

Der Streik des Taxigewerbes droht, Griechenland die Touristensaison zu verderben. Wenn erboste „taksitsides“ in Athen die Einfahrt zum Hafen blockieren, oder in Kreta den Flughafen Herakleon abriegeln oder den Grenzübergang zur Türkei versperren, sollte man meinen, das viel für sie auf dem Spiel steht. So ist es in der Tat. Aber sind die Streikenden und Demonstrierenden deshalb gegenüber der Gesellschaft im Recht? Das ist die Frage.
Von Niels Kadritzke

Wenn man verstehen will, was sich hinter diesem Streik verbirgt, muss man sehen, wer da streikt. Es ist das **Taxi-Gewerbe** und keineswegs steht das **fahrende Personal** dahinter. Es geht nicht um eine angemessene Bezahlung oder etwa um Kürzung der üblichen 10- oder 12-stündigen Arbeitsschichten. Dem Verband der Taxibesitzer geht es um etwas ganz anderes, nämlich zu verhindern, dass ihnen eine bislang äußerst lukrative Einnahmequelle verschlossen wird.

In der aktuellen Gesetzesvorlage zur „Öffnung“ des Taxi-Gewerbes ist vorgesehen, dass künftig der Staat oder die Kommunen neue Taxi-Lizenzen an qualifizierte Bewerber vergeben können – natürlich unter bestimmten Bedingungen. Damit wäre Schluss mit dem „geschlossenen Markt“, ein Privileg, das den die Taxi-Betreibern in Griechenland seit Jahrzehnten eingeräumt ist und von diesen weitlich genutzt wird. Da eine Taxi-Lizenz nur frei wird, wenn die alten Besitzer sie weiter veräußern, konnten letztere „Marktpreise“ für die verkaufte Lizenz fordern, die eben bei einem geschlossenen Anbietermarkt sehr hoch liegen konnten.

Wie ein gründlicher Journalist der Zeitung Ta Nea recherchiert hat, konnte ein Athener Lizenzbesitzer für den Verkauf bis zu 220.000 Euro Erlösen, Anfang dieses Jahres sollen es immerhin noch 80.000 Euro gewesen sein. Es versteht sich (in Griechenland) von selbst, dass den Steuerbehörden ein falscher Preis angegeben wurde, in der Regel unter 5.000 Euro. Mit nahezu jeder Lizenzübertragung wurde also auch ein massiver Steuerbetrug begangen.

Die rechtlichen Voraussetzungen für diese Ablösesummen-Börse hat 1977 die konservative Regierung von Konstantinos Karamanlis (dem Onkel des 2009 abgewählten Ministerpräsidenten) geschaffen. Vor 1977 fiel jede Taxilizenz an die staatlichen Behörden zurück, die sie dann neu vergeben konnte. Einzige Ausnahme war das „Vererben“ an die eigenen Kinder, zur Fortführung eines Familienunternehmens. Nach 1977 wurde die Lizenz zum „Besitztitel“ ihres Inhabers und konnte meistbietend versteigert werden. Erst so konnte der Handel mit den Lizenzen entstehen, dem jetzt mit der „Öffnung“ des Gewerbes ein Strich durch die Rechnung gemacht wird.

Natürlich verlieren jetzt Lizenzhalter die Chance, sich auf einem stattlichen Polster unversteuerter Einnahmen zur Ruhe zu setzen. Einige, die erst vor kurzem eine solche Lizenz auf dem „grauen Markt“ erworben haben, mögen tatsächlich einen Verlust erleiden, aber es sind nicht nur einzelne Taxi-Betreiber, die gegen diese Öffnung protestieren. Am stärksten betroffen sind die mittleren und größeren Unternehmen, die oft Dutzende Lizenzen eingekauft haben, und die mit angestellten, oft schlecht bezahlten Fahrern arbeiten. Sie können in der Tat Millionenbeträge verlieren, wenn ab morgen eine Lizenz für 2.000 Euro zu haben ist.

Umgekehrt ergibt sich aber erst jetzt für einen angestellten Taxifahrer die Chance, eine eigene Taxi-Lizenz zu erwerben und sich das Geld selbst zu verdienen, das ihm bisher sein Taxi-Betreiber vorenthalten hat. Denn bisher war der Preis für eine solche Lizenz für ihn oder sie völlig unerschwinglich. Aber die Lohnarbeiter des Gewerbes haben keine Stimme oder äußern sich nur vorsichtig, weil sie sich nicht mit ihren Arbeitgebern anlegen und in einem ohnehin schwierig gewordenen Gewerbe nicht noch ihren Job verlieren wollen.

Die Blockaden, die die Taxibesitzer bei ihren „Streik“-aktionen einsetzen, werden von den meisten Griechen scharf verurteilt. Durch die Absperrung von Häfen und Flughäfen sieht sich nicht nur das touristische Gewerbe geschädigt; erobert sind auch viele griechische Urlauber, die gerade in diesen Wochen in die Ferien aufbrechen. Der Regierung wird vorgeworfen, dass sie nicht schärfer gegen die Demonstranten vorgeht. Der Verkehrsminister hat daraufhin reagiert und vielen Taxibesitzern, die sich an den Blockaden beteiligt haben, mit dem Entzug ihrer Lizenz gedroht. Die Front beginnt zu bröckeln. Auf den touristisch boomenden Inseln Rhodos und Kos haben die lokalen Taxiverbände ihre Aktionen inzwischen abgeblasen. Und vielleicht wird schon nächste Woche auch in Athen und den anderen Städten der Taxibetrieb wieder normal laufen.

Dann wird allerdings auch die Diskussion über die Frage wieder aufleben, ob die Regierung gut beraten war, diesen Gesetzentwurf ausgerechnet inmitten der touristischen Hochsaison vorzulegen, zumal sie die Stimmung unter den Taxi-Unternehmern kennen musste. Da das Taxi-Gewerbe wie alle griechischen Wirtschaftsbranchen in der Krise ist, war der Lizenzhandel in den letzten Monaten ohnehin weitgehend zum Erliegen gekommen. Es gab also keinen akuten Handlungsbedarf. Für die Kritiker der Regierung ist dies ein weiteres Beispiel dafür, dass die Regierung Papandreou die falschen Prioritäten setzt. Denn es gibt viele andere Gebiete, auf denen ein schnelles und konsequentes Handeln sehr viel wichtiger und dringlicher wäre, zum Beispiel beim Kampf gegen die Steuersünder, der immer noch nicht konsequent geführt wird.