



Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol  
Maximilianstraße 7, Postfach 243, 6010 Innsbruck  
Tel: 0800/22 55 22, Fax: 0800/22 55 22-1459  
wirtschaftspolitik@ak-tirol.com  
www.ak-tirol.com

Amt der Tiroler Landesregierung  
zH Frau Mag. Michaela Kogler  
Sachgebiet Gewerberecht  
Heiliggeiststraße 7-9  
6020 Innsbruck

G.-Zl.: WP-2012-34656

Bei Antworten diese Geschäftszahl angeben.

Bei Rückfragen MMag. Peter Hilpold/Kn

Klappe 1461

Innsbruck, 11.12.2012

Betreff: Taxitarif 2013 - Antrag der Wirtschaftskammer auf  
Erhöhung des Innsbrucker Taxitarifes 2011

Bezug: Ihre GZ.: Gew-20/259  
Ihr Schreiben vom 27.11.2012

Sehr geehrte Frau Mag. Kogler,

die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol nimmt zum Schreiben vom 27.11.2012 zur Erhöhung des Innsbrucker Taxitarifs wie folgt Stellung:

Der von der Wirtschaftskammer Tirol vorgeschlagene Innsbrucker Taxitarif, der mit März 2013 eingeführt werden soll, ist gegenüber dem Vorschlag vom 02.08.2012 unverändert und sieht vor:

Regulärer Grundtarif von 5,70 Euro auf 6,20 Euro (+ 8,8 %)

Grundtarif in der Nacht bzw. Feiertags von 6,00 auf 6,50 Euro (+ 8,3 %)

Streckentarif 1 von 1,80 Euro auf 1,90 Euro (+ 5,6 %)

Streckentarif 2: von 1,60 Euro auf 1,70 Euro (+ 6,3 %)

Der vorgeschlagene Tarif würde eine Erhöhung von mehr als 8 % für Kurzstrecken bis 3 km und eine Erhöhung von knapp 7 % für Strecken ab 3 km bedeuten (siehe Beilage).

Die Kammer für Arbeiter und Angestellte bekräftigt ihre Ablehnung gegenüber diesem Vorschlag aus folgenden Gründen:

Die Treibstoffpreise sind nach dem Rekordstand vom Sommer 2008 stark gesunken und anschließend 2009 und 2010 wiederum überdurchschnittlich angestiegen. Seit Jahresbeginn 2011 ist das Preisniveau aber vergleichsweise konstant. Im Sommer 2012 wurde der bisherige Höchststand von 2008 erreicht. In den letzten Monaten ist das Preisniveau aber neuerlich gesunken und liegt Anfang Dezember 2012 um 6,9 % über dem Wert vom März 2011, als die derzeit gültige Innsbrucker Taxitarifverordnung eingeführt wurde (siehe Beilage).

Die vorgeschlagene Erhöhung ist somit prozentuell gesehen sogar etwas höher als die Steigerung des Dieselpreises. Zusätzlich ist anzumerken, dass sinkende Preise nicht zu einer Senkung des Taxitarifs führen und somit einer Erhöhung der Taxitarife in vollem Umfang der Steigerung der Treibstoffkosten von vorne herein nicht zugestimmt werden kann.

Für die Arbeiterkammer Tirol hat es oberste Priorität, dass Tirol für seine Bürger leistbar bleibt. Hierzu wiederholen wir die Fakten zur bedenklichen Entwicklung, dass die Reallohneinkommen in den letzten Jahren stagnieren bzw. sogar sinken. Für die Stadt Innsbruck nahmen die Reallöhne von 2001 bis 2010 um 1,9 % ab. In dieser Hinsicht können wir Steigerungen des Taxitarifs von durchschnittlich 8 % nicht zustimmen, nachdem gerade auch Ältere und Einkommensschwache auf Taxifahrten angewiesen sind.

Der Verbraucherpreisindex 2010 erhöhte sich von März 2011 (dem Zeitpunkt der letzten Erhöhung des Tarifs) bis Oktober 2012 (neuester VPI-Wert) um 3,9 %. Die hier vorgeschlagene Erhöhung würde somit deutlich über der allgemeinen Teuerungsrate liegen.

Der Vergleich der mittels Verordnung festgelegten Taxitarife in den österreichischen Landeshauptstädten zeigt, dass Innsbruck bereits vor der nun vorgeschlagenen Erhöhung zu den teuersten Landeshauptstädten zählt. In Wien wurde mit Anfang Dezember 2012 der Tarif erhöht, und auch in Linz steht für die seit 2008 gültigen Tarife eine Erhöhung bevor. Dennoch liegen in diesen Städten die Tarife auch unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Erhöhung noch unter dem derzeitigen Innsbrucker Niveau. Schon mit den seit 2011 eingeführten Tarifen zählt Innsbruck zu den teuersten Landeshauptstädten bei Taxifahrten, und die Erhöhung im geplanten Ausmaß würde Innsbruck überhaupt zur teuersten Landeshauptstadt machen, wenn von Vorarlberg abgesehen wird (siehe Beilage).

Die Ausdehnung des Innsbrucker Taxitarifs auf Fahrten in die Umlandgemeinden, ohne einen Streckentarif 3 einzuführen, würde zu keiner Vergünstigung für Fahrten in die Umlandgemeinden bedeuten, obwohl diese Fahrten bereits jetzt überdurchschnittlich teuer sind. Wir wiederholen darum die Forderung eines Streckentarif 3 ab einer Streckenlänge von 10 km, der aufgrund der Länge nur Fahrten über die Gemeindegrenze von Innsbruck betreffen würde. Dieser Streckentarif 3 muss günstiger sein als Streckentarif 2, und zwar im selben Ausmaß, wie auch Streckentarif 2 günstiger angesetzt ist als Streckentarif 1.

Würde der hier vorgeschlagene Tarif eingeführt und der Tarif auf die Umlandgemeinden ausgeweitet, ohne jedoch einen Streckentarif 3 vorzusehen, wäre der Innsbrucker Taxitarif 2013 ein weiteres Beispiel dafür, dass von Seiten der Politik den Interessen der Wirtschaft Vorrang gegenüber den Interessen der Bürger Tirols gegeben wird. Dieser Vorgangsweise kann die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol jedenfalls nicht zustimmen.

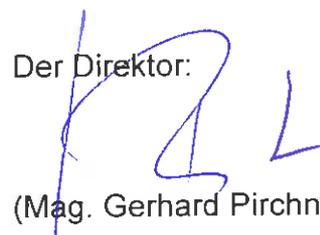
Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident:



(Erwin Zangerl)

Der Direktor:



(Mag. Gerhard Pirchner)

Beilagen:

Berechnung der Tariferhöhung verschiedener Fahrtstreckenlängen

Graphik zur Entwicklung des Dieselpreises in Tirol

Vergleich der verordneten Taxitarife in Österreich