
Landeshauptstadt München
Büro des Oberbürgermeisters
z.Hd. OB Dieter Reiter
Marienplatz 8
80331 München

12.09.2025

Offener Brief

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Ihre Entscheidung, gegen die Mindestbeförderungsentgelte zu votieren, bedauert das Münchener Taxigewerbe außerordentlich. In den Gesprächen vor dieser Entscheidung hatten wir eindringlich auf die Notwendigkeit eines fairen Wettbewerbs hingewiesen, und deutlich gemacht, dass die wirtschaftliche Realität des Taxigewerbes keinen Aufschub mehr gestattet, weswegen die Mindestbeförderungsentgelte unbedingt im Sommer hätten entschieden werden müssen.

Wir wollen Ihnen nachfolgend noch einmal die Argumente für die Mindestbeförderungsentgelte (im folgenden MBE) an die Hand geben, sowie in einer ausführlichen Beschreibung die Konsequenzen Ihres Handelns darlegen, verbunden mit der Aufforderung, Ihre Entscheidung zu revidieren.

Die Unterzeichner dieses Schreibens vertreten in verschiedenen Verbänden, Zentralen und Organisationen nicht nur die Interessen aller Münchener Taxiunternehmer und deren Fahrer, sondern auch die Interessen der Unternehmen, deren Arbeitsschwerpunkt am Münchener Flughafen stattfindet.

Der Technologiekonzern Uber hat die Vermittlung von Aufträgen vor 13 Jahren in München begonnen - also noch bevor Sie als Oberbürgermeister die politische Verantwortung für die Stadt München übernommen haben. Seit Beginn der Vermittlung durch diese Plattform hat das Taxigewerbe durch seine Verbände und Zentralen in allen Gesprächen mit der Politik, der Taxikommission, den Behörden, der Polizei, der IHK, dem Zoll und weiteren Organisationen darauf hingewiesen, dass dies eine unlautere und verbotene Konkurrenz zum Taxigewerbe darstellt.

Die erste große Taxidemonstration 2017 hat sicher auch Ihre Aufmerksamkeit gewonnen. Bereits vorher, aber insbesondere bei dieser Veranstaltung haben wir auf die massiven Umsatzrückgänge im Taxigewerbe hingewiesen. Spätestens aber seit dem persönlichen Gespräch der Münchener Verbände und Zentralen mit Ihnen im Januar 2020 ist Ihnen die Problematik des unlauteren Wettbewerbs, der illegal agierenden Konkurrenz und den für das Taxigewerbe daraus entstehenden massiven

Umsatzeinbußen bekannt. Die mit Uber und später auch Bolt verbundenen Probleme der illegalen Vermittlung begleiten Sie somit seit Ihrem Amtsantritt als OB. Ein frühzeitiges entschiedenes politisches Statement durch Sie gegen jede Form der illegalen Tätigkeiten in München hätte sicher zur Entschärfung der Situation beigetragen.

Wir können hier klar und rechtssicher von illegaler Vermittlung sprechen, zahlreiche Gerichtsverfahren, u. a. auch durch Münchener Taxiunternehmer veranlasst, haben ohne Ausnahme bestätigt, dass die Art und Weise der Vermittlung der Plattformen nicht den geltenden deutschen Gesetzen entspricht. Die Urteile sind größtenteils durch alle Instanzen bis zum EUGH bestätigt worden, durch jeweils geringfügige Anpassungen durch die Plattformen mussten anschließend die Prozesse erneut begonnen werden. Tenor all dieser Urteile: Vermittlungsimmanent muss der angeschlossene Teilnehmer (Mietwagenunternehmer) Verstöße gegen die Aufzeichnungs- und Rückkehrpflichten begehen. Hinweise zu den fragwürdigen Geschäftspraktiken der Plattformanbieter finden über Jahre hinweg immer wieder den Weg bis in den Stadtrat (nur um ein Beispiel zu nennen: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 09.09.2019, bzw. ergänzendem Antrag vom 19.09.2019 zur Sicherung des Taxigewerbes, um den von den Plattformen angekündigten Preiskampf entgegenzutreten zu können).

In der Vorbereitung zur Entscheidung über die MBE führten wir dieses Jahr intensive Gespräche mit allen Fraktionen u.a. auch am runden Tisch in Ihrem Hause. Von Seiten der Plattformen wird immer wieder behauptet, die MBE würden Arbeitsplätze vernichten. Diese Aussage widerlegt sich schon durch die am runden Tisch vorgebrachten Aussagen vom Zoll und dem KVR (sowie mittlerweile durch Gutachten belegt), dass bei den Mietwagenunternehmen meist ohnehin keine ordentlichen Arbeitsverhältnisse bestehen, sondern Schwarzarbeit und Sozialbetrug eher die Regel darstellt. Eine eventuelle Arbeitslosigkeit dieser Fahrer hätte sich noch am selben Tag durch ein Vorstellungsgespräch bei einem Taxiunternehmen erledigt. Alle Mehrwagenunternehmen im Taxibereich leiden seit zig Jahren unter Personalmangel, gleichzeitig würden diese Fahrer dann ein ordentliches Arbeitsverhältnis bekommen. Kein Taxiunternehmen kann sich auf Grund der häufigen Sozialversicherungsprüfungen durch Rentenversicherung, KVR, Finanzamt irgendeinen Fehler erlauben, dem Unternehmer würden zwingend wegen der fehlenden persönlichen Zuverlässigkeit die Konzessionen entzogen werden.

In diesem Zusammenhang kann nicht unerwähnt bleiben, dass das Münchener Taxigewerbe in seiner Gesamtheit mit rund 6000 ordentlich sozialversicherten Arbeitsplätzen zu den zehn größten Münchener Arbeitgebern gehört. Diese Beschäftigungsverhältnisse verteilen sich auf ca. 250 kleinere und größere Mehrwagenbetriebe, die jeder für sich in München Gewerbesteuer zahlen, da der Betriebssitz zwingend in der Genehmigungsgemeinde sein muss. Anders bei den Mietwagenunternehmen: Mehr als zwei Drittel der Betriebe, die für die Plattformen arbeiten haben ihre Betriebssitze teilweise weit außerhalb Münchens, arbeiten aber zu 100 Prozent in München.

Diese Münchner Arbeitsplätze sind derzeit akut in Gefahr. Die wirtschaftliche Situation der Münchener Taxiunternehmer ist katastrophal, **in den ersten acht Monaten dieses Jahres hat kein Münchener Taxibetrieb Gewinne erwirtschaften können**. Die selbstfahrenden Taxiunternehmer ohne Personal gleichen die fehlenden Umsätze durch unverhältnismäßig lange Arbeitszeiten aus, was bei Mehrwagenbetrieben, mit angeschlossenen Fahrpersonal nach arbeitszeitrechtlichen Vorgaben nicht möglich ist. Fehlende Umsätze können also vom Personal nicht ausgeglichen werden. Rücklagen sind

in den Betrieben schon coronabedingt nicht mehr vorhanden, seit Ende der Pandemie sind die Umsatzeinbußen bedingt durch die „Billiganbieter“ so massiv, dass neue Rücklagen oder gar neue Investitionen nicht getätigt werden konnten. Die nächsten vier Monate des Jahres gelten als die umsatzstarken Monate in unserem Gewerbe, aber diese Monate werden nicht ausreichen, um die entstandenen Verluste auszugleichen. Spätestens ab Januar werden mindestens ein Drittel der Münchener Taxiunternehmen Insolvenz anmelden müssen, verbunden natürlich mit einer erheblichen Zahl an Unternehmern, die auf Erhalt ihrer Existenz angewiesen sind, sowie verbunden mit entsprechendem Anstieg der Arbeitslosigkeit in München, denn kein angestellter Taxifahrer wird ohne entsprechende soziale Absicherung zu Uber oder Bolt wechseln.

Als Konsequenz daraus wird die Funktionsfähigkeit des Münchener Taxigewebes erheblich bedroht sein. Diese Konsequenz ist in nahezu allen Gesprächen mehrmals deutlich dargelegt worden.

Die öffentlichen Aufträge, die der Daseinsvorsorge der Münchener Bevölkerung dienen, können dann nicht mehr erbracht werden. Schüler- und Behindertenfahrten, deren Durchführung auch in der Verantwortung der Stadt München liegen, können nicht mehr ausgeführt werden. Nur durch das Fahrpersonal kann diese Vorsorge, insbesondere auch in den Nachtstunden dargestellt werden. Die Funktionsfähigkeit des Taxis sicherzustellen ist Aufgabe der politisch Verantwortlichen in jeder Gemeinde, in München also in letzter Instanz Ihre Aufgabe.

Um einerseits die Funktionsfähigkeit des Taxis, und andererseits die Bürger vor zu hohen Preisen zu schützen, werden Änderungen in der Preisstruktur durch Ihre Behörden sehr sorgsam und ausführlich geprüft und begründet. Nach der Diskussion in der Taxikommission und der Vollversammlung des Stadtrates unterschreiben Sie seit Ihrem Amtsantritt die jeweilige neue Taxitarifordnung, auch die aktuell geltende vom 01.01.2024. Wie Ihnen deshalb bekannt sein dürfte, stellen die Taxitarife einen Ausgleich beider Interessen dar, mit der Folge, dass der Taxitarif lediglich eine Gewinnspanne von vier Prozent für die Unternehmen vorsieht. Der aktuelle Tarifkorridor bei den Festpreisen mit fünf Prozent nach unten stellt also rein wirtschaftlich schon eine Nullnummer für den Unternehmer dar. Wir lehnen eine Forderung nach einer weiteren Senkung des Korridors nicht grundlegend ab, dazu müssen aber andere Rahmenbedingungen angepasst werden. Wir können auch nicht nachvollziehen, warum Sie den aktuellen Tarif zwar 2024 als akzeptabel angenommen haben und ihn 20 Monate später als zu teuer bezeichnen.

Die Plattformen vermitteln an ihre angeschlossenen Mietwagenunternehmen sogenannte ad hoc Fahrten. Das PBefG sieht die Zuständigkeit dieser Fahrten ausschließlich beim Taxi, deshalb werden Standplätze eingerichtet, um eine schnelle Versorgung der Münchener Bürger zu ermöglichen. Die Mietwagenunternehmen bekommen diese Fahrten von den Plattformen regelmäßig um bis zu vierzig oder fünfzig Prozent günstiger angeboten. Dies – wegen der Verstöße gegen die Rückkehr- und Aufzeichnungspflicht – bei höherer Kilometerleistung (und entsprechender Mehrbelastung der Straßen in München), aber nahezu identischen Kostenstrukturen. Die Fahrzeugkosten zwischen Taxi- und Mietwagenbetrieben unterscheiden sich nur minimal, was auch gutachterlich belegt ist.

Daraus folgt im Umkehrschluss, dass die Mietwagenunternehmen ihre Dienste nicht kostendeckend anbieten können, und deshalb gezwungenermaßen auf Sozialbetrug oder Steuerhinterziehung ausweichen müssen. Die Mindestbeförderungsentgelte würden diese Unternehmen immerhin

erstmal in die Lage versetzen, kostendeckend zu arbeiten. Insofern vertreten wir hier völlig widersinnig auch die Interessen unserer Konkurrenz. Ob die Unternehmen dann ehrlicher arbeiten, oder wie in Berlin sich bereits auch in München Strukturen der organisierten Kriminalität in der Mietwagenbranche entwickelt haben, würde man dann sehen. Aber immerhin hätten die Unternehmen die Chance zu ehrlicher Arbeit.

Haben Sie jemals in Ihrer politischen Karriere erlebt, dass eine oder in diesem Fall sogar zwei Firmen lautstark und vehement dagegen protestieren, dass sie mehr Geld haben könnten? Dass Verbraucher gegen höhere Preise demonstrieren, ja, aber gewinnorientierte Wirtschaftsunternehmen würden wohl kaum gegen angebotene bessere Einnahmemöglichkeiten demonstrieren. Schließlich hätten durch die Mindestbeförderungsentgelte nicht nur die angeschlossenen Mietwagenunternehmen endlich die Möglichkeit, ohne Sozial- und Steuerbetrug zu arbeiten, nein, auch Uber und Bolt würden durch höhere Fahrpreise höhere Vermittlungsprovisionen erhalten und wirtschaftliche Vorteile erzielen. Was also – wenn nicht die Beibehaltung eines illegalen Geschäftsmodells und der damit verbundenen Vernichtung der Konkurrenz – kann die Motivation sein, die aktuelle Situation beibehalten zu wollen?

Mit der Entscheidung die Einführung der MBE durch Vertagung zu verzögern oder am Ende zu verhindern, lässt die Stadt München wissentlich zu, dass von Unternehmen in ihrem Verwaltungsbereich weiterhin in großem Umfang Steuern- und Sozialabgaben hinterzogen werden. Am runden Tisch in Ihrem Hause, sowie bei der Sitzung der Taxikommission wurden vom Zoll Zahlen im Bereich von 20 bis 30 Millionen Euro pro Jahr für den Bereich München genannt. Ihnen und allen Parteien des Stadtrates sind die Kontrollen und Ergebnisse des Zolls und des KVR's bekannt. Wenn SPD und CSU eine Trefferquote von 99% bei Betrug von Sozialabgaben und Steuerhinterziehung durch Mietwagenunternehmen ignorieren und jedes mögliche Handeln verzögern oder verhindern, schädigen sie zugleich die Bürger dieser Stadt. Dies kann verantwortliche Politik nicht wollen und wird irgendwann entsprechende Konsequenzen fordern.

Laut Beschluss der Stadt soll die Einführung bis 30.06.2026 verschoben werden. Dieser Zeitpunkt ist nach den Kommunalwahlen am 08. März 2026. Die Stadt München wird dann eine andere politische Zusammensetzung haben und andere politische Mehrheiten werden sich finden müssen. Es ist nicht zu erwarten, dass über irgendeine getroffene Vereinbarung ein neues Stadtparlament ohne inhaltliche Kenntnis des Themas entscheiden wird. Damit ist abzusehen, dass eine Entscheidung über Mindestpreise für den Mietwagen frühestens im Herbst 2026 oder gar erst 2027 getroffen wird. Diese Zeitspanne kann das Münchener Taxigewerbe aus oben dargestellten wirtschaftlichen Gründen nicht hinnehmen. Getreu dem Motto, wenn wir schon bankrottgehen müssen, weil Sie Ihre Möglichkeiten als Kommune nicht wahrnehmen, dann werden wir dies nicht leise tun. **Wir fordern Sie daher auf, den Beschluss über die Mindestbeförderungsentgelte in seiner ursprünglich vorgesehenen Form zum nächsten Kreisverwaltungsausschuss am 30. September 2025 wieder auf die Tagesordnung zu setzen und die Einführung der Mindesttarife zu beschließen.**

Wir begrüßen Ihren Appell an die Plattformbetreiber sich an das gewünschte Level Playing Field zu halten und von sich aus Vorschläge zur Schaffung einer fairen Konkurrenzsituation zu machen. Das Münchener Taxigewerbe wird sich Ihrem Wunsch nach Gesprächen mit den Plattformbetreibern nicht verweigern. Wir sehen Möglichkeiten über Änderungen der Taxitarife zu diskutieren und solche

herbeizuführen. Wir geben auch gerne zu, dass einige der Verpflichtungen aus dem PBefG uns eher stören als nützlich erscheinen und Änderungen hilfreich sein könnten. Entsprechende Vorschläge können wir jederzeit unterbreiten. Da eine Reihe unserer Vorschläge allerdings nur im Rahmen des derzeit bestehenden PBefG's geschehen können, ist eine wirklich flexible Gestaltung wie von Ihnen gewünscht nur begleitend mit Änderungen vom Bundesgesetzgeber möglich und damit nicht in der kommunalen Kompetenz. Außerdem möchten wir klarstellen, dass Gespräche mit den Plattformanbietern unsererseits nur unter Vorbehalt geführt werden. Wir sind generell der Meinung, dass Gespräche mit Firmen deren Geschäftsmodell nachweislich auf illegalen Vorgehensweisen aufbauen, abzulehnen sind. Wenn Sie als die politische Seite der Stadt München möchten, dass wir Gespräche mit diesen Firmen führen sollen, werden wir dies tun. Wir sind der Meinung, dass Gespräche mit solchen Firmen völlig falsche und einladende Signale an all Jene senden, die ebenfalls außerhalb der Legalität Geschäfte durchführen wollen. Zum Problem mit Vereinbarungen mit Firmen, die keinen Betriebssitz in Deutschland haben, kommen wir im folgendem des Textes.

Damit dürfen wir als zweiten Teil des Schreibens den Wortlaut Ihres Änderungsantrages einmal einer ersten inhaltlichen Beurteilung nach dem aktuell geltenden Personenbeförderungsgesetzes unterziehen, die juristische Abteilung in Ihrem Hause wird dies sicher noch gründlicher tun. Wir verstehen dies als Vorbereitung für künftige Gespräche mit Ihrer Behörde und den Plattformanbietern. Die Idee auf freiwillige Vereinbarungen zu setzen erscheint zunächst ganz gut, hält aber einer genaueren Betrachtung nicht stand.

1. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) gibt den Kommunen die Möglichkeit Mindesttarife für Mietwagen festzulegen. Eine Festsetzung von Maximaltarifen für den Mietwagenbereich sieht der Gesetzgeber nicht vor, ebensolche würden auch den Gesetzen der Marktwirtschaft zuwiderlaufen. Die Stadt München kann nach unserer Ansicht mit den App Betreibern keine rechtlich verbindlichen Höchstpreise vereinbaren. Aktuell sind in München im Wesentlichen drei Plattformen aktiv, mit denen eine solche Vereinbarung getroffen würde. Neue in den Markt eintretende Plattformen werden einer solchen Vereinbarung nicht beitreten (Lyft aus Amerika wird 2026 aktiv, Plattformen aus China, Indien und anderen Ländern stehen bereits vor dem Markteintritt in Europa). Freiwillige Vereinbarungen oder Verpflichtungen stehen mit Sicherheit jenseits des Personenbeförderungsgesetzes und sind nicht nur Makulatur, sondern auch von kurzlebiger Natur. Erschwerend kommt hinzu, dass aus kartellrechtlichen Gründen Preisabsprachen zwischen Plattformen juristisch nicht möglich sein dürften.
2. Die Plattformanbieter zeigen auf jedem Werbeplakat und auf jedem Fahrzeug, dass sie lediglich der Vermittler sind und nicht der durchführende Unternehmer. Sollte mit „Honoraren“ im Änderungsantrag der SPD der Mindestlohn gemeint sein, dann ist für die Bezahlung desselben an den Fahrer nicht die Plattform zuständig, sondern der durchführende Unternehmer. Jedwede Vereinbarung mit Plattformen zur Bezahlung des Personals läuft also völlig ins Leere. Sollte jedoch unter „Honoraren“ die Bezahlung von Subunternehmern der Plattformen zu verstehen sein, so ist auch dies nach PBefG weder im Taxi- noch im Mietwagensektor zulässig und nicht genehmigungsfähig. Zumal dann erst recht die bereits jetzt versteckt bestehende Form der Scheinselbstständigkeit der Mietwagenunternehmer offen zu Tage treten würde.

3. Im Weiteren wird im Änderungsantrag gefordert, dass die Tarifstrukturen sowohl für Taxi und auch Mietwagen „diskutiert und zu überarbeiten“ sind. Hintergrund ist die bekannte Ansicht der Plattformanbieter, dass bestehende Gesetze von ihnen nicht eingehalten werden müssen, sondern die Gesetze in ihrem Sinne modernisiert werden müssen. Der Bundesgesetzgeber in Berlin hat 2021 einer „flexiblen“ Gestaltung von Taxitarifen im Interesse des Gemeinwohls und der öffentlichen Aufgaben des Taxis (Schienenersatzverkehr, Schüler- und Behindertenfahrten, Krankenförderungen etc.) sehr enge Grenzen gesetzt. Eine echte Flexibilisierung der Taxitarife analog der nachfrageorientierten Preisfindung durch die Plattformen kann die Stadt München wiederum nicht ohne eine Gesetzesänderung aus Berlin beschließen. Wie oben beschrieben sind wir für Änderungen der Taxitarife offen. Als Stadtpolitiker muss man kein spezielles Wissen über das PBefG haben, die Plattformanbieter kennen es aber umso besser, und wissen, dass ihre Forderungen diametral den geltenden Gesetzen des Personenbeförderungsmarktes widersprechen. Politiker aber sollten wissen, dass Gesetzesänderungen zeitnah gar nicht möglich sind. Inwieweit eine Flexibilisierung der Taxipreise im Sinne der gesellschaftlichen Verantwortung als Teil der Daseinsfürsorge sinnvoll ist, lassen wir hier einmal als Diskussionspunkt stehen. Die Plattformen behalten damit aktuell jedenfalls den Vorteil, dass sie bis zu einer Gesetzesänderung langjährig ungehindert ihren illegalen Geschäften weiter nachgehen können.
4. Die Mindestbeförderungsentgelte würden eine Annäherung der Tarife und Tarifkorridore bei Taxi und Mietwagen bewirken und damit dem Taxi die Möglichkeit geben in eine realistische Konkurrenzsituation zu gehen. Letztlich würde den Markt dann wohl derjenige für sich entscheiden, der die bessere Dienstleistung erbringt. Die Mindesttarife könnten also auch die geforderte und gewünschte Qualität des Mobilitätsmarktes fördern. Für das Taxi gilt dennoch weiterhin die Beförderungspflicht als wesentliche Unterscheidung zum Mietwagen. Während sich die Plattformen also die Rosinen aus dem Geschäft picken könnten, würden die aufwendigen und schwierigeren Aufträge, die nicht per Knopfdruck erledigt werden können beim Taxigewerbe bleiben. Dieser zusätzlichen Aufgabe auch im Sinne des öffentlichen Auftrages kommt das Taxigewerbe aber gerne nach.
5. Alle in Ihrem Änderungsantrag geforderten Punkte benötigen Gesetzesänderungen aus Berlin. Wie Ihnen dank Ihrer langjährigen politischen Erfahrung sicher bekannt ist, können Änderungen nicht binnen weniger Monate durchgesetzt werden, schon gar nicht allein nur deshalb, weil die Stadt München dies möchte. Die letzte Aktualisierung des PBefG's für Taxi- und Mietwagenbelange hat immerhin 41 Jahre (1980 bis 2021) gedauert. Wenn Sie Herr Oberbürgermeister dies noch vor den nächsten Kommunalwahlen im März erreichen, dann wäre das tatsächlich eine politische Meisterleistung. Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass wir diesem Wunder nicht glauben schenken und Sie daher noch einmal auffordern, die Ihnen als Kommune in die Hand gegebenen Werkzeuge der Mindestbeförderungsentgelte umgehend nutzen und umsetzen.

Abschließend wollen wir anmerken, dass der Wortlaut des Änderungsantrages fordert, dass Ihre Verwaltung mit den Plattformbetreibern eine Vereinbarung über Minimal- und Maximaltarife in einem Korridor trifft. Jedwede Vereinbarung mit den Plattformen hat weitreichende Konsequenzen für das

Münchener Taxigewerbe. Explizit nicht formuliert wird, dass solche Gespräche unter Einbeziehung des Taxigewerbes stattfinden sollen. Wir fordern hiermit vorsorglich, dass Vereinbarungen nicht ohne Einbeziehung des Taxigewerbes getroffen werden.

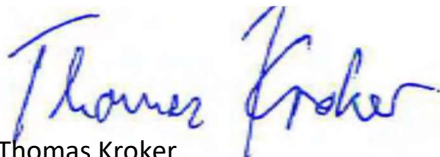
Das Münchner Taxigewerbe



Florian Bachmann
- Vorstand Taxiverband-München e.V. -



Ertekin Kocer
- Vorstand Taxi-München e.G. -



Thomas Kroker
- Vorsitzender Landesverband Bayrischer
Taxi und Mietwagen Unternehmen e.V. -



Christian Hess
- Geschäftsführer IsarFunk Taxizentrale
GmbH & Co. KG –



Gregor Beiner
- Vorstand Taxiverband-München e.V. -