

„Sie sind ein Scheinriese“

SPIEGEL-Streitgespräch Der Manager des Fahrdiensts Uber und der Sprecher des Hamburger Taxenverbands über den Machtkampf in ihrer Branche und die Folgen für Fahrer und Kunden

Für **Fabien Nestmann**, 34, den Deutschland-Sprecher des Fahrdienstes Uber, lief es zuletzt nicht besonders gut: Gerichte schränkten seinen Fahrdienst in Berlin und Hamburg ein. Im SPIEGEL-Streitgespräch trifft er auf **Clemens Grün**, 54, den Sprecher des Hamburger Taxenverbands. Am Wochenende zuvor kutscherte Grün Fahrgäste durch die Hansestadt.

SPIEGEL: Herr Nestmann, Ihnen gegenüber sitzt ein Vertreter des alten Systems, das Ihr Unternehmensgründer Travis Kalanick „ein Arschloch namens Taxi“ genannt hat. **Nestmann:** Das ist ein altes Zitat, mit dem ich leben muss, das war nicht besonders überlegt von meinem Chef. Ich würde so was nicht sagen, Herr Grün sieht doch sehr freundlich aus.

Grün: Ich kann aber auch anders. Es geht darum, dass Uber mit seinem Fahrdienst eine völlig unregulierte Schwarzarbeiterflotte ins Leben gerufen hat – und das als Wettbewerb bezeichnet.

Nestmann: Das stimmt nicht. Transparenz und Sicherheit haben bei uns oberste Priorität, wir überprüfen unsere Fahrer intensiv und weisen sie darauf hin, dass sie ihre Einnahmen versteuern müssen. Alles wird zentral über die Plattform abgerechnet und die Zahlungsströme sind nachvollziehbar.

Grün: So rechtschaffen, wie Sie tun, sind Sie nicht. Ubers Daten werden erst mal gar

nicht in Deutschland gespeichert, da heranzukommen wird schwer. Die 19 Prozent Mehrwertsteuer für Ihre Vermittlungen zahlen Sie auch nicht hier, sondern nur rund 4 Prozent Steuern in den Niederlanden. In Berlin musste Ihnen eine Behörde kürzlich ein Zwangsgeld von 200 000 Euro aufdrücken, weil Ihre Fahrer keine Lizenz hatten. Wie hoch müssen die Strafen noch sein, damit Uber sich rechtskonform verhält?

Nestmann: Wir respektieren Recht und Gesetz, glauben aber, dass manche Gesetze modernisierungswürdig sind. Wir sind eine Mobilitätsplattform – und wir sind längst nicht die einzige. Wir wollen einen gesetzlichen Rahmen, in dem Taxis und Angebote wie Uber gemeinsam existieren können. Die Mobilität der Zukunft wird technologiebasiert sein. Da gehen wir vorweg. **Grün:** Mir müssen Sie das nicht erzählen. Ich war einer der ersten Fahrer bei der ersten regulären Taxi-App in Deutschland. Ich bin ein Befürworter von neuen Technologien.

SPIEGEL: Ihre Kollegen laufen aber Sturm gegen das App-Angebot von Uber, das oft günstiger ist als ein Taxi. Dafür sind viele Uber-Chauffeure Nebenerwerbsfahrer, die weder Sicherheits- noch Ortskenntnisse nachweisen müssen und rund 20 Prozent ihrer Einnahmen an den App-Betreiber abführen. Herr Grün, ist Uber der Tod der herkömmlichen Taxi-Zentralen?

Grün: Im Moment leistet das System gute Dienste, was natürlich seinen Preis hat: Sie müssen dort Mitarbeiter 24 Stunden an 365 Tagen beschäftigen. Bei Uber dagegen surren doch nur Server. Ich frage mich: Wofür verlangt das Unternehmen 20 Prozent vom Fahrpreis?

Nestmann: Erst mal ist unsere App sehr gut und stellt sicher, dass jede Anfrage schnell bearbeitet wird. Zudem haben auch wir Angestellte, die bezahlt werden müssen. Bei unserem Service Uber-Pop gehen 80 Prozent des Fahrpreises an den Chauffeur, ich bin mir nicht sicher, ob das bei Taxis auch so ist.

Grün: Bei uns bekommen die Fahrer 100 Prozent des Fahrpreises minus der Vermittlungsgebühr.

Nestmann: Bei angestellten Taxilenkern habe ich schon öfters etwas von 50:50 gehört, das klingt dann schon nicht mehr so gut. Bei uns fällt die Gebühr zudem nur an, wenn eine Fahrt stattfindet, nicht schon im Voraus.

Grün: Das Taxigewerbe gehört ohnehin zum Niedriglohnsektor. Und aus dieser Hungerlohnbranche wollen Sie jetzt noch 20 Prozent ziehen. Das ist Ausbeutung.

Nestmann: Nein, es ist ein Geschäftsmodell wie Ihres auch. Unsere Preise sind sehr vernünftig, wenn man sieht, dass wir deutlich effizienter arbeiten. Unser oberstes Ziel ist es, Leute von A nach B zu bringen und die Fahrer möglichst gut auszulasten. Davon profitieren alle.

Grün: Den Profit haben allein Ihre Geldgeber. In Hamburg gewähren Sie derzeit Rabatte von 60 Prozent, um Konkurrenten aus dem Geschäft zu drängen. Das hat mit fairem Wettbewerb nichts zu tun.

Nestmann: Im Gegenteil. Hamburg zeigt, dass Wettbewerb Bewegung bringt. Wir bewegen uns auf einem Markt, der extrem reguliert war, aufgrund des alten Personenbeförderungsgesetzes und anderer Regelungen. Es ist an der Zeit, das zu ändern. Braucht man in Zeiten von Navigationssystemen wirklich so vertiefte Ortskenntnisse, wie sie die heutigen Taxiprüfungen verlangen?

SPIEGEL: Herr Grün, sind Sie besser als ein Navi mit Echtzeitdaten?

Grün: Ja. Die Daten, die Google über Staus und Unfälle meldet, sind nicht gut. Ich kenne Schleichwege, die Google nicht als Routenangebot macht. Wir sind auch über



Uber-Manager Nestmann, Taxisprecher Grün

Das Gespräch moderierten die Redakteure Nils Klawitter und Martin U. Müller in einem Hotel in Hamburg.

FOTO: CHRISTIAN O. BRUCH / LAF / DER SPIEGEL

Hotels und Krankenhäuser informiert. Der Amateurfahrer bei Uber weiß das meist nicht, vielen würde es guttun, wenn sie mit ihrer Umgebung ein wenig vertraut wären.

Nestmann: Ortskenntnis ist ein Plus, sicher. Aber sie muss doch nicht mehr Bestandteil einer Fahrerprüfung sein. Zudem fragt man sich auch bei vielen Taxifahrern gelegentlich, wie sie die Prüfung bestehen konnten.

SPIEGEL: Die Frage ist nur, ob der Wettbewerb deshalb auf dem Rücken der Fahrer ausgetragen werden muss. In Amerika demonstrieren jüngst Tausende Uber-Fahrer, weil sie nicht mal den dürftigen Mindestlohn erreichten.

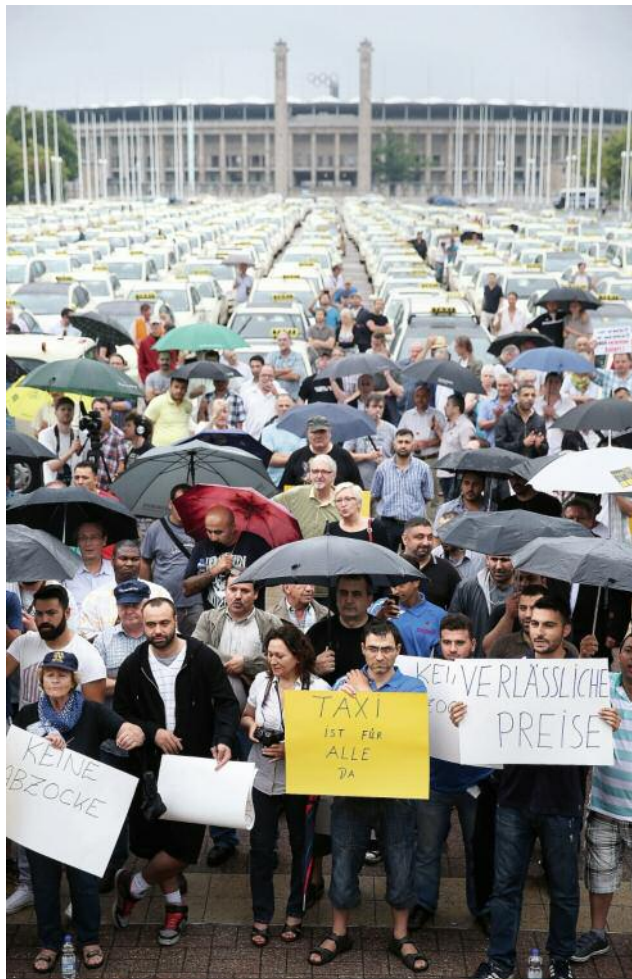
Nestmann: Wir sind kein Taxiunternehmen, wir sind eine Plattform, über die Fahrten vermittelt werden. Und die Teilnahme daran ist freiwillig. Wenn wir so schlecht zahlen würden, dann würden die Fahrer ja nicht mehr mit uns arbeiten.

Grün: In Deutschland sind Sie doch ein Scheinriese, Herr Nestmann. In Hamburg sind manchmal nicht mehr als zehn Autos auf der Straße. Sie haben viel Geld, aber das scheint vornehmlich an Ihre Anwälte und PR-Berater zu gehen, nicht an die Fahrer. In Ihrer App findet man weder eine Vernetzung der Fahrer noch die Nutzung von Schwarmintelligenz. Eigentlich kopieren Sie nur die alten Taxizentralen, das ist alles andere als modern.

Nestmann: Nein, wir sind eine bargeldlose, sichere Plattform, die in Echtzeit Angebot und Nachfrage zusammenbringt. Klar, wir haben in Deutschland noch nicht so viele Fahrer wie das Taxigewerbe, aber wir stehen erst am Anfang. Wenn wir allerdings so klein wären, wie Sie sagen: Warum dann die Aufregung? Und warum hacken Sie immer wieder auf unsere Vermittlungsgebühr von 20 Prozent ein, die bei unserem Angebot Uber-Taxi zudem deutlich darunter liegt? Besonders günstig sind die Taxizentralen auch nicht – weil es keinen wirklichen Wettbewerb gibt.

Grün: Bei Uber kostet die Vermittlung einer 20-Euro-Tour vier Euro, bei klassischen Taxizentralen real ein bis zwei Euro. Bei Ihnen kostet die Tourvermittlung oft das Doppelte bis Vierfache, weil Sie Heerscharen von Anwälten bezahlen müssen, wie neulich in Frankfurt.

SPIEGEL: Bei der Geiselnahme in Sydney vergangene Woche suchten viele Menschen ein Taxi, worauf die Uber-Preise drastisch in die Höhe sprangen. Wie wollen Sie einen solchen Zynismus Ihren Kunden erklären?



Anti-Uber-Demo im Juni in Berlin: „Das ist Ausbeutung“

Nestmann: In Sydney hat ein Algorithmus reagiert, der eigentlich dafür sorgt, dass mehr Fahrer ihren Dienst anbieten, wenn die Nachfrage groß ist. Als die Kollegen das entdeckten, haben sie ihn ausgeschaltet und den Leuten nachträglich das Geld zurückgezahlt. Ganz ähnlich haben wir reagiert, als etwa nach Schneestürmen in New York die Preise erst mal anzogen.

SPIEGEL: Dennoch schwanken Ihre Preise enorm, und bei Engpässen können sie regelrecht explodieren. Nutzen Sie Ihre Kunden aus?

Nestmann: In Notfallsituationen ist es sicher nicht richtig, die Leute mehr zahlen zu lassen. In normalen Situationen – etwa am Freitagabend – ist unser System das beste Mittel, um sicherzustellen, dass die hohe Nachfrage bedient wird.

Grün: Eine Frau in New York hat für eine Uber-Fahrt 415 Dollar zahlen müssen, weil gerade Schneesturm war. Wenn es um Bildung, Gesundheit oder Mobilität geht, sollte der Staat regulierend eingreifen. Die staatlich vorgegebenen Taxipreise haben unter anderem den Sinn, dass Omi auch mal zum Arzt fahren kann. Egal, ob Glatt-eis oder Sonnenschein: Sie weiß vorher, wie viel das kostet. Mit Ihrem System ist Omi verloren.

Nestmann: Auch Omi soll entscheiden können, wie sie sich bewegt. Es ist doch genau andersrum: Omi muss heute den Taxipreis zahlen, weil sie keine andere Wahl hat.

Grün: Dass ausgerechnet eine solche US-Firma die Grundversorgung verteidigt, ist seltsam.

Nestmann: Was wir wollen, ist eine Alternative, mehr nicht. Und ein Beförderungsgesetz, das so lange keinen echten Wettbewerb zugelassen hat, gehört zumindest mal kritisch überdacht.

Grün: Sie sind aber gar kein Personenbeförderer, auch kein neuer. Sie sind ein Tourenmakler. Würden für Sie die Regeln des Taxigewerbes gelten, müssten Ihre Fahrer Sozialabgaben abführen, Lohnsteuer zahlen. Aber davor drücken Sie sich ja. Sie fordern ein neues Beförderungsgesetz, von den Pflichten wollen Sie nichts wissen.

Nestmann: Gar nicht. Wir sind für Steuern und Sozialabgaben, wollen bloß keine überflüssigen Regelungen. Klar ist aber: Die Sicherheit des Menschen muss oberste Priorität haben.

SPIEGEL: Wie sieht es mit den Versicherungen aus?

Nestmann: Alle Fahrten sind versichert.

SPIEGEL: In San Francisco hat ein Uber-Fahrer ein Mädchen angefahren, es kam zu Tode. Die Versicherung des Fahrers reichte offenbar nicht. Die Familie des Mädchens streitet mit Uber vor Gericht.

Nestmann: Bei uns in Deutschland sind alle Fahrten versichert, mit bis zu 3,7 Millionen Euro pro Schadensfall. Und wenn es eine noch bessere Lösung gibt, werden wir uns das ansehen. Das ist Teil der Uber-Kultur.

Grün: Sie predigen die Transparenz doch nur, sind aber völlig intransparent. Nicht mal alle Büroadressen von Uber sind bekannt. Und gucken Sie sich bloß mal die Fahrerverträge an. Die Leute können in Deutschland nicht mal gegen Uber klagen, sondern müssen vor ein Schiedsgericht in den Niederlanden.

Nestmann: Das ist Teil des Standardvertrags für Europa, über den man auch noch mal nachdenken könnte, klar. Wir haben in München eine Zentrale, die ist bekannt. Mit einigen anderen Adressen sind wir vorsichtiger. Das liegt aber daran, dass einigen Fahrern Gewalt angedroht wurde.

Grün: Sie tun hier so, als fräßen Sie Kreide, doch in San Francisco etwa haben Sie bereits zwei Drittel des Taximarktes zerstört. Wir sollten uns keine Illusionen machen, dass Sie dies nicht auch anderswo tun würden.

Nestmann: Sie nennen das Zerstörung. Man könnte auch sagen: Die Kunden haben entschieden. Der Wettbewerb hat funktioniert. **Grün:** Ja, der unfaire Wettbewerb hat funktioniert.

SPIEGEL: Herr Nestmann, Herr Grün, wir danken Ihnen für dieses Gespräch.