

Policy Brief

November 2018

Policy Brief Nr. 3/2018

# Das Taxigeschäft im Umbruch

Ein neuer Markt braucht neue Regeln

Autor:

Jan Kluge ([kluge@ihs.ac.at](mailto:kluge@ihs.ac.at))



INSTITUT FÜR HÖHERE STUDIEN  
INSTITUTE FOR ADVANCED STUDIES  
Vienna

---

**Autor**

Jan Kluge

**Begutachter**

Ralf Böckle, Martin Kocher, Thomas König

**Lektorat**

Sascha Harold

**Titel**

Das Taxigeschäft im Umbruch – Ein neuer Markt braucht neue Regeln

**Kontakt**

T +43 1 59991-225

E [kluge@ihs.ac.at](mailto:kluge@ihs.ac.at)

**©2018 Institut für Höhere Studien – Institute for Advanced Studies (IHS)**

Josefstädter Straße 39, A-1080 Vienna

T +43 1 59991-0

F +43 1 59991-555

[www.ihs.ac.at](http://www.ihs.ac.at)

ZVR: 066207973

**Lizenz**



*Die Publikation wurde sorgfältig erstellt und kontrolliert. Dennoch erfolgen alle Inhalte ohne Gewähr. Jegliche Haftung der Mitwirkenden oder des IHS aus dem Inhalt dieses Werkes ist ausgeschlossen.*

## Abstract

The market for passenger transportation in Vienna is a highly regulated segment of the economy. New players, like Uber or Taxify, are about to challenge the established mode of business. This policy brief analyses the development that led to the current situation and poses the question, whether the current regulations are still appropriate. It concludes with six recommendations for action that are intended to make the passenger transportation market fit for new innovations in the field.

## Zusammenfassung

Der Markt für Personenbeförderung in Wien unterliegt vielfältigen Regulierungen. Neue Akteure – wie Uber oder Taxify – haben nun begonnen, die derzeitige Geschäftspraxis herauszufordern. Dieser Policy Brief analysiert die Hintergründe, die zur heutigen Situation geführt haben und stellt die Frage, ob geltende Regulierungen noch ihre Berechtigung haben. Er schließt mit sechs Empfehlungen, die es dem Personenbeförderungsmarkt möglich machen sollen, sich für neue Innovationen zu öffnen.

**Schlagwörter:** Taxi, Personenbeförderung, Regulierung



# 1 Kontext

Schon seit Jahren ist die Aufregung über die neuen Angebote im Taximarkt groß. Insbesondere die europäischen Behörden scheinen sich mit der Behandlung von Vermittlungsdiensten wie *Uber* oder *Taxify* schwerzutun. Dabei funktionieren die Dienste im Grunde ähnlich wie Funkzentralen im traditionellen Taximarkt. Sie führen die in einer App registrierten KundInnen und FahrerInnen zusammen, geben dabei aber einen dynamisch erzeugten und für beide Seiten verbindlichen Preis vor. Dieser liegt oftmals erheblich unterhalb des Taxitarifs. Das ist möglich, da dieses Geschäft außerhalb des Taximarkts abläuft; in Österreich sind die FahrerInnen bei Mietwagenunternehmen beschäftigt (oder selbstständige MietwagenunternehmerInnen) und daher anders reguliert.

Traditionell gibt es in der Personenbeförderung zweierlei Recht: Das klassische Taxi darf den „street hail“ Markt bedienen; es darf sich also an Warteständen aufhalten sowie Personen am Straßenrand aufnehmen, muss dafür aber fixe Preise pro Kilometer verlangen. Die Mietwagenbranche darf dagegen nur das „pre-booked“ Segment abdecken; Mietwagen dürfen dabei außerhalb des Tarifs operieren, müssen aber nach jeder bestellten Fahrt grundsätzlich wieder zum Betriebsort zurückkehren.<sup>1</sup>

Durch den Markteintritt der neuen Vermittlungsdienste drängt die Mietwagenbranche nun in den street-hail Markt; die beiden Segmente lassen sich auf den ersten Blick kaum noch unterscheiden, da sich inzwischen auch Taxis per App bestellen lassen. Besonders die TaxifahrerInnen leiden unter dieser Situation, da ihnen durch die Bindung an den Taxitarif die Instrumente fehlen, sich dem neuen Wettbewerb zu stellen. Längst ist die Idee eines Einheitsgewerbes in der Welt, das nach der Vorstellung der Taxilobby die Tätigkeit der Plattformen in ihrer jetzigen Form im Handstreich unterbinden soll.<sup>2</sup> Verkehrsminister Norbert Hofer (FPÖ) prüft bereits strengere Regelungen.<sup>3</sup> So scheinen die regierungsnahen Interessenverbände des Taxigewerbes die Behörden geradezu vor sich her zu treiben, während die überwiegend aus dem Ausland stammenden Vermittlungsdienste kaum eine Lobby haben. Im Ergebnis laufen alle Bestrebungen in die Richtung, das Taxigewerbe mit seinen Fixpreisen und seinem über die Jahrhunderte sorgfältig austarierten Regelwerk zu schützen. Die Versuche, die neuen Dienste unattraktiv zu machen, legen dabei erstaunliche weltanschauliche Widersprüche offen: So schnell man in den letzten Jahren in Mitteleuropa bereit war,

---

<sup>1</sup> Die Einteilung in „street hail“ und „pre-booked“ ist in der Literatur üblich (vgl. z. B. EUROPÄISCHE KOMMISSION (2016)).

<sup>2</sup> [https://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20180522\\_OTS0126/swv-wien-nur-einheitsgewerbe-fuer-taxis-schafft-chancengleichheit](https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20180522_OTS0126/swv-wien-nur-einheitsgewerbe-fuer-taxis-schafft-chancengleichheit)

<sup>3</sup> <https://www.bmvit.gv.at/presse/aktuell/nvm/2018/0610OTS0032.html>

den griechischen Behörden Ratschläge zur Liberalisierung ihres LKW-Verkehrs zu erteilen, so hartleibig zeigt man sich nun, wenn Markteintrittsbarrieren im eigenen Zuständigkeitsbereich abgeräumt werden sollen.

Dieser Policy Brief möchte sich nicht an der in weiten Teilen interessenorientierten Diskussion beteiligen oder sich von vornherein auf eine der beiden Seiten schlagen. Er soll aber den Blick auf die Vorteile lenken, die von einer moderneren Regulierungspraxis sowohl für die FahrerInnen als auch für die KonsumentInnen ausgehen könnten. Im nächsten Abschnitt erfolgt zunächst eine ökonomische Einordnung des staatlichen Handelns im Taximarkt. Daraus werden dann Handlungsempfehlungen abgeleitet.

## 2 Die Regulierung des Wiener Taximarkts

Ein kurzer Blick in die Geschichte zeigt, dass es neue Personenbeförderungskonzepte in Wien (wie sicherlich auch in anderen Städten) von Anfang an schwer hatten, richtig Fuß zu fassen, und dass der Staat immer schon umfangreich involviert war. Die erste Fiakerlizenz wurde unter Kaiser Leopold I. im Jahre 1693 erteilt (vgl. hier und im Folgenden SINHUBER (1992)). Der Dienst war technologisch neu; er war zwar teuer und recht unkomfortabel, bestach aber durch Geschwindigkeit, vor allem im Vergleich zu den bis dahin üblichen Sesselträgern, die zu Fuß gingen. Wenige Zeit später folgte aber bereits die erste Lohnkutschenverordnung, die Einschnitte in die Tätigkeit der gerade erst auf gekommenen Fiaker vorsah: Die Fiaker mussten fortan fixe Preise verlangen und hatten nach jeder Fahrt nach Hause zurückzukehren, um dort auf neue KundInnen zu warten. Natürlich wurde auch berechtigten Sicherheitsaspekten Rechnung getragen; immerhin waren die Fiaker im überwiegend gemächlichen Wiener Straßenverkehr durchaus eine Gefährdung für alle Beteiligten. Dennoch war die Verordnung vor allem geeignet, die Fiaker für die KonsumentInnen unattraktiv zu machen und das Gewerbe der Sesselträger zu schützen. Folgerichtig sahen sich die Fiakerkutscher von Anfang an nicht allzu genau an die Vorschriften gebunden.

Die Situation vor 300 Jahren erinnert auf frappierende Weise an die heute geforderten Regeln für die neuen Vermittlungsdienste: Auch sie sollen sich dem fixen Tarif unterwerfen und damit einen entscheidenden Vorteil gegenüber dem Taxigewerbe verlieren. Sie sollen außerdem nach jeder Fahrt leer zum Betriebsort zurückkehren und einen neuen Auftrag nur dort annehmen dürfen. Eine ökonomische Begründung für die erste Regel dürfte sich nur schwer finden lassen; für die zweite Regel ist es schlicht unmöglich. Qualitäts- und Sicherheitserwägungen lassen sich hier auch nicht ins Feld führen, da die FahrerInnen bei den Vermittlungsdiensten bereits heute MietwagenunternehmerInnen sind und daher vielfältige Anforderungen einzuhalten

haben. Außerdem ist die Zahl der zufriedenen KundInnen bei den Mietwagenunternehmen oft sogar höher, als bei den Taxiunternehmen (vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION (2016), S. 22).

Die von Anfang an so starke Anteilnahme des Staates im Bereich der Personenbeförderung wirft ganz grundsätzliche Fragen auf. Immerhin gehört es zu den etablierten Erkenntnissen in der Volkswirtschaftslehre, dass sich Märkte dann am besten entwickeln, wenn sie sich – basierend auf klaren und überwachten Grundregeln – möglichst frei entfalten können. Natürlich funktioniert das nur, wenn bestimmte idealtypische Voraussetzungen gegeben sind. Es muss zum Beispiel völlige Transparenz herrschen; d. h. den KonsumentInnen sind alle Angebote vollständig bekannt und es liegt keine Informationsasymmetrie vor, die es den ProduzentInnen möglich machen würde, Informationen zurückzuhalten, die die KonsumentInnen für eine informierte Entscheidung brauchen würden. Es handelt sich annahmegemäß auch um „Punktmärkte“; d. h. es gibt keine Entfernungen oder regionalen Unterschiede und damit auch keine Transportkosten oder Ähnliches. Auch wird vollkommener Wettbewerb unterstellt; es muss also so viele ProduzentInnen und KonsumentInnen geben, dass niemand den Marktpreis durch das eigene Tun beeinflussen kann (wie z. B. bei einem Monopol). Außerdem darf es keine externen Effekte geben; durch das Handeln zweier MarktteilnehmerInnen darf unbeteiligten Dritten also kein Schaden entstehen, z. B. durch Lärm oder Verschmutzung.

In der Realität entsprechen Märkte natürlich oft nicht diesen Idealvorstellungen. Bei Marktversagen ist ein Eingreifen des Staates unter Umständen geboten. Liegen nun im Taxigewerbe Umstände vor, die ein staatliches Eingreifen dieses Ausmaßes erforderlich machen, und ist es dem Staat daher auch unmöglich, die neuen Vermittlungsdienste zu dulden? Oder liefern diese sogar Argumente für eine grundsätzliche Deregulierung der Branche?

Die Gefahr eines Marktversagens auf breiter Front dürfte mit den heutigen technischen Möglichkeiten im Taxigewerbe deutlich geringer sein als früher. Die WKO präsentiert aber auf ihrer Website eine Studie des norwegischen INSTITUTE OF TRANSPORT ECONOMICS (vgl. BEKKEN (2003)), die sich klar gegen Deregulierung ausspricht. Auch eine aktuellere Studie desselben Instituts spricht diese Sprache (vgl. AARHAUG (2014)). Vorgebracht werden die klassischen Argumente für die Regulierung von Taximärkten, die in der Vergangenheit sicher auch stichhaltig waren. Die neuen Vermittlungsdienste, die dort nur am Rande erwähnt werden, könnten aber viele der Marktunvollkommenheiten beheben (vgl. z. B. HARDING ET AL. (2016)). Ironischerweise würden also einige der Gesetze, die die Tätigkeit der Vermittlungsdienste nun unterbinden sollen, gerade durch ihre Tätigkeit ihre Rechtfertigung verlieren.

Im Folgenden soll auf drei bedeutende Aspekte im Personenbeförderungsgewerbe genauer eingegangen werden: Transparenz, Versorgungsqualität und Effizienz.

## 2.1 Transparenz

Eines der Argumente für die starke Regulierung stützt sich auf die fehlende Transparenz im Taximarkt. KonsumentInnen, die auf der Straße in ein Taxi steigen, haben in diesem Moment keinen Preisvergleich mit möglichen Alternativen. Die FahrerInnen könnten also Preise über Grenzkostenniveau setzen und darüber hinaus die situationsgemäß eher geringe Preiselastizität der KundInnen (z. B. bei Kälte oder Regen) ausnutzen. Damit wären die Preise also systematisch zu hoch; das Taxigewerbe argumentiert, dass der gesetzliche Tarif diese Informationsasymmetrie auflösen würde (vgl. z. B. AARHAUG (2014)).

Der fixe Taxitarif erlaubt aber selbst Ortskundigen bestenfalls eine grobe Kostenabschätzung. Die FahrerInnen können die Route immer noch frei wählen; gerade bei ortsfremden KundInnen ist das Problem der Informationsasymmetrie also keinesfalls gelöst. Das Risiko einer Verkehrsbehinderung tragen weiterhin die KundInnen. Außerdem erinnert der Taxitarif stark an einen altbekannten Marketingtrick: Wenn sich die AnbieterInnen nicht durch besondere Produktspezifika hervorheben können, da das jeweilige Gut völlig homogen ist (z. B. ein Kilowatt Strom, ein Gigabyte Daten oder eben ein Kilometer Personenbeförderung), dann muss die Marketingstrategie über die Preisgestaltung erfolgen. Das Preisgefüge muss hinreichend kompliziert sein, dass einzelne Aspekte daraus als besonders attraktiv kommuniziert werden können, während andere weniger auffällig verpackt werden. So wird den KonsumentInnen der Eindruck vermittelt, dass sie eine gute Entscheidung treffen würden, obwohl alle Produkte mehr oder weniger gleich viel kosten. Genau diese Form der Komplexität strahlt der Taxitarif aus: Wieso KundInnen, nachdem sie schon drei Kilometer weit befördert wurden, für die nächsten 140 Meter und 70 Zentimeter genau 20 Cent zahlen müssen, wo sie doch für denselben Betrag nur wenige Minuten später ganze 184 Meter und 60 Zentimeter zurücklegen werden, bleibt ihnen ebenso verborgen, wie die Begründung dafür, dass FahrerInnen ab 23 Uhr zwar etwas mehr für einen gefahrenen Zentimeter kassieren als tagsüber, aber für die Wartezeit an einer roten Ampel trotzdem nur 20 Cent je begonnene 25,9 Sekunden bekommen. Die Tatsache allein, dass der Tarif im Wageninneren ausgehängt werden muss und gar eine gesetzliche Grundlage hat, macht ihn also für die KonsumentInnen nicht transparenter. Es handelt sich vielmehr um eine Illusion von Transparenz, die es den KundInnen aber letztlich unmöglich macht, ex ante eine informierte Kaufentscheidung zu treffen.



Die neuen Vermittlungsdienste lösen dieses Problem sehr einfach: Sie zeigen den KundInnen vor der Kaufentscheidung einen verbindlichen Preis an. Dieser basiert auf der momentanen Angebots- und Nachfragesituation, die das Unternehmen aufgrund der augenblicklich in der App eingeloggten KundInnen und FahrerInnen kennt, und berücksichtigt die aktuelle Verkehrs- und Witterungslage. Es handelt sich also um einen echten Marktpreis.<sup>4</sup> Die KundInnen kennen nun den Endpreis und können sich darauf verlassen. Die FahrerInnen haben einen Anreiz, die günstigste Route (d. h. diejenige, die die App zugrunde gelegt hat) auch tatsächlich zu wählen. Die Informationsasymmetrie ist damit aufgelöst.

## 2.2 Versorgungsqualität

Taximärkte sind in der Realität keine Punktmärkte, sondern sie sind sehr lokal. Dass sich Angebot und Nachfrage im Aggregat ausgleichen, hilft nicht weiter, wenn sich Taxis an einem bestimmten Wartestand in der Stadt zusammendrängen, während zwei Straßen weiter kein Taxi zu bekommen ist. Mithilfe von Zugangsbeschränkungen soll in der Regel vermieden werden, dass zu viele Taxis unterwegs sind („crowding“). Die Betriebspflicht soll dann aber dazu führen, dass die systematisch zu geringe Zahl an Taxis stets im Dienst ist. Diese Praxis erinnert stark an das Gesundheitswesen, wo es Betriebspflicht und fixe Preise in gewisser Weise auch gibt, damit stets ein angemessenes Angebot vorgehalten wird. Die gesellschaftliche Bedeutung des Taxigewerbes lässt sich aber keinesfalls mit der des Gesundheitswesens vergleichen. Während PatientInnen sterben, wenn die Nachfrage das Angebot übersteigt, nehmen Fahrgäste einfach den Bus. Schließlich dürfte der Anteil der täglich mit dem Taxi zurückgelegten Wege in Wien auch nur im Promillebereich liegen (vgl. BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (2016)).

Tatsächlich ist es so, dass gerade die fixen Preise eine Ausweitung des Angebots in Zeiten höherer Nachfrage verhindern. Umgekehrt stehen die Taxis in Zeiten geringer Nachfrage in langen Schlangen an den Warteständen. In den meisten anderen Branchen würde man jetzt die Preise kurzfristig weit absenken, solange wenigstens die variablen Kosten gedeckt sind. Die Plattformen gehen sogar noch weiter: Dort loggen sich die FahrerInnen mit der höchsten Preiselastizität nach und nach einfach aus, so dass diejenigen, die ihren Lebensunterhalt nicht auf andere Weise erwirtschaften können, wenigstens noch akzeptable Preise bekommen. Gerade die Flexibilisierung des Preises würde also – wie in den allermeisten Sektoren – ein nachfragegerechtes

---

<sup>4</sup> Zwar bietet inzwischen auch das Taxigewerbe solche Apps an. Diese können aber aufgrund der Preisbindung keine verbindlichen Endpreise ausweisen, sondern nur Schätzungen auf der Grundlage des Tarifs. Ein Fortschritt in Richtung Transparenz ist das dennoch.

Angebot gewährleisten. Dieser Ansatz erscheint geeigneter, als die KonzessionsinhaberInnen auch zu den unmöglichsten Tageszeiten zu zwingen, ein zu teures Angebot bereitzuhalten, für das es im Augenblick keine Nachfrage gibt.

## 2.3 Effizienz

Was die Effizienz der eigentlichen Beförderungsdienstleistung angeht, so gibt es zwischen Taxifahrten und solchen, die über die neuen Dienste zustande gekommen sind, im Grunde keinen Unterschied: FahrerInnen befördern Fahrgäste in einem Kraftfahrzeug durch Wien.<sup>5</sup> Die Frage nach der Effizienz setzt eine Stufe weiter oben an: Bei den Dienstleistungsunternehmen, die die Fahrten vermitteln.

Heute werden große Teile des Personenbeförderungsmarkts von Intermediären gesteuert, die KundInnen und FahrerInnen zusammenbringen und dafür einen Preis verlangen. Vor dem Eintritt der neuen Vermittlungsdienste waren das vor allem die Funkzentralen. Beide erfüllen im Grunde die gleiche Funktion; die technischen Mittel unterscheiden sich heute – da auch Funkzentralen inzwischen Apps anbieten – nur noch geringfügig. Der Regulierungsrahmen ist aber ein anderer, da die Funkzentralen auf der Grundlage des Taxitarifs arbeiten (müssen), und daher den KundInnen ex ante keine exakten Preise nennen können. Wenn die Intermediäre von steigenden Skalenerträgen profitieren, dann können sie systematisch Preise über Grenzkostenniveau setzen. Wenn der Endpreis fix ist, geht das zu Lasten der Gewinnspanne der FahrerInnen.

In Wien gibt es im Wesentlichen nur drei Funkzentralen, die jeweils exklusive Verträge mit den Taxibetrieben schließen und dadurch den lokalen Markt beherrschen können. Hierin könnte aus ökonomischer Sicht ein echter Grund für einen staatlichen Markteingriff liegen. Der Oberste Gerichtshof konnte aber im Jahr 2013 ein marktmissbräuchliches Verhalten der Funkzentralen nicht erkennen, da die Kündigungsfristen jeweils nur kurz seien, und ein Wechsel zwischen den Anbietern daher leicht möglich sei.<sup>6</sup> AARHAUG (2014) befürwortet sogar grundsätzlich eine weitere Zusammenlegung von Funkzentralen.

Die neuen Vermittlungsdienste könnten hier zu mehr Wettbewerb und Flexibilität beitragen, aber auch Teil des Problems werden. Auch sie könnten theoretisch eine marktbeherrschende Stellung erlangen und diese gegenüber den registrierten

---

<sup>5</sup> Es sei denn, TaxifahrerInnen fahren absichtlich Umwege. Obwohl der Anreiz dazu zweifellos besteht, soll das hier aber nicht unterstellt werden. Die Wiener Taxi-, Mietwagen- und Gästewagen-Betriebsordnung verpflichtet sie jedenfalls zur kürzestmöglichen Route.

<sup>6</sup> OGH. Geschäftszahl: 16Ok7/12. Entscheidungsdatum: 27.06.2013.

FahrerInnen ausspielen. Bislang tragen sie aber eher dazu bei, die Abhängigkeit von den Funkzentralen zu reduzieren, da sie die Zahl der Intermediäre erhöhen. Wenn sie tatsächlich auch effizienter (da mit dynamischen Preisen) vermitteln können, dürfte der Druck auf die Funkzentralen weiter steigen.

## 3 Sechs Handlungsempfehlungen

Immer wieder wird in der einschlägigen Literatur davon gesprochen, wie komplex der Taximarkt sei, und dass er daher eine so vielfältige Regulierung nötig mache. Man könnte dem entgegen, dass Märkte immer komplex sind, und dass sie genau deshalb dezentral über den Preis gesteuert werden müssen. Jeder Eingriff einer staatlichen Behörde führt zu Verzerrungen, die dann weitere Eingriffe nach sich ziehen müssen, während der Markt mehr und mehr an Funktionalität verliert und das Regulierungsgebäude immer undurchsichtiger und häufig auch ungerechter wird. Im Folgenden sollen nun Handlungsoptionen präsentiert werden, die die Rückkehr zu einem funktionalen Markt erlauben. Naturgemäß decken sich einige von ihnen mit den Vorschlägen, die schon seit längerer Zeit auch in anderen Ländern vorgebracht werden; z. B. in Deutschland durch den WISSENSCHAFTLICHEN BEIRAT BEIM BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (2007).

### 3.1 Kein Einheitsgewerbe, sondern ein Vielfaltsgewerbe

Die Forderung nach Vereinheitlichung wird üblicherweise von jenen erhoben, die ihre eigenen Standards zum Maß der Dinge erheben wollen. Das Einheitsgewerbe nach dem Vorbild des Taximarkts ist aber der falsche Weg.

Da sich Personen in unterschiedlichen Situationen in ihren Mobilitätspräferenzen stark unterscheiden können, sollte ihnen kein Einheitsprodukt vorgesetzt werden, sondern vielmehr eine Bandbreite von Optionen, aus denen sie informiert wählen können. KundInnen, die im Regen auf der Straße stehen und schnell ein Fahrzeug nach Hause nehmen wollen, ohne dass dabei ihre Zahlungsbereitschaft ausgenutzt wird, entscheiden sich wahrscheinlich anders als solche, die entspannt innerhalb der nächsten zwei Stunden zu einer Veranstaltung in der Innenstadt fahren möchten, oder solche, die heute schon wissen, dass sie in einer Woche zum Flughafen müssen. Da sie alle Teil desselben Marktes sind, sollten auch die FahrerInnen so behandelt werden, und nicht in eines der Segmente gezwungen werden. Insofern ist es tatsächlich ein „Einheitsgewerbe“, aber nicht eines, das dem Taxigewerbe folgt, sondern eines, das sich an den individuellen Anforderungen der KonsumentInnen orientiert und dann unterschiedlichen Regeln gehorcht. Eine „street hail“ Fahrt sollte beispielsweise weiterhin einem Tarif unterliegen; eine „pre-booked“ Fahrt dagegen eher nicht. Nicht

der rechtliche Status des Fahrzeugs darf darüber entscheiden, welches Recht zur Anwendung kommt, sondern die Umstände der Fahrt. Die FahrerInnen erhalten dadurch deutlich mehr Flexibilität; sie können nun stärker unternehmerisch denken und sich gegebenenfalls auf eines der Segmente spezialisieren. Die Betriebspflicht entfällt, da der Preis das Angebot regelt.

### 3.2 Regulierung der Vermittlungsunternehmen

Die EUROPÄISCHE KOMMISSION (2016) empfiehlt, zunächst einmal klar zu benennen, welche Unternehmen überhaupt Vermittlungsdienstleistungen in der Personenbeförderung wahrnehmen, und dann sinnvolle Regeln für sie aufzustellen. Gerade die neuen Vermittlungsdienste sehen sich in der Regel als Softwareunternehmen, die mit der Personenbeförderung auf den ersten Blick gar nichts zu tun haben. Wird in diesem Policy Brief zwar vor allem der Liberalisierung das Wort geredet (wie in den allermeisten ökonomischen Studien zum Thema; vgl. MOORE UND BALAKER (2006)), so könnte es im Bereich der Intermediäre doch erheblichen Regulierungsbedarf geben. Die Exklusivitätsklauseln der Funkzentralen gehören dabei genauso auf den Prüfstand wie die Preise, die sie von den FahrerInnen bzw. den Taxi-/Mietwagenunternehmen verlangen. Sollten die Vermittlungsverträge jedoch flexibler gestaltet und der Wettbewerb weiter gesteigert werden können, wäre ein staatliches Eingreifen weniger dringlich.

### 3.3 Maßvolle Eintrittsbarrieren für FahrerInnen

Es ist unstrittig, dass FahrerInnen (und ihre Fahrzeuge) auch zukünftig gewisse Anforderungen erfüllen müssen, um eine qualitativ hochwertige Dienstleistung zu erbringen. Man sollte allerdings klar abwägen, welche Auflagen maßvoll sind und dem Ziel der sicheren und zuverlässigen Personenbeförderung dienen, und welche lediglich den Markteintritt verhindern sollen. Gerade für FahrerInnen, die nicht Vollzeit arbeiten, sondern sich flexibel ein- und ausloggen wollen, um auf Nachfrageschwankungen zu reagieren, könnte ein schlankeres Konzessionierungsverfahren gelten, als für größere Mietwagenunternehmen. Da das Erscheinungsbild des Marktes heute viel atomisierter ist, als zur Zeit der Einführung der einschlägigen Gesetze, könnte es sich lohnen, einige (nicht sicherheitsrelevante) Regelungen zu hinterfragen.

### 3.4 Weg mit der Rückkehrpflicht

Die Rückkehrpflicht der Mietwagenbranche ergibt in ihrer jetzigen Form keinen Sinn. Traditionell (wie oben gezeigt) soll sie bestimmte Märkte vor Konkurrenz schützen, indem sie die Preise im betroffenen Segment künstlich hoch hält. Selbst wenn man das

Argument gelten ließe, dass Mietwagen ohne Rückkehrpflicht beim Warten auf neue Aufträge wertvollen Verkehrsraum verstopfen würden, lässt sich nicht erklären, wieso ihnen das Annehmen von Aufträgen auf dem Rückweg erschwert wird. Dennoch hat der Oberste Gerichtshof erst kürzlich noch einmal bekräftigt, dass ein neuer Auftrag zwar während der Rückfahrt angenommen werden darf, dass dieser aber in der Betriebsstätte und nicht im Fahrzeug eingegangen sein muss.<sup>7</sup> In dieser Form ist die Rückkehrpflicht insbesondere vor dem Hintergrund der CO<sub>2</sub>-Bilanz im Straßenverkehr, der hohen Verkehrsdichten in den Innenstädten und der heute sehr effizienten Vermittlungstechnologien nicht mehr zu rechtfertigen.

### 3.5 Offen für Neues sein

Die neuen Vermittlungsdienste haben zahlreiche Innovationen im Gepäck, die sehr sinnvolle Ergänzungen zum Personenbeförderungsmarkt der Zukunft darstellen könnten, wie z. B. Bewertungssysteme oder die automatisierte Zahlung. Viele von ihnen wurden vom Taxigewerbe bereits dankbar übernommen; andere sind aber trotz offensichtlicher Vorteile schlicht nicht erlaubt. Dazu gehört zum Beispiel das Konzept, bei dem mehrere Fahrgäste mit ähnlichen Routen in einem Fahrzeug „gepoolt“ werden. Damit werden zwar kleine Umwege in Kauf genommen, dafür aber noch geringere Fahrpreise bezahlt. Solche Konzepte ergeben aus verkehrs- und umweltpolitischer Sicht Sinn und sind daher zumindest erwägenswert.

### 3.6 Unerschlossene Potentiale erkennen

Ganz offensichtlich gibt es einen Markt für Personenbeförderung, der viel größer sein könnte, als es der Taximarkt heute ist und in dem genug Platz für alle wäre. Ein den Umständen angepasster Preis würde zu einer höheren Nachfrage führen, von der dann alle profitieren könnten. Auf diese Weise könnte die individuelle Personenbeförderung ein nennenswerter Teil des Modalmix werden. Sie könnte dann wichtige Funktionen im innerstädtischen Verkehr erfüllen und womöglich sogar im ländlichen Raum Lücken schließen. Um solche Potentiale zu heben, muss eine mutige Neuordnung der Branche her, die für Behörden auch international ein Vorzeigebispiel sein könnte.

---

<sup>7</sup> OGH, Geschäftszahl 4 Ob 162/18d, Entscheidungsdatum: 25.09.2018.

## 4 Literaturverzeichnis

AARHAUG, J. (2014): Taxis as urban transport. TØI report 1308/2014. <https://www.toi.no/getfile.php/1335880/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2014/1308-2014/1308-2014-elektronisk.pdf>.

BEKKEN, J.-T. (2003): Taxi Regulierung in Europa – Executive Summary. <https://www.wko.at/branchen/transport-verkehr/befoerderungsgewerbe-personenkraftwagen/TOI-Studie.pdf>.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (2016): Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

EUROPÄISCHE KOMMISSION (2016): Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU. Final Report. <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-final-report.pdf>.

HARDING, S., KANDLIKAR, M. UND GULATI, S. (2016): Taxi apps, regulation, and the market for taxi journeys. In: Transportation Research Part A 88, S. 15-25.

MOORE, A. T. UND BALAKER, T. (2006): Do Economists Reach a Conclusion on Taxi Deregulation? In: Econ Journal Watch 3 (1), S. 109-132.

SINHUBER, B. F. (1992): Die Fiaker von Wien. J&V, Edition Wien, DACHS Verlagsgesellschaft m.b.H., Wien.

WISSENSCHAFTLICHER BEIRAT BEIM BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (2007): Die Chancen der Digitalisierung im Taximarkt nutzen: Liberalisieren und Verbraucherschutz stärken. [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/wissenschaftlicher-beirat-gutachten-2017-3.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/wissenschaftlicher-beirat-gutachten-2017-3.pdf?__blob=publicationFile)