

Bericht des Gemeinderats

Postulat Fraktion SVPplus (Simon Glauser, SVP) vom 6. September 2012: Bernisches Taxireglement; BTR: Optimieren und Missstände bekämpfen! (2012.SR.000274)

In der Stadtratssitzung vom 28. November 2013 wurde das folgende Postulat erheblich erklärt und die Stellungnahme des Gemeinderats zu Punkt 1, 2, 4, 5, 6, und 7 als Prüfungsbericht verabschiedet:

Seit Aufhebung der Kontingentierung der Bewilligungen durch den Kanton Bern im Jahre 1994 hat sich das Taxigewerbe in der Stadt und Region Bern stark entwickelt. Seit 1994 ist die Zahl der Taxis in der Stadt Bern von 188 auf 338 Fahrzeuge angestiegen und im gleichen Zeitraum ist die Zahl der Taxibetriebe von 52 auf 183 gestiegen. Dies hat ein deutliches Ungleichgewicht von Angebot und Nachfrage zur Folge. Gleichzeitig hat die zunehmende Anzahl Taxis zu einem markanten Qualitätsverlust im Transportgewerbe geführt – wiederholt standen deshalb in den letzten Jahren die mangelhafte Qualität dieser Dienstleistungen im Fokus von Politik und Medien. Verschiedentlich wurden dazu auch bereits Vorstösse eingereicht (z.B. Motion Vollmer „Desolates Taxisystem in Bern“).

Mit der am 1. Juni 2012 in Kraft getretenen teilrevidierten kantonalen Taxiverordnung versucht der Regierungsrat diesem unerfreulichen Trend entgegenzuwirken. Als Kernelemente wurde dabei auf eine verstärkte Zusammenarbeit der Agglomerationsgemeinden und die Vereinheitlichung der Anforderungen mit kantonalen Mindeststandards gesetzt. Neu haben die Gemeinden zwingend Eignungsprüfungen für angehende Taxiführerinnen und Taxiführer durchzuführen und auch die Sprachanforderungen wurden vereinheitlicht. Mit dem „Reglement über das Halten und Führen von Taxis in der Stadt Bern (Bernisches Taxireglement; BTR)“ werden diese „neuen“ Massnahmen bereits weitestgehend angewendet und werden somit zu keinen markanten Verbesserungen der Situation im städtischen Taxiwesen führen. Kommt dazu, dass die Probleme nicht nur in diesen vom Kanton eruierten Bereichen liegen – in der Stadt Bern geht es um weit mehr als nur um mangelnde Orts- und Sprachkenntnisse! Zu viele Taxifahrerinnen und Taxifahrer streiten in regelrechten Revierkämpfen um die wenigen vorhandenen Standplätze. Verschiedene „Fahrergruppen“ haben die Standplätze systematisch untereinander aufgeteilt. Unerwünschte FahrerInnen werden unmissverständlich weggewiesen. Es darf getrost von mafiösen Zuständen gesprochen werden. Die von den Taxifahrerinnen und Taxifahrern benutzten Fahrzeuge sind vielfach in einem optisch (und teilweise technisch) erbärmlichen Zustand und damit keine ansprechenden Visitenkarten für das Strassenbild der Bundeshauptstadt. Vielfach werden dabei auch ältere Fahrzeuge eingesetzt, die in keiner Weise mehr den heute gängigen Energieeffizienz- und Umweltstandards entsprechen. Man könnte meinen, jede und jeder die ein einigermaßen fahrtüchtiges Auto besitzt, könne dieses für den gewerblichen Personentransport einsetzen. Doch leider bleibt es nicht bei den vor genannten Missständen – die negativen Erfahrungen im Taxiwesen der Stadtberner Kundinnen und Kunden sind weit vielfältiger:

- TaxifahrerInnen die in halsbrecherischer Fahrt durch die Stadt rasen und dabei regelmässig Verkehrsregeln missachten;
- TaxifahrerInnen die absichtlich eine längere Route wählen, um mehr zu verdienen;
- TaxifahrerInnen die im Taxi Drogenhandel betreiben; Preiswucher bei Pauschalen;
- TaxifahrerInnen die sich nicht an die vorgegeben Ruhezeiten halten;

- TaxifahrerInnen die ihre Fahrlizenz an Verwandte und Bekannte „untervermieten“, wenn sie selbst in den Ferien weilen oder aus einem anderen Grund nicht selbst fahren können oder dürfen.

Mit durchschnittlich nur 8 Kontrollen pro Monat durch die Gewerbepolizei kann diesen Missständen nicht genügend entgegen gewirkt werden. Anlässlich der Debatte zum PGB 2013 wurden deshalb entsprechende Anträge zur Erhöhung der Anzahl Kontrollen (neu mindestens 20 Kontrollen/Monat) sowie zu einer Aufstockung der Kostenstelle „Transportgewerbe“ (zusätzlich Fr. 100'000.00) eingereicht.

Gemäss Regierungsrat steht es den Gemeinden nach wie vor frei, weitergehende Vorschriften zu erlassen. Deshalb wird der Gemeinderat aufgefordert eine Teilrevision des städtischen Taxireglements mit folgenden Vorgaben vorzubereiten:

1. Die Anzahl Taxihalter- und Taxiführerbewilligungen in der Stadt Bern werden bis 2016 auf dem heutigen Niveau festgesetzt (Bewilligungs-Moratorium);
2. TaxihalterInnen oder TaxiführerInnen denen während dieser Zeit aufgrund einer Sanktion (BTR, 5. Kapitel) die Bewilligung entzogen wurde, erhalten diese frühestens 2016 wieder zurück. Zudem soll es nicht mehr möglich sein, während dieser Zeit in einer anderen Gemeinde eine Bewilligung zu beantragen;
3. Ab 2016 werden in der Stadt Bern nur noch Taxis der Energieeffizienz-Kategorie A-A (max. 149g/km CO₂) zugelassen;
4. Alle immatrikulierten Taxis sind der zuständigen Behörde alle zwei Jahre zur Nachkontrolle vorzuführen;
5. Bei der Benutzung der öffentlichen Standplätze stehen allen Taxifahrerinnen und Taxifahrern die gleichen Rechte zu. Revierkämpfe werden nicht geduldet;
6. Die Strafen und Administrativmassnahmen sind weiter zu verschärfen und auszuweiten.
7. Verstösse von TaxihalterInnen oder TaxiführerInnen gegen das Betäubungsmittelgesetz haben ebenfalls den Entzug der Bewilligung zur Folge.
8. Die Gebührentarife im Transportgewerbe sind zu überprüfen und allenfalls anzupassen.

Bern, 6. September 2012 bzw. 13. September 2012

Motion Fraktion SVPplus (Simon Glauser, SVP): Roland Jakob, Robert Meyer, Ueli Jaisli, Manfred Blaser, Martin Schneider, Werner Pauli, Rudolf Friedli

Bericht des Gemeinderats

Zu Punkt 3:

Die konkrete Forderung, dass ab dem Jahr 2016 nur noch Taxis der Energieeffizienz-Kategorie A-A (max. 149g/km CO₂) zugelassen werden dürfen, ist so nicht umsetzbar, da bei Autos die Energieeffizienz Kategorie A die höchstmögliche Klasse darstellt. Zudem sind Energieeffizienzklassen dynamisch, das heisst, sie werden periodisch angepasst. Es ist also grundsätzlich nicht möglich, eine Energieeffizienzklasse mit einem konkreten Wert zu verbinden (z.B. A und 149g CO₂/km).

Gemäss Artikel 10 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) sind die CO₂-Emissionen von Personenwagen, die erstmals in Verkehr gesetzt werden, bis Ende 2015 jedoch auf durchschnittlich 130g CO₂/km zu vermindern.

Da es dem Gemeinderat ein Anliegen ist, die Benutzung von energieeffizienten Taxis in der Stadt Bern zu fördern, wird er im Rahmen der aktuell laufenden Revision des Reglements vom

18. Oktober 2001 über das Halten und Führen von Taxis in der Stadt Bern (Bernisches Taxireglement; BTR; SSSB 935.1), ein emissionsabhängiges Tarifsystem vorschlagen. Taxihalterinnen und Taxihalter mit energieeffizienten Taxis sollen weniger Gebühren bezahlen als Taxis mit einer schlechten Energieeffizienz.

Zu Punkt 8:

Die Gebühren werden ebenfalls im Rahmen der erwähnten Totalrevision des BTR überprüft und wo nötig angepasst oder ergänzt. Wie unter Punkt 3 erwähnt, soll bei der Gebührenerhebung zwischen energieeffizienten Taxis und solchen mit einer hohen Umweltbelastung unterschieden werden.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Der beabsichtigte Systemwechsel in der Gebührenerhebung soll möglichst staatskostenneutral ausgestaltet werden.

Bern, 26. November 2014

Der Gemeinderat