

Drei Experten gegen Grauarbeit

Berliner Mehrwagenunternehmer organisieren sich in der BTV

In Berlin gelingt es einer Vereinigung von rund 70 Taxiunternehmern, sowohl wirtschaftlich als auch gewerbepolitisch Akzente zu setzen. Dabei begann alles mit der Bekämpfung der Grauarbeit.

Das war im Jahre 2003, als vor allem den Mehrwagenunternehmern reihenweise die Fahrer davonliefen. Sie wechselten zu Unternehmen, die höhere Umsatzbeteiligungen bezahlten, dafür aber die Fahrer mit niedrigeren Löhnen anmel deten. Diese unfaire Form der Wettbewerbsverzerrung wollte man sich nicht länger gefallen lassen und gründete daher eine Interessenvertretung

für Unternehmer, die sich an die Regeln halten. So entstand die Berliner Taxivereinigung (BTV), die zunächst ein „Verband wider Willen“ war, wie es dessen Vorsitzender Norbert Bleckmann gegenüber taxi heute ausdrückte.

Aber ohne Verbandsstruktur hätte man gegenüber Behörden, Berufsgenossenschaft und Finanzamt nur schwer Gehör gefunden. Dort müsse man nach Ansicht von Norbert Bleckmann zunächst einmal die Frage beantworten können, wer man denn eigentlich sei und wessen Interessen man überhaupt vertrete.

Ehrliche Lohnzettel

Nun, es sind die Interessen von rund 70 Berliner Taxiunternehmen, die zusammen 430 Konzessionen betreiben. Mit Fahrern, die auch das auf dem Lohnzettel stehen haben, was sie tatsächlich verdienen. Und mit Fahrzeugen, die sowohl in der Anschaffung als auch im Unterhalt günstiger sind als vor der Gründung der BTV.

Denn neben den gewerbepolitischen Ansätzen verfolgt die BTV auch klare wirtschaft-

liche Ziele. Beim Fahrzeugkauf werden beispielsweise Sammelbestellungen organisiert, um so zusätzliche Nachlässe bzw. faire Rahmenbedingungen zu erzielen. Bis zu eintau-

„Drei Viertel der Taxis der BTV fahren mit Erdgas und verursachen so pro Jahr 1.000 Tonnen weniger CO₂.“

Richard Leipold,
Vorstandsmitglied der BTV



send Euro sparen sich die Mitglieder auf diese Weise. Vor allem beim Kauf von Erdgasfahrzeugen, denn auch das ist Verbandsphilosophie: Drei Viertel aller Fahrzeuge fahren mit dem alternativen Kraftstoff und sparen so viel Geld.

Als Erdgasexperte gilt innerhalb der BTV Norbert Bleckmann, der auch der Arbeitsgemeinschaft Erdgas angehört. Andere Mitglieder wiederum sind hervorragende Zahlenjongleure und erarbeiten Sonderkonditionen mit Versicherungen oder mit Zubehör- und Reifenfirmen. Oder berechnen, dass die Mitglieder der BTV mit ihren Erdgasfahrzeugen jährlich eintausend Tonnen CO₂ einsparen. Jede Arbeitsgemeinschaft handelt effektiv und kompetent zum Wohle des Verbands. Natürlich auch der Fachausschuss Schwarz- und Grauarbeit. Dessen drei Mitglieder sind anerkannte Gesprächspartner bei den Behörden, denen es immer mehr gelingt, dass das in Berlin zuständige Aufsichtsbehörde „LaBO“ die Unternehmen genauer überwacht. „Wir mussten dicke Bretter bohren“, beschreibt Herr Bleckmann



Vergünstigungen:
Durch Sammelbestellungen bekommen die BTV-Mitglieder zusätzliche Vergünstigungen und Servicepakete. Im Bild vier Erdgas-Tourans kurz vor der Übernahme im Werk Wolfsburg.

den mühsamen Weg treffend. „An die Front schicken wir aber unsere Fachausschüsse. Dadurch ist gewährleistet, dass alle zu besprechenden Themen ausschließlich auf der Sachebene diskutiert werden.“

Sachlich und fundiert diskutieren und analysieren ist das A und O der BTV. Deshalb führt man auch eigene Umfragen bei den Fahrgästen durch, hält die Art der Aufträge fest oder ob der Fahrgast ein Berliner oder ein Besucher ist. Letztere In-

formation ist sehr wichtig bei der Bewertung einer Tarifierhöhung. „Je höher der Anteil auswertiger Gäste am Taxiaufkommen, desto weniger problematisch könnte eine Tarifierhöhung werden“, erläutert Herr Bleckmann. Und ist damit schon wieder bei einem gewerbepolitischen Thema angelangt.

Eines, das man ebenso sachlich und emotionslos angehen wird wie alle anderen auch. Und dessen Ergebnis ebenfalls nur ein Ziel haben soll: „Punkte, die uns Schwierigkeiten bereiten, wollen wir lösen.“ ◀