

handanstaht" in Schaan, Fürstentum Liechtenstein. Als Verwaltungsrat gehört dem Unternehmen, laut Handelsregister mit Einzelzeichnungsrecht, der anwaltliche Vermittler Dipl.-Ing. Ludwig Meurer-Inffeld selbst an.

Erst als Mieke die Köpenickiade auf-fliegen ließ, glaubte der Düsseldorfer Kollege „Störungen denkgesetzlicher Funktionen“ bei seinem Berliner Pen-dant zu erkennen und bemühte, weil er sich der Lächerlichkeit preisgegeben glaubte, mit einer Anzeige wegen stan-deswidrigen Verhaltens die Ehren-gerichtsbarkeit.

Für den Patent-Berliner, trotz erheb-lichen Rechtskriegs noch immer auf Pirsch nach Standessündern, dürfte es nicht die letzte Anzeige sein. Schon handelt er — diesmal unter der Deck-adresse: „Patent Monitoring Institute“ — mit einem namhaften Stuttgarter Kollegen einen neuen Auftrag aus. Diesmal geht es um eine Million Hüh-neraugenpflaster für Hongkong und Macao.

TAXIFAHRER

Hat eine Kanone

In Hamburg drängeln sich Taxifahrer nach Waffenscheinen. Ein Gerichts-urteil gab den Anstoß.

Hamburgs Oberverwaltungsgericht gab einem Taxifahrer Feuerschutz. In der Erkenntnis, „daß der normale po-lizeiliche Schutz nicht ausreicht“ — so interpretierte es die Justizbehörde —, erlaubten die Richter dem Droschken-mann einen Colt: Marke Smith & Wes-son, Kaliber .32. „long“.

Das war am Freitag vorletzter Woche, und prompt setzte es in Ham-burgs Ämtern massenweise Waffen-scheinanträge. Schon bis Donnerstag letzter Woche hatten 145 Taxifahrer ih-ren Willen zur Waffe bekundet, und durchschnittlich 100 Chauffeure frag-ten täglich bei Hamburgs Bezirksäm-tern nach den Waffenschein-Bedingun-gen. Regierungsdirektor Siegfried Schil-ler von der Hamburger Innenbehörde zeigte Trefferwirkung: „Jetzt könnten an sich auch die Tankwarte, Nacht-dienstärzte oder Gastwirte kommen. Und warum nicht gleich die Prostituierten?“ Frohlockte „Bild“: „Jetzt geht es los in Hamburg.“

Das war dem Hanseaten Rolf-Dieter Reinhardt, 30, zu verdanken. Der Taxi-fahrer und Hobbyschütze („10 000 Schuß im Jahr“) hatte 1969 Waffen-schein für einen Colt beantragt und wurde vom Bezirksamt Nord abge-schmettert — wie üblich in Hamburg, wo kaum einem Bürger die Waffe zuge-standen wurde, selbst wenn er von Be-rufs wegen besonders bedroht ist.

Reinhardt klagte beim Verwaltungs-gericht. Doch auch von dort holte er



Taxifahrer Reinhardt, Revolver
„Bloß nicht jedem eine Waffe“

sich 1971 eine Abfuhr, obwohl er mitt-lerweile ein einschlägiges Erlebnis hatte nachschieben können — 1970 wehrte der Taxifahrer im Hamburger Freiha-fen einen Raubüberfall ab. Die Richter trocken: „Dieser Überfall hat gezeigt, daß der Kläger durchaus in der Lage ist, sich gegen Tötlichkeiten auch ohne scharfe Waffe zur Wehr zu setzen.“

Ohne Anwaltsschutz schlug sich der wehrhafte Taximann sodann vor der nächsten Instanz, wo er eigenhändig Kommentare wie Gesetzesstellen blät-terte — und obsiegte. Die Oberverwal-tungsrichter verwiesen dabei auf „die besondere Gefährdung der Taxenfahr-er“, die auf der amtlichen Beför-derungspflicht beruhe.

Den beförderungspflichtigen Chauf-feuren, die in der Tat auch dann die Fracht nicht ablehnen dürfen, wenn du-biose Fahrgäste nachts in verlassene Winkel fahren möchten, hatte bereits 1970 der Münchner Verwaltungs-gerichtshof Unterstützung gewährt: „In der Regel ist ein Bedürfnis für das Füh-ren von Faustfeuerwaffen durch Kraft-droschkenfahrer anzunehmen.“

Daß das Führen freilich in der Regel auch zu wünschen sei, bezweifelt selbst Revolver-Besitzer Reinhardt: „Es sind eben auch Rabauken drunter oder wel-che, die leicht mal durchdrehen. Bei al-ler Liebe — bloß nicht jedem eine Waf-fe in die Hand.“

Bei aller Liebe: Keine andere Zunft hat durch rabiates Verhalten einzelner Mitglieder so erheblichen Imagescha-den genommen wie die der Kraft-droschken-Chauffeure. Ob sie die To-desstrafe für „Taximörder“ fordern (wie vor allem nach einer Todes-Serie wäh-rend der 60er Jahre) oder das Dritte Reich beschwören, wo „Asoziale ander-weitig untergebracht“ waren (so 1964 der Stuttgarter Taxi-Funktionär Willy Schneider), ob sie Fahrgäste prügeln oder Autofahrer jagen — stets passierte

genug, um das gängige Klischee zu näh-ren, die Branche lynche gern.

Daß die knapp verdienenden Diesel-männer (Monats-Nettoeinkommen eines selbst fahrenden Unternehmers durchschnittlich 1000 Mark) in Streßsi-tuationen gereizt reagieren, ist zwar kaum verwunderlich bei dem Ärger, den sie mit geschäftlichem Leerlauf und bezechten Fahrgästen haben. Sie stauen, fand der Bonner Sozialpsycho-log Hans Thomae, „Frustrationen, die sich bei geringstem Anlaß entladen“.

Nur: Das entlädt sich dann gegen Kunden wie Konkurrenten — für Recht und Ordnung, und nicht selten mit blutigem Ausgang. So

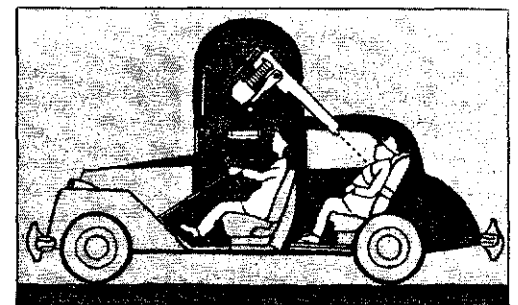
▷ konnte im Januar 1967 die Polizei 150 Düsseldorfer Taxifahrer gerade noch abhalten, ein Räuberpaar zu lynchen — und kam im Januar 1971 zu spät, als 50 Frankfurter Ta-xifahrer einen Wagen mit vier In-sassen in den Main hetzten (drei Menschen ertranken);

▷ droschen im Mai 1971 100 Berliner Taxifahrer auf Demonstranten ein, um — wie ein Mitschläger begrün-dete — „einmal aufzuräumen“;

▷ schoß im September 1970 ein Münchner Taxifahrer, weil er sich bedroht fühlte, auf seinen Fahrgast — und ein Hamburger Chauffeur ließ Ende November seinen Kunden, den er zusammengeschlagen hatte, schwerverletzt auf der Straße liegen.

Unbeeindruckt von solchen Über-griffen halten bisweilen Verbandsfunk-tionäre daran fest, daß „jeder Taxifa-hrer, der die Erlaubnis zur Fahrgastbe-förderung hat, auch ein Anrecht auf einen Waffenerwerbsschein hat“ — so Josef Kuffer, Taxi-Obmann im Bundes-verband des Deutschen Personen-Ver-kehrsgewerbes.

Was Kuffer damit meint: Da Taxi-fahrer einer behördlichen Zuverlässig-keitsprüfung unterworfen werden, ehe ihnen die Beförderungserlaubnis aus-gestellt wird, seien sie — amtlich ohnedies für gut befunden — auch zum Waffen-



„Zieh blank!“

Simpleximus

tragen tauglich. Aber selbst dann — von Gesetzes wegen wäre es nicht ge-nug. Das Gesetz verlangt außer „Zu-verlässigkeit“ vom Waffenbürger auch den „Bedürfnis“-Nachweis.

Ehe sich Colt-Mann Reinhardt den Weg bahnte, waren in Hamburg und in

den übrigen Bundesländern die meisten Waffenschein-Anträge an diesem zweiten Kriterium gescheitert. Die amtliche Prüfung des Bedürfnisses nach der Waffe nämlich setzte schon nach den bisherigen (Länder-) Waffengesetzen außerordentliche Gefahr für Leib und Leben des Antragstellers voraus. Das Bundesgesetz, das am 1. Januar 1973 in Kraft tritt, fordert zusätzlich, daß „der Erwerb von Schußwaffen ... geeignet ist, diese Gefährdung zu mindern“.

Daß dies ausgerechnet beim Taxifahren möglich sein soll, wo der Täter meist unversehens aus dem Fond attackiert, erscheint Experten zweifelhaft, wenn nicht ausgeschlossen. Hamburgs Regierungsdirektor Schiller charakterisiert die Fahrer-Situation so: „Entweder man schießt, oder man fährt.“ Die hanseatischen Behörden enthielten den Taxifahrern die Waffe mithin schon mangels praktischer Verwendungschancen regelmäßig vor.

Die Epigonen des vor Gericht erfolgreichen Antragstellers Reinhardt haben denn auch wenig Aussichten, es ihrem Vorkämpfer gleichzutun. Denn: Anders als bisher steht beim neuen Waffengesetz künftig der Weg zum Bundesverwaltungsgericht grundsätzlich frei. Das aber hat, anders als die Oberverwaltungsgerichte in Hamburg und München, in Bewaffnungsfragen bislang eher restriktiv geurteilt — im Zweifel entwaffnend.

Freilich werden die Hamburger Droschenbündler ihren Mitgliedern auch kaum raten wollen, der Hansestadt bis hinauf zum Bundesverwaltungsgericht zu trotzen. Denn Georg von Alm vom Hamburger Verband für das Personen-Verkehrsgewerbe findet es gar nicht gut, wenn der Fahrgast weiß, der Taxifahrer hat eine Kanone.

Und das so oder so. Alm: „Wer bisher einen Fahrer überfiel, wollte das Geld. Jetzt käme ein neues Moment hinzu: die Waffe.“

MANAGER

Trip nach oben

Der hannoversche Reisetrust Touristik Union International berief erstmals einen Vorstandssprecher: Paul Lepach, einst Pressechef des Norddeutschen Lloyd.

Ein Gönner, ein Toter und ein rundlicher Millionär aus München machten den Weg für ihn frei — dann war er oben: Paul Lepach, einst Pressechef des Norddeutschen Lloyd, firmiert seit 6. Dezember als Vorstandssprecher der Touristik Union International (TUI) in Hannover, mit über 1,8 Millionen Reisenden der Welt größter Ferien-Trust.

Der gebürtige Breslauer soll den von Management-Querelen und widersprüchlichen Gesellschafterinteressen hart geschüttelten Touristik-Trust, dem

heute die Firmen Touropa, Scharnow, Hummel, Transeuropa, Airtours und Dr. Tigges angehören, erstmals auf Management-Stromlinie bringen.

Ein modernes Management nämlich hatte es bei der hannoverschen Gemischtwaren-Handlung in Ferienvergügen bisher nicht gegeben. Denn bis zum Herbst 1971 war die Firma von dem eigensinnigen Hanns-Albrecht Seiffert regiert worden, einem gelernten Landwirt, der seinen Aufstieg über die hannoverschen Scharnow-Reisen geschafft hatte.

Unter dem Seiffert-Regime, im Aufsichtsrat gestützt vom Vorsitzenden Wilhelm Scharnow, 75, ächzten zwei weitere Top-Leute, die Touropa-Abgesandten Dr. Walter Vogel, ein ehemaliger Bundesbahnbeamter, und der füllige Marketing-Chef Herbert Degener.



Ferienkonzern-Herr Lepach
„Natürlich keinen Cadillac“

Der ehrgeizige Seiffert regierte gern in andere Vorstandsgebiete hinein und etablierte den Konzern zudem endgültig an der Leine: An Hannovers Güterbahnhof ließ er ein viel zu enges Bürogebäude errichten, in das sich die TUI-Verwaltung vor vier Wochen hineinzwängte.

Unter dem autoritären Seiffert-Management kam die von kapitalstarken Gesellschaftern wie Hapag-Lloyd, Deutsches Reisebüro GmbH (DER), Amtliches Bayerisches Reisebüro (ABR), Axel Springer und der Quelle/Karstadt-Gruppe gestützte Firma gegen die im Flugreisegeschäft starke Konkurrenz des Versandhausfürsten Josef Neckermann nicht so recht auf.

Im April 1970 schob deshalb der damalige stellvertretende TUI-Aufsichtsrats-Chef Dr. Hans Knebel, Geschäftsführer des TUI-Gesellschafters DER, Lepach ins Management. Lepach damals: „Ich bin hier nur Lehrling.“

Bald aber wurde er Geselle: Im Oktober 1971 starb TUI-Diktator Hanns-

Albrecht Seiffert an einem Herzleiden, drei Monate später schied Marketing-Vorstand und Hotel-Millionär Degener aus: Der TUI-Vorstand war auf zwei Personen geschrumpft.

Als Vertreter der stärksten Gesellschafter-Gruppen — Hapag-Lloyd, DER — wurde Neuling Lepach nun nach den ehernen Regeln der Unternehmens-Wirtschaft als heimlicher Chef ausgemacht und tat fortan nichts, sich gegen diesen Eindruck zu wehren.

Erste Erfahrungen mit dem Gruppentourismus hatte der neue TUI-Sprecher schon wenige Jahre nach dem Kriege gesammelt: Damals benutzte er mit normaler Fahrkarte illegal Scharnow-Reisezüge, um bequem von seinem Wohnort Celle nach Hannover zu rollen, wo er abends als Pianist in einem Nachtlokal aufspielte.

Nach einem volkswirtschaftlichen Examen in Hamburg wurde der wegen seines Gardemaßes ohnehin Management-verdächtige Ökonom Referent beim Verband Deutscher Reeder und ließ sich von Lloyd-Vorstand Richard Bertram als Pressesprecher nach Bremen abwerben. 1968 stieg er in Personalunion zum Lloyd-Passagierdienst-Chef und Geschäftsführer der Hapag-Lloyd Reisebüro GmbH auf.

Der Reisebüro-Job, bei dem Paul Lepach seinen Gönner Hans Knebel schätzen lernte, sollte aber nach Branchen-Ondit nur eine vorletzte Station beim Aufstieg in den Vorstand des Norddeutschen Lloyd sein. Doch im Frühjahr 1970 verschmolz Ziehvater Bertram den Lloyd mit der Hamburger Hapag, und für Lepach war kein Vorstandssessel mehr frei. Der in die Sackgasse geratene Aufsteiger rückte in das TUI-Management ein.

Dort will der einstige Schiffsfahrtsmann, der dieses Jahr auf der Hanseatischen Yachtschule Glücksburg verspätet zwei Segelscheine erbüffelte, für besseren Wind sorgen. Schon in der Saison 1972 verkaufte die TUI mit 1,06 Millionen Flug-, 600 000 Bahn-, sowie 200 000 Auto-, Schiffs- und Studienreisen rund ein Drittel aller organisierten deutschen Ferientrips und schaffte mit einer knappen Milliarde fast soviel Umsatz wie die Hapag-Lloyd-Reederei.

„Zum ersten Male“, schwor der neue Chef zudem, „haben wir keine Marktanteile mehr verloren.“ 1973 will Lepach mit den TUI-Töchtern 13 Prozent mehr Buchungen erreichen als 1972, Neckermann dagegen nur acht Prozent.

Aus dem einst zersplitterten TUI-Konzern möchte Lepach am liebsten eine Art General Motors der Reisebranche machen: Die TUI-Töchter sollen ihre Programme und Kundenkreise künftig mehr gegeneinander abgrenzen.

Allzu vornehme Kreise freilich wird die TUI auch weiterhin nicht bedienen: Lepach: „Wir können aus Touropa natürlich keinen Cadillac machen.“