

## **Müssen die Wettbewerbsregeln im Angesicht der Digitalisierung angepasst werden?**

*Fabien Nestmann*

*Deutschland-Chef von Uber*

Sehr geehrte Damen und Herren! Als Einstieg in meinen Vortrag zeige ich Ihnen das Bild eines Mannes, der eine rote Fahne trägt. Diese rote Fahne gründet auf einem Gesetz im Vereinigten Königreich Großbritannien und Irland, das 1896 abgeschafft wurde: dem „Red Flag Act“. Damals waren Automobile noch nicht Teil des Alltags, und das Gesetz sah vor, dass vor jedem Automobil ein Fußgänger mit einer roten Flagge laufen müsse, um andere Verkehrsteilnehmer zu warnen und zu schützen. Dieser Einstieg soll mit einem kleinen Lächeln zeigen, dass manche Dinge, die am Anfang erschreckend und verunsichernd wirken, irgendwann zum Alltag gehören. Niemand würde heute verlangen, dass Läufer mit roten Flaggen vor Automobilen warnen müssen.

### **Wie funktioniert Uber?**

Ich möchte meinen Vortrag nutzen, um Uber zu erklären, weil ich in 90 Prozent meiner Gespräche feststellen muss, dass es viele Missverständnisse über Uber gibt. Uber ist in 270 Städten in 56 Ländern vertreten, wobei sich diese Zahl wahrscheinlich inzwischen schon erhöht hat, denn meine Präsentation ist heute circa drei Wochen alt. Wir erweitern unser Angebot im Schnitt um zwei neue Städte pro Woche. Das ist ein extrem rasantes Wachstum und der Tatsache geschuldet, dass das, was wir anbieten, grundsätzlich auf großes Interesse stößt bei Verbrauchern, aber eben auch bei Fahrern. Diese beiden Gruppen sind auf unserer Plattform – und Uber ist nichts anderes als eine digitale Plattform – aktiv. Und nur durch vorsichtiges Abwägen und Ausbalancieren der Interessen beider Seiten können wir erfolgreich sein.

Wettbewerb ist elementarer Bestandteil unseres Geschäftsmodells und auch elementarer Bestandteil der zukünftigen Ordnung, so wie wir uns sie vorstellen. Wir sind kein Verdränger, größtenteils kein Wettbewerber, sondern wir sind ein Mitbewerber. Und wir möchten uns gegen Monopole und monopolartige Strukturen, die historisch sicherlich begründet sind, positionieren. Wir möchten Gründe geben, eben diese Strukturen zu verändern, auch im Hinblick auf die Möglichkeiten, die es heute gibt und in Zukunft geben wird.

Was Sie zunächst einmal brauchen, um Uber zu nutzen, ist ein Smartphone. Wir haben eben gehört, dass es inzwischen weltweit sieben Milliarden davon gibt. Das heißt, es dürfte nicht allzu schwierig sein, auch in diesem Saal eine große Anzahl von Menschen zu finden, die zumindest theoretisch Uber nutzen können. Sie brauchen außerdem eine Kreditkarte oder ein PayPal-Konto. Dann dürften einige der Leute hier vielleicht wegfallen, aber es bleibt immer noch eine kritische Masse übrig. Mit dem Smartphone positionieren Sie sich mittels GPS in der Stadt, in der Sie unterwegs sind. Sie bestellen ein Auto über

eine App, und in dieser App wählen Sie Ihre Option aus. In Deutschland können Sie in den meisten Städten zwischen uberTAXI, uberPOP oder UberBLACK wählen. Diese Optionen beinhalten verschiedene Angebote und bedienen verschiedene Service-Ansprüche.

Sobald ein Fahrer bestätigt hat, dass er Sie mitnehmen will, sehen Sie, wer kommt: Sie sehen den Namen des Fahrers, Sie sehen, was für ein Auto er fährt, Sie sehen sein Nummernschild und seine Telefonnummer. Nach der Fahrt steigen Sie aus und müssen sich um nichts kümmern. Ihre Kreditkarte ist hinterlegt, das PayPal-Konto ist hinterlegt. Die Zahlung erfolgt automatisch, die Quittung erhalten Sie wenige Minuten später per E-Mail. Sie können aussteigen, müssen nicht den Verkehr aufhaltend auf eine Quittung warten, mit einem defekten Kreditkartengerät kämpfen oder nach Kleingeld kramen. Nach der Fahrt müssen Sie den Fahrer bewerten, das ist sehr wichtig.

### **Transparenz, Sicherheit, Datenschutz**

Ein elementarer Bestandteil der Uber-Plattform ist, dass sämtliche Teilnehmer – Fahrer und Nutzer – bewertet werden. Das stellt sicher, dass die Service-Qualität auf der Plattform immer dem entspricht, was die größtmögliche Summe an Teilnehmern für adäquat und richtig hält. Wir sind nicht zuletzt wegen eines extrem guten und reaktiven Kunden- und Nutzerdienstes erfolgreich geworden. Wenn Sie eine Anfrage haben, antworten Sie einfach auf die per E-Mail versandte Quittung oder gehen auf unsere Website. Wir antworten innerhalb von circa sechs Stunden weltweit. Wenn Sie eine Sorge haben, wenn Sie beispielsweise etwas im Auto liegen gelassen haben, dann kümmern wir uns darum. Wenn die Routenführung, die Sie auf der Quittung sehen, so aussieht, als ob das nicht so ganz die effizienteste Route war, können Sie sich an uns wenden und wir passen die Fahrt gegebenenfalls an. Es handelt sich also um ein extrem transparentes System.

Stichwort Sicherheit, auch das ist in Diskussionen über Uber ein häufiges Argument. Sicherheit hat natürlich höchste Priorität. Wir überprüfen bei jedem Fahrer die Fahrerlaubnis, das Führungszeugnis, den Punktestand in Flensburg, die Identität im Allgemeinen. Und auch die Autos sind überprüft: Keines ist älter als zehn Jahre alt, alle müssen vier Türen haben, alle müssen versichert sein, alle müssen eine Sichtprüfung bestehen. Wir sprechen mit jedem Fahrer, der auf der Plattform aktiv ist, in einem persönlichen Gespräch. Wir haben in jeder Stadt, in der Uber angeboten wird, mindestens drei Leute sitzen. Wir sind ein globales Unternehmen, aber eben auch lokal sehr präsent. Später stellen dann die Bewertungen sicher, dass das Niveau, das wir einmal geprüft haben, aufrechterhalten wird. Wichtig ist auch: Alle Fahrten sind versichert.

Stichwort Datenschutz: Die Technologie hilft uns, immer effizienter zu werden und zu lernen. Ja, wir sammeln Daten! Wir sammeln Daten, die fahrtspezifisch sind, um sie anonymisiert und aggregiert auszuwerten und dafür zu verwenden, dass das Kundenerlebnis besser wird. Wir sammeln Daten, um besser zu wissen, wann, wo, wie viele Leute ein Auto brauchen, damit dementsprechend Autos bereitstehen, um einerseits eine schnellstmögliche Abholzeit zu garantieren. Andererseits möchten wir eine möglichst kurze Zeit für Fahrer erreichen, in der keine Fahrt stattfindet, das heißt, die Auslastung der Fahrer soll so hoch wie möglich sein.

## **Ergänzung zum öffentlichen Nahverkehr**

Unsere Vision besteht in der besseren Nutzung von Ressourcen. Wir alle wissen, dass Autos meistens ungenutzt herumstehen. Ich habe mir letztes Jahr ein Auto gekauft, vor allem mit der Begründung, dass wir ein Kind bekommen haben und wir bestimmt irgendwann mal spontan am Wochenende an einen See fahren. Das ist seitdem kein einziges Mal passiert. Es gibt immer weniger Gründe, ein Auto zu besitzen, vor allen Dingen in der Stadt. Und je mehr Möglichkeiten wir den Verbrauchern bieten, kein eigenes Auto besitzen zu müssen – die Automobilindustrie möge mir hier vergeben –, desto wahrscheinlicher ist es, dass sie sich dafür entscheiden, ihr Auto weniger zu benutzen oder sich überhaupt keines mehr zu kaufen.

Der Vorteil liegt auf der Hand. Sämtliche Städte auch in Deutschland haben mit riesigen Verkehrsaufkommen zu kämpfen. Und eine effizientere Nutzung allein durch den Wegfall von parkplatzsuchenden Autos ist schon ein großer Gewinn. Wir sehen uns im Übrigen auch als Ergänzung zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Wir sehen in Städten in Amerika, wir sehen aber auch in Paris und London, wie Uber-Fahrten sehr oft an Endpunkten des ÖPNV anfangen oder aufhören. Das heißt, dass wir zu einer Verdichtung außerhalb des ÖPNV führen und damit die Lebensqualität von Menschen verbessern können, die außerhalb der ÖPNV-Infrastruktur wohnen, nämlich da, wo es auch für uns als Steuerzahler nur bedingt sinnvoll ist, in den öffentlichen Nahverkehr zu investieren. Natürlich ist der ÖPNV – das ist faktisch unumstritten – die günstigste und sinnvollste Alternative, um Massen zu bewegen. Auf der anderen Seite haben wir aber auch das Bedürfnis nach individueller Mobilität.

Für die Zukunft kann das auch heißen, dass unsere Städte intelligenter werden. Wir haben vor Kurzem in einem Blog-Eintrag bekannt gegeben, dass wir mit der Stadt Boston kooperieren und gewisse Daten, natürlich anonymisiert und aggregiert, zur Verfügung stellen werden, um der Stadt zu ermöglichen, ihre Stadtplanung zu verbessern. Welchen Vorteil hat Boston dabei? Boston kann von uns erfahren, wann, von wo nach wo, wie viele Fahrten stattfinden. Das kann Aufschluss darüber geben, wo die Stadt den ÖPNV erweitern müsste. Uber-Chef Travis Kalanick hat vor Kurzem in München in einer Rede betont, dass Uber solchen Partnerschaften sehr offen gegenübersteht.

## **Effizienz durch mehr Wettbewerb**

Effizienz ist einer der elementaren Bestandteile der Uber-Plattform. Wir müssen sicherstellen, dass Fahrer und Nutzer unsere Plattform attraktiv finden. Wir haben keine Zugangshürden, wir haben aber vor allen Dingen auch keine Mittel und Wege, Anbieter und Nachfrager auf der Plattform zu halten. Wir können niemanden zwingen, die Uber-App zu nutzen, wenn er daraus keinen persönlichen Vorteil für sich ziehen kann. Das heißt, wir müssen einerseits sicherstellen, dass das Auto schnell beim Nutzer ist, und zwar immer und überall, in allen 270 Städten. Wir müssen auch sicherstellen, dass das Auto, das zum Nutzer kommt, genau seinem Wunsch entspricht, was Qualität, Service, Sauberkeit und Sicherheit angeht. Andererseits müssen wir auch sicherstellen, dass der Fahrer bei uns mehr verdienen kann als woanders, sonst hat er keinen Anreiz, seine Dienste auf unserer Plattform anzubieten. Fahrer, die sich bei der Uber-Plattform anmelden, haben keine vor-

gegebenen Minimalstunden oder Maximalstunden, sie müssen sich nicht mit einer bestimmten Häufigkeit anmelden pro Woche, pro Monat, pro Tag. Sie können so oft und so wenig fahren, wie sie möchten.

Wir stehen im Wettbewerb mit anderen Anbietern. Und unser Mantra war bis dato – und das wird es auch für die Zukunft sein: Wettbewerb ist gut! Wenn wir nicht sicherstellen können, dass wir die attraktivste Alternative sind, dann machen wir etwas falsch. Wir sehen oft, dass Fahrer mehrere Plattformen gleichzeitig nutzen. Ich bin hier in Berlin in ein Taxi gestiegen, das sah ein bisschen aus wie ein Space-Shuttle. Da gab es das MyTaxi-Telefon, das Uber-Telefon, da war die Funkzentrale 1, die Funkzentrale 2, und das Navigationsgerät kam noch hinzu. Das finde ich gut, denn der Fahrer optimiert seine eigene Auslastung und versucht, so viele Kunden wie möglich zu bedienen und damit so viel Geld wie möglich zu verdienen. Die durchschnittlichen Wartezeiten in ausgewählten Städten, in denen wir schon länger präsent sind, sind extrem kurz. Und manchmal werde ich gefragt, was denn mit der Garantie sei, die das Taxigewerbe liefert, immer jemanden abzuholen. Wenn Sie in New York, Los Angeles, San Francisco, Paris oder London unterwegs sind – ich muss diese Städte nennen, weil wir noch nicht so lange in Deutschland sind –, dann werden Sie merken, dass Sie sich nach einer Weile überhaupt nicht mehr die Frage stellen, ob Uber dort zur Verfügung steht. Die einzige Frage, die Sie sich stellen, ist, ob es zwei oder fünf Minuten dauert, bis der Fahrer kommt.

Mit unserer Plattform können wir auch als „Enabler“, als Wegbereiter oder als Basis dienen für weitere Dienste, die wir uns zum jetzigen Zeitpunkt mit unserer beschränkten Phantasie vielleicht noch nicht einmal vorstellen können. Wir haben unsere API, das bedeutet unsere Programmierschnittstellen, veröffentlicht, um anderen zu ermöglichen, mit ihren Lösungen, mit ihren Apps, mit ihrer Software Zugang zu unserer Software zu finden, um so das Angebot zu erweitern und zu verbessern. Wenn Sie zum Beispiel in Amerika und in einigen Ländern Europas die Google-Maps-App auf Ihrem Smartphone aufrufen und suchen, wie Sie am besten von Ihrem Standort zum Ziel kommen, dann können Sie nicht nur sehen, wie lange der ÖPNV dauern oder ein Taxi brauchen würde, sondern Sie können auch direkt einen Uber-Fahrer aus der Google-Maps-App anfordern. Das ist eine praktische Sache, und wir können damit eine sinnvolle Alternative zum Auto werden. Eine Rechnung für die Strecke Berlin-Tegel zur Weinkultur Habel im Zentrum Berlins hat ergeben: Wenn Sie die Kosten für Versicherung, Verbrauch, Abschreibung etc. bei einem Fahrzeugbesitz berücksichtigen, dann können Sie dafür im Jahr 517 Mal diese Strecke mittels UberPop-Fahrten zurücklegen. Und das ist auf Basis der Preise berechnet, bevor wir per Gerichtsbeschluss 35 Cent pro Kilometer abrufen durften.

### **Vielseitigere Mobilität für ein angenehmeres Leben**

Abschließend möchte ich auf zwei Aspekte hinweisen, die meine These, dass eine Deregulierung auf gewissen Märkten sinnvoll ist, unterstützen sollen. Erstens: In vielen Kommunen ist die Annahme verbreitet, dass bei Verbrauchern die Preiselastizität für eine Dienstleistung wie das Taxi, also für die persönliche Mobilität, extrem gering ist. Der logische Schluss daraus wäre: Wenn die Kosten gestiegen sind und die Preise deshalb angehoben werden müssen, dann wird die Anzahl der Nutzer beim Taxi gleich bleiben. Dem ist aber nicht so: Die Preiselastizität ist erfahrungsgemäß deutlich größer. Wir haben in vielen

Städten die Preise kontinuierlich senken und dennoch das Einkommen der Fahrer erhöhen können. Wenn etwas günstiger wird, sind mehr Leute daran interessiert, es zu nutzen. Dementsprechend findet eine höhere Auslastung statt und damit haben die Fahrer auch ein höheres Einkommen. Zweitens: Vergleicht man die Anforderungen, die heute an einen Mietwagenunternehmer und an einen Sprengstoffhändler gestellt werden, so muss der Mietwagenunternehmer deutlich mehr Voraussetzungen erfüllen, und zwar aus dem einzigen Grund, dass das Taxigewerbe als besonders schützenswert gilt.

Sie müssen meine Wahrheit natürlich nicht für die einzig richtige halten. Aber wir von Uber wünschen uns in Deutschland eine kritische Hinterfragung derjenigen Regeln, die dem Wettbewerb im Mobilitätssektor im Weg stehen. Wir können alle davon profitieren, wenn wir einen größtmöglichen Fächer an Alternativen haben, um von A nach B zu kommen. Dieser Fächer beinhaltet ÖPNV, Taxi, Car-Sharing, Uber, Wunder-Car, irgendwelche andere Plattformen, alles, was Sie wollen, auch Fahrradfahren oder Laufen. Durch die Bereitstellung der größtmöglichen Anzahl von Alternativen möchten wir dem Verbraucher nutzen und unser Leben in Städten und im suburbanen Raum angenehmer gestalten.