



Alltag nicht nur am Flughafen Tegel: Mietwagen halten sich illegal bereit und blockieren Flächen; Taxen müssen in zweiter Reihe ausladen.

WAS KANN ICH FAHRGÄSTEN ZUM THEMA UBER SAGEN?

Fast alle im Taxigewerbe lehnen Pseudo-Taxi-Anbieter wie Uber ab. Aber aus Fahrgastmunde heißt es oft: „Was soll denn an Uber so schlimm sein?“ Wir haben Argumente zur Aufklärung von Unwissenden.

Was für das Taxigewerbe und die Volkswirtschaft schlecht ist, ist aus Kundensicht nicht automatisch ebenso schlecht. Ein Mietwagenfahrer, der sich am Messegelände illegal bereithält, erscheint einem Fahrgast, der nicht über den Tellerrand blickt, möglicherweise als etwas Gutes.

Wenn wir als Taxigewerbe überleben wollen, müssen wir alle unsere Kundenschaft aktiv über die Nachteile der neuen Personenbeförderungsindustrie und die Gefahren für die Verbraucher aufklären. Wenn der Kunde unsere Argumente versteht, haben wir ihn auf unserer Seite.

UBER IST NUR ZU ANFANG MANCHMAL BILLIGER ALS TAXI.

In Städten, wo Uber das Taxi verdrängt hat, bezahlen Kunden jetzt viel mehr als vorher im Taxi. Auch in Deutschland kostet eine Uber-Fahrt bei schlechtem Wetter schnell mal das Dreifache, bei Nachfragespitzen wie Silvester, Messeschluss oder Veranstaltungsende bis zum Zehnfachen des „normalen“ Preises und des Taxitarifs.

Uber macht bisher unter dem Strich nur Verluste und kann gar nicht anders, als die Preise irgendwann stark zu erhöhen, zunächst nur bei hoher Nachfrage, später dann durchgehend. Während das Taxigewerbe feste Tarife hat, die vom Staat festgelegt werden, kann man sich als Uber-Fahrgast überhaupt nicht auf einen Fahrpreis verlassen. Wer eine Monopolstellung erreicht hat, kann die Preise diktieren. Denken Sie, Uber ist so dumm, es nicht zu tun?

UBER FUNKTIONIERT NUR MIT RECHTSVERSTÖßEN.

Mietwagenfahrer, die in Deutschland Fahrten von Uber vermittelt bekommen, würden bei Einhaltung der Rückkehrpflicht und anderer Vorschriften in kürzester Zeit pleite gehen. Ubers Existenz basiert also auf einer systematischen Missachtung der Rechtsstaatlichkeit. Um das Taxigewerbe zu verdrängen, bricht der Konzern in jedem Land so lange gezielt die Gesetze, bis seine fragwürdigen Dienste wieder verboten werden (oder bis der

Gesetzgeber diese, von einer gut geölten Lobby beeinflusst, nachträglich legalisiert, wie Bundesverkehrsminister Scheuer es offenbar plant). Im Moment des Gerichtsurteils sind oft schon mehrere weitere Dienste eingeführt, so dass die Justiz in ein endloses Katz-und-Maus-Spiel verwickelt wird. Seit seiner Gründung wurde Uber von Gerichten weltweit bereits zu Strafen und Entschädigungen von insgesamt über 160 Millionen Euro verurteilt. Auch in Berlin und Brandenburg funktioniert Uber nur aufgrund der Schwierigkeit der Kontrollen und durch Personalmangel und Untätigkeit der zuständigen Kontrollbehörden. Fänden Sie es sinnvoll, als Reaktion auf massenhaften Ladendiebstahl das Stehlen zu erlauben, statt die Diebe zu bestrafen?

PSEUDO-TAXI-ANBIETER BEUTEN IHRE FAHRER AUS.

Uber will viel Geld verdienen, und wenn der Kunde für eine Fahrt in etwa so viel bezahlt wie im Taxi, muss das Geld logischerweise dem Fahrer weggenommen werden. Das geschieht durch absurd hohe

Provisionen für die Vermittlung der Fahrten. Bei den Taxifunkzentralen ist meist eine monatliche „Flatrate“ oder die Abrechnung je Auftrag für eine Provision von drei bis fünf Prozent des Fahrpreises üblich. Bei mytaxi, einem weiteren konzerngeleiteten Fahrtenvermittler, waren es von sieben bis zu angedachten 30 Prozent, bei Uber sind bis zu 25 Prozent normal. Somit ersetzen Uber und mytaxi auskömmliche Arbeitsplätze durch prekäre. Uber-Fahrer sind in der Regel „freie Unternehmer“, nahe an der Scheinselbstständigkeit, die keinerlei Garantien für Aufträge und damit für Umsätze haben. Wenn einer krank wird, sagt Uber, „damit habe ich nichts zu tun“ und zahlt keinen Cent. Ein Milliardenkonzern kann sich im Streitfall immer die besseren Anwälte leisten. Aus dieser Unterbezahlung ergibt sich der nächste Punkt:

BEI UBER SIND FAHRER OFT UNZUREICHEND VERSICHERT.

Uber-Fahrern droht aufgrund mangelnder Sozialversicherung bei Unfall, Krankheit und im Alter der finanzielle Ruin. In den USA verdienten Uber-Fahrer im Jahr 2016 laut Taxi Deutschland eG unter drei Dollar pro Stunde. Scheinselbstständige bekommen bei Arbeitsausfall auch in Deutschland kein Geld.

UBER-FAHRER SIND SELTEN PROFIS.

Taxifahrer haben im Unterschied zu Mietwagenfahrern eine schwere Prüfung abgelegt. Uber wirbt großmundig mit „professionellen Fahrern“, doch in Wahrheit brauchen Mietwagenfahrer, die für Uber und ähnliche Personenbeförderer fahren, praktisch keine Qualifikation, da von ihnen keine Ortskundeprüfung verlangt wird und sie keinen Einführungskurs wie etwa bei Taxi Berlin oder beim Isar-Funk absolvieren. Kein Wunder, dass viele sich überhaupt nicht auskennen, die Fahrgäste nicht über die sinnvollste Fahrtroute beraten können und sich ausschließlich auf ihr Navigationsgerät verlassen, falls sie überhaupt fähig sind, es zu bedienen. Möchten Sie einem unqualifizierten Fahrer ausgeliefert sein, der bei Versagen oder Fehler des Navigationsgerätes hilflos im Dunkeln tappt?

PSEUDO-TAXI-ANBIETER BIETEN WENIGER SICHERHEIT.

Da Mietwagenfahrer ihre Erlaubnis ohne jede Schulung oder Prüfung „hinterhergeworfen“ bekommen, ist der Job besonders interessant für Personen, die keinen seriösen Job finden. So ist unter Uber-Fahrern nicht nur der Anteil der Vorbestraften überdurchschnittlich hoch. In Schweden

sind laut Taxi Deutschland eG vier von zehn Uber-Fahrern polizeibekannt, unter anderem wegen Trunkenheit am Steuer, Diebstahls, Körperverletzung, schweren Drogenhandels, Freiheitsberaubung oder Körperverletzung. In Deutschland könnten diese Personen kaum einen Taxischein erwerben, wohl aber für Uber fahren. Von Dezember 2012 bis August 2015 gab es weltweit 6160 Meldungen über sexuelle Übergriffe durch Uber-Fahrer (alle vier Stunden einen), von denen Uber immerhin 170 bestätigt hat (alle sechs Tage einen). Bei Uber-Auftragsvermittlung an Privatpersonen mit Privatautos (das wurde bis zum gerichtlichen Verbot auch in Deutschland praktiziert) kann man nur erahnen, wie hoch die Wahrscheinlichkeit ist, an einen persönlich unzuverlässigen, übermüdeten oder Drogen konsumierenden Fahrer bzw. in ein technisch mangelhaftes Fahrzeug zu geraten. Oder glauben Sie, Uber kontrolliert jeden Fahrer und jedes Fahrzeug? Auch in Amerika und Europa gilt es aufgrund der schlechten Bezahlung durch Uber als häufig, dass Mietwagenfahrer so viel Zeit am Steuer verbringen müssen, dass sie häufig im Auto übernachten und viel zu wenig schlafen. Möchten Sie bei so einem Fahrer einsteigen?

IST DIE RÜCKKEHRPFLICHT FÜR MIETWAGEN SINNVOLL?

Momentan wird gerne populistisch argumentiert, die Pflicht für Mietwagenfahrer, nach jedem Auftrag zum Betriebsitz zurückzukehren, führe zu sinnlosen Leerfahrten und somit zu Luftverschmutzung. Sie hat aber den Zweck, dass die Wagen nicht auf der Suche nach Fahrgästen umherfahren und so die Straßen verstopfen, Abgase produzieren und Parklücken blockieren.

Die Rückkehrpflicht hat dennoch nicht primär mit Umweltschutz zu tun. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) dient dem Verbraucherschutz. Der Staat will sicherstellen, dass Personen die Möglichkeit haben, von A nach B zu kommen. Das begünstigt er steuerlich. Deshalb hat der Gesetzgeber zu den Anbietern öffentlicher Verkehrsmittel (dazu zählen auch Taxen) gesagt: Du bist unverzichtbar, du musst immer überall verfügbar sein und musst jeden mitnehmen, der mitfahren will und dafür bezahlt. Den Fahrpreis bestimme ich. Dafür stelle ich dir Halteflächen zur Verfügung. Zu den Mietwagenunternehmern hat er gesagt: Du bist kein öffentliches Verkehrsmittel und bist nicht lebensnotwendig, du bist Luxus. Du kannst fahren, wann und wo du willst, kannst deine eigenen Preise machen und dir aussuchen, wen du mitnimmst und wen nicht. Das sind



Auch Taxihalteplätze werden von Mietwagenfahrern inzwischen wie selbstverständlich mitbenutzt und die Behörden sehen zu.

riesige Vorteile gegenüber dem Taxi. Damit es fair zugeht, darfst du nicht Taxi spielen, deshalb darfst du deine Autos nicht kennzeichnen, du darfst keine Einsteiger oder Winker mitnehmen und ich gebe dir keine eigenen Flächen, sondern du musst nach jedem Auftrag zurück zur Firma, damit du dem Taxi, das so viele Pflichten hat, nicht das Geschäft wegnimmst.

Die Argumente, mit denen die Lobbyisten der Pseudo-Taxi-Anbieter nun versuchen, die Politiker zur Änderung dieser sinnvollen Verbraucherschutzbestimmungen zu bewegen, haben also in Wahrheit nur ein einfaches, durchschaubares und egoistisches Ziel: Uber, Moia, Clever Shuttle, BerlKönig usw. sollen dem Taxigewerbe den lukrativen Teil des Geschäfts wegnehmen dürfen. Das nennt man auch Rosinenpickerei.

DAS TAXI IST EIN TEIL DER DASEINSVORSORGE.

Die Beförderungspflicht und die Tarifbindung stellen sicher, dass beispielsweise gebrechliche Menschen zum Arzt fahren können. Wenn kein Taxi da ist, ist eine alte, kranke oder alleinstehende Person unter Umständen aufgeschmissen, falls kein Verwandter zur Stelle ist, um sie zu fahren. Mit Uber bestimmt nicht Daseinsvorsorge die Beförderung von Menschen, sondern ausschließlich finanzielle Interessen. Uber-Fahrer würden die Oma, die nur einen Kilometer zum Arzt will, ebenso stehen lassen wie den Discobesucher auf dem Land, denn solche Fahrten lohnen sich nicht.

UBER HAT MIT DATENSCHUTZ NICHT VIEL IM SINN.

In den Taxifunkzentralen vermitteln Menschen zwischen Kunde und Fahrer und kümmern sich bei Problemen persönlich, zum Beispiel wenn Taxifahrer und Fahrgast sich nicht finden. Uber und mytaxi sparen sich die Zentrale, um mehr Geld zu verdienen. Damit Fahrer und Fahrgast sich finden und miteinander

kommunizieren können, bekommen sie gegenseitig ihre Handynummern. Das ist unter Datenschutz-Gesichtspunkten fragwürdig, denn im Konfliktfall kann der eine die Handynummer des anderen später zu jeder erdenklichen Rache-Aktion benutzen. Möchten Sie, dass ein unangenehmer Mensch, mit dem Sie nichts zu tun haben möchten, und der wütend auf Sie ist, Ihre Handynummer hat?

PSEUDO-TAXI-ANBIETER VERSTOPFEN DIE STRASSEN.

Uber, Clever Shuttle, Moia und BerlKönig (ebenso wie Car2go und Drive now) werben damit, Menschen aus ihren Privatautos heraus in Fahrzeuge zu locken, die Sammeltaxen ähneln und dadurch die Straßen leerer zu machen. Es hat sich aber herausgestellt, dass stattdessen überwiegend Bus- und Bahnfahrergäste die Dienste nutzen, so dass die Straßen nicht leerer, sondern voller werden. Die Anbieter machen – teils legal, teils mit fragwürdigen Sondergenehmigungen, teils dreist illegal – das gleiche, was Taxen auch können und schon lange professionell machen. Dadurch stehen die Taxen mehr herum und geraten in Existenzschwierigkeiten, die Straßen verstopfen zunehmend und die Busse werden leerer. Auf den Straßen Londons sind bereits viele tausend

Mietwagen unterwegs, in New York City rund 80.000. In amerikanischen Großstädten ist der „Uber-Stau“ zum gängigen Bestandteil der Alltagssprache geworden. Es ist abzusehen, dass in deutschen Städten das gleiche droht, wenn Uber nicht das Handwerk gelegt wird. Möchten Sie, dass die Parkplätze von Supermärkten eines Tages mit Mietwagen zugeparkt sind, und dass man an keinem normalen Laden mehr eine Parklücke bekommt, weil sich überall Uber-Fahrzeuge bereithalten?

UBER ERHÖHT DIE LUFTVERSCHMUTZUNG.

Durch die hohe Zahl an Pseudo-Taxi-Anbietern, die zusätzlich auf den Straßen sind, und durch den Stau, den sie verursachen, entstehen viel mehr Autoabgase. Beispiel: Für San Francisco hat eine unabhängige Studie 2.000 Prozent mehr Luftverschmutzung durch Uber- und andere Mietwagen im Vergleich zur Taxiflotte errechnet. Dadurch atmen auch Fußgänger und Radfahrer erheblich mehr Atemgifte ein und Diesel-Fahrverbote kommen näher.

UBER ZAHLT IN DEUTSCHLAND KEINE STEUERN.

Taxibetriebe zahlen Steuern und halten die Volkswirtschaft am Laufen. Uber

vernichtet ordentlich bezahlte Arbeitsplätze, sorgt für einen geringeren Durchschnittsverdienst gewerblicher Kraftfahrer und zieht Geld aus dem deutschen Markt, ohne hier auch nur einen Euro Steuern zu zahlen. Große Teile des Millionenumsatzes werden, wenn überhaupt, in den USA versteuert.

DER KUNDE HAT DIE MACHT ...

... etwas an den illegalen Machenschaften zu ändern: Wer statt Uber und anderer fragwürdiger Fahrdienste einfach Taxi, Bus und Bahn nutzt, trägt dazu bei, dass man sich als Fahrgast auch morgen noch auf sichere Preise und Beförderungspflicht verlassen kann. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) darf nicht so liberalisiert werden, dass es nur noch freien Marktgesetzen unterliegt! Damit Fahrgäste sich auch künftig auf feste Preise verlassen können. Damit Taxifahrer auch morgen ihr Auskommen haben. Damit Ihre Tochter nachts nicht per Anhalter von der Disco nach Hause fahren muss. Damit die Erbtante auch morgen sicher sein kann, zum Arzt gefahren zu werden, und nicht ihrem vollzeit berufstätigen Neffen mit einer Änderung des Testaments drohen muss, weil sonst niemand bereit ist, sie zu fahren. ■

ar



MYTAXI, DER SEITENWECHSLER

Die Daimler-Marke gab sich bis vor Kurzem gerne als Verbündeter des Taxigewerbes im Kampf gegen Uber aus. Nun rief der künftige Global Player zum Boykott einer Protestaktion gegen Minister Scheuer auf.

Es ist über 20 Jahre her, dass Daimler-Benz vom Taxigewerbe als Freund betrachtet wurde und gefühlte 90 Prozent der Taxen auf deutschen Straßen aus Stuttgart-Untertürkheim kamen. Heute wird die Freundschaft allenfalls noch von einzelnen Vertretern wie der Berliner Mercedes-Niederlassung gepflegt. Der große Daimler-Konzern weiß längst, dass die Zukunft nicht im Verkauf von Fahrzeugen liegt, sondern in einem

möglichst großen Stück des Personenbeförderungskuchens. Wahrscheinlich trug auch das überschätzte und dann ausgebliebene Kaufinteresse am Smart dazu bei, dass die Daimler-Tochter „moovel“ heute „Free-floating“-Carsharing anbietet. Man kann die Smarts in den Innenstädten leihen und an anderen Stellen innerhalb festgelegter Gebietsgrenzen abstellen. Lukrativ ist das bisher nicht, und so müssen möglichst viele neue Kunden akquiriert

werden. Wer kommt dafür in Frage, wenn man mit car2go teurer als mit dem Linienverkehr, aber billiger als mit dem Taxi ans Ziel kommt? Taxifahrgäste. Und wie gewinnt man die am einfachsten? Indem man eine Taxivermittlung betreibt, die ohne zu Telefonieren mit dem Smartphone funktioniert und sich einen besonders modernen Anstrich gibt, der darüber hinwegtäuscht, dass hier – mit wenig Datenschutz – viel weniger Service geboten wird