

Tarifanalyse

zur
Wirtschaftlichkeit der Entgelte
im Taxigewerbe der Landkreise
im ehemaligen Regierungsbezirk Stade
(„Gemeinschaftstarif“)

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

April 2024

INHALT

1	AUFGABENSTELLUNG	3
2	TAXITARIFE IM LICHT DES ÖRTLICHEN MARKTGESCHEHENS	5
2.1	Konjunktureller Rahmen	5
2.2	Wirtschaftliche Relevanz der Taxitarife	6
3	ANPASSUNGSBEDARF	8
3.1	Anpassungsbedarf laut GVN-Antrag von April 2023	9
3.2	Anpassungsbedarf aus Unternehmersicht	11
3.3	Anpassungsbedarf im tariflichen Umfeld	13
3.4	Anpassungsbedarf durch Personalkosten	16
3.5	Anpassungsbedarf durch Betriebskosten	17
3.6	Zuschläge	19
3.6.1	Großraumzuschlag	21
3.6.2	Rollstuhlzuschlag	22
4	TARIFLICHER ANPASSUNGSBEDARF UND EMPFEHLUNGEN	23

1 AUFGABENSTELLUNG

Am 2. Februar 2024 haben uns die Landkreise des ehemaligen Regierungsbezirks Stade (im Folgenden auch: Tarifgebiet) 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). Die vorliegende Untersuchung ist die Fortschreibung eines Tarifgutachtens von April 2022.

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 Taxiunternehmen auf dem Wege eines Interessenausgleichs in Einklang zu bringen (vgl. BVerfG, Beschl. v. 25.5.1976).

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:

- **Branchenkenntnis:** Unsere Kenntnis des Taximarkts basiert im Wesentlichen auf zahlreichen Gutachten zur Funktionsfähigkeit gemäß § 13 Abs. 4 PBefG des Taxigewerbes in Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Hessen und anderen Bundesländern.
- **Taxikostenindex:** Im Rahmen unserer bundesweiten Arbeit beobachten wir seit vielen Jahren die Kostenentwicklung im deutschen Taxigewerbe. Unser darauf aufbauender Taxikostenindex wurde an die aktuelle Kostensituation angepasst. Der Index bildet einen „mittleren Idealbetrieb“ ab und liefert so einen belastbaren Maßstab für die Entwicklung der Betriebskosten.
- **Tarifdatenbank:** Kontinuierlich beobachten wir bundesweit zudem die Entwicklung der Taxitarife. Damit können wir einen Referenzrahmen für die örtliche Tarifsituation bereitstellen.
- **Unternehmerbefragung:** Im Herbst 2023 führten die Genehmigungsbehörden der fünf Landkreise eine Befragung unter den Taxiunternehmern zu verschiedenen Aspekten des Taxitarifs durch. An der Befragung nahmen ca. 77% der Unternehmen teil, wobei in den Landkreisen Stade und Osterholz (fast) alle Betriebe antworteten, wohingegen die Quote in den Landkreisen Rotenburg und Cuxhaven lediglich bei 56% lag. Dennoch liefert die Erhebung ein aussagekräftiges Meinungsbild.
- **Digitale Tourendaten:** Auf unsere Bitte hin haben uns 2022 örtliche Betriebe digital Tourendaten überlassen, die auch in der aktuellen Situation Einblick in das Fahrgeschehen liefern.

2 TAXITARIFE IM LICHT DES ÖRTLICHEN MARKTGESCHEHENS

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

- **Konjunkturelle Rahmen:** Nach Abklingen der Corona-Pandemie haben sich mit den Kriegen in der Ukraine und in Nahost weitere Krisen angeschlossen. Derzeit bewegt sich die deutsche Wirtschaft am Rande einer Rezession. Die Erschwinglichkeit der Taxitarife hängt aus Fahrgastsicht auch von der örtlichen Kaufkraft ab, die in den letzten Jahren durch eine Inflationswelle geschmälert wurde.
- **Wirtschaftliche Relevanz:** Welcher Stellenwert kommt dem amtlichen Taxitarif in betriebswirtschaftlicher Sicht zu? Wie hoch ist der Anteil klassischer Tariffahrten im Tarifgebiet?

2.1 Konjunktureller Rahmen

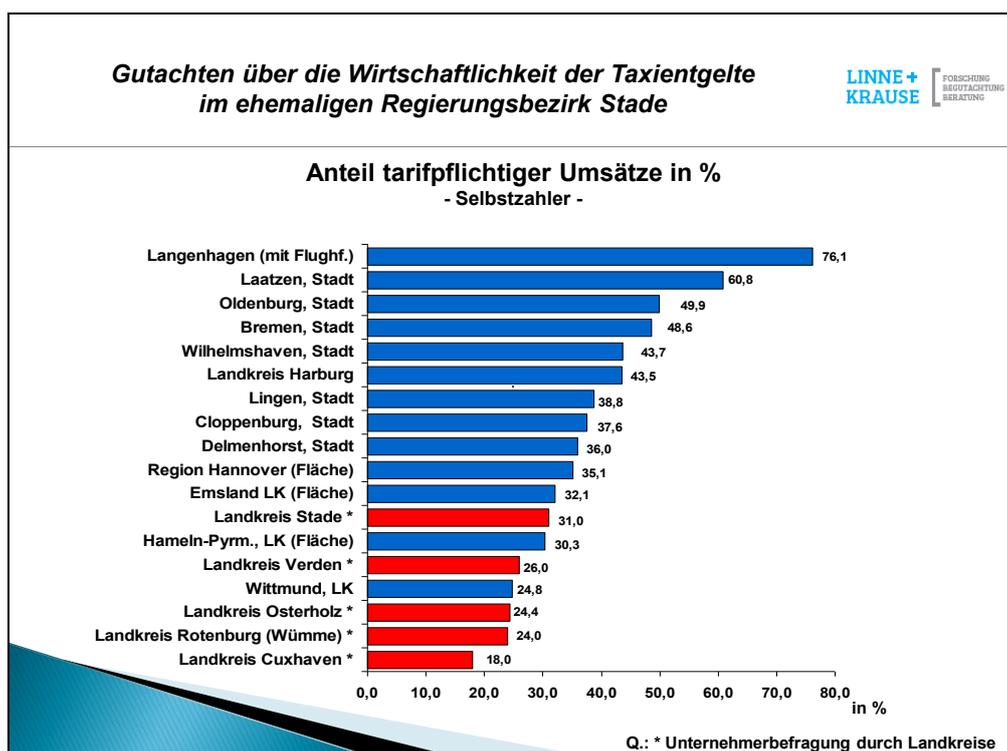
Das Tarifgebiet besteht zwar aus den fünf Flächenkreisen des ehemaligen Regierungsbezirks Stade, bildet darüber hinaus aber keinen einheitlichen Wirtschaftsraum:

TAB. 1: KAUFKRAFT IN AUSGEWÄHLTEN LANDKREISEN 2023	
IN % VOM BUNDESDURCHSCHNITT	
<u>Landkreis / Stadt</u>	
Landkreis Harburg	113,9
Hansestadt Hamburg	108,4
Landkreis Stade	102,8
Landkreis Verden	102,4
Landkreis Osterholz	101,1
Landkreis Oldenburg	100,9
Stadt Oldenburg (Oldenburg)	100,8
Landkreis Lüneburg	98,0
Landkreis Rotenburg (Wümme)	96,8
Landkreis Cuxhaven	96,0
Stadt Cuxhaven	94,0
Hansestadt Bremen	92,3
Landkreis Heidekreis	91,0
Landkreis Uelzen	90,8
Stadt Bremerhaven	78,2
Q: Michael Bauer Research GmbH, Nürnberg	

- **Kaufkraft:** Insgesamt lag die regionale Kaufkraft 2023 leicht unter dem Bundesniveau (100%), wobei jedoch Unterschiede zu beobachten sind: An der Spitze rangieren die Landkreise Stade und Verden mit jeweils rund 103%, wohingegen die Landkreise Cuxhaven und Rotenburg mit rund 96% gemeinsam das „Schlußlicht“ bilden.
- **Inflation / Reallohn:** Zum Problem ist die schwindende Geldwertstabilität geworden: Ende 2022 stiegen die Preise in Niedersachsen zeitweise um ca. 8,3%. Auch 2023 rangierte die Inflationsrate noch bei 6,1%. Der Lohnanstieg konnte die Inflation nicht ausgleichen, so dass die Verbraucher sparen – beim privaten Konsum und damit auch beim Taxi.

2.2 Wirtschaftliche Relevanz der Taxitarife

In Flächenkreisen haben Taxitarife meist nur begrenzten Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit des Gewerbes. Tarifpflichtige Fahrten für Selbstzahler bilden mehr und mehr die Ausnahme. Erlöse werden überwiegend mit Krankenfahrten, Schülerfahrten und mit Fahrten für Menschen mit Behinderung erwirtschaftet – das gilt in besonderem Maße auch für das Tarifgebiet. Im Zuge der Corona-Pandemie und bedingt durch die wirtschaftliche Entwicklung der letzten Jahre hat sich die Abhängigkeit der Taxis von institutionellen Auftraggebern weiter verstärkt.



In aller Regel gilt: je urbaner der örtliche Markt, desto höher der Anteil der „Selbstzahler“, der annähernd dem Anteil der Fahrten zum Taxitarif entspricht. Vergleichszahlen aus Niedersachsen belegen den Zusammenhang: Während vor der Pandemie beispielsweise in den großstädtisch geprägten Städten Langenhagen (Flughafen) und Laatzen (Messe) die Erlöse bis zu drei Viertel tarifgebunden waren, sinkt der Anteil in der Fläche zuweilen auf unter 20%.

Ende 2023 haben die Genehmigungsbehörden im Untersuchungsgebiet die Unternehmer befragt. Demnach rangierte der Anteil (mutmaßlich) tarifgebundener Fahrten zwischen ca. 18% im Landkreis Cuxhaven und ca. 31% im Landkreis Stade. Im Durchschnitt lag der Anteil tarifgebundener Umsätze bei ca. 25% und war damit auch im regionalen Vergleich eher niedrig.

**TAB. 2: GEMEINSCHAFTSTARIF VS. SONDERVEREINBARUNG AOK / VDEK 2024
LK VERDEN / LK CUX - EINZELFAHRT, "SITZEND TRANSPORTE" -**

Tarifelemente	aktuell	Standardfahrten			Dialyse- / Radiologiefahrten		
	Tarif	Sondervereinbarung	Abweichung zu Tarif		Sondervereinbarung	Abweichung zu Tarif	
	in €	in €	in €	in %	in €	in €	in %
Grundpreis einschl. (800 m / 3 km)	6,30 €	12,00 €	5,70 €	90,5%	11,75 €	5,45 €	86,5%
km-Entgelt (bis 3,0 km)	2,60 €						
km-Entgelt (ab 4. km)	2,60 €	2,28 €	-0,32 €	-12,3%	2,18 €	-0,42 €	-16,2%
Wartezeit je Stunde	36,00 €						
Beispieltouren							
3 km Tour (ohne Wartezeit)	12,02 €	12,00 €	-0,02 €	-0,2%	11,75 €	-0,27 €	-2,2%
5 km Tour (inkl. 5 min Wartezeit)	20,22 €	16,56 €	-3,66 €	-18,1%	16,11 €	-4,11 €	-20,3%
10 km Tour (inkl. 5 min Wartezeit)	33,22 €	27,96 €	-5,26 €	-15,8%	27,01 €	-6,21 €	-18,7%
15 km Tour (inkl. 5 min Wartezeit)	46,22 €	39,36 €	-6,86 €	-14,8%	37,91 €	-8,31 €	-18,0%
20 km Tour (inkl. 5 min Wartezeit)	59,22 €	50,76 €	-8,46 €	-14,3%	48,81 €	-10,41 €	-17,6%

Das Gros der Fahrten wird auf Basis außertariflicher Sondervereinbarungen mit den Krankenkassen abgerechnet, die sich nur grob an den amtlichen Taxitarifen orientieren. Dabei werden zum Teil erhebliche Preisabschläge eingeräumt. Für Standard-Einzelfahrten lag der Abschlag in den Landkreisen Verden und Cuxhaven bei rund 15%. In den Landkreisen Rotenburg und Stade, wo anders strukturierte Sondervereinbarungen gelten, ist der preisliche Abstand noch wesentlich größer.

3 ANPASSUNGSBEDARF

Der aktuelle Gemeinschaftstarif gilt seit August 2022. Welcher Anpassungsbedarf ist derzeit zu erkennen und zu vertreten? In diesem Zusammenhang werden folgende Aspekte betrachtet:

- **Tarifantrag:** Welche Entgelte wurden im April 2023 vom Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) e.V. beantragt? Wie stehen die Unternehmer zu den Forderungen des Verbandes?
- **Tarifliches Umfeld:** Wo steht der Gemeinschaftstarif heute im tariflichen Umfeld? Besteht aus diesem Blickwinkel Nachholbedarf?
- **Personalkosten:** Anlass zur Tarifanpassung ergibt sich regelmäßig aus der laufenden Anhebung des gesetzlichen Mindestlohns. Für den Tarif von 2022 wurde der seinerzeit absehbare Stundenlohn von 12,00 € zum Maßstab genommen. Für diese Tarifanalyse dient der ab Januar 2025 geltende Mindestlohn von 12,82 € / Std. als Orientierung, wobei nicht der absolute Stundenlohn, sondern dessen Veränderung maßgeblich ist.
- **Betriebskosten:** In welchem Umfang haben sich seit der letzten Tarifanpassung die Betriebskosten verändert? Hier bildet die Kostensituation im Frühjahr 2022 die Ausgangsbasis – die Zeit politischer Unsicherheit und extremer Ausschläge bei den Kraftstoffkosten. Wie ist die aktuelle Kostensituation?
- **Zuschläge:** Besteht Bedarf, die Zuschläge zu ändern? Im Mittelpunkt der bundesweiten gewerbe- und sozialpolitischen Diskussion steht seit einiger Zeit das Thema „Inklusionstaxi“ / „Rollstuhlzuschlag“.

3.1 Anpassungsbedarf laut GVN-Antrag von April 2023

Die Erwartungen des örtlichen Taxigewerbes kommen u.a. durch den Antrag des Gesamtverbandes Verkehrsgewerbe Niedersachsen e.V. (GVN) vom 24. April 2023 zum Ausdruck. Gewünscht war eine Tarifierpassung „zum 1.10.2023“. Der Antrag beinhaltet folgende Eckpunkte und Veränderungen gegenüber dem aktuellen Tarif:

TAB. 3: AKTUELLER TARIF VS. GVN-ANTRAG VON APRIL 2023				
Tarifelemente	aktuell	Antrag GVN		
	Tarif	Tarif	Veränderung	
	in €	in €	in €	in %
Grundpreis (einschl. 800 m / 208 Sekunden)	6,30 €	8,00 €	1,70 €	27,0%
Kilometerentgelt	2,60 €	2,90 €	0,30 €	11,5%
Rollstuhlzuschlag	7,00 €	18,00 €	11,00 €	157,1%
Großraum <i>ab 5. Fahrgast</i>	7,00 €	10,00 €	3,00 €	42,9%
Fehlturn (<i>von Fahrgast verschuldet</i>)	6,30 €	8,00 €*	0,00 €	0,0%
Wartezeit je Stunde	36,00 €	45,00 €	9,00 €	25,0%
Beispieltouren (max. 4 Fahrgäste)				
3 km Tour (ohne Wartezeit)	12,02 €	14,38 €	2,36 €	19,6%
5 km Tour (inkl. 5 min Wartezeit)	20,22 €	23,93 €	3,71 €	18,3%
10 km Tour (inkl. 5 min Wartezeit)	33,22 €	38,43 €	5,21 €	15,7%
15 km Tour (inkl. 5 min Wartezeit)	46,22 €	52,93 €	6,71 €	14,5%
20 km Tour (inkl. 5 min Wartezeit)	59,22 €	67,43 €	8,21 €	13,9%
* Nicht explizit beantragt				

Markant ist die angestrebte Anhebung des schon heute sehr hohen Grundpreises (der die ersten 800 m Fahrstrecke bzw. eine entsprechende Wartezeit einschließt) von 6,30 € auf 8,00 € (+27%). In der Wirkung läuft der Antrag auf eine Anhebung um rund 19% bei kürzeren und von rund 15% bei längeren Touren hinaus. In den Kreisstädten, wo Kurz- und Mittelstrecken vorherrschen (Ø Tariftour: ca. 6,4 km) würde die Anpassung stärker zu Buche schlagen als in der Fläche, wo tarifpflichtige Touren deutlich länger sind (Ø ca. 8,4 km).

Der aktuelle Gemeinschaftstarif ist traditionell übersichtlich strukturiert. Er kennt weder eine Unterscheidung nach Haupt- und Nebenverkehrszeit noch eine Kilometerstafelung. Der GVN-Antrag beläßt die Tarifstruktur unangetastet.

Der Antrag wird in erster Linie mit der Kostensteigerung begründet, ohne dafür aber konkrete Zahlen vorzulegen:

- **Kostenentwicklung:** Nur recht allgemein wird auf die Kostenentwicklung verwiesen, wonach die dem Taxitarif von 2022 zugrunde liegenden „Preisindikationen ... in der Realität längst davongelaufen“ sind – so die Antragsteller.
- **Unvollständige Tarifierfassung:** Hinzu kommt eine nach Ansicht des GVN unzureichende Anpassung der Entgelte im Jahr 2022.
- **Außertarifliche Effekte:** Darüber hinaus verweisen die Antragsteller auf außertarifliche Effekte, wenn sie auf den Wandel von Taxis zu Mietwagen hinweisen, der eine Verschlechterung der Taxiversorgung im ländlichen Raum zur Folge hat.

3.2 Anpassungsbedarf aus Unternehmersicht

Der Antrag des GVN fand in der Unternehmerschaft nur begrenzte Zustimmung: Ca. 45% unterstützten ihn generell, wobei er die größte Zustimmung im Landkreis Osterholz (ca. 69%) fand. Dagegen blieb die Akzeptanz im Landkreis Rotenburg (ca. 28%) eher gering.

TAB. 4: GVN-ANTRAG - AKZEPTANZ DURCH UNTERNEHMER

	OHZ	ROW	STD	CUX	VER	Ges.
Antrag wird unterstützt	69%	28%	48%	44%	40%	45%
Erhöhung ja, aber geringer	15%	11%	33%	6%	20%	19%
Keine Erhöhung	15%	17%	15%	6%	10%	13%
Enthaltung / k.A.	0%	44%	4%	44%	30%	23%

Etwa 19% der Unternehmer sprachen sich zwar grundsätzlich für eine Erhöhung aus, würden aber eine moderatere Anpassung vorziehen. Diese Position war besonders häufig im Landkreis Stade anzufreffen (ca. 33%). Etwa jeder achte Unternehmer sprach sich überhaupt gegen eine Erhöhung aus.

Besonders in den Landkreisen Rotenburg und Cuxhaven zeigten die Unternehmer eine eher indifferente Einstellung, was sich dort in zahlreichen Enthaltungen (ca. 44%) niederschlägt. Als „Enthaltung“ werden auch nicht abgegebene Stimmen gewertet.

TAB. 5: UMSATZ NACH TARIFANPASSUNG VON AUG. 2022

Umsatz war ...	OHZ	ROW	STD	CUX	VER	Ges.
stark rückläufig	46%	28%	4%	13%	0%	17%
stabil	54%	28%	89%	38%	40%	55%
deutlich gestiegen	-	-	-	6%	10%	2%
Enthaltung / k.A.	0%	44%	7%	44%	50%	26%

Weiterhin wurden die Unternehmer zu den Auswirkungen der substantiellen Tarifierhöhung von August 2022 befragt. Auch hier zeichnet sich ein uneinheitliches Meinungsbild ab: Während die Unternehmer in den Landkreisen Stade und Verden kaum Umsatzverlust zu beklagen hatten, meldeten die Betriebe aus Osterholz und Rotenburg deutlich rückläufige Einnahmen. Mehrheitlich verzeichneten die Unternehmen aber stabile Umsätze. Rund ein Viertel der befragten Unternehmer mochte sich überhaupt nicht zu der Frage äußern.

TAB. 6: UMSATZERWARTUNG BEI KÜNFTIGER TARIFANPASSUNG

Umsatzerwartung ...	OHZ	ROW	STD	CUX	VER	Ges.
Rückgang	54%	39%	48%	19%	30%	39%
stabiler Umsatz	46%	17%	48%	31%	40%	37%
Enthaltung / k.A.	0%	44%	4%	50%	30%	24%

Mit Blick auf die Umsatzerwartung bei der künftigen Tarifierhöhung zeichnet sich ein eher verhaltenes Meinungsbild ab: Ca. 39% der Befragten befürchten weitere Einbußen, wohingegen 37% mit weiterhin stabilen Erlösen rechnen. Deutlich sind die Bedenken in den Landkreisen Osterholz und Stade.

3.3 Anpassungsbedarf im tariflichen Umfeld

Wo steht der aktuelle Gemeinschaftstarif 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).

TAB. 7: TAXIENTGELTE IM LÄNDERVERGLEICH			
HAUPTVERKEHRSZEIT / STANDARDFAHRZEUG (STAND FEBR. 2024)			
Bundesland	Beispieltouren (sortiert nach 5-km-Tour)		
	3 km ohne WZ	5 km + 5 min WZ	10 km + 5 min WZ
Thüringen	14,41 €	23,23 €	36,56 €
Hamburg	14,10 €	22,67 €	35,47 €
Sachsen-Anhalt	13,09 €	20,57 €	32,05 €
Niedersachsen (Landkreise)	12,39 €	20,35 €	32,85 €
Gemeinschaftstarif	12,02 €	20,22 €	33,22 €
Saarland	12,40 €	20,06 €	32,56 €
Bremen (Stadtgemeinde)	12,00 €	19,70 €	32,20 €
NRW	11,85 €	19,62 €	32,19 €
Bayern	11,50 €	18,84 €	29,74 €
Rheinland-Pfalz	10,73 €	18,08 €	29,27 €
Q.: Genehmigungsbehörden			

Besonders teuer ist Taxifahren in Hamburg, Thüringen und Sachsen-Anhalt. Relativ günstig sind dagegen Fahrten in Bayern, Bremen und Nordrhein-Westfalen. Niedersachsen rangiert bundesweit im „oberen Mittelfeld“.

TAB. 8: TAXITARIFE IN NIEDERSÄCHS. LANDKREISEN
HAUPTVERKEHRSZEIT / STANDARDFAHRZEUG (STAND FEBR. 2024)

Landkreise / Städte	gültig seit	Beispiel Touren		
		3 km (ohne WZ)	5 km (5 min WZ)	10 km (5 min WZ)
LK Osnabrück	01.10.2022	14,10 €	22,83 €	36,33 €
LK Grafschaft Bentheim	01.09.2022	14,00 €	22,73 €	36,23 €
LK Emsland	01.09.2022	14,00 €	22,73 €	36,23 €
LK Harburg	01.02.2023	13,80 €	22,52 €	37,02 €
LK Gifhorn	01.10.2022	13,50 €	22,23 €	34,73 €
LK Goslar	01.10.2022	13,80 €	22,20 €	35,70 €
LK Aurich	01.09.2022	13,20 €	21,75 €	33,75 €
LK Schaumburg	01.10.2022	13,10 €	21,70 €	35,70 €
LK Göttingen	01.11.2022	13,80 €	21,70 €	35,20 €
LK Wesermarsch	01.10.2022	12,80 €	21,53 €	34,83 €
Reg. Hannover (o. LHS Hannover)	01.10.2022	12,80 €	21,32 €	35,32 €
LK Holzminden	01.03.2023	12,30 €	20,87 €	34,37 €
LK Leer	01.07.2022	12,90 €	20,83 €	32,33 €
LK Wittmund	01.08.2022	12,20 €	20,75 €	32,75 €
LK Lüneburg	05.10.2022	12,30 €	20,73 €	34,73 €
LK Peine	10.08.2022	12,80 €	20,35 €	32,35 €
LK Friesland	30.09.2022	12,17 €	20,30 €	32,30 €
Gemeinschaftstarif	15.08.2022	12,02 €	20,22 €	33,22 €
LK Lüchow-Dannenberg	01.10.2023	12,90 €	19,98 €	32,48 €
LK Nienburg	01.01.2023	11,90 €	19,90 €	32,40 €
LK Diepholz	01.10.2022	11,40 €	19,60 €	32,60 €
LK Hameln-Pyrmont	01.09.2022	11,60 €	19,40 €	31,40 €
LK Vechta	01.09.2022	11,40 €	19,20 €	30,80 €
LK Oldenburg	01.09.2022	11,40 €	19,20 €	30,80 €
LK Cloppenburg	01.09.2022	11,40 €	19,20 €	30,80 €
LK Ammerland	01.08.2022	11,40 €	19,20 €	30,80 €
LK Northeim	01.07.2022	11,90 €	19,00 €	30,50 €
LK Hildesheim	17.11.2022	11,40 €	18,73 €	31,23 €
LK Heidekreis	08.08.2022	11,20 €	18,53 €	31,03 €
LK Wolfenbüttel	01.07.2022	11,70 €	18,43 €	29,43 €
LK Celle	01.05.2022	11,70 €	18,30 €	28,60 €
LK Helmstedt	01.08.2022	11,60 €	18,17 €	29,17 €
LK Uelzen	01.05.2022	10,30 €	17,40 €	28,90 €
Ø Niedersachsen (Landkreise)		12,39 €	20,35 €	32,85 €
Ø Niedersachsen (Städte)		12,49 €	20,33 €	32,88 €

Die Mehrzahl der niedersächsischen Taxitarife wurde in der zweiten Jahreshälfte 2022 aktualisiert – im Zusammenhang mit den rasch aufeinanderfolgenden Anhebungen des gesetzlichen Mindestlohns am 1. Juli und am 1. Oktober 2022.

Der Gemeinschaftstarif, der seinerzeit relativ früh angepasst wurden, liegt annähernd im Landesdurchschnitt und deutlich über dem Niveau von NRW oder dem der Hansestadt Bremen, so dass die von uns 2022 empfohlene preisliche „Deckelung“ nicht zu Verwerfungen geführt hat. Der Gemeinschaftstarif fügt sich unauffällig in die aktuelle deutsche Tariflandschaft ein.

Mit dem Emsland, dem Landkreis Osnabrück und der Grafschaft Bentheim ist der Westen Niedersachsens Hochpreisregion. Günstiger hingegen sind die Taxispreise im Osten des Landes.

3.4 Anpassungsbedarf durch Personalkosten

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. Maßgeblich ist dabei nicht so sehr der absolute Stundenlohn, sondern die staatlich vorgegebene Veränderung des Lohns:

TAB. 9: GESETZLICHER MINDESTLOHN AUSWIRKUNG AUF GESAMTKOSTEN						
Jahr	Std. Lohn in €	in €	in %	kumuliert in %	Anteil Personalkosten an Gesamtkosten	
					55%	60%
01.10.2022	12,00 €					
01.01.2024	12,41 €	0,41 €	3,4%	3,4%	1,9%	2,0%
01.01.2025	12,82 €	0,41 €	3,3%	6,7%	3,7%	4,0%

- **Basis Oktober 2022:** Der aktuelle Gemeinschaftstarif war auf den Mindestlohn von 12,00 € / Std. ausgelegt.
- **Anpassung Januar 2024:** Anfang 2024 wurde der Mindestlohn auf 12,41 € / Std. erhöht. Das entspricht einem kumulierten Plus von ca. 15,5% gegenüber 2015. Bei einem Personalkostenanteil von 55% bis 60% schlägt das mit **rund 2%** auf die Gesamtkosten durch.
- **Anpassung Januar 2025:** Eine weitere moderate Anpassung auf 12,82 € / Std. steht zum 1. Januar 2025 an. Gegenüber 2022 entspricht das einer Steigerung um ca. 6,7%, die mit **rund 4%** auf die Gesamtkosten durchschlagen wird.

3.5 Anpassungsbedarf durch Betriebskosten

Seit vielen Jahren beobachten wir die Betriebskosten im Taxigewerbe. Unseren darauf basierenden **Taxikostenindex** haben wir an die aktuelle Situation angepasst. In der Realität schwanken die Kosten stark von Betrieb zu Betrieb.

**TAB. 10: BETRIEBSKOSTEN IM DEUTSCHEN TAXIGEWERBE (JE FAHRZEUG)
MEHRWAGENBETRIEB MIT 2 BIS 3 TAXIS**

		März 2022	April 2024	Veränderung
Pos .	Ø Fahrleistung in km:	65.000	65.000	0%
1	Fixe Kosten			
2	Eichgebühren	90 €	90 €	0%
3	Hauptuntersuchung	148 €	171 €	16%
4	Berufsgenossenschaft	635 €	690 €	9%
5	Telefon	515 €	605 €	17%
6	Jahresabschluss	1.200 €	1.400 €	17%
7	Abschreibung	6.000 €	6.500 €	8%
8	Kapitalzins 3,0% - 6,0%	1.100 €	2.200 €	100%
9	Disposition / Abrechnung / Einsatzplanung	5.000 €	5.800 €	16%
10	Fiskaltaxameter / TSE	710 €	710 €	0%
11	Datenschutz	350 €	370 €	6%
12	Corona-Schutzmaßnahmen	350 €	0 €	-100%
13	Rücklage (z.B. E-Mobilität / Digitalisierung)	1.500 €	1.800 €	20%
14	sonstige Gemeinkosten	1.400 €	1.500 €	7%
15	Summe Fixe Kosten	18.998 €	21.836 €	15%
16	Fahrzeugkosten			
17	Versicherung	3.500 €	3.950 €	13%
18	Kfz-Steuer	350 €	350 €	0%
19	Diesel (7,5 l/100 km; 1,68 bzw. 1,47 € netto)	8.210 €	7.200 €	-12%
20	Wartung / Reparatur	2.600 €	2.850 €	10%
21	Summe Fahrzeugkosten	14.660 €	14.350 €	-2%
22	Summe Betriebskosten	33.658 €	36.186 €	7,5%
23	Anteil an Gesamtkosten: 40%			3,0%
24	Anteil an Gesamtkosten: 45%			3,4%

- **Fixe Kosten:** In einem branchentypischen Betrieb mit 2 bis 3 Taxis und einer Jahresfahrleistung von ca. 65.000 km pro Fahrzeug sind die fixen Kosten seit März 2022 um **rund 15%** gestiegen. Dazu beigetragen haben höhere Dispositions- und Abrechnungskosten, aber auch massiv gestiegene Zinsen, höhere Abschreibungen sowie Rücklagen für Digitalisierung und E-Mobilität.
- **Fahrzeugkosten:** Leicht gesunken (-2%) sind dagegen die Fahrzeugkosten. Erleichterung haben hier die seit März 2022 gesunkenen Kraftstoffkosten gebracht. Dagegen sind die Kosten für Kfz-Versicherung sowie die für Wartung und Reparatur deutlich gestiegen.

Somit errechnet sich seit März 2022 in der Summe eine Steigerung der Betriebskosten (ohne Personalkosten) in Höhe von **rund 7,5%**.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Anteil der Betriebskosten an den Gesamtkosten lediglich 40% bis 45% beträgt. Somit schlagen die Betriebskosten gewichtet mit **3,0% bis 3,4%** auf die Gesamtkosten durch.

3.6 Anpassungsbedarf in der Summe

Bei der Berechnung der Gesamtkosten sind somit folgende Positionen zu berücksichtigen:

- **Anpassungsbedarf Personalkosten:** Der Anstieg des gesetzlichen Mindestlohns läuft seit der letzten Tarifierung auf eine Steigerung der Gesamtkosten um **rund 4%** hinaus.
- **Anpassungsbedarf Betriebskosten:** Gleichzeitig schlagen variable und fixe Betriebskosten mit einem Plus von **3% bis 3,4%** zu Buche.

Beide Positionen sind bereits gewichtet und können somit addiert werden. Betrachtet man den Anstieg der Gesamtkosten, so errechnet sich derzeit ein Anpassungsbedarf von **gut 7%**.

3.7 Zuschläge

Der GVN-Antrag sieht keine grundsätzlichen Änderungen vor – abgesehen von Zuschlägen für „Großraumtaxis“ und „Rollstuhlbeförderung“. Hier sollen die Preise zum Teil substantziell angehoben werden:

Die Entgelte für Großraum- und Rollstuhlbeförderung sind wenig einheitlich ausgestaltet – weder in Niedersachsen noch in anderen Bundesländern:

- **Großraumentgelte:** Von 37 niedersächsischen Flächenkreisen (einschl. der Region Hannover) kennen neun keine gesonderten Entgelte für Großraumfahrzeuge. Am weitesten verbreitet sind (einmalige) Zuschläge, die zwischen 5,00 € (u.a. LK Diepholz) und 10,00 € (u.a. LK Wesermarsch) rangieren. Mit einem Zuschlag von 7,00 € liegt der Gemeinschaftstarif annähernd im Landesdurchschnitt. Weitere neun Landkreise haben einen gesonderten Großraumtarif: Mit einem hohen Grundbetrag von 11,00 € und einem mäßigen Kilometerentgelt von 2,70 € / km sind beispielsweise die gemeinsamen Tarife der (Süd-) Oldenburgischen Landkreise recht hoch. Deutlich günstiger sind Großraumfahrten dagegen im Landkreis Nienburg.
- **Rollstuhlentgelte:** Seltener sind tarifliche Entgelte für nicht umsetzbare Rollstuhlfahrten. Da solche Fahrten zumeist von Mietwagen auf Basis von Sondervereinbarungen durchgeführt werden, sind die Entgelte nur selten in der Taxitarifordnung geregelt. Lediglich zehn niedersächsische Landkreise kennen einen Rollstuhlzuschlag, der zwischen 5,00 € im Landkreis Nienburg und 10,00 € (u.a. im Landkreis Diepholz) schwankt. Auch in dieser Hinsicht rangiert der örtliche Gemeinschaftstarif mit 7,00 € annähernd im Durchschnitt.

**TAB. 11: GROSSRAUM- UND ROLLSTUHELTGELTE IN NIEDERSACHSEN
HAUPTVERKEHRSZEIT / STANDARDFAHRZEUG (STAND FEBR. 2024)**

<u>Landkreise</u>	gültig seit	Zuschlag bzw. Großraumtarif	
		Großraum	Rollstuhl
LK Osnabrück	01.10.2022	10,00 €	Kein gesondertes Entgelt
LK Wesermarsch	01.10.2022	10,00 €	Kein gesondertes Entgelt
LK Northeim	01.07.2022	10,00 €	10,00 €
LK Vechta	01.09.2022	11,00 € + 2,70 €/km	Kein gesondertes Entgelt
LK Oldenburg	01.09.2022	11,00 € + 2,70 €/km	Kein gesondertes Entgelt
LK Cloppenburg	01.09.2022	11,00 € + 2,70 €/km	Kein gesondertes Entgelt
LK Ammerland	01.08.2022	11,00 € + 2,70 €/km	Kein gesondertes Entgelt
LK Peine	10.08.2022	5,00 €	Kein gesondertes Entgelt
LK Diepholz	01.10.2022	5,00 €	10,00 €
LK Helmstedt	01.08.2022	5,00 €	Kein gesondertes Entgelt
LK Uelzen	01.05.2022	5,00 €	Kein gesondertes Entgelt
LK Nienburg	01.01.2023	5,20 € + 3,10 €/km	5,00 €
LK Gifhorn	01.10.2022	6,00 €	Kein gesondertes Entgelt
Reg. Hannover (o. LHS Hannover)	01.10.2022	6,00 €	Kein gesondertes Entgelt
LK Heidekreis	08.08.2022	6,00 €	Kein gesondertes Entgelt
LK Harburg	01.02.2023	7,00 €	Kein gesondertes Entgelt
LK Göttingen	01.11.2022	7,00 €	10,00 €
<u>Gemeinschaftstarif</u>	<u>15.08.2022</u>	<u>7,00 €</u>	<u>7,00 €</u>
LK Schaumburg	01.10.2022	7,20 €	Kein gesondertes Entgelt
LK Hildesheim	17.11.2022	7,50 €	7,50 €
LK Hameln-Pyrmont	01.09.2022	7,50 € + 2,40 €/km	Kein gesondertes Entgelt
LK Leer	01.07.2022	8,00 € + 2,70 €/km	Kein gesondertes Entgelt
LK Wittmund	01.08.2022	8,00 € + 2,80 €/km	Kein gesondertes Entgelt
LK Aurich	01.09.2022	9,00 € + 2,80 €/km	Kein gesondertes Entgelt
LK Grafschaft Bentheim	01.09.2022	Kein gesondertes Entgelt	Kein gesondertes Entgelt
LK Emsland	01.09.2022	Kein gesondertes Entgelt	Kein gesondertes Entgelt
LK Goslar	01.10.2022	Kein gesondertes Entgelt	Kein gesondertes Entgelt
LK Holz Minden	01.03.2023	Kein gesondertes Entgelt	Kein gesondertes Entgelt
LK Lüneburg	05.10.2022	Kein gesondertes Entgelt	Kein gesondertes Entgelt
LK Friesland	30.09.2022	Kein gesondertes Entgelt	Kein gesondertes Entgelt
LK Lüchow-Dannenberg	01.10.2023	Kein gesondertes Entgelt	Kein gesondertes Entgelt
LK Wolfenbüttel	01.07.2022	Kein gesondertes Entgelt	Kein gesondertes Entgelt
LK Celle	01.05.2022	Kein gesondertes Entgelt	Kein gesondertes Entgelt

3.7.1 Großraumzuschlag

Zurzeit sieht der Gemeinschaftstarif bei mehr als vier Fahrgästen einen Zuschlag von ebenfalls 7,00 € vor. Der GVN beantragt eine Erhöhung auf 10,00 €, d.h. um ca. 43%. Auch zu dieser Frage wurden die Unternehmer befragt:

TAB. 12: GVN-ANTRAG VS. AKZEPTANZ ANPASSUNG GROSSRAUMZUSCHLAG						
	OHZ	ROW	STD	CUX	VER	Ges.
Antrag wird unterstützt	69%	50%	59%	38%	50%	54%
Erhöhung ja, aber geringer	8%	0%	30%	13%	10%	14%
Keine Erhöhung	15%	6%	7%	6%	10%	8%
Enthaltung / k.A.	8%	44%	4%	44%	30%	24%

Beim Großraumzuschlag ist die Zustimmung größer als beim Antrag insgesamt: Ca. 54% der befragten Unternehmer stimmten dafür. Lediglich im Landkreis Cuxhaven bleibt die Zustimmung bei unter 50%. Weitere 14% sprachen sich jedoch für eine geringere Anpassung aus. 8% sind gegen eine Erhöhung.

Die beantragte Anhebung um 43% ist betriebswirtschaftlich nicht nachzuvollziehen. Auch die Antragsteller liefern keine Begründung, so dass eine Anhebung, die über den allgemeinen Kostenanstieg von rund 7% hinausgeht, nicht zu vertreten ist. Konkret liefe das künftig auf einen Großraumzuschlag in Höhe von 7,50 € hinaus.

3.7.2 Rollstuhlzuschlag

Gewerbe- und sozialpolitische Dimensionen hat die Forderung des GVN auf Anhebung des Zuschlags für die Beförderung nicht umsetzbarer **Rollstuhlfahrer** von 7,00 € auf künftig 18,00 €. Auch in diesem Fall liefern die Antragsteller keine Begründung. Die höchsten niedersächsischen Rollstuhlzuschläge liegen zurzeit bei 10,00 €:

- **Rollstuhl-Taxis:** Von insgesamt 84 Taxibetrieben im Tarifgebiet haben 65 an der Erhebung teilgenommen. In diesen Betrieben laufen 43 Rollstuhltaxis. Bezogen auf deren Taxiflotte von 423 Fahrzeugen errechnet sich ein Flottenanteil von knapp 10%. Der Gesetzgeber geht im neuen § 64c PBefG von einem „*bundesweiten Richtwert von 5 Prozent, bezogen auf die Anzahl der von dem Unternehmer betriebenen Fahrzeuge*“ aus. Von dieser Warte aus gesehen ist das gesetzliche Ziel erreicht.
- **Rollstuhl-Mietwagen:** Größer ist im Tarifgebiet dagegen die für den Rollstuhleinsatz ausgerüstete Mietwagenflotte mit (mindestens) 63 Fahrzeugen. Das korrespondiert mit der Beobachtung, dass Rollstuhleinsätze meist von Mietwagen gefahren werden – überwiegend im Auftrag der Krankenkassen. Die größte Rollstuhlflotte ist im Landkreis Stade beheimatet.

TAB. 13: GVN-ANTRAG VS. AKZEPTANZ ANPASSUNG ROLLSTUHLZUSCHLAG

	OHZ	ROW	STD	CUX	VER	Ges.
Antrag wird unterstützt	38%	33%	52%	31%	20%	38%
Antrag wird abgelehnt	-	-	44%	19%	30%	21%
Enthaltung / k.A.	62%	67%	4%	50%	50%	40%
<i>Bei Zuschlagerhöhung wird ev. RS-Fahrzeug angeschafft</i>	23%	17%	26%	13%	20%	20%

Rollstuhlfahrten betreffen nur eine Minderheit der Unternehmen, so dass die Unterstützung des GVN-Antrags in dieser Hinsicht schwächer ausfällt: Ca. 38% der Befragten sprechen sich für den beantragten Rollstuhlzuschlag von 18,00 € aus – besonders im Landkreis Stade. Allerdings ist dort auch die Ablehnung ausgeprägt. Immerhin etwa jeder fünfte Unternehmer im Tarifgebiet erwägt die Anschaffung eines Rollstuhlfahrzeugs – sofern der beantragte Zuschlag genehmigt wird.

4 TARIFLICHER ANPASSUNGSBEDARF UND EMPFEHLUNGEN

In der Gesamtbetrachtung wird folgendes Vorgehen empfohlen:

- **Bedeutung:** Im Gefolge der Corona-Pandemie und des zunehmenden Personalmangels ist die wirtschaftliche Bedeutung von Taxitarifen weiter rückläufig. Die örtlichen Taxibetriebe leben überwiegend von außertariflichen Aufträgen (insbesondere von Krankenfahrten), die zum Teil deutlich unter dem Taxitarif abgerechnet werden. Somit hängt die Wirtschaftlichkeit des örtlichen Taxigewerbes nur noch zum geringeren Teil an der Auskömmlichkeit des Taxitarifs.
- **Kaufkraft:** Nach Abklingen der Corona-Pandemie verdunkeln die Kriege in der Ukraine, in Nahost und deren Auswirkung die wirtschaftliche Lage. Die Menschen sind zunehmend preissensibel. Kaufkraft und Konsumbereitschaft der Bevölkerung sind geschwächt – und damit indirekt auch die Taxinachfrage.
- **Tariflandschaft:** Der aktuelle Gemeinschaftstarif rangiert leicht unter dem niedersächsischen Landkreisdurchschnitt und damit bundesweit noch immer im „oberen Mittelfeld“. Die von uns 2022 empfohlene „Deckelung“ hat somit nicht zu preislichen Verwerfungen geführt.
- **GVN-Antrag:** Der GVN-Antrag vom April 2023, der bei den Unternehmern nur begrenzte Unterstützung findet, lief auf ein Plus von 15% bei längeren und 19% bei kürzeren Touren hinaus. Markant war die gewünschte Anhebung des Grundpreises auf 8,00 €. Weiterhin zielte der Antrag auf eine massive Verteuerung des Großraumzuschlags (um ca. 43%), des Zuschlags für Rollstuhlfahrten (um ca. 151%) und des Wartezeitentgelts (um +25%). Der Antrag liefert jedoch keine kaufmännisch nachvollziehbare Begründung, sondern verweist nur allgemein auf gestiegene Kosten.
- **Personalkosten:** Nimmt man die Steigerung des gesetzlichen Mindestlohns zum Maßstab, so werden die Gesamtkosten bis Januar 2025 voraussichtlich um **rund 4%** steigen.
- **Betriebskosten:** Seit der letzten Tarifierfassung ist bei den Betriebskosten ein Plus von **3% bis 3,4%** zu beobachten. Dabei ist berücksichtigen, dass der aktuelle Gemeinschaftstarif auf die außergewöhnlich hohen Kraftstoffkosten vom Frühjahr 2022 ausgelegt war, die sich zwischenzeitlich „normalisiert“ haben. Dem standen im gleichen Zeitraum aber zum Teil erheblich gestiegene Beschaffungs- und Unterhaltungskosten gegenüber.
- **Gesamtkosten:** In der Summe läuft die Kostenentwicklung seit 2022 auf einen Anpassungsbedarf von **gut 7%** hinaus.
- **Grundpreis / Fehltour:** Der beantragte Grundpreis von 8,00 € ist überzogen und wirtschaftlich nicht nachzuvollziehen. Mit seiner „Schaufensterfunktion“ hätte er voraussichtlich zu erheblichen Akzeptanzproblemen bei den Fahrgästen geführt. Als Grundpreis werden **6,70 €** empfohlen – ein Plus von ca. 6,3%. Das gleiche Entgelt sollte für eine Fehltour berechnet werden.

TAB. 14: AKTUELLER TARIF VS. VORSCHLAG LINNE + KRAUSE

Tarifelemente	aktuell	Vorschlag L+K ab 1.7.2024		
	Tarif	Tarif	Veränderung	
	in €	in €	in €	in %
Grundpreis (einschl. 800 m bzw. 195 Sek.)	6,30 €	6,70 €	0,40 €	6,3%
Kilometerentgelt	2,60 €	2,80 €	0,20 €	7,7%
Großraum <i>ab 5. Fahrgast</i>	7,00 €	7,50 €	0,50 €	7,1%
Rollstuhlzuschlag	7,00 €	7,50 €	0,50 €	7,1%
Fehlturn (<i>von Fahrgast verschuldet</i>)	6,30 €	6,70 €	0,40 €	6,3%
Wartezeit je Stunde	36,00 €	38,00 €	2,00 €	5,6%
Beispieltouren (max. 4 Fahrgäste)				
3 km Tour (ohne Wartezeit)	12,02 €	12,86 €	0,84 €	7,0%
5 km Tour (inkl. 5 min Wartezeit)	20,22 €	21,63 €	1,41 €	7,0%
10 km Tour (inkl. 5 min Wartezeit)	33,22 €	35,63 €	2,41 €	7,2%

- **Kilometerentgelt:** Betriebswirtschaftlich nur bedingt nachzuvollziehen ist weiterhin das beantragte Kilometerentgelt von 2,90 € / km (+11,5%). Zu rechtfertigen ist dagegen ein Anstieg auf 2,80 € / km (+7,7%) – entsprechend dem allgemeinen Kostenanstieg.
- **Großraumzuschlag:** Nicht nachzuvollziehen ist die beantragte Anhebung des Großraumzuschlags von 7,00 € auf 10,00 €. Für dieses Tarifelement ist ebenfalls eine Anhebung um ca. 0,50 € zu (+7,1%) zu vertreten.
- **Rollstuhlzuschlag:** Entsprechend sollte auch beim Rollstuhlzuschlag verfahren werden. Es ist absehbar, dass der beantragte Rollstuhlzuschlag in Höhe von 18,00 € auf den Widerstand der Sozialverbände stößt und somit politisch nicht durchsetzbar ist – auch wenn er betriebswirtschaftlich in vielen Fällen zu vertreten wäre.
- **Wartezeitentgelt:** Auch die beantragte Anhebung des Wartezeitentgelts von 36,00 € / Std. auf 45,00 € / Std. (+25%) ist betriebswirtschaftlich nicht nachzuvollziehen. Hier schlagen wir eine Anpassung auf 38,00 € / Std. (+5,6%) vor.

Nach wie vor sind mehrere Faktoren, die die Kostenentwicklung im Taxigewerbe beeinflussen, dynamisch. Vor dem Hintergrund der Klimapolitik und der sich zuspitzenden weltpolitischen Lage bleiben insbesondere die Energiekosten weiterhin volatil. Unsicher bleibt weiterhin das Problem des Fahrermangels. Wir empfehlen daher, 2026 den Gemeinschaftstarif erneut einer Revision zu unterziehen.

Zunächst sollte der Tarifentwurf aber der Landeseichbehörde zur Prüfung vorgelegt werden.



Thomas Krause

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