



tauschen.“ Mit wem, das sei leider nicht mehr nachvollziehbar.

Längst haben sich die schwarzen Schafe der Taxibranche auf ihre Häsher eingestellt. Scheinheilig werden Kontrolleuren etwa „Arbeitsverträge“ präsentiert, bei denen die Tinte kaum getrocknet ist, weil das Datum, das meist nur wenige Tage zurückliegt, gerade eben eingetragen wurde.

Auch in Hamburg scheitern Prüfer immer wieder an der guten Organisation ihrer Gegenspieler. Beginnt eine Durchsuchung, warnen sich die Fahrer per Funk und Handy. Sekunden später verschwinden die Wagen in Garagen, Hinterhöfen, Seitengassen.

So gehen die meisten Kontrollen ins Leere – und mit ihnen der Versuch, eine in Verruf geratene Branche zu rehabilitieren. „Vom Image her kommen wir gleich hinter den Nutten und Luden“, beklagt Monika Keller vom Vorstand des Hamburger Taxiverbands. Das Taxigewerbe ist – ähnlich wie die Gastronomie – zum Eldorado für Schwarzarbeiter und Sozialbetrüger geworden. Alteingesessene Fahrer haben gegen die Billigkonkurrenz kaum noch Chancen. Und darunter leiden dann die Kunden: Immer öfter steigen sie in dreckige Wagen, müssen schlecht ausgebildeten Fahrern den Weg weisen oder werden angepöbelt.

Schuld an der Misere, da sind sich die Großen der Branche einig, seien die vielen Kleinunternehmer, die mit rücksichtslosen bis illegalen Methoden auf den Markt drängen. Längst ist es keine Seltenheit mehr, dass Fahrer ohne Taxischein und zu Dumpinglöhnen auf die Straße geschickt werden. So überführte Annemarie Taraske, Geschäftsführerin des Landesverbands Hamburger Taxiunternehmer, einen Türken, der einen gefälschten Schein besaß, mit dem auch noch „seine halbe Familie gefahren ist“. Ein anderes Mal fiel ihr per Zufall ein angehende Taxifahrer aus Afrika auf: Der zur Ortskundeprüfung erschienene Bewerber war ein anderer als derjenige, der unter demselben Namen den schriftlichen Test

absolviert hatte. Die Hamburger Staatsanwaltschaft ermittelt wegen Betrugs.

Und oft kann sich der Gast mit seinem Fahrer kaum verständigen: „Deutschkenntnisse sind leider kein Prüffach“, bedauert der Vorstandsvorsitzende der Düsseldorf Taxigenossenschaft, Rolf Sebetzky. Manche ausländischen Neulinge würden den „Personenbeförderungsschein“ – P-Schein genannt – mit Hilfe eines Dolmetschers beantragen. Das ist zwar legal, die Taxikunden freilich sind dem radebrechenden Chauffeur später allein ausgeliefert. Seit in Hamburg die Straßennamen bei den Prüfungen nicht mehr langsam buch-

Wartende Taxis (am Hamburger Flughafen): Eldorado für Schwarzarbeiter

TAXIS

„Ich fahren, du sagen“

Drastische Umsatzeinbußen haben die Taxibranche verändert. Immer mehr illegale und schlecht ausgebildete Kutscher drängen auf den Markt – zum Schaden der Kunden.

Nieselregen, graue Wolken, kalter Wind – für Berliner Taxifahrer begann der Donnerstag vorvergänger Woche viel versprechend, denn schlechtes Wetter ist gut für das Geschäft. Schon früh am Morgen stauten sich die Droschken am Flughafen Tegel in der Hoffnung auf lukrative Touren. Bis mittags war die Schlange auf 500 Fahrzeuge angewachsen.

Ungefähr in der Mitte vertrieben sich Karl-Heinz S. und Nadschif M. mit Handspielereien die Zeit.

Die beiden Taxifahrer bemerkten nicht, dass sich nur wenige Meter von ihnen entfernt Unheil zusammenbraute. In den Räumen des Bundesgrenzschutzes standen 150 Mitarbeiter von Polizei, Zoll und Landes-einwohneramt bereit. Ein Kommando, dann begann die erste Großrazzia gegen Schwarzarbeit in diesem Jahr, Zielobjekt: die Flughafentaxis. Schlagartig wurden alle Zufahrten gesperrt, überall tauchten Kontrolleure auf.

Die Beamten prüften Arbeitsverträge und stellten unangenehme Fragen. „Sind Sie Leistungsempfänger? Beziehen Sie Arbeitslosenhilfe?“ Manche Fahrer reagierten übertrieben höflich, andere aggressiv. Und nicht wenige flüchteten.

Auch Karl-Heinz S. und Nadschif M. verschwanden, weil sie ihre Einkünfte bislang nie versteuert hatten. Ihre verwaisten Autos wurden registriert, der Eigentümer, ein Taxiunternehmer, identifiziert und befragt: Wem hatte er am Morgen den Schlüssel gegeben? Der Mann gab sich ahnungslos. „Den hat eine Freundin abgeholt“, sagte er, „die wollte dann mit irgendjemandem

Kampf um Kunden

Taxen in Deutschland*

45 000 –

Quelle: Deutscher Taxi- und Mietwagenverband; örtliche Verbände

35 000 –

25 000 –

15 000 –

5 000 –

München	361
Frankfurt (Main)	376
Düsseldorf	394
Hamburg	477
Berlin	518
Dresden	924

55 000

Schätzung

40 139

Einwohner
pro Taxi
2004

* seit 1991 Gesamtdeutschland

1960 1970 1980 1990 2004



Kontrolle von Chauffeuren (in Berlin): „Bei uns liegen die Nerven blank“

stabielt, sondern vorgelesen werden, fallen 80 Prozent der Bewerber durch.

Doch auch wer Deutsch spricht, weiß nicht immer, wo's langgeht. „Ich fahren, du sagen“, sei der meistgehörte Satz am Taxistand des Münchner Flughafens, schimpft Taxiunternehmer Peter Coppens. Da kann es auch vorkommen, dass ein ortsunkundiger Fahrgast von einem überforderten Chauffeur mitten im Nirgendwo abgesetzt wird.

Auch gut gepflegte Gefährte werden seltener. In Hamburg etwa hat sich ein osteuropäischer Taxibetreiber darauf spezialisiert, die verschlissenen Droschken anderer Unternehmer aufzukaufen und an Fahrer zu vermieten. Ein gutes Geschäft, die Autos sind billig, die Kunden aber müssen den normalen Tarif zahlen.

Gebeutelt von der Konsumverweigerung der Deutschen, kommen korrekt arbeitende Fahrer kaum noch über zehn Euro Umsatz pro Stunde, nach Abzug der Kosten für Fahrzeug und Sprit bleibt manchen nicht mehr als ein Stundenlohn von fünf Euro übrig, brutto. Allein in Hamburg ist die Zahl der Taxis in den vergangenen drei Jahren um rund 400 zurückgegangen. „Durchschnittlich 40 Minuten von einer Stunde steht sich ja jedes Taxi die Reifen eckig“, sagt Detlev Freutel, Chef des Berliner Taxiverbands.

Nirgendwo wird der Überlebenskampf so hart geführt wie in der Hauptstadt. Sie gilt mit ihren rund 6500 Wagen als das heißeste Pflaster Deutschlands. Auch wenn es in anderen Großstädten im Verhältnis zur Bevölkerung mehr Taxis gibt, leiden die Berliner darunter, dass sich weniger Kunden das Fahrvergnügen leisten. „Bei uns liegen die Nerven blank“, klagt Freutel.

Richtig unangenehm kann es für Kunden werden, die den günstigen Berliner Kurztarif – drei Euro für maximal zwei Kilometer – in Anspruch nehmen wollen. So

ließ ein Fahrer, um den sich schließlich der Taxiverband kümmern musste, Fahrgäste im Regen stehen und schrie: „Is Feierabend!“ Einem anderen Kunden sagte er „Kurzstrecke? Da laufen Sie besser mal zu Fuß!“ und drängte den bereits eingestiegenen Mann wieder aus dem Wagen.

Höhepunkt war die Fahrt einer Frau mit ihrer alten Mutter, die vom Kaufhaus KaDeWe zum Bahnhof Zoo wollte – eine Tour von knapp vier Minuten. Der Fahrer verriegelte von innen sämtliche Türen und fuhr die beiden verängstigten Frauen unter wüsten Beschimpfungen den Ku'damm hinunter bis in den Grunewald.

Erst als zufällig ein Dienstfahrzeug des Bundesgrenzschutzes vor einer Ampel neben dem Taxi hielt, wurden die um Hilferufenden Frauen aus ihrem Gefängnis gerettet. Das reichte dann: Dem Fahrer wurde die Lizenz entzogen.

Tatsächlich wird eine angenehme Droschkenfahrt mancherorts immer seltener, die Zahl der Beschwerden nimmt zu.

UMFRAGE: Taxifahrer

„Fahrgäste klagen häufig über rüpelhaftes Verhalten und mangelnde Ortskenntnis von Taxifahrern. Sollte das Taxigewerbe strenger kontrolliert werden, um den Service zu verbessern?“

Ja 41%

Nein 25%

TNS Infratest für den SPIEGEL vom 17. bis 18. Mai; rund 1000 Befragte; an 100 fehlende Prozent: „weiß nicht“/keine Angabe



Die Taxigenossenschaft in Düsseldorf hat im vergangenen Jahr 1120 Beschwerden registriert, im Jahr 2000 waren es noch gut 900. In Berlin kommen monatlich mehr als 100 Beschwerden im Landeseinwohneramt an, das die Taxilizenzen vergibt. „Ständig müssen wir Bußgelder verteilen“, sagt Sachbearbeiter Michael Hoffmann.

Im Verbandsblatt „Taxinews“ klagen Fahrgäste über „Abzocke“, „Unverschämtheiten“ oder „Beleidigungen“, manche werden rüde behandelt, anderen wurden beispielsweise die Quittungen verweigert, etwa mit der Begründung: „Da könnt ich ja den ganzen Tag lang schreiben.“

„Die Zeiten sind schlechter, da nimmt die Aggressivität zu“, klagt der Düsseldorfer Sebetzky. Der Kampf um die Kunden ist mancherorts so hart geworden, dass Kutscher schon mal gewalttätig werden. Kürzlich ging im Berliner Bezirk Neukölln der Wagen eines Fahrers in Flammen auf. Der Unternehmer, so heißt es in der Szene, habe einfach zu oft andere leere Wagen bei der Kundensuche in der Stadt überholt.

In vielen Städten beschleunigt ein Verantwortlichkeitswirrwarr den Verfall der Branche wie etwa in Hamburg: An der Alster entscheiden die Taxiverbände über die P-Scheine, aber die Handelskammer handelt mit dem Senat die Tarife aus. Die Oberaufsicht wiederum hatte lange die Baubehörde, neuerdings jedoch der Senator für Stadtentwicklung – doch nur zum Teil. Denn auch die Innenbehörde und der Zoll müssen eingeschaltet werden, wenn etwa Vorschriften geändert werden sollen.

„Wir schreiben dauernd Anzeigen, um gegen schwarze Schafe in unseren Reihen vorzugehen“, sagt die Hamburger Taxifunktionärin Taraske, „aber es passiert meist nichts, weil die Behörden nichts tun.“

Deshalb agieren die schwarzen Schafe des Gewerbes immer dreister: Als Folge der Gesundheitsreform etwa schreiben manche Krankenkassen ihre Patientenfahrten im Internet aus – die Billigheimer des Gewerbes können dann seriöse Unternehmen ausstechen. Die AOK in Niedersachsen fiel so zunächst auch auf Betrüger herein: Fünf der beauftragten Fahrer besaßen keine Konzession für den Transport von Personen.

Und ganz normal ist schon, dass Taxifahrer schwarzarbeiten und nebenher Stütze kassieren. So sagt ein Berliner Unternehmer, seit drei Jahrzehnten im Geschäft: „Bei uns ist die Schwarzarbeit zur Firmendevisen erhoben worden. Wenn ich einen Bewerber nach der Steuerkarte frage, dann rennt der gleich zum Nächsten.“

Eine Entwicklung, die Jürgen Kruse, Geschäftsführer des angesehenen Hamburger „Hansa-Funk“, ärgert. Das Taxi, so klagt er, werde immer mehr zum „Mülleimer des Arbeitsmarkts“.

UDO LUDWIG, CONNY NEUMANN, BARBARA SCHMID, PETER WENSJERSKI