

Chancen der Digitalisierung auf Märkten für urbane Mobilität: Verbraucherwünsche und neue Anbieter

Eine Studie im Auftrag von Uber

Justus Haucap, Ferdinand Pavel, Rafael Aigner, Michael Arnold, Moritz Hottenrott, Christiane Kehder

(DICE, Universität Düsseldorf, DIW Econ)

Berlin, Juni 2015



Das Consulting-Unternehmen des DIW Berlin

DICE Consult

Worum geht es?

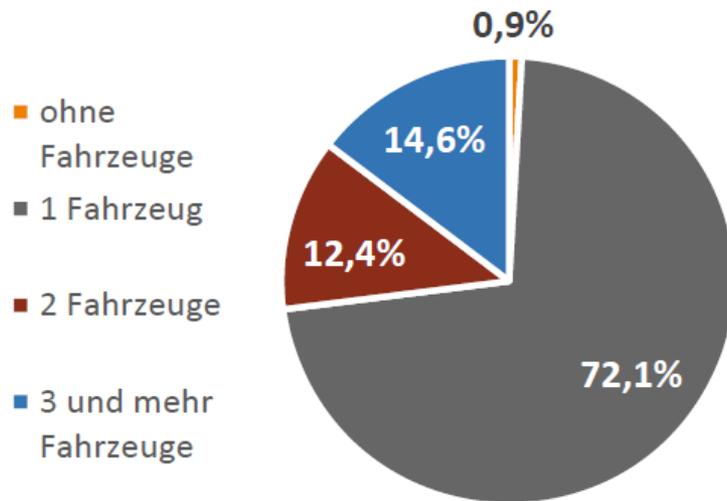
- Welche Chancen bietet die „Sharing Economy“?
- Aktuelle Regulierung stammt weitgehend aus den Zeiten vor der Digitalisierung.
- Neue Plattformen treten in den Markt ein und bewegen sich in einem Graubereich.
- Neue Konkurrenz für Taxiunternehmen, Taxizentralen und Mietwagen.

Der Status Quo im Taximarkt

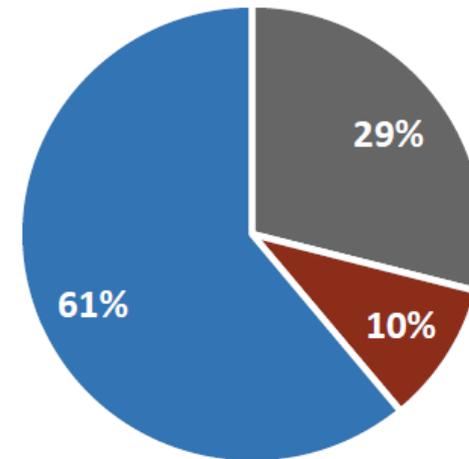
- Konzessionsvergabe nach subjektiven *und* objektiven Kriterien, i.d.R. quantitative Begrenzung → grauer Markt.
- Betriebspflicht, Beförderungspflicht, technische Anforderungen und Tarifpflicht.
- Ökonomische Rechtfertigung (in Teilen überholt):
 - Informationsmängel bei Fahrgästen,
 - Ruinöse Konkurrenz (heute in Teilen durch begrenzte Konzessionen ausgelöst).
- Der Mietwagenmarkt ist weniger reguliert (keine Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht, aber Rückkehrpflicht).

Der deutsche Taximarkt: Marktstruktur

21.751 Taxibetriebe



53.554 Taxis in Betrieben



Der Status Quo im Taximarkt: Entwicklungen

- Personenkilometer und beförderte Personen weitgehend konstant,
- Anzahl der Mietwagen hat sich seit 2000 fast verdoppelt,
- Taxidichte variiert stark zwischen den Städten ebenso wie die Mietwagendichte.

Neue Geschäftsmodelle

- Taxivermittlung durch Taxi-Apps,
- Taxisharing,
- Carsharing,
- Ridesharing.

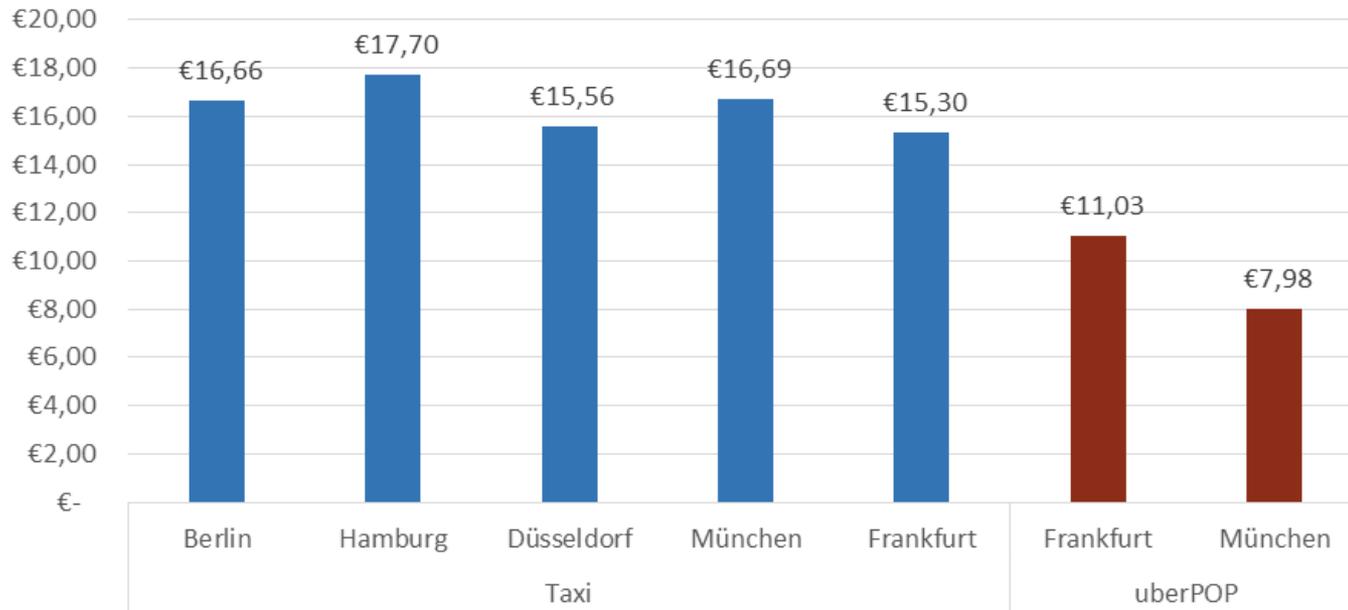
Potenzielle Auswirkungen

- Intensivierung des Wettbewerbs
- Erhöhung der Markttransparenz (Apps und Bewertungssysteme)
- Ökologische Aspekte
- Produktdifferenzierungsvorteile
- Sicherheitsaspekte
- Flexibilität von Angebot und Preisen
- sonstige Aspekte (z. B. Steuern)

Quantitative Analyse

- Einschätzung des Preissenkungspotenzials durch eine erhöhte Wettbewerbsintensität in fünf deutschen Großstädten (Berlin, Hamburg, München, Frankfurt, Düsseldorf).
- Keine Schätzung einer möglichen Nachfrageausweitung.
- Ausgangspunkt: Durchschnittliche Taxifahrt nach Hamburger Taxipanel 2013.

Quantitative Analyse - Preisvergleich

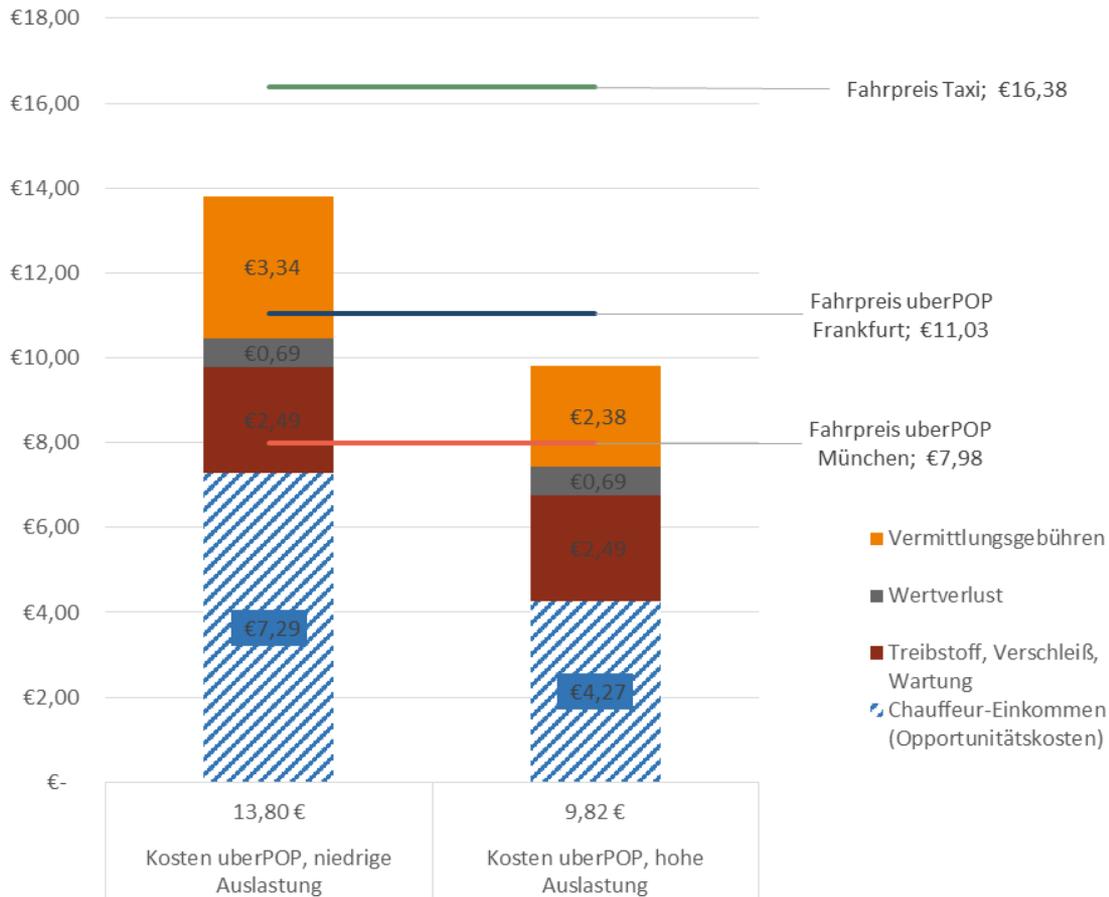


Quantitative Analyse – Auslastung

- Auswertung des Hamburger Taxipanel
 - 28% der Zeit wird mit Fahrgästen verbracht, 72% ohne,
 - 47% der km wird mit Fahrgästen verbracht, 53% ohne.

- Analyse von Uber-Daten:
 - Auslastung erreicht schnell über 55-60% der Zeit.

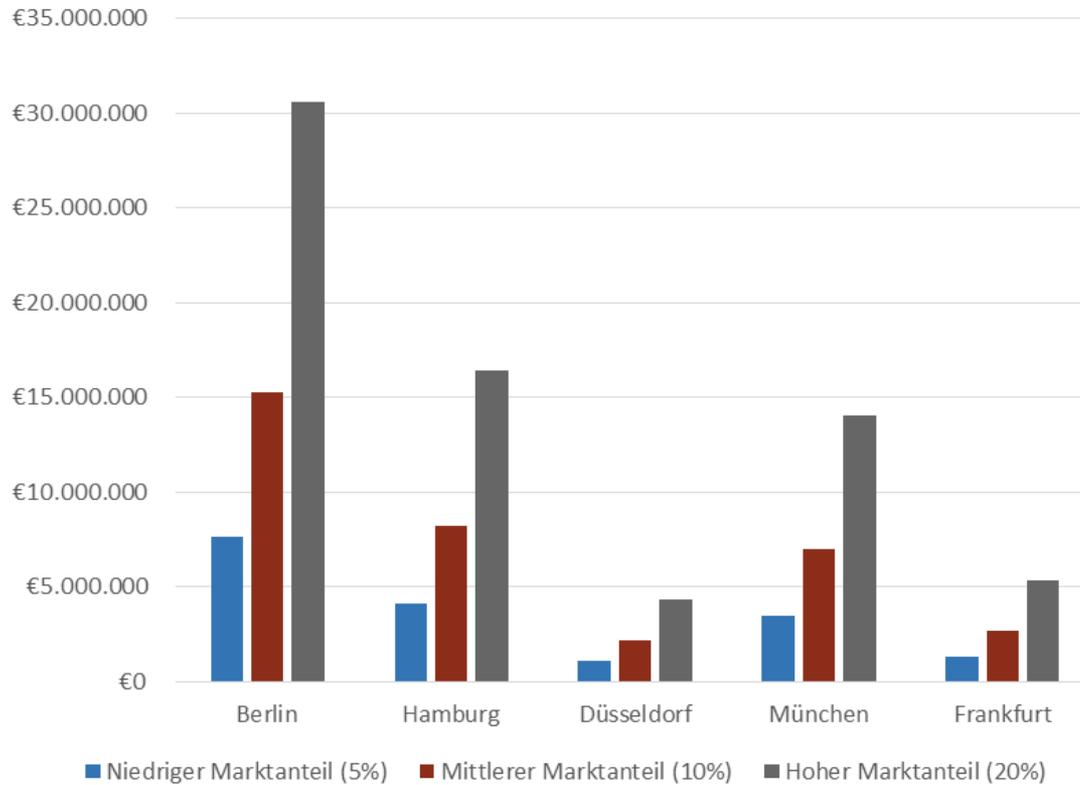
Quantitative Analyse - Kostenkomponenten



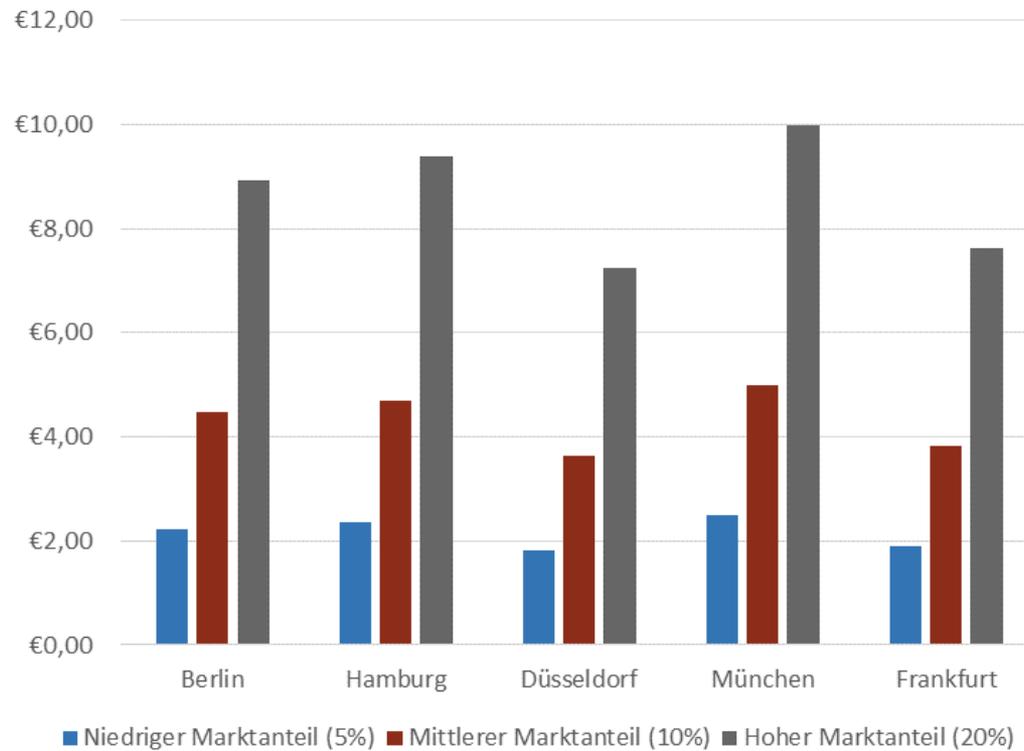
Quantitative Analyse - Konsumentenrente

- *Szenario 1 – Keine Preisreaktion:* Im ersten Szenario wird angenommen, dass das traditionelle Taxigewerbe nicht mit Preissenkungen auf die neue Konkurrenz reagiert – entweder weil die Tarife weiterhin gesetzlich reguliert bleiben oder weil Preissenkungen als nicht gewinnbringend angesehen werden.
- *Szenario 2 – Preisreaktion:* Im zweiten Szenario wird angenommen, dass das traditionelle Taxigewerbe mit Preissenkungen auf die neue Konkurrenz reagiert.

Szenario I



Szenario II



Fazit

- Erhebliche monetäre Vorteile für Fahrgäste sind prinzipiell möglich.
- Darüber besteht das Potenzial für nicht-monetäre Vorteile.
- Anpassung der Regulierung wäre jedoch notwendig. Zentrale Fragen sind:
 - Versicherungspflichten,
 - Mindest-Anforderungen an PKW und Fahrer,
 - Tarifpflicht sollte graduell aufgehoben werden,
 - Begrenzung der Konzessionen sollte aufgehoben werden,

Kontakt



Dr. Lars Handrich
Managing Director
DIW Econ GmbH • Mohrenstraße 58
10117 Berlin • Germany

Tel. +49.30.20 60 972 0
Fax. +49.30.20 60 972 99
E-mail: lhandrich@diw-econ.de
URL: www.diw-econ.com

Sitz der Gesellschaft: Berlin, Deutschland, Amtsgericht Charlottenburg, HRB 108699 B

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!