

## **Bericht des Gemeinderats**

### **Postulat Fraktion SP/JUSO (Gisela Vollmer, SP) vom 26. Juni 2008: Desolates Taxisystem in Bern (08.000232)**

In der Stadtratssitzung vom 2. April 2009 wurde Punkt 1 der folgenden Motion Fraktion SP/JUSO in ein Postulat umgewandelt und erheblich erklärt:

#### *Ausgangslage*

In den letzten Jahren hat sich das Taxiwesen in der Stadt Bern für die Kundinnen und Kunden massiv verschlechtert. Die vom Gemeinderat vor einigen Jahren erfolgte sog. Liberalisierung hat weder beim Preis noch bei der Qualität erwünschte Effekte gezeigt. Die Qualität hat – ausser bei den grossen Taxibetrieben Nova und Bären-Taxi, welche sich freiwillig einer Qualitätszertifizierung unterziehen – dabei arg gelitten. Für ankommende Touristinnen und Touristen eine äusserst schlechte Visitenkarte.

Schmutzige Fahrzeuge, welche teilweise nur schwerlich als Taxi zu erkennen sind, ortsunkundige Chauffeure prägen leider das Bild.

An bestimmten Standorten (z.B. im Raum Zytglogge und Kornhausplatz) fallen Taxi jeweils am späten Abend zudem dadurch auf, dass sie illegal – von der Polizei offensichtlich nie geahndet! – auf den Trottoiren auf Kundschaft warten und die Fussgängerinnen und Fussgänger zu Umwegen auf die Strasse zwingen. Dieser Zustand ist umso ärgerlicher, als mit dem geltenden Taxireglement der Gemeinderat in verschiedenen Bereichen durchaus eine Regelungskompetenz hätte.

#### *Antrag*

Es ist an der Zeit, dass sich der Gemeinderat für ein gutes Taxiwesen in der Stadt Bern einsetzt, denn die Taxis sind eine wichtige Ergänzung des öffentlichen Verkehrs.

Der Gemeinderat wird aufgefordert, einerseits unter Ausschöpfung vorhandener Kompetenzen im Taxireglement, andererseits mittels der Unterbreitung einer Vorlage an den Stadtrat für eine Anpassung des Taxireglementes, wirkungsvolle Massnahmen zur Verbesserung der heutigen Situation einzuleiten. Dabei sind insbesondere folgende Möglichkeiten zu prüfen und umzusetzen:

1. Evaluation der positiven und negativen Auswirkungen der sog. Taxiliberalisierung in der Stadt Bern
2. Echte Qualitätsnachweise als Konzessionsvoraussetzung und deren regelmässige Überprüfung (Erscheinungsbild, Sauberkeit der Fahrzeuge, Tarifbeschriftungen usw.)
3. Begrenzung der Anzahl Konzessionen zur Verhinderung von Preiswucher auf der einen und Dumpinglöhnen auf der anderen Seite
4. Wiedereinführung einer Ortskenntnisprüfung für Fahrerinnen und Fahrer
5. Überprüfung der Preisstrukturen und Schutz vor missbräuchlichen Tarifen
6. Festlegen der Wettbewerbsspielregeln zur Vergabe der Konzessionen
7. Einrichtung einer leicht zugänglichen Beschwerdestelle für die Kundinnen und Kunden
8. Farblich einheitlicher Auftritt, als Qualitäts- und Erkennungszeichen der Berner Taxis
9. Durchgreifen gegenüber der Unsitte bezüglich illegaler Wartezone
10. Optimalere Beschilderung und Verbesserung der Kundenzugänge zu den Taxis rund um den Bahnhof.

Bern, 26. Juni 2008

*Motion Fraktion SP/JUSO (Gisela Vollmer, SP), Andreas Flückiger, Markus Lüthi, Ruedi Keller, Liselotte Lüscher, Rolf Schuler, Margrith Beyeler-Graf, Andreas Krummen, Corinne Mathieu, Stefan Jordi, Claudia Kuster, Beni Hirt, Miriam Schwarz, Michael Aebersold, Ursula Marti, Annette Lehmann, Andreas Zysset*

## **Bericht des Gemeinderats**

Im heutigen Reglement vom 18. Oktober 2001 über das Halten und Führen von Taxis in der Gemeinde Bern (Bernisches Taxireglement; BTR; SSSB 935.1) ist der vom Kanton eingeräumte Spielraum weitestgehend ausgeschöpft. Dabei gingen diesem Erlass jahrelange Arbeiten voraus. Bereits 1989 reichte Luzius Theiler eine Motion betreffend Liberalisierung der städtischen Taxiverordnung ein, insbesondere mit dem Ziel, die Unterscheidung zwischen A- und B-Bewilligung aufzuheben (Taxihalterinnen und Taxihalter mit A-Bewilligung durften auf einem Standplatz auf Kundinnen und Kunden warten, solche mit einer B-Bewilligung durften keine Standplätze benutzen, sondern erhielten ihre Aufträge per telefonischer Bestellung direkt oder über eine Taxizentrale. Die Anzahl der A-Bewilligungen waren zudem kontingentiert, was zu langen Wartezeiten zum Erlangen einer A-Bewilligung führte). Die Motion wurde in ein Postulat umgewandelt, das vom Stadtrat am 25. Januar 1990 erheblich erklärt wurde. Die in der Folge an die Hand genommenen und in Zusammenarbeit mit den Taxiverbänden weit gediehenen Revisionsarbeiten wurden im Jahre 1992 wegen der Revision des damals noch geltenden kantonalen Gewerbegesetzes eingestellt. Mit dem Inkrafttreten des neuen kantonalen Gesetzes vom 4. November 1992 über Handel und Gewerbe (HGG; BSG 930.1) per 1. Juli 1993 und der kantonalen Verordnung vom 3. November 1993 über das Halten und Führen von Taxis (Taxiverordnung; BSG 935.976.1) per 1. Januar 1994 fand eine einschneidende Liberalisierung statt. Diese hob sowohl die Kontingentierung von Taxibewilligungen wie auch die Unterscheidung von A- und B-Bewilligungen auf. Jede Person, welche die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt, erhielt einen Anspruch auf eine Taxibewilligung. Mehrere Entwürfe eines Taxireglements folgten auf diesen Liberalisierungsschritt. Da jedoch der Taxireglementsentwurf auf Widerstand stiess, setzte der Gemeinderat schliesslich die Verordnung vom 17. September 1997 über das Halten und Führen von Taxis in der Gemeinde Bern (Bernische Taxiverordnung; BTV) in Kraft. Bereits kurze Zeit nach Inkrafttreten der bernischen Taxiverordnung wurde Kritik laut, so dass der Gemeinderat erneut die Erarbeitung eines Taxireglements in Auftrag gab. Der Entwurf wurde im Stadtrat beraten und mit wenigen Änderungen am 18. Oktober 2001 verabschiedet. Das am 1. Juli 2002 in Kraft getretene bernische Taxireglement gilt als eines der strengsten Taxireglements im Kanton Bern und war Vorlage für andere Städte.

Im Jahr 1994 zählte die Stadt Bern 52 Taxibetriebe und 188 bewilligte Fahrzeuge. Im Jahr 2009 gab es in der Stadt Bern 183 Taxibetriebe und 317 bewilligte Fahrzeuge. Die Zahlen zeigen, dass sich die Taxibetriebe und Anzahl Taxifahrzeuge in den letzten 15 Jahren massiv erhöht haben.

### *Zu Punkt 1:*

In der nachfolgenden Tabelle werden die positiven und negativen Auswirkungen der Taxiliberalisierung in der Stadt Bern aufgezeigt:

Positive Auswirkungen	Negative Auswirkungen
Mit dem Wegfall der Unterscheidung zwischen A- und B-Bewilligungen ist die stossende Unterscheidung nicht mehr vorhanden und die Rechtsgleichbehandlung gewährleistet.	Durch den Wegfall der Unterscheidung zwischen A- und B-Bewilligungen haben alle Taxiführerinnen und Taxiführer das Recht, Standplätze zu benutzen, was zu einem Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage von Taxistandplätzen führt.
Wartezeiten von bis zu 20 Jahren auf eine A-Bewilligung gibt es nicht mehr.	
Wer die klaren Voraussetzungen für eine Bewilligungserteilung erfüllt, hat Anspruch auf eine Taxiführerbewilligung (v.a. aus Sicht der angehenden Taxiführerinnen und Taxiführer).	Wer die Voraussetzungen erfüllt, erhält unabhängig davon, ob der Markt gesättigt ist, eine Taxibewilligung.
Die Kontingentierung fällt weg (v.a. aus Sicht der angehenden Taxiführerinnen und Taxiführer).	Wer eine Bewilligung besitzt, befürwortet eine Kontingentierung, da mit mehr Taxis der Gewinn geschmälert wird.
	Durch den Wegfall der Kontingentierung besteht keine Möglichkeit mehr, bei Vorliegen der Voraussetzungen entsprechend dem Bedürfnis Bewilligungen zu erteilen (politische Steuerung).
Die Standplätze stehen allen Taxis zur Verfügung.	Es sind zu viele Fahrzeuge und zu wenig Standplätze vorhanden.
	Der Wegfall der Kontingentierung führte zu einer Erhöhung von in Betrieb stehenden Taxis, was für die einzelnen Taxis wiederum zu einer Verlängerung der Wartezeiten führt. Die Folgen daraus sind: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verdienst wird geschmälert;</li> <li>- als Vollzeiterwerb kaum mehr geeignet (working poor);</li> <li>- Abnahme der Bereitschaft trotz reglementarischem Gebot, Kurzstrecken zu fahren, da Wartezeit und Verdienst in keinem Einklang stehen.</li> </ul>
	Eine Verschmälerung des Verdiensts führt zu folgenden Problemen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Freie Taxiwahl ist nur bedingt gewährleistet, da Taxiführerinnen und Taxiführer auf Fahrgäste Einfluss nehmen.</li> <li>- Verrohung der Sitten (Kampf um Fahrgäste, Beschimpfungen, Tätlichkeiten etc.)</li> </ul>
	Da als Vollzeiterwerb kaum mehr geeignet (working poor), führt dies zu: <ul style="list-style-type: none"> <li>- vermehrt Teilzeit-Taxifahrenden, die sich mit der Ausübung ihres Berufs wenig bis nicht mehr identifizieren;</li> <li>- Qualitätsminderung.</li> </ul>

Aufhebung der Preisbestimmung durch Stadt	Trotz klarer Tarifstruktur unübersichtliche Preisgestaltung durch unterschiedliche Wartezeittarife, Kilometertarife, Grundtarife etc.
	Verwendung von missbräuchlichen Tarifen
	Es werden vermehrt schmutzige, minderwertige oder betriebsunsichere Fahrzeuge eingesetzt, da den Taxibetreiberinnen und Taxibetreibern das Kapital für ein neuwertiges Fahrzeug oder allfällige Reparatur- oder Reinigungsarbeiten fehlt.
Keine grösseren Wartezeiten für die Kundschaft	
Freie Taxiwahl	
Verhandlungsmöglichkeit der Taxipreise zwischen Kundinnen beziehungsweise Kunden und Taxibetreibenden	
Mehreinnahmen für die Behörde durch erhöhte Anzahl Taxihalterbewilligungen	Vermehrte Kontroll- und Arbeitsaufwände für die Bewilligungsbehörde
	Da ungenügende Wartestandplätze für die aufstellenden Taxifahrenden vorhanden sind, werden die Fahrzeuge an unerlaubten Örtlichkeiten hingestellt. Dadurch werden vermehrt Widerhandlungen gegen das eidgenössische Strassenverkehrsgesetz begangen. Wegen der widerrechtlich aufgestellten beziehungsweise parkierten Fahrzeuge wird zudem die Durchfahrt für den öffentlichen Verkehr erschwert.
	Vermehrte Widerhandlungen gegen die Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen infolge Missachtung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten
	Gefahr der Schwarzarbeit

Die Tabelle zeigt auf, dass die Liberalisierung im Taxiwesen aus Sicht des Gemeinderats mehr Nachteile als Vorteile mit sich bringt. Den Gemeinden sind mit der aktuellen kantonalen Taxiverordnung indessen die Hände gebunden (Gemeinden dürfen lediglich ergänzende gewerbepolizeiliche Vorschriften erlassen; so sind beispielsweise nur Einheitsbewilligungen zulässig). Da das Taxiwesen ein gemeindeübergreifendes Gewerbe ist und die negativen Auswirkungen der Liberalisierung beseitigt oder zumindest vermindert werden müssen, bedarf es aus Sicht des Gemeinderats zwingend einer Verschärfung der kantonalen Taxiverordnung mit dem Ziel, langfristig eine Reduktion der Bewilligungen mittels Regulierung herbeizuführen. Die Vertretungen der Gemeinderäte der Städte Bern, Biel und Thun sind diesbezüglich im Gespräch mit dem Polizei- und Militärdirektor des Kantons Bern.

*Folgen für das Personal und die Finanzen*  
Keine.

Bern, 31. März 2010

Der Gemeinderat