

Share Economy im Taxigewerbe?

Neue Geschäftsideen sind eine gute Sache. Im besten Fall bringen sie Innovation, im schlechteren zumindest frischen Wind. Etablierte Anbieter sehen das naturgemäß anders: Neue Konkurrenz ist erst recht unerfreulich. Deshalb geht in Deutschland derzeit das Taxigewerbe geschlossen gegen Uber auf die Barrikaden – ein Unternehmen, das über eine Handy-App Fahrdienste vermittelt und das erst durch eine



Taxifahrerdemonstration bundesweit bekannt wurde. Für ähnliche Reaktionen sorgen andere Angebote der so genannten Share Economy, etwa das Portal Airbnb zur Vermittlung privater Unterkünfte.

Neue Geschäftsideen werfen meist neue Rechtsfragen auf. Das gilt auch im Fall von Uber: Fragen tun sich auf im Personenbeförderungsrecht sowie im Gewerbe-, Steuer-, Datenschutz- und Versicherungsrecht. Diverse Stadtverwaltungen sowie mehrere Zivil- und Verwaltungsgerichte haben sich mit der Geschäftsidee befasst und sie für nicht rechtmäßig befunden. Insbesondere das auf die Vermittlung von nicht-gewerblichen Privatfahrern abzielende Angebot wurde als Verstoß gegen

§ 4 Nr. 11 UWG iVm §§ 2, 9 PBefG eingeordnet. Dass die vertragliche Konstruktion („freiwillige Zahlungen“) de facto ein Umgehungsversuch (§ 6 PBefG) ist, gibt Uber sogar gegenüber den eigenen Fahrern zu (FAS v. 7.9.2014, 33).

Nur weil eine Handy-App im Spiel ist, muss das Geschäftsmodell auch nicht unbedingt so innovativ sein, wie man es seinen Geldgebern vermitteln mag. Zu diesen zählen bei Uber übrigens Google, Goldman Sachs und Amazon-Chef *Bezos*, was den in der Presse zuweilen vermittelten Start-up-Charakter (er suggeriert den Bedarf nach „Welpenschutz“) in einem anderen Licht erscheinen lässt. Von den Gerichtsentscheidungen hat sich Uber bisher jedenfalls nicht beeindrucken lassen. Auch ein neues Geschäftsmodell muss sich aber an geltendes Recht vor Ort halten. Wem das nicht gefällt, der mag sich um eine Rechtsänderung bemühen – er darf aber nicht Entscheidungen deutscher Gerichte ignorieren. Dass dies öfter geschieht (vgl. etwa *LG Berlin*, Versäumnisurt. v. 9.5.2014 – 15 O 44/13, BeckRS 2014, 10679 gegen das soziale Netzwerk WhatsApp, das angeblich 30 Millionen deutsche Nutzer haben soll), offenbart auch gewisse Differenzen in der Rechtskultur.

Noch eine ganz andere Frage wirft das Geschäftsmodell von Uber auf: Warum eigentlich Share Economy? Uber wirbt damit, selbst keine Beförderung durchzuführen, sondern lediglich „Ride Sharing-Dienste“ zu vermitteln. Anders als bei Mitfahrzentralen gehen die Preise allerdings erheblich über die Selbstkosten hinaus. Wirklich geteilt wird hier auch nicht. Die Risiken liegen vornehmlich bei Fahrern und Kunden. Selbst wer der Taxibranche und ihren Privilegien wenig Sympathie entgegenbringt, mag die korrespondierenden Pflichten (insbesondere Beförderungspflicht, Tarife, Aufsicht, Zuverlässigkeit) bedenken.