

Stadtbürgerschaft**Drucksache 21/822 S****21. Wahlperiode**

9. Juni 2026

Kleine Anfrage der Fraktion der FDP**Fragen zum Gutachten zur geplanten Einführung von
Mindestbeförderungsentgelten und zur Zukunftsfähigkeit des Mietwagen-
und Taxigewerbes in Bremen**

Bremen benötigt eine moderne und bezahlbare Mobilität, in der plattformvermittelte Mietwagen das Angebot sinnvoll ergänzen und Lücken im ÖPNV schließen. Aktuell plant der Senat jedoch mit der Einführung von Mindestbeförderungsentgelten (MBE) einen massiven regulatorischen Markteingriff. Ziel ist der Schutz des Taxigewerbes vor Preisdruck, was laut § 51a PBefG ein entsprechendes Gutachten zur Verhältnismäßigkeit voraussetzt.

Kritiker warnen, dass ein solches Preisdiktat die Existenz kleiner Mietwagenunternehmen gefährdet und insbesondere einkommensschwache Bürger belastet. Statt moderner Dienste künstlich zu verteuern, wird eine Entlastung des Taxigewerbes von Bürokratie gefordert, um ein echtes „Level Playing Field“ zu schaffen. Vor diesem Hintergrund und angesichts kritischer Stimmen zur Unabhängigkeit ähnlicher Gutachten in anderen Städten, ergeben sich zahlreiche Fragen zur Qualität eines Gutachtens und der Annahmen, unter denen der Senat einen Markteingriff begründen will.

Wir fragen den Senat:

- 1) Wann wurde das Gutachten gemäß § 51a PBefG zur Überprüfung des Mietwagen und Taximarktes als Grundlage für die Einführung eines Mindestbeförderungsentgeltes (MBE) vergeben? Was waren die Kriterien?
- 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?
- 3) Welche Fragestellungen werden durch das Gutachten untersucht?
- 4) Was sind die Ergebnisse des Gutachtens?
- 5) Welche Handlungsoptionen leitet der Senat aus den Ergebnissen der Studie ab?
- 6) Wann wird das Gutachten veröffentlicht?

- 7) Wie reagiert der Senat auf die Kritik der Mietwagen-Branche, 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?
- 8) Wie viele Mietwagenfahrten und wie viele Taxifahrten wurden 2024 und 2025 über Plattformen wie Uber und Bolt in Bremen vermittelt?
- 9) Wie bewertet der Senat die Nachfrageentwicklung?
- 10) Um wie viel Prozent würde sich der Durchschnittspreis einer plattformvermittelten Fahrt bei Einführung eines Mindestbeförderungsentgeltes auf Heidelberger Niveau erhöhen?
- 11) In wie vielen Städten wurde ein MBE bislang eingeführt?
 - a. In wie vielen davon wurde es gerichtlich angefochten und aus welchem Grund?
 - b. In wie vielen wurde es aufgehoben und aus welchem Grund?
 - c. In wie vielen Städten wurde ein MBE zurückgenommen (bitte einzeln auflisten)?
- 12) Welche Schlussfolgerungen zieht der Senat aus dem Urteil 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?
- 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 MBE auf diese Arbeitsplätze?
- 14) Wie begründet der Senat die Einführung von Mindestpreisen für plattformvermittelte Mietwagen (MBE) 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?
- 15) Inwiefern widerspricht die künstliche Anhebung der Preise von Mietwagen dem Ziel, die Mobilitätswende durch attraktive Alternativen zum eigenen PKW in Bremen voranzutreiben?

- 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?
- 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?
- 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?
- 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?
- 20) Welche konkreten Ergebnisse liefert das dem geplanten MBE zugrundeliegende Gutachten bezüglich der Auswirkungen auf die Kleinen und Mittleren Unternehmen (KMU) im Mietwagen-Gewerbe und der Mietwagen-Branche insgesamt?
- 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?
- 22) Ist dem Senat bekannt, wie viele Menschen in Bremen derzeit ihr Einkommen durch die Tätigkeit als Mietwagenfahrer über solche Plattformen sichern?
- 23) Welche Kenntnisse hat der Senat über Rechtsbrüche im Taxi- und Mietwagenmarkt in den letzten 5 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?
 - b. Wie viele Verfahren wurden eröffnet?
 - c. Wie viele Verurteilungen und Ordnungsmaßnahmen in welcher Höhe kam es?
 - d. Wie wurde ggf. auf anderem Wege Abhilfe geschaffen?
 - e. Wie viele Fälle erwiesen sich als nicht ermittelbar oder unbegründet?
- 24) Wie gut funktioniert die Marktüberwachung aktuell im Taxi- und Mietwagengewerbe?
 - a. Wie ist die Marktüberwachung des Taxi- und Mietwagengewerbes aktuell organisiert?
 - b. Welche Stellen sind zuständig?

- c. Wie viele Personalstellen sind für die Marktüberwachung vorgesehen? Wie viele davon sind besetzt?
- d. Wie viele Verstöße wurden von den Stellen festgestellt?
- e. Wie hoch wird die Dunkelziffer geschätzt?
- f. Inwieweit hält sich der Senat für ausreichend gerüstet, um eine effektive Marktüberwachung des Taxi- und Mietwagengewerbes durchzuführen?

Beschlussempfehlung:

Thore Schäck und die FDP-Fraktion

Anlage(n):

- keine