

# Reformoptionen für den deutschen Taxi- und Mietwagenmarkt

Konferenz „Verkehrsökonomie und Verkehrspolitik“

Berlin, 11. Juni 2015

Prof. Dr. Frank Fichert  
Hochschule Worms - Fachbereich Touristik/Verkehrswesen

- Seit vielen Jahren (Fach-)Diskussion über die Eignung der Marktordnung für die Personenbeförderung mit Pkw (dabei „Law in the books“ vs. „Law in action“)
- Vielfältige Regulierungen in anderen (europäischen) Staaten
- Neue Technologien und neue Geschäftsmodelle (insbes. UBER) mit diversen rechtlichen Kontroversen
- Intensivierung der verkehrspolitischen Diskussion (u. a. Monopolkommission)
- Dieser Beitrag: Ordnungsökonomische Analyse der Regulierung in Deutschland mit Ableitung verkehrspolitischer Szenarien

Personenbeförderung mit Pkw  
(kein Linienverkehr)

Eigene  
Mobilität

Selbstfahrer  
(Auto-  
vermietung,  
Carsharing)

Fahrt findet auf Wunsch des Beförderten statt

Nicht  
gewerblich  
(Verwandte,  
Freunde,  
Nachbarn oder  
ehrenamtlich)

Gewerblich ohne  
spezifisches  
Entgelt  
(z. B. Hotelshuttle)  
oft linienverkehrs-  
ähnlich

Entgeltlich  
(und i.d.R. gewerblich)

Bestell-  
markt

Warte-/  
Winkmarkt

Fahrt findet  
auch ohne  
(zusätzlichen)  
Beförderten  
statt

**Private  
Mitnahme /  
Ride Sharing**

Fahrgemeinschaft  
(regelmäßig)  
Mitfahrgelegenheit  
(fallweise)  
Spontan  
(„Trampen“)

Eigene Darstellung.

- **Gewerbefreiheit in Marktwirtschaft** – Personenbeförderung mit Pkw als (höherwertige) Verkehrsdienstleistung
- **Sicherstellung der Mobilität** (räumliche und zeitliche Dimension sowie „Bezahlbarkeit“) – Taxi als Ersatz oder Ergänzung des ÖPNV
- **Verbraucherschutz und Effizienz**
  - Informationsasymmetrien:  
Technische Normen, Qualifikation/Eignung des Fahrpersonals
  - Verhinderung von „Übervorteilung“ in Notlagen oder bei ortsunkundigen Kunden
- **Allgemeiner Rechtsrahmen** / „Level Playing Field“  
Beachtung steuer- und sozialversicherungsrechtlicher Regelungen in einem Markt mit einer hohen Bargeldquote

	<b>Taxi</b>	<b>Mietwagen</b>
Marktsegment	<b>Warte-, Wink-</b> und Bestellmarkt	<b>Nur</b> Bestellmarkt (mit <b>Rückkehrpflicht</b> und „buchmäßiger“ <b>Erfassung der Aufträge</b> am Betriebssitz oder in der Wohnung)
Betriebs- und Beförderungspflicht	Ja (mit unterschiedlicher Ausgestaltung Stadt/Land)	Nein
Tarifregulierung	Festtarif (in Pflichtfahrbereich)	Nein
Angebotskontingentierung	Ja, wenn „Funktionsfähigkeit“ des Gewerbes bedroht	Nein
Technische Normen (Pkw)	Ja, incl. „Erkennbarkeit“ (Taxischild, Farbe)	Ja
Finanzielle Leistungsfähigkeit und Qualifikationsnormen für Unternehmer und Qualifikationsnormen für Fahrpersonal	Ja	Ja
MwSt	7%	19%

- **Nachfrage**
  - Vorhersehbare und nicht-vorhersehbare Schwankungen
  - Unterschiede Stadt/Land
  - (Erwartete) Angebotsverfügbarkeit beeinflusst Nachfrage
- **Angebot**
  - Hoher Fixkostenanteil
  - Geringe nicht-institutionelle Markteintrittsbarrieren  
(sunk costs durch staatliche Qualitätsnormen beeinflussbar)
- **Regulierungsrahmen** mit vielfältigen Wechselwirkungen
  - **Festtarif** beeinflusst Nachfrage und Erlöse  
(=> Markteintrittswunsch)
  - **Kontingent** beeinflusst Auslastungsgrad und Nachfrage (wg. Verfügbarkeit)
  - **Qualitätsregulierung** beeinflusst Kosten und Nachfrage (wg. Qualitätserwartung)
  - Ausgestaltung der **Betriebspflicht** beeinflusst Kosten

	<b>Österreich</b>	<b>Niederlande</b>	<b>Schweden</b>
Kontingente für Taxis	Nein	Nein (Ausnahme AMS-Schiphol)	Nein
Tarifregulierung	Festtarife (in den meisten Regionen)	Feste Tarifstruktur mit Obergrenze	Freigabe mit Informationspflicht
Qualitätsnormen	Ja	Ja (mit Berichten in Literatur über Qualitätsmängel)	Ja

## Isolierte Konzessionsfreigabe im Taximarkt

- **Markteintritte**, wenn derzeit Konzessionsstopp bedeutsam
- Evtl. Nachfrageanstieg (wg. höherer Verfügbarkeit)
- Abbau von regulierungsbedingten „Übergewinnen“ zu erwarten (Indiz: impliziter Konzessionshandel)
- Rahmenbedingungen: Durchsetzung der Vorgaben zur Betriebspflicht, von Qualitätsnormen und Steuerpflicht
- „Hamburger Modell“



## Tariffreigabe im Taximarkt







- Obergrenzen, um „Übervorteilung“ zu verhindern
- Problem: Komplexität möglicher Tarife  
=> Informationspflichten mit Standardfahrten (z. B. Schweden)

TAXI KURIR			
Box 42201, 126 17 Stockholm. Kundenservice tel 08-744 94 00			
Tariff	När	Kostnad	Jämförpris 10 km som tar 15 min
2	Vardagar kl 05.00 - 09.00	42 kr Grundavgift + 11,52 kr / km + 434 kr / tim	266 kr
1	Vardag kl 09.00 - 15.00	42 kr Grundavgift + 9,10 kr / km + 434 kr / tim	242 kr
2	Vardag kl 15.00 - 21.00 Lördag, Söndag kl 05.00 - 21.00	42 kr Grundavgift + 11,52 kr / km + 434 kr / tim	266 kr
3	Alla dagar kl 21.00 - 05.00, samt kl 15.00 dag före helgdag och dag före midsommarafton, julafton och nyårsafton till kl 05.00 nästkommande vardag.	42 kr Grundavgift + 14,04 kr / km + 500 kr / tim	307 kr
6	Alla dagar kl 00.00 - 24.00 5-8 passagerare	75 kr Grundavgift + 17,46 kr / km + 565 kr / tim	391 kr
F	Väntetid före färd	42 kr Grundavgift + 0 kr / km + 434 kr / tim	151 kr

Begär alltid taxameterkvitto!

Storbilstaxa tillämpas vid köring med fler än 4 passagerare.  
Stiftelses- / terminsavgifter tillämpas.  
Fasta priser tillämpas.  
Skriftlig information finns hos föraren.

VI VÄLKOMNAR!  
WE WELCOME!

Quelle: [www.taxikurir.se](http://www.taxikurir.se)

- Voraussetzung: In Wartemarkt kein „First Come, first Serve“

- **Vermittlung innerhalb des bestehenden Rechtsrahmens**

- z. B. Mytaxi, taxi.de etc. als Vermittlung von Taxen
- z. B. UBERblack und UBERX als Vermittlung von Mietwagen
- z. B. blablacar als Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten  
(Vorteile: Lokalisationsdienste, Bewertungsmöglichkeiten mit Qualitätsinformationen)

- **GPS-basierte Dienste („Navis“)**

sinkende Bedeutung der Ortskenntnisse des Fahrpersonals (und Möglichkeit für Kunden, Fahrtstrecke in Echtzeit zu überprüfen)  
aber: Straßennamen müssen bekannt sein, Ausweichstrecken bei Störungen

- **Vermittlung von Privatfahrzeugen (insbes. UBERpop, wundercar)**

Kein „**sharing**“, sondern Dienstleistung ( $\neq$  Mitfahrzentrale)

Dynamische Preisbildung („**Surge pricing**“) als Konzeptbestandteil  
Theorie: (schnelle) Bewegung hin zum jeweiligen Marktgleichgewicht  
Problem: in nachfrageschwachen Zeiten (mit hohen Kosten) besteht für Taxen Betriebspflicht (aber ‚Rosinenpicken‘ durch private Anbieter in nachfragestarken Zeiten)

Verstoß gegen derzeitigen Rechtsrahmen mit „Umgehungsoptionen“:  
wundercar: formal unentgeltlich mit Bitte um „Spende“

Technische und personenbezogene Qualitätsstandards unabdingbar  
(mit Detaildiskussion über Ausgestaltung)

## 1. **Modernisierter Status quo**

(geringfügige Veränderung der ‚technischen‘ Regulierung,  
z. B. Ortskundeprüfung)

## 2. **Öffnung des Taximarktes mit höherer Kontrollintensität**

- Hamburger Modell (keine Kontingentierung, hohe Kontrollintensität)  
Voraussetzungen bei Behörden müssen geschaffen werden
- zusätzliche Tariffreigabe (Monopolkommission)  
mit stärkerer Preisdifferenzierung und Informationspflicht
- Beibehaltung der Regulierung für Mietwagen

## 3. Öffnung des Gesamtmarktes für die Personenbeförderung mit Pkw

- zusätzlich zu Deregulierung des Taximarktes Abschaffung von **Rückkehrpflicht** und der Vorgabe der **buchmäßigen Auftragserfassung** am Betriebsitz bei Mietwagen
- nur in diesem Szenario ist ein Eintritt von **Teilzeit-Anbietern** möglich und realistisch
- **Betriebspflicht** für Taxen müsste entfallen (oder „großzügige“ Höchstpreise), **MwSt** müsste angeglichen werden
- verbleibender **Unterschied**: äußere Kennzeichnung, Möglichkeit zur Nutzung spezieller Taxistände, Nutzung von Busspuren
- derzeit **politisch nicht gewünscht** (Stellungnahme Bundesregierung zu den Vorschlägen der Monopolkommission)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Prof. Dr. Frank Fichert  
Hochschule Worms  
Fachbereich Touristik/Verkehrswesen  
Erenburger Straße 19  
67549 Worms

fichert@hs-worms.de