

Telefon: 089/233 - 45160

Kreisverwaltungsreferat
Hauptabteilung III
Gewerbeangelegenheiten und
Verbraucherschutz
Gewerblicher Kraftverkehr
KVR-III/23

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

**Münchner 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

**Unverzögliche Einführung von Mindestpreisen für Mietwagenunternehmen (Uber & Co.)
–Jetzt wird gehandelt!**
Antrag Nr. 20-26 / A 06428 von der Die Linke / Die PARTEI Stadtratsfraktion München
vom 19.02.2026

Tarifkonzept für eine faire Mobilität im Mietwagenverkehr
Antrag Nr. 101-23-26 des Migrationsbeirats vom 01.12.2025

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 19154

Beschluss des Kreisverwaltungsausschusses vom 28.04.2026 (VB)
Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht
zum beiliegenden Beschluss

Anlass	Mit Stadtratsbeschluss vom 20.07.2025 wurde das Kreisverwaltungsreferat beauftragt, mit den Plattformbetreibern, die Personenbeförderung mit Mietwagen vermitteln, Vereinbarungen u.a. zu Mindestpreisen zu schließen. Die geführten Gespräche sowie die rechtliche Prüfung lassen jedoch eine gemeinsame Vereinbarung zur Preisstruktur nicht zu. Daher wird die Allgemeinverfügung zur Einführung von Mindestbeförderungsentgelten für den Verkehr mit Mietwagen erneut eingebracht.
Inhalt	Es wird über den Erlass einer Allgemeinverfügung entschieden, welche Mindestbeförderungsentgelte für den Verkehr mit Mietwagen nach § 51a Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz regelt.
Gesamtkosten / Gesamterlöse	-/-
Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja, positiv

Entscheidungsvorschlag	Dem Erlass der Allgemeinverfügung zur Regelung von Mindestbeförderungsentgelten im Verkehr mit Mietwagen wird zugestimmt.
Gesucht werden kann im RIS auch unter	Mindestbeförderungsentgelt, Mindesttarif, Mietwagen, Personenbeförderungsgesetz, PBefG, Gewerblicher Kraftverkehr
Ortsangabe	Stadtgebiet München

Telefon: 089/233 - 45160

Kreisverwaltungsreferat
Hauptabteilung III
Gewerbeangelegenheiten und
Verbraucherschutz
Gewerblicher Kraftverkehr
KVR-III/23

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

**Münchner 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

Gleichlautender Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 30.07.2025
Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16044

**Unverzögliche Einführung von Mindestpreisen für Mietwagenunternehmen (Uber & Co.)
–Jetzt wird gehandelt!**
Antrag Nr. 20-26 / A 06428 von der Die Linke / Die PARTEI Stadtratsfraktion München
vom 19.02.2026

Tarifkonzept für eine faire Mobilität im Mietwagenverkehr
Antrag Nr. 101-23-26 des Migrationsbeirats vom 01.12.2025

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 19154

Anlagen:

- Anlage 1 (A1): Entwurf einer Allgemeinverfügung der Landeshauptstadt München über die
Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten für den Verkehr mit Mietwagen
- Anlage 2 (A2): StR-Antrag A 04937
- Anlage 3 (A3): StR-Antrag A 06428
- Anlage 4 (A4): Antrag Migrationsbeirat 101-23-26
- Anlage 5 (A5): Stellungnahme Hauptzollamt München vom 16.03.2026
- Anlage 6 (A6): Schreiben an das Bundesministerium für Verkehr vom 17.11.2025

Beschluss des Kreisverwaltungsausschusses vom 28.04.2026 (VB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

I. Vortrag der Referentin	3
1. Ausgangslage	3
2. Gespräche mit Plattformbetreibern	4
3. Rechtliche Einschätzung der Handlungsmöglichkeiten	5
4. Allgemeinverfügung	6
4.1. Gefährdung des öffentlichen Verkehrsinteresses	6
4.2. Ausgestaltung des Mindestbeförderungsentgeltes	10
5. Städtevergleich	11
6. Kontrolltätigkeit	12
7. Arbeitgebereigenschaft der Vermittlungsplattformen	12
8. Evaluierung	13
9. Klimaprüfung	13
10. Behandlung der Stadtratsanträge und Antrag des Migrationsbeirates	13
11. Abstimmung mit den Referaten und Fachstellen	14
11.1. Taxikommission	14
11.2. Mobilitätsreferat	14
12. Anhörung Bezirksausschüsse	14
13. Unterrichtung der Korreferentin und des Verwaltungsbeirates	14
14. Nichteinhaltung der Zuleitungsfrist	14
II. Antrag der Referentin	15
III. Beschluss	15

I. Vortrag der Referentin

1. Ausgangslage

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) im Jahr 2021 verfolgte der Gesetzgeber das Ziel, auf dem Personenbeförderungsmarkt ein sogenanntes „Level-Playing-Field“ der Verkehrsarten zu erhalten (BT-Drs. 19/26175 zu Nr. 28, S. 23). Dazu wurde unter anderem in § 51a Abs. 1 PBefG geregelt, dass die Genehmigungsbehörde zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen für den Verkehr mit Mietwagen, der in ihrem Bezirk betrieben wird, tarifbezogene Regelungen, insbesondere Mindestbeförderungsentgelte festlegen kann.

Mit Beschluss der Münchner Taxikommision vom 14.10.2022 sowie dem Stadtratsantrag Nr. 20 – 26 / A 04937 vom 20.06.2024 der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste, SPD / Volt - Fraktion wurde das Kreisverwaltungsreferat mit der Prüfung der Einführung von Mindestbeförderungsentgelten für den Verkehr mit Mietwagen beauftragt.

Nach einer umfassenden Prüfung kam das Kreisverwaltungsreferat in Übereinstimmung mit dem Mobilitätsreferat zu dem Ergebnis, dass zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen der Erlass einer Allgemeinverfügung zur Regelung von Mindestbeförderungsentgelten für den Verkehr mit Mietwagen nach § 51a Abs. 1 PBefG geboten ist. Das Kreisverwaltungsreferat hatte daher eine Beschlussvorlage für den Stadtrat erstellt, die als Tagesordnungspunkt für die geplante Sitzung des Kreisverwaltungsausschusses vom 29.04.2025 bzw. die Vollversammlung am 30.04.2025 vorgesehen war. Da die Ausschusssitzung jedoch abgesagt wurde, konnte keine Behandlung der Beschlussvorlage im Stadtrat erfolgen. Die öffentliche Beschlussvorlage war bereits im Ratsinformationssystem einsehbar und wurde Thema von Medien- und Presseberichterstattung.

In einem am 12.05.2025 vom Oberbürgermeister initiierten Austausch wurde deutlich, dass das Taxigewerbe keine Alternativen zu einem Mindestbeförderungsentgelt zur Entlastung ihres Gewerbes und Verbesserung der Angebotsdiskrepanz zum taxiähnlichen Mietwagen sieht, während hingegen dies vom Mietwagengewerbe abgelehnt wird.

Am 18.07.2025 wurde daher die Münchner Taxikommision erneut mit der Einführung von Mindestbeförderungsentgelten befasst und hat sich mehrheitlich dafür ausgesprochen.

Die Beschlussvorlage Nr. 20-26 / V 16044 wurde der Sitzung des Kreisverwaltungsausschusses vom 29.07.2025 bzw. in der Vollversammlung am 30.07.2025 behandelt. Ein Erlass der Allgemeinverfügung über die Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten für den Verkehr mit Mietwagen wurde zu diesem Zeitpunkt abgelehnt. Mit Mehrheit der Mitglieder des Stadtrates wurde folgender Änderungsantrag beschlossen:

„Die Stadtverwaltung wird beauftragt, mit den Plattformbetreibern die im Rahmen des § 49 PBefG - Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen anbieten, eine Vereinbarung abzuschließen, die neben einem Mindestpreis auch einen Maximalpreis bei hohem Fahrtaufkommen im Rahmen eines Preiskorridors vorsieht und für das Stadtgebiet München festlegt. Zudem ist die Festlegung von Mindesthonoraren und/oder Mindestlöhnen im Rahmen der Vereinbarung zu prüfen.

Grundlage für den jeweils gültigen Preis bleibt immer der jeweilige durch das KVR und den Stadtrat beschlossene Taxi-Tarif. Ziel sollte dabei sein, zwischen dem Maximalpreis und dem Minimalpreis einen Durchschnitt für die Entlohnung der Fahrdienstleistung zu schaffen, der sich im Rahmen der von der Taxikommision und dem Stadtrat festgelegten Werten bewegt.

Hierfür ist eine Veröffentlichungspflicht für einzelne Parameter einer Fahrt und damit auch den Prozentsatz (um den vom Taxipreis abgewichen wird) als Teil der Vereinbarung zu prüfen.

Generell ist die Tarifstruktur und die Notwendigkeit eines Mindestentgeltes für alle (Taxi, Mietwagen) in Abstimmung mit allen Beteiligten zu diskutieren und zu überarbeiten.

Sollte diese Vereinbarung von einem der Plattformbetreiber nicht bis zum 30.06.2026 unterzeichnet werden, so wird diese Vorlage zum Mindestpreis erneut in den Stadtrat eingebracht.“

Zudem wurde der Oberbürgermeister 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.

Das Kreisverwaltungsreferat hat sich den Aufträgen des Stadtrats angenommen. Im Folgenden werden die Ergebnisse und die sich hieraus ergebenden Schlussfolgerungen dargestellt:

2. Gespräche mit Plattformbetreibern

Um den Aufträgen des Stadtrats nachzukommen, wurde zunächst versucht, im Austausch mit den Betroffenen gemeinsam entsprechende Maßnahmen zu entwickeln. Nachdem die Vermittlungsplattformbetreiber Uber, Bolt und FreeNow nur zögerlich auf das Schreiben von Herrn Oberbürgermeister Reiter vom 26.08.2025 (siehe RathausUmschau vom 28.08.2025) reagiert hatten, fanden am 10.12.2025 und 29.01.2026 Gespräche im Kreisverwaltungsreferat mit Vertretern o.g. Unternehmen statt. Zusammenfassend können folgende Ergebnisse festgehalten werden:

a) Festlegung eines Mietwagen-Preiskorridors (Mindest- und Maximalpreis)

Es konnte kein Konsens in der Frage erreicht werden, wie ein Preiskorridor ausgestaltet werden müsste, um die Rahmenbedingungen des Stadtratsbeschlusses und das Ziel eines „Level-Playing-Fields“ der Verkehrsarten zu erreichen. Insbesondere besteht bei den auf maximale Preisflexibilität und Gewinnerzielung fokussierten Plattformen keine Bereitschaft, sich am Taxitarif bzw. einem Taxitarifkorridor zu orientieren, ohne dass dieser über die Grenzen der Auskömmlichkeit strapaziert würde. Unzureichend ist außerdem die Bereitschaft, Unternehmenskennzahlen und Einblicke in die Preisgestaltung zu gewähren, um Anhaltspunkte für einen Mietwagen-Preiskorridor zu liefern.

b) Festlegungen von Mindesthonoraren an Subunternehmen

Der Forderung liegt die Intention zu Grunde, dass die Preisgestaltung eine wirtschaftliche Betriebsführung der Subunternehmen ermöglichen soll. Die Plattformen sehen die Hauptverantwortung für eine wirtschaftliche Betriebsführung bei den Mietwagenunternehmen und daher nur begrenzte Steuerungsmöglichkeiten, Einfluss auf die tatsächlichen Lohnzahlungen bei Subunternehmen zu nehmen. Sie betonen hier ihre Rolle als Vermittler und nicht als Arbeitgeber bzw. Unternehmen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes.

Da die Bezahlung der Honorare einer zivilrechtlichen Vereinbarung zwischen den privaten Parteien (Plattformbetreiber, Mietwagenunternehmen und Fahrer) unterliegt, kann die LHM darauf keinen verbindlichen Einfluss nehmen.

c) Festlegungen für mehr Preistransparenz (Unterschied zwischen Taxi und Mietwagen) und technische Lösungen zur Verhinderung von Pflichtverstößen

Die Plattformen bieten bereits jetzt die Möglichkeit, dass die Kund*innen den Fahrpreis vor Beginn der Fahrt sehen können. Auch ist das Angebot von Taxen in die Apps integriert. Eine detailliertere Aufschlüsselung der Preise für die Endkund*innen wird aus rechtlicher Sicht als schwer umsetzbar angesehen. Für Fahrer*innen besteht bereits jetzt Transparenz, da eingesehen werden könne, welcher Anteil des Preises bei der Fahrt für das Fahrpersonal übrigbleibt.

Das KVR stellt fest, dass die in den Plattform-Apps vorgesehenen Mechanismen, um die Rückkehrpflicht nach Abschluss eines Beförderungsauftrags zum Betriebssitz durchzusetzen, leicht umgangen werden können. Vorschläge, strengere technische Hürden in die Plattformen zu integrieren wurden nicht vorgebracht. Auch zum Vorschlag einer regionalen Abgrenzung des Vermittlungsgebiets, damit nur noch Unternehmen an München grenzender Landkreise Fahraufträge in München ausführen dürfen, konnte keine Einigung erzielt werden.

Ein allseitiges Interesse besteht dagegen an einem Datenabgleich zwischen Plattformen und KVR, um ungenehmigte Unternehmen zu identifizieren, und diese in den Vermittlungsplattformen zu sperren. Hierzu prüft das KVR den Vorschlag eines sog. „Memorandum of Understanding“, das die Rahmenbedingungen für einen Datenabgleich festlegen könnte.

Abseits dieser konkreten Themen trat die Frage auf, ob sich die Plattformbetreiber – abseits der tariflichen Einschränkungen – vorstellen könnten, das taxiähnliche Mietwagensegment aufzugeben und ihre Fahrten nur noch an Taxen zu vermitteln. Hierfür bestand keine Gesprächsbereitschaft. Weiterhin wollte man sich nicht mehrheitlich für die Einführung eines „Einheitsgewerbes“ aussprechen, das den Taxi- und Mietwagenverkehr in einer gemeinsamen Verkehrsform bündeln und damit Ungleichheiten beseitigen würde.

Fazit: Die Gespräche zeigten, dass zwar im Vorfeld große Bereitschaft signalisiert wurde, durch Compliance Maßnahmen an einer Beseitigung rechtswidriger Zustände beizutragen, die Plattformen aufgrund ihrer Gewinnorientierung jedoch konkrete und wirksame Maßnahmen entweder generell ausgeschlossen haben oder nur in einer sehr abgeschwächten und damit nicht mehr geeigneten Form weiterverfolgen wollten.

3. Rechtliche Einschätzung der Handlungsmöglichkeiten

Parallel zu den geführten Gesprächen wurde auch umfassend geprüft, inwiefern die Aufträge des Stadtrats – insbesondere zu Beförderungsentgelten – rechtssicher umgesetzt werden könnten.

Ein öffentlich-rechtlicher Vertrag mit den Plattformbetreibern hinsichtlich der vom Stadtrat beschlossenen Inhalte kommt nicht in Betracht. Die Vermittlungsplattformen sind nicht Inhaber einer personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung und etwaige Preisgestaltungen zwischen den Plattformbetreibern und Mietwagenunternehmen sind daher ebenso wie die Zahlung von sog. Mindesthonoraren lediglich privatrechtlicher Natur. Aufgrund der Privatautonomie kann hier nicht eingegriffen werden. Zudem sieht das Personenbeförderungsrecht eine Möglichkeit vor, im Bereich des öffentlichen Rechts Mindesttarife im Mietwagenverkehr zu regeln. Somit ist ein Ausweichen auf einen zivilrechtlich gestaltenden Vertrag nicht möglich, da die Landeshauptstadt in diesem Fall nicht wie ein Privater handeln würde und im öffentlichen Recht der Grundsatz gilt: „Keine Flucht ins Privatrecht“.

Auch einseitige Verpflichtungs-/Absichtserklärungen der Plattformbetreiber begegnen zum einen bereits kartellrechtlich erheblichen Bedenken, darüber hinaus könnte deren Einhaltung nicht hoheitlich durchgesetzt werden.

Aufgrund der fehlenden Kooperationsbereitschaft der Plattformbetreiber sowie der rechtlichen Rahmenbedingungen ist eine Allgemeinverfügung folglich das einzig zulässige und effektive Mittel, um faire Wettbewerbsbedingungen zwischen Taxi und Mietwagen herzustellen.

4. Allgemeinverfügung

Die rechtliche Prüfung hat ergeben, dass die Voraussetzungen für den Erlass einer Allgemeinverfügung zur Regelung von Mindestbeförderungsentgelten für den Verkehr mit Mietwagen im Stadtgebiet gegeben sind. Hierbei wurde auch berücksichtigt, dass die Stadt Leipzig bei einem Versuch, derartige Regelungen gegenüber einzelnen Mietwagenunternehmen umzusetzen, vor dem Verwaltungsgericht gescheitert ist. Allerdings ist die Situation in München aufgrund der aus zahlreichen umliegenden Landkreisen einfahrenden Mietwägen sowie der bereits vorhandenen Präsenz dieser Branche auf dem Beförderungsmarkt mit Leipzig nicht vergleichbar. In München kann somit nicht von einer lediglich abstrakten Gefährdung des öffentlichen Verkehrsinteresses ausgegangen werden. Zudem wurde in Leipzig lediglich die Höhe des Mindestbeförderungsentgelts und nicht dessen grundsätzliche Zulässigkeit beanstandet (VG Leipzig, Urteil vom 15.11.2024 – 1 K 311/23).

4.1. Gefährdung des öffentlichen Verkehrsinteresses

Nach einer umfassenden Prüfung kommt das Kreisverwaltungsreferat in Übereinstimmung mit dem Mobilitätsreferat zu dem Ergebnis, dass zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen der Erlass einer Allgemeinverfügung zur Regelung von Mindestbeförderungsentgelten für den Verkehr mit Mietwagen nach § 51a Abs. 1 PBefG geboten ist. Der Entwurf einer solchen Allgemeinverfügung ist der Anlage 1 zu entnehmen. Der Stadtratsantrag Nr. 20 – 26 / A 04937 vom 20.06.2024 der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste, SPD / Volt – Fraktion wird folglich erneut aufgegriffen, ebenso der Antrag Nr. 20-26 / A 06428 der Die Linke / Die PARTEI Stadtratsfraktion vom 19.02.2026 und der Antrag Nr. 101-23-26 des Migrationsbeirats vom 01.12.2025.

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 umfasst. Konkret handelt es sich um folgende, vier zu schützende Teilaspekte:

- a) Schutz der Funktions- und Existenzfähigkeit des Münchner Taxigewerbes
- b) Schutz des öffentlichen Personennahverkehrs in Gestalt des Linienverkehrs
- c) Verfolgung der städtischen Mobilitätsstrategie 2035
- d) Ordnungsgemäße und gesetzeskonforme Leistungserbringung durch Mietwagenunternehmen

a) Schutz der Funktions- und Existenzfähigkeit des Münchner 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. Hiermit soll sichergestellt werden, dass das bereits erwähnte „Level-Playing-Field“ der Verkehrsarten, also die Gewährleistung gleicher und fairer Wettbewerbsbedingungen für alle Marktteilnehmer erhalten bleibt (BT-Drs. 19/26175 zu Nr. 28, S. 53).

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 auswirkt.

Mit dem Markteintritt plattformbasierter Mietwagenverkehre (ca. 2015) hat sich der sogenannte taxiähnliche Mietwagenverkehr etabliert. Diesen kennzeichnet, dass Mietwagen zur unmittelbaren Durchführung von Beförderungsaufträgen bereitgehalten sowie 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. Während im Jahr 2015 rund 400 Mietwagen im Stadtgebiet München betrieben wurden, ist diese Zahl heute auf etwa 2.200 Mietwagen zu beziffern. Im selben Zeitraum hat sich die Zahl der Taxen um 250 Fahrzeuge reduziert. 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. Während im Jahr 2022 lediglich etwa 25 % der in München betriebenen Mietwagen ihren Betriebssitz außerhalb des Stadtgebiets hatten, lag der Anteil im Jahr 2025 bei etwa 77 %.

Die Betrachtung der Auftragslage im Taximarkt zeigt insgesamt und insbesondere bei Spontanfahrten einen erheblichen Rückgang. Es findet eine Verlagerung auf regelmäßige Auftragsfahrten, wie z.B. Krankenfahrten statt. Der Vermittlungsmarkt nähert sich derzeit der Datenlage der Corona-Pandemie. Obgleich der Nachfragerückgang im Taximarkt nicht ausschließlich auf den Anstieg taxiähnlicher Mietwagenverkehre zurückzuführen sein mag, wird diesem eine erhebliche Bedeutung zugemessen. Zumindest aus Kundensicht erscheint das Angebot in vielen Fällen identisch, sodass der angebotene Fahrpreis den Ausschlag für die Wahl des entsprechenden Verkehrsform geben wird.

Darüber hinaus wurde 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. Eine Untersuchung von verschiedenen typischen Teststrecken über einen mehrere Monate andauernden Zeitraum zeigte, dass bei einer Kurzstrecke das für Mietwagen erhobene Beförderungsentgelt im Schnitt 3 % über dem des Taxis liegt. In den übrigen Fällen zeigt sich eine drastische Unterschreitung des Taxitarifs von -18 % bis hin zu -35 %. Diese Feststellung zum Preisgefüge, wonach ein erheblicher Preisabstand zwischen den Münchner Taxi- und Mietwagenpreisen besteht, lässt sich mithilfe der Öffentlichkeitsarbeit von Uber bestätigen. Der Pressemitteilung vom 15.04.2025¹ zur Folge würden über die Uber-App vermittelte Fahrten nach Umsetzung des geplanten Mindestbeförderungsentgeltes um durchschnittlich 45 % steigen. Daraus kann geschlossen werden, dass die Uber-Preise derzeit durchschnittlich 45 % unterhalb der Untergrenze des Tarifkorridors (Taxifestpreise) liegen. Es überrascht somit auch nicht, dass die durchschnittliche Wegstrecke im Mietwagenverkehr signifikant höher ausfällt als im Taxiverkehr.

¹ <https://www.uber.com/de/newsroom/mindestpreise-muenchen/> (zuletzt abgerufen am 14.04.2026 um 11:35 Uhr)

Es wurde zudem festgestellt, dass die Preise für Mietwagenfahrten erheblichen Schwankungen unterliegen. Diese Preisänderungen sind für Fahrgäste weder vorhersehbar noch transparent. Einfluss haben geplante Ereignisse, jedoch auch kurzfristige Gegebenheiten, wie beispielsweise Störungen im Linienverkehr oder Wetterlagen. Kommt es zu einer entsprechenden Situation, können die Preise bei einem Vielfachen über dem Taxipreis liegen. Das Taxi bietet hingegen neben den ihm obliegenden Pflichten (Betriebspflicht, Tarifpflicht, Beförderungspflicht) eine verlässliche Preisstruktur. Als Teil der Daseinsvorsorge ermöglicht es damit eine zuverlässige Beförderung, insbesondere für die Teile der Bevölkerung, die auf eine Beförderung von Haustür zu Haustür angewiesen sind. Zum Erhalt der Funktions- und Existenzfähigkeit des Münchner Taxigewerbes als wesentlicher und systemrelevanter Teil des ÖPNV ist die Festlegung von Mindestbeförderungsentgelten im taxiähnlichen Mietwagenverkehr geboten, um das bestehende Ungleichgewicht zu beseitigen und dadurch das verzerrte Wettbewerbsverhältnis der beiden Verkehrsformen aufzulösen.

b) Schutz des öffentlichen Personennahverkehrs in Gestalt des Linienverkehrs

Die Bedeutung des Schutzes des öffentlichen Personennahverkehrs ergibt sich aus seiner multifunktionalen Rolle in der Gesellschaft. Er trägt zur Reduzierung von Umweltbelastungen, zur Förderung sozialer Gerechtigkeit, zur Verbesserung der Lebensqualität und zur Stärkung der wirtschaftlichen Entwicklung bei. Die Verlagerung des Verkehrs vom Individualverkehr in kleineren Gefäßen zum Linienverkehr in größeren Gefäßen ist ein Aspekt des öffentlichen Verkehrsinteresses, der hier gefährdet ist. Insbesondere auf Langstrecken sind die Tarifstrukturen beim taxiähnlichen Mietwagenverkehr so, dass eine Incentivierung des Individualverkehrs zu befürchten ist. Dies steht auch der städtischen Mobilitätsstrategie entgegen, wonach bis 2030 der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs an allen Wegen auf 30 Prozent gesteigert werden soll.

c) Verfolgung der städtischen Mobilitätsstrategie 2035

Um die Überhitzung von Straßenräumen und insbesondere die THG- sowie Luftschadstoff- und Lärmemissionen zu verringern, ist die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs eine der übergeordneten und wichtigsten Zielstellungen der Mobilitätsstrategie 2035. Mit ihr soll zudem der hohe Flächenverbrauch reduziert werden, da der motorisierte Individualverkehr im Verhältnis zu seinem Aufkommen überproportional viel Fläche einnimmt. Mietwagenverkehre erhöhen das Verkehrsaufkommen. Zudem verstoßen diese regelmäßig gegen die Rückkehrpflicht, so dass die Fahrzeuge auch nach Abschluss der Fahrt weiterhin auf den Straßen im Stadtgebiet bereitgehalten werden.

Zudem soll an einer nachhaltigen urbanen Mobilität die gesamte Stadtgesellschaft gleichermaßen teilhaben können. Durch die oben ausführlich geschilderte Preisgestaltung der Mietwagenunternehmen sind gerade die für Personen mit Mobilitätseinschränkungen zur Erledigung von Geschäften des täglichen Lebens oder Arztbesuchen so wichtigen kurzen Fahrten von extremen Preisschwankungen betroffen und deutlich teurer als das Taxi. Mangels Beförderungspflicht können diese von Mietwagen auch gänzlich abgelehnt werden. Das Taxi stellt dagegen die Beförderung aller zu jeder Zeit mit transparenten Preisen sicher.

d) Ordnungsgemäße und gesetzeskonforme Leistungserbringung durch Mietwagenunternehmen

Ein weiterer wesentlicher Aspekt des öffentlichen Verkehrsinteresses ist die ordnungsgemäße und gesetzeskonforme Leistungserbringung durch die Mietwagenunternehmen.

Taxiähnlich operierende Mietwagenunternehmen verstoßen jedoch regelmäßig gegen arbeits- und sozialrechtliche Vorschriften. Dies kann auf den erhöhten Preisdruck im Mietwagengewerbe zurückgeführt werden, der regelwidriges Verhalten zumindest incentiviert. Eindrücklich in diesem Zusammenhang sind vor allem folgende Einschätzungen:

Am 14.11.2025 berichtete Gutachter Thomas Krause (Gutachterbüro Linne und Krause GmbH) in einem Termin bei Herrn Oberbürgermeister Dieter Reiter von seinen Erfahrungen bei der Prüfung von plattformbasierten Mietwagenunternehmen in anderen Städten. Entsprechend der Ausführungen des Gutachters lägen die Preise bei plattformbasierten Mietwagenunternehmen bis zu 40 % unter dem Taxitarif. Vom Bruttoumsatz würden die Plattformen noch einmal etwa 30% Provision einbehalten. Andererseits erfolgt zumindest in der Startphase eine Bezuschussung der örtlichen Subunternehmen mittels Marketingleistungen, Umsatzgarantien, Türenwerbung und Investitionszuschüssen. Sobald sich der Markt etabliert hat, werden die Zuschüsse runtergefahren, so dass der Umsatz nicht ausreicht, um die Lohnzahlungen ordnungsgemäß zu entrichten. Fahrer*innen, die weit über das reguläre Stundenmaß einer Vollzeitkraft im Fahrdienst tätig sind, würden in der Lohnbuchhaltung als geringfügig Beschäftigte ausgewiesen. Dies erfolge durch die vollständige Streichung zahlreicher Schichten sowie die Deklaration künstlicher Pausen. Darüber hinaus könne festgestellt werden, dass zuweilen die Arbeitsleistung von zwei Fahrer*innen in der Lohnbuchhaltung zu einer*m Fahrer*in zusammengefügt würden, wodurch lediglich eine*r als Arbeitnehmer*in gemeldet wird.

Auch das Hauptzollamt München hat hier eine klare Position. Der Vertreter des Hauptzollamtes Münchens schilderte bereits im Austausch am 12.05.2025, dass im Mietwagengewerbe fast flächendeckend gegen arbeits- und sozialrechtliche Vorschriften verstoßen wird. Daneben würden viele Firmen nur kurze Zeit als sogenannte 12- bzw. 24-Monats-GmbH betrieben und anschließend wieder geschlossen werden, um sich Kontrollen bzw. der Sanktionierung ihrer Geschäftstätigkeit zu entziehen.

Mit Schreiben vom 16.03.2026 (Anlage 5) nahm das Hauptzollamt München ausführlich zu Zuwiderhandlungen gegen arbeits- und sozialrechtliche Pflichten im Gelegenheitsverkehr mit Taxen und Mietwagen Stellung. Im Bereich des Gelegenheitsverkehrs mit Taxen und Mietwagen sei in den vergangenen Monaten eine deutliche Zunahme prüfungsrelevanter Sachverhalte zu verzeichnen. Der Prüfungsschwerpunkt liege überwiegend im Mietwagengewerbe, da die bisherigen Feststellungen vorrangig im Bereich plattformvermittelter Mietwagenfahrten auftreten würden. Die Anzahl der beim Hauptzollamt München anhängigen Vorgänge habe sich nach aktueller Einschätzung etwa verdreifacht. Die Staatsanwaltschaft habe bereits erste Ermittlungsverfahren eingeleitet und Strafbefehle erlassen. Die durchgeführten Prüfungen wiesen durchgehend eine sehr hohe Beanstandungsquote auf, die in Teilen nahezu einer Vollbeanstandung der überprüften Sachverhalte entspreche. Die Feststellungen beträfen vorrangig Verstöße gegen sozialversicherungsrechtliche Melde- und Beitragspflichten sowie gegen das Mindestlohngesetz. Nach derzeitiger Einschätzung lägen in zahlreichen Fällen keine vereinzelt Unregelmäßigkeiten vor, sondern zumindest teilweise strukturell angelegte Geschäftsmodelle. Es sei davon auszugehen, dass die bisherigen Ermittlungen die tatsächlichen Strukturen nur teilweise erfassen würden und ein erheblicher Teil der relevanten Sachverhalte dem behördlichen Zugriff weiterhin entzogen bliebe.

Dies deckt sich auch mit den Erkenntnissen des Kreisverwaltungsreferats. Es ist unverändert festzustellen, dass ein rechtskonformer Mietwagenbetrieb unter Einhaltung des geltenden Pflichtenkreises unmöglich ist. Es verstoßen über 90 % der 31 taxiähnlichen Mietwagenunternehmen mit Fahrpersonal, welche in den Jahren 2023 und 2024 geprüft wurden, gegen arbeits- und sozialrechtliche Pflichten. Auch der Umstand, dass Mietwagen, die ihre Beförderungsleistung im Stadtgebiet anbieten, regelmäßig aus

anderen Landkreisen einfahren und dort genehmigt sind, um der strengen und effektiven Kontrolle durch das Kreisverwaltungsreferat zu entgehen, zeigt, dass in diesem Gewerbe Rechtsverstöße einkalkuliert sind. Daher soll die Zusammenarbeit mit den umliegenden Landkreisen auch weiter intensiviert werden.

4.2. Ausgestaltung des Mindestbeförderungsentgeltes

Um den geschilderten Aspekten gerecht zu werden, soll das Mindestbeförderungsentgelt wie folgt ausgestaltet werden:

Das Mindestbeförderungsentgelt wird vorbehaltlich der finalen Ausarbeitungen durch das Kreisverwaltungsreferat für alle Fahrten mit Mietwagen gemäß § 49 Abs. 4 PBefG gelten, die

1. auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München beginnen und enden, oder
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) enden, oder
3. im Pflichtfahrgebiet gemäß § 1 der Verordnung der Landeshauptstadt München über Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für den Verkehr mit Taxen (Taxitarifordnung) beginnen und auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München enden.

Dadurch werden alle Mietwagen, die eine Beförderungsdienstleistung im Stadtgebiet anbieten, unabhängig von der jeweiligen Betriebssitzgemeinde gleichbehandelt und der bereits erläuterten Flucht der Unternehmen in die Umlandlandkreise soll entgegengetreten werden.

Das Mindestbeförderungsentgelt orientiert sich an dem Grund- und Kilometerpreis des Taxitarifs abzüglich des für Taxen geltenden Tarifkorridors. Dabei werden die Wartezeitbestandteile des Tarifs sowie die für Taxen obligatorischen Zuschläge nicht berechnet. Mietwagen werden insofern keine 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 (sogenannte Grenze der Auskömmlichkeit) gebildet wird und die Kostenstrukturen im Mietwagen- und Taxiverkehr vergleichbar sind. Hier unterscheidet sich die geplante Regelung maßgeblich von dem Vorgehen der Stadt Leipzig, welche bei der Bemessung der Höhe vorrangig auf die preisliche Distanz zum örtlichen ÖPNV-Ticket abstellte. Weiterhin ist zu erwarten, dass den bereits bestehenden Mietwagenunternehmen, dadurch ein auskömmlicher Betrieb sowie ein Arbeiten im Einklang mit den arbeits- und sozialrechtlichen Vorschriften ermöglicht wird.

Könnten Mietwagen auch nach Einführung eines Mindestbeförderungsentgeltes Beförderungsdienstleistungen unterhalb des Taxitarifs anbieten, wäre im Gelegenheitsverkehr mit Taxen und Mietwagen kein Wettbewerb auf Augenhöhe möglich. Erst bei gleichen Mindestpreisen sind konkurrierende Verkehrsanbieter in der Lage, Aspekte der Servicequalität in den Vordergrund zu stellen und damit Kunden zu gewinnen. Daneben wäre bei niedrigeren Preisen im Mietwagengewerbe zu befürchten, dass diese weiterhin nicht in der Lage sind, ihren gesetzlichen Verpflichtungen, wie beispielsweise der Pflicht zur Zahlung des gesetzlichen Mindestlohns, nachzukommen. Hierbei muss berücksichtigt werden, dass die Preisstrukturen nahezu ausschließlich von den Vermittlern vorgegeben werden und die ausführenden Personenbeförderungsunternehmen hierauf keinen Einfluss haben.

Zuletzt 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.

Das Mindestbeförderungsentgelt gilt nicht, sofern der Beförderungsauftrag nachweislich mindestens eine Stunde vor Fahrtantritt bei dem Mietwagenunternehmen eingegangen ist. Dies sorgt dafür, dass die Regelung nur auf den taxiähnlichen Mietwagenverkehr als unmittelbare Konkurrenz zum Taxiverkehr Anwendung findet.

Mit der Einführung von Mindestbeförderungsentgelten für den Verkehr mit Mietwagen wird eine weitere behördlich überwachbare Regelung getroffen, welche einen fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsarten sowie die Funktionsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs sicherstellen soll. Bereits mit dem im September 2023 eingeführten Tarifkorridor wurde konkret für die Verkehrsart Taxi die Möglichkeit geschaffen, das Beförderungsentgelt bei Fahrten auf vorherige Bestellung innerhalb eines bestimmten Korridors zu vereinbaren. Dies ermöglicht zwar eine flexiblere Preisgestaltung, hat jedoch nicht dazu geführt, dass das gesetzgeberische Ziel eines „Level-Playing-Fields“ erreicht und der ruinöse Wettbewerb zulasten des Taxigewerbes unterbunden wurde. 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. Der Tarifkorridor und die Mindestbeförderungsentgelte in Kombination bieten ein erhebliches Potential, um dem gesetzgeberischen Ziel des „Level-Playing-Fields“ zu entsprechen und die Abgrenzung der Verkehrsformen aufrechtzuerhalten. Die Durchsetzung dieser Regularien stellt die Verwaltung mit den vorhandenen Ressourcen auch weiterhin durch aufsichtliche Maßnahmen (u.a. Monitoring, Testfahrten, Außendienstkontrollen, Betriebsprüfungen) sicher.

5. 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 im Nachgang des bereits oben erwähnten Gerichtsverfahrens 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. Begründet wurde diese mit einer Gefährdung des öffentlichen Verkehrsinteresses aufgrund eines erheblichen Preisunterschieds zwischen Taxi- und Mietwagengewerbe. Laut gutachterlicher Auswertung ist der Mietwagen in Heidelberg etwa 38 % günstiger als das Taxi. Die Wirtschaftlichkeit dieser Unternehmen ergibt sich demnach rein aufgrund gezahlter Subventionen durch die Vermittlungsplattformen. Die festgesetzten Mindestbeförderungsentgelte orientieren sich am örtlichen Taxitarif. Gegen die Allgemeinverfügung wurden zwar Widersprüche einzelner Unternehmer eingelegt, Eilverfahren oder Klagen wurden jedoch nicht angestrebt, sodass das mit Sofortvollzug erlassene Mindestbeförderungsentgelt seit dem 01.08.2025 weiterhin gilt. Die betroffenen Unternehmen würden sich nach aktuellem Stand an den Mindesttarif halten. Die Kontrolle erfolgt bislang stichprobenartig durch Fahrpreisabfragen. Als Folge der Einführung eines Mindestbeförderungsentgeltes sind die Antragszahlen für Mietwagen zurückgegangen.

Seit Januar 2026 gilt in Essen ein Mindesttarif für Mietwagenfahrer, parallel dazu wurde auch der Taxitarif erhöht. Die Regelung ist sofort vollziehbar und schreibt vor, dass Fahrpreise höchstens sieben Prozent unter dem Taxitarif liegen dürfen.

Auf Grund eines aktuellen Gerichtsurteils muss die Allgemeinverfügung der Stadt Essen in Bezug auf die Bestimmtheit überarbeitet werden, unter anderem gab es Unklarheiten bei der Preisberechnung.

Auch andere Städte wie Köln, Berlin, Dortmund und Nürnberg, in denen plattformbasierter Mietwagenverkehr stattfindet, prüfen derzeit die Umsetzung und beobachten dabei auch auf die Entwicklungen in München.

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.

6. Kontrolltätigkeit

Nur wenn das Mindestbeförderungsentgelt tatsächlich erhoben und nicht unterschritten wird, sind die erwünschten Effekte am Markt spürbar. Zur Überwachung des Mindestbeförderungsentgelts sind daher Betriebsprüfungen und Fahrpreisabfragen durchzuführen.

Bereits jetzt werden durch das KVR anlassbezogene und turnusgemäße Betriebsprüfungen im Mietwagengewerbe durchgeführt. Dabei spielte der Preis der einzelnen Beförderungsleistungen jedoch keine prüfungsrelevante Rolle. Die Prüfungen müssen diesbezüglich erweitert werden. Dazu müssen Mitarbeiter*innen geschult und Prozesse angepasst werden. Der damit verbundene Mehraufwand erfordert grundsätzlich zusätzliche Personalkapazitäten auf deren Anmeldung mangels Finanzierungsmöglichkeiten ausdrücklich trotz Erforderlichkeit verzichtet wird.

Neben einzelnen Betriebsprüfungen ist auch eine regelmäßige Überwachung durch standardisierte Fahrpreisabfragen nötig. Auch dies erfolgt bereits niederschwellig abhängig der personellen Ressourcen im Rahmen der Überwachung des Taxitarifkorridors. Das Fahrpreismonitoring muss im Hinblick auf eine Evaluierung und Überwachung der Mindestbeförderungsentgelte ausgebaut und intensiviert werden. Des Weiteren entsteht ein zusätzlicher Aufwand bei der Bearbeitung von Bußgeldern in der Bußgeldstelle des Kreisverwaltungsreferats.

7. Arbeitgebereigenschaft der 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 vorgegeben. Andererseits stehen diese – trotz weitreichender digitaler Überwachungsmöglichkeiten (z.B. GPS-Tracking, Fahrererkennung, Geofencing) – nicht in der Verantwortung, die Einhaltung der gesetzlichen Pflichten durchzusetzen. Da die Plattformen (insbesondere Uber) auf Subunternehmerstrukturen zurückgreifen, sind sie in der Regel nicht als Beförderer zu qualifizieren und der Genehmigungstatbestand sowie der unternehmerische Pflichtenkreis ist nicht eröffnet.

Allein durch die Bereitstellung einer Vermittlungsapp liegt zudem keine hinreichende Beteiligung bei der Begehung einer Ordnungswidrigkeit vor.

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. Hierin wird für den Gesetzgeber Änderungsbedarf gesehen. Der vom Oberbürgermeister aufgrund des Auftrags des Stadtrats erfolgte Vorstoß gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr (siehe Anlage 6) ist insofern erfolglos geblieben.

Im Antwortschreiben des Bundesministeriums wird auf die aus Sicht der Landeshauptstadt München nötigen Änderungen durch den Gesetzgeber nicht näher eingegangen. Die dort lediglich empfohlenen Rechtsgrundlagen aus dem Personenbeförderungsrecht und zu Ordnungswidrigkeiten sind dem Kreisverwaltungsreferat hinlänglich bekannt und werden regelmäßig im Rahmen der Aufsichts- und Kontrolltätigkeit angewandt. Dies führt zwar zu Widerrufsverfahren, gleichzeitig aber auch zur „Landflucht“ der Unternehmen in den Umkreis und außerhalb des Zuständigkeitsbereiches Münchens, sodass die Maßnahmen weitgehend wirkungslos bleiben.

Neue Impulse bei dieser Thematik könnte die Richtlinie (EU) 2024/2831 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2024 zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen in der Plattformarbeit bringen, welche bis spätestens 01.12.2026 von den Mitgliedsstaaten umzusetzen ist.

8. Evaluierung

Die Einführung der Mindestbeförderungsentgelte soll nach einem Jahr hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die öffentlichen Verkehrsinteressen, die Effekte zur Wiederherstellung eines „Level-Playing-Fields“ und die Vollziehbarkeit evaluiert werden. Neben den Daten aus Kontrolltätigkeit und Betriebsprüfungen durch das Kreisverwaltungsreferat sind hierzu entsprechend der Empfehlung des Mobilitätsreferats gezielte Erhebungen nötig und die Voraussetzungen dafür zu schaffen.

9. Klimaprüfung

Ist Klimaschutzrelevanz gegeben: Ja, positiv.

In der Allgemeinverfügung wird u.a. auf die städtische Mobilitätsstrategie 2035 und die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs abgestellt. Es wird erwartet, dass durch die faktische Erhöhung der Beförderungsentgelte im Mietwagenbereich ein Nachfragerückgang in diesem Verkehrsegment entsteht. Diesem Effekt wird zwar nur eine geringe, dennoch aber positive Klimarelevanz beigemessen. Insoweit ist eine Einbindung des RKU hierzu nicht erforderlich.

10. Behandlung der Stadtratsanträge und Antrag des Migrationsbeirates

Mit dieser Beschlussvorlage sind der Stadtratsantrag Nr. 20-26 / A 04937 der Fraktion Die Grünen – Rosa Liste und SPD / Volt - Fraktion vom 20.06.2024, der Antrag Nr. 20-26 / A 06428 von der Die Linke / Die PARTEI Stadtratsfraktion München vom 19.02.2026 und der Antrag Nr. 101-23-26 des Migrationsbeirates vom 01.12.2025 geschäftsordnungsgemäß behandelt.

11. Abstimmung mit den Referaten und Fachstellen

11.1. Taxikommission

In der Sitzung vom 17.04.2026 hat die Taxikommission das Kreisverwaltungsreferat erneut damit beauftragt, alle notwendigen Schritte zur Einführung von Mindestentgelten im Bereich Mietwagen einzuleiten. Seitens des Hauptzollamtes München wurden die gravierenden, teils systematischen Verstöße gegen arbeits- und sozialrechtliche Pflichten im Mietwagengewebe thematisiert. Es wurde betont, dass ein schnelles Einschreiten erforderlich sei, um diesen Zuständen entgegenzuwirken. Insbesondere Regularien der europäischen Union würden kurzfristig nicht greifen, könnten allerdings mittelfristig die Arbeit des Zolls unterstützen.

11.2. Mobilitätsreferat

Die Aspekte der öffentlichen Verkehrsinteressen wurden durch das Mobilitätsreferat geprüft. Das Mobilitätsreferat zeichnet die Vorlage ohne Einwände mit.

12. Anhörung Bezirksausschüsse

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung der Bezirksausschüsse nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).

13. Unterrichtung der Korreferentin und des Verwaltungsbeirates

Die Korreferentin des Kreisverwaltungsreferates, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges und der Verwaltungsbeirat, Herr Stadtrat Thomas Schmid, für den Zuständigkeitsbereich Gewerbeangelegenheiten haben einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

14. Nichteinhaltung der Zuleitungsfrist

Eine fristgerechte Vorlage nach Nr. 5.6.2 der AGAM war wegen der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeiträume nach Vorgabe durch Herrn Oberbürgermeister Reiter zur Umsetzung des Beschlusses leider nicht möglich. Die Behandlung im heutigen Ausschuss ist erforderlich, da im Falle einer späteren Entscheidung nach wie vor eine Gefährdung des öffentlichen Verkehrsinteresses, u.a. mit einer massiven Schädigung der Funktions- und Existenzfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes, zu erwarten wäre. Die zeitliche Relevanz für den Pflichtenkreis des Arbeits- und Sozialrechts wurde zuletzt in der Sitzung der Taxikommission von 17.04.2026 von Vertretern des Hauptzollamtes München ausdrücklich hervorgehoben. Zuletzt soll der Stadtrat in seiner bisherigen Zusammensetzung (Amtszeit 2020 bis 2026) befasst werden, da dieser bereits in der Vergangenheit über das Thema entschieden hat.

II. Antrag der Referentin

1. Vom Vortrag der Referentin wird Kenntnis genommen.
2. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt alle notwendigen Schritte zum Erlass der Allgemeinverfügung zur Einführung von Mindestbeförderungsentgelten im Bereich Mietwagen einzuleiten.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Allgemeinverfügung im Amtsblatt der Landeshauptstadt München bekannt zu machen.
4. Die Anträge Nr. 20-26 / A 04937 der Fraktion Die Grünen – Rosa Liste, SPD / Volt - Fraktion vom 20.06.2024, Nr. 20-26 / A 06428 von der Die Linke / Die PARTEI Stadtratsfraktion München vom 19.02.2026 und Nr. 101-23-26 des Migrationsbeirats vom 01.12.2025 sind damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

III. Beschluss

nach Antrag.

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

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 KVR-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