



Sammeltaxi in Havanna (Quelle: [Havana Times](#))

Dieser Tage werden wir Zeuge eines **Machtkampf**s zwischen den **Regierungsautoritäten** und **privaten Sammeltaxifahrern** in Havanna. Die Regierung will eine gewisse Order in Kraft setzen, was einen lautlosen Streik provoziert hat. Ohne Poster und Reden, aber sehr effektiv laut dem was wir auf der Straße sehen.

„Ich habe zwei Stunden in Vibora (Stadtteil) auf ein Auto gewartet und konnte nicht ein einziges anhalten. Jedes Mal wenn die Regierung eine neue Resolution gegen private Taxifahrer ausgibt sind es wir Kubaner ohne Auto die den Preis bezahlen müssen“, sagte mir

ein genervter Arbeiter.

Die lokale Regierung hat jüngst [Preise und Routen für private Taxifahrer eingeführt](#), die meisten von ihnen fahren alte Autos aus den 1950er Jahren die mit modernen Dieselmotoren ausgestattet sind, da dies der billigste Treibstoff auf dem Schwarzmarkt ist.

Vor einigen Monaten wurden sie angewiesen die Preise zu senken. Die Antwort der Fahrer war es, ihre Routen um die Hälfte abzukürzen so dass sie weiterhin gleich viel Geld verdienen konnten. Es waren vor allem die Fahrgäste die beeinträchtigt wurden, indem sie gezwungen waren das Taxi auf halbem Wege zu wechseln.

Jetzt hat ihnen die Regierung neue Preise zusammen mit Routen auferlegt, um zu verhindern dass sie die Maßnahme umgehen. Die Bürger wurden aufgefordert Fahrer zu melden, die gegen die Regeln verstoßen, die dann mindestens ein Bußgeld bezahlen müssen, ihre Lizenz oder sogar ihr Auto verlieren können.

Die Antwort der Taxifahrer war es jetzt diesen Streik zu starten, der die Anzahl der Autos auf den Straßen drastisch reduziert hat und damit Unzufriedenheit bei der Bevölkerung provoziert. Als wäre das nicht schon merkwürdig genug hört man vor allem von Fahrgästen Klagen über die Provinzregierung, weniger von den Fahrern selbst.

Am Ende des Tages sind die Leute irgendwo weise, denn die Regierung hat sich als unfähig erwiesen ihre eigenen Ziele zu erfüllen und es sind die normalen Kubaner die Leiden, denn privater Transport wurde mittlerweile zur Notwendigkeit.

Es gibt manche Extremisten die hier und da erschienen sind und die, um sich politische Sporen zu verdienen, die Massen dazu aufrufen mit dem kindischen Slogan „Nicht einen Schritt zurück!“ gegen die Taxifahrer zu kämpfen, als wären die selbstständigen Taxifahrer die rund um die Uhr arbeiten die Ursache des Problems.



Die vergessen, oder haben nicht den Mut sich zu erinnern, dass die nationale Krise schon über 50 Jahre andauert, lange bevor Präsident Raúl Castro mehr private Taxis erlaubte. Die „guagas“ (Busse) hatten nicht einmal in den besten Jahren den Bedarf decken können.

Leute die im Privatsektor als Transporteure arbeiten, haben weder Zugang zu Großmärkten für Treibstoff noch zu dringend benötigten Ersatzteilen (Quelle: [Havana Times](#))

Als die Lokalregierung und das Transportministerium (MITRANS) den Markt öffneten, taten sie das ohne Regulierungen für Tarife, Routen, Fahrpläne und Treibstoffversorgung zu verabschieden. Solche Regelungen existieren jedoch in einer großen Anzahl von Ländern, die über kein planwirtschaftliches System verfügen.

Wie dem auch sei, Regierungsfanatiker sind nicht dumm. Es ist einfacher Slogans gegen

Taxifahrer zu schreien als gegen das Transportministerium, auch wenn genau diese Institution plant, Versprechungen macht und dafür Millionen von Dollarn verwendet um immer wieder aufs neue zu versagen.

Das einfachste ist es, die Fahrer für all diese Probleme verantwortlich zu machen, sie zu den Leuten zu machen die verantwortlich sind für alles was passiert, so wie es die Rechte in Europa und die USA in Bezug auf Migranten gerade machen. Es ist die uralte Methode einen Sündenbock zu finden und die Massen auf ihn los zu lassen.

Ich versuche nicht diese Fahrer zu verteidigen, deren Preise möglicherweise übertrieben erscheinen, beachtet man den Fakt dass sie all ihren Diesel auf dem Schwarzmarkt für 0,40 US\$ pro Liter kaufen. Hinzu kommt: Es gibt verschiedene Klassen von Fahrern, es gibt die Bosse und dann gibt es deren Angestellte.

Ein Boss kann mehrere Autos (von einem bis hin zu 20) besitzen und verschiedene Fahrer anstellen. Die Bosse können zu Hause sitzen und jeden Monat mehr als 1.000 US\$ pro Auto verdienen, während die Fahrer lediglich 250 US\$ bekommen und gleichzeitig 10 bis 12 Stunden pro Tag mit Arbeit verbringen müssen.



Auch in anderen Provinzen kam es zu Problemen zwischen der lokalen Regierung und privaten Transportdienstleistern (Quelle: [Havana Times](#))

Wir können also nicht einmal von den Fahrern als solchen sprechen oder sie alle über einen Kamm scheren. Wir müssen analysieren was es sie kostet, ihre teilweise mehr als 60 Jahre alten Autos am laufen zu halten während sie 12 Stunden am Tag fahren. Darüber hinaus muss man in Rechnung stellen wie viel sie für Ersatzteile, Reifen und Batterien ausgeben.

Ich frage mich ob es irgendwelche Treffen zwischen privaten Fahrern und der Provinzregierung gab, ob es irgendeine Form von Koordinierung zwischen beiden Parteien gibt. Erhalten die Fahrer irgendeine Unterstützung von der Regierung, um benötigte Ersatzteile zu importieren oder um ihre Motoren zu wechseln?

Die Legalisierung neuer Formen von Eigentum an Produktionsmitteln muss von neuen Beziehungen begleitet werden. Dialog und Verhandlung kann mit Selbstständigen zu besseren Erfolgen führen als hartes Durchgreifen.

Der König rät dem kleinen Prinzen „von jedem die Pflicht zu verlangen, die er leisten kann. Akzeptierte Autorität basiert vor allem auf Vernunft. Wenn du deinen Leuten befiehlst sich im Meer zu ertränken, werden sie sich in einer Revolution erheben. Ich habe das Recht Folgsamkeit zu fordern, weil meine Befehle vernünftig sind.“

Dieser Artikel ist von Fernando Ravsberg. Der gebürtige Uruguayaner lebt als ehemaliger BBC-Korrespondent seit vielen Jahren in Havanna. Der Artikel erschien zunächst auf [Spanisch](#) und [Englisch](#).

„Wir arbeiten für den Schutz der Mehrheit“



Tatiana Viera Hernández
(Quelle: *Tribuna*)

Das Interesse der Bevölkerung Havannas in Bezug auf die Transportpreise von privaten Dienstleistern in Rechnung stellend, willigte Tatiana Viera Hernández, Vizepräsidentin für Kontrolle und Aufsicht beim Verwaltungsrat der Provinz ein, einige Ausführungen exklusiv gegenüber „Tribuna de La Habana“ (Lokalzeitung der Stadt) zu machen.

Tribuna: Versucht man Maßnahmen anzuwenden, um Änderungen in den (bisher) vorgesehenen Referenzpreisen zu erwirken?

Hernández: Erstens gibt es keine neuen Preise für die privaten Taxifahrer der Hauptstadt. In diesem Moment haben wir lediglich die Preise für die einzelnen Routenabschnitte präzisiert, für jene Routen [die am 14. Juli 2016 im Rahmen der Vereinbarung 185 des Rats der Provinzverwaltung](#) bestätigt wurden.

Tribuna: Warum jetzt?

Hernández: Sechs Monate nach Inkrafttreten der Resolution, führte die Provinzverwaltung eine Evaluation der hauptsächlichen Verstöße durch, welche festgestellt wurden. In Übereinstimmung mit dem Stand der öffentlichen Meinung die von der Bevölkerung Havannas ausgedrückt wurde ist bekannt, dass eine Gruppe von Transporteuren nicht-staatlicher Verwaltung die Maximalpreise verletzt haben, die mit jener Resolution eingeführt wurden. Dabei wurde bei Zwischenhalten bis zu zwei oder dreimal kassiert, nämlich die Preise für die gesamte Route.

Tribuna: Warum äußert sich der Rat der Provinzverwaltung?

Hernández: In erster Linie weil unsere staatliche und moralische Aufgabe eben genau im Schutz des Volkes besteht, bei dem auch der Arbeiter auf eigene Rechnung nicht ungeschützt bleibt weil auch er Bürger ist und seine Familie erhält die Leistungen des Staates.

Als man die Höchstpreise festgelegt hat, wurden die Ausgaben dieser Transporteure in Rechnung gestellt. Ohne Zweifel stützen wir unsere Argumente auf eine Studie die ausreichende Informationen in Bezug auf die Gewinne dieser Aktivität bietet.

Wir arbeiten für den Schutz der Mehrheit und des Teils der Bevölkerung, der diese Dienstleistung nicht in Anspruch nehmen kann, ihnen die Möglichkeit gebend diese Taxis mit der Bezahlung des Tarifs benutzen zu können, je nach zurückgelegter Strecke. In diesen Autos werden unsere Gesundheitstechniker transportiert, Studenten, Facharbeiter, Professoren, Rentner,...

In keinster Weise wird die Bevölkerung im Rahmen der Anstrengungen die wir unternehmen ungeschützt bleiben. In der Tat haben die privaten Transporteure lediglich einen Anteil von 26 Prozent an der Bevölkerung die in der der Hauptstadt transportiert wird, während unsere Busse jeden Tag durchschnittlich 1,3 Millionen Menschen transportieren.

Quelle: [Tribuna de La Habana \(Spanisch\)](#)

[youtube <https://www.youtube.com/watch?v=TsGv9Tk0dAI&w=560&h=315>]

Teilen: