



Neue digitale Geschäftsmodelle - schneller als die Politik erlaubt?

Neue digitale Geschäftsmodelle - schneller als die Politik erlaubt? Als Alternative zu einer Taxifahrt transportieren Fahrer des 2009 in San Francisco gegründeten Unternehmens Uber ihre Fahrgäste nun auch in Deutschland. Uber funktioniert als eine App-gestützte Plattform zur Personenbeförderung, auf der sich Privatpersonen als Fahrer mit ihren Kunden spontan vernetzen können. Das kann zum Teil günstiger, zum Teil auch stilvoller als eine Fahrt im gewöhnlichen, hellelfenbeinfarbenen Taxi sein - ganz wie die Kunden es wünschen. Die Taxibranche reagierte empört, die Gerichte beschäftigen sich in mehreren Fällen wegen möglicher Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht gegen die transatlantische Konkurrenz. Das Bundeskartellamt hingegen findet mehr Wettbewerb für den Taximarkt durchaus begrüßenswert. Werden diese neuen Geschäftsmodelle die alten ablösen und inwieweit muss sich die Politik regulierend einmischen? Dies war das Thema des UdL Digital Talks, der am Mittwoch, 8. Oktober, im BASE_camp in Berlin unter dem Motto "Neue digitale Geschäftsmodelle - schneller als die Politik erlaubt?" stattfand. Es diskutierten Thomas Jarzombek MdB, netzpolitischer Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion und Mitglied im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, und der Sprecher von Uber Deutschland, Fabien Nestmann. Der Rechtsanwalt André Eggert, der als Gastexperte im Publikum saß, erläuterte kurz, dass die gesetzliche Grundlage das Bundespersonenbeförderungsgesetz sei. Die entsprechenden Genehmigungen würden durch Länder und Behörden erteilt. Uber: Der Bürger muss die neuen Gesetze entwerfen. Die Firma Uber sei kein Arbeitgeber, sondern biete einen sogenannten ride-sharing-Dienst, erklärte Nestmann die Position des hierzulande umstrittenen Unternehmens, daher handle es sich um nicht gewerbliche Gelegenheitsarbeit. Schließlich besäße die Plattform keine Fahrzeuge, denn die Fahrer nutzen jeweils ihre privaten Autos. Nichtsdestotrotz räumte er ein, dass ein gesetzlicher Rahmen erforderlich sei. Kritiker und letztendlich auch die Gerichte haben jedoch geurteilt, es handle sich durchaus um einen kommerziellen Personenbeförderungsdienst, denn die Fahrer erhielten eine finanzielle Aufwandsentschädigung. Einen Obolus für die Fahrdienste zu erhalten sei nur fair, entgegnete Nestmann auf diese Kritik. "In der Summe ist es sinnvoll für alle", äußerte er seine Überzeugung. Es liege jedenfalls am Bürger, neue Gesetze zu entwerfen. Dass Gesetze immer hinterherhinken, da man "kein Gesetz für die Zukunft machen" könne, sei ein natürlicher Vorgang. Dennoch brauche es einen neuen Rahmen, der die technologischen Möglichkeiten berücksichtigt, sobald es neue Tatsachen gebe, forderte der Sprecher. Der Bundestagsabgeordnete Thomas Jarzombek versicherte, er sei aufgeschlossen, die Vorstellungen des Unternehmens bezüglich eines künftigen Rechtsrahmens zu erfahren, aber: "Konkrete Vorschläge habe ich noch nicht gehört". "Jeder mit Fahrerlaubnis darf fahren." Auf die bisherigen Gerichtsurteile angesprochen, erwiderte Nestmann, "eine Gerichtsentscheidung ist sicherlich keine gute PR." Die beiden Urteile in Hamburg und Berlin seien allerdings unterschiedlich und werden derzeit ausgewertet - blieb aber bei seiner Überzeugung, dass die Idee von Uber die Nachfrage der Nutzer decke und vielmehr der gesetzliche Rahmen sich ändern müsse. "Jeder mit Fahrerlaubnis darf fahren", erklärte er die Haltung des Unternehmens. Jarzombek betonte generell, dass er bzw. der Gesetzgeber durchaus offen für neue Geschäftsmodelle sei: "Man wird nicht dadurch innovativer, indem man die Innovation aussperrt." Jarzombek fordert Qualität, Transparenz und Sicherheit. Allerdings wies der Abgeordnete der Union auf mehrere Aspekte hin, die er am Konzept von Uber problematisch findet. Zum einen seien Ortskenntnisse selbst bei professionellen Taxifahrern nicht immer vorhanden, es müsse jedoch ein Mindestmaß an Qualität und Transparenz für Kunden herrschen, etwa indem jede Fahrt in ein Navigationsgerät einzugeben sei, sodass die direkte Route vom Fahrer gewählt werde. Zum anderen gelte derzeit die gesetzliche Beförderungspflicht und dies sei auch sehr positiv, denn dadurch hätten beispielsweise Personen, die nur eine kurze Strecke fahren wollen oder aufgrund von großem Gepäck oder regennasser Kleidung einen Mehraufwand für den Fahrer bedeuten, trotzdem ein Recht darauf, transportiert zu werden. In einem komplett deregulierten Markt wäre dies nicht der Fall, denn dann dürften Fahrer unliebsame Gäste ablehnen. Außerdem müsse die Versicherungspflicht für die Verbraucher klar sein, führte der Abgeordnete weiter aus. Bewertungen von Fahrer und Fahrgast. Nestmann versuchte, den Vorwürfen entgegenzutreten und schlug vor, dass auch alternative Versicherungskonzepte möglich wären, etwa eine Abrechnung pro Kilometer. Außerdem sei das Unternehmen nicht abgeneigt, eine Gesundheitsprüfung der Fahrer in ihr Konzept mitaufzunehmen. Doch Thomas Jarzombek blieb bei seiner Auffassung, dass der sogenannte P-Schein des Taxiunternehmens von den Behörden geprüft werde und nicht im Ermessen eines einzelnen Unternehmens liege. Dabei gehe es um die Sicherheit des Fahrgastes. Ein Grundelement von Uber sei das schnelle Feedback und die anschließenden Bewertungen der Fahrer sowie der Fahrgäste, widersprach Nestmann. Die Kunden hätten damit etwas Einmaliges. Doch Jarzombek nannte prompt weitere Anbieter, wie etwa die App mytaxi, wo Bewertungen ebenfalls möglich seien und Fahrerprofile angelegt werden könnten. Zudem helfen Bewertungen nicht, die potenzielle Sehschwäche oder die kriminelle Energie des Uber-Gelegenheitsfahrers zu erkennen, argumentierte der Netzpolitiker. Schließlich stellte der Abgeordnete die Frage in den Raum, ob es eine Preisdeckelung geben müsse, damit in Momenten großer Nachfrage auf dem freien Markt nicht nur Reiche ein Taxi nutzen könnten. Es gebe regulatorischen Nachholbedarf, räumte Jarzombek ein und vermutete, die Selbstregulierung werde schneller sein als die Gesetzgebung. Es könne jedoch nicht sein, dass ein Gründer in Berlin ein anderes gesetzliches Regelwerk befolgen muss als ein großer Konzern mit Sitz in Irland, sagte er auf die derzeit laufende Datenschutzgrundverordnung an. Außerdem wies er darauf hin, dass ab 1. Januar 2015 ein Mindestlohn für Taxifahrer von 8,50 Euro die Stunde gelte. Es müsse letztendlich einen Wettbewerb auf Augenhöhe geben: "Was soll das für ein Wettbewerb sein, wenn der eine den Mindestlohn zahlt und der andere nicht?" Mehrmals versicherte Uber-Sprecher Nestmann, es sei nicht das Ziel, das bestehende Taxigewerbe zu ersetzen, sondern das Angebot zu erweitern. "Wir bringen Menschen von A nach B - Es ist wirklich kein Teufelswerk", versuchte er die Aufregung zu dämpfen. "Wir können auch Uber mit zwei Pünktchen schreiben, damit es besonders deutsch aussieht.", so Nestmann. Das UdL Digital Team bedankt sich herzlich bei den Diskutanten für den interessanten Abend und den spannenden und interaktiven Austausch. E-Plus Gruppe
E-Plus-Straße 1
40472 Düsseldorf
Deutschland
Telefon: +49 (211) 448-0
Telefax: +49 (211) 448-2222
Mail: presse@eplus-gruppe.de
URL: <http://www.eplus-gruppe.de/>
 http://www.pressrelations.de/new/pmcounter.cfm?n_pinr_=577716

Pressekontakt

E-Plus Gruppe

40472 Düsseldorf

eplus-gruppe.de/
presse@eplus-gruppe.de

Firmenkontakt

E-Plus Gruppe

40472 Düsseldorf

eplus-gruppe.de/
presse@eplus-gruppe.de

Kommunikation ist ein Grundbedürfnis der Menschen. Wir wollen zu jeder Zeit und an jedem Ort unsere Emotionen mit der Familie und Freunden teilen können, wir müssen immer und überall in der Lage sein, von unterwegs Geschäftliches abzuwickeln. Der Boom des Mobilfunks spiegelt diesen Trend eindrucksvoll wider. E-Plus hat sich auf die Fahnen geschrieben, mobile Kommunikation für seine Kunden einfach und unterhaltsam zu gestalten. Unser Slogan "Ein Plus verbindet" steht dabei für unsere Rolle, Menschen durch mobile Kommunikation miteinander zu vernetzen und ihr Leben damit zu bereichern, sprich wertvoller zu machen. Damit verbunden sind klare Markenwerte, an denen wir uns messen lassen: Wir bieten unseren Kunden Produkte an, die einfach zu verstehen sind. Wir versuchen, immer ein wenig mehr für's Geld zu bieten und liefern, was wir versprechen. Wir wollen menschlicher, sprich näher am Kunden sein und erfahren, was unsere Kunden wünschen. Und wir suchen die Herausforderung, indem wir den Markt und unsere Kunden mit innovativen Produkten überraschen. All das macht E-Plus als Marke einzigartig und erfrischend anders.