

Allgemeinverfügung der Stadt Heidelberg über die Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten für den Verkehr mit Mietwagen innerhalb der Stadt Heidelberg vom 25.06.2025

Aufgrund des § 51a des Personenförderungsgesetzes (PBefG) vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 7 Absatz 4 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 119) geändert worden ist, und des § 1 Abs. 1 der Verordnung der Landesregierung und des Verkehrsministeriums über personenbeförderungsrechtliche Zuständigkeiten (PBefZuVO) vom 15. Januar 1996, die zuletzt durch Artikel 187 der Verordnung vom 23. Februar 2017 (GBl. S. 99, 120) geändert worden ist, erlässt die Stadt Heidelberg/Ordnungsamt als zuständige untere Verwaltungsbehörde folgende

Allgemeinverfügung:

1. Für jede Fahrt mit Mietwagen innerhalb des Stadtgebiets Heidelbergs, die dort sowohl beginnt als auch endet, gelten die unter Nummer 2 genannten Mindestbeförderungsentgelte. Diese dürften unter Berücksichtigung etwaiger Nachlässe (Rabatt-, Sonderpreis-, Cashback- und ähnliche Aktionen) sowie der gesetzlichen Mehrwertsteuer überschritten, jedoch nicht unterschritten werden. Sie gelten unabhängig davon, ob der jeweilige Mietwagenverkehr durch die Stadt Heidelberg oder durch eine andere Behörde genehmigt wurde.

Die Mindestbeförderungsentgelte gelten nicht für Fahrten mit Mietwagen, die rein für Krankenfahrten genutzt werden und für die eine entsprechende Entgeltvereinbarung mit einer Krankenkasse vorliegt.

2. Die Mindestbeförderungsentgelte errechnen sich aus dem Fahrpreis im Sinne des § 3 Absätze 1 (Grundpreis) und 2 (Kilometerpreis) der Verordnung über die Beförderungsentgelte der Taxen in Heidelberg (TaxiEVO) in der jeweils gültigen Fassung abzüglich eines Abschlags in Höhe von 2,875 Prozent, abgerundet auf volle Cent-Beträge.

Dem Kilometerpreis im Sinne des § 3 Absatz 2 TaxiEVO ist die laut dem Wegstreckenzähler im Sinne des § 30 Absatz 1 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) zurückgelegte Fahrtstrecke zugrunde zu legen; ist eine Ausnahme von der Anbringung eines Wegstreckenzählers genehmigt, so hat die Bemessung der Fahrtstrecke anhand eines gängigen Verfahrens (beispielsweise über eine App oder einen Routenplaner) zu erfolgen, wobei die kürzeste Entfernung zugrunde zu legen ist.

3. Die sofortige Vollziehung der Nummern 1 und 2 dieser Verfügung wird angeordnet.
4. Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieser Allgemeinverfügung stellen Ordnungswidrigkeiten nach § 61 Absatz 1 Nummer 4 PBefG dar.
5. Diese Allgemeinverfügung tritt am **01. August 2025** in Kraft.

Begründung:

I. Sachverhalt

Der Verkehr mit Mietwagen stellt ebenso wie der Verkehr mit Taxen eine der Verkehrsformen des Gelegenheitsverkehrs nach § 46 PBefG dar. Die Form des Verkehrs mit Mietwagen sowie des Verkehrs mit Taxen ist bestimmt durch die Beförderung mit individuell bestimmten Personenkraftwagen und ebenfalls dadurch gekennzeichnet, dass Fahrgäste zu einem Ziel befördert werden, welches sie selbst – und nicht etwa die Unternehmer – bestimmen. Beide Verkehrsformen ähneln sich im innerstädtischen Verkehr stark, haben jedoch voneinander abweichende Rechte und Pflichten:

So ist zu beachten, dass der Verkehr mit Taxen der Betriebspflicht (§ 21 PBefG), der Beförderungspflicht (§ 22 PBefG) sowie der Tarifpflicht (§ 51 Absatz 5 in Verbindung mit § 39 Absatz 3 PBefG) unterliegt. Dem Verkehr mit Mietwagen obliegen diese Pflichten im Allgemeinen nicht. Daher sieht der Gesetzgeber einen Schutz des Verkehrs mit Taxen vor der nicht gleichermaßen regulierten Konkurrenz des Verkehrs mit Mietwagen vor, in dem er in § 49 Absatz 4 PBefG für den Mietwagenverkehr Regelungen zum Schutz des Taxenverkehrs (die Art der Bereitstellung, der Auftragsannahme und Auftragsausführung, die Rückkehrpflicht, sowie die Aufzeichnungspflicht) aufgenommen hat. Des Weiteren kann die Genehmigungsbehörde nach § 51a Absatz 1 PBefG zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen für den Verkehr mit Mietwagen, der in ihrem Bezirk betrieben wird, tarifbezogene Regelungen, insbesondere Mindestbeförderungsentgelte festlegen.

Von dieser Möglichkeit wurde für das Stadtgebiet Heidelberg bislang keinen Gebrauch gemacht. Die Unternehmer, die Verkehr mit Mietwagen anbieten, konnten daher die Beförderungsentgelte nach den Erfordernissen des Verkehrs und des Betriebes selbst festlegen.

Dadurch besteht die Gefahr von Dumpingangeboten, denen die Taxenunternehmer aufgrund der durch die Genehmigungsbehörde festgesetzten Beförderungsentgelte ohne Festlegung eines Mindestbeförderungsentgelts für Mietwagen nicht entgegentreten konnten.

Das Geschäftsmodell der Betreiber von Plattformen, die Mietwagenverkehr vermitteln, ist es, durch niedrige, von ihnen subventionierte Preise in relativ kurzer Zeit zahlreiche Kunden vom Taxen- auf den Mietwagenverkehr umzulenken. Dieser Effekt würde auch bei einzelnen Mietwagenunternehmern entstehen, wenn sie ein ähnliches Preismodell umsetzen würden, ohne mit einer Vermittlungsplattform zu kooperieren. Daher soll die Verfügung dazu dienen, für jeglichen Mietwagenverkehr in Heidelberg, unabhängig davon, ob plattformbasiert oder nicht, die Bildung von Dumpingpreisen zu unterbinden.

Ab dem Jahr 2023 ist eine massive Zunahme von Anträgen und Genehmigungen für den Mietwagenverkehr in Heidelberg festzustellen. Die entsprechenden Unternehmen kooperieren nach eigenen Angaben bei der Antragstellung für die Mietwagenerlaubnis dabei ganz oder überwiegend mit der Fa. UBER, über deren Vermittlungsplattform die Fahraufträge an sie vermittelt werden. Dies haben auch Betriebskontrollen bestätigt, bei denen die bei den Betrieben überprüften Aufzeichnungen aus der von UBER betriebenen Vermittlungsplattform heraus abgerufen wurden bzw. grundsätzlich abrufbar sind. In der Praxis zeigt sich somit, dass derzeit die Plattform von UBER in Heidelberg bzgl. der Dumpingpreis-Bildung bei Mietwagen einziger oder zumindest vorherrschender Marktteilnehmer ist.

Die Stadt Heidelberg hat eine Untersuchung in Auftrag gegeben, um die Auswirkungen der Zunahme des Mietwagenverkehrs auf den Gelegenheitsverkehr in Heidelberg zu beleuchten. Das

danach von der beauftragten Firma zu erstellende Gutachten sollte insbesondere die Preisgestaltung und die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Mietwagenunternehmen und die Auswirkungen auf den zum ÖPNV zählenden Taxenverkehr darlegen und beurteilen.

Die in diesem Rahmen erfolgte Untersuchung der in Heidelberg von Mietwagenunternehmen dem Fahrgast in Rechnung gestellten Entgelte hat gezeigt, dass diese im innerstädtischen Verkehr um ca. 38% unter denen Heidelberger Taxientgelte liegen, wobei die Entgelte von der Vermittlungsplattform vorgegeben werden. Die mit UBER kooperierenden Mietwagenunternehmer haben also tatsächlich keine eigene Preisgestaltungshoheit. Zum Ausgleich erhält der Mietwagenunternehmer eine Alimentierung, ohne die das Entgelt für den Fahrgast im innerstädtischen Verkehr rund 7,5% unter dem Taxitarif liegen würde.

Die Untersuchung bzw. das erstellte Gutachten zeigte somit, dass der extrem niedrige Preis nur durch die Alimentierung möglich ist. Dadurch wird auf den Verbraucher eine erhebliche Anziehungskraft der Nutzung der (über den Vermittler subventionierten) Mietwagen und zu Lasten des Taxenverkehrs, der wegen der Tarifbindung nicht reagieren kann, ausgeübt.

II. Rechtliche Würdigung

Zu Nummer 1 und Nummer 2:

Nach § 51a Absatz 1 PBefG kann die Genehmigungsbehörde zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen für den Verkehr mit Mietwagen, der in ihrem Bezirk betrieben wird, tarifbezogene Regelungen, insbesondere Mindestbeförderungsentgelte festlegen. Gemäß § 11 Absatz 1 PBefG in Verbindung mit § 1 Absatz 1 PBefZuVO ist die Stadt Heidelberg als untere Verwaltungsbehörde (§ 15 Absatz 1 Nummer 2 Landesverwaltungsgesetz) für die Festlegung tarifbezogener Regelungen in ihrem Bezirk zuständig.

Laut Gesetzesbegründung soll mit § 51a Absatz 1 PBefG sichergestellt werden, dass das „Level-Playing-Field“ der Verkehrsarten erhalten bleibt (vgl. BT-Drs. 19/26175, S. 53). Ziel ist es also, gleiche und faire Wettbewerbsbedingungen für alle Teilnehmer eines Marktes zu gewährleisten, um letztlich die Funktionsfähigkeit des zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zählenden Taxenverkehrs zu erhalten. Ein funktionierender ÖPNV ist wiederum ein wichtiges Gemeinschaftsgut, um allen Einwohnerinnen und Einwohnern von Heidelberg die Teilhabe am sozialen Leben und den Zugang zur Daseinsfürsorge zu ermöglichen.

Da der Stadt Heidelberg mit dem unter I. genannten Gutachten Erkenntnisse vorliegen, dass das oben genannte Level-Playing-Field der Verkehrsarten durch die subventionierten Preise der Mietwagen nicht mehr gegeben ist, macht sie im Rahmen ihres Ermessens von der Möglichkeit Gebrauch zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen die Chancengleichheit durch die Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten wiederherzustellen.

Die Mindestbeförderungsentgelte erstrecken sich auf sämtliche Mietwagen, die Fahrten vollständig innerhalb des Stadtgebiets Heidelberg durchführen. Dies erfasst auch auswärtig genehmigte Mietwagen, weil es ansonsten für die Unternehmer weiter möglich wäre, bei Fahrten innerhalb Heidelbergs die Preise zu unterschreiten.

Von den Mindestentgelten ausgenommen sind Fahrten, die nicht im Stadtgebiet Heidelberg beginnen oder enden. Grund für diese Beschränkung ist, dass bei Fahrten, die von außerhalb nach Heidelberg oder umgekehrt führen, das Level-Playing-Field bereits jetzt gegeben ist, da auch der Taxenverkehr hier nicht an tarifliche Vorgaben gebunden ist.

In § 51a Absatz 1 PBefG wird die Ausgestaltung der tarifbezogenen Regelungen für den Mietwagenverkehr nicht weiter ausgeführt. Im Verkehr mit Taxen berechnet sich der Fahrpreis über die Grundgebühr sowie einer Kombination aus Kilometer- und Zeitpreisen, ergänzt durch diverse Zuschläge. Die Stadt Heidelberg hat sich aufgrund der Zielsetzung, ein Level-Playing-Field zu begünstigen, entschlossen, die Höhe der festgesetzten Mindestbeförderungsentgelte an die Höhe der festgesetzten Beförderungsentgelte für den Verkehr mit Taxen anzulehnen. Es wurde hierbei berücksichtigt, dass sich die Kostenstrukturen in vielen Bereichen überschneiden bzw. stark ähneln (Fahrzeugkosten, Investitionskosten, Kraftstoffkosten, Personalkosten), jedoch in einigen Bereichen Unterschiede bestehen.

Auch für den Verkehr mit Mietwagen kann die Berechnungsmethode der Beförderungsentgelte aus einer Kombination von Grundgebühr, Kilometerpreis und dem Aufschlag von 5 % als Ausgleich für das bei Taxen entstehende Entgelt für die Wartezeit angewandt werden.

Für Mietwagen ist hierbei zunächst die Grundgebühr sowie der Kilometerpreis im Sinne des § 3 Absatz 1 und Absatz 2 TaxiEVO zugrunde zu legen. Soweit der nach § 30 BOKraft für Mietwagen vorgesehene Wegstreckenzähler vorhanden ist, ist dieser für die Berechnung des Kilometerpreises maßgeblich. Da § 43 BOKraft die Möglichkeit einer Ausnahmegenehmigung von der Anbringung eines Wegstreckenzählers zulässt, sind plattformvermittelte Mietwagen in aller Regel nicht mit einem solchen ausgestattet. In diesem Fall ist die für die Berechnung des Mindestentgelts zugrunde zu legende Fahrstrecke mittels eines gängigen Verfahrens (beispielsweise über eine App oder einen Routenplaner) zu ermitteln. Dabei ist bei der Berechnung des Fahrpreises die kürzeste Strecke zugrunde zu legen, auch wenn das Verfahren mehrere Routenvarianten anbietet.

Da bei Mietwagen zwar auch die Wartezeit einen Kostenfaktor darstellt, in der Regel aber keine technische Möglichkeit zur Erfassung der Wartezeiten vorhanden ist, wird als Ausgleich für das bei Taxen über den Taxameter ermittelte Entgelt für die Wartezeit (§ 3 Absatz 3 TaxiEVO) auf die Summe der ermittelten Grundgebühr und des Kilometerpreises zunächst ein Aufschlag von 5 % vorgenommen. Zur Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit der Mietwagenunternehmer wird der so ermittelte Betrag sodann wieder um 7,5 % reduziert.

In Kombination ergeben der Aufschlag für die Wartezeit (5 %) sowie der Abschlag zur Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit auf den sich so ergebenden Betrag (7,5 %) einen Abschlag von 2,875 % auf die Summe aus Grundgebühr und Kilometerpreis.

Sollte für den Verkehr mit Mietwagen zu bestimmten Zeiten oder auch allgemein höhere Beförderungsentgelte verlangt werden, liegt diese Entscheidung in diesen Fällen im Ermessen des einzelnen Unternehmers. Die dynamische Preisfindung von App-Vermittlungssystemen unterliegt hinsichtlich der Preisbildung oberhalb des Mindestentgelts keinen Restriktionen.

Die Festsetzung dieses Mindestentgelts ist verhältnismäßig, das heißt geeignet, erforderlich und angemessen.

Geeignetheit:

Die Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten für den Mietwagenverkehr in Höhe der für den Taxenverkehr geltenden Entgelte ist geeignet, den zum ÖPNV zählenden Taxenverkehr vor Preisdumping zu schützen und somit die Funktionsfähigkeit des ÖPNV zum Wohle der Allgemeinheit zu erhalten.

Erforderlichkeit:

Sie ist auch erforderlich, denn ohne dieses Instrument kann nicht wirksam verhindert werden, dass über nicht marktgerechte Dumpingpreise eine Verlagerung des Gelegenheitsverkehrs von Taxen auf Mietwagen in größerem Umfang weiter stattfindet oder noch zunimmt. Grund hierfür ist, dass für den Kunden der Fahrpreis das absolut entscheidende Kriterium für die Art der Nutzung bei vorherseh- und planbaren Fahrten ist. Denn für ihn spielt es keine Rolle, ob für den Taxen- und Mietwagenverkehr unterschiedliche Betriebsanforderungen und Ausführungsbestimmungen bei Transportaufträgen bestehen. Vielmehr erhält er beim Transport mit beiden Verkehrsarten die gleiche Leistung, weshalb es für ihn keinen Grund gibt, nicht auf ein deutlich günstigeres Angebot auszuweichen. Damit ist die Versuchung für Mietwagenunternehmen groß, die Taxitarife zu unterbieten, um Umsätze zu erzielen oder Kunden an sich zu binden, die bei der nächsten Fahrt wieder auf den Mietwagen zurückgreifen. Dies zeigt auch die vorliegende Untersuchung der Beförderungsentgelte im App-basierten Mietwagensegment, welche etwa 38% unter dem örtlichen Taxi-Tarif liegen. Die Mietwagenunternehmen werden wiederum durch dahinterstehende globale Konzerne, die über erhebliche Finanzmittel verfügen und offensichtlich bereit sind, diese insbesondere zu Beginn des jeweiligen Mietwagenverkehrs preissenkend und ohne Rücksicht auf sich dadurch für sie verringernde Gewinne einzusetzen, entschädigt/subventioniert, sodass hier von offensichtlichen Kampfpreisen zur Schwächung des Taxigewerbes als Konkurrent auszugehen ist. Verstärken dürfte sich dieser Effekt noch über die zunehmenden digitalen Angebote für Fahrdienste mit Mietwagen. Diese ermöglichen es dem Kunden, über den vielfach in Apps zur Verfügung gestellten Preisvergleich zu Taxientgelten auf den ersten Blick den Preisunterschied zu erkennen und diesen als ausschlaggebendes Kriterium bei ihrer Wahl des Transportmittels zugrunde zu legen.

Da das Taxigewerbe wegen der festgelegten Tarife niedrigere Preise nicht anbieten darf, liegt ein Ungleichgewicht der Marktteilnehmer vor, dass es mit der Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten zu unterbinden gilt. Dabei wird durch die Festsetzung eines Mindestbeförderungsentgelts unterhalb des Taxitarifs auch den unterschiedlichen Anforderungen an Taxen und Mietwagen Rechnung getragen und es dem Mietwagenverkehr gleichzeitig ermöglicht, wirtschaftlich handeln zu können.

Ein milderes, ebenso geeignetes Mittel ist nicht erkennbar.

Angemessenheit:

Bei der Angemessenheit sind die privaten Interessen der Mietwagenunternehmer mit den öffentlichen Interessen abzuwägen.

Die Interessen der Mietwagenunternehmer bestehen darin, möglichst hohe Umsätze durch eine maximale Abschöpfung des Kundenpotentials und somit eine hohe Zahl von Fahrten, also eine hohe Auslastung der Fahrzeuge zu erreichen. Die öffentlichen Interessen bestehen darin, den Taxenverkehr als Bestandteil des ÖPNV vor einem ruinösen Verdrängungswettbewerb zu schützen.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der ÖPNV als Bestandteil der Daseinsvorsorge und damit als besonders schützenswertes Gut nicht in seinem Bestand gefährdet sein darf. Dessen wirtschaftlicher Betrieb liegt im Interesse des Gemeinwohls und somit im öffentlichen Verkehrsinteresse. Da die Mietwagenunternehmer über die Festsetzung des Mindestentgelts nicht schlechter gestellt werden als der Taxenverkehr, bestehen gleiche Zugangschancen zur Bedienung des Gelegenheitsverkehrs. Somit bleibt es ihnen überlassen, sich am Markt, wie die Taxiunternehmer auch, mit nicht-monetären Aspekten, wie komfortable, saubere, zuverlässige Fahrzeuge, Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft des Fahrpersonals, Pünktlichkeit etc. zu etablieren und ausreichend Fahrten zu generieren. Zudem haben Sie weiterhin die Möglichkeit, sich bei Fahrten, die nicht vollständig im Stadtgebiet Heidelberg stattfinden, über eine entsprechende Preisgestaltung

Kunden zu erschließen und Umsätze zu generieren. Die Festsetzung von Mindestentgelten betrifft somit nur einen Teilbereich der Einnahmemöglichkeiten, so dass selbst dann, wenn Mietwagenunternehmer wegen der Konkurrenz zum Taxiverkehr weniger Fahrgäste befördern und Umsätze erzielen, als dies mit Dumpingpreisen möglich wäre, noch ausreichend wirtschaftliche Gestaltungsmöglichkeiten verbleiben, so dass die Festsetzung von Mindestentgelten für sie wirtschaftlich zumutbar ist. Zudem besteht die Gefahr, dass Mietwagenunternehmer, die zu niedrigeren Preisen fahren, wegen des zuletzt u.a. durch die Erhöhung des Mindestlohns und die gestiegenen Kraftstoffpreise erhöhten Kosten, sich nicht mehr ausreichend refinanzieren und geneigt sein können, betriebsnotwendige Wartungen zu unterlassen, den gesetzlichen Mindestlohn nicht mehr zu zahlen oder Abgaben nicht mehr oder nicht vollständig entrichten zu können. Auch zeigen durchgeführte Betriebskontrollen, dass Mietwagenunternehmer die ihnen obliegende Rückkehrpflicht nach Ausführung eines Beförderungsauftrags in großem Umfang missachten, was ebenfalls Ausfluss der, wegen des niedrigen Fahrpreises stark auf einen hohen Umsatz, also eine hohe Zahl an Beförderungsaufträgen, ausgerichteten Unternehmensstrategie sein dürfte. Auch dem wirkt das Mindestbeförderungsentgelt entgegen und schützt somit die öffentlichen Interessen an einer ordnungsgemäßen Ausübung dieser Verkehrsart und letztlich auch die Mietwagenunternehmer selbst.

Letztlich überwiegt auch das Interesse der Allgemeinheit, langfristig die Möglichkeit der Nutzung eines Taxis mit regulierten Preisen und einer Beförderungspflicht nutzen zu können, dem kurzfristigen monetären Nutzen des Einzelnen, der einen deutlich günstigeren Mietwagen nutzen möchte.

Die oben genannten Regelungen verhindern einen ruinösen Wettbewerb zwischen den beiden Mobilitätsformen und schaffen das vom Gesetzgeber mit diesem Instrument beabsichtigte Level-Playing-Field. Das Taxigewerbe ist Bestandteil des Öffentlichen Personennahverkehrs und der Daseinsvorsorge und somit ein besonders schützenswertes Gut. Er ist deshalb vor einer Abwanderung von Fahrgästen zum Mietwagenverkehr, als einem vergleichbaren Verkehrsmittel, zu schützen, welcher erkennbar das Ziel hat, über subventionierte und unter Ignoranz der wirtschaftlich eigentlich notwendigen Preise Marktanteile zu generieren und mittel- bis langfristig das Taxigewerbe zu verdrängen, um danach diese Verkehrsform weitgehend zu beherrschen. Dieses zu erwartende Szenario wäre zudem langfristig nachteilig für den Fahrgast und steht somit dem öffentlichen Verkehrsinteresse entgegen.

Deshalb liegt ein wirtschaftlicher Betrieb der unterschiedlichen Formen des Gelegenheitsverkehrs langfristig 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. Nach Abwägung der öffentlichen Interessen mit denjenigen der Mietwagenunternehmer überwiegen daher die öffentlichen Interessen.

Zu Nummer 3:

Nach § 80 Absatz 2 Satz 1 Nummer 4 VwGO kann die die sofortige Vollziehung im öffentlichen Interesse oder im überwiegenden Interesse eines Beteiligten von der Behörde, die den Verwaltungsakt erlassen oder über den Widerspruch zu entscheiden hat, besonders angeordnet wird.

Das von der Stadt Heidelberg in Auftrag gegebene Gutachten zeigt, dass in den letzten beiden Jahren eine massive Verlagerung des Gelegenheitsverkehrs vom Taxen- zum Mietwagenverkehr stattgefunden hat, die die Funktionalität des zum ÖPNV zählenden Taxiverkehrs massiv bedroht. Ohne die Anordnung der sofortigen Vollziehung wäre bei einem Widerspruch und einer Klage wegen der langwierigen, vermutlich über mehrere Jahre andauernden Verfahrensdauer

damit zu rechnen, dass das über die Subventionierung entstandene Preisgefälle über Jahre bestehen bleibt. Dem Taxenverkehr und damit dem ÖPNV droht damit ein Verdrängungswettbewerb, dem ohne sofortiges Einschreiten nicht erfolgreich begegnet werden kann. Er ist für viele, gerade auch ältere Menschen, die oftmals web-basierte Angebote nicht nutzen wollen oder können, unverzichtbar, um ihre persönlichen individuellen Mobilitätsinteressen befriedigen zu können. Außerdem bietet er mit der Möglichkeit, spontan am Taxistand oder durch Zuwinken eine Fahrt in Anspruch zu nehmen, eine Möglichkeit der Mobilität, die der Mietwagenverkehr nicht bieten kann. Es gilt daher, diesen Bestandteil des ÖPNV wirksam und kurzfristig vor einem ruinösen Wettbewerb zu schützen und es kann nicht abgewartet werden, bis die Rechtmäßigkeit dieser Verfügung in einem möglichen Gerichtsverfahren erst Jahre später bestätigt wird, da dann schon ein unwiederbringlicher Schaden bzw. Substanzverlust bei den Taxibetrieben eingetreten sein dürfte.

Die öffentlichen Interessen überwiegen daher gegenüber den Interessen der Mietwagenunternehmer an einem fortgesetzten Preisdumping. Dies gilt umso mehr, als das Mindestbeförderungsentgelt es den Mietwagenunternehmern ermöglicht, ihren Betrieb langfristig wirtschaftlich zu betreiben, ohne auf Subventionen, deren Fortbestand zudem ungewiss ist, angewiesen zu sein. Es schützt sie zudem davor, bei Wegfall der Subventionen aufgrund des dann entstehenden Kostendrucks gesetzliche Vorschriften zu umgehen oder zu missachten, um ihren Betrieb (überhaupt) weiterführen zu können.

Die sofortige Vollziehung der Nummern 1 und 2 dieser Verfügung ist daher im öffentlichen Interesse geboten.

Zu Nummer 4:

Nach § 61 Absatz 1 Nummer 4 PBefG handelt ordnungswidrig, wer vorsätzlich oder fahrlässig einer Rechtsvorschrift oder vollziehbaren schriftlichen Verfügung zuwiderhandelt, die auf Grund dieses Gesetzes oder auf Grund von Rechtsvorschriften, die auf diesem Gesetz beruhen, erlassen worden ist, soweit die Rechtsvorschrift und die vollziehbare schriftliche Verfügung ausdrücklich auf diese Vorschrift verweisen.

Der Verweis unter Nummer 4 der Verfügung ist somit erforderlich, um eine Zuwiderhandlung als Ordnungswidrigkeit verfolgen zu können.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe bei der Stadt Heidelberg (mit Sitz in Heidelberg) oder beim Regierungspräsidium Karlsruhe (mit Sitz in Karlsruhe) Widerspruch eingelegt werden.

Heidelberg, den 25.06.2025

gezeichnet: Michael Blum
Amtsleitung Ordnungsamt

