

Offener Krieg

Im Taxi-Notstandsgebiet werden Privatdroschken legalisiert. Bloß Trabis dürfen keine Kunden befördern.

Wenn es Nacht wird in Ost-Berlin, verwandelt sich die Hauptstadt der DDR allabendlich in ein Dorado heimwärts strebender Tramper.

Hunderte, an den Wochenenden Tausende, stehen heftig winkend an den ansonsten verödeten Ausfallstraßen zu den Schlafstädten am Rand der Metropole, die allesamt in ihrer monumentalen Tristesse von der Neuen Heimat entworfen sein könnten.

Westler, die mit den Sitten des Landes nicht vertraut sind, erleben eine unangenehme Überraschung, wenn sie sich eines nächtlichen Anhalters erbarmen. Der nämlich steigt eilends ein, nennt eine Adresse und lehnt sich entspannt im Fond zurück. Der Hinweis des Fahrers, er fahre leider nicht in die Richtung, stößt auf völliges Unverständnis.

Zu Recht. Denn der Tramper geht davon aus, daß er ein in Ost-Berlin gebräuchliches quasi-öffentliches Verkehrsmittel bestiegen hat – ein „Schwarz-Taxi“, das ihn nach ungeachtetem Hausbrauch gegen gutes DDR-Geld bringt, wohin er es wünscht.

In der ostdeutschen Metropole gibt es, nach amtlichen Angaben, rund 850 offiziell zugelassene Droschken, die meisten, etwa 670, gehören dem VEB Kombinat Berliner Verkehrsbetriebe, der Rest fährt zwar im Auftrag des Volkes, aber auf eigene Rechnung, versehen mit einem Gewerbeschein der städtischen Behörden. Insgesamt beförderten die Ost-Berliner Taxis im Jahr 1984 laut Statistischem Jahrbuch der DDR mehr als elf Millionen Passagiere.

Viel zu wenig, um den Bedarf der 1,2 Millionen Einwohner der Halbstadt-Ost auch nur annähernd zu befriedigen. Ein Taxi zu bekommen, und zwar genau dann, wenn man eins braucht, ist in Ost-Berlin ein reines Lotteriespiel: Auf einen Treffer muß man meist lange warten, die Chance, eine Niete zu ziehen, ist größer. Zumeist kann man nicht mal bestellen. Für alle Kunden gibt es nur eine Funkzentrale mit einer einzigen Telephonnummer.

Dem Übel versuchen gewitzte DDR-Bürger seit Jahren abzuhelfen: Sie gehen mit ihren Privatwagen vornehmlich nachts auf die städtische Piste, um weit außerhalb der Legalität ihr Einkommen aufzubessern. Vom engen Trabant bis zum VW Golf und zum japanischen Mazda 323 ist alles im Einsatz, was in Ost-Berlin vier Räder auf die Straße bringt.

Das Hobby lohnt sich. 950 bis 1 200 Mark netto, Leistungszuschläge und Prä-

mien inklusive, bringt ein volkseigener Taxichauffeur nach Hause. Ein Schwarzer dagegen kommt, bei vier Stunden Nacharbeit, locker auf 150 Mark pro Schicht, steuerfrei, dreimal soviel, wie er tagsüber am sozialistischen Fließband verdienen kann.

Bis zu 400 illegale Teilzeit-Chauffeure sind allein in Ost-Berlin nach vorsichtigen Schätzungen Nacht für Nacht im Einsatz. Gegenüber ihren volkseigenen Kollegen haben sie einen unschätzbaren Vorteil: Die VEB-Leute dürfen auf 100 Kilometer nur 16 Leerkilometer und zwischen zwei Fahren höchstens fünf bis zehn Kilometer ohne Kunden fahren. So will es der Plan, und der ist in der DDR nicht nur heilig; an seiner Erfüllung hängen auch Zuschläge und Prämien.



Taxistand in Ost-Berlin*: Warten auf den Hauptgewinn

Die Folge: Während etwa am Bahnhof Friedrichstraße die Warteschlange unaufhaltsam zum Volksauflauf anwächst, muß ein frustrierter Taxifahrer in der Trabantenstadt Marzahn stundenlang auf einen neuen Fahrgast zurück in die Ost-Berliner City warten; leer darf er nicht fahren.

Eine Minderheit der Illegalen hat die Chancen der sozialistischen Marktlücke erkannt und die eigene Arbeitskraft privatisiert. Selbst am hellen Tag gehen immer häufiger Schwarz-Taxis an Bushaltestellen und Taxiständen auf Kundencatch. Die Fahrer, so will es der Brauch, dürfen von ihren Gästen kein Geld fordern, die Gäste ihnen nicht mehr zustecken, als sie im VEB-Taxi zahlen müßten – in Ost-Berlin zwischen 80 Pfennig und einer Mark pro Kilometer, auf dem DDR-Land zwischen 1,20 und 1,60 Mark.

* Am S-Bahnhof Friedrichstraße.

Doch mit soviel Freiheit ist es vom Mittwoch dieser Woche an vorbei, wenn eine „Anordnung über die nebenberufliche Tätigkeit von Bürgern als Taxifahrer“ in Kraft tritt. Dann erhalten Schwarze, die sich legalisieren lassen, vom Kombinat Verkehrsbetriebe ein reguläres Taxi-Schild und können den ausländischen Gästen in Ost-Berlin Weltstadtfülle vorgaukeln.

Die Nebenberufler brauchen künftig eine Genehmigung ihres Arbeitgebers für die Freizeit-Beschäftigung; ihr Einsatz auf der Straße ist auf maximal 400 Stunden im Jahr und höchstens 60 im Monat begrenzt; lediglich 3 000 Mark des Nebenverdienstes pro Jahr sind steuerfrei. Und der Trabi, die Standardkassette der DDR-Bürger, darf nicht mitspielen: Laut Verordnung brauchen Privatdroschken vier Türen.

Noch abschrecken dürfte die Vorschrift wirken, wonach die legalen Privaten („in Abhängigkeit von der regionalen Verfügbarkeit“) einen Taxameter vom Typ „Botax 80“ in ihren Wagen einbauen lassen müssen, um Schmutz beim Kassieren auszuschließen.

Bis August letzten Jahres fuhren alle Taxifahrer der DDR ohne Taxameter. Der Preis wurde durch einen Blick auf den Kilometerzähler festgesetzt; doch war der Augenschein des Fahrgastes häufig durch Kurzsichtigkeit, schlechte Beleuchtung oder Alkohol getrübt. Die Einführung des Fahrtenzählers brachte über Nacht die Ost-Berliner Verkehrsbetriebe in Personalnot. Rund 150 VEB-Fahrer suchten sich einen anderen Job.

Kenner fürchten von der neuen Verordnung statt der erhofften Entlastung nur weiteres Unheil. Künftig wird es wohl drei Klassen von Miet-Chauffeuren geben, die sich gegenseitig die Kunden abjagen. Der harte Kern der Schwarzen werde seinen lukrativen Full-time-Job kaum gegen das bescheidene Leben eines legalen Privaten tauschen.

Denn im realen DDR-Sozialismus tummeln sich immer mehr professionelle Kapitalisten. Die Profis unter den illegalen Schwarz-Taxis haben lukrative Claims abgesteckt. Ein Rivale, der im falschen Revier fährt, findet sich schon mal verbeult und blessiert in einer dunklen Straße wieder – Mafia reale.

„Nach dem 1. Oktober“, prophezeit ein VEB-Chauffeur, „wird es offenen Krieg geben.“