



ShuttleService

EW Shuttle Service Personentransporte GmbH,
Hauptstraße 169, 8141 Premstätten-Zettling

EW Shuttleservice Personentransporte GmbH
Ing. Erwin Wailland
Hauptstraße 169
8141 Premstätten-Zettling

Mag. Bernhard Trumler
AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG
Abteilung 12 Wirtschaft, Tourismus, Sport
Wirtschaft und Innovation
8020 Graz, Nikolaiplatz 3

Ergeht per mail an: wirtschaft@stmk.gv.at

Betrifft: Stellungnahme innerhalb der Begutachtungsfrist zu:

ABT12-46621/2014-22: im gesamten Schreiben als „Stadttarif“ bezeichnet
ABT12-46621/2014-23: im gesamten Schreiben als „Landtarif“ bezeichnet

Alle Gemeinden, die den Landtarif bekommen sollen, werden in diesem Schreiben als Landgemeinden bezeichnet.

Vorgelegte Entwürfe über die Festsetzung der Tarife für das Taxigewerbe auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Graz und dem Gebiet des politischen Bezirkes Graz-Umgebung werden aus nachfolgenden Gründen beeinträchtigt, bzw. wird um Überprüfung folgender Tatsachen ersucht:

Wir beanspruchen den Entwurf nach §1 des Stadttarifs: Geltungsbereich des Tarifs, sowie die betriebsordnungsmäßige Struktur der Tarifgebiete.

Wenn alle Gemeinden des politischen Bezirkes Graz Umgebung den Stadttarif verordnet bekommen, entsteht eine Wettbewerbsverzerrung und damit eine gravierende und existenzgefährdende Ungleichbehandlung für die in den Randgemeinden angesiedelten Taxiunternehmen.

Taxiunternehmen, die in Randgemeinden des politischen Bezirkes Graz Umgebung ihren Standort oder ihre weitere Betriebsstätte haben, erleiden durch die Verordnung des Stadttarifs Umsatzeinbußen in Höhe von 20-30% gegenüber den Taxiunternehmen, die nur wenig weiter entfernt ihren Standort oder ihre weitere Betriebsstätte im Bereich des Landtarifs angesiedelt haben oder aber auch gegenüber Taxiunternehmen, die ihren Standort im urbanen Bereich haben.

Diese Umsatzeinbußen erfolgen aufgrund der im Stadttarif nicht berücksichtigten geographischen und demografischen Gegebenheiten der Taxiunternehmen in den Randgemeinden des politischen Bezirkes Graz Umgebung. Auch die Kundenstruktur der Taxiunternehmen spielt eine wesentliche Rolle, die in den Entwurf des Stadttarifs nicht eingeflossen ist.

Beispiel: Ein Taxiunternehmer mit Standort Zettling, hat üblicherweise auch seine Kunden in Zettling, bzw. in den umliegenden Gemeinden.

Ein wechselseitiges Auffahrabkommen nützt diesem Unternehmer nichts, da er sich -auch wenn er seine Kunden z.B. nach Graz Andritz bringt, nicht im Anschluss an seine Fahrt in Graz anbieten wird, sondern zu seinem Standort und seinen potentiellen Kunden zurückkehren wird.



Umgekehrt wird ein Grazer Taxiunternehmer der einen Gast um ein Uhr Früh nach der Weihnachtsfeier vom Hauptplatz in Graz nach Mellach bringt, wohl kaum im Anschluss an diese Fahrt in Mellach stehenbleiben und auf eine Rückfahrt nach Graz hoffen. Dieser Taxilenker wird-egal ob mit Anschluss an eine Funkzentrale oder nicht, nach Graz zurückkehren um dort auf Kunden zu warten. Dasselbe gilt für alle Gemeinden die ein wechselseitiges Auffahrabkommen haben.

So hat z.B. ein Taxiunternehmen in einer Randgemeinde des politischen Bezirkes Graz Umgebung ein wesentlich höheres Aufkommen von Leerkilometern und ist vergleichbar mit den Landgemeinden.

Beim Landtarif wird dieser Umstand einerseits beim höheren Grundtarif, andererseits beim höheren Streckentarif abgegolten. Besonders die Kurzstreckenfahrten, die eigentlich 90% aller Taxifahrten ausmachen, werden mit dem Landtarif gegenüber dem Stadttarif höher abgegolten.

Hier ein Rechenbeispiel einer sogenannten „Kurzstreckenfahrt“ für einen Unternehmer in einer Randgemeinde und im Vergleich dazu für einen Unternehmer in einer umliegenden Landgemeinde und einem Stadttaxi:

Annahme: Arztfahrt des Kunden mit Tag Tarif

Anfahrt zum Kunden 3 Km, Besetztfahrt: 3Km, Rückfahrt zum Standort 4Km

Für diese Fahrt bekommt ein Unternehmer aus einer Randgemeinde z.B. Premstätten mit dem Stadttarif € 8,40 und ein Unternehmer in einer Landgemeinde mit dem Landtarif € 10,-.

Hier beträgt die **Umsatzdifferenz 16%**.

Hat ein Stadttaxi mit Stadttarif eine 3 Km lange „Besetztfahrt“ (z.B. v. Hauptplatz in Graz zur Heinrichstraße 50 in Graz) hat es aufgrund der Standplatzdichte im urbanen Raum max. je 1 Km Anfahrt und Rückfahrt und bekommt aufgrund der Wartezeiten (Stau-Ampeln usw. die bei solchen Fahrten in Randgemeinden nicht anfallen) im Schnitt € 10,- bis € 12,-.

Hier beträgt die **Umsatzdifferenz sogar 30%** und dies sogar bei der **halben KM-Leistung**.

Noch krasser wird die Ungleichbehandlung sichtbar, wenn man bedenkt, dass z.B. ein Taxi in Leibnitz für dieselbe Fahrt den Landtarif bekommt und von der KM Leistung ca. gleich wie ein Grazer Taxi mit Stadttarif zu vergleichen ist.

Zum besseren Verständnis:

Premstätten-Zettling hat ca. 5800 Einwohner auf einer Gesamtfläche von 29,08 km²

Die Stadtgemeinde Leibnitz hat 12700 Einwohner auf einer Gesamtfläche von 23,53 km²

Die Stadt Graz hat ca. 282000 Einwohner auf einer Gesamtfläche von 127,48 km²

Premstätten-Zettling: 199 Einwohner pro km²

Stadtgemeinde Leibnitz: 540 Einwohner pro Km²

Stadt Graz: 2220 Einwohner pro km²

Hier zeigt sich, dass der Tarif unbedingt auf die geografischen und demografischen Gegebenheiten angepasst werden muss, die Bevölkerungsdichte und das Flächenausmaß der jeweiligen Gemeinden müssen ausschlaggebend für die Tarifwahl sein, damit es zu keiner Ungleichbehandlung der Betriebe kommt.



Gleiches Beispiel mit Nachttarif:

Anfahrt zum Kunden 3 Km, Besetztfahrt: 3Km, Rückfahrt 4Km

Für diese Fahrt bekommt ein Unternehmer aus einer Randgemeinde z.B. Premstätten mit dem Stadttarif € 9,00 und ein Unternehmer in einer Landgemeinde mit dem Landtarif € 10,90

Hier beträgt die **Umsatzdifferenz 17,44%**.

Hat ein Stadttaxi mit Stadttarif eine 3 Km lange „Besetztfahrt“ (z.B. v. Hauptplatz in Graz zur Heinrichstraße 50 in Graz) hat es aufgrund der Standplatzdichte im urbanen Raum max. je 1 Km Anfahrt und Rückfahrt und bekommt im Schnitt € 11,- bis € 13,-

Hier beträgt die **Umsatzdifferenz fast 31%**.

Und hier noch ein Beispiel für eine „Langstreckenfahrt“:

Annahme: Kunde will von Tobelbad ins LKH Graz:

Premstätter Unternehmen (Stadttarif):

Grundgebühr			€ 3,90
Anfahrt z. Kunden	4,3 km	<u>darf nicht</u> verrechnet werden (weil Fahrt im Tarifgebiet endet)	€ 0,00
Besetzt ins LKH:	15 Km	12km a`1,50, 3 Km a`1,90	<u>€ 23,70</u>
Rückfahrt z. Standort	15,7 Km	Gesamt KM 35 km	Umsatz: <u>€ 27,60</u>

Unternehmen aus Söding (Landtarif):

Grundgebühr			€ 4,00
Anfahrt z. Kunden	7,7 km	darf bzw. <u>muss</u> verrechnet werden (4x €2,50)	€ 10,00
Besetzt:	15 Km	5 Km a`2,00, 10 Km a`1,90	<u>€ 29,00</u>
Rückfahrt z. Standort	19,5 Km	Gesamt KM 42,20 km	Umsatz: <u>€ 40,50</u>

Hier wird deutlich, dass bei nahezu gleicher KM Anzahl und ähnlicher geografischen Gegebenheiten der beiden Unternehmen das **Premstätter Unternehmen stark benachteiligt** wird.

Der Unterschied des Fahrpreises zwischen den beiden Unternehmen beträgt hier satte **31,86%**. Umgerechnet bedeutet das, dass das Premstätter Unternehmen pro gefahrenem Km einen Umsatz von € 0,78/km erwirtschaften kann und das Södinger Unternehmen € 0,95€/km.

Das ist ein Unterschied von 17,9% pro gefahrenem km!



Und hier noch ein Beispiel für ein Unternehmen aus Lieboch u. eines aus Zettling, die den gleichen Tarif bekommen sollen:

Annahme: Kunde will von Tobelbad ins LKH Graz:			
<u>Zettlinger Unternehmen (Stadttarif):</u>			
Grundgebühr			€ 3,90
Anfahrt z. Kunden	6,2 km	darf nicht verrechnet werden (weil Fahrt im Tarifgebiet endet)	€ 0,00
Besetzt ins LKH:	15 Km	12km a`1,50, 3 Km a`1,90	<u>€ 23,70</u>
Rückfahrt z. Standort	17,6 Km	Gesamt KM 38,80 km	Umsatz: <u>€ 27,60</u>
<u>Unternehmen aus Lieboch (Stadttarif):</u>			
Grundgebühr			€ 3,90
Anfahrt z. Kunden	6,2 km	darf bzw. muss verrechnet werden (4x €2,50)	€ 10,00
Besetzt:	15 Km	12 Km a`1,50, 3 Km a`1,90	<u>€ 23,70</u>
Rückfahrt z. Standort	17,6 Km	Gesamt KM 38,80 km	Umsatz: <u>€ 37,60</u>
An diesem Beispiel kann man gut erkennen, wie sinnlos das gegenseitige Auffahrabkommen ist, denn hier differiert der Fahrpreis sogar um € 10,- (nur wegen der Anfahrt, die bei beiden Unternehmen gleich weit ist, das sind um 26,6% an Umsatz weniger, welches das Unternehmen aus Zettling bekommt, obwohl jeder gleich viele km fährt!			
Das Liebocher Unternehmen kann pro km € 0,96 und das Zettlinger Unternehmen nur € 0,78 pro km erwirtschaften.			
Das ist ein Unterschied von 18,75 % pro gefahrenem km trotz desselben Tarifs (Stadttarif)!			

Auch die Kundenstruktur ist im städtischen Bereich anders, als in ländlichen und weitläufigeren Gebieten der Randgemeinden des politischen Bezirks Graz Umgebung.

Der Stadttarif nimmt darauf keine Rücksicht, hier erfolgt ebenso eine Ungleichbehandlung der Taxiunternehmungen.

Da die Standplatzdichte in der Stadt viel größer ist, als in den ländlicheren Gebieten haben die städt. Taxis naturgemäß viel weniger Leer km als die sogenannten „Landtaxis“ bzw. die Taxis aus den Randgemeinden des politischen Bezirkes Graz Umgebung.

Der Stadttarif nimmt auch darauf keine Rücksicht und trägt wiederum zur Ungleichbehandlung der Taxiunternehmungen bei.



Abschließend sei vermerkt, dass uns unsere Interessensvertretung der Wirtschaftskammer Steiermark eine Verbesserung und Erhöhung der Taxitarife aufgrund der notwendig gewordenen Investitionen betreffend der Registrierkassenverordnung und der KV-Erhöhungen ab 2017, sowie der jährlichen Inflationen in Aussicht gestellt hat. Nach Überprüfung des Entwurfs für die Verordnung über die Festsetzung des Tarifs für das Taxigewerbe müssen wir jedoch mit einer Verschlechterung, ja sogar mit einer existenzbedrohenden Situation rechnen, der wir uns entschieden verwehren.

Aus allen angeführten Beispielen ist zweifellos zu erkennen, dass unsere Fachgruppe die Ausdehnung aller Stadttaxis auf den politischen Bezirk Graz Umgebung zum Ziel hat und damit die Verdrängung örtlicher Unternehmen vorantreibt.

Zusammenfassend fordern wir daher:

- 1. Die Gleichbehandlung aller Taxiunternehmungen um im Wettbewerb faire Chancen zu haben.**
- 2. Die geografischen und die demografischen Gegebenheiten von Gemeinden sind für die Verordnung von verbindlichen Taxitarifen zu berücksichtigen.**
- 3. Die Kundenstruktur und die Standplatzdichte in den jeweiligen Gemeinden sind ebenfalls für die Verordnung von verbindlichen Taxitarifen zu berücksichtigen.**
- 4. Die gegenseitigen Auffahrabkommen sind im Einvernehmen mit den dort ansässigen Taxiunternehmungen für jede Gemeinde bezüglich ihrer Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit zu überprüfen und neu festzulegen.**

Abschließend ersuchen wir um Stellungnahme unseres Einspruchs und behalten uns vor, den Entwurf der Verordnung über die Festsetzung der betreffenden Taxitarife der Bundeswettbewerbsbehörde zur Prüfung weiterzuleiten.

Freundliche Grüße

Premstätten-Zettling, 2016-12-14

Ing. Erwin Wailland, GF