

Fahrerentlohnung im Hamburger Taxengewerbe

Text von Ivica Krijan

1. Vorbemerkungen

Aus dem Schreiben der Behörde an die Taxiverbände vom 17.03.2012 zum Thema „Fahrerentlohnung im Hamburger Taxengewerbe“ wird deutlich, dass die Taxibehörde zwei wichtige Ziele verfolgt:

1. **Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr** durch ein weitestgehendes Verbot der Umsatzbeteiligung bei der Entlohnung der Taxifahrer und
2. **Verbesserung der Einkommensverhältnisse der Taxifahrer** durch die Einführung einer Art Mindestlohns oder Mindestbezahlung.

An den beiden Zielen ist nichts auszusetzen. Es ist vernünftig, dass die Sicherheit im Straßenverkehr durch die Taxifahrer nicht gefährdet wird. Und es ist wünschenswert, dass die Taxifahrer mehr verdienen können, als das zur Zeit der Fall ist.

Obwohl wir uns in den Zielen einig sind, bestehen erhebliche Differenzen was die gewählten Mittel angeht. Nur augenscheinlich wird ein Verbot der Umsatz-Beteiligung zu Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr führen. Und nur augenscheinlich führt ein Mindestlohn den Einkommenszuwachs herbei. Nach sorgfältiger Überlegung ist zumindest mit einem neutralen Ergebnis oder, noch wahrscheinlicher, mit einem gegenteiligem Effekt als dem erwarteten zu rechnen.

Ich möchte im folgenden Text aus der Sicht eines Taxiunternehmers, eines Taxifahrer, sowie eines Taxifahrerausbilder erklären, warum die geplanten Maßnahmen die Verhältnisse für die ehrlichen Unternehmer verschlechtern werden, den angestellten Fahrern keine Vorteile bringen werden und die Verkehrssicherheit nicht erhöhen werden.

2. Die Sicherheit im Straßenverkehr und die Umsatzbeteiligung

Aus den Gesprächen mit den Vertretern des Arbeitsschutzes (Herr Hellbach) ist mir aufgefallen, dass das Wissen über die Arbeit eines Taxifahrers leider nicht vorhanden ist. An statt dessen findet man sehr viele Vorurteile, welche mit der Realität wenig zu tun haben.

Es wird zum Beispiel unterstellt, dass die Taxifahrer zu schnell fahren, um einen höheren Verdienst zu erwirtschaften. Als Taxiunternehmer und aktiver Taxifahrer, aber auch als Ausbilder der neuen Taxifahrer, kann ich bei einer solchen Unterstellung nur den Kopf schütteln. Die Realität sieht anders aus

2.1 Wer sicher und langsam fährt, verdient mehr.

Ein Taxifahrer welcher zu schnell fährt verdient weniger. Die Gründe dafür führe ich gerne aus:

1. Straßenverkehrsordnung und die Bußgelder

Wer gegen die Straßenverkehrsordnung verstößt muss Verwarnungs- oder Bußgeld zahlen, oder sogar den Führerschein abgeben. Da die Taxifahrer sehr viele Kilometer

fahren, ist ein hohes finanzielles Risiko mit der ordnungswidrigen Fahrweise verbunden. Dieses wirkt abschreckend und führt zum schnellen Umdenken und zur Anpassung der Fahrweise an die StVO. Es darf auch daran erinnert werden, dass vom Fahrverhalten auch die Verlängerung des Taxischeins abhängig ist. Wer in Flensburg mehr als acht Punkte hat, bekommt seinen Taxischein nicht verlängert.

2. Straßenverkehrsordnung und die Trinkgelder

Wer sich nicht an die StVO hält bekommt Ärger statt Trinkgeld. Die Kunden sind naturgemäß auf ihre eigene Sicherheit bedacht. Außerdem möchten sie nicht nur *heil* sondern auch *gemütlich* zu ihrem Ziel gefahren werden. Abgesehen von den Notfällen kommt kein Kunde auf die Idee, einen Taxifahrer zum schnellen Fahren zu animieren. Das Gegenteil ist der Fall. Wenn die Taxifahrer zu schnell fahren, werden sie in aller Regel von den Kunden darauf angesprochen. Ein unzufriedener Kunde gibt wenig oder kein Trinkgeld. **Trinkgeldausfall kann nicht durch das schnelle Fahren kompensiert werden.** Daraus folgt: Am meisten verdient, wer seine Kunden sicher und gemütlich zu ihrem Ziel bringt. Nicht selten ergeben sich daraus *Folgeaufträge*. Der zufriedene Kunde möchte von dem zuverlässigen Taxifahrer wieder abgeholt werden und unter Umständen wird aus ihm ein Stammkunde. Wenn der Fahrer ohne Rücksicht auf die StVO fährt, verliert er diese Möglichkeit.

Wie wichtig Trinkgeld für einen Taxifahrer ist, kann man in der beigefügten Tabelle ablesen. Man sieht, dass die Trinkgelder 25 % des Nettoeinkommens eines Taxifahrers betragen.

3. Auswirkung auf die Tourenzahl

Wer schnell fährt, der übersieht die Kunden. Jeder erfahrener Taxifahrer weiß, dass das schnellste Geld direkt am Straßenrand liegt. **Deswegen ist die beste Methode möglichst langsam zu fahren, damit man die Kunden nicht übersieht.** Dieses passiert nachts besonders leicht. Das langsame Fahren in der rechten Spur ist eine sichere Einnahmequelle. Die Taxifahrer lernen das ganz schnell. Wenn einer trotzdem ohne Fahrgast doch zu schnell fährt, dann ist das anderen Umständen geschuldet und hat mit dem Geld-Verdienen-Wollen nichts zu tun. Daraus ein Verbot der Umsatzbeteiligung abzuleiten ist sachfremd.

4. Straßenverkehrsordnung und die Unfälle

Wer die Verkehrsregeln missachtet und Unfälle verursacht führt dem Betrieb, aber auch sich selbst, einen finanziellen Schaden zu. Alle Betriebe haben eine Art Sanktionen, welche angewendet werden, wenn die Fahrer Unfälle verursachen. Ich habe in meinem Betrieb eine Prämie für das unfallfreie Fahren. Diese beträgt für die Vollzeitfahrer bis zu 1.000 € im Jahr. Viele andere Betriebe setzen eher auf eine Art Lohnkürzung oder Strafzahlungen. Bei grober Fahrlässigkeit oder Vorsatz haftet der Fahrer voll umfänglich. Man sieht, das risikoreiche Fahren stellt für einen angestellten Fahrer ein erhebliches finanzielles Risiko dar.

Die aufgeführten Punkte sollen deutlich machen, dass die Umsatzbeteiligung keineswegs zu einem risikoreichen Fahrverhalten führt. Jedem Sachkundigen ist klar, dass das Gegenteil der Fall ist, weil sicheres Fahren Touren und Trinkgeld bringt.

2.2 Die Schlüsselkompetenz eines Taxifahrers – Aufspüren der Fahrgäste

Was muss ein guter Taxifahrer können? Offensichtlich ist diese Frage gänzlich in die Vergessenheit geraten, oder man hat sie falsch beantwortet. Die offensichtlich falsche Antwort ist die, welche dem Amt für Arbeitsschutz augenscheinlich vorschwebt. Danach wäre die Kernkompetenz eines Taxifahrers **schnell zu fahren**. Anders kann man sich das Zuspitzen des Themas „Verkehrssicherheit“ nicht erklären. Als Unternehmer habe ich eine andere Sicht der Dinge.

Aus der Sicht eines Taxiunternehmers ist die Kernkompetenz eines angestellten Taxifahrers **die Fahrgäste aufzuspüren**. Der Taxifahrer wird nicht dafür bezahlt möglichst schnell zu fahren, sondern möglichst viel Aufträge zu generieren. Und wer einmal in der Taxe als Fahrer gesessen hat, weiß, dass das schnelle Fahren zu Abnahme des Fahrgastaufkommens führt. Ich erlaube mir jetzt einen ungewöhnlichen Vergleich.

Wenn ein Trüffel-Liebhaber viele Trüffel finden will, schafft er sich einen Trüffel-Hund an. Der Trüffel-Hund findet die Trüffel am besten, indem er langsam bis zügig durch den Wald streift, seinen Kopf nach links und rechts bewegt, hier und da schnuppert. Ein Trüffel-Hund rennt nicht durch den Wald. Das macht ein Jagdhund.

Der Trüffel-Hund lernt von klein auf, dass er Leckerlis bekommt, wenn er die Trüffel aufspürt. Und weil ein Hund gerne Leckerlis hat, wird die Fähigkeit die Trüffel zu suchen und zu finden immer besser. Deswegen wird ein Trüffel-Hund nie im Leben wie ein Jagdhund durch den Wald rennen.

Diese Fähigkeit, die Fahrgäste aufzuspüren, wie ein Trüffel-Hund die Trüffel, ist das, was ein Arbeitgeber einem Fahrer abkauft. Die anderen Fähigkeiten wie Auto-Fahren-Können oder pünktlich zur Arbeit zu gehen usw., sind sekundär.

Wenn man das begreift, kann man die Umsatzbeteiligung eines Taxifahrers nicht mehr mit der Bezahlung nach der Fahrstrecke gleichsetzen, zumal Fahrpreis nur zu einem Teil aus Fahrstrecke besteht. Ein engagierter Taxifahrer ist bemüht, die Kunden aufzuspüren. Sollte dieses Verhalten in der Zukunft nicht mehr gefördert und belohnt werden, ist zu befürchten, dass die Einsatzbereitschaft der Taxifahrer in einem erheblichen Ausmaß absinkt. Ohne Leckerlis keine Trüffel.

2.3 Die Steuern und die Versicherungs-Prämien

Sind die hohen Versicherungsprämien der Taxen Beweis dafür, dass die Taxen für die Verkehrssicherheit gefährlich sind? Dieser Frage lohnt sich nachzugehen. Üblicherweise wird die Gefährdung durch die Taxen fälschlicherweise aus den Versicherungsprämien abgeleitet. Die Versicherung einer Taxe, Haftpflicht und Vollkasko bei 100%, beträgt um die 300 € im Monat.

Dabei berücksichtigt eine Versicherung folgende Merkmale:

- Kilometer unbegrenzt
- Fast zu 100 % Fahrten im Stadtgebiet
- Stark wechselndes Fahrpersonal usw.

Wendet man diese Kriterien an ein Privatfahrzeug an, würde eine Versicherung mindestens das gleiche kosten. Ein Beispiel dazu: Als Firmen Fahrzeug habe ich einen neuen Nissan Micra. Die Kilometerleistung ist kleiner als 10.000 Kilometer im Jahr. Diese Versicherung kostet mich bei 100 % satte 1.200 € (Haftpflicht und Vollkasko). Dabei handelt es sich um ein minderwertiges Auto (9.000 €), welches nur einen Bruchteil der Kilometer im Vergleich zu meinen Taxen (um die 100.000 KM im Jahr) fährt. Die Versicherungsprämie der Taxen ist in meinem Fall gerade drei mal so hoch, wie für meine Nicht-Taxe.

Ich leite daraus, dass die Taxen pro 100.000 Kilometer weniger Unfälle machen, als Otto-Normal-Fahrer. Dieses ist auch nachvollziehbar. Die Taxifahrer sind täglich im Straßenverkehr und sind sehr geschickte Fahrer, welche die Gefahren besser erkennen und dadurch in der Lage sind sicherer zu fahren.

Aber nicht nur die *Unfallhäufigkeit* sondern auch die *Unfallschwere* ist zu berücksichtigen. Die Taxen sind äußerst selten in ganz schwere Unfälle verwickelt. Passiert ein solches, wird das medial gnadenlos ausgebeutet. Das ist nicht schön und der Sache nicht gerecht, aber es ist nun mal so. Wer daraus die erhöhte Gefährdung der Verkehrssicherheit ableitet, verkennt die Realität.

Wir müssen anerkennen, dass für die Unfallhäufigkeit sowie für die Unfallschwere pro 100 TKM die Taxen nicht geeignet sind, als Sicherheitsrisiko behandelt zu werden.

2.4 Was bring uns das Verbot der Umsatzbeteiligung?

Aus der Sicht der erfahrenen Taxifahrer wird eine Verbot der Umsatzbeteiligung folgende Änderungen nach sich ziehen:

1. Erhebliche Nachteile für ehrliche Unternehmer

Die ehrlichen Unternehmer sind die zukünftigen Verlierer. Es wird alles beim Alten bleiben und die ehrlichen Unternehmer werden verlieren, weil sie ihre Unterlagen nicht fälschen. Dieses ist dem Umstand geschuldet, dass die Umsetzung des Verbotes kaum jemand kontrollieren kann. Die nötigen Ressourcen stehen nicht zur Verfügung. Aber selbst wenn man die Ressourcen hätte, fehlt es an Kontrollmöglichkeiten. Denn anders als im LKW-Verkehr, wo die Gefährdung real vorhanden ist, gibt es in den Taxen keine Fahrtenschreiber, welche es ermöglichen, die Fahrtgeschwindigkeit und Schichtdauer nachträglich zu kontrollieren. Dieses abzustreiten ist nicht hilfreich. Statt die Löhne als Umsatzlöhne zu deklarieren, werden Unternehmer zusammen mit den Fahrern anfangen mit **Fantasie-Stundenlöhnen** und **Fantasie-Arbeitszeiten** zu arbeiten. Nach außen wird der Anschein gewahrt, als ob man feste Stundenlöhne zahlt. Nach innen wird das Verhältnis das gleiche bleiben.

Aus einem Gewerbe das nicht ganz steuer ehrlich ist, wird ein verlogenes Gewerbe. Die Unternehmer, auch die ehrlichen, werden gezwungen sein, mitzuziehen, damit sie ihre besten Fahrer nicht verlieren. Ein guter Fahrer wird immer an einem Umsatzlohn Interesse haben. Wer ihm dieses anbietet, der wird die Zukunft des Gewerbes bestimmen. **Die ehrlichen Unternehmer werden die besten Fahrer an die unehrlichen Unternehmer verlieren.** Dieses Szenario ist sehr wahrscheinlich und absolut kontraproduktiv, weil die falschen bestraft werden. Zu einer solchen Entwicklung darf es nicht kommen. Damit würden die Hamburger Behörden alle Bemühungen der letzten Jahre konterkarieren, welche den Stand der ehrlichen Unternehmer stärken sollten und gestärkt haben.

2. Umsatzdruck auf die Fahrer steigt

Der Umsatzdruck auf die Fahrer wird stark zunehmen. Nehmen wir an, die Behörden würden das Verbot der Umsatzbeteiligung nicht nur einfordern sondern auch effektiv kontrollieren. Würde das die Sicherheit im Straßenverkehr steigern? Ein eindeutiges NEIN. Die Gründe sind vielfältig.

Der Umsatzdruck auf die Fahrer wird erheblich steigen. Dieses ist leicht nachvollziehbar. Wie aus der behördlichen Kostentabelle leicht zu entnehmen ist, können die Löhne der Taxifahrer kaum steigen, ohne die Gewinne der Unternehmer komplett aufzuzehren. Die Betriebe sind am absoluten Limit, was die Lohnhöhe angeht. Mehr ist nicht bezahlbar. Die Stundenumsätze im Hamburger Taxigewerbe sind aus den vorliegenden Gutachten von Linne & Krause bekannt.

Die Unternehmer werden, getrieben von der Angst pleite zu gehen, auf die Fahrer starken Druck ausüben müssen. In fast allen Taxibetrieben ist ein gutes Betriebsklima vorzufinden. Dieses wird sich radikal ändern. Beide Seiten werden anfangen Angst um ihre Zukunft zu haben. Die Angst frisst das Vertrauen auf. Der kollegiale Umgang wird durch das sinnlose Kontrollverhalten abgelöst.

Ein Fahrer, welcher unter ständigem Umsatzdruck und der Angst um seinen Arbeitsplatz steht, ist viel gefährlicher, als einer, welcher selber bestimmt, wann und wo er fährt. **Fährt die Angst vor dem Jobverlust mit, ist die Sicherheit hochgradig gefährdet.** Auch hier kann man sehen, welche Gefahren sich aus den geplanten Maßnahmen ergeben. Die Abschaffung der Umsatzbeteiligung senkt die Fahrsicherheit und vergiftet das Betriebsklima. Auch das darf nicht passieren.

3. Die Fahrer werden Unternehmer

Aus Fahrern werden allein fahrende Unternehmer. Zur Zeit werden in Hamburg um die 40 % der Touren durch die Unternehmer abgewickelt. In der Zukunft dürfte dieser Anteil erheblich steigen. Daraus ergibt sich eine unkontrollierbare Absenkung der Verkehrssicherheit. Diese Prognose ist realistisch, denn die Unternehmer sind an keine Arbeitszeiten gebunden und sie fahren mit einem ständigen Kostendruck im Nacken. Diesen Kostendruck erkennt man daran, dass ein allein fahrender Unternehmer wesentlich länger fahren muss, um das gleiche Einkommen zu erzielen, als das bei einem Fahrer der Fall ist. Die angefügte Tabelle rechnet das sehr deutlich vor.

Dazu ein Beispiel: Neulich ist an einer Hamburger Tankstelle ein Taxifahrer beim Tanken eingeschlafen. Er wurde von der Polizei in diesem Zustand vorgefunden. Die Polizei hat ermittelt und festgestellt, dass der Kollege schon 17 Stunden unterwegs war. Die Polizei meldete diesen Vorfall beim Amt für Arbeitsschutz (Herr Hellbach). Leider konnte das Amt nichts unternehmen, weil für die Unternehmer keine Arbeitszeitvorschriften gelten. Herr Hellbach formulierte seine Ohnmacht mit folgenden Worten: „*Gegen die Unternehmer habe wir keine Handhabe*“. (Quelle Herr Hellbach, Amt für Arbeitsschutz).

Wie man unschwer erkennt, die Unternehmer sind und bleiben ein unkontrollierbares Risiko, weil sie erheblich länger arbeiten müssen als die Fahrer. Sollten die Behörden die Fahrer-beschäftigung in Hamburg in der Zukunft mit dem vorgeschlagenen Maßnahmen erschweren, ist ein Drehtüreffekt absehbar. Aus den Fahrern werden Unternehmer mit beschriebenen Konsequenzen.

4. Absenkung des Einkommens durch die Selbständigkeit

Ein allein fahrender Unternehmer verdient weniger Netto als ein Fahrer. Die beigefügte Tabelle „Fahrer-Unternehmer_Vergleich“ rechnet vor, wie sich das

Einkommen eines Fahrers im Vergleich zu einem Unternehmer zusammensetzte. Wie im Beispiel dargestellt, bei gleichem Steuersatz, gleicher Arbeitszeit (200 Stunden), gleichem Umsatz pro Stunde (15 € Brutto) hat ein Fahrer 25 % mehr Nettoeinkommen (Nettolohn + Trinkgeld) als ein Unternehmer. Erst ab 270 Stunden im Monat kehren sich die Verhältnisse um. Bei 170 Stunden im Monat erhöht sich dieser Vorteil des Fahrers auf satte 49 %.

Aus dieser Berechnung, auch wenn sie etwas vereinfacht dargestellt ist, geht eindeutig hervor, dass die allein fahrenden Taxiunternehmer unverhältnismäßig viel arbeiten müssen, damit sie ihre Existenz absichern können. Das Treiben der Fahrer in die Selbständigkeit wird dazu führen, dass wesentlich mehr Touren als heute von ganz übermüdeten Unternehmern gefahren werden. Diese Entwicklung ist für die Sicherheit im Straßenverkehr bedenklich. Dazu führt sie eine ungeahnte Härte in die Taxibranche ein, weil sie den Konkurrenzdruck durch das Ansteigen der Fixkostenanteils im Gewerbe insgesamt erhöhen wird.

Auch aus dem Gutachten von Linne und Krause kann man auslesen, dass die allein fahrenden Unternehmer im Schnitt länger arbeiten. Aber nicht nur das Gutachten gibt klare Warnungen aus, sondern auch die Kostentabelle der Behörde.

So verdiente ein allein fahrender Unternehmer ohne Funk im Jahr 2011 13.498 € vor Steuern. Um diesen Gewinn zu erwirtschaften musste er einen Umsatz von 44.000 € generieren. Wenn wir Umsatz pro Stunde ohne Funk auf 13,50 € setzen (mehr als im Gutachten) wird klar, dass unser Unternehmer $44.000 / 13,5 = 3.259$ Stunden im Jahr leisten muss. Bedenkt man, dass auch ein Unternehmer 4 Wochen Urlaub macht und 2 Wochen krank im Jahr ist, bedeutet das, dass die geleisteten Stunden auf 46 Wochen entfallen. **Daraus folgt eine Arbeitszeit von 70,9 Stunden/Woche.** Würde ein angestellter Fahrer **3.259 Stunden** fahren hätte er folgenden Verdienst:

- Nettoeinkommen vor Lohnsteuer 17.742 €
- Nettoeinkommen vor Lohnsteuer + Trinkgeld 22.494 €

Aus der Sicht des Unternehmers hätte unser Fahrer bei gleichen Einsatzzeiten 60 % mehr Einkommen. Man sieht, wie sinnlos es ist, die Fahrer in die Selbständigkeit zu treiben. Dieses führt zur Verarmung aller, weil die Fixkosten im Gewerbe insgesamt ansteigen. Das kann nicht das erklärte Ziel der Gewerbeaufsicht und des Amtes für Arbeitsschutz sein, auch deswegen nicht, weil um diesen Verlust auszugleichen, man den Tarif stark anheben müsste. Dieses könnte dazu führen, dass die Kunden weniger mit Taxi fahren.

5. Trinkgelder und die Fahrsicherheit

Wie aus der Tabelle „Fahrer_Unternehmer_Vergleich“ hervorgeht, stellt Trinkgeld des Fahrers 25 % seines Nettoeinkommens. Dieser Anteil ist sehr groß. Die Trinkgelder bekommen die Fahrer egal ob sie an dem Umsatz beteiligt sind oder einen Festlohn bekommen. Dieses bedeutet, dass auch aus diesem Grund ein Verbot der Umsatzbeteiligung keine geeignete Maßnahme darstellt, die Fahrsicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen. Die Trinkgelder sind immer vom Umsatz abhängig und sie werden immer dazu beitragen die Verkehrssicherheit zu gefährden, sofern diese unbewiesene Behauptung wahr wäre. Diesen „Gefahren-Faktor“ kann man mit dem Verbot der Umsatzbeteiligung nicht neutralisieren.

2.5 Unternehmerisches Risiko und die Umsatzbeteiligung

Im Zusammenhang mit der Umsatzbeteiligung wird gerne unterstellt, dass der Unternehmer sein unternehmerisches Risiko auf seine Fahrer abwälzt. Es entsteht der Eindruck, ein Fahrer kann in den Umsatz schwachen Monaten nahezu komplett ohne Einkommen bleiben. Abhilfe sollen die festen Stundenlöhne schaffen, weil sie eine Einkommensmindestgrenze sichern, welche der Fahrer nicht unterschreiten kann, egal wie das Geschäft ist. Der Fahrer ist als schutzbedürftig anzusehen. Leider bleibt eine Frage auf der Strecke: Gibt es diese Schutzbedürftigkeit des Fahrers tatsächlich?

Als Taxifahrer und als Taxiunternehmer muss ich erwidern, dass es ein Risiko des Einkommen-Ausfalls nicht gibt. Es gibt *Lohnschwankungen*, welche sich aber in einem schmalen Korridor bewegen. Aus diesem Grund habe ich in meinem Betrieb eine Auswertung der Lohnschwankungen für einen Tag- und einen Nachtfahrer für das Jahr 2011 gemacht. Folgendes kam raus:

Die Löhne pro gefahrene Stunde für das Jahr 2011 schwankten vom Monat zu Monat bis 11 Prozent um den Jahresmittelwert. Man konnte sehen, dass es zwar Lohnschwankungen gibt, aber, dass diese Schwankungen sehr gering sind, um daraus existenzielle Bedrohung eines Taxifahrers abzuleiten. Wer seine Stunden im Taxi absitzt, der verdient sein Geld. Dabei ist völlig egal, ob wir Winter oder Sommer haben. Das Geschäft ist, abgesehen vom Weihnachtsgeschäft im Dezember mit einem klaren Peak nach oben, erstaunlich konstant.

Bei der Umsatzbeteiligung geht es nicht darum das unternehmerische Risiko auf den Fahrer abzuwälzen. Viel mehr geht es darum, die Fertigkeit des Fahrers, *die Kundschaft zu finden* durch die Belohnung zu stärken. Bitte, denken Sie an die Trüffel-Hunde. Würde man sie nicht belohnen, würden sehr viele Trüffel in der Erde vergraben bleiben, mit der Folge, dass im Wald allmählich mehr und mehr Trüffel-Schweine auftauchen (Car to Go, Mietwagen usw.). Das Ausbleiben der Umsatzbeteiligung würde die Motivation des Fahrers, Touren zu suchen und zu finden, sehr stark absenken. Damit aber die Unternehmer sich vor dem Konkurs retten, werden sie auf die Fahrer Druck ausüben müssen. Die Motivation die Kunden zu suchen, wird durch den Druck, Kunden finden zu müssen, ersetzt. Für die Taxibranche ist das eine absurde Vorstellung. Sicherlich müssen Taxifahrer auch bei einer Umsatzbeteiligung die Kunden suchen und finden. Nur dabei haben sie keinen durch die fixen Stundenlöhne gestressten Unternehmer im Nacken.

Aus dem Munde der Festlohnbefürworter wird gerne gesagt, dass der Unternehmer die Aufträge beschaffen soll. Nicht der Fahrer. Das soll die Kernkompetenz und die erste Unternehmerpflicht sein. Auch hier sieht man, von welcher Unkenntnis die Debatte geprägt ist. Wie ich schon sagte, die Kernkompetenz des Taxifahrers ist die Kunden zu finden und nicht die Kunden von A nach B zu fahren. In einer Großstadt kann ein Unternehmer dem Fahrer nicht sagen, wo die Kunden sind, **weil sich die Stadt ständig ändert**. Ein Trüffel-Hund wäre überflüssig, wenn das Herrchen immer wüsste, wo die Trüffel sind.

Die Stadt Hamburg ist, wie ein sich ständig wandelndes Lebewesen zu verstehen. Da helfen keine Ratschläge oder Geheimtipps. Die Kunst des Taxifahrens besteht in erster Linie darin, sich diesen ständigen Änderungen flexibel anzupassen. Wer das nicht kann, der verdient weniger. Die festen Stundenlöhne werden die Fähigkeit, die Kunden zu suchen und zu finden, verkümmern lassen.

2.6 Unterschied zwischen Großstadt und dem ländlichen Bereich

Es dürfte bekannt sein, dass nicht alle Taxifahrer in Deutschland nach Umsatz entlohnt werden. In den ländlichen Regionen ist es durchaus üblich die Taxifahrer pro Stunde zu bezahlen. Die Gründe dafür dürften den Branchen-Kundigen bekannt sein.

Im ländlichen Bereich werden die Taxen fast vollständig bei dem Unternehmer selbst bestellt. Der Unternehmer weiß im voraus, wie viel Fahrten und zu welchen Zeiten er am nächsten Tag befördern soll. Das erlaubt ihm den Einsatz seiner Fahrer und der Fahrzeuge zu planen. Er kennt die Strecken und er weißt auch, wie lange eine solche Fahrt dauert. So wird er in der Zeit, in welcher viele Touren anfallen seinen Betrieb mit den Fahrern voll auslasten. Danach schickt er sie nach hause.

Hier wird sofort klar, dass die Bezahlung nach Stunden kein Problem ist. Die Fahrer müssen ihre Touren abfahren. Der Zeitplan ist eng. Weil die Taxen ständig im Bewegung sind, erwirtschaften sie auch gutes Geld. Eine Umsatz-Beteiligung nach dem Großstadtmodel wäre für den Unternehmer ein Verlustgeschäft. Sobald das Geschäft nachlässt, werden die Fahrer nach hause geschickt. Man kann davon ausgehen, dass im ländlichen Bereich die Taxifahrer ihren Dienst mehrfach am Tag antreten müssen, oder sie arbeiten als Teilzeitkräfte, welche z.B. zwischen 06-10 Uhr eingesetzt werden.

Ist das Taxifahrern im ländlichen Bereich sicherer als in der Großstadt? Wohl kaum. Denn diese Fahrer arbeiten nach einem strammen Fahrplan. Man kann sich vorstellen, dass die Fahrer welche ihre Touren schneller abfertigen, dem Unternehmer besonders gefallen. Wenn ein Fahrer in 4 Stunden 12 Touren abfertigt und der andere nur 10, dann wird der zweite Fahrer langsam aber sicher daran erinnert, dass die anderen auch 12 Fahrten schaffen und er soll es auch.

Damit gerät unser langsamer sicherer Fahrer unter Druck, schneller fahren zu müssen, damit er dem Unternehmer gefällt oder einfach damit er seinen Job nicht verliert. Man sieht, die Entlohnung nach Stunde führt paradoxerweise zu riskanter Fahrweise.

2.7 Umsatzbeteiligung und die Kurzfahrten

Gerne wird gesagt, dass die Umsatzbeteiligung dazu führt, dass die Taxifahrer die kurzen Touren ablehnen. Auch in diesem Sinne wird die Umsatzbeteiligung als schlecht für Image der Taxibranche angesehen. Was ist die Alternative?

Bei einem Stundenlohn hätte ein Fahrer keine Motivation mehr, lange Touren zu fahren. Ein Einsteiger am Bahnhof hätte Mühe eine Taxe zu bekommen, welche ihn nach Pinneberg fährt. Der Fahrer darf die Tour sogar legal ablehnen, wenn sie aus dem Pflichtfahrgebiet hinaus geht. Im Gegenteil zu der Ablehnung der Kurztouren muss er keine Sanktionen befürchten.

Daraus kann man schnell sehen, welche Verluste dem Gewerbe drohen, wenn die Kunden für längere Fahrten keine Taxe mehr finden. Der Kunde wird ganz frustriert sich in die Bahn setzen und nach Pinneberg fahren. Damit entfallen dem Taxigewerbe die wichtigen Einnahmen.

Bei einem Festlohn hat der Fahrer wenig Anreize eine gute Dienstleistung anzubieten, denn von dieser hängt wenig ab. Er ist nicht bemüht, den Kunden an sich zu binden, um so eine Rückfahrt zum Beispiel oder ähnliches zu generieren. Ohne Leckerlis sucht kein Hund nach Trüffeln.

2.8 Überwachung der Fahrer durch die Unternehmer

Ein Unternehmer ist verpflichtet die Arbeit seiner Mitarbeiter zu überwachen. Insbesondere wird überwacht, ob die Mitarbeiter bei der Arbeit anwesend sind und ob sie ihrer Arbeit gewissenhaft nachgehen. Dafür gibt es verschiedene Instrumente, welche im Einsatz sind. Das bekannteste Instrument dürfte die Stechuhr sein. Das arbeiten im Team oder Gruppe erlaubt es nicht die Arbeit am Arbeitsplatz zu vernachlässigen.

Ein Taxiunternehmer in einer Großstadt hat diese Überwachungsmöglichkeiten nicht. Er kann elektronisch die Arbeitszeiten erfassen, aber ob gearbeitet wird, kann er nicht prüfen. Technisch ist man heute in der Lage auch ein Auto komplett zu überwachen. Spontan fallen einem hier die Begriffe wie: GPS Überwachung oder Einsatz von Kameras, welche Bilder online übertragen. Es ist aber so, dass aus Datenschutzgründen eine solche Überwachung der Mitarbeiter nicht erlaubt ist.

Damit hat man als Taxiunternehmer in einer Großstadt nur eine einzige Möglichkeit. Das ist die Entlohnung nach Umsatz. Sollte man dieses Mittel verbieten, würde man viel Schaden anrichten, ohne irgendetwas besser zu machen.

2.9 Schlussbemerkung zur Fahrsicherheit

Abschließend kann man zu der Fahrsicherheit durch das Verbot der Umsatzbeteiligung folgendes sagen. Ein Verbot der Umsatzbeteiligung wird wegen der Möglichkeit diesen zu umgehen unwirksam. Aber selbst eine Durchsetzung des Verbotes würde die Sicherheit nicht erhöhen, weil die Fahrer plötzlich einem Umsatzdruck ausgesetzt werden, welchen sie nicht kennen. Auch Trinkgeld ist ein zu großer Einflussfaktor, welcher trotz des Verbotes wirksam bleibt. Zwingt man die Fahrer in die Selbständigkeit konterkariert man alle Maßnahmen für die Erhöhung der Fahrsicherheit, weil die allein fahrenden Unternehmer für das gleiche Nettoeinkommen mehr fahren müssen als die Fahrer und unterliegen den Einschränkungen des ArbZG sowie des FPerG nicht.

Der Plan, die Sicherheit im Straßenverkehr durch das Verbot der Umsatzbeteiligung in der Taxibranche herbeizuführen, ist ein Irrweg, welcher den ehrlichen Unternehmern unermesslichen Schaden zufügen wird. Die Fälscher und Betrüger werden zu Gewinnern. Es ist an der Zeit, sich mit diesem Thema ehrlich, offen und ohne voreilige Schlüsse auseinanderzusetzen. Das voreilige Handeln würde das Vertrauen zwischen den Unternehmern und den Behörden aber auch zwischen den Fahrern und den Unternehmern unwiderruflich beschädigen. Die vernünftige Gewerbepolitik darf nicht untergehen.

3. Verbesserung der Einkommensverhältnisse der Taxifahrer durch den Mindestlohn und die Folgen

Die Verbesserung der Einkommensverhältnisse der angestellten Taxifahrer ist sicherlich ein wichtiges Thema. Jeder Unternehmer hätte nichts dagegen, wenn er seinen Angestellten mehr Geld zahlen könnte. Mehr Geld erzeugt auch zufriedenere Mitarbeiter. Die Vorteile der besseren Bezahlung liegen auf der Hand und können als gegeben angesehen werden.

Das Problem bei der besseren Bezahlung ist nicht ob diese gut oder schlecht wäre. Die wichtigste Frage ist, ob man als Unternehmer mehr bezahlen kann, ohne die Zukunft des Betriebes zu gefährden.

3.1 Hamburger Taxifahrermarkt – Ist-Zustand

Jeder Fahrer, welcher arbeiten möchte, kann binnen 24 Stunden mehrere Arbeitsplätze finden. Dieses ist dem Umstand geschuldet, dass es genug Unternehmer gibt, welche freie Kapazitäten haben. Es liegt in der Natur der Sache, dass die Taxiunternehmer sich um freie Taxifahrer in einem Wettbewerb befinden. Die schärfste Waffe in diesem Buhlen um die Fahrer ist die Lohnhöhe und der Schwarzlohn. Der Fahrer holt sich ein Paar Angebote, verhandelt nach und sucht für sich das beste Angebot aus.

Die Taxiunternehmer, weil es viele sind, können keine Absprache darüber treffen, dass die Fahrer nur bis zu einem Prozent X bezahlt werden. Die Unternehmer gehen mit der Lohnhöhe bis an die absolute Belastungsgänze. Diese Situation ist für die Fahrer sehr bequem, weil sie wissen, dass sie immer das Maximum für sich heraus holen.

Die Situation wäre aber eine ganz andere, wenn wir viele Fahrer hätten, aber wenige Autos. Der Fahrer hätte keine Druckmittel mehr in der Lohnverhandlung, weil die freie Stelle leicht durch andere Fahrer zu besetzen wäre. Fakt ist, dass diese Situation, auch wenn aus Unternehmersicht wünschenswert, absolut illusorisch ist. Die Fahrer durch den Fahrermangel bedingt sitzen schon auf dem längerem Hebel und werden dort auch sitzen bleiben.

Diese flexible Lohnfindung funktioniert seit Jahrzehnten exzellent. Die Fahrer wissen, wann das Ende der Fahnenstange erreicht ist und sind dann mit dem erreichten zufrieden. Auch die Unternehmer sind mit den Fahrern zufrieden, weil diese Abmachungen sehr stabil sind. Die Nachverhandlungen wird selten. Die Lohnerhöhung ist nie eine Thema, weil diese automatisch über die Tarifierhöhung stattfindet.

3.2 Was verdient ein Hamburger Taxifahrer?

Bevor man über eine Verbesserung des Einkommens der Fahrer redet, sollte man vorher wissen, was ein Fahrer tatsächlich verdient. Wie setzt sich das Einkommen eines Taxifahrers zusammen?

Ein Taxifahrer bekommt eine Umsatzbeteiligung. Diese ist dann sein **Bruttolohn**. Zu seinem Brutlohn bekommt ein Taxifahrer **Trinkgeld**. Dieses muss nicht als Lohnbestandteil geführt werden. Trinkgeld und Bruttolohn bilden zusammen das **Bruttoeinkommen** des Fahrers. Zieht man vom Bruttolohn die Abgaben ab, bleibt der **Nettolohn** übrig. Um das Trinkgeld erhöht, bildet dieser das **Nettoeinkommen**.

Das Nettoeinkommen ist die entscheidende Größe, wenn man über die Gerechtigkeit in der Entlohnung der Taxifahrer redet. Vom Nettoeinkommen kann sich ein Fahrer sein tägliches Brot kaufen.

In der angehängten Tabelle ²Fahrer_Unternehmer_Vergleich“ ganz unten kann man sehen, wie diese einzelnen Lohn- und Einkommensarten berechnet werden. Da sieht man, dass ein Fahrer, welcher einen Bruttolohn pro Stunde von 6,25 € bekommt, ein Nettoeinkommen pro Stunde von 5,96 € hat. Im Beispiel mit 200 Stunden, Umsatz 15 € pro Stunde, 45 % vom Nettoumsatz und bei Steuerklasse 1 ist die Lohnsteuer 53,77 €. Damit ist das Nettoeinkommen des Fahrers in aller Regel gleich oder größer als sein Bruttolohn. In unserem Beispiel aus 6,25 € Bruttolohn werden 6,19 € Nettoeinkommen pro Stunde. (Abweichung zu der Tabelle kommt dadurch, dass Lohn- und Einkommensteuer pauschal auf 10 % gesetzt wurde).

Die entscheidende Frage, welche sich hier stellt, ist, ob dieser Lohn zum Leben ausreicht oder nicht. Haben wir hier so was wie einen gerechten Lohn. Dafür lohnt es sich Vergleiche anzustellen, am besten mit anderen Branchen. Damit der Vergleich leichter nachzurechnen ist, gehen wir von 200 Arbeitsstunden im Monat aus.

3.2.1 Vergleich mit der Reinigungsbranche

Für die Gebäudereinigung gilt Mindestlohn in Höhe von 8,82 € pro Stunde. Das Nettoeinkommen der Reinigungskraft bei 200 Arbeitsstunden und der Steuerklasse 1 beträgt 1210,12 €.

	Taxifahrer	Reinigungskraft
Bruttolohn	1.250,00 €	1.764,00 €
Bruttolohn pro Stunde	6,25 €	8,82 €
Nettolohn	937,17 €	1.224,96 €
Nettolohn pro Stunde	4,69 €	6,12 €
Nettoeinkommen	1.237,17 €	1224,96
Nettoeinkommen pro St.	6,19 €	6,12

Tabelle 1: Einkommensvergleich eines Taxifahrer und einer Reinigungskraft bei 200 Stunden und Steuerklasse 1

Es ist unschwer zu erkennen, dass unser Taxifahrer einen Nettoeinkommensvorteil von 9 Cent pro Stunde hat. Dagegen muss man rechnen, dass er während der Fehlzeiten weniger Geld bekommt. Dennoch kann man von einem großen Nachteil für einen Taxifahrers nicht sprechen. Fairer Weise müssen wir anerkennen, dass ein Taxifahrer ohne seine Gesundheit zu schädigen 200 Stunden im Monat arbeiten kann. Eine Reinigungskraft wäre dem gegenüber in wenigen Jahren verschließen. Würde eine Reinigungskraft nur 170 Stunden arbeiten, hätte sie statt 1.224,94 € nur noch 1083,03 € Nettoeinkommen. Damit wäre der Taxifahrer viel besser gestellt.

3.2.2 Vergleich mit Wäschereidienstleistungen im Objektkundengeschäft

In dieser Branche gilt ab 01.04.2012 ein Mindestlohn von 8,00 €.

	Taxifahrer	Wäschereikraft
Bruttolohn	1.250,00 €	1.600,00 €
Bruttolohn pro Stunde	6,25 €	8,00 €
Nettolohn	937,17 €	1.136,62 €
Nettolohn pro Stunde	4,69 €	5,68
Nettoeinkommen	1.237,17 €	1136,62
Nettoeinkommen pro St.	6,19 €	5,68

Tabelle 2: Einkommensvergleich eines Taxifahrer und einer Wäschereiangestellten bei 200 Stunden und Steuerklasse 1

Bei ungleich leichten Tätigkeit verdienen Taxifahrer mehr Geld. Auch hier gilt, dass eine Wäscherei-Kraft ohne sich gesundheitlich zu schädigen, nicht 200 Stunden arbeiten kann. Bei 170 Stunden im Monat hat diese Kraft nur 1.008,23 € Netto. Der Taxifahrer ist locker um 230 € besser.

3.2.3 Vergleich mit Pflegebetrieben

Für die Pflegebetriebe gilt Mindestlohn von 8,75 €. Ein Vergleich sieht folgendermaßen aus:

	Taxifahrer	Pflegekraft
Bruttolohn	1.250,00 €	1.750,00 €
Bruttolohn pro Stunde	6,25 €	8,75 €
Nettolohn	937,17 €	1.217,46 €
Nettolohn pro Stunde	4,69 €	6,09 €
Nettoeinkommen	1.237,17 €	1.217,46 €
Nettoeinkommen pro St.	6,19 €	6,09 €

Tabelle 3: Einkommensvergleich eines Taxifahrer und einer Pflegekraft bei 200 Stunden und Steuerklasse 1

Auch hier gilt, bei ungleicher schwerer Arbeit hat der Taxifahrer mehr Nettoeinkommen (10 Cent pro Stunde).

Alle diese Vergleiche zeigen, dass die Taxifahrer im direkten Vergleich mit Mindestlohn Branchen sehr gut da stehen. Wir dürfen nicht vergessen, dass es Tariflöhne gibt, welche die angeführten Mindestlöhne weit unterschreiten. Dazu zwei Beispiele: Konditorenhandwerk in Bayern 5,26 € und Frisörgewerbe 5,11 € in Hamburg. Im Vergleich zu diesen Branchen stehen die Taxifahrer sogar sehr gut da.

3.3 Die Berufsgenossenschaft und Mindestlohn im Taxigewerbe

Im Schreiben an die Taxiverbände schreibt die Taxibehörde einen Mindestlohn von 7,67 € für das Jahr 2011 vor. Dabei orientiert sich die Behörde an dem BG-Beitragsatz. Dieses Vorgehen ist äußerst fraglich. Ein Paar Anmerkungen dazu:

- Der Beitragssatz der BG von 7,67 € ist ein Mindest-Stundenlohn, welchen die BG an einen Unfallgeschädigten ab der sechsten Woche der Krankschreibung bezahlen muss. Dieser Satz ist gesetzlich festgelegt und muss von der BG bezahlt werden. Dabei ist unwichtig, ob der Geschädigte weniger verdient hat.
- Ein Beispiel: Unser Taxifahrer aus der Tabelle hat einen Bruttolohn von 6,25 €. Nach einem schwerem Unfall bekommt er für 6 Wochen Lohnfortzahlung von seinem Arbeitgeber in Höhe von 6,25 € pro Stunde. Ab der 6. Woche springt die BG ein und zahlt 7,67 € pro Stunde, weil sie darunter nicht bezahlen darf. Weil die BG diesen Satz bezahlen muss, erhebt sie auch die Beiträge, welche es möglich machen diesen Stundenlohn zu bezahlen. Die Höhe der Bezahlung im Betrieb ist für die BG irrelevant. Die BG schreibt keinen Mindestlohn vor, sonst wären die Tarifverträge unter dem BG-Satz rechtswidrig.
- Angesichts dieser Fakten ist es abwegig einen Mindestlohn in Höhe des BG-Beitragssatzes zu fordern. Umso merkwürdiger erscheint dieser Mindestlohn angesichts der schwachen Ertragslage des Hamburger Taxigewerbes. Die Kostentabelle der Behörde macht klar, dass die Gewinne nur möglich sind, wenn die Taxen sehr hohe Umsätze einfahren.

3.3.1 Folgen der Einführung eines Mindestlohnes in Höhe des BG-Satzes

Schauen wir uns an, was eine Mindestlohneinführung in dieser Höhe nach sich ziehen würde, oder mit welchen Folgen ist es zu rechnen:

Nachteile für ehrliche Betriebe, da keine effektive Kontrolle möglich

Wenn man einen Mindestlohn einführt, bedeutet das noch immer nicht, dass dieser auch bezahlt wird. Wenn der Unternehmer und die Fahrer sich einig sind, dass dieser Lohn nicht tragbar ist, werden sie nach Möglichkeiten suchen, diesen Lohn zu umgehen. Die ehrlichen Betriebe haben keinen Ausweg und werden unter Druck geraten.

Das Umbenennen der Schichtzeiten in die Arbeits- und Pausenzeiten

ist ein legales Mittel die Arbeitszeit offiziell zu verkürzen. In aller Regel ist die Arbeitszeit der Fahrer in den Taxibetrieben gleich wie die Schichtzeit. Damit erhöht man die Arbeitszeit künstlich. Taxifahrer machen Pausen, zum Teil sehr lange. Würde man diese Pausen von der Schichtzeit abziehen, hätten wir schon erheblich verkürzte Arbeitszeiten.

Das Fälschen der Arbeitszeiten

ist dazu ein sehr effektives und in anderen Branchen bewährtes Mittel, mit dem man den Mindestlohn aushebelt. Statt komplette Schichtzeit zu erfassen, wird man immer da kürzen, wo es passt. Ein bisschen vorne und ein bisschen hinten, je nach dem, wann der erste oder der letzte Kunde da war. Diese Fälschung ist nicht möglich nachzuweisen, es sei denn, man würde die Taxen ununterbrochen überwachen und das kann keiner, auch die Arbeitsschutzbehörde nicht.

Das Ausweiten der Pausenzeiten

bietet eine weitere Möglichkeit die Arbeitszeit zu verkürzen. Wenn ein Taxi auf der Reeperbahn 45 Minuten auf den Fahrgast gewartet hat, dann kann er nachträglich davon 30 Minuten als Pause aufschreiben. Auch das ist nicht möglich zu kontrollieren.

Mit diesen Arbeitszeitmanipulationen kann man die Arbeitszeit so verkürzen, dass der Umsatz für einen Mindestlohn passend wird. Eine Kontrolle ist praktisch nicht machbar. Dieses anzuerkennen wäre hilfreich. **Die direkte Folge ist, dass die Fälscher besser da stünden, als die ehrlichen Unternehmer. Aus den ehrlichen Unternehmern werden entweder Verlierer oder Fälscher.** Ein solches Szenario darf nicht eintreten.

3.3.2 Fahrer werden Ein-Wagen-Unternehmer obwohl sich das nicht lohnt

Das treiben der Fahrer in die Selbständigkeit wäre eine schlimme Entwicklung, weil sie zu Einkommensverlusten für alle mit sich führt, aber in erster Linie für diese Fahrer. Wie ich das in der Tabelle „Fahrer_Unternehmer_Vergleich“ dargestellt habe, hat ein allein fahrender Unternehmer im Vergleich zu einem Fahrer weniger Nettoeinkommen. Bei 200 Stunden Arbeitszeit und 15 € Umsatz pro Stunde beträgt dieser Nachteil 25 % oder 238 €. Um das auszugleichen, muss er länger fahren. Damit macht er die Suppe für alle dünner. Es kommt zu einer Abwärtsspirale, welche zu Fragmentierung und Verarmung des Gewerbes führt.

Die Folgen wären fatal. Um diese Verluste auszugleichen müsste man den Tarif erheblich anheben. Das führt zu Enthaltensamkeit der Taxikunden oder zu einer Flucht in die Alternative (Car to Go, Bus und Bahn, Fahrrad, eigenes Auto). Möglicherweise bekommen wir sogar eine Konkurrenz durch die Mietwagen. Das Gewerbe verliert Kunden und Geld. Das verstärkt die Abwärtsspirale und das Gewerbe steht danach schlechter da, als davor. Mit der Verschlechterung der Bedienfähigkeit ist im großen Ausmaß zu rechnen. Es gibt keine einzige vernünftige Strategie, welche zu einer Verbesserung der Verhältnisse im Taxigewerbe führen würde, wenn die Zahl der Ein-Wagen-Betriebe steigen würde.

3.3.2 Trinkgeldverpfändung der ärmsten Fahrer

Die Entwicklung für die schwächsten Fahrer ist am schlimmsten anzusehen. Wer nur 15 € pro Stunde einfahren kann, wird nie einen Mindestlohn von 7,67 € verdienen können. Diesem Fahrer droht die Kündigung, mit allen Folgen, welche die Arbeitslosigkeit mit sich führt. Um dieser vorzubeugen wird der Fahrer bereit sein, seine Arbeitszeit zu fälschen. Wenn das aber noch immer nicht ausreicht, wird er die Verzweiflungstat machen und sein Trinkgeld für sein Lohn verpfänden. Wie geht das? Ganz einfach.

Seine Taxameter-Umsätze wird der Fahrer um die Umsätze ohne Taxameter erhöhen. Dieses ist legal. Er kann immer behaupten, dass er eine Tour außerhalb des Pflichtfahrgebietes hatte. Die BoKraft (§37) schreibt vor, dass man in einem solchen Fall dem Kunden mitteilen muss, dass der Preis frei verhandelbar ist. Damit hat der Fahrer eine legale Lücke für die Überführung der Trinkgelder in den Umsatz. Um diesen Betrag kann sein Unternehmer die Stundenlöhne aufstocken, bis die nötige Höhe erreicht wird. Damit bleibt dieser Fahrer im Geschäft aber größtenteils ohne Trinkgeld.

Dieses Szenario entzieht das Geld denen, welche es am nötigsten haben: den schwächsten Fahrern. Diese Entwicklung wäre nicht nur unvernünftig sondern auch tragisch. Sie nützt niemanden, aber richtet sehr viel Schaden an. Umso merkwürdiger ist die Initiative der HTV-Mitglieder, welche als Fahrer beim Hansa Funk arbeiten. Diese Kollegen verdienen schon jetzt mehr als den BG-Satz. Mit der Einführung des Mindestlohnes wird nicht ihr Arbeitsplatz gefährdet, sondern der Kollegen welche nicht beim Hansa Funktaxi e.G. fahren.

Abschließend kann man sagen, dass die Einführung eines Mindestlohnes in Höhe des BG-Beitragssatzes kontraproduktiv wäre. **Diese Maßnahme würde ehrliche Unternehmer benachteiligen.** Das Zwingen der Fahrer in die Selbständigkeit ist mit der Verarmung verbunden. Mindestlohn würde eine Abwärtsspirale in Gang setzen, welche die Situation des Taxigewerbes verschlimmert. Die schwächsten Mitglieder, die angestellten Fahrer mit einem niedrigen Umsatz pro Stunde werden gezwungen sein, ihren Job durch die Trinkgeldverpfändung zu retten, oder in die Schwarzarbeit abzuwandern. Diese Entwicklung könnte man durch massive Kontrollen verhindern. Allerdings müssten die Kontrollen ein Ausmaß annehmen, welcher als unwahrscheinlich und nicht realistisch anzusehen ist.

4. Fazit

Die geplanten Maßnahmen für die Erhöhung der Fahrsicherheit und für die Verbesserung des Einkommens der angestellten Taxifahrer sind gut gemeint, aber sie werden das Gegenteil bewirken. Ein Verbot der Umsatzbeteiligung und die Einführung eines Mindestlohnes ist nicht nur rechtlich sehr fraglich.

Ein Verbot der Umsatz-Beteiligung kann leicht Gegensatz bewirken und anstatt die Fahrsicherheit zu erhöhen, diese spürbar absenken. Die Einführung der Mindestlöhne würde die Einkommenslage der Fahrer nicht verbessern, sondern eher verschlechtern. Die ehrlichen Unternehmer sind Verlierer, weil sie ihre Unterlagen nicht fälschen.

Deswegen wird dringend geraten, den eingeschlagenen Weg aufzugeben und sich auf die Suche nach einer effektiven Methode begeben, welche die Verhältnisse im Taxigewerbe spürbar verbessern kann. Es gibt Lösungen, aber man muss bereit sein, diese anzunehmen.

Ivica Krijan