

Antrag

der Abg. Dietmar Bachmann u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Innenministeriums

Situation des Taxigewerbes in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. wie sich die Schwankungen bei den Treibstoffkosten auf die Situation des Taxigewerbes ausgewirkt haben;
2. wie viele Taxigewerbe in Baden-Württemberg innerhalb der letzten zwölf Monate Insolvenz angemeldet haben und wie viele neue Konzessionen innerhalb dieser Zeit vergeben wurden;
3. welche Unterschiede es bei den zugrundeliegenden Kostenkalkulationen zwischen Taxiunternehmen gibt, die in der Hauptsache im städtischen Ballungsraum tätig sind und solchen, die den ländlichen Raum bedienen;
4. welche Maßnahmen sie – in Anknüpfung an die Kleine Anfrage Drucksache 14/3655 – zu ergreifen gedenkt, um das Taxigewerbe bei der Aushandlung von akzeptablen Sondervereinbarungen für Krankenfahrten mit den Krankenkassen zu unterstützen;
5. welche Bedeutung für das Taxigewerbe sie dem Urteil des VG Freiburg vom 12. September 2008 zumisst und welche Auswirkungen dieses auf die betroffenen Taxiunternehmen hat;
6. welche Kooperationen derzeit in Baden-Württemberg zwischen dem Öffentlichen Personennahverkehr und dem Taxigewerbe bestehen;

7. welche Konstellationen für verstärkte Kooperationen zwischen dem Öffentlichen Personennahverkehr und dem Taxigewerbe sie für die Zukunft für denkbar hält.

18. 12. 2008

Bachmann, Dr. Bullinger, Fauser,
Kluck, Dr. Rülke, Dr. Wetzel FDP/DVP

Begründung

Das Taxigewerbe ist sowohl von den Entwicklungen bei den Treibstoffkosten als auch von der gesamtwirtschaftlichen Lage in besonderer Weise betroffen. Hinzu kommen ungünstige Sondervereinbarungen mit Krankenkassen, die massive Einbußen bei der vergleichsweise sicheren Einnahmequelle bei Krankenkassen zur Folge haben.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 16. Januar 2009 Nr. 76–3874.1/225 nimmt das Innenministerium im Einvernehmen mit dem Wirtschaftsministerium und dem Ministerium für Arbeit und Soziales zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

- 1. wie sich die Schwankungen bei den Treibstoffkosten auf die Situation des Taxigewerbes ausgewirkt haben;*

Zu 1.:

Die Treibstoffkosten sind neben den Lohnkosten ein bedeutender Kostenfaktor im Verkehrsgewerbe. Hohe Benzin- und Dieselpreise schlagen daher negativ durch und führen zu einem enormen Kostenanstieg. Dies gilt nicht nur für das Transport- und Logistikgewerbe, sondern auch für Busunternehmen sowie das Taxi- und Mietwagengewerbe.

Die Ertragslage im Verkehrsgewerbe wird durch hohe Treibstoffkosten beeinträchtigt, da diese Kostensteigerungen – wenn überhaupt – nicht vollständig und mit erheblicher zeitlicher Verzögerung an die Kunden weitergegeben werden können. Auch im Bereich der Beförderungsentgelte im Taxenverkehr sind Erhöhungen im Pflichtfahrbereich teilweise nur mit beträchtlicher Zeitversetzung durchzusetzen. Hohe Treibstoffkosten schmälern die ohnehin oft geringen Gewinnmargen.

Die Preise für Benzin- und Dieselpkraftstoff sind in den vergangenen Wochen deutlich gefallen. Da die Treibstoffkosten großen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von Taxiunternehmen haben, wirken sich sinkende Kraftstoffkosten positiv auf die Ertragslage aus.

2. wie viele Taxigewerbe in Baden-Württemberg innerhalb der letzten zwölf Monate Insolvenz angemeldet haben und wie viele neue Konzessionen innerhalb dieser Zeit vergeben wurden;

Zu 2.:

In Baden-Württemberg haben innerhalb der letzten 12 Monate fünf Taxiunternehmen Insolvenz angemeldet, zwei haben wegen wirtschaftlicher Schwierigkeiten den Betrieb aufgegeben. Im gleichen Zeitraum wurden 53 neue Taxikonzessionen vergeben.

3. welche Unterschiede es bei den zugrundeliegenden Kostenkalkulationen zwischen Taxiunternehmen gibt, die in der Hauptsache im städtischen Ballungsraum tätig sind und solchen, die den ländlichen Raum bedienen;

Zu 3.:

Die Anträge auf Tarifierhöhungen werden sowohl in städtischen Ballungsräumen als auch im ländlichen Raum überwiegend mit den Kostensteigerungen unter Heranziehung der einschlägigen Preisindizes des Statistischen Landesamtes, im vergangenen Jahr insbesondere mit den vorübergehenden starken Steigerungen beim Dieselpreis begründet. Die unteren Verwaltungsbehörden, die die Taxitarife durch Rechtsverordnung für ihren Bereich festlegen, haben in diesen Fällen keine weiteren Unterlagen oder Angaben von den Taxiunternehmen gefordert. Nur in wenigen Fällen wurden Erhebungen über die fixen und variablen Kosten mit Musterberechnungen der im Kreis vorhandenen Taxiunternehmen gemacht. So hat die Stadt Stuttgart bei den letzten beiden Tarifänderungen eine Tarifkalkulation erstellt, die allerdings ebenfalls auf dem Verbraucherpreisindex („Kraftfahrer-Preisindex“) beruht und zusätzlich noch eine durchschnittliche Gewinn-/Verlustrechnung erstellt.

Gravierende Unterschiede in den Grundlagen für die Tarifierhöhungen zwischen städtischem Ballungsraum und ländlichem Raum lassen sich nicht feststellen. Festgestellt werden kann, dass ein Taxi im ländlichen Raum im Durchschnitt eine höhere Kilometerleistung als ein Taxi in der Stadt erbringt, weshalb dort die Treibstoffkosten höher zu gewichten sind. Eine Steigerung der Kraftstoffpreise trifft daher ein Taxiunternehmen im ländlichen Raum stärker als ein in der Stadt ansässiges. Im städtischen Ballungsraum benötigt ein Fahrzeug für eine bestimmte Strecke durchschnittlich mehr Zeit als im ländlichen Raum, sodass hier die Personalkosten eine größere Rolle spielen. Nach Auskunft eines Landkreises, der zum Teil im Ballungsraum, zum Teil im ländlichen Raum liegt, erzielen Taxiunternehmen im ländlichen Raum mehr als 50 % ihrer Erträge aus Krankenfahrten, während diese im städtischen Bereich eine deutlich geringere Rolle spielen.

4. welche Maßnahmen sie – in Anknüpfung an die Kleine Anfrage Drucksache 14/3655 – zu ergreifen gedenkt, um das Taxigewerbe bei der Aushandlung von akzeptablen Sondervereinbarungen für Krankenfahrten mit den Krankenkassen zu unterstützen;

Zu 4.:

Für eine Unterstützung des Taxigewerbes bei der Aushandlung von Sondervereinbarungen mit den gesetzlichen Krankenkassen sieht die Landesregierung keinen Anlass. Der Gesetzgeber hat die Vertragshoheit für den Bereich der Krankenfahrten ausdrücklich den gesetzlichen Krankenkassen und den Verbänden des Taxigewerbes übertragen. Die inhaltliche Ausgestaltung der Verträge obliegt allein den Vertragspartnern im Rahmen ihres Selbstverwal-

tungsrechts. Sie sind somit auch für die Preisgestaltung innerhalb dieser Verträge verantwortlich.

Der aus dem Kostendruck im Gesundheitswesen einerseits und aus den Verdienstnotwendigkeiten des Taxigewerbes andererseits resultierende Zielkonflikt kann weder durch das Ministerium für Arbeit und Soziales als Rechtsaufsichtsbehörde über die selbstverwalteten gesetzlichen Krankenkassen noch durch das Innenministerium im Rahmen seiner Fachaufsicht nach dem Personenbeförderungsgesetz aufgelöst werden. Die Kontrolle der Angemessenheit der zwischen den Vertragsparteien getroffenen Sonderpreisentgelte in den Sondervereinbarungen obliegt nach dem Personenbeförderungsgesetz den unteren Verwaltungsbehörden in den Stadt- und Landkreisen. Sie tragen dafür Sorge, dass die Ordnung des Verkehrsmarktes nicht gestört wird, die sonstigen Anforderungen des § 51 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz eingehalten werden und damit letztlich ein wirksamer Schutz der Interessen des Taxigewerbes verwirklicht wird. Nur die unteren Verwaltungsbehörden kennen die örtliche Situation des Verkehrsmarktes und die Tarifstruktur in den einzelnen Stadt- und Landkreisen. Hierzu wird ergänzend auf die Antwort zu Frage Nr. 1 der Kleinen Anfrage des Abgeordneten Dr. Hans-Ulrich Rülke FDP/DVP – Wirtschaftlichkeit des Taxigewerbes – Drucksache 14/3655 – verwiesen.

5. welche Bedeutung für das Taxigewerbe sie dem Urteil des VG Freiburg vom 12. September 2008 zumisst und welche Auswirkungen dieses auf die betroffenen Taxiunternehmen hat;

Zu 5.:

Das Urteil des VG Freiburg vom 12. September 2008 ist nicht rechtskräftig. Die AOK Baden-Württemberg als Klägerin hat Berufung eingelegt.

Das Landratsamt Ortenaukreis hat der zwischen den Krankenkassen und den Taxiverbänden abgeschlossenen Sondervereinbarung vom 1. Juni 2006 die Genehmigung versagt. Hiergegen hat die Krankenkasse geklagt. Das VG Freiburg hat in seinem Urteil festgestellt, dass das Personenbeförderungsgesetz einer Krankenkasse in diesem Fall keinen Rechtsschutz vermittele, die Krankenkassen seien hier nicht klagebefugt. Das VG hat daher die Klage als unzulässig abgewiesen. Das VG hat keine Ausführungen gemacht, ob die vereinbarten Entgelte zu einer Störung der Ordnung des Verkehrsmarktes führen. Daher entfaltet das Urteil für die aus Sicht des Taxigewerbes entscheidende Vergütungsfrage keine besondere Bedeutung. Letztlich folgt aus dem Urteil nur, dass Entscheidungen der unteren Verwaltungsbehörden in Fällen von Sondervereinbarungen zwischen Krankenkassen und Verbänden des Taxigewerbes einer gerichtlichen Überprüfung auf Initiative der Krankenkassen nicht zugänglich sind. Materielle Vorgaben namentlich zur Preisgestaltung und zur Frage, wann eine Störung der Ordnung des Verkehrsmarktes vorliegt, wurden nicht gemacht.

6. welche Kooperationen derzeit in Baden-Württemberg zwischen dem Öffentlichen Personennahverkehr und dem Taxigewerbe bestehen;

7. welche Konstellationen für verstärkte Kooperationen zwischen dem Öffentlichen Personennahverkehr und dem Taxigewerbe sie für die Zukunft für denkbar hält.

Zu 6. und 7.:

In den vergangenen Jahren wurden in nahezu allen Verkehrsverbänden in Baden-Württemberg Kooperationen zwischen Verkehrsunternehmen, die Öffentlichen Personennahverkehr betreiben, und dem Taxigewerbe begründet. Unter Bezeichnungen wie Anrufsammeltaxi, Rufbus, Ruftaxi usw. wurden vor allem in

den Tagesrandlagen Möglichkeiten geschaffen, mit Nahverkehrstarifen ein vom festen Fahrplan unabhängiges öffentliches Verkehrsmittel zu nutzen. Die konkrete Ausgestaltung dieser Angebote ist allerdings in den einzelnen Verbänden sehr verschieden. In der Regel ist eine vorherige telefonische Anmeldung notwendig. Die Fahrgäste werden von einer Haltestelle abgeholt und zu einer Haltestelle gebracht. Gelegentlich ist auch ein Zuschlag zum Verbundtarif fällig.

Diese Angebote haben sich leider nicht überall gleich erfolgreich durchgesetzt. Einige Initiativen mussten auch wieder mangels Nachfrage eingestellt werden. Es hat sich gezeigt, dass ein effizientes und nachhaltiges Marketing notwendig ist, um ein solches, für manche noch ungewohntes Verkehrsangebot erfolgreich auf dem Verkehrsmarkt platzieren zu können.

Grundsätzlich kann aber davon ausgegangen werden, dass sich dieses Angebot eines Ruftaxis als Ergänzung einer linienbezogenen und fahrplanabhängigen Nahverkehrsbedienung in den Tagesrandlagen, bei denen der Einsatz von großen Fahrzeugen nicht gerechtfertigt ist, auch im ländlichen Raum weiter durchsetzen wird.

In Vertretung

Köberle
Staatssekretär