



Gutachten
über die Wirtschaftlichkeit
der Taxientgelte
und Sondervereinbarungen

erstellt für die Stadt



Ordnungsamt
Gewerbe- und Straßenverkehrsrecht

Mai 2023



Holzdammm 51
20099 Hamburg
Tel. 040 / 241 929 6 - 0
Fax 040 / 241 929 6 - 19
Email: krause@linne-krause.de

Inhaltsverzeichnis

1	AUFGABENSTELLUNG	3
2	ANPASSUNGSBEDARF	6
2.1	Anpassungsbedarf aus Sicht des Taxigewerbes (Update v. April 2022)	7
2.2	Anpassungsbedarf im Kontext der deutschen Tariflandschaft.....	8
2.3	Anpassungsbedarf durch gesetzlichen Mindestlohn	10
2.4	Anpassungsbedarf durch Betriebskostensteigerung	11
2.5	Anpassungsbedarf in der Summe	13
2.6	Anpassungsbedarf Rollstuhlzuschlag	14
2.7	Sondervereinbarungen.....	17
3	EMPFEHLUNG	20

1 AUFGABENSTELLUNG

Das Ordnungsamt – Gewerbe- und Straßenverkehrsrecht – der Stadt Mülheim an der Ruhr hat im Mai 2022 die Linne + Krause GmbH mit der Erstellung eines Fortschreibungsgutachtens gemäß § 13 Abs. 4 PBefG über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes beauftragt. Ergänzend wurde eine Untersuchung der Beförderungsentgelte in Auftrag gegeben.

Maßgeblich für die Beurteilung der Beförderungsentgelte und -bedingungen ist § 51 Abs. 3 PBefG, der auf § 39 Abs. 2 PBefG verweist. Demnach hat *„die Genehmigungsbehörde ... die Beförderungsentgelte insbesondere daraufhin zu prüfen, ob sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind.“*

Gefordert wird die Auskömmlichkeit der Entgelte, wobei dieser Begriff nicht ausdrücklich definiert ist, in der Rechtsprechung aber meist mit „Kostendeckung“ und einem „angemessenen Gewinn“ gleichgesetzt wird. Zugleich ist das öffentliche Interesse an leistungsgerechten und erschwinglichen Taxipreisen zu berücksichtigen. Dabei ist das Gemeinwohl möglichst mit dem berechtigten Gewinninteresse der Taxenunternehmen in Einklang zu bringen.¹

In der Corona-Krise konnte kein Tarif Auskömmlichkeit oder gar Gewinn gewährleisten – wie immer der auch gestaltet war. Zu groß war der Schaden, der aus dem historisch beispiellosen Erlöseinbruch erwachsen ist. Das zentrale Problem: Die Fixkosten, waren bei einem so gravierenden Einbruch nicht mehr zu finanzieren. Damit war aber auch die *„ausreichende Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals“* in weite Ferne gerückt. Unser im Folgenden vorgestellter Tarifvorschlag soll einen Beitrag zur Wiedererlangung der Wirtschaftlichkeit leisten – einschließlich eines angemessenen Gewinns.

¹ vgl. BVerfG, Beschl. v. 25.5.1976

Das Gutachten ist Teil einer Serie von Tarifgutachten – u.a. für die Städte Berlin, Frankfurt a.M., Kassel, Dresden, Wuppertal, Aachen (Region), Essen und Bielefeld, sowie für zahlreiche Flächenkreise im gesamten Bundesgebiet – darunter für die NRW-Kreise Kleve, Viersen und Heinsberg. Neben der allgemeinen Marktkenntnis basiert das Gutachten im Wesentlichen auf folgender Datengrundlage:

- **Unternehmensdaten:** Im Zusammenhang mit dem Gutachten über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes haben wir die steuerlichen und betrieblichen Daten der Unternehmen in Mülheim an der Ruhr für den Zeitraum 2019 bis 2021 erhoben.
- **Taxikostenindex:** Im Rahmen unserer bundesweiten Arbeit beobachten wir seit vielen Jahren die Kostenentwicklung im deutschen Taxigewerbe. Unser darauf aufbauender Taxikostenindex liefert einen belastbaren Maßstab für die Kostenentwicklung der Branche. Der Index wurde an die Mülheimer Kostensituation angepasst.
- **Tarifdatenbank:** Kontinuierlich beobachten wir zudem bundesweit die Entwicklung der Taxitarife – und damit auch die Tarife in NRW. Damit wird ein Referenzrahmen für die örtliche Tarifsituation bereitgestellt.

Der aktuelle Mülheimer Taxitarif gilt seit Juli 2022. Er löste die Verordnung aus dem Dezember 2018 ab, welche Tarifanpassungen zuletzt zum 1. Januar 2020 vorsah.

- **Antrag v. Nov. 2021 / aktuelle TTO v. Juli 2022:** Die aktuelle TTO, geht im Wesentlichen auf den Antrag Mülheimer Taxiunternehmer vom November 2021 zurück. Der sah eine bedeutende Anhebung des Grundpreises von 4,10 € auf 5,70 € (+39%) vor. Daneben wurde das Kilometerentgelt um rund 8% angehoben. Die weiteren Tarifelemente blieben unverändert. Beim beantragten Entgelt für Rollstuhlfahrten in Höhe von 12,00 € folgte die Stadt nicht dem Antrag. Aufgrund der massiven Anhebung des Grundpreises wurden kurze Touren um annähernd 20% teurer, wohingegen sich längere Touren lediglich um rund 11% verteuerten. Damit entstand ein strukturelles Ungleichgewicht. Der Antrag stand in unmittelbarem zeitlichem Zusammenhang mit der Bekanntgabe der Koalitionsvereinbarung zur Anhebung des gesetzlichen Mindestlohns auf 12,00 € / Std.
- **Antrag v. April 2022 („Update“):** Im Frühjahr 2022 beantragten die Gewerbevertreter eine weitere Tarifanhebung, die deutlich unter dem Eindruck der seinerzeit sprunghaft steigenden Energiekosten im Gefolge des russischen Krieges gegen die Ukraine und der daraus resultierenden massiven wirtschaftlichen Verwerfungen stand. Der Antrag ging von einem künftigen Dieselpreis von rund 2,00 € / Liter aus.

Zu untersuchen ist, ob die Anpassung von Juli 2022 angemessen war und ob damit auch die Anhebung des gesetzlichen Mindestlohns auf 12,00 € / Std. abzufangen war. Weiterhin ist der Antrag vom April 2022 zu berücksichtigen. Ausgangspunkt der Analysen bildet der Taxitarif, wie er von Januar 2020 bis Juni 2022 in Kraft war. Darauf aufbauend wird ein Vorschlag für die künftige Tarifgestaltung erarbeitet.

Um die Auswirkungen unterschiedlicher Tarifkonzepte vergleichbar zu machen, werden drei Beispieltouren zum Maßstab genommen:

- **3-km-Tour** (Standardtaxi ohne Wartezeit)
- **5-km-Tour** (Standardtaxi einschließlich 5 min. Wartezeit)
- **10-km-Tour** (Standardtaxi einschließlich 5 min. Wartezeit).

Die Tarifanpassungen Mitte 2022 wirkten sich unterschiedlich aus. Lange Touren werden im großstädtischen Bereich seltener gefahren; zumeist haben Taxitouren hier eine Länge von 3 km – 6 km. Kurztouren wurden aber um rund 19% teurer.

Tab. 1: STADT MÜLHEIM AN DER RUHR – TARIFANPASSUNG 2022

	TTO 2020	TTO Juli 2022		
		Tarif	Veränderung	
Tarifelemente	€	€	€	%
Grundpreis	4,10 €	5,70 €	1,60 €	39,0%
km-Entgelt (Hauptverkehrszeit)	2,45 €	2,65 €	0,20 €	8,2%
km-Entgelt (Nebenverkehrszeit)	2,55 €	2,75 €	0,20 €	7,8%
Wartezeit bis 5. Minute	24,00 €	24,00 €	0,00 €	0,0%
Wartezeit ab 6. Minute	32,00 €	32,00 €	0,00 €	0,0%
Großraumzuschlag	5,00 €	5,00 €	0,00 €	0,0%
Rollstuhlzuschlag	5,00 €	5,00 €	0,00 €	0,0%
Beispieltouren Hauptverkehrszeit				
3 km Tour ohne WZ	11,35 €	13,55 €	2,20 €	19,4%
5 km Tour mit 5 Min. WZ	18,25 €	20,85 €	2,60 €	14,2%
10 km Tour mit 5 Min. WZ	30,50 €	34,10 €	3,60 €	11,8%
Beispieltouren Nebenverkehrszeit				
3 km Tour ohne WZ	11,65 €	13,85 €	2,20 €	18,9%
5 km Tour mit 5 Min. WZ	18,75 €	21,35 €	2,60 €	13,9%
10 km Tour mit 5 Min. WZ	31,50 €	35,10 €	3,60 €	11,4%

2 ANPASSUNGSBEDARF

Ist zurzeit ein tariflicher Anpassungsbedarf zu erkennen und zu vertreten? In diesem Zusammenhang werden folgende Aspekte betrachtet:

- **Erwartungen des Taxigewerbes:** Welchen Anpassungsbedarf sieht das örtliche Taxigewerbe? Die Vorstellungen des Gewerbes kommen im Antrag vom April 2022 zum Ausdruck.
- **Tarifliches Umfeld:** Wo steht der Mülheimer Taxitarif im bundesweiten und im regionalen Vergleich?
- **Mindestlohn:** Anlass zur Tarifierhebung ergibt sich regelmäßig aus der laufenden Anhebung des gesetzlichen Mindestlohns. Seit Inkrafttreten des Ausgangstarifs (1/2020) wurde der Mindestlohn mehrmals erhöht; zuletzt im Oktober 2022 auf 12,00 € / Std.
- **Betriebskosten:** Seit Inkrafttretens des Ausgangstarifs im Januar 2020 haben sich zudem die Betriebskosten stark verändert. Da in der Corona-Pandemie ab März 2020 kein regulärer Betrieb möglich war, mussten wir auf die Kosten von 2019 zurückgreifen.

2.1 Anpassungsbedarf aus Sicht des Taxigewerbes (Update v. April 2022)

Der „Update“-Antrag von April 2022 fand keine Berücksichtigung bei der Anpassung vom Juli 2022. Gegenüber der TTO von 2020 wäre er aber auf eine Anpassung zwischen rund 28% für Kurztouren und rund 23% für mittlere und längere Touren hinausgelaufen. Die Eckwerte des Antrags sind Tabelle 2 zu entnehmen. Wie zu zeigen sein wird, hätte der Antrag die Mülheimer Taxipreise landes- und bundesweit zu den teuersten gemacht – übertroffen nur noch von wenigen (erratischen) Taxitarifen im südlichen Schwarzwald und im östlichen Harz.

Tab. 2: STADT MÜLHEIM AN DER RUHR – TARIANTRAG 2022 (abgelehnt)

Tarifelemente	Tarif 2020 €	Tarifantrag		
		Tarif €	Veränderung € %	
Grundpreis	4,10 €	5,70 €	1,60 €	39,0%
km-Entgelt (Hauptverkehrszeit)	2,45 €	3,00 €	0,55 €	22,4%
km-Entgelt (Nebenverkehrszeit)	2,55 €	3,10 €	0,55 €	21,6%
Wartezeit bis 5. Minute	24,00 €	24,00 €	0,00 €	0,0%
Wartezeit ab 6. Minute	32,00 €	40,50 €	8,50 €	26,6%
Großraumzuschlag	5,00 €	12,00 €	7,00 €	140,0%
Rollstuhlzuschlag	5,00 €	12,00 €	7,00 €	140,0%
Beispieltouren Hauptverkehrszeit				
3 km Tour ohne WZ	11,35 €	14,60 €	3,25 €	28,6%
5 km Tour mit 5 Min. WZ	18,25 €	22,60 €	4,35 €	23,8%
10 km Tour mit 5 Min. WZ	30,50 €	37,60 €	7,10 €	23,3%
Beispieltouren Nebenverkehrszeit				
3 km Tour ohne WZ	11,65 €	14,90 €	3,25 €	27,9%
5 km Tour mit 5 Min. WZ	18,75 €	23,10 €	4,35 €	23,2%
10 km Tour mit 5 Min. WZ	31,50 €	38,60 €	7,10 €	22,5%

Die signifikante Erhöhung des Großraum- und Rollstuhlzuschlags wird mit Investitionskosten sowie dem höheren zeitlichen Aufwand bei Aufnahme und Absetzen von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen begründet. Zudem verweisen die Antragsteller darauf, dass bei der Beförderung mit Mietwagen bereits seit Jahren ein Rollstuhlzuschlag in Höhe von 10,00 € üblich ist.

2.2 Anpassungsbedarf im Kontext der deutschen Tariflandschaft

Wo stand der Mülheimer Taxitarif in der deutschen Tariflandschaft im Frühjahr 2022 – also vor der Tarifierhebung im Juli 2022, vor dem Ukrainekrieg, vor Energiekrise und Inflation und vor dem Mindestlohn von 10,45 € / Std.?

TAB. 3: TAXIENTGELTE IN BUNDESLÄNDERN / REGIERUNGSBEZIRKEN
Hauptverkehrszeit / Standardfahrzeug (Stand März 2022)

Bundesland / Regierungsbezirk	Beispieltouren		
	3 km ohne WZ	5 km + 5 min WZ	10 km + 5 min WZ
Ø RB Freiburg	11,53 €	19,33 €	30,41 €
Stadt Mülheim an der Ruhr	11,35 €	18,25 €	30,50 €
Ø Thüringen	11,05 €	17,95 €	28,28 €
Ø Sachsen-Anhalt	11,19 €	17,86 €	28,29 €
Ø RB Karlsruhe	10,78 €	17,60 €	28,10 €
Ø RB Stuttgart	10,45 €	17,51 €	27,98 €
Ø RB Tübingen	10,32 €	17,32 €	28,18 €
Bremen	10,40 €	17,30 €	28,30 €
Ø RB Köln	10,13 €	17,09 €	27,73 €
Ø Mecklenburg-Vorpommern	10,91 €	17,06 €	25,20 €
Ø Niedersachsen	10,17 €	16,80 €	27,20 €
Ø Saarland	10,20 €	16,73 €	27,73 €
Ø Sachsen	10,61 €	16,67 €	26,21 €
Ø RB Mittelfranken	10,13 €	16,51 €	25,58 €
Ø Schleswig-Holstein	9,44 €	16,04 €	25,09 €
Ø RB Oberfranken	9,74 €	16,02 €	25,09 €
Ø RB Düsseldorf	9,70 €	15,91 €	26,36 €
Ø Brandenburg	9,74 €	15,84 €	24,82 €
Ø RB Schwaben	9,56 €	15,81 €	25,01 €
Ø RB Oberbayern	9,50 €	15,68 €	24,80 €
Ø RB Oberpfalz	9,27 €	15,44 €	24,66 €
Ø Rheinland-Pfalz	9,09 €	15,34 €	24,75 €
Bundeshauptstadt Berlin	10,60 €	15,20 €	24,75 €
Ø RB Unterfranken	9,35 €	15,16 €	24,15 €
Ø RB Niederbayern	9,03 €	15,15 €	24,14 €
Q.: Genehmigungsbehörden			

Taxifahren war seinerzeit besonders teuer in Baden-Württemberg, Thüringen und Sachsen-Anhalt. Aber auch der Mülheimer Tarif rangierte schon vor der letzten Anhebung im deutschen Spitzenfeld – nur knapp hinter dem Regierungsbezirk Freiburg.

Im letzten Jahr haben fast alle Kommunen die TTOs überarbeitet. Nach dieser Anpassungswelle stünde der alte Mülheimer Tarif von 2020 im Vergleich der NRW-Großstädte im unteren Mittelfeld. Der neue Mülheimer Tarif von Juli 2022 liegt dagegen wieder in der Spitzengruppe. Erkennbar ist die Überteuerung der Kurzstrecke.

TAB. 4: TAXITARIFE IN AUSGEWÄHLTEN NRW-GROSSSTÄDTEN
Hauptverkehrszeit / Standardfahrzeug (Stand März 2023)

Stadt	gültig seit	Beispieltouren			Abweichung zu Mülheim alt		
		3 km ohne WZ	5 km + 5 min WZ	10 km + 5 min WZ	3 km ohne WZ	5 km + 5 min WZ	10 km + 5 min WZ
Mülheim (abgelehnt)	Antrag	14,90 €	23,10 €	38,60 €	31,3%	26,6%	26,6%
Solingen	Nov 22	13,50 €	22,47 €	36,97 €	18,9%	23,1%	21,2%
Remscheid	Jan 23	13,10 €	22,30 €	36,80 €	15,4%	22,2%	20,7%
Bielefeld	Aug 22	13,60 €	22,07 €	34,07 €	19,8%	20,9%	11,7%
Düsseldorf	Feb 18	11,10 €	21,34 €	32,34 €	-2,2%	16,9%	6,0%
Mülheim a.d.R. (neu)	Jul 22	13,55 €	20,85 €	34,10 €	19,4%	14,2%	11,8%
Oberhausen	Aug 22	12,70 €	20,65 €	33,65 €	11,9%	13,2%	10,3%
Essen	Nov 22	12,40 €	20,40 €	32,40 €	9,3%	11,8%	6,2%
Köln	Sep 22	12,60 €	20,30 €	32,10 €	11,0%	11,2%	5,2%
Duisburg	Nov 22	12,30 €	20,05 €	32,55 €	8,4%	9,9%	6,7%
Aachen	Mrz 23	11,90 €	19,88 €	32,18 €	4,8%	8,9%	5,5%
Hagen	Okt 22	11,80 €	19,70 €	30,70 €	4,0%	7,9%	0,7%
Bochum	Apr 23	11,70 €	19,58 €	31,58 €	3,1%	7,3%	3,6%
Gelsenkirchen	Feb 23	12,05 €	19,57 €	30,57 €	6,2%	7,2%	0,2%
Hamm	Jul 22	11,00 €	19,33 €	31,83 €	-3,1%	5,9%	4,4%
Münster	Okt 22	11,50 €	19,01 €	31,51 €	1,3%	4,2%	3,3%
Wuppertal	Aug 22	12,00 €	18,85 €	30,35 €	5,7%	3,3%	-0,5%
Herne	Nov 22	11,00 €	18,60 €	30,10 €	-3,1%	1,9%	-1,3%
Mülheim a.d.R. (alt)	Jan 20	11,35 €	18,25 €	30,50 €	-	-	-
Bottrop	Jan 23	11,10 €	18,12 €	29,62 €	-2,2%	-0,7%	-2,9%
Leverkusen	Jan 20	10,40 €	17,90 €	29,40 €	-8,4%	-1,9%	-3,6%
Dortmund	Aug 22	10,90 €	17,55 €	27,30 €	-4,0%	-3,8%	-10,5%
Krefeld	Mai 22	10,50 €	17,15 €	27,15 €	-7,5%	-6,0%	-11,0%
Bonn	Nov 22	10,65 €	16,65 €	26,65 €	-6,2%	-8,8%	-12,6%
Mönchengladbach	Aug 22	10,00 €	14,90 €	25,90 €	-11,9%	-18,4%	-15,1%
Ø Großstädte NRW*		11,80 €	19,44 €	31,30 €	3,9%	6,5%	2,6%

Q: Genehmigungsbehörden / * ohne Antrag Mülheim a.d.R. und ohne Mülheim a.d.R. alt

Der abgelehnte Antrag vom Frühjahr 2022 hätte Mülheim an der Ruhr mit deutlichem Abstand an die Spitze der NRW-Großstädte befördert, ohne die Überteuerung der Kurztouren zu beheben. Die dem Antrag zugrunde liege Dieselpreisprognose von rund 2,00 € / Liter hat sich nicht bewahrheitet.

2.3 Anpassungsbedarf durch gesetzlichen Mindestlohn

Die Personalkosten stellen auch im Taxigewerbe die gewichtigste Kostengröße dar. In (mittel-) großen Betrieben machen sie rund 55% bis 60% der Gesamtkosten aus. Nur wenige Taxibetriebe – das galt auch schon vor der Corona-Pandemie – sind in der Lage, mehr als den gesetzlichen Mindestlohn zu bezahlen, sodass dieser eine ganz zentrale Benchmark bildet. Der aktuelle Mülheimer Taxitarif zielte auf einen gesetzlichen Mindestlohn von 9,35 € / Std. Der Wert bildet somit die Ausgangsbasis unserer Berechnung. Seitdem wurde der gesetzliche Mindestlohn mehrmals angehoben:

TAB. 5: GESETZLICHER MINDESTLOHN Auswirkung auf Gesamtkosten						
Jahr	Std. Lohn in €	in €	in %	kumuliert in %	Anteil Personalkosten an Gesamtkosten	
					55%	60%
01.01.2020	9,35 €					
01.01.2021	9,50 €	0,15 €	1,6%	1,6%	0,9%	1,0%
01.07.2021	9,60 €	0,10 €	1,1%	2,7%	1,5%	1,6%
01.01.2022	9,82 €	0,22 €	2,3%	5,0%	2,8%	3,0%
01.07.2022	10,45 €	0,63 €	6,4%	11,8%	6,5%	7,1%
01.10.2022	12,00 €	1,55 €	14,8%	28,3%	15,6%	17,0%

- **Januar 2020:** Der Mindestlohn wurde zu Beginn des Jahres 2020 planmäßig auf 9,35 € / Std. erhöht. Dies war bereits im Dezember 2018 bekannt, als die Anpassung für 2020 beschlossen wurde.
- **Januar 2022:** Bis Anfang 2022 wurde der Mindestlohn in mehreren Etappen moderat auf 9,82 € / Std. angehoben – auch mit Rücksicht auf die schwierige wirtschaftliche Situation in der Pandemie. Das entspricht einem kumulierten Plus von 5% gegenüber 2020. Bei einem Personalkostenanteil von 55% bis 60% schlug das mit **rund 3%** auf die Gesamtkosten durch.
- **Juli 2022:** Eine substantielle Anpassung auf 10,45 € / Std. stand im Juli 2022 an. Gegenüber 2020 entspricht das einer Steigerung um 11,8%, die mit **rund 7%** auf die Gesamtkosten durchgeschlagen hat.
- **Oktober 2022:** Im Oktober 2022 stieg der Mindestlohn noch einmal massiv auf 12,00 € / Std. Dies entspricht gegenüber 2020 einer Steigerung um 28,3% und einem Anstieg der Gesamtkosten um **gut 16%**.

2.4 Anpassungsbedarf durch Betriebskostensteigerung

Seit vielen Jahren beobachten wir kontinuierlich die Kosten des deutschen Taxigewerbes. Unser darauf basierender **Betriebskostenindex** wurde an die örtliche Situation angepasst. Dabei haben wir die beim Gutachten zur Funktionsfähigkeit des Mülheimer Taxigewerbes ermittelten Kosten eingearbeitet. Ausgangspunkt ist die Kostensituation von Betrieben mit 2 bis 3 Taxis von 2019 / 2020.

TAB. 6: BETRIEBSKOSTEN (JE FAHRZEUG), BETRIEB MIT 2 BIS 3 TAXIS
Auswirkung auf Gesamtkosten

		2019/2020	2022/2023	In %
Pos.	Fahrleistung in km:	65.500	65.500	0,0
1.	<u>Fixe Kosten</u>			
2.	Rechtsschutz	100,00 €	108,00 €	8,0
3.	Eichgebühren (ohne Konformitätsbewertung)	90,00 €	105,00 €	20,1
4.	Hauptuntersuchung	90,00 €	100,00 €	11,1
5.	Berufsgenossenschaft	620,00 €	670,00 €	8,1
6.	Telefon	187,50 €	190,00 €	1,3
7.	Jahresabschluss	1.500,00 €	1.550,00 €	3,3
8.	sonstige Gemeinkosten	1.700,00 €	2.020,00 €	18,8
9.	Abschreibung	5.700,00 €	5.900,00 €	3,5
10.	Kapitalzins (ca. 3,0% bzw. ca. 6,5%)	800,00 €	1.950,00 €	143,8
11.	Disposition / Raumkosten	4.600,00 €	5.300,00 €	15,2
12.	Rücklagen E-Mobilität	0,00 €	1.200,00 €	neu
13.	Summe Fixe Kosten	15.377,50 €	19.093,00 €	24,2
14.	Fixe Kosten / km	0,23 €	0,29 €	24,2
15.	<u>Fahrzeugkosten</u>			
16.	Diesel (9 l Diesel / 100 Km; 1,02 € bzw. 1,33 netto)	6.010,00 €	7.850,00 €	30,6
17.	Wartung und Reparatur (ca. 0,42 bzw. 4,5 Cent / km)	2.750,00 €	2.950,00 €	7,3
18.	Kfz-Steuer	350,00 €	350,00 €	0,0
19.	Versicherungen	4.400,00 €	4.500,00 €	2,3
20.	Summe Variable Kosten	13.510,00 €	15.650,00 €	15,8
21.	Variable Kosten / km	0,21 €	0,24 €	15,8
22.	<u>Allgemeine Kosten</u>			
23.	Summe allgemeine Kosten	28.887,50 €	34.743,00 €	20,3
24.	Allgemeine Kosten / km	0,44 €	0,53 €	20,3
25.	Anteil an Gesamtkosten: 40%			8,1
26.	Anteil an Gesamtkosten: 45%			9,1

- **Fixe Kosten:** In einem solchen Betrieb sind die fixen Kosten seit 2019 / 2020 um **rund 24%** gestiegen. Dazu beigetragen haben zum einen höhere Dispositions- und Finanzierungskosten. Zum anderen sind neue Ausgaben hinzugekommen – insbesondere Rücklagen für die E-Mobilität.
- **Fahrzeugkosten:** Weniger deutlich – um **ca. 16%** – sind die überwiegend variablen Fahrzeugkosten gestiegen, wobei die 2022 stark gestiegenen Kraftstoffkosten mit **ca. 30%** massiv zu Buche schlagen.

In der Summe ist ein Anstieg der Betriebskosten (ohne Personalkosten) in Höhe von **gut 20%** zu verzeichnen. Bei einem Anteil der Betriebskosten von 40% bis 45% entspricht das einem Anstieg der Gesamtkosten von **rund 8,5%**.

2.5 Anpassungsbedarf in der Summe

Seit der Jahreswende 2019 / 2020 bis Frühjahr 2023 ist somit ein Anstieg der Gesamtkosten um **rund 24,5%** zu verzeichnen, der sich aus den folgenden Positionen erwächst:

- **Anpassungsbedarf Personalkosten:** Der Anstieg des gesetzlichen Mindestlohns bis Oktober 2022 läuft auf eine Steigerung der Gesamtkosten um **rund 16%** hinaus.
- **Anpassungsbedarf Betriebskosten:** Gleichzeitig schlagen variable und fixe Betriebskosten seit 2019 / 2020 mit einem Plus von **rund 8,5%** zu Buche.

2.6 Anpassungsbedarf Rollstuhlzuschlag

Im Antrag von November 2021 wurde eine Erhöhung des Zuschlags für die Beförderung von im Rollstuhl sitzenden Fahrgästen von derzeit 5,00 € auf 12,00 € angestrebt. Der Antrag ist auch vor dem Hintergrund des neu eingeführten § 64c PBefG zu sehen, der die Barrierefreiheit zum politischen Ziel im Taxiverkehr erhebt, dabei aber auch den Aufgabenträger mit in die Pflicht nimmt.

Für die Anschaffung und Umrüstung der Fahrzeuge entstehen unzweifelhaft Mehrkosten, so dass die Einführung eines kostendeckenden Rollstuhlentgelts vom Grunde her vertretbar ist. Auch das Aufnehmen und Absetzen von Fahrgästen ist zuweilen zeitaufwändig – ein Aufwand, der nur zum Teil über den Zeittarif abgegolten werden kann.

TAB. 7: ROLLSTUHLTENTGELTE IN NRW

LK Soest Seit Oktober 2022	Behindertentransportwagen / Rollstuhl Grundpreis: 14,10 € + 2,60 € / km	Eigener Tarif
Stadt Bielefeld Seit 2022	Im Rollstuhl sitzende Personen Zuschlag: 7,50 €	Zuschlag
LK Gütersloh Seit März 2019	Beförderung im Rollstuhl sitzender Personen: Grundpreis: 15,00 € + 2,60 € / km	Eigener Tarif
Stadt Mülheim an der Ruhr Seit Januar 2020	Beförderung von Personen im Rollstuhl mit Fahrzeugen mit Sonderausstattung (Rampe, Hublift) Zuschlag: 5,00 €	Zuschlag
LK Euskirchen Seit Juni 2019	Für im Rollstuhl sitzende Personen- Zuschlag: 8,40 €	Zuschlag
LK Heinsberg 8/21	Grundpreis 5,40 € + 2,60 € / km	Eigener (GR-) Tarif
LK Hochsauerlandkreis (Beschlussvorlage)	Grundpreis 16,70 € + 2,65 € / km	Eigener Tarif
LK Kleve 10/22	Zuschlag: 8,00 €	Zuschlag
Stadt Mönchengladbach	10,00 €	Zuschlag

Da Rollstuhlfahrten zumeist von Anbietern mit speziell aufgerüsteten Mietwagen auf Basis von Sondervereinbarungen durchgeführt werden, werden solche Fahrten nur selten in der TTO geregelt. In NRW kennen lediglich acht TTOs gesonderte Rollstuhlentgelte – teils als eigenständigen Tarif, teils als Zuschlag. In Bielefeld wird ein Zuschlag von **7,50 €** in Mönchengladbach in Höhe von **10,00 €** erhoben; im Kreis Euskirchen lag der bei **8,40 €**, fiel aber bei der letzten Tarifierfassung ersatzlos fort.

Neben der eigentlichen Beförderungsleistung werden vom Fahrer bei Rollstuhlfahrten zuweilen erhebliche Assistenzleistungen erbracht, ohne dass dafür ein gesondertes Entgelt vorgesehen ist – abgesehen von der tariflichen Wartezeit, sofern die vom Taxameter überhaupt erfasst wird. Während der Fahrgast bei „normalen“ Fahrten in aller Regel „nur“ von Haus zu Haus gefahren wird, ist bei Krankenfahrten zuweilen eine Betreuung erforderlich, deren Umfang naturgemäß unterschiedlich ausfällt – je nach individueller Mobilitätseinschränkung und örtlichen Gegebenheiten. Dazu zählt im Wesentlichen:

- **Fahrgastaufnahme:** Warten auf den Fahrgast, ggfls. Abholen, Einstiegshilfe, ggfls. mit Verstauen des Rollstuhls.
- **Begleitung am Ziel:** Hilfe beim Ausstieg, ggfls. Umsetzen in den Rollstuhl, Begleitung in die Praxis bzw. auf die Station im Krankenhaus.
- **Medizinisch bedingte Wartezeit:** Häufig fallen medizinisch bedingte Wartezeiten an.
- **Administrativer Aufwand:** Nachgelagert ist häufig ein administrativer Aufwand für Abrechnung und Rechnungstellung.

Generell fehlen belastbare Daten zum zeitlichen Aufwand für Rollstuhlfahrten. Einen ersten Eindruck vermitteln zwei Beispielrechnungen aus NRW:

- **Kreis Borken:** Für die aufwändige Entlassungsfahrt eines Rollstuhlfahrers aus dem Krankenhaus hat ein Borkener Unternehmer einen Zeitaufwand von ca. 40 Minuten für den Fahrer und ca. 7 Minuten für die administrative Auftragsabwicklung mit der Krankenkasse ermittelt - jenseits der eigentlichen Beförderung. Solche Fahrten werden aber fast ausschließlich auf Grundlage von Sondervereinbarungen durchgeführt.
- **Stadt Mülheim an der Ruhr:** Mit Verweis auf einen Mülheimer Betrieb kalkuliert die Fachvereinigung Nordrhein den erforderlichen **zeitlichen Aufwand** mit rund 16 Minuten pro Rollstuhlfahrt bzw. **ca. 16,70 €** (ab 01.10.2022) – allerdings nur unter optimalen Voraussetzungen.

Vor diesem Hintergrund erscheint der beantragte Rollstuhlzuschlag von 12,00 € / Fahrt in der Größenordnung nicht unrealistisch. Es sollte aber geklärt werden, ob auch der Aufgabenträger in die Pflicht zu nehmen ist.

2.7 Sondervereinbarungen

Gemäß § 5 der Mülheimer TTO sind „Sondervereinbarungen, z. B. über Kranken- und Schulfahrten“ zulässig, hier allerdings lediglich anzeigepflichtig:

- **Grundlage PBefG:** Aus Sicht des Personenbeförderungsrechts basieren die SVs auf § 51 Abs. 2 PBefG. Maßgeblich für die Wirtschaftlichkeit des Taxigewerbes ist zunächst der Taxitarif, der durch die TTO festgelegt wird: *„Die Auskömmlichkeit der Tarife gewährleistet die Leistungswilligkeit und Leistungsfähigkeit der Taxenunternehmen und schützt diese faktisch vor ruinösen Entgeltfestsetzungen“* – so das OVG Schleswig-Holstein in seiner älteren, aber wegweisenden Tarifentscheidung aus dem Jahre 2009. Die Entgelte gemäß TTO sind gemäß § 39 Abs. 2 PBefG am Maßstab der Wirtschaftlichkeit zu bemessen.² Die sind allenfalls daraufhin zu untersuchen, ob sie die *„Ordnung des Verkehrsmarktes“* stören. *„Unter Störung einer Ordnung dieses Marktes wiederum kann nur eine Störung der Tarifordnung gemeint sein“* – so das OVG NRW.³ Laut Rechtsprechung ist zudem ein preislicher Abstand zwischen SV und Taxitarif vertretbar: *„Entsprechend erlaubt § 51 Abs. 2 Nr. 2 PBefG privatautonome Abweichungen von der allgemeinen Tarifpflicht nur in einem für den Verkehrsmarkt verträglichen Maß“*. Entscheidend ist somit, welche Abweichung noch *„verträglich“* ist und wie hoch ein *„Großkundenrabatt“* sein kann? Und: Werden SVs durch tarifliche Erlöse quersubventioniert?
- **Grundlage SGB V:** Die SVs, die hauptsächlich den Bereich der Krankenfahrten betreffen, werden auf Grundlage von § 133 Abs. 1 SGB V abgeschlossen. Auf Seiten der Krankenkassen steht der Grundsatz der Beitragssatzstabilität gemäß § 71 SGB V im Vordergrund. Mit Blick auf die Wirtschaftlichkeit muss das Beförderungsunternehmen *„bei guter Organisation und wirtschaftlicher Betriebsführung im Allgemeinen“* mit der Vergütung auskommen können, so dass *„eine wirtschaftliche Existenz generell“* möglich ist⁴.

Innerhalb dieses rechtlichen Rahmens bewegt sich die Beurteilung der Sondervereinbarungen auch aus Sicht der Genehmigungsbehörde. Die zentrale Frage: Bleibt die Abweichung vom Taxitarif in einem Rahmen, der nicht zu einer Störung des Verkehrsmarktes führt?

² OVG-Schleswig-Holstein Urteil v. 21.07.2009 - 4 LB 3/08, bestätigt durch BVerwG Beschluss vom 16.02.2010 - 3 B 76.09.

³ OVG-NRW v. 21.04.2016 - 13 B 1450/15.02.2010 - 3 B 76.09. Hierzu auch die aktuelle Entscheidung des OVG-Sachsen-Anhalt v. 16.06.2022 - 3 K 196/19.

⁴ Vergl. BSG v. 17.02.2022, B 3 KR 14/20 R mit Blick auf die Preisgestaltung im Krankentransport.

**TAB. 8: KUNDENSTRUKTUR LAUT SELBSTAUSKUNFT 2021
- IN % VOM UMSATZ -**

	Professionelle Betriebe					Semiprof. Betriebe	Vergleich (nur prof. Taxis)	
	Gesamt	Allein-Fahrer	1 Fzg. + MA	2-3 Fzg.	4+ Fzg.		Mainz 2020	Düren 2020
Patienten	42,0	7,8	30,0	33,9	47,6	42,6	44,0	53,8
Privatpersonen	23,1	70,3	29,9	30,6	18,5	31,0	30,5	8,7
Geschäftsleute	10,3	7,6	14,1	14,3	8,4	12,1	11,7	3,2
Menschen mit Behinderung	13,8	6,2	6,5	10,7	16,4	7,2	4,3	22,9
Schülerfahrten	3,6	2,0	3,8	6,1	2,9	1,7	0,5	4,7
Touristen	1,8	0,0	4,4	1,9	1,3	3,3	2,7	0,0
Kurierfahrten	1,2	3,8	2,7	1,3	0,8	0,6	2,2	6,4
Ruftaxi / ÖPNV	1,6	0,0	1,3	0,7	1,9	0,0	1,4	0,0
Sonstiges	2,5	2,3	7,3	0,6	2,1	1,4	2,6	0,3
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- **Marktbedeutung:** Grundsätzlich haben Krankenfahrten erhebliche Marktbedeutung für das Mülheimer Taxigewerbe – in der Pandemie noch stärker als zuvor. 2021 entfielen ca. 42% des Umsatzes auf Patientenfahrten (2019: ca. 32%). Zählt man weiterhin die meist auch von den Krankenkassen finanzierten Fahrten für Menschen mit Behinderungen hinzu, so lag der Anteil bei deutlich über 50%; bei den größeren Betrieben sogar bei mehr als 60%.
- **Bedeutungswandel:** Konzeptionell geht das PBefG bei Krankenfahrten von einem Randgeschäft aus, dass das Hauptgeschäft mit Privaten, Geschäftsleuten und Touristen preislich nicht unterlaufen darf. In der Praxis haben sich die Verhältnisse aber umgekehrt: Das Randgeschäft ist zum Haupterwerb geworden. Entsprechend wirken sich Sondervereinbarungen auf den Verkehrsmarkt aus.
- **Maßstabsfunktion:** Andererseits büßt der Taxitarif damit auch seine Bedeutung als wichtigster Maßstab für die Beurteilung von Sondervereinbarungen ein. Ohne Krankenfahrten gäbe es in Mülheim an der Ruhr wohl kaum noch konventionellen Taxiverkehr – abgesehen von einigen Alleinfahrern. In vielen Flächenkreisen ist das traditionelle Taxigeschäft bereits so weit abgeschmolzen, dass Taxiverkehr und Mietwagenverkehr de facto ein Einheitsgewerbe bilden, in dem taxitypische Touren die Ausnahme sind.

- **Sondervereinbarungen:** Maßgeblich für Mülheim an der Ruhr sind die wirtschaftlich weitgehend gleichen Vergütungsvereinbarungen, die die Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein, Taxi-Mietwagen e.V. mit den Spitzenorganisationen der Krankenkassen (AOKs, vdek, ikk) abschließt. In diesem Rahmen werden die preislichen Eckwerte zuweilen mehrfach pro Jahr aktualisiert.
- **Tarifnahe Sondervereinbarungen:** Traditionell sind die Sondervereinbarungen in Nordrhein tarifnahe: Ende 2022 rangierten die Sondervereinbarungen sogar 2% über dem Durchschnitt großstädtischer Taxitarif, wohingegen z.B. in Westfalen-Lippe sogar ein Abschlag von rund 12% gegenüber den Taxitarifen zu beobachten war.
- **Situation Mülheim an der Ruhr:** In der Stadt Mülheim an der Ruhr rangierten die Sondervereinbarungen Ende 2022 zwischen ca. 13% (Langstrecke) und ca. 18% (Kurzstrecke) unter dem örtlichen Taxitarif. Bei der Kurzstrecke kommt der außerordentlich hohe Mülheimer Grundpreis zum Tragen. Dem stand entgegen, dass der Mülheimer Taxitarif rund 17% bis 19% über dem durchschnittlichen Nordrhein-Taxitarif rangierte. An dieser Stelle wird besonders deutlich, dass sich der Taxitarif nur noch bedingt als Maßstab zur Beurteilung der Sondervereinbarungen eignet.

Solange die Sondervereinbarungen noch über dem durchschnittlichen Nordrhein-Taxitarif rangieren, ist nicht von einer Störung des Verkehrsmarktes auszugehen.

3 EMPFEHLUNG

Die gegenüber 2019 / 2020 stark angestiegenen Betriebs- und Personalkosten belasten das Taxigewerbe deutlich. Für sich genommen scheint eine Anhebung des Taxitarifs um annähernd ein Viertel gerechtfertigt.

Zu bedenken ist aber, dass der Mülheimer Taxitarif zurzeit auch bereits vor der Anhebung im Juli 2022 einer der teuersten deutschen Taxitarife war. Allerdings bewirkte die starke Anhebung des Grundpreises im Juli 2022 eine Überteuerung der Kurztouren.

Nicht zu vernachlässigen ist bei der Tariffindung die sehr hohe Inflationsrate (Verbraucherpreisindex), die sich seit Spätsommer 2022 auf **knapp 9%** eingependelt hat. Zu berücksichtigen ist somit auch das öffentliche Interesse an bezahlbaren Entgelten. Die stark gestiegenen Energie- und Lebenshaltungskosten belasten nicht nur das Gewerbe, sondern auch die Verbraucherinnen und Verbraucher. Zu hohe Tarifanpassungen könnten ein Sinken der Nachfrage bewirken.

Insgesamt ist derzeit allenfalls eine moderate Tarifanpassung in der zweiten Jahreshälfte angezeigt. Sie sollte zudem die seit Mitte 2022 bestehende Unwucht zwischen Kurz- und Landtouren ausbalancieren. Empfohlen sei im Einzelnen:

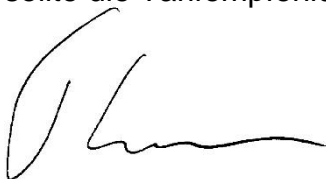
TAB. 9: AKTUELLER TAXITARIF VS. EMPFEHLUNG L + K

	Tarif 2020	Tarifanpassung 2022			Empfehlung L+K				
	Tarif	Tarif	Veränderung zu 2020		Tarif	Veränderung zu 2020		Veränderung zu 2022	
Tarifelemente	in €	in €	in €	in %	in €	in €	in %	in €	in %
Grundpreis	4,10 €	5,70 €	1,60 €	39,0%	5,70 €	1,60 €	39,0%	0,00 €	0,0%
km-Entgelt (HVZ)	2,45 €	2,65 €	0,20 €	8,2%	2,70 €	0,25 €	10,2%	0,05 €	1,9%
km-Entgelt (NVZ)	2,55 €	2,75 €	0,20 €	7,8%	2,80 €	0,25 €	9,8%	0,05 €	1,8%
Wartezeit bis 5. Min.	24,00 €	24,00 €	0,00 €	0,0%	37,00 €	13,00 €	54,2%	13,00 €	54,2%
Wartezeit ab 6. Min.	32,00 €	32,00 €	0,00 €	0,0%	37,00 €	5,00 €	15,6%	5,00 €	15,6%
Großraumzuschlag	5,00 €	5,00 €	0,00 €	0,0%	7,50 €	2,50 €	50,0%	2,50 €	50,0%
Rollstuhlzuschlag	5,00 €	5,00 €	0,00 €	0,0%	10,00 €	5,00 €	100,0%	5,00 €	100,0%
Beispieltouren									
Hauptverkehrszeit									
3 km ohne WZ	11,35 €	13,55 €	2,20 €	19,4%	13,70 €	2,35 €	20,7%	0,15 €	1,1%
5 km + 5 Min. WZ	18,25 €	20,85 €	2,60 €	14,2%	22,18 €	3,93 €	21,6%	1,33 €	6,4%
10 km + 5 Min. WZ	30,50 €	34,10 €	3,60 €	11,8%	35,68 €	5,18 €	17,0%	1,58 €	4,6%
Nebenverkehrszeit									
3 km ohne WZ	11,65 €	13,85 €	2,20 €	18,9%	14,00 €	2,35 €	20,2%	0,15 €	1,1%
5 km + 5 Min. WZ	18,75 €	21,35 €	2,60 €	13,9%	22,68 €	3,93 €	21,0%	1,33 €	6,2%
10 km + 5 Min. WZ	31,50 €	35,10 €	3,60 €	11,4%	36,68 €	5,18 €	16,5%	1,58 €	4,5%

- **Grundpreis:** Der gegenwärtige Grundpreis von 5,70 € liegt bereits auf sehr hohem Niveau und sollte keinesfalls weiter steigen.
- **Kilometerentgelt:** Das Kilometerentgelt sollte in der Hauptverkehrszeit von derzeit 2,65 € / km mäßig auf 2,70 € / km erhöht werden. Das entspricht einer Steigerung von knapp 2% gegenüber dem aktuellen Tarif und gut 10% gegenüber dem Tarif von 2020. In der Nebenverkehrszeit sollte das Kilometerentgelt von derzeit 2,75 € / km auf 2,80 € / km steigen (+1,8% bzw. +9,8%).
- **Zeittarif:** Die Entgelte für die Wartezeiten wurden mindestens seit Anfang 2019 nicht mehr erhöht und betragen seither 24,00 € / Std. für die ersten fünf Minuten und 32,00 € / Std. für jede weitere Minute. Im bundesweiten Vergleich liegt die Wartezeit – ganz anders als der Mülheimer Tarif insgesamt – auf recht günstigem Niveau. Beide Wartezeit-Entgelte sollten nunmehr deutlich erhöht werden. Vorgeschlagen wird, sie einheitlich auf 37,00 € / Std. anzuheben, ohne die strukturelle Unterscheidung zwischen verkehrsbedingter (= die ersten fünf Minuten) und fahrgastbedingter Wartezeit (= jede weitere Minute) aufzugeben. Die empfohlene Anpassung entspricht einer Steigerung um ca. 54% bzw. ca. 16%. Ein Zeittarif in dieser Höhe läge bundesweit im leicht überdurchschnittlichen Bereich.

- **Zuschlag Großraumtaxi:** Er sollte von derzeit **5,00 €** auf **7,50 €** angehoben werden. Ein Zuschlag in dieser Höhe ist betriebswirtschaftlich vertretbar, wegen des damit verbundenen Mehrnutzens aus Kundensicht einsichtig und liegt im bundesweit üblichen Bereich.
- **Rollstuhlzuschlag:** Das Entgelt für die Beförderung von im Rollstuhl sitzenden Fahrgästen sollte von derzeit 5,00 € auf 10,00 € – entsprechend dem Entgelt der Mietwagen – angehoben werden. Damit liegt der Zuschlag rund ein Drittel über dem Großraumzuschlag, wodurch die höheren Investitionskosten für Spezialfahrzeuge zum Ausgleich gebracht werden können. Das berechnete Interesse der Unternehmen an einem Ausgleich des zusätzlichen zeitlichen Aufwands kann zudem über höheren Zeittarif ausgeglichen werden.
- **Wirkung Hauptverkehrszeit:** In der HVZ läuft unser Vorschlag auf ein Plus von **ca. 1%** (Kurztouren) bis **gut 6%** (5-Km-Beispieltour) gegenüber dem aktuellen Tarif hinaus. Gegenüber dem Tarif von 2020 bewirkt unser Vorschlag eine Steigerung zwischen **17%** (lange Touren) und knapp **22%** (mittellange Touren).
- **Wirkung Nebenverkehrszeit:** In der NVZ läuft unser Vorschlag auf ein Plus zwischen **1%** und **gut 6%** gegenüber dem aktuellen Tarif und zwischen **17%** und **21%** gegenüber 2020 hinaus.
- **Sondervereinbarungen:** Obwohl die derzeit geltenden Sondervereinbarungen deutlich unter dem Mülheimer Taxi rangieren, geht davon derzeit keine Störung des Verkehrsmarktes aus. Im Gegenteil: Erst die erheblichen Krankenfahrteuerlöse ermöglichen es, ein taxitypisches Ad-hoc-Geschäft aufrecht zu halten. Unsere Tarifempfehlung steht zudem im Einklang mit dem seit Dezember 2023 geltenden Sondervereinbarungen.

Derzeit sind mehrere Faktoren, die die Kostenentwicklung im Taxigewerbe beeinflussen, sehr dynamisch. Es bleibt insbesondere abzuwarten, wie sich die Energiekosten vor dem Hintergrund der Klimapolitik, der Inflation und der Sanktionen gegen Russland auswirken. Auch die Auswirkungen neuer Mobilitätsangebote (u.a. ÖPNV-Taxi) und die Entwicklung am Fahrermarkt sind nur schwer vorherzusehen. Wir empfehlen daher, spätestens 2025 den Taxitarif erneut einer Revision zu unterziehen. Zunächst sollte die Tarifempfehlung jedoch der Landeseichbehörde vorgelegt werden.



Thomas Krause

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