

Tarifanalyse

zur
Wirtschaftlichkeit der Entgelte
im Taxigewerbe der Landkreise
im ehemaligen Regierungsbezirk Stade

Landkreis Stade
Landkreis Verden
Landkreis Osterholz
Landkreis Cuxhaven
Landkreis Rotenburg / Wümme

April 2022

INHALT

1	AUFGABENSTELLUNG	3
2	TAXITARIFE IM LICHT DES ÖRTLICHEN MARKTGESCHEHENS	5
2.1	Kaufkraft und Inflation	6
2.2	Wirtschaftliche Relevanz der Taxitarife.....	7
3	ANPASSUNGSBEDARF	8
3.1	Anpassungsbedarf laut Tarifiertrag der GVN von März 2021.....	9
3.2	Anpassungsbedarf im tariflichen Umfeld	11
3.3	Anpassungsbedarf durch Gesetzlichen Mindestlohn	14
3.4	Anpassungsbedarf durch Betriebskosten	15
3.5	Anpassungsbedarf strukturell	17
4	TARIFLICHER ANPASSUNGSBEDARF UND EMPFEHLUNGEN	18

1 AUFGABENSTELLUNG

Kurz vor Ausbruch der SARS-COV-19-Pandemie (im Folgenden: Corona-Pandemie) hatten uns die Landkreise des ehemaligen Regierungsbezirks Stade (im Folgenden auch: Untersuchungsgebiet) mit der Erstellung eines Gutachtens zur Wirtschaftlichkeit der örtlichen Taxientgelte beauftragt. Mit Ausnahme der Stadt Cuxhaven haben die Landkreise Stade, Cuxhaven, Osterholz, Rotenburg / Wümme und Verden einen gemeinschaftlichen Taxitarif (im Folgenden: Gemeinschaftstarif).

Während der Pandemie musste die Frage der Taxitarife zunächst zurückgestellt werden. Ende Januar 2022 wurden wir aber erneut mit der Aktualisierung unseres zwischenzeitlich veralteten Gutachtens beauftragt.

Maßgeblich für die Beurteilung der Beförderungsentgelte und -bedingungen ist § 51 Abs. 3 PBefG, der auf das Tariffindungsverfahren von § 39 Abs. 2 PBefG verweist. Diese Bestimmung fordert eine Berücksichtigung der „*wirtschaftlichen Lage*“ des örtlichen Taxigewerbes.

Zugleich ist aber auch das öffentliche Interesse an leistungsgerechten und erschwinglichen Taxipreisen zu berücksichtigen. Dabei ist das Gemeinwohl mit dem berechtigten Gewinninteresse der Taxenunternehmen auf dem Wege eines Interessenausgleichs in Einklang zu bringen (vgl. BVerfG, Beschl. v. 25.5.1976).

In Folge der Corona-Pandemie durchläuft das gesamte deutsche Taxigewerbe zurzeit eine existenzielle Krise, deren Auswirkung bislang kaum abzuschätzen ist – ähnlich wie im Tourismus oder in der Gastronomie. Der russische Angriff auf die Ukraine und die dagegen verhängten Wirtschaftssanktionen bringen weitere wirtschaftliche Belastungen, die u.a. zu sprunghaft steigenden Kraftstoffkosten und zum Anheizen der Inflation führen. In dieser Situation wird die kürzlich beschlossene Anhebung des gesetzlichen Mindestlohns auf 12,00 € / Std. ab Oktober 2022 zu einer weiteren schweren Herausforderung für das Gewerbe. Das vorliegende Tarifgutachten stellt auf einen künftig wieder „normalen“ Geschäftsgang ab.

Das Gutachten ist Teil einer Serie von Tarifgutachten, die wir zurzeit erstellen bzw. in letzter Zeit erstellt haben – u.a. für die Bundeshauptstadt Berlin, für die Landeshauptstadt Dresden, die Region Hannover, die Stadt Delmenhorst, den Landkreis Harburg sowie für verschiedene Städte und Flächenkreise im gesamten Bundesgebiet. Weiterhin basiert die Untersuchung auf folgenden Materialien:

- **Datenerhebung:** Unsere Kenntnis des Taximarkts basiert im Wesentlichen auf zahlreichen Gutachten zur Funktionsfähigkeit gemäß § 13 Abs. 4 PBefG des Taxigewerbes in Niedersachsen, Nordrhein-Westphalen und vielen anderen Bundesländern. Aktuelle Daten haben wir u.a. bei Untersuchungen in den Landkreisen Vechta, Harburg sowie in der Stadt Delmenhorst und in der Region Hannover gewonnen.
- **Taxikostenindex:** Im Rahmen unserer bundesweiten Arbeit beobachten wir seit vielen Jahren besonders die Kostenentwicklung im deutschen Taxigewerbe. Unser darauf aufbauender Taxikostenindex liefert einen belastbaren Maßstab für die Kostenentwicklung der Branche und wurde an die aktuelle Kostensituation angepasst.
- **Tarifdatenbank:** Kontinuierlich beobachten wir bundesweit zudem die Entwicklung der Taxitarife. Damit können wir einen Referenzrahmen für die örtliche Tarifsituation bereitstellen.
- **Digitale Tourendaten:** Auf unsere Bitte hin haben uns einige Betriebe digital erfasste Tourendaten zur Auswertung überlassen, die detaillierten Einblick in das Fahrgeschehen liefern.

2 TAXITARIFE IM LICHT DES ÖRTLICHEN MARKTGESCHEHENS

Für tarifpolitische Entscheidungen sind die örtlichen Gegebenheiten in Rechnung zu stellen. Daher werden zunächst folgende Aspekte untersucht:

- **Kaufkraft:** Die Erschwinglichkeit der Taxitarife hängt aus Fahrgastsicht auch von der örtlichen Kaufkraft ab, die zurzeit durch eine massive Inflationswelle beeinträchtigt wird.
- **Wirtschaftliche Relevanz:** Welcher Stellenwert kommt dem amtlichen Taxitarif in betriebswirtschaftlicher Sicht zu? Wie hoch ist der Anteil klassischer Tariffahrten im Tarifgebiet?

2.1 Kaufkraft und Inflation

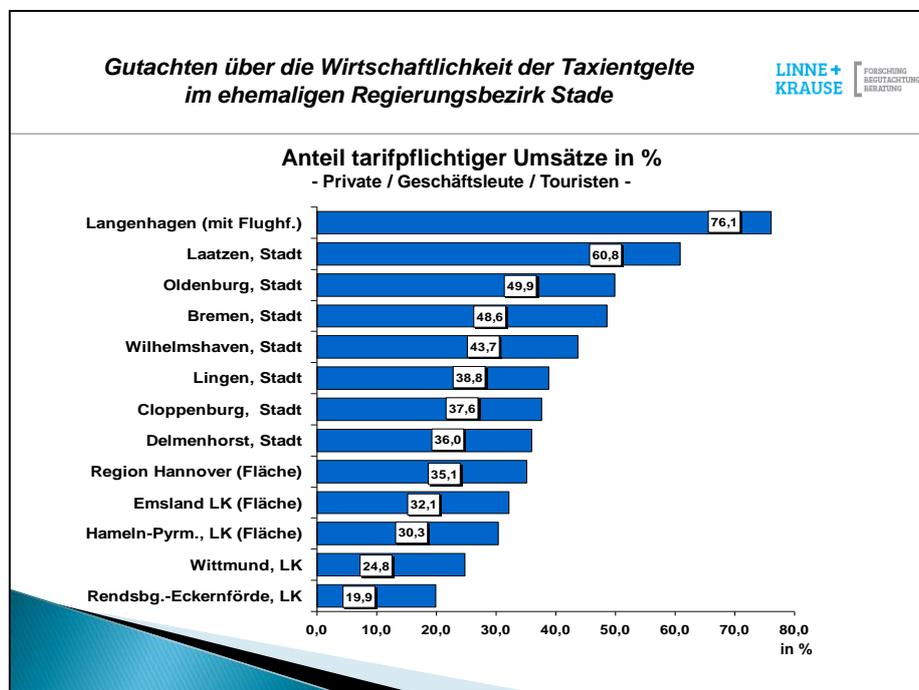
Hinsichtlich der grundlegenden Parameter bildet das Tarifgebiet keinen einheitlichen Wirtschaftsraum:

TAB. 1: KAUFKRAFT IN AUSGEWÄHLTEN LANDKREISEN 2021	
IN % VOM BUNDESDURCHSCHNITT	
Landkreis / Stadt	
Landkreis Harburg	116,9
Hansestadt Hamburg	109,2
Landkreis Verden	104,7
Landkreis Stade	104,3
Landkreis Osterholz	102,1
Landkreis Oldenburg	101,3
Stadt Oldenburg (Oldenburg)	100,4
Landkreis Rotenburg (Wümme)	98,1
Landkreis Lüneburg	97,9
Landkreis Cuxhaven	95,8
Landkreis Heidekreis	92,7
Landkreis Uelzen	92,6
Hansestadt Bremen	92,3
Stadt Cuxhaven	90,1
Stadt Bremerhaven	80,8
Q: Michael Bauer Research GmbH, Nürnberg	

- **Kaufkraft:** Insgesamt lag die regionale Kaufkraft 2021 annähernd auf Bundesniveau (100%), wobei jedoch örtliche Schwankungen ($\pm 5\%$) zu beobachten sind. An der Spitze rangieren die Landkreise Verden und Stade, wohingegen der Landkreis Cuxhaven das „Schlußlicht“ bildet.
- **Inflation:** Die Kaufkraft wird durch einen massiven Inflationsschub von rund 3% im Jahr 2021 und 7,3% im ersten Quartal 2022 beeinträchtigt. Befeuert wird die Geldentwertung im Wesentlichen durch die wachsende Staatsverschuldung infolge der Corona-Pandemie sowie durch die sprunghafte Verteuerung der Energiepreise als Folge des Ukraine-Krieges.

2.2 Wirtschaftliche Relevanz der Taxitarife

Taxitarife haben in Flächenkreisen nur begrenzten Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit des Taxigewerbes. Erlöse werden hier überwiegend mit Krankenfahrten, Schülerfahrten und mit Fahrten für Menschen mit Behinderung erwirtschaftet. Diese werden in aller Regel auf Basis außertariflicher Sondervereinbarungen mit den Krankenkassen abgerechnet. Allerdings orientieren sich die Sondervereinbarungen an den amtlichen Taxitarifen, wobei zum Teil erhebliche Preisabschläge eingeräumt werden.



In aller Regel gilt: je urbaner der örtliche Markt, desto höher der Anteil der Fahrten, die zum Taxitarif gefahren werden. Für das Untersuchungsgebiet liegen keine Zahlen vor. Vergleichszahlen aus der (weiteren) Region belegen aber den Zusammenhang: Während vor der Pandemie beispielsweise in den großstädtisch geprägten Städten Langenhagen (Flughafen) und Laatzen (Messe) die Erlöse zu rund drei Viertel tarifgebunden waren, sinkt der Anteil in der Fläche in Normalzeiten zuweilen auf rund 20%. Auch im Untersuchungsgebiet dürfte der Anteil tarifgebundener Fahrten zwischen ca. 20% und ca. 40% rangieren – je nach örtlicher Gegebenheit. Sogar in Großstädten wie Bremen oder Oldenburg wurden nur knapp die Hälfte der Erlöse „auf Uhr“ gefahren.

3 ANPASSUNGSBEDARF

Der aktuelle Gemeinschaftstarif gilt bereits seit 2015. Welcher tarifliche Anpassungsbedarf ist zu erkennen und zu vertreten? In diesem Zusammenhang werden folgende Aspekte untersucht:

- **Tarifanträge:** Welche Erwartungen haben die Taxiunternehmen? Welche Entgelte wurden beantragt?
- **Tarifliches Umfeld:** Wo stehen die Tarife heute im tariflichen Umfeld? Besteht aus diesem Blickwinkel Nachholbedarf?
- **Personalkosten:** Anlass zur Tarifanpassung ergibt sich regelmäßig aus der laufenden Anpassung des gesetzlichen Mindestlohns. Welche Auswirkung haben die bis Herbst 2022 vorgesehenen Anpassungen?
- **Betriebskosten:** In welchem Umfang haben sich seit der letzten Tarifanpassung die Betriebskosten verändert? Wie ist die aktuelle Kostensituation?
- **Neue Kosten:** Welche absehbaren Kosten bringt z.B. das im August 2021 in Kraft getretene neue PBefG?
- **Struktureller Anpassungsbedarf:** Besteht Bedarf, die aktuelle Tarifstruktur zu ändern?

3.1 Anpassungsbedarf laut Tarifiertrag der GVN von März 2021

Die Erwartungen des örtlichen Taxigewerbes kommen durch einen Antrag des Gesamtverbandes Verkehrsgewerbe Niedersachsen e.V. (GVN) vom 12. März 2021 zum Ausdruck. Gewünscht war eine Tarifieranpassung „im Laufe des Jahres 2021“. In der Wirkung läuft der Antrag auf eine Anhebung um rund 22% hinaus. Im Einzelnen umfasst er folgende Eckpunkte:

TAB. 2: VERGLEICH - AKTUELLER TARIF VS. GVN-ANTRAG VON MÄRZ 2021

Tarifelemente	aktuell	Antrag GVN		
	Tarif	Tarif	Veränderung	
	in €	in €	in €	in %
Grundpreis (einschl. 800 m bzw. 195 Sek.)	5,00 €	6,00 €	1,00 €	20,0%
Kilometerentgelt	2,10 €	2,60 €	0,50 €	23,8%
Großraum ab 5. Fahrgast	5,00 €	10,00 €	5,00 €	100,0%
Neu: Rollstuhlzuschlag	0 €	15,00 €	15,00 €	neu
Fehltag (von Fahrgast verschuldet)	5,00 €	10,00 €	5,00 €	100,0%
Wartezeit je Stunde	31,00 €	36,00 €	5,00 €	16,1%
Beispieltouren (max. 4 Fahrgäste)				
3 km Tour (ohne Wartezeit)	9,62 €	11,72 €	2,10 €	21,8%
5 km Tour (inkl. 5 min Wartezeit)	16,40 €	19,92 €	3,52 €	21,4%
10 km Tour (inkl. 5 min Wartezeit)	26,90 €	32,92 €	6,02 €	22,4%

Der aktuelle Taxitarif ist übersichtlich strukturiert. Er kennt weder eine Unterscheidung nach Haupt- und Nebenverkehrszeit noch eine Kilometerstaffelung. Charakteristisch ist der recht hohe Grundbetrag, der die ersten 800 m Fahrstrecke bzw. die ersten 195 Wartesekunden einschließt. Laut Antrag soll die Tarifstruktur im Wesentlichen beibehalten bleiben. Neu ist jedoch ein Rollstuhlzuschlag für nicht umsetzbare Fahrgäste.

Die Tarifierung wird in erster Linie mit der Kostensteigerung begründet, ohne dass dafür aber konkrete Zahlen benannt werden:

- **Mindestlohn:** Im Mittelpunkt steht der Gesetzliche Mindestlohn, wobei die Antragsteller erst auf den bis Juli 2022 absehbaren Lohn von 10,45 € / Std. abstellen. Die weitere Anhebung auf 12,00 € / Std. ist somit noch nicht eingepreist.
- **Verbraucherpreise:** Daneben wird in dem Antrag von März 2021 auf die gestiegenen Verbraucherpreise (seit 2015: ca. 6,9%) verwiesen. Exemplarisch werden die Tarife des HVV herangezogen, die seit 2015 um 11,9% gestiegen sind. In letzter Zeit ist jedoch ein massiver Preisanstieg zu verzeichnen.
- **Betriebskosten:** Eher cursorisch geht der Antrag auf die gestiegenen Kraftstoffkosten ein. Aber: Bei Antragstellung kostete Diesel noch (brutto) 1,31 € / Liter. Heute liegt der Preis dagegen bei 2,00 € / Liter. In der Spitze waren es sogar zeitweise 2,30 € / Liter.
- **Corona-Pandemie:** Weiten Raum nimmt der massive Nachfragerückgang durch die Corona-Pandemie ein, die nicht zuletzt dazu geführt hat, dass etwaige Rücklagen mittlerweile aufgezehrt sind.
- **Rollstuhlzuschlag:** Die Einführung des Rollstuhlzuschlags wird mit den Anschaffungskosten für Spezialfahrzeuge und hohem zeitlichen Aufwand pro Auftrag („wenigstens 10 Minuten“) begründet.

3.2 Anpassungsbedarf im tariflichen Umfeld

Wo steht der örtliche Taxitarif in der deutschen Tariflandschaft? Um Vergleichbarkeit zwischen unterschiedlichen Tarifmodellen zu schaffen, haben wir die Entgelte für drei typische Beispieltouren in der Hauptverkehrszeit berechnet:

- **3-km-Tour** (ohne Wartezeit)
- **5-km-Tour** (einschließlich 5 min. Wartezeit)
- **10-km-Tour** (einschließlich 5 min. Wartezeit).

Besonders teuer ist Taxifahren in Sachsen-Anhalt, Thüringen und Baden-Württemberg; günstig dagegen z.B. in Bayern. Niedersachsen liegt bundesweit im Mittelfeld.

**TAB. 3: TAXIENTGELTE IN BUNDESLÄNDERN / REGIERUNGSBEZIRKEN
HAUPTVERKEHRSZEIT / STANDARDFAHRZEUG (STAND DEZ. 2021)**

Bundesland / Regierungsbezirk	Beispieltouren		
	3 km ohne WZ	5 km + 5 min WZ	10 km + 5 min WZ
Hansestadt Bremen (Antrag)	12,10 €	19,85 €	32,35 €
Ø RB Freiburg	11,53 €	19,33 €	30,41 €
Hansestadt Bremen (alt)	10,40 €	17,30 €	28,30 €
Ø Sachsen-Anhalt	11,19 €	17,86 €	28,29 €
Ø Thüringen	11,05 €	17,95 €	28,28 €
Ø RB Tübingen	10,32 €	17,32 €	28,18 €
Ø RB Karlsruhe	10,78 €	17,60 €	28,10 €
Ø RB Stuttgart	10,45 €	17,51 €	27,98 €
Ø RB Köln	10,13 €	17,09 €	27,73 €
Ø Saarland	10,20 €	16,73 €	27,73 €
Ø Niedersachsen	10,17 €	16,80 €	27,20 €
RB Stade (ehemalig)	9,62 €	16,40 €	26,90 €
Ø RB Düsseldorf	9,70 €	15,91 €	26,36 €
Ø Sachsen	10,61 €	16,67 €	26,21 €
Ø RB Mittelfranken	10,13 €	16,51 €	25,58 €
Ø Mecklenburg-Vorpommern	10,91 €	17,06 €	25,20 €
Ø Schleswig-Holstein	9,44 €	16,04 €	25,09 €
Ø RB Oberfranken	9,74 €	16,02 €	25,09 €
Ø RB Schwaben	9,56 €	15,81 €	25,01 €
Ø Brandenburg	9,74 €	15,84 €	24,82 €
Ø RB Oberbayern	9,50 €	15,68 €	24,80 €
Bundeshauptstadt Berlin	10,60 €	15,20 €	24,75 €
Ø Rheinland-Pfalz	9,09 €	15,34 €	24,75 €
Ø RB Oberpfalz	9,27 €	15,44 €	24,66 €
Ø RB Unterfranken	9,35 €	15,16 €	24,15 €
Ø RB Niederbayern	9,03 €	15,15 €	24,14 €
Q.: Genehmigungsbehörden			

TAB. 4: TAXITARIFE IN NIEDERSACHSEN
HAUPTVERKEHRSZEIT / STANDARDFAHRZEUG (STAND FEBR. 2022)

<u>Landkreise / Städte</u>	gültig seit	Beispieltouren		
		3 km (ohne WZ)	5 km (5 min WZ)	10 km (5 min WZ)
LK Helmstedt	Jan 19	14,65 €	24,30 €	42,80 €
LK Harburg	Apr 19	11,90 €	19,61 €	32,11 €
Stadt Delmenhorst	Dez 18	10,80 €	18,55 €	31,05 €
Region Hannover	Mai 21	10,70 €	18,05 €	29,55 €
LK Göttingen	Apr 19	11,60 €	18,50 €	29,50 €
LK Aurich	Aug 19	11,30 €	18,42 €	28,92 €
Stadt Emden	Mai 19	11,30 €	18,42 €	28,92 €
LK Schaumburg	Jan 19	10,80 €	17,40 €	28,90 €
Stadt Oldenburg	Jan 22	11,30 €	18,62 €	28,62 €
LK Goslar	Jan 20	10,90 €	17,82 €	28,32 €
LK Friesland	Feb 19	10,40 €	17,52 €	28,02 €
LK Wittmund	Apr 19	11,30 €	17,50 €	28,00 €
LK Heidekreis	Apr 19	10,20 €	16,47 €	27,97 €
Stadt Wilhelmshaven	Mrz 19	10,30 €	17,42 €	27,92 €
LK Holzminden	Aug 20	10,00 €	16,90 €	27,90 €
Stadt Wolfsburg	Sep 20	11,30 €	17,17 €	27,67 €
LK Northeim	Jun 19	11,30 €	17,55 €	27,55 €
Ø Niedersachsen		10,17 €	16,80 €	27,20 €
LK Diepholz	Nov 19	9,70 €	16,57 €	27,07 €
Stadt Salzgitter	Jan 19	10,80 €	17,05 €	27,05 €
RB Stade (ehemalig)	Feb 15	9,62 €	16,40 €	26,90 €
LK Hildesheim	Feb 15	9,70 €	16,07 €	26,57 €
LK Leer	Mrz 19	10,70 €	17,00 €	26,50 €
LK Wesermarsch	Apr 17	9,50 €	16,08 €	26,08 €
LK Gifhorn	Jan 19	10,20 €	16,55 €	26,05 €
LK Ammerland	Apr 19	9,50 €	16,00 €	26,00 €
LK Cloppenburg	Mai 19	9,50 €	16,00 €	26,00 €
LK Oldenburg	Mai 19	9,50 €	16,00 €	26,00 €
LK Vechta	Mai 19	9,50 €	16,00 €	26,00 €
LK Uelzen	Jun 19	9,40 €	15,90 €	25,90 €
LK Lüneburg	Mai 18	9,50 €	15,78 €	25,78 €
LK Nienburg/Weser	Apr 15	9,50 €	15,54 €	25,54 €
Stadt Hannover	Feb 15	9,40 €	15,70 €	25,20 €
LK Celle	Jan 15	9,80 €	16,21 €	25,01 €
Stadt Osnabrück	Jan 15	8,60 €	14,85 €	24,85 €
LK Emsland	Jul 19	9,50 €	15,83 €	24,83 €
Stadt Braunschweig	Jan 15	10,00 €	15,77 €	24,77 €
LK Grafschaft Bentheim	Jul 19	9,30 €	15,63 €	24,63 €
LK Hameln-Pyrmont	Apr 15	8,70 €	15,00 €	24,50 €
LK Peine	Feb 15	9,00 €	15,00 €	24,50 €
LK Lüchow-Dannenberg	Jan 15	8,98 €	14,82 €	24,22 €
LK Wolfenbüttel	Feb 15	9,40 €	14,60 €	22,60 €

Q: Genehmigungsbehörden

In Niedersachsen rangieren die Landkreise des ehemaligen Regierungsbezirks Stade wiederum ebenfalls im Mittelfeld – trotz des bereits „hohen Alters“ von nunmehr 7 Jahren. Zu den Spitzenreitern in Niedersachsen zählen die Landkreise Helmstedt und Harburg. Letzterer plant aber auch eine substantielle Anpassung. Für die Hansestadt Bremen liegt zurzeit ein Antrag vor, der eine Anhebung um rund 15% vorsieht.

3.3 Anpassungsbedarf durch Gesetzlichen Mindestlohn

Die Personalkosten stellen im Taxigewerbe die bedeutendste Kostengröße dar. Sie machen rund 55% bis 60% der Gesamtkosten aus. Nur wenige Taxibetriebe – das galt auch schon vor der Corona-Pandemie – sind in der Lage, mehr als den Gesetzlichen Mindestlohn zu bezahlen, sodass dessen Entwicklung zentrale Benchmarkfunktion für die Personalkosten besitzt. Seit Inkrafttreten des aktuellen Tarifs wurde der gesetzliche Mindestlohn bereits sechsmal angehoben. Zwei weitere Anpassungen stehen noch in diesem Jahr bevor.

TAB. 5: GESETZLICHER MINDESTLOHN AUSWIRKUNG AUF GESAMTKOSTEN						
Jahr	Std. Lohn in €	in €	in %	kumuliert in %	Anteil Personalkosten an Gesamtkosten	
					55%	60%
01.01.2015	8,50 €					
01.01.2017	8,84 €	0,34 €	4,0%	4,0%	2,2%	2,4%
01.01.2019	9,19 €	0,35 €	4,0%	8,1%	4,5%	4,9%
01.01.2020	9,35 €	0,16 €	1,7%	10,0%	5,5%	6,0%
01.01.2021	9,50 €	0,15 €	1,6%	11,8%	6,5%	7,1%
01.07.2021	9,60 €	0,10 €	1,1%	12,9%	7,1%	7,8%
01.01.2022	9,82 €	0,22 €	2,3%	15,5%	8,5%	9,3%
01.07.2022	10,45 €	0,63 €	6,4%	22,9%	12,6%	13,8%
01.10.2022	12,00 €	1,55 €	14,8%	41,2%	22,6%	24,7%

- **Anpassung Januar 2022:** Bis Anfang 2022 wurde der Mindestlohn in mehreren Etappen auf 9,82 € / Std. erhöht. Das entspricht einem kumulierten Plus von ca. 15,5% gegenüber 2015. Bei einem Personalkostenanteil von 55% bis 60% schlägt das mit rund 8,5% bis 9,3% also um **rund 9%** auf die Gesamtkosten durch.
- **Anpassung Juli 2022:** Eine weitere deutliche Anpassung auf 10,45 € / Std. steht zum Juli 2022 an. Gegenüber 2015 entspricht das einer Steigerung um ca. 23%, die mit gut **13%** auf die Gesamtkosten durchschlagen wird.
- **Anpassung Oktober 2022:** Ab Oktober 2022 steigt der Mindestlohn noch einmal substanziell auf 12,00 € / Std. Dies entspricht gegenüber 2015 einer Steigerung um rund 41% und einem Anstieg der Gesamtkosten um rund **23,5%**.

3.4 Anpassungsbedarf durch Betriebskosten

Seit vielen Jahren beobachten wir die Betriebskosten im Taxigewerbe. Unseren darauf basierenden **Taxikostenindex** haben wir an die aktuelle Situation angepasst. Er liefert einen belastbaren Maßstab für die Entwicklung der fixen und variablen Kosten. Wegen der aktuellen Verwerfungen in Folge der Corona-Pandemie und des Ukraine-Kriegs haben die für 2022 zugrunde gelegten Werte aber teilweise fiktiven Charakter:

TAB. 6: BETRIEBSKOSTEN IM DEUTSCHEN TAXIGEWERBE (JE FAHRZEUG)				
MEHRWAGENBETRIEB MIT 2 BIS 3 TAXIS				
		2015	März 2022	Veränderung
Pos.	Ø Fahrleistung in km:	65.000	65.000	0,0%
1.	<u>Fixe Kosten</u>			
2.	<i>Rechtsschutz</i>	150,00 €	185,00 €	23,3%
3.	<i>Eichgebühren</i>	65,00 €	108,00 €	66,2%
4.	<i>Hauptuntersuchung</i>	106,00 €	140,00 €	32,1%
5.	<i>Berufsgenossenschaft</i>	550,00 €	635,00 €	15,5%
6.	<i>Telefon</i>	250,00 €	250,00 €	0,0%
7.	<i>Jahresabschluss</i>	800,00 €	1.200,00 €	50,0%
8.	<i>sonstige Gemeinkosten</i>	1.000,00 €	1.200,00 €	20,0%
9.	<i>Abschreibung</i>	7.000,00 €	7.000,00 €	0,0%
10.	<i>Kapitalzins 3,0% - 4,0%</i>	820,00 €	1.100,00 €	34,1%
11.	<i>Kfz-Steuer</i>	350,00 €	350,00 €	0,0%
12.	<i>Disposition / Abrechnung / Einsatzplanung</i>	6.050,00 €	7.000,00 €	15,7%
13.	<i>Versicherung</i>	3.200,00 €	3.600,00 €	12,5%
14.	<i>Fiskaltaxameter / Konformitätsbescheinigung</i>	0,00 €	710,00 €	Neu
15.	<i>Mehrkosten Datenschutz</i>	0,00 €	350,00 €	Neu
16.	<i>Corona-Schutzmaßnahmen</i>	0,00 €	350,00 €	Neu
17.	<i>Rücklage E-Mobilität</i>	0,00 €	1.500,00 €	Neu
18.	Summe Fixe Kosten	20.341,00 €	25.678,00 €	26,2%
19.	<u>Variable Kosten</u>			
20.	<i>Diesel (9 l / 100 km; 0,98 € bzw. 1,68 € netto)</i>	5.750,00 €	9.855,00 €	71,4%
21.	<i>Wartung / Reparatur (0,035 bzw. 0,04 € / km)</i>	2.275,00 €	2.600,00 €	14,3%
22.	Summe Variable Kosten	8.025,00 €	12.455,00 €	55,2%
23.	<u>Kosten (ohne Personalkosten)</u>			
24.	Summe Betriebskosten	28.366,00 €	38.133,00 €	34,4%
25.	Anteil an Gesamtkosten: 40%			13,8%
	Anteil an Gesamtkosten: 45%			15,5%

- **Fixe Kosten:** In einem branchentypischen Betrieb mit 2 bis 3 Taxis und einer Jahresfahrleistung von ca. 65.000 km sind die fixen Kosten seit 2015 um **gut 26%** gestiegen. Dazu beigetragen haben höhere Versicherungsprämien, Dispositions- und Abrechnungskosten aber auch neuartige Kosten für Datenschutz, Corona-Schutzmaßnahmen, Fiskaltaxameter sowie Rücklagen für die im neuen PBefG angestrebte Umstellung auf E-Mobilität.
- **Variable Kosten:** Insgesamt ist bei den variablen Kosten ein Plus von **rund 55%** zu verzeichnen. Unberechenbar sind zurzeit die hochvolatilen Dieselmotorkosten. Aktuell gehen wir von 2,00 € / Liter (netto: 1,68 € / Liter) aus. Seit 2015 haben sich die Treibstoffkosten – nicht zuletzt aufgrund der jüngsten Verwerfungen auf den internationalen Energiemärkten – um mehr als **70%** erhöht. Auch die Ausgaben für Wartung und Reparatur sind um **gut 14%** teurer geworden.

In der Summe errechnet sich seit 2015 somit eine Steigerung der Betriebskosten (ohne Personalkosten) in Höhe von gewichtet **rund 34%**. Die Antragsteller gehen von **rund 23%** aus, wobei die jüngsten Kostensprünge bei den Kraftstoffen noch nicht eingepreist sind.

Auch hier ist zu berücksichtigen, dass der Anteil der Betriebskosten an den Gesamtkosten lediglich 40% bis 45% beträgt. Somit schlagen die Betriebskosten gewichtet mit „nur“ **rund 15%** auf die Gesamtkosten durch.

3.5 Anpassungsbedarf strukturell

Grundsätzlich zu begrüßen ist der beantragte **Rollstuhlzuschlag** für die Beförderung von nicht umsetzbaren Fahrgästen in Spezialfahrzeugen - auch im Lichte des neuen § 64c PBefG, der die Barrierefreiheit im Taxiverkehr zum Ziel erklärt und die Aufgabenträger in die Verantwortung nimmt. Mit dem Rollstuhlzuschlag soll insbesondere die erhöhte Investition abgegolten werden, die bei der technischen Aufrüstung des Fahrzeugs entstehen.

Bislang weisen bundesweit nur wenige Taxitarife spezielle Entgelte für die Beförderung nicht umsetzbarer Fahrgäste aus – in Niedersachsen beispielsweise Stadt und Landkreis Göttingen, wo zusätzlich 15,00 € fällig werden. In den Landkreisen Diepholz und Nordheim werden 10,00 € berechnet. In den Landkreisen Hildesheim und Nienburg werden 5,00 € fällig, sofern der Rollstuhl nicht zusammengeklappt werden kann.

Vielfach werden Rollstuhlfahrten wie Großraumfahrten abgerechnet – meist mit einem gesonderten Zuschlag. Dafür werden aktuell Beträge zwischen 5,00 € bis 7,50 € erhoben. Vorläufig empfehlen wir einen Rollstuhlzuschlag in Höhe des Großraumzuschlags. Perspektivisch besteht hier aber politischer Entscheidungsbedarf auch auf Seiten des Aufgabenträgers.

4 TARIFLICHER ANPASSUNGSBEDARF UND EMPFEHLUNGEN

In der Gesamtbetrachtung sind folgende Faktoren zu berücksichtigen:

- **Tariflandschaft:** Der Gemeinschaftstarif der Landkreise des ehemaligen Regierungsbezirks Stade nimmt derzeit – trotz seines Alters von sieben Jahren – im Bundes- und Regionalvergleich noch eine Mittelposition ein. Allerdings ist bislang fast kein (uns bekannter) deutscher Taxitarif auf den ab Oktober 2022 geltenden Gesetzlichen Mindestlohn von 12,00 € / Std. ausgelegt.
- **Kaufkraft:** Auch die Kaufkraft rangiert im Gebiet der Tarifgemeinschaft um den Bundesdurchschnitt. Allerdings erlebt Deutschland zurzeit einen dramatischen Inflationsschub von rund 3% im Jahr 2021 und zuletzt 7,3% im März 2022. Die Folgen der aktuell verhängten Wirtschaftssanktionen gegen die Russische Föderation werden die Kaufkraft weiter schwächen – in welchem langfristigen Maße, ist noch nicht abzusehen.
- **GVN-Antrag:** Der Antrag des GVN vom März 2021 läuft auf eine Anhebung um rund 22% hinaus, berücksichtigt aber weder den zwischenzeitlich beschlossenen Mindestlohn von 12,00 € / Std. noch die seinerzeit nicht absehbare Explosion der Energiekosten.
- **Personalkosten:** Der Anstieg des Gesetzlichen Mindestlohns von Januar 2015 bis Juli 2022 wird die Gesamtkosten um **rund 13% anheben**. Die weitere Anpassung des Mindestlohns auf 12,00 € / Std. im Oktober 2022 wird mit **rund 23,5%** auf die Gesamtkosten durchschlagen.
- **Betriebskosten:** Zurzeit ist bei den Betriebskosten seit der letzten Tarifierfassung ein Plus von **rund 15%** zu beobachten. Sogar die Entwicklung der nächsten Wochen und Monate ist heute noch nicht abzusehen.
- **Gesamtkosten:** In der Summe läuft die Kostenentwicklung seit 2015 bis Mitte 2022 auf einen Anpassungsbedarf von **rund 28,0%** bzw. von **rund 38%** bis Oktober 2022 hinaus.
- **Akzeptanz und Wirkung:** Für eine Tarifierfassung um bis zu 38% fehlt voraussichtlich die Preisakzeptanz auf Verbraucherseite. Zugleich ist abzusehen, dass die Marktanpassung des Taxigewerbes auf den höheren Mindestlohn in einer weiteren Einschränkung der Bereitstellung bestehen wird. Die Unternehmer sind gezwungen, den Einsatz noch stärker auf die nachfragestarken Zeiten zu fokussieren.

Wir empfehlen, den Anpassungsbedarf von ca. 38% (möglichst) bei **ca. 25%** zu deckeln, um die Nachfrage nicht zu stark zu überfordern und die weitere Entwicklung am Energiemarkt zu beobachten. Weiterhin schlagen wir vor, die vorhandene Tarifstruktur nur leicht – entsprechend dem GVN-Antrag – zu verändern.

TAB. 7: VERGLEICH - AKTUELLER TARIF VS. VORSCHLAG LINNE + KRAUSE

Tarifelemente	aktuell	Vorschlag L+K ab 1.7.2022		
	Tarif	Tarif	Veränderung	
	in €	in €	in €	in %
Grundpreis (einschl. 800 m bzw. 195 Sek.)	5,00 €	6,30 €	1,30 €	26,0%
Kilometerentgelt	2,10 €	2,60 €	0,50 €	23,8%
Großraum ab 5. Fahrgast	5,00 €	7,00 €	2,00 €	40,0%
Neu: Rollstuhlzuschlag	0,00 €	7,00 €	7,00 €	neu
Fehlour (von Fahrgast verschuldet)	5,00 €	6,30 €	1,30 €	26,0%
Wartezeit je Stunde	31,00 €	36,00 €	5,00 €	16,1%
Beispieltouren (max. 4 Fahrgäste)				
3 km Tour (ohne Wartezeit)	9,62 €	12,02 €	2,40 €	24,9%
5 km Tour (inkl. 5 min Wartezeit)	16,40 €	20,22 €	3,82 €	23,3%
10 km Tour (inkl. 5 min Wartezeit)	26,90 €	33,22 €	6,32 €	23,5%

Im Ergebnis übertrifft unsere Empfehlung den GVN-Antrag geringfügig, der zum Zeitpunkt seiner Entstehung – im März 2021 – zu weit gegangen war, mit Blick auf Oktober 2022 aber etwas zu kurz greift. In der Folge wird Taxifahren zwar so teuer werden, wie derzeit nirgendwo in Niedersachsen – abgesehen vom Landkreis Helmstedt. Aber: In fast allen anderen Genehmigungsbezirken steht die unausweichliche Tarifierhöhung noch aus. Mit unserem Vorschlag wird jedoch annähernd das künftige Tarifniveau der Stadt Bremen erreicht.

Um die Bedienung zu verbessern, aber auch um die Betriebe in die Lage zu versetzen, Nacht- und Feiertagszuschläge angemessen zu bezahlen, wird angeregt, in Randzeiten künftig einen leicht erhöhten Grundpreis einzuführen.

Derzeit sind mehrere Faktoren, die die Kostenentwicklung im Taxigewerbe beeinflussen, sehr dynamisch. Es bleibt insbesondere abzuwarten, wie sich die Energiekosten vor dem Hintergrund der Klimapolitik und der Sanktionen gegen Russland auswirken. Auch die Auswirkungen neuer Mobilitätsangebote (u.a. ÖPNV-Taxi) und die Entwicklung am Fahrermarkt sind nur schwer vorherzusehen. Wir empfehlen daher, 2024 den Taxitarif erneut einer Revision zu unterziehen



Thomas Krause

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