

## Vorwort

Vom Anglo-Amerikanischen ins Deutsche übersetzt von Theo Dolit-Nivellier unter Zuhilfenahmen von :

- dict.cc (Deutsch-Englisch Wörterbuch),
- Google Übersetzer (Englisch-Deutsch) und
- DeepL Translator (Englisch-Deutsch).
- Revision von Yps

Der Übersetzer übernimmt keinerlei Haftung für Aussagen und Sichtweisen der Originalvorlage.

Link zum Original: <http://www.forworkingfamilies.org/resources/publications/uber-state-interference-how-transportation-network-companies-buy-bully-and>

Manche der v.a.D. i.d. Fußnoten aufgeführten Links mögen inzwischen ins Leere führen, andere, wie z.B. der zur Dallas Morning News oder zur Galveston Daily News sind in der EU wegen Nicht-Verfügbarkeit aufgrund Datenschutzbestimmungen unwirksam.

## Mega-Einflussnahme auf die [Bundes-]Staaten

Wie „Transportation Network Companies“ ihren Weg zur Deregulierung erkaufen,  
„ernötigen“ und erschwindeln

*von Joy Borkholder, Mariah Montgomery, Miya Saika Chen, Rebecca Smith - Januar 2018*

### I n h a l t

#### Zusammenfassung

#### Einleitung

#### Teil 1 – Zerrüttung der Demokratie: Die Einflussnahme auf die [Bundes-]Staaten läuft auf Hochtouren

- Die Verbindungen zwischen TNCs und ALEC
- Einflussnahme auf die [Bundes-]Staaten: **Das** Mittel der Wahl für TNCs
- Das irreführende „Flickwerk“ - Argument
- Fahrer als unabhängige Vertragspartner definieren
- Mangelnde Kenntnisse des Personenbeförderungssektors

#### Teil 2 – Künstlich hergestellte Krisen, unternehmerische „Lösungen“

- Fallstudie: Einkaufen, Nötigen und über den Tisch ziehen im Texas-Format
- Einfluss (ein-)kaufen : Lobbyisten, Gesetzgeber und Öffentlichkeitsarbeit
- Nötigen : Ultimaten stellen und es Verhandlung nennen
- Schwindeln : wie man Kunden für sich arbeiten lässt

#### Teil 3 – Was das Neuschreiben von Bundesgesetzen für Gemeinden bedeutet

- Kosten auf die Fahrer abwälzen
- Fallstudie : Fahrer in Seattle gewinnen Tarifverhandlungen, weil der Staat Washington die Preemption ausschließt
- Außerkräftsetzen von Gesetzen zum Schutz farbiger Arbeiter
- Eingeschränkter Zugang für Fahrgäste mit Behinderungen
- Schwächung des öffentlichen Nahverkehrs und des Klimaschutzes

#### Fazit : Wegbrechen der demokratischen Kontrolle

#### Empfehlungen zum Parieren unternehmensgesteuerter Einflussnahme auf [Bundes-]Staaten und zum Schutz der regionalen Demokratie

#### Anhang

## **Danksagung**

Die Autoren danken der Stiftung für öffentliche Wohlfahrt für ihre großzügige Unterstützung unserer Arbeit zu diesem Bericht, sowie den Gesetzgebern, ihren Mitarbeitern und anderen Interessengruppen, die wertvolle Einsichten und Kommentare zur Verfügung gestellt haben.

## **Das National Employment Law Project**

Seit mehr als 45 Jahren hat das Nationale Arbeitsrechts-Projekt (NELP) daran gearbeitet, das Versprechen wirtschaftlicher Möglichkeiten für arbeitende Familien in ganz Amerika wiederherzustellen. In Partnerschaft mit Bürgerinitiativen /-bewegungen und nationalen Verbündeten fördert NELP eine Politik, die gute Arbeitsplätze schafft, hart erkämpfte Rechte am Arbeitsplatz durchsetzt und arbeitslosen Arbeitnehmern hilft, ihre wirtschaftliche Basis wieder zu erlangen. Für weitere Informationen besuchen Sie uns unter

[www.nelp.org](http://www.nelp.org)

## **Die Partnerschaft für arbeitende Familien**

Die Partnerschaft für arbeitende Familien ist ein nationales Netzwerk 17 mächtiger Stadt- und regionaler Partnergruppen mit Sitz in größeren städtischen Gebieten im ganzen Land. Die Partnerschaft befürwortet und unterstützt Strategien und Bewegungen, die gerechtere und nachhaltigere Gemeinschaften aufbauen, in denen wir leben und arbeiten. Indem sie die auf lokaler Ebene gewonnenen Erkenntnisse in die nationale Debatte einbringt, schafft die Partnerschaft einen Rahmen für die Bekämpfung von Klimawandel, Ungleichheit sowie rassischer und sozialer Ungerechtigkeit. Für mehr Informationen, besuchen Sie uns unter

[www.forworkingfamilies.org](http://www.forworkingfamilies.org)

## **Zusammenfassung**

In den vergangenen vier Jahren haben die Transport Network Companies (TNCs), vor allem Uber und Lyft, die Gesetzgeber in der überwiegenden Mehrheit der Staaten davon überzeugt, örtliche Regulierungen auszuhöhlen und zu umgehen und die Fahrer ihrer Rechte zu berauben. Die Schnelligkeit und weitreichende Wirkung der Strategie dieses Gewerbes, die auch als Einflussnahme auf die [Bundes-]Staaten (oder „Vorwegnahme“) bekannt ist, ist beispiellos.

Mit diesem Bericht machen wir uns auf zu beschreiben, wie zwei aufstrebende Unternehmen in der Lage waren, die Regierungen der Länder zu einer raschen und aggressiven Deregulierung ihres Wirtschaftszweiges zu bewegen, und wie sich ihr Erfolg auf ihre Akteure [der Branche] ausgewirkt hat. Der Bericht versucht, Gesetzgeber und Öffentlichkeit mit Wissen und Werkzeugen auszustatten, um dieses Phänomen zu verstehen und anzugehen, die am stärksten von dieser Industrie betroffenen Gemeinden zu schützen und die lokale Demokratie aufrechtzuerhalten.

Detaillierte Fallstudienanalysen in vier Bundesstaaten, Florida, Pennsylvania, Texas und Washington, zeigen, dass die Strategie der TNCs darin bestand, politische Krisen in Gegenden zu schaffen, in denen das Personenbeförderungsgewerbe traditionell reguliert wurde, und die staatlichen Gesetzgeber dazu zu bewegen, die hausgemachte Krise durch staatliches Eingreifen zu lösen. Die Fallstudien beschreiben genau die "Einmarschieren-, Kaufen-, Nötigen- und Hereinlegen"-Taktiken, mit denen die Unternehmen diese Strategie vorantreiben, sowie die Auswirkungen auf die Fahrer, die überwiegend Einwanderer und Farbige sind, und die Gemeinden, in denen sie leben.

## Zusammenfassung der Ergebnisse

TNCs haben sich erfolgreich 'state interference' [=Einflussnahme auf Bundesstaaten] angeeignet, eine antidemokratische gesetzgeberische Praxis, die von der Waffen- und Tabakindustrie bevorzugt und vom ultrakonservativen American Legislative Exchange Council (ALEC) populär gemacht wurde, mit dem Ziel Gesetze umzuschreiben.

- TNCs haben in mehr als vier von fünf Staaten die Aushöhlung staatlicher Gesetze sicher gestellt.
- Gesetzgeber in 41 Staaten haben Gesetze erlassen, die Orten teilweise oder komplett die Fähigkeit genommen haben, ihre eigenen Standards auf die TNC-Industrie anzuwenden.
- Die Preemption hat enorme Auswirkungen auf den Nahverkehr und dereguliert weitgehend die Industrie als Ganzes.
- 'State interference' [=Einflussnahme auf Bundesstaaten] ist eine politische Strategie, die von der Tabakindustrie und der National Rifle Association vorangetrieben wird und aggressiv seitens des ultrakonservativen American Legislative Exchange Council (ALEC) zur Anwendung kommt, sowie anderer Unternehmensgruppen und Körperschaften mit gleicher Ineressenslage, wie z.B. die National Restaurant Association und aktuell die TNCs Uber und Lyft. Wie weiter unten ausgeführt, gibt es etliche Verbindungen zwischen der TNC-Industrie und ALEC.
- 'State interference' [=Einflussnahme auf Bundesstaaten] im Auftrag von TNCs schadet farbigen Menschen. Wie in anderen Fällen derartiger Einmischung sind staatliche Eingriffe in das regionale Mietregelwesen substanziell überwiegend weiße Gesetzgebungen, welche lokale Programme und Politiken blockieren, die farbigen Personen zugute kommen, in diesem Fall Mietwagen- und Taxifahrern, die überwiegend Farbige und Immigranten sind.
- 'State interference' [=Einflussnahme auf Bundesstaaten] ist ein Mittel, um das Arbeitsrecht umzuschreiben. Während staatliche Maßnahmen bei TNCs häufig als Lösung für ein "Flickwerk" lokaler Gesetze charakterisiert werden, ist es TNCs selbst möglich, Eingriffe in staatliche Belange weiter zu verfolgen, weil staatliche Gesetzgeber eines ihrer politischen Kernziele angehen können: die staatlichen Gesetze über den Angestelltenstatus neu zu schreiben. Indem sie das Gesetz umschreiben, befreien sie sich von einer Vielzahl von Auflagen zum Schutz Beschäftigter : staatlicher Mindestlohn, Arbeitslosenversicherung, Arbeitnehmerentschädigung, (Anti-) Diskriminierungsgesetze, Chancengleichheit und Lohnfortzahlung im Krankheitsfall, wo auch immer es sie gibt, und Bemühungen, einen kollektiven Tarifverhandlungsprozess auf Stadtebene durch zu stehen.

**Wie aus dem Bericht über die hier untersuchten Fallstudien hervorgeht, haben die TNCs im Allgemeinen ( und Uber im Besonderen ) auf lokaler Ebene eine politische Krise ausgelöst, die Staaten gedrängt, diese Krise zu lösen und dabei vier Primärtaktiken angewendet : Einmarschieren, Kaufen, Nötigen und Hereinlegen.**

- Einen Markt entern ist manchmal illegal und bedeutet, hohe Geldsummen auszugeben, um rasch einen Grundstock von Kunden und Fahrern aufzubauen. Beim ersten Eindringen in den (Beförderungs-) Markt boten die Unternehmen den Fahrern Anreize und den Fahrgästen Freifahrten und bezahlten sogar die Geldstrafen der Fahrer für deren illegales Arbeiten. Um Strafverfolgung zu

vermeiden, ging Uber sogar so weit, ein Programm zu entwickeln, welches einzelne öffentliche Angestellte und Beamte identifizierte und dann deren Fähigkeit blockierte, die App(likation) zum Fahrten Bestellen zu benutzen.

**Im Jahr 2016 übertraf die Anzahl der Lobbyisten von Uber und Lyft die von Amazon, Microsoft und Walmart zusammen genommen.**

- Zugang erkaufen durch Bereitstellung einer überwältigenden Anzahl gut vernetzter Lobbyisten, um Kontakt zu gewählten Beamten und ihren Mitarbeitern aufnehmen. Im Jahr 2015 tauchen in Portland (OR) die Namen von 16 Uber- und Lyft-Lobbyisten und Unternehmensvertretern in den Kontaktprotokollen der Stadtbeamten auf, was 30 Prozent aller Lobbyaktivitäten der Stadt ausmacht. Im Jahr 2016 hatte Uber überall im Land 370 aktive Lobbyisten in 44 Staaten, was einige der größten Firmen und Technologieunternehmen in den Schatten stellte.
- Gewählte Führer schikanieren, indem man sie individuell ins Visier nimmt und ihnen Ultimaten stellt. In Texas setzten eine oder beide der zwei größeren TNCs ihren Dienst in zahlreichen Städten aus, darunter in Austin, Corpus Christi, Galveston, Houston und Midland, als die gesetzgebenden Körperschaften der Stadt (und die Wähler im Fall Austin) ihnen angemessene Vorschriften auferlegten.
- Kunden hinters Licht führen, um politische Maßnahmen zu ergreifen, häufig durch falsche Darstellung der Fakten und oft über die App(likation) selbst. Nachrichten an Kunden behaupteten, dass Stadträte, Gemeinderäte oder staatliche Gesetzgeber androhen, die TNCs zur Aufgabe zu "zwingen", wenn rechtmäßige Regierungen tatsächlich versuchen, bestehende Gesetze durchzusetzen oder sogar grundlegende Sicherheitsanforderungen schaffen, denen andere Unternehmen folgen. In diesem Fall fahren die TNCs mit den ersten drei der oben beschriebenen Taktiken fort.

In vielen Fällen hat sich Uber durch Gebrauch dieser Strategien und Taktiken ein hohes Niveau der Subversion in vielfältigen staatlichen und städtischen Gesetzgebungsverfahren gesichert, mit der Möglichkeit, eigene Gesetzesentwürfe einzubringen, die Überprüfung in hohem Maße zu beeinflussen und sogar gewählte Amtsträger auf die Sache anzusetzen. In Oregon und Ohio schrieb oder mit-verfasste Uber die ursprünglichen Gesetzesentwürfe, und Vertreter der Legislative in vielen anderen Staaten charakterisieren ein derartiges Gesetzeswerk als ein von der Industrie oder in deren primärem Interesse Geschriebenes.

Die TNCs haben sich staatliche Gesetze gesichert, die Teile der Mietindustrie deregulieren und das Arbeitsrecht umschreiben, was dabei den Fahrern und Gemeinden schadet.

- Wenn es den TNC gelingt, eine Gesetzgebung voranzutreiben, die ihre Fahrer des Schutzes staatlichen Arbeitsrechts beraubt, wie der Arbeitslosenversicherung, Arbeitnehmerentschädigung und des Mindestlohns, haben diese Fahrer keinen Zugang mehr zu Entschädigungen oder Leistungen, wie sie anderen Arbeitnehmern im Staat gewährt werden.
- Verfechter der Rechte für Behinderte argumentieren, dass die TNCs durch die Nichtbereitstellung von

rollstuhlgerechten Fahrzeugen gegen Gesetze zum Schutz von Menschen mit Behinderungen verstoßen. Schwache Staatsgesetze verlangen von den TNCs im Allgemeinen nur eine nicht durchsetzbare „Politik“ gegen Diskriminierung.

- Das Deregulieren der TNCs kann das Klima durch Untergrabung des öffentlichen Verkehrs schädigen; zudem fügt es den Straßen der Stadt mehr Fahrzeugkilometer hinzu. Eine Studie von TNC-Fahrgästen in San Francisco ergab, dass ein Drittel der Befragten die öffentlichen Verkehrsmittel für ihre Beförderung kürzlich genutzt hätten, wenn TNCs nicht verfügbar gewesen wären.<sup>1</sup>
- Das Übergehen regionaler Gemeinden untergräbt die demokratische Regierungsführung und die Fähigkeit der örtlichen Regierung, die spezifischen Transportbedürfnisse der Einwohner zu erfüllen. Wenn lokal gewählte politische Entscheidungsträger daran gehindert werden, eine Strategie zu entwickeln, die die Bedürfnisse der Bewohner schützt und darauf reagiert, oder die beschlossenen Strategien durch mittels Lobbyarbeit im „Blitzkrieg-Stil“ belagerte Gesetzgeber des Staates überwirkt werden, steht die partizipative Demokratie auf dem Spiel.

*< die Grafik von Associated Press / Eric Gay fehlt hier >*

## Zusammenfassung der Empfehlungen

Staatliche und lokale Gesetzgeber und Befürworter können dem (Personenbeförderungs-) Sektor Fairness verleihen und sich ungebührlicher Einflussnahme auf unsere Regierungen seitens Unternehmen widersetzen. Im Folgenden finden Sie einige unserer Empfehlungen :

- Staatliche Gesetzgeber sollten Bemühungen zurückweisen, Kommunalverwaltungen in Bezug auf TNCs auszubooten, und statt dessen die Regulierung von TNCs an lokale „Transportbehörden“ delegieren, so wie es viele Staaten mit der Regulierung des Taxengewerbes getan haben (und noch praktizieren). Alternativ sollten sie mit den Städten bei der Entwicklung von Richtlinien eng zusammenarbeiten, die eine landesweite Basis schaffen und den Städten Flexibilität bei der Anpassung der TNC-Vorschriften erlauben. Sie sollten Gesetze aufheben, die die Fahrer ihrer Rechte als Angestellte berauben.
- Die örtlichen Gesetzgeber sollten von den TNCs verlangen, dass sie die lokalen Arbeitsnormen einhalten und bei jeglichem Versuch, das Arbeitsverhältnis von Fahrern als unabhängige Auftragnehmer in der Gesetzgebung und der Ausarbeitung von Vorschriften zu definieren, auf der Hut sein; weiter sollten sie von den TNCs verlangen, mit angemessenen Datenschutzmaßnahmen die Daten zur Verfügung zu stellen, die die Gemeinden benötigen, um sicherzustellen, dass die TNCs die Mobilität und den Transport stärken, anstatt beides zu unterminieren; (schließlich) sollten sie innovative Wege kennenlernen und unterstützen, um zu gewährleisten, dass Taxi- & Mietwagenfahrer, die eine Lizenz / Fahrerlaubnis haben, alternative Geschäftsmodelle wie Genossenschaften und gemeinnützige Organisationen bilden können.
- Befürworter und örtliche Führungskräfte sollten die Einzigartigkeit lokaler Gemeinschaften betonen, und dass „eine Größe nicht allen passt“; sie sollten auf rassistische Ungerechtigkeit aufmerksam machen ( und rechtsstaatliche Verfahren anwenden, um sie anzugreifen ), sobald sie als Teil der

1) Lisa Rayle, Danielle Dai, Nelson Chan, Robert Cervero and Susan Shaheen, "Just a Better Taxi? A Survey-based Comparison of Taxis, Transit, and Ridesourcing Services in San Francisco," Transport Policy, (2016, Vol. 45)

Prremption in Erscheinung tritt. Unterstützen Sie gewählte Amtsträger, die regionale Politik in Industriekreisen weiter führen, indem sie dort Recht und Fairness etablieren !

## Einleitung

In nur vier kurzen Jahren haben die TNCs Uber und Lyft 41 staatliche Gesetzgeber dazu überredet, in die Politikgestaltung der Kommunen einzugreifen. Für diese Strategie der "State interference [=Einflussnahme auf Bundesstaaten]" oder „Vorwegnahme“ ( Preemption) wurde seitens der Waffen- und Tabakindustrie der Weg bereitet. In diesem Fall haben die TNCs nicht nur ihren Teil der Mietwagen- und Taxenbranche weitgehend dereguliert, sondern auch das Arbeitsverhältnis mit ihren Fahrern im staatlichen Recht neu definiert. Es ist eine Strategie, die demokratische Kommunalverwaltungen untergräbt und auf Fahrer, Verbraucher und die breiteren Gemeinschaften, in denen sie leben, negative Auswirkungen hat. Diese weitreichenden Auswirkungen verdeutlichen die Machenschaften, mit denen wohlhabende und politisch vernetzte korporative Akteure (Firmen), die von den staatlichen Gesetzgebern (dazu überhaupt erst) befähigt werden, die Kontrolle über viele Aspekte unseres täglichen Lebens erlangen.

Wie konnten zwei junge Unternehmen die Gesetzgeber so schnell davon überzeugen, dass diese neuen Dienstleistungen auf eine völlig neue Art und Weise gesetzlich geregelt werden sollten? Und das in einer Weise, die typischerweise nur wenigen Unternehmen zugute kommt, aber zu Lasten vieler anderer geht?

Unsere Untersuchung zeigt, dass die TNCs, angeführt von Uber, eine zweiteilige Strategie verfolgten: die TNCs führen eine Krise auf lokaler Ebene herbei und appellieren an die staatlichen Gesetzgeber, diese Krise durch die Aufhebung des lokalen Gesetzes zu beheben. Diese "Krise" ist normalerweise die angedeutete oder tatsächliche Androhung der Aussetzung eines populären Dienstes. Wie wir im folgenden genauer beschreiben werden, sind TNCs - insbesondere Uber - gesetzeswidrig vorgegangen, haben gewählten Amtsträgern Ultimaten gestellt und die Öffentlichkeit in die Irre geführt, um eine Krise herbei zu führen und ihre bevorzugte Lösung zu erreichen, (siehe Anhang für weitere Gesprächsthemen im Vergleich zur Realität). Sowohl Uber als auch Lyft haben enorme Beträge an Geld und Zeit investiert, um die Entscheidungen der staatlichen und städtischen Gesetzgeber zu beeinflussen, und setzen dies fort, sowohl durch traditionelle als auch neuartige Lobbyarbeit.

*"Uber ... lancierte eine Internet-PR-Kampagne und behauptete gegenüber allen, die sie kontaktierten, dass wir sie von der Insel verbannt hätten. Zu uns zu kommen und uns wegen einer Verordnung engagieren, ist das Vorgehen Erwachsener. Die Öffentlichkeit über faktische Gesetze und Vorschriften bezüglich der Dienstleistungen, die auf dieser Insel angeboten werden, fehl zu informieren ... grenzt an Straftaten ... und Schande über sie." - Norman Pappous, Mitglied des Rates von Galveston <sup>2</sup>*

Der Zweck dieses Berichts besteht darin, Gesetzgeber und Verbraucher mit Wissen und Werkzeugen auszustatten, um der TNC-Version der "Schockdoktrin" entgegen zu treten, wenn diese Unternehmen auf lokaler Ebene Krisen oder politische Sackgassen herbeiführen, um staatliche Politiken durchzuboxen, die örtlichen Regierungen die Entscheidungsgewalt raubt. Indem der Bericht die Taktiken des Einmarschierens, Kaufens, Nötigens und Hereinlegens beleuchtet, ist er geeignet, Gesetzgebern und Verbrauchern zu helfen, wesentliche Fragen zu stellen und die Interessen der Öffentlichkeit zu fördern.

2) Galveston Council Member Norman Pappous, Stadtratssitzung (11.Febr. 2016). Video hier verfügbar → <http://www.galvestontx.gov/420/G-TV>

Dieser Bericht beginnt mit einem wichtigen Kontext, einschließlich einer Beschreibung dessen, was "State interference [=Einflussnahme auf Bundesstaaten]" oder auch Einmischung in staatliche Angelegenheiten ist, der Breite der Störung staatlicher Belange, die von und im Namen der TNC-Industrie durchgeführt wird, und warum Eingriffe ins Staatswesen das bevorzugte Werkzeug dieser Industrie sind. Dann verschaffen wir einen tieferen Einblick in die Strategie der Herbeiführung lokaler Krisen in der Absicht, Anlass für eine unnötige staatliche Lösung zu liefern, wobei durchweg Fallstudien mit einbezogen werden. Schließlich untersuchen wir die Auswirkungen dieser (fremdverschuldeten) staatlichen Eingriffe und der Deregulierung auf eine Vielzahl von Interessengruppen. Dieser Bericht schließt mit Empfehlungen für politische Entscheidungsträger und Fürsprecher.

## **Anmerkung zu den Untersuchungsmethoden**

Um zu verstehen, wie die TNC-Industrie "State interference [Einflussnahme auf Staaten]" einsetzt, haben wir in sechs Staaten, in denen die Legislative vorwegnehmende „TNC-Gesetze“ verabschiedete oder erwog, solches zu tun, eingehende Forschung betrieben. Diese Staaten, die aufgrund der geografischen und politischen Vielfalt sowie der robusten Aktivitäten der Industrie ausgewählt wurden, sind Florida, Ohio, Oregon, Pennsylvania, Texas und Washington. Für alle (diese) Staaten analysierten wir öffentliche Daten über staatliche und kommunale Lobbyausgaben, überprüften E-Mails, die zwischen wichtigen staatlichen Gesetzgebern, TNCs und ihren Vertragslobbyisten ausgetauscht wurden und nahmen Presseberichte unter die Lupe. Zusätzlich überprüften wir für Florida, Pennsylvania, Texas und Washington E-Mails, die zwischen Stadtbeamten, TNCs und ihren Vertragslobbyisten ausgetauscht wurden, verfügbare Videos, Protokolle und Niederschriften von Stadtrats-, Gemeinderats- und Staatsratssitzungen und Anhörungen und befragten Stadt- und Landesgesetzgeber, ihre Mitarbeiter und andere Interessengruppen.<sup>3</sup>

## **Teil Eins**

### **Zerrüttung der Demokratie: Die Einflussnahme auf die [Bundes-]Staaten läuft auf Hochtouren**

Vernetzte Beförderungsunternehmen (*im folgenden und bereits vorstehend „TNC(s)“ genannt*) mögen der erste Industriezweig in der Geschichte unseres Landes sein, der das staatliche Recht im eigenen Interesse so rasch und vollständig umschreibt. In weniger als fünf Jahren haben die Gesetzgeber in 48 Bundesstaaten und im Bezirk von Columbia (Washington D.C.) Gesetze bezüglich dieser neuen Industrie erlassen. Einige dieser Gesetze regeln nur die Autoversicherung, was eine Vereinbarung zwischen den großen Versicherungsgesellschaften und den TNCs im Frühjahr 2015 widerspiegelt<sup>4</sup>. Aber in vielen Staaten scheinen die TNCs ihre Vereinbarung über Versicherungen genutzt zu haben, um viele weitere Elemente in die staatlichen Vorschläge aufzunehmen (... um dem Staat zahlreiche weitere Vorschläge zu oktroyieren). In 41 Staaten löschen die „TNC-Gesetze“ ausdrücklich oder vorbehaltlos die Fähigkeit von Gemeinden aus, eigene Standards für eine Branche mit enormen Auswirkungen auf den Nahverkehr zu setzen<sup>5</sup>. Wohl nur die Waffenlobby war in der Lage, die örtlichen Vorschriften stärker einzuschränken, wobei 43 Staaten

3) Wir führten Interviews und Hintergrundgespräche mit mehr als 30 Interessengruppen.

4) Aktuelle Informationen zu Verkehrsverbundunternehmen, die am 23. Oktober 2017 abgerufen wurden, finden Sie in den Berichten der Unfallversicherer Association of America: <http://www.pciaa.net/industry-issues/transportation-network-companies>

5) -> Texas A&M Universität, Karte und Ressourcen des Verkehrsinstituts -> <https://policy.tti.tamu.edu/technology/tnc-legislation/>; "Stadtrechte in einer Ära des Vorkaufs: eine State-by-State Analyse", Nationaler Städtebund (Feb. 2017), <http://www.nlc.org/sites/default/files/2017-03/NLC-SML%20percent20Preemption%20percent20Report%20percent202017-pages.pdf>

ausdrücklich alle oder im Wesentlichen alle Aspekte der lokalen Waffen- oder Munitionsregulierung (alternativlos) vorwegnehmen<sup>6</sup>.

"State interference [Einflussnahme auf Bundes-Staaten]" oder Preemption - die Strategie der Umgehung lokaler Demokratie durch die Verabschiedung von Gesetzen auf Staatsebene, die Städte daran hindern, in bestimmten Belangen (selbst) zu regieren - ist zu einem bevorzugten Instrument mächtiger konservativer und körperschaftlicher Gruppen geworden, um Regulierungen zu vermeiden, progressive politische Innovationen auf örtlicher Ebene zu unterdrücken und Arbeitnehmern die Rechte zu entziehen<sup>7</sup>. Der American Legislative Exchange Council (ALEC) und andere (Unternehmens-) Interessengruppen und Verbände von Unternehmen haben diese Strategie in den letzten Jahren aggressiv eingesetzt, um Städte daran zu hindern, eine Vielzahl von politischen Veränderungen vorzunehmen, die von ihren Einwohnern unterstützt werden<sup>8</sup>. ALEC, die National Rifle Association (NRA), andere Industrieverbände und wohlhabende Gruppen mit besonderen Interessen haben die Macht des Staates ausgenutzt, um die regionale Politikgestaltung zu schwächen und ganze Industrien zu deregulieren<sup>9</sup>.

Dieser Versuch, die örtliche Demokratie zu unterdrücken, gelingt leider an zu vielen Stellen. Eine große Zahl von Staaten schränkt nun die Städte ein, die Mindestlöhne anzuheben (25), Bauarbeitsverträge zu verlangen (23) und bezahlte Krankengeldmaßnahmen durchzusetzen (20), neben anderen Politiken, mit denen örtliche Entscheidungsträger versuchen, sich mit Fragen der Arbeitslosigkeit, Verdrängung und des bezahlbaren Wohnraums zu befassen<sup>10</sup>. Zahlreiche Gesetzesentwürfe in staatlichen Gesetzgebungen stehen noch aus, um die Macht der Städte, auf die Bedürfnisse ihrer Bewohner einzugehen, weiter einzuschränken. In einem drastischen Versuch, städtische Macht auszulöschen, hat der Gouverneur von Texas, Greg Abbott aktiv die Entfernung der örtlichen Regierungsbehörde befürwortet, um jegliche Maßnahmen ohne die Erlaubnis des Staates ergreifen zu können<sup>11</sup>.

**Staaten übergreifende TNC-Gesetze wären das Nonplusultra in einer Gesetzgebung für spezielle Interessenten: In erster Linie profitieren nur zwei Unternehmen, Uber und Lyft, häufig mit weitaus weniger Vorschriften als bei anderen Taxiunternehmen und Mietwagenunternehmen.**

Die TNCs haben diese Strategie mit überwältigendem Erfolg umgesetzt. In den letzten vier Jahren haben fast viermal so viele Staaten die städtische Regulierung von Fahrgeschäftsfirmen eingeschränkt oder verboten, wie sie Gesetze zur Vorwegnahme von Mindestlöhnen verabschiedet haben<sup>12</sup>. In den Staaten, die wir überprüft haben, wurden diese Bemühungen von Uber geführt und haben größtenteils nur Uber und Lyft,

6) siehe Rechtszentrum zur Verhinderung von Waffengewalt, aufgerufen 19. Sept. 2017: <http://smartgunlaws.org/gun-laws/policy-areas/other-laws-policies/preemption-of-local-laws/>  
7) Wir sind nicht die Ersten, die die TNCs als "Störung der Demokratie" bezeichnen. Siehe Rick Claypool und Robert Weissman, "Disrupting Democracy: How Uber Deploys Corporate Power to Overwhelm and Undermine Local Government", Public Citizen, (4. Mai 2016), <https://www.citizen.org/sites/default/files/uber-disrupting-democracy-corporate-power-report.pdf>

8) Marni von Wilpert, "Die Stadtregierungen heben die Standards für arbeitende Menschen an - und die staatlichen Gesetzgeber senken sie zurück", Institut für Wirtschaftspolitik, (26. August 2017), <http://www.epi.org/publication/city-governments-are-raising-standards-for-working-people-and-state-legislators-are-lowering-them-back-down/>

9) Shaila Dewan, "Staaten blockieren lokale Vorschriften, oft auf Veranlassung der Industrie", New York Times, (23. Februar 2015), <https://www.nytimes.com/2015/02/24/us/govern-yourself-state-lawmakers-tell-cities-but-not-too-much.html>

10) Überprüfung der verabschiedeten Statuten durch die Autoren. Mindestens vier Staaten schränken die örtliche integrative Wohnungspolitik ein; drei schränken lokale Antidiskriminierungsmaßnahmen ein, und zwei verbieten Sollvorgaben zur Schaffung von Arbeitsplätzen für die Anwohner für öffentlich geförderte Entwicklungsprojekte ("local hire"). Die vier Staaten, die über ihre Statuten integrative Wohnungspolitik verbieten, sind Arizona Rev. 9-461.16; Indiana Code Ann. 36-1-24.2-1; Tenn. Code Ann. 66-35-102; und Tex. Local Gov't Code § 214.905. Die zwei Staaten, die mittels ihrer Bestimmungen lokale Mieten verbieten, sind Ohio Rev. Code Ann. 9.49 (2016) und Tennessee Tenn. Code Ann. 12-4-117 (2016). Hinweis: In einigen Staaten wurden Gesetze, die die Mietpreisbindung verbieten, so ausgelegt, dass sie eine verbindliche Inklusionspolitik für Mietwohnungen als illegal erklären. Siehe auch "Stadtrechte in einer Ära des Vorkaufs": Eine State-by-State-Analyse", National League of Cities, (Feb. 2017), <http://www.nlc.org/sites/default/files/2017-03/NLC-SML%20Vorauszahlung%20Bericht%20202017-Seiten.pdf>, unter Berufung auf den Nationalen Mehrfamilienwohnungsrat und von Wilpert: "Die Stadtverwaltung hebt die Standards für arbeitende Menschen an - und die staatlichen Gesetzgeber senken sie zurück."

11) Abbot sagte: "...ich denke, ein breit angelegtes Gesetz des Staates Texas, das besagt, dass der Staat lokalen Vorschriften vorgreifen wird, ist ein überlegener Ansatz." Patrick Svitek, "Abbott Wants 'Broad-based Law' that Pre-empts Local Regulations," Texas Tribune, (Mar. 21, 2017), <https://www.texastribune.org/2017/03/21/abbott-supports-broad-based-law-pre-empting-local-regulations/>

12) von Wilpert, "Die Stadtregierungen heben die Standards für Werkeltätige an - und die staatlichen Gesetzgeber senken sie zurück."



zwei Unternehmen, die seit weniger als einem Jahrzehnt bestehen, begünstigt. Staatenweite TNC-Gesetze sind ultimative Option bei einer Gesetzgebung, die spezielle Interessen bedient: Sie ermöglichen deren Monopol oder Duopol im gesamten Mietsektor, häufig mit weitaus weniger Vorschriften als bei anderen Mietwagenunternehmen<sup>13</sup>.

## Rassen- und Staatsstörung

Während Einflussnahme auf Staaten überwiegend als Symptom des politischen Machtkampfes zwischen rechts und links dargestellt wird, kann die Realität viel alarmierender sein: staatliche Einflussnahme beinhaltet zu oft, dass überwiegend weiße Gesetzgeber örtliche Programme und Politiken blockieren, die farbigen Menschen helfen sollen, strukturelle und historische Barrieren zu überwinden. Nehmen Sie (z.B.) den Kampf um die örtlichen Mindestlöhne. Afroamerikanische Arbeiter haben oft den größten Nutzen von Mindestloohnerhöhungen, weil sie wesentlich weniger verdienen als ihre weißen Kollegen im niedrigsten Lohnsektor in den Vereinigten Staaten<sup>14</sup>. Doch in sieben Städten, in denen Afroamerikaner zwischen 41 und 73 Prozent der Stadtbevölkerung ausmachen, reagierten die mehrheitlich weißen Landesgesetzgeber auf regionale Bemühungen, den Mindestlohn zu erhöhen, indem sie Gesetze verabschiedeten, die es den örtlichen Regierungen verbieten, diese Maßnahmen zu ergreifen. In einigen Fällen hat der Gesetzgeber die Lohnerhöhung nach der lokalen Abstimmung blockiert, in anderen hat er die örtlichen Lohnerhöhungen rückgängig gemacht<sup>15</sup>. In unseren in weiter unten detaillierten Untersuchungen haben überwiegend weiße Gesetzgeber von den TNC initiierte Gesetze verabschiedet, die Kommunalverwaltungen (in vielen Städten mit großen Bevölkerungsgruppen von Farbigen) daran hindern, eine sich auf Fahrer auswirkende Politik umzusetzen, welche vielerorts zahlenmäßig überproportional farbige Menschen sind.

## Die Verbindungen zwischen TNCs und ALEC

Viele Technologie-Startups positionieren sich gegenüber dem Gesetzgeber und der Öffentlichkeit als fortschrittliche Innovatoren, nicht als Unternehmens-Interessenträger. So schlossen sich beispielsweise Uber und Lyft im Jahre 2014 mit anderen Technologieunternehmen zusammen, um auf die Mitgliedschaft in der ultrakonservativen Gruppe ALEC verzichten zu können.<sup>16</sup> Zwischen der TNC-Industrie und ALEC bestehen jedoch noch eine Reihe von Verbindungen.

Im Jahr 2014 begann ALEC mit der Verbreitung von TNC-Mustervorschriften, die den TNCs Regeln für Versicherungen und Hintergrundprüfungen auferlegen, welche es den TNCs weitgehend erlauben, die Kosten auf die Fahrer abzuwälzen, sowie minimalen Verbraucherschutz und eine Bestimmung, die besagt, dass die Fahrer "nicht die Angestellten der TNCs sein müssen"<sup>17</sup>. Elemente und manchmal auch spezifische

13) Sowohl Uber Technologies Inc. als auch Lyft Inc. betreiben jetzt mehrere Arten von Dienstleistungen, aber Uber begann mit schwarzen Stadtautos, "UberBLACK". UberX- und Lyft-Dienste ähneln am ehesten den traditionellen Taxidiensten und stehen im Mittelpunkt dieses Forschungsberichts und der Regulierungskämpfe in Städten und Bundesstaaten. Uber BLACK-Dienste fielen typischerweise unter die städtischen oder staatlichen Vorschriften (Lyft folgte letztendlich mit ähnlichen Fahrzeugen wie UberBLACK). Die TNCs propagierten schnell, dass Taxiunternehmen das schlechte Monopol darstellten und ein besonderes Interesse im privaten Mietsektor zementierten. Das explosionsartige Wachstum und die Nachfrage der Verbraucher nach TNCs hat jedoch zu einem raschen Rückgang der Taxis geführt, wie später in diesem Bericht zitiert wird. Siehe San Francisco County Verkehrsbehörde, "TNCs Today: A Profile of San Francisco Transportation Network Company Activity", Zugriff am 26. Oktober 2017 -> <http://www.sfcta.org/tncstoday>; erstmals in N.Y.C. im Juli 2017 übertrifft die Anzahl der TNC-Fahrten die der Taxifahrten -> Winnie Hu, "Uber, Surging Outside of Manhattan, Tops Taxis in New York City", New York Times, (12. Oktober 2017), -> <https://www.nytimes.com/2017/10/12/nyregion/uber-taxis-new-york-city.html>; Beispiele in diesem Bericht werden zeigen, wie die staatliche Gesetzgebung den Versuchen einiger Städte, mehr Parität in der Mietwagenbranche zu schaffen, vorgriff, wodurch sie den TNCs weiterhin Wettbewerbsvorteile gegenüber Taxis ermöglicht hat.

14) Siehe z.B. David Cooper, "Erhöhung des Mindestlohns auf \$15 bis 2024 würde die Löhne für 41 Millionen amerikanische Arbeiter anheben", Economic Policy Institute, (26. April 2017), -> <http://www.epi.org/publication/15-by-2024-would-lift-wages-for-41-million/>

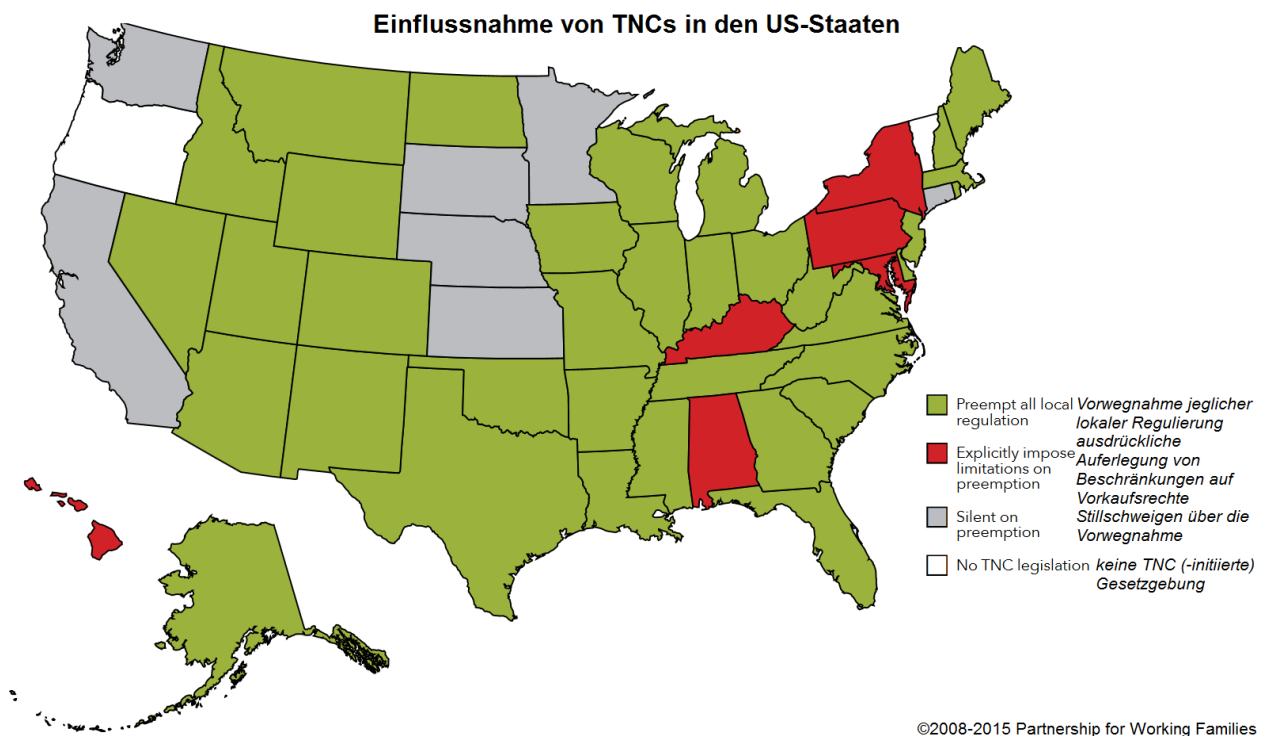
15) "Staaten, die lokale Gesetze vorwegnehmen, sind eine Erweiterung von 'Jim Crow'", "Die Partnerschaft für arbeitende Familien, (29. August 2017), <http://www.forworkingfamilies.org/blog/states-preempting-local-laws-are-extension-jim-crow>

16) Jay Riestenberg, "Uber und Lyft verlassen ALEC in Curb", (25. September 2014), <http://www.commoncause.org/democracy-wire/uber-and-lyft-leave-alec-at-curb.html>

17) Rosalind S. Helderman, "Uber setzt Regulierungsbehörden unter Druck durch die Mobilisierung von Fahrern und das Anheuern eines riesigen Lobby-Netzwerks", The Washington Post (13. Dezember 2014), -> [https://www.washingtonpost.com/politics/uber-pressures-regulators-by-mobilizing-riders-and-hiring-vast-lobbying-network/2014/12/13/3f4395c6-7f2a-11e4-9f38-95a187e4c1f7\\_story.html](https://www.washingtonpost.com/politics/uber-pressures-regulators-by-mobilizing-riders-and-hiring-vast-lobbying-network/2014/12/13/3f4395c6-7f2a-11e4-9f38-95a187e4c1f7_story.html); siehe auch ALEC Exposed, aufgerufen 5. August 2017: -> [http://www.alecexposed.org/wiki/Transportation\\_Network\\_Company\\_Act\\_Exposed](http://www.alecexposed.org/wiki/Transportation_Network_Company_Act_Exposed)

Formulierungen des ALEC-Gesetzes sind in vielen der staatlich erlassenen Gesetze erschienen. NetChoice, eine Interessenvertretung der Industrie, der Lyft derzeit angehört<sup>18</sup>, scheint zu einem der wichtigsten Kanäle für ALEC geworden zu sein. Der Geschäftsführer von NetChoice, Steve DelBianco, ist seit 2014 Mitglied des Corporate Private Enterprise Board von ALEC<sup>19</sup>. Die NetChoice-Website enthält zwei auf ALEC zugeschnittene Präsentationen über die TNC-Gesetzgebung, darunter eine aus dem Jahr 2015 über "Lösungen, die die Revolution der Mitfahrgelegenheiten ermöglichen"<sup>20</sup>. Lobbyisten für Uber präsentierten sich Berichten zufolge dem jährlichen Kongress des ALEC im Jahr 2017 zu "die Tugend der Sharing Economy und der staatlichen Gesetzgebung, die den Städten verbieten würde, sie zu regulieren"<sup>21</sup>.

## Einflussnahme auf die [Bundes-]Staaten: Das Mittel der Wahl für TNCs



Die von Uber und Lyft unterstützte Landesgesetzgebung der TNC verhindert, dass die Kommunalverwaltungen ein breites Spektrum von Fragen regeln, wie z.B. Lizenzierung, Hintergrundprüfungen, Fahrzeugsicherheit, Datenberichterstattung und Beschäftigungsstatus der Fahrer. Während die meisten Landesgesetze Lizenz- oder Registrierungsanforderungen an TNCs stellen, wird die jährliche Registrierung häufig für eine Gebühr von 5.000 USD oder weniger - nominell für die gut ausgestatteten Uber und Lyft - vorgenommen. Von mehr als 40 Gesetzen haben nur ein Dutzend Verbraucherschutzbestimmungen. Nur etwa die Hälfte enthält Mindestaltersvorschriften für Fahrer. Eine Handvoll beinhaltet Einschränkungen der Stundenzahl (Lenkzeit), die der Fahrer im Laufe eines Tages am Steuer verbringt, oder Einschränkungen beim "dynamischen Preismanagement"<sup>22, 23</sup>.

18) NetChoice schloss sich auch dem Politischen Aktionskomitee an, das versuchte, die von Austin erlassene TNC-Verordnung zu kippen. Personalbericht, "Mehr Austin-Gruppen schließen sich den Bemühungen an, die Uber, Lyft-Regeln der Stadt zu Fall zu bringen", Austin Business Journal, (15. Januar 2016). -> <https://www.bizjournals.com/austin/news/2016/01/15/more-austin-groups-join-effort-to-quash-citys-uber.html>; die Website von NetChoice listet Lyft, aber nicht Uber, ab 28. August 2017 als Mitglied auf.

19) NetChoice Biographie, eingesehen am 5. August 2017; -> <https://netchoice.org/about/netchoice-staff/steve-delbianco/>

20) -> <https://netchoice.org/wp-content/uploads/ALEC-slides-for-ridesharing-May-2015-FINAL.pdf> < - -> <https://netchoice.org/library/ride-sharing-presentation-alec/> < -

21) Nicholas Riccardi, "Der US-Konservatismus expandiert bis zur letzten Grenze: das Rathaus," Associated Press, (27. Juli 2017). -> [https://www.apnews.com/d0ce048058d343b28fc90382926636e2?utm\\_campaign=SocialFlow&utm\\_source=Twitter&utm\\_medium=AP\\_Politics](https://www.apnews.com/d0ce048058d343b28fc90382926636e2?utm_campaign=SocialFlow&utm_source=Twitter&utm_medium=AP_Politics)

22) Überprüfung der in Kraft getretenen Gesetze durch die Autoren.

23) Einige der Staaten, die über die Vorkaufsrechte Stillschweigen bewahren, können die örtlichen Behörden durch andere Rechtstheorien einschränken. Zu diese Staaten gehören Kalifornien, Connecticut, Kansas, Minnesota, Nebraska, South Dakota und Washington. Detaillierte Hinweise zu 48 Landesgesetzen bei den Autoren.

## Das irreführende „Flickwerk“ - Argument

Ein beliebtes Gesprächsthema von Lobbyisten, die für jede Art von Einmischung in staatliche Belange plädieren, ist, dass komplexe "Flickwerke" aus städtischen Vorschriften eine unangemessene Belastung für Unternehmen darstellen. TNCs haben diese Auffassung nachgeplappert. Im Bundesstaat Washington behauptete der Vertreter von Uber, dass das so genannte Patchwork-System "eine Reihe von erheblichen Kosten verursacht", die den Nutzen für die Gemeinden und die Fähigkeit von Fahrern und Fahrgästen, die Vorteile dieser Technologie zu nutzen, einschränken<sup>24</sup>. Branchenübergreifend müssen Unternehmen, die in Bereichen verschiedener Rechtssprechungen tätig sind, sich jedoch in zahlreichen Unterschieden zwischen den Märkten zurecht finden - regulatorisch, kulturell und wettbewerbsorientiert, um nur einige zu nennen<sup>25</sup>. Aber es ist ein besonders merkwürdiges Argument, das ausgerechnet von ausgebufften, wendigen Technologieunternehmen wie Uber kommt, deren Plattform Berichten zufolge die Kosten für Fahrten in einem bestimmten Gebiet alle drei Minuten auf der Grundlage von Angebot und Nachfrage anpassen kann<sup>26</sup>.

Warum haben die TNCs angesichts der Tatsache, dass Mietwagen wie Taxis in den meisten Staaten traditionell auf lokaler Ebene regiert werden, so aggressiv nach einer Gesetzgebung auf staatlicher Ebene gesucht ?

## Fahrer als unabhängige Vertragspartner definieren

Erstens kann eines der wichtigsten politischen Ziele der TNC - die Definition ihrer Fahrer als unabhängige Sub-Unternehmer (Vertragspartner) - zum großen Teil nur auf Landesebene erreicht werden, da das Arbeitsverhältnis in der Regel durch eine Kombination von Landes- und Bundesgesetzen bestimmt wird<sup>27</sup>. Uber und Lyft haben in mehreren Klagen aggressive Kämpfe gegen ihre eigenen Fahrer geführt, um ihre Einstufung als unabhängige Unternehmer und nicht als Angestellte der Unternehmen zu verteidigen<sup>28</sup>. Dies ist eine Schlüsselfrage für die Unternehmen, da Arbeitnehmer Schutz, Vorteile und Rechte haben - und damit teurer sind als unabhängige Auftragnehmer. Experten schätzen, dass die TNCs, wenn sie ihre Fahrer als ihre Angestellten anerkennen, ihre Betriebskosten um 30 Prozent erhöhen würden<sup>29</sup>. Beide Unternehmen sagen, dass Fahrer unabhängige Auftragnehmer sind, aber mehrere staatliche Arbeitsagenturen haben herausgefunden, dass Fahrer tatsächlich Angestellte sind<sup>30</sup>. Die Unternehmen scheinen "State interference [Einflussnahme auf Bundes-Staaten]" zu nutzen, um diese Entscheidungen außer Kraft zu setzen. Zum Beispiel informierte das Ministerium für Arbeit und Personalentwicklung von Alaska Uber im Jahr 2015, dass

24) Caleb Weaver, Uber, Aussage vor dem Washingtoner Senat, Verkehrsausschuss, (8. Februar 2017). Dies ist ein Beispiel unter vielen. Video verfügbar hier -> [www.tvw.org/watch/?clientID=9375922947&eventID=2017021144&eventID=2017021144&autoStartStream=true](http://www.tvw.org/watch/?clientID=9375922947&eventID=2017021144&eventID=2017021144&autoStartStream=true)

25) Siehe z.B. die Partnership for Working Families, Abriss für die Partnership for Working Families und das Southern Poverty Law Center als Amicus Curiae, S. 23, Lewis v. Alabama, Nr. 2:16-CV-690-RDP, 2017 U.S. Dist. LEXIS 13565 (N.D. Ala. Jan. 31, 2017), -> <http://www.forworkingfamilies.org/sites/pwf/files/publications/PWF%20SPLC%20Brief.pdf>

26) Nicholas Diakopoulos, "Wie Uber Surge Pricing wirklich funktioniert", Washington Post, (17. April 2015), -> [https://www.washingtonpost.com/news/wnk/wp/2015/04/17/how-uber-surge-pricing-really-works/?noredirect=on&utm\\_term=.b04899ca9e88](https://www.washingtonpost.com/news/wnk/wp/2015/04/17/how-uber-surge-pricing-really-works/?noredirect=on&utm_term=.b04899ca9e88)

27) Es ist daher nicht verwunderlich, dass Lyft auf Bundesebene Lobbyarbeit für unabhängige Auftragnehmer betreibt. Chris Opfer, "Uber, Lyft Each Add Half of Ex-Power Couple as Lobbying Quickens", Bloomberg BNA, (26. Juli 2017), -> <https://www.bna.com/uber-lyft-add-n73014462300/> < -

28) Cyrus Farivar, "Uber will ganz und gar nicht, dass seine Fahrer als Mitarbeiter angesehen werden", Ars Technica, (21. September 2017), -> <https://arstechnica.com/tech-policy/2017/09/uber-really-doesnt-want-its-drivers-to-be-considered-employees/> < - ; für Großbritannien siehe Prashant S. Rao, "Uber Hit With New Blow in London as Panel Says Drivers Aren't Self-Employed", New York Times, (Nov. 10, 2017), -> <https://www.nytimes.com/2017/11/10/business/uk-uber-london.html> < - ; und siehe z.B. Uber Cases Consolidated Appeals, Nr. 14-16078 (9th Cir Ct. Apps), Bekele v. Lyft, 199 F. Supp.3d 284 (D.Ma 2016).

29) Karla Walter und Kate Bahn, "Lohnneuhungen und Leistungen für Arbeiter in einer zerstörerischen Wirtschaft", Zentrum für amerikanischen Fortschritt, (13. Oktober 2017), -> <https://www.americanprogress.org/issues/economy/reports/2017/10/13/440483/raising-pay-providing-benefits-workers-disruptive-economy/>

30) Uber legte dann den Fall durch Zahlung einer Geldstrafe in Höhe von \$77.000 bei, und die Parteien waren sich einig, dass sich die Klassifizierung mit gesetzgeberischen Maßnahmen ändern könnte. Siehe: In der Sache des Antrags auf Feststellung des Versäumnisses, die berufsgenossenschaftliche Haftung zu versichern und Beurteilung einer zivilrechtlichen Strafe gegen Uber Technologies, Inc und Rasier LLC, 2015 WL 4699265 (Alaska, Ministerium für Arbeit und Personalentwicklung, 31. Juli 2015); -> <http://uberlawsuit.com/Oregon.pdf>; Berwick vs. Uber Technologies, Inc., Nr. 11-46739, 2015 WL 4153765, (CA Labour Commissioner, Abteilung für Arbeitsbeziehungen, Abteilung für die Durchsetzung von Arbeitsnormen, 4. Juni 2015); Uber, No. 4371509 (kalifornischer Berufungsausschuss für Arbeitslose, 1. Juni 2015); No. 016-23858, (NY Arbeitslosenversicherung Berufungsausschuss, 9. Juni 2017); Während die staatlichen Behörden unter Anwendung des geltenden Rechts zu dem Schluss kommen, dass die Fahrer Ubers Angestellte sind, wurde die Sammelklage in dieser Angelegenheit durch den Einsatz von Zwangsschlichtungsverfahren und Sammelklagenverzicht der TNCs vereitelt. Siehe z.B. Uber Cases Consolidated Appeals, Nr. 14-16078 (9th Cir, Sep. 22, 2017); Antrag auf Aussetzung der anhängigen Verfahrensentscheidungen des US Supreme Court im National Labour Relations Board gegen Murphy Oil USA, Inc., Nr. 16-307; Epic Systems Corp. gegen Lewis, Nr. 16-285; und Ernst & Young LLP gegen Morris, Nr. 16-300), -> <http://cdn.ca9.uscourts.gov/datastore/general/2017/09/22/14-16078%209.22%20order.pdf> < - Bekele vs. Lyft, 199 F. Supp. 3d 284 (D. Ma 2016)

es in Alaska nicht funktionieren könne, als Arbeitgeber keine Lohnnebenkosten zu zahlen<sup>31</sup>. Aber im Jahr 2017 verabschiedete der Gesetzgeber des Bundesstaates Alaska ein Gesetz (HB 132), das besagt, dass Fahrer keine Angestellten sind und (einerseits) ihnen damit die Rechte entzog, die sie sonst unter staatlichem Angestelltenrecht hätten und (andererseits) die Entscheidung ihrer eigenen staatlichen Behörde blockierte. Die Unternehmen haben in vielen Staaten das gleiche Ergebnis verfolgt und in der Hälfte der Staaten eine spezielle Gesetzgebung gewonnen<sup>32</sup>. Diese neuen Gesetze besagen unterschiedlich, dass Fahrer keine TNC-Angestellten sind und konstatieren, dass die TNCs ihre Fahrer nicht "kontrollieren" oder "leiten" und/oder ihnen völlig neue, nur für die TNCs geschriebene Tests des Status "Mitarbeiter" auferlegen.

#### STAATLICHE TNC-GESETZE UND REGELN IN ZUSAMMENHANG MIT DEM BESCHÄFTIGUNGSSTATUS

- in 25 Staaten wird angenommen, dass Kraftfahrer nicht Arbeitnehmer sind oder ausdrücklich als solche bezeichnet werden
  - in 4 Staaten „spricht man ALEC“ : Fahrer müssen keine Angestellten sein
- in 11 Staaten gibt es eine Mischung aus spezifischen Ausnahmen der Fahrer vom staatlichen Arbeitsrecht
  - in 18 Staaten gibt es keine ausdrücklichen Beschäftigungsbestimmungen

### Mangelnde Kenntnisse des Personenbeförderungssektors

Zweitens kann es sein, dass TNCs gerade weil Städte Erfahrung mit der Überwachung von Taxi- und Autodiensten haben, versuchen, diese zu überstimmen oder zu umgehen. Die TNCs stehen in direktem Wettbewerb mit anderen Mietwagendiensten, aber um andere und günstigere regulatorische Rahmenbedingungen als jene anderen Dienste zu erringen, haben sie versucht, sich grundlegend von hochregulierten Taxi- und Autodiensten zu unterscheiden. Dieses Argument mag für Staatsbeamte, die mit den Besonderheiten des Mietwagensektors weniger vertraut sind, einfacher umzusetzen sein. Darüber hinaus gibt es in den Städten Wahlkreise in diesen Bereichen, darunter Arbeitnehmer und Anwälte, Behindertenorganisationen und Taxiunternehmen, die sich aktiv gegen eine Sonderbehandlung der TNCs ausgesprochen haben<sup>33</sup>. Diese örtlichen Wahlkreise haben selten das gleiche direkte Verhältnis zu staatlichen Gesetzgebern und die gleiche Fähigkeit, auf sie Einfluss zu nehmen.

31) Pressemitteilung, "Uber stimmt zu, die Fehlklassifizierung von Arbeitnehmern in Alaska zu stoppen", Staat Alaska, Ministerium für Arbeit und Personalentwicklung, (3. September 2015), -> <http://labor.alaska.gov/news/2015/news15-38.pdf> < - .

32) Überprüfung der geltenden Gesetze durch die Autoren.

33) Mehrere Personen haben gegen die branchenfreundlichere Miami-Dade Verfügung ausgesagt und sich darüber beschwert, dass sie nicht aussagekräftig genug und bezüglich der Anforderungen für Menschen mit Behinderungen zu harmlos sei. Taxifahrer und Fahrervertreter haben wegen ungleicher Versicherungsbedingungen gegen dieselbe Verordnung Stellung bezogen. Miami-Dade Vorstand (3. Mai 2016), -> <http://miamidade.gov/wps/portal/Main/webcasting> < - . In Houston waren Mitglieder der Behindertengemeinschaft in der Task Force aktiv, um eine endgültige Verfügung zu formulieren. In Houston, siehe Florian Martin, "Stadtrat von Houston nimmt Änderungen an der 'Uber'-Verordnung vor", Houston Public Media, (15. Oktober 2015), -> <https://www.houstonpublicmedia.org/articles/news/2015/10/15/124609/houston-city-council-makes-changes-to-uber-ordinance/> < - , und George Powers und Richard Petty, "Advocating for Transportation Network Company (TNC) Access in Houston, Texas: Eine Fallstudie", vorbereitet für das Forum für Behinderung und Transport, erschienen am 27. Oktober 2017 -> [http://www.ilru.org/sites/default/files/resources/transportation/Houston\\_Case\\_Study.docx](http://www.ilru.org/sites/default/files/resources/transportation/Houston_Case_Study.docx) < - . In Philadelphia engagierten sich auch Anwälte für Fahrgäste mit Behinderungen für die Erhaltung und Verbesserung der Zugänglichkeit. Gespräch mit dem Stab von Ratsmitglied Bobby Henon (18. August 2017). Hinweise zur Datei mit den Autoren. Siehe auch Chris Morran, "Judge Rules Uber's Still Illegal in Philadelphia, Despite Temporary Truce," Consumerist, (Sep. 29, 2016), -> <https://consumerist.com/2016/07/13/judge-rules-uber-is-still-illegal-in-philadelphia-despite-temporary-truce/> < - .

## SICHERHEIT

Staatliche Gesetze von Texas State beseitigten Sicherheitsmerkmale, wie zusätzliche Fahrzeuginspektionen (denen sich Taxis unterziehen müssen) und eine Lenkzeitbegrenzung für Fahrer innerhalb eines beliebigen Zeitraums von 24 Stunden. Sie schafften auch Steuer- oder Gebühreneinnahmen ab, die eine Stadt für Durchsetzung, Verkehrsplanung und Infrastruktur, Behindertenzugang und mehr verwenden könnte.

Wesentliche Bestimmungen des Gesetzes/der Verfügung <sup>34</sup>	Austin	Galveston	Houston	Texas HB 100
Betriebsgenehmigung erforderlich?	Ja, Gebühren variieren	120 \$ pro Fahrzeug	Ja, 2% vom brutto	Ja, Gebühr TBD von TDLR <sup>35</sup>
City-Fahrerlaubnis erforderlich?	Ja	Ja	Ja	Nein
Dynamische Preisgestaltung eingeschränkt? <sup>36</sup>	Ja	Nein	Nein	Nein
Fahrzeugstandards (unterschiedlich zur staatlichen Inspektion)?	Ja	Ja	Ja	Nein
Ist der Fahrer bezüglich der Stundenanzahl im Netzwerk eingeschränkt? (Lenkzeitbegrenzung)	Ja, 12 pro 24 Stunden	Nein	Ja, 12 pro 24 Stunden	Nein
Fingerabdruck-Hintergrundüberprüfung?	Ja	Ja	Ja	Nein

## Teil 2

### Künstlich hergestellte Krisen, unternehmerische „Lösungen“

In den für diesen Bericht untersuchten Staaten haben die TNCs, vor allem Uber, die Strategie verfolgt, eine politische Krise auf Stadtebene zu schaffen und den Staat zum Eingreifen zu drängen, um diese Krise zu lösen<sup>37</sup>. Der Kreislauf geht so: "in einen Markt eindringen", manchmal illegal, und große Geldbeträge

34) Daten über Stadtverordnungen des Texas House of Representatives, House Research Organization, "Texas kann prüfen, wie TNCs reguliert werden", (3. März 2017), abgerufen durch einen Antrag auf öffentliche Aufzeichnungen. Die Anforderung oder das Fehlen von Fingerabdruck-Hintergrundprüfungen ist ein kompliziertes Thema, das NELP an anderer Stelle aufgegriffen hat. Siehe Nayantara Mehta, "Gewährleistung von Fairness bei der Überprüfung der Hintergründe für Arbeit-auf-Abruf", Nationales Arbeitsrechtsprojekt, (Jun. 2016), -> <https://www.nelp.org/publication/ensuring-fairness-in-background-checks-for-on-demand-work/> < - .

35) Das Texas Department of Licensing and Regulation wurde mit der Entwicklung einer Gebühr beauftragt, die die Kosten für die Verwaltung der Vorschriften decken sollte. Mit Stand vom 15. September 2017 hatte das TDLR Regeln vorgeschlagen, darunter eine Anmeldegebühr von 10.500 Dollar und eine jährliche Verlängerungsgebühr von 7.500 Dollar, und geschätzt, dass sie auf zehn TNCs zutreffen würden. Siehe: -> <https://www.tdlr.texas.gov/tnc/tncprop.htm> < - .

36) "Dynamische" oder "Surge"-Preise sind die Praxis der TNCs, die Preise zu Zeiten zu erhöhen, in denen die Nachfrage nach Fahrern das Angebot übersteigt. (Vgl. auch *Linkhinweise des Übersetzers weiter oben bei Fußnote 22*). Sie argumentieren, dass dies dazu dient, das Angebot an Fahrern zu erhöhen und dann die Preise wieder zu senken. Einige Landesgesetze verbieten die Preiserhöhung während eines Ausnahmezustands.

37) Angesichts der größeren Kapitalausstattung und des generell größeren Marktanteils hat Uber die Kämpfe in den Bereichen Gesetzgebung und Öffentlichkeitsarbeit auf zweierlei Art geführt: es (Uber) gab mehr für Lobbyarbeit aus als Lyft, und es war die prominenteste öffentliche Stimme. Daher konzentriert sich ein Großteil dieses Abschnitts speziell auf die Aktivitäten von Uber. Jedoch haben Lyft und andere viel kleinere TNCs von der Politik profitiert, die letztendlich durch diese Taktik gewonnen wurde - mit dem zusätzlichen Vorteil, als kooperativer angesehen zu werden. In den Städten und Staaten, die für diesen Bericht eingehend geprüft wurden, waren die Ausgaben nur in einem Fall nahezu identisch: im Jahr 2014, als Uber und Lyft im Grunde den gleichen Betrag für das Sammeln von Referendumsunterschriften in Seattle ausgaben. Was den Marktanteil betrifft, so liegt der von Uber

ausgeben, um rasch einen Kunden- und Fahrerstamm aufzubauen; eine weitere Strategie von "Kaufen, Nötigen und Über-Den-Tisch-Ziehen" anwenden, die darin besteht, gleichzeitig zahlreiche gut vernetzte Lobbyisten einzusetzen, um örtliche Mandatsträger unter Druck zu setzen, Lobbyisten in die Landeshauptstadt zu schicken, um die Gesetzgeber zu nötigen, einzugreifen und die "Krise" zu lösen; und Kunden als "basisdemokratische" Unterstützer zu mobilisieren (manchmal durch falsche Darstellung der Fakten).



(Den Markt) Entern :

Das Gesetz verletzen, den Preis zahlen, Basis aufbauen, wiederholen

Pennsylvania: Zahlen (Blechen), um Illegal zu operieren und Strafverfolgung zu umgehen

Die Pennsylvania Public Utilities Commission (PUC), die für die Regulierung der Miet(wagen)-Industrie außerhalb von Philadelphia zuständig war, reagierte zunächst auf den illegalen Start von TNCs im Staat, indem sie Fahrer vorlud, Geldbußen gegen die Unternehmen verhängte und Unterlassungsanordnungen erwirkte<sup>38</sup>. Die PUC forderte später wegen über 120.000 Verstößen eine Geldstrafe von 11,3 Millionen Dollar gegen Uber. Diese Geldbuße wurde im Jahr 2017 auf 3,5 Millionen Dollar festgesetzt<sup>39</sup>.

Die Regulierungsbehörde in Philadelphia, die Philadelphia Parking Authority (PPA), initiierte einen verdeckten Einsatz, als die TNCs starteten, indem sie die App benutzte, um Fahrten zu bestellen und dann Vorladungen erteilten und die Autos der Fahrer beschlagnahmten<sup>40</sup>. Uber reagierte mit der Zusage, die Bußgelder und Beschlagnahmungskosten für seine Fahrer zu bezahlen<sup>41</sup>. Dann, um die Durchsetzung zu vermeiden, begann Uber, Fahrtwünsche von Einzelpersonen und Internet-Provider-Adressen im Zusammenhang mit der PPA zu blockieren<sup>42</sup>. Zehn Monate später hatte Uber, obwohl es immer noch illegal operierte, mehr als 12.000 Fahrer in Philadelphia<sup>43</sup>. Im Sommer 2016 erhielten Uber und Lyft eine vorläufige Betriebsgenehmigung. Als Bedingung zahlte Uber \$350.000 in einen "Trust", der zur Begleichung seitens der PPA erhobenen Geldbußen verwendet werden konnte<sup>44</sup>.

Die TNCs subventionierten ihre frühen Aktivitäten, um schnell auf dem Markt Fuß fassen zu können, was ihnen auch half, eine Verbraucherschutzbasis aufzubauen, um sie politisch einzusetzen. Zum Beispiel haben sowohl Uber als auch Lyft eine erste Periode von kostenlosen Fahrten an vielen (wenn nicht den meisten) Orten angeboten<sup>45</sup>. Für Fahrer und Fahrgäste, die genügend neue Benutzer werben, boten die TNCs Gutschriften an, die in der Anwendung (App) verwertet werden können<sup>46</sup>. Uber und Lyft bieten auch Anreize

unter den US-Kreditkartennutzern nach Angaben von Second Measure bei 77 Prozent zu den 23 Prozent von Lyft (die beiden TNCs werden in dieser Studie als der gesamte Markt betrachtet). Siehe Leslie Hook, "Uber verliert Boden in den USA während Rivale Lyft beschleunigt", Financial Times, (18. Juni 2017), -> <https://www.ft.com/content/b4fb76a6-52dd-11e7-bfb8-997009366969> < - .

38) Kim Lyons, "PUC beendet Ubers zweijährige Experimentierlizenz", Pittsburgh Post-Gazette, (29. Januar 2015), -> <http://www.post-gazette.com/news/transportation/2015/01/29/Pennsylvania-PUC-finalizes-ride-share-firm-Uber-s-two-year-experimental-license/stories/201501290285> < - .

39) Fabiola Cineas, "Uber muss Pennsylvania \$3.5Mill. zahlen, um den Streit wegen illegaler Betätigung beizulegen", Philadelphia Magazine, (7. April 2017), -> <https://www.phillymag.com/business/2017/04/07/uber-pay-pa-3-5m-settle-dispute-illegal-operation/> < - ; Lyft einigte sich mit der PUC fast zwei Jahre zuvor auf \$250.000; siehe Kim Lyons, "Lyft Einigung mit der Pennsylvania PUC abgeschlossen", Pittsburgh Post-Gazette, (16. Juli 2015), -> <http://www.post-gazette.com/news/state/2015/07/16/Lyft-settlement-with-Pennsylvania-PUC-finalized-resolving-Pittsburgh-area-complaint/stories/201507160185> < - . Die Anzahl der Uber-Verstöße, beschafft aus E-Mails, die in einer von PennLive veröffentlichten Rechts-zu-Wissen-Anfrage abgerufen wurden und auf die am 8. August 2017 zugegriffen wurde, hier: -> <https://de.scribd.com/document/334948493/Entirety-of-Pittsburgh-s-Right-to-Know-response-for-emails-sent-between-mayor-s-office-and-Uber> < - .

40) Victor Fiorillo, "PPA beschlagnahmt UberX Fahrzeuge in Undercover-Einsatz", Philadelphia Magazine, (26. Oktober 2014), -> <http://www.phillymag.com/news/2014/10/26/uber-philadelphia-uberx-ppa-sting-impounds/> < - .

41) Paul Nussbaum und Claudia Vargas, "Philadelphia - scharfes Vorgehen gegen UberX geht weiter; Ride-Share Firma gelobt weiter zu machen", Philadelphia Inquirer, (28. Oktober 2014), -> [http://www.philly.com/philly/business/20141028\\_Philadelphia\\_crackdown\\_on\\_UberX\\_continues\\_ride-share\\_firm\\_vows\\_to\\_go\\_on.html](http://www.philly.com/philly/business/20141028_Philadelphia_crackdown_on_UberX_continues_ride-share_firm_vows_to_go_on.html) < - .

42) Jason Laughlin, "UberX markiert ein Jahr illegalen Arbeitens in Philadelphia", Philadelphia Inquirer, (24. Oktober 2015), -> [http://www.philly.com/philly/hp/news\\_update/20151024\\_UberX\\_marks\\_a\\_year\\_operating\\_illegally\\_in\\_Philadelphia.html](http://www.philly.com/philly/hp/news_update/20151024_UberX_marks_a_year_operating_illegally_in_Philadelphia.html) < - .

43) Anna Orso, "Neues Gesetz strebt die Legalisierung des schnell wachsenden Uber in Philadelphia an", BillyPenn.com, (27. August 2015), -> <https://billypenn.com/2015/08/27/new-bill-seeks-to-legalize-rapidly-growing-uber-in-philadelphia/>

44) Carl Bialik, "Wie Ubers Waffenstillstand mit Regulatoren sich beim DNC abspielte", FiveThirtyEight, (29. Juli 2016), -> <https://fivethirtyeight.com/features/how-ubers-truce-with-regulators-played-out-during-the-dnc/> < - .

45) Siehe z.B. Jason Williams, "Uber, Lyft kommen unter Lob an - und unter Kontrolle", Cincinnati Enquirer, (9. April 2014), -> <http://www.cincinnati.com/story/news/2014/04/09/uber-lyft-raising-questions-safety-fairness/7506935/> < - . und Claire Tsosie, "AmEx-Verlautbarung, "Uber bietet kostenlose Ferienfahrten von 11 Flughäfen an", NerdWallet, (17. November 2016), -> <https://www.nerdwallet.com/blog/credit-cards/amex-and-uber-offer-free-holiday-rides-from-the-airport/> < - .

46) abgerufen am 10. Oktober 2017, -> <https://www.uber.com/en-SG/drive/resources/rider-referral/> < - .

für Fahrer, sich anzumelden<sup>47</sup>. Diese Anreize, zusammen mit der rasanten Zunahme an Smartphone-Besitzern und der Frustration über Taxi und öffentliche Verkehrsmittel, führten zu einem explosionsartigen Wachstum der TNC-Dienste<sup>48</sup>.

Neben der direkten Subventionierung von Fahrgästen und Fahrern buchten die TNCs Bußgelder und Strafmandate für illegales Handeln als Kosten der Geschäftstätigkeit. Als Uber und Lyft in den Markt neuer Städte einbrachen, versuchten die Aufsichtsbehörden im ganzen Land, das geltende Recht durchzusetzen, indem sie die Unternehmen und ihre Fahrer mit Geldstrafen in Höhe von Millionen von Dollar belegten und sogar Autos beschlagnahmten. Weit davon entfernt, reumütig zu sein, reagierten die Unternehmen mit Anfechten der Bußgeldbescheide und drängten die Fahrer, weiterhin gesetzeswidrig vorzugehen<sup>49</sup>. In den hier untersuchten Staaten und Städten ist Pennsylvania das krasseste Beispiel. Dort verhängte die Public Utilities Commission (PUC) gegen Uber eine Geldbuße von 11,3 Millionen Dollar<sup>50</sup>. In Miami-Dade County, sammelten Uber und Lyft Fahrer mehr als \$ 4 Millionen in Geldbußen ein, die die Unternehmen angeblich zahlen wollten, aber wogegen sie sich mehr als ein Jahr lang wehrten<sup>51</sup>. In Houston versicherte Uber, für die Geldbußen der Fahrer aufzukommen, und in Miami-Dade versprachen sowohl Uber als auch Lyft, die Geldbußen für die Fahrer in den Zeiten zu zahlen, in denen sie außerhalb des Gesetzes tätig waren<sup>52</sup>.

## Das Gesetz brechen<sup>53</sup>

- In Miami-Dade County kassierten die Fahrer von Uber und Lyft fast 5.000 Gerichtsvorladungen in zwei Jahren für den Betrieb ohne gültige Miet(wagen)-Lizenzen. Uber-Fahrer hatten 95 Prozent dieser mit Stand November 2017 noch im Berufungsverfahren befindlichen Vorladungen erhalten<sup>54</sup>.
- In Portland (OR) bezahlte Uber fast 70.000 Dollar für die mehreren Wochen Betrieb ohne Taxizulassung<sup>55</sup>.

Uber gab auch Geld aus, um eine Technologie zu entwickeln, die "Greyball" genannt wird, um die örtliche Strafverfolgung ganz zu vermeiden<sup>56</sup>. Greyball benutzt(e) Daten aus der Uber-App, um einzelne öffentliche

47) "Wie man nicht von den Fahrer-Anreizen seitens Uber und Lyft ausgetrickst wird", Rideshare Dashboard, (5. Januar 2017), -> <http://ridesharedashboard.com/2017/01/05/not-get-tricked-uber-lyft-driver-incentives/> < - . In Philadelphia versprach Uber, "mindestens" 2,5 Millionen Dollar auszugeben, um die Fahrer bei hoher Nachfrage zu motivieren, und im Sommer 2016 Rabatte für die Fahrgäste. Siehe auch "Ankündigung: Philly bewegt sich zusammen", Uber Blog, (7. Juli 2016), -> <https://www.uber.com/blog/philadelphia/philly-moves-together/> < - .

48) Der Anteil der Erwachsenen in den USA, die ein Smartphone besitzen, stieg von 35 Prozent im Jahr 2011 auf 77 Prozent im Jahr 2016. "Mobile Fact Sheet", Pew Research Center, (12. Januar 2017), -> <http://www.pewinternet.org/fact-sheet/mobile/> < - .

49) Fabiola Cineas, "Uber soll Pa. \$3.5Mill. zahlen, um Streit über illegales Vorgehen beizulegen." Uber hat seine Fahrer ermutigt, außerhalb des Gesetzes zu agieren, zum Beispiel in: Philadelphia, siehe Nussbaum und Vargas, "Philadelphias scharfes Vorgehen gegen UberX geht weiter; Ride-share Firma gelobt, weiterzumachen"; Flughäfen in Süd-Florida, siehe Brittany Wallman, "Uber: 'Wir können nicht unter dem neuen Gesetz von Broward (County) arbeiten'", Sun Sentinel, (29. April 2015), -> <http://www.sun-sentinel.com/local/broward/fl-uber-law-vote-20150428-story.html> < - ; die Hamptons (außerhalb von New York City), siehe Daniel Prendergast, "Uber drängt City-Fahrer, illegale Fahrpreise in Hamptons einzunehmen", New York Post, (10. März 2015), -> <http://nypost.com/2015/03/10/uber-urges-city-drivers-to-pick-up-illegal-fares-in-hamptons/> < - , und Quebec, siehe Jonathan Montpetit und Cecilia MacArthur, "Uber bezahlt seine Fahrer für das Missachten des Quebecer Gesetzes", CBC News, (4. Oktober 2016), -> <http://www.cbc.ca/news/canada/montreal/uber-paying-its-drivers-to-flout-quebec-law-1.3789784> < - .

50) vgl. 49) Fabiola Cineas, "Uber soll Pa. \$3.5Mill. zahlen, um Streit über illegales Vorgehen beizulegen." Uber sagte auch, dass es die Kosten für die Fahrer decken würde, deren Autos beschlagnahmt wurden. Victor Fiorillo, "Uber bezeichnet PPA UberX Sting als "bedauernde Scharade", Philadelphia Magazine, (26. Oktober 2014), -> <http://www.phillymag.com/news/2014/10/26/uber-calls-ppa-uberx-sting-deplorable-charade/> < - .

51) Ab Juli 2015 legten beide Unternehmen gegen die meisten Vorladungen ihrer Fahrer Beschwerde ein: WSVN-Nachrichten, "Taken for a Ride", (16. Juli 2015), -> <http://wsvn.com/news/taken-for-a-ride/> < - . Der Ausschuss der Kommissionsmitglieder (Board of Commissioners) stimmte am 21. November 2017 über einen endgültigen Vergleich ab, wobei Uber nur 2,4 Millionen Dollar der von seinen Fahrern geschuldeten Geldbußen in Höhe von 4,3 Millionen Dollar zahlte. Douglas Hanks, "Uber bekämpfte das Gesetz in Miami - und muss nur die Hälfte seiner 4 Millionen Dollar an Geldbußen zahlen", Miami Herald (22. November 2017), -> <http://www.miamiherald.com/news/local/community/miami-dade/article185897063.html> < - . Dieser lange Einspruchsprozess hat negative Auswirkungen auf die Fahrer, da die Vollstreckungsbescheide an einige von ihnen an Inkassounternehmen geschickt wurden und einige Fahrer Berichten zufolge Pfandlasten auf ihrem persönlichen Eigentum hatten.

52) "Für jeden, der einen Strafzettel bekommen hatte, bezahlte Uber die Strafe und kümmerte sich um alle rechtlichen Fragen,"...Uber tat das für...Hunderte anderer Fahrer." David Pitman, "Meet Houston's First Licensed Uber Driver", Houston Public Media, (10. November 2014), -> <https://www.houstonpublicmedia.org/articles/news/2014/11/10/54119/meet-houstons-first-licensed-uber-driver/> < - . Patricia Mazzei, "Lawsuit Reignites Miami-Dade Policy Fight over Uber, Lyft", Miami Herald, (10. Februar 2015), -> <http://www.miamiherald.com/news/local/community/miami-dade/article9704705.html> < - .

53) Uber und/oder Lyft betreten einige Märkte gleich zu Beginn des Betriebs legal, indem sie entweder kostenlose Fahrten anboten oder nur den Fahrern Spenden vorschlugen. Durch den Verzicht auf Bezahlung würden sie nicht unter das Taxi- oder andere Mietwagengesetz fallen. Vgl. 45) & siehe z.B: Jason Williams, "Uber, Lyft kommen unter Lob an - und unter Kontrolle", Cincinnati Enquirer, (9. April 2014), -> <http://www.cincinnati.com/story/news/2014/04/09/uber-lyft-raising-questions-safety-fairness/7506935/> < - und Jayme Fraser, "Uber beschließt, sich der Stadt wegen der Fahrpreise zu widersetzen", Houston Chronicle, (15. April 2014), -> <http://www.houstonchronicle.com/news/politics/houston/article/Uber-decides-to-defy-city-on-ride-charges-5405208.php> < - . An anderen Orten, wie in Philadelphia, argumentierten die TNCs und ihre Befürworter, dass der Dienst einfach außerhalb des bestehenden Regulierungsrahmens liege.

54) Bürgermeister Carlos Gimenez Memo an den Miami-Dade Ausschuss der Kommissionsmitglieder, "Schlichtungsmöglichkeiten für die unerledigten Vorladungen der Transport-Netzwerk Körperschaften", (14. November 2017), abgerufen am 21. November 2017 -> <http://www.miamidade.gov/govaction/legistarfiles/Matters/Y2017/172627.pdf> < - .

55) Joseph Rose, "Uber vs. Portland: Stadt hat Geldbußen in Höhe von \$67.750 getroffen; Bundesgerichtsverhandlungstermin festgelegt." The Oregonian, (15. Dezember 2014), -> [http://www.oregonlive.com/commuting/index.ssf/2014/12/uber\\_vs\\_portland\\_federal\\_judge.html](http://www.oregonlive.com/commuting/index.ssf/2014/12/uber_vs_portland_federal_judge.html) < - und Joseph Rose, "Uber zahlt 67.750 Dollar in Portland als Taxi-Empfehlungen an den Stadtrat", The Oregonian, (6. April 2015), -> [http://www.oregonlive.com/commuting/index.ssf/2015/04/user\\_pays\\_67750\\_in\\_portland\\_fi.html](http://www.oregonlive.com/commuting/index.ssf/2015/04/user_pays_67750_in_portland_fi.html) < - .

56) Mike Isaac, "Wie Uber die Obrigkeit weltweit täuscht", New York Times, (3. März 2017), -> [https://www.nytimes.com/2017/03/03/technology/uber-greyball-program-evade-authorities.html?\\_r=0](https://www.nytimes.com/2017/03/03/technology/uber-greyball-program-evade-authorities.html?_r=0) < - .

Angestellte und Beamte zu identifizieren und dann ihre Fähigkeit, die App für Bestellung von Fahrten zu nutzen, einzuschränken - weil die Behörden Fahrten anfordern und dann Vorladungen erteilen oder sogar Fahrzeuge beschlagnahmen würden<sup>57</sup>. Uber setzte dieses Werkzeug weltweit in mehreren Städten ein, darunter Boston, Las Vegas, Portland und möglicherweise Austin und Philadelphia<sup>58</sup>. Das Portland Bureau of Transportation (PBOT) führte seine eigene Prüfung von Uber durch und stellte fest, dass in den 16 Tagen illegaler Tätigkeit im Dezember 2015 Uber die Fahrgastkonten von 16 Regierungsbeamten kennzeichnete und 29 Fahrbestellungen von PBOT-Vollzugsbeamten ablehnte<sup>59</sup>.

## Fallstudie: Einkaufen, Nötigen und über den Tisch ziehen im Texas-Format

Texas war der Schauplatz eines besonders erbitterten Kampfes zwischen TNCs und Städten; Uber und Lyft verfilzten sich staatsweit mit örtlichen Amtsträgern, zogen gelegentlich ihren Dienst zurück und gaben Millionen für eine Vorschlagskampagne in Austin aus. UberX und Lyft starteten im ersten Halbjahr 2014 illegal in Houston und Austin<sup>60</sup>. Beide Städte handelten schnell und verabschiedeten Gesetze, die es den Unternehmen erlaubten, bis zum Herbst 2014 zu operieren<sup>61</sup> - doch die TNCs verbrachten die nächsten zwei Jahre in dramatischen, teilweise persönlichen Kämpfen mit den Städten und gewählten Amtsträgern.

In Houston reagierte Lyft auf die Gesetzgebung mit der Einstellung des Dienstes; Uber blieb, drohte aber, das Gleiche zu tun, es sei denn, die Stadt hebe die Bedingungen für die Hintergrundüberprüfungen von Fingerabdrücken auf<sup>62</sup>. Nachdem Uber sich durch jahrelangen Druck Zugeständnisse von der Stadt gesichert hatte, sagte die Firma, dass sie bis mindestens bis zum Super-Bowl-Endspiel am 5. Februar 2017 bleiben werde. Zu dieser Zeit war die staatliche Gesetzgebung noch nicht abgeschlossen, und Uber hat Houston nie den Rücken gekehrt<sup>63</sup>.

In Austin, wo die Gesetzgebung 2014 ein Platzhalter war, während permanente Regeln ausgearbeitet wurden, starteten Uber und seine Lobbyisten eine Kampagne, die sich auf Ratsmitglied Ann Kitchen, Vorsitzende des Mobilitätsausschusses, konzentrierte. Ein Uber-Blog-Post drängte Fahrgäste, ihr Büro anzurufen und per E-Mails an zu schreiben, und Zehntausende von Menschen unterzeichneten eine Online-Petition<sup>64</sup>. Das Unternehmen entwickelte auch ein Funktionsmerkmal in seiner Anwendung ("in-app"), das Ann Kitchen ins Visier nahm. Immer wenn Fahrgäste in Austin ihre App öffneten, wurden sie mit einer "Kitchen"-Option begrüßt, die ihnen den Transport mittels "Pferd und Wagen" anbot<sup>65</sup>. Später sagte Kitchen: "Diese Kerle im Silicon Valley halten sich gerne für Störer, aber sie sind nur eine andere Version von dem, was wir vorher hatten: Großunternehmen, die denken, sie könnten ihre eigenen Gesetze schreiben."<sup>66</sup>

57) Fiorillo, "PPA beschlagnahmt UberX-Fahrzeuge in verdecktem Undercover-Einsatz."

58) Isaac, "Wie Uber die Obrigkeit weltweit täuscht", und Mike Isaac, "Justizministerium erweitert seine Ermittlungen auf Ubers Greyball-Tool", New York Times, (5. Mai 2017), -> <https://www.nytimes.com/2017/05/05/technology/uber-greyball-investigation-expands.html> < - , und Kartikay Mehrotra, "Uber Greyball Ermittlungen dehnen sich auf mehrere US-Städte aus", Bloomberg, (10. Mai 2017), -> <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-05-10/uber-greyball-investigation-expands-to-multiple-u-s-cities> < - .

59) Portland Bureau of Transportation, "Greyball Überprüfungsbericht", (Apr. 2017), -> <https://www.portlandoregon.gov/saltzman/article/637492> < - .

60) Batheja, "Uber & Lyft rollen in 5 Städten in Texas, aber die Straße voraus bietet einige Schlaglöcher." ( Batheja, "Uber, Lyft Are Rolling in 5 Texas Cities, but the Road Ahead has Some Bumps." )

61) Lilly Rockwell, "Stadtrat von Austin gibt grünes Licht für Ridesharing-Dienste", Austin American-Statesman, (16. Oktober 2014), -> <http://www.mystatesman.com/news/local/austin-city-council-gives-green-light-ridesharing-services/8FV6i2GwEpV3oec0dyvjFP/> < - .

62) Joe Martin, "Stadt reagiert auf Lyfts Entscheidung, Houston zu verlassen", Houston Business Journal, (10. November 2014), -> <https://www.bizjournals.com/houston/blog/2014/11/city-responds-to-lyfts-decision-to-leave-houston.html> < - , und Madlin Mekelburg, „Uber kündigt den Plan an, Houston zu verlassen, falls die Stadt ihre bestehenden Vorschriften aufrecht erhält“, Texas Tribune, 27. April 2016, -> <https://www.texastribune.org/2016/04/27/uber-leave-houston-if-city-keeps-existing-regulati/> < - .

63) Al Ortiz, "Bürgermeister Turner kündigt mögliche Vereinbarung an, Uber in Houston weiter operieren zu lassen", Houston Public Media, (17. November 2016), -> <https://www.houstonpublicmedia.org/articles/news/2016/11/17/177725/mayor-turner-announces-potential-agreement-to-keep-uber-operating-in-houston/> < - .

64) Uber behauptete, dass "fast 30.000 Bürger von Austin" die Petition unterzeichnet hätten. "Kitchen's Uber: Pferd & Kutsche", Uber-Blog, (4. November 2015), -> <https://www.uber.com/blog/austin/kitchens-uber-horse-carriage/> < - . Uber lancierte dann sofort eine lokale Anzeigenkampagne, die den ganzen Stadtrat drängte, Uber nicht abzuschaffen. Melissa Yeager, "Uber bekämpft Vorschriften in Austin mit neuer Anzeigenkampagne", Sunlight Foundation Blogpost (10. November 2015), -> <http://sunlightfoundation.com/blog/2015/11/10/uber-combats-regulations-in-austin-with-new-ad-campaign/> < - .

65) Ein Sprecher von Uber sagte, dass der im November 2015 in Betracht gezogene Vorschlag das Fahrtenordern (bestellen oder/und heranwinken) "eliminieren" würde. "Kitchen's Uber: Pferd & Kutsche."

66) Nellie Bowles, "Wir fangen gerade erst an": Drin in Austins kontroverser Schlagabtausch mit Uber und Lyft, The Guardian, (10. März 2016), -> <https://www.theguardian.com/technology/2016/mar/10/uber-lyft-austin-ann-kitchen-sxsw-texas> < - .



In den Jahren 2015 und 2016 hatte Uber vier Lobbyisten in Austin und Lyft einen - um einen zehnköpfigen Stadtrat zu beeinflussen<sup>67</sup>. Trotz dieses Drucks regulierte die finale Austin-Verordnung TNCs ähnlich wie Taxis, einschließlich der Forderung nach Fingerabdruck-Hintergrundüberprüfungen, eine Politik, der sich Uber und Lyft beständig widersetzen<sup>68</sup>. Uber und Lyft gaben dann zusammen 8,6 Millionen Dollar aus, indem sie sich für eine neue Verordnung in Austin stark machten<sup>69</sup>. Der Rat legte (dann) die Verordnung den Wählern über einen Wahlvorschlag vor. Die Wähler beschlossen, die Verordnung des Rates beizubehalten, obwohl die TNCs 200 Dollar für jede Stimme zu ihren Gunsten ausgaben<sup>70</sup>. Zwei Tage später, am 9. Mai 2016, stellten Uber und Lyft den Betrieb in Austin ein<sup>71</sup>.

Was die staatliche Gesetzgebung angeht, war vom Beginn der Abwägung von Texas HB 100 an das örtliche Vorkaufsrecht eine breit diskutierte Klausel<sup>72</sup>. Der Vorschlag würde die von mehreren Städten wie Austin, Corpus Christi, Galveston und Houston erlassenen Gesetze außer Kraft setzen. Der Bürgermeister von Austin, Steve Adler, äußerte sich in Anhörungen des Ausschusses gegen das Vorkaufsrecht des Staates, ebenso wie Stadtbeamte oder ihre Vertreter aus Dallas, El Paso, Houston, San Antonio und dem texanischen Städtebund<sup>73</sup>.

Die Städte und ihre Bewohner waren den TNCs nicht gewachsen: allein in der Legislaturperiode 2015 soll Uber Berichten zufolge zwischen 420.000 und 945.000 Dollar für Lobbyarbeit ausgegeben haben, Lyft zwischen 160.000 und 285.000 Dollar<sup>74</sup>. Für den letzten Vorstoß im Jahr 2017 hatte Uber 26 Lobbyisten und gab zwischen \$820.000 und \$1,6 Millionen aus, um HB 100 im Mai 2017 verabschieden zu lassen<sup>75</sup>.

## Einfluss kaufen :

### Lobbyisten, Gesetzgeber und Öffentlichkeitsarbeit

Zusätzlich zu den Geldern, die für Bußgelder und Strafzettel ausgegeben wurden, hat Uber beim aggressiven Einsatz traditioneller Lobbying-Strategien bemerkenswerte Summen in die Hand genommen. Ubers Methode war es, strategische und hochkarätige demokratische und republikanische Aktivisten zu engagieren, die von den Schlüsselbeamten abhängen und (festzustellen,) welche Parteien die Legislative kontrollieren. Insbesondere die Aktivisten der Demokraten mildern das dreiste Image des Unternehmens und lenken vielleicht von seinen Verbindungen zu konservativen Gruppen wie dem ALEC ab. Diese gut vernetzten staatlichen und örtlichen Lobbyisten und davon eine große Anzahl sind in der Lage, ein hohes Maß an Kontakten mit gewählten Beamten und ihren Mitarbeitern zu erzielen. Die Umsetzung dieser Strategie erfordert eine erhebliche Menge an Geld; Enthüllungen in Sachen Lobbyarbeit deuten darauf hin, dass Uber und Lyft im Jahr 2016 und in der ersten Hälfte des Jahres 2017 in nur fünf der von uns überprüften Staaten mindestens 4 Millionen Dollar ausgegeben haben<sup>76</sup>. Im Jahr 2016 sind die Lobbying-Ausgaben von Uber und

67) Liste der registrierten Lobbyisten für 2015-16, erhalten durch Anforderung von öffentlichen Aufzeichnungen an die Stadt Austin.

68) Camila Domonoske, "Uber und Lyft schwören, nicht mehr in Austin zu fahren, nachdem die Wähler Vorschriften beibehalten", NPR, (9. Mai 2016), - > <http://www.npr.org/sections/thetwo-way/2016/05/09/477310339/uber-lyft-vow-to-stop-driving-in-austin-after-voters-affirm-regulations> < - .

69) Lora Kolodny, "Uber und Lyft unterbrechen Betrieb in Austin bei Pattsituation über Regulierung", TechCrunch.com, (9. Mai 2016), - > <https://techcrunch.com/2016/05/09/uber-and-lyft-pause-austin-operations-in-standoff-over-regulation/> < - .

70) Camila Domonoske, "Uber und Lyft schwören, nicht mehr in Austin zu fahren, nachdem die Wähler die Verordnungen des Stadtrates beibehalten wollen."

71) Madlin Meikelburg, "Texas erlässt landesweite Vorschriften für Uber und Lyft", Dallas News, (29. Mai 2017), - > <https://www.dallasnews.com/news/texas-legislature/2017/05/29/texas-enacts-statewide-regulations-uber-lyft> < - .

72) Ben Wear, "Deja Uber: Die Gesetzgeber wollen die lokalen Regeln für Personenbeförderungsfahrten übergehen", Austin American-Statesman, (20. Nov. 2016), - > <http://www.mystatesman.com/news/state-regional-govt-politics/wear-deja-uber-legislators-look-override-local-ride-hailing-rules/KozpsqKEAp0ruhJfotQWWL/> < - .

73) Siehe Zeugenlisten des texanischen Senats, des Ausschusses für Staatsangelegenheiten (11. Mai 2017) und des Repräsentantenhauses von Texas, Transportkomitee (16. März 2017). Erhältlich über die Websites des Komitees und bei den Autoren hinterlegt.

74) Ben Wear, "Uber-Lyft Gesetzgebung geht der Sprit im Repräsentantenhaus von Texas aus", Austin American-Statesman, (15. Mai 2015), - > <http://www.mystatesman.com/news/state-regional-govt-politics/uber-lyft-legislation-runs-out-gas-texas-house/PNTNP7RWFHfGEBMfyg7RnJ/> < - .


75) Autorenrezension der Lobbying-Daten von Texas, die am 1. August 2017 heruntergeladen wurden - siehe Fußnote 77. Siehe auch Michael King, "Legislatur zu verkaufen? Uber und Lyft geben Geld mit vollen Händen für Lobbyismus aus, um sich selbst zu deregulieren", Austin Chronicle, (14. März 2017), - > <https://www.austinchronicle.com/daily/news/2017-03-14/lege-for-sale/> < - . Es gibt Diskrepanzen bei den Daten basierend auf dem Datum des Downloads, aber keine wesentlichen Änderungen.

76) Je nach Datensatz mussten wir häufig Lobbyisten- und Ausgabedaten für verschiedene Wiederholungen des Namens "Uber Technologies, Inc." hinzufügen. Lyft hatte normalerweise nur einen Eintrag. Florida: siehe Jahresbericht 2016 und die erste Hälfte des Jahres 2017, Floridas Gesetzgebung, Gesamtabfindung nach Hauptberichten, verfügbar

Lyft in den fünf untenstehenden Staaten wie berichtet wird gleich hoch wie die Ausgaben von Walmart in allen 41 Staaten<sup>77</sup>.

In der ersten Hälfte des Jahres 2017 führte Uber die Liste aller Lobbygruppen im Bundesstaat New York an und gab 1,8 Millionen Dollar aus, um landesweit eine vorteilhafte Gesetzgebung verabschieden zu lassen.<sup>78</sup>

### Uber und Lyft - Ausgaben für Lobbyarbeit <sup>76</sup>

	Uber \$ Lobbyarbeit		Lyft \$ Lobbyarbeit	
	2016	Januar – Juni 2017	2016	Januar – Juni 2017
<b>Florida</b>	\$ 480.000	\$ 270.000	\$ 35.000	\$ 20.000
<b>Oregon</b>	\$ 57.433	\$ 31.574	\$ 53.000	\$ 30.000
<b>Pennsylvania</b>	\$ 394.028	\$ 175.193	\$ 27.551	\$ 2.830
<b>Texas *</b>	\$ 720.000 - 1.265.000	\$ 820.000 – 1.560.000	\$ 185.000 – 405.000	\$ 365.000 – 760.000
<b>Washington</b>	\$ 150.876	\$ 74.697	\$ 35.000	\$ 53.000
Mindestausgaben	\$ 1.802.337	\$ 1.371.464	\$ 335.551	\$ 470.830
Höchstausgaben	\$ 2.347.337	\$ 2.111.437	\$ 555.551	\$ 865.830

\* Stellt nur die Spanne der Ausgaben zur Verfügung, nicht den spezifischen Betrag.

Gut vernetzte Lobbyisten - einschließlich ehemaliger Mandatsträger und deren Mitarbeiter sowohl auf örtlicher als auch auf staatlicher Ebene waren für diese Strategie von zentraler Bedeutung. David Plouffe ist einer von Ubers hochkarätigsten Agenten. Er symbolisiert scheinbar die Bemühungen, die Demokraten zum öffentlichen Gesicht ihrer antidemokratischen Politik zu machen. Plouffe, ein ehemaliger Strategie von Präsident Obama, kam 2014 zu Uber und verlieh dem Unternehmen einen Glanz progressiver Werte, selbst als es gegen den Stadtrat von Seattle um eine bahnbrechende Tarifverhandlungsverordnung kämpfte (siehe Fallstudie unten)<sup>79</sup>. In Portland engagierte Uber Mark Wiener, der als einer der mächtigsten politischen

hier, -> <https://floridalobbyist.gov/CompensationReportSearch/CompAggregateTotals> < - . Florida erlaubt Bereiche - diese staatlich generierten Gesamtberichte verwenden Mittelwerte; nur wenn der Betrag \$50.000 übersteigt, wird die tatsächliche Dollarzahl verwendet. Oregon: Suche Lobbyist Klient / Arbeitgeber Ausgaben nach Quartalen hier, -> <https://apps.oregon.gov/OGEC/EFIS/Records> < - . Pennsylvania: Suche vierteljährliche Ausgaben nach Auftraggeber hier, -> <https://www.palobbyingservices.pa.gov/PublicWfSearch.aspx> < - . Texas: Lobbying-Kunden können Ausgaben in Bereichen statt in exakten Dollarbeträgen melden. Das macht fast jeder Kunde. Wir haben alle Jahresdaten heruntergeladen und bereinigt, um die Erzeugung minimaler und maximaler Beträge zu ermöglichen. Suchen Sie hier nach Rohdaten mit dem üblichen Titel "Registrierte Lobbyisten samt Kunden", sortiert nach Kundennamen, -> <https://www.ethics.state.tx.us/dfs/loblistsREG.htm> < - . Washington: Durchsuchen Sie hier die L3-Berichte, die die jährlichen Lobbying-Ausgaben des Arbeitgebers für 2016 und später zusammenfassen, -> <https://accesshub.pdc.wa.gov/home/employers> < - und für 2015 und früher hier, -> <http://web.pdc.wa.gov/MvcQuerySystem/Lobbying/Employers?Length=8> < - . Ohio ist nicht enthalten, da das Bevorzugungsgesetz (erst) im Jahr 2015 verabschiedet wurde.

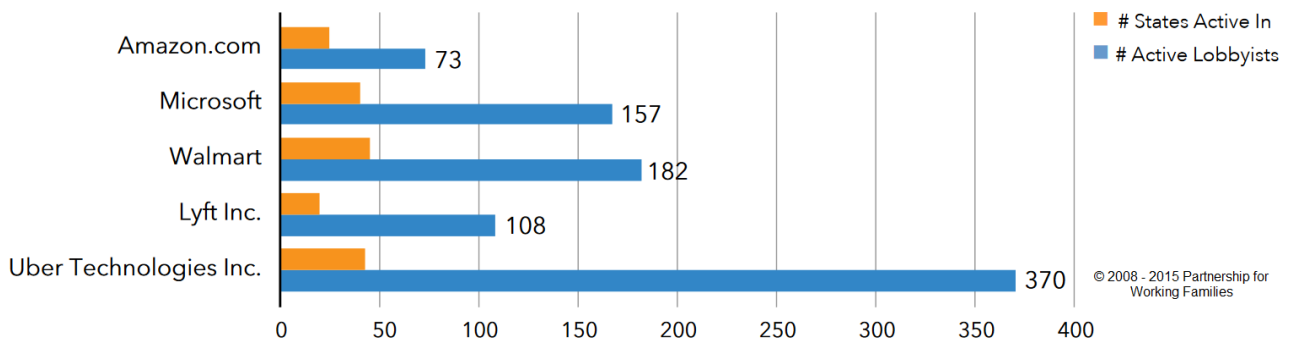
77) Siehe Walmarts "2016 Lobbying Offenlegungsbericht", abgerufen am 28. Oktober 2017: -> [http://s2.q4cdn.com/056532643/files/doc\\_downloads/ESG/2016-Shareholder-Report-Q2-2017-Update.pdf](http://s2.q4cdn.com/056532643/files/doc_downloads/ESG/2016-Shareholder-Report-Q2-2017-Update.pdf) < - . Es wurden bis zu 2,9 Millionen Dollar gemeldet. Unter Verwendung der direkt vergleichbaren Daten für Uber und Lyft, würde deren Gesamthöchstbetrag für jene fünf Staaten sich auf \$3.1 Millionen belaufen.

78) James Gormley, "Uber gab 1,8 Millionen Dollar während der Sitzung 2017 aus und führte die Liste der Lobbyarbeit in Albany an", Legislative Gazette, (19. Oktober 2017), -> <http://legislativegazette.com/uber-spent-1-8-million-during-2017-session-topping-the-list-of-albany-lobbying-efforts/> < - .

79) Auch während der New Yorker Bemühungen, die TNCs zu regulieren, ritt "der demokratische Bürgermeister Bill] DeBlasio auf einer Welle der Popularität, und es schien, als sei dies ein Kampf, den er nicht verlieren konnte. Bis Plouffe sich an die Arbeit machte. ... Es war ein Schlagring, keine Hindernisse im Weg beim Austausch politischer Faustschläge. Demokrat gegen Demokra ... Plouffe in meisterhaft inszenierter Ironie - das Sprachrohr eines Unternehmens im Wert von 51 Milliarden Dollar, das von Salons Andrew Leonard als dem Raubritter-Kapitalismus am nächsten kommend bezeichnet wurde - stellte die progressive Aufrichtigkeit des Bürgermeisters infrage. "Steven Hill." Die Schlacht in Seattle um die Seele der Demokratischen Partei - Uber Uber, "Huffington Post, (17. Dezember 2016), -> [https://www.huffingtonpost.com/steven-hill/the-battle-in-seattle-for\\_b\\_8833340.html](https://www.huffingtonpost.com/steven-hill/the-battle-in-seattle-for_b_8833340.html) ; siehe auch Emily Badger und Zachary A. Goldfarb, "Uber engagierte David Plouffe, als es begriff, dass "Technokraten" keine Politik machen können," Washington Post, (19. August 2014), -> [https://www.washingtonpost.com/news/wp/2014/08/19/uber-hired-david-plouffe-when-it-realized-techies-cant-do-politics/?utm\\_term=.9e448f48d9b6](https://www.washingtonpost.com/news/wp/2014/08/19/uber-hired-david-plouffe-when-it-realized-techies-cant-do-politics/?utm_term=.9e448f48d9b6) < - . Uber setzte Plouffe bei seinen Regulierungskämpfen in Austin, Portland, Seattle, Boston, New York City und anderen Gerichtsbarkeiten ein. Im Jahr 2017 schloss Uber einen Vertrag mit einem anderen Schüler von Obama, dem ehemaligen Generalstaatsanwalt Eric Holder, der nach öffentlichen Vorwürfen eines ehemaligen Mitarbeiters wegen Schikanen und Diskriminierung die "Arbeitsplatzkultur" des Unternehmens überprüfte und Empfehlungen abgab. Mike Isaac, "Uber akzeptiert größere Reformen als der Vorstandsvorsitzende Travis Kalanick zurück tritt", New York Times, (13. Juni 2017), -> <https://www.nytimes.com/2017/06/13/technology/uber-travis-kalanick-holder-report.html> < - .

Berater der Stadt galt, während er auch mit dem demokratischen Bürgermeister an Plänen zu dessen Wiederwahl arbeitete<sup>80</sup>. Das Politische Aktionskomitee der TNCs zahlte 50.000 Dollar an Austins ehemaligen demokratischen Bürgermeister Lee Leffingwell im Rahmen ihrer gescheiterten 8-Millionen-Dollar-Kampagne in dieser Stadt<sup>81</sup>. Und in Pennsylvania gehört Krystjan Callahan, der ehemalige Stabschef des Sprechers des Republikanischen Hauses Mike Turzai, zu Uber's zahlreichen Lobbyisten. In Gesprächen gaben Gesetzgeber, Mitarbeiter und Interessenvertreter zu erkennen, dass Uber mit einer seltsamen Mischung von Bettgenossen aus demokratisch und republikanisch ausgerichteten Lobbyisten auffällt.

Die Gesetzgeber und ihre Mitarbeiter sagten auch, dass sich die TNCs durch die schiere Zahl der Menschen, die sie als Lobbyisten einstellten, und ihre daraus resultierende Fähigkeit, sich mit vielen verschiedenen Ämtern zu treffen, während sie gleichzeitig den „Türhütern“ und Sponsoren große Aufmerksamkeit widmeten, auszeichneten. Nach Angaben des Nationalen Instituts für Geld in der staatlichen Politik hatte allein Uber im Jahr 2016 370 aktive Lobbyisten in 44 Staaten im ganzen Land, was einige der größten Unternehmen und Technologieunternehmen in den Schatten stellte<sup>82</sup>.



Gemeinsam waren die Lobbyisten von Uber und Lyft zahlenmäßig denen von Amazon, Microsoft und Walmart zusammen genommen überlegen.

## Lobbyisten auf Staatsebene 2016

Ubers Investitionen in die Lobbyarbeit an Mitarbeitern auf Stadt- und Kreisebene waren ebenfalls überwältigend. In Portland erscheinen 16 Uber- und Lyft-Lobbyisten und Unternehmensvertreter in den Kontaktprotokollen der Stadtverantwortlichen, und im Jahr 2015 protokollierten die Unternehmen zusammen 453 Treffen, Telefonate und E-Mails mit Stadtratsmitgliedern, dem Bürgermeister und Mitarbeitern, die 30 Prozent aller Lobbyaktivitäten der Stadt repräsentierten<sup>83</sup>. Als Uber versuchte, UberBLACK in Miami-Dade auf den Markt zu bringen, hatte das Unternehmen sieben Lobbyisten, die einen 13-köpfigen Ausschuss von Kommissaren dazu überredeten, die Dinge auf seine Weise zu sehen<sup>84</sup>.

Was kauft man mit dem ganzen Geld? Damit können die TNCs buchstäblich ihre eigene Eintrittskarte schreiben.

80) Karen Weise, "So übernimmt Uber eine Stadt", Bloomberg, (23. Juni 2015), -> <https://www.bloomberg.com/news/features/2015-06-23/this-is-how-uber-takes-over-a-city> < - .

81) Matt Largey, "Ubers & Lyfts Politisches Aktionskomitee gab im letzten Monat mehr als 5 Millionen Dollar für die Kampagne für Gesetzesvorlage 1 aus", KUT (Austin NPR), (29. April 2016), -> <http://kut.org/post/uberlyft-pac-spent-more-5-million-campaign-prop-1-last-month> < - .

82) Daten für alle Unternehmen als Lobbying-Kunden abgerufen 30. September 2017: -> <https://www.followthemoney.org/> < - . Die Daten werden periodisch aktualisiert.

83) Siehe vierteljährliches "Haupt-Tabellenblatt aller Lobbyisten-Kontakte", das hier verfügbar ist, -> <https://www.portlandoregon.gov/auditor/71329> < - . Uber hatte 318 Kontakte zu Lyft's 135.

84) Siehe den Jahresbericht 2013 "Lobbying in Miami-Dade County", Bezirkssekretär, zugänglich hier, -> <http://www.miamidade.gov/cob/lobbyist-reports.asp> < - .

In zahlreichen Fällen erlaubte dieses Geld, diese Zeit und Aufmerksamkeit Uber, seine eigenen Gesetze zu entwerfen, die Überprüfung stark zu beeinflussen, und/oder zu diesem Thema sogar wirksam gewählte Repräsentanten des Personals durch Hilfe bei Pressemitteilungen und Zeugenaussagen.

---

"Das ist ungefähr so locker wie es kommt.... Und ich weiß warum, weil es das ist, was Uber auf den Tisch gelegt hat. Je mehr ich in die Gesetzesvorlage einsteige, desto ärgerlicher werde ich - dass dies ein Uber-Gesetz ist. Das ist kein Gesetzentwurf der Generalversammlung von Connecticut. Das ist kein Taxigesetz." - Connecticut Staatssenator Michael McLachlan<sup>85</sup>

---

E-Mail-Aufzeichnungen deuten darauf hin, dass Uber in Oregon und Ohio die ursprünglichen Gesetzentwürfe schrieb oder mitschrieb - in Ohio sollte diese Version HB 237, das Vorwegnahmegesetz werden<sup>86</sup>. In Washington sagte ein staatlicher Gesetzgeber, dass es 2016-17 keinen erkennbaren Interessenvertretungsprozess gab; Uber erschien einfach mit seiner gewünschten Gesetzgebung<sup>87</sup>. In Texas sagte ein langjähriger Lobbyist: "Der Gesetzentwurf war ein reines Industriegesetz."<sup>88</sup> In Pennsylvania war Ubers Version der landesweiten Gesetzgebung diejenige, die sich weiterentwickelte, wie es heißt, wegen ihrer aggressiven Lobbyarbeit<sup>89</sup>. Und in Florida schickte das Personal des unterstützenden Senators die erste Fassung des Gesetzes an Uber und nannte es "unsere Uber-Sprache", und Ubers Lobbyist bat um ein Treffen, um Änderungen an "unserer Gesetzgebung" zu überprüfen<sup>90</sup>.

Die Rolle des Unternehmens beim Entwurf von Gesetzen, kombiniert mit der relativen Unerfahrenheit der staatlichen Gesetzgeber mit der Regelung von Mietwagen und der TNC-Technologie, ermöglichte eine wichtige Schlüsselbestimmung, die die Unternehmen von jeglicher Verpflichtung als Arbeitgeber ihrer Fahrer befreite, um an einigen (heiklen) Streitpunkten ohne Diskussion zu bestehen. Wir konnten keinen Fall finden, in dem die TNCs oder der Gesetzgeber bei einer öffentlichen Anhörung zur Gesetzgebung 2017 in Florida oder Texas Fragen der Beschäftigungsklassifizierung aufgeworfen haben<sup>91</sup>. In Oregon führte einer der Hauptsponsoren des TNC Gesetzentwurfs später eine Änderung ein, um Fahrer zu Angestellten zu machen, möglicherweise in einer Bemühung, Fragestellungen zur Klassifizierung von Beschäftigungsverhältnissen zu thematisieren, die man anfänglich übersehen hatte<sup>92</sup>.

(Das Ergebnis) unsere(r) Überprüfung der E-Mails deutet darauf hin, dass viele der Lobbyisten als zusätzliches Personal für gewählte Amtsträger fungieren, indem sie ihnen vorgefertigte Diskussionsthemen zur Verfügung stellen, Nachrichten von Legislativkräften an Kollegen verfassen und Stellungnahmen von Gesetzgebern über die Gesetzesvorlagen formulieren. In Portland war Uber an der Erstellung der Pressemitteilung der Stadt

---

85) Kyle Constable, "Jahre hinter anderen Staaten, Regeln für Uber und Lyft gewinnen die letzte Etappe", CT Mirror, (7. Juni 2017), - > <https://ctmirror.org/2017/06/07/years-behind-other-states-rules-for-uber-lyft-win-final-passage/> < - .

86) Wir erhielten Korrespondenz zwischen Gesetzgebern und ihren Mitarbeitern und Uber, Lyft und ihren Lobbyisten aus den staatlichen Gesetzgebungen Floridas, Ohios und Oregons, sowie von Stadt- und Landkreisvertretern in Austin, Galveston (Stadtanwalt), Miami-Dade, Midland und Seattle. Wir fanden Beweise, dass nur Uber, nicht Lyft, einen Gesetzentwurf geschickt hat. Mit Ausnahme von Seattle deutet die E-Mail darauf hin, dass nur Uber tief in den Gesetzgebungsprozess involviert war. In Seattle gibt es Beweise für Verflechtungen von Lyft-Lobbyisten mit dem Büro des Bürgermeisters. E-Mail von Ubers Jon Isaacs, Oregons Manager für öffentliche Angelegenheiten, an Senator Chris Edwards und den Abgeordneten Brian Clem, "Draft Bill Language," (22. September 2016). In dieser E-Mail stellt Isaacs fest, dass es "die letzte Formulierung für die Vorlage an den Gesetzgebenden Rat" (wörtlich a.d. Landessprache) ist. E-Mail von Robert Klaffky, VanMeter Ashbrook an Ohio HB 237 Hauptsponsor Mike Duffey, "TNC draft," (6. März 2015).

87) Gespräch mit dem Abgeordneten des Staates Washington, Mike Sells (14. August 2017). Hinweise in Dateien der Autoren.

88) Miriam Rozen, "Austin's Lobbyisten hoch hinaus mit Uber und Lyft", Texanischer Rechtsanwalt, (1. Juli 2017), - > <http://www.americanlawyer.com/id=1202791073174/Austins-Lobbyists-Ride-High-With-Uber-and-Lyft?mcode=0&curindex=0&curpage=ALL> < - .

89) Kim Lyons, "Gerangel um die Richtung von Pennsylvanias Ride-Share Gesetzgebung", Pittsburgh Post-Gazette, (26. April 2015), - > <http://www.post-gazette.com/business/pittsburgh-company-news/2015/04/26/Uber-lobbyists-may-be-roadblock-to-ride-share-legislation-in-Pa/stories/201504260061> < - . Durch einen demokratischen Mitarbeiter des Senats brachte Uber viel Gewicht auf die Gesetzesvorlage.

90) E-Mails, die durch öffentliche Aufzeichnungen für Senator Jeff Brandes und seine Mitarbeiter angefordert wurden. Dieser Austausch fand zwischen Mitarbeitern und Uber's Cesar Fernandez, November 2016, statt. Dokumente in Dateien der Autoren.

91) Unsere privaten Gespräche mit dem Gesetzgebungspersonal bestätigten diese Feststellung. Ein Mitarbeiter der texanischen Legislative war tatsächlich überrascht, als er nach der Sprache des unabhängigen Auftragnehmers in Texas HB 100 gefragt wurde.

92) Oregon HB 3246 wurde 2017 nicht verabschiedet. Die Abgeordnete Ann Lininger war eine Hauptsponsorin und stellte auch Änderungsantrag 4 vor. Siehe Rechtsgeschichte und Änderungen hier, eingesehen am 27. Oktober 2017: - > <https://olis.leg.state.or.us/liz/2017R1/Measures/Overview/HB3246> < - .

beteiligt, in der ein Arbeitsstab der Interessenvertreter und ein eigener ausgesetzter Dienst angekündigt wurden, sowie an der Formulierung einer vorläufigen Betriebsvereinbarung<sup>93</sup>. In Ohio versandte Ubers Lobbyist den Entwurf einer Stellungnahme an jeden Hauptsponsor, zur Vorlage bei den Ausschüssen, die den Gesetzentwurf in Betracht zogen<sup>94</sup>.

Trotz dieser intensiven TNC-Lobbyarbeit und der scheinbar unvermeidlichen Einmischung in staatliche Angelegenheiten wollten die Städte die TNCs noch immer regulieren. Stadtbeamte und Mitarbeiter von Orten wie Seattle, Broward County, Austin, El Paso, Galveston und Houston und Organisationen wie der Städtebund von Florida<sup>95</sup>, der Städtebund von Oregon<sup>96</sup> und der Gemeindeverband von Ohio<sup>97</sup> - alle bezeugten, reichten Kommentare ein oder setzten sich gegen Vorkauf ein. In Florida, Ohio, und Texas verloren sie.

---

## **Nötigen : Ultimaten stellen und es Verhandlung nennen**

---

In der Berichterstattung und zahlreichen Gesprächen mit Stadtratsmitgliedern tauchte der Begriff " Nötigen " nicht nur in Bezug auf Ubers Wahlkampfstrategien auf, sondern auch bezüglich seiner legislativen Gespräche hinter den Kulissen<sup>98</sup>. Obwohl es sich selbst öffentlich als Unternehmen darstellte, das versucht, mit Regulierungsbehörden zusammenzuarbeiten, weigerte sich Uber manchmal auf privater Basis, zu irgendwelchen Bedingungen außer den eigenen zu verhandeln. In Seattle erklärte Ubers Repräsentant Stadtrat-Präsidentin Sally Clark, dass Uber nicht verhandeln würde, solange die Stadt erwäge, die Zahl der Mietwagen zu begrenzen: "...[Deckelungen] haben keinen Platz in diesem Gespräch. Wir hoffen, bald ernsthaftere Diskussionen zu beginnen und aktiver an der [O-Ton] Ausarbeitung dieser Vorschriften beteiligt zu werden."<sup>99</sup> In Washington, D.C. verglich Ratsmitglied Mary Cheh Uber wegen seiner mangelnden Kompromissbereitschaft mit der Waffenlobby<sup>100</sup>.

---

## **In Pittsburgh erklärte Bürgermeister Bill Peduto, wie sich die Beziehung zu Uber verschlechterte: "Als es darum ging, was Uber und Travis Kalanick wollten, lieferte Pittsburgh.... Aber als es um unsere Vision ging, wie diese Industrie die Menschen, den Planeten und den Ort aufwerten könnte, stieß diese Botschaft auf taube Ohren."<sup>101</sup>**

---

Sowohl Uber als auch Lyft zeigten Bereitschaft, die ultimative Taktik des Schikanierens anzuwenden, indem sie ein Ultimatum stellten, wonach sie eine Stadt verlassen würden, wenn sie nicht die Regeln bekämen, die sie wollten<sup>102</sup>. In Miami-Dade diskutierten die Kommissare ihre TNC-Verordnung, während sie zusahen, wie Uber und Lyft den Dienst im benachbarten Broward aussetzten, bis sie die gewünschte Verordnung gewannen<sup>103</sup>.

---

93) E-Mails, erhalten aufgrund einer Anfrage nach öffentlichen Aufzeichnungen. Dokument, das bei den Autoren hinterlegt ist. Siehe auch Weise, "So übernimmt Uber eine Stadt." - > <https://www.bloomberg.com/news/features/2015-06-23/this-is-how-uber-takes-over-a-city> < - .

94) E-Mail von Andrew Krick, an Van Meter Ashbrook, Alex Penrod und Stephanie Kaylor, "HB 237 Sponsor Testimony," (5. Juni 2015). Dokument, das bei den Autoren hinterlegt ist. 95) Siehe Megan Sirjane Samples, Florida League of Cities, Zeugnis vor dem Florida House of Representatives, Government Affairs Committee, (21. Februar 2017).

96) Siehe Städtebund von Oregon, "Zeugnis für das Oregon House Business und Labor Committee", (3. April 2017), abgerufen am 4. Juli 2017: - > <https://olis.leg.state.or.us/liz/2017R1/Measures/Exhibits/HB3246> < - .

97) Siehe Gemeindeverband von Ohio, Zeugenaussage vor dem Abgeordnetenhaus von Ohio, Komitee für Kontrolle und Aufsicht über die Regierung, (22. Juni 2015), erhalten durch Anfrage nach öffentlichen Aufzeichnungen.

98) Gespräche mit den Ratsmitgliedern Ann Kitchen (15. August 2017) und Mike O'Brien (9. August 2017). Aktennotizen bei den Autoren.

99) E-Mails, die anlässlich der Anforderung von öffentlichen Aufzeichnungen erhalten wurden. Brooke Steger, Uber, an Ratsvorsitzende Sally Clark, "Ubers Nachverfolgen", (14. Januar 2014).

100) Brad Stone, The Upstarts: Wie Uber, Airbnb und die Killerfirmen des Neuen Silicon Valley die Welt verändern, Little, Brown & Company (2017), S. 191.

101) Cecilia Kang, "Pittsburgh begrüßte Ubers fahrerloses Autoexperiment. (Aber nun) nicht mehr", New York Times, (21. Mai 2017), - > <https://www.nytimes.com/2017/05/21/technology/pittsburgh-ubers-driverless-car-experiment.html> < - .

102) Diese Taktik ist nicht tot. Im September 2017 kündigten sowohl Uber als auch Lyft an, Everett, WA, zu verlassen, da dort eine neue TNC-Verordnung in Kraft treten sollte. Die Stadt kündigte dann schnell an, dass sie die Durchsetzung vorbehaltlich bis zu weiteren Gesprächen mit den beiden TNCs aussetzen werde. Siehe Rikki King, "Ride-Share Firmen Uber & Lyft suchen weniger Regeln in Everett", Everett Herald, (4. Oktober 2017), - > <https://www.heraldnet.com/news/ride-share-firms-uber-lyft-look-fewer-rules-in-everett/> < - .

103) "Die Uber liebende Öffentlichkeit machte die Kommissare in den Versammlungen fertig und fluteten deren E-Mail-Postfächer mit Hassbotschaften. Wirtschaftsführer prangerten den Landkreis an, weil er Uber vertrieben hatte. Die Kommissare gaben am Dienstag nach und demontierten ihr Monate altes Gesetz, um Elemente zu entfernen, gegen die Uber Einspruch erhoben hatte. Sie sagten, daß die Öffentlichkeit gesprochen hatte, und sie waren bestrebt, einen der größten Kämpfe beizulegen, die der Bezirk Hall jemals ausgerichtet

Vor allem in Texas stellten eines oder beide Unternehmen den Dienst in zahlreichen Städten ein, darunter in Austin, Corpus Christi, Galveston, Houston und Midland, als die gesetzgebenden Körperschaften der Stadt (und die Wähler im Fall Austin) ihnen angemessene Vorschriften auferlegten<sup>104</sup>. Bemerkenswerterweise blieb Uber in Houston, der viertgrößten Stadt der USA, und bewies damit, dass es mit den so genannten "beschwerlichen" Anforderungen arbeiten konnte. Aber die Gesetzgeber, die nicht als fortschrittsbremsende Technikfeinde wahrgenommen werden wollen und einen möglichen Rückschlag fürchten, haben oft nachgegeben und sich den Forderungen der TNCs gebeugt<sup>105</sup>.

## **Schwindeln : wie man Kunden für sich arbeiten lässt**

Bei Uber nehmen Leute Bezug auf die übergeordnete Strategie, Kunden zu Fürsprechern zu machen, wenn man vom "Travis' Gesetz" spricht<sup>106</sup>, benannt nach Ubers Gründer und erstem Geschäftsführer / Vorstandsvorsitzenden Travis Kalanick: *"Unser Produkt ist dem Status quo derart überlegen, dass, wenn wir den Menschen die Möglichkeit geben, es zu entdecken oder auszuprobieren, sie es überall auf der Welt, wo die Regierung zumindest etwas auf die Menschen eingehen muss, fordern und ihr Existenzrecht verteidigen werden."*<sup>107</sup>

### **Florida: Mobilisierung (und Irreführung) von Fahrgästen**

In Florida nutzte Uber seinen Internetzugang zu Fahrgästen, um sie als Lobby-Aktivisten im Namen des Unternehmens auf die Gesetzgeber auf Bezirks- und Staatsebene anzusetzen. UberX und Lyft starteten ihren Dienst in Miami im Mai-Juni 2014<sup>108</sup>. Nach achtzehn Monaten der Beratungen war der Ausschuss der Kommissionsmitglieder des Bezirks Miami-Dade bereit, im Januar 2016 einen von zwei konkurrierenden Vorschlägen weiter zu verfolgen. Der eine, unterstützt vom Vorsitzenden Jean Monestime, würde für alle Fahrer (Taxi und TNC) gleiche Bedingungen schaffen, während der zweite den TNCs ein anderes, von jenen eher favorisiertes Regelwerk geben würde. In der Woche vor der Abstimmung schickte das Unternehmen eine maßgeschneiderte E-Mail an jeden Fahrgast in der Gegend und verknüpfte sie mit einem Klick mit seinem Kommissar. Die Betreffzeile lautet: *"Rette Uber in Miami-Dade."*<sup>109</sup> Uber sendete Monestime eine (CC-) Kopie von jeder an einen anderen Kommissar geschickten E-Mail : zog er seinen Antrag zurück, und ein von Uber unterstützter Gesetzentwurf kam voran<sup>110</sup>.

Gleichzeitig drängten die TNCs auf eine landesweite vorwegnehmende Gesetzesvorlage. Im März 2016 - mit seiner jüngsten Miami-Dade-Kampagne im Hintergrund - nahm Uber Floridas Senatspräsidenten Andy

hat." Brittany Wallman, "Uber ist zurück in Broward County", South Florida Sun Sentinel, (15. Oktober 2015), -> <http://www.sun-sentinel.com/local/broward/fl-uber-final-vote-20151013-story.html> < - .

104) Madlin Mekelburg, "Uber verlässt die dritte Stadt in Texas aufgrund der Gesetze über Hintergrundüberprüfungen", Texas Tribune, (9. März 2016), -> <https://www.texastribune.org/2016/03/09/uber-leave-third-texas-city-over-background-check/> < - . Wie an anderer Stelle in diesem Bericht erwähnt, verließen Uber und Lyft später Austin, und Lyft, aber nicht Uber, verließ Houston.

105) In unserer Überprüfung war dies in Midland (Texas) der Fall, wo der (Stadt-) Rat seine Verordnung änderte, nachdem Uber den Dienst eingestellt hatte. Siehe Cassie Burton, "Die geänderte TNC-Verordnung könnte Ubers Rückkehr bedeuten", Midland Reporter-Tribune, (4. Mai 2016), -> <http://www.mrt.com/business/article/TNC-amended-ordinance-could-spell-Uber-s-return-9286751.php> < - . Und in Miami-Dade County, wo die Kommissare die industriefreundliche Verordnung vorantrieben. Auch wenn niemand jemals bewies, dass irgendeine TNC direkt hinter dem Abwahlversuch gegen Ratsmitglied Ann Kitchen stand, berichtete The Guardian, dass die Leute verstanden, dass ihre Führung in der TNC-Verordnung die Hauptursache dafür war. "Und Uber bestritt nicht, dass es die Abwahlbemühung herbeiführte. Mullin, der Sprecher von Uber, bestritt nicht die Behauptung, dass das Unternehmen die Bemühungen, die nun dazu geführt haben, Ann Kitchen auszubooten, veranlasst habe." Vgl. Fußnote 66 : Nellie Bowles, "Wir fangen gerade erst an": Drin in Austins kontroverser Schlagabtausch mit Uber und Lyft, The Guardian, (10. März 2016), -> <https://www.theguardian.com/technology/2016/mar/10/uber-lyft-austin-ann-kitchen-sxsw-texas> < - .

106) Travis Kalanick ist einer der Gründer und der ehemalige Vorstandsvorsitzende, der im Sommer 2017 inmitten einer Reihe von Klagen und schlechter Publicity aus dem Unternehmen ausgeschieden ist.

107) Brad Stone, "Die 99-Milliarden-Dollar-Idee: Wie Uber und Airbnb Stadtverwaltungen bekämpften, Rivalen überdauerten, über das Volk triumphierten und die Wirtschaft des Teilens durchschaute", Bloomberg Businessweek, (26. Januar 2017), -> <https://www.bloomberg.com/features/2017-uber-airbnb-99-billion-idea/> < - .

108) Tim Efrink, "UberX wird heute in Miami starten und Miami-Dades Taxi-Gesetzen trotzen", Miami New Times, (4. Juni 2014) -> <http://www.miaminewtimes.com/news/uberx-will-launch-in-miami-today-defying-miami-dades-taxi-laws-6533024> < - .

109) Douglas Hanks, "In Email Blitz, Uber droht, sich aus Miami-Dade zurückzuziehen", Miami Herald, (14. Januar 2016), -> <http://www.miamiherald.com/news/local/community/miami-dade/article54698295.html> < - .

110) "Douglas Hanks, "Pro-Uber-Gesetzentwurf gewinnt vorgezogene Abstimmung in Miami-Dade, nachdem der Widersacher am Boden liegt", Miami Herald, (20. Januar 2016), -> <http://www.miamiherald.com/news/local/community/miami-dade/article55610460.html> < - .

Gardiner mit einer Werbekampagne in Tallahassee und Orlando ins Visier, zusammen mit Werbesendungen an Wähler in seinem Distrikt. Das resultierte schließlich in mehr als 32.000 Unterschriften an sein Büro<sup>111</sup>.

Kunden als Fürsprecher für das Unternehmen zu aktivieren, ist eine wesentliche Taktik beim Aufbau einer örtlichen politischen Krise. Während die Aktivierung von Mitgliedern keine bemerkenswerte politische Strategie für eine gemeinnützige oder politische Gruppe darstellt, ist es sicherlich eine bemerkenswerte Innovation für private, gewinnorientierte Unternehmen, Kunden auf diese Weise zu aktivieren<sup>112,113</sup>. Und während eine gemeinnützige oder politische Gruppe Mitglieder mobilisieren mag, um ein Thema oder einen Kandidaten mit deren Spende oder deren bürgerschaftlichem Engagement zu unterstützen, mobilisieren TNCs Kunden, um vordergründig eine private Dienstleistung zu "retten", die es den Unternehmen ermöglicht, zu wachsen und die Mietmärkte zu dominieren.

Die Technologie der TNCs ermöglicht einen einzigartigen Zugang zu den Kunden, wobei die Unternehmen In-App-Nachrichten verwenden, um Kunden zu mobilisieren, wenn sie sich einer möglichen Regulierung gegenübersehen. Wenn ein Fahrgast die App öffnet, wird er auf dem Bildschirm mit der Nachricht der TNCs und einer Telefonnummer zum Anrufen oder Weblinks zum Versenden von E-Mails oder zum Unterzeichnen von Online-Petitionen begrüßt<sup>114</sup>. Uber verwendete auch traditionelle politische Kampagnenstrategien wie automatisierte Anrufe, direkte E-Mails, Tweets, verschiedene Formen der Werbung (Lastwagen, Fernsehen, Strommasten) und sogar Türhänger im Bezirk Miami-Dade<sup>115</sup>. Während Uber Ende 2015 gegen eine bevorstehende Tarifvertragsverordnung kämpfte, investierte das Unternehmen Ressourcen in einen auf Seattle zugeschnittenen Fernsehspot und entwickelte später In-App-Podcasts, um seine Botschaft direkter an die Fahrer zu übermitteln<sup>116,117</sup>.



Im Travis'schen Gesetz steht die Idee auf dem Spiel, ob es TNCs geben sollte oder nicht - aber in unserer Überprüfung war dies fast nie die Frage, die von einer gewählten lokalen Regierung in Betracht gezogen wurde<sup>118</sup>. Diese irreführende Verschmelzung, die für den Aufbau einer politischen Krise wichtig ist, spiegelt sich in Ubers öffentlichen Botschaften wider.

Beispielsweise wird in Nachrichten an Kunden behauptet, dass Stadtverwaltungen, Bezirksverwaltungen oder staatliche Gesetzgeber damit drohen, die TNCs zum Rückzug zu "zwingen", während tatsächlich gewählte Regierungen versuchen, Gesetze durchzusetzen oder sogar grundlegende Sicherheitsanforderungen zu schaffen, denen andere Unternehmen folgen. Ein Mitglied des Stadtrats von Galveston bemerkte, dass die Wähler ihn fragten, warum der Rat "Uber den Betrieb nicht erlaubt habe", als Uber sich

A screenshot of a Spring 2015 notice to Uber customers in Portland.<sup>117</sup>

ar und Lyft alles andere als tot in der Gesetzgebung Floridas", Miami Herald, (20. März 2016) - > <http://www.miamiherald.com/news/politics-government/state-politics/article65208997.html> < - .

112 ) leer

113) Siehe Guy Holburn und Davin Raiha, "Startups machen Kunden zu Lobbyisten", Harvard Business Review, (24. Oktober 2017), - > <https://hbr.org/2017/10/startups-are-turning-customers-into-lobbyists> < - .

114) Siehe Screenshots in diesem Bericht von Portland mit einer Petition und Miami-Dade mit E-Mail. Ein Beispiel für Telefonanrufe finden Sie in dem Bild in diesem Artikel: Ben Wear, "Uber heizt Ann Kitchen mit Pferd-und-Kutsche-Spott ein", Austin American-Statesman, (8. November 2015), - > <https://www.mystatesman.com/news/local/wear-uber-puts-heat-kitchen-with-horse-and-buggy-gibe/FHujnBoR8N65r3ZAJmCp/> < - .

115) Siehe z.B. Taylor Soper, "Stadt Seattle kontaktiert Uber über 'illegale' Marketing-Taktiken," GeekWire, (28. Februar 2014), - > <https://www.geekwire.com/2014/city-seattle-contact-uber-illegal-marketing-tactics/> < - . Die einzige Strategie, die wir nicht in den Nachrichten gesehen haben, sind die Türhänger in Miami-Dade, wie wir von Kommissarin Daniella Levine Cava (14. August 2017) erfahren haben.

116) Daniel Beekman, "Kein Bedarf an Gewerkschaft, sagt David Plouffe, Berater von Uber" Seattle Times, (4. Dezember 2015), und Jordan Golson, "Uber verwendet In-App-Podcasts, um die Fahrer in Seattle davon abzubringen, sich gewerkschaftlich zu organisieren", The Verge, (14. März 2017), - > <https://www.theverge.com/2017/3/14/14912524/uber-driver-app-podcast-seattle-union> < - .

117) Jacob Palmer, "Uber erklärt, Gesetzentwurf bedroht seinen Betrieb in Oregon", Oregon Business, (12. Mai 2015), - > <http://www.oregonbusiness.com/article/item/12275-uber-says-bill-threatens-its-operations-in-oregon> < - .

118) Wir kennen nur ein aktuelles Beispiel: Unter Alaskas neuem staatlichen TNC-Gesetz, können städtische Gesetzgeber es den Wählern überlassen, ob sie TNCs erlauben oder nicht. So praktizierte es Ketchikan - das vorgeschlagene Mitfahrverbot scheiterte im Oktober 2017. Suzanne Downing, "Örtliche Wahlergebnisse in Alaska," Must Read Alaska, (4. Oktober 2017), - > <http://mustreadalaska.com/local-election-results/> < - .

tatsächlich entschied, die Stadt zu verlassen, (der Weiterbetrieb einer weiteren lokalen TNC, Get Me, zeigte, dass gesetzestreue Unternehmen in der Stadt willkommen waren)<sup>119</sup>. Das Mitglied des Stadtrats von Austin, Delia Garza, rief Übers Vertreter zu der Täuschung bei einer Ratsversammlung auf und sagte: "Ich würde im Gegenzug darum bitten, dass wir in den Botschaften, die wir senden und in der Absicht, die wir in diesem Rat umzusetzen versuchen, fair sind, denn es wurden Botschaften gesendet, wie z.B.: "Ratsmitglied Kitchen versucht, Uber aus Austin, Texas zu entfernen". Das ist nicht fair.<sup>120</sup>"

Durch Ausnutzen der Möglichkeit, Kunden direkt via App zu erreichen und durch überzeugende, manchmal falsche Nachrichten, hat Uber die Gesetzgeber von Städten und Bundesstaaten mit E-Mails und Anrufen von Kunden überwältigt. In Houston schickte der Rechtsanwalt der Stadt eine "Unterlassungs-E-Mail" an Uber, weil Anzahl und Hartnäckigkeit der E-Mails, mit denen Bürgermeister und Rat überschwemmt wurden, "vom Wesen her belästigend und unter Umständen ungesetzlich" war<sup>121</sup>. In Seattle war Uber, was öffentliche Kampagnen angeht, noch im Säuglingsalter, als es dem Unternehmen im September 2013 gelang, die Mitglieder des Stadtrats mit Anrufen von Fahrgästen zu überfluten. Ratsmitglied Mike O'Brien sagte, er sei schockiert gewesen über die Menge der Anrufe bei dieser ersten Mobilisierung<sup>122</sup>.

Die Kombination von Aufbau und Mobilisierung einer Verbraucherbasis, zusammen mit dem Mobbing von Stadträten, schafft eine lokale Krise und ebnet den Weg für den Staat, sich in die örtliche (hierarchisch nachrangige) Politik einzumischen.

## Teil Drei

### Was das Neuschreiben von Bundesgesetzen für Gemeinden bedeutet

#### Kosten auf die Fahrer schieben

Wenn es den TNCs gelingt, eine Gesetzgebung durchzusetzen, die TNC-Fahrer von staatlichen Arbeitsgesetzen, einschließlich Arbeitslosenversicherung, Arbeiterunfallversicherung und Mindestlohn, befreit, haben die Fahrer keinen Zugang mehr zu Basisschutz und Leistungen, die anderen Arbeitnehmern im Staat gewährt werden. Nach dem Abnicken auf die Klagen der Fahrer über niedrige, manchmal subminimale Löhne<sup>123</sup> und andere schlechte Publicity, kündigte Uber "180 Tage des Wandels" im Jahr 2017 an, indem es vor allem Trinkgelder in der App zuließ<sup>124</sup>. Diese und andere Änderungen, wie z.B. das Belasten von Fahrgästen, die Fahrer länger als zwei Minuten warten lassen, stellen jedoch unternehmensorientierte Alternativen zu grundlegenden Arbeitnehmerschutzmaßnahmen und Vorteilen dar und gehen nicht auf sehr reale Fahreranliegen ein<sup>125</sup>.

119) Gespräch mit Galveston-Ratsmitglied Craig Brown (21. August 2017). Hinweise in Datei bei den Autoren. Siehe auch John Wayne Ferguson, "Mit dem Weggang von Uber tritt der Mitbewerber ein, um Personenbeförderung auf Galveston Island anzubieten.", Galveston Daily News, (11. April 2016), -> [http://www.galvnews.com/news/article\\_fab65b11-ee52-5ddd-a9de-bf05496b1679.html](http://www.galvnews.com/news/article_fab65b11-ee52-5ddd-a9de-bf05496b1679.html) < - .

120) Siehe Video zur Sitzung des Stadtrats von Austin (15. Oktober 2015), -> <http://austintexas.gov/page/watch-atxn-live> < - .

121) Tom Dart, "Uber ärgert Stadtbeamte beim Versuch, den Taximarkt von Houston zu betreten", The Guardian, (7. März 2014), -> <https://www.theguardian.com/world/2014/mar/07/uber-houston-city-officials-taxi-market-lyft> < - .

122) Gespräch mit Mike O'Brien, Mitglied des Rates von Seattle (9. August 2017).

123) Siehe z.B. Maya Kosoff, "Fahrer von Uber brechen das Schweigen: Wir verdienen viel weniger Geld als Uber den Leuten erzählt", Business Insider, (29. Oktober 2014), -> <http://www.businessinsider.com/uber-drivers-say-theyre-making-less-than-minimum-wage-2014-10> < - ; Seth Sandronsky, "Ich mache nur 2,64 Dollar pro Stunde als Fahrer von Uber, Capital and Main, (23. September 2015), -> <https://www.alternet.org/labor/im-making-only-264-hour-working-uber-driver> < - und Caroline O'Donovan, "Wieviel Uber-Fahrer tatsächlich pro Stunde verdienen", BuzzFeed News, (Jun 2016), -> <https://www.buzzfeed.com/carolineodonovan/internal-uber-driver-pay-numbers>

utm\_term=.uvYzxxJ0P#.xdZXJXk92

124) Andrew J. Hawkins, "Uber gibt schließlich nach und fügt seiner App eine Trinkgeldoption hinzu", The Verge, (20. Juni 2017), -> <https://www.theverge.com/2017/6/20/15840818/uber-tipping-option-app-seattle-minneapolis-houston> < - .

125) Andrew J. Hawkins, "Sie können jetzt Ihrem Uber-Fahrer in der App Trinkgeld geben", The Verge, (6. Juli 2017), -> <https://www.theverge.com/2017/7/6/15928442/uber-tip-driver-app-list-cities> < - .



*Die neuen Landesgesetze entlasten die TNCs nicht nur um etwa 30 Prozent ihrer Arbeitskosten, indem sie sie von ihren Verpflichtungen als Arbeitgeber befreien, sondern ermöglichen es den Unternehmen auch, viele Betriebskosten auf die Arbeitnehmer abzuwälzen, die eine eigene Versicherung abschließen und sicherstellen müssen, dass ihre Fahrzeuge den Anforderungen der Regierung entsprechen, bei Vermeidung von Neuanschaffungen<sup>126</sup>.*

Der Verlust des fundamentalen Arbeitsschutzes hat vielfältige negative Auswirkungen auf die Fahrer. Der Zugang zu Leistungen der Arbeitslosenversicherung bei "Deaktivierung" der Fahrer oder Verlust eines Zweitjobs ist entscheidend. Da Taxifahrer und Chauffeure bei der Arbeit fünfmal so häufig getötet werden wie der Durchschnitt aller anderen Arbeitnehmer, ist der Arbeiterunfallschutz für diesen äußerst gefährlichen Beruf unerlässlich<sup>127</sup>. Bestehende Gesetze zu Hintergrundüberprüfungen, die einen Rahmen für solche Kontrollen von Fahrern der TNC bieten, werden durch vom Unternehmen geförderte staatliche Gesetze außer Kraft gesetzt<sup>128</sup>. In ähnlicher Weise erlauben staatliche Gesetzgeber den TNCs, ihre eigenen, nicht durchsetzbaren, diskriminierenden "Maßnahmen" zu ergreifen, im Gegensatz zu den bestehenden Gesetzen, die einen durchsetzbaren Antidiskriminierungsschutz für "Arbeitnehmer" bieten<sup>129</sup>.

Schließlich untergräbt die unternehmerisch geprägte Neufassung der staatlichen Gesetze zur TNC-Behandlung von Fahrern die Fähigkeit dieser Fahrer, zusammen zu kommen und mit ihren Arbeitgebern über Löhne und Sozialleistungen zu verhandeln. Die Umklassifizierung von Arbeitnehmern als unabhängige Auftragnehmer, gepaart mit der Vorwegnahme aller örtlichen Vorschriften für TNCs, stellt innovative Bemühungen ein, die Möglichkeiten zur Sicherstellung der Stimme der Arbeitnehmer bieten, wie etwa die Tarifverhandlungsverordnung von Seattle, sowie entstehende Diskussionen über "übertragbare Vorteile" für Arbeitnehmer auf Abruf.

Diese unternehmerisch geprägte Neufassung der staatlichen Gesetze zur Befreiung der TNCs von den Verpflichtungen als Arbeitgeber ist besonders beunruhigend, da es signifikante Beweise dafür gibt, dass nach den traditionellen Definitionen in den meisten Landesarbeitsgesetzen, die für nahezu alle anderen Unternehmen innerhalb eines Staates gelten, Fahrer Angestellte sind. Wie Entscheidungen seitens Landesämter, unabhängige Untersuchungen und Nachrichtenberichte zeigen, kontrollieren TNCs im Wesentlichen, was Fahrer tun, überwachen, wie sie es tun, legen den Preis ihrer Arbeit fest und verwenden algorithmische Management-Werkzeuge, um sie zum Arbeiten zu bringen, wann und wo das Unternehmen will, alles unter Androhung der "Deaktivierung" ihrer Konten<sup>130</sup>.

126) Zum Beispiel zahlt der Arbeitgeber die Arbeiterunfallsteuer; ein unabhängiger (Sub-) Unternehmer muss seine eigene Versicherung bezahlen oder für etwaige Arbeitsunfälle selbst aufkommen. Außerdem bezahlt der Arbeitgeber in der Regel alle erforderlichen Arbeitskosten wie Uniformen oder Materialien; ein unabhängiger Auftragnehmer muss alle Betriebskosten wie für Treibstoff, Werkzeuge usw. selbst übernehmen. Für weitere Informationen siehe Sarah Leberstein und Catherine Ruckelshaus, "Selbständige (Sub-) Unternehmer vs. Angestellte: Was Fehlklassifikationen selbstständiger Auftragnehmer anrichten und was wir tun können, das zu beenden", National Employment Law Project, (Mai 2016), -> <http://www.nelp.org/publication/independent-contractor-vs-employee/> < - .

127) Büro für Arbeitsstatistiken, tödliche Arbeitsunfälle, Gesamtarbeitszeit und Rate der tödlichen Arbeitsunfälle nach ausgewählten Arbeitnehmermerkmalen, Berufen und Branchen (2014), -> <https://www.bls.gov/iif/> < - ( Linkersatz durch den Übersetzer, da Originallink kein Ergebnis bringt. Hier muss allerdings selbstständig weiter gesucht werden. )

128) "Sicherstellung der Fairness bei Hintergrundüberprüfung von Arbeit-auf-Abruf", National Employment Law Project, (Jun. 2016), -> <http://www.nelp.org/publication/ensuring-fairness-in-background-checks-for-on-demand-work/> < - .

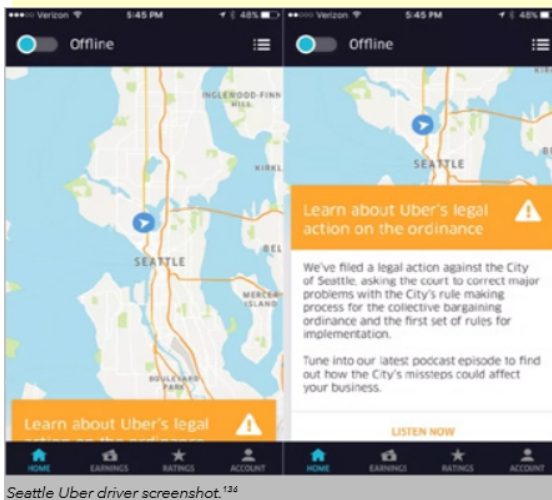
129) Alle Staaten haben Gesetze gegen Diskriminierung am Arbeitsplatz. Diese skizzieren typischerweise ein Gebaren, welches Diskriminierung darstellt und Ausgleichs- und Strafschadensersatz sowie so genannte faire Rechtsmittel bei Rückzahlung und Wiedergutmachung ermöglichen. "Staatliche beschäftigungsbezogene Diskriminierungsgesetze", Nationale Konferenz staatlicher Gesetzgeber, (Jul. 2015), -> <http://www.ncsl.org/documents/employ/Discrimination-Chart-2015.pdf> < - . Im Gegensatz dazu verlangen spezialisierte TNC-Gesetze in der Regel, dass die TNCs eine Politik der Nichtdiskriminierung verfolgen, bieten aber keine Rechtsbehelfe bei Verstößen. Sie verlangen oft von den Fahrern, nicht von den TNCs, dass sie die bestehenden Nichtdiskriminierungsgesetze einhalten. Vergleichen Sie z.B. CT SHB 7126 (2017) (verlangt von TNCs eine Nicht-Diskriminierungspolitik mit Conn. General Stat. 46a-60 ff. (Verpflichtung des Arbeitgebers zur Einhaltung eines detaillierten Nichtdiskriminierungsgesetzes, das von einer staatlichen Kommission mit Ermächtigung zur Zwangsvorladung durchgesetzt wird; die Arbeitnehmer können Ansprüche sowohl auf angemessene als auch auf Rechtsmittel gegen Arbeitgeber geltend machen, die gegen das Gesetz verstoßen).

130) Siehe Fn. 27, oben, und: Noam Scheiber, "Wie Uber psychologische Tricks benutzt, um die Knöpfe seiner Fahrer zu drücken", New York Times, (2. April 2017), -> <https://www.nytimes.com/interactive/2017/04/02/technology/uber-drivers-psychological-tricks.html> < - ; Eric Newcomer und Olivia Zalesky, "Im Innern von Uber's Selbst-Miet Maschine, wo fast jeder ein Auto bekommen kann", Bloomberg Technology (31. Mai 2016), -> <https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-05-31/inside-uber-s-auto-lease-machine-where-almost-anyone-can-get-a-car> < - . Marc Ramirez, "Texas Uber-Fahrer verklagen das Unternehmen in der Absicht, uneingeschränkten Angestelltenstatus und Lohnnachzahlung anzustreben", Dallas News, (30.06.2017) -> <https://www.dallasnews.com/news/transportation/2017/06/30/texas-uber-drivers-sue-company-seek-full-employee-status-back-pay> < - . Alex Rosenblat, "Die Wahrheit darüber, wie Ubers App Fahrer manipuliert", Harvard Business Review, (6. April 2016), -> <https://hbr.org/2016/04/the-truth-about-how-ubers-app-manages-drivers> < - . und Alex Rosenblat und Luke Stark, "Algorithmische Arbeit und Informationsasymmetrien: Eine Fallstudie zu Ubers Fahrern", International Journal of Communication (2016, Bd. 10), -> <http://ijoc.org/index.php/ijoc/article/view/4892/1739> < - .

## Fallstudie : Fahrer in Seattle gewinnen Tarifverhandlungen, weil der Staat Washington die Preemption ausschließt

Der Staat Washington - wo der Kampf um die TNC-Regulierung andauert - zeichnet sich aus zwei Gründen aus: erstens ist es einer von wenigen Staaten mit einer sehr begrenzten landesweiten Regulierung der TNCs; und zweitens hat die Stadt Seattle, eine der ersten Städte, in denen UberX seinen Betrieb aufnahm, eine bahnbrechende Verordnung verabschiedet, die Tarifverhandlungen für die Fahrer von Mietwagen ermöglicht<sup>131</sup>.

Trotz intensiver öffentlicher Kampagnen von Uber und Lyft verabschiedete Seattle im März 2014 eine Verordnung, die ein zweijähriges Pilotprojekt vorsah, welches jede TNC jederzeit auf 150 Fahrer auf der Straße beschränkte<sup>132</sup>. Nachdem der Rat die Verordnung verabschiedet hatte, gaben Uber, Lyft und ein dritter TNC, Sidecar, über 1,5 Millionen Dollar aus, um mehr als 36.000 Unterschriften zu sammeln und machten die Abstimmung im November 2014 zum Gegenstand eines Referendums, um die neuen Vorschriften zu blockieren<sup>133</sup>. Der Bürgermeister und die Interessenvertreter begannen einen 45-tägigen



Seattle Uber driver screenshot.<sup>134</sup>

Verhandlungsprozess, um die ursprüngliche Verordnung aufzuheben und durch eine von den TNCs unterstützte Verordnung zu ersetzen<sup>134</sup>. Das endgültige Gesetz hob die Obergrenze für TNC-Fahrer an und sah eine Freigabe von 200 weiteren Taxi-Lizenzen über vier Jahre vor.

Ungefähr sechs Monate später und 60 Meilen entfernt berieten die staatlichen Gesetzgebungsorgane und verabschiedeten dann ein eng gefasstes, parteiübergreifendes Gesetz, das

Versicherungsanforderungen für TNCs festlegte und Fahrern die Arbeitnehmerentschädigung nahm, aber das bedeutete in

seiner endgültigen Form keine Vorwegnahme örtlicher Gesetze<sup>135</sup>. (<sup>136</sup>s.o.)

Derweil in Seattle verabschiedete der Stadtrat einstimmig eine "Erste-seiner-Art"- Verordnung, die TNC-, Taxi- und anderen Mietwagenfahrern nun das Recht einräumt, mit Uber, Lyft und anderen Unternehmen Tarifverhandlungen zu führen<sup>137</sup>. Das Gesetz war die Folge der Selbstorganisation und -vertretung der Fahrer mit Unterstützung von Teamsters Local 117. Während der Kampagne äußerten die Fahrer ihre Besorgnis darüber, dass die TNCs die Vergütungssätze und -formeln einseitig änderten, was zu immer niedrigeren Nettolöhnen führe, und dass sie ohne Vorwarnung, Erklärung oder faire Beschwerdeverfahren deaktiviert

131) Vaughn, " Fahrdienste wenden sich an die Wähler."

132) Siehe -> <https://newsroom.uber.com/us-washington/save-uberx-in-seattle/> < - . Alexa Vaughn, " Stadtrat geht andere Wege mit Fahrdienstregelungen ", Seattle Times, (28. Februar 2014) -> <https://www.seattletimes.com/seattle-news/city-panel-goes-different-route-with-ride-service-regulations/> < - ; Vaughn, "Fahrdienste wenden sich an die Wähler"; Claypool und Weissman, " Zerrüttung der Demokratie: Wie Uber Unternehmensmacht einsetzt, um die örtliche Regierung zu überwältigen und zu unterminieren ".

133) Berechnung der in der Suchmaschine von WA PDC gefundenen Zahlen für Beiträge und Personalzeit zu "Seattle Cit. zur Aufhebung der Verordnung 124441". Lyfts Gesamtkosten beliefen sich auf 769.072 US-Dollar, Sidecars Gesamtkosten machten in Personalzeit 541 US-Dollar aus, und Ubers Gesamtbetrag betrug 763.233 US-Dollar.

134) Alexa Vaughn, " Stadtrat von Seattle hebt Regeln für Fahrdienste auf", Seattle Times, (7. Juli 2014), -> <https://www.seattletimes.com/seattle-news/seattle-city-council-repeals-rules-for-ride-services/> < - .

135) Taylor Soper, " Landesweite Gesetze, die Uber und Lyft regulieren, vorlagefertig in Washington ", Geekwire, (17. April 2015), -> <https://www.geekwire.com/2015/statewide-laws-regulating-uber-lyft-set-to-pass-in-washington/> < - . Die "Spaltung" bezieht sich auf das Haus, das von Demokraten kontrolliert wurde und wird, während der Senat von Republikanern kontrolliert wurde.

136) Golson, "Uber benutzt In-App-Podcasts, um die Fahrer in Seattle von der Organisation in Gewerkschaften abzuhalten." -> <https://www.theverge.com/2017/3/14/14912524/uber-driver-app-podcast-seattle-union> < - -> <https://boingboing.net/2017/03/15/fair-and-balanced.html> < - .

137) Daniel Beekman, " Die Stadt ermöglicht Fahrern von Uber und anderen, sich zu organisieren ", Seattle Times, (15. Dezember 2015), -> <https://www.seattletimes.com/seattle-news/politics/unions-for-taxi-uber-drivers-seattle-council-votes-today/> < - -> <https://www.nytimes.com/2015/12/15/technology/seattle-clears-the-way-for-uber-drivers-to-form-a-union.html> < - .

würden<sup>138</sup>. Die U.S. Handelskammer und Uber fechten das Gesetz weiterhin vor Gericht an<sup>139</sup>.

Im Jahr 2017 nahmen die TNCs Einfluss auf die staatlichen Gesetzgeber, um eine weitreichendere und stärker vorwegnehmende Gesetzgebung (SB 5620) zu verabschieden, die TNC-Fahrer als unabhängige Auftragnehmer etablieren würde (mit einer ähnlichen Wortwahl wie in Florida und Texas)<sup>140</sup>. Um ihre staatliche Agenda voranzubringen, engagierten die TNCs einige der arriviertesten, angesehensten und teuersten Lobbyisten aus beiden Seiten des politischen Lagers. Uber heuerte die konservativ orientierten Gano & Associates an, und Lyft stellte Martin Loesch, einen Mitarbeiter der früheren demokratischen Gouverneurin Christine Gregoire, ein<sup>141</sup>. Bisher waren die TNCs nicht erfolgreich: Ihr Gesetzentwurf starb im Staatssenat.

## Außerkräftsetzen von Gesetzen zum Schutz farbiger Arbeiter

Wie in anderen Fällen, in denen der Staat in die örtliche Entscheidungsgewalt eingreift, können Gesetze, die von überwiegend weißen Landesgesetzgebern verabschiedet werden, Gesetze außer Kraft setzen, die die Rechte von farbigen Arbeitnehmern schützen<sup>142</sup>. Einzelberichte aus den Medien, den Befragten und sogar den TNCs selbst deuten darauf hin, dass die Fahrer von Taxis, Limousinen, Stadtautos und TNC-Fahrzeugen überwiegend Farbige und Einwanderer sind<sup>143</sup>. Laut Ubers eigener Umfrage im Jahr 2015 wurden 57 Prozent der Uber-Fahrer in 24 großen US-Märkten als Farbige identifiziert<sup>144</sup>. Lyft gab an, dass in Orten wie Miami-Dade 80 Prozent der Fahrer einer "rassischen Minderheit" angehören<sup>145</sup>, während Uber sagte, dass 90 Prozent ihrer Fahrer in Seattle ostafrikanischer, indischer oder pakistanischer Herkunft seien<sup>146</sup>. Die Befragten oder die Unternehmen selbst identifizierten Fahrerkräfte, die sich hauptsächlich aus Farbigen und Immigranten in mindestens einer Stadt von den vier in diesem Bericht erfassten Staaten zusammensetzen<sup>147</sup>.

Fahrer, die in zahlreichen Städten auch Immigranten sind, verlieren den Schutz vor Diskriminierung und Mobbing, wenn sie als unabhängige Unternehmer eingestuft werden<sup>148</sup>. Ungeachtet der Berichte, dass TNC-Bewertungssysteme vorprogrammiert sein können, farbige Fahrer zu diskriminieren, verfassungswidrigen Unternehmen gesponserte Gesetze, die Fahrer von Antidiskriminierungsgesetzen ausschließen, anstatt den TNCs zu erlauben, nicht durchsetzbare interne Richtlinien gegen Diskriminierung zu schaffen<sup>149</sup>.

138) Gespräche mit Dawn Gearhart, Teamsters 117 (Jul.- Okt. 2017). Hinweise in Datei bei den Autoren. Jessica Lee, "Unionize Uber? Rechtsstreit um die Fahrer von Seattle zieht nationale Aufmerksamkeit auf sich", Seattle Times, (29. März 2017), -> <https://www.seattletimes.com/seattle-news/transportation/unionize-uber-legal-fight-over-seattle-drivers-draws-national-attention/> < - .

139) Steven Hsieh, "Bundesberufungsgericht bremst das Uber "Vergewerkschaftungs-Gesetz" von Seattle aus", The Stranger, (30. August 2017), -> <http://www.thestranger.com/slog/2017/08/30/25383904/federal-appeals-court-puts-the-brakes-on-seattles-uber-unionization-law> < - . Ubers operative Tochtergesellschaft Rasier LLC war Klägerin vor dem US Bezirksgericht für West-Washington, 2:17-cv-00370. Der Fall wird vor der US-Kammer und Uber vor dem US-Berufungsgericht für den 9. Gerichtsbezirk fortgesetzt, 17-35640. Lyft hat einen Amicus Curiae Bericht eingereicht; -> [https://de.wikipedia.org/wiki/Amicus\\_Curiae](https://de.wikipedia.org/wiki/Amicus_Curiae) < - -> <https://www.proverbia-uris.de/amicus-curiae/> < - -> <https://www.ecchr.eu/glossar/amicus-curiae-brief/> < - .

140) siehe Video der öffentlichen Zeugnisaussagen und Debatten im Washingtoner Repräsentantenhaus, Ausschuss für Arbeits- und Arbeitsplatznormen, (14. März 2017), -> <http://www.tvw.org/watch/?clientID=9375922947&eventID=2017031134&autoStartStream=true> < - ., siehe auch Video der öffentlichen Zeugnisaussage und Debatte im Washingtoner Senat, Ausschuss für Handel, Arbeit und Sport (2. Februar 2017), -> <http://www.tvw.org/watch/?clientID=9375922947&eventID=2017021054&eventID=2017021054&autoStartStream=true> < - .

141) Die L3-Berichte der öffentlichen Enthüllungskommission des Staates Washington für 2017 sind erst 2018 fällig.

142) "Staaten, die lokale Gesetze vorwegnehmen, sind eine Erweiterung von Jim Crow," Partnerschaft für arbeitende Familien. (-> [https://de.wikipedia.org/wiki/Jim\\_Crow](https://de.wikipedia.org/wiki/Jim_Crow) < - )

143) Uns wurde auf Anfrage in Austin, Portland und Miami-Dade mitgeteilt, dass rassische/ethnische Daten bei der Gesamtheit der Lizenztypen, z.B. TNC, Taxi usw., nicht verfügbar seien. In King County (zu dem auch Seattle gehört) verfügt die Lizenzabteilung noch nicht über die Dateninfrastruktur für die TNC-Fahrer - sie ist in Papierform mit anderen privaten Informationen wie Namen, Geburtstagen usw. verfügbar. Bei den 3.133 Taxifahrern und Mietwagenfahrern (von denen einige auch für TNCs fahren mögen) identifizieren sich nur 7 Prozent als Weiße, und weniger als 1 Prozent wurden in den USA geboren.

144) "Neue Umfrage: Fahrer wählen Uber wegen seiner Flexibilität und Annehmlichkeit", Uber Newsroom, (7. Dezember 2015), -> <https://newsroom.uber.com/driver-partner-survey/>

145) Siehe Tim Alborg, Lyft, Zeugnisaussage vor dem Miami-Dade Ausschuss der Kommissionsmitglieder (3. Mai 2016). Siehe auch diese Pressemitteilung der Stadt Seattle, "Der Rat beschließt einstimmig ein "Pionier"-Gesetzgebung, um den Fahrern eine Stimme am Arbeitsplatz zu geben" (14. Dezember 2015), -> <https://www.seattle.gov/council/issues/giving-drivers-a-voice> < - .

146) Brooke Steger, Uber, E-Mail an Ratsmitglied Sally Clark (17. Dezember 2013). Siehe auch Mike O'Brien und Rich Stolz, "Ausschau halten nach eingewanderten Fahrern in New Taxi-, Uber- und Lyft-Gesetzen", Seattle Times, (12. Februar 2014), -> <http://www.seattletimes.com/opinion/guest-looking-out-for-immigrant-drivers-in-new-taxi-uber-lyft-laws/> < - .

147) Für Miami-Dade spiegelten die Fahrer, die sich bei den Vorstandssitzungen öffentlich äußerten, eine große Zahl von Einwanderern wider. Zahlreiche haitianisch-amerikanische Taxifahrer benötigten einen französischen Dolmetscher (3. Mai 2016). Auch Gespräche mit Raymond Francois, New Vision Taxi Drivers Association (22. September 2017) und Meena Jagannath, Florida Justice Project (26. September 2017). Für Philadelphia siehe Ron Blount, Taxi Workers Alliance, Zeugnisaussage vor dem Stadtrat von Philadelphia, Ausschuss für Handel und wirtschaftliche Entwicklung (Minuten ab dem 10. Juni 2016). Ratsmitglied Helen Gym dankte allen Fahrern, Taxifahrern, UberBLACK- und UberX-Fahrern, die sich aus Einwanderern und verschiedenen Gemeinschaften rekrutieren, die nicht genug gehört werden. Für Austin, Gespräch mit Merga Gameda, Austin Taxi Genossenschaft (9. August 2017). Alle Notizen aus den Gesprächen in Dateien der Autoren.

148) Überprüfung der geltenden Gesetze durch die Autoren.

149) "Die Wirtschaft-auf-Abwurf und der Schutz vor Diskriminierung", Nationales Arbeitsrechtsprojekt, (14. Juni 2017), -> <http://www.nelp.org/publication/on-demand-economy-anti-discrimination-protections/> < - . "Gefeuert von Uber: Warum Fahrer deaktiviert werden und wie man reaktiviert wird", RideSharingDriver.com, (21. April 2016), -> <https://www.ridesharingdriver.com/fired-uber-drivers-get-deactivated-and-reactivated/> < - . Avery Hartmans, "10 Möglichkeiten wie Uber-Fahrer aus der App rausgeworfen werden können", Business Insider, (23. Juli 2017), -> <http://www.businessinsider.com/how-uber-drivers-get-deactivated-2017-7/#1-promoting-a-competitor-1> < - .

Diese unternehmenseigene Neufassung der TNC-Gesetzgebung verschärft den Wettbewerbsnachteil, mit dem Mietwagenfahrer eher traditioneller Art, wie (z.B.) Taxifahrer konfrontiert sind. Ohnehin bereits dem pekuniären Potential und der Einflussnahme der TNCs unterlegen, müssen Taxifahrer in vielen Städten nun höhere Standards einhalten als die TNC-Fahrer, und die Stadtverwaltung muss entscheiden, ob sie alle Mietwagen-Fahrgeschäfte deregulieren soll. Währenddessen kämpfen die Taxis darum, ihren Kundenstamm zu erhalten. In Los Angeles ging die Zahl der Taxifahrten in den drei Jahren nach Indienststellung der TNCs um fast 30 Prozent zurück<sup>150</sup>. In San Francisco absolvieren TNCs täglich etwa 12-mal mehr Fahrten als Taxis<sup>151</sup>.

## Eingeschränkter Zugang für Fahrgäste mit Behinderungen

Behindertenrechtler haben in vielen Städten und Staaten Alarm geschlagen und darauf hingewiesen, dass TNCs die Fortschritte beim (barrierefreien) Zugang zu Verkehrsmitteln für alle Menschen zunichte machen. (Vorgenannte) Befürworter argumentieren, dass TNCs, indem sie keine barrierefreien Fahrzeuge zur Verfügung stellen, gegen Gesetze zum Schutz von Menschen mit Behinderungen verstoßen. Weiter argumentieren sie, dass TNCs, indem sie das Geschäft der Taxiunternehmen, die in vielen Städten Barrierefreiheitserfordernisse erfüllen müssen, herunterfahren, der Grund dafür sind, dass weniger barrierefreie Fahrzeuge auf der Straße sind. In Philadelphia brachen die Notierungen für Fahrzeuglizenzen mit Rollstuhl-Zugänglichkeit nach dem Markteintritt der TNCs ein, und einige der Bemühungen der Philadelphia Parking Authority, die Zugänglichkeit zu verbessern, wurden vereitelt<sup>152</sup>.

TNCs haben behauptet, sie seien vom "Americans with Disabilities Act" (US-Behindertengesetz) ausgenommen und sind in dieser Frage mit Rechtsstreitigkeiten konfrontiert<sup>153</sup>. Staatliche Gesetze, von denen die meisten keine durchsetzbaren Anforderungen in Bezug auf die Barrierefreiheit enthalten, lassen Passagiere mit Behinderungen außen vor; viele TNC-Gesetzentwürfe weisen darauf hin, dass, wenn eine TNC über kein zugängliches Fahrzeug verfügt, sie lediglich verpflichtet ist, einen Fahrgast auf ein barrierefreies Fahrzeug zu verweisen, falls vorhanden<sup>154</sup>. Während Houston erfolgreich eine Politik umsetzte, um die Mobilitätsbedürfnisse seiner Gemeinschaft zu befriedigen, verabschiedete der texanische Gesetzgeber ein Gesetz, das diese Bemühungen wahrscheinlich torpediert<sup>155</sup>.

## Schwächung des öffentlichen Nahverkehrs und des Klimaschutzes

Es gibt Belege dafür, dass TNCs Kunden aus dem öffentlichen Nahverkehr anziehen, was sich nicht nur langfristig auf die Funktion des Straßenverkehrs, sondern auch auf unsere Luftqualität und Umwelt auswirken könnte. Jüngste Untersuchungen deuten darauf hin, dass trotz der möglichen Verringerung des persönlichen Besitzes von Personenkraftwagen unter den Fahrgästen die gesamte Fahreuphorie "wahrscheinlich" zu einem

150) Laura J. Nelson, "Uber und Lyft haben L.A.'s Taxi Industrie zugrunde gerichtet, City Records Show," Los Angeles Times, (13. April 2016), ->

<http://www.latimes.com/local/lanow/la-me-ln-uber-lyft-taxis-la-20160413-story.html> < - . Während einige Nachrichtenberichte den Werterückgang der Taxilizenzen hervorheben, ein sehr reales finanzielles Problem für Besitzer und Besitzer/Fahrer, da es in einigen Städten offensichtlich eine Taxilizenzblase gibt, haben wir uns entschieden, dieses nicht als Metrik hervorzuheben. Siehe Douglas Hanks, "Taxibranche verklagt Miami-Dade auf \$1 Milliarde wegen neuem Uber-Gesetz", Miami Herald, (4. Mai 2016) ->

<https://www.miamiherald.com/news/local/community/miami-dade/article7555187.html> < - und David Majaletti, "Mit Uber und Lyft in Philadelphia sind Taxi-Darlehen unter Wasser, wie Hypotheken in 2008," Philadelphia Inquirer, (22. September 2017), -> [http://www.philly.com/philly/business/labor\\_and\\_unions/taxi-uber-philly-medallions-loans-melrose-20170922.html](http://www.philly.com/philly/business/labor_and_unions/taxi-uber-philly-medallions-loans-melrose-20170922.html) < - .

151) San Francisco Bezirks-Transportbehörde, "TNCs heute : Ein Tätigkeitsprofil der TNCs von San Francisco." -> <https://www.sfcta.org/tncstoday> < - .

152) Jason Laughlin, "Ride-Sharing ein Hit in Philly, aber die Behinderten der Stadt bleiben außen vor", Philadelphia Inquirer, (22. Juni 2016), ->

[http://www.philly.com/philly/business/transportation/20160622\\_Ride\\_sharing\\_a\\_hit\\_in\\_Philly\\_but\\_city\\_s\\_disabled\\_still\\_feel\\_left\\_behind.html](http://www.philly.com/philly/business/transportation/20160622_Ride_sharing_a_hit_in_Philly_but_city_s_disabled_still_feel_left_behind.html) < - . WAV-Medaillen (Lizenzen), die 2016 für rund 80.000 Dollar verkauft wurden, waren 2017 auf rund 11.000 Dollar gefallen. Sehen Sie sich die Gewinnergebote an, auf die am 12. November 2017 zugegriffen wurde: -> <http://www.philapark.org/wp-content/uploads/MEDALLION-SALE-WINNING-BID-POSTINGS-7.19.17-1.pdf> < - . Auch Gespräche mit den Mitarbeitern des Stadtrat-Mitglieds Bobby Henon (18. August 2017) und Lance Haver, dem Direktor des Bürgerengagements für den Stadtrat von Philadelphia (24. August 2017). Notizen aus den Gesprächen in Dateien der Autoren.

153) -> [https://de.wikipedia.org/wiki/Americans\\_with\\_Disabilities\\_Act](https://de.wikipedia.org/wiki/Americans_with_Disabilities_Act) < - . Jen Wieczner, "Warum die Behinderten Uber und Lyft verklagen", Time, (22. Mai 2015), ->

<http://time.com/3895021/why-the-disabled-are-suing-uber-and-lyft/> < - und Winnie Hu, "Uber diskriminiert Fahrgäste mit Behinderungen, lautet die Anklage", New York Times, (18.

Juli 2017), -> <https://www.nytimes.com/2017/07/18/nyregion/uber-disabilities-lawsuit-new-york-city.html> < - .

154) Siehe z.B. Arizona SB 800 (2015), IL SB 2774 (2015), Maine HP 934/LD 1379 (2015), Ohio HB 237 (2015) und Texas HB 100 (2017) - Liste nicht vollständig. Texas hat ein Pilotprogramm zur Barrierefreiheit in seinen Gesetzentwurf aufgenommen. In Florida strengte Senator Gary Farmer eine Gesetzesänderung an, die 0,5 Prozent des TNC-Bruttoeinkommens evaluiert hätte, um den Bezirken zu helfen, barrierefreie Fahrzeuge zu finanzieren, wie es Broward County tat. Die Initiative scheiterte.

155) Siehe Kathryn Bruning, Stadt Houston, Zeugenaussage vor dem Repräsentantenhaus von Texas, Verkehrsausschuss, (16. März 2017).

Anstieg der in den Großstädten gefahrenen Fahrzeugkilometer beiträgt<sup>156</sup>.

Die Verkehrssysteme sind beeinträchtigt, da einige Fahrgäste von öffentlichen Verkehrsmitteln auf TNCs umsteigen<sup>157</sup>. Eine Studie von TNC-Fahrgästen in San Francisco ergab, dass ein Drittel der Befragten die öffentlichen Verkehrsmittel für ihre letzte Fahrt genutzt hätten, wenn TNCs nicht verfügbar gewesen wären<sup>158</sup>. Eine weitere Studie in New York City kam zu dem Ergebnis, dass in einem Jahr die Anzahl der U-Bahn- und Busfahrgäste um 19 Millionen sank, während die Zahl der TNC-Fahrgäste um 72 Millionen stieg<sup>159</sup>. Dies hat das Potenzial, einen Abwärtszyklus mit niedrigeren Einnahmen und Fahrgastzahlen und darauf folgenden Dienstleistungskürzungen im öffentlichen Nahverkehr zu bewirken, was den Zugang für Menschen mindert, die ihn am dringendsten benötigen - einkommensschwache Einwohner, die es sich nicht leisten können, TNCs zu nutzen<sup>160</sup>.

Die Verlagerung von öffentlichen Verkehrsmitteln, Radfahren und Zu-Fuß-Gehen hin zu TNCs erhöht auch die Verkehrsüberlastung und die Anzahl der Fahrzeuge, die nicht denselben Emissionsstandards wie andere Mietwagen entsprechen<sup>161</sup>. In San Francisco beispielsweise erfüllte die Taxiflotte 2012 ehrgeizige Emissionsstandards<sup>162</sup>. Nicht nur, dass die TNCs nicht auf diese höheren Standards verpflichtet wurden, sie sind auch exponentiell gewachsen, während Taxifahrten in Orten wie San Francisco zurückgegangen sind<sup>163</sup>. Mit vorwegnehmenden Landesgesetzen wird es möglich, Städte und Landkreise daran zu hindern, dieselben Emissionsanforderungen an die TNCs stellen.

## Fazit: Wegbrechen der demokratischen Kontrolle

Eine der Hauptaufgaben der Kommunalverwaltung ist es, die einzigartigen Transportbedürfnisse der Bewohner zu studieren und zu verstehen, die zueinander in Beziehung stehenden Teile des gesamten Systems zu organisieren und das Ganze zu regulieren. Durch die TNC-Strategie "In-den-Markt-Hineindrängen, Kaufen, Tyrannisieren und Betrügen" sind Städte, die erhebliche Investitionen in den Verkehr getätigt haben, der Fähigkeit beraubt worden, ihre Arbeit zu tun; erstens durch die Blockadepolitik der TNCs bezüglich des Zugriffs auf für die Planung benötigte essentielle Daten<sup>164</sup> und zweitens, indem die TNCs Satzungen vorantreiben, die ausdrücklich oder bedingungslos in 41 Staaten die Fähigkeit der hierarchisch untergeordneten Verwaltungseinheiten zur Regulierung von Fahrtenvermittlungsunternehmen überhaupt einschränken oder verbieten. Auch nach der Verabschiedung von staatlichen Gesetzen, die die örtlichen Regierungen davon abhalten, TNCs zu regulieren, stellen die Städte weiterhin die Notwendigkeit einer Regulierung der TNCs auf lokaler Ebene fest. **Wenn lokal gewählte politische Entscheidungsträger**

156) Regina R. Clewlow und Gouri Shankar Mishra, "Zerstörerischer Transport: Die Annahme, Nutzung und Auswirkungen von Ride-Hailing in den Vereinigten Staaten", Universität von Kalifornien in Davis, Institut für Transport-Studien, Forschungsbericht UCD-ITS-RR-17-07, (Okt. 2017), -> [https://itspubs.ucdavis.edu/wp-content/themes/ucdavis/pubs/download\\_pdf.php?id=2752](https://itspubs.ucdavis.edu/wp-content/themes/ucdavis/pubs/download_pdf.php?id=2752) < - .

157) Bruce Schaller, "Nicht nachhaltig? Das Wachstum von App-basierten Fahrdiensten und Verkehr, Reisen und die Zukunft von New York City", Schaller Consulting, (Feb. 2017), -> <http://www.schallerconsult.com/rideservices/unsustainable.pdf> < - .

158) Rayle, Dai, et al, "Nur ein besseres Taxi? Ein umfragebasierter Vergleich von Taxis, Verkehrsmitteln und Fahrdienstleistungen in San Francisco." -> <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X15300627?via%3Dihub> < - -> <https://www.worldtransitresearch.info/research/5793/> < - .

159) "New Yorker geben wahrscheinlich den Öffentlichen Verkehr zugunsten von Uber auf", Crain's New York Business, (10. März 2017), -> <http://www.crainnewyork.com/article/20170310/TRANSPORTATION/170319992/new-yorkers-likely-abandoning-public-transit-for-uber-lyft-gett-via> < - .

160) Eine kürzlich durchgeführte Umfrage in sieben großen Ballungsräumen hat ergeben, dass Nutzer, die mit App-basierten Autos gefahren werden, in der Regel jünger und gebildeter sind und über ein höheres Einkommen verfügen als Nicht-Nutzer. Ich verweise auf Fußnote # 156.

161) Michael Barnard, "Uber nicht so klimafreundlich?" CleanTechnica.com, (14. Januar 2016), -> <https://cleantechnica.com/2016/01/14/uber-not-climate-friendly/> < - .

162) Pressemitteilung, "Taxis von San Francisco übertreffen Emissionsziel", Büro des Bürgermeisters von San Francisco, (8. Februar 2012), -> <http://sfmayor.org/san-francisco-taxis-surpass-emissions-goal> < - .

163) Robyn Purchia, "Uber und Lyft konzentrieren sich auf grüne Gesetzesvorlagen, nicht auf grüne Autos", San Francisco Examiner, (23. Dezember 2015), -> <http://www.sfoxaminer.com/uber-lyft-focus-on-green-bills-not-green-cars/> < - .

164) In Seattle weigerten sich die TNCs beharrlich, während des Gesetzgebungsprozesses Daten auszutauschen, was Ratsmitglied O'Brien veranlasste, sich in einer öffentlichen Ratssitzung (27. Februar 2014) zu diesem Thema zu äußern. Video hier verfügbar, -> <http://www.seattlechannel.org/misc-video?videoId=x20973> < - (fast 3 Std.25 Min.lang !) Uber begann im Januar 2017, einige Daten von fragwürdigem Gebrauchswert für einige Städte zu veröffentlichen. Siehe Linda Poon, "Endlich gibt Uber Daten heraus, um Städten bei der Planung des Transits zu helfen", CityLab, (11. Januar 2017) -> <https://www.citylab.com/transportation/2017/01/finally-uber-releases-data-to-help-cities-with-transit-planning/512720/> < - . Aber siehe aktueller, Carolyn Said, "San Francisco verlangt Daten von Uber und Lyft über Stadtfahrten und Fahrerboni", SFGate, (6. Juni 2017) -> <https://www.sfgate.com/business/article/SF-goes-after-Uber-Lyft-for-data-on-city-trips-11196961.php> < - . Eine Übersicht über die für die Verkehrsplanung notwendigen Daten finden Sie unter "City Data Sharing Principles: Integration neuer Technologien in Stadtstraßen", Nationale Vereinigung der Stadtverkehrsbeamten (Jan. 2017), -> <https://nacto.org/wp-content/uploads/2017/01/NACTO-Policy-Data-Sharing-Principles.pdf> < - .

daran gehindert werden, eine Politik zur Regulierung ihrer eigenen Verkehrssysteme und zur Unterstützung ihrer eigenen Arbeitnehmer zu entwickeln, oder wenn die politischen Strategien, die sie verabschieden, von staatlichen Gesetzgebern, die sich den Unternehmensinteressen verpflichtet fühlen, außer Kraft gesetzt werden, dann steht die örtliche partizipative Demokratie auf dem Spiel.

## Empfehlungen zum Parieren unternehmensgesteuerter Einflussnahme auf [Bundes-] Staaten und zum Schutz der regionalen Demokratie

Es gibt immer noch vieles, was staatliche und örtliche Gesetzgeber tun können, um dem Sektor Fairness zu verschaffen und unzulässigem Einfluss von Unternehmen in unserer Regierung entgegenzuwirken.

### Staatliche Gesetzgeber ...

... sollten sich Bemühungen verweigern, den lokalen Behörden (unter Berufung auf die Zuständigkeitsverteilung zwischen Bund und Ländern gem. Art. 70 GG ss) im Interesse von TNCs präemptiv vorzugreifen. Stattdessen sollten sie :

- die Regulierung der TNCs an die örtlichen Verkehrsbehörden delegieren, so wie viele Staaten bei der Taxiregelung vorgegangen sind, so dass lokale Belange in der Politik berücksichtigt werden können;
- alternativ eng mit den Städten zusammenarbeiten, um Richtlinien, die eine Untergrenze festlegen, zu entwickeln, die den Städten Flexibilität beim Übertreffen und der Anpassung der TNC-Vorschriften erlauben, und
- Gesetze - wo es sie gibt - aufheben, die den Fahrern ihre Rechte als Arbeitnehmer entziehen, verlangen, dass die TNCs ihren gerechten Anteil in staatliche Sozialversicherungsprogramme wie Arbeitslosenversicherung und Arbeiterunfallversicherung abführen und die staatlichen Arbeitsnormen wie Mindestlohn, Antidiskriminierung und faire Einstellungsgesetze einhalten.

### Örtliche, bzw. regionale Gesetzgeber ...

- ... sollten Standards setzen, die sichere und faire Bedingungen für Mietwagenfahrer, gleichwertigen Service für alle Gemeinden und barrierefreien Zugang für Passagiere mit Behinderungen gewährleisten und dabei unsere gemeinsame Umwelt vor unnötigen Emissionen und Verkehrsüberlastung geschützt ist,
- von den TNCs verlangen, dass sie sich an regionale Arbeitsstandards wie z.B. örtliche Mindestlohngesetze halten und wachsam sein bei allen Versuchen, das Arbeitsverhältnis der Fahrer in der Stadtgesetzgebung und der Regelgebung anmaßend zu definieren (z.B. Salem, Oregon)<sup>165</sup>,
- von den TNCs verlangen, dass sie die von den Gemeinden benötigten Daten unter Anwendung angemessener Datenschutzvorkehrungen teilen, um :
  - sicher zu stellen, dass die TNCs die Mobilität nicht untergraben, sondern stärken und Transport,

165) Die Salemer Verordnung Nr. 3-17 definiert ein "Transportnetzwerk" wie folgt: "Ein oder mehrere Mietwagenfahrer, die als selbständige Unternehmer arbeiten...", abgerufen am 10. November 2017: -> <https://salem.legistar.com/View.ashx?M=F&ID=5139687&GUID=4C923248-03EA-4921-933E-AD462C57CA5E> < - .

insbesondere wenn dieser in anderen Ausprägungen von Transport unterwegs ist, wie in autonomen Fahrzeuge und Lieferwagen,

- sicher zu stellen, dass die TNCs alle Teile der Stadt und alle ihre Bewohner bedienen,
- Chancengleichheit zwischen Taxis, anderen Mietern und TNCs zu schaffen in punkto Regulierung und Schutz und
- die Sicherheit der Fahrgäste und der Öffentlichkeit zu schützen.
- sollten mehr über innovative Vorgehensweisen erfahren und diese unterstützen, um sicher zu stellen, dass die Fahrer :
  - innovative Geschäftsmodelle, wie z.B. Taxigenossenschaften oder gemeinnützige Organisationen bilden und
  - zusammenkommen und mit den Unternehmen über Löhne und Arbeitsbedingungen verhandeln können (siehe Fallstudie Washington und Seattle).

### **Strategien zur Abwehr von staatlichen Eingriffen für Anwälte und lokale Gesetzgeber**

- Unterstreichen der sorgfältigen Planung und der einzigartigen Transportbedürfnisse Ihrer lokalen Gemeinschaften (d.h., eine Größe passt nicht für alle); Lenken der Aufmerksamkeit auf die negativen Auswirkungen des Vorkaufs und Finden einer persönlichen Formulierung für Sachverhalte;
- Verwenden von Daten, um die Bemühungen zu unterstützen, Herz und Verstand zu beflügeln und, wo immer möglich, das Thema in wirtschaftlicher Hinsicht zu beleuchten;
- Alarmieren über rassistische Ungerechtigkeit (und Gebrauch von Rechtsmitteln, um sie zu attackieren), wenn sie als Teil der Vorwegnahme auftritt;
- Unterstützung von Mandatsträgern, die bezüglich der Rechte und der Gleichstellung lokaler Politik in der Branche führend sind; und
- Sicher stellen, dass Anwälte der örtlichen Regierung willens und in der Lage sind, die Stadt aggressiv gegen staatliche Einmischung zu verteidigen, nötigenfalls auch durch rechtliche Schritte.

# Anhang

## TNC Gesprächsthemen in Gegenüberstellung zur gesamten Geschichte

<p><b>Zur Aufgabe „gezwungen“ sein ?</b></p> <p><i>Ratsmitglieder zwingen Uber zur Aufgabe<sup>166</sup>; Kunden müssen Uber "retten"<sup>167</sup>.</i></p>	<p>Keiner der von uns überprüften Vorschläge hätte die TNC aus irgendeinem Hoheitsgebiet verbannt. Wie z.B. Galveston-Sprecherin Kala McCain sagte : "Wir haben einiges an Widerstand in den sozialen Medien bekommen.... Die Leute waren wirklich verärgert darüber, dass wir Uber (angeblich) nicht erlaubt hätten, den Betrieb weiter zu führen, was offensichtlich nicht der Fall ist. Sie wollten sich nicht an die geltende Stadtverordnung halten.<sup>168</sup>"</p>
<p><b>Wirtschaftliche Chance?</b></p> <p><i>"Die Gesetzgebung, die Ihnen heute vorliegt, fördert die Auswahl und die Möglichkeiten.... indem sie den Fahrern mehr wirtschaftliche Möglichkeiten bietet.<sup>169</sup>"</i></p>	<p>TNC-Jobs kommen vor allem den Fahrern zugute, die sie zur Ergänzung des regulären Verdienstes nutzen. Uber hat kürzlich einen Rechtsstreit mit der US-Bundeshandelskommission beigelegt, nachdem das Unternehmen fälschlicherweise behauptet hatte, dass Fahrer jährlich 90.000 Dollar verdienen könnten<sup>170</sup>. Sowohl die Anekdoten der Fahrer als auch die jüngsten Daten zeigen, dass die Fahrer nahe am oder unter dem Mindestlohn verdienen<sup>171</sup>.</p>
<p><b>Unabhängige Fahrer?</b></p> <p><i>Die Fahrer haben die Kontrolle darüber, wann, wo und wie viel sie fahren<sup>172</sup>. "Fahrer sind wie Flüsse; beide betreiben ihr eigenes kleines Geschäft.<sup>173</sup>"</i></p>	<p>Uber verwendet bedeutende psychologische Instrumente und bot zweitklassige Darlehen an, um Fahrer auf der Straße und an das Unternehmen gebunden zu halten<sup>174</sup>. TNCs (vor allem Uber) kontrollieren fast jeden Aspekt der Fahrpraxis eines Chauffeurs, von der Festlegung der von ihm berechneten Tarife über die ständige Überwachung von Akzeptanzraten und Fahrstrecken bis hin zur Androhung der "Deaktivierung"<sup>175</sup>.</p>

166) Wallman, "Uber: 'Uns ist kein Betrieb möglich' unter dem neuen Broward-Gesetz."

167) Hanks, "In Email Blitz droht Uber, sich aus Miami-Dade zurückzuziehen."

168) Madlin Mekelburg, "„GetMe“ kündigt an, es wird die Lücke füllen, wenn Uber und Lyft Austin nach der Abstimmung verlassen ", Texas Tribune, (27. April 2016), -> <https://www.texastribune.org/2016/04/27/austin-company-poised-fill-gap-uber-lyft/> < - .

169) Trevor Theunissen, Uber, Aussage vor dem texanischen Senat, Ausschuss für Staatsangelegenheiten, (11. Mai 2017). Alle Videos sind hier verfügbar: -> <http://www.senate.texas.gov/av-archive.php> < - .

170) "Uber willigt ein, 20 Millionen Dollar zu zahlen, um die FTC-Gebühren zu begleichen, weil das Unternehmen potenzielle Fahrer mit übertriebenen Verdienstaussichten angeworben hat", Federal Trade Commission, (19. Januar 2017), -> <https://www.ftc.gov/news-events/press-releases/2017/01/uber-agrees-pay-20-million-settle-ftc-charges-it-recruited> < - .

171) Caroline O'Donovan, " Wie viel Uber-Fahrer tatsächlich pro Stunde machen ", BuzzFeed Nachrichten, (22. Juni 2016), -> <https://www.buzzfeed.com/carolineodonovan/internal-uber-driver-pay-numbers> < - .

172) Trevor Theunissen, Uber, Zeugenaussage vor dem Repräsentantenhaus von Texas, Verkehrsausschuss, (16. Mar. 2017). Aktuelle Sitzungsvideos sind hier verfügbar -> <http://www.house.state.tx.us/video-audio/committee-broadcasts/> < - .

173) Robert Kellman, Uber, Zeugenaussage vor dem Repräsentantenhaus von Ohio, Komitee für Regierungsverantwortlichkeit und -aufsicht, (16. Juni 2015), erhalten infolge Anfrage nach öffentlichen Aufzeichnungen.

174) Scheiber, "Wie Uber mit psychologischen Tricks die Knöpfe seiner Fahrer drückt", und Newcomer und Zalesky, "Drinne in Ubers Auto-Leasingmaschine, wo fast jeder ein Auto bekommen kann". s.a Fußnote 130



<p><b>Ein Technologieunternehmen?</b></p> <p><i>"Uber ist ein Technologieunternehmen ... Wir haben eine mobile Plattform geschaffen, die Benutzer mit Chauffeuren, die in Sachen Personenbeförderung unterwegs sind, verbindet ...</i></p> <p><i>Es handelt sich dabei um unabhängige Subunternehmer, die uns eine kleine Gebühr für die Nutzung unserer Plattform zahlen<sup>176</sup>.</i></p>	<p>Bundesrichter Edward Chens Einschätzung dieser Behauptung: "Uber ist genauso wenig ein Technologieunternehmen, wie Yellow Cab ein Technologieunternehmen ist, weil es CB-Funkgeräte für den Einsatz von Taxen verwendet; John Deere ist ein "Technologieunternehmen", weil es Computer und Roboter zur Herstellung von Rasenmähern einsetzt, oder Domino Sugar ist ein "Technologieunternehmen", weil es moderne Bewässerungstechniken für den Anbau seines Zuckerrohrs einsetzt.<sup>177</sup>"</p>
<p><b>Die Wahl des Verbrauchers?</b></p> <p><i>"Die Ihnen heute vorliegende Gesetzgebung fördert die Wahlmöglichkeiten ...<sup>178</sup>"</i></p> <p><i>"... um nichts geht es bei Lyft mehr darum, als den Menschen die Wahl zu lassen.<sup>179</sup>"</i></p>	<p>Nachdem Uber und Lyft Austin verlassen hatten, füllten eine Taxifahrer-Kooperative und eine TNC-Nonprofit-Organisation die Marktlücke. Insgesamt sprangen 12 TNCs ein, von denen seit Frühjahr 2017 noch 7 den Betrieb aufrecht erhalten<sup>180</sup>.</p>

< < < < < > > > >

**Schlusswort des Übersetzers an die gewählten Repräsentanten und Mandatsträger des Bundes und der Länder**

*"Mit der Kenntnissnahme dieser nun verständlichen Lektüre haben Sie die Chance, klüger und weitsichtiger vorzugehen als Ihre US-amerikanischen Kollegen, die sich von Lobbyisten haben über den Tisch ziehen lassen oder im Falle hierarchisch nachrangiger Verwaltungspositionen entmachtet wurden. Nutzen Sie diese Chance nicht, torpedieren Sie frühere Agenden, z.B. am Berliner Arbeitsmarkt, aufgrund derer jeder vorwiegend männliche Arbeitssuchende Mitte Zwanzig, ohne Hauptschulabschluss und mit Migrationshintergrund mit dem Ziel des Erwerbs eines Führerscheins zur Fahrgastbeförderung (FzF) auf die Ortskundeprüfung hin konditioniert und subventioniert wurde, um nicht weiterhin als Arbeitsloser in Erscheinung zu treten, und um soziale Unruhen zu vermeiden, denen Sie ins Auge sehen müssen, falls Sie wider besseres potentiell Wissen den Betrieb von TNCs zulassen."*

Theo Dolit-Nivellier

175) Ramirez, "Texanische Uber-Fahrer verklagen das Unternehmen in der Absicht, uneingeschränkten Angestelltenstatus und Lohnnachzahlung anzustreben." s.a. Fn 130

176) Nick Swartsell, "Stadt verabschiedet Regelungen für Ride-Share-Firmen", CityBeat, (5. Nov. 2014), -> <http://www.citybeat.com/news/city-desk/article/13003841/city-passes-regulations-on-rideshare-companies> < - (Cincinnati, Ohio).

177) O'Connor vs. Uber Technologies, Inc., 82 F.Supp.3d 1133 (N.D. Kal. 2015).

178) Trevor Theunissen, Uber, Zeugenaussage vor dem Repräsentantenhaus von Texas, Verkehrsausschuss, (16. Mar. 2017), s.a. Fn 172.

179) Laura Bisesto, Lyft, Zeugenaussage vor dem Repräsentantenhaus des Staates Washington, Ausschuss für Arbeits- und Arbeitsplatznormen, (14. Mar. 2017). Das Video ist hier verfügbar : -> <https://www.tvw.org/watch/?clientID=9375922947&eventID=2017031134&eventID=2017031134&autoStartStream=true> < - .

180) Siehe Zeugenaussage des Bürgermeisters von Austin, Steve Adler vor dem Repräsentantenhaus von Texas, Ausschuss für Verkehr, (03.März 2016).