


 öffentlich nicht öffentlich

Beschlussvorlage

Betrifft:

Änderungen der Taxenordnung und Taxentarifordnung

Fachbereich:

04/0 - Dezernat für Personal, Organisation, IT, Gesundheit und Bürgerservice

Dezernentin / Dezernent:

Beigeordneter Olaf Wagner

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	20.11.2024	Vorberatung
Rat	21.11.2024	Entscheidung

Beschlussdarstellung:

Der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf beschließt die Änderung der Taxentarifordnung und der Taxenordnung.

Sachdarstellung:

Die Entgelte der Taxitarifordnung wurden zuletzt im November 2015 angepasst (in 2018 wurde lediglich der Satz gestrichen: „Für Zahlungen mit Kreditkarte wird ein Zuschlag von 2,00 EURO erhoben.“, Tarifierpassungen gab es keine), so dass hierzu am 16.02, 23.02., 21.03. und 15.10.2024 Gespräche zwischen Vertretern des Taxigewerbes, der Funkzentralen, einem durch die Unternehmerschaft beauftragten Steuerberaters und Wirtschaftsprüfers, dem Geschäftsführer der Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein und der Verkehrsgewerbestelle Gespräche stattfanden.

Die anhörberechtigten Verbände, die Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein, die Industrie- und Handelskammer und das Amt für Verkehrsmanagement (strategische Mobilitätsplanung), wurden zu den Tarifierpassungen angehört. Aufgrund der zurückliegenden Kostensteigerungen und bereits absehbaren Mehrbelastungen, wie die Erhöhung der CO₂-Abgabe und des Mindestlohns zum 01.01.2025, konnte eine Tarifierpassung nachvollzogen werden. Einwände wurden nicht geäußert.

Ausgangslage:

Der hervorzuhebende Unterschied zwischen Taxen und Mietwagen ist zum einen, dass Taxen Beförderungsaufträge nicht nur am Betriebsitz entgegen nehmen dürfen, wie das bei Mietwagen der Fall ist, sondern auch während der Fahrt neue Fahrgäste aufnehmen dürfen. Ein Mietwagen darf entsprechend nicht an einem Taxistand Beförderungsaufträge annehmen. Mietwagenfahrer müssen keine Ortskenntnisprüfung, respektive eine kleine Fachkundeprüfung nachweisen. Während für die Mietwagen ein Mehrwertsteuersatz von 19% gilt, liegt für Taxen ein Mehrwertsteuersatz von 7% zu Grunde. Im Taxigewerbe gelten drei grundsätzliche Pflichten: 1. Betriebspflicht (Pflicht, den genehmigten Betrieb einzurichten und aufrechtzuerhalten), 2. Beförderungspflicht (Im Pflichtfahrgebiet muss mit jedem Interessenten ein Beförderungsvertrag abgeschlossen werden) und 3. Tarifpflicht (Der festgelegte Taxitarif ist im Pflichtfahrgebiet anzuwenden).

Die Kosten für eine Beförderung mit dem Taxi berechnen sich auf der Basis eines festgelegten Kilometerpreises, eines Zeitpreises und einer Grundgebühr und läuft auch dann weiter, wenn das Taxi an einer roten Ampel oder im Stau steht. Der letztendliche Preis einer Fahrt mit dem Taxi ist nicht verhandelbar und tariflich gebunden. Die Fahrt mit einem Mietwagen berechnet sich aus einer Grundgebühr und den tatsächlich gefahrenen Kilometern. Für die Messung wird ein Wegstreckenzähler verwendet, der ausschließlich dann läuft, wenn die Räder sich drehen. Auf diese Weise wirken Staus, rote Ampeln und dichter Verkehr sich in keiner Weise auf Ihren Fahrpreis aus.

Ein weiterer Vorteil von Mietwagen ist es, dass Sie im Vorfeld Festpreise aushandeln können und Rabatte möglich sind. Um das Taxigewerbe weiterhin attraktiv und Konkurrenzfähig zu gestalten, wird im Folgenden ein Tarifkorridor eingeführt.

Aufgrund der inzwischen in vielen Bereichen gestiegenen Kosten und des in mehreren Schritten erhöhten Mindestlohns ist der aktuell geltende Taxentarif nicht mehr auskömmlich.

Nach § 51 Abs. 1 S. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist die Landesregierung ermächtigt, durch Rechtsverordnung Beförderungsentgelte für den Taxenverkehr festzulegen. § 51 Abs. 1 S. 3 i.V.m. § 11 Abs. 2 Nr. 2 PBefG regelt, dass diese Ermächtigung an die Genehmigungsbehörde übertragen werden kann. Auch im Hinblick auf die Feststellung des Bundesverfassungsgerichtes, ist das Taxigewerbe als Teil des öffentlichen Personennahverkehrs anzusehen und stellt ein wichtiges und zu schützendes Gemeinschaftsgut dar.

Begründung der Erhöhungen:

Die Beförderungsentgelte sind in der Höhe festzulegen, dass sie für das Taxigewerbe auskömmlich sind. Beantragt wurde lediglich eine Erhöhung der Tarife. Um eine Erhöhung festzulegen und zu beziffern ist eine Evaluation von mindestens 10% aller Taxikonzessionen erforderlich gewesen. Dies wäre in Düsseldorf eine Stichprobe mit 130 Fahrzeugen gewesen. Die Steuerberatungsgesellschaft Sturm+Partner mbB, die den größten Kundenstamm dieses Gewerbes innehat, hat auf der Grundlage einer Auswertung von ca. 650 Fahrzeugen Durchschnittswerte (die Anzahl der Konzessionen in Düsseldorf liegt gem. Beschluss der Vorlage OVA 66/91/2004 bei max. 1280) des Taxigewerbes in Düsseldorf je Konzession je Monat eruiert. Dies entspricht einer empirischen Datenerhebung von 50%. Das Konfidenzniveau ist durch die große Stichprobe von 50 % der Grundgesamtheit des Taximarktes sehr hoch und deshalb ist von dieser für den Gesamtmarkt ausgegangen worden.

Die Auswertung zeigt, dass das Taxigewerbe bereits seit 2017 Umsatzeinbrüche zu verzeichnen hat; für das Jahr 2023 werden Verluste ausgewiesen. Die Jahre 2020 und 2021 blieben bei der Bewertung der Zusammenstellung durch die Verwaltung

aufgrund der Corona-Einflüsse unbeachtet. Der aktuell geltende Taxentarif ist für das Taxigewerbe nicht mehr auskömmlich. Vor dem Hintergrund des bereits gestiegenen Mindestlohnes und des für 2025 feststehenden Mindestlohnes in Höhe von 12,82 €, der hohen Kosten für Kraftstoffe, sowie der generell gestiegenen Kosten für Fahrzeuge, Versicherungen und Reparaturen soll der Taxentarif angepasst werden. In der Kommission und mithilfe der Steuerberatungsgesellschaft wurden die neuen Taxitarife insbesondere unter Berücksichtigung eines Preissteigerungsindex und erhöhter Personalkosten neu berechnet und adäquat angehoben. Aufgrund der drastisch gestiegenen Zahl an Mietwagenkonzessionen im Raum Düsseldorf müssen jedoch auch weitere Rahmenbedingungen angepasst werden, um ein Level-Playing-Field innerhalb des Personenbeförderungsmarktes aufrecht erhalten zu können. Die Taxentarifordnung in ihrer Fassung vom 31. Januar 1995, zuletzt geändert durch Verordnung vom 06. Februar 2018 (Düsseldorfer Amtsblatt Nr. 7/8 vom 24. Februar 2018) sowie die Taxenordnung in ihrer Fassung vom 20. Mai 1994, zuletzt geändert durch Verordnung vom 17. November 2011 (Düsseldorfer Amtsblatt Nr. 50 vom 16. Dezember 2011) sollen daher in folgenden Bereichen angepasst werden:

1) Pflichtfahrgebiet (§1 Abs. 2 Taxentarifordnung)

Das aktuelle Pflichtfahrgebiet (siehe Anlage 1) ist in der heutigen Größe (grün) für das Taxigewerbe nicht mehr wirtschaftlich. Es soll daher auf das Düsseldorfer Stadtgebiet, den Kreis Mettmann und den Rhein-Kreis-Neuss sowie Duisburg südlich der Autobahn 542 beschränkt werden (rot). Während immer mehr Städte dazu übergehen, nur das eigene Stadtgebiet als Pflichtfahrgebiet auszuweisen, hätte die Landeshauptstadt Düsseldorf trotz einer Verkleinerung des Pflichtfahrgebietes im Vergleich weiterhin ein großes Pflichtfahrgebiet. Derart große Gebiete werden nur von Köln oder München ausgewiesen (Siehe Anlage 2). Soll die Fahrt über das Pflichtfahrgebiet hinausgehen, können Taxifahrer und potenzielle Fahrgäste einen Fahrpreis außerhalb der Taxitarifordnung vereinbaren.

2) Gebührentarif (§2 Abs. 1 bis 3 Taxentarifordnung)

Der Grundpreis soll von 4,50 € auf 5,00 € und der Kilometerpreis von 2,20 € auf 2,70 € angehoben werden, um eine notwendige Kostendeckung insbesondere für längere Streckenfahrten zu gewährleisten.

Da Kilometerpreis und Zeittarif in Korrelation zueinanderstehen (Umschaltgeschwindigkeit) und die verkehrsbedingten Wartezeiten weiter ansteigen, muss der aktuelle Zeittarif pro Stunde von 35,00 € auf 43,00 € angepasst werden.

Der Zuschlag für Großraumtaxen soll von 7,00 € auf 9,00 € erhöht werden. Grund dafür sind die gestiegenen Anschaffungskosten von Großraumfahrzeugen. Ein weiterer Zuschlag in gleicher Höhe für speziell umgebaute Fahrzeuge für mobilitätseingeschränkte Personen, sog. Inklusionstaxen, wird nicht eingeführt.

Seit dem 26. März 2009 ist die UN-Behindertenrechtskonvention (BRK) in Deutschland gültig. Die BRK stellt ein Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen dar. Speziell für den Nahverkehr befasst sich die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBeFG), die am 1. Januar 2013 veröffentlicht wurde, mit diesem Thema. Gemäß § 8 Abs. 3 PBeFG soll eine vollständige Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022 umgesetzt werden. Auch das Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland enthält in Artikel 3 Abs. 3 den Grundsatz, dass „niemand [...] wegen seiner Behinderung benachteiligt werden [...]“ dürfe.

Menschen mit Behinderungen in die Gesellschaft zu integrieren, ihnen durch Mobilität ein selbstbestimmtes Leben zu ermöglichen, ist insbesondere im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine wichtige Aufgabe. Daher rät die Verwaltung davon ab, einen Zuschlag für Inklusionstaxen festzusetzen.

Vor dem gleichen Hintergrund der Barrierefreiheit schlägt die Verwaltung die zusätzliche Aufnahme in § 2 Abs. 5 PBeFG von der Brailleschrift für

sehbeeinträchtigte und sehbehinderte Menschen und damit einhergehend eine Vergrößerung des Musters vor (Anlage 3- Synopse).

3) Messetarif (§ 2 Abs. 4 Taxentarifordnung):

Die aktuelle Pauschale in Höhe von 20,00 € ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommen zu Messezeiten nicht mehr wirtschaftlich und insbesondere nicht mehr kostendeckend. Deshalb muss der Messetarif auf 25,00 € angehoben werden (Flughafenzuschlag enthalten).

4) Fahrtstrecke (§ 5 Abs. 2 Taxenordnung):

Aufgrund von nicht vorhersehbaren und verzögernden Umständen, wie bspw. Stau, soll die Nutzung eines angemessenen Umweges eingeräumt werden. Der Fahrgast ist hierüber in jedem Fall vor Fahrtritt zu informieren. Der Fahrgast kann entscheiden, ob er dem Vorschlag zustimmt.

5) Pflicht zur bargeldlosen Zahlung:

Bargeldbestände bergen ein hohes Sicherheitsrisiko für die Taxifahrerinnen und Taxifahrer. Es soll daher neben der Möglichkeit der Barzahlung eine Pflicht zur Zahlung mittels Debitkarten, Kreditkarten sowie mobilePayment Alternativen implementiert werden. Den modernen Ansprüchen der Bürgerschaft wird damit Rechnung getragen, da festzustellen ist, dass der Trend zu bargeldloser Zahlung weiter zunimmt.

Einführung eines neuen Tarifkorridors/ Festpreises:

Durch die Änderung des Personenbeförderungsgesetzes im April 2021 ist es möglich, auch Festpreise innerhalb des Pflichtfahrgebietes festzulegen.

Um einen Wettbewerbsnachteil gegenüber den Mietwagenanbietern auszugleichen soll ein Tarifkorridor für Festpreise eingeführt werden.

Tarifkorridore bewirken die nötige Flexibilität um auf die Marktsituation reagieren zu können.

Die Festpreisvereinbarung ist gesetzlich nicht für die spontane Vereinbarung am Halteplatz oder auf der Straße vorgesehen. Die Festpreisvereinbarung ist laut Verordnung nur für die Vorab-Bestellung zulässig. Mit den neuen Optionen des Tarifkorridors fällt eine wichtige Hürde im täglichen Wettbewerb.

App-basierte Vermittlungsplattformen bieten seit Jahren die Mietwagenbestellung zu einem vorher festgelegten Preis an. Bisher war diese Preissicherheit bei Fahrtantritt ein Alleinstellungsmerkmal der Mietwagen. Mit der geänderten Verordnung können die Taxiunternehmen jetzt nachziehen.

Festpreise nutzen die Vorteile der Digitalisierung: Grundlage der Festpreise sind die vom Fahrgast bei der Bestellung genannten Start- und Zielpunkte seines Beförderungsauftrags, auf deren Basis die kürzeste Route von einer digitalen Routing-Software ermittelt wird. Danach berechnet sich ein streckenabhängiger Referenzpreis, wobei die km-Preise des regulären Taxitarifs zu Grunde gelegt werden. Der Festpreis, der den Fahrgästen angeboten wird, kann von diesem Referenzpreis innerhalb des vorgegebenen Tarifkorridors höchstens 20 Prozent nach oben und 20 Prozent nach unten abweichen.

Die Taxiunternehmen bekommen damit eine Erweiterung ihrer unternehmerischen Handlungsmöglichkeiten. Es ist eine unternehmerische Entscheidung, ob und welcher Festpreis wann angeboten wird. Die Branche erhofft sich dadurch eine höhere Nachfrage und ein durchschnittlich steigendes Umsatzniveau.

Von der Möglichkeit zur Flexibilisierung des Taxentarifs nach § 51 Abs. 1 S.4 PBefG soll nun in der Landeshauptstadt Düsseldorf Gebrauch gemacht werden. Hierzu soll ein Festpreis mit einem Preiskorridor von minus 20 Prozent bis plus 20 Prozent in den Gebührentarif implementiert werden. Die Taxizentralen, welche über die technischen Voraussetzungen zum Anbieten von Festpreisen verfügen, können damit

nach eigenen Algorithmen in ihren Vermittlungssystemen die Preissteigerungen eigenständig organisieren. Maßgebend bei der Berechnung ist der zeitliche Faktor, da es in rush-hour-Zeiten zu erheblichen Differenzen für identische Strecken kommen kann und die Variable „Strecke“ daher nicht reliabel für die Preisberechnung (Festpreis) ist. Mit der Kalkulierung anhand des Faktors „Zeit“ kann sichergestellt werden, dass die Preisberechnung des Fahrpersonals fair, d.h. entsprechend der aufgewendeten Fahrzeit erfolgt und Taxiunternehmen weiterhin (Personal-)kostendeckend arbeiten können. Die Fahrgäste erhalten die Festpreisoption nur, wenn der Auftrag über eine Vermittlungszentrale oder eine elektronisch unterstützte Anwendung (z.B. Webformular, Vermittlungs-App) eingegangen ist. Der Fahrgast kann dann zwischen einer Abrechnung per Taxameter oder per Festpreis wählen. Der Festpreis steigert die Attraktivität des Taximarktes bei den Bürgerinnen und Bürgern, da diese den Fahrpreis vorab kennen und mögliche Diskussionen und Streitigkeiten um Fahrpreise zwischen Fahrerinnen und Fahrern sowie Kundinnen und Kunden vermieden werden. Der Preiskorridor ermöglicht dem Taxigewerbe eine angepasste Preisstruktur bei schwächerer und erhöhter Nachfrage. In München wurde der Tarifkorridor sehr gut angenommen und belebt die Taxenbranche.

Ergebnis:

Um sowohl den berechtigten Gesamtinteressen der Taxiunternehmer an einer grundsätzlichen Tarifierhebung nachzukommen, aber auch die betroffene, zum Teil auf das Taxi angewiesene Bevölkerung nicht übermäßig zu belasten, wird der Taxentarif in nachfolgend genannten Höhen geändert:

	Tarif bisher	Tarif neu	Erhöhung
Grundpreis	4,50	5,00	11,11 %
Kilometerpreis/Tag und Nacht	2,20	2,70	22,73 %
Zeittarif	35,00	43,00	22,86 %
Großraumtaxizuschlag	7,00	9,00	28,57 %
Tarifkorridor	-	-20% / +20%	-
Messetarif	20,00	25,00	25,00%
Zahlungsmethoden	mit Bargeld	Bargeld und bargeldlos	-

Die Taxentarifordnung soll nicht nur die Fahrpreise an die allgemeine Kostenentwicklung angleichen. Sie soll auch in ihren Grundstrukturen novelliert, gleichzeitig modernisiert und entbürokratisiert, aber auch den heute rechtlich notwendigen Gegebenheiten angepasst werden. Unter Berücksichtigung einer maßvollen, aber notwendigen Erhöhung soll sie im Ergebnis für die Unternehmen und Fahrgäste nachvollziehbar und einfach gestaltet sein.

Es ist zu bedenken, dass Tarifsteigerungen nicht in jedem Fall zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit führen, da sich steigende Preise negativ auf das Kundenverhalten und damit auf die Auftragslage der auch unter zunehmendem Konkurrenzdruck (z.B. Car-Sharing oder Mitfahrerzentralen) stehenden Taxibranche auswirken können. Hinzu kommt, dass sich mittlerweile auch Unternehmen wie z.B. Uber signifikante Marktanteile am Beförderungsmarkt angeeignet haben, weil diese Unternehmer nicht kostendeckend am Markt teilnehmen. Insbesondere die Einführung des Tarifkorridors ist dabei zielführend dem Konkurrenzdruck entgegen zu wirken.

Die ausgearbeitete Tarifierhöhung trägt im Ergebnis den verschiedenen Interessenlagen ausgleichend Rechnung.

Der entsprechende Entwurf der Änderungsverordnung zur „Verordnung über die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen im Gelegenheitsverkehr mit den in der Landeshauptstadt Düsseldorf zugelassenen Taxen (Taxentarifordnung)“ und zur „Verordnung über den Verkehr mit Taxen in der Landeshauptstadt Düsseldorf (Taxenordnung)“ ist in Anlage 3 als Synopse dargestellt.

Abschließend anzumerken ist, dass der neue Taxentarif ab 01.02.2025 in Kraft tritt. Dieser Termin ist darauf zurück zu führen, dass die Servicestellen des Landesbetrieb Mess- und Eichwesen NRW, der Hersteller und die Eichbehörde einen Zeitraum von mehr als vier Wochen zwischen Tarifveröffentlichung und Inkrafttreten für die Programmerstellung und Programmprüfung benötigen werden.

Anlagen:

Anlage 1 - Pflichtfahrgebiet

Anlage 2 - Kommunalen Vergleich Tarife und Pflichtfahrgebiet

Anlage 3 - Synopse-Änderungsverordnungen

Taxenordnung-2024

Taxitarifordnung-2024