

# SO KONTROVERS BEWERTEN TAXIFAHRER IHR GEWERBE

Bei einer Umfrage unter Berliner Kollegen wurde erwartungsgemäß viel gemeckert, aber auch wunderbar philosophiert.



**D**er Berliner Taxitarif, die Arbeit der Verbände, die Auswirkungen des Mindestlohns – es gibt viele Dinge, die Taxifahrer zu positiver wie zu negativer Kritik veranlassen. Eines aber, das bisher weniger in der Öffentlichkeit diskutiert wurde, beschäftigt die Fahrer auf der Straße im Besonderen, ein im wahrsten Sinn des Wortes menschliches Thema: die lieben

Kollegen. Dieses Thema belegte Platz eins unserer nicht repräsentativen Umfrage.

**»Zum Positiven hat sich meines Erachtens die Qualität vieler Fahrer entwickelt. Sie machen einen ehrlichen Job.«**

*Gerd S.*

So wird häufig das Verhalten derjenigen Kollegen erwähnt, die mit ihrer fragwürdigen Dienstleistung für den schlechten Ruf des Gewerbes sorgen: Gleichgültigkeit, Unfreundlichkeit oder gar aggressives Verhalten gegenüber

Fahrgästen oder Kollegen und vieles mehr. Hier vermissen viele Fahrer wirksame Maßnahmen. Auch im Straßenverkehr wird das Durchsetzen von Regeln vermisst, etwa gegen das sich verbreitende Parken auf Busspuren oder in zweiter Reihe.

Sanktionen gegen schwarze Schafe – diese Forderung taucht auf den Antwortbögen am häufigsten auf, denn wirksame Maßnahmen werden von einem Großteil der Umfrageteilnehmer schmerzlich vermisst. Das Thema ist vielen wichtig, weil die dienstleistungsferne Mentalität einiger Kollegen auf das gesamte Gewerbe zurückfällt – und auch von Fahrgästen bewusster registriert wird als das serviceorientierte Verhalten der Mehrheit.

Auf der anderen Seite wird ausdrücklich anerkannt, in welchem Maße ein großer Teil der Fahrerschaft ein offensichtlich positives Dienstleistungsbewusstsein entwickelt habe. Ungleich mehr Kollegen als noch vor Jahren verrichten ihren Job nach Ansicht der Befragten tadellos, ehrlich, in sauberen Autos und im Bemühen um einen vorzüglichen Service, wie es einer fortschrittlichen Metropole angemessen sei. „Was soll ich denn mit einem Kartenleser, die können doch bar bezahlen“ – das war gestern.

Ein Teilnehmer erwähnt – ohne dies als eindeutig positiv oder negativ zu werten – sowohl die Veränderung der Kundschaft als auch des Fahrpersonals: „Es sind deutlich weniger Studenten unterwegs, was dem Gewerbe vielleicht eine höhere Verbindlichkeit beschert, aber auch eine gewisse Leichtigkeit und Weltläufigkeit nimmt. Die Kundschaft hat sich verändert. Ich hatte früher mit mehr problematischer Kundschaft zu tun als heute.“

Durchgängig wurden die freie Zeiteinteilung, die abwechslungsreiche Tätigkeit als solche sowie die tägliche Begegnung mit unbekannten Menschen als entscheidende Vorzüge des mobilen Metiers gelobt. „Man sieht viel von der Stadt und kommt in Gegenden, in die man sonst nie kommen würde.“ Auch die Abwesenheit des Chefs ist für viele ein bedeutendes Stück Freiheit. Jan S. mag „das irrlichternde Glitzern, die Aufregung, aber auch die Stille“. Natürlich gab es auch negative Nennungen; außer den bereits erwähnten wurde häufig „zu viel Konkurrenz“ beklagt, ferner seien die Fahrgäste zuweilen unangenehm, beispielsweise die Betrunkenen, wer kennt das nicht. Andere Fahrer können sich so problemlos mit ihrem Job identifizieren, dass sie am Gewerbe kaum etwas Negatives finden – wie Gerold S.: „Als richtig störend empfinde ich genau genommen nichts. Natürlich sind manche Fahrgäste anstrengend, aber wie lange dauert eine durchschnittliche Fahrt? 10 bis 15 Minuten? Das lässt sich aushalten.“

Viele Befragte wünschen sich Abhilfe gegen die übermäßige Konkurrenz. Mit der Aussage, die Debatte um den Mindestlohn erübrige sich bei einer simplen Verringerung der Konzessionen, spricht Jens R. für etliche Kollegen. Doch Klagen mit diesem Ziel scheitern regelmäßig: Nur bei einer existenzbedrohenden Notlage wäre eine solche Begrenzung durchsetzbar, und die sehen Juristen noch lange nicht erreicht.

Auch die – legale wie illegale – Konkurrenz von außen ist ein häufiges Thema. Die Kollaboration „unwissender“ Kollegen mit unlauteren Konkurrenten wie Uber oder mytaxi wird als „Sägen am eigenen Ast“ verurteilt. Kollege Jan S. meint, illegale Konkurrenz werde durch die Boulevardpresse befördert, die „immer pflichtgemäß darüber berichtet, wogegen das Berliner Taxigewerbe protestiert. Wenn sich die Berliner Taxifahrer nicht aufregten, hätte von UberPOP hier noch nie einer gehört!“

Eine Vielzahl von Antworten bezog sich – ebenfalls im Positiven wie im Negativen – auf die Gewerbevertretungen. Einige Befragten hatten zwar nicht viel mehr als Spott für die Verbände übrig, doch wird ein Grund für die schwere Umsetzbarkeit guter Ideen darin gesehen, dass nur ein mäßiger Anteil der Unternehmer in Gewerbevertretungen organisiert ist und diese sich zu oft uneins seien. Es sei etwas erreichbar, „wenn man gemeinsam gegen die Lockerung des PBefG vorgeht. Es müssen mehr Unternehmen in Verbänden organisiert sein und die ‚Richtigen‘ müssen die Verbände führen.“ Einige Funktionäre wurden namentlich kritisiert.

Viel Handlungsbedarf sehen die Befragten auch bei den zuständigen Behörden, die ein Befragter sarkastisch „im Spannungsfeld zwischen Wachkoma und Totenstarre“ wäht.

Ein streitbares Thema, das geradezu zwangsläufig auf Verbände und Behörden folgt, ist der Tarif. Die Vielzahl der Meinungen, die aus den Gewerbevertretungen bekannt sind, spiegelt sich auch in den Antworten wider. So wird einerseits kritisiert, er sei zu günstig (insbesondere die Kurzstrecke – die aber auch gelobt wird) und führe zu mageren Einnahmen, andererseits werden Strecken von zwei bis sieben Kilometern als abschreckend teuer bewertet. Die einen wünschen sich die Wochenend- und Nachtzuschläge zurück, andere betrachten deren Abschaffung als großen Fortschritt im Sinne der Übersichtlichkeit. Die kostenlose erste Warteminute lehnen die einen schlichtweg ab, weil ein Taxifahrer im

Stau unbezahlt arbeite, die anderen betrachten sie als Errungenschaft, weil der Fahrgast sich nur so auf den vorab berechneten Fahrpreis verlassen könne.

Ausgesprochen positiv bewerteten die Befragten die Entwicklung bei der Funkvermittlung. Diese funktioniere endlich digital und sei zudem – insbesondere bei der großen Zentrale – moderner sowie kunden- und unternehmerfreundlicher geworden. Der Service habe sich „bahnbrechend verbessert“, wobei einschränkend angemerkt wird, dass bei Problemen zwischen Kunden und Fahrern (wie etwa vom Kunden verschuldete Fehlfahrten) zu oft zu Ungunsten des Fahrers entschieden werde. Doch auch die Kostenentwicklung bei den Geräten zur Teilnahme an der Funkvermittlung habe eine erfreuliche Richtung, nämlich nach unten, genommen.

Weiterer Verbesserungsbedarf wird bei der P-Schein-Prüfung gesehen: Sie sei auch nach dem Wechsel zu TÜV und Dekra nach wie vor unzureichend.

## »Wozu die Mindestlohndebatte, wenn die Probleme mit einer Begrenzung der Konzessionen gelöst werden könnten?«

Jens R.



Bei allen Widersprüchen kommt das Gewerbe um eine Einsicht nicht herum, die ein Teilnehmer treffend formuliert: „Die wichtigste Maßnahme zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit ist die Qualitätsverbesserung des Taxigewerbes.“

Kann der einzelne Fahrer etwas tun? Das kann er: Ein Befragter mahnt „Zusammenhalt gegenüber qualitätsfernen Kollegen“ an. Beispielsweise sollten „Fahrer, die im Auto rauchen, von vernünftigen Kollegen angesprochen, gemeldet und ausgegrenzt werden“. Sollte die Zahl der Konzessionen doch eines Tages begrenzt werden, „dann sollte Qualität das entscheidende Kriterium sein“. ■

ar

### WIR FRAGEN:

- 1 Was gefällt Ihnen am Taxigewerbe und was stört Sie?
- 2 Welche positiven und negativen Veränderungen haben Sie in den letzten Jahren wahrgenommen?
- 3 Können Sie sich vorstellen, dass ein gemeinsames Vorgehen der Fahrer, etwa gegen legale bzw. illegale Konkurrenz oder gegen nachteilige Vorschriften, hinsichtlich der Zukunft des Taxigewerbes etwas Konkretes bewirken kann?