

**1. Änderung der
Allgemeinverfügung
der Stadt Essen
über die Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten für
den Verkehr mit Mietwagen innerhalb der Stadt Essen
vom 24. April 2026**

Aufgrund des § 51a des Personenförderungsgesetzes (PBefG) vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 7 Absatz 4 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 119) in Verbindung mit § 3 Nr. 1 der Verordnung über die Zuständigkeiten auf den Gebieten des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs und Eisenbahnwesens (ZustVO-ÖSPV-EW) vom 25.06.2015 (GV. NRW. S. 504) und § 1 Absatz 3 Ordnungsbehördengesetz vom 13.05.1980 (GV. NW S. 528), zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 10.12.2024 (GV. NRW. S. 1184), ändert die Stadt Essen als zuständige Verwaltungsbehörde die o.g. Allgemeinverfügung vom 13.10.2025 wie folgt (Anmerkung: geänderte Passagen in *kursiv*):

Allgemeinverfügung:

1. Für jede Beförderungsfahrt mit Mietwagen (§ 49 Absatz 4 PBefG), deren Start- und Zielpunkt innerhalb des Stadtgebiets Essen liegt, gelten die unter Nummer 2 festgelegten Mindestbeförderungsentgelte. Diese dürfen 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 Essen 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. Das Mindestbeförderungsentgelt kommt ferner nicht zur Anwendung, wenn der Beförderungsauftrag nachweislich mindestens eine Stunde vor Fahrtantritt bei dem Mietwagenunternehmen eingegangen ist.

2. Die Mindestbeförderungsentgelte errechnen sich aus dem Fahrpreis im Sinne des § 2 Absatz 1 Nr. 1.1 (Grundpreis) und 1.2 bis 1.4 (Kilometerpreis) *der Verordnung über* Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für die von der Stadt Essen als Genehmigungsbehörde zugelassenen Taxis (Taxitarif) vom 30. Juni 2008 in der jeweils aktuellen Fassung abzüglich eines Abschlags in Höhe von 7 Prozent, gerundet auf volle Cent-Beträge.

Dem Kilometerpreis im Sinne des § 2 Absatz 1 Nr. 1.2 bis 1.4 der Verordnung ist die laut dem *Wegstreckenzähler* gem. § 30 Absatz 1 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) zurückgelegte Fahrtstrecke zugrunde zu legen. Ist nach § 43 Absatz 1 BOKraft eine Ausnahme von der Anbringung eines Wegstreckenzählers genehmigt, so hat die Bemessung der Fahrtstrecke anhand eines gängigen Verfahrens (bei-

spielsweise über eine App oder einen Routenplaner) zu erfolgen, wobei die kürzeste Entfernung zugrunde zu legen ist.

Für die Berechnung sind nur innerhalb des Essener Stadtgebietes zurückgelegte Fahrtstrecken zu berücksichtigen. Streckenanteile, die bei der Fahrt außerhalb des Essener Stadtgebietes zurückgelegt wurden, bleiben unberücksichtigt. Die auf Essener Stadtgebiet zurückgelegten Streckenanteile einer Fahrt sind vor der Berechnung des Mindestbeförderungsentgeltes zu addieren.

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. Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig als Unternehmer ein Entgelt im Mietwagenverkehr berechnet, das unterhalb des in Ziffer 2 genannten Mindestbeförderungsentgeltes liegt. Vorsätzlich oder fahrlässig begangene Ordnungswidrigkeiten können nach § 61 Absatz 2 Alternative 2 PBefG mit einer Geldbuße bis zu 10.000 Euro geahndet werden, soweit sie nicht nach anderen Vorschriften mit Strafe bedroht sind.
5. Diese *Änderung der Allgemeinverfügung tritt zwei Wochen nach Bekanntgabe im Amtsblatt der Stadt Essen* 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 Essen 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 nur begrenzt selber entgegen treten können.

Das Geschäftsmodell der Betreiber von Plattformen, die Mietwagenverkehr vermitteln, besteht darin, 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 Essen, unabhängig davon, ob plattformbasiert oder nicht, die Bildung von Dumpingpreisen und damit eine Gefährdung des Personennahverkehrs zu unterbinden.

Ab dem Jahr 2023 ist eine massive Zunahme von Anträgen und Genehmigungen für den Mietwagenverkehr in Essen 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 Essen bzgl. der Dumpingpreis-Bildung bei Mietwagen vorherrschender Marktteilnehmer ist.

Die Stadt Essen hat eine Untersuchung in Auftrag gegeben, um die Auswirkungen der Zunahme des Mietwagenverkehrs auf den Gelegenheitsverkehr in Essen 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 Essen von Mietwagenunternehmen dem Fahrgast in Rechnung gestellten Entgelte hat gezeigt, dass diese im innerstädtischen Verkehr zwischen 28 und 43 % unter den Essener Taxientgelten liegen, wobei die Entgelte von der Vermittlungsplattform vorgegeben werden. Die mit UBER kooperierenden Mietwagenunternehmer haben also tatsächlich keine eigene Preisgestaltungshoheit. Die Untersuchung bzw. das erstellte Gutachten zeigt somit, dass der niedrige Preis keine Kostendeckung ermöglicht. Zum Ausgleich erhalten Essener Mietwagenunternehmer aber keine ausreichende Alimentierung durch die Plattform und werden so in die Schattenwirtschaft gedrängt. Kostendeckend wären hingegen Erlöse, die für den Fahrgast im innerstädtischen Verkehr rund 7 % unter dem Essener Taxitarif (brutto) liegen. Durch die niedrigen Preise wird auf den Verbraucher eine erhebliche Anziehungskraft der Nutzung der von Uber vermittelten Mietwagen und zu Lasten des Taxenverkehrs, der wegen der Tarifbindung selber nur begrenzt 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 § 3 Nr. 1 der Verordnung über die Zuständigkeiten auf den Gebieten des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs und Eisenbahnwesens (ZustVO-ÖSPV-EW) vom 25.06.2015 (GV. NRW. S. 504) ist die Stadt Essen als Verwaltungsbehörde 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. Bundestags-Drucksache 19/26175, S. 53). Ziel ist es also, gleiche und faire Wettbewerbsbedingungen für alle Teilnehmer eines Marktes zu gewährleisten, um letztlich die im allgemeinen Interesse stehende Funktionsfähigkeit des zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zählenden Taxenverkehrs zu erhalten. Ein funktionierender ÖPNV ist wiederum ein wichtiges Gemeinschaftsgut, um allen Einwohnerinnen und Einwohnern von Essen die Teilhabe am sozialen Leben und den Zugang zur Daseinsfürsorge zu ermöglichen.

Die Stadt Essen hat den Taxenverkehr über die erlassene Taxiordnung und den erlassenen Taxitarif mit u.a. einer Beförderungspflicht (§ 1 Abs. 3 Taxitarif), mit festgelegten Tarifen (§§ 2 ff. Taxitarif) und mit besonderen Beförderungsbedingungen wie z.B. Hilfestellung beim Ein- und Aussteigen sowie Ein- und Ausladen (§ 9 Taxitarif) als Bestandteil des ÖPNV ausgestaltet.

Da der Stadt Essen mit dem unter I. genannten Gutachten Erkenntnisse vorliegen, dass das oben genannte Level-Playing-Field der Verkehrsarten durch die von der Vermittlungsplattform vorgegebenen 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 innerhalb des Stadtgebiets Essen durchführen. Dies erfasst auch auswärtig genehmigte Mietwagen, weil es ansonsten für diese Unternehmer weiter möglich wäre, bei Fahrten innerhalb des Stadtgebietes Essen die Preise zu unterschreiten.

Von den Mindestentgelten ausgenommen sind Fahrten, die nicht im Stadtgebiet Essen beginnen oder enden. Grund für diese Beschränkung ist, dass bei Fahrten, die von außerhalb nach Essen oder umgekehrt führen, das Level-Playing-Field bereits jetzt gegeben ist, da auch der Taxenverkehr hier nicht an tarifliche Vorgaben gebunden ist. *Der Umstand, dass der für den Taxenverkehr geltende Pflichtfahrbereich nach § 1 Abs. 2 Taxitarif auch umliegende Kommunen erfasst, führt hierbei zu einer Begünstigung des Mietwagenverkehrs.*

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 Essen 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 und Kilometerpreis angewandt werden.

Für Mietwagen ist hierbei die Grundgebühr sowie der Kilometerpreis im Sinne des § 2 Absatz 1 Nr. 1.1 bis 1.4 *der Verordnung über Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für die von der Stadt Essen als Genehmigungsbehörde zugelassenen Taxis (Taxitarif) vom 30. Juni 2008 in der jeweils aktuellen Fassung zugrunde zu legen. Streckenanteile einer Fahrt, die außerhalb des Stadtgebietes der Stadt Essen zurückgelegt werden, bleiben bei der Berechnung unberücksichtigt. Die Streckenanteile einer Fahrt, die innerhalb des Essener Stadtgebietes zurückgelegt werden, sind vor Berechnung des Entgeltes zu addieren.*

Das Mindestbeförderungsentgelt orientiert sich an dem derzeit geltenden Grund- und Kilometerpreis gemäß der Taxitarifordnung. Dabei werden die Wartezeitbestandteile des Tarifs sowie die für Taxen obligatorischen Zuschläge nicht berechnet. Mietwagen werden insofern keine unverhältnismäßig restriktiven oder gegenüber dem Taxi besonders nachteiligen Vorgaben gemacht; vielmehr können sie regelmäßig immer noch günstiger Fahrten anbieten als Taxiunternehmen. Da nur der taxiähnliche Mietwagenverkehr von der Allgemeinverfügung betroffen ist, erscheint eine Orientierung am Taxitarif folgerichtig.

Die Stadt Essen folgt hier dem Vorschlag des Gutachters, der das Mindestbeförderungsentgelt für Mietwagen 7 % unterhalb des Taxitarif ansetzt *und macht sich die entsprechende Begründung und Herleitung zu eigen.*

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 wie oben dargelegt verhältnismäßig, das heißt geeignet, erforderlich und angemessen.

Geeignetheit:

Die Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten für den Mietwagenverkehr in Anlehnung an die 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 Taxitarif liegen. Die Mietwagenunternehmen werden wiederum durch dahinterstehende, *global agierende* 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 bzw. subventioniert, sodass hier von offensichtlichen Kampfpreisen zur Schwächung des Taxigewerbes und des ÖPNV 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, das 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. Insbesondere erscheint alleine die Einführung eines Tarifkorridors für das Taxigewerbe zur Erreichung eines „Level-Playing-Field“ der Verkehrsarten nicht ausreichend.

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. Die Festsetzung von Mindestentgelten in dem hier vorgesehen Umfang betrifft somit nur einen Teilbereich der Einnahmemöglichkeiten, so dass selbst dann, wenn Mietwagenunternehmer wegen der Konkurrenz zum Taxenverkehr 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 Unternehmensstrategie sein dürfte, trotz niedrigen Fahrpreises mit einer hohen Zahl an Beförderungsaufträgen einen hohen Umsatz zu erzielen. 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. Es 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 am Schutz des Öffentlichen Personennahverkehrs.

Es liegt hier auch kein Verstoß gegen höherrangiges Recht, insbesondere Art. 49 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union und den hierzu statuierten Vorgaben des Europäischen Gerichtshofes, vor. Denn es handelt es sich hier nicht um eine Marktzugangsregelung (wie z.B. bei der Erteilung einer Konzession) sondern nur um eine Berufsausübungsregelung, die nur einen beschränkten Teil der Berufsausübung betrifft und lokal begrenzt keine grenzüberschreitende Wirkung entfaltet. Die Regelung ist auch, wie oben dargestellt, aus zwingenden Gründen des Allgemeininteresses, hier zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen, erforderlich.

Zu Nummer 3:

Nach § 80 Absatz 2 Satz 1 Nummer 4 VwGO kann 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 werden.

Das von der Stadt Essen in Auftrag gegebene Gutachten und die Aktenlage zeigen, dass in den letzten beiden Jahren eine massive Verlagerung des Gelegenheitsverkehrs vom Taxen- zum Mietwagenverkehr stattgefunden hat, die die Funktionalität des zum ÖPNV zählenden Taxenverkehrs massiv bedroht. Ohne die Anordnung der sofortigen Vollziehung wäre bei einer Klage wegen der langwierigen, vermutlich über mehrere Jahre und über verschiedene Instanzen andauernden Verfahrensdauer damit zu rechnen, dass das vorhandene Preisgefälle über eine längere Zeit 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 Option, 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. Es kann nicht abgewartet werden, bis die Rechtmäßigkeit dieser Verfügung in einem möglicherweise langwierigen Gerichtsverfahren erst Jahre später bestätigt wird, da dann schon ein unwiederbringlicher Schaden bzw. Substanzverlust bei den Taxibetrieben eingetreten sein wird.

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 ebenfalls langfristig wirtschaftlich zu betreiben, ohne auf Subventionen von Plattformbetreibern, 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 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 Nr. 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.

Zu Nummer 5:

Das Inkrafttreten der Änderung zwei Wochen nach Bekanntgabe im Amtsblatt der Stadt Essen gibt den Mietwagenunternehmen ausreichend Zeit zur Umsetzung der Regelung.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Allgemeinverfügung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch eingelegt werden. Der Widerspruch ist bei der Stadt Essen, Amt für Straßen und Verkehr FB 66-5, Alfredstr. 163, 45131 Essen, zu erheben.

* * *

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) beim Zustandekommen dieser Allgemeinverfügung nach Ablauf von sechs Monaten seit dieser Bekanntmachung gemäß § 7 Abs. 6 GO NRW nicht mehr geltend gemacht werden kann, es sei denn

- a) eine vorgeschriebene Genehmigung fehlt,
- b) diese Allgemeinverfügung ist nicht ordnungsgemäß öffentlich bekannt gemacht worden,
- c) der Oberbürgermeister hat den Ratsbeschluss vorher beanstandet oder

- d) der Form- oder Verfahrensmangel ist gegenüber der Stadt Essen vorher gerügt und dabei die verletzte Rechtsvorschrift und die Tatsache bezeichnet worden, die den Mangel ergibt.

Die vorstehende Allgemeinverfügung sowie der Hinweis nach § 7 Abs. 6 GO NRW werden hiermit öffentlich bekannt gemacht.

Essen, den 24. April 2026

Der Oberbürgermeister
Thomas Kufen

Die Allgemeinverfügung mit der dazugehörigen Begründung kann bei der Verkehrsbehörde des Amtes für Straßen und Verkehr, Alfredstr. 163, 45131 Essen, eingesehen werden. Zur Terminvereinbarung melden Sie sich bitte im Sekretariat unter der Rufnummer 0201/8866501.