

Taxis

Mercedes statt Wolga

Auch in Ost-Berlin sollen bald genügend Taxis fahren – die Privaten machen mobil.

Tagsüber verhandelt er mit der Stadtverwaltung in Ost-Berlin, nachts ist er mit Kollegen in West-Berlin verabredet: Für Fahrgäste hat der Taxiunternehmer Herbert Zotzmann, 63, dieser Tage keine Zeit.

Zotzmann ist der erste Vorsitzende der neugegründeten „Innung der Berliner Taxiunternehmer“, eines Zusam-

Westdeutsche Taxiunternehmer, so die Vorstellungen bei Mercedes-Benz, könnten ihre Gebrauchten beim Kauf eines Neuwagens in Kommission geben. Generalüberholt und von Banken kreditfinanziert, könnten diese Wagen dann an Ost-Berliner Interessenten weitergereicht werden; über den Preis wird noch spekuliert.

Daimler zögert wohl auch, weil die mögliche rasche Entwicklung zu einer Währungsunion die Voraussetzungen drastisch verändern könnte: Ein Preis in D-Mark läßt sich leichter kalkulieren, und auch die Frage der Finanzierung wäre in einem einheitlichen Wirtschaftsraum leichter zu lösen.

In Ost-Berlin wächst indessen die Ungeduld. „Wir wollen so schnell wie möglich rund um die Uhr einsatzbereit sein“,

einem Glückstreffer. Auch die wenigen 1986 legalisierten nebenberuflichen Lizenzfahrer und die illegal arbeitenden Privatleute schafften keine Abhilfe.

Durch unsinnige Planaufgaben wurde der Mangel noch verschärft. Die staatlichen Taxis durften auf 100 Kilometer nicht mehr als 16 Kilometer leer fahren. So standen die Staatschauffeure häufig in den Vororten, in die sie Fahrgäste gebracht hatten, und warteten auf Kunden – die suchten derweil im Stadtzentrum ein Taxi.

Die Selbständigen konnten schon mangels eigener Funkfrequenz keine Entlastung schaffen. Seit 1980 war es ihnen zudem verboten, zusätzliche Fahrer für ihre Wagen einzustellen. Der im Westen übliche Mehrschichtbetrieb war damit unmöglich.

Nun soll das alles ganz anders werden. Starthilfe bekommen die Ost-Berliner von den Kollegen aus dem Westteil der Stadt. „Wir helfen, wo wir können“, sagt Heinz Peter, 59, Präsident des Bundesverbandes der Taxiunternehmer.

Als erstes stehen Nachhilfestunden in Gewerbe- und Steuerrecht auf dem Plan. Auch mit marktüblichen Kalkulationstechniken müssen die Ost-Berliner Unternehmer sich demnächst befassen.

In Ost-Berlin kostet ein – subventionierter – Taxikilometer zur Zeit noch 80 Pfennig, die West-Berliner Taxifahrer nehmen 1,70 Mark. Eine Angleichung der Tarife ist nicht zu vermeiden, wenn die Selbständigen kostendeckend fahren wollen.

Daß sie vielleicht mit höheren Preisen nicht mehr genug Kunden finden, müssen die Fuhrunternehmer in Ost-Berlin nicht befürchten. Während in West-Berlin fast 5000 Taxen fahren, gibt es im Ostteil der Stadt derzeit nur etwa 1500 hauptberufliche Chauffeure.

Inzwischen haben zwar 1400 Ost-Berliner eine Lizenz für ein eigenes Taxiunternehmen beantragt, aber auch die würden sicher noch genügend Fahrgäste finden. „Groß-Berlin hat sechs Millionen potentielle Kunden“, sagt Heinz Peter mit Blick auf die Vereinigung der Stadt.

Das haben auch die Kollegen in der Gehringstraße erkannt. Die Leitung und ein Großteil der 1300 Kombinatfahrer wollen den Betrieb erhalten, als gut organisierten Konkurrenten der Kleinunternehmer.

Die Rechtsform sei zwar noch „völlig offen“, sagt Wolfgang Nitz, amtierender Direktor des Staatsbetriebes. Aber wo es langgeht, ist allen klar: „Wir wollen das Profil des Betriebes moderner gestalten.“

Die 650 uralten Wolgas des Kombinats werden die neue Zeit wohl nicht mehr miterleben. Auch Betriebsleiter Nitz weiß längst, wo es die besseren Taxis gibt – bei Daimler-Benz, wo auch die Konkurrenz kaufen möchte. ◀



Taxiunternehmer Zotzmann: „So schnell wie möglich einsatzbereit“

menschlusses von rund 160 selbständigen Taxifahrern in Ost-Berlin. Die wollen dafür sorgen, daß Taxis auf Ost-Berlins Straßen bald so selbstverständlich sind wie in jeder anderen Großstadt.

Bei seinen Gesprächen in beiden Teilen Berlins versucht Zotzmann, das Nötigste für einen Neuanfang des brachliegenden Taxigewerbes zu organisieren: Es geht vor allem um neue Autos und Funkfrequenzen für die Privatunternehmer.

Einen wichtigen Gesprächspartner hat Zotzmann schon getroffen. Daimler-Benz-Chef Edzard Reuter, der vor 14 Tagen mit der Regierung in Ost-Berlin sprach, sagte am Rande der Visite Hilfe für die Taxiinnung zu. Die DDR-Chauffeure, die ihre Kunden zur Zeit noch mit alten Wolgas, Ladas und Wartburgs transportieren, sollen demnächst mit gebrauchten Mercedes-Taxis versorgt werden.

sagt Zotzmann. Da hat er sich viel vorgenommen.

Bislang war der Taxibetrieb in Ost-Berlin – zum Ärger der Kunden – im Griff des „BvB-Kombinatsbetriebes Taxi“, einem Teil der Berliner Verkehrsbetriebe. Das Kombinat bildete Leute zu „Berufskraftfahrern“ aus, verwaltete Menschen und Fuhrpark. Auch die wenigen selbständigen Taxifahrer ließen ihre Wagen in der BvB-Zentrale in der Gehringstraße warten.

Die Kleinunternehmer stört vor allem, daß der Staatsbetrieb die einzige legale Funkfrequenz betreibt. Für Taxibestellungen im Osten der Stadt (1,2 Millionen Einwohner) gibt es deshalb, außer einem Dutzend Telefonnummern für private Vermittlungen, nur den Zentralruf des Kombinats.

Entsprechend ist der Service – der erfolgreiche Ruf nach einem Taxi gleicht