

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

Aufgrund des § 51a Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 7 Absatz 4 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 119) geändert worden ist in Verbindung mit § 15 Abs. 1 Nr. 4, Abs. 2 Nr. 1 der Zuständigkeitsverordnung (ZustV) vom 16. Juni 2015 (GVBl. S. 184, BayRS 2015-1-1-V), die zuletzt durch die Verordnung vom 28.01.2025 (GVBl. S. 38) geändert worden ist und § 11 Abs. 2 Nr. 2 PBefG erlässt das Kreisverwaltungsreferat der Landeshauptstadt München als zuständige Kreisverwaltungsbehörde folgende

Allgemeinverfügung:

1.	Mietwagenunternehmen müssen ihren Fahrgästen im Geltungsbereich dieser Allgemeinverfügung (Ziffer 2) das Mindestbeförderungsentgelt nach Maßgabe der Bestimmungen in Ziffer 3 bis 6 berechnen.
2	<u>Geltungsbereich</u>
2.1	Das Mindestbeförderungsentgelt gilt für alle Fahrten mit Mietwagen gemäß § 49 Abs. 4 PBefG, die entweder
2.1.1	auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München beginnen und enden, oder
2.1.2	auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München beginnen und im Pflichtfahrgebiet gemäß § 1 der Verordnung der Landeshauptstadt München über Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für den Verkehr mit Taxen (Taxitarifordnung) in der Fassung vom XX.XX.XXXX enden, oder
2.1.3	im Pflichtfahrgebiet gemäß § 1 der Verordnung der Landeshauptstadt München über Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für den Verkehr mit Taxen (Taxitarifordnung) in der Fassung vom XX.XX.XXXX beginnen und auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München enden.
2.2	Das Mindestbeförderungsentgelt gilt unabhängig davon, ob die erforderliche Mietwagengenehmigung durch die Landeshauptstadt München oder durch eine andere Behörde erteilt wurde, sowie bei Verstößen gegen den Genehmigungsvorbehalt.
2.3	Das Mindestbeförderungsentgelt gilt nicht, sofern der Beförderungsauftrag nachweislich mindestens eine Stunde vor Fahrtantritt beim Mietwagenunternehmen eingegangen ist.
3.	<u>Höhe</u>
3.1	Das Mindestbeförderungsentgelt errechnet sich unabhängig von der Zahl der zu befördernden Personen aus dem Grundpreis zuzüglich eines Kilometerpreises multipliziert mit der Anzahl der gefahrenen Kilometer.
3.2	Die Höhe des Grundpreises beträgt 5,13 Euro.
3.3	Die Höhe des Kilometerpreises beträgt bis einschließlich 7 km 2,43 Euro.
3.4	Die Höhe des Kilometerpreises beträgt über 7 km 2,25 Euro.

3.5	Das Mindestbeförderungsentgelt wird auf ganze Cent kaufmännisch gerundet.
4.	Das in Ziffer 3. definierte Mindestbeförderungsentgelt beinhaltet die gesetzliche Mehrwertsteuer.
5.	Das Mindestbeförderungsentgelt darf überschritten werden. Das Mindestbeförderungsentgelt darf nicht unterschritten werden.
6.	<u>Rabatte</u>
	Das Mindestbeförderungsentgelt muss den Fahrgästen gegenüber komplett berechnet werden. Insbesondere dürfen Rabatte (einschließlich einer ganzen oder teilweisen Übernahme der Entgeltschuld, sog. entgeltauffüllende Zahlungen, Bonuszahlungen, Sonderzahlungen, Cashbacks, o. ä.), die vom Mietwagenunternehmen (§§ 2 Abs. 1 Nr. 4, 1 Abs. 1 PBefG, ggf. i. V. m. § 1 Abs. 1a PBefG) oder Dritten (insbesondere Vermittlern gemäß § 2 Abs. 1b PBefG) gewährt werden, nicht dafür sorgen, dass das vom Fahrgast zu entrichtende Beförderungsentgelt unterhalb des Mindestbeförderungsentgelts liegt.
7.	<u>Ordnungswidrigkeiten</u>
	Zuwerhandlungen gegen die Bestimmungen dieser Allgemeinverfügung stellen Ordnungswidrigkeiten nach § 61 Abs. 1 Ziffer 4 PBefG dar.
7.1	Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig als Unternehmer ein Entgelt im Mietwagenverkehr berechnet, das unterhalb des in Ziffer 3 genannten Mindestbeförderungsentgelts liegt.
7.2	Ordnungswidrig handelt auch, wer vorsätzlich oder fahrlässig als Unternehmer oder Vermittler Rabatte entgegen Ziff. 6 gewährt.
7.3	Vorsätzlich oder fahrlässig begangene Ordnungswidrigkeiten können nach § 61 Abs. 2 Alt. 2 PBefG mit einer Geldbuße bis zu 10.000 € geahndet werden, soweit sie nicht nach anderen Vorschriften mit Strafe bedroht sind.
8.	Die sofortige Vollziehung gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO wird für die Ziffern 1 bis 6 angeordnet.
9.	Die Allgemeinverfügung ergeht kostenfrei.

Gründe:

I.

Das Kreisverwaltungsreferat leitete als zuständige Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde für den örtlichen Gelegenheitsverkehr nach § 46 Abs. 2 Nrn. 1-3 PBefG von Amts wegen eine Prüfung darüber ein, ob tarifbezogene Regelungen für den Mietwagenverkehr zum Schutze der öffentlichen Verkehrsinteressen notwendig erscheinen.

Das Kreisverwaltungsreferat kann eine erhebliche Zunahme von taxiähnlichen Mietwagenverkehren im Bereich der Landeshauptstadt München feststellen. Durch die zunehmende Verbreitung appbasierter Vermittlungsplattformen, die Beförderungsdienstleistungen im Bereich der Landeshauptstadt München vermitteln, steigt die Anzahl der in München betriebenen Mietwagen stetig an. Der Anstieg erstreckt sich vor allem auf solche Mietwagen, die zwar ihre Beförderungsleistung im Bereich der Landeshauptstadt München anbieten, jedoch in einem anderen Landkreis genehmigt sind. Dabei wurde auch festgestellt, dass insbesondere im Münchener Umland eine so außergewöhnlich hohe Mietwagendichte je Einwohner besteht, dass anzunehmen ist, dass diese Mietwagen ihr Geschäft zu nicht unerheblichen Teilen in München und nicht in der Betriebssitzgemeinde finden.

Diese Mietwagenverkehre kennzeichnet, dass sie zur unmittelbaren Durchführung von Beförderungsaufträgen bereitgehalten und spontan gebucht und somit „taxiähnlich“ werden. Dies erfolgt jedoch ohne an die für Taxen herrschenden Pflichten, nämlich die Betriebspflicht (§ 21 PBefG), die Beförderungspflicht (§ 22 PBefG) oder die Tarifpflicht (§ 51 Abs. 5, § 39 Abs. 3 und 1 PBefG) gebunden zu sein.

Darüber hinaus hat das Kreisverwaltungsreferat festgestellt, dass sich die im Bereich der Landeshauptstadt München angewandte Preispolitik taxiähnlicher Mietwagenverkehre in sehr vielen Fällen dadurch auszeichnet, dass der behördliche Taxitarif systematisch unterboten wird. Lediglich bei unwirtschaftlichen Strecken, die das Taxi aufgrund der Beförderungspflicht bedienen muss, wurden gegenüber dem Taxitarif höhere Mietwagenpreise festgestellt. Auf wirtschaftlichen Strecken, auf die das Taxi im Rahmen seiner Mischkalkulation angewiesen ist, wurde ein systematisches Unterbieten festgestellt. Dies gilt insbesondere in den Fällen, in denen von den Mietwagenplattformen Rabatte gewährt werden. Die Untersuchung umfasste dabei verschiedene typische Teststrecken und einen mehrere Monate andauernden Zeitraum. Daneben wurde festgestellt, dass die Preise für Mietwagenfahrten hohen Schwankungen unterliegen, die für die Fahrgäste nicht vorhersehbar und intransparent sind.

Außerdem wurde festgestellt, dass die Auftragslage der Taxen bei Spontanfahrungen kontinuierlich abnimmt. Stattdessen findet eine Verlagerung auf regelmäßige Auftragsfahrten, wie z. B. Krankenfahrungen statt.

Weiterhin wurde im Rahmen von Betriebsprüfungen festgestellt, dass es bei im taxiähnlichen Bereich tätigen Mietwagenunternehmen regelmäßig zu systematischen Verstößen gegen personenbeförderungs- sowie arbeits- und sozialrechtliche Vorschriften kommt.

Daneben treten auch Konstellationen auf, in denen der Mietwagenverkehr in unmittelbarer Konkurrenz zum öffentlichen Personennahverkehr in Gestalt des Linienverkehrs (S-Bahn, U-Bahn, Bus) steht. Eine Konkurrenzsituation kann auftreten, sofern sich mehrere Personen einen Mietwagen teilen, anstelle den ÖPNV zu nutzen. Zum Tragen kommt dies vor allem bei Langstrecken.

Der Münchner Stadtrat hat mit der Mobilitätsstrategie 2035 die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zu einer der übergeordneten und wichtigsten verkehrspolitischen Zielstellung gemacht. Mit ihr soll der hohe Flächenverbrauch, die Überhitzung von Straßenräumen und insbesondere die THG- sowie Luftschadstoff- und Lärmemissionen reduziert werden.

II.

1. Das Kreisverwaltungsreferat der Landeshauptstadt München ist gem. § 51a Abs. 1, § 11 Abs. 1 PBefG, § 15 Abs. 1 Nr. 4, Abs. 2 Nr. 1 ZustV, Art. 9 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 GO sachlich und gem. § 11 Abs. 2 Nr. 2 PBefG örtlich für den Erlass dieser Allgemeinverfügung zuständig.

2. Die Genehmigungsbehörde kann zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen für den Verkehr mit Mietwagen, der in ihrem Bezirk betrieben wird, tarifbezogene Regelungen, insbesondere Mindestbeförderungsentgelte festlegen (§ 51a Abs. 1 PBefG).

2.1 Es handelt sich bei § 51a Abs. 1 PBefG um eine tatbestandslose Ermächtigungsgrundlage. Mindestbeförderungsentgelte können im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens erlassen werden.

2.2 Soweit in der Rechtswissenschaft vertreten wird, dass die Tatbestandsvoraussetzung eine Gefährdung der öffentlichen Verkehrsinteressen ist, ist dies aber auch erfüllt. Es liegt eine Gefährdung der öffentlichen Verkehrsinteressen vor.

Der Begriff der öffentlichen Verkehrsinteressen ist einheitlich für das gesamte PBefG und weit auszulegen. Er umfasst alle öffentlichen Interessen mit einem Verkehrsbezug. Insbesondere ist das Interesse der Allgemeinheit an einem sicheren, geordneten und zuverlässigen Verkehrsangebot für die Allgemeinheit umfasst.

2.2.1 Dies beinhaltet auch die Funktions- und Existenzfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes. Der Gesetzesbegründung ist mit Blick auf § 51a Abs. 1 PBefG zu entnehmen, dass die Vorschrift die Genehmigungsbehörde insbesondere ermächtigt, für den Verkehr mit Mietwagen Regelungen zur Unterbindung des Anbietens von Leistungen zu nicht marktgerechten Preisen zu treffen, soweit öffentliche Verkehrsinteressen dies erfordern. Hierbei können insbesondere Regelungen über Mindesttarife getroffen werden. Hiermit soll sichergestellt werden, dass das Level-Playing-Field der Verkehrsarten erhalten bleibt (BT-Drs. 19/26175 zu Nr. 28, S. 53). Unter einem Level-Playing-Field ist die Gewährleistung gleicher und fairer Wettbewerbsbedingungen für alle Teilnehmer eines Marktes zu verstehen. Übertragen auf den Gelegenheitsverkehr (§ 46 Abs. 1 u. 2 PBefG) bedeutet dies, dass öffentliche Verkehrsinteressen bereits dann gefährdet sind, wenn ein ungleicher, verzerrter oder gar ruinöser Wettbewerb zwischen zwei Verkehrsformen droht. Dies gilt insbesondere dann, wenn sich die Ungleichheit oder Verzerrung zulasten des nach dem Willen des Gesetzgebers grundsätzlich als im öffentlichen Verkehrsinteresse stehenden Taxigewerbes oder ÖPNV und zulasten des nach dem Willen des Gesetzgebers grundsätzlich jedenfalls nicht in gleichem Maße im öffentlichen Verkehrsinteresse stehenden Mietwagengewerbes auswirkt.

Mit dem Aufkommen appbasierter Vermittlungsangebote wurde dem Mietwagenverkehr ermöglicht, eine taxiähnliche Beförderungsdienstleistung anzubieten, die auf eine unmittelbare Beförderung ausgerichtet ist und – obgleich nur auf den ersten Blick – keinen nennenswerten Unterschied zum Taxiverkehr aufweist.

Andererseits besteht aus rechtlicher Sicht eine strikte Unterscheidung mit unterschiedlichen Verpflichtungen, die im Bereich des Taxigewerbes insbesondere die Betriebspflicht aus § 21 PBefG, die Tarifpflicht aus § 39 Abs. 3, 1 PBefG und die Beförderungspflicht aus § 22 PBefG sowie gegebenenfalls Pflichten im Hinblick auf die Barrierefreiheit gemäß § 64c PBefG umfassen.

Zwar sorgen insbesondere die Regelungen des § 49 Abs. 4 Sätze 2 bis 5 PBefG mit Blick auf den Mietwagenverkehr für eine Abgrenzung der beiden Verkehrsformen, jedoch sind diese Pflichten nicht geeignet, um eine ruinöse Konkurrenzsituation, die sich in preislicher Hinsicht entwickelt, nachhaltig zu unterbinden. Durch sog. Dumpingpreise im plattformbasierten Mietwagengewerbe, d.h. durch die systematische Unterschreitung eines wirtschaftlich rentablen Preises mit dem Ziel, Marktanteile zu gewinnen, entsteht die Gefahr, dass dem Taxigewerbe die Funktions- oder gar Existenzfähigkeit entzogen wird. An dieser Existenz- und Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes besteht jedoch ein erhebliches öffentliches Interesse. Dabei geht es nicht um den Schutz der wirtschaftlichen Interessen der Gewerbetreibenden. Vielmehr ist der Bestand eines (verlässlich und vorhersehbar) tarifgebundenen Verkehrsmittels, das den individuellen Bedürfnissen entspricht und als Teil der Daseinsvorsorge im Rahmen des ÖPNV (vgl. § 2 Regionalisierungsgesetz) tätig wird, als wichtiges öffentliches Verkehrsinteresse einzuordnen. Dass diesem Allgemeininteresse eine wichtige Rolle zukommt, wurde bereits durch die Urteile des Bundesverfassungsgerichtes vom 08. Juni 1960 (BVerfG 11,168) und vom 14. November 1989 (BVerfGE 81,70) bestätigt.

Die Regelungen aus § 49 Abs. 4 Sätze 2 bis 5 PBefG, die der Gesetzgeber zur Abgrenzung der Verkehrsformen geschaffen hatte, vermochten im Jahre 1989 noch eine Abgrenzung sicherzustellen, jedoch ist insbesondere aufgrund der technischen Entwicklung bei den Kommunikationsmitteln nunmehr von völlig anderen Voraussetzungen auszugehen, die auch der Gesetzgeber bei der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes erkannte und den Genehmigungsbehörden mit § 51a Abs. 1 PBefG entsprechende Regelungsmöglichkeiten einräumte, um diesem Ungleichverhältnis zu begegnen.

Vor dem Hintergrund der zunehmenden taxiähnlichen Betätigung der Mietwagenverkehre ist das öffentliche Verkehrsinteresse, das im Erhalt der Funktions- und Existenzfähigkeit des Münchner Taxigewerbes als wesentlicher und systemrelevanter Teil des ÖPNV zu sehen ist, berührt. Aufgrund der rechtlichen Bindungen des Taxigewerbes ist dieses auch gegenüber dem Mietwagenverkehr besonders schützenswert. Insbesondere ist der Taxiverkehr als Bestandteil des ÖPNV an die Beförderungs-, Betriebs-, und Tarifpflicht gebunden ist (§§ 21, 22, 51, 39 PBefG), während der Mietwagenverkehr eigenwirtschaftlich und ohne entsprechende der Allgemeinheit zugutekommende Verpflichtungen agiert. Die vorliegende Maßnahme dient mithin auch dazu, das bestehende Ungleichgewicht zu beseitigen und dadurch das verzerrte Wettbewerbsverhältnis der beiden Verkehrsformen Taxi und Mietwagen aufzulösen.

2.2.2 Doch auch die Verlagerung des Verkehrs vom Individualverkehr in kleineren Gefäßen zum Linienverkehr in größeren Gefäßen ist ein Aspekt des öffentlichen Verkehrsinteresses, der hier gefährdet ist. Wie gezeigt, sind insbesondere auf Langstrecken die Tarifstrukturen so, dass eine Incentivierung des Individualverkehrs zu befürchten ist. Diese geht beim Mietwagen aufgrund der gerade auf der Langstrecke niedrigeren Tarife weiter als beim Taxi.

2.2.3. Ein weiterer Aspekt der öffentlichen Verkehrsinteressen, die hier gefährdet sind, ergibt sich aus der vom Stadtrat beschlossenen Mobilitätsstrategie 2035 und dem dort festgesetzten Ziel der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Mietwagenverkehre mögen auf den ersten Blick die Effizienz des motorisierten Individualverkehrs erhöhen, ersetzen allerdings nicht (zwangsläufig) das private Kfz, sondern können das Fahrzeugaufkommen auf den Straßen steigern. Dies ist besonders dann der Fall, wenn ortsfremde Mietwagenunternehmen unzulässigerweise Fahrten im Stadtgebiet München durchführen und die Nachfrage nach taxiähnlichen Mietwagen durch nicht marktgerechte Preise gesteigert wird. Gleichzeitig werden möglicherweise durch die niedrigen Preise die öffentlichen Verkehrsmittel verdrängt und es steht damit dem Ziel der Mobilitätsstrategie entgegen, bis 2030 den Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs an allen Wegen auf 30 Prozent zu steigern. Mobilitätsformen, die ohne Vorgaben ausschließlich dem freien Markt nach handeln und im schlechtesten Fall nur wirtschaftlich profitable Siedlungsgebiete abdecken, fördern außerdem die soziale Ungleichheit und schließen Personen in sowieso schon unzureichend erschlossenen Gebieten aus.

2.2.4. Weiterhin ist ein Aspekt des öffentlichen Verkehrsinteresses die ordnungsgemäße und gesetzeskonforme Leistungserbringung durch die Mietwagenunternehmen. Regelmäßig verstoßen taxiähnlich operierende Mietwagenunternehmen gegen personenbeförderungs- sowie arbeits- und sozialrechtliche Vorschriften. Dies kann auf den erhöhten Preisdruck im Mietwagengewerbe zurückgeführt werden, der regelwidriges Verhalten zumindest incentiviert. Die Folge kann sein, dass die Wirtschaftlichkeit der Unternehmen nur dadurch erhalten werden kann, dass die Auslastung der Fahrzeuge durch rechtswidrige Fahrten ohne Rückkehr zum Betriebssitz erhöht wird oder Kosten durch eine nicht ordnungsgemäße Beschäftigung des Fahrpersonals eingespart werden. Insgesamt ist zudem zu bedenken, dass tarifbezogene Regelungen auch präventiv eingesetzt werden dürfen. Die Gefahren für das öffentliche Verkehrsinteresse müssen sich nicht erst realisieren, bevor die Regelung festgelegt werden darf.

Die tatbestandlichen Voraussetzungen zum Erlass von tarifbezogenen Regelungen für den im Bezirk der Landeshauptstadt München betriebenen Verkehr mit Mietwagen liegen mithin vor.

3. Die vorliegende Maßnahme fördert die gesetzliche Zielsetzung (den Schutz des öffentlichen Verkehrsinteresses). Sie greift zwar in die Berufsfreiheit der betroffenen Unternehmen gemäß Art. 12 Abs. 1 GG ein. Dieser Eingriff ist jedoch gerechtfertigt. Denn er dient mit dem Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen einem legitimen Ziel und ist auch geeignet und erforderlich, das Ziel zu fördern. Er ist zudem auch angemessen. Ein Eingriff in die Niederlassungsfreiheit (Art. 49 AEUV) liegt zwar mangels grenzüberschreitenden Sachverhalts nicht vor. Läge er vor, wäre er jedoch gerechtfertigt, da die Maßnahme einem zwingenden Grund des Allgemeinwohls dient und erforderlich und angemessen ist.

3.1 Die vorliegende Maßnahme verfolgt mit dem Schutz von öffentlichen Verkehrsinteressen in Gestalt des ÖPNV, der Funktions- und Existenzfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes, insbesondere der Sicherstellung eines Level-Playing-Fields, einen legitimen Zweck. Dabei ist zu beachten, dass die vorliegende Maßnahme nicht den Schutz wirtschaftlicher Interessen einzelner Taxiunternehmen verfolgt, sondern die Grundlage dafür sichert, dass auch in Zukunft ein an individuelle Bedürfnisse ausgerichtetes, tarifgebundenes Verkehrsmittel zur Verfügung steht, das einer Beförderungspflicht unterliegt und das damit als Teil des ÖPNV die Daseinsvorsorge gewährleistet. Auch ist die Maßnahme geeignet, um diesen Zweck zu erreichen, da durch ein Mindestbeförderungsentgelt im Mietwagenverkehr im vorliegenden Umfang eine Verzerrung der Wettbewerbsverhältnisse im Gelegenheitsverkehr zulasten des ÖPNV in Gestalt des Taxigewerbes und damit ein potentiell ruinöser Wettbewerb verhindert werden kann. Das Mindestbeförderungsentgelt ist als Maßnahme geeignet, da es eine einheitliche Preisuntergrenze und somit preislich gleiche Wettbewerbsbedingungen für Fahrten auf dem Bestellmarkt beider Verkehrsformen sichert.

3.2 Die Maßnahme ist weiterhin als erforderlich zu qualifizieren, da eine weniger einschneidende Maßnahme, die geeignet wäre, den beabsichtigten Zweck der Anordnung zu erreichen, nicht ersichtlich ist.

Insbesondere hat die Einführung des Tarifkorridors in München mit der damit einhergehenden Flexibilisierung der Taxitarife nicht dazu geführt, dass das gesetzgeberische Ziel eines „Level-Playing-Fields“ erreicht und der ruinöse Wettbewerb zulasten des Taxigewerbes unterbunden wurde. Auch eine Erweiterung des Taxitarifkorridors ohne die Einführung von Mindestbeförderungsentgelten wäre nicht geeignet, da dadurch lediglich das Preisniveau abgesenkt, aber weiterhin von Mietwagenunternehmen unterboten werden könnte. Auch konsequente aufsichtliche Arbeit zur Ahndung von Verstößen gegen Pflichten aus dem Personenbeförderungsrecht allein kann ohne die Ahndungsmöglichkeit von Verstößen gegen Mindestbeförderungsentgelte nicht zu einem ausgeglichenen Wettbewerbsverhältnis führen. Fahrgäste, die bei der Auswahl des Beförderungsmittels vor allem auf das anfallende Entgelt achten, sind trotz einer Tarifflexibilisierung im Taxi geneigt, den Mietwagen zu bevorzugen. Dies leistet einer Abwanderung vom ÖPNV hin zum Mietwagenverkehr Vorschub.

3.3 Die Anordnung ist auch im engeren Sinne verhältnismäßig.

Es handelt sich bei der angeordneten Maßnahme um einen Eingriff in die Berufsausübung. Eingriffe dieser Art sind zulässig, sofern sie sich an sachgerechten und vernünftigen Gründen des Gemeinwohls orientieren (vgl. BVerfG, 11.06.1958, 1 BvR 596/56).

Die Maßnahme, die gemessen an der Dreistufentheorie des Bundesverfassungsgerichtes einen Eingriff 1. Stufe darstellt, ist als sachgerecht einzuordnen, da der Erhalt der Funktions- und Existenzfähigkeit des Münchner Taxigewerbes als Teil des ÖPNV als vernünftiger Grund des Gemeinwohls im Vordergrund steht. Folglich ist dem Interesse der betroffenen Mietwagenunternehmen, welches letztlich in dem wirtschaftlichen Interesse begründet ist, die Attraktivität eigener Beförderungsdienstleistungen durch günstigere Beförderungsentgelte zu steigern und Fahrgäste des ÖPNV für die eigene Beförderungsleistung zu gewinnen, nicht der Vorrang einzuräumen.

Das Mindestbeförderungsentgelt findet nur auf solche Beförderungen Anwendung, die spontan gebucht werden, nicht aber auf solche, die mindestens eine Stunde im Voraus gebucht werden. Diese Einschränkung sorgt dafür, dass die Regelung nur auf den taxiähnlichen Mietwagenverkehr Anwendung findet, nicht aber auf klassischen Mietwagenverkehr. Eine solche Regelung ist angesichts des beschränkten Betroffenenkreises im Lichte der Verhältnismäßigkeit und des geringeren Eingriffs zu bevorzugen.

Die Höhe des Mindestbeförderungsentgeltes ist angemessen. Sie orientiert sich an der derzeit geltenden Taxitarifordnung und bildet den Grund- und Kilometerpreis abzüglich des für Taxen geltenden Tarifkorridors ab. Dabei werden die Wartezeitbestandteile des Tarifs sowie die für Taxen obligatorischen Zuschläge nicht berechnet. Mietwagen werden insofern keine unverhältnismäßig restriktiven oder gegenüber dem Taxi besonders nachteiligen Vorgaben gemacht. Da nur der taxiähnliche Mietwagenverkehr von der Allgemeinverfügung betroffen ist, erscheint eine Orientierung am Taxitarif folgerichtig. Weiterhin ist die Höhe des Taxitarifs auch deshalb angemessen, weil der Taxitarif unter Berücksichtigung der Vorgaben des § 39 Abs. 2 Satz 1 PBefG gebildet wird. Da die Kostenstrukturen im Mietwagen- und Taxiverkehr zwar nicht identisch, wohl aber vergleichbar sind, erscheint die Höhe des Tarifs deshalb auch im Wesentlichen für das Mietwagengewerbe passend. Weiterhin ist nicht zu erwarten, dass den bereits bestehenden Mietwagenunternehmen dadurch die Existenzgrundlage entzogen wird.

Dass die Preise im taxiähnlichen Mietwagenverkehr bei entsprechender Nachfrage auch über denen des Taxiverkehrs liegen und dennoch eine Nachfrage nach Mietwagen besteht, zeigt, dass die Verkehrsform Mietwagen auch weiterhin einen Anteil im gesamtstädtischen Beförderungsangebot ausmachen wird.

Die strukturellen Nachteile, die das Mietwagengewerbe gegenüber dem Taxigewerbe hat (insb. höherer Mehrwertsteuersatz, Rückkehrpflicht u. ä.), können nicht als Argument gegen ein Mindestbeförderungsentgelt herangezogen werden. Denn sie müssten – wenn überhaupt – preisstärkernd wirken, so dass sie eher für ein Mindestbeförderungsentgelt sprechen könnten als dagegen. Sie sind zudem unzureichend, um das Level-Playing-Field zwischen Taxi und Mietwagen herzustellen und die übrigen Aspekte des öffentlichen Verkehrsinteresses nachhaltig zu schützen.

Die Einbeziehung von Rabatten in die Allgemeinverfügung ist erforderlich, um sicherzustellen, dass das Level-Playing-Field nicht unterlaufen wird. Aus Fahrgastsicht ist es entscheidend, welcher Betrag dem Fahrgast berechnet wird, nicht welcher Betrag beim Unternehmer verbleibt. Eine Reduzierung des Fahrpreises durch Rabatte jeglicher Art würde deshalb die Wirksamkeit des Mindestbeförderungsentgelts untergraben. Zudem stellen solche Rabatte Umgehungsversuche (§ 6 PBefG) dar.

Die Einbeziehung von Fahrten, die über das Gebiet der Landeshauptstadt hinaus gehen, ist angemessen. § 51a Abs. 1 PBefG erlaubt der Genehmigungsbehörde, tarifbezogene Regelungen für den Verkehr mit Mietwagen, „der in ihrem Bezirk betrieben wird“, festzulegen. Die Ermächtigungsgrundlage knüpft damit an den Ort der Verkehrserbringung und nicht an den Ort der Genehmigung an. Der Wortlaut beschränkt den Anwendungsbereich dabei nicht auf solche

Verkehre, die „ausschließlich“ im Genehmigungsbezirk erbracht werden. Vielmehr ist er so offen formuliert, dass auch „teilweise“ im Bezirk der Genehmigungsbehörde betriebene Verkehre umfasst sind. Dies schließt grundsätzlich auch ein- und ausbrechende Verkehre ein. Diese Auslegung entspricht auch dem Sinn und Zweck der Vorschrift. Denn typischerweise stehen Taxen und andere öffentliche Verkehrsmittel nicht nur mit den rein innerörtlichen Mietwagenverkehren in Konkurrenz, sondern auch mit dem ein- und ausbrechenden Verkehr. Dies gilt in besonderer Weise in Metropolregionen wie München (z. B. bei Fahrten zwischen dem Stadtgebiet und dem Flughafen). Darüber hinaus würde eine einschränkende Auslegung, bei der nur rein innerörtliche Verkehre umfasst wären, Umgehungsversuchen Vorschub leisten, bei denen Fahrten über die Bezirksgrenze hinaus gebucht, aufgrund starker, künstlicher Rabattierungen dann aber trotzdem unterhalb des Mindestbeförderungsentgelts abgerechnet und tatsächlich nur bis zur Bezirksgrenze erbracht werden. Insofern ist bei der Auslegung des § 51a Abs. 1 PBefG die Wertung des § 6 PBefG zu berücksichtigen, der Umgehungen ausschließt. Vorliegend werden zudem nur solche „grenzüberschreitenden“ Fahrten umfasst, die auch im Pflichtfahrbereich der Taxitarifordnung liegen. Bei diesen ist eine Gefährdung der öffentlichen Verkehrsinteressen erkenntlich, da hier eine unmittelbare Konkurrenzsituation zum örtlichen Taxigewerbe besteht.

Ein- und ausbrechende Fahrten, die nicht zumindest im Pflichtfahrbereich beginnen oder enden, sind vom Mindestbeförderungsentgelt hingegen nicht umfasst. Damit betrifft das Mindestbeförderungsentgelt solche Mietwagenverkehre nicht, die nicht in Konkurrenz zum Taxi stehen oder die zwar in Konkurrenz zum Taxi stehen, aber Strecken betreffen, auf denen auch das Taxi den Fahrpreis frei verhandeln darf.

Schon der Schutz von öffentlichen Verkehrsinteressen in Gestalt des ÖPNV, der Funktions- und Existenzfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes, insbesondere der Sicherstellung eines Level-Playing-Fields allein rechtfertigt die Maßnahme. Hinzu treten jedoch die weiteren mit der Maßnahme geschützten Aspekte des öffentlichen Verkehrsinteresses, die insgesamt noch verstärkt auf die Angemessenheit einzahlen:

Auch der Linien-ÖPNV wird geschützt. In Konstellationen, in denen Mietwagenfahrten regelmäßig günstiger sind, insbesondere bei Gruppenfahrten, wird der Preisabstand reduziert.

Die ordnungsgemäße und gesetzeskonforme Leistungserbringung durch die Mietwagenunternehmen wird gefördert, da die hier gewählten Mindestbeförderungsentgelte einen wirtschaftlichen Betrieb unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zumindest erleichtern. Insofern wäre eine Intensivierung der Kontrollen kein gleich geeignetes Mittel; die Kontrollen sind bereits intensiv, gleichzeitig ist eine vollumfängliche Kontrolle praktisch unmöglich, sondern sie muss sich auf Stichproben beschränken.

Zudem wird durch die Annäherung der Mietwagentarife an den Taxitarif der starke Anreiz, den der Mietwagen derzeit zum Umstieg auf den Individualverkehr bieten bzw. die hierdurch verursachte Verkehrsinduktion, verringert.

3.4. Die angeordnete Maßnahme steht auch im Einklang mit unionsrechtlichen Vorschriften.

3.4.1 Die Dienstleistungsfreiheit aus Art. 56 AEUV greift vorliegend nicht, da für den freien Dienstleistungsverkehr auf dem Gebiet des Verkehrs, die Bestimmungen des Titels über den Verkehr gelten (Art. 58 Abs. 1 AEUV).

3.4.2. Ferner steht die vorliegende Maßnahme im Einklang mit der Niederlassungsfreiheit aus Art. 49 AEUV.

Mit Blick auf den Schutzbereich handelt es sich zwar grundsätzlich um eine geschützte Tätigkeit, da die Maßnahme sich an auf Dauer eingerichtete selbstständige Erwerbstätige richtet und Staatsangehörige von Mitgliedsstaaten der Europäischen Union betrifft (Art. 20, Art. 54 AEUV), jedoch mangelt es bereits an einem grenzüberschreitenden Bezug. Die betroffenen Mietwagenunternehmen sind bereits kraft Gesetzes (§ 13 Abs. 1 Nr. 4 PBefG) verpflichtet, einen Betriebsitz im Inland einzurichten und aufrechtzuerhalten, sodass sich die Maßnahme ausschließlich an Unternehmen richtet, die in Deutschland ansässig sind. Ein grenzüberschreitender Verkehr mit Mietwagen ist weder nach nationalen noch nach unionsrechtlichen Vorschriften zulässig. Selbst wenn jedoch von einem Potenzial transnationaler Aktivität ausgegangen und damit eine weite Auslegung des Schutzbereiches zu Grunde gelegt wird, ist die Anordnung nicht zu beanstanden.

Eine direkte Diskriminierung scheidet bereits deshalb aus, da die Maßnahme keine an die Staatsangehörigkeit gebundene Entscheidung darstellt.

Weiterhin ist die Maßnahme auch nicht als indirekte Diskriminierung bzw. Maßnahme gleicher Wirkung i.S.d. Dassonville-Formel einzustufen, da die Grundlage der Maßnahme auf einer nationalen Bestimmung beruht (§ 51a Abs. 1 PBefG i.V.m. der vorliegenden Anordnung), die für alle betroffenen Wirtschaftsteilnehmenden, die ihre Tätigkeit auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München ausüben, gleichermaßen Anwendung findet.

Allerdings bedingt die Festsetzung von Mindestentgelten im vorliegenden Umfang, dass sich die Möglichkeiten der Preisgestaltung von Mietwagenunternehmen einschränken, weil diese zumindest mit Blick auf die Untergrenze nunmehr behördlich bestimmt ist. Folglich kann von einer potenziell geringeren Attraktivität für die Niederlassung eines Mietwagenunternehmens ausgegangen und damit ein Eingriff in den Schutzbereich angenommen werden.

Ein solcher Eingriff findet jedoch seine Rechtfertigung in zwingenden Gründen des Allgemeinwohls. Vorliegend dient die Maßnahme dem Schutz der guten Organisation der Beförderung, des Verkehrs und des öffentlichen Raums. Konkret sichert die Anordnung von Mindestentgelten die daseinsvorsorgende Kraft des ÖPNV vor einem Ausbluten durch günstigere Alternativen. Dies alleine rechtfertigt schon den Eingriff. Daneben dient die Maßnahme dem Umweltschutz, indem sie den Umstieg auf den MIV weniger attraktiv macht, und der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sowie dem Schutz der Arbeitnehmenden, indem sie die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben im Mietwagenverkehr erleichtert. Mithin dient die Maßnahme einer Reihe von Zielen, die gleichzeitig sowohl öffentliche Verkehrsinteressen im Sinne des § 51a Abs. 1 PBefG als auch zwingende Gründe des Allgemeininteresses im Sinne der Rechtsprechung des EuGH sind.

Die Maßnahme ist auch geeignet und erforderlich diese Schutzwirkung zu entfalten. Sie geht nicht über das hierfür erforderliche Maß hinaus. Das Interesse der betroffenen Mietwagenun-

ternehmen an einer weiterhin bestehenden völligen Preisflexibilität muss gegenüber den genannten zwingenden Gründen des Allgemeinwohls zurücktreten. Insofern gelten die bereits zur Berufsfreiheit getätigten Aussagen entsprechend.

4. Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieser Allgemeinverfügung stellen Ordnungswidrigkeiten nach § 61 Abs. 1 Ziffer 4 PBefG dar.

Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig als Unternehmer ein Entgelt im Mietwagenverkehr berechnet, das unterhalb des in Ziffer 3 genannten Mindestbeförderungsentgelts liegt.

Ordnungswidrig handelt auch, wer vorsätzlich oder fahrlässig als Unternehmer oder Vermittler Rabatte entgegen Ziff. 6 gewährt.

Vorsätzlich oder fahrlässig begangene Ordnungswidrigkeiten können nach § 61 Abs. 2 Alt. 2 PBefG mit einer Geldbuße bis zu 10.000 € geahndet werden, soweit sie nicht nach anderen Vorschriften mit Strafe bedroht sind.

5. Die sofortige Vollziehung der oben genannten Allgemeinverfügung nach § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO wird angeordnet. Gegen die Allgemeinverfügung erhobene Rechtsbehelfe haben damit keine aufschiebende Wirkung. Die sofortige Vollziehung ist erforderlich, weil der Zweck der Allgemeinverfügung im Falle von Verzögerung vereitelt würde. Denn die Beeinträchtigungen für das öffentliche Verkehrsinteresse treten bereits jetzt ein und verstärken sich mit jedem Moment, in dem die Allgemeinverfügung nicht wirksam ist. Je länger die Mietwagenunternehmen ihre strukturellen Wettbewerbsvorteile, die sich aus dem fehlenden Level-Playing-Field ergeben, weiter zulasten des fairen Wettbewerbs ausnutzen können, desto stärker werden die wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Taxiunternehmen, was zu nachhaltigen und ab einer gewissen Dauer und Intensität auch unumkehrbaren Verwerfungen unter den Verkehrsformen führen würde. Unternehmen, denen die wirtschaftliche Grundlage entzogen wird, werden den Taxibetrieb einstellen oder sogar zahlungsunfähig werden. Vor diesem Hintergrund überwiegt das öffentliche Vollzugsinteresse das private Aussetzungsinteresse der betroffenen Mietwagenunternehmen. Dies allein rechtfertigt schon die sofortige Vollziehung. Die obigen Ausführungen gelten entsprechend für die übrigen Aspekte des öffentlichen Verkehrsinteresses, die mit der Maßnahme geschützt werden. Auch diese Aspekte werden mit dem Zuwarten immer weiter beeinträchtigt.

6. Die vorliegende Allgemeinverfügung wird im überwiegenden öffentlichen Interesse von Amts wegen vorgenommen, so dass sachliche Kostenfreiheit herrscht (Art. 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 Alt. 1 KG).

7. Nach Art. 41 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG gilt bei der öffentlichen Bekanntgabe eines schriftlichen Verwaltungsaktes dieser zwei Wochen nach der ortsüblichen Bekanntmachung als bekannt gegeben.

Rechtsbehelfsbelehrung:

(...)

Anlage

1 Verordnung der Landeshauptstadt München über Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für den Verkehr mit Taxen (Taxitarifordnung) in der Fassung der Bekanntmachung vom 19.02.2021 (MüABI. S. 98), die zuletzt durch die Verordnung vom **XX.XX.XXXX** (MüABI. S. **XX**) geändert worden ist