

TAXI

**Gutachten über die Wirtschaftlichkeit der
Beförderungsentgelte im Taxigewerbe
des Kreises Rendsburg-Eckernförde
gemäß §§ 51 und 39 Abs. 2 PBefG
(„Tarifgutachten“)**



erstellt für den

Fachdienst Allgemeine Ordnungsverwaltung und Verkehr

Juli 2019

LINNE+
KRAUSE

FORSCHUNG
GUTACHTEN
BERATUNG

20099 Hamburg
Tel. 040 / 32 90 87 9 - 0
Fax 040 / 3 29 08 79 - 19
Email: krause@linne-krause.de

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
1.1	Aufgabenstellung.....	3
1.2	Methodik.....	4
1.3	Problem Grauwirtschaft.....	6
2	Nachfragesituation	8
2.1	Nachfragefaktor Demografie und Besiedlung.....	8
2.2	Nachfragefaktor Tourengewinnung.....	11
2.3	Nachfragefaktor Kundenstruktur.....	13
3	Angebotssituation	16
3.1	Angebotsfaktor Personal.....	16
3.2	Angebotsfaktor Fahrzeugflotte.....	18
3.4	Angebotsfaktor Einsatzzeit.....	21
3.5	Angebotsfaktor Fahrleistung.....	23
3.6	Angebotsfaktor Tourenstruktur.....	25
3.6.1	Methodische Vorbemerkungen.....	25
3.6.2	Inhaltliche Auswertung.....	27
4	Betriebswirtschaftliche Lage	30
4.1	Erlös.....	30
4.2	Kosten.....	33
4.3	Überschuss.....	39
5	Künftige Tarifgestaltung	41
5.1	Erwartung der Unternehmer.....	41
5.2	Höhe des Tarifs.....	42
6	Rendsburg-Eckernförde in der Taxitariflandschaft	44
6.1	Taxitarif im bundesweiten Vergleich.....	44
6.2	Taxitarif im landesweiten Vergleich.....	45
6.3	Taxitarif und Sondervereinbarungen.....	47
7	Tarifvorschlag Kreisverwaltung	48
7.1	Eckpunkte des Tarifkonzepts.....	48
7.2	Kritik am Tarifvorschlag der Kreisverwaltung.....	51
8	Tarifvorschläge Linne + Krause	54
9	Flankierende Themen	56
9.1	Einheitliche Telefonnummer.....	56
9.2	Bereithaltungsbefugnis im Kreisgebiet.....	59
10	Zusammenfassung & Empfehlung	60

1 EINLEITUNG

1.1 AUFGABENSTELLUNG

Am 12. Juli 2018 beauftragte der Kreis Rendsburg-Eckernförde die Linne + Krause GmbH mit der Erstellung eines Gutachtens über die Wirtschaftlichkeit der Beförderungsentgelte im Taxigewerbe des Kreises Rendsburg-Eckernförde gemäß §§ 51 und 39 Abs. 2 PBefG. Ein detaillierter Vertrag wurde im August 2018 geschlossen. Ziel der Untersuchung ist es, Aufschluss zu folgenden Fragen zu gewinnen:

- **Höhe des Tarifs:** Stimmt das Tarifniveau? Stehen Preis und Leistung in einem aus **Verbrauchersicht** vernünftigen Verhältnis? Ist andererseits der Tarif auch aus **Unternehmersicht** auskömmlich? Wo ist der Taxitarif des Kreises Rendsburg – Eckernförde im regionalen und im bundesweiten Umfeld positioniert? Wie ist das Verhältnis gegenüber den Sondervereinbarungen mit den Krankenkassen?
- **Struktur des Tarifs:** Stimmt die Struktur der Taxitarife? Sind die einzelnen Tarifelemente hinreichend transparent? Gibt es unangemessene Tarifelemente? Enthält der Tarif aus Verbrauchersicht Hindernisse, die einer Nutzung entgegenstehen?
- **Flankierende Themen:** Wie kann man die Taxinutzung verbessern - besonders in der Fläche des Kreises? Was kann getan werden, um die Attraktivität und die Erreichbarkeit der Taxis zu erhöhen (einheitliche Telefonnummer, Aufhebung der Betriebssitzbindung)?

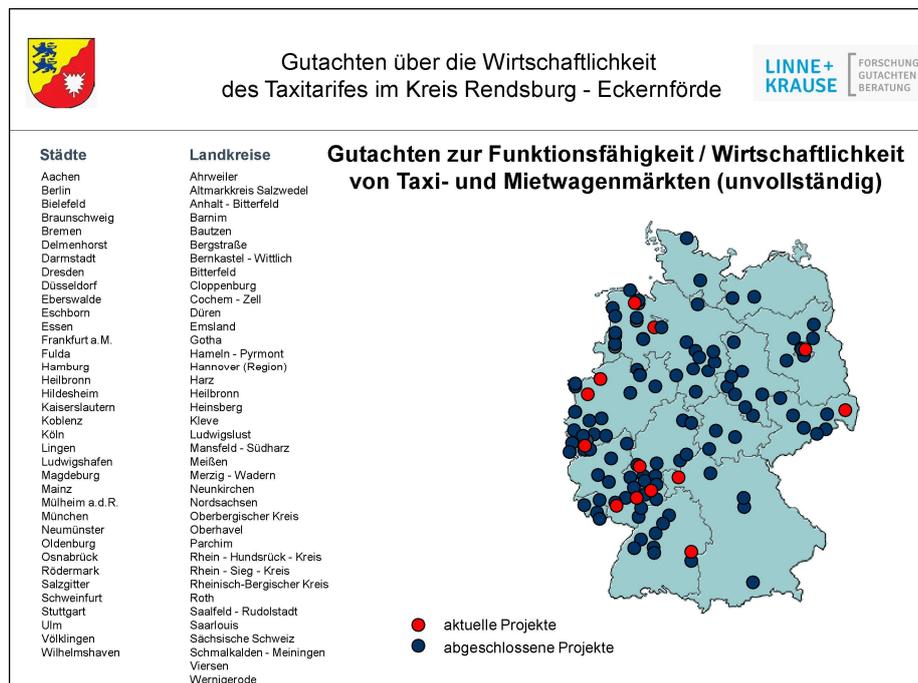
1.2 METHODIK

Die Untersuchung gliedert sich in drei Phasen, die nunmehr abschließend zusammengeführt werden:

- **1. Phase:** Zunächst wurde eine vorläufige Begutachtung auf Basis bestehender Branchendaten („Taxikostenindex“) durchgeführt. Ziel war es, eine Positionierung des örtlichen Taxitarifs im Umfeld des Landes Schleswig-Holstein, aber auch im Vergleich mit anderen Bundesländern vorzunehmen. Ziel war es, kurzfristig umsetzbare Empfehlungen für eine vorläufige Tarifgestaltung zu liefern.
- **2. Phase:** Daneben wurden digitale Taxameterdaten aus dem Kreisgebiet erhoben. Auch wenn bislang nur wenige – meist größere – Betriebe heute schon über digitale Taxameteraufzeichnungen verfügen, liefern diese ersten belastbaren Aufschluss über die Struktur des Fahrgeschehens im Kreisgebiet.
- **3. Phase:** Nunmehr liegen auch die Ergebnisse der schriftlichen Erhebung steuerlicher und betrieblicher Daten vor. Die Erhebung fand in der Zeit von **September 2018** bis **Januar 2019** statt. Bei Abschluss der Untersuchung hatten **100% der Betriebe** ihren Erhebungsbogen eingereicht. Bei der statistischen Auswertung haben wir getrennt nach städtischen Zentren (Rendsburg, Eckernförde) und nach der Fläche des Kreises unterschieden.

Insgesamt kann die Untersuchung somit beanspruchen, ein authentisches Bild des Taxigewerbes im Kreis Rendsburg-Eckernförde zu geben.

Das vorliegende Gutachten ist Teil einer Serie von Gutachten in **ca. 130 deutschen Taximärkten**. Zu Vergleichszwecken wurden Referenzdaten aus annähernd zeitgleich durchgeführten Untersuchungen im hessischen **Rheingau-Taunus-Kreis** und in der niedersächsischen Stadt **Delmenhorst** herangezogen – eine Stadt die strukturell mit den beiden namensgebenden Städte des Kreises Rendsburg-Eckernförde vergleichbar ist.



Im Vorfeld der Einführung des gesetzlichen Mindestlohns im Jahre 2015 hatten wir weiterhin eine Serie von **15 Tarifanalysen** für die Städte und Kreise Schleswig-Holsteins erarbeitet – u.a. auch für den Kreis Rendsburg-Eckernförde. Auftraggeber war seinerzeit der Landesverband für das Taxi- und Mietwagengewerbe Schleswig-Holstein e. V.

1.3 PROBLEM GRAUWIRTSCHAFT

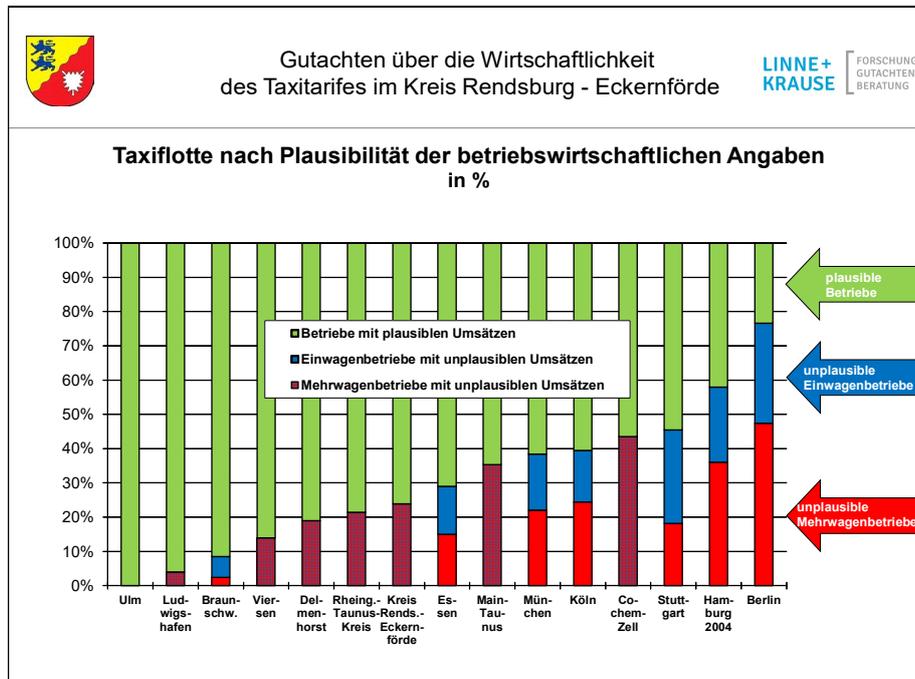
Auch im Kreis Rendsburg-Eckernförde sind wir auf ein branchentypisches Problem gestoßen: Nur wenige Branchen lassen dem Unternehmer so weite Spielräume zum „**kreativen**“ Umgang mit Umsatz, Kosten und Gewinn. Der 2001 durch die Arbeitsgruppe des Bund-Länder-Fachausschusses Straßenpersonenverkehr vorgelegte Bericht über die „**Illegale Beschäftigung im Taxen- und Mietwagengewerbe**“ kam in dieser Hinsicht zu desillusionierenden Ergebnissen, die bis heute nicht an Aktualität verloren haben:

„Der Anteil der nicht erklärten Umsatzerlöse im Taxen- und Mietwagengewerbe ist nach Erkenntnissen der Finanzbehörden und der Sonderkommission auf etwa 30 - 40% der erklärten Umsätze zu veranschlagen. Bei Umsätzen im Taxen- und Mietwagengewerbe von bundesweit rd. 6,6 Mrd. DM dürfte danach das Volumen der nicht erklärten Umsatzerlöse - vorsichtig geschätzt - jährlich zwischen 2 und 2,6 Mrd. DM liegen. Der Anteil der „Schwarzlöhne“ wird auf 40 - 60% der nicht erklärten Umsätze geschätzt. Die nicht gemeldeten Lohnsummen dürften sich danach – ebenfalls vorsichtig geschätzt - in einer Größenordnung von jährlich zwischen 800 Mio. und 1,5 Mrd. DM bewegen“.

Um Verzerrungen bei den Ergebnissen zu begrenzen, wurden die von den Unternehmern vorgelegten betrieblichen und steuerlichen Angaben einem eingehenden betriebswirtschaftlichen Plausibilitätstest unterzogen.

- **Prüfung:** Die eingereichten Daten waren zudem von unterschiedlicher Qualität. Alle eingehenden Erhebungsbögen und sämtliche Einzeldaten wurden daher mit Hilfe eines eigens entwickelten betriebswirtschaftlichen Analysetools geprüft. Im Vordergrund standen dabei Vollständigkeit und betriebswirtschaftliche Plausibilität der Angaben. Schwierig war zuweilen die Abgrenzung der taxifremden Tätigkeit.
- **Klärung:** Die eingereichten Daten waren teilweise lückenhaft und widersprüchlich. Daher mussten einige Unternehmer aufgefordert werden, Daten nachzuliefern oder zu erläutern. In aller Regel wurden in solchen Fällen die steuerlichen Unterlagen nachgefordert.

Rücklaufkontrolle und Plausibilitätskontrolle erforderten erheblichen Aufwand. Letztendlich mussten betriebswirtschaftlich unplausible Betriebe „aus der Wertung genommen“ werden:



- **Semiprofessionelle Betriebe:** Die Prüfung ergab, dass aktuell **ca. 44%** der Taxibetriebe im Kreisgebiet jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität arbeiten. Betriebswirtschaftlich unplausible Unternehmen werden im Folgenden als semiprofessionelle Betriebe bezeichnet. Betriebe, die betriebswirtschaftlich plausible Angaben machten, werden dagegen als professionelle Betriebe bezeichnet.
- **Semiprofessionelle Fahrzeuge:** Bezogen auf die Fahrzeuge ergibt sich jedoch ein moderateres Bild: Ca. **24%** der Taxiflotte arbeitet aktuell jenseits der betriebswirtschaftlichen Plausibilität. Zur Einordnung: Im Rheingau-Taunus-Kreis lag der Anteil semiprofessionell betriebener Fahrzeuge bei ca. 21%, in Delmenhorst bei ca. 19%. Bundesweit an der Spitze rangiert Berlin mit einem Anteil von ca. 77% (!) semiprofessionell betriebener Taxis.

Im Gesamtbild zeichnet sich somit aber auch im Kreis Rendsburg-Eckernförde eine Beeinträchtigung des **öffentlichen Interesses** durch betriebswirtschaftlich problematische Betriebe ab.

2 NACHFRAGESITUATION

2.1 NACHFRAGEFAKTOR DEMOGRAFIE UND BESIEDLUNG

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde weist eine Reihe von Besonderheiten auf, die Auswirkung auf das Taxigewerbe und auf die Tarifgestaltung haben:

- **Großes Kreisgebiet:** Der heutige Kreis Rendsburg-Eckernförde entstand 1970 aus dem Zusammenschluss des Holsteinischen Kreises Rendsburg, des Schleswiger Kreises Eckernförde sowie einiger Gemeinden des Kreises Plön. Mit ca. 2.190 km² ist er größter Flächenkreis Schleswig-Holsteins und kaum kleiner als das Saarland.
- **Heterogenes Kreisgebiet:** Zugleich zeichnet sich der Kreis durch große Vielfalt aus. Die Bevölkerung konzentriert sich auf die beiden städtischen Zentren **Rendsburg** (ca. 29.000 Einwohner) und **Eckernförde** (ca. 22.000 Einwohner). Eine Sonderstellung hat das **Kieler Umland**. Insbesondere die Gemeinde **Kronshagen** vermittelt den Eindruck eines Kieler Stadtteils. Darüber hinaus ist der Kreis sehr ländlich strukturiert, wobei die Skala von den dünnbesiedelten Geestgemeinden Mittelholsteins bis zu den Dörfern an Schlei und Ostsee reicht.
- **Konzentriertes Taxigewerbe:** Das Taxiangebot gliedert sich in ein sehr starkes städtisches und in ein eher schwaches ländliches Segment. Noch weit stärker als die Bevölkerung konzentriert sich das Taxigewerbe auf die Städte Rendsburg und Eckernförde: Von den insgesamt 127 Taxis im Kreisgebiet haben allein 57 (ca. 36%) in Rendsburg und weitere 29 (ca. 23%) in Eckernförde ihren Betriebssitz. Beide Städte kommen damit auf eine für vergleichbare Städte sehr hohe Taxidichte von 1,98 bzw. 1,32 (Taxis pro Tausend Einwohner). Die weiteren Taxis verteilen sich auf relativ wenige Streustandorte, von denen Gettorf (9 Taxis / 2 Mietwagen) und Nortorf (6 Taxis / 1 Mietwagen) die wichtigsten sind. Etwa **zwei Drittel** der Kreisbevölkerung lebt in Städten und Gemeinden ohne eigenes Taxiangebot. Die **Hälfte** der Bevölkerung hat am Wohnsitz noch nicht einmal einen Mietwagenbetrieb.
- **Bedienung außerhalb Betriebssitz:** Während aber anderenorts i.d.R. streng darauf geachtet wird, dass sich Taxis nur in der Betriebssitzgemeinde bereithalten, sind Taxis im Kreis Rendsburg-Eckernförde häufig auswärts im Einsatz. So werden beispielsweise Jevenstedt und Büdelsdorf von Rendsburg aus bedient. Andererseits wird die Versorgung in **Kronshagen** vom Kieler Taxigewerbe wahrgenommen. Ähnliches gilt für das **Ostseebad Damp**, wo die Versorgung augenscheinlich von Taxis aus dem Kreis Schleswig-Flensburg gewährleistet wird.

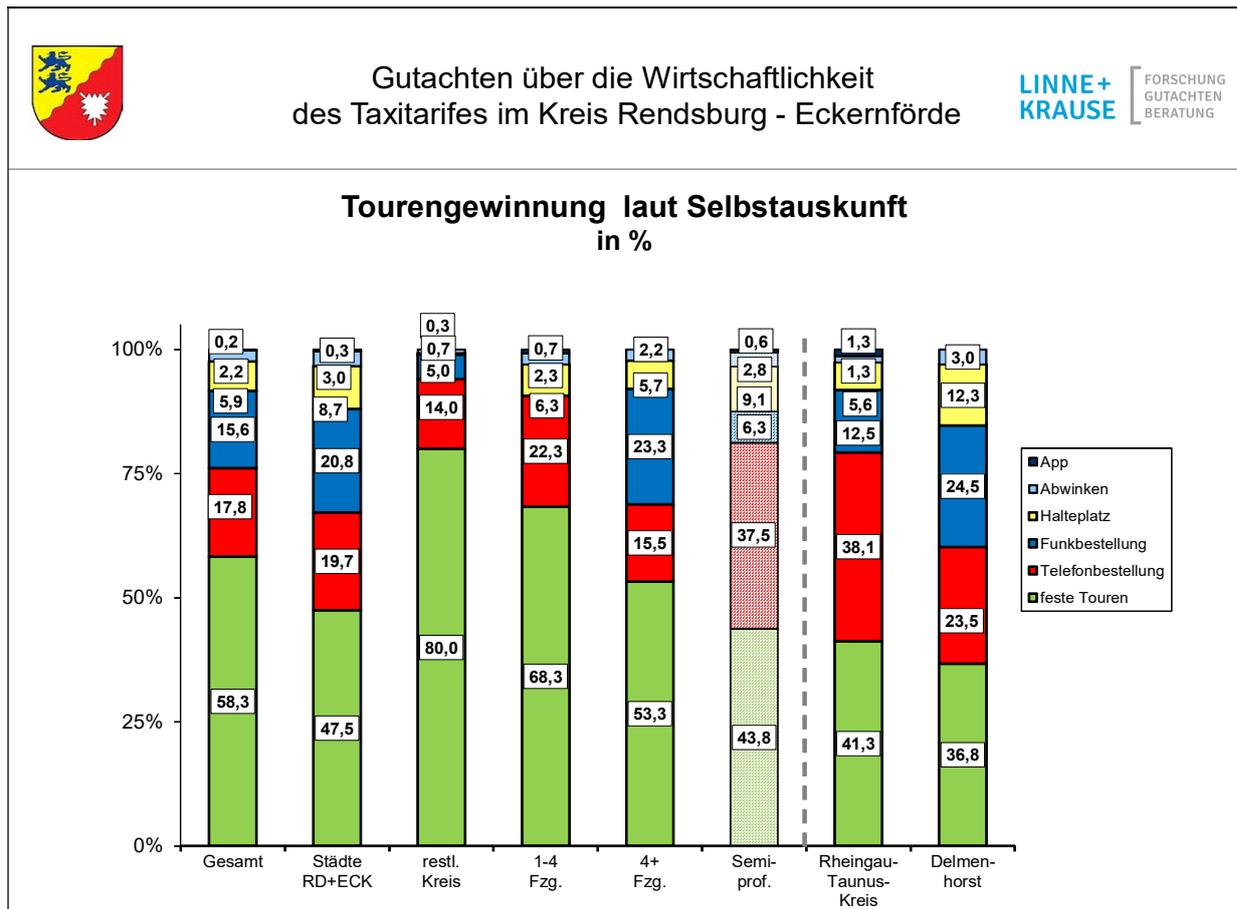
- **Mäßiges Mietwagenangebot:** Eine große Zahl von Mietwagen deutet im ländlichen Bereich meist auf eine ungenügende Versorgung mit Taxis hin. In Rendsburg-Eckernförde lässt die auffällig geringe Zahl der Mietwagen generell auf eine schwache (potentielle) Nachfrage in der Fläche schließen. Kommt hinzu: Während anderenorts Mietwagen in erster Linie in der Krankenförderung im Einsatz sind, betreiben im Kreis Rendsburg-Eckernförde eher (Reise-)Busunternehmen, Werksverkehre oder Zubringerdienste die Mietwagen. Es ist somit davon auszugehen, dass die Nachfrage nach individueller Personenbeförderung außerhalb der bisherigen Standorte tatsächlich eher gering ist.
- **„Flucht in den Mietwagen“:** Teilweise im Widerspruch dazu steht eine Entwicklung, die in vielen ländlichen Gemeinden zu beobachten ist und die als „Flucht in den Mietwagen“ bezeichnet werden kann – auch im Kreis Rendsburg-Eckernförde: Ländliche Taxibetriebe wandeln ihre Taxis zu Mietwagen, u.a. um nicht mehr der Betriebspflicht und der Tarifpflicht zu unterliegen. Seit dem BFH-Urteil vom 2. Juli 2014 (XI R 39/10) können auch Mietwagen Krankenfahrten zu 7%-MWSt. abrechnen, so dass ein wichtiger Preisvorteil des Taxis entfallen ist. Damit setzt sich der Trend zur **Erosion des ländlichen Taxigewerbes** fort, dem mit der Tarifgestaltung nur wenig entgegenzusetzen ist.

Die künftige Tarifgestaltung sollte Rücksicht auf die Besonderheiten des Taxigewerbes im Kreisgebiet nehmen und sich daher auf die Anforderungen **größerer, personalintensiver Betriebe** mit teilweise weit über den Betriebssitz ausgreifendem Bedienungsgebiet abstellen. Zugleich sollten auch Anreize für eine bessere Bedienung geschaffen werden - trotz erodierendem Taxigewerbe „in der Fläche“ und trotz geringer Nachfrage jenseits der Krankenfahrten.

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE TAXIDICHTE UND TAXI-/MIETWAGENDICHTE STAND APRIL 2019						
Stadt / Gemeinde	Einwohner	Taxis*	Mietwagen**	Taxi + MW	TD	TMD
Rendsburg	28.789	57	1	58	1,98	2,01
Eckernförde	21.979	29	5	34	1,32	1,55
Büdelndorf	10.287	-	5	5	-	0,49
Kronshagen	11.791	-	4	4	-	0,34
Altenhof	306	-	1	1	-	3,27
Aukrug	3.811	-	4	4	-	1,05
Blumenthal	710	-	5	5	-	7,04
Bordesholm	7.646	5	1	6	0,65	0,78
Damp	1.419	-	11	11	-	7,75
Dänischenhagen	3.924	-	3	3	-	0,76
Felde	2.152	-	2	2	-	0,93
Flintbek	7.250	4	-	4	0,55	0,55
Gettorf	7.427	9	2	11	1,21	1,48
Hanerau-Hademarschen	3.019	2	4	6	0,66	1,99
Hohenwestedt	5.262	5	6	11	0,95	2,09
Jevenstedt	3.392	-	1	1	-	0,29
Nortorf	6.710	6	1	7	0,89	1,04
Owslag	3.653	3	-	3	0,82	0,82
Rieseby	2.691	-	1	1	-	0,37
Todenbüttel	1.037	3	1	4	2,89	3,86
Wattenbek	2.954	4	2	6	1,35	2,03
Summe	136.209	127	60	187	0,93	1,37
Sonstiger Kreis	136.813	-	-	-	-	-
Rendsburg-Eckernförde	273.022	127	60	187	0,47	0,68
* einschließlich Mischkonzessionen ** ohne Hilfsorganisationen						

2.2 NACHFRAGEFAKTOR TOURENGEWINNING

Einige Taxibetriebe haben zusätzlich Mietwagen und (freigestellte) Fahrzeuge zur Schülerbeförderung, was Auswirkung auf die Art der Tourengewinnung hat:



- **Feste Touren:** Hauptstütze der Nachfrage bilden feste Touren, die mehr als **ca. 58%** des Auftragsvolumen ausmachen. Feste Touren sind beispielsweise planbare Serienfahrten zur Dialysepraxis oder zu ambulanten onkologischen Einrichtungen, aber auch Fahrten im Rahmen des ÖPNV oder der Schülerbeförderung. Außerhalb der städtischen Zentren dominieren solche Fahrten mit einem Anteil von ca. 80%. Zum Vergleich: Im Rheingau-Taunus Kreis (ca. 44%) oder in Delmenhorst (ca. 37%) liegt der Anteil fester Touren deutlich niedriger.
- **Telefon:** Telefonbestellungen direkt beim Unternehmer oder Fahrer (Handy) spielen im Kreis eine relativ geringe Rolle. Nur ca. 18% der Touren werden per Telefon bestellt – in den beiden städtischen Zentren (ca. 20%) häufiger als in der Fläche des Kreises (ca. 14%).

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE TOURENGEWINNUNG LAUT SELBSTAUSKUNFT 2017 - IN % -								
	Kreis Rendsburg-Eckernförde						Vergleichsregionen	
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Rheing.- Taunus- Kreis	Delmen- horst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
feste Touren	58,3	47,5	80,0	68,3	53,3	43,8	41,3	36,8
Telefonbestellung	17,8	19,7	14,0	22,3	15,5	37,5	38,1	23,5
Funkbestellung	15,6	20,8	5,0	0,0	23,3	6,3	12,5	24,5
Halteplatz	5,9	8,7	0,7	6,3	5,7	9,1	5,6	12,3
Abwinken	2,2	3,0	0,3	2,3	2,2	2,8	1,3	3,0
App	0,2	0,3	0,0	0,7	0,0	0,6	1,3	0,0
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- **Funkvermittlung:** Eine Quelle der Tourengewinnung von deutlich geringerer Bedeutung bildet das Funkvermittlungsgeschäft, auf das nur ca. 16% der Taxitouren entfallen. In den städtischen Zentren (ca. 21%) wesentlich mehr als in der Fläche (5%).
- **Gelegenheitskunden:** Geringe Bedeutung hat daneben das Gelegenheitsgeschäft „auf der Straße“ in den städtischen Zentren Rendsburg und Eckernförde, wo immerhin noch ca. 6% der Erlöse auf Fahrten vom Halteplatz und weitere ca. 2% durch „Abwinken“ am Straßenrand gefahren werden. In der Fläche des Kreises spielen derartige Fahrten praktisch keine Rolle.
- **Apps:** Auch eine Tourenvermittlung per App findet im Kreis Rendsburg-Eckernförde nach Auskunft der Unternehmer praktisch noch nicht statt.

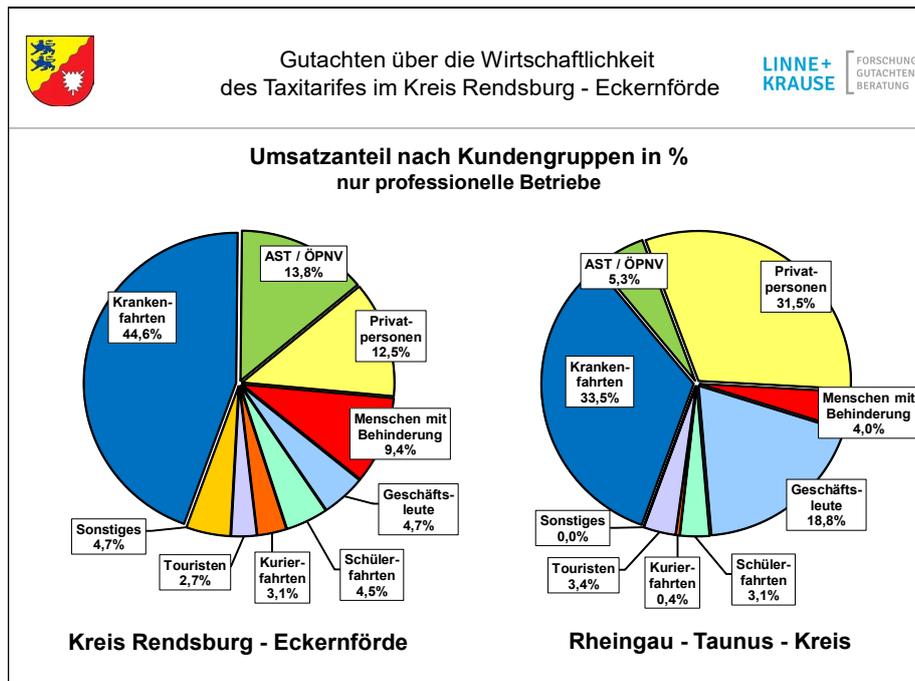
2.3 NACHFRAGEFAKTOR KUNDENSTRUKTUR

Die Taxinachfrage ist im Wesentlichen durch das außertarifliche Fahrgeschehen geprägt – besonders in der Fläche des Kreises, wo nur noch wenig zum amtlichen Taxitarif gefahren wird:

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE NACHFRAGE IM TAXIGEWERBE LAUT SELBSTAUSKUNFT 2017 - IN % VOM UMSATZ -								
	Kreis Rendsburg-Eckernförde					Vergleichsregionen		
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Rheing.- Taunus- Kreis	Delmen- horst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
Krankenfahrten	44,6	42,2	56,0	65,9	43,6	29,1	33,5	33,2
AST / ÖPNV	13,8	14,2	12,0	0,2	14,5	2,1	5,3	0,6
Privatpersonen	12,5	12,8	11,2	18,5	12,2	41,3	31,5	30,9
Menschen mit Be- hinderung	9,4	10,7	3,5	2,5	9,7	2,7	4,0	10,2
Geschäftsleute	4,7	5,1	3,0	10,1	4,4	4,7	18,8	4,4
Schülerfahrten	4,5	4,0	6,8	0,4	4,7	10,6	3,1	16,6
Kurierfahrten	3,1	3,4	1,3	1,4	3,1	2,6	0,4	3,5
Touristen	2,7	2,2	5,1	1,0	2,8	4,0	3,4	0,7
Sonstiges	4,7	5,5	1,2	0,0	5,0	3,0	0,0	0,0
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- **Krankenfahrten:** Wichtigstes Nachfragesegment ist die Krankenförderung – hauptsächlich von Dialyse-, Chemotherapie- oder Bestrahlungspatienten: Ca. 45% der Umsätze werden mit Patienten getätigt – deutlich mehr als in vergleichbaren Kreisen. In der Fläche des Kreises dominieren solche Fahrten mit ca. 56% das Geschehen absolut. Krankenfahrten unterliegen in aller Regel nicht dem amtlichen Taxitarif.
- **ÖPNV:** Außergewöhnlich starke Bedeutung (ca. 14%) haben im Kreisgebiet zudem Fahrten im Rahmen des ÖPNV. Hier kommen fast ausschließlich die größeren Betriebe zum Zuge. Aber auch diese Fahrten werden in der Regel nicht zum Taxitarif abgewickelt.

- **Privatpersonen:** Sehr schwach ist dagegen die Nachfrage durch Privatpersonen. Solche Fahrten werden in aller Regel zum amtlichen Taxitarif gefahren. Während beispielsweise im Rheingau-Taunus-Kreis oder in Delmenhorst gut 30% der Nachfrage von ortsansässigen Privatleuten ausgeht, sind es im Kreis Rendsburg-Eckernförde lediglich rund 13%.



- **Menschen mit Behinderung:** Mit ca. 9% Umsatzanteil kommt Fahrten für Menschen mit Behinderungen ebenfalls Bedeutung zu. Auch diese Fahrten werden in der Regel nicht zum amtlichen Taxitarif gefahren.
- **Schüler:** Gleiches gilt auch für Schülerfahrten: Ca. 5% des Gesamtumsatzes entfallen auf dieses Segment.
- **Geschäftsleute:** Relativ niedrig mit ebenfalls ca. 5% ist der Umsatzanteil mit Geschäftskunden. Anteile von annähernd 20% wie beispielsweise im metropolennahen Rhein-Taunus-Kreis, sind in Rendsburg-Eckernförde nicht zu realisieren. Fahrten für Geschäftsleute werden meist nach Tarif gefahren.
- **Touristen:** Auch die ebenfalls meist nach Tarif gefahrenen Touristentouren haben in Rendsburg-Eckernförde keinen Stellenwert (ca. 3%).
- **Kurier:** Auf niedrigem Niveau bewegt sich weiterhin das Kuriergeschäft (ca. 3%).

Insgesamt sind die Erwartungen der Taxiunternehmer im Kreisgebiet jedoch verhalten positiv: Die Zuversicht stützt sich hauptsächlich auf außertarifliche Fahrten für Patienten oder behinderte Menschen (Erwartungsnote: 2,8), aber auch auf Kurierfahrten (Erwartungsnote: 2,5). Fahrten im Rahmen des ÖPNV – immerhin das zweitwichtigste Geschäftsfeld – werden dagegen pessimistisch bewertet (Note: 4,7). Die Erwartungen der semiprofessionellen Unternehmer sind zudem wesentlich verhaltener als die der Professionellen.

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE ZUKUNFTSERWARTUNG IM TAXIGEWERBE 2017 - SCHULNOTE 1 BIS 6 -								
1 = sehr gut ... 6 = ungenügend	Kreis Rendsburg-Eckernförde					Vergleichsregionen		
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Rheing.- Taunus- Kreis	Delmen- horst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
Krankenfahrten	2,8	3,2	2,0	2,3	3,0	3,3	2,6	2,5
AST / ÖPNV	4,7	4,5	*	-	4,7	*	*	*
Privatpersonen	3,4	3,8	2,7	2,3	4,0	3,1	2,0	3,0
Menschen mit Behinderung	2,8	3,0	2,5	*	3,0	4,0	1,5	2,5
Geschäftsleute	3,8	3,6	*	3,0	4,3	4,8	2,8	4,0
Schülerfahrten	4,0	4,5	*	-	4,0	3,3	2,5	2,3
Kurierfahrten	2,5	2,5	-	-	2,5	3,0	*	3,5
Touristen	4,5	4,0	5,0	*	5,0	3,7	2,0	*
Sonstiges	4,0	4,0	-	-	4,0	*	*	*
- = keine Antworten * = zu wenig Antworten								

3 ANGEBOTSSITUATION

3.1 ANGEBOTSAKTOR PERSONAL

Während das deutsche Taxi- und Mietwagengewerbe im Allgemeinen sehr kleinteilig strukturiert ist, wird das Geschehen im Kreis Rendsburg-Eckernförde durch mittlere und größere Betriebe bestimmt. Entsprechend hoch ist damit auch die Bedeutung angestellter Fahrer:

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE BETRIEBE NACH MITARBEITERN 2017 - IN % BZW. ANZAHL MITARBEITER -								
	Kreis Rendsburg-Eckernförde					Vergleichsregionen		
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Rheing.- Taunus- Kreis	Delmen- horst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
Alleinfahrer (%)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
mit Mitarbeitern (%)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
davon mit Vollzeit- mitarb. (%)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	50,0	77,8	75,0
Ø Vollzeitmitarb.	9,3	11,1	5,0	1,8	14,3	4,8	7,1	10,3
davon mit Teilzeit- mitarb. (%)	40,0	57,1	0,0	25,0	50,0	37,5	66,7	75,0
Ø Teilzeitmitarb.	6,0	6,0	-	3,0	7,0	1,3	3,2	4,3
davon mit 450 €-Kraft (%)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	88,9	75,0
Ø 450 €-Kräfte	9,3	10,0	7,7	2,5	13,8	3,8	6,9	22,7
davon mit Familien- angeh. (%)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	11,1	25,0
Ø Familienangeh.	-	-	-	-	-	-	1,0	*

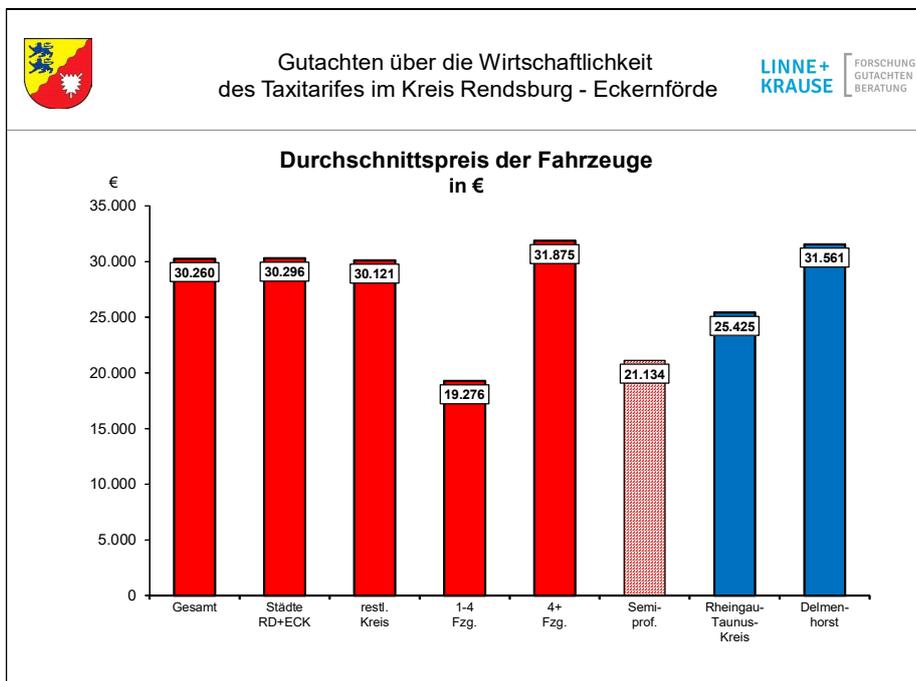
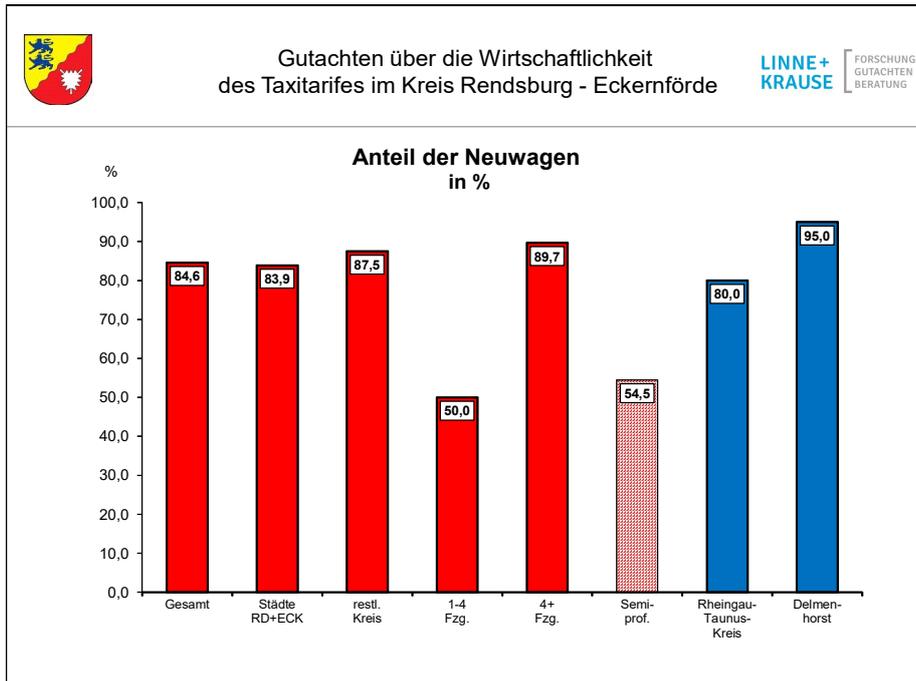
- **Alleinfahrer:** Der Typus des Alleinfahrers existiert im Kreis Rendsburg-Eckernförde nicht (mehr): Alle professionellen und semiprofessionellen Unternehmen arbeiten mit Fahrpersonal.
- **Vollzeitmitarbeiter:** Zurzeit beschäftigen sämtliche professionellen Betriebe Vollzeitmitarbeiter. Im Durchschnitt werden in den Taxiunternehmen gut 9 Vollzeitbeschäftigte eingesetzt – in den Städten (11 Vollzeitmitarbeiter) deutlich mehr als in der Fläche (5 Mitarbeiter). Aber auch die Hälfte der semiprofessionellen Taxibetriebe hat Vollzeitbeschäftigte – immerhin annähernd 5 Mitarbeiter pro Unternehmen.
- **Teilzeitmitarbeiter:** Teilzeitkräfte sind nur in den städtischen Zentren zu finden – im Schnitt 6 pro Betrieb. Bei semiprofessionellen Unternehmen liegt die Zahl der Teilzeitfahrer mit durchschnittlich einer Teilzeitkraft deutlich niedriger.
- **450-€-Kräfte:** Sämtliche Taxibetriebe setzen geringfügig Beschäftigte ein: Im Durchschnitt rund 9 Fahrer bei den professionellen und knapp 4 Fahrer bei den semiprofessionellen Betrieben.
- **Familienmitglieder:** Mithelfende Familienmitglieder spielen im Kreis Rendsburg-Eckernförde keine Rolle.

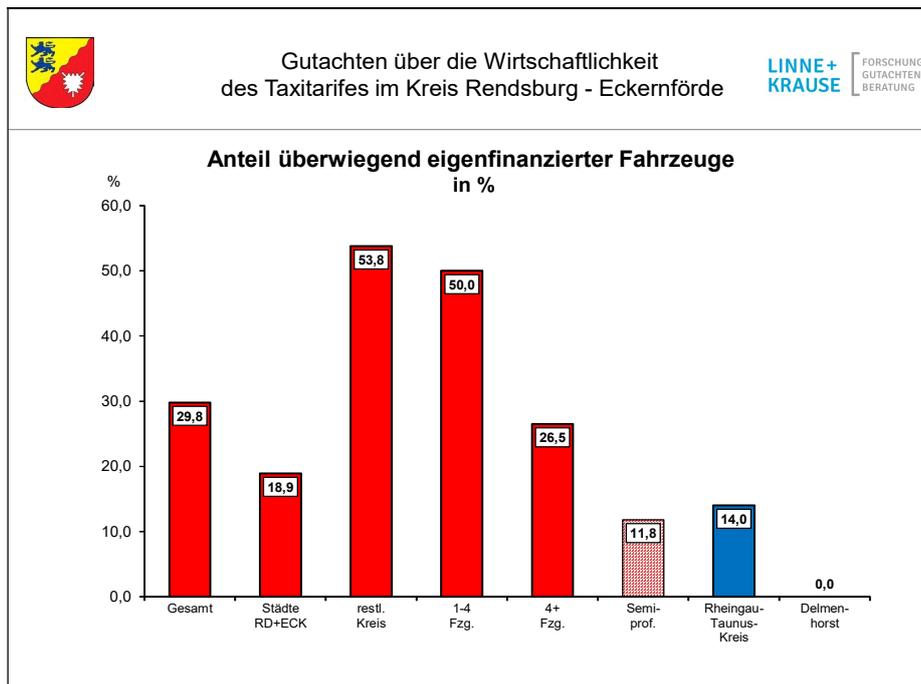
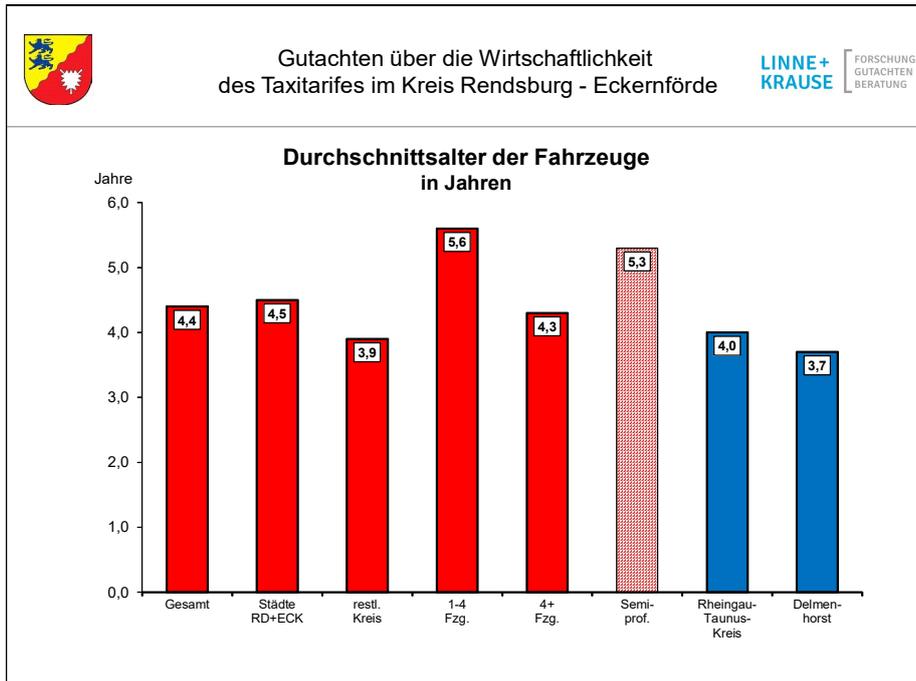
3.2 ANGEBOTSAKTOR FAHRZEUGFLOTTE

Die Qualität der Taxiflotte ist unterschiedlich, insgesamt aber relativ günstig:

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE BESCHAFFUNG DER FAHRZEUGE - IN % BZW. IN € -								
	Kreis Rendsburg-Eckernförde					Vergleichsregionen		
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Rheing.- Taunus- Kreis	Delmen- horst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
<i>neu in %</i>	84,6	83,9	87,5	50,0	89,7	54,5	80,0	95,0
<i>gebraucht in %</i>	15,4	16,1	12,5	50,0	10,3	45,5	20,0	5,0
Summe in %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<i>neu in €</i>	33.594	33.611	33.531	30.992	33.807	26.648	30.089	31.922
<i>gebraucht in €</i>	11.922	13.056	6.250	7.560	15.037	10.503	15.060	24.700
Ø Wert in €	30.260	30.296	30.121	19.276	31.875	21.134	25.425	31.561

- **Neuwagenanteil:** Mit einem Neuwagenanteil von ca. 85% wird bei den professionellen Taxibetrieben ein recht guter Wert erzielt. Ein deutlicher Qualitätsunterschied ist dagegen zwischen kleineren (ca. 50% Neuwagenquote) und größeren Betrieben (ca. 90%) zu beobachten. Die semi-professionelle Flotte besteht dagegen eher aus älteren Fahrzeugen.
- **Investitionssumme:** Recht hoch ist die Investitionssumme: Im Durchschnitt kosten die professionell eingesetzten Taxis **ca. 30.300 €**. Semi-professionelle Taxis waren mit **ca. 21.100 €** pro Taxi deutlich weniger werthaltig. Der Anschaffungswert der „Gebrauchten“ ist mit knapp 12.000 € pro Fahrzeug etwas unterdurchschnittlich.
- **Fahrzeugalter:** Leicht überdurchschnittlich ist das Durchschnittsalter der professionellen Taxiflotte mit ca. 4,4 Jahren. Bereits im kritischen Bereich liegt aber das Durchschnittsalter der Fahrzeuge in kleineren Betrieben (ca. 5,6 Jahre). Aber auch die semiprofessionellen Taxis (ca. 5,3 Jahre) sind deutlich überaltert.
- **Fremdfinanzierung:** Branchenüblich liegt der Anteil überwiegend fremdfinanzierter Fahrzeuge zwischen 80% und 90% - so auch in den Städten Rendsburg und Eckernförde. Dabei spielen die sehr günstigen Finanzierungsbedingungen der Hersteller eine wichtige Rolle, die eine Bindung von Eigenkapital beim Fahrzeugkauf betriebswirtschaftlich wenig lohnend machen. Eine Ausnahme bilden in dieser Hinsicht die Taxis in der Fläche des Kreises, die mehrheitlich mit Eigenkapital beschafft wurden.



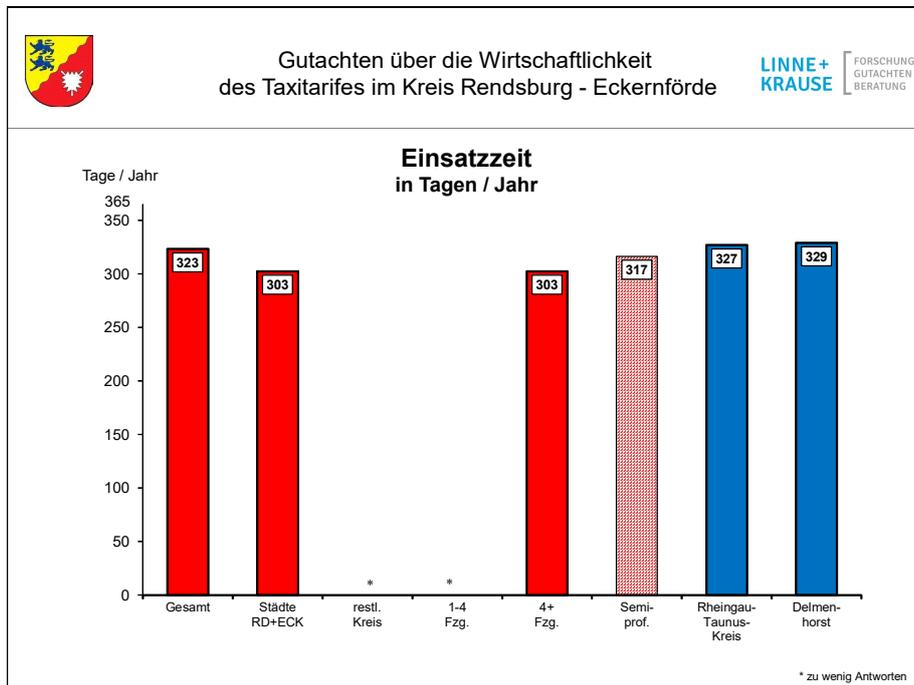


3.4 ANGEBOTSAKTOR EINSATZZEIT

Die zeitliche Auslastung der Taxis ist für einen Flächenkreis relativ groß. Es wird deutlich, dass die Taxiversorgung im Wesentlichen von den größeren Betrieben des Kreises gewährleistet wird, so dass sich auch aus diesem Grunde die Tarifgestaltung primär an den Erfordernissen dieser Unternehmen ausrichten sollte:

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE EINSATZZEITEN IM TAXIGEWERBE 2017 - SCHICHTENORGANISATION IN % -								
	Kreis Rendsburg-Eckernförde						Vergleichsregionen	
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Rheing.- Taunus- Kreis	Delmen- horst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
1-Schicht	10,0	14,3	0,0	0,0	16,7	62,5	22,2	0,0
1,5-Schicht	50,0	42,9	66,7	75,0	33,3	37,5	22,2	75,0
2-Schicht	40,0	42,9	33,3	25,0	50,0	0,0	55,6	25,0
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- **Schichten:** Nur vereinzelte Betriebe fahren lediglich im 1-Schichtbetrieb. Ansonsten arbeiten alle professionellen Taxiunternehmen in ein bis zwei Schichten pro Tag, wobei die schwankende Nachfrage für ein „Patchwork-Muster“ in den Einsatzplänen der Unternehmen sorgt. Annähernd zwei Drittel der semiprofessionellen Taxis fahren dagegen lediglich im 1-Schichtbetrieb.
- **Einsatztage:** Im Durchschnitt sind professionelle Taxis ca. 323 Tage pro Jahr im Einsatz – ein etwas überdurchschnittlicher Wert. Semiprofessionelle Taxis kommen auf annähernd die gleiche Zahl der Einsatztage (ca. 317 Tage).

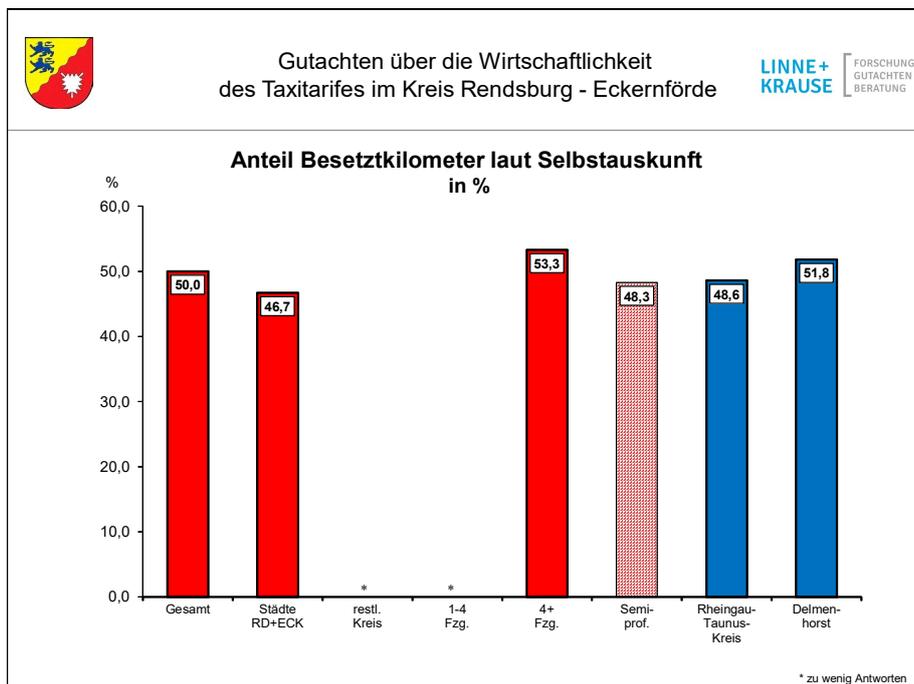
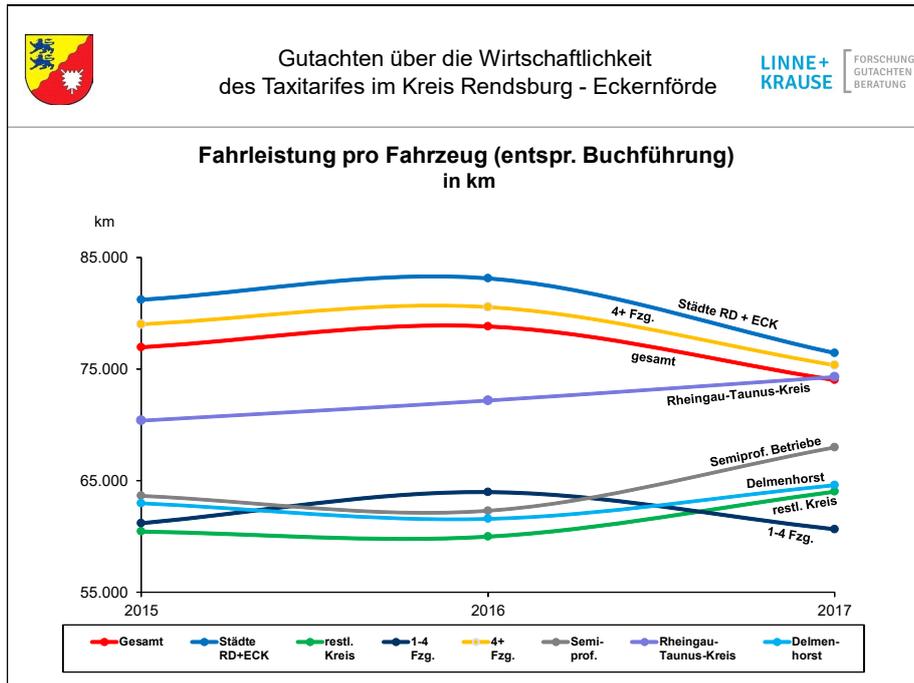


3.5 ANGEBOTSAKTOR FAHRLEISTUNG

Eine weitere bedeutende Kennzahl zur Beurteilung der Angebotssituation ist die **jährliche Fahrleistung pro Fahrzeug**. Generell gilt: Je verdichteter, je großstädtischer die Siedlungsstruktur, desto kleinräumiger die Fahrweise:

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE DURCHSCHNITTLICHE KILOMETERLEISTUNG 2015 - 2017 - IN KM / FAHRZEUG -								
	Kreis Rendsburg-Eckernförde					Vergleichsregionen		
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Rheing.- Taunus- Kreis	Delmen- horst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
2015	76.955	81.218	60.438	61.185	79.013	63.637	70.381	62.978
2016	78.827	83.135	59.980	63.980	80.563	62.303	72.182	61.573
2017	74.014	76.440	64.018	60.645	75.342	67.985	74.296	64.600
Ø 2015 - 2017	76.599	80.265	61.479	61.937	78.306	64.642	72.286	63.050

- **Fahrleistung:** Im Kreis Rendsburg-Eckernförde gilt diese Regel nicht. Im Durchschnitt der Jahre 2015 bis 2017 waren Taxis ca. 76.600 km auf der Straße – ein für Flächenkreise relativ hoher Wert. Die höchste Fahrleistung ist dabei in den Städten Rendsburg und Eckernförde (ca. 80.300 km) zu beobachten, wohingegen in der Fläche eine niedrigere Jahresfahrleistung herrscht (ca. 61.500 km). Es wird deutlich, dass die Eckernförder und die Rendsburger Taxis weit über die Stadtgrenzen hinaus arbeiten.
- **Besetzquote:** Üblicherweise rangiert der Anteil der besetzt gefahrenen Kilometer im deutschen Taxigewerbe zwischen 47% und 53%. Im Kreis Rendsburg-Eckernförde liegt der Besetzanteil der Professionellen mit ca. 50% im „Mittelfeld“.



3.6 ANGEBOTSAKTOR TOURENSTRUKTUR

3.6.1 METHODISCHE VORBEMERKUNGEN

Parallel zur schriftlichen Erhebung fand eine Erhebung digitaler Taxameterdaten statt. Aktuell verfügen sieben meist größere Betriebe über digitale Aufzeichnungen. Teils reichen die bis ins Jahr 2017 zurück, teils beginnen sie erst im Laufe des Jahres 2018. Insgesamt wurden uns von drei Betrieben (mit zusammen etwa 40 Taxis) **ca. 85.500 Datensätze** einzelner Touren zur Verfügung gestellt, von denen wir aber nur **ca. 22.700** zweifellos als **Tariftouren** identifizieren und auswerten konnten. Diese Daten stammen aus 2018 - etwa zu gleichen Teilen aus der Stadt Rendsburg und aus der Fläche des Kreises:

- **Außertarifliche Fahrten:** Das Konzept „Fiskaltaxameter“ ist primär für das großstädtische Taxigewerbe ausgelegt, wo fast alle Fahrten „über das Taxameter laufen“. Im Kreisgebiet spielen dagegen außertarifliche Fahrten (Kranken-, Schüler-, ÖPNV-, Fernfahrten etc.) eine dominante Rolle, so dass das Taxameter nur einen Teil des Umsatzgeschehens abbildet. Allerdings ist zu beobachten, dass viele Betriebe auch außertarifliche Fahrten zunächst mit dem Taxameter erfassen, um das Entgelt nachträglich zu korrigieren.
- **Betriebliche Funktion:** Da der notwendige Korrekturaufwand aber häufig gescheut wird, bleiben die Tourendaten unbearbeitet, was zu einer erheblichen Verzerrung führt. Funktional nutzen viele Unternehmen ihre digitalen Aufzeichnung als Backup. Vielfach laufen die digitalen Aufzeichnungen quasi „im Leerlauf mit“. Maßgeblich im steuerlichen Sinne bleiben weiterhin die „analogen“ Aufzeichnungen, basierend auf den Schichtzetteln. Wir haben uns bemüht, von den uns zur Verfügung gestellten ca. 85.500 Tourendaten nur solche ca. 22.700 Touren auszufiltern, die zweifelsfrei nach Taxitarif gefahren wurden.
- **Generelle Regelungslücke:** Bei der Auswertung der Daten im Kreis Rendsburg-Eckernförde (aber auch in anderen Flächenkreisen) wird eine generelle Regelungslücke sichtbar: Es fehlt noch an rechtlichen und praktischen Vorgaben, wie Fiskaltaxameter im ländlich-kleinstädtischen Bereich zu führen sind. Die Bestimmungen auf Bundesebene sind widersprüchlich. Aber auch auf Landesebene beginnen die Finanzverwaltungen erst zögerlich, Vorgaben zu machen. Die Regelungslücke dürfte ein Grund sein, warum Fiskaltaxameter im Kreisgebiet auch bei „Pionierbetrieben“ noch nicht ernsthaft im Einsatz sind.

- **„Sondervereinbarungstarif“:** Auf kommunaler Ebene könnte eine Änderung der Tarifordnung erfolgen, so dass Sondervereinbarungen mit den Krankenkassen als „Zweitarif“ im Taxameter hinterlegt werden können. Technisch ist ein „Zweitarif“ umsetzbar und wird unseres Wissens bereits vereinzelt genutzt – etwa im Kreis Kleve¹. Dabei wäre aber eine Abstimmung mit der Eichdirektion Nord erforderlich.
- **Erfassungssysteme:** Die Betriebe im Kreisgebiet nutzen meist ein digitales Aufzeichnungssystem des österreichischen Taxameterherstellers HALE. Vereinzelt wird auch ein System des Softwareanbieters MPC in Zusammenarbeit mit dem italienischen Taxameteranbieter digitax verwendet. Während das hier eingesetzte HALE-System mit der manuellen Auslesung durch sogenannte Daten-Ceys arbeitet, läuft der Datentransfer bei MPC / digitax über eine Funkschnittstelle und ist damit technisch wesentlich zuverlässiger.
- **Keine steuerliche Belastbarkeit:** Beide Systeme sind (noch) keine vollwertigen Fiskaltaxametersysteme. Eine digitale Signatur, die Manipulationssicherheit gewährleisten könnte, ist in beiden Systemen noch nicht integriert.² Es handelt sich also um Übergangslösungen, hauptsächlich für den innerbetrieblichen Gebrauch. Weil sich die Schleswig-Holsteinische Finanzverwaltung noch nicht des Themas angenommen hat, besteht für die örtlichen Unternehmen auch noch kein zwingender Anlass, steuerlich belastbare Fiskallösungen einzusetzen.

¹ siehe § 3 Abs. 2 Taxitarifordnung des Kreises Kleve: Tarif A und Tarif E

² Siehe die vom Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) entwickelte Technische Richtlinie TR-03153 *Technische Sicherheitseinrichtung für elektronische Aufzeichnungssysteme*.

3.6.2 INHALTLICHE AUSWERTUNG

Inhaltlich ergibt die vorläufige Auswertung der vorliegenden digitalen Daten folgendes Bild:

- **Tourenlänge:** Im Durchschnitt ist eine tarifpflichtige Taxitour im Kreis Rendsburg-Eckernförde ca. 7,2 km lang, wobei die Werte zwischen dem Rendsburger Betrieb (ca. 5 km) und dem ländlichen Betrieb (ca. 9 km) deutlich abweichen.
- **Tourenstaffel:** Dabei bewegen sich zwei Drittel der Touren im Bereich unter 7 km. Ca. 74% der Touren liegen im Bereich bis 10 km. Im Rendsburger Betrieb liegt der entsprechende Anteil sogar bei ca. 92%.

Auswertung digitale Tourenaufzeichnung					
Kilometerstaffel					
		km_Staffel	Anzahl	%	kumul. %
0 km	bis	1 km	2.888	12,7%	12,7%
1,1 km	bis	2 km	3.838	16,9%	29,7%
2,1 km	bis	3 km	2.921	12,9%	42,6%
3,1 km	bis	4 km	2.029	9,0%	51,5%
4,1 km	bis	5 km	1.544	6,8%	58,3%
5,1 km	bis	6 km	996	4,4%	62,7%
6,1 km	bis	7 km	778	3,4%	66,2%
7,1 km	bis	8 km	718	3,2%	69,3%
8,1 km	bis	9 km	680	3,0%	72,3%
9,1 km	bis	10 km	368	1,6%	74,0%
10,1 km	bis	11 km	371	1,6%	75,6%
11,1 km	bis	12 km	508	2,2%	77,9%
12,1 km	bis	13 km	369	1,6%	79,5%
13,1 km	bis	14 km	574	2,5%	82,0%
14,1 km	bis	15 km	688	3,0%	85,1%
15,1 km	bis	16 km	781	3,4%	88,5%
16,1 km	bis	17 km	631	2,8%	91,3%
17,1 km	bis	18 km	475	2,1%	93,4%
18,1 km	bis	19 km	243	1,1%	94,5%
19,1 km	bis	20 km	160	0,7%	95,2%
20,1 km	bis	21 km	164	0,7%	95,9%
21,1 km	bis	22 km	52	0,2%	96,1%
22,1 km	bis	23 km	65	0,3%	96,4%
23,1 km	bis	24 km	110	0,5%	96,9%
24,1 km	bis	25 km	75	0,3%	97,2%
	über	25 km	631	2,8%	100,0%
			22.657	100,0%	

- **Tourenpreis:** Dem entsprechend sind die Taxipreise: Im Durchschnitt kostet eine Taxitour im Kreisgebiet ca. 14,80 €. In der Stadt Rendsburg schlägt eine durchschnittliche Taxitour mit ca. 12,60 € zu Buche, während in der Fläche im Durchschnitt 17,10 € fällig werden.
- **Verteilung Wochentage:** Im Kreis Rendsburg-Eckernförde konzentriert sich das Fahrgeschehen auf die Wochentage – mit deutlichen Schwerpunkten am Dienstag und Freitag. Während der Woche spielen zudem Krankenfahrten eine bedeutende Rolle. Wie auch anderenorts, ist Freitag der nachfragestärkste Tag. Hier trifft eine starke Tagschicht auf eine ebenfalls starke Spätschicht. Geringe Nachfrage zeichnet sich erwartungsgemäß am Sonntag ab.

Auswertung digitale Tourenaufzeichnung		
Wochentage		
Wochentag	Anzahl	%
Montag	2504	12,7%
Dienstag	3382	17,2%
Mittwoch	2186	11,1%
Donnerstag	2596	13,2%
Freitag	3778	19,2%
Samstag	2871	14,6%
Sonntag	2327	11,8%
	19.644	100,0%

- **Verteilung Tagesverlauf:** Im Tagesverlauf konzentriert sich das Fahr- geschehen erwartungsgemäß stark auf die Tagstunden zwischen 6:00 und 18:00 Uhr: Ca. 74% aller Touren finden in diesem Zeitraum statt. Von 6:00 bis 22:00 Uhr liegt der Fahrtenanteil bei ca. 83%. In der Fläche sogar bei ca. 87%.

Auswertung digitale Tourenaufzeichnung					
Tagesverlauf					
		Stunde	Anzahl	%	kumul. %
0 Uhr	bis	1 Uhr	549	2,4%	2,4%
1 Uhr	bis	2 Uhr	553	2,4%	4,9%
2 Uhr	bis	3 Uhr	494	2,2%	7,0%
3 Uhr	bis	4 Uhr	439	1,9%	9,0%
4 Uhr	bis	5 Uhr	327	1,4%	10,4%
5 Uhr	bis	6 Uhr	478	2,1%	12,5%
6 Uhr	bis	7 Uhr	531	2,3%	14,9%
7 Uhr	bis	8 Uhr	1164	5,1%	20,0%
8 Uhr	bis	9 Uhr	1662	7,3%	27,4%
9 Uhr	bis	10 Uhr	1993	8,8%	36,1%
10 Uhr	bis	11 Uhr	2032	9,0%	45,1%
11 Uhr	bis	12 Uhr	2052	9,1%	54,2%
12 Uhr	bis	13 Uhr	1990	8,8%	63,0%
13 Uhr	bis	14 Uhr	1511	6,7%	69,6%
14 Uhr	bis	15 Uhr	1180	5,2%	74,8%
15 Uhr	bis	16 Uhr	1001	4,4%	79,3%
16 Uhr	bis	17 Uhr	812	3,6%	82,8%
17 Uhr	bis	18 Uhr	881	3,9%	86,7%
18 Uhr	bis	19 Uhr	533	2,4%	89,1%
19 Uhr	bis	20 Uhr	453	2,0%	91,1%
20 Uhr	bis	21 Uhr	449	2,0%	93,1%
21 Uhr	bis	22 Uhr	454	2,0%	95,1%
22 Uhr	bis	23 Uhr	524	2,3%	97,4%
23 Uhr	bis	24 Uhr	595	2,6%	100,0%
			22.657	100,0%	

4 BETIEBSWIRTSCHAFTLICHE LAGE

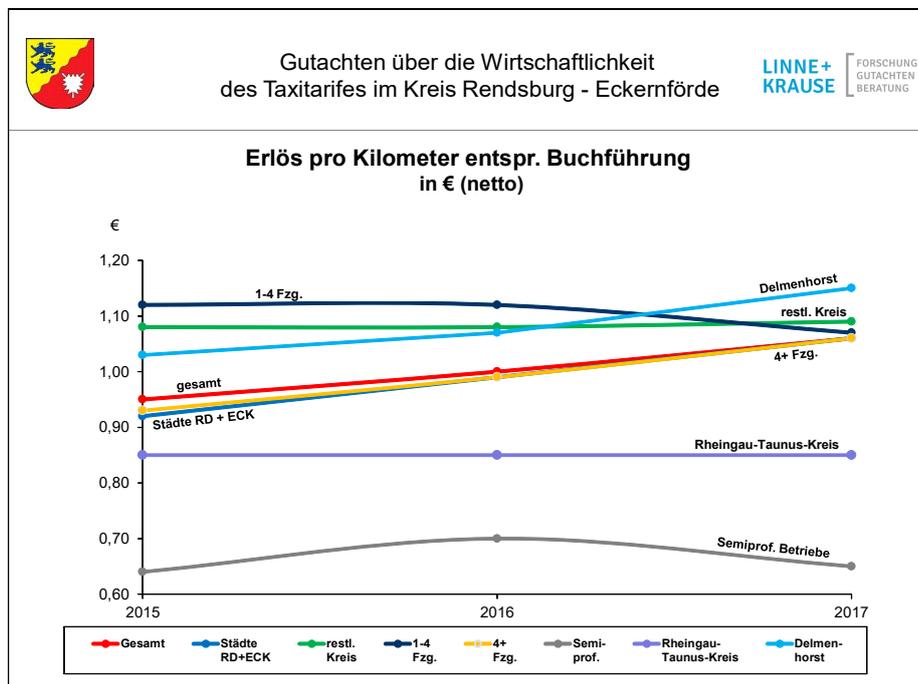
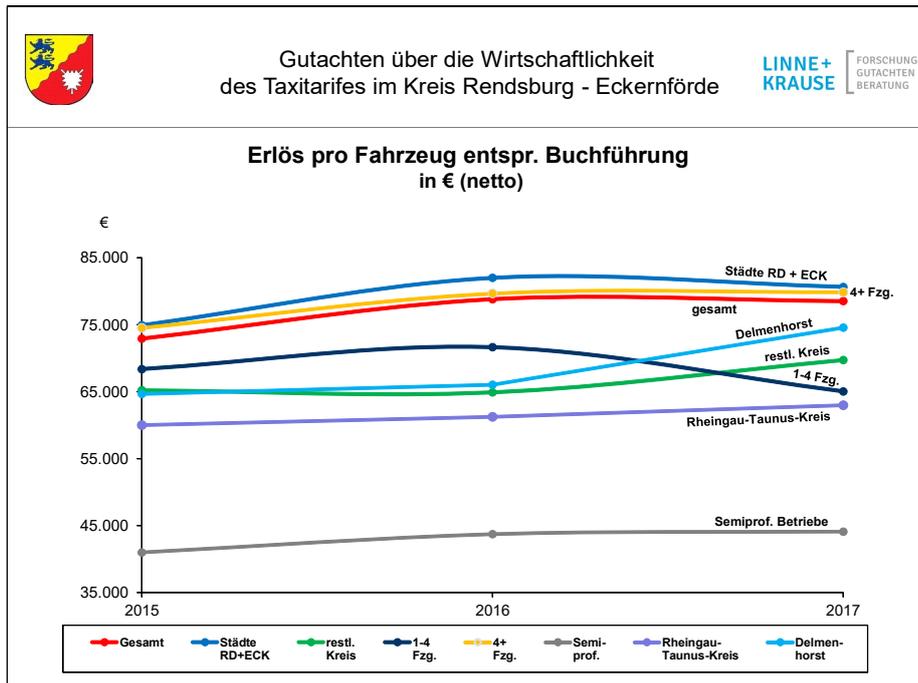
Im Mittelpunkt der betriebswirtschaftlichen Untersuchung stand die **Erlös-, Kosten- und Gewinnsituation** des örtlichen Taxigewerbes.

4.1 ERLÖS

Seit 2015 sind im Kreis Rendsburg-Eckernförde steigende Erlöse zu verbuchen:

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE ERLÖSENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2015 - 2017 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG								
	Kreis Rendsburg-Eckernförde						Vergleichsregionen	
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Rheing.- Taunus- Kreis	Delmen- horst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
2015	72.927	74.921	65.201	68.381	74.520	40.997	59.996	64.662
2016	78.823	82.006	64.896	71.657	79.660	43.722	61.239	66.027
2017	78.524	80.659	69.728	65.052	79.862	44.113	62.979	74.550
Ø 2015 - 2017	76.758	79.195	66.608	68.363	78.014	42.944	61.405	68.413
2015 vs. 2017	7,7%	7,7%	6,9%	-4,9%	7,2%	7,6%	5,0%	15,3%

- **Jahreserlös:** Im Durchschnitt der Jahre 2015 bis 2017 erzielte das professionell arbeitende Taxigewerbe im Kreis einen Nettoerlös von ca. 76.800 € pro Fahrzeug. Von 2015 auf 2016 war in den städtischen Zentren ein deutliches Plus zu verzeichnen (ca. 8%), das sich in ähnlicher Größenordnung ein Jahr darauf in der Fläche wiederholte. Insgesamt rangieren die Erlöse im „oberen Mittelfeld“ des deutschen Taxigewerbes.
- **Semiprofessionelle:** Wesentlich niedriger sind dagegen die steuerlich erklärten Erlöse semiprofessioneller Betriebe, die auf Umsätze von (angeblich) rund 43.000 € kamen.



KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE ERLÖSENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2015 - 2017 - IN € (NETTO) / KM -								
	Kreis Rendsburg-Eckernförde					Vergleichsregionen		
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Rheing.- Taunus- Kreis	Delmen- horst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
2015	0,95	0,92	1,08	1,12	0,94	0,64	0,85	1,03
2016	1,00	0,99	1,08	1,12	0,99	0,70	0,85	1,07
2017	1,06	1,06	1,09	1,07	1,06	0,65	0,85	1,15
Ø 2015 - 2017	1,00	0,99	1,08	1,10	1,00	0,66	0,85	1,08

- **Erlös pro km:** 2015 bis 2017 kamen professionelle Taxis im Kreisgebiet auf einen durchschnittlichen Nettoerlös von ca. 1,00 € / km – ein für westdeutsche Flächenkreise recht gutes Niveau. 2017 wurde zuletzt ein Wert von 1,06 € / km erreicht. Das Erlösniveau in der Fläche des Kreises ist mit ca. 1,08 € / km höher als in den städtischen Zentren (ca. 0,99 € / km). Zum Vergleich: Auf dem Taximarkt des Rheingau-Taunus-Kreises wurden lediglich ca. 0,85 € / km gefahren; in der Stadt Delmenhorst ca. 1,08 € / km. Der aktuelle Taxitarif des Kreises Rendsburg-Eckernförde erlaubt unter normalen taxitypischen Umständen einen Nettoerlös von rund 1,10 € / km am Tage bzw. 1,17 € / km in der Nacht.³
- **Semiprofessionelle:** Die semiprofessionellen Taxis erzielten im Durchschnitt Kilometererlöse von lediglich ca. 0,66 € / km. Damit wird ein betriebswirtschaftlich nicht mehr vertretbares Niveau erreicht.

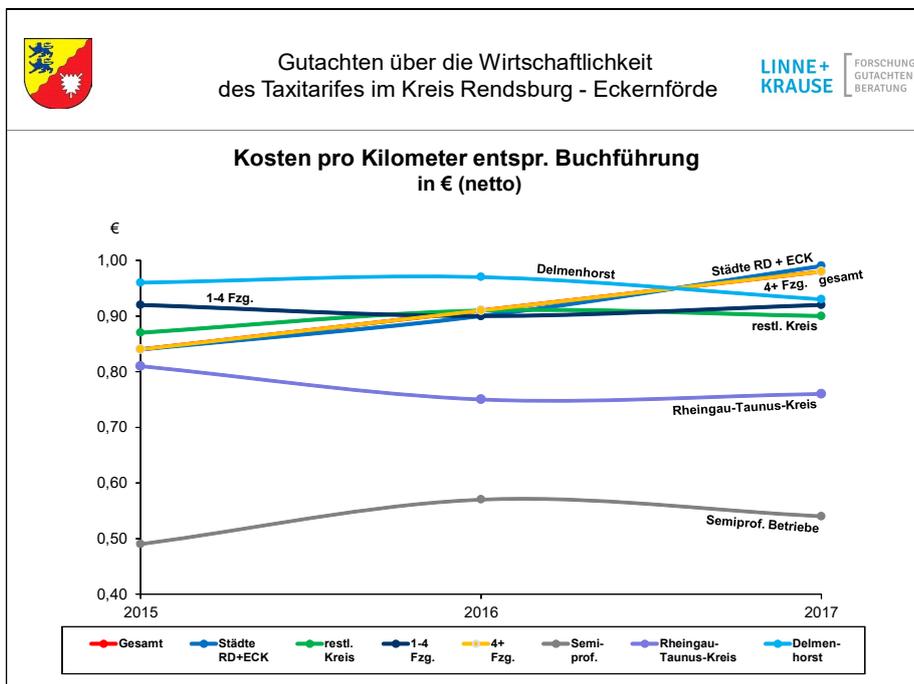
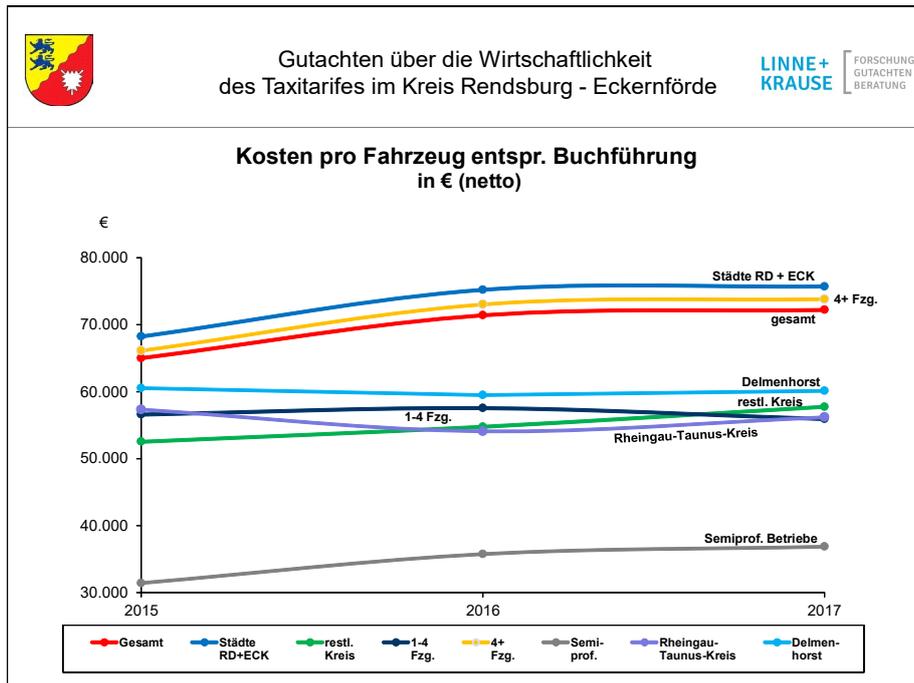
³ Taxitypische Einsatzbedingungen: 50% Besetztquote; durchschnittliche Tourenlänge 6 km, ohne Wartezeitentgelt, Touren zum amtlichen Tarif.

4.2 KOSTEN

Im Rahmen der schriftlichen Untersuchung konnten nur die steuerlich gemeldeten Kosten und Erlöse der Jahre 2015 bis 2017 erfasst werden. Bereits in diesem Zeitraum, der im Weiteren noch auf das Jahr 2020 fortzuschreiben ist, ist eine substantielle Kostensteigerung zu beobachten:

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE KOSTENENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2015 – 2017 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -								
	Kreis Rendsburg-Eckernförde					Vergleichsregionen		
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Rheing.- Taunus- Kreis	Delmen- horst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
2015	65.020	68.245	52.523	56.586	66.120	31.421	57.342	60.540
2016	71.419	75.227	54.761	57.550	73.041	35.752	54.082	59.513
2017	72.210	75.720	57.751	55.915	73.829	36.850	56.185	60.140
Ø 2015 - 2017	69.550	73.064	55.012	56.684	70.997	34.674	55.870	60.064
2015 vs. 2017	11,1%	11,0%	10,0%	-1,2%	11,7%	17,3%	-2,0%	-0,7%

- **Kosten:** Im deutschen Taxigewerbe schwanken die jährlichen Kosten meist zwischen ca. 40.000 € und ca. 70.000 € pro Fahrzeug – je nach Unternehmensstruktur. Das Taxigewerbe im Kreis Rendsburg-Eckernförde „produziert“ mit Kosten von durchschnittlich ca. 69.600 € auf weit überdurchschnittlichem Niveau. In besonderem Maße trifft dies auf die städtischen Zentren Rendsburg und Eckernförde zu, wo rund 73.100 € Kosten pro Fahrzeug anfallen. In der Fläche des Kreises liegt der Wert mit ca. 55.000 € deutlich niedriger. In der prozentualen Betrachtung lag die Kostensteigerung von 2015 bis 2017 bei ca. 11% bis 12%.
- **Semiprofessionelle:** Etwa zu den halben Kosten arbeiten dagegen semiprofessionelle Betriebe – zumindest wenn man ihren steuerlich gemeldeten Kosten Glauben schenkt. Semiprofessionelle Betriebe kommen auf durchschnittlich ca. 34.700 €.



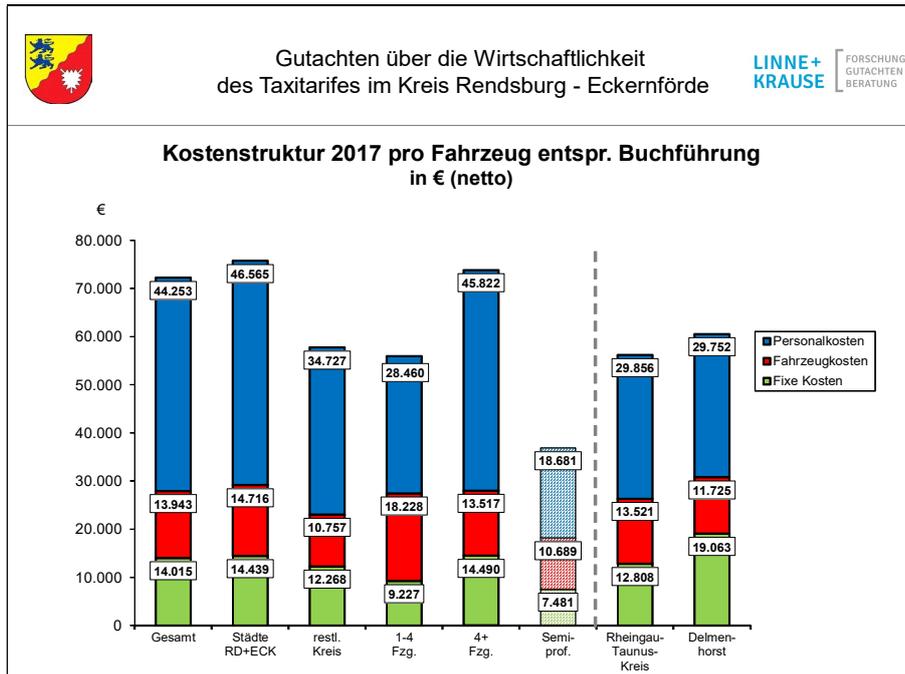
KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE KOSTENSTRUKTUR IM TAXIGEWERBE 2015 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -								
	Kreis Rendsburg-Eckernförde					Vergleichsregionen		
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Rheing.- Taunus- Kreis	Delmen- horst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
Fixe Kosten	16.311	17.610	11.280	11.411	16.950	7.203	16.421	16.553
Fahrzeugkosten	14.298	15.419	9.956	16.984	13.948	9.926	15.008	10.689
Personalkosten	34.410	35.216	31.288	28.191	35.221	14.292	25.913	32.898
Gesamtkosten	65.020	68.245	52.523	56.586	66.120	31.421	57.342	60.140

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE KOSTENSTRUKTUR IM TAXIGEWERBE 2017 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG -								
	Kreis Rendsburg-Eckernförde					Vergleichsregionen		
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Rheing.- Taunus- Kreis	Delmen- horst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
Fixe Kosten	14.015	14.439	12.268	9.227	14.490	7.481	12.808	19.063
Fahrzeugkosten	13.943	14.716	10.757	18.228	13.517	10.689	13.521	11.725
Personalkosten	44.253	46.565	34.727	28.460	45.822	18.681	29.856	29.752
Gesamtkosten	72.210	75.720	57.751	55.915	73.829	36.850	56.185	60.540

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE KOSTENENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2015 VS. 2017 - IN % -								
	Kreis Rendsburg-Eckernförde					Vergleichsregionen		
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Rheing.- Taunus- Kreis	Delmen- horst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
Fixe Kosten	-14,1%	-18,0%	8,8%	-19,1%	-14,5%	3,9%	-22,0%	15,2%
Fahrzeugkosten	-2,5%	-4,6%	8,0%	7,3%	-3,1%	7,7%	-9,9%	9,7%
Personalkosten	28,6%	32,2%	11,0%	1,0%	30,1%	30,7%	15,2%	-9,6%
Gesamtkosten	11,1%	11,0%	10,0%	-1,2%	11,7%	17,3%	-2,0%	0,7%

Im nächsten Schritt wurde eine Auswertung nach **Kostenarten** vorgenommen:

- **Fixkosten:** Mit Fixkosten von ca. 14.000 € (2017) arbeiten die professionellen Taxis im Kreisgebiet auf branchenüblichem Niveau. Üblicherweise rangieren die Fixkosten im deutschen Taxigewerbe zwischen ca. 10.000 € und 16.000 € pro Jahr und Fahrzeug. Bemerkenswert: Seit 2015 (ca. 16.300 €) sind die fixen Kosten um ca. 14% gesunken. Ein ähnlicher Trend ist auch im Rheingau-Taunus-Kreis zu beobachten. Angesichts der aktuellen Diesel-Diskussion scheuen viele Unternehmer Neuanschaffungen. Die höchsten Fixkosten finden sich in den Städten Rendsburg und Eckernförde und in den größeren Betrieben (gut 14.000 €), wo seit 2015 auch der größte Rückgang zu verzeichnen ist. Weit unterdurchschnittliche Fixkosten finden sich dagegen bei den semiprofessionellen Betrieben (ca. 7.500 €).
- **Fahrzeugkosten:** Auch die überwiegend variablen Fahrzeugkosten professioneller Betriebe sind leicht rückläufig – vermutlich auch als Folge sinkender Kraftstoffkosten. Von ca. 14.300 € in 2015 sanken die Fahrzeugkosten bis 2017 auf ca. 13.900 € und rangieren damit etwa in Augenhöhe mit dem Rheingau-Taunus-Kreis (2017: ca. 13.500 €) oder mit der Stadt Delmenhorst (2017: ca. 11.700 €).
- **Personalkosten:** Im Gegensatz zu den allgemeinen Kosten sind die Personalkosten seit 2015 substantiell um ca. 29% gestiegen – am deutlichsten in den städtischen Zentren (32%). Mit knapp 44.300 € pro Taxi in 2017 rangieren sie auf recht hohem Niveau – insbesondere in den Städten Rendsburg und Eckernförde (ca. 46.600 €) sowie bei den größeren Betrieben (ca. 45.800 €). Zur Einordnung: Für die Finanzierung einer Vollzeitkraft ist im Einschichtbetrieb ein Mindestaufwand von ca. 28.000 € bis ca. 30.000 € erforderlich.



KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE KOSTENENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2015 - 2017 - IN € (NETTO) / KM -								
	Kreis Rendsburg-Eckernförde					Vergleichsregionen		
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Rheing.- Taunus- Kreis	Delmen- horst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
2015	0,84	0,84	0,87	0,92	0,84	0,49	0,81	0,96
2016	0,91	0,90	0,91	0,90	0,91	0,57	0,75	0,97
2017	0,98	0,99	0,90	0,92	0,98	0,54	0,76	0,93
Ø 2015 - 2017	0,91	0,91	0,89	0,92	0,91	0,54	0,77	0,95
2015 vs. 2017	16,7%	17,9%	3,4%	0,0%	16,7%	10,2%	-6,2%	-3,1%

- **Kilometerkosten:** Die Kilometerkosten professioneller Taxis schwankten im Kreisgebiet zwischen 2015 und 2017 um 0,91 € / km (2017 zuletzt: ca. 0,98 € / km) und rangieren damit etwa im Branchendurchschnitt. Gleichzeitig stiegen die Kilometerkosten um ca. 17% – in den städtischen Zentren (ca. 18%) deutlich stärker als im sonstigen Kreisgebiet (ca. 3%).

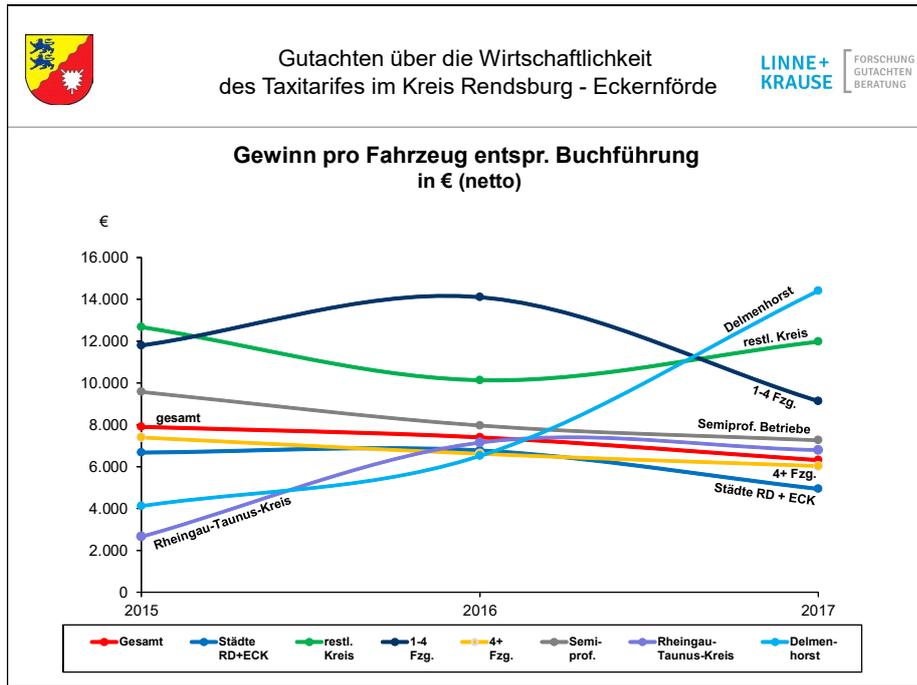
In der Zusammenschau haben im Zeitraum 2015 bis 2017 die Mehrkosten in Höhe von ca. 11,1% die Mehrerlöse in Höhe von ca. 7,7% deutlich übertroffen. Überschlüssig zeichnete sich daher bis Ende 2017 ein tariflicher Anpassungsbedarf von **rund 3,5% ab**.

4.3 ÜBERSCHUSS

Auf der Ebene betrieblicher Gewinne hat der überproportionale Kostenanstieg deutliche Spuren hinterlassen:

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE GEWINNENTWICKLUNG IM TAXIGEWERBE 2015 - 2017 - IN € (NETTO) / FAHRZEUG								
	Kreis Rendsburg-Eckernförde						Vergleichsregionen	
	Professionelle Betriebe					Semi-prof. Betriebe	Rheing.-Taunus-Kreis	Delmenhorst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
2015	7.907	6.676	12.678	11.795	8.400	9.576	2.654	4.122
2016	7.404	6.779	10.135	14.107	6.619	7.970	7.157	6.514
2017	6.314	4.939	11.977	9.137	6.033	7.263	6.794	14.410
Ø 2015 - 2017	7.208	6.131	11.597	11.680	6.684	8.270	5.535	8.349
2015 vs. 2017	-20,1%	-26,0%	-5,5%	-22,5%	-28,2%	-24,2%	156,0%	249,6%

- **Jahresüberschuss:** Von 2015 bis 2017 erwirtschafteten Taxis im Kreis Rendsburg-Eckernförde einen Überschuss von durchschnittlich nur ca. 7.200 € pro Jahr und Fahrzeug. Seit 2015 ist eine deutlich rückläufige Entwicklung um ca. 20% zu erkennen – von ca. 7.900 € auf ca. 6.300 €. Gleichzeitig ist eine Abweichung zwischen den städtischen Zentren (ca. 6.100 €) und der Fläche des Kreises (ca. 11.600 €) zu beobachten. In den städtischen Zentren und in den größeren Betrieben war der Rückgang mit ca. 26% bis ca. 28% besonders ausgeprägt. Eine angemessene Kapitalverzinsung und ein angemessener Zuschlag für das unternehmerische Risiko sind so kaum mehr zu erzielen. Etwas höher ist dagegen der Überschuss semiprofessioneller Betriebe mit durchschnittlich ca. 8.300 €.
- **BZP-Referenzwert:** Aufschlussreich ist in diesem Zusammenhang der Vergleich mit den Musterdaten, die der BZP – der Dachverband des deutschen Taxi- und Mietwagengewerbes – jährlich veröffentlicht. Der BZP-Überschuss markiert aus Gutachtersicht den absoluten Mindestgewinn, der für einen Kleinstbetrieb ohne Mitarbeiter erforderlich ist. Von 2015 bis 2017 lag der BZP-Wert bei ca. 21.400 €.



5 KÜNFTIGE TARIFGESTALTUNG

5.1 ERWARTUNG DER UNTERNEHMER

Im Rahmen der schriftlichen Befragung wurden die Unternehmer 2018 befragt, ob der seinerzeit für 2019 geplante Mindestlohn von 9,19 € / Std. mit dem gegenwärtigen Taxitarif zu finanzieren wäre:

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE MINDESTLOHN FINANZIERBAR 2017 - IN % -								
	Kreis Rendsburg-Eckernförde					Vergleichsregionen		
	Professionelle Betriebe					Semi- prof. Betriebe	Rheing.- Taunus- Kreis	Delmen- horst
	Gesamt	Städte RD+ECK	Sonst. Kreis	1-4 Fzg	4+ Fzg			
ohne Antwort	30,0	28,6	33,3	50,0	16,7	12,5	44,4	57,1
mit Antwort	70,0	71,4	66,7	50,0	83,3	87,5	55,6	42,9
<i>ja</i>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	42,9	40,0	33,3
<i>nein</i>	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	57,1	40,0	66,7
<i>weiß nicht</i>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20,0	0,0
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

- **Hohe Responsequote:** Ca. 70% der Unternehmer antworteten auf diese Frage – deutlich mehr als beispielsweise im Rheingau-Taunus-Kreis oder in der Stadt Delmenhorst. Es wird deutlich, dass diese Frage für die Unternehmer im Kreis Rendsburg-Eckernförde von besonderer Bedeutung ist – insbesondere für größere Betriebe (Responsequote: ca. 83%).
- **Eindeutige Einschätzung:** Sämtliche professionellen Unternehmer gaben an, den ab 2019 geltenden Mindestlohn nicht mit dem aktuellen Taxitarif finanzieren zu können. Ein anderes Bild zeigte sich lediglich bei den Semiprofessionellen, von denen immerhin ca. 43% äußerten, auch ohne Tarifierhöhung auszukommen.

5.2 HÖHE DES TARIFS

Das Taxigewerbe im Kreis Rendsburg-Eckernförde besteht im Kern aus dem Gewerbe der beiden namensgebenden Städte, in denen rund 60% aller Taxis beheimatet sind. Hinzu kommen einige mittelgroße Betriebe in Streulage. Der Kern des Gewerbes wird im Wesentlichen durch kaum mehr als einer Handvoll Mehrwagenbetriebe gebildet. Diese Betriebe sind auch für die flächendeckende Versorgung wichtig. Daher sollte sich die künftige Tarifgestaltung an dieser zentralen Gruppe ausrichten:

Im Zeitraum **2015 bis 2017** waren die Gesamtkosten in dieser Kerngruppe um ca. 11,1% gestiegen, wohingegen die Erlöse lediglich um ca. 7,7% angezogen hatten, so dass sich bis Ende eine Lücke von ca. **3,4%** aufgetan hat.

Die weitere Kostenentwicklung im Zeitraum **2018 bis 2020** kann u.a. mit Hilfe unseres Taxi-Kostenindexes prognostiziert werden:

Kalkulation: Prognose allgemeine Kosten (ohne Personalkosten), Kreis Rendsburg - Eckernförde 2017 bis 2020				
Pos.	Betriebstyp	Fahrzeuge 2017	Fahrzeuge 2020 Prognose)	Veränderung 2017 bis Ende 2020 in %
		Mehrwagen 4+ Fzg.	Mehrwagen 4+ Fzg.	Mehrwagen 4+ Fzg.
	Ø Fahrleistung im km:	78.000	78.000	
1. Fixe Kosten				
2.	Rechtsschutz	48,00 €	52,00 €	8,3%
3.	Eichgebühren (ohne Konformitätsbewertungsstelle), ca.	75,00 €	75,00 €	0,0%
4.	Hauptuntersuchung	70,00 €	75,00 €	7,1%
5.	Berufsgenossenschaft, ca.	800,00 €	850,00 €	6,3%
6.	Telefon (ca. 1% allgemeine Preissteigerung seit 01/2015)	125,00 €	135,00 €	8,0%
7.	Jahresabschluss	410,00 €	420,00 €	2,4%
8.	sonstige Gemeinkosten	740,00 €	750,00 €	1,4%
9.	Abschreibung (lt. BZP-Geschäftsbericht S. 87)	6.400,00 €	6.400,00 €	0,0%
10.	Kapitalzins 3,5% (lt. BZP-Geschäftsbericht S. 87)	1.120,00 €	1.120,00 €	0,0%
11.	Kfz-Steuer	350,00 €	370,00 €	5,7%
13.	Haftpflichtversicherung (BZP / Linne + Krause GmbH)	4.300,00 €	4.800,00 €	11,6%
14.	Summe Fixe Kosten	14.438,00 €	15.047,00 €	4,2%
16. Variable Kosten				
17.	Diesel (9 l Diesel /100 Km; 1,01 € bzw. 1,20 €, netto) Q: ADAC / eigene Schätzung	7.100,00 €	8.450,00 €	19,0%
18.	Wartung und Reparatur (ca. 4,0 Cent / km bzw. 4,5 Cent / km)	3.900,00 €	3.900,00 €	0,0%
19.	sonstige variable Kosten	2.500,00 €	2.500,00 €	0,0%
20.	Summe Variable Kosten	13.500,00 €	14.850,00 €	10,0%
22. allgemeine Kosten				
23.	Summe allgemeine Kosten	27.938,00 €	29.897,00 €	7,0%
24.	Anteil an den Gesamtkosten (40%)			2,8%

- **Allgemeine Kosten:** Insgesamt ist bis 2020 mit einem Anstieg der Gesamtkosten um ca. 7% zu rechnen, wobei der Löwenanteil voraussichtlich auf steigende Kraftstoffkosten (+19%) aber auch auf weiter steigende Versicherungskosten geht (+12%).
- **Anteil an Gesamtkosten:** Der Anteil der allgemeinen Betriebskosten an den Gesamtkosten liegt bei größeren Mehrwagenbetrieben bei rund 40%, so dass die 7%ige Steigerung der allgemeinen Kosten voraussichtlich mit **ca. 2,8%** auf die Gesamtkosten durchschlagen wird.
- **Personalkosten:** Maßstab für den Anstieg der Personalkosten ist der gesetzliche Mindestlohn, der im Zeitraum 2018 bis 2020 um ca. 5,8% steigen wird bzw. bereits teilweise gestiegen ist. Bei einem Anteil von ca. 60% an den Gesamtkosten, werden die Personalkosten bis 2020 mit voraussichtlich **rund 3,5%** auf die Gesamtkosten durchschlagen.
- **Lücke 2015 bis 2017:** Hinzu kommt die Lücke bei den Gesamtkosten in Höhe von **ca. 3,4%**, die sich zwischen 2015 und 2017 aufgebaut hatte.

Gesetzlicher Mindestlohn						
Auswirkung auf die Gesamtkosten 2018 bis 2020						
Jahr	Std. Lohn in €	in €	in %	kumuliert in %	Anstieg der Gesamtkosten bei Personalkostenanteil ...	
					55%	60%
2014	7,00 €					
2015	8,50 €	1,50 €			0,0%	0,0%
2017	8,84 €	0,34 €			0,0%	0,0%
2019	9,19 €	0,35 €	4,0%	4,0%	2,2%	2,4%
2020	9,35 €	0,16 €	1,7%	5,8%	3,2%	3,5%

- **Gesamtkosten:** Bezogen auf den gesamten Zeitraum seit der letzten Tarifanpassung 2014 / 2015 ist bis 2020 daher von einem Anpassungsbedarf von **annähernd 10%** auszugehen.

6 RENDSBURG-ECKERNFÖRDE IN DER TAXITARIFLANDSCHAFT

6.1 TAXITARIF IM BUNDESWEITEN VERGLEICH

Im bundesweiten Vergleich gehört Schleswig-Holstein zu den günstigen Taxi-Ländern. Die höchsten Taxipreise werden zurzeit in Thüringen und Sachsen-Anhalt verlangt, wo 2014 / 2015 teilweise weit überzogene Anpassungen „politisch durchgewunken“ wurden, ohne dabei ernsthaft „auf die Zahlen zu schauen“ – in der Spitze (Erfurt, Burgenlandkreis) mit mehr als 40% Preissteigerung!

Taxitarife in Flächenkreisen in ausgewählten Bundesländern (Tagtarif / Taxi, 4 Fahrgäste)				
Bundesland	gültig	Beispiel Touren		
		3 km ohne Wartezeit	5 km +5 min Wartezeit	10 km +5 min Wartezeit
Ø Sachsen-Anhalt	2018	10,25 €	16,33 €	25,78 €
Ø Sachsen	2015	10,04 €	15,61 €	24,51 €
Ø Baden-Württemberg	2015	9,58 €	16,14 €	
Ø Niedersachsen	2015	9,52 €	15,74 €	
Ø Nordrhein-Westfalen	2018	9,06 €	15,56 €	25,42 €
Ø Schleswig-Holstein	2018	9,01 €	15,52 €	24,82 €

- **3-km-Kurztour ohne Wartezeit:** In Schleswig-Holsteinischen Flächenkreisen liegt der Preis für eine 3-km-Tour ohne Wartezeit im Durchschnitt bei ca. 9,00 € – etwa gleichauf mit Nordrhein-Westfalen, aber 0,50 € bis 0,60 € unter Niedersachsen oder Baden-Württemberg. In Sachsen-Anhalt ist die gleiche Leistung sogar ca. 1,25 € teurer.
- **5-km-Tour mit 5 Minuten Wartezeit:** Eine typische mittellange Taxitour von 5 km (einschließlich 5 Minuten Wartezeit) kostet in Schleswig-Holstein ca. 15,50 € - etwas weniger als in NRW und Sachsen (15,60 €) oder Niedersachsen (ca. 15,70 €). Im teuren Taxi-Land Sachsen-Anhalt kostet eine solche Tour sogar ca. 16,30 €.
- **10-km-Tour mit 5 Minuten Wartezeit:** Bei längeren Strecken gleichen sich die Preise bundesweit an. Mit **ca. 24,80 €** zählt Schleswig-Holstein aber auch hier zu den eher günstigen Taximärkten.

6.2 TAXITARIF IM LANDESWEITEN VERGLEICH

Der aktuelle Tarif des Kreises Rendsburg-Eckernförde trat im Februar 2015 in Kraft – damals mit Blick auf die Einführung des gesetzlichen Mindestlohns. Zu diesem Anlass hatten seinerzeit (fast) alle Städte und Kreise ihre Taxitarife „mindestlohntauglich“ gemacht. Im preiswerten Bundesland Schleswig-Holstein gehört der Kreis Rendsburg-Eckernförde zu den günstigeren Kreisen: Zwischenzeitlich haben in Schleswig-Holstein fünf Kreise ihre Tarife erhöht (siehe Tabelle).

Der Blick auf die aktuelle Schleswig-Holsteinische Taxitariflandschaft zeigt, dass die Taxipreise im Kreis Rendsburg-Eckernförde insgesamt **rund 2,0%** unter dem Durchschnitt der Flächenkreise liegen:

- **3-km-Kurztour ohne Wartezeit:** Eine Taxitour von 3-km-Tour (ohne Wartezeit) kostet im Kreis zurzeit **ca. 8,70 €**. Im Landesdurchschnitt kostet eine derartige Tour zurzeit **ca. 9,00 €**. Die Spanne reicht von **ca. 7,85 €** im Kreis Plön bis **ca. 10,40 €** im Kreis Steinburg. Der Tarif des Kreises Rendsburg-Eckernförde rangiert in dieser Hinsicht **ca. 3,3%** unter dem Landesdurchschnitt.
- **5-km-Tour mit 5 Minuten Wartezeit:** Eine typische mittellange Taxitour von 5 km (einschließlich 5 Minuten Wartezeit) wird im Kreis Rendsburg-Eckernförde zurzeit mit **ca. 15,30 €** berechnet. In anderen Flächenkreisen des Landes kostet eine solche Tour aktuell im Durchschnitt **ca. 15,50 €**. Dabei reicht die Spanne von **ca. 14,00 €** im Kreis Plön bis **ca. 17,10 €** im Kreis Steinburg. In dieser Hinsicht bewegt sich der heimische Tarif **ca. 1,3%** unter dem Landesdurchschnitt.
- **10-km-Tour mit 5 Minuten Wartezeit:** Ein ähnliches Bild zeigt sich bei der 10-km-Tour mit 5 Minuten Wartezeit. Eine solche Tour kostet in Rendsburg-Eckernförde zurzeit **ca. 24,30 €**. Im Landesdurchschnitt werden für die gleiche Leistung zurzeit **ca. 24,80 €** fällig. Die Spanne reicht von **ca. 22,80 €** in Plön bis **ca. 25,90 €** in Steinburg und im Hzgt. Lauenburg. Bei der 10-km-Tour rangiert Rendsburg-Eckernförde **etwa 2,0%** unter dem Landesdurchschnitt.

Kreis Rendsburg-Eckernförde				
Taxitarife in Schleswig-Holstein (Tagtarif / Taxi max. 4 Fahrgäste)				
Kreis e	gültig seit	Beispieltouren		
		3 km ohne Wartezeit	5 km +5 min Wartezeit	10 km +5 min Wartezeit
Steinburg	Mai 18	10,42 €	17,07 €	25,87 €
Dithmarschen	Jul 15	9,70 €	16,02 €	25,77 €
Hzgt. Lauenburg	Dez 17	9,00 €	15,90 €	25,90 €
Nordfriesland (Festland)	Sep 18	9,15 €	15,85 €	25,10 €
Stormarn	Jan 18	8,70 €	15,70 €	25,70 €
Segeberg	Jan 15	9,20 €	15,50 €	25,00 €
Rendsburg-Eckernförde (aktuell)	Feb 15	8,70 €	15,30 €	24,30 €
Schleswig-Flensbeurg	Jan 15	8,75 €	15,25 €	24,00 €
Pinneberg	Aug 16	8,85 €	15,10 €	23,85 €
Ostholstein	Jan 15	8,75 €	15,07 €	24,82 €
Plön	Jan 15	7,85 €	14,02 €	22,77 €
Ø Schleswig-Holstein-Flächentarife (aktuell)		9,01 €	15,52 €	24,82 €
<u>Kreisfreie Städte (zur Information)</u>				
<i>Landeshauptstadt Kiel</i>	<i>Nov 17</i>	<i>9,05 €</i>	<i>14,55 €</i>	<i>22,10 €</i>
<i>Stadt Neumünster</i>	<i>Jun 14</i>	<i>8,30 €</i>	<i>12,40 €</i>	<i>20,40 €</i>
<i>Stadt Lübeck</i>	<i>Jan 15</i>	<i>8,60 €</i>	<i>13,80 €</i>	<i>21,40 €</i>
<i>Stadt Flensburg</i>	<i>Jan 15</i>	<i>8,90 €</i>	<i>14,83 €</i>	<i>22,63 €</i>
Ø Schleswig-Holstein kreisfr. Städte		8,71 €	13,90 €	21,63 €
<i>Krankenfahrt (1 Patient) 2015</i>	<i>Apr 15</i>	<i>7,30 €</i>	<i>12,60 €</i>	<i>20,60 €</i>
<i>Krankenfahrt (1 Patient) 2019</i>	<i>Apr 19</i>	<i>8,30 €</i>	<i>13,70 €</i>	<i>21,95 €</i>
Q. Genehmigungsbehörden / LV für das Taxi- und Mietwagengewerbe Schleswig-Holstein e.V.				

6.3 TAXITARIF UND SONDERVEREINBARUNGEN

Wirtschaftlich wichtiger als der amtliche Taxitarif sind im Flächenkreis Rendsburg-Eckernförde die Sondervereinbarungen über Krankenfahrten, die der Landesverband für das Taxi- und Mietwagengewerbe Schleswig-Holstein e.V. mit den Krankenkassen schließt.⁴ Rund 45% aller Taxierlöse werden im Kreisgebiet allein mit Krankenfahrten erzielt, die somit das wirtschaftliche Fundament des Gewerbes bilden, ohne die „normale“ Taxifahrten kaum noch möglich wären.

- **Belegung:** Bedeutung hat bei den Krankenfahrten die Belegung der Fahrzeuge: Fahrten mit nur einem Patienten werden anders vergütet als Fahrten mit zwei oder drei Fahrgästen. Der Einfachheit halber wird im Folgenden auf eine Belegung mit nur einem Patienten abgestellt, die dem Taxiverkehr am nächsten kommt. Die Vereinbarung unterscheidet weiterhin zwischen „einfachen“ Krankenfahrten und Fahrten für Dialyse-, Chemo- und Strahlenpatienten, wobei sich beide Tourenarten in Schleswig-Holstein preislich aber nur minimal unterscheiden.
- **Strukturelle Unterschiede:** Ähnlich wie der Taxitarif folgen die Sondervereinbarungen einer Tarifformel, allerdings mit leicht abweichenden Elementen. So entspricht beispielsweise die **Grundgebühr** des Taxitarifs dem **Mindestpreis** der Sondervereinbarung. Deutlich unterscheidet sich jedoch die **Anfahrtsgebühr**. Von den Krankenkassen werden lediglich **0,80 € / km** gezahlt (bei zwei Patienten: **1,28 € / km**). Nach oben ist die Anfahrt mit 5,00 € „gedeckelt“.
- **Preislicher Abstand:** Der preisliche Abstand zwischen Taxitarif und Sondervereinbarung beträgt aktuell **rund 10%** bei Touren zwischen 5 km und 10 km. Wegen des relativ hohen Mindestpreises in Höhe von 7,30 €, bleibt der Abstand zum Taxitarif für die Kurzstrecke bei knapp 5%.⁵ Werden zwei Patienten gleichzeitig befördert, liegt das Entgelt der Krankenkassen substanziell über dem Taxitarif – bei einer 10-km-Tour um knapp 40%; auf Kurzstrecken sogar mehr als 50%!
- **Preisliche Entwicklung:** Von April 2015 bis April 2019 sind auch Krankenfahrten teurer geworden. Sofern nur ein Patient gefahren wird, lag das Plus zwischen **knapp 14%** für eine 3-km-Tour bis **knapp 7% für eine 10-km-Tour**. Die Entgelte für die Krankenförderung wurden von 2015 bis 2019 um überschlägig **10%** angehoben. Bei zwei gleichzeitig beförderten Patienten rangierte das Plus um jeweils 1 bis 2%-Punkte höher.

⁴ Siehe Anlage B zur Vereinbarung zwischen dem Landesverband für das Taxi- und Mietwagengewerbe Schleswig-Holstein e.V. und den Landesverbänden der Krankenkassen v. 21.08.2018.

⁵ Zu den Zahlen siehe Tabelle auf Seite 46.

7 TARIFVORSCHLAG KREISVERWALTUNG

7.1 ECKPUNKTE DES TARIFKONZEPTS

Es liegt ein Tarifvorschlag der Kreisverwaltung vor, der im Rahmen der Gutachtenerstellung zu prüfen war. Vom aktuellen Tarif unterscheidet sich der Vorschlag in der **Höhe** und in der **Struktur**. Erklärtes Ziel ist es, den Taxitarif zu vereinfachen und ihn damit transparenter und verbraucherfreundlicher zu gestalten. Die Taxinutzung soll auch in der Fläche des Kreises einfacher und erschwinglicher werden:

- **Nachttarif:** Der aktuelle Taxitarif unterscheidet zwischen Hauptverkehrs- und Randzeiten (montags bis samstags von 22:00 bis 06:00 Uhr sowie sonn- und feiertags). Nach Einschätzung der Kreisverwaltung hat der Nachttarif geringe Bedeutung. Im Sinne der Tariftransparenz soll daher künftig der Nachttarif entfallen, wobei offen bleibt, ob von der Abschaffung auch die Sonn- und Feiertage betroffen sind.
- **Großraumtarif:** Für Fahrten mit Großraumtaxis gilt zurzeit ein gesonderter Tarif, der zudem nach Haupt- und Randzeiten unterscheidet. Stattdessen setzt die Kreisverwaltung auf einen einmaligen Großraumzuschlag.
- **Zusätzliche Tarifstaffel:** Ab dem 3. Kilometer bis einschließlich dem 6. Kilometer wird eine zusätzliche Kilometerstaffel eingefügt und damit eine teils erhebliche Absenkung des Kilometerentgelts vorgenommen. Längere Touren sind – so die Argumentation der Kreisverwaltung – häufig Überlandfahrten und werden daher schneller als Stadtfahrten abgewickelt, so dass hier ein Abschlag gewährt werden sollte – im Interesse der Verbraucher und als Anreiz, auch für längere Strecken ein Taxi zu bestellen.
- **Anfahrtstarif:** Bei Anfahrten außerhalb der Betriebssitzgemeinde wird zurzeit das „normale“ Kilometerentgelt (gemäß § 2 Taxitarifordnung) berechnet – sofern die Fahrt nicht in die Betriebssitzgemeinde zurückführt. Die Verwaltung fordert, „die Kosten für die Anfahrt ... an die tatsächlichen Betriebskosten anzupassen“ und setzt hierfür **0,70 € / km** an – von der Grenze der Betriebssitzgemeinde bis zum Besteller.
- **Wartezeitentgelt:** Künftig zählt das Wartezeitentgelt in Höhe von 36,00 € / Std. bei jeder Unterschreitung der Grenzgeschwindigkeit.

- **Normalfahrzeug:** Preislich wirkt sich der Tarifvorschlag der Kreisverwaltung sehr unterschiedlich aus – je nach Tageszeit und Fahrzeugart. In der **Hauptverkehrszeit** läuft der Vorschlag für Normalfahrzeuge (4 Fahrgäste) auf eine Anhebung im Kurz- und Mittelstreckenbereich um ca. 4% bis ca. 7% hinaus. In der **Randzeit** kommt es dagegen zur Senkung zwischen ca. 2% bis ca. 6%.
- **Großraumfahrzeug:** Andererseits sorgt der Vorschlag der Kreisverwaltung für eine substantielle Preissteigerung – besonders bei kurzen und mittleren Großraumtours. So verteuert sich beispielsweise eine 3-km in der Hauptverkehrszeit um gut 24% bzw. um ca. 12% in der Randzeit.

Die folgende Tabelle zeigt den preislichen Unterschied zwischen aktuellem Taxitarif und dem Vorschlag der Kreisverwaltung:

Kreis Rendsburg - Eckernförde				
aktueller Tarif vs. Tarifvorschlag				
Tarifelement	aktuell	Vorschlag Kreisverwaltung		
	Tarif	Tarif	Veränderung	
	in €	in €	in €	in %
Normalfahrzeug				
Grundpreis (Werktag)	3,00 €	3,30 €	0,30 €	10,0%
Grundpreis (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	3,60 €	3,30 €	-0,30 €	-8,3%
km-Entgelt 1. - 3. km (Werktag)	1,90 €	2,00 €	0,10 €	5,3%
km-Entgelt 1. - 3. km (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	2,00 €	2,00 €	0,00 €	0,0%
km-Entgelt 4. - 6. km (Werktag)	1,80 €	1,80 €	0,00 €	0,0%
km-Entgelt 4. - 6. km (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	1,80 €	1,80 €	0,00 €	0,0%
km-Entgelt 6 + km (Werktag)	1,80 €	1,50 €	-0,30 €	-16,7%
km-Entgelt 6 + km (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	1,80 €	1,50 €	-0,30 €	-16,7%
Wartezeit pro Std.	36,00 €	36,00 €	0,00 €	0,0%
Großraumfahrzeug				
einmaliger GR-Zuschlag	0,00 €	6,00 €	6,00 €	neu
Grundpreis (Werktag)	5,30 €	3,30 €	-2,00 €	-37,7%
Grundpreis (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	6,00 €	3,30 €	-2,70 €	-45,0%
km-Entgelt 1. - 3. km (Werktag)	2,40 €	2,00 €	-0,40 €	-16,7%
km-Entgelt 1. - 3. km (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	2,55 €	2,00 €	-0,55 €	-21,6%
km-Entgelt 4. - 6. km (Werktag)	2,40 €	1,80 €	-0,60 €	-25,0%
km-Entgelt 4. - 6. km (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	2,55 €	1,80 €	-0,75 €	-29,4%
km-Entgelt 6 + km (Werktag)	2,00 €	1,50 €	-0,50 €	-25,0%
km-Entgelt 6 + km (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	2,00 €	1,50 €	-0,50 €	-25,0%
Wartezeit pro Std.	36,00 €	36,00 €	0,00 €	0,0%
Anfahrtentgelt	lt. Km-Entgelt		0,70 €	unterschiedl.
Normalfahrzeug				
Werktag				
3 km Tour ohne Wartezeit	8,70 €	9,30 €	0,60 €	6,9%
5 km Tour mit 5 min Wartezeit	15,30 €	15,90 €	0,60 €	3,9%
10 km Tour mit 5 min Wartezeit	24,30 €	23,70 €	-0,60 €	-2,5%
Nacht / Sonn-/ Feiertag				
3 km Tour ohne Wartezeit	9,60 €	9,30 €	-0,30 €	-3,1%
5 km Tour mit 5 min Wartezeit	16,20 €	15,90 €	-0,30 €	-1,9%
10 km Tour mit 5 min Wartezeit	25,20 €	23,70 €	-1,50 €	-6,0%
Großraumfahrzeug				
Tag				
3 km Tour ohne Wartezeit	12,50 €	15,30 €	2,80 €	22,4%
5 km Tour mit 5 min Wartezeit	19,50 €	21,90 €	2,40 €	12,3%
10 km Tour mit 5 min Wartezeit	29,50 €	29,70 €	0,20 €	0,7%
Nacht				
3 km Tour ohne Wartezeit	13,65 €	15,30 €	1,65 €	12,1%
5 km Tour mit 5 min Wartezeit	20,65 €	21,90 €	1,25 €	6,1%
10 km Tour mit 5 min Wartezeit	30,65 €	29,70 €	-0,95 €	-3,1%

7.2 KRITIK AM TARIFVORSCHLAG DER KREISVERWALTUNG

Der Tarifvorschlag der Kreisverwaltung beinhaltet wichtige Elemente einer zukunftsorientierten Tarifgestaltung. Zielführend sind aus unserer Sicht die Vorschläge zur künftigen Struktur, die auf eine deutliche Vereinfachung des Tarifs hinauslaufen. Andererseits wird der Vorschlag nicht voll den Anforderungen an einen wirtschaftlich auskömmlichen Tarif gerecht. Zudem ist eine Reihe von „Unwuchten“ zu erkennen, die der Überarbeitung bedürfen:

- **Höhe des Tarifs:** Das Kerngeschäft des Taxigewerbes im Kreis Rendsburg-Eckernförde findet in der Hauptverkehrszeit, d.h. montags bis samstags zwischen 06:00 und 22:00 Uhr statt. Auf diese Zeit entfallen ca. 83% aller Touren; in der Fläche des Kreises liegt der Anteil sogar bei ca. 87%. Für diese Kernzeit läuft der Tarifvorschlag auf eine Anhebung in Höhe von **ca. 3,9%** für eine 5-km-Tour (mit 5 min Wartezeit) hinaus. Damit wird der bis 2020 erforderliche Anstieg um **rund 10%** nicht erreicht.
- **Nachttarif:** Mit dem Nachttarifs werden nur noch ca. 17% der Touren im Kreisgebiet gefahren – in der Fläche nur noch 13%. Wegen der geringen Bedeutung, erscheint die Abschaffung des Nachttarifs auf den ersten Blick nachvollziehbar. Allerdings würde damit ein „falsches Signal“ gesetzt: Schon heute haben die Unternehmer erhebliche Probleme, die Nachtschichten zu besetzen. Mit der Verbesserung der Einnahmesituation in den Nachtstunden sollte auch ein Anreiz geschaffen werden, Taxis in Schwachlastzeiten „auf die Straße“ zu bringen und damit der abnehmenden Verfügbarkeit entgegenzuwirken. Daher sollte auch weiterhin ein erhöhter Nacht- bzw. Randzeitentarif bestehen bleiben.
- **Arbeitszeitgesetz:** Laut Arbeitszeitgesetz sind zudem in der Zeit von 23:00 bis 06:00 Uhr Nachtzuschläge zu zahlen, die Berücksichtigung finden müssten. Überschlägig würde ein 25%iger-Nachtaufschlag ab 23:00 Uhr zum Lohn mit ca. 15% auf die Gesamtkosten durchschlagen.
- **Preislicher Abstand:** Die Kostenwirkung wird teilweise durch die höhere nächtliche Fließgeschwindigkeit ausgeglichen. Während die Fließgeschwindigkeit beispielsweise in der Fläche des Kreises nachts bei **ca. 43 km/h** liegt, rangiert der Wert in der Hauptverkehrszeit bei **ca. 35 km/h**. Der effektive Kosteneffekt ist nur schwer zu schätzen, dürfte aber bei 7% bis 10% liegen. Damit ist zugleich der anzustrebende preisliche Abstand zwischen Tag- und Nachttarif annähernd bestimmt. Zurzeit liegt der preisliche Abstand zwischen Hauptverkehrs- und Randzeiten im Kreisgebiet zwischen ca. 4% bei längeren Touren und ca. 10% bei Kurztouren.

- **Großraumtarif:** Für Fahrten mit Großraumtaxis gilt zurzeit ein gesonderter Tarif, der auch noch nach Haupt- und Randzeiten unterscheidet. Die Abschaffung des eigenständigen Großraumtarifs ist zu befürworten. Stattdessen setzt der Vorschlag der Kreisverwaltung auf einen einmaligen Großraumzuschlag in Höhe von 6,00 €. Die Folge: Kurze Touren von 3-km werden massiv teurer (22%), wohingegen längere Touren von 10-km sogar günstiger werden. Daher sollte über einen moderateren Zuschlag nachgedacht werden. Tatsächlich unterscheiden sich die durchschnittlichen Anschaffungs- und Betriebskosten von Großraum- und Normalfahrzeugen im Kreisgebiet nur unwesentlich. Im Vordergrund steht daher der Mehrnutzen für den Fahrgast. Daher kann auf Marktpreise zurückgegriffen werden. Die Kreise Pinneberg und Schleswig-Flensburg setzen einen Großraumzuschlag von 3,00 € an, der Kreis Plön 5,00 €. In Niedersachsen arbeitet etwa die Hälfte der Landkreise mit Großraumzuschlägen – fast durchgängig mit vertretbaren 5,00 €.
- **3. Tarifstaffel:** Zu begrüßen ist auch die Einführung einer 3. Kilometerstaffel, mit der auch längere Taxitouren attraktiv werden. Im Durchschnitt ist eine tarifpflichtige Taxitour im Kreis Rendsburg-Eckernförde ca. 7,2 km lang, wobei die Werte zwischen der Stadt Rendsburg (ca. 5 km) und dem ländlichen Bereich (ca. 9 km) deutlich abweichen. Durch die Einführung einer 3. Tarifstaffel könnte sich jedoch die Einnahmesituation der ländlichen Betriebe verschlechtern. Ob andererseits die angestrebte Attraktivitätssteigerung einen Ausgleich schafft, kann nicht beurteilt werden.
- **Anfahrtstarif:** Die bisherige Regelung des Anfahrtstarifs führt zuweilen zu überraschend hohen Kosten. Die vorliegenden digitalen Daten geben keinen Aufschluss über die tatsächliche Bedeutung der Anfahrtserlöse, deren Anteil am gesamten Tourengeschehen aber überschaubar sein dürfte. Dem Anspruch, das Anfahrtsergelt an die tatsächlichen Kosten heranzuführen, wird der Vorschlag von **0,70 € / km** aber nicht gerecht.
- **Ungewöhnliche Kombination:** Obwohl der Taxitarif des Kreises Rendsburg-Eckernförde bundesweit eher zu den günstigen Tarifen zählt, steht er „im Verdacht“, recht teuer zu sein. Die Konstellation aus außerordentlich großem Flächenkreis, außergewöhnlicher Konzentration der Taxisflotte auf wenige Standorte bei gleichzeitig außergewöhnlich hohem Anfahrtsergelt dürfte wesentlich beigetragen haben, dass das Taxigewerbe im Kreis Rendsburg-Eckernförde im Ruf der Überteuerung steht.

- **Vertretbarer Abschlag:** Ein wirtschaftlich vertretbarer Anfahrtstarif sollte alle variablen und fixen Kosten der Anfahrt und der Rückfahrt decken. Ein Abschlag ist allenfalls bei den Lohnkosten zu rechtfertigen – wegen der höheren Fließgeschwindigkeit bei Überlandfahrten. In der Fläche des Kreises werden „Ortstouren“ bis 5 km Länge im Durchschnitt mit branchenüblichen **22,6 km/h** gefahren, wohingegen Fahrten von mehr als 5 km im Durchschnitt mit **45,8 km/h** schneller sind. Überschlägig kann daher angenommen werden, dass für Anfahrten zu Bestelladressen außerhalb des Betriebssitzes nur etwa die Hälfte der Personalkosten anfallen. Da die Personalkosten ca. 60% der Gesamtkosten ausmachen, kann überschlägig mit 30% Personalanteil gerechnet werden. Zusammen mit den 40% allgemeinen Kosten errechnen sich somit 70% an den Gesamtkosten, so dass ein **Abschlag von ca. 30%** auf dem normalen Kilometerentgelt vertretbar erscheint. Legt man überschlägig ein „normales“ Kilometerentgelt in Höhe von 2,00 € / km zugrunde, so erscheint ein Anfahrtsentgelt in Höhe von **1,40 € / km** vertretbar.
- **Informationspflicht:** Zur Vermeidung von Überraschungen bei der Anfahrt können Informationspflichten beitragen. Auswärtige Bestellungen werden in aller Regel telefonisch entgegengenommen. Dabei sollte der Besteller auf die voraussichtlichen Anfahrtskosten hingewiesen werden. Die Informationspflicht kann auch in der Tarifordnung verankert werden: So sieht beispielsweise der für zahlreiche Städte und Kreise in Sachsen und Sachsen-Anhalt gültige „Mitteldeutsche Taxitarif“ vor, dass „*bei Anfahrten außerhalb des Betriebssitzes ... der Fahrgast über die anfallenden Gebühren für die Anfahrt zu informieren*“ ist.⁶
- **Karenzzeitregelung:** Die Abschaffung der Karenzzeitregelung ist zu begrüßen. Sie hat erhebliche Bedeutung für das **großstädtische** Taxigewerbe, das unter beständigem Stau und Stop-and-go-Verkehr zu leiden hat. Schattentaxameter-Messungen in Hamburg zeigen, dass die dortige Karenzzeitregelung zu einem Mindererlös von rund 10% führt. In **Flächenkreisen** sind Staus wesentlich seltener, so dass der Effekt überschaubar bleibt und daher auch wegfallen kann. Zum Tragen kommt die Regelung zurzeit wahrscheinlich nur am Kanaltunnel Rendsburg und an der Rader Hochbrücke – zwei notorischen „Staufallen“.

⁶ Siehe z.B. Verordnung des Landkreises Leipzig über Beförderungsentgelte und –bedingungen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen im Pflichtfahrgebiet Landkreis Leipzig.

8 TARIFVORSCHLÄGE LINNE + KRAUSE

Seit der letzten Tarifierhebung 2015 und mit Blick auf die **Anfang 2020** geplante erneute Anhebung des gesetzlichen Mindestlohns, zeichnet sich im Taxigewerbe des Kreises Rendsburg-Eckernförde ein Anpassungsbedarf in der Größenordnung von **rund 10,0%** ab. Im Folgenden haben wir zwei Tarifvarianten ausgearbeitet, die dem 10%-Ziel Rechnung tragen:

- **Tarifvariante A:** Tarifvariante A greift den Vorschlag der Kreisverwaltung auf und aktualisiert ihn in der Höhe. Gleichzeitig wird der Tarif vereinfacht und damit **transparenter** und **kundenfreundlicher** gestaltet. Ein gesonderter Tarif für die **Nacht-/ Randzeiten** bleibt jedoch erhalten; der eigenständige **Großraumtarif** entfällt dagegen und wird durch einen einmaligen **Zuschlag** für die Nutzung eines Großraumtaxi mit 5 und mehr Fahrgästen ersetzt. Weiterhin ist eine zusätzliche Tarifstaffel vorgesehen. Darüber hinaus fließen die Erwägungen zum **Anfahrtstarif** ein.
- **Tarifvariante B:** Tarifvariante B lässt die bisherige Tarifstruktur unverändert, passt aber die Tarifelemente den betriebswirtschaftlichen Erfordernissen an.

Die Eckwerte der beiden Tarifvarianten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen. Die inhaltliche Begründung ergibt sich aus der obigen Kritik am Tarifvorschlag der Kreisverwaltung:

Kreis Rendsburg - Eckernförde							
aktueller Tarif vs. Tarifvorschläge L + K							
Tarifelement	aktuell	Tarifvariante A (3 Staffeln / ohne GR-Tarif) L + K			Tarifvariante B (2 Staffeln) L + K		
	Tarif	Tarif	Veränderung		Tarif	Veränderung	
	in €	in €	in €	in %	in €	in €	in %
Normalfahrzeug							
Grundpreis (Werktag)	3,00 €	3,50 €	0,50 €	16,7%	3,20 €	0,20 €	6,7%
Grundpreis (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	3,60 €	4,00 €	0,40 €	11,1%	3,90 €	0,30 €	8,3%
km-Entgelt 1. - 3. km (Werktag)	1,90 €	2,10 €	0,20 €	10,5%	2,15 €	0,25 €	13,2%
km-Entgelt 1. - 3. km (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	2,00 €	2,30 €	0,30 €	15,0%	2,25 €	0,25 €	12,5%
km-Entgelt 4. - 6. km (Werktag)	1,80 €	2,05 €	0,25 €	13,9%	2,00 €	0,20 €	11,1%
km-Entgelt 4. - 6. km (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	1,80 €	1,95 €	0,15 €	8,3%	2,00 €	0,20 €	11,1%
km-Entgelt 6 + km (Werktag)	1,80 €	1,75 €	-0,05 €	-2,8%	2,00 €	0,20 €	11,1%
km-Entgelt 6 + km (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	1,80 €	1,60 €	-0,20 €	-11,1%	2,00 €	0,20 €	11,1%
Wartezeit pro Std.	36,00 €	36,00 €	0,00 €	0,0%	36,00 €	0,00 €	0,0%
Großraumfahrzeug							
einmaliger GR-Zuschlag	0,00 €	5,00 €	5,00 €	neu	0,00 €		
Grundpreis (Werktag)	5,30 €	3,50 €	-1,80 €	-34,0%	5,80 €	0,50 €	9,4%
Grundpreis (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	6,00 €	4,00 €	-2,00 €	-33,3%	6,80 €	0,80 €	13,3%
km-Entgelt 1. - 3. km (Werktag)	2,40 €	2,10 €	-0,30 €	-12,5%	2,65 €	0,25 €	10,4%
km-Entgelt 1. - 3. km (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	2,55 €	2,30 €	-0,25 €	-9,8%	2,65 €	0,10 €	3,9%
km-Entgelt 4. - 6. km (Werktag)	2,40 €	2,05 €	-0,35 €	-14,6%	2,65 €	0,25 €	10,4%
km-Entgelt 4. - 6. km (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	2,00 €	1,95 €	-0,05 €	-2,5%	2,65 €	0,65 €	32,5%
km-Entgelt 6 + km (Werktag)	2,00 €	1,75 €	-0,25 €	-12,5%	2,20 €	0,20 €	10,0%
km-Entgelt 6 + km (Nacht / Sonn-/ Feiertag)	2,00 €	1,60 €	-0,40 €	-20,0%	2,00 €	0,00 €	0,0%
Wartezeit pro Std.	36,00 €	36,00 €	0,00 €	0,0%	36,00 €	0,00 €	0,0%
Anfahrntgelt pro km	lt. Km-Entgelt	1,40 €		neu	1,40 €		neu
Preislicher Effekt							
Normalfahrzeug							
Werktag							
3 km Tour ohne Wartezeit	8,70 €	9,80 €	1,10 €	12,6%	9,65 €	0,95 €	10,9%
5 km Tour mit 5 min Wartezeit	15,30 €	16,90 €	1,60 €	10,5%	16,65 €	1,35 €	8,8%
10 km Tour mit 5 min Wartezeit	24,30 €	25,95 €	1,65 €	6,8%	26,65 €	2,35 €	9,7%
Gewichteter preislicher Effekt				10,0%			10,0%
Nacht / Sonn-/ Feiertag							
3 km Tour ohne Wartezeit	9,60 €	10,90 €	1,30 €	13,5%	10,65 €	1,05 €	10,9%
5 km Tour mit 5 min Wartezeit	16,20 €	17,80 €	1,60 €	9,9%	17,65 €	1,45 €	9,0%
10 km Tour mit 5 min Wartezeit	25,20 €	26,15 €	0,95 €	3,8%	27,65 €	2,45 €	9,7%
Gewichteter preislicher Effekt				9,2%			10,1%
Großraumfahrzeug							
Tag							
3 km Tour ohne Wartezeit	12,50 €	14,80 €	2,30 €	18,4%	13,75 €	1,25 €	10,0%
5 km Tour mit 5 min Wartezeit	19,50 €	21,30 €	1,80 €	9,2%	21,15 €	1,65 €	8,5%
10 km Tour mit 5 min Wartezeit	29,50 €	30,05 €	0,55 €	1,9%	32,15 €	2,65 €	9,0%
Gewichteter preislicher Effekt				10,4%			9,3%
Nacht							
3 km Tour ohne Wartezeit	13,65 €	15,90 €	2,25 €	16,5%	14,75 €	1,10 €	8,1%
5 km Tour mit 5 min Wartezeit	20,65 €	22,80 €	2,15 €	10,4%	23,05 €	2,40 €	11,6%
10 km Tour mit 5 min Wartezeit	30,65 €	31,15 €	0,50 €	1,6%	33,70 €	3,05 €	10,0%
Gewichteter preislicher Effekt				9,7%			9,5%

9 FLANKIERENDE THEMEN

Ergänzend zur Begutachtung des Taxitarifs war eine Stellungnahme zur telefonischen Erreichbarkeit sowie zur angedachten Aufhebung der Betriebsitzbindung beauftragt:

9.1 EINHEITLICHE TELEFONNUMMER

Vielfach wird laut Kreisverwaltung über die schwere Erreichbarkeit von Taxis „in der Fläche“ geklagt. In diesem Zusammenhang wird vorgeschlagen, für alle Betriebe im Kreisgebiet eine gemeinsame Telefonnummer zu schalten, die eine bessere Koordination und Disposition der Fahrzeuge ermöglicht und damit die Attraktivität des Taxiangebots steigert.

Theoretisch bietet § 47 Abs. 3 PBefG die Möglichkeit, „*Annahme und Ausführung von fernmündlichen Fahraufträgen*“ durch die Genehmigungsbehörde zu regeln, allerdings ist keine konkrete Umsetzung bekannt. Eine solche Regelung stößt in der Fläche aber in aller Regel auf erheblichen Widerstand:

- **Kollektive Disposition:** Der Gedanke einer gemeinschaftlichen Disposition ist im Taxigewerbe nicht fremd. Besonders in Großstädten wie Kiel, Hamburg oder Berlin bildet die gemeinschaftliche Tourenvermittlung das Herzstück des Taxigewerbes und ist dort als zentrales Dispositionsinstrument fest verankert – häufig sogar in genossenschaftlicher Form.
- **Kundenbindung:** Was in der Großstadt effizient funktioniert, scheitert zumeist in der Fläche. Der Grund: In Großstädten läuft die Kundenbindung nur im Ausnahmefall direkt zwischen Taxibetrieb und Kunde. Die Taxizentrale fungiert als kollektives Vertriebsinstrument und verleiht dem Produkt Taxi zugleich Markencharakter, wie beispielhaft der Erfolg von **Mare-Taxi** in Kiel oder **Hansa-Funktaxi** in Hamburg zeigen. Im ländlichen und kleinstädtischen Taxigewerbe erfolgt die Bindung dagegen direkt zwischen Kunde und Taxiunternehmen.

- **Zentraler Unternehmenswert:** Kundenbindung (besonders zu gewerblichen Kunden), Telefonnummer und die häufig mit dem Unternehmensnamen verbundene Marke, bilden den **zentralen immateriellen Geschäftswert**, den es gegenüber Wettbewerbern zu schützen gilt. Aus diesem Grunde hat eine kollektive Auftragsvermittlung allenfalls in kleineren Städten eine Chance. Voraussetzung ist, dass sich eine Vielzahl von Kleinanbietern gemeinsam am Markt zu positionieren versucht (z.B. Kieler Funk-Taxi-Zentrale eG). Die Taximärkte von Rendsburg oder Eckernförde werden aber durch größere Mehrwagenbetriebe beherrscht, die kein Interesse haben, Wettbewerbern Zugang zu „ihren“ Kunden zu eröffnen.
- **Geringes Funkaufkommen:** Die Risikobereitschaft schwindet umso mehr, je kleiner der örtliche Funkmarkt. Funkvermittelte Touren habe im Kreis Rendsburg-Eckernförde generell nur mäßige Bedeutung – allenfalls im städtischen Bereich.
- **Technische Voraussetzung:** Jede gemeinschaftliche Fahrtenvermittlung erfordert ein Minimum an technischer und organisatorischer Infrastruktur. Das Problem: Die größeren Unternehmen, die über solche Mittel verfügen, haben kein Interesse, Wettbewerber davon profitieren zu lassen. Und Unternehmen, die u.U. davon profitieren könnten, besitzen nicht das erforderliche Equipment.
- **Lösungsansatz Fremdvermittlung:** Denkbar wäre allenfalls eine sogenannte Fremdvermittlung über eine „neutrale“ Stelle wie beispielsweise die **Kieler Funk-Taxi-Zentrale eG** oder die **Hansa-Funktaxi eG** in Hamburg. Beide übernehmen bereits die Tourenvermittlung für kleinere Taxizentralen im Hamburger Umland (Elmshorn; Wedel, Reinbek, Schenefeld etc.), die dadurch Personalkosten einsparen. Die Erfahrung aus diesen Städten zeigt, dass die Fremdvermittlung erhebliche Investitionen in die Vermittlungstechnik erfordert - auch auf Seiten der angeschlossenen Betriebe. Kosten und Nutzen stehen damit für keinen Beteiligten in vernünftigem Verhältnis.
- **Lösungsansatz MPC-Software:** Relativ gut vertreten ist im Kreis Rendsburg-Eckernförde der **Software-Anbieter MPC**, der – neben seinem Taxi-Abrechnungstool - eine eigene weniger komplexe Vermittlungstechnik anbietet, die sich wahrscheinlich auch für eine gemeinschaftliche Disposition eignet. Das Problem: Die MPC-Technik wird im Kreis von jenen Taxibetrieben eingesetzt, die mutmaßlich das geringste Interesse an einer gemeinschaftlichen Vermittlung haben.

- **Lösungsansatz Dienstplan:** Die Wahrscheinlichkeit, dass die Unternehmer im Kreis Rendsburg-Eckernförde aus eigenem Antrieb eine gemeinsame Telefonerreichbarkeit organisieren, ist gering. § 47 Abs. 3 PBefG i.V.m. § 21 PBefG bietet dem Kreis eine rechtliche Handhabe, die Betriebspflicht zu konkretisieren: Die Genehmigungsbehörde kann die „*Einzelheiten des Dienstbetriebs ... regeln*“ – bis zur Erstellung von Dienstplänen. Dafür bedarf es einer entsprechenden Regelung in der Taxiordnung.⁷ In der Praxis ist ein Dienstplan aber nicht gegen die Unternehmer und deren Interessen durchzusetzen. Zudem gilt die Bereitstellungspflicht nur für den jeweiligen Betriebssitz. Das Problem: Zwei Drittel der Bevölkerung im Kreis Rendsburg-Eckernförde wohnen in Gemeinden ohne eigene Taxiversorgung, so dass dort – wo es am nötigsten wäre – auch kein Dienstplan erstellt werden kann. Der niederrheinische Kreis Viersen zählt zu den wenigen Kreisen, deren Taxiordnung die Möglichkeit eines Dienstplans vorsieht. Wegen der Insolvenz eines Großbetriebs mit ca. 250 Taxis (verteilt auf drei Kreise), kommt es dort seit Ende 2017 zu massiven Bedienungsengpässen, gegen die aber auch kein Dienstplan hilft.

Die Idee, eine gemeinsame telefonische Erreichbarkeit aller Taxis im Kreisgebiet zu erreichen ist prinzipiell zu begrüßen. Wegen der konkreten Umstände im Kreis Rendsburg-Eckernförde und wegen der zu erwartenden Umsetzungsprobleme, sind die Chancen einer Realisierung aber gering.

⁷ Beispiel: § 4 Dienstplan. Verordnung über den Verkehr mit Taxis (Taxiordnung) für den Kreis Viersen in der Fassung der Änderungsverordnung vom 02.10.2000,

9.2 BEREITHALTUNGSBEFUGNIS IM KREISGEBIET

Kann eine Erweiterung der Bereitstellungsbezugnis auf den gesamten Kreis zu einer besseren Taxiversorgung führen? Gemäß § 47 Abs. 2 PBefG dürfen Taxis „*nur in der Gemeinde bereithalten werden, in der der Unternehmer seinen Betriebssitz hat*“.

- **Rechtlicher Klärungsbedarf:** Unter bestimmten Bedingungen kann die Genehmigungsbehörde „*das Bereithalten an behördlich zugelassenen Stellen außerhalb der Betriebssitzgemeinde gestatten*“ – und zwar im „*Einvernehmen mit anderen Genehmigungsbehörden*“. Die Regelung wurde unseres Wissens geschaffen, damit sich Stadt-Taxis auch an Flughäfen im Umland bereitstellen können – wie z.B. in München, Stuttgart oder Leipzig. Ob die Ausnahmeregelung auch innerhalb des Kreises greift, sollte vorab rechtlich geklärt werden.
- **Events / Diskotheken:** Unter Bereithaltung wird auch das Herumfahren auf der Suche nach Fahrgästen verstanden,⁸ so dass kein ausgewiesener Halteplatz erforderlich ist. Das würde bedeuten, dass sich Taxis aus dem gesamten Kreisgebiet vor frequentierten Diskotheken oder besonderen Events jederzeit bereithalten dürfen. Zu dieser Frage sollte auf alle Fälle das Taxigewerbe gehört werden.
- **Legitimation des Status quo:** Augenscheinlich werden im Kreis Rendsburg-Eckernförde schon heute Taxis regelmäßig zu Fahrten außerhalb des Betriebssitzes eingesetzt und auch dort bereithalten – verständlich, weil zwei Drittel der Bevölkerung in Städten und Gemeinden ohne eigene Taxi am Ort leben. In einzelnen Fällen (Hohn, Damp) wurde bereits die Erlaubnis zur Bereitstellung für ortsfremde Taxis erteilt. Mit der Erweiterung der Bereitstellungsbezugnis würde also auch der Status quo legitimiert.
- **Konzentration:** Der Zweck der Beschränkung der Bereithaltung auf den Betriebssitz besteht darin, das örtliche Gewerbe zu schützen. Insbesondere soll vermieden werden, dass ländliche Taxis in die Kreisstadt drängen und die Fläche dadurch unversorgt bleibt. Wegen der starken Taxiflotten der Städte Rendsburg und Eckernförde, erscheint die Gefahr im Kreis Rendsburg-Eckernförde aber eher gering. Auch hierzu sollte das Taxigewerbe angehört werden.

⁸ siehe OLG Celle Urteil v. 31.05.2017 (2 Ss (OWi) 60/17)

10 ZUSAMMENFASSUNG & EMPFEHLUNG

- **Methode:** Die vorliegende Untersuchung basiert auf einem dreifachen methodischen Ansatz: Als Datenbasis dienen die **betrieblichen und steuerlichen Angaben**, die bei den Taxiunternehmern des Kreises mit Hilfe eines Erhebungsbogens abgefragt wurden. Daneben haben einige Unternehmer **digitale Taxameterdaten** zur Verfügung gestellt, die vertieften Einblick in das Tourengeschehen gewähren. Schließlich wurden die im Kreis ermittelten Ergebnisse in Bezug zu landes- und bundesweiten **Vergleichsdaten** gestellt.
- **Grauwirtschaft:** Wie in fast allen anderen bislang untersuchten Städten und Landkreisen haben wir auch im Kreis Rendsburg-Eckernförde einen Grauwirtschaftssektor festgestellt: Ca. 44% der Betriebe mit ca. 24% der Taxiflotte arbeitet jenseits der betriebswirtschaftlich Plausibilität. Um die Ergebnisse nicht zu verzerren, wurden diese „semiprofessionellen“ Betriebe aus der Wertung genommen und getrennt ausgewertet.
- **Siedlungsstruktur:** Eine Besonderheit des Kreises Rendsburg-Eckernförde besteht in seiner räumlichen Größe und Vielfalt – vom mittelholsteinischen Geestdorf Hanerau-Hademarschen über das großstadtähnliche Kronshagen bis zum Ostseebad Damp.
- **Starke Konzentration der Taxiflotte:** Dabei konzentriert sich das Taxigewerbe sehr stark auf die beiden städtischen Zentren Rendsburg und Eckernförde, wo rund 60% der Taxiflotte des Kreises beheimatet sind. Etwa **zwei Drittel** der Kreisbevölkerung wohnt dagegen in Städten und Gemeinden ohne eigenen Taxibetrieb am Ort. Etwa **die Hälfte** der Bevölkerung hat zudem noch nicht einmal einen Mietwagenbetrieb am Wohnort.
- **Erosion des Taxigewerbes:** Hinzu kommt eine fortschreitende **Erosion** des ländlichen Taxigewerbes („*Flucht in den Mietwagen*“). Umso größer wird die Bedeutung der leistungsfähigen Taxibetriebe in Rendsburg, Eckernförde und an einigen Streustandorten, die über die Gemeindegrenzen hinaus im Einsatz sind – verbunden mit zuweilen langen **Anfahrtswegen**.
- **Nachfragestruktur:** Noch stärker als in anderen Flächenkreisen ist die Taxinachfrage im Kreis Rendsburg-Eckernförde auf die Krankenförderung (ca. 45% Umsatzanteil) orientiert – in der Fläche noch mehr als in den städtischen Zentren. Von Bedeutung sind weiterhin Rechnungsfahrten im Rahmen des ÖPNV (ca. 14%), Schülerfahrten (ca. 5%) sowie für Menschen mit Behinderung (ca. 9%).
- **Tarifrelevanter Umsatz:** In der Summe werden kaum mehr als 20% der Umsätze zum amtlichen Taxitarif gefahren. Das relativiert die Bedeutung des Taxitarifs.

- **Personalintensive Betriebe:** Der leistungsfähige Kern des Taxigewerbes besteht aus gut einer Handvoll mittlerer und größerer Betriebe, die für die Taxiversorgung im gesamten Kreisgebiet von Bedeutung sind. Wegen der hohen Personalkosten arbeiten diese Betriebe zu hohen Kosten. Um den leistungsfähigen Kern zu erhalten, sollte die künftige Tarifgestaltung nicht an den Erfordernissen dieser Kerngruppe vorbeigehen.
- **Taxiflotte:** Die Taxiflotte des Kreises Rendsburg-Eckernförde ist relativ hochwertig. Das belegen der hohe Neufahrzeuganteil (ca. 85%), der hohen Anschaffungswert (ca. 30.300 € pro Fahrzeug) und das moderate Durchschnittsalter der professionell eingesetzten Fahrzeuge (ca. 4,4 Jahre). Auffällig ist der hohe Anteil überwiegend aus Eigenmitteln finanzierter Taxis in der Fläche des Kreises. Die anhaltende Diesel-Diskussion verunsichert zurzeit die gesamte Branche, so dass manche Investition hinausgezögert wird.
- **Einsatzzeit:** Die professionellen Betriebe kommen auf Einsatztage leicht über dem Branchenüblichen. Die Auswertung der digitalen Taxameterdaten zeigt jedoch, dass sich das Fahrgeschehen sehr stark auf die Tagstunden konzentriert: Ca. 74% der Touren werden in der Zeit zwischen 06:00 und 18:00 gefahren; bis 22:00 Uhr sind es sogar 83%. In der Fläche entfallen sogar nur ca. 13% auf die Nachtstunden von 22:00 bis 06:00 Uhr morgens. Nachfragestarke Tage sind der Dienstag (ca. 17% Tourenanteil) und der Freitag (ca. 19%). Am Freitag treffen eine starke Tagschicht und eine starke Spätschicht zusammen.
- **Fahrleistung:** Die Fahrleistung der Taxis ist mit durchschnittlich ca. 76.600 km pro Jahr und Fahrzeug auf relativ hoch – besonders in den städtischen Zentren (ca. 80.300 km). Die Zahl zeigt, dass die Rendsburger und Eckernförder Taxis einen großen Anteil an der Versorgung auch in der Fläche des Kreises haben.
- **Touren:** Eine durchschnittliche Rendsburger Taxitour geht über 7,2 km und kostet ca. 12,60 €. In der Fläche sind Taxitouren deutlich länger (Ø ca. 9 km) und teurer (Ø ca. 17,10). Dieser Unterschied ist von Bedeutung, wenn es um die Degression bei der künftigen Tarifgestaltung geht.
- **Erlös pro Taxi:** Die Erlössituation professioneller Betriebe ist mit durchschnittlich netto 76.800 € pro Jahr und Fahrzeug vergleichsweise günstig – besonders in den städtischen Zentren. (Ø ca. 79.200 €). Von 2015 bis 2017 ist in dieser Hinsicht ein Plus von ca. 7,7% zu beobachten.
- **Erlös pro km:** Günstig haben sich auch die Kilometererlöse der professionellen Betriebe entwickelt, die 2017 bei netto **ca. 1,06 / km** lagen (2015: ca. 0,95 € / km) – gemessen an anderen Flächenkreisen ein guter Wert. Unter normalen Umständen erlaubt der Taxitarif des Kreises überschlägig einen Kilometererlös von **ca. 1,10 € / km** in der Hauptverkehrszeit und **ca. 1,17 € / km** in der Randzeit.

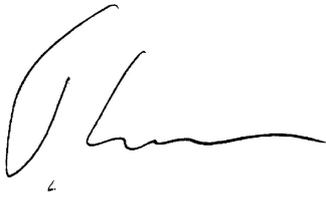
- **Kosten pro Taxi:** Die vergleichsweise hohen Erlöse werden durch recht hohe Kosten „erkauft“. Mit durchschnittlich knapp 70.000 € pro Jahr und Fahrzeug „produziert“ das professionelle Taxigewerbe im Kreis Rendsburg-Eckernförde weit überdurchschnittliche Kosten. Auch in dieser Hinsicht liegen die städtischen Betriebe mit durchschnittlich ca. 73.100 € deutlich vor den Betrieben in der Fläche (ca. 55.000 €).
- **Personalkosten:** Alles überragender Kostenfaktor sind die Personalkosten, die von 2015 bis 2017 in den städtischen Zentren massiv um ca. 32% gestiegen sind – von ca. 35.200 € auf ca. 46.600 € pro Jahr und Fahrzeug. Damit kommt der politisch gewollte Effekt des gesetzlichen Mindestlohns zum Tragen. In der Fläche des Kreises sind die Personalkosten dagegen nur moderat um ca. 11% gestiegen – von ca. 31.200 € auf ca. 34.700 €.
- **Allgemeine Kosten:** Moderat und auf branchenüblichem Niveau haben sich dagegen die allgemeinen Kosten entwickelt: Fixkosten und verbrauchsbezogenen Fahrzeugkosten sind zuweilen sogar rückläufig – teils als Folge abnehmender Investitionsbereitschaft, teils als Folge sinkender Kraftstoffkosten. Gelegentlich waren aber auch individuelle Gründe im Spiel, die bei einer relativ kleinen Fallzahl signifikant auf den Durchschnitt durchschlagen.
- **Überproportionale Kostensteigerung:** Insgesamt haben seit 2015 die Mehrkosten von ca. 11,1% die Mehrerlöse von ca. 7,7% deutlich übertroffen. Die Kosten sind bis 2017 um **rund 3,5%** stärker gewachsen als die Erlöse. Bis 2017 bestand also ein entsprechender tariflicher „Nachholbedarf“. In diesem Zusammenhang steht auch der Tarifantrag vom Juli 2017, der auf eine Anpassung um **rund 3%** zielte, seinerzeit aber abgelehnt wurde.
- **Gewinne:** Auf der Ebenen betrieblicher Gewinn hat sich von 2015 bis 2017 ein Minus von ca. 20% eingestellt – in den städtischen Zentren sogar ein Minus von **ca. 26%**. Von 2015 bis 2017 ist dort der Überschuss der professionellen Betriebe von ca. 6.700 € auf ca. 4.900 € gesunken.
- **Erwartungen der Unternehmer:** Unter dem Vorzeichen überproportional steigender Kosten stehen auch die Erwartungen der professionellen Unternehmer, die – sofern auskunftsbereit – geschlossen den aktuellen Tarif als nicht auskömmlich für die Finanzierung des Mindestlohns ab 1. Januar 2019 hielten.
- **Entwicklung 2018 bis 2020:** Die Erhebung der Kosten und Erlöse konnte zunächst nur bis Ende 2017 erfolgen, weil im Erhebungszeitraum die Abschlüsse für 2018 noch nicht vorlagen. Daher muss die Kostenentwicklung von Anfang 2018 bis Anfang 2020 mit Hilfe unseres detaillierten Taxikostenindex und anhand des bekannten gesetzlichen Mindestlohns prognostiziert werden: Demnach werden die allgemeinen Kosten von 2018 bis 2020 um ca. 2,8% und die Personalkosten voraussichtlich ca. 3,5% steigen. Beide Werte sind bereits gewichtet, so dass bis 2020 Mehrkosten in Höhe **rund 6,5%** zu erwarten sind.

- **Anpassungsbedarf 2015 bis 2020:** Berücksichtigt man weiterhin den zwischen 2015 und 2017 „aufgelaufenen Bedarf“ von 3,5%, so summiert sich seit der letzten Tarifierhöhung 2014 / 2015 bis 2020 ein Anpassungsbedarf von **rund 10%**.
- **Tarifliches Umfeld:** Im bundesweiten Vergleich zählt Schleswig-Holstein zu den preisgünstigen Taxi-Ländern – wesentlich günstiger als beispielsweise Sachsen oder Sachsen-Anhalt. Aber auch in Schleswig-Holstein zählt der Kreis Rendsburg-Eckernförde zu den Kreisen mit leicht unterdurchschnittlichen Taxipreisen.
- **Sondervereinbarungen:** Wegen des großen Krankenfahrtaufkommens (Umsatzanteil: ca. 45% / in der Fläche ca. 56%) haben die Sondervereinbarungen mit den Krankenkassen größere wirtschaftliche Bedeutung als der amtliche Taxitarif. Der preisliche Abstand zwischen Taxitarif und Sondervereinbarungen liegt seit April 2019 bei **etwa 10%**, sofern nur ein Patient gefahren wird. Werden dagegen gleichzeitig zwei Patienten befördert, übersteigen die Entgelte der Krankenkassen den Taxitarif deutlich. Während in Großstädten der Taxitarif häufig die rabattierten Krankenfahrt „subventioniert“, hat sich das Verhältnis im Kreis Rendsburg-Eckernförde umgedreht: Ohne Krankenfahrten würde es eine individuelle Bedienung zum allgemeinen Taxitarif außerhalb der städtischen Zentren mit großer Wahrscheinlichkeit nicht mehr geben. Seit 2015 wurden die Entgelte für Krankenfahrten für taxitypische Strecken um **rund 10%** angepasst.
- **Tarifvorschlag der Kreisverwaltung:** Die Kreisverwaltung hat ein Tarifkonzept vorgelegt, das tiefgreifende Strukturänderungen beinhaltet. Tatsächlich erscheint der aktuelle Tarif wenig transparent und wenig kundenfreundlich.
- **Tarifhöhe:** Mit Blick auf die Höhe der Entgelte läuft der Vorschlag für eine typische Taxifahrt im Kurz- und Mittelstreckenbereich auf eine Anhebung von ca. 4% bis 7% hinaus. In Randzeiten bringt der Vorschlag sogar eine deutliche Preissenkung von ca. 2% bis 6%. Damit wird der Vorschlag kaum den betriebswirtschaftlichen Erfordernissen gerecht, die bis 2020 eine Anpassung um rund 10% erfordern.
- **Nachttarif:** Das trifft besonders auf die Randzeiten zu. Wegen seiner geringen Bedeutung, zielt der Vorschlag der Verwaltung auf die Abschaffung des Nachttarifs, wobei offen bleibt, ob zugleich auch der Sonn- und Feiertagstarif abgeschafft werden soll. Was auch unter Transparenzgesichtspunkten sinnvoll erscheint, setzt unter dem Aspekt der Bedienung das „**falsche Signal**“. Um auch in Schwachlastzeiten Taxis „auf die Straße“ zu bringen, bedarf es eines monetären Anreizes. Kommt hinzu: In der Zeit von 23:00 bis 06:00 sind **Nachtzuschläge** zu zahlen, die bislang noch überhaupt nicht eingepreist sind. Daher wird empfohlen, den Nachttarif beizubehalten.

- **Großraumtarif:** Sinnvoll im Sinne der Tariftransparenz ist dagegen die Abschaffung des gesonderten Großraumtarifs. An dessen Stelle sollte ein einmaliger Großraumzuschlag in Höhe von 5,00 € treten.
- **Zusätzliche Tarifstaffel:** Zielführend erscheint weiterhin die geplante Einführung einer weiteren Kilometerstaffel, die längere Taxifahrten günstiger macht und dadurch Nutzungsanreize schafft.
- **Anfahrtstarif:** Obwohl der Taxitarif des Kreises Rendsburg-Eckernförde insgesamt zu den günstigen Tarifen zählt, steht er „im Verdacht“ der Überteuerung. Hierzu dürfte die Kombination aus außerordentlich großer Fläche, außergewöhnlicher Konzentration der Taxisflotte auf wenige Standorte bei gleichzeitig außergewöhnlich hohem Anfahrtsstarif eine wesentliche Rolle spielen. Das Anfahrtsentgelt sollte künftig an die tatsächlichen Kosten angepasst werden. Der Vorschlag der Kreisverwaltung sieht ein Entgelt von 0,70 € / km vor. Unter Kostengesichtspunkten scheint dagegen ein Entgelt von 1,40 € / km vertretbar.
- **Karenzzeitregelung:** Karenzzeitregelungen sind im ländlichen und kleinstädtischen Taxigewerbe wenig sinnvoll – anders als in staubelasteten Großstädten, wo sie zur Berechenbarkeit der Taxipreise beitragen.
- **Tarifvorschläge Linne + Krause:** Unter Abwägung der genannten Gesichtspunkte haben wir zwei Tarifvarianten ausgearbeitet, die beide den betriebswirtschaftlichen Erfordernissen entsprechen: **Tarifvariante A** greift Vorschläge der Kreisverwaltung zur Struktur auf und passt sie bis 2020 absehbaren betriebswirtschaftlichen Erfordernissen an. Auch **Tarifvariante B** berücksichtigt die betriebswirtschaftlichen Erfordernisse, lässt aber die bisherige Tarifstruktur unverändert.
- **Einheitliche Telefonnummer:** Die Idee, einer gemeinsamen telefonischen Erreichbarkeit aller Taxis im Kreisgebiet ist grundsätzlich zu begrüßen. § 47 Abs. 3 PBefG gibt dem Kreis sogar die (rechtliche) Möglichkeit „*Annahme und Ausführung von fernmündlichen Fahraufträgen*“ zu regeln. Allerdings ist diese Regelung unseres Wissens noch nie zum Einsatz gekommen. Zudem ist nicht zu erkennen, wie eine rechtssichere Umsetzung in der Praxis aussieht.
- **Dienstplan:** Weiterhin könnte der Kreis die Betriebspflicht im Sinne eines Dienstplans konkretisieren. Das geht aber nur in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Unternehmen. Die können sich neuerdings auf das Urteil des OLG Celle berufen, das die Betriebspflicht des ländlichen Taxigewerbes weitgehend aushebelt.⁹ Dienstpläne können zudem nur für Gemeinden erstellt werden, in denen es Taxis gibt. Zwei Drittel der Bevölkerung des Kreises Rendsburg-Eckernförde wohnen aber in Gemeinden ohne eigene Taxis. Auch aus diesem Grunde läuft das Instrument Dienstplan ins Leere.

⁹ OLG Celle Urteil v. 31.05.2017 (2 Ss (OWi) 60/17)

- **Bereithaltung im Kreisgebiet:** Die Frage der Bereithaltung von Taxis außerhalb der Betriebssitzgemeinde sollte zunächst rechtlich geprüft werden. Augenscheinlich läuft die Aufhebung der Betriebssitzbindung auf die Legitimation des gewachsenen Status quo hinaus. Welche konkreten Folgen sich daraus ergeben, lässt sich vom „grünen Tisch“ aus nur schwer abschätzen. Hierzu sollte auf alle Fälle das Taxigewerbe angehört werden.



Thomas Krause

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