

## 13 Preisbildung

### 13.1 Wer bestimmt die Preise?

Der § 51 des PBefG regelt Grundsätzliches über die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen. Durch eine sog. Ermächtigung des Gesetzgebers ist dieser Bereich durch Rechtsverordnung auf Landesebene zu gestalten. Die Landesregierungen bestimmen die zuständigen Behörden, die die entsprechenden Entgelte und Bedingungen auf dem Verordnungsweg zu erlassen haben.

Die Vorgaben des PBefG nennen als Tarifelemente den Grundpreis, den Kilometerpreis und den Zeitpreis, ferner Zuschläge sowie die Zahlungsmodalitäten. Die Ausgestaltung dieser Vorgaben erfolgt in den regionalen Beförderungs-Entgeltverordnungen für Taxis. Nach § 14 PBefG ist ein Anhörungsverfahren einzuleiten, d. h. die Genehmigungsbehörde muss die in diesem Paragraphen genannten anzuhörenden Stellen gutachterlich hören.

Die anzuhörenden Stellen sind die Industrie- und Handelskammer, die betroffenen Fachgewerkschaften sowie die Fachverbände der Verkehrstreibenden.

Eine ganz oder teilweise unterlassene Anhörung belastet die Verordnung mit dem Makel der Fehlerhaftigkeit. Im Falle einer gerichtlichen Nachprüfung könnte die Verordnung für unwirksam erklärt werden.

### 13.2 Kein Rechtsanspruch auf Festsetzung eines bestimmten Beförderungsentgeltes

Zwar können die einzelnen Taxiunternehmen über ihre Fachverbände Vorschläge zur Gestaltung des Tarifs einbringen, die Berücksichtigung derartiger Tarifanträge ist jedoch rechtlich nicht zwingend. Es ist durchaus die Interessenssphäre des einzelnen Unternehmers betroffen, dennoch ergibt sich hieraus nicht ohne weiteres ein einklagbares Recht. Andererseits hat die Genehmigungsbehörde die Verpflichtung, sachgerechte Vorschläge des Gewerbes auf Tarifänderung zu prüfen und das abschließende Ergebnis den Antragstellern mitzuteilen. Für den Fall, dass die Behörde nicht tätig wird, bleibt der Beschwerdeweg. Das spezielle Preisrecht des Taxiverkehrs nach § 51 PBefG geht dem allgemeinen Preisrecht vor. Hieraus ergibt sich eine Tarifpflicht für das Taxigewerbe.

Die Genehmigungsbehörde hat bei der Gestaltung der Beförderungsentgelte die wirtschaftliche Lage der Taxiunternehmer zu berücksichtigen. Der Tarif muss eine ausreichende Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals ermöglichen und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sein. Darüber hinaus ist ein angemessener kalkulatorischer Unternehmerlohn mit einzubeziehen.

Andererseits müssen die Tarife mit den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Gemeinwohl in Einklang stehen.

Der Taxiverkehr ist unter bestimmten Voraussetzungen ein Bestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gem. § 8 PBefG.

### 13.3 Tarifelemente

Die wesentlichen Elemente eines Taxitarifs sind der **Grundpreis**. Mit diesem Grundpreis sollen ein Teil der Fixkosten abgedeckt werden, die durch die Bereithaltung des Fahrzeuges (**Vorhaltekosten**) entstehen. Je nach Gestaltung des Tarifs ist es möglich, dass der Grundpreis bereits eine kurze Anfahrestrecke enthält.

Als weiteres Element tritt der **Kilometerpreis** hinzu. Üblicherweise wird für eine bestimmte Fahrstrecke, z. B. 80 m, ein Betrag von 10 Cent. (Fortschalteneinheit) berechnet. In einigen Taxitarifen gibt es hier unterschiedliche Berechnungsweisen, so kann die Fortschaltstrecke durchaus entsprechend der Entfernung variieren. Auf Kurzstrecken kürzere Schalttakte, die nach einem gewissen Ablauf von Kilometern auf einen längeren Fortschalttakt umschalten. Der kilometerbezogene Preis soll insbesondere die variablen Kosten abdecken. Um jedoch einen nicht zu hohen Grundpreis kalkulieren zu müssen, der aus marketingstrategischen Überlegungen abschreckende Wirkung haben könnte, wird nicht selten ein Teil der Fixkosten ebenfalls auf die Kilometerleistungen umgelegt. Auf diese Weise wird für den Kunden ein Leistungsbezug hergestellt. Es ist nur die Leistung zu bezahlen, die bestellt und abgenommen wird.

Ein weiteres Abrechnungselement ist der **Zeitpreis**. In den derzeit meisten Tarifen erfolgt eine Erfassung nach Zeitaufwand. Wenn die Fahrgeschwindigkeit unter eine bestimmte Kilometer-/Stundenzahl absinkt oder das Fahrzeug zum Stillstand kommt, schaltet sich der Fahrpreisanzeiger automatisch von der Kilometerpreiserfassung auf die Zeitpreiserfassung um. Die Einheiten sind auf den Stundenpreis bezogen, so dass zusammengefasst das Beförderungsentgelt sich zusammensetzt aus dem Grundpreis, aus dem Kilometerpreis sowie aus dem Zeitfaktor.

Zu diskutieren ist, inwieweit auf die Bezahlung betriebs- und verkehrsbedingter Wartezeiten verzichtet werden kann. In Anbetracht des hohen Fixkostenanteils im Taxi- und Mietwagengewerbe spielt der Zeitfaktor eine erhebliche Rolle. Die Verlagerung des Zeitfaktors auf die erstellte und verkaufte Leistungseinheit, dem Lastkilometer, bedeutet, sich bei der Preisbildung von den tatsächlichen betrieblichen Kostenstrukturen zu entfernen. Dies führt zu einer Erhöhung des unternehmerischen Risikos.

Eine Vielzahl von Taxitarifordnungen sehen darüber hinaus noch verschiedene **Zuschläge**, z. B. für die Beförderung von Gepäck, von Tieren, für zusätzliche Personen (Großraumfahrzeug), für Anfahrten, für fernmündliche Bestellungen usw. vor.

### 13.4 Abweichung von der Tarifpflicht

Im Pflichtfahrgebiet besteht Tarifzwang. Das Pflichtfahrgebiet ist von der zuständigen Genehmigungsbehörde festzusetzen. Innerhalb dieses festgesetzten Bereiches besteht für Taxiunternehmer Beförderungspflicht und die Verpflichtung, die Beförderungsentgelte und -bedingungen anzuwenden.

Zusatzleistungen, die üblicherweise ein Entgelt erfordern würden, aber nicht berechnet werden, stellen eine Tarifumgehung dar. Für Kreditkartenabrechnungen darf jedoch nach geltender Rechtsprechung nur ein Entgelt berechnet werden, wenn dies der Taxitarif vorsieht.

Die Verpflichtung, den Tarif anzuwenden, besteht dann nicht mehr, wenn Fahrten über das Pflichtfahrgebiet hinausgehen. Hier gilt freie Preisvereinbarung. Diese gilt ebenfalls für im Tarif nicht geregelte Leistungen. Allerdings wären – wie schon zuvor dargestellt - unentgeltliche Leistungen, die üblicherweise nicht unentgeltlich ausgeführt werden, ein Tarifverstoß.

## 13.5 Sondervereinbarungen gem. § 51 (2) PBefG

Unter bestimmten Voraussetzungen können für das Pflichtfahrgebiet Sondervereinbarungen zulässig sein.

Im Wesentlichen nennt hier das PBefG als Voraussetzungen

1. einen bestimmten Zeitraum, eine bestimmte Mindestanzahl von Fahrten oder einen Mindestumsatz im Monat
2. es darf durch die Sondervereinbarung keine Störung des Verkehrsmarktes erfolgen
3. Beförderungsentgelte und –bedingungen sind schriftlich zu vereinbaren
4. die erlassene Rechtsverordnung muss eine Pflicht zur Genehmigung oder Anzeige vorsehen.

Unter diesen Bereich fallen z. B. die in weiten Landesteilen üblichen besonderen Vereinbarungen mit den Krankenkassen für die Krankenförderung in Form von Sitzendtransporten, Personalfahrten usw.

Denkbar wären auch Vereinbarungen z. B. zu Großveranstaltungen oder mit Großauftraggebern, wenn die zuvor genannten gesetzlichen Bestimmungen erfüllt sind.

Sondervereinbarungen sind nur für den Pflichtfahrbereich zulässig (ggf. Genehmigungs-pflicht, mindestens Anzeigepflicht).

Die Bedingungen einer Sondervereinbarung sind frei vereinbar. Allerdings müssen diese Vereinbarungen gleichmäßig gegenüber den durch die Sondervereinbarung erfassten Dauerfahrern oder Auftraggebern angewandt werden.

Bei der Gestaltung derartiger Sondervereinbarungen können Elemente des Taxitarifs unter Verwendung des Fahrpreisanzeigers übernommen werden. Die Preisbildung auf Basis der gefahrenen Kilometer wäre ebenfalls denkbar. Auch wäre die Möglichkeit eines im Nachhinein zu gewährenden Mengenrabatts denkbar.

Werden mit Großkunden besondere Abrechnungsverfahren vereinbart, z. B. Sammelrechnungen, ist dies keine Sondervereinbarung.

Alles in allem gesehen bietet der Bereich des Taxiverkehrs durch die Einbindung in den ÖPNV nur einen sehr begrenzten Rahmen für die aktive Preisgestaltung. Der Gestaltung von Sondervereinbarungen sind enge Grenzen gesetzt.

## 13.6 Preisbildung im Mietwagenverkehr

Im Gegensatz zum Taxiverkehr besteht im Mietwagenverkehr keine Tarifpflicht. Die Preise unterliegen der freien Vereinbarung. Eine Betriebs- und Beförderungspflicht ist im Mietwagenverkehr nicht vorgesehen. Somit hat der Mietwagenunternehmer die Möglichkeit, die Preisbildung zu beeinflussen. Denkbar sind die Entwicklung von Pauschalpreisen, von Verrechnungssätzen oder Kilometersätzen. In der Praxis ist die Preisbildung auf der Grundlage von Kilometersätzen üblich, die anteilige Wartezeiten, Nachtzuschläge und sonstige Zuschläge bereits beinhalten. Hier gilt allerdings, dass die tatsächliche Kostenstruktur dieser Dienstleistung bei der Preisbildung ausschließlich auf Kilometerbasis nicht ausreichend berücksichtigt wird. Dies stellt hohe Anforderungen an die betriebliche Kostenrechnung. Eine genaue Auftragskalkulation und die Verwendung einer Standard-Preistabelle sind zwingend geboten, um wirtschaftliche Fehlentwicklungen zu vermeiden. Generell unterliegt der Mietwagenverkehr der normalen Umsatzsteuer mit dem Regelsteuersatz von derzeit 19 %.