

RAL 1015

27. Jahrgang • 2,70 Euro

taxi news

Die freie und unabhängige Zeitschrift für das Taxigewerbe



Flughafen Berlin-Brandenburg

Berlin und Brandenburg schließen Vereinbarung

Emissionsfrei und leise durch die City

Neue Taxi-Version des vollelektrischen Jaguar I-PACE

Berliner Taxivereinigung e. V.

Zu Risiken und Nebenwirkungen – Kurzarbeitergeld

Nr. 7

September 2020

Der Skandal: die ‚Legalisierung‘ von Uber & Co.

Die „PBefG-Novelle“ oder: die Arbeit der „Findungskommission“ des Ministers Scheuer – „Uberisation“ in progress – und kaum ein Hoffnungs-schimmer ...

Uberisation“ – unter Fachleuten ein neues Wort für eine neue, üble Sache: Uberisation, das ist, kurz gesagt, wenn **skrupellose „digitale Plattformen“** Aufträge nur noch vermitteln, und aus Menschen, die mal angestellte Arbeiter waren, mit Rechtsschutz und vernünftigem Lohn, ausgebeutete „Freiberufler“ oder Malocher werden, die nur noch **Hungerlöhne** in Form von Umsatzbeteiligungen bekommen, die sich aus brutalen **Dumping-Preisen** ergeben. Jeder kann das leicht nachrechnen, oder z.B. einen ehrlichen Uber-Fahrer fragen. Viele Beispiele für Uberisation finden sich in der Lieferwirtschaft und im Verkehrssektor, aber das Paradebeispiel ist eben: Uber. Aber nicht nur **soziale Normen bleiben auf der Strecke**: nein, auch der **Umweltschutz ...!**

Sehen wir uns also näher an, wie **Uberisation durch die sog.e „Findungskommission“ vorangetrieben** wird, und zwar in ihrem seit dem 20.6. zirkulierenden, fatalen „Entwurf“ für das „Eckpunktepapier“ zur **Novellierung des einschlägigen Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)** ... (Dieses

Dokument ist gewerbeintern zu haben und vermutlich ‚geleakt‘. Eine Zusammenfassung findet sich auf der Website der Rechtsanwälte Rödl & Partner.) **Und** stellen wir danach **unsere eigenen Forderungen** auf!

Zynisch: das Hinter-Tor zur Umgehung der „Rückkehrpflicht“

Um das ursprünglich für gehobene Limousinen-Dienstleistungen gedachte Mietwagen-Gewerbe klar vom gemeinnützigen Taxi-Gewerbe abzugrenzen, hatte der Gesetzgeber verfügt, dass ein Mietwagen-Fahrer nach Erledigung eines Auftrags zum Betriebssitz zurückzukehren habe. Nun hatten die Verbandschefs des Taxigewerbes gemeint, man könne Uber & Co. im Zaum halten, wenn man darauf bestehe, dass diese Rückkehrpflicht beibehalten und nicht abgeschafft werde. Nun **wird** aber **die Einhaltung der Rückkehrpflicht faktisch in keiner Weise kontrolliert**, und sie würde auch nur mit einem gewaltigen technischen und personellen Aufwand effektiv kontrolliert werden können, den niemand je bezahlen wird. Das wusste der gewiefte Minister. Also machte er eine den Vertretern

des Taxi-Gewerbes die geschickte Konzeption, dass er die Rückkehrpflicht nicht abschaffen werde. Aber dies war ihm nicht sicher genug. Also steht in dem ‚Eckpunkte-Entwurf‘: „Kommunen erhalten jedoch die Möglichkeit, bei weiten Entfernungen (in flächenmäßig großen Kommunen) die Ausgestaltung der Rückkehrpflicht zu regeln (z.B. **Zulassung weiterer geeigneter Abstellorte ...**)“ Aha. Also in Berlin soll den Uber-Unternehmern gestattet werden, da deren Betriebssitz sich aus steuerlichen Gründen meist im Umland befindet, weitere Anlaufpunkte zu schaffen, **sodass sie immer (!) behaupten können, sie wären gerade auf dem Rückweg ... Wie kann ein derartig gerissenes, zynisches Vorgehen in der deutschen Politik möglich sein?** Offene **Uberisation** – wie kann das sein?

Keinerlei Schutz mehr für die gemeinnützigen Taxen: Vorbestellfrist abgelehnt!

Nachdem die Sache mit der Rückkehrpflicht nicht klappte, **forderten die sog.n „Gewerbevertreter“ eine „Karenzzeit“**: Ein Mietwagen-Fahrer sollte eine gewisse Zeit lang warten müssen, ehe er einen Auf-

SM
berliner
stadt
mission
ev. kirche

#NothilfeBerlin
berliner-stadtmission.de

Hoffnung spenden

Die Berliner Stadtmission hilft durch die Krise. Helfen Sie mit!

Spendenkonto IBAN DE63 1002 0500 0003 1555 00 oder **HOFFEN** per SMS an **81190** senden und mit **5€** unterstützen.

Eine Charity-SMS kostet 5 € zzgl. der SMS-Versandkosten Ihres Mobilfunkbieters – 4,83 € kommen unmittelbar den Projekten der Berliner Stadtmission zugute. berliner-stadtmission.de/charitysms

FOTO: JON ADRIE HOEKSTRA

trag ausführen dürfe. Dem begegnet das Eckpunkte-Papier frontal: „Es soll **keine Vorbestellfrist** als zusätzliches Abgrenzungskriterium zu anderen Verkehrsarten eingeführt werden.“

Nur noch Ignoranten hinter dem Steuer?! Die Abschaffung der Ortskundeprüfung ...

Taxi-Fahrer müssen in größeren Ortschaften bisher eine **strenge Ortskundeprüfung** ablegen. **Sie sollen in der Lage sein, sofort auf die Wünsche eines einsteigenden Kunden kompetent zu reagieren**, während ein Mietwagen- bzw. Limousinen-Fahrer, so die Idee, ja meist den Auftrag mit Vorlauf bekäme, sodass er Zeit hätte, eine Route zu recherchieren. Also mussten **Mietwagenfahrer nur eine vereinfachte Ortskundeprüfung** ablegen. Aber auch die wurde vom Bundesrat **2017 abgeschafft**. Welche Lobbyisten da wohl am Werke waren ...?

Wenn ein Kunde zu einem **Taxi-Fahrer** einsteigt, dann kann er sich mit diesem über die Route, die er fahren möchte unterhalten, denn der **kennt seine Stadt**: die Namen aller wichtigen Straßen und Plätze, und der weiß sofort, wenn ‚Not am Mann‘ ist, wo das nächste Krankenhaus ist, kennt die wichtigsten Hotels, Gerichte, Sehenswürdigkeiten und Clubs etc. Auch **sollte der Fahrer Empfehlungen geben können: die schnellste Route, die billigste, der beste Kompromiss?! Und er muss die vielen Tücken der Verkehrsführung einer Stadt kennen**, die für Berlin z. B. in einem „Spezialatlas“ zusammengefasst sind. **Mit dieser Kompetenz können Taxi-Fahrer, bisher wenigstens, gegenüber Mietwagen-Fahrern punkten.**

Nun aber **soll dieser Wettbewerbsvorteil der Taxler abgeschafft werden**: „Die Ortskundeprüfung für Taxifahrer wird durch die Pflicht zur Vorhaltung eines dem Stand der Technik entsprechenden **Navigationsgeräts** ersetzt.“ Hieran sind auch die großen Taxi-Chefs nicht unschuldig, denn deren großes Problem ist der chronische Mangel

an qualifizierten Fahrern. Allerdings **würde man mit der Abschaffung der Ortskundeprüfung dem Taxi-Gewerbe einen Bärendienst tun**. Denn dann sitzen bei Taxen am Ende auch nur Ignoranten hinter dem Steuer ...

Schließlich hat auch die aufwendige **Ortskundeprüfung sichergestellt, dass es eine durchdachte, solide Berufswahl war, Taxi-Fahrer zu werden**, verbunden mit einer Prise Berufsethos. **Nun aber soll sich jeder dahergelaufene Typ**, der dringend schnelles Geld braucht, mal eben **hinters Steuer setzen dürfen und die verantwortungsvolle Aufgabe übernehmen, im unfall-gefährdeten Verkehr Menschen zu befördern?! Und dann auch noch durch den geringen Verdienst motiviert, gefährlich zu rasen, oder mit fiebriger Grippe zu fahren, denn „krank schreiben“ geht nicht ... Uberisation und die Folgen – wie kann das sein?**

Tarif-Dumping = „fairer Wettbewerb“?

„Fairen Wettbewerb“ solle es geben, propagiert der Minister. Also muss auch **für die Taxen die Tarifbindung „gelockert“** werden: „Auf dem Bestellmarkt darf der Unternehmer die Fahrpreise hingegen frei festlegen. Kommunen können für den Taxitarif im Bestellmarkt einen **Tarifkorridor** mit Mindest- und Höchstpreisen vorsehen; für Relationen zu häufig frequentierten Zielen (z. B. Flughafen, Bahnhof, Messegelände) können sie bei Bedarf **Streckentarife** festlegen.“ Was heißt das im Klartext? Wenn die Taxen-Unternehmen überleben können sollen, dann müssen die Kommunen **Tarif-Spielräume** gestatten, die mit denen von Uber & Co. identisch sind, **damit sie konkurrieren können**. Das öffnet dem Lohn-Dumping **Tür und Tor und setzt den Kunden der Willkür schwankender Preise aus**.

Was wird die Folge sein? Wir können jetzt schon beobachten, dass **Taxi-Unternehmen** gezwungen sind, ihre Fahrer zu entlassen, denn bei drastisch sinkenden Umsätzen **kann der Mindestlohn eben nicht mehr**

bezahlt werden (denn auch die Kunst des ‚Pausen-Schreibens‘ zur fiktiven Verkürzung der Arbeitszeit hat ihre Grenzen). Übrig bleiben die sogenannten **„selbst-fahrenden Unternehmer“**, die dann auch, wie **Uber-Fahrer, für ca. 5,50 die Stunde in 6-Tage-Wochen und gefährlich langen 10-bis-12-Stunden-Schichten malochen**, denn bei Unternehmern und „Freiberuflern“ fragt niemand nach dem Stundenlohn und nach Arbeitszeitregelungen ... So sieht der „faire Wettbewerb“ des Ministers Scheuer real aus. **Uberisation**. Wie kann das sein?

Warum und unter wessen Einfluss geben wir ein Gesetz auf, das **Tarife** sicherstellt, **mit denen alle zu humanen Bedingungen auf ihre Kosten kommen**, statt den gnadenlosen Markt herrschen zu lassen? Und warum weiten wir das Tarif-Prinzip nicht **auch auf den Mietwagensektor aus?! Warum definieren wir nicht über Tarife klare Marktsektoren: einen für gemeinnützige Taxis, einen gehobenen für Limousinen bzw. Mietwagen? Denn Tarife lassen sich effektiv kontrollieren** (anders als die Rückkehrpflicht). Dafür gibt es Fiskaltaxameter (zur Not auch Sitzkontakte). Wieso nur für Taxen?

Dass **Tarife ein effektives Kontrollinstrument** sind, findet sich auch im Eckpunkte-Papier wieder, nämlich da, wo es darum geht, die von den kommunalen Betrieben angebotenen „Pooling-Dienste“ (auf gut deutsch Sammelfahrdienste, also solche die mehrere Leute kombinieren, die in die gleiche Richtung wollen: preislich günstig und umweltfreundlich) von denen abzugrenzen, die von privaten offeriert werden. Die „Genehmigungsbehörde“ soll also einen **„Mindestpreis festlegen, der einen hinreichenden Abstand zu den ÖPNV-Tarifen sicherstellt/den jeweils geltenden ÖPNV-Tarif nicht unterschreiten darf.“** Genauso sollten auch Mietwagen von Taxen abgegrenzt werden!

Und warum führen wir nicht **auch bei Taxen eine Festpreis-Regelung** ein, statt

und dass diese Tarife nicht unterboten werden dürfen! Aber gleichzeitig erlaubt man Mietwagen ungestraft Preis-Dumping und krasse Unterbezahlung der Fahrer ...

Uberisation - das ist Unterlaufen und am Ende sogar Abschaffung guter Gesetze! Wie kann das sein?

Warum nicht Ride-Pooling, sprich Sammelfahrten, für Taxen?

Dass man offensichtlich Taxen 'töten' will, um Lebensraum für Uber zu schaffen, zeigt sich auch daran, dass man ausdrücklich den Taxen eine Möglichkeit nimmt, die ihnen neue Marktbereiche erschließen könnten, nämlich die Sammelfahrdienste, in **uberisierter Sprache**: „Ridepooling“. Dazu wäre nötig, dass Taxen auch „Einzelplätze“ „vermieten“ könnten. Genau das wird untersagt: „Einzelplatzvermietung soll der neuen Verkehrsform ‚Pooling‘ vorbehalten bleiben.“ Und gibt es da nun nicht etwa einen ‚Service‘, der sich „UberPool“ nennt, und bereits in den Startlöchern steht ...?

Warum gestattet man den Taxen nicht, Ride-Pooling anzubieten? Der Kunde bestellt beispielsweise über eine App, aktiviert, dass er bereit ist, mit anderen Fahrgästen zusammen in die gleiche Richtung zu fahren, gegen eine entsprechende, anteilige Senkung des Fahrpreises. Bleibt der Fahrgast alleine, zahlt er den üblichen Taxen-Tarif. Damit würden Taxen besser ausgenutzt, ihr Umsatz stiege, die Umwelt würde geschont.

Kennzeichnung der Mietwagen – Vorschub zum Gesetzesbruch

Und noch ein Knüppel wird dem Taxi-Gewerbe in die Speichen gesteckt: Es „müssen Taxen, Mietwagen und Pooling-Dienste jeweils **eindeutig erkennbar** sein.“ Jeder Passant kann also erkennen: „Aha, da kommt ein Uber. Winke ich doch mal.“ Und den notleidenden Uber-Fahrer möchte man kennenlernen, der dann gesetzeskonform vorbeifährt ... Schon jetzt wird zugelassen, dass Uber-Fahrzeuge mit Uber-Werbung herumfahren, und das, obwohl es im § 49 des PBefG heißt: „Annahme, Vermittlung und Ausführung von Beförderungsaufträgen, das Bereithalten des Mietwagens sowie Werbung für Mietwagenverkehr dürfen weder allein noch in ihrer Verbindung geeignet sein, zur Verwechslung mit dem Taxenverkehr zu führen.“ – „Naja“, sagt zynisch das Mietwagengewerbe, „die Leute

sehen doch klar, dass sie nicht in ein Taxi einsteigen, sondern in einen Mietwagen ...“ Dass die Vermittlung von Aufträgen per App sowieso schon der Vermittlung von Taxen zum Verwechseln ähnlich ist, und dass es dem Mietwagenfahrer strikt verboten ist, Einsteiger aufzunehmen, wen interessiert das? Auch die Polizei hat Anderes zu tun ...

Hoffnungsschimmer – trügerisch oder realistisch?

Immerhin zwei kleine Hoffnungsschimmer finden sich in dem „Eckpunkte-Entwurf“ – **angesichts der düsteren, abschüssigen Bahn in die „unsoziale Marktwirtschaft“**.

Die „Betreiber von Mobilitätsplattformen“ sollen einer „**Genehmigungspflicht**“ unterworfen werden – mann oder frau könnte sie dann also theoretisch verbieten! –, und auf dieser Grundlage „sollen (sie) die **Pflicht** haben, **Daten bereitzustellen**“. Ob nun etwa die Berliner Verkehrssenatorin einen satten Geldbetrag und ein laufendes Budget loseist, um damit eine computerisierte Überwachungszentrale samt Personal einzurichten, die mit neu zu entwickelnder Spezial-Software Folgendes leistet: A) ständige Überwachung der GPS-Bewegungsdaten der Mietwagen, um diese mit zwei Faktoren abzugleichen: 1. konsistente Bewegung in Richtung auf einen der vielen neuen „Abstellorte“ und 2. Vorliegen oder Nicht-Vorliegen eines aktuellen Auftrags. B) Automatisierte Versendung von Bußgeldbescheiden aufgrund zahlreicher Verstöße ...? Fazit: **eine Nutzung der bereitgestellten Daten für die Kontrolle von Uber & Co. ist kaum zu erwarten ...** Und mal sehen, ob jemand die Courage hat, Uber & Co komplett zu verbieten ...

Anti-Dumping-Regelungen?!

Der zweite, eher realistische Hoffnungsschimmer: „Den Kommunen wird die Möglichkeit eingeräumt, **Anti-Dumping-Regelungen (z. B. Mindestpreis)** festzulegen“, und eine verpflichtende „**Verantwortung der Plattformbetreiber auch für die Einhaltung der Standards** und der kommunalen Regeln durch ihre Fahrdienstleister.“ Hier könnte mensch einhaken und der „freien Markt-Konkurrenz“ humane Zügel anlegen! Und zwar **in Form eines Tarifs für Mietwagen, nach unten begrenzt, nach oben offen**. Sinnvollerweise läge die **Untergrenze leicht über dem Taxen-Tarif**, um damit eine gehobene Dienstleistung

zu definieren, **eine sinnvolle Konkurrenz** für Taxi-Fahrer und Taxi-Zentralen, ein Ansporn, technisch innovativer, freundlicher, besser gekleidet und kompetenter zu werden!

Mal sehen, welche Politiker hierzu den Mut haben werden? Immerhin müssten sie sich ja bei Free Now auch gegen die hauseigenen Giganten Mercedes und BMW stellen ...



Ziehen wir also unser politisches Fazit:

- **Stoppt die Uberisation! Im Personentransport und in der Gesellschaft im Allgemeinen! Uberisation ist Ausbeutung! Und im Verkehr Umweltverschmutzung! Verelendung durch Uberisation ruiniert den Sozialstaat und die Wirtschaft!**
- **Erlaubt den Taxen Sammelfahrten (= „Ride-Pooling“)!**
- **Keine Kennzeichnung von Mietwagen! Auch nicht durch Werbung! Nur Taxen dürfen für Einsteiger erkennbar sein!**
- **Die Ortskundeprüfung muss bleiben! Und sogar ausgeweitet werden! Qualität, nicht Ignoranz zählt bei der Beförderung von Menschen!**
- **Und vor allem: Weist Uber & Co. über sinnvolle, soziale Tarife in streng kontrollierte Schranken!**

Möge die Findungskommission also – nachdenklich innehaltend – sich ihre Vorreiterrolle und ihre Verantwortung gebührend bewusst machen! Und die notwendigen Schlüsse ziehen!

Hilmar H. Werner
Taxifahrer, IHK-geprüfter Taxi- und Mietwagen-Unternehmer, IHK-geprüfter Stadt- und Museumsführer

Hilmar Werner – PanoramaViewcars
Taxi-Service & Guided City-Tours –
Enjoy a Panorama-Roof!

Hilmar Werner – BerlinerTourGuide
www.BerlinerTourGuide.com

Berlepschstr. 4, 14165 Berlin,
Tel.: 0172 387 56 55