



Stabilisierung des bayerischen Taxi- und Mietwagengewerbes angesichts steigender Dieselpreise und geopolitischer Risiken

Sehr geehrte Damen und Herren,

globale Krisen treffen lokale Mobilität.

Wir wenden uns heute an das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, um frühzeitig auf das Problem der aktuell steigenden Energiekosten aufmerksam zu machen. Die Frage hat für das bayerische Taxi- und Mietwagengewerbe existentielle Auswirkungen.

1. Ausgangslage: Geopolitische Krisen treiben Energiekosten

Die jüngste Eskalation im Nahen Osten – namentlich der militärische Konflikt zwischen Israel, den USA und dem Iran – hat unmittelbare Auswirkungen auf die globalen Energiemärkte. Eine zentrale Rolle spielt dabei die Straße von Hormus, eine der wichtigsten Transportachsen für Öl und Gas weltweit. Rund 20 % des globalen Seehandels mit Öl durchfahren diese Meerenge. Die vorliegende Störung und Blockade führt unmittelbar zu enormen Preissprüngen auf den Energiemärkten. Die Energiekrise schlägt spätestens seit dem 04. März 2026 auch im Bundesland Bayern voll durch: Der Preis für den Liter Diesel hat die Schallmauer von EUR 2,00 dauerhaft durchbrochen – mit einem gemessenen Durchschnittswert von EUR 2,054 pro Liter (Quelle: ADAC am 04. März 2025 um 07.15 Uhr - Tagesdurchschnitt am 06. März 2026: nach aktuellen Daten verschiedener Quellen (SWR-Analyse, NDR) liegt der bundesweite Durchschnittspreis für Diesel bei ca. 2,04 bis 2,07 Euro pro Liter).

Analysten erwarten, dass diese Entwicklung anhalten und wohl auch weiter eskalieren wird. Selbst nur kurzfristige Störungen führen zu spekulativen Preissprüngen und erhöhter Marktvolatilität. Für die energieintensiven bayerischen Wirtschaftsbereiche – insbesondere für die Transport- und Mobilitätsdienstleister – bedeutet dies erhebliche wirtschaftliche Risiken. Zu diesen Branchen zählt in besonderem Maße das Taxi- und Mietwagengewerbe.

2. Struktur des Taxi-Gewerbes: Regulierte Mobilitätsdienstleistung

Die Verkehrsform des § 47 PBefG (= Taxi) nimmt im bundesdeutschen Verkehrsmarkt eine Sonderrolle ein. Anders als andere Mobilitätsangebote ist die Taxi-Branche stark reguliert:

- Tarifpflicht
- Beförderungspflicht
- Betriebspflicht
- Genehmigungspflicht



Taxi-Unternehmen können ihre Preise aufgrund der regulatorischen Vorgaben nicht selbstständig anpassen – auch nicht vorliegend der enorm angestiegenen Energiekosten. Die Beförderungsentgelte werden behördenseitig festgelegt. Das gesetzliche Regulatorium erfüllt eine wichtige gesellschaftliche Funktion - die eigenwirtschaftliche Verkehrsform Taxi gewährleistet als einziger rund-um-die-Uhr-Personenbeförderer:

- Mobilität außerhalb des ÖPNV
- Versorgung im ländlichen Raum
- jederzeit verfügbarer Nacht- und Feiertagsverkehr
- barrierefreie Mobilität
- Kranken- und Spezialbeförderungen im SGB-Bereich

3. Wirtschaftliche Situation des Taxigewerbes

Die wirtschaftliche Lage der Branche hat sich in den vergangenen Jahren erkennbar verschlechtert – unterschiedliche Faktoren wirken sich parallel ökonomisch belastend aus.

3. 1. Plattformbasierte Konkurrenz

Digitale Mobilitätsplattformen und Mietwagenanbieter haben den Wettbewerb erheblich verschärft. In den großen bayerischen Städten verzeichnen Taxi-Unternehmen existenzbedrohliche Umsatzrückgänge, während gleichzeitig Genehmigungen an die Verwaltungen zurückgegeben werden und Einkommen für Fahrer und Unternehmer erkennbar sinken.

3.2. Kostensteigerungen

Neben Kraftstoffkosten sind beginnend in 2025 auch andere relevante Kostenparameter signifikant gestiegen:

- Fahrzeugpreise
- Versicherungsbeiträge
- Kapitalbeschaffung
- Personalkosten (Mindestlohn)
- Wartungs- und Reparaturkosten

3. 3. Regulierte Einnahmen

Während die Unternehmenskosten stark steigen, Einsparpotentiale nicht mehr vorhanden oder bereits corona- und ukrainekriegsbedingt abgeschmolzen sind, sind Umsätze und Betriebseinnahmen weiterhin tariflich begrenzt. Selbst in den großen bayerischen Städten wurden die erforderlichen Tarifanpassungen nur sehr moderat vorgenommen. Eine vollständige Kostenkompensation erfolgt erfahrungsgemäß nicht.



3. 4. Strukturprobleme im ländlichen Raum

Gerade in den bundesdeutschen Flächenländern wie Bayern ist das Taxi in der Regel der letzte verfügbare Mobilitätsanbieter außerhalb des öffentlichen Verkehrsangebotes. Soweit dieses nicht mehr oder nicht mehr ausreichend zur Verfügung steht, ist das Taxi alleiniger Lieferant urbaner Mobilität.

4. Spezifische Lage des Taxigewerbes in Bayern

Das Bundesland Bayern weist eine besonders heterogene Mobilitätsstruktur auf:

- große Metropolregionen
- weite ländliche Räume
- touristische Regionen
- Grenzräume

Gerade im ländlichen Raum übernimmt das örtliche Taxi-Gewerbe tendenziell zunehmend Aufgaben, die sonst vom öffentlichen Verkehr erfüllt werden müssten.

- Zubringer zum ÖPNV
- Schüler- und Krankenfahrten
- Nachtverkehr
- Ersatzverkehr bei Bahn- oder Busausfällen

Der zu erwartende zahlenmäßige Rückgang von Taxi- und Mietwagenunternehmen – in Form von Geschäftsaufgaben und Insolvenz - und die damit einhergehende Mangelversorgung im Bereich der Personenbeförderung, hätten unmittelbare Folgen für den Mobilitätsbedarf ganzer bayerischer Regionen.

5. Wirkung steigender Dieselpreise auf Taxi-Unternehmen

Taxi-Unternehmen gehören bekanntermaßen zu den Mobilitätsanbietern mit hohen Fahrzeuglaufleistungen im Straßenverkehr.

- typische Jahresfahrleistungen sind 50.000 bis 100.000 km pro Taxi
- Mehrschichtbetrieb (teils 3-Schicht-Betrieb)
- Dauerbetrieb in den Ballungsräumen und Metropolregionen

Bereits der vorliegende Anstieg des Dieselpreises um 30 Cent pro Liter hat signifikante Auswirkungen auf die jährlichen Betriebskosten eines Taxi- oder Mietwagenbetriebes und erhöht diese im deutlich vierstelligen Bereich. Steigt der Dieselpreis – wie aktuell – auf über EUR 2,00 pro Liter, entsteht ein erheblicher wirtschaftlicher Druck auf die Betriebe der Personenbeförderung. Diese Kostensteigerungen lassen sich nicht, jedenfalls nicht kurzfristig über Tarifierhöhungen kompensieren.



6. Politischer Handlungsbedarf

Die Kombination aus geopolitischer Energiekrise und strukturellen Problemen der Branche führt zu einer ökonomischen Situation, in der staatliche Maßnahmen unverzüglich erforderlich sind. Dabei geht es nicht um eine sektorale Subventionierung, sondern um die Sicherung der zentralen Mobilitätsinfrastruktur. Taxi ist Daseinsvorsorge.

7. Politische Maßnahmen zur Stabilisierung des Taxi-Gewerbes

7. 1. Energiesteuer-Rückerstattung für Taxi-Unternehmen

Analog zur Agrardiesel-Regelung ist es im Rahmen der Kostenkompensation ein zielführender Weg, den bayerischen Taxi- und Mietwagenunternehmen einen Teil der Energiesteuer rückzuerstatten. Begründung:

- Taxi-Unternehmen sind Teil der öffentlichen Mobilitätsversorgung
- hohe Fahrleistungen führen zu besonders hohen Energiekosten
- schnelle und zielgenaue Entlastung möglich

7. 2. Krisenmechanismus für Kraftstoffkosten

Der LVBTM e.V. sieht den Staat in der Pflicht, einen temporären Mobilitäts-Stabilisierungsmechanismus einzuführen. Dieser greift immer dann, wenn der Dieselpreis eine vorher definierte Schwelle überschreitet (z.B. EUR 2,00 pro Liter). Mögliche Steuerungsinstrumente sind:

- Zuschüsse
- Steuererleichterungen
- temporäre Förderprogramme

Derartige automatisierte Preissteuerungsmechanismen sind sowohl geeignet als auch geboten – und sinnvoll bei geopolitischen Krisen wie aktuell im Nahen Osten.

7. 3. Integration des Taxi- und Mietwagengewerbes in den öffentlichen Verkehr

Die bayerischen Unternehmen der Personenbeförderung sind stärker in öffentliche Mobilitätskonzepte zu integrieren:

- Rufbus-Systeme
- On-Demand-Verkehr
- ÖPNV-Ergänzungsverkehr (sogenanntes „ÖPNV-Taxi“)
- Mobilitätsgarantien im ländlichen Raum

Dies schafft zusätzliche Einnahmequellen, schafft eine wenigstens partielle Kostenkompensation und stabilisiert dadurch die Personenbeförderungsbranche.



7. 4. Faire Wettbewerbsbedingungen am Personenbeförderungsmarkt

Die Regulierung muss sicherstellen, dass irreguläre Angebote von Plattform- und Mietwagenanbieter nicht zu strukturellen Wettbewerbsverzerrungen führen. Mögliche Maßnahmen:

- Mindestbeförderungsentgelte nach § 51 a PBefG
- Zielführende und flächendeckende Aufsicht der Genehmigungsbehörden
- gleiche regulatorische Rahmenbedingungen („Level playing field“)

Mehrere Städte und ländliche Kommunen prüfen bereits entsprechende Mindestpreisregelungen für Mietwagen - um irregulären und ruinösen Wettbewerb zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen zu verhindern.

7. 5. Förderung der Verkehrswende im Taxi-Gewerbe

Langfristig ist die Abhängigkeit des Gelegenheitsverkehrs nach § 46 PBefG vom Energieträger „Diesel“ abzukoppeln oder wenigstens zu reduzieren. Erforderlich sind aus Sicht des Landesverbandes Bayerischer Taxi- und Mietwagenunternehmen e.V.:

- Förderprogramme für E-Taxis
- Aufbau und Etablierung Ladeinfrastruktur
- Investitionszuschüsse für Fahrzeugflotten

Vorbildlich: die Stadt München stellt Fördermittel für den Umstieg auf Elektrotaxis bereit.

8. Politische Bewertung

Die aktuelle Entwicklung zeigt, wie stark geopolitische Krisen unmittelbar auf lokale Mobilitätsstrukturen durchschlagen. Der Iran-Konflikt hat innerhalb weniger Tage zu einem überobligatorischen Anstieg der Energiepreise geführt und verdeutlicht die strukturelle Abhängigkeit der bayerischen Personenbeförderungsbranche von globalen Rohstoffmärkten. Für das Taxi- und Mietwagengewerbe bedeutet dies:

- hohe Kostenrisiken
- eingeschränkte Preisflexibilität
- zunehmender Wettbewerbsdruck

Ohne geeignete politische Maßnahmen droht eine weitere wirtschaftliche Kontraktion – oder wenigstens Schrumpfung des Beförderungsmarktes - mit den zu erwartenden Negativfolgen für Wirtschaft, Gesellschaft und insbesondere in Bezug auf die Daseinsvorsorge.



9. Schlussbemerkung

Das Taxi- und Mietwagengewerbe ist ein unverzichtbarer Bestandteil der öffentlichen Mobilität in Bayern.

Steigende Dieselpreise infolge geopolitischer Krisen stellen eine erhebliche wirtschaftliche Belastung dar – nicht zuletzt vor dem Hintergrund der ohnehin prekären wirtschaftlichen Situation. Gleichzeitig können Taxi-Unternehmen die Beförderungsentgelte aufgrund regulatorischer Vorgaben nur begrenzt und mit unzureichender Latenz anpassen. Vor diesem Hintergrund ist eine konsequente politisch-wirtschaftliche Strategie erforderlich, die drei Ziele verbindet:

- kurzfristige Entlastung im Bereich der Energiekosten
- faire Wettbewerbsbedingungen im Personenbeförderungsmarkt und
- langfristige Transformation des Mobilitätssystems

Die Stabilisierung des Taxi-Gewerbes ist nicht nur ein wirtschaftspolitisches Gebot, sondern eine Frage der Mobilitätsversorgung und der Daseinsvorsorge der bayerischen Bevölkerung. Vor diesem Hintergrund fordern wir Sie auf, die wirtschaftliche Situation der energieintensiven Unternehmen, insbesondere die des bayerischen Taxi- und Mietwagengewerbes, aktuell kontinuierlich zu beobachten und die sich aus der Situation ergebenden gebotenen Maßnahmen unverzüglich zu ergreifen.

Das bayerische Taxi- und Mietwagengewerbe ist wirtschaftlich nicht in der Lage, die aktuelle Dieselpreiseskalation aus Eigenmitteln zu kompensieren. Es ist unsere Pflicht als zuständiger Verkehrsverband, diese Umstände dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr in der erforderlichen Klarheit und insbesondere auch frühzeitig vorzutragen.

Nachrichtlich: im Annex finden Sie die heutige Presseerklärung des Taxi- und Mietwagenverbandes Deutschland e.V.

München/Nürnberg, am 06.03.2026

Landesverband Bayerischer Taxi- und Mietwagenunternehmen e.V.