



Betreff:

öffentlich

Taxitarifordnung

Erstellungsdatum 19.10.2004

Eingang 902: _____

Einreicher: FB Ordnung und Sicherheit

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
03.11.2004	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Verordnung zur Festsetzung von Beförderungsentgelten im Gelegenheitsverkehr mit den in der Landeshauptstadt Potsdam zugelassenen Taxen – Taxitarifordnung – der Landeshauptstadt Potsdam (gemäß Anlage)

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium: _____

Sitzung am: _____

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> Lt. Beschlussvorschlag		<input type="checkbox"/> Beschluss abgelehnt		
<input type="checkbox"/> abweichender Beschluss DS Nr.:				
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

Entscheidungsergebnis:	
Gremium:	
Sitzung am:	
Beratungsergebnis:	
Gremium:	
Sitzung am:	
Beratungsergebnis:	

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

keine

ggf. Folgeblätter beifügen

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Begründung:

Durch § 6 Ziffer 2 der Verordnung über die zuständigen Behörden und über die Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen nach dem Personenbeförderungsgesetz (Zust-VO PBefG) vom 11. Mai 1993 (GVBl II S. 218), zuletzt geändert durch Art 5 des Vierten Gesetzes zur Funktionalreform im Land Brandenburg (Viertes Funktionalreformgesetz – 4. BbgFRG) vom 22. Dezember 1997 (GVBl I S. 172) wurden u.a. die kreisfreien Städte ermächtigt, durch Rechtsverordnung Beförderungsentgelte und -bedingungen für den Taxiverkehr festzusetzen. Für das Pflichtfahrgebiet Potsdam ist die Stadt Potsdam, der Oberbürgermeister, die zuständige Behörde.

Zur Zeit gilt in Potsdam die Taxitarifordnung vom 30.04.2001 (veröffentlicht im Amtsblatt für die Landeshauptstadt Potsdam Nr. 6 vom 31.05.2001). Hierbei handelte es sich jedoch nur um eine Anpassung im Zuge der Euroeinführung. Die Berechnungsgrundlage blieb die Tarifordnung vom 06.12.2000. Die Umstellung im Verhältnis 1:2 führte effektiv zur einer Tarifaabsenkung von 2,2 %.

Das Taxigewerbe ist bekanntermaßen ein Indikator der wirtschaftlichen Gesamtsituation einer Region und erfährt als reines Dienstleistungsgewerbe entsprechend dem allgemeinen, als sehr zurückhaltend einzuschätzenden Konsumverhaltens der Bevölkerung, einen verhältnismäßig starken Umsatzrückgang.

Mit Antrag vom 17.11.2003 beehrte der Taxiverband Berlin-Brandenburg e.V. eine Neufassung dieser Tarifordnung, die die Gegebenheiten der aktuellen wirtschaftlichen Entwicklung berücksichtigt. Es ist nicht zu beanstanden, dass die Initiative zur Änderung der Beförderungsentgelte vom örtlichen Taxigewerbe ausgeht.

Zur Begründung wird ausgeführt:

1. Im Zuge der Gemeindegebietsreform erweiterte sich das Pflichtfahrgebiet.
2. Erhebliche Steigerung der Betriebskosten.
3. Ungerechtfertigter Unterschied zu den Taxitarifen anderer, vergleichbarer Städte der Bundesrepublik Deutschland (vgl. Anlage 1)
4. Vereinfachung der Gebührenstruktur durch Wegfall einzelner Zuschläge.

Die Taxitarife der jetzt gültigen Verordnung gewährleisten nicht mehr die gesetzlich geforderte Wirtschaftlichkeit (Insolvenzschutz) der Unternehmen und den zu kalkulierenden Unternehmerlohn. Der entscheidende Grundsatz bei der Prüfung der Beförderungsentgelte gem. § 51 Nr. 6 PBefG ist, dass die Beförderungsentgelte so festgesetzt werden müssen, dass sie zumindest kostendeckend sind.

Die Antragsprüfung entsprechend den Orientierungen des § 39 (2) PBefG ergab die Zulässigkeit und Notwendigkeit einer angemessenen Erhöhung der Beförderungsentgelte.

Die Entgelterhöhung dient unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Entwicklung des Personenbeförderungsgewerbes in der Region, der Sicherung der gesetzlich geforderten Leistungsfähigkeit und Insolvenzsicherung der Unternehmen.

Das durch die Gemeindegebietsreform erweiterte Pflichtfahrgebiet hat zur Folge, dass die Potsdamer Taxiunternehmer Umsatzeinbußen hinnehmen müssen, da nun ein fast doppelt so großes Gebiet (800 km Straßennetz) durch einen besonders sozialverträglichen Tarif bedient werden muss. Die bisherige, rechtlich fundierte freie Preisvereinbarungsmöglichkeit für das neu hinzugekommene Gebiet ist entfallen.

Dem ursprünglichen Antragsbegehren nach Einführung eines Zwei-Zonen-Tarifes kann nicht entsprochen werden, der Vereinfachung der Gebührenstruktur durch Wegfall von Einzelzuschlägen dagegen schon. Im Interesse einer transparenten und nachvollziehbaren Tarifstruktur und in Anlehnung an den rechtlich gebotenen Grundsatz der Gleichbehandlung aller Bewohner einer Gemeinde bei der Erhebung öffentlicher Abgaben und Steuern wurde auf Empfehlung der Behörde hin seitens des Antragstellers bei der Erstellung der Tarife auf höher liegende Einzelpositionen für das Gebiet der neuen Ortsteile verzichtet. Im Interesse der sozialen Gerechtigkeit sowie dem Bestreben nach möglichst zügiger, nicht zum Nachteil für die Bewohner reichenden Integration der neuen Ortsteile galt es, eine im Vorfeld öffentlich diskutierte Ungleichbehandlung dieser Gebiete zu vermeiden.

Die seit 2000 gestiegenen Betriebskosten (einschließlich der Lohn- und Lohnnebenkosten) gefährden bei gleichbleibenden Tarifen die Existenz der Unternehmen, weil die gemäss § 13 (1) PBefG zu gewährleistende Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Unternehmens Voraussetzung für die Genehmigung zur Personenbeförderung ist. Diese Genehmigung ist zu widerrufen, wenn nicht mehr alle Voraussetzungen des § 13 (1) PBefG vorliegen. Der Unternehmer muss stets in der Lage sein, die aus dem Betrieb erwachsenen Verbindlichkeiten zu erfüllen und seine Fahrzeuge in betriebs- und verkehrssicherem Zustand zu halten.

Im Zuge der Antragsprüfung auf Verlängerung der Taxikonzession bei 86 von den 129 Unternehmen zum Ende des Jahres 2003 wurde seitens der Straßenverkehrsbehörde festgestellt, dass die jeweils nachzuweisende finanzielle Leistungsfähigkeit mitunter nur noch mittels extremer Anstrengungen erbracht werden konnte. In mehreren Fällen konnte ein existenzvernichtender Konzessionsentzug gerade noch abgewendet werden. Grundsätzlich weist das der Behörde gegenüber darzustellende Betriebsvermögen im Vergleich zur vorhergehenden diesbezüglichen Überprüfung im Jahre 1999 eindeutig eine starke negative Tendenz auf. Die von Seiten der Taxigenossenschaft Potsdam in regelmäßigen Abständen der Behörde übergebende Aufstellung der von ihr vermittelten Fahraufträge belegt zudem, dass das Fahrgastaufkommen von 219.280 Fahrten im Jahre 2000 auf 182.796 Fahrten in 2003 gravierend gesunken ist. Dies entspricht einer Reduzierung von 16,6% und bedeutet zwangsläufig ein dem gleichzusetzender Umsatzrückgang.

Vor diesem Hintergrund kann festgestellt werden, dass eine zu gewährleistende kostendeckende Betriebsführung mit den zur Zeit geltenden Tarifen nicht gegeben ist.

Die Summe der Aufwendungen für den gesicherten Fahrzeugbetrieb (Kraftstoff, Instandhaltung, Versicherung, Abschreibungsausgleich, jährliche Haupt- und Abgasuntersuchung, Eichung der Taxameter u.a.) ist in den letzten drei Jahren um mehr als 20 % gestiegen.

Insbesondere die sich seit 2000 überdurchschnittlich darstellende Entwicklung der Treibstoffkosten, welche bekanntermaßen ihre Ursache in der Einführung einer sukzessiv steigenden Öko-Steuer sowie seit Jahren steigenden Rohölpreisen findet, belastet die Unternehmen wegen des kausalen Zusammenhanges von Fahrleistung und Kosten für Treib- und Schmierstoffe im Vergleich zu anderen Gewerbeformen überdurchschnittlich stark. Diese unmittelbare Abhängigkeit von der Preisentwicklung der Betriebsstoffe begründet auch die Tatsache, dass die Kostensteigerung im Taxigewerbe weit über der amtlichen Inflationsrate von 6,97% liegt, mit welcher die Veränderung des Verbraucherindex von 2000 im Verhältnis zu 2003 beziffert wird.

Tendenziell gleich verhält es sich bei der Entwicklung im Bereich der Lohn- und Lohnnebenkosten, einschließlich eines angemessenen Unternehmerlohnes.

Da unter Wertung dieser dargestellten betriebswirtschaftlichen Rahmenbedingungen sich eine Wirtschaftlichkeit für die Mehrzahl der Betriebe nicht mehr darstellt, erscheint insbesondere unter dem Gesichtspunkt des besonderen Interesses der Allgemeinheit an einer (verkehrs-)sicheren Abwicklung des rechtlich, dem öffentlichen Personennahverkehr gleichgestellten Taxigewerbes, die Tariferhöhung notwendig und angemessen.

Im Gegensatz zur Tarifentwicklung im übrigen öffentlichen Personennahverkehr, wo durchschnittlich eine Tariferhöhung pro Jahr zu verzeichnen war, blieben trotz vergleichbarer Betriebsform und Unternehmensstruktur die Taxitarife in Potsdam seit nunmehr vier Jahren unverändert.

Im Ergebnis der summarischen und stichprobengestützten Prüfungen wird der nachstehende Entwurf der Taxitarifordnung zur Entscheidung vorgelegt.

Der veränderte Tarif sollte wie folgt festgelegt werden:

	derzeitiger Tarif	neu beantragter Tarif	Erhöhung in %
a) Einschaltgebühr für Taxen mit 5 Sitzplätzen	1,90 EUR	2,50 EUR	31,6 %
b) Einschaltgebühr für Taxen mit mehr als 5 Sitzplätzen	5,00 EUR	5,50 EUR	10,0 %
c) Entgelte je km			
werktags von 06:00 bis 22:00 Uhr	1,10 EUR	1,25 EUR	13,6 %
werktags von 22:00 bis 06:00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen	1,20 EUR	1,35 EUR	12,5 %

d) Wartezeit je Minute	0,20 EUR	0,25 EUR	25,0 %
e) jedes größere Gepäckstück (Koffer, Reisetasche)	0,50 EUR	entfällt	
f) Mitnahme eines Tieres (außer Blindenhunde)	0,50 EUR	entfällt	
g) Gebühren für Funkvermittlung	0,50 EUR	entfällt	
h) Gebühr für bargeldlose Zahlung	1,00 EUR	1,00 EUR	
i) Gebühr für sperrige Güter, die nicht in einen Limousinen-Kofferraum passen	-----	3,00 EUR	

Im Prüfungsverfahren wurden alle 129 in Potsdam zugelassenen Taxiunternehmen angehört. Von diesen Unternehmen haben 81 die Möglichkeit der Anhörung genutzt, dies entspricht einem Anteil von 63%. Von diesen 81 Unternehmen haben 53 dem Antrag zur Änderung der bisherigen Tarife ausdrücklich zugestimmt (41%). Lediglich 26 Unternehmen (20%) lehnten diesen Antrag ohne Begründung ab. Von der Industrie- und Handelskammer liegt ebenfalls eine Zustimmung vor.

Der Vergleich mit Städten gleicher Taxidichte zeigt, dass der vorliegende Tarifentwurf mit der zumutbaren Erhöhung von 13,6 % noch immer 11,4 % unter dem Durchschnitt der Vergleichsstädte liegt (vgl. Anlage 1).

Die vorgelegte Taxitarifordnung steht wegen der moderaten Beförderungsentgelte durchaus mit den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Gemeinwohl in Einklang und sollte so festgelegt werden.

Taxi – Tarife ausgewählter Städte in der Bundesrepublik Deutschland

Stadt	km – Preis / €	Grundtarif / €	Wartezuschl./ h/ €
Potsdam	1,10	1,90	12,00
Aschaffenburg	1,25	2,35	18,00
Bamberg	1,40	2,40	24,00
Chemnitz	1,30 / 1,05	2,00	14,10
Dresden	1,28 / 1,13	2,00	< 2 Min. 7,70 > 2 Min. 18,40
Görlitz	1,80 / 1,40 / 1,10	2,50	15,00
Halle	1,20	1,80	15,00
Hannover	1,60 / 1,20	2,00	18,00
Jena	2,00 / 1,20	1,90	< 3 Min. 8,20 > 3 Min. 16,40
Leipzig	1,20	1,80	< 3 Min. 5,00 > 3 Min. 15,00
Regensburg	1,30	2,40	18,00
Rostock	1,80 / 1,30 / 1,10	2,10	15,40
Schwerin	1,45 / 1,15	2,00	15,00
Weimar	2,00	1,90	15,00
Zwickau	1,10	2,00	13,80

Bemerkung: mehrere Angaben in der Spalte km – Preis gelten jeweils für den 1./ ab 3./ ab 5. km

Stand: 21. September 2004

Taxitarifordnung