

Studie von Frontier Economics zeigt: Entscheidungsgrundlage für Mindestbeförderungsentgelte ungenügend

Berlin, 20. Februar 2026. Die sogenannten Mindestbeförderungsentgelte für Mietwagen werden aktuell in verschiedenen Kommunen diskutiert. Heidelberg hat als erste Stadt in Deutschland auf Basis eines externen Gutachtens der Linne+Krause GmbH Mindestpreise für Chauffeur-Mietwagen eingeführt. Das Gutachten dient inzwischen anderen Städten – wie etwa Essen – als Blaupause. Vor diesem Hintergrund hat der Bundesverband wirfahren die internationale Wirtschaftsberatung Frontier Economics das Gutachten fachlich prüfen lassen. Das Ergebnis ist eindeutig: Das Gutachten von Linne+Krause liefert keine belastbare wissenschaftliche Grundlage für ein Mindestbeförderungsentgelt und ist damit als politische und rechtliche Entscheidungsgrundlage ungeeignet.

Unabhängig von der politischen Bewertung: Entscheidungsgrundlage muss wissenschaftlich belegt sein

„Unsere Prüfung zeigt, dass das Gutachten keine belastbare Grundlage für einen derart weitreichenden Eingriff darstellt“, erklärt Michael Zähringer, Director bei Frontier Economics. „Der Untersuchungszeitraum ist zu kurz, die Datengrundlage nicht repräsentativ und zentrale Annahmen – insbesondere zu Kostenstrukturen von Mietwagen- und Taxiunternehmen – werden aufgestellt, ohne dass eine empirische Überprüfung erfolgt. Aussagen über die Marktsituation bei Taxis und Mietwagen lassen sich so nicht seriös tätigen.“

„Gerade weil das Linne+Krause Gutachten inzwischen als Referenz für andere Kommunen dient, ist seine methodische Qualität von besonderer Bedeutung“, betont Thomas Mohnke, Co-Vorsitzender des Bundesverbands wirfahren. „Frontier Economics zeigt: Das Gutachten eignet sich nicht als Grundlage für politische Entscheidungen. Mindestpreise sind ein schwerer Markteingriff mit massiven Folgen für Unternehmer und Verbraucher. Egal, wie man diese politisch bewertet, dürfen sie nicht auf Basis von unbelegten Annahmen und selektiven Zahlen eingeführt werden.“

Linne+Krause Gutachten weist erhebliche methodische Schwächen auf

Die Analyse von Frontier Economics identifiziert gleich mehrere grundlegende Schwächen in der Methodik des Linne+Krause Gutachtens.

Linne+Krause betrachten lediglich eine nicht repräsentative Phase des Markteintritts in Heidelberg, fokussiert sich auf wenige Daten eines einzelnen Mietwagenunternehmens und nimmt keine systematische Wirtschaftlichkeitsanalyse von Mietwagenunternehmen vor, sondern behauptet lediglich ihre Unwirtschaftlichkeit.

Zudem betrachtet Linne+Krause nicht den gesamten Markt, sondern beschreibt lediglich Rückgänge bei den Vermittlungszahlen einer einzelnen Taxi-Funkzentrale. Auftragszahlen der Taxis selbst werden nicht erhoben (etwa Fahrten an Taxiständen, Fahrten vermittelt über andere Taxi-Apps). Mögliche Ursachen für Rückgänge werden nicht geprüft. Statt Einflussfaktoren wie Verteuerungen des Taxitarifs, pandemiebedingt geringere Nachfrage

oder die Einführung des Deutschlandtickets genauer zu beleuchten, werden plattformvermittelte Mietwagen einseitig als Ursache für den vermeintlichen Rückgang der Taxifahrten in Heidelberg postuliert.

Daher kommt Frontier Economics zu dem Schluss, dass das Gutachten keinen Beitrag zu einer fundierten Entscheidung über Mindestbeförderungsentgelte leisten kann. Für einen faktenorientierten politischen Entscheidungsprozess wäre vielmehr ein Gutachten nötig, das eine saubere Marktabgrenzung vornimmt und auf mehrjährige, repräsentative Kosten- und Umsatzanalysen sowie auf kausale Untersuchungsmethoden setzt.

Zielgerichtete Maßnahmen statt rechtlicher Unsicherheit

Mindestpreise für Mietwagen schaden den VerbraucherInnen sowie den betroffenen Unternehmern, ohne einen Mehrwert für Taxis zu schaffen. Ein staatlicher Preiseingriff, der möglicherweise mit einem wissenschaftlich unsauber geführten Nachweis begründet wird, schafft außerdem erhebliche rechtliche Unsicherheit.

Stattdessen sollten Kommunen lieber auf zielgerichtete Maßnahmen setzen, die dem gesamten Sektor helfen. Beispielsweise könnte es auch Taxis ermöglicht werden, in nachfrageschwachen Zeiten den Menschen preislich entgegenzukommen. Eine vollständige Freigabe des Taxitarifs bei bestellten Fahrten, zusammen mit Festpreisen, würde mehr Transparenz für VerbraucherInnen schaffen und gleichzeitig für höhere Umsätze beim Taxi sorgen.

Kontakt:

Max Zombek, Bundesverband wirfahren, kontakt@wirfahren.de, +49 155 63 48 20 43

Über den Bundesverband wirfahren:

Der Bundesverband wirfahren vertritt die Interessen der Mietwagenunternehmen und Fahrerinnen und Fahrern in Deutschland. Als flexibler, digital vernetzter und bedarfsorientierter Mobilitätsdienst ergänzt die Mietwagenbranche den öffentlichen Nahverkehr, entlastet Innenstädte vom privaten Autoverkehr und bietet insbesondere im ländlichen Raum eine echte Alternative zum eigenen Pkw. Ob Kranken-, Schüler- oder Limousinenverkehr – ob eigenständig oder im Verbund mit Plattformanbietern: Mietwagen sind ein unverzichtbarer Bestandteil moderner Mobilität. Wir treten ein für zeitgemäße gesetzliche Rahmenbedingungen, faire Wettbewerbsbedingungen und zukunfts- und kundenorientierte Mobilitätsdienstleistungen.

Über Frontier Economics:

Frontier Economics Ltd ist eines der größten ökonomischen Beratungsunternehmen Europas mit Büros in Amsterdam, Berlin, Brüssel, Dublin, Köln, London, Madrid, Paris und Prag. Frontier setzt modernste ökonomische Ansätze ein, um komplexe Fragestellungen aus Wirtschaft und Politik zu lösen, und arbeitet dabei mit führenden Organisationen aus dem privaten und öffentlichen Sektor zusammen. Weitere Informationen finden Sie unter www.frontier-economics.com.