2019/10 Inland

https://www.jungle.world/artikel/2019/10/aerger-am-taxistand

Taxifahrer und Lokalpolitiker kritisieren eine Gesetzesnovelle des Bundesverkehrsministers

Ärger am Taxistand

Von **Ralf Fischer**

Der Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer will den Markt im Interesse neuartiger Anbieter von Personenbeförderung wie Uber deregulieren. Die Taxifahrer protestieren, aber auch Kommunalpolitiker sehen das Vorhaben kritisch.

»Taxifahrer in Linden-Süd niedergeschlagen und ausgeraubt«, »Betrunkener schlägt ohne Vorwarnung mit Fäusten auf Taxifahrer ein« oder »Taxifahrer fährt renitente Frau direkt aufs Polizeirevier« – es sind solche Schlagzeilen aus dem Ressort Lokales, die den Arbeitsalltag einer Berufsgruppe ziemlich gut beschreiben, deren soziales Prestige gering ist. Das Mitleid mit den Betroffenen hält sich oft in Grenzen. Das hat auch etwas mit der sozialen Zusammensetzung dieser Berufsgruppe zu tun. Es gibt drei große Personengruppen, denen die Tätigkeit als bezahlte Chauffeure vorwiegend der Mittelschicht zugeschrieben wird: Studierende der Geisteswissenschaften, die ihre Semesterzahl nicht mehr an zwei Händen abzählen können, Männer mit Migrationshintergrund und autochthone Männer ohne Berufsausbildung, aber mit Führerschein. Selbst Putzkräfte sind besser angesehen.

Dementsprechend gering fällt die öffentliche Resonanz auf die Proteste der Taxifahrer gegen die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes zugunsten neuer digitaler Mobilitätsangebote aus. Im besten Falle handelt es sich nur um Desinteresse, weitaus gravierender dagegen ist die weitverbreitete Bequemlichkeit, sich auf eine neue Technologie einzulassen, ohne über die Arbeitsbedingungen der Dienstleister nachzudenken. Das bekamen Ende Februar Hunderte Taxifahrer zu spüren, die gegen die von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) vorgestellten Pläne zur Liberalisierung des Personenbeförderungsgesetzes protestierten. In manchen Medien wurde das als Kampf einer völlig veralteten Branche gegen die moderne Konkurrenz dargestellt.

> Studien zeigen, dass nicht nur Autofahrer von ihrem Privatwagen auf Uber umsteigen, sondern vor allem Menschen, die sonst U- und S-Bahnen oder das

Fahrrad nutzen.

Aus Sicht des *Economist* ist der Fall Uber nur »ein weiteres Zeichen für die wachsende Feindseligkeit gegen amerikanische Technologiefirmen« in Deutschland. Schuld daran sei eine »digitale Phobie«, die gezielt von Firmen geschürt werde, die ihr Geschäftsmodell schützen wollten, indem sie Wettbewerbern keine Chance ließen. Der US-amerikanische Konzern Uber ist das bekannteste der Unternehmen, die ihr sogenanntes Ridesharing-Angebot in Deutschland stark ausbauen wollen. Um diesem Ziel näher zu kommen, schickte Uber fertige Textbausteine für ein neues Personenbeförderungsgesetz an Bundestagsabgeordnete unterschiedlicher Parteien. Nach Recherchen der ARD landeten einige dieser Passagen im neuen Personenbeförderungsgesetz. Doch auch deutsche Ride-sharing-Anbieter betreiben intensive Lobbyarbeit. Sie wollen ebenfalls eine Liberalisierung des Personenbeförderungsgesetzes.

Bislang stehen dem Ausbau der Angebote von Fahrdienstleistern noch einige Hürden im Weg. Eine davon ist die Rückkehrpflicht an den Betriebssitz nach jeder Fahrt. Diese Regelung untersagt den Chauffeuren die Aufnahme eines Fahrgastes auf dem Rückweg zum Sitz der Firma. Viele Mietwagenunternehmen, die für Uber in Berlin fahren, sind zum Beispiel im Land Brandenburg angemeldet. Sie müssten nach jeder Fahrt dorthin zurückkehren. Kontrolliert wird das jedoch nur selten. Außerdem gibt es bei Uber weder einen Wegstreckenzähler noch ein Arbeitszeitprotokoll.

»Die sehr sinnvolle Trennung von Taxi und Mietwagen« würde mit dem neuen Geschäftsmodell aufgehoben, sagt Thomas Grätz, Geschäftsführer des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbands. Er prophezeit, dass mit der geplanten Gesetzesänderung »das Taxigewerbe nicht mehr wettbewerbsfähig« bleiben werde. Auf der Kundgebung Ende Februar vor dem Bundesverkehrsministerium widersprach der Präsident des Verbands, Michael Müller, entschieden der Behauptung, durch die »Öffnung und Liberalisierung« des Marktes entstehe mehr Wettbewerb – das sei Unfug. Uber trete nicht an, »um einen Wettbewerb mit vielen einzugehen, sondern um den Markt zu monopolisieren«.

Die Kritik an dem Geschäftsgebaren von Uber wird auch international immer vernehmbarer. Lokalpolitiker wie die demokratische Stadtverordnete Hillary Ronen aus San Francisco warnen ihre europäischen Kollegen eindringlich davor, Fahrdienstleister wie Uber oder Lyft zuzulassen. Der öffentliche Nahverkehr werde letztlich das Nachsehen haben. Tatsächlich zeigen Studien, dass nicht nur Autofahrer von ihrem Privatwagen auf Uber umsteigen, sondern vor allem Menschen, die sonst U- und S-Bahnen oder das Fahrrad nutzen.

Ein Fahrdienstleister, dessen Preisgestaltung auf Algorithmen basiert, hat noch weitere Nachteile. Nach einem Schneesturm im Dezember 2014 in New York häuften sich die Beschwerden über völlig überhöhte Fahrpreise.

Eine Kundin musste für eine Fahrt von drei Meilen 91 Dollar bezahlen, beinahe eine Vervierfachung des Standardtarifs. Ein anderer Nutzer dokumentierte ein Angebot mit 93 Dollar Mindestzahlung – 5,81 Dollar pro Minute und 23,25 Dollar pro Meile. Diese Preissteigerungen verteidigte der damalige CEO der Firma, Travis Kalanick, mit dem Verweis auf das Prinzip von Angebot und Nachfrage. Sein Unternehmen mache nichts

anderes als Hotels, die zu Großveranstaltungen oder an Feiertagen wie Neujahr oder Weihnachten in New York die Zimmerpreise anheben. Als 2017 das Sturmtief Xavier nahezu den gesamten Bahnverkehr in Deutschland lahmgelegt hatte, stiegen die Preise des Fahrdienstleisters ebenfalls.

Die Anbieter der Ridesharing-Dienste werben damit, dass alle von den »ökologisch wie ökonomisch sinnvollen Mobilitätskonzepten profitieren«, zum Beispiel dadurch, dass Nutzer auf ihr eigenes Auto verzichteten und durch geteilte Fahrten insgesamt weniger Fahrzeuge auf den Straßen unterwegs seien.

Diese Behauptung konnte bisher in der Praxis nirgendwo bestätigt werden. »Die Erfahrungen zeigen, da sitzen dann ein oder zwei Leute drin, die in einem Kleinbus durch die Stadt geschippert werden«, konstatiert der Verkehrsforscher Tilman Bracher vom Deutschen Institut für Urbanistik. In einigen Städten hätten sich die Verkehrsprobleme eher weiter verschärft. So beobachtet der in Düsseldorf zuständige Dezernent Andreas Meyer-Falcke (FDP) eine steigende Nachfrage nach Konzessionen für Mietwagen. Zugleich kommen mit Uber auch viele zusätzliche Autos aus benachbarten Ortschaften und Landkreisen in die Stadt.

In Berlin kommt noch eine weitere Konkurrenz für das Taxigewerbe hinzu. Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) betreiben seit September gemeinsam mit Via Van, einem Joint Venture von Mercedes-Benz Vans und der Firma Via, im Rahmen einer sogenannten Experimentierklausel des Personenbeförderungsgesetzes mit 50 Fahrzeugen einen »On-Demand Ridesharing-Service« namens Berlkönig. Das Angebot soll »als Ergänzung des Hochleistungs-ÖPNV mit Bussen und Bahnen« fungieren, sagte ein BVG-Sprecher der *Jungle World*. Es sei weder »als Konkurrenz zu U-Bahn, Tram und Bus gedacht noch als Ersatz des Taxis«, da sich die Fahrgäste im Berlkönig das Auto teilen müssen.

Der Pressesprecher der Berliner Taxivereinigung, Richard Leipold, sieht das anders. Er kritisiert vor allem das Einsatzgebiet des Fahrservices. In den Außenbezirken, wo Busse und Bahnen nachts nur noch selten fahren, ergebe es Sinn, den Berlkönig fahren zu lassen, so Leipold. »Aber in der Innenstadt ist das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel doch ausgezeichnet.« Die BVG plant einen weiteren Ausbau dieses Dienstes und will »die Flotte entsprechend der Nachfrage kontinuierlich« ausweiten. Die vorläufige Genehmigung gelte für 300 Fahrzeuge. Eine Ausweitung des Bediengebiets sei dagegen vorerst nicht geplant. »Bei so einer Konkurrenz haben wir so große Chancen zu überleben wie ein Schneeball in der Hölle«, fürchtet Leipold.

© Jungle World Verlags GmbH