

**Kleine Anfrage
der Fraktion Die Linke vom 28.05.2026
und Mitteilung des Senats vom 07.07.2026**

Regulierung des Mietwagengewerbes in Bremen

Vorbemerkung der Fraktion:

Unternehmen aus dem Bereich der Plattformökonomie drängen seit einiger Zeit auch in Bremen vermehrt auf den Markt der Personenbeförderung.

Dadurch gerät das lokale Taxigewerbe zunehmend unter Druck. Gleichzeitig stehen Mietwagenunternehmen, die ihre Aufträge mithilfe von Apps wie Uber und Bolt vermittelt bekommen, immer wieder wegen schlechter Arbeitsbedingungen in der Kritik, so zuletzt im Fairwork-Bericht 2025.

Gleichzeitig gelten für das Taxigewerbe als Teil des öffentlichen Personennahverkehrs umfassende Regularien, die u.a. eine Beförderungspflicht umfassen und festgelegte Preise vorschreiben. Die Beförderungspreise bei den Plattform-Anbieter*innen sind hingegen sehr dynamisch, je nach Nachfragesituation können sie um ein Vielfaches über den regulierten Taxi-Preisen liegen oder diese relevant unterschreiten.

Darüber hinaus gibt es in Bremen im Verhältnis zu anderen deutschen Großstädten eine nicht unerhebliche Anzahl an Taxen, die in der Lage sind, auch mobilitätseingeschränkte Personen im Rollstuhl sitzend zu befördern. Ähnliche Angebote sucht man bei Anbietern wie Uber und Bolt bisher vergeblich.

Das Bundesverfassungsgericht stellte zur Frage des Wettbewerbs und der Regulierung im Markt der Personenförderung mit PKW schon 1989 grundlegend fest: „Wenn es den Mietwagenunternehmern erlaubt wäre, in völlig gleicher Weise wie Taxiunternehmer, jedoch ohne Tarifbindung und Kontrahierungszwang tätig zu werden, könnten sie durch Unterbietung des Taxitarifs die Wettbewerbsfähigkeit des Taxenverkehrs untergraben, ohne daß dieser sich dagegen durch flexible Gestaltung der Beförderungsentgelte wehren könnte (vgl. auch BVerfGE 65, 237 (247) = NVwZ 1984, 365). Auf längere Sicht könnte dies dazu führen, daß ein großer Teil der Taxiunternehmer zum Mietwagenverkehr übergeht, um nicht mehr an die Tarife gebunden zu sein. Die Festlegung der Taxitarife liegt im öffentlichen Interesse. Es besteht ein legitimes Bedürfnis danach, der Allgemeinheit mit dem Taxenverkehr ein Verkehrsmittel für individuelle Bedürfnisse zu einem festgelegten Tarif zur Verfügung zu stellen. Bereits diese Erwägungen reichen aus, um das Verbot des taxiähnlichen Bereitstellens von Mietwagen zu legitimieren.“ (BVerfG, Beschl. v. 14.11.1989 – 1 BvL 14/85)

Vor diesem Hintergrund haben diverse andere deutsche Großstädte bereits Versuche unternommen das Mietwagengewerbe stärker zu regulieren. Auch der Bundesgesetzgeber hat 2021 das Personenbeförderungsgesetz reformiert und den Kommunen in §51a

die Möglichkeiten zur Festlegung von Mindestbeförderungsentgelten für Mietwagenbetreiber*innen verankert.

Relevant ist in diesem Kontext darüber hinaus eine Entscheidung des Verwaltungsgerichts Ansbach vom 17. Februar 2026, mit der die Auskunftsrechte der Genehmigungsbehörde nach dem Personenbeförderungsgesetz gegenüber den Mietwagenunternehmer*innen gestärkt wurden und somit die Überwachung der Einhaltung der bestehenden Regelungen durch die Verkehrsbehörden vereinfacht wird.

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung ist Genehmigungsbehörde für den Taxen- und Mietwagenverkehr in der Stadtgemeinde Bremen. Die Genehmigungen für Taxen und Mietwagen in der Stadtgemeinde Bremerhaven werden vom Magistrat der Stadt Bremerhaven erteilt. Soweit in den nachfolgenden Fragen von „Bremen“ die Rede ist, beziehen sich die Antworten auf die Stadtgemeinde Bremen.

1. Welche Bedeutung misst der Senat dem Taxigewerbe als Teil des öffentlichen Personennahverkehrs und der öffentlichen Daseinsvorsorge in Bremen bei?

Das Taxigewerbe wird als essenzieller Teil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und der Daseinsvorsorge angesehen.

2. Wie viele Taxikonzessionen sind in Bremen aktuell ausgestellt und wie hat sich diese Zahl in den vergangenen fünf Jahren entwickelt? (bitte getrennt nach Jahren aufschlüsseln)

Jahr (jeweils Stand 31.12.)	Zahl der genehmigten Taxen
2021	441
2022	441
2023	439
2024	438
2025	456
01.06.2026	423

3. Wie viele Genehmigungen für den Mietwagenverkehr sind in Bremen aktuell erteilt und wie hat sich die Zahl in den vergangenen fünf Jahren entwickelt? (bitte nach Jahren getrennt aufschlüsseln)

Jahr (jeweils Stand 31.12.)	Zahl der genehmigten Mietwagen
2021	143
2022	140
2023	108
2024	152
2025	375
01.06.2026	459

4. Wie viele dieser Mietwagengenehmigungen entfallen auf Unternehmen, deren Aufträge ganz oder überwiegend über Vermittlungsplattformen abgewickelt werden?

Mit Stand vom 01.06.2026 werden in der Stadtgemeinde Bremen **334** Mietwagen für plattformvermittelte Fahrten eingesetzt.

5. Wie viele rollstuhlgerechte Taxen sind in Bremen und Bremerhaven aktuell im Einsatz, und wie bewertet der Senat die Versorgungslage für mobilitätseingeschränkte Personen?

In der Stadtgemeinde Bremen gibt es per 01.06.2026 **47** Taxen, die Rollstuhlsitzendbeförderung anbieten. Auf alle in der Stadtgemeinde Bremen genehmigten Taxen bezogen ergibt sich eine Quote von 11 %. In Bremerhaven gibt es 102 genehmigte Taxen, davon **15** Taxen mit der Möglichkeit der Rollstuhlsitzendbeförderung. Die Quote für Bremerhaven beträgt 15%. Damit ist das Bundesland Bremen gut aufgestellt. Die Quote ist im Vergleich zu anderen Städten hoch. Berlin hatte 2025 nach einem Bericht des Senders Rundfunk Berlin-Brandenburg (RBB) eine Quote von 2,6 % Inklusionstaxen. In Hamburg liegt die Quote bei 2,4 %.

6. Sind dem Senat Angebote von Mietwagenunternehmen bzw. Vermittlungsplattformen in Bremen bekannt, die eine Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen im Rollstuhl sitzend ermöglichen?

Dem Senat sind in der Stadtgemeinde Bremen keine Mietwagenunternehmen bekannt, die Rollstuhlsitzendbeförderung anbieten.

7. Welche Bedeutung misst der Senat der flächendeckenden Verfügbarkeit barrierefreier Beförderung als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge bei?

Der Senat betrachtet die flächendeckende Verfügbarkeit barrierefreier Beförderungsmöglichkeiten als einen zentralen Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge, da sie die gleichberechtigte Teilhabe aller Bürgerinnen und Bürger am gesellschaftlichen Leben sicherstellt. Daher sind alle BSAG-Linienfahrzeuge Niederflurfahrzeuge. Alle Busse besitzen eine Kneelingfunktion (Absenkung). Um unter Berücksichtigung der vorhandenen Haltestelleninfrastruktur den Fahrgästen mit Rollstuhl einen barrierefreien Einstieg zu ermöglichen, besitzen alle Linienfahrzeuge eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe.

8. Welche Bedeutung misst der Senat der Entscheidung des VG Ansbach vom 17. Februar 2026 zur Stärkung der Auskunftsrechte der Genehmigungsbehörde gegenüber Mietwagenunternehmer*innen bei?

Der Senat wertet die Entscheidung des Verwaltungsgerichts Ansbach vom 17. Februar 2026 (Az. AN 10 S 25.2871) als wichtiges Instrument zur rechtlichen Stärkung der Genehmigungsbehörden. Das Urteil bestätigt, dass Genehmigungsbehörden von Mietwagenunternehmen anlasslose, verhältnismäßige Datenerhebungen (z. B. durch Erhebungsbögen) zur Überwachung und Entscheidungsvorbereitung einfordern dürfen, ohne dass die Auskunft mit Verweis auf Geschäftsgeheimnisse oder Datenschutz nach der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) verweigert werden kann.

9. Wie steht der Senat grundsätzlich zu einer stärkeren Regulierung des Mietwagengewerbes in Bremen?

Der Senat ist der Auffassung, dass die bestehenden Wettbewerbsverzerrungen zugunsten des Mietwagengewerbes gegenüber dem Taxenmarkt ausgeglichen werden müssen, um die Daseinsvorsorge auch weiterhin sicherstellen zu können.

10. Welche Änderungen am Personenbeförderungsgesetz hält der Senat zur wirksamen Regulierung des plattformvermittelten Mietwagenverkehrs für erforderlich?

Zur effektiven Regulierung des plattformvermittelten Mietwagenverkehrs sind vor allem digitale Transparenz und die Schließung von Kontrolllücken erforderlich. Eine verpflichtende Datenübermittlung von Plattformvermittlern an die Genehmigungsbehörden und die Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen gegenüber dem klassischen Taxigewerbe bilden die Basis. Plattformvermittler sollten zusätzlich der behördlichen Kontrolle unterstellt werden. Ausnahmegenehmigungen zur Befreiung von der Pflicht einen Mietwagen mit einem Wegstreckenzähler auszustatten, sollten für Plattformvermittelte Mietwagen nicht mehr ausgestellt

werden dürfen. Ein öffentliches Konzessionsregister, angelehnt an die Verkehrsunternehmensdatei (VUDat) würde für mehr Transparenz sorgen und dazu beitragen, zu verhindern, dass Mietwagenunternehmen ohne Lizenz auf dem Markt agieren.

11. Welche Initiativen hat der Senat auf Bundesratsebene hierzu ergriffen oder plant er zu ergreifen?

Bislang wurden keine Maßnahmen auf Bundesratsebene ergriffen. Aktuell sind auch keine Initiativen geplant. Die aktuelle Problematik ist aber Gegenstand der Erörterung entsprechender Fachgremien des Bundes mit den Ländern, hier wird gemeinsam an tragfähigen, durchsetzbaren und rechtskonformen Lösungen gearbeitet.

12. Wie bewertet der Senat das Mindestbeförderungsentgelt als Instrument zum Schutz des Taxigewerbes und eines fairen Wettbewerbs zwischen Taxen und Mietwagenangeboten?

Der Senat bewertet das Mindestbeförderungsentgelt (MBE) als wichtiges Instrument zur Wiederherstellung fairer Wettbewerbsbedingungen ("Level Playing Field") zwischen dem Taxigewerbe und plattformvermittelten Mietwagen. Es soll Preisdumping verhindern, die Existenz des Taxenmarktes sichern und einen ruinösen Wettbewerb zulasten des Taxiverkehrs und zulasten der FahrerInnen in beiden Bereichen unterbinden.

Beschlussempfehlung:

Die Stadtbürgerschaft nimmt von der Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage Kenntnis.