



FLIXBUS FÄHRT MIT UBER IN DEN RECHTLICHEN GRAUBEREICH

Flixbus wurde nach der PBefG-Reform 2012 schnell europäischer Marktführer und verdrängte Konkurrenten durch Billigpreise. Ist die kürzlich angekündigte Zusammenarbeit mit Uber ein kluger Schritt?

Das Reisebus-Unternehmen will seinen Fahrgästen für die Fahrt vom Abholort zum Busbahnhof bzw. von dort zur Zieladresse künftig Fahrten mit Uber-Autos vermitteln. Auf den ersten Blick erscheint die Idee kurios, da Fahrten in den grell-grünen Bussen dermaßen wenig kosten, dass die „letzte Meile“ trotz angekündigter Ermäßigung schnell teurer sein kann als die Fernbusreise.

Das Geschäftsmodell aggressiver Startups wie Uber ist bekannt: Zuerst mit Hilfe von Sponsoren groß investieren, mit Dumpingpreisen die Kundschaft gewinnen und hohe Verluste in Kauf nehmen, dadurch die Konkurrenz ruinieren, dann das erreichte Monopol ausnutzen, um hohe Preise zu verlangen, Mitarbeitern bzw. Subunternehmen wenig bezahlen, reich werden und lächelnd darüber hinwegsehen, dass man tausende Menschen in die Armut getrieben hat.

Auch Flixbus bietet seinen Kunden Preise an, bei denen nennenswerte Gewinne schwer vorstellbar sind, und die laut Kritikern nur durch eine aggressive Preispolitik auf dem Rücken der Subunternehmer und deren Beschäftigter möglich sind. Auch hier gibt es einen Preiscalgorithmus. Während auf der Startseite eine Fahrt von Berlin nach Wolfsburg ab ca. 3 Euro beworben wurde, hätte ein Ticket am 1.4. zwei Stunden vor Abfahrt knapp 30 Euro gekostet. Laut Geschäftsführung schreibt

Flixbus aber Schwarze Zahlen und arbeitet laut Stiftung Warentest und anderer Institute seriös.

Flixbus hat heute in Deutschland einen Marktanteil von über 90 Prozent, besitzt aber keine eigenen Fahrzeuge, sondern lässt seine Fahrten von rund 250 mittelständischen Unternehmen durchführen, davon etwa 100 im Ausland. Auf der Schiene ist Flixtrain der einzige DB-Konkurrent im Fernverkehr. Europaweit hat Flixbus an die 20 Tochtergesellschaften und hat nach eigenen Angaben bereits über 100 Millionen Fahrgäste befördert. Anteilseigner sind unter anderem General Atlantic (35,9 %), Holtzbrinck Ventures (16,3 %) und Daimler Mobility Services (5,6 %).

ZEIGE MIR DEINE FREUNDE ...

Die Entscheidung zur Kooperation mit Uber ist für ein Unternehmen mit jungem Renommee heikel: Flixbus lockt seine Kunden in Fahrzeuge, deren Fahrer regelmäßig gegen geltendes Recht verstoßen, und bekennt sich damit öffentlich zu einem Partner, der nicht nur in Österreich offen den Rechtsstaat verhöhnt, sondern dessen Geschäftsmodell sich auch in Deutschland – vorsichtig ausgedrückt – im rechtlichen Graubereich bewegt (siehe Seite 8-10). Noch unverständlicher ist der Schritt angesichts der Preissensibilität der Flixbus-Kunden, von denen nach Expertenschätzung

weniger als zehn Prozent bereit sein werden, das Angebot des Haustürservices mit Uber zu bezahlen.

DÉJÀ-VU MIT ANDREAS S.

Für die drei Flixbus-Gründer, heute Hauptgesellschafter und Geschäftsführer, hat die Kooperation möglicherweise eine besondere symbolische Bedeutung: Man selbst konnte erst durch die letzte PBefG-Reform groß werden. Sie wurde maßgeblich mit ausgearbeitet von Andreas Scheuer, seinerzeit Staatssekretär unter dem damaligen Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer. Auch wenn damals eine EU-Vorgabe der Auslöser war und diesmal fleißige Lobbyarbeit eines Wirtschaftszweiges, der möglicherweise in ein paar Jahren Scheuers Arbeitgeber sein wird – der Hauptbegünstigte der nächsten PBefG-Reform passt wohl augenscheinlich gut mit ins Boot.

Andere Reiseunternehmen zeigen eine seriöse Alternative, ihren Fahrgästen einen verlässlichen Haustürservice zu bieten: Der renommierte Reiseanbieter „Wörlitz Tourist“ und Konkurrenten wie „Komm mit Reisen“ oder „ThoVer-Reisen“ arbeiten seit Langem erfolgreich – und seriös – mit dem Berliner Taxigewerbe zusammen. Hier sehen Unternehmer einen zukunftsträchtigen Geschäftszweig für das angeschlagene Gewerbe. ■

ar