

VERTRAULICH
bis zur Feststellung des
schriftlichen Ergebnisses der
letzten nicht öffentlichen
Ausschusssitzung durch
die/den Vorsitzende/n!

Stadt Heidelberg
Dezernat IV, Bürgeramt

Beförderungsentgelte der Taxen in Heidelberg

Beschlussvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 26. September 2008

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Zustimmung zur Beschlussempfehlung	Handzeichen
Haupt- und Finanzausschuss	10.09.2008	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Gemeinderat	25.09.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

Der Gemeinderat beschließt die als Anlage 1 beigefügte Neufassung der „Rechtsverordnung über die Beförderungsentgelte der Taxen in Heidelberg“.

Anlagen zur Drucksache:	
Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 1	Rechtsverordnung über die Beförderungsentgelte der Taxen in Heidelberg
A 2	Tarife vergleichbarer Städte

Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 10.09.2008

Ergebnis: einstimmige Zustimmung zur Beschlussempfehlung

Sitzung des Gemeinderates vom 25.09.2008

Ergebnis: einstimmig beschlossen

I. Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
AB 1	+	Vollbeschäftigung anstreben, Standort sichern, stabile und wirtschaftliche Entwicklung fördern
AB 4	+	Stärkung von Mittelstand und Handwerk
		Begründung: Mit der Festlegung angemessener Taxitarife wird es den Taxiunternehmern ermöglicht, ihre Betriebe wirtschaftlich zu führen.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine



II. Begründung:

Es liegt ein Antrag der Auto-Funktaxi-Vermittlungszentrale Heidelberg e. G. auf die Erhöhung der Beförderungsentgelte für die von der Stadt Heidelberg genehmigten Taxen vor. Dieser Zentrale sind 54 der 119 Heidelberger Unternehmer angeschlossen. Etwa 45 weitere Unternehmer sind deren Gestattungsnehmer. Zusammen verfügen diese beiden Gruppen über 144 der 161 Taxen.

Mit dem Antrag werden die folgenden Änderungen der derzeit noch gültigen Rechtsverordnung vom 21.12.2000 vorgeschlagen:

- Grundgebühr von Euro 2,30 auf Euro 2,50.
- Wartezeit von Euro 18,50 auf Euro 24,00 je Stunde.
- Tarif II (für die ersten zwei Kilometer) von Euro 1,90 auf Euro 2,10.
- Tarif III (für den dritten und vierten Kilometer) von Euro 1,20 auf Euro 1,40.
- Tarif IV (ab dem fünften Kilometer) Euro 1,30.

Unverändert bleiben soll der Tarif I (leere Anfahrt bei Bestellung) mit Euro 0,50 pro Kilometer ab dem nächsten Taxihalteplatz.

Darüber hinaus liegt ein Antrag der Taxizentrale HDirekt e. V., Wieblinger Weg 100, 69123 Heidelberg, auf Änderung der derzeitigen Rechtsverordnung über die Beförderungsentgelte der Taxen vor, der folgende Erhöhung vorsieht:

- Grundgebühr: Euro 2,80 (verhandelbar von Euro 2,50 bis Euro 3,00).
- Wegfall der Anfahrtskosten (bisher Tarif I).

- Keine Erhöhung beim bisherigen Tarif II (für die ersten zwei Kilometer).
- Kilometerpreis ab dem dritten Kilometer Euro 1,40 tagsüber (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) und Euro 1,60 nachts.
- Erhöhung des Tarifs für die Wartezeit pro Stunde auf höchstens Euro 20,00.

Dieser Zentrale sind elf Heidelberger Einwagen-Unternehmer angeschlossen.

Die Beförderungsentgelte der Taxen sind letztmals am 01.02.2001 an die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung angepasst worden. Seither sind die Kosten für die Fahrzeughaltung - insbesondere die Treibstoffpreise - jedoch in einem solchen Maße gestiegen, dass eine Anhebung der Tarife nicht mehr zu umgehen ist. Dies ist auch unter dem Gesichtspunkt erforderlich, dass nach dem Personenbeförderungsgesetz bei der Entscheidung über eine evtl. Erhöhung der Beförderungsentgelte die wirtschaftlichen Interessen der Unternehmer zu berücksichtigen sind. Hierzu gehört, dass den Kosten angemessene Einnahmen gegenüber stehen müssen, damit die Unternehmer ihren öffentlich-rechtlichen und privatrechtlichen Verpflichtungen nachkommen können und ihre Existenzgrundlage gesichert ist.

Wegen der Unterschiedlichkeit der beiden Anträge wurde am 27.05.2008 ein erstes Gespräch mit den Antragstellern geführt und dabei der folgende Kompromiss gefunden, dem zunächst alle Beteiligten zustimmen konnten:

1. Der bisher als Taxe I bezeichnete Tarif für die leere Anfahrt bei Bestellung wird ersatzlos gestrichen.
2. Der Grundpreis für die Bereitstellung wird auf Euro 2,70 erhöht.
3. Die Tarife für Beförderungsfahrten werden wie folgt erhöht:
 - a) für die ersten drei Kilometer Euro 2,10 je gefahrenem Kilometer
 - b) für die anschließende Fahrtstrecke Euro 1,40 je gefahrenem Kilometer.
4. Der Tarif für die Wartezeit je Stunde wird auf Euro 22,00 erhöht.

zu 1. (Anfahrtskosten)

Eine entsprechende Regelung ist in keiner vergleichbaren deutschen Stadt zu finden. Bemühungen, diese deshalb abzuschaffen, sind in der Vergangenheit bereits mehrfach gescheitert, da als Ausgleich andere Tarifkomponenten hätten übermäßig erhöht werden müssen.

Für die Abschaffung des Anfahrtsstarifs sprechen folgende Erwägungen:

- a) Der Anfahrtsstarif ist kundenunfreundlich,
 - weil der Kunde keinen Einfluss auf die Strecke hat, die der Taxifahrer für die Anfahrt benötigt.
 - da die Wartezeit im Anfahrtsstarif mitberechnet wird und diesen - je nach Verkehrssituation - erheblich verteuern kann.
 - weil dem Fahrgast nicht vermittelt werden kann, dass die Rückfahrt vom Hotel zum Bahnhof deutlich teurer ist als die Hinfahrt vom Bahnhof zum Hotel.

- b) Die Begründung für den Anfahrtstarif, dass die Abholung vor der Haustür extra berechnet wird, ist nicht mehr zeitgemäß. Es hat für den Dienstleister „Taxi“ selbstverständlich zu sein, die Gäste abzuholen. Das ist vergleichbar mit dem Einladen von Koffern oder der Bereitstellung eines Kindersitzes, wofür auch keine Extragebühr verlangt wird.
- c) Das Bedienen der Fahrpreisanzeiger ohne Anfahrtstarif würde vereinfacht und es gäbe keine Preisdifferenzen mehr zu verzeichnen, die durch bewusste Manipulation der Fahrer oder unbewusste falsche Handhabung bzw. unterschiedliche Verkehrssituationen entstehen können.

Im Ergebnis macht der Wegfall des Anfahrtstarifs die Tarifstruktur, die der Kundschaft oft schwer zu vermitteln ist, wesentlich transparenter.

Allerdings ist am 20.06.2008 - also fast vier Wochen nach dem Gesprächstermin, der zum Kompromiss führte - ein Zusatzantrag der Auto-Funktaxi-Vermittlungszentrale eingegangen. Diese fordert nachträglich - entgegen ihrer damaligen Zustimmung als zusätzlichen Ausgleich für die wegfallenden Anfahrtskosten - einen Pauschaltarif von € 1,00 für jede bestellte Fahrt. Dieser Forderung konnte nicht entsprochen werden, da eine solche Pauschale für Bestellaufträge zumindest in Deutschland ausschließlich noch in den mit Heidelberg nicht vergleichbaren Groß- bzw. Millionenstädten Stuttgart und München existiert.

Allerdings bat daraufhin die Auto-Funktaxi-Vermittlungszentrale darum, dies nochmals zu überdenken. Die Zentrale „HDirekt“ blieb ausdrücklich bei ihrer schon früher geäußerten entschiedenen Ablehnung des Anfahrtstarifs. Auf einer deswegen anberaumten erneuten Besprechung mit den Vertretern ersterer wurde am 12.08.2008 folgender modifizierter Kompromiss vereinbart:

- 1. Es bleibt sowohl beim Verzicht auf den bisherigen streckenbezogenen Anfahrtstarif als auch auf einen solchen pauschal für jede bestellte Taxifahrt.
- 2. Der Grundpreis wird statt auf € 2,70 lediglich auf € 2,50 erhöht.
- 3. Die Tarife für Beförderungsfahrten werden wie folgt erhöht:
 - a) für die ersten zwei Kilometer auf € 2,40/km
 - b) für die anschließende Fahrtstrecke auf € 1,40/km.
- 4. Die Wartezeit wird - wie beim ersten Kompromiss - auf € 22,00/h erhöht.
- 5. Der Zuschlag für die Beförderung in Großraumfahrzeugen ab der 5. Person wird von € 5,00 auf € 6,00 erhöht.

zu 2. (Grundpreis)

Die Anhebung des Grundpreises um € 0,20 ist in diesem relativ geringen Umfang gerechtfertigt. Es erfolgt hierdurch eine Angleichung an den Tarif in Mannheim. Auch im Vergleich zu anderen Städten wird der Grundpreis künftig nicht unverhältnismäßig hoch liegen (siehe Anlage 2).

zu 3. (Beförderungsfahrten)

Diesbezüglich wird auf die Ausführungen auf Seite 3.2 zu den Beförderungsentgelten allgemein verwiesen. Die künftigen Tarife bewegen sich im Rahmen derjenigen vergleichbarer Städte. Sie liegen zwar zunächst geringfügig über denen von Mannheim und Karlsruhe. Allerdings werden auch dort bereits Anträge auf Erhöhung von den Verwaltungen bearbeitet.

zu 4. (Wartezeit)

Auch dieser künftige Tarifbestandteil bewegt sich im Rahmen desjenigen vergleichbarer Städte. Darüber hinaus war im Interesse des Fahrgastes klar zu stellen, in welchen Fällen diese Tarifkomponente auf dem Fahrpreisanzeiger aktiviert wird. Hierzu gehört auch eine Regelung, ab wann die Wartezeit bezogen auf den Beginn einer Fahrt angewendet werden darf. Die diesbezüglich zusammen mit den Taxiunternehmen gefundene Regelung lautet wie folgt: Bei Bestellaufträgen gilt als Wartezeit auch der Zeitraum ab dem Eintreffen am Bestelloort nach Benachrichtigung des Kunden noch bevor er eingestiegen ist. Ist eine Benachrichtigung aus vom Kunden zu vertretenden Gründen nicht möglich, kann der Fahrpreisanzeiger bereits ab Eintreffen am Bestelloort eingeschaltet werden. Die üblichen Wartezeiten bei Unterbrechung der Fahrt bleiben davon unberührt. Diese Regelung soll ebenfalls einen gewissen Ausgleich für die wegfallenden Anfahrtkosten gewährleisten und ist nach überzeugender Darstellung der Gesprächspartner von der Auto-Funktaxi-Vermittlungszentrale unverzichtbar.

zu 5. (Großraumzuschlag)

Die geringfügige Erhöhung von € 5,00 auf € 6,00 ist vertretbar. Der Preisvorteil, welcher Kleingruppen durch die Benutzung nur eines großen gegenüber zweier kleinerer Taxen entsteht, ist wesentlich höher.

Dieser Kompromiss bringt eine nach über sieben Jahren Preisstabilität vertretbare Anpassung der Tarife an die gestiegenen Kosten der Taxiunternehmer. Die jeweiligen Änderungen in den vorgeschlagenen Größenordnungen sind angemessen. Sie bringen auch keine so starke Preissteigerung mit sich, dass ein Rückgang der Fahrgastzahlen befürchtet werden muss.

gez.
In Vertretung

Bernd Stadel