

Stellungnahme von folgenden Unternehmen:

Taxi Manfred Glatz
Verkehrsbetriebe Gruber
Josefa Thier
Josef Medwenitsch
Land Taxi Taucher
Reinhard Glatz
Garber Reisen
König KG
Taxi- Mietwagen Spörk Astrid
Feiertag Udo
Taxi Poten
Taxi Gmoser
Fuchs Taxi Hartberg

Grundsätzliches

Im ländlichen Raum werden Taxifahrzeuge multifunktional von den Unternehmern eingesetzt. Grund ist, dass die Haupttätigkeiten im Schüler-, Kindergarten-, Kranken- und Rollstuhltransport, MICRO-ÖV-Systeme usw. liegen. Um die Fahrzeuge an Wochenenden zur Beförderung von z.B. jugendlichen Nachtschwärmern im Taxibetrieb zu verwenden, haben sich viele Unternehmen für Taxifahrzeuge statt Mietfahrzeuge entschieden. Das Taxigewerbe umfasst laut Gelegenheitsverkehrsgesetz auch den Tätigkeitsbereich des Mietwagengewerbes. Mit in Kraft treten dieser Verordnung würden viele mühsam erworbene Geschäftsfelder mit Taxifahrzeugen nicht mehr durchführbar sein.

Zu §1 Absatz 2 Geltungsbereich

Demnach würden Unternehmen, die Kindergarten- und Schultransporte, die nicht über ein Ministerium abgegolten werden, MICRO-ÖV-Systeme, die nicht über ein Anrufsammeltaxisystem gemäß Kraftfahrlineiengesetz § 38/3/2 abgewickelt werden (z.B. das Fürstentaxi in der Stadt FF), Beförderungsverträge mit Magna, Secop usw., Behindertentransporte u.v.m. nicht mehr mit Taxifahrzeugen durchführen können.

Zu §3 Kilometertarif

- a) Die angegebenen Kilometertarife sind nicht ident mit jenem Vorschlag, der bei der Fachgruppentagung am 14. April 2016 in Graz die Grundlage zur Abstimmung des Gesamttarifgebietes für die Steiermark war.

- b) Der Tarif begünstigt die Taxiunternehmen des Gebietes der Landeshauptstadt Graz und der Grenze des politischen Bezirkes Graz-Umgebung.

Ein Beispiel: Ein Gast steigt in ein Grazer Taxi am Flughafen Thalerhof und lässt sich nach Bad Waltersdorf bringen. Der gleiche Gast möchte dann wieder von Bad Waltersdorf nach Graz zum FH - dabei bezahlt er beim Taxi aus Bad Waltersdorf um €5,40 mehr als beim Grazer Taxi.

In der Erklärung der Wirtschaftskammer steht als Begründung des Einheitstarifes: „ ...*kann es zu keinem Preisunterschied für ein und dieselbe Fahrt kommen.*“

Diese Bestimmung wäre eine grobe Benachteiligung der „ländlichen“ Taxiunternehmen und ein „verordneter“ unlauterer Wettbewerb.

- c) Die Taxis im ländlichen Raum leisten einen hohen Beitrag zur Sicherheit. Vor allem bei unserem höchsten Gut, Kindern und Jugendlichen, ist das Taxi für die Heimfahrt eine selbstverständliche Einrichtung geworden. Der ortsübliche Preis z.B. im Bezirk HB-FF liegt bei €1/km (für Leer- und Besetztfahrt). Nicht nur dass dieser Tarif der Höchste österreichweit ist, sondern **mit in Kraft treten dieses Tarifes würden sich die Fahrten bis 5000m um mehr als 50 %, Fahrten über 5000m noch immerhin um 30 % verteuern.** Bei Gemeinschaftsfahrten in eine geographische Richtung, aber zu verschiedenen Adressen, erhöhen sich die Kosten für die Kunden sogar bis zu 80 %. Der Besetzungsgrad im Nachttaxibetrieb liegt bei fünf Personen pro Fahrt. Dieser Umstand ist nicht nur zu begrüßen, sondern hilft den Jugendlichen zu sparen und schränkt die Argumentation, „das Taxi sei zu teuer“, ein. Der elektronische Fahrpreisanzeiger „Taxameter“ ist für den urbanen Raum entwickelt worden. Im provinziellen Gebiet ist dieser kontraproduktiv, weil er im eingeschalteten Zustand, Strecken bei Absetz- und Stichfahrten, die er schon gefahren ist, nicht erkennt und die Fahrt dem Kunden doppelt berechnet. Besonders im Raum HB-FF haben wir es mit Zersiedelung und vielen abgelegenen Höfen zu tun, wobei bei diesen angesprochenen Absetzfahrten viele Stichfahrten notwendig sind.

Was man weiter in dem Verordnungsentwurf nicht bedacht hat, dass bei den sogenannten Absetzfahrten nach dem Finanzgesetz eine Belegerteilungspflicht besteht. Das heißt im Klartext, wenn sich fünf Personen im Fahrzeug befinden, an verschiedenen Adressen aussteigen und ihren Teil der Fahrt bezahlen, muss der Fahrer mit einem Taxameter nach jeder Barbewegung die Fahrt beenden, um einen ordnungsgemäßen Beleg ausstellen zu können. Dann muss man die Weiterfahrt neustarten, wo bei jeder Adresse zusätzlich €4 Grundtarif laut Tarif anfallen. Der Taxameter ist nicht in der Lage Zwischenrechnungen auszustellen. Durch den Taxameter würden sich die Fahrten für den Kunden so verteuern, dass mit ziemlicher Sicherheit angenommen werden kann, dass das Geschäft einbricht. Schlimmer noch, dass es sich potenzielle Kunden überlegen werden, im Zweifel wieder selbst mit dem Auto nachhause zu fahren.

Zusammenfassend

Die klassische Taxifahrt in der östlichen Steiermark beträgt 15 % von der allgemeinen Verwendung eines Taxifahrzeuges im Bezirk HB-FF. Der Rest sind Geschäftsfelder, die sich das Unternehmen in Laufe der Jahre erarbeitet hat. Diese Geschäftsfelder würden nach Erlass dieser Verordnung von Unternehmern nicht mehr legal bedient werden können. Im Fall vom Mobilitätsprojekt Fürstenfeld ist eine Weiterführung weder mit einem Taxi (25) noch mit einem Mietwagen (29) möglich. Demnach sind nicht nur Arbeitsplätze und die Sicherheit gefährdet, auch ist ein hoher finanzieller Schaden für die Transportunternehmen absehbar. Nicht nur dass der Einbau von Taxametern mit hohen Kosten verbunden ist, sondern sich alle Taxiunternehmen nach Registrierkassenverordnung vom 1.1.21016 Registrierkassen angeschafft haben, wo weder Drucker noch Registrierkassa mit den Taxiuhren kompatibel sind.

Es müssten neue Registrierkassen angeschafft werden, was den Unternehmen wirtschaftlich nicht zuzumuten ist.

Es wäre empfehlenswert ein unabhängiges Gutachten, zusammen mit den Unternehmern in den Regionen, erstellen zu lassen, um die Sinnhaftigkeit von Taxametern zu prüfen und auch zu dokumentieren, ob es möglich ist, den gleichen Tarif z.B. im Bezirk Liezen und Bezirk HB-FF zu verordnen.

Unserer Meinung nach reicht die derzeitige Regelung mit der Preisauszeichnung auf den Seitenscheiben in Verbindung mit der Belegerteilungspflicht als Preissicherheit und Nachvollziehbarkeit für den Kunden völlig aus.

Mit besten Grüßen
KommR Patrick Poten
Fürstenfeld