



UBER UND DIE TAXIBRANCHE:

## Wie myTaxi unfreiwillig zum Verteidiger des Establishments wird

Martin Weigert, 21.04.2014, 09:30, [18 Kommentare](#)

Ungewohnte Situation für myTaxi aus Hamburg: Weil die Taxibranche mit Uber ein neues Feindbild hat, wird der innovative Dienst der Norddeutschen plötzlich zum Vertreter und Verteidiger des Establishments.



Das US-Beförderungsstartup [Uber](#) hat mit der im vergangenen Jahr eingeleiteten Expansion nach Berlin in ein Wespennest gestochen. Lokale Taxiunternehmer beobachten den Neuling argwöhnisch, weil dieser "taxiähnliche" Dienstleistungen anbietet, ohne die dafür gemäß Personenbeförderungsgesetz notwendige Erlaubnis [vorweisen zu können](#). Mit einer kürzlich vom Taxiunternehmer Richard Leipold [erwirkten einstweiligen Verfügung](#) droht den Kaliforniern, die mittlerweile in Metropolen von 35 Ländern die spontane Bestellung von Limousinen und kleineren Fahrzeugen inklusive Chauffeur anbieten, ein vorläufiger Stopp der Berlin-Aktivitäten – auch wenn Uber in der Spreestadt [erst einmal weitermachen](#) und "alle zur Verfügung stehenden Rechtsmittel ausschöpfen" will, um die Verfügung anzufechten.

### Vor Uber war myTaxi der ungeliebte Eindringling

Der eskalierende Konflikt zwischen der Taxibranche und dem millionenschweren Eindringling aus Übersee erinnert an eine ähnliche Situation zwischen den etablierten Akteuren und einem anderen, das Individual-Beförderungswesen mittels mobiler Technologie herausforderndem Startup, nämlich [myTaxi](#). Als das junge Unternehmen aus Hamburg, das im Gegensatz zu Uber nur offizielle Taxis per Smartphone vermittelt, vor einigen Jahren sukzessive in immer mehr Städten in Deutschland und Europa debütierte, sah es sich mit erheblichem Widerstand von Taxizentralen konfrontiert. Denn myTaxis Direktvermittlung von Aufträgen an die Fahrer machte sämtliche angebotenen Callcenter-Services obsolet. Neben [juristischen Angriffen](#) und [Brandbriefen](#) gegen die Norddeutschen griffen einigen Taxiunternehmer auch zu ethisch fragwürdigen Methoden, um den ungeliebten Newcomer zu verdrängen. Sowohl vor [Drückermethoden](#) als auch [Internet-Hetzkampagnen](#) schreckte man nicht zurück.

### Früher Revolutionär, jetzt Partner

Mittlerweile hat sich die Aufregung über myTaxi gelegt, selbst wenn die Elbstädter zu Jahresbeginn [mit der Einführung eines Auktionsmodells](#) Fahrer und Taxiunternehmen in Rage versetzten. Am Ende und nach einer Tarifkorrektur seitens myTaxi [stimmten dennoch](#) fast alle an den Dienst angeschlossenen Fahrer dem neuen System zu. Richard Leipold, der 1. Vorsitzende des Berliner Taxivereinigung e.V. und Initiator des Vorgehens gegen Uber, [kommentierte](#) die Pläne von myTaxi im Januar mit folgenden Worten: "Wir entscheiden jetzt, ob MyTaxi uns dient, oder ob wir das Risikokapital der Investoren dieser Firma refinanzieren". In einem [offenen Brief](#) zum Fall Uber führte Leipold myTaxi als Beispiel für die erfolgreiche Zusammenarbeit des Berliner Taxigewerbes mit innovativen Unternehmen an. Die Zeiten, in denen die Taxiwirtschaft das Hamburger Startup vor allem als Bedrohung sah, sind also vorbei. An diese Stelle ist nun Uber getreten.

### Vertreter des Establishments

Daraus ergibt sich eine interessante Frage: Wie positioniert sich myTaxi künftig in einer Branche, in der es eigentlich die Rolle des das Establishment in Frage stellenden Revolutionärs inne hatte, sich nun aber plötzlich in einer Position wiederfindet, in der es das Establishment verteidigen muss? Denn im Vergleich zu Uber oder anderen On-Demand-Beförderungsservices wie [Lyft](#) oder [Wundercar](#), die keine Taxis nutzen, wirkt myTaxi ziemlich konventionell. Während bei den anderen Services Limousinen-Chauffeure oder gar Privatpersonen als Fahrer zum Einsatz kommen, ist myTaxi bei der "Rekrutierung" auf Fahrer mit Taxikonzession beschränkt und generell auf das Wohlwollen der Alteingesessenen angewiesen. Eine E-Mail-Anfrage an die myTaxi-Pressestelle zur Haltung des Unternehmens in Bezug auf Uber blieb bisher leider unbeantwortet, aber man darf davon ausgehen, dass der neue Umstand von den myTaxi-Macher nicht unbedingt als Grund zum Feiern angesehen wird. Denn in der globalen Digitalökonomie haben systematische Regelbrecher, die keine Rücksicht auf die Belange der Vertreter etablierter Strukturen nehmen müssen, in Hinsicht auf ihre Wachstumsaussichten meist deutlich besseren Karten.

Eine komplett unrepräsentative Spontanumfrage auf Twitter ergab, dass myTaxi in Deutschland trotz der Präsenz von Uber in Berlin und München hohe Sympathien genießt und zufriedene Nutzer hat, was zu einem gewissen Teil natürlich auf ein hierzulande funktionierendes, zuverlässiges Taxigewerbe zurückzuführen ist – nicht zuletzt auch in Folge einer gelungenen Regulierung. In vielen anderen Ländern jedoch sieht die Sache anders aus. Dort stehen Taxis nicht selten für Unzuverlässigkeit, Unseriosität und Abzocke. Ein Unternehmen wie Uber, das nicht gezwungen ist, auf das existierende, von allerlei Problemen geplagte Ökosystem zurückzugreifen, hat dort einen Vorteil. Auch die 300 Millionen Dollar Risikokapital, die das US-Startup einsammeln konnte, lassen myTaxi wie einen Zwerg wirken.

Nicht nur der Ausgang des Disputs um die Zukunft von Uber in Berlin und anderen deutschen Städten wird spannend zu beobachten sein, sondern auch die nächsten Schritte von myTaxi. Bislang galt der Dienst als eines der Vorzeige-Startups aus Deutschland. Doch 2014 stehen die Hamburger vor der schwierigen Frage, wie sie von hier an weitermachen: sich in einer Liäson mit dem Taxigewerbe gegen alle die bisherigen (guten wie schlechten) Konventionen in Frage stellenden Dienste stemmen oder das eigene Geschäftsmodell selbst in Richtung Uber-Konkurrenz erweitern, auf das Risiko hin, die hart erkämpfte Unterstützung der Taxilobby und damit das bisherige Konzept aufs Spiel zu setzen?

Die Spannungen, die sich vor zwei bis drei Jahren zwischen myTaxi und der Beförderungswirtschaft entluden, stellten nur die erste Phase eines länger andauernden Konfliktes dar. Jetzt geht er in Runde zwei. Doch die Schlagzeilen dominiert diesmal ein anderes Unternehmen. /mw



MARTIN WEIGERT

Martin Weigert ist der leitende Redakteur von [netzwertig.com](http://netzwertig.com).

- [Twitter](#)

## 18 Kommentare

1. *FR*

21. April 2014 um 11:15



Denke mal, myTaxi wird über kurz oder lang Existenzprobleme bekommen, andere Startups im Mobilitätsbereich aber auch (e.g. MyDriver, Blacklane, etc.) Hauptgrund ist, dass die deutschen Startups sich nicht richtig trauen, ein bestehendes System mit Innovationen zu durchdringen und gegen die bestehenden Marktteilnehmer vorzugehen. MyTaxi ist jetzt Partner des Taxi Kartells, Blacklane und MyDriver adressieren Kunden, die eh schon Limousine fahren und setzen dabei auf ein on-order System. Ich denke, in einem bestehenden Markt Fuß zu fassen ist schwierig, mir fällt im Moment auch kein erfolgreiches Beispiel ein, in dem ein Startup, das in einen mature Market eingestiegen ist, langfristig erfolgreich war.

2. *Jörn Napp*

21. April 2014 um 14:26



MyTaxi wird über kurz oder lang in einem Gesamtverkehrs-App aufgehen. Daimler-Benz möchte ja nicht nur MT weiterbringen, sondern auch die anderen Verkehrs-Arten, an denen sie beteiligt sind: Car2Go und BLACKLANE! Es gibt heute schon das App MOOVEL, in das eben diese Systeme integriert sind! AUCH MT!

Hier sehen wir die Situation, daß MT Blacklane verteidigen muß! Und Uber ist zu allererst mal ein direkter Konkurrent von Blacklane!

3. *Florian Steinhoff*

22. April 2014 um 9:50



Man sollte nicht vergessen, dass Taxifahrer relativ schlecht bezahlte Menschen sind, die mit dem Job auch ihre Familien durchbringen müssen.

Am Ende werden alle diese Apps nur bewirken, dass die Arbeitsbedingungen sich verschlechtern.

Bei aller berechtigten Kritik an Kartellen, Firmenbossen und Co wird immer ignoriert, dass die Arbeitnehmer den Konkurrenzkampf am deutlichsten spüren.

Und auch die Entwickler einer App, ob myTaxi oder Uber, wollen am Ende nicht, dass der Kunde weniger bezahlt, sondern dass ein bisschen vom Kuchen bei ihnen selbst landet.

1. *Dietmar Klotz*



24. April 2014 um 11:27

Das stimmt so aber nicht ganz meiner Meinung nach. Die Taxifahrer sind ja aktuell meist so schlecht bezahlt, weil sie zum einen zu wenig Fahrten zusammen bekommen, und zum zweiten hohe Summen an die Taxizentralen abgeben müssen.

MyTaxi ermöglicht es den Taxifahrern aber selbständiger zu agieren und nimmt dabei aktuell eher kleine Summen an Kommission.

Zudem sollte durch die einfache Bedienung, das gegenseitige Vertrauen welches durch MyTaxi geschaffen wird durch Fahrerprofile und Gastprofile mehr Mitfahrer bekommen.

Eine größeres Problem sind da sicher Car-Sharing und eben Mitfahrer Systeme wie Uber.

4. *Martin*

22. April 2014 um 15:44



Ich finde Unsere Gesellschaft passt sich viel zu langsam an solche Innovativen Idee an. Sei es die Politik oder die Menschen. Es fängt doch schon bei so Kleinigkeiten wie Öffentliche Internetzugänge an und endet in einer Diskussion über "Das Internet" gefährdet Arbeitsplätze :(

5. *Reto*

24. April 2014 um 8:36



Bei solchen Diensten kommt mir jeweils ein Abschnitt aus dem Buch "Schöne alte Welt" von Tom Hodgkinson in den Sinn. Ich erlaube mir mal zu zitieren: "Das Internet hat das Herumfragen kommerzialisiert, weil es daraus Gewinn zu schlagen versucht. Es hat die Bedeutung des Vermittlers vergrößert; es ist eine Vermittlerfantasie. Finde Transaktionen, die ohnehin stattfinden würden, und schöpfe davon etwas ab. Simalabim! Und schon ist ein riesiger Reichtum entstanden. Wo wir einst jemanden in der Kneipe oder auch unsere Arbeitskollegen gefragt hätten, verbringen wir nun nutzlose Stunden damit, bei eBay rumzusuchen. Digitale Netzwerke treten an die Stelle von realen Netzwerken. Und sie nehmen etwas dafür. Entweder direkt wie bei eBay oder PayPal (man beachte die Neusprech) oder indirekt durch Werbeeinnahmen wie beim mächtigen Facebook. Beim Herumfragen gibt es keine Vermittler, wohingegen es beim Kapitalismus genau um den geht. Kapitalisten tun nichts. In dem Moment, in dem du dem Standbesitzer auf dem Markt dein Geld geben willst und er dir seine Ware, taucht der gewitzte Kapitalist zwischen euch auf, rechnet es sich als Verdienst an, dass er euch miteinander bekannt gemacht hat, und nimmt 5 Prozent dafür. Die Geschichte des Kapitalismus seit 1535 könnte den Titel tragen: "Der Aufstieg des Vermittlers"". Zitat Ende... Und genau das tun Dienst wie Uber oder myTaxi. Meine Güte, ich konnte bis jetzt immer ein Taxi organisieren auch ohne solche Dienst und am Schluss haben die Fahrer mehr in der Tasche weil kein Vermittler dazwischen ist. Eigentlich sind solche Angebote ein Rückschritt...

1. *Martin*

24. April 2014 um 15:40



Nicht böse gemein aber ich bin eben über den Postillon gestolpert :D

<http://der-postillon.com/...ontag-fur-immer.html>

ein wenig Sarkasmus braucht die Welt!

2. *Dietmar Klotz*

24. April 2014 um 15:41



Diese Vermittler gabs doch schon lange vor dem Internet. Der "Kuchen" des Geschäfts ist immer so groß wie er eben grad ist. Wieviel Geld die Leute dafür ausgeben wollen ändert sich nur bedingt.

Diese Internetvermittler machen aber das Anbieten einfacher genauso wie das Kaufen. Dies führt zu "Monopolen" wie E-bay, Amazon und MyTaxi aber auch gleichzeitig dazu, dass Autoren, Taxifahrer, Restaurants etc. etc. ihre Dienste vorbei an klassischen Monopolisten anbieten können.

Aber man findet die Produkte auch viel schneller und Dinge die man früher kaum bekommen hat. MyTaxi bietet aber neben der einfachen Vermittlung auch noch andere Funktionen und vereinfacht dadurch die Transaktion und macht sie nicht komplizierter wie sie behaupten.

3.



Dietmar Klotz  
24. April 2014 um 16:40

<http://facebook.com/photo...hp?v=466055753528412>



6. *Warwarin*  
24. April 2014 um 16:46



Wenn erst das Taxigeschäft zerstört ist, wird man erst verstehen, das man um 2 Uhr in der Früh keine privaten Überfahrer bekommt, keinen der einen besoffen aus der Kneipe mitnimmt, und keinen der einen für 4,80 € zum Arzt fährt. Das Ziel solcher Apps ist GELD zu verdienen und nicht pflichtfahrten die nix bringen zu bedienen.

7. *Rainer Schmidt*  
07. Mai 2014 um 22:03



Was Sie so alles wissen, Herr Weigert... "Wir hatten in den Metropolregionen vorher eine durchschnittliche Anfahrtszeit von 3 Minuten und behalten diese auch mit dem neuen Preismodell bei." – glauben Sie alles was myTaxi so an Zahlen preisgibt? Die Erfahrungen von Kollegen, die es schließlich besser wissen, sehen etwas anders aus. Auch das myTaxi das "Establishment verteidigen muss" ist Wunschdenken und eine Attitüde die Herr Külper & Co sicher gerne verbreitet wissen. Dessen Sympathie haben Sie sicher.

Nach wie vor ist myTaxi nicht der Freund des Taxigewerbes, wenn auch in Konkurrenz zu manch klassischer Taxizentrale eine willkommene temporäre Ausweichmöglichkeit.

Das Gewerbe wird über kurz oder lang eigene App-Vermittlung, auch fahrerseitig, etablieren. Und Tourvermittlung dort wieder hinführen und betreiben wo sie in den besten und kompetentesten Händen ist. Hunderte Millionen Euro braucht dafür nicht, einfach nur Wille und Kompetenz in einer Hand. MyTaxi will in erster Linie richtig viel Geld verdienen am Taxigewerbe und seine Preispolitik dem pö a pö anpassen.

Gestern noch Taxifahrer mit dem Auktionsmodell gegeneinander aufhetzen und sich heute als Retter und Bewahrer des Gewerbes postulieren funktioniert nicht!

Die Kollegen haben diesbezüglich ein langes Gedächtnis.

1. *Martin Weigert*  
08. Mai 2014 um 14:33



Wenn ein Unternehmen richtig viel Geld damit verdienen kann, die Taxidienstleistung für Passagiere angenehmer zu gestalten und bekannte Schwächen des Taxiverfahrens aus dem Weg zu räumen, dann denke ich, ist das mehr als legitim. Taxifahren ist kein Selbstzweck, sondern eine Dienstleistung FÜR die Kunden. Wenn die Branche selbst nicht in der Lage ist, innovativ zu sein, dann macht das eben jemand anderes. Ihre Sichtweise zeigt, wie wenig Sie verstanden haben, an wessen Bedürfnissen sich das Taxigewerbe orientieren soll und muss: Kunden.

8. *Rainer Schmidt*  
08. Mai 2014 um 15:59



Herr Weigert,  
wenn Uber nach den Maßstäben von PBefG und BoKraft arbeiten müsste, also Personenbeförderung nach betriebswirtschaftlichen Kriterien betreiben, dann würde die Realität des Alltags den Dienst ganz schnell entzaubern. Billiger kann jeder, aber gleichzeitig dazu auch noch ein freundliches Gesicht machen und trotzdem servicebereit sein kann nur der Taxifahrer. Ihre Bemerkung mit der Sie einen ganzen Berufsstand/Gewerbebereich herabsetzen, ist eine ziemliche Frechheit und zeigt das Sie von Personenbeförderung null Ahnung haben. Grade erst ist auch in Hamburg wieder ein Kollege schwer von einem Fahrgast beraubt und verletzt worden. Weil einige "Fahrgäste" meinen das ein Taxi eine rollende Kasse ist. Aber wir werden trotzdem auch beim nächsten Fahrgast weiter lächeln. Der Kunde ist im Taxi bestens aufgehoben

1. *Rainer Schmidt*  
08. Mai 2014 um 16:04



Nachtrag

Selbstverständlich meine ich nicht nur Uber sondern auch Wundercar und Consorten damit.

9. *Joern Napp*

08. Mai 2014 um 16:55



Wir MÜSSEN hier ganz genau zwischen UBER und UberPOP unterscheiden!  
UBER selber ist ein Mietwagen-Vermittlungssystem, das sich genauso verhält, wie dessen deutsche Kopie BLACKLANE!  
Gegen deren Art, die Wagen zu vermitteln, wird unsere Behörde nicht viel ausrichten können!  
Wohl aber gegen Tourenvermittler wie UberPOP und Wundercar! Da werden gegen Geld Menschen von PRIVATEN  
CHAUFFEUREN gefahren, die über diese Schien Geld machen wollen, und UBER und Wundercar wollen daran partizipieren!

1. *FR*

18. Mai 2014 um 11:07



Da kennt einer den Unterschied nicht zwischen Uber und Blacklane. Uber ist on-demand und die Fahrer halten sich in der Stadt auf. Blacklane ist on-order, die meisten Fahrgäste werden wahrscheinlich paar Tage vor der geplanten Abholung buchen und die Aufträge gehen rechtzeitig im Betriebsitz ein.

2. *Joern Napp*

18. Mai 2014 um 11:51



Was ist das denn für ein Schwachsinn? Blacklane und Original-UBER arbeiten NACH DEN GLEICHEN Prinzipien! Jemand drückt auf's App und der Wagen kommt! Natürlich kann man ein Blacklane-Fahrzeug auch vorbestellen, das geht aber durchaus auch bei UBER! Unser Problem sind ja auch weniger BL oder dieses UBER, sondern UberPOP und Wundercar! Das, was hier WC von sich gibt, ist ja wohl absoluter Unsinn! Natürlich schädigt WC auch die Branche und arbeitet GENAUSO ILLEGAL, wie es UberPOP tut! Und die von uns geplante Aktion am 11.6. geht genauso gegen WC, wie sie gegen UBER gerichtet ist! Keine Sorge, Freunde! Ihr solltet euch keineswegs in Sicherheit wiegen!

<http://facebook.com/pages...6159101294917?ref=hl>

3. *FR*

18. Mai 2014 um 12:38



Bei Uber kannst du kein Fahrzeug vorbestellen, das geht nur spontan über die App. Blacklane bräuchte nicht mal eine App, die bedienen den Business Kunden Markt und sprechen Personen an, die vorher auch schon mit Limousine zum Flughafen gefahren sind und die buchen über die Website.

Anscheinend gibt es Taxi-Fahrer, die nebenher auch noch bei UberPOP fahren, das sie 15€ netto/Stunde erhalten, scheinen also nicht alle was dagegen zu haben: <http://getmobility.de/ube...lten-15e-pro-stunde/>

netzwertig.com ist ein Blog der Blogwerk AG. © 2006 - 2014 Blogwerk AG. Alle Rechte vorbehalten. -

- [Impressum](#)
- -
- [Kontakt](#)
- -
- [nach oben](#)