

Taxikonkurrenz ändert Taktik

Uber macht auf Mitfahrzentrale

Wohl um einem Rechtsstreit aus dem Weg zu gehen, ändert Uber sein Geschäftsmodell. Die Taxiunternehmen sind damit nicht zufrieden.



So schön sauber kann keine Mitfahrzentrale operieren.

Bild: dpa

Öko,

RICH

Reda



THE
uber

BERLIN *taz* | Ist es der Anfang vom Ende, oder ist es nur eine Finte, um Zeit zu gewinnen? Die neueste Wendung im Konflikt der US-amerikanischen Fahrdienstvermittlungsfirma Uber mit der Taxibranche in Deutschland lässt noch kein eindeutiges Urteil zu. Nur so viel: In zwei Städten, nämlich Berlin und Hamburg, zieht sich Uber vom Taximarkt zurück – und möchte fortan als Mitfahrzentrale fungieren.

In beiden Städten werden die Preise, die private Fahrer von ihren über Uber-Apps vermittelten Kunden nehmen, unter den Betriebskosten eines Kraftfahrzeugs liegen. Das ist eine Voraussetzung dafür, dass er sich als Mitfahrzentrale bezeichnen darf.

Der Preis in Berlin soll künftig bei 35 Cent pro Kilometer liegen, wie Uber in einem Blogeintrag schreibt. Eine Standardtaxifahrt kostet in Berlin zwischen 1,28 Euro und 1,79 Euro pro Kilometer – das ist eigentlich die Preisregion, an der sich Uber eigentlich orientieren

wollte. Nun also das Abspecken.

Da sich Uber über eine Vermittlungsprovision finanziert, wäre eine solch drastische Preissenkung gleichbedeutend mit hohen Einnahmeverlusten. Das Geschäft mit der Vermittlungs-App würde sich schlicht nicht mehr lohnen, falls es überhaupt noch genügend Fahrer gäbe, die – möglicherweise in der Hoffnung auf Trinkgelder – dabei mitmachen sollten.

Fuß in der Tür

Ubers Strategie ist unklar. Möglicherweise möchte die Firma in Hamburg und Berlin juristischen Problemen aus dem Weg gehen, aber mit der Mitfahrzentrale dennoch einen Fuß in beiden Märkten behalten – um Einfluss auf die politische Debatte in Deutschland nehmen zu können. In dem Blogbeitrag bittet Uber seine Berliner Nutzer, die Firma bei einem Appell an die Länderverkehrsminister zu unterstützen, die bestehenden Gesetze zu modernisieren. „Wenn nichts unternommen wird, ist es nicht sicher, ob Uber in Berlin und Deutschland bleiben kann.“

Uber, unter anderem von Google finanziell unterstützt, hatte zuletzt deutlichen Gegenwind bekommen. So verwies Bundesjustizminister Heiko Maas (SPD) darauf, dass es gesetzliche Standards für die Qualifikation von Fahrern, die Qualität von Fahrzeugen, die Absicherung der Fahrgäste und des Gepäcks und die Versicherungspflicht gebe. „Diese Standards müssen auch von Uber eingehalten werden.“ Die schwarz-rote Regierung werde es nicht hinnehmen, wenn die Rechte von Passagieren abgesenkt und die Straßenverkehrssicherheit gefährdet würden.

Taxizentralen sind nicht überzeugt

Noch deutlicher wurde die Verbraucherschutzbeauftragte der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Mechthild Heil. „Personenbeförderung durch Fahrer ohne Lizenz und Sachkundenachweis sowie dem entsprechenden Versicherungsschutz stellt ein hohes Risiko für die Fahrgäste dar.“ Damit könne das scheinbar günstige Angebot den Verbraucher sehr schnell sehr teuer zu stehen kommen. Ihre Fraktion werde prüfen, welche gesetzlichen Regelungen geändert werden müssen, „um solchen Geschäftsmodellen, die den Wettbewerb verzerren, Risiken für den Verbraucher schaffen und soziale Standards umgehen, wirksam zu begegnen“.

Die Taxi-Deutschland-Genossenschaft, die Uber verklagt hat, hält den Kurswechsel der US-Firma für nicht glaubhaft. „Uber hat

gesehen, dass es Taxi nicht kann. Das freut uns“, sagte Genossenschaftschef Dieter Schlenker. Aber Uber sei keine Mitfahrzentrale, das geplante Modell in Berlin sei rechtswidrig. „Uber bietet Beförderungen an, bei denen der Fahrgast den Zeitpunkt und das Ziel der Fahrt bestimmt.“ Bei einer Mitfahrgelegenheit bestimme aber der anbietende Fahrer den Zeitpunkt und das Fahrtziel der Fahrt, der Mitfahrer passe sich dem an.

Klar sei, so Schlenker weiter, nur eines: „Das Unternehmen laviert dort, wo die Ordnungsämter es in gesetzliche Schranken weisen.“ Tatsächlich akzeptiere Uber aber die deutschen Gesetze nicht und betreibe den rechtswidrigen Fahrdienst Uberpop zum Beispiel in Frankfurt weiter.

taz.zahl ich

Unser Artikel hat Ihnen gefallen? Sie können dafür bezahlen!

taz zahl ich.

1

[mehr erfahren](#)

POLITIK	ÖKO	GESELLSCHAFTKULTUR	SPORT	BERLIN
Deutschland	Ökonomie	Alltag	Fußball	
Europa	Ökologie	Debatte	Kolumnen	
Amerika	Arbeit	Kolumnen	Künste	
Afrika	Konsum	Medien	Buch	
Asien	Verkehr	Bildung	Netzkultur	
Nahost	Wissenschaft	Gesundheit		
Netzpolitik	Netzökonomie	Reise		

Abo	Neubau	Panterpreis	Blogs
ePaper	Shop	panterstiftung	Reisen in die
Info	Archiv	taz.am wochenende	Zivilgesellsch
Anzeigen	Café	zeo2	bewegung
Genossenschaft	Unterstützung	Hausblog	LE MONDE

Hilfe	Impressum	RSS	Mobil	Datenschutz	Newsletter
-----------------------	---------------------------	---------------------	-----------------------	-----------------------------	----------------------------

Alle Rechte vorbehalten. Für Fragen zu Rechten oder Genehmigungen wenden Sie sich bit