

Erlass einer Verordnung zur Änderung der Verordnung der Landeshauptstadt München über Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für den Verkehr mit Taxen (Taxitarifordnung - TTO)

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 30.07.2025

Vollzug des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG);
 Erlass einer Allgemeinverfügung der Landeshauptstadt München über die Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten für den Verkehr mit Mietwagen; Taxigewerbe in München sichern - Überarbeitung der Tarifstruktur -
 Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16044

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 19158

Beschluss des Kreisverwaltungsausschusses vom 28.04.2026 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	Das KVR wurde mit Stadtratsbeschluss vom 30.07.2025 (20-26 / V 16044) beauftragt, mit den Gewerbevertretungen über die Tarifstruktur zu diskutieren. Eine Flexibilisierung des Tarifs ist nötig, um dem geänderten Nachfrageverhalten der Kund*innen Rechnung tragen zu können und die Konkurrenzfähigkeit des Taxigewerbes sichern zu können.
Inhalt	Der Taxitarif wird durch die Einführung eines degressiven Tarifs, der Reduzierung der Streckenfestpreise und der Ausweitung des Tarifkorridors flexibler und bei längeren Strecken günstiger.
Gesamtkosten / Gesamterlöse	-/-
Klimaprüfung	nicht klimarelevant
Entscheidungsvorschlag	Die Änderungsverordnung wird beschlossen.
Gesucht werden kann im RIS auch unter	Taxitarif, Taxitarifordnung, Fahrpreise, Tarifkorridor; degressiver Tarif;
Ortsangabe	Stadtgebiet München

Telefon: 089/233 - 45160

Kreisverwaltungsreferat
Gewerbeangelegenheiten
Gewerblicher Kraftverkehr
KVR-III/23

Erlass einer Verordnung zur Änderung der Verordnung der Landeshauptstadt München über Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für den Verkehr mit Taxen (Taxitarifordnung - TTO)

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 30.07.2025

Vollzug des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG);

Erlass einer Allgemeinverfügung der Landeshauptstadt München über die Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten für den Verkehr mit Mietwagen; Taxigewerbe in München sichern - Überarbeitung der Tarifstruktur -

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16044

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 19158

Anlagen:

Anlage 1 (A1): Verordnung zur Änderung der Verordnung der Landeshauptstadt München über Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für den Verkehr mit Taxen (Taxitarifordnung)

Beschluss des Kreisverwaltungsausschusses vom 28.04.2026 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

I. Vortrag der Referentin	3
1. Anlass	3
2. Begründung	3
2.1. Struktur des Taxitarifes	3
2.2. Rolle des Wartezeitpreises	3
2.3. Auskömmlichkeit des Taxitarifs	4
2.4. Tarifierpassung	7
3. Evaluierung und Datenerhebung	10
4. Anhörverfahren	10
5. Einvernehmen	11
6. Klimaprüfung	11
7. Behandlung von Stadtratsanträge, Bürgerversammlungsempfehlungen, Bezirksausschussanträge	11
8. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten bzw. Fachstellen	11
8.1. Direktorium	11
8.2. Taxikommission	11
9. Anhörung Bezirksausschuss /Bezirksausschüsse	11
10. Unterrichtung der Korreferentin und des Verwaltungsbeirates	11
11. Nichteinhaltung der Zuleitungsfristen	12
II. Antrag der Referentin	13
III. Beschluss	13

I. Vortrag der Referentin

1. Anlass

Mit Stadtratsbeschluss vom 30.07.2025 (20-26 / V 16044) zur Einführung von Mindestbeförderungsentgelten beim Verkehr mit Mietwagen wurde das KVR auch beauftragt, die Tarifstruktur generell mit allen Beteiligten (Taxi und Mietwagen) zu diskutieren. Dazu fanden mehrere Gespräche mit den Taxigewerbevertretungen und parallel mit Plattformbetreibern statt, in welchen Vorschläge diskutiert und Anträge für eine Taxitarifänderung vorgebracht wurden.

Unabhängig davon ist die Landeshauptstadt München nach § 51 Abs. 1 Satz 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) i. V. m. § 11 Nr. 1 der Verordnung über Zuständigkeiten zum Erlass von Rechtsverordnungen (Delegationsverordnung - DelV) als Kreisverwaltungsbehörde zuständig, für die von ihr zugelassenen Taxis einen Tarif festzusetzen. Gemäß Art. 42 Abs. 1 des Landesstraßen- und Ordnungsgesetzes (LStVG) erfolgt diese Festsetzung durch eine Gemeindeverordnung, die sog. Taxitarifordnung (TTO). Bei der Festsetzung der Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen sind die §§ 14 Abs. 2 und 39 Abs. 2 PBefG anzuwenden. Eine Anpassung der Entgelte erfolgte zuletzt zum 01.01.2025 mit Beschluss aus dem Jahr 2024.

Es ist zu beobachten, dass sich das Nutzungsverhalten der Kund*innen und die Nachfrage nach Beförderungsdienstleistungen verändert hat. Die zunehmende Nutzung von Online-Plattformen zur Bestellung von Mietwagen sowie das dadurch in ein Ungleichgewicht gefallene Konkurrenzverhältnis zwischen Taxi und Mietwagen, macht eine Anpassung an der Tarifstruktur erforderlich. Insbesondere besteht der Bedarf, die Preise von Fahrten auf Bestellung noch stärker an die jeweils aktuelle Nachfrage und die Länge der Fahrtstrecke anzupassen und den Taxizentralen und Unternehmen mehr Flexibilität bei der Preisgestaltung zu geben.

Dabei muss in der Gesamtschau weiterhin eine auskömmliche Betriebsführung ebenso ermöglicht werden, wie die Sicherstellung der Daseinsvorsorge durch verlässliche Taxameterpreise und eine Preisobergrenze.

2. Begründung

2.1. Struktur des Taxitarifes

Der Taxitarif besteht im Wesentlichen aus drei Elementen:

- 1) **Taxameterpreis** bestehend aus Grundpreis und Kilometerpreis zuzüglich Wartezeitpreis (verkehrs- oder kundenbedingt) und ggf. Zuschlägen (§ 2 Abs. 1 TTO)
- 2) **Streckenfestpreise** für Fahrten zwischen Hauptbahnhof, Flughafen München und Messe München (§ 2 Abs. 3 TTO); auch gültig ohne Vorbestellung.
- 3) **Tarifkorridor**: Fest vereinbarter Preis bei Fahrten auf vorherige Bestellung in Relation zum Grund- und Kilometerpreis (ohne Wartezeitpreis) (§ 2a TTO).

2.2. Rolle des Wartezeitpreises

Als Bestandteil des Taxameterpreises ist bei allen Tarifkomponenten die kunden- und verkehrsbedingte Wartezeit, die sich im Wartezeitpreis niederschlägt (39 Euro pro Stunde in 0,20 Euro Schritten) zu berücksichtigen. Wird nach Taxameter gefahren, wird der Wartezeitpreis immer dann berechnet, wenn die Geschwindigkeit unter die sogenannte Umschaltgeschwindigkeit fällt oder das Fahrzeug steht (z.B. bei Stau). Gerade in Großstädten spielt die Wartezeit eine wesentliche Rolle beim Preis für eine Taxifahrt.

Eine breit angelegte Auswertung Münchner Taxameterdaten ergab, dass tagsüber Durchschnittsgeschwindigkeiten von ca. 28 km/h erreicht werden und ca. 13 Prozent Wartezeitpreis im abschließenden Taxameterpreis enthalten sind. Nachts werden Durchschnittsgeschwindigkeiten von ca. 33 km/h erreicht, womit der Wartezeitpreis etwa 9 Prozent vom Taxameterpreis ausmacht. Im Durchschnitt beträgt der Wartezeitanteil somit rund 11 Prozent des Gesamtpreises.

Beispiel 1 – Wartezeitpreis nach Taxameter:

Eine Fahrt vom Stachus zum Klinikum Großhadern hat eine Wegstrecke von ca. 10 km. Der Grundpreis beträgt 5,70 Euro. Hinzu kommt der Kilometerpreis von 7 km x 2,70 Euro und 3 km x 2,50 Euro (Degression ab 7 Kilometer; siehe Ziffer 2.4.1). Damit entsteht ein theoretisch berechneter Grund- und Kilometerpreis von 32,10 Euro. Hinzu kommt aber noch der variable Wartezeitanteil von durchschnittlich 11 Prozent des Gesamtpreises (hier ca. 4 Euro), sodass der Gesamtpreis für die Fahrt etwa 36,10 Euro betragen würde.

Der Anteil des Wartezeitpreises kann den Fahrpreis nach Taxameter je nach Tageszeit, Verkehrslage und Route wesentlich beeinflussen und spielt für die Unternehmen eine wichtige Rolle bei der Beurteilung des zu erwirtschaftenden Umsatzes. Besonders bei der Ausgestaltung des Tarifkorridors ist dieser Umstand unbedingt zu berücksichtigen.

2.3. Auskömmlichkeit des Taxitarifs

Das Kreisverwaltungsreferat ist zur Festsetzung von auskömmlichen Taxitarifen gesetzlich verpflichtet. Bei der Festsetzung der Taxitarife ist insbesondere darauf zu achten, dass diese unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage der einzelnen Unternehmen, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind (Gebot der Wirtschaftlichkeit von Taxitarifen - § 51 Abs. 3 i.V.m. § 39 Abs. 2 Satz 1 PBefG).

Demnach müssen die Entgelte so festgesetzt werden, dass sie zumindest unter Berücksichtigung einer angemessenen Gewinnspanne (Unternehmerlohn) kostendeckend sind (BVerfG B.v. 25.5.1976 – 2 BvL 1/75).

Hierzu hat das Kreisverwaltungsreferat statistische Werte, Realdaten ausgewählter Unternehmen und umfangreiche Taxameterdaten Münchner Taxen untersucht.

Allgemein festzustellende steigende Verbraucherpreise, speziell bei Versicherungen und aktuell massiv gestiegene Kraftstoffpreise sowie beschlossene Mindestlohnerhöhungen wirken sich auch auf die Kostenstruktur der Taxibetriebe aus und sind bei der Tarifprüfung zu berücksichtigen.

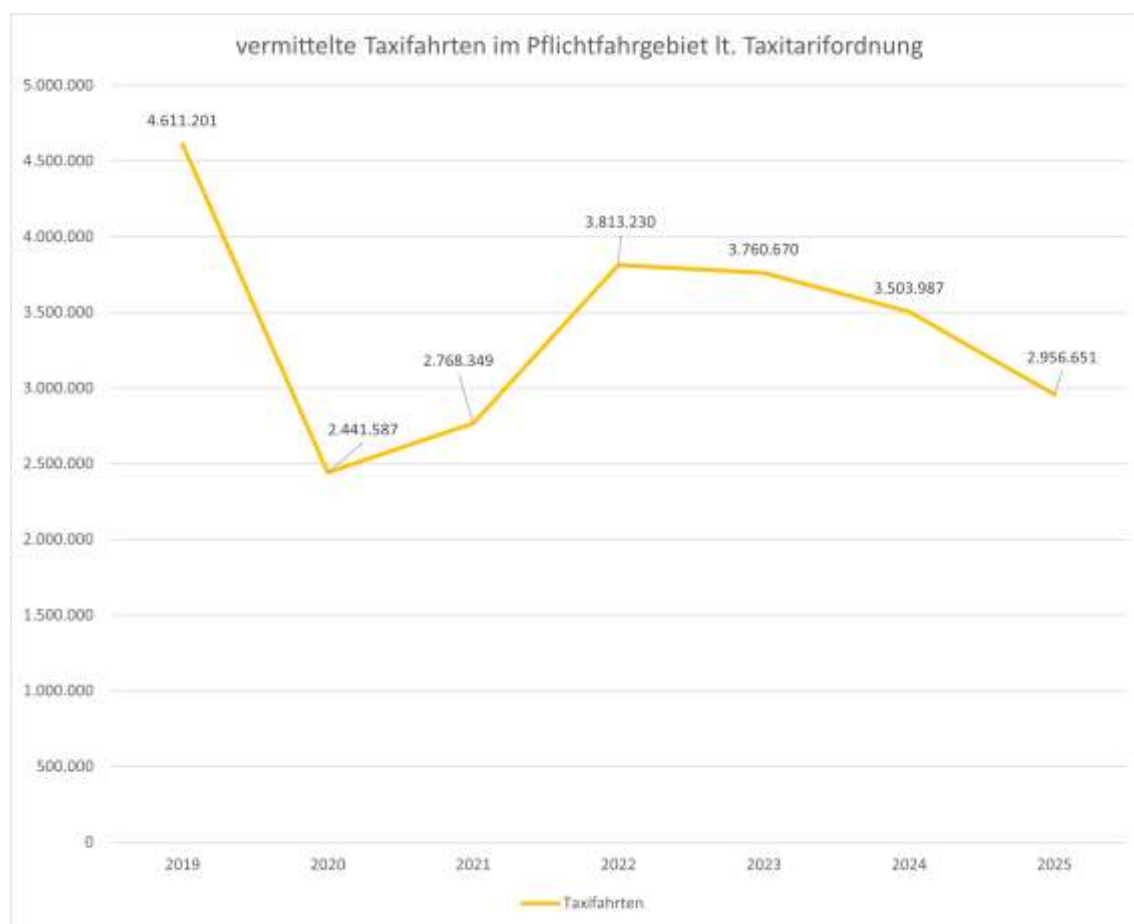
Der Taxitarif liegt nach derzeitigem Stand im Vergleich mit anderen deutschen Großstädten allerdings beim Grundpreis (5,70 Euro) über und beim Kilometerpreis (2,70 Euro) im Durchschnitt. Außerdem hat München einen hohen Anteil an Einzelunternehmen, auf die zumindest Mindestlohnsteigerungen keinen unmittelbaren Einfluss haben.

Die Auswertung der Umsatzzahlen in Taxigewerbe zeigt, dass nach der Corona-Pandemie zwar eine Erholung stattgefunden hat, der Umsatz jedoch in den Jahre 2023 und 2024 wieder rückläufig war. Trotz tariflicher Anpassungen konnte dieser Trend nicht abgewendet werden. Während die Umsatzzahlen sinken, steigen die Kosten weiter an. Insbesondere die Personalkosten haben sich durch die stetige Anpassung des gesetzlichen Mindestlohns erhöht. So ist der Mindestlohn vom Jahr 2020 (9,35 €) auf das Jahr 2024 (12,41 €) um rund 33 % gestiegen. Bei der Betrachtung des (vorläufigen) betriebswirtschaftlichen Ergebnisses ist ein deutlicher Rückgang festzustellen. Inzwischen lässt sich im Durchschnitt gerade noch ein positives Ergebnis erzielen.

Eine Aussage zu den Jahren 2025 und 2026 lässt sich aufgrund fehlender Daten zum aktuellen Zeitpunkt nicht treffen.

Die realdatenbasierte Entwicklung der letzten Jahre deutet darauf hin, dass strukturelle Veränderungen oder anhaltende Herausforderungen im Marktumfeld bestehen, die sich zunehmend auf die Wirtschaftlichkeit der Taxiunternehmen auswirken.

Die veränderte Konkurrenzsituation durch auf den Markt drängende plattformbasierte Mietwagenverkehre und deren Auswirkungen auf Nachfrage und Angebot muss verstärkt in die Betrachtung einbezogen werden. Auch wenn nicht außer Acht gelassen werden darf, dass das Taxigewerbe rechtlich und historisch nicht einer klassischen freien Marktwirtschaft unterliegt, sondern durch starke regulatorische Eingriffe geprägt ist, haben diese Entwicklungen Einfluss auf die Frage der Preisgestaltung.



Auf Anfrage stellten die Vermittlungsaktuere Taxi-München eG, IsarFunk Taxizentrale GmbH & Co. KG und Intelligent Apps GmbH (freenow by lyft) die Anzahl der vermittelten Taxifahrten im Pflichtfahrgebiet laut Taxitarifordnung für die Jahre 2019 bis 2025 bereit. Der Verlauf zeigt einen deutlichen Einbruch der Auftragslage. Das Jahr 2019 gilt im Münchner Taxigewerbe als das umsatzstärkste Kalenderjahr der vergangenen zehn Jahre. Zwar trat in Folge der Corona-Pandemie zunächst eine Erholung ein, jedoch sind seit dem Jahr 2022 die Zahlen wieder rückläufig. Zuletzt zeichnete sich ein drastischer Abwärtstrend ab, sodass bereits im Jahr 2026 der Tiefstwert des Jahres 2020 wieder erreicht werden könnte.

Für diese Entwicklung können eine Vielzahl von Gründen angenommen werden, z.B. verändertes Arbeitsverhalten mit mehr Homeoffice und Videokonferenzen, die allgemein gesunkene Kaufkraft oder das zunehmende Angebot an plattformbasiertem Mietwagenverkehr – ob rechtmäßig betrieben oder nicht.

Auf einen Nachfragerückgang zu reagieren, erfordert eine strategische und durchdachte Herangehensweise des Taxigewerbes, die z.B. Marktanalysen, Marketingstrategien und Kostenmanagement beinhaltet. Ein Element kann eine Preisanpassung nach unten, bzw. eine Flexibilisierung der Preisstruktur sein, die mit dieser Tarifierung umgesetzt werden soll. Eine pauschale Preissteigerung orientiert an einzelnen Parametern wie der Mindestloohnerhöhung oder aktuell stark gestiegener Kraftstoffpreise könnte hingegen zu einer weiteren Reduzierung der Nachfrage führen. Auch wenn diese Aspekte weiterhin beobachtet werden müssen und zukünftig zu einer Preisanpassung nach oben führen könnten, wird diese derzeit nicht als geeignetes Mittel angesehen, um der reduzierten Auftragslage zu begegnen. Dabei spielt auch eine Rolle, dass der Taxitarif in München fortlaufend angepasst wurde.

Die vorgeschlagene Änderung des Taxitarif berücksichtigt deshalb verstärkt den anzunehmenden Einfluss des Preises auf die Nachfrage und bietet dem Taxigewerbe mehr Flexibilität, um individuell angepasste Preise anbieten zu können. Dadurch kann es konkurrenzfähiger und insgesamt wirtschaftlicher agieren und Kostensteigerungen kompensieren.

Der Möglichkeit, flexibler auf die Nachfrage eingehen zu können, wurde bereit 2023 mit der Einführung des „Münchner Tarifkorridors“ Rechnung getragen. Mit Fokus auf den Bestellmarkt soll der Tarifkorridor nun noch weiter ausgebaut werden. Dabei wird berücksichtigt, dass die Preisuntergrenze auch den Wettbewerbspreis zum taxiähnlichen Mietwagenverkehr darstellen wird, und nur zu einer Nachfragesteigerung führen kann, wenn die gleiche Preisuntergrenze in Form von Mindestbeförderungsentgelten auch für die Mietwagenunternehmen gilt. Gleichwohl besteht keine Verpflichtung, bei Fahrten auf vorherige Bestellung den Preisrahmen nach unten vollständig auszureizen.

Bei der Beurteilung der Wirtschaftlichkeit stehen einem Preisnachlass im Rahmen des Korridors mögliche Preiserhöhungen zu besonders nachfragestarken Zeiten gegenüber. Abgesehen davon ist die Fahrt nach Taxameter grundsätzlich weiterhin möglich und am Taxistandplatz und im „Winkemarkt“ neben den Streckenfestpreisen obligatorisch.

Außerhalb des Bestellmarktes soll die Festlegung eines degressiven Tarifs zur Nachfragesteigerung und Konkurrenzfähigkeit des Taxigewerbes beitragen. Ähnlich wie in Hamburg, Berlin und Stuttgart bereits etabliert, sollen längere Strecken damit für Kund*innen günstiger und die Taxinutzung damit attraktiver werden. Strecken am Stadtrand oder außerhalb des Stadtgebiets können in der Regel mit höheren Durchschnittsgeschwindigkeiten gefahren und damit rentabler durchgeführt werden. Tendenziell unrentablere Kurzstrecken bleiben durch den festgelegten Mindestfahrpreis sowie den unveränderten Preis bis zu sieben Kilometern Fahrtstrecke weiterhin auskömmlich.

Auch die Streckenfestpreise für Fahrten zwischen Hbf – Flughafen – Messe orientieren sich an dem auskömmlich berechneten Grund- und Kilometerpreis, ermöglichen den Kund*innen jedoch auf diesen Strecken einen wartezeitunabhängigen, verlässlichen und günstigeren Pauschalpreis, auch bei Fahrten ohne vorherige Bestellung. Hiermit wird das Ziel einer Nachfragesteigerung auch am Taxistandplatz verfolgt. Es werden kostenreduzierende Faktoren berücksichtigt, die bei längeren Fahrten oder durch anlassbezogene hohe Auslastung zum Tragen kommen.

2.4. Tarifierpassung

2.4.1. Einführung eines degressiven Kilometerpreises

Ein degressiver Kilometerpreis bedeutet, dass die Kosten für eine Taxifahrt mit zunehmender Fahrdistanz weniger stark steigen.

Mit zunehmender Fahrdistanz, insbesondere am Stadtrand oder außerhalb des Stadtgebiets steigen die durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeiten. Dies führt dazu, dass die Kosten pro Kilometer in Relation geringer werden. Ein degressiver Tarif kann auf diesen Effekt eingehen und lässt die Endpreise mit zunehmender Distanz im Vergleich zum aktuellen Taxitarif sinken.

Folgende Preisstaffelung wird vorgeschlagen:

Fahrdistanz	Kilometerpreis
bis einschließlich 7 km	2,70 Euro; 0,20 Euro pro 74,07m (Umschaltgeschwindigkeit 14,44 km/h)
über 7 km	2,50 Euro; 0,20 Euro pro 80,00 m Umschaltgeschwindigkeit von 15,6 km/h

Die degressive Preisstaffelung führt im Vergleich zum aktuellen Taxitarif zu einer Preissenkung bei längeren Fahrten, was Kund*innen entlastet und sich potenziell positiv auf die Nachfrage nach Taxen auswirken soll.

Die Staffelung für Fahrten über 7 Kilometer wurde anhand der durchschnittlichen Fahrtlänge einer Taxifahrt in München bemessen. Die „Durchschnittsfahrt“ wird daher weiterhin mit dem bisherigen Kilometerpreis abgerechnet. Dass der Staffelung dennoch eine hohe Praxisrelevanz beigemessen werden kann, zeigt die bereits angesprochene Auswertung von Fahrten. Dementsprechend profitieren 41 % aller Münchner Taxifahrten von der Degression.

2.4.2. Änderung der Streckenfestpreise Hbf-Flughafen-Messe

Die Einführung eines degressiven Tarifs führt in Folge zu einer Preissenkung für folgende in § 2 Abs. 3 Satz 1 TTO festgesetzte Festpreise (zukünftig: „Streckenfestpreise“). Diese gelten am Taxistandplatz und „Winkemarkt“, d.h. bei Fahrten ohne vorherige Bestellung. Sie haben verpflichtend Vorrang zum Taxameterpreis, jedoch – anders als bisher – keinen Vorrang mehr bei Fahrten auf Bestellung. Hier kann ein Preis im Rahmen des Tarifkorridors vereinbart werden, der den Streckenfestpreisen entspricht oder nachfragebedingt davon abweicht.

Die Preise berücksichtigen je nach Strecke zu unterschiedlichen Anteilen einen Wartezeitpreis, der auch bei einer Berechnung nach Taxameter regelmäßig anfallen würde. Die Streckenfestpreise liegen jedoch alle unterhalb des Taxameterpreises und bieten damit den Anreiz, spontan und unkompliziert ohne Vorbestellung das Taxi zu wählen und trotzdem Preissicherheit in konkurrenzfähiger Höhe zu haben.

Besonders deutlich wird die Vergünstigung bei der Strecke Hauptbahnhof – Flughafen, die nun im Streckenfestpreis für 10 Euro weniger als bisher angeboten wird.

	Strecke	Preis alt	Preis neu
1.	Flughafen München auf direktem Weg zur Zone Messe München	94,00 Euro	90,00 Euro
2.	Zone Messe München auf direktem Weg zum Flughafen München	94,00 Euro	90,00 Euro
3.	Flughafen München auf direktem Weg zur Zone Hauptbahnhof	106,00 Euro	96,00 Euro
4.	Zone Hauptbahnhof auf direktem Weg zum Flughafen München	106,00 Euro	96,00 Euro
5.	Zone Messe München auf direktem Weg zur Zone Hauptbahnhof	43,00 Euro	41,00 Euro
6.	Zone Hauptbahnhof auf direktem Weg zur Zone Messe München	43,00 Euro	41,00 Euro

2.4.3. Ausweitung des Tarifkorridors

Entsprechend der Regelung aus § 51 Abs. 1 Satz 4 PBefG können die Beförderungsentgelte im Taxenverkehr bei Fahrten auf vorherige Bestellung über Mindest- und Höchstpreise geregelt werden, innerhalb derer das Beförderungsentgelt vor Fahrtantritt frei zu vereinbaren ist. Dies wird durch den 2023 eingeführten Tarifkorridor ermöglicht, durch den schon jetzt bis zu +20 Prozent und bis zu -5 Prozent vom Grund- und Kilometerpreis abgewichen werden kann. Der Tarifkorridor ermöglicht auf vorherige Bestellung innerhalb dieser Bandbreite eine entfernungsunabhängige Vereinbarung von Festpreisen, so dass jede vom Fahrgast angefragte Fahrtstrecke potenziell mit einem Festpreis durchgeführt werden kann. Der nach der Novellierung des PBefG erstmals neu eingeführte Tarifkorridor wurde mangels Erfahrungswerte bisher bewusst in einem moderaten Rahmen gehalten.

Der Tarifkorridor bietet zwei Vorteile: Zum einen führt er im Kundeninteresse zu Verlässlichkeit bei der Fahrpreisbestimmung, da der Festpreis vor Fahrtantritt vereinbart wird und nicht variabel ist, wie der wartezeitabhängige Taxameterpreis. Zum anderen ermöglicht er dem Taxigewerbe preislich flexibler auf eine hohe oder geringere Nachfrage und die Konkurrenz zu taxiähnlichen Mietwagen reagieren zu können.

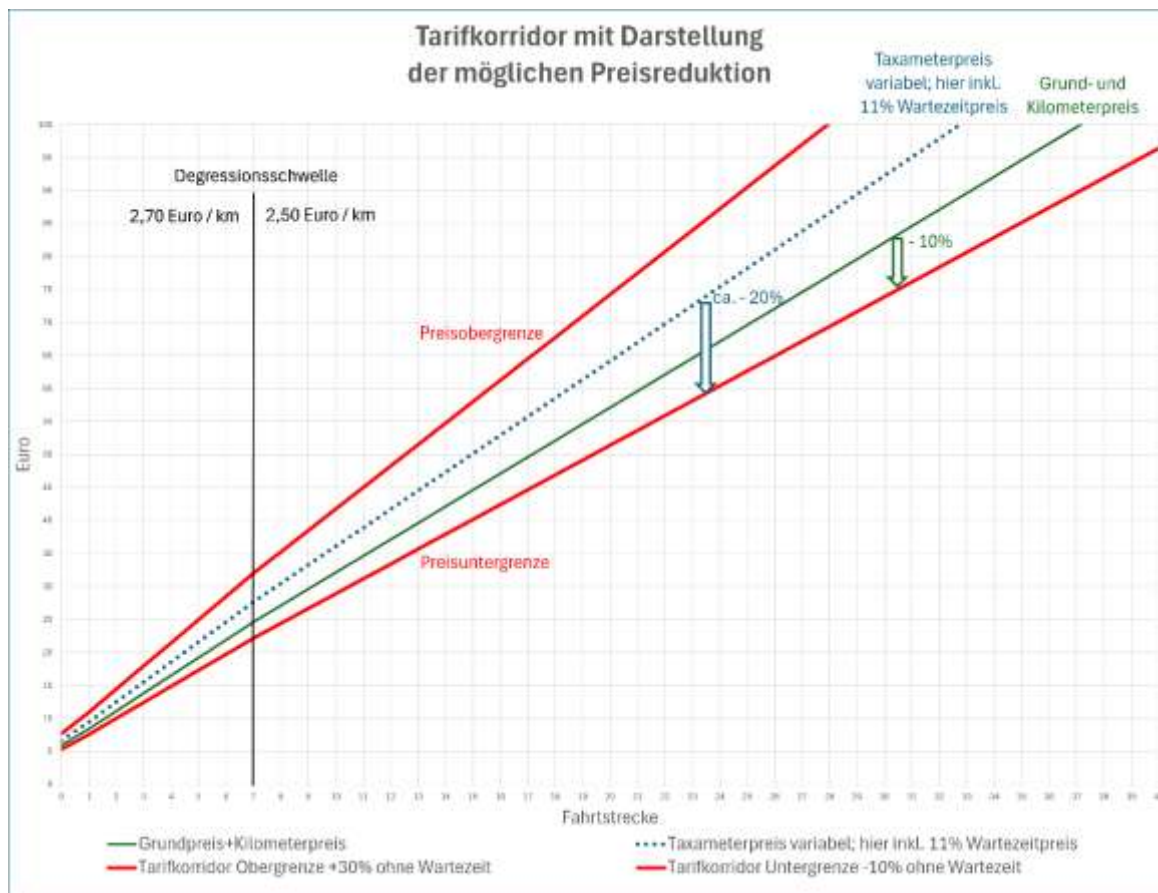
In den Gesprächen mit dem Taxi- und Mietwagengewerbe war daher die Ausweitung des Tarifkorridors bzw. eine entsprechende Festlegung eines Preiskorridors für Mietwagen ein zentrales Thema und wurde offen und kontrovers diskutiert. Einigkeit besteht, dass eine Ausweitung des Korridors zu einer Nachfragesteigerung beim Taxi führen kann. Die rein marktwirtschaftliche Betrachtungsweise mit maximaler Preisflexibilität, die vonseiten der Plattformbetreiber im Mietwagengewerbe vertreten wird, kann allerdings nur eingeschränkt auf den Taxitarif angewendet werden. Das Taxigewerbe unterliegt mit dem Ziel der Daseinsvorsorge gesetzlichen Pflichten, wie z.B. einer Betriebs- sowie einer Beförderungspflicht. Dieses schützenswerte Konstrukt verursacht jedoch auch Aufwendungen und schränkt die unternehmerischen Möglichkeiten ein, Kosten zu sparen. Eine Ausweitung des Korridors muss dies berücksichtigen und deshalb weiterhin, wie bereits oben dargestellt, den Grenzen der Auskömmlichkeit unterliegen.

Bei der Festlegung des Tarifkorridors entscheidend ist auch die Berücksichtigung des Wartezeitpreises. Wie oben dargelegt, beeinflusst dieser den Umsatz eines Taxiunternehmens spürbar.

Die variable Wartezeitkomponente kann allerdings nicht ausreichend verlässlich in Relation zum Tarifkorridor dargestellt werden. Daher wird der Festpreis im Tarifkorridor nur auf Basis des einfach zu berechnenden Grund- und Kilometerpreises vereinbart.

Da aber bei jeder Fahrt mit einem zusätzlichen Anteil an Wartezeitkosten zu rechnen ist (Stau, Ampelschaltung, kundenbedingte Wartezeit) liegt die Nulllinie, d.h. die Verhandlungsbasis des Tarifkorridors automatisch niedriger als der tatsächliche Taxameterpreis.

Der Tarifkorridor lässt somit immer einen noch günstigeren Preis zu, als durch eine prozentuale Abweichung vom Grund- und Kilometerpreis ausgedrückt wird.



Beispiel 2 – Kein Wartezeitpreis im Tarifkorridor

Oben genannte Fahrt vom Stachus zum Klinikum Großhadern würde inklusiv Wartezeitpreis nach Taxameter etwa 36,10 Euro kosten. Der für den Tarifkorridor maßgebliche Verhandlungspreis ist aber nur der Grund- und Kilometerpreis in Höhe von 32,10 Euro. Eine vereinbarter Preisnachlass im Tarifkorridor von 5 Prozent ergäbe einen Fahrpreis von rund 30,50 Euro. Da die Wartezeit nicht berücksichtigt wird, läge der Preis nicht nur 5 Prozent, sondern faktisch mehr als 15 Prozent unter dem Taxameterpreis. Ein Preisnachlass von 10 Prozent ergäbe 28,90 Euro, also einen tatsächlichen Nachlass von rund 20 Prozent gegenüber dem Taxameterpreis.

Kund*innen profitieren bereits jetzt durch die unberücksichtigte Wartezeit, besonders bei hohem Verkehrsaufkommen und haben in Zukunft noch mehr Verhandlungsspielraum bei der Bestellung von Fahrten. Für Taxiunternehmen bietet der Korridor die Möglichkeit durch eine nachfrageabhängige Preisgestaltung konkurrenzfähig zu bleiben. Gleichwohl wird eine Preisobergrenze festgelegt, die unverhältnismäßig hohe Preise verhindert. Es besteht zudem das Recht, nach Taxameterpreis befördert zu werden.

Unter Berücksichtigung dieser differenzierten Betrachtung und nach Prüfung der vom Gewerbe eingeforderten Datengrundlage soll eine Ausweitung des Korridors von bis zu **10 Prozent (bisher 5 Prozent) unter und 30 Prozent (bisher 20 Prozent) über dem Grund- und Kilometerpreis** (§ 2 Abs. 1 Satz 1 lit a bis c TTO) festgelegt werden.

Der degressive Kilometerpreis wird ebenfalls eingerechnet, sodass auch daraus zusätzliche Preisreduzierungen entstehen.

Die Ausweitung des Tarifkorridors ermöglicht damit zukünftig faktisch einen ca. 20 Prozent günstigeren Preis als der entsprechende wartezeitabhängige Taxameterpreis.

Das detaillierte Ergebnis der Tarifprüfung wurde der Taxikommission in der Sitzung vom 17.04.2026 vorgestellt. Das Kreisverwaltungsreferat soll den Stadtrat in Kreisveraltungsausschuss und Vollversammlung mit den Änderungen an der Taxitarifordnung gemäß Vortrag befassen und zur Abstimmung vorlegen.

3. Evaluierung und Datenerhebung

Um die Effekte der Flexibilisierung des Taxitarifs bewerten zu können, werden die Tarifanpassungen nach Ablauf eines Jahres evaluiert. Dazu erhebt das Taxigewerbe vorab zu definierende Realdaten und stellt diese dem KVR zur Verfügung.

Insbesondere soll bewertet werden, welche Effekte durch die Degression und die Ausweitung des Tarifkorridors auf die Nachfrage nach Taxen festgestellt werden können und welche wirtschaftlichen Auswirkungen sich daraus für das Taxigewerbe und die Taxivermittlungszentralen ergeben.

Die Ergebnisse der Evaluierung werden der Taxikommission mit einem Entscheidungsvorschlag zum weiteren Vorgehen vorgelegt.

4. Anhörverfahren

Entsprechend der Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes wurden das örtliche Taxigewerbe, die Taxi-München eG, die IsarFunk Taxizentrale GmbH & Co. KG, die Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern, die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft, die Dienstleistungsgewerkschaft ver.di, das Bayerische Landesamt für Maß und Gewicht, das Gewerbeaufsichtsamt sowie die Landratsämter München, Erding und Freising angehört.

Das Taxigewerbe sowie die Vermittlungszentralen erklärten in den Gesprächen am 27.01.2026 und 10.03.2026 gemeinschaftlich, dass man auch auf Seiten des Taxigewerbes eine Tarifanpassung für notwendig erachtet und reichten einen Tarifvorschlag ein, welcher als Basis für die Entscheidung des Kreisverwaltungsreferats diene.

Keine der Anhörstellen sprach sich gegen die geplante Tarifanpassung aus. Die Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern äußert Bedenken, dass durch die Anhebung der Obergrenze im Tarifkorridor von +20 % auf +30 % die Nahmobilität im On-Demand-Verkehr unverhältnismäßig teurer werden könnte. Zugleich sieht sie in dieser Anpassung allerdings auch eine gesteigerte Flexibilität für das Taxigewerbe (z.B. dynamische Preisanpassung) und eine Stärkung der Wirtschaftlichkeit. Nach Einschätzung der Fachdienststelle und des Taxigewerbes ist jedoch aufgrund des großen Konkurrenzdrucks nicht mit einer spürbaren Preissteigerung zu rechnen. Bereits die heutige Ausgestaltung des Tarifkorridors zeigt, dass die Fahrten überwiegend im unteren Preisbereich vermittelt werden. Auch war im Rahmen der Taxikommission von 17.04.2026 keine ablehnende Haltung der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern zu erkennen.

5. Einvernehmen

Aufgrund der interkommunalen Absprachen dürfen sich Taxis der Landeshauptstadt München auch auf dem Gebiet des Flughafens München bereitstellen. Aus diesem Grund gibt es schon seit Jahren einen Taxitarif, der im Einvernehmen mit den Landratsämtern München, Erding und Freising in den genannten Hoheitsgebieten gleichermaßen gilt. Das erforderliche Einvernehmen für diese Tarifierpassung wurde hergestellt.

6. Klimaprüfung

Ist Klimaschutzrelevanz gegeben: nicht klimarelevant

Das Thema des Vorhabens ist laut dem Leitfaden zur Klimaschutzprüfung nicht klimarelevant. Eine Einbindung des RKU ist nicht erforderlich.

7. Behandlung von Stadtratsanträge, Bürgerversammlungsempfehlungen, Bezirksausschussanträge

Dem Auftrag aus dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 30.07.2025 Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16044, die Tarifstruktur und die Notwendigkeit eines Mindestentgeltes für alle (Taxi, Mietwagen) in Abstimmung mit allen Beteiligten zu diskutieren und zu überarbeiten, wurde hiermit entsprochen.

8. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten bzw. Fachstellen

8.1. Direktorium

Dem Direktorium - Rechtsabteilung - wurde der Entwurf der Änderungsverordnung am 08.04.2026 zur gutachterlichen Stellungnahme zugeleitet. Die Satzungen sind mit der Rechtsabteilung des Direktoriums hinsichtlich der formellen belange abgestimmt. Die vorgeschlagenen Änderungen wurden übernommen.

8.2. Taxikommission

Die Tarifierpassung wurde am 17.04.2026 in der Taxikommission behandelt und erhielt mehrheitliche Zustimmung.

9. Anhörung Bezirksausschuss /Bezirksausschüsse

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

10. 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.

11. Nichteinhaltung der Zuleitungsfristen

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 sowie der gesetzlich geltenden Anhörfristen leider nicht möglich. Die Behandlung im heutigen Ausschuss ist erforderlich, da im Falle einer späteren Entscheidung 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. Auf Grund des engen Zusammenhangs mit der Beschlussvorlage V 19154 (Erlass einer Allgemeinverfügung der Landeshauptstadt München über die Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten für den Verkehr mit Mietwagen) soll zudem 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. Der Einführung eines degressiven Tarifs, der Ausweitung des Tarifkorridors sowie den daraus resultierenden weiteren Taxitarifanpassung wird zugestimmt.
2. Die Verordnung zur Änderung der Verordnung der Landeshauptstadt München über Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für den Verkehr mit Taxen (Taxitarifordnung – TTO) wird gemäß Anlage 1 beschlossen.

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. Zurück mit Vorgang an das Kreisverwaltungsreferat – HA III/23
zur weiteren Veranlassung.

Am.....

Kreisverwaltungsreferat BdR-Beschlusswesen