
Tarifanalyse

Entgelte im Taxigewerbe im



erstellt für die
Kreisverwaltung Heinsberg
Straßenverkehrsamt

Hamburg, den 18. Januar 2019

Gutachter:

Thomas Krause

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

Linne + Krause GmbH,
Hamburg

Inhaltsverzeichnis

1	ZIELSETZUNG	3
2	BEDEUTUNG DER TAXITARIFE	4
3	BEANTRAGTER TARIF	5
3.1	Umfang der Tarifierfassung	5
3.2	Begründung des Tarifiertrags	7
3.3	Akzeptanz des Tarifiertrags	8
4	WIRTSCHAFTLICHER ANPASSUNGSBEDARF	9
4.1	Nachholbedarf – der Kreis Heinsberg in der deutschen Tariflandschaft.....	10
4.1.1	<i>Bundesweite Einordnung</i>	10
4.1.2	<i>Landesweite Einordnung</i>	11
4.2	Anpassungsbedarf durch gesetzlichen Mindestlohn	14
4.3	Anpassungsbedarf durch allgemeine Kostensteigerung.....	15
4.4	Wirtschaftlicher Anpassungsbedarf in der Summe	17
5	STRUKTURPROBLEME	18
5.1	Strukturprobleme Grundgebühr / Freikilometer	18
5.2	Strukturproblem Großraumfahrzeuge	19
5.3	Strukturproblem Rollstuhltaxi.....	20
5.4	Strukturproblem Kartengebühr	20
6	EMPFEHLUNG	21

1 ZIELSETZUNG

Am 16. August 2018 wurde die Fa. Linne + Krause GmbH vom Straßenverkehrsamt der Kreisverwaltung Heinsberg mit einer gutachterlichen Stellungnahme zur Wirtschaftlichkeit des Taxitarifs beauftragt.

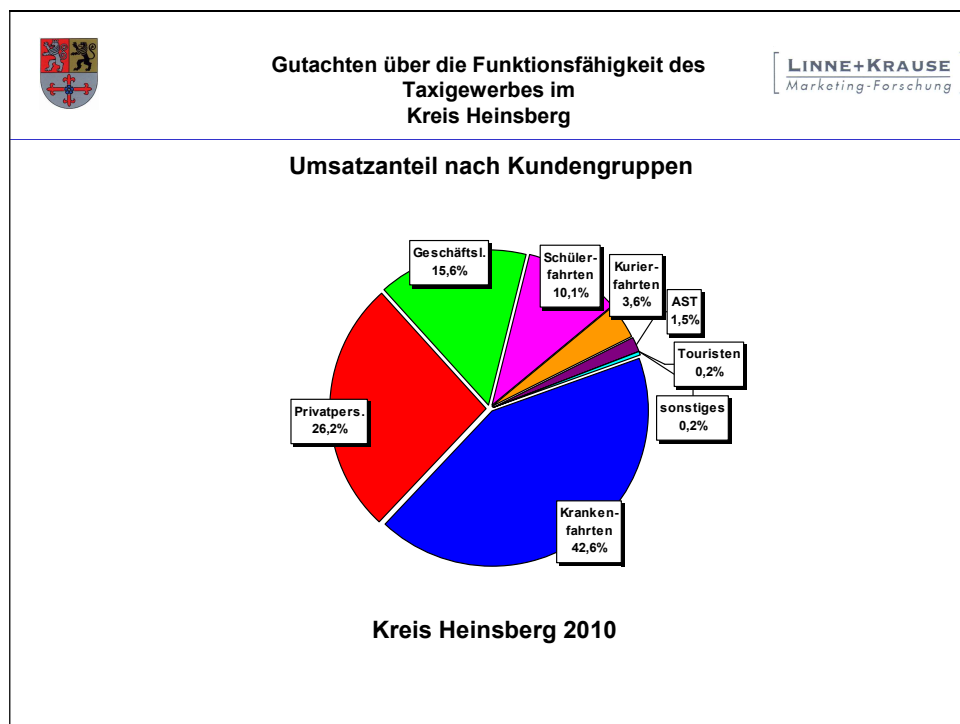
Aufgabe ist es, die Wirtschaftlichkeit des Taxitarifs zu prüfen und insbesondere den am 17. Juli 2018 von der Fa. *TAXI ERREN* gestellten Tarifiertrag zu untersuchen.

Maßgebend für die Beurteilung der Beförderungsentgelte und -bedingungen ist § 51 Abs. 3 PBefG, der seinerseits auf das Tariffindungsprozedere von § 39 Abs. 2 PBefG verweist. Diese Bestimmung fordert eine Berücksichtigung der „wirtschaftlichen Lage“ des örtlichen Taxigewerbes.

Die vorliegende Tarifanalyse kann sich nur begrenzt auf Vorabergebnisse des laufenden *„Gutachtens über die Wirtschaftlichkeit des Taxi- und Mietwagengewerbes im Kreis Heinsberg“* stützen, das voraussichtlich im Frühjahr 2019 fertiggestellt sein wird. Weiterhin wurden aktuelle Daten aus den Nachbarkreisen Viersen und Kleve herangezogen, zu denen etwa zeitgleich ebenfalls Gutachten zur Wirtschaftlichkeit der Taxitarife erstellt wurden.

2 BEDEUTUNG DER TAXITARIFE

Von den Erlösen des Taxigewerbes im Kreis Heinsberg entfielen 2010 nur etwa 42% auf tarifgebundene Fahrten. Die damaligen Zahlen entsprechen annähernd den aktuellen Werten aus den Nachbarkreisen Viersen und Kleve:



- **Tarifgebundene Fahrten:** Wie in anderen Flächenkreisen, so war auch im Kreis Heinsberg der Anteil tarifgebundener Erlöse überschaubar. Er setzte sich im Wesentlichen aus Fahrten für (einheimische) Privatpersonen (ca. 26%), Geschäftsleute (ca. 16%) und Touristen (ca. 0,2%) zusammen.
- **Krankenfahrten:** Haupterwerbsquelle bildeten jedoch Krankenfahrten im Auftrag der Sozialversicherungsträger (ca. 43%). Die Entgelte werden im Rahmen von Sondervereinbarungen geregelt.
- **Sonstige Vertragsfahrten:** Bedeutung hatten weiterhin AST-Fahrten im Rahmen des ÖPNV (ca. 2%) und der Schülerbeförderung (ca. 10%). Auch diese Fahrten werden in aller Regel als Vertragsfahrten zu gesonderten Entgelten abgerechnet.

3 BEANTRAGTER TARIF

3.1 Umfang der Tarifierpassung

Der Antrag der Fa. TAXI ERREN läuft auf eine grundsätzliche strukturelle Änderung und eine damit verbundene massive Anhebung der Entgelte hinaus:

- **Wirkung Normalfahrzeug:** In der Wirkung läuft der Antrag für Normalfahrzeuge (Pkw: max. 4 Fahrgäste) bei Kurztouren auf eine Anhebung von ca. 46% hinaus. Um rund 25% würden sich auch die Entgelte für längere Touren verteuern.
- **Wirkung Großraumfahrzeug:** In einem etwas engeren Korridor von – rund 25% für Kurztouren und rund 20% für Touren von 10 km Länge rangiert dagegen der Antrag für Großraumfahrzeuge.

Aus diesem Blickwinkel erscheint der Antrag weit überzogen und wird zudem nicht der tatsächlichen Kostenentwicklung gerecht.

Taxitarif Kreis Heinsberg				
aktueller Tarif vs. Tarifantrag				
Tarifelemente	aktuell	Antrag TAXI ERREN		
	Tarif	Tarif	Veränderung	
	in €	in €	in €	in %
Normalfahrzeug				
Grundpreis (Tag)	6,50 €	5,50 €	-1,00 €	-15,4%
Grundpreis (Nacht / Feiertag)	6,50 €	5,50 €	-1,00 €	-15,4%
Freikilometer (1. u. 2. km)	ja	nein		
km-Entgelt, (Tag)	2,00 €	2,30 €	0,30 €	15,0%
km-Entgelt, (Nacht / Feiertag)	2,10 €	2,40 €	0,30 €	14,3%
Großraum-/ Rollstuhlfahrzeug				
Grundpreis (Tag)	6,50 €	5,50 €	-1,00 €	-15,4%
Grundpreis (Nacht / Feiertag)	6,50 €	5,50 €	-1,00 €	-15,4%
Freikilometer (1. u. 2. km)	ja	nein		
km-Entgelt, (Tag)	2,00 €	2,30 €	0,30 €	15,0%
km-Entgelt, (Nacht / Feiertag)	2,10 €	2,40 €	0,30 €	14,3%
Zuschlag, einmalig	7,50 €	7,50 €	0,00 €	0,0%
Alle Fahrzeuge				
Wartezeit	35,00 €	40,00 €	5,00 €	14,3%
Zuschlag, Kartenzahlung	1,30 €	1,30 €	0,00 €	0,0%
Nicht angetretene Fahrt	6,50 €	5,50 €	-1,00 €	-15,4%
Beispieltouren				
Normalfahrzeug (Tag)				
3 km Tour ohne Wartezeit	8,50 €	12,40 €	3,90 €	45,9%
5 km Tour mit 5 min Wartezeit	15,42 €	20,33 €	4,91 €	31,8%
10 km Tour mit 5 min Wartezeit	25,42 €	31,83 €	6,41 €	25,2%
Großraumfahrzeug (Tag)				
3 km Tour ohne Wartezeit	16,00 €	19,90 €	3,90 €	24,4%
5 km Tour mit 5 min Wartezeit	22,92 €	27,83 €	4,91 €	21,4%
10 km Tour mit 5 min Wartezeit	32,92 €	39,33 €	6,41 €	19,5%
Normalfahrzeug (Nacht / Feiertag)				
3 km Tour ohne Wartezeit	8,60 €	12,70 €	4,10 €	47,7%
5 km Tour mit 5 min Wartezeit	15,72 €	20,83 €	5,11 €	32,5%
10 km Tour mit 5 min Wartezeit	26,22 €	32,83 €	6,61 €	25,2%
Großraumfahrzeug (Nacht / Feiertag)				
3 km Tour ohne Wartezeit	16,10 €	20,20 €	4,10 €	25,5%
5 km Tour mit 5 min Wartezeit	23,22 €	28,33 €	5,11 €	22,0%
10 km Tour mit 5 min Wartezeit	33,72 €	40,33 €	6,61 €	19,6%

3.2 Begründung des Tarifantrags

Der Antrag enthält kein Rechenwerk, mit dem die geforderte Tarifierhöhung **quantitativ** und damit betriebswirtschaftlich nachvollziehbar hergeleitet wird. Der Antragsteller beschränkt sich vielmehr auf eine **qualitative** Begründung, die aber nur bedingt die Intention des Antragstellers untermauert:

- **Argument Mindestlohn:** Im Vordergrund der Begründung steht der gesetzliche Mindestlohn. Der Antrag argumentiert mit dem Kostenanstieg, der aus der letzten Anhebung des gesetzlichen Mindestlohns im Januar 2017 sowie aus den künftigen Anhebungen bis 2020 resultiert. Bis dahin ist die Argumentation sachlich nachvollziehbar. Im Weiteren wird vorgebracht, dass die Lohnkosten im Betrieb des Antragstellers ca. 85% betragen würden. Dem ist aber entgegenzuhalten, dass der Lohnkostenanteil auch bei größeren Taxibetrieben üblicherweise nur zwischen 55% bis 60% rangiert.
- **Argument Kostensteigerung:** Schließlich argumentiert der Antragsteller mit erneut anziehenden Kraftstoffkosten und „weiteren Kostensteigerungen“, ohne diese aber konkret zu benennen.

3.3 Akzeptanz des Tarifantrags

Um ein Meinungsbild zu gewinnen, hat die Kreisverwaltung die Taxiunternehmer des Kreises zu dem vorliegenden Antrag befragt. Von den 19 Taxibetrieben des Kreises beteiligten sich 14, d.h. etwa drei Viertel:

- **Kilometerentgelt / Wartezeit:** Mit Blick auf Kilometerentgelt und Wartezeit befürworten knapp zwei Drittel der auskunftsbereiten Unternehmer die beantragte Anpassung.
- **Grundgebühr / Inklusiv-Kilometer:** Hinsichtlich der beantragten Grundgebühr, die zurzeit 2 Freikilometer einschließt, besteht dagegen kein klares Meinungsbild. Nur knapp die Hälfte der auskunftsbereiten Unternehmer spricht sich für diesen Teil des Antrags aus. Bedenken zielen hier gegen „abschreckend“ hohe Grundgebühren.

4 WIRTSCHAFTLICHER ANPASSUNGSBEDARF

Der vorliegende Antrag ist in sich wenig schlüssig: Ziel der vorliegenden gutachterlichen Stellungnahme ist es daher, die tatsächliche Kostenentwicklung und den sich daraus bis 2019 / 2020 abzuleitenden tariflichen Anpassungsbedarf abzuleiten. Maßgeblich für die Höhe des Tarifs sind folgende Faktoren:

- **Tariflicher Nachholbedarf:** Wo steht der Taxitarif des Kreises Heinsberg in wirtschaftlicher Hinsicht? Die bereits vorliegenden Teilergebnisse der laufenden Untersuchung des Heinsberger Taxigewerbes weisen auf zuweilen erhebliche Probleme der Betriebe hin, die zumindest teilweise aus der Erlössituation der Unternehmer resultieren. Gibt es einen erkennbaren Nachholbedarf?
- **Lohn / Mindestlohn:** Bei seiner Einführung im Jahre 2015 lag der gesetzliche Mindestlohn bei 8,50 € / Std. 2017 wurde er auf 8,84 € / Std. angehoben. Im Januar 2019 steht eine weitere Anhebung ins Haus. Geplant ist eine schrittweise Anhebung auf zunächst 9,19 € / Std. Zum 1. Januar 2020 ist dann eine weitere Erhöhung auf 9,35 € / Std. vorgesehen.
- **Allgemeine Kostenentwicklung:** Seit der letzten Tarifierfassung 2014 / 2015 sind demnächst vier Jahre vergangen, so dass auch von veränderten **fixen** und **variablen** Kosten auszugehen ist.

4.1 Nachholbedarf – der Kreis Heinsberg in der deutschen Tariflandschaft

4.1.1 Bundesweite Einordnung

Um eine Vergleichbarkeit verschiedener Tarifmodelle herzustellen, wurden drei typische Beispieltouren definiert und die hierfür fälligen Entgelte berechnet.

Im bundesweiten Vergleich gehört NRW zu den Bundesländern mit eher moderaten Taxipreisen. Die höchsten Taxipreise werden zurzeit in Thüringen und Sachsen-Anhalt verlangt, wo 2015 teilweise weit überzogene Anpassungen „politisch durchgewunken“ wurden, ohne ernsthaft „auf die Zahlen zu schauen“ – in der Spitze (Erfurt, Burgenlandkreis) um mehr als 40%!

Taxitarife in Flächenkreisen in ausgewählten Bundesländern			
Normalfahrzeug / Hauptverkehrszeit			
	Beispieltouren		
<u>Bundesland</u>	3 km ohne Wartezeit	5 km +5 min Wartezeit	10 km +5 min Wartezeit
Ø Nordrhein-Westfalen	9,07 €	15,52 €	25,30 €
Ø Niedersachsen	9,52 €	15,74 €	
Ø Baden-Württemberg	9,58 €	16,14 €	
Ø Sachsen-Anhalt	10,25 €	16,33 €	25,78 €
Ø Sachsen	10,04 €	15,61 €	24,51 €
Ø Schleswig-Holstein	9,01 €	15,52 €	24,82 €

-
- **3-km-Kurztour ohne Wartezeit:** Besonders Kurztouren sind in NRW mit zurzeit durchschnittlich **ca. 9,10 €** rund 0,40 € bis 0,50 € günstiger als beispielsweise in Niedersachsen (Ø ca. 9,50 €) oder Baden-Württemberg (Ø ca. 9,60 €). In Sachsen-Anhalt kosten solche Touren im Durchschnitt sogar ca. 10,25 €.
 - **5-km-Tour mit 5 Minuten Wartezeit:** Eine typische Taxitour von 5-km (einschließlich 5 Minuten Wartezeit) schlägt in NRW zurzeit mit durchschnittlich **ca. 15,50 €** zu Buche. Für die gleiche Leistung sind in Baden-Württemberg ca. 16,10 € und in Niedersachsen ca. 15,70 € zu entrichten. In Sachsen-Anhalt würde eine solche Tour sogar ca. 16,30 € kosten.
 - **10-km-Tour mit 5 Minuten Wartezeit:** Bei längeren Touren nähern sich die Preise bundesweit an. In NRW-Flächenkreisen kostet eine solche Tour durchschnittlich **ca. 25,30 €**. Im teureren Bundesland Sachsen-Anhalt werden dafür ca. 25,80 € fällig. Der Grund: In Sachsen-Anhalt und in vielen anderen Bundesländern laufen die Kilometerentgelte degressiv. In NRW-Flächenkreisen verlaufen dagegen alle Tarife (Ausnahme: Oberbergischer Kreis) – linear, so dass hier längere Strecken teurer sind.

4.1.2 Landesweite Einordnung

Der aktuelle Tarif im Kreis Heinsberg trat im April 2015 in Kraft, insbesondere mit Blick auf die Einführung des gesetzlichen Mindestlohns. Zu diesem Anlass hatten alle NRW-Flächenkreise ihren Taxitarif „mindestlohntauglich“ gemacht. Seit 2015 haben in ganz Nordrhein-Westfalen bislang nur fünf Flächenkreise ihre Tarife nachgebessert.¹ Allerdings sind in den letzten Monaten zahlreiche Anträge gestellt worden, so dass Anfang 2019 mit einer landes- und bundesweiten „Tarifanpassungswelle“ zu rechnen ist.

¹ Kreis Lippe und Kreis Siegen-Wittgenstein (Febr. 2018), Kreis Recklinghausen (Aug. 2018), Kreis Wesel (Juli 2017). Der Oberbergische Kreis hat eine Anpassung zum 15. Nov. 2018 beschlossen.

Kreis Heinsberg				
Tarife in NRW-Flächenkreisen (Werktag / Normalfahrzeug max. 4 Fahrgäste)				
<u>Kreis</u>	gültig seit	Beispiel Touren		
		3 km ohne Wartezeit	5 km +5 min Wartezeit	10 km +5 min Wartezeit
Heinsberg (Antrag)		12,40 €	20,33 €	31,83 €
Oberbergischer Kreis	Nov 18	10,70 €	17,53 €	28,53 €
Rhein-Erft-Kreis	Dez 14	9,90 €	16,80 €	27,80 €
Rheinisch-Bergischer Kreis	Feb 15	9,80 €	16,60 €	27,35 €
Heinsberg (Vorschlag)		10,00 €	16,70 €	27,20 €
Minden-Lübbecke	Feb 15	9,30 €	16,05 €	26,05 €
Hochsauerlandkreis	Jan 15	9,20 €	15,95 €	25,95 €
Soest	Jan 15	9,20 €	15,95 €	25,95 €
Borken	Feb 15	9,20 €	15,87 €	25,87 €
Düren	Feb 15	9,20 €	15,87 €	25,87 €
Herford	Apr 15	9,20 €	15,87 €	25,87 €
Steinfurt	Feb 15	9,20 €	15,87 €	25,87 €
Warendorf	Jan 15	9,20 €	15,87 €	25,87 €
Coesfeld	Feb 15	9,10 €	15,77 €	25,77 €
Wesel	Jul 17	9,60 €	15,73 €	25,73 €
Höxter	Apr 15	9,20 €	15,70 €	25,70 €
<i>Lippe</i>	<i>Feb 18</i>	<i>8,80 €</i>	<i>15,55 €</i>	<i>25,55 €</i>
Heinsberg (aktuell)	Apr 15	8,50 €	15,42 €	25,42 €
Aachen (Städteregion)	Jul 15	9,40 €	15,70 €	25,20 €
Rhein-Sieg-Kreis	Feb 15	9,20 €	15,67 €	25,17 €
<i>Recklinghausen</i>	<i>Aug 18</i>	<i>9,20 €</i>	<i>15,50 €</i>	<i>25,00 €</i>
Ennepe-Ruhr-Kreis	Feb 15	8,90 €	15,45 €	24,95 €
Euskirchen	Mai 15	8,80 €	15,35 €	24,85 €
Gütersloh	Feb 15	9,00 €	15,30 €	24,80 €
Unna	Feb 15	8,90 €	15,20 €	24,70 €
Viersen	Feb 15	8,90 €	15,20 €	24,70 €
Paderborn	Mai 15	8,70 €	15,00 €	24,50 €
<i>Siegen-Wittgenstein</i>	<i>Feb 18</i>	<i>8,70 €</i>	<i>14,92 €</i>	<i>24,42 €</i>
Olpe	Mai 15	8,50 €	14,72 €	24,22 €
Märkischer Kreis	Jan 15	8,60 €	14,95 €	23,95 €
Mettmann	Feb 15	8,50 €	14,41 €	23,66 €
Rhein-Kreis Neuss	Jan 15	8,23 €	13,53 €	22,83 €
Kleve	Jan 15	8,40 €	13,72 €	22,22 €
Ø NRW-Flächentarife (aktuell)		9,07 €	15,52 €	25,30 €

Q.: Genehmigungsbehörden

-
- **3-km-Kurztour ohne Wartezeit:** Eine Taxitour von 3-km (ohne Wartezeit) kostet im Kreis Heinsberg zurzeit **ca. 8,50 €**. Im Durchschnitt der NRW-Flächenkreise kostet eine derartige Tour zurzeit **ca. 9,10 €**. Die Spanne reicht von **ca. 8,20 €** im Rhein-Kreis Neuss bis **ca. 10,70 €** im Oberbergischen Kreis. Der Tarif des Kreises Heinsberg rangiert rund **6%** unter dem Landesdurchschnitt.
 - **5-km-Tour mit 5 Minuten Wartezeit:** Eine typische mittellange Taxitour von 5 km (einschließlich 5 Minuten Wartezeit) wird im Kreis Heinsberg zurzeit mit **ca. 15,40 €** berechnet. In NRW-Flächenkreisen kostet eine solche Tour aktuell im Durchschnitt **ca. 15,50 €**. Dabei reicht die Spanne von **ca. 13,50 €** im Rhein-Kreis Neuss bis **ca. 17,50 €** im Oberbergischen Kreis. Hier bewegt sich der Heinsberger Tarif nur geringfügig unter dem Landesdurchschnitt.
 - **10-km-Tour mit 5 Minuten Wartezeit:** Ein ähnliches Bild zeigt sich bei der 10-km-Tour mit 5 Minuten Wartezeit. Eine solche Tour kostet im Kreis Heinsberg zurzeit **ca. 25,40 €**. Im Landesdurchschnitt werden für die gleiche Leistung zurzeit **ca. 25,30 €** fällig. Die Spanne reicht hier landesweit von **ca. 22,20 €** im Kreis Kleve bis **ca. 28,50 €** im Oberbergischen Kreis. Bei der 10-km-Tour rangiert der Kreis Heinsberg leicht über dem NRW-Mittel.

Der Blick auf die aktuelle NRW-Tariflandschaft zeigt, dass die Taxipreise im Kreis Heinsberg annähernd im Durchschnitt liegen. **Nachholbedarf** ist jedoch im Kurzstreckenbereich zu erkennen. Damit unterscheidet sich die Situation deutlich von der im Rhein-Kreis Neuss oder im Kreis Kleve, wo Nachholbedarf „auf der ganzen Linie“ besteht.

4.2 Anpassungsbedarf durch gesetzlichen Mindestlohn

Nach einer Untersuchung des Statistischen Bundesamtes aus 2012 zählten Taxifahrer vor Einführung des gesetzlichen Mindestlohns zu den Arbeitnehmern mit der geringsten Entlohnung – ähnlich wie Friseure, Reinigungs- oder Gastronomiekräfte.² Aus unserer Prüfungspraxis wissen wir, dass auch heute nur vereinzelte Taxibetriebe Löhne über dem gesetzlichen Mindestlohn zahlen:

Gesetzlicher Mindestlohn						
Auswirkung auf die Gesamtkosten						
Jahr	Std. Lohn in €	in €	in €	kumuliert in %	Anstieg der Gesamtkosten bei Personalkostenanteil ...	
					55%	60%
2014	7,00 €					
2015	8,50 €	1,50 €	21,4%		11,8%	12,9%
2017	8,84 €	0,34 €	4,0%	4,0%	2,2%	2,4%
2019	9,19 €	0,35 €	4,0%	8,1%	4,5%	4,9%
2020	9,35 €	0,16 €	1,7%	10,0%	5,5%	6,0%

- **Stundenlohn 2014:** Aus Untersuchungen in Schleswig – Holstein und Bremen ist bekannt, dass der effektive Stundenlohn 2014 bei etwa 7,00 € / Std. gelegen hat. Allerdings erfolgte die Entlohnung bis 2014 überwiegend nach Umsatzbeteiligung, so dass viele Fahrer und Unternehmer keine konkrete Vorstellung hatten, auf welchen Stundenlohn die Arbeitsentgelte seinerzeit hinausliefen. Es ist aber davon auszugehen, dass die deutliche Tarifierhöhung von 2015 den durch den gesetzlichen Mindestlohn bedingten Kostenanstieg in Höhe von $\pm 12,5\%$ (zumindest) ausgeglichen hat. Somit ist aktuell nur der Anpassungsbedarf zu berücksichtigen, der aus dem dreimaligen Anstieg des Mindestlohns von 2017 bis 2020 resultiert.
- **Stundenlohn 2017:** Nach Anhebung des gesetzlichen Mindestlohns auf 8,84 € / Std. Anfang 2017 ist gegenüber 2015 eine Lücke von ca. 4,0% entstanden.
- **Stundenlohn 2019 / 2020:** Bis Januar 2020 wird der gesetzliche Mindestlohn in zwei Schritten auf 9,35 € / Std. steigen, der für mittelgroße Mitarbeiterbetriebe zu einem Anstieg der Personalkosten in Höhe von **knapp 10%** führen wird.
- **Auswirkung auf Gesamtkosten:** Aktuell haben größere Taxibetriebe im Kreis Heinsberg einen Personalkostenanteil von ca. 60%, so dass der Anstieg der Personalkosten mit **rund 6%** auf die Gesamtkosten durchschlagen wird.

² Statistisches Bundesamt, Niedriglohn und Beschäftigung 2010, Wiesbaden 2012

4.3 Anpassungsbedarf durch allgemeine Kostensteigerung

Seit der Jahreswende 2014 / 2015 sind annähernd 4 Jahre vergangen, so dass nunmehr auch die Entwicklung der allgemeinen Kosten zu berücksichtigen ist.

Seit 2005 beobachten wir kontinuierlich die Kosten im deutschen Taxigewerbe. Unser daraus entwickelter Kostenindex (siehe folgende Seite) liefert hierzu belastbare Daten. Unter Berücksichtigung der fixen und variablen Kosten wie wir sie für professionelle Taxibetriebe in NRW-Flächenkreisen festgestellt haben, errechnet sich für die Zeit seit Einführung des gesetzlichen Mindestlohns ein maßvoller Anstieg:

- **Fixe Kosten:** Moderat gestiegen sind seit 2014 / 2015 die fixen Kosten mit einem Plus von **ca. 12%** (1-Fahrzeugbetriebe) und **ca. 10%** (Mehrwagenbetrieb 4+Fzg.). Substanziell teurer ist die Haftpflichtversicherung geworden (2,5% bis 3,0%).
- **Neue Fixkosten:** Als neue Positionen sind dabei die Kosten für die Anschaffung und den Betrieb von **Fiskaltaxametern** in Höhe von jährlich ca. 600 €³ sowie die Aufwendungen für die einmalige eichrechtliche **Konformitätsbescheinigung** in Höhe von ca. 110 € pro Jahr⁴ zu berücksichtigen. Nur der Größenordnung nach sind die Aufwendungen zu beziffern, die aufgrund der im Mai 2018 in Kraft getretenen **EU-Datenschutz-Grundverordnung** auf die Unternehmer zukommen. Für einen 1-Fahrzeugbetrieb wird ein zusätzlicher Aufwand von ca. 1.000 € veranschlagt; für größere Betriebe dürfte diese neue Fixkostenposition mit ca. 300 € pro Fahrzeug niedriger ausfallen.
- **Variable Kosten:** Bei den variablen Kosten haben sowohl die Reparaturkosten (+ ca. 14%) als auch die zuletzt deutlich anziehenden Kraftstoffkosten (+ ca. 9%) die Kosten getrieben. Insgesamt stiegen seit 2014 / 2015 die variablen Kosten um rund **11%**

Insgesamt errechnet sich seit 2014 / 2015 somit ein Anstieg der Betriebskosten (ohne Personalkosten) in Höhe von **ca. 11%**. Bei einem Anteil von 40% an den Gesamtkosten errechnet sich somit ein Anpassungsbedarf von **gut 4%**.

³ 600 €: ca. 300 € (SEI-Box ca. 1.200 €, verteilt auf 4 Jahre) + ca. 300 € Jahresgebühr Datenserver + TIM-Karte.

⁴ 110 €: ca. 440 € für einmalige Konformitätserklärung verteilt auf 4 Jahre = ca. 110 €.

Bundeshauptstadt Berlin							
Kalkulation fixe und variable Kosten (ohne Personalkosten)							
		Fahrzeuge 2014 / 2015		Fahrzeuge Januar 2018		Jung 2014 / 2015 bis Jan. 2018	
	Betriebstyp	1 Fzg. mit Fahrer	Mehrwagen 4+ Fzg.	1 Fzg. mit Fahrer	Mehrwagen 4+ Fzg.	1 Fzg. mit Fahrer	Mehrwagen 4+ Fzg.
Pos.	Ø Fahrleistung im km:	70.000	70.000	70.000	70.000		
1.	Fixe Kosten						
2.	Rechtsschutz	185,00 €	46,25 €	185,00 €	46,25 €	0,0%	0,0%
3.	Eichgebühren (ohne Konformitätsbewertungsstelle)	58,00 €	58,00 €	77,00 €	77,00 €	32,8%	32,8%
4.	Hauptuntersuchung	65,00 €	65,00 €	82,00 €	82,00 €	26,2%	26,2%
5.	Berufsgenossenschaft	450,00 €	708,00 €	520,00 €	720,00 €	15,6%	1,7%
6.	Telefon (2018 mit Datenerfassunggerät)	543,00 €	200,00 €	598,00 €	220,00 €	10,1%	10,0%
7.	Jahresabschluss	1.100,00 €	400,00 €	1.200,00 €	420,00 €	9,1%	5,0%
8.	sonstige Gemeinkosten	1.012,00 €	709,00 €	1.050,00 €	735,94 €	3,8%	3,8%
9.	Abschreibung (lt. BZP-Geschäftsbericht S. 87)	5.529,00 €	5.529,00 €	5.700,00 €	5.700,00 €	3,1%	3,1%
10.	Kapitalzins 3,0% bzw. 3,5 % (lt. BZP-Geschäftsbericht S. 87)	1.000,00 €	1.000,00 €	1.050,00 €	1.050,00 €	5,0%	5,0%
11.	Kfz-Steuer	350,00 €	350,00 €	350,00 €	350,00 €	0,0%	0,0%
12.	Haftpflichtversicherung (BZP / Linne + Krause GmbH)	3.300,00 €	4.370,00 €	3.400,00 €	4.480,00 €	3,0%	2,5%
13.	Fiskaltaxameter / Konformitätsbescheinigung	0,00 €	0,00 €	590,00 €	590,00 €	neu	neu
14.	Mehrkosten Datenschutz	0,00 €	0,00 €	500,00 €	200,00 €	neu	neu
15.	Funkvermittlung	1.300,00 €	1.300,00 €	1.300,00 €	1.300,00 €	0,0%	0,0%
16.	Summe Fixe Kosten	14.892,00 €	14.735,25 €	16.602,00 €	15.971,19 €	11,5%	8,4%
17.	Fixe Kosten / km	0,21 €	0,21 €	0,24 €	0,23 €	11,5%	8,4%
18.	Variable Kosten						
19.	Diesel (9 l Diesel /100 Km; 1,011 € bzw. 1,09 €, netto) Q: ADAC	6.450,00 €	6.450,00 €	7.050,00 €	7.050,00 €	9,3%	9,3%
20.	Wartung und Reparatur (ca. 3,5 Cent / km bzw. 4,0 Cent / km)	2.450,00 €	2.450,00 €	2.800,00 €	2.800,00 €	14,3%	14,3%
21.	Summe Variable Kosten	8.900,00 €	8.900,00 €	9.850,00 €	9.850,00 €	10,7%	10,7%
22.	Variable Kosten / km	0,13 €	0,13 €	0,14 €	0,14 €	10,7%	10,7%
23.	allgemeine Kosten						
24.	Summe allgemeine Kosten	23.792,00 €	23.635,25 €	26.452,00 €	25.821,19 €	11,2%	9,2%
25.	Allgemeine Kosten / km	0,34 €	0,34 €	0,38 €	0,37 €	11,2%	9,2%

4.4 Wirtschaftlicher Anpassungsbedarf in der Summe

Bis 2019 / 2020 ist für größere Mitarbeiterbetriebe im Kreis Heinsberg gegenüber der letzten Tarifierung im Jahre 2015 von einem Anstieg der Gesamtkosten in folgender Höhe auszugehen:

- **Nachholbedarf:** Der Taxitarif des Kreises Heinsberg rangiert **etwa im Durchschnitt** der aktuellen NRW-Flächenkreistarife. Anpassungsbedarf ist aber bei Kurzstrecken zu erkennen, die zurzeit unterfinanziert sind.
- **Gesetzlicher Mindestlohn:** Der Anstieg des gesetzlichen Mindestlohn läuft bis 2020 auf ein Plus bei den Gesamtkosten von **rund 6%** hinaus.
- **Allgemeine Kosten:** Gleichzeitig schlagen variable und fixe Kosten mit einem Plus von **rund 4%** zu Buche.

Um die absehbare Kostenentwicklung bis 2020 abzufangen und die bislang versäumte Anpassung seit 2015 auszugleichen, ist in der Summe eine Tarifierung in der Größenordnung von **rund 10%** erforderlich, wobei bei Kurztouren der Anpassungsbedarf größer als bei mittleren und längeren Touren ist.

5 STRUKTURPROBLEME

Neben dem quantitativen Problem der fehlenden Kostendeckung weist der Taxitarif des Kreises Heinsberg strukturelle Probleme auf, die der Antrag zum Teil erheblich verschärft.

5.1 Strukturprobleme Grundgebühr / Freikilometer

Im Mittelpunkt steht die außergewöhnlich hohe Grundgebühr von 6,50 € in Verbindung mit 2 Freikilometern. Vergleichbare Regelungen bestehen in NRW ansonsten nur im Kreis Lippe. In Niedersachsen haben sich die Landkreise des ehemaligen Regierungsbezirks Stade auf eine ähnliche Lösung geeinigt, wobei dort die Grundgebühr mit 5,00 € deutlich niedriger ausfällt und nur ein Kilometer frei bleibt. Die im Kreis Heinsberg gewählte Lösung ist aus verschiedenen Gründen problematisch:

- **Abschreckende Grundgebühr:** Grundgedanke bei Einführung solcher Tarifmodelle ist es, auch kürzere Strecken für Taxiunternehmen attraktiv zu machen. Das Problem: Die Grundgebühr hat „Schaufenster-Funktion“ und kann zu einem echten Nutzungshindernis werden. Das wiegt besonders schwer, wenn Taxis in intensivem Wettbewerb mit Mietwagen stehen. In diesem Sinne schlägt der Antragsteller eine Senkung der Grundgebühr auf 5,50 € vor.
- **Wegfallende Freikilometer:** Die bislang sehr hohe Grundgebühr wurde durch zwei Freikilometer wettgemacht. Der vorliegende Antrag streicht die beiden Freikilometer, so dass es zu einer extremen Verteuerung von Kurztouren kommt.
- **Empfehlung:** Die bisherige Tarifstruktur und die beantragten Änderungen sind insgesamt problematisch. Daher wird empfohlen, den künftigen Tarif auf ein in NRW übliches Modell mit „normaler“ Grundgebühr und ohne Freikilometer umzustellen. Damit wird sowohl das „Schaufenster-Problem“ als auch die Unterfinanzierung der Kurztouren umgangen.

5.2 Strukturproblem Großraumfahrzeuge

Ein zweites strukturelles Problem steht in engem Zusammenhang mit der sehr hohen Grundgebühr. Neben dem Tarif für „Normalfahrzeuge“, d.h. für Taxis mit bis zu 4 Fahrgästen, sieht der Heinsberger Taxitarif einen einmaligen Zuschlag für Großraumtaxi vor.

Der Großraumtarif ist ein „Ausnahmetarif“, der nur dann greift, wenn tatsächlich mehr als 4 Fahrgäste befördert werden. Entsprechend gering ist seine wirtschaftliche Bedeutung.

Großraumtarife sind vertretbar und betriebswirtschaftlich sinnvoll, weil sie dem Fahrgast im Bedarfsfall einen **Mehrnutzen** beschert, dem zugleich auch ein **Mehraufwand** gegenübersteht. Fast alle NRW-Flächenkreise kennen Großraumtarife, die zumeist als Zuschläge zum Grundpreis ausgestaltet sind:

- **Kumulierende Initialgebühren:** Der Heinsberger Großraumtarif ist außergewöhnlich teuer, weil der Fahrgast zusätzlich zur Grundgebühr von 6,50 € einen Zuschlag von 7,50 € zur Grundgebühr zu zahlen hat. Somit werden bereits bei der Anfahrt 14,00 € fällig, ohne dass der Fahrgast auch nur einen Meter gefahren ist! In den meisten NRW-Kreisen werden Zuschläge zwischen 4,00 € und 5,50 € berechnet.
- **Antrag:** In der Summe kommt es also zu einer ungewöhnlichen Anhäufung von Initialgebühren zu Beginn der Tour mit nahezu prohibitiver Wirkung, an der auch die Absenkung der Grundgebühr von 6,50 € auf 5,50 € nichts Wesentliches ändert. Weiterhin wird der Fahrgast mit einer anfänglichen Gebühr von 13,00 € konfrontiert.
- **Empfehlung:** Sinnvoll ist ein eigenständiger Großraumtarif wie er bereits im Kreis Coesfeld besteht und aktuell von der Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein für den Nachbarkreis Viersen beantragt wird.

5.3 Strukturproblem Rollstuhltaxi

Die tarifliche Regelung für Großraumfahrzeuge gilt auch für die Beförderung von Menschen mit Behinderung, sofern sie „*während der Fahrt im Rollstuhl sitzen*“. Hier wiederholt sich das Problem mit dem Großraumzuschlag. Behinderte Menschen sind in besonderer Weise auf erschweringliche Mobilitätsangebote angewiesen, so dass kumulierende Initialgebühren in der aktuellen Höhe kaum zu vertreten sind.

Andererseits erfordert die sitzende Beförderung im Rollstuhl besonders eingerichtete Taxifahrzeuge. Hinzu kommt der erhöhte Zeit- und Arbeitsaufwand zu Beginn und zum Ende der Fahrt. Einem realen Mehrwert steht auch hier ein realer Mehraufwand gegenüber, der angemessen zu finanzieren ist. Zum (teilweisen) Ausgleich sind die Fahrten von der Umsatzsteuer befreit. Anstrebenswert ist aber auch die Finanzierung von Rollstuhlfahrten durch öffentliche Mittel.

5.4 Strukturproblem Kartengebühr

Der aktuelle Taxitarif sieht vor, dass bei der Bezahlung mit EC-, Geld- oder Kreditkarte ein Zuschlag in Höhe von 1,30 € erhoben werden kann. Es handelt sich um eine „Kann-Bestimmung“, die im Alltag wahrscheinlich keine bedeutende Rolle spielt.

Seit Anfang 2018 dürfen bei der Kartenzahlung keine kostendeckenden Aufschläge mehr erhoben werden. Daher sollte künftig der Kartenzuschlag auch aus dem Heinsberger Taxitarif gestrichen werden.

6 EMPFEHLUNG

Der Taxitarif im Kreis Heinsberg ist in erster Linie aus strukturellen Gründen problematisch: Weit überhöhte Initialgebühren wirken abschreckend auf die Fahrgäste und spielen dem Wettbewerber Mietwagen „in die Hände“.

Der Tarifiertrag der Fa. *TAXI ERREN* versucht die grundsätzliche Unstimmigkeit durch eine Absenkung der überhöhten Grundgebühr abzuschwächen, streicht aber gleichzeitig die beiden Freikilometer und würde den Kreis Heinsberg so zum teuersten westdeutschen Taximarkt machen. Dadurch würden Heinsberger Taxis noch weiter an Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den Mietwagen verlieren.

Das gilt auch für die im Kreis Heinsberg deutlich überhöhten Entgelte für Großraum- und Rollstuhltaxis, bei denen sich die Initialgebühren (Grundgebühr + Zuschläge) in abschreckender Weise kumulieren.

Der Antragsteller verweist zur Begründung auf den seit 2017 gestiegenen gesetzlichen Mindestlohn und auf allgemeine Kostensteigerungen. Beide Faktoren sind zweifellos von großer Bedeutung, können aber die beantragte Tarifierpassung nicht begründen.

Schätzungsweise 80% der tarifgebundenen Taxierlöse werden im Kreis Heinsberg auf die werktägliche Hauptverkehrszeit entfallen. Mit Blick auf diese Haupteinsatzzeit hat sich seit 2014 / 2015 ein **Kostenanstieg von rund 10%** aufgebaut, den es durch eine entsprechende Tarifierpassung abzufangen gilt. In diesem Sinne wird empfohlen, auf ein vielfach erprobtes Tarifmodell ohne überhöhte Initialgebühren umzustellen, das die oben dargestellten strukturellen Probleme umgeht.

Orientierung gibt ein Antrag der Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein, der aktuell für den Nachbarkreis Viersen gestellt wurde und der auch für den Kreis Heinsberg empfohlen wird. Das Taxigewerbe beider Kreise ist strukturell vergleichbar. In beiden Kreisen steht das Taxigewerbe im harten Wettbewerb mit den Mietwagen:

Taxitarif Kreis Heinsberg							
aktueller Tarif vs. Tarifiertrag vs. Tarifvorschlag							
	aktuell	Antrag TAXI ERREN			Vorschlag L + K / (Antrag Fachvereinigung Nordrh. Für Viersen)		
	Tarif	Tarif	Veränderung		Tarif	Veränderung	
Tarifelemente	in €	in €	in €	in %	in €	in €	in %
Normalfahrzeug							
Grundpreis (Tag)	6,50 €	5,50 €	-1,00 €	-15,4%	3,70 €	-2,80 €	-43,1%
Grundpreis (Nacht / Feiertag)	6,50 €	5,50 €	-1,00 €	-15,4%	3,70 €	-2,80 €	-43,1%
Freikilometer (1. u. 2. km)	ja	nein			nein		
km-Entgelt, (Tag)	2,00 €	2,30 €	0,30 €	15,0%	2,10 €	0,10 €	5,0%
km-Entgelt, (Nacht / Feiertag)	2,10 €	2,40 €	0,30 €	14,3%	2,30 €	0,20 €	9,5%
Großraum-/ Rollstuhlfahrzeug							
Grundpreis (Tag)	6,50 €	5,50 €	-1,00 €	-15,4%	4,70 €	-1,80 €	-27,7%
Grundpreis (Nacht / Feiertag)	6,50 €	5,50 €	-1,00 €	-15,4%	4,70 €	-1,80 €	-27,7%
Freikilometer (1. u. 2. km)	ja	nein			nein		
km-Entgelt, (Tag)	2,00 €	2,30 €	0,30 €	15,0%	2,30 €	0,30 €	15,0%
km-Entgelt, (Nacht / Feiertag)	2,10 €	2,40 €	0,30 €	14,3%	2,60 €	0,50 €	23,8%
Zuschlag, einmalig	7,50 €	7,50 €	0,00 €	0,0%	0,00 €	-7,50 €	-100,0%
Alle Fahrzeuge							
Wartezeit	35,00 €	40,00 €	5,00 €	14,3%	30,00 €	-5,00 €	-14,3%
Zuschlag, Kartenzahlung	1,30 €	1,30 €	0,00 €	0,0%	0,00 €	-1,30 €	-100,0%
Nicht angetretene Fahrt	6,50 €	5,50 €	-1,00 €	-15,4%	7,40 €	0,90 €	13,8%
Beispiel Touren							
Normalfahrzeug (Tag)							
3 km Tour ohne Wartezeit	8,50 €	12,40 €	3,90 €	45,9%	10,00 €	1,50 €	17,6%
5 km Tour mit 5 min Wartezeit	15,42 €	20,33 €	4,91 €	31,8%	16,70 €	1,28 €	8,3%
10 km Tour mit 5 min Wartezeit	25,42 €	31,83 €	6,41 €	25,2%	27,20 €	1,78 €	7,0%
Großraumfahrzeug (Tag)							
3 km Tour ohne Wartezeit	16,00 €	19,90 €	3,90 €	24,4%	11,60 €	-4,40 €	-27,5%
5 km Tour mit 5 min Wartezeit	22,92 €	27,83 €	4,91 €	21,4%	18,70 €	-4,22 €	-18,4%
10 km Tour mit 5 min Wartezeit	32,92 €	39,33 €	6,41 €	19,5%	30,20 €	-2,72 €	-8,3%
Normalfahrzeug (Nacht / Feiertag)							
3 km Tour ohne Wartezeit	8,60 €	12,70 €	4,10 €	47,7%	10,60 €	2,00 €	23,3%
5 km Tour mit 5 min Wartezeit	15,72 €	20,83 €	5,11 €	32,5%	17,70 €	1,98 €	12,6%
10 km Tour mit 5 min Wartezeit	26,22 €	32,83 €	6,61 €	25,2%	29,20 €	2,98 €	11,4%
Großraumfahrzeug (Nacht / Feiertag)							
3 km Tour ohne Wartezeit	16,10 €	20,20 €	4,10 €	25,5%	12,50 €	-3,60 €	-22,4%
5 km Tour mit 5 min Wartezeit	23,22 €	28,33 €	5,11 €	22,0%	20,20 €	-3,02 €	-13,0%
10 km Tour mit 5 min Wartezeit	33,72 €	40,33 €	6,61 €	19,6%	33,20 €	-0,52 €	-1,5%

-
- **Hauptverkehrszeit:** Von zentraler wirtschaftlicher Bedeutung ist der Taxitarif mit bis zu 4 Fahrgästen in der Hauptverkehrszeit. Auf den Kreis Heinsberg bezogen, liefe der (Viersener) Antrag der Fachvereinigung für Fahrten ab dem 5. km und darüber hinaus auf eine Anpassung von ca. 7% bis ca. 8,5% hinaus. Bei Kurztouren von 3 km errechnet sich ein Plus von ca. 18%. Damit wird die aktuelle Unterfinanzierung der Kurzstrecke aber auch der Anstieg der Betriebskosten (2015 bis 2020) weitgehend abgefangen. Zugleich bleibt der Antrag preislich unter dem Spitzenniveau der NRW-Flächenkreise im Kölner Umland.
 - **Randzeiten:** Für die Randzeiten (Wochenende / Nacht) errechnet sich ein deutlicherer Preisanstieg um $\pm 12\%$ bei Strecken ab dem 5. km. Kurztouren würden um ca. 23% teurer. Bislang ist der Abstand zwischen Randzeit und Hauptverkehrszeit im Heinsberger Taxitarif minimal (0,10 € / km). Wegen der sinkenden Taxiverfügbarkeit in den Abendstunden, sollten aber stärkere Anreize geschaffen werden, Fahrzeuge auch in Schwachlastzeiten bereitzustellen. Kommt hinzu: Für Nachtarbeit ist eigentlich ein Zuschlag von 25% fällig – ein Aspekt, der in der Tarifdiskussion noch nicht einmal zum Thema gemacht worden ist.⁵
 - **Großraumtarif:** Der Großraumtarif ist ein „Ausnahmetarif“ und hat wirtschaftlich wesentlich geringere Bedeutung als der Normaltarif. Bislang wird die Nutzung eines Großraumtaxi durch eine in der Summe deutlich überteuerte Initialgebühr (Grundgebühr + Zuschlag) entgolten. Die Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein beantragt in ihrem Viersener Antrag die Einführung eines gesonderten Großraumtarifs – ein in NRW bislang noch seltenes Tarifmodell. Im Ergebnis führt das zu einer Preissenkung auf bislang überteuerten kurzen und mittleren Strecken. Allerdings sollte eine Stellungnahme der Eichverwaltung zur Umsetzbarkeit dieses neuen Tarifmodells eingeholt werden.
 - **Kartenzahlung:** Wegen der neuen Rechtslage seit Januar 2018, wird empfohlen, die tarifliche Kartenzahlungsgebühr zu streichen.
 - **Empfehlung digitale Einzelaufzeichnung:** Weiterhin wird empfohlen, die seit 2016 / 2017 geltende steuerliche Verpflichtung zur manipulationssicheren Speicherung von Taxameterdaten auch in der Tarifordnung oder in der Taxiordnung des Kreises Heinsberg zu verankern. Der Antrag der Fachvereinigung argumentiert u.a. mit den Mehrkosten für Anschaffung und Betrieb von Fiskaltaxametern. Diese Kosten sind in die Kalkulation eingegangen. Alle Taxameterhersteller bieten erprobte manipulationssichere Fiskalerfassungssysteme an. Und (fast) alle Taxiunternehmen setzten bereits heute elektronische Taxameter ein, die Fahrleistung, Einsatzzeit und Erlöse detailliert aufzeichnen. Allerdings kommen nur wenige Unternehmer ihrer Verpflichtung nach, die Daten auszulesen und manipulationssicher zu speichern.

⁵ Siehe dazu das BAG Urteil v. 09.12.2015, 10 AZR 423/14

-
- **Psychologischer Effekt:** Die Abkehr von der vielfach als abschreckend empfundenen 6,50-€-Grundgebühr beseitigt ein psychologisch wichtiges Nutzungshindernis. Gleiches gilt für die Abkehr von dem ebenso abschreckenden Großraumzuschlag von 7,50 €.
 - **Rollstuhltarif:** Durch die Umstellung auf einen gesonderten Großraum- und Rollstuhltarif wird die Taxinutzung auch für Menschen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind wieder erschwinglich. Dennoch sollte erwogen werden, die Mobilität behinderter Menschen auch durch öffentliche Mittel zu fördern.



Thomas Krause

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