



Taxizentrale Fürth e.G., Simonstr. 19, 90763 Fürth

## Taxi-Zentrale Fürth

Straßenverkehrsamt  
Stadt Fürth  
Personenbeförderung  
Schwabacher Str. 170  
90763 Fürth

Genossenschaft  
der Fürther Taxiunternehmer eG  
Simonstraße 19  
90763 Fürth  
Telefon 0911 – 77 79 91  
Telefax 0911 – 77 49 30  
Steuernummer: 218/106/80013  
Rechnungsnummer: DA 2015/61

**Fürth, 27.04.2022**

### **Antrag auf Änderung der Fürther Taxi-Tarifordnung**

Sehr geehrter Herr Gleißner,  
Sehr geehrte Damen und Herren,

die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für das Fürther Taxigewerbe haben sich kostenseitig verschlechtert. Die Erläuterung zum Tarif legen wir diesem Antrag bei.

#### **§ 2 Abs. 2a**

Text alt: dem Grundpreis nach Abs. 3

Text neu: dem Mindestfahrpreis nach Abs. 3

#### **§ 2 Abs 3**

Text alt: Der Grundpreis für die Inanspruchnahme eines Taxis beträgt 3,70 Euro. Der Mindestfahrpreis beträgt 3,90 Euro. In diesem Mindestfahrpreis ist das Entgelt für eine Fahrleistung bzw. Warteleistung in Höhe von 0,20 Euro eingeschlossen.

Text neu: Der Mindestfahrpreis beträgt 4,70 Euro

#### **§ 2 Abs. 4**

Text alt: Der Kilometerpreis beträgt für den 1. Kilometer 3,70 Euro (entspricht 54,05 m je 0,20 Euro)  
Der Kilometerpreis beträgt für den 2. bis einschl. 5. Kilometer 2,20 Euro (entspricht 99,91 m je 0,20 Euro)  
Der Kilometerpreis beträgt für ab den 6. Kilometer 1,60 Euro (entspricht 125 m je 0,20 Euro)

Text neu: Der Kilometerpreis beträgt für den 1. Kilometer 4,50 Euro (entspricht 44,44 m je 0,20 Euro)  
Der Kilometerpreis beträgt für den 2. bis einschl. 5. Kilometer 2,50 Euro (entspricht 80,00 m je 0,20 Euro)  
Der Kilometerpreis beträgt für ab den 6. Kilometer 2,00 Euro (entspricht 100 m je 0,20 Euro)

#### **§ 2 Abs. 5**

Text alt: Das Entgelt für die Wartezeit beträgt 28,00 Euro je Stunde (entspricht 25,80 Sekunden je 0,20 Euro)

Text neu: Das Entgelt für die Wartezeit beträgt 33,00 Euro je Stunde (entspricht 21,82 Sekunden je 0,20 Euro)



## Taxi-Zentrale Fürth

### § 2 Abs. 6

Text alt: Für die Nutzung oder Bestellung eines Kombifahrzeuges wird ein Zuschlag in Höhe von 2,50 Euro erhoben.

Für die Nutzung oder Bestellung eines Großraumfahrzeuges (ab 5 Fahrgästen) wird ein Zuschlag in Höhe von 7,50 Euro erhoben.

Text neu: Für die Nutzung oder Bestellung eines Kombifahrzeuges wird ein Zuschlag in Höhe von 3,00 Euro erhoben.

Für die Nutzung oder Bestellung eines Großraumfahrzeuges (ab 5 Fahrgästen) wird ein Zuschlag in Höhe von 7,50 Euro erhoben.

Zusätzlich Für die Nutzung oder Bestellung eines Busses (ab 7 Fahrgästen) wird ein Zuschlag in Höhe von 10,00 Euro erhoben.

### § 2 Abs. 7

Text alt: Zusätzlich zu den Tarifen nach Abs. 3 bis 6 sind Anfahrtspauschalen zu erheben.  
Die Anfahrtspauschalen betragen:

Zone 1	0,00 Euro
Zone 2	6,00 Euro
Zone 3	12,00 Euro
Zone 4	18,00 Euro

Text neu: Zusätzlich zu den Tarifen nach Abs. 3 bis 6 sind Anfahrtspauschalen zu erheben.  
Die Anfahrtspauschalen betragen:

Zone 1	0,00 Euro
Zone 2	7,00 Euro
Zone 3	14,00 Euro
Zone 4	21,00 Euro

Der neu beantragte Tarif soll ab dem 01.07.2022 in Kraft treten.

Fall Sie noch Fragen haben stehen wir Ihnen jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

  
Bianca Hausladen  
Vorstand

  
Sandra Treiber  
Vorstand

## Begründung:

Wie bereits gegenüber der Verwaltung ausgeführt, darben und kämpfen wir seit 2 Jahren auf verlorenem Posten.

Zusätzlich zu den immer noch andauernden Umsatzrückgängen durch die Corona-Krise (unsere Vermittlungszahlen liegen immer noch bei nur rund 65% der Vor-Corona-Zeit), nehmen uns die horrenden Spritpreise und die unmittelbare Umsetzung des Mindestlohnes auf Euro 12,-- in einem Schritt im Oktober dieses Jahres den letzten Spielraum. **Die Gesamtsumme der Herausforderungen verlangt in mehreren Bereichen eine deutliche Zäsur, will man das Taxigewerbe und damit die Daseinsvorsorge und den Verbraucherschutz für die Bevölkerung aufrecht erhalten.**

**Eine der zu ergreifenden Maßnahmen ist die zügige Umsetzung einer deutlichen Tariferhöhung noch vor der Mindestlohnerhöhung auf Euro 12,--/Stunde zum 1. Oktober 2022.**

Ausgehend von den eingereichten Zahlen für 2022 ergeben sich folgende Änderungen:

### Fixe Kosten

1. Lohnkosten steigen um 20% oder Euro 8.883,60 auf Euro 53,301,60

Die Fixkosten mit Lohnkosten erhöhen sich somit zusätzlich zu den bereits perspektivisch kalkulierten für 2022 um rund Euro 11.000, -- jährlich oder 16%!

### Variable Kosten

Der Spritpreis ist aktuell von der ursprünglichen Kalkulation (Euro 1,50) trotz vorsichtigen Steuerungsmaßnahmen seitens der Ampel zur Preisreduzierung um über 30 Prozent gestiegen. Noch anstehende Maßnahmen zur Abfederung der Kosten im Energiesektor entlasten nicht die Unternehmen, sondern würden sie zusätzlich belasten, da das beschlossene Paket vorsieht, dass die Unternehmen ihren Mitarbeitern diese Entlastung im Voraus gewähren sollen, quasi als Darlehen für den Bund! Somit wird eine gebeutelte Branche - zur Entlastung - noch stärker gewürgt (nein, das ist keine Satire, das ist Realpolitik).

### Lebenserhaltungskosten

Die allgemeine Inflation steigt rasant, aktuell liegt sie bei 7%, Tendenz weiter steigend. Zusätzlich stehen wir vor einer schweren Wirtschaftskrise. Diese trifft eine ausgezehnte Branche, die während der letzten 2 Corona-Jahren größtenteils sowohl die geschäftlichen, als auch die privaten Rücklagen aufzehren musste, da die privaten Kosten auch während Corona weiterliefen, hierfür aber keine Hilfen geflossen sind!

Summa Summarum steigen also die für 2022 kalkulierten Sachkosten (variabel + fix ohne Lohn) um rund Euro 4.000, -- auf 37.700, -- (plus 12%).

Die Gesamtkosten mit Lohn steigen um Euro 12.883, -- auf Euro 91.000, -- (plus 17%).

In der Gesamtheit genügt es aber bei Weitem nicht, nur Kostenneutralität herzustellen. Zusätzlich zu dieser Kostenlawine in Höhe von 17% belastet die Inflation mit 7% und sind leere Speicher wieder zu füllen.

Insofern müssten wir eigentlich der Empfehlung des Bundesverbandes BTMV folgen, der Tarifierhöhungen um 25% als angemessen ansieht und empfiehlt. Wir haben mit dem eingereichten Tarif gerade lediglich eine Erhöhung um 18,66% vorgesehen. Dies ist die absolute unterste denkbare Grenze, die nötig ist, um den Unternehmen zumindest eine unsichere Zukunftsperspektive geben zu können

Kollegial standen uns hier die Vertretungen aus Nürnberg und Erlangen in der gemeinsamen Tariffindungssitzung zur Seite und beantragen demnächst gleichlautend ebenso lediglich diese Untergrenze, um weiterhin einen homogenen Metropoltarif anzubieten. Vielen Dank dafür.

Es ist leider auch grundsätzlich nicht davon auszugehen, dass die Energiekosten bald sinken werden, ganz im Gegenteil, es ist für die Zukunft das Schlimmste zu befürchten. Sollten die Spritpreise wider Erwarten dennoch leicht sinken, so wäre der beantragte Tarif dennoch nicht unverhältnismäßig, könnte und müsste der unerwartete Gewinn dann doch dazu genutzt werden, die leeren Reserven wieder etwas zu füllen, um die nächste Krise überstehen zu können.

Gerne möchten wir die deutlichsten Preissprünge bei den einzelnen Tarifelementen näher ausführen:

- Erhöhung Mindestfahrpreis von Euro 3,90 auf Euro 4,70
- Erhöhung 1. Km um jeweils Euro 1,-- von Euro 3,70 auf Euro 4,70

Der Grundgedanke hinter dieser deutlichen Anhebung bereits zum Anfang der Fahrtstrecke ist eine ganz simple: eigentlich sollten wir eine Mindestfahrpreisschaltung von Euro 10,-- haben, die eine Fahrtstrecke von ca. 1 km beinhaltet. Es ist keinem Fahrpersonal und keinem Unternehmen mehr zuzumuten, bei den heutigen Wartezeiten und Kosten einen Auftrag abzuwickeln, der nicht mindestens Euro 10,-- Umsatz generiert. Dies ist eine Frage des Respekts gegenüber dem Personal, das im Fahrpreis auch eine Wertigkeit seiner Tätigkeit sieht. Jeder möchte sich auch Wertgeschätzt fühlen. Die Unternehmen selber brauchen natürlich einen gewissen Mindestumsatz die Stunde, daher ist es ihnen unmöglich, ihr Unternehmen anzuwerfen, wenn dieser Mindestumsatz nicht in Aussicht steht. Spaß Buchungen werden somit vermieden. Dass wir entsprechend dieser Logik den GP nicht einfach auf Euro 10,-- gelegt haben, bei entsprechender Streckeninkludierung ist lediglich dem psychologischen Moment gegenüber dem Fahrgast geschuldet. Dieser fühlt sich mit Sicherheit einfach besser, wenn der Taxameter zu Anfang Euro 4,70 anzeigt, nicht gleich Euro 10,--. Und wir möchten natürlich, dass sich die Fahrgäste auch wohl fühlen.

- Erhöhung der Wartezeit von Euro 28,-- auf Euro 33,--

Diese Erhöhung folgt der Logik, dass die steigenden Lohnkosten die treibende Kraft dieser Tarifierhöhung darstellen. Der Einsatz von Personal macht Taxi (und Taxivermittlung) sehr teuer. Arbeitszeit ist Wartezeit, daher die Erhöhung hier stringent.

- Erhöhung 2. bis 5. Km von 2,20 Euro auf 2,50 Euro
- Erhöhung ab 6. Km von 1,60 Euro auf 2,00 Euro

Diese Erhöhung folgt der Logik, dass die variablen Kosten durch die Energiepreise stark gestiegen sind und gerade bei Auswärtsfahrten die gleiche Anzahl an Besetzkilometer wie Leerkilometer entstehen,

da das Taxi den gleichen Weg zurückfahren muss, um zu seinem Betriebsgebiet zu kommen, in dem es sich wieder bereitstellen darf. Es fallen also sowohl hohe Kosten für die insgesamt zurückgelegten Kilometer, als auch an Arbeitszeit für die Rückfahrt an. Diese Kosten pro Kilometer sind deutlich gestiegen, wir waren hier auch in der Vergangenheit schon unrealistisch günstig, dies wird mit dieser Tarifierhöhung korrigiert. Wir verweisen darauf, dass der Landkreis Erlangen-Höchstadt aktuell einen Tarifiertrag vorliegen hat, in dem diese Kilometer von Euro 2,-- auf sogar Euro 2,15 erhöht werden sollen.

- Erhöhung der Zuschläge der einzelnen Zonen

Diese Anpassung ist systemisch lediglich die Umsetzung des neuen Tarifes auch für die Anfahrtspauschalen.

- Änderung der Zuschläge bei verschiedenen Fahrzeugen

Wir bitten um Ergänzung für „Bus“ - Hierfür beantragen wir eine Zuschlag bei Bestellung eines Busses von 10,00 Euro.

Wir bitten darum, diesen Tarif wie dargelegt so bald als irgend möglich in Fürth umzusetzen.

**Jede Tarifierhöhung läuft jedoch ins Leere, werden nicht weitere Maßnahmen ergriffen, um das Taxigewerbe – bei dem es sich durch die drei Hauptpflichten „Betriebspflicht“, „Beförderungspflicht“ und „Tarifpflicht“ nicht um ein freies Unternehmertum, sondern eher als ein Teil des ÖPNV handelt, deutlich von anderen Verkehrsformen abzugrenzen.** In der Vergangenheit hat eine sehr schädliche Vermengung der verschiedenen Verkehrsformen „Mietwagen“ und „Taxi“ begonnen, die aktuell durch das unseriöse Geschäftsgebaren von UBER seine Krönung findet. (Wobei auch das Versteigern von Krankenfahrten durch Krankenkassen im Internet an Mietwagen schon mehr als nur fragwürdig ist). Das öffentliche Verkehrsinteresse ist mittlerweile vehement gefährdet, es droht der Kollaps im Taxigewerbe, die Folgen wären für die Allgemeinheit inakzeptabel. Daseinsvorsorge und Verbraucherschutz wären endgültig passe, überließe man das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung ausschließlich freien Marktmechanismen!

Tatsache ist, der Abstand zwischen den einzelnen Verkehrsformen muss wieder deutlicher werden, vor allem vor dem Hintergrund, dass mit dem gebündelten Bedarfsverkehr eine weitere Verkehrsform hinzugekommen ist, die die Gefahr in sich birgt, im Liniensegment Kannibalismus zu dem ÖPNV zu betreiben.

Jede dieser Verkehrsformen Taxi, Mietwagen und gebündelter Bedarfsverkehr haben mit Sicherheit ihre Daseinsberechtigung. Es tut allerdings not, die Segmente, in denen sie agieren, klar zu definieren, um schädliche Einflüsse auf das öffentliche Verkehrsinteresse zu vermeiden. Als offensichtlichstes Synonym für so einen schädlichen und unerwünschten Nebeneffekt ist mittlerweile jedem das Wort „Uber-Stau“ ein Begriff: Durch Uber werden die Innenstädte nicht entlastet, sondern mit unzähligen Fahrzeugen zusätzlich massiv belastet.

Glücklicherweise hat die Änderung des PBefG im August 2021 den Kommunen eine breite Palette an Möglichkeiten an die Hand gegeben, in ihrem Sinne regulierend auf die verschiedenen Verkehrsformen einzuwirken, um die durch die Kommune gewünschten Mobilitätsziele beim Umbau der Innenstädte

hin zum lebenswerten Raum mit hoher Aufenthaltsqualität unter Beachtung von Klimaschutz und Nachhaltigkeit zu erreichen.

Wie von uns bereits aufgeführt, ist es zwingend notwendig, für Mietwägen in der Metropolregion Mindestpreise einzuführen, die sich in der Höhe am Taxitarif orientieren, diesen sogar leicht übersteigen. Dieses Instrument – in Kombination mit weiteren Auflagen wie Inklusionsfahrzeuge, Einsatzzeiten, Einhalten von Mindestsozialstandards etc. – bietet den Kommunen endlich die Möglichkeit, die einzelnen Verkehrsformen entsprechend ihren Wünschen zu steuern und entstandenem Wildwuchs wirkungsvoll zu begegnen.

Wir möchten in diesem Zusammenhang auf die im Anhang beigelegte Verwaltungsrichtlinie der Stadt LEIPZIG verweisen, die mit dieser in vorbildlicher Weise die Chance genutzt hat, Herrin über den in ihrem Gebiet stattfindenden Verkehr zu bleiben. **Erwähnenswert ist, dass es sich bei Einführung von Mindestpreisen für Mietwagen eben gerade nicht – wie es auf den ersten Blick erscheinen mag - um eine einseitige Beschränkung zu Lasten des Mietwagensektors handelt, sondern um eine nötige und sinnvolle Modellierung durch die Verwaltung, um die verschiedenen Verkehrsträger in ihrer Bedeutung ausreichend zu würdigen, jedem der Verkehrsträger seinen Raum zu zuordnen und die selbstgesteckten Mobilitätsziele dadurch besser erreicht werden. Die in der Richtlinie ausdrücklich gestattete Möglichkeit zur Beantragung einer (begründeten) Sondervereinbarung und damit einer situationsbedingten realistischen Individualgestaltung macht dies auch deutlich und stärkt den Lenkungsspielraum.**

In der gemeinsamen Tariffindungskommission der Städte Nürnberg, Fürth und Erlangen, der dieses Upgrade zugrunde liegt, wurde das Thema Mindestpreis Mietwagen sehr umfangreich besprochen. Wir sind übereingekommen, dass dieses Instrument zur Gestaltung des öffentlichen Verkehrs nicht ungenutzt bleiben darf und werden gemeinsam demnächst einen entsprechenden Antrag in allen drei Städten einreichen.

Daher möchten wir bereits jetzt schon die Verwaltung und die Politik bitten, sich diesem Thema zu widmen und öffnen, damit wir hier eine einheitliche Regelung innerhalb der Metropolregion finden, die dem übergeordneten Verkehrsinteresse und unserem Gewerbe gedeihlich ist.

Für weiter Fragen stehen wir Ihnen selbstverständlich jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

  
B. Hausladen und S. Treiber

  
Vorstände der Taxi Fürth eG