2019/31 Interview

https://jungle.world/artikel/2019/31/wildwest-zustaende-der-taxibranche

Protest gegen Uber und Co.

»Wildwest-Zustände in der Taxibranche«

Interview Von **Peter Nowak**

Verkehrsminister Scheuer will den Taximarkt liberalisieren. Dabei arbeiten Fahrer schon heute unter prekärsten Bedingungen, berichten die Gewerkschafter Klaus Meier und Andreas Komrowski.

Seit Monaten protestieren Taxifahrer gegen den Fahrdienst Uber. Worum geht es?
Andreas Komrowski: Die Protestaktionen von Taxifahrern entzündeten sich am Vorhaben des Bundesverkehrsministeriums unter Andreas Scheuer, das Personenbeförderungsgesetz zu liberalisieren. Dabei geht es vor allem um den Punkt 1 d) eines bekanntgewordenen Eckpunktpapiers aus dem Hause Scheuer: Die Rückkehrpflicht von Mietwagen soll aufgehoben werden. Dies ist dem Konzern Uber wie auf den Leib geschneidert, da er mit Mietwagenfirmen zusammenarbeitet – die jedoch oftmals reine Subunternehmen sind, da sie nur für Uber fahren.

Klaus Meier (rechts) und Andreas Komrowski sind gewählte Vertrauensleute bei der Dienstleistungsgewerkschaft Verdi und dort in der AG Taxi Berlin tätig. Meier ist seit 1985 Taxifahrer, Komrowski seit 1995.

Bild:
Matthias Coers

Welche Rolle spielen Sie als gewerkschaftlich organisierte Taxifahrer in diesen Protesten?
Komrowski: Die Proteste werden von Unternehmerverbänden wie der »Innung des Berliner Taxigewerbes e. V.«, vor allem aber von »Taxi Deutschland e. V.« unter dem Motto »Scheuerwehr« bundesweit koordiniert. Es geht ihnen um die Verteidigung eines traditionell klein- und mittelständischen Gewerbes gegen den Angriff kapitalkräftiger Großkonzerne. Durch den Kampf gegen den gemeinsamen Feind Uber wird jedoch von den Klassenwidersprüchen innerhalb des Taxigewerbe selbst abgelenkt. Das macht unser Verhältnis zu den Unternehmerprotesten schwierig. Wenn Uber sich durchsetzt, ist das Taxigewerbe zerstört und unsere Arbeit wird noch schlechter bezahlt, die Jobs sind weg. Wenn sich alle auf die Seite der Taxiunternehmen stellen, ist es jedoch selbst im Erfolgsfall schwierig, streitbar Arbeitnehmerrechte gegen sie durchzusetzen. Wir weisen auf unserer Website auf die Proteste hin und verteilen vor Ort unseren Newsletter, um die Organisationsmöglichkeit bei Verdi zu bewerben.

»Wildwest-Zuständen in der Taxibranche«

Thematisieren Sie auch Ausbeutung im Taxigewerbe?
Klaus Meier: Auf niedrige Entlohnung und prekäre Arbeitsbedingungen jenseits der

Legalität aufmerksam zu machen, ist Teil unserer ständigen Arbeit. Viele der Gründe dafür, dass es als Taxiunternehmen kaum möglich ist, auf legale Art und Weise Gewinne zu erwirtschaften, sind hausgemacht. Dazu gehören die Verschiebung von Betrieben an Strohmänner circa 20 Monaten nach Betriebsgründung, um Kontrollen zu umgehen, sowie die Falschdeklaration von Arbeitsbereitschaft am Halteplatz als Pausen. Oftmals wird von Kollegen verlangt, falsche Arbeitszeit- und Lohnabrechnungen zu unterschreiben. Staatliche Behörden zeigen von sich aus in Berlin keinerlei Interesse daran, die Ausbeutung im Taxigewerbe zumindest in die wenigen vorhandenen gesetzlichen Schranken zu weisen.

Können Sie ein Beispiel für die schlechten Arbeitsbedingungen im Taxigewerbe nennen?
Meier: Derzeit stellen wir in einer Artikelserie einen besonders krassen Fall von Ausbeutung in München vor, der einen Kollegen beinahe das Leben gekostet hätte. Er hatte seine Firma auf Lohnfortzahlung im Krankheitsfall, die Bezahlung geleisteter Arbeitsstunden und Schadensersatz verklagt. Sein Vorgesetzter hatte ihn derart unter Druck gesetzt, dass der Taxifahrer sich beinahe zu Tode arbeitete. Als er sich krank meldete, wurde er entlassen. Auf unserer Website www.ag-taxi.de erzählen wir auch andere Taxigeschichten, die einen lebensnahen Eindruck von den Wildwest-Zuständen in der Taxibranche vermitteln.

»Appsolute Ausbeutung« lautete der Titel einer Veranstaltung im Juni der »AG Taxi« zusammen mit der Kampagne »Deliverunion« im Kiezhaus Agnes Meinhold in Berlin-Wedding. Wie verändern Dienstleistungsapps Ihre Arbeitsbedingungen?
Meier: Bereits vor mehr als zehn Jahren haben die Taxizentralen in Berlin begonnen, die Fahrtenvermittlung auf Datenfunk umzustellen. Man könnte denken, das wäre nur eine Verlagerung auf ein anderen technischen Kanal. Mit der Zeit merkten wir, dass unsere Aufmerksamkeit durch die Bedienung der Touchscreens der Vermittlungssoftware mindestens so stark beansprucht wurde, wie vorher durch den Sprachfunk. Die Umstellung von Sprach- auf Datenfunk brachte auch nicht die versprochene Reduzierung von Fehlfahrten und Fahrgastklau, sondern zusätzlichen Stress, da wir wissen, dass unsere Anfahrten getrackt werden. Umwege bei der Anfahrt haben aber oft gute Gründe, etwa das Umfahren von Staus oder Baustellen.

»Arbeitsbelastung erheblich gestiegen«

Wie verändert diese Technik Ihren Arbeitsalltag?
Meier: Beim Sprachfunk war es unvermeidlich, dass alle Fahrer immer über die Auftragslage im Bilde waren, weil jeder Auftrag und jedes Gespräch für alle auf dem Kanal hörbar waren. Heute müssen wir umständlich in der App nachsehen, welche Halteplätze in der letzten Zeit »besonders gut liefen«. Nicht zuletzt konnten wir über Sprachfunk jederzeit Kollegen zu Hilfe rufen, die immer schnell zur Stelle waren, um renitente Fahrgäste zu beruhigen. Das gibt es heute überhaupt nicht mehr. Jeder ist auf sich allein gestellt.
Seit der Einführung von GPS überwacht die Zentrale, an die in Berlin circa 5 000 von 8

200 Taxen angeschlossen sind, unsere Standorte und Fahrstrecken. Mit taxi.eu hat der Betreiber »Taxi Berlin« eine eigene App auf den Markt gebracht, mit der auch die Kunden jederzeit sehen, wo wir gerade sind.
Mit den Apps haben zusätzliche Abrechnungssysteme wie Paypal Einzug gehalten, die müssen wir alle bedienen können. Das hört sich einfach an, aufgrund der Vielzahl der Abrechnungsarten und der Eile, in der alles erfolgen muss, ist die Arbeitsbelastung dadurch jedoch erheblich gestiegen. Erst mit den Apps konnten neue Vermittler Billigkonkurrenz wie die Plattform »mytaxi« durchsetzen. Sie ist vor kurzem an ein Joint Venture von BMW und Mercedes-Benz verkauft worden und vermittelt nun unter der neuen Bezeichnung »free now« sowohl Taxen als auch Mietwagen. Damit wird das Taxigewerbe weiter unter Druck gesetzt.

Wieso ist es trotzdem so schwer, Taxifahrer gewerkschaftlich zu organisieren?
Meier: Die meisten Taxis wurden von selbst fahrenden Unternehmern betrieben, die sich für die Nacht- und Wochenendschichten Studierende holten. Unter diesen Umständen brauchte niemand eine Gewerkschaft. Heute sitzen in etwa 6.000 Berliner Taxis Angestellte, die weniger als den gesetzlichen Mindestlohn verdienen. Da es chon vorher keine gewerkschaftliche Präsenz im Taxigewerbe gab, und die meisten heutigen Taxibetriebe in einem gewerkschaftsfernen migrantischen Kontext gegründet wurden, liegt der Aufbau einer mächtigen Interessenvertretung der angestellten Fahrerinnen und Fahrer noch vor uns.

»Vereinzelung der Kollegen durchbrochen«

Wie sind betriebliche Kämpfe möglich, wenn die Arbeitsmodelle Beschäftigte voneinander isolieren?
Komrowski: Das stimmt, man sieht sich in der Regel nur bei der Ablösung im Schichtbetrieb. Betriebliche Kämpfe zu entwickeln, ist schwierig, wenn es keinerlei etablierte gewerkschaftliche Mitbestimmung gibt. Umso wichtiger sind außerbetriebliche Treffpunkte für Pausen oder nach Feierabend, wo Kollegen sich treffen können. Aus basisgewerkschaftlicher Sicht kann die Erfahrung der Worker Center in den USA hier Anknüpfungspunkte bieten. Wir entwickeln deshalb neue Angebote für Angestellte der Taxi- und Mietwagenbranche. Sie verdienen so wenig, dass wir ihnen zunächst helfen müssen, alltägliche Probleme besser zu meistern, bevor daran zu denken ist, gemeinsam klassische Gewerkschaftsarbeit zu machen.
Meier: Die Sache hat große gesellschaftliche Relevanz, weil eine große Zahl von Menschen systematisch ihrer Rechte beraubt wird und das Folgen für die ganze Gesellschaft hat. Von den heute etwa 8 300 Berliner Taxen gehören weniger als 2 500 zu Ein-Wagen-Betrieben. Diese selbst fahrenden Unternehmer sind der Konkurrenz von Uber und anderen Anbietern schutzlos ausgeliefert.

Was kann man dagegen tun?
Komrowski: Wichtig ist es für uns, in der Kampagne gegen Uber eigene Akzente zu setzen. So haben wir an großen Halteplätzen Flugblätter mit kurzen Statements gegen Uber verteilt, die die Kollegen ins Taxi hängen können. Auf großen QR-Codes wird auf Zeitungsartikel verwiesen, die die Behauptungen der Parolen belegen. Erfolge sind vor

allem dort möglich, wo die Vereinzelung der Kollegen durchbrochen wird. Wir arbeiten mit der Gewerkschaft Verdi, die in Brüssel relativ erfolgreich Lobbyarbeit betreibt und immer wieder gegen Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen in den Transportbranchen angeht. Der Kampf für besseren Datenschutz hilft auch, die Ambitionen der Plattformkapitalisten zu bremsen.

Gibt es auch Diskussionen über eine App, die nicht den Konzernen, sondern den Beschäftigten nutzt? Oder lehnen Sie diese Technik grundsätzlich ab?
Meier: Das Problem ist nicht die App als technische Neuerung, sondern es sind die Arbeitsbeziehungen, die sich dadurch verändern. Hinter Uber, aber auch Mytaxi stehen kapitalkräftige globale Unternehmen. Sie bestimmen die Arbeitsbedingungen und das Geld fließt über sie. Ihnen gegenüber sind auch Bosse mittelständischer Unternehmen so machtlos wie einzelne Fahrer. Das lässt einen leicht übersehen, dass auch mittelständische Unternehmen von der Arbeit ihrer Angestellten leben. Es geht wie immer im Kapitalismus um die Verfügungsgewalt über Produktionsmittel.

© Jungle World Verlags GmbH