

Gutachten:

Mindestbeförderungsentgelte (MBE)

gemäß § 51a PBefG

in der



erstellt für das
Bürger- und Ordnungsamt

LINNE+
KRAUSE [FORSCHUNG
GUTACHTEN
BERATUNG

Holzdamms 51
20099 Hamburg
Tel. 040 / 241 92 96 0
Fax 040 / 241 92 96 -19
Email: info@linne-krause.de

Hamburg, Februar 2025

Inhalt

1.	AUFGABENSTELLUNG	3
2.	ZIELE	4
3.	METHODIK	5
4.	PREISLICHER ABSTAND ZWISCHEN TAXI- UND UBER-TOUREN	6
5.	KALKULATION DER UBER-PREISE	9
6.	LEVEL-PLAYING-FIELD	12
6.1.	WETTBEWERB ZUM TAXIVERKEHR	12
6.1.1.	GLEICHARTIGKEIT DER LEISTUNG	14
6.1.2.	AUSWIRKUNG DES WETTBEWERBS	17
6.2.	WETTBEWERB ZUM KONVENTIONELLEN MIETWAGENVERKEHR	19
7.	GEFAHR DER GRAUWIRTSCHAFT	20
7.1.	SCHWARZWIRTSCHAFT	20
7.2.	VERSTÖßE GEGEN DIE RÜCKKEHRPFLICHT	22
8.	ZUSAMMENDE BEWERTUNG	24
9.	PERSPEKTIVE – AUSGESTALTUNG DES MBE	27

1. AUFGABENSTELLUNG

Die Stadt Heidelberg plant die Einführung von Mindestbeförderungsentgelten im Mietwagengewerbe gemäß § 51a Abs. 1 PBefG (im Folgenden: MBE). Im Januar 2024 wurden wir mit der Erstellung eines entsprechenden Gutachtens beauftragt. Bislang sind erst wenige Genehmigungsbehörden in dieser Hinsicht aktiv geworden:

- **Stadt Leipzig:** In Leipzig wurde mit der Verwaltungsrichtlinie eine ungeeignete Handlungsform gewählt. Zudem wurden überzogene Entgelte festgesetzt, so dass das VG Leipzig im November 2024 das MBE der Höhe nach aufgehoben hat. Grundsätzlich wurde aber die Rechtmäßigkeit von MBE durch das Gericht bestätigt. Des Weiteren enthält das Leipziger Urteil wichtige Hinweise zur praktischen Anwendung von § 51a Abs. 1 PBefG.¹
- **Landkreis Lörrach:** In Lörrach wurde mit der Allgemeinverfügung zwar eine angemessene Handlungsform gewählt, doch läuft das dortige MBE ins Leere: Die Regelung zielte dem Vernehmen nach in erster Linie auf Anbieter aus der schweizerischen Stadt Basel und dem französischen Flughafen Basel-Mulhouse, gegenüber denen das deutsche Personenbeförderungsrecht jedoch nicht greift.²
- **Landeshauptstadt Düsseldorf:** In Anlehnung an das Lörracher MBE legte die Düsseldorfer Behörde einen MBE-Entwurf vor, der wegen rechtlicher Bedenken Anfang 2023 zurückgestellt wurde – als Reaktion auf ein Rechtsgutachten der Kanzlei Freshfields, Bruckhaus, Deringer (im Folgenden: Freshfields et al.) im Auftrag von UBER.³

Da auch 3 Jahre nach Inkrafttreten von § 51a PBefG noch wenig einschlägige Rechtsprechung existiert, wird beim MBE weitgehend Neuland betreten. Mittlerweile liegt jedoch eine Reihe teils widersprüchlicher Rechtsgutachten vor, die das Spektrum der rechtlichen Positionen widerspiegeln. Zusammen mit dem aktuellen Leipziger VG Urteil werden aber „Leitplanken“ für eine praktikable MBE-Umsetzung deutlich.⁴

¹ **VG Leipzig** v. 15.11.2024 – 1 K 311/23. **Verwaltungsrichtlinie** zur Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten im gebündelten Bedarfsverkehr und im Gelegenheitsverkehr mit Mietwagen in der Stadt Leipzig, Leipzig 2021.

² Allgemeinverfügung des LRA Lörrach, Fachbereich Verkehr, über die Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten für den Verkehr mit Mietwagen innerhalb des Landkreises Lörrach vom 22.03.2022.

³ **Landeshauptstadt Düsseldorf**, Beschlussvorlage betr.: *Mindesttarif für Mietwagen nach dem Personenbeförderungsgesetz zur Sitzung des Ordnungs- und Verkehrsausschuss* v. 11.01.2023 und **Freshfields, Bruckhaus, Deringer**, „PBefG-Novelle – zur Auslegung von § 51a PBefG (Tarifregulierung im Mietwagenverkehr)“, Berlin, Mai 2022 (Auftraggeber: UBER).

⁴ Wesentlich in diesem Zusammenhang sind weiterhin die Rechtsgutachten der Düsseldorfer **Kanzlei Kleiner** zur „Auslegung und Anwendung von § 51a PBefG im Zusammenspiel mit § 49 Abs. 4 S. 7 PBefG“ v. Mai 2023 im Auftrag der deutschen Taxiverbände, sowie die Rechtsgutachten **Prof. M. Knauff**, „Unter welchen Voraussetzungen kann ein Mindesttarif für Mietwagen nach § 51a Abs. 1 PBefG eingeführt werden?“ im Auftrag des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V. (BVTM) v. Mai 2023 und **Prof. Dr. H. Zuck**, „Zur Auslegung und praktischen Anwendung von § 51a PBefG“, 31. März 2023. Weiterhin **Prof. Stefan Korte / Nina Kunzi**, *Mindestbeförderungsentgelte für Mietwagen durch Allgemeinverfügung?* In NVwZ 2024, 1207.

2. ZIELE

Zweck des MBE ist es, die Interessen im Gelegenheitsverkehr zugunsten des „*Gemeinwohlinteresses an der Gewährleistung sicherer, ausreichender und bezahlbarer Beförderungsmöglichkeiten angemessen zu berücksichtigen*“⁵ – im Sinne eines vom Gesetzgeber angestrebten „Level-Playing-Field“. In diesem Zusammenhang sind aus gutachterlicher Sicht zwei Hauptziele von Bedeutung:

- **Begründung des MBE:** Das MBE stellt eine Einschränkung der Berufsausübungsfreiheit dar und greift somit in das Grundrecht der Mietwagenunternehmer aus Art. 12 GG ein. Im Mittelpunkt steht dabei das „**öffentliche Verkehrsinteresse**“. In dem Rechtsgutachten von Freshfields et al. heißt es dazu: „*Davon kann nur dann ausgegangen werden, wenn die Daseinsvorsorge im Verkehrsbe-
reich aufgrund eines **ruinösen Wettbewerbs** zwischen Taxen- und Mietwagen-
verkehr (...) gefährdet ist. Die Steuerung von Marktanteilen oder der Schutz des
Taxengewerbes an sich erfüllen die Voraussetzungen von § 51a Abs. 1 PBefG
nicht*“. Das VG Leipzig setzt in dieser Hinsicht den Maßstab niedriger an, indem
es nicht auf eine bereits eingetretene Gefahr, sondern auf eine zu erwartende
Gefährdung abstellt, das auch ein „*rein präventives Handeln*“ rechtfertigt.⁶
- **Ausgestaltung des MBE:** Während bei der Bestimmung der Taxientgelte seit Jahrzehnten ein fester rechtlicher Rahmen und etablierte Verfahren bestehen, wird auch in dieser Hinsicht beim MBE Neuland betreten. Diesbezüglich hatte das VG Leipzig das dortige MBE zurecht verworfen. Wie schon das Rechtsgutachten von Freshfields et al. betont, können MBE „*nicht in beliebiger Höhe festgelegt werden*.“ Weiter heißt es dort: „*Vorgaben für die Tarifgestaltung kann die Behörde (...) nur aufgrund einer sorgfältigen Analyse der Preisstrukturen und Kalkulations-
grundlagen für die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen im Gelegenheitsver-
kehr treffen. Hinzu käme die Darlegung, inwieweit die bestehenden Preisstruktu-
ren tatsächlich einen Verdrängungseffekt entfalten, der wiederum mit dem öffent-
lichen Interesse an der Gewährleistung sicherer, ausreichender und bezahlbarer
Beförderungsmöglichkeiten kollidiert.*“⁷

Aufgabe des vorliegenden Gutachtens ist es der Stadt Heidelberg eine „*nachvollzieh-
bare Tatsachenbasis dafür, dass ohne Tätigwerden mit einiger Sicherheit eine Beein-
trächtigung von öffentlichen Verkehrsinteressen eintreten würde*“ zu liefern⁸ und zu-
gleich einen Vorschlag zur künftigen Gestaltung des MBE zu erarbeiten.

⁵ Freshfields et al., S. 7.

⁶ VG Leipzig a.a.O., S. 16.

⁷ Freshfields et al., S. 1f.

⁸ VG Leipzig a.a.O., S. 17

3. METHODIK

Die Aufgabenstellung erfordert einen multimethodischen Ansatz, der primär auf die Betriebswirtschaft plattformvermittelter Mietwagen abstellt und zugleich die Auswirkung auf den Gelegenheitsverkehr betrachtet – besonders mit Blick auf die Funktions- und Existenzfähigkeit des Taxigewerbes. In diesem Zusammenhang haben wir im Auftrag der Stadt Heidelberg folgende Untersuchungsschritte unternommen:

- **Wirtschaftlichkeit App-vermittelter Mietwagen:** Neben konventionellen Mietwagen existiert in Heidelberg ein „*per App vermittelter Verkehr mit Mietwagen*“, der seit der PBefG-Novelle von 2021 eine gesonderte Kategorie darstellt. Auf Grundlage von § 54a PBefG hat die Stadt Heidelberg Touren- und Abrechnungsaufzeichnungen des seinerzeit dominierenden UBER-Subunternehmers (im Folgenden UBER-Ankerbetrieb) angefordert, wogegen dieser zunächst gerichtlich vorging. In seiner Eilentscheidung vom 15. Juli 2024 wies das VG Karlsruhe jedoch den Antrag zurück, u.a. mit dem Hinweis, dass gerade die Klägerin, die „*von der Einführung eines Mindestbeförderungsentgelts betroffen ist, daran interessiert sein [müsste], dass eine vollständige Aufklärung aller entscheidungsrelevanten Gesichtspunkte erfolgt*“.⁹ Von April 2023 bis Mai 2024 entfielen auf diesen Betrieb rund **zwei Drittel** der Heidelberger UBER-Fahrten.¹⁰ Zwischenzeitlich hat sich die Anzahl der von UBER vermittelten Mietwagen mehr als verneunfacht. Die vom Ankerbetrieb eingereichte BWA von Dez. 2023 konnte nur begrenzt verwertet werden, weil darin offenkundig Erlöse und Kosten aus verschiedenen Standorten vermengt waren.
- **Wirtschaftlichkeit des Gelegenheitsverkehrs:** Weiterhin hat uns die Stadt Heidelberg mit einer die Erstellung eines Gutachtens über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt Heidelberg nach § 13 Abs. 4 PBefG beauftragt. Das Hauptaugenmerk liegt hier auf der Funktionsfähigkeit des Heidelberger Taxigewerbes. Darüber hinaus wurde das konventionelle Mietwagengewerbe untersucht. App-vermittelte Betriebe wurden wegen des späten Markteintritts nicht in die Untersuchung einbezogen. Beide herkömmlichen Formen des Gelegenheitsverkehrs stehen in unterschiedlicher Weise im Wettbewerb mit App-vermittelten Mietwagen, wohingegen der Wettbewerb mit anderen gewerblichen Verkehrsformen (Linien-, Flugverkehr etc.) zurzeit zu vernachlässigen ist. Auch ein gebündelter Bedarfsverkehr gemäß § 50 PBefG besteht in Heidelberg nicht.
- **Sonstige Untersuchungsschritte:** Darüber hinaus wurden weitere Daten erhoben, deren Herkunft jeweils im Kontext erläutert werden.

⁹ VG Karlsruhe v. 15. Juli 2024 - 7 K 2710/24.

¹⁰ Heidelberger Bürger haben uns 49 Quittungen über UBER-Fahrten im Zeitraum Juni 2023 bis März 2024 überlassen, von denen anhand der Fahrervornamen sowie der Zeit, des Preises und der Strecke 32 (~ 65,3%) eindeutig dem Ankerbetrieb zuzurechnen sind.

4. PREISLICHER ABSTAND ZWISCHEN TAXI- UND UBER-TOUREN

In einem ersten Schritt wurde der preisliche Abstand zwischen Fahrten mit dem Taxi und Fahrten mit UBER-Mietwagen in den Jahren 2023 und 2024 ermittelt. Zu diesem Zweck haben wir 40.300 Touren des Heidelberger UBER-Ankerbetriebs mit ca. 34.450 Taxitouren abgeglichen, die uns von Heidelberger Taxibetrieben zur Verfügung gestellt wurden. Die Daten wurden uns in digitaler Form vorgelegt.

Tab. 1: Preise Taxi vs. UBER in Heidelberg (Brutto-Betrachtung)			
Mai 2023 bis April 2024			
	Taxi	UBER	Abstand UBER/Taxi
N =	34.453	40.300	
	Preis Ø	Preis Ø	
3 km-Tour	14,95 €	9,17 €	38,7%
4 km-Tour	16,54 €	10,21 €	38,3%
5 km-Tour	19,74 €	12,24 €	38,0%
10 km-Tour	30,94 €	20,22 €	34,6%
15 km-Tour	42,11 €	25,89 €	38,7%

In der Brutto-Betrachtung und somit aus Verbrauchersicht sind Heidelberger UBER-Fahrten im Durchschnitt zwischen 35% und 39% günstiger als Taxifahrten. Damit ist von „*langfristig angebotenen Kampfpreisen*“ auszugehen, die über den Ausgleich eines behaupteten Wettbewerbsvorteils der Taxis hinausgehen.

Wie im Folgenden zu zeigen ist, erbringen Taxis und App-vermittelte Mietwagen auch in Heidelberg eine „im Wesentlichen identische Dienstleistung“. Somit bildet der Taxitarif einen geeigneten Referenzrahmen auch für Mietwagen. Gemäß § 39 Abs. 2 PBefG hat „die Genehmigungsbehörde ... die Beförderungsentgelte insbesondere daraufhin zu prüfen, ob sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind.“ Ziel ist die Kostendeckung samt einem angemessenen Gewinn. Dem hat die Stadt Heidelberg entsprochen.

Tab. 2a: Taxientgelte im Regierungsbezirk Karlsruhe
Hauptverkehrszeit / Standardfahrzeug

<u>Stadt / Landkreis</u>	gültig	Beispiel Touren (sortiert nach 5-km-Tour)		
		3 km-Tour ohne WZ	5 km-Tour + 5 min WZ	10 km-Tour + 5 min WZ
Stadt Baden-Baden	01.12.2022	14,60 €	23,33 €	36,83 €
LK Enzkreis	01.12.2022	13,70 €	23,20 €	38,20 €
LK Rastatt	01.12.2022	14,20 €	22,93 €	36,43 €
Stadt Karlsruhe	01.11.2022	13,60 €	21,85 €	34,35 €
LK Freudenstadt	01.07.2023	12,80 €	21,73 €	35,73 €
LK Neckar-Odenwald	01.02.2024	12,90 €	21,03 €	33,03 €
Stadt Pforzheim	01.03.2024	13,10 €	20,67 €	31,67 €
LK Calw	01.10.2022	11,70 €	19,90 €	32,90 €
Stadt Heidelberg	01.08.2022	12,20 €	19,35 €	30,35 €
Stadt Mannheim	01.08.2022	12,20 €	18,95 €	28,95 €
LK Karlsruhe	01.11.2022	11,00 €	18,80 €	30,80 €
LK Rhein-Neckar	01.07.2022	10,90 €	18,78 €	30,78 €

Q.: Genehmigungsbehörden

In der Tariflandschaft des Regierungsbezirks Karlsruhe rangiert Heidelberg zurzeit im unteren Drittel – etwa gleichauf mit Mannheim, aber deutlich unter der Stadt Baden-Baden oder dem Enzkreis.¹¹ In der bundesweiten Tariflandschaft rangiert Heidelberg leicht unter dem Durchschnitt.

Tabelle 2b: Taxientgelte im überregionalen Vergleich
Hauptverkehrszeit / Standardfahrzeug

	Beispieltouren (sortiert nach 5-km-Tour)		
	3 km-Tour ohne WZ	5 km-Tour + 5 min WZ	10 km-Tour + 5 min WZ
<u>Bundesland</u>			
Thüringen	14,41 €	23,23 €	36,56 €
Baden-Württemberg	12,92 €	21,44 €	34,36 €
Mecklenburg-Vorpommern	13,19 €	21,03 €	32,03 €
Sachsen-Anhalt	13,09 €	20,99 €	32,47 €
Niedersachsen	12,42 €	20,35 €	32,89 €
Saarland	12,40 €	20,07 €	32,57 €
Nordrhein-Westfalen	12,05 €	20,07 €	32,57 €
Sachsen	12,82 €	19,96 €	31,04 €
Stadt Heidelberg	12,20 €	19,35 €	30,35 €
Schleswig-Holstein	11,60 €	19,25 €	29,93 €
Bayern	11,50 €	18,84 €	29,74 €
Brandenburg	11,18 €	18,54 €	29,33 €
Rheinland-Pfalz	10,70 €	18,00 €	29,14 €
Hessen (Städte > 30.000 EW)	10,44 €	17,82 €	28,82 €
Q.: Genehmigungsbehörden			

¹¹ Die in Tabelle 2a dargestellten Entgelte weichen von den Entgelten in Tabelle 1 ab. Letztere basieren auf realen Fahrdaten, wohingegen die Werte in Tabelle 2a auf Basis der jeweiligen Taxitarifordnung errechnet wurden. Während Grundpreis und Kilometerentgelt eine mathematisch eindeutige Größe sind, muss für die individuelle Wartezeit stets eine Annahme getroffen werden. Standardmäßig gehen wir bei 5- und bei 10-km Touren von 5 Minuten Wartezeit aus – ein etwas zu niedriger Wert. Bei der 3-km-Kurztour rechnen wir keine Wartezeit ein, so dass sich eine deutliche Abweichung zwischen errechnetem (laut Tabelle 2a) und tatsächlichem Entgelt (laut Tabelle 1) ergibt.

5. KALKULATION DER UBER-PREISE

Im nächsten Schritt haben wir die betriebswirtschaftliche Kalkulation des UBER-Ankerbetriebs untersucht. Im Mittelpunkt stand die Frage, wie der erhebliche preisliche Abstand zum Taxitarif zu realisieren ist trotz weitestgehend identischer Leistungserbringung und annähernd gleicher Kosten.

Zu diesem Zweck haben wir die wöchentlichen Abrechnungen des UBER-Ankerbetriebs mit dem Generalunternehmer SafeDriver ennoo FRA und die Abrechnungen mit UBER BV in den Niederlanden im Zeitraum von Mai 2023 bis April 2024 ausgewertet. Es zeigt sich, dass die günstigen Verbraucherpreise durch ein komplexes System aus Abzügen und Zuschüssen der Plattform möglich werden:

Tab.: 3: Bezuschussung der Fahrgastpreise durch UBER-Plattform Mai 2023 bis April 2024		
	in € (brutto)	in %
<u>Entgelt Fahrgast</u>	528.034 €	100,0%
<u>Abzug</u> Provisionen UBER / Generalunternehmer	157.090 €	29,75%
„Transportleistung“ (Verbleib beim Subunternehmer)	370.944 €	70,25%
<u>Zuschüsse</u>		
„Marketingleistung“ (von Generalunternehmer)	352.499 €	66,8%
<i>darin: Car Advertising (Vorschuss)</i>	50.420 €	9,5%
zuzgl. QPP: Promotion (von UBER)	60.000 €	11,4%
zuzgl. QPP: „Marketingleistung“ (von UBER)	11.375 €	2,2%
Zuschuss Plattform (UBER u. Generalunternehmer)	423.874 €	80,3%
„Transportleistung“ + Zuschüsse	794.817 €	150,5%

- **Umsatz mit Fahrgästen:** Im Untersuchungszeitraum erzielte der Ankerbetrieb Bruttoumsätze mit Fahrgästen in Höhe von ca. 528.000 €.
- **Abzug Plattform:** Von diesen Umsätzen wurden vorab ca. 157.100 € (brutto) oder ca. 29,75% durch die Plattform (UBER und Generalunternehmer) einbehalten, so dass dem Betrieb zunächst nur ca. 370.900 € oder ca. 70,25% vom ursprünglichen Fahrpreis als sogenannte „Transportleistung“ verblieben.¹²

¹² In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob der Vorababzug mit § 3 Abs. 2 PBefG vereinbar ist, nachdem „der Unternehmer ... den Verkehr im eigenen Namen, unter eigener Verantwortung und für eigene Rechnung“ zu betreiben hat.

- **Zuschuss Generalunternehmer:** Andererseits gewährte der Generalunternehmer erhebliche Zuschüsse, die die Abzüge weit übertreffen. An erster Stelle standen Boni für sogenannte „*Marketingleistungen*“, die sich primär nach Zahl der Fahrten berechnen. Je mehr Touren für UBER gefahren werden, desto höher der Bonus. Gezahlt wurde zudem ein Vorschuss für die Autotürwerbung von ca. 50.400 €. Mit insgesamt ca. 352.500 € betragen allein die vergüteten „*Marketingleistungen*“ rund zwei Drittel der vom Fahrgast bezahlten Entgelte.
- **Zuschuss UBER BV:** Hinzu kommen direkte Leistung von UBER BV aus den Niederlanden im Rahmen des sogenannten „Quality-Partner-Programms“ (QPP). Im vorliegenden Fall waren dies noch einmal 60.000 € für Promotion und ca. 11.400 € für weitere „*Marketingleistungen*“.¹³
- **Zuschuss Plattform:** In der Summe belaufen sich die Zuschüsse der Plattform auf **ca. 423.900 €**. Zusammen mit der „Transportleistung“ errechnet sich ein Entgelt von **ca. 795.000 €**. Per Saldo werden so die vom UBER-Fahrgast entrichteten Entgelte von der Plattform mit **ca. 50,5%** bezuschusst, so dass der Preisabstand zum auskömmlichen Taxitarif weitgehend auszugleichen ist.

Die Alimentierung dient primär der Etablierung und Festigung der Plattform auf dem Heidelberger Markt. Ein Nebeneffekt: Mit ihr lässt sich jede gewünschte Rentabilität konstruieren und kommunizieren – zumindest auf dem Papier.¹⁴ Laut BWA des UBER-Ankerbetriebs von Dez. 2023 kam der beispielsweise sogar auf eine Umsatzrendite von völlig unrealistischen ca. 59%.

Seit April 2024 hat sich die Zahl der App-vermittelten Mietwagen in Heidelberg fast verneunfacht, so dass die leistungsabhängigen Boni rückläufig sind. Wie eine Reihe von Subunternehmern der Genehmigungsbehörde vorgetragen haben, hatte UBER angekündigt, die Förderung Mitte 2024 herunterzufahren. Ohne substanzielle Alimentierung ist das Geschäftsmodell betriebswirtschaftlich nicht (mehr) tragfähig, so dass Subunternehmer, die Investitionen (Fahrzeuge, Büroeinrichtung) getätigt hatten und Verpflichtungen (Miet-, Arbeits-, Versicherungsverträge) eingegangen waren vor dem wirtschaftlichen Aus stehen – solange sie nicht (vollständig) in die Illegalität abdriften.

¹³ Laut UBER liegt auf direkte Zahlungen aus den Niederlanden die Umsatzsteuerlast beim Zahlungsempfänger (Steuerschuldnerschaft des Leistungsempfängers nach dem Reverse Charge-Verfahren), wobei zu prüfen wäre, ob dieser steuerlichen Verpflichtung tatsächlich nachgekommen wird.

¹⁴ Ein Beispiel hierfür findet sich in der von UBER BV beauftragten IW Consult Studie v. 30.09.2024, „*Uber in Deutschland – Ein profitables Geschäftsmodell für app-vermittelte Fahrdienste*“. Die Studie bescheinigt UBER-Subunternehmen eine durchschnittlichen Umsatzrendite von 7,4%.

Die bisherige Kalkulation ist eine Bruttorechnung. Dramatischer fällt der Abstand zum Taxitarif in der Nettorechnung aus: Anders als Taxis (7%) unterliegen Mietwagen dem vollen Umsatzsteuersatz von 19%. Aus dieser für die betriebswirtschaftliche Kalkulation maßgeblichen Perspektive, rangieren die von der Plattform vorgegebenen Preise sogar rund **41% bis 45%** unter dem Taxitarif – im innerstädtischen Bereich bei rund **44,5%**.

Tab. 4: Preise Taxi vs. UBER in Heidelberg (Netto-Betrachtung)			
Mai 2023 bis April 2024			
	Taxi	UBER	Abstand UBER/Taxi
N =	34.453	40.300	
	Nettopreis Ø	Nettopreis Ø	
3 km-Tour	13,97 €	7,71 €	44,8%
4 km-Tour	15,46 €	8,58 €	44,5%
5 km-Tour	18,45 €	10,29 €	44,2%
10 km-Tour	28,92 €	16,99 €	41,3%
15 km-Tour	39,36 €	21,76 €	44,7%

Es wird deutlich, dass das aktuell praktizierte Geschäftsmodell „App-vermittelte Mietwagen“ auf Ebene der Subunternehmer eigenwirtschaftlich nicht tragfähig ist – nicht ohne massive Alimentierung durch die Plattform.

„Die Unternehmen sind auf Anreize und Unterstützungsleistungen angewiesen, um ihre Kosten halbwegs decken zu können. Mit ihnen wird das Mietwagengeschäft erhalten, denn es kann eigenwirtschaftlich nicht existieren“ – so der Präsident der Plattform FreeNow. FreeNow hat über Jahre das UBER Geschäftsmodell kopiert, hatte sich aber mittlerweile davon verabschiedet.¹⁵

¹⁵ FreeNow-Präsident Alexander Mönch, zitiert nach Berliner Zeitung v. 05.04.2024, „Freenow-Chef: Wer über die Runden kommen will, muss Regeln brechen“.

6. LEVEL-PLAYING-FIELD

Der Gesetzgeber strebt ein Level-Playing-Field zwischen den zulässigen Verkehrsformen an.¹⁶ Schutzzweck des MBE ist das „*öffentliche Verkehrsinteresse*“. Dabei ist von besonderer Bedeutung, welche Auswirkung der App-vermittelte Mietwagenverkehr auf wettbewerbsrelevante Verkehrsformen hat: *„Eine Gefährdung des lokalen öffentlichen Verkehrssystems ist bereits dann zu bejahen, wenn durch tariflich unreglementierte Mietwagen eine Schädigung auch nur eines seiner tragenden Pfeiler droht, wovon insbesondere der Taxiverkehr betroffen sein kann.“*¹⁷

Der stärkste Wettbewerb herrscht zweifellos gegenüber dem Taxigewerbe. Weniger betroffen ist das konventionelle Mietwagengewerbe. Gegenüber anderen Verkehrsformen wie dem Flug-, dem Schienen-, dem Bus- oder dem Linienbedarfsverkehr ist der Wettbewerb dagegen noch zu vernachlässigen. Ein nicht monetär messbarer Wettbewerb wird künftig auch um die Nutzung des öffentlichen Straßenraums geführt werden.

6.1. Wettbewerb zum Taxiverkehr

Das Taxigewerbe ist nicht per se schützenswert: *„§ 49 Abs. 4 PBefG schützt (...) zwar nicht den einzelnen Taxiunternehmer vor Konkurrenz. Aber er schützt die Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes als Gesamtheit“*.¹⁸ Das Taxigewerbe ist Teil der Daseinsvorsorge und nimmt eine nicht zu ersetzende Ergänzungsfunktion zum ÖPNV wahr. Dieser Funktion verdankt es seinen Status als schützenswertes *„überragend wichtiges Gemeinschaftsgut“*.¹⁹ Es besteht somit ein öffentliches Verkehrsinteresse an einer ordnungsgemäßen und verlässlichen Taxiversorgung – besonders an einem international bedeutenden Tourismus- und Gesundheitsstandort wie Heidelberg.

¹⁶ Bundestagsdrucksache 19 / 26175, 15.

¹⁷ Vergl. Prof. Dr. H. Zuck, *Zur Auslegung und praktischen Anwendung von § 51a PBefG*, 31.03.2023.

¹⁸ Ebenda.

¹⁹ BVerfG, Beschluss des Ersten Senats v. 8. Juni 1960, 1 BvL 53/55, 16, 31, 53/56, 7, 18, 24/57.

Auch das VG Leipzig geht ausführlich auf die Existenz- und Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes ein und stimmt in diesem Zusammenhang den Ausführungen der beklagten Leipziger Behörde zu, wonach *„das PBefG ... insgesamt darauf ab[ziele], einen sicheren Transport zu gewährleisten, eine 24-Stunden-Versorgung sicherzustellen, feste Tarife zu garantieren und Mindeststandards bei den Fahrern zu erhalten. Damit diene es der Sicherheit der Bürger. Ziel der Beklagten [Behörde] sei es, dass die unterschiedlichen Facetten des öffentlichen Verkehrs so erhalten blieben, dass er dem potentiellen Fahrgast ein breites Spektrum an Angeboten machen könne, so dass dieser im besten Fall nicht mehr auf ein privates Fahrzeug angewiesen sei.“*²⁰

Der Schutz der Existenz- und Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes betrifft auch und besonders den preislichen Wettbewerb – so das Bundesverfassungsgericht:

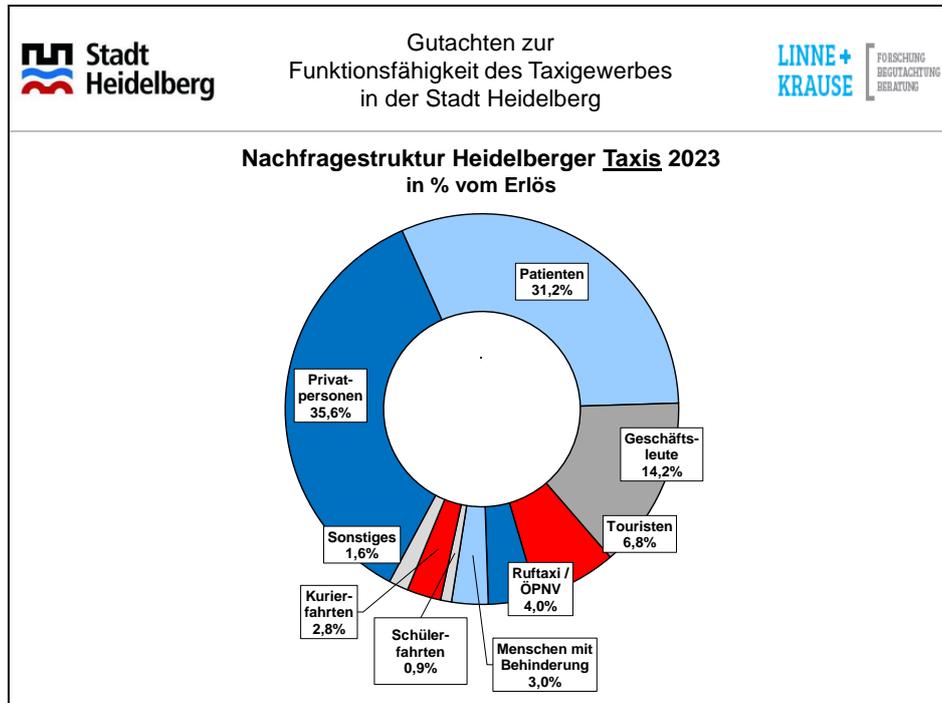
*„Mietwagen sind im Gegensatz zu den Taxen nicht an festgelegte Tarife gebunden, sondern können das Beförderungsentgelt frei vereinbaren (vgl. § 51 PBefG), und unterliegen überdies keinem Kontrahierungszwang. Wenn es den Mietwagenunternehmern erlaubt wäre, in völlig gleicher Weise wie Taxiunternehmer, 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. Auf längere Sicht könnte dies dazu führen, daß ein großer Teil der Taxiunternehmer zum Mietwagenverkehr übergeht, um nicht mehr an die Tarife gebunden zu sein.“*²¹

²⁰ VG Leipzig a.a.O., S. 14.

²¹ Vergl. Beschluss v. 14.11.1989 – 1 BvL 14/85, 1 BvR 1276/84. In diesem Sinne auch die aktuelle Entscheidung des VG Stuttgart v. 23.05.2024 – 8 K 7692/23 und die UBER-Entscheidung des OVG Berlin-Brandenburg v. 10.04.2015 – OVG 1 S 96.14.

6.1.1. Gleichartigkeit der Leistung

Taxis und App-vermittelte Mietwagen arbeiten auf weit überschneidenden Märkten. Beide erbringen innerstädtisch eine Dienstleistung, die sich aus Kundensicht wenig unterscheidet – abgesehen vom Preis:



- **Jahresfahrleistung:** Vergleichbar sind Heidelberger Taxis und Heidelberger UBER-Mietwagen zunächst bei der Fahrleistung: 2023 / 2024 kamen beide auf rund 75.000 km pro Jahr und Fahrzeug. Konventionelle Heidelberger Mietwagen kamen dagegen auf lediglich rund 65.000 km.²²
- **Tagesauslastung:** Pro Tag bewältigen voll eingesetzte Heidelberger UBER-Mietwagen rund 15,4 Touren. In dieser Hinsicht sind sie besser ausgelastet als Taxis in vergleichbar großen Taxibetrieben.
- **Stundenauslastung:** Eine etwas bessere Auslastung zeigen UBER-Fahrzeuge auch in der stundenweisen Betrachtung. Während Taxis üblicherweise eine zeitliche Auslastung von ca. 35% haben, kommen Heidelberger UBER-Mietwagen im Durchschnitt auf ca. 37%.

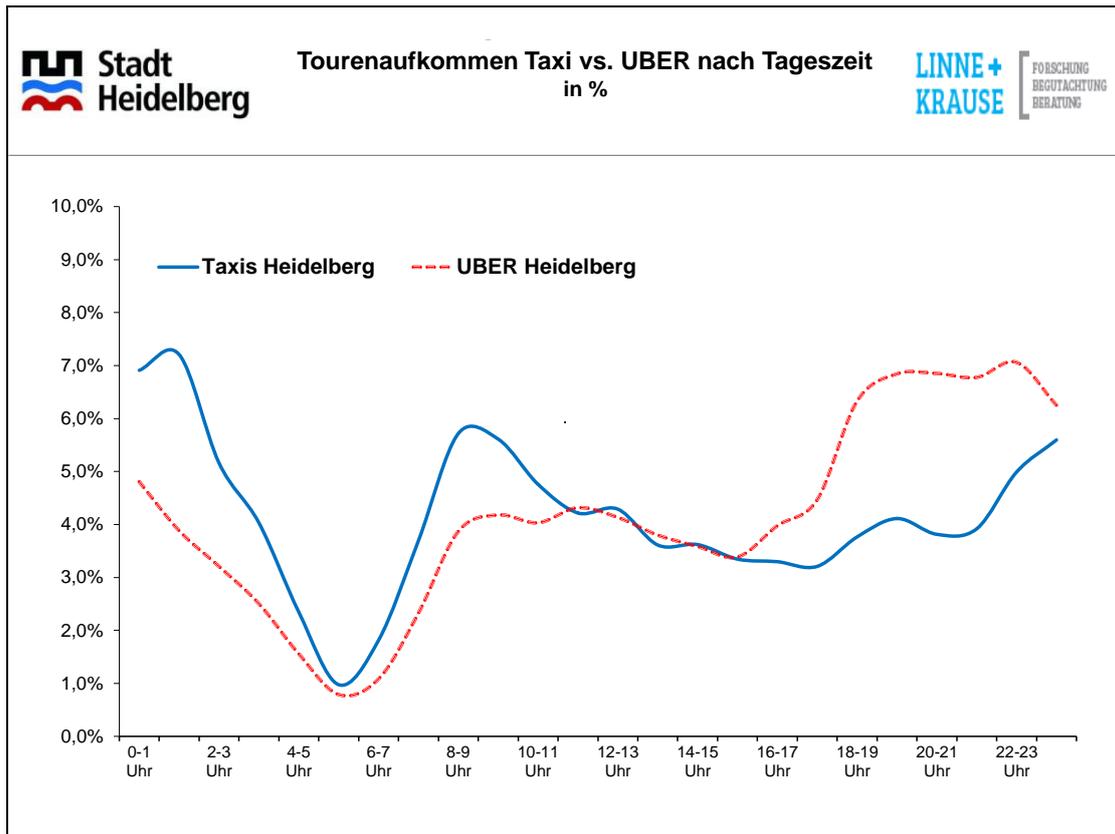
²² Vergl. Gutachten zur Wirtschaftlichkeit des Taxi- und Mietwagengewerbes in der Stadt Heidelberg, 2025. Fahrleistung und Erlöse beziehen sich auf Mietwagen mit Verbrennungsmotor. E-Fahrzeuge kommen dagegen auf wesentlich niedrige Werte.

Tab. 5: Räumliche Verteilung der Touren 2023 / 2024

	Taxi (N=34.453)	UBER (N=40.300)
innerhalb von Heidelberg	76,5%	55,0%
außerhalb < 50-km Radius	22,9%	43,1%
außerhalb > 50-km Radius	0,6%	1,9%
Summe	100,0%	100,0%

- Fahrtgebiet:** Aus Verbrauchersicht sind die Leistungen substituierbar: Beide Verkehrsformen bedienen überwiegend den innerstädtischen Markt, auf den das MBE ausgerichtet ist. Während innerstädtische UBER-Touren im Durchschnitt **ca. 3,9 km** lang sind, misst die durchschnittliche Taxitour **ca. 3,6 km**. Beide Verkehrsarten finden ihre Kunden hauptsächlich zwischen Bahnstadt / Hauptbahnhof und Altstadt. Allerdings arbeiten die UBER-Fahrzeuge insgesamt weiträumiger: Rund 43% ihrer Fahrten finden außerhalb der Stadt im Radius von 50 km um Heidelberg statt – hauptsächlich im Raum Mannheim / Ludwigshafen. Nur ca. 1,9% der UBER-Fahrten gehen über 50 km hinaus; bei den Taxis sind es lediglich 0,6%. Wichtigstes Fernziel für beide ist der Frankfurter Flughafen. Auf Auswärtsfahrten – sofern das Stadtgebiet verlassen wird – ist das MBE aber nicht anzuwenden, so dass die Betriebe nur in überschaubarer Weise in ihrer beruflichen Freiheit eingeschränkt wären.
- Zielgruppen:** Allgemein sind leichte Abweichungen bei der Zielgruppe zu beobachten: UBER-Kunden sind deutlich jünger und technikaffiner als Taxikunden. Lediglich 4% der deutschen UBER-Nutzer zählen zur Generation der Baby-Boomer (geboren zwischen 1955 und 1969).²³ Noch ältere Menschen, die eine wichtige Fahrgastgruppe bilden, wurden nicht in die Erhebung einbezogen. In einer alternden Gesellschaft steigt die Bedeutung des Taxis und damit auch das öffentliche Verkehrsinteresse am Fortbestand dieser Verkehrsform. Knapp ein Drittel ihrer Erlöse erzielten Heidelberger Taxis 2023 mit Patientenfahrten. Insbesondere für ältere Menschen ist der digitale Bestellweg eine oftmals schwer zu überwindende Hürde, so dass telefonisch bestellbare Taxis auch aus diesem Grund weiter unersetzlich sind. Eine Momentaufnahme liefert der Tourenanteil von und zum Universitätsklinikum Im Neuenheimer Feld: Ca. 7,5% der Heidelberger Taxifahrten starten oder enden dort. Bei den UBER sind es mit ca. 4,0% deutlich weniger Fahrten.

²³ Siehe Ergebnisse der Statistica-Erhebung von 2024, zitiert in der IW Consult Studie v. 30.09.2024, „Uber in Deutschland – Ein profitables Geschäftsmodell für app-vermittelte Fahrdienste“.



- Zeitliche Präsenz:** In der Zeit von 0:00 bis etwa 3:00 Uhr gewährleisten Heidelberger Taxis eine sichere Bedienung. Nach den für beide Verkehrsformen nachfrageschwachen Stunden zwischen 4:00 und 6:00 Uhr haben Taxis zwischen 8:00 und 10:00 Uhr einen deutlichen Nachfragepeak mit Kranken- und Privatkundenfahrten. Bis in den Nachmittag gleicht sich die zeitliche Präsenz beider Verkehrsformen danach an. Vom späten Nachmittag bis Mitternacht holen die UBER-Fahrzeuge auf und bedienen in dieser Zeit eher den Freizeitverkehr.

Die weitgehende Gleichartigkeit und Substituierbarkeit der Leistung bei einem von der Plattform gesteuerten Preiswettbewerb führen zum Verdrängungswettbewerb zwischen App-vermittelten Mietwagen und Taxis, den letztere wegen ihrer Tarifbindung und fehlender Alimentierung nicht für sich entscheiden können.

6.1.2. Auswirkung des Wettbewerbs

In den letzten Monaten ist die Heidelberger UBER-Flotte stark gewachsen – von anfangs 10 auf nunmehr 94 Fahrzeuge. Darüber hinaus liegen zurzeit 11 Anträge auf Genehmigung App-vermittelter Mietwagen vor.

Tab. 6: Genehmigungen im Heidelberger Gelegenheitsverkehr Dez. 2020 bis Jan. 2025			
	Taxis	Mietwagen	
		konventionell	UBER
Dez 20	162	95	0
Dez 21	161	80	0
Dez 22	161	70	0
Mai 23	161	99	10
Mrz 24	161	98	44
Mai 24	161	98	49
Okt 24	162	109	81
Dez 24	162	100	89
Jan 25	162	100	94

Insgesamt zeichnet sich seit Frühjahr 2024 ein verschärfter Verdrängungswettbewerb ab, der sich noch nicht in der Zahl der Heidelberger Taxis widerspiegelt. Hier ist eine branchentypische Remanenz zu erkennen: Taxigenehmigungen sind in Heidelberg zahlenmäßig reguliert. Wird die Genehmigung einmal aus der Hand gegeben, ist sie in aller Regel für immer verloren.

Unmittelbar sind die Auswirkungen bereits heute auf dem Bestellmarkt ersichtlich, weil aus Kundensicht hier der Leistungsunterschied zwischen Taxi und Mietwagen nahezu verschwindet.²⁴ Anhand der Zahlen der Auto-Funktaxi-Vermittlungszentrale Heidelberg e.G., die annähernd die Hälfte der Heidelberger Taxifahrten vermittelt, ist auch die aktuelle Entwicklung abzulesen. Allerdings haben sich den letzten Jahren verschiedene Ereignisse überlagert. Insgesamt ist die Zahl der Vermittlungen seit 2019 von ca. 414.300 bis 2024 auf ca. 290.100 (-30%) zurückgegangen – besonders stark seit der Vervielfachung der Heidelberger UBER-Flotte im Jahr 2024:

²⁴ VG Leipzig a.a.O., S. 21.

**Tab. 7: Vermittlungen der Auto-Funktaxi-Vermittlungszentrale Heidelberg
Jan. 2018 – Dez. 2024**

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Jan.	29.076	31.971	30.500	13.286	19.956	25.638	24.954
Febr.	29.141	29.894	31.506	14.093	19.805	24.230	22.098
März	33.857	32.893	18.880	16.301	23.849	30.528	22.835
April	33.485	32.629	10.380	15.144	25.957	26.347	23.913
Mai	32.183	37.282	15.312	17.377	30.950	28.028	24.152
Juni	35.040	34.005	19.259	21.692	30.503	28.234	26.440
Juli	35.313	39.405	22.325	26.629	32.330	29.975	26.038
Aug.	30.362	30.756	21.949	25.132	26.203	24.562	21.062
Sept.	34.860	34.347	23.072	26.571	31.434	28.939	24.501
Okt.	35.856	36.589	23.574	30.147	31.777	28.805	24.846
Nov.	35.273	35.983	15.215	26.787	28.247	27.532	23.924
Dez.	38.989	38.572	14.883	25.387	32.819	30.903	25.340
Summe	403.435	414.326	246.855	258.546	333.830	333.721	290.103

Q.: Auto-Funktaxi-Vermittlungszentrale Heidelberg e.G.

- Effekt Corona-Pandemie:** Wirkmächtigstes Ereignis der letzten Jahre war zunächst die Corona-Pandemie. Ende März 2020 wurde der 1. Lockdown verkündet, der die Zahl der Taxivermittlungen im April auf kaum ein Drittel des Vorjahresmonats einbrechen ließ. In den Jahren 2020 / 2021 blieb die Pandemie das beherrschende Thema mit immer neuen Beschränkungen des öffentlichen Lebens. Gegenüber den „Normaljahren“ 2018 / 2019 gingen die Vermittlungszahlen 2020 / 2021 um rund 39% zurück. Erst nach Auslaufen der meisten Beschränkungen fand das Vermittlungsgeschehen ab Mai 2022 wieder Anschluss an die „Vor-Corona“-Zeit – wenngleich auf niedrigerem Niveau.
- Effekt Wirtschaftskrise:** Die Corona-Pandemie ging in eine bis heute andauernde Wirtschaftskrise über. Mit dem Kriegsbeginn in der Ukraine brach das Konsumklima noch stärker ein als zu Anfang der Pandemie. Trotz zwischenzeitlicher Aufheiterungen bleiben die Verbraucher weiterhin zurückhaltend.²⁵ Hinzu kommt die schwindende Geldwertstabilität: Der Lohnanstieg konnte die Inflation nicht ausgleichen, so dass die Reallöhne rückläufig sind. Angesichts ungewisser Aussichten sparen viele Verbraucher weiterhin – nicht zuletzt beim Taxi. Auch die gestiegene Preissensibilität begünstigt zweifellos das UBER-Angebot.

²⁵ Gesellschaft für Konsumforschung (GfK): Pressemitteilung vom 27.08.2024.

- **Effekt UBER vs. Funktaximarkt:** Ende Oktober 2022 startete UBER zunächst die aktive Vermittlung in Mannheim. Von hier aus wurde seit Beginn auch Heidelberg mitbedient. Im April 2023 folgte dann der offizielle Start am Betriebssitz Heidelberg. Im folgenden Jahr konnte UBER seine Vermittlungen auf geschätzt rund 60.000 Fahrten ausweiten, von denen allein rund 40.000 auf den UBER-Ankerbetrieb entfielen. Nicht darin enthalten sind Vermittlungen von UBER-Mietwagen aus Mannheim und anderen Orten. Addiert man die ca. 60.000 Fahrten zu den ca. 333.700 funkvermittelten Funktaxifahrten von 2023, so errechnen sich 395.000 Touren – eine Zahl, die annähernd den Funkvermittlungen der Auto-Funktaxi-Vermittlungszentrale Heidelberg der „Vor-Corona“-Jahre entspricht. Das Gesamttourenaufkommen ist somit kaum verändert. Unmittelbar nach der sprunghaften Vermehrung der UBER-Mietwagen spitzte sich die Situation im 2. Halbjahr 2024 weiter zu: Die Taxivermittlungszahlen (ca. 145.700 Touren) sanken noch unter das existenzgefährdende Niveau des 2. Corona-Halbjahres 2021 (ca. 160.650 Touren). In den letzten Monaten ist das Heidelberger Taxigewerbe damit erneut in eine Existenzkrise gerutscht, die diesmal mit großer Wahrscheinlichkeit auf den sprunghaft wachsenden Wettbewerb durch immer neue UBER-Mietwagen zurückzuführen ist.
- **Effekt UBER vs. Taxiinfrastruktur:** Eine parallele Entwicklung ist in Mannheim zu beobachten. An beiden Standorten, die von UBER als einheitlicher Raum vermittelt werden, droht der Verlust der örtlichen Taxiinfrastruktur. Taxizentralen sind für ihren Fortbestand auf ein minimales Vermittlungsvolumen angewiesen. Bricht dieses weg, geht ein weiteres gewachsenes Asset der örtlichen Branche unumkehrbar verloren. Taxizentralen sind weit mehr als die kollektive Vertriebsabteilung von Kleinstunternehmen: Sie organisieren Krankenfahrten, unterstützen die häufig überforderten Fahrgäste bei der komplizierten Abrechnung mit der Krankenkasse, koordinieren Sammelfahrten, berücksichtigen individuelle Bedürfnisse häufig älterer und kranker Fahrgäste, kennen die Anforderungen ihrer Stammkunden und sind nicht zuletzt auch für die Verwaltung von Fundsachen verantwortlich. Fallen Taxizentralen weg, findet der Fahrgast bei der Plattform mit Sitz im Ausland keinen Ansprechpartner mehr.

6.2. Wettbewerb zum konventionellen Mietwagenverkehr

Das „konventionelle“ Mietwagengewerbe der Stadt Heidelberg umfasst 23 Betriebe mit derzeit 100 Fahrzeugen. Dieser Markt gliedert sich in zwei Segmente, wobei die Übergänge zuweilen fließend sind:

- **Krankenfahrten:** Spezialanbieter von Krankenfahrten stellen **66 Mietwagen**. Das Segment steht nur in geringem Wettbewerb mit anderen Formen des Gelegenheitsverkehrs.
- **Limousinenservice:** Überschaubar ist daneben das Feld der VIP-, Limousinenservice- und Shuttleanbieter, die zusammen **34 Mietwagen** betreiben. Auch dieses eher höherpreisigen Marktsegment steht nur im mäßigen Wettbewerb mit UBER-Mietwagen.

7. GEFAHR DER GRAUWIRTSCHAFT

Ohne erhebliche Alimentierung durch die Plattform ist das Geschäftsmodell „App-vermittelter Mietwagen“ in der aktuellen Ausprägung nicht tragfähig - nicht im Rahmen der geltenden Gesetze, nicht mit den von der Plattform vorgegebenen Preisen, nicht mit den von der Plattform einbehaltenen Provisionen und nicht mit dem Umsatzsteuersatz von 19%.

Tatsächlich bestehen Rationalisierungsvorteile, die aber den preislichen Unterschied nur marginal erklären. Dort wo sich das Geschäftsmodell im Vollbild etabliert hat, ist es zu gravierenden und schwer noch umkehrbaren Marktverzerrungen gekommen.

7.1. Schwarzwirtschaft

Wird die Alimentierung heruntergefahren oder entfällt sie gänzlich, steht der Subunternehmer vor der Wahl, den Betrieb einzustellen oder ihn irregulär weiterzuführen. Daraus entwickelt sich eine gefährliche Dynamik. Prüfungen in anderen Städten zeigen, dass Betriebe ohne außerordentliche Alimentierung in erheblichem Maße Löhne und Steuern vorenthalten. In der Folge hat sich in einigen Metropolen ein kritischer Schwarzwirtschaftskomplex etabliert:

Tab. 8: Verdrängungswettbewerb Taxi vs. Mietwagengenehmigungen 2015 - 2023						
	Taxi			Mietwagen		
	2015	2023	Veränd.	2015	2023	Veränd.
Berlin	7.718	5.573	-28%	1.550	4.486	189%
Frankfurt a.M.	1.712	1.712	0%	339	1.950	475%
Düsseldorf	1.318	1.274	-3%	438	1.500	242%
Köln	1.217	1.156	-5%	518	1.004	94%
München	3.400	3.186	-6%	382	707	85%
Hamburg	3.223	2.854	-11%	349	365	5%
Dortmund	760	568	-25%	203	257	27%
Stuttgart	757	757	0%	108	165	53%

Q.: Genehmigungsbehörden

- **Beispiel Frankfurt:** In Frankfurt hat sich die Zahl der Mietwagen seit 2015 annähernd versechsfacht und damit die Zahl der Taxis überholt. Auch hier wurden Subunternehmer zunächst mit finanziellen Anreizen angelockt. Aktuell wird die Alimentierung zurückgefahren, wogegen sich Widerstand mit „Streiks“ und Protestmärschen formiert: *„So wie es aktuell läuft, ist UBER für Unternehmen nicht mehr rentabel“*, so der UBER-Subunternehmer und Sprecher des Rhein-Main-Mietwagen-Verbands. Daher wird auch von UBER-Subunternehmern ein MBE gefordert.²⁶ Aktuell ermittelt die Staatsanwaltschaft Frankfurt bei UBER-Subunternehmern wegen des Verdachts der besonders schweren illegalen Beschäftigung, der besonders schweren Steuerhinterziehung und der bandenmäßigen Urkundenfälschung.²⁷ Von besonderer Brisanz ist, dass viele Heidelberger UBER-Betriebe ihre Wurzeln im Großraum Frankfurt haben.
- **Beispiel Berlin:** In Berlin ist die Kriminalisierung am weitesten fortgeschritten. Die Berliner Finanzkontrolle Schwarzarbeit geht von *„organisierter Schwarzarbeit“* aus und dass *„die Mietwagenpreise nur dadurch erzielt werden können, dass Beitragsvorenthaltung und Schwarzarbeit getätigt wird. ... Es kommt hinzu, dass die Arbeitnehmer und Arbeitnehmerin zusätzliche Leistungen vom Staat beziehen, obwohl sie in Vollzeit arbeiten“*²⁸ Seit dem Markteintritt von UBER war die Zahl der offiziell genehmigten Mietwagen von 1.550 auf zeitweise ca. 4.500 gewachsen. Durch erste Maßnahmen konnten die Berliner Behörde die Zahl der Mietwagen auf ca. 3.300 eindämmen. Gleichzeitig kam zu Tage, dass die Plattformen neben den „offiziell“ genehmigten Mietwagen weitere ca. 1.660 Fahrzeuge ohne Genehmigung vermittelt hatten. Bei den Plattformen besteht keine effektive Kontrolle, an wen Fahrten vermittelt werden.²⁹
- **Beispiel Hamburg / Mannheim:** Im deutlichen Kontrast zur Entwicklung in Berlin und Frankfurt steht die Entwicklung in Hamburg und Mannheim. Nach anfänglichen Versuchen dort Fuß zu fassen, haben sich die Plattformen zurückgezogen. Die Genehmigungsbehörden sind rechtzeitig gegen illegale Betriebe vorgegangen. Heute sind UBER-Mietwagen aus dem Hamburger Stadtbild verschwunden. Wegen der Verdrängung aus Mannheim, hat sich das Geschehen nunmehr nach Heidelberg verlagert.

Bei gezielter Kontrolle durch Genehmigungsbehörden, Finanzamt und Zoll ist das aktuelle Geschäftsmodell „App-vermittelter Mietwagen“ nicht lebensfähig – zumindest nicht ohne massive Alimentierung durch die Plattform.

²⁶ Siehe Berichterstattung in Journal Frankfurt v. 22. November 2024, *„Kampf um faire Preise: Frankfurts Uber-Fahrer schlagen Alarm“*.

²⁷ <https://www.hessenschau.de/panorama/razzia-in-frankfurt-wegen-schwarzarbeit-von-bolt-und-uber-fahrer-v4,durchsuchungen-frankfurt-100.html>.

²⁸ Axel Osmenda, Hauptzollamt Berlin, zitiert nach rbb24 v. 18.08.2023, *„Das Uber-System: Mit der App in die Armut“* u. Osmenda in Anhörung Abgeordnetenhaus Berlin, Ausschusses für Mobilität u. Verkehr v. 29.01.2025, <https://www.youtube.com/watch?v=YF6ctO0nLow&list=PLgqUxMeOmFHWGeGhstZMYz9-6NyBfJvRa&index=2>

²⁹ Abgeordnetenhaus Berlin, Wortprotokoll des Ausschusses für Inneres, Sicherheit und Ordnung, v. 03.06.2024 u. Plenarprotokoll, 58. Sitzung Donnerstag, v. 19.12.2024. Im Okt. 2024 veröffentlichte der WDR eine Reportage, in der demonstriert wird, wie UBER-Touren an beliebige Fahrzeuge vermittelt werden – ohne jede vorherige Prüfung durch die Plattform. <https://www1.wdr.de/nachrichten/rheinland/uberfahrer-umgehen-sicherheitsmassnahmen-koeln-100.html>.

7.2. Verstöße gegen die Rückkehrpflicht

Taxis und Mietwagen bedienen gleichartige Märkte, so dass der Gesetzgeber Abgrenzungen vorgenommen hat: *„Die Abgrenzung dient ... dem Schutz der Existenz- und Funktionsfähigkeit des Taxenverkehrs“*, so das Bundesverfassungsgericht.³⁰ Gemäß § 49 Abs. 4 S. 3 PBefG muss der Mietwagen nach Ausführung des Beförderungsauftrages unverzüglich zum Betriebssitz zurückkehren, es sei denn, er hat während der Fahrt einen neuen Beförderungsauftrag erhalten: *„Bei der Rückkehrpflicht handelt es sich um eine Kardinal- bzw. Hauptpflicht des Mietwagenunternehmers“*, so die ständige Rechtsprechung.³¹

Ohne Missachtung oder Umgehung rechtlicher Vorgaben ist das aktuelle Geschäftsmodell nicht tragfähig. Trotz massiver Alimentierung durch die Plattform wurden alle Mannheimer UBER-Subunternehmen wegen *„planvoll und über einen längeren Zeitraum“* begangener Verstöße gegen unternehmerische Kardinalpflichten behördlich geschlossen – u.a. wegen Verstößen gegen die Rückkehrpflicht.³² Gleiche Verstöße sind auch in Heidelberg zu beobachten.

Das Rückkehrgebot ist laut BGH *„nicht Selbstzweck“*. Es soll vielmehr unterbinden, dass sich Mietwagen taxiähnlich auf öffentlichen Straßen und Plätzen bereitstellen und *„dort Beförderungsaufträge annehmen“*. Die Rückkehrpflicht *„soll verhindern, dass ein Mietwagen, ohne dass er von einem konkreten Beförderungsauftrag in Anspruch genommen wird, an beliebiger Stelle anhält und damit die Gefahr entsteht, dass er für jeden vorbeikommenden Beförderungsinteressenten oder für die bei der Zentrale eingehenden Aufträge aus dem betreffenden Bezirk zur Verfügung steht“* und damit das Taxigewerbe geschädigt wird.³³

Im großstädtisch geprägten Fahrtgebiet Heidelberg / Mannheim sind Verstößen gegen die Rückkehrpflicht in der laufenden Schicht nur schwer nachzuweisen. Eindeutig zu belegen sind jedoch Verstöße zu Beginn der Schicht. Gemäß BGH muss der erste

³⁰ BVerfG, Beschluss v. 14.11.1989 -- 1 BvL 14/85, 1 BvR 1276/84.

³¹ Beispielsweise VG München, Urteil v. 17.03.2021 – M 23 K 20.1954, Rn 24.

³² Siehe VG Karlsruhe v. 01.08.2024 – 1 K 3257/24.

³³ BGH, Urteil v. 05.05.1988 - I ZR 124/86.

Beförderungsauftrag nach Dienstbeginn zwingend vom Betriebssitz aus erfolgen.³⁴ Dem Fahrer ist es zwar erlaubt, den Mietwagen nach Dienstschluss – der am Betriebssitz zu erfolgen hat – mit nach Hause zu nehmen, allerdings hat der darauffolgende Dienst am Betriebssitz zu beginnen. Der BGH schließt die Annahme der ersten Tour zu Dienstbeginn am Wohnort oder im öffentlichen Raum aus. Einzig zulässige Ausnahme ist, wenn die erste Tour *„bereits am Vorabend erteilt worden war“*.³⁵

Die Vermittlerdaten geben Aufschluss über den Standort des Fahrzeugs bei Antragsannahme. Dabei ist nicht erforderlich, den Standort „metergenau“ zu ermitteln. Wesentlicher Maßstab für die **Entfernung** zwischen Betriebssitz und Ort der Auftragsannahme ist die **Fußläufigkeit**: *„Die Entfernung muss ... so nahe sein, dass die Fahrzeuge innerhalb weniger Minuten zu Fuß erreicht werden können und so auch vom Unternehmer kontrolliert werden kann, ob seine angestellten Fahrer der Rückkehrpflicht ordnungsgemäß nachkommen“*. Weiter heißt es in der aktuellen Entscheidung des VG Stuttgart: *„Nicht zulässig ist es aber auch in einem solchen Fall, wenn die Parkplätze zum öffentlichen Raum gehören“*.³⁶ Zu Gunsten des Unternehmens wurde ein Radius von 150 m um den Betriebssitz als solcher gewertet.

Die Analyse der vorgelegten Fahraufzeichnung des UBER-Ankerbetriebs zeigt im untersuchten Zeitraum bis Februar 2024 zahlreiche Verstöße gegen die Rückkehrpflicht. Insgesamt wurde für 1.790 Schichten der Ort des Dienstbeginns ermittelt. Davon fanden 640 am bzw. im (fußläufigen) 150m-Radius um den mutmaßlichen Betriebssitz statt. In 1.150 Fällen (64%) war der Dienstbeginn jedoch nicht am Betriebssitz³⁷ – in rund 80 Fällen sogar in Mannheim.

Fast alle Schichten wurden im öffentlichen Raum begonnen, viele auch auf den Parkplätzen von Fastfood-Ketten oder Einkaufszentren.³⁸ Die fortlaufende Missachtung der Rückkehrpflicht gewährt einen unlauteren Wettbewerbsvorteil gegenüber dem gesetzestreu arbeitenden Taxi- und Mietwagengewerbe.

³⁴ BGH, Urteil v. 30.04.2015 - I ZR 196/13.

³⁵ OLG Bamberg, Beschluss v. 08.09.2020 3 U 189/20.

³⁶ VG-Stuttgart v. 23.05.2024, 8 K 7692/23.

³⁷ Die uns vorgelegten Daten lassen darauf schließen, dass der Betriebssitz bis Februar 2024 im Bereich Stadttor Ost gelegen hat.

³⁸ Eine besondere Rolle als Ort des Schichtbeginns spielt der McDonald-Parkplatz am Czernyring / Hebelstraße – ca. 1,0 km vom Betriebssitz entfernt.

8. ZUSAMMENDE BEWERTUNG

Die Stadt Heidelberg plant die Einführung eines MBE gemäß § 51a PBefG. Auch mehr als 3 Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes wird damit weitgehend Neuland betreten. Mit der aktuellen Entscheidung des VG Leipzig liegt nun zumindest eine erste gerichtliche Entscheidung vor.

Aufgabe des vorliegenden Gutachtens ist die Bereitstellung einer nachvollziehbaren Tatsachengrundlage zur Begründung und zur Ausgestaltung der Heidelberger MBE. Die ausgewerteten Daten stammen im Wesentlichen von dem seinerzeit wichtigsten UBER-Subunternehmer, der anfangs rund zwei Drittel aller Heidelberger Touren im Auftrag der Plattform gefahren hat:

- **Preisvorteil:** Die Gegenüberstellung von Heidelberger UBER-Fahrten und Heidelberger Taxifahrten belegt einen erheblichen preisliche Abstand: Aus Verbrauchersicht sind innerstädtische UBER-Fahrten (Bruttopreise) rund **38% günstiger** als Fahrten mit dem Taxi. Damit entsteht ein erheblicher Anreiz zur Nutzung des Fahrdienstes.
- **Kalkulation der UBER-Preise:** Die günstigen Verbraucherpreise resultieren nur zu einem geringen Teil aus der besseren Auslastung der Fahrzeuge. Ausschlaggebend ist vielmehr eine massive Alimentierung des Subunternehmens durch die Plattform. Die Auswertung der Abrechnungen zwischen Subunternehmer und Plattform zeigt, dass auf jeden 1,00 €, den der Fahrgast entrichtet, die Plattform noch einmal rund 0,50 € hinzuschießt.
- **Betriebswirtschaftliche Tragfähigkeit:** Ohne massive Alimentierung durch die Plattform ist das aktuelle Geschäftsmodell nicht legal zu betreiben – zumindest nicht für den Subunternehmer. Der Wettbewerber FreeNow, der das UBER-Geschäftsmodell lange Zeit kopiert hatte, hat sich aus diesem Grunde mittlerweile von diesem Geschäftszweig abgewendet.
- **Verdrängungswettbewerb:** Das aktuelle UBER-Geschäftsmodell ist offenkundig auf die Verdrängung bestehender Anbieter bzw. auf das Fernhalten anderer Plattformen angelegt. In Heidelberg geht die Stoßrichtung zurzeit primär gegen das örtliche Taxigewerbe, das zwar nicht per se schützenswert ist, in seiner Existenz- und Funktionsfähigkeit aber als „*überragend wichtiges Gemeinschaftsgut*“ gilt – auch unter preislichen Aspekten.
- **Gleichartige Leistung:** Abgesehen vom Preis sind die Leistungen von Taxis und UBER-Mietwagen aus Verbrauchersicht weitgehend substituierbar – zumindest im innerstädtischen Verkehr, auf den das MBE zielt.

- **Bessere Auslastung:** Tatsächlich ist die Auslastung der Mietwagen etwas günstiger als die der Taxis: Während letztere im Durchschnitt eine zeitliche Auslastung von ca. 35% haben, kommen Heidelberger UBER-Mietwagen auf durchschnittlich ca. 37%. Hinzu kommen z.B. günstigere Versicherungskonditionen. An diesem Punkt wird deutlich, dass der erhebliche Preisunterschied nur zum geringen Teil auf betriebswirtschaftliche Vorteile zurückzuführen ist.
- **Haupteinsatzgebiet:** Taxis und Mietwagen bedienen überwiegend das innerstädtische Gebiet. Uber-vermittelte Fahrzeuge sind jedoch in stärkerem Maße auswärts tätig – hauptsächlich im Raum Mannheim / Ludwigshafen. Für Fahrten außerhalb von Heidelberg – sie umfassen ca. 43% des Fahrtenaufkommens – finden MBE keine bzw. nur teilweise Anwendung.
- **Zielgruppe:** UBER-Kunden sind im Durchschnitt jünger und technikaffiner. Dagegen sind Taxifahrgäste anscheinend weniger gesund und stärker auf Assistenz angewiesen. Für solche Menschen stellt bereits die App-Bestellung häufig eine schwer zu überwindende Hürde dar.
- **Zeitliche Präsenz:** Die Einsatzzeiten überschneiden sich im Wesentlichen. Während die UBER-Fahrzeuge stärker den abendlichen Freizeitverkehr bedienen, liegt der Schwerpunkt bei den Taxis eher in Zeiten der Daseinsvorsorge, d.h. bei ausgedünntem ÖPNV oder wenn es um Fahrten zum Arzt geht.
- **Flottenstärke:** Seit Frühjahr 2024 hat sich die Heidelberger UBER-Flotte mehr als verneunfacht. Damit hat sich der Wettbewerb gegenüber den örtlichen Taxis massiv zugespitzt. Zugleich hat sich der Wettbewerb zwischen den UBER-Mietwagen verstärkt. Somit sinkt das individuelle Tourenaufkommen, was zugleich die umsatzbezogenen Boni als Teil der Alimentierung schrumpfen lässt. Dieser nicht allein auf Heidelberg beschränkte Effekt hat wiederum zur Folge, dass auch UBER-Subunternehmer zunehmend ein MBE fordern.
- **Vorschädigung Taximarkt:** Der stärkste Wettbewerb ist zurzeit auf dem Bestellmarkt zu erkennen. Das Heidelberger Taxigewerbe hatte bereits in der Corona-Pandemie und der sich ab 2022 anschließenden Wirtschaftskrise schweren Schaden genommen. Gegenüber den „Normaljahren“ 2018 / 2019 gingen die Vermittlungszahlen der Auto-Funktaxi-Vermittlungszentrale Heidelberg 2020 / 2021 um rund 39% zurück, so dass das Heidelberger Taxigewerbe in seiner Existenz- und Funktionsfähigkeit geschädigt war. Erst nach Auslaufen der meisten Beschränkungen fand das Geschehen ab Mai 2022 wieder Anschluss an die „Vor-Corona“-Zeit – wenngleich auf niedrigerem Niveau.
- **Effekt Taximarkt – 1. Phase:** Zu dieser Vorschädigung trat Ende 2022 eine zusätzliche Gefährdung durch App-vermittelte Mietwagen hinzu – zunächst aus Mannheim und ab April 2023 u.a. durch den Heidelberger Ankerbetrieb. Adiiert man die geschätzt ca. 60.000 UBER-Fahrten bis Frühjahr 2024 zu den ca. 333.700 funkvermittelten Funktaxifahrten von 2023, so errechnen sich 395.000 Touren. Diese Zahl entspricht annähernd den Funkvermittlungen der Auto-Funktaxi-Vermittlungszentrale Heidelberg der „Vor-Corona“-Jahre. Das Gesamttourenaufkommen war somit kaum verändert.

- **Effekt Taximarkt – 2. Phase:** Mit der Vervielfachung der Heidelberger UBER-Flotte trat das Geschehen in eine neue Phase: Im 2. Halbjahr 2024 sanken die Taxivermittlungszahlen (ca. 145.700 Touren) noch unter das existenzgefährdende Niveau des 2. Corona-Halbjahres 2021 (ca. 160.650 Touren). In den letzten Monaten ist das Heidelberger Taxigewerbe damit erneut in eine Existenzkrise gerutscht – diesmal als Reaktion auf den sprunghaft wachsenden Wettbewerb durch immer neue UBER-Mietwagen.
- **Effekt Taxiinfrastruktur:** Gefahr droht auch der Infrastruktur des Heidelberger Taxigewerbes. Die Taxizentrale organisiert Krankenfahrten, unterstützen die häufig überforderten Fahrgäste bei der komplizierten Abrechnung mit der Krankenkasse, koordiniert Sammelfahrten, berücksichtigt individuelle Bedürfnisse häufig älterer und kranker Fahrgäste, kennt die Anforderungen ihrer Stammkunden und ist nicht zuletzt auch für die Verwaltung von Fundsachen verantwortlich. Ohne Taxizentrale am Ort werden sich die Fahrgäste künftig an eine anonyme Plattform mit Sitz im Ausland wenden müssen.
- **Schwarzwirtschaft:** In den Metropolen, in denen sich das Geschäftsmodell im Vollbild etabliert hat, ist es zu gravierenden, nachhaltigen und kaum noch umkehrbaren Marktverzerrungen gekommen. Wird die Alimentierung der Plattform heruntergefahren oder gänzlich eingestellt, steht der Subunternehmer vor der Wahl, den Betrieb einzustellen oder ihn illegal weiterzuführen. Prüfungen in anderen Städten zeigen, dass solche Betriebe in erheblichem Maße Arbeitszeiten und Löhne manipulieren und gegen zahlreiche andere Vorschriften (systematisch) verstoßen. In der Folge hat sich besonders in Berlin und Frankfurt ein kritischer Schwarzwirtschaftskomplex etabliert, der in die Rhein-Neckar-Region ausgreift.
- **Verdrängungsprozess:** Die Mannheimer Genehmigungsbehörde hat 2023 / 2024 alle UBER-Subunternehmen ernsthaft geprüft, mit der Folge, dass allen dortigen Betrieben die Genehmigungen wegen fehlender persönlicher Zuverlässigkeit entzogen wurden. Das hat zur Folge, dass sich das Geschehen nunmehr nach Heidelberg verlagert hat, von wo aus weiterhin die gesamte Rhein-Neckar-Region bedient wird.
- **Rückkehrpflicht:** Zu den regelmäßig missachteten Kardinalpflichten zählt die Rückkehrpflicht. Von Mai 2023 bis Februar 2024 dokumentieren beispielsweise die Fahraufzeichnung des UBER-Ankerbetriebs mindestens 1.150 Verstöße gegen die Rückkehrpflicht.

9. PERSPEKTIVE – AUSGESTALTUNG DES MBE

Wie ist ein MBE in der Höhe zu bestimmen? An dieser Frage war zuletzt die Stadt Leipzig gescheitert, deren an den ÖPNV-Preise angelehntes MBE zu hoch angesetzt war und somit vor dem VG Leipzig keinen Bestand hatte. Dagegen bieten die Taxientgelte eine betriebswirtschaftliche Orientierung. Zumindest für den innerstädtischen Bereich bieten App-vermittelte Mietwagen und Taxis eine Dienstleistung, die sich aus Verbrauchersicht nicht unterscheidet – abgesehen vom Preis. Zudem unterscheidet sich die Betriebswirtschaft beider Verkehrsformen nur marginal. Die Heidelberger Taxientgelte sind wirtschaftlich und beinhalten einen angemessenen Gewinn.

Rechtliche Leitplanken zur konkreten Ausgestaltung des MBE sind rar und auch das Leipziger VG Urteil bleibt in dieser Hinsicht vage. Das Gesetz selbst spricht von „*tarifbezogenen Regelungen*“, so dass von einem Bezug zum Taxitarif auszugehen ist. Die Fachliteratur liefert zuweilen widersprüchliche Hinweise zur Gestaltung:

- **Position Freshfields et al.:** Laut Freshfields et al. wären Tarifregelungen von vornherein unzulässig, „*die auf Preisvorgaben oberhalb oder auf der Ebene der Taxentarife hinausliefen*“. Letztendlich soll aber auch aus dieser Sicht eine „*nicht marktgerechte, missbräuchliche Preisgestaltung*“ unterbunden werden. Die von Freshfields et al. in die Diskussion gebrachte Preisuntergrenze in Höhe der „*variablen Durchschnittskosten*“ ist realitätsfern, weil diese branchenüblich allenfalls rund 20% der Gesamtkosten ausmachen. Dominant sind die Personalkosten, die stets rund 60% der Gesamtkosten ausmachen.
- **Position Prof. Zuck:** Prof. Zuck befürwortet eine grundsätzliche Orientierung am örtlichen Taxitarif: „*Als Indikator für die Höhe der Mindestbeförderungsentgelte kann der örtliche Taxitarif herangezogen werden. Ein Mindestbeförderungsentgelt kann im Ergebnis auch ein höheres Niveau aufweisen als der örtliche Taxitarif*“.
- **Position Prof. Korte / Kunzi:** Gemäß Stefan Korte und Nina Kunzi ist das MBE in „*Abgrenzungen zu den Tarifen des Taxigewerbes als Ergänzung des ÖPNV festzulegen, welche die unterschiedlichen Beförderungsformen des Gelegenheitsverkehrs berücksichtigen und einen wirtschaftlichen Betrieb der einzelnen Unternehmen ermöglicht*“.³⁹
- **Position Prof. Knauff:** Aus Sicht von Prof. Knauff steht der Genehmigungsbehörde bei der „*Konkretisierung der tarifbezogenen Regelungen*“ ein weites Ermessen zu, das nur durch die Ermessensfehlerfreiheit, Verhältnismäßigkeit und Angemessenheit begrenzt wird.

³⁹ Prof. Stefan Korte / Nina Kunzi, *Mindestbeförderungsentgelte für Mietwagen durch Allgemeinverfügung?* In NVwZ 2024, 1207.

- Position RA Kleiner:** Das Gutachten der RA Kanzlei Kleiner betont die sachliche Nähe von Taxitarif und MBE: „Der Tarif [d.h. das MBE] muss – wie auch der Taxitarif – gemäß § 39 Abs. 2 i.V.m. § 51 Abs. 3 PBefG so ausgerichtet sein, dass dieser unter Berücksichtigung einer angemessenen Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen ist. D.h., dass die Entgelte nicht nur kostendeckend sein müssen, sondern sich auch ein angemessener Gewinn ergibt. Hierbei ergeben sich viele Parallelen zur Festlegung des Taxitarifs, da die Kosten für einen Taxi- und Mietwagenunternehmer in vielen Punkten identisch sind.“

Mobilitätsanbieter sind in diesem Zusammenhang Taxiunternehmer und die örtlichen UBER-Subunternehmer. Die auf Expansion und Marktdurchdringung gerichteten strategischen Interessen der Plattformbetreiber dürfen in diesem Zusammenhang keine Rolle spielen. Ziel ist ein „Level-Playing-Field“, das allen örtlichen Anbietern eine Existenz im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen ermöglicht.

Tab. 9: Bezuschussung der Fahrgastpreise durch UBER-Plattform (Brutto-Betrachtung)

	Taxi	UBER mit / ohne Zuschuss		Preisabstand UBER/Taxi	
		aktuell	mit	ohne	mit Zuschuss
Tourenlänge	Preis Ø	Preis Ø	Preis Ø		
3 km-Tour	14,95 €	9,17 €	13,79 €	38,7%	7,8%
4 km-Tour	16,54 €	10,21 €	15,32 €	38,3%	7,4%
5 km-Tour	19,74 €	12,24 €	18,41 €	38,0%	6,7%
10 km-Tour	30,94 €	20,22 €	30,41 €	34,6%	1,7%
15 km-Tour	42,11 €	25,89 €	38,94 €	38,5%	7,5%

Wie ist das MBE konkret auszugestalten? Die Kalkulation des Heidelberger Ankerbetriebs zeigt, dass ein ordnungsgemäßer Geschäftsbetrieb ohne erheblichen Zuschuss durch die Plattform betriebswirtschaftlich nicht möglich ist. Konkret legte die Plattform dem Heidelberger Ankerbetrieb auf 1,00 € vom Fahrgast im Durchschnitt rund 0,50 € obendrauf und ermöglicht so Verbraucherpreise 35% bis 39% unter dem Taxitarif. Somit bestimmt die Summe aus aktuellem Fahrpreis und Bezuschussung durch die Plattform das betriebswirtschaftlich erforderliche Erlösniveau.

Ohne Alimentierung durch die Plattform, hätte beispielsweise eine durchschnittliche 3-km-Tour nicht 9,17 €, sondern 13,79 € gekostet. Ähnliches gilt für die 4-km-Tour, die bislang im Durchschnitt 10,21 € kostete, ohne Alimentierung aber 15,32 € hätte kosten müssen. Dabei wird deutlich, dass – ohne Alimentierung – der preisliche Abstand zwischen Taxi und Mietwagen im innerstädtischen Verkehr bei **rund 7,5%** liegen müsste.

Daher wird empfohlen, für die Stadt Heidelberg ein MBE per Allgemeinverfügung festzulegen, das gewährleistet, dass ein preislicher Abstand von **rund 7,5%** zum Taxitarif nicht unterschritten wird.

Mit einem solchen MBE kann der Beeinträchtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen entgegengewirkt werden. Das schließt jedoch nicht aus, dass die Heidelberger Behörde die Legalität des Mietwagenbetriebe überwacht – ähnlich wie die Mannheimer Behörde.

Tab. 10: Bezuschussung der Fahrgastpreise durch UBER-Plattform (Netto-Betrachtung)

	Taxi	UBER mit / ohne Zuschuss		Preisabstand UBER/Taxi	
	aktuell	mit	ohne	mit Zuschuss	ohne Zuschuss
	Preis Ø	Preis Ø	Preis Ø		
3 km-Tour	13,97 €	7,71 €	11,60 €	44,8%	16,9%
4 km-Tour	15,46 €	8,58 €	12,87 €	44,5%	16,8%
5 km-Tour	18,45 €	10,29 €	15,49 €	44,2%	16,1%
10 km-Tour	28,92 €	16,99 €	25,57 €	41,3%	11,6%
15 km-Tour	39,36 €	21,76 €	32,75 €	44,7%	16,8%

Die bisher dargestellte Kalkulation ist eine Bruttorechnung. Klarer fällt die Nettorechnung unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Umsatzsteuersätze aus: Unter diesem für die Betriebswirtschaft maßgeblichen Blickwinkel lägen die nicht alimentierten Heidelberger UBER-Preise zwischen rund **12% bis 17%** unter denen der Taxis – im innerstädtischen Durchschnitt bei **ca. 16,8%**.

Damit ist zugleich hinreichend Spielraum für eine preisliche Differenzierung zwischen beiden Verkehrsformen gegeben, der es erlaubt, die von UBER immer wieder hervorgerufenen Kostenvorteile durch bessere Auslastung, bessere Organisation oder günstigere Versicherungskonditionen zum Tragen zu bringen.

Thomas Krause

 öffentlich bestellter und vereidigter
Sachverständiger für die Betriebswirtschaft
und Bewertung von Taxiunternehmen

Andreas Fuhlendorf

Geschäftsführer