	---	2	9	---	36,00
Coburg	08/2023	8,90	9,00	2,90	2,40	2,00	---	wT	wT	wT	---	5	10	---	36,00
Hof	09/2022	4,40	---	3,00	2,50	1,80	---	wT	wT	wT	---	3	10	---	36,00
Landkreis Bamberg	08/2022	13,70	---	2,90	2,40	1,80	1,70	wT	wT	wT	wT	2	4	9	36,00
Landkreis Bayreuth	08/2022	13,20	14,20	2,40	2,20	1,90	---	wT	wT	wT	---	5	10	---	36,00
Landkreis Coburg	01/2022	8,50	9,00	2,50	1,90	1,45	---	wT	wT	wT	---	5	10	---	30,00
Landkreis Forchheim	09/2022	8,30	---	1,90	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	28,00
Landkreis Hof	02/2023	4,40	---	3,00	2,50	1,80	---	wT	wT	wT	---	3	10	---	36,00
Landkreis Kronach	05/2022	3,80	4,40	2,50	2,00	---	---	wT	wT	---	---	6	---	---	30,00
Landkreis Kulmbach	01/2023	14,50	15,50	2,30	2,10	---	---	wT	wT	---	---	5	---	---	32,00
Landkreis Lichtenfels	10/2022	11,30	---	2,50	2,20	---	---	wT	wT	---	---	5	---	---	32,00
Landkreis Wunsiedel i. Fichtelgebirge	07/2022	11,90	---	2,00	1,90	1,80	---	2,20	2,10	2,00	---	8	20	---	30,00
Regierungsbezirk Mittelfranken															
Ansbach	07/2022	8,70	---	2,60	2,50	2,20	1,60	2,90	2,80	2,50	2,10	1	2	10	30,00
Erlangen	08/2022	9,70	---	4,70	2,50	2,00	---	wT	wT	wT	---	1	5	---	33,00
Fürth	08/2022	7,20	---	4,50	2,50	2,00	---	wT	wT	wT	---	1	5	---	28,00
Nürnberg	12/2022	12,00	---	4,50	2,50	2,00	---	wT	wT	wT	---	1	5	---	33,00
Schwabach	02/2023	9,00	---	4,20	2,40	2,00	---	wT	wT	wT	---	1	5	---	36,00
Landkreis Ansbach	05/2022	8,80	---	2,60	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Erlangen-Höchstadt	06/2023	9,50	---	2,60	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Fürth	08/2022	14,70	---	4,50	2,50	2,00	---	wT	wT	wT	---	1	5	---	33,00
Landkreis Neustadt a. d. Aisch-Bad Windsheim	10/2022	11,60	---	2,30	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	36,00
Landkreis Nürnberger Land	07/2022	9,00	11,00	4,00	2,30	1,90	---	wT	wT	wT	---	1	30	---	36,00
Landkreis Roth	11/2022	10,30	---	2,70	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	40,00
Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen	04/2024	13,30	---	2,70	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	45,00
Regierungsbezirk Unterfranken															
Aschaffenburg	08/2022	15,80	---	2,30	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	22,00
Schweinfurt	04/2023	11,30	---	2,80	2,20	---	---	2,90	2,30	---	---	3	---	---	36,00
Würzburg	08/2022	12,30	---	2,50	1,80	---	---	wT	wT	---	---	3	---	---	36,00
Landkreis Aschaffenburg	08/2022	15,80	---	2,30	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	22,00
Landkreis Bad Kissingen	04/2022	9,00	---	2,50	2,20	---	---	wT	wT	---	---	2	---	---	32,00
Landkreis Haßberge	03/2023	11,70	---	2,10	2,00	1,90	---	wT	wT	wT	---	2	9	---	34,00
Landkreis Kitzingen	06/2022	11,30	---	2,50	2,00	---	---	wT	wT	---	---	3	---	---	30,00
Landkreis Main-Spessart	09/2022	9,90	---	2,40	---	---	---	wT	---	---	---	---	---	---	30,00
Landkreis Millenberg	05/2023	11,70	12,10	2,30	---	---	---	2,50	---	---	---	---	---	---	22,00
Landkreis Rhön-Grabfeld	11/2022	13,60	---	2,25	2,00	---	---	2,35	2,15	---	---	3	---	---	33,00
Landkreis Schweinfurt	05/2019	8,10	---	2,70	1,80	---	---	wT	wT	---	---	1	---	---	27,00
Landkreis Würzburg	01/2023	11,30	---	2,50	1,80	---	---	wT	wT	---	---	3	---	---	36,00
Regierungsbezirk Schwaben															
Augsburg	09/2022	11,70	---	3,00	2,00	---	---	wT	2,20	---	---	1	---	---	30,00
Kaufbeuren	07/2022	9,40	---	2,10	---	---	---	2,20	---	---	---	---	---	---	36,00
Kempen (Allgäu)	07/2022	9,50	---	2,00	---	---	---	2,40	---	---	---	---	---	---	30,00
Memmingen	11/2023	13,20	---	2,60	---	---	---	2,70	---	---	---	---	---	---	42,00
Landkreis Aichach-Friedberg	07/2022	9,80	10,00												

Anlage 4

Deutsche Taxitarife im Vergleich (Stand 05/2024)

Stadt	gültig seit	Grundpreis [€]		Kilometer-Preis [€]						1 gilt bis km	2 gilt bis km	Wartezeitpreis [€]
		Tag	Nacht	Tag 1	Tag 2	Tag 3	Nacht 1	Nacht 2	Nacht 3			
Bonn	10/2023	3,60		3,50	2,11	---	wT	2,21	---	1	---	31,60
Düsseldorf	02/2018	4,50		2,20	---	---	wT	---	---	---	---	35,00
Heidelberg	08/2022	3,50		3,30	2,20	---	wT	wT	---	---	---	33,00
Kassel	09/2021	4,00		2,10	---	---	wT	---	---	---	---	36,00
Kiel	01/2024	4,10		2,50	2,30	1,70	wT	wT	wT	2	6	30,00
Mülheim an der Ruhr	07/2022	5,70		2,65	---	---	2,75	---	---	---	---	24,00
Neustadt an der Weinstraße	02/2023	3,10		2,60	2,00	---	wT	wT	---	2	---	32,00
Osnabrück	11/2022	4,40		2,10	---	---	2,30	---	---	---	---	32,00
Solingen	11/2022	4,40		3,30	2,90	---	wT	wT	---	1	---	38,00
Speyer	03/2023	4,00		2,60	2,40	---	wT	wT	---	3	---	28,00
Chemnitz	12/2022	4,00		2,70	2,20	---	2,90	2,40	---	3	---	25,00
Dessau-Roßlau	09/2022	4,00		3,50	2,20	---	wT	wT	---	2	---	30,00
Dresden	04/2023	4,50		2,80	2,50	2,00	2,90	2,60	2,10	4	10	36,00
Halle (Saale)	12/2022	3,90		3,20	2,20	2,10	3,30	2,50	2,20	3	10	35,00
Jena	04/2023	5,70		3,50	2,70	---	3,70	2,80	---	1	---	35,00
Leipzig	10/2022	3,90		3,20	2,20	2,10	3,30	2,50	2,20	3	10	35,00
Lübeck	09/2022	4,10		2,70	2,20	---	wT	wT	---	3	---	36,00
Potsdam	02/2023	4,40		2,50	2,10	---	2,90	2,30	---	4	---	36,00
Schwerin	02/2023	4,00	4,50	3,40	2,50	2,10	3,70	2,90	2,20	2	4	40,00
Suhl	08/2022	4,50		3,70	2,60	---	3,90	2,80	---	3	---	40,00

wT ... wie im Tagverkehr

Tabelle 57: Deutsche Taxitarife im Vergleich (Normalfahrzeug)

Stadt	gültig seit	Grundpreis [€]		Kilometer-Preis [€]						1 gilt bis km	2 gilt bis km	Wartezeitpreis [€]
		Tag	Nacht	Tag 1	Tag 2	Tag 3	Nacht 1	Nacht 2	Nacht 3			
Bonn	10/2023	3,60		3,50	2,11	---	wT	wT	---	1	---	31,60
Düsseldorf	02/2018	11,50		2,20	---	---	wT	---	---	---	---	35,00
Heidelberg	08/2022	10,50		3,30	2,20	---	wT	wT	---	---	---	33,00
Kassel	09/2021	10,00		2,10	---	---	wT	---	---	---	---	36,00
Kiel	01/2024	10,10		2,50	2,30	1,70	wT	wT	wT	2	6	30,00
Mülheim an der Ruhr	07/2022	10,70		2,65	---	---	2,75	---	---	---	---	24,00
Neustadt an der Weinstraße	02/2023	9,70		2,60	2,00	---	wT	wT	---	2	---	32,00
Osnabrück	11/2022	9,50		2,60	---	---	2,70	---	---	---	---	32,00
Solingen	11/2022	11,90		3,30	2,90	---	wT	wT	---	1	---	38,00
Speyer	03/2023	9,00		2,60	2,40	---	wT	wT	---	3	---	28,00
Chemnitz	12/2022	10,00		2,70	2,20	---	2,90	2,40	---	3	---	25,00
Dessau-Roßlau	09/2022	9,50		3,50	2,20	---	wT	wT	---	2	---	30,00
Dresden	04/2023	10,50		2,80	2,50	2,00	2,90	2,60	2,10	4	10	36,00
Halle (Saale)	12/2022	13,90		3,20	2,20	2,10	3,30	2,50	2,20	3	10	35,00
Jena	04/2023	10,70		3,50	2,70	---	3,70	2,80	---	1	---	35,00
Leipzig	10/2022	13,90		3,20	2,20	2,10	3,30	2,50	2,20	3	10	35,00
Lübeck	09/2022	10,10		2,70	2,20	---	wT	wT	---	3	---	36,00
Potsdam	02/2023	9,50		2,50	2,10	---	2,90	2,30	---	4	---	36,00
Schwerin	02/2023	11,00	11,50	3,40	2,50	2,10	3,70	2,90	2,20	2	4	40,00
Suhl	08/2022	10,50		3,70	2,60	---	3,90	2,80	---	3	---	40,00

wT ... wie im Tagverkehr

Tabelle 58: Deutsche Taxitarife im Vergleich (Großraumtaxi)