Migrationsbeirat der

Landeshauptstadt München

Tarifkonzept für eine faire Mobilität im Mietwagenverkehr

Antragssteller*innen: Tonka Cuic, Enrico Bianco, Dr. Caktas Neda, Nima Lirawi

Eingebracht im Ausschuss A5 über den Erweiterten Vorstand

Antrag Nr. 101-23-26

Vollversammlung vom 01.12.2025

I. Antrag

Antragsgegenstand: Einführung von stufenweisen Festpreismodellen mit dem Ziel faire Wettbewerbsbedingungen gegenüber dem Taxigewerbe zu schaffen. Das Preisdumping zu reduzieren, Unterstützung des lokalen Taxigewerbes und Beschaffung von guten Arbeitsbedingungen für alle.

Der Migrationsbeirat möge beschließen:

Der Migrationsbeirat der Landeshauptstadt München fordert den Stadtrat und die Stadtverwaltung auf, folgende Maßnahmen zu ergreifen:

Überlegung der Einführung eines stufenweise Festpreismodells (je nach Zeitraum oder Korridor, zeitlich und räumlich flexibel), das Taxigewerbe und digitale Plattformen annähern sollen, um faire Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen und eine nachhaltige Lösung zu schaffen. Gefordert wird die Auskömmlichkeit der Entgelte. Dieser Begriff ist zwar nicht ausdrücklich definiert, wird in der Rechtsprechung aber meist mit „Kostendeckung“ und einem „angemessenen Gewinn“ gleichgesetzt. Zugleich ist das öffentliche Interesse an leistungsgerechten und erschwinglichen Taxipreisen zu berücksichtigen. Dabei ist das Gemeinwohl möglichst mit dem berechtigten Gewinninteresse der Taxiunternehmen in Einklang zu bringen.
Die aktuellen Geschäftsmodelle von Plattformunternehmen sind auf die Sozialverträglichkeit zu prüfen und mit „neuen“ Konzept in Einklang zu bringen.

Außerdem soll in neuem Konzept die Verschärfung der ordnungsrechtlichen Überwachung von Mietwagenunternehmen gefordert werden, insbesondere die verpflichtende Rückkehrpflicht der Fahrzeuge zu ihren Betriebszentralen im Umland, nach dem Vorbild der bestehenden Regeln im Taxigewerbe. Dazu zählt die Verpflichtung zur Einhaltung vergleichbarer Standards wie im Taxigewerbe, insbesondere: die Taxiordnung und die Taxitarifordnung (Preisbindung, Pflichtfahrgebiet, kürzeste Route), regelmäßige KVR-Kontrollen, Nachweis von Taxischein und Taxiunternehmerschein, Finanzamtskontrollen zur Vermeidung von Steuerumgehung, Abschluss spezieller Fahrgastversicherungen.

II. Begründung

Zu den öffentlichen Verkehrsinteressen zählt auch die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes. Diese sei ein überragend wichtiges schutzwürdiges Gemeinschaftsgut. Die Veränderung der Kundenstruktur machen Veränderungen bzw. neue zeitgemäße Konzepte notwendig.

Zu beachten ist, das lange Touren im großstädtischen Bereich seltener gefahren werden; zumeist haben Taxitouren hier eine Länge von 3 km – 6 km. Angesichts einer älter werdenden und sozial schwächeren Gesellschaft mit steigender Versorgungsbedarfe wird das Taxigewerbe enorm wichtig.

Marktbedeutung: Grundsätzlich haben Krankenfahrten erhebliche Marktbedeutung für das Münchner Taxigewerbe – nach der Pandemie noch stärker als davor. Laut Berechnungen entfallen ca. 42% des Umsatzes auf Patientenfahrten. Zählt man weiterhin die meist auch von den Krankenkassen finanzierten Fahrten für Menschen mit Behinderungen hinzu, so liegt der Anteil bei deutlich über 50%; bei den größeren Betrieben sogar bei mehr als 60%.
Bedeutungswandel: Konzeptionell geht das PBefG bei Krankenfahrten von einem Randgeschäft aus, dass das Hauptgeschäft mit Privaten, Geschäftsleuten und Touristen preislich nicht unterlaufen darf. In der Praxis haben sich die Verhältnisse aber umgekehrt: **Das Randgeschäft ist zum Haupterwerb geworden**. Entsprechend wirken sich Sondervereinbarungen auf den Verkehrsmarkt aus.
Maßstabsfunktion: Andererseits büßt der Taxitarif damit auch seine Bedeutung als wichtigster Maßstab für die Beurteilung von Sondervereinbarungen ein. Ohne Krankenfahrten gäbe es in München wohl kaum noch konventionellen Taxiverkehr – abgesehen von einigen Alleinfahrern. In vielen Flächenkreisen ist das traditionelle Taxigeschäft bereits so weit abgeschmolzen, dass Taxiverkehr und Mietwagenverkehr de facto ein Einheitsgewerbe bilden, in dem taxitypische Touren die Ausnahme sind.

Taxibetriebe beklagen eine Benachteiligung gegenüber Mietwagenfirmen.

Das klassische Taxigewerbe in München unterliegt zahlreichen Regulierungen und Pflichten: Dazu gehören die Einhaltung der Taxiordnung und der Taxitarifordnung (Preisbindung, Pflichtfahrgebiet, kürzeste Route), strenge KVR-Kontrollen zur Sicherstellung von Qualität und Rechtstreue, notwendige Fachkundenachweise (z.B. Taxischein, Unternehmerprüfung), regelmäßige Finanzamtsprüfungen sowie der Abschluss spezieller Versicherungen zum Schutz der Fahrgäste.
Die Erfüllung dieser Anforderungen gewährleistet Qualität, Transparenz und Kundenschutz, führt jedoch auch zu höheren Betriebskosten.

Anders verhält es sich bei Fahrdienstvermittlern wie Uber oder Bolt: Sie können ihre Preise flexibel nach Marktlage bestimmen und entziehen sich damit diesen Vorgaben weitgehend. Das führt zu ungleichen Wettbewerbsbedingungen, Lohndumping und Sozialkosten, die letztlich von der Allgemeinheit getragen werden.

Die Folgen sind gravierend:
- Viele Fahrer:innen von Mietwagenunternehmen arbeiten zu Löhnen, die **nicht existenzsichernd** sind, und müssen ihre Einkommen mit Sozialleistungen aufstocken (vgl. Böckler-Stiftung, 2019).

- Internationale Konzerne wie Uber verbuchen trotz Milliardenumsätzen hohe Verluste (2018: 11,3 Mrd. USD Umsatz, 1,8 Mrd. USD Verlust) und lagern ihre Risiken auf die Gesellschaft aus.

- Der **Rückgang an Taxi-Aufträgen** beträgt in manchen Städten bis zu 40 % (vgl. BILD, 2023; Nuri Altun, Taxiverband Baden-Württemberg).

- Auch in München steht die Einführung von Mindestpreisen politisch zur Debatte, um das Taxigewerbe vor ruinösem Preiskampf zu schützen (vgl. BR24, SZ, beide vom 29.07.2025).

- Auch die Münchner SPD setzt sich im Stadtrat aktiv für Mindestpreise ein (vgl. SPD-Fraktion München, 2024).

Besonders betroffen ist das Münchner Taxigewerbe, in dem ein erheblicher Anteil der Unternehmer:innen sowie Fahrer:innen eine Migrationsbiografie hat. Diese Betriebe sind in

München ansässig, zahlen hier ihre Steuern und erfüllen sämtliche regulatorischen Anforderungen. Ihre wirtschaftliche Existenz wird durch den ungleichen Wettbewerb jedoch massiv gefährdet.

Die Einführung bzw. Ausarbeitung eines Tarifkonzeptes zur Regulierung der Preise für Taxigewerbe und Mitwagenunternehme ist daher notwendig und zeitgemäß, um faire Marktbedingungen, soziale Gerechtigkeit und den Schutz lokaler Unternehmen zu gewährleisten.

Momentan ist es für das Taxigewerbe kaum möglich, wirtschaftlich zu arbeiten. Wenn sich die aktuelle Situation fortsetzt, wird es schwierig, das Taxigewerbe überhaupt aufrechtzuerhalten. Regulierungen des Mietwagengeschäftes sind dringend notwendig.

Quellen:

1. Böckler Stiftung: *Kampf mit harten Bandagen – Uber und die Zukunft der Arbeit*, Mitbestimmung Magazin, 2019.
   ☞ https://www.boeckler.de/de/magazin-mitbestimmung-2744-kampf-mit-harten-bandagen-19056.htm
2. BR24: *Mindestpreis-Pläne für Uber und Co. in München auf der Kippe*, 29.07.2025.
   ☞ https://www.br.de/nachrichten/bayern/mindestpreis-plaene-fuer-uber-und-co-in-muenchen-auf-der-kippe,UsKU2Fg
3. Süddeutsche Zeitung (SZ): *Mindestpreis-Pläne für Uber & Co. in München erstmal vom Tisch*, 29.07.2025.
   ☞ https://www.sueddeutsche.de/bayern/verkehr-uber-co-mindestpreis-plaene-in-muenchen-erstmal-vom-tisch-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-250729-930-851296
4. SPD-Stadtratsfraktion München: *Münchner Mindestpreis für Fahrdienste einführen*, 2024.
   ☞ https://spd-rathausmuenchen.de/muenchner-mindestpreis-fuer-fahrdienste-einfuehren/
5. BILD: *Preiskampf im Taxi-Gewerbe – Städte wollen Uber & Co. teurer machen*, Zitat Nuri Altun, 2023.
   ☞ https://www.bild.de/politik/inland/preiskampf-im-taxi-gewerbe-staedte-wollen-uber-co-teurer-machen-67f92dbd890593534bc8f29f

III. Beschluss nach Antrag

Einstimmig beschlossen

gez.	gez.	gez.
Dimitrina Lang	Lara Galli	Arif Abdullah Haidary
Vorsitzende	1. Stellvertretende Vorsitzende	2. Stellvertretender Vorsitzender