

Bericht des Gemeinderats

Postulat Fraktion GFL/EVP (Manuel C. Widmer, GFL) vom 8. April 2010: Anreize schaffen für umweltfreundliche(re) Taxis (10.000129)

In der Stadtratssitzung vom 2. Dezember 2010 wurde das folgende Postulat erheblich erklärt:

Taxis stellen einen nicht zu vernachlässigenden Teil des öffentlichen Verkehrs der Stadt Bern dar. Anders als bei Tram (Strom) und Bus (Gas) gibt es aber bei den Taxis kaum Bestrebungen, den Verbrauch von fossilen Treibstoffen zu begrenzen und Anreize zu schaffen, auf ein Taxi mit umweltfreundliche(re)m Antrieb umzusteigen.

Im Sinne der Förderung von Automobilen mit alternativen Antriebssystemen, nachhaltigen Energien und Verkehrssystemen wird der Gemeinderat gebeten, zu prüfen, wie Taxis in der Stadt Bern, welche mit umweltfreundlichen Antriebssystemen fahren, privilegiert werden könnten. Es könnte dies zum Beispiel punkto Standort, Fahrgastaufnahme, finanzielle Anreize, Qualitätssiegel, privilegierte Erreichbarkeit u.ä. geschehen.

Ziele sollen dabei sein,

1. Anreize für Taxihalter zu schaffen, ihre Fahrzeuge auf umweltfreundliche(re) Antriebe umzurüsten oder neue, umweltschonende Fahrzeuge anzuschaffen
2. Anreize für Fahrgäste zu schaffen, sich in der Fülle der Taxis ein ökologischeres zu wählen und/oder zu wissen, wie und wo man solche findet
3. Bern längerfristig als „Stadt mit dem grünen Taxiwesen“ zu etablieren.

Bern, 8. April 2010

Postulat Fraktion GFL/EVP (Manuel C. Widmer, GFL), Rania Bahnan Buechi, Martin Trachsel, Barbara Streit-Stettler, Daniela Lutz-Beck, Lukas Gutzwiller, Tania Espinoza, Tanja Sollberger, Claude Grosjean, Daniel Klauser, Susanne Elsener, Peter Künzler

Bericht des Gemeinderats

1. Ausgangslage

2011 sind 198 Taxibetriebe mit insgesamt 365 Taxihalterbewilligungen/Fahrzeugen in Bern angemeldet und registriert (Stand Ende September 2011¹). Rund 530 Taxiführer und Taxiführerinnen sind im Einsatz. Die Flottengrösse der in Bern angemeldeten Unternehmen ist sehr unterschiedlich und reicht von einem bis zu 36 Fahrzeugen pro Betrieb. Die fünf grössten Taxibetriebe sind mit insgesamt 125 Fahrzeugen unterwegs. Alle anderen haben ein bis vier Fahrzeuge im Einsatz, viele davon nur eines.

Folgende Rechtsgrundlagen auf kantonaler und lokaler Ebene regeln das Taxiwesen in Bern:

- Gesetz vom 4. November 1992 über Handel und Gewerbe (HGG; BSG 930.1);

¹ Quelle: Polizeiinspektorat der Stadt Bern, Gewerbepolizei, Sektion Markt und Taxi

- Verordnung vom 22. Dezember 1982 über den Vollzug der Eidgenössischen Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer (Chauffeurverordnung; BSG 832.521);
- Kantonale Verordnung vom 3. November 1993 über das Halten und Führen von Taxis (Taxiverordnung; BSG 935.976.1);
- Reglement vom 18. Oktober 2001 für das Halten und Führen von Taxis in der Stadt Bern (Bernisches Taxireglement BTR; 935.1);
- Reglement vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement GebR; 154.11 / 4.2.4. Taxigewerbe).

Per 1. Januar 1994 erfolgte eine einschneidende Liberalisierung des Berner Taxiwesens. Diese hat, wie in der Antwort zum Postulat Fraktion SP/JUSO (Gisela Vollmer, SP): „Desolates Taxisystem in Bern“ beschrieben, zu einer Verschlechterung des Taxiwesens in der Stadt Bern geführt. Es besteht also nicht nur betreffend Umweltfreundlichkeit, sondern auch in anderen Bereichen Verbesserungs- und Handlungsbedarf.

In Bern sind bereits Taxis mit alternativem Antrieb unterwegs, so zum Beispiel bei der Nova Taxi AG, zu deren Flotte drei Hybridfahrzeuge zählen. Was möglich ist, zeigt unter anderem der Betrieb Umwelt-Taxi München. Das umweltorientierte Unternehmen hat seine Vorteile erkannt und hat 30 Hybridtaxis im Einsatz (21 davon haben ein Solardach). Für die wachsende Flotte umweltschonender Fahrzeuge werden bei Umwelt-Taxi München gezielt ökologisch orientierte Fahrer und Fahrerinnen gesucht, die auch Fahrsicherheits- und Eco-Trainings absolvieren.

2. Pilotprojekt in der Region Basel

Die Industriellen Werke Basel IWB haben 2005 mit Unterstützung des Bundesamts für Energie (BfE) das Projekt „Hundert Umwelttaxis² in der Region Basel (HUT)“ gestartet. Ziel war es, mit Erd- und Biogas betriebene Taxis zu fördern und dadurch diese Antriebstechnologien auch in der Öffentlichkeit bekannt und erfahrbar zu machen. Im Rahmen der Begleitforschung zum Projekt HUT (2005 - 2010) wurden wichtige Erkenntnisse gewonnen: Erfahrungen der Umwelttaxibetreiber, Rückmeldungen zu Wirtschaftlichkeit, zur Zufriedenheit mit der Technologie und Kundenreaktionen (Kundenbindung) sowie Bedingungen bezüglich Fahrzeugangebot und Tankstelleninfrastruktur. Die umfangreichen Ergebnisse und Erkenntnisse aus dem Projekt HUT sind in folgenden Berichten zusammengefasst:

- Umwelttaxi in der Region Basel: Bericht über die Begleitstudie zum Projekt „Hundert Umwelttaxis in der Pilotregion Basel“ (HUT). Eine Studie im Rahmen des Erlebnisraums Mobilität der Novatlantis-Pilotregion Basel. Oktober 2007;
- 10 Jahre Umwelttaxis in der Schweiz: Forschung zu Innovation, Adoption und Diffusion alternativer Fahrzeuge und Treibstoffe. Eine Studie im Rahmen des Novatlantis-Projekts „Erlebnisraum Mobilität“ in der 2000-Watt-Gesellschaft - Pilotregion Basel. 15. März 2011.

Die Ergebnisse der Studien zeigen, dass das Taxigewerbe ein gutes Feld zum Einsatz umweltschonender Fahrzeugtechnologien ist, um sowohl einen Umweltschutzeffekt zu erzielen als auch einen gesellschaftlichen Lernprozess anzustossen.

² Der Begriff „Umwelttaxis“ bezeichnet all jene Taxis, die aufgrund ihrer Fahrzeugtechnologie einen geringeren Ausstoss an CO₂ und Schadstoffen aufweisen, als vergleichbare herkömmliche Taxis. Von die Umwelt nicht belastenden Fahrzeugen kann nicht gesprochen werden.

Der volle Effekt ergibt sich erst über einen längeren Zeitraum. Förderinitiativen sollten entsprechend langfristig geplant und begleitet werden.

3. Anreize für umweltfreundliche(re) Taxis

Die Postulanten und Postulantinnen haben Vorschläge gemacht, wie umweltfreundlichere Taxiunternehmen privilegiert werden könnten. Diese und viele weitere Aspekte wurden auch im Rahmen des HUT-Projekts erprobt, geprüft und ausgewertet. Die genannten Ziele der Postulanten und Postulantinnen sind aufgrund des grossen Reduktions-Potentials verständlich, greifen zum jetzigen Zeitpunkt aber noch zu weit. Es zeigt sich, dass - in der sehr heterogenen Taxibranche der Stadt Bern - nach wie vor wenig Wissen und Bewusstsein für alternative Antriebstechnologien vorhanden ist.

Bei allen Autobesitzern und -besitzerinnen ist es für die Fahrzeugwahl und den Kaufentscheid ausschlaggebend, wie viel sie über umweltschonendere Antriebstechnologien und deren Vor- sowie Nachteile wissen. Gleiches gilt für das Taxigewerbe. Das HUT-Projekt hat gezeigt, dass die Informationsphase entscheidend für den weiteren Umsetzungsprozess ist.

Für die Stadt werden die im Postulat genannten Punkte wie folgt beurteilt:

A) Standort

Gemäss Artikel 3 Absatz 2 HGG sowie Artikel 2 der kantonalen Taxiverordnung sind nur Einheitsbewilligungen zulässig. Mehrere Bewilligungskategorien sind nicht statthaft. Im Rahmen der Liberalisierung des Taxiwesens wurde die Unterscheidung in A- und B-Bewilligungen aufgehoben. Damit haben alle Taxiführer und -führerinnen mit einer Bewilligung der Stadt Bern das Recht die Standplätze zu nutzen. Dies hat zu einer Rechtsgleichbehandlung beigetragen. Sollten umweltfreundlichere Taxis bezüglich des Standorts privilegiert werden, würde dies der momentan einheitlichen Behandlung zuwiderlaufen. Die rechtliche Grundlage dafür ist nicht gegeben. Zudem besteht bereits heute ein Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage von Taxistandplätzen. Eine Ausscheidung von Plätzen für umweltfreundlichere Taxis würde diese Situation zusätzlich verschärfen. Die räumlichen Verhältnisse in der Berner Innenstadt lassen dies gar nicht zu. Im Weiteren ist unklar, aufgrund welcher Fahrzeugkriterien eine Privilegierung sinnvollerweise erfolgen würde und wie deren Einhaltung kontrolliert werden könnte.

B) Fahrgastaufnahme

Für die Kundschaft besteht sowohl bei telefonischer Bestellung als auch beim Standplatz freie Taxiwahl. Für eine Bevorzugung in der Fahrgastaufnahme sind die rechtlichen Voraussetzungen nicht gegeben.

C) Finanzielle Anreize

Finanzielle Anreize sind vor allem in zwei Bereichen denkbar: a) beim Kauf eines umweltverträglicheren Fahrzeugs oder b) bei den Gebühren in Abhängigkeit ökologischer Fahrzeuganforderungen.

Zu Punkt a): In Bern gab es bereits ein Förderprogramm für Erdgastaxis. Dieses wurde 2006 von Energie Wasser Bern(ewb), der Gasverbund Mittelland AG und Energie Schweiz lanciert und dauerte bis Ende 2008. Mit einem Förderbeitrag von Fr. 6 000.00 pro Fahrzeug sollten die Taxiunternehmen zum Kauf von Erdgasfahrzeugen motiviert werden. Das Förderprogramm war auf 20 Fahrzeuge beschränkt. Das Angebot wurde nicht ausgeschöpft, da nur für sieben Fahrzeuge Fördergelder beansprucht wurden.

Die damals noch geringe Palette an Erdgasfahrzeugen, technische Anfälligkeiten der ersten Modelle und mangelnde Kenntnis der neuen Antriebstechnologie mögen die wesentlichen Gründe für das geringe Interesse am Förderprogramm gewesen sein. Bei entsprechenden Programmen ist auch der Ersatzzyklus der Fahrzeuge von Bedeutung, der gemäss HUT-Bericht bei grösseren Taxibetrieben bei drei bis fünf Jahren liegt.

Die Forschungsstudie „10 Jahre Umwelttaxis in der Schweiz“ hat verschiedene Thesen formuliert, die Erfolgsbedingungen für eine Diffusion alternativer Taxifahrzeuge postulieren. Ein erster wesentlicher Schritt umfasst Informationen über Fahrzeugtechnologien, deren Wirtschaftlichkeit und Umwelteffektivität. Die effektive Kaufentscheidung hängt von einem passenden Fahrzeugangebot, den Lebenszykluskosten (z.B. Preise für Fahrzeug und Treibstoff, erwartende Unterhaltskosten, Wiederverkaufserlös) sowie von einer attraktiven Tankstelleninfrastruktur ab. Dabei werden wirtschaftliche Anreize als notwendige aber nicht ausreichende Bedingung für die Anschaffung alternativer Fahrzeuge angesehen. Der Kauf eines umweltfreundlicheren Taxis hängt auch von der positiven Einstellung des Taxihalters, der Taxihalterin gegenüber sogenannten Umwelttaxis ab.

Zu Punkt b): Die Gebühren des Taxiwesens richten sich nach dem Reglement vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern. Dessen Anpassung in Abhängigkeit der ökologischen Fahrzeuganforderungen wäre grundsätzlich möglich, wäre aber mit Einnahmeausfällen verbunden. Die Taxiverordnung (TaxiV) der Stadt Zürich sieht eine Rückvergütung von Gebühren für schadstoffarme und energieeffiziente Fahrzeuge vor (Art. 23, Abs.2):

„Wenn Inhaberinnen oder Inhaber einer Betriebsbewilligung nachweisen, dass sie während des ganzen Kalenderjahrs Taxifahrten ausschliesslich mit anerkannt schadstoffarmen und energieeffizienten Fahrzeugen gefahren sind, wird ihnen ein Teil der Gebühr rückvergütet. Bei Inkrafttreten der Verordnung beträgt die Rückvergütung für benzin- oder gasbetriebene Fahrzeuge der Energieeffizienzklasse A oder für dieselbetriebene Fahrzeuge der Energieeffizienzklasse A, die mit Partikelfiltern oder einer gleichwertigen Abgasminderungstechnologie ausgerüstet sind, 50 % der vollen Gebühr. Für Fahrzeuge der Energieeffizienzklasse A mit Elektro- oder Hybridantrieb werden 75 % der vollen Gebühr rückvergütet. Alle anderen Fahrzeuge erhalten keine Rückvergütung.“

Eine Beschwerde gegen die Stadt Zürich betreffend Artikel 23 TaxiV wurde kürzlich vom Bundesgericht abgewiesen (Beschluss 2C_804/2010, Urteil vom 17. Mai 2011). Schwierig zu beurteilen ist jedoch, ob diese Massnahme über die Gebühren einen umweltrelevanten Lenkungseffekt haben wird, da der sich durch Artikel 23 ergebende Gebührenunterschied als eher gering eingeschätzt wird. Vermutlich ist er im Hinblick auf die jährlichen Gesamtkosten für die Taxihaltenden nicht ausschlaggebend.

D) Qualitätssiegel

Taxisuisse, die Fachgruppe Taxi des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG, zählt zu den Trägerorganisationen des Qualitätssiegels des Schweizer Tourismus Verband STV. Die beiden Berner Taxisuisse-Mitglieder, Bären-Taxi AG und Nova Taxi AG, unterziehen sich freiwillig dieser Qualitätszertifizierung. Umweltaspekte bzw. Energieeffizienz spielen dabei aber keine Rolle. Um sogenannte Umwelttaxis zu kennzeichnen, bräuchte es die Weiterentwicklung bestehender Zertifizierungen bzw. ein Qualitätssiegel auf nationaler Ebene. Das Taxiwesen ist eine gemeindeübergreifende Branche, sodass ein Siegel - auch aus Sicht der Kundschaft - auf nationaler Ebene und nicht lokaler Ebene vergeben werden müsste.

E) privilegierte Erreichbarkeit

Ähnlich wie beim Punkt „Standort“ ist für eine privilegierte Erreichbarkeit die rechtliche Grundlage nicht gegeben. Gemäss Artikel 8 der kantonalen Taxiverordnung können die Gemeinden ergänzende Vorschriften erlassen. Sie sind unter anderem berechtigt, für ganze oder teilweise autofreie Bezirke, den Einsatz von Elektrofahrzeugen vorzuschreiben. Diese Ausgangslage ist in der Stadt Bern nicht gegeben.

Fazit

Aufbauend auf dem Förderprogramm für Erdgastaxi setzt ewb den Dialog mit den (grösseren) Taxiunternehmen in der Stadt Bern fort. Es wird angestrebt, für die Taxibranche spezifische Unterlagen zu erstellen, die den Taxibetrieben auf prägnante Weise die Vorteile alternativer Antriebstechnologien aufzeigen sollen (Kosten für Treibstoff, finanzielle Aspekte bezüglich Motorfahrzeugsteuer und -versicherung, Unterhalt, etc.). ewb kann im Erdgas-Bereich kompetent aufzeigen, welche Fahrzeugpalette zur Verfügung steht, kann über Kosten- und Umweltvorteile informieren, Kontakte für Probefahrten vermitteln und Bedenken zum Betanken von Erdgasfahrzeugen abbauen.

Das Amt für Umweltschutz der Stadt Bern steht im Austausch mit ewb und hat auch Kontakt mit der Fachgruppe Taxisuisse aufgenommen. Diese ist ebenfalls daran interessiert, dass die Taxibranche umweltfreundlicher wird.

Zu Punkt 1:

Der Gemeinderat unterstützt die Forderungen nach einem umweltbewussteren Taxiwesen. Aufgrund der oben beschriebenen Rahmenbedingungen wird in einem ersten Schritt auf Informationstransfer, Sensibilisierung und Beratung der Taxiunternehmen sowie der Interessensvertreter gesetzt. Das Amt für Umweltschutz steht dazu in Kontakt mit Energie Wasser Bern und der ASTAG-Fachgruppe Taxisuisse. Es gilt zu prüfen, wie Synergien genutzt werden können und welche Informations-, Beratungs- und allenfalls Fördermassnahmen für das Berner Taxiwesen zielführend sind. Die umfangreichen Erfahrungen und Erkenntnisse des HUT-Projekts bieten dazu eine fundierte und äusserst wertvolle Grundlage.

Zu Punkt 2:

Es fällt nicht in die Zuständigkeit der Stadt Bern, Anreize für Fahrgäste zu schaffen bzw. sie kann nicht einzelne Taxiunternehmen speziell empfehlen. Dies würde einer Ungleichbehandlung entsprechen. Es ist in der Verantwortung der einzelnen Taxibetriebe, ihre Dienstleistungen bzw. ihre umweltschonenderen Fahrzeuge zu bewerben und so (neue) Kundschaft zu gewinnen und zu halten. Wie bereits erwähnt hat die Kundschaft die freie Taxiwahl und kann sich für umweltfreundlichere Taxibetriebe entscheiden.

Zu Punkt 3:

Der Gemeinderat unterstützt die Forderungen nach einem umweltbewussteren Taxiwesen. Dieses Ziel lässt sich bestens in die übergeordneten Planungs- und Strategieinstrumente der Gemeinde Bern einarbeiten, beispielsweise in die Energiestrategie, in das Reaudit von Energie Schweiz für Gemeinden zum Erhalt des Goldlabels oder in den in Erarbeitung stehenden Richtplan Energie. In diesem Kontext sind Bestrebungen zur Verbesserung der Ökobilanz bei den Taxis sehr wünschenswert. Förderprogramme oder andere Massnahmen gilt es gut zu prüfen und in ein bestehendes Gesamtkonzept einzufügen. Im Übrigen weist der Gemeinderat darauf hin, dass zur Zielerreichung noch diverse Schritte notwendig sind, die nicht nur auf lokaler Ebene umgesetzt werden können, da es sich beim Taxiwesen um eine grenzüberschreitende Dienstleistung handelt.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Personelle und finanzielle Folgen können im Rahmen des nächsten Umsetzungsschritts (informieren und sensibilisieren der Taxihalter und Taxihalterinnen) der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie im laufenden Budget aufgefangen werden. Weiterführende Aktivitäten wie Förderprogramme oder Anreizsysteme bedürften zusätzlicher Mittel, die entsprechend beim Stadtrat beantragt werden müssten.

Bern, 30. November 2011

Der Gemeinderat