



Deutschlands teure Taxifahrten: Preisniveau und Erschwinglichkeit im nationalen und internationalen Vergleich

Untersuchung für:



Dr. Wolfgang Benedikt Schmal
August 2026

Executive Summary

Die Höhe von Taxipreisen ist immer wieder Gegenstand politischer und medialer Debatten in Deutschland. Um diese Debatten informierter führen zu können, analysiert die vorliegende Studie die Taxitarife deutscher Großstädte im nationalen und internationalen Vergleich. Genutzt werden dafür **standardisierte 5-km-Fahrten auf Grundlage amtlicher und offizieller Daten**. Verglichen werden deutsche Großstädte untereinander, zehn europäische Hauptstädte und New York City. In einem zweiten Schritt werden die Preise ins Verhältnis zur lokalen Wirtschaftskraft gesetzt: Zum verfügbaren Einkommen, ortsüblichen Mietpreisen, einem ÖPNV-Ticket und zum regionalen Bruttoinlandsprodukt.

Die Ergebnisse zeigen im untersuchten Städtesample ein durchgehend hohes Preisniveau. **Selbst die günstigsten untersuchten deutschen Großstädte liegen oberhalb vieler europäischer Hauptstädte** wie Stockholm, Rom, Dublin oder Madrid. Während Wirtschaftsmetropolen erwartungsgemäß hohe Tarife aufweisen, verlangen weniger strukturstarke Städte nur moderat weniger. **Das Tarifniveau der untersuchten deutschen Städte ist strukturell hoch** und variiert nur begrenzt mit der regionalen Wirtschaftskraft.

Die ökonomische Kontextualisierung differenziert diesen Befund. Im innerdeutschen Einkommensvergleich schneiden wirtschaftsstarke Städte trotz hoher absoluter Preise relativ besser ab. In strukturschwächeren Regionen beanspruchen ähnliche Tarife einen größeren Anteil des durchschnittlichen verfügbaren Pro-Kopf-Einkommens. **Auch im internationalen Vergleich relativiert sich das hohe nominale Preisniveau der untersuchten deutschen Städte nicht vollständig.** Der Quotient aus regionalem BIP pro Kopf und Fahrpreis dient dabei als makroökonomischer Erschwinglichkeitsindikator: Bei gleicher Tarifhöhe vergrößert eine höhere regionale Wirtschaftsleistung den rechnerischen ökonomischen Spielraum. Nach diesem Indikator weisen New York und Stockholm höhere Werte auf als viele deutsche Großstädte.

Es ergibt sich ein klares Bild: **Die untersuchten deutschen Großstädte weisen nicht nur nominal, sondern vielfach auch im Verhältnis zum durchschnittlichen Pro-Kopf-Einkommen hohe Taxipreise auf.** Die Taxifahrt – für vulnerable Gruppen oft von essentieller Bedeutung für ihre individuelle Mobilität – stellt eine finanzielle Herausforderung dar. Die Ergebnisse sprechen für eine stärkere wettbewerbliche Öffnung und mehr Preisflexibilität als Reformoptionen.

Einleitung

Individuelle Personenbeförderung ist ein integraler Bestandteil der urbanen Mobilitätsarchitektur. Sie ergänzt den öffentlichen Personennahverkehr, ermöglicht flexible Punkt-zu-Punkt-Verbindungen und übernimmt Funktionen, die weder Bus noch Bahn vollständig erfüllen können.¹ Insbesondere in Randzeiten, bei eingeschränkter Mobilität oder bei komplexen Wegen stellt das Taxi ein relevantes Verkehrsmittel dar. Gleichzeitig unterliegt der Taximarkt in Deutschland der kommunalen Preisregulierung: Preise werden behördlich festgelegt und sind nur sehr begrenzt wettbewerblicher Dynamik ausgesetzt.² Damit unterscheiden sich Taxitarife deutlich von Kraftstoffpreisen, Carsharingtarifen, Hotelübernachtungen oder Bahnfahrten im Fernverkehr.

Vor diesem Hintergrund stellt sich grundlegende wirtschaftspolitische Fragen: Wie hoch sind die Taxipreise in Deutschland im nationalen und internationalen Vergleich – und wie verhält sich dieses Preisniveau zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der jeweiligen Regionen?

Die öffentliche Debatte fokussiert sich häufig auf Einzelfälle besonders hoher Preise in Metropolen. Weniger Beachtung findet jedoch die strukturelle Dimension des deutschen Tarifsystems: Inwiefern differenzieren die regulierten Preise nach regionaler Wirtschaftskraft? Und wie positioniert sich Deutschland im Vergleich zu anderen europäischen Staaten, in denen Taximärkte teilweise stärker wettbewerblich organisiert sind?

Diese Studie untersucht diese Fragestellungen entlang zwei analytischer Dimensionen:

1. Die Preisdimension: Absolut und relativ zur Wirtschaftskraft

Grundlage sind standardisierte 5-km-Fahrten inklusive Wartezeit, um eine belastbare Vergleichbarkeit herzustellen. Die nominalen Preise werden ins Verhältnis gesetzt zu verfügbaren Pro-Kopf-Einkommen, Mietniveaus sowie – im internationalen Vergleich – zur Wirtschaftsleistung gemessen am Bruttoinlandsprodukt pro Kopf. Die daraus abgelei-

¹ Siehe hierzu auch: Schmal, W. B. & Sues, G. (2025): Mobilität 2040: Warum Smart Mobility den ÖPNV nicht ersetzt, sondern rettet, FORMOE Policy Impuls, No. 7, FORMOE - Forschungsforum Mobilitätsökonomik, Ilmenau.

² Zwar besteht in einigen Städten mittlerweile die Möglichkeit, vor Fahrtantritt einen festen Gesamtpreis („Festpreis“) für eine konkrete Strecke zu vereinbaren. Dieser ersetzt jedoch nicht die tarifliche Grundstruktur, sondern basiert regelmäßig auf den behördlich festgelegten Tarifbestandteilen. Ein freier, kilometerunabhängiger Preiswettbewerb zwischen Taxiunternehmen im klassischen Sinne entsteht dadurch nicht, da die kommunalen Tarifordnungen weiterhin die maßgebliche preisliche Referenz darstellen.

teten Quotienten werden als relative Erschwinglichkeits- beziehungsweise Belastungsindikatoren interpretiert; sie bilden keine individuelle Haushaltssituation ab.

2. Die geografische Dimension: Deutschland und internationale Vergleichsstädte

Die Tarife deutscher Großstädte werden untereinander verglichen und internationalen Metropolen gegenübergestellt. Diese bestehen aus zehn europäischen Hauptstädten und werden ergänzt durch die US-amerikanische Weltmetropole New York City.

Diese Differenzierung ist entscheidend. Ein hoher Preis in einer einkommensstarken Region wirkt ökonomisch anders als derselbe Preis in einer strukturschwächeren Stadt. Ein rein nominaler Vergleich erfasst daher die tatsächliche Belastungswirkung nur teilweise.

Die Ergebnisse zeigen ein konsistentes Muster: Die untersuchten deutschen Großstädte weisen im internationalen Vergleich ein hohes Taxipreisniveau auf. Dieses wird durch höhere durchschnittliche Einkommen beziehungsweise eine höhere regionale Wirtschaftsleistung nur teilweise kompensiert und führt insbesondere in wirtschaftlich schwächeren Regionen zu einer höheren relativen Belastung. Die regulierte Preisstruktur variiert nur begrenzt mit regionalen Produktivitätsunterschieden, obwohl die Einkommens- und Wirtschaftsunterschiede erheblich sind.

Datengrundlage und Methodik

Die vorliegende Studie stützt sich für Deutschland auf die amtlichen Verordnungen zur Höhe des Taxitarifes. Nach § 51 Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist die Landesregierung ermächtigt, durch Rechtsverordnung die Beförderungsentgelte und -bedingungen für den Taxenverkehr festzusetzen. Sie kann diese Ermächtigung durch Rechtsverordnung übertragen.³ Auf Grundlage entsprechender landesrechtlicher Regelungen sind regelmäßig Kreise beziehungsweise kreisfreie Städte für die Festsetzung zuständig. Als Stichtag für Deutschland werden die gültigen Tarife am 1. Juni 2026 zugrunde gelegt.⁴

Die tarifliche Festsetzung durch kommunale Behörden führt zu einer weitgehenden Vereinheitlichung der Preisstruktur innerhalb des jeweiligen Pflichtfahrgebiets. Anders als in wettbe-

³ Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das für den Stichtag 1. Juni 2026 zuletzt durch Artikel 3 Absatz 2 des Gesetzes vom 15. Mai 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 148) geändert worden ist, abrufbar unter <https://www.gesetze-im-inter-net.de/pbefg/BJNR002410961.html>

⁴ Die Preise der internationalen Vergleichsstädte wurden teilweise früher ermittelt. Alle Abrufdaten sind in den Quellennachweisen dokumentiert.

werblich organisierten Märkten entsteht der Fahrpreis nicht primär durch Angebot und Nachfrage, sondern durch administrative Entscheidung. Diese Struktur reduziert den unmittelbaren Preiswettbewerb zwischen Anbietern.

Tarifänderungen bedürfen eines Beschlusses der jeweils zuständigen Stelle. Anschließend müssen die Taxameter auf den neuen Tarif umgestellt und gegebenenfalls eichrechtlich geprüft werden.⁵ Dadurch können kurzfristige Preisanpassungen als Reaktion auf externe Ereignisse institutionell verzögert werden. Während eine solche Regulierung ursprünglich dem Verbraucherschutz und der Sicherstellung einer flächendeckenden Versorgung dient, begrenzt sie zugleich die Möglichkeit regionaler Preisanpassungen an unterschiedliche Einkommens- und Produktivitätsniveaus. Preisflexibilität wird institutionell eingeschränkt, wodurch sich strukturell erhöhte Preisniveaus verfestigen können.

Aufgrund der amtlichen Festlegung sind die Amtsblätter und die offiziellen Verlautbarungen der kommunalen Behörden die zentrale Datengrundlage dieser Arbeit für die deutschen Vergleichsstädte. Für die internationalen Vergleichsstädte werden nach Möglichkeit und Rechtslage ebenfalls die offiziellen Verlautbarungen autorisierter Behörden genutzt. Allerdings gilt dies nur für Städte, in denen der Taxitarif bzw. eine preisliche Obergrenze für die Tarife amtlich festgelegt wird. Für Städte, in denen Preise von den Anbietern frei festgelegt werden können, werden offizielle Preislisten großer Taxianbieter herangezogen und im Quellenverzeichnis dokumentiert. Wenn Tarife nach Tageszeiten bzw. Wochentagen differenziert sind, wird stets der werktägliche Tagtarif genutzt. Der Vergleich umfasst damit je nach Marktordnung amtliche Pflichtpreise, Höchstpreise oder ausgewählte Anbieterpreise; das jeweilige Preiskonzept wird in den Quellennachweisen dokumentiert.

Für ausländische Städte, die eine separate Zeitkomponente im Tarif haben, namentlich Wien, Stockholm und Kopenhagen, wurden Fahrzeitdaten vom TomTom Traffic Index genutzt, um den Zeitbaustein zu berechnen. In Deutschland dagegen sind Wartezeiten tarifiert. Hier – sowie für alle ausländischen Städte mit Wartezeitkomponente – wurde pauschal eine Wartezeit von 4 Minuten für eine standardisierte 5-km-Strecke angenommen.⁶ Der Tarif wurde vom amtlich festgelegten stündlichen Wartezeittarif heruntergerechnet auf die entsprechenden Minutenwerte. Grundlage für die Festlegung auf 4 Minuten sind die amtlichen Berechnungen der

⁵ Siehe für das Land Berlin beispielsweise <https://service.berlin.de/dienstleistung/352930/>

⁶ Standzeiten sind verkehrsbedingte oder durch kurze Halte verursachte Phasen ohne Fahrtbewegung. Im Standardszenario setzen sie sich aus einem Halt von zwei Minuten und zwei Halten von jeweils einer Minute zusammen. Tarifliche Freiphasen werden je Halt separat berücksichtigt; bei New York sind die vier Minuten bereits in der angenommenen Gesamtdauer von 20 Minuten enthalten.

Städte Köln (4 Minuten für 7 km)⁷ und Essen (5 Minuten für 5 km).⁸ Die vier Minuten bilden ein einheitliches Standardszenario; tatsächlich anfallende Wartezeiten können darunter oder darüber liegen. Um die Daten international vergleichbar zu machen, werden Preise in Fremdwährung auf ihre Euro-Werte umgerechnet. Dazu werden Wechselkurse vom Finanzdatenportal “finanzen.net” herangezogen. Kurs und Datum werden ebenfalls im Quellenverzeichnis dokumentiert.

Für die ökonomische Kontextualisierung werden zusätzliche Parameter herangezogen, namentlich das verfügbare Pro-Kopf-Haushaltseinkommen, die durchschnittliche Bestandsmiete (kalt) pro Quadratmeter sowie ein Einzelfahrschein im ÖPNV. Grundlage für die ersten beiden Indikatoren ist der sog. “Deutschland-Atlas” des Statistischen Bundesamtes.⁹ Das verfügbare Haushaltseinkommen pro Kopf basiert auf den Einkommensdaten aus der “Laufenden Raumbeobachtung” des Bundesinstitutes für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) sowie des “Arbeitskreises Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder”. Die Mietpreisdaten – ebenfalls abgerufen über den “Deutschland-Atlas” – stammen aus der BBSR-Wohnungsmarktbeobachtung und dem Zensus 2022. Die ÖPNV-Fahrpreise wurden direkt von den Verkehrsverbünden bezogen, in denen sich die jeweiligen Städte befinden.

Die drei vorgenannten Indikatoren ergänzen den nominalen Preisvergleich um unterschiedliche Kontextrelationen. Das verfügbare Pro-Kopf-Einkommen nähert die durchschnittliche lokale Kaufkraft an. Die Bestandsmiete ist ein zentraler Vergleichsindikator, da Wohnen ein essentieller Kostenblock jedes Haushaltes ist. Außerdem ist der Anteil der Mietverhältnisse im Vergleich zu selbst bewohntem Wohneigentum in Städten überproportional hoch: Wie dem über die Bundeszentrale für politische Bildung zugänglichen “Sozialbericht 2024”¹⁰ zu entneh-

⁷ Die Beispielrechnung der Stadt Köln befindet sich in der [Beschlussvorlage 3648/2025 mit dem Freigabedatum 27. Februar 2026](#) und dem Betreff “Änderungsverordnung zum Kölner Taxitarif”.

⁸ Die Beispielrechnung der Stadt Essen befindet sich in der [Vorlage 0730/2025 vom 19. Mai 2025](#) mit dem Betreff “Änderung der Verordnung über Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für die von der Stadt Essen als Genehmigungsbehörde zugelassenen Taxis (Taxitarif)”.

⁹ Der Deutschland-Atlas ist ein gemeinsames Projekt des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen, des Bundesministeriums für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat, des Bundesministeriums für Bildung, Familie, Senioren, Frauen und Jugend, sowie des Bundesministeriums des Innern. Beteiligte Behörden sind das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, das Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, das Statistische Bundesamt und das Thünen-Institut – Bundesforschungsinstitut für Ländliche Räume, Wald und Fischerei. Der aktuelle Datenstand für die beiden gewählten Parameter ist vom 31.12.2022. Da diese umfangreichen sozioökonomischen Datenerfassungen Zeit benötigen, wird der Deutschland-Atlas trotz der zeitlichen Verzögerung als einheitliche Vergleichsquelle verwendet; die Werte bilden die Situation von 2022 ab

¹⁰ Der sogenannte “Sozialbericht” wird von der Bundeszentrale für politische Bildung herausgegeben. Kapitel 6.1 “Wohnsituation und Wohnkosten” wurde in Kooperation mit dem Statistischen Bundesamt von Sofia Herwegen, Gabriele Flesch und Ruth Stelten erarbeitet, siehe: <https://www.bpb.de/kurz-knapp/zahlen-und-fakten/sozialbericht-2024/553247/wohnsituation-und-wohnkosten/>

men ist, lag die Eigentumsquote der "Top 7"-Großstädte 2022 bei nur 20,3%, bei den kreisfreien Großstädten ex-Top-7 bei 26,3% – in ländlichen Kreisen dagegen bei 51,7%. Mit rund $\frac{4}{5}$ beziehungsweise $\frac{3}{4}$ der Haushalte in Mietverhältnissen ist die Bestandsmiete ein relevanter Vergleichsparameter für die relative Preisbelastung durch Taxifahrten.

Zuletzt beruht der Deutschland-Vergleich auf den ÖPNV-Einzelfahrscheinen. Zwar hat das Deutschlandticket als unkomplizierte Abonnementlösung mittlerweile weite Verbreitung erlangt,¹¹ allerdings lässt sich die monatliche Gebühr schwerlich in Einzelstrecken umrechnen. Außerdem werden Taxifahrten für Privatanutzer auch stets als Einzelfahrt abgerechnet. Durch das große Einzugsgebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) sind dabei die Preise für viele Großstädte in Nordrhein-Westfalen äquivalent, da stets die städtische Tarifstufe A zum Einsatz kommt. Demgegenüber stehen stark divergierende Taxitarife.

Die ökonomischen Parameter können allerdings nicht unmittelbar für den internationalen Vergleich angewandt werden, da Einkommen unterschiedlich besteuert werden und die Sozialversicherungen im Umfang variieren: Während in Deutschland beispielsweise die gesetzliche Krankenversicherung bereits vom Lohn abgezogen wurde, wenn das Nettoeinkommen betrachtet wird, muss in anderen Ländern die Krankenversicherung privat aus dem Nettoverdienst bestritten werden. Ähnlich verhält es sich bei Mieten, da die Mietpreise in Deutschland auch die Instandhaltungspflichten der Vermieter abdecken, die je nach nationaler Rechtslage variieren. Und auch der ÖPNV ist nur begrenzt vergleichbar, da je nach Land starke Unterschiede im Ausbau und Umfang existieren.

Als zentraler ökonomischer Vergleichswert wird deshalb das Bruttoinlandsprodukt (BIP) pro Kopf herangezogen. Es dient als Indikator der durchschnittlichen regionalen Wirtschaftsleistung. Bei gleichem Fahrpreis führt eine höhere Wirtschaftsleistung je Einwohner dazu, dass die Taxifahrt einen kleineren Anteil der regional erzeugten Wertschöpfung repräsentiert und im makroökonomischen Sinn erschwinglicher ist. Um eine akkurate Zuordnung der regionalen Wirtschaftskraft zu ermöglichen, werden kleinräumige BIP-Mappings herangezogen. Für die deutschen Städte und alle EU-Hauptstädte werden dafür Daten der europäischen Statistikbehörde Eurostat genutzt. Für London und New York City wird auf nationale Statistikbehörden und Zensusdaten zurückgegriffen. Das Vergleichsjahr ist 2021. Qualitativ hochwertige, statistische Datenbanken haben oft einen mehrjährigen Zeitversatz. Da für alle Städte das gleiche BIP-Referenzjahr genutzt wird, ist der Nenner zeitlich harmonisiert.

¹¹ Siehe bspw. Schmal, W.B. (2026): Der Ordnungsrahmen des Deutschlandtickets im Spannungsfeld von Höchsttarif und Kapazitätsausbau. In: Mietzsch, O., Gramlich, L. (Hrsg.): *Wie weiter mit dem Deutschlandticket*. Springer Vieweg, Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-658-51318-4_4

Methodische Annahmen und Robustheit

Die vorliegende Analyse basiert auf standardisierten Annahmen zur Streckenlänge und zur Berücksichtigung von Wartezeiten. Abweichungen in tatsächlicher Verkehrsdichte, Tageszeit oder individueller Routenwahl können im Einzelfall zu abweichenden Preisen führen. Ziel der Standardisierung ist jedoch nicht die exakte Simulation einzelner Fahrten, sondern die Herstellung vergleichbarer Benchmark-Werte zwischen den verschiedenen Städten. Die Nutzung von Tagesstarifen und eine eher konservative Ansetzung von Wartezeiten sorgen dafür, dass insbesondere die standardisierten Kosten für die deutschen Großstädte eher am unteren Ende der realen Preisspanne, je nach Verkehrslage, angesiedelt sind.

Kurzfristige Währungsschwankungen können bei den Preisen der internationalen Vergleichsstädte geringfügige Abweichungen verursachen, verändern jedoch nicht die grundsätzliche Rangfolge. Für den internationalen Vergleich wird das nominale Bruttoinlandsprodukt pro Kopf verwendet. Der daraus gebildete Quotient misst den Fahrpreis relativ zur regionalen Wirtschaftsleistung. Die Bezugsgröße stellt eine Annäherung an die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit dar und ist als makroökonomischer Referenzwert zu interpretieren.

Ergebnisse

Absolute Preise

Die Analyse der standardisierten 5-km-Fahrten inklusive Wartezeit zeigt zunächst ein durchgehend hohes Tarifniveau in den untersuchten deutschen Großstädten. Die innerdeutsche Differenz zwischen dem Preis-„Spitzenreiter“ Dresden und der günstigsten Stadt Dortmund beträgt mit 29,2% beinahe ein Drittel - eine substantielle Variation, die schwerlich nur mit ökonomischen Unterschieden erklärt werden kann.

Entscheidend ist jedoch weniger die Streuung als das absolute Niveau. Selbst die günstigsten untersuchten deutschen Großstädte liegen preislich deutlich oberhalb zahlreicher europäischer Vergleichsstädte. Städte wie Dublin, Rom oder Madrid bewegen sich bei 5-km-Fahrten unterhalb von 15 Euro, während selbst das untere deutsche Preissegment deutlich darüber liegt. Warschau erreicht nach dem amtlichen Höchstarif 9,08 €, Lissabon 7,00 €.

Bemerkenswert ist zudem die relative Homogenität des Preisniveaus im untersuchten deutschen Städtesample. Während München, Stuttgart oder Düsseldorf als wirtschaftsstarke Landeshauptstädte hohe Tarife aufweisen, liegen auch strukturschwächere Städte wie Bremen oder Essen nur moderat darunter. Es zeigt sich kein ausgeprägtes „Niedrigpreisschema“ in

wirtschaftlich schwächeren Regionen; Dortmund bildet mit 17,00 € für die Musterstrecke allerdings einen sichtbaren Ausreißer nach unten.

Das Gesamtbild deutet auf ein strukturell hohes Tarifniveau hin, das nur begrenzt mit der regionalen Wirtschaftskraft variiert. Es könnte vielmehr durch Regulierung oder politische Abwägungen verursacht sein. Im internationalen Vergleich liegen viele untersuchte deutsche Städte preislich näher an London als an Madrid. Auffällig ist auch, dass die US-amerikanische Weltmetropole New York mit 20,57 € im Mittelfeld der betrachteten deutschen Städte liegt.

Betrachtet man das internationale Preisgefüge, fällt insbesondere die dänische Hauptstadt Kopenhagen auf, die im internationalen Vergleich ein deutlich höheres Preisniveau aufweist als die meisten betrachteten Städte. Der Preis für die 5-km-Standardfahrt liegt deutlich oberhalb des deutschen Durchschnitts. Eine mögliche strukturelle Erklärung hierfür liegt in den regulatorischen Rahmenbedingungen des dänischen Taximarktes. Im Jahr 2017 zog sich der Fahrtenvermittler Uber aus Kopenhagen zurück.¹²

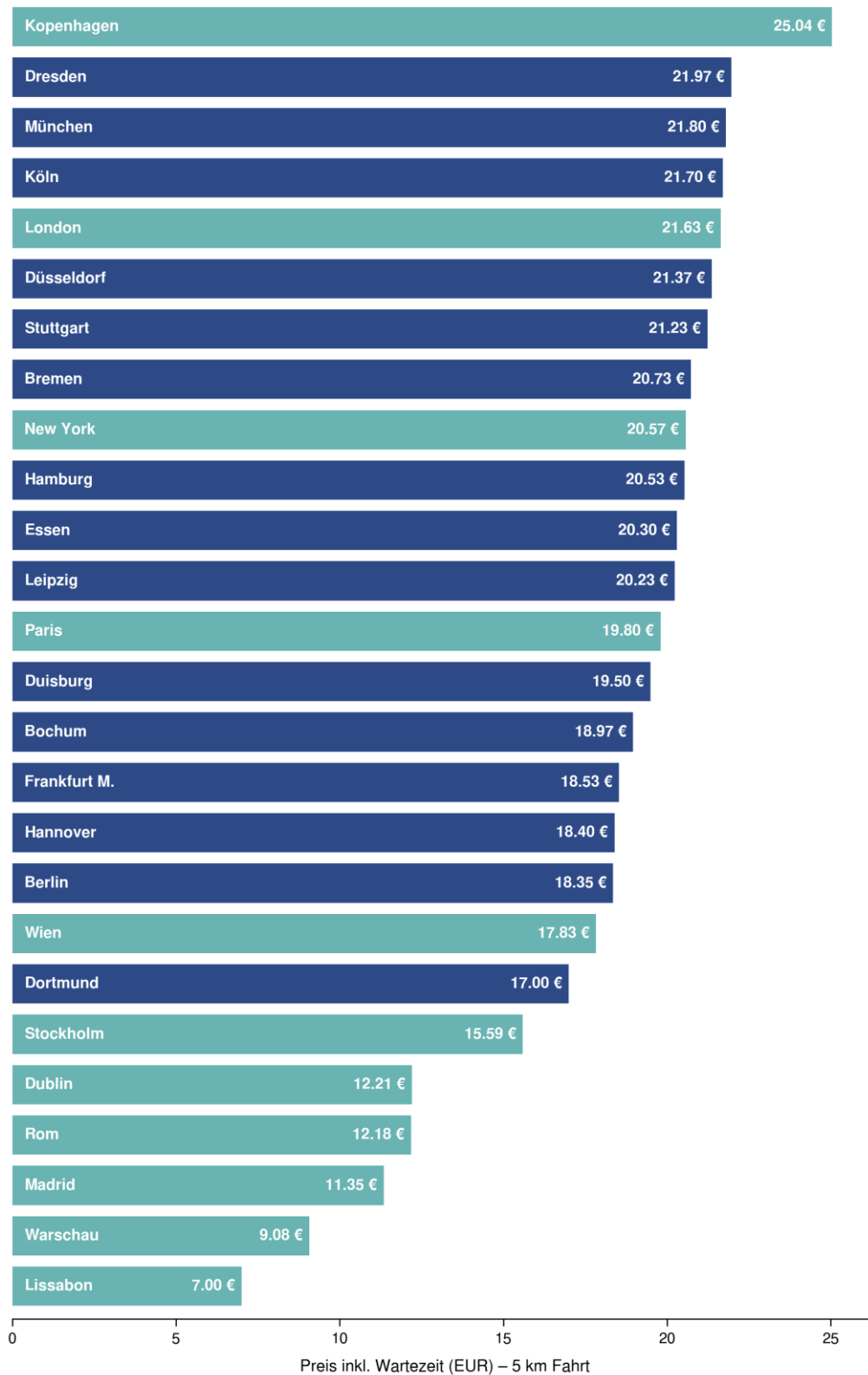
In der Folge war der Wettbewerb im Wesentlichen auf klassisch lizenzierte Taxibetreiber beschränkt. Zwar ist Uber seit 2025 wieder in Dänemark präsent, agiert dort jedoch innerhalb des lizenzierten und regulierten Taxisystems.¹³ Plattformbasierte Geschäftsmodelle entfalten damit keinen eigenständigen, preisdisciplinierenden Wettbewerbseffekt außerhalb des regulierten Taxisystems. Vor diesem Hintergrund bieten die strengen Zugangsvoraussetzungen, die regulatorische Harmonisierung der Anbieter und die begrenzte Wettbewerbsdynamik eine mögliche Erklärung für das hohe Preisniveau in Kopenhagen.

¹² Siehe bspw. „Uber stoppt Betrieb in Dänemark“, Artikel bei „heise“ vom 28.03.2017 auf Grundlage einer dpa-Meldung: <https://www.heise.de/news/Uber-stoppt-Betrieb-in-Daenemark-3666875.html>

¹³ Siehe bspw. „Kaufen statt Kooperieren – Uber übernimmt größtes dänisches Taxiunternehmen“, Artikel von Wim Faber bei „Taxi Times“ vom 30.05.2025: <https://taxi-times.com/kaufen-statt-kooperieren-uber-uebernimmt-groesstes-daenisches-taxiunternehmen/>

Preise einer 5-km-Taxifahrt

Deutschland und internationale Großstädte im Vergleich



Erschwinglichkeit: Ökonomische Kontextualisierung

Für die ökonomische Kontextualisierung werden "Multiplikatoren" berechnet. Sie bilden ab, a) wie häufig sich eine Taxifahrt rechnerisch aus dem verfügbaren Monatseinkommen pro Person finanzieren ließe, b) wie vielen Quadratmetern monatlicher Bestandsmiete der Fahrpreis entspricht und c) wie viele ÖPNV-Einzeltickets dem Fahrpreis entsprechen. Der Einkommensmultiplikator nähert relative Erschwinglichkeit an; die Miet- und ÖPNV-Multiplikatoren sind relative Preisvergleiche.¹⁴

Stadt	Fahrpreis mit Wartezeit	Stadt	Erschwinglichkeit gemessen am Ek
Deutschland			
Dresden	21.97€	Duisburg	82.09
München	21.80€	Dresden	88.35
Köln	21.70€	Leipzig	89.17
Düsseldorf	21.37€	Bremen	96.91
Stuttgart	21.23€	Essen	98.11
Bremen	20.73€	Bochum	100.83
Hamburg	20.53€	Köln	104.11
Essen	20.30€	Dortmund	105.78
Leipzig	20.23€	Berlin	111.26
Duisburg	19.50€	Hannover	112.14
Bochum	18.97€	Hamburg	114.04
Frankfurt (Main)	18.53€	Düsseldorf	116.34
Hannover	18.40€	Frankfurt (Main)	117.04
Berlin	18.35€	Stuttgart	117.90
Dortmund	17.00€	München	136.47

Die Einbettung der Tarife in ökonomische Kontextparameter verschiebt die Rangfolge deutlich und relativiert die Aussagekraft nominaler Preisniveaus. Wird der Fahrpreis einer 5-km-Taxi-

¹⁴ Im Falle von Hannover gibt der Deutschland-Atlas für das verfügbare Haushaltseinkommen pro Person lediglich Daten für den Kommunalverband "Region Hannover" an, dem die Stadt Hannover angehört. Für die Bestandsmiete sind wiederum separate Daten für die Stadt Hannover verfügbar.

fahrt nicht isoliert betrachtet, sondern ins Verhältnis zum durchschnittlichen verfügbaren monatlichen Pro-Kopf-Einkommen gesetzt, zeigt sich ein anderes Bild der relativen Belastung. Der daraus abgeleitete Multiplikator reicht von 82,09 in Duisburg bis 136,47 in München und misst, wie häufig sich eine solche Fahrt aus dem monatlich verfügbaren Einkommen rechnerisch finanzieren ließe. Je höher der Wert, desto erschwinglicher ist die Taxifahrt im Verhältnis zum durchschnittlichen lokalen Einkommensniveau.

	Fahrpreis	verfügbares Eink.		Bestandsmiete		ÖPNV-Einzelticket	
Stadt	5-km-Fahrt	pP/Monat	Multipl.	EUR/m2	Multipl.	Preis (EUR)	Multipl.
Deutschland							
Dresden	21.97€	1,940.83€	88.35	6.92 €	3.17	3.60 €	6.10
München	21.80€	2,975.00€	136.47	12.89 €	1.69	4.20 €	5.19
Köln	21.70€	2,259.17€	104.11	9.39 €	2.31	3.80 €	5.71
Düsseldorf	21.37€	2,485.83€	116.34	9.24 €	2.31	3.80 €	5.62
Stuttgart	21.23€	2,503.33€	117.90	10.39 €	2.04	3.50 €	6.07
Bremen	20.73€	2,009.17€	96.91	7.75 €	2.68	3.40 €	6.10
Hamburg	20.53€	2,341.67€	114.04	9.16 €	2.24	4.10 €	5.01
Essen	20.30€	1,991.67€	98.11	6.72 €	3.02	3.80 €	5.34
Leipzig	20.23€	1,804.17€	89.17	6.44 €	3.14	3.60 €	5.62
Duisburg	19.50€	1,600.83€	82.09	5.84 €	3.34	3.80 €	5.13
Bochum	18.97€	1,912.50€	100.83	6.25 €	3.03	3.80 €	4.99
Frankfurt M.	18.53€	2,169.17€	117.04	10.58 €	1.75	3.80 €	4.88
Hannover	18.40€	2,063.33€	112.14	7.61 €	2.42	3.70 €	4.97
Berlin	18.35€	2,041.67€	111.26	7.67 €	2.39	4.00 €	4.59
Dortmund	17.00€	1,798.33€	105.78	6.45 €	2.64	3.80 €	4.47

Auffällig ist, dass hohe absolute Preise nicht automatisch mit einer besonders hohen relativen Belastung einhergehen. München zählt nominal zwar zu den teuersten Städten im Sample, weist aufgrund des hohen durchschnittlichen Einkommensniveaus jedoch den größten Einkommensmultiplikator auf. Der hohe Fahrpreis wird dort durch das überdurchschnittliche Pro-Kopf-Einkommen zumindest teilweise kompensiert. Umgekehrt schneiden Duisburg und Leipzig trotz mittlerer Nominaltarife im Verhältnis zum verfügbaren Einkommen deutlich

schwächer ab. Dresden nimmt eine besondere Position ein: Die Stadt weist sowohl den höchsten Nominalpreis als auch den zweitniedrigsten Einkommensmultiplikator auf.

Gerade dieser Vergleich verdeutlicht, dass nominale Fahrpreise allein nur begrenzte Aussagekraft besitzen. Für eine ökonomisch belastbare Bewertung von Taxitarifen ist entscheidend, wie stark sie die jeweilige lokale Kaufkraft beanspruchen. Erst die Verknüpfung von Preis- und Einkommensdimension zeigt, in welchen Städten Taxifahrten tatsächlich leichter tragbar sind und wo sie trotz scheinbar moderater Tarife eine vergleichsweise hohe finanzielle Hürde darstellen.

Dieses Muster zeigt sich auch im Verhältnis zur Bestandsmiete. In Städten mit niedrigerem Mietniveau entspricht der Preis einer 5-km-Fahrt mehr als 3 Quadratmetern monatlicher Miete, während dieser Wert in München oder Frankfurt bei rund 1,7 Quadratmetern liegt. Der Taxipreis fällt damit gerade in Städten mit niedrigerem Mietniveau relativ zu den Wohnkosten höher aus. Im Vergleich zum ÖPNV-Einzelticket variiert der Multiplikator zwischen rund viereinhalb und rund sechs Einzelfahrten: Dortmund weist mit 4,47 den niedrigsten Wert auf; Dresden und Bremen liegen gerundet bei jeweils 6,10. Auffällig hoch ist die relative Differenz in Städten mit günstigen ÖPNV-Tarifen, was die Substitutionsentscheidung zwischen Taxi und öffentlichem Verkehr zusätzlich beeinflussen könnte. Für Menschen, die beispielsweise spät abends oder nachts ungern mit dem ÖPNV nach Hause fahren, können solche ökonomischen Hürden schnell die gesellschaftliche Teilhabe unterminieren.

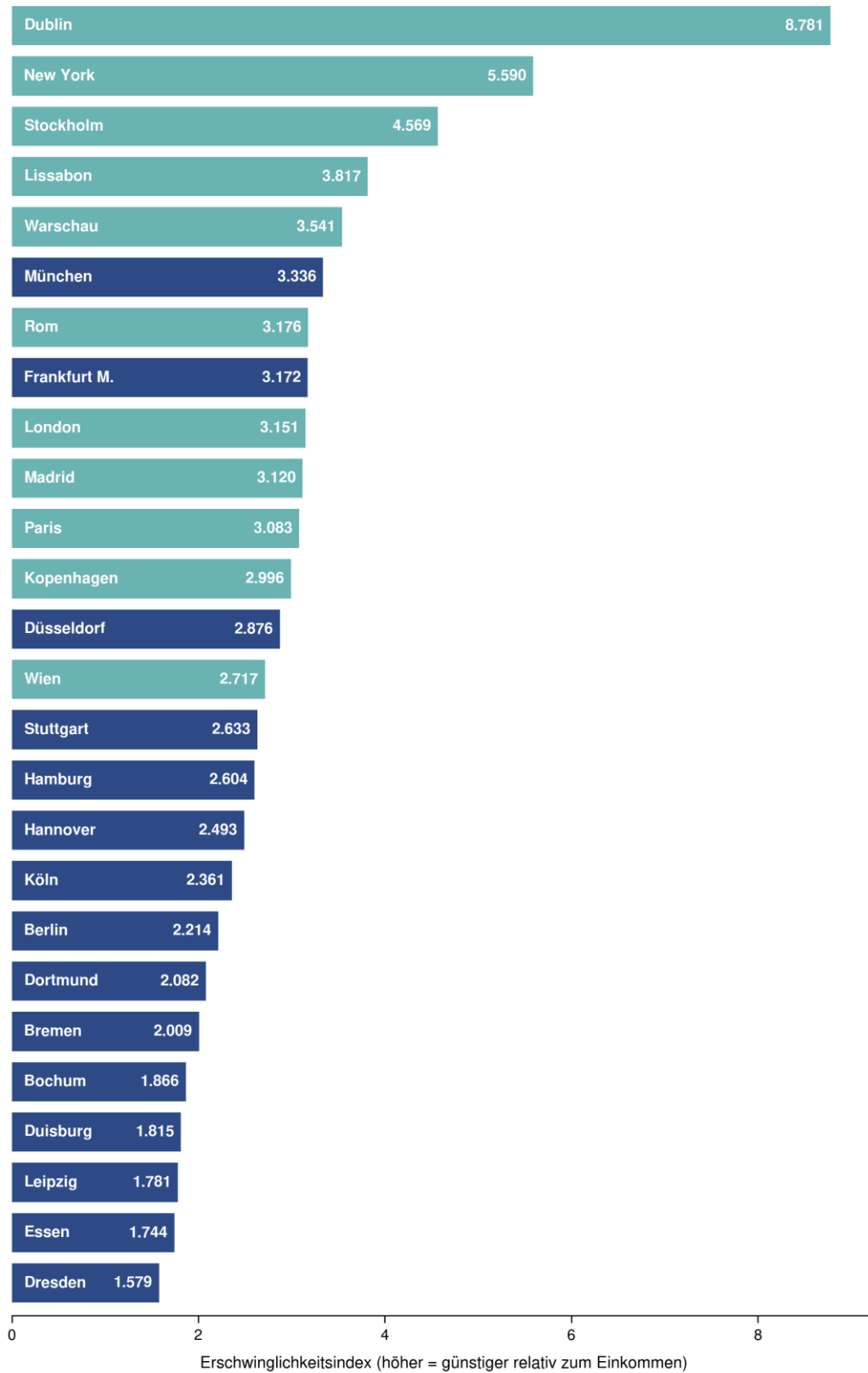
Aus verteilungspolitischer Perspektive ist dieser Befund besonders relevant. Taxifahrten sollten per Definition kein Luxusgut, sondern für bestimmte Bevölkerungsgruppen eine funktionale Rolle erfüllen: ältere Menschen, Personen mit eingeschränkter Mobilität, Schichtarbeitende oder Menschen ohne eigenen Pkw sind in höherem Maße auf flexible Individualbeförderung angewiesen.

Internationaler Vergleich

Auch im internationalen Kontext ergibt sich für die untersuchten deutschen Städte ein klares Bild: Taxifahren in Deutschland ist im internationalen Vergleich überproportional teuer. Wie bereits im Kapitel *“Datengrundlage und Methodik”* skizziert, können die ökonomischen Vergleichsparameter für die deutschen Städte nicht unmittelbar auf den internationalen Vergleich übertragen werden. Deshalb wird das regionale Bruttoinlandsprodukt (BIP) pro Kopf herangezogen. Es verbindet den Fahrpreis mit der regionalen Wirtschaftsleistung: Bei gleichem Tarif erhöht eine höhere Wirtschaftsleistung den Quotienten und damit die makroökonomisch interpretierte Erschwinglichkeit.

Erschwinglichkeit einer 5-km-Taxifahrt

BIP-Multiplikatoren im Vergleich



Während die innerdeutsche Analyse auf dem durchschnittlichen verfügbaren Pro-Kopf-Einkommen sowie Preisrelationen zu Miete und ÖPNV basiert, erfordert der internationale Vergleich eine stärker aggregierte volkswirtschaftliche Perspektive. Unterschiedliche Steuer- und Sozialversicherungssysteme, Mietkonditionen sowie Preisniveaus erschweren eine direkte Übertragung mikroökonomischer Parameter. Das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf dient daher als harmonisierte Referenzgröße, um das Preisniveau in Relation zur Wirtschaftsleistung der jeweiligen Stadt beziehungsweise Metropolregion zu setzen.

Die Verbindung zwischen Wirtschaftsleistung und Erschwinglichkeit beruht darauf, dass höhere regionale Produktivität und Wertschöpfung typischerweise mit größeren Einkommens- und Nachfragepotenzialen einhergehen. Bei gleichem Fahrpreis beansprucht eine Taxifahrt dann einen kleineren Anteil der regionalen Wirtschaftsleistung. Grundlage für die kleinräumigen BIP-Daten sind für alle Städte beziehungsweise Metropolregionen innerhalb der Europäischen Union Daten der europäischen Statistikbehörde Eurostat.¹⁵ Für die britische Hauptstadt London werden korrespondierende Daten des Office for National Statistics genutzt. Für New York City werden die County-Daten der fünf Counties, aus denen New York City besteht, aggregiert, die Datengrundlage liefert das U.S. Bureau of Economic Analysis.

Gemessen an diesem BIP/Preis-Verhältnis liegen die untersuchten deutschen Städte im schlechteren unteren bis mittleren Bereich. Taxifahrten sind dort relativ zur regionalen Wirtschaftsleistung häufig kostspieliger als in vielen internationalen Vergleichsstädten. New York und Stockholm weisen einen höheren Quotienten als sämtliche untersuchten deutschen Großstädte auf. Das bedeutet, dass der Fahrpreis dort relativ zur regionalen Wirtschaftsleistung niedriger ist. Deutschland dagegen kombiniert ein hohes absolutes Tarifniveau mit einer lediglich durchschnittlichen Wirtschaftskraft pro Kopf.

Insgesamt zeigt die ökonomische Kontextualisierung, dass das hohe Preisniveau der untersuchten deutschen Städte nicht durchgängig durch höhere durchschnittliche Einkommen oder eine höhere regionale Wirtschaftsleistung kompensiert wird. Besonders in wirtschaftlich schwächeren Regionen weist der Einkommensmultiplikator auf eine höhere relative Belastung hin. Während die nominalen Unterschiede innerhalb Deutschlands zwar sichtbar, aber im internationalen Vergleich weiterhin begrenzt bleiben, treten im Erschwinglichkeitsvergleich deutliche strukturelle Disparitäten zutage.

¹⁵ Da es sich bei den erhobenen Daten um Metropolregionen handelt, sind die Daten eine Näherungslösung. Für einen möglichst harmonisierten Vergleich liefern die Eurostat-Erhebungen eine einheitliche Datengrundlage. Die Behörde fasst dabei das Ruhrgebiet als eigenständige Metropolregion zusammen. Demzufolge sind die Daten für Dortmund, Bochum, Essen und Duisburg für das BIP pro Kopf die gleichen. Die Details zu den genutzten Datenbanken finden sich in den Quellennachweisen.

Fazit

Die vorliegende Analyse zeigt ein konsistentes und in mehrfacher Hinsicht bemerkenswertes Ergebnis: Die untersuchten deutschen Großstädte weisen gegenüber vielen internationalen Vergleichsstädten sowohl nominal als auch relativ zu den verwendeten ökonomischen Bezugsgrößen ein hohes Taxipreisniveau auf.

Erstens weisen die untersuchten deutschen Großstädte bereits nominal ein hohes Tarifniveau auf. Selbst Städte im unteren deutschen Preissegment liegen häufig oberhalb zahlreicher europäischer Hauptstädte. Während Madrid, Rom, Dublin, Warschau oder Lissabon deutlich niedrigere Werte aufweisen, bewegen sich viele deutsche Großstädte preislich näher an London. Auffällig ist auch, dass die US-amerikanische Weltmetropole New York mit 20,57 € im Mittelfeld der betrachteten deutschen Städte liegt. Das hohe Niveau ist damit kein einzelner Ausreißer, sondern prägt das Sample in der Breite.

Zweitens stehen die untersuchten deutschen Großstädte auch im internationalen Vergleich ungünstig da, und zwar sowohl nominal als auch relativ zur regionalen Wirtschaftsleistung. Sie weisen vielfach nicht nur höhere Fahrpreise als die internationalen Vergleichsstädte, sondern auch niedrigere BIP-Preis-Quotienten auf. Dublin und New York erzielen trotz teilweise hoher nominaler Preise eine deutlich höhere makroökonomisch interpretierte Erschwinglichkeit. Das hohe deutsche Tarifniveau wird somit durch die regionale Wirtschaftsleistung nicht vollständig ausgeglichen.

Drittens zeigen sich im untersuchten deutschen Städtesample ausgeprägte geografische Unterschiede. Wirtschaftsstarke süd- und westdeutsche Metropolen können hohe absolute Preise im Einkommensmultiplikator teilweise durch höhere durchschnittliche Einkommen kompensieren; ähnliche oder nur geringfügig niedrigere Tarife beanspruchen in strukturschwächeren Regionen einen größeren Anteil des durchschnittlichen Pro-Kopf-Einkommens. Besonders in Teilen des Ruhrgebietes, etwa in Duisburg, Essen und Bochum, sowie in ostdeutschen Großstädten entsteht eine überproportionale relative Kostenwirkung. Die regulierte Preisstruktur differenziert somit kaum nach regionaler Wirtschaftskraft, während die Einkommens- und Produktivitätsunterschiede erheblich sind.

In der Gesamtbetrachtung entsteht ein klares Muster: Die untersuchten deutschen Großstädte weisen nicht nur nominal, sondern vielfach auch im Verhältnis zum durchschnittlichen Pro-Kopf-Einkommen hohe Taxipreise auf. Das hohe Tarifniveau ist dabei weitgehend unabhängig von regionaler Wirtschaftsdynamik und deutet auf strukturelle Preisstabilisierungseffekte hin.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die ordnungspolitische Frage nach der Wettbewerbsintensität im Markt. Internationale Vergleiche legen nahe, dass stärker wettbewerblich geprägte Märkte tendenziell niedrigere oder zumindest dynamischere Preisstrukturen aufweisen - zum Vorteil der Verbraucherinnen und Verbraucher. Die deutsche Tarifbindung begrenzt demgegenüber den preislichen Anpassungsmechanismus. Zusätzliche Preisflexibilität für alle sollte das Gebot der Stunde sein. Wettbewerb erfüllt in Märkten eine doppelte Funktion: Er wirkt preisdisciplinierend und ermöglicht differenzierte Angebotsstrukturen. Wo Preise administrativ fixiert werden, entfällt dieser Anpassungsmechanismus.

Sinnvoll ist außerdem eine stärkere wettbewerbliche Öffnung des Marktes. Mehr Wettbewerb würde nicht zwingend flächendeckend sinkende Preise garantieren, könnte jedoch regional differenzierter und stärker an Kaufkraft orientierte Preisstrukturen ermöglichen, sofern es die Tarifbestimmungen erlauben. Gerade in wirtschaftlich schwächeren Regionen erscheint eine höhere Wettbewerbsdynamik in Verbindung mit flexibleren Preisen als zweckdienliches Instrument zur Reduzierung der hohen relativen finanziellen Belastung einer Taxifahrt. Das ermöglicht auch mehr gesellschaftliche Teilhabe vulnerabler Gruppen und eine engere Verzahnung mit anderen Mobilitätsangeboten. Die jüngsten Tarifanpassungen in einzelnen Großstädten (z.B. Köln) verdeutlichen, dass sich das deutsche Hochpreisniveau und die geringe Erschwinglichkeit weiter verfestigen können. Dies gilt besonders dort, wo steigende Tarife nicht durch eine entsprechend höhere Kaufkraft kompensiert werden.

Zusammenfassend lässt sich festhalten: Deutschland weist ein strukturell hohes Taxipreisniveau auf, das im internationalen Vergleich überproportional hoch erscheint und innerhalb des Landes regionale Ungleichgewichte verstärkt. Eine wettbewerbliche Reformperspektive erscheint vor diesem Hintergrund sinnvoll.

Über den Autor:

Dr. Wolfgang Benedikt Schmal ist promovierter Wettbewerbsökonom und assoziierter Wissenschaftler am Fachgebiet Wirtschaftstheorie der Technischen Universität Ilmenau. Nach einem dualen BWL-Studium mit Ausbildung zum Bankkaufmann (IHK) studierte er Volkswirtschaft in Berlin und Dublin. Im Rahmen seiner Promotion an der Heinrich-Heine-Universität absolvierte er Forschungsaufenthalte an der KU Leuven in Belgien und der University of Reading in Großbritannien. Er war zweifacher Oskar-Morgenstern-Fellow am Mercatus Center der George Mason University in Fairfax, Virginia. Seine Forschung wurde vielfach in peer-reviewten Fachzeitschriften publiziert und mehrfach ausgezeichnet.

Quellennachweise

Taxitarifordnungen in Deutschland zum Stichtag 1. Juni 2026

Berlin: [Dreizehnte Verordnung zur Änderung der Verordnung über Beförderungsentgelte im Taxenverkehr vom 28.05.2024](#)

Bochum: [Verordnung über den Taxitarif für die von der Stadt Bochum zugelassenen Taxen \(Taxitarif\) vom 25.08.2022](#)

Bremen: [Verordnung über Beförderungsentgelte im Taxenverkehr der Stadtgemeinde Bremen \(Taxentarifverordnung der Stadtgemeinde Bremen\)](#), Inkrafttreten: 01.02.2025
Zuletzt geändert durch Verordnung vom 24.10.2024 (Brem.GBl. S. 804)

Dortmund: [Taxitarif für die von der Stadt Dortmund als Genehmigungsbehörde zugelassenen Taxen vom 27.06.2022](#), Dortmunder Bekanntmachungen: Amtsblatt der Stadt Dortmund, Nr. 32, Jg. 78, S. 741 - 744.

Dresden: [Neufassung der Verordnung der Landeshauptstadt Dresden über die Beförderungsentgelte und -bedingungen für den Verkehr mit Taxen \(Taxitarifverordnung\) vom 26. März 2026](#). Dresdner Amtsblatt, elektronische Ausgabe Nr. e03-04-2026 vom 1. April 2026.

Düsseldorf: [Verordnung über die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen im Gelegenheitsverkehr mit den in der Landeshauptstadt Düsseldorf zugelassenen Taxen \(Taxentarifordnung\) vom 26.02.2025](#)

Duisburg: [Rechtsverordnung über die Beförderungsentgelte und -bedingungen für die von der Stadt Duisburg zugelassenen Taxen \(Taxen-Tarifverordnung\) vom 03.03.2015 in der Fassung der 4. Änderung vom 15.07.2025](#)

Essen: [Verordnung vom 13. Oktober 2025 zur Änderung der Verordnung über die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für die von der Stadt Essen als Genehmigungsbehörde zugelassenen Taxis \(Taxitarif\)](#)

Frankfurt (Main): [Verordnung über die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für den Verkehr mit Taxen in Frankfurt am Main \(Taxentarif\), zuletzt geändert durch Verordnung vom 04.11.2022](#) (Amtsblatt 48, Jahrgang 153, S. 1598 - 1603).

Hamburg: [Taxenordnung vom 18. Januar 2000, zuletzt geändert am 21. Januar 2025, HmbGVBl. Nr. 4, S. 162 \(gültig ab 1. Februar 2025\)](#)

Hannover: [Verordnung über Beförderungsentgelte und -bedingungen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen in der Landeshauptstadt Hannover – Taxitarif –](#), erlassen durch den Rat der Landeshauptstadt Hannover am 22.05.2025

Köln: [Rechtsverordnung über die Beförderungsentgelte für den Verkehr mit den in der Stadt Köln zugelassenen Taxen - Kölner Taxitarif - in der Fassung der 9. Änderungsverordnung vom 02.04.2026](#)

Leipzig: [Verordnung über Beförderungsentgelte und -bedingungen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen im Pflichtfahrbereich Leipzig vom 15.09.2022](#)

München: [Verordnung der Landeshauptstadt München über das Taxigewerbe \(Taxiordnung\) vom 7. März 2024](#)

Stuttgart: [Rechtsverordnung der Landeshauptstadt Stuttgart über Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für den Gelegenheitsverkehr mit Taxen im Stadtgebiet Stuttgart, den Gemarkungen Leinfelden-Echterdingen und Filderstadt vom 1. Oktober 2022](#), bekannt gemacht im Amtsblatt Nr. 33/34 vom 18. August 2022

Taxitarife und Kalkulationsgrundlagen für die internationalen Vergleichsstädte

Dublin: National Transport Authority: [Taxi Regulation \(Maximum Fares\) Order](#), S.I. No. 479 of 2024.

Kopenhagen: In Kopenhagen sind Taxipreise prinzipiell frei wählbar von den Taxiunternehmen. Als repräsentative Anbieter wurden *Dantaxi* ([Preisliste](#)) und *TAXA 4x35* ([Preisliste](#)) ausgewählt und auf deren Preisangaben ein arithmetisches Mittel gebildet. [Umrechnungskurs Dänische Kronen zu Euro](#): 0,1339, abgerufen am 16. Februar 2026. Da Kopenhagen zusätzlich zur Streckenkomponente eine Fahrzeitkomponente in der Preiszusammensetzung führt, wurden Daten des [TomTom Traffic Index für Kopenhagen](#) genutzt, um durchschnittliche Fahrzeiten für 5 km (16 min) zu ermitteln.

Lissabon: Direção-Geral das Atividades Económicas: [Convenção de Preços do Serviço de Táxi 2024](#), unterzeichnet am 27. November 2023.

London: [Transport for London: Taxi Fares / Tariffs](#), gültig seit 25. April 2026. [Umrechnungskurs Britisches Pfund zu Euro](#): 1,1534, abgerufen am 28. Mai 2026.

Madrid: Ayuntamiento de Madrid: [Tarifas prestación servicio del taxi; Resolución vom 25. November 2025](#), gültig ab 1. Januar 2026. Berechnet wurde Tarif 1 (werktags Montag bis Freitag, 07–21 Uhr) mit 2,55 € Startpreis, 1,40 €/km und 27,00 €/h.

New York City: [NYC Taxi & Limousine Commission: Taxi Fare](#). [Umrechnungskurs US-Dollar zu Euro](#): 0,8482, abgerufen am 24. Februar 2026. Für die standardisierte Fahrt wird eine 5-km-Strecke im Manhattan Central Business District an einem Werktag zwischen 16 und 20

Uhr mit 20 Minuten Gesamtdauer einschließlich vier Minuten Standzeit unterstellt. Die übrigen 16 Minuten entsprechen 11,65 mph und liegen unter der tariflichen Schwelle von 12 mph; deshalb werden sämtliche 20 Minuten zu 0,70 USD je Minute über die Zeitkomponente abgerechnet. Mit Startpreis und MTA-State-, Improvement-, Rush-Hour-, New-York-State-Congestion- sowie MTA-Congestion-Pricing-Zuschlägen ergeben sich 24,25 USD bzw. 20,57 €. Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Gesamtfahrt von 9,32 mph liegt nahe am im [NYC DOT Mobility Report 2019](#) ausgewiesenen Manhattan-Mittel von 9,22 mph. Das Ergebnis ist ein stilisiertes Vergleichsszenario; der tatsächliche Taxameterpreis hängt von Verkehrslage und Route ab.

Paris: [Arrêté 2026-00088 fixant les tarifs applicables aux taxis parisiens](#). Für Paris existieren drei Tarifoptionen A, B und C. Es wurde die mittlere Option *Tarif B* genutzt, die beispielsweise im morgendlichen Berufsverkehr werktags vor 10 Uhr Anwendung findet.

Rom: [Roma Servizi per la Mobilità: Taxi](#) - veröffentlicht am 9. September 2024, aktualisiert am 22. November 2024.

Stockholm: In Stockholm sind Taxipreise prinzipiell frei wählbar von den Taxiunternehmen. Als repräsentative Anbieter wurden *SverigeTaxi* ([Preisliste](#)) und *TaxiKurir* ([Preisliste](#)) ausgewählt und auf deren Preisangaben ein arithmetisches Mittel gebildet. [Umrechnungskurs Schwedische Kronen zu Euro](#): 0,0937, abgerufen am 9. Februar 2026.

Warschau: [Miasto Warszawa: Nowe limity opłat za przejazdy taxi](#), veröffentlicht am 4. Juli 2024. Die veröffentlichten Werte sind amtliche Höchstpreise. [Umrechnungskurs Euro zu Zloty](#): 4,2238, abgerufen am 20. Februar 2026.

Wien: [Verordnung des Landeshauptmannes von Wien, mit der verbindliche Tarife sowie Mindest- und Höchstentgelte für im Weg eines Kommunikationsdienstes bestellte Fahrten für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi festgelegt werden \(Wiener Taxitarif\)](#), W 140-020, geändert zum 1. Juni 2023. Da Wien zusätzlich zur Streckenkomponente eine Fahrzeitkomponente in der Preiszusammensetzung führt, wurden Daten des [TomTom Traffic Index für Wien](#) genutzt, um durchschnittliche Fahrzeiten für 5 km (15 min) zu ermitteln.

Daten für die kleinräumige Erhebung des Bruttoinlandsproduktes (BIP)

EU-Städte: Eurostat - Economic accounts by metropolitan region (ESA 2010). Datensätze:

- [met_10r_3gdp](#) (Gross domestic product (GDP) at current market prices by metropolitan region)
- [met_10r_3pgdp](#) (Average annual population to calculate regional GDP data by metropolitan region)
- Währungsumrechnung bereits vorgenommen von Eurostat

London: Office for National Statistics. Datensatz:

- [Regional economic activity by gross domestic product, UK: 1998 to 2021](#) (Data and analysis from Census 2021), veröffentlicht am 25. April 2023.
- Währungsumrechnung äquivalent zu den Taxitarifen.

New York City:

- U.S. Bureau of Economic Analysis - Regional Data - GDP and Personal Income: "[CAGDP1 County gross domestic product \(GDP\) summary](#)". Last updated: February 5, 2026-- new statistics for 2024; revised statistics for 2020-2023.
- United States Census Bureau: [CO-EST2024-POP Annual Estimates of the Resident Population for Counties: April 1, 2020 to July 1, 2024 für den Staat New York](#). Page Last Revised - May 28, 2025
- Währungsumrechnung äquivalent zu den Taxitarifen.