

Ausschnitt aus dem „Spezialatlas zum Taxischein für Berlin“: Drei Viertel der Hotels sind aus dem Prüfungsstoff gestrichen worden.

KAHLSCHLAG BEI DER BERLINER ORTSKUNDE

Ortskenntnis ist ein Qualitätsmerkmal des Taxigewerbes. Doch den Unternehmen geht der Nachwuchs aus, seit Mietwagenfahrer ihren Schein ohne Prüfung bekommen. Berlin hat die Prüfung jetzt deutlich vereinfacht.

Die Branche steckt im Dilemma. Einerseits ist ortskundiges Fahrpersonal ein Alleinstellungsmerkmal, doch in der öffentlichen Wahrnehmung reicht dieses Verkaufsargument offenbar nicht aus, wenn die unseriöse Konkurrenz millionenschwere Werbekampagnen aus der Portokasse bezahlen kann und neoliberale Fürsprecher hat. Andererseits leidet das Taxigewerbe unter wachsendem Personalmangel. Wer Personen befördern möchte und die Wahl hat zwischen einer Taxischeinprüfung, für die man Monate lang lernen muss, und einem Mietwagenschein, den jeder Nichtskönner hinterhergeworfen bekommt, entscheidet sich oft für den schnellen Weg. Dass er dabei mit einiger Wahrscheinlichkeit in ein prekäreres Arbeitsverhältnis gerät, wird ihm meist erst später bewusst.

Im Frühjahr 2017 schaffte der Bundesgesetzgeber die Ortskundeprüfung für Miet- und Krankentaxi ab. Der Grund war neben der mutmaßlichen Lobbyarbeit von Uber & Co. auch die Personalnot bei den Krankentaxibetreibern, die plaka-

tiv Alarm geschlagen und davor gewarnt hatten, dass die Erstversorgung bei Unfällen akut gefährdet sei, weil die damalige Prüfung viele Bewerber abschreckte. Da in den Gesetzen und Verordnungen zur Personenbeförderung Mietwagen- und Krankentaxifahrer in einem Atemzug genannt werden, musste mit der Ortskundeprüfung für die Krankentaxifahrer auch die für die Mietwagenfahrer dran glauben – ein epochales Geschenk an Uber & Co. Über die verheerenden Folgen für das Taxigewerbe hat man sich dabei wohl wenig Gedanken gemacht.

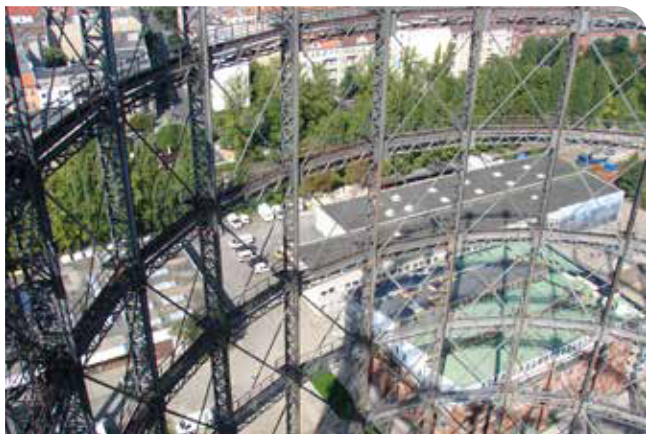
DU KANNST NICHTS? WILLKOMMEN BEI UBER!

Da trotz aller Kritik seitens der Taxiverbände eine Rücknahme der fatalen Entscheidung unwahrscheinlich ist, werden seitdem Stimmen lauter, die zur Not eine Abschaffung der Prüfung auch für Taxifahrer fordern: besser mit unqualifiziertem Personal arbeiten als pleite gehen. Dem gegenüber stehen die Verfechter der Qualität, die einen wichtigen Vorteil gegenüber

der Konkurrenz zerrinnen sehen, wenn auch Taxischein-Anwärter immer weniger können müssen. Sie befürchten zudem bei Wegfall der Taxifahrer-Prüfung eine Übernahme des Marktes durch Großinvestoren, die billige Arbeitskräfte aus armen Ländern wie Erntehelfer zu Dumpinglöhnen für sich fahren lassen.

Den Senat bzw. das LABO erreichte letztes Jahr ein Hilferuf der Prüfstellen: Die mündliche Prüfung verursachte dem TÜV und dem DEKRA angesichts der schwindenden Teilnehmerzahl zunehmend einen zu hohen Verwaltungs- und Personalaufwand. Die beiden Institutionen holten sich deshalb bei der Verwaltung grünes Licht für die Ausarbeitung einer Taxischeinprüfung, bei der möglichst das gleiche abgefragt wird wie im bisherigen mündlichen Teil, die jedoch – wie der erste, ehemals schriftliche Prüfungsteil – am Rechner abgelegt werden kann.

Das Ergebnis ist eine weiterhin zweiteilige Prüfung, jedoch ohne mündlichen Teil. Nachdem der schriftliche Teil bereits mit dem Wechsel der Prüfung von den Verbän-



Neu im Ortskundekatalog:
der Schöneberger EUREF-Campus mit dem Gasometer



Aus dem Prüfungsstoff gestrichen:
die Holiday-Inn-Hotels und zahlreiche weitere

den zu DEKRA und TÜV im November 2014 durch eine Multiple-Choice-Prüfung am Rechner ersetzt wurde, geschieht dies nun in ähnlicher Weise mit dem mündlichen Teil. Dann sitzt der Prüfling auch beim zweiten Teil nicht mehr mit zwei Mann Prüfstellen-Personal am Tisch eine halbe Stunde in einem kleinen Raum, sondern gemeinsam mit weiteren Führerschein- und Taxischein-Prüflingen an Tischen mit Tablet-Computern in einem größeren Raum mit einer Aufsichtsperson.

KEINE MÜNDLICHE PRÜFUNG MEHR

Musste jeder Prüfling bisher in der mündlichen Prüfung innerhalb von gut 15 Minuten zwei von drei Zielfahrten von A nach B aus freien Stücken vollständig und fehlerfrei beschreiben, so bekommt er künftig am Rechner für jede Fahrt zehn Straßennamen vorgegeben, von denen nur ein Teil zur richtigen Fahrtroute gehört, und die er in die richtige Reihenfolge bringen muss, und das ebenfalls für zwei von drei Fahrten, allerdings mit 20 Minuten Zeit. Er muss weder wissen, in welchem Stadtteil sich eine Adresse befindet (außer bei mehrfach vorkommenden Straßennamen), noch muss er angeben, wo er links oder rechts abbiegt, noch überlegen, ob er auch keinen wichtigen Platz vergessen hat. Alles Wichtige wird ihm vorgegeben. Er muss nicht mehr grübeln, ob das Maritim-Hotel das in der Dorotheenstraße oder das in der Stauffenbergstraße war, denn wenn er darunter Straßennamen wie Reichpietschufer, Potsdamer Straße oder Schöneberger Ufer liest, weiß er Bescheid.

Er muss sich auch nicht mehr den Kopf zerbrechen, ob das Hotel Centro City West in der Emser Straße, das Ibis City West in der Bundesallee und das nH City West in der Brandenburgerischen Straße war oder doch genau anders, denn von den 110 Hotel-einträgen im bisherigen Prüfungsstoff sind ganze 29 übrig geblieben. Nicht ganz so

rigoros fiel der Kahlschlag in der Straßenliste aus, die um ein Viertel gestutzt wurde. In den anderen Kategorien wurden nur moderate Ausdünnungen vorgenommen. Neben sämtlichen Landesvertretungen und zahlreichen Lokalen entfielen in den meisten Abschnitten einige Objekte. Ganze vier kamen insgesamt neu hinzu.

Ursprünglich sollte die Umstellung zum 1. Juli erfolgen, doch die Corona-Krise machte auch vor TÜV und DEKRA nicht Halt. Nicht nur, dass die Verwaltung ihnen über Monate – trotz anderslautender Formulierungen in den Corona-Verordnungen – explizit das Prüfen untersagte. Auch die Prüfinstitutionen sahen sich zu Kurzarbeit und weiteren Einsparungen gezwungen, was die technisch aufwändige Umstellung verzögerte. Das LABO informierte nur eine Woche vor dem Stichtag die Verbände und die Öffentlichkeit, dass die Prüfung noch für ein weiteres Quartal die alte bleibe – einschließlich dem bisherigen Prüfungsstoff.

WIEDER NUR BIS STADTGRENZE

Das wiederum löste Entrüstung bei den – noch stärker Corona-geplagten – Taxischulen aus, die ihrem Nachwuchs seit Monaten den neuen, viel weniger umfangreichen Lehrstoff vermittelt hatten. Die Prüfstellen einigten sich deshalb kurzfristig intern auf eine Kulanzregelung mit Fokus auf den neuen Prüfungsstoff. In Standard-Schulungsmaterialien wie den „Spezialatlas“ oder die „Taxi-Coach“-App waren die Änderungen bereits aufgenommen worden.

Die Taxischulen können nun vielleicht wieder auf etwas Zulauf hoffen. Mit der Praxis auf der Straße hat die Prüfung jetzt in mancherlei Hinsicht weniger zu tun als bisher, in anderen Bereichen ist sie praxisnäher geworden. Da bei der Aktualisierung des Ortskunde-Katalogs diesmal auch Forderungen aus derjenigen „Fraktion“ berücksichtigt wurden, der die Vereinfachung gar nicht weit genug gehen kann,

müssen Prüflinge künftig beispielsweise kaum noch Objekte am Kurfürstendamm kennen und auch nicht mehr wissen, wie man vom Süden Zehlendorfs nach Steglitz kommt.

Auch endet der Horizont des Berliner Kutschers laut Prüfung künftig wieder größtenteils an der Stadtgrenze, nachdem diese eingeschränkte Perspektive aus der Zeit des Kalten Krieges 2014 durch einen zeitgemäßen Katalog mit ein wenig „Orientierung am Rand des Pflichtfahrgebietes“ ersetzt worden war. Den einzigen Blick über diesen künstlichen und praxisfernen Tellerrand hinaus erfordert lediglich die neue Regelung, dass bei Fahrten, deren kürzeste Route durch das Umland führt, nicht mehr über einen Umweg innerhalb der Stadtgrenze „geschummelt“ werden darf, sondern tatsächlich die kürzeste Route gefragt ist. Straßen außerhalb des Pflichtfahrgebietes werden dabei aber nicht abgefragt, so dass diese technisch bedingte Neuerung eine Vereinfachung bedeutet, wenn Fahrtrouten wie etwa von Buch nach Neu-Hohenschönhausen oder von Friedrichshagen nach Hellersdorf zum Teil nur noch aus einer Handvoll Berliner Straßennamen und zweimaliger Querung der Stadtgrenze bestehen.

DENNOCH EINE MUTIGE ENTSCHEIDUNG

Auch in anderen Städten und Landkreisen wie München oder Barnim geht der Trend zur einfacheren Taxischeinprüfung. Insofern ist der Senat sehr weitgehend den Forderungen derer gefolgt, die eine klare Verringerung der Einstiegshürde in unsere Branche fordert: Besser eine ausreichende Zahl schlecht qualifizierter Taxifahrer als immer mehr Uber-Fahrer. Dass man künftig häufiger an einen Fahrer geraten wird, der einen nicht mehr kompetent über die vernünftigste Route oder eine sinnvolle Reihenfolge von Zwischenstopps beraten kann – geschenkt. ■ ar