

**CASINO - TAXI-QUIZ:
DIE ABSCHLUSSVERANSTALTUNG**



EINZUG VOLLER HOFFNUNGEN...

...UND DIE GLÜCKLICHE HAUPTGEWINNERIN JOHANNA BOGNER

DASTAXIGEWERBE



Institute of Transport Economics
PO Box 6110 Einarstad, NO-0402 Oslo, Norway
Telephone (Int.) +47 22 57 38 30 Fax: +47 22 57 32 90
<http://www.toi.no>

INEINEREU-STUDIE

**TREFFEN DER
81-11 - PARTNER**

**AKTUELLES IN SACHEN
„NATURTAXI“**

**TAXISTANDPLATZ „RESIDENZ“
UMSTRITTEN**

**...und noch viel mehr
Lesenswertes im
Blattinneren...**

INHALT:

Medieninhaber:
Salzburger Funktaxi-Vereinigung
Rainerstraße 27 – 5020 Salzburg
Herausgeber:
Salzburger FunkBeförderungsdienst
Ges.m.b.H.Nachfolge KEG
Rainerstraße 27 – 5020 Salzburg
Redaktion:
Erwin Gritsch, Peter Tutschku, Andreas Mayerhofer,
Udo Ebner, Martin Brandauer
Layout:
Gehrt Eichberger - GF Peter Tutschku
Adresse von Redaktion und Anzeigenverwaltung:
Ankündigungsunternehmen der Salzburger Funk-
Beförderungsdienst Ges.m.b.H. Nachfolge KEG
Rainerstraße 27 – 5020 Salzburg
Veröffentlichung:
TAXI – ZEITUNG der Salzburger Funktaxi-
Vereinigung versteht sich als unabhängiges Medium
für die Mitglieder, Partner und deren Lenker/innen der
Salzburger Funktaxi-Vereinigung und erscheint
4x jährlich.
Hersteller:
Ankündigungsunternehmen der Salzburger Funk-
Beförderungsdienst Ges.m.b.H. Nachfolge KEG
Rainerstraße 27 – 5020 Salzburg
Erreichbar unter:
e-mail: redaktion@taxi.at
Tel.: 874 400 Dw.2 Herr GF Peter Tutschku
FAX: 882505
**Veröffentlichte Leserbriefe müssen sich nicht
unbedingt mit der redaktionellen Meinung decken.**

**ACHTUNG: Der Inhalt dieser
vereinsinternen Taxi-Zeitung
von 81-11 ist ausschließlich für
Mitglieder, Partner und deren
Lenker/innen bestimmt. Jedwede
Form der Weiter- bzw. Wiedergabe
- auch auszugsweise - bedarf daher
der ausdrücklichen schriftlichen
Genehmigung der Redaktion.**

THEMA

Taxi Regulierung in Europa...ab Seite 3

RECHT & POLITIK

Entzug der Taxi-Lenkerberechtigung...Seite 11
RA Dr.Adam: Naturtaxi...Seite 15
WKÖ-Bestellungen...Seite 18
Auszeichnung für Taxilenker...Seite 18
Taxistandplatz Residenz...Seite 20
Trinkgeldsteuer...Seite 21

INTERNA

Statistik...Seite 21
8111-Partnertreffen in der WK...Seite 19

UNTERHALTUNG & WERBUNG

Casino - Taxi-Quiz...Seite 16
Geschichte: W.A.Mozart...ab Seite 13
Shell Gewinnspiel...Seite 22
Das Kreuz mit dem Kreuz...Seite 17
Anzeigen, Mitteilungen...Seite 23

GLOSSAR

U.Ebner: Taxilenker ist gleich Taxilenker, oder?...Seite 10
D.Veit: Bahnhofsvorplatz...Seite 12
A.Mayerhofer: Sauberkeit...Seite 12

TAXIREGULIERUNG IN EUROPA

Executive Summary
Jon-Terje Bekken
Institute of Transport Economics

Vorwort
Lieber Leser!
Diese Studie untersucht die ausschlaggebenden Aspekte der Taxi-Branche (den Markt- und Berufszugang, die Rolle von Taxi-Funk-Zentralen) und zeigt deren Auswirkungen auf die Dienstleistungsqualität in 13 europäischen Ländern auf. Die Studie untersucht dabei regulierte und deregulierte Märkte sowie auch Mischsysteme.
Aufgrund einer Anfrage der Industrie und einiger Entscheidungsträger, beauftragte die IRU, TOI, diese auf diese Art und Weise noch nie erschienene Studie, als umfassenden Überblick über die Lage der Taxi-Branche in Europa, zu verfassen. Die Studie untersucht Erfahrungen mit Änderungen der Rahmenbedingungen in

Vorwort von TOI
Im April 2002 wurde das Norwegische Institut für Transportwirtschaften (TOI) von der IRU beauftragt, eine Forschungsarbeit über die Regulierung von Taximärkten in Europa zu verfassen. Die Hauptziele dieser Studie waren: a) Eine Beschreibung der existierenden Regulierungs-Systeme in 13 europäischen Ländern zu bieten
b) Die Konsequenzen von Regulierung, Deregulierung und Liberalisierung zu analysieren
c) Fazite zu bieten, die mindestens vier verschiedene Szenarien für die Zukunft beinhalten
Die Taxi-Branche ist einer der wenigen,

Hintergrund und Probleme

Das Institut für Transportwirtschaften in Norwegen (TOI) wurde von der IRU beauftragt, eine Studie über die Regulierung-Situation der Taxi-Branche in Europa zu verfassen. Die Hauptziele dieser Studie waren:
A: Eine Beschreibung der existierenden Regulierungs-Systeme in 13 europäischen Ländern
B: Die Konsequenzen von Regulierung, Deregulierung und Liberalisierung zu analysieren
C: Fazite zu bieten, die mindestens vier verschiedene Szenarien für die Zukunft beinhalten
Um größere Stadtgebiete vergleichen

den USA, Australien, Neuseeland und Europa, um die Argumente pro und contra "Regulierung" klar aufzuzeigen. Die aktuelle Regulierungssituation der europäischen Taxi-Branche wird in diesem Dokument detailliert untersucht. Sie zeigt und ermittelt ausschlaggebende Regeln der Taxiunternehmen, der selbstfahrenden Unternehmer und der fest angestellten Fahrer. Dabei wird klar unterschieden zwischen Regeln, welche die Qualität bzw. die Quantität des Angebotes beeinflussen. Die Studie kommt eindeutig zum Ergebnis, dass Kriterien für den Berufszugang notwendig sind, um die Qualität des Taxi-Branche zu gewährleisten. Die Studie beschreibt vier verschiedene Zukunftsszenarien und gibt klare Hinweise, in welche Richtung sich diese Szenarien entwickeln. Zu jedem der 13 untersuchten Ländern gibt es detaillierte Berichte, die nützliche Informationen und

wo Quantität und Fahrpreise noch immer in hohem Ausmass reguliert werden. Der Bericht zeigt auf, wie komplex die Taxi-Branche ist, und, dass verschiedene Länder eine eigene Politik ergriffen haben. Darüber hinaus zeigt die Erfahrung, dass Beispielsfälle der Deregulierung zu keinem eindeutigen Erfolg geführt haben. Der Grund, warum regulierte Märkte noch immer so wichtig sind, mag daher in bestimmten Besonderheiten des Taximarktes liegen, die eine Regulierung tatsächlich erforderlich machen. Die Beschreibung der verschiedenen Regulierungssysteme basiert auf gesammelten Daten der Mitglieder der IRU-Arbeitsgruppe "Taxis and Hire-cars with driver". Diese

zu können, wurde für jedes Land eine bestimmte Stadt gewählt. Unten angeführt finden Sie die behandelten Länder mit den jeweiligen Vergleichsstädten:

Land	Stadt
Österreich	Wien
Belgien	Brüssel
Finnland	Helsinki
Frankreich	Paris
Deutschland	Berlin
Ungarn	Budapest
Irland	Dublin
Niederlande	Amsterdam
Norwegen	Oslo
Spanien	Madrid
Schweden	Stockholm
Schweiz	Genf
Großbritannien	London

In den meisten Ländern ist der Taximarkt

Statistiken über die aktuelle Situation des Taxi-Branche enthalten. "Taxi Regulierung in Europa" ist einerseits ein Nachschlagewerk für und über den Taximarkt in Europa, und andererseits ein sehr hilfreiches Werkzeug für alle politischen Entscheidungsträger, die mit der schwierigen Wahl zwischen Regulierung oder Deregulierung dieses Sektors konfrontiert werden. Das Taxi ist ein wichtiges Bindeglied in der Mobilitätskette, nicht zuletzt, da es eine essentielle Ergänzung zu den anderen Beförderungsmöglichkeiten, darstellt. Diese Publikation kann zwar keine besseren Entscheidungen in Bezug auf Regulierung und Richtlinien garantieren, wird aber die Informationsbasis darüber wesentlich verbessern.
Jean-Paul Gallé
President IRU Group "Taxis and Hire-Cars with driver"

Gruppe hat ebenfalls das nötige Feedback bereitgestellt. Das Generalsekretariat der IRU hat ebenfalls sehr viel zu diesem Bericht beigetragen. Ebenfalls genannt werden sollte Mr. Jorn Berthelsen vom norwegischen Taxiverband, mit dem wir sehr gute Gespräche hatten und ebenfalls wertvolles Feedback erhielten. Der Bericht wurde von dem Projektmanager Jon-Terje Bekken verfasst. Mr. Erik Carlquist hat bei mehreren Gelegenheiten einiges zu dieser Studie beigesteuert. Odd I. Larsen war der Qualitätsmanager, Kari Tangen war für die Textverarbeitung und für das Layout verantwortlich.
Oslo, Dezember 2003
Institute of transport economics

auf die eine oder andere Weise reguliert. Die Regulierung beziehen sich auf eine oder (häufig) auf mehrere der folgenden Aspekte:
>Qualitätsstandards- oder Kriterien für Betreiber (Besitzer eigener Fahrzeuge)
>Qualitätsstandards für Taxifahrzeuge
>Berufszugang, d.h. Anzahl der Taxis und/oder Betreiber, die in einem bestimmten Bereich erlaubt sind
>Qualitätsstandards- oder Kriterien für Taxilenker
>Höhe und Struktur der Fahrpreise
Wenn auch diese Liste nicht vollständig ist, zeigt sie, dass die Regulierung des Marktes Auswirkungen auf das Angebot und die Preise hat.
Der Hauptgrund für Interventionen und

Regulierungsschritte der zuständigen Behörden, ist für gewöhnlich die Annahme, bestätigt oder nicht, dass ein unregulierter Markt sich als ineffizient und zum Schaden der Verbraucher, den Anbietern oder auch Dritter entwickeln wird. Allerdings gibt es auch viele verschiedene Regulierungs-Beispiele, insbesondere im Bezug auf den Markteintritt, die das Ergebnis des starken Einflusses der Industrie darstellen.

Marktzugangskriterien stellen normalerweise einen Vorteil für die bestehenden Marktteilnehmer dar. Ein charakteristisches Merkmal des Taximarktes, im Vergleich zu den meisten anderen Märkten, ist, dass die Beschränkungen des Marktzuganges bei einem unreguliertem Markt sehr gering sind. Im Prinzip genügt es, ein Fahrzeug und einen gültigen Führerschein zu besitzen, um in den Taximarkt einzusteigen.

Diese Studie ist jedoch nicht als eingehende Forschungsarbeit gedacht, Aspekte der Taxi-Branche, die eine Vielzahl an verschiedenen Regulierungssystemen rechtfertigen könnten, hervorzuheben, dennoch bleibt die Frage der Regulierung ein grundlegendes Thema. Ziel ist es, verschiedene Richtlinien und die Effekte der unterschiedlichen Regulierungssysteme aufzuzeigen, um diese mit bereits bestehenden Datenquellen oder anderen Taximarktstudien zu vergleichen bzw. zu identifizieren.

Der größte Nachteil für die Beurteilung neuer Bestimmungen bzw. der Mangel solcher Bestimmungen überhaupt, ist das unzureichende Wissen über die Auswirkungen auf das Wohl der Verbraucher.

Hauptresultate

Basierend auf den, in diesem Bericht vorgestellten Szenarien, Städtebeschreibungen und Vergleichen, wurden einige Hauptresultate abgeleitet. Diese stehen hauptsächlich in Bezug zu den Qualitätsanforderungen an Unternehmer und dem Zugang zum Markt.

Qualitätsstandards sind wichtig

Hohe Qualitätsstandards für Unternehmer sind wichtig, um den negativen Effekt, der durch den freien Zugang zum Markt ausgelöst wird, zu lindern. (Hohe Qualitätsstandards setzen finanzielle Anforderungen voraus, eine Überprüfung des Fachwissens, der Gesetzgebung und der persönlichen Zuverlässigkeit.) Dieser Effekt kommt sowohl bei Systemen, die den Zugang zum Markt regulieren, als auch bei jenen, die einen freien Marktzugang

anbieten, vor. Änderungen der Regulierungsbestimmungen, die einen freien Zugang ohne hohe Qualitätsstandards unterstützen, haben nur zu einem Verlust der Qualitäts- und Servicestandards geführt, und im Endeffekt nur eine neuerliche Regulierung mit einer Wiedereinführung von Quantitätskontrolle oder der Auferlegung höherer Qualitätsrichtlinien, hervorgerufen. Hohe Qualitätsstandards sind notwendig, um ein zufriedenstellendes Angebot an Taxi-Dienstleistungen bieten zu können. Das "Qualitätsproblem" könnte etwas mit dem in wirtschaftlicher Literatur auch als "asymmetrische Information" beschriebenen Phänomen zu tun haben. Dieses Problem wird in der Literatur auch als Grund für die Marktineffizienz genannt.

Hohe Qualitätsstandards müssen eingeführt werden bevor der Marktzugang liberalisiert wird

Eine der wichtigsten Ergebnisse ist, dass hohe Qualitätsstandards noch vor der Liberalisierung des Marktzuganges eingeführt werden müssen. Dieses Wissen basiert auf einschlägigen Erfahrungen in einigen Städten und zeigt, dass eine schrittweise Veränderung der Regulierungsbestimmungen einem abruptem Wechsel vorzuziehen ist.

Regionale Differenzen sollten berücksichtigt werden

Regionale Unterschiede sind wichtig. Bei geplanten Veränderungen sollte das erwartete Ergebnis in verschiedenen Regionen beachtet werden. Es könnte vorkommen, dass verschiedene Nährungsarten, in Stadtgebieten oder ländlichen Gebieten, aufgrund der verschiedenen Marktstruktur, erforderlich sind. Insbesondere sollte ein Abgehen von der Mengenkontrolle, vor allem in ländlichen Gebieten, nicht außer Betracht gelassen werden. Kombinationen aus Quantitätsbeschränkungen und Erfordernissen, um ein 24 Stunden Service bieten zu können, könnten für ländliche Regionen von größerer Bedeutung sein, als für das Einzugsgebiet Stadt.

Es existiert keine perfekte Organisation der Branche

Eine differenzierte Vorgehensweise bei der Regulierung im Stadt- bzw. Landgebiet, innerhalb eines Landes, ist notwendig. Verschiedene Systeme können darüber hinaus, annähernd zum gleichen Ergebnis führen. Die Studie zeigt eine große Vielfalt bei den eingeführten Richtlinien, wobei die Leistungsindikatoren eine kleinere Vielfalt aufweisen. Eine universale, perfekte Organisation des

Sektors ist wahrscheinlich eine Illusion. Wenn verschiedene Regulierungssysteme im Endeffekt nahezu das gleiche Resultat hervorrufen, so liegt dies wahrscheinlich an dem Regulierungsrahmen, der sich stets an die Entwicklungen des Marktes anpasst.

Der Zusammenschluss von Funkzentralen steigert die Effizienz und sollte gefördert werden

Funkzentralen spielen eine wichtige Rolle im Taximarkt. • Erstens: effiziente Funkzentralen können einen besseren Nutzungsgrad von Taxis erzielen. • Zweitens: Funkzentralen sind im Falle von öffentlichen Transportausschreibungen wichtig. • Drittens: Funkzentralen (und große Taxiunternehmen) können eine Eigenregulierung in den Markt einbringen und somit die Servicequalität steigern. • Viertens: Eine kleine Anzahl, größerer Teilnehmer bedeutet weniger Kontrollaufwand für die Behörden, als eine große Anzahl kleinerer Teilnehmer. Rahmenbedingungen, die einen hohen Grad von Zusammenschlüssen von Taxi-Funkzentralen unterstützen, sollten daher gefördert werden.

Die Regulierungssysteme in Europa sind sehr verschieden

Es ist beachtlich, wie sich die verschiedenen in dieser Studie untersuchten Regulierungssysteme von einander unterscheiden. Die Regulierung sind sehr oft an die verschiedenen Marktcharakteristiken angepasst, wobei die Tatsache, dass es keine perfekte Organisation des Taximarktes sowie kein universales Regulierungssystem geben kann, ausdrücklich unterstrichen wird. Die nebenstehende Tabelle zeigt die wichtigsten Arten der Regulierung, die auf die untersuchten Städte am meisten Einfluss haben, sowie das generelle Regulierungssystem eines Landes im Allgemeinen.

Unterschiedliche Ergebnisse ohne Rücksicht auf die Art der Regulierung

In diesem Bericht wurden keine systematischen Verbindungen zwischen den verschiedenen Regulierungssystemen und der Leistung der Taxi-Branche gefunden. Dies zeigt, dass keine perfekte Organisation des Taximarktes existiert und, dass nationale und regionale Differenzen erkannt werden müssen. Einige dieser Differenzen der Märkte können externen Faktoren zugeschrieben werden.

Leistung der Branche

Die Leistung einer Branche kann von verschiedenen Ansichtspunkten aus betrachtet werden. Aus Sicht der Branche

Stadt	Regulierungsprivileg	Qualitätsanforderungen für den Einstieg in die Berufssparte	Marktzugang	Qualitätsanforderungen an die Taxilenker	Tarifrichtlinien
Wien	Nationale Gesetzgebung, regionale Ausführungsrichtlinien	Fachliche Eignung (Schriftliche u. mündliche Prüfung), Nachweis der persönlichen Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit v. € 7.500,- pro Fahrzeug	Erstieg dereguliert, Gewerbeberechtigung f. bestimmte Anzahl von Fahrzeugen	Untersuchung der persönlichen Zuverlässigkeit, Ärztliches Attest, schriftliche Prüfung (beinhaltet Ortskunde), Mindestalter: 20 Jahre	Beförderungspreise mit einer detaillierten Struktur reguliert, Lokale Behörden legen die aktuellen Beförderungspreise fest.
Brüssel	Regionale Autonomie	Prüfung (beinhaltet elementares Business Fachwissen), Untersuchung auf Vorstrafen	Erstieg reguliert, Lokale Behörden bestimmen den Marktzugang, Lizenzen basierend auf der Dauer der Betriebszugehörigkeit, Lizenzen nur im Einzugsgebiet gültig.	Untersuchung auf Vorstrafen, Ärztliches Attest, Schriftliche und mündliche Prüfung (beinhaltet Ortskunde), Mindestalter: 20 Jahre	Beförderungsentgelt reguliert.
Helsinki	Nationale Legislatur, regionale Durchführung.	Schriftliche Prüfung und ein 3-wöchiger gesetzlich vorgeschriebener Kurs, Untersuchung auf Vorstrafen, Taxifahrerlizenz, muss beständiges Einkommen nachweisen.	Erstieg reguliert, Regionale Behörden bestimmen den Marktzugang, Lizenzen basierend auf der Dauer der Betriebszugehörigkeit.	Untersuchung auf Vorstrafen, Ärztliches Attest, Schriftliche Prüfung (beinhaltet Ortskunde), Mindestalter: 18 Jahre, Maximalalter: 70 Jahre.	Beförderungsentgelt reguliert.
Paris	Nationale Legislatur, regionale Durchführung.	Es scheinen keine detaillierten Anforderungen auf, Das betreiben eines Taxis wird als „normaler“ geschäftlicher Arbeitsablauf angesehen.	Erstieg streng reguliert mit einer festgelegten Obergrenze, Lizenzen sind übertragbar, Neue Lizenzen werden nach einem Wartelistensystem ausgegeben.	Untersuchung auf Vorstrafen, Ärztliches Attest, Schriftliche Prüfung (beinhaltet Ortskunde), Führerschein seit min. 2 Jahren.	Beförderungsentgelt reguliert, Lokale Behörden bestimmen die Höhe des Entgelts.
Berlin	Nationale Legislatur, regionale Durchführung.	Untersuchung auf Vorstrafen, Schriftliche Prüfung, Bürgschaft v. € 2.250 für das erste Fahrzeug.	Erstieg wenig reguliert, Lizenzen nur im Einzugsgebiet gültig.	Untersuchung auf Vorstrafen, Ärztliches Attest, Schriftliche Prüfung (beinhaltet Ortskunde), Mindestalter: 21 Jahre + Führerschein seit min. 2 Jahren.	Beförderungsentgelt nach einer bestimmten Kostenstruktur reguliert
Budapest	Nationale Legislatur, regionale Durchführung.	Untersuchung auf Vorstrafen, Schriftliche Prüfung, Bürgschaft von € 100 pro Yehikel und keine öffentliche Verschuldung.	Erstieg dereguliert, Lizenz, die nur im Einzugsgebiet gültig ist, muss besorgt werden.	Untersuchung auf Vorstrafen, Ärztliches Attest, Schriftliche Prüfung (3-wöchiger Kurs vorausgesetzt).	Beförderungsentgelt reguliert, Regulierung nicht effektiv, da die Betreiber unter den maximalen Tarifen berechnen.

Dublin	Lokale Behörden haben Ermessensfreiheit.	Gültige Taxilenker Lizenz, Lizenzgebühren: € 6.350.	Erstieg dereguliert, Erhebliche Lizenzgebühren; nur im Einzugsgebiet gültig.	Untersuchung auf Vorstrafen, Schriftliche Prüfung, Jährliche Erneuerung der Lizenz.	Beförderungsentgelt reguliert, Lokale Behörden bestimmen die Höhe des Entgelts.
Amsterdam	Nationale Legislatur.	Schriftliche Prüfung, Untersuchung auf Vorstrafen.	Erstieg dereguliert, Keine Gebietsbeschränkungen der Lizenzen.	Keine Prüfung, Untersuchung auf Vorstrafen, Ärztliches Attest.	Beförderungsentgelt reguliert, Keine festgelegten Preise, bei Bestellung des Taxis über eine Funkzentrale.
Oslo	Nationale Legislatur, regionale Durchführung.	Gültige Taxilenker Lizenz; Taxilenker muss Hauptverdiener sein, Untersuchung auf Vorstrafen, Schriftliche Prüfung, Bürgschaft von € 9.000.	Erstieg reguliert, Lokale Behörden bestimmen den Marktzugang, Lizenzen nur im Einzugsgebiet gültig.	Keine Prüfung, nur ein Ortskundigkeitstest, Untersuchung auf Vorstrafen, Ärztliches Attest.	Beförderungsentgelt dereguliert, Funkzentralen bestimmen die Höhe des Entgelts für alle dazugehörigen Taxis.
Madrid	Nationale Legislatur, regionale Durchführung.	Untersuchung auf Vorstrafen.	Keine Angaben	Untersuchung auf Vorstrafen, Schriftliche Prüfung (beinhaltet Ortskunde).	Keine Angaben
Stockholm	Nationale Legislatur.	Untersuchung auf Vorstrafen, Schriftliche Prüfung, Bürgschaft von € 11.000.	Erstieg dereguliert, alle Lenker müssen den Qualitätsstandards entsprechen, Keine Gebietsbeschränkung der Lizenzen.	Schriftliche Prüfung (beinhaltet Ortskunde), Untersuchung auf Vorstrafen, Ärztliches Attest, Mindestalter: 21 Jahre + Führerschein seit min. 2 Jahren.	Beförderungsentgelt dereguliert, Eigenständige Betreiber können Höhe selbstständig festlegen, ansonsten durch Funkzentralen, Strenge Anforderungen bei Informationsweitergabe der Preise an den Konsumenten.
Genf	Lokale Richtlinien.	Untersuchung auf Vorstrafen, Lizenz erforderlich.	Erstieg dereguliert, Lizenzen nur im Einzugsgebiet gültig.	Schriftliche Prüfung (beinhaltet Ortskunde), Untersuchung auf Vorstrafen, Ärztliches Attest, Mindestalter: 21 Jahre + Führerschein seit min. 3 Jahren.	Beförderungsentgelt reguliert (nationales Gesetz), Lokale Behörden setzen Höhe und Struktur fest.
London	Lokale Legislatur.	Untersuchung auf Vorstrafen.	Erstieg dereguliert, Lizenzen nur im Einzugsgebiet gültig.	Mündliche Befragung mit einem lokalem Ortskundigkeitstest, Ärztliches Attest, Mindestalter: 21 Jahre + Führerschein seit min. 3 Jahren.	Beförderungsentgelt mit einer bestimmten Struktur reguliert.

sind die Einkommensmöglichkeiten zu betrachten, während Konsumenten eher die Verfügbarkeit, Beförderungspreise, die Qualität des Fahrzeuges und des Lenkers messen. Von einer gesellschaftlichen Sicht aus gesehen, sollten neben diesen Faktoren zusätzlich externer Aspekte, wie die Verkehrsüberlastung und Verschmutzung beachtet werden, die jedoch in der Studie nicht analysiert werden.

Verfügbarkeit

Die Verfügbarkeit der Taxis ist einer der wichtigsten Faktoren bei der Beurteilung, wie gut das Taxiangebot den

öffentlichen Anforderungen entspricht. Im Allgemeinen ist die Verfügbarkeit der Taxis ein Resultat aus Angebot und Nachfrage, gemessen an verschiedenen Orten und zu verschiedenen Tageszeiten. Von einer wirtschaftlichen Sicht aus gesehen, verursacht eine hohe Verfügbarkeit (und daher kurze Wartezeiten für die Konsumenten) lange, ungenutzte Wartezeiten der Lenker und Unternehmer, und somit höhere Kosten. Das Angebot an Taxis ist nicht nur von der Anzahl der Fahrzeuge abhängig. Deren Nutzung spielt ebenfalls eine sehr

wichtige Rolle. Wenn ein Taxi in einem System mit kurzen Wartezeiten bis zur nächsten Fahrt operiert, kann dieselbe Anzahl von Taxis mehr Fahrten während desselben Zeitraum durchführen, als in einem System mit längeren Wartezeiten. Die Anzahl der Fahrzeuge pro Kopf wurde oft als Hauptindikator genommen, um das Angebot der Taxis zu messen. Die Anzahl der Taxis pro Kopf finden Sie in der Grafik auf der nächsten Seite. Obwohl Dublin/Irland die bei weitem größte Taxiflotte besitzt, zeigt die Grafik keine eindeutige Verbindung zwischen

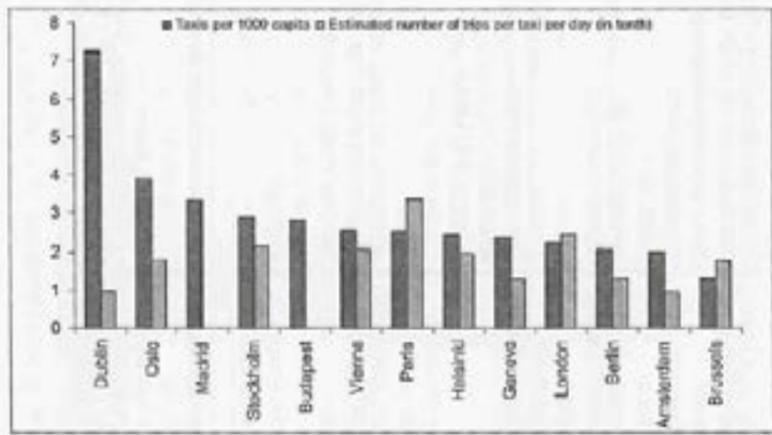


Abbildung 1 Taxis pro Kopf und Fahrzeugnutzung

dem Ausmaß der Regulierung und der Anzahl der Taxis pro Kopf. Die Schlussfolgerungen, die man aus der Darstellung oberhalb daher ziehen muss, ist, dass die Anzahl der Taxis, trotz der großen Auswahl der miteinbezogenen, unterschiedlichen Regulierungssysteme, bemerkenswert geringe Schwankungen aufweist. Infolgedessen, lässt sich keine klare Relation zwischen Regulierungssystemen und der Anzahl der Taxis pro Kopf bestimmen.

Auf der anderen Seite lässt sich aus dieser Grafik herauslesen, dass jene Taxifahrzeuge in Dublin und Amsterdam weniger intensiv (in Fahrten pro Tag gemessen) genutzt werden, als die Taxis in London, Stockholm und Wien. Das weist darauf hin, dass ein freier Zugang zum Markt, bis zu einem gewissen Grad, zu einer geringfügigeren Nutzung der Taxis führt, aber auch hier ist die Verbindung nicht so direkt, wie man es erwarten würde. Wie an den Beispielen Wien, London und Stockholm gezeigt wird, können strenge Qualitätsrichtlinien, die Nutzung der Taxifahrzeuge erheblich steigern, obwohl der Zugang zum Markt hier liberalisiert ist. Bei der Interpretation der Abbildung, sollte, wie oben bereits erwähnt, beachtet werden, dass die Durchschnittslänge der Fahrten, sowie deren Dauer, von absoluter Relevanz sind.

Beförderungsentgelte für Taxis

Ein wichtiger Faktor für die Leistungsfähigkeit des Sektors ist die Höhe des Beförderungsentgeltes. Die Höhe des Beförderungsentgeltes wird für jede Stadt, angepasst an das Preisniveau des jeweiligen Landes (Die Preise basieren auf den Angaben der Haupttaxiunternehmen jeder Stadt, im Sommer 2002 Verschiedene Beförderer

ngsentgeltssysteme, sowie Sektorgrenzen sind für die Differenzen untereinander verantwortlich.) unten dargestellt:

Interessanterweise variieren die Fahrtpreise sehr gering innerhalb der Städte und der Regulierungssysteme, Dublin stellt wieder eine Ausnahme dar. Die Darstellung bietet keine Unterstützung für die Forderung, dass die Höhe des Beförderungsentgeltes nach dem Grad der Regulierung festgelegt wird. Oslo und Stockholm sind die einzigen Städte bei diesem Beispiel, die keine regulierten Beförderungsentgelte haben. In Oslo wurde die Regulierung mit einem sehr differenzierten System geregelt, nämlich mit deutlich höheren Preisen in der Nacht, als während des Tages.

Im Großen und Ganzen kann man daraus schließen, dass, unter Berücksichtigung der Taxianzahl, der Nutzung und der Höhe des Beförderungsentgeltes, kein direktes Verhältnis zwischen dem Grad der Regulierung und der

Leistungsfähigkeit des Sektors besteht. Einer der wichtigsten Rückschlüsse bleibt daher, dass der Bedarf nicht so stark durch Regulierungssysteme beeinflusst wird, wie man vielleicht erwarten würde. Richtlinien und Regulierungen sind sehr wichtig, allerdings sollten andere strukturelle und nationale Elemente nicht außer Acht gelassen werden.

Externe Faktoren

Externe Faktoren, d.h. in keiner Beziehung zu Regulierungssystemen stehend, sind einer der Gründe für die großen Differenzen der Städte untereinander. Starke Unterschiede bei der Demografie, der Geographie, der Topologie, Bevölkerungsdichte und der Einkommenshöhe, haben eine große Auswirkung auf den Bedarf. Basierend auf einer Analyse der Daten der "UITP Database", wurden drei maßgebliche externe Faktoren, die eine starke Auswirkung auf den Bedarf nach Taxis zeigen, gefunden.

>Dicht besiedelte Gebiete scheinen die Nachfrage nach Taxifahrzeugen, gemessen nach der Anzahl der Fahrzeuge pro Kopf, zu steigern.

>Eine große Anzahl an Privatfahrzeugen reduziert den Bedarf an Taxis

>Öffentliche Verkehrsmittel und Taxifahrzeuge sind mehr ergänzende Verkehrsmittel, als konkurrierende, d.h. Städte mit einem guten öffentlichen Verkehrsnetz neigen auch dazu eine hohe Nachfrage nach Taxifahrzeugen zu haben.

Diese Ergebnisse sollten nicht als eine direkte Ursache oder Effekt, interpretiert werden. Diese Wechselbeziehung könnte auch das Ergebnis von Faktoren sein, die in dieser Studie nicht untersucht worden sind. Diese Verbindungen bestätigen nichtsdestotrotz, dass, Unterschiede der

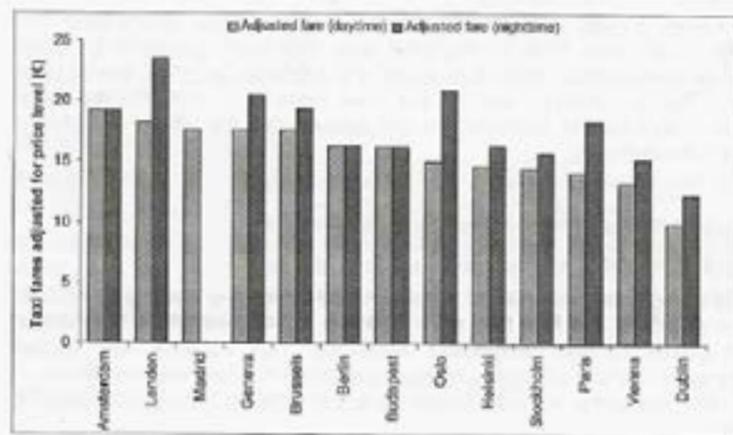


Abbildung 2 Durchschnittliche Preise in Europa

Taximärkte eher auf Differenzen zwischen den einzelnen Städten, als auf den Grad der Regulierung, zurückzuführen sind. Diese Rückschlüsse bedeuten allerdings nicht, dass die Effekte der verschiedenen Regulierung irrelevant sind.

Marktsegmentierung und organisatorische Differenzen

Die Auswirkung der Regulierung auf die Organisation der Märkte

Die Art der Regulierung, die in den Taximärkten angewendet wird, beeinflussen Arbeitsbedingungen, das Ansehen des Taxilenkers sowie auch dessen Arbeitsweise. Während in einigen Städten selbstständige Lenker die Oberhand haben, dominieren in anderen Städten wiederum fest angestellte Fahrer. Diese Balance hat verschiedene Auswirkungen und Folgen. In einigen Städten sind die Absicherung und die gesetzlichen Bestimmungen für selbstständige Lenker sehr verschieden von denen der fest angestellten Fahrer. Die Versorgung mit Taxidienstleistungen ist auch sehr stark vom Status des Lenkers abhängig. Fest angestellte Lenker erlauben ein fixes Schichtensystem, womit eine höhere Verfügbarkeit der Taxis für Kunden, ohne eine Erhöhung der Fahrzeuganzahl, erreicht werden kann. Vergleiche der Städte untereinander, sowie einschlägige Erfahrungen mit Deregulierung zeigen, dass ein freier Marktzugang mit niedrigen Qualitätsrichtlinien, zu einer Reduktion der Taxinutzung führt. Der Grund dafür spiegelt sich in der Tatsache wieder, dass es für Lenker leichter und profitabler erscheint selbstständig zu operieren, anstatt fest angestellt zu arbeiten.

Verschiedene Marktsegmente oder Teilmärkte erfordern verschiedene Richtlinien

Die Marktsegmente "Taxistandplatz" und das "Anhalten von Fahrzeugen auf der Straße" sind einzigartig im Taxibereich. Diese Teilmärkte werfen einige Probleme auf, insbesondere im Bezug auf Information. Generell sind diese Segmente gekennzeichnet durch ein hohes Angebot, als auch durch hohe Anzahl nachfragender Konsumenten. Dies wird normalerweise als eine Bedingung für eine effiziente Marktlösung ausgewiesen. Dennoch gibt es schwerwiegende Probleme im Bezug auf mangelhafte und ungleichförmige Informationen. Die räumliche Natur dieser Segmente bereitet ebenfalls Probleme. Darüber hinaus macht die "first-in first-out" Regelung einen Konkurrenzkampf nahezu unmöglich. Im Marktsegment der telefonischen Reservierung, sind die Konsumenten in einer besseren

Position, um das gewünschte Service auch zu einem akzeptablen Preis zu bekommen. Das einzige Problem hierbei ist, darauf zu achten, dass sich keine Monopolstellung eines einzelnen Unternehmens herauskristallisiert. Eine effiziente Marktlösung muss auch einige der Leistungen der Größendegression aufbringen. Zumindest im Marktsegment der telefonischen Reservierung, sollten die Konsumenten vom Ausmaß der Marktkonzentration profitieren können. Unterschiede in der relativen Größe dieser Segmente, erklären einige Folgen der verschiedenen Ergebnisse der Regulierungen. Daher sollten regionale Differenzen gemeinsam mit dem Faktum betrachtet werden, dass kein perfektes Regulierungssystem des Taxisektors existiert.

Öffentliche Sektorenverträge sind wichtig
Der Bericht zeigt, dass öffentliche Sektorenverträge in einigen der in dieser Studie untersuchten Städte und Ländern, eine wichtige Rolle spielen. Taxis spielen eine wichtige Rolle wenn es um schulische, medizinische oder Kranken- und Altentransporte geht. Einige Länder berichteten, dass mehr als 25% der täglichen Fahrten, von öffentlichen Auftraggebern bezahlt werden. Diese Zahl ist allerdings in den ländlichen Gebieten erheblich größer, als im Stadtgebiet. Es ist besteht für den Taxisektor vitales Interesse daran, bei diesen Dienstleistungen gleichbehandelt zu werden. Der größte Nachteil der Taxisektors bleibt in einigen Ländern jedoch weiterhin die Zersplitterung des Sektors. Teilweise könnte dies Probleme in der Relation bei großen Ausschreibungen darstellen. Aus diesem Grund muss den Unternehmern im Fall solcher Ausschreibungen bis zu einem gewissen Grad die Kooperation erlaubt werden. Funkzentralen können in diesen Fällen eine sehr wichtige Rolle spielen.

Die Funktion der Funkzentralen

Wie bereits oberhalb erwähnt, sind Funkzentralen ein sehr wichtiger Faktor der Taxis-Branche. Daher sollten Rahmenbedingungen verstärkt werden, die den Zusammenschluss von Funkzentralen fördern. Die Größendegression in der Taxi-Branche liegt mehr bei den Funkzentralen, als bei den Taxiunternehmen selbst. Man kann daher argumentieren, dass Behörden diese Vorteile beachten sollten, wenn wettbewerbsrechtlichen Rahmenbedingungen zwischen Funkzentralen untersucht werden.

Warum sind einzelne Märkte reguliert?

Die Wirtschaftstheorie bringt zwei Gründe für das Eingreifen der öffentlichen Hand in einen Markt, hervor. Erstens: Regulierung könnte notwendig sein, um zu garantieren, dass der Markt effektiv in Bezug auf die Kosten, den Ertrag, der Preise und der Produktqualität funktioniert. Mangelnde Konkurrenz unter den Herstellern wird oft als eine der größten Hindernisse angesehen. Ein starker Konkurrenzkampf unter den Herstellern jedoch, ist weder notwendig noch ausreichend, um einen Markt effizient zu machen.

Zweitens: Regulierungen sind manchmal notwendig bzw. überlegenswert, um soziale Fairness und Gerechtigkeit zu garantieren. Internationale Literatur über das Thema "Regulierung der Taxi-Branche", richtet ihr Augenmerk größtenteils auf die Verwirklichung des effektiven Wettbewerbes. Weniger Beachtung hingegen wird der Frage geschenkt, ob ein effektiver Wettbewerb momentan in diesem Markt tatsächlich stattfinden kann. Es ist schwierig die Art der Regulierung in einem Taximarkt festzusetzen, bevor nicht entschieden ist, zu welchem genauen Ziel diese Regulierung führen sollen. Die größten Hindernisse für einen effektiven Wettkampf sind:

Wartereien (auf Taxistandplätzen)

Die Fachliteratur befasst sich hauptsächlich mit dem Problemen, die hervorgerufen werden durch die offizielle oder inoffizielle Regelung, dass dem ersten Taxi der Wartereihe, die nächste Fahrt zusteht. Natürlich unterbindet dies einen Wettkampf unter den Taxis. Anstellen bedeutet allerdings auch eine mögliche Kostenverursachung durch Wartezeiten für beide Seiten – potentielle Fahrgäste, die auf Taxis warten, Taxis, die auf Kunden warten.

Die räumliche Beschaffenheit des Taximarktes:

Eine der größten Unterschiede zwischen dem Taximarkt und vielen verschiedenen anderen Märkten ist, dass der Verkäufer keine fixes Basiseinkommen hat. Dadurch entstehen wiederum Probleme bei der Bewertung von Preisen und Qualität.

Probleme des Produktvergleiches:

Diese Probleme sind verbunden mit der Tatsache, dass der Preis nicht der einzige Faktor bei der Bewertung eines Produktes ist, der zählt. Gerade im Taximarkt ist Qualität ein sehr gutes Beispiel.

Economies of scale (Größendegression)

Für Taxifunkzentralen ergeben sich klare Kostendegressionseffekte durch die

notwendige hohen Anfangsinvestitionen und die geringen Folgekosten bei der Eingliederung neuer Taxis. Die Folge daraus ist eine Tendenz zu weniger, aber größeren Funkzentralen.

Unvollständige Information

Unvollständige Informationen über Alternativen (unvollkommene Informationen) oder unterschiedliche Informationen über das Produkt (ungleiche Information). Dies sind die zwei Hauptgründe für das Scheitern eines Marktes. Für Taxis ist dieses Problem besonders wichtig bei der Betrachtung von Preis und Qualität.

Erfahrungen mit Deregulierung

Der Bericht betrachtet einige Beispiele der Veränderungen in den Regulierungssystemen. Internationale Erfahrungen mit Deregulierung wurden hauptsächlich in den USA gemacht, wo einige Städte den Taxisektor in den zwei Jahrzehnten von 1970 bis 1990, dereguliert haben. Zusätzliche wurden auch einige wichtige Veränderungen in Neuseeland und in Europa (Schweden, Großbritannien, Irland und Niederlande) durchleuchtet. Basierend auf der verfügbaren Literatur, kann man die Erfahrungen mit Veränderungen in Regulierungssystemen wie gefolgt zusammenfassen:

>Die Deregulierung des Marktzuganges führt generell zu einem deutlichen Zuwachs an Taxifahrzeugen, wenn man annimmt, dass die ursprüngliche Art der Regulierung eine sehr strenge Kontrolle und Einschränkung des Marktzuganges bedeuteten. In jedem Fall wird dieser Anstieg größtenteils im Geschäft auf der Straße geregelt und führt zu einem Rückgang in der Ausnutzung der Fahrzeuge.

>In den meisten Fällen sind die Fahrpreise durch eine Deregulierung der Preise angestiegen. Auch hier wird angenommen, dass die ursprüngliche Art der Regulierung eine starke Einschränkung bedeuteten. Anstiege bei den Fahrpreisentgelten scheinen insbesondere im "Geschäft auf der Straße" auf.

>Die Qualität der Taxidienstleistung hat eine starke Tendenz, sich bei einem deregulierten Marktzugang ohne hohe Qualitätsstandards, zu verschlechtern. Die Beweise bleiben hier widersprüchlich.

>Das Einkommen des Lenkers wird bei einer Liberalisierung des Marktzuganges bedeutend reduziert. Im Ergebnis müssen Lenker länger arbeiten, um dasselbe Einkommen zu erreichen. Das ist einer der Gründe für die bestehenden Marktteilnehmer sich einer Deregulierung

des Zuganges oder Eingangsbarrieren zu widersetzen.

>Es wurden nur wenige neue Servicedienstleistungen bei einer Deregulierung des Marktes entwickelt. Dasselbe gilt für technische Neuerungen. Eine Ausnahme dabei bildet Neuseeland. Hier wurde ein Anstieg der neuen und innovativen Servicedienstleistungen verzeichnet.

>Die meisten Städte, die eine Deregulierung des Marktzuganges eingeführt haben, haben im nachhinein Teile des Marktes wieder reguliert. Es wurden hauptsächlich wieder höhere Qualitätsstandards eingeführt.

Wohin entwickelt sich die Taxisektor?

In einigen Ländern, wie Norwegen, Belgien, Ungarn oder Schweiz, werden derzeit gesetzliche Änderungen durchgeführt, oder sind Änderungen in Planung. In anderen Ländern wurden die gesetzlichen Bestimmungen erst kürzlich verändert, entweder national (Irland und Niederlande) oder für bestimmte Städte (Brüssel, London und Oslo). In diesem Bericht wurden vier verschiedene Szenarien für die Zukunft des Taxisektors in Europa ausgeforscht. Jedes der vier Szenarien spiegelt eine unterschiedliche Mischung des

Ausmaßes an politischen Maßnahmen wieder. Ziel war es, die Effekte und den Wechsel zwischen den verschiedenen politischen Mischungen zu beschreiben. Es wurden zwei Hauptelemente in der Relation zu den Szenarien überlegt. Diese sind Qualitätsstandards und die Mengenkontrolle. Es ist wichtig, auch die Existenz anderer Qualitätsstandards wahrzunehmen, sowie deren Rolle zu erkennen. Die Anforderungen an Taxilenker sind besonders wichtig, da die meisten Lenker selbstständig sind. Basierend auf diesen zwei wichtigen Ausprägungen der Regulierungen, wurden folgende Szenarien verfolgt:

The slippery road

In diesem Szenario wurden die wahrscheinlichen Effekte erforscht, die ein System mit geringen Qualitätsstandards, in Kombination mit Mengenkontrollen beim Zugang zum Markt bewirkt. Der Literaturüberblick, sowie die Erfahrung, die durch Veränderungen der Städte untereinander erworben werden konnte, zeigen, dass dieses System relativ instabil ist. Die meisten Städte haben dieses System bereits wieder verworfen, um es gegen strenge Qualitätsanforderungen an die Fahrer und oder gelockerten Marktzugang, zu tauschen. Der Haupteffekt dieses Systems ist, dass

die Qualität höher zu sein scheint, als bei einem freien Marktzugang, allerdings geringer ist, als bei einem System mit höheren Qualitätsstandards. Eine Regulierung des Fahrpreises bedeutet ein Problem der Preisunterdrückung, und vergrößert die Differenzen zwischen Angebot und Nachfrage und reduziert somit automatisch die Qualität. All dies scheint Druck auszuüben, um Qualitätsstandards zu erhöhen, und den Zugang zum Markt zu erleichtern.

Die Auswirkungen können natürlich zwischen Stadtgebiet und ländlichen Gebieten stark variieren. Ländliche Gebiete sind transparenter, und somit ist es für die Behörden einfacher, die Nachfrage nach Taxidienstleistungen festzustellen, und die Anzahl der zu vergebenen Taxilizenzen danach zu richten.

The street of opportunity

Die wichtigste Frage in diesem Szenario betrifft die Auswirkungen eines Systems mit Quantitätskontrolle und strengen Qualitätsstandards für den Zugang zum Markt.

Dieses Szenario führt zu einer breitgefächerten Auswahl an politischen Möglichkeiten für die Behörden, die sich selbst in einer "street of opportunity" wiederfinden. Entscheidungen über die Größe des Marktumfanges als auch der Qualitätserfordernisse an Unternehmer, liegen in der Hand der Behörden.

Die Auswirkungen der Veränderungen in diesem Szenario beziehen sich auf die gesteigerte Qualität der angebotenen Services. Funkzentralen schließen sich zusammen. Es ist ebenfalls sehr wahrscheinlich, dass dieses Szenario positive Auswirkungen auf Innovation und das Level der Technologie in der Industrie, haben wird, da effizienten Funkzentralen mehr Bedeutung zugeschrieben wird.

Cul-de-sac

In diesem Szenario werden die potentiellen Auswirkungen eines Systems mit niedrigen Qualitätsstandards und einem freien Marktzugang durchleuchtet. Der Literaturüberblick sowie die Erfahrung, die durch Veränderungen der Städte untereinander erworben werden konnte, zeigt, dass dieses System ein "cul-de-sac", eine Sackgasse, ist. Die meisten Länder entscheiden sich früher oder später gegen dieses Szenario.

Erfahrungswise sind die Hauptauswirkungen bei der Einführung dieses Systems:

>Ein deutlicher Anstieg des Marktzuganges, meistens auf den Taxistandplätzen und auf der Straße

>Ein Anstieg des Angebotes, hervorgerufen durch den starken Marktneuzugang. Die Fahrzeugnutzung lässt stark nach.

Eine geringe Konzentration der Funkzentralen wird als ein weiteres Resultat dieses Szenarios erwartet. Darüber hinaus wird die Qualität bei diesem System wesentlich geringer, als bei allen anderen existierenden Systemen, sein. Der wesentliche Grund dafür sind die Kosten, um die Qualitätsstandards über dem Minimum zu halten.

In den meisten Fällen war eine Re-Regulierung, oder die Einführung hoher Qualitätsstandards die Reaktion auf dieses System. Alle betroffenen Parteien wären besser gestellt, hätte man diese Anforderungen noch vor der Liberalisierung des Marktzuganges eingeführt.

The "quality freeway"

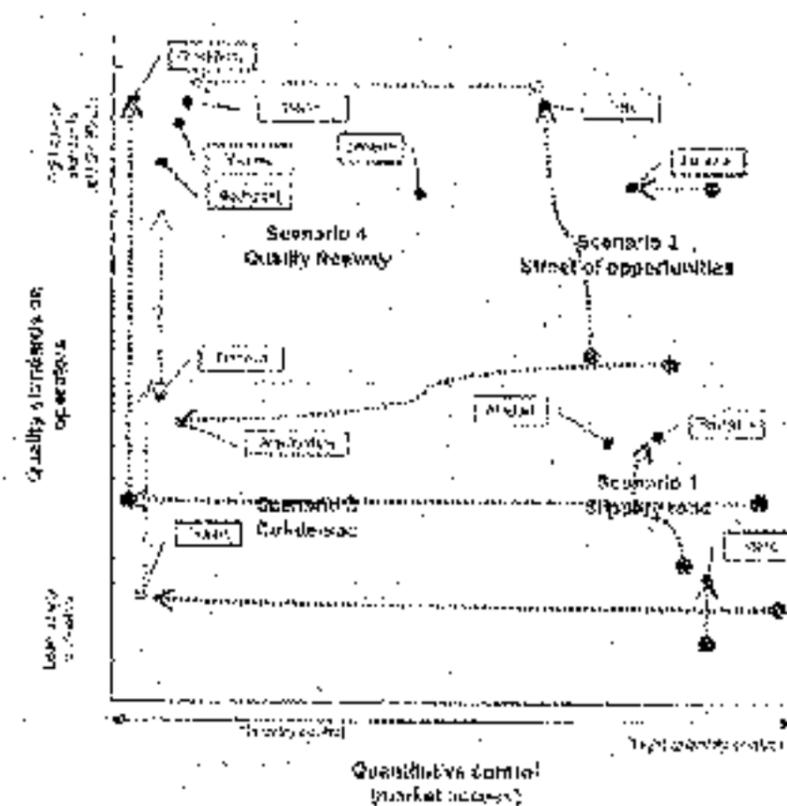
Dieses Szenario befasst sich mit den wahrscheinlichen Auswirkungen von strengen Qualitätsrichtlinien und freiem Marktzugang, ein System, das immer höhere Popularität genießt. Die EU-Gesetzgebung basiert größtenteils auf diesem Prinzip. Viele in dieser Studie untersuchte Städte, folgen diesem Weg. Dieses Szenario wurde "quality freeway" genannt, hinweisend auf den freien Zugang und die gute Qualität. Der Zugang

zu dieser Berufsgruppe ist frei für alle jene, die den Anforderungen entsprechen. Dieses Szenario scheint sehr stabil zu sein.

Die Hauptauswirkungen dieses Szenarios sind jenen des Szenarios "street of opportunity", sehr ähnlich. Das Resultat des freien Marktzuganges wird definitiv ein höheres Angebot, sowie auch eine geringere Nutzung der Fahrzeuge sein. Es besteht ebenfalls das Risiko des Überangebotes, das sich bei einem regulierten Zugang leicht zu einem Unterangebot entwickeln kann. Die Erfahrung dieses Szenarios zeigt, dass die hohen Qualitätsstandards, die negativen Auswirkungen des freien Marktzuganges, lindern. Die hohen Standards sichern eine hohen Zusammenschluss der Funkzentralen, sowie ein hohes Level der Technologie- und Innovationsstandards.

Wahrscheinliche Entwicklungen

Die Beschreibung des Szenarios basiert hauptsächlich auf Erfahrung. Auf der nachfolgenden Abbildung werden die Entwicklungsbewegungen zwischen den verschiedenen Szenarien gezeigt. Diese Wege basieren auf den aktuellen Erfahrungswerten der verschiedenen Städte und auf den geplanten Veränderungen (lt. Berichten der nationalen Taxiverbänden).



Die Entwicklungen zeigen deutlich zwei Hauptrichtungen.

Erstens: einige Länder haben einen deregulierten Marktzugang gewählt. Die meisten dieser Länder haben sich zu dem "cul-de-sac" Szenario bewegt. Stockholm hat dieses System bereits verlassen, während in Dublin und Genf die Einführung strenger Qualitätsrichtlinien erst in Planung ist.

Zweitens: Es werden bereits in einigen Städten strenge Qualitätsstandards eingeführt.



Institute of Transport Economics

PO Box 6110 Etterstad, 04-062 Oslo, Norway

Telephone No.: +47 22 57 38 00 Telefax: +47 22 57 02 90

http://www.toi.no

Natürlicher Verstand kann fast jeden Grad von Bildung ersetzen, aber keine Bildung den natürlichen Verstand!
-Arthur Schopenhauer-

Zu einem guten Politiker gehören die Haut eines Nilpferdes, das Gedächtnis eines Elefanten, die Geduld eines Bibers, das Herz eines Löwen, der Magen des Vogel Strauß und der Humor einer Krähe. Diese Eigenschaften sind allerdings noch nichts wert ohne die Sturheit des Maulesels.

-Winston Churchill-

Eine ernsthafte Schwäche der Demokratie ist, daß sie sich danach richten muß, was der Bürger denkt, ehe Gewißheit besteht, ob er es überhaupt tut.

-Hans Kasper-

TAG FÜR TAG



Udo Ebner

Taxilenker ist gleich
Taxilenker, oder nicht?

Der Anteil nicht einheimischer Lenker ist in den vergangenen 10 Jahren enorm gestiegen. Der Großteil davon arbeitet ganz normal im Rahmen der Bestimmungen. Ärgerlich für uns ist jedoch der kleine Anteil jener LenkerInnen, die glauben, für sie gelten unsere Regeln nicht oder nur teilweise. Wenn man sich dann erlaubt, höflich auf bestimmte Dinge hinzuweisen, wird man meist in aggressiver, präpotenter Art und Weise verbal attackiert, was nicht direkt zum gegenseitigen Verständnis und zur besseren Kommunikation beiträgt.

Beim Stichwort Kommunikation fällt mir auf, dass die Deutschkenntnisse einiger dieser Gastarbeiter sehr zu wünschen übrig lassen. Hier wäre seitens der Prüfungskommission mehr Aufmerksamkeit gefragt insofern, dass gute Sprachkenntnisse grundsätzlich Voraussetzung zum Antreten zur Taxilenkerprüfung sind. Wenn ich zB in Teneriffa ein Taxiunternehmen gründen wollte, würde ich zuallererst einen Spanischkurs belegen, um mich dort entsprechend artikulieren zu können.

Auch die Ortskenntnisse lassen oft sehr zu wünschen übrig, weil vom Bahnhof zum "Alten Markt" finden 99% der KollegenInnen im Schlaf. Ein schwarzafrikanischer Lenker musste

sich bei Kollegen erst schlau machen. Mit solchen Ortskenntnissen dürfte man nebenbei bemerkt auch nicht bei der Taxilenkerprüfung durchkommen.

Es bleibt uns natürlich auch nicht verborgen, dass sich einige schwarze Schafe zu später Stunde beim Rockhouse oder Cineplex City verbotenerweise aufstellen. Bei Nachfrage erhält man zur Antwort, man sei ja bestellt. Man hält uns quasi für blöd und nützt unsere Toleranz und Geduld maßlos aus.

Sehr viele von uns arbeiten schon länger als zehn Jahre in dem Gewerbe und stellen sich normal am Standplatz auf bzw. an. Wenn man dann zB um 2 h nachts schon ca. 30 Minuten beim Hofwirt steht und einen ausländischen "Kollegen" schon zum zweiten mal besetzt vorbeifahren sieht, kommt nicht direkt Freude auf, wenn man weiß, dass dieser vorher leer (mit beleuchtetem Dachzeichen) beim Rockhouse gestanden ist.

Ein Beispiel ist auch die reglementwidrige Benützung der Busspur in der Imbergstraße, als ein als Taxi zugelassener Bus, noch dazu ohne Taxileuchte, mit einem blauen "L" eine Übungsfahrt absolviert. Da gehört auch ein gewisses Maß an Unverfrorenheit dazu.

Auch die Religionsausübung hat nicht am Standplatz zu geschehen. Gläubige Moslems beten ja bekanntlich fünf mal am Tag. Ein dem Islam angehörender Lenker verrichtet offensichtlich sein Nachtgebet des öfteren am Standplatz Flughafen. Dies sollte bitte schön zu Hause oder in der Moschee geschehen (bei uns gibt es nämlich solche, in islamischen Ländern wird man höchst selten katholische Kirchen finden, weil mit der Toleranz Andersgläubigen gegenüber ist es dort nicht sehr weit her, das nur nebenbei). In einer südlichen Landeshauptstadt geht das schon so weit, dass Fahrgäste mit einer Flasche Wein oder Bier in der Einkaufstasche gar nicht mehr befördert werden mit der Begründung, er sei Moslem und er befördert daher keinen Alkohol. Das

bedeutet, dass die Beförderungspflicht laut Betriebsordnung aus religiösen Gründen nicht beachtet wird. Hier hört sich der Spaß dann langsam auf.

Die meisten Gastarbeiter kommen zu uns, um ihren persönlichen Lebensstandard zu verbessern. Dieses Bestreben ist natürlich verständlich und legitim wenn man bedenkt, wo der Großteil herkommt, nämlich aus Entwicklungsländern, wo es zwar Gesetze und Regeln gibt, de facto aber das Gesetz des Stärkeren gilt. Wir können uns daher im Gegenzug erwarten, dass sich diese Mitarbeiter an unsere Rahmenbedingungen halten. Ihr Privatleben können sie ohnehin nach Belieben gestalten. Aber oft hat man den Eindruck, dass unser offenes und tolerantes Gesellschaftssystem total ausgenutzt wird und man uns insgeheim auslacht dafür, dass Regelverstöße meist keine oder nur sehr maßvolle Konsequenzen nach sich ziehen. Dort, wo viele Gastarbeiter herkommen, werden kleine Delikte oft schon sehr hart bestraft. Wir haben dieses Niveau natürlich schon längst hinter uns, werden aber nun wieder verstärkt mit der Frage konfrontiert, wie weit die Toleranz nun eigentlich gehen soll bzw. darf oder muss????!!

Prüfungen sind deshalb so scheußlich, weil der größte Trottel mehr fragen kann, als der klügste Mensch zu beantworten vermag.
-Charles Caleb Colton-

Wir leben alle unter dem gleichen Himmel, aber wir haben nicht alle den gleichen Horizont.
-Konrad Adenauer-

Auch die Bretter, die man vor dem Kopf hat, können die Welt bedeuten,
-Werner Finck-

KOMMENTAR

Peter Tutschku



Diskriminiert !aber wer ?

Eine Überprüfung hinsichtlich der in § 6 Abs 1 Z 3 der Betriebsordnung für den nichtlinienmäßigen Personenverkehr normierten Vertrauenswürdigkeit ist eigentlich eine klare Sache.

Zur Erinnerung:

§ 6 Abs 1 Z 3 heißt es: vertrauenswürdig ist, die Vertrauenswürdigkeit muß zumindest in den letzten fünf Jahren vor der Ausstellung des Ausweises nachweislich gegeben sein; und weiter:

§ 13 (1) Der Ausweis wird ungültig und muss bei der Behörde abgeliefert werden

1. die Berechtigung zum Lenken von Kraftfahrzeugen nach den fäherscheinrechtlichen Vorschriften erlischt, oder

2. eine der sonstigen im § 6 bezeichneten Voraussetzungen nicht mehr gegeben ist.

Kommt der Inhaber dieser Verpflichtung nicht nach, so ist der Ausweis von der Behörde abzunehmen.

Ist somit eine klare Sache? -ist es eben nicht! Denn da heißt es in der Betriebsordnung: "Bewerber denen Asyl nach den Bestimmungen des Asylgesetzes 1991 gewährt wurde, benötigen für den Zeitraum vor der Asylgewährung keinen Nachweis der Vertrauenswürdigkeit, sofern keine Tatsachen bekannt sind, die zumindest Zweifel an der vermuteten Vertrauenswürdigkeit aufkommen lassen."

Und wenn es sich um keinen Asylwerber handelt, wie sollte

die Behörde das Vorleben eines angehenden Taxilenker aus ferner Heimat wie zB Pakistan, Nigeria usw. überprüfen können, also wird man diese wichtige Überprüfung eben nur unzureichend durchführen können oder darauf gänzlich verzichten müssen. Die Ansichten bzw. Einstellung mancher Lenker aus diesen fernen Ländern wie zB zur Gewerbeordnung, Betriebsordnung, Tarifverordnung und dergleichen mehr, wird oftmals im Berufsalltag demonstriert, von der mangelnden Kollegialität gar nicht zu sprechen.

Noch nicht so lange her, da hat eine Dame den Taxilenkerausweis von der Behörde nicht erhalten, da die Berufungswerberin nicht vertrauenswürdig ist. Grund war ein Konkursverfahren, wo es in der Berufungsbeantwortung der Landesregierung Salzburg heißt: "Die einmalige Geschwindigkeitsübertretung liege bereits etwa vier Jahre zurück und habe sie sich im übrigen immer wohl verhalten. Die gerichtliche Verurteilung wegen fahrlässiger Krida, Nichtabführung von Sozialversicherungsbeiträgen stehe in direktem Zusammenhang mit der seinerzeitigen Ausübung eines Kleingewerbes, stehe aber in keiner Verbindung mit einer unselbständigen Tätigkeit als Taxilenker. Der Zweck der geforderten Vertrauenswürdigkeit sei hier wohl darin zu sehen, dass der Schutz des Fahrgastes vor Übergriffen gegeben sei..."

und weiter heißt es im Bescheid: "Denn für die Beurteilung der Vertrauenswürdigkeit ist es unbeachtlich unter welchen Umständen es zu den Straftaten gekommen ist aufgrund der Bindung der Verwaltungsbehörde an strafgerichtliche Verurteilungen bei Beurteilung der Vertrauenswürdigkeit nur darauf ankommt, ob aufgrund der strafgerichtlichen Verurteilungen eine Charaktereigenschaft zu erkennen ist, die die erforderliche Vertrauenswürdigkeit in Frage stellt!" usw.

Also 5 Jahre mangels Vertrauenswürdigkeit den Taxilenkerausweis nicht erhalten. Zu

Recht, oder ein wenig überzogen? –Ihre Beurteilung–

So weit so gut, nur wenn man unlängst aus den Medien erfahren musste, dass es da einen 47-jährigen nigerianischen Taxifahrer gibt, der wegen einer Polizeikontrolle völlig durchdreht, daraufhin sogar einen Polizisten verletzt, sodass er anschließend festgenommen werden musste, am nächsten Tag jedoch wieder als Taxilenker gesehen wurde, so stellt sich die berechnete Frage, was ist mit der Zuverlässigkeit und Vertrauenswürdigkeit dieses nigerianischen Lenkers? Da gibt es weiters einen türkischstämmigen Lenker mit Auffälligkeiten sowie Vorstrafen, der Taxilenkerausweis ist jedoch von der Behörde trotz Aufforderung bis dato nicht entzogen worden.

Wer ist also diskriminiert, ein Inländer welcher von der Behörde genauest überprüft wird, oder eine Person aus fernen Lande, wo oftmals eine derartige Überprüfung erst gar nicht möglich ist?

Ich erblicke jedenfalls einen Handlungsbedarf,

Ihr Peter Tutschku

PS: Aufgrund meiner Intervention bei der zuständigen Behörde, wurde mit Schreiben vom 13.06.2005 im Falle des 47-jährigen nigerianischen Taxilenker mitgeteilt:

Sehr geehrter Herr Tutschku!

Da für die Beurteilung der Vertrauenswürdigkeit eines Taxilenkers ein anderer Maßstab anzulegen ist, wie für die Beurteilung der Verkehrszuverlässigkeit, wird mittels Mandatsbescheid der Taxilenkerausweis sofort zurückgenommen und ein ordentliches Verfahren zum Entzug der Lenkerberechtigung eingeleitet.

Mit freundlichen Grüßen

**der Polizeidirektor
Dr. Gottfried Mayr**

TAG FÜR TAG

Freitag, der 13.

Um ca. 12:20 Uhr holte ich vom Hotel Sacher einen älteren Herrn ab, anschließend noch zwei junge Damen mit Gepäck und einem Musikinstrument und wir fuhren dann zum Bahnhof. Schon bei der Zufahrt zum Standplatz sah ich das übliche Chaos: Betrunkene mit Bierdosen und Weinflaschen in den Händen und rund um sie verteilt auf dem Boden liegend – ein toller Anblick!

Meine Fahrgäste bezahlten und ich half ihnen beim Ausladen. Eine Gruppe Alkohol konsumierender Jugendlicher saß genau neben uns auf einer Bankgruppe

und plötzlich ging es in sehr deftigem Ton los:

“He du alter Knacker, was machst du mit de jungen Dirndln?” “Ma de Blonde hat ein geilen Arsch, sitz dich her zu uns und trink’ ma a Flascherl.”

Meine Fahrgäste ignorierten diesen Vorfall, aber er hinterließ sicher keinen guten Eindruck von unserer Festspielstadt Salzburg.

Ich rief anschließend bei der Polizei an, schilderte den Vorfall und ersuchte sie, sich um das Pack zu kümmern. Sie teilten mir mit, daß sie jemanden vorbeischicken würden.

Dieses Problem am Bahnhof mit Alkohol und teilweise auch Drogen kennt jeder, aber es ist leichter, die

Doris Veit



Augen zu schließen, als etwas dagegen zu unternehmen.

Liebe Politiker und Exekutive, bitte handeln sie, denn der Erste und Letzte Eindruck unserer Gäste in Salzburg sollte doch “Positiv” sein.

Sommererwachen!

Kaum beginnt der Sommer, erwachen auch die dazugehörigen Gefühle. Man genießt endlich die Freiheit, sich im Freien aufzuhalten und Sonne zu tanken.

Manch ein/e Kollege/in, der/die solches Treiben in sich verspürt, möchte auch sein Fahrzeug – wie auch im Haushalt unter dem Namen “Frühjahrsputz” bekannt – von Altlasten befreien.

Am Einfachsten und Schnellsten scheint es zu sein, den Inhalt seines Aschenbechers am Taxistandplatz die Freiheit zu schenken.

Unter uns gesagt, jenen Kollegen/innen muß es körperlich schon sehr schlecht gehen, sonst würde er/sie es noch bis zum Abfallkorb schaffen.

Wo bleibt da eigentlich die gute Kinderstube?

Mein Wunsch an diese Kollegen/innen wäre, dass die gute Erziehung sich wieder in den Vordergrund drängt.



Andreas Mayerhofer



Je weniger Verstand einer hat,
um so weniger merkt er
den Mangel.

-Grethe Weiser-

Lieber anerkannt und
nicht so bekannt,
als sehr bekannt aber
nicht anerkannt.

-unbekannt-

Glücksgefühle sind
wohltätig für den Körper,
aber die Kräfte des
Geistes werden durch
Kummer entwickelt.

-Marcel Proust-

Sage mir, wer Dich lobt,
und ich sage Dir, worin
Dein Fehler besteht.

-Wladimir Iljitsch Lenin-

Kannst Du die Presse
nicht schlagen, dann
schlage Dich auf Ihre
Seite.

-Aus den USA-

Der Rechtsanwalt
ist hochverehrlich,
owohl die Kosten oft
beschwerlich.

-Wilhelm Busch-

WOLFGANG AMADEUS MOZART

Ab dem vierten Lebensjahr wurde Mozart von seinem Vater, der sein hervorragendes Talent schnell erkannte, gezielt in Musik und dann in anderen Fächern unterrichtet. Eine Schule oder Universität besuchte Mozart nicht.

Seinen ersten öffentlichen Auftritt hatte er schon 1761 in Salzburg als “Tänzer”. Ab diesem Zeitpunkt ließ Vater Mozart “Nannerl”, die 1751 geboren wurde und als einzige neben Ihrem Bruder das Säuglingsalter überlebte und Wolfgang als “Wunderkinder” auftreten.

Die erste Konzertreise führte sie

Schrattenbach unterstützte durch sein Wohlwollen die Reisetätigkeit der Mozarts ernannte Leopold Mozart 1763 zum Vizekapellmeister und so konnte schon im Juni 1763 die erste “Westeuropatournee” angetreten werden, die durch Deutschland, die Niederlande, Frankreich, England und die Schweiz ging. Die Höhepunkte waren der Auftritt am französischen Hof Ludwig XV. und der Aufenthalt in London (April 1764 bis Juli 1765), wo sie mehrmals am Hof König Georg III. empfangen wurden. In London entstanden auch schon die ersten Sinfonien. Mozart war gerade erst neun Jahre alt!!

Nach der Rückkehr nach Salzburg komponierte Mozart fleißig weiter. Von September 1767 bis Jänner 1769 erfolgte dann die zweite Wienreise. Mozart dirigierte dort die “Waisenhausmesse” und führte im Haus des Arztes F.A.Meßmer “Bastien und Bastienne” auf, konnte aber bei Hof nicht richtig Fuß fassen, zumal auch heftig gegen den so jungen Komponisten intrigiert wurde.

1769 wurde Mozart zum (unbesoldeten) Konzertmeister der Salzburger Hofmusik ernannt und nach knapp einjährigem Aufenthalt in Salzburg traten Vater und Sohn Mozart die erste Italienreise an, die die erhofften lukrativen Kompositionsaufträge, und in Rom sogar den Ritterorden “Zum Goldenen Sporn” einbrachte. Die großen Städte Verona, Mailand, Florenz, Rom, Neapel, Venedig ... wurden besucht. Die Oper “Mitridate, Re di Ponto” wurde 1770 in Mailand 22 Mal aufgeführt! In den nächsten Jahren folgten noch zwei weitere kürzere Reisen nach Italien, von August bis Dezember 1771 und von Oktober 1772 bis März 1773.

Zwischen der zweiten und dritten Italienreise verstarb in Salzburg



Erwin Gritsch

Die bevorstehenden Festspiele und das kommende große Mozartjubiläumsjahr sind genug, dass sich auch die Taxizeitung mit dem wohl größten Kind Salzburgs befasst. Die wichtigsten Daten seines Lebenslaufes, seine großen Opern, das Mozartdenkmal, das Geburtshaus, das Wohnhaus, die Internationale Stiftung Mozarteum, das Zauberflötenhäuschen, die Mozartgedenkstätte in St. Gilgen, der Papageno- und der Papagenabrunnen sollten jedenfalls jedem Salzburger Taxilenker ein Begriff sein.

Geboren wurde Joannes Chrysostomus Wolfgangus Mozart am 27. Januar 1756 als siebentes Kind von Leopold und Anna (geb. Pertl) im Haus Getreidegasse 9, das dem Händler Johann Lorenz Hagenauer gehörte und in dem die Familie Mozart in Miete im 3. Stock wohnte. Den Namen “Wolfgang Amadeo” nahm er erst 1770 auf der ersten Italienreise an. Der Vater stammte aus Augsburg, studierte in Salzburg Theologie zeigte jedoch mehr Interesse für die Musik, war angesehener Violinlehrer und arbeitete als Vizekapellmeister und Hofkomponist des Erzbischofes von Salzburg. Die Mutter Mozarts Anna Maria Walpurga Pertl wurde 1720 in St. Gilgen als Tochter des Gerichtspflegers geboren.

im Jänner 1762 nach München zum bayerischen Kurfürsten Maximilian II. Eine weitere brachte Mozart (September bis Dezember 1762) über Passau nach Wien, wo es zu Auftritt vor Kaiserin Maria Theresia kam, die sich neben anderen Geschenken mit einem goldenen Hofgewand als Galakleid bedankte.

Der Dienstgeber Leopold Mozarts, der Salzburger Fürsterzbischof Sigismund Christoph von



der große Gönner Fürstbischof Sigismund von Schrattenbach. Sein Nachfolger, Hieronymus Graf von Colloredo stellte zwar Mozart fix an, beschnitt aber seine Freiheit durch neue Reglementierung der Kirchenmusik und hatte vor allem kein Verständnis für seine Reiselust.

1773 übersiedelte die Familie Mozart aus Platzgründen ins "Tanzmeisterhaus" am jetzigen Makartplatz 8, wo eine Wohnung mit 8 Zimmern bezogen wurde. Mozart entwickelte seine Kompositionstechnik weiter und reiste zur Stellensuche (Juli bis September 1773) nach München und (Dezember 1773 bis März 1774) nach Wien, traf dort Joseph Haydn, der ihn stark beeinflusste, eine fixe Stelle fand er allerdings nicht und kehrte wieder nach Salzburg zurück. 1777 bat er um seine Entlassung, um "sein Glück weiter zu suchen". So reiste er, nachdem seinem Vater kein Urlaub gewährt wurde im September 1777 mit seiner Mutter nach Mannheim, wo er erstmals Constanze Weber kennen lernte und dann weiter nach Paris, wo am 3. Juli 1778 seine Mutter verstarb. Im Jänner 1779 kehrte Mozart allein nach Salzburg zurück, wo sein Vater ihm die Stelle als Hoforganist verschaffen konnte. Ende 1780 fuhr Mozart zur Uraufführung von "Idomeneo, Re di Creta" nach München. Im März 1781 reiste er im Auftrag des Erzbischofs nach Wien, wo er wieder mit Familie Weber, die 1779 aus Mannheim nach Wien übersiedelt war, zusammentraf.

Nach wiederholten Auseinandersetzungen mit dem Erzbischof wurde Mozart im Juni 1781 entlassen und übersiedelte nach Wien, wo er schnell als Komponist, Konzertpianist und Lehrer Fuß fasste und im Juli 1782 mit dem Singspiel "Die Entführung aus dem Serail" seinen ersten großen Opern Erfolg feierte. Im August heiratete er gegen den Willen seines Vaters Constanze Weber im Stephansdom. Erst ein Jahr später fuhren die beiden nach Salzburg, um Constanze dem Vater vorzustellen. Sie blieben von Ende Juli bis November 1783. Während dieses Aufenthalts wurde die C-Moll Messe uraufgeführt und Mozart schrieb für den erkrankten Michael Haydn

zwei Duette für Violine und Viola. Es war der letzte Salzburgaufenthalt Mozarts.

Im folgenden Jahr trat Mozart der Freimaurerloge "Zur Wohltätigkeit" bei, wurde 1785 Meister und überredete auch seinen Vater zum Beitritt.

1784 wurde Mozarts zweites Kind geboren, Carl Thomas- das erste Kind war, wie vier weitere im Säuglingsalter verstorben.

Ab 1785 wendete sich Mozart vermehrt der Oper zu und am 1. Mai 1786 wurde "Le Nozze di Figaro" im Burgtheater uraufgeführt.

Am 28. Mai 1787 verstarb Vater Leopold in Salzburg. Sein Grab ist im Friedhof St. Sebastian.

Im Oktober fuhr Mozart mit Constanze nach Prag, wo "Le Nozze di Figaro" aufgeführt wurde und die Uraufführung von "Don Giovanni" stattfand. Danach ging die Reise weiter nach Dresden, Meissen, Potsdam und Berlin, wo er den Hof des Preußenkönigs Friedrich Wilhelm II. besuchte. Durch seine Reisen geriet er aber zunehmend in finanzielle Nöte und musste immer wieder von Freunden Geld leihen. Im Dezember 1787 wurde er nachdem Christoph Willibald Gluck gestorben war, zum Kammermusikus per Dekret ernannt. 1789 unternahm er eine weitere Reise nach Berlin. Im Jänner 1790 wurde die Oper "Cosi fan tutte" im Burgtheater uraufgeführt und nach der zehnten Aufführung vom Spielplan abgesetzt.

Im selben Jahr reiste Mozart noch zur Kaiserkrönung nach Frankfurt (Leopold II.) und weiter nach Prag zur Uraufführung der Krönungsoper "La Clemenza di Tito" im September anlässlich der Krönung Leopolds II. zum König von Böhmen. Diese Oper wurde bei Hof aber als missglückt betrachtet und so stiegen die Schulden immer höher. Am 30. Oktober fand die Uraufführung der Oper "Die Zauberflöte" im Vorstadttheater des Emanuel Schikaneder, den Mozart in Salzburg 1780 schon kennen gelernt hatte, statt. 35 Aufführungen bis Anfang Dezember retteten Schikaneder und Mozart vor dem finanziellen Ruin.

1791 wurde auch Mozarts sechstes Kind Franz Xaver Wolfgang geboren,

später W.A. Mozart (Sohn) genannt. Im Spätsommer erkrankte Mozart, in den ersten Dezembertagen verschlechterte sich sein Zustand dramatisch und er starb am 5. Dezember 1791 in seiner Wohnung in der Rauhensteingasse 8 in Wien. Schon am 6. Dezember wurde er in einem Armengrab am Friedhof St. Marx beigesetzt. Seine Frau war nicht anwesend. Das später errichtete Ehrengrab ist leer, sein richtiges Grab konnte nie mehr genau lokalisiert werden.

Nach dem Tod Mozarts bat die Witwe den Verleger Johann Anton André um die Herausgabe der Kompositionen Mozarts. Beide Kinder waren musikalisch begabt. Carl Thomas absolvierte in Livorno eine Kaufmannslehre und studierte dank der Vermittlung Joseph Haydns Musik, gab aber das Studium auf und schlug eine Beamtenlaufbahn ein. Franz Xaver Wolfgang wurde ein bedeutender Komponist und Pianist.

Im Jahre 1809 heiratete Constanze Mozart den dänischen Legationssekretär Georg Nikolaus von Nissen, der als einer der ersten eine Mozartbiographie verfasste.

Die Schwester Mozarts wurde vom Vater ab dem sechzehnten Lebensjahr nicht mehr auf Reisen mitgenommen. Auch ihre Kompositionen wurden von ihm missachtet. Als Mann wurde ihr der Witwer Johann Baptist Berchtold zu Sonnenburg (15 Jahre älter und fünf Kinder aus erster Ehe) zugeordnet!! Sie hatte 3 Kinder und lebte bis 1801 im Haus ihrer Mutter in St. Gilgen. Sie starb im Oktober 1829 in Salzburg. Ihr Grab befindet sich am Petersfriedhof.

Mozarts Werke integrieren in eigenständiger Weise alle musikalischen Strömungen seiner Zeit. Der melodische Klang und die scheinbar spielerische Leichtigkeit seiner Kompositionen sind auffallend. Seine großen Opern "Die Entführung aus dem Serail", "Figaros Hochzeit", "Don Giovanni", "Cosi fan tutte", und "Die Zauberflöte" vermitteln uns die Welt des Rokoko.

Aufgelistet werden seine Werke im *Köchelverzeichnis*, das Ludwig Richter von Köchel 1862 veröffentlichte. Es sind neben den Opern und dem "Requiem" 40 Lieder, Konzertarien, Duette, Terzette,

RECHTSECKE



RA Dr. Christian Adam

Wiederum: "NATURTAXI"

Schon im vergangenen Jahr mussten wir mehrmals über diese Unternehmung und deren Geschäftspraktiken berichten. Auch hatten wir "Naturtaxi" gerichtlich geklagt und die Sache mit einem sehr positiven Vergleich beendet. Im August 2004 haben wir diese Unternehmung neuerlich gerichtlich klagen müssen, da die außergerichtliche Aufforderung

nicht die gewünschte Resonanz brachte. Mit dem am 10.02.2005 rechtskräftig gewordenen Urteil wurde unserer Klage wegen Verstoß gegen den lautereren Wettbewerb vollinhaltlich stattgegeben. "Naturtaxi" wurde – einfach ausgedrückt – bei sonstiger Exekution verboten, mit ihren Mietwägen Fahrgäste an Orten aufzunehmen, die weder Standort sind noch solche Orte, die aufgrund einer in der Betriebsstätte eingelangten Bestellung für die Fahrgastaufnahme vorgesehen sind.

Was war der Hintergrund dieser Verurteilung? Vielen Kollegen war es naturgemäß ein Dorn im Auge, dass "Naturtaxi" mit seinen Mietwägen u.a. vor Nachtlokalen Aufstellung nahm und potentielle Taxifahrgäste dann zum Nachteil des Taxigewerbes befördert. Die Kollegen Jonacsik und Reiner haben einen Vorfall vom 26.04.2004 vor dem Nachtlokal "Hasenstadt" bestens dokumentiert, dass auf diesen die Klage aufgebaut werden konnte. Dort hatte ein Mietwagen von "Naturtaxi" über eine Stunde auf ein Fahrgäste gewartet und dann einen der Kollegen als Fahrgast befördert.....

Was bedeutet dieses Urteil? Mietwägen von "Naturtaxi" (wie alle anderen

Mietwägen auch) dürfen Fahrgäste nur am Standort aufnehmen, bei Bestellungen auch an den Orten der Bestellung. Damit sollte unterbunden sein, dass diese Mietwägen sich u.a. vor Nachtlokalen postieren, um allfällig erscheinende Fahrgäste (ohne Bestellung) aufzunehmen. Auch sollte mit umfasst sein, dass z.B. keine Fahrgäste durch "Umherfahren" gewonnen werden können.

Welchen Nutzen zieht das Taxigewerbe aus diesem Urteil? Natürlich eine Geschäftsbelebung. Taxifahrtaufträge sollten von Taxis und nicht von Mietwägen ausgeführt werden. Sollte nachweisbar (hier sind wiederum die Taxikollegen gefordert!) gegen das Urteil verstoßen werden, können wir gleich im Wege eines Exekutionsverfahrens Abhilfe schaffen, zumal die vom Gericht aufzuerlegenden Beugestrafen sehr rasch sehr viel Geld kosten können. Letztes Mittel bei weiteren Verstößen gegen das Urteil wäre sogar die "Beugehaft"!

Ach ja, der Vollständigkeit halber darf ich abschließend ausführen, dass "Naturtaxi" vollen Kostenersatz leisten musste und diesen auch geleistet hat, das Vereinsbudget wurde also nicht in Anspruch genommen.

Kanons, 40 Sinfonien, 31 Serenaden, 43 Instrumentalkonzerte, über 30 Streichquartette und Quintette, zahlreiche Sonaten für verschiedene Instrumente, Messen, Vespere, Litaneien, Tänze und vieles mehr angeführt. Insgesamt weit über 600 Werke.

Das **Mozartdenkmal** wurde am 4. September 1842 in Anwesenheit seiner beiden Söhne am Mozartplatz (vormals Michaelerplatz) enthüllt. Die Statue wurde vom Bildhauer Ludwig von Schwanthaler entworfen und von Johann Siglmeier gegossen. Beim Abriss des an der Stelle vorher befindlichen Michaelerbrunnens stieß man auf römische Mosaiken und die Inschrift: "Hier wohnt das Glück".

Mozarts **Geburtshaus** in der Getreidegasse 9 stammt ursprünglich aus dem 12. Jahrhundert und ist jetzt als Museum für die Öffentlichkeit zugänglich. Hier hat Mozart 17 Jahre lang gelebt.

Das **Mozartwohnhaus** Makartplatz 8 war 7 Jahre lang Lebensmittelpunkt für Mozart. Das Haus wurde im zweiten Weltkrieg durch Bomben zerstört und nach dem Krieg als

Bürohaus wiedererrichtet. 1989 konnte die Stiftung Mozarteum das Grundstück zur Gänze erwerben. In den Jahren 1994/95 konnte durch eine Bausteinaktion und die großzügige Unterstützung einer Japanischen Versicherung das Haus in seinem ursprünglichen Zustand wiedererrichtet werden und stellt nun eine einzigartige Gedenkstätte dar.

Die **Internationale Stiftung Mozarteum** in der Schwarzstraße 26 bis 28 wurde 1880 ins Leben gerufen. Ziel der Stiftung ist die Pflege und Förderung der Tonkunst und der Mozartverehrung, außerdem ist man für die Erhaltung und Verwaltung der Mozartgedenkstätten in Salzburg und St. Gilgen zuständig. Zwischen 1910 und 1914 ließ die Stiftung das "Mozarteum" errichten in dem Schulungs- und Verwaltungsräume, eine Bibliothek (über 12.000 Bände), zwei Konzertsäle und das Zentralinstitut der Mozartforschung untergebracht sind. Im "Großen Saal" (800 Plätze) finden die meisten Konzerte der Stiftung und die Mozart-Matineen der Salzburger Festspiele statt.

Das **Zauberflötenhäuschen** im Garten der Stiftung Mozarteum stand ursprünglich in Wien neben dem Theater auf der Wieden (Schikaneder!). Hier soll Mozart Teile der Zauberflöte komponiert haben. Nach dem Verkauf des Grundstückes dort schenkte Graf Starhemberg 1873 das Häuschen der Stiftung Mozarteum. Nach einem vorläufigem Standort im Zwergerlgarten wurde es 1877 auf den Kapuzinerberg gebracht. Nach dem zweiten Weltkrieg war eine Renovierung nötig und der jetzige Standort gewählt.

In **St. Gilgen** in der Ischler Straße 15 existiert eine **Mozartgedenkstätte**, die dem Andenken Mozarts Mutter und seiner Schwester gewidmet ist. Im Bezirksgericht werden in einem Gedenkraum Porträts und Dokumente der Familie Mozart gezeigt.

Der **Papagenobrunnen** (Bronzefigur stammt von der Salzburger Bildhauerin Hilde Heger) am Papagenoplatz wurde 1960 errichtet. Eine Papagena bekam vor der Orangerie am Mirabellgarten ihren Platz.

SCHLUSSVERANSTALTUNG TAXI-GEWINNSPIEL SCHLOSS KLESSHEIM AM 12.05.05

Das absolute Highlight des letzten Quartals war sicherlich die Schlußveranstaltung des Taxi-Gewinnspiels im Schloß Klessheim.

In Zusammenarbeit mit der Wirtschaftskammer, Compact-Tours und dem Casino Salzburg wurden alle teilnahmeberechtigten TaxilenkerInnen an diesem Abend ins Casino eingeladen.

Im Vorfeld mußten all jene, die am Gewinnspiel teilnehmen wollten, 10 spezifische Fragen über das Casino beantworten. Unter anderem wurde gefragt, welche Spiele im Casino angeboten werden, wann das Casino geöffnet ist, welche Voraussetzungen man braucht, um ein Kasino zu besuchen u.s.w.

Sinn der Sache war natürlich, dass man sein Wissen um das Spielcasino erweitert, so dass man als Taxilenker in Salzburg auch seinen Fahrgästen jederzeit Auskunft über Details des Casinos geben kann.

Von dieser Idee war Casino Direktor Johann Haidner so überzeugt, daß er für die Schlußveranstaltung Hauptpreise in der Höhe von € 5000, € 3000 und € 1500 zur Verfügung stellte.

So fanden sich am Abend ca. 55 TaxilenkerInnen zum Schlußempfang in Klessheim ein. Positiv anzumerken ist, dass von Jung bis Alt, vom

Peter Tutschku für die Einladung und die Bereitstellung dieser hohen Geldbeträge.

Danach wurde ein tolles Büffet eröffnet, an dem keine kulinarischen Wünsche offen blieben. Auch hierfür noch



v.l.n.r.: Waltraud Friedrich, Peter Tutschku, Johanna Bogner, Mag. Robert Soder, Sabine Eder und Direktor Johann Haidner

mal ein herzliches Dankeschön.

Gut gestärkt kam dann der eigentliche Höhepunkt des Abends, nämlich die



Vergabe der ersten drei Preise.

Jeder der am Spiel teilnahm, erhielt die gleiche Anzahl von Spieljetons. Nach einer kurzen Einweisung am Roulette-Tisch hatte jeder in drei Durchgängen die Möglichkeit, seine Jetons zu vermehren. Derjenige, der am Schluß die meisten Jetons in der Hand hatte, sollte als Sieger gekürt werden.

Nach aufregenden Minuten, in denen es immer wieder neue Führende gab,

hat sich dann schlußendlich unsere Johanna Bogner mit den meisten Jetons durchgesetzt.

Als Zweit-platzierter konnte man Sabine Eder und als Drittplatzierter Fr. Waltraud

Friedrich gratulieren.

Für den vierten und fünften Platz wurden Hr. Andreas Supplik und Hr. Günther Facchini mit einer Magnum-Flasche Sekt ausgezeichnet.

In einer feierlichen Übergabe wurden dann die Preise von Hrn. Direktor Haidner an die GewinnerInnen übergeben.

Wir von der Redaktion gratulieren natürlich auch noch einmal recht herzlich.

Martin Brandauer



hauptberuflichen Fahrer bis zum Aushilfslenker alle vertreten waren.

Nach einer kurzen Eröffnungsrede der Pressesprecherin des Casino Salzburg, Fr. Karin Pilz, in der noch einmal betont wurde, daß Wissen und Glück belohnt werden muß, bedankte sich auch unser GF

DAS KREUZ MIT DEM KREUZ

Sitzende Berufsgruppen haben auf Grund biomechanischer Hintergründe und der eher unbewegten Tätigkeit ein wesentlich erhöhtes Risiko, Wirbelsäulenschäden zu erleiden. Somit fällt auch die Berufsgruppe Taxigewerbe in diese Risikogruppe! Der Alltag eines Taxifahrers zeichnet sich durch primär sitzende Arbeitsweise, hebende bzw. tragende Tätigkeiten und unterschiedlichste Stressparameter aus. All diese Faktoren wirken sich (auf einen längeren Zeitraum gesehen) negativ auf unseren Körper, insbesondere auf die Wirbelsäule und den Stoffwechsel, aus.

Die Wirbelsäule benötigt primär zum Erhalt ihrer Funktionsfähigkeit BEWEGUNG! Eine wirbelsäulenspezifische, zielgerichtete Bewegung kann die Defizite in diesem Bereich schnell

und effizient vermindern. Weiters löst auf Dauer auch die falsche Haltung, die leider auch sehr gut im Sitzen möglich ist, einen krankmachenden Prozess der Wirbelsäule aus.

Durch einfache "muskel-spannende" und "-entspannende" Übungen und Bewegungen kann auch im Alltag des Taxifahrers die richtige Haltung und Bewegung für die Wirbelsäule eingenommen werden und somit das "Kreuz mit dem Kreuz" vermindert, gelöst oder, am Allerbesten, von Anfang an vermieden werden!

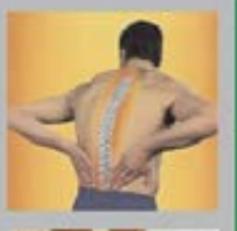
Somit stellt sich die Frage: Ist es wirklich notwendig, Schmerzen und Verspannungen den ganzen Tag in sitzender Weise zu ertragen, das Kreuz und den Nacken in unangenehmer Verspannung am Abend zu verspüren und sich damit abzufinden? Wäre es nicht besser, sich ein- bis zweimal

in der Woche eine ½ bis 1 Stunde Zeit zu nehmen und seinem Körper und insbesondere seiner Wirbelsäule etwas Gutes zu tun? Einfache Bewegungen zu lernen, die man im Alltag leicht anwenden kann und schnell Linderung bringen können? Die Möglichkeit ist gegeben, aktiv aus diesem Teufelskreis auszubrechen bzw. ihn erst gar nicht entstehen zu lassen!

Michael Haberberger, Mag. der Sportwissenschaften, Rücken-, Rehatrainer und vita-torso-Kursleiter, kennt den Taxi-Alltag aus eigener Erfahrung sehr gut.

Er war selber 5 Jahre (Tag und Nacht) in diesem Gewerbe tätig.

Somit ist von Anfang an ein sehr gutes Verständnis für die Probleme und die Arbeitstätigkeit des "Taxlers" vorhanden, auf welche im Kurs besonders eingegangen werden kann!

vita torso

fit für 's TAXI

Rückengerechtes Training - Ihrem gesunden Rücken zuliebe!

- Beschwerdefrei Taxi fahren
- Mehr Leistungsfähigkeit & Konzentration
- Mehr Vitalität durch richtige Ernährung
- Gesund & Ausgeglichen

Fit für 's Taxi richtet sich an...

- Personen, die die meiste Zeit im Auto verbringen
- Personen, die häufig Verspannungen und Schmerzen an der Wirbelsäule verspüren
- Personen mit Wirbelsäulenschäden
- Personen, die sich gesund und fit halten wollen

Infos unter 0662/625085-33 M. Schnöll, vita club & in Ihrer Taxizentrale.

www.vitaclub.at

Wir legen den Grundstein für eine rückengerechte Zukunft!




FÜR EINEN GESUNDEN RÜCKEN



Salzburger Taxilenker half bei Aufklärung von Einbruchsdiebstählen

AUSZEICHNUNG FÜR ZIVILCOURAGE

Salzburg, 3. Mai 2005/WKS. Für seine Zivilcourage wurde kürzlich der Salzburger Taxilenker Alexander Behmüller von Sicherheitsdirektor Dr. Anton Stenitzer ausgezeichnet.

Behmüller hatte bei zwei Fahrgästen, die er mit zahlreichen Koffern und Taschen von Salzburg nach Kufstein bringen sollte, Verdacht geschöpft und von seinem Handy aus die Polizei verständigt. Kurz vor

Rosenheim wurde das Taxi dann von der Bayerischen Polizei angehalten und kontrolliert. Dabei stellte sich heraus, dass die Männer ihre Beute von Einbrüchen in Kärnten mit sich führten. Bei weiteren Ermittlungen konnten den Tatverdächtigen Einbrüche mit einer Schadenssumme von mehr als 200.000 € nachgewiesen werden.

Stenitzer wies darauf hin, dass bereits in der Vergangenheit zahlreiche Verbrechen durch die Mithilfe von Taxilenkern aufgeklärt werden konnten. Peter Tutschku, Obmann der Fachgruppe der Beförderungsgewerbe mit Pkw in der WK Salzburg, betonte, dass es in der heutigen Zeit nicht selbstverständlich sei, dass ein derartiges Maß an Zivilcourage an den Tag gelegt wird. Dieses positive Beispiel zeige, dass die Leistungen des Taxigewerbes vielschichtiger sind, als nur Fahrgäste von A nach B zu befördern.



Fachgruppenobmann-Stv. Erwin Leitner, Sicherheitsdirektor Dr. Anton Stenitzer, Spartengeschäftsführer Mag. Robert Soder, Mag. Hermann Rechberger (Sicherheitsdirektion), Alexander Behmüller, Fachgruppengeschäftsführer Mag. Thomas Pinter, Oberst Albert Struber (Landesgendarmeerikkommando) und Fachgruppenobmann Peter Tutschku (v. l.) bei der Überreichung der Auszeichnung. Foto: WKS

P. TUTSCHKU IN HOHE FUNKTION GEWÄHLT

Im Rahmen der am 01.06.2005 stattgefundenen, Konstituierenden Fachverbandssitzung für die Personenbeförderung mit PKW in Wien, wurde unser Fachgruppenobmann und GF Peter Tutschku (ÖWB – Salzburg, im Bild links) für den Fachverband neben dem Fachgruppenobmann von Wien, Herrn Heinrich Frey, (ÖWB – Wien, im Bild rechts) zum Fachverbandsobmann Stv. in der Wirtschaftskammer Österreich gewählt. Nach dem hervorragenden Wahlergebnis zum Fachgruppenobmann in der WKS vom März d.J., sowie der darauffolgenden Wahl zum 1. Spartenobmann Stv. in der Sparte TV, ist die Aufgabe auf Bundesebene eine besondere Herausforderung für Tutschku.

Der neue Obmann im Fachverband ist der Fachgruppenobmann aus Tirol, Herr Ing. Anton Eberl, (ÖWB – Tirol, Bild Mitte) wir gratulieren dazu sehr herzlich.



Wir wünschen den gewählten Herren für die Zukunft alles Gute und viel Kraft sowie Durchsetzungsvermögen in dieser verantwortungsvollen Funktion.

PARTNERTREFFEN AM 13.04.05 IN DER WIRTSCHAFTSKAMMER SALZBURG

Am 13.04.05 waren sämtliche Partner der Funkgruppe 81-11 in der Wirtschaftskammer Salzburg zu einem Informationsnachmittag eingeladen.

Dieser Einladung kamen eine Vielzahl von interessierten Kollegen (-innen) nach, und so konnte die Veranstaltung pünktlich um 14 Uhr beginnen.

Zuerst wurde das Wort an unsere neue Obfrau Fr. Katharina Stein übergeben, die zuallererst die Begrüßung und die Vorstellung unseres neuen Vorstands übernahm. In Ihrer weiteren Rede betonte Sie, wie wichtig Ihr ein positives Auftreten aller Taxilenker(-innen) in der Öffentlichkeit ist. Ein weiteres großes Anliegen ist ihr unser Fuhrpark. Es wurde noch einmal eindringlich darauf hingewiesen, daß sämtliche Taxifahrzeuge

Daß die derzeitige Situation im Taxigewerbe nicht wirklich befriedigend ist (30 % Auslastung eines Taxifahrzeuges bei 70% Stehzeit, sowie ständig steigende Fixkosten) wurde ebenso nicht unerwähnt gelassen.

Um so eindringlicher wurde darauf hingewiesen, daß die übliche Taxifahrt von A nach B in Zukunft alleine nicht mehr genügen wird, um eine Kundschaft zufrieden zu stellen, denn dafür sind die Alternativen zu einem Taxi zu vielseitig.

Kundenservice, Hilfsbereitschaft, ein ordentlicher Fuhrpark, perfektes Marketing, ein positives Auftreten aller Lenker(-innen), sowie die Bereitschaft zur Weiterentwicklung und Weiterbildung wird für das wirtschaftliche Bestehen jedes einzelnen Unternehmens unabdingbar sein.



- der Witterung entsprechend - innen und außen immer sauber zu halten sind.

Danach wurde das Wort an unseren GF Hrn. Peter Tutschku übergeben, der eingangs mit interessanten sowie allgemeinen Informationen zur aktuellen Wirtschaftssituation Stellung nahm. Es wurde auf den bekanntlich angespannten Arbeitsmarkt hingewiesen, daß der Druck auf Arbeitgeber und Arbeitnehmer ständig wächst, auf die Zahl der längeren Krankenstände, und daß die Bevölkerung zuerst bei Dienstleistungen wie zB. Frisör, Ausgehen, Taxi u.s.w. einspart. Auf der anderen Seite wurde aber ebenso betont, daß wir nach wie vor in einer der schönsten und sichersten Stadt Europas wohnen, mit einer ausgezeichneten geographischen Lage, sowie guten Wirtschaftsdaten.

Für das Taxigewerbe im Speziellen - betonte er -, würden große Aufgaben in Zukunft auf uns warten, die man nur gemeinsam und mit persönlichem Einsatz von jedem Einzelnen lösen wird können.

Im weiteren wurden dann noch folgende Themen erörtert:

Es wurde auf die Wichtigkeit der Erhaltung und den Ausbau des Taxigewerbes im Rahmen des ÖPNV hingewiesen, sowie die Erhaltung unseres verbindlichen Tarifs (unter anderem wurden nochmals die negativen Auswirkungen nach Aufhebung des verbindlichen Tarifs in Graz dokumentiert, wo es im wahrsten Sinne des Wortes innerhalb kürzester Zeit "drunter und drüber ging"). Es wurde aber auch betont, daß man sich in Zukunft bei der Tarifgestaltung über Angebot und Nachfrage Gedanken machen sollte.

Ein weiteres großes Anliegen unseres GF Hrn. P. Tutschku ist die unbefriedigende Situation im Haftpflicht- und Kaskoversicherungswesen. Es wurde uns versprochen, dass er dieses Thema nicht mehr ruhen läßt, bevor nicht eine befriedigende Lösung auf dem Tisch liegt.

(Derzeit sieht es ja so aus, daß man teilweise betteln muß, um überhaupt

noch eine Versicherung zu finden, die ein Taxifahrzeug aufnimmt, dies aber zu Jahresprämien, welche leicht den Wert eines guten Gebrauchtwagens übersteigen. Das dieser Zustand bei einigen Unternehmen zur wirtschaftlichen Überlebensfrage wird, braucht hier nicht mehr näher erläutert zu werden.)

Als letzter Punkt wurde uns noch das Ausschlußverfahren Marinov, Schmid in den einzelnen Punkten dargelegt. In diesem Bericht wird darauf nicht mehr näher eingegangen, da in dieser Causa eigentlich schon alles gesagt und geschrieben wurde. Es bleibt eigentlich nur noch zu erwähnen, daß es eigentlich traurig ist, wie aus einer ursprünglichen Nichtigkeit ein solcher Akt entstanden ist.

Zum Schluß wurde noch einmal das Wort an unsere Obfrau übergeben, die für allgemeine Fragen zur Verfügung stand:

Sehr interessiert waren die Kollegen (-innen) daran, wie es nun auf den Standplatz Flughafen weiter geht. Dazu wurde uns mitgeteilt, daß es sich nach wie vor um ein offenes Verfahren handelt, aber wir allesamt sehr bald auf eine endgültige Lösung hoffen dürfen.

Ein weiterer Kollege kritisierte die teilweise schlechte Mitarbeit einiger Kollegen, die sich nach wie vor nicht rechtzeitig in unser Datensystem einloggen, und damit ein effektives Anfahren von Standplätzen verhindert wird.

Ein weiterer Punkt war der Standplatz Europark. Wieder ist es einigen wenigen Kollegen gelungen, die Geschäftsführung vom Europark durch ungebührliches Verhalten so zu verärgern, daß der Standplatz verlegt werden mußte. Der Standplatz wurde so verdreckt (z.B. durch Entsorgung von leeren Aschenbechern auf dem Boden), daß bereits ein Mitarbeiter des Europarks abgestellt werden mußte, um den Standplatz sauber zu halten. Das dieses Verhalten einiger weniger Kollegen in Zukunft nicht mehr toleriert wird, wurde von allen Anwesenden befürwortet.

Zusammenfassend sei gesagt, daß dieser Nachmittag ein sehr informativer war. Für die nächste Zeit wünschen wir der neuen Obfrau und dem Vorstand alles Gute. Wir alle werden aber auch aufgefördert sein, an unserer Marke "81-11" weiter zu arbeiten, damit wir in eine erfolgreiche wirtschaftliche Zukunft blicken können.

Martin Brandauer

Salzburger Heimatwerk
Residenzplatz 9
5010 Salzburg

Magistrat Salzburg
Hr. Mag. Hermann Steiner
Schloss Mirabell
Salzburg
13.6.2005

Taxistandplatz vor dem Heimatwerk

Sehr geehrter Herr Magister Steiner!

Mit dem Umbau der Neuen Residenz und in diesem Zusammenhang mit der Eröffnung des Cafe "Mozarts" mit einem großen Gastgarten wird die existentiell notwendige Erreichbarkeit und Erkennbarkeit des Salzburger Heimatwerks unter den Arkaden im Schatten der Kastanienbäume zusehends problematischer.

Wir waren über die Verordnung des Magistrates, die Taxistandplätze direkt vor unser Eingangportal zu platzieren, nie glücklich. Informiert und befragt wurden wir als unmittelbar Betroffene dazu ja nie, die Sache wurde einfach über unsere Köpfe hinweg vollzogen. Die ganze Front vor unserem Haus ist an für uns wichtigen, frequenzstarken Tagen mit Taxis zugesperrt, die markierten Freiflächen als Zugangsmöglichkeit werden grundsätzlich nie frei gelassen und jetzt wird durch den großen Gastgarten auch der Zugang von Seite Mozartplatz erschwert.

Gestatten Sie mir deshalb einen Lösungsvorschlag: Unter Einbeziehung der linken Parkfläche vor dem Postgebäude und zweier Parkplätze unter dem rechten Kastanienbaum (vor der Trafik) ließen sich die Taxistandplätze aus dem unmittelbaren Bereich der Neuen Residenz verlagern, für die Taxiunternehmer eine nur unwesentliche Veränderung. Für den Residenzplatz, für die generalsanierte Neue Residenz, für uns als Salzburger Heimatwerk und auch für das neue Cafe wäre dies eine wesentliche Verbesserung gegenüber dem jetzigen, untragbaren Zustand.

Ich ersuche Sie höflich, meinen Vorschlag zu überdenken und freue mich auf eine Antwort. Im Bild in der Anlage ersehen Sie die jetzige, für uns fatale Situation mit den eng aneinander gereihten Taxis direkt vor unserem Haupteingang.

Freundliche Grüße
Hans Köhl und Stefan Sperr
Vorstand Salzburger Heimatwerk



OFFENER BRIEF AN HERRN STADTRAT PADUTSCH ZUM TAXISTANDPLATZ RESIDENZ

Sehr geehrter Herr Stadtrat Padutsch!

Nachdem wir vor einigen Tagen eine neuerliche Lösung für den Taxistandplatz Hanuschplatz vereinbaren mussten, wonach wir für den Stadtbuss vom jetzigen Standort weichen sollten, zudem der Taxistandplatz Eder (Fadingerstraße) ebenfalls nach rückwärts verlegt wird, steht nunmehr eine Änderung des Taxistandplatzes Residenz (Heimatwerk) an. Nach Vorstellung der Herren Hans Köhl und Stefan Sperr (Vorstand Salzburger Heimatwerk) soll der Taxistandplatz in die Nähe der Post, also auch nach rückwärts, verlegt werden.

Also wiederum von der für uns so notwendigen, sowie guten Sichtbarkeit der Taxifahrzeuge, in den Hintergrund.

Ich gebe in diesem Zusammenhang zu bedenken, dass unsere Taxi(lenker/innen), insbesondere in mitten (und gut sichtbar) unserer Altstadt auch eine Art von **Sicherheit** für die Besucher, Bewohner und Touristen darstellen. Wenn daher die Taxis immer mehr vom Mittelpunkt verdrängt werden, ist dies nicht nur eine enorme Geschäftseinbuße für unser Gewerbe, sondern wir werden auch anderweitig nicht mehr so leicht wahrgenommen.

Selbstverständlich ist mir bewußt, dass jeder **sofort** ein Taxi haben will, jedoch Taxistandplätze, welche zur raschen Bedienung die dafür notwendige Infrastruktur schaffen, eben von diesen Kunden nicht gerne gesehen sind. Am Beispiel Tomaselli wird meine Einschätzung besonders spürbar, war es die Chefin vom Cafe Tomaselli, die seinerseits die Taxis nicht mehr vor dem Cafe haben wollte, ist es jetzt gerade diese Dame, welche sehr bedauert, dass die Taxis nicht mehr dort Aufstellung nehmen dürfen –interessant-!

Ich bitte Sie daher, die Möglichkeit einer Rückkehr zum ehemaligen Taxistandplatz Tomaselli nochmals zu unseren Gunsten zu überdenken und bedanke mich für die Aufmerksamkeit.

Wünsche noch einen schönen Tag, Ihr
Peter Tutschku



BUNDESMINISTERIUM FÜR FINANZEN

Gute Nachrichten für Ihre Mitarbeiter:

TRINKGELD IST JETZT STEUERFREI !

Sehr geehrte Damen und Herren!

In den vergangenen 50 Jahren mussten Trinkgelder versteuert werden. Aber das ist jetzt vorbei. Wir stellen die verdiente Belohnung jetzt steuerfrei und bieten Ihren Mitarbeitern eine transparente Regelung für Trinkgelder in bar oder über Kreditkartenabrechnung.

Das Gesetz gilt bereits rückwirkend ab dem Veranlagungsjahr 1999.

Sie werden sehen, diese Regelung nützt allen. Ihre Mitarbeiter haben jetzt absolute Rechtssicherheit in Sachen Trinkgelder, denn es gehört jetzt zu hundert Prozent ihnen. Und Ihre Kunden dürfen dank dieses zusätzlichen Leistungsanreizes mit noch motivierterem Service rechnen.

Je bekannter diese Regelung bei Ihren Mitarbeitern und Kunden ist, desto mehr profitieren alle davon.

Weitere Informationen erhalten Sie unter www.bmf.gv.at oder über die Hotline 0810-001228, österreichweit zum Ortstarif, Mo – Fr 8 – 17 Uhr.

Mit freundlichen Grüßen

Karl-Heinz Grasser
Bundesminister für Finanzen

Alfred Finz
Staatssekretär

FUNKTAXI 81-11: DIE BESTEN KUNDEN

-von Jänner bis Juni 2005-

Name:	Anforderungen:
1. Pascha	3920
2. Hotel Sacher	2470
3. Parkhotel Castellani	2360
4. Hotel Renaissance	2316
5. Hangar 7 Red-Bull 2080	
6. NH Hotels Austria	1873
7. Hotel Sheraton	1754
8. Schwarze Katz	1690
9. Casino Kleßheim	1584
10. Hotel Goldener Hirsch	1509
11. Barmherzige Brüder	1440
12. Babylon Nachtclub	1308
13. Laterndl	1264
14. Hotel Dorint	1255
15. Peterskeller	1176
16. Steinlechner Heuriger	1103
17. Hotel Auersperg	1075
18. Hotel Airportcenter	1049
19. Cave Club	1027
20. Bildungshaus St. Virgil	1024
21. Maison de Plaisir	1018
22. Rockhous	993
23. Akropolis	920
24. ARGE Nonntal	911
25. Diakonissen Krankenhaus	903

Wir bedanken uns bei allen Kunden für die gute Zusammenarbeit

Das Shell-
-Gewinnspiel:

Wir gratulieren!



Die Gewinner der 1. Ziehung 2005 waren:

- 1.Preis – Frau Manuela Krenmayer, im Bild unten
- 2.Preis – Herr Erich Lichmann, im Bild oben, rechts
- 3.Preis – Herr Günther Stöllner oben, 2.v.r.
- 4.Preis – Frau Anja Murek, nicht abgebildet
- 5.Preis – Herr Johann Mayr oben, 2.v.l. mit Erwin Leitner (oben links) als Vertreter der Taxiunternehmer und Michael Huber (oben mitte), SHELL-Tankstellenbetreiber



Salzburger Funktaxi - Vereinigung 81-11

GEBURTSTAGE

Im laufenden Quartal dürfen wir folgenden Taxiunternehmerinnen bzw. -unternehmern zu einem runden Geburtstagsfest alles

Gute für die Zukunft wünschen:

Hr. Werner MICHAL
(60Jahre)

Hr. Ludwig INNERLOHINGER
(50Jahre)

Hr. Christian HITZGINGER
(40Jahre)

STELLENANGEBOTE

Ralph Ruderstaller - 580, 595
(ralph.ruderstaller@aon.at)
SUCHE ab sofort nebenberufliche/n Taxilenker/in für SAMSTAG und SONNTAG am TAG! - Fahrzeug: Fiat Stilo Kombi mit Navi, Klimaautomatik und Standheizung - Ablöse: Itzling - Tel.: 0664-1068311

Taxi-Dienst G.m.b.H.
(taxi-dienst@utanet.at),
suche ab sofort einen verlässlichen und motivierten Nachtfahrer für 5-6x/Woche der Teil unseres Teams werden möchte und ein gutes Betriebsklima bzw. einen sicheren Arbeitsplatz schätzt; Fuhrpark: 2 Mercedes E-Klasse
527/727; 1 Audi Nichtfunker; Ablöse Langwied; Tel: (0664)5003500

Rudolf Jordan
(rudolf.jordan@lagermax.com)
Suche Nachtfahrer/in von Montag-Freitag GL - Ablöse in Taxham Tel.0662-4090-2346 oder 0664-9182910

Mannhart Rudolf
(r.mannhart@aon.at)
Für Wg.683 MB 250 wird ab sofort ein zuverlässiger Nachtfahrer gesucht. Für Wg.688 MB 220 wird für den Zeitraum vom 05.07. bis incl. 12.07.2005 aushilfsweise ein Nachtfahrer gesucht. Bewerber Sie sich bitte per email an r.mannhart@aon.at oder unter 0664 3220777 ab 18.00 Uhr

BESTANDÄNDERUNGEN

Änderungen seit der letzten Ausgabe der Taxizeitung

Ruhend

911 Avazzadeh Akbar (P)
ab 11.03.05
691 Klingler Heinz (P)
ab 31.03.05
578 Panikvar Miran (M)
ab 31.05.05
522 Burghart Helmut (M)
ab 31.05.05
562 Pichler Klaus jun (M)
ab 31.05.05
659 Puchas Hannelore (M)
ab 30.06.05
504 Hirnsberger Gernot (M)
ab 30.06.05

Abmeldung

595 Dar M. Abdullah (P)
ab 31.03.05
816 Kunz Wilhelm sen.(M)
ab 31.05.05
513 Sladek Heinz (M)
ab 16.06.05
789 Profantner & Partner (P)
ab 30.06.05

Treffner Johann 672-671
(info@taxi.at)

URLAUBSVERTRETUNG für den Zeitraum vom: 17.07. bis 15.08.2005 NACHTLENKER/IN gesucht. Bitte unter: 0664-4334071 (Tagsüber) oder: 0664-3912021 (Abends) melden.

Hans Vatter
(info@taxi.at)

Gesucht ab sofort NACHTlenker/ in mind. 5 Tage und SAMSTAG und SONNTAG am TAG. Unter 0664-2249122 bitte melden.

Renate Bartel
(info@taxi.at)

Ab sofort verlässliche(r) NACHTlenker/ in gesucht. Bitte unter 0664-1402493 melden.

Stadtbüro von 81-11
(info@taxi.at)

Weitere Jobangebote liegen im Stadtbüro von 81-11 auf. 5020 Salzburg, Rainerstraße 27 Öffnungszeiten: Mo, Di, Do, Fr, von 09 bis 15 Uhr und am Mi von 09 bis 17 Uhr

Neu

833 Fagerer Herbert (P)
ab 24.03.05
850 Ninkovic Goran (P)
ab 01.05.05
522 Rehl Christian (P)
ab 01.06.05
569 Cosic Svetislav (P)
ab 22.06.05
577 W. A. Fichtl KEG (P)
nur Kennungs-Änderung
ab 22.06.05

Erweiterung

595 Ruderstaller Ralph (M)
auch Wagen 580
ab 02.05.05
803 Fürst Wolfgang (M)
auch 703 + 802
ab 19.05.05

Wieder aktiv

703 Fürst Wolfgang (M)
ab 13.05.05
744 Aschauer Günther (P)
ab 23.05.05

Namensänderung

736 Tschupp Roman (P)
vormals Tschupp Markus
ab 08.06.05

STELLENGESUCHE

Kurt Meingassner
(kurt.meingassner@inode.at)
Suche Anstellung als Tagfahrer für 5 Tage Woche Mo-Fr Ablöse wenn möglich Raum Alpenstrasse Tel: 0664/3647990

KAUF/VERKAUF

Rudolf Supplik
(info@taxi.at)
Wunderschönen Mercedes W 211 Diesel 200 mit erstklassiger Ausstattung, unfallfrei, ehrliche 180.000 Km zu verkaufen. VB 14.000 Euro unter der Telefonnummer 0650-8443701 PS: inkl. komplette Datenfunk, Taxameteruhr, Dachleuchte ist eingebaut bzw. vorhanden;

F. Machreich
(fmachreich@aon.at)

Verkaufe neuwertige Taxi-Ausstattung (Touchscreen-Display, Funkgerät, „Ser-Uhr“, Drucker, usw.) unter tel. 06 60 / 20 21 773

www.taxi.at

Salzburger
FUNKTAXI-

8111

1111

1111

1111

Vereinigung