

Telefon: 0 233 - 45160  
Telefax: 0 233 - 45174

**Kreisverwaltungsreferat**  
Hauptabteilung III  
Gewerbeangelegenheiten  
Gewerblicher Kraftverkehr  
KVR-III/23

**Neuerlass der Verordnung der Landeshauptstadt München über Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für den Verkehr mit Taxen (Taxitarifordnung)  
Taxigewerbe in München sichern**

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01941**

Anlagen:

Anlage 1: Qualitätsstandards des Münchner Taxigewerbes

Anlage 2: Verordnung der Landeshauptstadt München über Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für den Verkehr mit Taxen (Taxitarifordnung)

**Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 27.01.2021**

Öffentliche Sitzung

**Inhaltsverzeichnis**

<b>I. Vortrag des Referenten.....</b>	<b>3</b>
1. Anlass.....	3
1.1 Modernisierung des Taxitarifs.....	3
1.2 Einführung einer Annahmepflicht für Kredit- und Debitkarten.....	3
2. Fahrgastbefragung.....	3
2.1 Nutzergruppe der Vielfahrer*innen.....	4
2.1.1 Zahlungsverhalten der Vielfahrer*innen.....	4
2.1.2 Tarifzufriedenheit der Vielfahrer*innen.....	5
2.1.3 Zufriedenheit der Vielfahrer*innen mit Service und Qualität.....	5
2.1.4 Mobilitätseingeschränkte Vielfahrer*innen.....	5
2.2 Befragung von Nicht-Nutzern.....	6
2.2.1 Zahlungsverhalten der Wenignutzer*innen.....	6
2.2.2 Anreize für eine häufigere Nutzung des Taxis.....	7
2.2.3 Mobilitätseingeschränkte Wenignutzer*innen.....	7
2.3 Fazit.....	7
3. Aktuelle Situation zur Akzeptanz von unbaren Zahlungsmitteln.....	7
3.1 Situation in anderen deutschen Städten.....	10
3.2 Einführung der Kartenzahlungspflicht.....	11
4.1 Maßnahmen des KVR zur Förderung der Servicequalität.....	11
4.2 Maßnahmen des Taxigewerbes zur Förderung der Servicequalität.....	12

4.3 Neue Qualitätsstandards und Maßnahmen.....	16
4.3.1 Modernisierung des Taxitarifs.....	16
4.3.2 Anpassung der Schwerpunkte in der Aufsicht.....	16
4.3.3 Neue Qualitätsstandards des Taxigewerbes.....	18
5. Modernisierung des Taxitarifs.....	18
5.1 Anpassung des Pflichtfahrgebiets.....	18
5.2 Vereinfachung der Tarifstruktur.....	19
5.2.1 Zuschlagsregelung - Grundgebühr.....	19
5.2.2 Kilometerstaffelung.....	20
5.2.3 Festpreisregelungen.....	20
6. Abstimmung Referate / Fachstellen.....	21
6.1 Abstimmung Direktorium - Rechtsabteilung.....	21
6.2 Landratsämter München, Erding und Freising.....	21
6.3 Anhörung der Bezirksausschüsse.....	21
7. Unterrichtung der Korreferentin und des Verwaltungsbeirates.....	21
8. Beschlussvollzugskontrolle.....	21
<b>II. Antrag des Referenten.....</b>	<b>22</b>
<b>III. Beschluss.....</b>	<b>22</b>

## I. Vortrag des Referenten

Aufgrund der derzeitigen COVID-19 Pandemielage sind im Januar 2021 keine Ausschusssitzungen (mit Ausnahme der Sitzungen des Kinder- und Jugendhilfeausschusses) anberaumt. Eine Vorberatung bzw. Beschlussfassung im eigentlich zuständigen Ausschuss konnte deshalb nicht erfolgen. Selbst wenn ein bestimmtes Sachgebiet einem beschließenden Ausschuss durch Geschäftsordnungsbestimmung übertragen worden ist, kann die Vollversammlung die Beschlussfassung in einer bestimmten Angelegenheit jederzeit an sich ziehen. Da noch im Januar 2021 eine Entscheidung zu treffen ist, wird die Angelegenheit unmittelbar in die heutige Vollversammlung eingebracht.

### 1. Anlass

Am 21.01.2020 beschloss der Kreisverwaltungs Ausschuss die Evaluierung der Taxitarifordnung mit der Zielsetzung, im Taxigewerbe eine Pflicht zur Annahme von Debit- und Kreditkarten zu etablieren (Vorlagen-Nr.:14-20 / V 16986).

Zudem sollten mit den führenden Interessenvertretungen des Münchner Taxigewerbes Qualitätsstandards für Münchner Taxis entwickelt und der Taxikommission vorgestellt werden.

#### 1.1 Modernisierung des Taxitarifs

Mit Schreiben vom 30.09.2020 (eingegangen am 05.10.2020) beantragten der Taxiverband München – Fachverband von Unternehmen für den Personenverkehr (TVM), der Landesverband Bayerischer Taxi- und Mietwagen-Unternehmen e.V. (Landesverband), die Taxi-München eG sowie die IsarFunk Taxizentrale GmbH & Co. KG (Isarfunk) die Änderung der Taxitarifordnung (Anlage 2).

#### 1.2 Einführung einer Annahmepflicht für Kredit- und Debitkarten

Im Rahmen der Sachbehandlung der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16986 beauftragte die Vollversammlung des Münchner Stadtrats das Kreisverwaltungsreferat eine Pflicht zur Annahme von Kredit- und Debitkarten einzuführen.

### 2. Fahrgastbefragung

Am 17. September 2020 ging eine vom Kreisverwaltungsreferat initiierte Bürgerbefragung online. Medial begleitet wurde die Befragung durch städtische social media Auftritte und einer Mitteilung in der Rathaus Umschau. Durch Letzteres konnte auch das Interesse privater Medien geweckt werden. Der Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München wurde ebenfalls gebeten, die Befragung gegenüber Menschen mit Behinderung bekannt zu machen, so dass

auch deren Belange ausreichend berücksichtigt werden können. Auch die Vertreter des Taxigewerbes bewarben die Befragung aktiv. Planmäßig endete die Befragung am 9. Oktober 2020.

Die Auswertung der Befragung erfolgte durch das bei der Planung und Durchführung mitwirkende Statistische Amt.

Insgesamt beteiligten sich 3622 Personen an der Fahrgastbefragung.

## 2.1 Nutzergruppe der Vielfahrer\*innen

Alle Personen, die das Taxi mehr als einmal im Jahr nutzen, gelten als Vielnutzer\*innen. Diese Gruppe von 3115 Personen macht 86 % aller Befragten aus.

Die 3 häufigsten Gründe für die Nutzung von Taxis sind in dieser Gruppe:

1. Die Wartezeit oder Fahrtzeit mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln dauert zu lange. (46,2 %)
2. Das Taxi bedeutet besseren Komfort. (47,3 %)
3. Das Ziel ist mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln (zum Beispiel Bus, Tram, S-Bahn) nicht gut zu erreichen. (34,7 %)

Die Bestellung des Taxis erfolgt am häufigsten durch einen Anruf in einer Zentrale oder durch die Nutzung einer App.

### 2.1.1 Zahlungsverhalten der Vielfahrer\*innen

Auf die Frage, welche Zahlungsmittel in einem Taxi immer angenommen werden sollten, ergab sich folgendes Bild:

	Ausgewählt		Nicht ausgewählt		Gesamt	
	Befragte	%	Befragte	%	Befragte	%
Barzahlung	2199	70,6	916	29,4	3115	100,0
Kreditkarte/Debitkarte	2254	72,4	861	27,6	3115	100,0
Über Bestellapp	933	30,0	2182	70,0	3115	100,0
Paypal	910	29,2	2205	70,8	3115	100,0
Sonstiges	87	2,8	3028	97,2	3115	100,0

Die am häufigsten genannte Zahlungsmöglichkeit bei den sonstigen Nennungen sind Applepay und Googlepay.

### **2.1.2 Tarifzufriedenheit der Vielfahrer\*innen**

Der Taxitarif ist für diese Personengruppe überwiegend fair (63,8 %). Für 1 % ist er zu billig und 35,1 % empfinden ihn als zu teuer. Während 38,4 % der Befragten angaben, dass der Taxitarif transparent und leicht verständlich sei, vertraten 21,7 % die gegenteilige Meinung. Insgesamt 39,9 % gaben an, dass sie dies nicht beurteilen könnten.

Den Gepäckzuschlag, den Zuschlag für ein Großraumtaxi oder für die Bestellung eines Kombis halten in etwa die Hälfte der Befragten für zeitgemäß und angemessen. Die andere Hälfte vertrat die gegenteilige Meinung.

Der Zuschlag für die Mitnahme von Tieren wird von 71,1 % als zeitgemäß und angemessen betrachtet. Während 69,9 % angaben, sie würden das Taxi nicht häufiger nutzen, wenn es die Zuschläge nicht gäbe, vertraten 30,1 % die Meinung, sie würden bei einem Wegfall der Zuschläge häufiger mit dem Taxi fahren.

### **2.1.3 Zufriedenheit der Vielfahrer\*innen mit Service und Qualität**

Die Freundlichkeit des Fahrpersonals bestätigen 92,4 % der Befragten. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei der Hilfsbereitschaft, die 89,5 % positiv bewerteten. Die Fahrzeuge wurden innen von 94,8 % und außen von 96 % als sehr sauber beziehungsweise als eher sauber und von 95,4 % als bequem bezeichnet.

Von 92,8 % der Befragten wird die Servicequalität als sehr gut oder eher gut beurteilt.

### **2.1.4 Mobilitätseingeschränkte Vielfahrer\*innen**

Der Anteil an Menschen mit Mobilitätseinschränkungen lag in dieser Nutzergruppe bei 14,1 %. Die Frage ob es genug Taxis gibt, die Menschen im Rollstuhl oder im Elektrorollstuhl benutzen können (sogenannte Inklusionstaxis) konnten 73,9 % nicht beurteilen. Als ausreichend bezeichneten 15,4 % das vorhandene Angebot. Als unzureichend sahen es 10,7 % der Befragten an. Lässt man die Personen außen vor, welche die Frage nicht beurteilen konnten, sind 58,9 % der Meinung, dass es kein ausreichendes Angebot an Inklusionstaxis gibt. Der Rest von 41,1 % ist der Meinung, es gibt schon genug solcher Fahrzeuge.

Die Gruppe der mobilitätseingeschränkten Menschen konnte zudem angeben, was sie bei der Taxinutzung vermissen. Am häufigsten wurde genannt, dass geeignete Fahrzeuge vorgehalten werden sollten. Der Wunsch nach einer spontanen Mobilität sowie einer höheren Hilfsbereitschaft und Verständnis für

die Situation der mobilitätseingeschränkten Personen sind weitere häufig genannte Aspekte.

## 2.2 Befragung von Nicht-Nutzern

Der Anteil aller Personen, die das Taxi weniger als einmal im Jahr oder nie nutzen, gelten als Wenignutzer\*innen. Diese Gruppe von 507 Personen macht 14 % aller Befragten aus. Als häufigste Gründe für die Nutzung der Taxis gaben die Wenignutzer\*innen folgendes an:

1. Fahrten nach Hause (72,4 %)
2. Berufliche Fahrten (47,7 %)
3. Zu einem Event/ins Theater/ in die Oper (36,5 %)

Überwiegend gab die Nutzergruppe an, dass sie das Taxi nicht beziehungsweise nicht häufiger nutzen, da es zu umweltschädlich sei. Zudem sei das Taxi zu teuer. Die Befragten hatten auch die Möglichkeit, Rückmeldungen als Freitexte zu formulieren. Hierbei ergaben sich weitere Aspekte. Die Top 3 dieser Auswertung sind:

1. Bevorzuge ÖPNV oder Monatskarte ist vorhanden (30,32 %)
2. Kein oder nur ausnahmsweiser Bedarf (21,72 %)
3. Eigenes motorisiertes Fahrzeug (20,36 %)

### 2.2.1 Zahlungsverhalten der Wenignutzer\*innen

Die im Taxi angebotenen Zahlungsmöglichkeiten beurteilen 62,0 % der Studienteilnehmer\*innen als ausreichend. Für nicht ausreichend hielten 12,7 % der Personen die Zahlungsmöglichkeiten und 25,3 % konnten dies nicht beurteilen. Auf die Frage, welche Zahlungsmittel in einem Taxi immer angeboten werden sollten, ergab sich folgendes Bild:

	Ausgewählt		Nicht ausgewählt		Gesamt	
	Befragte	%	Befragte	%	Befragte	%
Barbezahlung	397	78,3	110	21,7	507	100,0
Kreditkarte/Debitkarte	345	68,0	162	32	507	100,0
Über Bestellapp	169	33,3	338	66,7	507	100,0
Paypal	154	30,4	353	69,6	507	100,0
Voucher/Gutschein (Frauennachttaxi)	77	15,2	430	84,8	507	100,0

Sonstiges	19	3,7	488	96,3	507	100,0
-----------	----	-----	-----	------	-----	-------

Die am häufigsten genannte Zahlungsmöglichkeit bei den sonstigen Nennungen sind Applepay, Googlepay und Debitkarten.

### **2.2.2 Anreize für eine häufigere Nutzung des Taxis**

Die Befragten konnten frei formulieren, unter welchen Voraussetzungen diese das Taxi künftig häufiger nutzen würden. Die Rückmeldungen wurden gruppiert und führen zu der Erkenntnis, dass eine häufigere Nutzung bei folgenden Änderungen anzunehmen wäre:

1. Das Taxifahren wird günstiger (49,04 %)
2. Wenn eine Krankheit Anlass hierfür bietet (4,98 %)
3. Wenn das Taxi den ÖPNV ergänzt oder verdichtet (4,6 %)
4. Wenn mehr umweltfreundlichere Fahrzeuge eingesetzt werden (4,21 %)
5. Wenn der Fahrpreis vor Fahrtantritt bekannt wäre oder es Festpreise geben würde (3,83 %)
6. Wenn das Fahrpersonal besser ausgebildet wäre (Sprachkenntnisse, Ortskunde, Service) (3,45 %)
7. Wenn das Taxi barrierefrei wäre und eine spontane Mobilität bei Behinderung gewährleisten würde (2,68 %)

### **2.2.3 Mobilitätseingeschränkte Wenignutzer\*innen**

Der Anteil an Menschen mit Mobilitätseinschränkungen lag in dieser Nutzergruppe bei 5,6%. Die Frage, ob es genug Taxis gibt, die Menschen im Rollstuhl oder im Elektrorollstuhl benutzen können konnten 64,3 % nicht beurteilen. Als ausreichend bezeichneten 10,7 % das vorhandene Angebot. Als unzureichend sahen es 25,0 % der Befragten an. Die Befragten konnten zudem angeben, was sie bei der Taxinutzung vermissen. Hier wurde genannt, dass es nicht genug günstige Fahrdienste gibt, welche auch mit Rollstuhl genutzt werden können.

### **2.3 Fazit**

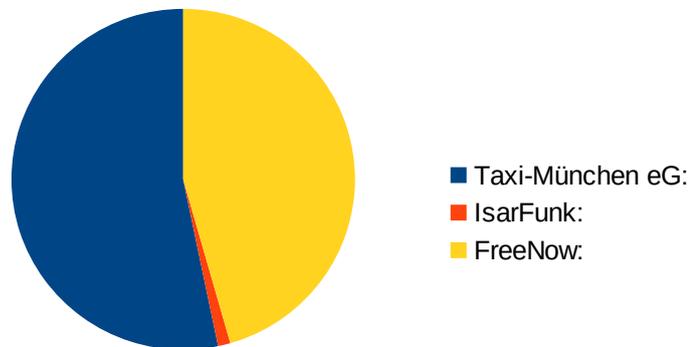
Grundsätzlich sind keine nennenswerten Defizite im Hinblick auf die Zahlungsmöglichkeiten oder auf die Servicequalität im Taxiverkehr zu beklagen. Das Kreisverwaltungsreferat wird die umfangreichen Ergebnisse jedoch umfassend auswerten und bei allen weiteren Schritten entsprechend berücksichtigen. So liefern die Daten insbesondere wichtige Erkenntnisse im Hinblick auf die Einfüh-

zung einheitlicher Qualitätsstandards, die durch das Taxigewerbe eingeführt werden sollen. Erste Erkenntnisse konnten so im Folgenden bereits berücksichtigt werden.

### 3. Aktuelle Situation zur Akzeptanz von unbaren Zahlungsmitteln

Die zum Zeitpunkt der Untersuchung im KVR registrierten 1675 Taxiunternehmen verfügten über 3324 konzessionierte Fahrzeuge. Um festzustellen inwiefern für diese Fahrzeuge bereits aufgrund privatrechtlicher Regelungen Verpflichtungen zur Akzeptanz von Debit- und Kreditkarten besteht, wurden Erhebungen bei den am Münchner Markt etablierten Auftragsvermittlern durchgeführt. Bei den nachfolgenden Zahlen ist darauf hinzuweisen, dass einzelne Fahrzeuge jeweils auch bei mehreren Vermittlungsdiensten angeschlossen sein können. Es werden nur die Datenfunk-Nutzer\*innen berücksichtigt.

Taxi-München eG:	2293
IsarFunk:	650
FreeNow:	1962



Bei den sonst bekannten Dienstleistungsplattformen taxi-deutschland.net und taxi.eu handelt es sich um Dienste, welche den einzelnen Bestellauftrag nicht unmittelbar zwischen Fahrgast und Taxifahrer vermitteln. So abgesetzte Bestellungen gehen an die jeweils angeschlossenen Funkzentralen. In der Landeshauptstadt München also an die Taxi-München eG bzw. den IsarFunk. Auch über die App der Firma Sixt können Taxifahrten bestellt werden. Die Vermittlung dieser Aufträge erfolgt ebenfalls nach dem vorgenannten Prinzip.

Aus Gründen des Datenschutzes war es nicht möglich, zu ermitteln, wie viele Taxiunternehmer gleichzeitig bei mehr als einer der Vermittlungsdienste (Taxi-München eG, IsarFunk, Free-Now) angeschlossen sind.

Zu den Kartenzahlungsangeboten teilte die Taxi-München eG mit, dass diese ihren Mitgliedern ein Kreditkarten-Terminal anbietet. Zudem können die Taxiunternehmen auch eigene Kartenzahlungssysteme verwenden. Alle 2293 am Datenfunk teilnehmenden Taxiunternehmen sind jedoch auch zur Akzeptanz von Kredit-/Debitkarten verpflichtet.

Bei IsarFunk mussten alle angeschlossenen Taxiunternehmen bis vor ca. einem Jahr einen Gerätesatz (Datenfunksystem, Schnittstellenbox und Kartenterminal mit Drucker) käuflich erwerben. Deshalb sind nach Angaben des IsarFunk dort über 90 % der Fahrzeugflotte auch mit Kartenterminals ausgestattet. Seit ca. einem Jahr ist die Teilnahme an der Funkvermittlung bei IsarFunk auch mit dem eigenen Smartphone möglich, auf dem eine sog. Fahrerapp als Vermittlungssystem läuft, welche von IsarFunk zur Verfügung gestellt wird. Die obligatorische Kartenakzeptanz ist bei diesen Teilnehmern durch eigene Systeme wie iZettle o.ä. gewährleistet.

Nutzer\*innen von Free-Now steht neben der Kartenzahlung (In-App) auch die Barzahlung zur Verfügung. Den Anteil der In-App-Bezahlung beziffert Free-Now auf 78% der ausgeführten Fahrten.

Schon hierdurch wird deutlich, dass es primär nicht an der Ausstattung der Fahrzeuge mit der notwendigen Hard- und Software mangelt, sondern die Bereitschaft zur Annahme solcher unbaren Zahlungsmittel durch das Fahrpersonal in Frage zu stehen scheint. Dies wird gelegentlich auch in den Freitexten in der durchgeführten Befragung der Fahrgäste genannt und validiert diese Annahme.

Sofern sich die Akzeptanz von Karten allein aus der Bezahlungsmöglichkeit in einer Vermittlungsapp (z.B. Free Now) ergibt, wird diese durch telefonische Bestellungen oder einem Zustieg auf Straßen und Taxistandplätzen ausgehebelt, da solche Aufträge nicht über diese Applikation generiert sowie erfasst wurden und auch nicht auf diesem Weg abgerechnet werden können.

In diesen Fällen müssten die Taxiunternehmen weitere als allgemein üblich zu bezeichnende Abrechnungssysteme in den Fahrzeugen anbieten.

Wenigstens 2293 der 3324 Taxis verfügen demnach über eine Möglichkeit, Kredit-/Debitkarten zu akzeptieren. Dies entspricht 69 % aller in der Landeshauptstadt München zugelassenen Taxis. Da ein Datenabgleich aus Gründen des Datenschutzes nicht möglich war, kann ein exakter Wert zur tatsächlichen Ausstattung von Taxis mit Kartenabrechnungssystemen nicht bestimmt werden. Die Verfügbarkeitsquote von 69 % dürfte jedoch deutlich überschritten werden.

Sowohl der TVM als auch die Taxi-München eG schätzen, dass ca. 90 % aller Fahrzeuge Kartenzahlungen anbieten. Aufgrund der vertraglichen Regelungen zwischen dem IsarFunk und den sich am Flughafen bereithaltenden Fahrzeuge ergibt sich hieraus die Pflicht zur Annahme von Kartenzahlungen. Der TVM be-

richtet hierzu, dass er den Vorsitz des Sanktionsausschusses am Flughafen führt, der sich mit der Einhaltung der Regeln auseinandersetzt. Aus dieser Tätigkeit heraus sei zu sagen, dass statistisch gesehen etwa 10 % der behandelten Fälle Verstöße gegen die Kreditkartenregelungen seien. Hier würden defekte Geräte oder Funkstörungen allerdings meist als Argument für eine versuchte Ablehnung ungeliebter Fahrten verwendet. Die Meldungen kämen überwiegend von Kollegen. Beschwerden von Kunden lägen im Bereich von 5 %. Bei Fahrten mit entsprechender Länge würden die Geräte immer funktionieren. Der Sanktionsausschuss ahnde derartige Verstöße ziemlich unerbittlich, so dass die Zahl der Verstöße auch langsam sinke.

Beim Kreisverwaltungsreferat gingen 2019 nur 3 Beschwerden über die Nichtverfügbarkeit von Kartenzahlungen ein. In 2020 liegt noch keine Beschwerde hierüber vor.

Die geringe Anzahl an Fahrgastbeschwerden untermauert die Erkenntnis, dass die grundsätzliche Verfügbarkeit von Kartenzahlungen im Taxigewerbe durchaus gegeben ist. Die Rückmeldungen aus dem Taxigewerbe sowie die durchgeführte Fahrgastbefragung bestätigen diese Annahme.

Diese Fahrgastbefragung ergab, dass die häufigsten Zahlungsarten die Barzahlung, gefolgt von Kartenzahlungen und In-App-Zahlungen sind (siehe Ziffer 2.). Dabei gaben 90,6 % aller befragten Personen, die das Taxi häufig nutzen, an, dass sie mit den angebotenen Zahlungsmöglichkeiten sehr zufrieden beziehungsweise eher zufrieden sind. Unzufriedenheit besteht in dieser Befragtengruppe bei nur 9,4 %.

### **3.1 Situation in anderen deutschen Städten**

Im Vorfeld der Untersuchungen wurden 20 Städte in 12 Bundesländern befragt, ob

- Regelungen zur Zahlungsweise in Taxis in den örtlichen Tarifordnungen getroffen wurden oder inwieweit solche Regelungen geplant sind;
- Gründe einer solchen Regelung entgegenstanden und welche Überlegungen womöglich dazu führten, dass eine solche Regelung nicht getroffen wurde.

Sofern Zahlungsweisen geregelt wurden, sollten die angefragten Genehmigungsbehörden von ihren Erfahrungen hiermit berichten.

Von 11 der angefragten Städte kamen Rückmeldungen. Mit Ausnahme der Bundeshauptstadt Berlin teilten alle mit, dass dort eine verpflichtende Regelung nicht besteht. Nur die Landeshauptstadt Kiel wird in der nächsten Evaluierung der Taxitarifordnung das Thema mit auf die Agenda setzen, sieht aber wie die

anderen rückmeldenden Städte aktuell keinen Handlungsbedarf. Überwiegend wurde dies damit begründet, dass die Taxiunternehmen ohnehin über die Mitgliedschaft bei einer Funkzentrale oder über die privatrechtlichen Regelungen an den Flughäfen zur Annahme von Karten als Zahlungsmittel verpflichtet sind.

In den Rückäußerungen ist zudem oft enthalten, dass das Taxigewerbe häufig mit der Akzeptanz von Kartenzahlungen auch die Einführung von Zuschlägen wünscht. Neben den rechtlichen Bedenken hinsichtlich der Zulässigkeit von Zuschlägen im Hinblick auf die EU-Zahlungsdienstleistungsrichtlinie PSD2 wird auch angeführt, dass ein solcher Zuschlag ohnehin nicht mehr zeitgemäß sei oder von den Fahrgästen auch als „Abschreckungszuschlag“ verstanden wird. Im Hinblick auf die Ergebnisse der Bürgerbefragung (Ziffer 2) kann diese Annahme als bestätigt angesehen werden, da eine grundsätzliche Haltung gegen Zuschläge festzustellen war.

### **3.2 Einführung der Kartenzahlungspflicht**

Mit Beschluss vom 21.01.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20/ V 16986) beauftragt der Stadtrat das Kreisverwaltungsreferat mit der Einführung einer Pflicht zur Annahme von Kredit- und Debitkarten nach dem Modell der Berliner Taxitarifordnung. Dieser Auftrag wird in der als Anlage 2 angefügten Taxitarifordnung umgesetzt.

## **4. Qualitäts- und Serviceoffensive im Taxigewerbe**

### **4.1 Maßnahmen des KVR zur Förderung der Servicequalität**

Das Sachgebiet „Betriebsprüfungen Personenbeförderung“ des sog. Taxibüros im Kreisverwaltungsreferat ist u.a. für die Einhaltung der gesetzlichen Aufsichtspflicht im Bereich des Personenbeförderungsgesetzes zuständig. Der Aufgabenschwerpunkt besteht darin, Betriebsprüfungen in Personenbeförderungsunternehmen durchzuführen und die Einhaltung gesetzlicher Regelungen zu überwachen, etwaige Verstöße aufzudecken, gerichtsfest zu dokumentieren und Sanktionsmaßnahmen gegen Taxi- und Mietwagenunternehmen einzuleiten. Ein weiterer Teil der Aufsichtspflicht besteht darin, eingehende Bürgerbeschwerden über Taxi- und Mietwagenfahrzeuge zu bearbeiten, regelmäßig Außenkontrollen im Stadtgebiet München durchzuführen sowie Ordnungswidrigkeiten- und Verwaltungsverfahren gegen Personenbeförderungsunternehmen einzuleiten.

Mit der Wahrnehmung dieses Auftrages nimmt das Kreisverwaltungsreferat eine wesentliche Rolle bei der Wahrung der Servicequalität des Taxi- und Mietwagengewerbes ein.

Die Bearbeitung eingehender Bürgerbeschwerden über Taxi- und Mietwagenfahrer\*innen liegt durchschnittlich bei 280 Beschwerden pro Jahr. Mit Blick auf die Servicequalität ist hervorzuheben, dass seitens des Kreisverwaltungsreferates für das vergangene Jahr 2019 insgesamt 135 Vorgänge (Ordnungswidrigkeitenverfahren, Beschwerden) erfasst wurden, die einen unmittelbaren Bezug zur Servicequalität hatten. Die Vorgänge bezogen sich dabei insbesondere auf Beanstandungen in den folgenden Bereichen:

- mangelhafte Quittungserstellung
- Rauchen im Taxi
- mangelhafte Bereitschaft hilfsbedürftige Personen beim Ein- und Ausstieg zu unterstützen
- mangelhafte Bereitschaft zum Ein- und Ausladen von Gepäckstücken
- Nutzung von Mobiltelefonen während der Fahrt
- fehlende Sicherungsausstattung für die Mitnahme von Kindern

Ungeachtet des deutlichen Rückgangs im Bereich der Beförderungsaufträge, der aufgrund der Corona-Pandemie zu verzeichnen war, wurden für das Jahr 2020 bereits 49 Vorgänge verzeichnet, die ebenfalls einen unmittelbaren Bezug zur Servicequalität aufwiesen. Anzumerken bleibt, dass es sich bei den erfassten Zahlen lediglich um solche Vorgänge handelt, die auch tatsächlich zur Anzeige gebracht wurden bzw. durch das KVR ermittelt werden konnten. Es ist folglich davon auszugehen, dass die Dunkelziffer um ein Vielfaches höher liegen dürfte.

#### **4.2 Maßnahmen des Taxigewerbes zur Förderung der Servicequalität**

Das Taxigewerbe berichtete über Aktivitäten, die nachfolgend wiedergegeben werden.

##### **a) IsarFunk Taxizentrale GmbH & Co. KG (IsarFunk)**

Die IsarFunk Taxizentrale hat für und die ihr angeschlossenen Unternehmen sowie für das Fahrpersonal nachfolgende Qualitätsstandards definiert:

##### **Kartenzahlungen**

Die verpflichtende Annahme von Debit- und Kreditkarten ist vertraglich geregelt und für jedes angeschlossene Unternehmen damit verbindlich. Zahlungen und Bestellungen über die taxi.eu-App gehören ebenso bei jedem angeschlossenen Fahrzeug zum Standard. Die Abrechnung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs erfolgt über ein eigenes Terminal.

##### **Quality Check**

Jedes Jahr führt die IsarFunk Taxizentrale einen sogenannten „Quality Check“ durch. Hierbei werden alle an IsarFunk angeschlossenen Taxen auf Unfallschäden begutachtet, den inneren und äußeren Pflegezustand nebst den Hinweisen auf den Taxitarif und auf die Möglichkeit der Kartenzahlung. Ein Fahrzeug kann nur dann an der IsarFunk Vermittlung teilnehmen, wenn es den Quality Check besteht.

### **Beschwerdemanagement**

Allen Beschwerden wird von Mitarbeitern nachgegangen. Ein sog. Schiedsausschuss, besetzt durch Vertreter der Fahrer und Unternehmer, tagt hierfür regelmäßig und lädt bei besonderen Problemfällen zu IsarFunk ein, um Lösungen zu finden. Erforderlichenfalls wird der Geschäftsführung empfohlen, den betroffenen Fahrerinnen oder Fahrern die Zusammenarbeit aufzukündigen. Mit der Übernahme der Organisation des Taxi-Verkehrs am Flughafen hat IsarFunk auch hier erfolgreich das Beschwerdemanagement eingeführt.

### **Schulungen**

Die Schulung des Fahrpersonals benennt die IsarFunk Zentrale als ein von Beginn an wesentliches Merkmal und als einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil. Ohne eine wenigstens zweitägige Schulung kann das Fahrpersonal nicht an der Vermittlung teilnehmen.

Treten trotzdem Reklamationen oder Missverständnisse in der Zusammenarbeit mit der Zentrale auf oder gibt es Probleme bei der Einhaltung der „IsarFunk Standards“ im Tagesgeschäft, werden die betreffenden Personen gegebenenfalls zu einer verbindlichen Nachschulung eingeladen. Bei schwerwiegenden Handlungen, siehe Schiedsausschuss.

### **b) Taxiverband München - Fachverband von Unternehmen für den Personenverkehr e.V. (TVM)**

Die bisherigen Bemühungen und Positionen des Taxiverband München e.V. zur Verbesserung der Servicequalität stellte dieser wie folgt dar:

### **Neues Angebot INKLUSIONSTAXI**

Der IsarFunk und der Taxiverband München haben in der AG Taxi des Behindertenbeirates am Zustandekommen einer Förderung für Inklusionstaxen zur Erfüllung der Menschenrechtskonvention zur Inklusion in der Landeshauptstadt München teilgenommen. Ziel ist der Aufbau und die Vermittlung dieser Angebote für die Bürgerinnen und Bürger durch die IsarFunk-Zentrale im Pflichtfahrgebiet. Die Isarfunk Taxizentrale unterstützt Unternehmen, welche Inklusionstaxen einsetzen, finanziell, indem sie denjenigen drei Monatsbeiträge erlässt. Darüber hinaus sieht man für dieses Angebot eine verstärkte Einsatzmöglichkeit als Zu-

bringer für das sich vergrößernde Aufkommen an Fahrten für Demenzzentren oder andere Krankenfahrten.

### **Sammeltaxen / Taxi-Pooling**

Ebenso startete IsarFunk in München die erste Taxi SharingApp „Colexio“ in Deutschland bereits im Jahre 2012. Leider ohne Erfolg. Die Kunden waren kaum dazu bereit, sich ein Taxi mit anderen Fahrgästen zu teilen und daher musste das Angebot eingestellt werden. Aktuell testet die Partnerzentrale Hansa Taxi in Hamburg eine neue Applikation. Auch IsarFunk möchte diesen Service in der Zukunft den Münchner Kunden anbieten können. Hierfür wird aber eine Erneuerung des Tarifsystems benötigt. Dieses Konzept kann nachhaltig nur funktionieren, wenn der Fahrgast eine Preisgarantie erhält, auch wenn das Teilen der Strecke nicht möglich wurde.

### **Tarif**

Der Kunde möchte Preistransparenz und das vor Fahrtantritt. Daher wird es als notwendig angesehen, Festpreisstrukturen zu erweitern und damit dem Kunden eine verlässliche Auskunft vor Fahrtantritt geben zu können. Gelegenheitskunden wie Vielbesteller entscheiden sich in der heutigen Zeit auch aus dem Grund für alternative Mobilitätsangebote, da das Taxi eine solche Auskunft nicht geben kann und immer den Taxameter nutzen muss. Ein Missbrauch beim Einsatz innovativer (Fest-)Preisregelungen könnte durch Buchungen über die Zentralen verhindert werden. Entsprechende Festpreistarife wurden beim Kreisverwaltungsreferat beantragt.

### **Einbindung in das Tarifsystem des ÖPNV**

Kunden nutzen Mobilitätsketten, um schnell von einem Ort zum anderen zu kommen. Das Taxi als Teil des ÖPNV kann aktuell in diese Ketten nicht effektiv eingebunden werden. Die Ticketverwaltung ist hierfür elementar. Der Kunde möchte die Möglichkeit haben, mit einem Ticket viele Angebote wahrzunehmen. Das Angebot des ÖPNV und des Tarifverbundes sollte um die Nutzung des Taxis erweitert werden. Nachhaltige Mobilität in München kann nur mittels des ÖPNV und damit einhergehend mit dem Taxi erfolgen. Bestrebungen wie die Zusammenarbeit mit dem MVG-Isartiger sind erste Schritte in diese Richtung.

### **Seminare und Coaching für Fahrpersonal und Unternehmer\*innen**

Darüber hinaus bietet der Taxiverband München regelmäßig für alle interessierten Fahrer\*innen und Unternehmer\*innen Seminare oder Coachings zu verschiedenen Themen:

- Umgang mit Fahrgästen, was ist eine gute Dienstleistung und wie kann man Fahrgäste davon überzeugen, dass das Taxi die beste Alternative bei Beförderungswünschen ist. Welche Hilfestellungen gegenüber Fahrgästen können angeboten werden, was ist „perfekter“ Service. Hier werden Themen wie Frauen-nachttaxi, Gepäckservice etc. angesprochen, unter anderem auch trainiert, wie man einen Rollstuhl einlädt und diesem Personenkreis das Einsteigen erleichtert. Hier geht man weit über die Themen der Funkausbildung hinaus.
- Umgang und Reaktion auf Erfahrungen mit „schwierigen Fahrgästen“, Deeskalationstraining sowie Aufarbeitung eigener Erfahrungen, was kann hier besser gemacht werden, was tun wenn Fahrer\*in sich provoziert fühlt.
- Verhalten in kritischen Situationen, insbesondere bei Überfällen oder Zahlungsverweigerungen. Bei diesem Thema wird auch eine Begleitung durch die Berufsgenossenschaft angestrebt, insbesondere Sicherheitstrainings werden von dort kostenfrei angeboten.
- „Umgang mit Personal“, ein Angebot für Unternehmer zum Thema Arbeitsrecht, Dienstweisung und Personalbindung an die Firma. Hier werden auch Lohnabrechnungen und Sozialversicherungsthemen mit behandelt. Des Weiteren werden für Unternehmer\*innen Fortbildungsseminare zum Thema Buchhaltung und Betriebsführung angeboten.
- Für Fahrer\*innen am Flughafen gibt es das Angebot, in Schulungen den Umgang mit „fremdsprachlichen“ Fahrgästen zu erlernen. Wie kann man sich trotzdem verständigen und einen guten Eindruck beim Fahrgast hinterlassen, auch wenn man sich nicht verständigen kann. Die Sprachprofile eines Fahrers werden als Merkmal sowohl am Flughafen als auch bei den Zentralen hinterlegt, wodurch Kunden Fahrpersonal mit gewünschten Sprachkenntnissen bestellen können.
- Immer wieder werden auch in Einzelgesprächen mit Fahrer\*innen deren spezielle Themen erörtert, hier sind häufige Themen, dass Fahrer\*innen sich mit dem „Job“ allgemein nicht wohlfühlen, aber keine Alternativen sehen, oder die Nähe der Personen im Fahrzeug nicht gut ausgehalten werden kann, also sehr spezielle psychische Themen.
- Der TVM ist immer wieder in Projekten mit den Universitäten, zur Förderung von neuer Antriebstechnologie oder/und optimierte Mobilitätsgestaltung in der Stadt von morgen. Dabei steht im Fokus, die beste Mobilität für Kund\*innen zu erbringen.
- Der TVM agiert auch als Anlaufstelle für Beschwerden oder Anregungen von Kund\*innen, die sich nicht direkt an Zentralen wenden. Dabei übernimmt der TVM die Koordination und die Vermittlung der Anliegen in die Zentralen oder direkt mit dem Unternehmer.

### **Sanktionsausschuss für den Flughafen München**

Der TVM führt den Vorsitz im Sanktionsausschuss am Flughafen München und trägt dadurch u.a. auch zur Einhaltung der vertraglichen Pflicht zur Kreditkartenannahme bei.

#### **c) Taxi-München eG**

##### **Schulung des Fahrpersonals**

Die Taxi München eG setzt bei allen Fahrer\*innen zur Teilnahme an der Vermittlung eine zweiteilige (zweitägige) Schulung voraus. Teil 1 der Schulung umfasst die Technik, Teil 2 das einschlägige Verhalten im Fahrdienst sowie Grundregeln. Zusätzlich schult die Taxi München eG im Bedarfsfall Fahrer\*innen individuell nach. Für Fahrpersonal von Großraum- und Bustaxis erfolgt einmal monatlich eine Sonderausbildung. Sonderanforderungen wie Schienen-Ersatz-Verkehre, Frauennachttaxi, Schülerbeförderungen und Kindersicherungen werden sowohl im Basiskurs als auch in der Sonderausbildung geschult.

##### **Beschwerdemanagement**

Die Taxi-München eG betreibt ein eigenes Beschwerdemanagement, um Vertragsverstöße aufzuarbeiten und ggf. zu sanktionieren.

### **4.3 Neue Qualitätsstandards und Maßnahmen**

#### **4.3.1 Modernisierung des Taxitarifs**

Das Taxigewerbe hat zusammen mit dem Kreisverwaltungsreferat Überlegungen zur Modernisierung des Taxitarifs angestrengt, die dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Hierbei wurden die Rückmeldungen aus der Fahrgastbefragung soweit als möglich berücksichtigt.

#### **4.3.2 Anpassung der Schwerpunkte in der Aufsicht**

Um der unter Ziffer 4.1 angesprochenen Dunkelziffer der nicht gemeldeten Regelverstöße im Sinne der Servicequalität entgegenzuwirken, erscheint eine Ausweitung der Kontrolltätigkeit durch das Kreisverwaltungsreferat erfolgversprechend.

Insoweit sind neben der bereits ausgeübten Kontrolltätigkeit, die sich u.a. über die Beschwerdesachbearbeitung bis hin zur technischen Überwachung der Fahrzeuge erstreckt, auch Testfahrten denkbar, um die Bereitschaft des Fahrpersonals mit Blick auf die oben genannten und beanstandeten Bereiche zu überwachen.

Gleiches gilt für die beabsichtigte Verpflichtung zur Akzeptanz von unbaren Zahlungsmitteln. Eine derartige Regelung kann nur dann flächenmäßig zum Tragen kommen, wenn sie entsprechend durchgesetzt wird. Dass die Akzeptanz von unbaren Zahlungsmitteln nicht primär an der Ausstattung der Fahrzeuge scheitert, sondern der Grund hierfür häufig beim eingesetzten Fahrpersonal zu sehen ist, lässt den Schluss zu, dass mit Kontrollen durch das KVR auch an dieser Stelle ein Beitrag zur Durchsetzung dieser Regelung geleistet werden kann. Zumal im Kreisverwaltungsreferat die organisatorischen und technischen Voraussetzung für die Kreditkartenzahlung im Sachgebiet bereits vorliegen, sind aus organisatorischer Sicht insoweit kaum Hindernisse zu überwinden.

Allerdings unterliegt der Gewerbliche Kraftverkehr seit Langem einem ständigen Wandel und stellt die Gewerbebehörde vor immer neue Herausforderungen. Als Gründe hierfür sind besonders Vermittlungsplattformen wie Uber, FreeNow u.a. zu nennen. Ein damit in Zusammenhang stehender Aspekt ist der Zuwachs an Mietwagenkonzessionen, welche seit der Abschaffung der verpflichtenden Ortskundeprüfung (Bundesgesetzblatt vom 23.08.2017, Teil I, Nr. 58, Seite 3233) des Fahrpersonals beständig ansteigen. Im Umkehrschluss stieg auch die Anzahl der zu prüfenden Mietwagenunternehmen in den letzten Jahren rasant. Im Stadtgebiet der Landeshauptstadt München gibt es aktuell 317 Mietwagenunternehmen mit insgesamt 712 Konzessionen (Stand 01.09.2020). Im Vergleich waren im Jahr 2015 382 Konzession im Stadtgebiet München vergeben worden, was einen Anstieg von 86,39% darstellt. Anzumerken ist, dass Mietwagen keiner Betriebspflicht unterliegen und daher keine Erkenntnisse darüber vorliegen, wie viele der genehmigten Konzessionen auch tatsächlich betrieben werden.

Insbesondere neue Vermittlungsplattformen, wie die oben genannten, stellen dem Taxigewebe gegenüber eine große Konkurrenz dar. Einerseits werden Fahrpreise dynamisch nach Angebot und Nachfrage angepasst, andererseits unterliegen Mietwagenunternehmen keiner tariflichen Preisbindung, so dass das Fahrtentgelt eigenständig festgelegt werden kann.

Durch das Durchführen von Betriebsprüfungen in Mietwagenunternehmen, das Auswerten einer Vielzahl von Mietwagenauftragsbüchern und die Durchführung diverser Außenkontrollen im Stadtgebiet sowie am Flughafen München konnte zudem festgestellt werden, dass die Mietwagenunternehmer vermehrt gesetzliche Vorgaben missachten, die der Gesetzgeber ursprünglich zum Schutz des Taximarktes erlassen hatte. Hier sei u.a. die gesetzliche Rückkehrpflicht und die Auftragsannahme am Wohn- oder Betriebssitz genannt.

Das Kreisverwaltungsreferat hat diese Problematik schnell erkannt und augenblicklich gehandelt, so dass durch die Schaffung von 4 Kontrolldienststellen im

Jahr 2017 die Aufsicht des Taxigewerbes gestärkt wurde. Diesen Auftrag nimmt das Kreisverwaltungsreferat mit den zwischenzeitlich vollständig eingearbeiteten Mitarbeiter\*innen engagiert wahr. Entsprechend des Auftrages des Kreisverwaltungs Ausschusses (Taxigewerbe in München sichern, SV-Nr. 14-20 / V 16986) wurde im Jahr 2020 im Rahmen einer Personalbedarfsermittlung ein zusätzlicher Mehrbedarf i.H.v. 4,15 VZÄ errechnet, um der gesetzlichen Aufsichtspflicht durch Betriebsprüfungen und Außenkontrollen vermehrt nachkommen zu können. Die Realisierung dieses bereits nachweislich bestehenden Personalmehrbedarfes könnte bei einer Anpassung der Arbeitsschwerpunkte auch hinsichtlich einer Ausweitung der Kontrolltätigkeit im Bereich der Servicequalität die notwendigen Personalressourcen schaffen, um neben dem originären Auftrag auch im Bereich die Servicequalität des Taxi- und Mietwagengewerbes auszuweiten. Ohne dieses zusätzliche Personal kann eine nachhaltige Sicherung der Qualitätsstandards nicht gewährleistet werden. Regelungen wie die Einführung einer Pflicht zur Annahme von Kredit- und Debitkarten laufen ohne eine funktionierende Aufsicht ins Leere. Anzumerken ist, dass eine Sicherung und Steigerung der Servicequalität im Taxigewerbe unweigerlich auch eine rigide Aufsicht im Sektor des Mietwagengewerbes zwingend notwendig macht, da Existenzängste des Taxigewerbes nicht zuletzt auch von Investitionen in die Kundenzufriedenheit und den Service abhalten. Das Erfordernis, die Aufsicht zu intensivieren, ergibt sich zudem aus einem noch schwerwiegenden Grund, nämlich der Funktionsfähigkeit des Münchner Taxigewerbes. Es ist einer der zentralen gesetzlichen Aufträge im Vollzug des Personenbeförderungsgesetzes, diese zu sichern. Gerade im Hinblick auf die Mietwagenunternehmen wurde den Kreisverwaltungsbehörden jedoch keine Maßnahmen wie z.B. ein Konzessionsstopp an die Hand gegeben. Da vom KVR jegliche Optimierungsmöglichkeit bei den Aufgabenzuschnitten bereits vorgenommen wurde, braucht es zur Umsetzung dieser Maßnahmen zwingend eine Ausweitung des Personalkörpers.

#### **4.3.3 Neue Qualitätsstandards des Taxigewerbes**

Das Kreisverwaltungsreferat initiierte einen Austausch mit Vertretern des Münchner Taxigewerbes. In zahlreichen Gesprächen wurden dabei die Rückmeldungen der durchgeführten Befragung zur Taxinutzung thematisiert und evaluiert. Auf Grundlage dieser Daten sowie der Erkenntnisse des Kreisverwaltungsreferats aus Kontrollen und Beschwerden wurden durch die Taxi-München eG, den TVM sowie den IsarFunk in Zusammenarbeit die in der Anlage beigefügten Qualitätsmerkmale definiert. Diese Definition wird der Ausgangspunkt dafür sein, wie diese selbstaufgelegten Qualitätsmerkmale künftig durch das Taxigewerbe einheitlich vollzogen werden und dadurch nach außen hin wahrnehmbar die Qualität gesteigert wird. Das Kreisverwaltungsreferat wird

das Taxigewerbe im Rahmen der vorhandenen Personalressourcen bei der Umsetzung unterstützen. Um auch zeitnah bereits entsprechende Erfolge vermelden zu können, wird das Kreisverwaltungsreferat einen weiteren Arbeitstermin mit dem Taxigewerbe im 1. Quartal 2021 anberaumen, damit die definierten Merkmale auch bald durch entsprechende Umsetzungsmaßnahmen konkretisiert werden.

## **5. Modernisierung des Taxitarifs**

Das Kreisverwaltungsreferat hat die vorliegenden Sachverhalte nach den rechtlichen Vorgaben geprüft und die als Anlage 2 angefügte Verordnung erstellt. In der Neufassung der Taxitarifordnung ist zudem die vom zuständigen Landratsamt Erding vorgenommene Gebietsbeschreibung des als Flughafengelände bezeichneten Gebietes übernommen worden.

### **5.1 Anpassung des Pflichtfahrgebiets**

Das Gebiet in dem die Beförderungspflicht für Taxiunternehmen besteht, wird als Pflichtfahrgebiet bezeichnet. Innerhalb dieses Gebietes ist die Taxitarifordnung zwingend anzuwenden, sofern keine gültige Sondervereinbarung vorliegt.

Das Pflichtfahrgebiet der Münchner Taxiunternehmen umfasst derzeit :

- a) die Landeshauptstadt München,
- b) die Landkreise München, Freising, Erding, Ebersberg, Starnberg, Fürstenfeldbruck, Dachau und die nördlich der B 472 gelegenen Gebietsteile des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen.

Das örtliche Taxigewerbe wünscht die Anpassung dahingehend, dass sich das Pflichtfahrgebiet künftig wie folgt darstellt:

Das Pflichtfahrgebiet umfasst die Gebiete:

- a) der Landeshauptstadt München
- b) der Landkreise München, Freising, Erding, Ebersberg, Starnberg,
- c) der Großen Kreisstadt Dachau sowie der Gemeinde Karlsfeld
- d) die im Landkreis Fürstenfeldbruck südöstlich der B 471 liegen sowie die Gebietsteile der Ortschaften Schöngeising, Grafrath, Fürstenfeldbruck, Emmering und Olching, welche von der B 471 getrennt werden und nord-westlich dieser Grenze liegen. Nur in den Ortschaften Schöngeising, Grafrath, Fürstenfeldbruck, Emmering und Olching ist auch die B 471 dem Pflichtfahrgebiet zuzuordnen.

## **5.2 Vereinfachung der Tarifstruktur**

Der Münchner Taxitarif setzt sich derzeit aus der Grundgebühr, dem Wartezeitpreis, der zurückgelegten Fahrtstrecke und Zuschlägen zusammen. In Abweichung hiervon gibt es für die Fahrt zwischen der Messe München und dem Flughafen München einen Festpreis, wenn hierfür die kürzeste Fahrtstrecke genommen wird. Diese Tarifstruktur soll grundsätzlich beibehalten aber transparenter gestaltet werden. Zudem soll dem Kundenwunsch nach zusätzlichen Festpreisen entsprochen werden.

### **5.2.1 Zuschlagsregelung - Grundgebühr**

Die geltende Taxitarifordnung sieht folgende Zuschläge vor:

- Gepäckzuschlag
- Tierzuschlag
- Bestellzuschlag für Telefon und App
- Großraumzuschlag ab dem 5. Fahrgast
- Zuschlag für die ausdrückliche Bestellung eines Kombifahrzeugs bzw. eines Großraumtaxi für weniger als 5 Fahrgäste

Beantragt wurde die Abschaffung aller bestehenden Zuschläge mit Ausnahme des Großraumzuschlags. Dieser soll sich um 0,50 Euro auf 7,50 Euro erhöhen. Mehrkosten für den Transport von sperrigen Gütern wie z.B. Einrichtungsgegenständen sollen künftig frei verhandelbar sein, da Taxis immer häufiger für die Mitnahme von sperrigen Gegenständen genutzt werden. Die bisherige Bestellgebühr wird in reduziertem Umfang in den Grundpreis integriert. Der Grundpreis beträgt bis zum 31.12.2021 4,50 Euro und erhöht sich, wegen der beschlossenen Mindestlohnanpassung, ab dem 1.1.2022 um 0,10 Euro auf 4,60 Euro.

Das Taxigewerbe will zudem Fahrzeuge mit Fahrradgepäckträgern ausrüsten, um Radfahrende flexibler zu machen, und dadurch einen Beitrag zur Förderung der Radkultur leisten. Die Mitnahme von Fahrrädern soll in diesem Fall 7,50 Euro kosten. Dies ist eine Durchbrechung der Regelung zu den sperrigen Gütern. Der Großraumzuschlag und der Fahrradzuschlag schließen sich gegeneinander aus. Zudem erhöht sich der Fahrradzuschlag auch bei mehreren Fahrrädern nicht.

Die Änderungen vereinfachen die bisherige Regelung erheblich.

### **5.2.2 Kilometerstaffelung**

Die derzeit geltenden degressiven Tarifstufen

- 0 – 5 Kilometer (2,00 Euro)
- 5 – 10 Kilometer (1,80 Euro)
- ab 10 Kilometer (1,70 Euro)

werden gegen einen generell geltenden Kilometerpreis ersetzt. Dieser soll 2 Euro betragen und entspricht somit dem derzeit geltendem Tarif. Angesichts der beschlossenen Mindestlohnerhöhungen erfolgt mit Wirkung zum 01.01.2022 eine Erhöhung auf 2,10 Euro je Kilometer.

Die Neuregelung schafft mehr Transparenz bei den Fahrpreisen.

### **5.2.3 Festpreisregelungen**

Die bestehende Festpreisregelung zwischen Messe München und Flughafen München wird durch weitere Festpreisstrecken ergänzt. Der neue Tarif sieht folgende Festpreise vor:

Flughafen München auf direktem Weg zur Zone Messe München, 71,00 Euro  
 Zone Messe München auf direktem Weg zum Flughafen München, 71,00 Euro  
 Flughafen München auf direktem Weg zur Zone Hauptbahnhof, 79,00 Euro  
 Zone Hauptbahnhof auf direktem Weg zum Flughafen München, 79,00 Euro  
 Zone Messe München auf direktem Weg zur Zone Hauptbahnhof, 35,00 Euro  
 Zone Hauptbahnhof auf direktem Weg zur Zone Messe München, 35,00 Euro

## **6. Abstimmung Referate / Fachstellen**

### **6.1 Abstimmung Direktorium - Rechtsabteilung**

Die Verordnung ist mit der Rechtsabteilung des Direktoriums hinsichtlich der von dort zu vertretenden formellen Belange abgestimmt.

### **6.2 Landratsämter München, Erding und Freising**

Eine Anhörung der Landkreise München, Erding und Freising sowie der gesetzlichen Anhörstellen wurde durchgeführt. Die Landratsämter München, Erding und Freising haben ihr Einvernehmen zu den Änderungen ausgesprochen und veranlassen die Änderungen der jeweiligen Taxitarifordnungen zum 01.03.2021.

### **6.3 Anhörung der Bezirksausschüsse**

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung der Bezirksausschüsse nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung)

### **7. Unterrichtung der Korreferentin und des Verwaltungsbeirates**

Die Korreferentin des Kreisverwaltungsreferates, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges, und der Verwaltungsbeirat für den Zuständigkeitsbereich Gewerbe, Herr Stadtrat Thomas Schmid, haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

### **8. Beschlussvollzugskontrolle**

Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle, da der Stadtrat mit dieser Angelegenheit nicht mehr befasst wird.

## **II. Antrag des Referenten**

1. Der Stadtrat nimmt die dargestellten Maßnahmen des Taxigewerbes zur Verbesserung der Servicequalität zur Kenntnis und beauftragt das Kreisverwaltungsreferat das Taxigewerbe im Rahmen der vorhandenen Personalressourcen bei der Umsetzung zu unterstützen.
2. Die Verordnung der Landeshauptstadt München über Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für den Verkehr mit Taxen (Taxitarifordnung) wird gemäß Anlage 2 beschlossen.
3. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

## **III. Beschluss**

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/in

Dr. Böhle  
Berufsmäßiger Stadtrat

**IV. Abdruck von I. mit III.**

über das Direktorium D-II-V / Stadtratsprotokolle  
an das Revisionsamt  
an das Direktorium – Rechtsabteilung (3x)  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

**V. Wv. Kreisverwaltungsreferat – GL/532 Beschlusswesen**  
zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. Zurück mit Vorgang an Kreisverwaltungsreferat – HA III/23  
zur weiteren Veranlassung.

**Am.....**

**Kreisverwaltungsreferat GL/532**