

RAL 1015

27. Jahrgang • 2,70 Euro

taxi news

Die freie und unabhängige Zeitschrift für das Taxigewerbe



Berliner Taxivereinigung e. V.
Wer ist Schuld?

Überbrückungshilfen II
Anträge können ab sofort gestellt werden

Flughafen Berlin-Brandenburg
Offener Brief einer Taxiunternehmerin

Nr. 8
Oktober 2020



gastkommentar

„Uberisation“ – die unsoziale Zukunft der Arbeit

und die Verantwortung der „Findungskommission“ des Ministers Scheuer

Uberisation – das Verführerische & das Schlimme ...

Jeder weiß, was Uber ist. Aber dass man schon allgemein von „Uberisation“ redet? Und dass die „Findungskommission“ unseres Herrn Verkehrsministers diese fördert? Also: Was ist das eigentlich: „Uberisation“? Was ist das Verführerische und was ist das Schlimme daran? Und was bedeutet Uberisation für die Gesellschaft als Ganzes und für den Verkehr samt Taxen im Besonderen? Und wie kann es sein, dass etwas derart Unsoziales überhaupt zugelassen wird? Wie kann es sein, dass ‚anständige‘ Politiker dabei mitmachen, und dass die Gewerkschaften nicht massenhaft auf die Straßen gehen?

Uberisation – Arbeitgeber „light“ – und ohne Verantwortung ...

Uberisation wird z. B. auf der französischen Wikipedia durch folgende **Merkmale** definiert:

- Dienstleister und Kunde werden über eine **„Digital-Plattform“** – sprich über eine App und deren Betreiber, den Vermittler – zusammengebracht
- direkte und daher **kürzere und schnellere Verbindung zwischen Dienstleister und Kunde**
- **Bezahlung über die App**, wobei der Vermittler einen Anteil kassiert
- Dienstleister und Kunde **bewerten** sich über die App gegenseitig

Bisher hat sich die Uberisation v. a. bei Lieferdiensten und in der Personenbeförderung durchgesetzt; das Parade-Beispiel heißt: Uber ...

Zwei bei der **Uberisation** wesentliche Punkte fehlen allerdings noch:

1. Der Vermittler hält die Kosten für Sach-Investitionen und für Arbeitskräfte klein.
2. Die Stellung des Arbeiters, nobel „Dienstleister“ genannt, verändert sich grundlegend, jedenfalls in der Reinform der Uberisation: **Aus dem klassischen Arbeiter wird ein „Freiberufler“ ...**

Punkt eins funktioniert bestens, wenn es dem Vermittler gelingt, teure und risikoreiche Sach-Investitionen sowie Arbeitskosten auf den Dienstleister abzuwälzen. Also der Uber-„Partner“ investiert in Fahrzeuge, Uber nur in Software und Zentrale. Und der Uber-„Partner“, in Deutschland eine Mietwagen-Firma, muss Fahrer anstellen, oder er ist selbst sogenannter „freiberuflicher“ Fahrer, der ein Fahrzeug kauft, least oder mietet.

Punkt zwei funktioniert am besten, wenn aus dem einstigen Arbeiter ein „Freiberufler“ wird. Dann **ist der Plattform-Profiteur die ganze soziale Verantwortung und all die lästigen Kosten los**, die mit der regulären Einstellung eines Arbeiters einhergehen, v. a. natürlich die leidigen Sozialkosten. Oder so unangenehme Dinge wie Kündigungsschutz. Auch mit Gewerkschaften und Tarifverträgen muss man(n) sich nicht mehr herumschlagen: Die Freiberufler sind alle Einzelkämpfer - v.a. gegeneinander ... Sie schlagen den Konkurrenten aus dem Felde, indem sie diesen um jeden Preis unterbieten bzw. für ein Einkommen arbeiten, das gerade noch das Überleben ermöglicht; oder auch nicht – was manch ein betriebswirtschaftlich naiver „Uber-Partner“ erst nach etlichen Monaten kapiert ...

DIE SOFTWARELÖSUNG FÜR DAS TAXIGEWERBE

Wir haben die maßgeschneiderte EDV-Lösung für Ihren Taxi- oder Mietwagenbetrieb!



- Umsatz- und Arbeitszeitermittlung, Taxameter-Datentransfer, Lohnabrechnung mit vielen Gestaltungsmöglichkeiten, Kfz-Kostenrechnung, Schichtplanung, Faktura, Finanzbuchhaltung ...
- **Auch für kleinere Betriebe:** Unser neues, modulares Konzept ermöglicht den kostengünstigen EDV-Einstieg!

• **NEU:** Fahrtenvermittlungs-Software **DISPO-PROFI** für Funkzentralen!

TAXICOM GmbH · D-14478 Potsdam
Zum Jagenstein 1 · Tel. 0331-5504190 · Fax 0331-5504189

Foto: Uber

Betrachten wir einmal etwas näher die Konsequenzen dieser „**Revolution der Arbeitsverhältnisse**“ – wie manche die Uberisation nennen –, und zwar **am Beispiel Uber**.

Die Lage der „freiberuflichen Fahrer“: gefährliche Selbstausbeutung und/oder „Aufstocken“ ...

Wie sieht die **Lage für „freiberufliche Uber-Fahrer** aus? Als erstes muss man den Taxen die Kunden abspenstig machen; langfristiges Ziel natürlich: die Taxen tot-konkurrieren, um dann konzertiert die Preise hochsetzen ... Also bietet man – bezahlt aus dem Milliarden-Budget der immer noch defizitär arbeitenden Uber-Zentrale – Bonus-Aktionen zur „Markteinführung“ an, und man unterbietet drastisch die fixen Taxen-Tarife.

Wie aber kommen **die behördlich festgesetzten Taxen-Tarife** zustande? Nach § 39 PBefG **müssen diese so dimensioniert werden, dass – im Interesse des Gemeinwohls – der Kunde möglichst wenig zahlt, und das Taxi-Unternehmen einigermaßen überleben kann, d.h., eine knapp auskömmliche Entlohnung für seinen Verwaltungsaufwand hat**, und dem Fahrer – theoretisch – der Mindestlohn gezahlt werden kann. **Dieser Tarif also wird jetzt von Uber & Co. unterboten!**

Nun **hat allerdings der Uber-Unternehmer von vornherein schon stark reduzierte Einnahmen und erheblich höhere Kosten. Uber unterbietet i.M. die Taxi-Preise um ca. 30 %**. Das Mietwagen-Unternehmen hat also ca. 30 % weniger Einnahmen, was allenfalls zu einem geringen Teil und nur theoretisch durch mehr Aufträge ausgeglichen werden kann. Ein Taxi-Unternehmen zahlt für die **Vermittlung eines Auftrags** zwischen ca. 2,5 und 7 %; **Uber nimmt 25 %** und mehr. Das Taxi zahlt 7 % Umsatzsteuer (z.Z. kurzfristig 5); der **Uber-„Partner“ 19 % MwSt** (vorübergehend 16). Das macht zusammen **mehr als 50 % weniger Einnahmen** – von vornherein. Dieses schmälert den Gewinn. Folge: Der Uber-Fahrer muss – so kann man errechnen – mindestens eine 6-Tage-Woche fahren mit mindestens 10,5 Stunden pro Schicht – und bringt durch diese Überarbeitung sich und andere in **Gefahr!** Außerdem: „**krank schreiben**“

geht nicht, bei einer so „prekären“ Einkommenslage ... Bei einem Arbeiter gibt es Arbeitsschutz und Arbeitszeitbegrenzungen (maximal 8 h pro Schicht i.M.); **bei einem „Freiberufler“ bzw. einem „Unternehmer“ nicht ... Der darf sich ohne Probleme selber ausbeuten ... Oder er arbeitet weniger, und die Steuerzahler finanzieren ihn dann durch „Aufstocken“ beim „Jobcenter“.**

Die Lage der angestellten Fahrer: realer Stundenlohn weit unter Mindestlohn ...

Und **die angestellten Fahrer?** Nun, der Unternehmer wird nicht auf seinen Unternehmerlohn und etwas Gewinn verzichten können. Er kann sich vielleicht mehr Fahrzeuge zulegen, als ein Taxiunternehmer und dadurch kompensieren; aber dann gerät auch er in eine Situation der chronischen Überarbeitung. **Genommen werden die Mehrkosten** also im Wesentlichen **aus der Tasche des Fahrers**. Aber wie geht das? Es gibt da doch den gesetzlichen Mindestlohn ... **Schauen wir also mal hinter die Kulissen: Fahrer - auch Taxi-Fahrer - werden inoffiziell auf der Basis einer Umsatzbeteiligung beschäftigt**. Wenn nun der Umsatz nicht zur Bezahlung des Mindestlohns reicht – und das dürfte derzeit meistens der Fall sein –, dann muss ‚auf dem Papier‘ die Arbeitszeit gekürzt werden; **es werden also ‚Pausen geschrieben‘, während der Fahrer in Wirklichkeit natürlich ‚auf Arbeit‘ ist** ... Die Umsatzbeteiligung, die der Uber-Unternehmer seinem Fahrer anbietet, muss seine Abzüge ausgleichen: 1. den geringeren Umsatz wegen der Dumping-Preise, und 2. die ca. 30 % Mehrkosten für Vermittlung und Steuer. Jeder kann jetzt selbst zu rechnen anfangen, was beim Fahrer real hängen bleibt ...

Für Realisten und Ökonomen hier ein paar grobe Zahlen und Rechenergebnisse als Anhaltspunkte (Wer's nicht so mit Zahlen hat, springt einfach zu dem Absatz, der mit „Ergebnis“ beginnt ...!):

Wenn ein Taxi-Unternehmen seinem Fahrer eine seriöse Brutto-Beteiligung von 50 % bietet (40 % netto, d. h. nach Abführung der Sozialabgaben für den Arbeitnehmer), muss ein Umsatz von 18,70 € pro Stunde erzielt werden, damit der Brutto-Mindestlohn von 9,35 € gezahlt werden kann. 18,70 €

pro Stunde Umsatz ist ein realistischer Durchschnittswert. In guten Zeiten dürften 20,- € pro Stunde und mehr möglich sein; ein fleißiger Taxifahrer kann also etwas mehr als den Mindestlohn verdienen. Wenn 18,70 € pro Stunde unterschritten werden, bedingt etwa durch die Mietwagen-Konkurrenz, dann fängt die Kunst der Pausen-Schreiberei an und der Reallohn sinkt unter den Mindestlohn ...

Der Uber-Unternehmer unterbietet jetzt die Taxi-Tarife – und zwar um sagenhafte 30 %! (Wir haben uns per App Preise anbieten lassen; der Mittelwert lag bei 30,25 %. Bei Mietwagen von **free now** sind es konstant 16,5 % weniger.) Und davon gehen noch die 30 % Uber-Mehrkosten ab. Wenn wir also davon ausgehen, dass ein Taxi-Fahrer 22,50 Euro durchschnittlichen Umsatz pro Stunde schafft, dann bleiben für den Uber-Fahrer 15,75, da er ja für einen 30 % niedrigeren Preis fahren muss. Ziehen wir nun noch die erhöhten Kosten von rund 30 % ab, bleiben ca. 10,60 übrig ... Da aber manche behaupten, Uber hätte bessere Umsätze wegen dem Billig-Angebot und der dollen App, haben wir in unseren Berechnungen 10 % Aufschlag gegeben. (Andere Uber-Insider haben uns gestanden, dass es dort genau so mies läuft, wie bei den Taxen: Der Markt ist überfüllt, die Konkurrenz tödlich.)

Nun gibt es verschiedene Modelle, nach denen ein Mietwagen-Unternehmer mit seinem Fahrer abrechnen kann:

A: Er übernimmt die Uber-Mehrkosten vollständig.

B: Er übernimmt nur die Mehrwertsteuer-Mehrkosten, und zieht dem Fahrer die Uber-Provision in Höhe von satten 25 % ab; das ist, nach dem Hören-Sagen, die übliche Variante.



A&M

KFZ-Sachverständigenbüro
Jürgen Boenigk



A&M KFZ-SV-Büro
J. Boenigk
Wilhelmshavener Str. 30
10551 Berlin

Telefon: 030 - 396 61 51
Funktel: 0171 - 740 84 53
Telefax: 030 - 39 87 75 97

Schadengutachten und Bewertungen
Pkw, Lkw, Motorräder, Motorroller

E-Mail:
juergen-boenigk@web.de



C: Er wälzt alle Mehrkosten auf den Fahrer ab.

Nach dem üblichen Modell B - der Fahrer bekommt ‚nur‘ die Uber-Provision abgezogen, also satte 25 % - muss er 4.650,- Umsatz schaffen; der Netto-Lohn liegt bei 1.120,-; er arbeitet sechs Tage die Woche ca. 10,5 Stunden pro Schicht, und der Stundenlohn beträgt 5,20 Euro. Für den Chef funktioniert die Sache nur mit zwei Fahrern pro Fahrzeug und einer Marge von ca. 1.000,- Euro.

Diese Rechenergebnisse sind wohl realistisch, denn Uber teilt freundlich mit, dass nach 12 Stunden die App abschalte ... Gespräche mit Uber-Fahrern haben uns die Größenordnung der Werte für die Umsatz-Beteiligung der Fahrer geliefert; aus diesen Gesprächen ergab sich auch, dass ehrliche Uber-Fahrer ihre Lage genau so bewerten, wie wir das hier tun!

Ergebnis:

Egal, wie man es dreht und wendet: Übrig bleibt ein magerer Stundenlohn **zwischen ca. 4,70 und 6,30 Euro brutto, im Mittel: 5,40 Euro, also weit unter Mindestlohn ... Der monatliche Netto-Lohn** - also nach Abzug der Sozialabgaben - **beträgt dabei zwischen 1.200,- und maximal 1.500,- Eur.** Dafür müssen die Fahrer sechs Tage die Woche zwischen 10,5 und 12 Stunden pro Schicht malochen ... **Und das ist schlicht: brutale AUSBEUTUNG!**

Nach einiger Zeit merken auch die Letzten dann, dass unsere Berechnungen über die Ausbeutung der Fahrer stimmen. Und dies hat z.B. der polnische Uber-Fahrer Przemyslaw Wojcieszek der „BZ“ ehrlich zugegeben: Seine monatlichen Einkünfte lagen nicht über 1.200,- Euro netto - wie in unseren Berechnungen freundlich angenommen -, sondern um die 1.000,-. Auch ergibt sich aus seinen Angaben, dass ihm der Chef ca. 33 % Uber-Mehrkosten abzieht, ehe sein Anteil von 40 % berechnet wird. Und schließlich sagt er: „Um Geld zu machen, sind zwölf Stunden Fahrt Minimum.“

Wenn nun der Stundenverdienst so erbärmlich ist und die Arbeitszeiten über die Grenzen des Erträglichen wachsen, dann **muss eben gespart werden.** Und woran kann der Mensch sparen? Er kann in eine schlechte Wohnung umziehen, schlechtes Essen kaufen (um damit den Herzinfarkt vom Dauer-Sitzen weiter zu züchten), die Kleidung vernachlässigen, das Gas für die Dusche sparen – und **alle ‚überflüssigen‘ Versicherungen streichen, v. a. die Sozialversicherungen ...**

Der neue Arbeitgeber, die „Plattform“, hat also alle Sozialkosten, alle Verantwortung für die von ihm Beschäftigten, erfolgreich auf diese abgewälzt, Menschen, die so schlecht bezahlt werden, dass sie Risiko-Kosten kaum oder garnicht selber tragen können. Und das Unfall-Risiko ist bei Menschen, die im Verkehr arbeiten, besonders hoch ... Wenn nun irgendetwas schlimmes passiert, ist man auf den Staat angewiesen, auf Gnade und Ungnade des „Jobcenters“ ... Eine reiche Nation erlaubt sich **eine wachsende Schicht von Arbeitern, die in „neuer Armut“ leben ... Und wer zahlt am Ende: nicht die Profiteure hinter den „Plattformen“ (die gerne im Ausland sitzen), sondern der Steuerzahler (hierzulande).**

Wie kann es sein, dass anständige deutsche Politiker aller Parteien, die in der sogenannten Findungskommission des Ministers Scheuer vertreten sind, samt dem Verkehrsminister einer Republik, die sich rühmt eine „soziale Marktwirtschaft“ zu sein, eine solche schamlose AUSBEUTUNG nicht nur durchgehen lassen, sondern sogar fördern?! – wie sich aus einer Auswertung des derzeitigen Entwurfs zum sogenannten „Eckpunkt Papier“ klar ergibt ...

Die Zukunft der Arbeit und der sozialen (?) Marktwirtschaft angesichts der Uberisation ...

Eine kleine Betrachtung zur Zukunft der sozialen Marktwirtschaft angesichts der Uberisation: Wir hatten nach dem Krieg ein „Wirtschaftswunder“ nicht nur, weil alle Anschaffungsbedarf hatten, sondern weil mensch den Arbeitern und Arbeiterinnen auch anständige Löhne zahlte, so dass die Produzenten auch Konsumenten sein konnten, also sich das kaufen, was sie selber herstellten. **Schwächt man nun systematisch im Rahmen der Uberisation die Kaufkraft der arbeitenden Bevölkerung, dann schwächt dies den Wirtschaftskreislauf, ja führt u. U. sogar zu dessen Stagnation und Zusammenbruch.** Dies um so mehr, als sich die ‚westlichen Industrie-Nationen‘ ohnehin in einer ‚Übersättigungs-krise‘ befinden. Auch würde endloses, materielles Wachstum zum ökologischen Kollaps führen. Was aber vielleicht noch vermehrt konsumiert werden kann, nämlich immaterielle Dienstleistungen, v.a. im Bereich Kultur, z.B. im Tourismus, kann dann nicht mehr bezahlt werden, denn z.B. der verelendete Uber-Fahrer und sein gleichermaßen verarmter Taxi-Kollege können sich die Urlaubsreise nicht leisten, weder finanziell, noch von der Zeit her, denn sie werden sechs bis sieben Tage die Woche rund ums Jahr auf der Piste sein müssen ... Und mit einer Familie schon gar nicht, denn die meisten von ihnen werden nur knapp ein karges Junggesellendasein finanzieren können ...

Möge die Findungskommission also 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



TE Berlin

Die Einkaufsquelle für Mercedesteile

- Abholmarkt
- Service-Werkstatt
- Reifendienst
- Motorölcenter
- Onlineshop
- Lieferservice

Tel: (030) 2000549-0

www.te-taxiteile.com

TE Taxiteile Berlin GmbH | Gaußstraße 7 | 10589 Berlin
und Forckenbeckstraße 9-13 | 14199 Berlin