

Taxireglement der Stadt Zug: Totalrevision; 1. Lesung

Bericht und Antrag des Stadtrats vom 3. Juli 2015

Das Wichtigste im Überblick

Das geltende Taxireglement der Stadt Zug ist seit dem 29. August 1990 in Kraft. Die aktuelle Bewilligungspraxis widerspricht den Anforderungen des Bundesgesetzes über den Binnenmarkt (Binnenmarktgesetz, BGBM) vom 6. Oktober 1995. Für das Taxiwesen hat die Wettbewerbskommission WEKO die Empfehlung Nr. 611-0010 vom 27. Februar 2012, Marktzugang für ortsfremde Taxidienste, herausgegeben. Zusammengefasst ergibt sich daraus der Grundsatz, dass alle Marktzugangsvorschriften in der Schweiz als gleichwertig zu betrachten sind. Das heisst, ortsansässige und auswärtige Taxihalterinnen bzw. -halter und Taxifahrerinnen bzw. -fahrer müssen gleich behandelt werden. Besondere Vorschriften für Standplatztaxis sind möglich.

Das Taxigewerbe ist als freies Gewerbe zu betrachten, das sich im Markt behaupten muss. Aufgrund der gesetzlichen Marktzugangsvorschriften kann die Anzahl Taxifahrzeuge nicht grundsätzlich limitiert werden. Hingegen können Bewilligungen zur Benützung von städtischen Taxistandplätzen kontingentiert werden. Auf die Vergabe der bisherigen A-Bewilligung für Standplatztaxis und B-Bewilligung für übrige ortsansässige Taxihalterinnen und -halter wird deshalb künftig verzichtet. Dieser Trend zeichnet sich auch in anderen Städten ab. Stattdessen wird mit einer Taxi-Standplatzbewilligung, die frei erworben werden kann, die Benützung der städtischen Taxistandplätze geregelt. Eine Begrenzung der Standplatzbewilligungen ist möglich, zurzeit aber nicht vorgesehen.

Die Totalrevision des Taxireglements beschränkt sich bewusst auf einen geregelten Betrieb der Taxistandplätze sowie qualitative Anforderungen an dort eingesetzte Taxifahrerinnen, Taxifahrer und Taxifahrzeuge. Zudem soll die Preisgestaltung transparent und marktgerecht sein. Im Übrigen gelten für das Taxigewerbe die gesetzlichen Rahmenbedingungen nach Bundesrecht, welche die Ausrüstung eines Taxis und die Anforderungen an Fahrerinnen und Fahrer für den gewerbsmässigen Personentransport regeln.

Das neue Reglement regelt also nur noch, was nicht bereits andernorts geregelt ist. Die Auflagen können mit einem vernünftigen personellen Aufwand umgesetzt und konsequent kontrolliert werden.

Nicht als Taxidienst gelten Online-Vermittlungsdienste von Fahrgästen an Mietwagen mit Fahrerinnen bzw. Fahrern (z.B. „Uber“). Diese Angebote sind als Limousinendienst einzustufen. Fahrerinnen, Fahrer und Fahrzeuge müssen ebenfalls bundesrechtliche Anforderungen erfüllen, die vermittelten Fahrzeuge sind dann aber ohne Taxikennleuchte unterwegs und dürfen auch die städtischen Taxistandplätze nicht benützen.

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen hiermit eine Vorlage zur Totalrevision des Taxireglements der Stadt Zug. Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

- 1. Ausgangslage**
- 2. Die Revisionsvorlage**
 - 2.1 Grundzüge der Revision**
 - 2.2 Die Revision im Einzelnen**
- 3. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens**
- 4. Antrag**

1. Ausgangslage

Postulat der FDP Fraktion betreffend mehr Qualität und Transparenz im Taxiwesen

Die FDP Fraktion hatte am 23. November 2010 das Postulat „Mehr Qualität und Tariftransparenz im Taxiwesen“ eingereicht, welches der GGR am 14. Dezember 2010 an den Stadtrat überwies. Die Postulantin fordert Massnahmen zur Preistransparenz. Zudem solle der Stadtrat dafür besorgt sein, dass alle Taxifahrer über ausgewiesene Ortskenntnisse verfügen. Es wird erwartet, dass ein neues Taxireglement innert zwei Jahren in Kraft gesetzt wird.

Taxireglement der Stadt Zug

Das Taxireglement der Stadt Zug vom 3. Juli 1990 ist seit dem 29. August 1990 in Kraft. Es kennt folgende Bewilligungsarten:

A-Bewilligung

Sie berechtigt den Inhaber, einen Taxibetrieb zu führen und eine bestimmte Anzahl Taxis auf städtischen Standplätzen aufzustellen, um Taxifahrten anzubieten. Als Voraussetzung für die Erteilung einer A-Bewilligung wird u.a. gefordert, ein Taxihalter müsse allein oder zusammen mit anderen Taxihaltern Gewähr bieten, einen 24-stündigen Fahrdienst aufrecht zu erhalten.

Heute sind in der Stadt Zug 43 Taxibetriebe mit A-Bewilligungen zugelassen. Diese betreiben zusammen 87 Taxifahrzeuge mit Standplatzbewilligungen.

B-Bewilligung

Sie berechtigt den Inhaber, einen Taxibetrieb zu führen. Seine Fahrzeuge dürfen aber die städtischen Standplätze nicht benutzen. Zurzeit besitzen 8 Taxibetriebe mit insgesamt 9 Taxifahrzeugen eine B-Bewilligung. Sie bieten ihre Fahrdienste ab privaten Standplätzen oder auf Vorbestellung an.

Die A- oder B-Bewilligung gilt für einen Taxibetrieb und dessen eingesetzte Fahrzeuge. Taxifahrerinnen und -fahrer benötigen zusätzlich zum Führerschein für gewerbsmässige Personentransporte einen Chauffeurausweis der Stadt Zug, damit sie ein Taxi mit A- oder B-Bewilligung fahren dürfen.

Im Kanton Zug ist nur in der Stadt Zug ein Taxireglement in Kraft. Die Gemeinde Baar hat ihre „Konzessionsverordnung für die Ausübung des Autotaxi-Gewerbes in der Gemeinde Baar“ vom 3. Januar 1968 auf den 31. Dezember 2008 aufgehoben. Die Gemeinde Cham setzte ihr Taxireglement bereits auf den 1. Januar 2003 ausser Kraft. Negative Erfahrungen sind nicht bekannt.

Binnenmarktgesetz

Das Bundesgesetz über den Binnenmarkt (Binnenmarktgesetz, BGBM) vom 6. Oktober 1995 beeinflusst die Regulierung im Taxiwesen massgebend. Die Wettbewerbskommission WEKO hat dazu für das Taxiwesen die Empfehlung Nr. 611-0010 vom 27. Februar 2012, Marktzugang für ortsfremde Taxidienste am Beispiel der Marktzugangsordnungen der Kantone Bern, Basel-Stadt, Basel-Landschaft sowie der Städte Zürich und Winterthur, herausgegeben. Zusammengefasst ergibt sich daraus Folgendes:

- Es gilt der Grundsatz, dass alle Marktzugangsvorschriften in der Schweiz als gleichwertig zu betrachten sind;
- Ortsansässige und auswärtige Taxihalter und Taxifahrer müssen gleich behandelt werden;
- Ausweise (soweit vorhanden) sind gegenseitig anzuerkennen;
- Eine Bewilligung darf nicht mit dem Wohnsitz verknüpft werden;
- Besondere Vorschriften für Standplatztaxis sind zulässig.

Diese Vorgaben beeinflussen die ortsfremden und die ortsansässigen Taxibetriebe mit B-Bewilligung. Die beiden Taxibetriebe unterscheiden sich grundsätzlich nur durch ihre geografische Herkunft: Beide erbringen die gleichen Taxidienste und beide dürfen die städtischen Standplätze nicht benützen. Allerdings unterscheiden sie sich in den Bewilligungsarten. Während nämlich die ortsansässigen Betriebe eine umfassende B-Bewilligung benötigen, dürfen ortsfremde Taxibetriebe ihre Dienste auch ohne Bewilligung erbringen. Die aktuelle Bewilligungspraxis entspricht somit nicht den Anforderungen des Binnenmarktgesetzes.

Städtische Standplätze

Im November 2003 wurde der neue Bahnhof Zug fertiggestellt. Auf der Westseite des Bahnhofs sind 15 Taxistandplätze markiert, die auf dem Grundeigentum der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) liegen. Die Stadt Zug hat mit Datum vom 3. Oktober 2007 mit den SBB eine Vereinbarung betreffend Zusammenarbeit über die gemeinsame Bewirtschaftung der Aussenflächen beim Bahnhof Zug abgeschlossen. Unter Ziff. 2.6 Taxistandplatz ist Folgendes festgehalten:

„Im Rahmen der städtischen Taxiverordnung ist die Einwohnergemeinde Zug für die Erteilung der Taxikonzessionen zuständig. Der Taxistand am Bahnhof Zug befindet sich auf Grundeigentum der SBB AG.

Die von der Einwohnergemeinde Zug ausgestellten Konzessionen des Typs A, welche die Nutzung der Taxistandplätze auf dem Gebiet der Einwohnergemeinde Zug erlauben, werden auch von der SBB AG anerkannt und berechtigen demnach zur Benützung des Taxistandplatzes am Bahnhof Zug. Auf die Erhebung einer Entschädigung wird verzichtet. Die Stadt Zug ist verantwortlich für den ordnungsgemässen Betrieb. Sie kann im Rahmen ihrer Rechtsetzungskompetenz entsprechende Benützungsregeln aufstellen (Taxireglement).“

Neben diesen 15 Standplätzen beim Bahnhof Zug gibt es nur noch drei weitere, nämlich je einer am unteren Postplatz, am Bundesplatz und am Kolinplatz. Damit stehen in der Stadt Zug 18 Taxistandplätze zur Verfügung. Begehrt sind besonders die Standplätze am Bahnhof. Insgesamt decken die vorhandenen Standplätze zurzeit den Bedarf der Kunden. Das Standplatzangebot – vor allem am Bahnhof – ist aber im Verhältnis zu den eingesetzten Taxifahrzeugen zeitweise knapp. Im Rahmen der Stadtentwicklung und von Bebauungsplänen werden weitere Standplätze laufend geprüft.

Preistransparenz/Tarifordnung

Nach § 7 des Taxireglements vom 3. Juli 1990 kann der Stadtrat nach Anhören der Taxihalter eine Tarifordnung für Fahrpreise, Wartezeit-Steuern und besondere Dienstleistungen erlassen. Gestützt darauf hat der Stadtrat mit Beschluss Nr. 396.11 vom 12. April 2011 eine Tarifordnung erlassen, die eine Preisanschreibepflicht beinhaltet. Diese ist seit dem 1. Juli 2011 in Kraft. Die Fahrpreise sind aussen am Taxifahrzeug gut sichtbar angeschrieben; Preise wurden keine festgelegt. Die Preise sind damit für Fahrgäste transparent und können verglichen werden.

Das Bundesgericht hat in seinem Urteil vom 17. Mai 2011 (BGE 2C_940/2010) festgehalten, dass die Gemeinden keine festen Taxitarife vorschreiben dürfen. Bestenfalls können sie eine Tarifobergrenze festlegen. Tiefere Preise müssen aus Gründen des Wettbewerbs möglich sein.

Gebühren im Taxiwesen

Die geltenden Gebühren wurden mit Stadtratsbeschluss vom 12. Januar 1999 in der Verordnung über die Gebühren im Taxiwesen per 1. Januar 1999 festgelegt.

Polizeiliche Kontrollen

Die rechtlichen Voraussetzungen für die Zulassung von Taxifahrerinnen und Taxifahrern sind in der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen im Strassenverkehr vom 27. Oktober 1976 (Verkehrszulassungsverordnung, VZV, SR 741.51) enthalten. Die Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeit ist mit der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personewagen vom 6. Mai 1981 (ARV 2, SR 822.222) geregelt und eine Aufgabe der Zuger Polizei. Auch die Kontrolle des sogenannten Wischens, das heisst des Abfahrens von Strassen, um auf Kundenfang zu gehen, liegt im Aufgabenbereich der Zuger Polizei. Hier gilt mit Art. 33 Bst. d der Verkehrsregelnverordnung (VRV, SR 741.11) vom 13. November 1962 ebenfalls Bundesrecht. Demnach ist das fortgesetzte Herumfahren in Ortschaften untersagt.

Online-Vermittlungsdienste für Personentransporte

Technische Möglichkeiten verändern das Verhalten von Kunden und Anbietern. Zunehmend werden auch in der Schweiz taxi-ähnliche Dienstleistungen gegen Entgelt angeboten. Über Online-Plattformen – bequem und schnell via Smartphone – kann der Kunde eine Fahrt bestellen. Diese Angebote sind rechtlich als Limousinen-, nicht als Taxidienst zu verstehen. Die Fahrer und Fahrzeuge müssen zwar bundesrechtliche Anforderungen erfüllen (z.B. Führerausweis für den gewerbsmässigen Personentransport und Fahrtenschreiber), die vermittelten Fahrzeuge sind dann aber ohne Taxikennleuchte und nicht als Taxi beschriftet unterwegs. Sie dürfen auch nicht von Sonderrechten für Taxis, z.B. Fahrverbot für Motorwagen mit dem Zusatz „ausgenommen Taxi“ oder der Benützung von Taxistandplätzen, Gebrauch machen.

Rechtlich umstritten und vielerorts bereits verboten sind Online-Plattformen, welche private Fahrer mit ihren privaten Fahrzeugen an Kunden vermitteln. Diese Dienstleistungen erklären sich als Mitfahrgelegenheit. Sie erfüllen diesen Umstand in der Regel aber nicht, weil das verlangte Entgelt oft die eigentlichen Selbstkosten übersteigt und damit eine Gewinnerzielungsabsicht, also ein gewerbsmässiger Personentransport, verbunden ist und die bundesrechtlichen Anforderungen nicht erfüllt werden.

Ver mehrt werden in grossen Städten auch reguläre Taxis über Online-Vermittlungsdienste an Kunden vermittelt. Diese stehen in direkter Konkurrenz mit den herkömmlichen Taxizentralen, welche die Fahrten über telefonische Bestellungen entgegen nehmen. Die beteiligten Taxiunternehmen und Taxifahrzeuge benützen aufgrund dieser Organisationsstruktur auch keine öffentlichen Standplätze.

In Zug werden nach bisherigen Erkenntnissen bis heute noch keine Limousinen- oder Taxidienste über Online-Plattformen angeboten.

2. Die Revisionsvorlage

2.1 Grundzüge der Revision

Nicht regeln, was bereits geregelt ist

Die Bedingungen und Auflagen an Taxifahrzeuge, -fahrerinnen und -fahrer sowie Marktzugangsvorschriften für das Taxiwesen sind mit Bundesrecht geregelt. Das neue Taxireglement beschränkt sich deshalb bewusst auf zusätzliche Vorschriften für Standplatztaxis. Diese sollen einen geregelten Betrieb und qualitativ gute Taxidienstleistungen an und ab den städtischen Taxistandplätzen sicherstellen.

Eine Ausnahme von dieser beschränkten Anwendbarkeit bildet § 3. Diese Bestimmung räumt dem Stadtrat die Befugnis ein, bei Bedarf Maximaltarife für Taxidienstleistungen festzulegen. Eine entsprechende Tarifierung gilt nicht nur für die Standplatztaxis, sondern für alle auf dem Gemeindegebiet der Stadt Zug angebotenen Taxidienstleistungen.

Durchsetzung des Taxireglements

Will man ein umfassendes Taxireglement mit verschiedenen Bewilligungen wirkungsvoll und glaubwürdig umsetzen, sind erhebliche und zusätzliche personelle Ressourcen für die Prüfung und Vergabe von Bewilligungen und für den laufenden Kontrollaufwand vor Ort notwendig.

Bedingt durch die knappen personellen Mittel konnten die Kontrollen zur Einhaltung und Durchsetzung des Taxireglements vom 3. Juli 1990 nicht im nötigen Umfang ausgeführt werden. Diese Situation wurde im Taxigewerbe bemerkt, wodurch einzelne Vorschriften nicht eingehalten wurden. Insbesondere beim Standplatz am Bahnhof kam es folglich zu Reklamationen, weil sich einzelne Taxihalter und Taxifahrer nicht reglementskonform verhalten. Die Vorschriften des neuen Reglements können mit einem vernünftigen Aufwand konsequent kontrolliert und durchgesetzt werden.

Marktzugang und Bewilligungen

Das Taxigewerbe ist grundsätzlich als freies Gewerbe zu betrachten, das sich im Markt behaupten muss. Wie eingangs erwähnt, muss der Marktzugang gemäss Bundesgesetz über den Binnenmarkt (Binnenmarktgesetz, BGBM) vom 6. Oktober 1995 auch für ortsfremde Taxis offen sein. Ihre Dienstleistungen unterscheiden sich nicht von den ortsansässigen Taxibetrieben, welche dafür aber zurzeit noch eine B-Bewilligung brauchen.

Auf die B-Bewilligung für städtische Taxihalter wird deshalb konsequenterweise verzichtet. Dieser Trend zeichnet sich auch in anderen Städten ab.

Auf die A-Bewilligung soll ebenfalls verzichtet werden. Stattdessen wird mit Taxi-Standplatzbewilligungen (ähnlich Parkkarten), die jeweils für ein Jahr frei erworben werden können, die Benützung der städtischen Taxistandplätze geregelt.

Der Taxi-Chauffeurausweis soll in Verbindung mit der Standplatzbewilligung erhalten bleiben. Er wird unbefristet ausgestellt und sichert die Qualitätsanforderungen an Taxifahrerinnen und Taxifahrer. Bereits erteilte Chauffeurausweise behalten ihre Gültigkeit.

Keine Kontingentierung von Standplatztaxis

Aufgrund der gesetzlichen Marktzugangsvorschriften kann die Anzahl Taxifahrzeuge nicht grundsätzlich limitiert werden. Hingegen könnten die Bewilligungen zur Benützung von städtischen Taxistandplätzen kontingentiert werden. Diese Begrenzung würde aber verlangen, dass die Bewilligungen periodisch – etwa alle fünf Jahre – in einem submissionsähnlichen Verfahren öffentlich ausgeschrieben werden. Dieses Vorgehen wäre selbst dann nötig, wenn man die heutige Anzahl von 87 Standplatztaxis als Folge des Bewilligungsstopps (Stadtratsbeschluss vom 29. April 2008) als Obergrenze belassen würde, weil weitere Markteintritte nicht möglich wären. Der Aufwand für das wiederkehrende Submissionsverfahren wäre erheblich. Bereits die Auswahl von selektiven Vergabekriterien stösst an Grenzen und lässt viel Spielraum für Beschwerden von abgewiesenen Taxihaltern zu. Neben den Anforderungen an die Taxihalter müsste zusätzlich auch ein Vergabeschlüssel definiert werden, welcher die Anzahl Bewilligungen pro berücksichtigten Betrieb regelt. Wenn es besondere Umstände erfordern, kann der Stadtrat die Abgabe von Standplatzkarten zeitlich begrenzt kontingentieren.

Gewähr der Taxibetriebe für einen 24-stündigen Fahrdienst

Bisher war mit einer A-Bewilligung auch die Anforderung an einen Taxihalter verbunden, einen 24-stündigen Fahrdienst zu gewährleisten. Diese Bestimmung unterstützte früher einen guten Kundendienst und war ein natürliches Regulativ, weil sie faktisch mit dem Betrieb oder dem Anschluss an eine Taxizentrale verbunden war.

Heute lösen Taxihalter diese Auflage, indem sie direkte Anrufumleitungen ihrer Mobiltelefone auf andere Taxifahrer oder Taxibetriebe einrichten, oftmals ohne deren Wissen. Diese Auflage verfehlt heutzutage somit ihre regulative Wirkung und bietet keine Gewähr mehr für einen betrieblich organisierten tatsächlichen 24-stündigen Fahrdienst. Sie wird deshalb im neuen Reglement nicht mehr aufgenommen.

Wer also in der Stadt Zug seine Taxidienste anbieten will, kann dies künftig ohne städtische Taxikonzession und entsprechend den bundesrechtlichen Vorgaben tun. Dieses Bundesrecht zu kontrollieren, ist eine Aufgabe der Zuger Polizei. Für die Benützung der städtischen Taxi-standplätze muss allerdings eine Standplatzbewilligung vorliegen, die mit zusätzlichen Vorschriften verbunden ist.

2.2 Die Revision im Einzelnen

1. Abschnitt: Einleitende Bestimmungen

§ 1 Zweck

Der Zweckartikel benennt die Ziele, die mit dem Reglement erreicht werden sollen. Es wird auf die Ausführungen in Ziff. 2.1 verwiesen.

§ 2 Begriffe

Die für das Taxiwesen relevanten Begriffe werden definiert.

2. Abschnitt: Tarif

§ 3

Grundsätzlich sollen sich die Preise frei bilden können. Der Stadtrat soll aber nach Anhören der Taxihalterinnen und Taxihalter Preisvorschriften erlassen können. In die Preisgestaltung kann der Stadtrat nur mit einer Preisobergrenze eingreifen. Dies wäre beispielsweise denkbar bei kartellartigen Verhältnissen. Entsprechende Tarifvorschriften gelten für alle auf dem Gemeindegebiet der Stadt Zug angebotenen Taxidienstleistungen, nicht nur für diejenigen der Standplatztaxis.

3. Abschnitt: Vorschriften für die Benützung der städtischen Taxistandplätze

§ 4 Taxi-Standplatzbewilligung

Neu kann jede Taxihalterin und jeder Taxihalter für eine bestimmte Anzahl Taxis eine Taxi-Standplatzbewilligung beantragen und erwerben. Es dürfen aber maximal die in der Bewilligung vermerkte Anzahl Taxifahrzeuge gleichzeitig auf den Standplätzen stehen. Die Bewilligung muss im Fahrzeug und von aussen gut sichtbar vorhanden sein. Taxifahrerinnen und Taxifahrer, welche von der Standplatzbewilligung Gebrauch machen, müssen zudem über einen Taxi-Chauffeurausweis der Stadt Zug (siehe § 5) verfügen.

Die Vergabe der Standplatzbewilligungen ist grundsätzlich nicht limitiert. Wenn es die Situation erfordert, kann der Stadtrat die Abgabe kontingentieren. Der Stadtrat kann die Kompetenz zur Vergabe von Taxi-Standplatzbewilligungen an das Polizeiamt delegieren.

§ 5 Taxi-Chauffeurausweis

Die Benützung der Taxistandplätze ist neben einer Bewilligung (siehe § 4) mit der Auflage verbunden, dass die Taxifahrerinnen und –fahrer über einen Taxi-Chauffeurausweis der Stadt Zug verfügen müssen. Die Erteilung dieses Ausweises ist an qualitative Anforderungen (z.B. guter Leumund, gute Orts- und Sprachkenntnisse) an die Bewerberin oder den Bewerber gebunden. Wenn es die Umstände erfordern, kann der Taxi-Chauffeurausweis durch das Polizeiamt der Stadt Zug entzogen werden.

§ 6 Benützungsregeln

Mit der Erteilung einer Standplatzbewilligung werden Taxihalterinnen und Taxihalter insbesondere auf die Bestimmungen des 3. Abschnitts des Reglements, Vorschriften für die Benützung der städtischen Taxistandplätze, hingewiesen. Bei Bedarf könnte der Stadtrat zusätzlich eine Standplatzordnung erlassen.

Aus wichtigen Gründen kann die Anzahl Standplätze eingeschränkt oder temporär erweitert werden.

§ 7 Ausrüstung der Taxis

Nach Bundesrecht ist für den Taxibetrieb nur ein Fahrtschreiber zwingend nötig. Das Reglement sieht vor, dass Standplatztaxis zusätzlich mit einem Taxameter und einer Taxikennleuchte ausgerüstet sein müssen.

§ 8 Kennzeichnung der Taxis

Standplatztaxis müssen mit Taxikennleuchten ausgerüstet sein. Diese müssen bei der Beförderung von Fahrgästen ausgeschaltet werden.

Bei Bedarf kann der Stadtrat spezielle Kennzeichnungen für Standplatztaxis vorschreiben.

§ 9 Beförderungspflicht

Die Taxifahrerinnen und Taxifahrer haben ab den öffentlichen Standplätzen eine Beförderungspflicht. Die Taxis stehen den Fahrgästen nach freier Wahl zur Verfügung. Eine Taxifahrt kann jedoch abgelehnt werden, wenn sie wegen des Fahrgastes unzumutbar ist z.B. bei Trunkenheit, stark verschmutzter Kleidung, bei einem unzumutbaren Tiertransport oder bei Aggressivität des Fahrgastes.

§ 10 Tariffbekanntgabe

Die Tarife für Taxidienstleistungen, welche auf den städtischen Standplätzen angeboten werden, sind aussen am Fahrzeug beidseitig gut sichtbar anzuschreiben. So sind die Preise für Kundinnen und Kunden transparent und vergleichbar.

§ 11 Benützungsgebühren

Der Stadtrat legt die Gebühren für die Benützung der städtischen Standplätze (Standplatzkarte) fest. Mit Blick auf das Kostendeckungs- und das Äquivalenzprinzip ist eine Jahresgebühr von pauschal CHF 780.00 pro bewilligtes Taxifahrzeug angemessen. Dieser Betrag ergibt sich wie folgt: 260 Arbeits-/Benützungstage à CHF 3.00 = CHF 780.00. Die Standplatzgebühr kann periodisch der allgemeinen Lohn- und Preisentwicklung (Landesindex der Konsumentenpreise) angepasst werden.

4. Abschnitt: Vollzug und Strafbestimmungen

§ 12 Zuständigkeit

Grundsätzlich wird der Vollzug dieses Reglements dem Polizeiamt übertragen. Dieses kann für Kontrolltätigkeiten Dritte, beispielsweise Sicherheitsassistenten der Zuger Polizei oder private Sicherheitsdienste beiziehen.

§ 13 Verbot zur Benützung der Taxistandplätze

Das Erbringen von Taxidienstleistungen wird aufgrund der Marktzugangsvorschriften nicht mehr von einer A- oder B-Bewilligung abhängig gemacht. Taxihalterinnen bzw. Taxihalter und Taxifahrerinnen bzw. Taxifahrer, die ihre Berufspflichten verletzen, können deshalb nicht mehr mit einem Bewilligungsentzug vom Markt ferngehalten werden. Es kann ihnen aber ein Verbot für die Benützung der städtischen Taxistandplätze erteilt, respektive die Taxi-Standplatzbewilligung und/oder der Taxi-Chauffeurausweis entzogen werden. Eine solche Massnahme soll verfügt werden bei wiederholten oder schwerwiegenden Verstössen gegen die Taxivorschriften, bei strafrechtlichen Verurteilungen, welche für die Tätigkeit als Taxihalterin bzw. Taxihalter und Taxifahrerin bzw. Taxifahrer relevant sind oder bei Vorliegen einer anderen erheblichen Gefahr für die sichere und ordnungsgemässe Ausübung des Taxigewerbes. Das Verbot ist in der Regel zu befristen.

§ 14 Strafbestimmung

Diese Bestimmung wird an das kantonale Übertretungsstrafgesetz (ÜStG) vom 23. Mai 2013 (vgl. BGS 312.1) angepasst. Gemäss § 2 Abs. 1 ÜStG können die Gemeinden in allgemeinverbindlichen Gemeindereglementen für bestimmte Tatbestände Strafbestimmungen schaffen. Nach dem Grundsatz „nulla poena sine lege stricta“ (keine Strafe ohne genau bestimmte Strafnorm) müssen die Straftatbestände im Gesetz grundsätzlich einzeln aufgeführt werden.

5. Abschnitt: Schlussbestimmungen

§ 15 Inkrafttreten und § 6 Aufhebung bisheriges Recht

Der Stadtrat bestimmt das Inkrafttreten. Auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens wird das Taxi-reglement vom 3. Juli 1990 aufgehoben und die bis zu diesem Zeitpunkt verlängerten A- und B-Bewilligungen verlieren ihre Gültigkeit.

3. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Der Stadtrat verabschiedete an seiner Sitzung vom 1. Juli 2014 die Totalrevision des Taxireglements in der 1. Lesung. Am 3. Juli 2014 lud er die nachstehenden Adressaten zur Vernehmlassung ein:

a) Fraktionen/Parteien des Grossen Gemeinderates:

- Alternative-CSP, Stefan Hodel, Fuchsloch 12, 6317 Oberwil
- CVP, Hugo Halter, Eichwaldstrasse 22, 6300 Zug
- FDP, Martin Kühn, Weinbergstrasse 34, 6300 Zug
- SP, Urs Bertschi, Weinbergstrasse 42c, 6300 Zug
- SVP, Manfred Pircher, Lothenbach 7, 6318 Walchwil
- GLP, Michèle Kottelat, Letzistrasse 15c, 6300 Zug

b) Sicherheitsdirektion des Kantons Zug, Postfach 157, 6301 Zug

c) Vertreter des Taxigewerbes

- taxisuisse, Taxi-Groupe ASTAG, Weissenbühlweg 3, 3007 Bern
- Taxiverein Zug, c/o Tefvik Ak, Seeblick 10, 6330 Cham
- Taxi Keiser AG, Herr Sven Sattler, Chamerstrasse 84, 6300 Zug

d) Wettbewerbskommission WEKO:

- WEKO, Kompetenzzentrum Binnenmarkt, Monbijoustrasse 43, 3003 Bern

Die Vernehmlassungsfrist dauerte bis zum 15. September 2014. Insgesamt gingen neun Stellungnahmen ein.

Die Totalrevision des Taxireglements der Stadt Zug wird grundsätzlich begrüsst, ebenso wie der Erlass eines neuen Taxireglements. Die Meinungen, wie weit das Taxiwesen reglementiert werden soll, gehen jedoch erheblich auseinander. So werden einerseits zusätzliche Verschärfungen oder Anforderungen verlangt und andererseits der Wegfall von überfälligen Marktzugangsbeschränkungen begrüsst.

Eine sinngemässe Zusammenfassung der Stellungnahmen zur Vernehmlassung liegt dieser Vorlage bei.

4. Antrag

Wir beantragen Ihnen,

- auf die Vorlage einzutreten,
- das beiliegende Taxireglement der Stadt Zug in erster Lesung zu verabschieden und
- anlässlich der 2. Lesung das Postulat der FDP Fraktion vom 23. November 2010 betreffend mehr Qualität und Transparenz im Taxiwesen als erledigt von der Geschäftskontrolle abzuschreiben.

Zug, 3. Juli 2015

Dolfi Müller
Stadtpräsident

Martin Würmli
Stadtschreiber

Beilagen:

1. Beschlussentwurf
2. Taxireglement der Stadt Zug: Entwurf
3. Geltendes Taxireglement der Stadt Zug vom 3. Juli 1990
4. Zusammenfassung der Stellungnahmen zur Vernehmlassung
5. Kostenberechnung für Taxistandplatzgebühren
6. Postulat der FDP Fraktion vom 23. November 2010 betreffend mehr Qualität und Tariftransparenz im Taxiwesen

Die Vorlage wurde vom Departement Soziales, Umwelt und Sicherheit in Zusammenarbeit mit dem städtischen Rechtsdienst verfasst. Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Stadtrat Urs Raschle, Departementsvorsteher, Tel. 041 728 22 51.

Beschlussentwurf für 2. Lesung**BESCHLUSS des Grossen Gemeinderats von Zug Nr.
betreffend Taxireglement der Stadt Zug: Totalrevision**

Der Grosse Gemeinderat von Zug **beschliesst** in Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrats Nr. 2361 vom 3. Juli 2015 (1. Lesung) und Nr. Vorlage-Nr. vom Datum (2. Lesung):

1. Das Taxireglement der Stadt Zug wird zum Beschluss erhoben.
2. Das Taxireglement der Stadt Zug untersteht dem fakultativen Referendums gemäss § 8 der Gemeindeordnung der Stadt Zug vom 1. Februar 2005.
3. Der Stadtrat bestimmt das Inkrafttreten.
4. Gegen diesen Beschluss kann
 - a) gemäss § 17 Abs. 1 des Gemeindegesetzes in Verbindung mit §§ 39 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes beim Regierungsrat des Kantons Zug, Postfach, 6301 Zug, schriftlich Verwaltungsbeschwerde erhoben werden. Die Beschwerdefrist beträgt 20 Tage und der Fristenlauf beginnt am Tag nach der Veröffentlichung im Amtsblatt. Die Beschwerdeschrift muss einen Antrag und eine Begründung enthalten. Der angefochtene Beschluss ist genau zu bezeichnen. Die Beweismittel sind zu benennen und soweit möglich beizulegen.
 - b) gemäss § 17^{bis} des Gemeindegesetzes in Verbindung mit §§ 67 ff. des Wahl- und Abstimmungsgesetzes wegen Verletzung des Stimmrechts beim Regierungsrat des Kantons Zug, Postfach, 6301 Zug, schriftlich Stimmrechtsbeschwerde erhoben werden. Die Beschwerdefrist beträgt zehn Tage und der Fristenlauf beginnt am Tag nach der Veröffentlichung im Amtsblatt. Die Beschwerdeschrift muss einen Antrag und eine Begründung enthalten. Der angefochtene Beschluss ist genau zu bezeichnen. Die Beweismittel sind zu benennen und soweit möglich beizulegen.
5. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Zug,

Karin Hägi
Präsidentin

Martin Würmli
Stadtschreiber

Referendumsfrist: