

Übliches Weihnachtsgeld

Was Großkonzernen recht ist, scheint der bundesdeutschen Taxenlobby billig: der Versuch, mit Geldzuwendungen Einfluß zu nehmen auf die Bonner Gesetzgebung.

Das Ansinnen an Bundesverkehrsminister Werner Dollinger (CSU) war handfest und anzüglich. „Stellen Sie sich vor“, empfahl der Besucher dem Politiker, „Sie wollen heute abend zu Ihrer Freundin fahren“ – den Dienstwagen werde er da wohl in der Garage lassen. „Rein theoretisch“ stimmte der Bayer zu.

Die Übereinstimmung endete jäh, als ihm der Essener Rechtsanwalt Heinz-Harro Salloch den weiteren Verlauf des Abends ausmalte: Der herbeigerufene Mietwagen-Fahrer befördere ihn zwar zur gewünschten Adresse, notiere dort aber „Ihren Namen und Ihr Ziel“, und das auch noch „für die Akten“. Dollinger reagierte empört: „Das ist doch hanebüchen.“

Der Anwalt ließ nicht locker: Der Mietwagen-Fahrer sei zur Indiskretion verpflichtet, das stehe im Gesetz, „und das haben Sie unterschrieben“.

Tatsächlich zwingt die fünfte Novelle zum Personenbeförderungsgesetz, die im Herbst vergangenen Jahres in Kraft trat, die Mietwagen-Unternehmen, ihre Kundendaten „buchmäßig zu erfassen“ und „die Aufzeichnungen ein Jahr aufzubewahren“. Kein Politiker, kein Fachbeamter äußerte während der Beratungen im Bundestag Datenschutzbedenken.

Auch dem Mietwagen-Justitiar ging es bei seinem Dollinger-Besuch weniger um die Persönlichkeitsrechte der Fahrgäste als um die Benachteiligung seiner Branche gegenüber dem Taxi-Gewerbe, für das ähnlich „existenzgefährdende Bestimmungen“ nicht gelten – nach Ansicht Sallochs ein Beweis für eine „wohlgekonnte Lobby-Technik“ der Taxi-Konkurrenz.

In der Tat: Mit dem Argument, das Taxi-Gewerbe benötige wegen seiner „öffentlichen Aufgaben“ eine „bevorzugte Stellung“ gegenüber den Mietwagen-Unternehmen, haben Deutschlands Droschken-Kutscher massiv Einfluß auf Formulierung und Interpretation des neuen Gesetzes genommen.

Hintergrund ist der seit Jahren währende Konkurrenzkampf zwischen den über 35 000 gekennzeichneten Taxen und den gegenwärtig 18 000 Mietwagen, die dem straff organisierten Droschken-Gewerbe seit eh ein Ärgernis sind.

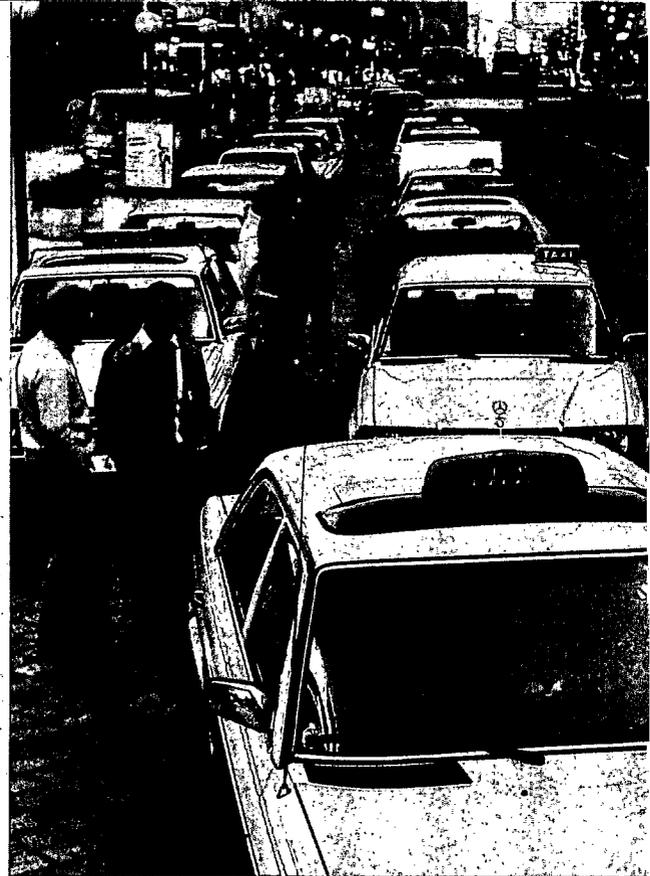
Denn die Mietwagen, oftmals unter Bezeichnungen wie „Mini-Car“ entstanden, bieten auf Anruf den gleichen Service wie Taxen, sind aber billiger. Einziger traditioneller Unterschied: Miet-

wagen dürfen keine Fahrgäste am Straßenrand auflesen.

Unumwunden räumen Vertreter der Taxi-Dachorganisation, des Bundesverbandes des Deutschen Personenverkehrsgewerbes (BDP), ein, warum sie sich für die „einschneidenden Vorschriften“ bei Mietwagen eingesetzt haben: Sie sehen darin „verkehrspolitische Ordnungsregeln“ gegen die preiswerte Konkurrenz.

Zwar haben mittlerweile die meisten Bundesländer die Sammlung der Kundendaten nach Protesten der Datenschutzbeauftragten außer Kraft gesetzt. Nur in Baden-Württemberg, so neulich bei Mietwagen-Verbandschef Manfred Rabold, werden Kundennamen und Fahrtziele noch gelegentlich von den Ordnungsbehörden gefilzt.

Aber das neue Gesetz hält noch weitere „Schikanen“, so Mietwagen-Verbandsgeschäftsführer Jürgen Knorsch, für die Branche bereit: Nach jeder Kundenfahrt müssen die Mietwagen neuerdings zu ihrem Betriebs-



Taxen
Preiswerte Konkurrenz



Verkehrspolitiker Lemmrich, Daubertshäuser: Post vom Spitzenverband

te, zurückfahren, sofern sie nicht sofort über Funk einen neuen Auftrag erhalten. „Wirtschaftlich“, klagt Knorsch, „ist das kaum noch zu machen.“

Wegen Verstoßes gegen diese „gesetzliche Rückkehrpflicht“ verhängen Gerichte zudem reihenweise Bußgelder bis zu 1000 Mark gegen Mietwagen-Unternehmer, deren Fahrzeuge auf öffentlichen Parkplätzen auf neue Funk-Aufträge warten. Anzeigerstatter ist stets die Konkurrenz.

Mit Akribie und Stoppuhr verfolgen Taxi-Fahrer in Kassel und Karlsruhe, Mönchengladbach und Hannover rund um die Uhr die Kollegen von der Mietwagen-Branche. Wer ohne Fahrgast anhält, und sei es, um Pause zu machen oder einen Kaffee zu trinken, läuft Ge-

fahr, umgehend angezeigt zu werden. Die „Taxi-Funk-Zentrale Karlsruhe“ hat für diese Detektivarbeit sogar ein eigenes Formular entwickelt, das als eidesstattliche Versicherung an die Gerichte geht.

Der lange Arm des Taxi-Gewerbes reicht bis in die Justizgebäude: Jede Verurteilung von Mietwagen-Fahrern stützt sich seit einem Jahr auf den einzigen „Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz“, geschrieben vom Frankfurter Rechtsanwalt Helmuth Biding. Was die Richter nicht wissen, weil es der Kommentar nicht enthüllt: Biding ist Justitiar und Präsidiumsmitglied des Taxi-Dachverbandes BDP; der Verband residiert in seiner Kanzlei in der Frankfurter Zeißelstraße 11. Der Verdrän-

gungswettbewerb unter den Mietfahrern hat eine lange Vorgeschichte.

Erfolgslos hatte das Taxi-Gewerbe in den sechziger Jahren versucht, den Mietwagen die Funkgeräte verbieten zu lassen. Bei der Einführung der Mehrwertsteuer jedoch setzte sich die Taxi-Lobby durch: Während Mietwagen seit 1968 den vollen Mehrwertsteuersatz entrichten müssen, begnügt sich der Staat bei den Taxis mit der Hälfte.

Schon 1977 gelang es dem Taxi-Gewerbe, das FDP-geführte hessische Wirtschaftsministerium zu einem Erlaß zu bewegen, der bestimmte, „daß der Fahrer eines Funkmietwagens nach Durchführung eines Fahrauftrages wieder zum Betriebsitz zurückkehren muß“.

Erst ein Grundsatzurteil des Frankfurter Oberlandesgerichts stoppte den Erlaß. Funkmietwagen, so die Richter, dürften „wie jedes andere zugelassene Kraftfahrzeug auch“ auf öffentlichen Straßen und Plätzen parken. Die Rückkehrpflicht der Mietwagen-Fahrer sei ein „Wettbewerbsnachteil gegenüber dem Taxi-Gewerbe“. Den Minister-Erlaß fertigte das Gericht mit einem Wort ab: „unerheblich“.

Mehr noch: Die Rückkehrpflicht widersprach nach Richtermeinung „unabweisbaren praktischen Bedürfnissen“ des Umweltschutzes, nämlich „Bewahrung der Nachtruhe und Reinhaltung der Luft“.

Diese Grundsätze, so die Richter, „verbieten es geradezu, daß Mietwagen dazu angehalten werden, nach Durchführung eines jeden Auftrages jeweils nutzlos zwischen ihrem Betriebsort und dem Bezirk hin und her zu fahren, in dem sie das Gros ihrer Aufträge abzuwickeln pflegen“.

„Um so beachtlicher“ nennt Mietwagen-Funktionär Rabold die „Lobby-Leistung“ der Taxi-Driver, denen es gelang, solche Grundsatzurteile per Gesetzesnovelle vom Tisch zu schaffen. Rabold glaubt, daß dabei „auch Parteispenden eine Rolle gespielt“ haben könnten.

In der Tat gibt es Belege dafür, daß dem Taxi-Verband billig war, was Großkonzernen wie Flick recht ist: mit Geldzahlungen zu versuchen, Einfluß auf politische Entscheidungen zu nehmen.

Taxi-Verbandschef Heinz Peter macht kein Hehl daraus, daß Anfang Januar letzten Jahres, noch vor Verabschiedung der Gesetzesnovelle im Bundesrat, je 3000 Mark Spende an die Verkehrspolitiker der damals im Bundestag vertretenen Parteien überwiesen wurden.

Einen Zusammenhang mit dem neuen Gesetz dementiert der Verbandsvorsitzende – das sei eher ein „übliches Weihnachtsgeld“ gewesen, wenn auch zugleich gedacht als „kleiner Schutz“, als „kleine Sicherung für das Gewerbe“.

Der Hamburger Taxi-Funktionär Günther Schwarz hat andere Erinnerungen an die Vorstandssitzung, auf der, am 13. Januar letzten Jahres, die Zahlungen beschlossen wurden: „Einige hielten es für nützlich, wenn wir im Vorfeld der Entscheidung über die fünfte Novelle Spenden an die Parteien schicken würden.“

Schwarz stimmte damals dagegen, im noch die Angelegenheit zu sehr nach „Bananenstaat“. Schon eine Woche nach dem Spendenbeschluß sprach der Taxi-Vorstand beim Bundesverkehrsminister vor.

Während der CSU-Abgeordnete Karl Heinz Lemmrich, Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Bundestag, die Frage nach den Hintergründen der Taxi-Spende als Versuch wertet, „die Demo-

BANKEN

Tiefes Nachdenken

Die Volks- und Raiffeisenbanken galten lange Zeit als besonders solide Geldhäuser. Doch nach einer Reihe von Reinfällen kamen die Genossenschaftsbanken ins Gerede.

Mit äußerster Empörung“ schrieb Bernhard Schramm, Präsident beim Bundesverband der Deutschen Volksbanken und Raiffeisenbanken, einen galligen Brief an Helmut Geiger vom Deutschen Sparkassen- und Giroverband.

Es sei eine „ungeheuerliche Provokation“, was der Sparkassen-Obere da veranlaßt habe, entrüstete sich Schramm.



Verbandspräsident Schramm: Theorie der schwarzen Schafe

kratie zu unterminieren“, hat sein SPD-Kollege Klaus Daubertshäuser rasch gehandelt.

Als er erfuhr, daß die 3000 Mark, die er für seine Partei entgegengenommen und verbucht hatte, keine „alltägliche Wahlkampfspende“ waren, schrieb er einen Scheck über den vollen Betrag aus und schickte ihn an die Taxi-Zentrale – „damit kein falscher Eindruck entsteht“. Dem SPD-Mann sind inzwischen Zweifel gekommen, „ob man sich bei der Vorbereitung solcher Gesetze auf die Verwaltung voll verlassen kann“.

Für den Fall, daß die von den Mietwagen-Unternehmen in Karlsruhe angestregte Verfassungsklage gegen die umstrittene Novelle scheitert, weiß Berater Salloch nur noch einen Rat: „Dann müssen wir's – mit allen Konsequenzen – genauso machen wie die Taxi-Lobby.“

„Wehe“, warnte der Volksbanken-Chef, „wenn dies Schule machte, wenn mit gleicher Münze heimgezahlt würde.“ Geigers Verfehlung: Seine Verbandsmitarbeiter hatten einmal alle sogenannten Problemfälle der Genossenschaftsbanken aus den letzten Monaten und Jahren zusammengestellt. Die Liste, weitergereicht an die Sparkassen, war erstaunlich lang ausgefallen.

Dutzende von Banken aus Schramms Verbandsreich sind in den vergangenen Jahren in Schieflage geraten. Staatsanwälte und Wirtschaftsprüfer machten sich über die Akten her. Etliche Bankbosse wurden geschäft, andere sitzen in Haft oder sind untergetaucht. Zurück ließen sie Verluste, die schwer zu schätzen sind, gewiß aber mehrere hundert Millionen Mark erreichen.

Wackelige Geldhäuser der Genossen sind im ganzen Land zu finden, von Münchberg in Bayern bis Oldenburg in