

WETTBEWERB

Mehr Wettbewerb auf dem Taximarkt zulassen

Dr. Susanne Cassel und Dr. Tobias Thomas

Neue Dienstleister wie der Fahrdienstanbieter Uber, Innovationen wie Taxi-Apps, mit der Kunden Taxis bestellen und anschließend die Fahrer bewerten können, sowie Car-Sharing-Konzepte können mehr Transparenz auf dem Taximarkt schaffen und den Kunden neue Wahlmöglichkeiten in Bezug auf Preis und Qualität eröffnen. Diese Vorteile lassen sich allerdings derzeit aufgrund einer nicht mehr zeitgemäßen Regulierung des Taximarktes nicht realisieren: Wer als Anbieter in den Markt eintreten möchte, braucht eine Konzession. Die Konzessionsvergabe erfolgt dabei in den meisten Kommunen sehr restriktiv, so dass lange Wartelisten existieren. Zudem werden die Beförderungstarife staatlich festgelegt, so dass der Preiswettbewerb ausgeschaltet ist. Damit der Wettbewerb seine nützliche Wirkung für die Kunden entfalten kann, sollten Taxiunternehmer künftig keine Konzession mehr benötigen und ihre Preise selbst festlegen können.

Der Fahrdienstanbieter Uber, der seit Kurzem auch in Deutschland mit der Vermittlung von Fahrgästen an Gelegenheitsfahrer Fuß fassen will, hat eine Diskussion über Wettbewerbsdefizite im deutschen Taximarkt angestoßen. Grundsätzlich sorgt Wettbewerb dafür, dass Unternehmen einen Anreiz haben, produktiver und innovativer zu werden und sich stärker an den Wünschen ihrer Kunden auszurichten. Er sorgt zugleich für niedrige Preise. Staatliche Eingriffe in das Marktgeschehen bedürfen daher einer besonderen Begründung. Die Beschränkung des Marktzutritts für neue Taxianbieter durch die restriktive Vergabe von Konzessionen wird oftmals damit begründet, dass ohne sie zu viele Taxiunternehmen im Markt tätig seien und es zu ruinöser Konkurrenz kommen könne, so dass die Qualität der Leistungen abnehme. Ruinöse Konkurrenz ist jedoch auf dem Taximarkt nicht zu erwarten, da Unternehmer, die nicht mehr rentabel wirtschaften können, jederzeit ihre Fahrzeuge verkaufen und aus dem Markt austreten können. Eine strenge Mengenbeschränkung kann dagegen

dazu führen, dass im Markt etablierte Unternehmer vor Konkurrenz geschützt und weniger hochwertige Leistungen zu staatlich garantierten Preisen anbieten können. Der Taximarkt sollte daher geöffnet werden, indem die Konzessionsvergabe abgeschafft wird. Gleichzeitig sollte auch das bisher bestehende Verbot, außerhalb des Konzessionsgebietes, wie im Fall des Flughafens Berlin-Brandenburg, Fahrgäste an Taxiständen und an der Straße aufzunehmen, beendet werden. Damit könnten wirtschaftlich und ökologisch nachteilige Leerfahrten vermindert und die Wartezeiten für Kunden reduziert werden.

Hingegen kann es weiterhin angezeigt sein, qualitative Vorgaben für Taxiunternehmer und -fahrer vorzusehen. Da der Kunde die Qualität der angebotenen Leistung wie den technischen Zustand des Taxis oder die Fahrweise und Ortskenntnisse des Fahrers vor Antritt der Fahrt nur schwer beurteilen kann, besteht die Gefahr, dass Kunden benachteiligt werden. Dies gilt vor allem für Taxis, die auf der Straße angehalten werden, und Taxis an Taxiständen. Denn hier trifft der Kunde auf wechselnde, ihm unbekannte Fahrer, hat oft keine Auswahl und ist möglicherweise unter Zeitdruck. Im Bereich der Funktaxis, die der Kunde vorab bestellt, ist eine Qualitätskontrolle dagegen einfacher möglich, da der Kunde immer wieder dasselbe Unternehmen beauftragen kann. Taxiunternehmer haben in diesem Segment zudem selbst ein Interesse, für eine gute Reputation zu sorgen, um sich einen festen Kundenstamm aufzubauen. Darüber hinaus tragen technische Innovationen wie Smartphone-Apps dazu bei, die Transparenz über die Qualität unterschiedlicher Anbieter zu erhöhen, indem Kunden ihre Fahrer bewerten können. Zudem ist inzwischen aufgrund von Navigationssystemen die vorgeschriebene Ortskenntnisprüfung für Taxifahrer überflüssig geworden – sie könnte durch einen Nachweis ersetzt werden, dass ein Navigationsgerät vorhanden ist und bedient werden kann. Für die Fahrer können Vorgaben wie ein sauberes polizeiliches Führungszeugnis und eine Maximalzahl von Punkten in der Flensburger Verkehrssünderdatei sinnvoll sein. Die qualitative Kontrolle sollte insbesondere auf den technischen Zustand der Fahrzeuge reduziert werden.

Dass der Preiswettbewerb auf dem Taximarkt durch staatlich festgesetzte Preise völlig ausgeschaltet ist, wird mit dem Schutz der Verbraucher vor überhöhten Preisen gerechtfertigt. Je intensiver der Wettbewerb ist, desto weniger stichhaltig

KERNAUSSAGEN

Politikanalyse:

- Der deutsche Taximarkt ist durch ein Konzessionssystem und staatlich festgelegte Preise umfassend reguliert, so dass kaum Wettbewerb herrscht.
- Technischer Fortschritt sowie neue Mobilitätsanbieter ermöglichen bessere Angebote für die Kunden, die allerdings aufgrund der derzeitigen Regulierung nicht realisiert werden können.

Politikempfehlung:

- Freien Marktzutritt durch Abschaffung des Konzessionssystems sowie des Verbots zur Fahrgastaufnahme außerhalb des Pflichtfahrbereichs erlauben.
- Freie Preisbildung durch Aufhebung der Tarifflicht ermöglichen.

ist dieses Argument jedoch, denn Wettbewerb sorgt für niedrige Preise. Zumindest in Großstädten dürfte der Wettbewerb recht intensiv sein. Hinzu kommt, dass sich mit der zunehmenden Verbreitung von Smartphone-Apps auch die Transparenz bei den Preisen deutlich erhöht, so dass ein so tiefgreifender Markteingriff wie eine vollständige Preisregulierung nicht mehr zeitgemäß erscheint. Dies gilt insbesondere für den Funktaximarkt, auf dem die Kunden die Preise relativ einfach vergleichen könnten. In zunehmendem Maße kommen Taxiunternehmen auch durch Car-Sharing- und andere Mobilitätsanbieter unter Druck, so dass der Spielraum für überhöhte Preise abnimmt. Indem Taxiunternehmen erlaubt wird, selbst über ihre Preise zu entscheiden, können sie unterschiedliche Qualitäten zu unterschiedlichen Preisen anbieten. Damit können sie unterschiedlichen Kundenwünschen besser nachkommen.

Innovationen wie Smartphone-Apps und Navigationssysteme sowie neue Mobilitätsanbieter wie Car-Sharing-Unternehmen oder Fahrgastservices wie Uber stellen die umfassende Regulierung des deutschen Taximarktes zunehmend in Frage. Die Politik sollte dem Rechnung tragen und die bestehenden Regulierungen weitgehend abschaffen. Mehr Wettbewerb auf dem Taximarkt wird sich durch ausdifferenzierte Angebote, höhere Qualität und niedrigere Preise zum Wohle der Kunden auszahlen.

Dieser Policy Brief entstand auf Grundlage des ECONWATCH-Meetings zum 20. Hauptgutachten der Monopolkommission mit Prof. Dr. Justus Haucap (Düsseldorf Institute for Competition Economics & ECONWATCH) am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB).

Impressum

ECONWATCH

Gesellschaft für Politikanalyse e.V.
Poststraße 12, 10178 Berlin

Helfen Sie mit!

Um den ECONWATCH-Policy Brief anbieten zu können, in dem Sie verständliche und wissenschaftlich fundierte Informationen über wirtschaftspolitische Zusammenhänge und Reformmöglichkeiten erhalten, ist ECONWATCH als gemeinnützige und unabhängige Organisation auf Mitgliedsbeiträge und Spenden angewiesen. Informationen hierzu erhalten Sie auf: www.econwatch.org