

**Stellungnahme Intelligent Apps GmbH (mytaxi)**  
**BMVI Workshop "Digitale Mobilitätsplattformen"**

1. **Mehrwert:** Welchen Mehrwert können neue digitale Mobilitätsplattformen für die flächendeckende Absicherung des Personen(nah)verkehrs liefern?

Digitale Vermittlungsplattformen bringen ein Höchstmaß an **Transparenz** in die mobile Gesellschaft. Angebot und Nachfrage finden direkt zusammen. Der Kunde hat den Vergleich der Alternativen in Echtzeit auf der Hand und wählt per Fingertipp das für ihn passende Angebot.

Durch die Digitalisierung wird das Mobilitätsangebot breiter und weniger komplex. Wo bis vor 10 Jahren noch telefoniert und disponiert werden musste, ist mittlerweile in Ballungsgebieten ein nahezu flächendeckender **Mix aus Bikesharing, Carsharing, Mitfahrgelegenheit, Taxi, Mietwagen, Bus & Bahn u.a.** entstanden. Das Angebot wird per App abgerufen und bei Bedarf gebucht. Multimodale Mobilitätsplattformen wie etwa *moovel* haben die Mobilitäts-Alternativen integriert und bieten zum Teil auch das Ticketing von A nach B an.

Der Nutzer setzt in jeder Situation andere Kriterien an und genießt die Wahl. Der preissensitive Studierende setzt auf eine günstige Fortbewegung. *BlaBlaCar* statt ICE. Der Geschäftsreisende hingegen hat es eilig, die Firma zahlt die Rechnung. Taxi statt Straßenbahn.

Die "Generation Y" (auch als "Millennials" bekannt), die Jahrgänge 1980 bis etwa 2000, verzichtet zunehmend auf den *Besitz* von Dingen. Sie bevorzugt das **Teilen ungenutzter Ressourcen**. Das Auto als Statussymbol spielt eine geringere Rolle als bei der vorherigen Generation. Urbane Mobilität wird weiterentwickelt, indem Automobilhersteller und Städte gemeinsam die Elektromobilität fördern - indem Carsharing-Flotten mit Elektro-Antrieb zur Verfügung gestellt werden und Gemeinden, Länder, Bund sowie OEMs die Ladestation-Infrastruktur ausbauen.

Die Ballungsräume wachsen in den nächsten Jahren zum Teil deutlich. Damit steigt auch die Nachfrage nach Mobilität. Eine wachsende Nachfrage, einhergehend mit weniger Autobesitz, führt zwangsläufig zu einer steigenden Nachfrage nach digitalen Vermittlungsplattformen. Damit hat jedes angebotene Verkehrsmittel das Potenzial für mehr Nutzer. Es entsteht zunehmend ein Wettbewerb hinsichtlich schneller Verfügbarkeit, guter Kundenbewertungen, Servicequalität etc. Profiteur ist der Nutzer, der die Wahl hat - und damit die Gesellschaft.

**2. Ordnungsrahmen:** Inwieweit sind die aktuellen rechtlichen Beschränkungen angesichts neuer digital basierter Geschäftsmodelle noch zu rechtfertigen bzw. inwieweit muss der bestehende Ordnungsrahmen fortentwickelt werden?

Der bestehende Ordnungsrahmen wird insbesondere durch das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) definiert. Das Gesetz und seine Ergänzungen sind weit vor der Digitalisierung der Mobilität entstanden. Jetzt gilt es, die gesetzlichen Rahmenbedingungen in einer gemeinsamen Vorgehensweise an die technischen Möglichkeiten anzupassen.

### ***Aufhebung der Taxikonzessions-Kontingentierung***

Wer im Verkehr mit Taxen andere Personen gewerblich befördern möchte, braucht gem. § 2 Abs. 1 Nr. 4 PBefG eine behördliche Genehmigung. Diese Genehmigung ist gem. § 13 Abs. 4 PBefG zu versagen, wenn die Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes bedroht ist. Dieser Versagungsgrund ist unabhängig von den subjektiven Eigenschaften der Antragsteller. Solche objektive Zulassungsbeschränkungen sind der schwerwiegendste Eingriff in die Berufsfreiheit erfolgloser Antragsteller. An eine Rechtfertigung dieses Eingriffs sind daher sehr hohe Maßstäbe anzulegen.

Mit Berlin und Hamburg verzichten nur zwei Großstädte auf die Konzessionsbeschränkung. Die Auswirkungen auf die Branchen in Hamburg und Berlin konnten in den vergangenen 10 Jahren unterschiedlicher nicht sein.

Das positive Beispiel Hamburg ("Hamburger Modell") zeigt, dass mit einer entsprechenden Gewerbeaufsicht ein erfolgreiches Taxigewerbe möglich ist. Obwohl die Anzahl der Konzessionen in Hamburg frei ist, ging die Gesamtzahl in den vergangenen 10 Jahren um > 1.000 zurück. Das Hamburger Modell beruht auf vier Säulen:

- (Bis 2015) staatlich geförderte Einführung des Fiskaltaxameters
- Vornehmlich Prüfung derjenigen 30% Betriebe, die das geförderte Gerät nicht haben einbauen lassen
- Bei einer Neuerteilung muss seitens des Taxiunternehmers ein glaubwürdiger Business Plan vorgetragen werden (Taxis, Fahrer, Kunden, Gewinn)
- Bei einer Konzessionsverlängerung ist eine BWA vorzulegen, aus der hervorgeht, dass der Taxiunternehmer wirtschaftlich arbeitet

Es wäre zu begrüßen, wenn mehrere deutsche Städte dieses Modell übernehmen würden.

### ***Flexiblere Taxitarife***

mytaxi respektiert die soziale Funktion der aktuellen Ausgestaltung des Taxigewerbes. Daraus entspringen Vorteile (u.a. ermäßigte Mehrwertsteuer), aber auch Pflichten (u.a. Betriebs- und Beförderungspflicht). Wir sind jedoch der Ansicht, dass eine Tarifflexibilisierung mit gesetzten Leitplanken nach oben und unten möglich sein sollte. Dadurch wäre beispielsweise eine Qualitätsdifferenzierung möglich. Insgesamt appellieren wir, die Bereitschaft für mehr Flexibilität zu stärken. Gleichwohl sind wir im ersten Schritt kein Befürworter des sog. Surge Pricing (freie Preisbildung nach Angebot und Nachfrage mit „Preisraketen“ zu bestimmten Tagen und Ereignissen).

Es wäre zu prüfen, ob es negative Effekte für gesellschaftliche Gruppen (Menschen mit Behinderung, Ältere, Kranke) gibt, die auch im Konzert mit zunehmenden Mobilitätsalternativen durch flexible Taxitarife benachteiligt würden. Um deren Beförderung sicher zu stellen, ist die Einführung eines bezuschussten Sozialtarifs denkbar.

### ***Erleichterung der Ortskundeprüfung***

Viele der lokalen Ortskundeprüfungen für Taxifahrer verhindern, dass mehr Wettbewerb unter den Fahrern entsteht. Aktuell besteht im Taxifahrermarkt ein Nachfrageüberhang. Fahrer können die Konditionen bestimmen und nicht der Taxiunternehmer. Dies führt mitunter dazu, dass Unternehmer aus wirtschaftlichen Gründen zur Illegalität gezwungen werden. Fahrer wandern von einem Betrieb zum nächsten, bis ihre Konditionen akzeptiert werden. Würde sich das Angebot an Fahrern erhöhen, könnte sich diese Situation entschärfen und die Qualität insgesamt verbessern.

Beispiel München (nach eigenen Angaben die härteste Prüfung der Republik):

- ca. 800 Prüflinge pro Jahr
- mindestens 60% Durchfallquote
- 4 Monate Wartezeit auf einen Prüfungstermin, Wiederholung ist möglich
- Eine dreimonatige Fulltime-Vorbereitungszeit gilt als Minimum

Diese Selektion reduziert das Angebot an Taxifahrern erheblich. Denn viele (auch arbeitslose) Interessenten wird es abschrecken, drei Monate lang intensiv zu lernen, ca. 420 EUR Prüfungs- und Vorbereitungsgebühren zu bezahlen, um dann höchstwahrscheinlich durchzufallen.

Unser Vorschlag:

- Beschränkung der Orstkundeprüfungen auf Ring- und Einfallstraßen, POIs und spezielle Begebenheiten (z.B. spezielle Taxispuren). Eine Kommission sollte dies erarbeiten und insgesamt deutlich entschärfen. Der Einsatz von Navigationssystemen ist bereits heute gängige Praxis. Insofern ist ein Verweis auf deren Ungenauigkeiten ein schwaches Argument.
- Hinzukommen sollte ein Prüfungsteil, der sich mit der Qualität befasst. Taxischulen sollten also zusätzlich zur Ortskunde in Qualitätskursen vermitteln, wie und warum Service in einem Dienstleistungsberuf zu leben ist.

### ***Abschaffung der Rückkehrpflicht von Mietwagen zur Betriebsstätte***

Dies ist nach unserer Meinung das sensibelste Thema der aktuellen Diskussion, denn jeder Liberalisierungs-Ansatz führt automatisch zu einem Domino-Effekt. Weshalb?

Die Mietwagen-Industrie argumentiert aus ihrer Sicht zurecht, dass es im Zeitalter der Mobilitätsplattformen unsinnig ist, den Mietwagen nach Beendigung eines Auftrages wieder leer an den Betriebssitz zurückzuführen.

Schafft man nun die Rückkehrpflicht ab, passiert folgendes: Der Mietwagen wird sich (wie verbotenerweise heute schon) vor den Hotspots bereithalten, öffentlichen Parkraum blockieren oder im Kreis fahren. Dies ist nicht effizient.

Das Taxi hingegen darf sich jedoch ausschließlich am Taxistand bereithalten. Das wäre dann ebenfalls nicht gerecht.

Aus unserer Sicht wäre es zielführend, nachteilige Effekte durch eine Liberalisierung des Taxitarifs und eine Angleichung u.a. der Umsatzsteuer auszugleichen.

Am Ende stünde ein Einheitsgewerbe aus Taxi und großen Teilen des heutigen Mietwagengewerbes. Diese würde alle die folgenden Merkmale auszeichnen:

- das Taxischild (weltweit bekannte Marke)
- deregulierter Tarif mit Leitplanken nach oben und unten (siehe "flexiblere Taxitarife")
- freie Konzessionen, kontrolliert von engagierten Stadtverwaltungen ("siehe Aufhebung der Taxikonzessions-Kontingentierung")
- vereinfachter Marktzugang für Fahrer mit erweitertem Schwerpunkt auf Servicequalität (siehe "Erleichterung der Orstkundeprüfung")

- einheitlicher Umsatzsteuersatz

Wer in diesem Modell weiterhin Mietwagenverkehre nach heutigem Modell anbieten möchte, unterliegt den bisherigen Regularien. Dieser Service ist nur auf Vorbestellung verfügbar.

Wir schlagen eine Kommission aus Akteuren der Taxi- und Mietwagenbranche und externen Sachverständigen vor, die entsprechende Lösungen erarbeitet.

### ***Vermittlung privater Mitfahrten***

Dieses Modell ist nicht nur in Deutschland juristisch und in der Praxis gescheitert. Wendet man die bestehenden Gesetze an, handelt es sich bei diesen Fahrten um Mietwagenverkehr. Die Einführung einer Bagatellgrenze würde einen unverhältnismäßigen bürokratischen Überbau nach sich ziehen. Unserer Meinung nach sollte die aktuelle Gesetzeslage hierzu unverändert bleiben.

**3. Auswirkungen:** Was sind die Auswirkungen - verkehrspolitisch, ökonomisch, sozial- und umweltpolitisch - einer möglichen Anpassung des bestehenden Ordnungsrahmens im Personen(nah)verkehr? Welche Chancen und Risiken sind bei einer Öffnung zu berücksichtigen und wie sind diese zu bewerten?

### **Verkehrspolitische Auswirkungen**

Chancen:

- Weniger Individualverkehr
- Weniger Unfälle durch mehr professionelle Fahrer
- Effizientere Nutzung der Straßen, etwa durch Sammeltaxis
- Effizientere Nutzung der Reisezeit schafft mehr Lebensqualität bzw. eine höhere Produktivität
- Geringerer Parkraumbedarf
- Mehr öffentlicher Raum, nutzbar für Grünflächen

Risiken:

- Vergrößerung der Taxi-Halteplätze

## Ökonomisch

### Chancen:

- Mehr Beschäftigung durch neue Geschäftsmodelle
- Mehr Auswahl für Nutzer
- Erschließung neuer Nutzergruppen
- Qualitätswettbewerb

### Risiken:

- Die Behörden haben zu geringe Kapazitäten, um die wachsende Anzahl an Taxis und Mietwagen zu kontrollieren
- Undurchsichtige Tarifstruktur aus Kundensicht

## Sozialpolitisch

### Chancen:

- Neue Geschäftsmodelle, z.B. Inklusionstaxis zur ad hoc Beförderung von Menschen mit Behinderung

### Risiken:

- Preissensible Gruppen können sich zu bestimmten Zeiten weniger Mobilität leisten als bisher
- Preis-Dumping oder nachfragebedingte Preissprünge ("surge pricing") durch finanzstarke Vermittler, zu verhindern durch Unter- und Obergrenzen im Tarif

## Umweltpolitisch

### Chancen:

- Bessere Luftqualität durch weniger Individualverkehr
- Bessere Luftqualität durch Förderung von E-Mobilität

### Risiken:

- Vorübergehendes Überangebot an Taxis durch Aufhebung der Konzessionsbeschränkung sorgt für steigende Umweltbelastung

Alexander Mönch

mytaxi

General Manager Deutschland

Hamburg, 26.04.2017