

Ergänzung vom 21.07.2025

**Vollzug des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG);
Erlass einer Allgemeinverfügung der Landeshauptstadt München über die Festsetzung
von Mindestbeförderungsentgelten für den Verkehr mit Mietwagen;
Taxigewerbe in München sichern**

**Münchener Mindestpreis für den Mietwagenverkehr (nach dem PBefG) einführen –
soziale Standards für alle sicherstellen und Taxigewerbe funktionsfähig erhalten**
Antrag Nr. 20-26 / A 04937 der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste und SPD / Volt - Fraktion
vom 20.06.2024

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16044

Anlage 1 (A1): Allgemeinverfügung der Landeshauptstadt München über die Festsetzung von
Mindestbeförderungsentgelten für den Verkehr mit Mietwagen

**Ergänzung zum
Beschluss des Kreisverwaltungsausschusses vom 29.07.2025 (VB)
Öffentliche Sitzung**

I. Vortrag der Referentin

Die Sitzungsvorlage wurde bereits verteilt.

Die Beschlussvorlage Nr. 20-26 / V 16044 war ursprünglich für den Kreisverwaltungsausschuss am 29.04.2025 und die Vollversammlung am 30.04.2025 vorgesehen. Da der Ausschuss abgesagt wurde, erfolgte keine Behandlung der Beschlussvorlage. Ergänzend zu den Ausführungen in der Beschlussvorlage wird über einen zwischenzeitlich durchgeführten Austauschtermin mit Vertreter*innen des Taxi- und Mietwagengewerbes berichtet sowie die Konsequenz einer möglichen Arbeitgebereigenschaft von Vermittlungsplattformen erläutert und ein Städtevergleich zum Thema Mindestentgelte dargestellt.

Austausch mit den Vertreter*innen des Taxi- und Mietwagengewerbes

Am 12.05.2025 fand auf Einladung des Oberbürgermeisters ein Austausch mit den Vertreter*innen des Taxi- und Mietwagengewerbes statt, um die mögliche Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten für den Verkehr mit Mietwagen zu besprechen. Intention des Oberbürgermeisters war, alle denkbaren Möglichkeiten zu prüfen, die zur Herstellung vergleichbarer Wettbewerbsverhältnisse im Gelegenheitsverkehr führen.

Das Taxigewerbe zeigte sich dankbar für diesen offenen Ansatz, es wurde jedoch deutlich, dass derzeit – abgesehen von der Einführung eines Mindestbeförderungsentgelts für Mietwagen – keine effektiven Maßnahmen gesehen werden, die zu einer Entlastung ihres Gewerbes und Verbesserung der Angebotsdiskrepanz zum taxiähnlichen Mietwagen führen. Vertretungen des Mietwagengewerbes sprachen sich hingegen für eine weitergehende Flexibilisierung des Taxitarifs und gegen die Einführung von Mindestbeförderungsentgelten aus, um stärker auf Angebots- und Nachfrageschwankungen reagieren zu können.

Der Vertreter des Hauptzollamtes Münchens führte an, dass im Mietwagengewerbe fast flächendeckend gegen arbeits- und sozialrechtlichen Vorschriften verstoßen wird. Daneben würden viele Firmen nur kurze Zeit als sogenannte 12- bzw. 24-Monats-GmbH betrieben und anschließend wieder geschlossen werden. Perspektivisch könnten Vorgaben der Europäischen Union die Plattformanbieter als Arbeitgeber qualifizieren und damit in die Verantwortung nehmen.

Die Kreisverwaltungsreferentin bestätigte die hohe Zahl an Gesetzesverstößen im taxiähnlichen Mietwagenverkehr mit statistischen Daten aus den Betriebsprüfungen. Demnach verstoßen über 90 % der 31 taxiähnlichen Mietwagenunternehmen mit Fahrpersonal, welche in den Jahren 2023 und 2024 geprüft wurden, gegen arbeits- und sozialrechtliche Pflichten.

Der Austausch wurde von allen Seiten positiv bewertet und dieser soll künftig noch weiter intensiviert werden.

Arbeitgebereigenschaft von Vermittlungsplattformen

Die Vermittlungsplattformen, welche häufig exklusiver Auftraggeber der angeschlossenen Mietwagenunternehmen sind, nehmen maßgeblich Einfluss auf die Führung des Unternehmens. Insbesondere haben die angeschlossenen Unternehmen keinen Einfluss auf die Preisgestaltung. Auch die Art und Weise der Auftragsvergabe wird durch die Plattform in weiten Teilen vorgeben. Andererseits stehen diese – trotz weitreichender digitaler Überwachungsmöglichkeiten (z.B. GPS-Tracking, Fahrererkennung, Geofencing) – nicht in der Verantwortung, die Einhaltung der gesetzlichen Pflichten durchzusetzen. So kommt es zu den bereits dargestellten, häufig systematischen Verstößen gegen arbeits- und sozialrechtliche, aber auch personenbeförderungsrechtliche Vorschriften, für die die Vermittlungsplattformen nicht hinreichend zur Rechenschaft gezogen werden können.

Mit dem Antrag unter Ziffer 3 wird der Oberbürgermeister beauftragt, sich an das Bundesministerium für Verkehr zu wenden, um eine Änderung der gesetzlichen Vorschriften dahingehend anzuregen, dass Vermittlungsplattformen als Arbeitgeber qualifiziert werden und eine ordnungsgemäße Bezahlung des Fahrpersonals nach dem Mindestlohn sichergestellt wird. Eine wesentliche Grundlage für dieses Vorhaben könnte bereits die Richtlinie (EU) 2024/2831 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2024 zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen in der Plattformarbeit darstellen, welche bis spätestens 01.12.2026 von den Mitgliedsstaaten umzusetzen ist.

Städtevergleich

Im Rahmen eines Städtevergleichs wurden verschiedene Genehmigungsbehörden zum jeweiligen Vorgehen im Umgang mit dem Erlass von Mindestbeförderungsentgelten für Mietwagen befragt.

Die Stadt Leipzig hat mit Inkrafttreten der Novellierung zum Personenbeförderungsgesetz im Jahr 2021 gegenüber einzelnen Unternehmen, welche den taxiähnlichen Mietwagenverkehr in deren Genehmigungsbezirk aufnehmen wollten, von dem neuen Instrument eines Mindestbeförderungsentgeltes Gebrauch gemacht. Die Rechtsprechung vom 14.11.2024 bestätigte die grundsätzliche Rechtmäßigkeit, betrachtete jedoch das Mindestbeförderungsentgelt in der Höhe als nicht angemessen. Daher wurde im April 2025 eine überarbeitete Regelung gegenüber allen ansässigen Mietwagenunternehmen mittels Allgemeinverfügung erlassen. Auch wenn diese Regelung aufgrund der inhaltlichen Ausgestaltung der Höhe der Mindestbeförderungsentgelte nochmals zurückgenommen wurde, hält die Stadt Leipzig grundsätzlich an diesem Instrument fest.

Die Stadt Heidelberg hat zum 02.07.2025 ebenfalls eine ab dem 01.08.2025 geltende Allgemeinverfügung erlassen. Eine Gefährdung des öffentlichen Verkehrsinteresses wurde mit dem hohen Preisunterschied zwischen dem Taxi und Mietwagengewerbe begründet. Einer gutachterlichen Auswertung zu Folge ist der Mietwagen in Heidelberg ca. 38 % günstiger als das Taxi. Die Wirtschaftlichkeit dieser Unternehmen ergibt sich demnach rein aufgrund gezahlter Subventionen durch die Vermittlungsplattformen. Die nun festgesetzten Mindestbeförderungsentgelte sehen vor, diese Subventionen auszugleichen und orientieren sich am örtlichen Taxitarif.

Städte wie Berlin, Köln, Dresden und Nürnberg prüfen derzeit die Umsetzung und schauen dabei auch auf die Entwicklungen in München. Einzig die Stadt Hamburg plant keine Einführung von Mindestbeförderungsentgelten im Mietwagenbereich, da hier vergleichbar wie in Lörrach nahezu kein plattformbasierter Mietwagenverkehr stattfindet.

In der Stadt Wien wird seit rund viereinhalb Jahren nicht zwischen Taxi- oder Mietwagenbetrieben unterschieden. Im Sinne eines Einheitsgewerbes existiert lediglich ein geschlossener Teilnehmer*innenkreis zur Durchführung von Aufträgen mit PKW, welcher unter das „Taxi-Gewerbe“ subsumiert wird. Es herrscht ein verpflichtender Taxitarif, von dem lediglich bei telefonischen oder per Internet vorbestellten Fahrten um 20% nach oben oder unten abgewichen werden darf.

Ergebnis

Auch nach Würdigung der hinzugewonnenen Erkenntnisse zeigt sich, dass die Bedienung eines gemeinsamen Marktsegments durch zwei Verkehrsformen, die durch den Gesetzgeber zu deren Abgrenzung mit unterschiedlichen und teils gegensätzlichen Rechten und Pflichten versehen wurden, zu einem ungleichen Wettbewerb führt. Sollte die Schaffung eines Einheitsgewerbes, wie diese bereits im Rahmen der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes 2021 durch die Landeshauptstadt München angeregt wurde, nicht in Betracht kommen, so verbleiben auch weiterhin nur die Instrumente, welche der Gesetzgeber zur Schaffung eines Level-Playing-Fields beider Wettbewerber im Rahmen der angesprochenen Novellierung im Personenbeförderungsgesetz verankert hat. Eines davon hat die Landeshauptstadt München mit dem Festpreis-Modell für Taxen nach dem sogenannten „Münchener Tarifkorridor“ bereits umgesetzt. Um dem weiterhin bestehenden Ungleichgewicht entgegenzuwirken, wird die Einführung von Mindestbeförderungsentgelten für Mietwagen als effektives Mittel gesehen. Dabei steht außer Frage, dass zur Sicherstellung von Sozialstandards im Gleichschritt auch eine weitere Intensivierung der Aufsicht nötig ist. Nur so kann erreicht werden, dass die höheren Margen, welche den Mietwagenunternehmern durch das Mindestbeförderungsentgelt verbleiben, auch an das Fahrpersonal weitergegeben werden. Hierzu steht das Kreisverwaltungsreferat bereits in einem intensiven Austausch mit dem Hauptzollamt München.

Ohne ein behördliches Eingreifen in Form einer tariflichen Vorgabe (hier: Mindestbeförderungsentgelt) besteht für den*die einzelne*n Genehmigungsinhaber*in, welcher in die vorhandene Vermittlungsstruktur des taxiähnlichen Mietwagenverkehrs eingegliedert ist, hingegen keine Möglichkeit, auf die Preisgestaltung Einfluss zu nehmen.

Am 18.07.2025 wurde die Münchener Taxikommission erneut mit der Einführung von Mindestbeförderungsentgelten befasst. Aufgrund des kurzen zeitlichen Abstands zum Kreisverwaltungsausschuss wird in der Stadtratssitzung hierzu ein mündlicher Vortrag erfolgen.

II. Antrag der Referentin

1. Die Allgemeinverfügung über die Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten für den Verkehr mit Mietwagen wird gemäß Anlage 1 (A1) nach Bekanntgabe erlassen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Allgemeinverfügung im Amtsblatt der Landeshauptstadt München bekannt zu machen.
3. Der Oberbürgermeister wird gebeten, sich an das Bundesministerium für Verkehr zu wenden, um eine Änderung der gesetzlichen Vorschriften dahingehend anzuregen, dass Vermittlungsplattformen als Arbeitgeber qualifiziert werden und eine ordnungsgemäße Bezahlung nach dem Mindestlohn sichergestellt wird.
4. Der Antrag Nr. 20-26 / A 04937 der Fraktion Die Grünen – Rosa Liste, SPD / Volt - Fraktion vom 20.06.2024 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
5. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung über den Beratungsgegenstand obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/in

Dr. Sammüller
Berufsmäßige Stadträtin

IV. Abdruck von I. mit III.

über das Direktorium D-II-V / Stadtratsprotokolle
an das Direktorium – Rechtsabteilung (3x)
an das Revisionsamt
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Kreisverwaltungsreferat – BdR-Beschlusswesen
zu V.

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

1. an das Mobilitätsreferat
2. an das Kreisverwaltungsreferat – HA I/1
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
3. Zurück mit Vorgang an das Kreisverwaltungsreferat – HA III/23
zur weiteren Veranlassung.

Am.....

Kreisverwaltungsreferat BdR-Beschlusswesen