

Taxi-Krieg

Die Vergewaltigung des öffentlichen Personenverkehrs in Südafrika. Das Beispiel Umtata.

Von Dirk Asendorpf¹

1. Taxigewerbe und Taxi-Krieg

Taxis sind in Südafrika keine komfortablen Limousinen für die schnelle Fahrt zum Bahnhof. Taxis werden hier die 16sitzigen Minibusse genannt, die für den Großteil des öffentlichen Personenverkehrs der schwarzen Bevölkerungsmehrheit sorgen. Taxifahren ist billig, innerhalb der Stadt kostet es oft nur einen Rand (30 Pfennig). Aber über tausend Passagiere bezahlen ihre Taxifahrt jedes Jahr mit dem Leben. Die meisten von ihnen sterben in schrecklichen Unfällen, wenn die bis aufs Profil abgefahrenen Reifen der Taxis platzen oder im Regen wegrutschen, die Bremsen versagen oder die Fahrer einschlafen². Ein Taxi, das in der Werkstatt gewartet wird, fährt seinem Besitzer kein Geld ein, neue Reifen sind teuer, und die Konkurrenz im Taxi-Gewerbe ist mörderisch.

Und das nicht nur wegen der vielen Unfälle. Immer wieder heuern Taxiunternehmer Killer an, um sich unliebsame Konkurrenz vom Hals zu schaffen. Taxis werden dann zum Beispiel während der Fahrt aus dem Hinterhalt mit Maschinengewehren beschossen. Neben dem Fahrer fallen diesem Streufeuere meist auch einige Passagiere zum Opfer. Oder die Killer nehmen einen der Taxi-Fahrer oder Besitzer gezielt vors Korn. 218 Tote und 335 Verletzte hat dieser „Taxi-Krieg“³ nach der offiziellen Polizeistatistik im Jahr 1997 gefordert. Im ersten Halbjahr 1998 ist er weiter eskaliert, bis zum 30. Juni waren bereits 164 Menschen gestorben und 267 verletzt. Gleichzeitig hat es die Polizei nach eigenen Angaben immer schwerer mit der Ermittlung der Tatverdächtigen. Konnte Superintendent Vince Harris, der „nationale Koordinator Taxi-Gewalt“ im Hauptquartier der südafrikanischen Polizei in Pretoria 1997 noch 814 Verhaftungen im Zusammenhang mit dem Taxi-Krieg zählen, so waren es im ersten Halbjahr 1998 nur noch 182.

Ein Menschenleben ist billig im Taxi-Krieg. In einem Interview mit der Johannesburger Zeitung „The Star“ erklärte ein Mann, der sich selbst als bezahlter Killer bezeichnete, für den Tod eines normalen Taxibesitzers oder Fahrers würden zwischen 5.000 und 8.000 Rand (1.500 bis 2.500 Mark) gezahlt, das Leben des Vorsitzenden einer Taxigesellschaft sei bis zu 20.000 Rand (6.000 Mark) wert, das eines ermittelnden Polizeibeamten bis zu 50.000 Rand (15.000 Mark)⁴. Die Ausbildung der Killer werde in eigens dafür eingerichteten geheimen Trainingslagern durchgeführt.

¹ Der Autor lebt seit Januar 1997 als freier Journalist in Umtata, Südafrika, und promoviert an der Universität Leipzig zum Thema: „Politische Kultur im Übergang – Öffentlichkeit und Entscheidungsfindung in Umtata/Transkei“

² Nach der südafrikanischen Verkehrsstatistik sind 1997 in 506.000 Unfällen 9.691 Menschen gestorben, 39.302 schwer und 91.760 leicht verletzt worden. Da es in Südafrika aber insgesamt nicht mehr Fahrzeuge gibt als in Österreich (rund fünf Millionen), ist die Unfallquote weltweit eine der höchsten. Von den 857.244 Fahrzeugen, die an diesen Unfällen beteiligt waren, waren 69.875 Minibus-Taxis. Im Durchschnitt hat also jedes südafrikanische Taxi alle 1,7 Jahre einen Unfall.

³ „Taxi war“ ist der in Südafrika gängige Sammelbegriff für Gewalt im Taxigewerbe. Die Wahl dieses Begriffes hat damit zu tun, daß die bewaffneten Überfälle im Taxigewerbe nicht als unabhängige Einzeltaten verstanden werden, sondern als Teil einer landesweit zusammenhängenden Auseinandersetzung.

⁴ The Star, 30.10.1998

Rund 120.000 Minibus-Taxis sind nach Angaben des Verkehrsministeriums auf Südafrikas Straßen unterwegs, ungefähr die Hälfte davon ohne Transportgenehmigung. Rund sechs Milliarden Rand (gut zwei Milliarden Mark) sollen sie im Jahr umsetzen. Taxis sorgen vor allem für den Transport der Township-Bevölkerung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz. Aber auch in den Großstädten, auf dem Land und auf den langen Strecken zwischen Großstädten wird ein Großteil des Transportbedarfs der schwarzen Bevölkerungsmehrheit von Taxis abgedeckt. Busse und Eisenbahnen spielen daneben nur eine untergeordnete Rolle.⁵

2. Erklärungsversuche

Das Taxi-Gewerbe war das erste und ist bis heute das größte „Black Business“ in Südafrika, ein Gewerbe also, das überwiegend in Hand von schwarzen Südafrikanern ist. Für das Verständnis der heutigen Taxi-Kriege spielt die Entstehungsgeschichte des Taxi-Gewerbes unter den diskriminierenden Gesetzen der Apartheid eine entscheidende Rolle.

2.1 Das „Black Business“ entsteht

Bis 1976, dem Jahr des Jugendaufstandes in Soweto, war die Politik der Apartheid darauf ausgerichtet, das Entstehen eines eigenständigen schwarzen Wirtschaftssektors zu verhindern. Die Hauptinstrumente waren dafür zwei Gesetze, die es Schwarzen verboten, Angestellte zu beschäftigen, und sich ohne Genehmigung in den Zentren der Großstädte aufzuhalten. Zwar gab es bereits seit Anfang des Jahrhunderts schwarze Taxibesitzer. Zu prosperierenden Unternehmern konnten sie jedoch nicht werden, da es ihnen grundsätzlich verboten war, mehr als fünf Passagiere zu befördern und mehr als ein einziges Taxi zu betreiben. Die Vergabe von Taxi-Lizenzen wurde sehr restriktiv gehandhabt. Neuanträge wurden nur von Personen angenommen, die neben dem Führerschein bereits aus einer früheren Tätigkeit eine Arbeitsgenehmigung für die Innenstadt besaßen und bei der Polizei nicht aufgefallen waren. Doch selbst wer diese Voraussetzungen erfüllte, konnte nur dann eine Lizenz bekommen, wenn in dem streng kontrollierten Routennetz ein Platz frei war. Die Entscheidung wurde in rein weiß besetzten Behörden getroffen. Potentielle Antragsteller vermieden schon aus diesem Grund jede Beteiligung an den gegen das Apartheid-Regime gerichteten Massenaktionen wie Bus-Boykotte.

Mit einem neuen „Road Transportation Act“ begann 1977 die Phase der „begrenzten Toleranz“⁶ gegenüber dem Taxi-Gewerbe. Taxis durften nun acht Passagiere befördern und die Begrenzung auf ein Taxi pro Person wurde nicht mehr strikt angewandt. Ein Rückschlag drohte dem schwarzen Taxigewerbe jedoch 1983 mit der „Welgemoed Commission“, einer von der Regierung eingesetzten Kommission, die die Grundlagen eines neuen Konzeptes für den öffentlichen Personenverkehr erarbeiten sollte. Der Abschlußbericht der Welgemoed Commission schlug sich auf die Seite der – von Weißen betriebenen – Busunternehmen, die sich heftig über die Konkurrenz der flexibleren und weniger streng kontrollierten Taxis wehrten. Das schwarze Taxi-Gewerbe sollte, so der Vorschlag der Kommission, innerhalb von drei Jahren beendet werden.

Massenaktionen in den Townships, aber auch der Protest von Autoherstellern und einzelnen Handelskammern führten 1985 jedoch dazu, daß ein auf Grundlage der Welgemoed Commission erar-

⁵ An einem durchschnittlichen Morgen fahren nach Angaben des Verkehrsministeriums vier Millionen Menschen mit Taxis zur Arbeit. Busse und Züge transportieren dagegen zusammengenommen nur 2,7 Millionen Menschen.

⁶ Khosa (1991), S. 312

beiteter Gesetzentwurf zurückgezogen wurde. Eine Rolle spielte dabei auch die inzwischen deutlich veränderte Regierungspolitik gegenüber schwarzem Unternehmertum:

„The government itself was hesitant in its implementation of the Commission’s recommendations for three main reasons. First, the proposals encompassed in the Bill denied the state’s commitment to privatization and deregulation. Second, the state was willing to consider transport alternatives in order to cut the heavy subsidy bill it paid to bus operators and to South African Railways. In this context, taxis were viewed as a possible avenue to limit the government’s responsibilities. Finally, the state hoped to retain a ‘black ally’ in the growing black middle class that was economically powerful, relatively conservative in a political sense, aspired to free-market principles, and had a vested interest in the anti-sanctions lobby.“
(Khosa 1991, S. 313)

Ab 1985 wurden die von der Automobilindustrie angebotenen 16-Sitzer vom Verkehrsministerium als Taxis zugelassen. Und mit dem Amtsantritt des neuen Verkehrsministers Eli Louw 1987 wurde der öffentliche Personenverkehr endgültig liberalisiert und für schwarze Unternehmen freigegeben. 1990 trennte sich der Staat von den South African Transport Services (SATS), dem Dach über allem staatlichen Transport auf Schienen, Straßen, Wasser und in der Luft. Bei dieser Privatisierung ehemaliger staatlicher Monopolgesellschaften im Transportwesen war auch eine ideologische Absicht mit im Spiel: Die scheidende Apartheid-Regierung wollte gegenüber der schwarzen Befreiungsbewegung die Überlegenheit marktwirtschaftlicher Modelle demonstrieren und die neuentstehende schwarze Mittelschicht in dieses Konzept einbinden. Dabei wurde das äußerst lukrative schwarze Taxigewerbe auch für weißes Kapital geöffnet. Am Anfang der 90er Jahre sollen bereits über 25 Prozent aller „schwarzen“ Taxis im Besitz von Weißen gewesen sein⁷. Diese treten jedoch nur in den seltensten Fällen öffentlich in Erscheinung. Das tägliche Geschäft lassen sie von schwarzen Aufsehern und Fahrern erledigen.

2.2 Eine Kultur der Gewalt

Gewalt spielt im Taxigewerbe seit Ende der 70er Jahre eine wichtige Rolle. Ihre Entstehung ist nur im Zusammenhang mit den restriktiven Bedingungen für jedes „Black Business“ unter den Apartheid-Gesetzen zu verstehen. Exemplarisch hat dies Leslie Bank, eine Mitarbeiterin des Social Anthropology Departments der University of the Witwatersrand in Johannesburg von 1984 bis 1990 für das Taxigewerbe im Homeland QwaQwa untersucht⁸.

Millionen schwarze Südafrikaner wurden im Lauf der 70er Jahre zwangsweise in die sogenannten „Homelands“ umgesiedelt. Da viele Männer jedoch weiterhin in den industriellen Zentren arbeiteten, entstand schnell ein großer Transportbedarf zwischen diesen Zentren und den Homelands. Dieser wurde umso größer, als viele Unternehmen Ende der 70er Jahre begannen, ihren Arbeitern mehr als einen Heimaturlaub im Jahr zu erlauben. Eisenbahnverbindungen, die zuvor einen Großteil des Migranten-Transportbedarfs versorgt hatten, waren schnell überlastet. Und die Fahrzeiten der Bummelzüge waren bei regelmäßigen Heimfahrten für ein Wochenende im Monat unerträglich lang. Aus privaten Mitfahrgemeinschaften entwickelte sich so Ende der 70er Jahre ein florierendes informelles Transportgewerbe. Die Fahrer waren zunächst selber Arbeitsmigranten, die erst langsam zu professionellen Taxiunternehmern wurden. Erste Versuche, Routen und Preise über die neuentstandenen Taxigesellschaften (Taxi associations) zu regeln, stießen auf den Widerstand der Fahrer, die das Gefühl hatten, jede Kontrolle könne ihrem Geschäft nur schaden.

Diese Haltung änderte sich jedoch Anfang der 80er Jahre, als die Polizei begann, mit scharfen Kontrollen gegen das informelle Taxigewerbe vorzugehen. Die Zugehörigkeit zu einer Taxigesellschaft

⁷ McCaul (1990)

⁸ Bank, Leslie (1991)

wurde nun wichtig, um im Falle einer Verhaftung Rechtsbeistand zu bekommen. Außerdem entwickelten die in den Taxigesellschaften zusammengeschlossenen Fahrer ein „Frühwarnsystem“ für Polizeikontrollen, für das 1982 bereits CB-Funk genutzt wurde. Straßensperren konnten nun auf ungeteerten Farmwegen umfahren werden. Da dies jedoch hohe Reparaturkosten an den Fahrzeugen verursachte, wuchs das Interesse der Taxifahrer, mit der Regierung über eine Formalisierung und Legalisierung ihres Gewerbes zu verhandeln. Dies geschah jedoch genau zu dem Zeitpunkt, als die Welgemoed-Commission gerade das Verbot des gesamten Taxigewerbes innerhalb von drei Jahren vorschlug. Die Taxibesitzer und Fahrer mußten sich von der weißen Regierung kriminalisiert fühlen. Gleichzeitig bekamen sie auf ihren Routen Konkurrenz von einem Taxiunternehmen, das einem weißen Anwalt gehörte und mit geschickten juristischen Tricks problemlos alle Polizeikontrollen passieren konnte.

In ihrer Not wandten sich die schwarzen Taxibesitzer an die schwarze Regierung des Homelands QwaQwa und baten um Schutz. Dies hatte zunächst jedoch keinen Erfolg. Stattdessen begann sich ihre Taxigesellschaft zu spalten. Einzelne Taxiunternehmer suchten auf eigene Faust und auf informellen Wegen Unterstützung bei Polizei und Regierungsstellen sowohl im Homeland als auch im „weißen“ Südafrika. Dies führte zu einer Spaltung innerhalb der Homeland-Polizei, die sich in Auseinandersetzungen zwischen Taxiunternehmen plötzlich in Loyalitäten mit den streitenden Parteien wiederfand. Dieses Problem wurde noch dadurch verschärft, daß Taxifahrer informell mit der Polizei bei der Verfolgung von Kriminalität in den ländlichen Bereichen QwaQwas kooperierten. „When fights start at the taxi ranks, you will find that the police are inclined to take sides“, klagte 1986 ein Abgeordneter des QwaQwa Parlaments in einer Debatte über die Gewalt im Taxigewerbe⁹.

Die gewalttätige Form, die diese Auseinandersetzungen zwischen Taxiunternehmen im Verlauf der 80er Jahre annahm, war nicht in QwaQwa selber entstanden. Sie wurde aus den industriellen Zentren Gautengs importiert. Denn dort hatten sich die Taxibetreiber aus dem Homeland zum Schutz ihrer Fahrzeuge, Routen und Standplätze mit bewaffneten Township-Gangs zusammengetan. Ein gemeinsames Interesse entwickelten diese Gangs und die Taxibetreiber auch beim Schmuggel von Marihuana und illegal geschürften Diamanten, die in Taxis versteckt in die Großstädte transportiert wurden. Es entwickelten sich soziale Bande zwischen den Straßengangs und den Taxifahrern. Gewaltbereitschaft wurde als Teil des Ehrenkodex von den Gangs auf das Taxigewerbe übertragen, Waffen gehörten bald zur Standardausrüstung von Taxis. Taxifahrer und Gangmitglieder besuchten die gleichen Trinkhallen und schufen so ein enges Netz gegenseitiger Unterstützung. Es wuchs die Überzeugung, daß Township-Gangs wie Taxibetreiber ihre ökonomischen und politischen Probleme am besten dadurch in den Griff bekommen könnten, daß sie ihre Konkurrenten terrorisieren und vertreiben. Im Taxigewerbe hatte sich eine „Kultur der Gewalt“ ausgebreitet. Gewalt wurde nicht mehr nur rein funktional in Auseinandersetzungen eingesetzt, sondern wurde zum Bestandteil des Selbstverständnisses der im Taxigewerbe engagierten Männer.

Diese „Kultur der Gewalt“ ist inzwischen im Taxigewerbe so verwurzelt, daß sie fortbesteht, obwohl Diskriminierung und Verfolgung, die dieses „Black Business“ in den ersten Jahren in die Kriminalisierung getrieben hatten, mit dem Zusammenbruch des Apartheid-Staates längst beendet sind. Leslie Bank kommt in ihrer Untersuchung der Taxi-Kriege in QwaQwa zur folgenden **Schlußfolgerung:**

„It is clear that violence in the QwaQwa migrant taxi trade is not a minor blemish on the face of an otherwise successful and lucrative trade. It is an intrinsic part of this industry, which is perpetuated by a complex set of attitudes and relationships. As a result, the task of transforming the violent character of the taxi industry cannot be achieved through economic deregulation alone. It must involve more fundamental social and political reform.“ (Bank 1991, S. 139)

⁹ QwaQwa Legislative Assembly (1972-1987): Verbatim Reports, Government Printer, Pretoria, S. 625

3. Regulierungsversuche

Leslie Banks These war vor nunmehr sieben Jahren sehr vorausschauend. Zwar hat Südafrika mit den ersten freien Wahlen und dem Amtsantritt von Präsident Nelson Mandela und seiner ANC-Mehrheitsregierung inzwischen einen fundamentalen politischen Wandel durchgemacht. Doch Taxi-Kriege gehören bis heute zum Alltag dieses wenig veränderten Gewerbes, auf das die schwarze Bevölkerungsmehrheit Südafrikas noch immer täglich angewiesen ist.

Was haben die vom ANC geführte Regierung und ihr Verkehrsminister Mac Maharaj getan, um ihr Versprechen einzulösen, das sie in dem folgenden Bandwurmsatz selber formuliert haben?

„Provide safe, reliable, effective, efficient, and fully integrated transport operations and infrastructure which will best meet the needs of freight and passenger customers at improving levels of service and cost in a fashion which supports government strategies for economic and social development whilst being environmentally and economically sustainable.“ (Department of Transport 1996, S. 3)

Schon im November 1994 wurde auf Initiative des Verkehrsministers ein „National Taxi Task Team“ einberufen. Ihm gehörten gleichberechtigt 27 Vertreter der Regierung, des Taxigewerbes und unabhängige Berater an. Bis zur Fertigstellung seines Abschlußberichtes im August 1996 hat das Task Team 36 öffentliche Anhörungen in allen Provinzen durchgeführt und über eintausend schriftliche Eingaben bearbeitet. Die Ergebnisse dieses Prozesses waren im September 1996 Grundlage für das „White Paper on National Transport Policy“. Aus diesem wiederum wird derzeit an einer Neufassung der „National Land Transport Bill“ gearbeitet, die den o.g. „Road Transportation Act“ von 1977 ersetzen soll. Ein Referentenentwurf liegt seit März 1998 zur öffentlichen Diskussion vor.

Festgelegt wird darin bezogen auf das Taxigewerbe vor allem die weitgehende Delegation aller Fragen der Genehmigung, der Subventionierung und Kontrolle an die Provinzen. Zwischen Taxiunternehmen, -gesellschaften, -kooperativen und ähnlichen Zusammenschlüssen soll ein „regulierter Wettbewerb“ geschaffen werden.

In einem ersten Schritt auf diesem Weg sind 1997 in allen Provinzen Registrierungsbehörden für Taxigesellschaften geschaffen worden. Gemeinsam mit dieser Behörde sollen sie ihre Satzungen an die neuen gesetzlichen Vorschriften anpassen. Diese erfordern insbesondere eine strenge Überwachung verbindlicher Verhaltensregeln für Taxibesitzer und Fahrer innerhalb der Taxigesellschaft. Für den Fall von Verstößen müssen in den Satzungen genaue Verfahrensweisen festgelegt werden. Bis Juli 1998 haben sich rund 70.000 der geschätzten 120.000 südafrikanischen Taxis zur Registrierung bei den Provinzbehörden angemeldet.

In einem zweiten Schritt sollen für alle Städte und Regionen des Landes „Public Transport Plans“ aufgestellt werden¹⁰. Für den darin ermittelten Bedarf sollen dann von einer Genehmigungsbehörde der Provinz („provincial permit board“) Fahrtgenehmigungen für Taxigesellschaften erteilt werden. Diese müssen eine „detaillierte Beschreibung der Fahrtroute (...) und die autorisierten Haltepunkte“ nennen. Inhaber eines bisherigen unspezifischen „public transport service certificate“ müssen dieses innerhalb einer Übergangsfrist in die neue Fahrtgenehmigung umschreiben lassen. Die Anzahl der zulässigen Fahrzeuge und konkurrierenden Taxigesellschaften auf einer Route darf den im „Public Transport Plan“ festgestellten Bedarf nicht überschreiten.

70 Millionen Rand (25 Millionen Mark) hat das Verkehrsministerium bisher für diesen Prozeß der Formalisierung und Regulierung des Taxigewerbes zur Verfügung gestellt. Das Verkehrsministerium selber ist sehr zurückhaltend mit der Einschätzung der bisherigen Erfolge auf diesem Weg. „Es war

¹⁰ National Land Transport Bill (1998), S. 61

leicht zu deregulieren, aber es ist sehr schwer, ein dereguliertes Gewerbe wieder in geordnete Bahnen zu bringen“, sagt zum Beispiel der Sprecher des Generaldirektors Transport im Verkehrsministerium, Lawrence Venkile, ernüchtert.

Bei der Zahl der Taxi-Kriege steht die Eastern Cape Provinz nach Gauteng mit den Millionenstädten Johannesburg und Pretoria stets an zweiter Stelle. Rund ein Viertel aller Überfälle auf Taxis fand 1997 im Eastern Cape statt. 48 Tote und 87 Verletzte hat die Polizei dabei gezählt. Was dabei im konkreten Fall vor Ort eine Rolle spielt, wird im Folgenden am Beispiel der Stadt Umtata geschildert.

4. Das Beispiel Umtata

Umtata ist eine der zehn größten Städte Südafrikas. Von 1976 bis 1994 war Umtata Hauptstadt der Transkei, des ersten und größten der südafrikanischen „Homelands“. Umtata liegt an der Nationalstraße zwischen Durban und Kapstadt. Die nächsten größeren Städte sind 250 km entfernt East London und 450 km entfernt Durban. Umtata hat innerhalb der engen Stadtgrenzen rund 100.000 Einwohner, im direkten Einzugsbereich leben über 500.000 Menschen¹¹.

Das Verhältnis der großen Umlandbevölkerung zur Stadt Umtata ist im internationalen Vergleich sehr ungewöhnlich. Auf dem Land existiert so gut wie keine eigene Ökonomie, selbst Subsistenz spielt nur eine geringe Rolle. Landwirtschaft trägt mit weniger als zehn Prozent zum Sozialprodukt der Transkei-Region bei¹².

„The rural economy is almost entirely a cash economy: basic needs are met through cash purchases and very little derives directly from the land. The cash too derives almost entirely from remittances in the form of partial wages or pensions, or from employment in Transkeian towns. Further, in the rural areas the purchase of the goods and services necessary to meet basic needs occurs locally to only a small degree: most purchasing is done in larger towns. (...) Very few goods found in shops and markets are produced locally.“ (Dewar 1994, S. 4)

Personentransport spielt deshalb eine übergeordnete Rolle in der Transkei. Die Landbevölkerung muß Überweisungen und Pensionszahlungen in Umtata abholen. Damit wird anschließend der Großeinkauf an Lebensmitteln und Kleidung bezahlt, der wiederum in die sehr verstreuten ländlichen Wohngegenden zurückgebracht werden muß. Zahlreiche Berufspendler, die in billigen Unterkünften auf dem Land leben, müssen täglich zur Arbeit nach Umtata.

Für den Langstrecken-Transport vor allem in die industriellen Zentren von Gauteng spielen Taxis schon lange eine wichtige Rolle. Der lokale Verkehr innerhalb der Transkei war bis Anfang der 90er Jahre jedoch im wesentlichen in der Hand der staatlichen Transkei Road Transport Corporation (TRTC). Geringe Frequenz, lange Fahrzeiten, unverlässliche Fahrpläne und der schlechte Zustand der 450 TRTC-Busse waren die Hauptgründe dafür, daß nach der Aufhebung des lokalen Transportmonopols der TRTC private Taxiunternehmen die Busse rasch verdrängten. Die kleineren und flexibleren 16-Sitzer waren schneller, billiger und befuhren die Hauptstrecken in sehr viel höherer Frequenz als die Busse. Gleichzeitig verlor das Staatsmonopol TRTC mit dem Zusammenbruch des Homeland-Staates die Lebensgrundlage, 1995 wurde der Betrieb eingestellt. Es blieben 70 Millionen Rand Schulden und der Verlust von 1.600 Arbeitsplätzen. 300 ehemalige TRTC-Busse stehen noch heute weitgehend verwahrlost in einem Depot in Umtata¹³. Nur noch 22 davon sind bis heute bei den für ihre vielen Unfälle berühmten Umanyano Transport Services, einer Kooperative ehemaliger

¹¹ Umtata Integrated Development Plan (1998), Town Planning Assessment, S. 15

¹² Umtata Integrated Development Plan (1998), Economic Assessment, S. 16

¹³ Daily Dispatch, 27.5.1997

TRTC-Fahrer, im Einsatz. Busse sind – bis auf Umanyano und wenige Ausnahmen kleinerer privater Gesellschaften – im öffentlichen Personenverkehr der Transkei nicht mehr präsent. Der Personenverkehr auf der einzigen Eisenbahnstrecke der Transkei, die Umtata mit East London verbindet, war bereits 1988 eingestellt worden.

Das Taxigeschäft in der Transkei teilen sich im wesentlichen zwei Taxi-Gesellschaften, die ihren Ursprung in der „Border-Region“ um East London und King Williams Town haben: „Uncedo Taxi Association“ und „Border Taxi Association“. Letztere firmiert in Umtata unter dem Namen „Umtata Taxi Owners Association“ (UTOA). Der Taxi-Krieg in der Transkei spielt sich in aller Regel zwischen Mitgliedern dieser beiden Gesellschaften ab. Anlaß ist dabei stets die Konkurrenz um bestimmte Routen und Haltepunkte.

4.1 Taxi-Krieg in Umtata

Am 23. März 1998, einem Montag vormittag, hält ein Auto mit getönten Scheiben neben den wartenden Minibus-Taxis in der Eagle Street. 17 Schüsse peitschen zwischen die Passanten mitten in Umtatas Geschäftszentrum. Die werfen sich auf den Boden und suchen Deckung. Dann prescht das Auto davon, die getönten Scheiben waren für die Schüsse noch nicht einmal heruntergekurbelt worden.

Nein, hier dreht nicht das südafrikanische Fernsehen die nächste Folge des Vorabendkrimis. Das Blut auf dem Pflaster ist echt, und der Mann, der darin liegt, ist wirklich tot. 38 Jahre alt war Vakele Nondywana, auch das frühe Ende seines Lebens wird in der Polizeistatistik unter „Taxi-Krieg“ abgehakt werden. Ein Passant wird von einer abgeprallten Kugel leicht verletzt, zufällig ist es ein Polizist außerhalb seines Dienstes. Neun leere Patronenhülsen werden auf der Eagle Street eingesammelt.

Ungewöhnlich schnell verläuft die Ermittlung der Polizei, zuständig ist das Mord- und Raubdezernat unter Superintendent Mark Magadla. Ein Streifenwagen nimmt die Verfolgung der fliehenden Täter auf. In Ngangelizwe, dem ehemaligen Township und am dichtesten besiedelten Stadtteil Umtatas, wird der Wagen mit den getönten Scheiben wenig später verlassen aufgefunden. Acht leere Patronenhülsen liegen im Auto, außerdem die beiden Tatwaffen, ein Gewehr und eine Pistole mit reichlich Munition. Das Gewehr war der Polizei in Port Elizabeth gestohlen worden, auch die Pistole ist eine Dienstwaffe. Sie gehört Sergeant Zola Barnes, ein Mitglied der gerade erst eingerichteten Sonderermittlungsgruppe „Taxi-Gewalt“ der Polizei in Umtata. Barnes wird 45 Minuten nach der Schießerei in der Eagle Street als Haupttatverdächtiger festgenommen. Ebenfalls wegen Mordes mitangeklagt werden am 7. April der 30jährige Masixole Goni, ein von der Polizei als bezahlter Killer eingeschätzter Mann, und Michael Gxaba aus Lusikisiki. Am 30. April werden alle drei Angeklagten gegen eine Kautions von 500 Rand (180 Mark) pro Person aus der Untersuchungshaft entlassen. Zola Barnes ist vom Polizeidienst suspendiert, mit einem Prozeß vor dem Umtata High Court ist nicht vor 1999 zu rechnen.

Vakele Nondywana, der erschossene Mann, war Besitzer eines Taxis, das zur Uncedo Taxi Association gehört. Vor Gericht erklärt Inspektor Ohlson Nceba, daß auch die Tatverdächtigen Zola Barnes, Masixole Goni und Michael Gxaba der Uncedo Taxi-Gesellschaft angehören, allerdings einer mit Nondywana „rivalisierenden Fraktion“. Inspektor Nceba geht davon aus, daß die Angeklagten auch an weiteren Vorfällen des Taxi-Krieges innerhalb der Uncedo-Gesellschaft beteiligt gewesen sein könnten. Weitere Ermittlungen seien eingeleitet. Dabei werde auch nach den „Auftraggebern“ gefahndet, von denen die Angeklagten für die Ermordung von Vakele Nondywana angeheuert worden seien.

„Uncedo“ ist übrigens ein schönes und viel benutztes Wort in isiXhosa, der Sprache Umtatas. Uncedo heißt Hilfe.

4.2 Umfang des Taxi-Verkehrs in Umtata

Grobe Schätzungen gehen davon aus, daß in Umtata jeden Tag rund 5.000 Taxifahrten beginnen oder enden, etwa 35.000 Passagiere sollen dabei transportiert werden. Es gibt neun formelle und rund zehn informelle Taxi-Standplätze, zum Teil werden sie ausschließlich von einer der Taxigesellschaften betrieben, zum Teil von beiden gemeinsam. Busse fahren an zwei formellen Busbahnhöfen ab. Der meiste Busverkehr startet jedoch an einem der informellen Taxistandplätze (Eagle Street). Dort gibt es auch die meisten innerstädtischen Schießereien im Zusammenhang mit dem Taxi-Krieg. Von März bis Juli 1998 hat die Polizei 14 bewaffnete Überfälle im Taxigewerbe in und um Umtata gezählt. Zwischen Anfang Juli und Mitte November 1998 gab es in und um Umtata herum 13 Tote im Taxi-Krieg¹⁴.

Angaben über die Zahl der Taxis in Umtata gibt es nicht. Ganz offensichtlich ist aber das Überangebot. Selbst zur Hauptverkehrszeit am frühen Morgen und am Nachmittag warten dutzende Taxis an jedem Standplatz. Immer wieder muß die Polizei eingreifen, wenn konkurrierende Taxibetreiber versuchen, sich unter Drohungen gegenseitig Passagiere abzunehmen. Und selbst Privatleute, die Anhalter mitnehmen wollen, werden von Taxis zum Weiterfahren gezwungen.

Die Umtata Taxi Owners Association hat 350 Mitglieder, einige davon besitzen jedoch mehr als ein Taxi. Da Uncedo in Umtata etwas stärker vertreten ist als UTOA, kann die Zahl der in Umtata beheimateten Taxis vorsichtig auf rund eintausend geschätzt werden¹⁵. Bei einem zurückhaltend angenommenen durchschnittlichen Jahresumsatz von 50.000 Rand pro Fahrzeug würden mit dem Taxigewerbe in Umtata jährlich 50 Millionen Rand (knapp 20 Millionen Mark) umgesetzt. Glaubt man den offiziellen Wirtschaftsstatistiken, entspräche dies in etwa einem Drittel des Umsatzes im gesamten Einzel- und Großhandel Umtatas.

4.3 Das Problem mit den Zahlen

Bei allen genannten Zahlen handelt es sich allerdings um ganz grobe Schätzungen. Grundlage dafür sind keine verlässlichen Angaben aus verlässlicher Quelle, sondern sporadische Zählungen auf der Straße, Hochrechnungen und Plausibilitätsprüfungen. Keine der Taxigesellschaften und keines ihrer Mitglieder ist bereit, auch nur die geringste Auskunft über Umfang, Einnahmen und Kosten ihres Gewerbes zu machen. Dieses Problem stellt sich nicht nur meiner Untersuchung¹⁶, sondern auch den zuständigen staatlichen und städtischen Stellen sowie den von ihnen beauftragten Beratungsbüros, die derzeit an einem Gesamtverkehrsplan für Umtata und Umgebung („Umtata Metropolitan Transport Study“) arbeiten.

Federführend ist dabei Leon Westhuizen vom Ingenieurbüro Stewart Scott Inc. in East London. „A hell of a job“ fand er die Erhebung der Taxibewegungen in Umtata. Da er von keiner Seite Zahlen

¹⁴Daily Dispatch, 13.11.1998

¹⁵Diese Schätzung wird auch von Anderson Maduneni, Vertreter des Verkehrsministeriums der Eastern Cape Provinz in Umtata, bestätigt

¹⁶Meine wiederholten Versuche, auf offiziellem Weg mit den Taxi-Gesellschaften ins Gespräch zu kommen, sind letztlich gescheitert. Zwar konnte ich mehrmals telefonisch Gesprächstermine vereinbaren, diese kamen letztlich jedoch nie zustande, weil die Gesprächspartner zum verabredeten Zeitpunkt nicht erschienen. Möglich waren jedoch informelle Kontakte und Gespräche mit Taxibesitzern und Fahrern.

bekommen konnte, schickte er eigene Zähler aus, die an mehreren Tagen an den formellen und informellen Taxi-Standplätzen Abfahrt und Ankunft jedes Taxis registrierten. Die o.g. Zahlen basieren im wesentlichen auf diesen Zählungen, die Anfang 1998 durchgeführt wurden. Während die Zähler von Stewart Scott Inc. in anderen Orten der Transkei (z.B. Flagstaff) von Taxifahrern verjagt wurden, konnte die Erhebung in Umtata ohne Behinderungen durchgeführt werden. Dennoch sind die Zahlen nur sehr begrenzt aussagefähig. Eine große Zahl der erfaßten Taxis fuhr nämlich leer in den oder aus dem Taxi-Standplatz. Dies kann daran liegen, daß die Passagiere bereits zuvor an Straßenrändern abgesetzt, bzw. erst anschließend am Straßenrand aufgeladen werden. Es ist aber auch möglich, daß eine gewisse Anzahl der registrierten Taxibewegungen lediglich Suchfahrten waren, mit denen der Taxifahrer feststellen wollte, ob sich das Warten am jeweiligen Taxi-Standplatz überhaupt lohnt. Entsprechende Nachfragen bei den Fahrern oder den Taxistandplatz-Ausehern der Taxigesellschaften blieben ohne konkretes Ergebnis.

4.4 Regulierungsversuche der Provinz

Für die geplante Regulierung des Taxigewerbes ist die Provinzregierung zuständig, im Falle Umtatas also das Transportministerium der Eastern Cape Province in Bisho. Der zuständige Vertreter dieses Ministeriums in der Außenstelle Umtata ist Anderson Maduneni. Ähnlich wie im Rest der Provinz sieht er auch in Umtata keinerlei Fortschritt in diesem Bereich. Ein von ihm organisiertes Treffen der beiden rivalisierenden Taxigesellschaften Uncedo und Umtata Taxi Owners Association, das im Mai 1998 im Transkei-College in Umtata stattfand, mußte abgebrochen werden, nachdem sich Mitglieder beider Gesellschaften mit gezückten Pistolen bedrohten. „Diese Leute wollen einfach keine Regulierung“, ist Madunenis Schlußfolgerung aus seinen gescheiterten Bemühungen, „sie wollen, daß es beim ‘first come, first serve’ bleibt.“

Den Vorschlag der Zentralregierung, für jede Provinz eine einheitliche Taxi-Organisation zu bilden, hält Maduneni für „sehr, sehr schwierig“. Zwar ist eine „Eastern Cape Provincial Taxi co-op“ im Juni 1997 vom Verkehrsministerium gegründet worden. Eine Konferenz mit dem Taxigewerbe im November 1997, auf der um Mitglieder für diese einheitliche Taxiorganisation geworben werden sollte, blieb jedoch ohne Erfolg.

Selbst das Angebot, Taxiunternehmen in die staatliche Subventionierung einzubeziehen, hat sie nicht an den Verhandlungstisch zurückbringen können. Die wenigen noch verbliebenen ländlichen Busgesellschaften der Transkei werden ab Mitte 1998 staatlich gefördert. Als Gegenleistung dafür müssen sie sich registrieren sowie Fahrtrouten und Preise mit dem Transportministerium abstimmen. Doch an diesem Angebot – Subventionierung gegen Regulierung – „hat das Taxigewerbe keinerlei Interesse“, sagt Maduneni. Der Konflikt zwischen den geförderten Busgesellschaften und den privaten Taxiunternehmen sei damit „schon vorprogrammiert“.

Mit diesem Scheitern der Regulierungsversuche bleibt die staatliche Kontrolle über das Taxigewerbe vorerst auf das Ausstellen von Betriebsgenehmigungen (public transport service certificates) beschränkt. Eine solche Genehmigung für ein neues Taxi setzt die Mitgliedschaft in einer der beiden Taxigesellschaften sowie deren Zustimmung voraus. Die Genehmigung wird jedoch nicht für eine spezielle Route unter bestimmten Bedingungen erteilt, sondern zum Beispiel allgemein für „Fahrten innerhalb eines Umkreises von 50 Kilometern“. Auf Routen und Frequenzen hat das Transportministerium dann keinen Einfluß mehr. Einmal im Monat tagt die Genehmigungsbehörde in Umtata, um neue Lizenzen zu vergeben oder strittige Fragen zu klären. Zur Zeit werden Neuanträge für Lizenzen zwar angenommen, bis zur Klärung der weiteren Zukunft des Taxigewerbes im Eastern Cape aber nicht mehr bearbeitet.

4.5 Aktivitäten der Stadt

Eine Regulierung des Taxigewerbes liegt außerhalb der Kompetenz der Lokalpolitik in Umtata. Die Stadt ist jedoch zuständig für Bau- und Unterhalt der bestehenden formellen Taxistandplätze. 2,8 Millionen Rand (eine Million Mark) sollen in den nächsten Monaten für Sanierungsarbeiten in diesem Bereich ausgegeben werden. Neben besserer Beleuchtung, sanitären Einrichtungen und Wartehäuschen für die Passagiere soll ein Teil der wilden Taxistandplätze außerhalb der Fahrbahn formalisiert werden. Dies geschieht vor allem im Interesse anderer Verkehrsteilnehmer, die von den jederzeit und überall haltenden Taxis behindert werden. Insbesondere entlang der Nationalstraße, die mitten durch Umtata führt, verursachen in zweiter und dritter Reihe haltende Taxis Staus und Unfälle. An einem Neubauabschnitt dieser Straße sind deshalb eigene Haltebuchten für Taxis angelegt und beschildert worden. Taxis halten jedoch trotz der Verbotsschilder weiterhin überall am Fahrbahnrand, wo ihnen gewunken wird. Die Polizei greift nicht ein.

4.6 Aktivitäten der Polizei

Die Polizei hat im doppelten Sinn mit den Taxi-Kriegen zu tun. Einerseits verfolgen Teile der Polizei eigene Interessen im Taxigewerbe, andererseits ist die Polizei für die Aufklärung dieser Verbrechen und die Kontrolle des Taxiverkehrs zuständig.

4.6.1 Polizisten im Taxigewerbe

Zola Barnes war nicht der erste und nicht der letzte Angehörige der Polizei von Umtata, der in den Verdacht einer Beteiligung an den Auseinandersetzungen des Taxi-Krieges geraten ist. Auch im Bereich der mit Teilen des Taxigewerbes verbundenen Autodiebstahls-Syndikate geraten Polizisten immer wieder in den Verdacht, im oder neben ihrem Dienst eigene Interessen zu verfolgen. Aus der Perspektive der gewalttätigen Taxibetreiber dient diese Verwicklung einzelner Polizisten in das Taxigewerbe als Rechtfertigung dafür, die eigenen Interessen selber in die bewaffnete Hand zu nehmen. Auch die Opfer von Überfällen auf Taxis arbeiten deshalb nur selten mit der Polizei zusammen. Vertrauen in unabhängige und unparteiische Ermittlungen der Polizei besteht nicht.

Dieses Problem existiert nicht nur in Umtata. Eine Besonderheit der Situation im ehemaligen „Homeland“ Transkei ist jedoch, daß neben aktiven Polizisten auch zahlreiche inzwischen entlassene Angehörige der Polizei und des Militärs der ehemaligen Transkei im Taxigewerbe aktiv sind.

4.6.2 Kontrolle des Taxigewerbes

Neben den Ermittlungen und der Verhaftung der Tatverdächtigen bei Vorfällen des Taxi-Krieges ist die Polizei auch für Verkehrskontrollen zuständig. Täglich werden an einer der Ausfallstraßen Umtatas Taxi-Kontrollen durchgeführt. Dabei überprüfen die Beamten den Führerschein des Fahrers, die KFZ-Zulassung des Taxis sowie die Genehmigung für dessen Betrieb durch die Provinzregierung („public transport service certificate“). Die Kontrollen sind nicht ungefährlich. So wurden zum Beispiel am 11. Juni 1997 zwei Polizeibeamte durch Schüsse schwer verletzt, als sie ein Taxi im Stadtteil Ngangelizwe überprüfen wollten.

Seit Anfang 1998 wird bei den Straßenkontrollen auf Anweisung des neuen Leiters der Straßenverkehrspolizei („City Chief Traffic Officer“) in Umtata, André Rossouw, auch die Verkehrstauglichkeit der Taxis geprüft. Innerhalb eines Monats stellte die Verkehrspolizei dabei Strafzettel in der Gesamthöhe von 60.000 Rand (gut 20.000 Mark) an Taxibesitzer aus. Dieses ungewohnt harte Durchgreifen führte zu Morddrohungen gegen André Rossouw und Anfang Juli 1998 zu einem Massenprotest von Taxibesitzern und -fahrern.¹⁷ „Die Leute aus dem Taxigewerbe waren zornig und überbrachten ihren offenen Protest in Form eines Memorandums“, erklärte Rossouw gegenüber dem Reporte der Lokalzeitung, „sie machten den schlechten Zustand der städtischen Straßen für den schlechten Zustand ihrer Fahrzeuge verantwortlich.“

Rossouw beugte sich diesem Argument und sprach ein Moratorium der Verfolgung von Bußgeldern wegen nicht verkehrstauglicher Taxis bis zum 1. Januar 1999 aus. „Ich kann sie doch nicht wegen verkehrsuntauglicher Fahrzeuge verfolgen, wenn es offensichtlich ist, daß der schlechte Zustand der städtischen Straßen ihre Taxis ruiniert“, erklärte der oberste Verkehrspolizist Umtatas öffentlich. Verkehrsuntaugliche Taxis würden zwar weiterhin stillgelegt, von Bußgeldern und einer Strafverfolgung würde jedoch bis zum Ende des Moratoriums abgesehen.

Einen Zusammenhang dieser Entscheidung mit den Morddrohungen gegen seine Person bestritt André Rossouw: „Ich bleibe dabei, daß mich nichts jemals davor zurückschrecken lassen wird zu tun, was ich in meinem Job für richtig halte. Aber ich bin nicht hier, um den Taxi-Leuten ohne vernünftigen Grund den Krieg zu erklären oder sie zu unterdrücken.“

4.7 Wer sind die Taxibesitzer

Der Besitz von Taxis in Umtata ist breit gestreut. Viele besitzen nur ein einziges Fahrzeug, das sie oft auch selber fahren. Keinem der Taxibesitzer in Umtata gehören mehr als zehn Taxis. Die meisten Taxibesitzer sind in den beiden Taxigesellschaften Uncedo und Umtata Taxi Owners Association organisiert. Daneben gibt es in Umtata und vor allem im sehr ländlichen Umland jedoch auch einige Fahrzeuge, die keiner Taxigesellschaft angehören. Dabei handelt es sich zumeist um LKW oder Pritschenwagen, die auf der Ladefläche zahlende Passagiere transportieren.

Ohne Eigenkapital ist es nicht möglich, ein Taxi zu erwerben. Bankkredite werden für Investitionen ins Taxigewerbe nur sehr zögerlich vergeben. Mindestvoraussetzung dafür ist neben einem sauberen polizeilichen Führungszeugnis und eines public transport service certificates ein Eigenbeitrag, der mindestens 20 Prozent des Taxi-Kaufpreises betragen muß. Deshalb ist es nicht verwunderlich, daß die meisten Taxibesitzer Umtatas vor Eintritt ins Taxigeschäft in einem festen Arbeitsverhältnis etwas Kapital ansparen konnten. Ehemalige Minenarbeiter, Regierungsangestellte und Angehörige des Militärs und der Polizei der Transkei finden sich besonders häufig unter den Taxibesitzern. Der starke Stellenabbau seit Ende der 80er Jahre in diesen Bereichen und die Auflösung des „Homelands“ Transkei samt seines Militärs haben dazu beigetragen, das die dort Entlassenen im Taxigewerbe nach einer neuen Lebensgrundlage suchen.

Unter den Taxibesitzern finden sich jedoch auch zahlreiche Staatsangestellte und Polizisten, die noch im Dienst sind. Selbst weiße Geschäftsleute sollen hinter manchem Taxiunternehmen stehen. Oft betreiben sie ihr Taxigeschäft über Strohmänner, auf deren Namen die Taxi angemeldet sind. Doch gerade in den Auseinandersetzungen der Taxi-Kriege zeigt sich immer wieder das enge Verhältnis, das einzelne Polizisten und Staatsangestellte mit den streitenden Parteien verbindet.

¹⁷ Daily Dispatch, 22.7.1998

Der Betrieb eines Taxis setzt zwar etwas Eigenkapital, jedoch keine besonderen Kenntnisse voraus. Die bei der Entlassung gezahlten Abfindungen bilden die ökonomische Grundlage der meisten neuen Taxibesitzer. Gute Kontakte zur Polizei und zur öffentlichen Verwaltung, über die die ehemaligen Staatsangestellten der Transkei in der Regel verfügen, sind für das Taxigeschäft von besonderem Vorteil. Investitionsmöglichkeiten in anderen Bereichen wie zum Beispiel der Landwirtschaft bieten sich nur in den seltensten Fällen.

Das Taxigewerbe ist ein typisches „cash business“, alle Einnahmen und Ausgaben werden so weit wie möglich mit Bargeld geregelt. Dies betrifft sowohl den Fahrpreis als auch den Lohn der Fahrer. Händler berichten, das selbst bei der Anschaffung der Taxis zumeist bar gezahlt wird. Zwar gibt es deshalb öfter Streit um den Vorwurf von Betrug und Diebstahl. Dafür haben die beteiligten Taxibesitzer und Fahrer aber den Vorteil, daß ihre Einnahmen für Konkurrenten und staatliche Stellen unkontrollierbar sind. Steuereinnahmen aus dem Taxigewerbe gibt es – abgesehen vom Anteil der Taxis an der Benzinststeuer – kaum.

Daß Taxibesitzer kein Interesse haben, an dieser Situation etwas zu ändern, wird an einem Gespräch deutlich, das ich im Juni 1998 mit zwei Mitgliedern der Umtata Taxi Owners Association geführt habe. Ich wollte von ihnen wissen, was sie über die Einführung eines Kartensystems denken, bei dem die Passagiere ähnlich wie bei einer Telephonkarte eine Transportkarte über einen bestimmten Betrag kaufen, von der dann im Taxi mit einer Maschine der Fahrpreis abgezogen wird.

Für den Taxibesitzer hätte dies den Vorteil einer genauen Kontrolle über die Einnahmen seines Fahrzeugs. Die üblichen Unterschlagungen durch die Fahrer wären damit unmöglich, ebenso wie der Verlust von Bargeld durch Diebstahl. „Wie kommen wir dann an unser Bargeld“, war jedoch die spontane Frage der Taxibesitzer an ein solches Kartensystem. „Dafür würde der Kartenaussteller schon sorgen, er könnte das Geld zum Beispiel direkt auf Ihr Bankkonto überweisen“, antwortete ich. „Aber wie kommen wir dann an das Bargeld?“, fragten die Taxibesitzer wieder und meinten: ohne Kontrollmöglichkeit.

Jede formalisierte Struktur wie sie zum Beispiel ein Taxi-Kartensystem schafft, würde den rein informellen Charakter des ganzen Gewerbes beenden. Denn die Kartengesellschaft wäre gezwungen, ihre Einnahmen und Ausgaben wie jedes andere Handelsunternehmen auch staatlich überprüfen zu lassen. Und daran haben Taxibesitzer offensichtlich nicht das geringste Interesse.

4.9 Wer sind die Taxifahrer

Die Berufsqualifikation der allermeisten Taxifahrer beschränkt sich auf den Führerschein. Eine gezielte Ausbildung in Fahrsicherheit, Verhalten gegenüber Fahrgästen, Erster Hilfe oder Automechanik findet nicht statt. So wiederholen die Fahrer in ihrem Berufsalltag das Rollenmodell, das sie als Taxipassagiere kennengelernt haben.

Taxifahrer haben keine formalen Arbeitsverhältnisse mit den Taxibesitzern. Diese zahlen weder Sozialabgaben noch Rentenbeiträge. Entlohnt wird zumeist nach einem Prozentanteil der Einnahmen bar auf die Hand. Fährt ein Taxi beispielsweise 8.000 Rand (3.000 Mark) in der Woche ein, erhält der Fahrer fünf Prozent, also 400 Rand (150 Mark). Schafft es der Fahrer durch viele Überstunden oder zusätzliche Nacht- und Wochenendfahrten, die Einnahmen auf 12.000 Rand zu steigern, steigt auch sein Verdienst auf 600 Rand (225 Mark) an. Bringt er es dagegen nur auf 6.000 Rand Einnahmen, kann es passieren, daß sein Wochenverdienst sogar noch unter den Fünf-Prozent-Anteil, also 300 Rand (110 Mark) absinkt. Das liegt daran, daß Taxibesitzer oft Mindesteinnahmen von ihren Fah-

rem verlangen. Im Nahverkehr sammelt der Taxifahrer nämlich meistens selber das Fahrgeld ein. Eine genaue Kontrolle über die Höhe seiner Einnahmen hat der Taxibesitzer also nicht. Damit er trotzdem zu seinem Geld kommt, setzt er den Mindestbetrag fest, den der Fahrer einzunehmen hat. Auch dies erhöht den Druck zu überlangen Arbeitszeiten.

4.8 Was denken die Passagiere

In einer öffentlichen Diskussionsveranstaltung über das künftige Verkehrskonzept im Großraum Umtata waren sich am 23. Juni 1998 die 20 TeilnehmerInnen in der Stadthalle schnell einig, daß sie ein staatlich kontrolliertes System von Stadtbussen, die nach festen Fahrplänen verkehren, dem wilden Taxigewerbe vorziehen würden. Sicherheit – vor allem für die eigenen Kinder auf dem Schulweg – war das wichtigste Argument bei dieser Entscheidung. Außerdem würden die Bus-Fahrpreise wohl niedriger liegen als die der heutigen Taxis, da Busse ja staatlich subventioniert würden.

Schnell waren sich die Diskussions-TeilnehmerInnen aber auch einig, daß sich ein solches Bussystem nicht einfach durchsetzen lassen wird. „Das bedeutet doch Kampf mit dem Taxigewerbe“, sagte ein Mann, und der Rest der Versammlung nickte wissend. „Das würden sich die Taxi-Leute nie gefallen lassen“, ergänzte eine Frau. Gestützt wird diese Einschätzung auch von den wenigen öffentlich Erklärungen, die Transportunternehmer abgeben. So erklärte zum Beispiel der Vorsitzende der „South African Bus Operators Association“ im Eastern Cape, David Sikampula, in Umtata öffentlich zum Verhältnis zwischen Bus- und Taxiunternehmen: „Eine Sache ist sicher – es wird Blut vergossen werden. Ich kenne doch die Leute, da werden Menschen sterben.“¹⁸

Angst ist das vorherrschende Gefühl der Passagiere gegenüber dem Taxigewerbe. An eine Möglichkeit, die eigenen Interessen nach Sicherheit und Verlässlichkeit des öffentlichen Personenverkehrs gegenüber dem Taxigewerbe durchsetzen zu können, glauben die Passagiere nicht. Schärfere Polizeikontrollen und gleichzeitig eine schärfere Kontrolle der Polizei waren denn auch die wichtigsten Vorschläge für eine Verbesserung des öffentlichen Personenverkehrs in den Debatten um einen Gesamtentwicklungsplan für Umtata. Nur so seien die vorherrschende „culture of lawlessness“ und „corruption and bribery“ zu beenden¹⁹.

5. Alternativen – und warum sie nicht immer funktionieren

Trotz der vorherrschenden Angst und Resignation gegenüber den Verbesserungsmöglichkeiten des öffentlichen Personenverkehrs, gibt es doch hin und wieder auch positive Meldungen über das plötzliche Ende eines der Taxi-Kriege. Eine solche Konfliktlösung soll im Folgenden kurz geschildert werden.

5.1 Das Wunder von Mqanduli

Eine der wenigen Erfolgsgeschichten bei der Lösung eines regionalen Taxi-Krieges spielt in Mqanduli, einer Kreisstadt ca. 40 Kilometer von Umtata entfernt. Sechs Monate lang tobte 1997 dort ein erbitterter Kampf zwischen den beiden Taxi-Gesellschaften Uncedo und Umtata Taxi Owners Association. In dutzenden Zwischenfällen starben über 20 Taxifahrer und Passagiere, noch mehr wurden verletzt. Abwechselnd wurden Taxis beider Gesellschaften während der Fahrt aus dem Hinterhalt

¹⁸ Daily Dispatch, 4.11.1998

¹⁹ Umtata Land Development Objective and Integrated Development Plan (1998), S. 2

beschossen. Vereinzelt festgenommene Schützen stellten sich als bezahlte Killer heraus, die ihre Auftraggeber jedoch vor Gericht nicht nennen wollten.

Nachdem auch eine Lehrerin und mehrere Studenten Opfer dieser Überfälle geworden waren, traten die LehrerInnen in den ländlichen Grund- und Sekundarschulen der Umgegend in Streik. Dies wiederum mobilisierte den Protest der Eltern. Am 1. Juni 1997 konnte der Konflikt für längere Zeit beigelegt werden. Beide Taxi-Gesellschaften einigten sich darauf, den Taxistandplatz in Mqanduli gemeinsam zu benutzen, neue Zwischenfälle hat es bis Oktober 1998 nicht mehr gegeben. Wie war diese für die Öffentlichkeit überraschende Lösung möglich?

Eine führende Rolle hat dabei Captain Votile Nxiwa, ein 35jähriger Polizeibeamter aus Umtata, gespielt. Er war die treibende Kraft bei der Gründung eines „Krisenkomitees“. Neben Vertretern der Distriktverwaltung, der Provinzregierung und dem Bürgermeister von Mqanduli konnte Captain Nxiwa auch Vertreter beider rivalisierender Taxigesellschaften zur Teilnahme an den Sitzungen des Krisenkomitees bewegen. Eine wichtige Rolle haben dort zudem zwei örtliche Kirchenmänner gespielt, die Pastoren WGB Gaba und LK Sharpley.

Schnell war eine Spaltung innerhalb des lokalen African National Congress (ANC) als tiefere Ursache des Taxi-Krieges ausgemacht. Im Krisenkomitee saßen schließlich Menschen zusammen, die die Situation und die beteiligten Personen vor Ort gut kannten. „Nachdem der Bürgermeister von Mqanduli, Nkosinathi Kuluta, und der ANC-Distriktvorsitzende Baxter Mbutuma ihren Konflikt beigelegt hatten, hatte sich der Krieg zwischen den beiden Taxigesellschaften ganz schnell erledigt“, sagte Captain Nxiwa im August 1997 rückblickend.

Ein wichtiges Hilfsmittel für die Verständigung der verfeindeten ANC-Fraktionen war offenbar auch die Zusicherung der Provinzregierung, 1,3 Millionen Rand (500.000 Mark) für den Bau eines neuen, gemeinsamen Taxistandplatzes in Mqanduli zur Verfügung zu stellen. Mit den Bauarbeiten ist Mitte 1998 begonnen worden.

Ende 1998 hatte die damals erprobte Konfliktlösungsstrategie eine neue Bewährungsprobe zu bestehen. Am 11. Oktober wurden in zwei getrennten Überfällen insgesamt drei Menschen aus dem Hinterhalt erschossen, darunter ein 19jähriger Schüler, der am Straßenrand auf ein Taxi wartete. Die beiden anderen Opfer waren ein Taxifahrer und ein Taxibesitzer. Einen Tag später konnte die Polizei das Fahrzeug und die Waffen der Täter sicherstellen. Festnahmen gab es jedoch nicht. „Wir glauben, daß die Angreifer ausgezeichnet geschulte bezahlte Killer waren“, erklärte der ermittelnde Polizeibeamte²⁰.

Eine gute Woche nach den Überfällen war der Konflikt zwischen den verfeindeten Taxibetreibern vorerst beigelegt. Eine zentrale Rolle dabei haben wieder die Hauptpersonen der Schlichtungsgespräche von 1997 gespielt: Captain Votile Nxiwa, der Polizeibeamte aus Umtata, Bürgermeister Nkosinathi Kuluta und die weiteren Mitglieder des „Krisenkomitees“. Offenbar spielte wieder eine Auseinandersetzung innerhalb des lokalen ANC die entscheidende Rolle beim Aufflammen des Taxi-Krieges. Der stellvertretende Sekretär des ANC-Regionalverbandes, Siphoh Mahlati, erklärte, daß ihm Berichte darüber vorlägen, denen er nachgehen werde. Bürgermeister Kuluta machte auch Teile der Polizei für den erneuten Taxi-Krieg verantwortlich. „Ein Ermittlungsbeamter hat in einem geheimen Treffen Mitglieder einer der verfeindeten Parteien gewarnt. Daraufhin haben sie ein Fahrzeug verbrannt, das in der Ermittlung von zentraler Bedeutung gewesen wäre“, sagte er in einem Zeitungsinterview²¹.

²⁰ Daily Dispatch, 17.10.1998

²¹ Daily Dispatch, 20.10.1998

5.2 Warum sich Mqanduli nicht einfach wiederholen läßt

Mehrere glückliche Umstände sind bei der Eindämmung des Taxi-Krieges in Mqanduli zusammengekommen: eine kleine, recht gut überschaubare Gemeinde, engagierte Einzelpersonen mit der nötigen Unterstützung ihrer Institutionen und Geld aus dem Provinzhaushalt. Mqanduli beweist, daß Aktivitäten gegen den Taxi-Krieg nicht grundsätzlich hoffnungslos sind. Mqanduli zeigt aber auch, daß dafür eine ganze Reihe besonderer Umstände zusammenkommen müssen, die sich an anderem Ort nicht einfach wiederholen lassen. Als Vorbild zur Beendigung der Taxi-Kriege im großen Maßstab eignet sich Mqanduli deshalb nicht. Kurz nachdem der Konflikt in Mqanduli 1997 beigelegt war, ist auf der anderen Seite von Umtata, im 50 Kilometer entfernten Libode, ein neuer Taxi-Krieg ausgebrochen. Und auch kurz nach den Vorfällen im Oktober 1998 ist ein neuer Brennpunkt des Taxi-Krieges in Idutywa, 50 Kilometer westlich von Mqanduli entstanden.

6. Die zivilgesellschaftliche Lösung

Die bisherigen Versuche der Regierung, das Taxigewerbe mit der Bildung von Dachorganisationen in den Provinzen zu formalisieren und regulieren, wird von einigen Nichtregierungsorganisationen (NGO's) kritisiert. Damit werde lediglich der Versuch gemacht, „to legitimise the illegitimate“, so der Vorsitzende der „South African Market Association“, Norman Reynolds²². Alle Versuche, das gewalttätige und anarchische Taxigewerbe zu „organisieren“ seien zum Scheitern verurteilt. Stattdessen sollte die Regierung die dafür zur Verfügung gestellten 70 Millionen Rand (25 Millionen Mark) lieber nutzen, um „den Bürgern, den Taxi-Fahrgästen“ zu helfen, sich zu organisieren.

Dafür biete die neue südafrikanische Verfassung in ihrem Artikel 33 genau die richtige Voraussetzung. Dort heißt es:

„Everyone has the right to administrative action that is lawful, reasonable and procedurally fair. (...) National legislation must be enacted to give effect to these rights, and must (...) impose a duty on the state to give effect to these rights and promote an efficient administration.“ (Constitution of the Republic of South Africa 1996)

Einzelne NGO's bereiten derzeit eine Verfassungsklage vor, mit der der Staat zur Einhaltung von „administrative justice“ im Bereich des Transportwesens gezwungen werden soll. Dabei soll das Prinzip festgestellt werden, daß nicht eine Taxi-Gesellschaft, sondern nur die Gesamtheit aller Passagiere eine bestimmte Route „besitzen“ kann. Der Staat hätte dann die Aufgabe, für eine sinnvolle Organisation des Passagier-Interesses zu sorgen:

„Citizens, working with their councils or other accepted bodies, use state money to organise a community transport company. They appoint suitable directors and management. The company then invites taxi and bus operators to put in tenders to provide service along certain routes under specified conditions which the community defines. The company pays those who successfully tendered an agreed amount per kilometre for each route. The operator collects from the passengers the fee which the company sets. The company does not have to own taxis or buses. It manages the relationship between passengers and transport providers on behalf of its members, who are the passengers.“ (Reynolds 1998)

Verträge mit Taxiunternehmen, die den festgesetzten Standards an Zuverlässigkeit, Sicherheit, Fahrtakt usw. nicht entsprechen, werden beendet. Die Passagiere wachen über die Einhaltung der

²² Reynolds 1998

Regeln, denn sie haben das größte Interesse daran. Die bestehenden Taxiunternehmen können weiter existieren, müßten sich aber den Regeln unterordnen, die die Passagier-Organisation festlegt.

7. Noch ist der Taxi-Krieg stärker

Zivilgesellschaftliche Lösungsmodelle dieser Art wecken derzeit in Südafrika keine Begeisterung. In einer Diskussion in Umtata über das o.g. Modell gab es von Passagieren vor allem skeptische Meinungen. In Großstädten könnte eine Fahrgastorganisation womöglich funktionieren, im Verkehr der ländlichen Transkei aber nicht. „Für so eine Organisation braucht man schlaue Leute“, war das Hauptargument, „und die schlaue Leute in den Kleinstädten und Dörfern sind doch schon alle ins Taxigewerbe verwickelt.“ Lehrer, Geschäftsleute, Polizisten, Staatsangestellte – viele von ihnen besitzen selber Taxis oder haben zumindest Taxibesitzer unter ihren Familienangehörigen. Für ihren eigenen Transportbedarf benutzen sie Privatautos. Der Aufbau einer von den Taxi-Interessen unabhängigen Passagier-Organisation sei unter diesen Bedingungen nicht möglich.

Passagiere haben gegenüber dem Taxigewerbe kein Selbstvertrauen. Das zeigt sich auch im Taxi selber, wo zahlende Fahrgäste nur in seltenen Ausnahmefällen gegen Überladung, den schlechten Zustand der Fahrzeuge oder den gefährlichen Fahrstil der Fahrer protestieren. Streit gibt es schon eher um Lautstärke und Stil der Musik aus dem Autoradio. Pannen und wegen schlechter Wartung versagende Fahrzeuge werden hingenommen. Fahrgäste verlangen in diesem nicht seltenen Fall lediglich ihr Fahrgeld zurück und versuchen vom Fahrbahnrand aus auf eigene Faust weiterzutrampen. Die Einstellung, mit dem Fahrgeld das Anrecht auf einen gewissen Service zu erwerben, besteht nicht.

Proteste gegen die Bedrohung durch eskalierende Taxi-Kriege finden zwar ab und zu statt. Sie folgen jedoch bisher stets dem Muster der Widerstandsaktionen gegen die Apartheid. Politische Führer rufen zu Massenaktionen auf und werfen dann vom Podium rhetorische Bomben. „Unsere Partei muß natürlich die Mehrheit der Taxi-Pendler repräsentieren. Niemand sollte die Kraft von Massenaktionen der Selbstverteidigung unterschätzen“, sagte zum Beispiel Mathews Phosa (ANC), der Premierminister von Mpumalanga auf einem solchen Protestmarsch.²³ Taxibesitzer bleiben von diesen Aktionen unbeeindruckt, denn sie wissen, daß die, die heute laut protestieren, morgen wieder schüchtern in ihre Taxis steigen werden.

So wenig wie die Passagiere vom Taxigewerbe einen Service erwarten, so wenig werden sie von den Taxibesitzern als Kunden gesehen und behandelt.

„Over-trading, a real ceiling to fare prices and fierce competition around territory, prevent the ruling gangster mentality from seeing people as customers. Passengers are just chips in the game, helpless victims to be bullied and frightened into doing what best suits the taxi owners.“ (Reynolds 1996)

Das südafrikanische Taxigewerbe begann als Kampf um das Recht für Schwarze, unternehmerisch tätig zu werden. Am Anfang war es illegal und konnte sich nur durch Bewaffnung und die Kollaboration mit korrupten Polizisten behaupten. Die dabei entstandene „Kultur der Gewalt“ prägt bis heute die Stimmung und das Selbstverständnis der im Taxigewerbe engagierten Menschen. Zwischen den Taxiunternehmen herrscht kein gesunder Wettbewerb um Kunden, sondern die latente und zuweilen offen bewaffnete Bedrohung. Und auch zwischen Taxibesitzern und Fahrern besteht kein normales Arbeitsverhältnis, sondern ein rechtloser Zustand, unter dem große Summen Bargeld unter latenter bewaffneter Bedrohung hin- und hergeschoben werden. Erfolg hat unter diesen Bedingungen nicht der Beste, sondern der Skrupelloseste – keine gute Grundlage für die Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs in Südafrika.

²³ Daily Dispatch, 23.5.1998

Unter normalen Marktbedingungen müßte das enorme Überangebot an Taxis zu sinkenden Fahrpreisen und einer Diversifizierung des Angebots führen. Stattdessen sichern sich Taxigesellschaften mit Gewalt das Monopol in ihrem Gebiet oder auf ihren Routen. Die Passagiere müssen weiterhin auf ihrem Weg zur Arbeit oft mehrmals das Taxi wechseln, sobald sie die Grenze zwischen den Revieren rivalisierender Taxigesellschaften überqueren. Der Versuch der ausgehenden Apartheid-Regierung, mit der Deregulierung des Taxigewerbes eine loyale schwarze Mittelschicht zu schaffen, ist an den unter der Apartheid produzierten gewalttätigen Strukturen im Transportwesen für die schwarze Bevölkerungsmehrheit gescheitert.

Mit Gesetzen, staatlichen Regulierungsbehörden und schärferen Polizeikontrollen allein ist dem Taxi-Krieg heute nicht beizukommen. Erfolgreich können diese Versuche nur sein, wenn sie von wachsendem Selbstvertrauen der Passagiere begleitet werden. Sie sind es letztlich, die ihr Interesse auf einen zuverlässigen, sicheren und preisgünstigen Personenverkehr durchsetzen müssen. Dazu gehört das Bewußtsein, als Kunde Rechte zu haben. Jahrzehntlang haben in Südafrika Apartheidgesetze und -politik dazu gedient, in der schwarzen Bevölkerungsmehrheit genau dieses Selbstbewußtsein zu unterdrücken. Zwar ist in Südafrika seit über vier Jahren die einstige Befreiungsbewegung an der Macht. Politische Kultur im Alltag verändert sich aber viel langsamer als politische Macht im Parlament. Eine Zivilgesellschaft muß langsam und von unten entstehen. Der Staat kann dabei helfen – aber nicht mit starken Parolen, sondern mit klaren Verhältnissen in den eigenen Behörden und geduldiger Unterstützung langsam keimender kleiner Initiativen an vielen Orten.

Literaturverzeichnis

Bank, Leslie (1991): A culture of Violence: the Migrant Taxi Trade in Qwa Qwa 1980-90, in: South Africa's Informal Economy, ed. by Eleanor Preston-Whyte and Christian Rogerson, Cape Town, pp. 124-141

Constitution of the Republic of South Africa (1996), Government Printers, Pretoria

Daily Dispatch, Tageszeitung aus East London

Department of Transport (1996): White Paper on National Transport Policy, Pretoria

Dewar, David (1994): Planning for the rural-urban interface: A case-study of Transkei, Development Bank of Southern Africa, Johannesburg

Khosa, Meshack (1991): Capital accumulation in the black taxi industry, in: South Africa's Informal Economy, ed. by Eleanor Preston-Whyte and Christian Rogerson, Cape Town, pp. 310-325

McCaul, C. (1990): No Easy Ride: The Rise and Future of the Black Taxi Industry, South African Institute of Race Relations, Johannesburg

National Land Transport Bill (1998), Draft for Discussion, Pretoria

National Taxi Task Team (1996): Process and Final Recommendations, Summary, Pretoria

Reynolds, Norman (1998): Let the passengers rule the routes, in: Mail&Guardian, 22.5.1998, Johannesburg

The Star, Tageszeitung aus Johannesburg

Umtata Integrated Development Plan (1998): Assesment Report, paper prepared for Umtata Transitional Local Council, Umtata

Umtata Land Development Objective and Integrated Development Plan (1998): Proposed Development Framework, paper prepared for Umtata Transitional Local Council, Umtata