

Martin Tschechne

Wir sind alle Taxifahrer

Wo die neue Ökonomie des Teilens an ihre Grenzen stößt

Wer im schönen Düsseldorf in ein Taxi steigt, könnte zunächst einen Schrecken bekommen: 5,50 Euro stehen auf der Uhr, kaum dass der Fahrer den Motor angelassen hat. 5,50 Euro – was soll da erst bis zum Bahnhof zusammenkommen? Nun steht die Hauptstadt der Wattejacken und Handtaschenhündchen zwar ohnehin in dem Ruf, kein Pflaster für finanzielle Leichtgewichte zu sein. Aber eine Grundgebühr, die fast das Doppelte dessen beträgt, was etwa in Hannover beim Einsteigen auf der Uhr steht, lässt schon einen Hauch von Luxus ahnen.

Jetzt soll aber niemand allzu lange, allzu bange, auf seinem Sitz im Fond hin und her rutschen. Im hohen Grundpreis ist schon ein gutes Stück der Fahrt enthalten. Der Service soll helfen, allzu kleinteilige Rechnerei auf kurzen Strecken zu umgehen. So etwas würde nicht nach Düsseldorf passen. Erst wenn der ortsunkundige Fahrgast sich zu fragen beginnt, ob der Taxameter vielleicht gar nicht eingeschaltet ist, erwachen die roten Ziffern auf dem Display zum gewohnt munteren Leben. Und erinnern daran, dass Taxifahren nun mal ein teurer Spaß ist. 21,70 Euro für zehn Kilometer. In Hamburg, Spitzenreiter im bundesweiten Preisvergleich, sind es gar 22,60 Euro. Um es gleich vorweg zu sagen: Seit es den flächendeckenden Mindestlohn von 8,50 Euro in Deutschland gibt, werden sich die Preise allenfalls nach oben korrigieren. Falls es nicht schon längst geschehen ist.

Prima Zeiten, um die Konkurrenz zu wecken. Die liegt auf der Lauer – ungefähr seit dem Zeitpunkt, da das Smartphone dazu beiträgt, die Maschen des Internets noch ein bisschen enger zu knüpfen, um auch das Handtäschchen und den Trai-

ningsanzug, die Schulbank und den Wirtschaftstisch zu erreichen. Seit nämlich jeder jede Information stets und überall aufnehmen oder von sich geben kann, haben sich Geschäftsfelder aufgetan, von denen die Menschheit in den vorausgegangenen Äonen keine Vorstellung hatte. Von »disruptiven« Technologien sprechen jene Fachleute, die den Lauf der Dinge mit professioneller Sorge verfolgen. Wir anderen müssen uns aufs Schul-Latein besinnen: »rapere« heißt »reißen«, die Vorsilbe »dis-« steht für »auseinander«; »disruptive« Technologien oder auch Geschäftsmodelle sind demnach solche, die das Bestehende, Bewährte und Vertraute auseinanderreißen.

Nun bleibt zu fragen – und es ist die Kernfrage jeder Innovation: welcher Verlauf von Entwicklung denn als normal, erwünscht und angenehm angesehen werden, und welche Störung im ruhig dahinfließenden *Innovation oder Wildwest?* Strom der Evolution als unerwünscht oder gar gefährlich gelten soll. Es bleibt ebenfalls zu fragen, wem solches Urteil zusteht. Sind es die, die von einer Neuerung erfasst und fortgerissen zu werden drohen? Wurden etwa die Dinosaurier angehört? Oder die Kalligrafen in ihren Schreibstuben, als der Buchdruck erfunden wurde?

Polemik hilft nicht weiter. Dass aber der Kampf der etablierten Unternehmen in der Personenbeförderungsbranche mit ihren ideenreichen, flexiblen und bisweilen unkonventionell auftretenden Mitbewerbern heute mit Bandagen geführt wird, die an einen Wildwest-Film erinnern, mit Finte, Angriff und rascher Körperdrehung, verdeckter Beobachtung, Klage und einseitiger Verfügung – gibt guten Anlass zum Nachdenken. Vielleicht lässt sich ja

aus dem Zusammenprall der Epochen und ihrer Kulturen so etwas wie ein Lehrstück destillieren. Eines, das längst nicht nur auf die Zunft der Taxi-Unternehmer beschränkt ist.

In deren Szenario trägt der Bösewicht den Namen Uber, und kommt – wie könnte es anders sein – aus dem wilden Westen der USA, dem Silicon Valley. Der Gründer, Travis Kalanick, gibt sich als raubeiniger Typ, furchtlos und angriffslustig und lässt sich gern gefallen, dass Bewunderer ihn mit dem Google-Gründer Larry Page und dem Facebook-Erfinder Mark Zuckerberg in eine Reihe stellen. Und gar so übertrieben scheint das nicht zu sein: Uber ist unterwegs in rund 250 Städten in 50 Ländern; zu den Geldgebern gehören Google, die Investment-Bank Goldman Sachs und der Amazon-Gründer Jeff Bezos. Analysten sehen den Wert des Unternehmens bei derzeit über 40 Milliarden Dollar. Das läge nur knapp unter dem Wert der Deutschen Bank. Es ist kein kleiner Gegner, den sich die Lobbyisten der deutschen Taxifahrer da ausgesucht haben.

Tatsächlich ist Kalanicks Idee so einfach, dass man sie genial nennen möchte. Und offen gestanden: so gut, dass die mehr als 50.000 lizenzierten Taxifahrer in Deutschland allen Anlass haben, sehr unruhig zu werden. Aus Sorge ums Geschäft und vielleicht auch aus dem Gefühl, das einen ereilt, der die Konkurrenz ganz locker an sich vorbeihüpfen sieht. Uber vernetzt alle mit allen. Eine App auf dem Smartphone macht's möglich. Und wenn einer vorhat, irgendwohin zu fahren, stellt er seinen Wunsch ins Netz und wartet, dass sich ein anderer meldet, der, mehr oder minder zufällig, in die gleiche Richtung fährt. Der spontane Mitfahrer zahlt ein paar Euro, deutlich weniger als eine Taxifahrt kosten würde und lernt vielleicht noch nette Leute dabei kennen.

Uber nennt sich eine Mitfahrzentrale. Das klingt nach lockerer Freundlichkeit in guter Nachbarschaft, hat aber vor allem ju-

ristische Bedeutung für die Auseinandersetzungen, in denen das Geschäftsmodell an den bewährten Prinzipien des Wirtschaftslebens gemessen wird – wobei die Amerikaner manchmal den Eindruck erwecken, als seien die Urteile fremder Gerichte für sie eher so etwas wie gute gemeinte Empfehlungen.

Die Vertreter der offiziell registrierten Taxifahrer sehen die Sache ein bisschen weniger locker. Gar so spontan sei die Leistung nicht, klagen sie. Stattdessen böten Fahrer quasi professionell ihre Dienste an, die keinerlei Qualifikation für den Beruf nachweisen könnten. Keinen Personenbeförderungsschein, kein lizenziertes Fahrzeug, keinen Nachweis ausreichender Deutsch- und keine detaillierten Ortskenntnisse. Auf zukommenden Umgang mit den Fahrgästen sei auch niemand eingeschworen worden. Und welche Versicherung trage am Ende die Verantwortung falls etwas passiert? Obwohl das Landgericht Frankfurt dem Unternehmen zuletzt untersagt hat, über seinen Internet-Dienst UberPop Personenfahrten zu vermitteln, macht Uber trotzdem weiter.

»Wozu denn Ortskenntnisse?«, kontern die Vertreter der neuen Schwarm-Ökonomie und stellen die Bedenken der Gegenseite unter den Generalverdacht, nichts anderes zu sein als bürokratische Bollwerke, die allein dazu dienen, den Verbänden die Konkurrenz vom Leibe zu halten. Wer einen Führerschein besitze, dem werde ganz allgemein zugetraut, sich verantwortungsbewusst im Straßenverkehr zu bewegen, ob mit Fahrgästen oder ohne. Auch Taxifahrer müssten keine Strecken und Straßennamen mehr in ihr Hirn pauken, seit elektronische Navigationssysteme selbst Baustellen und Staus direkt ins Auto melden. Wozu sich dem technischen Fortschritt entgegenstemmen, wenn dieser das Leben einfach nur leichter macht?

Die neue Ökonomie des Teilens

Selbst den gern vorgebrachten Vorwurf, das so offen scheinende Modell sei geradezu eine Einladung zu Schwarzarbeit und Steuerhinterziehung, weisen die Uber-Leute weit von sich. Im Gegenteil, sagen sie: Jeder Kontakt werde im Internet registriert, jede Fahrt online abgerechnet, bargeldlos. Schließlich hätten auch sie selbst als Vermittler darauf zu achten, dass ihr Anteil von 20 % an jeder Tour nicht verloren geht.

Was haben sich für tolle Möglichkeiten aufgetan, seit Internet und Smartphone alle natürlichen Grenzen von Bekanntenkreis und Nachbarschaft überwunden haben! Hellwache Start-ups vermitteln Putzhilfen oder Handwerker, maßgeschneiderten Rechtsbeistand oder medizinischen Rat und kassieren einen Anteil am Honorar als Gebühr. Wer auf Reisen geht und eine Bleibe sucht, der findet über entsprechende Apps, wenn's sein soll und gerade angeboten wird, auch eine Villa mit Bootssteg, eine Ritterburg oder eine Dachwohnung über dem Broadway. Und einigt sich mit einem Besitzer, der vielleicht nicht einmal

Gewinnabsichten und auch keine Angestellten zu bezahlen hat, sondern einfach nur selber einen Tapetenwechsel sucht, über den Preis.

Doch gerade in der Grenzenlosigkeit der Möglichkeiten liegt auch ihr Problem. Die spontane Mitfahrgelegenheit, das kurzfristig vermietete Zimmer, der Wohnungstausch für die Dauer eines Studiensemesters, der Handgriff des guten Nachbarn, der den Schlauch wieder an der Waschmaschine befestigt: In den Netzwerken der *Sharing Economy*, der jungen und vielleicht ein bisschen über-optimistisch sogenannten »Ökonomie des Teilens«, schwellen sie zu neuen und sehr gewinnträchtigen Arbeitsfeldern an. Ganze Branchen, Taxifahrer, Hotel-Betreiber, ihre Verbände und Gewerkschaften geraten in Bedrängnis. Wer achtet ohne sie auf Tarife und Sicherheiten? Wer trägt die Verantwortung? Und wer schützt all die Freizeit-Installateure, -Putzkräfte oder -Nachhilfelehrer vor Lohndrückerei und Scheinselbstständigkeit, Ausbeutung und Selbstausbeutung?



Martin Tschechne

ist Journalist und lebt in Hamburg. 2012 erhielt er den Preis für Wissenschaftspublizistik der Deutschen Gesellschaft für Psychologie DGP.

Ulrich Baron

Kultur der Niederlage – Niederlage der Kultur

Literatur zum Zweiten Weltkrieg

Anfang 1959 wurde der kaufmännische Angestellte Paul Kittel vor dem Schwurgericht Hannover wegen Unzurechnungsfähigkeit vom Vorwurf des mehrfachen Totschlags freigesprochen. 14 Jahre zuvor hatte er in seiner mecklenburgischen Heimatstadt Malchin die Pistole eines toten Nachbarn an sich genommen und seine

Frau sowie seine 13 und 14 Jahre alten Söhne Ulrich und Joachim erschossen. Sich selbst hatte Kittel danach nicht mehr töten können, da nur drei Kugeln in der Waffe gewesen seien, berichtet Florian Huber in seinem Buch *Kind, versprich mir, dass du dich erschießt*. Als Kittel seine Familie auslöschte, hätten große Teile der Innenstadt