

Motion Fraktion SP/JUSO (Gisela Vollmer, SP): Desolates Taxisystem in Bern*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 Wartezonen
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

Antwort des Gemeinderats

Gemäss Artikel 8 der kantonalen Verordnung vom 3. November 1993 über das Halten und Führen von Taxis (Taxiverordnung; BSG 935.976.1) ist der gesetzgeberische Spielraum innerhalb des Gemeinderechts begrenzt. Die Stadt Bern hat diesen mit dem Reglement vom 18. Oktober 2001 über das Halten und Führen von Taxis in der Stadt Bern (Bernisches Taxireglement; BTR; SSSB 935.1) ausgeschöpft. Die in der Motion geforderten Massnahmen betreffen deshalb einen Bereich, der in der gemeinderätlichen Zuständigkeit liegt. Der Motion kommt deshalb der Charakter einer Richtlinie zu.

Mit dem Inkrafttreten des kantonalen Gesetzes vom 4. November 1992 über Handel und Gewerbe (HGG; BSG 930.1) und der kantonalen Taxiverordnung fand eine Liberalisierung im Taxiwesen statt. Jahre später stellte die Stadt Bern mit dem Taxireglement innerhalb ihrer Kompetenzen Regeln auf. Tatsache ist, dass wer die Voraussetzungen erfüllt, Anrecht auf eine Taxibewilligung in der Stadt Bern hat. Das Bernische Taxireglement gilt sei längerer Zeit als eines der strengsten im Kanton Bern, ja sogar in der gesamten Schweiz. So wollte beispielsweise die Stadt Thun erst vor kurzer Zeit ähnlich strenge Regeln einführen, wie sie in der Stadt Bern bereits seit längerer Zeit gelten. Der Stadtrat von Thun wies jedoch die Teilrevision des Taxireglements zurück mit der Begründung, die Handels- und Gewerbefreiheit werde mit der Vorlage zu stark tangiert.

Zu Punkt 1 und 3:

Die Taxiliberalisierung wirkt sich insofern negativ auf das Gewerbe aus, als dass in der Stadt Bern zu viele Taxis herumfahren, so dass kein Gleichgewicht von Angebot und Nachfrage besteht. Sobald die Voraussetzungen zur Erlangung der Bewilligung erfüllt sind, kann das Taxigewerbe ausgeübt werden. Eine Kontingentierung wurde bereits überprüft, ist aber wegen der fehlenden formell gesetzlichen Grundlage nicht realisierbar, wie auch die Wettbewerbskommission bestätigt hat. Im Weiteren würde eine Begrenzung der Anzahl Bewilligungen eine Verletzung der Wirtschaftsfreiheit nach sich ziehen.

Früher unterschied man zwischen den Konzessionen A und B (Konzession mit und ohne Standplatzbenutzung). Die kantonale Taxiverordnung lässt nur noch Einheitsbewilligungen und gar keine Konzessionen mehr zu. Die Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie (SUE) versucht schon seit längerer Zeit darauf hinzuwirken, dass der Kanton Bern diese Regelung ändert - bisher leider ohne Erfolg. Auch kantonale Vorstösse diesbezüglich wurden bis zum heutigen Zeitpunkt ganz klar abgelehnt. Die Direktion SUE ist daran, die rechtliche Situation erneut abzuklären und will noch in diesem Jahr den Kanton ein weiteres Mal angehen.

Die Stadt Bern hat aktuell 174 Halterinnen- und Halterbewilligungen sowie 484 Führerinnen- und Führerbewilligungen ausgestellt. Die Stadt verfügt jedoch lediglich über 80 bis 85 fixe Taxistandplätze, was es häufig sehr schwierig macht, einen Standplatz zu finden. Zur Entschärfung der Situation wurde in Absprache mit BERNMOBIL erlaubt, dass nachts, nachdem der letzte Bus oder das letzte Tram auf dem Kornhausplatz gefahren ist, die Taxis auf dem Trottoir aufgestellt werden dürfen. Diese Regelung wurde wieder aufgehoben, weil es regelmässig zu Konflikten mit Fahrgästen des öffentlichen Verkehrs kam. Als Ersatz wurden dem-

gegenüber ab Betriebsschluss von BERNMOBIL die Behinderten-Parkplätze sowie die Anlieferungsfelder bei der alten Busbuch der Linie 10 (stadtauswärts) für Taxis geöffnet, ebenso ein weiterer Parkraum an der Nägeligasse. Da die neue Regelung noch nicht von allen Taxiführerinnen und Taxiführern befolgt wird, wird die Vollzugsbehörde zusammen mit der Kantonspolizei vermehrt Kontrollen auf diesem Gebiet durchführen um dem illegalen Treiben Einhalt zu gebieten.

Zu Punkt 2:

Eine Überprüfung der Taxis erfolgt bereits, indem die Ort- und Gewerbepolizei regelmässig Kontrollgänge durchführt. Gemäss Artikel 26 des Bernischen Taxireglements werden zudem immatrikulierte Taxis alle drei Jahre der zuständigen Behörde zur Nachkontrolle vorgeführt. Beim Feststellen von Mängeln dürfen diese erst wieder zum Fahrdienst eingesetzt werden, wenn die entsprechenden Mängel behoben sind. Werden ausserhalb dieses Turnus Mängel im Erscheinungsbild oder in der Ausrüstung festgestellt, so sind die Taxis ebenfalls zur Nachkontrolle vorzuführen.

Zu Punkt 4:

Eine Ortskenntnisprüfung führt die Stadt Bern bereits seit Jahren durch. Mit der Einführung des revidierten Bernischen Taxireglements im Jahr 2001 wurden die Anforderungen strenger, indem neben einem theoretischen Prüfungsteil auch eine praktische Prüfung stattfindet (fünf bis sechs Strecken abfahren).

Zu Punkt 5:

Artikel 9 des Bernischen Taxireglements legt fest, dass Taxihalterinnen und Taxihalter ihre Dienstleistungen in einer vorgegebenen Tarifstruktur anbieten müssen. Ebenso zulässig sind Pauschalentschädigungen. Was die Preise anbelangt, so soll das Prinzip der freien Marktwirtschaft gelten. Gemäss Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe c der kantonalen Taxiverordnung sind Gemeinden höchstens berechtigt, verbindliche Höchsttarife festzulegen. Eine Festlegung ergibt aus Sicht des Gemeinderats jedoch keinen Sinn. Ein hoher verbindlicher Höchsttarif würde an der aktuellen Situation nichts ändern. Da eine freie Taxiwahl besteht, kann sich eine Taxifahrerin oder ein Taxifahrer nicht erlauben, die Grundtaxe zu hoch festzulegen. Unter einem tiefen verbindlichen Höchsttarif würde das Taxigewerbe noch mehr leiden.

Die Orts- und Gewerbepolizei überprüft regelmässig Taxometer, Fahrtenschreiber, Fahrten und die dafür verlangten Entgelte.

Zu Punkt 6:

Artikel 8 der kantonalen Taxiverordnung legt fest, dass die Gemeinden innerhalb der Schranken der Handels- und Gewerbefreiheit auf dem Reglementswege ergänzende gewerbepolizeiliche Vorschriften erlassen können. Absatz 2 zählt auf, zu was die Gemeinden namentlich berechtigt sind. Im Rahmen der vom Kanton delegierten Kompetenzen hat der Gemeinderat die Spielregeln in dem vom Stadtrat beschlossenen Taxireglement definiert.

Zu Punkt 7:

In den letzten Jahren wurden Bemühungen unternommen, das Taxi-Image der Stadt Bern zu verbessern. So wurde das Projekt Taxi-Image der Stadt Bern gestartet, welches unter anderem auch ein Beschwerdetelefon unter der Nummer 031 321 53 50 enthält. Zudem wurde beim grössten Taxistandplatz ein „Kummerbriefkasten“ sowie eine grosse Informationstafel aufgestellt, welche die Kundschaft über ihre Rechte informieren soll. Sinn und Zweck der Aktion ist es, der Kundschaft bewusst zu machen, dass ein freier Markt existiert und bei Unzufriedenheit eine Beschwerdemöglichkeit besteht.

Im Weiteren steht es der Kundschaft jederzeit frei, Kundenanliegen direkt bei der Orts- und Gewerbepolizei zu deponieren. Es kann festgehalten werden, dass die Orts- und Gewerbepolizei auch viele positive Rückmeldungen erhält.

Zu Punkt 8:

Ein farblich einheitlicher Auftritt der Taxis war bereits vor mehreren Jahren ein Thema und wurde überprüft. Die Wirtschaftsfreiheit, welche unter anderem die Berufsausübungsfreiheit, konkret die freie Wahl der sachlichen Betriebsmittel beinhaltet in Verbindung mit der Eigentumsgarantie, erlauben es nicht, ohne hinreichende formell gesetzliche Grundlage einen farblich einheitlichen Auftritt der Taxis vorzuschreiben, zumal die Gemeinden gemäss Artikel 8 der kantonalen Taxiverordnung nur gewerbepolizeiliche Vorschriften erlassen dürfen.

Zu Punkt 9:

Die Stadt Bern ahndet Verstösse jeweils unmittelbar bei deren Feststellung im Rahmen der möglichen Ressourcen. Das illegale Nutzen nicht definierter Taxi-Wartezonen ist ebenfalls von der Kantonspolizei zu ahnden. Die Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie wird mit der Kantonspolizei diesbezüglich das Gespräch suchen und fordern, dass die Kontrollen intensiviert werden.

Zu Punkt 10:

Während des Umbaus des Bahnhofs Bern (Aufnahmegebäude) und des Bahnhofplatzes hat die Stadt Bern zwecks Beschilderung mit den SBB Kontakt aufgenommen. Die SBB erachten die Beschilderung als genügend.

Folgen für das Personal und die Finanzen
Keine.

Antrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen. Er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegen zu nehmen.
2. Die Antwort gilt in diesem Fall gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Bern, 28. Januar 2009

Der Gemeinderat