

**Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat**

**Reglement vom 18. Oktober 2001 über das Halten und Führen von Taxis in der Stadt Bern (Bernisches Taxireglement; BTR; SSSB 935.1); Totalrevision**

**1. Ausgangslage**

Das Taxigewerbe hat sich in den vergangenen Jahrzehnten stark verändert. Durch das steigende Mobilitätsbedürfnis der wachsenden Bevölkerung hat sich das Angebot an Taxis in Zentrumstädten, so auch in der Stadt Bern, verdichtet. Es entstand ein starker Konkurrenzkampf, was sich in einem Verlust von Qualität bemerkbar machte. Die Reklamationen von Kundinnen und Kunden, aber auch von Gewerbeteilnehmerinnen und Gewerbeteilnehmern selbst, häuften sich und haben auf kantonaler sowie kommunaler Ebene Rufe nach Abhilfe lauter werden lassen. Nachdem die Motion 232/2007 Lanz (Thun, SVP) „Kundenfreundlichere und bessere Qualität im Taxiwesen“ vom Grossen Rat als Postulat angenommen wurde, rief die Polizei- und Militärdirektion des Kantons Bern (POM) eine Arbeitsgruppe ins Leben. Gemeinsam mit den Städten Bern, Biel und Thun, der Bernischen Ortspolizeivereinigung sowie dem Verband Bernischer Gemeinden wurde eine Analyse des Handlungsbedarfs vorgenommen und nach Lösungsvorschlägen gesucht. Es stellte sich heraus, dass vermehrt ortsfremde Taxiführerinnen und Taxiführer in der Stadt Bern ihre Dienste anbieten und häufig die strengen Anforderungen bezüglich der örtlichen Sprach- und Ortskenntnisse nicht erfüllen. Auch wurde festgestellt, dass viele Agglomerationsgemeinden keine oder nur marginale Regelungen zum Taxiwesen erlassen haben. Dies führte dazu, dass Taxiführerinnen und Taxiführer in manchen Gemeinden strenge Eignungsprüfungen bestehen mussten, während in anderen Gemeinden nichts dergleichen verlangt wurde.

Aus Gründen der Qualitätsverbesserung wurde die kantonale Verordnung vom 11. Januar 2012 über das Halten und Führen von Taxis (Taxiverordnung; TaxiV; BSG 935.976.1) revidiert und bestimmte Mindeststandards vorgesehen. Die Taxiverordnung ist am 1. Juni 2012 in Kraft getreten.

Die Stadt Bern hat sich stets für Qualität und Kundenfreundlichkeit im Taxiwesen eingesetzt. So sah auch das im Oktober 2001 in Kraft getretene städtische Taxireglement bereits Voraussetzungen zur Erteilung von Taxihalterbewilligungen sowie Pflichten für Taxihalterinnen und Taxihalter sowie Taxiführerinnen und Taxiführer vor. Zur Qualitätssicherung wurden strenge Anforderungen an den guten Leumund sowie an die regelmässige Ausführung der Taxiführertätigkeit gestellt. Das Bernische Taxireglement hat sich über die Jahre im Grundsatz bewährt und konnte einen Beitrag zur Sicherheit und zur grundlegenden Qualität der Taxidienstleistungen auf dem Gebiet der Stadt Bern leisten. Mit der Revision der kantonalen Taxiverordnung drängt sich nun aber eine Anpassung auf.

**2. Kantonalrechtlicher Rahmen**

Die Gemeinden sind für den Vollzug der Vorschriften zum Taxiwesen verantwortlich und überwachen deren Einhaltung. Sie bezeichnen zudem die zuständigen Behörden, vorbehalten der Zuständigkeit der Kantonspolizei (Art. 2 TaxiV).

Nach Artikel 11 Absatz 1 TaxiV sind die Gemeinden ermächtigt, innerhalb der Schranken der Wirtschaftsfreiheit auf dem Reglementsweg ergänzende gewerbepolizeiliche Vorschriften zu erlassen.

Aufgrund der revidierten kantonalen Taxiverordnung hat sich der gesetzgeberische Spielraum der Gemeinden entsprechend eingeschränkt, denn die Voraussetzungen zur Erteilung und Erneuerung der Taxiführer- und Taxihalterbewilligungen sowie die Pflichten der Bewilligungsinhaberinnen und Bewilligungsinhaber sind nun weitgehend auf kantonaler Ebene geregelt. Unzulässig sind weiterhin wirtschaftspolitisch motivierte Regelungen, wie beispielsweise das Einführen von Bedürfnisklauseln für die Erteilung von Taxihalterbewilligungen oder die Schaffung von Bewilligungskategorien.

Gemäss Artikel 11 Absatz 3 TaxiV sind die Gemeinden zudem für die Organisation der theoretischen und praktischen Eignungsprüfung für Taxiführerinnen und Taxiführer zuständig. Auch zur Erteilung und Erneuerung der Bewilligung zum Führen von Taxis ist die Standortgemeinde des Taxis zuständig (Art. 5 Abs. 1 TaxiV). Gemäss Artikel 5 Absatz 4 TaxiV können Gemeinden im Bereich der Eignungsprüfungen zusammenarbeiten und diese gemeinsam durchführen. Die Gemeinden, die nach Definition des Bundesamts für Statistik eine Agglomeration (Stand 2000) bilden, sorgen für möglichst einheitliche Eignungsprüfungen. Gemäss aktuellem Stand arbeiten die Agglomerationen bereits zusammen. Es haben auch schon Sitzungen stattgefunden. Es besteht die Idee, dass die Stadt Bern für die Agglomerationsgemeinden Prüfungen abnehmen könnte. Die Gemeinden Burgdorf, Münsingen, Langenthal, Moosseedorf, Herzogenbuchsee und Muri haben bereits den modularen Prüfungsaufbau der Stadt Bern übernommen. Ziel wäre es, dass die Prüfungen im Kanton Bern einheitlich sind (einfacher im Zusammenhang mit der Anerkennung).

Gemäss städtischem Taxireglement müssen beispielsweise ergänzend zur kantonalen Taxiverordnung Taxiführerinnen und Taxiführer regelmässig ein Taxi geführt haben und alle eingesetzten Taxifahrzeuge müssen auf den Namen der entsprechenden Taxihalterin oder des entsprechenden Taxihalters eingetragen sein. Auch enthält das städtische Reglement ausführliche Bestimmungen über die Administrativmassnahmen bei Verstössen gegen die Strassenverkehrsgesetzgebung, gegen Bestimmungen des Taxiwesens oder gegen die Auflagen der Bewilligung. Diese Regelungen ergänzen die kantonalen Bestimmungen und bilden somit zusammen mit diesen ein umfassendes Regelungssystem, welches zur Umsetzung eines sicheren und qualitativ hochstehenden Taxigewerbes beitragen soll.

### **3. Wesentliche Änderungen**

Aufgrund der revidierten kantonalen Verordnung soll das Reglement angepasst werden. Da die kantonale Verordnung neu Bestimmungen enthält, die im aktuellen Taxireglement ähnlich oder gleich geregelt sind, präsentiert sich das neue Taxireglement entsprechend schlanker. Grundsätzlich bleibt das Reglement vom Inhalt her aber in vielen Teilen gleich.

Zum besseren Verständnis und für eine klare Übersicht wurden Änderungen im Aufbau des Reglements vorgenommen. So wurden einzelne Artikel verschoben oder in Absätze unterteilt, der rechtliche Gehalt hat jedoch mehrheitlich keine Änderung erfahren. Sobald das städtische Taxireglement in Kraft ist, wird das Polizeiinspektorat eine Wegleitung für Taxihalterinnen und Taxihalter sowie für Taxiführerinnen und Taxiführer erarbeiten. Diese Wegleitung soll die wesentlichen kantonalen und städtischen Bestimmungen zusammenfassend darstellen.

Eine Neuerung ergibt zudem die Aufnahme von Fahrradrickschas und dergleichen in die kantonale Gesetzgebung. Da Fahrradrickschas sowohl in der Stadt Bern wie auch andernorts zu einem beliebten Transportmittel für Taxifahrten geworden sind, müssen die Voraussetzungen zur gewerblichen Verwendung ebenfalls ins Reglement aufgenommen werden. Zwar unterstellt die kantonale Verordnung die Fahrradrickschas der allgemeinen Bewilligungspflicht für Taxifahrzeuge, sie werden diesen jedoch nicht gleichgestellt. Stattdessen enthält die Verordnung in verschiedenen Artikeln explizite Regelungen für Fahrradrickschas und dergleichen. Das städtische Reglement übernimmt

nun diese Regelungen und ergänzt diese, wo es nötig ist. Fahrradrikschas benötigen Halter- und Führerbewilligungen, sind aber von bestimmten Pflichten ausgenommen. So müssen die Halterinnen und Halter gemäss Artikel 4 Absatz 5 TaxiV keine Transportbereitschaft ihrer Rikschas nachweisen und keine theoretische oder praktische Eignungsprüfung absolvieren (Artikel 5 Absatz 6 TaxiV). Gemäss revidiertem Taxireglement sind sie auch von der Pflicht der Montage einer Taxikennlampe auf dem Fahrzeugdach ausgenommen (Artikel 22 Absatz 2 BTR). Es ist zudem vorgesehen, dass Fahrradrikschas ihre eigenen Standplätze erhalten. Erteilt wird eine Bewilligung für Fahrradrikschas, wenn die Voraussetzungen gemäss Artikel 5 Absatz 2 Buchstaben a bis d TaxiV erfüllt sind: die Fahrradrikschaführerin oder der Fahrradrikschaführer muss handlungsfähig und ausländerrechtlich zur Ausübung der Tätigkeit befugt sein, über genügende Sprachkenntnisse der Standortgemeinde verfügen und durch das Vorleben und das bisherige Verhalten Gewähr für eine rechtskonforme Ausübung bieten. Diese Lösung wird ebenfalls von der Rikschataxiunternehmung Rikscha Taxi Schweiz GmbH unterstützt. Damit werden klare Verhältnisse über die Rechte und Pflichten von Fahrradrikschas geschaffen.

#### **4. Der Billig-Anbieter „Uber“**

In den Medien ist vermehrt über den Billig-Anbieter Uber zu lesen, welcher sich weltweit ausbreitet. Auch demonstrierten in diesem Zusammenhang Ende Februar 2016 Taxifahrerinnen und Taxifahrer aus der ganzen Schweiz gegen den Fahrdienst Uber. Bei Uber handelt es sich um einen Online-Vermittlungsdienst für Fahrdienstleistungen. Er vermittelt Fahrgäste an Mietwagen mit Fahrerinnen oder Fahrern sowie auch private Fahrerinnen oder Fahrer mit eigenem Auto. Ferner werden auch reguläre Taxis vermittelt. Nachdem Uber sich in verschiedenen Schweizer Städten niedergelassen hat, fand auch ein Gespräch zwischen Vertretenden von Uber und der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie statt, da seitens Uber das Interesse vorhanden war, sich auch in der Stadt Bern zu etablieren.

Für Uber bestehen mit den geltenden gesetzlichen Vorschriften verschiedene Möglichkeiten ins Taxigewerbe einzusteigen. Das Unternehmen könnte selbst eine Taxihalterbewilligung erlangen oder mit Unternehmen mit Taxihalterbewilligung kooperieren. Zudem könnte Uber mit Fahrerinnen und Fahrern zusammenarbeiten, die entweder sowohl eine Taxihalter- wie auch eine Taxiführerbewilligung besitzen oder als Taxiführende bei einer Taxihalterin oder einem Taxihalter angestellt sind. Die Kombination der verschiedenen Möglichkeiten ist denkbar. Die Voraussetzungen zur Erlangung der entsprechenden Bewilligung sind aber auf jeden Fall einzuhalten.

Die Stadt Bern will sich den neuen Entwicklungen im Taxiwesen und den damit einhergehenden neuen Geschäftsmodellen nicht verschliessen. Grundsätzlich würde die Stadt Bern ein Tätigwerden von Uber in Bern begrüssen und unterstützen. Dies allerdings nur, wenn sich Uber an die geltenden kantonalen und kommunalen Vorgaben hält. Falls Uber in der Stadt Bern mit dem gleichen Geschäftsmodell agieren würde wie in den Städten Zürich oder Basel, wäre das mit den geltenden Bestimmungen nicht vereinbar. Uber müsste also diverse Anpassungen an ihrem Geschäftsmodell vornehmen. So wird gemäss dem kantonalen Gesetz vom 4. November 1992 über Handel und Gewerbe (HGG; BSG 930.1) für das Halten und Führen von Taxis zwingend eine Bewilligung benötigt.

Die Einhaltung des gesetzlichen Rahmens ist für die Stadt Bern entscheidend, denn so haben alle Gewerbetreibenden gleich lange Spiesse und folglich kann fairer Wettbewerb entstehen. Bisher ist Uber nach aktuellem Kenntnisstand in der Stadt Bern nicht aktiv. Falls dies jedoch der Fall wäre, würde die Gesetzmässigkeit der Tätigkeit von Uber mittels Kontrollen überprüft und bei Nichteinhaltung der geltenden Vorgaben würden entsprechend Massnahmen ergriffen werden.

## 5. Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln

Das neue Bernische Taxireglement gliedert sich in 8 Kapitel.

### 1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen

#### *Artikel 1 (Geltungsbereich)*

Dieser Artikel bestimmt den Geltungsbereich des Taxireglements. Das Reglement enthält ergänzende Vorschriften zur kantonalen Taxiverordnung. Gemäss der kantonalen Verordnung werden neu auch Fahrradrikschas und dergleichen erfasst.

#### *Artikel 2 (Zuständigkeit)*

Gemäss Artikel 2 ist das Polizeiinspektorat für den Vollzug dieses Reglements zuständig.

#### *Artikel 3 (Zusammenarbeit mit anderen Gemeinden)*

Die Stadt Bern soll im Bereich des Taxiwesens mit anderen Gemeinden Zusammenarbeitsverträge abschliessen können. Anfragen von verschiedenen Gemeinden lassen erkennen, dass ein Interesse daran besteht, beispielsweise Taxikontrollen durch die zuständige Behörde der Stadt Bern vornehmen zu lassen. Um auf eine allfällige Durchführung von hoheitlichen Handlungen in anderen Gemeinden vorbereitet zu sein, lässt Absatz 1 zu, dass diesbezüglich Zusammenarbeitsverträge mit anderen bernischen Gemeinden abgeschlossen werden können.

Absatz 2 legt fest, dass die daraus entstehenden Kosten mindestens kostendeckend sind (Vollkostenrechnung).

### 2. Kapitel: Bewilligungen (Art. 4 - 8 TaxiV)

#### *Artikel 4 (Taxihalterbewilligung)*

Eine wesentliche Änderung enthält Artikel 4, wonach Taxihalterbewilligungen anderer Gemeinden anerkannt werden können, soweit die Bewilligung gleichwertig und nicht älter als 3 Jahre ist. Diese Bestimmung ist in der kantonalen Taxiverordnung nicht vorgesehen, wird aber von der Wettbewerbskommission (WEKO) empfohlen. Laut Artikel 4 des Bundesgesetzes vom 6. Oktober 1995 über den Binnenmarkt (Binnenmarktgesetz; BGBM; BSG 943.02) sind Fähigkeitsausweise zur Ausübung einer Erwerbstätigkeit auf dem Gebiet der Schweiz gültig. Es kann nicht von einer automatischen Gleichwertigkeit ausgegangen werden. Wird die Bewilligung anerkannt, so ist diese ab Anerkennung drei Jahre lang gültig.

#### *Artikel 5 (Taxiführerbewilligung)*

Absatz 1 erläutert die Berechtigungen im Zusammenhang mit der Taxiführerbewilligung und bleibt unverändert.

Gemäss Artikel 5 Absatz 2 TaxiV wird Bewilligungsinhaberinnen und Bewilligungsinhabern die Bewilligung auf Gesuch hin erneuert, wenn sie nachweislich regelmässig ein Taxi geführt haben. In Artikel 5 Absatz 2 wird der Begriff „Regelmässigkeit“ definiert. Zweck der Bestimmung ist, dass die erworbene Qualifikation erhalten bleibt. Dies wäre sicherlich nicht der Fall, wenn eine Taxiführerin oder ein Taxiführer die Taxiprüfung zwar erfolgreich ablegt, in den darauffolgenden Jahren aber nie oder nur äusserst selten ein Taxi führt und die Taxiführerbewilligung trotzdem erneuern kann. Taxiführerinnen und Taxiführer müssen pro Jahr während mindestens 150 Stunden ein Taxi geführt haben. Dies entspricht bei einer durchschnittlichen Schicht etwa 20 Einsätzen pro Jahr. Die Kriterien dürfen nicht zu hoch angesetzt werden, da auch Teilzeitarbeit möglich sein soll. Gerade an Feiertagen wie Weihnachten oder Neujahr arbeiten viele Taxiführerinnen und Taxiführer aushilfsweise, um so der Nachfrage nachzukommen. Nach eingehender Prüfung und in Absprache mit

mehreren Taxiunternehmen der Stadt Bern hat sich nun der Richtwert der 150 Stunden pro Jahr bewährt. Diese Bezifferung dient wiederum der Gleichbehandlung aller Gesuchstellenden.

Absatz 3 legt fest, dass Taxiführerbewilligungen anderer Gemeinden oder Kantone auf Gesuch hin anerkannt werden, wenn nachgewiesen werden kann, dass diese gleichwertig und nicht älter als drei Jahre sind. Die gesamte Bewilligung wird bei den Taxiführerbewilligungen nie gleichwertig sein, da in jedem Fall die Ortskenntnisse und Kenntnisse des BTR geprüft werden müssen.

### **3. Kapitel: Pflichten der Bewilligungsinhaberinnen und Bewilligungsinhaber (Art. 10 TaxiV)**

#### **1. Abschnitt: Pflichten der Taxihalterinnen und Taxihalter**

##### *Artikel 6 (Instruktion und Überwachung des Fahrpersonals)*

Dieser Artikel enthält unverändert die Bestimmungen über die Verpflichtung der Taxihalterinnen und Taxihalter zur Instruktion und Überwachung ihrer Angestellten.

##### *Artikel 7 (Arbeitsvertrag)*

Eine wesentliche Änderung stellt der neu eingefügte Artikel 7 dar, welcher den Halterinnen und Haltern die Pflicht auferlegt, mit ihren Angestellten einen schriftlichen Arbeitsvertrag abzuschliessen und den zuständigen Behörden bei Bedarf zur Verfügung zu stellen, so dass die Behörde diese einsehen und nötigenfalls auswerten kann. In der Praxis wurde oftmals festgestellt, dass viele Taxiführerinnen und Taxiführer im Anstellungsverhältnis ohne schriftliche Verträge gearbeitet haben. Da die Taxiführerinnen und Taxiführer häufig die arbeitsrechtlichen Bestimmungen nicht kennen, ist es für deren Schutz sinnvoll, wenn schriftliche Verträge bestehen.

##### *Artikel 8 (Tarifstruktur)*

Absatz 1 regelt die Tarifstruktur und bleibt unverändert (bisher Art. 9 Abs. 1 BTR).

Es steht jeder Kundin und jedem Kunden und den Taxiführerinnen und Taxiführern frei, anstelle des Fahrpreises gemäss Taxameter einen Pauschalpreis zu vereinbaren. Es hat sich in der Praxis gezeigt, dass viele Taxiführerinnen und Taxiführer bei solchen Pauschalentschädigungen den Taxameter nicht eingeschaltet haben, um so die Einnahme nicht verbuchen zu müssen. Gemäss Absatz 2 muss ebenso die Pauschalentschädigung mittels Taxameter erfasst werden. Somit kann verhindert werden, dass Fahrten nicht angegeben werden und die Einnahmen nicht korrekt verbucht werden. Taxiführende mit Taxametern, welche nicht so eingestellt sind, dass Pauschalbeträge erfasst werden können, können keine Pauschalpreise vereinbaren bzw. anbieten.

Absatz 3 betreffend die Höchsttarife bleibt unverändert (bisher Art. 10 BTR).

Gemäss Absatz 4 unterstehen Kutschentaxis, Fahrradrickschas und dergleichen nicht den Regelungen der Tarifstruktur.

##### *Artikel 9 (Tarifbekanntgabe)*

Absatz 1 erfährt keine Änderung, ausser, dass die Tarifbekanntgabe neu nicht mehr zwingend an den vorderen Kotflügeln des Taxis angebracht werden muss. In der Praxis hat sich gezeigt, dass auch Beschriftungen auf den hinteren Kotflügeln und Fahrzeugtüren für die Kundschaft gut erkennbar sind.

Weiter konkretisiert hingegen wird die Schriftgrösse und Strichstärke in Absatz 2. Zukünftig muss die Beschriftung eine Strichstärke von mindestens 3mm aufweisen. Es hat sich herausgestellt, dass die Strichstärke oftmals zu wenig fett gewählt und somit die Lesbarkeit eingeschränkt wurde. Die Schriftgrösse wurde mit einem Signaletiker besprochen. Sinn macht bei den Grossbuchstaben

eine Höhe von weiterhin mindestens 24mm, die Kleinbuchstaben sollen aber eine Höhe von mindestens 16 mm (und nicht wie vorher 20mm) aufweisen, denn in der Regel ist das Verhältnis von Grossbuchstaben zu Kleinbuchstaben zirka 3:2. Die Tarifbekanntgabe ist für die Kundschaft sehr wichtig, die Lesbarkeit der Preise ist folglich von grosser Bedeutung.

Schliesslich wird Absatz 3 geändert, in dem den Taxihalterinnen und Taxihaltern die Verantwortung, nicht nur für die Taxameter sondern ebenfalls für das korrekte Funktionieren der Fahrten-schreiber übertragen wird. Somit sind Halterinnen und Halter für das einwandfreie Funktionieren beider Geräte zuständig, was aus Effizienzgründen sinnvoll ist. Diese Bestimmung besteht bereits im übergeordneten Recht und wird nun ins Taxireglement aufgenommen (Verordnung des EJPD vom 5. November 2013 über Taxameter [BSG 941.210.6] und Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge [VTS; SR 741.41]).

Absatz 4 legt fest, dass dieser Artikel keine Anwendung auf Kutschentaxis, Fahrradrikschas und dergleichen findet.

#### *Artikel 10 (Meldepflichten)*

Absatz 1 legt fest, dass auch Tarifänderungen, wesentliche Änderungen in der Betriebsstruktur, Adressänderungen und auch Bestand und Wechsel von Fahrzeugen und Fahrpersonal innert 14 Tagen schriftlich zu melden sind.

Absatz 2 wird neu eingefügt. Er enthält die Meldepflicht für sämtliche hängigen und rechtskräftigen Verurteilungen und Administrativmassnahmen im Strassenverkehrsbereich während der Dauer der Bewilligung. Davon ausgenommen sind Übertretungsverfahren. Bei Einreichung eines Gesuchs um Erteilung oder Erneuerung werden bereits Auszüge aus dem Strafregister und dem Administrativ-massnahmenregister verlangt, Verfehlungen während der Bewilligungsdauer können aber von der Behörde praktisch nicht erfasst werden. Diese Meldepflicht soll verhindern, dass die Bewilligungs-behörde von Verbrechen oder Vergehen erst bei Gesucheinreichung zur Erneuerung Kenntnis erlangt und somit Massnahmen wie beispielweise Entzüge umgangen werden können.

## **2. Abschnitt: Pflichten der Taxiführerinnen und Taxiführer**

#### *Artikel 11 (Beförderungspflicht und Routenwahl)*

Absatz 1 enthält die Beförderungspflicht und bleibt inhaltlich unverändert.

Absatz 2 betrifft die Beförderungspflicht in Notsituationen und bleibt ebenfalls unverändert.

In Absatz 3 findet sich neu die Beförderungspflicht für Tiere, auf die die Kundschaft angewiesen ist. Leider haben sich in der Praxis Fälle ereignet, in denen Taxiführerinnen und Taxiführer die Beförderung von Kundschaft ausgeschlagen haben, welche ein Tier mitführten, auf welches sie angewiesen waren. Dies darf nicht passieren. Da zwar keine Beförderungspflicht für Tiere gilt, jedoch ein Teil der Kundschaft auf diese angewiesen ist (beispielsweise Blindenhunde, Behindertenbegleithunde), wurde in Absatz 3 diese Beförderungspflicht nun festgehalten. Voraussetzung ist, dass eine korrekte Rückhaltevorrückung benutzt wird. Diese wird häufig von den Tierhaltenden selber mitgebracht.

In Absatz 4 findet sich die Pflicht der Taxiführerinnen und Taxiführer, die kürzeste Route zu wählen. Der Absatz bleibt unverändert.

Auch dieser Artikel findet gemäss Absatz 5 keine Anwendung auf Kutschentaxis, Fahrradrikschas und dergleichen.

*Artikel 12 (Aufstellen von Taxis auf den Standplätzen)*

In Absatz 1 wird den Taxiführerinnen und Taxiführern die Pflicht auferlegt, sich in unmittelbarer Nähe ihrer Fahrzeuge aufzuhalten. Dies bleibt unverändert.

Absatz 2 regelt das Nachrücken der Taxifahrzeuge auf Standplätzen und bleibt ebenfalls unverändert.

Neu ist Absatz 3, wonach während Pausen das Taxi nicht auf öffentlichen Standplätzen abgestellt werden darf. Diese Vorgehensweise wurde in der Vergangenheit mehrfach festgestellt. Auf öffentlichen Standplätzen sollen Taxiführende aber nicht ihre Pausen verbringen, sondern arbeiten.

*Artikel 13 (Abwerbe- und Weiterverweisungsverbot)*

Artikel 13 verbietet nach wie vor das aktive Abwerben oder Weiterverweisen von Kundschaft.

*Artikel 14 (Fahrtenkontrolle)*

Taxiführerinnen und Taxiführer müssen die Fahrtenkontrollen den Taxihalterinnen und Taxihaltern aushändigen. Diese Regelung wurde von Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe a TaxiV übernommen und wird präzisiert, indem aufgeführt wird, welche Angaben die schriftliche Fahrtenkontrolle enthalten muss. Taxihalterinnen und Taxihalter müssen über ihren Betrieb jederzeit Bescheid wissen. Ihre Angestellten müssen ihnen hierzu die nötigen Angaben liefern, damit die Buchhaltung auch bezüglich der Löhne und Steuern korrekt geführt werden kann. Die Einnahmen der Taxifahrten werden als Geschäftseinnahmen verbucht sowie abgerechnet und dienen somit der Bezahlung von Betriebskosten und Löhnen.

Die Buchstaben c und d enthalten die Aufzählung über das Datum und die Endzeit, welche in der Fahrtenkontrolle aufgeführt werden müssen. Neu wird zum besseren Verständnis vom Datum der Fahrt und Endzeit der Fahrt gesprochen. Buchstabe g umfasst mit dem Begriff „verrechneter Fahrpreis“ auch die Pauschalpreise, welche in der Fahrtenkontrolle aufgeführt werden müssen. Die restlichen Buchstaben bleiben unverändert.

*Artikel 15 (Ausweispflicht)*

Gemäss Absatz 1 haben die Taxiführerinnen und Taxiführer nach wie vor eine Ausweispflicht gegenüber den Polizeibehörden (bisher Art. 22 Abs. 1 BTR).

Absatz 2 im Zusammenhang mit der Bestimmung über die Befestigung des Taxiführerausweises am Armaturenbrett bleibt unverändert (bisher Art. 23 Abs. 2 BTR).

*Artikel 16 (Meldepflichten)*

Absatz 1 betreffend Mitteilung bei Adressänderungen innert 14 Tagen bleibt gleich.

Nicht nur Taxihalterinnen und Taxihalter, auch Taxiführerinnen und Taxiführer sind gemäss Absatz 2 verpflichtet, während der Dauer der Bewilligung sämtliche hängige und rechtskräftige Verurteilungen und Administrativmassnahmen im Strassenverkehrsbereich zu melden (vgl. Ausführungen zu Art. 10 Abs. 2 BTR). Auch hier müssen Übertretungen nicht gemeldet werden.

Analog beim Führerausweis, besteht auch hier die Möglichkeit der freiwilligen Hinterlegung des Taxiführerausweises. Diese Zeit wird bei einem Entzug des Taxiführerausweises angerechnet.

*Artikel 17 (Rauchverbot)*

Diese Regelung betreffend Rauchverbot bleibt unverändert (bisher Art. 23 Abs. 1 BTR).

#### **4. Kapitel: Eignungsprüfung für Taxiführerinnen und -führer (Art. 5 Abs. 1 Bst. f und g TaxiV)**

##### *Art. 18 (Organisation)*

Interessierte, welche die Eignungsprüfung für Taxiführerinnen und -führer absolvieren möchten, können sich gemäss Absatz 1 bei der zuständigen Behörde, nämlich dem Polizeiinspektorat melden.

Gemäss Absatz 2 besteht nach wie vor die Möglichkeit, dass das Polizeiinspektorat diese Aufgabe an Dritte übertragen kann.

##### *Art. 19 (Theoretische Eignungsprüfung)*

Nach Absatz 1 müssen die Voraussetzungen gemäss Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a bis e TaxiV erfüllt sein, um zur Eignungsprüfung zugelassen zu werden. Die Zulassung zur Theorieprüfung ist während eines Jahrs gültig. Nach dieser Frist müssen Interessierte ein neues Gesuch stellen. Damit soll gewährleistet sein, dass bei der Prüfungszulassung die Unterlagen nicht veraltet sind. Zudem sollen die Unterlagen nach einem Jahr vernichtet werden können. Diese zeitliche Begrenzung bereitet in der Praxis erfahrungsgemäss keine Probleme.

Absatz 2 zählt die verschiedenen Teile der theoretischen Prüfung auf.

In Absatz 3 wird neu die schriftliche Bestätigung geregelt, die zur Teilnahme an der praktischen Eignungsprüfung berechtigt. Diese Bestätigung ist während 6 Monaten gültig. Es soll zwischen den beiden Eignungsprüfungen nicht zu viel Zeit vergehen. In der Praxis hat sich diese zeitliche Begrenzung als unproblematisch erwiesen, da die Gesuchstellenden ebenfalls einen zügigen Ablauf der Prüfungen vorziehen.

Gemäss Absatz 4 können die Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller die Prüfung nach einmaligem Nichtbestehen frühestens nach einem Monat wiederholen. Bei dreimaligem Nichtbestehen hingegen können sich Gesuchstellende frühestens nach Ablauf eines Jahrs wieder zur Eignungsprüfung anmelden. Diese Zeitschranke dient der Qualitätssicherung. Oftmals liegt der Grund des Nichtbestehens bei fehlenden Sprachkenntnissen. Diese Zeitspanne gibt den Gesuchstellern die Möglichkeit, ihre Sprachkenntnisse zu verbessern.

##### *Artikel 20 (Praktische Eignungsprüfung)*

In Artikel 20 ist die praktische Eignungsprüfung geregelt.

In Absatz 1 wird aufgezählt, was geprüft wird, nämlich die Ortskenntnisse, ob der Taxameter und der Fahrtschreiber richtig bedient werden, ob die Fahrtenkontrolle korrekt geführt wird sowie eine sichere Fahrweise. In der Praxis hat sich diese Vorgehensweise ebenfalls bewährt; die Durchfallquote bei der praktischen Eignungsprüfung ist tief.

Selbsterklärend ist die Neuerung, wonach gemäss Absatz 2 die Verwendung von Navigationsgeräten während der Prüfung nicht gestattet ist. Da früher noch keine Navigationsgeräte verwendet wurden, muss dies nun im revidierten Reglement geregelt werden. Für eine gute Orientierung in der Stadt Bern und um das Fahrziel auf kürzestem Weg zu finden, ist eine genaue Ortskenntnis unabdingbar.

In Absatz 3 findet sich die Regelung des Nichtbestehens beim praktischen Prüfungsteil. Eingefügt wird, dass sich Kandidatinnen und Kandidaten bei zweimaligem Nichtbestehen frühestens nach Ablauf eines Jahrs wieder zur Theorieprüfung anmelden können.



## **5. Kapitel: Zulassung und Einsatz von Taxifahrzeugen, Kutschentaxis, Fahrradrikschas und dergleichen**

### *Artikel 21 (Allgemeines)*

Gemäss Absatz 1 muss für jedes Taxifahrzeug, welches im Einsatz steht, eine Bewilligung eingeholt werden (Taxifahrzeugbewilligung). Einerseits dient dies der administrativen Kontrolle, andererseits der Kontrolle der Taxifahrzeuge. Bereits Artikel 4 Absatz 1 der kantonalen Taxiverordnung gewährt Taxihalterinnen und Taxihalter das Recht, Taxifahrzeuge einzusetzen und das Taxigewerbe auszuüben. Mit dem Recht, Taxis einsetzen zu können, gehen verschiedene Pflichten einher. Durch den Nachweis der Transportbereitschaft von 40 Wochen pro Jahr müssen Taxihalterinnen und Taxihalter jederzeit die Kontrolle darüber haben, wie und wann die Fahrzeuge im Einsatz sind. Bestand und Wechsel der Taxifahrzeuge müssen kontrolliert und rapportiert werden. Zudem müssen alle sich im Fahrzeug befindlichen Geräte problemlos funktionieren. Auch das einwandfreie Erscheinungsbild der Taxifahrzeuge gehört zu den Pflichten einer Halterin oder eines Halters. Somit ist es unerlässlich, dass der Eintrag im Fahrzeugausweis auf den Namen der Halterin oder des Halters lautet, denn gerade die Taxihaltenden sind für Instandhaltung und Einsatz der Taxifahrzeuge verantwortlich. Im Weiteren werden die Gebühren über die Halterin bzw. den Halter abgerechnet. Auch haftpflicht- oder versicherungsrechtlich kann dies allenfalls von Belang sein.

Gemäss Absatz 2 muss jedes eingesetzte Fahrzeug beim Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt auf den Namen der Halterin oder des Halters zugelassen sein und Taxifahrzeuge müssen über das Erscheinungsbild und die Ausrüstung gemäss diesem Reglement verfügen. Damit dies überprüft werden kann, müssen die Fahrzeuge vor der Inbetriebnahme zwingend dem Polizeiinspektorat zur Kontrolle vorgeführt werden.

Absatz 3 für Ausnahmbewilligungen bleibt unverändert (bisher Art. 25 Abs. 2 BTR).

Gemäss Absatz 4 benötigt ein Kutschentaxi keine Immatrikulation seitens des Strassenverkehrsamts.

### *Artikel 22 (Ausrüstung und Erscheinungsbild)*

Absatz 1 Satz 1 bleibt unverändert. In Satz 2 ist nun die Bestimmung enthalten, wonach die Matrikelnummer des Taxifahrzeugs gut sichtbar vorne und hinten an der Taxikennlampe angebracht werden muss. So kann das Taxifahrzeug jederzeit mithilfe der für jedes Taxi erteilten Matrikelnummer zuverlässig erkannt werden.

Absatz 2 enthält neu die Ausnahmebestimmung, wonach die Regelungen bezüglich einer Taxikennlampe und dem Taxameter keine Anwendung auf Fahrradrikschas und dergleichen findet.

Absatz 3 bleibt inhaltlich unverändert.

### *Artikel 23 (Energieeffizienzklassen)*

Artikel 23 legt fest, dass die Höhe der Gebühr pro Jahr und betriebenem Taxi abhängig ist von der Energieeffizienzklasse des eingesetzten Taxifahrzeugs. Mit diesem Bonus-Malus-System soll erreicht werden, dass längerfristig vermehrt energiefreundliche Autos als Taxi eingesetzt werden. Fahrzeuge ohne schweizerische Typengenehmigung (im Fahrzeugausweis mit einem „X“ vermerkt), werden in die Energieeffizienzklasse G eingestuft. Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter, welche eine auf die Energieeffizienzklasse basierende Gebührenreduktion wünschen, müssen eine Bestätigung über die Übereinstimmung mit einer schweizerischen Typengenehmigung (Übereinstimmungsbescheinigung/Certificate of Conformity [COC]) beibringen. Eine solche Bescheinigung kann vom Schweizer Fahrzeugimporteur der jeweiligen Fahrzeugmarke ausgestellt werden.

Diese Dienstleistung ist in der Regel kostenpflichtig. Die Kosten sind von der Fahrzeughalterin bzw. vom Fahrzeughalter zu bezahlen.

Die Gebühr pro Jahr und betriebenem Taxi wird jeweils im Voraus in Rechnung gestellt. Sollte innerhalb des Jahrs das Fahrzeug gewechselt werden und das neue Fahrzeug weist eine andere Energieeffizienzklasse auf als das alte Fahrzeug, dann wird die neue Gebühr jeweils auf den 1. des darauffolgenden Monats neu berechnet. Wird also beispielsweise am 20. August 2017 ein neues Auto eingesetzt, so wird die neue Gebühr auf den 1. September 2017 neu berechnet. Je nach Energieeffizienzklasse erhält die Fahrzeughalterin bzw. der Fahrzeughalter die Differenz zurückerstattet oder sie wird ihr bzw. ihm in Rechnung gestellt.

#### *Artikel 24 (Kontrolle)*

Absatz 1 bestimmt, dass bewilligte Taxis der zuständigen Behörde alle drei Jahre vorgeführt werden müssen.

Absatz 2 bleibt inhaltlich unverändert. Es bedarf einer Nachkontrolle bei der Behörde, wenn bei Kontrollen Mängel festgestellt werden. Bei gravierenden Mängeln und bei Verweigerung der Vorführung wird ein Einsatzverbot der Fahrzeuge verfügt.

## **6. Kapitel: Sanktionen**

### **1. Abschnitt: Strafbestimmung**

#### *Artikel 25*

Artikel 25 regelt die Strafbestimmungen und bleibt inhaltlich unverändert (bisher Art. 27 BTR).

Gemäss Absatz 1 werden Taxihaltende und Taxiführende mit Busse bis zum Höchstmass nach kantonaler Gesetzgebung bestraft, wenn sie gegen die Bestimmungen des 3. oder 5. Kapitels des Reglements verstossen oder Anordnungen und Verfügungen zuwiderhandeln. In leichten Fällen kann von einer Busse abgesehen werden (Abs. 3).

Absatz 2 regelt, dass sich neben Taxiführenden ebenfalls Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber strafbar machen, sofern die Aufsichtspflicht vernachlässigt wird, Widerhandlungen geduldet oder dazu angestiftet wird.

Gemäss Absatz 3 kann in leichten Fällen auf eine Busse verzichtet werden. In folgenden Fällen wird beispielsweise lediglich eine Verwarnung ausgesprochen:

- Anlässlich einer Kontrolle wird festgestellt, dass eine Taxiführerin die Kontrollmittel (Fahrtenkontrolle, Einlageblätter) ihrem Arbeitgeber nicht rechtzeitig abgegeben hat.
- Mehrere kleinere Verletzungen städtischer Bestimmungen (z.B. Tarifikanntgabe nicht am Fahrzeug, sich nicht in der Nähe des Fahrzeugs aufhalten etc.).

Absatz 4 verweist hinsichtlich Verfahren auf die Vorschriften der kantonalen Gemeindeverordnung vom 16. Dezember 1998 (GV; BSG 170.111).

Gemäss Absatz 5 bleiben die Strafbestimmungen des übergeordneten Rechts vorbehalten.

## 2. Abschnitt: Administrativmassnahmen

### *Art. 26 (Provisorium)*

Absatz 1 regelt die Verstösse, welche ein Provisorium zur Folge haben und bleibt inhaltlich unverändert. In folgenden Fällen wurde beispielsweise eine Taxiführerin oder ein Taxiführer ins Provisorium versetzt:

- Ein Taxiführer wurde gemäss Strafbefehl der Staatsanwaltschaft infolge mehrmaliger Widerhandlungen (Nichteinhalten von Arbeitspausen, falsches Bedienen des Fahrtenschreibers, unvollständiges Beschriften eines Einlageblatts, Nichtabgabe der gebrauchten Einlageblätter an den Arbeitgeber) zu einer Busse verurteilt.
- Eine Taxiführerin wurde infolge Verletzung der Verkehrsregeln (mangelnde Aufmerksamkeit mit Unfallfolge (Kollision mit Telefonverteilkasten und Metallgeländer) zu einer Busse verurteilt. Zudem wurde ihr der Führerausweis für die Dauer eines Monats entzogen.
- Ein Taxiführer wurde infolge von Überschreitung der Geschwindigkeit von 16 - 20 km/h innerorts zu einer Busse verurteilt. Zudem hatte der Taxiführer eine Sicherheitslinie überfahren.

Absatz 2 setzt die Dauer des Provisoriums auf mindestens ein Jahr und längstens drei Jahre fest und bleibt unverändert.

Absatz 3 bleibt ebenfalls unverändert (bisher Art. 28 Abs. 3 BTR).

### *Artikel 27 (Folgen des Provisoriums)*

Absatz 1 regelt den Entzug als Folge eines Verstosses während der Dauer eines Provisoriums. Dieser Absatz bleibt inhaltlich unverändert. Als Beispiel sei ein Fall genannt, in dem ein Taxiführer, aufgrund mehrerer Verfehlungen ins Provisorium versetzt worden war. Während der Zeit im Provisorium wurde er erneut infolge Missachtung einer mit dem Führerausweis verbundenen Auflage (Korrektur des Sehvermögens), beim Fahren mit Personenwagen zum berufsmässigen Personentransport zu einer Busse verurteilt. Zudem entzog ihm das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons Bern den Führerausweis während einem Monat. Die Taxiführerbewilligung wurde dem Taxiführer für die Dauer eines Jahrs entzogen.

Absatz 2 bleibt unverändert (bisher Art. 29 Abs. 2 BTR).

Absatz 3 wird neu hinzugefügt, wonach auch während des Provisoriums in leichten Fällen nur eine Verwarnung ausgesprochen werden kann. Aus Gründen der Verhältnismässigkeit wäre es unzumutbar, einer Taxiführerin oder einem Taxiführer, welcher oder welche sich im Provisorium befindet, bereits bei einem leichten Verstoss wie beispielsweise einer Ordnungsbusse, die Bewilligung zu entziehen. Stattdessen muss auch hier ein gewisser Ermessensspielraum bestehen, wonach je nach Schwere des Verstosses während eines Provisoriums der Entzug der Bewilligung oder eine Verwarnung ausgesprochen werden kann. Es muss im Einzelfall abgewogen werden, ob ein Entzug gerechtfertigt ist oder nicht.

### *Artikel 28 (Bewilligungsentzug)*

Der Artikel bleibt inhaltlich unverändert (bisher Art. 30 BTR).

### *Artikel 29 (Dauer eines Bewilligungsentzugs)*

In Artikel 29 wird die Dauer eines Entzugs festgelegt, diese beträgt in der Regel ein Jahr. Sollten besondere Umstände vorliegen (z.B. bei wiederholten schweren Verstössen), kann das Polizeinspektorat auch Bewilligungen bis zu drei Jahren entziehen. In der Praxis ist dies allerdings noch nie vorgekommen.

*Artikel 30 (Verhältnis zum Strafrecht)*

Dieser Artikel bleibt unverändert.

**7. Kapitel: Verfahren und Gebühren***Artikel 31 (Verfahren und Rechtsmittel)*

Der Artikel regelt Verfahren und Rechtsmittel und bleibt unverändert.

*Artikel 32 (Gebühren)*

Auch dieser Artikel erfährt keine Änderungen.

**8. Kapitel: Schluss- und Übergangsbestimmungen***Artikel 33 (Bewilligungen)*

Der Artikel erklärt, dass unter altem Recht erteilte Bewilligungen bis zum Ablauf der Gültigkeitsdauer nach kantonalem Recht in Kraft bleiben. Erwerb, Entzug und Erneuerung richten sich jedoch nach vorliegenden Bestimmungen. Auch hier ist es zu keiner Änderung gekommen.

*Artikel 34 (Aufhebung bisherigen Rechts)*

Absatz 1 dieses Artikels bleibt unverändert.

*Artikel 35 (Änderung bisherigen Rechts)*

Das städtische Gebührenreglement erfährt kleine Änderungen. Details dazu sind unter den nachfolgenden Punkten 5 und 6 aufgeführt.

*Artikel 36 (Inkrafttreten)*

Dieser Artikel bleibt unverändert.

**6. Änderung des Gebührenreglements**

Die Gebühren enthalten im Wesentlichen Präzisierungen. Da nun Fahrradrikschas und dergleichen in der kantonalen sowie kommunalen Gesetzgebung über das Taxiwesen geregelt sind, müssen auch die Kosten für die entsprechenden Bewilligungen in das Gebührenreglement aufgenommen werden. Wie bereits erwähnt, werden Fahrradrikschas und dergleichen nicht mit Kutschen oder Taxis gleichgestellt. Die Gebühren für eine Erteilung der Halter- oder Führerbewilligung von Kutschentaxis und Fahrradrikschas und dergleichen sind jedoch analog zu handhaben, da der Aufwand der Beurteilung und Bearbeitung in beiden Fällen gleich ist. Auch bei Erneuerung der Bewilligung ist der Aufwand gleich wie bei Kutschentaxis.

Neu wird aus Transparenzgründen eine separate Fahrzeugbewilligung ausgestellt. Diese war bis anhin in der Halterbewilligung integriert. Eine Fahrzeugbewilligung wird mit Ausgabe der Matrikelnummer erteilt und bemisst sich nach Aufwand analog einer Halterbewilligung. Für Taxiführerinnen und Taxiführer entstehen keine neuen Kosten. Taxihaltende benötigen pro betriebenes Fahrzeug eine Fahrzeugbewilligung. Diese neue Regelung ist im Vergleich zu vorher nun kostendeckend. Dies ist sinnvoll und gerechtfertigt, handelt es sich doch nach wie vor um eine kommerzielle Tätigkeit.

Im Postulat Fraktion SVPplus (Simon Glauser, SVP) vom 6. September 2012: „Bernisches Taxireglement; BTR: Optimieren und Missstände bekämpfen!“ (vormals Motion) wurde gefordert, dass ab dem Jahr 2016 in der Stadt Bern nur noch Taxis der Energieeffizienz-Kategorie A-A (max. 149g/km CO<sub>2</sub>) zugelassen werden sollen. Diese konkrete Forderung 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 CO<sub>2</sub>/km). Wie bereits im Bericht des Gemeinderats an den Stadtrat dargelegt, ist es dem Gemeinderat aber ein Anliegen, die Benutzung von energieeffizienten Taxis in der Stadt Bern zu fördern. Aus diesem Grund schlägt der Gemeinderat ein emissionsabhängiges Tarifsysteem vor. So sollen Taxihalterinnen und Taxihalter mit energieeffizienten Taxis deutlich weniger Gebühren bezahlen als Taxis mit einer schlechten Energieeffizienz. Fahrzeuge sind in der Regel in die Energieeffizienzklassen A bis G eingeteilt. Ein Fahrzeug, welches eine mittlere Energieeffizienzklasse aufweist (D), soll eine Gebühr von Fr. 600.00 pro Jahr und betriebenem Taxi bezahlen, Fahrzeuge mit schlechteren Energieeffizienzklassen bezahlen mehr, jene mit besseren Energieeffizienzklassen bezahlen weniger Gebühren. Das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons Bern aktualisiert jährlich die Energieeffizienzklassen der aktuell immatrikulierten Fahrzeuge analog der angepassten Energieklassen des Bundes. Kutschen und Fahrradrickschas und dergleichen sollen keine Gebühr pro Jahr und betriebenem Fahrzeug bezahlen, da es sich um umweltschonende Fahrzeuge handelt. Zudem sind Rickschas platzsparend und verursachen keinen Lärm.

Eine kleine Änderung erfährt auch die Bestimmung über die Erneuerung von Taxihalter- und Taxiführerbewilligungen. Um Klarheit darüber zu schaffen, dass die Gebühren zur Erteilung von Halter- und Führerbewilligungen separat verlangt werden, wird neu von Gebühren zur Erneuerung von Taxihalterbewilligungen *oder* Taxiführerbewilligungen gesprochen. Inhaltlich wird nichts geändert.

## 7. Bisherige Gebühren - neue Gebühren

### Bisher

#### Gebührentarif der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie

<b>4.</b>	<b>Polizeiinspektorat</b>	
4.2.4	Taxigewerbe	
4.2.4.1	Theoretische Eignungsprüfung für Taxiführerinnen und Taxiführer	165.00
4.2.4.2	Wiederholung der theoretischen Eignungsprüfung für Taxiführerinnen und Taxiführer	110.00
4.2.4.3	Praktische Eignungsprüfung für Taxiführerinnen und Taxiführer	Zeittarif III
4.2.4.4	Erstmalige Erteilung von Taxihalterbewilligungen	220.00
4.2.4.5	Erstmalige Erteilung von Taxiführerbewilligungen	165.00
4.2.4.6	Erneuerung von Taxiführerbewilligungen und Taxihalterbewilligungen	165.00
4.2.4.7	Erstmalige Erteilung von Bewilligungen für Halterinnen und Halter oder Führerinnen und Führer von Kutschentaxis	110.00
4.2.4.8	Erneuerung von Bewilligungen für Führerinnen und Führer bzw. Halterinnen und Halter von Kutschentaxis	110.00
4.2.4.9	Vorführen von Taxis zur Erstimmatrikulation, pro Fahrzeug	55.00
4.2.4.10	Vorführen von Taxis zur Nachkontrolle, pro Fahrzeug	55.00
4.2.4.11	Gebühr, pro Jahr und betriebenem Taxi	660.00
4.2.4.12	Gebühr, pro Jahr und betriebener Kutsche	440.00
4.2.4.13	Anordnung von Administrativmassnahmen gemäss den Arti-	150.00

	keln 28 - 32 des Reglements vom 8. November 2000 <sup>1</sup> über das Halten und Führen von Taxis in der Stadt Bern	bis 600.00
4.2.4.14	Abgabe Arbeitsbuch, pro Stück	11.00
4.2.4.15	Abgabe Eignungsunterlagen für Taxiführerinnen und Taxiführer, pro Mappe	88.00

**Neu** *Inhaltliche Änderungen kursiv und unterstrichen*

**Gebührentarif der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie**

<b>4.</b>	<b>Polizeiinspektorat</b>	
4.2.4	Taxigewerbe	
4.2.4.1	Theoretische Eignungsprüfung für Taxiführerinnen und Taxiführer	165.00
4.2.4.2	Wiederholung der theoretischen Eignungsprüfung für Taxiführerinnen und Taxiführer	110.00
4.2.4.3	Praktische Eignungsprüfung für Taxiführerinnen und Taxiführer	Zeittarif III
4.2.4.4	Erstmalige Erteilung von Taxihalterbewilligungen	<u>165.00</u>
4.2.4.5	Erstmalige Erteilung von Taxiführerbewilligungen	165.00
<u>4.2.4.6</u>	<u>Erstmalige Erteilung von Taxifahrzeugbewilligungen</u>	<u>220.00</u>
4.2.4.7	Erneuerung von Taxiführerbewilligungen <u>oder</u> Taxihalterbewilligungen	165.00
<u>4.2.4.8</u>	<u>Erneuerung von Taxifahrzeugbewilligungen</u>	<u>165.00</u>
4.2.4.9	Erstmalige Erteilung von Bewilligungen für Halterinnen und Halter oder Führerinnen und Führer von Kutschentaxis, <u>Fahrradrikschas und dergleichen</u>	110.00
4.2.4.10	Erneuerung von Bewilligungen für Führerinnen und Führer bzw. Halterinnen und Halter von Kutschentaxis, <u>Fahrradrikschas und dergleichen</u>	110.00
<u>4.2.4.11</u>	<u>Ausstellen eines Duplikats des Taxiführerausweises</u>	<u>55.00</u>
4.2.4.12	Erstmaliges Vorführen von Taxis, pro Fahrzeug	55.00
4.2.4.13	Vorführen von Taxis zur Nachkontrolle, pro Fahrzeug	55.00
4.2.4.14	Gebühr, pro Jahr und betriebenem Taxi	
	<u>Energieeffizienzklasse A</u>	<u>300.00</u>
	<u>Energieeffizienzklasse B</u>	<u>400.00</u>
	<u>Energieeffizienzklasse C</u>	<u>500.00</u>
	<u>Energieeffizienzklasse D</u>	<u>600.00</u>
	<u>Energieeffizienzklasse E</u>	<u>700.00</u>
	<u>Energieeffizienzklasse F</u>	<u>800.00</u>
	<u>Energieeffizienzklasse G/ohne Energieeffizienzklasse</u>	<u>900.00</u>
4.2.4.15	<u>Nichterteilung, Nichterneuerung und</u> Anordnung von Administrativmassnahmen gemäss den Artikeln 25 - 29 des Reglements vom XX.XXX.201X <sup>2</sup> über das Halten und Führen von Taxis in der Stadt Bern	150.00 bis 600.00

<sup>1</sup> Bernisches Taxireglement (BTR); SSSB 935. 1

<sup>2</sup> Bernisches Taxireglement (BTR); SSSB 935. 1

4.2.4.16	Abgabe Arbeitsbuch, pro Stück	11.00
4.2.4.17	Abgabe Eignungsprüfungsunterlagen für Taxiführerinnen und Taxiführer, pro Mappe	88.00

### Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Reglement über das Halten und Führen von Taxis in der Stadt Bern (Bernisches Taxireglement; BTR; SSSB 935.1); Totalrevision.
2. Der Stadtrat beschliesst mit ... Ja- gegen ... Nein-Stimmen bei... Enthaltungen die Totalrevision des Reglements vom 18. Oktober 2001 über das Halten und Führen von Taxis in der Stadt Bern (Bernisches Taxireglement; BTR) unter Vorbehalt der fakultativen Volksabstimmung gemäss Artikel 37 Gemeindeordnung.
3. Der Gemeinderat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Reglements über das Halten und Führen von Taxis in der Stadt Bern (BTR).

Bern, 31. August 2016

Der Gemeinderat