

Kleine Anfrage der Fraktion Die Linke**Regulierung des Mietwagengewerbes in Bremen**

Unternehmen aus dem Bereich der Plattformökonomie drängen seit einiger Zeit auch in Bremen vermehrt auf den Markt der Personenbeförderung.

Dadurch gerät das lokale Taxigewerbe zunehmend unter Druck. Gleichzeitig stehen Mietwagenunternehmen, die ihre Aufträge mithilfe von Apps wie Uber und Bolt vermittelt bekommen, immer wieder wegen schlechter Arbeitsbedingungen in der Kritik, so zuletzt im Fairwork-Bericht 2025.

Gleichzeitig gelten für das Taxigewerbe als Teil des öffentlichen Personennahverkehrs umfassende Regularien, die unter anderem eine Beförderungspflicht umfassen und festgelegte Preise vorschreiben. Die Beförderungspreise bei den Plattform-Anbieter:innen sind hingegen sehr dynamisch, je nach Nachfragesituation können sie um ein Vielfaches über den regulierten Taxi-Preisen liegen oder diese relevant unterschreiten.

Darüber hinaus gibt es in Bremen im Verhältnis zu anderen deutschen Großstädten eine nicht unerhebliche Anzahl an Taxen, die in der Lage sind, auch mobilitätseingeschränkte Personen im Rollstuhl sitzend zu befördern. Ähnliche Angebote sucht man bei Anbietern wie Uber und Bolt bisher vergeblich.

Das Bundesverfassungsgericht stellte zur Frage des Wettbewerbs und der Regulierung im Markt der Personenförderung mit Pkw schon 1989 grundlegend fest: „Wenn es den Mietwagenunternehmen erlaubt wäre, in völlig gleicher Weise wie Taxiunternehmen, jedoch ohne Tarifbindung und Kontrahierungszwang tätig zu werden, könnten sie durch Unterbietung des Taxitarifs die Wettbewerbsfähigkeit des Taxenverkehrs untergraben, ohne dass dieser sich dagegen durch flexible Gestaltung der Beförderungsentgelte wehren könnte (vergleiche auch Bundesverfassungsgerichtsentscheid 65, 237 (247) = NVwZ 1984, 365). Auf längere Sicht könnte dies dazu führen, dass ein großer Teil der Taxiunternehmen zum Mietwagenverkehr übergeht, um nicht mehr an die Tarife gebunden zu sein. Die Festlegung der Taxitarife liegt im öffentlichen Interesse. Es besteht ein legitimes Bedürfnis danach, der Allgemeinheit mit

dem Taxenverkehr ein Verkehrsmittel für individuelle Bedürfnisse zu einem festgelegten Tarif zur Verfügung zu stellen. Bereits diese Erwägungen reichen aus, um das Verbot des taxiähnlichen Bereitstellens von Mietwagen zu legitimieren.“ (Bundesverfassungsgericht, Beschluss vom 14. November 1989 – 1 BvL 14/85)

Vor diesem Hintergrund haben diverse andere deutsche Großstädte bereits Versuche unternommen das Mietwagengewerbe stärker zu regulieren. Auch der Bundesgesetzgeber hat 2021 das Personenbeförderungsgesetz reformiert und den Kommunen in § 51a die Möglichkeiten zur Festlegung von Mindestbeförderungsentgelten für Mietwagenbetreiber:innen verankert.

Relevant ist in diesem Kontext darüber hinaus eine Entscheidung des Verwaltungsgerichts Ansbach vom 17. Februar 2026, mit der die Auskunftsrechte der Genehmigungsbehörde nach dem Personenbeförderungsgesetz gegenüber den Mietwagenunternehmer:innen gestärkt wurden und somit die Überwachung der Einhaltung der bestehenden Regelungen durch die Verkehrsbehörden vereinfacht wird.

Wir fragen den Senat:

1. Welche Bedeutung misst der Senat dem Taxigewerbe als Teil des öffentlichen Personennahverkehrs und der öffentlichen Daseinsvorsorge in Bremen bei?
2. Wie viele Taxikonzessionen sind in Bremen aktuell ausgestellt und wie hat sich diese Zahl in den vergangenen fünf Jahren entwickelt? (Bitte getrennt nach Jahren aufschlüsseln.)
3. Wie viele Genehmigungen für den Mietwagenverkehr sind in Bremen aktuell erteilt und wie hat sich die Zahl in den vergangenen fünf Jahren entwickelt? (Bitte nach Jahren getrennt aufschlüsseln.)
4. Wie viele dieser Mietwagengenehmigungen entfallen auf Unternehmen, deren Aufträge ganz oder überwiegend über Vermittlungsplattformen abgewickelt werden?
5. Wie viele rollstuhlgerechte Taxen sind in Bremen und Bremerhaven aktuell im Einsatz, und wie bewertet der Senat die Versorgungslage für mobilitätseingeschränkte Personen?
6. Sind dem Senat Angebote von Mietwagenunternehmen beziehungsweise Vermittlungsplattformen in Bremen bekannt, die eine Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen im Rollstuhl sitzend ermöglichen?
7. Welche Bedeutung misst der Senat der flächendeckenden Verfügbarkeit barrierefreier Beförderung als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge bei?

8. Welche Bedeutung misst der Senat der Entscheidung des Verwaltungsgerichts Ansbach vom 17. Februar 2026 zur Stärkung der Auskunftsrechte der Genehmigungsbehörde gegenüber Mietwagenunternehmer:innen bei?
9. Wie steht der Senat grundsätzlich zu einer stärkeren Regulierung des Mietwagengewerbes in Bremen?
10. Welche Änderungen am Personenbeförderungsgesetz hält der Senat zur wirksamen Regulierung des plattformvermittelten Mietwagenverkehrs für erforderlich?
11. Welche Initiativen hat der Senat auf Bundesratsebene hierzu ergriffen oder plant er zu ergreifen?
12. Wie bewertet der Senat das Mindestbeförderungsentgelt als Instrument zum Schutz des Taxigewerbes und eines fairen Wettbewerbs zwischen Taxen und Mietwagenangeboten?

Tim Sültenfuß, Nelson Janßen, Sofia Leonidakis und Fraktion Die Linke