

Vorlage Nr.: V2031/23
Datum: 14.02.2023

Vorlage

Beratungsfolge	<i>Plandatum</i>		
Dienstberatung des Oberbürgermeisters	14.02.2023	nicht öffentlich	beratend
Ältestenrat	20.02.2023	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften	08.03.2023	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Wirtschaftsförderung	15.03.2023	nicht öffentlich	beratend (federführend)
Stadtrat	23.03.2023	öffentlich	beschließend

Zuständig: GB StadtentwBauVerkLieG

Gegenstand:

Neufassung der Verordnung der Landeshauptstadt Dresden über die Beförderungsentgelte und -bedingungen mit Taxen (Taxitarifverordnung)

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt die Neufassung der Verordnung der Landeshauptstadt Dresden über die Beförderungsentgelte und -bedingungen mit Taxen (Taxitarifverordnung) gemäß der Anlage 1.

bereits gefasste Beschlüsse:

V3736-88-1999 vom 4. März 1999
V1330-30-2001 vom 14. Juni 2001
V3755-SR 71-04 vom 26. Februar 2004
V1110-SR 29-06 vom 30. August 2006
V3114-SR 83-09 vom 25. Juni 2009
V2184/13 vom 11./12. Juli 2013
V3068/14 vom 25. September 2014
V2544/18 vom 1. November 2018
V1362/21 vom 24. März 2022

aufzuhebende Beschlüsse:

Keine

Finanzielle Auswirkungen/Deckungsnachweis: Keine

Investiv:

Teilfinanzhaushalt/-rechnung:
Projekt/PSP-Element:
Kostenart:
Investitionszeitraum/-jahr:
Einmalige Einzahlungen/Jahr:
Einmalige Auszahlungen/Jahr:
Laufende Einzahlungen/jährlich:
Laufende Auszahlungen/jährlich:
Folgekosten gem. § 12 SächsKomHVO (einschließlich Abschreibungen):

Konsumtiv:

Teilergebnishaushalt/-rechnung:
Produkt:
Kostenart:
Einmaliger Ertrag/Jahr:
Einmaliger Aufwand/Jahr:
Laufender Ertrag/jährlich:
Laufender Aufwand/jährlich:
Außerordentlicher Ertrag/Jahr:
Außerordentlicher Aufwand/Jahr:

Deckungsnachweis:

PSP-Element:
Kostenart:

Werte der Anlagenbuchhaltung:

Buchwert:
Verkehrswert:

Bemerkungen:

Klimacheck:

Kein Klimacheck erforderlich.

Begründung:**I. Antrag und Rechtsgrundlage**

Die gewerbliche Beförderung von Personen bedarf der Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Das PBefG sieht den Taxiverkehr als Bestandteil des ÖPNV. Deshalb werden die Fahrpreise über eine Taxitarifverordnung festgelegt. Die Preise für Taxifahrten in der Landeshauptstadt Dresden wurden zuletzt mit Stadtratsbeschluss vom 24. März 2022 mit Wirkung zum 19. April 2022 geändert.

Die Dresdner Taxigenossenschaft e. G., die über 95 Prozent der Dresdner Taxiunternehmen vertritt, hat mit Schreiben vom 3. November 2022 eine erneute Anpassung der Taxitarife beantragt.

Eine solche Tarifanpassung erfordert die Änderung der geltenden Tarifverordnung, welche als Rechtsverordnung zu erlassen ist. Die Entscheidung darüber fällt gemäß § 53 Abs. 3 SächsGemO i. V. m. §§ 4 Abs. 1 S. 2, 28 Abs. 2 Nr. 4 SächsGemO in die Beschlusszuständigkeit des Stadtrates.

Gemäß § 51 Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist die Landesregierung ermächtigt, durch Rechtsverordnung Beförderungsentgelte und -bedingungen für den Taxiverkehr festzusetzen. Sie kann diese Verordnungsermächtigung durch Rechtsverordnung auf andere Behörden übertragen.

Mit § 21 Abs. 2 des Gesetzes zur Regelung des Straßenverkehrs- und Kraftfahrwesens im Freistaat Sachsen (Sächsisches Straßenverkehrsrechtsgesetz – SächsStrVRG) vom 3. Mai 2019 wurde die Ermächtigung zum Erlass der o. g. Rechtsverordnungen auf die Landkreise und kreisfreien Städte übertragen.

Gemäß § 53 Abs. 3 SächsGemO i. V. m. §§ 4 Abs. 1 S. 2, 28 Abs. 2 Nr. 4 SächsGemO wird die Neufassung der „Verordnung der Landeshauptstadt Dresden über die Beförderungsentgelte und -bedingungen für den Verkehr mit Taxen (Taxitarifverordnung)“ (Anlage 1) dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt. Sie basiert auf dem Antrag der Taxigenossenschaft Dresden e. G. vom 3. November 2022.

Die aktuelle Änderung der „Verordnung der Landeshauptstadt Dresden über die Beförderungsentgelte und -bedingungen für den Verkehr mit Taxen (Taxitarifverordnung)“ soll zur Herstellung der Rechtsförmlichkeit als Neufassung beschlossen werden. Die Ursprungsfassung stammt aus dem Jahr 1999. Zwischenzeitlich haben sich die gesetzlichen Vorschriften insbesondere im Freistaat Sachsen mit dem seit 2019 geltenden Sächsischen Straßenverkehrsrechtsgesetz (SächsStrVRG) geändert, die eine Neufassung mit aktuellem Jahres- und Rechtsstand erforderlich machen. Die Beschlussvorlage zur Sechsten Verordnung zur Änderung der „Verordnung der Landeshauptstadt Dresden über die Beförderungsentgelte und -bedingungen für den Verkehr mit Taxen (Taxitarifverordnung)“ (V1362/21) und der Beschluss des Stadtrates in der Sitzung am 24. März 2022 basierte bereits auf dieser geänderten Rechtsgrundlage.

II. aktuelle Situation im Dresdner Taxengewerbe

Seit der letzten Taxitarifanpassung zum 19. April 2022 haben sich die Rahmenbedingungen für die Dresdner Taxiunternehmen durch die weiterhin andauernde weltpolitische Lage mit den Auswirkungen der stark gestiegenen Energieträgerkosten und der hohen Inflation verändert. Im Taxengewerbe sind darüber hinaus weiter die Nachwirkungen durch die anhaltende SARS-CoV-2 Pandemie und die stufenweise Erhöhung des gesetzlichen Mindestlohnes auf nunmehr 12,00 Euro seit dem 1. Oktober 2022 spürbar. Das Taxengewerbe lebt von der Mobilität der Menschen, von Veranstaltungen, Gastronomie, Messen, Konzerten, Kongressen und Hotelübernachtungen. Diese vorgenannten Branchen stehen jedoch selbst aktuell unter einem enormen wirtschaftlichen Druck. 168 Hotels, Pensionen und Jugendherbergen mit 23.465 Betten standen den Touristen in Dresden im ersten Quartal 2022 zur Auswahl. Übernachteten im ersten Quartal 2019 noch circa 390.000 Personen, so war es im ersten Quartal 2022 gerade mal die Hälfte, 2020 waren es sogar noch 140.000 Personen weniger. Das Reisegeschehen wird noch deutlich durch SARS-CoV-2 und den Ukrainekrieg beeinflusst.

Des Weiteren ist auch im Taxengewerbe, wie in anderen Branchen, ein Personalweggang zusätzlich zu der bereits bestehenden demographischen Entwicklung zu verzeichnen. Dem Fahrpersonalmangel soll hier mit einem finanziellen Anreiz entgegengewirkt werden.

III. Taxendichte

Die Taxendichte wird gemessen in Taxenfahrzeugen pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Eine höhere Taxendichte als die derzeit erreichte, bedeutet für Dresden eine größere Wettbewerbsintensität der Unternehmen untereinander sowie eine schlechtere wirtschaftliche Basis für die Taxenunternehmen in der Gesamtheit. Eine niedrigere Taxendichte bedeutet eine geringere Wettbewerbsintensität, aber eine bessere wirtschaftliche Basis für alle Taxenunternehmen.

Zum Stand November 2022 war nachstehender Wert für die Taxendichte in der Landeshauptstadt Dresden zu verzeichnen:

Anzahl der im Einsatz befindlichen Taxen: 424 Taxen

Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner: 566.102 (Stand: 30. September 2022, Quelle: Kommunale Statistikstelle)

Taxendichte: 0,749 (Fahrzeuge pro 1 000 Einwohnerinnen und Einwohner)

entspricht: 1.335 Einwohnerinnen und Einwohner pro Fahrzeug

Als Vergleich lag die Taxendichte vor fünf Jahren im Jahr 2017 noch bei 0,831 bei damals 463 im Einsatz befindlichen Taxen und der Anzahl von Einwohnenden von 557.098 zum 31. Dezember 2017 laut der Kommunalen Statistikstelle.

In den Jahren 2014 bis 2019 war nur eine geringfügige Änderung der Taxendichte aufgrund gestiegener Einwohnerzahlen eingetreten. Der stetige Anstieg der Einwohnerzahl in Dresden wurde im Jahr 2020 erstmals seit 20 Jahren gestoppt und entwickelte sich zu den Vorjahren rückläufig. Aktuell steigt diese jedoch in Auswirkung der Fluchtbewegung durch den Krieg in der Ukrai-

ne wieder an. Der im Zuge der SARS-CoV-2 Pandemie zu beobachtende Konzessionsrückgang im Taxengewerbe führt ebenfalls zu einer Verschiebung der Taxendichte und Angebotsverfügbarkeit.

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen hatten Auswirkungen auf die Anzahl und die Ursachen der Geschäftsaufgaben und die Konzessionsbewegungen in den letzten drei Jahren. Diese ergeben sich aus nachfolgender Übersicht:

Konzessionsbewegungen im Zeitraum der Jahre 2020/2021/2022				
	Rück-/ Aufgabe	Über- tragung	Neuer- teilung	Grund
2020	7	4	5	Januar – Dezember 2020
	5	4		Alter/Rente/Krankheit
	2			wirtschaftliche Gründe/berufliche Veränderung
				Insolvenz
				Personalmangel
2021	31	9	4	Januar – Dezember 2021
	1	7		Alter/Rente/Krankheit
	20	1		wirtschaftliche Gründe/berufliche Veränderung
	6			Insolvenz
	4	1		Personalmangel
2022	18	11	6	Januar – Dezember 2022
	4	7		Alter/Rente/Krankheit
	6	4		wirtschaftliche Gründe/berufliche Veränderung
	7			Insolvenz
	1			Personalmangel
	56	24	15	Gesamt in den Jahren 2020/2021/2022

Quelle: Straßenverkehrsbehörde, November 2022

Die Genehmigung im Taxenverkehr wird für einen Zeitraum von fünf Jahren erteilt. Danach erfolgt wiederkehrend die Überprüfung der persönlichen Zuverlässigkeit und der finanziellen Leistungsfähigkeit des jeweiligen Unternehmenden entsprechend der personenbeförderungsrechtlichen gesetzlichen Grundlagen durch die Straßenverkehrsbehörde. Im Jahr 2023 enden über 50 Prozent dieser Genehmigungszeiträume, so dass Anträge auf Wiedererteilung erforderlich sind. Im Zuge dieser anstehenden Wiedererteilungsverfahren ist mit Sicht auf die aktuell stark geänderten Rahmenbedingungen von weiteren Konzessionsbewegungen bis hin zu einer Marktveränderung auszugehen.

Positiv ist die Entwicklung bei der Verfügbarkeit von Fahrzeugen für Menschen mit einer Behinderung. Im Jahr 2022 wurden drei weitere sogenannte „Inklusionstaxis“ in Dienst gestellt. Für das Jahr 2023 liegen der Genehmigungsbehörde die Nachweise von zwei weiteren verbindlichen Fahrzeugbestellungen vor.

IV. geänderte gesetzliche Rahmenbedingungen im Taxengewerbe

Der gesetzliche Mindestlohn wurde im Jahr 2015 mit 8,50 Euro je Stunde eingeführt, zwischenzeitlich erfolgten stufenweise Anpassungen zuletzt am 1. Oktober 2022 auf 12,00 Euro je Stunde.

Allein bei der Anhebung des Mindestlohnes vom 1. Juli 2022 von 10,45 Euro auf 12,00 Euro zum 1. Oktober 2022 ist ein Anstieg von 14,8 Prozent ohne Lohnnebenkosten zu verzeichnen. Anzumerken ist hier, dass die Hälfte der Dresdner Taxenunternehmen sogenannte Alleinfahrende ohne angestelltes Fahrpersonal sind und somit die gesetzliche Mindestlohnanpassung keine Anwendung findet. Neben diesen gestiegenen und noch ansteigenden Personalkosten, insbesondere bei Mehrwagenunternehmen, wirken sich auch die allgemeinen Steigerungen bei den fixen und variablen Kosten sowie die Teuerungsrate belastend auf die Betriebsergebnisse der Taxiunternehmen aus. Je nach Unternehmensgröße haben insbesondere die Personalkosten einen Anteil von 55 bis 60 Prozent an den Gesamtkosten. Die Anpassung des Mindestlohnes auf 12,00 Euro wirkt sich somit mit einem Anstieg von ca. 8,5 Prozent an den Gesamtkosten im Vergleich zum aktuellen Taxitarif aus.

Die enorm gestiegenen Energieträgerkosten sind bei diesem prozentualen Anstieg noch nicht berücksichtigt. Weiter muss beachtet werden, dass nicht nur der reine Bruttolohn des Arbeitnehmenden in Betracht gezogen werden muss, sondern auch die weiteren Lohnkosten (wie Arbeitgeberanteile, gesetzliche Zuschläge und die Beiträge zur Berufsgenossenschaft), die entsprechend der gesetzlichen Vorgaben noch einmal etwa 25 Prozent der Lohnkosten ausmachen. Ebenso zu berücksichtigen sind nach Angaben des Taxengewerbes freiwillige Zahlungen, um die Arbeitnehmenden überhaupt noch für eine Tätigkeit zu motivieren, bei der im 7-Tage-Rhythmus Schichtarbeit zu leisten ist.

Entwicklung des gesetzlichen Mindestlohnes

Jahr	Std. Lohn in Euro	in Euro	in Prozent
01.01.2019	9,19	-	-
01.01.2020	9,35	0,16	1,7
01.01.2021	9,50	0,15	1,6
01.07.2021	9,60	0,10	1,1
01.01.2022	9,82	0,22	2,3
01.07.2022	10,45	0,63	6,4
01.10.2022	12,00	1,55	14,8

Entwicklung der Kraftstoffpreise in den Jahren 2021 und 2022

	Jan.	Feb.	Mär.	Apr.	Mai	Jun.	Jul.	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dez.	Ø
Kraftstoffpreisentwicklung 2022													
Super E10	167,0	174,2	206,9	197,0	206,4	191,1	179,5	172,9	194,0	190,9	183,1		
Diesel	159,6	166,2	214,0	202,4	203,3	201,9	195,6	195,9	207,8	210,5	196,7		
Kraftstoffpreisentwicklung 2021													
Super E10	135,1	139,4	145,4	146,6	148,3	150,7	154,7	155,7	156,9	165,1	168,0	160,5	152,2
Diesel	123,3	127,6	131,5	130,9	133,1	136,3	138,9	138,6	141,1	153,3	156,0	151,9	138,5

Quelle: ADAC in Cent je Liter

Die Kraftstoffkosten für Diesel stiegen um über 25 Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat (Monat November 2021) sowie um über 80 Prozent im Vergleich zum November 2020. Im November 2020 lag der Dieselpreis bei 105,6 Cent je Liter.

Neben dem Dieselmotorkraftstoff haben sich die Kosten für den in Taxifahrzeugen benötigten Treibstoffzusatz AdBlue laut dem Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e. V. von Januar 2021 bis Juli 2022 fast verdreifacht und zu Ende August in etwa vervierfacht mit einer steigenden Tendenz. AdBlue wird für die Abgasnachbehandlung bei Dieselmotoren benötigt, um die ausgestoßenen Stickoxide um bis zu 90 Prozent zu reduzieren.

Angemerkt sei hier die ebenso dynamische Entwicklung der Stromkosten für die in Dresden im Einsatz befindlichen bzw. bereits bestellten E-Taxenfahrzeuge. Im Jahr 2022 wurden trotz Lieferengpässen drei voll elektrische Taxenfahrzeuge zugelassen. Für das Jahr 2023 liegen der Genehmigungsbehörde fünf weitere verbindliche Bestellungen von E-Taxen vor. Herausforderung diesbezüglich ist die Bereitstellung einer ausreichenden Ladeinfrastruktur an Taxenstandplätzen insbesondere außerhalb des Stadtzentrums.

Im Oktober 2022 betrug laut dem Statistischen Bundesamt der Verbraucherpreisindex 122,2. Somit sind die Verbraucherpreise im Vergleich zum Indexjahr 2015 um ca. 22,2 Prozent gestiegen. Die Inflationsrate in Deutschland lag im November 2022 gegenüber dem Vorjahresmonat bei 10,0 Prozent. Im Vormonat (Oktober 2022) waren es noch 10,4 Prozent. Seit Juli 2021 befindet sich die Inflation in Deutschland auf Rekordniveau. Verantwortlich dafür sind unter anderem Basiseffekte, die auf die pandemiebedingte Senkung der Mehrwertsteuer in der zweiten Jahreshälfte 2020 und den damit einhergehenden sinkenden Preisen bei vielen Gütern zurückzuführen sind.

Seit Beginn des Krieges in der Ukraine sind insbesondere die Preise für Energie und Nahrungsmittel merklich angestiegen und beeinflussen die Inflationsrate erheblich. Im November 2022 stiegen die Preise für Nahrungsmittel im Vergleich zum Vorjahresmonat mit +21,0 Prozent überdurchschnittlich. Dagegen gibt es bei den Energiepreisen eine leichte Entspannung. Sie sind

dennoch 38,4 Prozent höher als im Vorjahresmonat laut dem Statistischen Bundesamt.

V. Anpassung des Dresdner Taxitarifes – Tarifvergleich

Der Antrag der Dresdner Taxigenossenschaft e. G. sieht folgende inhaltlichen Anpassungen vor:

Tarifelemente	aktueller Tarif in Euro	beantragter Tarif in Euro	Veränderung in Euro
Hauptverkehrszeit			
Grundpreistarif	4,00	4,50	+ 0,50
km-Entgelt 1. – 3. km	2,70	2,80	+ 0,10
km-Entgelt 4. km	2,20	2,80	+ 0,60
km-Entgelt 5. – 10. km	2,20	2,50	+ 0,30
km-Entgelt ab 11. km	2,20	2,00	- 0,20
Nebenverkehrszeit			
km-Entgelt 1. – 3. km	2,80	2,90	+ 0,10
km-Entgelt 4. km	2,30	2,90	+ 0,60
km-Entgelt 5. – 10. km	2,30	2,60	+ 0,30
km-Entgelt ab 11. km	2,30	2,10	- 0,20
Wartezeit je Stunde	16,00 (bis 2 Minuten) 30,00 (mehr als 2 Minuten)	36,00 (mehr als 1 Minute)	- 0,26 (1. Minute) + 0,34 (2. Minute) + je 0,10 (jede weitere Minute)

Der Grundpreistarif beinhaltet die sogenannten fixen Kosten der Vorhaltung und Bereitstellung des Taxenangebotes (Versicherung, jährliche Hauptuntersuchung, Mindestlohn, Funkteilnahmegebühren, Eichgebühren, Büromiete etc.). Zu berücksichtigen ist hier, dass die Verkehrsform als Teil des ÖPNV einer gesetzlichen Betriebspflicht unterliegt. Im Gegensatz zu den klassischen Verkehrsunternehmen des ÖPNV erhält das Taxengewerbe keine öffentlichen Zuschüsse/Fördergelder und unterliegt somit einer kompletten betriebswirtschaftlichen Eigenfinanzierung.

Der Kilometertarif bildet die variablen Kosten und laufleistungsgebundenen Komponenten (Energieträgerkosten, Wartung, Verschleiß, Reparatur etc.) ab. Herausforderung im Taxengewerbe in der Landeshauptstadt Dresden sind die längeren Wartezeiten am Standplatz und der

vorrangige Kurzstreckenbedarf der Kundschaft.

Laut einer statistischen Auswertung aller Fahrten durch die Dresdner Taxigenossenschaft e. G. bewegen sich über 50 Prozent der Fahrten im Bereich zwischen 5 km bis 9 km. Durch die Absenkung des Kilometertarifes ab dem 11. Kilometer soll im Zuge der Kostenamortisierung bei Fahrten über 10 km eine Tarifausgewogenheit hergestellt werden. Es wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass das Taxengewerbe als Teil des ÖPNV einer sogenannten Beförderungspflicht im Pflichtfahrgebiet unterliegt. Eine Ablehnung einer Fahrt mit Zielort innerhalb des Pflichtfahrgebietes stellt eine Ordnungswidrigkeit nach dem Personenbeförderungsgesetz und dieser Neufassung der Tarifverordnung dar.

Der Wartezeittarif wird berechnet, wenn das Taxifahrzeug auf Veranlassung der Kundschaft oder aus verkehrstechnischen Gründen steht (z. B. rote Ampel, Stau etc.). Bei streckenbedingter Wartezeit schaltet der Taxameter automatisch auf den Wartezeittarif um, bei kundenbedingter Wartezeit muss manuell umgeschaltet werden. Der Wartezeittarif wird künftig bei mehr als einer Minute mit 36,00 Euro je Stunde erhoben. Als Ausgleich entfällt der bisherige Wartezeittarif innerhalb der ersten 60 Sekunden.

Die Festpreise für bestimmte Streckenvorgaben sowie die tariflichen Zuschläge (Großraumtaxi) bleiben bei dieser Tarifanpassung antragsgemäß unberührt.

VI. Prüfung des Antrages auf Plausibilität

Gemäß § 39 Absatz 2 i. V. m. § 51 Abs. 1 und 3 PBefG ist die Genehmigungsbehörde verpflichtet, die Wirtschaftlichkeit der beantragten Tarife zu prüfen, die Auswirkungen auf das Gemeinwohl (Interesse an leistungsgerechten bezahlbaren Tarifen) zu beachten und in einen Konsens mit der Gewinnerzielungsabsicht im Gewerbe zu bringen. Eine Prognose der künftigen wirtschaftlichen Entwicklung im Zuge der weltpolitischen Lage mit dynamischen Kostensteigerungen und der fünften Stufe der Anpassung des Mindestlohns zum 1. Oktober 2022 auf 12,00 Euro je Stunde galt es bei dieser Prüfung ebenso wie die gestiegenen unternehmerischen variablen und fixen Kosten, die technische Entwicklung, die Tilgung von Anlagekapital, eine Rücklagenbildung für Altersvorsorge sowie eine Instandhaltungsrücklage mit einzubeziehen.

Der letzte Tarifantrag aus dem Jahre 2021 wurde einer externen betriebswirtschaftlichen Prüfung unterzogen. Dieses Tarifgutachten basiert jedoch auf den Annahmen des Mindestlohnes zum 1. Juli 2022 von 10,45 Euro und einem Preis von Dieselmotorkraftstoff von max. 1,40 Euro je Liter. Diese o. g. Parameter haben sich mittlerweile überholt, sodass eine Nachsteuerung erforderlich ist. In Folge der SARS-CoV-2 Pandemie hat das deutsche Taxigewerbe eine existenzielle Krise in der Nachfrage, deren Auswirkungen kaum zu beziffern sind, durchlaufen.

Diese Situation wird aktuell durch die gestiegenen Energieträgerkosten (insbesondere Dieselmotorkraftstoff und Stromkosten) und die Anpassung des Mindestlohnes verschärft. Diesbezüglich gab es im Jahr 2022 in allen deutschen Bundesländern flächendeckend Anträge auf Anpassung der örtlichen Taxitarife. Allein im 4. Quartal 2022 gab es über 45 Tarifanpassungen in deutschen Städten und Landkreisen.

In der Landeshauptstadt Dresden werden im Rahmen des personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens sogenannte Kurzgutachten über betriebliche Daten von Taxi- und Mietwagenbetrieben in der Landeshauptstadt Dresden gemäß § 1 Abs. 1 der Berufszugangsver-

ordnung für den Straßenpersonenverkehr (PBZugV) erstellt. Die persönliche Zuverlässigkeit und die finanzielle Leistungsfähigkeit der Unternehmen wird u. a. entsprechend der eingereichten betriebswirtschaftlichen Auswertungen der letzten drei Jahre mit entsprechenden Referenzwerten getrennt nach Einzel- und Mehrwagenbetriebe betrachtet.

Zur Beurteilung der aktuell beantragten Tarife wurden diese Kurzgutachten, das vorherige externe Tarifgutachten aus dem Jahr 2021 als Grundlage der Tarifierfassung zum 2. Quartal 2022 und eine Tarifgegenüberstellung anderer vergleichbare Großstädte ausgewertet. Damit war es auch ohne die Inanspruchnahme eines erneuten kostenintensiven externen Tarifgutachtens möglich, nachvollziehbare plausible Zahlen zu erhalten und so den neu beantragten Tarifantrag inhaltlich zu prüfen und zu bewerten. Der beantragte Taxitarif rangiert im Vergleich deutscher Großstädte insbesondere im Kurzstreckentarif im oberen Bereich, dies ist jedoch bzgl. der langen Standzeiten hinsichtlich der vergleichsweise fehlenden Indikatoren (kein internationaler Großflughafen, geringeres Messe- und Kongressaufkommen etc.) noch vertretbar.

VII. Anhörungsverfahren

Zum vorliegenden Antrag wurden gemäß § 14 Abs. 2 PBefG

- die IHK Dresden,
- der Landesverband des Sächsischen Verkehrsgewerbes e. V.,
- der Landesverband Sächsischer Taxi- und Mietwagenunternehmer e. V.,
- der Staatsbetrieb für Mess- und Eichwesen des Freistaates Sachsen (Eichdirektion),
- Dresdner Taxiunternehmen, die nicht der Dresdner Taxigenossenschaft e. G. angehören, und
- die Landesdirektion Sachsen angehört.

Seitens der o. g. genannten Stellen und Unternehmen liegt die jeweilige Zustimmung zur vorgesehenen Tarifierfassung vor bzw. wurde auf die Abgabe einer Stellungnahme innerhalb der Anhörfrist verzichtet. Die Verwaltung unterstützt die beantragte Tarifänderung in Form des Antrages der Dresdner Taxigenossenschaft e. G. und empfiehlt die Bestätigung.

VIII. Inkrafttreten

Das Inkrafttreten der Verordnung richtet sich nach § 39 Abs. 5 PBefG. Zu berücksichtigen ist, dass der Staatsbetrieb für Mess- und Eichwesen des Freistaates Sachsen mindestens sechs Wochen vor Inkrafttreten von der Verordnung Kenntnis zu erhalten hat. Diese Frist ist für die Erstellung eines Tarifdatenblattes zur Programmierung, dessen Kenntnisnahme durch die für die Programmierung zuständigen Stellen, die Prüfung der Programmierunterlagen und für die Freigabe der Eichprüfsumme durch den Staatsbetrieb für Mess- und Eichwesen des Freistaates Sachsen erforderlich. Es ist beabsichtigt, dass die neuen Taxitarife der Neufassung der Verordnung zur Änderung der Tarifverordnung zum 1. April 2023 eingeführt werden.

Anlagenverzeichnis:

- Anlage 1 Neufassung der Verordnung der Landeshauptstadt Dresden über die Beförderungsentgelte und -bedingungen für den Verkehr mit Taxen (Taxitarifverordnung)
- Anlage 2 Tarifantrag + Begründung der Dresdner Taxigenossenschaft e. G.
- Anlage 3 Tarifgegenüberstellung bestehender Tarif mit dem neu beantragten Tarif
- Anlage 4 Tarifgegenüberstellung ausgewählter deutscher Großstädte
- Anlage 5 Synopse der bisherigen Tarifverordnung und der Neufassung

Dirk Hilbert