



Foto: Peter Münzel

mytaxi, die Geldgier und die Steuerehrlichkeit

Da ist er, der neue Tarif. Erstmals seit Dezember 2010, also nach gut drei Jahren. Eine Fahrt mit mindestens sieben Kilometern Länge kostet jetzt immer 1,20 € mehr als vorher. Genaue Zahlen nennen Richard Leipold und Ertan Ucar. Der Dieselpreis ist im gleichen Zeitraum um knapp 25 Prozent gestiegen, ganz zu schweigen von den Kosten für Versicherung und Werkstatt. Dennoch ist die Bewertung der Tarifierhöhung gewohnt kontrovers. Wie bei jeder Erhöhung dürfen sich Fahrer von Fahrgästen scharfsinnige wirtschaftswissenschaftliche Kurzanalysen anhören wie etwa „ihr kriegt den Hals aber auch nicht voll genug, braucht euch gar nicht zu wundern, wenn keiner mehr mit euch fährt, selber schuld“, während Unternehmer stöhnen, wie sie mit den Gewinneinbußen und dem drohenden Mindestlohn klarkommen sollen, ohne die Hälfte ihrer Fahrer zu entlassen oder in illegale Geschäftspraktiken zu flüchten.

Dennoch sind Gegner von Taxitarifierhöhungen sich ziemlich sicher: Wäre Taxifahren für die Kunden sehr viel billiger, hätten wir mittelfristig so viel mehr Kunden, dass unter dem Strich mehr für Unternehmer und Fahrer bliebe. Vielen Verbrauchern ist häufiges Taxifahren schlicht zu teuer. Dass das nicht an der Geldgier der Taxifahrer und Unternehmer liegt, sondern unter anderem an der Geldgier der Mineralölkonzerne und der Hersteller von Originalersatzteilen sowie an den hohen Unfallzahlen einiger Fahrer, ist schwer in die Köpfe der Kunden hineinzubekommen. Gerade kurze Fahrten von zwei bis sieben Kilometern sind abschreckend teuer. Welchen Sinn der günstigere Kilometerpreis bei langen Fahrten haben soll, ist auch mir schleierhaft. Wer sich für eine lange Taxifahrt entscheidet, dem ist bewusst, dass er tief in die Tasche zu greifen hat. Wer aber überlegt, ob er für die vier Kilometer mal schnell ein Taxi nimmt, statt die ungünstige BVG-Verbindung in Kauf zu nehmen, den dürfte der neue Tarif stärker abschrecken als der bisherige. Eine ausschließliche Erhöhung des km-Preises ab dem 7. Kilometer erschien mir sinnvoller.

Überschattet wird das Ganze noch durch das frühkapitalistische Gebaren von mytaxi und die Diskussion, ob Fahrer die App ab jetzt boykottieren sollten. Warum bitte erst ab jetzt? Ist das Unwissen über den wahren Zweck der datenschutzfernen Applikation noch immer so wenig verbreitet? Da ist die „Unfairmittlungsgebühr“ (O-Ton von der Straße) nur ein weiterer Schritt auf dem Weg, das Taxigewerbe zugrundezurichten. Kürzlich schrieb mir ein Fahrerkollege: „Da stand permanent: ‚Kollegen bieten 15%‘ ... ergo kam bei 8% nix an ...“ Immerhin hat der Druck die Anbieter veranlasst, von bescheidenen 30% des Fahrpreises als maximale Vermittlungsprovision (das ist nicht einmal ein Drittel) auf noch bescheidenere 15% herunterzugehen – was die anstrengende Vermittlungsarbeit schon fast ehrenamtlich erscheinen lässt. Doch auch Gastautor Andreas Domek von der BTW ist für einen Boykott anstelle der von Richard Leipold vorgeschlagenen 3%-Grenze. Die online kursierenden Bilder von mytaxi-Außenreklame, mit der wütende Fahrer öffentlich Müllimer beklebt haben, kommentiert Taxi-Berlin-Geschäftsführer Hermann Waldner trocken: „Das Wort ‚downloaden‘ erhält eine neue Bedeutung.“ Offiziell spricht er wie andere von „strategischen Fehlern“. Zahlen aus dem eigenen Hause geben ihm Recht: Taxi Berlin hat im Januar die Marke von 5.500 angeschlossenen Taxen übersprungen.

Doch der Ärger über die auktionsartig ausufernden Kaufpreise für Aufträge bei mytaxi überschattet noch eine weitere Diskussion. Offensichtlich von zwielichtigen Taxiunternehmen unter Druck gesetzt, gab mytaxi sich abermals nachgiebig und schrieb Ende Januar: „Aktuell hören wir ..., dass besonders ein Punkt in den neuen AGB für Verunsicherung gesorgt hat. Es geht um die Möglichkeit für den Fahrgast seine Quittung auch bei Barzahlung per E-Mail zu erhalten. Deshalb bieten wir den Service ... nicht mehr an. Das heißt, Sie stellen Ihren Fahrgästen bei Barzahlung weiterhin selbst eine Quittung in Papierform aus. Wir senden dem Fahrgast lediglich eine Kostenübersicht per E-Mail zu. Diese hat keine steuerrechtliche Relevanz und dient nur zur Information.“ Geht es noch offensichtlicher? Bloß keine Information dokumentieren, die sich zum Finanzamt verirren und damit für „Verunsicherung“ sorgen könnte. Ja wer fühlt sich denn von einer bequemen, zeitsparenden, transparenten Abwicklung verunsichert? Für viele ist dies ein guter Grund, die fragwürdige App endgültig zu boykottieren.

Die Fahrgastumfrage vom Herbst ist ausgewertet. Richard Leipold informiert uns über Trends, die sich bei über 5.000 registrierten Fahrten abzeichnen, und die uns zum Teil wertvolle Informationen für den Konkurrenzkampf gegen die Mietwagenanbieter geben. Ich nehme keine Zahlen vorweg, doch zwei Resultate scheinen mir deutlich zu bestätigen, was ich P-Schein-Neulingen am Anfang ihrer Tätigkeit mit auf den Weg gebe: Nicht nur, dass die Rufsäule auf dem Weg von „so gut wie irrelevant“ hin zu „völlig irrelevant“ ist, sondern noch viel wichtiger: Die Möglichkeit zur bargeldlosen Zahlung wird in unserem Gewerbe immer mehr zur Selbstverständlichkeit. Mit der enormen Vermehrung der Berliner Hotelbetten in den nächsten Jahren wird sich dieser Trend noch verstärken, denn: Geldumtausch war gestern. Kreditkartenzahlung ist heute.

Kennen Sie den genauen Unterschied zwischen Halten und Parken? Da spielt es eine Rolle, ob man das Fahrzeug verlässt. Doch wo beginnt das Verlassen genau? Aussteigen und Gepäck in den Kofferraum laden? Der Oma die rechte Hintertür öffnen? Die Oma an die Haustür oder in die vierte Etage bringen? Das Auto abschließen? Neun Meter vom Auto entfernt einen Imbiss aufsuchen? Und welche dieser Maßnahmen empfiehlt sich ausdrücklich nicht beim Stehen in Zweiter Reihe (zumindest für den theoretischen Fall, dass die Polizei, also der Rest, den der Senat noch nicht weggespart hat, vorbeikommt)? Jeder weiß so halb Bescheid. Wie immer nicht für halbe Sachen zu haben ist unser Haus-Rechtsverdreher Andreas Just, der auch zu diesem vermeintlich einfachen Thema erstaunlich viel Licht ins Halbdunkel zu bringen weiß. Er berichtet außerdem von erfreulichen Kontrollen durch das LABO, weshalb sein Tipp des Monats diesmal mit einer Danksagung an die Behörde verbunden ist, die uns unqualifizierte Konkurrenz vom Hals hält.

Es hat sich herumgesprochen, dass es nicht empfehlenswert ist, in der Bundesallee Höhe Güntzelstraße unangeschnallt und telefonierend mit 90 km/h bei Rot zu fahren. Für die übernächste Ecke (Nachodstr.) gilt neuerdings das gleiche. Auch am Tempelhofer Damm, am Halleschen Ufer, in der Bornhol-

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 4

Fortsetzung von Seite 3

mer Straße und an anderen fotogenen Orten im Stadtgebiet kann es sich lohnen, das zu vermeiden. Wie die Bußgeldbearbeiter sicherstellen, ob Rotlicht oder überhöhte Geschwindigkeit die Ursache für ein Foto einer der ganz schicken neuen Blitzsäulen war, hat Jörg Sans recherchiert – mit fast schon kuriose Ergebnis.

Von einem Seminar für Unternehmer zur eigenverantwortlichen Betreuung im Arbeitsschutz, das bei hinreichender Nachfrage fortgesetzt bzw. wiederholt wird, berichtet Irene Jaxtheimer. In einem weiteren Beitrag ruft sie dazu auf, gefährliche Schlaglöcher in den Fahrbahnen den zuständigen Behörden zu melden.

Auch die Fortsetzung meiner Imbiss- und Restaurantsammlung stand noch aus. Außerdem empfehle ich Ihnen in dieser Ausgabe zwei sehr unterschiedliche Bücher, eins mit fast rein praktischem Nutzen von einer Kollegin und ein kurzes mit hohem Unterhaltungswert von einem Kollegen.

Dass Sie auch diese erste Ausgabe 2014 lesenswert finden, hofft Ihr

Axel Rühle