

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Neue Gesetzgebung über den berufsmässigen Personentransport: Reglement vom 27. April 2017 über das Halten und Führen von Taxis in der Stadt Bern (Bernisches Taxireglement; BTR; SSSB 935.1); Totalrevision und Reglement vom 20. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement; GebR; SSSB 154.11), Anhang III (Gebührentarif der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie), Ziffer 4.2.4 (Taxigewerbe); Teilrevision

1. Worum es geht

Das Taxigewerbe hat sich in den vergangenen Jahrzehnten stark verändert. Der wichtigste Treiber ist die geplante, beziehungsweise bereits beschlossene Liberalisierung des Marktes – vor allem auch im Umgang mit Plattformdiensten wie beispielsweise Uber. Der Kanton Bern hat aktuell eine der restriktivsten Taxiregulierungen der Schweiz und sicherlich die strengsten Rahmenbedingungen aller Deutschschweizer Kantone. Aufgrund der genannten Veränderungen wurde die Motion 141-2022 «Für ein zeitgemässes, unbürokratisches Taxiwesen» vom Regierungsrat des Kantons Bern umgesetzt. Dazu wurde die kantonale Taxiverordnung vom 11. Januar 2012 (TaxiV; BSG 935.976.1) totalrevidiert und das neue Gesetz über berufsmässige Personentransporte durch Taxis und andere Fahrzeuge (BPTG) am 11. März 2026 durch den Grossen Rat verabschiedet.

Das Reglement vom 27. April 2017 über das Halten und Führen von Taxis in der Stadt Bern (Bernisches Taxireglement; BTR; SSSB 935.1) stützt sich auf die kantonale Taxiverordnung vom 11. Januar 2012 (TaxiV; BSG 935.976.1). Durch die Totalrevision des übergeordneten Rechts muss auch das städtische Taxireglement angepasst werden. Aufgrund des Umfangs der Anpassungen ist eine Totalrevision angezeigt. Die Rechtsgrundlage zum Erlass des Taxireglements findet sich in Artikel 17 des Gesetzes vom 11. März 2026 über berufsmässige Personentransporte durch Taxis und andere Fahrzeuge (BPTG). Demgemäss werden die Gemeinden ermächtigt, innerhalb der Schranken der Wirtschaftsfreiheit ergänzende gewerbepolizeiliche Vorschriften in einem Reglement zu erlassen. Sie dürfen namentlich weitere oder weitergehende gewerbepolizeiliche Anforderungen an die Taxihaltenden, die Taxiführenden sowie die Ausrüstung der Taxifahrzeuge vorschreiben sowie spezielle Auflagen und Bedingungen für Pferdekutschen, Fahrradrikshas (mit oder ohne elektrische Tretunterstützung) und ähnliche Fahrzeuge festlegen. Diese Regelungskompetenz wird ausgeschöpft, indem ergänzende gewerbepolizeiliche Vorschriften aufgeführt werden.

Durch die Revision der Gesetzgebung über den berufsmässigen Personentransport muss auch das Reglement vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement; GebR; SSSB 154.11); Anhang III, Ziffer 4.2.4 (Taxigewerbe) teilrevidiert werden.

2. Wichtigste Änderungen

Bisher gelten im Kanton Bern für fast alle professionellen Fahrdienste ähnlich strenge Regeln. Neu unterscheidet der Kanton Bern stärker zwischen klassischen Taxis und plattformbasierten Fahrdiensten wie Uber. Das BPTG regelt daher neu neben den klassischen Taxis explizit auch berufs-

mässige Personentransporte durch übrige Fahrzeuge. Diese müssen daher nun auch im städtischen Reglement aufgenommen werden. Nach wie vor bleibt es den Gemeinden überdies frei, spezielle Auflagen und Bedingungen für Pferdekutschen, Fahrradrickschas (mit oder ohne elektrische Tretunterstützung) und ähnliche Fahrzeuge festzulegen.

Das kantonale Recht definiert Taxis als Motorfahrzeuge für den berufsmässigen Personentransport, die mit einer Taxilampe gekennzeichnet sind. Andere Fahrzeuge für den berufsmässigen Personentransport (Uber etc.) sind hingegen mit einer Vignette der Standortgemeinde gekennzeichnet. Das Taxigewerbe behält gewisse Sonderrechte wie die Nutzung der offiziellen Taxi-standplätze, die Benutzung der Busspuren (sofern entsprechend signalisiert), die Wahrnehmung von entsprechend gekennzeichneten Durchfahrtsrechten sowie das Aufnehmen von Fahrgästen direkt auf der Strasse. Dagegen dürfen Uber-ähnliche Dienste nur Fahrten auf Bestellung durchführen. Das traditionelle Taxigewerbe soll mit den neuen gesetzlichen Bestimmungen also keineswegs verdrängt werden. Zeitgleich wurden die Anforderungen an traditionelle Taxis auf kantonaler Ebene reduziert, insbesondere durch den Verzicht auf die theoretische und praktische Eignungsprüfung. Damit soll der Einstieg in den Beruf erleichtert werden.

Das neue kommunale Reglement ergänzt und konkretisiert diese kantonalen Vorschriften. So werden beispielsweise neu «Andere Fahrzeuge für den berufsmässigen Personentransport» explizit in einem Kapitel aufgeführt und geregelt. Ausserdem wurden einige Normen aus dem bisherigen BTR gestrichen, nämlich oft aus dem Grund, dass diese bereits im neuen BPTG geregelt werden. So wurde beispielsweise Artikel 11 BTR (Beförderungspflicht und Routenwahl) gestrichen, da das neue BPTG dies regelt. Auch Artikel 3 BTR, in welchem die Zusammenarbeit mit anderen Gemeinden geregelt war, ist nicht mehr nötig, da es wegen der abgeschafften theoretischen Eignungsprüfungen keine Zusammenarbeitsverträge mit anderen Gemeinden mehr geben wird. Auch die Bestimmung, wonach Taxihalterbewilligungen anderer Gemeinden oder Kantone auf Gesuch hin und unter bestimmten Voraussetzungen anerkannt werden (vgl. Art. 4 BTR), wird nicht mehr aufgeführt, da dies bereits in der Bundesgesetzgebung geregelt ist.

Die Anpassungen im Gebührenreglement betreffen vor allem die Schaffung von neuen Gebührentatbeständen in Bezug auf die neuen Bewilligungen für «andere Fahrzeuge für den berufsmässigen Personentransport». Ausserdem erfolgt teilweise eine Anpassung der Gebührenhöhe. Sämtliche Bewilligungen gelten neu für fünf und nicht mehr nur für drei Jahre, wovon die Bewilligungsinhaberinnen und Bewilligungsinhaber profitieren.

3. Stellungnahme des Preisüberwachers

Gemäss Artikel 14 des Preisüberwachungsgesetzes vom 20. Dezember 1985 (PüG; SR 942.20) hat bei behördlich festgesetzten oder genehmigten Preisen die zuständige Behörde den Preisüberwacher zuvor anzuhören. Dieser kann beantragen, auf die Preiserhöhung ganz oder teilweise zu verzichten. Die Behörde hat diese Stellungnahme in ihrer Entscheidung anzuführen und ihre allfällige Abweichung zu begründen. Bei der Prüfung der Frage, ob ein Preismissbrauch vorliegt, berücksichtigt der Preisüberwacher allfällige übergeordnete Interessen.

Der Preisüberwacher beantragt in seiner Stellungnahme vom 14. August 2026, die Gebühr von Fr. 115.00 für die Nachkontrolle eines Fahrzeugs erst zu beschliessen, wenn eine nachvollziehbare auf durchschnittliche Vollzugskosten beruhende Kalkulation vorliege, andernfalls sei der bisherige Ansatz beizubehalten oder ein tieferer, belegter Ansatz festzulegen. Diesem Antrag wurde nachgekommen und Punkt 5 «Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln des GebR», Ziffer 4.2.4.13 wurde mit einer nachvollziehbaren Kalkulation ergänzt.

Weiter beantragt der Preisüberwacher, den Gebührentatbestand für ausserordentlichen Instruktionaufwand sei so zu präzisieren, dass ordentliche Vollzugstätigkeiten nicht zusätzlich verrechnet würden, die Kostenpflicht vorhersehbar sei und keine Doppelverrechnung erfolge. Dazu ist zu erwähnen, dass dieser Posten nur für ausserordentliche Zeitaufwände (zeitintensive und umfangreiche Anfragen, Abklärungen und Auswertungen) von anderen Gemeinden und Stellen vorgesehen ist und keine Anwendung bei Instruktionen der Taxiführenden oder Taxihaltenden findet. Dies wurde im Vortrag unter Punkt 5 «Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln des GebR», Ziffer 4.2.4.18) entsprechend präzisiert.

Zuletzt beantragt der Preisüberwacher, die Kostenkalkulationen und die Abgrenzung der Gebührentatbestände seien in den Erläuterungen transparent darzustellen. Auch diesem Antrag wurde Folge geleistet.

4. Erläuterungen zum Reglement und zu den einzelnen Artikeln des neuen BPTR

Da im Reglement neu auch andere Fahrzeuge geregelt werden, wurde der Titel des Reglements analog dem kantonalen Gesetz angepasst und lautet neu «Reglement über berufsmässige Personentransporte durch Taxis und andere Fahrzeuge in der Stadt Bern (BPTR)» statt wie bisher «Reglement über das Halten und Führen von Taxis in der Stadt Bern (Bernisches Taxireglement; BTR)».

Gliederung

Das neue Reglement über berufsmässige Personentransporte durch Taxis und andere Fahrzeuge gliedert sich in 7 statt wie bisher in 8 Kapitel. Die Gliederung des neuen Reglements orientiert sich grundsätzlich am bisherigen BTR. Neu ist jedoch, dass gemäss den kantonalen Vorgaben das Kapitel betreffend Eignungsprüfung für Taxiführende weggefallen ist. Wesentlicher Unterschied im neuen Taxireglement ist weiter, dass neben den «Taxis» auch «andere Fahrzeuge für den berufsmässigen Personentransport» sowie «Pferdekutschen, Fahrradrikschas und ähnliche Fahrzeuge» in je einem separaten Kapitel geregelt werden.

Ingress

Wie bereits unter Ziffer 1 ausgeführt, findet sich die Rechtsgrundlage zum Erlass des Taxireglements in Artikel 17 BPTG. Demgemäss werden die Gemeinden ermächtigt, innerhalb der Schranken der Wirtschaftsfreiheit ergänzende gewerbepolizeiliche Vorschriften in einem Reglement zu erlassen. Sie dürfen namentlich weitere oder weitergehende gewerbepolizeiliche Anforderungen an die Taxihaltenden, die Taxiführenden sowie die Ausrüstung der Taxifahrzeuge vorschreiben sowie spezielle Auflagen und Bedingungen für Pferdekutschen, Fahrradrikschas (mit oder ohne elektrische Tretunterstützung) und ähnliche Fahrzeuge festlegen.

Im Gegensatz zum geltenden Recht stützt sich das BPTR nicht mehr auf Artikel 3 des kantonalen Gesetzes vom 4. November 1992 über Handel und Gewerbe (HGG; BSG 930.1), weil die dort geregelte Bewilligungspflicht für das Halten und Führen von Taxis durch das neue BPTG aufgehoben wurde. Die Bewilligungspflicht ist neu in Artikel 5 BPTG geregelt.

1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1 (Geltungsbereich)

Der Geltungsbereich wird im Vergleich zum bisherigen BTR insofern verändert, als dass er – sinngemäss zum BPTG – auch auf den berufsmässigen Personentransport durch andere Fahrzeuge

erweitert worden ist. Ausserdem wird neu analog dem BPTG von Pferdekutschen und nicht mehr von Kutschentaxis gesprochen.

Artikel 2 (Zuständigkeit)

In Artikel 2 wird neu die Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie als Vollzugsbehörde des Reglements angegeben anstatt das Polizeiinspektorat, da die Nennung des Polizeiinspektorats als untergeordnete Verwaltungseinheit in einem Reglement nicht stufengerecht ist. In der Praxis ändert sich jedoch nichts.

2. Kapitel: Taxis

1. Abschnitt: Bewilligungen (Art. 5-10 BPTG)

Artikel 3 (Taxihalterbewilligung)

Artikel 11 Absatz 1 Buchstabe e BPTG sieht vor, dass Taxihaltende neu verpflichtet sind, eine Betriebshaftpflichtversicherung mit einer Deckung von mindestens einer Million Franken abzuschliessen. Gemäss kantonalem Recht muss der Versicherungsnachweis aber nicht mit dem Gesuch eingereicht werden. In Artikel 3 Absatz 1 soll daher geregelt werden, dass die Gesuchstellenden den Nachweis der Betriebshaftversicherung einreichen müssen, damit dies auch kontrolliert werden kann.

Absatz 2 sieht vor, dass Taxihalterbewilligungen jeweils auf Anfang des Monats ausgestellt werden – natürlich nur, sofern alle Voraussetzungen erfüllt sind. Dies, weil die Bewilligungen jeweils nur für ganze Monate ausgestellt werden und nach fünf Jahren entsprechend auf ein Monatsende enden. Ausserdem benötigt es genügend Zeit, um alle Unterlagen zu prüfen. Auf Wunsch der Taxihalterin oder des Taxihalters soll die Bewilligung auch auf Beginn eines späteren Monats ausgestellt werden können. Die Gesuchsbehandlung kann – je nach Abklärungen, die noch getätigt werden müssen sowie fehlenden Unterlagen, die allenfalls noch eingereicht werden müssen – bis zu 30 Tage dauern.

Gemäss Absatz 3 richten sich die persönlichen Anforderungen in Bezug auf die Erteilung der Taxihalterbewilligung nach kantonalem Recht (Art. 9 BPTG).

Absatz 4 regelt neu, dass die Taxihalterin oder der Taxihalter, welche oder welcher die bewilligte Tätigkeit aufgibt, dies schriftlich der zuständigen Behörde melden muss. Damit die Fahrzeuggebühren für Taxis danach nicht weiter erhoben werden, darf das Fahrzeug nicht länger im Fahrzeugausweis als Taxi eingetragen sein. Der zuständigen Behörde muss der angepasste Fahrzeugausweis vorgelegt werden. Die Fahrzeuggebühr wird frühestens auf den darauffolgenden Monat nicht mehr in Rechnung gestellt. Dies wird in Absatz 5 geregelt.

Artikel 4 (Taxiführerbewilligung)

Absatz 1 Satz 1 wurde aus dem bisherigen BTR übernommen.

Absatz 2 regelt analog zu Artikel 3 Absatz 2, dass Taxiführerbewilligungen jeweils auf Beginn des Monats ausgestellt werden. Dies, weil die Bewilligungen jeweils nur für ganze Monate ausgestellt werden und nach fünf Jahren entsprechend auf ein Monatsende enden. Ausserdem benötigt es genügend Zeit, um alle Unterlagen zu prüfen. Auf Wunsch der Taxiführenden soll die Bewilligung auch auf Beginn eines späteren Monats ausgestellt werden können. Auch hier kann die Gesuchsbehandlung bis zu 30 Tage dauern.

Gemäss Absatz 3 richten sich die persönlichen Anforderungen in Bezug auf die Erteilung der Taxiführerbewilligung nach kantonalem Recht (Art. 9 BPTG).

Artikel 9 BPTG regelt die persönlichen Anforderungen für eine rechtskonforme Ausführung der Tätigkeit durch Taxiführende. Die dort aufgelisteten Aufzählungen sind nicht abschliessend, weshalb es den Gemeinden freisteht, weitere Voraussetzungen zu regeln. In der Stadt Bern wurden, wenn glücklicherweise auch nur selten, negative Erfahrungen mit Taxiführenden gemacht. Es gab Situationen, in welchen Taxiführende andere Taxiführende genötigt haben. Es ist jeweils sehr un schön, dass den Personen, die sich im Nachhinein beim Taxibüro der Stadt Bern über die FahrerIn oder den Fahrer beklagen, mitgeteilt werden muss, dass es seitens Stadt keine Möglichkeit gibt, die Taxiführertätigkeit zu unterbinden. Den sich beschwerenden Personen kann jeweils nur geraten werden, dass sie die Taxiführerin oder den Taxiführer anzeigen. Davon sehen die meisten Personen aus Angst jedoch ab. Bei plattformbasierten Anbieterinnen und Anbietern wie Uber werden Fahrerinnen und Fahrer relativ schnell geblockt, wenn solch negative Rückmeldungen von Fahrgästen eingehen. Es drängt sich daher auf, dass gegen solche Taxiführende seitens Stadt Bern vorgegangen werden kann. Artikel 4 Absatz 4 soll daher regeln, dass keine Gewähr für eine rechtskonforme Ausübung der Tätigkeit besteht, wenn die Taxiführerin oder der Taxiführer wiederholt als massive Störerin oder Störer gegenüber der Kundschaft sowie anderen Taxiführenden in Erscheinung tritt. Dies wäre etwa der Fall, wenn diese ihre Fahrgäste beispielsweise beleidigen oder allgemein aggressiv auftreten. So wird eine Handhabung geschaffen, dass die Taxiführerbewilligung auch in solchen Fällen entzogen werden kann. Es soll hierbei nicht darum gehen, die Taxiführerbewilligung aufgrund einmaliger Vorfälle zu entziehen. Der Entzug soll erst nach wiederholten Vorkommnissen und entsprechenden Verwarnungen verfügt werden und dabei würde immer die Verhältnismässigkeit geprüft und gewahrt werden. Bereits eine Verwarnung kann überaus zielführend sein. Aber ohne eine Androhung möglicher Konsequenzen kann auch keine Verwarnung herausgegeben werden.

Absatz 5 regelt neu, dass Taxiführende, welche die bewilligte Tätigkeit aufgeben, dies schriftlich der zuständigen Behörde melden müssen.

Absatz 6 regelt, dass Taxihaltende, welche selbst Taxifahrten ausführen, zusätzlich zur Taxihalterbewilligung auch eine Taxiführerbewilligung benötigen. Dies galt auch unter dem alten Recht, wurde aber aus Gründen der Klarheit noch explizit aufgenommen.

2. Abschnitt Pflichten der Taxihaltenden (Art. 11 und 13 BPTG)

Artikel 5 (Instruktion und Überwachung des Fahrpersonals)

Artikel 5 wurde inhaltlich aus dem bisherigen BTR übernommen.

Artikel 6 (Arbeitsvertrag)

Absatz 1 wird insofern angepasst, als dass der Arbeitsvertrag der zuständigen Behörde vor dem Arbeitsbeginn der Taxiführerin oder des Taxiführers eingereicht werden muss und nicht nur auf Verlangen zur Verfügung gestellt werden muss.

Absatz 2 sieht vor, dass Arbeitsverträge auch eingereicht werden müssen, wenn das Fahrpersonal anderweitig berufliche Fahrtätigkeiten ausführt. Grund dafür ist, dass nur so die Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeit gemäss der Verordnung vom 6. Mai 1981 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2; SR 822.222) kontrolliert werden kann.

Artikel 7 (Tarifstruktur)

Absatz 1 wurde mit Ausnahme von Buchstabe c inhaltlich aus dem bisherigen BTR übernommen. Buchstabe c sieht neu vor, dass die Wartezeit pro Minute und nicht mehr pro Stunde angegeben werden muss. Dieser Anpassungswunsch kam aus der Taxibranche. Oft beträgt die Wartezeit weniger als eine Stunde und daher ist der Preis pro Minute für die Kundinnen und Kunden einfacher berechenbar.

Absatz 2 regelt neu, dass neben der Grundtaxe und der Taxe für die Wartezeit maximal vier weitere Tarife angewendet werden dürfen. Diese neue Einschränkung ist im Sinne des Konsumentenschutzes und soll dazu dienen, dass die Preise für die Kundinnen und Kunden übersichtlich und rasch nachvollziehbar sind. Auch wird geregelt, dass Zusatztarife für das Aus- und Einladen von Gepäck oder für andere Aufwendungen nicht erlaubt sind.

Die Regelung in Absatz 3 zur Pauschalentschädigung bleibt an sich inhaltlich unverändert. Im Reglementstext nicht erwähnt, aber selbstverständlich ist, dass auch Fahrten über eine App mittels Taxameter erfasst werden müssen.

Dadurch, dass Pferdekutschen, Fahrradrickschas und dergleichen nicht mehr unter dieses Kapitel fallen, muss nicht mehr erwähnt werden, dass diese den Regelungen betreffend Tarifstruktur nicht unterstehen.

Artikel 8 (Tarifbekanntgabe)

Absatz 1 wurde im Wesentlichen aus dem bisherigen BTR übernommen. Er besagt, dass Taxihaltende die Preise für ihre angebotenen Dienstleistungen im Fahrzeuginnern für die Kundschaft gut lesbar und aussen auf beiden Fahrzeugseiten entweder an den Fahrzeugtüren oder auf den Kotflügeln der eingesetzten Taxis bekannt geben müssen. Im bisherigen Recht bestand hier eine Ausnahme für Fahrzeuge, die lediglich Fahrten auf Bestellung durchführen. Da Fahrten, die ausschliesslich auf Bestellung erfolgen, im neuen Reglement separat geregelt werden, braucht es diese Ausnahme nicht mehr.

Absatz 2 sieht neu vor, dass pro Tarif eine beschreibende Bemerkung zum Tarif angegeben werden muss. Diese neue Bestimmung ist im Sinne des Konsumentenschutzes und soll dazu dienen, dass die Preise für die Kundinnen und Kunden übersichtlich und rasch nachvollziehbar sind. Da das neue Reglement vorsieht, dass neben der Grundtaxe und der Taxe für die Wartezeit maximal vier Tarife angewendet werden dürfen, dürfen maximal sechs Taxen am Fahrzeug bekannt gegeben werden.

Absatz 3 regelt neu, dass auch die angebotenen Zahlungsmöglichkeiten gut sichtbar aussen am Fahrzeug angebracht werden müssen. Auch diese Bestimmung dient dem Konsumentenschutz. Schliesslich gingen beim Taxibüro der Stadt Bern vermehrt Reklamationen darüber ein, welche Zahlungsmittel von den Taxiführenden akzeptiert werden. Nicht selten werden Fahrgäste nach Nennung des Zielorts nach der Zahlungsart gefragt und die entsprechende Zahlungsart wird von den Taxiführenden verneint, wenn es sich um eine Kurzstrecke handelt, damit sie einen Grund haben, die Fahrt abzulehnen. Wenn die möglichen Zahlungsarten angeschrieben sind, können diese Vorwände enttarnt werden.

Absatz 4 wurde aus dem bisherigen BTR übernommen.

Absatz 5 wurde aus dem bisherigen BTR übernommen.

Dadurch, dass Pferdekutschen, Fahrradrickschas und dergleichen nicht mehr unter dieses Kapitel fallen, muss nicht mehr erwähnt werden, dass diese den Regelungen betreffend Tarifstruktur nicht unterstehen.

Artikel 9 (Meldepflichten)

Absatz 1 wurde aus dem bisherigen BTR übernommen.

Absatz 2 wurde aus dem bisherigen BTR übernommen, aber redaktionell angepasst.

3. Abschnitt: Pflichten der Taxiführenden (Art. 12 und 13 BPTG)

Artikel 10 (Aufstellen von Taxis auf den Standplätzen)

Artikel 10 bleibt grundsätzlich unverändert, wurde jedoch durch einen neuen Absatz 3 ergänzt. Dieser besagt, dass Apps zur Fahrtenvermittlung wie Uber während dem Aufenthalt auf einem öffentlichen Standplatz nicht benutzt werden dürfen. Diese Regelung wird als notwendig erachtet, da auch traditionelle Taxis, also Fahrende mit einer Taxiführerbewilligung, Fahrten auf Bestellung, also z. B. über eine App, annehmen und ausführen dürfen. Gemäss dem BPTG dürfen nur Taxiführende die öffentlichen Standplätze benutzen. Die Taxistandplätze in der Stadt Bern sind stark limitiert und sollen dem Warten auf Laufkundschaft dienen. Seit Taxiführende auch in Bern Fahrten für Uber durchführen, kommt es immer wieder zu Streitigkeiten auf Taxistandplätzen und Reklamationen der Kundschaft. Dies beispielsweise in Bezug auf für die Taxiführenden nicht lukrative Kurzstreckenfahrten. Es musste an Standplätzen öfter festgestellt werden, dass Taxiführende Kurzstreckenfahrten abgelehnt haben mit der Ausrede, dass sie gerade eine Fahrt über eine App zur Fahrtenvermittlung erhalten haben. Auch besteht bei der Welle am Bahnhof Bern die Problematik, dass sich die Taxis in einer Reihe aufstellen müssen. Durch eine seitliche bauliche Begrenzung können nur das vorderste und hinterste Taxi aus der Reihe wegfahren, jene dazwischen nicht. Die Erlaubnis der Annahme von Fahrten über eine App führt dazu, dass Taxiführende vermehrt aus der Reihe rausfahren wollen und die Taxis davor oder dahinter entsprechend wegfahren müssen. Nach der Ausführung der Fahrt auf Bestellung kommt es häufig vor, dass sich die Taxiführenden nicht hintenanstellen, sondern wieder ihren vorherigen Platz in der Reihe beanspruchen wollen. Daher sollen die Taxistandplätze ausschliesslich für traditionelle Taxifahrten genutzt und Apps zur Fahrtenvermittlung nicht benutzt werden dürfen.

Artikel 11 (Abwerbe- und Weiterverweisungsverbot)

Artikel 11 wurde aus dem bisherigen BTR übernommen.

Artikel 12 (Fahrtenkontrolle)

Artikel 12 wurde aus dem bisherigen BTR übernommen, aber redaktionell angepasst. Der Begriff «schriftliche Fahrtenkontrolle» beinhaltet ebenfalls die digitale Fahrtenkontrolle.

Artikel 13 (Ausweispflicht)

Artikel 13 Absatz 1 wurde aus dem bisherigen BTR übernommen.

Absatz 2 wurde insofern ergänzt, dass gemäss kantonalem Recht neu auch die Personalien (Vorname und Name) auf dem städtischen Taxiführerausweis für die Kundschaft gut sichtbar sein müssen und nicht nur das Foto und die Identifikationsnummer.

Artikel 14 (Meldepflicht)

Artikel 14 wurde aus dem bisherigen BTR übernommen, aber redaktionell angepasst.

Artikel 15 (Rauchverbot)

Artikel 15 wurde aus dem bisherigen BTR übernommen.

4. Abschnitt: Zulassung und Einsatz von Taxifahrzeugen

In den nachfolgenden Artikeln wurden im bisherigen BTR nicht nur die Zulassung und der Einsatz von Taxifahrzeugen, sondern auch von Pferdekutschen, Fahrradrickschas und dergleichen geregelt. Da im neuen Reglement nun auch andere Fahrzeuge zum berufsmässigen Personentransport geregelt werden, hätten auch diese unter den folgenden Bestimmungen geregelt werden müssen. Dies erschien jedoch aus zwei Gründen nicht als sinnvoll. Zum einen waren ohnehin einige Artikel bzw. Absätze nicht auf Pferdekutschen, Fahrradrickschas und dergleichen anwendbar. Zum anderen drängt es sich auf, die anderen Fahrzeuge sowie die Pferdekutschen, Fahrradrickschas und dergleichen ohnehin unter je einem separaten Kapitel zu regeln. Daher werden in den nachfolgenden Bestimmungen lediglich die Zulassung und der Einsatz von Taxifahrzeugen geregelt. Betreffend andere Fahrzeuge für den berufsmässigen Personentransport sowie Pferdekutschen, Fahrradrickschas und dergleichen finden sich in den entsprechenden Kapiteln Verweise auf die nachfolgenden Bestimmungen, sofern diese sinngemäss anwendbar sind.

Artikel 16 (Allgemeines)

Artikel 16 wurde grundsätzlich aus dem bisherigen BTR übernommen. Da sich die Ausnahme, dass Absatz 2 Buchstabe a bei Kutschentaxis nicht zur Anwendung kommt, erübrigt hat, wurde diese nicht übernommen.

Artikel 17 (Ausrüstung und Erscheinungsbild)

Absatz 1 regelt – wie bereits im alten Reglement – dass Taxis von aussen gut erkennbar als solche gekennzeichnet sein müssen und über eine gut sichtbare Taxilampe auf dem Fahrzeugdach verfügen müssen. Aufgrund von Missständen wird präzisiert, dass diese funktionieren muss. Neu ist die Bestimmung, dass die zuständige Behörde, also die Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie, in der Fahrzeugbewilligung in Bezug auf die Ausgestaltung der Taxilampe Vorgaben machen kann. Ziel ist es, dass zusammen mit dem Taxigewerbe eine einheitliche „Berner Taxilampe“ eingeführt wird. Dies würde das Taxigewerbe aufwerten und für die Kundschaft wäre es sehr einfach erkennbar, dass es sich um ein konzessioniertes Taxi der Stadt Bern handelt. Auch könnten Stadtberner Taxis so besser von auswärtigen Taxis unterschieden werden. Da Pferdekutschen und Fahrradrickschas in einem separaten Kapitel geregelt werden, müssen diese in diesem Absatz nicht mehr explizit als Ausnahme aufgeführt werden.

Absatz 2 wurde sinngemäss aus dem bisherigen BTR übernommen. Neu ist der Zusatz, dass die Ziffern eine Höhe von mindestens 30 mm sowie eine Strichstärke von mindestens 3 mm aufweisen müssen. Damit bleibt kein Spielraum offen, was als «gut erkennbar» gilt.

Absatz 3 wurde sinngemäss aus dem bisherigen BTR übernommen.

Absatz 4 wurde aus dem bisherigen BTR übernommen.

Artikel 18 (Kontrolle)

Artikel 18 wurde inhaltlich aus dem bisherigen BTR übernommen. Im Kanton Bern ist das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt die in Absatz 1 erwähnte zuständige Stelle.

3. Kapitel: Andere Fahrzeuge für den berufsmässigen Personentransport (Art. 19 – 21 BPTG)

Artikel 19 (Begriff)

Artikel 19 definiert zur Verständlichkeit den Begriff für andere Fahrzeuge für den berufsmässigen Personentransport in Abgrenzung zu Taxis (Abs. 1). Bezüglich der Befugnisse wird auf das kantonale Recht verwiesen (Abs. 2).

Artikel 20 (Bewilligungspflicht)

Gemäss Absatz 1 haben andere Fahrzeuge für den berufsmässigen Personentransport im Gegensatz zu Taxis keine Taxilampe. Stattdessen wird mit der Bewilligung eine Vignette abgegeben, welche von der zuständigen Behörde von aussen gut sichtbar am Fahrzeug angebracht wird.

Absatz 2 besagt der Klarheit halber, dass auch Inhabende einer Taxiführerbewilligung mit ihrem Taxi befugt sind, Fahrten über Apps oder andere Kanäle zur Fahrtenvermittlung durchzuführen. Sie benötigen dazu – neben der Taxiführerbewilligung – keine zusätzliche Bewilligung oder Vignette.

Absatz 3 regelt, welche Verpflichtungen in Bezug auf Taxis auch für Führende anderer Fahrzeuge für den berufsmässigen Personentransport gelten. Somit fallen diese Artikel auch unter die Strafbarkeit von Führenden von anderen Fahrzeugen für den berufsmässigen Personentransport gemäss Artikel 23 Absatz 1.

Absatz 4 regelt, welche Artikel sinngemäss auch für Führende anderer Fahrzeuge für den berufsmässigen Personentransport gelten. Dabei handelt es sich um Artikel, welche keine Verpflichtungen enthalten und somit auch nicht den Strafbestimmungen unterstehen.

4. Kapitel: Pferdekutschen, Fahrradrikschas und ähnliche Fahrzeuge*Artikel 21 (Begriff)*

Artikel 21 definiert, welche Fahrzeuge unter die folgenden Bestimmungen fallen. Bereits unter dem bisherigen BTR wurden Pferdekutschen (bzw. Kutschentaxis), Fahrradrikschas und ähnliche Fahrzeuge (beispielsweise E-TukTuk) geregelt.

Artikel 22 (Bewilligungspflicht)

Absatz 1 regelt, dass auch für Pferdekutschen, Fahrradrikschas und ähnliche Fahrzeuge eine Bewilligungspflicht gilt und mit der Bewilligung eine Vignette abgegeben wird, welche von der zuständigen Behörde gut sichtbar am Fahrzeug angebracht wird.

Absatz 2 regelt, welche verpflichtenden Bestimmungen in Bezug auf Taxis auch für Pferdekutschen, Fahrradrikschas und ähnliche Fahrzeuge gelten. Somit fallen diese Artikel auch unter die Strafbarkeit von Führenden von Pferdekutschen, Fahrradrikschas und ähnlichen Fahrzeugen (Artikel 23 Absatz 1).

Absatz 3 regelt, welche Bestimmungen in Bezug auf Taxis sinngemäss auch für Pferdekutschen, Fahrradrikschas und ähnliche Fahrzeuge gelten. Dabei handelt es sich um Artikel, welche keine Verpflichtungen enthalten und somit auch nicht den Strafbestimmungen unterstehen.

5. Kapitel: Sanktionen*Artikel 23 (Strafbestimmungen)*

Artikel 23 regelt die Strafbestimmungen. Gemäss Absatz 1 werden Bewilligungsinhabende mit Busse bis zum Höchstmass nach kantonaler Gesetzgebung bestraft, wenn sie gegen die aufgelisteten Bestimmungen des 2. Kapitels (Art. 5-15, Art. 16 Abs. 1, Art. 17 und Art. 18) des Reglements verstossen oder den gestützt darauf ergangenen Anordnungen und Verfügungen zuwiderhandeln. Aufgrund der Verweise in Artikel 20 Absatz 3 und Artikel 22 Absatz 2 können auch Inhabende von Bewilligungen gemäss Kapitel 3 und Kapitel 4 aufgrund von Verletzungen der jeweiligen Verpflichtungen unter die Strafbestimmungen fallen.

Die Absätze 2 bis 4 wurden inhaltlich aus dem bisherigen BTR übernommen.

Artikel 24 (Verwaltungsmassnahmen)

Artikel 24 regelt die Verwaltungsmassnahmen. Im bisherigen BTR wurde von Administrativmassnahmen gesprochen. Analog dem kantonalen Recht wird neu der Begriff Verwaltungsmassnahmen verwendet. Die Verwaltungsmassnahmen richten sich nach der kantonalen Gesetzgebung.

6. Kapitel: Verfahren und Gebühren

Artikel 25 (Verfahren und Rechtsmittel)

Artikel 25 wurde aus dem bisherigen BTR übernommen.

Artikel 26 (Gebühren)

Artikel 26 wurde inhaltlich aus dem bisherigen BTR übernommen (Art. 23 und 30 BTR).

7. Kapitel: Schluss und Übergangsbestimmungen

Artikel 27 (Hängige Gesuche und bestehende Bewilligungen)

Gemäss Absatz 1 sollen hängige Gesuche nach Inkrafttreten des Gesetzes nach neuem Recht beurteilt werden. Die bestehenden Bewilligungen sollen gemäss Absatz 2 bis zu deren Widerruf, Entzug oder Erlöschen gültig bleiben. Sie richten sich aufgrund des gewichtigen öffentlichen Interesses an der umfassenden und sofortigen Geltung der verschärften Regeln in Bezug auf den strafrechtlichen Leumund nach neuem Recht. Damit entspricht diese Bestimmung jener des kantonalen Gesetzes.

Artikel 28 (Aufhebung bisherigen Rechts)

Mit dem Erlass des neuen, totalrevidierten Reglements über berufsmässige Personentransporte durch Taxis und andere Fahrzeuge muss das bisher geltende Taxireglement aufgehoben werden.

Artikel 29 (Inkrafttreten)

Das Inkrafttreten wird wie üblich an den Gemeinderat delegiert.

5. Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln des GebR

Im Folgenden werden die Änderungen von Anhang III (Gebührentarif der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Verkehr), Ziffer 4.2.4 (Taxigewerbe) des Gebührenreglements erläutert. Dabei gilt zu erwähnen, dass bei einigen Gebührentatbeständen nicht die gesamten Kosten, die sich ergeben, den Betroffenen auferlegt werden. So soll das Taxigewerbe finanziell nicht zu fest belastet werden, ist dieser Zweig einkommensmässig doch eh schon am unteren Limit, übernimmt aber für die Stadt Bern eine wichtige Funktion.

Die Ziffer 4.2.4 enthält den Oberbegriff für die nachfolgenden Artikel und wird neu statt «Taxigewerbe» «Berufsmässiger Personentransport» genannt, da neben den Taxis auch andere Fahrzeuge zum berufsmässigen Personentransport Gebührentatbestände erhalten.

Die Ziffern 4.2.4.1 bis 4.2.4.3 werden aufgehoben, da in diesen die Gebühren in Bezug auf die Taxiprüfungen festgehalten worden sind.

Ziffer 4.2.4.4 sieht für die erstmalige Erteilung von Taxihalterbewilligungen eine Gebührenerhöhung von Fr. 165.00 auf Fr. 250.00 vor. Die Gebühr war in Bezug auf die tatsächlichen Aufwendungen bisher zu tief angesetzt. Anstatt für bisher drei Jahre fallen diese Gebühren für die Taxihalterin oder den Taxihalter nur noch alle fünf Jahre an (Art. 10 Abs. 2 BPTG), weshalb diese im Endeffekt weniger bezahlen müssen. Die rechnerische Belastung sinkt somit von Fr. 55.00 auf Fr. 50.00 pro Jahr. Für die Prüfung einer Taxihalterbewilligung wird mit durchschnittlich 135 Minuten Arbeitszeit gerechnet (Gesuchsprüfung, Erfassung Daten, Gespräche, Ausstellung von Dokumenten). Der Stundenansatz beträgt Fr. 115.00. Hinzu kommen effektive Kosten, was schlussendlich ein Total von Fr. 314.50 ergibt.

In Ziffer 4.2.4.5 ist neu nicht nur die erstmalige Erteilung von Taxiführerbewilligungen enthalten, sondern auch für die erstmalige Erteilung von Führerbewilligungen für andere Fahrzeuge für den berufsmässigen Personentransport. Diese Gebühr beträgt neu Fr. 180.00 statt Fr. 165.00. Die Gebühr war in Bezug auf die tatsächlichen Aufwendungen bisher zu tief angesetzt. Anstatt für bisher drei Jahre fallen diese Gebühren für die Führerinnen und Führer nur noch alle fünf Jahre an, weshalb diese im Endeffekt weniger bezahlen müssen. Bei fünfjähriger Gültigkeit sinkt die rechnerische Jahresbelastung von Fr. 55.00 auf Fr. 36.00. Für die Prüfung einer Taxiführerbewilligung und Führerbewilligung für andere Fahrzeuge für den berufsmässigen Personentransport wird mit durchschnittlich 105 Minuten Arbeitszeit gerechnet (Gesuchsprüfung, Erfassung Daten, Gespräche, Ausstellung von Dokumenten). Der Stundenansatz beträgt Fr. 115.00. Hinzu kommen effektive Kosten, was schlussendlich ein Total von Fr. Fr. 257.00 ergibt.

In Ziffer 4.2.4.6 ist neu nicht mehr nur die Gebühr für die Erteilung der Taxifahrzeugsbewilligung enthalten, sondern auch für die erstmalige Erteilung von Fahrzeugbewilligungen für andere Fahrzeuge für den berufsmässigen Personentransport. Diese Gebühr wurde von Fr. 220.00 auf Fr. 200.00 gesenkt. Auch diese Bewilligungen sind neu fünf statt wie bisher drei Jahre gültig. Für die Prüfung einer Taxifahrzeugsbewilligung und Fahrzeugbewilligung für andere Fahrzeuge für den berufsmässigen Personentransport wird mit durchschnittlich 105 Minuten Arbeitszeit gerechnet (Gesuchsprüfung, Erfassung Daten, Kontrolle Fahrzeug vor Ort, Ausstellung von Dokumenten). Der Stundenansatz beträgt Fr. 115.00. Somit ergibt sich ein Total von Fr. Fr. 201.25. Die Kosten der Vignette wurden hier nicht berücksichtigt.

In Ziffer 4.2.4.7 ist neu nicht mehr nur die Gebühr für die Erneuerung von Taxihalterbewilligungen und Taxiführerbewilligungen enthalten, sondern auch für die Erneuerung von Führerbewilligungen für andere Fahrzeuge für den berufsmässigen Personentransport. Diese Gebühr beträgt neu Fr. 180.00 statt Fr. 165.00. Die Gebühr war in Bezug auf die tatsächlichen Aufwendungen bisher zu tief angesetzt. Anstatt für bisher drei Jahre fallen diese Gebühren für die Bewilligungsinhaberinnen und Bewilligungsinhaber nur noch alle fünf Jahre an, weshalb diese im Endeffekt weniger bezahlen müssen. Für die Prüfung einer Erneuerung der Taxihalter- oder Taxiführerbewilligung und Führerbewilligung für andere Fahrzeuge für den berufsmässigen Personentransport wird mit durchschnittlich 60 Minuten Arbeitszeit gerechnet (Gesuchsprüfung, Mutieren der Daten, Ausstellung von Dokumenten). Der Stundenansatz beträgt Fr. 115.00. Hinzu kommen effektive Kosten, was schlussendlich ein Total von Fr. 170.75 ergibt. Die Gesamtkosten sind hier ein wenig tiefer als die angesetzte Gebühr, dafür wird für allfällige Mutationen während der Bewilligungsdauer keine Gebühr erhoben.

In Ziffer 4.2.4.8 ist neu nicht nur die Gebühr für die Erneuerung von Taxifahrzeugsbewilligung enthalten, sondern auch für die Erneuerung von Fahrzeugbewilligungen für andere Fahrzeuge für den berufsmässigen Personentransport. Durch einen weniger hohen Aufwand werden diese Gebühren von Fr. 165.00 auf Fr. 60.00 gesenkt. Für die Prüfung einer Erneuerung der Taxifahrzeugsbewilligung und Fahrzeugbewilligung für andere Fahrzeuge für den berufsmässigen Personentransport wird mit durchschnittlich 30 Minuten Arbeitszeit gerechnet (Gesuchsprüfung, Erneuern/Mutieren

der Daten, Ausstellung von Dokumenten). Der Stundenansatz beträgt Fr. 115.00. Somit ergibt sich ein Total von Fr. 57.75.

In Ziffer 4.2.4.9 ist die Gebühr für die erstmalige Erteilung von Bewilligungen für Haltende oder Führende von Pferdekutschen, Fahrradrikschas und dergleichen geregelt. Da diese Gebührenhöhe gleich hoch ist wie die Erneuerung von diesen Bewilligungen, wurde die ehemalige Ziffer 4.2.4.10 neu auch in Ziffer 4.2.4.9 integriert. Die Gebührenhöhe beträgt neu Fr. 180.00 statt wie bisher Fr. 110.00. Auch diese Gebühr war in Bezug auf die tatsächlichen Aufwendungen bisher zu tief angesetzt. Da diese Gebühren neu nur alle fünf statt alle drei Jahre anfallen, bezahlen die Bewilligungsinhabenden im Endeffekt weniger. Da die Stadt Bern seit mehreren Jahren weder Pferdekutschen noch Fahrradrikschas hat, ist eine genaue Kostenauflistung schwierig, der Aufwand dürfte aber etwas geringer sein als jener beim Gebührentatbestand «4.2.4.4 (Erstmalige Erteilung von Taxihalterbewilligungen)» mit einer Gebühr von Fr. 250.00. Neben der Überprüfung der Unterlagen, Erfassung der Kundschaft, bedarf es noch Abklärungen beim Veterinäramt und Aufwände im Zusammenhang mit den Vorschriften für die Kutsche, wegen Reinhaltung der Strasse und Streckenbewilligung.

In Ziffer 4.2.4.11 wird neben dem Ausstellen eines Duplikats des Taxiführerausweises auch eine Gebühr für die Ausstellung eines Duplikats des Ausweises für Fahrerinnen und Fahrer von anderen Fahrzeugen für den berufsmässigen Personentransport vorgesehen. Die Gebühr bleibt unverändert bei Fr. 55.00. Hierbei handelt es sich um die effektiven Anschaffungskosten.

Ziffer 4.2.4.12 wurde aufgehoben.

In Ziffer 4.2.4.13 ist neu nicht nur die Gebühr für das Vorführen von Taxis zur Nachkontrolle geregelt, sondern auch für das Vorführen von anderen Fahrzeugen für den berufsmässigen Personentransport. Das Vorführen von Fahrzeugen bei einem Fahrzeugwechsel wird der Klarheit halber neu ebenfalls wörtlich aufgeführt und wurde schon immer analog einer «Nachkontrolle» berechnet, da der Aufwand derselbe war. Diese Gebühr wurde von Fr. 55.00 auf Fr. 115.00 erhöht, da die Gebühr in Bezug auf den tatsächlichen Zeitaufwand bisher viel zu tief angesetzt war, wie die neuen Berechnungen ergeben haben. Diese Gebühr fällt an, wenn das Fahrzeug während der Bewilligungsdauer gewechselt wird und anlässlich der gesetzlichen Nachkontrolle nach 3 Jahren. Für das Vorführen von Taxis und anderen Fahrzeugen für den berufsmässigen Personentransport zur Nachkontrolle und das Vorführen von Fahrzeugen bei einem Fahrzeugwechsel, wird mit durchschnittlich 60 Minuten Arbeitszeit gerechnet (Kontrolle Fahrzeug vor Ort, Mutieren der Daten, Ausstellung von Dokumenten). Der Stundenansatz beträgt Fr. 115.00. Somit ergibt sich ein Total von Fr. 115.00. Hinzukommen würden ebenfalls die Kosten für die neue Vignette, diese wurden hier aber nicht berücksichtigt.

Ziffer 4.2.4.14 bleibt unverändert. Für andere Fahrzeuge für den berufsmässigen Personentransport fallen hier keine jährlichen Gebühren an, da diese nicht von gewissen Privilegien wie Standplatzbenützung, Durchfahrtsbewilligungen, Benützung der Busspuren profitieren können.

Ziffer 4.2.4.15 wurde redaktionell angepasst.

Ziffer 4.2.4.16 regelt die Gebühr für die Abgabe des Arbeitsbuches und wurde von Fr. 11.00 auf Fr. 12.00 angehoben.

Ziffer 4.2.4.17 wurde aufgehoben.

In Ziffer 4.2.4.18 wird neu der ausserordentliche Zeitaufwand für Instruktionen in Bezug auf berufsmässige Personentransporte mit einem Zeittarif III geregelt. Die jeweiligen Zeittarife ergeben

sich aus dem gesamten, im Zusammenhang mit einer Leistung stehenden Personal- und Infrastrukturaufwand (vgl. hierzu Art 7 Abs. 2 GebR). Hierunter fallen beispielsweise allfällige übermässige Abklärungen oder Aufwendungen für andere Gemeinden oder Stellen. Damit gibt es einen Gebührentatbestand, dass diese Tätigkeiten in Rechnung gestellt werden könnten. Explizit zu erwähnen gilt, dass dieser Posten keine Anwendung bei Instruktionen von Taxiführenden oder Taxihaltenden findet.

6. Finanzielle und personelle Auswirkungen

Es ist davon auszugehen, dass der Personalbedarf insgesamt ansteigen wird. Es wird zwar ein Rückgang bei den traditionellen Taxibewilligungen erwartet, jedoch ist mit einer recht hohen Zunahme von Fahrerinnen und Fahrern von anderen Fahrzeugen zu rechnen, welche auch eine Bewilligung benötigen. Da die Personalressourcen des Taxibüros des Polizeiinspektorat (180 Stellenprozente) bereits unter der aktuellen Gesetzgebung am Limit sind, werden diese nach Inkrafttreten der neuen Gesetzgebung nicht ausreichen. Diese Veränderung tritt jedoch unabhängig vom städtischen Reglement ein, da diese bereits durch den Vollzug des kantonalen Gesetzes verursacht wird.

7. Fakultatives Referendum

Die Beschlüsse gemäss Ziffer 2 (Reglement über berufsmässige Personentransporte durch Taxis und andere Fahrzeuge in der Stadt Bern) und 3 (Teilrevision von Anhang II des Gebührenreglements) unterliegen dem fakultativen Referendum gemäss Artikel 37 Buchstabe a GO i.V.m. Artikel 70 des Reglements über die politischen Rechte vom 16. Mai 2004 (RPR; SSSB 141.1).

8. Klimaverträglichkeitsbeurteilung

Durch die Liberalisierung der Gesetzgebung über den berufsmässigen Personentransport ist mit einem leichten Anstieg von Personentransporten durch andere Fahrzeuge zu rechnen. Dagegen ist jedoch mit einer Abnahme von Personentransporten durch Taxis zu rechnen. Im Gegensatz zu herkömmlichen Taxis dürfen andere Fahrzeuge für den berufsmässigen Personentransport nicht die offiziellen Standplätze benützen und werden daher mehr umherfahren. Insgesamt ist aber nicht mit einer Zunahme der Personentransporte und somit nicht mit einer veränderten Klimaunverträglichkeit zu rechnen. Letztendlich wäre eine Zunahme der Personentransporte jedoch auf die kantonale Gesetzgebung zurückzuführen und nicht auf das revidierte städtische Reglement.

9. Vernehmlassung

Der Entwurf des BPTR wurde ausgewählten Taxihaltern zur Stellungnahme unterbreitet. Grundsätzlich kann gesagt werden, dass die Taxibranche froh ist, dass Führende anderer Fahrzeuge zumindest eine Führerbewilligung benötigen. Jedoch ist der Wunsch nach strengeren Voraussetzungen da, damit Führerinnen und Führer anderer Fahrzeuge gegenüber der Taxibranche nicht bevorzugt werden. Da die Rahmenbedingungen im kantonalen Recht geregelt sind, besteht hier für die Stadt Bern kaum Handlungsspielraum. Dies konnte den entsprechenden Taxihaltenden aufgezeigt werden und stiess auf Verständnis.

Zum einen wurde beantragt, dass Artikel 7 BPTR dahingehend geändert wird, dass die Taxe für die Wartezeit neu pro Minute angegeben werden muss und nicht mehr pro Stunde. Diese Änderung wurde aufgenommen.

Zum anderen wurde geäußert, dass Zuschläge für Kreditkartengebühren ohnehin nicht verrechnet werden, da dies nicht erlaubt sei. Daher wurde eine entsprechende Bestimmung in Artikel 8 Absatz 4 BPTR wieder gestrichen.

Weiter wurde darum ersucht, dass die Fahrtenkontrolle digital erfolgen kann. In Artikel 12 BPTR ist von der schriftlichen Fahrtenkontrolle die Rede, diese kann demgemäss auch digital sein. Daher war diesbezüglich keine Änderung nötig. Im Vortrag wird aber entsprechend darauf hingewiesen.

Artikel 13 BPTR fordert, dass der Taxiführerausweis am Armaturenbrett anzubringen ist, damit dieser für die Kundschaft jederzeit ersichtlich ist. Hier wurde kritisiert, dass die Sicherheit der Fahrzeuginsassen gefährdet ist, da der Ausweis durch die Airbags zum Geschoss werden kann. Da dieses Risiko als vernachlässigbar erachtet wird und das Armaturenbrett der einzige Ort ist, an dem der Ausweis während der Fahrt von allen Plätzen aus gut eingesehen werden kann, wurde diese Bestimmung so belassen,

Zudem wurde gefordert, dass das Rauchen nicht nur während dem Transport von Fahrgästen zu unterlassen ist, sondern die Fahrzeuge generell rauchfrei sein sollen. Da die Fahrzeuge auch privat gebraucht werden, lehnt der Gemeinderat eine entsprechende Ausweitung des Rauchverbots ab.

Weiter ist der Wunsch nach neuen Tarifbestimmungen geäußert worden: Die Einführung von gesetzlichen Mindesttarifen oder zumindest einheitlichen Tarifen sowie einem Mindesttarif für Kurzstrecken. Ausserdem wurde gewünscht, dass die Stadt die Anzahl der Taxibewilligungen steuern kann, damit nicht zu viele Personen eine Taxiführerbewilligung erlangen. Der Gemeinderat sieht es weder als notwendig noch als zielführend, dermassen in die Marktwirtschaft einzugreifen und sieht daher von diesbezüglichen Regelungen klar ab.

Für ausserstädtische und ausserkantonale Fahrende anderer Fahrzeuge soll überdies sichergestellt werden, dass diese nach einer Fahrt in die Stadt Bern diese wieder verlassen müssen und in Bern keine neuen Bestellungen entgegennehmen dürfen. Diesen Wunsch kann der Gemeinderat nachvollziehen. Hier sind jedoch das kantonale Recht sowie das Binnenmarktrecht massgebend, weshalb auf kommunaler Stufe kein Regelungsspielraum bleibt.

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat betreffend Reglement vom 27. April 2017 über das Halten und Führen von Taxis in der Stadt Bern (Bernisches Taxireglement; BTR; SSSB 935.1); Totalrevision und Reglement vom 20. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement; GebR; SSSB 154.11), Anhang III (Gebührentarif der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie), Ziffer 4.2.4 (Taxigewerbe); Teilrevision.
2. Der Stadtrat beschliesst das totalrevidierte Reglement über berufsmässige Personentransporte durch Taxis und andere Fahrzeuge in der Stadt Bern (BPTR; SSSB 935.1) gemäss Beilage.

3. Er beschliesst Anhang III, Ziffer 4.2.4 des Reglements vom 20. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (GebR; SSSB 154.11; Taxigewerbe) gemäss Beilage zu ändern.
4. Der Gemeinderat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

Bern, 16. September 2026

Der Gemeinderat

Beilagen:

- Totalrevidiertes BPTR (Neuerlass) und teilrevidiertes GebR (Änderungserlass)
- Synopsis BTR / BPTR und GebR