

Vergebliche Versuche...

zur Rettung des Taxi-Gewerbes:

Nürnberger Modell? Rückkehrpflicht? Karenzzeit?

Alternative: Tarife!

Nürnberger Modell: Nur jeden zweiten Tag fahren?

Das ist die Grundidee des "Nürnberger Modells": man will – in Corona- und Uber-Zeiten – den Umsatz der Taxen, die im Einsatz sind, verdoppeln, indem nur die Hälfte der Autos auf der Straße ist (s. Beiträge von R. Leiboldt in taxinews 5/2020, S. 22, und 6/2020, S. 22, auch zu den anderen Themen). Leider keine gründlich durchdachte Idee – fürchte ich. Es gibt mehrere Gegenargumente:

1.: Der stündliche Umsatz reicht nicht...

Für viele jedenfalls kann das Modell nicht funktionieren, v.a. die "alleinfahrenden Unternehmer". Wenn man als solcher mit 5 - 6 Schichten pro Woche und 8 - 10 Stunden pro Schicht gerade mal eben dem Umsatz erreicht, den man(n) zum nackten Überleben als Junggeselle braucht, wie soll das dann in 3,5 Tagen/Woche gehen? Wenn ich z.B. auf meinen nötigen Umsatz kommen will, dann muss ich bei 6 Tagen/Woche und 9 Stunden/Schicht auf 16,25 Euro pro Stunde durchschnittlichen Umsatz kommen. Will jemand mir etwa ernsthaft glauben machen, dass sich die der Umsatz plötzlich verdoppelt, wenn die Einsatztage halbiert werden? Es müssten dann regelmäßig 32,50 Euro/h eingenommen werden... Dauerhaft Geschäfte auf Silvester-Niveau!?

2. Uber & Co springen in die Lücken

Bei dem Modell wird auch vergessen, dass – zumindest in Berlin und vergleichbaren Städten – sofort die Dumping-Preis-Mietwagen in die Verfügbarkeitslücken springen würden, wenn dann eben nicht immer sofort ein Taxi bereit steht. In der Presse liest man, die Billigheimer würden täglich um 60 mehr (ob in Berlin oder ganz Deutschland ist nicht recht klar) – eine Zahl, die so unreal scheint wie ein Albtraum...

3. Die besten Umsatz-Tage würden halbiert

Auch übersieht das Modell, dass – in Berlin zumindest – **die besten Umsätze Freitags und Samstags, v.a. abends und nachts**, gemacht werden. Hier muss, wer kann, mit langen Schichten richtig ranklotzen, um damit den Wochendurchschnitt drastisch anzuheben! Wenn nun einer der beiden 'Super-Tage' wegfällt, weil alterniert werden muss, haut das beim Durchschnitt gewaltig rein...

Fazit: Sollte das "Nürnberger Modell" in irgendeiner Form verbindlich eingeführt werden, könnten zahlreiche Taxler, v.a. die alleinfahrenden Unternehmer, gleich die Bude dicht machen. Mag sein, dass das Konzept für Taxi-Unternehmer funktioniert, die mit "Aufstockern" oder Zubrot-Verdienern arbeiten, denen ein mickriger Umsatz immer noch reicht. Das Modell aber verbindlich (?) auf alle

auszuweiten, wäre wohl ein Todesurteil gerade für diejenigen, deren Chancen noch am größten sind, Corona und die Mietwagen-Dumping-Pest wenigstens für ein längeres Weilchen zu überleben, nämlich die selbstfahrenden Unternehmer, denn die dürfen sich legal selbst ausbeuten...

Rückkehrpflicht?

Nach wie vor wird von einigen Vertretern des Taxigewerbes die Vorstellung vertreten, man könne **Uber & Co kontrollieren, indem** man auf der **Rückkehrpflicht** für Mietwagen bestehe.

Nun, erstens hat der bekannteste Uber-Lobbyist in diesem Land, Minister Scheuer, verkündet, dass zwar einerseits offiziell die **Rückkehrpflicht erhalten** wird – manche Vertreter des Taxi-Gewerbes klopfen sich über diesen **Schein-Sieg** selbst auf die Schulter –, aber andererseits scheint er zu planen, wie in einem inoffiziell zirkulierenden Entwurfspapier zur PBefG-Novelle zu lesen ist, **dieses gerissen zu umgehen**, indem **mehrere Abstellplätze** in großen Kommunen zugelassen werden sollen, sodass ein Uber-Fahrer – sollte er je kontrolliert werden – immer behaupten kann, er wäre gerade auf dem Rückweg...

Zweitens **scheint** noch **niemand** wirklich **konkret durchdacht zu haben, wie denn die Einhaltung der Rückkehrpflicht überhaupt praktisch funktionieren soll** und ob irgendwer die dabei entstehenden, beträchtlichen Kosten übernehmen würde... Man überlege konkret:

Entweder müsste in jeder Kommune eine spezielle, **gut besetzte Einsatzgruppe aufgestellt und finanziert** werden, die – in Zivil, versteht sich – patrouilliert, um Mietwagen zu überwachen. Wenn sie also jemand 'spotten', der verdächtig ziellos herumfährt oder herumsteht, dann müssen sie das Fahrzeug mindestens 10 Minuten im Visier behalten, denn so lange darf natürlich jeder Fahrer nach einem Auftrag auch mal pausieren, um etwa eine Toilette aufzusuchen. Wenn dann die legale Pausenzeit deutlich überschritten ist, müssten sie ihn anhalten, und fragen, ob er einen Folgeauftrag vorzuweisen hat. Nun zeigt der Mann (Frauen sind praktisch inexistent) etwas auf seinem Händi, was wie ein Auftrag aussieht. Die Beamten müssen dann in der Lage sein zu überprüfen, ob dieser Auftrag wirklich vorliegt, müssten also live mit der einer Daten-Zentrale kommunizieren können, um mit den dort erfassten Auftragseingängen abzugleichen... Oder – besser noch – sie könnten gleich, wenn sie ein Fahrzeug ins Visier bekommen, in einem Zentral-Computer nachsehen, ob der Fahrer einen Folgeauftrag hat. Wenn nicht, würde die zeitraubende Verfolgungsjagd beginnen... Hat er nun keinen Folgeauftrag, müssen sie ihm nachweisen, dass er nicht zielstrebig in Richtung auf einen der Abstellorte fährt, die seine Firma in allen vier Himmelsrichtungen der Stadt eingerichtet hat... Folglich wird es dann im erträumten 'Patrouillen-Zeitalter' keinen Mietwagen-Fahrer mehr geben, der verdächtig ziellos herumfährt. Man tut dann, was viele jetzt schon tun, um auf der sicheren Seite zu sein: Man fährt ohne App, ganz privat natürlich, auf die Seite des Zentrums (im Zentrum ist die größte Auftragsdichte), die dem Abstellort gegenüber liegt; dann schaltet man die App ein, und fährt – gerade von einem "Privatbesuch" oder "Schichtanfang" kommend – zielstrebig in Richtung Abstellort; und dabei hofft man, dass der Folgeauftrag kommt, oder man illegal einen Einsteiger aufgabeln kann... Und **schon hat man der fiktiven Patrouille ein Schnippchen geschlagen, der teuren Spezialeinheit, die sowieso keiner bezahlen wird...**

Oder – zweite Variante: Es wird eine **High-Tech-Überwachungs- und Mahn-Zentrale** aufgebaut, wo ein Zentral-Computer – mit eigens zu entwickelnder Software – die GPS-Bewegungsdaten, die die Plattformen zur Verfügung stellen müssen (fälschungssicher!), analysiert (chaotisch herumwartend

oder zielstrebig?), und mit der gemeldeten Auftragslage abgleicht (wo und wann war der letzte Auftrag, wo und wann ist der nächste?). Da die Verstöße sicher – zumindest am Anfang (wenn alles effektiv funktioniert) – sehr zahlreich sein werden, müssen haufenweise Bußgeldbescheide versendet werden, entweder 'manuell' durch teure Beamte, oder voll automatisiert durch den Überwachungscomputer (wenn das juristisch geht); schließlich müssen die Zahlungseingänge überwacht und die Mahn-Prozeduren bzw. Geld-Eintreibungen abgewickelt werden... **Glaubt jemand ernsthaft, dass eine Kommune diese High-Tech-Zentrale mit zugehörigem Personal finanziert** – erst Groß-Investition und dann laufend –, **als kleines Geschenk an die lieben Taxis...**? Nein, die Dinge werden weiterlaufen, ohne Überwachung, wie bisher... (Ob dafür wohl auch kleine Geschenke der Mietwagen-Industrie sorgen werden?)

Fazit: Die Rückkehrpflicht ist wohl nicht die Stelle, wo man den Hebel ansetzen kann, um das Mietwagen-Unwesen effektiv zu kontrollieren.

Karenzzeit?

Eine andere Idee aus dem Taxi-Gewerbe zur Benachteiligung der Mietwagen-Konkurrenz war, dass der Gesetzgeber doch eine "Karenzzeit" einführen solle, also eine **Wartezeit zwischen Auftragseingang und Losfahren des Fahrzeugs**. Zweierlei Einwände:

Erstens: **Auch hier scheint nicht zu Ende gedacht, wie diese Karenzzeit denn in der Praxis kontrolliert werden soll?** Mit Sicherheit ginge dies nicht auf Treu und Glauben: Der Mietwagen-Unternehmer sagt: "Der Kunde hat um 9:20 angerufen; der Fahrer ist um 9:50 losgefahren..." In Wirklichkeit hat der Kunde um 9:49 angerufen, oder der Fahrer ist schon um 9:21 losgefahren. Beide Angaben müssten also überprüft werden können. Da sitzt also, in der zentralen Überwachungsbehörde ein Mensch mit Kopfhörer und hört – wie weiland die Stasi – in die Telefonate der Mietwagenfirmen rein...? Und er schaut dann, dass der GPS-Punkt des Fahrzeugs, das den Auftrag bekommt, 30 oder x Minuten lang sich nicht bewegt – und das dann möglicherweise mitten in der Stadt, denn der Fahrer darf ja "fernmündlich" einen neuen Auftrag erhalten und dann seine Rückkehr unterbrechen. Und was ist, wenn der Fahrer nicht gleich einen Parkplatz findet? Dann muss er sich auf Parkplatzsuche begeben, die er dann wieder trefflich vorschützen kann, um schon in Richtung Kunde zu fahren...

Gut, die Sache ginge, wenn alles nur noch über App lief, und die App-Daten und die GPS-Daten des Fahrzeugs im Zentral-Computer überwacht werden. Und dann gilt auch hier wieder das Szenario von oben: **alles viel zu aufwendig und teuer...**

Zweitens: **Aus ökonomischen und ökologischen Gründen wäre es nicht sinnvoll**, dazu beizutragen, dass Fahrzeuge in der Stadt herumstehen – als brachliegendes Kapital – und diese verstopfen, noch dazu wegen Heizung oder Kühlung mit laufendem Motor...

Fazit: Die Forderung nach einer Karenzzeit scheint nicht praktikabel, ja für die Allgemeinheit schädlich. Daher hat der aktuelle Entwurf des "Eckpunktepapiers" zur PBefG-Novelle diese Forderung auch rundweg abgelehnt.

Die Alternative: Unterschiedliche Tarife für Taxis und Mietwagen!

Wäre nun nicht viel effektiver und plausibler, ein **klare Trennung der Märkte für Taxis und Mietwagen** zu fordern, die **über unterschiedliche Tarife** definiert werden. Also auch **Mietwagen** sollten Fiskaltaxameter erhalten (die auch GPS-Daten senden) und mit einem Tarif fahren, der der ursprünglichen Intention des Gesetzgebers entspräche, als dieser einen **Fahr-Dienst** regeln wollte, der **für eine gehobene Kundschaft** gedacht war, sprich Limousine plus Chauffeur, während **das günstige, aber auskömmlich bezahlte Taxi für die Allgemeinheit** da sein sollte. Die **Tarifuntergrenze für Mietwagen** sollte dann deutlich **über dem Taxi-Tarif** liegen, während keine Obergrenze festgesetzt würde (zur Finanzierung teurer Fahrzeuge). Die Billigheimer des Mietwagen-Gewerbes müssten dann zwar ihre Toyotas gegen hochwertige Fahrzeuge eintauschen, aber sie müssten nicht dicht machen (wohl aber sich 'gesundschrumpfen'), und würden **für das Taxi-Gewerbe eine sinnvolle Konkurrenz** darstellen, die zu einer verbesserten Dienstleistung führen würde.

Auf diese Weise **hätten alle wieder einen tragfähigen Markt, der unterschiedliche Kundengruppen bedarfsgerecht bedient**. Taxis und Mietwagen müssten sich nicht mehr gegenseitig zu Tode konkurrieren – wobei das gemeinnützige ÖPNV-Taxi zum Nachteil des Bürgers langfristig wohl den Konzern-Milliarden unterliegen müsste, sodass dann nur noch die Logik des Profits regieren würde. **Unterschiedliche Tarife könnten also garantieren, dass eine "soziale Marktwirtschaft" erhalten werden kann, in der Moral respektiert wird, auch in der Praxis.**