

Mitteilung des Senats vom 4. August 2026

Fragen zum Gutachten zur geplanten Einführung von Mindestbeförderungsentgelten und zur Zukunftsfähigkeit des Mietwagen- und Taxigewerbes in Bremen

Die Fraktion der FDP hat unter Drucksache 21/822 S eine Kleine Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wann wurde das Gutachten gemäß § 51a Personenbeförderungsgesetz zur Überprüfung des Mietwagen- und Taximarktes als Grundlage für die Einführung eines Mindestbeförderungsentgelte vergeben? Was waren die Kriterien?

Der Auftrag zur Erstellung eines Gutachtens als Basis für die Einführung eines Mindestbeförderungsentgeltes für Mietwagen in der Stadtgemeinde Bremen wurde am 26. August 2025 vergeben. Die Gutachtenerstellung soll auf einer fundierten fachlichen und betriebswirtschaftlichen Analyse basieren sowie eine nachvollziehbare Begründung unter Berücksichtigung rechtlicher Rahmenbedingungen und einer methodisch saubere Datenerhebung und -auswertung liefern. Das Gutachten soll eine praxistaugliche und rechtssichere Grundlage für die Einführung von Mindestbeförderungsentgelten im Mietwagengewerbe der Stadtgemeinde Bremen schaffen.

2. Welche Optionen für die Vergabe des Gutachtens wurden erwogen? Welcher Auftragnehmer führt die Studie durch? Welche weiteren Anbieter wurden bei Vergabe des Gutachtens geprüft? Welche Kosten fallen für das Gutachten an?

Es wurden drei Anbieter um Vorlage eines Angebots für die Erstellung eines Gutachtens gebeten: Linne + Krause GmbH Hamburg, ISUP GmbH Dresden, TOKOM-Partner Rostock GmbH. Der Auftrag ging an die Linne + Krause GmbH Hamburg. Die voraussichtlichen Kosten für das Gutachten betragen 18 450,00 Euro zuzüglich Mehrwertsteuer.

3. Welche Fragestellungen werden durch das Gutachten untersucht?

Das Gutachten untersucht sowohl die rechtlichen und wirtschaftlichen Grundlagen als auch die praktische Umsetzbarkeit und Kontrolle von Mindestbeförderungsentgelten im Bremer Mietwagengewerbe. Ziel ist es, eine fundierte Entscheidungsgrundlage für die Verwaltung zu schaffen.

4. Was sind die Ergebnisse des Gutachtens?

Das Gutachten liegt noch nicht vor. Erfahrungen aus anderen Kommunen zeigen, dass es von der Auftragsvergabe bis zur Gutachtenvorlage bis zu drei Jahren dauern kann, da die Datenerhebung von den Mietwagenunternehmen durch Widersprüche und Klagen verzögert wird.

5. Welche Handlungsoptionen leitet der Senat aus den Ergebnissen der Studie ab?

Das Gutachten liegt noch nicht vor.

6. Wann wird das Gutachten veröffentlicht?

Das Gutachten liegt noch nicht vor. Der Zeitpunkt der Veröffentlichung steht noch nicht fest.

7. Wie reagiert der Senat auf die Kritik der Mietwagenbranche, welche erhebliche methodische Zweifel an den bisherigen lokalen Mindestpreisgutachten anmeldet, die überwiegend vom selben Gutachter erstellt worden sind? Inwieweit unterscheidet sich die Methodik des für Bremen beauftragten Gutachtens von den bisher für andere Städte beauftragten Gutachten?

Der Senat nimmt die Positionierung der Interessensvertretungen der Mietwagen zur Kenntnis. Die von anderen Kommunen beauftragten Gutachten liegen dem Senat nicht vor, daher kann auf Unterschiede gegenüber dem in Bremen beauftragten Gutachten nicht eingegangen werden. Allen Betroffenen steht der Rechtsweg offen.

8. Wie viele Mietwagenfahrten und wie viele Taxifahrten wurden 2024 und 2025 über Plattformen wie Uber und Bolt in Bremen vermittelt?

Dem Senat liegen für die Jahre 2024 und 2025 keine Zahlen zu den über Plattformen wie Uber und Bolt in Bremen vermittelten Mietwagen- oder Taxifahrten vor. Die Plattformbetreiber übermitteln die entsprechenden Daten nicht standardmäßig an die Behörden. Rückfragen diesbezüglich bei den Anbietern blieben bislang unbeantwortet.

9. Wie bewertet der Senat die Nachfrageentwicklung?

Die Nachfrageentwicklung kann nicht bewertet werden, da die Zahlen der von Plattformanbietern vermittelten Mietwagen- und Taxifahrten nicht bekannt sind.

10. Um wie viel Prozent würde sich der Durchschnittspreis einer plattformvermittelten Fahrt bei Einführung eines Mindestbeförderungsentgeltes auf Heidelberger Niveau erhöhen?

Die Durchschnittspreise von plattformvermittelten Fahrten sind nicht bekannt. Es wird erwartet, dass sie im beauftragten Gutachten zu den Mindestbeförderungsentgelten enthalten sein werden, da das Gutachten unter anderem auf Basis von Vermittlungsdaten erstellt werden wird.

11. In wie vielen Städten wurde ein Mindestbeförderungsentgelt bislang eingeführt?

Ein Mindestbeförderungsentgelt wurde bislang in fünf Städten eingeführt:

München	1. Juli 2026
Köln	1. Juni 2026
Essen	1. Mai 2026
Heidelberg	1. August 2025
Lörrach	1. April 2022

a) In wie vielen davon wurde es gerichtlich angefochten, und aus welchem Grund?

Hierzu liegen dem Senat keine Informationen vor.

b) In wie vielen wurde es aufgehoben, und aus welchem Grund?

Hierzu liegen dem Senat keine Informationen vor.

c) In wie vielen Städten wurde ein Mindestbeförderungsentgelt zurückgenommen (bitte einzeln auflisten)?

Hierzu liegen dem Senat keine Informationen vor.

12. Welche Schlussfolgerungen zieht der Senat aus dem Urteil des Verwaltungsgerichts in Gelsenkirchen vom 1. April 2026, welches die Mindestpreisregelung der Stadt Essen für rechtswidrig erklärt hat? Wie gedenkt der Senat, der Aussage des Gerichts Rechnung zu tragen, dass eine Beschränkung der Niederlassungsfreiheit der

Mietwagenunternehmen durch Mindestpreise, die mit wirtschaftlichen Interessen des Taxis begründet wird, europarechtswidrig ist?

Das Urteil des Verwaltungsgericht Gelsenkirchen äußert sich nicht konkret zu den unionsrechtlichen Vorgaben, sondern verweist lediglich auf die unionsrechtliche Rechtsprechung (Europäischer Gerichtshof, Urteil vom 8. Juni 2023 – C-50/21 – juris Rn. 70 folgende) und hat somit keine direkte Auswirkung auf die geplante Einführung von Mindestbeförderungsentgelte in Bremen.

13. Wie viele Arbeitsplätze gibt es aktuell in Bremen im Taxigewerbe? Wie viele Arbeitsplätze sind bislang in Bremen aktuell im plattformvermittelten Mietwagengewerbe entstanden? Welche Auswirkungen hätte ein Mindestbeförderungsentgelt auf diese Arbeitsplätze?

Dem Senat sind keine amtlichen Daten zur Anzahl von Arbeitsplätzen im Taxigewerbe oder im (plattformvermittelten) Mietwagengewerbe im Land bekannt. Daher können weder das Beschäftigungsausmaß noch die potenziellen Auswirkungen eines Mindestbeförderungsentgeltes auf Arbeitsplätze in diesen Branchen beziffert werden.

14. Wie begründet der Senat die Einführung von Mindestpreisen für plattformvermittelte Mietwagen aus verbraucherpolitischer Sicht? In welcher Form, und mit welchen Untersuchungen hat der Senat geprüft, ob und wie diese Maßnahme zu einer spürbaren Verteuerung der Mobilität für die Bremer Bürgerinnen und Bürger führen können?

Das beauftragte Gutachten liegt noch nicht vor. Die Prüfung, inwieweit die Einführung eines Mindestbeförderungsentgelts zu einer Verteuerung der Mobilität führen kann, wird erst nach Vorlage des Gutachtens durchgeführt werden können, da die Höhe eines etwaigen Mindestbeförderungsentgeltes noch nicht feststeht.

15. Inwiefern widerspricht die künstliche Anhebung der Preise von Mietwagen dem Ziel, die Mobilitätswende durch attraktive Alternativen zum eigenen Pkw in Bremen voranzutreiben?

In Bremen bilden der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), zahlreiche Carsharingstationen und ein starker Rad- und Fußverkehr attraktive und kostengünstige Alternativen zum eigenen Pkw. Insofern würde eine eventuelle preisliche Regulierung des Mietwagengewerbes diesem Ziel nicht widersprechen.

16. Inwiefern teilt der Senat die Ansicht, dass ein Wettbewerb, welcher über den Preis und die Qualität der Dienstleistung geführt wird, vorteilhaft für den Wirtschaftsstandort Bremen ist?

Grundsätzlich begrüßt der Senat eine Preisfindung am Markt über Wettbewerb und Qualität. Dieser Wettbewerb muss allerdings zu den gleichen Mindestanforderungen an Qualität, Sicherheits- und Arbeitsstandards sowie Lohnbedingungen erfolgen, die für alle Wettbewerber gleichermaßen gelten. Bezüglich der individuellen Personenbeförderungen müssen diese Rahmenbedingungen zudem berücksichtigen, dass das Taxigewerbe Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge ist und einer Beförderungs- und Betriebspflicht unterliegt und daher eine grundsätzlich andere Rolle einnimmt als die Anbieter der Personenbeförderung im Mietwagenbereich.

17. Wie beurteilt der Senat die Auswirkungen der Limitierung der Konzessionsvergabe für Taxis in Bremen („Beobachtungszeitraum“)? Welche Auswirkung hat diese Marktzutrittsbeschränkung aus Sicht des Senats für den Qualitätswettbewerb im Taxigewerbe? Verringert aus Sicht des Senats dieser Umstand den Druck zur Digitalisierung im Taxigewerbe und vergrößert gleichzeitig die unternehmerische Attraktivität des Betriebs eines Mietwagenunternehmens?

Der Senat sieht die Limitierung der Taxikonzessionen als ein notwendiges Steuerungsinstrument, um die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes zu sichern und die wirtschaftliche Existenz der bestehenden Taxiunternehmen zu schützen. Die Begrenzung der Konzessionen erfolgt auf Grundlage der gesetzlichen Vorgaben (§ 13 Absatz 4 Personenbeförderungsgesetz). Gleichzeitig ist dem Senat bewusst, dass diese Maßnahme Auswirkungen auf den Wettbewerb, die Innovationsbereitschaft und die Attraktivität alternativer Geschäftsmodelle hat. Die Entwicklung wird daher fortlaufend beobachtet und bei Bedarf angepasst, um ein ausgewogenes Verhältnis zwischen dem Schutz des Taxigewerbes, der Förderung von Innovation und der Sicherstellung eines vielfältigen Mobilitätsangebots in Bremen zu gewährleisten.

18. Welche Maßnahmen plant der Senat, um statt Mindestpreisen für Mietwagen zu erheben vielmehr die Tarifbindung des Taxigewerbes zu liberalisieren, um so gleiche Wettbewerbsbedingungen (Level Playing Field) zu schaffen?

Die Einführung von Festpreisen mit Tarifkorridor im Taxigewerbe wird zurzeit geprüft.

19. Wie ist die Betriebspflicht von Taxis in Bremen aktuell ausgestaltet? Welchen Umfang hat sie? Wie wird die Einhaltung der Betriebspflicht kontrolliert? Inwiefern sieht der Senat Liberalisierungspotenzial für Taxiunternehmen?

Von der Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde gibt es keine Vorgaben zur Betriebspflicht von Taxen in der Stadtgemeinde Bremen. Aufgrund

des vormaligen Überangebots von Taxen war es nicht erforderlich, die Betriebspflicht behördlich zu regeln. Ein Liberalisierungspotenzial für Taxiunternehmen wird vom Senat nicht gesehen.

20. Welche konkreten Ergebnisse liefert das dem geplanten Mindestbeförderungsentgelt zugrundeliegende Gutachten bezüglich der Auswirkungen auf die kleinen und mittleren Unternehmen im Mietwagengewerbe und der Mietwagenbranche insgesamt?

Das Gutachten liegt noch nicht vor. Daher kann hierzu nicht geantwortet werden.

21. Wie bewertet der Senat die Entwicklung des Mietwagenmarktes seit dem Markteintritt von Plattformen wie Uber in Bremen, insbesondere hinsichtlich der Schaffung neuer Arbeitsplätze und der Abdeckung von Randzeiten/Randgebieten?

Dem Senat sind keine amtlichen Daten zur Anzahl von Arbeitsplätzen im Taxigewerbe oder im (plattformvermittelten) Mietwagengewerbe im Land bekannt. Daher können weder das Beschäftigungsausmaß noch die potenziellen Auswirkungen eines Mindestbeförderungsentgeltes auf Arbeitsplätze in diesen Branchen beziffert werden.

22. Ist dem Senat bekannt, wie viele Menschen in Bremen derzeit ihr Einkommen durch die Tätigkeit als Mietwagenfahrer über solche Plattformen sichern?

Dem Senat sind keine amtlichen Daten zur Anzahl von Arbeitsplätzen im Taxigewerbe oder im (plattformvermittelten) Mietwagengewerbe im Land bekannt. Daher können weder das Beschäftigungsausmaß noch die potenziellen Auswirkungen eines Mindestbeförderungsentgeltes auf Arbeitsplätze in diesen Branchen beziffert werden.

23. Welche Kenntnisse hat der Senat über Rechtsbrüche im Taxi- und Mietwagenmarkt in den letzten fünf Jahren (bitte nach Taxi- und nach Mietwagen gesondert aufführen)?

- a) Welche Arten von Rechtsbrüchen wurden von den Behörden erkannt oder von anderen Stellen angezeigt und gemeldet, und in welcher Zahl?

Taxi, 111 Anzeigen in den letzten fünf Jahren:

- Androhungen von Körperverletzung gegen andere Fahrer:innen oder Fahrgäste.
- Bericht über die Hauptuntersuchung nicht der Genehmigungsbehörde vorgelegt.

- Fahren, ohne Taxameter eingeschaltet zu haben.
- Eine Ordnungsnummer für zwei Fahrzeuge verwendet.
- Kartenzahlung nicht möglich.
- Keine originalen Auszüge aus der Genehmigungsurkunde mitgeführt.
- Keine Taxentarifverordnung und Taxiordnung mitgeführt.
- Falsche Ordnungsnummer angebracht.
- Beförderungsverweigerung.
- Nutzung nicht genehmigtes Fahrzeug.
- Keine Ordnungsnummer, kein Taxischild angebracht.
- Ersatztaxe länger als 72 Stunden ohne Genehmigung genutzt.
- Verschlossene Innenausstattung.
- Ungebührliches Verhalten gegenüber Fahrgästen.
- Falsches/kein Unternehmerschild angebracht.
- Bereitstellung außerhalb Bremens.
- Reihenfolge Aufstellung Taxistand nicht beachtet.

Mietwagen, 28 Anzeigen in den letzten fünf Jahren:

- Änderung Betriebssitz nicht mitgeteilt.
- Falsche Ordnungsnummer angebracht.
- Verstoß gegen Rückkehrpflicht.
- Unerlaubtes Bereithalten.
- Nutzung von Taxiständen.

b) Wie viele Verfahren wurden eröffnet?

	2021	2022	2023	2024	2025
Taxi	5	18	9	14	8
Mietwagen	0	0	0	2	2

- c) Wie viele Verurteilungen und Ordnungsmaßnahmen in welcher Höhe gab es?

	Anzahl	Höhe in Euro
Taxi gesamt	14	1548,00
Taxi aufgelistet	1	403,50
	3	178,50
	1	107,00
	1	103,50
	1	83,50
	5	55,00
	1	40,00
Mietwagen gesamt	3	263,50
Mietwagen aufgelistet	1	153,50
	2	110,00

- d) Wie wurde gegebenenfalls auf anderem Wege Abhilfe geschaffen?

Auf anderen Wegen Abhilfe geschaffen wurde durch Belehrungen.

- e) Wie viele Fälle erwiesen sich als nicht ermittelbar oder unbegründet?

	2021	2022	2023	2024	2025
Taxi	4	10	16	14	13
Mietwagen	0	1	0	2	20

24. Wie gut funktioniert die Marktüberwachung aktuell im Taxi- und Mietwagengewerbe?

- a) Wie ist die Marktüberwachung des Taxi- und Mietwagengewerbes aktuell organisiert?

Taxigewerbe:

- Die Überwachung umfasst regelmäßige und anlassbezogene Kontrollen von Taxis, insbesondere hinsichtlich der Einhaltung der Betriebspflicht, der Beförderungspflicht, der Tarifbindung sowie der technischen und hygienischen Anforderungen an die Fahrzeuge.
- Es werden stichprobenartige Betriebskontrollen, Überprüfungen an Taxiständen und Auswertungen von Fahrtennachweisen durchgeführt.
- Bei Verstößen (zum Beispiel Manipulation von Taxametern, Verstöße gegen die Tarifordnung) werden ordnungsrechtliche Maßnahmen bis hin zum Konzessionsentzug eingeleitet.

Mietwagengewerbe (inklusive Plattformvermittler):

- Die Überwachung gestaltet sich hier schwieriger, da Mietwagenunternehmen (insbesondere plattformvermittelte Dienste wie Uber oder Bolt) flexiblere Betriebsmodelle haben und die Einhaltung der Rückkehrpflicht sowie der Aufzeichnungspflichten schwer zu kontrollieren ist.
- Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung als zuständige Behörde führt stichprobenartige Kontrollen durch, überprüft die Einhaltung der Rückkehrpflicht, die ordnungsgemäße Dokumentation der Fahrten und die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben (zum Beispiel Personenbeförderungsschein, Versicherungsschutz).
- Die Zusammenarbeit mit anderen Behörden (zum Beispiel Polizei, Zoll, Finanzbehörden) ist wichtig, um Verstöße wie Scheinselbstständigkeit oder Steuerhinterziehung aufzudecken.

Ziel ist es bei beiden Beförderungsarten, die Einhaltung der gesetzlichen und ordnungsrechtlichen Vorgaben sicherzustellen, und einen fairen Wettbewerb sowie den Schutz der Fahrgäste zu gewährleisten.

b) Welche Stellen sind zuständig?

Die Marktüberwachung im Taxi- und Mietwagengewerbe der Stadtgemeinde Bremen wird von der zuständigen Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde bei der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung durchgeführt.

- c) Wie viele Personalstellen sind für die Marktüberwachung vorgesehen? Wie viele davon sind besetzt?

Die Marktüberwachung im Taxi- und Mietwagengewerbe in Bremen ist im Aufgabenbereich gewerblicher Verkehr organisatorisch verankert und wird anlassbezogen für Kontrollen eingesetzt. Eine Personalaufstockung für die Marktüberwachung des Mietwagengewerbes wird zurzeit geprüft.

- d) Wie viele Verstöße wurden von den Stellen festgestellt?

Es wurden 28 Verstöße festgestellt.

- e) Wie hoch wird die Dunkelziffer geschätzt?

Zur Höhe der Dunkelziffer bei Verstößen gegen Taxen- und Mietwagenvorschriften in der Stadtgemeinde Bremen liegen dem Senat keine belastbaren, quantitativen Schätzungen vor. Die Ermittlung einer konkreten Dunkelziffer ist grundsätzlich schwierig, da Verstöße, die nicht entdeckt oder angezeigt werden, naturgemäß nicht statistisch erfasst werden können.

- f) Inwieweit hält sich der Senat für ausreichend gerüstet, um eine effektive Marktüberwachung des Taxi- und Mietwagengewerbes durchzuführen?

Die personellen und technischen Ressourcen der Aufsichtsbehörde sind begrenzt, was die lückenlose Überwachung des Taxen- und Mietwagenmarktes erschwert. Die Marktüberwachung im Taxi- und Mietwagengewerbe in Bremen ist dennoch grundsätzlich gewährleistet, steht aber insbesondere im Bereich der plattformvermittelten Mietwagen vor Herausforderungen. Der Senat sieht hier weiteren Handlungsbedarf und setzt sich für eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Überwachungsinstrumente und -strukturen ein, um einen fairen und sicheren Markt zu gewährleisten.