

Auszug aus dem Geschäftsbericht von GF Markus Strecker in der Fachspartenversammlung Taxi und Mietwagen am Tag des Straßenverkehrs am 2.7.2016 im Konzerthaus Freiburg:

- 1. Die Folgen des Mindestlohngesetzes in Verbindung mit der Entwicklung der Taxentarife und den Krankenkassenverträgen**
- 2. Die Wettbewerbssituation widerrechtlicher Fahr- und Vermittlungsdienste und deren Auswirkungen auf unsere Verbandsmitglieder**
- 3. Die Entwicklung der Vorgänge rund um Zürich-Kloten**

1. Die Folgen des Mindestlohngesetzes in Verbindung mit der Entwicklung der Taxentarife und den Krankenkassenverträgen

Das Mindestlohngesetz hat das Taxi- und Mietwagengewerbe in Südbaden stärker getroffen als ursprünglich angenommen. Dabei hat in unserem Verbandsgebiet, anders als in anderen Regionen Deutschlands, nicht die festgesetzte Untergrenze von 8,50 € pro Stunde zu einer Kostensteigerung geführt, sondern es waren in erster Linie die Pflichtdokumentation von Arbeits- und Bereitschaftszeiten, die zu einer schlagartigen Anwendung, des schon seit 1994 geltenden, aber wenig beachteten Arbeitszeitgesetzes, führte. Folge war die Kürzung von Schichtzeiten, die, um die gesetzliche Betriebspflicht nicht zu vernachlässigen, zu zusätzlichen Einstellungen führte und damit am Ende zu höheren Personalkosten. In vielen Betrieben musste sogar das gesamte Vergütungssystem umgestellt werden.

Der Anteil der Personalkosten an den Gesamtkosten eines Taxiunternehmens ist je nach Unternehmensstruktur um bis zu 20 Prozentpunkte gestiegen.

Tarifentwicklung in den Landkreisen

Ausgehend von dieser Entwicklung wurden in nahezu allen Landkreisen Anträge auf Anhebung der Taxentarife gestellt und im Wesentlichen auch antragsgemäß beschieden. Wir können von einer durchschnittlichen Taxi-Tarifanhebung in unserem Verbandsgebiet von ca. 20% ausgehen. Das ist im Rahmen der Kostenentwicklung in der einseitigen Betrachtung eine auskömmliche Entwicklung, birgt jedoch Risiken in der Auslastung, da nicht alle Kunden bereit sind diesen Preis auch zu bezahlen.

Rahmenvertragsverhandlungen mit den Krankenkassen

Diese Frage stellte sich auch gegenüber den größten Auftraggebern der Branche, gegenüber den Krankenkassen, mit denen in der abgelaufenen Periode erneut Vertragsverhandlungen anstanden.

In diesen Verhandlungen war es selbstverständlich vorrangiges Ziel die Fortführung der Rahmenverträge insgesamt zu sichern und als Basis für die Abrechnung von Krankenfahrten mit Taxen im Pflichtfahrgebiet den regionalen Taxentarif beizubehalten. Diese Fahrten machen im Landesschnitt ca. 80% aller Krankenfahrten aus und es wäre fahrlässig diesen Bestand in seiner Preisstabilität zu gefährden.

Es ist ein Privileg Krankenfahrten zu Tarifen abrechnen zu dürfen. Es sichert eine kalkulierbare Preisstabilität bei gleichzeitiger Preisanhebung ohne Verhandlung, wenn der Landkreis die Tarife anhebt. Das ist nicht in ganz Deutschland so. In vielen Regionen haben sich die Kassen von den Tarifen komplett abgespalten – ein gefährliches Spiel!

Uns ist es im Frühjahr unter der Verhandlungsführung von Herrn Welling gelungen, sowohl in den Verhandlungen mit der AOK, als auch in den Verhandlungen mit den Ersatzkassen, den Taxentarif als Basis für die Abrechnung für ganz Baden-Württemberg zu sichern. Damit gelten die Anhebungen der Taxentariife um durchschnittlich 20% in den Landkreisen auch für 80% aller Krankenfahrten gegenüber allen Krankenkassen.

Im Vertrag der AOK konnte der bis dato bestehende Abschlag von 10% sogar noch um einen Prozentpunkt auf 9% abgesenkt werden. Das ist nicht viel, aber besser als umgekehrt.

Aber auch für den verbleibenden Anteil der Krankenfahrten, der das Pflichtfahrgebiet verlässt oder mit Mietwagen durchgeführt wird, konnten wir mit den Ersatzkassen eine Preissteigerung von damals 74ct auf heute 85ct erreichen – und das für weitere 2 Jahre.

Die Verhandlungen mit der AOK hingegen haben für diesen Teil der Krankenfahrten einen äußerst schwierigen Verlauf genommen, der uns dieses Jahr auch noch intensiv beschäftigen wird. Es ist der unbedingte Wille der AOK, bundesweit für Mietwagen und Taxen außerhalb der Pflichttarife nur noch Besetzkilometer zu bezahlen. Und die AOK hat es bundesweit fast erreicht, nur ein kleiner Teil im Südwesten der Bundesrepublik konnte sich bis heute den gefahrenen Kilometer als Grundlage für die Abrechnung erhalten.

Wir sind uns mit den Unternehmern im Vorstand einig, dass im Frühjahr dieses Jahres an diesem Tatbestand der Vertrag im Ganzen auf dem Spiel stand. Mehrfach standen die Gespräche vor einem Abbruch, mehrfach wurde unterbrochen sich getrennt beraten - aber wir konnten es auch in diesem Jahr noch einmal retten und haben einen Abschluss, verglichen mit dem Abschluss der Ersatzkassen, mit halber Laufzeit bei halber Tarifsteigerung. Im Klartext ist das eine Anhebung von 74ct auf 80ct bei einjähriger Laufzeit.

Bedingung für diesen Abschluss war allerdings unser Einverständnis in den kommenden Gesprächen (2017) über Besetzkilometer zu verhandeln, wobei wir bereits jetzt klargestellt haben, dass ein Abschluss ohne die Vergütung von Anfahrestrecken nicht denkbar ist.

Der weitere Fahrplan sieht nun vor, dass bereits im Sommer 2016 von der AOK Vorstellungen für ein neues Vertragswerk formuliert werden. Wir wollen dann im Herbst dieses Jahres mit diesen Eckpunkten in Regionalversammlungen über mögliche Varianten diskutieren, um gut vorbereitet und mit dem Votum der Mitglieder im Rücken die Verhandlungen wieder erfolgreich für die Branche bestreiten zu können.

MWSt. für Mietwagen bei Krankenfahrten

Versüßt werden diese Verhandlungsergebnisse durch die jüngst ergangene Veröffentlichung des Bundesfinanzministeriums, dass Krankenfahrten mit Mietwagen dem verminderten

Mehrwertsteuersatz von 7% zuzurechnen sind, vorausgesetzt, sie werden nach einem Rahmenvertrag abgerechnet, der auch für Taxen gilt. Wir hatten in unserem Rundschreiben vom 15.6.2016 darüber informiert.

Es zeigt sich an dieser Stelle erneut, wie wichtig es ist, dass wir diesen Rahmenvertrag in seiner Substanz erhalten konnten und wirft natürlich auch ein klares Licht auf die bevorstehenden Gespräche.

Nun zur Wettbewerbssituation im Taxigewerbe

Seit einigen Jahren bereits beschäftigt sich das Taxigewerbe in Deutschland intensiv mit dem Wettbewerb durch private Fahr- und Vermittlungsdienste. Beispielhaft seien die Namen Uber-Pop und myTaxi angeführt. Dies sind zwar zwei sehr unterschiedliche Beispiele, aber beide versuchen sich wettbewerbswidrig in den Markt zu drängen. Zum Glück sind wir in unserer Süd-West-Ecke Deutschlands von diesen Entwicklungen weitestgehend unberührt, denn ein Markteintritt ist nur in Metropolen wie Berlin, Hamburg, Frankfurt oder München sinnvoll; wäre aber dieser Markteintritt dort erfolgreich, wäre eine Ausdehnung in die Regionen und den ländlichen Raum die unvermeidliche Folge.

Also waren es unsere Schwesterverbände und natürlich der Bundesverband BZP, die gerichtlich gegen diese Dienste vorgingen und Stand heute auch weitestgehend eindämmen können. Uber-Pop ist in Deutschland verboten und mytaxi darf keine Rabatte auf Taxitarife geben – so lassen sich die derzeitigen Sachstände in aller Kürze zusammenfassen.

BZP-Mitgliedsbeitrag

Wenn nun die Kollegen so erfolgreich waren, was hat das dann mit uns zu tun? Zum einen ist es immer wichtig zu wissen was sich so tut in der Republik, zum anderen hat sich im Zusammenhang mit dem Vorgehen gegen mytaxi eine brisant pikante Kontroverse aufgetan, die auf unseren Landesverband und auch auf Sie als tragende Mitglieder direkte Folgen haben wird. Es handelt sich hierbei um die von Ihnen zu erbringenden Mitgliedsbeiträge und den von uns an den Bundesverband abzuführenden Anteil.

In der Mitgliederversammlung des BZP im Jahre 2015 wurde bereits sehr kontrovers diskutiert, wie der BZP glaubhaft gegen mytaxi gerichtlich vorgehen könne, wenn der Hauptgesellschafter von mytaxi gleichzeitig schwergewichtiges Fördermitglied des BZP sei. Wir reden über die Mercedes-Benz AG. Eine Aufkündigung der Fördermitgliedschaft von Mercedes würde den BZP schlagartig massiv schwächen.

Stand heute wird der BZP zu ca. 60% von den Beiträgen der Fördermitglieder getragen, was Ihren Beitragsanteil angenehm beeinflusst, aber langfristig zu Abhängigkeiten führen könnte. Dies gilt es zu vermeiden, war damals der einstimmige Beschluss der BZP-Mitgliederversammlung in Leipzig!

Nun hat der von Unternehmern getragene Ausschuss für Haushalt und Revision der Mitgliederversammlung ein Modell für eine neue Beitragsordnung vorgelegt, die das Finanzierungsverhältnis ordentlicher Mitglieder zu Fördermitgliedern im BZP umkehren soll.

Nach Umsetzung dieses Plans soll also nur noch ca. 1/3 der Finanzmittel des BZP durch Fördermitglieder erbracht werden und 2/3 durch ordentliche Mitglieder. Das Modell sieht in einem 3-Jahres-Stufenplan quasi eine Verdopplung der an den BZP abzuführenden Beiträge vor.

Der Plan wurde in der diesjährigen Mitgliederversammlung in Leipzig mehrheitlich angenommen und wird ab 2017 mit der ersten Stufe umgesetzt.

Auch wir haben diesem Plan zugestimmt, denn wir sind überzeugt davon, dass wir vor Allem auch in den genannten Wettbewerbsfragen einen finanzstarken und unabhängigen Bundesverband brauchen.

Zu guter Letzt einige Anmerkungen zu Zürich-Kloten

Aus dem Jahre 2010 stammt folgende Meldung: „Taxis am Flughafen Zürich: Die einheimischen Halter möchten die ausländische Konkurrenz verbannen!“ Dieser Streit geht also schon die xte Runde, mal hat der eine Oberwasser, dann wieder der Andere und dann gibt es Runden mit seltsamer Zurückhaltung.

2012 haben wir als Verband Beschwerde vor dem Verwaltungsgericht Zürich gegen die Entscheidung des Bezirksrats Bülach eingelegt, deutsche Taxen dürften keine Fahrgäste am Flughafen aufnehmen. Dieser Beschwerde wurde stattgegeben, der Bezirksrat Bülach musste sein Verbot zurückziehen. Das Verwaltungsgericht Zürich urteilte wörtlich: **“Die Beschwerdegegnerschaft (das sind die Schweizer Taxiunternehmen) will mit ihrem Begehren erreichen, dass den ausländischen Taxichauffeuren etwas verwehrt wird, was ihr erlaubt ist. Dies stellt jedoch kein schutzwürdiges Interesse dar. Der Beschluss des Bezirksrats Bülach ist aufzuheben.“** Ein Erfolg! Gleichzeitig hat aber das Verwaltungsgericht in seiner 20-seitigen Urteilsbegründung die alte uns bekannte Schweizer Sichtweise - nicht direkt bestätigt, aber doch für möglich gehalten, dass eine Taxifahrt eine Dienstleistung am Fahrgast darstelle, und keine Verkehrsleistung. Somit sei der Taxiverkehr nicht dem Verkehrsabkommen zwischen EU und Schweiz sondern dem Dienstleistungsabkommen zuzurechnen, was die Erlaubnis der Durchführung auf 90 Tage im Kalenderjahr beschränke.

Das ist Stand der Dinge seit Anfang 2015. Seitdem sind Taxifahrten, wie jede andere Dienstleistung auch, beim Amt für Arbeit und Wirtschaft im Kanton Zürich anzumelden. Sie kennen das Verfahren. Natürlich ist das Verfahren völlig ungeeignet, denn wir wissen, dass Fliesen legen und Taxi fahren nicht wirklich vergleichbare Handlungen sind. Ungeachtet dessen hält der Kanton Zürich an dieser Praxis fest und hat sogar nach langem Zögern und zähen Gesprächen einen Leitfaden entwickelt, der das richtige Ausfüllen der Anmeldung erläutert. Sie erhalten diesen Leitfaden über unsere Homepage.

Auf Anfrage der Wirtschaftskammer Österreich obliegt es ausschließlich den Beamten des Amtes für Wirtschaft und Arbeit im Kanton Zürich zu kontrollieren, ob eine Fahrt angemeldet wurde oder nicht. Die Kantonal-Polizei sei hierzu nicht befugt. Es ist uns auch kein Unternehmen bekannt, das jemals unterwegs kontrolliert worden wäre.

Sachstand heute gibt es lediglich 2 anhängige Bußgeldverfahren – jeweils jedoch wegen verspäteter Meldung. In beiden Fällen wurden die ehrlichsten aller Unternehmer für ihr Verhalten abgestraft. Sie hat genau das getroffen, was dieses Verfahren so unsinnig macht. Sie haben die größte aller Leistungen erbracht, sie haben einem Menschen geholfen. Der Fahrgast hatte den Zug verpasst und hat ein Taxi gerufen, um rechtzeitig den Flug in Zürich zu erreichen. Die Meldung war nicht mehr möglich, da das Büro schon geschlossen ist, also ist das Taxi gefahren. Frei nach dem Motto der Ehrlichkeit: „Melden kann ich morgen noch!“ – gemeldet hat das Unternehmen dann nachträglich, aber eben zu spät, das Bußgeld kam unverzüglich in Höhe von 400CHF!

Im Rahmen der beiden anhängigen Bußgeldverfahren haben die jeweiligen Unternehmen Beschwerde eingereicht und lassen sich nach Absprache mit dem Verband auch von Prof. Saxer vertreten, der seinerseits versucht, die anstehenden Verfahren auf eine grundsätzliche Ebene zu heben. Ziel ist die Anerkennung von Taxifahrten als Verkehrsleistungen und damit eine Zuordnung zum Landverkehrsabkommen, was die Abschaffung der 90-Tage-Begrenzung zur Folge hätte.