

Petition

zur Beseitigung der katastrophalen Lage
im Berliner öffentlichen Personennahverkehr,
Bereich Taxi und Mietwagen:

Die Unterzeichneten fordern:



1. die zügige Einführung von kontrollierbaren, gesetzlichen Mindesttarifen für Mietwagen (Grund-, Strecken-, Zeit-Preis, Zuschläge), und zwar in einer Höhe über den Taxi-Tarifen, die einen "hinreichenden Abstand" (§51a (2) PBefG) zwischen dem preisgünstigen ÖPNV-Taxi-Sektor und einem privaten Mietwagen-Limousinen-Service sicherstellt. Dies soll analog zu den Taxitarifen umgesetzt werden, also auch über Taxameter kontrolliert, aber auf einem **Niveau über den Taxi-Tarifen, das den Mehrkosten der Mietwagen Rechnung trägt**, und zwar bei Provisionsgebühren (25 % bei uber vs. 5 - 7 % beim Taxifunk) und Umsatzsteuer (19 % vs. 7 %), also eine Anhebung um **ca. 30 % über den Taxi-Tarifen**. Nur so kann fair auch bei Mietwagen der Mindestlohn gezahlt, und

können, wie früher, sauber die Geschäftsbereiche getrennt werden.

2. ein wirksames **Verbot von Werbung an Mietwagen**, die einer 'Verwechslung' von Mietwagen gezielt Vorschub leistet bzw. das illegale Ausführen taxi-gleicher Dienste (Aufnehmen von 'Einsteigern') erst ermöglicht;
3. **strenge Anforderungen an die Betriebsitze von Mietwagenfirmen** und deren Kontrolle, sodass 'Briefkastenfirmen' zur Umgehung der Rückkehrpflicht ausgeschlossen werden;
4. die **zuständigen Stellen mögen öffentlich ihre Untätigkeit erklären** bei der Nutzung der Möglichkeiten des PBefG zur Regulierung des Mietwagen-Geschäfts und des daraus resultierenden Schadens für den ÖPNV-Taxen-Sektor und die Arbeitsbedingungen und Verdienstmöglichkeiten im Personentransport allgemein, bzw. warum sie bisher keine der gesetzlichen Möglichkeiten zur Verhinderung des Taxi-Sterbens bzw. der Unterbezahlung und Überarbeitung von Fahrern im Taxi-Sektor und – mehr noch – im Mietwagen-Sektor genutzt haben, warum sie also 'uber & Co.' 'den roten Teppich ausrollen'.
5. **Alternative und ergänzende Forderungen** s. unten nach der Begründung.

Zum Unterschreiben (auch anonym) **und/oder Kommentieren** (unter "Pro & Contra) ist die **Petition auf OpenPetition** zu erreichen unter:

- dem Kurzlink a): [openpetition.de/!antiuber](https://www.openpetition.de/!antiuber) (so in die url-zeile eingeben!);
- dem Kurzlink b): <https://www.openpetition.de/!antiuber> (klickbar z.B. in einem Mail oder in einem "social Media");
- dem (suchmaschinenoptimierten) Langlink: <https://www.openpetition.de/petition/online/mindesttarife-fuer-uber-co-schluss-mit-illegalem-lohndumping> (vorsicht: wird u.U. in Mails u. dgl. 'verhackstückt', weil zu lang).

Inhaltsverzeichnis:

- Forderungen
- Ausführliche Begründung:
 - Unhaltbare Marktlage und Entlohnungspraxis
 - Verschlechterung der Versorgungslage für die Bürger durch die Mietwagen-Konkurrenz
- Alternative und ergänzende Forderungen
- Vorbilder
 - Lörrach
 - Leipzig
 - Heidelberg
 - Nürnberg
 - Hamburg
- Gesetzliche Grundlagen:
 - für Mindesttarif
 - für "hinreichenden Abstand" des Mindesttarifs für Mietwagen vom Taxi-Tarif
 - für Werbeverbot
 - für Anforderungen an Betriebsitze
- Rechtsgutachten:
 - Kanzlei Freshfields Bruckhaus Deringer
 - Anwaltskanzlei Zuck
 - Kanzlei Kleiner
 - Professor Dr. Stefan Korte
- Zur wirtschaftlichen Lage im Taxi- und Mietwagen-Gewerbe und die Konsequenzen daraus
- Fazit
 - Mindesttarife für Mietwagen!
 - Werbeverbot für Mietwagen!
 - Strenge Anforderungen an Betriebsitze und strenge Prüfung von Mietwagen-Firmen!
 - Schluss mit illegalem Lohndumping!
 - Schutz für soziale & legale Taxis!

Ausführliche Begründung:

Unhaltbare Marktlage und Entlohnungspraxis:

Die herrschende Praxis, sogenannten "Vermittlungsplattformen" zu gestatten, mit (gesetzlich definierten) Mietwagen taxi-ähnliche oder taxi-gleiche Dienste auszuführen, hat dazu geführt, dass auf dem **Markt für entsprechende "Personentransporte"** (als Ergänzung zum Linienverkehr) ein **Überangebot** vorliegt, sodass in Verbindung mit **Preis-Dumping** durch die Mietwagen-Firmen die **Umsätze so weit zurückgegangen sind, dass Unternehmen mit Angestellten den Mindestlohn kaum noch regelkonform zahlen können**. Dies gilt sowohl für Taxis, als auch und um so mehr für Mietwagen (wie man annehmen muss). In der Folge sind **tausende von Taxi-Unternehmen in Berlin Konkurs gegangen**. Die Umsatzentwicklung der letzten Zeit deutet auf eine Verstärkung dieses Trends hin.

Um die so entstandene, unsoziale Situation – sowohl im Taxi- als auch im Mietwagen-Sektor – verstehen zu können, ist ein Einblick in die vorherrschende Entlohnungspraxis notwendig: **Angestellte Fahrer erhalten keinen Stundenlohn, sondern einen Prozentsatz vom Umsatz**. Dies ist praktisch zwingend, um die Fahrer zu motivieren, aktiv zu fahren, statt passiv 'in einer ruhigen Ecke' einen Stundenlohn zu kassieren. Dieser Anteil liegt, soweit bekannt, im Taxibereich in etwa um die 40 % für den Netto-Lohn, und um die 28 % im Mietwagensektor (wegen deutlich höherer Provision für die Auftragsvermittlung [25 % bei uber, statt um die 7 % bei Taxis] sowie höherer Mehrwertsteuer [19 % statt 7 %]; diese Mehrkosten muss der Unternehmer natürlich aus der Tasche des Fahrers nehmen.) Geht man von einem Faktor von ca. 1,2 für die Arbeitgeber-Lohnkosten aus (nur inkl. Sozialabgaben für RV, KV, PV und AV)), kommt man bei einem Brutto-Mindestlohn von derzeit (2024) 12,41 € auf ca. 14,90 € Lohnkosten pro Stunde. Der Arbeitgeber muss jedoch die gesamten **Personalkosten** finanzieren, wozu auch Unfallversicherung (Beiträge zur Berufsgenossenschaft), bezahlter Urlaub und bezahlte Fehlzeiten (Krankheit u.a.) gehören (an Weihnachtsgeld u. dgl. ist dabei nicht gedacht...). Das führt zu einem

Faktor von mindestens 1,47 und damit zu Personalkosten von ca. **18,25 € ! Die durchschnittlichen Umsätze** – die jede/r vom Fach, die/der es wissen will, anhand der Fiskaltaxameter-Daten einsehen kann – **sind derzeit auf ein Niveau um die 15,- € gesunken (s.u.), also etwa auf das 'Sozial'-Lohnkosten-Niveau und deutlich unter das gesamte Personalkosten-Niveau. Es ist folglich i.d.R. keine Marge mehr vorhanden, um korrekt Kosten und Unternehmerlohn zahlen zu können** (von einem 'Profit' darüberhinaus zu schweigen); statt dessen **werden Verluste eingefahren und die Firmen korrekter Unternehmer reihenweise geschlossen.**

Um nun 'gesetzeskonform' 12,41 € Bruttolohn bzw. 18,25 € Personalkosten zahlen zu können, **sind Unternehmer, wenn sie überleben wollen, zum allergrößten Teil gezwungen, einen massiven Teil der Arbeitszeit als 'Pause' zu deklarieren** (oder die Fahrer deklarieren zu lassen...), **sodass der reale Verdienst bezogen auf die verkürzte Arbeitszeit pro forma den Mindestlohn pro Stunde ergibt...** (außer diejenigen Arbeitgeber, die Top-Fahrer haben, die überdurchschnittliche Umsätze einfahren). Arbeitnehmer akzeptieren notgedrungen diese problematische Praxis, da sie sonst ihren Job verlieren würden, denn der Unternehmer müsste pleite gehen. **Es ist davon auszugehen, dass diese 'künstlichen' Arbeitszeitverkürzungen im Mietwagensektor noch drastischer ausfallen als im Taxibereich.**

Üblich geworden sind daher notgedrungen Arbeitszeiten weit über 8 Stunden pro Tag, also eher 10 – 12 Stunden, und Wochenarbeitstage von 6 bis 7, sowie permanent überhöhte Geschwindigkeit, denn wer Geld verdienen will, befindet sich in einem **andauernden Wettlauf gegen die Zeit** (bezahlt werden gefahrene Kilometer; es müssen also möglichst viele Kilometer in möglichst wenig Zeit 'gemacht' werden...). Dies **führt zu Stress und Überanstrengung, also zu steigender Unfallgefahr bzw. Verlust an Sicherheit für Fahrgäste und Fahrer.**

Weniger angespannt ist die Lage nur, wenn der Job für den Fahrer ein Nebenjob ist, weil er entweder Rentner oder 'Aufstocker' ist, oder gar ein Sozialhilfe-Empfänger, der 'schwarz' fährt... In jedem Fall **zahlt dann 'der (einheimische) Steuerzahler' für die Profite von**

'**Vermittlungsplattformen**', die gerne im Ausland sitzen, um hier keine Steuern zahlen zu müssen...

Durch diese Praxis (die auch in anderen Wirtschaftssektoren um sich greift – Fachleute sprechen von "Uberisation") **wird eine zunehmende, verarmte Bevölkerungsgruppe geschaffen, die keinerlei Konsumkraft mehr hat** und weitgehend **vom Staat alimentiert** werden muss – spätestens im Rentenalter. Dies **schwächt den internen Markt und untergräbt damit einen gesund funktionierenden Wirtschaftskreislauf**. Auch nimmt in gefährlicher Weise die Abhängigkeit von ausländischen Märkten zu.

Verschlechterung der Versorgungslage für die Bürger durch die Mietwagen-Konkurrenz:

Taxis sind vom Gesetzgeber als Ergänzung der sozialen Dienstleistung 'öffentlicher Nahverkehr' gedacht; sie schließen die Lücke zwischen dem fixen Liniennetz und individuellen, flexibel wählbaren Zielen der Bürger und Bürgerinnen. Deshalb haben Taxis **fest**e, von den Kommunen bestimmte, **soziale Tarife**, die einerseits für den Kunden möglichst günstig sein sollen, andererseits für die Taxi-Unternehmen auskömmlich, sodass diese sowohl den Mindestlohn oder im Idealfall auch darüber zahlen können, als auch dem Unternehmer eine angemessene Entlohnung ermöglichen. Und deshalb haben Taxis **Beförderungspflicht**, müssen also Menschen, die einen Beförderungsbedarf haben, transportieren, auch wenn dies im Einzelfall nicht wirtschaftlich ist.

Durch das Taxi-Sterben, das die Einführung der Billig-Mietwagen verursacht, wird die 'soziale Dienstleistung Taxi' zunehmend reduziert. Das kann **nicht im Interesse** der Öffentlichkeit bzw. **des Gemeinwesens** liegen.

Mietwagen dagegen haben bisher gesetzlich garantierte **Preisfreiheit** und **keine Beförderungspflicht**. Sie können also je nach Marktlage durch **Dumping-Preise** den Taxis Kunden abwerben, oder die dringende Bedürfnislage von Fahrgästen **in Zeiten hoher Nachfrage durch überhöhte Preise** ausnutzen. Mietwagen sind also frei, unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten 'die Rosinen aus

dem Kuchen zu picken', während **den Taxen nur der unwirtschaftlichere Rest übrig bleibt.**

Diese **unsoziale Situation war ursprünglich vom Gesetzgeber nicht gewünscht. Der Bereich Taxi sollte klar vom Bereich Mietwagen getrennt sein**, wobei ersterer als sozialer Dienst gedacht war, und der zweite als privates Angebot für zahlungskräftigere Kunden, d.h. als **Limousinen-Service**. Deshalb hatte der Gesetzgeber Preisfreiheit gewährt, die natürlich nach oben hin gedacht war, und nicht **zur Unterbietung der Taxi-Tarife**. Dazu aber **wird die Preisfreiheit nun missbraucht**. Weiter hatten Mietwagen keine Beförderungspflicht, mussten aber nach Erledigung eines Auftrags, der per Telefon am Betriebsitz eingegangen war, dorthin zurückkehren: die **Rückkehrpflicht**. Ausnahme: ein neuer Auftrag trifft per Telefon auf dem Rückweg ein. Das Gesetz war in Zeiten konzipiert worden, in denen es nur Telefone in Büros mit Telefonist:innen und Telefonzellen gab, keine Händis, keine Computer und keine Vermittlungssoftware... Jahrzehntlang hat auf der Basis dieser Regelungen die Koexistenz von Taxis und Limousinen problemlos funktioniert.

Dann drängte **uber** 2014 als Auftragsvermittlungsplattform nach Deutschland; Deutschland wollte aber nicht erlauben, dass uber wie anderswo mit Privatmenschen und Privatautos mit unzureichender Versicherung und Qualitätskontrolle operiert. Man verordnete über die gesetzlich regulierten und kontrollierten Mietwagen, deren **Preisfreiheit nun zur Unterbietung von Taxi-Tarifen missbraucht** wurde. In der Folge nahm der Taxi-Vermittler "mytaxi" 2019 auch Mietwagen hinzu und wurde "**freenow**". Und schließlich kam 2021 auch noch "**Bolt**" in den viel zu vollen Markt.

'Lobbyisten' putzten nun die Klinken, und das **PBefG wurde 2021 mietwagen-freundlich runderneuert**. Zwar blieb die Rückkehrpflicht, aber **man schaffte listig halblegale 'Hintertürchen'**, die den 'Lobbyisten' Wege für deren 'Arbeit' offen ließen: "Die Genehmigungsbehörde kann für Gemeinden mit großer Flächenausdehnung Einzelheiten für die Genehmigung von Ausnahmen von der Pflicht zur Rückkehr an den Betriebsitz ohne neuen Beförderungsauftrag an einen anderen Abstellort als den

Betriebssitz festlegen." (PBefG § 49 (5)) Um über gefällig zu sein, **können Gemeinden also nun eine "zulässige Anzahl von Abstellorten", sprich Briefkastenfirmen, erlauben, am besten einen in jeder Himmelsrichtung, sodass ein Mietwagen jederzeit "zurückkehrt"**, egal in welche Richtung er fährt, ganz legal, sollte er denn in eine Polizei-Kontrolle geraten, von denen kaum eine stattfindet...

Die Folge: **'uber & Co.' konnten sich ölfleck-artig ausbreiten** und durch Werbung, durch Bonus- und Billig-Kampagnen, sowie flankierende, den Bekanntheitsgrad steigernde Dienste, wie z.B. "uber-eats", **das 'Image' etablieren, sie wären billiger als Taxis** – was real nur zeitweise der Fall ist, denn 'uber & Co.' sind ja alles andere als Wohltätigkeitsvereine...

Während früher ein Mietwagen von außen nicht kenntlich sein durfte, um auch nicht etwa von einem Passanten herbeigewunken werden zu können – ein Privileg der Taxis (weshalb Taxifahrer eine anspruchsvolle "Ortskundeprüfung" hatten, um sofort zu verstehen, was der "Einsteiger" will) –, so dürfen **Mietwagen jetzt durch Werbung und Konzessionsnummern kenntlich gemacht** werden, was **die gleiche Funktion hat wie Taxi-Farbe und Taxi-Schild**, sodass es jetzt eben für Otto-Normal-Verbraucher überall im Stadtbild "uber-Taxis" gibt, deren Fahrer natürlich nicht "nein" sagen, wenn ein Fahrgast sie heranwinkt... Nun scheint man, wie am Flughafen BER, auch noch damit zu beginnen, **für 'uber & Co.' eigene Halteplätze einzurichten**. Und das, **obwohl die "Verwechslung mit dem Taxenverkehr" eigentlich gesetzlich verboten ist...** (PBefG § 49 (4))

Zur **Verwischung des Unterschieds zwischen Taxen und Mietwagen** trug dann auch bei, dass die 'Lobbyisten' erreichten, dass die **"Ortskundeprüfung" für Mietwagen (und Krankenwägen) abgeschafft** wurde (2018). Man wollte auch leicht zu findende, möglichst 'anspruchlose' Menschen einstellen können, die sich auch zweifelhafte Formen der Bezahlung zumuten lassen. Ein 'Navi' genüge ja. Die Chefs der größeren Taxi-Firmen klagten nun, sie würden keine Fahrer mehr finden, wenn ihre Leute weiterhin die noch deutlich schwierigere Ortskundeprüfung für Taxis zu leisten

hätten. Also **schaffte man auch für Taxis die Ortskundeprüfung ab (2021)**. Jetzt **kann sich ein Fahrgast immer weniger mit einem Fahrer über die Strecke unterhalten**, die er fahren möchte, weil der Fahrer ja die Namen von Straßen, Plätzen und wichtigen Orten nicht kennt, geschweige denn, dass der Fahrer ihn über die für seine Wünsche beste Strecke beraten könnte. Statt dessen kommt immer mehr vor, dass der Fahrgast dem Fahrer die Zieladresse ins 'Navi' eintippen muss, weil dieser den Namen nicht versteht oder nicht schreiben kann...

Massenweise mussten nun Taxi-Unternehmen unter den neuen Bedingungen kapitulieren und 'dicht machen'. Statt einst über 8.300 Taxis in Berlin, gibt es jetzt nur noch ca. 5.600; dafür aber 4.400 Mietwagen... Und **alle haben zu wenig Umsatz**, um wirtschaftlich und gesetzlich sauber funktionieren zu können...

War früher regelmäßig der Fall, dass Taxis mit bequemen und sicheren Mercedesen daherkamen – Qualität also für Fahrer und Kunde –, so sind es **jetzt notgedrungen immer mehr 'dünnwandige', weniger sichere Billig-Fahrzeuge**; im Mietwagen-Sektor nahezu ausschließlich. Niemand kann sich noch etwas anderes leisten.

Können all diese Entwicklungen für die Bürgerschaft, für die Verwaltung und 'die Politik' im Dienst der Bürger wünschenswert sein? Wir meinen: nein! **'Billig' bedeutet längst nicht immer besser!**

Deshalb sind unsere Devisen:

MINDESTTARIFE FÜR MIETWAGEN!
Schluss mit illegalem Lohndumping!
Schutz für soziale & legale Taxis!

Alternative und ergänzende Forderungen:

Sollten die zuständigen Stellen nicht den Mut aufbringen oder durch 'Verbindlichkeiten' gegenüber 'uber & Co.' gehindert sein, einen Mindesttarif für Mietwagen einzuführen, der über dem Taxen-Tarif liegt, dann würde sich als Alternative anbieten,

- a) einen auskömmlichen **Mindesttarif** einzuführen, der **für Taxis und Mietwagen gleich** ist, um so wenigstens 'faire' Wettbewerbsbedingungen herzustellen ("level playing field"), sowie **gleichzeitig**
- b) die **Anzahl der Mietwagen-Konzessionen** – und damit der Billig-Fahrzeuge – auf ein Maß zu reduzieren, das für den hochwertigeren Taxen-Verkehr verträglich ist; z.B. 25 %.
- c) Ergänzend sollten **angemessene Anforderungen an die Abstellorte** erhoben werden, die verhindern, dass durch Einrichtung bloßer 'Briefkastenfirmen' die Rückkehrpflicht der Mietwagen umgangen wird (4 Betriebsitze in jeder Himmelsrichtung). Es sollte also (wie in Hamburg) für Berlin verlangt werden,
 - a. dass **vier Abstellorte** in jeder Himmelsrichtung zur Verfügung gestellt werden (aus ökologischen Gründen und in definiertem Abstand vom Zentrum);
 - b. dass am Abstellort **Parkplätze in ausreichender Anzahl** zur Verfügung gestellt werden, z.b. nach der Formel 'Anzahl der Fahrzeuge einer Firma, minus Fahrzeuge durchschnittlich unterwegs, geteilt durch vier';
 - c. dass am Abstellort auch **Toiletten** und Aufenthaltsräume vorgehalten werden.
- d) Sowohl **für Taxen** als auch für Mietwagen sollte die Möglichkeit bestehen, **Festpreisangebote** zu machen, sodass v.a. Taxi-Kunden nicht fürchten müssen, 'unangenehm überrascht' zu werden. Festpreise können heutzutage leicht vorab per Computer errechnet werden. **Ausnahmen** würden lediglich **bei stark vom Durchschnitt abweichenden Verkehrsbedingungen** gemacht, d.h. bei nötigen Umwegen, Staus oder vom Kunden gewünschten Fahrtunterbrechungen (Praxis: Taxameter läuft bis zum Erreichen des Festpreises; wird im Normalfall bei Erreichen des Festpreises abgeschaltet [manuell oder besser automatisch]; läuft im Ausnahmefall weiter [manuell eingegeben] und zeigt den dann zu zahlenden Preis an);
- e) Zur **Kontrolle der Einhaltung der Tarifuntergrenze bei Mietwagenfirmen und der Einhaltung der Rückkehrpflicht** (statt

'Lauern auf Einsteiger-Kunden' und Warten auf neue Funkaufträge durch Hin- und her-Fahren in verkehrreichen Gebieten [Folge: Überlastung von Straßen und Parkplätzen bzw. illegales Halten, Umweltbelastung]) muss **per Computer überwacht** werden:

- a. die eingehenden Aufträge,
- b. die Auftragsabwicklung (Anfang, Ende),
- c. die Bewegung der Fahrzeuge (per GPS),
- d. Abwicklung von Bußgeldverfahren.

Eine Überwachung in Form von Stichproben durch die Polizei könnte nicht wirksam sein, da entweder Personal fehlt und/oder, falls in ausreichender Anzahl durchgeführt, zu teuer und zu verkehrsbehindernd.

Eine elektronische Überwachung ist auch bei Einführung eines Mindesttarifs über dem Taxi-Tarif erforderlich. Allerdings könnte die (wenig umweltfreundliche) Rückkehrpflicht aufgehoben werden. Eine Alternative oder auch Ergänzung zur computerisierten Überwachung wäre die **Einführung von Fiskal-Taxametern auch für Mietwagen**. (So könnten stichprobenartig die Festpreis-Angebote der Firmen geprüft, und die real per Taxameter verlangten und dokumentierten Preise verglichen werden.)

In jedem Fall sollte der **Mindesttarif so bemessen** sein, **dass sich bei realen Umsätzen und einer Bezahlung in Form von Umsatzbeteiligung ein Verdienst ergibt, der im Durchschnitt dem Mindestlohn entspricht**. 'Fleißige' Fahrer können dann mehr verdienen; weniger motivierte würden dann legal (!) weniger als den Mindestlohn verdienen (begrenzte Freistellung des Gewerbes von strikter Einhaltung des Mindestlohns, natürlich mit einem Limit nach unten). Nur so können in der realen Praxis Fahrer ausreichende Anreize erhalten und zugleich legal bezahlt werden und 'vernünftig' verdienen.

Allerdings würde Taxifahren dann wohl für die Zielgruppe, den 'normalen' Bürger, zu teuer (s.u.: Abschnitt zur Wirtschaftlichkeit), sodass mittelfristig eine staatliche **Subventionierung des Taxi-Gewerbes angepeilt** werden müsste, so wie ja auch ansonsten der ÖPNV öffentlich mitfinanziert wird!

Vorbilder:

Lörrach:

"[...] hat etwa der Landkreis Lörrach ein **Mindestbeförderungsentgelt** für den Verkehr mit Mietwagen **per Allgemeinverfügung** festgesetzt."¹

Auszüge aus der Allgemeinverfügung:

"Allgemeinverfügung

des Landratsamtes Lörrach, Fachbereich Verkehr, über die Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten für den Verkehr mit Mietwagen innerhalb des Landkreises Lörrach vom 22.03.2022

[...]

3. Höhe des Mindestbeförderungsentgeltes (1) Die **festgesetzten Beförderungsentgelte** sind Mindestbeförderungsentgelte gemäß § 51a PBefG und beinhalten die gesetzliche Mehrwertsteuer; sie dürfen überschritten, jedoch nicht unterschritten werden. (2) Das Mindestbeförderungsentgelt beträgt für jede Fahrt innerhalb des Geltungsbereichs nach Ziffer 1 Abs. 1 a) **Grundpreis** – 5,00 € b) **Kilometertarif** je gefahrenem Kilometer – 2,80 € (0,10 € je angefangene 35,71 m)

[...]

[...] **Begründung**

[...] **ist der Verkehr mit Taxen** vor der, nicht gleichermaßen regulierten, Konkurrenz des Verkehrs mit Mietwagen **zu schützen**.

[...]

Die Unternehmer, die Verkehr mit Mietwagen anbieten, konnten bisher die Beförderungsentgelte nach den Erfordernissen des Verkehrs und des Betriebes selbst festlegen. Dadurch besteht die **Gefahr von Dumpingangeboten**, denen die Taxenunternehmer

¹ https://www.uni-speyer.de/fileadmin/user_upload/NVwZ_Editorial_23-2023_PDF.pdf visum 22.3.2024

aufgrund der durch die Genehmigungsbehörde festgesetzten Beförderungsentgelte nicht entgegnetreten konnten. Die oben genannten Regelungen zum Schutz des Taxenverkehrs werden als nicht ausreichend angesehen um einen **ruinösen Wettbewerb** zwischen den beiden Mobilitätsanbietern zu verhindern. Gleichzeitig bedeuten die Mindestbeförderungsentgelte einen **Schutz des Öffentlichen Personennahverkehrs**, um diesen als Bestandteil der Daseinsvorsorge nicht in seinem Bestand zu gefährden. **Der Öffentliche Personennahverkehr gilt daher als besonders schützenswertes Gut.** Darüber hinaus liegt ein wirtschaftlicher Betrieb der unterschiedlichen Formen des Gelegenheitsverkehrs sowie des öffentlichen Personennahverkehrs im Interesse des Gemeinwohls und somit im öffentlichen Verkehrsinteresse. Die Mindestbeförderungsentgelte tragen daher dazu bei, die Möglichkeit eines ruinösen Wettbewerbs zwischen den Mobilitätsanbietern der verschiedenen Verkehrsformen auszuschließen.

[...]

Ziel ist es, gesamthaft einen stabilen Markt für die Verkehrsformen im Bereich des Gelegenheitsverkehrs sowie des öffentlichen Personennahverkehrs zu schaffen, der einen wirtschaftlichen Betrieb der einzelnen Unternehmen ermöglicht. Damit sollen **Dumpingangebote von Mietwagenunternehmen ausgeschlossen** und eine **Kannibalisierung anderer Verkehrsformen verhindert** werden.

[...]

Auch für den Verkehr mit Mietwagen kann die Berechnungsmethode der Beförderungsentgelte aus einer **Kombination von Grundgebühr und Kilometerpreis** angewandt werden. Auf eine Übernahme von Zeitpreisen sowie Zuschlägen wird hierbei bewusst verzichtet. Die Entscheidung über darüberhinausgehende Zeitpreise oder Zuschläge obliegt in diesen Fällen dem Ermessen der jeweiligen Unternehmer.

[...]

Die Höhe der festgesetzten Mindestbeförderungsentgelte orientiert sich an der Höhe der festgesetzten Beförderungsentgelte für den Verkehr mit Taxen. [...] **Es ist jedoch sicherzustellen, dass die festgesetzten Mindestbeförderungsentgelte eingehalten und**

Verstöße entsprechend geahndet werden können. Hierbei kann auf § 61 Abs. 1 Nr. 4 PBefG zurückgegriffen werden. Ein Verstoß gegen diese Allgemeinverfügung kann somit mit einer **Geldbuße von bis zu 10.000,00 €** geahndet werden."

Leipzig:

"Richtlinie in Leipzig soll Taxigewerbe vor „Kannibalisierung“ schützen

...

Im September 2021 wurde dort die **VwRiLi MBE beschlossen** – die **Verwaltungsrichtlinie zur Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten ... im Gelegenheitsverkehr mit Mietwagen**. Sie soll dazu führen, dass zu den Tarifen der Leipziger Verkehrsbetriebe ein **„hinreichender Abstand“** garantiert wird. ... Mietwagen mit Fahrer kann man in Leipzig derzeit nicht per App buchen. Wäre dies möglich, müssten die Fahrgäste verhältnismäßig hohe Tarife zahlen. Denn die Verwaltungsrichtlinie legt fest, dass **je Buchung zunächst neun Euro fällig** würden – so viel kosten drei Fahrscheine für Busse und Straßenbahnen in Leipzig. **Hinzu** käme ein **Entfernungstarif wie im Taxi**: zwei Euro pro Kilometer. ... Nun befasst sich auch in Leipzig ein Gericht mit dem Thema. Wegen eines „aktuell laufenden Klageverfahrens“ sei es nicht möglich zu bewerten, wie sich die dortige Regelung ausgewirkt hat, teilte Sprecher David Quosdorf der Berliner Zeitung auf Anfrage mit. ... Uber-Sprecher: ... Die Mindesttarife in Leipzig seien „absurd hoch“, hieß es. Uber ließ offen, ob die Richtlinie dazu beiträgt, dass das Unternehmen dort bislang nicht tätig ist."

<https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/uber-bolt-co-in-berlin-warum-fahrten-mit-den-taxi-konkurrenten-deutlich-teurer-werden-sollen-li.2154942>, Artikel vom 3.11.2023, visum 16.1.2024)

Heidelberg:

"Die grüne Gemeinderatsfraktion hat einen **Antrag** gestellt, dass die Verwaltung zum 01.04.2024 eine Allgemeinverfügung gemäß § 51a PBefG mit Mindestentgelten für Mietwagen und gebündelten

Bedarfsverkehr erlässt. ... Stadtrat Felix Grädler erklärt: "Was viele nicht wissen: Wir schreiben Taxis und dem öffentlichen Personennahverkehr vor, wie sie ihre Preise zu gestalten haben, neuen Anbietern aber nicht. Mit der kurzfristigen **Umsetzung von Mindestentgelten** soll damit **verhindert** werden, dass Fakten durch **Dumpingpreise** geschaffen werden. Dies **sichert** nicht nur die **langfristige Leistungsfähigkeit** der neuen Unternehmen, sondern sichert **Gemeinwohlinteressen**, wie die Sicherung der Taxibranche, des ÖPNV und die **Sicherstellung von Mindestlöhnen**. Die Mindestbeförderungsentgelte dazu bei, die Möglichkeit eines **ruinösen Wettbewerbs** zwischen den Mobilitätsanbietern der verschiedenen Verkehrsformen auszuschließen."

(<https://gruen4hd.de/neuigkeiten/echo-aus-dem-gemeinderat-das-wurde-entschieden-26/> visum 16.1.2024)

Als Reaktion hat der Gemeinderat die Beauftragung eines Gutachtens beschlossen. Das "Gutachten soll die Rahmenbedingungen für die Prüfung und die Einführung eines Mindestentgeltes für Mietwagen nach § 51a Personenbeförderungsgesetz liefern". Mit Ergebnissen wird "erst im Juli dieses Jahres gerechnet" (Email der Grünen-Fraktion vom 17.4.2024).

In einem Gutachten zur wirtschaftlichen Lage des Taxi-Gewerbes (2014 – 2018) unter Konkurrenz mit Mietwagen zog der **Gutachter schon für 2018** – 'als die Welt noch (verhältnismäßig) in Ordnung war' – folgendes Fazit:

"Zusammenfassende Bewertung der Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit

Aus der Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit leitet der Gutachter **akute Anzeichen einer Bedrohung des Gewerbes** in seiner Funktionsfähigkeit ab."

(TOKOM – Partner Rostock GmbH, Dr. Burkhard Saß & Co., Unternehmensberater: Gutachten zur Funktionsfähigkeit des

Taxigewerbes in der Stadt Heidelberg, Rostock, 24.04.2020, PDF, S. 56)

Nürnberg:

In Nürnberg sind spezielle Maßnahmen gegen Mietwagen geplant (s. <https://taxi-times.com/der-nuernberger-weg-bei-den-mindesttarifen-fuer-mietwagen/>).

Hamburg:

In Hamburg stellen die Zulassungsbehörden strenge Anforderungen an die wirtschaftliche Tragfähigkeit des vorgelegten Geschäftskonzepts und an den Standard der Betriebssitze. Die Folge: Es gibt kaum uber-Unternehmen, da sich in einem transparenten, legalen Geschäftsplan ein uber-Unternehmen 'nicht rechnet'...

"Eine Stadt, in der das **Plattformgeschäft mit Mietwagenfirmen** faktisch keine Rolle spielt, ist Hamburg. Dort sind **nur 15 Mietwagen** konzessioniert, die für Unternehmen wie Uber und Bolt fahren. Die Mietwagenfirmen müssen nachweisen, dass sie in der Lage sind, ein wirtschaftlich nachhaltiges Geschäft mit Mindestlohn zu betreiben, **die Verkehrsbehörde der Hansestadt lehnt die Genehmigungen in den meisten Fällen ab.**"

(<https://www.tagesspiegel.de/berlin/berliner-wirtschaft/festpreise-im-berliner-taxigewerbe-verkehrssenatorin-schreiner-will-mehr-wettbewerb-mit-mietwagenfirmen-11247709.html> ; visum 5.4.2024)

Gesetzliche Grundlagen:

a) für Mindesttarif:

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

§ 51a Beförderungsentgelte im Verkehr mit Mietwagen und im gebündelten Bedarfsverkehr

(1) Die Genehmigungsbehörde kann zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen für den Verkehr mit Mietwagen, der in ihrem Bezirk betrieben wird, tarifbezogene Regelungen, insbesondere **Mindestbeförderungsentgelte festlegen.**

b) für "hinreichenden Abstand" des Mindesttarifs für Mietwagen vom Taxi-Tarif (= "öffentlicher Personennahverkehr"):

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

§ 51a Beförderungsentgelte im Verkehr mit Mietwagen und im gebündelten Bedarfsverkehr

...

(2) Die Genehmigungsbehörde muss für den gebündelten Bedarfsverkehr [u. ggf. für Mietwagen, s.u.] Regelungen über **Mindestbeförderungsentgelte** vorsehen, **die einen hinreichenden Abstand zu den Beförderungsentgelten des jeweiligen öffentlichen Personennahverkehrs sicherstellen.**

in Verbindung mit:

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

§ 49 Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen

...

(4) ... In Städten mit mehr als 100 000 Einwohnern kann die Genehmigungsbehörde zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen die in ihrem Bezirk geltenden **Regelungen für den gebündelten Bedarfsverkehr auch auf den in ihrem Bezirk betriebenen Verkehr mit Mietwagen anwenden**, wenn per App vermittelter Verkehr mit Mietwagen einen Marktanteil von 25 Prozent am Fahraufkommen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen, Mietwagen und gebündelten Bedarfsverkehr überschreitet.

c) für Werbeverbot

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

§ 49 Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen

...

(4) ... **Annahme, Vermittlung und Ausführung von Beförderungsaufträgen, das Bereithalten des Mietwagens sowie Werbung für Mietwagenverkehr dürfen weder allein noch in ihrer Verbindung geeignet sein, zur Verwechslung mit dem Taxenverkehr oder dem gebündelten Bedarfsverkehr zu führen.** Den Taxen und dem gebündelten Bedarfsverkehr vorbehaltenen Zeichen und Merkmale dürfen für Mietwagen nicht verwendet werden. In Städten mit mehr als 100 000 Einwohnern kann die Genehmigungsbehörde zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen die in ihrem Bezirk geltenden Regelungen für den gebündelten Bedarfsverkehr auch auf den in ihrem Bezirk betriebenen Verkehr mit Mietwagen anwenden, wenn per App vermittelter Verkehr mit Mietwagen einen Marktanteil von 25 Prozent am Fahraufkommen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen, Mietwagen und gebündelten Bedarfsverkehr überschreitet.

d) für Anforderungen an Betriebsitze

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

§ 49 Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen

...

(5) ... Die **Genehmigungsbehörde** kann insbesondere **Regelungen treffen über**

- 1. die Anforderungen an den Abstellort** und
2. die zulässige Anzahl von Abstellorten.

Rechtsgutachten:

Kanzlei Freshfields Bruckhaus Deringer, Auftraggeber uber²

Zum Inhalt: "Uber verwies auf ein Gutachten, das die Berliner Anwaltskanzlei Freshfields Bruckhaus Deringer im Oktober vorgelegt hat. Danach **verstoße der Paragraf 51a gegen das**

² <https://www.taxi-times.com/warum-behoerden-jetzt-mindesttarife-fuer-mietwagen-festlegen-muessen/>

Recht in der Europäischen Union. Behörden, die ihn anwenden, handelten „unzweifelhaft rechtswidrig“. Die Regelung beschränke die Niederlassungsfreiheit, da „eine Tarifregulierung das Angebot von Mietwagendiensten in Deutschland weniger attraktiv machen kann“, stellen die Juristen fest. Eine Preisregulierung wäre möglich, wenn dies dem Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen diene. Doch diese Interessen könnten heute nicht mehr mit dem Schutz des Taxiwesens gleichgesetzt werden."

Stuttgarter **Anwaltskanzlei Zuck**, Stuttgart, Auftraggeber BVTM³

Zum Inhalt: "Je nach Ergebnis einer notwendigen Marktforschungsanalyse kann ein **Mindestbeförderungsentgelt im Ergebnis auch ein höheres Niveau aufweisen als der örtliche Taxitarif**. Damit widerspricht Prof. Zuck dem Freshfields-Gutachten. Dort war davon die Rede, dass der Mindesttarif deutlich unter dem Taxitairf angesetzt sein müsse."⁴

Kanzlei Kleiner, Düsseldorf, Auftraggeber Zentrale Rhein-Taxi u.a.⁵

Zum Inhalt: "dafür ..., dass Genehmigungsbehörden **bedenkenlos Mindesttarife** für Mietwagen nach § 51a PBefG festsetzen können. " Der Autor, RA Rechtsanwalt Dr. Lars Maritzen, "geht davon aus, dass dies behördlicherseits **sogar vorgenommen werden muss**. ... Begründet wird dies unter anderem mit der vom Bundesverfassungsgericht bestätigten Tatsache, dass Genehmigungsbehörden gegenüber dem Taxi eine besondere Schutzpflicht haben, „die sich aus der abstrakten erhöhten **Gefahr eines ruinösen Wettbewerbs** ergibt.“ Parallel dazu sei die

³ <https://www.taxi-times.com/warum-behoerden-jetzt-mindesttarife-fuer-mietwagen-festlegen-muessen/>

⁴ <https://www.taxi-times.com/warum-behoerden-jetzt-mindesttarife-fuer-mietwagen-festlegen-muessen/>

⁵ <https://www.taxi-times.com/warum-behoerden-jetzt-mindesttarife-fuer-mietwagen-festlegen-muessen/>

Schwelle für die Genehmigungsbehörde niedrig, ein Mindestbeförderungsentgelt gemäß § 51a Abs. 1 PBefG einzuführen. Es sei lediglich erforderlich, dass die öffentlichen Verkehrsinteressen die Einführung des Mindestbeförderungsentgeltes erforderlich machen. ... Bei der Frage nach der Art der Umsetzung positioniert sich das Kleiner-Gutachten eindeutig in Richtung einer **Allgemeinverfügung**.⁶

Professor Dr. Stefan Korte (TU Chemnitz) und Ass. Iur. Nina Kunzi, Speyer:

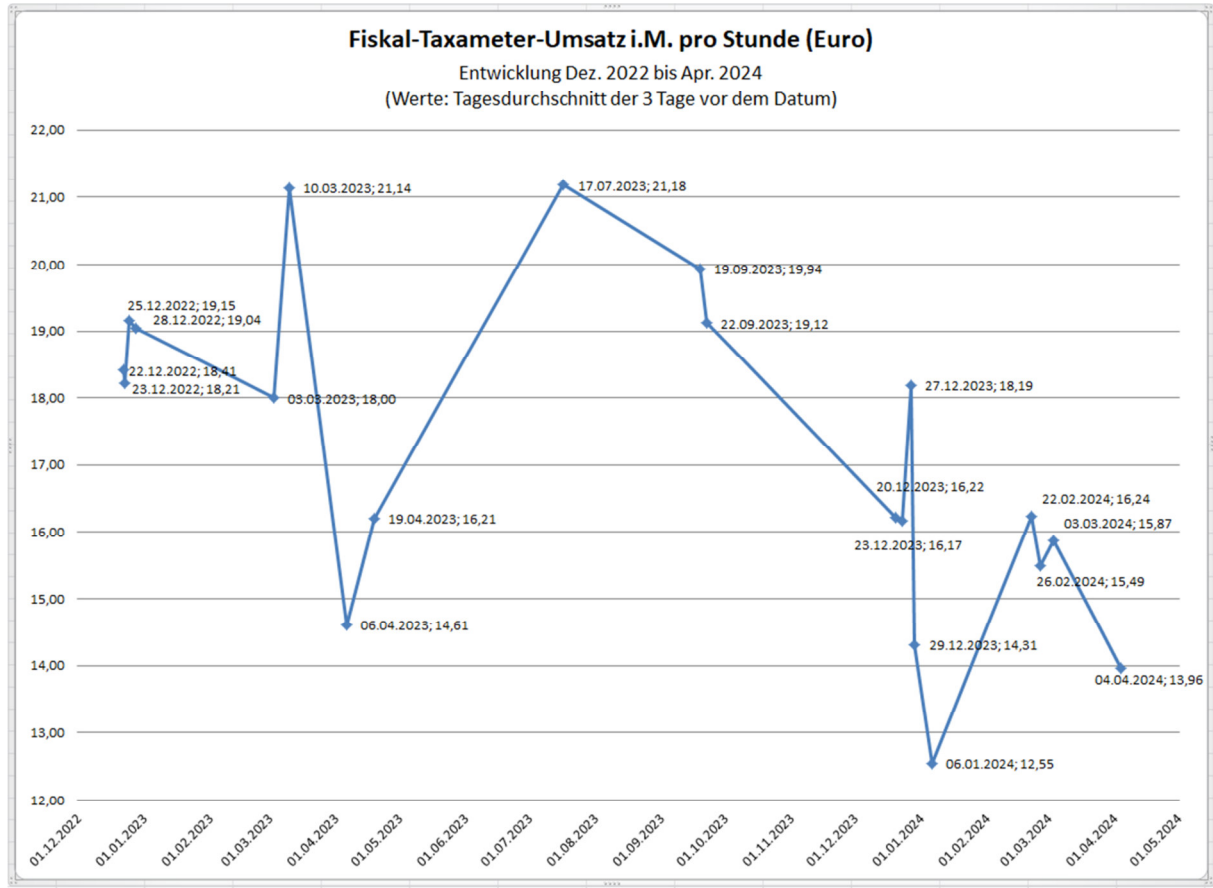
"Mindestbeförderungsentgelte für Mietwagen durch Allgemeinverfügung?"

[...] der amerikanische Branchenprimus **Uber** ist mittlerweile in 16 deutschen Städten „unterwegs“ und operiert bisweilen **mit deutlich niedrigeren Preisen**, was nicht unerhebliche Auswirkungen auf den öffentlichen Personenverkehr als Teil der Daseinsvorsorge hat, etwa weil ein **Rosinenpicken** droht und die Beförderungsquote in der Fläche leidet. Naht infolgedessen sogar das Ende des ÖPNV in Deutschland? Mag diese Befürchtung auch dystopisch anmuten, **traten einige deutsche Städte zwischenzeitlich doch auf die Bremse** und ergriffen Maßnahmen auf Basis des **§ 51a I PBefG**. [...] Wie immer im juristischen Leben kommt es insoweit [...] darauf an [...], ob die in § 51a PBefG angelegten Freiräume im Lichte der Umstände des Einzelfalls in verhältnismäßiger Weise ausgeübt worden sind. [...] Ggf. **kann [...] auf den Schutz des Bestandes des öffentlichen Personennahverkehrs in Gänze als Bestandteil der Daseinsvorsorge abgestellt werden. In diese Richtung** dürften auch die **Erwägungen des EuGH** in seiner Entscheidung zur Rechtslage in Barcelona (EuGH, NVwZ 2023, 1154 m. Anm. Antweiler, NVwZ 2023, 1159) sowie zu Honorarvorgaben in anderen Branchen (EuGH, NVwZ 2019, 1120 und EuZW 2007,

⁶ <https://www.taxi-times.com/warum-behoerden-jetzt-mindesttarife-fuer-mietwagen-festlegen-muessen/>

18) zu deuten sein. [...] Professor Dr. Stefan Korte und Ass. Iur. Nina Kunzi, Speyer"⁷

Zur wirtschaftlichen Lage im Taxi- und Mietwagen-Gewerbe und die Konsequenzen daraus:



Die obige Kurve stellt stichprobenartig Werte vom Fiskaltaxameter-Server dar, soweit er einem Taxi-Unternehmer zugänglich ist.⁸ Hier noch einmal in tabellarischer Form (besser lesbar):

Datum	Umsatz €/h
22.12.2022	18,41
23.12.2022	18,21

⁷ https://www.uni-speyer.de/fileadmin/user_upload/NVwZ_Editorial_23-2023_PDF.pdf
visum 22.3.2024

⁸ Es werden jeweils die drei Tage vor dem aktuellen Datum gezeigt, woraus ich jeweils den Durchschnitt gebildet habe. Dieser 3-Tage-Durchschnittswert erscheint dem Datum der Entnahme zugeordnet. Die Daten wurden (und werden) von der Firma Taxiwin, die die Fiskaltaxameter-Daten verwaltet, auf taxidaten.de zur Verfügung gestellt. Leider gibt Taxiwin auf Anfrage keine lückenlose Datenserie heraus.

25.12.2022	19,15
28.12.2022	19,04
03.03.2023	18,00
10.03.2023	21,14
06.04.2023	14,61
19.04.2023	16,21
17.07.2023	21,18
19.09.2023	19,94
22.09.2023	19,12
20.12.2023	16,22
23.12.2023	16,17
27.12.2023	18,19
29.12.2023	14,31
06.01.2024	12,55
22.02.2024	16,24
26.02.2024	15,49
03.03.2024	15,87
04.04.2024	13,96
i.M.	18,11
Tendenz fallend...	

Die Kurve zeigt deutlich, dass

1. die **Tendenz fallend** ist – **verursacht durch die Mietwagen-Konkurrenz** –, und dass
2. der durchschnittliche **Umsatz pro Stunde z.Z. um 15,- €** herum schwankt.

Daran ändert auch nichts, dass einzelne Fahrer, die 'fleißig' und intelligent zu den günstigen Zeiten des Tages fahren, höhere Umsätze erzielen können; wenn so ein "Tag-Fahrer" vielleicht besser verdient, dann verdient aber leider der "Nacht-Fahrer" entsprechend weniger, wie aus dem folgenden Datensatz beispielhaft hervorgeht:

Datum	ø €/Std 00-06 Uhr	ø €/Std 06-12 Uhr	ø €/Std 12-18 Uhr	ø €/Std 18-00 Uhr
03.04.2024	7,80 €	17,24 €	12,56 €	14,31 €
02.04.2024	8,38 €	18,18 €	12,47 €	13,24 €
01.04.2024	13,98 €	15,99 €	14,19 €	19,14 €

durchschnittlicher Umsatz/Stunde in Berlin:	13,96	ø €/Std
---	-------	---------

15,- € entsprechen den Lohnkosten! Dem Taxi-Unternehmer bleibt also nichts, in Zahlen: 0,- €, um alle anderen Kosten zu bestreiten, nicht zu reden von einem Unternehmerlohn oder gar Profit. Es reicht nicht einmal für Diesel, geschweige denn Ratenzahlungen, Wartung & Reparatur, Beiträge, Steuer, und, und, und... M.a.W.: Wer korrekt den Mindestlohn bezahlt, zahlt kräftig aus Reserven oben drauf, und muss – bei gleichbleibender Tendenz – demnächst sein Unternehmen schließen (oder als "Alleinfahrer" nur sich selbst ausbeuten).

Versucht man zu überschlagen, wieviel Umsatz gemacht werden müsste, damit ein Taxi-Unternehmen korrekt und bescheiden rentabel funktionieren kann, ergibt sich folgende Rechnung:

Der Brutto-Mindestlohn soll 12,41 betragen. Annahme: Ein Taxi-Unternehmen kann bei 'gesunden' Verhältnissen einen Netto-Lohn auszahlen, der bei 40 % des Umsatzes liegt. Der Netto-Lohn liegt bei einem Brutto-Lohn von ca. 2.000,- bei ca. 70 % vom Brutto-Lohn (20 % Sozialabgaben, 10 % Steuer), also bei ca. 8,70 €. Wenn 8,70 40 % sind, dann sind 100 % 21,75 €. **Der Umsatz pro Stunde müsste also mindestens 21,75 € betragen, damit ein Taxi-Unternehmen 'sauber' und dauerhaft tragfähig betrieben werden kann, d.h.:** der Mindestlohn wird korrekt bezahlt und der Unternehmer erhält einen auskömmlichen Unternehmerlohn.

Erfahrene Praktiker gehen allerdings davon aus, dass der notwendige Brutto-Umsatz (=Fiskaltaxameter-Umsatz) sich aus dem **Prinzip** ergibt, dass die gesamten **Personalkosten höchstens ca. 60 % des Brutto-Umsatzes** betragen dürfen. **Demnach müsste der Umsatz mit Personalkosten von ca. 18,25 bei deutlich über 30,- € pro Stunde liegen.**

Die Menge der Anbieter auf dem Taxi- und Mietwagen-Markt muss demnach so beschränkt werden, dass die erzielbaren Umsätze wieder auf *allermindestens* 22,- € steigen, eher auf 30,- € pro Stunde.

Dies würde aber bedeuten, dass Taxi-Fahren für die Zielgruppe, den normalen 'Bürger', deutlich zu teuer werden würde – es sei denn, es gelingt **durch entsprechende Beschränkung des Markts die Auslastung der Fahrzeuge** (wieder wie früher) so zu **steigern**, dass auch der Umsatz entsprechend wächst. **Mit einer massenhaften Billig-Mietwagen-Konkurrenz ist dies unmöglich!**

Bei dem derzeitigen Überangebot **müsste der Staat** also **massiv subventionieren**. Das allerdings tut die 'öffentliche Hand' ja auch in anderen Bereichen des ÖPNV! Die **Alternative** sind **entsprechend hohe Mindesttarife für Mietwagen**, die – zusammen mit anderen Maßnahmen – die Zahl der Mietwagen effektiv beschränken, insbesondere auf deren ursprüngliche Funktion als Dienstleister für den gehobenen Limousinen-Markt.

Wie oben erläutert, liegen die **Kosten bei einem uber-Unternehmen um mehr als 30 % höher**. Die dort zu erzielenden **Umsätze müssen also um mindestens 30 % größer sein**. Dies **muss v.a. durch entsprechende Tarife sicher gestellt werden**, weil – unter fairen Wettbewerbsbedingungen, sprich ohne Preis-Dumping und Lohnbetrug – die Auftragslage nicht substantiell besser werden kann.

Fazit:

Die Lage ist unhaltbar! Die 'Mietwagen-Pest' breitet sich wie ein Ölfleck aus und verursacht irreversible Schäden. Die Politik muss handeln! Und das schnell! **Die gebotenen Maßnahmen sind klar: wo eine 'saubere', legale Praxis gewünscht wird, wo der Mindestlohn wirklich gezahlt werden soll, und wo der Plan ist, Menschen ohne Ausbeutung, sicher und angenehm an ihr Ziel zu bringen!**

- 1. Mindesttarife für Mietwagen!**
- 2. Werbeverbot für Mietwagen!**
- 3. Strenge Anforderungen an Betriebsstätte und strenge Prüfung von Mietwagen-Firmen!**

Deshalb sind unsere Devisen:

MINDESTTARIFE FÜR MIETWAGEN!
Schluss mit illegalem Lohndumping!
Schutz für soziale & legale Taxis!

Die Möglichkeiten des Gesetzes (PBefG) müssen endlich genutzt werden!

Erstunterzeichner:

Hilmar H. Werner, selbstfahrender Taxiunternehmer, Berlin