

Beantwortung Fragebogen der Monopolkommission vom 5.2.2016

- Regulierung von digitalen Vermittlungsplattformen für Privatfahrer -

1. Die Digitalisierung hat zur Entstehung von digitalen Vermittlungsplattformen geführt, auf denen Privatpersonen Personenbeförderung anbieten können (z. B. Uber, Lyft, Wundercar). Wie hat sich der Markteintritt dieser digitalen Vermittlungsplattformen auf das Taxi- und Mietwagengewerbe in Deutschland und/oder anderen Ländern ausgewirkt? Wie beurteilen Sie die Wettbewerbssituation zwischen privaten und gewerblichen Anbietern?

Antwort:

Zunächst muss vorangestellt werden, dass die eigentliche Personenbeförderungsdienstleistung, also der Transport von Personen von A nach B, nicht digitalisiert werden kann, sondern im Fall des Taxi- und Mietwagengewerbes und seiner Wettbewerber immer noch (und auch in absehbarer Zeit) mit PKWs und Fahrern am Steuer erbracht wird. Die Anbahnung und Vermittlung der Beförderungen macht nur einen sehr geringen Teil der Gesamtdienstleistung und der Wertschöpfung aus. Die Digitalisierung betrifft also die Vermittlung der Dienstleistung, nicht die Beförderung selbst.

Das deutsche Taxigewerbe und als Pioniere seine großstädtischen Zentralen setzen zur Effizienzsteigerung der Vermittlung seit Jahrzehnten auf die Digitalisierung: GPS-basierte Vermittlung, Datenfunk und Autobooking-Systeme gehören hier spätestens seit Anfang der Neunzigerjahre praktisch zum Standard. Auch die Chancen des mobilen Internet wurden früh erkannt und genutzt, so hat z.B. Cab4me als gewerbegetragener Vermittlungsdienst bereits 2008 automatisierte Taxi-Bestellapps eingeführt – und hierfür den Google Innovation Award erhalten. Zu diesem Zeitpunkt gab es Uber noch nicht einmal.

Vermittlungsplattformen für private Fahreranbieter haben in Deutschland zu keinem Zeitpunkt Marktrelevanz erlangt. Während Lyft überhaupt nicht und Wundercar nur sehr eingeschränkt auf dem deutschen Markt den Eintritt versuchten, hat Uber dies mit dem Angebot UberPOP massiv und mit großem Aufmerksamkeitswert getan. Der Markteintritt scheiterte an verschiedenen Gründen:

- nur eine geringe Anzahl von Privatfahrern war zu einer Tätigkeit zu den Uber-Bedingungen bereit,
- angesichts der flächendeckend hervorragenden Taxiversorgung bestand nur ein geringes Kundenbedürfnis,
- Uber trat lediglich in 5 Großstädten an,
- funktionsfähiger Rechtsrahmen, der auch durchgesetzt wird.

Eine Konkurrenzierung der gewerblichen Personenbeförderungsanbieter durch private Anbieter über digitale Vermittlungsplattformen findet gegenwärtig in Deutschland also nicht statt. Der Markteintritt von Uber (und auch Wundercar) hat aber zu einer politischen Diskussion um neue Mobilitätsangebote geführt, die auch vor dem Hintergrund der gesellschaftspolitischen Auswirkungen mit zunehmend kritischen Untertönen erfolgt.

Für andere Länder können wir hier keine Aussagen tätigen.

2. Das Taxi- und Mietwagengewerbe beklagt Wettbewerbsverzerrungen durch Vermittlungsplattformen bzw. diesen angeschlossenen Privatfahrern. Insbesondere wird bemängelt, dass sich die betreffenden Vermittlungsplattformen und Privatfahrer nicht an die für gewerbliche Anbieter bestehenden Vorschriften halten würden. In den USA wurden inzwischen in mehreren Bundesstaaten Regelungen für Vermittlungsplattformen für Privatfahrer (sogenannte Transportation Network Companies) geschaffen, die unter anderem qualitative Mindestanforderungen bei der Auswahl der Privatfahrer und dem Umfang des Versicherungsschutzes vorsehen. Zudem benötigen die Plattformen eine (nicht-limitierte) Lizenz, die ihnen ggf. entzogen werden kann. Wie beurteilen Sie einen solchen regulatorischen Rahmen? Welche Regelungen sollten aus Ihrer Sicht für (a) die Vermittlungsplattformen selbst und (b) die durch diese Plattformen vermittelten Privatfahrer eingeführt werden, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden?

Antwort:

Sowohl für die eigentlichen Erbringer der Personenbeförderungsdienstleistung als auch für deren Vermittler muss zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen der Grundsatz „same business, same rules“ gelten. Heißt konkret: solange sich auch neue Wettbewerber an bestehende Gesetzesrahmen halten, erheben wir gegen diese keine prinzipiellen Einwände.

TNC's sollten wie alle anderen Vermittler von Personenbeförderungsleistungen auch als eigenes Institut im (nationalen) Personenbeförderungsrecht geregelt werden. Dabei muss zwingend für sie die Verpflichtung bestehen, dass nationale Regelungen weder von den Anbietern noch den Abnehmern der Dienstleistungen verletzt werden. Die Vermittler dürften also (auch) keine Geschäftsmodelle auf ihren Plattformen zulassen, die auf Umgehungen nationaler Vorschriften hinauslaufen. TNC's sollten verpflichtet werden, vor Geschäftsaufnahme eine entsprechende nationale Vermittlungslizenz zu erwerben. Diese muss bei Verstößen selbstverständlich auch bis hin zum Entzug sanktioniert werden können.

Diese Verpflichtung, nur gesetzeskonform Beförderungen und Anbieter zu vermitteln, ist zwingend notwendig, um Wettbewerbsverzerrungen und Sozialdumping sowie Steuervermeidungsmodelle bzw. systematische Hinterziehung zu vermeiden. Gerade das Geschäftsmodell von Uber – ganz konkret von UberPOP – zielt aber ganz genau hierauf ab.

So ist selbst das Betreibermodell in Gestalt von Uber Europe mit Sitz in Amsterdam auf Steuervermeidung im großen Stil ausgelegt. Das gesamte Konzept für „Privatfahrer“ verfolgt eine ähnliche Vermeidungsstrategie, nur ist das Konstrukt illegal. Dessen Bewerbung und Darstellung als einträgliche Neben- oder Hobbytätigkeit mit Spaßfaktor ist abgrundtief verlogen, suggeriert bewusst Erlaubnis- und Abgabefreiheit und stößt deshalb eben nicht nur in Deutschland, wie von Uber in seiner selbstgewählten Rolle als Opfer gerne dargestellt, sondern in großen Teilen der Welt auf strikte Ablehnung und Widerstand.

Denn zwischenzeitlich ist der großen Mehrheit der Menschen offensichtlich geworden, dass Uber(Pop) und Co. Hightech-Plattformen für Schwarzarbeit, illegale Gewerbebetrieb, Steuerhinterziehung und Sozialdumping sind.

Auch die sozial- und gesellschaftspolitischen Auswirkungen derartiger Internetplattformen geraten unter Schlagworten wie „digitale Tagelöhner“ zu Recht immer stärker in den Fokus der Diskussion. Deren Dimensionen sind also eben nicht nur wettbewerbsrechtlicher Natur, sondern – mit noch viel höherer Brisanz und weitergehenden Auswirkungen – auch ein gesellschaftliches Thema.

Zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen erwarten und fordern wir auch deshalb, dass alle gewerblichen Personenbeförderungen mit den gleichen Maßstäben gemessen und behandelt werden.

Deshalb in aller Klarheit: oberhalb von reinen Selbstkosten lehnen wir die Legalisierung irgendwelcher Angebote von sogenannten „Privatfahrern“ definitiv ab. Es dürfen keine Grauzonen entstehen, gewerbliche Personenbeförderung mit Gewinnerzielungsabsicht wie auch deren Vermittlung muss durchgängig und konsequent gleichbehandelt werden.

3. Zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen ist aus Sicht der Monopolkommission nicht nur die Schaffung eines regulatorischen Rahmens für Vermittlungsdienste von Privatfahrern, sondern auch eine Rückführung der Regulierung des Taxi- und Mietwagengewerbes notwendig. Die Monopolkommission hat hierzu bereits in ihrem XX. Hauptgutachten Vorschläge gemacht (insb. Aufhebung von Konzessionsbeschränkungen und Lockerung der Tarifpflicht). Wie beurteilen Sie diese Vorschläge? Wie beurteilen Sie grundsätzlich eine Liberalisierung des Taxigewerbes, insbesondere mit Blick auf Aspekte der Daseinsvorsorge? Wo sehen Sie Möglichkeiten für eine Rückführung der Regulierung?

Antwort:

Wir haben zu den Aussagen der Monopolkommission im XX. Hauptgutachten bereits unter dem 12.9.2014 ausführlich Stellung bezogen. Unser Vortrag hierzu bleibt uneingeschränkt aufrecht erhalten, zur Vermeidung von Wiederholungen verweisen wir also auf unsere damalige Stellungnahme (in Anlage noch einmal beigelegt) sowie die Stellungnahme der Bundesregierung (Bundestags-Drucksache 18/4721).

4. Mit Blick auf Vermittlungsplattformen wird teilweise vorgeschlagen auf eine staatliche Regulierung komplett zu verzichten, weil ausreichende Anreize zur Selbstregulierung bestünden. Verwiesen wird in diesem Zusammenhang insbesondere auf Bewertungsmechanismen, die etwa einer Übervorteilung von Verbrauchern entgegenwirken. Wie beurteilen Sie solche Formen der Selbstregulierung mit Blick auf Vermittlungsplattformen für Privatfahrer?

Antwort:

Bewertungsmechanismen können durchaus zur Objektivierung der Beurteilung einer Dienstleistung beitragen, tun dies aber nicht zwangsläufig. Sie sind manipulationsanfällig in der Bandbreite von Gefälligkeitsbewertungen durch Freunde/Bekannte bis hin zu systematischer Manipulation auf

Handelsplattformen. Es ist ein offenes Geheimnis, dass das Bewertungsprofil vieler Dienstleistungen und Konsumgüter durch professionelle Dienstleister betreut und „optimiert“ wird. Auch systematischer Betrug ist hier keine Ausnahme, z.B. mit falschen Originalpreisangaben bei angeblichen Schnäppchen.

Die These von ausreichenden Anreizen zur Selbstregulierung ist deshalb zu hinterfragen, schon im Hinblick auf den Verbraucherschutz. Erst recht aber im Hinblick auf die gesellschaftspolitischen Themen Schwarzarbeit, Steuerhinterziehung und Sozialdumping.

Wir sind uns bewusst, dass Bewertungsportale zu einer Qualitätssteigerung beitragen können. Staatliche Regulierung können sie aber nicht ersetzen.

5. Die Anwendung der Vorschriften für das Taxi- und Mietwagengewerbe ist an die Gewerblichkeit der Dienstleistung geknüpft. Diese liegt vor, wenn das Entgelt die Betriebskosten der Fahrt übersteigt. Nach dieser Definition wäre die Erbringung von Personenbeförderung durch Privatfahrer, die Vermittlungsplattformen angeschlossen sind, in vielen Fällen als gewerblich einzustufen. Diese pauschale Einordnung ist aus Sicht von Kritikern nicht adäquat. Vielmehr hätten Vermittlungsplattformen einen Graubereich geschaffen, der weder eindeutig privat noch gewerblich ist. Zur Schaffung klarer Regelungen werden Bagatellgrenzen (z. B. Umsatzgrenzen) vorgeschlagen, bis zu denen das Angebot als nicht-gewerblich eingestuft werden könnte und deren Überschreiten mit zusätzlichen Pflichten verbunden wäre. Wie beurteilen Sie mögliche Bagatellgrenzen zur Abgrenzung von gewerblichen und privaten Anbietern? In welchem Umfang sollte Privatfahrern Personenbeförderung gegen Entgelt gestattet sein?

Antwort:

Klarstellend muss zunächst festgestellt werden, dass bereits das Betreiben der Plattformen mit Gewinnerzielungsabsicht erfolgt.

Die Vermittlungsplattformen haben mit Angeboten wie UberPOP (die lediglich als privat deklariert, jedoch eindeutig als entgeltlich eingestuft werden müssen, siehe oben) keine Graubereiche geschaffen, sondern Plattformen für illegale Schwarzarbeit. Dies wird auch nicht nur in Deutschland so gesehen, sondern eigentlich in allen Ländern mit einem funktionierenden Rechtsrahmen. Nicht ohne Grund schlägt Uber in so zahlreichen Ländern massiver Widerstand nicht nur vom „etablierten“ Gewerbe, sondern von Behörden, Regierungen etc. entgegen.

Es gibt nicht „ein wenig entgeltlich“ oder „ein bisschen mehr entgeltlich“ und „ziemlich entgeltlich“, die Grenzen werden international einheitlich definiert (= das Entgelt übersteigt die Betriebskosten). Das sind denkbar klare und nachvollziehbare Grenzen, mit der Forderung nach Bagatellgrenzen sollen gerade Rechtsunsicherheiten geschaffen werden, damit man Gesetze aushebeln und umgehen kann. Wird Schwarzarbeit etwa besser, wenn es sich nur um ein „bisschen“ Schwarzarbeit handelt? Sie bleibt Schwarzarbeit, wenn auch in einem geringeren Ausmaß.

Bagatellgrenzen sind keine funktionierenden Entscheidungskriterien zwischen gewerblichen und nichtgewerblichen Dienstleistungen. Denn sie sind (gerade im Zusammenhang mit sogenannten Privatfahrerangeboten) mehr als anfällig für Manipulation und systematischen Betrug. Es ist nach unserer Auffassung blauäugig, anzunehmen, dass derart manipulationsanfällige Entscheidungskriterien zu einer funktionierenden und allgemein akzeptierten Abgrenzung führen könnten.

Die einzig funktionierende und akzeptable Abgrenzung für die Frage der Gewerblichkeit ist und bleibt deshalb die Betriebskostengrenze. Eine Toleranzzone für pseudo-privatgewerbliche Tätigkeiten lehnen wir ab.

6. Die von Privatfahrern auf Vermittlungsplattformen erzielten Einnahmen sind grundsätzlich zu versteuern, wenngleich Freibeträge gelten können. Je nach Art des Angebots (gewerblich oder privat) können Einkommens-, Umsatz- und Gewerbesteuern zu entrichten sein. Nicht nur zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen ist sicherzustellen, dass diese Steuern tatsächlich gezahlt werden. Hierzu könnten die Vermittlungsplattformen z. B. Daten zu den erzielten Einnahmen den Behörden zur Verfügung stellen. Wie beurteilen Sie die Möglichkeit, Plattformen zum Austausch relevanter Daten über ihre Nutzer mit den Behörden zu verpflichten? Welche Daten halten Sie für besonders relevant?

Antwort:

Wir fordern, dass für alle gewerblichen Angebote nach dem Prinzip „same business, same rules“ auch die gleichen steuerlichen Regelungen gelten.

Deshalb müssen sich alle Anbieter oberhalb der Betriebskosten im Rahmen der nationalen Gesetzgebung lizenzieren. Gleichzeitig unterliegen sie hinsichtlich ihrer steuer- und sozialrechtlichen Verpflichtungen der gewerblichen und finanzbehördlichen Aufsicht. Im Rahmen dieser sollten auch Vermittlungsplattformen bei konkreten Verdachtsfällen – wie alle anderen Adressaten der Fiskalvorschriften auch – verpflichtet sein, entsprechende Daten herauszugeben.

7. Bei Vermittlungsplattformen besteht aufgrund von positiven Netzwerkeffekten und Größenvorteilen eine Tendenz zur Marktkonzentration. Zwar können sowohl Privatfahrer als auch Verbraucher die Plattform leicht wechseln, sofern keine vertraglichen Restriktionen bestehen. Einem solchen Wechsel steht allerdings unter Umständen die fehlende Möglichkeit zur Mitnahme der erhaltenen Bewertungen entgegen. Wie beurteilen Sie etwaige Konzentrationstendenzen bei Vermittlungsplattformen für Privatfahrer? Sehen Sie regulatorischen Handlungsbedarf zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen?

Antwort:

Uber strebt nach eigenem Anspruch die Marktherrschaft bis hin zur faktischen Alleinherrschaft an – und zwar in globalem Maßstab. Dies erklärt die ansonsten aberwitzig erscheinenden Milliarden-Finanzspritzen von Investoren. Die hierdurch unbegrenzt erscheinenden finanziellen Mittel erlauben Uber z.B. Preisdumping im großen Stil überall dort, wo es für die Verdrängung traditioneller Anbieter dienlich erscheint. Das System, dass sich internationale Großkonzerne mit enormem Kapitaleinsatz Märkte kaufen, ermöglicht keinen Qualitätswettbewerb, sondern pure wettbewerbsrechtlich bedenkliche Verdrängung.

Andererseits gibt Uber seinen „Vertragspartnern“ und auch den sogenannten „Privatfahrern“ (in Ländern bzw. Regionen, wo dieses Modell geduldet wird bzw. nicht verboten ist) die Preise zu 100 % (Modell des Surge Pricings) vor, diese lassen sich also von den eigentlichen Erbringern der Dienstleistung überhaupt nicht beeinflussen.

Diese völlig intransparenten Methoden der Preisfindung sind wettbewerbsrechtlich höchst bedenklich. Jede Taxizentrale, die Ähnliches versuchen würde, hätte sehr schnell Post vom Kartellamt.

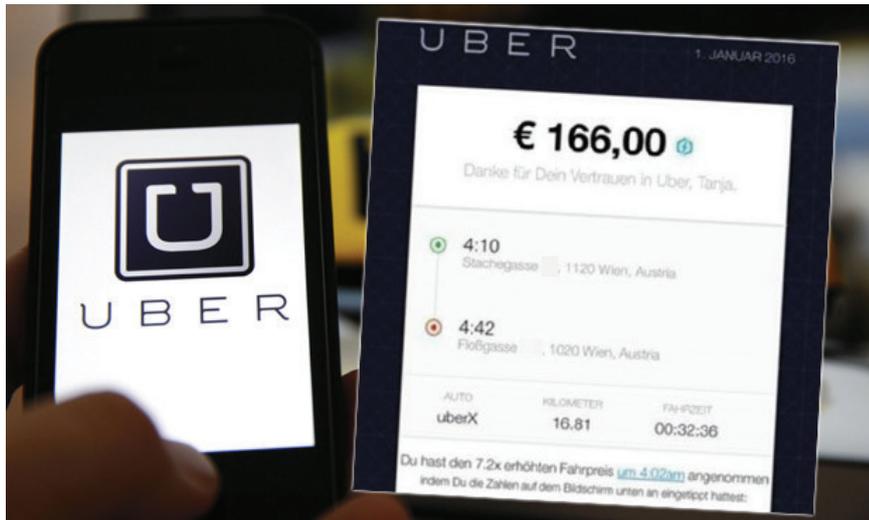
Auch der Verbraucher ist den Preisexzessen des Surge Pricings schutzlos ausgeliefert und kann bestenfalls auf einen anderen Fahrtermin oder anderen Anbieter ausweichen. So wurden einer Uber-Kundin in Wien am 1.1.2016 für eine Fahrt von 16,81 Km 166 € berechnet, das Surge Pricing hatte den Faktor 7,2 vorgegeben (Artikel von www.heute.at vom 3.1.2016 in Anlage).

Art der Dienstleistung, Preise, Bewerbung und Vermarktung – alles wird von Uber von A bis Z geregelt, betrieben und dem „Vertragspartner“ einseitig vorgegeben. Bei diesem Ausmaß von Knebelung und Intransparenz bewerten wir die fehlende Mitnahmemöglichkeit von Bewertungen noch als das kleinste Problem.

Wir sehen deshalb auch vor dem Hintergrund der systematischen Zerstörung klein- und mittelständischer Unternehmensstrukturen erheblichen Handlungsbedarf. Nach unserer Auffassung sind die bestehenden Instrumente des Wettbewerbs- und Kartellrechts ausreichend, sie müssten lediglich konsequent angewendet werden. Ggf. befürworten wir aber auch Schritte auf der regulatorischen Ebene.

Frankfurt am Main WM-GR , 15.03.2016

Riesen-Wirbel um "Abzocke" bei Uber zu Silvester



User beklagen sich über horrende Fahrpreise (Foto: Reuters/heute.at)

Aufregung um den Fahrdienst Uber zu Silvester. Im Netz berichten User von horrenden Preisen für Fahrten in der Silvesternacht - teils wurden unrealistisch hohe Beträge verlangt. Auch "heute.at"-Nutzer meldeten sich mit Schock-Rechnungen im dreistelligen Bereich und machen ihrem Ärger über den Fahrdienst Luft. Uber sprach dagegen von "Angebot und Nachfrage".

"Die haben einer Bekannten für 16 Kilometer in Wien 166 Euro verrechnet!!! Also wenn das keine Abzocke ist!", zeigt sich "heute.at"-Leser Zoki G. empört. Ähnliche Rechnungen wie die vom im mit Foto dokumentierte erreichten die Redaktion von mehreren Usern. Teils wird sogar vom Zehnfachen des "Normalpreises" berichtet. Zum Vergleich: Selbst im teuersten Fall kommt der Kilometer bei den Wiener Taxiunternehmen auf 1,62 Euro - und das nur bei kurzen Fahrten. Die Fahrt pro Stunde kostet rund 27,80 Euro.

Auf der Uber-Facebook-Seite gehen indes Dutzende Beschwerden ein. Dort versucht das Unternehmen, den Preisanstieg zu erklären: "Der dynamische Preis in Zeiten extrem hoher Nachfrage, wie zu Silvesternacht der Fall war, ist ein Mechanismus, um Angebot und Nachfrage schnellstmöglich wieder anzugleichen. Durch eine kurzfristige Preiserhöhung setzen zwei Effekte ein: Erstens sinkt die Nachfrage, da Nutzer, die nicht unbedingt zum gegebenen Zeitpunkt fahren müssen, warten, bis der Preis wieder sinkt. Zweitens steigt gleichzeitig das Angebot, weil mehr Fahrer aufgrund der höheren Preise einen Anreiz haben, online zu gehen."

Uber verweist außerdem darauf, dass man Nutzer darüber per Pop-up, Blog und Mail darüber informiert hatte, wie Spitzenpreise vermieden werden können und wann Fahrten zu einem höheren Preis stattfinden. "Wie bereits erwähnt, möchten wir lieber eine zuverlässige Fahrt zu einem höheren Preis anbieten, als gar keine Fahrt, denn wir möchten keinen User gestrandet sehen, wenn dieser dringend eine Fahrt benötigt", so Uber.

Auf der nächsten Seite: User-Beschwerden über Uber

Seite 1 von 2

1 2

Mit Ihrer Zustimmung akzeptieren Sie Cookies zur Verbesserung Ihres Nutzererlebnisses. [Weitere Informationen](#) OK

TOP: HEUTE

LESER-REPORTER

- 1 **Lebensgefährliche ...**
Hofer ruft Fleisch mit EHEC-Erreger zurück
- 2 **Lustige Reaktionen**
Hier halten Lesben zum 1. Mal einen Penis in der Hand
- 3 **Feuerwerk in Meng...**
Schockierende Bilder aus Kölner Silvesternacht aufgetaucht
- 4 **Was erwartet uns?**
Die Top 10 Prophezeiungen für 2016 aus dem Netz



TOPKOMMENTIERTE ARTIKEL

- 1 **Polit-Streit im Gem...**
Strasshof: Asyl nur für Christen?
- 2 **Wüste Szenen in Köln**
Zahlreiche Frauen sexuell belästigt und ausgeraubt
- 3 **Feuerwerk in Meng...**
Schockierende Bilder aus Kölner Silvesternacht aufgetaucht
- 4 **FPÖ-Admin: "bereu...**
Hassposter: Lügen-Bild geteilt, 43.200 Euro Strafe



TOP 7 TAGE

- 1 **Lohnsteuer, Firmenw...**
Gesetze und Co: Das ändert sich für Sie 2016
- 2 **Celeste Barber**
Komikerin zieht Foto-Schwindel der Stars durch Kakao
- 3 **Medien-Berichte**
Jihad-Mädchen wurde als Sex-Sklavin missbraucht
- 4 **Jahresrückblick**
Diese Promis haben

Stellungnahme des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbandes e.V. (BZP) zum Kapitel - „Wettbewerbsdefizite auf Taximärkten“ – im Hauptgutachten XX der Monopolkommission

A. Vorbemerkung:

Im Taximarkt Deutschlands sind rund 27.500 Unternehmer tätig, die 57.000 Taxifahrzeuge einsetzen. In der verwandten und mit der Taxibranche im Wettbewerb stehenden Verkehrsform Mietwagen sind es 8.500 Unternehmer, die 36.000 Fahrzeuge betreiben. Schon angesichts dieser Kleinständigkeit, die sich durch gerade einmal 2 Fahrzeuge pro Taxiunternehmen zeigt, ist es geradezu hanebüchen, wenn von „Taxi-Kartell“ die Rede ist. Auch wenn sich dieser Ausdruck im Bericht zwar nicht direkt findet, legt aber die häufige Verwendung dieser Bezeichnung in der nachfolgenden medialen Berichterstattung nahe, dass auch von dem Berichtersteller der Kommission diese Bezeichnung in der Pressekonferenz zur Vorstellung des Hauptgutachten XX verwandt wurde. Weiter ist dazu richtig zu stellen, dass gemeinhin unter einem Kartell eine Vereinbarung unter Wettbewerbern zur Festlegung eines Preises unter Ausschaltung der Marktregeln verstanden wird. Auch unter diesem Gesichtspunkt ist die Anwendung dieses Begriffs auf die Taxibranche geradezu grotesk, da die Preisfestsetzung im Taxiverkehr gesetzlich den kommunalen Stellen zugeschrieben und deshalb eine solche Preisvereinbarung für die Taxiunternehmen unmöglich ist.

Die auf rein wirtschaftstheoretischen Annahmen beruhenden Befürchtungen einer Taxiknappheit und schlechter Qualität, die sich durch den ganzen Bericht ziehen, müssen zurückgewiesen werden. Sowohl einschlägige ADAC-Tests¹ wie auch die BZP-Kundenzufriedenheitsstudien² attestieren das Gegenteil. Die Überbelegung des Gewerbes wird durch zahlreiche einschlägige Gutachten belegt³.

B. Nun unsere Anmerkungen zu einzelnen Aussagen im Bericht der Monopolkommission:

1.

Betriebs- und Beförderungspflicht (§ 22 i. V. mit § 47 Abs. 4 PBefG), Anforderungen an die fachliche Eignung der Taxifahrer sowie technische Mindestanforderungen nach BOKraft bewirken indirekte Marktzutrittsschranken (Monopolkommission Rn. 226).

Indirekte Marktzutrittsschranken bestehen in fast jeder Branche und dienen im Wesentlichen dazu, die fachliche Eignung der Anbieter einerseits und andererseits die Sicherheit im Interesse der Verbraucher zu gewährleisten.

2.

Der Zutritt zum Taximarkt kann von den zuständigen Behörden quantitativ beschränkt werden, Preiswettbewerb wird durch Tarifpflicht ausgeschaltet. Diese Eingriffe in den Marktmechanismus

¹ <http://www.adac.de/infotestrat/tests/verkehrsmittel/taxi/2014/default.aspx>

² http://www.bzp.org/Content/INFORMATION/Pressemitteilungen/IFAK_Kundenzufriedenheitstudie_Taxiunternehmen_Pressekonferenz_22-05-2012.pdf? sowie http://www.bzp.org/Content/INFORMATION/Pressemitteilungen/IFAK_Kundenzufriedenheit_Taxi_2014_Komplettfassung.pdf?

³ <http://www.linne-krause.de/site/downloads.html>

können zu einer Unterversorgung der Bevölkerung mit Taxis sowie zu überhöhten Preisen führen (Monopolkommission Rn. 230).

Bei der Hypothese der Unterversorgung wegen der Möglichkeit der Marktzugangsbeschränkung handelt es sich um rein wirtschaftstheoretische Erwägungen, die Praxis in dem Taxiwesen beweist aber das exakte Gegenteil. Alle gutachtlichen Untersuchungen des Taxigewerbes belegen immer wieder und überall eine deutliche Überbelegung des Taxigewerbes⁴. Dies zeigt sich aber auch an der durchschnittlichen Belegungsquote der Fahrzeuge von lediglich rund einem Drittel. Einzelne Nachfrageexplosionen wie insbesondere zu Silvester mit echten Taxiengpässen könnten hingegen selbst durch weitgehendste Deregulierung nicht abgefedert werden.

Die Tarifpflicht führt auch nicht zu überhöhten Preisen, diese werden vielmehr im öffentlichen Interesse festgesetzt. Auch im direkten europäischen Vergleich befinden sich diese hier in Deutschland trotz hoher Qualitäts- und Fahrzeugstandards und überdurchschnittlicher Kaufkraft auf gerade einmal mittlerem Niveau. Wer eine Standardfahrt bspw. mit dem Mietwagenvermittler Blacklane mit Mercedes-Benz E-Klasse und Chauffeur preislich mit einer gleichartigen Taxifahrt (wo er mit hoher Wahrscheinlichkeit ebenfalls in einer Mercedes-Benz E-Klasse befördert) vergleicht, wird das gute Preis-Leistungsverhältnis unschwer feststellen.

Die geforderte Aufhebung der Tarifpflicht ist (in Kombination mit der Empfehlung, dass Taxizentralen keine einheitlichen Preise bilden können) rein von den praktischen Abläufen auch kaum umsetzbar. Soll der Kunde zunächst ein Taxi bestellen, um dann bei Ankunft über den Preis zu verhandeln? In diesem Moment befindet sich das anbietende Taxi dann nämlich tatsächlich in einer Monopolsituation, wie dies an anderer Stelle in dem Gutachten als Nachteil der Deregulierung auch eingeräumt wird. Zudem ist anzumerken, dass bei einer

⁴ Vgl. nur <http://www.linne-krause.de/site/downloads.html>

Tariffreigabe auch die eine höhere Preistransparenz ermöglichenden Taxi-Apps keine zuverlässigen Preisprognosen mehr abgeben können.

3.

Marktzugangsbeschränkung schützt die etablierten Taxiunternehmer vor Konkurrenz und sichert ihnen in Verbindung mit der Preisregulierung möglicherweise Monopolrenten. Die Herausbildung effizienter Gleichgewichtspreise und –mengen wird verhindert, Ausschaltung der Marktprozesse (Monopolkommission Rn. 230).

Es ist vom Gesetzgeber durchaus gewollt und von der höchstrichterlichen Rechtsprechung anerkannt, dass altgediente Konzessionäre den Ertrag ihres Berufslebens realisieren, siehe Bundesverfassungsgericht vom 4.10.1989, Az. 1 BvL 32/82. Allerdings kann heutzutage niemand im Gewerbe tatsächlich „Monopolrenten“ genießen, vielmehr bestätigen alle gängigen Untersuchungen eine mehr als dürftige Ertragslage⁵.

4.

Mangels hoher irreversibler Kosten wären im Rahmen einer Deregulierung des Marktzugangs allenfalls temporäre Überkapazitäten zu erwarten. (Monopolkommission RN 232)

Auch hier handelt es sich um eine rein theoretische Hypothese, die in der Praxis vielfach widerlegbar ist.

Das Gewerbe in München kämpft bis heute mit einer großen Überkapazität, die durch großzügige Konzessionsvergabe im Rahmen der olympischen Spiele 1972

⁵ Vgl. nur <http://www.linne-krause.de/site/downloads.html>

verursacht wurde. In Berlin steigen die Konzessionszahlen trotz rückläufiger Marktlage ständig an. Das Hamburger Modell, in dem trotz quantitativer Marktfreigabe durch strenge Überprüfung und Kontrolle der subjektiven Kriterien die Konzessionszahlen tatsächlich real zurückgehen, ist in aller Regel nicht übertragbar. Dieses Modell ist mit einem ganz erheblichen personellen Aufwand und viel positivem Engagement der beteiligten Behörden verbunden, der aus unterschiedlichsten Gründen woanders gar nicht geleistet werden kann. Bestes Beispiel hierfür ist Berlin: Trotz mehrjähriger Ankündigungen, dem Hamburger Modell nachzueifern, wurde dies bis heute nicht in die Tat umgesetzt. Dies scheitert alleine schon an der unverändert miserablen personellen Ausstattung des zuständigen Landesamts für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten.

5.

In vollständig deregulierten Märkten besteht die Gefahr die Gefahr einer adversen Selektion (Verdrängung seriös kalkulierender Unternehmer), mit negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Insbesondere bei ortsfremden Fahrgästen kann „Moral Hazard“ auftreten (Übervorteilung). Dieses Marktversagen dürfte überwiegend den Ruftaximarkt und Taxistände, weniger jedoch den Funktaximarkt betreffen (Monopolkommission Rn. 234)

Die von der Monopolkommission vorgenommene Einteilung in Ruf-Taximarkt, Taxistände und Funk-Taximarkt mag aus den Perspektiven von Marktbeobachtern Sinn machen. Festzustellen ist aber, dass in der Realität 90 % aller Taxen alle drei „Märkte“ bedienen. Damit sind auch die unterstellten Unterschiede im Marktverhalten hinfällig.

Die grundsätzliche Annahme, dass vollständige Deregulierung von unseriösen Anbietern zum Nachteil insbesondere von Ortsfremden und sozial Schwächeren ausgenutzt wird, wird aber geteilt.

6.

Qualitätsanbieter und Taxigenossenschaften können (jedoch) Qualitätsstandards einführen und durchsetzen. Technische Innovationen wie Smartphone-Apps können zu mehr Markttransparenz und zum Abbau von Informationsasymmetrien beitragen (Bewertung von Taxifahrten und Vorabkalkulation Fahrpreis). (Monopolkommission Rn. 235)

Gerade die Einführung und Durchsetzung von über den niedrig aufgehängten gesetzlichen Mindestanforderungen liegenden Standards wird durch die Taxizentralen seit Jahrzehnten ganz überwiegend erfolglos versucht. Die Durchsetzung solcher höherer qualitativer Standards scheitert regelmäßig an wettbewerbs- und kartellrechtlichen Entscheidungen, allen Qualitätsbemühungen werden durch die Rechtsprechung regelmäßig Knüppel zwischen die Beine geworfen. Auch eine einheitliche Preisbildung durch Taxizentralen außerhalb des Pflichtfahrbereichs ist kartellrechtlich gar nicht möglich, so wurden Internetseiten mit Festpreisangeboten für bestimmte Streckenrelationen erfolgreich abgemahnt oder sogar Mietwagenzentralen die Bewerbung einheitlicher Preise verboten⁶.

Eine ungefähre Vorabkalkulation des Fahrpreises durch Smartphone-Apps ist Bestandteil der von Taxizentralen betriebenen Vermittlungs-Apps wie Taxi Deutschland, taxi.eu und Cab4me. Gleiches gilt für die Bewertungen von Taxifahrern/-fahrten. Solche Bewertungen über Smartphones/Internet sind bereits seit einiger Zeit möglich, werden von den Kunden auch intensiv wahrgenommen und nach ersten Erfahrungen bewirken sie auch eine Dienstleistungssteigerung bei vielen Fahrern.

⁶ OLG Schleswig, Urt. v. 10.02.1998 – 6 U Kart 53/97

7.

Übervorteilung kann durch einen verstärkten Einsatz von Navigationsgeräten begegnet werden, die darüber hinaus umfangreiche Ortskenntnisprüfungen überflüssig machen. (Monopolkommission Rn. 235)

Für uns ist die Beibehaltung der Ortskenntnisprüfung im Nutzerinteresse wichtig, denn jeder halbwegs ortskundige Fahrer navigiert erfahrungsgemäß wesentlich besser als auch die fortschrittlichste Navigationsausrüstung. Navis „glänzen“ vor allen Dingen im Nahbereich von Ballungsgebieten durch mangelhafte Routenführung sowie fehlerhafte Abbiegeinformationen. Suboptimale Routenführungen werden sogar bewusst hergestellt, um bestimmte Straßen und Wohngebiete zu entlasten, beruhen also auf „politischen“ Vorgaben. Auch die rein technisch bedingten Nachteile gelten selbst für neueste Geräte, sogar solchen mit Berücksichtigung von Echtzeit-Verkehrsinformationen. Solange nämlich hier keine überragende Informationsqualität und -geschwindigkeit auch für unterrangige Straßen gewährleistet ist, ist der halbwegs orientierte Taxifahrer klar im Vorteil. Hinzu kommt, dass bei den handelsüblichen Systemen auch nicht die Strecken hinterlegt sind, für die Taxis einen exklusiven bzw. privilegierten Zugang haben, was ebenfalls zu einer beeinträchtigten Routenführung beitragen kann.

Last but not least ist es (für uns) in diesem Zusammenhang völlig unerklärlich, wie sich die Marktlage im Taxigewerbe verbessern soll, wenn die Fahrer nicht mehr über Ortskenntnisse verfügen.

Die hervorragenden Ortskenntnisse entsprechen im Übrigen auch den Wünschen der Fahrgäste: In den einschlägigen Marktuntersuchungen wird der Ortskunde als Qualitätsmerkmal von den Kunden höchste Priorität eingeräumt⁷.

⁷ So IFAK-Kundenzufriedenheitsuntersuchung 2014

8.

Eine quantitative Beschränkung des Marktzuganges ist grundsätzlich nicht zu rechtfertigen, eine qualitative Kontrolle wäre bei einzelnen Marktsegmenten angezeigt. Eine Plausibilitätsprüfung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Taxiunternehmer nach dem Hamburger Modell erscheint sinnvoll. Dies gilt umso mehr, da es bei einer Aufhebung der Konzessionsbeschränkung zu einem umfangreichen Marktzutritt kommen dürfte. Alternativ hierzu könnten die Qualitätskontrollen in einem größeren Umfang auf die Taxigenossenschaften übertragen werden. (Monopolkommission Rn. 236)

Plausibilitätsprüfungen bei den betrieblichen Verhältnissen und verstärkte Kontrollen der subjektiven Zugangsvoraussetzungen werden von uns vollinhaltlich mitgetragen. Die Realität sieht aber bei bundesweiter Betrachtung leider völlig anders aus, Hamburg ist leider die rühmliche Ausnahme. Im Rest der Republik sind die Behörden weder sachlich noch personell hierfür aufgestellt, ganz überwiegend fehlt auch wohl die Motivation. Es bedürfte hier eines fast schon dramatischen Paradigmenwechsels, um Änderungen herbei zu führen.

Die von der Kommission als Alternative in Erwägung gezogenen Qualitätskontrollen durch Taxigenossenschaften würden vom Gewerbe durchaus sehr gerne wahrgenommen. Aber auch hier bedürfte es aber umfangreicher Änderungen in der kartell- und wettbewerbsrechtlichen Gesetzgebung, siehe bereits oben unter 6.

9.

In einigen Regionen Deutschlands wurde mittlerweile von der Konzessionsbeschränkung Abstand genommen, da keine Gefährdung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes festgestellt werden konnte (Monopolkommission Rn. 237)

Es kann allenfalls für Hamburg festgehalten werden, dass aufgrund der strengen Handhabung der subjektiven Kriterien die Anzahl der Taxis trotz Aufgabe der objektiven Zulassungssperre gesunken ist und so sogar die Funktionsfähigkeit verbessert wurde. Wie bereits geschildert, ist dies aber ein absoluter Ausnahmefall.

10.

Preisregulierung stellt einen schwerwiegenden Eingriff in die freie Preisgestaltung der Unternehmer dar und ist entsprechend rechtfertigungsbedürftig. Negativ betroffen von einer kompletten Preiseregulierung wären überwiegend Personen mit hohen Kosten/Aufwand für Preisrecherche. Ein funktionierender Preiswettbewerb ist insbesondere im Bereich der Funktaxis zu erwarten. Da im „Ruftaximarkt“ sowie an Taxiständen die Suchkosten der Kunden hingegen wesentlich höher sind und zeitlich begrenzte lokale Monopolsituation auftreten, sind Höchstpreise als behördliches Instrumentarium der Festsetzung der Tarife als weniger restriktives Instrument vorzuziehen. Diese können grundsätzlich in allen Marktsegmenten bedenkenlos eingeführt werden (Monopolkommission Rn. 239 - 241).

Die in Gestalt von Tarifen regulierten Preise sind typisches Merkmal des ÖPNV, dessen Bestandteil der Taxiverkehr ist. Auf politischer Ebene festgelegte Tarife entsprechen dem hohen Wert, der dem Verbraucherschutz beigemessen wird.

Wer als Unternehmer seine Preise frei gestalten möchte, kann Mietwagenverkehr betreiben. Umso mehr, als hier auch keinerlei quantitative Zugangsbeschränkungen gelten.

Wie die Kommission selber einräumt, wären vor einer kompletten Preisregulierung vor allen Dingen Personen mit hohen Kosten und hohem Aufwand für Preisrecherchen betroffen. Deshalb empfinden wir die Empfehlungen auch als halbherzig und widersprüchlich, gerade sozial schwache Kreise wären hiervon betroffen. Solche Informationsdefizite würden auch nach der von der Kommission angedachten dreijährigen Übergangsfrist mit Höchstpreisen weiterhin bestehen.

Gerade Fahrgäste mit Zeitdruck, die auf Fahrer ohne eine Preisbindung stoßen, sind in einer Erpressungssituation und werden so schnell zu Opfern. Dies gilt nicht nur, wie von der Kommission selber eingeräumt, zeitlich begrenzt im Ruftaximarkt oder an vereinsamten Taxisständen, sondern auch grundsätzlich bei jeder Bestellsfahrt, bei der keine verbindliche Preisbindung besteht.

Auch können die einzelnen Taxiunternehmen ganz überwiegend nicht für eine besonders verbraucherfreundliche Preisgestaltung „belohnt“ oder für das Gegenteil „bestraft“ werden. Aufgrund der sehr kleinständigen Unternehmensstrukturen wird der Marktauftritt und die Identität der einzelnen Unternehmen über die Zentralen gebildet, diese können aber selbst nach einer Preisderegulierung aufgrund der gängigen Kartellrechtsprechung keinen Einfluss auf die Preise nehmen, geschweige denn diese festlegen.

Der Kommission muss entgegengehalten werden, dass sie aus ihrer theoretischen Unterteilung in die 3 Segmente heraus eine völlig falsche Vorstellung von den tatsächlichen Gewerbestrukturen und -abläufen entwickelt.

11.

Preisvorgaben innerhalb eines Unternehmens oder einer Zentrale sind weniger nützlich, da sie die Ausdifferenzierung unterschiedlicher Preis-Leistungs-Kombinationen verhindern und die Gefahr einer weitgehenden Ausschaltung des Preiswettbewerbs bewirken. (Monopolkommission Rn. 240)

Wenn selbst Preisvorgaben innerhalb von Unternehmen nicht möglich sein sollen, ist der Kommission die Gegenfrage zu stellen, wer denn überhaupt über den Preis der anstehenden Taxifahrt verhandeln und entscheiden soll – der angestellte Fahrer?

Bei einer Preisregulierung müsste vielmehr das Kartellrecht geändert werden, um den Unternehmen überhaupt eine markttaugliche Positionierung zu ermöglichen.

Zudem ist entgegen zu halten, dass eine Preis-Leistungsausdifferenzierung dem ÖPNV völlig systemfremd ist: Zwischen 40 Jahre alten S-Bahn-Waggons und nagelneuen Triebwagen wird ja auch keine Preisdifferenzierung betrieben. Eben weil es sich beim Taxiverkehr um öffentlichen Verkehr handelt, wird preislich nicht zwischen einer Taxifahrt mit einem Dacia und einer Mercedes S-Klasse unterschieden.

12.

Es ist nicht ersichtlich, inwieweit eine Tarifpflicht zur Sicherstellung der Qualität im Taxigewerbe notwendig ist. Nur Anreiz zu Investitionen, wenn diese mit höherem Fahrtaufkommen einhergehen, ist höchstens im Funktaximarkt denkbar. Höhere Qualität könnte in einem deregulierten Markt aber zu einem höheren Preis angeboten werden. (Monopolkommission Rn. 243)

Die Erfahrung auf deregulierten Märkten zeigt, dass vor allem die Nachfrage und nicht die Qualität den Preis bestimmt.

13.

Die Notwendigkeit einer Tarifpflicht kann nicht mit der bestehenden Betriebs- und Beförderungspflicht begründet werden. Eine solche könnte insbesondere im Rahmen von Höchstpreisen fortbestehen. Grundsätzlich nicht notwendig wäre dies allerdings bei freiem Preiswettbewerb, da in diesem Fall eine ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Taxis zu frei gebildeten Preisen zu erwarten ist. (Monopolkommission Rn. 244).

Betriebs- und Beförderungspflichteinhaltung bei Wegfall der Tarifpflicht wird es nicht geben, denn jede Beförderungspflicht lässt sich über eine entsprechende Preisgestaltung unterlaufen. Die Festlegung auf den Höchstpreis wäre der Normalfall.

14.

Festgesetzte Tarife können schließlich auch nicht mit dem Argument gerechtfertigt werden, dass sie zur Vermeidung eines Anstiegs der Steuerhinterziehung notwendig sind. Die Tarifpflicht hat auch heute nicht zur Eindämmung beigetragen. (Monopolkommission Rn. 245).

Mit freien Taxitarifen würde die Überwachungsmöglichkeit über die Fahrpreisanzeiger unterlaufen. Üblicherweise prüfen die Fiskal- und Ordnungsbehörden über die Erfassung der km-Leistungen. Der Umsatz lässt sich aber über die km-Leistungen nicht prüfen, wenn man den Preis nicht kennt. Die erfolgreichen Bemühungen der Hamburger Behörden, größere Steuerehrlichkeit

über das Fiskaltaxameterprojekt und die Kontrolle der Umsatzaufzeichnungen herzustellen, würden mit einem Federstrich beseitigt.

15.

Taxis stehen nicht nur untereinander im Wettbewerb, sondern auch zu anderen Mobilitätsanbietern, insbesondere unterschiedlichen Formen des Mietwagenverkehrs. Dieser hat sich in jüngerer Zeit durch die Verbreitung von Smartphones und den Markteintritt von Mietwagen- sowie insbesondere Limousinenvermittlern mit Festpreisangeboten und unterschiedlichen Preis-Qualitätsstufen intensiviert. Zusätzliche Konkurrenz durch Unternehmen, die eine Vermittlung von Mitfahrangeboten anbieten, ist begrüßenswert. (Monopolkommission Rn. 248 - 250)

Der Taximarkt steht nicht nur in Konkurrenz zu „großem“ ÖPNV und neuen Mobilitätskonzepten wie Carsharing, sondern insbesondere zum Mietwagen. Aufgrund dessen ist auch die kolportierte Innovationsfeindlichkeit eine Mär. Ohne bspw. die vom Gewerbe bereits vor anderen gewerbefremden Anbietern eingeführten oder unterstützten Vermittlungs-Apps wäre der Markterfolg der gewerbefremden Vermittlungskonkurrenz heute weitaus höher. Die Unterstellung einer unzureichenden Wettbewerbssituation geht also fehl.

Wir widersprechen der Monopolkommission auch bei der Folgerung, dass Regulierungsinstrumente für Mietwagen wie Rückkehrpflicht, Halteverbot an Taxiständen und Unterwegs-Aufnahmeverbote sowie die unterschiedliche Umsatzsteuerbehandlung fragwürdig sind. Vielmehr haben die Beförderungsangebote Taxi und Mietwagen unterschiedliche Zielsetzungen und ergänzen sich, wenn die Vorgaben des Ordnungsrahmens eingehalten werden.

Unterschiedliche Preis-Qualitätsstufen sind insbesondere im Mietwagensektor seit Jahrzehnten üblich. Neu ist allerdings, dass diese über Smartphone-Apps überregionale Plattformen finden und damit ihre Vermarktungsmöglichkeiten verbessern. Hiergegen ist prinzipiell überhaupt nichts einzuwenden.

Überhaupt nicht zu begrüßen ist aber, wenn über Plattformen wie „UberPop“ systematisch zu Gesetzesmissachtung, Schwarzarbeit, Sozialversicherungsbetrug sowie Steuerhinterziehung angeleitet bzw. angestiftet und dies auch von Wettbewerbshütern als besonders innovativ begrüßt wird. Die einzige „Innovation“ an Uber ist der unglaubliche Versuch, mittels finanzieller Kraft geltendes Recht zu brechen und das Rechtssystem nach eigenem Gusto zu bestimmen. Es wird kein fairer Wettbewerb angestrebt, sondern staatliche Strukturen insgesamt werden massiv in Frage gestellt!

Weder systematisch noch technisch leistet Uber irgendeine Innovation. Ein Mitfahrangebot ist es überhaupt nicht, da dieses dadurch geprägt ist, dass ein Kfz-Führer ein Ziel hat und nachfragt, ob jemand auch dorthin will. Bei UberPop geht die Initiative von dem „Fahrgast“ aus, der mittels der App verkündet, ich stehe hier bereit und will nach dorthin, fährt mich einer? Also die typische Taxisituation und nichts Neues.

Die App an sich ist ebenfalls überhaupt nichts Innovatives, Vermittlungs-Apps für die Taxidienstleistung sind viel länger auf dem Markt. Die Cab4me-App hat bereits 2008 den Google Innovation-Award erhalten, zu einem Zeitpunkt also, an dem es Uber noch gar nicht gab. Die Funktionalitäten wie bspw. Zusehen, wie das Fahrzeug auf den Besteller zufährt, ist schon lange Standard sämtlicher Taxi-Apps, keine der Uber App-Funktionalitäten ist ein Novum oder innovativ.

16.

Wettbewerb bei der Taxivermittlung: häufig nicht unproblematische regional marktbeherrschende Stellung von Taxizentralen, in vielen Regionen monopol- bis oligopolistisch mit Gefahr des Machtmissbrauches z.B. durch überhöhte Funkbeiträge. Der Markteintritt gewerbefremder Anbieter (Startups) mit Smartphone-Vermittlungsangeboten eröffnet erstmals eine Alternative. Taxizentralen wehren sich teilweise mit kartellrechtlich zweifelhaften Mitteln. (Monopolkommission Rn. 256, 257)

Grundsätzlich ist zwar die These nicht falsch, dass der Markteintritt gewerbefremder Anbieter in der Vermittlung Unternehmern eine Alternative eröffnet.

Anzumerken ist aber, dass selbst sogenannte „Monopolzentralen“ ein Zusammenschluss von den in der Branche üblichen Kleinstunternehmen sind, die erst hierdurch überhaupt adäquat am Markt auftreten können, sprich wettbewerbsfähig werden. Und im Übrigen auch in den Genossenschaftsgremien dafür sorgen, dass keine überhöhten Beiträge aufgerufen werden.

Die behauptete marktbeherrschende Stellung von Taxizentralen, die aufgrund dessen überhöhte Funkbeiträge verlangen, ist nicht nachvollziehbar. Tatsächlich sind die meisten deutschen Taxizentralen in Genossenschaften organisiert. Genossenschaften haben gemäß GenG keine Gewinnerzielungsabsicht. Zudem gibt es in allen größeren Städten mehrere in Konkurrenz stehende Marktteilnehmer, die Taxivermittlung betreiben. Eine Gefahr des Machtmissbrauches, z.B. durch überhöhte Funkbeiträge, liegt also schon deshalb nicht vor. Nicht näher benannte „kartellrechtlich zweifelhafte Mittel“ sind uns nicht bekannt, da der Marktzutritt für Taxiunternehmer durch wiederholte Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes eindeutig geregelt wurde.

Viele wichtige Funktionen der Taxizentralen wie die Organisation von Sammeltransporten, Reiseketten und Behindertenbeförderung und andere sozial wichtige Aufgaben können auch durch die ausgefeilteste App nicht bewerkstelligt werden. Gleichzeitig sorgt aber deren Konkurrenz für eine Schmälerung des Beitragsaufkommens der Zentralen, die damit solche personalintensiven Aufgaben weniger gut wahrnehmen können oder sogar in ihrer Existenz bedroht werden, so dass diese gesellschaftlich wichtige Aufgabe überhaupt nicht mehr wahrgenommen wird.

17.

Das Versteigerungssystem von myTaxi wird positiv beurteilt, da es zu Anpassung von Angebot und Nachfrage von Vermittlungsdienstleistungen führt. (Monopolkommission Rn. 260)

Hier verkennt die Kommission, dass gerade myTaxi seine Monopolsituation auf dem Gebiet gewerbefremder Vermittlungssysteme ausnutzt: In aller Regel führt nämlich nur die Voreinstellung der höchsten Gebotsstufe zu einer erfreulichen bzw. erfolgreichen Vermittlungsteilnahme. Nach übereinstimmenden Berichten von Fahrern und Unternehmern werden zumindest in Zeiten allgemein niedrigen Fahrtenaufkommens kaum noch Fahrten an wenig Bietende vermittelt. Wenn aber regionale Zentralen durch die mit erheblich geringerem Sach- und Personalaufwand vermittelnden App-Anbieter erst einmal zerstört werden, werden die Unternehmen mit „neuen Monopolen“ konfrontiert werden, denen sie erst recht ausgeliefert sind! Zudem werden dann insbesondere solche Menschen wie Behinderte und Patienten mit besonderen Betreuungsbedürfnissen mangels Auswahlalternative zum Taxi Mobilität verlieren.

Frankfurt am Main, 12.09.2014