



**Stadt
Dortmund**

Dortmunder Bekanntmachungen

Amtsblatt der Stadt Dortmund

Nr. 30 – 82. Jahrgang

Freitag, 31.07.2026

Inhalt

Seite

Tagesordnungen

In der 31. KW 2026

finden keine öffentlichen Sitzungen statt.

Öffentliche Bekanntmachungen

Änderung Nr. 1 des Bebauungsplanes Hö 281 – Faßstraße – hier: Beschluss zur Änderung Nr. 1 des Bebauungsplanes sowie zur Beteiligung der Öffentlichkeit	644
Fischerprüfung 2026	645
Allgemeinverfügung der Stadt Dortmund über die Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten für den Verkehr mit Mietwagen innerhalb der Stadt Dortmund vom 09.07.2026	645
Taxitarif für die von der Stadt Dortmund als Genehmigungsbehörde zugelassenen Taxen vom 09.07.2026	650
Öffentliche Versteigerung	652

Öffentliche Ausschreibungen und Vergaben

Vergabe: Anna-Frank GES im Stadtgebiet Dortmund	652
Vergabe: Anne-Frank GES im Stadtgebiet Dortmund	653
Vergabe: TEK Alte Ellinghauser Str. im Stadtgebiet Dortmund	653
Vergabe: Endausbau Berechtener Heide, 3. BA.	653
Vergabe: F084/26 Generalplanung Neubau einer Kindertagesstätte, TEK Probstheidastraße 2 in Dortmund	653

Herausgeber:

Stadt Dortmund, Der Oberbürgermeister, Fachbereich Marketing + Kommunikation, Betenstraße 19, 44137 Dortmund

Telefon: 0231 50-26287, 0231 50-25661, 0231 50-24873 • Telefax: 0231 50-26290

E-Mail: dortmunder_bekanntmachungen@stadtdo.de • Internet: dortmund.de • Erscheinungsweise: freitags • kostenlos

Bezugsquelle: Stadt Dortmund, Fachbereich Marketing + Kommunikation, 3. Etage, Zimmer 3.3, Betenstraße 19, 44137 Dortmund

Öffnungszeiten: montags bis mittwochs 8 bis 15:30 Uhr, donnerstags 8 bis 17 Uhr, freitags 8 bis 12 Uhr

Tagesordnungen

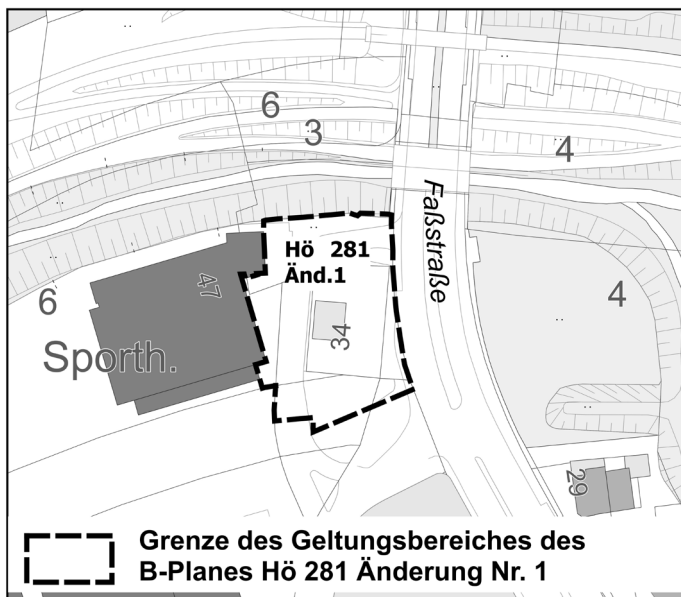
**des Rates, seiner Ausschüsse,
der Bezirksvertretungen und Beiräte**

In der 32. KW 2026

finden keine öffentlichen Sitzungen statt.

Öffentliche Bekanntmachung

**Änderung Nr. 1 des Bebauungsplanes Hö 281 – Faßstraße –
hier: Beschluss zur Änderung Nr. 1 des Bebauungsplanes
sowie zur Beteiligung der Öffentlichkeit**



Räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet der Änderung Nr. 1 des Bebauungsplans Hö 281 – Faßstraße – liegt im Stadtbezirk Hörde im Ortsteil Hörde. Der räumliche Geltungsbereich umfasst eine ca. 2.500 m² große Fläche, die im Osten an die Faßstraße grenzt. Im Westen schließt die Sporthalle des Phoenix-Gymnasiums, im Norden die Emscher an. Im Süden befindet sich die Alfred-Trappen Straße.

Planungsziele

Durch die landesweite Umstellung von G8 auf G9 sowie die dauerhafte Erhöhung der Zügigkeit auf fünf Züge besteht am Phoenix-Gymnasium ein erheblicher Mehrbedarf an Schulraum. Da auf dem Bestandsgrundstück keine ausreichenden Erweiterungsflächen zur Verfügung stehen, soll die nahegelegene, derzeit unbebaute Fläche an der Faßstraße – ehemals Standort eines Autohandels und einer Tankstelle – für die Errichtung eines Erweiterungsneubaus genutzt werden. Vorgesehen ist ein vier- bis fünfgeschossiger Gebäuderiegel mit einer Bruttogrundfläche von ca. 3.700 m² (2.105 m² Programmfläche), der den Raumbedarf für Unterricht, Fachräume und Gemeinschaftsbereiche abdecken soll.

Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen hat in seiner Sitzung vom 06.05.2026 auf Grundlage der Verwaltungsvorlage (Drucksache Nr. 01612-26) die Änderung Nr. 1 des Bebauungsplanes Hö 281 – Faßstraße – sowie die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung beschlossen. Der Rat der Stadt Dortmund hat dazu folgende

Beschlüsse gefasst:

„I. Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen beschließt, den Bebauungsplan Hö 281 – Faßstraße – für den unter Ziffer 1 dieser Beschlussvorlage beschriebenen räumlichen Geltungsbereich im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB zu ändern (Änderung Nr. 1).

Rechtsgrundlage:

§ 2 Abs. 1 in Verbindung mit § 13a Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634 / FNA 213-1)

II. Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen stimmt den Festsetzungen der Änderung Nr. 1 des Bebauungsplanes Hö 281 – Faßstraße – für den unter Ziffer 1 beschriebenen räumlichen Geltungsbereich mit der Begründung vom 23.03.2026 zu und beschließt die Öffentlichkeit an der Bauleitplanung zu beteiligen.

Rechtsgrundlage:

§ 3 Abs. 2 in Verbindung mit § 13a BauGB“

Bekanntmachungsanordnung:

Die vorstehenden Beschlüsse zur Änderung Nr. 1 des Bebauungsplanes Hö 281 – Faßstraße – sowie zur Beteiligung der Öffentlichkeit werden hiermit ortsüblich öffentlich bekannt gemacht.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften der Gemeindeordnung des Landes Nordrhein-Westfalen (GO NRW) beim Zustandekommen dieses Beschlusses nach Ablauf von 6 Monaten seit der Bekanntmachung einer im Verfahren nachfolgenden Satzung nicht mehr geltend gemacht werden kann, es sei denn

- a) eine vorgeschriebene Genehmigung fehlt oder ein vorgeschriebenes Anzeigeverfahren wurde nicht durchgeführt,
- b) die Satzung, die sonstige ortsrechtliche Bestimmung oder der Flächennutzungsplan ist nicht ordnungsgemäß öffentlich bekannt gemacht worden,
- c) der Oberbürgermeister hat den Ratsbeschluss vorher beanstandet oder
- d) der Form- und Verfahrensmangel ist gegenüber der Gemeinde vorher gerügt und dabei die verletzte Rechtsvorschrift und die Tatsache bezeichnet worden, die den Mangel ergibt.

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit können die Planungsunterlagen vom 03.08.2026 bis zum 03.09.2026 auf der Internetseite der Stadt Dortmund unter dortmund.de/bauleitplanverfahren eingesehen werden. Hier besteht auch die Möglichkeit zur Abgabe von Stellungnahmen.

Es wird darauf hingewiesen,

1. dass Stellungnahmen während der Dauer der Veröffentlichungsfrist abgegeben werden können,
2. dass Stellungnahmen elektronisch übermittelt werden sollen, bei Bedarf aber auch auf anderem Weg abgegeben werden können,
3. dass nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen bei der Beschlussfassung über den Bauleitplan unberücksichtigt bleiben können und

4. dass als andere leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit die o.g. Unterlagen während der o.g. Veröffentlichungsfrist beim Stadtplanungs- und Bauordnungsamt der Stadt Dortmund, Verwaltungsgebäude Freistuhl 7, 9. Etage neben Zimmer 9.07, zu folgenden Zeiten zur Einsichtnahme öffentlich ausliegen:
Auslegungszeiten des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes:
montags bis mittwochs, 7:30–12 Uhr und 13–15:30 Uhr
donnerstags, 7:30–12 Uhr und 13–17 Uhr
freitags, 7:30–12 Uhr
(außer an Feiertagen).

Stellungnahmen können während der vorgenannten Veröffentlichungsfrist bei der Stadt Dortmund insbesondere auf elektronischen Übertragungsweg (z.B. E-Mail an bebauungsplan_4@stadtdo.de), schriftlich (zweckmäßigerweise beim Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, Freistuhl 7, 44137 Dortmund) oder mündlich zur Niederschrift vorgebracht werden. Es wird darauf hingewiesen, dass nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen bei der Beschlussfassung über den Bauleitplan unberücksichtigt bleiben können.

Überdies besteht die Möglichkeit, einen Termin zur Auskunft und Erörterung fernmündlich unter den Rufnummern 0231 5022528 (Frau Albermann) oder 0231 5023043 (Herr Dreckmann) zu vereinbaren.

Dortmund, den 29.06.2026

gez.
Alexander Kalouti
Oberbürgermeister

Öffentliche Bekanntmachung

Fischerprüfung 2026

Die nächste Fischerprüfung in Dortmund findet

ab Dienstag, den 3. November 2026

statt. Die Prüfung ist nicht öffentlich und bei der unteren Fischereibehörde abzulegen, in deren Bezirk der Prüfling seinen ständigen Wohnsitz hat. Anträge auf Zulassung zur Prüfung sind gemäß § 3 Abs. 4 der Fischerprüfungsordnung spätestens vier Wochen vor dem Prüfungstermin, also bis zum 6. Oktober 2026, bei der Stadt Dortmund – Untere Fischereibehörde – (Umweltamt, Brückstraße 45, 44135 Dortmund) einzureichen.

Es sei darauf hingewiesen, dass von diversen Angelsportvereinen Lehrgänge zur Vorbereitung auf die Fischerprüfung angeboten werden.

Dortmund, den 23. Juli 2026

Stadt Dortmund
Der Oberbürgermeister

Öffentliche Bekanntmachung

Allgemeinverfügung der Stadt Dortmund über die Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten für den Verkehr mit Mietwagen innerhalb der Stadt Dortmund vom 09.07.2026

Aufgrund des § 51a des Personenförderungsgesetzes (PBefG) vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 7 Absatz 4 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 119) in Verbindung mit § 3 Nr. 1 der Verordnung über die Zuständigkeiten auf den Gebieten des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs und Eisenbahnwesens (ZustVO-ÖSPV-EW) vom 25.06.2015 (GV. NRW. S. 504) und § 1 Absatz 3 Ordnungsbehördengesetz vom 13.05.1980 (GV. NW S. 528), zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 10.12.2024 (GV. NRW. S. 1184), erlässt die Stadt Dortmund als zuständige Verwaltungsbehörde folgende

Allgemeinverfügung:

1. Für jede Beförderungsfahrt mit Mietwagen (§ 49 Absatz 4 PBefG), deren Startpunkt, Zielpunkt und der gesamte Fahrtweg des Fahrauftrags innerhalb des Stadtgebiet Dortmunds liegt, gelten die unter Nummer 2 festgelegten Mindestbeförderungsentgelte. Diese dürfen unter Berücksichtigung etwaiger Nachlässe (Rabatt-, Sonderpreis-, Cashback- und ähnliche Aktionen) sowie der gesetzlichen Mehrwertsteuer überschritten, jedoch maximal um 15 Prozent unterschritten werden. Sie gelten unabhängig davon, ob der jeweilige Mietwagenverkehr durch die Stadt Dortmund oder durch eine andere Behörde genehmigt wurde.

Die Mindestbeförderungsentgelte gelten nicht für Fahrten mit Mietwagen, die rein für Krankenfahrten genutzt werden und für die eine entsprechende Entgeltvereinbarung mit einer Krankenkasse vorliegt. Das Mindestbeförderungsentgelt kommt ferner nicht zur Anwendung, wenn der Beförderungsauftrag nachweislich mindestens eine Stunde vor Fahrtantritt bei dem auftragsausführenden Mietwagenunternehmen eingegangen ist.

2. Die Mindestbeförderungsentgelte errechnen sich aus dem Fahrpreis im Sinne des § 3 Absatz 1 Nr. 1 (Grundpreis) und Nr. 2 (Kilometerpreis) des Taxitarifs für die von der Stadt Dortmund zugelassenen Taxis in der jeweils aktuellen Fassung gerundet auf volle Cent-Beträge.

Dem Kilometerpreis im Sinne des § 3 Absatz 1 Nr. 2 des Taxitarifs ist die laut dem Wegstreckenzähler gem. § 30 Absatz 1 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) auf dem Stadtgebiet Dortmund zurückgelegte Fahrstrecke zugrunde zu legen. Ist nach § 43 Absatz 1 BOKraft eine Ausnahme von der Anbringung eines Wegstreckenzählers genehmigt, so hat die Bemessung der Fahrstrecke anhand eines gängigen Verfahrens (beispielsweise über eine App oder einen Routenplaner) zu erfolgen, wobei die kürzeste Entfernung zugrunde zu legen ist.

3. Im Rahmen der Fahrpreisermittlung für die Beförderung mit Mietwagen, findet der § 3a des Taxitarifs für die von der Stadt Dortmund als Genehmigungsbehörde zuge-

lassenen Taxen keine Anwendung.

4. Die sofortige Vollziehung der Nummern 1 und 2 dieser Verfügung wird angeordnet.
5. Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieser Allgemeinverfügung stellen Ordnungswidrigkeiten nach § 61 Absatz 1 Nummer 4 PBefG dar. Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig als Unternehmer ein Entgelt im Mietwagenverkehr berechnet, das unterhalb des in Ziffer 2 genannten Mindestbeförderungsentgelts liegt. Vorsätzlich oder fahrlässig begangene Ordnungswidrigkeiten können nach § 61 Absatz 2 Alternative 2 PBefG mit einer Geldbuße bis zu 10.000 Euro geahndet werden, soweit sie nicht nach anderen Vorschriften mit Strafe bedroht sind.
6. Diese Allgemeinverfügung tritt am 01.09.2026 in Kraft.

Begründung:

I. Sachverhalt

Der Verkehr mit Mietwagen stellt ebenso wie der Taxiverkehr eine der Verkehrsformen des Gelegenheitsverkehrs nach § 46 PBefG dar. Die Form des Verkehrs mit Mietwagen sowie der Taxiverkehr ist bestimmt durch die Beförderung mit individuell bestimmten Personenkraftwagen und ebenfalls dadurch gekennzeichnet, dass Fahrgäste zu einem Ziel befördert werden, welches sie selbst – und nicht etwa die Unternehmer – bestimmen. Beide Verkehrsformen ähneln sich im innerstädtischen Verkehr stark, haben jedoch voneinander abweichende Rechte und Pflichten.

So ist zu beachten, dass der Taxiverkehr der Betriebspflicht (§ 21 PBefG), der Beförderungspflicht (§ 22 PBefG) sowie der Tarifpflicht (§ 51 Absatz 5 in Verbindung mit § 39 Absatz 3 PBefG) unterliegt. Dem Verkehr mit Mietwagen obliegen diese Pflichten im Allgemeinen nicht. Daher sieht der Gesetzgeber einen Schutz des Taxiverkehrs vor der nicht gleichermaßen regulierten Konkurrenz des Verkehrs mit Mietwagen vor, in dem er in § 49 Absatz 4 PBefG für den Mietwagenverkehr Regelungen zum Schutz des Taxiverkehrs (die Art der Bereitstellung, der Auftragsannahme und Auftragsausführung, die Rückkehrpflicht, sowie die Aufzeichnungspflicht) aufgenommen hat. Des Weiteren kann die Genehmigungsbehörde nach § 51a Absatz 1 PBefG zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen für den Verkehr mit Mietwagen, der in ihrem Bezirk betrieben wird, tarifbezogene Regelungen, insbesondere Mindestbeförderungsentgelte festlegen.

Von dieser Möglichkeit wurde für das Stadtgebiet Dortmund bislang kein Gebrauch gemacht. Die Unternehmer, die Verkehr mit Mietwagen anbieten, konnten daher die Beförderungsentgelte nach den Erfordernissen des Verkehrs und des Betriebes selbst festlegen.

Dadurch besteht die Gefahr von Dumpingangeboten, denen die Taxiunternehmer aufgrund der durch die Genehmigungsbehörde festgesetzten Beförderungsentgelte ohne Festlegung eines Mindestbeförderungsentgelts für Mietwagen nur begrenzt selbst entgegentreten können.

Das Geschäftsmodell der Betreiber von Plattformen, die Mietwagenverkehr vermitteln, besteht darin, durch niedrige, von ihnen subventionierte Preise in kurzer Zeit zahlreiche Kunden vom Taxi- auf den Mietwagenverkehr umzulenken. Dieser Effekt würde auch bei einzelnen Mietwagenunter-

nehmern entstehen, wenn sie ein ähnliches Preismodell umsetzen würden, ohne mit einer Vermittlungsplattform zu kooperieren. Daher soll die Verfügung dazu dienen, für jeglichen Mietwagenverkehr in Dortmund, unabhängig davon, ob plattformbasiert oder nicht, die Bildung von Dumpingpreisen und damit eine Gefährdung des Personennahverkehrs zu unterbinden.

Ab dem Jahr 2023 ist eine massive Zunahme von Anträgen und Genehmigungen für den Mietwagenverkehr in Dortmund festzustellen. Die entsprechenden Unternehmen kooperieren nach eigenen Angaben bei der Antragstellung für die Mietwagenerlaubnis dabei ganz oder überwiegend mit den Firmen UBER oder BOLT, über deren Vermittlungsplattformen die Fahraufträge an sie vermittelt werden. In der Praxis zeigt sich somit, dass derzeit hauptsächlich die Plattform von UBER in Dortmund bzgl. der Dumpingpreis-Bildung bei Mietwagen vorherrschender Marktteilnehmer ist. Die Stadt Dortmund hat eine Untersuchung in Auftrag gegeben, um die Auswirkungen der Zunahme des Mietwagenverkehrs auf den Gelegenheitsverkehr in Dortmund zu ergründen. Das danach von der beauftragten Firma zu erstellende Gutachten sollte insbesondere die vorherrschende Marktverteilung zwischen Taxi- und Mietwagenverkehr und die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Mietwagenunternehmen und deren Auswirkungen auf den zum ÖPNV zählenden Taxiverkehr darlegen und beurteilen.

Bereits im Oktober 2025 konnte ein Zwischenergebnis der bisher erfolgten Untersuchung präsentiert werden. Das Zwischenergebnis zielte hier zunächst auf die o. g. Marktverteilung ab. Es konnte in einem Zeitraum von 2014 bis heute ein Rückgang von -23% der Anzahl an Taxiunternehmen festgestellt werden. Gleichmaßen wurde ein Anstieg um +72% der Mietwagenunternehmen in Dortmund erfasst. Unter den derzeitigen wirtschaftlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen ist es für Taxiunternehmen nicht möglich, eine Personenbeförderung im Sinne der Daseinsvorsorge wirtschaftlich anzubieten. Bisherige Regulierungsinstrumente zur Stabilisierung der Wirtschaftlichkeit der Taxitarife scheiden aus, da Anpassungen des Taxitarifs den Preisabstand zum Mietwagen weiter erhöhen. Unter diesen Voraussetzungen ist aus Sicht des Gutachters nicht von temporären wirtschaftlichen Schwankungen auszugehen.

In der Gesamtbetrachtung der Taxiunternehmen und deren eingesetzten Fahrzeuge ist eine Verschiebung der Betriebsgröße anhand der Fahrzeuge zu erkennen. Es ist zu beobachten, dass die Firmen mit nur einem Fahrzeug den Betrieb zunehmend einstellen, die Anzahl der Unternehmen mit mehreren Fahrzeugen jedoch steigt. Diese Verschiebung hin zu größeren Betrieben ist ein mögliches Anzeichen für eine Verschärfung der Wettbewerbsbedingungen. Laut Gutachter besteht daher kurz- bis mittelfristig in Dortmund ein erhebliches Risiko für Wettbewerbsbedingungen, in denen das Taxi aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen und einer kontinuierlichen Verdrängung durch die Vermittlungsplattformen ausgesetzt ist, dem insbesondere größere Taxiunternehmen mit angestellten Fahrern und/oder aufgezeihten Rücklagen nicht lange standhalten können.

Das o.g. Gutachten konnte Anfang Februar 2026 abschließend an die Stadt Dortmund übergeben werden. Die Empfehlung seitens des Gutachters ist eine gleiche Ausgangslage für den Endverbraucher. Diese Entscheidung macht sich

die Stadt Dortmund zu eigen und setzt das Mindestbeförderungsentgelt mit dem Taxitarif der Stadt Dortmund gleich.

Eine mit der Stadt Dortmund strukturell vergleichbare Kommune ist die Stadt Essen. Diese hat ebenfalls ein abschließendes Gutachten vorliegen. Die beauftragte Untersuchung hat sich insbesondere mit der Preisgestaltung der Mietwagenunternehmen beschäftigt.

Die in diesem Rahmen erfolgte Untersuchung der in Essen von Mietwagenunternehmen dem Fahrgast in Rechnung gestellten Entgelte hat gezeigt, dass diese im innerstädtischen Verkehr zwischen 28 und 43 % unter den Essener Taxi-entgelten liegen, wobei die Entgelte von der Vermittlungsplattform vorgegeben werden. Die mit UBER kooperierenden Mietwagenunternehmen haben also tatsächlich keine eigene Preisgestaltungshoheit. Die Untersuchung bzw. das erstellte Gutachten zeigt somit, dass der niedrige Preis keine Kostendeckung ermöglicht. Zum Ausgleich erhalten Essener Mietwagenunternehmen aber keine ausreichende Alimentierung durch die Plattform und werden so in die Schattenwirtschaft gedrängt.

II. Rechtliche Würdigung

Zu Nummer 1 und Nummer 2:

Ermächtigungsgrundlage für den Erlass einer Allgemeinverfügung zur Regelung der Mindestbeförderungsentgelte für Mietwagen ist der § 51a Absatz 1 PBefG. Danach kann die Genehmigungsbehörde zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen für den Verkehr mit Mietwagen, der in ihrem Bezirk betrieben wird, tarifbezogene Regelungen, insbesondere Mindestbeförderungsentgelte festlegen. Gemäß § 11 Absatz 1 PBefG in Verbindung mit § 3 Nr. 1 der Verordnung über die Zuständigkeiten auf den Gebieten des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs und Eisenbahnwesens (ZustVO-ÖSPV-EW) vom 25.06.2015 (GV. NRW. S. 504) ist die Stadt Dortmund als Verwaltungsbehörde für die Festlegung tarifbezogener Regelungen in ihrem Bezirk zuständig. Schutzgut des § 51a Absatz 1 PBefG sind demnach die „öffentlichen Verkehrsinteressen“. Dies wird als Interesse der Allgemeinheit an einem geordneten, zuverlässigen, daseinsvorsorglich geprägten Verkehrsangebot und an der Funktionsfähigkeit von ÖPNV, Taxenverkehr und gebündeltem Bedarfsverkehr, insbesondere bei drohend ruinösem Preiswettbewerb zu deren Lasten, verstanden.

Laut Gesetzesbegründung soll mit § 51a Absatz 1 PBefG sichergestellt werden, dass das „Level-Playing-Field“ der Verkehrsarten erhalten bleibt (vgl. Bundestags-Drucksache 19/26175, S. 53). Ziel ist es, gleiche und faire Wettbewerbsbedingungen für alle Teilnehmer eines Marktes zu gewährleisten, um letztlich die im allgemeinen Interesse stehende Funktionsfähigkeit des zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zählenden Taxiverkehrs zu erhalten. Ein funktionierender ÖPNV ist wiederum ein wichtiges Gemeinschaftsgut, um allen Einwohnerinnen und Einwohnern von Dortmund die Teilhabe am sozialen Leben und den Zugang zur Daseinsfürsorge zu ermöglichen.

Da der Stadt Dortmund mit den beiden unter I. genannten Gutachten Erkenntnisse vorliegen, dass das oben genannte Level-Playing-Field der Verkehrsarten durch die von den Vermittlungsplattformen vorgegebenen Preise der Mietwagen nicht mehr gegeben ist, macht sie im Rahmen ihres Ermessens nach Abwägung aller den Sachverhalt betreffenden Umständen von der Möglichkeit Gebrauch, zum Schutz

der öffentlichen Verkehrsinteressen die Chancengleichheit durch die Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten wiederherzustellen.

Die Mindestbeförderungsentgelte erstrecken sich auf sämtliche Mietwagen, deren Start und Zielpunkt sich innerhalb des Stadtgebietes Dortmund befindet und während des Fahrauftrags das Stadtgebiet Dortmund nicht verlässt. Die Regelungen zur Berechnung der Mindestbeförderungsentgelte finden auch dann Anwendung, wenn das Stadtgebiet ohne verkehrlichen Grund (Stau, Sperrung, Umleitung usw.) verlassen wurde, obwohl eine Fahrt durch das Stadtgebiet kürzer wäre. Dies erfasst auch auswärtig genehmigte Mietwagen, weil es ansonsten für diese Unternehmer weiter möglich wäre, bei Fahrten innerhalb des Stadtgebietes Dortmund die Preise zu unterschreiten.

In § 51a Absatz 1 PBefG wird die Ausgestaltung der tarifbezogenen Regelungen für den Mietwagenverkehr nicht weiter ausgeführt. Im Taxiverkehr berechnet sich der Fahrpreis über die Grundgebühr sowie einer Kombination aus Kilometer- und Zeitpreisen, ergänzt durch diverse Zuschläge. Die Stadt Dortmund hat sich aufgrund der Zielsetzung, ein Level-Playing-Field zu begünstigen, entschlossen, die Höhe der festgesetzten Mindestbeförderungsentgelte an die Höhe der festgesetzten Beförderungsentgelte für den Taxiverkehr anzulehnen. Es wurde hierbei berücksichtigt, dass sich die Kostenstrukturen in vielen Bereichen überschneiden bzw. stark ähneln (Fahrzeugkosten, Investitionskosten, Kraftstoffkosten, Personalkosten), jedoch in einigen Bereichen Unterschiede bestehen.

Auch für den Verkehr mit Mietwagen kann die Berechnungsmethode der Beförderungsentgelte aus einer Kombination von Grundgebühr und Kilometerpreis angewandt werden. Für Mietwagen ist hierbei die Grundgebühr sowie der Kilometerpreis im Sinne des § 3 Absatz 1 Nr. 1 und 2 des Taxitarifs für die von der Stadt Dortmund als Genehmigungsbehörde zugelassenen Taxen in der jeweils aktuellen Fassung zugrunde zu legen.

Das Mindestbeförderungsentgelt orientiert sich an dem derzeit geltenden Grund- und Kilometerpreis gemäß des Taxitarifs. Dabei werden die Wartezeitbestandteile des Tarifs sowie die für Taxis obligatorischen Zuschläge nicht berechnet. Mietwagen werden insofern keine unverhältnismäßig restriktiven oder gegenüber dem Taxi besonders nachteiligen Vorgaben gemacht; vielmehr können sie regelmäßig immer noch günstiger Fahrten anbieten als Taxiunternehmen. Da nur der taxiähnliche Mietwagenverkehr von der Allgemeinverfügung betroffen ist, erscheint eine Orientierung am Taxitarif folgerichtig.

Sollten für den Verkehr mit Mietwagen zu bestimmten Zeiten oder auch allgemein höhere Beförderungsentgelte verlangt werden, liegt diese Entscheidung im Einzelfall im Ermessen des einzelnen Unternehmers. Die dynamische Preisfindung von App-Vermittlungssystemen unterliegt hinsichtlich der Preisbildung oberhalb des Mindestentgelts keinen Restriktionen.

Geeignetheit:

Geeignet ist eine Maßnahme, wenn mit dieser der gewünschte Erfolg zumindest gefördert werden kann. Die Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten für den Mietwagenverkehr in Anlehnung an die für den Taxiverkehr

geltenden Entgelte ist geeignet, den zum ÖPNV zählenden und als überragend wichtiges schutzwürdiges Gemeinschaftsgut einzuschätzenden Taxiverkehr vor Preisdumping zu schützen und somit die Funktionsfähigkeit des ÖPNV und das funktionierende Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsformen, welches einen Teil der Daseinsvorsorge im Verkehr darstellt, zum Wohle der Allgemeinheit zu erhalten. Sie dient somit einem legitimen Zweck.

Erforderlichkeit:

Die Maßnahme ist auch erforderlich. Eine Maßnahme ist erforderlich, wenn es kein gleich geeignetes, milderes Mittel gibt. Ohne dieses Instrument kann nicht wirksam verhindert werden, dass über nicht marktgerechte Dumpingpreise eine Verlagerung des Gelegenheitsverkehrs von Taxis auf Mietwagen in größerem Umfang weiter stattfindet oder noch zunimmt. Grund hierfür ist, dass für den Kunden der Fahrpreis das absolut entscheidende Kriterium für die Art der Nutzung bei vorherseh- und planbaren Fahrten ist. Denn für ihn spielt es keine Rolle, ob für den Taxi- und Mietwagenverkehr unterschiedliche Betriebsanforderungen und Ausführungsbestimmungen bei Transportaufträgen bestehen. Vielmehr erhält er beim Transport mit beiden Verkehrsarten die gleiche Leistung, weshalb es für ihn keinen Grund gibt, nicht auf ein deutlich günstigeres Angebot auszuweichen. Damit ist die Versuchung für Mietwagenunternehmen groß, die Taxitarife zu unterbieten, um Umsätze zu erzielen oder Kunden an sich zu binden, die bei der nächsten Fahrt wieder auf den Mietwagen zurückgreifen. Dies zeigt auch die vorliegende Untersuchung der Beförderungsentgelte im App-basierten Mietwagensegment, welche etwa 38 % unter dem örtlichen Taxitarif liegen. Die Mietwagenunternehmen werden wiederum durch dahinterstehende, global agierende Konzerne, die über erhebliche Finanzmittel verfügen und offensichtlich bereit sind, diese insbesondere zu Beginn des jeweiligen Mietwagenverkehrs preissenkend und ohne Rücksicht auf sich dadurch für sie verringernde Gewinne, einzusetzen, entschädigt bzw. subventioniert, sodass hier von offensichtlichen Kampfpreisen zur Schwächung des Taxigewerbes und des ÖPNV als Konkurrent auszugehen ist. Verstärken dürfte sich dieser Effekt noch über die zunehmenden digitalen Angebote für Fahrdienste mit Mietwagen. Diese ermöglichen es dem Kunden, über den vielfach in Apps zur Verfügung gestellten Preisvergleich zu Taxientgelten auf den ersten Blick den Preisunterschied zu erkennen und diesen als ausschlaggebendes Kriterium bei seiner Wahl des Transportmittels zugrunde zu legen.

Da das Taxigewerbe wegen der festgelegten Tarife niedrigere Preise nicht anbieten darf, liegt ein Ungleichgewicht der Marktteilnehmer vor, dass es mit der Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten zu unterbinden gilt. Dabei wird durch die Festsetzung eines Mindestbeförderungsentgelts unterhalb des Taxitarifs auch den unterschiedlichen Anforderungen an Taxis und Mietwagen Rechnung getragen und es dem Mietwagenverkehr gleichzeitig ermöglicht, wirtschaftlich handeln zu können.

Ein milderes, ebenso geeignetes Mittel ist nicht erkennbar. Insbesondere erscheint allein die Einführung eines Tarifkorridors für das Taxigewerbe zur Erreichung eines „Level-Playing-Field“ der Verkehrsarten nicht ausreichend, da dem Mietwagengewerbe weiterhin die Möglichkeit offenstehen würde den Taxitarif und deren Tarifkorridore zu unterbieten.

Angemessenheit:

Die Maßnahme ist auch angemessen. Bei der Angemessenheit sind die Belange der Mietwagenunternehmer mit dem öffentlichen Verkehrsinteresse, mithin dem Interesse der Allgemeinheit an einem funktionsfähigen und zuverlässigen Verkehrsangebot, abzuwägen. Eine Maßnahme ist angemessen, wenn sie nicht zu Nachteilen führt, die zu dem erstrebten Zweck erkennbar außer Verhältnis stehen.

Die Interessen der Mietwagenunternehmer bestehen darin, möglichst hohe Umsätze durch eine maximale Abschöpfung des Kundenpotentials und somit eine hohe Zahl von Fahrten, also eine hohe Auslastung der Fahrzeuge zu erreichen. Die öffentlichen Interessen bestehen darin, den Taxiverkehr als Bestandteil des ÖPNV vor einem ruinösen Verdrängungswettbewerb zu schützen.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der ÖPNV als Bestandteil der Daseinsvorsorge und damit als besonders schützenswertes Gut nicht in seinem Bestand gefährdet sein darf. Dessen wirtschaftlicher Betrieb liegt im Interesse des Gemeinwohls und somit im öffentlichen Verkehrsinteresse. Da die Mietwagenunternehmer über die Festsetzung des Mindestentgelts nicht schlechter gestellt werden als der Taxiverkehr, bestehen gleiche Zugangschancen zur Bedienung des Gelegenheitsverkehrs. Somit bleibt es ihnen überlassen, sich am Markt, wie die Taxiunternehmer auch, mit nicht-monetären Aspekten, wie komfortable, saubere, zuverlässige Fahrzeuge, Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft des Fahrpersonals, Pünktlichkeit etc. zu etablieren und ausreichend Fahrten zu generieren. Die Festsetzung von Mindestentgelten in dem hier vorgesehen Umfang betrifft somit nur einen Teilbereich der Einnahmemöglichkeiten, so dass selbst dann, wenn Mietwagenunternehmer wegen der Konkurrenz zum Taxiverkehr weniger Fahrgäste befördern und Umsätze erzielen, als dies mit Dumpingpreisen möglich wäre, noch ausreichend wirtschaftliche Gestaltungsmöglichkeiten verbleiben, so dass die Festsetzung von Mindestentgelten für sie wirtschaftlich zumutbar ist. Zudem besteht die Gefahr, dass Mietwagenunternehmer, die zu niedrigeren Preisen fahren, wegen des zuletzt u.a. durch die Erhöhung des Mindestlohns und die gestiegenen Kraftstoffpreise erhöhten Kosten, sich nicht mehr ausreichend refinanzieren und geneigt sein können, betriebsnotwendige Wartungen zu unterlassen, den gesetzlichen Mindestlohn nicht mehr zu zahlen oder Abgaben nicht mehr oder nicht vollständig entrichten zu können. Auch zeigen durchgeführte Betriebskontrollen, dass Mietwagenunternehmer die ihnen obliegende Rückkehrpflicht nach Ausführung eines Beförderungsauftrags in großem Umfang missachten, was ebenfalls Ausfluss der Unternehmensstrategie sein dürfte, trotz niedrigen Fahrpreises mit einer hohen Zahl an Beförderungsaufträgen einen hohen Umsatz zu erzielen. Auch dem wirkt das Mindestbeförderungsentgelt entgegen und schützt somit die öffentlichen Interessen an einer ordnungsgemäßen Ausübung dieser Verkehrsart und letztlich auch die Mietwagenunternehmer selbst.

Letztlich überwiegt auch das Interesse der Allgemeinheit, langfristig die Möglichkeit der Nutzung eines Taxis mit regulierten Preisen und einer Beförderungspflicht nutzen zu können, dem kurzfristigen monetären Nutzen des Einzelnen, der einen deutlich günstigeren Mietwagen nutzen möchte.

Die oben genannten Regelungen verhindern einen ruinö-

sen Wettbewerb zwischen den beiden Mobilitätsformen und schaffen das vom Gesetzgeber mit diesem Instrument beabsichtigte Level-Playing-Field. Das Taxigewerbe ist Bestandteil des Öffentlichen Personennahverkehrs und der Daseinsvorsorge und somit ein besonders schützenswertes Gut. Gerade aufgrund der mit der Betriebs- und Beförderungspflicht einhergehenden Verlässlichkeit liegt die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes daher im öffentlichen Interesse. Existenz und Funktionsfähigkeit dieses Gelegenheitsverkehrs sind somit ein schutzwürdiges Gemeinschaftsgut. Es ist deshalb vor einer Abwanderung von Fahrgästen zum Mietwagenverkehr, als einem vergleichbaren Verkehrsmittel, zu schützen, welcher erkennbar das Ziel hat, über subventionierte und unter Ignoranz der wirtschaftlich eigentlich notwendigen Preise Marktanteile zu generieren und mittel- bis langfristig das Taxigewerbe zu verdrängen, um danach diese Verkehrsform weitgehend zu beherrschen. Dieses zu erwartende Szenario wäre zudem langfristig nachteilig für den Fahrgast und steht somit dem öffentlichen Verkehrsinteresse entgegen.

Deshalb liegt ein wirtschaftlicher Betrieb der unterschiedlichen Formen des Gelegenheitsverkehrs langfristig im Interesse des Gemeinwohls und somit im öffentlichen Verkehrsinteresse. Die Mindestbeförderungsentgelte tragen daher dazu bei, die Möglichkeit eines ruinösen Wettbewerbs zwischen den Mobilitätsanbietern der verschiedenen Verkehrsformen auszuschließen. Nach Abwägung der öffentlichen Interessen mit denjenigen der Mietwagenunternehmer überwiegen daher die öffentlichen Interessen am Schutz des Öffentlichen Personennahverkehrs.

Die Festsetzung dieses Mindestentgelts ist wie oben dargestellt verhältnismäßig, das heißt geeignet, erforderlich und angemessen.

Zu Nummer 4:

Nach § 80 Absatz 2 Satz 1 Nummer 4 VwGO kann die sofortige Vollziehung im öffentlichen Interesse oder im überwiegenden Interesse eines Beteiligten von der Behörde, die den Verwaltungsakt erlassen oder über den Widerspruch zu entscheiden hat, besonders angeordnet werden.

Das von der Stadt Dortmund in Auftrag gegebene Gutachten, die Erkenntnisse aus der Stadt Essen und die eigene Aktenlage zeigen, dass in den letzten beiden Jahren eine massive Verlagerung des Gelegenheitsverkehrs vom Taxi- zum Mietwagenverkehr stattgefunden hat, die die Funktionalität des zum ÖPNV zählenden Taxiverkehrs massiv bedroht. Taxen und Mietwagen sind angesichts der dem Taxenverkehr auferlegten Pflichten sich nicht gegenseitig ersetzende Teile des öffentlichen Personenverkehrsmarktes. Dies zeigt sich insbesondere bei bestimmten Nachfragesituationen, in die die Mietwagenunternehmen aus Wirtschaftlichkeitsgründen gar nicht eintreten könnten. Ist der Taximarkt erst einmal marginalisiert, bestehen kaum Möglichkeiten, diesen durch bewusste Maßnahmen gleichsam wiederzubeleben. Nur durch frühzeitiges Handeln kann dem Anliegen des Gesetzgebers, die Säulen des öffentlichen Verkehrs zu schützen, entsprochen werden.

Ohne die Anordnung der sofortigen Vollziehung wäre bei einer Klage wegen der langwierigen, vermutlich über mehrere Jahre und über verschiedene Instanzen andauernden Verfahrensdauer damit zu rechnen, dass das vorhandene Preisgefälle über eine längere Zeit bestehen bleibt. Dem

Taxiverkehr und damit dem ÖPNV droht damit ein Verdrängungswettbewerb, dem ohne sofortiges Einschreiten nicht erfolgreich begegnet werden kann. Er ist für viele, die oftmals web-basierte Angebote nicht nutzen wollen oder können, unverzichtbar, um ihre persönlichen individuellen Mobilitätsinteressen befriedigen zu können. Außerdem bietet er mit der Option, spontan am Taxistand oder durch Zuwinken eine Fahrt in Anspruch zu nehmen, eine Möglichkeit der Mobilität, die der Mietwagenverkehr nicht bieten kann. Es gilt daher, diesen Bestandteil des ÖPNV wirksam und kurzfristig vor einem ruinösen Wettbewerb zu schützen. Es kann nicht abgewartet werden, bis die Rechtmäßigkeit dieser Verfügung in einem möglicherweise langwierigen Gerichtsverfahren erst Jahre später bestätigt wird, da dann schon ein unwiederbringlicher Schaden bzw. Substanzverlust bei den Taxibetrieben eingetreten sein wird. Eine bereits eingetretene Marktverschiebung zwischen Taxi- und Mietwagenunternehmen ist bereits seit dem Markteintritt von Uber in Dortmund zu verzeichnen.

Die öffentlichen Interessen überwiegen daher gegenüber den Interessen der Mietwagenunternehmer an einem fortgesetzten Preisdumping. Dies gilt umso mehr, als das Mindestbeförderungsentgelt es den Mietwagenunternehmern ermöglicht, ihren Betrieb ebenfalls langfristig wirtschaftlich zu betreiben, ohne auf Subventionen von Plattformbetreibern, deren Fortbestand zudem ungewiss ist, angewiesen zu sein. Es schützt sie zudem davor, bei Wegfall der Subventionen aufgrund des dann entstehenden Kostendrucks gesetzliche Vorschriften zu umgehen oder zu missachten, um ihren Betrieb weiterführen zu können.

Die sofortige Vollziehung der Nummern 1 und 2 dieser Verfügung ist daher im öffentlichen Interesse geboten.

Zu Nummer 5:

Nach § 61 Absatz 1 Nr. 4 PBefG handelt ordnungswidrig, wer vorsätzlich oder fahrlässig einer Rechtsvorschrift oder vollziehbaren schriftlichen Verfügung zuwiderhandelt, die auf Grund dieses Gesetzes oder auf Grund von Rechtsvorschriften, die auf diesem Gesetz beruhen, erlassen worden ist, soweit die Rechtsvorschrift und die vollziehbare schriftliche Verfügung ausdrücklich auf diese Vorschrift verweisen. Der Verweis unter Nummer 4 der Verfügung ist somit erforderlich, um eine Zuwiderhandlung als Ordnungswidrigkeit verfolgen zu können.

Zu Nummer 6:

Das Inkrafttreten zum 01.09.2026 gibt den Mietwagenunternehmen ausreichend Zeit zur Umsetzung.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Allgemeinverfügung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage erhoben werden. Die Klage ist beim Verwaltungsgericht Gelsenkirchen, Bahnhofsvorplatz 3, 45879 Gelsenkirchen zu erheben.

Dortmund, den

Alexander Kalouti
Oberbürgermeister

Öffentliche Bekanntmachung

Taxitarif für die von der Stadt Dortmund als Genehmigungsbehörde zugelassenen Taxen vom 09.07.2026

Aufgrund des § 51 Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.08.1990 (BGBl. I S. 1690/FNA 9240-1) und § 4 der Verordnung über die zuständigen Behörden und über die Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen nach dem Personenbeförderungsgesetz vom 30.03.1990 (GV NRW S. 247/SGV NRW 92) wird von der Stadt Dortmund als Kreisordnungsbehörde gemäß Beschluss des Rates vom 09.07.2026 folgender Taxitarif für die von der Stadt Dortmund als Genehmigungsbehörde zugelassenen Taxen erlassen:

§ 1 Geltungsbereich – Pflichtfahrgebiet

- (1) Der Geltungsbereich des Tarifes für die von der Stadt Dortmund als Genehmigungsbehörde zugelassenen Taxen erstreckt sich auf das Pflichtfahrgebiet. Der Geltungsbereich erstreckt sich weiterhin auf Fahrten vom Taxihalteplatz Flughafen Dortmund in die Gemeinden Holzwickede und Unna.
- (2) Pflichtfahrgebiet ist das Gebiet innerhalb der politischen Grenzen der Stadt Dortmund.
- (3) Innerhalb des Pflichtfahrgebietes besteht für die von der Stadt Dortmund als Genehmigungsbehörde zugelassenen Taxen die Pflicht zur Personenbeförderung. Die Pflicht zur Fahrgastbeförderung besteht weiterhin für Fahraufträge, die am Taxihalteplatz Flughafen Dortmund erteilt werden und deren Fahrziel die Gemeinden Holzwickede oder Unna ist.
- (4) Bei Fahrten, deren Ziel außerhalb des Geltungsbereiches des festgesetzten Beförderungsentgelttarifes liegt, hat der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin den Fahrgast vor Fahrtbeginn darauf hinzuweisen, dass das Beförderungsentgelt für die gesamte Fahrstrecke frei zu vereinbaren ist. Kommt keine Vereinbarung zustande, gelten die für den Pflichtfahrbereich festgesetzten Beförderungsentgelte als vereinbart.

§ 2 Ermittlung der Beförderungsentgelte

- (1) Die Errechnung des Fahrpreises für die Beförderung von Personen mit Taxen hat innerhalb des Pflichtfahrgebietes unter Verwendung eines geeichten Fahrpreisanzeigers zu erfolgen.
- (2) Bei Versagen des Fahrpreisanzeigers beträgt der Fahrpreis
 - a) an Werktagen (montags-samstags) in der Zeit von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr 2,80 € für den ersten besetzt zurückgelegten oder im speziellen Auftrag des Bestellers oder der Bestellerin verfahrenen Kilometer und 2,20 € für jeden weiteren Kilometer zuzüglich des Grundpreises von 5,00 € und
 - b) an Werktagen (montags-samstags) in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen 2,80 € für den ersten besetzt zurückgelegten oder im speziellen Auftrag des Bestellers oder der Bestellerin verfahrenen

Kilometer und 2,20 € für jeden weiteren Kilometer zuzüglich des Grundpreises von 5,00 €.

- (3) Ist ein Fahrpreisanzeiger gestört, so ist dieser unverzüglich, das heißt ohne schuldhaftes Zögern, wiederherstellen zu lassen. Diese Verpflichtung obliegt sowohl dem Taxiunternehmen als auch den Fahrern oder den Fahrerinnen.
- (4) Die Fortschaltung des Fahrpreisanzeigers hat in Intervallen zu je 0,10 € zu erfolgen.

§ 3 Höhe der Beförderungsentgelte

- (1) Das Entgelt für die Beförderung von Personen mit Taxen wird – unabhängig von der Zahl der zu befördernden Personen – im Pflichtfahrgebiet wie folgt festgesetzt:
 1. Grundpreis – ohne Anrechnung der besetzt gefahrenen Wegstrecke – je Fahrt
 - a) an Werktagen (montags-samstags) in der Zeit von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr 5,00 €,
 - b) an Werktagen (montags-samstags) in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen 5,00 €.
 2. Für jede besetzt gefahrene oder im speziellen Auftrag des Bestellers oder der Bestellerin verfahrenen Wegstrecke beträgt der Fahrpreis
 - a) in der Zeit wie in Nr. 1 a) für den ersten Kilometer je 35,71 m 0,10 € (entspricht 2,80 € je Kilometer) und für jeden weiteren Kilometer je 45,45 m 0,10 € (entspricht 2,20 € je Kilometer),
 - b) in der Zeit wie in Nr. 1 b) für den ersten Kilometer je 35,71 m 0,10 € (entspricht 2,80 € je Kilometer) und für jeden weiteren Kilometer je 45,45 m 0,10 € (entspricht 2,20 € je Kilometer).
 3. Wartezeit
 - a) an Werktagen (montags-samstags) in der Zeit von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr 36,00 € je Stunde (entspricht 0,10 € je 10,00 Sekunden).
 - b) an Werktagen (montags-samstags) in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen 36,00 € je Stunde (entspricht 0,10 € je 10,00 Sekunden). Als Wartezeit gilt jedes Anhalten des Taxis während dessen Inanspruchnahme auf Veranlassung des Bestellers oder der Bestellerin oder des Benutzers oder der Benutzerin oder aus verkehrlichen, nicht vom Taxifahrer oder von der Taxifahrerin zu vertretenden Gründen. Die Berechnung der Wartezeit erfolgt ebenfalls durch den Fahrpreisanzeiger.
 4. Für die gleichzeitige Beförderung von mehr als vier Fahrgästen ist ein Zuschlag von 6,00 € zu bezahlen. Die Berechnung des Zuschlags erfolgt über die Zuschlagsanzeige des Fahrpreisanzeigers. Der Zuschlag darf in dem Fahrpreisanzeiger nur eingerichtet sein, wenn das Fahrzeug zur gleichzeitigen Beförderung von mehr als vier Fahrgästen (ohne Notsitz) zugelassen ist (Großraumtaxi).
 5. Fordert der Besteller ausdrücklich ein als Kombinationskraftwagen (Kombi) zugelassenes Taxi an, ist ein Zuschlag von 6,00 € zu bezahlen. Die Berechnung des Zuschlags erfolgt über die Zuschlagsanzeige des Fahr-

preisanzeigers. Der Zuschlag darf in dem Fahrpreisanzeiger nur eingerichtet sein, wenn das Fahrzeug als Kombinationskraftwagen zugelassen ist.

6. Auf die Zuschläge gem. Ziff. 4 und 5 ist mit einem für den Fahrgast gut sichtbaren Schild im Fahrzeug hinzuweisen.
- (2) Die Anfahrt zum Bestellort wird nicht besonders vergütet. Der Fahrpreisanzeiger darf erst an dem vom Auftraggeber oder der Auftraggeberin angegebenen Bestellort eingeschaltet werden, wenn der Besteller oder die Bestellerin über die Ankunft des Taxis informiert worden ist. Bei Vorbestellungen darf der Fahrpreisanzeiger erst am angegebenen Bestellort und zur angegebenen Zeit eingeschaltet werden.

§ 3a Tarifkorridor für Fahrten auf vorherige Bestellung im Pflichtfahrgebiet

- (1) Bei Fahrten auf vorherige Bestellung mit vereinbartem Abfahrts- und Zielort sind abweichend von dem Beförderungsentgelt nach § 3 Abs. 1 Festpreise nach der Maßgabe der folgenden Absätze zulässig. Die vorherige Bestellung kann insbesondere telefonisch oder elektronisch-digital erfolgen. Bei der vorherigen Bestellung müssen zuschlagspflichtige Umstände nach § 3 benannt werden.
- (2) Die Höhe des Beförderungsentgelts für Fahrten nach Abs. 1 wird abweichend von § 3 zwischen dem Unternehmen oder einem von diesem beauftragten Dritten mit dem Kunden als Festpreis mit etwaigen Zuschlägen nach § 3 bei der Bestellung vor der Fahrt vereinbart. Vom Unternehmen können zur Vereinbarung des Festpreises insbesondere Taxizentralen oder Vermittlungsplattformen beauftragt werden. Dem Kunden ist vor der Fahrt eine Bestätigung des vereinbarten Fahrpreises nach Abs. 1 S. 1 mit Darstellung der enthaltenen Zuschläge und Angabe von Datum und Uhrzeit der Vereinbarung sicherzustellen. Diese Bestätigung kann insbesondere elektronisch, etwa mittels eines appbasierten Systems, per E-Mail oder per SMS erfolgen.
- (3) Die Vereinbarung über das Fahrtentgelt ist schriftlich oder elektronisch zu dokumentieren. Es sind insbesondere die Kundendaten, der Zeitpunkt der Vereinbarung, die enthaltenen Zuschläge sowie das vereinbarte Fahrtentgelt aufzuzeichnen. Änderungen, die sich nach Abschluss der Vereinbarung ergeben, sind ebenfalls zu erfassen.
- (4) Der vereinbarte Festpreis nach Abs. 1 S. 1 muss sich in einem Tarifkorridor bewegen, dieser darf höchstens um 15 Prozent nach oben und höchstens 15 Prozent nach unten vom aktuell gültigen Beförderungsentgelts nach § 3 abweichen. Die Regelungen § 3 Abs. 1 Nr. 3 finden für die Berechnung des Festpreises keine Anwendung. Anfahrten sind kostenfrei. Wird eine Fahrt zum Festpreis nach Abs. 1 S. 1 auf Wunsch des Fahrgasts vor Erreichen des vereinbarten Zielorts für länger als 5 Minuten unterbrochen, ist für die bisher zurückgelegte Strecke der vereinbarte Festpreis zu zahlen und die Fahrt beendet. Der Fahrtabbruch ist schriftlich oder elektronisch zu dokumentieren.
- (5) Zur Berechnung muss die kürzeste Strecke zwischen Abfahrts- und Zielort verwendet werden. Für die Kalkulation des Beförderungsentgelts können zulässige Navigations-

geräte gem. § 28a BOKraft genutzt werden. § 38 BOKraft gilt entsprechend.

- (6) Der vereinbarte Festpreis ist als unveränderlicher Festpreis zum Beförderungsbeginn im Taxameter zu erfassen.
- (7) 1. Alle gem. § 3a im Unternehmen durchgeführten Fahrten (Geschäftsvorfälle) sind unter Angabe der folgenden Daten einzeln zu erfassen:
 - a) Beförderungsentgelt (ohne Trinkgeld)
 - b) Zuschlag
 - c) Datum
 - d) Zeitpunkt des Fahrtbeginns (ohne Anfahrt)
 - e) Zeitpunkt des Fahrtendes
 - f) Belegt-Kilometer
2. Die steuerlichen Auszeichnungspflichten bleiben hiervon unberührt.
3. Die Aufzeichnungen aus den Absätzen 3 und 7 sind für die Dauer der steuerlichen Aufbewahrungsfristen aufzubewahren und den Aufsichtsbehörden zur Einsichtnahme bereitzuhalten.
4. Der Unternehmer hat zu gewährleisten, dass eine Zuordnung zum jeweiligen Beförderungsauftrag möglich ist.

§ 4 Beförderung von Gepäck und Tieren

- (1) Die Beförderung von Gepäck bis zu 50 kg sowie die Mitnahme eines Hundes oder eines Kinderwagens werden nicht besonders berechnet.
- (2) Ein Blindenhund in Begleitung eines Blinden oder einer Blinden muss stets kostenlos mitgenommen werden.
- (3) Die Aufsicht über mitgenommene Hunde obliegt dem Fahrgast. Dieser ist auch für Schäden haftbar, die mittelbar oder unmittelbar durch die Mitnahme des Hundes entstehen.

§ 5 Nicht zur Durchführung gekommene Fahrten

Kommt es zu Gründen, die vom Besteller oder der Bestellerin zu vertreten sind, nach der Auftragserteilung und Anfahrt zum Bestellort nicht zur Durchführung der Fahrt, so ist vom Besteller oder der Bestellerin – unabhängig von den bereits entstandenen Zuschlägen für Wartezeiten – der zweifache Grundpreis (10,00 €) zuzüglich eines etwaigen Zuschlages gem. § 3 Abs. 1 Ziff. 4 oder 5 dieser Tarifordnung zu zahlen.

Der Zuschlag gem. § 3 Abs. 1 Ziff. 4 oder 5 ist vom Besteller oder der Bestellerin nur dann zu zahlen, wenn ausdrücklich ein Großraumtaxi oder Kombi angefordert wurde

§ 6 Sitzend-Krankenfahrten

Für Sitzend-Krankenfahrten, die zu vereinbarten Festpreisen aufgrund von Verträgen mit gesetzlichen Pflichtkrankenkas- sen durchgeführt werden, gelten die vertraglich vereinbarten Vergütungen als festgesetzte Beförderungsentgelte.

§ 6 a Sondertarif für Stadtrundfahrten

- (1) Taxifahrer, die an einer vom Dortmundtourismus e.V. durchgeführten besonderen Schulung für Gästeführertaxen teilgenommen haben, dürfen Stadtrundfahrten zu einem vom Beförderungstarif nach den §§ 2 und 3 dieser Verordnung abweichenden Entgelt durchführen. Die Stadtrundfahrten finden auf einer Standardstrecke statt, die vom Dortmundtourismus e.V. festgelegt wurde.
- (2) Die Standardroute dauert ca. 2 Stunden und führt ausschließlich über das Stadtgebiet Dortmund. Der Fahrpreis beträgt 70,00 €.
- (3) Von der Standardroute kann auf Wunsch des Fahrgastes abgewichen werden. Für jede angefangene weitere Stunde beträgt der Fahrpreis unabhängig von der zurückgelegten Strecke 35,00 €.
- (4) Die zur Durchführung von Stadtrundfahrten berechtigten Fahrer haben zur Legitimation ein Namensschild mit Lichtbild nach der Anlage, die Bestandteil dieser Verordnung ist, zu tragen.

§ 7 Mitführen des Tarifes

Der Taxitarif ist jederzeit im Taxi sichtbar mitzuführen.

§ 8 Pflichten des Taxifahrers oder der Taxifahrerin

- (1) Der Taxifahrer oder die Taxifahrerin sind verpflichtet, dem Fahrgast auf Verlangen eine Quittung über den gezahlten Beförderungspreis unter Angabe der Unternehmensanschrift, der Ordnungsnummer des Taxis, des amtlichen Kennzeichens des Fahrzeuges, des Datums und der Uhrzeit sowie auf Wunsch mit Angabe der gefahrenen Wegstrecke zu erteilen.
- (2) Die Pflichtwartezeit nach Erteilung des Beförderungsauftrages beträgt maximal 30 Minuten. Längere Wartezeiten können zwischen dem Fahrgast und dem Taxifahrer oder der Taxifahrerin vereinbart werden.
- (3) Weitergehende Verpflichtungen des Taxifahrers oder der Taxifahrerin aus dem Personenbeförderungsgesetz und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr bleiben unberührt.

§ 9 Pflichten des Fahrgastes

- (1) Der Fahrgast ist verpflichtet, dem Taxifahrer oder der Taxifahrerin bei Antritt der Fahrt sein Fahrziel anzugeben und ihm etwaige Änderungen sowie Wünsche hinsichtlich des Fahrweges rechtzeitig bekannt zu geben.
- (2) Die durch die Fahrgäste oder von deren mitgenommenen Gegenständen durch Beschädigungen oder Verunreinigungen des Taxis entstandenen Kosten sind vom Fahrgast zu ersetzen.

§ 10 Ordnungswidrigkeiten

Zu widerhandlungen gegen diese Verordnung können gemäß § 61 Abs. 1 Nr. 4 des Personenbeförderungsgesetzes als Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße bis zu 10.000,00 € geahndet werden, soweit sie nicht nach anderen Vorschriften mit Strafe bedroht sind.

§ 11 Inkrafttreten

Dieser Taxitarif tritt am 01.09.2026 nach seiner Veröffentlichung in den „Dortmunder Bekanntmachungen, Amtsblatt der Stadt“ in Kraft. Gleichzeitig tritt der Taxitarif für die von der Stadt Dortmund als Genehmigungsbehörde zugelassenen Taxen vom 27.06.2022 außer Kraft.

Anlage nach § 6 a – Sondertarif für Stadtrundfahrten –

Dortmunder Taxi-Guide

Mit Unterstützung von
Taxi Dortmund eG

Öffentliche Bekanntmachung

Öffentliche Versteigerung

unter www.justiz-auktion.de

– Onlineauktion –

Es handelt sich um folgende Kraftfahrzeuge:

Ford Fiesta–Titanium

Panther–schwarz Metallic
EZ 12/2013

Skoda Fabia–Excellent

Automatik
Diamant–Silber Metallic
EZ 06/2003

Citroen C1–Advance

weiß
EZ 09/2009

Start der Auktionen: 02.08.26

Ende der Auktionen: 16.08.26

Dortmund, den 22.06.2026

Stadt Dortmund
Der Oberbürgermeister

Öffentliche Ausschreibungen und Vergaben

Stadt Dortmund, Vergabe- und Beschaffungszentrum

Das Vergabe- und Beschaffungszentrum beabsichtigt nachfolgend näher beschriebene Bauleistungen durch offene Ausschreibung zu vergeben.

Bauvorhaben: Anna–Frank GES im Stadtgebiet Dortmund

Gewerk: Holztüren

Umfang der zu vergebenden Bauleistungen:

Es werden 17 Holztüren ohne Brandschutzanforderung, 16 Holztüren mit Brandschutzanforderung, zwei feuchtraumgeeignete Holztüren mit Brandschutzanforderung sowie drei feuchtraumgeeignete Holztüren ohne Brandschutzanforderung ausgeschrieben.

Die vollständige Bekanntmachung sowie die Vergabeunterlagen stehen für einen uneingeschränkten direkten Zugang gebührenfrei zur Verfügung unter: <https://evergabe.nrw.de/VMPCenter>.

**Stadt Dortmund
Der Oberbürgermeister**

Stadt Dortmund, Vergabe- und Beschaffungszentrum

Das Vergabe- und Beschaffungszentrum beabsichtigt nachfolgend näher beschriebene Bauleistungen durch offene Ausschreibung zu vergeben.

Bauvorhaben: Anne-Frank GES im Stadtgebiet Dortmund

Gewerk: PV Anlage

Umfang der zu vergebenden Bauleistungen:

TGA Photovoltaikanlage
95-99kWp Photovoltaikanlage
Montagegestell für Gründachaufständerung (als Aufdachmontagegestell)
1 x Wechselrichter
1 x PV Shelter
AC/DC Überspannungsschutz
Erdungssystem für Montagegestelle und Module
Anbindung an GLT
NA-Schutz nach Vorgaben Do-Netz
DC-Feuerwehrschalter
Anzeigetafel für erzeugten PV-Strom
Anbindung an Fernwirktechnische Anlage
Leitungswege auf dem Dach
Leistungsoptimierer

Die vollständige Bekanntmachung sowie die Vergabeunterlagen stehen für einen uneingeschränkten direkten Zugang gebührenfrei zur Verfügung unter: <https://evergabe.nrw.de/VMPCenter>.

**Stadt Dortmund
Der Oberbürgermeister**

Stadt Dortmund, Vergabe- und Beschaffungszentrum

Das Vergabe- und Beschaffungszentrum beabsichtigt nachfolgend näher beschriebene Bauleistungen durch offene Ausschreibung zu vergeben.

Bauvorhaben:

TEK Alte Ellinghauser Str. im Stadtgebiet Dortmund

Gewerk: Sanitärtechnik

Umfang der zu vergebenden Bauleistungen:

980 Meter Kupferrohr DN 12 – 40
1 x Frischwasserstation mit Pufferspeicher
1 x Zirkulationspumpe
9 x Kinder WC
4 x Waschrinne mit Höhenversatz
180 Meter Abwasserleitung
1 x Schmutzwasserpumpe
1 x Unterflursammelbehälter

1 x WC barrierefrei

Die vollständige Bekanntmachung sowie die Vergabeunterlagen stehen für einen uneingeschränkten direkten Zugang gebührenfrei zur Verfügung unter: <https://evergabe.nrw.de/VMPCenter>.

**Stadt Dortmund
Der Oberbürgermeister**

Stadt Dortmund, Vergabe- und Beschaffungszentrum

Das Vergabe- und Beschaffungszentrum beabsichtigt nachfolgend näher beschriebene Bauleistungen durch offenes Verfahren zu vergeben.

Vergabenummer: B359/26

Bauvorhaben: Endausbau Berechtener Heide, 3. BA.

Gewerk:

Teil A: Straßenbau, Teil B: Beleuchtung, Teil C: Beschilderung

Umfang der zu vergebenden Bauleistungen:

Fahrbahnbefestigung aus Asphalt bis 10 cm aufnehmen
12.000,000 m²
Pflaster und Platten aller Art in Kleinflächenaufnahmen und lagern 600,000 m²
Pflaster und Platten aller Art in Kleinflächen wiederherstellen
2.400,000 m
Schlitze im ungebundenen Oberbau, 50 cm breit, herstellen
Schlitze im ungebundenen Oberbau, 70 cm breit, herstellen
200,000 m
Schlitze im ungebundenen Oberbau, 90 cm breit, herstellen
1.000,000 m
Pflanzsubstrat (überbaubar) 820,000 m³
RC 0/45 750,000 to
STS 0/45 450,000 to
STS 0/32 1.300,000 to
Oberbauschichten in Fahrbahnen profilieren 11.000,000 m²
Schachtabdeckungen regulieren 50,000 Stck
SK-Aufsätze regulieren 90,000 Stck
Kappen regulieren 210,000 Stck
AC 8 D N ; 3 cm, AC 22 TS ; 15 cm 3.500,000 m²
Betonpflaster 10/20/10 cm liefern und verlegen, grau
6.050,000 m²
Betonpflaster 10/20/10 cm liefern und verlegen, anthrazit
1.550,000 m²
TB 10*30 in Vollbeton liefern und versetzen 2.250,000 m
TB 8*20 in Vollbeton liefern und versetzen 1.200,000 m
HB 15/30 1.000,000 m
RB 15/22 850,000 m
1-reihige Bordrinne 16/24/14 herstellen 600,000 m
2-reihige Bordrinne 16/24/14 herstellen 1.500,000 m
1-reihige Abschlussbahn 16/24/14 herstellen 450,000 m
Einfriedungen aufnehmen und Einbauen 300 m

Die vollständige Bekanntmachung sowie die Vergabeunterlagen stehen für einen uneingeschränkten direkten Zugang gebührenfrei zur Verfügung unter: <https://evergabe.nrw.de/VMPCenter>.

**Stadt Dortmund
Der Oberbürgermeister**

Stadt Dortmund, Vergabe- und Beschaffungszentrum

Das Vergabe- und Beschaffungszentrum beabsichtigt, nachfolgend näher beschriebene Dienstleistung durch ein Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb nach VgV zu vergeben: „F084/26 Generalplanung Neubau einer Kindertagesstätte, TEK Probstheidastraße 2 in Dortmund“. Die vollständige Bekanntmachung sowie der Bewerberbogen stehen für einen uneingeschränkten direkten Zugang gebührenfrei zur Verfügung unter: <https://evergabe.nrw.de/VMPCenter>.

**Stadt Dortmund
Der Oberbürgermeister**