



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 7. November 2001

B+A 40/2001

Reglement über das Taxiwesen

**Vom Grossen Stadtrat
mit Änderungen und unter
Berücksichtigung von StB 130/2002
beschlossen am 12. Juni 2003
(Definitiver Beschluss des Grossen
Stadtrates am Schluss dieses Dokuments)**

Übersicht

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag wird dem Grossen Stadtrat der Erlass eines neuen Taxireglements beantragt. Dieses Reglement soll die bisherige Rechtsgrundlage für das Taxigewerbe, die Verordnung betreffend den Dienst der Automobil-Droschken vom 21. April 1910 / 26. Januar 1911, ersetzen.

Die Hauptgründe für eine Revision der Bestimmungen über das Taxiwesen sind:

- **Veraltete Bestimmungen**
Mit der heutigen Rechtsgrundlage kann die im Interesse der Fahrgäste notwendige Ordnung im Taxiwesen nicht durchgesetzt werden, insbesondere fehlen geeignete Strafbestimmungen.
- **Vereinheitlichung der Bewilligungsarten**
Das Luzerner Taxiwesen weist die Besonderheit auf, dass nebeneinander zwei verschiedene Arten von Taxibewilligungen bestehen: Einerseits die vom Stadtrat erteilten Taxibewilligungen mit dem Charakter von nicht übertragbaren Polizeibewilligungen und andererseits die Konzessionen, die im freien Handel gegen Entgelt erworben werden. Letztere werden in aller Regel nicht vom Konzessionsinhaber oder der Konzessionsinhaberin ausgeübt, sondern vermietet und untervermietet, dauernd oder vorübergehend, sogar bloss stundenweise. Diese freie Handelbarkeit der Konzessionen als Berufsausübungsbewilligung widerspricht der heutigen Rechtsauffassung und verunmöglicht bzw. erschwert die polizeilichen Kontrollen.
- **Aufhebung des Standplatzprivilegs**
In langjähriger Praxis ist der attraktivste Standplatz am Bahnhofvorplatz den Taxis mit Konzessionen und Betriebsbewilligungen mit weissem Schild vorbehalten. Den Taxis mit gelbem Schild stehen andere Standplätze im Stadtzentrum zur Verfügung, auf denen weniger regelmässig und vor allem weniger voraussehbar Fahraufträge anfallen. Diese Zweiteilung des Rechts zur Benützung der Standplätze auf öffentlichem Grund ist mit dem Anspruch auf eine rechtsgleiche Behandlung nicht vereinbar.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Ausgangslage	5
1.1 Bedeutung des Taxigewerbes	5
1.2 Zuständigkeit	6
1.3 Bisherige Revisionsbemühungen	7
1.3.1 Revisionen der Jahre 1911 und 1932	7
1.3.2 Die Revision vom Jahre 1963	8
1.3.3 Das Reglement gemäss B+A 18/1999 vom 20. Oktober 1999	8
2 Die Rechtsnatur der Taxikonzessionen (Rechtsgutachten Nef)	10
3 Handlungsbedarf	14
3.1 Vereinheitlichung der Bewilligungsarten	14
3.1.1 Möglichkeiten im Umgang mit den altrechtlichen Konzessionen	15
3.2 Aufhebung des Standplatzprivilegs	17
4 Aussprachen mit den Taxihaltern und Vernehmlassungsverfahren	17
5 Die wesentlichen Neuerungen des Reglements	18
5.1 In Bezug auf die altrechtlichen Konzessionen	18
5.2 In Bezug auf das Standplatzprivileg	19
5.3 Die Änderungen gegenüber dem Reglement gemäss B+A 18/1999	19
5.3.1 Bewilligungspflicht und Rechtsnatur der Taxibetriebsbewilligung (Art. 1)	19
5.3.2 Dauer der Taxibetriebsbewilligung (Art. 5)	20
5.3.3 Entzug der Taxibetriebsbewilligung (Art. 6)	20
5.3.4 Anzahl der Taxibetriebsbewilligungen (Art. 7)	20
5.3.5 Taxuhr (Art. 11)	20
5.3.6 Taxichauffeurbewilligung (Art. 12)	20
5.3.7 Gültigkeitsdauer und Entzug des Chauffeurausweises (Art. 13)	21
5.3.8 Angebot von Taxifahrten (Art. 14)	21
5.3.9 Bedienung der Taxuhr (Art. 16)	21
5.3.10 Übergangsbestimmung für die bisherigen Konzessionen und Betriebsbewilligungen weisses Schild (Art. 26)	21
6 Bemerkungen zu einzelnen Bestimmungen	22

6.1	Die Betriebsbewilligung	22
6.1.1	Bewilligungspflicht (Art. 1)	22
6.1.2	Bewilligungsinstanz (Art. 1 Abs.1)	22
6.1.3	Bewilligungsvoraussetzungen (Art. 3)	22
6.1.4	Juristische Person als Inhaberin der Betriebsbewilligung (Art. 4)	23
6.2	Arten von Betriebsbewilligungen	23
6.2.1	Arten von Taxibetriebsbewilligungen nach altem Recht	23
6.2.2	In der Schweiz übliche Arten von Taxibetriebsbewilligungen	24
6.2.3	Die Bewilligungsarten nach neuem Recht (Art. 2)	24
6.2.4	Entzug der Betriebsbewilligung (Art. 6)	24
6.2.5	Anzahl Betriebsbewilligungen (Art. 7)	25
6.3	Taxifahrzeug (Art. 9, 10, 11)	25
6.4	Pflichten der Chauffeusen und Chauffeure	26
6.4.1	Chauffeurausweis (Art. 12)	26
6.4.2	Verhalten der Chauffeusen und Chauffeure (Art. 15)	26
6.5	Betriebsvorschriften	26
6.5.1	Angebot von Taxifahrten (Art. 14)	26
6.5.2	Bedienung der Taxuhr (Art. 16)	27
6.6	Taxitarif (Art. 17)	27
6.7	Standplätze (Art. 18, 19, 20, 21)	27
6.8	Beförderungspflicht (Art. 22)	28
6.9	Taxikommission (Art. 23)	28
7	Übergangsregelung	28
7.1	Übergangsbestimmung betreffend Chauffeurbewilligungen (Art. 25)	28
7.2	Übergangsbestimmung betreffend Konzessionen und Betriebsbewilligungen weisses Schild (Art. 26)	29
8	Gebühren (Art. 24)	29
9	Strafbestimmung (Art. 27)	29
10	Aufhebung bisherigen Rechts	30
11	Antrag	30

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Ausgangslage

1.1 Bedeutung des Taxigewerbes

Ein gut funktionierendes Taxigewerbe liegt im öffentlichen Interesse. Der Stadtrat anerkennt die nützliche und notwendige Funktion der Taxis als Transportmittel im Interesse der Allgemeinheit.

Man kann sich die Frage stellen, ob und inwieweit Taxis zum öffentlichen Verkehr gezählt werden können. Der Begriff des öffentlichen Verkehrs wird nicht einheitlich definiert, denn er ist durch eine Vielzahl von Elementen geprägt. Wird ein Verkehrsmittel zum öffentlichen Verkehr zugerechnet, müssen möglichst viele der folgenden Kriterien erfüllt sein:

- allgemeine Zugänglichkeit, d. h. Benutzungsmöglichkeit für jedermann
- sozial tragbare Tarife
- feste Tarife
- Betriebspflicht
- Beförderungspflicht
- Fahrplan
- Gewährung von Verkehrserleichterung
- Bewegung im Nahverkehr

Aus dieser Auflistung geht hervor, dass Taxis einige Elemente des öffentlichen Verkehrs erfüllen, so die allgemeine Zugänglichkeit, die festen Tarife, die Beförderungspflicht, dass jedoch verschiedene, aber wesentliche Elemente, die dem klassischen öffentlichen Verkehrsmittel eigen sind, fehlen. Insbesondere sind die Taxitarife nicht sozial tragbar. Die Tarife der öffentlichen Verkehrsmittel sind so festgelegt, dass sich möglichst alle Bürgerinnen und Bürger die tägliche Fahrt zur Arbeit leisten können. Eine Taxifahrt kostet ein Vielfaches einer entsprechenden Fahrt mit einem Massentransportmittel. Für viele Bürgerinnen und Bürger ist eine regelmässige Benützung des Taxis finanziell nicht tragbar. Das Taxi bildet daher nicht Bestandteil des öffentlichen Verkehrs. Damit das Taxi aber seine Funktion als allgemein zugängliches Verkehrsmittel möglichst gut erfüllen kann, werden die berechtigten Anliegen der Taxis so weit als möglich berücksichtigt.

Beispiele von Verkehrserleichterungen, die für Taxis gewährt werden, sind:

- Benützung der Busspur auf der St.-Karli-Brücke.
- Benützung der gekennzeichneten Busspur beim VBL-Perron am Bahnhofplatz.
- Zulassen des Befahrens gesperrter Strassenstrecken bei Baustellen usw.
- Fahrerleichterungen für Taxis zum Standplatz Mühlenplatz.
- Ausnahmegewilligung zum Befahren der Fahrverbotszone Bramberg.
- Ausnahmegewilligung zum Befahren der Zinggertorstrasse.
- Anhalteplatz beim Inseli-Carparkplatz.
- Temporärer Standplatz auf dem Trottoir Pilatusstrasse vor dem „Flora“.
- Benützung der Bushaltestellen ausserhalb der Betriebszeiten der VBL.
- Zeitlich beschränkter Standplatz Haldenstrasse, Höhe „National“.
- Zeitlich beschränkter Standplatz an der Winkelriedstrasse beim „Astoria“.

Das Taxigewerbe in der Stadt Luzern ist leistungsfähig und arbeitet zuverlässig, ein Hinweis dafür, dass die Bewilligungs- und Konzessionsinhaberinnen und -inhaber sich ihrer Verantwortung den Fahrgästen gegenüber bewusst sind und ihre Berufspflichten ernst nehmen.

1.2 Zuständigkeit

Es besteht keine bundesrechtliche Regelung des Taxigewerbes. Gewisse Erlasse des Bundes enthalten jedoch strassenverkehrsrechtliche Vorschriften für Taxis, beispielsweise betreffend den Erwerb des Führerausweises D 1 als Taxichauffeur bzw. -chauffeuse (Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr VZV) und die technischen Anforderungen für Strassenfahrzeuge (Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge VTS) sowie die Arbeits- und Ruhezeit der Chauffeure (Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen, Chauffeurverordnung).

Die Frage, unter welchen Voraussetzungen Taxis auf Busspuren zugelassen werden können, ist nicht gewerbepolizeilicher Natur und ist daher nicht im Taxireglement zu regeln. Die Zulässigkeit von Taxis auf Busspuren beurteilt sich nach den Vorschriften des bundesrechtlichen Strassenverkehrsrechts. Zudem betreffen Busspuren in aller Regel Kantonsstrassen, für die die Kompetenz zum Erlass von Verkehrsanordnungen nicht beim Stadtrat liegt. Grundsätzlich sollen Taxis Busspuren dann mitbenützen dürfen, wenn dies rechtlich zulässig ist und der Betriebsablauf des öffentlichen wie des privaten Verkehrs nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

Taxiunternehmen sind Gewerbe und unterstehen dem Schutz der Wirtschaftsfreiheit nach Art. 27 der Bundesverfassung vom 18. April 1999. Die Kantone können die Taxibetriebe gewerbepolizeilichen Beschränkungen unterwerfen, diese müssen aber mit der Handels- und Gewerbefreiheit vereinbar sein. Wie die anderen Kantone, mit Ausnahme von Basel und Bern, regelt auch der Kanton Luzern das Taxigewerbe nicht. Es ist daher den Gemeinden überlassen, im Rahmen ihrer Gemeindekompetenz Bestimmungen über das Taxiwesen zu erlassen. In der Stadt Luzern ist der Grosse Stadtrat für den Erlass zuständig (Art. 28 Abs. 1 GO).

1.3 Bisherige Revisionsbemühungen

1.3.1 Revisionen der Jahre 1911 und 1932

Art. 1 der vom Stadtrat erlassenen Verordnung betreffend den Dienst der Automobildroschken (Taxameter) vom 21. April 1910 bestimmte, dass die Konzessionen für das Aufstellen und den Betrieb von Taxis auf bestimmten Plätzen und Strassen der Stadt vom Stadtrat je für die Dauer eines Jahres erteilt werden, und dass die Erteilung solcher Konzessionen gegen Erwerb und Löschung von je zwei Pferdedroschkenkonzessionen erfolge. Mit dieser Ordnung wollte der Stadtrat, da er eine Bevorzugung der Taxameter vor den Pferdedroschken erwartete, die Pferdedroschkenkonzessionäre wirtschaftlich schützen. Er stellte sich auf den Standpunkt, dass man die Taxameterkonzessionen nur an die Inhaber von Pferdedroschkenkonzessionen erteilen wolle, und zwar aus dem nahe liegenden Grund der Schonung der wirtschaftlichen Existenz der Droschkenbetriebe. Als bald zeigte es sich aber, dass die von der Verordnung getroffene Lösung bewirkte, dass die Pferdedroschkenkonzessionen sich zu Handelsobjekten entwickelten, und dass es jenen, die eine Taxameterkonzession zu erhalten wünschten, nicht möglich war, Pferdedroschken zu einem tragbaren Preis zu erwerben. Der Stadtrat empfand das als nicht richtig und wollte diesem „Übel“ mit einer Revision der Verordnung entgegenreten. Im Jahre 1911 revidierte er die Verordnung in dem Sinne, dass künftig das Erteilen einer Taxameterkonzession entweder gegen Erwerb und Löschung von zwei alten Pferdedroschkenkonzessionen oder aber „nach Bedürfnis und Ermessen des Stadtrates“ erfolgen könne. Art. 1 Abs. 2 der Verordnung lautete: „Die Erteilung dieser Konzession erfolgt einerseits gegen Erwerb und Löschung von zwei alten Pferdedroschkenkonzessionen für je eine Automobilkonzession, anderseits nach Bedürfnis und Ermessen des Stadtrates. Im letzten Falle gegen eine erhöhte Konzessionsgebühr.“ Die Konzessionsgebühren betrugen für Taxikonzessionen, die durch Erwerb von Pferdedroschkenkonzessionen erworben wurden, Fr. 30.–, für die andern Fr. 250.–.

Die Revision brachte nicht den gewünschten Erfolg. Die alten Pferdedroschkenkonzessionen entwickelten sich in noch höherem Masse zu Handelsobjekten, und auch für die Abtretung von Taxameterkonzessionen an neue Konzessionäre wurden immer höhere Kaufpreise bezahlt. Für die Abtretung von Pferdedroschkenkonzessionen wurden „mehrere tausend Franken“ gefordert, für die Abtretung von Taxameterkonzessionen wurden ebenfalls „in tausende von Franken“ gehende Verkaufspreise verlangt und auch bezahlt. Im Genehmigungsgesuch vom 24. Mai 1932 an den Regierungsrat bezeichnete der Stadtrat diese Verhältnisse als „unhaltbar“. Um Abhilfe zu schaffen, beschloss er am 7. Mai 1932, es seien fortan keine neuen Pferdedroschkenkonzessionen mehr zu erteilen, das Übertragen von Pferdedroschkenkonzessionen sei nur noch bis Ende 1934 zugelassen, und nach diesem Zeitpunkt würden die Konzessionen für Pferdedroschken, die nicht vom Konzessionär selbst ausgeübt werden, ohne weiteres erlöschen. Nach dem 31. Dezember 1934 würde keine Konzessionierung von Taxametern gegen Erwerb und Löschung von Pferdedroschkenkonzessionen mehr stattfinden, und es werde eine einheitliche Konzessionsgebühr von Fr. 250.– erhoben. Der Regierungsrat erteilte dieser Revision die Genehmigung. Sowohl gegen die Revision der Verordnung wie gegen die Genehmigung durch den Regierungsrat wurden von Seiten des Taxigewerbes verschiedene Rechtsbehelfe und Rechtsmittel ergriffen.

Dabei machte es geltend, die vom Stadtrat beschlossene Revision schmälere wohlerworbene Rechte der Konzessionäre, was nur gegen Entschädigung erfolgen dürfe, da ihre diesbezüglichen Rechte unter dem Schutz der Eigentumsgarantie ständen. Die Konzessionen, die den Taxihaltern nur erteilt werden, wenn sie Pferdedroschkenkonzessionen oder bestehende Taxameterkonzessionen käuflich erworben hatten, würden Vermögensrechte bilden, deren Entzug oder Schmälerung eine Enteignung bedeute. Die Revision verstosse ferner, so wurde vorgebracht, gegen Treu und Glauben. Die Taxihalter würden durch Verordnung vorerst gezwungen, als Voraussetzung zur Ausübung ihres Gewerbes Droschkenkonzessionen zu Marktpreisen aufzukaufen, um dann durch Revision der Verordnung diese Vermögenswerte zu Nonvaleurs werden zu lassen. Der Verkehrswert aller bestehenden Taxameterkonzessionen und Pferdedroschkenkonzessionen wurde damals mit Fr. 283'500.– beziffert. Der Regierungsrat zog in der Folge seine der Revision erteilte Genehmigung zurück und lud den Stadtrat ein, mit den Konzessionären eine Einigung zu erzielen. Gegen diesen Entscheid erhob der Stadtrat staatsrechtliche Beschwerde beim Bundesgericht. Er zog sie später wieder zurück. Wegen der aufkommenden Wirtschaftskrise wurde die Angelegenheit nicht weiterverfolgt, die Revision vom Jahre 1932 erlangte nie Rechtskraft, und die Verordnung von 1910/1911 galt unverändert weiter. Strittig blieb aber nach wie vor die Frage nach dem Charakter der „Konzessionen“.

1.3.2 Die Revision vom Jahre 1963

Am 22. August 1963 beschloss der Stadtrat den Erlass einer neuen Taxiverordnung. Hauptanliegen auch dieser Revision war die Vereinheitlichung der Taxibewilligungen. Der Handel mit Konzessionen wurde untersagt. Die Frage der Rechtsnatur der Konzessionen stand somit wieder im Mittelpunkt der Diskussionen. Eine Verständigung mit den Taxihaltern gelang auch diesmal nicht. Wegen des Verbots des Handels mit Konzessionen stellten die Konzessionäre Entschädigungsbegehren an die Stadt. Die Frage, ob das Verbot des Handels von Konzessionen entschädigungspflichtig ist oder nicht, blieb jedoch wiederum unentschieden, denn am 21. Januar 1980 setzte der Regierungsrat die Verordnung vom 22. August 1963 wegen Nichtpublikation der Verordnung im Kantonsblatt ausser Kraft. Dadurch blieb die Taxiverordnung vom Jahre 1910, revidiert 1911, weiterhin und bis heute anwendbar. Diese Rechtsgrundlage genügt indes für die Ordnung des Taxiwesens in der Stadt Luzern nicht mehr und ist zu ersetzen. Seit rund 20 Jahren werden die Taxihalter mit der jährlichen Erneuerung der Betriebsbewilligung darauf aufmerksam gemacht, dass eine Revision der Taxivorschriften bevorsteht. Den Angehörigen des Taxigewerbes ist bewusst, dass der Kern eines jeden neuen Reglements das Verbot des Konzessionshandels und die Aufhebung des Standplatzprivilegs bedeutet. Das Wissen um die zu erwartende Änderung hatte aber anscheinend keinen Einfluss auf die im Konzessionshandel bezahlten Preise.

1.3.3 Das Reglement gemäss B+A 18/1999 vom 20. Oktober 1999

Mit B+A 18/1999 vom 20. Oktober 1999 beantragte der Stadtrat dem Grossen Stadtrat den Erlass eines neuen Taxireglements. Die Geschäftsprüfungskommission des Grossen Stadtrates genehmigte an ihrer Sitzung vom 18. November 1999 diesen B+A mit 8 Ja-Stimmen gegen 1 Nein-Stimme. Der Grosse Stadtrat behandelte den B+A an seiner Sitzung vom 17. Februar 2000. Gross-

mehrheitlich wies der Rat die Vorlage an den Stadtrat zurück.

Bei der Diskussion im Rat wurde schwergewichtig Folgendes vorgebracht:

- Allgemein als richtig beurteilt und begrüsst wurde die Absicht, die bisherigen Bewilligungsarten zu vereinheitlichen und das Privileg der Übertragbarkeit von Konzessionen und das Standplatzprivileg der Konzessionen aufzuheben.
- Von mehreren Sprecherinnen und Sprechern wurde vorgebracht, die den Taxihaltern eingeräumte Frist zur Vernehmlassung sei zu kurz bemessen gewesen. Zudem sei mit den Taxihaltern zu wenig gesprochen worden.
- Es wurde die Befürchtung geäussert, die heutigen Taxiunternehmer würden durch das unbegrenzte Zulassen von B-Bewilligungen zu stark konkurrenziert. Die Zahl der B-Bewilligungen solle aus diesem Grund auf ein für das bestehende Gewerbe verträgliches Mass beschränkt werden können.
- Es wurde vorgebracht, es seien den Taxis als öffentliches Verkehrsmittel Verkehrserleichterungen zuzugestehen, insbesondere solle das Reglement Taxis auf Busspuren zulassen.
- Erkannt wurde auch, dass das Problem der fehlenden Akzeptanz nicht allein auf die kurze Vernehmlassungsfrist zurückzuführen ist, sondern vielmehr darin zu suchen ist, dass bestehende Privilegien abgeschafft werden sollen.

2 Die Rechtsnatur der Taxikonzessionen (Rechtsgutachten Nef)

Im Zusammenhang mit den damaligen Bemühungen, die „Taxikonzessionen“ als nicht mehr übertragbar zu erklären, liess die Polizeidirektion im Jahre 1957 Herrn Dr. Hans Nef, Professor der Rechte an der Universität Zürich, über die folgende Frage ein Rechtsgutachten erstellen:

„Haben die Taxikonzessionäre (Taxihalter, die seinerzeit Pferdedroschkenkonzessionen erwarben und diese in Taxameterkonzessionen umwandeln liessen, sowie Taxihalter, die ihre Konzession gegen die Entrichtung eines Handelspreises kauften) Rechte erworben, die sie zur Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen gegenüber der Einwohnergemeinde berechtigen, wenn in einer neuen Taxameterverordnung Bestimmungen aufgenommen würden, die den Handel mit Konzessionen verunmöglichen?“

Herr Professor Nef führt in seinem Gutachten vom 15. Dezember 1958 u. a. Folgendes aus:

... „Wenn (nach der Lehre und der bundesgerichtlichen Rechtsprechung) davon auszugehen ist, dass die Benutzung der Standplätze durch die Taxameter lediglich gesteigerten Gemeingebrauch bedeutet und die Bewilligung, die sie hierfür erhalten, somit eine Polizeierlaubnis ist, dann wird den Taxameterhaltern durch diese Bewilligung als solche **kein subjektives öffentliches Recht** verliehen. Von der Verleihung eines subjektiven Rechts kann nur dort die Rede sein, wo durch Konzession ein Sondernutzungsrecht begründet wird. Durch die Erteilung einer Polizeierlaubnis aber wird niemals ein subjektives öffentliches Recht verliehen. Das ist in der Lehre vom Verwaltungsrecht Allgemeingut und bedarf keiner näheren Erläuterung.

Wenn also die Konzession, die nach der vom Stadtrat erlassenen Verordnung den Taxameterhal-

tern erteilt wird, wirklich nicht mehr wäre als die Erlaubnis, die für sie reservierten Standplätze zu benützen, dann stünde den Taxameterhaltern aus dieser Erlaubnis kein subjektives öffentliches Recht zu. Und dann wäre es von vorneherein ausgeschlossen, dass den Taxameterhaltern durch eine Revision der Verordnung Rechte entzogen werden könnten, und dass sich die Frage stellte, ob dies nur gegen Entschädigung erfolgen dürfte. Von subjektiven Rechten wäre dann eben überhaupt gar keine Rede, sodass erst recht nicht von **wohlerworbenen** Rechten gesprochen werden könnte.

Die Annahme, die Taxameterkonzessionen, wie sie heute in der Stadt Luzern bestehen, bedeuteten keine subjektiven öffentlichen Rechte, stimmt nun aber ganz einfach nicht mit den Realitäten überein. Sie sind nämlich, wie schon gesehen, von Anfang an und bis heute ununterbrochen **Handelsobjekte** gewesen. Sie sind also m.a.W. stets **Objekte privater Rechtsgeschäfte** gewesen. Das konnten sie aber nur sein, wenn sie als **subjektive Rechte** anerkannt waren. Denn anders hätten sie niemals Objekt eines privaten Rechtsgeschäftes sein können. Was hätte bei einem solchen Rechtsgeschäft denn **übertragen** werden sollen, wenn nicht ein **subjektives Recht**? Allein schon die Annahme, diese Konzessionen seien übertragbar, ist Beweis dafür, dass man der Auffassung war, es würden durch diese Konzessionen subjektive Rechte verliehen.

Dass heute angenommen werden muss, durch die Erteilung der Taxameterkonzession im Sinne der Verordnung von 1910/1911 werde ein subjektives Recht verliehen, hat verschiedene Gründe.

1. Von grundlegender Bedeutung war, dass im Jahre 1910 in der Verordnung statuiert wurde, die Erteilung einer Taxameterkonzession erfolge gegen Erwerb und Löschung von zwei alten Pferdedroschkenkonzessionen. Wenn die Verordnung solcherweise den **Erwerb** von Pferdedroschkenkonzessionen zur Voraussetzung der Erteilung von Taxameterkonzessionen machte, ging sie von der Annahme aus, die Pferdedroschkenkonzessionen könnten **Gegenstand privater Rechtsgeschäfte** sein. Die Verordnung ging somit von der Annahme aus, die Pferdedroschkenkonzessionen bedeuteten **übertragbare subjektive Rechte**. Denn sonst hätten sie nicht Gegenstand privater Rechtsgeschäfte sein können. Die Verordnung hat zwar gewiss nicht **ausdrücklich** gesagt, die Pferdedroschkenkonzessionen bedeuteten übertragbare subjektive Rechte, aber sie hat das **vorausgesetzt**. Denn Gegenstand eines „Erwerbes“ kann nur etwas sein, das **übertragbar** ist; und übertragbar kann eine Konzession nur sein, wenn sie ein **subjektives Recht** bedeutet. Also hat die Verordnung, wenn sie von „Erwerb“ der Pferdedroschkenkonzessionen sprach, **vorausgesetzt**, dass diese Konzessionen übertragbare subjektive Rechte seien.

Gleichzeitig aber ging die Verordnung auch davon aus, dass die Pferdedroschkenkonzessionen **gegen Entgelt** übertragen werden dürften. Denn wenn sie von „Erwerb“ dieser Konzessionen sprach, dachte sie dabei selbstverständlich an eine rechtsgeschäftliche Übertragung gegen **Geld**. Wenn das hätte verboten sein sollen, hätte es die Verordnung jedenfalls ausdrücklich sagen müssen. Dass man das nicht verbieten, sondern sogar ermöglichen wollte, geht übrigens deutlich daraus hervor, dass man den Pferdedroschkenkonzessionären etwas wollte **zukommen** lassen. Es sollten ja die Pferdedroschkenkonzessionäre, wie wir oben gesehen haben, wirtschaftlich geschützt werden.

Wenn aber von der Verordnung in solcher Weise **vorausgesetzt** wurde, dass die Pferdedrosch-

kenkonzessionen **übertragbare subjektive Rechte** seien, die man gegen **Entgelt** erwerben kann, dann wurden damit diese Eigenschaften der Pferdedroschkenkonzessionen **positivrechtlich verankert**. Die Pferdedroschkenkonzessionen wurden also seinerzeit nicht gewissermassen ausserhalb des positiven Rechts oder gar in „Missbrauch“ des Rechts zu Handelsobjekten. Sie sind nicht durch die an den betreffenden Rechtsgeschäften Beteiligten dazu „gemacht“ worden. Sondern es ist das positive Recht selbst gewesen, das den Pferdedroschkenkonzessionen diese Eigenschaft vermittelte, indem es sie ganz einfach als gegeben voraussetzte.

2. Nachdem im Anschluss an die Verordnung von 1910/1911 Taxameterkonzessionen gegen Erwerb und Löschung von Pferdedroschkenkonzessionen erteilt worden waren, wurde es nach und nach üblich, eine neue Taxameterkonzession auch gegen den Erwerb einer bestehenden **Taxameterkonzession** zu erteilen. Diese Möglichkeit ist zwar in der Verordnung von 1910/1911 nicht ausdrücklich vorgesehen. Aber es ist begreiflich, dass der Stadtrat sie gleichwohl anerkannte. Damit aber wurde gleichzeitig auch anerkannt, dass auch die **Taxameterkonzessionen** sich als **übertragbare subjektive Rechte**, die gegen **Entgelt** erworben werden dürfen, charakterisieren. Auch das ist sehr begreiflich. Denn die Taxameterkonzessionen waren ja durch entgeltlichen Erwerb von Pferdedroschkenkonzessionen erlangt worden. Wenn man also die Taxameterkonzession ihrerseits für übertragbar hielt, erschien es nur recht und billig, die Übertragung gegen **Entgelt** zu gestatten. Wenn man also nun auch die Taxameterkonzessionen als Handelsobjekte anerkannte, so war das nur eine einleuchtende Konsequenz aus der Tatsache, dass die Verordnung 1910/1911 dies hinsichtlich der Pferdedroschkenkonzessionen getan hatte. ...

Das in der Taxameterkonzession enthaltene übertragbare subjektive Recht, das gegen Entgelt abgetreten werden kann, ist offensichtlich ein **vermögenswertes** Recht. Die Konzessionäre betrachten es als Bestandteil ihres **Vermögens**. Denn sie rechnen fest damit, dass sie es zu gegebener Zeit zu einem bestimmten „Preis“ werden abtreten können. Das ist umso begreiflicher, als in der Praxis diese Abtretungen bisher ausnahmslos behördlich genehmigt worden sind. So wenig je eine Taxameterkonzession erteilt worden ist, ohne dass der Bewerber eine bestehende Konzession erworben hatte, so wenig ist je dem käuflichen Erwerb einer Taxameterkonzession die Genehmigung durch den Stadtrat verweigert worden. Ja, man hat es in der Praxis sogar dann gebilligt, dass eine Taxameterkonzession entgeltlich abgetreten wurde, wenn der bisherige Konzessionär aus persönlichen Gründen unwürdig erschien, weiterhin Konzessionär zu sein. Gleichwohl durfte er die Konzession gegen Entgelt übertragen. ... Somit betrachten die Taxameterhalter ihre Konzession zu Recht als Vermögensbestandteil.

Die Taxameterkonzessionäre weisen denn dieses vermögenswerte Recht auch in ihren Büchern als solches aus, und es soll denn auch als solches besteuert werden. ... Also wird dieses Recht offenbar auch vom Staat als vermögenswertes Recht betrachtet.

Als **vermögenswertes** Recht aber steht dieses Recht unter dem Schutz der **Eigentumsgarantie**.“

Der Gutachter folgert aus diesen Erwägungen: ... „Es kann für mich keinem Zweifel unterliegen, dass das Bundesgericht die in unserm Falle in Frage stehenden vermögenswerten subjektiven Rechte genau gleich wie die eigentlichen Konzessionen als unter dem Schutz der Eigentumsgarantie stehend betrachtet, sie also als **wohlerworbene** Rechte ansehen würde. Denn das hier Ent-

scheidende, dass es nämlich vermögenswerte subjektive öffentliche Rechte sind, haben sie mit der Konzession gemein.

*Daraus aber folgt, dass diese Rechte nur gegen Entschädigung entzogen oder geschmälert werden dürfen. Und es ist somit die mir gestellte Frage zu **bejahen**. Wenn der Handel mit den Taxameterkonzessionen verunmöglicht wird, werden diese Konzessionen nicht mehr vermögenswerte subjektive öffentliche Rechte sein, sondern nur noch Polizeierlaubnisse. Somit würde das Verbot, Handel mit ihnen zu treiben, ihren **Entzug** bedeuten. Dieses Verbot könnte daher nur statuiert werden, wenn man den Taxameterkonzessionären entsprechende **Entschädigungen** zusicherte.“*

Das zitierte Rechtsgutachten gibt über die Frage, ob die in der Stadt Luzern geltenden Taxikonzessionen subjektive Rechte darstellen, klare Antwort. Sodann bestehen keine begründeten und durch die Rechtsprechung erhärteten Anhaltspunkte dafür, aus heutiger Sicht die Kernaussage des Gutachtens nicht weiterhin für zutreffend zu halten. Es ist somit davon auszugehen, dass die Konzessionen subjektive wohlerworbene Rechte sind.

3 Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf konzentriert sich zur Hauptsache auf die zwei folgenden Problembereiche:

3.1 Vereinheitlichung der Bewilligungsarten

Das Luzerner Taxiwesen weist, wie schon erläutert, die Besonderheit auf, dass nebeneinander zwei verschiedene Arten von Taxibewilligungen bestehen: Es bestehen einerseits die vom Stadtrat erteilten Taxibewilligungen mit dem Charakter von nicht übertragbaren Polizeibewilligungen und andererseits Konzessionen, die im freien Handel gegen Entgelt erworben werden. Letztere werden in aller Regel nicht vom Konzessionsinhaber oder der Konzessionsinhaberin ausgeübt, sondern vermietet und untervermietet, sei es dauernd oder vorübergehend, sogar bloss stundenweise. Das kurzfristige Überlassen von Konzessionen erschwert die polizeiliche Kontrolle. Von einigen Taxischildern wurden sogar Kopien in mehrfacher Ausfertigung hergestellt, um damit die Möglichkeit zu schaffen, eine Konzessionsnummer gleichzeitig mehrfach während 24 Stunden pro Tag in Betrieb halten zu können.

Nach Lehre und Rechtsprechung stellen die unter dem gebräuchlichen Ausdruck „Konzessionen“ genannten Taxibewilligungen keine Konzessionen im Rechtssinne dar, sondern sie sind Polizeibewilligungen. Als solche sind sie persönlich und nicht übertragbar. Für die heutige Regelung in der Stadt Luzern stimmt diese Aussage nur teilweise. Die geltende Taxiverordnung sieht nur die Erteilung von „Konzessionen“ vor, was auf die alten Droschkenkonzessionen zurückgeht, von denen zwei gegen eine „Automobildroschkenkonzession“ („Taxikonzession“) eingetauscht werden konnten. Zusätzlich zu den auf diese Art eingetauschten Konzessionen erteilt der Stadtrat persönliche und unübertragbare Betriebsbewilligungen. Die Konzessionen wurden und werden in der Praxis immer als übertragbares subjektives Recht angesehen, das man gegen Entgelt abtreten bzw. erwerben, aber auch vermieten kann. Die Handelbarkeit der Konzessionen macht die polizeiliche Kontrolle des Taxigewerbes schwierig. Die unterschiedlichen Tarife und Tarifstrukturen der Konzessionärinnen und Konzessionäre und der Bewilligungs-

inhaberinnen und -inhaber liegt nicht im Interesse der Fahrgäste. Die Aufteilung in zwei verschiedene Arten von Bewilligungen kann nicht mehr länger aufrechterhalten werden. Es ist an der Zeit, eine einheitliche Regelung für alle Besitzerinnen und Besitzer von Taxibewilligungen einzuführen und damit gleiche Wettbewerbsbedingungen für das ganze Taxigewerbe zu schaffen.

3.1.1 Möglichkeiten im Umgang mit den altrechtlichen Konzessionen

In Bezug auf die Behandlung der Konzessionen stehen grundsätzlich folgende drei Wege offen:

Variante 1: Beibehaltung des Status quo

Diese Variante lässt die altrechtlichen Konzessionen bestehen. Die Taxikonzession bleibt ein subjektives Recht, und die Konzessionäre behalten ihr Standplatzprivileg.

Vorteil: Es besteht kein Risiko einer prozessualen Auseinandersetzung über die Frage der Enteignung.

Nachteile: Es besteht weiterhin ein Zweiklassensystem von Taxihaltern mit verschiedenen Standplätzen und unterschiedlichen Tarifen.
Das Problem, das mit den Revisionen von 1911, 1932 und 1963 gelöst werden sollte, wird weiterhin aufgeschoben. In Bezug auf die seit Jahrzehnten geführten Diskussionen über die Rechtsnatur der Konzession stellt diese Variante eine „Null-Lösung“ dar.

Variante 2: Enteignung

Die Konzessionen werden entzogen. Die Konzessionärinnen und Konzessionäre werden dafür entschädigt.

Vorteile: Es werden klare Verhältnisse geschaffen.
Innert kurzer Zeit bestehen gleiche Voraussetzungen und Wettbewerbsbedingungen für alle Inhaberinnen und Inhaber von Taxibewilligungen.
Das Standplatzprivileg für die Taxis mit weissem Schild entfällt.

Nachteil: Grosse finanzielle Belastung der Stadt, ohne dass dem Taxifahrgast daraus ein direkter Vorteil erwächst. Der Kaufpreis für eine Konzession bewegt sich nach Angaben der Betroffenen zwischen Fr. 60'000.– und Fr. 80'000.–.

Variante 3: Übergangsrechtliche Zwischenlösung

Die Konzessionärinnen und Konzessionäre werden nach Ablauf einer Übergangsfrist den Bewilligungsinhaberinnen und Bewilligungsinhabern gleichgestellt, d. h., die Konzessionen werden in Bewilligungen umgewandelt, sofern die für den Bewilligungsinhaber bzw. Bewilligungsinhaberin geforderten Voraussetzungen erfüllt sind.

Vorteile: Die Konzessionärinnen und Konzessionäre behalten ihre Berufsausübungsbewilligung und können somit weiterhin im Taxigewerbe tätig sein. Nach Ablauf der

Übergangsfrist liegen gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Taxihalter und -halterinnen vor.

Klare Inhaberverhältnisse der Betriebsbewilligungen nach Ablauf der Übergangsfrist ermöglichen der Polizei eine einfachere Aufsicht über das Taxiwesen.

Geringes Risiko von beachtlichen finanziellen Entschädigungen.

Nachteile: Es ist nicht auszuschliessen, dass Konzessionärinnen und Konzessionäre gleichwohl, wenn auch erheblich geringere, Entschädigungsforderungen an die Stadt geltend machen.

3.2 Aufhebung des Standplatzprivilegs

In jahrzehntelanger Praxis ist der für das Taxigewerbe nach Aussagen der Konzessionärinnen und Konzessionäre attraktivste Standplatz in der Stadt Luzern den Taxis mit weissem Schild vorbehalten: der Bahnhofvorplatz, im Wechsel mit dem Standplatz Schwanenplatz. Für diese Taxikategorie wurde beim Bahnhofneubau ein unterirdischer Standplatz gebaut, die so genannte Taxihalle. Es zeigte sich indes bald nach Inbetriebnahme, dass die Halle bei der Taxikundschaft auf keine Akzeptanz stiess, trotz verschiedener Verbesserungsmassnahmen. Auch die Zufahrt zur Halle und die Wegfahrt wurde als schlecht gelöst beurteilt. Auch die Taxichauffeuren und -chauffeure bezeichneten das Warten auf Fahraufträge in dieser Halle als unzumutbar. Dies alles bewirkte, dass den „Bahnhoftaxis“ wieder der alte Standplatz links vor dem Bahnhof-Hauptausgang zugewiesen werden musste.

Den Taxis mit gelbem Schild stehen andere Standplätze im Stadtzentrum zur Verfügung, auf denen weniger regelmässig und vor allem weniger voraussehbar Fahraufträge zu erwarten sind.

4 Aussprachen mit den Taxihaltern und Vernehmlassungsverfahren

Am 19. Juni 2000 wurden mit den Taxihaltern die wesentlichen Neuerungen des Taxireglements besprochen und ihnen Gelegenheit geboten, Wünsche und Anregungen vorzubringen. Anwesend waren Vertreter der Interessen-Gemeinschaft Luzerner Taxis, der Taxi Vereinigung Bahnhof, ein nicht organisierter Taxihalter mit Bewilligung und ein Taxihalter ohne Betriebsbewilligung. Bei dieser Aussprache wurde seitens der Konzessionäre vor allem gegen die Absicht opponiert, das Standplatzprivileg aufzuheben. Die Standplatzordnung müsse so bestehen bleiben, wie sie heute ist. Es gebe aus ihrer Sicht keinen Grund, die Konzessionen und das in den Konzessionen enthaltene Recht der Standplatzbenützung aufzuheben. Zum Schutz der einheimischen Taxihalter vor den auswärtigen Taxis, die hier mit Wischen (Umherfahren zum Zwecke der Kundenwerbung) dem einheimischen Taxigewerbe Fahraufträge wegschnappen, erneuerten die Konzessionäre und Bewilligungsinhaber die bereits früher erhobene Forderung, die Zahl der B-Bewilligungen zahlenmässig zu beschränken.

Gestützt auf die Voten bei der Behandlung des B+A 18/1999, der Aussprache mit den Taxihaltern und den Empfehlungen von Taxiaufsichtsbehörden anderer Städte wurde das Reglement überarbeitet. Das überarbeitete Reglement wurde allen Taxihalterinnen und Taxihaltern zugestellt. An einer Aussprache mit Vertreterinnen und Vertretern des Taxigewerbes am 18. September 2000 wurden die überarbeiteten Bestimmungen vorgestellt und erörtert. Diskussionspunkte dieser

Aussprache waren: die Regelung der Pauschalfahrten, die zahlenmässige Beschränkung der Bewilligungen, das Verbot des Mitführens von Tieren, welche nicht dem Fahrgast gehören, das Recht der Konzessionen bzw. das Standplatzprivileg der Konzessionen und Betriebsbewilligungen weisses Schild, die Behandlung der Taxihalter ohne Bewilligung, das Bekanntmachen des Taxitarifs im Taxi, die Mehrfachnutzung von Konzessionsnummern, die polizeilichen Kontrollen des Taxigewerbes.

Gestützt auf die Aussprachen mit den Vertreterinnen und Vertretern des Taxigewerbes wurde das Reglement überarbeitet. Das überarbeitete Reglement wurde allen Taxihaltern zugestellt und ihnen nochmals Gelegenheit eingeräumt, sich dazu zu äussern. Am 7. Mai 2001 wurde auf Wunsch einiger Taxihalterinnen und Taxihalter ein Vernehmlassungsgespräch durchgeführt. Bei diesem Gespräch wurde insbesondere die Neuerung von Art. 26 diskutiert, wonach nicht nur die Konzessionen während der Dauer von 10 Jahren bestehen bleiben, sondern auch das mit der Konzession verbundene Recht der Standplatzbenützung am Bahnhof und am Schwanenplatz. Ein Konzessionär unterbreitete den Vorschlag, die Dauer des Standplatzprivilegs solle auf 20 Jahre ausgedehnt werden. Bei einer Verlängerung des Standplatzprivilegs auf 20 Jahre werde auf jede Entschädigungsforderung gegenüber der Stadt verzichtet. Dieser Vorschlag fand bei den anderen Konzessionärinnen und Konzessionären keine Akzeptanz. Weitere Diskussionspunkte dieser Aussprache waren die Kontrolle der Fahrtschreiber, die Ausgestaltung der Taxilampe, die Kontrolle der Taxihalter ohne Bewilligung, die Problematik des Wischens und die Behandlung der Pauschalfahrten.

Im August 2001 führte die Sicherheitsdirektion im Weiteren Gespräche mit Rechtsvertretern einzelner Konzessionäre insbesondere über die Frage der Übergangsregelung.

Die im Rahmen der Vernehmlassung geführten Gespräche zeigten Folgendes auf:

- Die Konzessionärinnen und Konzessionäre sind mit der entschädigungslosen Umwandlung der Konzessionen in Betriebsbewilligungen und der Aufhebung des Standplatzprivilegs nicht einverstanden. Der behauptete Schadenbetrag wird aber nicht beziffert.
- Die Konzessionärinnen und Konzessionäre und Bewilligungsinhaber/innen sind mit allen übrigen Bestimmungen des Reglements einverstanden.

5 Die wesentlichen Neuerungen des Reglements

Das Reglement löst die beiden vorgenannten Problembereiche wie folgt:

5.1 In Bezug auf die altrechtlichen Konzessionen

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile ist den unter Ziffer 3.1.1 aufgezeigten Möglichkeiten der Variante 3 den Vorzug zu geben. Nach einer Übergangsfrist von 10 Jahren werden die altrechtlichen Konzessionen in Betriebsbewilligungen A nach neuem Recht umgewandelt. Voraussetzung hiezu ist, dass der Bewerber bzw. die Bewerberin um eine solche Bewilligung die für die Erteilung von Betriebsbewilligungen A erforderlichen Voraussetzungen erfüllt (Art. 26). In den von der Sicherheitsdirektion mit Konzessionären geführten Gesprächen ging hervor, dass diese

sich auf den Standpunkt stellen, sie hätten Anspruch auf eine Entschädigung. Deren Grösse wird nicht beziffert. Festzuhalten ist, dass anders als bei den früheren Revisionsversuchen den Konzessionärinnen und Konzessionären der Kerngehalt der Konzession, nämlich die Bewilligung zur Ausübung des Taxiberufs, erhalten bleibt. Während der Übergangsfrist von zehn Jahren bleiben ihnen auch alle übrigen Rechte aus der Konzession erhalten, insbesondere die Handelbarkeit, ferner das Standplatzprivileg. Die Konzessionen werden somit nicht entzogen, vielmehr bleiben die wesentlichen Inhalte der Konzession erhalten. Der Stadtrat ist der Meinung, dass bei dieser Variante keine entschädigungspflichtige Enteignung vorliegt. Das Risiko einer prozessualen Auseinandersetzung über die Frage der Entschädigung bleibt jedoch bestehen. Es kann nicht gesagt werden, wie gross das Prozessrisiko ist, weil, wie bereits erwähnt, nur in Luzern die Taxikonzessionen den Charakter von wohlerworbenen Rechten angenommen haben und keine Urteile mit präjudiziellem Charakter bestehen.

5.2 In Bezug auf das Standplatzprivileg

Das Standplatzprivileg der Konzessionen weisses Schild und der Betriebsbewilligungen weisses Schild bleibt während der Übergangsfrist von 10 Jahren, während welcher die altrechtlichen Konzessionen und die Betriebsbewilligungen weisses Schild ihre Gültigkeit behalten, bestehen. Nach Ablauf dieser Frist haben alle Inhaber und Inhaberinnen von Taxibetriebsbewilligungen und Konzessionen das gleiche Recht zur Benutzung sämtlicher Standplätze auf öffentlichem Grund (Art. 18 Abs. 1).

Es ist davon auszugehen, dass das Taxigewerbe in der Lage ist, über das Aufstellen von Taxis auf den einzelnen Standplätzen eine Regelung zu finden. Wenn dies nicht der Fall ist, ist die Gewerbe- und Gesundheitspolizei berechtigt, mit einer Standplatzordnung die wechselweise Berechtigung zum Aufstellen von Taxis auf einzelnen Standplätzen zu regeln (Art. 18 Abs. 2).

5.3 Die Änderungen gegenüber dem Reglement gemäss B+A 18/1999

Die gegenüber dem Entwurf gemäss B+A 18/1999 vom 20. Oktober 1999 geänderten Bestimmungen des Reglements über das Taxiwesen werden wie folgt erläutert:

5.3.1 Bewilligungspflicht und Rechtsnatur der Taxibetriebsbewilligung (Art. 1)

Art. 1 legt die Bewilligungspflicht fest und bestimmt, dass die Taxibetriebsbewilligung an eine bestimmte Person ausgestellt wird und somit eine persönliche und nicht übertragbare Bewilligung darstellt. Die Geltungsdauer wird in Art. 5 geregelt.

Art. 1 Abs. 3 bestimmt, dass jede Übertragung einer Taxibetriebsbewilligung an eine Drittperson nicht zulässig ist. Mit dieser Bestimmung wird die Rechtsnatur der Taxibetriebsbewilligung, wie sie in Art. 1 festgelegt ist, verdeutlicht. Diese Verdeutlichung hat sich als notwendig erwiesen, nachdem festgestellt wurde, dass ein Taxiunternehmer auf ihn lautende Taxibetriebsbewilligungen an Drittpersonen (ehemalige Angestellte) zur selbstständigen Berufsausübung überliess. Erst die Androhung, diese Bewilligungen zu entziehen bzw. auf das kommende Jahr hin nicht mehr zu erneuern, führte zur Herstellung des rechtmässigen Zustandes. Dieser Vorfall zeigt, dass die Verlockung gross ist, auch mit Betriebsbewilligungen Handel zu treiben.

5.3.2 Dauer der Taxibetriebsbewilligung (Art. 5)

Von Taxihaltern wurde wiederholt vorgebracht, grosse Taxiunternehmen würden Taxibetriebsbewilligungen sozusagen „auf Vorrat“ halten, ohne sie tatsächlich zu nutzen, sondern primär zum Zwecke, Konkurrenz zu verhindern. Bewilligungen würden so über Jahre „blockiert“ und neue Interessierte hätten über Jahre keine Chance, eine Betriebsbewilligung zu erhalten. Gestützt auf diese Kritik wird die Taxibetriebsbewilligung A nicht mehr bedingungslos zeitlich unbeschränkt erteilt, sondern nur für die Dauer der ununterbrochenen und hauptberuflichen Berufsausübung. Die Taxibetriebsbewilligung B wird neu für die Dauer von 2 Jahren erteilt und auf Verlangen der Bewilligungsinhaberin oder des Bewilligungsinhabers um jeweils weitere zwei Jahre verlängert, sofern die Bewilligungsvoraussetzungen erfüllt sind.

5.3.3 Entzug der Taxibetriebsbewilligung (Art. 6)

Als neuer Entzugsgrund wird die Zahlungsunfähigkeit des Bewilligungsinhabers oder der Bewilligungsinhaberin und das Nichtbezahlen der Bewilligungsgebühr genannt. Neuer fakultativer Entzugsgrund ist das Nichtausüben einer Taxibetriebsbewilligung während mehr als 3 Monaten. Mit diesem fakultativen Entzugsgrund soll verhindert werden, dass Taxibetriebsbewilligungen gehalten werden, ohne dass ein aktuelles Interesse an der Berufsausübung besteht.

5.3.4 Anzahl der Taxibetriebsbewilligungen (Art. 7)

Sowohl in den Aussprachen mit den Taxihaltern wie auch in der parlamentarischen Diskussion wurde wiederholt gefordert, die Betriebsbewilligungen B zahlenmässig zu beschränken. Diesem Begehren muss einmal mehr entgegnet werden, dass das Taxigewerbe unter dem Schutz der verfassungsmässig garantierten Wirtschaftsfreiheit steht. Gewerbepolitische Bestimmungen, insbesondere solche, die bezwecken, Taxihalter vor unerwünschter Konkurrenz zu schützen, sind verfassungswidrig. Neben ihrer individualrechtlichen Komponente (Art. 27 BV) hat die Wirtschaftsfreiheit seit jeher eine wirtschaftssystembezogene Funktion aufgewiesen: Bund, Kantone und natürlich auch die Gemeinden müssen sich an den Grundsatz der Wirtschaftsfreiheit halten (Art. 84 BV). Zur wirtschaftssystembezogenen Funktion der Wirtschaftsfreiheit gehört der Grundsatz der Wettbewerbsneutralität. Gestützt auf den Grundsatz der Wettbewerbsneutralität ist es den Gemeinwesen nicht gestattet, Konkurrenz zum Schutze bestehender Taxiunternehmer auszuschliessen. Einzig öffentliche Interessen vermögen einen Beschränkungstatbestand darzustellen, z. B. unhaltbare Verkehrszustände.

5.3.5 Taxuhr (Art. 11)

Die Taxuhr muss nicht primär gut sichtbar, sondern vor allem gut ablesbar sein. In diesem Sinne wurde die Regelung gemäss B+A 18/1999 ergänzt.

5.3.6 Taxichauffeurbewilligung (Art. 12)

Hauptzweck der Normierung im Taxiwesen ist der Publikumsschutz: Es soll sichergestellt werden, dass die Fahrgäste vor Täuschung, Ausbeutung und anderer unseriöser Berufsausübung geschützt werden. Gegenüber dem Reglementsentwurf vom Jahre 1999 sind die Voraussetzungen zur Zulassung zur Chauffeurprüfung im Interesse der Vertrauenswürdigkeit des Taxichauffeurberufs verschärft. Absatz 3 legt fest, dass zur Chauffeurprüfung nur zugelassen wird, wer sich

mit einem Strafregistrauszug über einen guten Leumund ausweist. Zur Prüfung nicht zugelassen werden Bewerber und Bewerberinnen, die in den letzten fünf Jahren wegen eines Verbrechens oder Vergehens rechtskräftig verurteilt wurden, welches die Vertrauenswürdigkeit zur Ausübung des Taxigewerbes beeinträchtigt. Darunter fallen insbesondere Vermögensdelikte und Delikte gegen Leib und Leben, nicht aber beispielsweise das Vernachlässigen der Unterstützungspflicht, strafbare Handlungen gegen die Ehre und den Geheim- oder Privatbereich, Verbrechen gegen den Staat und viele andere. Diese neue Bestimmung gab im Vernehmlassungsverfahren zu keinerlei Kritik Anlass.

Aufgehoben ist das im ersten Entwurf enthaltene Verbot des Mitführens von Tieren, die nicht dem Fahrgast gehören. Die von der Sicherheitsdirektion mit den Taxihaltern geführten Gespräche haben gezeigt, dass es bei fast allen Taxiunternehmen eine Selbstverständlichkeit ist, keine Haustiere im Taxi mitzuführen. Lediglich ein Taxihalter und eine Taxihalterin bestehen darauf, ihren Hund während der Arbeit mitführen zu können. Auf das Verbot kann verzichtet werden.

5.3.7 Gültigkeitsdauer und Entzug des Chauffeurausweises (Art. 13)

Der Chauffeurausweis musste bis anhin jährlich erneuert werden. Neu gilt der Ausweis für die ganze Dauer der ununterbrochenen Berufsausübung. Diese Geltungsdauer des Ausweises erfordert, dass Änderungen der Personalien, des Wohnorts usw. der Gewerbe- und Gesundheitspolizei gemeldet werden. Absatz 2 legt fest, dass der Gewerbe- und Gesundheitspolizei innert 14 Tagen alle Tatsachen zu melden sind, welche Änderungen des Führer-, Fahrzeug- oder Chauffeurausweises nötig machen.

5.3.8 Angebot von Taxifahrten (Art. 14)

Wischen ist jedes Umherfahren zum Zwecke der Kundenwerbung, nicht nur das langsame, wie das Reglement gemäss B+A 18/1999 bestimmt hatte. Die Definition des Wischens wurde entsprechend geändert.

5.3.9 Bedienung der Taxuhr (Art. 16)

Neu ist die Bestimmung, dass Taxifahrten nur mit eingeschalteter Uhr ausgeführt werden dürfen. Diese Bestimmung verunmöglicht es nicht, vor Antritt der Fahrt mit der Kundschaft den Fahrpreis pauschal zu vereinbaren. Die Kundschaft hat jedoch ein schützenswertes Interesse daran, zu erkennen, ob der vereinbarte Pauschalpreis tiefer ist als der Preis gemäss Taxuhr bzw. festzustellen, ob die vom Stadtrat festgelegten Höchstattaxen nicht überschritten werden.

5.3.10 Übergangsbestimmung für die bisherigen Konzessionen und Betriebsbewilligungen weisses Schild (Art. 26)

Eine der wesentlichsten Neuerungen enthält die Übergangsregelung gemäss Art. 26 Abs. 1. Das mit B+A 18/1999 vorgelegte Reglement sah vor, dass nach einer Übergangsfrist von 10 Jahren die altrechtlichen Konzessionen in Betriebsbewilligungen A nach neuem Recht umgewandelt werden, das bisherige Standplatzprivileg der Konzessionen weisses Schild und der Betriebsbewilligungen weisses Schild jedoch (siehe auch Text auf Seite 15 des erwähnten B+A) umgehend mit dem In-Kraft-Treten des neuen Reglements aufgehoben werden.

Im vorliegenden Reglement behalten die altrechtlichen Konzessionen und Betriebsbewilligungen weisses Schild ihre Gültigkeit ebenfalls während einer Übergangsfrist von zehn Jahren. Sie behalten aber nicht nur ihre formelle Gültigkeit, sondern bewahren für die gleiche Zeit auch den bisherigen Inhalt ihres Rechts, nämlich das Standplatzprivileg, also das Recht zur exklusiven Benützung der Standplätze Bahnhof und Schwanenplatz. Mit dieser neuen Regelung wird den Konzessionsinhaberinnen und -inhabern sowie den Inhaberinnen und Inhabern von Betriebsbewilligungen weisses Schild eine längere Frist zur Überprüfung und allenfalls Neuausrichtung ihrer Geschäftstätigkeit eingeräumt. Mit dieser Regelung soll das Risiko, mit Schadenersatzforderungen konfrontiert zu werden, verringert werden.

6 Bemerkungen zu einzelnen Bestimmungen

6.1 Die Betriebsbewilligung

6.1.1 Bewilligungspflicht (Art. 1)

Hauptzweck der Normierung des Taxiwesens ist der Publikumsschutz: Es soll sichergestellt werden, dass oftmals ortsunkundige Fahrgäste vor Täuschung, Ausbeutung und sonstiger unseriöser Berufsausübung geschützt werden. „Der Taxi-Service einer Stadt steht in seiner Funktion und seiner Bedeutung einem öffentlichen Dienst sehr nahe. Der Kunde, vor allem der auswärtige Besucher oder derjenige, der sich notfallmässig in ein Spital oder zu einem Arzt führen lässt, ist auf einen zuverlässigen, prompten, das Entgelt korrekt berechnenden Vertragspartner angewiesen, da er in der Regel keine Prüfungs- oder Wahlmöglichkeit hat. Diese besondere Situation des Taxikunden könnte zu Missbräuchen verleiten. Die Bewilligungspflicht ist ein angemessenes Mittel, um eine wirksame gewerbepolizeiliche Aufsicht durchführen zu können“, so hielt das Bundesgericht in einem Urteil fest (BGE 99 I a 392 f). Soweit bekannt, unterstellen alle grösseren Städte der Schweiz die Eröffnung eines Taxibetriebes der Bewilligungspflicht.

Das Reglement legt die Bewilligungspflicht in Art. 1 fest. Die Betriebsbewilligung hat den Charakter einer Polizeibewilligung. Als Polizeibewilligung schafft die Taxibetriebsbewilligung kein wohlerworbenes Recht. Sie wird einer bestimmten Person erteilt und ist nicht übertragbar.

6.1.2 Bewilligungsinstanz (Art. 1 Abs.1)

Bewilligungsinstanz ist die Abteilung Gewerbe- und Gesundheitspolizei der Stadtpolizei. Der Gewerbe- und Gesundheitspolizei ist die Verwaltung des öffentlichen Grundes übertragen; sie erteilt gestützt auf das Reglement über die dauernde und die vorübergehende Benützung des öffentlichen Grundes die Bewilligungen für den gesteigerten Gemeingebrauch am öffentlichen Grund. Es ist daher folgerichtig, ihr auch die Kompetenz zur Erteilung von Taxibetriebsbewilligungen zu erteilen.

6.1.3 Bewilligungsvoraussetzungen (Art. 3)

Bewilligungsvoraussetzungen sind gemäss Art. 3 die Handlungsfähigkeit, die Gewähr für die einwandfreie Berufsausübung, das schweizerische Bürgerrecht oder die Niederlassung. Zur Erteilung der Bewilligung A mit dem Recht zum Aufstellen des Taxis auf einem Standplatz auf öffent-

lichem Grund ist zudem gemäss Art. 4 erforderlich, dass die Bewilligungsinhaberin bzw. der Bewilligungsinhaber einen Geschäftssitz in der Stadt Luzern hat. Die Rechtsprechung hat das obligatorische Geschäftsdomizil bei den „A-Taxis“ als zulässig betrachtet. Es sei sachlich begründet und nicht willkürlich, dass eine Gemeinde nur denjenigen Bewilligungsinhaberinnen und -inhabern ihren öffentlichen Grund für den gesteigerten Gemeingebrauch zur Verfügung stellt, die ihr Domizil in derselben Gemeinde haben und mit ihren Steuern die öffentlichen Lasten tragen (BGE 99 Ia 399). Wer diese Auflage nicht erfüllen will, dem steht die Möglichkeit offen, mit B-Betriebsbewilligungen im Taxigewerbe tätig zu sein. Wenn die Standplatzverhältnisse es zulassen und die Bewerberin oder der Bewerber die Voraussetzungen zur Erteilung erfüllt, wird ihr bzw. ihm die A-Bewilligung erteilt. Wenn die Standplatzverhältnisse die Abgabe von weiteren A-Bewilligungen nicht erlauben, werden die Bewerberinnen und Bewerber auf die Warteliste gesetzt. Die Zuteilung erfolgt nach dem Grundsatz der Anciennität, das heisst nach dem Zeitpunkt der Anmeldung.

6.1.4 Juristische Person als Inhaberin der Betriebsbewilligung (Art. 4)

Die Erteilung der Bewilligung an eine juristische Person muss möglich sein. Da diese die nötigen persönlichen Voraussetzungen nicht erfüllen kann, müssen sie bei einer verantwortlichen Person der Gesellschaft zutreffen. Diese hat die Verantwortung für den Betrieb zu tragen.

6.2 Arten von Betriebsbewilligungen

6.2.1 Arten von Taxibetriebsbewilligungen nach altem Recht

Heute bestehen in Luzern, wie schon erwähnt, folgende Arten von Taxibetriebsbewilligungen:

Konzessionen (mit weissem Schild)

Es bestehen 32 Konzessionen mit weissem Schild (nämlich die Nummern 1–33, ausgenommen die Nr. 13, die eine Betriebsbewilligung ist), die das Recht zur Benützung der Standplätze Bahnhofplatz und Schwanenplatz beinhalten. Diese Konzessionen stellen handelbare subjektive Rechte dar.

Betriebsbewilligungen weisses Schild

Die bestehenden 10 Betriebsbewilligungen mit weissem Schild beinhalten wie die erwähnten Konzessionen das Recht, die Standplätze Bahnhofplatz und Schwanenplatz zu benützen. Im Gegensatz zu den Konzessionen haben sie aber nicht den Charakter eines subjektiven Rechts. Sie sind persönliche Polizeibewilligungen und nicht übertragbar.

Betriebsbewilligungen gelbes Schild

Die bestehenden 61 Betriebsbewilligungen mit gelbem Schild sind persönliche und nicht übertragbare Polizeibewilligungen mit dem Recht, das Taxi auf folgenden Standplätzen zur Entgegennahme von Fahraufträgen aufzustellen:

- vis-à-vis Luzerner Theater
- Friedenstrasse
- Bundesplatz

- Pilatusplatz
- Schwanenplatz / Zur Gilgen-Haus
- Mühlenplatz

Nach der nächtlichen Betriebseinstellung des öffentlichen Verkehrs ist ferner allen konzessionierten und bewilligten Taxibetrieben das Aufstellen zur Entgegennahme von Fahraufträgen auf den Bushaltestellen gestattet, im Weiteren auf dem Trottoir an der Pilatusstrasse bei den Flora-Betrieben. Eine weitere Aufstellmöglichkeit für alle bewilligten Taxibetriebe befindet sich vor den Astoria-Betrieben und an der Haldenstrasse vor dem Hotel National.

6.2.2 In der Schweiz übliche Arten von Taxibetriebsbewilligungen

In der Schweiz allgemein üblich sind zwei Kategorien von Taxibetriebsbewilligungen. Das Unterscheidungskriterium der beiden Kategorien ist die Lage des Standplatzes, von dem aus Taxifahrten angeboten werden.

Betriebsbewilligung A

Die Betriebsbewilligung A berechtigt die Inhaberin oder den Inhaber, das Taxi auf gekennzeichneten Standplätzen auf öffentlichem Grund aufzustellen, um Taxifahrten anzubieten. Es ist ihr oder ihm aber nicht verwehrt, dies auch von einem auf privatem Grund gelegenen Platz aus zu tun (insbesondere von der Einsatzzentrale oder von einem gemieteten Platz aus).

Betriebsbewilligung B

Die Betriebsbewilligung B verleiht kein Recht zur Benützung öffentlicher Standplätze, um Taxifahrten anzubieten. Der Taxibetrieb erfolgt per Telefon von privatem Grund aus.

Eine Beschränkung der Betriebsbewilligungen auf nur A-Taxis würde vor der in der Bundesverfassung garantierten Wirtschaftsfreiheit kaum standhalten, weil so ein Monopol zu Gunsten der A-Bewilligungen aufgestellt und allen übrigen Interessierten die Ausübung des Berufes verunmöglicht würde.

6.2.3 Die Bewilligungsarten nach neuem Recht (Art. 2)

Das Reglement folgt der in vielen Schweizer Städten üblichen Regelung und nennt in Art. 3 zwei Arten von Betriebsbewilligungen:

- Die Betriebsbewilligung A mit dem Recht zur Benützung öffentlicher Standplätze zum Anbieten von Taxifahrten und
- die Betriebsbewilligung B ohne das Recht zum Benützen öffentlicher Standplätze.

6.2.4 Entzug der Betriebsbewilligung (Art. 6)

Die Betriebsbewilligung wird nach den allgemeinen Regeln des Widerrufs von Polizeibewilligungen entzogen, wenn die Voraussetzungen zur Bewilligungserteilung nicht mehr gegeben sind. Die Betriebsbewilligung kann entzogen werden, wenn die Taxihalterin oder der Taxihalter in schwerer Weise oder wiederholt gegen Verkehrsvorschriften oder Bestimmungen des

Reglements verstossen hat. In leichten Fällen kann Bewilligungsentzug angedroht und die Belassung der Bewilligung mit Auflagen verbunden werden.

6.2.5 Anzahl Betriebsbewilligungen (Art. 7)

Die Zahl der Betriebsbewilligungen A richtet sich nach der Kapazität der Standplätze. Weil immer ein Teil der Taxis auf der Fahrt bzw. nicht im Betrieb ist, können rund doppelt so viele Betriebsbewilligungen erteilt werden als Standplätze vorhanden sind, ohne dass dies zu Verkehrsbehinderungen durch Taxis führt, die auf einen freien Platz warten.

Im Zuge der Liberalisierung und Deregulierung wurde vor ein paar Jahren in den Städten Bern, Zürich und St. Gallen die zahlenmässige Beschränkung der Taxibetriebsbewilligungen aufgehoben. Dies führte zu einem sprunghaften Ansteigen der Zahl der Taxibetriebsbewilligungen, in Bern beispielsweise von 82 auf 277 innert fünf Jahren. Das Taxi-Überangebot hat negative Auswirkungen: Massive Überbelegung der zur Verfügung gestellten Standplätze, eingeschränkte Betriebszeiten vieler Taxibetriebe, weil der Taxifahrerberuf vielfach im Zweitberuf ausgeübt wird, Konkurse und Geschäftsaufgaben vieler Einzelfirmen oder Qualitätsverschlechterung der Dienstleistung. Die zahlenmässige Freigabe der Taxihalterbewilligungen hat sich nach Auskunft der angefragten Stellen in den genannten Städten nicht bewährt. Um den negativen Auswirkungen entgegenzuwirken, wird die zahlenmässige Beschränkung der Betriebsbewilligungen bereits wieder eingeführt (Bern) oder zumindest in Erwägung gezogen. Diese negativen Erfahrungen lassen die Freigabe der zahlenmässigen Beschränkung in Luzern als nicht sinnvoll erscheinen.

Die Betriebsbewilligungen B sind grundsätzlich zahlenmässig nicht beschränkt; die Bewilligung wird jedem Bewerber und jeder Bewerberin erteilt, wenn die Voraussetzungen erfüllt sind. Der Stadtrat kann die Zahl der B-Bewilligungen jedoch beschränken, falls im öffentlichen Interesse liegende Gründe eine Beschränkung erforderlich machen.

6.3 Taxifahrzeug (Art. 9, 10, 11)

Es ist nicht nötig, das Taxi im Reglement zu definieren. Ein Taxi dient begriffsmässig dem gewerbmässigen Personentransport (mit Reisegepäck). Die Fahrgäste bestimmen den Zeitpunkt der Abfahrt und das Ziel. Der Weg zur Erreichung des Ziels ist in der Regel der Taxichauffeuse oder dem Taxichauffeur anheimgestellt, wobei die Fahrgäste in aller Regel erwarten, dass der schnellstmögliche Weg gewählt wird.

Als Taxi zugelassen sind Fahrzeuge, die vom Strassenverkehrsamt als solche geprüft und abgenommen sind und die über die nach diesem Reglement vorgeschriebene Ausrüstung verfügen, nämlich über eine Kennlampe und die Konzessions- bzw. Bewilligungsnummer. Die Kennzeichnung der Taxis mit der Konzessionsnummer soll den polizeilichen Kontrollorganen und dem Fahrgast die Identifikation der Bewilligungsinhaberinnen oder des Bewilligungsinhabers erleichtern. In jedem Taxi muss ferner eine beleuchtbare Taxuhr angebracht sein. Sowohl Chauffeusen und Chauffeure wie auch Betriebsbewilligungsinhaberinnen und -inhaber sind für das richtige Funktionieren der Taxuhr verantwortlich (Art. 11 Abs. 2).

6.4 Pflichten der Chauffeusen und Chauffeure

6.4.1 Chauffeurausweis (Art. 12)

Wer als Taxichauffeuse oder Taxichauffeur in der Stadt Luzern tätig sein will, benötigt einen Chauffeurausweis. Der Chauffeurausweis wird der Bewerberin oder dem Bewerber nach bestandener Prüfung ausgestellt. Die Anforderungen, die an die Chauffeuse und den Chauffeur gestellt werden, sind polizeilich motiviert folgende:

1. Ortskenntnisse

Das Erfordernis von Ortskenntnissen ist verkehrs-, sicherheits- und gewerbepolizeilich motiviert und wird von den Fahrgästen schlichtweg vorausgesetzt.

2. Kenntnis der Taxivorschriften

Zu den Kenntnissen der Taxivorschriften gehört nebst der Kenntnis des Reglements über das Taxiwesen auch die Kenntnis über die bundesrechtlich geregelten Vorschriften über die Arbeits- und Ruhezeit.

3. Kenntnis der deutschen Sprache in dem Masse, dass zwischen Fahrgästen und Chauffeuse oder Chauffeur eine hinreichende Verständigung möglich ist.

Die Gültigkeitsdauer des Chauffeurausweises ist zeitlich unbefristet, solange der Chauffeur bzw. die Chauffeuse den Beruf als Taxichauffeur ununterbrochen oder bei Aushilfe regelmässig ausübt. Er kann entzogen werden bei schwerer oder wiederholter Verletzung von Verkehrsvorschriften, Bestimmungen dieses Reglements oder bei Missachten von Weisungen der Polizei. In leichten Fällen kann der Ausweisentzug angedroht werden.

6.4.2 Verhalten der Chauffeusen und Chauffeure (Art. 15)

Selbstredend haben sich die Chauffeuse und der Chauffeur an die allgemeinen Verkehrsregeln zu halten. Dem Fahrgast gegenüber sollen sich der Chauffeur und die Chauffeuse höflich und rücksichtsvoll benehmen.

Artikel 15 Abs. 2 untersagt das Mitführen anderer Personen als die Fahrgäste sowie das Rauchen während eines Fahrauftrages ohne die ausdrückliche Zustimmung der Fahrgäste.

6.5 Betriebsvorschriften

6.5.1 Angebot von Taxifahrten (Art. 14)

In Art. 14 Abs. 2 wird festgehalten, dass nur A-Taxis auf den auf öffentlichem Grund angebrachten Standplätzen zur Entgegennahme von Fahraufträgen aufgestellt werden dürfen. B-Taxis dürfen die Standplätze nicht benützen. Absatz 2 verbietet das so genannte Wischen, das heisst das Umherfahren zur Kundenwerbung. Nach Massgabe der örtlichen Signalisation und Markierung darf jedoch während der Fahrt auf Begehren von Passanten angehalten werden, um sie als Fahrgäste einsteigen zu lassen.

6.5.2 Bedienung der Taxuhr (Art. 16)

Artikel 16 enthält Vorschriften über das Bedienen der Taxuhr. Die Taxuhr darf erst dann eingeschaltet werden, wenn die Chauffeuse oder der Chauffeur sich beim Fahrgast gemeldet hat, oder, bei einem Fahrauftrag auf bestimmte Zeit, vom vereinbarten Zeitpunkt an. Gelöscht werden dürfen die Angaben der Taxuhr erst nach Bezahlen des Fahrpreises. Störungen der Taxuhr sind den Fahrgästen unverzüglich zu melden. Über den Preis für die Weiterfahrt hat sich die Chauffeuse bzw. der Chauffeur mit den Fahrgästen zu verständigen.

6.6 Taxitarif (Art. 17)

Die behördliche Preisbestimmung beim Taxigewerbe ist wirtschaftspolizeilich motiviert und gemäss Lehre und Rechtsprechung zulässig (vgl. BGE 99 I a 393).

Der Fahrpreis des Taxigewerbes setzt sich aus verschiedenen Komponenten zusammen: Der Grundtaxe, dem Fahrtarif, der Wartezeit und den Zuschlägen. Wie bis anhin setzt der Stadtrat die Taxitarife in Form von Höchstansätzen fest. Sie werden so festgesetzt, dass eine Taxihalterin oder ein Taxihalter unter Ausschöpfung der betrieblichen Mittel und bei ortsüblicher Arbeitsleistung ein angemessenes Einkommen erzielen kann. Das Preisüberwachungsgesetz (PüG), dem alle marktmächtigen Unternehmen des privaten und öffentlichen Rechts unterstellt sind (Art. 2 PüG), ist bei der heutigen Situation auf die Taxitarife in Luzern anwendbar. Ist – wie bis anhin und gemäss Art. 17 des vorliegenden Reglementsentwurfs – der Stadtrat Genehmigungsinstanz einer von einem Kartell oder einer ähnlichen Organisation beschlossenen Preiserhöhung, so hat er zuvor den Preisüberwacher anzuhören.

Die letzte Preiserhöhung wurde von der IGTL, einer Vereinigung von Taxihaltern mit gelbem Schild, im Oktober 1998 beantragt. Der Preisüberwacher hatte die von den Taxihaltern vorgebrachten Begründungen für den Preisaufschlag als grossenteils unzutreffend und die beantragte Erhöhung als zu hoch bezeichnet. Er hiess in der Folge die beantragten Erhöhungen der Maximalansätze nur teilweise gut. Dieses Verfahren zeigt auf, dass zur Wahrung der Interessen der Taxikundschaft ein Verzicht auf die behördliche Genehmigung der Taxtarife nicht angezeigt ist. Ein Verzicht würde zudem mit grosser Wahrscheinlichkeit dazu führen, dass eine Vielzahl unterschiedlicher Tarifstrukturen geschaffen würde, was den Fahrgästen die Übersichtlichkeit und Vergleichbarkeit der Preise erschweren, wenn nicht verunmöglichen würde.

6.7 Standplätze (Art. 18, 19, 20, 21)

Ein rechtlicher Anspruch auf Errichtung von Standplätzen besteht nicht. Die Benützung eines Standplatzes auf öffentlichem Grund stellt gesteigerten Gemeingebrauch dar; das Gemeinwesen ist nicht verpflichtet, einen solchen zu gewähren. Bei der Bestimmung der Standplätze ist auf die Bedeutung des Taxis als ein der Öffentlichkeit dienendes Verkehrsmittel und auf die Bedürfnisse der Gäste gebührend Rücksicht zu nehmen. Standplätze für A-Taxis werden errichtet, wenn geeignete Standflächen zur Verfügung stehen, die Verkehrsverhältnisse es zulassen und keine öffentlichen Interessen entgegenstehen. Bewilligungsinstanz ist der Stadtrat. Für die Dauer grösserer Anlässe können zusätzlich temporäre Standplätze bestimmt werden. Bewilligungsinstanz für temporäre Standplätze ist die Stadtpolizei (Art. 21). Bestehende Standplätze werden vom Stadtrat aufgehoben, wenn öffentliche Interessen dies gebieten (Art. 20).

Alle Inhaber und Inhaberinnen von Taxibetriebsbewilligungen und von altrechtlichen Konzessionen haben nach Ablauf der Übergangsfrist das gleiche Recht auf Benützung aller auf öffentlichem Grund gelegenen Standplätze (Art. 18 Abs. 1).

Sollte es sich zeigen, dass das Warten von Taxis auf einen freien Standplatz an einzelnen Orten zu Störungen des Verkehrs führt, ist die Gewerbe- und Gesundheitspolizei berechtigt, mit einer Standplatzordnung die wechselweise Berechtigung zum Aufstellen von Taxis auf einzelnen Standplätzen zu regeln (Art. 18 Abs. 2).

6.8 Beförderungspflicht (Art. 22)

Artikel 22 hält fest, dass ein auf einem öffentlichen Standplatz abgestelltes A-Taxi jederzeit von Fahrgästen beansprucht werden kann. Diese Beförderungspflicht lässt sich aus verkehrspolizeilichen Gründen und aus dem öffentlichen Interesse rechtfertigen. Wer sein Taxi auf einem Standplatz auf öffentlichem Grund zur Entgegennahme von Fahraufträgen abstellt, soll auch bereit sein, einen Auftrag entgegenzunehmen. Abgelehnt werden können Fahraufträge aus einem bei der Person des Fahrgastes liegenden Grund, z. B. bei Trunkenheit oder belästigendem Verhalten des Fahrgastes.

Für die B-Taxis lässt sich die Beförderungspflicht nicht polizeilich begründen. Es steht den Inhabern der Betriebsbewilligung B frei, ob und mit wem sie Verträge abschliessen.

6.9 Taxikommission (Art. 23)

Bis anhin wurden Anliegen aus dem Kreis der Taxihalterinnen und Taxihalter in Gesprächen zwischen Polizei und anderen betroffenen Stellen der Verwaltung, insbesondere den VBL, erörtert. Um den Ablauf solcher Aussprachen zu vereinfachen, ist die Einsetzung einer Taxikommission angezeigt. Die Taxikommission soll ein Gremium sein, das in den das Taxiwesen betreffenden Belangen beratend wirkt, insbesondere betreffend die Tarife und die Standplätze. Die Taxikommission setzt sich zusammen aus maximal fünf stimmberechtigten Vertreterinnen oder Vertretern des Taxigewerbes sowie einer unbestimmten Zahl von Vertreterinnen oder Vertretern aus der Verwaltung, die nicht stimmberechtigt sind.

7 Übergangsregelung

7.1 Übergangsbestimmung betreffend Chauffeurbewilligungen (Art. 25)

Chauffeurbewilligungen werden bereits heute nach den Kriterien ausgestellt, wie sie in Art. 12 Abs. 2 festgehalten sind. Es rechtfertigt sich, die heute bestehenden Chauffeurbewilligungen weiter gelten zu lassen. Art. 25 hält daher fest, dass die heutigen Chauffeurbewilligungen ihre Gültigkeit behalten.

7.2 Übergangsbestimmung betreffend Konzessionen und Betriebsbewilligungen weisses Schild (Art. 26)

Wie bereits erwähnt, sollen mit dem neuen Reglement für alle Inhaberinnen und Inhaber von Taxibetriebsbewilligungen gleiche Voraussetzungen und Wettbewerbsbedingungen geschaffen werden. Dies erfordert, dass die „Konzessionen“ nach bisherigem Recht in Betriebsbewilligungen umgewandelt werden. Um das Risiko der Geltendmachung von Entschädigungsforderungen der Konzessionsinhaberinnen und -inhaber zu minimieren, werden die Konzessionen nicht sofort, sondern erst nach Ablauf einer Übergangsfrist von 10 Jahren in Betriebsbewilligungen A umgewandelt, sofern nicht darauf verzichtet wird. Dies gilt auch für die Betriebsbewilligungen weisses Schild. Voraussetzung hiezu ist, dass der Bewerber bzw. die Bewerberin um eine solche Bewilligung die für die Erteilung von Betriebsbewilligungen A erforderlichen Voraussetzungen erfüllt.

Im Einzelnen sieht die Übergangsregelung Folgendes vor:

Die nach altem Recht erworbenen Konzessionen mit den Nummern 1 bis 33 (die Nummer 13 ist eine Betriebsbewilligung) sind in ihrem Bestand und in ihren Rechten während der Dauer von 10 Jahren ab In-Kraft-Treten dieses Reglements gültig, sofern nicht darauf verzichtet wird. Sie bleiben somit insbesondere während dieser Zeit übertragbar, und beim Erwerb einer solchen Konzession finden die Bewilligungsvoraussetzungen gemäss Art. 3 und 4 keine Anwendung. Nach Ablauf von 10 Jahren seit In-Kraft-Treten dieses Reglements werden die Konzessionen mit den Nummern 1 bis 33 und die Betriebsbewilligungen weisses Schild auf schriftliches Begehren hin in Taxibetriebsbewilligungen A nach neuem Recht umgewandelt, sofern der Gesuchsteller oder die Gesuchstellerin die Bewilligungsvoraussetzungen nach Art. 3 und 4 erfüllt.

Die nach altem Recht erworbenen Betriebsbewilligungen gelbes Schild werden auf schriftliches Begehren hin in Taxibetriebsbewilligungen A umgewandelt, sofern die Bewilligungsvoraussetzungen gemäss Art. 3 und 4 erfüllt sind. Das Gesuch um Umwandlung in eine Taxibetriebsbewilligung ist innert drei Monaten nach In-Kraft-Treten dieses Reglements schriftlich an die Gewerbe- und Gesundheitspolizei zu richten.

8 Gebühren (Art. 24)

Das Erteilen der Taxibetriebsbewilligung und das Ausstellen des Chauffeurausweises sind gebührenpflichtig. In Fortführung der bisherigen Praxis ist für die Nutzung der Taxibetriebsbewilligung und der Konzessionen eine jährliche Gebühr zu bezahlen. Der Stadtrat setzt die Gebühren fest. Die bisherigen Gebührenansätze werden einstweilen beibehalten, eine angemessene Erhöhung der Ansätze wird aber geprüft.

9 Strafbestimmung (Art. 27)

¹ Vorsätzliche oder fahrlässige Widerhandlungen gegen die Art. 1 Abs. 1 und 3, Art. 8–10, Art. 11

Abs. 1, Art. 12 Abs. 1, Art. 13 Abs. 1 und 2, Art. 14 Abs. 1 und 2 letzter Satz, Art. 15 Abs. 2, Art. 16, Art. 17, Art. 18 Abs. 3 und Art. 22 werden mit Haft oder Busse bestraft.

²Die Strafbestimmungen einschlägiger kantonaler und eidgenössischer Erlasse bleiben vorbehalten.

10 Aufhebung bisherigen Rechts

Die Verordnung von 1910/1911 wurde vom Stadtrat erlassen und muss auch von ihm nach Inkraft-Treten des Reglements aufgehoben werden.

11 Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen den Erlass des Reglements über das Taxiwesen. Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 7. November 2001

Urs W. Studer
Stadtpräsident



Toni Göpfert
Stadtschreiber

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 40/2001 vom 7. November 2001 betreffend

Reglement über das Taxiwesen,

gestützt auf den Bericht der Geschäftsprüfungskommission,

in Anwendung von Art. 13 Abs. 1 Ziff. 1 und Art. 28. Abs. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

A. Reglement über das Taxiwesen

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

gestützt auf §§ 22 und 25 des Strassengesetzes vom 21. März 1995 sowie Art. 13 Abs. 1 Ziff. 1 und Art. 28 Abs. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

I. Taxibetriebsbewilligungen

Art. 1 Bewilligungspflicht

¹ Wer auf Stadtgebiet Taxifahrten anbieten will, benötigt eine von der Gewerbe- und Gesundheitspolizei der Stadtpolizei ausgestellte Taxibetriebsbewilligung.

² Die Taxibetriebsbewilligung ist persönlich und nicht übertragbar.

³ Es ist verboten, die Taxibetriebsbewilligung in irgendeiner Form ganz oder teilweise an Dritte abzutreten.

Art. 2 Arten von Taxibetriebsbewilligungen

¹ Es werden Taxibetriebsbewilligungen A und B ausgestellt.

² Die Taxibetriebsbewilligung A wird erteilt für jedes Taxi, das zur Entgegennahme von Fahraufträgen einen Standplatz auf öffentlichem Grund benützen darf.

³ Die Taxibetriebsbewilligung B wird erteilt für jedes Taxi, das Taxifahrten von einem privaten Standplatz aus ausführt und keinen Standplatz im Sinne von Abs. 2 benötigt.

Art. 3 *Bewilligungsvoraussetzungen*

¹ Eine Taxibetriebsbewilligung wird erteilt, wenn die Bewerberin oder der Bewerber

- a. handlungsfähig ist,
- b. Gewähr bietet für eine einwandfreie Ausübung des Taxigewerbes,
- c. das schweizerische Bürgerrecht oder die Niederlassung in der Schweiz besitzt.

² Für die Erteilung einer Taxibetriebsbewilligung A muss die Bewerberin oder der Bewerber zusätzlich ein Geschäftsdomizil in der Stadt Luzern haben.

Art. 4 *Juristische Personen*

Taxibetriebsbewilligungen an juristische Personen werden erteilt, wenn

- a) eine verantwortliche Person als Vertreterin oder Vertreter bezeichnet ist, die die Voraussetzungen gemäss Art. 3 erfüllt, und
- b) der Geschäftssitz oder eine Zweigniederlassung in der Stadt Luzern ist.

Art. 5 *Dauer der Taxibetriebsbewilligung*

¹ Die Taxibetriebsbewilligung A wird für die Dauer der ununterbrochenen hauptberuflichen Berufsausübung erteilt.

² Die Taxibetriebsbewilligung B wird für die Dauer von zwei Kalenderjahren erteilt und auf Verlangen des Inhabers oder der Inhaberin um jeweils zwei Jahre verlängert, wenn die Bewilligungsvoraussetzungen erfüllt sind.

Art. 6 *Entzug der Taxibetriebsbewilligung*

¹ Die Taxibetriebsbewilligung wird entzogen,

- wenn die Inhaberin oder der Inhaber bzw. die für den Taxibetrieb verantwortliche Person die für die Erteilung der Bewilligung erforderlichen Voraussetzungen nicht mehr erfüllt,

- bei Konkurs oder fruchtloser Pfändung der Bewilligungsinhaberin oder des Bewilligungsinhabers,
- wenn die Gebühr für die Taxibetriebsbewilligung nicht innert 60 Tagen nach Rechnungsstellung bezahlt wird.

² Die Taxibetriebsbewilligung kann entzogen werden,

- wenn die Inhaberin oder der Inhaber in schwerer Weise oder wiederholt gegen Verkehrsvorschriften oder gegen Bestimmungen dieses Reglements verstossen hat, zu solchen angestiftet oder solche geduldet hat. In leichten Fällen kann der Bewilligungsentzug angedroht oder die Belassung mit Auflagen verbunden werden,
- wenn von der Taxibetriebsbewilligung während mehr als 3 Monaten kein Gebrauch gemacht wird.

Art. 7 Anzahl der Taxibetriebsbewilligungen

¹ Die Zahl der Taxibetriebsbewilligungen A richtet sich nach der Kapazität der auf öffentlichem Grund gelegenen Standplätze. In der Regel werden rund doppelt so viele Taxibetriebsbewilligungen A erteilt als Standplätze zur Verfügung stehen.

² Der Stadtrat kann die Zahl der Taxibetriebsbewilligungen B begrenzen, wenn im öffentlichen Interesse liegende Gründe eine Begrenzung unumgänglich machen.

Art. 8 Pflichten der Inhaberin oder des Inhabers einer Taxibetriebsbewilligung

¹ Taxis dürfen nur durch Chauffeusen und Chauffeure mit einem Chauffeurausweis geführt werden.

² Der Ein- und Austritt einer Chauffeuse und eines Chauffeurs ist unter Angabe der Personalien der Gewerbe- und Gesundheitspolizei innert 14 Tagen schriftlich zu melden.

³ Die Inhaberin oder der Inhaber der Betriebsbewilligung hat dafür zu sorgen, dass die Chauffeusen und die Chauffeure die für ihre Tätigkeit massgebenden Vorschriften einhalten.

II. Taxifahrzeuge

Art. 9 *Zulassung und Kontrolle*

¹ Als Taxi sind nur Fahrzeuge zugelassen, die vom kantonalen Strassenverkehrsamt als solche geprüft und abgenommen sowie in Bezug auf die nach städtischem Recht vorgeschriebene Ausrüstung kontrolliert worden sind.

² Die Kontrolle und die Anordnung der Vorführung von Taxis durch die Stadtpolizei sind jederzeit möglich.

Art. 10 *Kennzeichnung und Ausrüstung*

¹ Jedes Taxi ist auf Kosten der Betriebsbewilligungsinhaberin oder des -inhabers bzw. der Konzessionärin oder des Konzessionärs mit einer Kennlampe und mit der Bewilligungs- bzw. Konzessionsnummer zu kennzeichnen. Die Bewilligungs- bzw. Konzessionsnummer muss von vorne und hinten gut lesbar sein und ist in der Kennlampe integriert zu montieren.

² Taxis, die aussen keine Firmenbezeichnung tragen, müssen im Innern für den Fahrgast gut sichtbar den Namen der Bewilligungsinhaberin oder des Bewilligungsinhabers bekannt geben.

³ Der Name der Chauffeuse oder des Chauffeurs ist im Taxi gut sichtbar anzubringen.

⁴ Wird ein Taxi zu Privatzwecken verwendet, ist die Kennlampe und die Bewilligungs- bzw. Konzessionsnummer zu entfernen oder abzudecken.

Art. 11 *Taxuhr*

¹ Jedes Taxi muss mit einer für die Fahrgäste gut sicht- und ablesbar und nachts beleuchteten Taxuhr versehen sein.

² Die Inhaberin oder der Inhaber der Taxibetriebsbewilligung oder Taxikonzession wie auch der Chauffeur oder die Chauffeuse sind für das Funktionieren der Taxuhr verantwortlich.

³ Die Polizei ist berechtigt, das vorschriftsgemässe Funktionieren der Taxuhr bestätigen zu lassen, insbesondere bei Fahrzeug- und Taxuhrwechsel und bei Tarifänderung.

III. Chauffeusen und Chauffeure

Art. 12 *Taxichauffeurbewilligung*

¹ Wer als Taxichauffeuse oder als Taxichauffeur tätig sein will, benötigt den Chauffeurausweis der Gewerbe- und Gesundheitspolizei.

² Die Bewilligung in Form des Chauffeurausweises erhält, wer einen eidgenössischen Führerausweis für gewerbsmässigen Personentransport besitzt und sich in der Taxichauffeurprüfung ausgewiesen hat über:

- a.) genügende Ortskenntnisse,
- b.) die Kenntnis der Vorschriften über das Taxiwesen,
- c.) ausreichende Kenntnisse der deutschen Sprache.

³ Bewerbende haben einen aktuellen Strafregisterauszug beizubringen. Wer während der letzten fünf Jahre vor der Gesuchstellung wegen eines Verbrechens oder Vergehens, das die Vertrauenswürdigkeit zur Ausübung des Taxigewerbes beeinträchtigt, rechtskräftig verurteilt worden ist, dem bzw. der wird die Zulassung zur Taxichauffeurprüfung verweigert.

⁴ Der Leiter/die Leiterin der Gewerbe- und Gesundheitspolizei erlässt die nötigen Vorschriften über die Taxichauffeurprüfung.

Art. 13 *Gültigkeitsdauer und Entzug des Chauffeurausweises*

¹ Der Chauffeurausweis gilt für die Dauer der ununterbrochenen Berufsausübung und ist auf allen Taxifahrten mitzuführen.

² Die Inhabenden des Chauffeurausweises haben der Gewerbe- und Gesundheitspolizei innert 14 Tagen alle Tatsachen zu melden, welche Änderungen des Führer-, Fahrzeug- oder Chauffeurausweises nötig machen.

³ Bei schwerer oder wiederholter Verletzung von Verkehrsvorschriften sowie von Bestimmungen dieses Reglements oder von Ausführungsvorschriften oder Weisungen der Polizei kann der Chauffeurausweis entzogen werden. In leichten Fällen kann der Entzug des Chauffeurausweises angedroht und die Belassung des Ausweises mit Auflagen verbunden werden.

IV. Betriebsvorschriften

Art. 14 *Angebot von Taxifahrten*

¹ Zum Abwarten von Aufträgen dürfen A-Taxis auf öffentlichen und privaten Standplätzen, B-Taxis nur auf privaten Standplätzen aufgestellt werden.

² Der Chauffeuse oder dem Chauffeur eines unbesetzten Taxis ist es nach Massgabe der örtlichen Signalisation und Markierung gestattet, auf Begehren von Passanten anzuhalten und sie als Fahrgäste aufzunehmen. Das Umherfahren zum Zwecke der Kundenwerbung („Wischen“) ist untersagt.

Art. 15 *Verhalten und besondere Verbote für Chauffeusen und Chauffeure*

¹ Chauffeusen und Chauffeure haben sich korrekt zu verhalten.

² Den Chauffeusen und Chauffeuren ist es verboten,
a.) ohne Zustimmung der Fahrgäste weitere Personen mitzuführen,
b.) während der Fahrt ohne ausdrückliche Einwilligung der Fahrgäste zu rauchen.

Art. 16 *Bedienung der Taxuhr*

¹ Taxifahrten dürfen nur mit eingeschalteter Taxuhr ausgeführt werden.

² Die Taxuhr darf erst eingeschaltet werden, wenn sich die Chauffeuse oder der Chauffeur beim Auftraggeber oder der Auftraggeberin gemeldet hat oder bei Bestellung auf eine bestimmte Zeit vom vereinbarten Zeitpunkt an.

³ Die Angabe auf der Taxuhr darf erst gelöscht werden, wenn die Fahrgäste den Fahrpreis bezahlt haben. Auf Wunsch ist den Fahrgästen eine Quittung auszustellen.

⁴ Tritt während der Fahrt an der Taxuhr eine Störung ein, sind die Fahrgäste unverzüglich davon in Kenntnis zu setzen. Verzichten diese auf die Weiterfahrt, so haben sie nur den Fahrpreis für die gefahrene Strecke nach Tarif zu entrichten. Wird die Fahrt fortgesetzt, ist die Taxe durch gegenseitige Verständigung in Anlehnung an den Tarif zu bestimmen.

V. Taxitarif

Art. 17 *Festsetzung der Taxitarife*

Der Stadtrat setzt nach Anhören der Taxikommission und Begutachtung durch den Preisüberwacher die Tarifstruktur und die Höchstpreise, die nicht überschritten werden dürfen, für Taxifahrten, Wartezeiten und besondere Dienstleistungen im Tarif für das Taxiwesen fest.

VI. Standplätze

Art. 18 *Benützungsrecht der Standplätze*

¹ Die Standplätze auf öffentlichem Grund stehen allen Inhabern und Inhaberinnen von Taxibetriebsbewilligungen A zur Entgegennahme von Fahraufträgen zur Verfügung. Vorbehalten bleibt die Übergangsregelung während 10 Jahren gemäss Art. 26 Abs. 1.

² Die Gewerbe- und Gesundheitspolizei der Stadtpolizei kann eine Aufstellordnung für einzelne Standplätze erlassen und die Art und Weise der Zufahrt und der Aufstellung festlegen.

³ Das Parkieren auf Standplätzen zu Pausenzwecken ist verboten.

Art. 19 *Ort und Zahl der Standplätze*

¹ Der Stadtrat bestimmt Ort und Zahl der Standplätze für A-Taxis.

² Standplätze werden bestimmt, wenn ein öffentliches Bedürfnis besteht, geeignete Standflächen zur Verfügung stehen, die Verkehrsverhältnisse es gestatten und keine überwiegenden öffentlichen Interessen entgegenstehen.

Art. 20 *Aufhebung von Standplätzen*

Sofern es die Verhältnisse erfordern, beschliesst der Stadtrat die Aufhebung von Standplätzen.

Art. 21 *Temporäre Standplätze*

Für die Dauer von Anlässen, Ausstellungen, Bauarbeiten und dergleichen kann die Stadtpolizei temporäre Standplätze bestimmen oder bestehende Standplätze verlegen.

Art. 22 *Beförderungspflicht*

¹ Jeder auf einem öffentlichen Standplatz entgegengenommene Fahrauftrag ist sofort auszuführen, es sei denn, die Fahrt könne der Chauffeuse oder den Chauffeur aus einem bei der Person des Fahrgasts liegenden Grund nicht zugemutet werden.

² Die Chauffeuse oder der Chauffeur ist verpflichtet, das Fahrziel auf dem kürzesten Weg anzufahren. Nur mit ausdrücklicher Einwilligung der Fahrgäste dürfen Umwege gefahren werden.

VII. Taxikommission

Art. 23 *Wahl und Zuständigkeit*

¹ Der Stadtrat wählt auf die Dauer von jeweils vier Jahren eine Taxikommission.

² Die Taxikommission setzt sich zusammen aus maximal fünf stimmberechtigten Vertreterinnen und Vertretern des Taxigewerbes sowie einer unbestimmten Zahl von Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung mit beratender Stimme. Das Taxigewerbe besitzt für die Ernennung der stimmberechtigten Kommissionsmitglieder ein Vorschlagsrecht. Die Taxikommission konstituiert sich selbst.

³ Die Taxikommission macht Vorschläge über die Ausgestaltung und Höhe der Taxitarife sowie über die Bestimmung von Standplätzen. Sie kann in allen das Taxigewerbe berührenden Fragen konsultiert werden.

VIII. Gebühren

Art. 24 *Gebühren für Taxibetriebsbewilligungen und Chauffeurprüfungsgebühren*

Der Stadtrat setzt die Gebühren fest:

- a.) für das Erteilen der Taxibetriebsbewilligung A und B,
- b.) die jährliche Benützungsgebühr der Betriebsbewilligungen A,
- c.) die jährliche Benützungsgebühr für die Konzessionen während ihrer Gültigkeitsdauer,
- d.) die Chauffeurprüfung.

IX. Übergangsbestimmungen

Art. 25 *Übergangsbestimmung betreffend Chauffeurbewilligungen*

Die bei In-Kraft-Treten des Reglements bestehenden Chauffeurbewilligungen behalten ihre Gültigkeit.

Art. 26 *Übergangsbestimmung für die bisherigen Konzessionen und Betriebsbewilligungen*

¹ Die nach altem Recht erworbenen Konzessionen mit den Nummern 1 bis 33 bleiben während der Dauer von 10 Jahren ab In-Kraft-Treten dieses Reglements bestehen und behalten während dieser Dauer uneingeschränkt die bisherige Berechtigung für die Benützung der Standplätze. Beim Erwerb einer solchen Konzession finden die Bewilligungsvoraussetzungen gemäss Art. 3 und 4 keine Anwendung.

Nach Ablauf von 10 Jahren seit In-Kraft-Treten dieses Reglements werden die Konzessionen mit den Nummern 1 bis 33 auf schriftliches Begehren hin in Taxibetriebsbewilligungen A gemäss Art. 2 Abs. 2 umgewandelt, sofern der Gesuchsteller oder die Gesuchstellerin die Bewilligungsvoraussetzungen nach den Art. 3 und 4 erfüllt.

² Die nach altem Recht erworbenen Taxibetriebsbewilligungen weisses Schild behalten während der Übergangsfrist von 10 Jahren ab In-Kraft-Treten dieses Reglements die bisherige Berechtigung für die Benützung der Standplätze. Nach Ablauf von 10 Jahren seit In-Kraft-Treten dieses Reglements werden die Betriebsbewilligungen weisses Schild auf schriftliches Begehren hin in Taxibetriebsbewilligungen A gemäss Art. 2 Abs. 2 umgewandelt, sofern der Gesuchsteller oder die Gesuchstellerin die Bewilligungsvoraussetzungen nach Art. 3 und 4 erfüllt.

³ Die nach altem Recht erworbenen Taxibetriebsbewilligungen gelbes Schild werden auf schriftliches Begehren hin in Taxibetriebsbewilligungen A umgewandelt, sofern innert 3 Monaten nach In-Kraft-Treten dieses Reglements ein entsprechendes Gesuch an die Gewerbe- und Gesundheitspolizei gerichtet wird und der Bewerber oder die Bewerberin die Bewilligungsvoraussetzungen gemäss Art. 3 und 4 erfüllt.

X. Strafbestimmung, Vollzugsvorschriften, In-Kraft-Treten

Art. 27 *Strafbestimmung*

¹ Vorsätzliche oder fahrlässige Widerhandlungen gegen die Art. 1 Abs. 1 und 3, Art. 8–10, Art. 11 Abs. 1, Art. 12 Abs. 1, Art. 13 Abs. 1 und 2, Art. 14 Abs. 1 und 2 letzter Satz, Art. 15 Abs. 2, Art. 16, Art. 17, Art. 18 Abs. 3 und Art. 22 werden mit Haft oder Busse bestraft.

² Die Strafbestimmungen einschlägiger kantonaler und eidgenössischer Erlasse bleiben vorbehalten.

Art. 28 *Vollzugsbestimmungen*

Der Stadtrat erlässt die für den Vollzug notwendigen Bestimmungen. Er kann den weiteren Vollzug an die Stadtpolizei delegieren.

Art. 29 *In-Kraft-Treten*

¹ Dieses Reglement tritt am 1. Juli 2002 in Kraft.

² Das Reglement unterliegt dem fakultativen Referendum. Es ist zu veröffentlichen.

B. Der B+A 18/1999 Reglement über das Taxiwesen vom 20. Oktober 1999 wird von der Geschäftskontrolle abgeschrieben.

Definitiver Beschluss des Grossen Stadtrates

zu B+A 40/2001 Reglement über das Taxiwesen

(unter Berücksichtigung von StB 130 vom 30. Januar 2002 und der im Grossen Stadtrat beschlossenen Änderungen)

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 40/2001 vom 7. November 2001 betreffend

Reglement über das Taxiwesen,

gestützt auf den Bericht der Geschäftsprüfungskommission,

in Anwendung von Art. 13 Abs. 1 Ziff. 1 und Art. 28 Abs. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie StB 130 vom 30. Januar 2003,

beschliesst:

A.

Reglement über das Taxiwesen

vom 12. Juni 2003

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

gestützt auf §§ 22 und 25 des Strassengesetzes vom 21. März 1995 sowie Art. 13 Abs. 1 Ziff. 1 und Art. 28 Abs. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

I. Taxibetriebsbewilligungen

Art. 1 Bewilligungspflicht

¹ Wer auf Stadtgebiet Taxifahrten anbieten will, benötigt eine von der Gewerbe- und Gesundheitspolizei der Stadtpolizei ausgestellte Taxibetriebsbewilligung.

² Die Taxibetriebsbewilligung ist persönlich und nicht übertragbar.

³ Es ist verboten, die Taxibetriebsbewilligung in irgendeiner Form ganz oder teilweise an Dritte abzutreten.

Art. 2 Arten von Taxibetriebsbewilligungen

¹ Es werden Taxibetriebsbewilligungen A und B ausgestellt.

² Die Taxibetriebsbewilligung A wird erteilt für jedes Taxi, das zur Entgegennahme von Fahraufträgen einen Standplatz auf öffentlichem Grund benützen darf.

³ Die Taxibetriebsbewilligung B wird erteilt für jedes Taxi, das Taxifahrten von einem privaten Standplatz aus ausführt und keinen Standplatz im Sinne von Abs. 2 benötigt.

Art. 3 Bewilligungsvoraussetzungen

¹ Eine Taxibetriebsbewilligung wird erteilt, wenn die Bewerberin oder der Bewerber

- d. handlungsfähig ist,
- e. Gewähr bietet für eine einwandfreie Ausübung des Taxigewerbes,
- f. das schweizerische Bürgerrecht oder die Niederlassung in der Schweiz besitzt.

² Für die Erteilung einer Taxibetriebsbewilligung A muss die Bewerberin oder der Bewerber zusätzlich ein Geschäftsdomizil in der Stadt Luzern haben.

Art. 4 Juristische Personen

Taxibetriebsbewilligungen an juristische Personen werden erteilt, wenn

- a) eine verantwortliche Person als Vertreterin oder Vertreter bezeichnet ist, die die Voraussetzungen gemäss Art. 3 erfüllt, und
- b) der Geschäftssitz oder eine Zweigniederlassung in der Stadt Luzern ist.

Art. 5 *Dauer der Taxibetriebsbewilligung*

¹ Die Taxibetriebsbewilligung A wird für die Dauer der ununterbrochenen hauptberuflichen Berufsausübung erteilt.

² Die Taxibetriebsbewilligung B wird für die Dauer von zwei Kalenderjahren erteilt und auf Verlangen des Inhabers oder der Inhaberin um jeweils zwei Jahre verlängert, wenn die Bewilligungsvoraussetzungen erfüllt sind.

Art. 6 *Entzug der Taxibetriebsbewilligung*

¹ Die Taxibetriebsbewilligung wird entzogen,

- wenn die Inhaberin oder der Inhaber bzw. die für den Taxibetrieb verantwortliche Person die für die Erteilung der Bewilligung erforderlichen Voraussetzungen nicht mehr erfüllt,
- bei Konkurs oder fruchtloser Pfändung der Bewilligungsinhaberin oder des Bewilligungsinhabers,
- wenn die Gebühr für die Taxibetriebsbewilligung nicht innert 60 Tagen nach Rechnungsstellung bezahlt wird.

² Die Taxibetriebsbewilligung kann entzogen werden,

- wenn die Inhaberin oder der Inhaber in schwerer Weise oder wiederholt gegen Verkehrsvorschriften oder gegen Bestimmungen dieses Reglements verstossen hat, zu solchen angestiftet oder solche geduldet hat. In leichten Fällen kann der Bewilligungsentzug angedroht oder die Belassung mit Auflagen verbunden werden,
- wenn von der Taxibetriebsbewilligung während mehr als 3 Monaten kein Gebrauch gemacht wird.

Art. 7 *Anzahl der Taxibetriebsbewilligungen*

¹ Die Zahl der Taxibetriebsbewilligungen A richtet sich nach der Kapazität der auf öffentlichem Grund gelegenen Standplätze. In der Regel werden rund doppelt so viele Taxibetriebsbewilligungen A erteilt als Standplätze zur Verfügung stehen.

² Der Stadtrat kann die Zahl der Taxibetriebsbewilligungen B begrenzen, wenn im öffentlichen Interesse liegende Gründe eine Begrenzung unumgänglich machen.

Art. 8 *Pflichten der Inhaberin oder des Inhabers einer Taxibetriebsbewilligung*

¹ Taxis dürfen nur durch Chauffeusen und Chauffeure mit einem Chauffeurausweis geführt werden.

² Der Ein- und Austritt einer Chauffeuse und eines Chauffeurs ist unter Angabe der Personalien der Gewerbe- und Gesundheitspolizei innert 14 Tagen schriftlich zu melden.

³ Die Inhaberin oder der Inhaber der Betriebsbewilligung hat dafür zu sorgen, dass die Chauffeusen und die Chauffeurs die für ihre Tätigkeit massgebenden Vorschriften einhalten.

II. Taxifahrzeuge

Art. 9 *Zulassung und Kontrolle*

¹ Als Taxi sind nur Fahrzeuge zugelassen, die vom kantonalen Strassenverkehrsamt als solche geprüft und abgenommen sowie in Bezug auf die nach städtischem Recht vorgeschriebene Ausrüstung kontrolliert worden sind.

² Die Kontrolle und die Anordnung der Vorführung von Taxis durch die Stadtpolizei sind jederzeit möglich.

Art. 10 *Kennzeichnung und Ausrüstung*

¹ Jedes Taxi ist auf Kosten der Betriebsbewilligungsinhaberin oder des -inhabers bzw. der Konzessionärin oder des Konzessionärs mit einer Kennlampe und mit der Bewilligungs- bzw. Konzessionsnummer zu kennzeichnen. Die Bewilligungs- bzw. Konzessionsnummer muss von vorne und hinten gut lesbar sein und ist in der Kennlampe integriert zu montieren.

² Taxis, die aussen keine Firmenbezeichnung tragen, müssen im Innern für den Fahrgast gut sichtbar den Namen der Bewilligungsinhaberin oder des Bewilligungsinhabers bekannt geben.

³ Der Name der Chauffeuse oder des Chauffeurs ist im Taxi gut sichtbar anzubringen.

⁴ Wird ein Taxi zu Privatzwecken verwendet, ist die Kennlampe und die Bewilligungs- bzw. Konzessionsnummer zu entfernen oder abzudecken.

Art. 11 *Taxuhr*

¹ Jedes Taxi muss mit einer für die Fahrgäste gut sicht- und ablesbar und nachts beleuchteten Taxuhr versehen sein.

² Die Inhaberin oder der Inhaber der Taxibetriebsbewilligung oder Taxikonzession wie auch der Chauffeur oder die Chauffeuse sind für das Funktionieren der Taxuhr verantwortlich.

³ Die Polizei ist berechtigt, das vorschriftsgemässe Funktionieren der Taxuhr bestätigen zu lassen, insbesondere bei Fahrzeug- und Taxuhrwechsel und bei Tarifänderung.

III. Chauffeusen und Chauffeure

Art. 12 *Taxichauffeeurbewilligung*

¹ Wer als Taxichauffeuse oder als Taxichauffeur tätig sein will, benötigt den Chauffeurausweis der Gewerbe- und Gesundheitspolizei.

² Die Bewilligung in Form des Chauffeurausweises erhält, wer einen eidgenössischen Führerausweis für gewerbsmässigen Personentransport besitzt und sich in der Taxichauffeurprüfung ausgewiesen hat über:

- a.) genügende Ortskenntnisse,
- b.) die Kenntnis der Vorschriften über das Taxiwesen,
- c.) ausreichende Kenntnisse der deutschen Sprache.

³ Bewerbende haben einen aktuellen Strafregisterauszug beizubringen. Wer während der letzten fünf Jahre vor der Gesuchstellung wegen eines Verbrechens oder Vergehens, das die Vertrauenswürdigkeit zur Ausübung des Taxigewerbes beeinträchtigt, rechtskräftig verurteilt worden ist, dem bzw. der wird die Zulassung zur Taxichauffeurprüfung verweigert.

⁴ Der Leiter/die Leiterin der Gewerbe- und Gesundheitspolizei erlässt die nötigen Vorschriften über die Taxichauffeurprüfung.

Art. 13 *Gültigkeitsdauer und Entzug des Chauffeurausweises*

¹ Der Chauffeurausweis gilt für die Dauer der ununterbrochenen Berufsausübung und ist auf allen Taxifahrten mitzuführen.

² Die Inhabenden des Chauffeurausweises haben der Gewerbe- und Gesundheitspolizei innert 14 Tagen alle Tatsachen zu melden, welche Änderungen des Führer-, Fahrzeug- oder Chauffeurausweises nötig machen.

³ Bei schwerer oder wiederholter Verletzung von Verkehrsvorschriften sowie von Bestimmungen dieses Reglements oder von Ausführungsvorschriften oder Weisungen der Polizei kann der Chauffeurausweis entzogen werden. In leichten Fällen kann der Entzug des Chauffeurausweises angedroht und die Belassung des Ausweises mit Auflagen verbunden werden.

IV. Betriebsvorschriften

Art. 14 *Angebot von Taxifahrten*

¹ Zum Abwarten von Aufträgen dürfen A-Taxis auf öffentlichen und privaten Standplätzen, B-Taxis nur auf privaten Standplätzen aufgestellt werden.

² Der Chauffeuse oder dem Chauffeur eines unbesetzten Taxis ist es nach Massgabe der örtlichen Signalisation und Markierung gestattet, auf Begehren von Passanten anzuhalten und sie als Fahrgäste aufzunehmen. Das Umherfahren zum Zwecke der Kundenwerbung („Wischen“) ist untersagt.

Art. 15 *Verhalten und besondere Verbote für Chauffeusen und Chauffeure*

¹ Chauffeusen und Chauffeure haben sich korrekt zu verhalten.

² Den Chauffeusen und Chauffeuren ist es verboten,
a.) ohne Zustimmung der Fahrgäste weitere Personen mitzuführen,
b.) während der Fahrt ohne ausdrückliche Einwilligung der Fahrgäste zu rauchen.

Art. 16 *Bedienung der Taxuhr*

¹ Taxifahrten dürfen nur mit eingeschalteter Taxuhr ausgeführt werden.

² Die Taxuhr darf erst eingeschaltet werden, wenn sich die Chauffeuse oder der Chauffeur beim Auftraggeber oder der Auftraggeberin gemeldet hat oder bei Bestellung auf eine bestimmte Zeit vom vereinbarten Zeitpunkt an.

³ Die Angabe auf der Taxuhr darf erst gelöscht werden, wenn die Fahrgäste den Fahrpreis bezahlt haben. Auf Wunsch ist den Fahrgästen eine Quittung auszustellen.

⁴ Tritt während der Fahrt an der Taxuhr eine Störung ein, sind die Fahrgäste unverzüglich davon in Kenntnis zu setzen. Verzichten diese auf die Weiterfahrt, so haben sie nur den Fahrpreis für die gefahrene Strecke nach Tarif zu entrichten. Wird die Fahrt fortgesetzt, ist die Taxe durch gegenseitige Verständigung in Anlehnung an den Tarif zu bestimmen.

V. Taxitarif

Art. 17 *Festsetzung der Taxitarife*

¹ Der Stadtrat setzt nach Anhören der Taxikommission und Begutachtung durch den Preisüberwacher die Tarifstruktur und die Höchstpreise, die nicht überschritten werden dürfen, für Taxifahrten, Wartezeiten und besondere Dienstleistungen im Tarif für das Taxiwesen fest.

² Die im Tarif für das Taxiwesen festgesetzten Höchstpreise dürfen nicht überschritten werden.

VI. Standplätze

Art. 18 *Benützungsrecht der Standplätze*

¹ Die Standplätze auf öffentlichem Grund stehen allen Inhabern und Inhaberinnen von Taxibetriebsbewilligungen A zur Entgegennahme von Fahraufträgen zur Verfügung. Vorbehalten bleibt die Übergangsregelung während 10 Jahren gemäss Art. 26 Abs. 1.

² Die Gewerbe- und Gesundheitspolizei der Stadtpolizei kann eine Aufstellordnung für einzelne Standplätze erlassen und die Art und Weise der Zufahrt und der Aufstellung festlegen.

³ Das Parkieren auf Standplätzen zu Pausenzwecken ist verboten.

Art. 19 *Ort und Zahl der Standplätze*

¹ Der Stadtrat bestimmt Ort und Zahl der Standplätze für A-Taxis.

² Standplätze werden bestimmt, wenn ein öffentliches Bedürfnis besteht, geeignete Standflächen zur Verfügung stehen, die Verkehrsverhältnisse es gestatten und keine überwiegenden öffentlichen Interessen entgegenstehen.

Art. 20 *Aufhebung von Standplätzen*

Sofern es die Verhältnisse erfordern, beschliesst der Stadtrat die Aufhebung von Standplätzen.

Art. 21 *Temporäre Standplätze*

Für die Dauer von Anlässen, Ausstellungen, Bauarbeiten und dergleichen kann die Stadtpolizei temporäre Standplätze bestimmen oder bestehende Standplätze verlegen.

Art. 22 *Beförderungspflicht*

¹ Jeder auf einem öffentlichen Standplatz entgegengenommene Fahrauftrag ist sofort auszuführen, es sei denn, die Fahrt könne der Chauffeuse oder den Chauffeur aus einem bei der Person des Fahrgasts liegenden Grund nicht zugemutet werden.

² Die Chauffeuse oder der Chauffeur ist verpflichtet, das Fahrziel auf dem kürzesten Weg anzufahren. Nur mit ausdrücklicher Einwilligung der Fahrgäste dürfen Umwege gefahren werden.

VII. Taxikommission

Art. 23 *Wahl und Zuständigkeit*

¹ Der Stadtrat wählt auf die Dauer von jeweils vier Jahren eine Taxikommission.

² Die Taxikommission setzt sich zusammen aus maximal fünf stimmberechtigten Vertreterinnen und Vertretern des Taxigewerbes sowie einer unbestimmten Zahl von Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung mit beratender Stimme. Das Taxigewerbe besitzt für die Ernennung der stimmberechtigten Kommissionsmitglieder ein Vorschlagsrecht. Die Taxikommission konstituiert sich selbst.

³ Die Taxikommission macht Vorschläge über die Ausgestaltung und Höhe der Taxitarife sowie über die Bestimmung von Standplätzen. Sie kann in allen das Taxigewerbe berührenden Fragen konsultiert werden.

VIII. Gebühren

Art. 24 *Gebühren für Taxibetriebsbewilligungen und Chauffeurprüfungsgebühren*

Der Stadtrat setzt die Gebühren fest:

- a.) für das Erteilen der Taxibetriebsbewilligung A und B,
- b.) die jährliche Benützungsgebühr der Betriebsbewilligungen A,
- c.) die jährliche Benützungsgebühr für die Konzessionen während ihrer Gültigkeitsdauer,
- d.) die Chauffeurprüfung.

IX. Übergangsbestimmungen

Art. 25 *Übergangsbestimmung betreffend Chauffeurbewilligungen*

Die bei In-Kraft-Treten des Reglements bestehenden Chauffeurbewilligungen behalten ihre Gültigkeit.

Art. 26 *Übergangsbestimmung für die bisherigen Konzessionen und Betriebsbewilligungen*

¹ Die nach altem Recht erworbenen Konzessionen mit den Nummern 1 bis 33 bleiben während der Dauer von 10 Jahren ab In-Kraft-Treten dieses Reglements bestehen und behalten während dieser Dauer uneingeschränkt die bisherige Berechtigung für die Benützung der Standplätze. Beim Erwerb einer solchen Konzession finden die Bewilligungsvoraussetzungen gemäss Art. 3 und 4 keine Anwendung.

Nach Ablauf von 10 Jahren seit In-Kraft-Treten dieses Reglements werden die Konzessionen mit den Nummern 1 bis 33 auf schriftliches Begehren hin in Taxibetriebsbewilligungen A gemäss Art. 2 Abs. 2 umgewandelt, sofern der Gesuchsteller oder die Gesuchstellerin die Bewilligungsvoraussetzungen nach den Art. 3 und 4 erfüllt.

² Die nach altem Recht erworbenen Taxibetriebsbewilligungen weisses Schild behalten während der Übergangsfrist von 10 Jahren ab In-Kraft-Treten dieses Reglements die bisherige Berechtigung für die Benützung der Standplätze. Nach Ablauf von 10 Jahren seit In-Kraft-Treten dieses Reglements werden die Betriebsbewilligungen weisses Schild auf schriftliches Begehren hin in Taxibetriebsbewilligungen A gemäss Art. 2 Abs. 2 umgewandelt, sofern der Gesuchsteller oder die Gesuchstellerin die Bewilligungsvoraussetzungen nach Art. 3 und 4 erfüllt.

³ Die nach altem Recht erworbenen Taxibetriebsbewilligungen gelbes Schild werden auf schriftliches Begehren hin in Taxibetriebsbewilligungen A umgewandelt, sofern innert 3 Monaten nach In-Kraft-Treten dieses Reglements ein entsprechendes Gesuch an die Gewerbe- und Gesundheitspolizei gerichtet wird und der Bewerber oder die Bewerberin die Bewilligungsvoraussetzungen gemäss Art. 3 und 4 erfüllt.

X. Strafbestimmung, Vollzugsvorschriften, In-Kraft-Treten

Art. 27 Strafbestimmung

¹ Vorsätzliche oder fahrlässige Widerhandlungen gegen die Art. 1 Abs. 1 und 3, Art. 8, Art. 10, Art. 11 Abs. 1, Art. 12 Abs. 1, Art. 13 Abs. 1 und 2, Art. 14 Abs. 1 und 2 letzter Satz, Art. 15, Art. 16, Art. 17 Abs. 2, Art. 18 Abs. 3 und Art. 22 werden mit Haft oder Busse bestraft.

² Die Strafbestimmungen einschlägiger kantonaler und eidgenössischer Erlasse bleiben vorbehalten.

Art. 28 Vollzugsbestimmungen

Der Stadtrat erlässt die für den Vollzug notwendigen Bestimmungen. Er kann den weiteren Vollzug an die Stadtpolizei delegieren.

Art. 29 In-Kraft-Treten

¹ Dieses Reglement tritt am 1. Januar 2004 in Kraft.

² Das Reglement unterliegt dem fakultativen Referendum. Es ist zu veröffentlichen.

B.

Der B+A 18/1999 Reglement über das Taxiwesen vom 20. Oktober 1999 wird von der Geschäftskontrolle abgeschrieben.

Luzern, 12. Juni 2003

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern

Ruedi Schmidig
Ratspräsident

Toni Göpfert
Stadtschreiber