

Amt für Arbeitsschutz  
Billstraße 80  
20539 Hamburg

**Betreff: Aktenzeichen V3-AS1030**

Sehr geehrte Damen und Herren

Gegen Ihrer Anordnung vom 07.08.2012 erhebe ich Widerspruch. Zusammengefasst begründe ich diesen Widerspruch wie folgt:

- Das Fahrpersonalgesetz (FPersG) ist auf das Taxigewerbe nicht anwendbar. Der Gesetzgeber hat bei der Gesetzesverabschiedung die Entlohnung nach Umsatz der Taxi- und Mietwagenfahrer befürwortet.
- Das Gesetz verbietet nicht alle Prämien und Akkordlöhne sondern nur bestimmte. Erlaubt sind die Zahlungen welche die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährden. Es liegen keine Beweise vor, dass von der Entlohnung nach Umsatz eine Gefahr für die Sicherheit ausgeht.
- Die Entlohnung nach Umsatz ist mit der Entlohnung nach zurückgelegter Strecke und Gütermenge zu unterscheiden. Es gibt keine Prämie für viele Kilometer sondern nur für viel Umsatz und dieser setzt sich nur zu einem Teil aus den Kilometern zusammen.
- Wenn die Sicherheit im Straßenverkehr durch die Entlohnung nach Umsatz gefährdet ist, dann sind die fahrenden Unternehmer auch gefährlich und deren Arbeit müsste verboten werden, denn deren Gewinn ist immer von dem erzielten Umsatz abhängig. Diese Ungleichbehandlung der Fahrer und Unternehmer ist unsachlich, da es für einen überfahrenen Hasen keine Rolle spielt, ob am Steuer ein nach Umsatz entlohnter Fahrer oder ein nach Umsatz entlohnter Unternehmer sitzt.
- Wenn sich Fahrer und Unternehmer einig sind, dass nach Umsatz entlohnt wird, werden fiktive Lohnabrechnung erstellt und nach außen sieht alles legal aus. Der Arbeitsschutz kann nur gegen die Betriebe vorgehen, welche ihre Unterlagen nicht fälschen. Damit erreicht der Arbeitsschutz, dass die korrekten Unternehmer ihre Arbeitsweise überdenken müssen und selber anfangen die Unterlagen zu fälschen. Der Arbeitsschutz hat keine Möglichkeit die Durchführung des Gesetzes im Taxigewerbe zu prüfen.

Das Vorgehen des Hamburger Amtes für Arbeitsschutz ist bundesweit einmalig und hat eine grundsätzliche Diskussion über die Entlohnung der Taxifahrer ausgelöst. Ein über die viele Jahrzehnte gewachsenes und bewährtes System wurde als gesetzeswidrig erklärt. Die Unternehmer, welche Arbeitsplätze anbieten und Fahrer beschäftigen, werden als Gesetzesbrecher dargestellt und sind in den einschlägigen Taxiforen an den Pranger gestellt.

Es hat sich leider in den Verhandlungen mit den Mitgliedern des Arbeitsschutzes erwiesen, dass das Hamburger Amt für Arbeitsschutz wenige Kenntnisse über das Taxigewerbe hat. Es stellte sich aber auch raus, dass die Bereitschaft zuzuhören nicht vorhanden war. Die absehbaren Folgen werden entweder nicht gesehen oder diese werden, allen Warnungen zum Trotz, ignoriert.

Das Vorgehen des Arbeitsschutzes hat dem Taxigewerbe außer Streit nichts gebracht. Das besonders tragische an Ihrem Vorgehen ist, dass keine Verbesserungen eintreten werden, auch dann nicht, wenn Sie wieder erwarten recht behalten sollten. Denn Ihr Amt verfügt nicht über die Mittel und Personal, die Umgehung des FPersG ausfindig zu machen und zu sanktionieren.

Ihr Vorgehen zwingt die ehrlichen Unternehmer ihre Unterlagen zu fälschen, weil Sie auf dem Markt sonst nicht bestehen werden. Die leistungsfähigen Fahrer werden immer dahin gehen, wo sie für ihren Fleiß auch bezahlt werden. Die verdeckte Entlohnung nach Umsatz wird die Folge sein. Das ist ein Erfolg, auf den Sie nicht stolz sein können.

Auf den folgenden Seiten, in Rahmen meines Widerspruchs, möchte ich mich zu drei Themen äußern:

- Das Fahrpersonalgesetz mit den dazugehörigen Hintergründen
- Dann möchte ich den Aspekt Sicherheit im Straßenverkehr im Bezug auf die Entlohnung nach Umsatz im Taxigewerbe näher erläutern
- Zum Schluss möchte ich eine Stellungnahme zu den Verdienstmöglichkeiten eines Taxifahrers abgeben

Mir ist bewusst, dass mein Widerspruch damit sehr umfangreich ist. Allerdings erlaube ich mir so vorzugehen, weil ich fest davon überzeugt bin, dass Sie einen falschen Weg gewählt haben und dabei sind, den ehrlichen Unternehmern das Arbeiten im Taxigewerbe fast unmöglich zu machen. Die unehrlichen Unternehmer werden davon profitieren. Das darf nicht passieren.

Und nun zu der ausführlichen Begründung.

# 1. Fahrpersonalgesetz (FPersG)

Die Hamburger Arbeitsschutzbehörde möchte die in den deutschen Großstädte übliche Entlohnung der angestellten Taxifahrer nach dem erzielten Umsatz verbieten. Dabei beruft sich die Behörde an den § 3 des FPersG welcher lautet:

## § 3 Verbot bestimmter Akkordlöhne, Prämien und Zuschläge

Mitglieder des Fahrpersonals dürfen als Arbeitnehmer nicht nach den zurückgelegten Fahrstrecken oder der Menge der beförderten Güter entlohnt werden, auch nicht in Form von Prämien oder Zuschlägen für diese Fahrstrecken oder Gütermengen. Ausgenommen sind Vergütungen, die nicht geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu beeinträchtigen.

Mit dem § 1, Absatz 2, Satz 2 wird der Geltungsbereich des Gesetzes definiert. Damit soll das Gesetz auch für die Mitglieder des Fahrpersonals gelten, wenn sie Fahrzeuge unter 2,8 Tonnen lenken und dem Arbeitszeitgesetz unterliegen. Da die Taxifahrer dem Arbeitszeitgesetz unterliegen wird behauptet, dass § 3 anzuwenden ist.

Auch wenn es augenscheinlich so aussieht, dass die AfA recht hat, ergeben sich bei genauem Hinsehen berechnete Zweifel. Die sorgfältige Analyse führt eher zu der Schlussfolgerung, dass die Entlohnung der Taxi- und Mietwagenfahrer nach erzieltem Umsatz mit dem § 3 nicht kollidiert.

Es lohnt sich an dieser Stelle in die Vergangenheit zu schauen, um zu verstehen, warum dieses Gesetz verabschiedet wurde und was der Gesetzgeber genau damit bezwecken wollte.

## 1.1. Warum wurde das FPersG verabschiedet?

An dieser Stelle möchte ich die Drucksache 6/1624 zitieren:

*„.....Die Vorlage steht in engem Zusammenhang mit der EWG-Verordnung Nr. 543/69 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr. Diese Verordnung enthält u. a. Vorschriften über die Zusammensetzung des Fahrpersonals im Güter- und Omnibusverkehr auf den Straßen sowie über die höchstzulässige Lenkzeit und die erforderlichen Ruhezeiten, wobei Kontrollbücher geführt werden müssen. Durch das vorliegende Gesetz soll die Rechtsgrundlage geschaffen werden für die Ahndung von Zuwiderhandlungen gegen die EWG-Verordnung, für die Überwachung sowie für den Erlass der zur Durchführung notwendigen Vorschriften.*

*Im Mittelpunkt der Erörterungen des Verkehrsausschusses stand der § 2 des Gesetzentwurfs über das Verbot von Akkordlöhnen und Fahrstreckenprämien für Mitglieder des Fahrpersonals. Die Bundesregierung befürchtet, dass wegen der Begrenzung der Lenkzeiten künftig die Vereinbarung von Akkordlöhnen für Lkw-Fahrer, die Gewährung von Kilometerprämien und die Entlohnung nach beförderten Gütermengen an Bedeutung gewinnen könnte, was im Interesse der Verkehrssicherheit nicht wünschenswert ist. Diese Befürchtung wird vom Verkehrsausschuss geteilt, der daher auch ein grundsätzliches Verbot dieser Lohnformen bejaht. In Übereinstimmung mit dem mit beratenden Ausschuss für Arbeit und Sozialordnung hat der Verkehrsausschuss daher die vom Bundesrat vorgeschlagene Fassung des § 2 Abs. 1 gebilligt die auch Umgehungsversuche erschwert und die die Zustimmung der Bundesregierung gefunden hat. Entsprechend der Zweckbestimmung hat der Ausschuss jedoch durch einen Zusatz klargestellt, dass das Verbot von Leistungslöhnen nur bei der Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr gelten soll, nicht jedoch für Fahrten innerhalb geschlossener Großbaustellen, innerhalb deren die Berufsgenossenschaften für den Arbeitsschutz zu sorgen haben.*

**Das Verbot soll ferner nur für solche Vergütungsarten gelten, die die Sicherheit beeinträchtigen können. Prämien z. B. für unfallfreies Fahren oder für die Fahrzeugwartung sollen auch künftig statthaft sein. Auch insoweit ist der Verkehrsausschuss sachlich der Empfehlung des mit beratenden Ausschusses für**

*Arbeit und Sozialordnung gefolgt. Um den Unternehmern und Gewerkschaften ausreichend Zeit zu geben, die Entlohnungssysteme umzustellen, ist das Inkrafttreten des §2 erst für den 1. Oktober 1971 vorgesehen. ...“ (Bundesdrucksache 6/1624, Seite 1).*

Aus dem Text wird ganz schnell klar, was die Bundesregierung im Sinn hatte, als sie das FPersG verabschiedet hat. **Die Einführung der Lenk- und Ruhezeiten** für die Fahrzeuge über 2,8 Tonnen erlaubte nicht mehr das Fahrzeug sehr lange zu lenken. Die EG Verordnung hat eine klare Grenze gezogen, wie lange man am Steuer sitzen darf. Dieses hat zur Folge, dass bestimmte Ziele in der vorgegebenen Zeit nicht zu erreichen waren. Die einzige Lösung war schneller zu fahren, weil man damit mehr Kilometer schaffen könnte oder die Fahrzeuge zu überladen. Es war naheliegend, dass die Unternehmer die Fahrer anhalten werden, schneller zu fahren. Dieses geht am besten indem man Prämien für die zurückgelegten Strecken zahlt. Der Gesetzgeber hat die Notbremse gezogen und die Gewährung der Prämien für die Gütermenge und die zurückgelegten Strecken an die Mitglieder des Fahrpersonals verboten. Dazu ein fiktives Beispiel:

Ein Unternehmer führt Fahraufträge zwischen Hamburg und Palermo aus. Unter Einbehaltung der Lenk- und Ruhezeiten braucht ein Fahrer 6-7 Tage. Würde dieser Fahrer sehr schnell fahren, könnte er die Hin- und Rückfahrt in 5-6 Tagen schaffen. Dieses würde dem Unternehmer erlauben eine zusätzliche Tour im Monat mit dem gleichen Fahrzeug auszuführen.

An diesem Beispiel sieht man, dass das schnelle Fahren für das Speditionsgewerbe lukrativ sein kann und dass eine Gefahr für die Sicherheit im Straßenverkehr vorhanden wäre. Hätten wir die Lenk- und Ruhezeiten Verordnung nicht, hätte der Fahrer keinen Grund schnell zu fahren, denn er könnte eine oder mehrere Stunden länger fahren, um die gleiche Kilometerleistung zu erbringen.

**Die Lenk- und Ruhezeitverordnung** aber gilt für die Fahrzeuge unter 2,8 Tonnen nicht und damit auch für die Taxen nicht. Ein Taxifahrer kann sich durch das schnelle Fahren keine Vorteile verschaffen, da er für seine Touren mehr als genug Zeit hat. Zwischen zwei Touren sind immer erhebliche Wartezeiten. Es ist abwegig zu glauben, dass ein Taxifahrer mehr Touren einfahren kann, wenn er besetzt mit der Kundschaft durch die Gegend rast. Eine Taxe ist nur ein Viertel der Zeit besetzt. Der Rest ist die Wartezeit. Dazu ist mehr im Gutachten über die wirtschaftliche Lage des Hamburger Taxigewerbes (5. Zwischenbericht, Seite 30) von Linne & Krause nachzulesen. Mit einer leeren Taxe zu rasen schmälert den Umsatz. Diese Tatsache erkläre ich später.

## **1.2. Was sollte alles verboten werden**

Die Debatte darüber, was alles verboten werden sollte, dauerte lange und es lohnt sich da genauer nachzuschauen. Fangen wir zuerst mit dem ersten Gesetzentwurfs vom **22. Juli 1970** (Drucksache 06/1060). Damaliger § 2 sollte wie folgt lauten:

### ***Verbot von Akkordlöhnen und Fahrstreckenprämien für die Mitglieder des Fahrpersonals***

- (1) Kraftfahrer dürfen als Arbeitnehmer nicht unmittelbar nach den zurückgelegten Fahrstrecken oder der Menge der beförderten Güter entlohnt werden, auch nicht in Form von Prämien oder Zuschlägen.*
- (2) Absatz 1 gilt auch für Mitglieder des Fahrpersonals, auf die die Verordnung (EWG) Nr. 543/59 nicht anzuwenden ist. (Anlage 1, Drucksache 6/1060, Seite 3)*

**Die Bundesregierung** sah wegen der Lenk- und Ruhezeiten Verordnung eine gefährliche Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit kommen. Man sah Handlungsbedarf und stellt das Verbot der Prämien unter erhöhten Bußgeldschutz. Allerdings wollte die Bundesregierung nicht alles verbieten. So sollten die Prämien für das unfallfreie Fahren und die Fahrzeugpflege erhalten bleiben. Zulässig sollte auch die Entlohnung von Taxi- und Mietwagenfahrern nach dem erzielten Umsatz bleiben. In der Drucksache 06/1060, Seite 6 ist folgendes nachzulesen:

*„Nicht beabsichtigt ist das Verbot von Prämien für gute Fahrzeugpflege oder für unfallfreies Fahren. Zwar spielt die Fahrleistung auch hier bei der Beurteilung eine Rolle, doch hat sie nur mittelbare Bedeutung. Berechnungsgrundlage ist die sorgfältige Wartung des Fahrzeugs oder das einwandfreie Verhalten im Straßenverkehr. **Zulässig bleibt auch die Entlohnung von Taxi- und Mietwagenfahrern nach dem erzielten Umsatz.** „ (Anlage 1, Drucksache 06/1060, Seite 6)*

Auf diesen Entwurf hat **der Bundesrat** mit einer Stellungnahme reagiert. Zu § 2 machte der Bundesrat folgenden Vorschlag:

*„In Absatz 1 ist das Wort „Kraftfahrer“ durch die Worte „Mitglieder des Fahrpersonals (Fahrer, Beifahrer, Schaffner)“ zu ersetzen und das Wort „unmittelbar“ zu streichen.“ ....(Drucksache 6/1060, Seite 8, Stellungnahme des Bundesrates)*

*... „Das Verbot von Akkordlöhnen allein für die Fahrer ist für die Gewährleistung einer größeren Verkehrssicherheit nicht ausreichend. Das gesamte Fahrpersonal muss in das Verbot mit einbezogen werden. Werden andere Mitglieder des Fahrpersonals im Akkord entlohnt, so werden sie u. U. wegen des höheren Verdienstes, an dem sie ggf. auch den Kraftfahrer teilhaben lassen können, diesen veranlassen, möglichst schnell und lange zu fahren.“... (Anlage 2, Drucksache 6/1060, Seite 8, Stellungnahme des Bundesrates)*

Damit **indirekte Bezahlung nach Leistung** ausgeschlossen wird soll das Wort „unmittelbar“ weg. Bundesrat begründet wie folgt:

*... Das Verbot von Akkordlöhnen wird ferner nur dann zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen, wenn auch ein mittelbarer Leistungslohn, z. B. ein Stundenlohn (Zeitlohn), dessen Höhe sich nach der Transportleistung richtet, ausgeschlossen wird. Das Wort „unmittelbar“ eröffnet dem Arbeitgeber Möglichkeiten, das Verbot zu umgehen, indem er mittelbar an die Fahrleistung anknüpft. .. (Anlage 2 Drucksache 6/1060, Seite 8, Stellungnahme des Bundesrates)*

**Der Bundesrat** machte sich dafür stark, dass auch die **indirekte Bezahlung** verboten wird. Deswegen hat auf die Beifahrerproblematik und auf die mittelbare Leistungsentlohnung (Fahrzeugpflege, unfallfreies Fahren) hingewiesen. Hätte der Bundesrat dieses nicht getan, hätten die Unternehmer die Möglichkeit gehabt, für jeden gefahrenen Kilometer ohne Unfall einen Betrag zu zahlen und würden damit die Zielwirkung des Gesetzes unterlaufen. Ein Fahrer hätte Anreiz so viele Kilometer wie möglich zu fahren. Es ist naheliegend, dass dieses zur erhöhten Fahrgeschwindigkeit führen würde und damit zur Senkung der Sicherheit im Straßenverkehr.

Ein Vergleich mit der Taxibranche lohnt sich an dieser Stelle. Ein Taxifahrer versucht nicht so viele Kilometer wie möglich zu machen. Würde ein Fahrer zu seinem Unternehmer kommen und berichten, dass er 500 Kilometer in der letzten Schicht gefahren hat, wäre diese Meldung für den Unternehmer erst dann eine frohe Botschaft, wenn auch entsprechend hoher Umsatz dahinter stehen würde. Wäre das nicht der Fall, würde dieser Fahrer sich wegen zu vielen Leerkilometern eine Abmahnung einhandeln.

Bei den LKW-Fahren gibt es diese Problematik nicht, denn viele Kilometern bedeuten auch gleich viel Geld. Je schneller unser Fahrer von Hamburg nach Palermo

ankommt, desto mehr Geld kommt in die Kasse. Die Fahrtunterbrechungen wären bei den LKWs unerwünscht. Bei Taxen sind sie aber das Normalste auf der Welt, denn Taxen erfüllen ihre Daseinsberechtigung, indem sie Rufbereitschaft leisten. Nicht umsonst redet man vom Gelegenheitsverkehr. Nur ein Viertel der Zeit ist eine Taxe besetzt. Rest ist Wartezeit. Dazu mehr im Gutachten von Linne & Krause.

Auf diese Einwände **des Bundesrates** ist die **Bundesregierung** wie folgt eingegangen:

*„Die Bundesregierung ist mit dem Vorschlag des Bundesrates einverstanden. Nach ihrer Ansicht muss jedoch vermieden werden, dass Prämien für unfallfreies Fahren oder für die Fahrzeugwartung unzulässig werden, weil sie Fahrleistungen im Bezugszeitraum mit berücksichtigen. **Außerdem besteht kein Anlass, gegen die im Taxi- und Mietwagengewerbe zum Teil übliche Umsatzbeteiligung des Kraftfahrers einzuschreiten.***

*Vorgeschlagen wird folgende Fassung des § 2 Abs. I:*

*(1) Mitglieder des Fahrpersonals dürfen als Arbeitnehmer nicht nach den zurückgelegten Fahrstrecken oder der Menge der beförderten Güter entlohnt werden, auch nicht in Form von Prämien oder Zuschlägen für diese Fahrstrecken oder Gütermengen“ (Anlage 3, Drucksache 6/1060, Seite 11)*

Auf den Hinweis, dass die indirekten Prämien die Zielwirkung des Gesetzes unterwandern könnten, ist die Bundesregierung eingegangen und hat den Vorschlägen des Bundesrates zugestimmt. Die Bundesregierung betont aber noch einmal, dass die Umsatzbeteiligung im Taxi- und Mietwagengewerbe beibehalten will.

Am **16. September 1970** war die erste Beratung im Bundestag über den Entwurf der Regierung. Auf das Anraten des Ältestenrates wurde beschlossen, den Gesetzentwurf an den **Ausschuss für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen** sowie dem **Ausschuss für Arbeit und Sozialordnung** zu überweisen (Stenographischen Berichte, 64. Sitzung, Seite 3522 A)

Die Ergebnisse der Beratung in den Ausschüssen wurde am **10. Dezember 1970** in schriftlicher Form dargelegt und sind in der Drucksache 6/1624 nachzulesen. Die entscheidende Änderungen sind:

- § 2 wurde umbenannt. Aus dem „*Verbot von Akkordlöhnen und Fahrstreckenprämien für die Mitglieder des Fahrpersonals*“ wurde „*Verbot bestimmter Akkordlöhne, Prämien und Zuschläge*“
- Statt „*Kraftfahrer*“ sollte „*Mitglieder des Fahrpersonals*“ stehen.
- Von dem Verbot sind Vergütungen ausgenommen, die nicht geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu beeinträchtigen

Am **20. Januar 1971** wurde das Gesetz einstimmig verabschiedet. Aus der Niederschrift der Bundestagsdebatte (Sten. Berichte, 90. Sitzung, Seite 4974 ff.) wird sichtbar, worauf man sich in den Ausschüssen geeinigt hat. Es gab drei Redner, von jeder Fraktion einer. Die Redner der FDP und SPD betonten, dass die Umsatzentlohnung im Taxigewerbe erhalten bleibt. Ich zitiere:

*„An Mitglieder des Fahrpersonals dürfen demnach keine Akkordlöhne, Prämien oder Zuschläge gezahlt werden, die sich auf die Kilometer- bzw. Fahrstrecke oder auf beförderte Gütermengen beziehen. Dabei haben die Sozialpartner bestätigt, dass auch sie Vergünstigungen ablehnen, die das Fahrpersonal im Zusammenhang mit der Begrenzung der Lenkzeit zur Erhöhung der Kilometerleistungen anhalten und*

*dadurch Verstöße gegen die Vorschriften über die Fahrgeschwindigkeiten herausfordern. Nicht in den Verbotskatalog fallen Prämien für gute Fahrzeugpflege oder unfallfreies Fahren. **Zulässig bleibt auch die Entlohnung von Taxifahrern nach dem erzielten Umsatz.***“ (Herr Haar, SPD)

*„Besondere Beachtung erfuhr in der Beratung der vorliegenden Vorlage der § 2, in dem die Regierungsvorlage ein generelles Verbot von Akkordlöhnen und Fahrtstreckenprämien für das Fahrpersonal vorsah. Es wurde in der Beratung darauf hingewiesen, dass dieses generelle Verbot unter anderem die Möglichkeit von Prämien für Wagenpflege und unfallfreies Fahren ausschliesse. Die Freien Demokraten konnten sich mit den übrigen Mitgliedern des Verkehrsausschusses diesen Einwendungen nicht ganz verschließen und haben das strenge Verbot der Gewährung von Akkordlöhnen gelockert. Dies kommt zum Ausdruck in der Überschrift, in der nur vom Verbot bestimmter Akkordlöhne, Prämien und Zuschläge gesprochen wird, aber auch im Text des § 2, in dem es nunmehr heißt, dass Vergütungen ausgenommen sind, die nicht geeignet sind, die Sicherheit zu beeinträchtigen. **Die Freien Demokraten sind der Auffassung, dass diese Änderung auch den Taxibetrieben beispielsweise die Möglichkeit gibt, eine Entlohnung ihrer Fahrer, zu finden, die den Eigenarten dieses Gewerbes entspricht.***“ (Herr Ollesch, FDP)

Diesen Ausführungen der Regierungsparteien hat die damalige Opposition (CDU) nicht widersprochen. Deren Sprecher Herr Vehar, widersprach nicht der Sonderregelung für die Taxen. Das Gesetz wurde einstimmig, ohne Enthaltungen und ohne Gegenstimmen verabschiedet.

Das Gesetz sollte verhindern, dass die Begrenzung der Lenkzeit zur Erhöhung der Kilometerleistung anregt. Wenn man diesen Aspekt auf die Taxen überträgt, wird wiederum klar, warum der Gesetzgeber die Taxen explizit raus genommen hat. Ein Taxifahrer hat keinen zeitlichen Druck. Er darf länger als ein LKW-Fahrer fahren. Die bloße Erhöhung der Kilometerleistung bedeutet noch immer nicht, dass auch mehr Geld verdient wurde, was bei einem LKW zu erwarten wäre. **Die Entlohnung nach Umsatz in der Taxibranche stellte für den Gesetzesgeber kein Sicherheitsrisiko dar.**

### 1.3. Die späteren Änderungen des Fahrpersonalgesetzes

Die späteren Änderung des Gesetzes brachten keine Änderungen des Verbots. Der Gesetzestext hat sich bis heute nicht mehr geändert. Es gab auch keine Debatte mehr darüber, was verboten werden soll. Bis heute nicht. Lediglich der Geltungsbereich des Gesetzes wurde anders definiert.

Mit dem Gesetzgebungsverfahren aus dem Jahr 1976 wurde ein neuer § 1 eingeführt. Der bisheriger § 1 wurde in § 1a unnummeriert. In der neuen Fassung wurden aus rechtssystematischer Sicht die Paragraphen neu durchnummeriert. Der beschlossene § 1a erhielt dadurch die Nummer 2 und der bisherige § 2 erhielt die Bezeichnung § 3. Diese Nummerierung gilt bis zum heutigen Tage.

Der ursprüngliche Text des § 2, Absatz 1 wurde bis heute nicht geändert. 1997 wurde im § 3 Absatz 2 gestrichen, weil schon im Jahr 1994 im § 1 der Geltungsbereich des Gesetzes im Zusammenhang mit dem Arbeitszeitgesetz neu definiert wurde.

Diese Änderung ist die entscheidende, welche das Amt für Arbeitsschutz dazu veranlasst zu sagen, dass das FPersG für die angestellten Taxifahrer und deren Umsatzbeteiligung anwendbar ist. Allerdings hat sich hier im Vergleich zur ursprünglichen Fassung nichts geändert.

Schon 1971 war klar, dass FPersG für alle Mitglieder des Fahrpersonals, welche als Arbeitnehmer angestellt sind, anzuwenden ist. Der Geltungsbereich wurde auf Fahrzeuge unter 2,8 Tonnen ausgeweitet. Der § 2, Absatz 2 lautete: „*Absatz 1 gilt auch für Mitglieder des Fahrpersonals, auf die die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 nicht anzuwenden ist.*“ **Trotzdem hat sich der Gesetzesgeber dafür ausgesprochen, die Entlohnung nach Umsatz im Taxigewerbe von der Regelung des FPersG auszuschließen.** Dieses wird wohl kein Zufall gewesen sein.

#### 1.4. Warum hat dann der Gesetzesgeber gewollt, dass die Umsatzbeteiligung der Taxifahrer erhalten bleibt?

Der Gesetzgeber hat die Beibehaltung der Umsatzbeteiligung der angestellten Taxifahrer befürwortet, weil er verstanden hat, dass diese Art der Entlohnung:

- keine Gefahr für den Fahrer und für die Verkehrssicherheit darstellt
- nicht gleichzustellen ist mit der Entlohnung nach Kilometer- oder Gütermenge, da sich Taxiumsatz aus zwei weiteren Komponenten zusammensetzt Einschaltgebühr und den Wartezeiten.
- einzige ist, welche den Unternehmern eine Kontrolle über die eingesetzten Fahrzeuge im großstädtischen Bereich erlaubt
- die optimale Bedienfähigkeit des Taxigewerbes für den Kunden gewährleistet
- die Sicherheit im Straßenverkehr steigert (siehe Teil 2 der Begründung)
- Frieden und die gute Zusammenarbeit in den Betrieben befördert ( siehe Teil 2 der Begründung)

Dazu kommt, dass es für die Behörden nicht möglich ist nachzuprüfen, ob nach Umsatz bezahlt wird oder nicht. Ein Unternehmer hat die Möglichkeit **einen fiktiven Stundenlohn** auf einen Lohnzettel zu schreiben. Das einzige was er manipulieren muss sind die Stunden, welcher der Fahrer geleistet hat.

Damit sieht dieser Unternehmer nach außen so aus, als ob er im Einklang mit dem FPersG entlohnen würde. **Die zuständigen Behörden haben keine Möglichkeit diese Manipulation nachzuweisen.**

Da wo der Gesetzesgeber eine Bedrohung der Sicherheit zurecht vermutet hat, hat er auch die Maßnahmen beschlossen, welche die Verstöße offenlegen. Es fing alles mit der Einführen der Fahrtenbücher an, dann kamen die Tachoscheiben und heute sind das die manipulationssicheren digitalen Geräte mit Fahrerkarten. Bei einer Kontrolle kann z.B. einem LKW-Fahrer nachgewiesen werden, dass er die Lenk- und Ruhezeiten nicht eingehalten hat, oder dass er zu schnell gefahren ist. Der Gesetzgeber hat mit der FPersV sogar für Fahrzeuge der Güterbeförderung zwischen 2,8 und 3,5 Tonnen das Kornrollgerät vorgeschrieben. Dieses ist sinnvoll, weil ein Fahrer eines 2,8 Tonners, bezahlt nach Kilometerleistung, bemüht sein wird, unsere Teststrecke zwischen Hamburg und Palermo vielleicht ohne irgendwelche nennenswerten Pausen abzufahren. Es ist klar, dass es hier zu riskanter Fahrweise kommen würde. Der Fahrer wird wegen der Prämien zu schnell und zu lange fahren.



All das bleibt bei Taxen aus. Es gibt keine Kontrollgeräte weil diese ihren Sinn völlig verfehlen würden. Ein Taxi hält sich in seinem Pflichtfahrgebiet auf. Die Strecken, welche zu fahren sind, sind kurz und die Fahrtunterbrechungen dazwischen lang. Außerdem bringt das Rasen keine finanziellen Vorteil, weil das in einer Großstadt verkehrsbedingt nicht möglich ist. Im ländlichen Bereich werden die Taxifahrer sowieso nach geleisteten Stunden bezahlt. Da hat der Fahrer keinen Grund schneller zu fahren. Aber dazu komme ich später noch mal.

Der zweite Teil der Begründung ist ein Text über die Fahrerentlohnung im Hamburger Taxigewerbe (Anlage 2)

Ivica Krijan