

Kapital & Arbeit / Mirko Knoche / 25.09.2014

Über testet Grenzen

Vermittlung per Smartphone: US-Unternehmen macht auch Taxibranche in Deutschland zu schaffen und beschäftigt die Gerichte. Widerstand in USA



REUTERS/Lucy Nicholson

Ist das US-Unternehmen Uber eine Mitfahrzentrale oder ein illegaler Taxi-Konkurrent? Darüber scheiden sich nun auch in Deutschland die Geister, in den USA eskaliert der Konflikt selbst innerhalb der Firma. Für Aufsehen sorgte ein Eilantrag der Genossenschaft Taxi Deutschland vor dem Landgericht Frankfurt, der Fahrten in der Mainmetropole zunächst verbieten ließ. Letzte Woche nahm das Gericht die Entscheidung dann zurück. Taxi Deutschland habe seinen Antrag schlicht zu spät eingereicht, um einen Eilentscheid zu erzwingen. Die Fahrgenossenschaft will den jüngsten Beschluß nun vor dem Oberlandesgericht anfechten.

Während Uber bereits einen Sieg feiert, sehen die Richter die Unternehmenspraxis immer noch skeptisch. »Das Gericht hält es weiterhin für rechtswidrig, daß

Uber Fahrtwünsche an Fahrer vermittelt, die keine Erlaubnis nach dem Personenbeförderungsgesetz besitzen, und die Fahrer damit zum Rechtsbruch anstiftet«, so die klare Ansage aus Frankfurt. »Einen Unterlassungsanspruch der klagenden Taxi Deutschland eG sah das Gericht daher grundsätzlich weiter als gegeben an«.

Tatsächlich vermittelt das kalifornische Unternehmen Uber verschiedene Arten von Fahrten. Das Nobelprojekt nennt sich »Uber Black«, dafür müssen die Chauffeure einen Mittel- oder Oberklassewagen mit schwarzer Lackierung bereitstellen und wichtige Dokumente vorlegen. Uber verlangt eine ärztliche Untersuchung, eine Ortskundeprüfung, einen Personenbeförderungsschein, eine gewerbliche Autoversicherung und einen Gewerbeschein. Das sind die Voraussetzungen, um in der Bundesrepublik einen Mietwagenservice zu betreiben. So praktizieren es die Mini-car-Dienste seit Jahrzehnten in verschiedenen deutschen Großstädten. Nur das spontane Aufnehmen von Fahrgästen auf der Straße ist den Taxifahrern vorbehalten. Sie besitzen städtische Lizenzen, ihre Wagen gelten als öffentliche Verkehrsmittel.

Während der Betrieb von »Uber Black« wasserdicht abgesichert ist, wirft das Standardprojekt »Uber X« viele rechtliche Fragen auf. Hier müssen die Fahrer mindestens 21 Jahre alt sein, einen Führerschein und ein polizeiliches Führungszeugnis ohne Einträge vorweisen sowie einen höchstens neun Jahre alten Viertürer in gutem Zustand bereitstellen. Außerdem müssen sie zusichern, daß ihre gewerblichen Fahrten mit der Versicherung abgesprochen sind. Das wird allerdings nicht überprüft und kann die Kleinunternehmer in Teufels Küche bringen, ebenso wie das Fehlen des Personenbeförderungsscheins. Hinweise auf rechtliche Probleme fehlen im Webformular. Das läßt sich so simpel ausfüllen wie die Kundenregistrierung für einen Autoverleih.

Mit Begeisterung feiern Politiker wie SPD-Chef Sigmar Gabriel den vermeintlich innovativen Ansatz von Uber. Ein Taxi per Handy-App zu bestellen ist allerdings schon längst Normalität: Der Fahrer erhält die Abholadresse und den Namen des Fahrgastes, der kann live auf der Karte verfolgen, wie sich das Auto nähert. »Wir sind eindeutig für Smartphone-Apps, Internetvermittlung und Innovation. All das setzt das Taxigewerbe seit Jahren selbst ein. Wir fordern lediglich, daß das gleiche Recht für alle gilt«, sagt Taxi-Deutschland-Chef Dieter Schlenker und meint damit die Anforderungen an die Fahrer. Unterstützt wird er von Bundesjustizminister Heiko Maas (SPD), der auf Sicherheitsbedenken verweist. Dagegen behauptet Uber, als Mitfahrgelegenheit die Fahrten nur zu vermitteln. Solche Zentralen beschränken sich allerdings darauf, Angebote und Gesuche online zu stellen, während Uber die Entgelte einsammelt, an jeder Fahrt mitverdient und bei Beschwerden die Autos und Fahrer kontrolliert. Eine aktive Unternehmertätigkeit läßt sich kaum bestreiten.

Die Kalifornier wälzen in Deutschland alle juristischen Risiken auf die Fahrer ab, selbst deren Anteil an den Gebühren ist nicht einzuklagen. Daß Uber keine Hemmungen hat, die Fahrer bei Bedarf schlechterzustellen, zeigen Proteste in Nord-

amerika. In New York demonstrierten vor zwei Wochen 1000 Chauffeure von »Uber Black« dagegen, Fahrten zu den Konditionen der Billigvariante »Uber X« anzunehmen. Die Investitionen für die teuren Wagen lassen sich so nicht erwirtschaften. Weil wenige Tage später ein erster Streik angesetzt war, mußte Uber seine Maßnahme zurückziehen, wie der Nachrichtenkanal CNN berichtete. Letzte Woche protestierten dann die »Uber X«-Fahrer, weil die Firma ihre Tarife unter die der New Yorker Taxis »Yellow Cabs« senkte.

Mit seinem Markteinbruch in Hamburg, München, Frankfurt am Main, Düsseldorf und Berlin zeigt Uber ungebrochen den Willen, die Gesetze zu umgehen. Viel Geld haben sich die Kalifornier ihre Propaganda kosten lassen. Angefangen hat Uber vor fünf Jahren in San Francisco, die Mittel kommen von der Bank Goldman Sachs, von Google und von mehreren Investorengesellschaften. So bestellte Uber für das Frankfurter Landgericht ein Gutachten bei Exverteidigungsminister Rupert Scholz (CDU). Politiker mag das beeindruckend, aber nicht den Richter Frowin Kurth: »Nicht jedes Gutachten, das von einem Hochschullehrer verfaßt wurde, ist automatisch geeignet, die Rechtsprechung – wie es vielleicht gewünscht ist – zu beeinflussen.«

Hat Ihnen dieser Artikel gefallen?

[Nach oben](#)[Abo](#)[Impressum](#)[Klassische Website](#)