



711.20 Taxi

Revision Taxiwesen: Nachtrag II zum Taxireglement**Antrag**

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Es wird ein Nachtrag II zum Taxireglement vom 27. September 1994 (sRS 713.1) gemäss Beilage erlassen.
 2. Es wird festgestellt, dass der Beschluss gemäss Ziff. 1 nach Art. 8 Ziff. 1 der Gemeindeordnung vom 8. Februar 2004 dem fakultativen Referendum unterliegt.
-

1 Ausgangslage

Die geltenden Vorschriften über das Taxiwesen in der Stadt St.Gallen sind knapp 20 Jahre alt. Sie bestehen aus dem vom Stadtparlament beschlossenen Taxireglement vom 27. September 1994 (sRS 713.1; abgekürzt TR), dem vom Stadtrat erlassenen Reglement zum Vollzug des Taxireglements vom 28. März 1995 (sRS 713.11; abgekürzt RV TR) und dem städtischen Gebührentarif betreffend das Taxiwesen vom 19. April 1995 (sRS 713.112; abgekürzt GebT TR). Verschiedene Entwicklungen machen eine Teilrevision des Taxireglements notwendig.

Heute sind sieben Prozent der in der Stadt eingesetzten Taxifahrzeuge energieeffizient. Als solche gelten Fahrzeuge, welche von der kantonalen Motorfahrzeugsteuer befreit sind. Von 2015 bis Ende 2019 möchte der Stadtrat mit Blick auf das Energiekonzept 2050 den Einsatz dieser umweltfreundlichen Fahrzeuge mit finanziellen Anreizen fördern und dadurch deren Anteil an der städtischen Taxiflotte ausweiten. Die vorliegende Revision sieht bei den jährlichen Benützungsgebühren des öffentlichen Grunds durch A-Taxis eine Spreizung vor. Die Gebühr für ökologische Taxifahrzeuge soll in den nächsten fünf Jahren gegenüber den ande-



ren Taxis spürbar günstiger sein. Danach wird der Stadtrat den Einfluss der Förderung auf die Verbreitung bzw. die Bestandesentwicklung energieeffizienter Taxifahrzeuge beurteilen und das weitere Vorgehen ab 2020 festlegen.

Tatsächliche und rechtliche Veränderungen machen weitere Anpassungen des Taxirechts notwendig (z.B. Definition Gebiet der Innenstadt, Umsetzung Binnenmarktgesetz, Anforderungen an Deutschkenntnisse, Entzug der Fahrbewilligung).

Unter Leitung des Direktors Soziales und Sicherheit haben am 10. März 2014 Vertreter der Stadt die Taxiunternehmen über die vorgesehenen Fördermassnahmen und Anpassungen des Taxirechts informiert. An der Aussprache nahmen 19 von 35 Taxiunternehmen teil. Vertreten waren zwei grosse und sechs mittlere Taxiunternehmen in der Stadt, sowie elf einzelne Taxihalter und Taxihalterinnen. Der Inhalt der vorgesehenen Teilrevision des Taxirechts war von Seiten der Taxiunternehmen unbestritten.

2 Erläuterungen zum Nachtrag II zum Taxireglement

Die nachfolgenden Erläuterungen zum Nachtrag II zum TR enthalten wegen des Sachzusammenhangs und zum besseren Verständnis jeweils auch Hinweise auf die geplanten Anpassungen des Ausführungsrechts, welche der Stadtrat nach der Beschlussfassung des Nachtrags gemeinsam mit diesem in Kraft setzen wird. Die Anpassungen waren an der Aussprache mit den Taxiunternehmen nicht bestritten.

2.1 Fahrzeuge für A-Taxis (Art. 2 Abs. 2)

Bisher gelten als Taxis „leichte Motorwagen zum gewerbsmässigen Personentransport“. Faktisch sind die Standplätze für A-Taxis von ihren Abmessungen her aber nur für „Personenwagen“ geeignet. Kleinbusse werden als B-Taxis genutzt. Daher soll in einem neuen Art. 2 Abs. 2 TR ausdrücklich erwähnt werden, dass als A-Taxis nur Personenwagen zugelassen werden.

2.2 Befristete Betriebsbewilligung für A-Taxis (Art. 3 Abs. 3)

Bisher können für die Dauer von Festanlässen, Ausstellungen und dergleichen befristete Betriebsbewilligungen für A-Taxis erteilt werden. Seit der Begrenzung der Anzahl der A-Taxis im Jahr 2011 ist das jedoch faktisch nicht mehr möglich. Neu soll die befristete Betriebsbewilligung für A-Taxis bei besonderen Anlässen in Art. 3 Abs. 3 TR gestrichen werden.

2.3 Gebiet der Innenstadt (Art. 12)

Gemäss Art. 12 TR ist in dem vom Stadtrat festgelegten Gebiet der Innenstadt das Aufstellen von Taxis auf öffentlichem Grund ausserhalb der Standplätze verboten. Der Stadtrat hat den Rayon Innenstadt in Art. 4 RV TR westlich bis zur Rathausunterführung, nördlich bis zur



Rosenbergstrasse, östlich bis Torstrasse / Brühltor und südlich bis zur Vadianstrasse festgelegt. Der Rayon Innenstadt soll verhindern, dass Taxis die öffentlichen Parkplätze blockieren. Nach dem Neubau der Fachhochschule wurden ausserhalb des Innenstadtrayons an der Lagerstrasse neue Taxistandplätze geschaffen. Im Zusammenhang mit der Neugestaltung von Bahnhofplatz und Marktplatz wird es vorübergehende Verschiebungen der Taxistandplätze geben. Neu wird der Stadtrat deshalb das Gebiet der Innenstadt im Vollzugsreglement westlich bis zur Geltenwilenstrasse / St.Leonhard-Strasse und südlich bis zur Gartenstrasse / Davidstrasse ausdehnen.

2.4 Umsetzung Binnenmarktgesetz (Art. 3 Abs. 2, Art. 5 Abs. 2 lit. a, Art. 12 bis, Art. 13 Abs. 2)

Bisher enthält das Taxireglement keine Bestimmungen zu den Rechten ortsfremder Schweizer Taxiunternehmen. Aktuell gibt es keine ortsfremden Schweizer Taxiunternehmen mit Zweitniederlassung in der Stadt. Taxiunternehmen mit ausschliesslich auswärtiger Niederlassung kommen vor allem aus der Region und zu besonderen Anlässen wie Kongressen oder Messen in die Stadt. Die Stadtpolizei kontrolliert solche Taxis, wenn sie darauf aufmerksam wird. Geduldet wird das Absetzen und Aufnehmen auswärtiger Kundschaft. Nicht geduldet wird das Umherfahren auf Stadtgebiet, um Taxikundschaft anzuwerben.

Art. 1 des Bundesgesetzes über den Binnenmarkt vom 6. Oktober 1995 (SR 943.02) schreibt vor, dass Personen mit Niederlassung oder Sitz in der Schweiz für die Ausübung ihrer Erwerbstätigkeit auf dem gesamten Gebiet der Schweiz freien und gleichberechtigten Zugang zum Markt haben. Gemäss den Empfehlungen der die Einhaltung des Gesetzes überwachenden Schweizerischen Wettbewerbskommission (WEKO) vom 27. Februar 2012 betreffend Marktzugang für ortsfremde Taxidienste¹ sind die Marktzugangsrechte ortsfremder Taxidienste positiv im jeweiligen Erlass über das Taxigewerbe zu verankern. Ortsfremde Taxis sollen einer Zusatzbewilligungspflicht (Betriebsbewilligung / Fahrbewilligung) unterstellt werden, wenn sie von ihrem Herkunftsort aus oder mit Zweitniederlassung Kundschaft innerhalb einer Gemeinde transportieren oder Standplätze benutzen möchten. Bei der Zusatzbewilligung dürfen die eigenen Bewilligungsvoraussetzungen nur angewendet werden, wenn der Herkunftsort keine gleichwertige Marktzugangsordnung vorsieht. Sieht eine Gemeinde keine Zusatzbewilligung vor, dürfen alle ortsfremden Schweizer Taxidienste gemäss WEKO sogar Kunden auf Handzeichen innerhalb des Hoheitsgebiets der Gemeinde transportieren und einen Taxibetrieb auf der Basis von privaten Standplätzen führen. Dies ist nicht im Interesse der Stadt St.Gallen.

Neu soll deshalb der Umgang mit ortsfremden Schweizer Taxidiensten im städtischen Taxi-recht ausdrücklich geregelt werden. Bei der Bewilligungspflicht für die Betriebsbewilligung

¹ <http://www.weko.admin.ch/themen/01067/01074/01121/01127/index.html?lang=de>



wird die Variante einer Zusatzbewilligung ergänzt, welche es den ortsfremden Schweizer Taxiunternehmen erlaubt, ihre Tätigkeit in der Stadt St.Gallen von der ortsfremden Schweizer Hauptniederlassung aus oder mit einer Zweitniederlassung in St.Gallen auszuüben (Art. 3 Abs. 1 TR neu). Bei der Fahrbewilligung wird für das Fahrpersonal ortsfremder Schweizer Taxibetriebe neu eine Zusatzbewilligung für das Fahren in der Stadt St.Gallen verlangt (Art. 13 Abs. 2 TR neu). Im Kapitel „Benützung des öffentlichen Grundes“ wird ausdrücklich definiert, was ein ortsfremdes Taxi ohne Zusatzbewilligung in der Stadt darf (Art. 12bis TR neu). Die Regelung entspricht der bisherigen Praxis der Stadtpolizei. Nicht berührt werden die Begrenzung der Anzahl der A-Taxis (Art. 9 TR, Art. 1d RV TR), die Gültigkeitsdauer der Betriebsbewilligungen (Art. 7 TR) und der Fahrbewilligungen sowie die jährliche Gebührenpflicht für die Benützung des öffentlichen Grundes (Art. 18 TR, Art. 14 RV TR, Ziff. 2 GebT TR).

2.5 **Fahrbewilligungen (Art. 13 Abs. 1, Art. 13bis, Art. 13ter)**

Wer Taxi fahren will, bedarf einer Bewilligung und muss einen den eidgenössischen Vorschriften entsprechenden Führerausweis besitzen. Die Fahrbewilligung wird erteilt, wenn sich der Bewerber oder die Bewerberin in einer Fachprüfung erfolgreich über gute Ortskenntnisse, ausreichende Kenntnisse der deutschen Sprache und die Kenntnis der Vorschriften über das Taxiwesen ausweist (Art. 13 TR). Hier besteht in verschiedener Hinsicht Anpassungsbedarf.

So sollen strukturelle und inhaltliche Anpassungen vorgenommen werden. Neu heisst das Kapitel „**Fahrbewilligungen**“. Sowohl im Reglement als auch im Vollzugsreglement werden die Wendungen „Chauffeur / Chauffeuse“ durch „Fahrerin / Fahrer“ mit der entsprechenden Flexion ersetzt.

Die **Bewilligungspflicht** (samt Zusatzbewilligung nach Binnenmarktgesetz) wird im Taxireglement in einem eigenen Artikel geregelt (Art. 13 in der neuen Fassung).

Anders als bei der Betriebsbewilligung fehlt bei der Fahrbewilligung ein allgemeines Bewilligungskriterium. Die **Bewilligungsvoraussetzungen** werden daher im Taxireglement um ein allgemeines Kriterium „Gewähr für eine einwandfreie Berufsausübung bietet“ ergänzt, sowie einzeln und konkret aufgelistet (Art. 13bis neu). Im Vollzugsreglement werden die Kriterien zur Feststellung des Gewährbietens für eine einwandfreie Berufsausübung aufgelistet. Ablehnungsgründe sind beispielsweise das bisherige Verhalten im Strassenverkehr und gegenüber Dritten (z.B. der Kundschaft) sowie Charaktereigenschaften, welche die Fahrtauglichkeit beeinflussen (z.B. Alkoholsucht). Die Stadtpolizei kann die Vorlage eines Strafregisterauszugs verlangen (Art. 6bis RV TR neu).



Während bei der Betriebsbewilligung der **Bewilligungsentzug** geregelt ist², fehlt ein solcher Tatbestand bei der Fahrbewilligung. Im vergangenen Jahr hat ein Taxifahrer eine Kundin vergewaltigt. Ein anderer Taxifahrer hat die Notsituation eines betrunkenen Kunden ausgenutzt und mit dessen Bankkarte und Passwort viel mehr Geld von dessen Konto abgeboben, als für die Taxifahrt geschuldet war. Obwohl eindeutig keine Gewähr für eine einwandfreie Berufsausübung mehr bestand, hatte die Stadtpolizei keine Rechtsgrundlage, die Fahrbewilligung zu entziehen. Daher wird ins Taxireglement neu eine Bestimmung zum Entzug der Fahrbewilligung aufgenommen (Art.13ter neu). Die Fahrbewilligung wird entzogen, wenn begründete Zweifel an der einwandfreien Berufsausübung bestehen. Ähnlich wie bei der Betriebsbewilligung kann die Fahrbewilligung auch entzogen werden, wenn gegen eidgenössische (z.B. Promillegrenze am Steuer, Einhaltung Ruhezeiten³), kantonale oder städtische Vorschriften (z.B. missbräuchliche Fahrtenkontrolle, missbräuchliche Verweigerung Taxifahrt) schwer oder wiederholt verstossen wird (Art. 13ter TR). Die Stadtpolizei entscheidet jeweils aufgrund der konkreten Sachlage, ob und wie lange die Fahrbewilligung zu entziehen ist. Dafür ist eine Gebühr von CHF 200 vorgesehen.

Die **Deutschkenntnisse** des Fahrpersonals werden bisher lediglich indirekt bei der schriftlichen Fachprüfung durch die Stadtpolizei geprüft. Ein vertieftes Gespräch findet mangels zeitlicher und fachlicher Ressourcen nicht statt. Der Fragebogen und die Antworten können auswendig gelernt werden und geben somit keine sicheren Hinweise auf die Deutschkenntnisse. Neu ist bei der Anmeldung zur Fachprüfung von Bewerberinnen und Bewerbern mit nichtdeutscher Muttersprache ein Nachweis für ausreichende Deutschkenntnisse zu erbringen. Als Nachweis gelten in Anlehnung an die bewährte Regelung der Stadt Zürich insbesondere der Beleg, dass mindestens drei Jahre Deutsch in der Schule gelernt wurde, oder das Zertifikat einer Sprachschule B1-Niveau auf der Basis des gemeinsamen Europäischen Referenzrahmens für Sprachen (Art. 6ter RV TR neu). Bei der ersten Variante soll es anders als in Zürich nicht auf die Noten ankommen, weil Schulnoten nicht angemessen zum Ausdruck bringen können, ob eine Person Deutsch sprechen und verstehen kann. Personen, die das B1-Niveau gemäss europäischem Referenzrahmen erreicht haben, können die Hauptpunkte verstehen, wenn eine klare Standardsprache verwendet wird und es um vertraute Dinge aus der Arbeit geht. Sie können sich einfach und zusammenhängend über vertraute Themen und persönliche Interessengebiete äussern.

² Allerdings fehlt bisher im GebT TR ein Gebührentatbestand für den Entzug der Betriebsbewilligung. Der Aufwand ist beträchtlich. In Anlehnung an die Gebühren für den vergleichbaren Entzug eines Gastwirtschaftspatents wird der Stadtrat CHF 500 festlegen.

³ So wurde gemäss St.Galler Tagblatt vom 17. Mai 2014 ein St Galler Taxifahrer in erster Instanz wegen massiver und wiederholter Verstösse gegen die Lenk-, Ruhe- und Höchstarbeitszeiten mit CHF 1'000 gebüsst.



2.6 Städtische Förderung energieeffizienter Taxifahrzeuge

Gemäss städtischem Energiekonzept sollen bis im Jahr 2050 die in der Stadt immatrikulierten Personenwagen zu 30 Prozent rein elektrisch, zu 60 Prozent mit Plug-In-Hybrid und zu 10 Prozent mit Fossil-Hybrid betrieben werden. Eine der rund 150 Massnahmen des Energiekonzepts betrifft das ökologische Flottenmanagement, worunter auch die in der Stadt St.Gallen vorhandene Taxiflotte fällt. Schon heute fördern die Sankt Galler Stadtwerke die Anschaffung von gasbetriebenen Fahrzeugen mit einem einmaligen Beitrag von CHF 1'000. Zudem sind seit dem Jahr 2009 emissionsarme Fahrzeuge im Jahr der Erstinverkehrsetzung und während der folgenden drei Jahre von der kantonalen Motorfahrzeugsteuer befreit, Elektrofahrzeuge sogar in den Folgejahren noch zu 50 Prozent. Heute ist der Anteil energieeffizienter Fahrzeuge an der St.Galler Taxiflotte mit unter 20 Prozent gemessen an den Zielen des Energiekonzepts 2050 noch deutlich zu tief. Der Stadtrat will mit zwei Fördermassnahmen einen finanziellen Anreiz setzen, um die Ziele zu erreichen.

2.6.1 Finanzielle Unterstützung bei der Anschaffung von Neuwagen

Das neue Energiefonds-Reglement bildet die Grundlage für Fördertatbestände im Bereich Mobilität. Bei der Anschaffung von Neufahrzeugen mit der Energieeffizienzkategorie A können Förderbeiträge geleistet werden.

2.6.2 Gebührenspreizung bei der jährlichen Benützungsgebühr für A-Taxis (Art. 18 Abs. 2)

Das Aufstellen von A-Taxis auf öffentlichen Standplätzen führt nach kantonalem Strassengesetz zu gesteigertem Gemeingebrauch des öffentlichen Grundes und ist gemäss städtischem Polizeireglement sowie Taxireglement bewilligungs- und gebührenpflichtig.⁴ Zur Bewilligungsgebühr kommt eine Nutzungsabgabe, welche sich nach der Nutzungsintensität, nach der Nutzungsdauer und nach dem wirtschaftlichen Nutzen für die Berechtigten bemisst.⁵ Der Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner und von gleichermassen Betroffenen vor umweltbelastenden Immissionen kann als weiteres Bemessungskriterium berücksichtigt werden.⁶ Der städtische Gebührenrahmen deckt die Bewilligungsgebühr und die Nutzungsabgabe ab.⁷

Bisher zahlt der Halter eines A-Taxis gemäss Art. 18 TR und Ziff. 2 GebT TR eine jährliche Gebühr für die Benützung des öffentlichen Grundes in Höhe von CHF 500. Neu möchte der Stadtrat hier (neben der Einmalbezuschussung im Rahmen der Fahrzeuganschaffung durch

⁴ Vgl. Art. 21 Abs. 1 lit. b und Abs. 2 Strassengesetz vom 12. Juni 1988 (sGS 732.1; abgekürzt StrG) i.V.m. Art. 8 Abs. 1 lit. a, b und c Polizeireglement (sRS 412.11; abgekürzt PolR) sowie Art. 3 und 18 TR.

⁵ Vgl. Art. 29 Abs. 2 StrG.

⁶ Vgl. Art. 29 Abs. 3 StrG.

⁷ Vgl. Art. 18 TR und Art. 14 RV TR.



den Energiefonds) über eine Gebührenspreizung Anreize für die Anschaffung energieeffizienter Taxifahrzeuge bieten.

Ins Taxireglement soll deshalb eine Bestimmung aufgenommen werden, wonach der Stadtrat über die differenzierte Ausgestaltung der jährlichen Benützungsgebühr für A-Taxis den Einsatz energieeffizienter Fahrzeuge fördern kann. In Anlehnung an die Grundlagen zur Steuerreduktion im kantonalen Recht werden energieeffiziente Fahrzeuge definiert als „Fahrzeuge, die nach den bundesrechtlichen Vorschriften der besten ökologischen Kategorie zugehören“. Der Stadtrat soll als Anreiz einen Abschlag von der Benützungsgebühr für andere Fahrzeuge von bis zu 60 Prozent gewähren dürfen (Art. 18 Abs. 2 TR neu).

Im Vollzugsreglement wird der Stadtrat festlegen, dass die Gebührenspreizung im Zeitraum 2015 bis 2019 gelten soll. Dabei wird ausgewertet, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang die Gebührenspreizung Anreiz zum Umsteigen auf energieeffiziente Taxifahrzeuge bietet. Zum anderen wird der Stadtrat der Stadtpolizei ein ohne grossen Aufwand nachprüfbares Kriterium zur Feststellung der Energieeffizienz vorgeben: „als energieeffizientes Taxifahrzeug ein Fahrzeug gilt, solange es ganz oder teilweise von der kantonalen Motorfahrzeugsteuer befreit ist“.

Im Gebührentarif für das Taxiwesen soll bei den jährlichen Benützungsgebühren zwischen einer Gebühr für energieeffiziente Fahrzeuge und einer für andere Fahrzeuge unterschieden werden. Erstere soll im Vergleich zu heute von CHF 500 auf CHF 300 reduziert (Ziff. 21 GebT TR), letztere auf CHF 700 erhöht werden (Ziff. 22 GebT TR).

Die Benützungsgebühr für die anderen Fahrzeuge wird nach 19 Jahren erstmals erhöht. Im Vergleich zu anderen Städten ist selbst die neue Gebühr tief angelegt. Die Stadt Bern verlangt CHF 660, die Gemeinde Basel CHF 700 (für A-Taxis) resp. CHF 250 (für B-Taxis), die Städte Wil CHF 1'000 und Luzern CHF 1'000 (ohne Nutzung des Bahnhofvorplatzes) resp. 2'000 (mit Nutzung des Bahnhofvorplatzes). Zürich verlangt eine Pauschale von CHF 180 pro Betrieb mit einer Zulage von CHF 72 pro Fahrzeug. Dazu kommt aber, dass für Fahrzeuge der Klasse A 50 Prozent der Gebühren rückvergütet werden.

Die Gebührenreduktion für energieeffiziente Fahrzeuge soll für Taxifahrzeuge gelten, solange sie nach kantonalem Strassenverkehrsabgabenrecht ganz oder teilweise von der Motorfahrzeugsteuer befreit sind⁸. Mit der Anschaffung energieeffizienter Fahrzeuge würden die Taxihalter somit verglichen mit heute CHF 200 an Gebühren pro Jahr und Fahrzeug einsparen, verglichen mit den ab 2015 vorgesehenen Gebühren sogar CHF 400 (entspricht einem Abschlag von knapp 60 Prozent). Profitieren würden Taxiunternehmen sowohl bei der Anschaffung von Neuwagen als auch beim weiteren Einsatz oder bei der Übernahme eines

⁸ Vgl. Art. 12bis, 12ter und 12quater des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben vom 5. Januar 1978 (sGS 711.70).



energieeffizienten Fahrzeugs, das bereits in Verkehr gesetzt wurde, solange es ganz oder teilweise dank Energieeffizienz steuerbefreit ist.

Aktuell setzen von 35 städtischen Taxiunternehmen mit insgesamt 172 Taxifahrzeugen nur drei Unternehmen insgesamt 12 energieeffiziente Fahrzeuge ein. Die Gebührenreduktion für energieeffiziente Fahrzeuge führt somit zunächst zu Gebührenverlusten von CHF 2'400 pro Jahr. Gleichzeitig werden anfänglich durch die Gebührenerhöhung für die anderen Taxifahrzeuge Mehreinnahmen von CHF 32'000 generiert. Wenn die Stossrichtung der Gebührenspreizung greift, werden die Mehreinnahmen sinken. Per Saldo ist jedoch in den nächsten fünf Jahren mit Mehreinnahmen zu rechnen.

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:

- Entwurf Nachtrag II zum Taxireglement vom 27. September 1994 (sRS 713.1)
- Synopse Taxireglement

