

Dezernat, Amt	Datum	Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)
Dezernat Ordnung und Kommunales	19.09.2022	3- 264/22/1
		Wahlperiode 2019 - 2024
Beratungsfolge	Status	Sitzungstermin
Dezernentenberatung	nicht öffentlich	20.09.2022
Kreisausschuss	nicht öffentlich	21.09.2022
Kreistag	öffentlich	12.10.2022

Betreff

Verordnung über Beförderungsentgelte und -bedingungen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen im Pflichtfahrgebiet des Landkreises Nordsachsen

Beschlussvorschlag

Der Kreistag des Landkreises Nordsachsen beschließt die Neufassung der Verordnung über Beförderungsentgelte und -bedingungen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen im Pflichtfahrgebiet des Landkreises Nordsachsen gemäß Anlage 1.

Kai Emanuel
Vorsitzender des Kreistages

Beratungsergebnis

Gremium					Sitzung am	TOP
Ein- stimmig	Mit Stimmen- mehrheit	Ja	Nein	Enthaltung	Laut Beschluss- vorschlag	Änderung bei Beschluss- fassung
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Begründung zur Drucksache Nr. 3- 264/22/1

Verordnung über Beförderungsentgelte und -bedingungen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen im Pflichtfahrgebiet des Landkreises Nordsachsen

I. Rechtsgrundlage

Die Zuständigkeit für den Erlass der Rechtsverordnung zur Festsetzung der Beförderungsentgelte und -bedingungen im Taxiverkehr ergibt sich aus § 51 Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Die der Landesregierung darin erteilte Ermächtigung zum Erlass einer solchen Rechtsverordnung ist gemäß § 21 Abs. 2 Gesetz zur Regelung des Straßenverkehrs- und Kraftfahrwesens im Freistaat Sachsen (Sächsisches Straßenverkehrsrechtsgesetz - SächsStrVRG), erlassen als Artikel 1 des Gesetzes zur Neuregelung des sächsischen Straßenverkehrsrechts vom 3. Mai 2019 auf die Landkreise und Kreisfreien Städte übertragen worden. Die Beförderungsentgelte und -bedingungen im Taxiverkehr werden daher per Rechtsverordnung durch den Landkreis Nordsachsen festgesetzt.

Mit dieser Vorlage wird die Änderung der Beförderungsentgelte zur Beschlussfassung vorgelegt; die Beförderungsbedingungen der seit 04.01.2021 im Landkreis gültigen Taxiordnung werden nicht verändert.

II. Sachverhalt

Am 02.05.2022 ging ein Schreiben aus der Unternehmerschaft beim Landratsamt Nordsachsen ein, woraufhin eine Erhöhung der Beförderungsentgelte im Taxiverkehr, basierend auf dem Tarifvorschlag des Landesverbands Sächsischer Taxi- und Mietwagenunternehmer e. V. (LVS e. V.), beantragt wurde. Wie dem Landratsamt Nordsachsen mitgeteilt wurde, ist dieser Vorschlag der Konsens in Folge von mehrfachen Beratungen mit den Taxiunternehmerinnen und Taxiunternehmern der am Mitteldeutschen Taxitarif beteiligten Gebietskörperschaften. Nach Prüfung des eingereichten Antrages mit der dazugehörigen Kalkulation wurden alle Unternehmer/-innen im Landkreis Nordsachsen darüber informiert, dass ein entsprechender Antrag auf Erhöhung der Beförderungsentgelte im Taxiverkehr gestellt worden ist. Gleichzeitig wurden die Taxiunternehmen aufgefordert, sich zu dem Tarifvorschlag zu positionieren. Diese Anhörung hatte zum Ergebnis, dass von den 34 im Landkreis ansässigen und konzessionierten Taxiunternehmen 22 die Tarifierhöhung befürworteten, 2 Unternehmen lehnten diese ab. Von den übrigen Taxiunternehmen erhielt das Landratsamt Nordsachsen keine Rückmeldung.

Grundlage einer Tarifierhöhung im Taxiverkehr ist ein wirtschaftlich begründeter Antrag der Taxiunternehmer/-innen an die zuständige Genehmigungsbehörde. Der Antrag muss von der Mehrzahl der Unternehmer des Landkreises getragen werden und es ist darin nachvollziehbar darzulegen, dass die erzielten Einnahmen die Kosten für Lohn, Kraftstoff, Instandhaltung der Fahrzeuge etc. nicht decken können und sich ein angemessener Gewinn nicht erzielen lässt.

In der hierzu vorliegenden Begründung wird das Hauptaugenmerk auf die stufenweise Anhebung des allgemeinen gesetzlichen Mindestlohns zum 01.01.2022, 01.07.2022 sowie zum 01.10.2022 gelegt. Darüber hinaus stützt man sich in der Begründung schwerpunktmäßig auf die Darstellung der Umsatzentwicklung in Abhängigkeit von dem Stundenlohn und den Fahrzeugkosten im Taxigewerbe.

Mit der letzten Tarifierhöhung zum 04.01.2021 hat man weiterhin an dem einheitlichen Tarifmodell des Mitteldeutschen Taxitarifes festgehalten (Einführung des Mitteldeutschen Taxitarifes zum 01.12.2012).

Auf Grund des vorliegenden Mitteldeutschen Taxitarifes sind bei einer Änderung erneut Abstimmungen mit den benachbarten Genehmigungsbehörden notwendig.

III. Mitteldeutscher Taxitarif

Nach langen Verhandlungen wurde mit der Tarifierpassung ab 01.12.2012 auch die Anwendung des einheitlichen „Mitteldeutschen Taxitarifes“ (MTT) beschlossen.

Zielstellung war das Zusammenwachsen des mitteldeutschen Wirtschaftsraumes in den Zuständigkeitsgebieten der Städte Leipzig und Halle, des Landkreises Nordsachsen sowie der Landkreise Leipzig und Saalekreis.

Mit der jetzt zu beschließenden Tarifänderung soll am MTT festgehalten werden, weshalb auch die hier beteiligten Genehmigungsbehörden den Antragstellungen der ansässigen Taxiunternehmen auf Tarifierpassung unter Beibehaltung des MTT gefolgt sind. Entsprechende Beschlussfassungen dazu sollen folgen, so dass die Taxitarife zeitnah in allen beteiligten Gebietskörperschaften in Kraft treten.

IV. Prüfung der Beförderungsentgelte

Gemäß § 39 Abs. 2 PBefG i. V. m. § 51 Abs. 3 PBefG hat die Genehmigungsbehörde vor der Festsetzung der Beförderungsentgelte diese insbesondere daraufhin zu prüfen, ob Sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage der Unternehmen, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind.

Die Beförderungsentgelte müssen so festgesetzt werden, dass sie zumindest kostendeckend sind. Die vom Gesetz im öffentlichen Interesse gewünschte Erhaltung der Leistungsfähigkeit und Leistungswilligkeit der Unternehmer gebietet darüber hinaus die Veranschlagung von angemessenen Gewinnspannen und Aufwendungen für notwendige technische Entwicklungen, deren Höhe unter Berücksichtigung herkömmlicher einschlägiger und repräsentativer Erfahrungswerte anzusetzen ist.

Aufgrund der stufenweisen Anpassung des allgemeinen gesetzlichen Mindestlohns zum 01.01.2022, 01.07.2022 sowie 01.10.2022 wurde der Antrag auf Veränderung des Taxitarifes eingereicht.

Mit der Dritten Verordnung zur Anpassung der Höhe des Mindestlohns (Dritte Mindestlohnanpassungsverordnung - MiLoV3) vom 09.11.2020 wurde die Erhöhung des Mindestlohns ab dem 01.01.2022 auf 9,82 Euro sowie ab dem 01.07.2022 auf 10,45 Euro festgesetzt. Diese Mindestlohnanpassung resultiert aus dem Beratungsergebnis der Mindestlohnkommission, die sich bei ihrer Prüfung an die Tarifierwicklung orientiert. Der von der Bundesregierung eingebrachte Gesetzentwurf zur Änderung des Mindestlohngesetzes bezüglich der Festsetzung des Mindestlohns von 12,00 Euro ab dem 01.10.2022 wurde mit Beschluss vom 03.06.2022 vom Bundestag angenommen.

In der mit dem Antrag eingereichten Kalkulation hat man versucht die Lohnpreisentwicklung sowie die der Fahrzeugkosten in Bezug auf die Umsatzstruktur darzustellen. Aus der Gesamtkalkulation (Anlage 3d) ist zu entnehmen, dass bei einem Mindestlohn von 9,82 Euro/Stunde (Lohnstufe bis 30.06.2022) und einem durchschnittlichen Dieselmotorkraftstoffpreis in Höhe von 1,76 Euro/Liter (netto) der momentane Taxitarif noch auskömmlich ist. Bei der Preisentwicklung des Dieselmotorkraftstoffes ist bereits seit März diesen Jahres zu beobachten, dass der Preis pro Liter konstant über 2,00 Euro liegt. Zwar verständigte sich der Koalitionsausschuss am 23.03.2022 durch die kurzfristige Absenkung der Energiesteuer auf Kraftstoffe auf das europäische Mindestmaß die Verbraucher und die Wirtschaft für den Zeitraum vom Juni bis August diesen Jahres zu entlasten. Aber dennoch ist aufgrund des Ukraine Konfliktes die ausreichende Energieversorgung und die damit verbundene Preisdynamik für die Privathaushalte und die Unternehmen nicht absehbar.

Weiterhin wird in der Gesamtkalkulation (Anlage 3d) dargestellt, dass mit der Erhöhung des Mindestlohns auf 12,00 Euro/Stunde ab 01.10.2022 unter den jetzigen Tarifbedingungen eine Rentabilität für die Unternehmer nicht mehr gewährleistet wäre. Im Vergleich zu dem Lohnniveau mit Stand vom Juni 2022 ergibt sich eine Steigerung von rund 22 %.

In den vergangenen Jahren hat sich hinsichtlich der Unternehmensstruktur eine Entwicklung dahingehend abgezeichnet, dass Mehrwagen-Unternehmen zunehmend an Bedeutung gewinnen. So übernehmen bereits bestehende Taxiunternehmen im Rahmen von Genehmigungsübertragungen Taxikonzessionen von Unternehmern, die aus Altersgründen ihr Gewerbe abmelden. Eine Beibehaltung der jetzigen Rahmenbedingungen würde womöglich die Existenz der Taxiunternehmen bedrohen und ggf. zu Arbeitsplatzverlusten der angestellten Fahrer/-innen führen.

Aus der Kostenkalkulation (Anlage 3a) ist zu entnehmen, dass neben den Kraftstoffkosten (+ 66 %) z. B. gleichzeitig die Kosten für die Haupt-/Abgasuntersuchung um 25% und die Anschaffungskosten für einen Reifensatz um 20 % gestiegen sind.

So sind ebenfalls diese branchenspezifischen Kostenfaktoren hinsichtlich der beantragten Tarifierhöhung zu berücksichtigen.

Ferner werden mit der geplanten Erhöhung des Leitzinses durch die Europäische Zentralbank in diesem Jahr die Kosten für Investitionen in Unternehmen steigen. Geld leihen wird wieder teurer. Die Finanzierungs- und Leasingkosten für die Anschaffung eines Neufahrzeugs erhöhen sich somit.

Es darf nicht unerwähnt bleiben, dass der Landesverband Sächsischer Taxi- und Mietwagenunternehmer e. V. die Tarifierhöhung vor allem unter dem Aspekt forciert, dass dieser mit einigen Krankenkassen (u. a. AOK PLUS, Knappschaft, IKK classic) entsprechende Verträge für die Durchführung von Krankenfahrten aushandelt. Diese Verträge stehen gleichzeitig allen Taxi- und Mietwagenunternehmen mit Betriebssitz im Freistaat Sachsen offen, welche die darin geforderten Voraussetzungen erfüllen und ihre Anerkenniserklärung gegenüber dem LVS e. V. abgeben. In diesen Verträgen ist u. a. geregelt, dass für Fahrten vom Wohnsitz des Versicherten zur Behandlungseinrichtung bzw. umgekehrt bis maximal 20 Besetzkilometer der Fahrpreis nach Taxameter (gemäß dem geltenden Tarif der Taxitarifordnung) berechnet wird. Die einzelnen Verordnungen über die Beförderungsentgelte im Taxiverkehr bilden demnach die Verhandlungsgrundlage des LVS e. V. mit den Krankenkassen.

Dem Taxigewerbe ist durchaus bewusst, dass die erhöhten Kosten nicht komplett mittels einer Taxitarifierhöhung auf den Kunden umgelegt werden können. Aus diesem Grund hat man nach mehrfachen durch den LVS e. V. initiierten Beratungen mit den Taxiunternehmerinnen und Taxiunternehmen der am Mitteldeutschen Taxitarif beteiligten Gebietskörperschaften diesen Konsens gefunden. Dieser mündet in dem gleichlautenden Antrag auf Tarifierhöhung aus der Unternehmerschaft.

V. Anhörverfahren

Gemäß § 51 Abs. 3 i. V. m. § 14 Abs. 2 PBefG wurde den nachfolgend genannten Stellen

- die Stadt- und Gemeindeverwaltungen des Landkreises,
- die Industrie- und Handelskammer zu Leipzig,
- der Staatsbetrieb für Mess- und Eichwesen des Freistaates Sachsen, als übergeordnete Behörde des Eichamtes Leipzig sowie

- die Dienstleistungsgewerkschaft ver.di (Bezirk Leipzig-Nordsachsen) die Gelegenheit zur Auseinandersetzung und Stellungnahme zum beantragten Tarif gegeben. Aus den Rückläufen zeichnete sich ausnahmslos eine Zustimmung zum Tarifantrag ab.

VI. Flughafentarif

Zu Beginn der 90er Jahre hatten die Genehmigungsbehörden der Stadt Leipzig und des Landkreises Leipziger Land mit ihren Taxiunternehmen ein gemeinsames Pflichtfahrgebiet vereinbart.

Mit der Umsetzung des Stadt-Umland-Gesetzes von 1999 änderten sich die Gebietsgrenzen, so dass die Städte Taucha und Schkeuditz zum Landkreis Delitzsch übergegangen waren und sich seit dieser Zeit auch der Flughafen Leipzig/Halle im Landkreis Delitzsch, heute Landkreis Nordsachsen, befindet.

Mit dem Ausbau des Flughafens nahm ständig auch der Beförderungsbedarf vom und zum Flughafen zu. Um den Unternehmen aus den benachbarten Städten und Landkreisen die Bedienung des Flughafens auch weiter zu gestatten, wurde die „Vereinbarung des Landkreises Delitzsch mit den Landkreisen Leipziger Land und Saalkreis sowie der Stadt Halle und der Stadt Leipzig zum Bereithaltungsrecht am Flughafen Leipzig/Halle für Taxen“, mit einem festgeschriebenen Flughafentarif, abgeschlossen.

Seit dem 01.01.2004 galt somit dieser Sondertarif für alle Fahrten aus dem eigenen Pflichtfahrgebiet zum Flughafen und vom Flughafen in den eigenen Pflichtfahrbereich oder den Pflichtfahrbereich, der an der Vereinbarung beteiligten Territorien. Die Fahrpreisanzeiger der Taxen, denen die entsprechende Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz von den an der Vereinbarung beteiligten Gebietskörperschaften erteilt wurde, waren demzufolge mit 2 Tarifmodellen programmiert, dem des eigenen Pflichtfahrgebietes und des Flughafentarifes.

Mit der Tarifänderung zum 01.12.2012 konnten sich die Partner auf einen einheitlichen Tarif einigen, der sowohl für die Beförderung zum/vom Flughafen Leipzig-Halle als auch in den einzelnen Pflichtfahrgebieten gelten sollte.

Im Rahmen der Tarifanpassung zum 01.06.2015 erfuhr diese Vereinbarung eine zweite Änderung. Mit der Tarifreform zum 04.01.2021 wurde diese erneut geändert.

Gleichzeitig soll in Folge der gegenwärtig beantragten Tarifanpassung die „3. Änderung der Vereinbarung des Landkreises Nordsachsen zum Bereithaltungsrecht am Flughafen Leipzig/Halle für Taxen ab dem 04.01.2021“ eine vierte Änderung erfahren.

In den im Rahmen der beantragten Tarifanpassungen geführten Gesprächen mit den an der Flughafenvereinbarung beteiligten Gebietskörperschaften war man sich über eine Änderung des Flughafensondertarifes und damit der Beibehaltung eines einheitlichen Tarifes in Form des MTT einig.

VII. Inkrafttreten

Die Verordnung über Beförderungsentgelte und -bedingungen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen im Pflichtfahrgebiet des Landkreises Nordsachsen soll zum 01.12.2022 in Kraft treten.

Der Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der Tarifordnung liegt darin begründet, dass zwischen der Kenntnisnahme der beschlossenen Tarifordnung durch die Eichbehörde und dem In-Kraft-Treten des Tarifes ein Zeitraum von mindestens sechs Wochen liegen muss. Nach Beschlussfassung wird die Tarifordnung der Eichbehörde übermittelt. Daraufhin erstellt die Eichbehörde ein Tarifdatenblatt, in dem alle für die Programmierung der Taxameter erforderlichen Angaben der Tarifordnung enthalten sind und legt dieses der Verkehrsbehörde zur Bestätigung vor. Das bestätigte Tarifdatenblatt wird dann durch die Eichbehörde an die für die Programmierung der Taxameter zuständigen Stellen übersandt. Die für jeden Taxametertyp eingereichten

Programmierunterlagen werden geprüft und die Eichprüfsumme durch die Eichbehörde freigegeben.

Anlagenverzeichnis:

Anlage 1	Verordnung über Beförderungsentgelte und -bedingungen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen im Pflichtfahrgebiet des Landkreises Nordsachsen
Anlage 2	Gegenüberstellung des gegenwärtig gültigen und des beantragten Taxitarifes
Anlage 3 a	Kostenkalkulation
Anlage 3 b	Umsatzstatistik
Anlage 3 c	Kalkulation Lohnkosten
Anlage 3 d	Gesamtkalkulation
Anlage 4	Übersicht Taxitarife anderer Städte und Landkreise