



Bericht des Stadtrates an den Gemeinderat

Nr. 61/2008

411.60.10

Postulat Thomas Hensel betreffend

Überarbeitung der städtischen Taxiverordnung

Antrag

Das Postulat sei im Sinne der Erwägungen zu überweisen.

Begründung

Die bestehende Taxiverordnung vom 4. November 1983 regelt den Betrieb und das Bewilligungsverfahren für das Taxigewerbe in der Stadt Chur. Die Stadtpolizei ist für die Einhaltung der Taxiverordnung zuständig. Der Gemeinderat hat anlässlich seiner Sitzung vom 30. April 1998 eine vom Stadtrat beantragte Teilrevision der Taxiverordnung zurückgewiesen. In der entsprechenden Botschaft (Nr. 12/98) wurden folgende Ziele zitiert:

„Die Teilrevision der Taxiverordnung soll

- eine präzisere Formulierung einzelner Artikel bringen;*
- in Bezug auf Parkierung verschärfte Bestimmungen aufzeigen;*
- der Deregulierung und Liberalisierung vermehrt Rechnung tragen.“*

Bezüglich Taxigewerbe besteht kein übergeordnetes Recht. Ohne städtische Taxiverordnung könnte somit jedermann ohne Einschränkungen und damit ohne spezielle Kontrollen Taxifahrten auf Stadtgebiet anbieten. Ein gut funktionierendes Taxi-Angebot entspricht jedoch einem öffentlichen Bedürfnis, weshalb die entsprechenden Rahmenbedingungen in der erwähnten Verordnung geregelt sind. Dass die bestehende Taxiverordnung als formell-gesetzliche Grundlage genügt, hat das Verwaltungsgericht des Kantons Graubünden mit Urteil vom 6. Februar 2001 (U 00 109) bestätigt.



Die gültige Taxiverordnung entspricht inhaltlich in etwa den Verordnungen und Reglementen der Städte Winterthur (11. Januar 1989), Dietikon (7. April 1994), St. Gallen (27. September 1994), Zug (31. Januar 1995) und Luzern (12. Juni 2003). In den erwähnten Städten wird ebenfalls zwischen A- und B-Bewilligungen unterschieden. In Chur wurden für das Jahr 2008 (Stand 1. Oktober 2008) gemäss Art. 3 der Taxiverordnung 14 A-Bewilligungen und 45 B-Bewilligungen erteilt. Aufgrund eines erweiterten Angebots von bisher 9 auf 13 öffentliche Standplätze wurden kürzlich zusätzliche A-Bewilligungen zur Neuverteilung ausgeschrieben.

Die Erfahrungen mit der bestehenden Taxiverordnung sind aus Sicht der Stadt grundsätzlich positiv. Reklamationen betreffend Angebot oder Qualität der Taxibetriebe sind in den vergangenen Jahren sehr wenige eingegangen. Die Stadtpolizei stellt fest, dass neben dem öffentlichen Verkehr auch ein gut funktionierender Taxibetrieb einen wichtigen Beitrag an die Verkehrssicherheit leisten kann, insbesondere bezüglich Fahren in angetrunkenem Zustand. Die Erhebungen der letzten Jahre haben auch gezeigt, dass vor allem an den Wochenenden ein erhöhter Bedarf an Taxis besteht, welcher nicht immer unmittelbar gedeckt werden kann. Diese erhöhte Nachfrage kann zum Teil auch nicht mit den - oft nur an Wochenenden benutzten - B-Bewilligungen abgedeckt werden. Die ab März 2009 insgesamt 13 öffentlichen Standplätze (bisher 10) für Inhaberinnen und Inhaber von A-Bewilligungen befinden sich an bevorzugter Lage wie Bahnhofplatz (Anzahl 8), Lindenquai (2 bis März 2009), Freihofplatz/Eingang Sägenstrasse beim Welschdörfli (3 ab März 2009) und Gürtelstrasse (2 ab Januar 2009). Die Gebühr für diese Standplätze beträgt pro Jahr und Fahrzeug Fr. 800.--. Die Jahresgebühr für eine A- oder B-Bewilligung kostet pro Fahrzeug Fr. 200.--. Der Mehraufwand für A-Bewilligungen ergibt sich aufgrund der zur Verfügung gestellten öffentlichen Standplätze, welche nur durch Inhabende von A-Bewilligungen angefahren werden dürfen. Bis anhin war der Stadtrat der Ansicht, dass die zwei Bewilligungsarten mit den unterschiedlichen Rahmenbedingungen ihre Berechtigung haben.

Während der letzten Jahre brachte jedoch eine Mehrheit der A-Bewilligungsinhabenden zum Ausdruck, dass die unterschiedlichen Bedingungen für die beiden Bewilligungsarten nicht mehr zeitgemäss seien. Insbesondere würden sich die Inhabenden von B-Bewilligungen viel zu wenig an die gesetzlich vorgeschriebenen Bestimmungen halten. Trotz regelmässiger Kontrollen und Verzeigungen wird diese unbefriedigende Entwicklung von der Stadtpolizei bestätigt. Sobald am späteren Abend der Publikumsverkehr in der Altstadt und im Welschdörfli zunimmt, fahren die Taxis mit B-Bewilligungen permanent durch die entsprechenden Strassen. Diese Fahrten dienen allein dem Zweck der Kundenwerbung vor den Lokalen. Sobald sich der Publikumsverkehr in den frühen Morgenstunden wieder beruhigt, sind auch die B-Taxis weg. Mit diesem Verhalten werden die Taxis mit A-Bewilligungen benachteiligt, welche korrekt auf den öffentlichen Standplätzen auf Kundschaft warten. Taxis mit B-Bewilligungen sind täglich nur einige Stunden (meistens als Nebenerwerb) und nur bei guten Ertragsaussichten im Einsatz. Aus diesem Grund erzielen sie in



wenigen Stunden gute finanzielle Erträge und können so ihre Fahrdienste zu günstigeren Preisen anbieten als Taxis mit A-Bewilligungen, welche Tag und Nacht mehrere Stunden Wartezeit einrechnen müssen. Das Aufrechterhalten des 24-Stunden-Betriebs und das Bereitstellen der gesamten Infrastruktur auch während ertragsschwachen Zeiten ergeben für die A-Konzessionäre entsprechende Mehrkosten. Diese Sachlage verzerrt den Wettbewerb zu Ungunsten der A-Bewilligungsinhaber. Die sporadisch mit grossem Aufwand durchgeführten Kontrollen durch die Stadtpolizei führten jeweils nur kurzfristig zu einer Verbesserung.

Bereits aufgrund dieser aktuell unbefriedigenden Situation besteht aus Sicht des Stadtrates Handlungsbedarf.

Zu den Forderungen des Postulats

1. Der Einbezug ökologischer Kriterien für die Erteilung der Taxibewilligung. Kriterien können beispielsweise sein: Partikelfilter, CO₂-Ausstoss, Feinstaub, Verbrauch.

Der Stadtrat erachtet solche rein kommunalen Auflagen nicht als sinnvoll, weil das Bundesrecht abschliessend regelt, welche technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge und an Fahrzeuge zum berufsmässigen Personentransport zu stellen sind. Der Bundesrat hat dazu am 19. Juni 1995 die Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) erlassen. Fahrzeuge für den berufsmässigen Personentransport werden in regelmässigen Intervallen vom Strassenverkehrsamt geprüft und sind nachher zugelassen (Art. 33 Abs. 2 lit. a Ziff. 1 VTS). Der Stadt stehen keine Kompetenzen zu, um im Bereich der Zulassung von Fahrzeugen noch weitere gesetzliche Einschränkungen festzulegen.

In der Juni-Session 2008 erliess der Grosse Rat das Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr. In materieller Hinsicht wurde damit der Auftrag Jäger umgesetzt, neben den bestehenden Kriterien als zusätzliches Steuerungselement zur Festlegung der Verkehrssteuern im Kanton auch den CO₂-Ausstoss in die kantonale Gesetzgebung aufzunehmen. In Graubünden wird zurzeit für emissionsarme Motorfahrzeuge mit herkömmlichen oder alternativen Antriebssystemen eine Ermässigung von 60 bis 80 % gewährt. Die Regierung regelt die Einzelheiten und bestimmt die jeweiligen Ermässigungsansätze. Damit besteht gerade auch für Taxiunternehmende neu ein wichtiger Anreiz, ökologisch fortschrittliche Fahrzeuge zu beschaffen.



2. Der Einbezug der erweiterten Möglichkeit der Inanspruchnahme der Taxis durch Menschen mit einer Behinderung. So könnte bei Besitzern mehrerer A-Bewilligungen jede 4. Bewilligung verpflichtend für ein rollstuhlkompatibles Fahrzeug festgelegt werden.

In der Stadt sind zurzeit drei Behindertentaxis in Betrieb.

- Taxi Rosamilia: 1 Fahrzeug ca. 10 bis 15 Fahrten pro Woche
- Taxi Giulio/Taxi Chur: 2 Fahrzeuge ca. 30 bis 35 Fahrten pro Woche

Die im Postulat vorgeschlagene Massnahme stellt eine erhebliche Einschränkung des Taxi-gewerbes dar. Der Stadtrat erachtet die Forderung als zu weit gehend und damit als unverhältnismässigen Eingriff in die verfassungsmässige Wirtschaftsfreiheit. Zudem kann mit dem bereits vorhandenen Angebot an Behindertenfahrzeugen die heutige Nachfrage vollends abgedeckt werden. Zurzeit sind die Behindertenfahrzeuge der Taxifirmen Rosamilia und Giulio eher zu wenig ausgelastet.

3. Die allfällige Regelung von „Altstadt- oder Touristenbahnen“.

Die Taxiverordnung regelt die Bewilligungspflicht für Personenwagen für den gewerbsmässigen Personentransport ohne feste Route oder Fahrplan. Altstadt- oder Touristenbahnen fahren nach einer festen Route und mehrheitlich auch nach einem festen Fahrplan und sind nicht der Taxiverordnung unterstellt. Vorschriften über Ausrüstung etc. werden vom Strassenverkehrsamt festgelegt bzw. sind in der VTS geregelt. Fahrstrecke und Haltestellen werden in Absprache mit dem Veranstalter durch die Stadtpolizei bestimmt (Gesteigerter Gemeingebrauch, Art. 27 Polizeigesetz der Stadt Chur). Eine spezielle Regelung in der Taxiverordnung ist deshalb nicht erforderlich.

Schlussfolgerung

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen, Erkenntnisse und Diskussionen ist der Stadtrat der Ansicht, die heutige Taxiverordnung vom 4. November 1983 sei trotzdem einer Totalrevision zu unterziehen.

In Zusammenhang mit der Revision sollen insbesondere nachfolgende Punkte überprüft werden:

- Bewilligungsarten, Anzahl Bewilligungen
- Voraussetzungen zum Erhalt einer Taxibewilligung
- Anforderungen an Taxichauffeusen und -chauffeure
- Angebot „öffentlicher Standplätze“



- Tarifvorgaben (Fahrpreise)
- Gebührentarif für die Taxibewilligungen
- Kennzeichnung/Beschriftung der Taxifahrzeuge

Der Stadtrat wird dem Gemeinderat im zweiten Halbjahr 2009 einen entsprechenden Revisionsentwurf unterbreiten.

Chur, 3. November 2008

Namens des Stadtrates

Der Stadtpräsident

Der Stadtschreiber

Christian Boner

Markus Frauenfelder

Aktenauflage

- Botschaft des Stadtrates (Nr. 12/98) „Teilrevision der Taxiverordnung“ vom 23. Februar 1998
- Beschluss-Protokoll des Gemeinderates vom 30. April 1998
- Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Graubünden vom 6. Februar 2001 (U 00 109)
- Botschaft der Regierung an den Grossen Rat (Heft Nr. 14/2007 - 2008)
- Übersicht Taxi-Verordnungen vom 17. Oktober 2008

Eingereicht anlässlich der Gemeinderatssitzung vom 10. September 2008

Thomas Hensel
SP-Gemeinderat Chur

M. Frauenfelder, Stadtschreiber

Postulat betr. Überarbeitung der städtischen Taxiverordnung

Seit dem gemeinderätlichen Beschluss zur bestehenden Churer Taxiverordnung von 1983 hat sich die Gesellschaft, aber auch das Autogewerbe, verändert. Seitens der Gesellschaft sind dies unter anderem höhere Erwartungen an ökologischer und sozialer Ausrichtung. So schafft beispielsweise die Post nur noch Fahrzeuge der Energieeffizienzklasse D oder besser an. Auch die Autoindustrie unternimmt begrüssenswerte Schritte zur Senkung des Schadstoffausstosses und der Lärmemissionen. Noch gibt es wenig Modelle mit Hybridantrieben, aber die „Grüne-Welle“ am wachsenden Angebot an Fahrzeugen mit alternativen Antrieben oder, wie die Auto-Umweltliste 2008 des VCS zeigt, verbesserten Umweltwerten ist sichtbar.

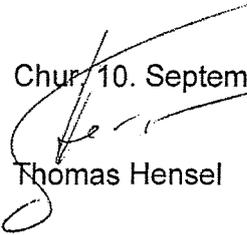
In den letzten 20 Jahren hat sich auch Chur gewandelt. Mit dem neuen Bahnhof und der Begegnungszone wurden neue Akzente gesetzt und in nächster Zukunft werden in Chur West die nächsten Entwicklungsschritte umgesetzt. Dies wird zur Folge haben, dass auch die vom Stadtrat für die ständige Benützung bezeichneten allgemeinen und besonderen öffentlichen Taxistandplätze überprüft werden. Mit dem Einsatz der Brambrüescher „Tschu-Tschu-Bahn“ für Altstadttrundfahrten und als Tourismusattraktion ist in diesem Jahr zudem ein weiteres Personentransportangebot eingesetzt worden, und nun wird noch von einem Adventszüglein gesprochen. Wäre es nicht angebracht, auch hierzu eine Grundlage zu haben?

Die geschilderte Entwicklung zeigt auf, dass es auch Zeit ist, die Taxiverordnung zu überarbeiten und den aktuellen Bedürfnissen anzupassen. Aus diesem Grunde fordere ich den Stadtrat auf, die Taxiverordnung vom 4. November 1983 zu überarbeiten. Dabei zu prüfen sind vorab:

- Der Einbezug ökologischer Kriterien für die Erteilung der Taxibewilligung. Kriterien können beispielsweise sein: Partikelfilter, CO₂-Ausstoss, Feinstaub, Verbrauch.
- Der Einbezug der erweiterten Möglichkeit der Inanspruchnahme der Taxis durch Menschen mit einer Behinderung. So könnte bei Besitzern mehrerer A-Bewilligungen jede 4. Bewilligung verpflichtend für ein rollstuhlkompatibles Fahrzeug festgelegt werden.
- Die allfällige Regelung von „Altstadt- oder Touristenbahnen“.

Die Anpassung eines Fahrzeugparks ist nicht von heute auf morgen durchführbar, weshalb sicherlich eine Umsetzungsfrist berücksichtigt werden muss. Den allfälligen Mehraufwendungen für die behinderten- und rollstuhlgängige Ausrüstung der Fahrzeuge könnte mit einer reduzierten Gebühr entgegen gekommen werden.

Chur, 10. September 2008


Thomas Hensel