

**TAXI**

**Fortschreibungsgutachten:  
Wirtschaftlichkeit  
des Taxi- und Mietwagengewerbes  
in der Landeshauptstadt Mainz  
*einschl. Gutachten zur Funktionsfähigkeit  
gemäß §13 Abs. 4 PBefG***

erstellt für die  
Landeshauptstadt Mainz  
Verkehrsüberwachungsamt

Dezember 2021

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

20099 Hamburg

Tel. 040 / 241 92 96 - 0

Fax 040 / 241 92 96 - 19

Email: [krause@linne-krause.de](mailto:krause@linne-krause.de)

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>3</b>
1.1	Aufgabenstellung.....	3
1.2	Methodik.....	5
<b>2</b>	<b>Querschnittsproblem Grauwirtschaft</b> .....	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Nachfragesituation</b> .....	<b>11</b>
3.1	Nachfragefaktor Corona-Krise .....	11
3.2	Nachfragefaktor Demografie.....	13
3.3	Nachfragefaktor Kundenstruktur und Tourengewinnung .....	15
3.4	Nachfragefaktor Wirtschaft .....	22
3.4.1	Nachfragefaktor Konjunktur.....	22
3.4.2	Nachfragefaktor Regionalwirtschaft.....	24
3.4.3	Nachfragefaktor Konsumklima / Kaufkraft .....	26
3.4.4	Nachfragefaktor Arbeitsmarkt.....	29
3.4.5	Nachfragefaktor Reise- und Übernachtungsgewerbe .....	31
3.4.6	Nachfragefaktor Freizeitwirtschaft / Erlebnisbranche.....	33
3.4.7	Nachfragefaktor Gesundheitswirtschaft und -versorgung .....	36
3.5	Nachfragefaktor Verkehr.....	38
3.5.1	Nachfragefaktor motorisierte Individualverkehr .....	39
3.5.2	Nachfragefaktor Schienenverkehr .....	41
3.5.3	Nachfragefaktor innerstädtischer ÖPNV.....	42
3.5.4	Nachfragefaktor Flugverkehr.....	44
<b>4</b>	<b>Angebotssituation</b> .....	<b>45</b>
4.1	Angebotsfaktor Beschäftigte .....	45
4.2	Angebotsfaktor Fahrzeuge.....	47
4.3	Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte .....	51
4.4	Angebotsfaktor Einsatzzeit .....	54
4.5	Angebotsfaktor Fahrleistung .....	59
<b>5</b>	<b>Erlöse, Kosten und Überschuss</b> .....	<b>61</b>
5.1	Erlöse .....	61
5.2	Kosten .....	64
5.3	Überschuss.....	69
<b>6</b>	<b>Geschäftsaufgaben und Konzessionsbewegungen</b> .....	<b>72</b>
<b>7</b>	<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>73</b>
7.1	Nachfragefaktoren .....	73
7.2	Angebotsfaktoren .....	75
7.3	Betriebswirtschaftliche Faktoren .....	76
7.4	Konzessionsbewegungen .....	78
<b>8</b>	<b>Empfehlungen</b> .....	<b>79</b>
8.1	Mengenbegrenzung vs. Berufsfreiheit.....	79
8.2	Existenz- vs. Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes .....	80
8.3	Empfehlungen – Maßstab Existenzfähigkeit .....	82
8.4	Empfehlungen – Maßstab Funktionsfähigkeit .....	83
8.5	Empfehlungen – subjektive Zulassungskriterien .....	84
8.6	Empfehlung – Evaluation .....	85

## 1 EINLEITUNG

### 1.1 Aufgabenstellung

Im Februar 2021 beauftragte die Landeshauptstadt Mainz die Linne + Krause GmbH mit der Fortschreibung des Gutachtens zur **Funktionsfähigkeit** des **Taxigewerbes** aus dem Jahre 2015. Zusätzlich beauftragt wurde eine Untersuchung der **Wirtschaftlichkeit des Mainzer Mietwagengewerbes**.

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

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

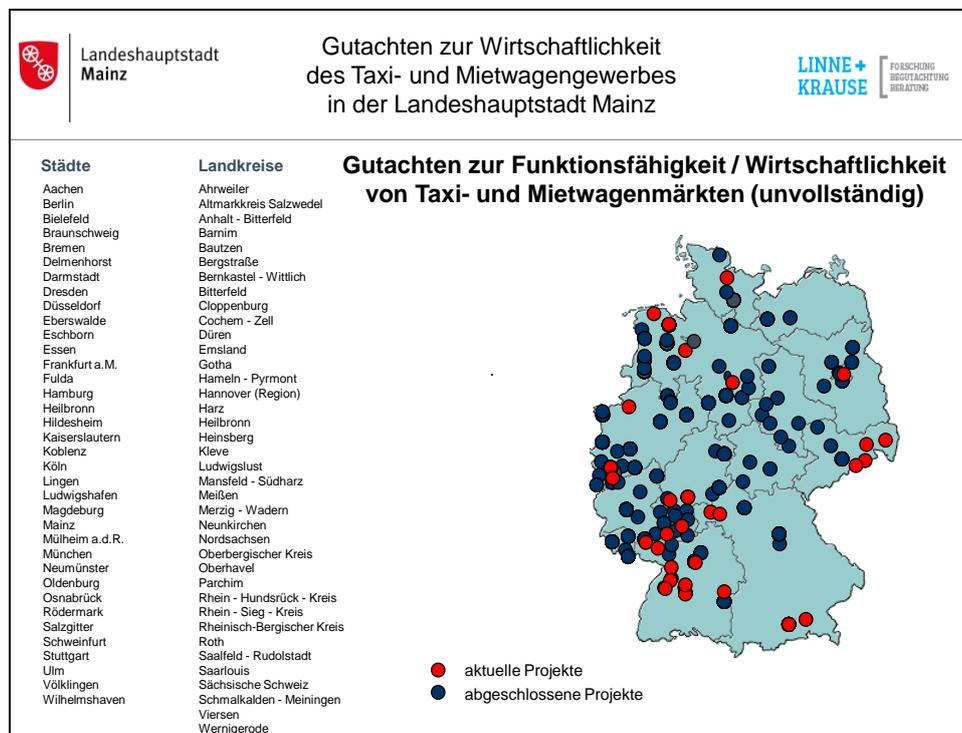
Im November 2021 lagen der Landeshauptstadt Mainz **103 Genehmigungsanträge** vor:

- **Neuunternehmer:** Die meisten Anträge (79) stammen von (künftigen) Unternehmern, die noch nicht im Mainzer Taxigewerbe aktiv sind.
- **Altunternehmer:** Weiter liegen 24 Anträge von Unternehmern vor, die bereits über eine Taxikonzession in Mainz verfügen.

## 1.2 Methodik

Die vorliegende Untersuchung ist eine Fortschreibung des im 2015 (Berichtszeitraum: 2011 – 2013; 2014) vorgelegten Gutachtens über die Funktionsfähigkeit des Mainzer Taxigewerbes, wobei nunmehr auch das Mietwagengewerbe einbezogen wurde.<sup>1</sup>

Die aktuelle Situation wird nach wie vor von den Auswirkungen der seit Frühjahr 2020 herrschenden COVID-19-Pandemie (im Folgenden: „Corona-Krise“) bestimmt, die zu Verwerfungen auch im Taxi- und Mietwagengewerbe geführt hat. Die nun bei den Unternehmen erhobenen Daten berücksichtigen die Jahre 2018 bis 2020 und stellen somit auch die Lage im ersten Jahr der Corona-Krise dar.



Das vorliegende Gutachten ist Teil einer Serie von ca. 150 Gutachten zu deutschen Taxi- und Mietwagenmärkten. Kurz zuvor fanden gleichartige Untersuchungen u.a. in Mannheim, Frankfurt a.M. und Aachen statt, deren Ergebnisse für dieses Gutachten als Referenzwerte herangezogen werden.

<sup>1</sup> Mietwagen, die überwiegend im Schülerverkehr oder bei Hilfsorganisationen eingesetzt werden, bleiben außer Betracht.

Bei der Begutachtung zur **Wirtschaftlichkeit des Taxi- und Mietwagengewerbes** wird analog zur Untersuchung der **Funktionsfähigkeit** gemäß § 13 Abs. 4 PBefG verfahren. In der aktuellen Covid-19 Pandemie hat sich die Lage jedoch so zugespitzt, dass auch die **Existenzfähigkeit** des Gewerbes in Frage steht. Bei der Untersuchung stehen die folgenden Aspekte im Mittelpunkt:

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

Bei der Untersuchung wurde multimethodisch vorgegangen:

- **Betriebswirtschaftliche Daten:** Zur Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten wurde ein 6-seitiger Fragebogen an die Mainzer Taxi- und Mietwagenunternehmen versendet, mit dem diese Auskunft zum Betrieb, zur Mitarbeiterbeschäftigung, zu Fahrzeugen, Fahrleistung, Einsatzzeit, Tourengewinnung, Kundenstruktur sowie zu Erlös, Kosten und Gewinn gaben. Für steuerliche Daten wurden i.d.R. die Jahresabschlüsse oder die BWAs eingereicht.
- **Erhebungszeitraum:** Die Erhebung fand von Mai bis Oktober 2021 statt und gestaltete sich eher zähflüssig. Schließlich reichten jedoch 99,4% der dazu verpflichteten Betriebe ihren Erhebungsbogen ein. Die ermittelten Daten können somit beanspruchen, ein authentisches Bild des Mainzer Taxi- und Mietwagengewerbes zu geben.
- **Berichtszeitraum:** Für zeitraumbezogene Daten (z.B. Erlös, Kosten, Fahrleistung) umfasst der Berichtszeitraum die Jahre 2018 bis 2020.
- **Wirtschaftliche Rahmendaten:** Um auch die aktuelle Entwicklung beurteilen zu können, wurden die für das Taxi- und Mietwagengewerbe relevanten regionalwirtschaftlichen Rahmendaten recherchiert und aufbereitet. Die Daten stammen aus unterschiedlichen Quellen, auf die im Kontext eingegangen wird. Bei den aus Fremdquellen recherchierten Daten wurde grundsätzlich auf den jeweils neuesten verfügbaren Datenstand zurückgegriffen.
- **Ortsbegehung:** Ergänzend wurde im November 2021 eine Ortsbegehung vorgenommen.

## 2 QUERSCHNITTSPROBLEM GRAUWIRTSCHAFT

Auch in Mainz stand das Gewerbe schon vor der Corona-Pandemie einer Vielzahl von Problemen gegenüber, von der die Grauwirtschaft „Querschnitts“-Qualität besitzt. Nur wenige Branchen ermöglichen Unternehmern so weite Spielräume im „kreativen“ Umgang mit Erlös, Kosten und Gewinn wie das Taxi- und Mietwagengewerbe:

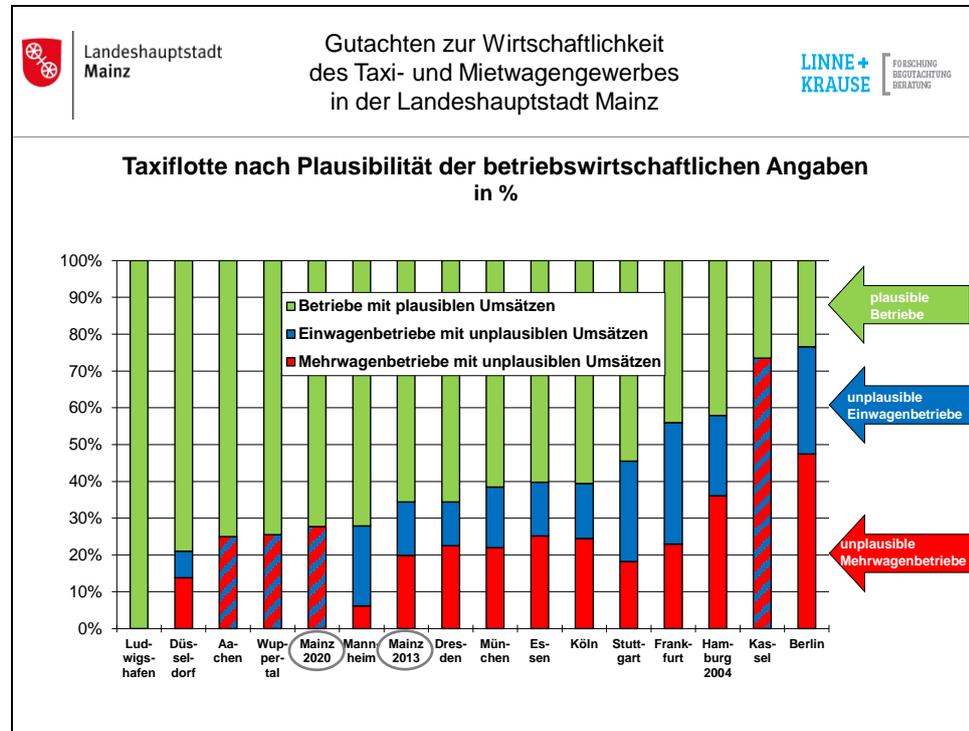
Der im November 2001 durch eine Arbeitsgruppe des Bund-Länder-Fachausschusses Straßenpersonenverkehr vorgelegte Bericht über die „*Illegale Beschäftigung im Taxen- und Mietwagengewerbe*“ kam in dieser Hinsicht schon vor zwei Jahrzehnten zu desillusionierenden Ergebnissen, die bis heute nicht an Aktualität verloren haben:

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

Um Verzerrungen bei den Ergebnissen zu minimieren, wurden die eingereichten betrieblichen und steuerlichen Angaben einer **Plausibilitätsprüfung** unterzogen:

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

Wie schon bei der Vorgängeruntersuchung, wurden auch für das aktuelle Gutachten betriebswirtschaftlich unplausible Betriebe gesondert ausgewertet und beurteilt:



- Semiprofessionelle Fahrzeuge:** In der Corona-Pandemie war eine wirtschaftlich plausible Betriebsführung kaum möglich. Für die Unterscheidung nach Plausibilität wurden daher die Daten für die Vor-Corona-Jahre 2018 / 2019 herangezogen. Seinerzeit machten ca. 28% der Mainzer Taxiflotte Angaben jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität. Bei der Vorgängeruntersuchung lag der Anteil mit ca. 34% noch etwas höher. Zur Einordnung: In Aachen und Mannheim rangierte der Anteil mit  $\pm 27\%$  auf ähnlichem Niveau; in Frankfurt arbeiten dagegen mehr als die Hälfte der Taxis irregulär (ca. 56%). Ein Spitzenwert wurde 2015 in Berlin mit ca. 77% beobachtet! Für Mietwagen die weder der Beförderungs- noch der Tarifpflicht unterliegen, sind unplausible steuerliche Angaben weniger eindeutig festzustellen.
- Behördlicher Prüfungsdruck:** Wesentlich für die Eindämmung der Grauwirtschaft war offenkundig der Prüfungsdruck der Genehmigungsbehörde bei der Wiedererteilung der Genehmigung – anders als beispielsweise in Frankfurt, wo die Zunahme irregulär geführter Taxis in den letzten Jahren nahezu ungebremsst verlief.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> In Frankfurt a.M. fand keine vergleichbare Prüfung durch die Genehmigungsbehörde statt. Dort ist der Anteil semiprofessionell geführter Taxis seit 2006 von ca. 40% auf aktuell ca. 56% gestiegen. Der Frankfurter Magistrat hat angekündigt, künftig ein Prüfungsverfahren wie in Stuttgart, Mainz oder Wiesbaden einzuführen (Siehe Hesenrundschaу v. 30.09.20).

Dennoch ist auch in Mainz das **öffentliche Interesse** an einem ordnungsgemäß arbeitenden Taxigewerbe nach wie vor **beeinträchtigt**.

Betriebswirtschaftlich unplausible Zahlen können verschiedene Ursachen haben: Hintergrund können **persönliche Einschränkungen** des Unternehmers sein – z.B. Krankheit, hohes Alter, familiäre Umstände oder durch eine Nebentätigkeit. Solche Gründe spielten oft in Klein(st)betrieben eine Rolle. In vielen Fällen – vor allem bei Mehrwagenbetrieben – ist aber von **Verkürzungen** bei **Erlös** und **Personalkosten** auszugehen.

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

- **Schwellenwert Jahreserlös Alleinfahrer:** Unterschreitet der Jahreserlös eines Alleinfahrers nachhaltig die Schwelle von 40.000 €, so deutet das auf eine problematische Betriebsführung hin. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. (BVTM, ehemals BZP) geht 2018 / 2019 für einen (Münchener) Alleinfahrerbetrieb von durchschnittlich ca. 50.300 € Jahreserlös aus. Im „Coronajahr“ 2020 halbierte sich der Wert annähernd auf ca. 28.300 €. <sup>3</sup> Als professionell eingestufte Mainzer Alleinfahrerbetriebe überschritten 2019 vor der Corona-Krise mit durchschnittlich rund 57.000 € diese Grenze deutlich.
- **Schwellenwert Jahreserlös Mehrwagenbetriebe:** Bei Mehrwagenbetrieben – insbesondere bei größeren Unternehmen – muss ein anderer Maßstab angelegt werden. Seit Einführung des gesetzlichen Mindestlohns 2015 ist ein mit Fahrpersonal betriebenes Taxi erfahrungsgemäß kaum mit Jahreserlösen unter ca. 65.000 € ordnungsgemäß zu führen. Professionelle Mainzer Mehrwagenbetriebe erklärten 2019 im Durchschnitt Erlöse von über 85.000 € pro Fahrzeug; die Mietwagen kamen auf knapp 72.000 €. Zur weiteren Einordnung: Mit Fisikaltaxameter ausgestattete Taxis erzielten 2017 in Hamburg ca. 97.700 €; in Düsseldorf ca. 98.300 € (netto).

---

<sup>3</sup> Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V., Geschäftsberichte 2018 / 2019 und 2019 / 2020.

- **Erlös pro km:** Aussagekraft hat auch die Kennzahl Nettoerlös pro Kilometer. Der BVTM ging 2018 bis 2019 für einen (Münchener) Alleinfahrer von ca. 1,26 € / km (netto) aus. Der von März 2015 bis Oktober 2021 gültige Mainzer Taxitarif lief unter taxitypischen Einsatzbedingungen auf ca. 1,23 € / km (netto) hinaus.<sup>4</sup> Sinkt der Erlös im großstädtischen Bereich anhaltend unter ca. 1,00 € / km, ist der Wert klärungsbedürftig – auch unter Berücksichtigung extensiver Privatnutzung. In Mainz rangierte der steuerlich gemeldete Erlös semiprofessioneller Betriebe 2019 bei lediglich ca. 0,83 € / km. Professionelle Taxis kamen im Schnitt dagegen auf ca. 1,06 € / km. Wegen des hohen Anteils (ca. 44%) meist untertariflicher Krankenfahrten, wird der vom Taxitarif gesteckte Kilometererlös in der Praxis selten erreicht. Mainzer Mietwagen, die vorrangig spezialisierte Patientenbeförderung (z.B. liegend oder Rollstuhl) durchführen, erwirtschafteten 2019 ca. 1,54 € / km.
- **Kennzahl Personalkosten:** Aussagekräftig sind weiterhin die Personalkosten – vor allem die größere Mehrwagenbetriebe. Für die Finanzierung einer Vollzeitkraft im Einschichtbetrieb sind aktuell rund 28.000 € (netto) Personalkosten erforderlich. Mehrwagenbetriebe mit deutlich geringeren Personalkosten lassen somit den Verdacht auf Schwarzarbeit aufkommen. Semiprofessionelle Betriebe in Mainz erklärten 2019 Personalkosten in Höhe von lediglich ca. 4.100 €. Bei professionellen Mehrwagenunternehmen lag der Betrag dagegen bei ca. 34.800 €. In kleineren Betrieben muss die Arbeitskraft des Unternehmers berücksichtigt werden, die (meist) kein Kostenfaktor, sondern Gewinnbestandteil ist.
- **Kennzahl Kraftstoffkosten:** Eine flankierende Kennzahl bilden die steuerlich erklärten Kraftstoffkosten. Ist die angegebene Fahrleistung nicht mit den Kraftstoffkosten in Einklang zu bringen, liegt ein weiteres Indiz für Semiprofessionalität vor.

---

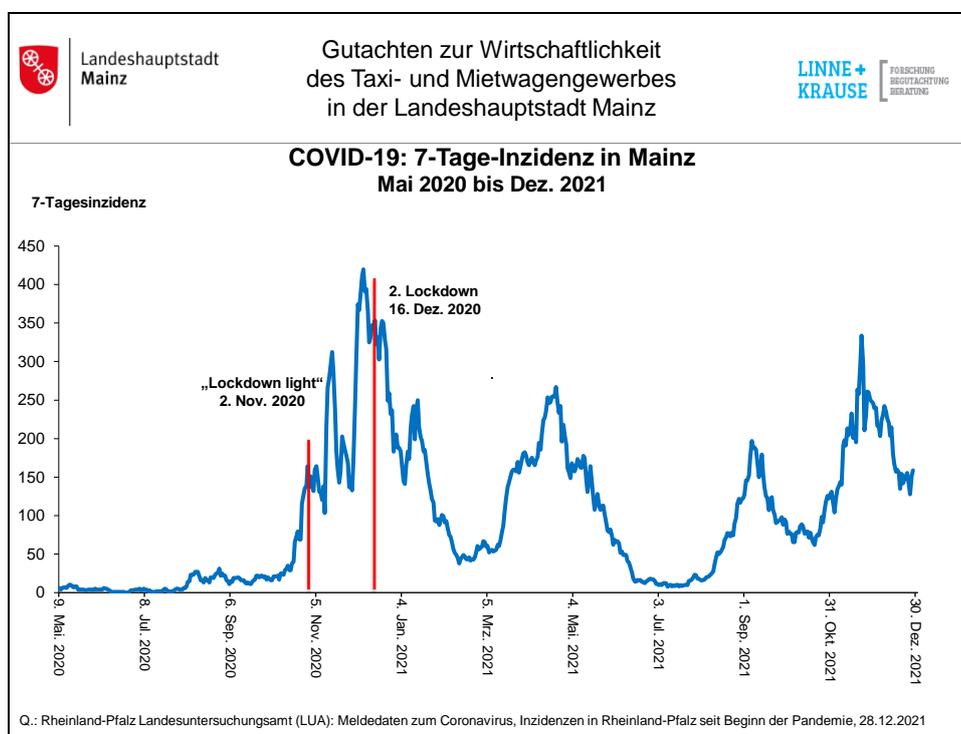
<sup>4</sup> Taxitypischer Einsatz: 50% Besetztquote; durchschnittliche Tourenlänge 6 km, keine Wartezeit, gemäß „Rechtsverordnung über die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für Kraftdroschken in der Landeshauptstadt Mainz Kraftdroschkentarif vom 05.05.1987 in der Fassung vom 27.01.2015, Fassung gültig ab 01.03.2015.

### 3 NACHFRAGESITUATION

Mainz ist Landeshauptstadt und größte Stadt in Rheinland-Pfalz. Zugleich ist Mainz Teil der Metropolregion Frankfurt / Rhein-Main und bildet zusammen mit Wiesbaden ein länderübergreifendes Doppelzentrum – eine Position, von der auch Taxis und Mietwagen grundsätzlich profitieren.

#### 3.1 Nachfragefaktor Corona-Krise

In der Corona-Krise hat das großstädtische Taxigewerbe deutlich stärker als das Gewerbe „in der Fläche“ gelitten. Die Pandemie hat zu einer weltweiten wirtschaftlichen Zäsur geführt – auch für das Taxi- und Mietwagengewerbe, aus dessen Sicht die Pandemie in erster Linie eine Nachfragekrise ist. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. geht 2020 von einem bundesweiten Auftragsminus von ca. 43% aus.<sup>5</sup> Auf die konkrete Mainzer Entwicklung wird im Folgenden detailliert eingegangen.



<sup>5</sup> <https://bundesverband.taxi/geschaeftsbericht/> (abgerufen 14.07.2021)

Seit Beginn der Pandemie im Frühling 2020 war und ist auch Mainz von Kontakt- und Beherbergungsbeschränkungen und dem Niederfahren weiter Teile des öffentlichen Lebens betroffen – besonders seit November 2020, als es zunächst zu einem „Lockdown light“ und Mitte Dezember dann zum vollständigen 2. Lockdown kam.

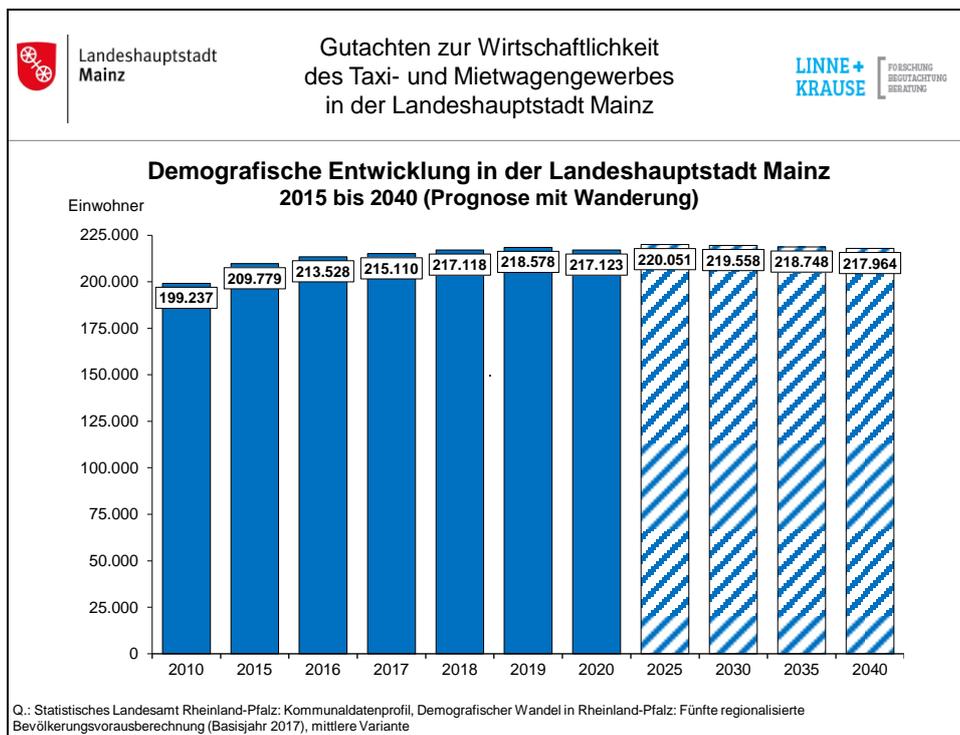
Die erneute Infektionswelle im Frühjahr 2021 hatte dagegen zunächst geringere Auswirkung, zumal sie rasch in eine Entspannungsphase überging. Seit Anfang Oktober 2021 kam es zur nunmehr 4. Infektionswelle, in der die 7-Tagesinzidenz zeitweise über 260 stieg, so dass erneut einschneidende Einschränkungen ins Haus stehen. Seit 12. September 2021 bestehen die Einschränkungen des öffentlichen Lebens gemäß des „2G+“-Systems.<sup>6</sup> Auswirkungen und weitere Entwicklung der Pandemie sind zwar noch nicht absehbar, werden aber höchst wahrscheinlich weiterhin zu Umsatzverlusten führen. Bis Ende 2021 sind in Mainz 233 Menschen an bzw. mit der Pandemie verstorben.

---

<sup>6</sup> Landeshauptstadt Mainz: Situation und Maßnahmen: 26. Corona-Bekämpfungsverordnung des Landes Rheinland-Pfalz (26. CoBeLVO)

### 3.2 Nachfragefaktor Demografie

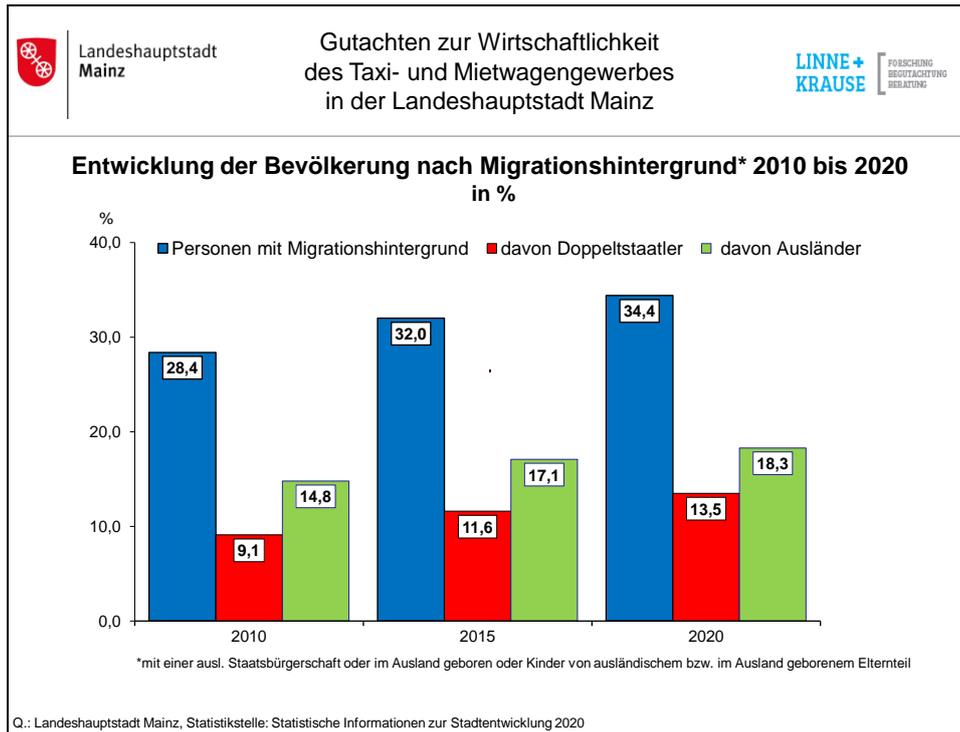
Die ortsansässige Bevölkerung bildet auch in Mainz das wirtschaftliche Fundament der Nachfrage. In dieser Hinsicht ist bislang eine ungetrübt positive Entwicklung zu verzeichnen:



- **Bevölkerungswachstum:** Seit 2010 ist die Einwohnerzahl um ca. 9% gestiegen und lag 2020 bei ca. 217.000 – deutlich mehr als seinerzeit vorausgesagt. Für 2025 prognostiziert das Statistische Landesamt eine weitere Zunahme auf ca. 220.000 Einwohner. Besonders auf dem ehemaligen IBM-Gelände (geplant: 6.000 Bewohner) und am Zollhafen (geplant: 2.500 Bewohner) entsteht zurzeit großflächig Wohn- und Büroraum. Ob die statistische Vorhersage eintritt, bleibt abzuwarten. Die Pandemie und der Trend zum Homeoffice fördern zurzeit die Suburbanisierung.<sup>7</sup>
- **Alternde Gesellschaft:** Bereits spürbar und weiterhin absehbar sind die Folgen einer „alternden Gesellschaft“. Senioren sind häufiger in ihrer Mobilität eingeschränkt und auf individuelle Mobilitätsangebote von Taxis oder Mietwagen angewiesen. Nach Berechnung des Statistischen Landesamts steigt der Altersquotient in Mainz von ca. 27% im Jahr 2017 auf ca. 32% im Jahre 2030.<sup>8</sup>

<sup>7</sup> Max-Planck-Institut für demografische Forschung: News „Pandemic Babies? The Covid-19 Pandemic and Its Impact on Fertility and Family Dynamics“, 19.02.2021. Vgl. Engel & Völkers: Neuer Trend auf dem Immobilienmarkt: Suburbanisierung, Juli 2021.

<sup>8</sup> Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: Kommunaldatenprofil, Demografischer Wandel in Rheinland-Pfalz: Fünfte regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung (Basisjahr 2017), Altersgrenzen 20 und 65 Jahre.



- Migration:** Die Mehrheit der Mainzer Taxi- und Mietwagenunternehmer hat einen Migrationshintergrund – wesentlich mehr als im Bevölkerungsdurchschnitt (34,4%).<sup>9</sup> Migranten sind häufiger von Erwerbslosigkeit betroffen und streben auch aus diesem Grund verstärkt in niederschwellige Berufe – wie beispielsweise das Taxi- und Mietwagengewerbe, für das keine längere Ausbildung oder Qualifikation erforderlich ist. Strukturell kann so ein Angebotsüberschuss entstehen, dem keine entsprechende Nachfrage gegenübersteht. Relevant in diesem Zusammenhang: Ähnlich wie beim Wahlrecht, gelten auch bei der Berufsfreiheit andere Rechte für ausländische Staatsbürger. Lediglich Unternehmer aus anderen EU-Staaten sind „weitgehend deutschen Staatsangehörigen gleichgestellt“ – so der BGH in seiner UBER-Entscheidung vom 2018.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> Landeshauptstadt Mainz, Statistikstelle: Statistische Informationen zur Stadtentwicklung 2020.

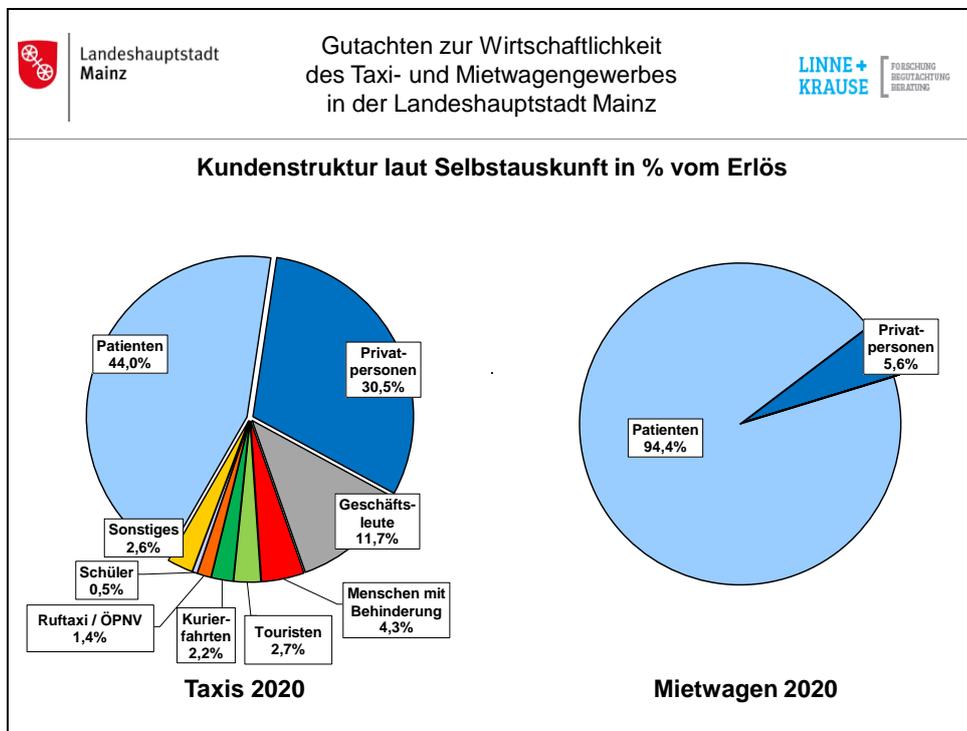
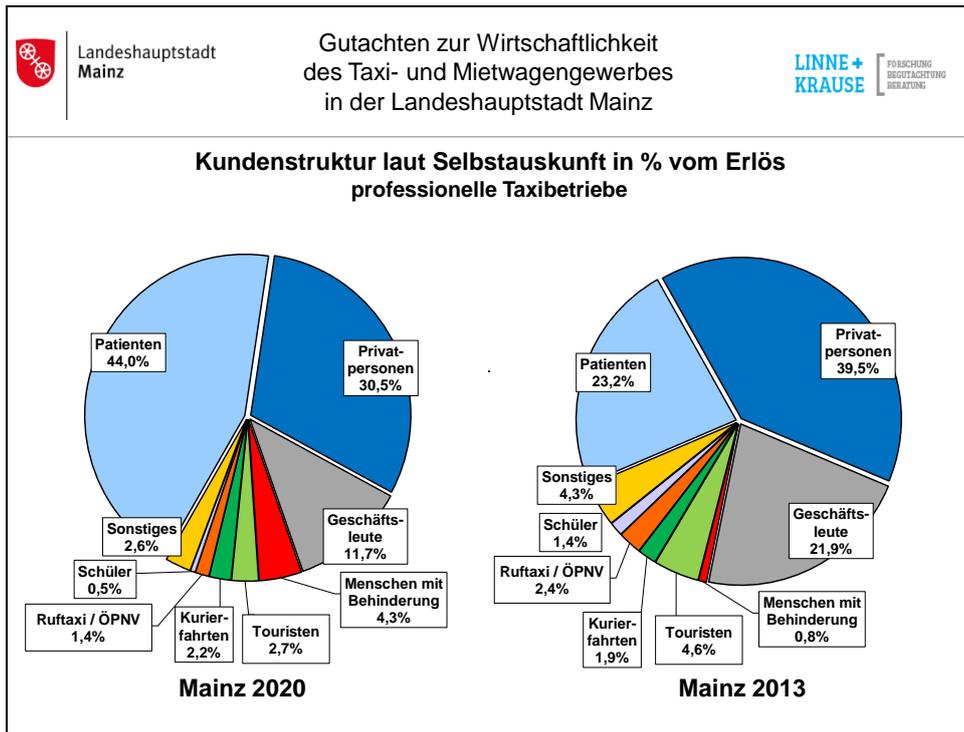
<sup>10</sup> BGH, Beschluss v. 13.12.2018, IZR 3/16.

### 3.3 Nachfragefaktor Kundenstruktur und Tourengewinnung

Die Corona-Krise hat Verschiebungen in der Mainzer Taxinachfrage bewirkt. Zugleich zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen Taxis und Mietwagen:

LANDESHAUPTSTADT MAINZ KUNDENSTRUKTUR LAUT SELBSTAUSKUNFT 2020 - IN % VOM UMSATZ -									
	Taxi-Betriebe					Miet- wagen Betriebe	Vergleichsstädte		
	Prof. Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	Semi- prof.		Aachen 2019	Frankfurt 2018	Mannheim 2018
Patienten	44,0	43,0	38,2	47,8	31,2	94,4	23,0	5,2	26,8
Privatpersonen	30,5	32,5	30,1	29,2	35,6	5,6	29,7	25,7	25,7
Geschäftsleute	11,7	10,7	11,9	12,4	12,5	0,0	21,2	47,7	28,4
Menschen mit Behinderung	4,3	5,3	6,7	2,4	3,5	0,0	2,3	3,4	2,5
Touristen	2,7	2,1	3,2	2,8	3,4	0,0	7,0	8,2	3,0
Kurier	2,2	1,5	4,6	1,6	6,7	0,0	4,2	1,4	3,5
Ruftaxi / ÖPNV	1,4	1,1	2,4	1,2	0,4	0,0	3,5	2,0	2,8
Schüler	0,5	1,0	0,7	0,1	1,8	0,0	5,2	4,6	4,3
Sonstiges	2,6	2,8	2,2	2,5	4,9	0,0	3,9	1,9	3,0
<b>Summe</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

- **Patienten-/ Krankenfahrten:** In der Krise sind Krankenfahrten mit rund 44% Erlösanteil zur tragenden Säule der Taxinachfrage geworden. 2013 hatte der Anteil noch bei ca. 23% gelegen – ähnlich wie „vor Corona“ auch in Aachen oder Mannheim. Für Mietwagen sind solche Fahrten sogar fast die einzige Einkommensquelle (ca. 94%). In der Corona-Krise hat sich die Taxi- und Mietwagennachfrage stark auf (unvermeidbare) Krankenfahrten fokussiert, die damit zu einer „sicheren Bank“ wurden – wenngleich auf recht niedrigem Niveau.
- **Privatpersonen:** In der Pandemie ist der Anteil der Taxierlöse für Privatpersonen deutlich zurückgegangen – von ca. 40% im Jahre 2013 auf ca. 31% im Jahr 2020. Für Mainzer Mietwagen spielt diese Zielgruppe mit rund 6% eine sehr geringe Rolle. In den Vergleichsstädten entfiel jede 3. oder 4. Tour auf dieses Segment. Noch nicht erhoben wurden die Daten der neuerdings in Mainz aktiven UBER-Mietwagen.



- **Geschäftsleute:** Noch gravierender war der Einbruch in der Kundengruppe der Geschäftsleute. Mehr als ein Fünftel der Mainzer Taxikunden waren 2013 Geschäftsleute gewesen, ähnlich wie in Aachen, aber erheblich weniger als in Frankfurt (ca. 48%). In diesem Segment ist es zum stärksten Minus gekommen – auch wegen der weitgehend zusammengebrochenen Nachfrage im Flughafenzubringerverkehr. Aktuell ist der Anteil auf knapp 12% geschrumpft. In Zeiten von Homeoffice und Reiseeinschränkungen haben zudem viele Unternehmen die Videokommunikation für sich entdeckt, so dass auch künftig mit deutlich weniger Geschäftsreisenden zu rechnen ist. Die Lufthansa geht künftig von einem Rückgang um 10% bis 20% aus. Eine aktuelle McKinsey-Schätzung prognostiziert ein Minus von ca. 20%.<sup>11</sup>
- **Sonstige Nachfrage:** Die sonstige Nachfrage stammt aus unterschiedlichen Quellen: Fahrten für Menschen mit Behinderungen und Schülerfahrten kommen zusammen auf ca. 5%. Zurückgegangen und nach wie vor auf geringem Niveau sind Fahrten für Touristen (ca. 3%), Kurierfahrten (ca. 2%) und Fahrten im Rahmen des ÖPNV (ca. 1,4%).

---

<sup>11</sup> Zitiert nach Der Spiegel v. 04.03.2021, „Die goldenen Zeiten für Geschäftsreisende sind vorbei“. McKinsey Global Institute, The future of work after COVID-19, Febr. 2021.

Die Unternehmer wurden weiterhin zu ihren Umsatzerwartungen in den verschiedenen Fahrgastkategorien befragt:

LANDESHAUPTSTADT MAINZ ZUKUNFTSERWARTUNG LAUT SELBSTAUSKUNFT 2020 - SCHULNOTE 1 BIS 6 -									
1: sehr gut ... 6: ungenügend	Taxi-Betriebe					Miet- wagen Betriebe	Vergleichsstädte		
	Prof. Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	Semi- prof.		Aachen 2019	Frankfurt 2018	Mannheim 2018
Patienten	2,8	2,9	3,0	2,5	2,6	3,5	3,2	3,5	2,9
Privatpersonen	3,1	2,9	3,7	2,9	3,4	3,5	3,3	3,6	3,8
Geschäftsleute	3,3	3,0	3,7	3,5	3,2	-	3,2	3,1	3,2
Menschen mit Behinderung	3,1	3,2	3,3	2,0	3,1		3,8	3,6	3,3
Touristen	3,5	2,9	3,9	4,0	3,3	-	3,8	3,4	4,0
Kurier	3,0	3,0	2,8	3,5	2,9	-	3,4	3,7	3,8
Ruftaxi / ÖPNV	3,8	4,5	3,0	3,0	5,0	-	3,3	3,7	3,5
Schüler	4,3	4,0	*	-	3,3	-	3,5	3,5	3,3

- = keine Antworten  
\* = zu wenig Antworten

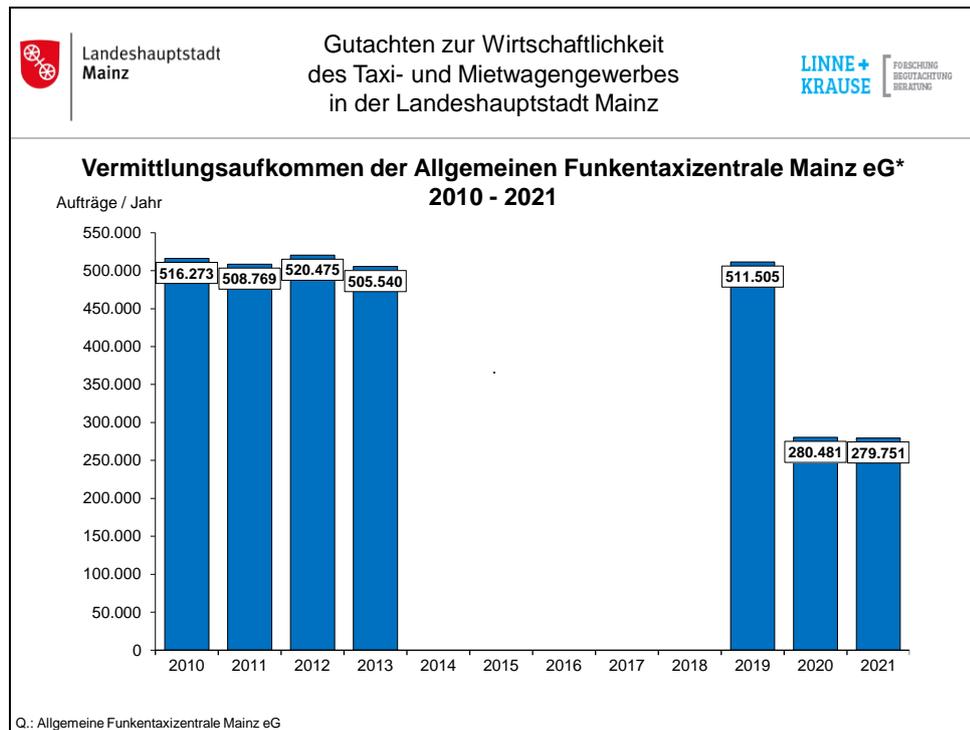
Dabei zeigte sich: Die Erwartungen der Mainzer Taxiunternehmer sind insgesamt sehr gedämpft: Leichter Optimismus kommt allenfalls mit Blick auf Krankenfahrten (Erwartungsnote: 2,8) auf. Mietwagenunternehmer betrachten ihr Hauptgeschäftsfeld Krankenfahrten dagegen mit Skepsis (Note 3,5). Im Allgemeinen zeigen sich Klein(st)unternehmer pessimistischer als Mehrwagenunternehmer.

Die Art der Tourengewinnung hat in Mainz nach wie vor großstädtischen Charakter und blieb auch in der Corona-Krise strukturell wenig verändert. Unterschiede sind jedoch zwischen den Betriebstypen zu beobachten:

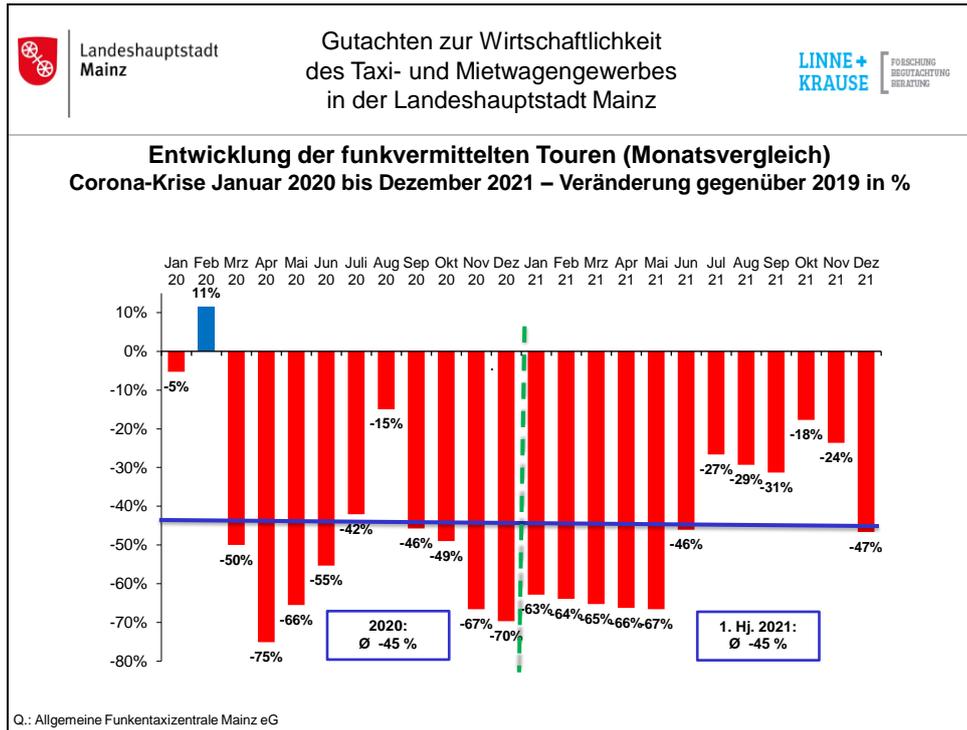
LANDESHAUPTSTADT MAINZ TOURENGEWINNUNG LAUT SELBSTAUSKUNFT <u>2020</u> - IN % -									
	Taxi-Betriebe					Miet- wagen Betriebe	Vergleichsstädte		
	Prof. Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	Semi- prof.		Aachen 2019	Frankfurt 2018	Mannheim 2018
Funkvermittlung	52,0	55,4	53,2	40,3	42,8	0,0	64,8	24,1	57,0
Halteplatz	20,5	20,8	14,5	28,4	28,1	0,0	16,2	36,8	20,0
Telefon	10,7	11,0	12,7	6,8	13,5	93,3	9,0	5,1	7,2
feste Touren	10,6	7,5	14,4	14,5	10,1	5,0	3,4	5,5	7,4
Abwinker	2,5	2,5	1,6	3,9	2,5	0,0	3,5	7,5	3,7
App-Vermittlung	3,7	2,9	3,7	6,2	3,0	1,7	3,0	21,0	4,9
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- **Funkvermittlung:** Die traditionelle Funkvermittlung hat nach wie vor große Bedeutung: Gut jede 2. Taxifahrt wird über die Funkzentrale vermittelt – ähnlich wie schon 2013. Am höchsten ist der Anteil bei den 1-Fahrzeugbetrieben.
- **Halteplatz:** Etwa jede fünfte Mainzer Taxitour beginnt am Halteplatz – z.B. am Hauptbahnhof oder am Universitätsklinikum (2013: ca. 25%). In Aachen und Mannheim war der Anteil ähnlich ( $\pm 18\%$ ), in Frankfurt dagegen deutlich höher (ca. 37%) – u.a. wegen des Flughafens. Mietwagen dagegen ist es untersagt, sich an Halteplätze bereitzustellen.
- **Telefon:** Telefonbestellungen direkt beim Unternehmer oder Fahrer (Mobil) fallen für Taxis weniger ins Gewicht (ca. 11%), sind für Mietwagen mit ca. 93% aber der alles dominierende Vermittlungsweg.
- **Feste Touren:** Für Taxibetriebe mit Fahrpersonal haben feste Touren, wie planbare Serienfahrten zu Dialyse- oder Bestrahlungszentren durchaus Bedeutung: Ca. 14% der Erlöse entfallen in dieser Gruppe auf solche Fahrten.
- **Abwinker:** Das Heranwinken eines vorbeifahrenden Taxis spielt in Mainz nur noch eine Nebenrolle (ca. 3%) – ähnlich wie in Aachen oder Mannheim. Mietwagen sind gesetzlich von solchen Ad-hoc-Fahrten ausgeschlossen.
- **App-Vermittlung:** Während in Großstädten wie Berlin oder Frankfurt (ca. 21%) die traditionelle Funktaxivermittlung zunehmend durch App-gestützte Systeme verdrängt wird, haben Apps in Mainz bislang kaum Fuß gefasst – ähnlich wie in Mannheim oder Aachen ( $\pm 4\%$ ). Erst seit April 2021 bietet der Anbieter UBER Taxi- und Mietwagenfahrten auch in Mainz und Wiesbaden an.

Rund die Hälfte der Aufträge im Mainzer Taxigewerbe wird nach wie vor per Funk vermittelt. Ein belastbarer Maßstab für die Entwicklung der quantitativen Taxinachfrage ist daher das Tourenaufkommen der Funkvermittlungszentrale *Allgemeine Funktaxizentrale Mainz eG*, der mit wenigen Ausnahmen alle Mainzer Taxis angeschlossen sind:



- Tourenentwicklung:** Bis 2019 schwankten die Vermittlungszahlen um gut 500.000 Touren pro Jahr. In den Corona-Jahren 2020 und 2021 sind die Mainzer Vermittlungszahlen jedoch jeweils um ca. 45% zurückgegangen – von rund 511.600 in 2019 auf jeweils rund 280.000 in 2020 / 2021. Damit ist Mainz besonders betroffen: Eine etwas mildere Entwicklung war beispielsweise in Ludwigshafen zu beobachten, wo die Vermittlungszahlen 2020 „nur“ um ca. 28,5% und im 1. Halbjahr 2021 und ca. 41% zurückgingen.



- Monatszahlen:** Dramatisch war und ist die Entwicklung in der monatlichen Betrachtung. Dabei hatte das Jahr 2020 zunächst gut angefangen. Mit Beginn der Corona-Pandemie im März 2020 ging die Zahl der Fahrten in der Spitze um ca. 75% zurück (Ludwigshafen: 55%). Bis August hatte sich die Situation langsam wieder auf rund 15% unter Vorjahresniveau stabilisiert, um im November / Dezember 2020 erneut um bis zu 70% (Ludwigshafen: 49%) einzubrechen. Insgesamt war 2020 ein Rückgang von ca. 45% zu verzeichnen. Ab November 2020 verhardt das Minus bei rund 65% (Ludwigshafen: -40%)! Erst im Juli trat eine leichte Konsolidierung ein, die aber im November 2021 mit Einbruch der Omikron-Virusvariante wieder zum Erliegen kam. Im Gesamtjahr 2021 lag der Rückgang gegenüber 2019 erneut bei rund 45%. Kommt hinzu: Während bis im Sommer 2021 noch die Hoffnung auf ein schnelles Ende der Pandemie bestand, ist die Entwicklung nunmehr unabsehbar geworden – trotz wachsender Impfquote.

### 3.4 Nachfragefaktor Wirtschaft

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

#### 3.4.1 Nachfragefaktor Konjunktur

Die ökonomischen Auswirkungen der Pandemie sind auch in der Region erheblich: *„Die Coronakrise belastet die rheinland-pfälzische Wirtschaft weiterhin massiv. Zum Frühsommer 2021 verbessert sich zwar das Konjunkturklima branchenübergreifend, es bleibt jedoch weit von dem Vorkrisenniveau entfernt“* – so die IHK-Arbeitsgemeinschaft Rheinland-Pfalz noch im Mai 2021.<sup>12</sup> Im Oktober hatte sich die Lage etwas zum Besseren gewendet: *„Die erfreuliche Entwicklung des Konjunkturklimas lässt sich auf eine deutlich verbesserte Beurteilung der aktuellen Geschäftslage zurückführen, wohingegen die zukünftigen Geschäftserwartungen weiterhin verhalten optimistisch beurteilt werden.“*<sup>13</sup>

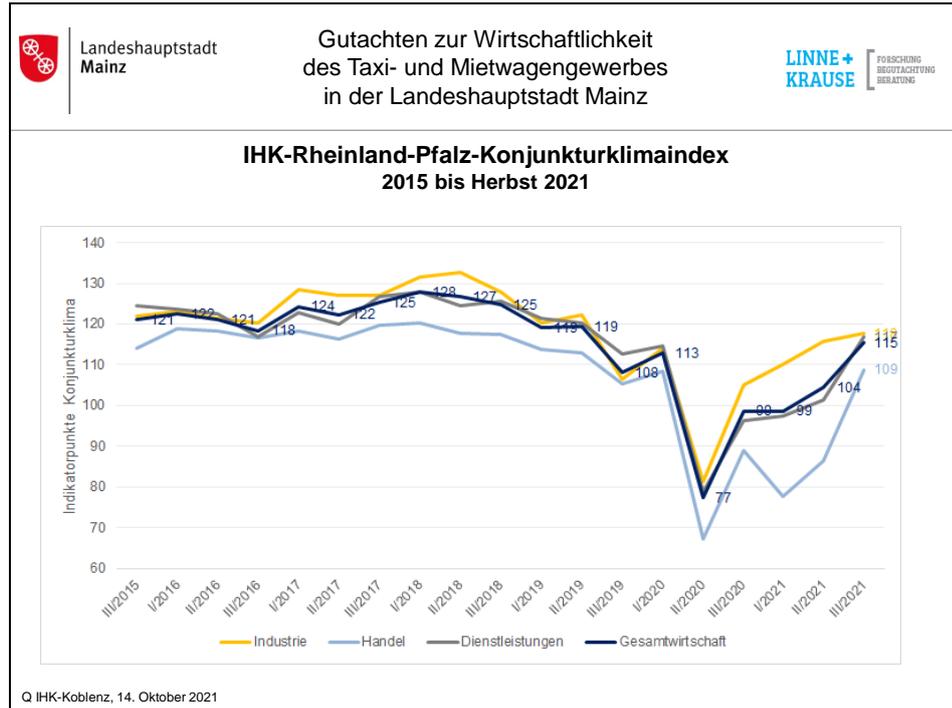
Auf der Schattenseite der Entwicklung stehen jedoch vor allem personenbezogene Dienstleister, zu denen auch Taxi- und Mietwagenbetriebe zählen. Kommt hinzu: Viele besonders getroffene Wirtschaftszweige waren bzw. sind wesentliche Quellen der Taxi- und Mietwagennachfrage. Auch wenn die Branche nicht unmittelbar von staatlichen Einschränkungen und Schließungen berührt war, zählt sie indirekt zu den schwer angeschlagenen Branchen.

Die aktuelle Krise verschärft somit die prekäre Lage vieler Betriebe, die schon seit Jahren häufig „von der Hand in den Mund“ gelebt haben. Viele Betriebe zehren (noch) von staatlichen Hilfen. Wenn die Maßnahmen erschöpft sind und gestundete Raten-, Steuer- und Sozialversicherungszahlungen fällig werden, ist mit einer Welle offener und verschleppter Insolvenzen zu rechnen. Weiterhin sind vielenorts „stille“ Betriebsaufgaben zu beobachten – vorrangig bei älteren Unternehmern.

---

<sup>12</sup> IHK-Arbeitsgemeinschaft Rheinland-Pfalz: Pressemitteilung zur Konjunkturumfrage, Mainz 12.05.2021

<sup>13</sup> IHK-Arbeitsgemeinschaft Rheinland-Pfalz: Pressemitteilung zur Konjunkturumfrage, Mainz 12.10.2021



- Konjunktur:** Die Corona-Pandemie hinterlässt deutliche Spuren in nahezu allen Wirtschaftsbereichen. Nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes fiel das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) 2020 um 4,9% niedriger aus als im Vorjahr. „Die deutsche Wirtschaft ist somit nach einer zehnjährigen Wachstumsphase im Corona-Krisenjahr 2020 in eine tiefe Rezession geraten, ähnlich wie zuletzt während der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008 / 2009.<sup>14</sup> Für 2021 geht die Bundesregierung zurzeit nur noch von ca. 2,2% Wirtschaftswachstum aus. „Im Jahr 2022 sind dann sogar 4,1 % Wachstum möglich, bis sich das Wachstum im Jahr 2023 bei 1,6 % normalisiert“ – so die (optimistische) Herbstprojektion 2021 der Bundesregierung.<sup>15</sup>
- Inflation:** Zur schwächelnden Konjunktur gesellt sich eine abnehmende Geldwertstabilität: „Die Inflation in Rheinland-Pfalz ist im November auf den höchsten Stand seit rund 25 Jahren gestiegen“, verkündete kürzlich das Statistische Landesamt Rheinland-Pfalz. Nach deren Berechnung stiegen die Verbraucherpreise 2021 um 5,1%. Im Mittelpunkt stehen dabei die teils drastisch gestiegenen Energiepreise.<sup>16</sup>

<sup>14</sup> Statistisches Bundesamt: Pressemitteilung vom 14.1. 2021 und vom 24. 2.2021.

<sup>15</sup> Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Herbstprojektion 2021 v. 27.10.2021

<sup>16</sup> Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Pressemitteilung v. 29.11.2021

### 3.4.2 Nachfragefaktor Regionalwirtschaft

Als Landeshauptstadt und Teil der Wachstumsregion Rhein-Main verfügt Mainz über eine beachtliche wirtschaftliche Basis. Dabei reicht die Spanne vom mittelständischen Betrieb bis zur Konzernzentrale. Vor allem die taxiaffinen Branchen Gesundheits-, Medien- und Kreativwirtschaft sind stark vertreten – insgesamt ein Branchenmix, der in Kombination mit der verkehrsgünstigen Lage für ein hohes Geschäftsreiseaufkommen sorgt. In Normalzeiten ist das ein klarer Standortvorteil für Taxi- und Mietwagenbetriebe. Im Folgenden werden zunächst regionale Leitbranchen skizziert, die mittelbar relevant sind.<sup>17</sup> Auf Branchen mit direktem Bezug zum Taxi- und Mietwagennachfrage wird gesondert eingegangen:

- **Öffentlicher Dienst:** Als Landeshauptstadt beherbergt Mainz zahlreiche Ministerien, Landesbehörden und Gerichte. Insgesamt zählt Mainz über 8.000 Beschäftigte in der öffentlichen Verwaltung – ohne dass davon viel direkte Nachfrage ausgeht. Die Stadtverwaltung ist mit über 4.000 Beschäftigten eine der größten örtlichen Arbeitgeber. Auch die Mainzer Stadtwerke AG (Konzern: ca. 1.700 Mitarbeiter) sind ein kommunales Unternehmen. Hinzu kommen Beteiligungen an diversen stadtnahen Gesellschaften wie dem Staatstheater oder der Rheingoldhalle. Nach Schließung mehrerer Kasernen hat Mainz – trotz Ansiedlung u.a. des Landeskommmandos (ca. 80 Dienstposten) – als Bundeswehrstandort kaum noch Bedeutung.
- **Medien:** Als Geburtsort von Johannes Gutenberg zählt Mainz traditionell zu den bedeutenden Medienstädten Deutschlands. Rund 1.700 Medienunternehmen mit nahezu 20.000 Beschäftigten sind in Mainz und Umland ansässig. Stadtprägend und einer der größten örtlichen Arbeitgeber ist das Zweite Deutsche Fernsehen ZDF (ca. 3.000 Mitarbeiter). Ebenfalls aus dem Bereich Rundfunk und Fernsehen kommt Südwestrundfunk (ca. 650 Mitarbeiter). Eine weitere Größe dieser Sparte ist die Verlagsgruppe Rhein-Main (ca. 620 Mitarbeiter). Bei den Medien haben Taxis jedoch stark an den neuen Wettbewerber UBER verloren.
- **Pharmaindustrie:** Mit dem Impfstoffhersteller BioNTech SE (aktuell ca. 1.300 Mitarbeiter) ist Mainz in der Pandemie zu einem Standort der Pharmaindustrie von Weltrang geworden. Bedeutung als Arbeitgeber hat daneben Novo Nordisk Pharma GmbH (ca. 450 Mitarbeiter).

---

<sup>17</sup> Landeshauptstadt Mainz: Wirtschaftsstandort Mainz. IHK Rheinhessen: Top Arbeitgeber nach Mitarbeitern. (Anm. Linne + Krause GmbH: Wenn nichts anderes angegeben ist, bezieht sich die Mitarbeiterzahlen auf dem Standort Mainz.)

- **Sonstige Industrie:** Mainz zählt weiterhin über 1.000 produzierende Unternehmen, die insgesamt einen Jahresumsatz von 4,8 Mrd. € erwirtschaften, darunter auch einige Weltmarktführer. Bedeutende Betriebe sind die Schott AG (ca. 2.800 Beschäftigte) und Werner & Mertz (ca. 770 Mitarbeiter), die ihren Mobilitätsbedarf jedoch ebenfalls im Wesentlichen durch Mietwagen abdecken.
- **Bildung und Forschung:** Mit ca. 31.500 Studierenden und mehr als 9.000 Mitarbeitern gehört die Johannes-Gutenberg-Universität zu den größten Universitäten Deutschlands. Die Hochschule für Musik, die Akademie der Bildenden Künste und des Sports ist darin integriert und zusammen mit der Uniklinik größter regionaler Arbeitgeber. In Kooperation mit der Universität stehen u.a. die Max-Planck-Institute für Chemie (ca. 300 Mitarbeiter) und für Polymerforschung (ca. 550 Beschäftigte). Ein weitere namenhafte Forschungseinrichtung ist das Fraunhofer-Institut für Mikrotechnik und Mikrosysteme IMM (ca. 130 Mitarbeiter). Die deutlich kleinere Hochschule Mainz zählt etwa 5.700 Studierende und 400 Mitarbeiter. Hinzu kommt die Katholische Hochschule mit ca. 1.400 Studierenden.
- **Finanzen und Versicherung:** Als Banken- und Versicherungsplatz hat Mainz regionale Bedeutung. Die örtliche Branche zählt rund 5.000 Beschäftigte, zu der Banken wie die Mainzer Volksbank eG (insgesamt ca. 900 Mitarbeiter), die Sparda-Bank Südwest eG (insgesamt ca. 700 Mitarbeiter), die Landesbank LBBW (ca. 420 Beschäftigte) und die Sparkasse Mainz (ca. 380 Mitarbeiter) gehören. Bei dem französischen Kreditversicherer Coface arbeiten über 500 Beschäftigte.
- **Logistik:** Dank der zentralen Lage und der günstigen Verkehrsanbindung ist Mainz ein wichtiger Logistikstandort. Insgesamt sind über 7.000 Mitarbeiter dieser Branche zuzuordnen. Die Güterbahn der Deutschen Bahn (DB Schenker Rail AG) hat hier ihren Hauptsitz und beschäftigt landesweit ca. 1.200 Mitarbeiter. Auch Kühne + Nagel betreibt in Mainz eine Niederlassung (regional ca. 300 Mitarbeiter). Hinzu kommen zahlreichen kleine und mittelständische Speditions- und Logistikfirmen wie der traditionsreiche Spirituosenlogistiker J. F. Hillebrand, der kürzlich von der Deutsche Post übernommen wurde.

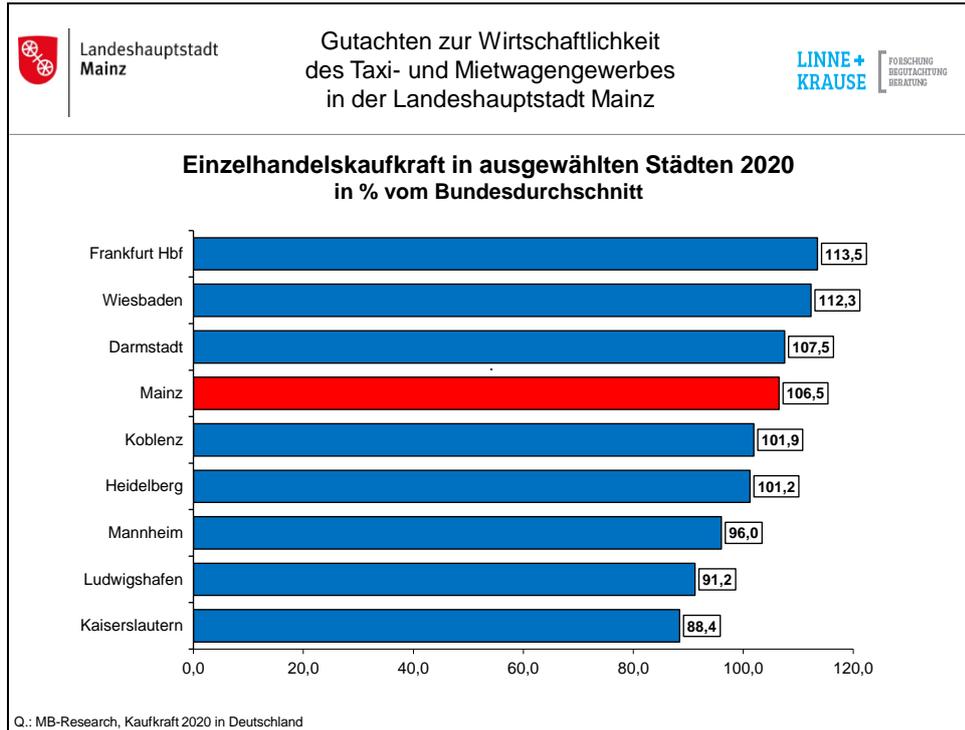
### 3.4.3 Nachfragefaktor Konsumklima / Kaufkraft

Die fundamentale Verunsicherung der Menschen, aber auch die wiederkehrende Schließung zahlreicher Läden und Gaststätten, zeigt sich im Konsumklima. Die Konsumgelegenheiten sind eingeschränkter. Zugleich hat die Sparneigung deutlich zugenommen.



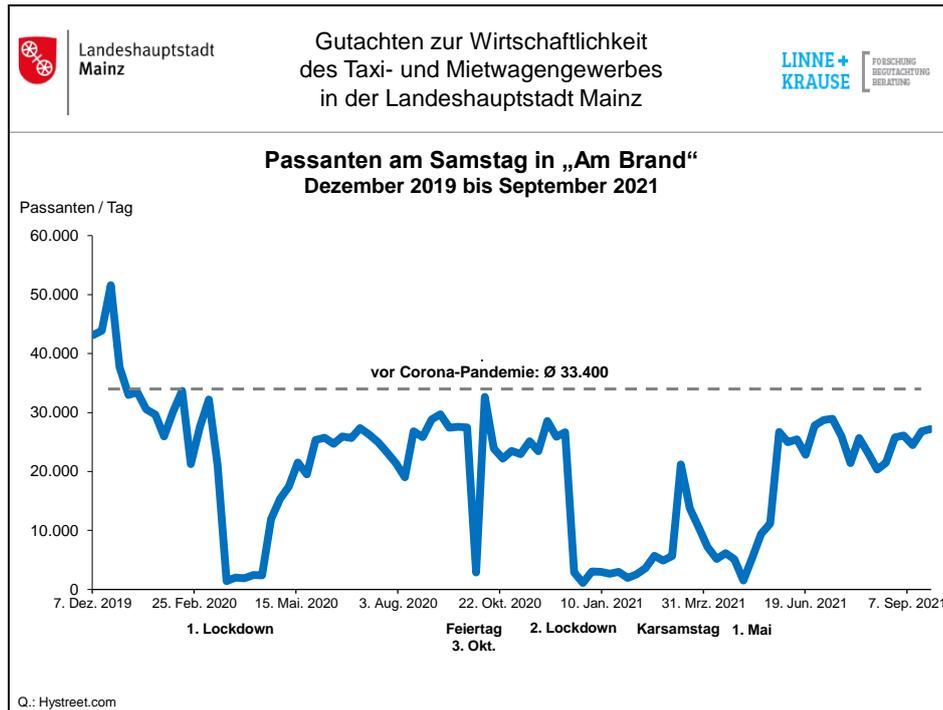
- Konsumklima:** „*Corona-Schock: Konsumklima erreicht historischen Tiefpunkt*“ – so charakterisierte die Gesellschaft für Konsumforschung (GfK) die Lage im Frühjahr 2020.<sup>18</sup> Im Sommer 2020 erhellte sich das Bild, um sich mit den Infektionswellen ab November erneut einzutrüben. Nach dem aktuellen Aufschwung bleibt die Zukunft aber ungewiss: „*Auch wenn das Konsumklima fast wieder sein Vorkrisenniveau erreicht hat, bleibt abzuwarten, ob von einer grundlegenden Trendwende gesprochen werden kann. Hier kommt es vor allem auch darauf an, wie sich das Infektionsgeschehen in den Wintermonaten entwickeln wird und ob neue Beschränkungen notwendig werden,*“ resümiert die GfK im Herbst 2021. Weiter heißt es: „*Die Konsumneigung weist jedoch ein niedriges Niveau auf. Gegenüber September 2020 beträgt das Minus 25 Punkte.*“ Viele Menschen üben Konsumverzicht und sparen – nicht zuletzt beim Taxi.

<sup>18</sup> Gesellschaft für Konsumforschung (GfK): Konsumklimastudien: 23. 04.2020, 27.01.2021, 28.04.2021.



- Kaufkraft:** Bei der (einzelhandelsrelevanten) Kaufkraft rangiert Mainz mit 106,5% vom Bundesdurchschnitt im gehobenen Mittelfeld – jedoch mit deutlichem Abstand zu Wiesbaden (112,3%) und Frankfurt (113,5%). In Folge der aktuellen Pandemie wird zudem ein genereller Rückgang der Pro-Kopf-Kaufkraft erwartet (Frühjahrs- vs. Herbstprognose 2020: Ø -570 €). Für Rheinland-Pfalz verringert sich die Pro-Kopf-Kaufkraft laut Acxiom voraussichtlich um 467 €.<sup>19</sup>

<sup>19</sup> Acxiom: Vergleich der Pro-Kopf-Kaufkraft der Frühjahrs- und Herbstprognose 2020, Stand 11 / 2020.



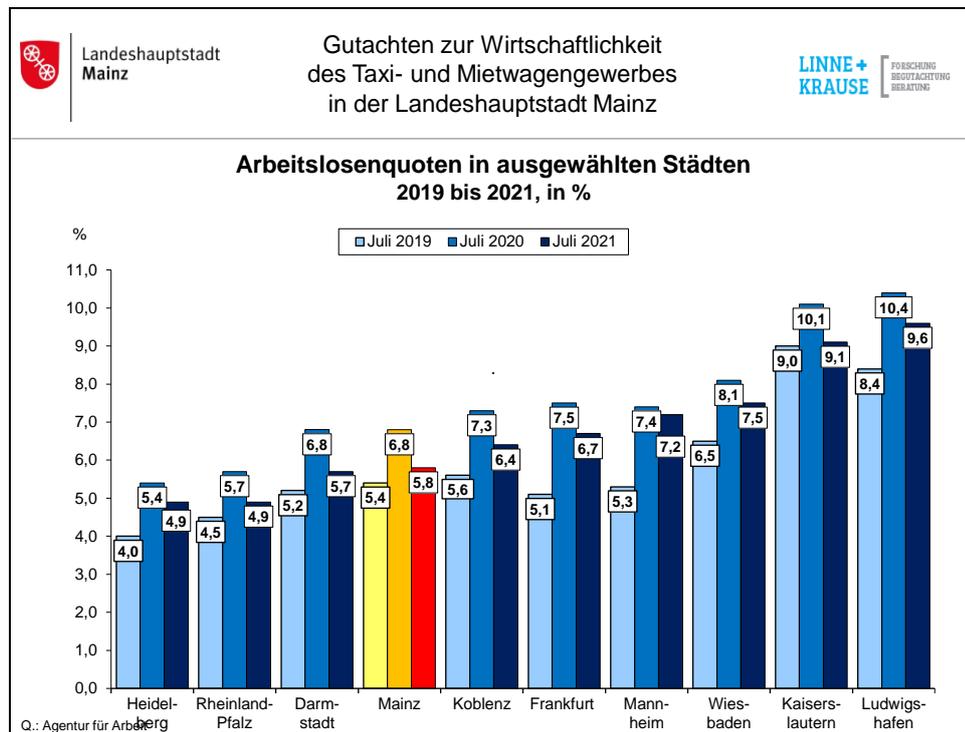
- Einzelhandel:** Nachfragerrelevant für Taxis ist der örtliche Einzelhandel. In Mainz sind rund 1.200 Unternehmen mit knapp 6.500 Beschäftigten tätig.<sup>20</sup> Auch die Mainzer Non-Food Geschäfte und Einkaufszentren leiden stark unter der Corona-Krise: Vor der Pandemie besuchten beispielsweise jeden Samstag durchschnittlich ca. 33.400 Fußgänger die Einkaufsmeile „Am Brand“. Mit dem ersten Lockdown im Frühling 2020 sank die Zahl auf unter 2.000. Am letzten Samstag vor Weihnachten 2020 wurden nur noch rund 3.000 Passanten gezählt – in normalen Zeiten der stärkste Einkaufstag des Jahres.<sup>21</sup> Obwohl die Geschäfte auch in der Innenstadt längst wieder geöffnet sind, liegen die Zahl der Passanten noch deutlich unter dem Niveau von „vor Corona“.

<sup>20</sup> Landeshauptstadt Mainz: Struktur- und Potenzialanalyse über die Weiterentwicklung des Einzelhandels in Mainz, April 2020, Statistische Informationen zur Stadtentwicklung, 2019.

<sup>21</sup> Q.: hystreet.com. Automatisierte Passanten Zählung, Standort Mainz, Am Brand.

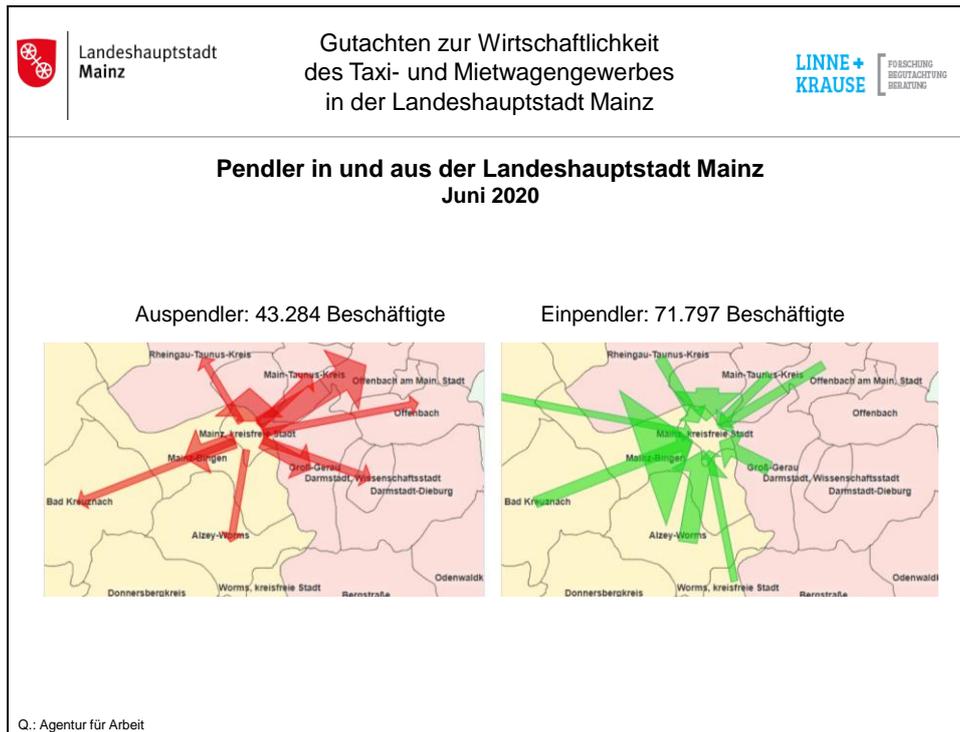
### 3.4.4 Nachfragefaktor Arbeitsmarkt

Nach einem Jahrzehnt guter Konjunktur hatte auch die Niedriglohnbranche Taxi / Mietwagen zunehmend Probleme, Fahrpersonal zu gewinnen. Auch beruflich eher gering Qualifizierte fanden Beschäftigung auf dem „regulären“ Arbeitsmarkt. Im Gefolge der Corona-Krise hat sich der Fahrermangel noch einmal deutlich verschärft. Wie in der Gastronomie wurden viele Mitarbeiter erwerbslos oder auf Kurzarbeit gesetzt. Vermehrt ist zu beobachten, dass Fahrer in andere Bereiche abgewandert sind:



- **Arbeitslosigkeit:** Auch in Mainz ist die Arbeitslosigkeit mit der Pandemie gewachsen: Während sie im Juli 2019 ca. 5,4% betrug, war sie im Folgejahr auf ca. 6,8% gestiegen. Mit der entspannteren Konjunkturlage sinkt die Quote der Erwerbslosen zwar vielerorts, rangiert aber immer noch höher als vor der Corona-Krise. Mainz liegt zurzeit mit ca. 5,8% Erwerbslosigkeit deutlich günstiger als z.B. Frankfurt oder Wiesbaden ( $\pm 7\%$ ).<sup>22</sup>
- **Kurzarbeit:** Im Frühling 2020 stieg die Zahl der von Kurzarbeit betroffenen Betriebe sprunghaft an, von 10 auf rund 1.600. Alarmierend war auch die Entwicklung der realisierten Kurzarbeit, die im April auf knapp 12.000 Beschäftigte hochschnellte. Seitdem hat sich die Lage zwar etwas beruhigt, stieg aber seit der Infektionswellen im Herbst 2020 wieder an. Somit bleibt auch diese Entwicklung weiterhin ungewiss.

<sup>22</sup> Bundesanstalt für Arbeit, Juli 2019, 2020, 2021.

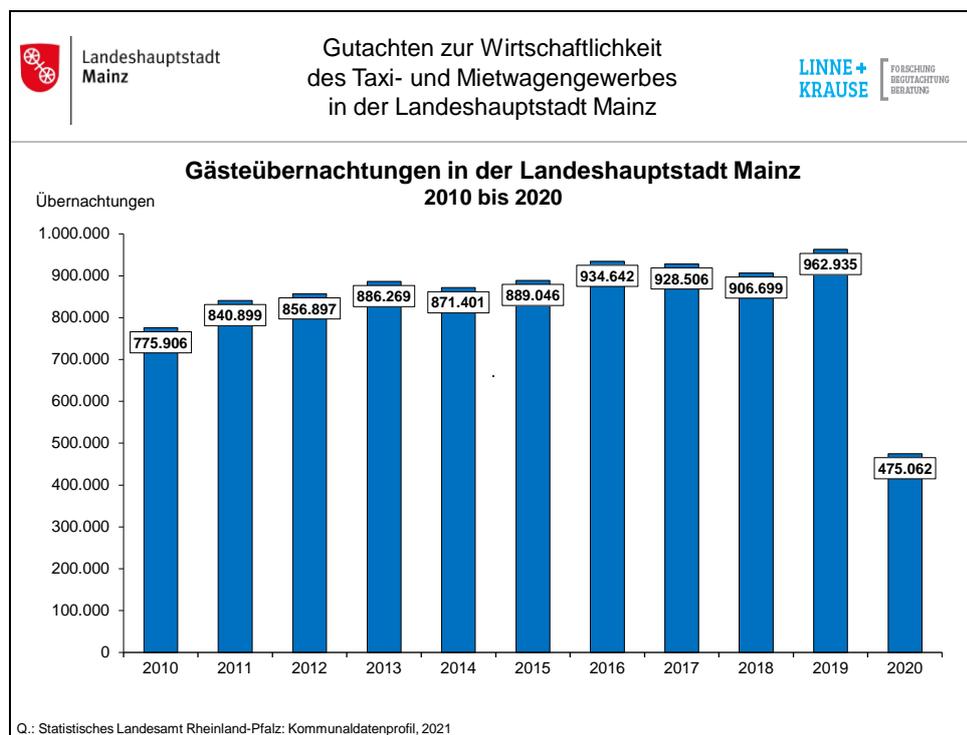


- Pendler:** Mainz gehört zu den deutschen Pendlerhochburgen: Von den knapp 90.000 hier wohnhaften Arbeitnehmern pendelten 2020 ca. 43.000 über die Stadtgrenze – allein jeweils ca. 9.000 nach Frankfurt oder Wiesbaden. In die Stadt hinein führen rund 72.000 Beschäftigte – hauptsächlich aus Wiesbaden und den umliegenden Landkreisen. Die zunehmende Trennung von Wohn- und Arbeitsort schmälert strukturell die Taxinachfrage: Berufspendler sind ganz überwiegend auf den privaten Pkw bzw. auf Bus und Bahn orientiert und fallen so als Nachfragefaktor weitgehend aus.<sup>23</sup>

<sup>23</sup> Bundesagentur für Arbeit, Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Kreisen, Stichtag: 30.6.2020.

### 3.4.5 Nachfragefaktor Reise- und Übernachtungsgewerbe

Reisen, Tagungen und Messen sind generell wichtige Nachfragequellen insbesondere für Taxis. Wegen seiner verkehrsgünstigen Lage ist Mainz ein beliebter Ort für Tagungen und Kongresse und andere Business-Events. Zudem profitiert die Stadt in Spitzenzeiten von der Frankfurter Messe. Geschäftsreisende tragen noch zu ca. 12% der Taxiumsätze bei (2013: ca. 22%). Hinzu kommen Touristen mit ca. 3% Umsatzanteil. Die Reisebranche erholt sich nur schleppend von der Corona-Krise.



- Übernachtungen:** In Mainz stehen ca. 6.800 Betten zur Verfügung. 2019 wurden fast eine Million Übernachtungen gezählt. Im touristischen „Katastrophenjahr“ 2020 sank die Zahl auf ca. 475.000. Landesweit sind die Übernachtungszahlen 2021 gegenüber dem Vorjahr sogar noch einmal zurückgegangen. Trotz Lockerung der Beherbergungs- und Reisebeschränkungen ist die dynamische Entwicklung der letzten Jahre vorerst gestoppt. Vor allem ausländische Gäste bleiben weg. Die Zunahme von Video-Konferenzen wird auch in Zukunft das Geschäftsreiseraufkommen deutlich mindern.

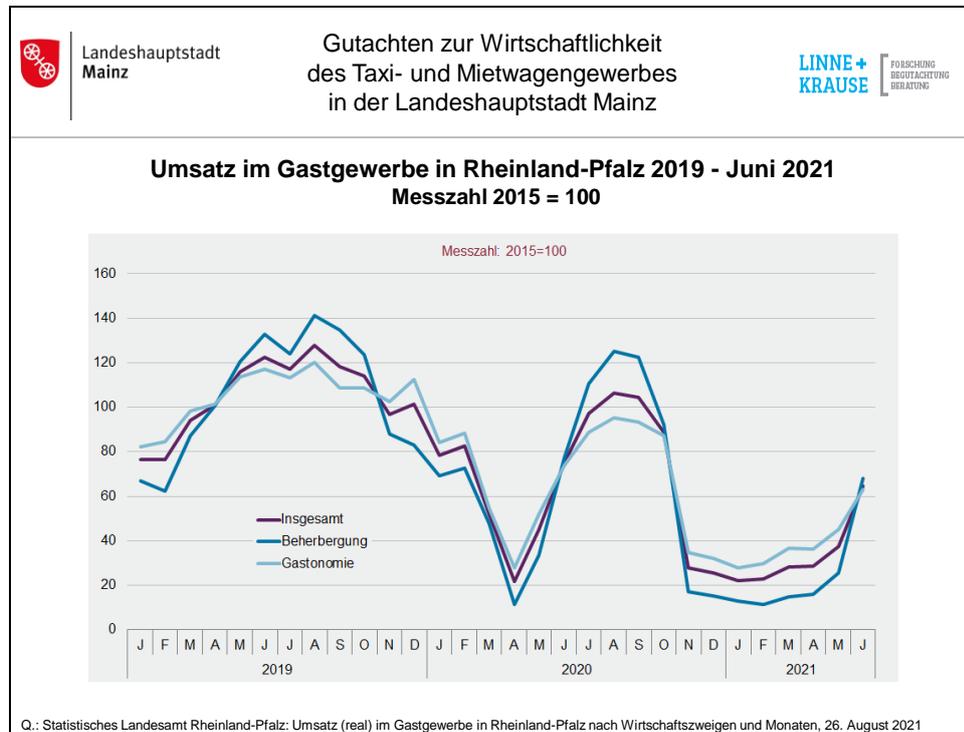
- **Kongresse und Tagungen:** Für Tagungen und Kongresse stehen vielfältige Einrichtungen bereit: Größte Location ist die teils im Umbau befindliche Rheingoldhalle mit Platz für 2.500 Gäste auf demnächst 9.000 m<sup>2</sup> Fläche. Die „Halle 45“ (ehemals Phönix-Halle) war „vor Corona“ für bis zu 2.000 Personen zugelassen. Auch in den verschiedenen Innenbereichen der MEWA Arena werden Tagungen für bis zu 2.000 Gäste angeboten. Insgesamt 1.200 Teilnehmer finden in den verschiedenen Räumen der Alten Lokhalle Platz. Im Kurfürstlichen Schloss oder im Frankfurter Hof lassen sich Tagungen mit jeweils bis 800 Personen realisieren. Auch viele Hotels wie das Hyatt Regency, das Hilton Mainz oder das Favorite Parkhotel bieten Tagungsräume für bis zu 500 Gäste.
- **Messen:** Trotz des 2005 eröffneten Messeparks steht Mainz noch immer deutlich im Schatten Frankfurts. Das Mainzer Hotelgewerbe profitiert aber in „Stoßzeiten“ von dem Messe- und Kongressgeschehen in der Mainmetropole, das – gemessen an der Hallenkapazität – bundesweit Rang 2 einnimmt. Das Messengeschehen ist jedoch weitgehend zum Erliegen gekommen. Im Corona-Jahr 2020 konnten von den geplanten 355 Messen nur 114 durchgeführt werden, meist als virtuelle Events. Die Besucherzahlen gingen um 78% zurück.<sup>24</sup> Obwohl Großveranstaltungen nun mit den sogenannten 2G+-Regeln stattfinden können, ist die Zahl der Events stark rückläufig. Damit schwindet auch diese Quelle der Taxinachfrage bis auf Weiteres.

---

<sup>24</sup> Ausstellungs- und Messe-Ausschuss der Deutschen Wirtschaft e.V. (AUMA): Messeplatz Deutschland, Ausstellungskapazitäten - Ranking nach Hallenfläche (absolut), 2021.

### 3.4.6 Nachfragefaktor Freizeitwirtschaft / Erlebnisbranche

Gastronomie, Kultur und Nachtleben generieren vorrangig für Taxis Nachfrage. Auch die Erlebnisbranche ist noch immer massiv von den Einschränkungen in Folge der Pandemie berührt:

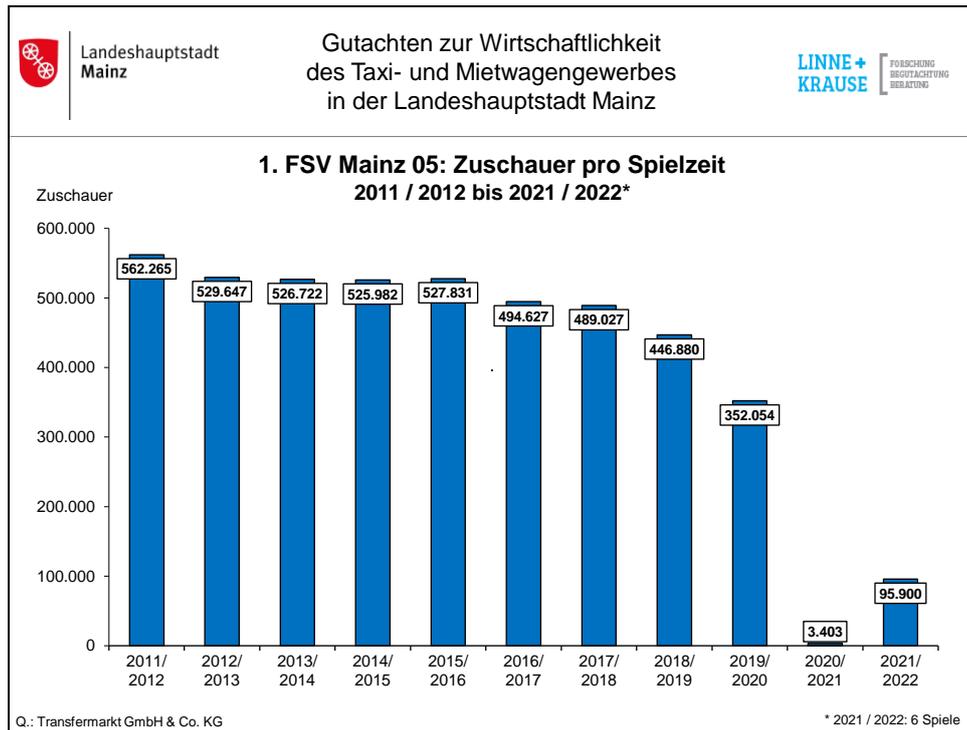


- Gastronomie:** Die Mainzer Gastronomie ist traditionell breit aufgestellt. Restaurants und Cafés konzentrieren sich vorrangig in der Altstadt, wo Traditionslokale wie Eisgrub, dem Heringsbrunnen oder dem Sixties einladen. Auf Grund der Corona-Pandemie waren etliche Gaststätten geschlossen. Das Statistische Landesamt meldete für die Rheinland-Pfälzische Gastronomie 2020 einen Umsatzrückgang von ca. 33% gegenüber dem Vorjahr.<sup>25</sup> Mit den stufenweisen Lockerungen wächst allmählich die Zuversicht und im August 2021 lagen die Umsatzeinbußen „nur“ noch bei knapp 6% - gegenüber August 2019.<sup>26</sup> Ein Drittel der Betriebe kämpft allerdings weiterhin mit Existenzängsten. Wie sich die Lage in den kommenden Monaten entwickelt, bleibt ungewiss.

<sup>25</sup> Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: Statistische Berichte: Beschäftigte und Umsatz im Gastgewerbe, Dezember 2020, Pressemitteilungen 16.07.2021.

<sup>26</sup> Deutscher Hotel- und Gaststättenverband (DEHOGA): Pressemitteilung: „In vielen gastgewerblichen Betrieben wächst die Zuversicht“, 06.09.2021

- **Diskotheken und Clubs:** Für die abendliche Nachfrage haben Diskotheken und Clubs große Bedeutung, die sich in der Altstadt, aber auch in Mombach konzentrieren: Das Angebot in der Studentenstadt ist vielfältig und reicht vom „Imperial“, dem „Roof 175“, dem „Bellini Club“ bis hin zum „Roxy“. Eine Mainzer Besonderheit ist die „Studinight“ jeden Mittwoch mit freiem Eintritt in den meisten Clubs. Laut DEHOGA-Umfrage leiden Bars, Kneipen und Diskotheken weiterhin besonders unter den pandemiebedingten Einschränkungen. Die Einbußen liegen zwischen ca. 76% bei Bars und Kneipen und 94% bei Clubs und Diskotheken. Ob und wie sich die Szene „nach Corona“ wieder etabliert, bleibt offen. Damit ist eine weitere wichtige Nachfragequelle auch für Mainzer Taxis gefährdet.
- **Veranstaltungsorte:** Auch das kulturelle Leben, das in normalen Zeiten Taxinachfrage generiert, liegt noch weitgehend brach. Neben den zahlreichen Tagungs- und Kongressräumlichkeiten – die auch für Konzerte, Schauspiel, Musicals etc. genutzt werden – verfügt Mainz über weitere Bühnen und Veranstaltungsorte: Das Kulturzentrum Mainz (KUZ) hat im Erdgeschoss Kapazität für 1.000 Personen, hinzu kommt der Lehrsaal im Obergeschoss. Bedeutung hat daneben die Alte Lokhalle.
- **Kultur:** Die Landeshauptstadt beheimatet auch das Staatstheater Mainz, dessen drei Bühnen insgesamt über 1.500 Plätze bieten. In der Saison 2018/2019 wurde ein Höchststand von über 236.000 Gästen erreicht. Die Mainzer Kammerspiele zogen in Normalzeiten rund 45.000 Besuchern pro Spielzeit an. Hinzu kommen mehrere Kleinbühnen wie „unterhaus Mainz“. Auch Kinos wie Cinestar und CinéMayence im Schönborner Hof oder die Spielbank im „Domflügel“ des Hilton Hotels generieren Taxinachfrage.
- **Events:** Veranstaltungen bilden eine wichtige Quelle der Taxinachfrage. Mit Abstand bedeutendste Großveranstaltung ist die Mainzer Fastnacht. Allein zum Rosenmontagszug reisen im Schnitt ca. 500.000 Menschen an. Mit bis zu 500.000 Besuchern zählt weiterhin das 4-tägige Johannistfest im Juni zu den Top-Events. Zum Mainzer Weinmarkt am letzten August- und ersten Septemberwochenende, werden jährlich von mehr als 300.000 Gäste begrüßt. Hinzu kommen in normalen Jahren Festivals wie das Open-Ear oder FILMZ, das Mainzer Oktoberfest oder der Weihnachtsmarkt. Festivals und Volksfeste sind in der Corona-Krise weitgehend ausgefallen. In nähere Zukunft ist ebenfalls mit Einschränkungen zu rechnen, so dass den Taxis auch hier erheblich Umsatz entgeht.



- 1. FSV Mainz 05:** Ein gewichtiger Faktor der Taxinachfrage war bislang der Erstligist 1. FSV Mainz 05. Mit der Eröffnung der MEWA Arena im Sommer 2011 wurde der Kapazität auf 33.300 Plätze erweitert. Kamen bis zur Saison 2015 / 2016 noch jeweils 530.000 Fans bzw. rund 30.000 pro Spieltag, so erodierten die Zahlen in den Folgejahren auf knapp 450.000. In der Corona-Krise sank die Besucherzahl auf ca. 3.400. Auch hier ist den Taxis wichtige Nachfrage weggebrochen.

### 3.4.7 Nachfragefaktor Gesundheitswirtschaft und -versorgung

Die Gesundheitswirtschaft zählt nun zu den wichtigsten Nachfragequellen der örtlichen Taxis und Mietwagen. Ca. 44% der Taxierlöse (und fast alle Mietwagenerlöse) entfallen in Mainz seit Pandemiebeginn auf Krankenfahrten (2013: ca. 23% der Taxierlöse). In der Corona-Krise wurden zahlreiche Behandlungen zwar verschoben. Dennoch haben sich Krankenfahrten als stabile Nachfragequelle erwiesen:

LANDESHAUPTSTADT MAINZ STATIONÄRE MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN, 2021	
	Betten
Universitätsmedizin der Johannes-Gutenberg-Universität	1.665
Marienhaus Klinikum Mainz	597
- St. Hildegardis-Krankenhaus	
- St. Vincenz und Elisabeth Hospital	
DRK Schmerz-Zentrum	80
Römerwallklinik GmbH	15

Q.: Krankenhausgesellschaft Rheinland-Pfalz e.V.: Krankenhausverzeichnis Rheinland-Pfalz 2020

- Universitätskrankenhaus:** Mit Abstand bedeutendste medizinische Einrichtung und zugleich wichtigste einzelne Nachfragequelle ist die Universitätsmedizin der Johannes-Gutenberg-Universität Mainz – das einzige Krankenhaus der Supramaximalversorgung in Rheinland-Pfalz. In den mehr als 60 Kliniken, Abteilungen und Instituten stehen rund 1.670 Planbetten zur Verfügung. Jährlich werden hier mehr als 350.000 Patienten stationär oder ambulant versorgt. Mit rund 8.500 Mitarbeitenden ist die Klinik zudem größter Arbeitgeber der Stadt. Hinzu kommen 3.400 Studierende und gut 600 Fachkräfte verschiedenster Berufe, die hier ausgebildet werden.
- Weitere Kliniken:** Das Marienhaus Klinikum Mainz hat insgesamt rund 600 Betten und beschäftigt rund 1.300 Mitarbeiter – verteilt auf zwei Standorte. Mit jährlich ca. 58.000 Patienten besteht auch hier Nachfrage für Taxis und Mietwagen. Das DRK Schmerz-Zentrum ist mit ca. 80 Betten die größte interdisziplinäre Schmerzambulanz bundesweit. In privater Regie arbeitet daneben die Römerwallklinik (ca. 15 Betten). Die Bevölkerung und das örtliche Taxi- und Mietwagengewerbe profitieren zudem vom medizinischen Angebot in der Metropole Frankfurt (ca. 5.600 Betten) und in der Landeshauptstadt Wiesbaden (ca. 1.900 Betten).

- **Dialyse und Radiologie:** Eine wichtige Nachfragequelle bilden weiterhin Serienfahrten zu Dialyse- und Radiologie-Zentren, die meist in räumlicher Nähe der Krankenhäuser. Das KfH Kuratorium für Dialyse und Nierentransplantation e.V. unterhält eine Einrichtung in Mainz. Eine weitere Dialyse arbeitet am Brand. Radiologie-Zentren sind in den Krankenhäusern und MVZs (z.B. RheinMain-Nahe) angesiedelt.
- **Niedergelassene Ärzte:** In der Landeshauptstadt arbeiten weiterhin rund 620 niedergelassene Ärzte sowie knapp 160 Zahnärzte, die – in unterschiedlichem Maße – auch für Aufträge für Taxis und Mietwagen sorgen.<sup>27</sup> Mit einer Ärztedichte von 256 Ärzten pro 100.000 Einwohner rangiert Mainz gleichauf mit Frankfurt (252), aber etwas hinter Wiesbaden (282).<sup>28</sup> Die Praxen konzentrieren sich um den Gutenbergplatz.
- **Impfzentrum:** Einen temporären Nachfragehotspot bildete das Corona-Impfzentrum im ehemaligen FH-Gebäude in Gonsenheim. Der Wermutstropfen aus Taxi- und Mietwagensicht: Eine mobile Flotte der Charity Alliance organisiert kostenlose Hin- und Rückfahrt für Senioren ab 70.<sup>29</sup> Weiterhin hat UBER bis Mitte Juni Neukunden zwei kostenfreie Fahrten pro Person (bis zu je 15 €) für Impftermine im Zentrum oder beim Arzt angeboten.<sup>30</sup>

---

<sup>27</sup> Rheinland-Pfalz, Statistisches Landesamt: Rheinland-Pfalz Regional 2021.

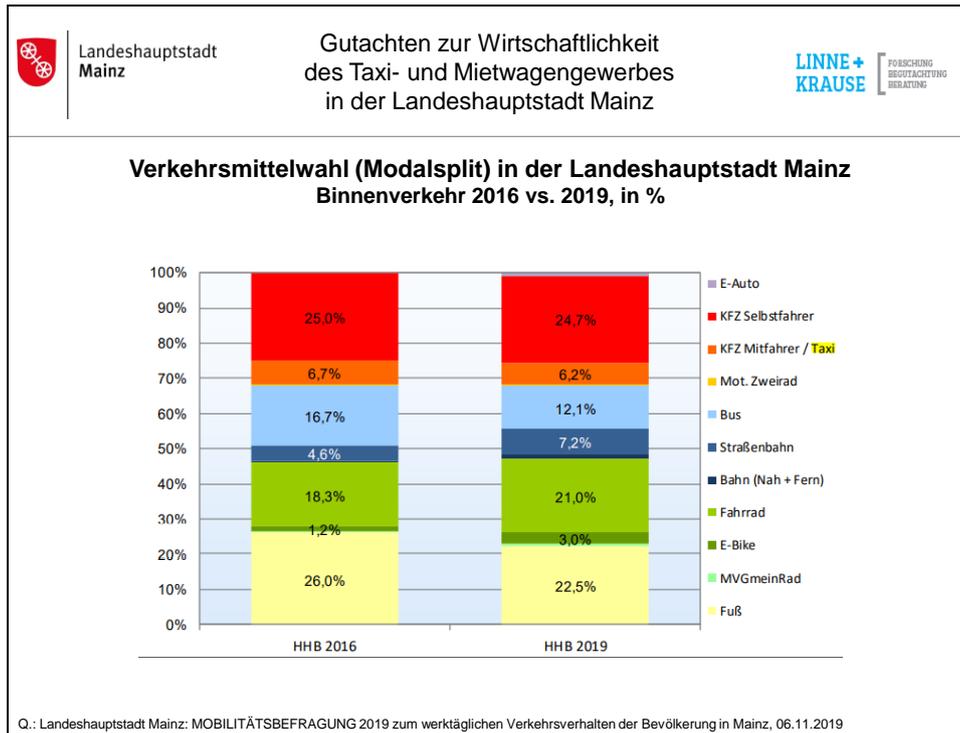
<sup>28</sup> Kassenärztliche Bundesvereinigung (KBV): Regionale Verteilung der Ärzte in der vertragsärztlichen Versorgung, 2020.

<sup>29</sup> Landeshauptstadt Mainz: Impfen in Mainz, aufgerufen am 19.08.2021.

<sup>30</sup> <https://www.uber.com/de/blog/impffahrt/>, aufgerufen am 19.08.2021.

### 3.5 Nachfragefaktor Verkehr

Neben der Einbettung in die regionale Wirtschaft agieren Taxis und Mietwagen im verkehrswirtschaftlichen Umfeld. Vor allem Taxis erfüllen hier eine wichtige Ergänzungsfunktion, stehen aber auch im Wettbewerb mit anderen Verkehrsformen:

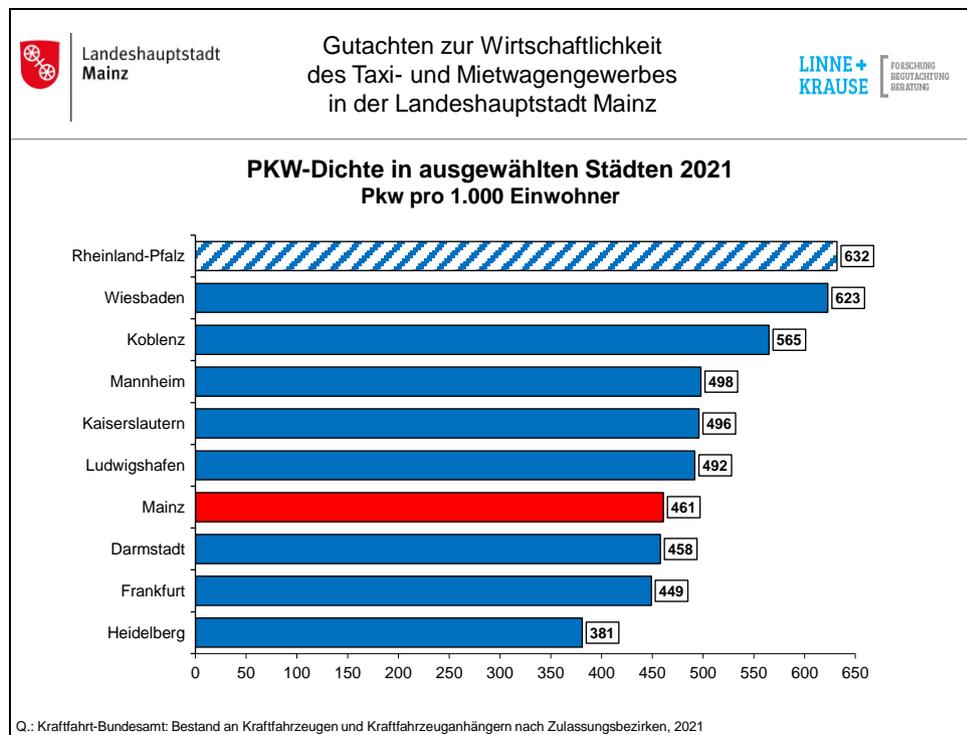


Die 2019 durchgeführte Mobilitätsbefragung zeigt gegenüber der Befragung von 2016 einige Veränderungen: In den letzten Jahren geht der Trend hin zu mehr Radverkehr: Während 2016 ca. 19,5% aller Wege mit dem Rad oder E-Bike zurückgelegt wurden, waren es 2019 ca. 24%. Nahezu unverändert sind der Autoverkehr und die Nutzung von Bus und Bahn geblieben, wobei sich eine Verschiebung vom Bus zur Straßenbahn abzeichnet – mutmaßlich bedingt durch Inbetriebnahme der „Mainzelbahn“.<sup>31</sup> In der Corona-Pandemie ist der gesamte innerstädtische Verkehr stark zurückgegangen, wobei in der Krise individuelle Verkehrsmittel (Pkw, Rad, zu Fuß) deutlich gegenüber Bus und Bahn gewonnen haben.

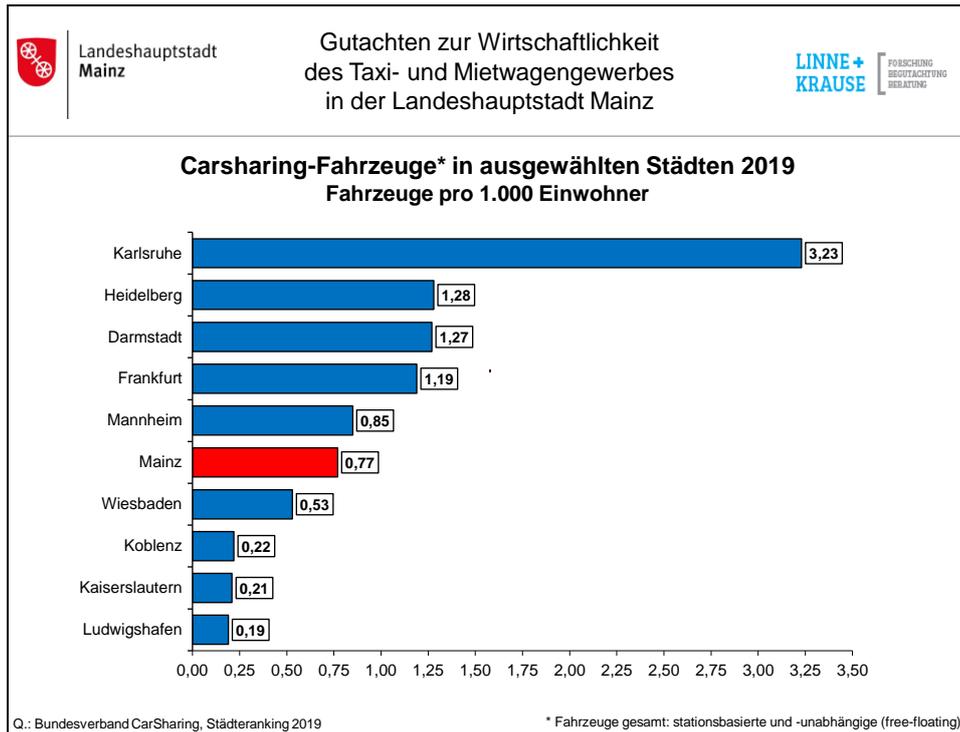
<sup>31</sup> Landeshauptstadt Mainz: MOBILITÄTSBEFRAGUNG 2019 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Mainz, 06.11.2019.

### 3.5.1 Nachfragefaktor motorisierte Individualverkehr

Generell ist der bedeutendste Wettbewerber von Taxis und Mietwagen der motorisierte Individualverkehr und hier vorrangig der private Pkw. Dort, wo Verfügbarkeit und Nutzung des eigenen Fahrzeugs gering ist, finden Taxis und Mietwagen i.d.R. gute Nachfrage – ein Standortvorteil für Mainzer Taxis und Mietwagen: In der Studentenstadt Mainz liegt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mit rund 30% ähnlich hoch wie in Frankfurt (ca. 34%), aber deutlich niedriger als in der Nachbarstadt Wiesbaden (ca. 56%).



- PKW-Dichte:** Mainz zählt zurzeit rund 100.800 Pkw. Auf 1.000 Einwohner kommen somit 461 Pkw – deutlich weniger als im Landesdurchschnitt (ca. 632) oder in der Nachbarstadt Wiesbaden (623).



- **Carsharing:** Carsharing ist noch keine ernsthafte Konkurrenz für die Mainzer Taxis. Während in der deutschen Carsharing-Hauptstadt Karlsruhe ca. 3,2 Fahrzeuge auf 1.000 Einwohner kommen, sind es in Mainz nur 0,77. In 2019 standen knapp 110 Mainzer Fahrzeuge an Stationen bereit, die aber erfahrungsgemäß kaum im Wettbewerb mit den Taxis stehen. Wettbewerbsrelevant sind allenfalls die rund 60 stationsungebundenen (free-floating) Fahrzeuge.<sup>32</sup>

<sup>32</sup> Bundesverband CarSharing e.V.: CarSharing Städteranking 2019.

### 3.5.2 Nachfragefaktor Schienenverkehr

Gegenüber der Schiene nimmt das Taxi eine wichtige Ergänzungsfunktion wahr. Mit täglich rund 415 Zughalften und ca. 75.000 Reisenden war der Mainzer Hauptbahnhof vor der Pandemie eine Hauptnachfragequelle. 2020 ist die Zahl der Bahnreisenden um ca. 41% zurückgegangen. 2021 hatte die Auslastung gegenüber dem Vorjahr jedoch um rund 50% wieder angezogen.<sup>33</sup>

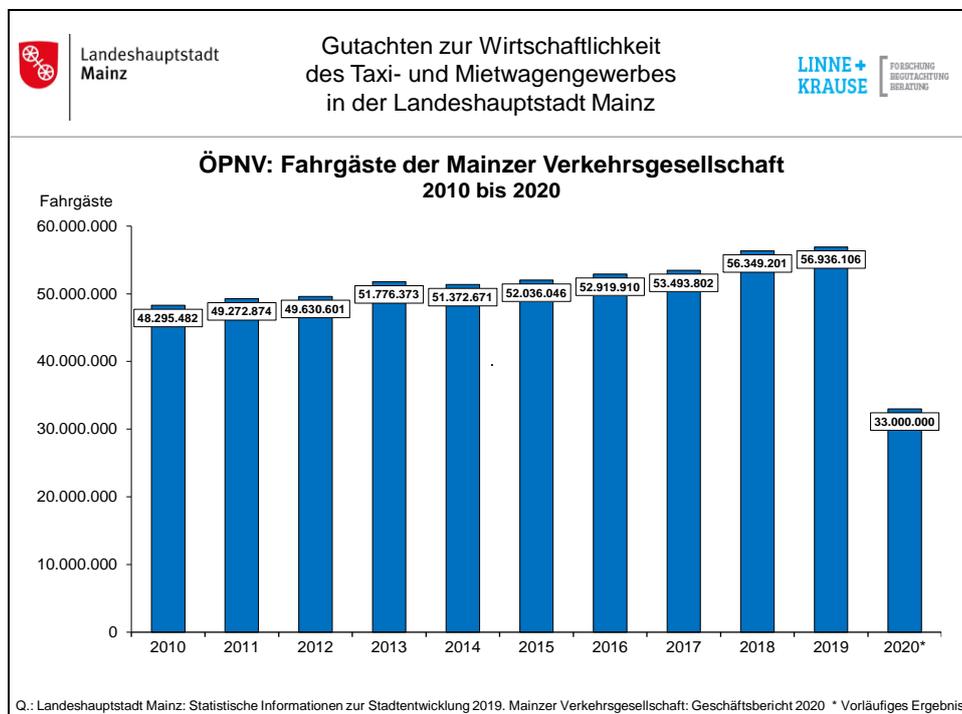


- **Fernzüge:** Der Hauptbahnhof wird täglich von mehr als 100 Fernverkehrszügen angefahren und ist direkt mit Hamburg, Berlin, Köln, Leipzig, München, Stuttgart, Düsseldorf, Basel und Wien verbunden. Erfahrungsgemäß fragen vor allem Fernreisende Taxidienste nach.
- **Regionalzüge:** Täglich verkehren über 300 Regionalzüge, über den Mainzer Hauptbahnhof und 6 weitere Haltestellen im Stadtgebiet. Regionalzüge verbinden Mainz u.a. mit Frankfurt, dem Flughafen, Mannheim, Saarbrücken und Koblenz.
- **S-Bahn:** Die S-8 Rhein-Main bedient den Hauptbahnhof, Mainz-Nord und Mainz-Römisches Theater auf der Strecke von Wiesbaden nach Frankfurt und Offenbach. Die S-9 fährt von Wiesbaden über Mainz nach Mannheim.

<sup>33</sup> Deutsche Bahn AG, Investors Relations, Juni, Juli 2021.

### 3.5.3 Nachfragefaktor innerstädtischer ÖPNV

Mainz hat ein leistungsfähiges Bus- und Straßenbahnnetz, das den Taxis nur begrenzte Entfaltungsmöglichkeit belässt. Die vielfältige Raumstruktur mit einer geschlossenen dicht besiedelten Kernstadt und eher dünn besiedelten Außenbezirken, erschwert aber zuweilen die ÖPNV-Bedienung. Örtlicher Hauptakteur ist der Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH der Stadtwerke (MVG), die unter der Marke „Mainzer Mobilität“ 2019 knapp 57 Mio. Fahrgäste beförderten. Im Corona-Jahr 2020 gingen auch hier die Zahlen auf ca. 33 Mio. zurück (-42%).<sup>34</sup>



- **Straßenbahn:** Das Rückgrat des innerstädtischen ÖPNVs bilden die fünf Straßenbahnlinien. Auf einer Strecke von knapp 30 Kilometern werden rund 60 Haltestellen angefahren. Zentrale Drehscheibe ist der Hauptbahnhof. Daneben ermöglichen weitere Umsteigeknoten wie die Universität, das Pariser Tor oder die Rheingoldhalle/Rathaus Verbindungen „über Eck“. Mit Inbetriebnahme der „Mainzelbahn“ (Linie 53) Ende 2016 ist der Lerchenberg direkt mit dem Hauptbahnhof verbunden.
- **Busse:** Neben der Straßenbahn betreibt die MVG rund 30 Buslinien. Mit Linien nach Wiesbaden und in die Umlandkreise geht das Bediengebiet weit über die Stadtgrenzen hinaus.

<sup>34</sup> Mainzer Stadtwerke AG: Geschäftsbericht 2020, Geschäftsfeld Mobilität Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH

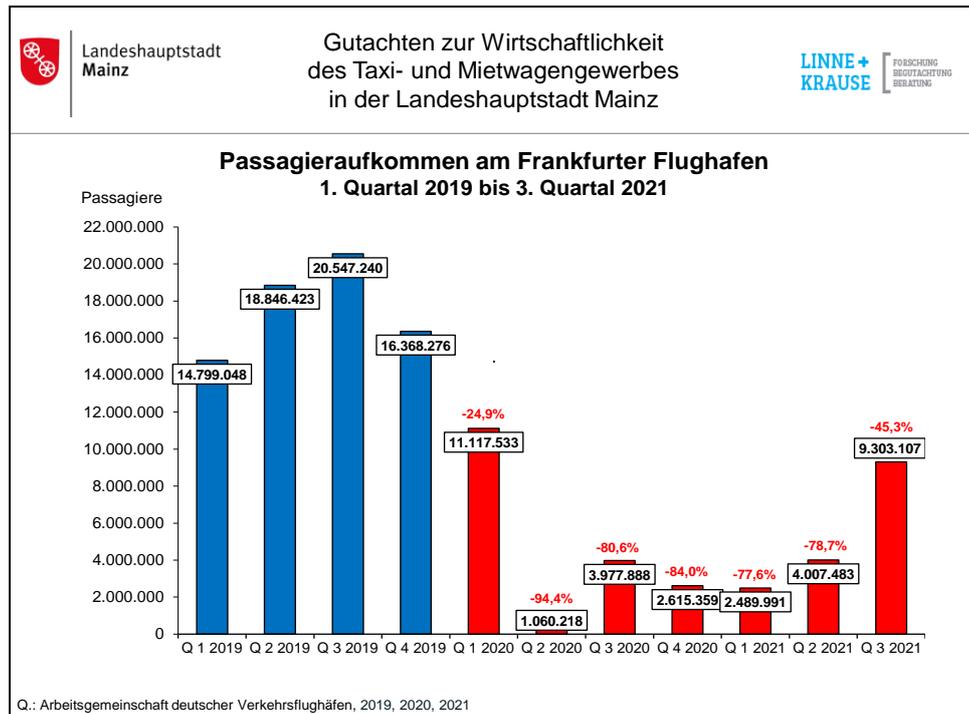
- **Nachtverkehr:** Besonders nachts stehen Taxis im intensiven Wettbewerb mit Bussen und Bahnen. Die Straßenbahnlinien 50, 51 und 52 sowie die Buslinien 6, 66, 68, 90-93 sind auch nachts im Einsatz. Während die Linien in den „Partynächten“ auf Samstag und Sonntag von ca. 1:00 Uhr bis 6:00 bzw. 8:00 Uhr verkehren, sind die Bedienzeiten ansonsten generell auf ca. 23:00 bis 2:00 Uhr beschränkt. Lediglich auf den Linien 50 und 90 werden zwei spätere Fahrten angeboten. Werktäglich startet der Liniennetzplan „Tag“ aber bereits ab 4:00 Uhr, was auch von vielen Nachtschwärmern genutzt wird.
- **Mainz-RIDER:** Unter dem Dach der MVG wurde im Herbst 2020 das appbasierte Ridepooling Projekt Mainz-Rider gestartet. Täglich von 18:00 bis 4:00 Uhr werden testweise über 1.000 virtuelle Haltestellen in Drais, Finthen, Gonsenheim, Hartenberg-Münchfeld, Mombach, Lerchenberg, Marienborn, Bretzenheim und in Teilen der Oberstadt angefahren. Am Tag ist die E-Flotte montags bis freitags von 9:00-15:00 Uhr in Finthen unterwegs. Die Einführungsstarif beträgt 1,00 € mit bzw. 5,00 € ohne MVG-Zeitkarte. Von September bis Mitte Dezember 2020 wurden aber nur gut 2.700 Fahrten durchgeführt.<sup>35</sup>
- **meinRad:** Ein weiteres Mobilitätsangebot bilden die seit 2012 per App buchbaren Mieträder. Unter der Marke „meinRad“ werden gut 1.200 Fahrräder an rund 220 Stationen in Mainz, Wiesbaden, Ingelheim, Ginsheim-Gustavsburg oder Budenheim zur Verfügung gestellt. Erfahrungsgemäß entsteht hier nur mäßige Taxikonkurrenz.
- **Plattformen:** Im März 2021 kündigte der Fahrdienstleister UBER sein Angebot auch auf Mainz und Wiesbaden auszudehnen. Zum Einstieg wurden verbilligte Fahrten zum Impftermin angeboten. Über die tatsächliche Verkehrsleistung der durch UBER vermittelten Mietwagen ist noch nichts bekannt. Geschätzt rund 30 UBER-Fahrzeuge sind in Mainz im Einsatz – häufig mit auswärtigem Kennzeichen. Appbasierte Fahrdienste mit Mietwagen stehen zuweilen in aggressivem Preiswettbewerb zum Taxigewerbe und haben Kunden insbesondere in der Mainzer Medienbranche. Das im August in Kraft getretene neue PBefG hat neue Regeln zum Miteinander verschiedener Verkehrsformen aufgestellt. So kann beispielsweise die Stadt Mainz grundsätzlich Mindestbeförderungsentgelte für Mietwagen festlegen.
- **Einbindung Taxis:** Eine Einbindung in den ÖPNV z.B. in Form von AST- oder Schienenersatz-Verkehr hat für Mainzer Taxis kaum wirtschaftliche Bedeutung. Weniger als 2% der Taxierlöse stammen aus solchen Fahrten, ähnlich wie in 2013 (ca. 2,4%).

---

<sup>35</sup> Sensor-Magazin Mainz: Beitrag „MainzRIDER bedient ab Januar bald die gesamte Stadt“ vom 30.12.2020

### 3.5.4 Nachfragefaktor Flugverkehr

Mainzer Taxis und Mietwagen profitieren von dem rund 30 km entfernten Frankfurter Airport – vor der Corona-Krise der bedeutendste deutsche Arbeitsort und zugleich wichtigste Nachfragequelle des deutschen Taxigewerbes:



- **Flughafen Frankfurt:** Viele Jahre stiegen die Fluggastzahlen kontinuierlich: Im Rekordjahr 2019 wurden zuletzt mehr als 70 Mio. Fluggäste gezählt. In „normalen“ Zeiten generierte der Flughafen erhebliche Taxinachfrage – auch für Mainzer Taxis. Vor der Corona-Pandemie gingen von hier täglich über 2.700 Taxi-Fahrten aus.<sup>36</sup> Das Mainzer Taxigewerbe darf sich zwar nicht in Frankfurt bereitstellen, kommt aber im Zubringerdienst bzw. auf Vorbestellung zum Einsatz.
- **Corona-Krise:** Der Flugverkehr ist in extremer Weise von der Corona-Krise betroffen: Im 1. Lockdown ging die Passagierzahl um ca. 94% zurück. Langsam kehren die Passagiere zurück, auch wenn das Minus im 3. Quartal 2021 (ca. -45%) gegenüber 2019 noch immer massiv ausfällt. Trotz leichtem Aufwärtstrend erholt sich die Branche nur schleppend. Somit ist auch diese Nachfragequelle – zumindest in absehbarer Zukunft – teilweise versiegt.

<sup>36</sup> Fraport AG: Zahlen Daten, Fakten: Verkehrsanbindung, Taxi.

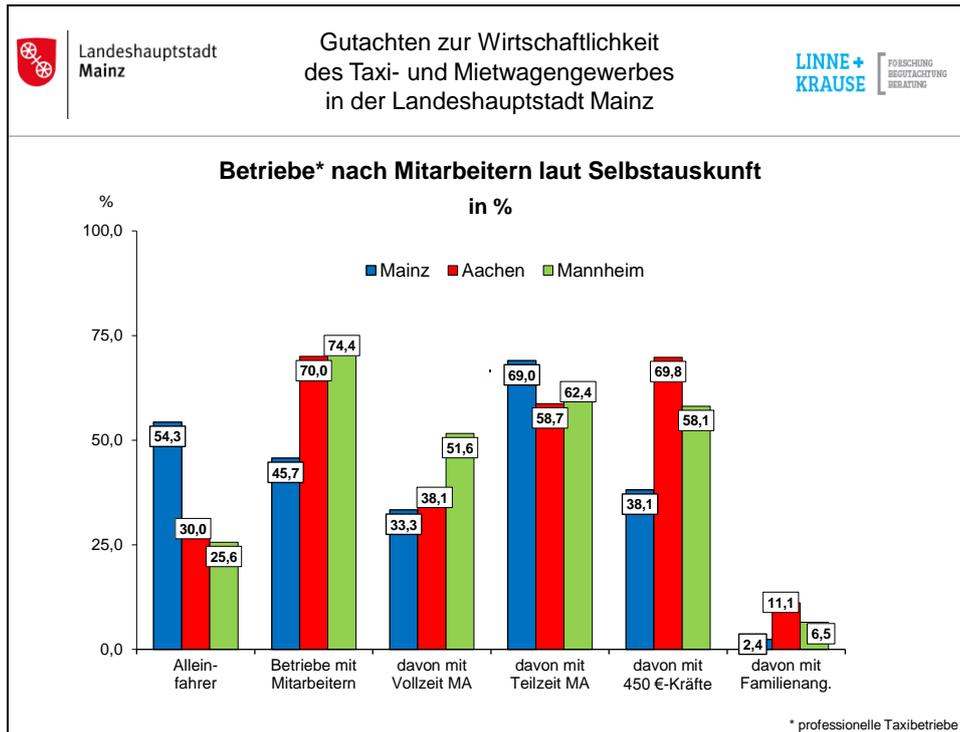
## 4 ANGEBOTSSITUATION

### 4.1 Angebotsfaktor Beschäftigte

Das professionelle Mainzer Taxigewerbe wird von Klein(st)betriebe mit einem Fahrzeug dominiert – im Durchschnitt ca. 1,4 Taxis pro Betrieb. Entsprechend gering ist die Personalausstattung. In der Pandemie dürfte zudem ein Fahrerabbau stattgefunden haben:

LANDESHAUPTSTADT MAINZ BETRIEBE NACH MITARBEITERN LAUT SELBSTAUSKUNFT 2020 - IN % BZW. ANZAHL MITARBEITER -									
	Taxi-Betriebe					Miet- wagen Betriebe	Vergleichsstädte		
	Prof. Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	Semi- prof.		Aachen 2019	Frankfurt 2018	Mannheim 2018
Alleinfahrer (%)	54,3	100,0	0,0	0,0	71,1	33,3	30,0	19,9	25,6
mit Mitarbeitern (%)	45,7	0,0	100,0	100,0	28,9	66,7	70,0	80,1	74,4
davon mit Vollzeitmitarb. (%)	33,3	-	20,0	52,9	23,1	50,0	38,1	43,8	51,6
Ø Anzahl Vollzeitmitarb.	2,4	-	1,2	3,0	1,3	6,0	2,4	2,4	3,0
davon mit Teilzeitmit. (%)	69,0	-	72,0	64,7	53,8	50,0	58,7	55,3	62,4
Ø Anzahl Teilzeitmitarb.	1,7	-	1,1	2,7	1,1	1,0	1,6	2,7	2,4
davon mit 450 €-Kräfte (%)	38,1	-	20,0	64,7	30,8	50,0	69,8	51,6	58,1
Ø Anzahl 450 €-Kräfte	1,6	-	1,0	1,8	1,8	3,0	2,1	2,3	2,1
davon mit Familienangehörige (%)	2,4	-	0,0	5,9	0,0	0,0	11,1	7,5	6,5
Ø Anzahl Familienangeh.	1,0	-	-	1,0	-	-	1,0	1,0	1,2

- **Alleinfahrer:** Der Anteil professioneller Alleinfahrer rangiert mit ca. 54% bei den Taxis etwas höher als in 2013 (ca. 48%) und weit über dem der Vergleichsstädte (ca. 20% bis 30%). Bei den semiprofessionellen Betrieben lag der Alleinfahrer-Anteil sogar bei ca. 71%. Im Mainzer Mietwagengewerbe finden sich dagegen weniger Solounternehmer (ca. 33%).
- **Vollzeitmitarbeiter:** Sofern Taxifahrer beschäftigt wurden, arbeiteten sie eher selten auf Vollzeitbasis (ca. 33%) – deutlich weniger als in anderen Städten. Im Durchschnitt wurden 2,4 Vollzeitmitarbeiter pro Betrieb eingesetzt. Je größer der Betrieb, desto mehr Vollzeitkräfte. Im Mietwagengewerbe ist der Vollzeitan- teil höher (ca. 50%). Auch semiprofessionelle Betriebe beschäftigten Vollzeit- kräfte (ca. 23%) – jedoch ohne die erforderlichen Personalkosten.



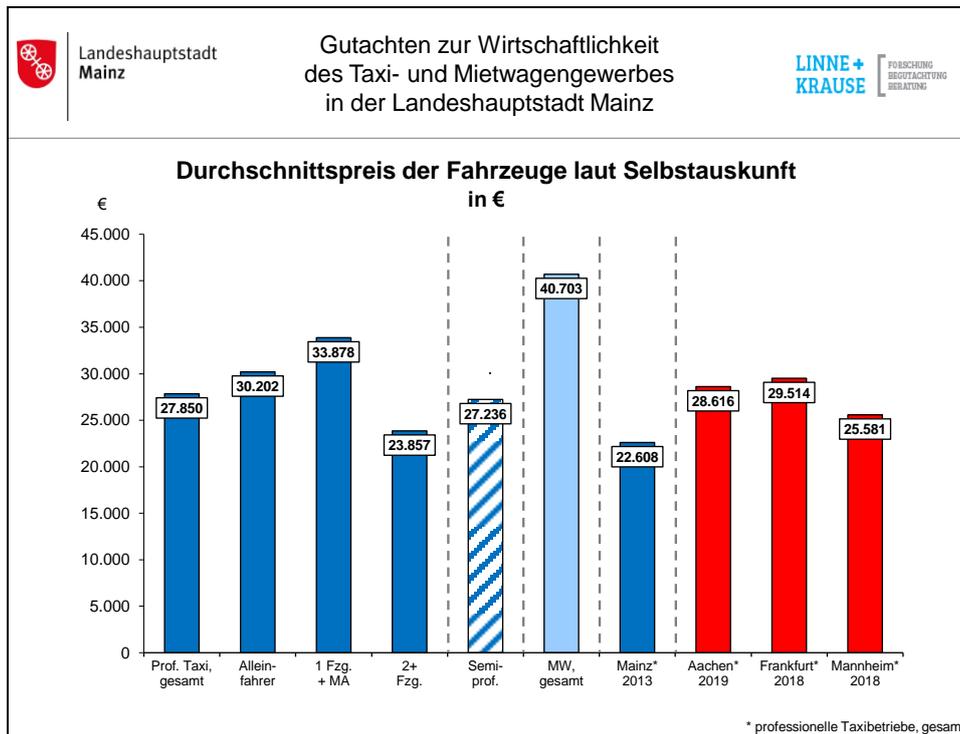
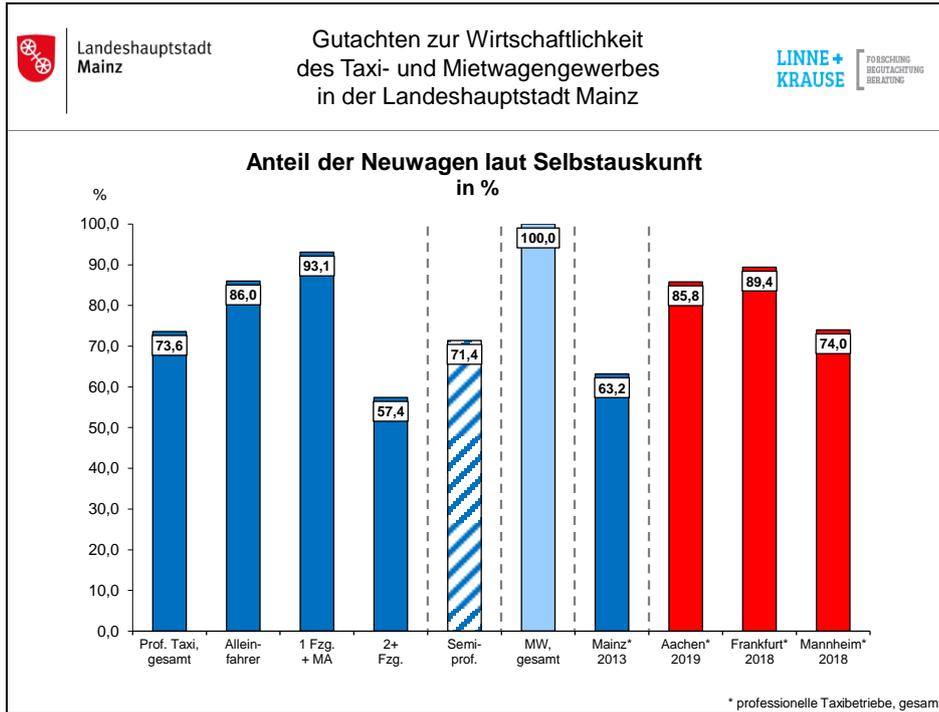
- Teilzeitkräfte:** Gut zwei Drittel (ca. 69%) der professionellen Taxibetriebe beschäftigen Teilzeitkräfte – im Durchschnitt 1,7 Mitarbeiter pro Betrieb. Auch im Mietwagengewerbe und in den semiprofessionellen Taxis beschäftigte etwa jeder zweite Betrieb Teilzeitkräfte.
- Geringfügig Beschäftigte:** Bedeutung haben weiterhin geringfügige Beschäftigungsverhältnisse für professionelle Taxibetriebe (ca. 38%), ebenso wie für Mietwagenbetriebe (ca. 50%). Die haben im Schnitt drei 450 €-Kräfte; Taxibetriebe dagegen „nur“ 1,6. Semiprofessionelle Taxi-Betriebe setzten ebenfalls geringfügig Beschäftigte ein (ca. 31%).
- Familienangehörige:** In Mainz wird nur vereinzelt Taximehrwagenbetriebe von angestellten Familienmitgliedern unterstützt. Im Mietwagengewerbe spielen Angehörige keine Rolle.

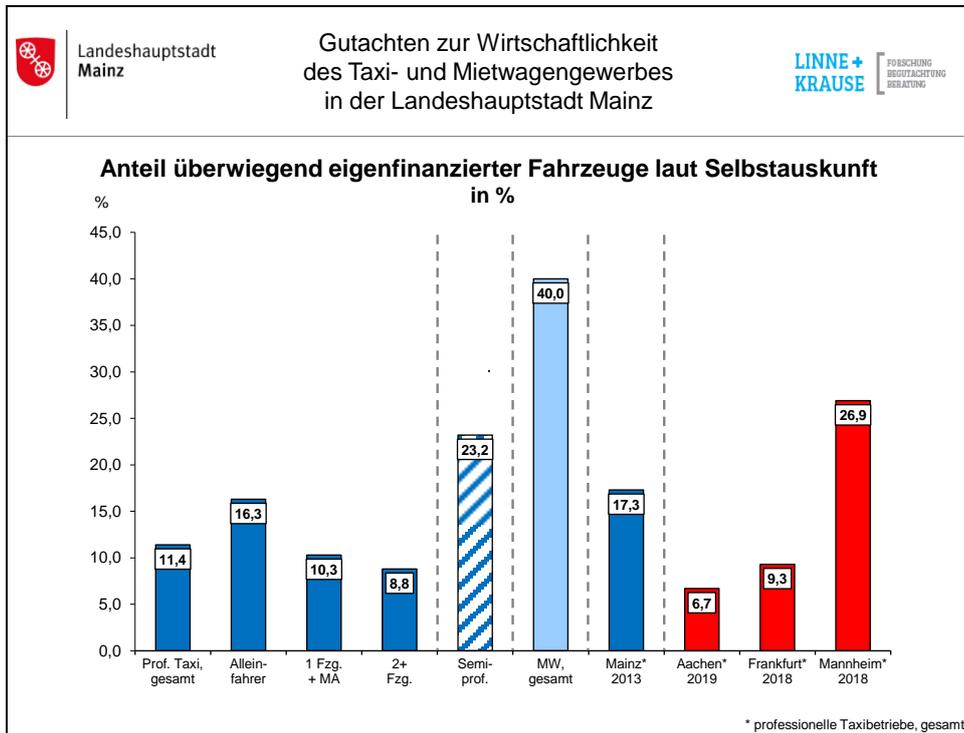
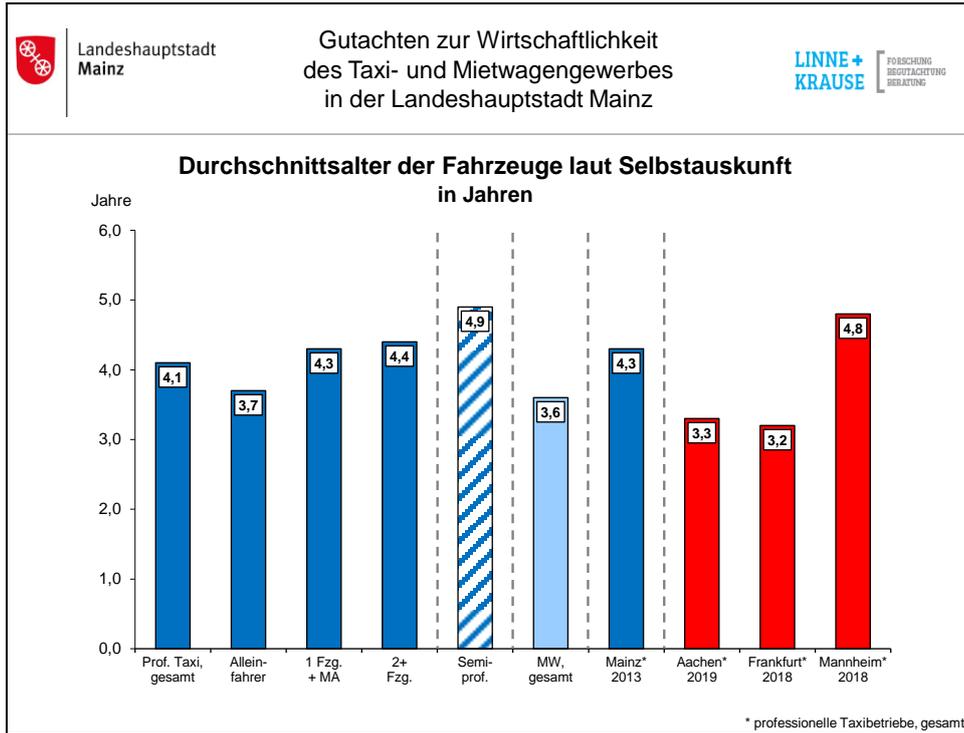
## 4.2 Angebotsfaktor Fahrzeuge

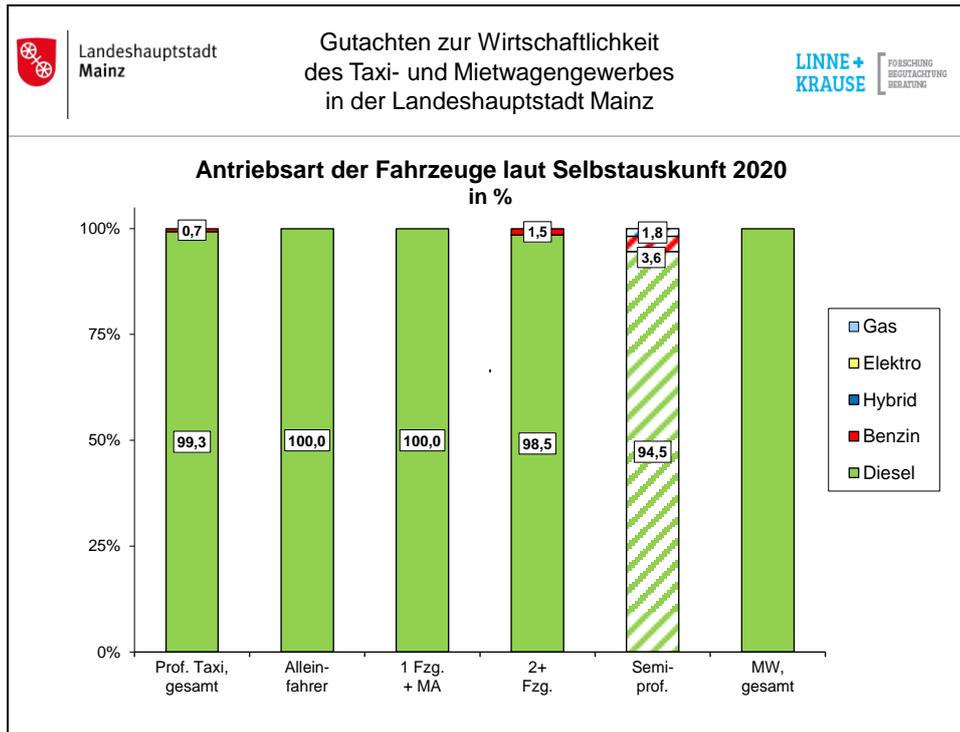
Insgesamt hat sich die Qualität der Taxiflotte seit 2013 etwas verbessert, wobei Unterschiede zu erkennen sind – je nach Betriebstyp:

LANDESHAUPTSTADT MAINZ BESCHAFFUNG DER FAHRZEUGE LAUT SELBSTAUSKUNFT - IN % BZW. IN € (NETTO) -									
01.09.2020	Taxi-Betriebe					Miet- wagen Betriebe	Vergleichsstädte		
	Prof. Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	Semi- prof.		Aachen 2019	Frankfurt 2018	Mannheim 2018
Neu in %	73,6	86,0	93,1	57,4	71,4	100,0	85,8	89,4	74,0
Gebraucht in %	26,4	14,0	6,9	42,6	28,6	0,0	14,2	10,6	26,0
Summe in %	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
Neu in €	31.675	32.405	34.964	28.789	32.298	40.703	31.123	31.004	29.232
Gebraucht in €	16.705	13.901	19.768	16.987	14.075	-	12.789	17.528	17.519
Ø Preis in €	<b>27.850</b>	<b>30.202</b>	<b>33.878</b>	<b>23.857</b>	<b>27.236</b>	<b>40.703</b>	<b>28.616</b>	<b>29.514</b>	<b>25.581</b>

- **Neuwagenanteil:** Mit einem Anteil ursprünglich neu beschaffter Taxis von ca. 74% wird noch ein akzeptabler Wert erzielt (2013: ca. 63%). Die Neufahrzeugquote ist aber etwas ungünstiger als in Aachen oder Frankfurt. Vorrangig die Mehrwagenbetriebe ziehen mit nur ca. 57% Neuwagenquote den Schnitt nach unten. Sämtliche Mietwagen wurden dagegen neu beschafft.
- **Investitionssumme:** Der Kaufpreis der Taxis liegt mit knapp 28.000 € auf branchenüblichem Niveau – sowohl in professionellen wie in semiprofessionellen Betrieben. Beim Kaufpreis weichen Mietwagen deutlich nach oben ab (ca. 40.700 €). Häufig handelt es sich hier um Spezialfahrzeuge.
- **Fahrzeugalter:** Das Durchschnittsalter der Taxis und Mietwagen schwankt branchenüblich um rund 4 Jahre. Auf funktionsfähigen deutschen Taximärkten waren „vor Corona“ Werte von 3 bis 4 Jahre üblich. Lediglich semiprofessionelle Taxis sind mit knapp 5 Jahre bereits etwas älter.
- **Finanzierung:** Die Mehrzahl der Fahrzeuge wurde kreditfinanziert erworben. Nur ca. 11% der professionellen Taxis war überwiegend mit Eigenmitteln finanziert. Im Mietwagengewerbe ist der Eigenmittelanteil dagegen deutlich höher (ca. 40%). Die seit Jahren günstigen Finanzierungsbedingungen der Hersteller(-Banken) machten die Bindung von Eigenkapital beim Fahrzeugkauf betriebswirtschaftlich wenig attraktiv - sofern überhaupt nennenswert Eigenkapital vorhanden war. Mit dem Erlöseinbruch in der Corona-Krise wird die Finanzierungsbelastung zum Problem. Auch wenn die (Hersteller-)Banken (noch) Kulanz signalisieren, erwächst dem Gewerbe ein massives Finanzierungsproblem mit hohem Insolvenzrisiko.



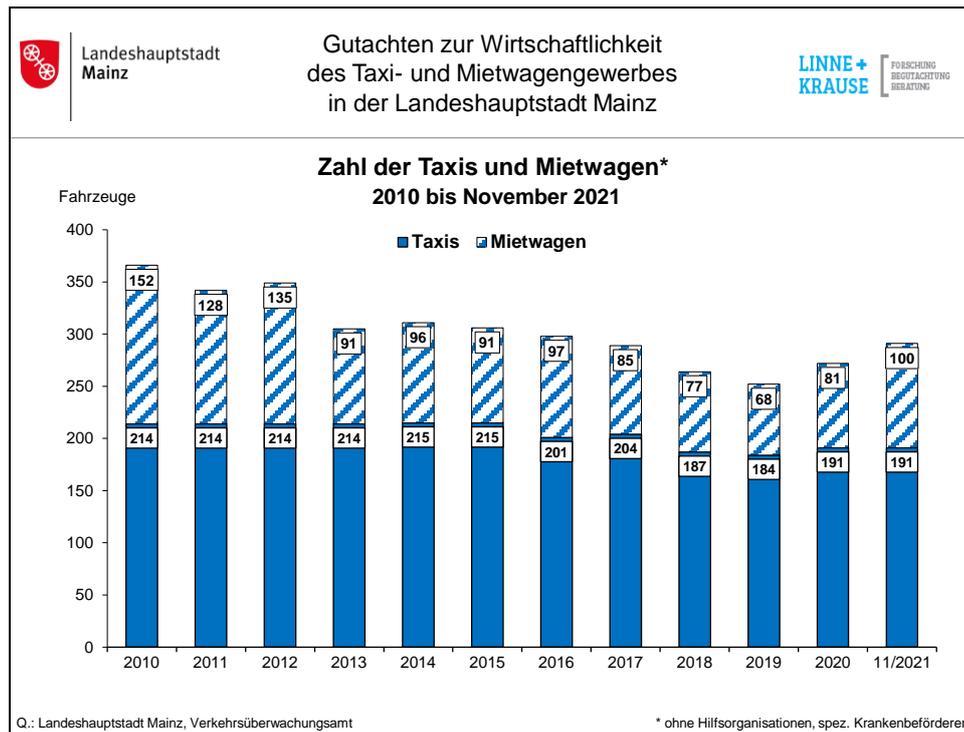




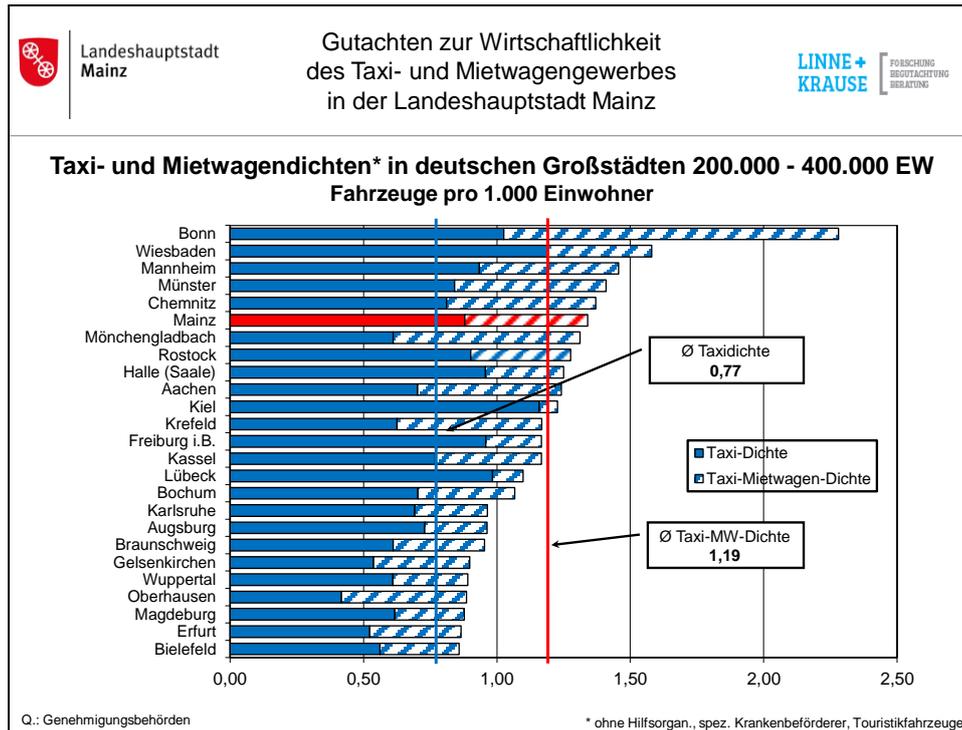
- **Antriebsart:** Nach wie vor werden Mainzer Taxi- und Mietwagen fast ausschließlich mit Dieselmotoren gefahren.

### 4.3 Angebotsfaktor Taxi- und Mietwagendichte

Ein Kernkriterium zur Beurteilung der Angebotssituation ist die Taxi- bzw. Taxi-Mietwagendichte, d.h. die Relation zwischen der Zahl der Einwohner und der Anzahl der Fahrzeuge.



Die Zahl der Mainzer Taxis war im letzten Jahrzehnt insgesamt leicht rückläufig – von 214 in 2010 auf aktuell 191 Fahrzeuge. In Folge der Corona-Krise waren 2020 zudem zahlreiche Taxis zeitweise von der Betriebspflicht befreit. Dagegen ist die Mietwagenflotte in den letzten Jahren wieder gestiegen.



- Taxidichte:** Die Taxidichte gibt Auskunft über die Wettbewerbsintensität innerhalb des Taxigewerbes. Sie beschreibt, wie viele Fahrzeuge jeweils 1.000 Einwohnern zur Verfügung stehen. Je höher die Taxidichte, desto intensiver der Wettbewerb. Mit einer Taxidichte von 0,88 (2014: 1,05) rangiert Mainz im oberen Drittel ähnlich großer Städte. Der Durchschnitt liegt zurzeit bei etwa 0,77. Nur wenige deutsche Städte dieser Bevölkerungskategorie wie z.B. die Landeshauptstädte Wiesbaden (1,19) oder Kiel (1,16), aber auch Mannheim (0,93) kommen auf eine noch höhere Taxidichte. In Wiesbaden und Kiel findet jedoch keine Mengenregulierung statt. In der anderen Vergleichsstadt Aachen (0,70) ist die Taxidichte dagegen deutlich niedriger. Zur weiteren Einordnung: In Frankfurt rangierte die Taxidichte vor der Corona-Krise bei 2,28.
- Taxi-Mietwagendichte:** Auch in Mainz bilden Taxis und Mietwagen ein weit überschneidendes Marktgeschehen. Um Vergleichszahlen für den Gesamtmarkt zu gewinnen, wird die Taxi-Mietwagendichte errechnet. Für Städte dieser Größenordnung rangiert die Taxi-Mietwagendichte bei 1,19. Mit einer Taxi-Mietwagendichte von 1,34 (2014: 1,53) liegt Mainz auf Rang 6 ähnlich großer Städte, aber deutlich hinter Wiesbaden (1,58) oder Mannheim (1,46). Die zweite Referenzstadt Aachen (1,24) bleibt auch diesbezüglich etwas zurück. Zum Vergleich: Vor der Pandemie betrug die Taxi-Mietwagendichte in Frankfurt exorbitante 3,20.

TAXIDICHTE UND TAXI-/MIETWAGENDICHTE DEUTSCHE GROSSTÄDTE 200.000 BIS 400.000 EINWOHNER STAND: NOVEMBER 2021							
Stadt	Taxis	Miet- wagen	Taxi + MW	EW pro Taxi	TD	EW pro TX+MW	TMWD
Bonn	327	400	727	975	1,03	439	2,28
Wiesbaden	343	113	456	841	1,19	633	1,58
Mannheim	299	167	466	1.071	0,93	687	1,46
Münster	261	176	437	1.188	0,84	709	1,41
Chemnitz	200	138	338	1.233	0,81	730	1,37
<b>Mainz</b>	<b>191</b>	<b>100</b>	<b>291</b>	<b>1.137</b>	<b>0,88</b>	<b>746</b>	<b>1,34</b>
Mönchengladbach	159	182	341	1.635	0,61	762	1,31
Rostock	188	78	266	1.109	0,90	783	1,28
Halle (Saale)	228	70	298	1.045	0,96	800	1,25
Aachen	175	134	309	1.423	0,70	806	1,24
Kiel	287	17	304	863	1,16	815	1,23
Krefeld	141	122	263	1.597	0,63	856	1,17
Freiburg i.B.	220	48	268	1.044	0,96	857	1,17
Kassel	157	81	238	1.299	0,77	857	1,17
Lübeck	215	25	240	1.016	0,98	911	1,10
Bochum	257	132	389	1.419	0,70	938	1,07
Karlsruhe	216	85	301	1.444	0,69	1.036	0,96
Augsburg	209	67	276	1.370	0,73	1.038	0,96
Braunschweig	152	85	237	1.636	0,61	1.049	0,95
Gelsenkirchen	140	94	234	1.860	0,54	1.113	0,90
Wuppertal	221	102	323	1.640	0,61	1.122	0,89
Oberhausen	88	99	187	2.397	0,42	1.128	0,89
Magdeburg	147	62	209	1.620	0,62	1.140	0,88
Erfurt	110	72	182	1.912	0,52	1.155	0,87
Bielefeld	187	99	286	1.781	0,56	1.165	0,86
<b>Σ / Ø</b>	<b>5.118</b>	<b>2.748</b>	<b>7866</b>	<b>1.291</b>	<b>0,77</b>	<b>840</b>	<b>1,19</b>
Q: Genehmigungsbehörden, eigene Berechnungen							

#### 4.4 Angebotsfaktor Einsatzzeit

Die zeitliche Auslastung der Fahrzeuge war bereits vor der Pandemie eher mäßig:

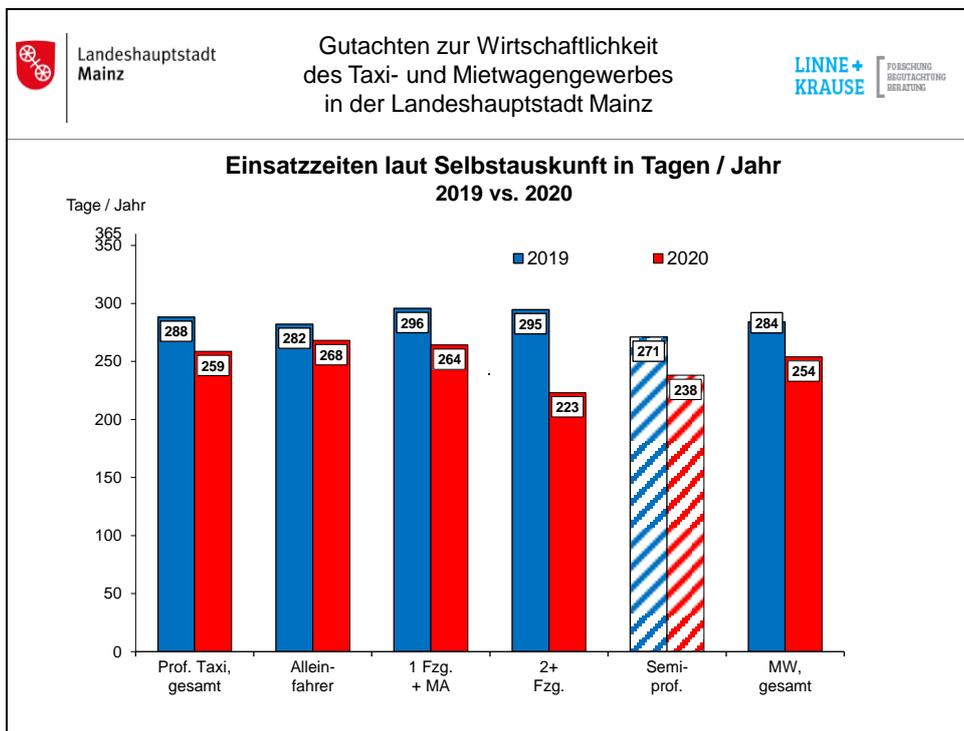
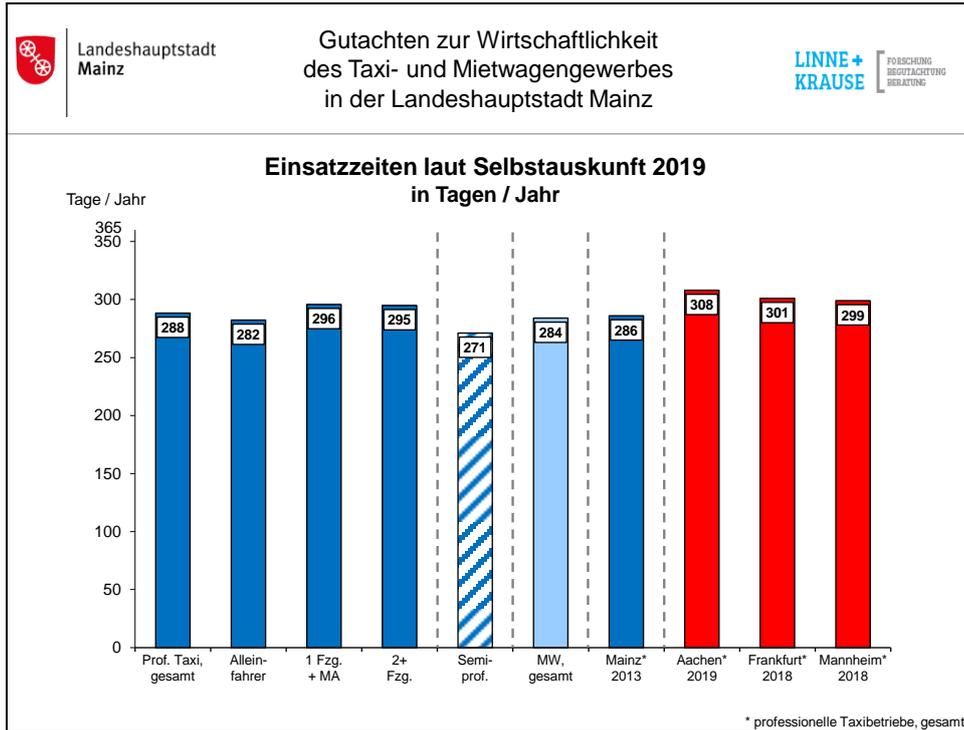
LANDESHAUPTSTADT MAINZ EINSATZZEIT LAUT SELBSTAUSKUNFT 2020 - SCHICHTENORGANISATION IN % -									
	Taxi-Betriebe					Miet- wagen Betriebe	Vergleichsstädte		
	Prof. Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	Semi- prof.		Aachen 2019	Frankfurt 2018	Mannheim 2018
1-Schicht	72,5	94,0	62,5	23,5	90,9	100,0	36,0	40,6	32,3
1-2-Schichten	22,0	6,0	25,0	64,7	9,1	0,0	48,3	49,0	47,6
≥2 Schichten	5,5	0,0	12,5	11,8	0,0	0,0	15,7	10,4	20,2
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

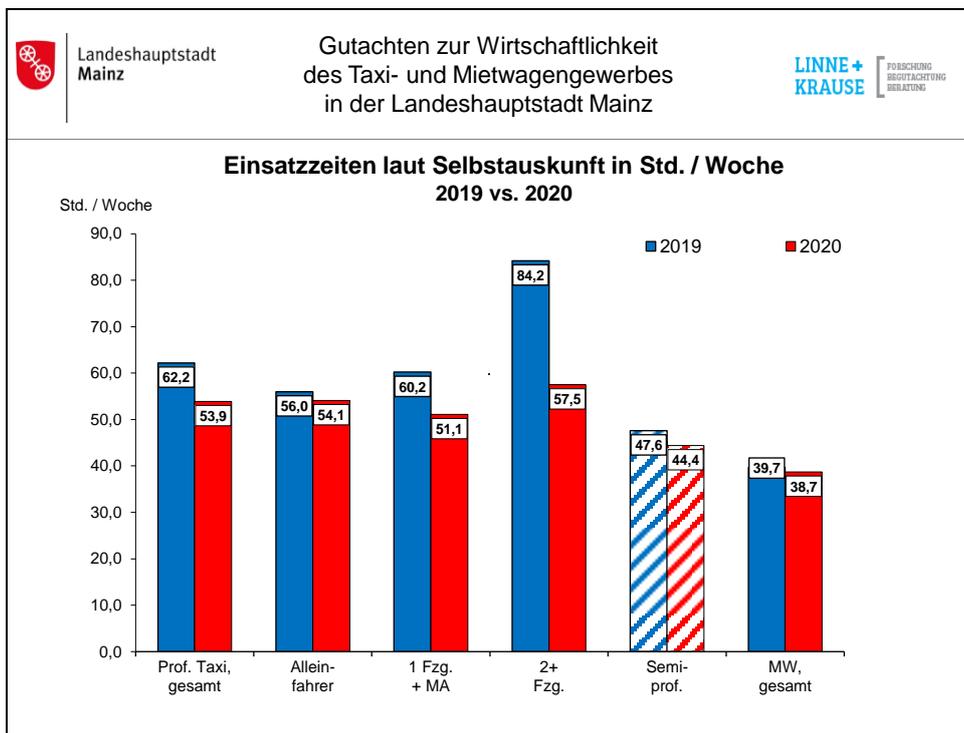
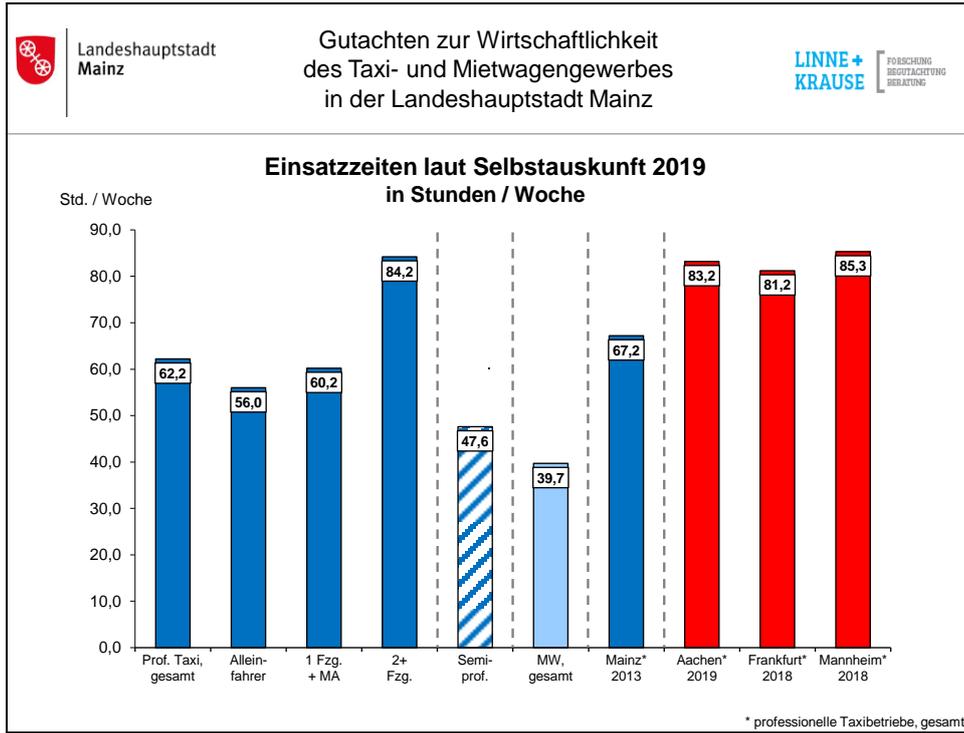
- **Schichtorganisation:** Rund 73% der professionellen Taxis fuhren im Corona-Jahr 2020 lediglich im 1-Schichtbetrieb.<sup>37</sup> Ein wirklicher 2-Schichtbetrieb wurde nur von wenigen größeren Taxibetrieben aufrechterhalten praktiziert. Mietwagen fahren ausschließlich im 1-Schichtbetrieb.
- **Jährliche Einsatztage:** Im Schnitt waren 2019 professionelle Mainzer Taxis ca. 288 Tage pro Jahr „auf der Straße“ – ähnlich wie auch die Mietwagen (ca. 284 Tage).
- **Wöchentliche Einsatzzeit:** Die Unternehmer wurden gebeten, den zeitlichen Einsatz vor (2019) und während der Pandemie (2020) darzustellen: Von 2019 auf 2020 ging die Einsatzzeit von ca. 62 Std. / Woche auf ca. 54 Std. / Woche zurück. Während Alleinfahrer ihre Einsatzzeit annähernd hielten, brachen Mehrwagenbetriebe drastisch ein – von ca. 84 Std. / Woche auf ca. 58 Std. / Woche. Hierin spiegelt sich der Nachfragekollaps bei Privaten und Geschäftsleuten. Die auf Krankenfahrten spezialisierten Mietwagen konnten dagegen die Einsatzzeit von knapp 40 Std. / Woche halten.
- **Wochentage:** Das Minus betraf besonders die Nachtschicht, die in Mainz traditionell dünn besetzt ist. Der übliche Nachteinsatz der Mehrwagenbetriebe Wochentagen (Mo. – Do.) lag 2019 bei rund 5,5 Std. / Tag – in der Pandemie halbierte er sich auf rund 2,8 Std. / Tag.
- **Wochenende:** An den Wochenenden (Fr. - So.) lagen die Einsatzzeiten der Mehrwagenbetriebe (Taxi) vor der Pandemie bei knapp 34 Std. / Woche, in der Krise waren sie auf ca. 22 Std. / Woche zurückgegangen.

<sup>37</sup> Die Dauer einer Schicht ist im Taxigewerbe nicht festgelegt. Nominell gehen Schichten meist über 10 bis 12 Stunden (Brutto-Arbeitszeit), wobei der Fahrer innerhalb der Schicht Pausen und Schichtunterbrechungen meist nach eigenem Ermessen macht – entsprechend der stark schwankenden Nachfrage im Tagesverlauf. Als Netto-Arbeitszeit verbleiben so meist zwischen 8 und 9 Stunden.

LANDESHAUPTSTADT MAINZ EINSATZZEIT LAUT SELBSTAUSKUNFT <b>2019</b> - TYPISCHER WOCHENVERLAUF IN STD. / WOCHE -									
	Taxi-Betriebe					Miet- wagen Betriebe	Vergleichsstädte		
	Prof. Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	Semi- prof.		Aachen 2019	Frankfurt 2018	Mannheim 2018
Mo. Tag	7,6	8,0	7,2	7,3	7,5	7,0	9,7	9,2	9,3
Mo. Nacht	2,3	1,3	2,6	5,2	0,8	0,0	2,5	3,6	3,4
Di. Tag	7,8	8,3	7,2	7,3	7,5	7,0	9,7	9,0	9,2
Di. Nacht	2,4	1,3	2,7	5,3	0,8	0,0	2,8	3,9	3,7
Mi. Tag	7,7	8,2	7,2	7,3	7,4	7,0	9,8	9,0	9,1
Mi. Nacht	2,5	1,4	2,8	5,5	0,8	0,0	2,7	4,0	3,9
Do. Tag	7,8	8,2	7,2	7,3	7,4	7,0	9,8	9,0	9,1
Do. Nacht	2,5	1,4	2,9	5,6	0,8	0,0	3,1	4,1	4,1
<b>Summe Wochentag</b>	<b>40,7</b>	<b>38,0</b>	<b>39,7</b>	<b>50,7</b>	<b>33,1</b>	<b>28,0</b>	<b>50,0</b>	<b>51,9</b>	<b>51,8</b>
Fr. Tag	7,1	7,5	6,2	7,3	6,7	7,0	9,0	8,7	8,7
Fr. Nacht	3,7	2,3	4,7	6,1	1,6	0,0	5,5	4,7	5,6
Sa. Tag	3,9	3,8	2,7	5,8	2,9	4,7	6,1	5,1	5,6
Sa. Nacht	4,1	3,0	4,8	6,1	1,8	0,0	6,8	4,6	6,6
So. Tag	1,4	0,8	0,7	4,4	1,0	0,0	3,6	3,6	3,8
So. Nacht	1,4	0,6	1,4	3,8	0,6	0,0	2,3	2,6	3,2
<b>Summe Wochenende</b>	<b>21,5</b>	<b>18,0</b>	<b>20,5</b>	<b>33,5</b>	<b>14,6</b>	<b>11,7</b>	<b>33,3</b>	<b>29,3</b>	<b>33,5</b>
<b>Summe Woche 2019</b>	<b>62,2</b>	<b>56,0</b>	<b>60,2</b>	<b>84,2</b>	<b>47,6</b>	<b>39,7</b>	<b>83,2</b>	<b>81,2</b>	<b>85,3</b>
Tag: 6:00 Uhr - 18:00 Uhr    Nacht: 18:00 Uhr - 6:00 Uhr									

LANDESHAUPTSTADT MAINZ EINSATZZEIT LAUT SELBSTAUSKUNFT <b>2020</b> - TYPISCHER WOCHENVERLAUF IN STD. / WOCHE -									
	Taxi-Betriebe					Miet- wagen Betriebe	Vergleichsstädte		
	Prof. Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	Semi- prof.		Aachen 2018	Frankfurt 2018	Mannheim 2018
Mo. Tag	7,1	7,8	6,4	5,9	7,2	6,3			
Mo. Nacht	1,8	1,5	1,9	2,5	0,8	0,0			
Di. Tag	7,1	7,7	6,5	6,2	7,2	6,3			
Di. Nacht	1,9	1,5	2,2	2,6	0,8	0,0			
Mi. Tag	7,0	7,8	6,1	6,2	7,2	6,3			
Mi. Nacht	2,0	1,5	2,3	2,9	0,8	0,0			
Do. Tag	7,1	7,7	6,5	6,2	7,0	6,7			
Do. Nacht	2,1	1,6	2,6	3,1	0,8	0,0			
<b>Summe Wochentag</b>	36,1	37,1	34,5	35,5	31,6	25,7			
Fr. Tag	6,9	7,6	6,0	6,2	6,8	6,7			
Fr. Nacht	2,6	1,8	3,6	3,4	1,0	0,0			
Sa. Tag	3,7	3,7	2,9	5,0	2,6	4,7			
Sa. Nacht	2,5	2,0	3,0	3,1	1,1	0,0			
So. Tag	1,2	0,9	0,5	2,8	0,8	1,7			
So. Nacht	1,0	1,0	0,6	1,5	0,5	0,0			
<b>Summe Wochenende</b>	17,8	17,0	16,6	22,0	12,8	13,0			
<b>Summe Woche 2020</b>	53,9	54,1	51,1	57,5	44,4	38,7			
<b>Tag: 6:00 Uhr - 18:00 Uhr    Nacht: 18:00 Uhr - 6:00 Uhr</b>									





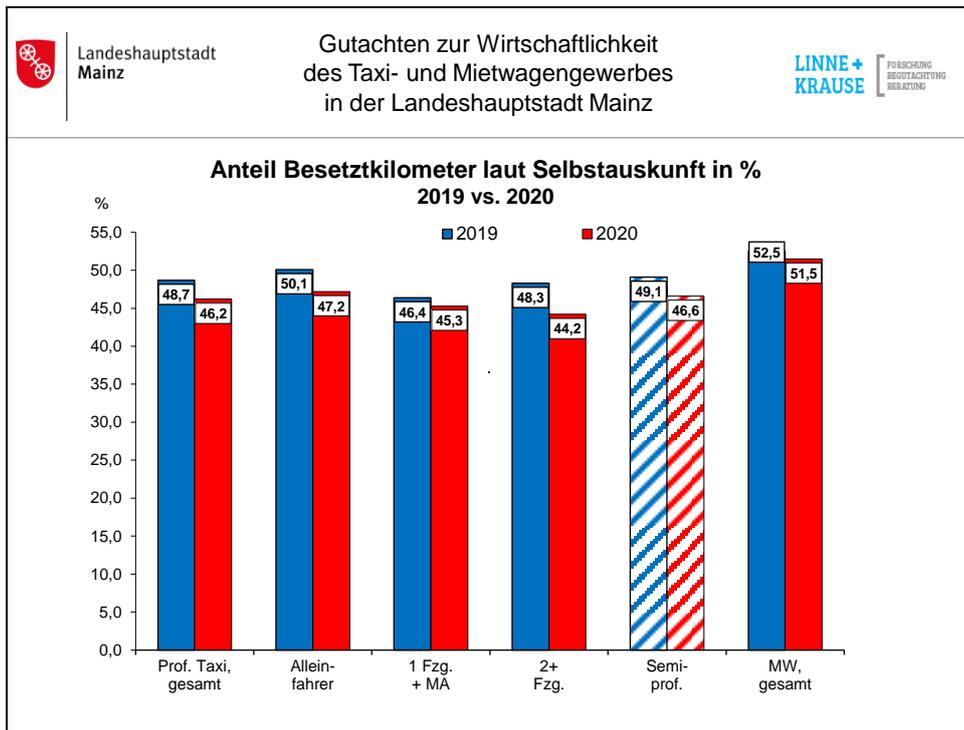
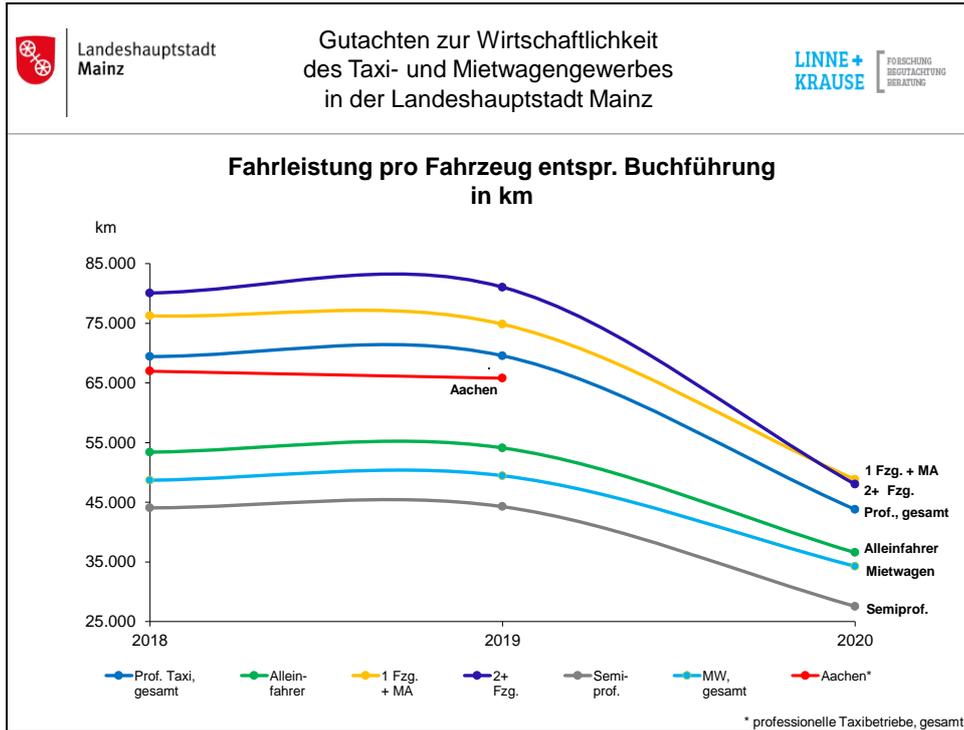
## 4.5 Angebotsfaktor Fahrleistung

Eine weitere Kennzahl zur Beurteilung der Angebotssituation ist die jährliche Fahrleistung der Fahrzeuge, die bis 2019 auch in Mainz branchenüblich war. Auch in dieser Hinsicht hat die Corona-Krise zu einem drastischen Rückgang geführt:

LANDESHAUPTSTADT MAINZ FAHRLEISTUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2018 - 2020 - IN KM / FAHRZEUG -									
	Taxi-Betriebe					Miet- wagen Betriebe	Vergleichsstädte		
	Prof. Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	Semi- prof.		Aachen	Frankfurt	Mannheim
2018	69.414	53.393	76.238	80.071	44.051	48.682	66.960	69.401	62.696
2019	69.553	54.098	74.837	81.046	44.251	46.748	65.786	-	-
Ø 2018 - 2019	69.484	53.746	75.538	80.559	44.151	47.715	66.373	69.401	62.696
2020	43.789	36.553	48.820	48.002	27.542	34.264	-	-	-
2018 / 2019 vs. 2020	-37,0%	-32,0%	-35,4%	-40,4%	-37,6%	-28,2%	-	-	-
Ø 2011 - 2013	63.992	52.075	64.912	71.830	43.583	-	-	-	-

- **Fahrleistung Taxis:** Im Durchschnitt der Jahre 2018 bis 2019 wurde eine branchentypische Fahrleistung von rund 69.500 km pro Jahr und professionellem Taxi erbracht – ähnlich wie in Frankfurt oder Aachen und etwas mehr als im Durchschnitt der Jahre 2011 bis 2013 (ca. 64.000 km). Auffällig ist in Mainz das Auseinanderdriften von professionellen Alleinfahrern (rund 54.000 km) und Mitarbeiterbetrieben (gut 80.000 km). In der Corona-Krise ist die Fahrleistung um rund 32% (Alleinfahrer) bis 40% (Mehrwagenbetriebe) massiv eingebrochen. Ein ähnliches Minus war auch in Ludwigshafen (-37%) zu beobachten.<sup>38</sup>
- **Fahrleistung Mietwagen:** Auf eine etwas niedrigere Fahrleistung kamen 2018 / 2019 Mietwagen mit durchschnittlich knapp 47.700 km. Während der Pandemie ging die Fahrleistung auch hier um rund 28% zurück.
- **Fahrleistung Semiprofessionelle:** Recht gering war schon vor der Pandemie die Fahrleistung der Semiprofessionellen (gut 44.150 km). In der Krise sank sie noch einmal um ca. 38%.
- **Besetzquote:** Bei Taxis rangierte 2019 der Anteil besetzt gefahrener Kilometer bei branchenüblichen ca. 49%. Im Krisenjahr 2020 sank der Wert auf ca. 46%. Mietwagen kommen dagegen auf einen Besetzanteil von ±52%, wobei hier zuweilen Rundtouren den Wert verzerren.

<sup>38</sup> Linne + Krause GmbH: Fortschreibungsgutachten zur Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes gemäß § 13 Abs 4 PBefG in der Stadt Ludwigshafen, 2021. Aus Ludwigshafen liegen zurzeit nur Einzeldaten vor.



## 5 ERLÖSE, KOSTEN UND ÜBERSCHUSS

Im Mittelpunkt der betriebswirtschaftlichen Untersuchung stehen **Erlös, Kosten** und **Überschuss** der örtlichen Taxi- und Mietwagenbetriebe. In der Corona-Krise ist der Erlös dramatisch eingebrochen und hat eine Existenzgefährdung der Unternehmen ausgelöst.

### 5.1 Erlöse

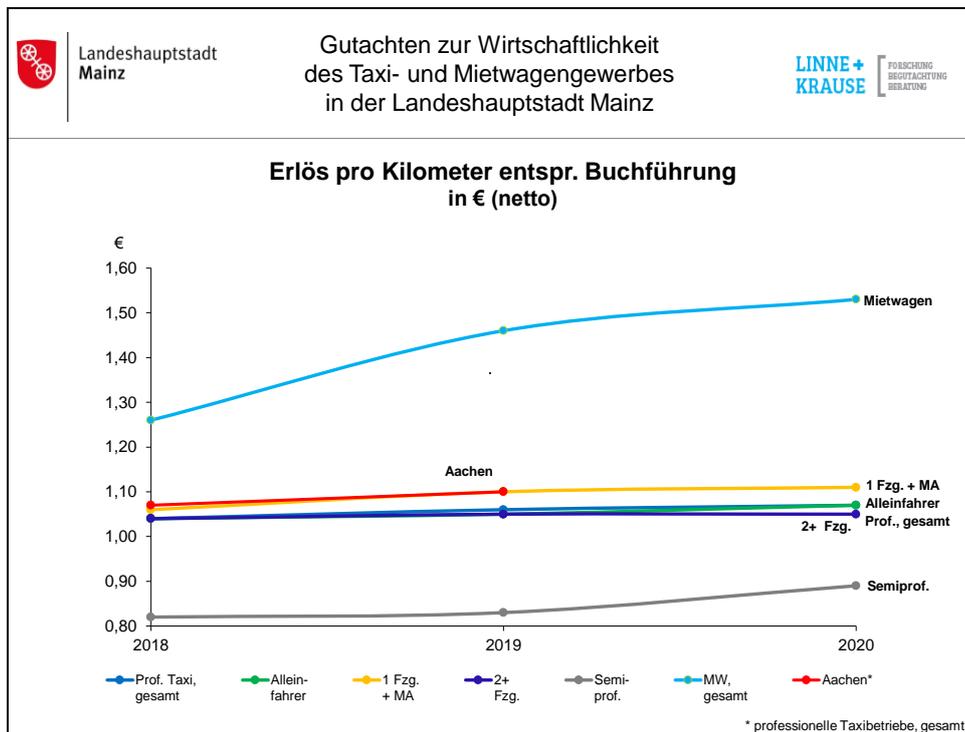
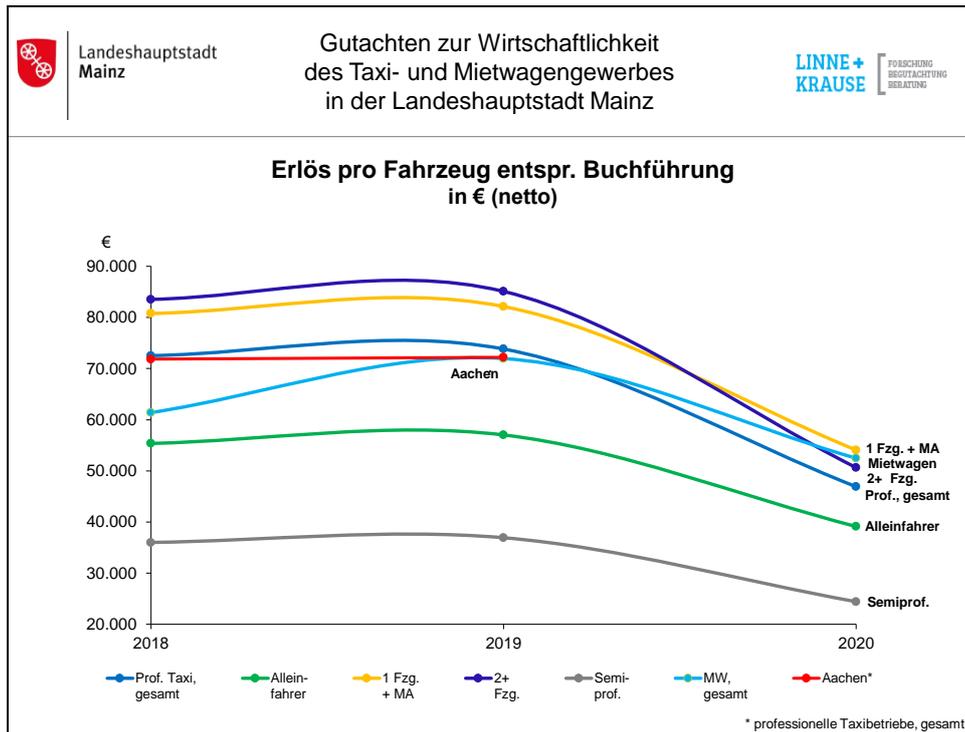
Gemessen an den Erlösen zählte Mainz vor der Corona-Pandemie zu den eher attraktiveren deutschen Taximärkten. In Folge der Corona-Krise dürfte der Umsatz substantiell eingebrochen sein. Der Branchenverband BVTM geht von 43% weniger Erlös aus:<sup>39</sup>

LANDESHAUPTSTADT MAINZ ERLÖSENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2018 - 2020 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -									
	Taxi-Betriebe					Miet- wagen Betriebe	Vergleichsstädte		
	Prof. Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	Semi- prof.		Aachen	Frankfurt	Mannheim
2018	72.531	55.359	80.774	83.526	36.001	61.389	71.849	75.336	65.320
2019	73.828	57.024	82.134	85.091	36.922	71.962	72.197	-	-
Ø 2018 - 2019	73.180	56.192	81.454	84.309	36.462	66.676	72.023	75.336	65.320
2020	46.904	39.115	54.074	50.641	24.410	52.477	-	-	-
2018 / 2019 vs. 2020	-35,9%	-30,4%	-33,6%	-39,9%	-33,1%	-21,3%	-	-	-
Ø 2011 - 2013	49.980	38.579	49.383	57.957	25.359	-	-	-	-

- **Erlöse:** 2018 / 2019 kamen professionelle Taxis auf Nettoerlöse von ca. 73.200 € – ähnlich wie in Frankfurt oder Aachen. Besonders leistungsfähig zeigten sich Mehrwagenbetriebe, deren Erlöse mit rund 84.300 € weit über denen der Alleinfahrerbetriebe (rund 56.200 €) rangierten. Der Referenzwert des BVTM für liegt mit ca. 49.800 € (netto) deutlich niedriger.<sup>40</sup> In der Corona-Krise gingen die Erlöse um gut ein Drittel zurück. Auch aus Ludwigshafen wird ein ähnliches Minus gemeldet.
- **Erlöse:** Die Erlöse der Mietwagen rangierten 2018 / 2019 bei rund 66.700 € pro Fahrzeug. 2020 war ein Minus von rund 21% zu beobachten.

<sup>39</sup> <https://bundesverband.taxi/geschaeftsbericht/> (abgerufen 14.07.2021).

<sup>40</sup> Ebenda. Der vom BVTM exemplarisch herangezogene Betrieb steht für den „klassischen“ Typ des allein fahrenden großstädtischen (Münchner) Taxiunternehmers.



- **Semiprofessionelle:** Niedriger waren vor der Pandemie die (steuerlich erklärten) Erlöse semiprofessioneller Betriebe mit gut 36.000 € – ein Betrag, der eine reguläre Betriebsführung praktisch ausschließt.

- Faktor BVTM-Referenzwert:** Die Musterdaten, die jährlich vom Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. (BVTM) veröffentlicht werden, stellen aus Gutachtersicht eine Untergrenze dar, zu der ein Alleinfahrertaxi noch betriebswirtschaftlich sinnvoll betrieben werden kann. Der Bundesverband geht 2018 / 2019 für einen städtischen Alleinfahrerbetrieb von ca. 50.300 € Jahreserlös (netto) aus, was die professionellen Mainzer Solounternehmen mit ca. 56.200 € übertroffen haben.<sup>41</sup> Auch aus dieser Perspektive arbeitete das professionelle Mainzer Taxigewerbe vor der Corona-Krise im vertretbaren Bereich.

LANDESHAUPTSTADT MAINZ ERLÖSENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2018 - 2020 - IN € (NETTO) / KM -									
	Taxi-Betriebe					Miet- wagen Betriebe	Vergleichsstädte		
	Prof. Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	Semi- prof.		Aachen	Frankfurt	Mannheim
2018	1,04	1,04	1,06	1,04	0,82	1,26	1,07	1,09	1,04
2019	1,06	1,05	1,10	1,05	0,83	1,54	1,10	-	-
Ø 2018 - 2019	1,05	1,05	1,08	1,05	0,83	1,40	1,09	1,09	1,04
2020	1,07	1,07	1,11	1,05	0,89	1,53	-	-	-
2018 / 2019 vs. 2020	1,9%	1,9%	2,8%	0,0%	7,2%	9,3%	-	-	-
Ø 2011 - 2013	0,78	0,75	0,76	0,81	0,58	-	-	-	-

- Erlös pro km Taxis:** Im Mittel der Jahre 2018 / 2019 kamen professionelle Mainz Taxis auf einen Nettoerlös von ca. 1,05 € / km – ein für westdeutsche Großstädte unterdurchschnittliches Niveau. Bei dieser Kennziffer kam die Pandemie nicht zum Tragen. Der seit 2015 gültige Mainzer Taxitarif läuft unter typischen Einsatzbedingungen auf ca. 1,23 € / km (netto) hinaus.<sup>42</sup> Wegen des Anteils (ca. 44%) untertariflicher Krankenfahrten sowie vieler nicht tarifpflichtiger Fahrten zum Frankfurter Flughafen, wird der vom Taxitarif gesteckte Kilometererlös auch von professionellen Taxis selten erreicht. In der Corona-Krise stieg der Kilometererlös sogar noch geringfügig an.
- Erlös pro km Mietwagen:** Die Kilometererlöse der Mietwagen zeigten sich 2018 / 2019 mit ca. 1,40 € / km deutlich höher und stabiler als die der Taxis – auch in der Corona-Krise. Hier kommen bessere Konditionen spezialisierter Anbieter zum Tragen.
- Semiprofessionelle:** Substanziell niedrigere Kilometererlöse von durchschnittlich ca. 0,83 € / km erzielten 2018 / 2019 dagegen semiprofessionelle Fahrzeuge – zumindest gemäß deren steuerlichen Angaben. Ein ordnungsgemäßer Betrieb ist auf diesem Umsatzniveau kaum zu realisieren.

<sup>41</sup> Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V., Geschäftsbericht 2018 / 2019.

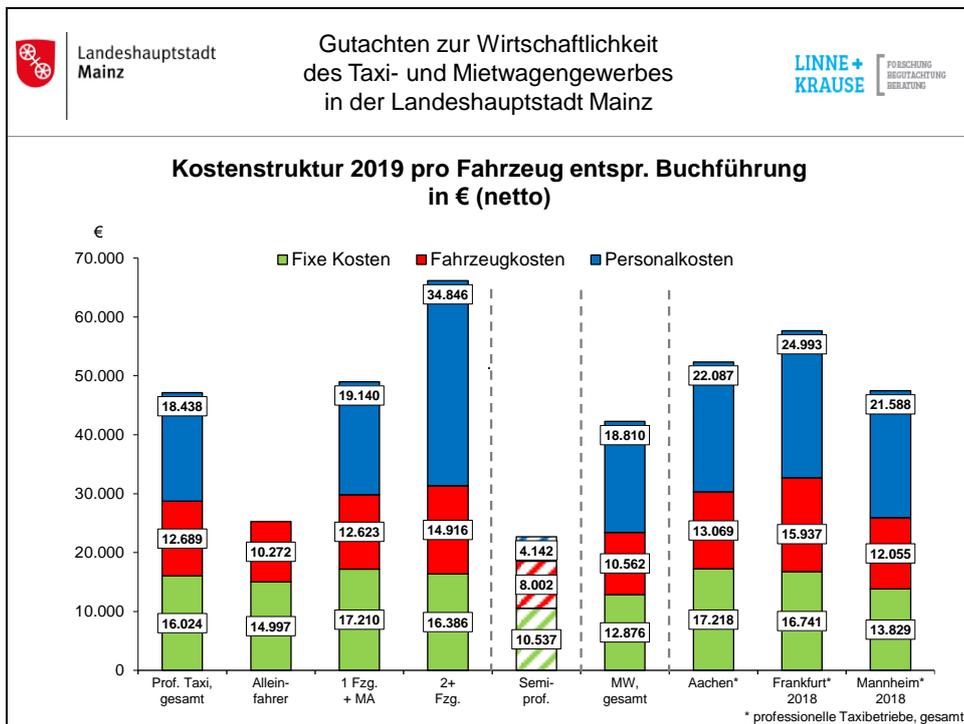
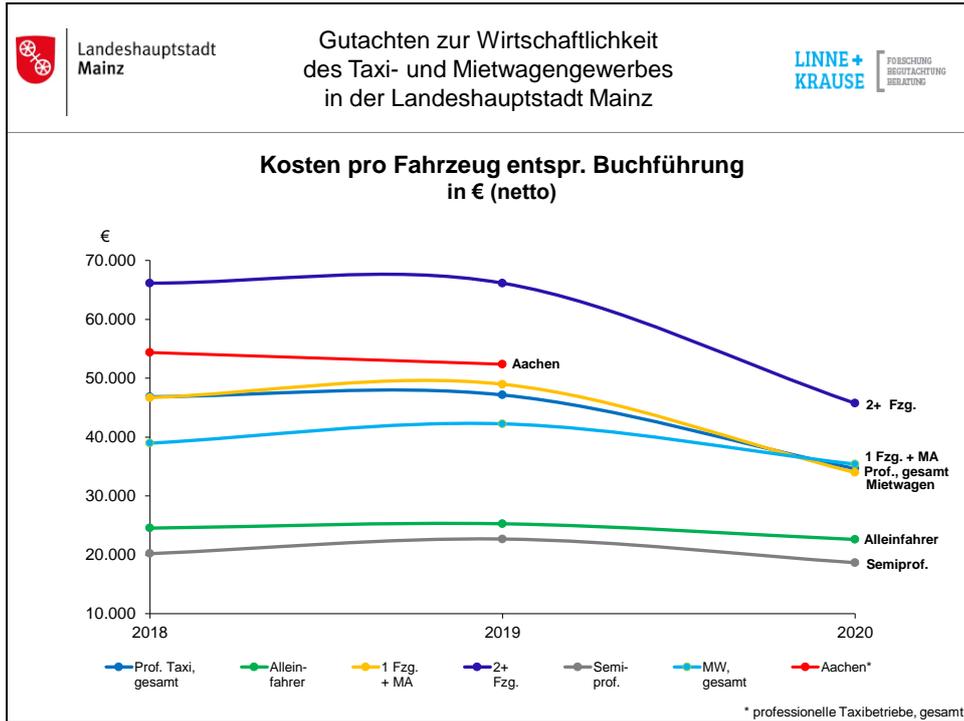
<sup>42</sup> Taxitypischer Einsatz: 50% Besetztquote; durchschnittliche Tourenlänge 6 km, keine Wartezeit, gemäß „Rechtsverordnung über die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für Kraftdroschken in der Landeshauptstadt Mainz“, in der Fassung v. 27.01.2015.

## 5.2 Kosten

Die Gesamtkosten des professionellen Mainzer Taxigewerbes bewegten sich auf moderatem Niveau – auch als Folge der recht kleinteiligen örtlichen Betriebsstruktur:

LANDESHAUPTSTADT MAINZ KOSTENENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2018 - 2020 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -									
	Taxi-Betriebe					Miet- wagen Betriebe	Vergleichsstädte		
	Prof. Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	Semi- prof.		Aachen	Frankfurt	Mannheim
2018	46.844	24.531	46.695	66.140	20.195	38.962	54.363	57.671	47.472
2019	47.151	25.270	48.972	66.148	22.682	42.248	52.374	-	-
Ø 2018 - 2019	46.998	24.901	47.834	66.144	21.439	40.605	53.369	57.671	47.472
2020	34.634	22.603	33.973	45.740	18.663	35.396	-	-	-
2018 / 2019 vs. 2020	-26,3%	-9,2%	-29,0%	-30,8%	-12,9%	-12,8%	-	-	-
Ø 2011 - 2013	35.980	20.218	31.357	48.265	18.403	-	-	-	-

- Kosten pro Taxi:** Vor der Corona-Krise schwankten die Betriebskosten deutscher Taxis meist zwischen ca. 40.000 € und ca. 70.000 € pro Jahr – je nach Betriebstyp und Einsatzbedingungen. Mit jährlichen Kosten in 2018 / 2019 von rund 47.000 € rangierte das Mainzer Taxigewerbe im unteren Mittelfeld. Verantwortlich dafür ist der hohe Alleinfahreranteil. Deutliche Unterschiede zeichnen sich nach Betriebsgröße ab: Während Mehrwagenbetriebe mit rund 66.000 € recht kostenintensiv wirtschafteten, arbeiteten Alleinfahrer deutlich „günstiger“ (rund 24.900 €). In der Corona-Krise sind in erster Linie die Kosten der Mehrwagenbetriebe zurückgegangen – als Folge einbrechender Nachfrage und rückläufigem Personaleinsatz.
- Kosten pro Mietwagen:** Das Kostenniveau professioneller Mietwagen ist in der Krise vergleichsweise stabil geblieben (ca. -13%), lag aber 2018 / 2019 mit gut 40.600 € unter dem der Mainzer Taxis. Bei den Kosten 2020 kommt die kleine Zahl der Betriebe und das Gewicht eines einzelnen Großbetriebs zum Tragen, der 2020 aufgrund minimaler Abschreibung und steuerlicher Effekte auf außergewöhnlich niedrige Fixkosten kam.
- Semiprofessionelle:** Die niedrigsten Kosten (ca. 21.400 €) hatten 2018 / 2019 semiprofessionelle Betriebe – zumindest, wenn man von deren steuerlichen Angaben ausgeht. Hier war zudem 2020 nur ein geringer Rückgang zu verbuchen gewesen.



Im nächsten Schritt wurde eine Auswertung nach **fixen Kosten**, nach (überwiegend variablen) **Fahrzeugkosten** und **Personalkosten** vorgenommen. Dafür wird das Jahre 2019 – das letzte „Normaljahr“ vor der Corona-Krise – dem Jahr 2020 gegenübergestellt.<sup>43</sup> Dabei zeigt sich, dass Abweichungen zwischen den Betriebstypen vorrangig aus unterschiedlichen **Personalkosten** resultieren:

- **Fixkosten:** „Vor Corona“ rangierten die Fixkosten im deutschen Taxi- und Mietwagengewerbe in der Regel zwischen ca. 13.000 € und ca. 16.000 € pro Fahrzeug. Mit Fixkosten von ca. 16.000 € pro Fahrzeug arbeiteten professionelle Mainzer Taxis 2019 auf gehobenem Niveau. Etwas niedriger waren die Fixkosten der Mietwagen (ca. 12.900 €). Im Krisenjahr 2020 gingen die Fixkosten der Taxis auf ca. 14.000 € und der Mietwagen auf ca. 8.200 € zurück – auch als Folge der schwindenden Investitionsbereitschaft. Davon betroffen waren in erster Linie (größere) Betriebe mit Beschäftigten. Die sehr geringen Fixkosten der Semiprofessionellen gingen auch in der Krise nur unwesentlich zurück.
- **Fahrzeugkosten:** Auch wegen der insgesamt eher mäßigen Fahrleistung waren die Mainzer Fahrzeugkosten schon vor der Corona-Krise mit ca. 12.700 € pro Taxi eher moderat. Üblich im deutschem Taxigewerbe waren ca. 12.000 € bis ca. 16.000 €. Im Krisenjahr 2020 gingen die Fahrzeugkosten auf ca. 9.100 € zurück – am stärksten bei den Mehrfahrzeugbetrieben. Weniger drastisch war das Minus bei den Mietwagen: von ca. 10.600 € in 2019 auf ca. 8.700 € in 2020. Auch bei den semiprofessionellen Betrieben blieb das Minus überschaubar.
- **Personalkosten:** Substanziell gesunken sind in der Krise jedoch die Personalkosten professioneller Mainzer Taxis – von ca. 18.400 € auf ca. 11.500 €. Am stärksten war der Rückgang bei den Mehrwagenbetrieben, wo die Personalkosten von ca. 34.800 € pro Fahrzeug auf ca. 21.700 € zurückfielen. Hier kam es im großen Umfang zur Kurzarbeit und Freisetzung von Mitarbeitern. Anders die Situation bei den Mietwagen, die weniger von der Corona-Krise betroffen waren und deren Personalkosten auch in der Krise nahezu verändert geblieben sind – wenn auch auf sehr niedrigem Niveau von knapp 19.000 €. Für die Finanzierung eines Vollzeitkraft im Taxieinschichtbetrieb ist derzeit ein Aufwand von mindestens ca. 28.000 € erforderlich. Bei kleineren Betrieben muss aber auch die Arbeitskraft des Unternehmers berücksichtigt werden, die (meist) kein Kostenfaktor, sondern Gewinnbestandteil ist. Kritisch ist erwartungsgemäß der sehr niedrige Personalaufwand semiprofessioneller Taxis (ca. 3.300 € bis gut 4.000 €). Vermutlich wird hier nur ein Teil der tatsächlichen Personalkosten steuerlich gemeldet – eine im Sinne eines ordnungsgemäßen Gewerbes problematische Situation.

---

<sup>43</sup> Die Aufteilung nach fixen Kosten, Fahrzeugkosten und Personalkosten orientiert sich am DATEV Kontenrahmen.

LANDESHAUPTSTADT MAINZ KOSTENSTRUKTUR ENTSPR. BUCHFÜHRUNG <b>2018</b> - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -									
	Taxi-Betriebe					Miet- wagen Betriebe	Vergleichsstädte		
	Prof. Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	Semi- prof.		Aachen	Frankfurt	Mannheim
Fixe Kosten	16.093	14.677	16.653	17.055	10.752	15.131	18.227	16.741	13.829
Fahrzeugkosten	11.912	9.854	12.091	13.604	7.482	9.137	13.212	15.937	12.055
Zwischen- summe	<b>28.006</b>	<b>24.531</b>	<b>28.743</b>	<b>30.660</b>	<b>18.235</b>	<b>24.268</b>	<b>31.439</b>	<b>32.678</b>	<b>25.885</b>
Personalkosten	18.838	-	17.951	35.480	1.960	14.693	22.924	24.993	21.588
Gesamtkosten	<b>46.844</b>	<b>24.531</b>	<b>46.695</b>	<b>66.140</b>	<b>20.195</b>	<b>38.962</b>	<b>54.363</b>	<b>57.671</b>	<b>47.472</b>

LANDESHAUPTSTADT MAINZ KOSTENSTRUKTUR ENTSPR. BUCHFÜHRUNG <b>2019</b> - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -									
	Taxi-Betriebe					Miet- wagen Be- triebe	Vergleichsstädte		
	Prof. Ge- samt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	Semi-prof.		Aachen	Frank- furt	Mann- heim
Fixe Kosten	16.024	14.997	17.210	16.386	10.537	12.876	17.218	-	-
Fahrzeugkosten	12.689	10.272	12.623	14.916	8.002	10.562	13.069	-	-
Zwischen- summe	<b>28.713</b>	<b>25.270</b>	<b>29.832</b>	<b>31.302</b>	<b>18.540</b>	<b>23.438</b>	<b>30.287</b>	-	-
Personalkosten	18.438	-	19.140	34.846	4.142	18.810	22.087	-	-
Gesamtkosten	<b>47.151</b>	<b>25.270</b>	<b>48.972</b>	<b>66.148</b>	<b>22.682</b>	<b>42.248</b>	<b>52.374</b>	-	-

LANDESHAUPTSTADT MAINZ KOSTENSTRUKTUR ENTSPR. BUCHFÜHRUNG <b>2020</b> - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -									
	Taxi-Betriebe					Miet- wagen Betriebe	Vergleichsstädte		
	Prof. Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	Semi- prof.		Aachen	Frankfurt	Mannheim
Fixe Kosten	13.997	14.408	13.755	13.738	9.195	8.153	-	-	-
Fahrzeugkosten	9.147	8.195	8.533	10.282	6.190	8.720	-	-	-
Zwischen- summe	<b>23.145</b>	<b>22.603</b>	<b>22.288</b>	<b>24.020</b>	<b>15.385</b>	<b>16.872</b>	-	-	-
Personalkosten	11.489	-	11.685	21.720	3.278	18.524	-	-	-
Gesamtkosten	<b>34.634</b>	<b>22.603</b>	<b>33.973</b>	<b>45.740</b>	<b>18.663</b>	<b>35.396</b>	-	-	-

LANDESHAUPTSTADT MAINZ KOSTENENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2018 - 2020 - IN € (NETTO) / KM -									
	Taxi-Betriebe					Miet- wagen Betriebe	Vergleichsstädte		
	Prof. Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	Semi- prof.		Aachen	Frankfurt	Mannheim
2018	0,67	0,46	0,61	0,83	0,46	0,80	0,81	0,83	0,76
2019	0,68	0,47	0,65	0,82	0,51	0,90	0,80	-	-
Ø 2018 - 2019	0,68	0,47	0,63	0,83	0,49	0,85	0,81	0,83	0,76
2020	0,79	0,62	0,70	0,95	0,68	1,03	-	-	-
2018 / 2019 vs. 2020	16,2%	31,9%	11,1%	14,5%	38,8%	21,2%	-	-	-
Ø 2011 - 2013	0,56	0,39	0,48	0,67	0,42		-	-	-

- Kilometerkosten Taxis:** Die Kilometerkosten professioneller Taxis schwankten 2018 / 2019 um 0,68 € / km – deutlich niedriger als in Aachen oder Frankfurt ( $\pm$  0,82 € / km). Die Höhe der Kilometerkosten hängt im Wesentlichen vom Anteil der Personalkosten ab. Während Alleinfahrer vor der Pandemie mit sehr niedrigen Kostensätzen arbeiteten (ca. 0,47 € / km), wirtschafteten Mehrwagenbetrieben wesentlich „teurer“ ( $\pm$  0,83 € / km). Der Grund: Die in Klein(st)betrieben wichtige Arbeitsleistung des Unternehmers ist buchhalterisch kein Kostenbestandteil, sondern Teil des Gewinns. Mit der geringeren Fahrleistung im Pandemiejahr 2020 sind die Kilometerkosten gestiegen.
- Kilometerkosten Mietwagen:** Im Mietwagengewerbe, wo sämtliche Betriebe Fahrpersonal beschäftigen, rangierten die Kilometerkosten 2018 / 2019 bei ca. 0,85 € / km.
- Semiprofessionelle:** In den semiprofessionellen Betrieben liefen die verbuchten Kosten vor der Pandemie durchschnittlich auf lediglich ca. 0,49 € / km hinaus.

### 5.3 Überschuss

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

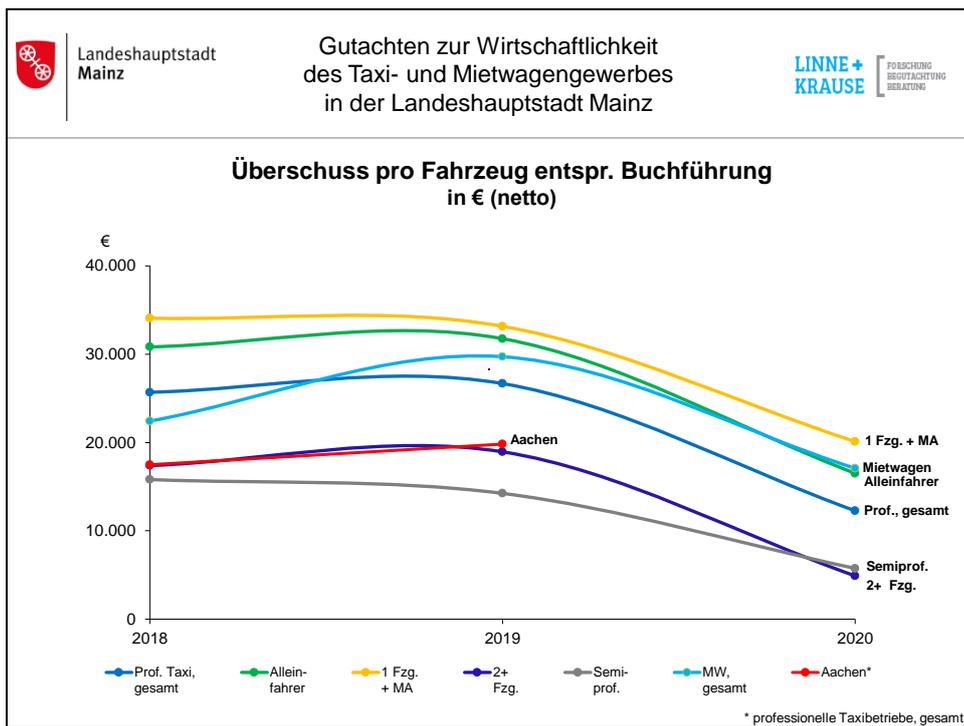
- **Geschäftsführergehalt:** Besitzer von GmbHs oder UGs sind häufig als Geschäftsführer angestellt. Ihr Einkommen bestreiten sie dann nicht primär aus dem Gewinn, sondern mit dem Geschäftsführergehalt – und das ist als Kostenbestandteil gewinnmindernd. So kann z.B. eine GmbH mit einer „schwarzen Null“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

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

LANDESHAUPTSTADT MAINZ ÜBERSCHUSSENTWICKLUNG ENTSPR. BUCHFÜHRUNG 2018 - 2020 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG									
	Taxi-Betriebe					Miet- wagen Betriebe	Vergleichsstädte		
	Prof. Gesamt	Allein- fahrer	1 Fzg. + MA	2+ Fzg.	Semi- prof.		Aachen	Frankfurt	Mannheim
2018	25.687	30.828	34.079	17.386	15.806	22.428	17.486	17.665	17.848
2019	26.676	31.754	33.162	18.944	14.240	29.714	19.823	-	-
Ø 2018 - 2019	26.182	31.291	33.621	18.165	15.023	26.071	18.655	17.665	17.848
2020	12.270	16.512	20.100	4.901	5.746	17.081	-	-	-
2018 / 2019 vs. 2020	-53,1%	-47,2%	-40,2%	-73,0%	-61,8%	-34,5%	-	-	-
Ø 2011 - 2013	14.000	18.361	18.026	9.692	6.956	-	-	-	-

- Überschuss:** Von 2018 / 2019 erwirtschafteten professionelle Mainzer Taxis einen Überschuss von durchschnittlich rund 26.200 €. Ein insgesamt noch akzeptables Niveau. In der Corona-Krise halbierte sich der Überschuss auf ca. 12.300 €. Ein akzeptables Einkommen, eine adäquate Kapitalverzinsung und ein angemessener Zuschlag für das unternehmerische Risiko sind nicht mehr zu erzielen. Vielmehr ist von einer existenziellen Gefährdung der gesamten Branche auszugehen. Gravierend war auch die negative Entwicklung bei den Mietwagen. Immerhin blieb hier noch ein Überschuss von ca. 17.100 €.
- Alleinfahrer:** Eine wichtige Kenngröße bildet der Vergleich der Mainzer Alleinfahrer mit dem BVTM-Referenzwert für Alleinfahrer. Dieser markiert aus Gutachtersicht den absoluten Mindestüberschuss, der für einen Alleinfahrerbetrieb erforderlich ist. 2018 / 2019 lag der bei ca. 26.600 €. <sup>44</sup> Mit durchschnittlich ca. 31.300 € rangierten Mainzer Alleinfahrer deutlich darüber. Auch professionelle 1-Fahrzeugbetriebe mit Mitarbeitern überschritten 2018 / 2019 (ca. 33.600 €) diesen Schwellenwert – ein Anzeichen für die Funktionsfähigkeit des Mainzer Taxigewerbes. 2020 halbierte sich der Gewinn auch der Alleinfahrer und stürzte auch diesen widerstandsfähigsten Teil des Mainzer Taxigewerbes in die Existenzkrise.
- Mehrwagenbetriebe:** Problematisch sind und waren die Gewinne der Mehrwagenbetriebe, die von durchschnittlich ca. 18.200 € pro Taxi in den Jahre 2018 / 2019 auf nur noch ca. 4.900 € in 2020 abstürzten.
- Semiprofessionelle:** Auf äußerst niedrigem Niveau arbeiten auch semiprofessionelle Betriebe, deren Überschuss in der Krise um annähernd zwei Drittel schrumpfte – zumindest laut offizieller Buchführung.

<sup>44</sup> Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V., Geschäftsbericht, 2018 / 2019.



## 6 GESCHÄFTSAUFGABEN UND KONZESSIONSBEWEGUNGEN

Ein weiteres Kernkriterium zur Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes sind die Konzessionsbewegungen. Im Vordergrund steht dabei die Frage nach den Geschäftsaufgaben. Aus dieser Sicht waren in Mainz vor der Corona-Pandemie (noch) keine zwingenden Anhaltspunkte für eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit zu erkennen:

LANDESHAUPTSTADT MAINZ KONZESSIONSBEWEGUNGEN IM TAXIGEWERBE, 2015 - 2021				
Jahr	betroffene Genehmigungen			Ursachen / Bemerkung
	Rück-/ Aufgabe	Über- tragung	Löschung	
2015		14		
2016		6		
2017	3			Tod des Unternehmers / Alter
2017		31		
2018		13		
2019		21		
2020		10		
2021	1			Corona-Krise
2021		3		
2021			2	kein bzw. verspäteter Antrag
<b>Summe</b>	<b>4</b>	<b>98</b>	<b>2</b>	

Q: Landeshauptstadt Mainz, Verkehrsüberwachungsamt

- **Geschäftsaufgaben / Versagung:** Wie in fast allen regulierten Taximärkten, so spielen auch in Mainz „klassische“ Geschäftsaufgaben eine untergeordnete Rolle. 2017 wurden insgesamt drei Genehmigungen aus natürlichen Gründen (Alter / Tod) zurückgegeben. In Folge der Corona-Krise gab ein Mehrwagenunternehmer eine Genehmigung zurück. Zudem sind zwei Genehmigungen wegen Ablauf erloschen. Versagungen fanden seit 2015 nicht statt.
- **Übertragungen:** Seit 2015 wurden jedoch zahlreiche Betriebe mit insgesamt 98 Genehmigungen an neue Besitzer übertragen. Das entspricht einer „Umschlagquote“ von ca. 51% - bezogen auf die aktuelle Flotte von 191 Taxis. Auf kritischen deutschen Großstadtmärkten schwankt die Quote ebenfalls um 50%. Die große Nachfrage nach Taxigenehmigungen, die sich in den zahlreichen Übertragungen und Konzessionsanträgen zeigt, ist nicht zuletzt auch durch die Existenz von steuerlich nicht gemeldet Erlösen zu erklären, die einigen Betrieben eine Rentabilität verleiht, die sich nicht in der Buchhaltung niederschlägt.
- **Befreiung von der Betriebspflicht:** Während der Corona-Krise ließen sich 70 Betriebe mit insgesamt 81 Genehmigungen zeitweise von der Betriebspflicht befreien – im Durchschnitt 74 Tage. Das deutet auf eine (zumindest temporäre) Gefährdung der Funktions- und Existenzfähigkeit des Taxigewerbes hin.

## 7 ZUSAMMENFASSUNG

Die Zusammenschau der Untersuchungsergebnisse zeigt, dass die Funktionsfähigkeit des Mainzer Taxigewerbes bis zur Corona-Pandemie noch gegeben war, wenngleich bereits damals einige Aspekte auf eine Gefährdung hinwiesen. Die Auswirkungen der aktuellen Krise hat aber auch in Mainz zu einem existenzgefährdenden Rückgang der Taxinachfrage geführt.

### 7.1 Nachfragefaktoren

Die Nachfrage bewegte sich vor der Corona-Pandemie auf leicht überdurchschnittlichem Niveau, was grundsätzlich für ein funktionsfähiges Taxigewerbe sprach. Mit der Pandemie, die zum alles dominierenden Faktor geworden ist, hat jedoch ein substantieller Nachfrageeinbruch eingesetzt:

- **Faktor Demografie:** Wenig Einfluss hatte die Krise bislang auf die Mainzer Demografie. Die Bevölkerung ist im letzten Jahrzehnt gewachsen, sogar mehr als seinerzeit vorausgesagt. Für die nächsten Jahre wird ein weiterer Zuwachs prognostiziert. Der große studentische Anteil macht Mainz zu einer „jungen Stadt“. Auch der Anteil sowohl der Senioren (mit speziellem Mobilitätsbedarf) wie auch der Menschen mit Migrationshintergrund steigt stetig. Letztere sind im Mainzer Taxi- und Mietwagengewerbe deutlich überrepräsentiert.
- **Faktor Funkaufkommen:** Rund die Hälfte der Taxitouren werden nach wie vor traditionell über Funk vermittelt. Das Funkaufkommen der *Allgemeine Funktaxizentrale Mainz eG* ist 2020 und 2021 um jeweils ca. 45% gegenüber 2019 zurückgegangen – deutlich stärker als beispielsweise in Ludwigshafen.
- **Faktor Nachfragestruktur:** Zudem hat sich die Struktur der Nachfrage verschoben. In der Pandemie sind Krankenfahrten mit ca. 44% Erlösanteil die primäre Nachfragequelle für Taxis geworden. Für die untersuchten Mietwagen sind solche Fahrten fast die einzige Einkommensquelle (ca. 94%). Zugleich ist die lukrative Nachfrage der Geschäftsleute um knapp die Hälfte geschrumpft. Auch Privatleute fahren deutlich weniger Taxi. Wegen der immer wieder aufflammenden Pandemie ist auch künftig kaum mit Verbesserung zu rechnen.
- **Faktor Regionalwirtschaft:** Als Landeshauptstadt und Teil der Wachstumsregion Frankfurt / Rhein-Main verfügt Mainz über eine beachtliche wirtschaftliche Basis. Auch taxiaffine Sparten wie die Gesundheits- oder Medienwirtschaft sind stark vertreten. In der Medienbranche ist jedoch eine Hinwendung zum neuen Wettbewerber UBER zu beobachten. Bei der Kaufkraft bleibt Mainz jedoch deutlich hinter Frankfurt oder Wiesbaden zurück. Zudem wird die Nachfrage momentan von einer schwächelnden Konjunktur, Konsumrückgang und einer anziehenden Inflation bestimmt.

- **Faktor Reisen, Events und Gastronomie:** Taxis sind zwar nicht unmittelbar von staatlichen Schließungen und Beschränkungen betroffen, leiden aber indirekt unter den Folgen der Maßnahmen. Die Pandemie hat vor allem Branchen in Mitleidenschaft gezogen, die zu den Hauptnachfragern der Taxis zählen. Dazu gehören die Reisebranche sowie alle Bereiche rund um das Gast- und Veranstaltungsgewerbe. Die Beschränkungen in Folge der Corona-Krise haben das Event- und Kulturgesehen weitgehend zum Erliegen gebracht – einschließlich des Karnevals. Vor der Corona-Krise profitierte Mainz zudem vom Messegeschehen in Frankfurt.
- **Faktor Gesundheitswirtschaft:** In der Krise stellt die Gesundheitswirtschaft einen wichtigen „Notanker“ dar, der weiterhin für Taxinachfrage sorgt – wenn gleich viele Behandlungen verschoben wurden. Die überregional bedeutsame Universitätsmedizin der Johannes-Gutenberg-Universität Mainz ist die wichtigste einzelne Quelle der Taxinachfrage. Darüber hinaus profitieren die Mainzer Bevölkerung und das örtliche Taxi- und Mietwagengewerbe vom medizinischen Angebot in Frankfurt und Wiesbaden. Allerdings werden schon seit geraumer Zeit Krankenfahrten mehr und mehr auf Mietwagen verlagert. In der Pandemie ist der Stadt Mainz mit dem Impfstoffhersteller BionTec unerwartet ein wirtschaftliches Schwergewicht erstanden.
- **Faktor Autoverkehr:** Bedeutendster Wettbewerber von Taxis und Mietwagen ist der private Pkw. In der Studentenstadt Mainz ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) jedoch relativ niedrig (ca. 30%). In der Pandemie meiden die Menschen den ÖPNV und setzten wieder mehr auf individuelle Mobilität, wobei alltägliche Wege zunehmend mit dem (E-)Bike erledigt werden. Das Mainzer Carsharing-Angebot ist aus Taxisicht noch wenig wettbewerbsrelevant.
- **Faktor Schienenverkehr:** Gegenüber dem Schienenfernverkehr erfüllen vor allem Taxis eine wichtige Ergänzungsfunktion. Mit täglich rund 75.000 Reisenden war der Mainzer Hauptbahnhof vor der Pandemie ein Nachfrage-Hotspot. Im Corona-Jahr 2020 ist der Fernverkehr mit Zügen jedoch um ca. 41% zurückgegangen.
- **Faktor Flugverkehr:** Ein bedeutender Nachfragefaktor für Mainzer Taxis und Mietwagen ist der Frankfurter Airport. Aber auch hier sind die Fluggastzahlen dramatisch eingebrochen – in der Spitze um ca. 94%
- **Faktor ÖPNV:** Das Rückgrat des städtischen Verkehrs bilden die Straßenbahnlinien, ergänzt durch ein engmaschiges Busliniennetz. Beides setzt Taxis und Mietwagen Grenzen. 2020 ging die Fahrgastzahl der MVG um 42% zurück – ähnlich wie die Mainzer Funkvermittlungszahlen.
- **Faktor neue Verkehrsformen:** Seit Frühjahr 2021 ist der Fahrdienstleister UBER auch in Mainz präsent. Schätzungsweise rund 30 UBER-Fahrzeuge sind aktuell in der Stadt im Einsatz – häufig mit auswärtigen Kennzeichen. Appvermittelte Mietwagen bilden eine wachsende Bedrohung für die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes. Dagegen sind die seit September 2020 eingesetzten 10 Ride-Hailing-Elektrofahrzeuge von Mainz-RIDER noch keine ernsthafte Konkurrenz für die örtlichen Taxis.

## 7.2 Angebotsfaktoren

Angebotsseitig war das Mainzer Taxigewerbe „vor Corona“ gut aufgestellt, so dass auch aus diesem Blickwinkel keine akute Gefährdung der Funktionsfähigkeit drohte:

- **Faktor Beschäftigung:** Das Mainzer Taxigewerbe ist recht kleinteilig (ca. 1,4 Fzg. / Betrieb), mit einem Alleinfahreranteil von ca. 54% bei den professionellen Taxis. Im örtlichen Mietwagengewerbe finden sich deutlich weniger Solounternehmer (ca. 33%). In der Corona-Krise dürfte es zeitweise zu einem erheblichen Personalabbau gekommen sein, so dass auch bei anziehender Nachfrage künftig mit erheblichen Personalengpässen zu rechnen ist.
- **Faktor Fahrzeuge:** Seit 2013 hat sich der Fuhrpark insgesamt verbessert – mit einem akzeptablen Anteil an Neufahrzeuge (ca. 74%) und einem branchenüblichen Fahrzeugalter (Ø: ca. 4 Jahre).
- **Faktor Finanzierung:** Die Taxis sind ganz überwiegend kreditfinanziert. Was bislang unkritisch war, wird in der Krise zur Gefahr: Angesichts ausbleibender Umsätze können die Raten oft nicht gezahlt werden. Je länger die Krise, desto höher das Insolvenzrisiko. Anders als in z.B. Baden-Württemberg, wurden in Rheinland-Pfalz keine speziellen Tilgungshilfeprogramme für Taxibetriebe aufgelegt.<sup>45</sup> Mietwagen wurden dagegen häufiger mit Eigenmitteln erworben.
- **Faktor Taxidichte:** Die Zahl der Mainzer Taxis ist in den letzten Jahren rückläufig und liegt aktuell bei 191, was rechnerisch auf eine Taxidichte von 0,88 hinausläuft (2014: 1,05). Eine unmittelbare Gefährdung der Funktionsfähigkeit ist aus dieser Perspektive nicht zu erkennen. Die durchschnittliche Taxidichte von Städten dieser Größenordnung liegt bei 0,77.
- **Faktor Taxi-Mietwagendichte:** Weiterhin sind in der Landeshauptstadt 100 Mietwagen genehmigt. Mit einer Taxi-Mietwagendichte von 1,34 (2014: 1,53) rangiert Mainz im oberen Quartil vergleichbarer Städte. Der Bundesdurchschnitt liegt bei 1,19. Tatsächlich ist die Mainzer Taxi-Mietwagendichte noch höher: Viele in Mainz eingesetzte UBER-Mietwagen kommen aus Wiesbaden, wobei offenbleibt, ob und wie diese der gesetzlichen Rückkehrpflicht nachkommen.
- **Faktor Einsatzzeit:** Professionelle Mainzer Taxibetriebe kamen 2019 auf eine recht niedrige Wocheneinsatzzeit von ca. 62 Stunden, die in der Pandemie noch einmal auf ca. 54 Std. zurückging. In der Corona-Krise sind die Spät- und Nachtschichten der Taxis weitgehend weggebrochen. Bei der Einsatzzeit kommt die Kleinteiligkeit der Mainzer Taxibetriebe zum Tragen.
- **Faktor Fahrleistung:** Die Fahrleistung der Taxis war in Mainz bis 2019 branchenüblich. Auch in dieser Hinsicht hat die Corona-Krise zu einem drastischen Rückgang um ca. 37% geführt – ein Indiz für die drohende Existenzgefährdung.

<sup>45</sup> Zum Hilfsprogramm „Tilgungszuschuss Corona“ in Baden-Württemberg siehe die „Verwaltungsvorschrift des Wirtschaftsministeriums für die Unterstützung der von der Corona-Pandemie betroffenen Unternehmen des Schaustellergewerbes, der Veranstaltungs- und Eventbranche sowie des Taxigewerbes in Baden-Württemberg“ (VwV Tilgungszuschuss Corona) vom 23. Oktober 2020, Az.: 45-4290.1/88.

### 7.3 Betriebswirtschaftliche Faktoren

Vor der Corona-Krise waren die steuerlich erklärten Nettoumsätze professioneller Mainzer Taxibetriebe leicht überdurchschnittlich. Dieses Erlösniveau ließ sowohl den Substanzerhalt als auch ein Arbeiten im Rahmen der rechtlichen Bestimmungen zu. Im Vergleich zur Vorgängeruntersuchung war zudem ein substanzieller Erlösanstieg zu beobachten. Andererseits gab es auch schon vor der Pandemie Hinweise auf einen ruinösen Wettbewerb – der Taxis untereinander, aber auch ein harter Konkurrenzkampf mit Mietwagen. In der Pandemie ist der Erlös dramatisch eingebrochen und hat zur Existenzgefährdung vieler Unternehmen geführt:

- **Faktor Grauwirtschaft:** Die Plausibilitätsprüfung der Unternehmerangaben zeigt, dass bereits „vor Corona“ ca. 28% der Taxis jenseits der Gesetze betriebswirtschaftlicher Logik betrieben wurde. Bei der Vorgängeruntersuchung hatte der Anteil noch höher (ca. 34%) gelegen. Die Existenz so vieler semiprofessioneller Betriebe deutet auch in Mainz auf einen ruinösen Wettbewerb hin, der die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes ganz grundsätzlich infrage stellt. Damit ist auch das öffentliche Verkehrsinteresse berührt. Allein mit einer quantitativen Beschränkung der Taxigenehmigungen ist diesem Problem aber nicht abzuhelpen. Für Mietwagen die weder der Beförderungs- noch der Tarifpflicht unterliegen, sind unplausible Angaben weniger eindeutig festzustellen.
- **Faktor Fahrzeugerlöse:** Im Durchschnitt der Jahre 2018 bis 2019 erzielten professionelle Mainzer Taxis Nettoerlöse von rund 73.200 € – ähnlich wie in Frankfurt oder Aachen. Die höchsten Umsätze fuhren Mitarbeiterbetriebe mit rund 84.300 € ein. Aber auch Alleinfahrer waren recht leistungsfähig (rund 56.200 €). Mietwagen kamen auf ca. 66.700 €. Mit angeblich ca. 36.500 € Jahreserlös arbeiteten semiprofessionelle Taxis weit jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität. Im Jahr 2020 büßten die professionellen Betriebe ca. 36% ihrer Erlöse ein – ähnlich wie in anderen deutschen Städten.
- **Faktor BVTM-Referenzwert:** Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. (BVTM) geht für 2018 / 2019 für einen städtischen Alleinfahrerbetrieb von ca. 50.300 € Jahreserlös (netto) aus, was die professionellen Mainzer Solounternehmen mit ca. 56.200 € übertroffen haben. Das spricht für die Funktionsfähigkeit des Mainzer Taxigewerbes – zumindest vor der Corona-Krise.

- **Faktor Kilometererlöse:** Auf akzeptablem Niveau bewegen sich auch die Kilometererlöse: Im mehrjährigen Mittel führen professionelle Taxis Nettoerlöse von  $\pm 1,06$  € / km ein. Semiprofessionelle Taxis kamen 2019 dagegen lediglich auf  $0,83$  € / km. Würde die Taxis ausschließlich betrieblich eingesetzt (d.h. ohne die übliche Privatnutzung) und erfolgten sämtliche Touren – was z.B. bei Krankenfahrten oder bei Fahrten außerhalb des Pflichtfahrgebietes nicht erforderlich ist – mit eingeschaltetem Taxameter, so lief der bis Oktober 2021 gültige Mainzer Taxitarif auf ca.  $1,23$  € / km (netto) hinaus.<sup>46</sup> Mainzer Mietwagen, die vorrangig spezialisierte Patientenbeförderung (z.B. liegend oder Rollstuhl) durchführen, erwirtschafteten 2019 ca.  $1,54$  € / km.
- **Faktor Gesamtkosten:** Professionelle Mainzer Taxibetriebe arbeiteten 2018 / 2019 auf einem moderaten Kostenniveau von durchschnittlich ca.  $47.000$  € pro Fahrzeug, wobei sich die Aufwendungen stark nach Betriebstyp unterscheiden. Die Mietwagen wirtschafteten generell etwas günstiger (ca.  $40.600$  €). Im Krisenjahr 2020 gingen die Gesamtkosten der Taxis um bis zu 30% zurück – am meisten bei den Mehrwagenbetriebe. Dagegen blieben die Kosten der Mietwagen vergleichsweise stabil (ca. -13%).
- **Faktor Kostenstruktur:** „Vor Corona“ rangierten die Fixkosten im professionellen Mainzer Taxigewerbe auf gehobenem Niveau (ca.  $16.000$  € / Fahrzeug). Die überwiegend variablen Fahrzeugkosten waren wegen der mäßigen Fahrleistung dagegen moderat (Taxis: ca.  $12.700$  €; Mietwagen: ca.  $9.900$  €). Die besonders aussagekräftigen Personalkosten der Mehrwagenbetriebe waren mit rund  $35.000$  € pro Fahrzeug betriebswirtschaftlich plausibel. Wegen Kurzarbeit und Freisetzung von Personal sind diese 2020 jedoch stark gesunken, vorrangig in größeren Betrieben (ca. -39%). Problematisch sind die durchgängig zu geringen (steuerlich gemeldeten) Personalkosten semiprofessioneller Betriebe (<  $5.000$  €), die auf Grauwirtschaft und einen ruinösen Wettbewerb hinweisen.
- **Faktor Überschuss:** Vertretbar war bis zur Corona-Krise auch die Gewinnsituation: Im Durchschnitt erwirtschafteten professionelle Betriebe einen Überschuss von ca.  $26.200$  € pro Taxi; 1-Fahrzeugbetriebe erzielten jährlich  $\pm 32.500$  €. Damit überschritt sie dem BVTM-Referenzwert (ca.  $26.600$  €) – jener Wert, der aus Gutachtersicht das absolute Minimum für Alleinfahrern darstellt. In der Corona-Krise halbierte sich der Überschuss, so dass weder ein akzeptables Einkommen noch eine adäquate Kapitalverzinsung möglich ist, ganz abgesehen von einem angemessenen Risikozuschlag.

---

<sup>46</sup> Taxitypischer Einsatz: 50% Besetztquote; Tourenlänge 6 km, keine Wartezeit, gemäß „Rechtsverordnung über die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für Kraftdroschken in der Landeshauptstadt Mainz Kraftdroschkentarif vom 05.05.1987 in der Fassung vom 27.01.2015, Fassung gültig ab 01.03.2015.

## 7.4 Konzessionsbewegungen

In den letzten Jahren kam es im Mainzer Taxigewerbe vermehrt zu Konzessionsbewegungen. Ein Beleg für den Verlust oder die Bedrohung der Funktionsfähigkeit war vor der Corona-Krise darin aber nicht zu erkennen:

- **Faktor Geschäftsaufgaben:** Auf mengenregulierten Taximärkten (wie dem Mainzer Taximarkt) sorgt ein „Konzessionshandel“ in der Regel dafür, dass Genehmigungen „im Markt“ bleiben. Von 2015 bis der Corona-Krise wurden nur drei Genehmigungen an die Behörde zurückgegeben. Im Vordergrund standen dabei persönliche Gründe. In Folge der Krise gab ein Mehrwagenunternehmer die Genehmigung eines Taxis zurück. 2021 erloschen zudem zwei Genehmigungen wegen unternehmerseitiger Versäumnisse bei der Antragstellung.
- **Faktor Übertragungen:** Übertragungen sind zwar keine Geschäftsaufgaben; Umfang und Art der Unternehmensverkäufe geben aber Aufschluss über Marktstörungen. Seit 2015 wechselten rund die Hälfte der Genehmigungen den Besitzer. Für 2010 bis 2014 wurde seinerzeit ebenfalls eine Umschlagquote um die 50% festgestellt. Ein ähnliches Bild ist in vielen deutschen Großstädten zu beobachten.
- **Faktor Befreiungen von der Betriebspflicht:** In der Corona-Krise haben sich zudem 70 Betriebe mit insgesamt 81 Genehmigungen vorübergehend von der Betriebspflicht befreien lassen (Ø Dauer: 74 Tage). Damit ist ein klares Indiz für die akute Gefährdung der Existenzfähigkeit in der Pandemie gegeben.

## 8 EMPFEHLUNGEN

### 8.1 Mengenbegrenzung vs. Berufsfreiheit

Zentrale Aufgabenstellung der Untersuchung war die Frage nach der Funktionsfähigkeit des Mainzer Taxigewerbes. Im November 2021 lagen der Landeshauptstadt Anträge auf Erteilung von 103 Taxigenehmigungen vor. Eine Nichterteilung bildet einen erheblichen Eingriff in das individuelle Grundrecht auf Berufsfreiheit. Eine solche Intervention hat - sofern sie sich auf die Gefährdung der Existenz- oder Funktionsfähigkeit beruft – daher stets auch das öffentliche Verkehrsinteresse zu berücksichtigen.

Die Lage im Mainzer Taxigewerbe wird seit Frühjahr 2020 vollständig von der Pandemie und deren wirtschaftlichen Auswirkungen dominiert. Ob und wann es zu einer „neuen Normalität“ kommt, ist nicht absehbar, zumal mit der Wintersaison und immer neuen Virusvarianten die Infektionszahlen wieder rapide steigen. Ging es bis zur Corona-Krise um die Funktionsfähigkeit, so geht es nun um die Existenzfähigkeit des Gewerbes.

Auch in dieser Ausnahmesituation ist es wichtig, sich zu verdeutlichen, welcher Zustand im Sinne des öffentlichen Verkehrsinteresses anzustreben bzw. zu verhindern ist. Orientierung gibt nach wie vor das BVerfG, das maßgeblich für das 1961 in Kraft getretene PBefG war und das die Berufsfreiheit in den Vordergrund stellt.<sup>47</sup> Auch die aktuelle PBefG-Novelle hat an dieser grundlegenden Ausrichtung nichts geändert.

- **Ergänzung zum ÖPNV:** Das Taxi ist Teil der allgemeinen Daseinsvorsorge und nimmt eine nicht zu ersetzende Ergänzungsfunktion im ÖPNV wahr. Dieser Funktion verdankt es seinen Status als schützenswertes „*überragend wichtiges Gemeinschaftsgut*“. Es besteht somit ein öffentliches Verkehrsinteresse an einer ordnungsgemäßen und verlässlichen Taxiversorgung.
- **Ruinöser Wettbewerb:** Im öffentlichen Verkehrsinteresse soll ein „ruinöser Wettbewerb“ verhindert werden, der Existenz- und Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes bedroht. Das BVerfG führt aus, dass als „*ernste Gefahr im Wesentlichen nur übrig bleib[t], daß das Droschkegewerbe selbst bei unkontrolliertem Eindringen neuer Unternehmen durch Übersetzung und ruinösen Wettbewerb in seiner Existenz bedroht*“ wird.

---

<sup>47</sup> BVerfG, Beschluss des Ersten Senats v. 8. Juni 1960, 1 BvL 53/55, 16, 31, 53/56, 7, 18, 24/57. Zur Entstehung des PBefG auch Richard Sigl, Handkommentar zum Personenbeförderungsgesetz vom 21.03.1960, Berlin 1962.

- **Kein Konkurrenzschutz:** Eine Regulierung der Taxizahlen hat das verfassungsmäßige Recht möglicher Bewerber auf freie Berufsausübung zu berücksichtigen. Dazu führt das BVerfG aus: „*Lediglich eine Vorschrift, die gerade nur die aus einer Übersetzung im Droschkengewerbe drohenden Gefahren bekämpfen und nicht darüber hinaus einen umfassenden Konkurrenzschutz schaffen würde, könnte gegenüber Art. 12 Abs. 1 GG Bestand haben*“.
- **Keine Bedürfnisprüfung:** Unzulässig ist insbesondere eine restriktive Argumentation im Sinne einer Bedürfnisprüfung, wie sie vor Inkrafttreten des modernen PBefG noch zulässig war. Schon das BVerfG warnte 1960 vor einer Hintertür-Argumentation, die eine „*unzulässige Bedürfnisprüfung... auf dem Wege über die Prüfung der öffentlichen Verkehrsinteressen*“ fortsetzt.
- **Keine Planungs- und Gestaltungsaufgabe:** Unzulässig ist weiterhin eine behördliche Argumentation, die die Festlegung der Konzessionszahl als Aufgabe der „*wirtschafts- und verkehrspolitischen Planung und Gestaltung*“ begreift. Das führt immer wieder zu Missverständnissen in Verwaltungen, deren Handeln „von Haus aus“ auf Planung und Gestaltung ausgerichtet ist. Während beispielsweise der Linienverkehr selbstverständlich Gegenstand der verkehrspolitischen Planung und Gestaltung ist, bleibt der Taxiverkehr davon (weitgehend) ausgenommen.<sup>48</sup>

## 8.2 Existenz- vs. Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes

Die zeitweise Einstellung des Reiseverkehrs, die Schließung von Läden, Gastronomie, Diskotheken und das mehrfache Herunterfahren des öffentlichen Lebens hat das Taxigewerbe und die meisten seiner Nachfragequellen mit besonderer Wucht getroffen.

Ging es bis zur Pandemie „nur“ um die **Funktionsfähigkeit**, so geht es nun um die **Existenzfähigkeit** des Taxigewerbes. Auch für das Mainzer Taxigewerbe ist eine Zeit „vor Corona“ und eine Zeit „mit Corona“ entstanden. Daher sollte derzeit mit einem doppelten Maßstab gemessen werden: mit dem Maßstab der Existenzfähigkeit und mit dem Maßstab der Funktionsfähigkeit.

---

<sup>48</sup> Hier kommt zum Tragen, dass die Regelungen für den **Gelegenheitsverkehr** aus dem stark auf die Berufsfreiheit ausgerichteten Gewerberecht abgeleitet wurde (bis 1934: § 37 Reichsgewerbeordnung) – im Gegensatz zu den Bestimmungen über den **Linienverkehr**, die traditionell administrativ-planerischen Charakter hatten. Eine Liste der Gesetze, Verordnungen und sonstigen Bestimmungen, die (später) in das (moderne) PBefG überführt wurden bzw. von diesem ersetzt wurden findet sich in der Bundestagsdrucksache 255 / 3 v. 08.03.1958.

Das Kriterium „Existenzfähigkeit“ hat auch heute noch Bedeutung: Die Rechtsprechung geht nach wie vor vom Kriterium „Existenzgefährdung“ aus.<sup>49</sup> Und auch die 1987 – also nach der damaligen PBefG-Novelle – vom Bund-Länder-Fachausschuss (BLFA) erarbeiteten „Allgemeinen Grundsätze zur Durchführung und Neuregelung des Taxi- und Mietwagenverkehrs“ führten aus:

*„Der Begriff ‚Funktionsfähigkeit‘ schließt die Existenzfähigkeit mit ein. Die Grenze der Funktionsfähigkeit ist im Allgemeinen eher erreicht als die Grenze der Existenzbedrohung. Der Begriff ‚Existenzfähigkeit‘ stellt nicht allein auf die wirtschaftliche Lage des örtlichen Taxigewerbes, sondern auch auf die ausreichende und ordnungsgemäße Bedienung des Taxiverkehrs als Teil des öffentlichen Verkehrs ab.“<sup>50</sup>*

Woran ist die Existenzgefährdung des Taxigewerbes zu messen? Eine solche Gefahr hatte seit Inkrafttreten des modernen PBefG Anfang der 1960er Jahre noch nicht konkret bestanden, so dass auch (fast) keine einschlägige Rechtsprechung existiert. Aktuell liegt jedoch die Entscheidung des VG Frankfurt vor, die auf die Existenzgefährdung des (Frankfurter) Taxigewerbes in Zeiten der Corona-Pandemie abstellt.<sup>51</sup>

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

*„Eine Existenzbedrohung erfasst die Mitglieder eines Gewerbes in der Regel nicht einheitlich, sondern die nach ihren persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen schwächeren Mitglieder rascher als die stärkeren. Von einer Bedrohung des gesamten Gewerbes wird man sprechen können, wenn 10% oder mehr der Gewerbetreibenden mit der beabsichtigten Vermehrung der Zulassungen ihre Existenzgrundlage verlieren werden.“<sup>52</sup>*

Bei dem gegenwärtig massiven Nachfrageeinbruch sind praktisch sämtliche, d.h. wesentlich mehr als nur 10% der Taxibetriebe, in ihrer Existenz gefährdet – auch ohne, dass es dazu einer „Vermehrung der Zulassungen“ bedarf.

---

<sup>49</sup> Siehe z.B. den Beschluss des OVG NRW v. 27.08.2019, 13 A 196/18.

<sup>50</sup> BLFA Straßenverkehr, „Allgemeinen Grundsätze zur Durchführung und Neuregelung des Taxi- und Mietwagenverkehrs“, Mai 1987.

<sup>51</sup> VG Frankfurt 4 K 4018/17.F. Der Antrag auf Erteilung einer Taxikonzession wurde im Oktober 2020 mit Verweis auf die Pandemie-bedingte Gefährdung des Taxigewerbes am Tage der Verhandlung abgelehnt.

<sup>52</sup> Richard Sigl, Handkommentar zum Personenbeförderungsgesetz vom 21.03.1960, a.a.O.

### 8.3 Empfehlungen – Maßstab Existenzfähigkeit

Aufgrund der akuten Gefährdung des Taxigewerbes sollte derzeit zunächst der Maßstab der Existenzfähigkeit angelegt werden. Legt man diesen Maßstab an, so wird empfohlen, zurzeit keine zusätzlichen Konzessionen zu erteilen. Gegebenenfalls an die Landeshauptstadt Mainz zurückfallende Genehmigungen sollten allenfalls vorsichtig wieder herausgegeben werden. Zunächst sollte jedoch ein **Beobachtungszeitraum** geschaltet werden, um weiteren Auswirkungen der Krise abzuschätzen.

Wie lange wird der existenzbedrohende wirtschaftliche Ausnahmezustand andauern? Vieles deutet auf eine lange Durststrecke hin. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ab welchem Zeitpunkt wieder von einer annähernd „normalen“ Marktsituation, einer „neuen Normalität“ ausgegangen werden kann?

Die Taxinachfrage war vor der Corona-Krise zuverlässig am Tourenaufkommen der Allgemeinen Funktaxizentrale Mainz eG (AFT) messbar. Daher ist eine Orientierung an deren monatlichen Vermittlungszahlen zu vertreten. Vor der Pandemie vermittelte die AFT monatlich ca. 42.500 Taxitouren, so dass ab der Marke von ca. 34.000 Touren (entspricht rund 80%) eine „neue Normalität“ angenommen werden kann. Bis zum Erreichen dieser Marke an sechs aufeinanderfolgenden Monaten ist von einer Gefährdung der Existenzfähigkeit des Mainzer Taxigewerbes auszugehen. Erst danach kann und sollte wieder der Maßstab der Funktionsfähigkeit angelegt werden.

#### 8.4 Empfehlungen – Maßstab Funktionsfähigkeit

Eine Festschreibung der Taxigenehmigungen sollte grundsätzlich nur als **kurz- und mittelfristiges Mittel** erfolgen. Von einer **Freigabe der Konzessionen** und der Erteilung aller beantragten **103 Genehmigungen** ist dringend abzuraten, weil damit die Funktionsfähigkeit des Mainzer Taxigewerbes mit Sicherheit langfristig in Frage gestellt ist: In den wenigen Städten ohne Begrenzung der Konzessionszahl (z.B. Berlin, Hamburg, Wiesbaden) ist es in Folge der Freigabe (zeitweise) zu starken Wettbewerbsverzerrungen gekommen – mit zuweilen verheerenden Auswirkungen auf Unternehmer, die eine gesetzestreue Betriebsführung anstreben.

Großstädte mit vergleichbarer Einwohnerzahl kommen auf eine durchschnittliche Taxidichte von 0,88. Sobald wieder eine „neue Normalität“ eintritt, ist für Mainz eine Zahl von **195 Taxigenehmigungen** (Taxidichte: **0,90**) zu vertreten. Diese Zahl entspricht unserer Empfehlung aus dem Jahre 2016, ist aber nicht als Planungsgröße im Sinne einer Bedürfnisprüfung zu verstehen. Sie vermittelt lediglich eine Vorstellung von einer „Normalsituation“.

## 8.5 Empfehlungen – subjektive Zulassungskriterien

Die Existenz- und Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes wird auch in Mainz durch das Problem (vielfach) irregulär arbeitender Taxi- und Mietwagenbetriebe bedroht. Hinzu kommen Ride-Hailing-Anbieter wie UBER, die häufig auch auswärtige Fahrzeuge einsetzen. Dies verschärft den Wettbewerb erheblich und stellt eine ernste Gefährdung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes dar. Ein übergreifender Ansatz, der beide Formen des Gelegenheitsverkehrs einschließt, ist daher dringend erforderlich. Da viele Mietwagen mit Wiesbadener Kennzeichen in Mainz fahren, sollte Einvernehmen mit der Nachbarstadt gesucht werden

Mietwagen, die vorrangig für appbasierte Fahrdienste wie UBER im Einsatz sind, arbeiten meist zu Preisen weit unter dem Taxitarif – mit schweren Folgen für die Wettbewerbsfähigkeit der Taxis. Preise deutlich unter dem amtlichen Taxitarif sind in aller Regel nicht wirtschaftlich vertretbar, sofern Steuer-, Sozialversicherungs- und Personenbeförderungsrecht eingehalten werden. Der Gesetzgeber hat das Problem solcher Marktstörungen erkannt: Zum „*Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen*“ sieht der neue § 51a PBefG daher **Mindestbeförderungsentgelte** für Mietwagen vor.

Eine rechtliche Möglichkeit zur Steuerung des **quantitativen Angebotes** (so wie es im Taxigewerbe grundsätzlich möglich ist) existiert künftig (grundsätzlich) auch für das Mietwagengewerbe – in Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern, sofern der Anteil appbasierter Mietwagentouren ein bestimmtes Maß überschreitet.<sup>53</sup>

Dennoch besitzen die Genehmigungsbehörden schon heute effektive Instrumente für eine **qualitative Aufsicht** über das Taxi- und das Mietwagengewerbe. In diesem Zusammenhang hat die Hamburger Genehmigungsbehörde 2006 eine erfolgreiche Praxis bei der Wiedererteilung von Konzessionen eingeführt, die sich stärker auf die Prüfung der subjektiven Zulassungskriterien gemäß § 13 Abs. 1 PBefG i. V. m. § 1 und § 2 PBZugV („persönliche Zuverlässigkeit“ / „finanzielle Leistungsfähigkeit“) stützt. Das Prüfungsverfahren, bekannt als das „Hamburger Modell“, kommt bereits seit 2013 auch in Mainz zum Einsatz und sollte intensiviert werden.

---

<sup>53</sup> Siehe § 49 Abs. 4 PBefG.

Das neue PBefG sieht neue Verkehrsarten vor. Darin ist u.a. die Einführung neuer, teils taxiähnlicher On-Demand-Mobilitätsdienste vorgesehen. In diesem Zusammenhang sollte geprüft werden, ob und wie das Gewerbe künftig stärker in den ÖPNV eingebunden werden kann – auch, um Einbußen in anderen Bereichen zumindest teilweise auszugleichen.

## 8.6 Empfehlung – Evaluation

Nach einer angemessenen Frist von ca. 3 bis 4 Jahren sollte die Entwicklung des Mainzer Taximarktes erneut untersucht werden, um die erzielten Veränderungen zu evaluieren und nötige Nachbesserungsschritte einzuleiten.

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



Th. Krause

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