

[Magazin \(1\)](#) [Datenbank \(/datenbank\)](#) [Lexikon \(/lexikon\)](#) [Jobbörse \(/jobboerse\)](#)

[Branchen-Verzeichnis \(/produkte/branchen-verzeichnis\)](#) [Seminare \(/produkte/seminare\)](#) [Events \(/events\)](#) [Deals \(/deals\)](#)

[Ranking 2015 \(/gs-ranking?ref=topics\)](#) [Automotive & Mobility \(/automotive-mobility\)](#) [Upwork \(/gs-connect/upwork\)](#) [felix1.de \(/gs-connect/felix1de\)](#) [gruenderszene.de \(/gs-ranking/nu3-portraet\)](#) [137942437 \(/gr%C3%BCnderszene\)](#)

AUTOMOTIVE & MOBILITY

(/automotive-mobility)

Gründerszene.de (1) > [Wirtschaft \(/tag/tm-wirtschaft\)](#) > [Technologie \(/tag/ts-technologie\)](#) > „Mir geht die ganze Bewerterei auf den Keks“


[Vorheriger Artikel \(/allgemein/erfolgsfaktor-xx-chromosom-scale11\)](#)

[Nächster Artikel \(/gs-ranking/nu3-portraet\)](#)

Taxi-Krieg

„Mir geht die ganze Bewerterei auf den Keks“

Anja Floetenmeyer (1) am 21. Dezember 2015 | 48 Kommentare
(http://www.gruenderszene.de/automotive-mobility/revolution-im-taxigewerbe#disqus_thread)

tweet Share 2  10

(<https://twitter.com>)

Gastartikel. Anja Floetenmeyer, Pressesprecherin von Taxi Deutschland, beschreibt, wie Uber und Mytaxi die Personenbeförderung aufmischen. Und warum sie sich Sorgen macht.



Nachdem Uber vor einigen Wochen in einem Gastartikel auf Gründerszene (<http://www.gruenderszene.de/automotive-mobility/mobilitat-der-zukunft-uber>) dargestellt hat, welche Forderungen man an Wirtschaft und Politik stellt, um das Taxigewerbe für neue Geschäftsmodelle zu öffnen, antwortet nun die Genossenschaft Taxi Deutschland auf die Ideen des US-Unternehmens. Anja Floetenmeyer, die Pressesprecherin der Genossenschaft Taxi Deutschland, erklärt in ihrem Text die Sichtweise der deutschen Taxiunternehmen.

Der neue digitale Traum ist disruptive, englisch für „zerstörend“. Uber will die Personenbeförderung revolutionieren, Mytaxi die Tarifpflicht aufweichen. Investmentkapital kommt bei Uber unter anderem von Jeff Bezos, Google und Goldman Sachs; hinter Mytaxi steckt 100 Prozent Daimler. Deren Geld fließt zunächst in Lobbyismus, Rendite darf später folgen. Dabei ist Taxifahren der größte Niedriglohnsektor, der Gesetzgeber hat ganz bewusst in einen Geschäftsbereich interveniert und verhindert, dass dieser je wirklich profitabel sein kann.

Wenn Rabatte schlecht für Kunden sind

AUTOMOTIVE & MOBILITY IM FOKUS

- [DRIVY \(/datenbank/unternehmen/drivy\)](#)
- [CARZAPP \(/datenbank/unternehmen/carzapp\)](#)
- [FAIRGARAGE \(/datenbank/unternehmen/fairgarage\)](#)
- [VIMCAR \(/datenbank/unternehmen/vimcar\)](#)
- [ALLY \(/datenbank/unternehmen/ally\)](#)
- [PLUGSURFING \(/datenbank/unternehmen/plugsurfing\)](#)
- [UNU \(/datenbank/unternehmen/unu\)](#)
- [PARKTAG \(/datenbank/unternehmen/parktag\)](#)
- [CARJUMP \(/datenbank/unternehmen/carjump\)](#)

AUTOMOTIVE & MOBILITY AUF FB

AUTOMOTIVE & MOBILITY AUF TWITTER

Follow @gsmobility (<https://twitter.com/gsmobility>)

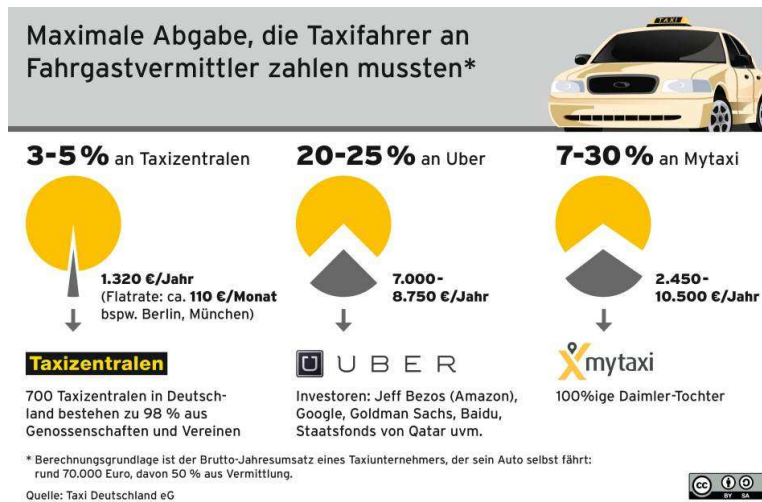
Taxifahren hat der Gesetzgeber bewusst ohne Profit konzipiert. Profit, den Uber und Mytaxi aber nur zu gern machen wollen. Dabei legen nicht Unternehmen, sondern Behörden einen Tarif fest: Rabatt und Preisaufschlag sind verboten. Solches Entkoppeln vom Markt finden manche altmodisch. Wie sieht es aber aus, wenn die Nachfrage den Preis bestimmt? Es war in New York City Silvester schon billiger, Helikopter zu fliegen, als mit Uber zu fahren. Bei Regen kann sich der Normalbürger in der Metropole keine Uber-Fahrt mehr leisten. Die Tarifpflicht will auch Daimler-Tochter Mytaxi aufweichen und kauft sich mit Rabattaktionen Marktanteile, denn mit diesen steigen die Einnahmen für den Konzern. Woher kommen Gewinne? So viele Möglichkeiten gibt es da nicht: Fahrgäste erhalten weniger Service, Taxifahrer zahlen höhere Vermittlungsprovisionen, Städten entgehen Steuern.

Gesetze haben kein Verfallsdatum

Uber wünscht sich nun, dass wir Deutschen unsere Gesetze dem Zeitgeist anpassen, als hätten Gesetze und Ideale ein natürliches Verfallsdatum. Das Personenbeförderungsgesetz stammt wie so vieles Gute aus den 1960ern, ist für Verbraucher aber heute nicht weniger brandaktuell als beispielsweise das Reinheitsgebot für Bier von 1516. Würden wir denn unser Reinheitsgebot auffrischen, wenn uns ein neuer Player gefährliche Zusatzstoffe zupanschen möchte? Es lohnt der Blick auf die recht pragmatische Weisheit des damaligen Gesetzgebers. Das Personenbeförderungsgesetz, Ur-Deutsch PBefG, regelt schlicht die preiswerte und sichere Fahrt von A nach B. Dabei ist sekundär, wie eine Fahrt zustande kommt, etwa durch Winken, Anruf oder App. Die Fahrt mit Fahrer, Fahrzeug und Unternehmen ist reguliert: im Interesse des Kunden.

Legal ist nicht egal.

Wer eine illegale Fahrt anstiftet, begeht eine Straftat. Darum ist Uberpop in Deutschland verboten. Uber versucht, sein Geschäftsmodell nun munter durch die Instanzen zu klagen. Nächster Termin: Juni 2016. Weil man hierzulande keine ungeprüften und unsicheren Fahrer vermitteln darf, werden exklusive Kanzleien und Lobbyisten mobilisiert, denn unser Recht nimmt Uber und den mächtigen Investoren „Potenzial“: Potenzial, Fahrgästen einen nicht geprüften, unsicheren Fahrer zu vermitteln. Genau das hatte der Gesetzgeber vorhergesehen und sachlich klug bedacht. Auch mit anderen Straftaten ließe sich in Deutschland eine Menge Geld machen. Sollten wir deshalb Gesetze ändern?



(Anmerkung der Redaktion: Die Firma Uber hat nach Erscheinen dieses Gastartikels auf folgendes hingewiesen: „Uber nimmt nicht 20 bis 25 Prozent Kommission für die Vermittlung von Taxi-Fahrten, sondern lediglich 5 Prozent.“)

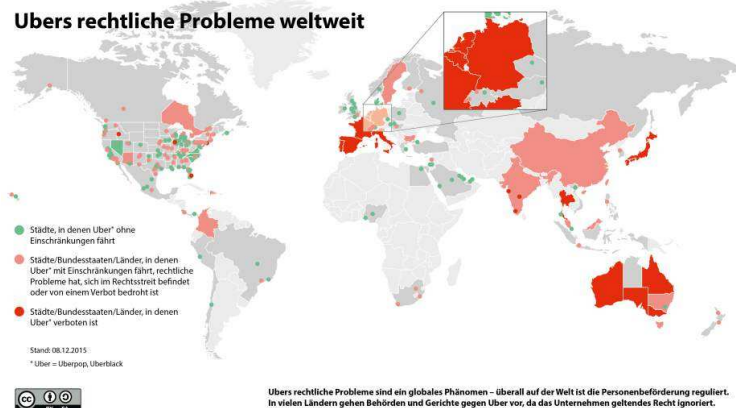
Wie Uber und Mytaxi ins schwarze Taxi-Portmonee greifen

In den 700 Taxizentralen Deutschlands arbeiten je Telefonplatz fünf bis sechs Mitarbeiter, 6.000-10.000 bundesweit. Sie arbeiten als Vereine und Genossenschaften, nicht gewinnorientiert. Für die Funkvermittlung leistet sich der Fahrer eine Flatrate, sie entspricht 3-5 Prozent vom Umsatz. Betreiber wie Mytaxi und Uber ersetzen seine Zentrale durch Apps. Schwupps, ist ihm die Interessensvertretung entzogen, gleichzeitig muss er mehr von seinem Einkommen abgeben. Höchstsätze, die Taxifahrer zahlen mussten, zum Vergleich? Mytaxi 7-30 Prozent, Uber 20-25 Prozent. Der Fahrgast selbst hat etwas im Fahrzeug vergessen oder eine Frage? „Schicken Sie eine E-Mail.“

Alt, aber gut: Vorschriften

Über klagt fortwährend, das Taxigewerbe sei durch hohe Anforderungen „geschützt“. Als ließe sich die P-Schein-Prüfung nur mit Hochschulzulassung ablegen. 255.000 zugelassene Fahrer existieren in Deutschland: So hoch kann die Hürde also nicht sein. Sie ist im Vergleich zu Ausbildungsberufen niedrig. Über will nun beispielsweise noch weniger Wissen zum neuen Standard erheben. Dem Taxigewerbe wäre es dabei lieber, der Gesetzgeber würde Ortskenntnisprüfungen für Taxifahrer regelmäßig festschreiben (was leider wiederholt abgelehnt wird). Geeichte Geräte will man durch Uber-Apps ersetzen, findet zudem Anforderungen an Sicherheit und Gesundheit zu hoch. Ob nicht ein polizeiliches Führungszeugnis ausreicht? Darin tauchen Fahrvergehen, Gewalttaten oder Vorgänge zum Thema Kindes- oder Alkoholmissbrauch unter 90 Tagessätzen nicht auf. Sollen wir unsere Gesetze ändern, damit Uber seine Fahrerbasis zu Lasten der Sicherheit verbreitern kann? Uber findet Deutschland überreguliert. Dabei ist Uber in Ländern aller Kontinente genauso verboten wie hier, weil Personenbeförderung weltweit an lizenzierte Fahrer und Fahrzeuge gekoppelt ist.

Ubers rechtliche Probleme weltweit



Smarte Personenbeförderung 2.0? Taxi.

Die Digitalisierung ist im Taxi seit der Jahrtausendwende Standard. Machine-to-Machine-Vermittlung löst Fahraufträge digital aus, auf Basis von GPS im Taxi minimiert die Software Wartezeiten und Anfahrtswege. Leerfahrten und Standzeiten sind logischerweise die Ausnahme, Hauptlastpunkte stets bestens bedient. In Frankfurt wartet ein Fahrgast im Normalfall 3-5 Minuten auf ein Taxi, 95 Prozent der Taxis akzeptieren Kreditkarten. Umweltschonend sind nicht Ubers Gelegenheitsfahrer in Privatfahrzeugen, sondern Profi-Fahrzeuge im 24/7-Betrieb. Taxifloten in Deutschland sind 3-4 Jahre alt, Uber akzeptiert bis zu 9 Jahre alte Kfz. Während Uber Mietwagen ohne Rückkehrpflicht fordert – eine Pflicht, die verhindert, dass herumkurvende Mietwagen die Innenstädte verschmutzen – fährt in Wiesbaden eine komplette Taxiflotte aus effizienten Hybridfahrzeugen. Taxizentralen-Apps wie Taxi Deutschland haben anders als Mytaxi und Uber bereits eine bundesweite Abdeckung. Damit lässt sich in knapp 2600 Städten und Gemeinden ein Taxi ordern, in Städten via Interface mit zwei Klicks. Payment erfolgt mit Paypal, Kreditkarte ‚in App‘ oder anonym und bar. Versuchen Sie das mal bei Uber. Wer will, wählt alternativ die 22456, die aus jedem Mobilfunknetz zur lokalen Taxizentrale vermittelt.

Aber der Service!

Auch bei Taxi Deutschland gibt es übrigens eine In-App-Bewertung, die Fahrgastzufriedenheit liegt bei 98 Prozent. Anders als bei Uber/Mytaxi ist die Bewertung anonym. Denn wie glaubwürdig ist eigentlich eine Bewertung, wenn der Fahrer dadurch seinen Job verlieren kann und er weiß, wo Du wohnst? „Wenn der Uber- oder Mytaxi-Fahrer kommt, ist er immer sch**ß-freundlich“, argumentiert ein Bekannter, „denn er will ja eine Top-Bewertung“. Gesellschaftlich geht mir persönlich diese Bewerterei auf den Keks. Reicht es nicht, wenn eine Dienstleistung ehrlich, gut und sicher ist? 98 Prozent Happiness? Erlebte Qualität ist zudem nicht durch geprüfte zu ersetzen.

Ist-mir-Latte lokal?

Die typischen Uber und Mytaxi-Verfechter in meinem Umfeld sind smarte Urbanisten, die gern Latte aus handgerösteten Bohnen bei der Kaffeemanufaktur trinken. Und am Wochenende bestellen sie ihr Taxi mit einer App, die eben genau solche unabhängigen Dienstleister um die Ecke abschafft. Schmale Taxifahrer-Erlöse werden an Großkonzerne durchgereicht, und das Schwimmbad

bleibt im Sommer wieder zu, weil keine Steuern da sind. Das Smartphone hat das Taxibusiness verändert, rund 50 Prozent der Buchungen gehen inzwischen mobil ein, Funktaxizentralen sind smart und trotzdem Teil der Daseinsvorsorge. Uber würde den Besitz von Privatfahrzeugen in ohnehin vor Autos berstenden Innenstädten gern „attraktiver“ machen, während Mytaxi von einer Welt ohne lästige Tarifbindung träumt. Es ist gut, dass Politik und Gerichte längst wissen: Was gut für Großkonzerninteressen ist, ist nicht zwingend gut für eine demokratische Gesellschaft.

Bild: Bild: Andreas Morlok / pixelio.de

Rating: 3.2/5 (46 votes cast)

tweet (https://twitter.com/share) Share 2 G+1 10

Alle Bilder in diesem Artikel unterliegen der Creative-Commons-Lizenz (http://creativecommons.org/licenses/ (Namensnennung-Keine Bearbeitung, CC BY-ND (http://creativecommons.org/licenses/by-nd/4.0/); Link zum rechtsverbindlichen Lizenzvertrag (http://creativecommons.org/licenses/by-nd/4.0/legalcode)). Ausgenommen sind anders gekennzeichnete Bilder unter anderem von Panthermedia, Fotolia, Pixelio, Morguefile sowie Pressefotos oder verlags eigenes Bildmaterial.

Anja Floetenmeyer ()

Anja Floetenmeyer

WEITERE ARTIKEL



[Automotive mobility/mobilitat-der-zukunft-der-taxis?ref=additional-article](http://automotive-mobility/mobilitat-der-zukunft-der-taxis?ref=additional-article)
Ein Rechtsrahmen für die Mobilität der Zukunft

[//automotive-mobility/mobilitat-der-zukunft-der-taxis?ref=additional-article](http://automotive-mobility/mobilitat-der-zukunft-der-taxis?ref=additional-article)



[Allemein/mvtaxi-rabatt-preise?ref=additional-article](http://allemein/mvtaxi-rabatt-preise?ref=additional-article)
Es geht weiter mit den Rabattaktionen bei MyTaxi

[//allemein/mvtaxi-rabatt-preise?ref=additional-article](http://allemein/mvtaxi-rabatt-preise?ref=additional-article)



[Automotive mobility/google-killt-die-taxis?ref=additional-article](http://automotive-mobility/google-killt-die-taxis?ref=additional-article)
Taxi-Disruption: Google killt die Taxis

[\(/automotive-mobility/google-killt-die-taxis?ref=additional-article\)](http://automotive-mobility/google-killt-die-taxis?ref=additional-article)



[Automotive mobility/ferrari-geht-an-die-boerse?ref=additional-article](http://automotive-mobility/ferrari-geht-an-die-boerse?ref=additional-article)
Mehr Geld für Platz: Ferrari geht an die Börse

[\(/automotive-mobility/ferrari-geht-an-die-boerse?ref=additional-article\)](http://automotive-mobility/ferrari-geht-an-die-boerse?ref=additional-article)

KOMMENTARE

Datenschutz

Weitere Informationen zum Datenschutz, Netiquette und warum wir Disqus nutzen, findet ihr hier (<http://www.gruenderszene.de/datenschutzerklaerung>).

48 Kommentare

Gründerszene

1 Einloggen ▾

Empfehlen

Teilen

Nach Neuesten sortieren ▾



Diskutieren Sie mit...

**marberx** • vor 2 Tagen

"...Funktaxizentralen sind smart und trotzdem Teil der Daseinsvorsorge."

Ha, ha, ha, das hätten die Zentralen gern. Werden aber im PBefG mit KEINEM Satz erwähnt.

Dieser Artikel steckt voller Lügen, ausgenommen das UberPop-Thema

^ | ▾ • Antworten • Teilen >

**Matthias Gertz** • vor 6 Tagen

Was da so ohne Sinn und Verstand herumgeschwurbelt wird ...

Dabei ist doch eins klar: immer wenn die Bürokraten meinen, sie könnten Leistung und Gegenleistung besser festlegen, als diejenigen, die selbst betroffen sind, werden sie eines besseren belehrt.

Merke: Planwirtschaft hat nachhaltig und unzählige Male den Beweis erbracht, dass sie nicht funktioniert.

Wir brauchen keine weiteren Versuche mehr.

Mytaxi bringt wieder Wettbewerb in den Taximarkt und ich als Kunde muss nicht mehr mit stinkenden alten Karren und unfreundlichen Fahrern, sondern kann mit gepflegten Autos und zuvorkommenden Fahrern fahren und zahle dann auch gerne 15% oder 20% Trinkgeld.

1 ^ | ▾ • Antworten • Teilen >

**Clemens Droste** > Matthias Gertz • vor 6 Tagen

Nur weil etwas reguliert ist, ist es noch lange keine Planwirtschaft.

Ich jedenfalls hab keine Lust von heute auf morgen das dreifache für die gleiche Fahrt zu zahlen nur weil irgendein Feiertag ist.

^ | ▾ • Antworten • Teilen >

**Cemal Kara** > Matthias Gertz • vor 6 Tagen

Sie haben so dargestellt dass mytaxi eigene Flotte hat. Mytaxi arbeitet lediglich immer noch mit den Taxen die vorher als Taxi tätig sind. also vorher oder nachher sind die Taxen GLEICH.

^ | ▾ • Antworten • Teilen >

**Heinz Winterscheid** > Matthias Gertz • vor 6 Tagen

MyTaxi hat keine eigenen Taxen, es wird mit Taxen und Fahrer geworben die auf dem Bestehenden Markt sind.

Es werden keine Konzessionen mit neuen Fahrern und Autos auf den Markt geworfen.

Dieser scheinbare Wettbewerb ist nichts anderes als sich vom "bestehenden" Potenzial, eine gewaltige Scheibe Gewinn ohne Leistung, auf Kosten des Niedriglohnssektor Taxibranche, einzuvernehmen.

^ | ▾ • Antworten • Teilen >

**Matthias Gertz** > Heinz Winterscheid • vor 6 Tagen

Keine Ahnung, wie Sie Wettbewerb definieren. Was hat Wettbewerb mit neuen oder eigenen Taxen zu tun?

Für mich als Kunde bei myTaxi gibt es folgendes Ergebnis:
Bessere Qualität der Autos und Fahrer bei gleichem (weil staatlich, also planwirtschaftlich reguliertem) Preis.

Ich vermute, das liegt am Wettbewerb durch die Bewertung. Woran sonst?

Und wie definieren Sie Leistung? Ist es keine Leistung, wenn ich als Kunde bessere Qualität für den gleichen Preis bekomme?

Vielleicht sollten Sie mal auf Ihre Kunden hören und selbst bessere Leistungen anbieten statt herumzujammern, dass Ihnen das böse myTaxi die Marktanteile wegnimmt.

^ | ▾ • Antworten • Teilen >

**Heinz Winterscheid** > Matthias Gertz • vor 6 Tagen

Das Jammern überlasse ich Ihnen, das sind Sie mir überlegen.

Die bessere Qualität bekommen Sie auch ohne das der Unternehmer dafür bezahlen muss. MyTaxi suggeriert nur das er die besseren Autos und Fahrer hat. Eine Werbung der sie als Mytaxi Nutzer mit den dazugehörigen von Daimler & Co reingebutterten Werbegelder für zweifelhafte Rabattaktionen aufgesessen sind.

