

**Rede**

**des Präsidenten der IRU, Arbeitsgruppe  
“Taxis und Mietwagen mit Fahrer”**

**Hubert Andela**

**auf der Europäischen Taximesse am 08.  
November 2008**

**anlässlich der Abschlusskundgebung auf dem  
Taxiforum 2008 der IRU in Partnerschaft mit  
dem BZP**

**Sperrfrist: 08. November 2008 16.00 Uhr**

**Es gilt das gesprochene Wort.**

## Die gewerbepolitische Situation des Taxi -und Mietwagengewerbes in Europa und in der Welt

- Wir als Taxigewerbe arbeiten innerhalb der Internationalen Straßenverkehrsunion (IRU) in der Arbeitsgruppe "Taxis und Mietwagen mit Fahrer" zusammen. Obwohl es nur wenig internationale Gesetzgebung für unser Gewerbe gibt, ist es sehr wichtig, diese internationale Plattform zu haben.

Wir tauschen Überblicke und Neuigkeiten zum Markt aus, wir erhalten vom IRU-Sekretariat Informationen über neue Entwicklungen zur Gesetzgebung, – vor allem EU-Gesetzgebung – wir tauschen ebenfalls beste Erfahrungen aus und entwickeln Initiativen, um diese unter unseren Mitgliedern zu verbreiten und ihnen bei ihrer Tätigkeit und Interessenvertretung in ihrem eigenen Mitgliedstaat zu helfen.

- Der globale Trend hin zur Marktliberalisierung und Markt deregulierung  
Weltweit geht der Trend Richtung Marktliberalisierung. Oder sollte ich besser in der Vergangenheitsform sagen: IST ER GEGANGEN und ist diese Entwicklung schwächer oder gar vorbei? Ich weiß nicht, wie sich die Finanzkrise auf die politischen Auffassungen hinsichtlich dessen wie ein Markt funktionieren sollte und auf die Frage, ob Regierungen eine größere oder kleinere Rolle spielen sollten, auswirken wird. Ich vermute aber, dass öffentliche Dienstleistungsmärkte vorläufig nicht weiter liberalisiert werden, sondern wie man schon in der aktuellen Bankenpolitik der EU und der Mitgliedsstaaten sieht, wieder regulierter werden. Ob das auch für die Taximarktordnungen gelten wird, wage ich nicht vorauszusagen, da einige Mitgliedsländer aus dem skandinavischen Raum gar nicht so unzufrieden mit der Liberalisierung sind. Wobei Liberalisierung dort zwar Befreiung von staatlicher Aufsicht bei Tarifen und Konzessionen bedeutet, andererseits dies aber wegen der rechtlich sehr starken Stellung der Taxizentralen durchaus für das einzelne Unternehmen eine sehr strenge Beaufsichtigung bei der Dienstleistungsqualität und dem Fachkundevermögen bedeutet. Diese Liberalisierung ist insoweit nur eine verlagerte Regulierung. Und wenn, wie hier in Deutschland, das Kartell- und Wettbewerbsrecht diese Verlagerung nicht zulässt, kann ungehemmte Liberalisierung das Ende der Dienstleistungsqualität der Taxibranche bedeuten.

Ein sehr wichtiges Argument in der politischen Diskussion um die mögliche Liberalisierung des Taximarktes ist, dass die Auswirkungen anders sind als dies die Politiker erwarten: es können nämlich höhere Preise und weniger Service sowie geringere Qualität entstehen. Auf die ein oder andere Weise braucht ein Taximarkt Regulierung. In eigentlich allen Ländern, in denen es Deregulierung gab, ist man immer noch damit beschäftigt, eine neue,

endgültige Politik zu finden. Vielleicht hat man dieses neue Gleichgewicht in einigen Städten der USA und in Schweden sowie Neuseeland wiedergefunden. Es gibt vor allen Dingen einen deutlichen Bedarf für anspruchsvolle Regeln hinsichtlich des Berufszugangs. Initiativen aus dem Taxigewerbe können dabei helfen, ein Regelpaket festzulegen, welches Servicequalität garantiert. Freiwillige Qualitätsprogramme können nützlich sein, werden aber Unternehmen mit schlechten Absichten nicht davon abhalten, sich in der unteren Preis- und Angebotsklasse anzusiedeln.

In den Niederlanden hat die Deregulierung des Taximarktes die Form einer kompletten Aufhebung der lokalen und regionalen Kapazitätsbestimmungen und einer Zentralisierung aller Regelung auf nationaler Ebene angenommen. Es ist nicht überraschend, dass wir jetzt feststellen müssen, dass man lokalen Einfluss und lokale gesetzgebende Macht hinsichtlich Taxiqualität braucht. Taxis sind ein lokales Geschäft und braucht ein lokales Kontrollsystem. Ein nationales und zentrales Kontrollsystem funktioniert nicht. Was wir ebenfalls erlebt haben ist, dass ein Regierungsgremium schlechten, aber noch nicht illegalen, Service an einem Kunden nicht bestrafen kann. Wenn ein selbständiger Fahrer die Arbeit ganz alleine macht und nicht mit einer Vermittlungszentrale verbunden ist, weiß ein Kunde noch nicht einmal, wohin eine Beschwerde eingereicht werden kann. Am Ende verlieren wir diese Kunden. Sie nehmen nur dann ein Taxi, wenn sie es wirklich brauchen. Die Wirtschaftswissenschaftler haben uns das Wort „Reputationsmechanismus“ beigebracht. Das bedeutet, dass der Wunsch nach einem hohen Ansehen dazu führt, dass der Anbieter auch ohne staatlichen Zwang seine Dienstleistungsqualität hoch hält. Es ist aus den Erfahrungen der Niederlande klar geworden, dass eine Form des Reputationsmechanismus auf einem freien Markt notwendig ist, dies allerdings auch nur bei einem großen Verständnis bei allen Marktteilnehmern, das heißt bei unserer Branche : Unternehmern und Fahrern, funktionieren kann. Soweit sind wir in den Niederlanden aktuell leider nicht und wie ich aus den Berichten meiner deutschen Kollegen weiß, auch nicht hier bei ihnen in Deutschland.

- Aktuelle Initiativen des organisierten Taxigewerbes in Europa zur Verbesserung des Images und der Servicequalität:
  - Wie erheben die Forderung an die Behörden, generelle Anschallpflicht – auch für die Fahrer - einzuführen.
  - Wir haben im Rahmen der IRU-Taxigruppe Leitlinien für Taxiunternehmer und -fahrer zur Verbesserung der Zugänglichkeit von Taxidiensten für Menschen mit Behinderungen erarbeitet. Mit diesen Leitlinien hoffen wir, neuen Gesetzgebungsbestimmungen in diesem Bereich zuvorzukommen.

- Ebenfalls haben wir Sicherheitshinweise für Unternehmer / Fahrer zusammengestellt, die europaweit sehr gute Aufnahme gefunden haben.
- Zukünftige Herausforderungen für das Taxigewerbe:
  - Wir fordern eine gerechte Behandlung von Taxis, wenn es um die Einführung von emissionsarmen Zonen in Städten oder anderen Gebührenerhebungssystemen für die Straße geht. Die Regierungen müssen erkennen und anerkennen, dass ein stärkerer Gebrauch von Taxis dabei helfen kann, den Pkw-Besitz in dichtbevölkerten Stadtgebieten zu reduzieren.
  - Wir fördern den Austausch von Know-how und besten Erfahrungen zur Bewältigung technologischer Entwicklungen und zur Schaffung größerer Märkte für Zulieferunternehmen. Auch zur besseren Erfüllung der die Gesetzgebung betreffenden Herausforderungen auf nationaler Ebene. Ein sehr wichtiges und aktuelles Beispiel ist die Einführung der obligatorischen on-board Datenerfassung in den Niederlanden und unsere Kooperation mit Belgien in diesem Bereich. Wenn es um die staatliche Verpflichtung zu solchen Geräten, in Deutschland ist die Rede von Registrierkassen-Taxametern, geht, muss nach unseren Vorstellungen folgendes sichergestellt werden:
    1. Es sollte keine spezifische Apparatur und keine spezifische Software vorgeschrieben werden. Sonst besteht die Gefahr, dass dann, wenn der Text des Gesetzes gerade trocken ist, der Unternehmer schon überalterte Gerätschaft im Taxi hat. Der Staat darf nur funktionelle Spezifikationen vorschreiben und sollte es dem Unternehmer überlassen, wie er die Anforderungen praktisch umsetzt.
    2. Vor Einführung einer solchen Regelung sollte auch eine neue Überwachung- und Bestrafungspolitik festgelegt sein. Wir haben festgestellt, dass die Ordnungsbehörden vor einer neuen Regelung zu viele Details vorgeschrieben bekommen, was auch die Beamten überfordert. Es muss vorher klar sein, dass nicht jeder noch so kleine Fehler auf Seiten der Taxiunternehmer oder Taxifahrer sofort zu einem Bußgeld führt.
    3. Weiterhin sehr wichtig ist, dass die Unternehmen entweder ihre Investitionen subventioniert bekommen oder aber jedenfalls eine lange Übergangszeit vorgesehen wird.
  - Zurück zu unseren grundsätzlichen Auffassungen für die Zukunft der Taxibranche: Taxis sind ein lokales Geschäft, also wollen wir keine oder nur wenige EU-Verordnungen für Taxis.

- Mehr Taxis gehören in die öffentliche / kollektive Transportkette. Taxis können öffentlichen Verkehr in Gebieten mit niedriger Bevölkerungsdichte weitaus effizienter durchführen als es Standardbusse des öffentlichen Verkehrs können, allerdings außerhalb der Stosszeiten.
- Neue Technologien – zum Beispiel Positionsbestimmungssysteme – haben positive Auswirkungen auf Taxis.
  - Positionsbestimmung und automatische oder Online-Bestellung werden einen Anreiz für öffentlichen Verkehr auf Nachfrage schaffen und auf diese Weise den Taximarkt vergrößern.
  - Möglicherweise werden wir innerhalb der nächsten Zeit Unternehmen sehen, die eine viel größere Dienstleistungspalette für die Fahrgäste bei ihren täglichen Fahrten erfüllen. Ein Beispiel: Sie als potentieller Fahrgast stellen Ihre Terminplanung über das Unternehmen online zusammen und es bietet Ihnen dafür einen Tür-zu-Tür-Service mit Taxis, Zügen und Flugzeugen an.

Sie sehen, dass viele ihrer Probleme auch die hauptsächlichen Probleme der Kolleginnen und Kollegen in den anderen Ländern sind. Seien Sie versichert, dass die IRU-Taxigruppe als der BZP für Europa und die Welt auch ihre Interessen wahrnimmt.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit!