

"Die Fiaker sind eine gesellschaftliche Minderheit"

13. Juli 2010, 17:44



In der Chamotten-Fabrik im Wiener Prater sind Martina Michelfeits Pferde untergebracht.



Sie ist seit 20 Jahren Fiaker-Fahrerin.



In Wien gibt es rund 100 aktive Fiaker-Fahrer - Sie leiden unter Konkurrenzkampf, prekären Arbeitsverhältnissen und zu wenig Stellplätzen

Man könnte meinen, Martina Michelfeit ist eine untypische Vertreterin ihres Berufstandes. Sie ist eine Frau, hat ein (Soziologie-) Studium abgeschlossen und ist Fiaker-Fahrerin. Nicht nur das: sie ist Unternehmerin, besitzt mehr als 20 eigene Pferde und beschäftigt zwei weitere Fiaker-Fahrer. Dem Selbstbild, das Wiener Fiaker-Fahrer von sich zeichnen, entspricht das so gar nicht. Einer am Dienstag präsentierten Studie zufolge beschreiben sie den typischen Fiaker-Fahrer nämlich folgendermaßen: "Mit Melone, Anzughose, Gilet, Krawatte oder Mascherl und Uhrenkette (...) Schmäh muss er haben und Wienerisch reden und auch schimpfen. Im Auftreten ist er resolut, lässt sich nichts gefallen, bleibt aber zu den Gästen immer höflich. Obendrein sollt' er ein Mann sein und aus Wien kommen."

"Man hat uns bekämpft"

Dabei sind inzwischen ein Drittel, zwischen 30 und 45 Prozent der Fiaker-Fahrer, Frauen. "Ich war die dritte Frau", erzählt Michelfeit. Seit mehr als 20 Jahren kutschiert sie Touristen durch die Stadt. "Am Anfang war das ganz heftig für die männlichen Kollegen, man hat uns bekämpft. Mittlerweile sind sie froh über die weiblichen Kolleginnen." Michelfeit hat schon während der Schulzeit mit dem Fiaker-Fahren begonnen, dann studiert. Ihre Eltern waren dagegen, dass sie Fiaker-Fahrerin wird. Sie ist es dennoch bis heute geblieben, zudem Besitzerin der Chamotten-Fabrik im Wiener Prater, wo ihre Pferde untergebracht sind.

"Meditatives" Fiaker-Fahren

Das Bild vom männlichen Ur-Wiener entspricht längst nicht mehr der Realität. 10 Prozent der Fahrer kommen aus anderen Ländern. Es gibt steirische Unternehmer, einen Berliner Unternehmer. Warum Frauen immer öfter in den Fiaker-Beruf drängen, erklärt Michelfeit sich so: "Es gibt eine starke Liebe der Frauen zu Pferden." Es sei "extrem schön" einen Fiaker zu fahren, das sei fast schon "meditativ". Das Bild der alkoholisierten Fiaker-Fahrer gebe es nicht mehr: "Das ist weg."



Psychologin Ehmayer (im Bild links) untersuchte den Berufsstand der Fiaker-Fahrer: "Viele vertreten die Meinung, die Fiaker-Fahrer brauchen wir gar nicht."



Immer mehr Frauen ergreifen den Beruf: "Es gibt eine starke Liebe der Frauen zu Pferden."



Die Geschäftslage ist allerdings instabil, weil das Geschäft wetterabhängig ist.



Martina Michelfeit plädiert für ein flexibles System, damit an manchen Tagen auch mehr als 58 Kutschen in die Innenstadt dürfen.

Eine Studie über die Wiener Fiaker zu erstellen, war die Idee der Psychologin Cornelia Ehmayer. Auslöser war für sie das negative Bild, das von den Fiaker-Fahrern in der Öffentlichkeit gezeichnet wird. "Viele vertreten die Meinung, die Fiaker-Fahrer brauchen wir gar nicht", sagt Ehmayer. Den Bezug zu den Menschen stelle man nicht her. Sie wollte herausfinden, was dahinter steht: Wie ergeht es den Fiaker-Fahrern in ihrem Arbeitsalltag?

Dazu wurden qualitative Interviews mit 34 der rund 100 aktiven Fiaker geführt und via Internetumfrage die Stimmung von 340 Wienern erhoben. Schlussfolgerung zieht die Psychologin die folgende: "Die Fiaker sind eine gesellschaftliche Minderheit, die Schutz braucht."

Mobbing und Konkurrenzkampf

Problematisch ist in erster Linie die große Konkurrenzsituation, der Kampf untereinander. In der Wiener Innenstadt gibt es 58 Stellplätze. Das sind sehr wenige für die große Anzahl an Fahrern, so Ehmayer. Es drängen alle auf die Standplätze, dadurch entsteht Mobbing untereinander und viele haben ein ökonomisches Problem.

Auch Michelfeit weiß davon ein Lied zu singen. Sie sagt, die Geschäftslage sei generell instabil, weil das Geschäft wetterabhängig sei. Ob viele Fiaker-Fahrten gebucht werden, liege auch daran, was sich sonst gerade tut. Negative Auswirkungen habe man beispielsweise bemerkt, als die Aschewolke im April dieses Jahres den Flugverkehr lahm legte. Auch während der Fußball-WM im Juni habe es Einbußen gegeben.

"Wien ohne Fiaker wäre wie Venedig ohne Gondeln"

Auf die Frage "Brauchen wir die Fiaker noch?" antworteten die Fiaker-Fahrer, der Stellenwert sei "so mittel". Fiaker sind für die Touristen attraktiv - für jene, die das klischeehafte Wien besuchen wollen. "Wien ohne Fiaker wäre wie Venedig ohne Gondeln", meinte etwa einer der Befragten. "Eine sehr realistische Betrachtungsweise", so Ehmayer. Die Zahl der Wiener, die eine Fiakerfahrt machen, sei verschwindend gering: "Der Wiener fährt nicht mit dem Fiaker." Früher wurden Fiaker bei Firmungen oder Hochzeit gebucht. Heute nur noch hin und wieder bei Begräbnissen.

"Wenn man eine Saison durchhält, bleibt man dabei"

Wie man Fiaker-Fahrer wird, sei unterschiedlich: Oft ist es so, dass man einmal mitfährt und dann dabei bleibt. Die Fluktuation sei sehr hoch. "Wenn man eine Saison



"Raus aus dem Individualverkehr, keine Taxis, keine Öffis mehr!"

durchhält, bleibt man aber dabei. Dann erträgt man keinen anderen Job mehr", berichtet Michelfeit.

Ein großes Problem sieht Stadtpsychologin Ehmayer darin, dass es keine Fiaker-Lobby gibt. Die Fiaker-Fahrer gehören zum Berufsstand der Taxifahrer, fühlen sich von ihnen aber nicht vertreten.

"Zur Chefsache machen"

Gefragt danach, wie man die Situation der Fiaker verbessern kann, sagt Ehmayer, die Wirtschaftskammer, der Wien-Tourismus und auch die Politik müssten sich darum kümmern und nach und nach Besserungen herbeiführen. Sie ist der Meinung, "man muss das schon zur Chefsache machen" - und spricht damit Bürgermeister

Michael Häupl (SPÖ) an. Bei den Stadträten gäbe es die Problematik, dass gleich drei Ressorts zuständig sind: Ulli Sima für die Umweltfragen, Sandra Frauenberger für den Tierschutz und Rudolf Schicker für den Verkehr.

Flexiblere Gestaltung

Michelfeit kritisiert das unflexible System mit den 58 Stellplätzen das ganze Jahr hindurch, "obwohl man an bestimmten Tagen sicher mehr Geschäft machen könnte". Einen Februar-Samstag könne man nicht mit dem Karsamstag vergleichen. Sie plädiert für eine flexiblere Standplatzgestaltung, dass zum Beispiel in der Osterwoche 80 statt 58 Fiaker unterwegs sein dürfen. Eine reine Erhöhung der Standplätze das ganze Jahr hindurch bringe aber auch nichts, so Michelfeit.

Um das Geschäft der Fiaker anzukurbeln hat sie noch weiterreichendere Vorschläge: "Raus aus dem Individualverkehr, keine Taxis, keine Öffis mehr!" Im ersten Bezirk sollen alle Wege mit den Fiakern erledigt werden. Dass ihre Vorschläge aber etwas unrealistisch sind, weiß Michelfeit selbst: "Natürlich kann ich träumen", sagt sie. (Rosa Winkler-Hermaden, derStandard.at, 13.7.2010)

Links:

Chamotten-Fabrik

Stadtpsychologie

Studie: Die Wiener Fiaker. Ein stadtpsychologisches Forschungsprojekt über den Berufsstand der Wiener Fiaker und seine Bedeutung für die Stadt 2009/2010. Von Cornelia Ehmayer, Stadtpsychologin. Unter wissenschaftlicher Mitarbeit von Isabella Hämmerle und Susanne Kaiser.

Wissen: Insgesamt gibt es in der Bundeshauptstadt gut 180 Fiakerkutschen, von denen lediglich 58 zeitgleich im Einsatz sein dürfen. Der Grund sind die 58 Platzkarten für die Standorte am Stephansplatz, Heldenplatz, Petersplatz, Burgtheater und bei der Albertina. Diese Platzkarten werden halbjährlich neu vergeben, wobei jeder der knapp 30 Unternehmer eine fix zugeteilt bekommt, während die restlichen nach einem komplexen Schlüssel verteilt werden.

Auch die Preise für die kleine und die große Rundfahrt mit 20 sowie 40 Minuten Länge durch die City sind als Höchstpreise von der Stadt vorgegeben. Für diese Fahrten sind 40 oder 65 Euro zu berappen. Bei Sonderfahrten zu Hochzeitsanlässen oder ähnlichem sind die Fiaker-Unternehmer in ihrer Preisgestaltung frei. (APA)

© derStandard.at GmbH 2010 -

Alle Rechte vorbehalten. Nutzung ausschließlich für den privaten Eigenbedarf.
Eine Weiterverwendung und Reproduktion über den persönlichen Gebrauch hinaus ist nicht gestattet.