VSPV
Der Mobilitätsverband

Verband des privaten gewerblichen Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen VSPV e.V.

Benninghofer Str. 152
44269 Dortmund

www.vspv-nrw.de
info@vspv-nrw.de

0231 52 82 27

Dortmund, den 31.07.2026

Pressemitteilung

Wovon das Taxi lebt: VSPV-Informationsveranstaltung für die Genehmigungsbehörden rückt die Einnahmenseite in den Mittelpunkt

Der Mobilitätsverband VSPV hat am 30. Juli 2026 an der Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung NRW (HSPV), Studienort Hagen, erneut seine jährliche Informationsveranstaltung für die Genehmigungsbehörden in Nordrhein-Westfalen durchgeführt. Nachdem im vergangenen Jahr am selben Ort die Versagung und der Entzug personenbeförderungsrechtlicher Genehmigungen im Zentrum standen, ging es diesmal um die Einnahmenseite: Taxentarifordnung, Sondervereinbarungen und die Taxi-Garantie als Mobilitätsbaustein für den ländlichen Raum. Trotz großer Hitze war das Audimax wieder gut gefüllt.

Ein Verband, der die Hand reicht – und den Vollzug einfordert

Die Begrüßung übernahm der 1. Vorsitzende des VSPV, Jörg Füchtenschnieder, der in zweiter Generation gemeinsam mit seiner Schwester ein Taxi- und Mietwagenunternehmen führt und seit drei Jahrzehnten in den Gremien des Verbandes mitarbeitet. Er zeichnete ein deutliches Bild der wirtschaftlichen Lage: Das rechtstreue Gewerbe stehe unter einem Preisdruck, der sich bei den aktuellen Vermittlungspreisen der großen Plattformen rechnerisch nur über systematischen Rechtsbruch tragen lasse. Füchtenschnieder rechnete es an einem Beispiel vor: Werde eine Fahrt, die nach Taxentarif 18 Euro kostet, für 14,50 Euro angeboten, blieben dem Subunternehmer nach Umsatzsteuer, Vermittlungsprovision und Anteil des Generalunternehmers rund 8,50 Euro – bei 20 bis 30 Minuten Zeitaufwand einschließlich Anfahrt kaum mehr als der Mindestlohn samt Lohnnebenkosten, und nichts für Kraftstoff, Fahrzeuge, Betriebssitz und Unternehmerlohn.

Dass diese Rechnung die Praxis abbildet, sei belegbar. Füchtenschnieder verwies auf die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Frankfurt gegen 30 Tatverdächtige im Umfeld der Plattformwirtschaft, bei denen rund 450 Fahrerinnen und Fahrer ohne Anmeldung zur Sozialversicherung eingesetzt worden sein sollen und der Schaden für Fiskus und Sozialkassen auf mindestens 4,1 Millionen Euro beziffert wird. Der VSPV sieht darin kein Branchenproblem, sondern eine gesellschaftliche Gefahr, die längst auf Systemgastronomie, Liefer- und Paketdienste sowie das Handwerk übergreift. Der Verband reicht den

Behörden ausdrücklich die Hand: Die rechtlichen Rahmenbedingungen sind vorhanden, insbesondere die Rückkehrpflicht durch das jüngste BGH-Urteil dazu nochmals bestätigt, es fehlt am Vollzug. Neben der Kontrolle bietet auch das Genehmigungsverfahren selbst Ansatzpunkte, etwa bei Fahrzeugen, Businessplänen, Stellplätzen, Betriebssitz, Sanitär- und Pausenräumen sowie bei der Frage, wer zu welchen Bedingungen die Fachkunde stellt.
Bewusst stellte Füchtenschnieder die Veranstaltung inhaltlich in eine Reihe mit anderen Veranstaltungen, die diese Thematik beleuchteten: Nachdem der VSPV im vergangenen Jahr Entzug und Versagung behandelt hatte, der TMV in seinem Thinktank Softwarelösungen und Dienstleister zur Aufdeckung von Verstößen gegen die Rückkehrpflicht beleuchtet hatte und der BVTM im Juni bei seinem PBefG-Symposium in Essen zu Mindestbeförderungsentgelten getagt hatte, widmete sich die Hagener Tagung der Gegenseite derselben Medaille – der Frage, wie der ehrliche Taxiunternehmer an sein Geld kommt.
Ein kurzes Grußwort sprach Dr. Michael Stehr, Geschäftsführer der Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein (FPN), mit der den VSPV eine langjährige partnerschaftliche Zusammenarbeit verbindet.
VSPV-Geschäftsführer Sascha Waltemate, der die Veranstaltung moderierte, ordnete das Format ein: „Es ist für das Gewerbe wichtig, die Genehmigungsbehörden in einen Austausch mit Experten und untereinander zu bringen. Neben dem fachlichen Input durch unbestrittene Koryphäen wie Thomas Grätz haben wir – wie schon in der Vergangenheit – auch in diesem Jahr hinreichend Raum für das Netzwerken gegeben."

Grätz: Der Fixpreis und die starke Position der Behörde

Den Hauptvortrag hielt – wie bereits im Vorjahr – Rechtsanwalt Thomas Grätz, Kommentator des Personenbeförderungsgesetzes. Sein Ausgangspunkt: Der Taxifahrpreis sei aus Gründen des öffentlichen Verkehrsinteresses und des Verbraucherschutzes im behördlich bestimmten Pflichtfahrgebiet ein behördlich bestimmter Fixpreis. Aus § 51 PBefG entwickelte Grätz beide Stränge – den Tarif nach Absatz 1 und die Sondervereinbarungen nach Absatz 2.
Wirklich neu sei seit der letzten PBefG-Novelle die Möglichkeit, für Fahrten auf vorherige Bestellung Festpreise zu bestimmen oder Mindest- und Höchstpreise festzulegen, innerhalb derer das Entgelt vor Fahrtantritt frei zu vereinbaren ist. Während die reine Festpreisvariante in der Praxis kaum vorkomme, nehme der sogenannte Korridortarif zu; in Nordrhein-Westfalen bestehen entsprechende Regelungen unter anderem in Düsseldorf, Essen und Köln. Für die Tarifsetzung selbst verwies Grätz auf die Rechtsprechung des OVG Sachsen-Anhalt: Ein geringer Organisationsgrad eines Verkehrsverbandes im Tarifgebiet spreche nicht gegen dessen Beteiligung im Anhörungsverfahren, und eine Prognoseentscheidung sei unvollständig, wenn berechtigte Gewinninteressen der Taxiunternehmen und Aufwendungen für notwendige technische Entwicklungen nicht erkennbar eingeflossen seien. In der Folgeentscheidung wurden die Kosten eines Privatgutachtens von 6.000 Euro als erstattungsfähig anerkannt.
Bei den Sondervereinbarungen betonte Grätz das Gebot der Waffengleichheit: Vertragspartner auf Taxiseite müsse die Mehrheit des örtlichen Gewerbes sein – etwa eine Zentrale, eine Gewerbeorganisation oder ein beherrschender Mehrwagenunternehmer –, weil der Tarif andernfalls sofort ausgehöhlt werde. Die Genehmigungsbehörde habe hier eine starke Stellung: Ob sie die Vereinbarung genehmige, liege in ihrem Ermessen, Maßstab sei vor allem die Störung der Ordnung des Verkehrsmarktes. Auch wo eine Tarifordnung lediglich eine Anzeige vorsehe, entfalle die

VSPV
Der Mobilitätsverband

Rechtmäßigkeitskontrolle nicht – sie sei dann nachgelagert vorzunehmen. Und: Sehe die Taxentarifordnung überhaupt keine Regelung vor, könne es auch keine Sondervereinbarung geben.

Frisch: Halteplätze und Tarife auf neutraler Plattform

Unmittelbar vor der bewusst lang gehaltenen Mittagspause, die den Netzwerkcharakter der Veranstaltung unterstreichen sollte, wies Isabell Frisch vom Mobidrom NRW darauf hin, dass das Mobidrom Taxihalteplätze sowohl auf verkehr.nrw als auch auf seiner Datenplattform darstellt, damit diese auch von Ortsunkundigen gefunden werden können. Sie stellte zudem die Kooperation mit dem VSPV vor, in deren Rahmen der Verband die nordrhein-westfälischen Taxentarife in elektronischer Form zuliefert, sodass sie – etwa für Preisberechnungen – ebenfalls auf einer neutralen Plattform verfügbar sind.

Mehlert: Taxi-Garantie – Rund-um-die-Uhr-Mobilität per Bereithaltungspauschale

Dr. Christian Mehlert von der KCW GmbH stellte die gemeinsam mit der BBG entwickelte Taxi-Garantie vor. Das Mobilitätsproblem liege vor allem in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage: Abends, an Wochenenden und Feiertagen sei das ÖPNV-Angebot dürftig, App-basierte On-Demand-Verkehre scheiterten regelmäßig an Kosten von rund 200.000 Euro je Shuttle und Jahr, und die Betriebspflicht verpflichte die Taxiunternehmen nicht zur telefonischen oder digitalen Buchbarkeit. Selbst wer bereit sei, den Taxitarif zu zahlen, sitze deshalb häufig fest.

Der Lösungsansatz: Die Kommune zahlt eine Bereithaltungspauschale, geknüpft an Voraussetzungen wie die Bereithaltung außerhalb der Kernzeiten und die Buchbarkeit per Telefon oder App – der Fahrgast zahlt weiterhin den Taxitarif. Mehlert bezifferte die Bereithaltungskosten auf unter 30.000 Euro je Fahrzeug und Jahr für den Zeitraum montags bis samstags von 20 bis 6 Uhr sowie sonntags ganztägig. Da ein Kreisgebiet mit einem bis drei Fahrzeugen auskomme, blieben die Kosten unter 100.000 Euro jährlich und damit unterhalb der De-minimis-Grenze von 300.000 Euro in drei Jahren; sofern kein Vergabeverfahren erforderlich sei, lasse sich die Förderung darauf stützen.

Sascha Waltemate hier, dass es nicht darum geht, das Taxigewerbe für eine ohnehin bestehende Pflicht zu bezahlen. Das aktuelle Regelungsregime des PBefG sieht vor, dass der Taxiunternehmer seine Betriebspflicht erfüllt, indem er seine Fahrzeuge an dafür vorgesehenen Stellen in seiner Betriebssitzgemeinde bereithält. Mit einer telefonischen Buchbarkeit erfüllt er diese Pflicht nicht; sie ist nach § 47 Abs. 1 Satz 2 PBefG eine unternehmerische Option und kann deshalb auch nicht im Wege der Ausgestaltung des Umfangs der Betriebspflicht nach § 47 Abs. 3 PBefG angeordnet werden. In der Realität betreiben Mietwagen in den Großstädten taxiähnliche und Taxen auf dem Land mietwagenähnliche Verkehre, wie der VSPV es auch in seinem Positionspapier zur PBefG-Novelle beschreibt. Sofern und soweit die abstrakte Betriebspflicht des PBefG nicht von der Genehmigungsbehörde konkretisiert wird, unterliegt es der Einschätzungsprärogative des Unternehmers, wie er sie mit Leben füllt. Auf dem Land dient es dem öffentlichen Verkehrsinteresse nicht, dass ein Taxi nachts dort steht, wo es niemand braucht; gedient ist ihm dadurch, dass es telefonisch oder per App gebucht werden kann. Verlangen lässt sich diese Buchbarkeit im geltenden Regelungsregime nicht — bezahlen lässt sie sich sehr wohl. Genau das leistet die Taxi-Garantie.

VSPV
Der Mobilitätsverband

Krause: Was einen auskömmlichen Tarif ausmacht

Thomas Krause vom Sachverständigenbüro Linne + Krause zeigte am Beispiel eines aktuellen Gutachtens für den Kreis Kleve, wie sich der Anpassungsbedarf eines Taxentarifs ermitteln lässt. Maßstab sei die Auskömmlichkeit im Sinne des § 51 Abs. 3 i. V. m. § 39 Abs. 2 PBefG – Kostendeckung zuzüglich angemessenem Gewinn, im Einklang mit dem Gemeinwohlinteresse an erschwinglichen Taxipreisen.

Vier Treiber bestimmten das Ergebnis: die Erwartungen des Gewerbes, das tarifliche Umfeld, die Lohn- und die Betriebskosten. Die Personalkosten machten rund 68 Prozent der Gesamtkosten aus; da kaum ein Betrieb über dem gesetzlichen Mindestlohn zahle, steige diese Position mit dessen Anhebung von 12,82 Euro über 13,90 Euro auf 14,60 Euro kumuliert um 13,9 Prozent. Die Betriebskosten eines mittelgroßen Betriebes stiegen je Fahrzeug um 10,8 Prozent, getrieben vor allem von Rücklagen für Elektromobilität und Ladeinfrastruktur, TSE und Konformitätsbescheinigung sowie Versicherungen; sinkende Dieselkosten dämpften den Anstieg. In der Summe ergebe sich für 2026 ein Anpassungsbedarf von 9,1 Prozent gegenüber 2025 und für 2027 ein weiterer Bedarf von 5,4 Prozentpunkten.

Bemerkenswert für die anwesenden Behördenvertreter war Krauses Befund zur Nachfragestruktur: Im Kreis Kleve ist nur noch etwa ein Viertel der Umsätze tarifpflichtig. Die Rentabilität hänge damit stärker von Sondervereinbarungen mit Krankenkassen und Schulverwaltungen ab als vom Tarif selbst – womit sich der Bogen zum Vortrag von Thomas Grätz schloss. Hinzu komme der Wettbewerbsdruck durch app-vermittelte Mietwagen, dem eine Tarifregelung nur begrenzt begegnen könne.

Ausblick

Dr. Michael Stehr wies zum Abschluss auf die Europäische Taximesse im November hin. Die Zusammenfassung und die Verabschiedung übernahm VSPV-Geschäftsführer Sascha Waltemate, der eingangs auch dem Land Nordrhein-Westfalen für die Möglichkeit der Nutzung der HSPV gedankt hatte. Eine entsprechende Veranstaltung wird es auch im kommenden Jahr geben – erneut nahe der geografischen Mitte Nordrhein-Westfalens, allerdings nicht wieder an der HSPV in Hagen: Die Standorte der Abteilung Gelsenkirchen mit Dortmund, Hagen und Gelsenkirchen werden im kommenden Sommer in Herne zusammengefasst.

Anlagen

- Vortrag Thomas Grätz: Taxentarifordnung und Sondervereinbarungen – Ordnungsrahmen, Voraussetzungen, Gestaltung
- Vortrag Dr. Christian Mehlert (KCW): Taxigarantie – Rund-um-die-Uhr-Mobilität auf dem Land per Bereithaltungspauschale
- Vortrag Thomas Krause (Linne + Krause): Wirtschaftlichkeit der Taxientgelte – Beispiel Kreis Kleve
- Drei Fotos (Waltemate, Grätz, Krause jeweils vor dem Publikum); Quelle: VSPV

Pressekontakt:

Sascha Waltemate, Geschäftsführer VSPV e.V. | waltemate@vspv-nrw.de | www.vspv-nrw.de | 0231 528 227