

Nicht mehr alle Taxischulen kochen ihr eigenes Süppchen

Im März erscheint der „Spezialatlas“ in seiner 10. Auflage

Preisfrage: Fährt man auf dem Weg vom Pariser Platz zum Schiffbauerdamm ein Stückchen durch die Luisenstraße? Ist eigentlich egal, aber vielen von uns sind solche kleinkarierten Fragen noch lebhaft in Erinnerung aus der Zeit, als es hieß: Büffeln und nochmals büffeln, damit man nicht nur die schriftliche P-Schein-Prüfung übersteht, sondern auch die mündliche kein völliges Glücksspiel wird. Als ich Anfang Mai 1992 mit dem Büffeln anfang, war Berlin gerade ziemlich frisch und freudentrunkener wieder vereinigt, so dass für alle Taxischein-Anwärter die jeweils „neue“ Stadthälfte eine unbekannte Größe war. Für meinen Ausbilder Uli war das kein Problem, denn er gab uns nicht nur das Gefühl, alles wäre halb so wild, sondern hatte auch für scheinbar alle Probleme Eselsbrücken parat. Wenn jemandem die westliche Verlängerung der Veteranenstraße entfallen war: „Und was sind Veteranen meischtsens?“ Oder wenn jemandem der nördliche Anschluss der Joachim-Friedrich-Straße nicht einfiel: „Da gab's doch mal so einen Räuber...“.

Das tröstete uns dennoch nicht darüber hinweg, dass man im Stadtplan nicht sehen konnte, ob man als nächstes die Holtzendorffstraße oder den Holtzendorffplatz nennen musste (falls dieser Name nicht nur für die Platzfläche, sondern auch für einen Straßenabschnitt stand; es wurde ja gemunkelt, die Prüfer wären mitunter etwas pedantisch). Mit solchen Feinheiten beschäftigen sich heutige P-Schein-Absolventen ebenso wie damals, doch was für den heutigen Nach-

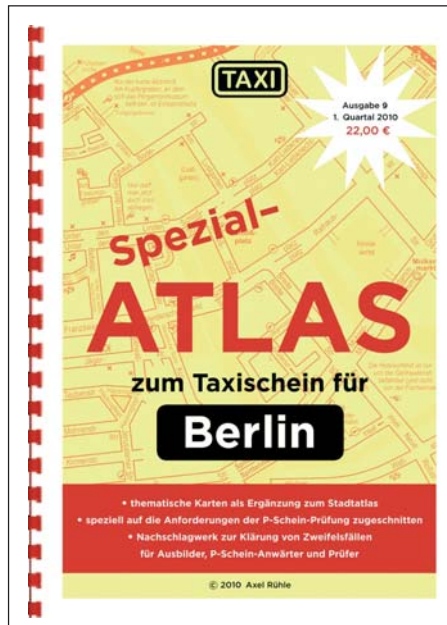
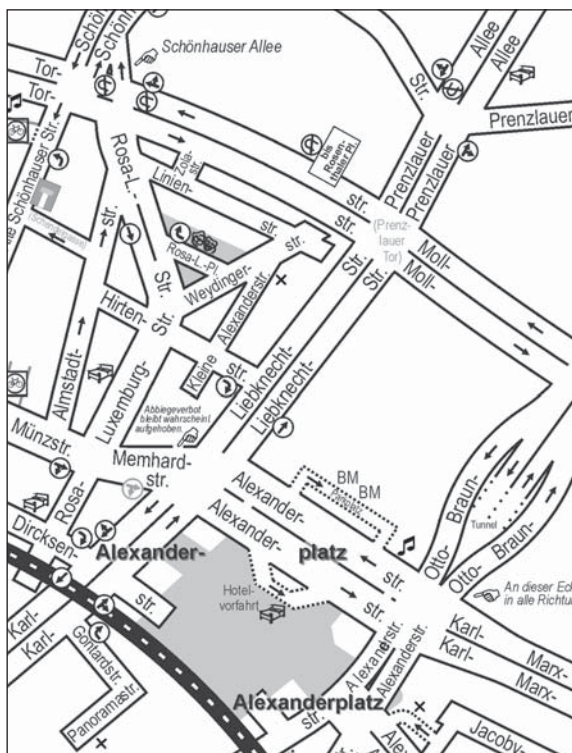


Abb. (2): Spezialatlas

wuchs schwer vorstellbar ist: Damals gab es zum Lernen keinen „Autofahrer-Atlas“, keine Online-Routing-Programme, kein Navi usw. Alles, was wir außer Zielfahrten-Script und Ortskundekatalog hatten, waren ein Stadtatlas und ein gefalteter Plan vom guten, alten RV-Verlag – und unser Fahrrad, mit dem wir so frühlingshaft nach Trabi-Abgasen duftende Gegenden wie Köpenick abgrasen konnten, um nachzusehen, ob der Köllnische Platz nur ein Platz ist oder auch ein Stück Straße. Wir fragten uns, warum es keinen Stadtplan gab, in dem so etwas zu sehen war. Dann wäre alles halb so wild.

Zwei Jahre später fragte ich mich des öfteren, wenn ich wieder einmal einen Fahrgast mit Sonderwünschen hatte, warum es kein Verzeichnis mit preisgünstigen Pensionen, Restaurants und Geldautomaten gab. Ich recherchierte (an Internet war noch nicht zu denken) und stellte Listen zusammen, die ich an meine begeisterten Kollegen verteilte. Uli, von meinem Ausbilder zu meinem Chef mutiert, sagte: „Daraus muscht a Buch macha, des wird d'r Brüller.“ Die Kollegen rissen mir die Listen aus der Hand, nur ich selbst war nicht ganz glücklich damit, dass die Angabe von Straße und Hausnummer noch keine leicht zu findende Adresse ergab. Um die Listen wirklich brauchbar zu machen, ergänzte ich jede Adresse mit der Angabe, zwischen welchen Ecken die Hausnummer lag. Nach einem etwa



Mount-Everest-großen Berg Arbeit erschien 1995 „BERTHA“. Der Name stand für „Berliner Taxi-Handbuch“. Das Buchformat war auf die Größe der Mittelablage des damals gängigsten Taximodells zugeschnitten, des Mercedes 124. Da nach der ersten Auflage – die sich bombig verkaufte – die Werbekunden merkten, dass ihr Umsatz sich nicht vervielfachte und daraufhin absprangen, kam die zweite Auflage nicht zustande. Ich dachte ohnehin schon darüber nach, dass letztendlich erst eine kartografische Darstellung von relevanten Adressen alles halb so wild machen würde. Stattdessen fragte eine Kollegin namens Tina an, ob ich etwas dagegen hätte, wenn sie das Konzept übernehmen und ein eigenes Handbuch herausgeben würde. Ich riet ihr davon ab, doch sie machte daraus das „Rollende Berliner Taxi-Handbuch“, abgekürzt „ROBERTHA“.

Gut fünf Jahre und eine Bezirksreform später, die Stadt hatte sich enorm verändert, war ich nebenberuflich bereits in drei Taxischulen als Ausbilder tätig und entwickelte Schulungsunterlagen, die umfassender sein sollten als die veralteten Zielfahrten Sammlungen, die ich für diesen Job schon so in die Hände bekommen hatte. Und ich zeichnete meinen Kursteilnehmern immer wieder Kugelschreiberskizzen von Plätzen, deren P-Schein-relevante Details aus den Stadtplänen nicht hervorgingen – wie zum Beispiel die eingangs aufgeworfenen Fragen. Ich fragte mich, warum jede Taxischule ihr eigenes Süppchen kochte, ansonsten könnte doch alles halb so wild sein.

Heute sind nicht nur der Holtzendorffplatz, die Invalidenstraße, der Köllnische Platz und etliche noch viel kompliziertere Stellen des Straßennetzes kein Problem mehr, sondern es gibt seit 2007 tatsächlich ein Kartenwerk, in dem all diese Feinheiten deutlich und verständlich zu sehen sind, so dass auch nicht mehr alle Taxischulen ihr eigenes Süppchen kochen müssen. Um es kurz zu machen: Aus Kugelschreiberzeichnungen wurden Computergrafiken, auf denen anfangs alles rechtwinklig und gerade aussah. Diese wurden im Laufe der Zeit immer feiner, immer maßstabsgetreuer und vor allem immer mehr. Doch

Abonnenten und Postbezieher der Zeitschrift bitte die Änderung der Anschrift im Verlag melden:

V & V Verkehrsverlag GmbH

10587 Berlin, Salzufer 14a, Aufgang E,
Tel. 030 - 26 93 97-0, Fax 030 - 26 93 97 19
taxi-news@jaeger-medienzentrum.de



TE-Taxiteile Berlin GmbH

Ihr Mercedesteile-Spezialist
Beste Qualität zum kleinsten Preis!

- Mercedesteile
- Motoröl
- Reifen



www.te-taxiteile.de

Deutschlands großer und preiswerter Shop für Mercedes-Fahrer

Forkenbeckstr. 9-13 | 14199 Berlin
Telefon +49 30 20005470 | E-Mail: info@te-taxiteile.de

auch die Ansprüche, die ich selbst an meine Karten stellte, wuchsen: Wenn, dann soll es so hochwertig, detailgenau und wasserdicht sein, dass man sich in der Ortskunde darauf verlassen kann wie bei der Rechtschreibung auf den Duden, so dass es Ausbildern, Kurs-Teilnehmern und sogar Prüfern als Standardwerk dienen kann. Wenn schon so viel Arbeit, dann aber auch nichts Halbes. Im Sommer 2007 bekamen die Karten Titelbild, Index, Spiralbindung und einige umfangreiche Extras, und der „Spezialatlas zum Taxischein für Berlin“ war geboren. Inzwischen weiß ich auch, warum es so etwas vorher nicht gab: weil es sich für einen Stadtplanverlag nicht lohnt, so viel Arbeit in ein Spezialprodukt zu stecken, von dem sich wegen der kleinen Zielgruppe keine tausend Stück im Jahr verkaufen, und das zudem mehrmals im Jahr aktualisiert werden muss, um richtig gut zu sein. Viel Geld verdienen kann man eher über Masse.

Da die Stadt sich noch immer so schnell verändert, dass man als Ausbilder in Taxischulen die Lernunterlagen beinahe wöchentlich aktualisieren muss, wenn sie auf hohem Niveau bleiben sollen, bin ich gezwungen, auch die Karten des Spezialatlas ständig zu aktualisieren, wenn ich eine gute P-Schein-Ausbildung anbieten möchte. Die Folge war irgendwann, dass neben den Taxischulen, in denen ich selbst unterrichtete, auch immer mehr andere Interesse am Spezialatlas hatten, so dass ich – auch wenn die Prüfer noch nicht auf den Geschmack gekommen sind – inzwischen viele Schulen regelmäßig beliefere und mich freue, so gute Kritik für das Heft zu bekommen, und dass das Argument „wir setzen in der Schulung den Spezialatlas ein“ heute als Gütesiegel für Taxischulen gilt. Wenn demnächst, voraussichtlich kurz nach Veröffentlichung des neuen Ortskundekatalogs, Ausgabe 10 des Spezialatlas erscheint, hat die Stadt sich schon wieder so weit verändert, dass zwischen der neuen und der ersten Ausgabe Welten liegen. Ich werde schon gefragt, wann die Stadtplanverlage mir die Bude einrennen und sich gegenseitig mit Milliardenangeboten übertrumpfen. Ich fürchte, die wissen immer noch, dass auch mit einem guten Produkt bei einem realistischen Verkaufspreis keine goldene Nase zu verdienen ist, so lange die Zielgruppe so klein und so speziell ist wie wir, das Berliner Taxi(schul)gewerbe.

Axel Rühle
www.spezialatlas.de



Christian Gaebler besucht Taxizentrum Berlin

Am 10. Februar hat der Fraktionsgeschäftsführer im Abgeordnetenhaus von Berlin und verkehrspolitische Sprecher der SPD, Christian Gaebler, dem Taxizentrum in der Persiusstraße einen Besuch abgestattet. Er wurde vom Inhaber, Hermann Waldner, und seinem Vertriebsleiter, Jens Schmiljun, herzlich empfangen. Anfangs wirkte Herr Gaebler ein wenig reserviert, taute dann aber zusehends auf. Er hat seit vielen Jahren schon immer ein offenes Ohr für das Berliner Taxigewerbe. Schließlich ist er selbst einmal hier Taxi gefahren. Da ist ihm wohl von interessierter Seite einiges rein geflüstert worden, was sich im Verlauf seiner Besichtigung viel positiver dargestellt hat. Es wird halt viel geredet über TaxiBerlin, leider auch viel übel nachgeredet. Aber Christian Gaebler ist Politiker genug, um sich durch eigene Anschauung ein eigenes Urteil zu bilden.

Ich habe schon an vielen Führungen durch das Taxizentrum Berlin teilgenommen mit

Fachleuten von anderen Zentralen, Unternehmern aller Art, Politikern, Laien. Das Ergebnis war immer dasselbe, sie waren beeindruckt von der schnellen Entwicklung und der offensichtlichen Prosperität des Zentrums, und sie waren beeindruckt von der enormen Leistung, die dort täglich und fortwährend erbracht wird. Herrn Gaebler erging es anscheinend ebenso. Er zeigte großes Interesse an vielen Details und staunte nicht schlecht über die vielen Parameter, nach denen hier vollautomatisch vermittelt wird und die, je nach Auftragslage, ständig angepasst werden können.

Die Gastgeber wiesen darauf hin, welche Möglichkeiten ihre leistungsfähige Funkzentrale für das Taxigewerbe und den Personenverkehr in der ganzen Stadt bieten kann. Dies sollte eine Rolle spielen bei politischen Entscheidungen auf diesem Gebiet – nicht nur in der SPD.

Wilfried Hochfeld

