



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 14. Mai 2014 (StB 346)

B+A 13/2014

Reglement über das Taxiwesen

Totalrevision

**Vom Grossen Stadtrat mit zwei
Protokollbemerkungen und
Änderungen im Reglement
beschlossen am 25. September 2014
(Protokollbemerkungen am Schluss dieses
Dokuments; Änderungen im Reglement
grau hinterlegt)**

Bezug zur Gesamtplanung 2013–2017

Leitsatz Gesellschaft

Luzern macht sich für eine lebendige Stadtregion in Freiheit und Sicherheit stark.

Stossrichtungen

- Eigenverantwortung und Handlungskompetenz der Einzelpersonen stärken
- Lebendige Quartiere, Lebensqualität und Sicherheit erhalten und fördern

Leitsatz Umwelt

Luzern sichert als Energiestadt seine Lebensgrundlagen und reduziert Umweltbelastungen sowie Ressourcenverbrauch.

Stossrichtungen

- Emissionen wie Schadstoffe und Lärm reduzieren. Umweltfreundliche Mobilitätsformen bevorzugen

Übersicht

Die Situation im Taxiwesen in der Stadt Luzern ist unbefriedigend. Nicht alle Dienstleistenden bieten zufriedenstellende Qualität, und die Konkurrenz auf diesem Markt ist wegen niedriger Eintrittsvoraussetzungen gross. Verstösse gegen die Strassenverkehrsgesetzgebung, Ruhezeitvorschriften oder Bestimmungen des heute geltenden Reglements über das Taxiwesen vom 12. Juni 2003 (Taxireglement) sind an der Tagesordnung. Zudem verstösst dieses Reglement in verschiedener Hinsicht gegen höherrangiges Recht wie beispielsweise die Wirtschaftsfreiheit (Gleichbehandlung der Gewerbetreibenden) und die Binnenmarktgesetzgebung (freier Marktzugang). Die bundesrechtlichen Vorgaben verkomplizieren das bestehende Bewilligungssystem. Dieses Bewilligungssystem mit den unterschiedlichen Bewilligungsarten (A- und B-Taxibetriebsbewilligungen, Ortsfremde und Ansässige) erschwert den Vollzug.

Aus diesen Gründen wird das bestehende Reglement vollständig revidiert. Die Kundin, der Kunde soll auf den öffentlichen Taxistandplätzen der Stadt Luzern aus einem qualitativ hochstehenden, dienstleistungsorientierten Angebot an Taxidienstleistungen auswählen können. Diese Standplätze werden in einem fairen Verfahren und immer wieder neu zugeteilt.

Das neue Reglement über das Taxiwesen wird nur die Grundzüge enthalten, eine neu zu schaffende Verordnung die Ausführungsbestimmungen. Auch der heute bereits bestehende Tarif über die Gebühren für Taxibetriebsbewilligungen und für die Chauffeurprüfung vom 10. März 2004 soll in das Reglement integriert werden. Der Tarif für das Taxiwesen vom 30. April 2008, der Höchstpreise festschreibt, bleibt aktuell unverändert.

Künftig soll es in der Stadt Luzern nur noch eine Art der Taxibetriebsbewilligung geben. Diese berechtigt zur Nutzung der Taxistandplätze auf öffentlichem Grund (Kategorie mit Nutzung der umsatzmässig attraktiven Taxistandplätze vor dem Bahnhof und ohne, was die Gebührenehöhe beeinflusst). Alle anderen Angebote im Taxiwesen unterstehen keiner städtischen Bewilligungspflicht mehr.

Neu werden die Taxibetriebsbewilligungen öffentlich ausgeschrieben und zeitlich befristet pro natürliche Person für deren hauptberufliche Tätigkeit erteilt. Sie sind unübertragbar. Eine Ausnahme davon bilden Firmentaxibetriebsbewilligungen, die zur Anstellung von Taxichauffeurinnen und -chauffeuren berechtigen. Grössere Unternehmen haben im Gegenzug auf den öffentlichen Taxistandplätzen einen 24-Stunden-Service zu garantieren, was dem Bedürfnis des Publikums entspricht. Mit diesen Massnahmen wird der Gleichbehandlung der Gewerbetreibenden, wenn es um die Nutzung von öffentlichem Grund geht, Rechnung getragen, und die Grundsätze der Binnenmarktgesetzgebung werden berücksichtigt.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	7
1.1	Ausgangslage	7
2	Problemfelder	9
2.1	Überhang an Nutzungsberechtigten	9
2.2	Alle wollen besseren Marktzugang	10
2.3	Verstoss gegen übergeordnetes Recht	10
2.4	Qualität der Taxidienstleistungen	10
2.5	Vollzug	11
2.6	Gebührenreduktion für emissionsarme Taxifahrzeuge	11
3	Rechtlicher Rahmen	11
3.1	Keine Regelung auf Stufe Bund oder Kanton	11
3.2	Wirtschaftsfreiheit muss garantiert sein	12
4	Vergleich mit anderen Städten	13
4.1	Überblick	13
4.2	Evaluation	14
5	Lösungsweg	15
5.1	Bewilligungssystem	15
5.2	Massnahmen ausserhalb Reglementsrevision	17
5.2.1	Signalisation der Taxistandplätze	17
5.2.2	Zusammenarbeit mit Luzerner Polizei	17
6	Breite Vernehmlassung	18
6.1	Rücklauf	18
6.2	Auswertung	19
6.2.1	Zusammenfassung der Vernehmlassungsantworten	19
6.2.2	Änderungen gegenüber dem Vernehmlassungsvorschlag	20
7	Die einzelnen Bestimmungen	20
7.1	Bewilligungspflicht (Art. 1)	20

7.2	Qualitätssiegel (Art. 2)	22
7.3	Natürliche Personen (Art. 3)	23
7.4	Juristische Personen (Art. 4)	24
7.5	Öffentliche Ausschreibung (der Taxibetriebsbewilligungen) (Art. 5)	25
7.6	Bewilligungsvoraussetzungen (der Taxibetriebsbewilligungen) (Art. 6)	29
7.7	Gültigkeitsdauer und Entzug (der Taxibetriebsbewilligungen) (Art. 7)	32
7.8	Voraussetzungen (Taxichauffeurbewilligung) (Art. 8)	32
7.9	Zulassung zur Taxichauffeurprüfung (Art. 9)	33
7.10	Gültigkeitsdauer und Entzug (Art. 10)	34
7.11	Taxifahrzeuge (Art. 11)	34
7.12	Taxuhr (Art. 12)	35
7.13	Fahrtenkontrolle (Art. 13)	36
7.14	Beförderungspflicht und „Wisch“-Verbot (Art. 14)	37
7.15	Verhalten der Taxichauffeurinnen und Taxichauffeure (Art. 15)	38
7.16	Mitwirkungspflicht (Art. 16)	39
7.17	Taxistandplätze auf öffentlichem Grund (Art. 17)	40
7.18	Taxikommision (Art. 18)	41
7.19	Festsetzung der Taxitarife (Art. 19)	42
7.20	Taxibetriebsbewilligung, Taxichauffeurprüfung und Qualitätssiegel (Art. 20)	43
7.21	Taxistandplätze (Art. 21)	43
7.22	Vorauszahlungspflicht (Art. 22)	44
7.23	Schadstoffarme und energieeffiziente Taxifahrzeuge (Art. 23)	45
7.24	Vollzug (Art. 24)	46
7.25	Sanktionen (Art. 25)	46
7.26	Übergangsbestimmungen (Art. 26)	47
7.27	Aufhebung bisherigen Rechts (Art. 27)	47
7.28	Inkrafttreten (Art. 28)	48
8	Motion 553 2004/2009	48
9	Antrag	49

Anhang

- 1 Auszug Variantenevaluation
- 2 Entwurf Verordnung über das Taxiwesen
- 3 Beispiele zur Berechnung der Energieetikette für Personenwagen

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Stadt Luzern hat mit dem Reglement über das Taxiwesen vom 12. Juni 2003 (Taxireglement) auf Gesetzesstufe Bestimmungen über die Ausübung des Taxigewerbes erlassen. Sie werden ergänzt mit dem Tarif für das Taxiwesen, der Höchstpreise festlegt, sowie dem Tarif über die Gebühren für Taxibetriebsbewilligungen und für die Chauffeurprüfung (beide Verordnungsstufe). Zudem stützt die für das Taxiwesen zuständige Dienstabteilung Stadtraum und Veranstaltungen in der Praxis auf verwaltungsinterne Richtlinien aus dem Jahr 2006 ab.

Das Stadtluzerner Taxireglement verlangt für die Ausübung des Taxigewerbes eine Bewilligung. Sie wird jeweils dem Unternehmen (juristische Person oder Einzelunternehmen) in Form einer Taxibetriebsbewilligung erteilt. Während mit der Bewilligung A ein Standplatz auf öffentlichem Grund der Stadt Luzern benutzt werden darf, wird die Bewilligung B für jedes Taxi erteilt, das Taxifahrten von einem privaten Standplatz aus ausführt bzw. ausführen muss. Dazu ist ein Park- oder Einstellplatz auf privatem Grund ausreichend. Diese B-Bewilligungen sind mengenmässig nicht begrenzt. Neben der Betriebsbewilligung für Taxiunternehmen müssen auch die Taxifahrerinnen und Taxifahrer selber über eine Bewilligung zur Ausführung von Taxifahrten verfügen (Taxichauffeurbewilligung).

Wenn die Standplatzverhältnisse es zulassen und die Gesuchstellerin oder der Gesuchsteller die Voraussetzungen zur Erteilung gemäss Taxireglement erfüllt, wird ihr bzw. ihm die A-Taxibetriebsbewilligung erteilt. Wenn die Standplatzverhältnisse die Abgabe von weiteren A-Bewilligungen nicht erlauben, wurden die Bewerberinnen und Bewerber bislang auf die Warteliste gesetzt. Die Zuteilung erfolgte nach dem Grundsatz der Anciennität, d. h. nach dem Zeitpunkt der Anmeldung. Dieses System verunmöglichte jedoch neuen Bewerbenden weitgehend, eine privilegierte A-Taxibetriebsbewilligung zu erhalten. Diese Warteliste wurde Anfang 2014 abgeschafft. Somit ist im Moment die Anzahl der A-Bewilligungen eingefroren. Weil diese Bewilligungen nach bestehendem Reglement auf unbestimmte Zeit gelten, muss eine Berufsaufgabe infolge von Alter oder Tod eines Inhabers oder einer Inhaberin abgewartet werden. Bei juristischen Personen ist zudem nicht geregelt, wie viele A-Bewilligungen sie halten dürfen. Dies hat zu Kumulationen geführt. Das heutige System verunmöglicht es somit neuen Bewerbenden praktisch, je eine solche privilegierte Bewilligung erteilt zu erhalten.

Das Taxigewerbe bietet eine Verdienstmöglichkeit, für welche keine lange Ausbildung notwendig ist. Die Eintrittshemmnisse in das Gewerbe sind entsprechend tief, weshalb es sehr viele Personen gibt, die es ausüben möchten. Das führt dazu, dass es im Taxiwesen ein Überangebot gibt, was zu einem tiefen Lohnniveau und einem Verkehrschaos vor öffentlichen Standplätzen führen kann.

Im Taxiwesen bestehen verschiedene Interessen, welche sich zum Teil konträr gegenüberstellen: Einerseits hat die Kundschaft Interesse an einer sicheren und fairen Beförderung, andererseits möchten die Taxifahrerinnen und -fahrer mit ihrem Gewerbe möglichst viel Geld verdienen.

Aus Sicht der Taxikundschaft ist sicherzustellen, dass die Taxifahrerinnen und -fahrer

- transparente und faire Fahrpreise verlangen,
- keine Umwegfahrten machen,
- ihre Dienstleistung auch für kurze Strecken anbieten,
- die Sicherheit der Fahrgäste gewährleisten,
- höflich und hilfsbereit sind und
- ein sauberes und komfortables Fahrzeug anbieten.

Fraglich ist zudem, ob Fahrgäste damit umgehen können, wenn jedes Taxi einen anderen Fahrpreis verlangt. Vor allem Touristen werden davon ausgehen, dass jedes Taxi gleich viel kostet. Das Bundesgericht hat fixe Tarife jedoch als unzulässig erklärt. In der Stadt Luzern ist der zulässige Tarif nach oben begrenzt, was mit dieser Rechtsprechung übereinstimmt.

Es gibt mindestens zwei Kategorien von Fahrgästen: nämlich der Gast, der wegen einer Behinderung, wegen des Gepäcks oder aus Bequemlichkeit von zu Hause oder einem anderen Ort an einen Zielort gefahren werden will. Aus dessen Sicht ist es wünschenswert, dass die Fahrzeuge komfortabel und sauber sind, die Chauffeurinnen und Chauffeure über genügend Orts- und Sprachkenntnisse verfügen und dass der Fahrpreis auch bargeldlos bezahlt werden kann (Kreditkarten- oder EC-Direkt-Zahlung). Er will zudem sicher sein, dass er einen fairen Fahrpreis zu entrichten hat. Das sind aus der Perspektive der Taxiunternehmen Stammgäste und auch angenehme Gäste, die bereit sind, den Preis zu zahlen. Luzern als Touristenmetropole und Kulturstadt ist jedoch auch auf ein Taxiwesen angewiesen, das ein positives Aushängeschild darstellt. Der Gast möchte den einen oder anderen Ausgeh- oder Geheimtipp erhalten. Gewisse Sprach- und vor allem auch vertiefte Ortskenntnisse sind dazu unerlässlich. Gerade diese in der Regel ortsunkundige Gruppe muss sich auf seriöse Taxidienstleistungen verlassen können.

Ein anderes Publikum ist das Partyvolk, das von einer zur anderen „Location“ oder dann nach Hause geführt werden will, meist in Gruppen und häufig alkoholisiert. Diese Leute vereinbaren gern fixe Preise (Pauschalen), sind nicht wählerisch und kümmern sich nicht, ob das Fahrzeug eine Stadt-Luzern-Leuchte (Taxikennlampe) hat.

Aus Sicht des Taxigewerbes ist vor allem das Überangebot (ausser an der Fasnacht, an Grossveranstaltungen oder wenn es regnet) an Taxis ein Problem, das dazu führt, dass sich zu viele Taxis um zu wenige Standplätze streiten und das Lohnniveau tief ist, da verhältnismässig wenige und teilweise nur kurze Fahrten ausgeführt werden können. Bei der Lösungsfindung ist das Taxigewerbe zweigeteilt: Diejenigen mit A-Bewilligungen möchten am liebsten eine Beschränkung der Anzahl B-Bewilligungen auf eine „verträgliche“ Anzahl; diejenigen mit B-Bewilligungen und ortsfremde Taxis ohne Bewilligung oder mit Zusatzbewilligung wollen ebenfalls Zugang zum lukrativen Markt und in erster Linie die Taxistandplätze an meist zentraler Lage auf öffentlichem Grund mitbenutzen.

Das Überangebot führt zu Reglementsverstössen, wie etwa das Anbieten von Taxidienstleistungen an Orten, die dazu nicht vorgesehen sind, oder das „Wischen“ (die Strassen abfahrend auf Kundenfang zu gehen).

2 Problemfelder

2.1 Überhang an Nutzungsberechtigten

Seit Anfang 2014 verkehren in der Stadt Luzern rund 225 Fahrzeuge mit einer Taxikennlampe, einem sogenannten „Vogel“. 100 dieser Fahrzeuge verfügen über eine A-Bewilligung und dürfen die Taxistandplätze auf öffentlichem Grund nutzen. Diese Bewilligungsinhabenden konnten sich entscheiden, ob sie ihre A-Bewilligung mit oder ohne Möglichkeit zur Nutzung der Standplätze am Bahnhof West (11 Plätze) und an der Frankenstrasse (7 Plätze) ausgestaltet haben wollten. Insgesamt haben sich 52 A-Bewilligungsinhabende für die Bewilligung mit den höheren Nutzungsgebühren entschieden. Der lukrative Platz vor dem Bahnhofportal ist begrenzt, und es kommt des Öfteren zu Auseinandersetzungen zwischen Berechtigten und Unberechtigten. Um die Situation am Bahnhof zu entschärfen, wurde Anfang 2014 eine Ausweichmöglichkeit mit neuen Standplätzen an der Frankenstrasse geschaffen und ein Drei-Schichten-System eingeführt. Es hat sich aber gezeigt, dass die Frankenstrasse bis jetzt noch nicht als adäquater Ersatz für die Standplätze am Bahnhof akzeptiert wird. Bei den Standplätzen an der Frankenstrasse handelt es sich vielmehr um einen Warteraum. Eine Umfrage bei den Bewilligungsinhabenden im März 2014 hat ergeben, dass das neue Drei-Schichten-System geeignet ist und 75 Prozent der Befragten der Meinung sind, es aufrechtzuerhalten.

Nebst den A- und B-Taxibetriebsbewilligungen bestanden bis Ende 2013 noch 42 Konzessionen und Bewilligungen, die das ausschliessliche Recht zur Nutzung der Standplätze am Bahnhofplatz und am Schwanenplatz beinhalteten. Diese konnten gemäss Art. 26 des geltenden Taxireglements auf Gesuch hin in A-Bewilligungen umgewandelt werden, sofern die bisherigen Konzessionsinhaberinnen oder -inhaber die Bewilligungsvoraussetzungen erfüllten. Von diesem Recht haben sämtliche Bewilligungsinhabenden Gebrauch gemacht.

2.2 Alle wollen besseren Marktzugang

Im Taxigewerbe ist eine grosse Unzufriedenheit mit der bestehenden Situation zu spüren, da sich die B-Bewilligungsinhabenden gegenüber den A-Bewilligungsinhabenden diskriminiert fühlen. Hinzu kommt, dass immer mehr und auch Auswärtige Taxifahrten auch auf Stadt-luzerner Gebiet anbieten wollen. Diejenigen hingegen, die A-Bewilligungen haben, möchten die Anzahl der B-Bewilligungsinhaberinnen und -inhaber und der Ortsfremden begrenzt wissen, damit sie vor Ort weniger Konkurrenz haben.

2.3 Verstoss gegen übergeordnetes Recht

Das heutige Bewilligungssystem verstösst gegen die Binnenmarktgesetzgebung, weil neuen Bewerbenden der Marktzutritt faktisch verwehrt ist und gemäss Formulierung im bestehenden Reglement nur ortsansässige Taxihalterinnen und -halter in den Genuss einer Taxibetriebsbewilligung kommen können. Diese im bestehenden Reglement verankerte Wohnsitz- oder Domizilpflicht verstösst gegen die Binnenmarktgesetzgebung¹ und ist daher rechtlich nicht mehr haltbar. Diese Bestimmungen werden bereits heute nicht mehr angewendet: Sie sind somit „toter Buchstabe“ und müssen aus dem Reglementstext entfernt werden.

Bei der Vergabe von Bewilligungen für die Nutzung des öffentlichen Grundes zu wirtschaftlichen Zwecken muss zwingend das Gebot der Gleichbehandlung der Gewerbebesitzer eingehalten werden. Dieses Gebot ist Teil des in der Bundesverfassung verankerten Grundrechts der Wirtschaftsfreiheit (Art. 27 BV). Es ist verletzt, wenn solche Bewilligungen immer in der Hand von einigen wenigen Gewerbebesitzer und dies sogar für unbestimmte Zeit sind.

2.4 Qualität der Taxidienstleistungen

Die Erwartung, dass eine Taxichauffeurin oder ein Taxichauffeur mit gepflegtem Erscheinungsbild und mit Minimalkenntnissen der Anstandsregeln und Umgangsformen („Knigge“) ihre oder seine Dienstleistungen anbietet, wird grösstenteils nicht mehr erfüllt. Durch die Möglichkeit, ohne besondere Kenntnisse oder Ausbildung Taxidienstleistungen anbieten zu können, drohen Qualitäten wie Kundenorientierung, Pflichtbewusstsein, Hilfsbereitschaft oder Vermittlung von Zusatznutzen verloren zu gehen.

Passionierte Taxifahrerinnen und -fahrer sind am Aussterben. Dienstleistende im eigentlichen Sinne darf heute der Fahrgast nicht mehr immer erwarten. Je nach kulturellem Hintergrund und persönlicher Situation der Taxifahrenden geht es darum, möglichst schnell den Fahrgast von A nach B zu fahren, um in möglichst kurzer Zeit mit wenig Aufwand möglichst viel Geld zu verdienen. Nicht selten sind diese Chauffeurinnen oder Chauffeure während der Arbeitswoche als Hilfsarbeitende engagiert, um dann in der Freizeit ihr Einkommen mit Taxifahren aufzubessern.

¹ Binnenmarktgesetz, BGBM, SR 943.02.

Dieses Verhalten provoziert wiederum Unmut bei den Etablierten, bei den Vollzeit-Taxifahrenden, was sich dann bei diesen in nicht immer kontrolliertem und regelkonformem Auftreten äussern kann.

Diese Situation ist dem guten Image der Stadt Luzern als Fremdenstadt abträglich, trägt doch gerade die Fahrt mit dem Taxi zum Hotel zum ersten Eindruck einer Stadt bei.

2.5 Vollzug

Das geltende Reglement beinhaltet verschiedene Bestimmungen, die rechtlich nicht mehr haltbar (Domizilpflicht), schwierig oder gar unmöglich zu vollziehen sind. Diese Bestimmungen finden bis auf eine Ausnahme keinen Eingang mehr in die neue Fassung des Reglements. Entgegen dem in der Vernehmlassung unterbreiteten Vorschlag soll die Bestimmung, die das sogenannte „Wischen“, d. h., die Strassen abfahrend auf Kundenfang zu gehen, verbot und unter Strafe stellte, nun doch beibehalten werden. Damit kommt der Stadtrat den Fachpersonen aus dem Taxigewerbe entgegen, die sich vehement gegen das ersatzlose Streichen dieses Verbots ausgesprochen haben.

Gegen dieses Verhalten besteht bereits zwar auf Stufe Bundesrecht mit Art. 33 lit. d der Verkehrsregelverordnung² eine Handhabe (siehe weiter unten Kap. 3). Doch das Taxigewerbe (A- und B-Bewilligungsinhabende) plädierten für eine Beibehaltung dieser Norm. Der Vollzug ist allerdings praktisch unmöglich, da es kaum gelingt, einen Verstoss gegen diese Norm, und auch gegen Art. 33 lit. d VRV, rechtsgenügend zu beweisen. Das Taxigewerbe verspricht sich allerdings immerhin eine gewisse abschreckende Wirkung dieser mit einer Sanktion verbundenen Bestimmung.

2.6 Gebührenreduktion für emissionsarme Taxifahrzeuge

Der Stadtrat hat in seiner Stellungnahme zur Motion 553, Katharina Hubacher namens der G/JG-Fraktion, vom 23. November 2009: „Taxibetriebsbewilligungen an die Umweltbelastungen anpassen“, festgehalten, dass er das Anliegen im Rahmen der Revision des Taxi-reglements prüfen und umsetzen werde.

3 Rechtlicher Rahmen

3.1 Keine Regelung auf Stufe Bund oder Kanton

Es besteht keine bundesrechtliche Regelung des Taxigewerbes. Gewisse Erlasse des Bundes enthalten jedoch strassenverkehrsrechtliche Vorschriften für Taxis, beispielsweise betreffend

² VRV, SR 741.11.

den Erwerb des Führerausweises als Taxichauffeurin bzw. -chauffeur.³ Zu beachten sind zudem die Bestimmungen in den technischen Anforderungen für Strassenfahrzeuge⁴ sowie betreffend Arbeits- und Ruhezeit der Chauffeurinnen und Chauffeure⁵. Hinzu kommen seit dem 1. Januar 2014 Vorgaben über Taxameter.⁶

Die Frage, unter welchen Voraussetzungen Taxis auf Busspuren zugelassen werden können, beurteilt sich nach den Vorschriften des bundesrechtlichen Strassenverkehrsrechts (Art. 3 Abs. 4 Strassenverkehrsgesetz⁷ und Art. 82 Abs. 1 Verordnung über die Strassensignalisation⁸). 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.

Die allgemeinen Strassenverkehrsregeln gelten auch für Taxis. In diesem Zusammenhang interessieren insbesondere die Vorschriften über das Anhalten und Parkieren oder das „fortgesetzte unnötige Herumfahren in Ortschaften“ und damit Behindern der anderen Verkehrsteilnehmenden nach Art. 33 lit. d der Verkehrsregelverordnung, das sogenannte „Wischen“.

3.2 Wirtschaftsfreiheit muss garantiert sein

Taxiunternehmen unterstehen dem Schutz der Wirtschaftsfreiheit nach Art. 27 der Bundesverfassung.⁹ Die Kantone können die Taxibetriebe gewerbepolizeilichen Beschränkungen unterstellen, diese müssen aber mit der Wirtschaftsfreiheit vereinbar sein. Wie die anderen Kantone, mit Ausnahme von Basel (beide Halbkantone) 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.¹⁰ Mit dem heute geltenden Reglement über das Taxiwesen vom 12. Juni 2003¹¹ hat dieser eine solche Rechtsgrundlage geschaffen. Diese soll nun an die neuen Gegebenheiten angepasst werden.

³ Kat. B (ev. alt, D1), neu mit Zusatz Code 121; Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr, Verkehrszulassungsverordnung, VZV, SR 741.51.

⁴ Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge, VTS, SR 741.41.

⁵ Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen, Chauffeurverordnung, ARV 1, SR 822.221; Verordnung vom 6. Mai 1981 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen, ARV 2, SR 822.222.

⁶ Verordnung des EJPD über Taxameter vom 5. November 2013, SR 941.210.6.

⁷ SVG, SR 741.01.

⁸ SR 741.21.

⁹ SR 101.

¹⁰ Art. 28 Abs. 1 Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999, städtische Rechtssammlung Nr. 0.1.1.1.1.

¹¹ Taxireglement, städtische Rechtssammlung Nr. 6.2.1.1.1.

4 Vergleich mit anderen Städten

4.1 Überblick

Im Auftrag und in Zusammenarbeit mit der Direktion Umwelt, Verkehr und Sicherheit hat die Firma Ernst Basler + Partner eine Variantenstudie betreffend Neuordnung des Taxiwesens in der Stadt Luzern erarbeitet. Darin wird die Situation in der Stadt Luzern im Bereich Taxiwesen mit derjenigen in verschiedenen Städten (Bern, St. Gallen, Winterthur, Chur, Olten und Zürich) verglichen. Die darauf abgestützte Variantenevaluation hatte zum Ziel, dem Stadtrat in einem ersten Schritt aufzuzeigen, welches die Konsequenzen einer vollständigen Liberalisierung des Marktes (Aufhebung des bestehenden Taxireglements und Steuerung alleine durch den Markt) und einer binnenmarktkonformen Revision des Taxireglements sind.

Stadt (Einwohner)	Art der Regulierung
Bern (124'500) 342 Bewilligungen	Kantonal: Betriebsbewilligung nötig, keine Unterscheidung A- und B-Bewilligungen, keine Mengenbeschränkung, Bewilligungen befristet. Für Chauffeurausweis u. a. auch Prüfung Ortskenntnisse verlangt. Stadt Bern revidiert gegenwärtig das bestehende Taxireglement.
St. Gallen (73'000) 184 Bewilligungen	Betriebsbewilligung nötig, Unterscheidung A- und B-Bewilligungen, Mengenbeschränkung bei 145 A-Bewilligungen seit 2011, keine Befristung der Bewilligungen. Für Chauffeurausweis u. a. auch Prüfung der Ortskenntnisse verlangt. Revision in Arbeit.
Winterthur (101'500) 95 Bewilligungen	Betriebsbewilligung nötig, Unterscheidung A- und B-Bewilligungen, Mengenbeschränkung bei 45 A-Bewilligungen, keine Befristung der Bewilligungen. Für Chauffeurausweis u. a. auch Prüfung der Ortskenntnisse verlangt. Neuerlass der Taxiverordnung am 10. Dezember 2012, wegen Rechtsmittelverfahren noch nicht in Kraft: u. a. keine Mengenbeschränkung mehr und keine Unterscheidung A- und B-Bewilligungen.
Chur (33'500) 30 Bewilligungen	Betriebsbewilligung nötig, keine Unterscheidung A- und B-Bewilligungen, keine Mengenbeschränkung, keine Befristung der Bewilligungen. Für Chauffeurausweis u. a. auch Prüfung der Ortskenntnisse verlangt. Revidiertes Taxigesetz und -verordnung in Kraft seit 1. Januar 2011.

<p>Olten (17'000) 35 Bewilligungen</p>	<p>Betriebsbewilligung nötig, Unterscheidung A- und B-Bewilligungen, Mengenbeschränkung aufgrund eines Moratoriums bei 35 A-Bewilligungen seit 2010, keine Befristung der Bewilligungen. Verlängerung Moratorium ausstehend. Für Chauffeurausweis praktisch keine Anforderungen vorgesehen. Totalrevision ausstehend und derzeit in Arbeit.</p>
<p>Zürich (373'000) 1'301 Bewilligungen</p>	<p>Betriebsbewilligung nötig, Unterscheidung A- und B-Bewilligungen, keine Mengenbeschränkung, keine Befristung. Für Chauffeurausweis sind u. a. strenge Anforderungen betreffend Ortskenntnisse zu erfüllen. Neuerlass Taxiverordnung aufgrund mehrerer Beschwerden noch nicht in Kraft. Auch unter neuer Taxiverordnung ist keine Mengenbeschränkung vorgesehen.</p>

Quelle: Variantenstudie betreffend Neuordnung des Taxiwesens in der Stadt Luzern vom 15. November 2012 der Firma Ernst Basler + Partner, S. 6 f., am 13. März 2013 und am 27. März 2014 (Bern) ergänzt durch die Direktion Umwelt, Verkehr und Sicherheit.

4.2 Evaluation

Die Evaluation von Ernst Basler + Partner ergab Folgendes:

„Zur Diskussion stehen die Variante Liberalisierung des Taxiwesens, d. h. gänzliche Absenz von Regelungen und damit die ersatzlose Aufhebung des bestehenden Taxireglements sowie die Variante Anpassung des bestehenden Taxireglements, entweder als komplette Neuüberarbeitung oder als Anpassung einzelner Bestimmungen. In diesem Schritt soll erst entschieden werden, ob das bestehende Reglement aufgehoben oder angepasst werden soll; welche Bestimmungen allenfalls angepasst werden sollen, wird erst in einem allfälligen nächsten Schritt erörtert.

Der Variantenentscheid soll einerseits basierend auf verschiedenen gewichteten und bewerteten Kriterien erfolgen. Die Kriterien zeigen die Schwierigkeiten und Chancen im Taximarkt auf, welche geregelt werden können.

Andererseits soll der Entscheid basierend auf den Erfahrungen der interviewten Städte erfolgen.“

Die Evaluation ist im Anhang 1 ausführlich dargestellt. Gestützt darauf folgert Ernst Basler + Partner:

„Angesichts der Erfahrungen der anderen Städte [...] ist davon abzuraten, eine Liberalisierung des Taximarktes ins Auge zu fassen. Eine Stadt mit einem völlig liberalisierten Taximarkt ist unter den interviewten nicht zu finden, jedoch eine Stadt ohne eine Mengenbegrenzung der Anzahl Taxis. Die Erfahrungen der anderen Städte zeigen auf, dass der Wirtschaftszweig des Taximarktes nicht nach den üblichen Regeln des Marktes spielt, dass es mit anderen Worten zu Marktverzerrungen kommt, weshalb eine Regulierung desselben notwendig ist. Zurückzuführen ist dies v. a. auf die tiefen Eintrittshemmnisse für das Taxigewerbe. Viele der

Städte, welche keine mengenmässige Begrenzung der Bewilligungen kennen, haben eine solche eingeführt. Die Stadt Luzern hat dies bei den A-Bewilligungen getan. Zudem gibt es klare öffentliche Interessen wie die Sicherheit der Taxikunden und der Schutz vor Übervorteilung, welche gewährleistet werden müssen. Dazu ist eine Regulierung notwendig. Diese Gründe sprechen dafür, von einer Liberalisierung des Taximarktes abzusehen.“¹²

Auch Zug und Basel-Stadt sind daran, ihre Taxireglemente zu überarbeiten. Der Regierungsrat von Basel-Stadt legte dem Parlament Ende März 2014 den überarbeiteten Gesetzesentwurf vor, der u. a. eine Befristung der Standplatzbewilligungen auf jeweils fünf Jahre sowie die Abschaffung der B-Bewilligungen vorsieht. Zudem sollen Qualitätskriterien verankert werden, beispielsweise dass die Fahrerinnen und Fahrer genügend Deutsch können und die Stadt kennen. Die Fahrbewilligungen sollen zudem nur so lange Gültigkeit haben, wie sie tatsächlich genutzt werden.

5 Lösungsweg

Taxidienste sind ein Aushängeschild einer Stadt. Aus diesem Grund soll auf den öffentlichen Standplätzen der Stadt Luzern ein qualitativ gutes Angebot an Taxidienstleistungen rund um die Uhr zur Verfügung stehen. Dazu ist eine Taxibetriebsbewilligung notwendig. Sie wird in einem fairen Verfahren an diejenigen Taxidienstleistenden abgegeben, die den Bewilligungsvoraussetzungen und Qualitätskriterien am besten entsprechen.

5.1 Bewilligungssystem

Das bisherige Bewilligungssystem mit A- und B-Taxibetriebsbewilligungen soll abgeschafft werden. Die Taxibetriebsbewilligung der Stadt Luzern wird künftig eine A-Bewilligung sein, die zur Nutzung der Taxistandplätze auf öffentlichem Grund berechtigt, je nachdem mit oder ohne die Nutzung der umsatzmässig attraktivsten Standplätze vor dem Bahnhof (Premium). Sie wird als persönliche, somit nicht übertragbare, d. h. nicht handelbare Bewilligung ausgestellt. Lediglich einigen wenigen – geplant sind deren vier bis maximal acht – juristischen Personen können maximal acht solcher Taxibetriebsbewilligungen (Firmen-Taxibetriebsbewilligung) erteilt werden. Im Gegenzug dazu haben diese je nach ihrer Grösse, damit keine Versorgungslücken auftreten, auf den öffentlichen Taxistandplätzen im Stadtzentrum einen 24-Stunden-Service anzubieten. Die Taxibetriebsbewilligungen werden, wie heute bereits auch die A-Bewilligungen, nur für die hauptberufliche Tätigkeit ausgegeben, zeitlich befristet und alle fünf Jahre in einem öffentlichen Ausschreibungsverfahren neu verteilt. Damit sollen im Taxiwesen ein möglichst gleichberechtigter Marktzugang und faire Wettbewerbsbedingungen für alle entstehen, wie dies das übergeordnete (Bundes-)Recht vorgibt. Rund die Hälfte der neuen Bewilligungen werden gegen eine höhere Gebühr abgegeben, weil sie

¹² Ernst Basler + Partner: Neuordnung Taxiwesen Stadt Luzern, 15. November 2012.

nebst allen anderen Standplätzen auch zur Nutzung der gut gelegenen Bahnhofstandplätze berechtigen (Premiumbewilligungen).

Die heutigen A-Taxibetriebsbewilligungen sind eng mit der Anzahl der zur Verfügung stehenden Taxistandplätzen auf öffentlichem Grund verknüpft. Es bestehen heute insgesamt 49¹³ solche Standplätze sowie ganz neu verschiedene zeitlich beschränkte vor den Ausgelooken der Stadt. Aus diesem Grund können nicht, wie dies beispielsweise die Stadt Winterthur vorsieht, sämtliche bestehenden B-Taxibetriebsbewilligungen in A-Taxibetriebsbewilligungen umgewandelt werden. Es werden jedoch mit der mengenmässigen Begrenzung auf eine Betriebsbewilligung pro Kopf bzw. vier bis acht Firmenbetriebsbewilligungen à maximal acht Einzelbewilligungen für Unternehmen mehr Taxibetriebsbewilligungen für Einzelne frei, als dies mit dem heute bestehenden System der Fall ist. Auf diese Weise haben die jetzigen Inhaberinnen und Inhaber von B-Bewilligungen oder auch Ortsfremde, die von einem privaten Standplatz oder von ausserhalb her ihre Dienste anbieten müssen, ebenfalls eine Chance, im Ausschreibungsverfahren eine Bewilligung mit Standplatznutzung auf öffentlichem Grund zu erhalten. Als Ortsfremde gelten alle, die nicht in der Stadt Luzern domiziliert sind, also auch Taxidienstleistungsanbieter aus Agglomerationsgemeinden.

Alle, die keine an die Standplatznutzung gebundene Bewilligung erhalten werden oder keine wollen, können in der Stadt Luzern künftig ohne städtische Taxibetriebsbewilligung Taxidienste anbieten. Untersagt ist allerdings die Nutzung der Taxistandplätze auf öffentlichem Grund. Weiterhin haben sie die einschlägigen Bestimmungen der Strassenverkehrsgesetzgebung oder der ARV¹⁴ einzuhalten. Dies zu kontrollieren ist Sache der Luzerner Polizei, da es sich um Bundesrecht handelt. Diese Anbietenden von Taxidienstleistungen können jedoch künftig auf Wunsch ein Qualitätssiegel der Stadt Luzern erwerben. Dieses besagt, dass die Inhaberin oder der Inhaber dieses als Kleber ausgestalteten Qualitätssiegels über Deutsch- und rudimentäre Englisch- sowie über Ortskenntnisse verfügt. Voraussetzung ist das erfolgreiche Absolvieren der Taxichauffeurprüfung.

Mit der geplanten Ausschreibung der Taxibetriebsbewilligungen und auch der Kontrolle der Taxistandplätze auf öffentlichem Grund ist ein erheblicher Arbeitsaufwand verbunden, der nicht alleine mit der Abschaffung der B-Bewilligungen kompensiert wird. Weil die Stadtverwaltung keine Polizeihöhe mehr hat, muss vermehrt auf Unterlagen (Fahrtenkontrolle) und andere Eingaben der Gesuchstellenden abgestützt und auf diese Weise die Kontrolle ausgeübt werden. Weil die Bewilligung künftig standplatzgebunden und seit 1. Januar 2014 gegen eine höhere Nutzungsgebühr als bisher erteilt wird, ist die Kontrolle auf diesen Plätzen zu intensivieren. Das Pensum des Verantwortlichen für das Taxiwesen der Dienstabteilung Stadt- und Veranstaltungen wurde Anfang 2012 von früher 100 auf 50 Prozent reduziert. Der Stelleninhaber arbeitet jedoch innerhalb seiner weiteren 50-Prozent-Anstellung gegenwärtig und schätzungsweise bis zum Abschluss der Übergangsphase im Jahr 2019 in diesem Bereich

¹³ Stand per 17. April 2014.

¹⁴ Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen, Chauffeurverordnung, ARV 1, SR 822.221; Verordnung vom 6. Mai 1981 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen, ARV 2, SR 822.222.

weit mehr. Zurzeit lässt sich allerdings schwer abschätzen, wie hoch der Ressourcenbedarf für intensivere Standplatzkontrollen (vgl. auch unter Kap. 5.2.2) und die erste öffentliche Ausschreibung sein wird.

5.2 Massnahmen ausserhalb Reglementsrevision

5.2.1 Signalisation der Taxistandplätze

Mitte 2013 wurden die Signalisationen der bestehenden Taxistandplätze auf öffentlichem Grund dahingehend präzisiert, als neu die zur Nutzung berechtigten Taxibetriebsbewilligungsnummern aufgeführt sind. Dies erleichtert den Vollzug durch die Luzerner Polizei: Auf einen Blick kann festgestellt werden, ob auf diesen Plätzen allenfalls unberechtigte Fahrzeuge stehen. Nach der ersten Ausschreibung der neuen Taxibetriebsbewilligung werden nur noch die zur Nutzung der Taxistandplätze berechtigten Taxis die Luzerner Taxikennlampe führen. Damit wird es noch einfacher zu kontrollieren, ob Unberechtigte diese Plätze mitbenutzen.

5.2.2 Zusammenarbeit mit Luzerner Polizei

Seit der Zusammenlegung von Stadt- und Kantonspolizei ist die Zusammenarbeit mit der Luzerner Polizei (LUPOL) betreffend Kontrollen im Bereich Taxiwesen kontinuierlich entwickelt worden. Einerseits wird der Taxiverantwortliche der Dienstabteilung Stadtraum und Veranstaltungen beim Vollzug des städtischen Taxireglements unterstützt, andererseits macht die Luzerner Polizei Schwerpunktkontrollen, um Verstösse insbesondere gegen die Bestimmungen der beiden Verordnungen ARV 1 und 2 ahnden zu können. Zudem haben die Mitarbeitenden der Sicherheitspolizei Stadt der LUPOL von Amtes wegen Verstösse gegen die Strassenverkehrsgesetzgebung zu verfolgen, wie etwa gegen Signalisationsvorschriften oder Parkierungsverbote.

Der Taxiverantwortliche der Stadt Luzern kann die Luzerner Polizei in ihrer Funktion als Sicherheitspolizei beiziehen, um entsprechende Kontrollen durchzuführen mit dem Ziel, Widerhandlungen gegen das Taxireglement überhaupt zu entdecken. Mit einer Vereinbarung, die Anfang 2013 in Kraft trat, wurde festgelegt, dass die Luzerner Polizei gemeinsam mit der verantwortlichen Person für das Taxiwesen der Stadt Luzern Kontrollen auf den Standplätzen und von Taxis ohne Fahrgäste plant und umsetzt. Es werden jedoch keine mobilen Kontrollen und keine Anhalterkontrollen zur Durchsetzung städtischer Reglemente durchgeführt. Vorbehalten sind solche Kontrollen wegen Verstössen gegen kantonales oder Bundesrecht. Der Beizug der Luzerner Polizei erfolgt über einen Leistungseinkauf, d. h., die Stadt entschädigt die Luzerner Polizei für den Vollzug des städtischen Taxireglements.

Darüber hinaus nehmen Vertreter des Kommandos der Luzerner Polizei regelmässig an den Sitzungen der Taxikommission teil, um die Anliegen der Vertretenden des Taxigewerbes aus erster Hand aufzunehmen.

6 Breite Vernehmlassung

Nach einer Vorinformation der Taxikommission wurden an der Taxikonferenz vom 20. Juni 2013 alle Inhaberinnen und Inhaber von Taxibetriebsbewilligungen und damals noch bestehenden Bahnhofkonzessionen der Stadt Luzern über das Revisionsvorhaben informiert. Den Anwesenden wurde die Ausgangslage kurz dargestellt und die geplanten Änderungen erläutert. Während sich die etablierten und bezüglich Anzahl und Art der Betriebsbewilligung bevorzugten Taxihalterinnen und Taxihalter für die Beibehaltung des Status quo aussprachen, applaudierten insbesondere die weniger privilegierten B-Bewilligungsinhabenden und Taxidienstleistenden ohne städtische Taxibetriebsbewilligung der geplanten Marktöffnung.

Anschliessend an diese Informationsveranstaltung wurde die Vernehmlassung eröffnet. Sie richtete sich an das Taxigewerbe selbst sowie die Wettbewerbskommission und die Preisüberwachung, das Justiz- und Sicherheitsdepartement des Kantons Luzern, die Staatsanwaltschaft, die Luzerner Polizei, die vbl AG, die Luzern Tourismus AG und Luzern Hotels, SBB Immobilien sowie die im Grossen Stadtrat vertretenen politischen Parteien.

6.1 Rücklauf

Folgende Private, Organisationen, Parteien oder Behörden reichten eine Vernehmlassung ein:

- Taxihaltervereinigung Bahnhof
- 1 mittelgrosses Taxiunternehmen
- 2 grosse Taxiunternehmen mit einer gemeinsamen Stellungnahme
- 1 grosses Taxiunternehmen
- 1 Inhaber einer Taxibewilligung A (Selbstständigerwerbender)
- 2 Inhaber von Taxibewilligungen B (Selbstständigerwerbende)
- 1 Angestellter eines grossen Taxiunternehmens
- Wettbewerbskommission (WEKO)
- Eidgenössisches Institut für Metrologie (METAS)
- Staatsanwaltschaft Abteilung 1 Luzern
- Luzerner Polizei, Kommando
- SBB Immobilien, Bewirtschaftung Bahnhöfe
- Luzern Tourismus AG
- Verkehrsbetriebe Luzern AG
- SVP der Stadt Luzern
- SP der Stadt Luzern
- FDP der Stadt Luzern

6.2 Auswertung

6.2.1 Zusammenfassung der Vernehmlassungsantworten

Der Rücklauf aus dem Taxigewerbe selbst bildet die an der Taxikonferenz und vorgängig an den Sitzungen der städtischen Taxikommission erfahrenen Äusserungen der verschiedenen Anspruchsgruppen ab: Während diejenigen, die bisher nicht privilegiert waren, die Abschaffung der Privilegien begrüßen, lehnen insbesondere die grossen Taxifirmen die Revisionsbestrebungen vehement ab. Sie sind der Meinung, der Markt müsse und dürfe keinesfalls geöffnet werden, sondern die Stadt Luzern solle vielmehr und stärker als heute dafür besorgt sein, dass die Kontrollen und systematische Strafverfolgung von Nichtberechtigten intensiviert bzw. verschärft werden. Notfalls seien dazu städtische Mitarbeitende erneut mit dem Polizeistatus zu versehen. Die Abschaffung der Kategorie B-Bewilligungen wird abgelehnt, ebenso die Limitierung der Anzahl Bewilligungen für juristische Personen. Die öffentliche Ausschreibung und Begrenzung der Geltungsdauer der Bewilligungen wird infrage gestellt oder abgelehnt. Abgesehen von der Taxihaltervereinigung Bahnhof liessen sich allerdings die verschiedenen in der städtischen Taxikommission vertretenen Interessengruppen wie die Interessen-Gemeinschaft Luzerner Taxis (IGLT) oder die Vertretung der B-Bewilligungsinhabenden nicht vernehmen. Zehn B-Bewilligungsinhabende richteten jedoch nachträglich am 21. Januar 2014 ein Schreiben an den Stadtrat, in welchem sie festhalten, dass sich die B-Bewilligungsinhabenden durch ihren Vertreter in der städtischen Taxikommission nicht vertreten sähen, dieser gar eine Fehlbesetzung sei. Die B-Bewilligungsinhabenden würden unbedingt beim anstehenden Veränderungsprozess mitreden wollen, was mit der derzeitigen personellen Besetzung nicht möglich sei.

Die Reglementsrevision wird seitens der angeschriebenen Behörden weitgehend positiv aufgenommen und von der Wettbewerbskommission, der Staatsanwaltschaft 1 und der Luzerner Polizei begrüsst. Einzelne konstruktive Hinweise und Anregungen wurden in den Revisionsentwurf übernommen. Die Luzerner Polizei weist darauf hin, dass der Vollzug des städtischen Taxireglements nur über einen Leistungseinkauf erfolgen könne. Ebenfalls nach Ablauf der Vernehmlassungsfrist gelangte am 24. Februar 2014 die Fachgruppe taxisuisse des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG mit einigen Ausführungen zur geplanten Taxireglementsrevision an den Direktor der Direktion Umwelt, Verkehr und Sicherheit. Darin rät der Verband dringend von einer restriktiven Kontingentierung der Taxibetriebsbewilligungen pro Unternehmen ab (vgl. auch Kap. 7.4).

Die Luzern Tourismus AG unterstreicht die Funktion des Taxigewerbes als Visitenkarte der Tourismusstadt Luzern und begrüsst insbesondere die Vorschläge zur Verbesserung von Freundlichkeit, Sprachkenntnissen und Beförderungspflicht. Die SBB Immobilien fordern ein Mitspracherecht bei der Änderung von Taxistandplätzen im Perimeter um den Bahnhof Luzern, äussern sich aber inhaltlich nicht zur Reglementsrevision. Die vbl bringt interessante Vorschläge betreffend Qualitätssicherung an, sieht allerdings den Sinn der Abschaffung der B-Bewilligungen nicht ein, da mit diesem Schritt ein „rechtsfreier Raum“ geschaffen würde.

Die FDP und die SP befürworten den Revisionsvorschlag weitgehend, die SVP zeigt sich mehrheitlich zustimmend, sofern die Kategorie B-Bewilligungen nicht abgeschafft werde. SP und SVP verlangen zudem eine Erhöhung der Anzahl Bewilligungen für juristische Personen. Die SP fordert weitgehende Massnahmen im Bereich der Lohngestaltung für angestellte Taxifahrerinnen und -fahrer. Während die Taxifachleute eine Belohnung des Einsatzes von energieeffizienten Fahrzeugen vollständig ablehnen, geht der SP der unterbreitete Vorschlag masslich zu wenig weit.

6.2.2 Änderungen gegenüber dem Vernehmlassungsvorschlag

Gegenüber dem in der Vernehmlassung unterbreiteten Vorschlag lassen sich zwei grössere Themen herausgreifen, die künftig abweichend davon geregelt werden sollen: Das sogenannte „Wisch“-Verbot wird vorerst beibehalten, und die neue Firmentaxibetriebsbewilligung soll nicht wie vorgesehen höchstens sechs, sondern bis zu acht einzelne Bewilligungen pro Unternehmen umfassen können.

Weitere kleinere Anpassungen sind in den Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen erklärt.

7 Die einzelnen Bestimmungen

7.1 Bewilligungspflicht (Art. 1)

¹ Wer von Taxistandplätzen auf öffentlichem Grund der Stadt Luzern aus Taxifahrten anbieten und ausführen will, benötigt eine vom Stadtrat oder von einer von ihm bezeichneten Stelle ausgestellte Taxibetriebsbewilligung.

² Taxis mit einer solchen Betriebsbewilligung dürfen nur von Personen mit einer Taxichauffeurbewilligung geführt werden.

Die bereits im alten und auch wieder im neuen Taxireglement statuierte Bewilligungspflicht für die Ausübung des Taxiberufs stellt einen schweren Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit dar. Aus diesem Grund muss er in einem formellen Gesetz, somit in einem vom Grossen Stadtrat erlassenen Reglement verankert sein. Einschränkungen haben im öffentlichen Interesse und verhältnismässig zu sein. Der Kerngehalt des Grundrechts darf nicht tangiert sein.

Eine Bewilligungspflicht zur Ausübung des Taxiberufs liegt im öffentlichen Interesse. Oberstes Ziel dabei ist der Schutz des Publikums vor unseriöser Berufsausübung, insbesondere vor Übervorteilung. Die Kundschaft soll zudem von einem qualitativ guten und vielfältigen Service profitieren können, zu dem als Grundvoraussetzungen Orts-, Berufskunde- und Sprachkenntnisse gehören. Aus diesem Grund wird weiterhin an einer Bewilligungspflicht zur Ausübung des Taxigewerbes festgehalten, allerdings nur noch, wenn damit die Nutzung des öffentlichen Grundes in Form von Taxistandplätzen verbunden ist. Ein solches System kennen beispielsweise Chur oder Bern, geplant ist die Abschaffung der B-Taxibetriebsbewilligung

auch im Kanton Basel-Stadt und in Winterthur. In Luzern ist nach bisherigem Recht die Anzahl der B-Bewilligungen nicht beschränkt.

Gestützt auf die Evaluation der Firma Ernst Basler + Partner (vgl. Kap. 4) hat sich der Stadtrat entschieden, dem Parlament keine vollständige Liberalisierung des Taxigewerbes zu unterbreiten, sondern eine neue Regelung auszuarbeiten, die sich auf die auf öffentlichem Grund angebotenen Taxidienstleistungen konzentriert. Diese sollen sich punkto Qualität klar vom Rest und damit auch optisch mit der Luzerner Taxikennlampe („Vogel“) abheben. Dadurch lässt sich das Produkt „Luzerner Taxi“ als Visitenkarte vorzeigen und entsprechend vermarkten.

Der Stadtrat erachtet ein System mit unterschiedlichen Kategorien (A- und B-Taxibetriebsbewilligungen, diese jeweils an unterschiedliche Voraussetzungen für Ortsansässige und für Ortsfremde geknüpft, Firmenbetriebsbewilligungen, Ortsfremde mit und ohne Zusatzbewilligung, vgl. dazu in Kap. 7.2) als kaum zufriedenstellend vollzieh- und damit kontrollierbar. Aus diesem Grund will er sich auf diejenigen Taxidienstleistenden konzentrieren, die gestützt auf eine öffentliche Ausschreibung die Taxistandplätze auf öffentlichem Grund nutzen dürfen. Nur diese sollen nach der ersten Ausschreibung den Luzerner „Vogel“ auf dem Dach haben dürfen, und sie sind diejenigen, die über gewisse und geprüfte Qualitätsmerkmale verfügen. Dazu gehören beispielsweise auch – als Voraussetzung, um zur Taxichauffeurprüfung zugelassen zu werden – ausreichende Sprachkenntnisse in Deutsch und (rudimentär) Englisch. Damit wird die bisherige Kategorie der B-Taxibetriebsbewilligungen abgeschafft.

Nur wenige Vernehmlassungsadressaten (Luzerner Polizei, FDP, 1 B-Bewilligungsinhaber) haben sich klar für die Abschaffung des heutigen Bewilligungssystems mit zwei Kategorien von Taxibetriebsbewilligungen ausgesprochen. In den anderen Vernehmlassungsantworten wird vielmehr davor gewarnt, dass es mit der Abschaffung der B-Bewilligung, mit der Taxidienstleistungen von einem privaten Standplatz aus angeboten werden dürfen, sozusagen zu einem „Wilden Westen“ auf Luzerns Strassen kommt. Bereits heute würden sogenannte „Wilde“, d. h. Taxidienstleistende ohne eine Bewilligung der Stadt Luzern, den Bewilligungsinhabenden das Leben schwer machen, indem sie durch die Strassen „wischen“ und damit an lukrativen Orten und während attraktiver Zeiten – teilweise mit Tiefstpreisen, die manchmal unter Druck der Kundschaft zustande kommen – Kundinnen und Kunden abwerben. Obwohl Vorbehalte bezüglich dessen Durchsetzbarkeit bestehen, hat sich der Stadtrat für eine Beibehaltung des bestehenden „Wisch“-Verbots entschieden (vgl. dazu auch Kap. 7.14). Nach einer Abschaffung der B-Bewilligung dürfte es zu vermehrtem „Wischen“ kommen, zumindest zu Anfang des Systemwechsels. Aufgrund der übergeordneten Gesetzgebung dürfen Taxichauffeurinnen und -chauffeure, sofern es die Signalisation und Markierung zulässt, weiterhin Kundinnen und Kunden ausserhalb der Taxistandplätze, die ein Handzeichen geben, aufladen.

Mit der Abschaffung der B-Bewilligung nimmt die Konkurrenz unter den Anbietenden von Taxidienstleistungen möglicherweise zu. Einer Verschlechterung der Qualität der Dienstleistung soll mit griffigen Kriterien bei den Ausschreibungen der künftigen Standplatzbewilligungen oder dem freiwilligen Qualitätssiegel (vgl. unter Kap. 7.2) entgegengewirkt werden

können. Dazu ist zu überlegen, wie die Qualität der Dienstleistungen überprüft wird. Die vbl schlägt beispielsweise vor, dies mit unabhängigen Befragungen der Kundinnen und Kunden sowie mit der Durchführung von externen Audits zu tun. Da dies mit Kosten verbunden ist, soll zu einem späteren Zeitpunkt geprüft werden, ob und wie sich ein solches Controlling installieren liesse.

7.2 Qualitätssiegel (Art. 2)

¹ Anbieterinnen und Anbieter von Taxidienstleistungen ohne Taxibetriebsbewilligung der Stadt Luzern können auf Wunsch ein Qualitätssiegel erwerben.

² Die Artikel 11 bis 16 sowie 19 sind auf die Inhaberinnen und Inhaber des Qualitätssiegels anwendbar. Werden diese Kriterien nicht eingehalten, kann das Qualitätssiegel entzogen werden.

³ Der Stadtrat legt dazu Näheres fest.

Der in Art. 2 Abs. 1 des Bundesgesetzes über den Binnenmarkt¹⁵ festgehaltene Grundsatz des schweizweit freien und gleichberechtigten Marktzugangs gilt auch für das Taxigewerbe. Das Taxigewerbe wurde denn auch in der Botschaft zum Binnenmarktgesetz als Zielgruppe aufgeführt. Die Wettbewerbskommission hält in ihrer Empfehlung vom 27. Februar 2012 betreffend Marktzugang für ortsfremde Taxidienste fest, dass ortsfremde Taxidienste, sofern sie an ihrem Herkunftsort in der Schweiz rechtmässig Taxidienstleistungen erbringen, in der Stadt Luzern ohne Bewilligung Kundinnen und Kunden absetzen und auf dem direkten Rückweg neue auf Begehren hin aufnehmen dürfen, sofern der Zielort ausserhalb der Stadt liegt. Auf Bestellung hin dürfen sie überall hin fahren, holen und bringen. Alle anderen Dienstleistungen können der Bewilligungspflicht unterstellt werden. Bei Vorhandensein einer gültigen Bewilligung seines Herkunftsortes oder auch, wenn dort keine solche erforderlich ist, kann ein ortsfremder Taxidienst somit eine Zusatzbewilligung für die Stadt Luzern beantragen. Die Bewilligungsinstanz nimmt sodann eine sogenannte Gleichwertigkeitsprüfung vor. Ist die Marktzugangsregelung in der Stadt Luzern strenger als am Herkunftsort der Gesuchstellerin oder des Gesuchstellers, darf verlangt werden, dass einzelne Stationen des Bewilligungsverfahrens durchlaufen werden müssen.

Über Beschränkungen ist in einem einfachen, raschen und kostenlosen Verfahren zu entscheiden (Art. 3 Abs. 4 Binnenmarktgesetz). Das bedeutet, dass von den Ortsfremden – und dazu gehören auch solche, die ihren Sitz beispielsweise in der Agglomeration von Luzern haben – gestützt auf die Bestimmungen des Binnenmarktgesetzes für allfällige Chauffeur- oder Zusatzprüfungen (in erster Linie Ortskunde, aber auch Fachkunde) und die Bewilligungserteilung weder Schreib- noch Bewilligungs- noch Prüfungsgebühren verlangt werden dürfen. Die Ansässigen jedoch haben solche Gebühren zu entrichten, was aus ihrer Sicht zu einer Ungleichbehandlung führt. In der Stadt Zürich hat die Wettbewerbskommission einen Entscheid angefochten, der für die Ortskundeprüfung eines ortsfremden Taxichauffeurs eine Gebühr verlangte. Das Verfahren ist noch in erster Instanz hängig.

¹⁵ Binnenmarktgesetz, BGBM, SR 943.02.

Angesichts des hohen Aufwands, solche auf die verschiedensten Kategorien abgestimmte Prüfungen und später auch die notwendigen Kontrollen ohne polizeiliche Kompetenzen durchführen zu müssen, sollen diejenigen, die keine an die Standplatznutzung gebundene Taxibetriebsbewilligung erhalten, auch keine städtischen Bewilligungen mehr haben und damit keine Orts-, Fach- und Sprachkenntnisse oder andere Qualitätsmerkmale mehr belegen müssen.

Wer sich allerdings trotzdem hervorheben will, kann sich auf freiwilliger Basis einer Taxichauffeurprüfung unterziehen. Wer diese bestanden hat, erhält einen Kleber, der Sprach- und Ortskenntnisse sowie einen gewissen Qualitätslevel attestiert. Er kann auf der gelben Taxikennlampe gut sichtbar angebracht werden. Für das Erlangen dieses Klebers muss eine Gebühr bezahlt werden. Die Wettbewerbskommission erachtet die Einführung dieses Qualitätssiegels als „innovativ und wettbewerbsfördernd“. Ergänzend zum Vernehmlassungsvorschlag werden diese Taxidienstleistenden verpflichtet, einzelne Vorschriften des neuen Reglements, die die Qualität der Dienstleistung und den Tarif betreffen, einzuhalten.

7.3 Natürliche Personen (Art. 3)

¹ Die Taxibetriebsbewilligung einer natürlichen Person ist persönlich und nicht auf Dritte übertragbar. Pro Person wird nur eine solche Bewilligung erteilt.

² Der Stadtrat oder eine von ihm bezeichnete Stelle kann Ausnahmen vom Verbot der Übertragbarkeit machen.

Mit den früheren Bahnhofkonzessionen und den heute bestehenden, unbeschränkt gültigen A-Taxibetriebsbewilligungen wurde rege gehandelt und Geld verdient: Konzessionen wurden verkauft, vermietet und getauscht, Taxibetriebsbewilligungen vermietet oder verliehen, und dies sogar zeitweise oder schichtübergreifend. Eine grosse Anzahl von A-Taxibetriebsbewilligungen wird heute zudem von wenigen Unternehmen gehalten. Dies und weil die Bewilligungen zeitlich nicht befristet sind, verunmöglicht es anderen Marktteilnehmenden, solche privilegierten Bewilligungen zu erhalten. Es ist eine eigentliche Marktverfestigung festzustellen, die neue Gesuchstellende faktisch vom Marktzugang ausschliesst. Dies ist aus wettbewerbsrechtlicher Sicht unzulässig.

Aus diesem Grund wird auch mit dem totalrevidierten Reglement festgehalten, dass die Taxibetriebsbewilligungen wie bereits heute persönlich sind. Sie dürfen deshalb nicht an Dritte verkauft, vermietet, verliehen, verschenkt oder mit Dritten getauscht werden. Vererbung auf Verwandte oder Lebenspartner und Lebenspartnerinnen ist nur in Ausnahmefällen und bis zur nächsten öffentlichen Ausschreibung der Taxibetriebsbewilligungen möglich.

Die aus wettbewerbsrechtlichen Gründen notwendige Beschränkung von heute mehreren zu nur noch einer Taxibetriebsbewilligung pro Taxihalterin oder Taxihalter ist nach Ansicht des Bundesgerichts weder willkürlich, noch verstösst sie gegen die Gleichbehandlung der Gewerbetreibenden (BGE 102 Ia 438 E. 3–6). Diesen Grundsatz hat das Bundesgericht in den vergangenen Jahren immer wieder wiederholt. So hielt es in seinem Urteil vom 14. Mai 1982

(BGE 108 Ia 135) fest, dass Bewilligungen für Taxibetriebe keine wohlerworbenen Rechte sind und deshalb nach angemessener Zeit entzogen werden können. Eine breite Streuung der A-Bewilligungen nach einem objektiven Kriterium entspreche dem Gehalt von Art. 31 Bundesverfassung (heute Art. 27, Wirtschaftsfreiheit) besser als eine – in rechtlich befriedigender Weise schwer zu regelnde – Häufung von Bewilligungen in einer Hand.

24 Jahre später, in seinem Urteil vom 18. Mai 2006 (2P.315/2005), bestätigte das Bundesgericht seine diesbezügliche Haltung erneut. Damals ging es um die Umwandlung der altrechtlichen Bahnhofkonzessionen in der Übergangsbestimmung von Art. 26 Abs. 1 des Reglements über das Taxiwesen vom 12. Juni 2003 der Stadt Luzern. Das Bundesgericht hielt dazu fest: „Auch wenn beim Entscheid über die periodische Erneuerung solcher Bewilligungen den getätigten Investitionen angemessene Rechnung getragen werden muss, dürfen neue Bewerber aus dem limitierten möglichen Benützerkreis nicht dauerhaft ausgeschlossen und die einzelnen Betrieben eingeräumte Vorzugsstellung nicht auf unabsehbare Zeit zementiert werden.“

7.4 Juristische Personen (Art. 4)

¹ Die Firmentaxibetriebsbewilligung berechtigt zur Anstellung von Chauffeurinnen und Chauffeuren. Von den Taxistandplätzen aus können mit maximal acht Taxifahrzeugen gleichzeitig rund um die Uhr Taxifahrten angeboten und ausgeführt werden.

² Der Stadtrat legt dazu Näheres fest.

Die Schaffung der Firmentaxibetriebsbewilligung bildet die Ausnahme vom Grundsatz „eine Taxibetriebsbewilligung pro Person“. Damit wird es Taxiunternehmen weiterhin möglich sein, Taxichauffeurinnen und -chauffeure ohne eine eigene Taxibetriebsbewilligung anzustellen. Pro juristische Person sollen bis zu acht einzelne Taxibetriebsbewilligungen erteilt werden können. Gegenüber dem Vernehmlassungsvorschlag sind dies zwei mehr. Damit folgte der Stadtrat der Argumentation der grösseren Taxiunternehmen, die von der Fachgruppe taxisuisse des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG gestützt wurde, sowie von SVP und SP. Die Fachgruppe taxisuisse hielt fest, ihre Erfahrungen hätten klar gezeigt, „dass in Städten mit hoher Präsenz einiger weniger, grösserer Taxiunternehmen die Dienstleistungsqualität der Taxibranche wesentlich höher ist als in solchen mit einer Vielzahl von Kleinsttaxiunternehmen“. Mit der Erhöhung der Anzahl der Betriebsbewilligungen für juristische Personen werden auch sozialpolitische Anliegen berücksichtigt. In der Vernehmlassung wurde vorgebracht, dass es zu begrüssen sei, wenn Menschen, die aus sozialen Gründen auf dem Arbeitsmarkt nicht als Selbstständigerwerbende auftreten können, als Angestellte eine Beschäftigung finden, oftmals in einem kleineren Arbeitspensum. Die SP kann sich eine solche Erhöhung vorstellen, allerdings nur, wenn diese Unternehmen einen Gesamtarbeitsvertrag (GAV) abgeschlossen haben und faire Arbeitsbedingungen bieten. Rechtlich ist es nicht möglich, und schon gar nicht auf kommunaler Ebene, eine Anschlusspflicht an einen Gesamtarbeitsvertrag zu statuieren, weil dies gegen die Koalitionsfreiheit von Art. 23 Bundesverfassung und auch gegen das Bundesrecht (Obligationenrecht, Binnenmarktgesetz) verstiesse. Hinzu kommt, dass im Taxigewerbe bislang kein GAV besteht. Folglich müssten die Arbeitnehmer- und Arbeitgeberverbände zuerst einen solchen vereinbaren. Bis dies allenfalls so weit wäre, könn-

ten juristische Personen keine Bewilligungen mehr erhalten, was sie vom Markt vollständig ausschliesse.

Diese neue Kategorie von Firmentaxibetriebsbewilligung wurde geschaffen, um nicht die Existenz der bestehenden Taxifirmen zu gefährden, die befürchten, nicht mehr genug Fahrpersonal zu finden, wenn sich die Taxichauffeurinnen und -chauffeure allesamt und jederzeit selbstständig machen können. Bereits heute ist es nach Angaben der Taxikommission schwierig, geeignetes Personal zu finden. Der Stadtrat hat jedoch nicht zuletzt wegen der Ausrichtung Luzerns als Tourismusstadt ein öffentliches Interesse an einem gut geregelten und funktionierenden Taxigewerbe, das von den Standplätzen auf öffentlichen Grund aus seine Geschäfte betreiben kann. Hinzu kommt, dass das öffentliche Interesse an gut funktionierenden Unternehmen, die ihren Pflichten in arbeitsrechtlicher und sozialversicherungstechnischer Hinsicht nachkommen, gross ist.

Die Anzahl Taxibetriebsbewilligungen wird von der Anzahl der Vollzeitstellen abhängig gemacht (Fahrberechtigte mit gültigem Taxichauffeur-Ausweis der Stadt Luzern, ohne Geschäftsführung, Administrativ- oder Werkstattpersonal). Unter Beachtung der Vorgaben der ARV 2 können damit rund um die Uhr bis zu acht Taxichauffeurinnen oder -chauffeure derselben Firma gleichzeitig die Taxistandplätze auf öffentlichem Grund nutzen. Daran geknüpft ist allerdings, dass grössere Unternehmen an bestimmten Wochentagen auf einigen, noch zu bestimmenden, Standplätzen einen 24-Stunden-Taxiservice garantieren. Taxiunternehmen haben zudem immer die Möglichkeit, Taxichauffeurinnen und -chauffeure mit eigenen Taxibetriebsbewilligungen anzustellen oder mit solchen Verträge über die Nutzung einer gemeinsamen Taxizentrale einzugehen. Zudem können sie – ohne Mengenbeschränkung und ohne über eine Taxibetriebsbewilligung zu verfügen – von privaten Standplätzen, somit auch vom Geschäftsdomizil aus Taxidienste anbieten. Sie haben künftig dafür keine Gebühr mehr zu entrichten.

Es ist geplant, auf Verordnungsstufe festzulegen, dass vier bis acht solcher Firmenbewilligungen ausgeschrieben werden können.

7.5 Öffentliche Ausschreibung (der Taxibetriebsbewilligungen) (Art. 5)

¹ Die zu vergebenden Taxibetriebsbewilligungen werden alle fünf Jahre öffentlich ausgeschrieben, erstmals im Jahr 2016 für die Periode 2018 bis 2022.

² Der Stadtrat oder eine von ihm bezeichnete Stelle bestimmt die Anzahl der auszuschreibenden Taxibetriebsbewilligungen für natürliche und für juristische Personen und legt dazu Näheres fest.

Mit dieser Bestimmung wird beabsichtigt, das Gebot der Gleichbehandlung der Gewerbegegnossen sowie die binnenmarktrechtlichen Vorgaben besser als heute zu verwirklichen. Der Stadtrat folgt denn auch Ziff. 10 der Empfehlung der Wettbewerbskommission vom 27. Februar 2012 betreffend Marktzugang für ortsfremde Taxidienste. Darin wird explizit darauf hingewiesen, dass bei der Vergabe der Standplatzkonzessionen darauf zu achten ist, dass

ortsfremde Anbietende (allenfalls mit entsprechender Zusatzbewilligung) gegenüber ortsansässigen Taxidiensten nicht benachteiligt werden.

Das Angebot an zentral gelegenen Taxistandplätzen auf öffentlichem Grund, die von den Inhaberinnen und Inhabern der neuen Taxibetriebsbewilligungen genutzt werden dürfen, ist beschränkt und nicht beliebig ausbaubar. Aus diesem Grund kann der Stadtrat oder eine von ihm bezeichnete Stelle die Anzahl der Standplätze verändern und die Anzahl der Nutzungsberechtigten beschränken. Die Anzahl der künftigen Taxibetriebsbewilligungen wird wie bisher in Relation zu den vorhandenen Taxistandplätzen limitiert (vgl. dazu Art. 17 in Kap. 7.17). Als Faustregel dient dabei wie bereits heute die Regel, dass etwa doppelt so viele Taxibetriebsbewilligungen wie Taxistandplätze zur Verfügung stehen. Diese Begrenzung erfolgt nicht aus wirtschaftspolitischen Überlegungen, sondern wegen des öffentlichen Interesses an einem reibungslosen Verkehrsablauf insbesondere in der Innenstadt, wo sich die attraktivsten Taxistandplätze befinden. Weil immer ein Teil der Taxis auf der Fahrt bzw. nicht in 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. Es sollen um die 100 Taxibetriebsbewilligungen erteilt werden können, davon knapp die Hälfte an bis zu 8 juristische Personen. Insgesamt werden zirka 40 Taxibetriebsbewilligungen als sogenannte Premium-Bewilligung ausgeschrieben. Das bedeutet, dass gegen eine höhere Nutzungsgebühr alle Standplätze auf öffentlichem Grund benutzt werden dürfen, insbesondere auch der attraktivste Platz vor dem Bahnhofportal. Die Taxikennlampe wird dementsprechend gekennzeichnet. Die restlichen rund 60 Taxibetriebsbewilligungen berechtigen zur Nutzung aller anderen Taxistandplätze im Stadtzentrum und ausserhalb, jedoch ohne den Taxistandplatz vor dem Bahnhofportal und an der Frankenstrasse.

Weil es weit mehr als 100 Gesuche um Erteilung einer Taxibetriebsbewilligung geben dürfte, sollen Letztere künftig öffentlich ausgeschrieben werden. Denkbar wäre auch die Einführung eines Rotationsprinzips. Ein solches hätte zwar den Vorteil, alle Gesuchstellenden einmal zum Zug kommen zu lassen, berücksichtigt allerdings weder Neueinsteigende noch das mutmassliche Publikumsinteresse, das gemäss Bundesgericht eine Abweichung von einer starren Handhabung des Gleichbehandlungsgebots erlaubt. Die Stadt Luzern als künftige Ausschreiberin der Bewilligungen hat nicht nur das öffentliche Interesse auf der einen Seite zu berücksichtigen und die Wirtschaftsfreiheit der Taxidienstleistungserbringenden auf der anderen Seite zu respektieren, sondern sie nimmt eine zusätzliche, eine dritte Position ein: das mutmassliche Publikumsinteresse an attraktiven Angeboten, insbesondere an einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis (Urteil des Bundesgerichts 2C_660/2011 vom 9. Februar 2012, E. 2.1).

Vorgesehen ist ein Fünf-Jahr-Ausschreibeturnus. Innerhalb dieser Zeitspanne dürften die getätigten Investitionen in der Regel amortisiert sein. Nebst den in Art. 6 festgelegten Bewilligungsvoraussetzungen wird auf zusätzliche Kriterien abgestützt, wie etwa die Dauer der Tätigkeit im Taxigewerbe oder die Nutzung von energieeffizienten Taxifahrzeugen. Solche umweltpolitisch gerechtfertigte Massnahmen stellen im Lichte von Art. 27 BV keine Ungleichbehandlung der Konkurrenten dar, „auch wenn sie dazu führen, dass die Marktteilnehmer dadurch nach Massgabe ihrer ungleichen Umweltbelastung unterschiedlich belastet werden“ (BGE 136 I 16 E. 5.5.2). Weitere Kriterien sind beispielsweise das Mass der Unterstützung

durch soziale Dienste und Invalidenversicherung, die Höhe von Steuerschulden oder das Angebot von zusätzlichen Serviceleistungen (behindertengerechte Taxis, Frauen als Fahrerinnen, Möglichkeit der bargeldlosen Zahlung, Kinderfreundlichkeit, Erscheinungsbild von Fahrzeug und Chauffeurin/Chauffeur usw.).

Das Ausschreibungsverfahren kann sich zwar an einigen – vorwiegend formalen – Vorgaben der Gesetzgebung über die öffentlichen Beschaffungen orientieren (Ausschreibung im Kantonsblatt, Bekanntgabe der Kriterien usw.), kann jedoch einem solchen nicht gleichgesetzt werden. Die Gemeinde tritt bei der Vergabe von Standplätzen nicht selber als Abnehmerin einer Sache oder Dienstleistung auf, „sondern erteilt lediglich das Recht zur Benützung des öffentlichen Grundes, was es dem betreffenden Unternehmer erst ermöglicht, seine Dienstleistungen dem Publikum zu offerieren. Der das öffentliche Beschaffungswesen beherrschende Grundsatz, dass der Zuschlag an den Bewerber mit dem günstigsten bzw. besten Angebot erfolgt, ohne dass bei periodischen Vergebungen zugunsten einer gerechten Abwechslung von diesem Prinzip abzuweichen wäre, lässt sich nicht auf das vorliegende Verfahren übertragen, da auf die Zuteilung von Standplätzen auf öffentlichem Grund, anders als auf den Erhalt von Aufträgen durch die öffentliche Hand, ein bedingter grundrechtlicher Anspruch besteht. Die Gemeinde bleibt bei der Zuteilung von Standplätzen auf öffentlichem Grund, auch wenn aus Kapazitätsgründen unter den interessierten Konkurrenten kein freier Wettbewerb bestehen kann, doch dem institutionellen Gehalt der Wirtschaftsfreiheit verpflichtet, indem sie mit ihrer Bewilligungspraxis auf möglichst faire Wettbewerbsverhältnisse hinzuwirken hat“ (BGE 128 I 136 mit Verweis auf BGE 121 I 279 E. 6c S. 287 ff.).

Verschiedene B-Bewilligungsinhabende und Taxidienstleistende ohne städtische Bewilligung machten sich an der Taxikonferenz vom 20. Juni 2013 für eine Öffnung des Zugangs zum begehrten Markt (heute A-Bewilligungen mit Berechtigung zur Nutzung der Taxistandplätze auf öffentlichem Grund, mit und ohne denjenigen vor dem Bahnhofportal) stark. Dies unterstrichen zehn B-Bewilligungsinhabende in einem Brief an den Stadtrat vom 21. Januar 2014.

Mehr Abschottung des Marktes und Schutz der bestehenden A-Bewilligungsinhabenden wünschten sich die A-Bewilligungsinhabenden, die sich haben vernehmen lassen. Aus rechtlicher Sicht gibt es allerdings kein Rütteln: Das bestehende System der Stadt Luzern, das die privilegierten Taxibetriebsbewilligungen (frühere Bahnhofkonzessionen und -bewilligungen, A-Bewilligungen) an die immer gleichen Bewilligungsinhabenden abgibt und damit neue Interessierte unberücksichtigt lässt, verstösst gegen Bundesrecht. Damit steht die Stadt Luzern jedoch nicht alleine da. Die in verschiedenen Kantonen und Städten festgestellten Unsicherheiten haben die Wettbewerbskommission erst veranlasst, ihre Empfehlung vom 27. Februar 2012 betreffend Marktzugang für ortsfremde Taxidienste abzugeben. Die WEKO betont darin, dass „der Gesetzgeber beim Erlass des Binnenmarktgesetzes insbesondere die ‚Bereiche mit regional beschränktem Marktzutritt‘ im Visier hatte und dabei das lokal unterschiedlich regulierte Taxigewerbe namentlich erwähnte“. Und weiter: „Nachdem das Binnenmarktgesetz seine Wirkung im Taxigewerbe offenbar bis heute nur sehr beschränkt entfalten konnte, sieht sich die Wettbewerbskommission umso mehr veranlasst, mittels vorliegender Empfehlung die konkreten Marktzugangsrechte ortsfremder Taxidienste zu definieren.“

Aus diesem Grund und angesichts der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zum Gleichbehandlungsgebot der Gewerbebesitzer stossen die von den grossen Taxiunternehmen und der Taxihaltervereinigung Bahnhof geäusserten Behauptungen, wonach das gegenwärtige Bewilligungssystem nicht gegen Wettbewerbsrecht verstosse, da Beschränkungen des freien Zugangs zum Markt, wenn sie zur Wahrung überwiegender öffentlicher Interessen unerlässlich sind, gestützt auf das Binnenmarktgesetz erlaubt seien, ins Leere. Gerade die Aufweicung des geschlossenen Marktes im Bereich der privilegierten Taxibetriebsbewilligungen (keine zeitliche Limitierung, keine Ausschreibung) ist Ziel der bundesrechtlichen Regelung. Ein „Heimatschutz“ der Stadtluzerner Taxidienstleistenden liegt weder im öffentlichen Interesse, noch stellt er gar ein überwiegendes öffentliches Interesse der Stadt Luzern dar, sondern unterliefe vielmehr die Absicht des Bundesgesetzgebers.

Die Stadt Luzern kann es sich nicht leisten, bei einer Neuregelung ihres Taxigewerbes die unmissverständlich klaren Erläuterungen der Wettbewerbskommission sowie die höchstrichterliche Rechtsprechung zu den bundesrechtlichen Vorgaben nicht zu beachten. Eine Delegation der WEKO bemängelte das heute bestehende Taxireglement bereits vor ein paar Jahren. Weitere Kontakte ergaben sich, weil sich verschiedene Taxidienstleistende bei der WEKO über den abgeschotteten Taximarkt in der Stadt Luzern beschwerten. Im Binnenmarktgesetz (BGBM) heisst es denn auch, dass die Kantone und Gemeinden ihre Vorschriften innert zweier Jahre seit dem Inkrafttreten des Binnenmarktgesetzes mit diesem in Einklang zu bringen und die erforderlichen organisatorischen Bestimmungen zu erlassen haben (Art. 11 Abs. 1 BGBM). Das Binnenmarktgesetz trat am 1. Juli 1996 in Kraft. Zudem kann die Wettbewerbskommission u. a. kommunalen Verwaltungsorganen Gutachten über die Anwendung des Binnenmarktgesetzes erstatten (Art. 10 Abs. 1 BGBM) oder aber Beschwerde erheben, um feststellen zu lassen, ob ein Entscheid den Zugang zum Markt in unzulässiger Weise beschränkt (Art. 9 Abs. 2^{bis} BGBM).

Es ist geplant, die öffentliche Ausschreibung als Prüfung zu gestalten: Alle Interessierten reichen ihr Dossier ein. Gestützt darauf kann die Bewilligungsbehörde in einem ersten Schritt die Grund-Bewilligungsvoraussetzungen gemäss Art. 6 prüfen bzw. bei Ortsfremden die Gleichwertigkeitsprüfung vornehmen. Wer diese erfüllt, absolviert in einem zweiten Schritt eine Prüfung, die bepunktet wird. Diese gliedert sich in einen theoretischen Teil, in welchem Fragen zu Orts- und Fachkunde beantwortet werden müssen. Möglich wäre auch, eine zusätzliche praktische Prüfung, beispielsweise der Ortskunde, durchzuführen. Das erfolgreiche Absolvieren ersetzt die Taxichauffeurprüfung. Zudem kann sich die ausschreibende Behörde das Taxifahrzeug vorführen lassen, um sich auf diese Weise ein Bild über die Qualität, Ausrüstung oder Sauberkeit des Fahrzeugs machen zu können. Dieser Aufwand kann als Teil des Ausschreibungsverfahrens in Rechnung gestellt werden. Die Modalitäten werden von der zuständigen Dienstabteilung Stadtraum und Veranstaltungen noch vertieft geprüft. Die Kriterien und der Ablauf der öffentlichen Ausschreibung sollen auf Verordnungsstufe festgesetzt werden. Übersteigt die Anzahl der erfolgreichen Prüflinge noch immer die Anzahl der zur Verfügung stehenden Taxibetriebsbewilligungen, entscheidet bei gleicher Punktezahl das Los.

7.6 Bewilligungsvoraussetzungen (der Taxibetriebsbewilligungen) (Art. 6)

- ¹ Eine Taxibetriebsbewilligung wird erteilt, wenn die Gesuchstellerin oder der Gesuchsteller
- a. handlungsfähig ist,
 - b. Gewähr für eine einwandfreie Ausübung des Taxigewerbes bietet,
 - c. einen gültigen Taxichauffeurausweis besitzt,
 - d. sie zur hauptberuflichen Tätigkeit benötigt und
 - e. im Ausschreibungsverfahren nach Art. 5 den Zuschlag erhalten hat,
 - f. die Bestimmungen dieses Reglements, die Vorschriften des Strassenverkehrsgesetzes und der Verordnungen ARV 1 und 2¹⁶ kennt und einhält.
- ² Juristische Personen mit Firmentaxibetriebsbewilligung haben zusätzlich
- g. eine verantwortliche Person als Vertreterin oder Vertreter zu bezeichnen,
 - h. auf bestimmten Taxistandplätzen an bestimmten Tagen einen 24-Stunden-Service zu gewährleisten und
 - i. dafür zu sorgen, dass ihre Taxichauffeurinnen und die Taxichauffeure die Bestimmungen dieses Reglements, die Vorschriften des Strassenverkehrsgesetzes und der Verordnungen ARV 1 und 2 kennen und einhalten.
- ³ Der Stadtrat legt dazu Näheres fest.

Die Taxibetriebsbewilligung ist eine eigentliche Polizeibewilligung, d. h. polizeilich motivierte Bewilligung einer Verwaltungsbehörde. Auf deren Erteilung besteht ein Rechtsanspruch. Berechtigt sie zudem zur – privilegierten – Nutzung von Standplätzen auf öffentlichem Grund, ist sie zugleich auch eine Bewilligung des gesteigerten Gemeingebrauchs (einer Bewilligung *sui generis*, eigener Art). Die Erteilung solcher Bewilligungen kann von gewissen Voraussetzungen abhängig gemacht werden.

Die Gesuchstellerin oder der Gesuchsteller muss handlungsfähig sein, Gewähr für eine einwandfreie Ausübung des Taxigewerbes bieten sowie einen gültigen Taxichauffeurausweis besitzen. Die früheren Vorgaben, die bei den natürlichen Personen für die Erlangung einer Taxibetriebsbewilligung A ein Geschäftsdomizil und bei juristischen Personen einen Geschäftssitz oder eine Zweigniederlassung in der Stadt vorschrieben, werden ersatzlos gestrichen. Sie verstossen gegen den im Binnenmarktgesetz verankerten Grundsatz des ungehinderten Marktzugangs aller Bewerbenden. Diese Bestimmungen wurden in den vergangenen Jahren denn auch nicht mehr angewendet. Auch die im alten Reglement geforderte Voraussetzung, das schweizerische Bürgerrecht oder die Niederlassung in der Schweiz besitzen zu müssen, ist zwischenzeitlich „toter Buchstabe“, weil diese Bestimmung gemäss Bundesgericht ebenfalls gegen höherrangiges Recht verstösst.

Vom alten Taxireglement wird der Rechtsbegriff „Gewähr bieten für eine einwandfreie Ausübung des Taxigewerbes“ übernommen. Damit eine einheitliche Behandlung aller Gesuchstellenden gewährleistet ist, soll er anstatt wie bisher als interne Richtlinie neu auf Verordnungsstufe wie folgt konkretisiert werden:

¹⁶ Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung, ARV 1) und Verordnung vom 6. Mai 1981 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2).

Keine Gewähr für eine einwandfreie Ausübung des Taxigewerbes bietet, wer insbesondere

- a. in den letzten fünf Jahren zu einer Freiheitsstrafe wegen einer strafbaren Handlung verurteilt worden ist, welche die zur Ausübung des Taxigewerbes erforderliche Vertrauenswürdigkeit beeinträchtigt, oder sich noch in der Probezeit einer bedingt aufgeschobenen Freiheitsstrafe befindet;
- b. zu einer im Strafregister eingetragenen Busse wegen einer strafbaren Handlung verurteilt worden ist, welche die zur Ausübung des Taxigewerbes erforderliche Vertrauenswürdigkeit beeinträchtigt, während der Dauer der Eintragung;
- c. in einer pendenten Strafuntersuchung steht, welche die zur Ausübung des Taxigewerbes erforderliche Vertrauenswürdigkeit beeinträchtigt, bis zum Zeitpunkt der rechtskräftigen Erledigung;
- d. während der der Gesuchseinreichung unmittelbar vorangegangenen drei Jahre mit mehr als drei Bussen über Fr. 500.– bestraft worden ist wegen strafbarer Handlungen, welche die zur Ausübung des Taxigewerbes erforderliche Vertrauenswürdigkeit beeinträchtigen;
- e. ein Delikt oder mehrere Delikte verübt hat, das oder die zu Eintragungen im eidgenössischen Register für Administrativmassnahmen geführt haben;
- f. in den letzten fünf Jahren in Konkurs geraten ist oder einer fruchtlosen Pfändung unterzogen wurde. Vor Ablauf von fünf Jahren erhält eine Betriebsbewilligung nur, wer nachweist, dass sämtliche zu Verlust gekommenen Gläubigerinnen und Gläubiger befriedigt sind;
- g. in den letzten fünf Jahren vor Gesuchstellung in schwerer Weise oder wiederholt gegen die Bestimmungen dieses Reglements, die Vorschriften des Strassenverkehrsgesetzes¹⁷ und der Verordnungen ARV 1 und 2, Weisungen der Polizei oder der Bewilligungsbehörde verstossen, zu solchen Verstössen angestiftet oder diese geduldet hat.

Die Gesuchstellenden haben die erforderlichen Bewilligungsvoraussetzungen bzw. deren Nichtexistenz zu belegen. Dazu gehören Auszüge aus Registern wie etwa dem Straf- und Betreibungsregister oder dem eidgenössischen Register für Administrativmassnahmen. Letzteres gibt über die vom Strassenverkehrsamt des Wohnsitzkantons verfügbaren Massnahmen wie Verwarnung, Führerausweisentzug, Aberkennung des ausländischen Führerausweises, Anordnung des Verkehrsunterrichts, neue Führerprüfung oder Kontrollfahrt oder gar Fahreignungsabklärung Auskunft.

Bei den strafbaren Handlungen ist insbesondere an Verurteilungen wegen Strassenverkehrs-, Gewaltdelikten, Delikten gegen die sexuelle Integrität, wegen Verstössen gegen die Rassisstrafnorm oder wegen Vermögensdelikten zu denken.

Das Verwaltungsgericht des Kantons Luzern (heute Kantonsgericht) erachtete es in seinem Urteil vom 5. März 2009 als zulässig, bereits bei der Bewilligungserteilung zu prüfen, ob gegen eine gesuchstellende Person (in den fünf Jahren vor Einreichung des Gesuchs) ein Konkurs eröffnet bzw. Verlustscheine ausgestellt worden waren. Wegen des nicht leichten Grundrechtseingriffs (grosses privates Interesse an der selbstständigen Berufsausübung, Wirtschaftsfreiheit) rechtfertige aber nur eine hohe Verschuldung die Nichterteilung der Bewilligung.

¹⁷ SR 741.01.

Eine solche erachtete das Verwaltungsgericht des Kantons Luzern im Falle eines Beschwerdeführers mit zehn Verlustscheinen im Betrag von etwas über Fr. 30'000.– als gegeben. Das Kantonsgericht bestätigte seine Rechtsprechung mit Urteil vom 8. Oktober 2013 im Falle eines B-Bewilligungsinhabers, der angesichts einer Verschuldung von rund Fr. 76'000.– keine neue Bewilligung mehr erhielt.

Die neue Taxibetriebsbewilligung wird wie früher die Taxibetriebsbewilligung A nur für die hauptberufliche Tätigkeit (Abs. 1 lit. d) erteilt. Ziel davon ist, dass diese privilegierten Bewilligungen ausgeschöpft werden, was sich in einer zeitlich intensiven Anwesenheit von Taxidiensten auf den Taxistandplätzen auswirken soll. Auf Verordnungsstufe wird dazu neu eine Mindestnutzungsdauer festgelegt, und zwar von mindestens 25 Stunden pro Woche. Diese Nutzungsdauer entspricht etwas weniger als einem 50-Prozent-Pensum (Ausgangspunkt ist die maximal mögliche Arbeitszeit gemäss Art. 5 Abs. 1 ARV 2 von 53 Stunden). Wer weniger Stunden im Taxigewerbe arbeiten möchte, kann sich bei einem Unternehmen anstellen lassen. Die Inhaberinnen und Inhaber von Firmenbetriebsbewilligungen müssen pro einzelne Bewilligung 100, somit je nach Firmenbewilligung 400 bis 800 Stunden Mindestnutzungsdauer pro Monat belegen können. Ebenfalls neu ist die Voraussetzung, bereits über eine Taxichauffeurbewilligung verfügen zu müssen. Dies erfolgt in Übereinstimmung mit der grundsätzlichen Unübertragbarkeit der Taxibetriebsbewilligung für natürliche Personen. Die Taxichauffeurprüfung kann, falls diese noch nicht abgelegt und bestanden wurde, als Teil der öffentlichen Ausschreibung absolviert werden.

Ab der ersten öffentlichen Ausschreibung der Taxibetriebsbewilligungen ist gemäss Abs. 1 lit. e der Zuschlag in diesem Verfahren eine weitere Voraussetzung.

Die Erteilung der Bewilligung an eine juristische Person ist ebenfalls möglich. 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. Juristische Personen haben deshalb zusätzlich zu den Voraussetzungen von Absatz 1 eine im Betrieb verantwortliche Person zu bezeichnen und auf verschiedenen Taxistandplätzen an gewissen Tagen/Nächten einen 24-Stunden-Service anzubieten. Letzteres ist eine Dienstleistung, die grössere Unternehmen zu gewährleisten haben, weil sie mehr als eine Taxibetriebsbewilligung erhalten. Damit ist die Ausnahme von der Regel „eine Bewilligung pro Person“ bzw. die Abweichung vom Gleichbehandlungsgebot gerechtfertigt, denn es liegt im öffentlichen Interesse, an zentralen Orten in einer Stadt von der Grösse Luzerns während 24 Stunden über ein lückenloses Taxiangebot zu verfügen. Der Stadtrat wird in der Verordnung festlegen, an welchen Standorten zu welchen Zeiten ein 24-Stunden-Taxiservice angeboten werden soll.

7.7 Gültigkeitsdauer und Entzug (der Taxibetriebsbewilligungen) (Art. 7)

¹ Die Taxibetriebsbewilligung gilt für jeweils fünf Jahre für die ununterbrochene hauptberufliche Ausübung des Taxigewerbes.

² Die Taxibetriebsbewilligung kann vorzeitig entzogen werden, wenn die Bewilligungsinhaberin oder der Bewilligungsinhaber

- a. die für die Erteilung der Bewilligung erforderlichen Voraussetzungen gemäss Art. 6 nicht mehr erfüllt,
- b. die Bewilligung nicht oder ungenügend nutzt,
- c. die Gebühr für die Taxibetriebsbewilligung nicht innert 60 Tagen nach Rechnungsstellung bezahlt oder
- d. von der Taxibetriebsbewilligung während mehr als drei Monaten keinen Gebrauch gemacht hat.

³ In leichten Fällen kann eine Verwarnung ausgesprochen, der Bewilligungsentzug angedroht oder die Bewilligung mit Auflagen verbunden werden.

⁴ Der Stadtrat regelt das Nähere.

Die Taxibetriebsbewilligungen werden künftig zeitlich befristet. Kann die Bewilligungsinhaberin oder der -inhaber nach der nächsten öffentlichen Ausschreibung wieder berücksichtigt werden, kann damit gleichzeitig geprüft werden, ob die Bewilligungsvoraussetzungen noch vorhanden sind und die Bewilligung jeweils ausgeschöpft wurde.

Die Betriebsbewilligung wird nach den allgemeinen Regeln des Widerrufs von Polizeibewilligungen vorzeitig entzogen, wenn die Voraussetzungen zur Bewilligungserteilung nicht mehr gegeben sind, etwa wenn in schwerer Weise oder wiederholt gegen Verkehrsvorschriften oder Bestimmungen des Reglements verstossen worden ist. In leichten Fällen kann eine Verwarnung ausgesprochen, der Bewilligungsentzug angedroht oder die Bewilligung mit zusätzlichen Auflagen verbunden werden. Als „leichte Fälle“, wie sie in Absatz 3 beschrieben sind, sind denkbar: Taxifahren ohne Ausweise oder Übertretungen im Bereich Strassenverkehrsgesetzgebung oder der ARV 2 in einem Einzelfall.

7.8 Voraussetzungen (Taxichauffeurbewilligung) (Art. 8)

¹ Wer als Taxichauffeurin oder als Taxichauffeur von Taxistandplätzen auf öffentlichem Grund aus tätig sein will, benötigt eine Taxichauffeurbewilligung.

² Diese erhält, wer einen eidgenössischen Führerausweis für berufsmässigen Personentransport besitzt sowie die städtische Taxichauffeurprüfung bestanden hat.

³ Der Stadtrat oder eine von ihm bezeichnete Stelle erlässt die nötigen Vorschriften über die Taxichauffeurprüfung.

Die Taxichauffeurprüfung wird gestützt auf das Prüfungsreglement vom Verantwortlichen für das Taxiwesen der Dienstabteilung Stadtraum und Veranstaltungen abgenommen. Wer diese bestanden hat, erhält die Taxichauffeurbewilligung in Form einer Ausweiskarte oder eines Qualitätssiegels (Kleber). Die Ausweiskarte ist mit einem Ablaufdatum versehen (vgl. die Ausführungen zu Art. 10 unter Kap. 7.10). Bei der Prüfung werden wie bis anhin gute Orts- und Fachkundekenntnisse (Reglement über das Taxiwesen; Vorschriften über die Arbeits- und Ruhezeit) verlangt. Die Einzelheiten werden in der Verordnung sowie im Prüfungsreglement festgelegt.

7.9 Zulassung zur Taxichauffeurprüfung (Art. 9)

¹ Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller haben sich über genügende Deutsch- und rudimentäre Englischkenntnisse auszuweisen.

² Personen, die hoch verschuldet oder während der letzten fünf Jahre vor Gesuchstellung wegen eines Verbrechens oder Vergehens, das die Vertrauenswürdigkeit zur Ausübung des Taxigewerbes beeinträchtigt, rechtskräftig verurteilt worden sind, wird die Zulassung zur Taxichauffeurprüfung verweigert.

Bereits im alten Reglement war vorgeschrieben, dass sich die Gesuchstellenden in der Taxichauffeurprüfung über ausreichende Kenntnisse der deutschen Sprache haben ausweisen müssen. Neu wird dies an eine Fachstelle delegiert. Die Gesuchstellenden haben künftig eine Bestätigung vorzulegen, dass sie in Deutsch das Zertifikat B1-Niveau „Gemeinsamer europäischer Referenzrahmen für Sprachen“ erlangt und in Englisch den Level A1 erreicht haben. Die Einzelheiten dazu werden auf Verordnungsstufe festgelegt. Wie bereits bei den Voraussetzungen zur Erteilung der Taxibetriebsbewilligung wird gestützt auf das Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Luzern vom 5. März 2009 auch zur Erlangung der Taxichauffeurbewilligung verlangt, dass die Gesuchstellerin oder der Gesuchsteller nicht hoch verschuldet ist (vgl. dazu unter Kap. 7.6). Als weitere Verweigerungsgründe, die in Art. 9 Abs. 2 erwähnt sind, kommen insbesondere Verurteilungen wegen Strassenverkehrs-, Gewaltdelikten, Delikten gegen die sexuelle Integrität, gegen die Rassismustrafnorm oder allenfalls Vermögensdelikte infrage.

7.10 Gültigkeitsdauer und Entzug (Art. 10)

¹ Die Taxichaufferebewilligung gilt für die Dauer der ununterbrochenen Berufsausübung, längstens aber für zehn Jahre. Für Aushilfen besteht die Pflicht von mindestens 50 Arbeitsstunden pro Kalenderjahr. Die Taxichaufferebewilligung ist auf allen Taxifahrten mitzuführen und auf Verlangen der Kontrollbehörde und der Polizei vorzuweisen.

² Die Taxichaufferebewilligung ist der Bewilligungsbehörde bei Aufgabe der Tätigkeit oder bei Unterbrüchen von mehr als neun Monaten abzugeben.

³ Nach Ablauf von zehn Jahren oder wenn die Berufsausübung während drei Jahren unterbrochen wurde, ist die Taxichaufferebewilligung zu erneuern. Die Bewilligungsbehörde kann dabei verlangen, dass die Taxiprüfung erneut bestanden werden muss.

⁴ Bei schwerer oder wiederholter Verletzung der Bestimmungen dieses Reglements, der Vorschriften des Strassenverkehrsgesetzes und der Verordnungen ARV 1 und 2, Weisungen der Polizei oder der Bewilligungsbehörde kann die Taxichaufferebewilligung entzogen werden.

⁵ In leichten Fällen kann eine Verwarnung ausgesprochen, der Entzug der Taxichaufferebewilligung angedroht und die Bewilligung mit Auflagen verbunden werden.

Neu wird auch die Geltungsdauer der Taxichaufferebewilligung zeitlich befristet. Dies erlaubt eine periodische Überprüfung der Voraussetzungen, insbesondere, ob sie die Chauffeurin, der Chauffeur zur ununterbrochenen Berufsausübung und für Aushilfsfahrten regelmässig benötigen. Es handelt sich dabei um eine Kontrollfrist. In der Regel und sofern die Voraussetzungen zur Erlangung der Taxichaufferebewilligung noch immer erfüllt sind, dürfte die Erneuerung der Ausweiskarte kein Problem darstellen und kann rasch und unbürokratisch erledigt werden. In Ausnahmefällen kann die Bewilligungsbehörde allerdings ein erneutes Absolvieren der Taxichauffeurprüfung verlangen. Der Mindesteinsatz für Aushilfen liegt bei 50 Stunden pro Kalenderjahr. Verschiedene Vernehmlassungsadressaten argumentierten, dass viele – schwer zu findende – Aushilfen jeweils ein paar Monate arbeiteten, um dann längere Zeit und länger als drei Monate zu pausieren. Die Frist gemäss Absatz 2 von drei Monaten sei zu kurz. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, wurde sie auf neun Monate erhöht.

Zu den Kontrollbehörden gemäss Abs. 1 zählt auch die Polizei.

Die Gründe für einen vorzeitigen Bewilligungsentzug entsprechen inhaltlich der bisherigen Regelung.

7.11 Taxifahrzeuge (Art. 11)

¹ Als Taxis, die zur Nutzung der öffentlichen Standplätze berechtigt sind, sind nur Fahrzeuge zugelassen, die von einem kantonalen Strassenverkehrsamt als solche geprüft und abgenommen sowie in Bezug auf die nach diesem Reglement vorgeschriebene Ausrüstung kontrolliert worden sind.

² Diese Taxifahrzeuge sind mit einer Taxikennlampe zu versehen. Der Stadtrat oder eine von ihm bezeichnete Stelle teilt die anzubringende Bewilligungsnummer zu.

³ Der Stadtrat legt zu Kennzeichnung und Ausrüstung Näheres fest.

Als Taxifahrzeuge werden nur Fahrzeuge zugelassen, die von einem kantonalen Strassenverkehrsamt als solche geprüft und abgenommen sind.¹⁸ Die Fahrzeuge können – anders als bis anhin – auch ausserkantonale vorgeführt werden. Zudem haben sie mit einer Kennlampe ausgerüstet zu sein. Für die Taxifahrzeuge mit Stadtluzerner Betriebsbewilligung ist diese Kennlampe seit Herbst 2007 einheitlich gestaltet. Auf dieser Kennlampe ist zudem die Bewilligungsnummer angebracht. Die Kennlampe wird nach der ersten Ausschreibung der neuen Taxibetriebsbewilligungen das Erkennungsmerkmal für gute Qualität im Taxigewerbe darstellen, weil nur noch diese Taxibetriebsbewilligungen zur Nutzung des Luzerner „Vogels“ berechtigen werden.

7.12 Taxuhr (Art. 12)

¹ Jedes Taxi mit einer städtischen Taxibetriebsbewilligung muss mit einer Taxuhr versehen sein, die den Anforderungen der Verordnung des EJPD über Taxameter vom 5. November 2013¹⁹ entspricht.

² Taxifahrten dürfen nur mit eingeschalteter Taxuhr ausgeführt werden. Dies gilt auch für Fahrten mit vereinbartem Pauschalpreis.

³ Der Stadtrat oder eine von ihm bezeichnete Stelle erlässt Bestimmungen über die Bedienung der Taxuhr.

In jedem Taxi muss eine Taxuhr angebracht sein. Die Verordnung enthält weitere Vorschriften über das Bedienen der Taxuhr. So darf sie erst dann eingeschaltet werden, wenn sich die Chauffeurin oder der Chauffeur beim Fahrgast gemeldet hat oder – bei einem Fahrauftrag auf bestimmte Zeit – vom vereinbarten Zeitpunkt an. Die Angaben der Taxuhr dürfen erst nach Bezahlen des Fahrpreises gelöscht werden. Störungen der Taxuhr sind den Fahrgästen unverzüglich zu melden. Über den Preis für die Weiterfahrt hat sich die Chauffeurin bzw. der Chauffeur mit den Fahrgästen zu verständigen. Die Verpflichtung, die Taxuhr alle zwei Jahre von einer offiziellen Taxuhrmontagestelle prüfen zu lassen, und die Bestätigung, dass die Uhr einwandfrei funktioniert, der Dienstabteilung Stadtraum und Veranstaltungen vorzulegen, wird nun nicht im städtischen Reglement verankert. Am 1. Januar 2014 ist nämlich die Verordnung des EJPD über Taxameter vom 5. November 2013 in Kraft getreten. Damit besteht kein Raum mehr, in dieser Hinsicht auf kommunaler Ebene gesetzgeberisch tätig zu werden.

¹⁸ Art. 10, 11 und 15 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995, SR 741.41.

¹⁹ SR 941.210.6.

7.13 Fahrtenkontrolle (Art. 13)

¹ Taxichauffeurinnen und Taxichauffeure von Taxis, die zur Nutzung der öffentlichen Standplätze berechtigt sind, haben für jeden Arbeitstag über sämtliche entgeltlichen Fahrten fortlaufend eine Kontrolle zu führen. Der Stadtrat legt fest, welche Angaben darin enthalten sein müssen.

² Die Fahrtenkontrollen des laufenden Tages sowie des Vortages sind im Taxi mitzuführen. Juristische Personen haben sie an ihrem Geschäftssitz zur Verfügung zu halten.

³ Die Taxibetriebsbewilligungsinhaberin oder der Taxibewilligungsinhaber ist verpflichtet, die Fahrtenkontrolle während fünf Jahren aufzubewahren.

⁴ Die Fahrtenkontrolle ist der Polizei oder einer vom Stadtrat bezeichneten Stelle auf Verlangen vorzuweisen oder auszuhändigen.

Mit der Einführung der Verpflichtung, als Taxichauffeurin oder Taxichauffeur eine Fahrtenkontrolle zu führen, wird ein Kontrollinstrument geschaffen, das insbesondere die städtischen Vollzugsorgane ohne polizeiliche Gewalt bei der Arbeit unterstützt. Auf diese Weise kann beispielsweise überprüft werden, ob die Bewilligung genutzt und ein 24-Stunden-Service durch die Inhaberinnen und Inhaber der Firmenbewilligungen gewährleistet ist. Unternehmen müssen diese Informationen jeweils an ihrem Geschäftsdomizil einsehbar zur Verfügung halten. Reklamationen von Fahrgästen können so ebenfalls besser abgeklärt werden. Hinzu kommt, dass diese Aufzeichnungen zur Rekonstruktion von Straftaten, deren Urheber ein Taxi benützt haben, nützlich sein können. Zusammen mit dem Einsatz des Fahrtschreibers (Aufzeichnung der Länge der Fahrt, von Bundesrecht vorgeschrieben) kann auch geprüft werden, ob eine Chauffeurin, ein Chauffeur in grober Weise die Tarifvorschriften verletzt hat. Die Fahrtenkontrolle gibt zudem Auskunft über den Umsatz.

Die erforderlichen Fahrtenkontrollblöcke werden von der Dienstabteilung Stadtraum und Veranstaltungen abgegeben. Die Fahrtenkontrolle kann auch elektronisch erfolgen, sofern sie bei Strassenkontrollen durch die Polizei abrufbar ist.

Die festzuhaltenden Angaben sind folgende:

- Name und Vorname der FahrerIn oder des Fahrers,
- Name des Taxiunternehmens,
- Datum,
- Bewilligungs- und Kontrollschilder des Taxifahrzeuges,
- Beginn und Ende der Arbeitszeit,
- Uhrzeit bei Abfahrt und Ankunft am Fahrziel,
- Kilometerstand bei Abfahrt und Ankunft am Fahrziel,
- Abfahrtsort und Fahrziel,
- Anzahl der Fahrgäste,
- Fahrpreis.

7.14 Beförderungspflicht und „Wisch“-Verbot (Art. 14)

¹ Jeder auf einem Taxistandplatz auf öffentlichem Grund entgegengenommene Fahrauftrag ist sofort auszuführen, es sei denn, die Fahrt könne der Taxichauffeurin oder dem Taxichauffeur wegen des Verhaltens des Fahrgasts nicht zugemutet werden.

² Taxichauffeurinnen oder Taxichauffeure von Taxis, die zur Nutzung der öffentlichen Standplätze berechtigt sind, sind verpflichtet, das Fahrziel auf dem kürzesten Weg anzufahren. Umwege dürfen sie nur mit ausdrücklicher Einwilligung der Fahrgäste fahren.

³ Nach Massgabe der örtlichen Signalisation und Markierung darf auf Begehren von Passantinnen und Passanten angehalten werden, um sie als Fahrgäste aufzunehmen. Das Umherfahren zum Zweck der Kundenwerbung („Wischen“) ist untersagt.

Artikel 14 hält fest, dass ein auf einem öffentlichen Taxistandplatz abgestelltes Taxi jederzeit von Fahrgästen beansprucht werden kann. Diese Beförderungspflicht, die schon unter altem Recht galt, 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 nur dann, wenn sie wegen eines Verhaltens der Fahrgäste nicht zumutbar sind, etwa bei Trunkenheit oder belästigendem Verhalten eines Fahrgastes, nicht aber, weil der Taxichauffeurin oder dem Taxichauffeur der Transportweg zu kurz scheint.

Wie bis anhin ist die Chauffeurin oder der Chauffeur verpflichtet, den kürzesten Weg zum gewünschten Fahrziel zu fahren.

Der Fahrgast kann frei wählen, welches Taxi er in Anspruch nehmen will. Die Reihenfolge der aufgestellten Fahrzeuge spielt dabei keine Rolle.

Entgegen dem in der Vernehmlassung unterbreiteten Vorschlag soll die Bestimmung, die das sogenannte „Wischen“, d. h., die Strassen abfahrend auf Kundenfang zu gehen, verbot und unter Strafe stellte, nun doch beibehalten werden. Damit kommt der Stadtrat den Fachpersonen aus dem Taxigewerbe entgegen, die sich vehement gegen das ersatzlose Streichen dieses Verbots ausgesprochen haben.

Aus Sicht der Strafverfolgungsbehörden hingegen ist es kaum möglich, den Tatbestand des „Wischens“ oder auch eines Verstosses gegen Art. 33 lit. d der Verkehrsregelverordnung²⁰ rechtsgenüglich nachweisen zu können. Mit der geplanten Marktöffnung dürfte dies noch schwieriger werden, da für die meisten Taxidienstleistungen keine städtische Bewilligung mehr notwendig sein wird. Das „Wisch“-Verbot hat folglich sehr wenig bis wenig Wirkung. Aus diesem Grund befürworten Luzerner Polizei und Staatsanwaltschaft 1 die Aufhebung dieses Verbots und sind der Ansicht, wegen Art. 33 lit. d VRV bestehe bereits bundesrechtlich eine genügende Handhabe, das „Wischen“ bestrafen zu können.

²⁰ Verkehrsregelverordnung, VRV, SR 741.11.

Hinzu kommt, dass der städtischen Verwaltung seit der Zusammenlegung von Stadt- und Kantonspolizei zur Luzerner Polizei die Kompetenz fehlt, polizeilichen Zwang auszuüben. Fährt ein Mitarbeitender der Dienstabteilung Stadtraum und Veranstaltungen einem Taxi nach, das gerade „wischt“, und versucht es anzuhalten, könnte dies allenfalls als Nötigung im Sinne von Art. 181 Strafgesetzbuch²¹ ausgelegt werden. Es wird sich somit weisen, ob das „Wisch“-Verbot eine gewisse abschreckende Wirkung hat oder ob mit dessen Beibehaltung immerhin „ein wilder Westen auf Luzerns Strassen“, wie es ein Vernehmlassungsadressat formulierte, verhindert werden kann.

Aus Sicht der städtischen Vollzugsbehörde kann das „Wisch“-Verbot unter Umständen in der täglichen Arbeit des Taxiverantwortlichen in Einzelfällen und im Hinblick auf künftige Vergabeverfahren vorteilhaft eingesetzt werden. Beispielsweise dann, wenn verwaltungsrechtliche Mittel wie schriftliche Abmahnung, Entzug der B-Bewilligungen, die gestützt auf Übergangsrecht bis zur ersten Vergabe der Rechte zur Standplatzbenutzung gültig sind, eingesetzt werden.

Die Formulierung in Abs. 3 entspricht weitgehend derjenigen des bisherigen Artikels 14 Abs. 2.

7.15 Verhalten der Taxichauffeurinnen und Taxichauffeure (Art. 15)

¹ Taxichauffeurinnen und Taxichauffeure haben sich höflich zu verhalten und die notwendigen Anstandsregeln zu beachten.

² Taxichauffeurinnen und Taxichauffeure haben sich auf Verlangen der Fahrgäste auszuweisen.

³ Den Taxichauffeurinnen oder den Taxichauffeuren ist es untersagt,

a. ohne Zustimmung der Fahrgäste weitere Personen mitzuführen,

b. im Taxi zu rauchen oder

c. Waren zu verkaufen.

⁴ Taxichauffeurinnen und Taxichauffeure sind verpflichtet, von Fahrgästen im Taxi liegengelassene Gegenstände und Wertsachen unverzüglich im Fundbüro der Luzerner Polizei abzugeben.

Zu einem qualitativ hochstehenden Taxiservice gehören auch Verhaltensregeln. Aus diesem Grund ist Art. 15 mit ein paar Anpassungen aus dem bestehenden Reglement übernommen worden. Neu soll beispielsweise ein gänzlichliches Rauchverbot gelten und untersagt werden, Waren zu verkaufen. Weitere Qualitätskriterien werden im Rahmen der öffentlichen Ausschreibung berücksichtigt.

²¹ SR 311.0.

7.16 Mitwirkungspflicht (Art. 16)

¹ Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller für die Teilnahme an der öffentlichen Ausschreibung der Taxibetriebsbewilligungen, an der Taxichauffeurprüfung oder für die Erneuerung eines Taxichauffeurausweises haben die jeweils von der Bewilligungsbehörde einverlangten Unterlagen auf eigene Kosten zu beschaffen und der Bewilligungsbehörde vorzulegen. Dazu gehören insbesondere

- a. ein aktueller Strafregisterauszug,
- b. ein aktueller Auszug aus dem eidgenössischen Register für Administrativmassnahmen,
- c. ein aktueller Betreibungsregisterauszug über allfällige Betreibungen, Verlustscheine und Konkurse in den vorangegangenen fünf Jahren,
- d. ein Nachweis über beglichene Steuern,
- e. ein Handelsregisterauszug,
- f. Sprachzertifikate,
- g. Bestätigungen über den Einsatz von schadstoffarmen und energieeffizienten Fahrzeugen,
- h. eine Bestätigung betreffend Mehrwertsteuerpflicht,
- i. die Fahrtenkontrolle der vorangegangenen zwölf Monate,
- j. der Nachweis eines 24-Stunden-Angebots,
- k. allfällige Taxibetriebs- und Taxichauffeurbewilligungen.

² Auf Ersuchen der Bewilligungsbehörde können sie diese ermächtigen, die für die gezielte Beurteilung notwendigen personenbezogenen Informationen selber einzuholen.

³ Der Stadtrat oder eine von ihm bezeichnete Stelle legt dazu Näheres fest.

Die Gesuchstellenden für Bewilligungen, die Teilnahme an der Taxiprüfung oder für die Reduktion der Gebühren gestützt auf Art. 23 haben im Verfahren mitzuwirken, indem sie die erforderlichen Unterlagen auf eigene Kosten selber beschaffen und der Bewilligungs- und Vollzugsbehörde vorlegen. Die in Abs. 1 lit. a–c genannten Auszüge dürfen nicht älter als drei Monate sein. Ortsfremde haben allfällige Taxibetriebs- und Taxichauffeurbewilligungen vorzulegen, sofern diese an ihrem Herkunftsort vorausgesetzt sind.

7.17 Taxistandplätze auf öffentlichem Grund (Art. 17)

¹ Der Stadtrat oder eine von ihm bezeichnete Stelle bestimmt Ort, Zahl und Kategorie der Taxistandplätze auf öffentlichem Grund sowie deren Aufhebung. Sie werden entsprechend signalisiert.

² Der Stadtrat oder eine von ihm bezeichnete Stelle kann eine Aufstellordnung für einzelne Standplätze erlassen sowie die Art und Weise der Zufahrt und der Aufstellung festlegen.

³ Für die Dauer von Veranstaltungen, Ausstellungen, Bauarbeiten und dergleichen kann der Stadtrat oder eine von ihm bezeichnete Stelle temporäre Standplätze bestimmen, bestehende verlegen oder aufheben.

⁴ Der Stadtrat oder eine von ihm bezeichnete Stelle kann in Ausnahmefällen die Standplätze temporär für Taxis ohne Betriebsbewilligung der Stadt Luzern öffnen.

⁵ Ungeachtet einer allfälligen Platzordnung oder Aufstellung auf den Taxistandplätzen auf öffentlichem Grund haben die Fahrgäste die freie Wahl zwischen den Taxis.

Grundsätzlich besteht kein absoluter Rechtsanspruch auf das Bereitstellen von Taxistandplätzen auf öffentlichem Grund. Bei der Bestimmung der Standplätze wird auf die Bedeutung des Taxis als ein der Öffentlichkeit dienendes Verkehrsmittel und auf die Bedürfnisse der möglichen Fahrgäste Rücksicht genommen. Standplätze für Taxis werden errichtet, wenn geeignete Standflächen zur Verfügung stehen, die Verkehrsverhältnisse es zulassen und keine öffentlichen Interessen entgegenstehen. Neu können verschiedene Kategorien gebildet werden (Abs. 1), deren Nutzungsgebühren unterschiedlich hoch sind. Die Taxikommission (vgl. Art. 18) wird dazu angehört und kann auch selber Vorschläge einbringen.

Die Nutzung von Taxistandplätzen auf öffentlichem Grund stellt gesteigerten Gemeingebrauch dar. Er kann einer Bewilligungs- und Gebührenpflicht unterstellt werden. Heute stehen insgesamt 49²² Taxistandplätze auf öffentlichem Grund zur Verfügung. Sie sind entsprechend signalisiert.

Bahnhof West (Hauptportal)	11
Frankenstrasse	7
Schwanenplatz (Passage zum Stein)	2
Schwanenplatz (Zurgilgenhaus)	3
Hirschengraben (Theaterplatz)	5
Pilatusplatz	4
Mühlenplatz	1
Friedensstrasse	6
Baselstrasse (Parkhaus Altstadt)	2
Bundesplatz (Kino)	4
Allmend	4

²² Stand 17. April 2014.

Hinzu kommen die im Juni 2013 neu signalisierten, zeitlich beschränkten Taxistandplätze (Abend und Nacht) für die heutigen A-Taxis an der

- Winkelriedstrasse (vor dem Hotel Astoria),
- Frankenstrasse (im Bereich des Lokals Schwarzes Schaf),
- Haldenstrasse (vor dem Hotel National),
- Seidenhofstrasse (vor dem Eingang des Hotels Flora).

Es besteht jedoch ein Bedürfnis nach weiteren solchen Plätzen, insbesondere beim Verkehrshaus, beim Kultur- und Kongresszentrum KKL, am Kasernenplatz (Pfistergasse), in der Nähe der Spitäler sowie in der Peripherie. Die Abklärungen zur Schaffung neuer bzw. zusätzlicher Taxistandplätze sind im Gange.

Für die Dauer grösserer Veranstaltungen können wie bis anhin zusätzlich temporäre Standplätze bestimmt werden. Bestehende Standplätze werden aufgehoben, wenn öffentliche Interessen dies gebieten. Führt das Warten von Taxis auf einen freien Standplatz an einzelnen Orten zu Störungen des Verkehrs, wird, ebenfalls wie bis anhin, mit einer Standplatzordnung die wechselweise Berechtigung zum Aufstellen von Taxis auf einzelnen Standplätzen bestimmt.

Neu wird die Möglichkeit im Reglement verankert, vorübergehend Standplätze auch für Anbietende von Taxidiensten ohne städtische Taxibetriebsbewilligung zu öffnen oder diese auf temporären Standplätzen zuzulassen. Denkbar wäre dies etwa während der Fasnacht oder an einem Grossanlass, wenn es transportmässig zu Versorgungsengpässen käme. Dazu müsste ein Tagesticket zu Fr. 100.– gelöst werden (vgl. Art. 21 Abs. 2).

Ebenfalls neu ist die in Absatz 5 verankerte Wahlmöglichkeit der Fahrgäste: Sie müssen nicht unbedingt das erste Taxi an der Spitze der Kolonne nehmen, sondern können eines frei auswählen. Dies entspricht dem Publikumsinteresse und soll ebenfalls zu einem gut funktionierenden Wettbewerb hinsichtlich Qualität (Erscheinungsbild, Freundlichkeit usw.) beitragen.

7.18 Taxikommision (Art. 18)

¹ Der Stadtrat wählt auf die Dauer von vier Jahren eine Taxikommision. Die Amtsdauer beginnt jeweils am 1. Januar nach der Gesamterneuerungswahl des Stadtrates.

² Die Taxikommision setzt sich aus maximal drei stimmberechtigten Vertreterinnen und Vertretern des Taxigewerbes, das zur Nutzung der öffentlichen Standplätze berechtigt ist, sowie einer unbestimmten Zahl von Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung mit beratender Stimme zusammen. Das Taxigewerbe hat für die Ernennung der stimmberechtigten Kommissionsmitglieder ein Vorschlagsrecht. Die Taxikommision konstituiert sich selbst und führt auf eigene Kosten ein Sekretariat.

³ Die Taxikommision 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.

Die Taxikommission ist ein Gremium, das in den das Taxiwesen betreffenden Belangen (insbesondere Tarife und Standplätze) beratend wirkt. Die Taxikommission setzt sich neu aus maximal drei (bisher fünf) stimmberechtigten Vertreterinnen und Vertretern des Taxigewerbes sowie einer unbestimmten Zahl von Vertreterinnen und Vertretern aus der Verwaltung, die nicht stimmberechtigt sind, zusammen. Die Vertretung der Kategorie B-Betriebsbewilligungen entfällt künftig. Ebenfalls neu ist die Bestimmung, dass die Taxikommission selber ein Sekretariat führt und diese Aufgaben nicht an die Stadtverwaltung delegieren kann.

7.19 Festsetzung der Taxitarife (Art. 19)

¹ Der Stadtrat setzt nach Anhören der Taxikommission und Begutachtung durch die eidgenössische Preisüberwachung die Tarifstruktur und die Höchstpreise für Taxifahrten, Wartezeiten und besondere Dienstleistungen fest.

² Diese Höchstpreise dürfen nicht überschritten werden.

³ Die Vorschriften über die Preisbekanntgabe sind einzuhalten.

Art. 19 wurde ohne Änderungen aus dem alten Taxireglement übernommen. Das System mit einer behördlichen Festsetzung von Höchstpreisen hat sich bewährt und wurde unlängst auch vom Bundesgericht erneut als zulässig erachtet. In seinem Urteil 2C_940/2010 führte es aus, dass das Anliegen, Kundinnen und Kunden vor Übervorteilung zu schützen, die Festlegung von Höchsttarifen rechtfertigen könne, nicht aber von einheitlichen Tarifen und Mindestpreisen.

Der Fahrpreis des Taxigewerbes setzt sich aus verschiedenen Komponenten zusammen: der Grundtaxe, dem Fahrtarif, der Wartezeit und den Zuschlägen. Der Stadtrat setzt 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 vom 20. Dezember 1985 (SR 942.20) ist auch auf die Taxitarife in Luzern anwendbar und schreibt vor, beabsichtigte Preiserhöhungen jeweils dem eidgenössischen Preisüberwacher vorzulegen.

7.20 Taxibetriebsbewilligung, Taxichauffeurprüfung und Qualitätssiegel (Art. 20)

¹ Es werden folgende Gebühren erhoben:

- a. für die Teilnahme an der Ausschreibung der Taxibetriebsbewilligungen für natürliche Personen schriftlicher Teil Fr. 100.–, praktischer Teil Fr. 300.–;
- b. für die Teilnahme an der Ausschreibung der Firmenbewilligungen an juristische Personen schriftlicher Teil Fr. 400.–, praktischer Teil Fr. 300.–;
- c. für die Taxichauffeurprüfung (inklusive Taxichauffeurbewilligung) und jede Wiederholung Fr. 250.–; für Ersatz und Erneuerungen Fr. 100.–;
- d. für das Erteilen des Qualitätssiegels Fr. 100.–.

² Nebst den Gebühren gemäss Abs. 1 kann die Bewilligungsbehörde die amtlichen Kosten und Auslagen, insbesondere für persönliche Beratungen oder die Ausfertigung von Verfügungen, in Rechnung stellen.

³ Die Gebühren werden gemäss Landesindex der Konsumentenpreise automatisch der Teuerung angepasst. Basis Landesindex der Konsumentenpreise: Stand Juli 2014: xx,x Punkte (Basis Dezember 2010 = 100 Punkte).

7.21 Taxistandplätze (Art. 21)

¹ Für die Nutzung der Taxistandplätze auf öffentlichem Grund werden pro Taxibetriebsbewilligung und pro Kalenderjahr folgende Gebühren erhoben:

- a. Nutzung aller Taxistandplätze (mit Standplatz vor Bahnhofsportale) Fr. 2'000.–;
- b. Nutzung der Taxistandplätze ohne Standplatz vor Bahnhofsportale Fr. 1'000.–.

² Taxis ohne Betriebsbewilligung der Stadt Luzern haben für die ausnahmsweise Nutzung von Taxistandplätzen auf öffentlichem Grund gemäss Art. 17 Abs. 4 eine Tagespauschale von Fr. 100.– zu entrichten.

³ Nebst der Gebühr gemäss Abs. 1 und 2 kann die Bewilligungsbehörde die amtlichen Kosten und Auslagen in Rechnung stellen.

⁴ Die Gebühren werden gemäss Landesindex der Konsumentenpreise automatisch der Teuerung angepasst. Basis Landesindex der Konsumentenpreise: Stand Juli 2014: xx,x Punkte (Basis Dezember 2010 = 100 Punkte).

Der Stadtrat hat jeweils gestützt auf eine Delegationsnorm im alten Reglement die Gebühren für die Taxibetriebsbewilligungen und die Taxichauffeurprüfung festgesetzt. Neu werden sie direkt im Reglement festgeschrieben (Art. 20 und Art. 21). Der Tarif über die Gebühren für Taxibetriebsbewilligungen und für die Chauffeurprüfung vom 10. März 2004 wird deshalb aufgehoben. Die Nutzungsgebühren unterliegen künftig der Teuerung. Die Höhe der Kosten und Auslagen, die in Art. 20 Abs. 2 und Art. 21 Abs. 3 erwähnt sind, orientiert sich an den Ansätzen der kantonalen Verordnung über den Gebührenbezug der Gemeinden vom 16. Dezember 2003.²³

²³ SRL Nr. 687.

Neu wird keine Gebühr mehr für die Erteilung der Taxibetriebsbewilligungen erhoben, sondern für die öffentliche Ausschreibung. Die Prüfung der schriftlich eingereichten Dossiers kostet Fr. 100.– für natürliche und Fr. 400.– für juristische Personen. Der Aufwand für Letztere dürfte höher ausfallen, da wegen der verlangten Gewährleistung eines 24-Stunden-Services auf den Standplätzen beispielsweise Businesspläne studiert werden müssen. Für beide Kategorien beträgt die praktische Prüfung Fr. 300.–. Darin ist dann für die erfolgreichen Absolventinnen und Absolventen, die noch keine Taxichauffeurprüfung (bestanden) haben, diese ebenfalls inbegriffen. Mit diesen Gebühren dürfte nach heutigen Schätzungen ein Teil des Zusatzaufwandes, den die Bewilligungsbehörde für die öffentliche Ausschreibung zu betreiben hat, gedeckt werden. Die Gebühren für die Taxichauffeurprüfung inklusive Taxichaufferausweis hingegen bleiben unverändert.

Die Nutzungsgebühren für die Taxistandplätze wurden auf den 1. Januar 2014 erhöht. Sie orientieren sich neu an denjenigen Gebühren für die Nutzung öffentlichen Grundes als gesteigerter Gemeingebrauch, wie sie im städtischen Reglement über die Nutzung des öffentlichen Grundes vom 28. Oktober 2010²⁴ verankert sind. Dabei wurde auf die Gebühr abgestellt, wie sie für Verkaufsstände festgesetzt ist: Fr. 500.– pro Quadratmeter und Jahr in den Tarifzonen 1 und 2 (Innenstadt). Bisher galt für die Taxibetriebsbewilligung A eine Jahresgebühr von Fr. 530.–, für die Bahnhofkonzessionen und Taxibetriebsbewilligung weisses Schild eine solche von Fr. 710.–. Die Erhöhung der Nutzungsgebühren und auch die unterschiedlichen Gebühren mit und ohne Nutzung der Taxistandplätze vor dem Bahnhofportal lassen sich damit rechtfertigen, dass in der Innenstadt laufend weitere Taxistandplätze zur Verfügung gestellt wurden und insbesondere der gut frequentierte Standplatz am Bahnhof äusserst lukrativ ist (vgl. auch Kap. 7.17). Die Nutzungsgebühren müssen vorausbezahlt (Art. 22) werden. Sie werden bei nicht ganzjähriger Nutzung nicht zurückerstattet.

7.22 Vorauszahlungspflicht (Art. 22)

Die zu leistenden Gebühren sind jeweils vor auszubezahlen, sonst tritt die Bewilligungsbehörde nicht auf das Gesuch ein oder lässt die Gesuchstellerin / den Gesuchsteller nicht zur gewünschten Prüfung zu.

Analog zu Art. 7 Abs. 2 Reglement über die Nutzung des öffentlichen Grundes wird auch im neuen Taxireglement die Rechtsgrundlage für eine Vorauszahlungspflicht der Nutzungs-, Bewilligungs- oder Prüfungsgebühren geschaffen.

²⁴ RNöG, städtische Rechtssammlung Nr. 1.1.1.1.1.

7.23 Schadstoffarme und energieeffiziente Taxifahrzeuge (Art. 23)

¹ Ein Teil der Gebühren für die Nutzung der Taxistandplätze wird rückvergütet, wenn die Bewilligungsinhaberin oder der Bewilligungsinhaber nachweist, dass sie oder er während des ganzen Kalenderjahres Taxifahrten ausschliesslich mit anerkannt schadstoffarmen und energieeffizienten Fahrzeugen ausgeführt hat.

² Der Stadtrat legt dazu Näheres fest.

Der Stadtrat hat in seiner Stellungnahme zur Motion 553, Katharina Hubacher namens der G/JG-Fraktion, vom 23. November 2009: „Taxibetriebsbewilligungen an die Umweltbelastungen anpassen“, festgehalten, dass er das Anliegen der Motion im Rahmen der Revision des Taxireglements prüfen und umsetzen werde. Die Motion verlangt vom Stadtrat, eine neue Tarifordnung für die Taxibetriebsbewilligungen zu erarbeiten, in der diejenigen Autos, die eine geringe Umweltbelastung erzeugen, einen Bonus erhalten und solche, welche eine hohe Belastung erzeugen, eine höhere Gebühr entrichten müssten.

Der Stadtrat stützt sich dabei auf die Energieetikette gemäss Anhang 3.6 (S. 120 bis 140) der Energieverordnung.²⁵ Das Bewertungssystem Energieetikette wird vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation als Berechnungstool auf einer Internetseite angeboten (www.energieetikette.ch) und wird als taugliches Instrument angesehen, um die Umweltauswirkungen eines Fahrzeuges zu messen. Die Energieetikette informiert über den Treibstoffverbrauch in Litern pro 100 Kilometer, den CO₂-Ausstoss in Gramm pro Kilometer und die Energieeffizienz bezogen auf das Fahrzeugleergewicht. Gestützt darauf wird das Fahrzeug in eine der Klassen A bis G eingereiht. Eine Energieetikette kann sowohl für Neu- als auch für Occasionswagen (ab zirka Jahrgang 2000) online erstellt werden. Dazu ist die Typengenehmigungsnummer (im Fahrzeugausweis Ziff. 24) notwendig.

Auf Verordnungsstufe beabsichtigt der Stadtrat, folgende Regelung zu schaffen:

¹ Die Jahresgebühr für die Nutzung der Taxistandplätze wird für energieeffiziente Taxifahrzeuge der Energieeffizienzklasse A auf Gesuch hin mit 20 Prozent rückvergütet.

² Die Energieeffizienzklasse richtet sich nach der Energieetikette gemäss Anhang 3.6 der Energieverordnung.

³ Es gilt die Anfang des Kalenderjahres zugeordnete Energieeffizienzklasse.

Die Gebührenreduktion beträgt folglich 20 Prozent von Fr. 2'000.– bzw. Fr. 1'000.–. Alle anderen Fahrzeuge erhalten keine Rückvergütung. Den Nachweis, effektiv mit einem energieeffizienten Fahrzeug gefahren zu sein, haben die Bewilligungsinhaberinnen und -inhaber im Nachhinein anhand der Einlageblätter des Fahrtschreibers und des Typenscheins des Fahrzeuges zu erbringen. Die SP erachtet in ihrer Vernehmlassungsantwort die vorgesehene Gebührenreduktion als zu gering. Weil jedoch mit einer grösseren Reduktion der Nutzungsgewehre eine Gleichbehandlung mit anderen Nutzungen im Bereich gesteigerter Gemeingebrauch des öffentlichen Grundes nicht mehr möglich wäre, wird am Vorschlag von 20 Prozent festgehalten.

²⁵ SR 730.01.

7.24 Vollzug (Art. 24)

Der Stadtrat regelt den Vollzug dieses Reglements.

Der Stadtrat bezeichnet in der Verordnung zum Taxireglement die Dienstabteilung Stadt-
raum und Veranstaltungen als die für den Vollzug des neuen Taxireglements zuständige
Stelle. Die bisherige Verankerung dieser Delegation in Art. 40 der Organisationsverordnung²⁶
kann deshalb aufgehoben werden.

7.25 Sanktionen (Art. 25)

¹ Wer gegen die Vorschriften von Art. 1 (Anbieten und Ausführen von Taxifahrten ohne gültige Taxibetriebs- und/oder ohne Taxichaufferebewilligung, Verstoss gegen Auflagen und Bedingungen der Bewilligung), Art. 2 (Nichteinhalten von Qualitätskriterien), Art. 3 (nichtbewilligte Übertragung der Bewilligung auf Dritte), Art. 4 (Nichteinhalten der Präsenz auf Taxistandplätzen), Art. 10 (Ausführen von Taxifahrten ohne gültige Taxichaufferebewilligung, Nichtvorzeigen der Taxichaufferebewilligung, Nichtabgabe der Taxichaufferebewilligung), Art. 11 (Nutzung der Taxistandplätze mit Fahrzeugen, die nicht den Vorgaben entsprechen), Art. 12 (Fahrzeug nicht mit Taxuhr ausgerüstet, Ausführen von Taxifahrten ohne eingeschaltete Taxuhr, Falschbedienung der Taxuhr), Art. 13 (Nichtführen der Fahrtenkontrolle, Nichtmitführen der aktuellen und der vortägigen Fahrtenkontrolle, Nichtaufbewahren der Fahrtenkontrolle, Vorweisen oder Aushändigung der Fahrtenkontrolle verweigern), Art. 14 (Nichtausführen eines Fahrauftrages, Fahren von Umwegen, Umherfahren zum Zweck der Kundenwerbung), Art. 15 (Verstoss gegen Anstandsregeln, Verstoss gegen Ausweispflicht, Mitführen von Drittpersonen ohne Zustimmung der Fahrgäste, Rauchen und Warenverkauf im Taxi, Nichtabgabe von Fundgegenständen), Art. 16 (Verletzung der Mitwirkungspflicht), Art. 17 (Nutzung der Standplätze ohne entsprechende Bewilligung, Verletzung der Standplatzordnung und/oder von Vorschriften über die Zufahrt, Nichtgewähren der freien Taxiwahl durch Fahrgäste), Art. 19 (Überschreitung der Höchstpreise) oder darauf gestützte Verfügungen vorsätzlich oder fahrlässig verstösst, wird mit Busse bestraft.

² Der Stadtrat oder eine von ihm bezeichnete Stelle kann die Bewilligungen gemäss diesem Reglement entziehen oder die Tätigkeit für eine bestimmte Dauer untersagen, wenn die Bewilligungsvoraussetzungen nicht mehr gegeben sind oder wenn gegen die Bestimmungen dieses Reglements, seine Vollzugsbestimmungen oder darauf gestützte Verfügungen verstossen wird.

³ In leichten Fällen kann eine Verwarnung ausgesprochen werden.

⁴ Die Strafbestimmungen kantonaler oder eidgenössischer Erlasse bleiben vorbehalten.

²⁶ Verordnung zum Reglement über die Organisation der Stadtverwaltung Luzern vom 28. August 2002, städtische Rechtssammlung Nr. 0.5.1.1.2.

In den Strafbestimmungen muss der strafbare Tatbestand detailliert beschrieben werden. Eine Aufzählung der unter Strafe zu stellenden Artikel ist nicht ausreichend. Gemäss § 4 des Übertretungsstrafgesetzes vom 14. September 1976²⁷ haben die Gemeinden die Befugnis, in ihren Erlassen für bestimmte Tatbestände vom Regierungsrat zu genehmigende Strafbestimmungen aufzustellen.

Mit dem Genehmigungsentscheid tritt das Reglement in Kraft.

In Abs. 2 und 3 werden die Mittel des Verwaltungszwangs, die gestützt auf das neue Reglement möglich sind, erwähnt. Sie können zusätzlich zu oder unabhängig von der in Abs. 1 genannten Sanktion verhängt werden, folglich auch für die Sanktionierung von Tatbeständen, die nicht in Abs. 1 genannt werden (vgl. dazu insbesondere unter Kap. 7.7 und 7.10).

7.26 Übergangsbestimmungen (Art. 26)

¹ Die bei Inkrafttreten dieses Reglements bestehenden und bis Ende 2017 neu erteilten Taxibetriebsbewilligungen sind längstens bis 31. Dezember 2017 gültig. In begründeten Fällen kann die Bewilligungsinstanz Ausnahmen gewähren.

² Die Gebühr für die Erteilung dieser befristeten und Verlängerung der bestehenden Taxibetriebsbewilligungen beträgt Fr. 300.–.

³ Die Taxistandplätze auf öffentlichem Grund dürfen bis 31. Dezember 2017 ausschliesslich von Inhaberinnen und Inhabern von Taxibetriebsbewilligungen A bzw. die Taxistandplätze vor dem Bahnhof nur von Inhaberinnen und Inhabern von A-Premium-Bewilligungen genutzt werden.

Der Wechsel vom System der A- und B-Taxibetriebsbewilligungen zur einheitlichen Taxibetriebsbewilligung, die zur Nutzung der Taxistandplätze auf öffentlichem Grund berechtigt, dürfte auf das Jahr 2017 fallen. Die öffentliche Ausschreibung erfolgt 2016 und könnte, auch nach allfälligen Rechtsmittelverfahren, Ende 2017 greifen. Die bis zu diesem Zeitpunkt neu zu erteilenden oder zu verlängernden Bewilligungen, in der Regel die jeweils für zwei Jahre befristet ausgegebenen B-Bewilligungen, kosten einmalig für vier Jahre Fr. 300.–. Dies entspricht dem bisherigen Tarif der B-Bewilligungen von Fr. 150.– für zwei Jahre.

7.27 Aufhebung bisherigen Rechts (Art. 27)

Das Reglement über das Taxiwesen vom 12. Juni 2003 wird aufgehoben.

²⁷ SRL 300.

7.28 Inkrafttreten (Art. 28)

¹ Dieses Reglement tritt nach der Genehmigung durch den Regierungsrat am 1. Januar 2015 in Kraft.

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

Vgl. zu Kap. 7.25: Da sich das Reglement auf das kantonale Strassengesetz (SRL 755) stützt, ist es dem Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement des Kantons Luzern zur Vorprüfung einzureichen. Nach dem Erlass durch den Grossen Stadtrat muss es zusammen mit den Strafbestimmungen vom Regierungsrat genehmigt werden.

Die Referendumsfrist beträgt 60 Tage.

8 Motion 553 2004/2009

Der Stadtrat hat in seiner Stellungnahme zur Motion 553, Katharina Hubacher namens der G/JG-Fraktion, vom 23. November 2009: „Taxibetriebsbewilligungen an die Umweltbelastungen anpassen“, festgehalten, dass er das Anliegen der Motion im Rahmen der Revision des Taxireglements prüfen und umsetzen werde. Die Motion verlangt vom Stadtrat, eine neue Tarifordnung für die Taxibetriebsbewilligungen zu erarbeiten, in der diejenigen Autos, die eine geringe Umweltbelastung erzeugen, einen Bonus erhalten und solche, welche eine hohe Belastung erzeugen, eine höhere Gebühr entrichten müssten.

Im Reglement wurde nun mit Artikel 23 die Grundlage geschaffen, die Gebühren für die Nutzung der Taxistandplätze zu reduzieren, wenn energieeffiziente Fahrzeuge als Taxis eingesetzt werden. Auf Verordnungsstufe werden das System und die Höhe der Gebührenreduktion festgehalten werden.

Der Stadtrat stützt sich dabei auf die Energieetikette gemäss Anhang 3.6 (S. 120 bis 140) der kantonalen Energieverordnung. Das Bewertungssystem Energieetikette wird vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation als Berechnungstool auf einer Internetseite angeboten (www.energieetikette.ch) und wird als taugliches Instrument angesehen, um die Umweltauswirkungen eines Fahrzeuges zu messen. Die Energieetikette informiert über den Treibstoffverbrauch in Litern pro 100 Kilometer, den CO₂-Ausstoss in Gramm pro Kilometer und die Energieeffizienz bezogen auf das Fahrzeugleergewicht. Gestützt darauf wird das Fahrzeug in eine der Klassen A bis G eingereiht. Eine Energieetikette kann sowohl für Neu- als auch für Occasionswagen (ab zirka Jahrgang 2000) online erstellt werden. Dazu ist die Typengenehmigungsnummer (im Fahrzeugausweis Ziff. 24) notwendig. Die Jahresgebühr für die Nutzung der Taxistandplätze von Fr. 2'000.– bzw. Fr. 1'000.– soll für den Einsatz von energieeffizienten Taxifahrzeugen der Energieeffizienzklasse A mit 20 Prozent rückvergütet werden. Alle anderen Fahrzeuge erhalten keine Rückvergütung. Das Anliegen der Motionärin ist somit mit der Schaffung von Art. 23 erfüllt. Die Motion kann somit abgeschrieben werden.

9 Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen deshalb, das Reglement über das Taxiwesen zu erlassen und die Motion 553, Katharina Hubacher namens der G/JG-Fraktion, vom 23. November 2009: „Taxi-betriebsbewilligungen an die Umweltbelastungen anpassen“, abzuschreiben. Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 14. Mai 2014



Stefan Roth
Stadtpräsident



Toni Göpfert
Stadtschreiber



Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 13 vom 14. Mai 2014 betreffend

Reglement über das Taxiwesen

Totalrevision,

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:

I. Reglement über das Taxiwesen

vom ...

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

gestützt auf §§ 19 und 22 ff. 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. Grundsatz

Art. 1 Bewilligungspflicht

¹ Wer von Taxistandplätzen auf öffentlichem Grund der Stadt Luzern aus Taxifahrten anbieten und ausführen will, benötigt eine vom Stadtrat oder von einer von ihm bezeichneten Stelle ausgestellte Taxibetriebsbewilligung.

² Taxis mit einer solchen Betriebsbewilligung dürfen nur von Personen mit einer Taxi-chauffeurbewilligung geführt werden.

Art. 2 Qualitätssiegel

¹ Anbieterinnen und Anbieter von Taxidienstleistungen ohne Taxibetriebsbewilligung der Stadt Luzern können auf Wunsch ein Qualitätssiegel erwerben.

² Die Artikel 11 bis 16 sowie 19 sind auf die Inhaberinnen und Inhaber des Qualitätssiegels anwendbar. Werden diese Kriterien nicht eingehalten, kann das Qualitätssiegel entzogen werden.

³ Der Stadtrat legt dazu Näheres fest.

II. Taxibetriebsbewilligungen

Art. 3 *Natürliche Personen*

¹ Die Taxibetriebsbewilligung einer natürlichen Person ist persönlich und nicht auf Dritte übertragbar. Pro Person wird nur eine solche Bewilligung erteilt.

² Der Stadtrat oder eine von ihm bezeichnete Stelle kann Ausnahmen vom Verbot der Übertragbarkeit machen.

Art. 4 *Juristische Personen*

¹ Die Firmentaxibetriebsbewilligung berechtigt zur Anstellung von Chauffeurinnen und Chauffeuren. Von den Taxistandplätzen aus können mit maximal acht Taxifahrzeugen gleichzeitig rund um die Uhr Taxifahrten angeboten und ausgeführt werden.

² Der Stadtrat legt dazu Näheres fest.

Art. 5 *Öffentliche Ausschreibung*

¹ Die zu vergebenden Taxibetriebsbewilligungen werden alle fünf Jahre öffentlich ausgeschrieben, erstmals im Jahr 2016 für die Periode 2018 bis 2022.

² Der Stadtrat oder eine von ihm bezeichnete Stelle bestimmt die Anzahl der auszuscheidenden Taxibetriebsbewilligungen für natürliche und für juristische Personen und legt dazu Näheres fest.

Art. 6 *Bewilligungsvoraussetzungen*

¹ Eine Taxibetriebsbewilligung wird erteilt, wenn die Gesuchstellerin oder der Gesuchsteller

- a. handlungsfähig ist,
- b. Gewähr für eine einwandfreie Ausübung des Taxigewerbes bietet,
- c. einen gültigen Taxichauffeurausweis besitzt,
- d. sie zur hauptberuflichen Tätigkeit benötigt und
- e. im Ausschreibungsverfahren nach Art. 5 den Zuschlag erhalten hat,
- f. die Bestimmungen dieses Reglements, die Vorschriften des Strassenverkehrsgesetzes und der Verordnungen ARV 1 und 2¹ kennt und einhält.

² Juristische Personen mit Firmentaxibetriebsbewilligung haben zusätzlich

- g. eine verantwortliche Person als Vertreterin oder Vertreter zu bezeichnen,
- h. auf bestimmten Taxistandplätzen an bestimmten Tagen einen 24-Stunden-Service zu gewährleisten, ~~und~~
- i. dafür zu sorgen, dass ihre Taxichauffeurinnen und die Taxichauffeure die Bestimmungen dieses Reglements, die Vorschriften des Strassenverkehrsgesetzes und der Verordnungen ARV 1 und 2 kennen und einhalten und
- j. die Einhaltung der Arbeitsgesetzgebung schriftlich zu garantieren.

³ Der Stadtrat legt dazu Näheres fest.

¹ Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung, ARV 1) und der Verordnung vom 6. Mai 1981 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2).

Art. 7 *Gültigkeitsdauer und Entzug*

¹ Die Taxibetriebsbewilligung gilt für jeweils fünf Jahre für die ununterbrochene hauptberufliche Ausübung des Taxigewerbes.

² Die Taxibetriebsbewilligung kann vorzeitig entzogen werden, wenn die Bewilligungsinhaberin oder der Bewilligungsinhaber

- a. die für die Erteilung der Bewilligung erforderlichen Voraussetzungen gemäss Art. 6 nicht mehr erfüllt,
- b. die Bewilligung nicht oder ungenügend nutzt,
- c. die Gebühr für die Taxibetriebsbewilligung nicht innert 60 Tagen nach Rechnungsstellung bezahlt oder
- d. von der Taxibetriebsbewilligung während mehr als drei **aufeinanderfolgenden** Monaten keinen Gebrauch gemacht hat.

³ In leichten Fällen kann eine Verwarnung ausgesprochen, der Bewilligungsentzug angedroht oder die Bewilligung mit Auflagen verbunden werden.

⁴ Der Stadtrat regelt das Nähere.

III. Taxichaufferebewilligung

Art. 8 *Voraussetzung*

¹ Wer als Taxichauffeurin oder als Taxichauffeur von Taxistandplätzen auf öffentlichem Grund aus tätig sein will, benötigt eine Taxichaufferebewilligung.

² Diese erhält, wer einen eidgenössischen Führerausweis für berufsmässigen Personentransport besitzt sowie die städtische Taxichauffeurprüfung bestanden hat.

³ Der Stadtrat oder eine von ihm bezeichnete Stelle erlässt die nötigen Vorschriften über die Taxichauffeurprüfung.

Art. 9 *Zulassung zur Taxichauffeurprüfung*

¹ Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller haben sich über genügende Deutsch- und rudimentäre Englischkenntnisse auszuweisen.

² Personen, die hoch verschuldet oder während der letzten fünf Jahre vor Gesuchstellung wegen eines Verbrechens oder Vergehens, das die Vertrauenswürdigkeit zur Ausübung des Taxigewerbes beeinträchtigt, rechtskräftig verurteilt worden sind, wird die Zulassung zur Taxichauffeurprüfung verweigert.

Art. 10 *Gültigkeitsdauer und Entzug*

¹ Die Taxichaufferebewilligung gilt für die Dauer der ununterbrochenen Berufsausübung, längstens aber für zehn Jahre. Für Aushilfen besteht die Pflicht von mindestens 50 Arbeitsstunden pro Kalenderjahr. Die Taxichaufferebewilligung ist auf allen Taxifahrten mitzuführen und auf Verlangen der Kontrollbehörde und der Polizei vorzuweisen.

² Die Taxichaufferebewilligung ist der Bewilligungsbehörde bei Aufgabe der Tätigkeit oder bei Unterbrüchen von mehr als neun Monaten abzugeben.

³ Nach Ablauf von zehn Jahren oder wenn die Berufsausübung während drei Jahren unterbrochen wurde, ist die Taxichaufferebewilligung zu erneuern. Die Bewilligungsbehörde kann dabei verlangen, dass die Taxichauffeurprüfung erneut bestanden werden muss.

⁴ Bei schwerer oder wiederholter Verletzung der Bestimmungen dieses Reglements, der Vorschriften des Strassenverkehrsgesetzes und der Verordnungen ARV 1 und 2, Weisungen der Polizei oder der Bewilligungsbehörde kann die Taxichaufferebewilligung entzogen werden.

⁵ In leichten Fällen kann eine Verwarnung ausgesprochen, der Entzug der Taxichaufferebewilligung angedroht und die Bewilligung mit Auflagen verbunden werden.

IV. Betriebsvorschriften

Art. 11 Taxifahrzeuge

¹ Als Taxis, die zur Nutzung der öffentlichen Standplätze berechtigt sind, sind nur Fahrzeuge zugelassen, die von einem kantonalen Strassenverkehrsamt als solche geprüft und abgenommen sowie in Bezug auf die nach diesem Reglement vorgeschriebene Ausrüstung kontrolliert worden sind.

² Diese Taxifahrzeuge sind mit einer Taxikennlampe zu versehen. Der Stadtrat oder eine von ihm bezeichnete Stelle teilt die anzubringende Bewilligungsnummer zu.

³ Der Stadtrat legt zu Kennzeichnung und Ausrüstung Näheres fest.

Art. 12 Taxuhr

¹ Jedes Taxi mit einer städtischen Taxibetriebsbewilligung muss mit einer Taxuhr versehen sein, die den Anforderungen der Verordnung des EJPD über Taxameter vom 5. November 2013² entspricht.

² Taxifahrten dürfen nur mit eingeschalteter Taxuhr ausgeführt werden. Dies gilt auch für Fahrten mit vereinbartem Pauschalpreis.

³ Der Stadtrat oder eine von ihm bezeichnete Stelle erlässt Bestimmungen über die Bedienung der Taxuhr.

Art. 13 Fahrtenkontrolle

¹ Taxichauffeurinnen und Taxichauffeure von Taxis, die zur Nutzung der öffentlichen Standplätze berechtigt sind, haben für jeden Arbeitstag über sämtliche entgeltlichen Fahrten fortlaufend eine Kontrolle zu führen. Der Stadtrat legt fest, welche Angaben darin enthalten sein müssen.

² Die Fahrtenkontrollen des laufenden Tages sowie des Vortages sind im Taxi mitzuführen. Juristische Personen haben sie an ihrem Geschäftssitz zur Verfügung zu halten.

³ Die Taxibetriebsbewilligungsinhaberin oder der Taxibetriebsbewilligungsinhaber ist verpflichtet, die Fahrtenkontrolle während fünf Jahren aufzubewahren.

⁴ Die Fahrtenkontrolle ist der Polizei oder einer vom Stadtrat bezeichneten Stelle auf Verlangen vorzuweisen oder auszuhändigen.

² SR 941.210.6.

Art. 14 Beförderungspflicht

¹ Jeder auf einem Taxistandplatz auf öffentlichem Grund entgegengenommene Fahrauftrag ist sofort auszuführen, es sei denn, die Fahrt könne der Taxichauffeurin oder dem Taxichauffeur wegen des Verhaltens des Fahrgasts nicht zugemutet werden.

² Taxichauffeurinnen oder Taxichauffeure von Taxis, die zur Nutzung der öffentlichen Standplätze berechtigt sind, sind verpflichtet, das Fahrziel auf dem kürzesten Weg anzufahren. Umwege dürfen sie nur mit ausdrücklicher Einwilligung der Fahrgäste fahren.

³ Nach Massgabe der örtlichen Signalisation und Markierung darf auf Begehren von Passantinnen und Passanten angehalten werden, um sie als Fahrgäste aufzunehmen. ~~Das Umherfahren zum Zweck der Kundenwerbung („Wischen“) ist untersagt.~~

Art. 15 Verhalten der Taxichauffeurinnen und Taxichauffeure

¹ Taxichauffeurinnen und Taxichauffeure haben sich höflich zu verhalten und die notwendigen Anstandsregeln zu beachten.

² Taxichauffeurinnen und Taxichauffeure haben sich auf Verlangen der Fahrgäste auszuweisen.

³ Den Taxichauffeurinnen oder den Taxichauffeuren ist es untersagt,

- a. ohne Zustimmung der Fahrgäste weitere Personen mitzuführen,
- b. im Taxi zu rauchen oder
- c. Waren zu verkaufen.

⁴ Taxichauffeurinnen und Taxichauffeure sind verpflichtet, von Fahrgästen im Taxi liegengelassene Gegenstände und Wertsachen unverzüglich im Fundbüro der Luzerner Polizei abzugeben.

Art. 16 Mitwirkungspflicht

¹ Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller für die Teilnahme an der öffentlichen Ausschreibung der Taxibetriebsbewilligungen, an der Taxichauffeurprüfung oder für die Erneuerung eines Taxichauffeurausweises haben die jeweils von der Bewilligungsbehörde einverlangten Unterlagen auf eigene Kosten zu beschaffen und der Bewilligungsbehörde vorzulegen. Dazu gehören insbesondere

- a. ein aktueller Strafregisterauszug,
- b. ein aktueller Auszug aus dem eidgenössischen Register für Administrativmassnahmen,
- c. ein aktueller Betreibungsregisterauszug über allfällige Betreibungen, Verlustscheine und Konkurse in den vorangegangenen fünf Jahren,
- d. ein Nachweis über beglichene Steuern,
- e. ein Handelsregisterauszug,
- f. Sprachzertifikate,
- g. Bestätigungen über den Einsatz von schadstoffarmen und energieeffizienten Fahrzeugen,
- h. eine Bestätigung betreffend Mehrwertsteuerpflicht,
- i. die Fahrtenkontrolle der vorangegangenen zwölf Monate,
- j. der Nachweis eines 24-Stunden-Angebots,
- k. allfällige Taxibetriebs- und Taxichauffeurbewilligungen.

² Auf Ersuchen der Bewilligungsbehörde können sie diese ermächtigen, die für die gezielte Beurteilung notwendigen personenbezogenen Informationen selber einzuholen.

³ Der Stadtrat oder eine von ihm bezeichnete Stelle legt dazu Näheres fest.

V. Taxistandplätze und Taxikommission

Art. 17 *Taxistandplätze auf öffentlichem Grund*

¹ Der Stadtrat oder eine von ihm bezeichnete Stelle bestimmt Ort, Zahl und Kategorie der Taxistandplätze auf öffentlichem Grund sowie deren Aufhebung. Sie werden entsprechend signalisiert.

² Der Stadtrat oder eine von ihm bezeichnete Stelle kann eine Aufstellordnung für einzelne Standplätze erlassen sowie die Art und Weise der Zufahrt und der Aufstellung festlegen.

³ Für die Dauer von Veranstaltungen, Ausstellungen, Bauarbeiten und dergleichen kann der Stadtrat oder eine von ihm bezeichnete Stelle temporäre Standplätze bestimmen, bestehende verlegen oder aufheben.

⁴ Der Stadtrat oder eine von ihm bezeichnete Stelle kann in Ausnahmefällen die Standplätze temporär für Taxis ohne Betriebsbewilligung der Stadt Luzern öffnen.

⁵ Ungeachtet einer allfälligen Platzordnung oder Aufstellung auf den Taxistandplätzen auf öffentlichem Grund haben die Fahrgäste die freie Wahl zwischen den Taxis.

Art. 18 *Taxikommission*

¹ Der Stadtrat wählt auf die Dauer von vier Jahren eine Taxikommission. Die Amtsdauer beginnt jeweils am 1. Januar nach der Gesamterneuerungswahl des Stadtrates.

² Die Taxikommission setzt sich aus maximal drei stimmberechtigten Vertreterinnen und Vertretern des Taxigewerbes, das zur Nutzung der öffentlichen Standplätze berechtigt ist, sowie einer unbestimmten Zahl von Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung mit beratender Stimme zusammen. Das Taxigewerbe hat für die Ernennung der stimmberechtigten Kommissionsmitglieder ein Vorschlagsrecht. Die Taxikommission konstituiert sich selbst und führt auf eigene Kosten ein Sekretariat.

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.

VI. Tarife und Gebühren

Art. 19 *Festsetzung der Taxitarife*

¹ Der Stadtrat setzt nach Anhören der Taxikommission und Begutachtung durch die eidgenössische Preisüberwachung die Tarifstruktur und die Höchstpreise für Taxifahrten, Wartezeiten und besondere Dienstleistungen fest.

² Diese Höchstpreise dürfen nicht überschritten werden.

³ Die Vorschriften über die Preisbekanntgabe sind einzuhalten.

Art. 20 Taxibetriebsbewilligung, Taxichauffeurprüfung und Qualitätssiegel

¹ Es werden folgende Gebühren erhoben:

- a. für die Teilnahme an der Ausschreibung der Taxibetriebsbewilligungen für natürliche Personen schriftlicher Teil Fr. 100.–, praktischer Teil Fr. 300.–,
- b. für die Teilnahme an der Ausschreibung der Firmenbewilligungen an juristische Personen schriftlicher Teil Fr. 400.–, praktischer Teil Fr. 300.–,
- c. für die Taxichauffeurprüfung (inklusive Taxichauffeurbewilligung) und jede Wiederholung Fr. 250.–; für Ersatz und Erneuerungen Fr. 100.–,
- d. für das Erteilen des Qualitätssiegels Fr. 100.–.

² Nebst den Gebühren gemäss Abs. 1 kann die Bewilligungsbehörde die amtlichen Kosten und Auslagen, insbesondere für persönliche Beratungen oder die Ausfertigung von Verfügungen, in Rechnung stellen.

³ Die Gebühren werden gemäss Landesindex der Konsumentenpreise automatisch der Teuerung angepasst. Basis Landesindex der Konsumentenpreise: Stand Juli 2014: **xx,x** Punkte (Basis Dezember 2010 = 100 Punkte).

Art. 21 Taxistandplätze

¹ Für die Nutzung der Taxistandplätze auf öffentlichem Grund werden pro Taxibetriebsbewilligung und pro Kalenderjahr folgende Gebühren erhoben:

- a. Nutzung aller Taxistandplätze (mit Standplatz vor Bahnhofportal) Fr. 2'000.–;
- b. Nutzung der Taxistandplätze ohne Standplatz vor Bahnhofportal Fr. 1'000.–.

² Taxis ohne Betriebsbewilligung der Stadt Luzern haben für die ausnahmsweise Nutzung von Taxistandplätzen auf öffentlichem Grund gemäss Art. 17 Abs. 4 eine Tagespauschale von Fr. 100.– zu entrichten.

³ Nebst der Gebühr gemäss Abs. 1 und 2 kann die Bewilligungsbehörde die amtlichen Kosten und Auslagen in Rechnung stellen.

⁴ Die Gebühren werden gemäss Landesindex der Konsumentenpreise automatisch der Teuerung angepasst. Basis Landesindex der Konsumentenpreise: Stand Juli 2014: **xx,x** Punkte (Basis Dezember 2010 = 100 Punkte).

Art. 22 Vorauszahlungspflicht

Die zu leistenden Gebühren sind jeweils vor auszubezahlen, sonst tritt die Bewilligungsbehörde nicht auf das Gesuch ein oder lässt die Gesuchstellerin / den Gesuchsteller nicht zur gewünschten Prüfung zu.

~~Art. 23 Schadstoffarme und energieeffiziente Taxifahrzeuge~~

~~¹ Ein Teil der Gebühren für die Nutzung der Taxistandplätze wird rückvergütet, wenn die Bewilligungsinhaberin oder der Bewilligungsinhaber nachweist, dass sie oder er während des ganzen Kalenderjahres Taxifahrten ausschliesslich mit anerkannt schadstoffarmen und energieeffizienten Fahrzeugen ausgeführt hat.~~

~~² Der Stadtrat legt dazu Näheres fest.~~

VII. Vollzug, Massnahmen und Strafen

Art. 23 *Vollzug*

Der Stadtrat regelt den Vollzug dieses Reglements.

Art. 24 *Sanktionen*

¹ Wer gegen die Vorschriften von Art. 1 (Anbieten und Ausführen von Taxifahrten ohne gültige Taxibetriebs- und/oder ohne Taxichaufferebewilligung, Verstoss gegen Auflagen und Bedingungen der Bewilligung), Art. 2 (Nichteinhalten von Qualitätskriterien), Art. 3 (nichtbewilligte Übertragung der Bewilligung auf Dritte), Art. 4 (Nichteinhalten der Präsenz auf Taxistandplätzen), Art. 10 (Ausführen von Taxifahrten ohne gültige Taxichaufferebewilligung, Nichtvorzeigen der Taxichaufferebewilligung, Nichtabgabe der Taxichaufferebewilligung), Art. 11 (Nutzung der Taxistandplätze mit Fahrzeugen, die nicht den Vorgaben entsprechen), Art. 12 (Fahrzeug nicht mit Taxuhr ausgerüstet, Ausführen von Taxifahrten ohne eingeschaltete Taxuhr, Falschbedienung der Taxuhr), Art. 13 (Nichtführen der Fahrtenkontrolle, Nichtmitführen der aktuellen und der vortägigen Fahrtenkontrolle, Nichtaufbewahren der Fahrtenkontrolle, Vorweisen oder Aushändigung der Fahrtenkontrolle verweigern), Art. 14 (Nichtausführen eines Fahrauftrages, Fahren von Umwegen), ~~Umherfahren zum Zweck der Kundenwerbung~~, Art. 15 (Verstoss gegen Anstandsregeln, Verstoss gegen Ausweispflicht, Mitführen von Drittpersonen ohne Zustimmung der Fahrgäste, Rauchen und Warenverkauf im Taxi, Nichtabgabe von Fundgegenständen), Art. 16 (Verletzung der Mitwirkungspflicht), Art. 17 (Nutzung der Standplätze ohne entsprechende Bewilligung, Verletzung der Standplatzordnung und/oder von Vorschriften über die Zufahrt, Nichtgewähren der freien Taxiwahl durch Fahrgäste), Art. 19 (Überschreitung der Höchstpreise) oder darauf gestützte Verfügungen vorsätzlich oder fahrlässig verstösst, wird mit Busse bestraft.

² Der Stadtrat oder eine von ihm bezeichnete Stelle kann die Bewilligungen gemäss diesem Reglement entziehen oder ~~die Tätigkeit für eine bestimmte Dauer untersagen für eine bestimmte Dauer aussetzen~~, wenn die Bewilligungsvoraussetzungen nicht mehr gegeben sind oder wenn gegen die Bestimmungen dieses Reglements, seine Vollzugsbestimmungen oder darauf gestützte Verfügungen verstossen wird.

³ In leichten Fällen kann eine Verwarnung ausgesprochen werden.

⁴ Die Strafbestimmungen kantonaler oder eidgenössischer Erlasse bleiben vorbehalten.

VIII. Übergangs- und Schlussbestimmungen

Art. 25 *Übergangsbestimmungen*

¹ Die bei Inkrafttreten dieses Reglements bestehenden und bis Ende 2017 neu erteilten Taxibetriebsbewilligungen sind längstens bis 31. Dezember 2017 gültig. In begründeten Fällen kann die Bewilligungsinstanz Ausnahmen gewähren.

² Die Gebühr für die Erteilung dieser befristeten und Verlängerung der bestehenden Taxibetriebsbewilligungen beträgt Fr. 300.–.

³ Die Taxistandplätze auf öffentlichem Grund dürfen bis 31. Dezember 2017 ausschliesslich von Inhaberinnen und Inhabern von Taxibetriebsbewilligungen A bzw. die Taxistandplätze vor dem Bahnhof nur von Inhaberinnen und Inhabern von A-Premium-Bewilligungen genutzt werden.

Art. 26 *Aufhebung bisherigen Rechts*

Das Reglement über das Taxiwesen vom 12. Juni 2003 wird aufgehoben.

Art. 27 *Inkrafttreten*

¹ Dieses Reglement tritt nach der Genehmigung durch den Regierungsrat am 1. Januar 2015 in Kraft.

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

- II. Die Motion 553, Katharina Hubacher namens der G/JG-Fraktion, vom 23. November 2009: „Taxibetriebsbewilligungen an die Umweltbelastungen anpassen“, wird abgeschrieben.

Luzern, 25. September 2014

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern



Jörg Krähenbühl
Ratspräsident



Toni Göpfert
Stadtschreiber



Protokollbemerkungen des Grossen Stadtrates

Zu B+A 13/2014 Reglement über das Taxiwesen:

Die **Protokollbemerkung 1** zu Kapitel 7.2, Seite 22, Qualitätssiegel (Art. 2), lautet:

„Die Aufzählung der Zuschlagskriterien in Art. 3 Abs. 2 des Verordnungsentwurfs (Anhang 2 zum B+A 13/2014) soll in der vom Stadtrat zu verabschiedenden Verordnung mit dem Kriterium „Arbeitnehmerfreundlichkeit“ ergänzt werden.“

Die **Protokollbemerkung 2** zu Art. 3 Abs. 2 des Verordnungsentwurfs, lautet:

„Die Aufzählung der Zuschlagskriterien in Art. 3 Abs. 2 des Verordnungsentwurfs (Anhang 2 zum B+A 13/2014) soll in der vom Stadtrat zu verabschiedenden Verordnung mit dem Kriterium „Arbeitnehmerfreundlichkeit“ ergänzt werden.“

Anhang 1: Auszug Variantenevaluation

Auszug aus der Variantenstudie betreffend Neuordnung des Taxiwesens in der Stadt Luzern vom 15. November 2012 der Firma Ernst Basler + Partner, S. 20 ff.

Wertverteilung:

- +2 erfüllt
- +1 grösstenteils erfüllt
- 0 neutral
- 1 grösstenteils nicht erfüllt
- 2 nicht erfüllt

Gewichtung der Kriterien:

- 5 sehr wichtig
- 4 wichtig
- 3 eher wichtig
- 2 eher unwichtig
- 1 unwichtig

Kriterien	Gewichtung des Kriteriums	Liberalisierung		Teil- oder Totalrevision	
		Bemerkungen	Wert	Bemerkungen	Wert
Sicherheit der Kunden	5	Keine Gewähr, dass nur Personen mit einwandfreiem Leumund Taxifahrer werden.	-2	Chauffeurausweis kann an Voraussetzung eines tadellosen Leumundes geknüpft werden.	2
Markzutritt gewährleisten	4	Voll gegeben, jedermann kann Taxifahrer werden und Taxifahrten anbieten.	2	Nichtdiskriminieren des System muss noch gefunden werden. Es kommen ein submissionsähnliches System oder eine Losverteilung in Frage.	-1
Höhe des Kontrollaufwandes (Vollzug)	3	Kein Kontrollaufwand notwendig	2	Kontrollaufwand nicht zu unterschätzen (Art und Inhalt der Kontrollen, Intensität, Kadenz).	-2

Kriterien	Gewichtung des Kriteriums	Liberalisierung		Teil- oder Totalrevision	
		Bemerkungen	Wert	Bemerkungen	Wert
Wartezeit, bis mich ein Taxi mitnimmt.	2	Schwierig zu prognostizieren, jedoch wahrscheinlich, dass aufgrund der tiefen Markteintrittshemmnisse sehr viele Marktteilnehmer auftreten, daher wird es einfach für den Kunden, ein Taxi zu finden.	2	„Genügende“ Anzahl Taxis kann durch Vergabe der benötigten Anzahl Bewilligungen sichergestellt werden.	2
„Organisation“ einer Taxifahrt	2	Schwierig zu prognostizieren, jedoch wahrscheinlich, dass aufgrund der tiefen Markteintrittshemmnisse sehr viele Marktteilnehmer auftreten, daher wird es einfach für den Kunden, ein Taxi zu finden.	2	„Genügende“ Anzahl Taxis kann durch Vergabe der benötigten Anzahl Bewilligungen sichergestellt werden.	2
Faire Fahrpreise	5	Ob der Markt Preisexzesse zu verhindern mag, ist fraglich. Untersteht der Taximarkt keinerlei Regeln, kann jeder Taxifahrer verlangen, was er will. Der Fahrgast geht jedoch grundsätzlich davon aus, dass jedes Taxi gleich viel kostet --> Information der Fahrgäste wird sehr wichtig. V.a. bei Touristen kann dies aber nur schwer erreicht werden.	-2	Reglement kann weiterhin Höchstpreise festhalten (heute: Tarifverordnung).	2

Kriterien	Gewichtung des Kriteriums	Liberalisierung		Teil- oder Totalrevision	
		Bemerkungen	Wert	Bemerkungen	Wert
Transparente Fahrpreise	4	Jedes Taxi kann verlangen, was es will, kein Zwang, vorgängig anzugeben, welche Fahrpreise Geltung haben --> Kunden müssen einzeln mit Taxis Fahrpreis aushandeln --> Tageszeitenabhängige Fahrpreise sind zu erwarten, Übervorteilung in bestimmten Situationen absehbar (z. B. bei vermindert urteilsfähigen Fahrgästen [Fasnacht usw.]).	-2	Mit Vorgabe, dass die Fahrpreise anzugeben sind, kann Transparenz gewährleistet werden.	2
Transportpflicht	5	Nicht gegeben	-2	Kann im revidierten Reglement wiederum statuiert werden.	2
Zufriedenheit des Taxigewerbes: Momentane Inhaber einer A-Bewilligung (inkl. Bahnhofskonzession)	5	Unzufrieden, neu grosse Konkurrenz	-2	Wohl eher unzufrieden, bisher unbefristete Bewilligungen	-1
Zufriedenheit des Taxigewerbes: Momentane Inhaber einer B-Bewilligung	5	Zufrieden, gleich behandelt wie Inhaber einer A-Bewilligung	2	Möglichkeit, A-Bewilligung zu erhalten, viel grösser als früher, da revidiertes Reglement befristete Bewilligungen und diskriminierungsfreies Verteilsystem vorsehen müsste.	2

Kriterien	Gewichtung des Kriteriums	Liberalisierung		Teil- oder Totalrevision	
		Bemerkungen	Wert	Bemerkungen	Wert
Kosten und Dauer der Einführung der neuen Regelung	1	Amtliche Bekanntgabe der Liberalisierung (inkl. Medienmitteilung) --> sehr rasche und kostengünstige Einführung der neuen Regelung. Zum Schutz der Fahrgäste sind jedoch umfassende Informationen notwendig.	0	Revidiertes Reglement muss bekannt gemacht werden, interne Schulungen notwendig.	-2
Kosten in der Betriebsphase	2	Keine Kosten	2	Beträchtliche Kosten für Kontrollaufwand zu erwarten.	-2
Einnahmen in der Betriebsphase	2	Keine Einnahmen	-2	Einnahmen aus Gebühren für Betriebsbewilligungen und Taxiprüfungen; diese verursachen also auch Aufwand, also wohl keinen Gewinn.	-2
Reputation der Stadt Luzern aus touristischer Sicht	2	Willkür bei Benutzung eines Taxis möglich; Touristen rechnen nicht damit, dass jedes Taxi unterschiedliche Preise verlangt.	-2	Berechtigte Interessen der Taxikunden können geschützt werden.	2
Juristische Risiken	1	Allenfalls wehren sich Kundenorganisationen gegen eine Liberalisierung.	-1	Beträchtliche Risiken, dass Taxigewerbe neue Regelungen anfechten wird.	-2
Sicht der WEKO	1	WEKO könnte keinerlei Bedenken anmelden.	2	WEKO-konforme Revision des Reglements möglich, aber mit beträchtlichem Aufwand betreffend Vergabesystem der Bewilligungen verbunden	-1

Kriterien	Gewichtung des Kriteriums	Liberalisierung		Teil- oder Totalrevision	
		Bemerkungen	Wert	Bemerkungen	Wert
Sicht der Mitarbeitenden der Stadt	2	Kein Kontrollaufwand	2	Kenntnis des Reglements notwendig, konsequente Umsetzung wichtig	-2
Total Punkte unter Berücksichtigung Gewichtung			-15		36

Anhang 2: Entwurf Verordnung über das Taxiwesen

Entwurf

Gestützt auf das Reglement über das Taxiwesen (Taxireglement) vom ... erlässt der Stadtrat folgende Verordnung:

Der Stadtrat beschliesst:

Verordnung über das Taxiwesen

vom ...

Der Stadtrat von Luzern,

gestützt auf Art. 38 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie das Reglement über das Taxiwesen vom ...,

beschliesst:

Art. 1 Vollzug

¹ Die Dienstabteilung Stadtraum und Veranstaltungen ist für den Vollzug des Reglements über das Taxiwesen vom ... zuständig.

² Insbesondere erteilt oder entzieht sie die notwendigen Bewilligungen, führt die öffentlichen Ausschreibungen der Taxibetriebsbewilligungen durch, definiert die Taxistandplätze und deren Nutzungsordnung auf öffentlichem Grund und nimmt die notwendigen Prüfungen ab.

³ Die Dienstabteilung Stadtraum und Veranstaltungen arbeitet die Regelungen für die Taxichauffeurprüfung sowie die Ortskunde- und praktischen Tests aus.

⁴ Die Dienstabteilung Stadtraum und Veranstaltungen reicht bei Verstössen gegen das Reglement über das Taxiwesen Strafanzeige gemäss Übertretungsstrafgesetz ein.

Art. 2 Anzahl der Taxibetriebsbewilligungen

¹ Die Anzahl der Taxibetriebsbewilligungen richtet sich nach der Kapazität der auf öffentlichem Grund gelegenen Standplätze.

² Es werden 100 Taxibetriebsbewilligungen ausgeschrieben; maximal die Hälfte davon als Firmentaxibetriebsbewilligungen.

³ Maximal 40 dieser Taxibetriebsbewilligungen ist nebst der Nutzung aller öffentlichen Taxistandplätze der Taxistandplatz vor dem Bahnhofportal vorbehalten.

Art. 3 *Ausschreibung der Taxibetriebsbewilligungen*

¹ Bei der öffentlichen Ausschreibung der Taxibetriebsbewilligungen werden folgende Kategorien gebildet:

- a. natürliche Personen mit Berechtigung zur Nutzung der Standplätze vor dem Bahnhofportal;
- b. natürliche Personen ohne Berechtigung zur Nutzung der Standplätze vor dem Bahnhofportal;
- c. Firmenbetriebsbewilligungen.

² Als Zuschlagskriterien gelten insbesondere

- a. die Dauer der beruflichen Tätigkeit im Taxigewerbe,
- b. die Präsenz auf den Taxistandplätzen auf öffentlichem Grund,
- c. der Einsatz von energieeffizienten Fahrzeugen,
- d. das Mass der Energieeffizienz der Fahrzeuge,
- e. Frauen als Taxichauffeurinnen,
- f. die Möglichkeit der bargeldlosen Bezahlung des Fahrpreises,
- g. die Kinderfreundlichkeit,
- h. das Mass der Unterstützung durch soziale Dienste oder Invalidenversicherung,
- i. die Höhe allfälliger Steuerschulden,
- j. die Sauberkeit und die Bequemlichkeit des Taxifahrzeuges,
- k. der Ausweis über qualitätserhaltende und -fördernde Massnahmen,
- l. weitere zusätzliche Dienstleistungen.

³ Übersteigt die Nachfrage die Anzahl der zur Verfügung stehenden Taxibetriebsbewilligungen, entscheidet bei gleicher Punktezahl das Los.

Art. 4 *Mindestnutzungsdauer der Taxibetriebsbewilligungen*

¹ Die Mindestnutzungsdauer der Taxibetriebsbewilligung beträgt für natürliche Personen 25 Stunden pro Woche.

² Die Mindestnutzungsdauer der Firmentaxibetriebsbewilligung beträgt bei 4 Bewilligungen 400 Stunden, bei 6 Bewilligungen 600 Stunden, bei 8 Bewilligungen 800 pro Woche.

Art. 5 *Gewährleistung eines 24-Stunden-Services*

Der Dienstabteilung Stadtraum und Veranstaltungen ist in verständlicher und schriftlicher Form darzulegen, wie Inhaberinnen und Inhaber der Firmentaxibetriebsbewilligung den 24-Stunden-Service auf den öffentlichen Taxistandplätzen gewährleisten können.

Hier noch: zu welchen Zeiten, an welchen Standplätzen

Art. 6 *Gewähr für eine einwandfreie Ausübung des Taxigewerbes*

Wer insbesondere

- a. in den letzten fünf Jahren zu einer Freiheitsstrafe wegen einer strafbaren Handlung verurteilt worden ist, welche die zur Ausübung des Taxigewerbes erforderliche Vertrauenswürdigkeit beeinträchtigt, oder sich noch in der Probezeit einer bedingt aufgeschobenen Freiheitsstrafe befindet,
 - b. zu einer im Strafregister eingetragenen Busse wegen einer strafbaren Handlung verurteilt worden ist, welche die zur Ausübung des Taxigewerbes erforderliche Vertrauenswürdigkeit beeinträchtigt, während der Dauer der Eintragung,
 - c. in einer pendenten Strafuntersuchung steht, welche die zur Ausübung des Taxigewerbes erforderliche Vertrauenswürdigkeit beeinträchtigt, bis zum Zeitpunkt der rechtskräftigen Erledigung,
 - d. während der der Gesuchseinreichung unmittelbar vorangegangenen drei Jahre mit mehr als drei Bussen über Fr. 500.– bestraft worden ist wegen strafbarer Handlungen, welche die zur Ausübung des Taxigewerbes erforderliche Vertrauenswürdigkeit beeinträchtigt,
 - e. ein Delikt oder mehrere Delikte verübt hat, das oder die zu Eintragungen im eidgenössischen Register für Administrativmassnahmen geführt haben,
 - f. in den letzten fünf Jahren in Konkurs geraten ist oder einer fruchtlosen Pfändung unterzogen wurde. Vor Ablauf von fünf Jahren erhält eine Betriebsbewilligung nur, wer nachweist, dass sämtliche zu Verlust gekommenen Gläubigerinnen und Gläubiger befriedigt sind,
 - g. in den letzten fünf Jahren vor Gesuchstellung in schwerer Weise oder wiederholt gegen die Bestimmungen dieses Reglements, die Vorschriften des Strassenverkehrsgesetzes und der Verordnungen ARV 1 und 2¹, Weisungen der Polizei oder der Bewilligungsbehörde verstossen, zu solchen Verstössen angestiftet oder diese geduldet hat,
- bietet keine Gewähr für eine einwandfreie Ausübung des Taxigewerbes.

Art. 7 *Bekanntgabe von Änderungen*

¹ Die Inhaberinnen und Inhaber der Firmentaxibetriebsbewilligungen haben der Dienstabteilung Stadtraum und Veranstaltungen innert 14 Tagen den Ein- oder Austritt einer Taxichauffeurin oder eines Taxichauffeurs unter Angabe der Personalien schriftlich zu melden.

² Die Inhaberinnen und Inhaber der Taxichauffeurbewilligung haben der Dienstabteilung Stadtraum und Veranstaltungen innert 14 Tagen alle Tatsachen zu melden, die Änderungen des Führer-, des Fahrzeugausweises oder der Taxichauffeurbewilligung notwendig machen.

¹ Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung, ARV 1) und Verordnung vom 6. Mai 1981 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2).

Art. 8 Fahrtenkontrolle

Die Fahrtenkontrolle hat folgende Angaben zu enthalten:

- a. Name und Vorname der Fahrerin oder des Fahrers;
- b. Name des Taxiunternehmens;
- c. Datum;
- d. Bewilligungs- und Kontrollschilder des Taxifahrzeuges;
- e. Beginn und Ende der Arbeitszeit;
- f. Uhrzeit bei Abfahrt und Ankunft am Fahrziel;
- g. Kilometerstand bei Abfahrt und Ankunft am Fahrziel;
- h. Abfahrtsort und Fahrziel;
- i. Anzahl der Gäste pro Fahrt;
- j. Fahrpreis.

Art. 9 Qualitätssiegel

¹ Das Qualitätssiegel dient Anbieterinnen und Anbietern von Taxidienstleistungen ohne städtische Taxibetriebsbewilligung dazu, sich über genügende Sprach- und Ortskenntnisse ausweisen zu können.

² Wer das Qualitätssiegel erwerben will, hat folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

- a. Ausweis über genügende Deutsch- und rudimentäre Englischkenntnisse;
- b. Bestehen der Taxichauffeurprüfung der Stadt Luzern.

³ Das Qualitätssiegel gilt jeweils für fünf Jahre.

Art. 10 Kennzeichnung und Ausrüstung der Taxifahrzeuge

¹ Jedes Taxifahrzeug mit einer städtischen Taxibetriebsbewilligung ist auf Kosten der Inhaberin oder des Inhabers einer Taxibetriebsbewilligung mit einer Taxikennlampe und mit der Bewilligungsnummer zu kennzeichnen. Die Bewilligungsnummer muss von vorne und hinten gut lesbar sein und ist in der Taxikennlampe integriert zu montieren.

² Nicht mehr benötigte Taxikennlampen fallen entschädigungslos an die Dienstabteilung Stadtraum und Veranstaltungen zurück.

³ Taxis, die aussen keine Firmenbezeichnung tragen, müssen im Innern für die Fahrgäste gut sichtbar den Namen der Inhaberin oder des Inhabers der Taxibetriebsbewilligung bekannt geben.

⁴ Die Taxichauffeurbewilligung ist für die Fahrgäste gut sichtbar am Armaturenbrett anzubringen.

⁵ Wird ein Taxi zu Privatzwecken verwendet, sind die Kennlampe und die Taxibetriebsbewilligungsnummer zu entfernen oder abzudecken.

Art. 11 Taxuhr

¹ Die Inhaberin oder der Inhaber der Taxibetriebsbewilligung wie auch der Taxichauffeur oder die Taxichauffeurin sind für das Funktionieren der Taxuhr verantwortlich.

² Die Taxuhr darf erst eingeschaltet werden, wenn sich die Chauffeurin oder der Chauffeur bei der Auftraggeberin oder beim Auftraggeber 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 verwendbare 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.

Art. 12 *Gebührenreduktion für energieeffiziente Fahrzeuge*

¹ Die Jahresgebühr für die Nutzung der Taxistandplätze wird für energieeffiziente Taxifahrzeuge der Energieeffizienzklasse A auf Gesuch hin mit 20 Prozent rückvergütet.

² Die Energieeffizienzklasse richtet sich nach der Energieetikette gemäss Anhang 3.6 der Energieverordnung.²

³ Es gilt die Anfang des Kalenderjahres zugeordnete Energieeffizienzklasse.

Art. 13 *Aufhebung bisherigen Rechts*

Der Tarif über die Gebühren für Taxibetriebsbewilligungen und für die Chauffeurprüfung vom 10. März 2004 wird aufgehoben.

Art. 14 *Inkrafttreten*

¹ Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2015 in Kraft. Sie ist zu veröffentlichen.

² SR 730.01.

Anhang 3: Beispiele zur Berechnung der Energieetikette für Personenwagen

Energieverbrauch

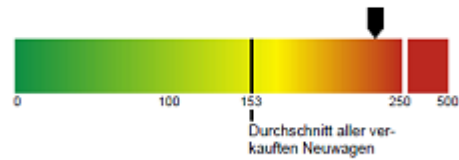
EU-Normverbrauch

9.7 l / 100 km

CO₂-Emissionen

CO₂ ist das für die Erderwärmung hauptverantwortliche Treibhausgas.

233 g / km



Energieeffizienz

Für die Einteilung in die Kategorien der Etikette sind zwei Größen massgebend: Energieverbrauch und Gewicht.

Der Energieverbrauch und damit die CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs sind auch vom Fahrstil und anderen nichttechnischen Faktoren abhängig.

