



QUALITÄT, QUALITÄT UND NOCHMALS QUALITÄT!

Was kann der einzelne Taxifahrer gegen Uber und die anderen fragwürdigen Wettbewerber tun? Wie kann er die Menschen aufklären? Anke Niggemann ist die lebende Antwort.

Die mytaxi-App mag in Ankes Augen ein technisch gutes Produkt sein, aber sie kann die Absichten dahinter mit ihrem Gewissen nicht vereinbaren: „Wenn dem Kunden, den ich heute noch über mytaxi bekommen könnte, in Zukunft Angebote über Mietwagen gemacht werden, dann ist der Kunde weg. Damit schaufeln wir uns ein Grab, und da möchte ich nicht mitschaufeln.“ Deshalb empfiehlt sie nur taxi.eu guten Gewissens. „Der Kunde kann die Hintergründe natürlich nicht wissen“, und deshalb erklärt sie sie im Taxi immer wieder geduldig. Viel häufiger als um mytaxi geht es dabei natürlich um Uber, manchmal auch um BerlKönig, Moia, Clever Shuttle und die anderen, die Taxi spielen.

Ankes Stärke ist das persönliche Gespräch mit den Fahrgästen – bei denen oft ein altmodisches Bild über das Taxigewerbe vorherrscht: „Ihr habt den Anschluss verpasst, ihr seid aus der Steinzeit, da

müsst ihr euch gar nicht wundern usw. Das ist das eine, was in der Öffentlichkeit steht. Komischerweise habe ich im Alltag aber ein anderes Bild, nämlich zufriedene Fahrgäste. Nur erscheint das nie in der Zeitung.“

TAXI-FEIND SPRINGER

Da der Axel-Springer-Konzern finanziell an Uber beteiligt ist, wundert es Anke nicht, dass das Taxigewerbe in den Boulevardblättern bei jeder Gelegenheit „unnötig in den Dreck gezogen“ wird. Mit Fahrgästen im Taxi wird sie nicht müde, gebetsmühlenartig Fakten über Uber zu nennen (siehe auch unsere Zusammenstellung auf Seite 8). Eine einfache und für Kunden wichtige Erkenntnis: Uber ist oft gar nicht billiger als ein Taxi. „Und Oma Erna will nunmal in der Augenklinik im vierten Stock abgeholt und begleitet werden, und das machen Uber und autonom fahrende Autos nicht in zehn oder zwanzig Jahren

und auch nicht in hundert Jahren.“

Anke hatte schon als Mädchen den Wunsch, Taxi zu fahren. Sie kommt aus einem Dorf im Sauerland und wollte schon immer in die große Stadt. 1991 verschlug die Liebe sie von Bielefeld nach Berlin, wie sie mit strahlenden Augen erzählt. Zwei Jahre später kam ihre Tochter zur Welt, und 1997 machte sie endlich den P-Schein und wurde bald darauf selbstständige Tagfahlerin. Ihr Mann fuhr zur optimalen Auslastung des Wagens nachts. Als den beiden nach sieben Jahren bewusst geworden war, dass ein Taxi, das man sich als Pärchen teilt, ein Beziehungskiller ist („da kommt man ja nie zum Streiten“), musste ein zweites Auto her, und seitdem fahren beide am Tag und führen ein Familienleben.

Anke Niggemanns zweite Kampfzone ist das Internet. So tauscht sie sich über alles, was im Gewerbe passiert, auf Facebook aus, wo sie in der „Taxi-Gruppe Berlin“ mit rund 2.000 Kollegen vernetzt ist. →

Als ein Springer-Blatt einen Unfall an der Landsberger Allee, verursacht von einem alkoholisierten Uber-Fahrer, wahrheitswidrig als Taxi-Unfall darstellte, intervenierte die Gruppe beim Verlag vehement und konnte schließlich eine Richtigstellung durchsetzen. Dass die Gruppe eine gewisse Bedeutung hat, haben nach Ankes Bericht auch Vorfälle gezeigt, bei denen Teilnehmer als Uber-Fahrer enttarnt und daraufhin ausgeschlossen wurden. Heute ist die Vorlage des Taxischeins Beitrittskriterium der Facebook-Gruppe.



Carsten Reichert, „Innungs“-Vorstand und SPD-Politiker

Ein weiterer Vorteil, den Anke an Facebook schätzt: „Man erreicht auch Politiker, zum Beispiel Tino Schopf.“ Der Verkehrspolitiker der Berliner SPD steht augenscheinlich nicht unter Lobbyisteneinfluss wie etwa Bundesverkehrsminister Scheuer und setzt sich für das Taxigewerbe ein. „Der postet alles, was das Taxigewerbe angeht, und wenn man dann in der ‚Taxi-Gruppe Berlin‘ schreibt, geht doch mal eben alle auf die Seite von Tino Schopf“, gibt es ruckzuck 80, 90 ‚Likes.“ Auch Carsten Reichert vom „Innungs“-Vorstand sei als Schnittpunkt aus Taxigewerbe und SPD natürlich Gold wert und habe eine große Reichweite auf Facebook. Auf einer Mitgliederversammlung kürzlich wurde eine Kampagne der Berliner SPD für das Taxigewerbe beschlossen. „Wenn das wirklich durchkommt, ist es natürlich top“ – zumindest auf Landesebene.

„Eigentlich muss natürlich beim Bund etwas passieren, und wir sind ja hier in Berlin“ – so wie der Bundesverband Taxi, nah bei Andreas Scheuer. „Das Gefährliche an dem ist, dass er das Gegenteil von dem tut, was er sagt. Er ist ja schon sehr lange im Verkehrsministerium, war schon Staatssekretär unter Ramsauer, dürfte also absolut in der Thematik drin sein. Brauchen wir wirklich neue Gesetze, um digital zu werden? Der sollte schon wissen, dass wir seit langem digital sind. Man sollte

ihn auch mal in die Persiusstraße einladen, damit er sich so wie Gaebler, Müller, Pop, Gelbhaar, Breitenbach, Friederici oder Dregger mal ansieht, wie es in einer klassischen Funkzentrale vonstatten geht, dass da engagierte Menschen arbeiten.“

REGIERUNGSVIERTEL DICHTMACHEN

Als Steilvorlage, um Politiker aufzuklären, dient Anke jede Bundestagsfahrt. „Neulich hatte ich einen Abgeordneten der Linken, der sagte, er weiß, was hier los ist, und der Scheuer, der sei brandgefährlich, denn er weiß genau, was er tut, er ist genau in der Thematik drin, es würde ihn aber nicht interessieren. Da könnten wir demonstrieren, so lange wir wollen. Die einzige Möglichkeit, Aufmerksamkeit zu erreichen, wäre, an einem Donnerstagmorgen in einer Sitzungswoche das Regierungsviertel dichtzumachen. Wenn da um neun Uhr alles zu ist – die gehen nicht zu Fuß, die lassen sich wieder nach Hause fahren. Dann muss der Schäuble spätestens um zehn Uhr den Tag abblasen, und dann werden wir im Gespräch sein.“

Anke hat in ihrem Taxi Kopfstützenbezüge mit Aufdruck gegen Uber und mit der Kampagne „Verlässlich ist modern“, und „selbst Leute, die sonst gar nichts damit zu tun haben, fragen oft: ‚Ist Uber nicht verboten?‘ – ‚Jaa‘, sag‘ ich dann, ‚stellen sie sich vor, der Schiedsrichter pfeift, zeigt die Rote Karte, und der Spieler bleibt einfach auf dem Platz und spielt weiter. In der Situation befinden wir uns gerade.“ Ganz zu schweigen davon, dass hinter dem Rücken des Schiedsrichters schon die nächsten

«Abgeordnete müssen immer wieder höflich von Taxifahrern aufgeklärt werden. Wer hat schon die Gelegenheit, so nah an die Politiker ranzukommen?»

Anke Niggemann

drei Spieler den Gegner foulten. „Es ist einfach wichtig, dass man immer und immer wieder die Leute aufklärt. Den Unterschied zwischen Uber, Uber Black und Uber Pop wissen meist nicht mal Politiker. Neulich hatte ich einen CDU-Abgeordneten nach Pankow raus, der auch meinte, ‚wieso, die sind doch verboten‘. Das wurde im Laufe der Fahrt immer interessanter, weil ich ihm sagte und manchmal auch zeigen konnte, dass die überall in der Stadt bereitstehen. Er fragte, ‚wie viele sind denn das‘, und ich

zeigte ihm die btMv-App und sagte, ‚wir sind jetzt hier bei Verstoß Nummer Zwölf-tausend-irgendwas, und das seit Oktober, und das ist nur die Spitze des Eisbergs, man kann ja nicht jeden Verstoß dokumentieren.‘ Und dann verstehen die langsam, was los ist. Da hat der sich tatsächlich Notizen gemacht und mir mit Handschlag versprochen, dass er mit seinem Parteifreund Michael Donth spricht, der im Verkehrsausschuss sitzt.“

Wie der Zufall es wollte, gabelte Anke Mann denselben Abgeordneten eine Woche



Verbands-Vizepräsident Hermann Waldner

später auf und sprach mit ihm ebenfalls über Uber. Er hatte tatsächlich mit Herrn Donth gesprochen, und der hätte erwidert, da könne man nichts machen, das sei eine Landesangelegenheit, da müsse das Land Berlin handeln. „Trotzdem müssen die immer und immer wieder von Taxifahrern aufgeklärt werden. Wer hat sonst schon die Gelegenheit, so nah an die Politiker ranzukommen und zu gucken: Sind die gesprächsbereit oder wollen die ihre Ruhe? So wie man es mit allen Fahrgästen macht.“

Was Anke bis heute wundert, ist der geringe Frauenanteil im Taxigewerbe. „Wenn meine Kleine im Kindergarten ist, und plötzlich kommt ein Anruf, dass sie Fieber hat oder irgendwas passiert ist, da muss man doch jeden normalen Arbeitgeber erst mal fragen, ob man mal schnell weg darf. Im Taxi fahr ich einfach nach der Tour direkt zum Kindergarten. Einen flexibleren Job gibt es doch für junge Mütter kaum.“ Ihre „Kleine“ ist heute 25 und Anke selbst 49, aber so gerne sie an die Zeit Anfang der Neunziger zurückdenkt, als sie neu in Berlin war, so gerne übt sie noch heute ihren Beruf aus. Eigentlich hat sie keine Zeit, sich gewerbepolitisch zu engagieren, wie sie schmunzelnd bemerkt, aber wenn es während der Fahrt geht ...

Auch in der „Innung“ ist Anke Mitglied und hat unzählige Anekdoten auf Lager. „Als Marion Jungbluth vom Bundesverband

der Verbraucherzentralen des öfteren äußerte, mehr Konkurrenz sei gut für des Personenbeförderungsgewerbe, denn das gäbe mehr Wettbewerb, da widersprach ich und betonte, dass das PBefG Verbraucherschutz ist und dass man das aus Verbrauchersicht so nicht stehen lassen kann. Keine Ahnung, welche Konzerne da bei ihr Lobbyarbeit betreiben.“ Anke bedauert die persönlichen Querelen innerhalb der Verbände, die verhindern, dass im Gewerbe „alle in ein Horn tuten“, wie Verbands-Vizepräsident Hermann Waldner es einmal formulierte. „Unter dem Strich müssen wir trotz unterschiedlicher Meinungen Geschlossenheit zeigen. Ich hoffe immer noch: Je dünner die Luft wird, desto eher wacht der eine oder andere mal auf.“

Anke sieht es mit Verärgerung, wie ein Teil der Fahrer das Gewerbe ständig selbst in Verruf bringt. „Da muss viel radikaler ausgesiebt werden. Wenn wir eine Zukunft haben, dann ist es in erster Linie Qualität, Qualität und nochmals Qualität. In Köln schickt das Gewerbe selbst Kontrolleure rum, da funktioniert das Qualitätsmanagement ganz gut, auch wenn der einzelne, der kontrolliert, ein dickes Fell braucht.“

KEINE RECHTSFREIEN RÄUME IN BERLIN?

Am Flughafen Tegel wird man inzwischen häufig von Uber-Fahrern angepöbelt oder angegriffen, wenn man ihnen Rechtsverstöße vorwirft oder Fahrgäste, die sie illegal laden möchten, zur Taxi-Ladeleiste schickt. Auch Anke hat einschlägige Erfahrung gemacht: „Am Schlesischen Tor stand mal ein Uber-Fahrzeug alleine auf dem Taxihalteplatz. Leider waren keine anderen Kollegen da. Da bin ich ausgestiegen, hab ein Foto gemacht, er ist ausgestiegen, hat ein Foto von mir gemacht und gesagt, ‚o.k., wenn sie unbedingt Ärger wollen, dann kriegen sie auch Ärger‘. Ich fühlte mich schon bedroht, und er ist auch nicht



Die eigene Überzeugung leben, gerne Gespräche beginnen, authentisch und sympathisch rüberkommen – die ideale Mischung, um Menschen aufzuklären, dass verlässlich modern ist.

weggefahren. Ich hätte die Polizei holen können, aber ob die gekommen wäre, ist die Frage. Ich wohne in einer Gegend mit sehr hoher Uber-Dichte und vermute, die haben auch ihre Whatsapp-Gruppen, wo sie die Kennzeichen von Taxifahrern, die sie fotografieren, austauschen. Am nächsten Morgen hatte ich Fußspuren auf meinem Auto und Beulen im Dach. Die werden schon immer aggressiver, wenn man die btMv-App benutzt. Die stehen dreist überall, und die Behörden machen nichts.

Ich denke, man muss auch auf die Berliner Behörden noch viel mehr Druck ausüben. Das LABO ist ja um ein paar Mann aufgestockt worden, und die kontrollieren am liebsten an der Messe – allerdings ausschließlich Taxen und keine Mietwagen. Ich kam einmal mit einer Kontrolleurin ins Gespräch und sagte, es sei ja schön und gut, dass sie an der Messe kontrollieren, aber sie mögen doch auch mal am Flughafen kontrollieren, am Terminal A weiß ich gar nicht mehr, wo ich meine Fahrgäste

aussteigen lassen soll, weil sich da alles illegal bereithält. Da sind Kontrollen dringend geboten. Dazu sagte sie, ja, aber es gehe ja auch um ihre persönliche Sicherheit und Gesundheit, und da würde sie sich nicht hintrauen. Ich war fassungslos und dachte, wenn es schon so weit ist, dass das LABO sich nicht mehr traut, dort zu kontrollieren, dann muss man sich doch Hilfe von der Polizei holen.“ Offiziell gibt es keine No-go-Areas in Berlin. Der Senat ist trotz gegenteiligen Selbstverständnisses offensichtlich inzwischen Lichtjahre von der Realität entfernt. ■ ar

Wenn Herr Scheuer seine Eckpunkte durchsetzt und die FDP weiterhin die Freigabe der Taxitarife fordert, müssten Anke und ihr Mann wahrscheinlich ihren Beruf an den Nagel hängen. Wer soll dann den vielen Bundestagsabgeordneten vom „Leben auf der Straße“ erzählen?

FOTO: Privat



**Notariat
Verkehrsrecht
Strafrecht
Zivilrecht**

SHK-Rechtsanwälte

Martina Schweickhardt
Rechtsanwältin & Notarin

Daniel Herbst
Rechtsanwalt

André Klemm
Rechtsanwalt

Nachodstraße 19
10779 Berlin
(im Erdgeschoss)
Telefon: 030 / 210 023 40