

# **SCHWARZBUCH**

## neue Mobilität

2. aktualisierte und überarbeitete Auflage

# Impressum

Taxi Deutschland Servicegesellschaft für Taxizentralen eG  
Heidelberger Straße 25  
60327 Frankfurt am Main

Telefon: 069 240000-11

E-Mail: [info@taxi-deutschland.net](mailto:info@taxi-deutschland.net)  
<https://www.taxi-deutschland.net>

Registergericht: Amtsgericht Frankfurt am Main GnR 8210

Vorstand: Dieter Schlenker / Frankfurt (Vorsitzender), Fred Buchholz / Bremen, Hermann Waldner / Berlin

Umsatzsteuer-Identifikations-Nummer: DE 261 375 286

Redaktion: Markus Burgdorf, Aufgesang GmbH

Inhaltlich verantwortlich gemäß § 6 MDStV:

Taxi Deutschland Servicegesellschaft für Taxizentralen eG

Genderhinweis: Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf eine geschlechtsneutrale Differenzierung verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für beide Geschlechter. Die verkürzte Spachform beinhaltet keine Wertung.

Dieter Schlenker  
Vorsitzender des Vorstandes  
der Taxi Deutschland eG



QUELLE: DIETER SCHLENKER / TAXI DEUTSCHLAND E.G.

## Vorwort Dieter Schlenker

Liebe Leserin,  
lieber Leser,

die erste Auflage unseres Schwarzbuchs mit einer Auflage von 40.000 Auflage war schnell vergriffen. Es hat einen wertvollen Beitrag zur Versachlichung der Diskussion um die Liberalisierung der Personenbeförderung geleistet und die Berichterstattung zum Thema vielfältiger und differenzierter werden lassen. Aber auch die Politik und die Umweltverbände haben auf das Schwarzbuch positiv reagiert. Viele haben erstmals die Zusammenhänge in komprimierter Form gelesen und dadurch einen neuen Blick auf das Thema „neue Mobilität“ gewonnen.

Wenn wir nun das Schwarzbuch in zweiter Auflage herausbringen, dann vor allem deshalb, weil die Findungskommission ein neues Eckpunktepapier zur Erneuerung des Personenbeförderungsgesetzes veröffentlicht und sich an den unhaltbaren Zuständen in unseren Städten nichts geändert hat.

Gleich drei deutsche Gerichte haben gegen Uber geurteilt und der amerikanischen Firma den Betrieb in Deutschland untersagt. Uber habe keine Genehmigung in Deutschland. Und was ist passiert? Nichts. Da die kommunalen Überwachungsbehörden die Gerichtsurteile nicht durchsetzen, kann Uber einfach weitermachen. Auch die gesetzlich vorgeschriebene Rückkehrpflicht für Mietwagen wird jeden Tag tausendfach verletzt. Tatsächlich stehen oder fahren Mietwagen an den Hotspots der Städte herum, um sofort neue Fahrgäste aufnehmen zu können. Das ist keine Ausnahme, sondern der Normalzustand. Der Rechtsstaat lässt sich so gleich zweifach vorführen.

Was in Deutschland geschieht, klingt nicht nur nach einem Wirtschaftskrimi, es ist ein handfester Skandal. Dieser wird seit Monaten nur noch durch die uns alle betreffende Corona-Krise übertroffen. Wenn es allein ein beherrschendes Thema in der Berichterstattung gibt, ist es schwer, mit guten Argumenten durchzudringen.

Wir haben bereits einiges erreicht, aber wir sind noch lange nicht am Ziel. Die Ausbreitung des Corona-Virus

hat uns allen deutlich gezeigt, dass in schweren Stunden der Zusammenhalt besonders wichtig ist. Die von Ansteckungsgefahr bedrohten und wirtschaftlich nochmal schwer geprüften Taxifahrer und Taxiunternehmen haben in der Krise gezeigt, wie flexibel und hilfsbereit sie sind. Ob Krankentransporte, Medikamentenversorgung oder Einkaufsfahrten für Risikogruppen – die Taxiunternehmen haben gezeigt, wie systemrelevant sie sind. Unsere Betriebspflicht bei geringsten Umsätzen ist unternehmerisch schwer zu rechtfertigen: Wir haben uns dennoch daran gehalten und den Menschen im ganzen Land einen sicheren und komfortablen Transport geboten. Andere, wie zum Beispiel Moia in Hannover, haben den Betrieb einfach eingestellt. Sie unterliegen keiner Betriebspflicht und können in Krisen die Menschen allein lassen.

Auf den folgenden Seiten möchten wir Ihnen einige aktualisierte Daten und Fakten zur geplanten Liberalisierung der Personenbeförderung an die Hand geben. Auch dem Eckpunktepapier der Findungskommission haben wir uns ausführlich gewidmet. Natürlich in der Hoffnung, dass wir einige der nicht zu Ende gedachten Vorschläge noch in vernünftige Bahnen lenken können.

Wichtig war in den letzten Wochen auch der steigende Druck auf Vermittlungsplattformen wie Uber und Lyft, die von immer mehr internationalen Gerichten angewiesen werden, ihren Fahrern zumindest ein Mindestmaß an Achtung und Sicherheit anzubieten. Erstaunlich bleibt, warum Deutschland hier bislang und nach dem Eckpunktepapier auch zukünftig keine Veranlassung sieht, die Fahrer solcher Gig-Economy-Unternehmen vor Ausbeutung zu schützen.

Sprechen Sie uns jederzeit an, wenn Sie Fragen haben. Wir tragen gern dazu bei, dass Sie die Folgen der angeblich so vorteilhaften neuen und digitalen Mobilitätskonzepte besser durchschauen.

Herzlichst,  
Dieter Schlenker

# Inhaltsverzeichnis

|  |       |       |
|--|-------|-------|
| Impressum .....                                    | Seite | 2     |
| Vorwort Dieter Schlenker .....                     | Seite | 3     |
| Das Personenbeförderungsgesetz .....               | Seite | 5     |
| Mogelpackung Eckpunktepapier? .....                | Seite | 6-13  |
| Rechtsstreit mit Uber .....                        | Seite | 14-15 |
| Die Angreifer .....                                | Seite | 16-21 |
| Argumente der neuen Mobilitätsanbieter .....       | Seite | 22-25 |
| Trojanisches Pferd Digitalisierung .....           | Seite | 26    |
| Trojanisches Pferd Verkehrsreduzierung .....       | Seite | 27    |
| Gig-Economy: Moderne Sklaverei mit Goldrand .....  | Seite | 28-29 |
| Die tatsächlichen Folgen der Liberalisierung ..... | Seite | 30-33 |
| Taxi Deutschland App .....                         | Seite | 34-35 |
| Sanft getragen ist besser als gelaufen .....       | Seite | 36-37 |
| Das Taxigewerbe heute .....                        | Seite | 38    |
| Zahlen und Fakten .....                            | Seite | 38    |
| Taxi Deutschland .....                             | Seite | 39    |
| Das Taxi der Zukunft .....                         | Seite | 40-41 |
| Quellen .....                                      | Seite | 41    |
| Begriffserklärungen .....                          | Seite | 42-43 |
| Angebote an Journalisten .....                     | Seite | 43    |

# Das Personenbeförderungsgesetz

Das Personenbeförderungsgesetz regelt die geschäftsmäßige Beförderung von Personen und ist mit seinen Standards ein Verbraucherschutzgesetz. Es gilt für Busse, Straßenbahnen, Krankenwagen, Oberleitungsbusse und weitere Kraftfahrzeuge. Damit gilt es auch für Taxis und Mietwagen.

Das Gesetz wurde 1961 eingeführt und seitdem in mehr als 50 Novellierungen den Anforderungen an eine moderne, verlässliche und sichere Personenbeförderung angepasst.

Befördern darf nur, wer eine Genehmigung hat. Wer Personen gewerbsmäßig befördert, ohne dafür eine Genehmigung durch die zuständigen Behörden zu haben, handelt ordnungswidrig. An die Genehmigung sind Auflagen geknüpft, die je nach Verkehrsmittel unterschiedlich sein können:

Für Taxiunternehmen gelten Betriebspflicht, Beförderungspflicht und Tarifpflicht. Das bedeutet, dass ein Taxiunternehmen rund um die Uhr Fahrgäste befördern muss, es kann sich die Fahrten nicht aussuchen und darf nur zu den Tarifen abrechnen, die von der Kommune festgelegt sind. Dafür gibt es markierte Halteplätze, an denen das Taxi für die Aufnahme von Fahrgästen bereitgehalten werden kann.

Der Personenmietwagen wird im Gegensatz zu Fahrzeugen einer Autovermietung mit Fahrer gemietet. Im Gegensatz zum Taxi gehört der Mietwagen nicht zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Für Mietwagenunternehmer gelten andere Vorschriften: Der Auftrag darf nur am Betriebssitz des Unternehmens oder der Wohnung des Unternehmers entgegengenommen werden. Er darf keine Fahrgäste unterwegs aufnehmen und auch das Warten auf einen neuen Auftrag, zum Beispiel vor Hotels oder an Flughäfen, ist nicht gestattet. Nach Ausführung des Beförderungsauftra-

ges hat der Mietwagen unverzüglich zum Betriebssitz zurückzukehren. Das nennt man Rückkehrpflicht. Die Rückkehrpflicht wurde erst am 25. Februar 1983 ins Gesetz aufgenommen, weil es vorher Schwierigkeiten bei der Überwachung des Verbotes, Mietwagen im Straßenverkehr taxiähnlich bereitzustellen, gegeben hatte.



Für den Personenbeförderungsschein ist eine amtsärztliche Gesundheitsprüfung vorgeschrieben.

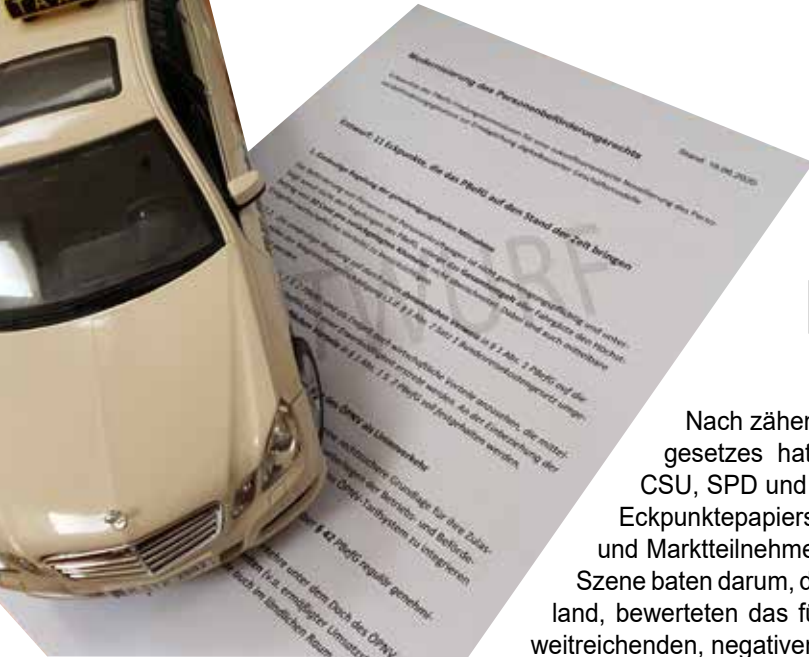
In der täglichen Praxis ist die Überwachung der Rückkehrpflicht bisher kaum erfolgt. Nach massiven Beschwerden von Taxiunternehmen gehen einzelne Kommunen nun neue Wege und verlangen von Mietwagenunternehmen eine genaue Dokumentation der Geschäftsvorgänge.

Auch die sitzplatzweise Vermietung von Mietwagen ist bisher per Gesetz ausgeschlossen. Deshalb fahren Anbieter wie Moia mit zeitlich und in Bezug auf die Fahrzeuganzahl begrenzten Sondergenehmigungen der jeweiligen Kommunen.

Fahrer von Taxis und Mietwagen benötigen eine Erlaubnis zur Personenbeförderung, den sogenannten Personenbeförderungsschein (P-Schein). Dafür wird eine amtsärztliche Gesundheitsprüfung auf geistige und körperliche Eignung benötigt, der Führerschein Klasse B muss mindestens zwei Jahre im Besitz sein und der Antragsteller muss der besonderen Verantwortung der Personenbeförderung gerecht werden. Dafür reicht in der Regel ein Führungszeugnis als Beleg. Taxifahrer müssen darüber hinaus eine besondere Ortskenntnisprüfung ablegen.

Das Personenbeförderungsgesetz ist ein Verbraucherschutzgesetz, denn es enthält Anforderungen an die Transportunternehmen und die Fahrenden. Ziel ist es, die individuelle Personenbeförderung zum fairen Preis rund um die Uhr zu gewährleisten und Sicherheitsstandards durchzusetzen.





# Mogelpackung Eckpunktepapier?

Nach zähem Ringen um die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes hat die Findungskommission mit den Stimmen von CDU/CSU, SPD und Bündnis 90/Die Grünen im Juni 2020 einen Entwurf eines Eckpunktepapiers veröffentlicht, das von allen davon betroffenen Branchen und Marktteilnehmern teils heftig kritisiert wurde. Einige Kommentare aus der Szene baten darum, doch echte Experten einzusetzen. Andere, wie Taxi Deutschland, bewerteten das fünfseitige Dokument als unausgereifte Mogelpackung mit weitreichenden, negativen Folgen für die Personenbeförderung in Deutschland.

Natürlich ist eine sachliche Auseinandersetzung mit den Vorschlägen der Verkehrspolitik ratsam, auch wenn es manchem in der Existenz bedrohten Marktteilnehmer schwerfällt.

## Eckpunkte der PBefG-Findungskommission für eine zukunftsorientierte Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes zur Ermöglichung digitalbasierter Geschäftsmodelle

Schon in der Überschrift des Eckpunktepapiers fällt auf, dass Verkehrsreduzierung, Umweltschutz und bezahlbare individuelle Mobilität bei der Erneuerung der Perso-

nenbeförderung nur eine untergeordnete Rolle spielen, denn sonst hätte man sie erwähnt. Es geht also vorrangig um die Ermöglichung digitalbasierter Geschäftsmodelle? Unser Schwarzbuch zeigt, dass digitale Geschäftsmodelle nicht automatisch erfolgreiche und nachhaltige Angebote sind. Die Erfahrungen der letzten Jahre in Deutschland und aus anderen Ländern zeigen vielmehr, dass es sich dabei oft um von Großinvestoren finanzierte parasitäre Unternehmen handelt, die ihre Fahrer ausbeuten, Sozialstandards nicht einhalten und Steuern sowie Abgaben in den Ländern, in denen sie die Infrastruktur nutzen und belasten, nicht zahlen.

## Entwurf: 11 Eckpunkte, die das PBefG auf den Stand der Zeit bringen

### 1. Eindeutige Regelung der genehmigungsfreien Mitnahme

Die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen ist nicht genehmigungspflichtig und unterliegt somit nicht den Regelungen des PBefG, solange das Gesamtentgelt aller Fahrgäste den Höchstbetrag von 30 Cent pro zurückgelegten Kilometer nicht überschreitet. Dabei sind auch mittelbare Entgelte (wirtschaftliche Vorteile) zu berücksichtigen.

1.1. Die eindeutige Regelung soll durch einen dynamischen Verweis in § 1 Abs. 1 PBefG auf die Höhe der Wegstreckenentschädigung i.S.d. § 5 Abs. 2 Satz 1 Bundesreisekostengesetz umgesetzt werden.

1.2. Nach § 1 Abs. 1 S. 2 PBefG sind als Entgelt auch wirtschaftliche Vorteile anzusehen, die mittelbar für die Wirtschaftlichkeit einer Erwerbstätigkeit erstrebt werden. An der Einbeziehung der mittelbaren wirtschaftlichen Vorteile in § 1 Abs. 1 S. 2 PBefG soll festgehalten werden.

Hier werden freigestellte Verkehre definiert, deren Erlöse unter den variablen Kosten liegen. Diese Definition ist sinnvoll, längst überfällig und nicht zu beanstanden.

### 2. Einordnung bedarfsgesteuerter Pooling-Dienste des ÖPNV als Linienverkehr

Bedarfsgesteuerte Pooling-Dienste des ÖPNV brauchen eine rechtssichere Grundlage für ihre Zulassung und sollen als Linienverkehr eingeordnet werden. Sie unterliegen der Betriebs- und Beförderungspflicht, sind in den öffentlichen Verkehr einzubinden und ins ÖPNV-Tarifsystem zu integrieren (ein pauschaler Komfortzuschlag darf erhoben werden).

2.1. Bedarfsgesteuertes ÖPNV-Pooling soll als Linienverkehr über § 42 PBefG regulär genehmigungsfähig sein.

2.2. Es gilt die Betriebs- und Beförderungspflicht. Poolingverkehre unter dem Dach des ÖPNV erhalten hierdurch verbesserte Finanzierungsmöglichkeiten (v. a. ermäßigter Umsatzsteuersatz und Kfz-Steuerbefreiung), um diesen Diensten gerade auch im ländlichen Raum zum Erfolg zu verhelfen.

Es erscheint zunächst grundsätzlich sinnvoll, die Poolingdienste in den § 42 des Personenbeförderungsgesetzes aufzunehmen, um im ländlichen Raum Mobilität zu ermöglichen. Die Ausdünnung der ÖPNV-Angebote

auf dem Land liegt daran, dass viele Strecken nicht ansatzweise kostendeckend betrieben werden können.

Hier gibt es heute Alternativangebote, wie Bürgerbusse und Sammeltaxis, die diese Lücken in der Mobilitätsversorgung bereits schließen. Jedoch muss die Frage erlaubt sein, ob die relativ kleinen Vorteile für Poolinganbieter etwas daran ändern werden, dass im ländlichen Raum auch Pooling eher nicht wirtschaftlich angeboten werden kann. In einigen Regionen Deutschlands übernehmen bereits heute Vereine mit ehrenamtlichen Fahrern diese Aufgaben, weil es eben nicht ökonomisch ist, wenn Personalkosten zu den Fahrzeugkosten hinzurechnet werden müssen.

Es ist daher damit zu rechnen, dass die Poolingdienste sich auch weiterhin auf die größeren Städte konzentrieren, wo in Kooperation mit dem ÖPNV-Anbieter eine realistische Möglichkeit bestehen kann, kostendeckend zu arbeiten.

### 3. Genehmigungsfähigkeit von Pooling-Diensten außerhalb des ÖPNV

Bedarfsgesteuerte Pooling-Dienste brauchen als neue Form des Gelegenheitsverkehrs auch außerhalb des ÖPNV eine rechtssichere Grundlage für ihre Zulassung. Diese Pooling-Dienste sollen einzelne Sitzplätze vermieten dürfen und grundsätzlich nach Ausführung des Beförderungsauftrags nicht zu ihrem Betriebsitz zurückkehren müssen. Kommunen müssen, insbesondere auch zum Schutz des ÖPNV, die Möglichkeit der Steuerung dieser Verkehrsdienste erhalten.

Eine Rechtssicherheit für Poolingangebote ist grundsätzlich richtig. Wenn die Kommunen diese Poolingangebote zum Schutz des ohnehin überwiegend defizitären ÖPNV steuern sollen, dann besteht die Gefahr, dass diese Steuerung nicht durchgeführt wird und der ÖPNV in Folge noch mehr Verluste einfährt, für die final der Steuerzahler aufkommen muss.

3.1. Um auch außerhalb des ÖPNV eine reguläre Genehmigungsfähigkeit neuartiger Pooling-Konzepte sicherzustellen, wird eine neue Gelegenheitsverkehrsform „Pooling“ eingeführt. Dieser neuen Verkehrsform wird die Einzelsitzplatzvermietung ermöglicht. Der Unternehmer darf ausschließlich den Bestellmarkt bedienen, er unterliegt nicht der Betriebs- und Beförderungspflicht.

Pooling-Anbieter, die nicht der Betriebs- und Beförderungspflicht unterliegen, können sich aussuchen, wann

sie fahren und wen sie mitnehmen. Das Pooling-Angebot beschränkt sich dann schnell auf die Zeiten, in denen es sich lohnt, die anderen Zeiten müssen der defizitäre ÖPNV und das Taxi abdecken. Das bedeutet leider, dass die Poolingdienste sich die Rosinen herauspicken können und damit Taxi und ÖPNV dringend benötigte Fahrgäste abnehmen, die eigentlich dazu beitragen würden, dass sich das Bereithalten und die Beförderung zu nachfrageschwachen Zeiten dennoch finanzieren lässt.

3.2. Für die neue Verkehrsform „Pooling“ gilt grundsätzlich keine Rückkehrpflicht. Die Kommunen erhalten jedoch die Möglichkeit, für auftragslose Pooling-Fahrzeuge eine Rückkehrpflicht und deren Ausgestaltung (etwa Rückkehr zu eigens eingerichteten Betriebsstätten, Abstellorten, o. ä.) durch kommunale Satzung oder im Nahverkehrsplan zu regeln. Die Geltung dieser Regelungen beschränkt sich auf das Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers, in dem die Poolingverkehre durchgeführt werden sollen. Eine genehmigungsbehördenübergreifende Bedienung ist nur mit Genehmigung der angrenzenden Genehmigungsbehörde gestattet.



QUELLE: MARKUS BURGDORF  
Noch stehen Taxis vor Hauptbahnhöfen, Krankenhäusern, Hotels und Weihnachtsmärkten. Würde dieses Eckpunktepapier in ein Gesetz überführt, wäre die Taxibranche akut gefährdet.

Heute schaffen es die meisten Kommunen nicht einmal, die Rückkehrpflicht von Mietwagen durchzusetzen. Ob die Kommunen diese neuen Regelungsmöglichkeiten nutzen, wenn sie schon bisher überfordert waren, ist fraglich.

3.3. Die Kommunen müssen eine zu erreichende Poolingquote festlegen, um die Verkehrseffizienz dieser Systeme für den städtischen Verkehrsraum sicherzustellen. Die für die Berechnung der Quote zu verwendende Methodik (Personenkilometer/Fahrzeugkilometer) gilt bundesweit, die Festsetzung der konkreten Höhe erfolgt durch die Kommune. Ein Monitoring erfolgt durch die jeweils zuständige Stelle.

Auch hier wird ein erheblicher Bürokratieaufwand den Kommunen auferlegt. Das Monitoring, also das Überwachen, ob die Quote auch tatsächlich Bestand hat, erhöht den Aufwand der Kommune.

3.4. Den Kommunen werden abschließend folgende weitere Steuerungsmöglichkeiten eingeräumt:

- Festlegung eines Tarifkorridors, in dessen Rahmen der Unternehmer die Fahrpreise frei festlegen darf. Dabei muss die zuständige Genehmigungsbehörde nach Anhörung des kommunalen Aufgabenträgers verpflichtend einen Mindestpreis festlegen, der einen hinreichenden Abstand zu den ÖPNV-Tarifen sicherstellt/den jeweils geltenden ÖPNV-Tarif nicht unterschreiten darf. Darüber hinaus soll die Genehmigungsbehörde auch einen Höchstpreis für Poolingverkehre festlegen können.

- Möglichkeit einer Kontingentierung sowie zeitlicher/räumlicher Beschränkungen der neuen Poolingverkehre, um die notwendige Steuerung der neuen Verkehrsart zu erlauben.

- Die Kommunen können Vorgaben von Sozialstandards machen. Die Sozialstandards werden in der Liste der Steuerungsinstrumente aber nicht konkret benannt.

Ein viel zu „weicher“ Vorschlag: „können“ und „sollen“. Wer will denn die Kommunen kontrollieren, ob sie ihre Befugnisse auch wirklich nutzen?

#### 4. Taxiverkehr

Um das Taxigewerbe regulatorisch zu entlasten, wird den zuständigen Genehmigungsbehörden die Möglichkeit eingeräumt, die Taxitarifpflicht im Bestellmarkt zu lockern. Die Ortskundeprüfung für Taxifahrer wird durch die Pflicht zur Vorhaltung eines dem Stand der Technik entsprechenden Navigationsgeräts ersetzt. Die für Taxen geltende Betriebs- und Beförderungspflicht soll beibehalten werden.

Im Taxigeschäft gibt es nach Ansicht der Kommission drei Märkte: Das Heranwinken eines Taxis ist der „Winkmarkt“, wartende Taxis an Flughäfen, Bahnhöfen und Taxiständen sind der „Wartemarkt“ und das Rufen eines Taxis über Telefon, Internet oder eine App ist der „Bestellmarkt“. Taxi Deutschland sieht den Bestellmarkt mit 70 Prozent Anteil an den Fahrten als den wichtigsten Markt an.

Hier soll nach dem Willen der Findungskommission der bisher von den Kommunen festgelegte Taxitarif entfallen. Gleichzeitig wird den Kommunen die Freiheit gegeben, bestimmte Strecken, etwa zum Flughafen, mit Streckentariifen zu versehen oder einen Preiskorridor festzulegen. Eine Verpflichtung zur Festlegung von ver-



Im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur entsteht in diesen Tagen der Referentenentwurf für die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes.

bindlichen Beförderungstarifen soll es für die Kommunen nicht mehr geben.

Ähnliche Regelungen in Finnland und den Niederlanden haben dazu geführt, dass es außerhalb der Großstädte kaum noch Taxiunternehmen gibt. Die Versorgung auf dem Land ist damit akut gefährdet.

4.1. Taxen dürfen weiterhin auf dem Wink-, Warte- und Bestellmarkt tätig sein. Dabei gilt auf dem Wink- und Wartemarkt der mithilfe des Fiskaltaxameters ortsübliche Taxitarif. Neben dem klassischen Fiskaltaxameter ist auch die Nutzung eines zugelassenen App-basierenden Systems zulässig.

Wer nutzt noch einen Fiskaltaxameter, wenn es eine simple App, die GPS-Daten nutzt, auch tut? Hier wird der Verbraucherschutz ausgehebelt.

4.2. Auf dem Bestellmarkt darf der Unternehmer die Fahrpreise hingegen frei festlegen. Kommunen können für den Taxitarif im Bestellmarkt einen Tarifkorridor mit Mindest- und Höchstpreisen vorsehen; für Relationen zu häufig frequentierten Zielen (z. B. Flughafen, Bahnhof, Messegelände) können sie bei Bedarf Streckentariife festlegen.

Festpreise bei Bestellungen und wiederkehrenden Fahrgästen sowie festen Strecken sind für das Taxigewerbe möglich.

Ein Tarifkorridor wird in der Praxis Schwierigkeiten bringen. Wer legt den jeweiligen Fahrpreis fest? Der Fahrer? Die Taxizentrale? Der Unternehmer? Wie funktioniert diese freie Preisgestaltung mit dem Fiskaltaxameter?

Streckentariife müssten so gestaltet sein, dass auch Unwägbarkeiten abgedeckt sind.

4.3. Taxen haben auch weiterhin die Möglichkeit, mehrere Personen bzw. Personengruppen zu transportieren. Lediglich die (auf Bestellung erfolgende) Einzelplatzvermietung soll der neuen Verkehrsform „Pooling“ vorbehalten bleiben.

Unverständlich bleibt, warum die größte Flotte für Beförderung von dieser neuen Beförderungsart ausgeschlossen werden soll. Warum soll für das Pooling eine neue, zusätzliche Fahrzeugflotte aufgebaut werden, wenn es bereits 55.000 Fahrzeuge auf deutschen Straßen gibt, die diese Beförderungsleistung erbringen können?

Die Regelung, das Taxi von der neuen Mobilitätsform Pooling mit Einzelplatzvermietung auszunehmen, ist einfach unsinnig. Das würde dazu führen, dass durch den Aufbau neuer Flotten von Pooling-Fahrzeugen noch mehr Autos die Städte verstopfen – eine neue Fahrzeugflotte kann nicht im Interesse der Kommunalpolitiker und Stadtbewohner sein.

4.4. Die Ortskundeprüfung für Taxifahrer wird durch die Pflicht zur Vorhaltung eines dem Stand der Technik entsprechenden Navigationsgeräts ersetzt. Als ein dem Stand der Technik entsprechendes Navigationsgerät gilt auch ein Software-basiertes System mit den oben genannten Funktionen auf einem Smartphone oder einem entsprechenden Endgerät.

Durch die Ortskundeprüfung kennen Taxifahrer und -fahrerinnen ihr Einsatzgebiet besonders gut. Sie kennen Hotels und Veranstaltungsorte und wissen auch, wie man zu bestimmten Uhrzeiten flüssig durch die Stadt kommt. Die Abschaffung der Ortskundeprüfung wird sicher von vielen begrüßt, ist aber auch Verzicht auf die Qualifikation, die man vom Taxifahrenden erwarten darf.



Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer sitzt zwischen den Stühlen. Er hatte versprochen, die Rückkehrpflicht beizubehalten und die Taxibranche zu schützen.

4.5. Ferner wird ein Kleiner Fachkundenachweis eingeführt (Regelung im Fahrerlaubnisrecht).

Eine skurrile Forderung, für Taxifahrer den kleinen Fachkundenachweis zu fordern – und für Mietwagenfahrer nicht. Das führt dazu, dass der Fahrernachwuchs dann lieber Mietwagen fährt. Es wäre empfehlenswert, den Fachkundenachweis allen Fahrern aufzuerlegen, damit eine gerechte Regelung erreicht wird.

4.6. Zur Sicherstellung eines flächendeckenden Angebots von Taxiverkehren auch in der Fläche wird im Gesetz die Möglichkeit geschaffen, dass die ÖPNV-Aufgabenträger in Räumen mit einer generellen oder tageszeitlichen Unterversorgung entsprechende Taxiverkehre aus öffentlichen Mitteln finanzieren können.

Diese Regelung ist sinnvoll, denn das Taxi wird deutlich günstiger sein als ein Bus.

#### 5. Mietwagenverkehr

An der Rückkehrpflicht für auftragslose Mietwagen wird festgehalten. Kommunen erhalten jedoch die Möglichkeit, bei weiten Entfernungen (in flächenmäßig großen Kommunen) die Ausgestaltung der Rückkehrpflicht zu regeln (z. B. Zulassung weiterer geeigneter Abstellorte ab einer bestimmten Distanz vom Hauptsitz). Diese Beschränkung der Rückkehrpflicht auftragsloser Mietwagen gilt nur im Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers.

Die Rückkehrpflicht für auftragslose Mietwagen soll offiziell beibehalten werden. Gleichzeitig soll den Kommunen jedoch erlaubt werden, bei weiten Entfernungen zum Betriebsitz „geeignete Abstellorte“ zu erlauben. Da werden dann Hotelparkplätze, Stellflächen in Parkhäusern und Supermarkt-Parkplätze angemietet – somit ist dann die Rückkehrpflicht faktisch ausgesetzt. Es wirkt naiv, diese Möglichkeit nicht zu bedenken. Es ist bekannt, dass viele Mietwagenunternehmer nicht in der Stadt ihren Betriebsitz haben, sondern in den umliegenden Landkreisen. Somit ist die lange Anfahrt meistens gegeben.

Dazu kommt, dass das Eckpunktepapier der Findungskommission auf ein aktuelles Problem nicht eingeht: Da viele Mietwagenfirmen ihren Betriebssitz außerhalb der Großstädte haben, fühlt sich keiner für Einhaltung der Rückkehrpflicht zuständig. Weder die Gemeinde des Betriebssitzes noch die Stadt, in der meist gefahren wird. Diese Zuständigkeiten führen dazu, dass die Rückkehrpflicht schon heute mehr auf dem Papier als in der Realität besteht.

Der kontinuierliche Verstoß gegen die Rückkehrpflicht bei gleichzeitiger Bevorzugung der Mietwagen bei der Verteilung der Beförderungs- und Betriebspflicht ist eine erhebliche Wettbewerbsverzerrung auf Kosten der

*Taxibetriebe. Wenn Mietwagenunternehmer Parkplätze anmieten können, ist noch weniger Kontrolle möglich. Faktisch gibt es dann keine Rückkehrpflicht mehr.*

*Taxi Deutschland fordert seit Jahren die kommunalen Verwaltungen und Aufsichtsbehörden auf, die Rückkehrpflicht für auftragslose Mietwagen als wesentliches Abgrenzungsmerkmal zwischen Mietwagen und Taxi nicht weiter aufzuweichen. Es ist ein Skandal, dass zum Beispiel für Uber fahrende Mietwagen-Unternehmer in Deutschland jeden Tag tausende Gesetzesverstöße begehen können, weil sie wissen, dass nicht kontrolliert wird. Falsches Parken wird in Deutschland viel häufiger kontrolliert und strenger geahndet.*

*Das Taxigewerbe appelliert an die Politik, die Chance zu nutzen und Voraussetzungen für eine digitale Kontrolle der Rückkehrpflicht zu schaffen.*

5.1. Um Rechtsunsicherheiten in Bezug auf die Interpretation der Norm zu vermeiden, wird die in § 49 Abs. 4 S. 4 PBefG enthaltene buchmäßige Erfassung um die Möglichkeit einer elektronischen Erfassung von Auftragseingängen beim Unternehmer (nicht unmittelbar beim Fahrer) ergänzt. Auch App-basierte Auftragseingänge werden hierdurch expressis verbis ermöglicht.

*Die Aufzeichnungen sollten – gerade bei elektronischer Erfassung – nicht änderbar sein, so dass eine ähnliche Kontrollmöglichkeit besteht wie im Taxigewerbe.*

5.2. Es soll keine Vorbestellfrist als zusätzliches Abgrenzungskriterium zu anderen Verkehrsarten eingeführt werden.

*Das Geschäftsmodell von Uber ist auf Basis ständiger Gesetzesverstöße aufgebaut. Eine Bestellung ohne Wartezeiten ist nämlich nur möglich, wenn sich der*



Taxi-Demo in Berlin: Wenn über 4.000 Taxis demonstrieren, ist der Verkehr in der Bundeshauptstadt blockiert.

*Uber-Fahrer in der Nähe des Bestellenden aufhält. Das bedeutet aber auch, dass die Rückkehr zu den oft viele Kilometer vom Stadtzentrum entfernten Betriebsstätten die Wartezeiten deutlich verlängern würde. Deshalb missachten viele Fahrer, die für Uber fahren, die Rückkehrpflicht generell und halten sich im Zentrum, am Flughafen und an Hotspots des Nachtlebens auf.*

*Die einzige wirksame Beeinflussungsmöglichkeit gegen dieses Verhalten wird von der Findungskommission abgelehnt.*

*Die vom Taxigewerbe vorgeschlagene Vorbestellfrist für Mietwagen von 30 Minuten kann wirksam verhindern, dass Mietwagen einen taxiähnlichen Verkehr anbieten. Die Vorbestellfrist kann auf Städte mit über 100.000 Einwohnern beschränkt bleiben. Der Mietwagen als Teil des Mobilitätsangebots im ländlichen Raum bleibt dann auch weiterhin ohne Einschränkungen oder zusätzliche Belastungen bestehen.*

*Die Fahrgäste haben die Wahl: Für Spontanfahrungen steht ihnen das Taxi stets zur Verfügung, für vorbestellte Fahrten können sie zwischen den verschiedenen Mobilitätsformen wählen. Die wirksame Abgrenzung von Taxi und Mietwagen ist zwingend erforderlich, damit auch weiterhin ein Taxiangebot für den Kunden zu Verfügung steht. Ein solches Angebot wird von den Bürgern zu Recht erwartet.*

5.3. Neben dem Wegstreckenzähler ist auch die Nutzung eines zugelassenen App-basierten Systems zulässig.

*Bisher war der Wegstreckenzähler geeicht. Will man in Zukunft auf diese Verbraucherschutzmaßnahme verzichten, oder sollen die „zugelassenen Apps“ dann auch geeicht werden?*

5.4 Den Kommunen wird die Möglichkeit eingeräumt, Anti-Dumping-Regelungen (z. B. Mindestpreis) festzulegen.

*Wiederum wird die Regelung auf die Kommunen abgewälzt. Das sind die gleichen Kommunen, die in den letzten Jahren nicht einmal das PersBefG durchsetzen konnten. Bei der Auftragsfülle für die Kommunen ist sehr zweifelhaft, ob diese den höheren Anforderungen gerecht werden können. Es ist zu befürchten, dass es bei der Mehrzahl der Kommunen dann keine Mindestpreise geben wird. Zumindest, bis sich herausstellt, dass der ÖPNV noch deutlich tiefer in die roten Zahlen rutscht.*

# STAATSGEWALT



Die Gewaltenteilung in Deutschland. Obwohl Legislative und Judikative (die Gerichte) die Rückkehrpflicht für Mietwagen festgeschrieben und immer wieder bestätigt haben, wird sie weder überwacht noch durchgesetzt. Das führt zu einem weitestgehend folgenlosen vorsätzlichem Dauerverstoß mancher Mietwagenunternehmer. Das Geschäftsmodell von Uber, immer schnell einen Mietwagen bereitzustellen, fördert diese Verstöße zusätzlich.

## 6. Mischkonzessionen

Den Kommunen soll die Möglichkeit eingeräumt werden, in Orten mit weniger als 50.000 Einwohnern eine Genehmigung für den Taxiverkehr, den Mietwagenverkehr und den gewerblichen Poolingverkehr für denselben Personenkraftwagen zu erteilen.

*Das widerspricht der Aussage aus Punkt 4.3. Aber es ist sinnvoller als die Regelung aus 4.3, nach dem das Taxigewerbe vom Pooling ausgeschlossen sein soll. Offenbar hat man erkannt, dass die Mobilitätvorsorge auf dem Land und in kleineren Städten bei Umsetzung der Aspekte aus dem Eckpunktepapier akut gefährdet ist und wirft so noch ein paar Brosamen zu.*

6.1. Vor Fahrtantritt muss klar sein, um welche Transportform es sich handelt.

*„Sie sitzen zwar gerade in meinem Taxi, aber diesen Auftrag nehme ich als Mietwagen entgegen und damit brauche ich Sie die 300 Meter nicht zu fahren.“ Auch hier wird das Recht der Fahrgäste eingeschränkt, denn für Mietwagen gilt keine Beförderungspflicht.*

6.2. Die Wahrung der Betriebs- und Beförderungspflicht für Taxiverkehr mit Mischkonzession muss sichergestellt werden. Diese Betriebs- und Beförderungspflicht erstreckt sich hingegen nicht auf Mietwagenverkehre und gewerblichen Poolingverkehr mit den mischkonzessionierten Fahrzeugen.

*Hier wird der Punkt 6.1 nur noch einmal bekräftigt. Nehme ich den Auftrag als Taxi an, gilt auch weiterhin die Betriebs- und Beförderungspflicht. Nutze ich meine Mietwagen- oder Poolingkonzession, kann ich Feierabend machen und den Fahrgast im Regen stehen lassen.*

## 7. Kennzeichnungspflicht von Taxen, Mietwagen und Pooling-Diensten

Bei Verkehren in Orten über 50.000 Einwohnern müssen Taxen, Mietwagen und Pooling Dienste jeweils eindeutig erkennbar sein. Dafür ist keine spezielle Farbgebung erforderlich, es genügen einheitlich beleuchtete Taxischilder bzw. jeweils einheitliche Ordnungsnummern für Mietwagen und Pooling-Dienste. Die Kennzeichnung von Taxen, Mietwagen und Pooling-Diensten soll nicht durch ein neues Kennzeichen bzw. Nummernschild erfolgen.

Die Taxifarbe Hellelfenbein ist ein weithin bekanntes Erkennungszeichen für Taxis. Schon aus der Entfernung kann ich sehen, dass da ein Taxi fährt, welches ich herwinken kann. Man erkennt auch Taxistände bereits von weitem. Wird dieses Alleinstellungsmerkmal aufgehoben, ist das Taxi nur noch durch das eher kleine Taxischild als Taxi erkennbar. Es hilft den Mietwagenunternehmen, wenn das Hellelfenbein aus dem Straßenbild verschwindet und Taxis silber, grau, rot, gelb, schwarz oder grün sein können.

Unverständlich ist, warum man die Kennzeichnung von Taxis, Mietwagen und Pooling-Fahrzeugen nicht über das Kennzeichen vornimmt. Andere Länder, wie die Niederlande, sind damit erfolgreich. Stattdessen soll eine Ordnungsnummer als Kennzeichen reichen. Wie wird verhindert, dass jemand die Ordnungsnummer entfernt und somit als „Privatfahrzeug“ in der Stadt auf Fahrgäste wartet und dadurch die Rückkehrpflicht aushebelt?

## 8. Verpflichtende Bereitstellung von Mobilitätsdaten

Statische und dynamische Verkehrsinformationen (d. h. auch Echtzeitdaten) ermöglichen effiziente, sichere und intelligente Lösungen für die Mobilität der Zukunft. Durch sie erst wird eine Bereitstellung multimodaler Reiseinformationsdienste möglich, durch eine effizientere Verkehrslenkung können sie zur Stauvermeidung beitragen sowie einen signifikanten Beitrag zum Klimaschutz liefern. Vor diesem Hintergrund sollen Anbieter von Personenbeförderungsdiensten und Mobilitätsplattformbetreiber nach finnischem Vorbild dazu verpflichtet werden, standardisierte wesentliche Daten (umfasst auch Echtzeitdaten) zu ihren Dienstleistungen für Kommunen und Dritte über standardisierte Schnittstellen bereitzustellen.



QUELLE: MARKUS BURGDORF

8.1. Als „wesentlich“ gelten mindestens Informationen über die Routen, Haltepunkte, Fahrpläne, Positionen in Echtzeit, Preise, Verfügbarkeit und Barrierefreiheit.

8.2. Ziel ist die verbindliche Regelung über eine datenschutzkonforme Bereitstellung von Mobilitätsdaten im PBefG.

8.3. Auch die Betreiber von Mobilitätsplattformen sollen die Pflicht haben, Daten bereitzustellen, wenn die Plattformen genehmigungspflichtig sind.

Das kann sinnvoll sein, wenn es nicht bürokratisch zu aufwendig wird. Eine Funktion zur Erfassung und Übermittlung der Daten kann in die digitalen Systeme aufgenommen werden. Das macht aber nur Sinn, wenn die Kommunen auch in die Lage versetzt werden, die Daten auszuwerten und dann Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses zu ergreifen.

## 9. Herstellung einer weitgehenden Barrierefreiheit

Beim Pooling innerhalb des ÖPNV muss Barrierefreiheit immer gewährleistet sein. § 8 Abs. 3 findet hierauf Anwendung. Um auch außerhalb des ÖPNV eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit herzustellen, sollen kommunale Aufgabenträger Vorgaben zur Verfügbarkeit von Inklusionstaxen und barrierefreien Fahrzeugen im Pooling-Betrieb ab einer bestimmten Mindestanzahl von Fahrzeugen einführen. Diese Vorgaben beziehen sich auf den jeweiligen Unternehmer. Es wird ein bundesweit einheitlicher Richtwert festgesetzt. Die Wirksamkeit der Vorgaben wird fünf Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes evaluiert und bei Bedarf durch verbindliche Regelungen ersetzt.

Eine Regelung, die ganz einfach ausgehebelt werden kann: Der Unternehmer nutzt für jedes Fahrzeug einen Subunternehmer – und schon ist Punkt 9 nichts mehr wert.



QUELLE: MARKUS BURGDORF

Im Herbst 2020 werden wieder bundesweit Proteste des Taxigewerbes gegen die Zerstörung ihrer Lebensgrundlage erwartet. Schon 2019 gab es in zahlreichen Großstädten, wie hier in Berlin, Demonstrationen mit tausenden Teilnehmern.

## 10. Stärkung des Klimaschutzes

Seit 01.01.2020 können die Länder im Landesrecht im Bereich des Taxen- und Mietwagenverkehrs Vorschriften in Bezug auf die Fahrzeugemissionen regeln (§ 64b PBefG). Gleiches soll auch für die neue Gelegenheitsverkehrsform „Pooling“ gelten. Zudem soll das Schutzziel der „Umweltverträglichkeit“ im PBefG verankert werden.

Fast vergessen, dass wir ja auch noch Klimaziele haben. Also erfinden wir eine neue Vorschrift für die Fahrzeugemissionen. Das sollte reichen.

Tatsache ist doch, dass aufgrund nicht ausreichend vorhandener Lade-Infrastruktur (zum Beispiel an Taxiständen, vor Bahnhöfen und Flughäfen) die Wartezeiten nicht zum Aufladen der Akkus genutzt werden können und folglich die Elektrifizierung des Taxigewerbes stockt. Hier sind also auch die Kommunen gefragt, erst einmal die Voraussetzungen zu schaffen, dass die E-Mobilität nicht beim Plugin-Hybrid endet.

## 11. Genehmigungspflicht der digitalen Vermittlung

Klarstellung der Genehmigungspflicht der digitalen Vermittlung im PBefG einschließlich der Verantwortung der Plattformbetreiber auch für die Einhaltung der Standards und der kommunalen Regeln durch ihre Fahrdienstleister (Genehmigungspflicht besteht für den Fall, dass der Vermittler maßgeblichen Einfluss auf die Bedingungen der ausgeführten Fahrt nimmt oder aus Kundensicht als Vertragspartner erscheint).

Grundsätzlich ist eine Verantwortung der Plattformbetreiber für das Verhalten ihrer Subunternehmer und deren Sub-Sub-Unternehmer richtig und schon lange überfällig. Doch diese Verantwortung muss auch gelebt werden. Wenn also der Subunternehmer gegen die Regeln verstößt, darf ein Firmensitz des Plattformbetreibers im Ausland nicht dazu führen, dass nicht sanktioniert werden kann. Hier wünscht man sich auch zumindest einmal etwas über soziale Standards, Bezahlung, Arbeitszeiten und Arbeitnehmereigenschaft der Fahrer zu lesen. Denn gerade in diesem Bereich gibt es keine Regelungen. Das ist sehr erstaunlich, wenn selbst im libertären Wirtschaftssystem der USA Regelungen geschaffen werden, die Ausbeutung der Fahrer durch die Firmen der Gig-Economy einzudämmen. Will sich Deutschland auf Dauer ein Fahrer-Prekariat aus Sub-Sub-Unternehmern heranziehen, die keinerlei Rechte haben und bis zum Einschlafen am Steuer sitzen und dennoch ihre Miete kaum zahlen können? Ist das unsere soziale Marktwirtschaft, oder verschließen wir wieder mal die Augen vor dem Elend?

# Rechtsstreit mit Uber

Durch den erfolgreichen Rechtsstreit von Taxi Deutschland gegen Uber im Jahr 2016 wurde die Öffentlichkeit national und international erstmals auf Taxi Deutschland aufmerksam.

Das Oberlandesgericht Frankfurt urteilte im Juni 2016 im Berufungsverfahren: UberPop ist rechtswidrig (Az. 6 U 73/15). Das Geschäftsmodell „UberPop“, bei dem Uber Personenbeförderungen an Fahrer mit privatem Fahrzeug vermittelte, sei eine unlautere geschäftliche Handlung. Da die Fahrer über keine Genehmigung zur Personenbeförderung nach § 2 PBefG verfügten, verstoße auch Uber selbst gegen eine Marktverhaltensregel.

Der Prozess von Taxi Deutschland gegen Uber erreichte in den Medien eine breite Berichterstattung. Selbst amerikanische Zeitungen, Magazine und TV-Sender berichteten ausführlich über die Auseinandersetzung.

## SPiegel ONLINE

Taxidienst  
**Uber verliert vor Gericht - und nun?**  
 Wie Taxidienst regulieren  
**Schwere Schlappe für Uber vor dem Europäischen Gerichtshof**

manager magazin  
**Uber-Chef erklärt, warum seine Firma in Deutschland versagt hat**

DER TAGESSPIEGEL  
 Taxifahrer protestieren gegen Uber

WELT  
 WIRTSCHAFT EUGH-URTEIL  
**Schwere Schlappe für Uber in Europa**

MOTOR TALK  
 UBER VERLIERT RECHTSSTREIT IN DEUTSCHLAND UND FRANKREICH  
**UBERPOP BLEIBT IN DEUTSCHLAND VERBOTEN**

Zeitungsausschnitte



QUELLE: © OLG FRANKFURT AM MAIN

Vor dem Landgericht Frankfurt/Main wurde die erneute Klage von Taxi Deutschland gegen Uber verhandelt. Zur Urteilsverkündung erschien kein Vertreter von Uber. Erst nach dem Termin zeigte man sich vor der Presse gesprächig.

Die Taxi Zentrale Köln hat im Sommer 2019 gegen Uber eine einstweilige Verfügung erwirkt, die die sofortige Einstellung der Vermittlungstätigkeit in Deutschland anordnete. Die einstweilige Verfügung konnte dann am Firmensitz von Uber B.V. in Amsterdam jedoch nicht zugestellt werden, weil Uber mit der Begründung, es spreche und verstehe niemand im Unternehmen die deutsche Sprache, die Annahme verweigerte. Obwohl Uber diese Gerichtsentscheidung bekannt war,

fuhr das Unternehmen einfach weiter und eröffnete sogar neue Standorte in Deutschland. Nach zahllosen Gesetzesverstößen durch Uber hat Taxi Deutschland im Juni 2019 vor dem Landgericht Frankfurt erneut erfolgreich gegen Uber Klage eingereicht. Entgegen der Behauptungen in den Medien und der Öffentlichkeit hält sich die in Deutschland tätige, aber in Amsterdam ansässige Uber B.V. weiterhin nicht an die Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes.



QUELLE: MARA BARNERT / AUFGESANG GMBH

QUELLE: MARKUS BURGDORF

## Die Klagepunkte:

**1. Uber betreibt Personenbeförderung, ohne die dafür notwendige Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz zu haben.**

Uber legt den Fahrpreis fest und kassiert diesen auch. Selbst wenn die Fahrten an Subunternehmer weitergeleitet werden, tritt Uber als Personenbeförderungsunternehmen auf. Dafür hat das in Amsterdam ansässige Unternehmen Uber B.V. jedoch keine Genehmigung.

**2. Die Vermittlungstechnik von Uber verhindert nicht, dass der Fahrer Aufträge direkt von Uber zugewiesen bekommt, obwohl das Personenbeförderungsgesetz zwingend fordert, dass die Fahraufträge am Betriebssitz des Mietwagenunternehmens eingehen müssen.**

Uber vermittelt Aufträge direkt auf das Smartphone der Fahrer, viele Subunternehmer haben überhaupt keine technischen Möglichkeiten, Aufträge am Betriebssitz anzunehmen und dann weiterzuleiten.

**3. Uber vermittelt Fahraufträge an Mietwagenunternehmen, obwohl diese die im Gesetz vorgeschriebene Rückkehrpflicht zum Betriebssitz nach Auftragsbeendigung missachten.**

Uber kann über die durch die App generierten und gesammelten GPS-Daten ganz genau sehen, ob sich Fahrer an die Rückkehrpflicht halten. Auch wenn Fahrer konsequent gegen das Gesetz verstoßen, erhalten sie weiter Aufträge von Uber. Damit macht sich Uber der Beihilfe zur Verletzung der Rückkehrpflicht schuldig.

## Gerichtsurteile ohne Folgen: Uber verhöhnt den deutschen Rechtsstaat

Das Landgericht Frankfurt/Main urteilte am 19. Dezember 2019 in der wettbewerbsrechtlichen Unterlassungsklage gegen Uber, dass Uber in Deutschland ein rechtswidriges Geschäftsmodell betreibt. Uber dürfe in Deutschland keine Fahrten vermitteln, da das in Amsterdam ansässige Unternehmen Uber B.V. über keine Verkehrsgenehmigung für den Mietwagenverkehr in Deutschland verfüge.

Erneut wurde damit gerichtlich festgestellt, dass gleiches Recht für Klein- und Großunternehmen gilt. Uber hat in Deutschland keine Genehmigung für die Personenbeförderung. Das Unternehmen legt aber Fahrpreise fest und kassiert den Fahrpreis. Damit konnte sich Uber nicht auf die Rolle des Vermittlers per App zurückziehen.

Zudem plakatiert das Unternehmen in den Städten großformatig mit der Marke Uber und vermittelt so Fahr-

gästen den Eindruck, die Fahrten selbst durchzuführen. Erst im Kleingedruckten, also aus der plakatüblich fernen Betrachtung nicht lesbar, wird darauf hingewiesen, dass die Fahrten nicht selbst durchgeführt werden. Durch diese Vorgehensweisen kann Uber kein reiner Vermittler sein – und das hat das Gericht deutlich bestätigt.

Um das Urteil vollstrecken zu können, wurde Taxi Deutschland eine Sicherheitsleistung von 150.000 Euro auferlegt, die die Genossenschaft zügig bei Gericht hinterlegte. Mit Hinterlegung dieser Sicherheitsleistung kann nun jeder Verstoß, der gerichtsfest belegt ist, ein Ordnungsgeld auslösen.



QUELLE: MARKUS BURGDORF



# Die Angreifer

## Uber: Der disruptive Gesetzlose

Uber ist ein in 2009 als Limousinenservice gegründetes börsennotiertes US-amerikanisches Vermittlungsunternehmen mit Sitz in San Francisco und einer europäischen Zentrale in Amsterdam. Es bietet in vielen Städten Online-Vermittlungsdienste zur Personenbeförderung an.

Mit dem 2014 gestarteten Service Uber Eats konnte Uber während der Corona Pandemie durch Essenslieferungen von Restaurants an Kunden ein weiteres Geschäftsfeld etablieren, welches bis zur Corona-Krise aufgrund des starken Wettbewerbs im Belieferungsmarkt noch schwächelte.

Die Dienste UberX und Uber Black vermitteln Fahrgäste an Mietwagen mit Fahrer, das in Deutschland verbotene UberPop vermittelt private Fahrer mit eigenem Auto. UberTaxi vermittelt reguläre Taxis, Uber Jump vermietet E-Scooter und E-Fahrräder. Die Vermittlung erfolgt über eine mobile App oder eine Website. Das Unternehmen erhebt dabei eine Provision von mehr als 25 Prozent des Fahrpreises.

In Deutschland arbeitet Uber heute überwiegend mit Mietwagenfirmen zusammen. Zwischengeschaltet wurde ein Generalunternehmer, da Uber selbst laut Landgericht Frankfurt ein Personenbeförderungsunternehmen ist, dafür aber keine Genehmigung in Deutschland vorweisen kann.

Die die Fahrten ausführenden Subunternehmer verstoßen regelmäßig gegen die Rückkehrpflicht. Der Grund dafür liegt im Geschäftsmodell von Uber selbst. Man kann nur dann kurze Wartezeiten ermöglichen, wenn man keine lange Anfahrt hat. Da viele Subunternehmer ihren Firmensitz außerhalb der Großstädte haben, würden bei Einhaltung der Rückkehrpflicht Wartezeiten von 30 bis 60 Minuten die Regel sein.

Uber hat in Deutschland im Jahr 2019 zwei wesentliche Gerichtsverfahren verloren. Im Oktober 2019 wurde von einem Mitglied der Kölner Taxigenossenschaft (Taxiruf Köln eG) eine einstweilige Verfügung mit bundesweiter Gültigkeit erwirkt, nach deren Inhalt über die Uber-App keine Vermittlung von Fahraufträgen mehr stattfinden darf.

Diese Verfügung besagt, dass die Uber-App nach Bewertung der zuständigen Kammer wettbewerbswidrig sei, weil Aufträge direkt durch den (Mietwagen-)Fahrer angenommen werden können. Laut Personenbeförderungsgesetz müssen diese Aufträge aber zuerst in der



QUELLE: MARKUS BURGDORF

jeweiligen Mietwagenzentrale am Betriebsitz eingehen. Die Durchsetzung der einstweiligen Verfügung dauert an, da Uber behauptet, die in Amsterdam zuzustellende Verfügung, die in deutscher Sprache abgefasst ist, nicht lesen zu können.

Taxi Deutschland erwirkte im Dezember 2019 ein Urteil, in dem das Landgericht Frankfurt am Main dem Fahrdienstvermittler Uber untersagt, Beförderungsaufträge an Mietwagenunternehmen mit seiner aktuellen Applikation zu übermitteln. Die Vermittlung von Fahrten an Mietwagenunternehmen durch die Applikation Uber sei wettbewerbswidrig, so die Kammer des Landgerichts. In dem Geschäftsmodell von Uber erkannte das Gericht verschiedene Wettbewerbsverstöße.

Zum einen fehle Uber eine eigene Mietwagenkonzession. Diese sei für die Übermittlung von Fahrten an Mietwagenfahrer im vorliegenden Fall aber notwendig. „Aus der Sicht des Fahrgastes erbringt Uber selbst die Dienstleistung und ist daher Unternehmer im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes“, erklärte die Vorsitzende Richterin. Uber trete nämlich durch seine Werbung gegenüber den Kunden als Anbieter der Beförderungsleistung auf. Außerdem wähle Uber den konkreten Fahrer eigens aus und bestimme den Preis.

„Uber hat auch gegen die Verpflichtung verstoßen, wonach Mietwagen nur Beförderungsaufträge ausführen dürfen, die vorher am Betriebsitz des Mietwagenunternehmens eingegangen sind“, erläuterte das Gericht.

Taxi Deutschland hatte durch Testfahrten nachgewiesen, dass Fahrer von Mietwagen über die Uber-App Aufträge angenommen hatten, ohne zuvor die Beförderungsanfrage auf dem Unternehmer-Smartphone zu beantworten. Zwar fordert Uber die Mietwagenunternehmen auf, die gesetzlichen Regeln einzuhalten. Uber habe die Mietwagenfirmen aber nicht ausreichend kontrolliert, befand die Kammer.



Uber-Fahrzeug in der Innenstadt von London.

Schließlich werde gegen die gesetzliche Rückkehrpflicht verstoßen. Sie besagt, dass ein Mietwagenfahrer nach der vermittelten Fahrt unverzüglich zum Betriebsitz zurückkehren muss, es sei denn, er hat zwischenzeitlich einen neuen Beförderungsauftrag erhalten. Taxi Deutschland hatte belegt, dass ein Fahrer vor dem Beförderungsauftrag mittels Uber-App eine längere Zeit in der Nähe des Frankfurter Flughafens gewartet hatte.

Uber änderte innerhalb von zwei Tagen nach der Urteilsverkündung des Landgerichts Frankfurt den Buchungsprozess durch die Einsetzung der Safe Driver Ennoo GmbH und deren Tochtergesellschaften als Generalunternehmer. Die Bestellung der Mietwagen läuft jedoch weiterhin über die Uber-App. Dadurch benötigt

Uber auch weiterhin die vom Gericht geforderte Genehmigung zur Personenbeförderung.

Ein zwischen die Subunternehmer und Uber zwischengeschalteter Generalunternehmer ändert nach Sicht von Taxi Deutschland daran nichts. Die Fahrten werden durch die Uber-App erst ermöglicht – und somit steht Uber auch weiterhin in der Verantwortung.

Am 10. Februar 2020 verbot auch das Landgericht München die Uber-App, nachdem eine Taxiunternehmerin geklagt hatte. Das Urteil wurde unter anderem mit einer Missachtung der Rückkehrpflicht begründet. Außerdem

müsse der Beförderungsauftrag zunächst am Betriebsitz des Mietwagenunternehmens eingehen. Das Urteil ist noch nicht rechtskräftig. Uber argumentiert, das Verbot beziehe sich nur auf eine veraltete Version der App und führt den Betrieb regulär weiter.

Uber übernimmt laut Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) keine Gewähr für die Fahrten und zahlt in Deutschland keine Steuern. National und international gab und gibt es wegen verschiedener Gesetzesverstöße (Datenschutz, Personenbeförderung, Unfälle, sexuelle Belästigung, Ausspähung) immer wieder erfolgreiche Klagen gegen Uber.

Zum Börsengang am 10. Mai 2019 startete die Uber-Aktie mit

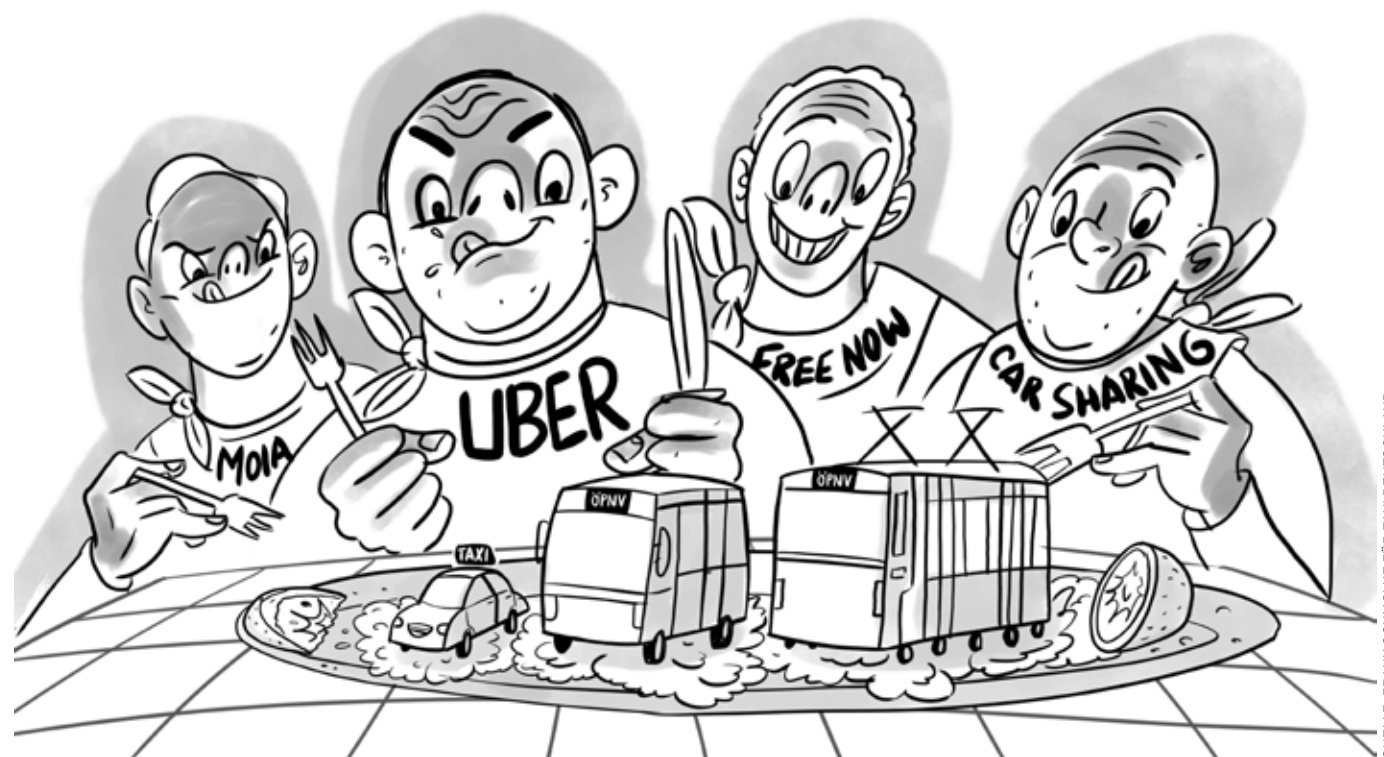
45 Dollar in den Handel, das Unternehmen wurde mit 82 Milliarden US-Dollar bewertet. Uber wird an der Börse heute noch mit rund 56 Milliarden US-Dollar bewertet. Das Unternehmen hat allein im Jahr 2019 einen Verlust von 8,59 Milliarden US-Dollar gemeldet. Schon vor dem Börsengang hatte Uber Presseberichten zufolge mehr als 10 Milliarden US-Dollar Verlust gemacht.

Auch danach ging es mit riesigen Verlusten weiter: Das erste Quartal 2020 wurde mit einem Verlust von 2,9 Milliarden US-Dollar abgeschlossen, im zweiten Quartal wurde bei 2,24 Milliarden Umsatz ein Verlust von 1,8 Milliarden US-Dollar gemeldet. Damit ist auch die euphorische Meldung, nach der Uber in 2020 erstmals einen Gewinn erzielen wollte, schon wieder Geschichte.

Durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie, die zu einem Nachfrageeinbruch bei allen Beförderungsdienstleistern führte, hat Uber erhebliche Rückgänge im Vermittlungsgeschäft für Beförderungen hinnehmen müssen. Der Unternehmensbereich Uber Eats, der bisher auch rein defizitär betrieben wird, konnte zwar von der Corona-Krise profitieren, aber das Ergebnis nicht retten. In der Kommunikation gibt sich Uber gerne als innovativer und gesetzestreuer Marktteilnehmer. Wer jedoch hinter die Kulissen schaut, sieht eine Firma der Gig-Economy, die ihre Gründer zu Milliardären gemacht und hunderte tausende Fahrerinnen und Fahrer ausgebeutet hat.

Eine Firma, die jedes Quartal fast so viel Verlust wie Umsatz macht und mit euphorischen Ankündigungen die Aktionäre bei der Stange hält. Die den Fahrgästen keine Rechte einräumt und die Fahrer nicht ausreichend überprüft.

Eine Firma, die sich überall, wo sie operiert, nicht an die Gesetze hält und die Schwerfälligkeit der Justiz und der Überwachungsbehörden für sich ausnutzt – und die sich zum Beispiel in Deutschland parasitär verhält, da sie die von allen finanzierte Infrastruktur nutzt, ohne ihren Anteil in Form von Steuern zu leisten.



Die neuen Mobilitätsanbieter wollen sich einen möglichst großen Teil des individuellen Mobilitätsmarktes sichern. Es wird der Politik viel versprochen, um Zulassungen zu erwirken und das Personenbeförderungsgesetz zu ändern.

Zu denken gibt auch das Ripley-Verfahren von Uber, dass im Zuge der Prozesse um die Industriespionage bei Waymo (autonomes Fahren) aufgedeckt wurde: Ubers Zentrale in San Francisco schaltete jahrelang per Fernzugriff mit einer Routine namens „Ripley“ in mindestens zwei Dutzend Fällen bei Polizei-Razzien und Besuchen der Steuerfahndung in den betroffenen Büros die Laptops, Bürocomputer und Smartphones von Mitarbeitern ab und löschte sensible Daten. So liefen mehrere Durchsuchungen ins Leere.

„Die meisten Firmen rechnen nicht damit, von der Polizei regelmäßig durchsucht zu werden – nicht so Uber. Die Reputation des Fahrdienstleisters, gegen Arbeitsschutzbestimmungen und Taxigesetze zu verstoßen, hat ihn zu einem priorisierten Ziel für die Strafverfolgungs- und Ermittlungsbehörden der Welt gemacht. Und hier leistet das 'Ripley' genannte System gute Dienste,“ schrieb Bloomberg 2018.

Da das Unternehmen bis heute keinen offiziellen Sitz in Deutschland unterhält, muss man hierzulande Durchsuchungen und Strafverfolgungen nicht fürchten.

## Volkswagen: Auf dem Weg zum Mobilitätskonzern



Der Wolfsburger Automobilkonzern hat, wie andere Automobilhersteller, erkannt, dass ein Wandel zum breiter aufgestellten Mobilitätsanbieter neue Chancen bietet und von der reinen Automobilproduktion und -vermarktung unabhängiger macht.

VW fällt in Deutschland vor allem mit dem 2018 gestarteten Fahrdienst Moia auf, hat aber mit der Markenfamilie „We“ diverse weitere Mobilitätsangebote gestartet. WeShare ist ein Carsharing-Angebot mit Elektrofahrzeugen, mit WeCharge findet man die nächste Ladestation, mit WeExperience gibt es Tipps für unterwegs und mit WeDeliver wird der Kofferraum zur Paketstation.

Moia ist ein Sammeltaxidienst mit hochwertig ausgestatteten VW-Bussen, der mit städtischen Sondergenehmigungen in Hannover und Hamburg unterwegs ist. Moia verspricht eine Entlastung der Straßen durch intelligent berechnete Fahrstrecken und die Beförderung mehrerer Fahrgäste.

In Hamburg setzt Moia eine Flotte von 330 Fahrzeugen vom Typ E-Crafter ein, die auf 500 Fahrzeuge anwachsen soll. Die Stadt Hamburg hatte von Volkswagen gefordert, ausschließlich elektrisch betriebene Fahrzeuge einzusetzen. In Hannover war vor der Corona-Krise ab Frühjahr 2020 ein Ausbau auf 250 VW-Busse vom Typ T6 geplant, bisher sind es 150.



Auch in Berlin wollte Moia 2019 ebenfalls starten, erhielt aber keine Ausnahme genehmigung, weil mit Berlkönig und CleverShuttle bereits zwei Ridesharing-Anbieter in der Stadt aktiv waren. „Der Antrag von Moia, mit rund 1.000 Fahrzeugen und einem flexiblen Tarifsystem Beförderung anzubieten, verfolgt insofern ein nachvollziehbares Geschäftsinteresse des Unternehmens

VW nach einem wirkungsvollen Markteintritt, steht den öffentlichen Verkehrsinteressen aus unserer Sicht aber eindeutig entgegen“, hieß es in der Erklärung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Durch den Rückzug von CleverShuttle könnte jetzt eine Genehmigung möglich werden.

Tatsächlich nimmt Moia dem defizitären ÖPNV Fahrgäste weg und sorgt so dafür, dass die Kommunen mehr Geld für ihre Verkehrsgesellschaften zuschießen müssen. Ein Weg könnten Kooperationen sein, wie es die Üstra in Hannover gerade mit Moia an drei Haltestellen probiert. Drei Kilometer Fahrt mit Moia kosten drei Euro – aber nur zu oder von den Haltestellen. Moia ist aber auch ein Wettbewerber für die Taxis, denn die Fahrten werden stark subventioniert angeboten.



Das Land Berlin zahlt für den ÖPNV jedes Jahr aus Steuergeldern über eine Milliarde Euro. Durch zusätzliche Pooling-Angebote verlieren Bus und Bahn Fahrgäste. Der vom Steuerzahler auszugleichende Verlust steigt weiter an.

Im Zuge der Corona-Krise stellte Moia den Betrieb in Hamburg und Hannover ab 1. April 2020 zunächst auf unbestimmte Zeit ein. In Hamburg ging es am 25. Mai und in Hannover am 21. August wieder los.

Zum Neustart in Hannover hat Moia die Flotte komplett erneuert und setzt jetzt stadtweit auf vollelektrisches Ridepooling. Auch das Design der Fahrzeuge wurde geändert: Auf schwarz folgt das auffälligere Design in schwarz und gelb.

## Deutsche Bahn: Interessiert an der letzten Meile



Die Deutsche Bahn arbeitet an der letzten Meile. Der Konzern beteiligt sich an Mobilitäts-Startups.

Am bekanntesten dürfte **CleverShuttle** sein. Der Ridepooling-Dienst bot Sammeltaxi-Dienste mit elektrischen und Hybrid-Fahrzeugen in zehn Städten an, hat aber bereits 2019 in Hamburg, Frankfurt und Stuttgart aufgegeben. Im Juni 2020 gab das Unternehmen bekannt, sich aus wirtschaftlichen Gründen nun auch aus Berlin, Dresden und München zurückzuziehen. Damit bietet CleverShuttle seine Dienste nur noch in Düsseldorf, Kiel und Leipzig an.

Durch die Beteiligung verschiedener Verlagshäuser hatte die Deutsche Bahn auf positive Medienberichterstattung in den jeweiligen Städten gesetzt, dennoch stellte sich der wirtschaftliche Mindestenerfolg nicht ein. Man fokussiert sich jetzt auf die Kooperation mit lokalen ÖPNV-Anbietern und will kommunales Ridepooling anbieten.

Der Carsharing-Dienst **Flinkster** hat bundesweit bereits 4.000 Fahrzeuge an 2.500 Stationen in 400 Städten in Bereitschaft. Gebucht wird über das Buchungsportal der Bahn oder Apps der ÖPNV-Anbieter, so können Bahn-

und Buskunden die „letzte Meile“ komfortabel zurücklegen. Im Test der Carsharing-Anbieter durch Stiftung Warentest erreichte der Anbieter in der Maiausgabe 2020 mit einer Gesamtbewertung von 1,9 das beste Testergebnis.

Mit dem Investment in **Talixo** möchte die Deutsche Bahn auch im internationalen Ride-Hailing-Geschäft mitspielen. Talixo bietet eine Buchungsplattform im Internet sowie eine App zur Vermittlung von Taxis und Mietwagen und ist nach eigenen Angaben international aktiv.

Mit **IOKI** hat die Deutsche Bahn zudem ein Startup im Portfolio, das in Zukunft die letzte Meile autonom zurücklegen soll. Mit fahrerlosen Bussen sollen die Kunden der Bahn elektrisch von der Haustür zum nächsten Bahnhof gelangen.

In Hamburg läuft in mehreren Stadtteilen ein Projekt mit dem Hamburger Verkehrsverbund, durch das die Fahrgäste per Sammeltaxi zur nächsten ÖPNV-Haltestelle gefahren werden. IOKI berät auch kommunale Verkehrsunternehmer und Behörden.



CleverShuttle hat kein wirtschaftlich nachhaltiges Geschäftsmodell entwickeln können und zog sich 2020 aus Berlin, München und Dresden zurück.

## Daimler und BMW: Zwei Konzerne mit einem gemeinsamen Ziel

**YourNow** heißt das im Februar 2019 verkündete Joint Venture von Daimler und BMW, in dem alle Mobilitätsdienstleistungen beider Konzerne unter einer Dachmarke vereinigt wurden. 70 Millionen Menschen nutzen nach Angaben von YourNow weltweit die Angebote der fünf Tochterunternehmen für Carsharing, Ride-Hailing, Parken, Laden und die multimodale Plattform.

Auch das frühere **mytaxi** (heute FreeNow) gehört zu diesem Mobilitätsanbieter. mytaxi ist 2009 gestartet und bot Taxiunternehmen die Gelegenheit, unabhängig von einer Taxizentrale Aufträge zu bekommen. Mit der Neuaufstellung wurde eine Öffnung Richtung Mietwagen vorgenommen, der Anbieter ist heute somit ein direkter Konkurrent von Uber.

Das Wachstum von mytaxi wurde unter anderem damit erreicht, dass das Unternehmen bis zu 50 Prozent vergünstigte Taxifahrten unter dem geltenden Tarif anbot. Diese Werbemaßnahme aus dem Marketingbudget wurde von deutschen Gerichten nicht beanstandet, ob-



wohl sie gegen die Tarifflicht verstieß. Das Unternehmen möchte von den Fahrern 15 bis 30 Prozent Provision erhalten. Zum Vergleich: eine Taxizentrale kommt mit fünf Prozent aus.

Das neue FreeNow-Angebot mit Mietwagen startete im Juli 2019 zunächst in Hamburg, im September kamen dann Berlin und Frankfurt dazu. Allein in Berlin werden 600 bis 700 Fahrzeuge eingesetzt, in Frankfurt will Free Now zügig von 100 auf 500 aufstocken. In beiden Städten wurden die jeweils 5.000 ersten Fahrgäste zum Sonderpreis von 5 Euro befördert.

FreeNow ist jetzt auch in das Geschäft mit E-Scootern eingestiegen. Als fünfter Anbieter in Hamburg startete die FreeNow-Tochter **Hive** mit 1.000 elektrischen Rollern in der Hansestadt.



Notauffladung eines BMW i3 von DriveNow mit Hilfe eines Akku-Anhängers.

## Carsharing: Wer braucht noch ein eigenes Auto?

Die verschiedenen Carsharing-Anbieter in Deutschland haben dem individuellen Fahrzeugbesitz den Kampf angesagt. Es gibt drei Gruppen von Anbietern: Die, die eigene Stationen betreiben, die, deren Fahrzeuge auf öffentlichen Parkplätzen abgestellt werden und schließlich Vermittler von Fahrzeugen privater Besitzer. Nach

Angaben des Branchenverbandes sind deutschlandweit 20.200 Fahrzeuge bekannt, die sich zumeist auf die Großstädte konzentrieren.



# Argumente der neuen Mobilitätsanbieter

Die Argumente der Mobilitätsanbieter ähneln sich sehr. Den Nutzern und der Politik werden zahlreiche Vorteile im Falle einer Liberalisierung des Personenbeförderungsgesetzes versprochen.

Während es beim Nutzer meist um das komfortable, bisweilen auch klimaneutrale Fahren von A nach B geht, sind die Argumente in Richtung der Politik strategisch ausgefüllt und werden taktisch richtig platziert. Das Bundesverkehrsministerium hat mit seinem im Februar 2019 veröffentlichten Eckpunktepapier die Hauptargumente der Lobbyisten der neuen Anbieter übernommen. Das Taxigewerbe hat in mehreren Aktionstagen und einer Roadshow mit Mahnwachen vor den Staatskanzleien der 16 Bundesländer gegen das Papier protestiert und dabei tausende Taxifahrer mobilisiert. Zahlreiche Gespräche fanden statt und einige Reaktionen aus der Politik auf Landesebene zeigen, dass es in mehreren Bundesländern erheblichen Widerstand gegen die Pläne aus Berlin geben wird.

## Digitalisierung

Immer wieder kommt das Argument, dass durch die Digitalisierung eine Entlastung der Straßen erreicht würde. Intelligente Algorithmen sollen Routen berechnen, die auch bei Sammeltaxis mit Aufnahme mehrerer Fahrgäste an unterschiedlichen Standorten effizient seien. Die Vermittlung von Nutzern und Fahrgästen per App sei anderen Buchungsformen weit überlegen.

Das Personenbeförderungsgesetz müsse dringend reformiert werden, weil es innovative Konzepte behindere und ohnehin von gestern sei. Fakt ist, dass das Überschwemmen der Straßen mit immer mehr Fahrzeugen jede intelligente Streckenführungssoftware nutzlos macht.

## Taxi von gestern?

Das Taxigewerbe sei im letzten Jahrtausend stehengeblieben, verteidige seine Trutzburg aus Sonderrechten und stehe moderner Mobilität im Weg. Die Taxibranche habe

die Digitalisierung verschlafen und sei nicht bereit, sich den Herausforderungen zukünftiger Märkte zu stellen. Gerade in Bezug auf das Taxigewerbe werden auch falsche Tatsachenbehauptungen genutzt, um das Gewerbe zu diskreditieren. Dazu werden die angeblich zu hohen Fahrpreise gerne genutzt, um das Taxi anzuklagen. Dass die Tarife von den Kommunen festgelegt sind, wird dabei verschwiegen.

Fakt ist, dass das Taxigewerbe seit 2010 Apps eingeführt hat, die in ganz Deutschland das Bestellen, Bezahlen und Bewerten von Taxis erlauben. Zu den gewerbeeigenen Bestell-Apps gehören „Taxi Deutschland“, „taxi.eu“ und „cab4me“. Die Apps sind über eine gemeinsame Schnittstelle verbunden und bieten damit eine deutschlandweite Abdeckung des Bestellgebietes, das keine andere Taxi-App bietet.

## Verteilung von Pflichten

Genauso wird bei der Forderung nach Wegfall von Tarif- und Rückkehrpflicht verschwiegen, dass man sich selbst keiner Regelung unterwerfen möchte, während die Pflichten allein beim Taxigewerbe bleiben sollen.

Fakt ist, dass fairer Wettbewerb nur entstehen kann, wenn alle den gleichen Regelungen unterliegen und die Pflichten nicht einseitig einer Anbietergruppe (Taxi) auferlegt werden. Und wenn es Pflichten für Taxis gibt, weil diese Teil der Mobilitätsgrundversorgung sind, müssen auch andere Anbieter von Beförderungsleistungen vergleichbare Pflichten auferlegt bekommen.

## Rückkehrpflicht überholt und umweltschädlich

Die Aufhebung der Rückkehrpflicht für Mietwagen steht auf der Wunschliste der neuen Anbieter ganz oben. Die Rückkehrpflicht wäre ineffektiv und würde den Anteil an Leerfahrten erheblich steigern, heißt es. Durch moderne Technologien sei diese umweltschädliche Verpflichtung überflüssig.

Fakt ist, dass die Rückkehrpflicht erst 1982 in das Personenbeförderungsgesetz aufgenommen wurde. Mit der neu eingeführten Rückkehrpflicht sollte das für Mietwagen geltende Bereithaltungsverbot ohne konkreten Fahrauftrag gesetzlich durchgesetzt werden. Vorher war durch den Funk eine Situation entstanden, bei der die Mietwagen ähnlich wie Taxis betrieben worden waren.

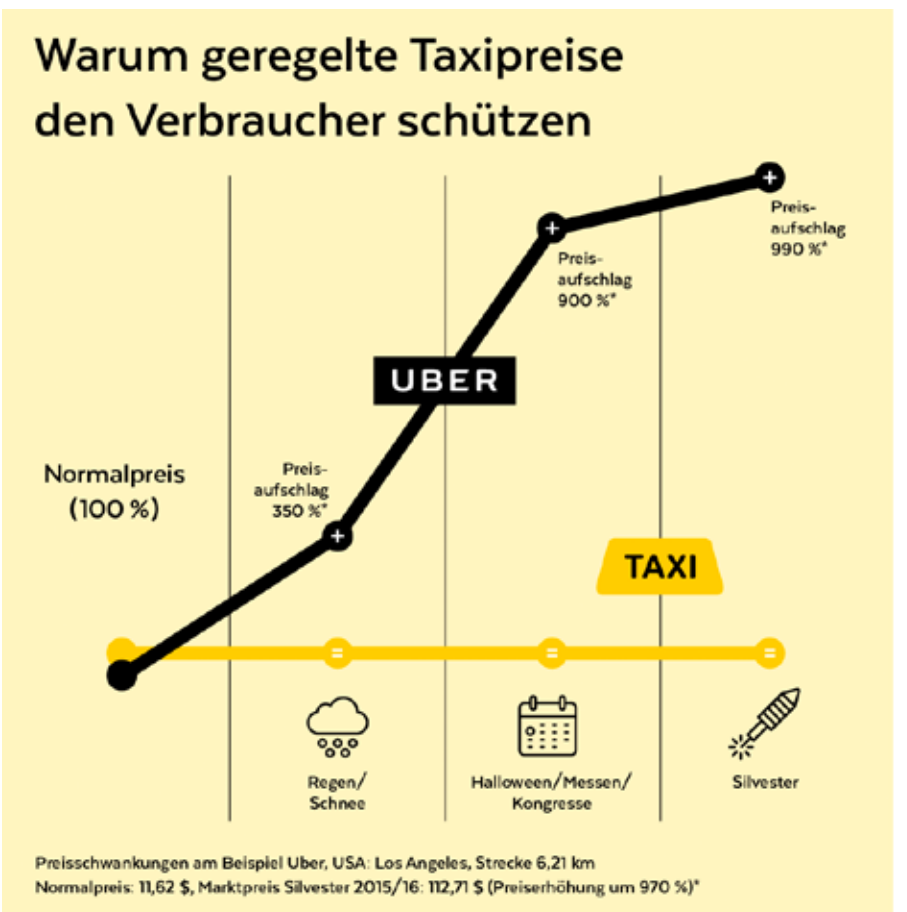
Fakt ist auch, dass Mietwagen ohne Rückkehrverpflichtung nach einer Fahrt unmittelbar in die Stadtzentren zurückfahren würden, um dort neue Fahrgäste aufzunehmen. Der Anteil der Leerfahrten liegt bei Taxis und Mietwagen bei etwa 50 Prozent und würde sich für den Mietwagen deshalb nicht verringern, wenn die Rückkehrpflicht aufgehoben würde.

Statt zum Betriebssitz würden die Mietwagen zurück in die Stadtzentren fahren, um dort neue Anschlussaufträge zu erhalten (exemplarisch belegt in New York und London).

## Fahrpreise sinken?

Gerne wird auch behauptet, dass durch neue Anbieter die Fahrpreise deutlich sinken würden. Das mag

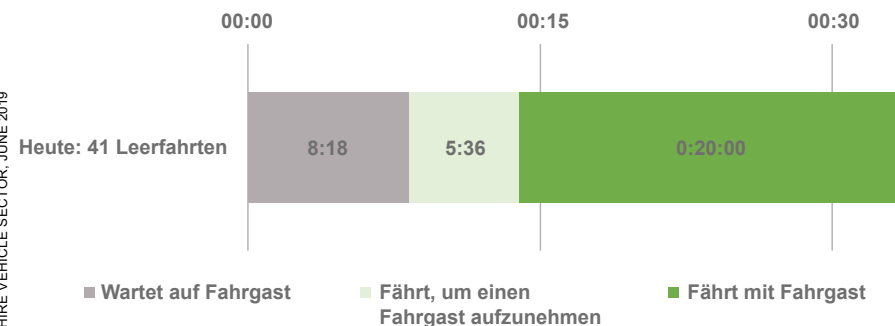
Durch das so genannte „Price Surging“ wird per Algorithmus ein Fahrpreis festgesetzt, auf den verschiedene Faktoren Einfluss haben: angemeldete Fahrer, Nachfrage, Wetersituation, Messen, erhöhtes Passagieraufkommen an Bahnhöfen und Flughäfen, Feiertage etc. Dadurch kann es zu extremen Preissteigerungen kommen, wenn Reisende und Fahrgäste eine Beförderung dringend benötigen. Das Bild zeigt einen Fahrpreis von Uber aus London, der stark überhöht ist. Das Bild zeigt, wie aus einer Fahrt für 64,94 Pfund durch Surgefaktor 5,8 dann ein Fahrpreis von 376,65 Pfund wird.



Die Beförderungspreise für Taxis werden von der örtlichen Kommune festgelegt und gelten für alle Taxiunternehmen, nicht jedoch für Mietwagen. Uber und FreeNow bestimmen den Beförderungspreis nach Nachfrage. Das führt zu erheblichen Preisüberbretungen, die die Verbraucher dann treffen, wenn sie auf eine Beförderung angewiesen sind.



QUELLE: STUDIE IMPROVING EFFICIENCY AND MANAGING GROWTH IN NEW YORK'S FOR-HIRE VEHICLE SECTOR, JUNE 2019



Die Studie des Department of Transportation für New York erklärt, wie sich ein Mietwagenfahrer verhält, wenn es keine Rückkehrpflicht gibt: Die Leerfahrten können in zwei Segmente geteilt werden: 1. Fahrer wartet auf neue Fahrgäste, 2. Fahrer fährt zum Aufnahmepunkt des nächsten Fahrgastes. Während der Wartezeit auf neue Fahrgäste hat der Fahrer kein bestimmtes Ziel. Er parkt, hält in zweiter Reihe, fährt um den Block oder fährt zu einem anderen Platz. Die meisten fahren nach Aussage der Studie herum oder halten mit laufendem Motor in zweiter Reihe. Beides erhöht den Schadstoffausstoß.

QUELLE: FACEBOOK-POST

Fakt ist auch, dass zum Beispiel Uber an nachfragestarken Tagen per Fahrpreis-Surging den Fahrpreis vervielfacht, so wurden an Feiertagen, bei Terroranschlägen und bei Großveranstaltungen in der Stadt irrwitzig hohe Fahrpreise verlangt.

So kostete in der Silvesternacht in Frankfurt eine Beförderungstrecke von weniger als fünf Kilometern mehr als 120 Euro.

Am 4. September 2019 kam es bei der Northern Line der Londoner Tube zu einer Störung. Bei Uber schossen die Beförderungspreise auf 86 Pfund hoch. Eine Fahrt mit der Tube hätte 2,80 Pfund gekostet.

Kürzlich kam raus, dass die Uber-Fahrer über ihre Anmeldung bzw. Abmeldung in der App den Algorithmus der App dahingehend austricksen konnten, dass dieser zum Schaden der Kunden einen unberechtigt überhöhten Fahrpreis angab.



Unternehmen wie Moia bieten eine komfortable Alternative für Menschen, die vorher die öffentlichen Verkehrsmittel genutzt haben. Auf die Etats der Städte kommen dadurch erhöhte Subventionen für den ÖPNV zu. In Hannover wird eine Kooperation der Üstra mit Moia erprobt, bei der Moia als Zubringer für 3 Euro bis zu drei Kilometer fährt, also Passagiere von der Haltestelle der Straßenbahn nach Hause bringt oder von Zuhause zur nächsten Station.

QUELLE: ÜSTRA

## Ergänzung zum ÖPNV

Neue Mobilitätsdienste seien kein Wettbewerb für Bus und Bahn, sondern würden diese nur sinnvoll ergänzen. Fakt ist, dass insbesondere Sammeltaxis und Shuttles dem ÖPNV Fahrgäste abnehmen. Dies gilt erst recht, wenn die Fahrpreise subventioniert werden.

Der Glaube an die letzte Meile verdrängt die Tatsache, dass die Verbraucher lieber ein Transportmittel wählen, das komfortabler und sauberer ist. Fakt ist, dass durch die Zulassung neuer Anbieter im Nahverkehr der ÖPNV höhere Verluste einfahren wird und dadurch auch Investitionen in die Infrastruktur unterbleiben werden. Der steuerfinanzierte Zuschuss bzw. Verlustausgleich wird dagegen deutlich ansteigen.

## Vollwertiger Ersatz für das Privatfahrzeug

Regelrecht aggressiv wird es, wenn über das Privatfahrzeug der Bürger gesprochen wird. Da werden Verbote gefordert, und es wird nichts

unversucht gelassen, den privaten Autobesitzer als Klimaschädiger, egoistisch und leicht dümmlich darzustellen. In den Großstädten mag die Argumentation eher gehört werden, aber schon in den Vororten und erst recht auf dem Land kann man heute aufgrund der eingesparten ÖPNV-Infrastruktur meist nicht auf das eigene Auto verzichten. Fakt ist, dass viele Menschen ungern auf die persönliche Freiheit eines eigenen Fahrzeugs verzichten möchten.

## Mobilität für die Landbevölkerung

Die Politik verspricht sich von der Einführung neuer Mobilitätsangebote Verbesserungen für die Bevölkerung in ländlichen Regionen. Das hatte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer auch im Interview mit dem Magazin Focus thematisiert.

Fakt ist, dass sich die neuen Anbieter auf die großen Städte konzentrieren. Dort ist das Umsatzpotenzial am höchsten. Bislang hat kein einziger Anbieter eine Lösung für die ländlichen Bereiche vorgeschlagen.

## Ortskundeprüfung in Zeiten von Navis obsolet

Die Ortskundeprüfung sei in Zeiten guter Navigationsgeräte überflüssig, argumentieren die Fahrtenvermittler. Man könne das Ziel auch in ein Navi eingeben und dann die kürzeste Route nehmen.

Fakt ist, dass die Ortskundeprüfung sehr viel mehr abfragt, als ein Navi ausgibt. Bezirke, Ortsteile und Siedlungen sowie Kreuzungen müssen genauso richtig benannt und zugeordnet werden wie sogenannte Objekte (Unterhaltung, Bildung, Hotels, Restaurants etc.). Gerade Umfahrungen von Baustellen oder Sperrungen sind ohne Ortskenntnis mit Umwegen und Verzögerungen verbunden. Die Ortskundeprüfung ist somit ein unverzichtbarer Teil des Verbraucherschutzpaketes im Personenbeförderungsgesetz.

Auf dem Land wird die individuelle Mobilität von Taxibetrieben und dem ÖPNV geboten. Die neuen Anbieter werden sich hier nicht betätigen, weil das Fahrgastaufkommen zu gering ist.

Personenbeförderung wie sie vom Gesetz geregelt ist

Personenbeförderung wenn es nach Uber und Free Now geht

**Gleichbleibende Fahrpreise**  
Das Personenbeförderungsgesetz verhindert, dass die Fahrpreise bei hoher Nachfrage (z. B. an Silvester) steigen.

**Geringe Provision**  
Aktuell zahlen Taxifahrer durchschnittlich nur 5 % bis 6 % Vermittlungsprovision an Taxizentralen.

**Steuern und Sozialversicherung**  
Taxifahrer und -zentralen zahlen rund 2 Mrd. Euro an Abgaben in Deutschland - diese fließen z. B. in Straßen oder Schulen.

**Sorgfältig geprüfte Fahrer**  
Taxifahrer durchlaufen Gesundheits- und Backgroundcheck (ausführliches Führungszeugnis).

**Umfassender Versicherungsschutz**  
Taxifahrer verfügen über geeignete Versicherung zur Personenbeförderung.

**Stark schwankende Fahrpreise**  
Bei hoher Nachfrage steigen die Fahrpreise (bei Uber aktuell um bis zu 990 %). Taxifahren wird zeitweise zu einem Luxusgut.

**Hohe Provisionen**  
Uber bzw. Mytaxi haben bereits bis zu 30 % Provision von Fahrern verlangt.

**Geringe Steuern und keine Sozialabgaben**  
Uber verlagert Gewinne ins Ausland und zahlt praktisch keine Steuern in Deutschland. Sozialabgaben für Fahrer entfallen ebenfalls. Das Sozialsystem wird geschwächt.

**Oberflächlich geprüfte Fahrer**  
Keine Gesundheitschecks und oberflächliche Backgroundchecks bei Uber. Polizeibekanntheit und Strafen unter 90 Tagessätzen sind kein Ausschlusskriterium.

**Ungewisser Versicherungsschutz**  
Fahrgäste angeblich über Uber versichert - Versicherer aber unbekannt, Verfahren im Schadensfall unklar.

**Schöne neue Mobilität?**

Quellenverzeichnis unter [infografiken.taxi-deutschland.net](http://infografiken.taxi-deutschland.net) | Quelle: Taxi Deutschland eG

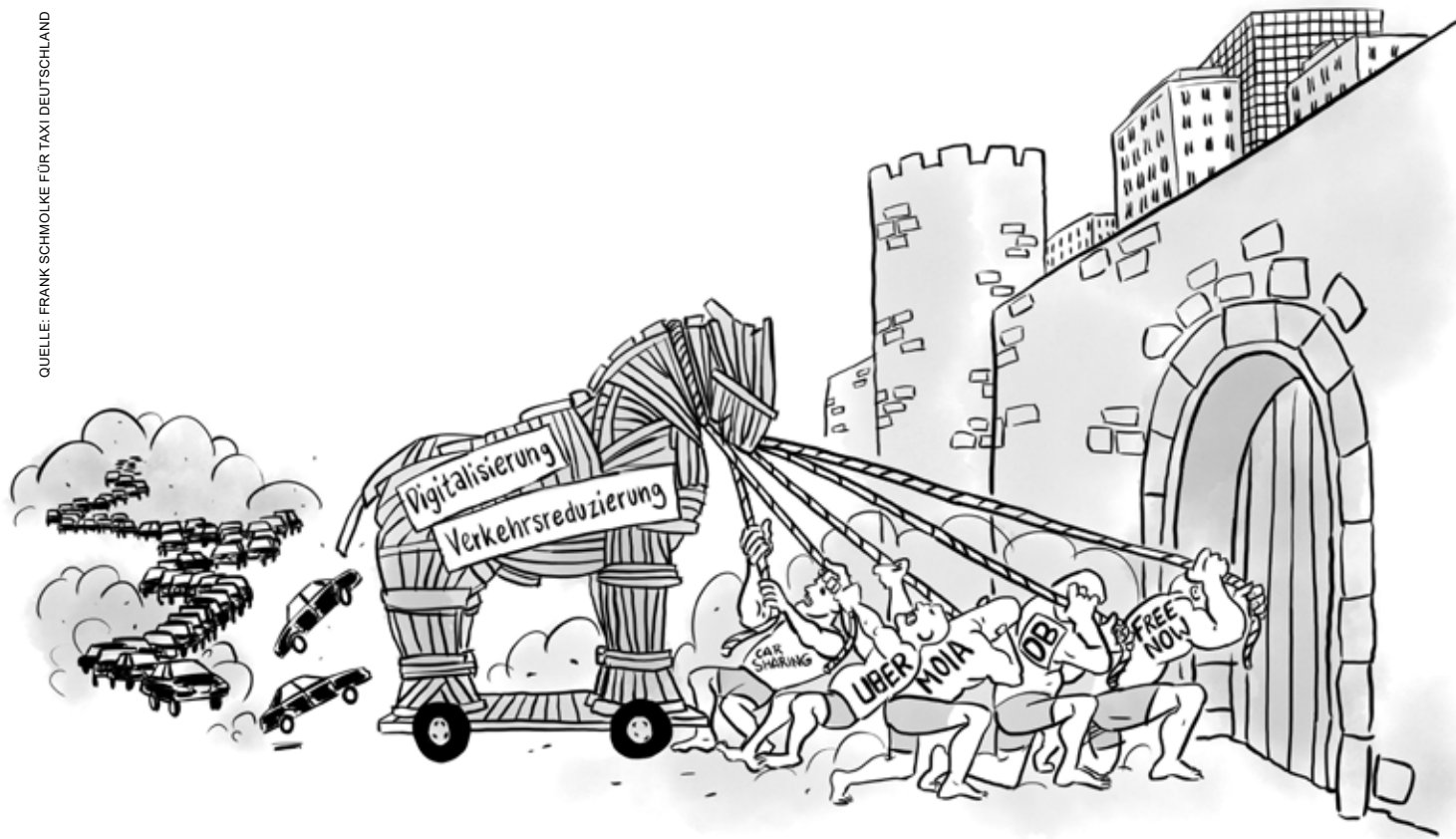


QUELLE: TAXI DEUTSCHLAND/AUFGESANG GMBH

Schaut man bei den neuen Mobilitätsanbietern genauer hin, finden sich einige Punkte, die sich von den vollmundigen Versprechungen deutlich unterscheiden.



QUELLE: MARKUS BURGDORF



Gerne nutzen die neuen Anbieter als Argument, dass ihre Angebote die Digitalisierung vorantreiben und nur durch sie eine Verkehrsreduzierung zu erreichen sei. Dass jeder neue Anbieter viele Fahrzeuge zusätzlich in den Verkehr bringt, verschweigen sie.

## Trojanisches Pferd Digitalisierung

Wer heute in der Politik etwas durchsetzen will, nutzt in der Begründung für die Veränderung das Wort „Digitalisierung“. Politiker der meisten Parteien freuen sich, wenn sie Projekte fördern können, die digital sind. Buzzwords wie „intelligente Algorithmen“, „künstliche Intelligenz“ und „digitale Prozessoptimierung“ helfen dabei, neue Mobilitätsanbieter von den Taxis abzugrenzen, denen man im gleichen Atemzug vorwirft, die Digitalisierung verschlafen zu haben.

Dass heute auch im Taxigewerbe die meisten Prozesse im Hintergrund bereits digital ablaufen, fällt nur auf, wenn man hinter die Kulissen schaut. So ist es auch in der Personenbeförderung und selbstverständlich auch in den Taxizentralen in Deutschland. Sichtbarste Digitalisierung für den Verbraucher ist die Bereitstellung von Apps für das Bestellen, Bezahlen und Bewerten von Fahrten mit dem Taxi. Die App von Taxi Deutschland besteht im nächsten Jahr bei laufender Weiterentwicklung bereits zehn Jahre und zeigt ganz offensichtlich, dass das Taxigewerbe schon früh die neuen mobilen Möglichkeiten für sich genutzt hat.

Doch auch da, wo man es nicht sieht, gibt es digitale Lösungen: Die vollautomatische Datenkommunikation zwischen Taxizentralen und Fahrzeugen ist bereits seit vielen Jahren Standard und optimiert die Vermittlung der Taxis an die Fahrgäste. Über eine Anzeige der Verteilung der Fahrzeuge an den Halteplätzen kann der Fahrer Wartezeiten verkürzen.

Wenn Bestellungen eingehen, berechnet ein intelligenter Algorithmus das nächstgelegene Fahrzeug unter Berücksichtigung von Durchfahrtsbeschränkungen, Einbahnstraßen und sogar Baustellen.

Und wie sieht es der Verbraucher? In einer Umfrage von Taxi Deutschland aus Mai 2019 gaben 64,8 Prozent der Befragten an, dass die Bestellung per Telefon ihre bevorzugte Bestellmöglichkeit sei. Weitere zwölf Prozent gaben an, über die bundeseinheitliche Telefonnummer 22456 ihr Taxi zu bestellen. Fünf Prozent bestellen online und 4,7 Prozent über eine der Apps.

## Trojanisches Pferd Verkehrsreduzierung

In der Argumentation neuer Mobilitätsanbieter ist das Stichwort „Umweltschutz durch Reduzierung des Individualverkehrs“ wie selbstverständlich enthalten. Auf den ersten Blick scheint das auch nachvollziehbar.

Wenn immer mehr Menschen aufgrund verbesserter Mobilitätsangebote auf ihr Privatfahrzeug verzichten, könnten die Straßen leerer werden. Wenn diese Menschen dann auch noch zusammen in von intelligenten Algorithmen geleiteten, elektrisch angetriebenen Pooling-Fahrzeugen unterwegs sind, ist eine umweltfreundliche, grüne Zukunft nicht mehr fern.

Das Problem: Der Bürger verhält sich nicht so, wie es die Innovationsmanager wollen. Das eigene Auto ist persönliche Freiheit – und die wollen sich viele nicht nehmen lassen. Dafür nehmen sie sogar zähneknirschend hohe Kosten, Parkplatzärger und immer mehr Einschränkungen in Kauf.

Für die persönliche Einstiegsbequemlichkeit und das Prestige kaufen immer mehr Menschen einen SUV, der etwas mehr verbraucht als eine vergleichbare Limousine. Im ersten Halbjahr 2020 waren 20 Prozent aller neu

zugelassenen Pkw dem SUV-Segment zuzuordnen. Der kleine Exkurs zeigt, dass die deutschen Autofahrer anders handeln, als es die Politik möchte.

Der komplette Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel und die Nutzung neuer Mobilitätsangebote könnte überhaupt nur in Großstädten eine Alternative zum eigenen Fahrzeug sein. Dazu bedarf es einer sehr engen Taktung der öffentlichen Verkehrsmittel, hoher Sicherheitsstandards an Bahnhöfen und in Bussen und Bahnen sowie günstiger Preise. Schon wer etwas außerhalb wohnt, muss sich heute ohne eigenes Auto stark einschränken. Bewohner auf dem Land werden in absehbarer Zeit nicht auf das eigene Auto verzichten können.

Würde die Rückkehrpflicht für Mietwagen aufgehoben, käme es in den – aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens – wirtschaftlich interessanten Innenstädten zu deutlich mehr Verkehr durch umherfahrende Mietwagen auf der Suche nach Passagieren.

Auch das Pooling ist auf absehbare Zeit noch keine Lösung, denn auch hier müssten die Stadtbewohner zuerst ihre Gewohnheiten ändern. Wenn durch die vorgeschlagene Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes neue Pooling-Flotten entstehen, werden auch diese mittelfristig nur für einen weiteren Anstieg von Fahrzeugen auf den Straßen sorgen.

Das zentrale Thema ist daher die Verkehrszunahme durch die vielen zusätzlichen Fahrzeuge, die die neuen Mobilitätsanbieter auf die Straße bringen. Bislang war in fast allen Städten die Anzahl an Taxikonzessionen limitiert. Wird der Mietwagen durch laschere Gesetze attraktiver und werden neue Pooling-Flotten eingesetzt, ist nach den Erfahrungen aus dem Ausland ein sprunghafter Anstieg des Verkehrs zu erwarten.

Die Carsharing-Fahrzeuge, die zumeist im öffentlichen Parkraum abgestellt werden, verknapfen das Parkplatzangebot im urbanen Raum und tragen zu einem höheren Verkehrsaufkommen durch die längere Parkplatzsuche bei.

Die frühere Leiterin des Department of Transport in New York, Jeanette Sadik-Kahn, steht heute Uber und Lyft kritisch gegenüber: Sie seien nicht die versprochene Revolution der Mobilität.



QUELLE: TWITTER

# Gig-Economy: Moderne Sklaverei mit Goldrand

Unter Gig-Economy versteht man einen Teil des Arbeitsmarktes, bei dem kleine Aufträge kurzfristig an unabhängige Selbstständige, Freiberufler oder geringfügig Beschäftigte vermittelt werden. Dafür stellt das Unternehmen eine Online-Plattform und/oder eine Smartphone-App zur Verfügung. Der Betreiber der Plattform erhält für die Vermittlung eine Provision. Oft müssen die Auftragnehmer neben ihrer Arbeitskraft auch andere Ressourcen mitbringen, um überhaupt Aufträge vermittelt zu bekommen. Das können Fahrzeuge, Fahrräder, Mobiltelefone oder andere Arbeitsmittel sein. Auftragnehmer in der Gig-Economy müssen oft für mehrere Vermittler arbeiten, um ihren Lebensunterhalt bestreiten zu können, da die Bezahlung pro Auftrag gering ist.

Unternehmen der Gig-Economy, zu denen unter anderem auch Uber und Lyft gehören, sparen durch den Einsatz von Subunternehmern Steuern und Sozialabgaben und müssen den Auftragnehmern auch keinen Urlaub gewähren. Der Sitz in Ländern mit geringen oder keinen Unternehmenssteuern verbessert den Wettbewerbsvorteil gegenüber Unternehmen, die im Land ihrer Geschäftstätigkeit ihren Sitz haben und dort steuer- und sozialabgabepflichtig sind.

## Goldene Zeiten für Investoren

Für Risikokapitalgeber und Investoren sind Unternehmen dieser Art hochinteressant, da sie mit dem Kostenvorteil durch die Ausnutzung der Auftragnehmer etablierte Branchen und gesetzestreu arbeitende Wettbewerber zerstören und zu einem späteren Zeitpunkt die

Preise diktieren können. Deshalb werden solche Unternehmen von Risikokapitalgebern regelrecht mit Geld überschüttet. Riesige Verluste werden akzeptiert, während das Unternehmen international expandiert und die Preise anderer Marktteilnehmer unterbietet. Das Ziel ist die Marktbeherrschung – und dafür ist jedes Mittel recht.

So erklärt sich auch, warum ein Unternehmen wie Uber, das im Quartal so viel Geld verliert, wie Wirecard insgesamt falsch ausgewiesen hat, an der Börse so hoch bewertet wird. Den Investoren ist die Moral dabei egal: Es kommt nur darauf an, möglichst viel Geld zu machen.

Diese Unternehmen, die sich als über dem Gesetz stehend empfinden, haben unlimitierte Budgets, um politische Entscheidungen zu beeinflussen, Politiker zu bestechen und unliebsame Kritiker mundtot zu machen. Der „Share of voice“ dieser Gig-Economy-Spieler in den Medien ist stets höher als der der bekämpften Unternehmen. Auch das ist eine Frage des Budgets.

Man gibt sich modern, cool, digital und als „sexy bad boy“. Da viele Menschen heute nicht mehr die Zeit für eine genaue Betrachtung und Recherche der dahinterstehenden Prozesse und Wahrheiten haben, wird ein Image aufgebaut, das strahlend die Leichen im Keller überdeckt. Gerne diskreditiert man den Wettbewerb als „aus der Zeit gefallen“ oder „stehengeblieben“ und fabuliert über Zukunftsprojekte, die sich innovativ anhören und eine schöne Zukunft durch das Unternehmen versprechen.

Auffällig ist auch, dass viele Unternehmen im Bereich der Fahr- und Lieferdienste ihre Investoren da-

durch bei Laune halten, dass sie andere Unternehmen aus der Branche übernehmen, die ebenfalls noch nie einen Cent Gewinn gemacht haben. Oder es werden neue Geschäftsbereiche eröffnet. So erschaffen diese Unternehmen immer neue größensinnige Ziele und spannende Nachrichten. Die ersten Investoren und die Gründer sind längst ausgestiegen und haben ihr Investment in Milliarden US-Dollar getauscht.

## Den Preis zahlen die Fahrer – und wir alle

Bei den Fahrern entsteht unterdessen eine Art fatales Schneeballsystem: Manche nennen das eine Abwandlung des modernen Ponzi-Schemes. Es werden immer mehr Fahrer als Subunternehmer verpflichtet und mit hohen Umsatzversprechen in das System gelockt. Das ist einfach, weil die Fahrer ihre Fahrzeuge selbst finanzieren müssen und der Vermittler somit kein Risiko eingeht. Der Vermittler kann sich nun damit brüsten, dass jeder Fahrgast sofort ein Fahrzeug finden wird und nicht warten muss.

Da aber immer mehr Fahrzeuge dann Fahrgäste suchen, werden die versprochenen Umsätze nie erreicht und sinken von Monat zu Monat weiter. Die Fahrer geraten in eine unselige Abhängigkeit vom Vermittler, der ihnen, wie in Amerika geschehen, auch noch ihr Fahrzeug finanziert hat.

Der Bereich der Gig-Economy gerät in den letzten Monaten international immer stärker unter Druck, weil die wesentlichen Dienstleistungen von weitgehend rechtlosen Subunternehmern geleistet werden. Die Politik versteht zunehmend, dass diese Unternehmen schädlich sind.

Zurzeit gibt es laufende Gerichtsverfahren in Australien, Großbritannien, Kanada, Frankreich, Spanien und den USA, in denen die Fahrer versuchen, als Angestellte nach den örtlichen Arbeitsgesetzen eingestuft zu werden.

Gerichtsprozesse versucht Uber durch geschickte Vertragsgestaltung mit den Fahrern zu unterbinden. So ist den Auftragnehmern laut Vertrag untersagt, ein Gericht anzurufen. Man solle sich an ein niederländisches Schiedsgericht wenden. Das allerdings berechnet erst einmal 14.500 US-Dollar, also rund 13.000 Euro, dazu kommen Anwalts- und Reisekosten. Die abschreckende Wirkung ist beabsichtigt. Das kanadische Supreme Court hat im Juni 2020 diese Klauseln für ungültig erklärt und somit die Sammelklage der Uber-Fahrer in Kanada gebilligt. Bis zu dieser Entscheidung war es für die Kläger bereits ein langer Weg, bei dem manchen Einzelklägern schon die finanziellen Mittel ausgegangen sind.

Die Gig-Economy will nichts von Arbeitnehmerrechten wissen, denn es gefährdet ihr Geschäftsmodell. Den Menschen, die die Arbeit bzw. Dienstleistung tatsächlich erbringen, eine marktübliche Bezahlung und die Nebenleistungen zu bieten, ist nicht vorgesehen. Im aktuellen Verfahren im eigentlich libertären Kalifornien droht Uber damit, den Fahrbetrieb einzustellen, wenn das Unternehmen seinen Fahrern den Mindestlohn zahlen und sie als Angestellte mit den üblichen Rechten führen müsste.

Das eingesparte Kapital setzen die Unternehmen gerne ein, um ihr „Geschäftsmodell“ abzusichern. So haben Uber und Lyft zusammen rund 100 Millionen US-Dollar in den



Tausende Fahrer der Gig-Economy weltweit fahren bis zur völligen Erschöpfung, weil sie nur so auf eine Bezahlung kommen, mit der sie irgendwie über die Runden kommen.

Kampf gegen die Verpflichtung zur Anstellung ihrer Fahrer investiert, das 2019 in Kraft getretene Gesetz geflissentlich ignoriert und wollen nun mit einer Volksbefragung am Tag der US-Präsidentenwahl am 3. November 2020 das Gesetz für sich aushebeln. So kündigte der Uber-Chef Dara Khosrowshahi bereits an, dass man im Falle einer Ablehnung der Ausnahme für Fahrtenvermittler die Fahrer anstellen werde. Uber werde dann ein Service mit weniger Fahrzeugen und höheren Preisen. Doch wer will schon höhere Preise?

## Deutsche Parallelen: Auch hier ist die Politik gefragt

Im deutschen Markt drängen sich Parallelen zu der Diskussion um den Schlachtkonzern Tönnies und die Paketdienste auf. Deutsche Verbraucher wollen billiges Fleisch, also lässt man es zu, dass Menschen aus dem Ausland ausgebeutet werden und verschließt davor die Augen. Nicht anders verhält es sich mit Spargel und Erdbeeren. Sollen doch Saisonkräfte aus Polen, Rumänien und anderen Ländern den Job machen. Oft hausen sie unter erbärmlichen Bedingungen

dicht gedrängt in Unterkünften, für die sie sogar noch Geld bezahlen müssen. Bei den Paketdiensten ist die Politik schon fast aufgewacht. Dort werden Milliarden Gewinne auf dem Rücken der Subunternehmer und ihrer nach Mindestlohn bezahlten Mitarbeiter erwirtschaftet.

Doch im Bereich der Gig-Economy bleibt selbst dieser Mindestlohn für die meisten scheinselfständigen Subunternehmer ein Traum.

Es bleibt unverständlich, warum die deutsche Politik vor diesen Missständen komplett die Augen verschließt und eine Novellierung der Personenbeförderung mit einseitiger Bevorzugung von Unternehmen vornimmt, deren Geschäftsmodell es ist, Arbeitnehmerrechte gar nicht erst zuzulassen und damit ein Fahrer-Prekariat zu schaffen. Fahrer, die trotz zwölf und mehr Stunden am Steuer ihren Lebensunterhalt nicht bestreiten können, die durch Übermüdung und Überlastung ein Verkehrsrisiko darstellen können. Mit dem jetzt vorgestellten Eckpunktepapier werden die kleinen Taxiunternehmen aus dem Markt gedrängt, die ihren Mitarbeitern faire Löhne bezahlen, die mit ihren Steuern und Sozialabgaben unseren Sozialstaat mitfinanzieren.

# Die tatsächlichen Folgen der Liberalisierung

In allen Ländern, die die Personenbeförderung liberalisiert haben, ist das Gegenteil von dem eingetreten, was die neuen Anbieter versprochen haben. Zigttausend zusätzliche Mietwagen und Carsharing-Fahrzeuge verstopfen in den Großstädten die zentral gelegenen Straßen, von Verkehrsreduzierung keine Spur. Erste Städte, wie London und New York, ergreifen jetzt Notwehrmaßnahmen.



QUELLE: TOMMES64/PIXABAY

Während die in den Personenbeförderungsmarkt dringenden Konzerne die Zukunft in den schönsten Farben malen, sieht die Realität in Ländern, die eine Liberalisierung der Personenbeförderung bereits durchgeführt haben, ganz anders aus.

## Kanada: Fahrzeuginvasion und hohe ÖPNV-Verluste

In Toronto (Kanada) ist die Zahl der Taxilizenzen auf 5.000 begrenzt. Seit der Zulassung von Uber im Jahr 2016 und von Lyft hat die Anzahl an Mietwagen auf 70.000 zugenommen. Pro Tag werden von den Mietwagen 176.000 Fahrten durchgeführt. Die Zahlen aus der im Juni 2019 veröffentlichten Studie vom Ryerson Urban Analytics Institute zeigen, dass 49 Prozent der Mietwagennutzer die Strecke sonst mit dem ÖPNV zurückgelegt hätten. So habe der ÖPNV 22 Millionen Fahrten eingebüßt – und dass, obwohl Toronto mit Milliardenaufwand den ÖPNV attraktiver gemacht hatte.

Die Studie schlägt unter anderem vor, die Anzahl der privaten Mietwagen zu limitieren und die Mietwagen den gleichen Verordnungen zu unterstellen, wie sie für die Taxis gelten.

Taxifahrer in Großbritannien brauchen eine echte Berufsausbildung. Die Konkurrenz von Uber schickt Fahrer ohne Ausbildung auf die Straßen. Die Einschränkungen, die jetzt wegen Uber & Co. verordnet wurden, treffen die Taxis, die Black Cabs genannt werden, genauso stark.

Das oberste Gericht Kanadas in Ottawa hat im Juni 2020 entschieden, dass die Klage des Uber Eats-Fahrers David Heller zugelassen wird, in der die Schutzrechte nach dem Ontario's Employment Standards Act auch für Uber-Fahrer gelten sollen. Nur als Angestellte haben Uber-Fahrer Anspruch auf den Mindestlohn, Urlaub und Krankenversicherung. Das Gericht verwies darauf, dass das Service Agreement von Uber mit der Regelung, alle Ansprüche nur per Schiedsverfahren in den Niederlanden anzumelden, eine illegale Übertragung von arbeitsrechtlichen Ansprüchen sei.

Heller verdient als Fahrer 400 bis 600 kanadische Dollar (250 bis 382 Euro) pro Woche und muss davon alle Kosten tragen.

## London: Umweltverschmutzung und Verkehrsstaus

In London, wo die Behörde Transport for London 2012 Uber eine Lizenz für den privaten Mietwagenverkehr erteilte, sind inzwischen ne-

ben 23.500 Black Cabs (Taxis) rund 120.000 private Mietwagen unterwegs. Jetzt kommt Fahrvermittler Ola hinzu, der bereits in sechs britischen Städten 10.000 Fahrer im Einsatz hat.

James Farrar von der Private Hire Drivers Association sagt, dass die Aktivitäten von Uber für die Überlastung des Verkehrs verantwortlich sind. „Sie konkurrieren um unmittelbare, sofortige Verfügbarkeit und haben dafür keinerlei Kosten zu tragen – zum Beispiel Fahrzeuge kaufen und unterhalten. Das führt zu der Überversorgung. Dadurch entsteht die Überlastung der Straßen, und die Fahrer haben nicht genug Arbeit.“

Eine Studie hat 7.500 Stunden von drei Uber-Fahrern aufgezeichnet. Dabei wurde festgestellt, dass sie ihr Fahrzeug nicht geparkt haben, während sie auf neue Fahrgäste warteten. Stattdessen verbrachten sie 94 Prozent ihrer Zeit fahrend auf der Suche nach Fahrgästen.

Die Stadt London hat keine gesetzlichen Möglichkeiten, die Anzahl der privaten Mietwagen zu limitieren,

deshalb hat der Bürgermeister von Greater London, Sadiq Khan, bereits die Regierung um Hilfe gebeten. Unterdessen behilft man sich damit, wichtige Straßen für Mietwagen und Taxis zu sperren, so zum Beispiel die bekannte Tottenham Court Road. Das trifft dann auch die 70.000 registrierten gehandicapten Fahrgäste, die keine Möglichkeit mehr haben, bestimmte Ziele in der Stadt, wie zum Beispiel Fachärzte, mit den speziell umgerüsteten Taxis zu erreichen.

In London wurde Uber am 29. November 2019 wegen erheblicher Sicherheitsrisiken verboten. Die Aufsichtsbehörde konnte 14.000 Fahrten ohne Versicherungsschutz nachweisen und beweisen, dass von Uber gekündigte Fahrer unter anderem Namen und mit gefälschten Profilbildern durch eine Manipulation der App weiterfahren konnten. Das Unternehmen hat Klage gegen das Verbot eingereicht, bis zur Entscheidung kann es vorerst in London weiterfahren.

Weitere Klagen gegen Uber in Großbritannien betreffen die Scheinselbstständigkeit der Fahrer und die Nichtzahlung von etwa 2 Milliarden Pfund Umsatzsteuer (VAT).

## New York: 63 Prozent mehr CO<sub>2</sub> und arme Fahrer

In New York spricht die Taxi & Limousine Commission in einer im Juni 2019 veröffentlichten Studie von 120.000 Mietwagen in der Stadt. Diese Mietwagen gehören zu den vier größten Anbietern Uber, Lyft, Juno und Via. Die Durchschnittsgeschwindigkeit im Stadtteil Manhattan sei durch die hohe Anzahl umherfahrender Mietwagen



QUELLE: PHOTOSFORYOU/PIXABAY

In New York gibt es mittlerweile über 120.000 Mietwagen, die den Yellow Cabs Konkurrenz machen. Der Preis dafür ist hoch: Staus in den zentralen Stadtteilen, die Fahrer verdienen aufgrund der Übersättigung weniger, und die Abgase der umherfahrenden Mietwagen haben die Umweltziele der Stadt in weite Ferne geführt.

von 9,1 km/h in 2010 auf jetzt nur noch 6,9 km/h gesunken. Die App-Vermittler hätten mit einer großen Anzahl an Fahrzeugen den Markt gesättigt – das habe negative Auswirkungen auf die Einnahmen der Fahrer, sichere den Fahrgästen aber geringe Wartezeiten.

Neue Lizenzen werden für ein Jahr nicht mehr erteilt, zudem wird eine spürbare Eingrenzung des Umherfahrens ohne Fahrgäste vorgeschlagen. Die Zunahme der Fahrzeuge privater Vermittler hat in New York zu einem deutlichen Anstieg der CO<sub>2</sub>-Emissionen geführt. Von 2013 bis 2019 stieg der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 63 Prozent, was die Studie auf den starken Anstieg der Fahrzeugzahlen zurückführt. Von 2010 bis 2013 war die CO<sub>2</sub>-Emission sogar rückläufig gewesen, weil Taxis auf hybride Antriebe umgestellt wurden.

Um die Insolvenz der selbstständigen Fahrer der App-Vermittler zu vermeiden, wurde ab 1. Februar 2019 per Gesetz eingeführt, dass die App-Dienste den Fahrern für jede Fahrt einen festgelegten Mindestbetrag zahlen müssen.

Für den durchschnittlichen Vollzeitfahrer steigt das Einkommen um 45 Prozent oder 9.600 US-Dollar pro Jahr. Dies entspricht einer Kostenzunahme in Höhe von 625 Millionen US-Dollar für die Vermittler Uber und Lyft.

Auch die Lieferdienste werden in New York mit gemischten Gefühlen gesehen: So haben die Unternehmen für ihre Lieferungen den Restaurants bis zu 40 Prozent des Umsatzes für ihre Auslieferung in Rechnung gestellt und gleichzeitig vertraglich verlangt, dass die Preise für das gelieferte Essen denen bei Verzehr im Restaurant gleichen müssen. Das wird jetzt vor Gericht geklärt.

## Kalifornien: Uber- und Lyft-Fahrer sind doch Angestellte

Im Januar 2020 verschärfte der US-Bundesstaat Kalifornien die Gesetze zur Beauftragung selbstständiger Unternehmer und hatte dabei bereits die in Kalifornien ansässigen Unternehmen Uber und



Lyft im Visier. Seit der Neuregelung gilt: Wer im Kernbereich des Unternehmens beschäftigt ist, muss als Angestellter gesehen werden.

Im Mai 2020 hat der Generalstaatsanwalt von Kalifornien zusammen mit seinen Kollegen aus Los Angeles, San Francisco und San Diego die Firmen Uber und Lyft verklagt, weil sie wiederholt gegen das neue Gesetz verstoßen.

Uber und Lyft sehen sich selbst als reine Vermittlungsplattformen und wollten das neue Recht auf Anstellung für die Fahrer nicht akzeptieren. Gemäß der neuen Gesetze entschied jetzt das oberste Gericht, dass Uber- und Lyft-Fahrer künftig als Beschäftigte gelten. Damit haben sie Anspruch auf den Mindestlohn, die Entlohnung von Überstunden, Urlaub, bezahlte Pausen sowie eine Erstattung der Kosten, die die Nutzung der eigenen Privatfahrzeuge mit sich bringen.

Sowohl Uber als auch Lyft wollen nun gegen die Entscheidung vorgehen und Einspruch einzulegen. Vor allem setzen beide Unternehmen aber auf eine von ihnen initiierte Volksabstimmung zu einer Überarbeitung der kalifornischen Regeln für die Gig-Economy, die bei Erreichung einer Mehrheit die neuen Gesetze faktisch außer Kraft setzen würde.

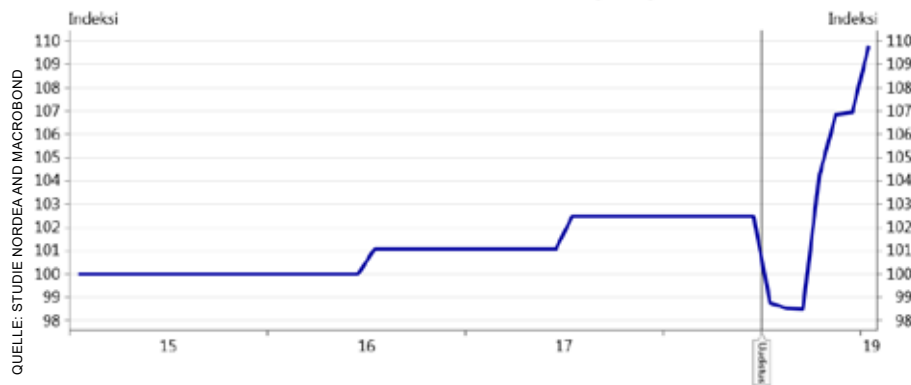
Diese soll parallel zur US-Präsidentenwahl im November stattfinden.

### **Finnland: Nach Deregulierung sind die Fahrpreise gestiegen**

Mitte 2018 wurde in Finnland Uber zugelassen und gleichzeitig die Tarifpflicht für Taxis aufgehoben. Jeder rechnete mit sinkenden Beförderungspreisen. In Erwartung des Wettbewerbs senkten die Taxiunternehmen die Beförderungspreise zunächst auch deutlich, um sie dann nach wenigen Wochen auf ein Allzeithoch anzuheben. Nie war es teurer, in Finnland Taxi zu fahren.

Nach dem neuen Gesetz dürfen die selbstständigen Taxi- bzw. Mietwagenfahrer die Preise selbst bestimmen, insbesondere bei der Laufkundschaft an Taxiplätzen sind die Preise deutlich gestiegen.

Je härter der Konkurrenzkampf in einem örtlichen Markt ohne kontingentierte Lizenzen ist, desto höher sind dabei die Taxipreise, fand eine Analystin des Finanzkonzerns Nordea heraus. Ausgerechnet Laifahrer, die zunächst mit billigen Angeboten auf den Markt gedrängt sind, nutzen das aus, um den durch die vielen zusätzlichen Fahrzeuge gesunkenen Umsatz wieder auszugleichen.



Nach der Liberalisierung der Tarife in Finnland gab der Beförderungspreis nur kurze Zeit nach. Zum Erstaunen der lokalen Politiker stieg der Preis dann an.

### **Niederlande: Nichts läuft wie versprochen**

Dieselben Effekte konnte man auch nach der Liberalisierung des Marktes in den Niederlanden beobachten. Mit der Qualität, Zuverlässigkeit, Versorgung und Ordnung ging es bergab, während die Preise für den Kunden stiegen. Inzwischen ruderten die Behörden wieder zurück und mussten das Gesetz mehrfach nachbessern und neue Regeln einführen.

### **Australien: Fahrer klagen über Lohn- diebstahl durch Uber**

In Australien gibt es einen erbitterten Streit der Uber-Fahrer gegen die Vermittlungsplattform. Uber wird vorgeworfen, regelmäßig den Fahrern zu wenig Geld auszuzahlen. Das System sei so ausgelegt, dass Uber vor Beginn der Fahrt bereits den Fahrpreis festlege und der Fahrer dann bei dichterem Verkehr oder Stausituationen deutlich länger brauche, als es der Algorithmus von Uber berechnet habe. Der Fahrer würde auf diese Weise regelmäßig um bis zu 30 Prozent seiner Bezüge betrogen. Da Uber die Preise festlege, seien die Uber-Fahrer zudem wie Angestellte zu behandeln, so eine Forderung der Uber-Fahrer.

Insgesamt ist die Stimmung unter den Uber-Fahrern in Australien schlecht. Sie verdienen weniger als 50 Prozent des gesetzlich vorgeschriebenen Mindestlohns und müssen zusätzlich die Kosten für ihr Fahrzeug selbst tragen. Durch die hohe Anzahl der Fahrzeuge bleibt den Fahrern nicht genug, um ihren Lebensunterhalt zu bestreiten.

Eine Klage von 6.000 Taxifahrern gegen die vielfältigen illegalen Praktiken von Uber ist noch bei Gericht anhängig.

Im März 2019 war bekannt geworden, dass Uber in Australien eine

Spionage-Software namens SurfCam entwickelt und genutzt hatte, um die Datenbanken vom Wettbewerber GoCatch zu hacken und sämtliche Informationen zu Fahrern, Routen, Fahrzeugen und Fahrgästen auswerten zu können. Das Ziel von Uber war dabei, alle Informationen über die Entwicklung des Rivalen zu sammeln und gezielt die Fahrer von GoCatch abzuwerben. Die gleiche Software setzte der bei Uber angestellte Softwareentwickler dann später auch in Singapur ein, um den dortigen Wettbewerber Grab auszuspielen.

### **Berlin, Köln, Düsseldorf, München, Hamburg, Frankfurt, Stuttgart und das Ruhrgebiet: Gesetze sind nur für die anderen da**

Wildwest herrscht inzwischen auch in sieben deutschen Großstädten und dem Ruhrgebiet. Viele Mietwagen-

unternehmer, die für Uber und Free Now fahren, halten sich nicht an die Rückkehrpflicht. Sie warten an Flughäfen und in der Innenstadt und hoffen so, mehr Aufträge zu ergattern.

Tatsächlich steht das Geschäftsmodell von Uber und Free Now in direktem Widerspruch zur gesetzlichen Rückkehrpflicht von Mietwagen. Wenn Mietwagenunternehmen aus dem Umland ihre Fahrzeuge in die Großstadt fahren lassen, dann brauchen diese für den Rückweg zur Firmenzentrale etwa 30 bis 60 Minuten. Kommt dann ein neuer Auftrag rein, müsste der Fahrgast bis zu einer Stunde auf seinen Mietwagen warten. Also bleiben die Fahrzeuge da, wo Aufträge erwartet werden.

Hier müssten die lokalen Aufsichtsbehörden eingreifen. Leider tun sie es nicht. Sie ermöglichen damit, dass ein Unternehmen kontinuierlich deutsches Recht bricht und dabei nicht einmal ein Risiko eingeht.

In Düsseldorf wurde das Ordnungsamt zuerst regelrecht von den Uber-Subunternehmern ausgetrickst. Fahrzeuge aus dem Umland verstießen in Düsseldorf vorsätzlich gegen die Rückkehrpflicht. Da diese aber in anderen Kommunen angemeldet waren, fühlte man sich in Düsseldorf nicht zuständig. Dieser Trick mit der Ausnutzung der unterschiedlichen Zuständigkeiten der Überwachungsbehörden wurde dann auch auf andere Städte, wie zum Beispiel Frankfurt und Stuttgart, ausgedehnt.

Die Kommunen, bei denen die Fahrzeuge registriert waren, fühlten sich auch nicht zuständig, da die Fahrzeuge in den Großstädten unterwegs waren. Und so dauert es Monate, bis dieser „rechtsfreie Raum“ geschlossen wird – wenn überhaupt Reaktionen erfolgen.



Nach der Liberalisierung der Personenbeförderung erlebte man in vielen Ländern eine Überflutung der Großstadtzentren mit Mietwagen. In Großbritannien und Großstädten der USA wurde deshalb dann eine Stausteuer eingeführt, die jede Fahrt im Stadtzentrum besteuert.

# Taxi Deutschland App

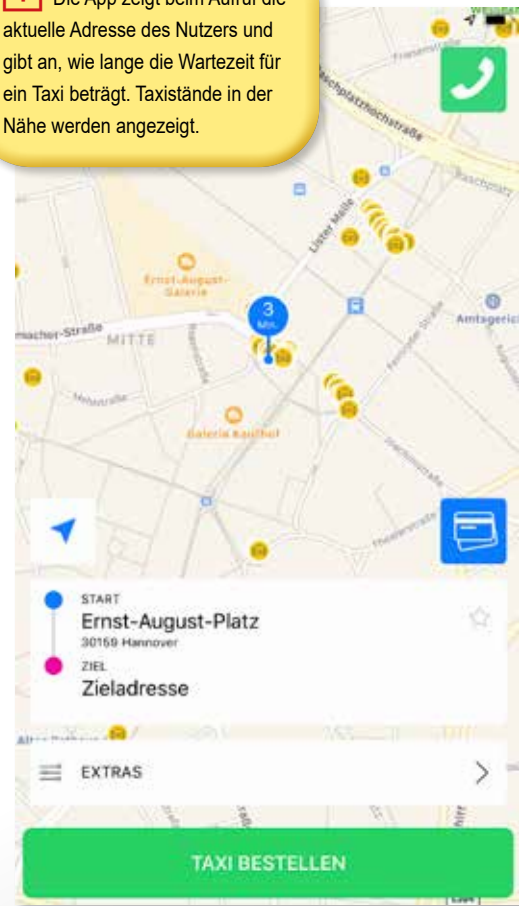
Die App von Taxi Deutschland ist bereits seit zehn Jahren eine bequeme und komfortable Möglichkeit, sich mit dem Smartphone ein Taxi zu bestellen. Die App erlaubt von Anfang an die Bestellung von Taxis in ganz Deutschland.

Neben der App von Taxi Deutschland gibt es noch „taxi.eu“ und „cab4me“. Taxi.eu ist in mehr als 160 Städten in elf europäischen Ländern verfügbar. Mit ca. 65.000 angeschlossenen Taxis gehört taxi.eu zu den führenden europäischen Taxi-App-Anbietern.

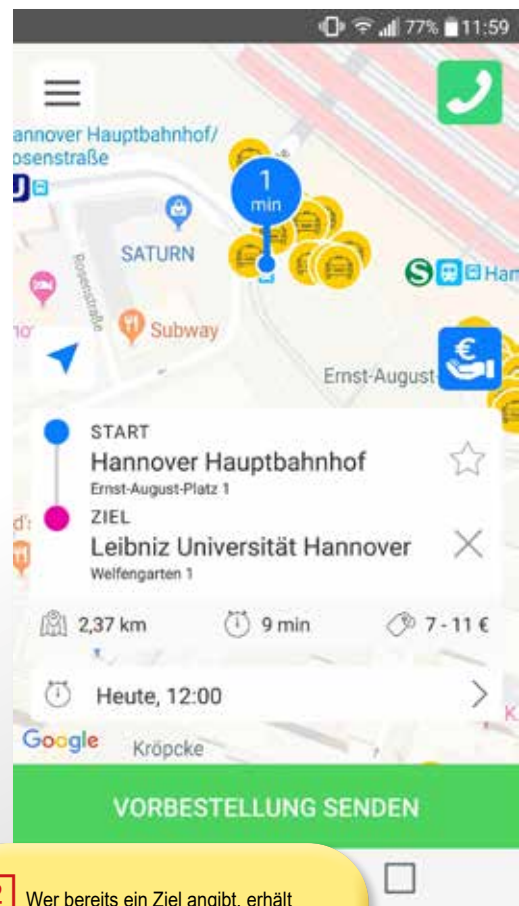
Cab4me ist die Taxi-Bestell-App für die kleineren und mittelgroßen Städte in Deutschland mit den besonderen Marktkenntnissen außerhalb der Metropolregionen.

Über eine komfortable Schnittstelle können die Bestell-Aufträge in alle drei gewerbeeigenen Bestell-Apps eingespielt werden. Damit ist sichergestellt, dass der Taxikunde immer ein Taxi bestellen kann – ob in Berlin, Paris oder Wanne-Eickel.

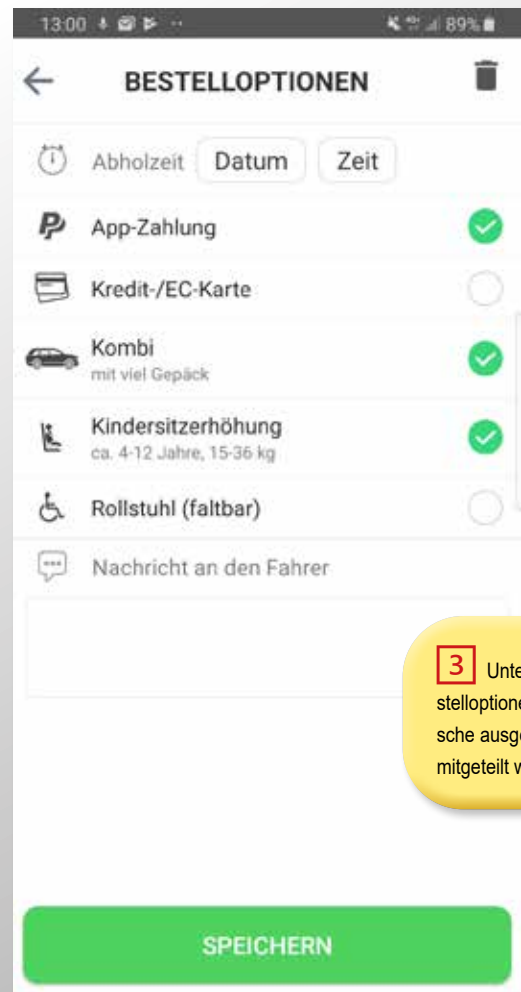
1 Die App zeigt beim Aufruf die aktuelle Adresse des Nutzers und gibt an, wie lange die Wartezeit für ein Taxi beträgt. Taxis in der Nähe werden angezeigt.



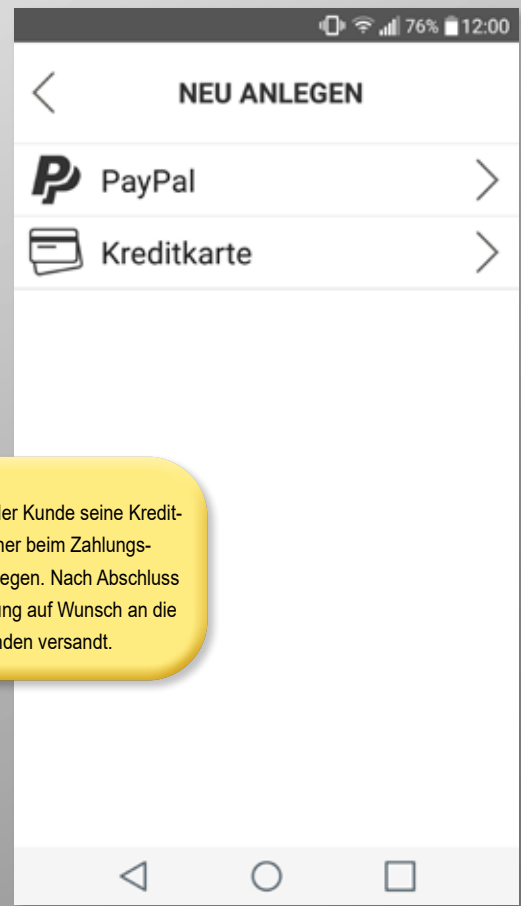
4 Auch die Bezahlung direkt aus der App heraus ist möglich.



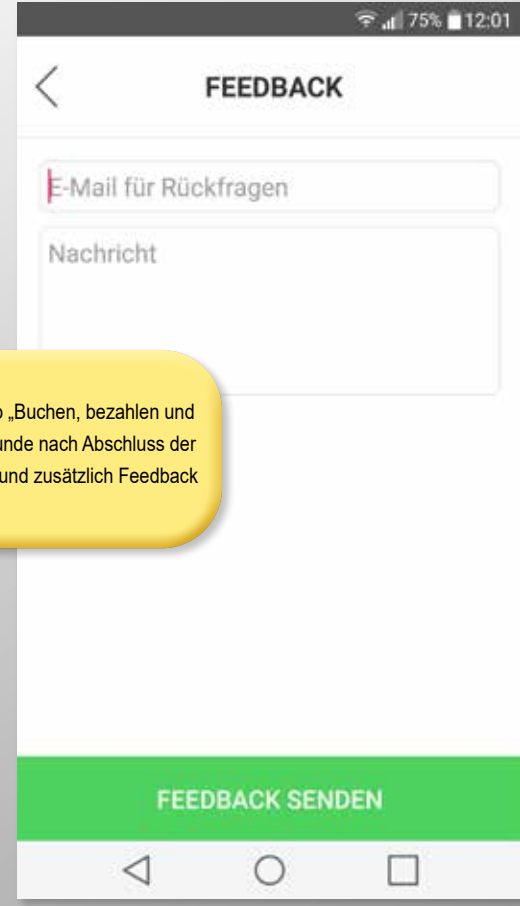
2 Wer bereits ein Ziel angibt, erhält von der App Informationen zur Fahrstrecke, voraussichtliche Fahrzeit und die Kosten der Fahrt. Mit einem Fingerdruck kann das Taxi bestellt werden.



3 Unter dem Menüpunkt „Bestelloptionen“ können Sonderwünsche ausgewählt und dem Fahrer mitgeteilt werden.



6 Außerdem kann der Kunde seine Kreditkarteninformationen sicher beim Zahlungsanbieter einmalig hinterlegen. Nach Abschluss der Fahrt wird die Quittung auf Wunsch an die E-Mail-Adresse des Kunden versandt.



5 Nach dem Motto „Buchen, bezahlen und bewerten“ kann der Kunde nach Abschluss der Fahrt eine Bewertung und zusätzlich Feedback abgeben.

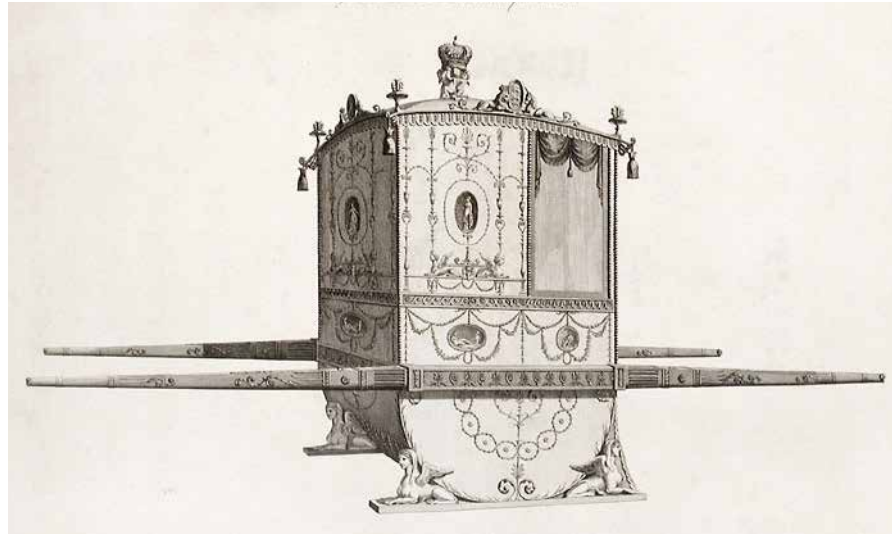


# Sanft getragen ist besser als gelaufen

Die Geschichte der Personenbeförderung reicht bis ins antike Griechenland, Ägypten und das Römische Reich zurück. Bereits Heron von Alexandrien hatte ein Gerät entwickelt, mit dem Zahnräder nach einer definierten Wegstrecke einen Ball in ein Gefäß fallen ließen. Die Anzahl der Kugeln ergab die Wegstrecke und so den Fahrpreis.

Der Cursus Publicus (lateinisch etwa staatliche Beförderung) wurde unter Augustus eingeführt und war ein System zum Transport von Nachrichten, Gütern und Personen. Mit Berechtigungsscheinen vom Kaiser ausgestattet, konnten hohe Beamte und Militärs verordnete Dienstleistungen der Bevölkerung in Anspruch nehmen. Ab dem vierten Jahrhundert teilte man den Leistungsbereich auf. Für Personentransporte war nun der Cursus Velox zuständig.

1617 wurden zuerst in Paris, dann 1668 in Berlin, Sänften zur öffentlichen Benutzung freigegeben. Vorher waren diese den Adligen und vermögenden Kaufleuten vorbehalten.



Design einer Sänfte für Queen Charlotte von Robert Adam (1775).

Diese Porte Chaisen waren in Berlin besonders beliebt und sind eine Vorstufe in der Entwicklung der Taxis. Um den aus Frankreich zugewanderten Hugenotten eine Einkommensquelle zu schaffen, ordnete Kurfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg an, dass ab 1. Januar 1668 in seiner Residenz zwölf Sänften bereitstehen sollten.

In Leipzig wurde ein Reglement für Sänfenträger erlassen. Hierbei handelte es sich um eine der ersten amtlichen Regelungen des öffentlichen Personentransportes überhaupt.

Als sich im napoleonischen Zeitalter der Zustand der Straßen besserte, kamen überall in Europa Mietkutschen auf, Fiaker oder Droschken genannt.

Einige Finanziers witterten schon früh das kommende Geschäft mit Automobilen als Ersatz für Pferdekutschen. Es bedurfte jedoch einer Technik, die sowohl für den Fahrgast als auch für den Fuhrunternehmer eine zuverlässige Abrechnung gestattete.

Um 1880 erfand Friedrich Wilhelm Gustav Bruhn ein Gerät, das die Radumdrehungen der Droschken messen konnte. Das 1892 eingeführte Taxameter gab dem Taxi seinen Namen. Im Mai 1897 nahm die erste deutsche Taxameter-Droschke, ein Riemenwagen von Daimler, in Stuttgart den Betrieb auf.



Die erste Kraftdroschke in Berlin um 1900.

Die Taxameter-Entwicklung und die Serienproduktion wurden vorrangig von der Firma Jacob Kienzle betrieben.

In den großen Städten gab es mehr und mehr Taxis mit Benzinmotor. Sie prägten zunehmend das Straßenbild von Paris, Berlin, London und New York. Im Jahr 1911 fuhren in London bereits rund 7.000 Taxis, in Paris 5.000, in Berlin 2.000.

die amerikanischen Bürger und die ausländischen Besucher getrennt von den Deutschen zu befördern. Bezahlt wurden diese „Dollar-Taxis“ mit Gutscheinen, die sich die Fuhrunternehmer dann in Mark gutschreiben lassen konnten. Die Fahrer durften keine Dollars oder Naturalien als Zahlungsmittel annehmen.



Im November 1932 kam es in Berlin zu einem größeren Streik der Berliner Verkehrsbetriebe. Das Bild zeigt den Potsdamer Platz am Tag des Streiks. Im Bild sieht man mehrere Taxis.

Mit Beginn des Ersten Weltkriegs wurde der Aufschwung des Taxigewerbes zunächst einmal gestoppt. Benzin und Öl wurden für das Heer benötigt.

Das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande wurde am 4. Dezember 1934 verkündet und trat am 1. April 1935 in Kraft. Der Grund für die Gesetzgebung lag in der Verkehrsentwicklung und den sehr unterschiedlichen Gesetzen für die verschiedenen Angebote des Öffentlichen Personennahverkehrs.

Ab Dezember 1946 richtete die amerikanische Besatzungsmacht in mehreren Städten ihrer Zone „Ausländerfahrdienste“ ein. Gemeint war,



In den 70er-Jahren hatte Mercedes mit dem Mittelklassemodell 200D als sparsames und robustes Taxi viel Erfolg, der sich auch beim 123er und 124er fortsetzte. 1975 wurde die Farbe „Hellelfenbein“ als Taxifarbe vorgeschrieben und damit das bisher genutzte Schwarz abgelöst.

Während überall die Trümmer aufgeräumt wurden, erhielten bereits einige Unternehmer ihre Lizenzen zurück. Neue Fahrzeuge gab es noch nicht, und die wenigen Gebrauchtwagen waren sehr begehrt. Es teilten sich zwei Modelle, der Mercedes-Benz 170 und der Opel Kapitän, den Taximarkt.

In jedem Sommer und mit jeder Hitzewelle kam die Diskussion auf, ob die Taxis bei der schwarzen Autofarbe bleiben sollten oder künftig lieber auf eine helle Farbe umsteigen sollten. 1975 erteilte der Gesetzgeber die Zustimmung für die hellelfenbeinfarbenen Taxis.



Taxis warten im Jahr 2007 am Berliner Flughafen Tegel auf Fahrgäste.

# Das Taxigewerbe heute

Das deutsche Taxigewerbe kann auf eine lange Tradition zurückblicken und hat sich immer wieder neuen technischen Möglichkeiten geöffnet. 21.000 Unternehmer und Unternehmerinnen sind im Markt tätig. Die meisten haben nur ein Fahrzeug, welches sie auch selbst fahren.

Die Taxis schließen sich in der Regel örtlichen Taxizentralen an, die genossenschaftlich organisiert sind.



QUELLE: HALLO TAXI 3811 GMBH/AXEL EMMERT

Die überwiegende Anzahl der Taxifahrer bestellt ihr Taxi am liebsten per Telefon in der Taxizentrale vor Ort.

Rund 700 solcher Taxizentralen gibt es in Deutschland. Diese wickeln fast alle telefonisch eingehenden Reservierungen ab, manche Kunden rufen auch direkt beim Unternehmer ihres Vertrauens an.

Fragt man die Kunden, so bevorzugen sie mehrheitlich die telefonische Bestellung. Da der Anteil der Smartphone-Nutzer vor zehn Jahren sprunghaft anstieg, brachte die Genossenschaft Taxi Deutschland bereits im Jahr 2010 die erste tatsächlich national über alle funktionierende App Taxi Deutschland heraus und bot damit den Fahrgästen erstmals eine komfortable und mobil nutzbare Buchungsmöglichkeit.

Seit Jahren setzen Taxibetriebe auf moderne und komfortable Fahrzeuge, die jeweils den besten Stand der Technik in der Abgastechologie bieten oder als Hybrid-Fahrzeuge zumindest teilweise elektrisch unterwegs sind.

Erst mit den zu erwartenden Reichweitensteigerungen vollelektrischer Fahrzeuge werden diese für Taxiunternehmer interessant. Die Elektrifizierung der Taxiflotten scheitert derzeit noch an der schlechten Infrastruktur: Wartezeiten an Taxiständen könnten zum Aufladen der Akkus genutzt werden – wenn es überall Ladeeinrichtungen gäbe.

# Zahlen und Fakten

Rund 255.000 Taxifahrer sorgen in Deutschland rund um die Uhr zu von den Kommunen festgelegten Tarifen dafür, dass die Menschen sicher an ihr Ziel kommen.

55.000 Taxis sind in Deutschland im Einsatz. Die beliebtesten Marken sind Mercedes-Benz, Toyota und Volkswagen.

21.000 Unternehmer – davon besitzen die meisten nur ein Fahrzeug.

Das Taxigewerbe zahlt seine Steuern und Sozialabgaben in Deutschland, insgesamt 1,9 Milliarden Euro. 20 Millionen davon werden als Gewerbesteuer, 104 Millionen als Einkommensteuer, knapp über 200 Millionen als Lohnsteuer und 474 Millionen Euro als Umsatzsteuer abgeführt.



QUELLE: ACHIM POCKUNSPASH

255.000 geprüfte Taxifahrer sorgen in Deutschland rund um die Uhr für individuelle Mobilität zu festgelegten Preisen.

# Taxi Deutschland



Die Gründung der Genossenschaft Taxi Deutschland eG im Jahr 2007 geht auf einige vorausschauende Taxiunternehmer zurück, die in der Zersplitterung des Marktes auf 700 selbstständige und voneinander unabhängige Taxizentralen und 21.0000 Unternehmer eine Herausforderung bei der Vereinheitlichung technischer Standards sahen.

Mitglieder der Genossenschaft sind heute 15 größere Taxizentralen und drei Technologieanbieter. Taxi Deutschland unterstützt die Taxizentralen und -unternehmer in vielen Bereichen – rechtlich, kommunikativ und technisch.

Am sichtbarsten wurde das bereits 2010, als Taxi Deutschland die erste bundesweit funktionierende Taxi-App für Android und Apple vorstellte und damit ins digitale Zeitalter startete.

Taxi Deutschland kann über die angeschlossenen Zentralen heute für rund 40.000 Taxis sprechen.

Auch Interessenvertretung gehört zu den Aufgaben: Als Mitglied im internationalen Global Taxi Network, in Gesprächen mit der Politik auf nationaler und EU-Ebene sowie in der Zusammenarbeit mit dem Bundesverband Taxi und Mietwagen e. V.



QUELLE: MARKUS BURGDORF

Ein Taxi mit Taxi-Deutschland-Aufkleber wartet vor dem Hauptbahnhof Frankfurt.



**HANSA-TAXI 211211**  
HAMBURG'S GUTER RUF

**TAXI BONN**

**TAXI HAMBURG 66 66 66**

**TAXI-DIENST Hanau 24 111**

**TAXI-MÜNCHEN eG**

**Frankfurt's TAXI-RUF 23 00 01**

**TAXI RUF Rüsselshelm 6 40 41**

**Hallo Taxi! 3811**

**TAXI BERLIN 030 202020**

**taxi dortmund**

**TAXI DÜSSELDORF**

**TAXI-RUF BREMEN 14 0 14**

**SEIBT & STRAUB INGENIEURBÜRO**

**Gefos**

**fms powered by westrooft**

**TAXIFUNK Offenbach 80 451**

**Taxi Maastricht**

## FÜR EIN STARKES UND UNABHÄNGIGES TAXIGEWERBE

Taxi Deutschland wird von verschiedenen Taxizentralen aus ganz Deutschland getragen.

# Das Taxi der Zukunft

Das Taxi und der Beruf des Taxifahrers werden von vielen bereits totgeschrieben. Schon in wenigen Jahren werde es sich überleben und durch neue innovative Technologien abgelöst.

Der Druck zur Veränderung scheint sehr groß – und so werden Prognosen veröffentlicht, die genauerer

Recherche nicht standhalten. Zum Teil basieren die Aussagen auf dem Wunsch, seinen Aktionären eine Vision mitzugeben, die dann Aktienkurse positiv beeinflusst. Manche Unternehmen gehen sogar so weit, dass unausgereifte und unsichere Autos in den Testbetrieb gehen.

## Autonom fahrende Taxis

Das autonom fahrende Taxi braucht – wie das autonom fahrende Auto insgesamt – noch einige Jahre, bis es als echte Alternative unterwegs sein wird. Das autonom fahrende Auto ist an eine flächendeckende Netzinfrastruktur im 5G-Standard gebunden, die nach heutigem Kenntnisstand in den nächsten Jahren nicht gewährleistet sein wird. Auch rechtlich ist vom Gesetzgeber bisher wenig geklärt.

## Flugtaxis

In drei bis fünf Jahren sollen Flugtaxis im kommerziellen Einsatz sein, verspricht Alexander Zosel, Mitgründer und Chief Innovation Advisor von Volocopter in der Wochenzeitung „Die Zeit“. Viele rechtliche Fragen sind allerdings noch unklar, auch die nötige Infrastruktur fehlt noch komplett. Wo sollen sie landen? Auf Hochhausdächern, die zu Skyports umgebaut werden, wie es Uber in der Daily Mail vorschlägt?

## Realistische Entwicklungsmöglichkeiten

Realistischer erscheint, dass sich die Taxiflotte in den nächsten Jahren erneuert, alternative und umweltschonende Antriebe sich durchsetzen und die leichte Bestellung,



Dieser autonom fahrende Prototyp von der Google-Tochter Waymo fährt seit 2017 zu Testzwecken auf öffentlichen Straßen in Mountain View, Kalifornien.



So stellt sich der Entwickler die Zukunft vor: Ein Volocopter-Flugtaxi hebt zum Nachtflug ab. Dieses Flugtaxi wurde von Volocopter mit Unterstützung von Mercedes-Benz Design entworfen.



In Hannover gibt es jetzt erste Taxis, die rein elektrisch fahren.

Bezahlung und Bewertung von immer mehr Verbrauchern genutzt wird. Experten rechnen damit, dass es in ein bis drei Jahren auch eine deutschlandweit nutzbare Abrechnungsmethode gibt, die für Geschäftskunden Erleichterung schafft.

Natürlich wird es zunehmend Pilotprojekte für autonom fahrende oder fliegende Beförderungsmöglichkeiten geben, bevor diese sich aber so weit im Regelbetrieb durchsetzen, dass sie tatsächlich das Taxi ablösen und eine Vielzahl der Beförderungen leisten können, werden noch viele Jahre vergehen. Wahrscheinlicher erscheint für die nächsten Jahre die Entwicklung von mobilen Apps, die über eine sinnvolle und intelligente Verknüpfung von am Ort verfügbaren Verkehrsmitteln den Nutzern die richtige Auswahl der Verkehrsmittel für ihren Weg vom Start zum Ziel erleichtern.



Die Geschäftsführer Wolfgang Pettau und Sven-Marcus Fürst von der Hallo Taxi 3811 starteten Mitte August 2020 den Betrieb des rein elektrisch angetriebenen Taxiverkehrs in Hannover.

## Quellen:



**Seite 6:**  
Eckpunkte für eine Novellierung des Personenbeförderungsrechts



**Seite 19:**  
Kooperation Moia und Üstra



**Seite 31:**  
Studie der New York City Taxi and Limousine Commission and Department of Transportation



**Seite 30:**  
Gespräch über die Situation in London



**Seite 32:**  
Studie vom Urban Analytics Institute: regulating Vehicles-for-Hire in Toronto



**Seite 32:**  
Preisentwicklung nach Liberalisierung in Finnland



**Seite 32:**  
Australische Uber Fahrer verdienen weniger als 50 Prozent des Mindestlohns



**Seite 31**  
Urteil des Superior Court of the State of California zu Arbeitnehmerrechten von Uber- und Lyft-Fahrern



**Seite 40:**  
Digitalpodcast der Wochenzeitung „Die Zeit“ mit Alexander Zosel von Volocopter

# Begriffserklärungen:

## Algorithmus:

Ein Algorithmus ist eine eindeutige Handlungsvorschrift zur Lösung eines Problems oder einer Klasse von Problemen. Algorithmen bestehen aus endlich vielen, wohldefinierten Einzelschritten. Damit können sie zur Ausführung in ein Computerprogramm implementiert, aber auch in menschlicher Sprache formuliert werden. Bei der Problemlösung wird eine bestimmte Eingabe in eine bestimmte Ausgabe überführt.

## Beförderungspflicht:

Die Paragraphen 22 und 41 Abs. 4 des Personenbeförderungsgesetzes verpflichten den Taxiunternehmer, Beförderungswünschen im Pflichtfahrbereich nachzukommen, wenn es keine erheblichen Gründe gibt, die gegen eine Beförderung sprechen.

## Betriebspflicht:

Paragraf 21 und 41 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes regeln die Betriebspflicht der Taxiunternehmer.

## Bestellmarkt:

Das Taxi oder der Mietwagen werden per Anruf, E-Mail oder über eine App bestellt.

## Carsharing:

Beim Carsharing (deutsch: „Autoteilen“) besitzt man das Auto nicht selbst, sondern teilt es sich mit anderen Kunden eines Carsharing-Anbieters. Kunden schließen mit dem Anbieter bei der Anmeldung einen Rahmenvertrag. Danach können sie alle Fahrzeuge des Anbieters rund um die Uhr über eine App oder auf einer Internetseite selbstständig buchen.

## Free-floating Prices:

Frei bestimmte Preise, die von Fahrt zu Fahrt sehr unterschiedlich sein können und sich zum Beispiel an Angebot und Nachfrage orientieren. Steigt die Nachfrage nach Beförderungsleistungen, steigt auch der Preis. Wenn wenig Nachfrage ist, fällt der Preis.

## Letzte Meile:

Der Begriff „letzte Meile“ entstammt eigentlich der Telekommunikation und bezeichnet den Kabelweg vom letzten Verteilerkasten zum Hausanschluss des Nutzers. Die Bahn nutzt den Begriff für den Weg zwischen Bahn- oder Bushaltestelle bis zur Haustür der Fahrgäste.

## Mietwagen (Minicab):

Ein privat betriebener, taxiähnlicher Dienst, der nicht zum Öffentlichen Personennahverkehr gezählt wird und deshalb nicht den Pflichten für Taxis unterliegt. Für Mietwagen gilt die im Personenbeförderungsgesetz festgelegte Rückkehrpflicht.

Aufträge dürfen nur am Firmensitz oder in der Wohnung des Betreibers entgegengenommen werden. Der Mietwagen unterliegt 19 Prozent Mehrwertsteuer (Taxi nur 7 Prozent), weil er nicht zum ÖPNV gerechnet wird. Dies bedeutet automatisch einen höheren Endpreis für den Verbraucher bei Fahrten mit dem Mietwagen. Daher ist es wirtschaftlich schwer erklärbar, wie der Mietwagen dauerhaft günstiger sein soll als das Taxi, wenn von vornherein die Steuerabgaben für den Mietwagen erheblich höher sind.

Die festgelegten Taxitarife sind so ausgelegt, dass der Taxibetreiber davon leben kann. Wer also dauerhaft günstiger fährt, kann nicht davon leben.

## on demand

(deutsch: „auf Anforderung“, „auf Abruf“) ist ein Begriffszusatz für Dienstleistungen und Waren, der auf eine zeitnahe Erfüllung individueller Anforderungen oder Nachfragen hinweisen soll. On-Demand-Systeme und -Prozesse müssen flexibel angelegt sein, da sie häufig Echtzeitforderungen unterliegen.

## Pooling

Beim Pooling teilen sich mehrere Menschen eine Fahrt in eine ähnliche Richtung. Eine Einzelplatzvermietung ist erlaubt. Das Sammeltaxi fällt darunter, aber auch Anbieter wie Moia.

## Ride-Hailing:

Unter einem Ride-Hailing-Service versteht man einen taxiähnlichen Fahrdienst (englisch: „ride service“), der angefordert werden kann (englisch: „to hail“). Bei dem Fahrdienst kann es sich um einen allgemeinen Mitfahrdienst, ein Taxi, einen Mietwagen oder einen spezialisierten Chauffeur- und Limousinenservice handeln.

## Ride-Pooling:

Ride-Pooling ist ein anderer, genauerer Begriff für Pooling.

## Ride-Sharing:

Ride-Sharing (deutsch: „Fahrt teilen“) bezeichnet die gemeinsame Nutzung eines Fahrzeugs für den Transport von Personen von einem Ort zum anderen. Dazu zählt sowohl das private Teilen einer Autofahrt mit Freunden, Bekannten oder Arbeitskollegen als auch das Buchen einer Mitfahrgelegenheit über eine professionelle Vermittlungsagentur. Ziel von Ride-Sharing ist es, eine höhere Auslastung von Fahrzeugen zu erreichen und dadurch Emissionen und Kosten für den Einzelnen zu verringern. Mitfahrzentralen bieten Ridesharing an.

## Rückkehrpflicht:

Der Paragraf 49 Abs. 4 des Personenbeförderungsgesetzes regelt den Verkehr mit Mietwagen.

„Mit Mietwagen dürfen nur Beförderungsaufträge ausgeführt werden, die am Betriebssitz oder in der Wohnung des Unternehmers eingegangen sind. Nach Ausführung des Beförderungsauftrags hat der Mietwagen unverzüglich zum Betriebssitz zurückzukehren, es sei denn, er hat vor der Fahrt von seinem Betriebssitz oder der Wohnung oder während der Fahrt fernmündlich einen neuen Beförderungsauftrag erhalten.“

## Surge Pricing:

Die Surge-Pricing-Funktion (in etwa deutsch: „dynamisches Preismanagement“) der Uber-Algorithmen berechnet aus Angebot und Nachfrage einen aktuell gültigen Preis zum Zeitpunkt der Beförderungsanfrage. Dieser Preis kann bis zum achtfachen des normalen Fahrpreises betragen und wird bei erhöhter Nachfrage erhoben.

## Tariffpflicht:

Das Personenbeförderungsgesetz überträgt in Paragraf 51 das Recht, Beförderungspreise für den Taxiverkehr festzulegen, an die Landesregierungen, die es wiederum an die Kommunen übertragen können.

Sämtliche Preise, die von Taxiunternehmen berechnet werden dürfen, sind von der jeweiligen Kommune festgelegt. Nur außerhalb des Pflichtfahrbereiches kann der Taxiunternehmer den Beförderungspreis frei verhandeln. Eine Tariffpflicht gilt für Mietwagen-Unternehmer nicht.

## Wartemarkt:

Die Bereitstellung von Taxis auf Warteplätzen an Flughäfen, Bahnhöfen oder vor Krankenhäusern sowie an allen Taxiplätzen nennt die Findungskommission den „Wartemarkt“.

## Winkmarkt:

Das Heranwinken eines auf der Straße vorbeifahrenden Taxis.

## Angebote an Journalisten

### Wir beteiligen uns gern an der Diskussion und bieten Ihnen:

- schnelle Statements zu Pressemitteilungen von Mobilitätsanbietern
- Interviews zur Personenbeförderung und Taxithemen sowie zu politischen Forderungen und Beschlüssen der Parteien
- Hintergrundinfos und Studien zur Personenbeförderung
- Begriffserklärungen
- Grafiken von Frank Schmolke zur Illustration von Artikeln.

Sprechen Sie uns gern jederzeit an. Unser Sprecher Markus Burgdorf beantwortet unter 0171 2207997 oder [taxi@aufgesang.de](mailto:taxi@aufgesang.de) gern Ihre Fragen.

