

Der Stadtrat von Zürich an den Gemeinderat

1. März 2017

Motion der GLP-Fraktion betreffend Aufhebung der Verordnung über das Taxiwesen, Ablehnung

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 7. September 2016 reichte die GLP-Fraktion folgende Motion, GR Nr. 2016/301, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt die Verordnung über das Taxiwesen der Stadt Zürich aufzuheben. Neu resp. weiterhin geregelt werden soll die Bewirtschaftung der Taxistandplätze.

Begründung

Die wichtigsten in der kommunalen Taxiverordnung niedergeschriebenen Einschränkungen sind im Grundsatz auf nationaler Ebene in der Bundesverfassung und in verschiedenen weiteren national gültigen Gesetzen festgehalten. Weitere Rahmenbedingungen werden in Kürze auf kantonaler Ebene in einem Taxigesetz geregelt.

Viel entscheidender sind aber internationale Fortschritte in den Bereichen IT und Verkehr, welche das private und kommerzielle Transportwesen grundlegend verändern. Städtische Verordnungen sollen Konsumentinnen und Konsumenten nicht daran hindern von innovativen Geschäftsmodellen zu profitieren.

Eine kleinräumigere Regelung auf Gemeindeebene wird über kurz oder lang überholt sein.

Um die Entwicklung eines zukunftsfähigen Marktes, basierend auf dem technologischen Fortschritt, sicherzustellen zu können, müssen protektionistische Barrieren abgebaut und die Basis für neue Geschäftsmodelle geschaffen werden. Basis dazu ist die mittelfristige Abschaffung der 2009 mit Änderungen von 2014 eingeführten Verordnung über das Taxiwesen der Stadt Zürich.

Nach Art. 90 der Geschäftsordnung des Gemeinderats (GeschO GR) sind Motionen selbstständige Anträge, die den Stadtrat verpflichten, den Entwurf für den Erlass, für die Änderung oder für die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderats fällt. Der Gemeinderat hat mit Beschluss vom 8. Juli 2009 dem Erlass der Verordnung über das Taxiwesen (Taxiverordnung; AS 935.460) zugestimmt. Die Motion verlangt die Aufhebung dieses Erlasses und ist damit motionsfähig.

Lehnt der Stadtrat die Entgegennahme einer Motion ab oder beantragt er die Umwandlung in ein Postulat, hat er dies innert sechs Monaten nach Einreichung zu begründen (Art. 91 Abs. 2 GeschO GR).

Der Stadtrat lehnt aus nachstehenden Gründen ab, die Motion entgegenzunehmen:

Auf Bundesstufe bestehen verschiedene Vorschriften für den gewerbsmässigen Güter- und Personentransport. Zu erwähnen sind dabei etwa die Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV2, SR 822.222), Bestimmungen in der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr [Verkehrszulassungsverordnung, VZV, SR 741.51] oder Vorschriften in der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS, SR 741.41). Diese Regelungen gelten indessen nicht allein für das Taxigewerbe, sondern auch für alle anderen Dienstleistungserbringer im Personenbeförderungsgewerbe (z. B. Limousinenservices, Uber-Fahrdienste usw.). Mit einzelnen Ausnahmen – wie etwa der Verordnung des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements (EJPD) über Taxameter (SR 941.210.6) – existieren ansonsten im Bundesrecht und im kantonalen Recht keine taxispezifischen Vorschriften.

Die vom Gemeinderat erlassene Verordnung über das Taxiwesen (Taxiverordnung, AS 935.460) enthält Regelungen, die im übergeordneten Recht nicht zu finden sind und für die ein hohes öffentliches Interesse besteht. Wer als Taxifahrerin oder -fahrer in der Stadt Zürich tätig sein will, benötigt hierfür einen Taxiausweis sowie eine Taxibetriebsbewilligung. Der Taxiausweis und die Taxibetriebsbewilligung werden nicht erteilt, wenn die Bewerberinnen oder Bewerber über keinen guten Leumund verfügen oder keine Gewähr für eine einwandfreie Betriebsführung bieten. Zudem müssen sie sich über ausreichende Kenntnisse der deutschen Sprache ausweisen können. Sie haben u. a. eine Fachprüfung abzulegen, zu der auch eine Stadtkundeprüfung gehört (vgl. Art. 2, 4 und 11 Taxiverordnung). Jedes Taxifahrzeug ist mit einer von der Stadtpolizei geprüften und für den Fahrgast gut ablesbaren Taxuhr auszurüsten (Art. 10 Abs. 1 Taxiverordnung). Zudem bestehen Bestimmungen z. B. zum Zustand der Fahrzeuge (Art. 14 Taxiverordnung), zum Verhalten der Chauffeurinnen und Chauffeurs (Art. 15 Taxiverordnung) und zur Beförderungspflicht (Art. 19 Taxiverordnung). Wer als Kundin oder als Kunde die Fahrdienste eines Stadtzürcher Taxis in Anspruch nimmt, hat deshalb eine erhöhte Gewähr dafür, eine den Regeln der Stadt Zürich entsprechende Dienstleistung zu erhalten. Die Stadtzürcher Taxifahrzeuge sind mit einer Kennlampe mit blau-weissem Frontschild zu kennzeichnen. Damit sind Taxifahrzeuge für die Kundschaft von aussen her als Taxis erkennbar. Gleichzeitig weisen die Taxifahrenden mit der Taxikennlampe ihre Berechtigung aus, die öffentlichen Standplätze und wo erlaubt die Bus- und Tramfahrspuren benutzen zu dürfen (Art. 18 und 20 der Taxiverordnung sowie Ziff. I Abs. 1 der Gebührenordnung für das Taxiwesen [AS 935.430]).

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Zulassung als Taxifahrerin oder Taxifahrer an bestimmte Voraussetzungen gebunden ist. Die Taxibetriebsbewilligung und der Taxiausweis ziehen bestimmte Rechte und Pflichten nach sich. Bedeutsam ist insbesondere, dass die Kundschaft den Taxifahrenden und ihren Dienstleistungen ein erhöhtes Vertrauen entgegen bringen kann.

Es ist dem Stadtrat jedoch bekannt, dass zurzeit auf verschiedenen Ebenen Anstrengungen für Neuregelungen des Taxiwesens laufen:

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat dem Kantonsrat am 17. Februar 2016 einen Entwurf zu einem neuen Taxigesetz unterbreitet (KR Nr. 5256/2016). Die Vorlage umfasst Mindeststandards wie z. B. minimale Sprachkenntnisse der Taxifahrerinnen und Taxifahrer und eine kantonsweit einheitliche Regelung des Marktzugangs für ortsfremde Taxis. Der Vorschlag des Regierungsrats lässt aber ausdrücklich Raum für kommunale Ausführungsbestimmungen. Dieses Geschäft wird zurzeit von der zuständigen Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK) vorberaten.

Der Bundesrat hat am 11. Januar 2017 den Bericht «Rahmenbedingungen der digitalen Wirtschaft» verabschiedet. Darin kündigt er u. a. auch eine Überprüfung der für das Taxiwesen einschlägigen strassenverkehrsrechtlichen Regelungen an: *«Mit der aufgrund eingereichter parlamentarischer Vorstösse wahrscheinlichen Revision des Strassenverkehrsrechts sollen die regulatorischen Rahmenbedingungen für berufsmässige Transporte angepasst werden. Im Vordergrund steht deshalb die Frage, wieweit die heute bestehenden Pflichten (z. B. Fahrschreibereinbau) und Sonderregeln (z. B. ARV 2) für berufsmässige Personentransporte unter Berücksichtigung der heute bereits bestehenden Ausnahmen für Hotel-, Kranken-, Schüler- und Arbeitertransporte sowie der neuen Transportangebote via Internet (z. B. Uber) abgebaut bzw. weiterhin beibehalten oder inhaltlich angepasst werden sollen.»* Das Ergebnis dieser Prüfung durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ist offen.

Um eine sinnvolle, praxistaugliche und zukunftsfähige Regelung treffen zu können, muss die Stadt Zürich bei einer Änderung oder Aufhebung ihrer kommunalen Taxiverordnung die gesetzlichen Rahmenbedingungen auf kantonaler und eidgenössischer Ebene berücksichtigen. Insbesondere ist der Entscheid des Kantonsrats zum kantonalen Taxigesetz zwingend abzuwarten. Dem Stadtrat ist bewusst, dass die kommunalen Regelungen zum Taxiwesen spätestens dann einer Überprüfung unterzogen werden müssen, wenn Wortlaut, Umfang und Regelungstiefe des kantonalen Taxigesetzes bekannt sind. Dazu bedarf es keiner Motion des Gemeinderats. Eine verfrühte, ersatzlose Aufhebung oder auch Änderung der städtischen Taxiverordnung vor diesem Zeitpunkt würde unweigerlich zu Regelungslücken, neuen Fragestellungen und möglicherweise zum Bedarf nach Sofortmassnahmen führen.

Im Übrigen behindert die städtische Taxiverordnung die Entwicklung eines zukunftsfähigen Markts nicht. So findet die städtische Taxiverordnung keine Anwendung auf Uber-Fahrerinnen und -Fahrer, die ihre Kundschaft über eine Online-Plattform generieren.

Im Übrigen geht der Stadtrat davon aus, dass im Bereich der gewerbsmässigen Personenbeförderung ein funktionierendes Gleichgewicht im Zusammenspiel von Kundschaft, Chauffeurinnen und Chauffeuren, Arbeitgebenden und Fahrvermittlungsdiensten auch inskünftig nicht ganz ohne Regelungen möglich sein wird. Bund, Kantone und Gemeinden stehen in der Pflicht, negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, die soziale Sicherheit wie auch die Marktfreiheit durch geeignete Massnahmen entgegenzuwirken.

Welcher Spielraum oder Regelungsbedarf bei der Stadt Zürich verbleiben wird ist zum heutigen Zeitpunkt nicht bekannt. Vor diesem Hintergrund lehnt der Stadtrat die Entgegennahme der Motion ab.

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

Corine Mauch

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti