

## Weisung des Stadtrats von Zürich an den Gemeinderat

vom 22. Oktober 2014

### Geänderte Motion von Tamara Lauber und Marc Bourgeois betreffend Neuerlass einer Taxiverordnung, Bericht und Abschreibung

Der Gemeinderat hat am 31. Oktober 2012 beschlossen, folgende Geänderte Motion, GR Nr. 2011/289, vom 13. Juli 2011 von Tamara Lauber (FDP) und Marc Bourgeois (FDP) dem Stadtrat zu überweisen:

~~Der Stadtrat wird beauftragt, eine vollständig neue Taxiverordnung zu erlassen, die sich an folgenden Leitlinien orientiert:~~

~~Sicherstellung einer angemessenen, nicht überhöhten Anzahl Taxis durch höhere Qualitätsanforderungen aber ohne die Einführung eines Kontingents.~~

~~Ermöglichung einer weitgehenden Selbstregulierung des Taxigewerbes durch Kompetenzdelegation an die Taxikommission, insbesondere in den Bereichen Zulassung und Qualitätssicherung.~~

~~Zulassung eines Spielraumes in der Preisgestaltung und einer Differenzierung im Angebot durch die einzelnen Taxibetreiber.~~

Dabei ist insbesondere auch eine Koordination der gesetzlichen Grundlagen mit den angrenzenden Gemeinden oder dem Kanton Zürich zu prüfen.

Begründung:

Das Bundesgericht hat jüngst die TaxiV von 2009 gerügt und festgehalten, dass einzelne Bestimmungen die Wirtschaftsfreiheit in unzulässiger Weise verletzen und den Wettbewerb verzerren. Wesentliche Bestimmungen der TaxiV werden mit diesem Urteil aufgehoben, so dass der eigentliche Sinn und Zweck dieser Verordnung entfällt. Die Änderung/Aufhebung nur einzelner Bestimmungen kann dem ursprünglichen Willen des Gesetzgebers nicht mehr gerecht werden. Die Taxifahrer kommen so durch einen einseitig nach unten liberalisierten Preis sowie eine weitere Benachteiligung gegenüber auswärtigen Taxianbietern noch mehr unter Druck. Weitere Einbussen in der Dienstleistungsqualität sind so unvermeidbar. Das Taxigewerbe stellt heute einen staatlich regulierten Tieflohnmarkt mit unbefriedigender Dienstleistungsqualität und prekären Arbeitsbedingungen dar. Weder Kunden noch das Gewerbe selber können der aktuellen Situation etwas abgewinnen. Die geplanten, marginalen Änderungen der TaxiV aufgrund des vorliegenden BGE's werden die Situation weiter verschärfen. Gesamthaft liegt hier offensichtlich ein typischer Fall von Staatsversagen vor. Die folgenden Punkte sind an der aktuellen Situation besonders stossend:

- Unbefriedigende Dienstleistungsqualität mangels wirksamer Mindestanforderungen und Dienstleistungsstandards.
- Taxifahrer werden durch das Missverhältnis zwischen Standplätzen und Taxis zu Gesetzesüberschreitungen sowie teilweise mafiosen Methoden gedrängt und verursachen durch unnötiges Herumfahren eine vermeidbare Umweltbelastung.
- Massive Regulierung im Niedriglohn- und Tiefpreissegment der Taxis, währenddem parallel dazu konkurrierende Limousinenservices ihren Teilmarkt weitgehend unreguliert abschöpfen können.
- Fragwürdige Regulierungen, die niemandem dienen.
- Willkür bei der Erteilung von Taxilizenzen.
- Prekäre Einkommenssituation von Taxifahrern.
- Wettbewerbsverzerrung durch Taxifahrer, die zugleich Sozialhilfegelder beziehen.
- Benachteiligung der städtischen Taxis, da der Taximarkt naturgemäss nicht an der Stadtgrenze halt macht. Und dies, ohne dass sich die Zürcher Taxis optisch klar von fremden Anbietern unterscheiden dürfen.
- Tourismusschädigende Zustände am Hauptbahnhof.

Deshalb ist jetzt der Zeitpunkt für einen Neuanfang gekommen. Das Taxigewerbe soll mit einer weitgehenden Selbstregulierung wieder die Möglichkeit erhalten, auf die Qualität der angebotenen Dienstleistung Einfluss nehmen zu können. Eine wesentlich schlankere Verordnung soll nun eine weitgehende Kompetenzdelegation zugunsten der Taxikommission vorsehen. Nur so kann flexibel auf die sich rasch wandelnden Rahmenbedingungen

und Bedürfnisse reagiert werden. Vom einseitigen Erlass eines Höchsttarifs ist abzusehen. Angebot (Dienstleistungsqualität, differenzierte Angebote) und Nachfrage sollen die jeweiligen Preise bestimmen. Ein Höchsttarif vermag Kundinnen und Kunden nicht vor einzelnen schwarzen Schafen zu schützen, was Erfahrungen aus der Praxis zeigen. Ein solcher Schutz kann mit weniger wettbewerbsverzerrenden Massnahmen erreicht werden, beispielsweise durch eine Preisanschreibpflicht an der Aussenfläche der Taxis sowie durch die Einführung eines Qualitätslabels durch die Tarifkommission selber. Es versteht sich von selber, dass in Sicherheitsfragen keine Selbstregulierung angestrebt werden soll.

Nach Art. 90 der Geschäftsordnung des Gemeinderats (GeschO GR; AS 171.100) sind Motionen selbständige 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 (GRB Nr. 2008/520) dem Erlass einer Verordnung über das Taxiwesen (Taxiverordnung; AS 935.460) zugestimmt, die mit Ausnahme von Art. 16 Abs. 1 und 2 (Tarif) auf den 1. Januar 2013 in Kraft gesetzt wurde und die Taxivorschriften vom 20. September 2000 ersetzt hat. Der vorliegende Vorstoss verlangt den Erlass einer neuen Taxiverordnung und ist demnach grundsätzlich motionsfähig.

Der Stadtrat hat innert zweier Jahre nach Überweisung der Motion die verlangten Anträge vorzulegen. Wenn nach seiner Beurteilung auf den Auftrag verzichtet werden sollte, hat er einen qualifiziert begründenden Bericht vorzulegen. Schliesst sich der Gemeinderat dieser Beurteilung nicht an, wird dem Stadtrat eine Nachfrist von drei bis zwölf Monaten zur Vorlage der verlangten Anträge eingeräumt (Art. 92 Abs. 1 GeschO GR).

Der Stadtrat hat dem Gemeinderat bereits mit Beschluss Nr. 49 vom 11. Januar 2012 ausführlich dargelegt, weshalb er die Motion ablehnt. An den vorgebrachten Gründen hat sich grundsätzlich nichts geändert. Der Stadtrat erachtet es dennoch für angezeigt, die damaligen Erwägungen in ergänzter und aktualisierter Form nochmals vorzubringen. Zudem ist auf die Pläne des Kantons einzugehen, ein kantonales Taxigesetz zu schaffen.

## **Allgemeines**

Das Taxigewerbe gibt in Städten auf der ganzen Welt immer wieder Anlass zu heftigen Diskussionen und auch Konflikten. Eine Taxiverordnung kann nicht alle im Zusammenhang mit diesem Gewerbe auftretenden Probleme lösen. Die Stadt Zürich hat einen liberalen Weg gewählt und kennt keine Kontingentierung der Taxibetriebsbewilligungen. Der Stadtrat ist der Ansicht, dass eine staatliche Begrenzung der Anzahl Bewilligungen zu einer Abschottung von Bewilligungen durch die Inhabenden gegenüber Neubewerbenden und zu einem Schwarzmarkt für Bewilligungen führen würde. Länder mit abgeschotteten Taximärkten wie Griechenland und Italien müssen grosse Widerstände des Taxigewerbes überwinden, um das Taxiwesen zu liberalisieren. Taxihaltende verteidigen ihr Pfründe mit allen Mitteln (z. B. Streiks, Blockaden).

Mit dem eidgenössischen Binnenmarktgesetz (BGBM; SR 943.02) fördert der Bund die Liberalisierung des Gewerbes in der Schweiz. Inhabende von Gewerbebetrieben haben grundsätzlich das Recht, ihr Gewerbe in der ganzen Schweiz auszuüben. Kantone und Gemeinden haben nur wenig Spielraum, Gewerbebewilligungen zu erteilen. Einschränkungen sind ausschliesslich zum Schutze der sogenannten Polizeigüter (Sicherheit, Gesundheit, Treu und Glauben im Geschäftsverkehr) möglich.

In der geltenden Taxiverordnung beschränken sich die staatlichen Massnahmen auf die hoheitlichen Aufgaben, d. h. die Kontrolle der Bewilligungsinhabenden und der Taxilenkenenden zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und zum Schutz der Kundinnen und Kunden vor Übervorteilung. Die Qualität des Taxigewerbes dagegen muss dem Markt überlassen werden. Deshalb gilt in der Stadt Zürich auch die freie Taxiwahl. Bedauerlicherweise war diese beim Hauptbahnhof wegen des Baus der Durchmesserlinie teilweise eingeschränkt.

Die städtische Taxiverordnung ist auf den soeben ausgeführten Grundsätzen aufgebaut.

### **Bundesgerichtsurteile**

Das Bundesgericht hat im erwähnten Urteil vom 17. Mai 2011 (Urteil 2C\_940/2010) aufgrund von Rekursen folgende zwei Bestimmungen der Taxiverordnung für verfassungswidrig erklärt: Art. 16 Abs. 1 «*Der Stadtrat erlässt nach Anhörung der Taxikommision eine verbindliche Tarifordnung.*» sowie Art. 24 Abs. 2 «*Ebenso wird mit Polizeibusse bestraft, wer Fahraufträge vom Gebiet der Stadt Zürich aus an Chauffeurinnen und Chauffeure ohne Betriebsbewilligung oder Taxiausweis der Stadtpolizei vermittelt.*». Die Bestimmung über die Verwendung von ökologischen Taxifahrzeugen, welche ebenfalls angefochten wurde, hat das Bundesgericht als rechtmässig erachtet.

Mit Gemeinderatsbeschluss vom 23. Mai 2012 wurde Art. 24 Abs. 2 Taxiverordnung aufgehoben. Art. 16 Taxiverordnung wurde wie folgt angepasst:

Art. 16 Tarif

<sup>1</sup>Der Stadtrat erlässt nach Anhörung der Taxikommision eine Tarifordnung mit verbindlichen Höchsttarifen.

<sup>2</sup>Die wesentlichen Elemente des Tarifs sind aussen, der vollständige Tarif ist innen am Fahrzeug gut sichtbar bekannt zu geben. Der Stadtrat regelt nach Anhörung der Taxikommision die Details.

(...)

Diese Änderung wurde am 30. Mai 2012 amtlich publiziert. Das fakultative Referendum wurde nicht ergriffen. Gegen den Gemeinderatsbeschluss wurde am 28. Juni 2012 Gemeindebeschwerde beim Bezirksrat Zürich erhoben. Beantragt wurde die Aufhebung von Art. 16 Abs. 1 und 2 der geänderten Taxiverordnung. Der Bezirksrat wies die Beschwerde vom 28. Juni 2012 mit Beschluss vom 11. April 2013 ab, soweit er darauf eintrat. Gegen diesen Entscheid reichten die Betroffenen Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich ein, das mit Urteil vom 5. September 2013 (AN.2013.00002) feststellte, dass weder der Erlass von Höchsttarifen noch die Aussenanschreibepflicht des Taxitarifs die Wirtschaftsfreiheit verletze. Dieser Entscheid ist zwischenzeitlich in Rechtskraft erwachsen. Der Stadtrat hat mit seinem Beschluss Nr. 769 vom 3. September 2014 eine Tarifordnung mit verbindlichen Höchsttarifen erlassen und die Tarifanschrift innen und aussen an den Taxifahrzeugen im Detail geregelt.

Nach Auffassung des Stadtrats ist es nicht nötig, eine vollständig neue Taxiverordnung zu erlassen, da entgegen der Meinung der Motionärin und des Motionärs durch die Gerichtsurteile «der eigentliche Sinn und Zweck dieser Verordnung» nicht entfällt. Art. 16 Abs. 1 und Art. 24 Abs. 2 betreffen partielle Bereiche des Taxiwesens. Die Änderung oder Aufhebung der vorgenannten Artikel vermag den Zweck der verbleibenden rund zwei Dutzend Bestimmungen der neuen Verordnung nicht in Frage zu stellen. Die Taxiverordnung wurde zusammen mit dem Gewerbe erarbeitet und entspricht weitgehend den Anforderungen und Bedürfnissen des Taxigewerbes.

### **Taxitarif**

Sollte der Gemeinderat der Meinung sein, dass die Festsetzung eines Höchsttarifs dazu führe, dass die Taxifahrenden «*durch einen einseitig nach unten liberalisierten Preis*» noch mehr unter Druck geraten würden, dass damit die Dienstleistungsqualität noch mehr sinke und die Arbeitsbedingungen sich weiter verschärfe, so steht es ihm frei, eine gänzliche Freigabe der Tarife zu beschliessen. Selbst dies hätte auf die übrigen Bestimmungen der Taxiverordnung indessen keinen Einfluss. Nach Meinung des Stadtrats würde eine Vergrösserung des Spielraums in der Gestaltung des Taxitarifs die Situation nicht nachhaltig verbessern. Der grösste Teil der Taxikundschaft will einfach und möglichst schnell ans Ziel gefahren werden. Der Stadtrat ist der Ansicht, dass die Kundinnen und Kunden dabei vor Übervor-

teilungen beim Tarif geschützt werden sollen. Die Fahrgäste würden es auch nicht verstehen, wenn sie für die gleiche Fahrt grosse Preisdifferenzen bezahlen müssten. Es bleibt nun abzuwarten, wie sich die Preise nach der Festlegung des neuen Höchsttarifs entwickeln werden.

### **Einkommens- und Konkurrenzsituation**

Die aktuellen Probleme im Zürcher Taxiwesen sind nicht von der Hand zu weisen. So besteht aufgrund der liberalen Bewilligungspraxis ein grosser Druck auf die Standplätze in der Innenstadt, insbesondere beim Hauptbahnhof. Die Situation hatte sich wegen der Baustelle der Durchmesserlinie in den letzten Jahren verschärft. Dass ein Missverhältnis zwischen Standplätzen und Betriebsbewilligungen die Taxifahrenden zu Gesetzesüberschreitungen drängen soll, ist aber nicht nachvollziehbar. Die Anzahl der Taxibetriebsbewilligungen hat in den vergangenen Jahren nur in geringem Masse zugenommen (von rund 1400 im Jahr 2001 bis 1539 per Ende Juni 2014). Die Anzahl Standplätze hat sich ebenfalls nicht wesentlich geändert. Es bestehen keine Hinweise auf gravierende Probleme aus Sicht der Verkehrssicherheit.

Es ist dem Stadtrat bekannt, dass die Einkommenssituation im Taxigewerbe schwierig ist. Es trifft auch zu, dass einzelne Sozialhilfeempfänger im Taxigewerbe tätig sind. Ob diese Tatsache zu «Wettbewerbsverzerrungen» führt, kann nicht beurteilt werden.

Sogenannte Limousinenservices stellen in gewisser Hinsicht eine Konkurrenz zum klassischen Taxigewerbe dar. Dieser Teilmarkt ist momentan im Wachstum begriffen. Als Beispiel ist hier das internationale Unternehmen Uber zu erwähnen, welches neue mobile Technologien für die Bestellung und Planung von Fahrten nutzt. Limousinenservices können mit den eigentlichen Taxis jedoch nicht gleichgesetzt werden. Bei den sogenannten Limousinen handelt es sich um nicht speziell gekennzeichnete Fahrzeuge ohne Taxikennlampe, mit denen nur bestellte Fahrten ausgeführt werden. Limousinenservices unterstehen nicht der Taxiverordnung der Stadt Zürich und es besteht keine Möglichkeit, in der Stadt Zürich mit Limousinen auf Taxistandplätzen zu stehen und auf Kundschaft oder auf Fahraufträge zu warten. Ihre Fahrten richten sich nicht nach dem städtischen Taxihöchsttarif. Die Limousinen sind in der Regel auch nicht mit einer Taxuhr ausgerüstet.

Es ist anzumerken, dass auch Stadtzürcher Taxifahrende mit ihren Fahrzeugen sogenannte Limousinenfahrten ohne Kennlampe durchführen können. Diese Limousinenfahrten dürfen ebenfalls ohne eingeschaltete Taxuhr durchgeführt werden. Dabei unterstehen die Fahrten auch keiner (städtischen) Tarifordnung.

Es trifft jedoch nicht zu, dass Limousinenservices den Markt «weitgehend unreguliert abschöpfen können». So unterstehen sie beispielsweise der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Fahrerinnen und Fahrer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2). Entsprechend müssen die Fahrzeuge mit einem Fahrtenschreiber ausgerüstet sein. Die Chauffierenden müssen einen Führerausweis der Kategorie B mit dem Zusatzcode 121 (Berufsmässiger Personentransport) vorweisen können, und das Fahrzeug muss zusätzlich für den berufsmässigen Personentransport eingelöst werden.

Limousinenservices besitzen keine Taxibetriebsbewilligung. Sie dürfen daher – wie bereits erwähnt – keine öffentlichen Taxistandplätze benutzen. Taxiunternehmen steht es im Übrigen frei, in diese Branche zu diversifizieren.

### **Sicherstellung einer hohen Dienstleistungsqualität**

Die Motionärin und der Motionär bemängeln die Dienstleistungsqualität aufgrund zu tiefer Mindestanforderungen bei der Erteilung von Taxibetriebsbewilligungen. Die Sicherstellung

der Dienstleistungsqualität eines Gewerbes liegt nicht in der Regelungskompetenz einer Gemeinde. Qualitätssicherung im vorgenannten Sinn ist die Kernkompetenz privatwirtschaftlichen Handelns. Die Taxiverordnung lässt dem Taxigewerbe zahlreiche Möglichkeiten für eine Qualitätssteigerung offen (z. B. im Bereich Kundenservice oder bei der Auswahl der Fahrzeuge). Es ist nicht auszuschliessen, dass die neue Konkurrenz durch Limousinenservices den Markt belebt und die Dienstleistungsqualität dadurch fördert.

### **Ermöglichung einer Selbstregulierung**

Es ist Sache der Taxifahrenden, ob und wie weit sie dem Taxigewerbeverband Kompetenzen im Bereich der Qualitätssicherung zugestehen wollen. Denkbar wäre etwa die Erteilung eines Labels betreffend Dienstleistungsqualität, das durch einen Kurs erworben werden müsste. Ein solches Vorhaben wäre auf privater Basis zu realisieren und könnte vom Gewerbe selbst, etwa über einen anerkannten Verband (z. B. Nutzfahrzeugverband ASTAG), durchgeführt werden.

Anders verhält es sich bei der Zulassung zum Taxigewerbe: Hier stehen öffentliche Interessen zum Schutz der sogenannten Polizeigüter (öffentliche Ordnung und Sicherheit, Treu und Glauben im Geschäftsverkehr) auf dem Spiel, was sich auch ohne Weiteres aus den einschlägigen Bestimmungen der Taxiverordnung ergibt, so dass die Zuständigkeit bei der Stadt bleiben muss. Eine Bewilligungserteilung durch die Kommission aus Branchenvertreterinnen und -vertretern mit wirtschaftlichen Interessen würde mit Sicherheit zu einer kartellartigen Situation mit einer künstlichen Verknappung der Bewilligungen führen. Etwas anderes vorzusehen wäre auch in rechtlicher Hinsicht problematisch, weil z. B. die Nichterteilung von Taxibetriebsbewilligungen anfechtbar sein muss. Bei einer Kompetenzabtretung an Private wäre unklar, durch wen Rechtsmittelfälle bearbeitet werden müssten. Gegen eine Zuständigkeit Privater spricht zudem das bereits erwähnte Binnenmarktgesetz, das Beschränkungen für ortsfremde Taxidienste nur unter bestimmten und öffentliche Interessen wahren den Voraussetzungen zulässt und entsprechend einen Entscheid der städtischen Behörden notwendig macht (siehe Art. 3 Abs. 1 Binnenmarktgesetz; BGBM; SR 943.02).

Gemäss Art. 21 Abs. 1 Satz 1 der geltenden Taxiverordnung ernennt der Stadtrat eine Taxikommission zur Beratung aller mit dem Taxigewerbe zusammenhängenden Fragen. Die Taxikommission setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern des Gewerbes zusammen und hat insbesondere ein Mitspracherecht beim Erlass der Tarifordnung sowie aller Vollzugsvorschriften und Vereinbarungen, die gestützt auf die Taxiverordnung zu erlassen sind (Art. 21 Abs. 2). Diese grundsätzlichen Regelungen hält der Stadtrat für sachgerecht, weshalb daran festgehalten werden sollte.

### **Weitere Bemerkungen**

Die Begründung der Motion enthält teilweise falsche Behauptungen. So werden Taxilizenzen (Taxibetriebsbewilligungen) durch die Stadtpolizei nicht willkürlich erteilt. Jedes Gesuch wird durch die Mitarbeitenden des Taxibüros seriös geprüft. Sofern alle Auflagen und Bedingungen durch die Gesuchstellerin oder den Gesuchsteller erfüllt sind, muss die Bewilligung erteilt werden. Dabei wird stets auf die rechtsgleiche Behandlung aller Gesuchstellenden geachtet. Es trifft auch nicht zu, dass sich die Stadtzürcher Taxis optisch nicht von fremden Anbietern unterscheiden dürfen. Durch die Taxiverordnung ist lediglich vorgeschrieben, dass die Taxikennlampe vorne Blau/Weiss (Zürcher Wappen) sein muss. Dieses Lampenmodell darf nur von den Stadtzürcher Taxis verwendet werden. Selbstverständlich ist es den städtischen Taxihaltenden auf freiwilliger Basis aber möglich, ihre Fahrzeuge einheitlich zu kennzeichnen. Des Weiteren ist dem Vorwurf der Motionärin und des Motionärs, dass Taxifahrende zu Gesetzesüberschreitungen gedrängt werden, zu widersprechen. Unklar bleibt schliesslich, was im Motionstext mit «mafiosen Methoden» gemeint ist.

## **Taxigesetz Kanton Zürich**

Mit der Motion wird der Stadtrat auch aufgefordert, eine Koordination der gesetzlichen Grundlagen mit den angrenzenden Gemeinden oder dem Kanton Zürich zu prüfen.

Der Kantonsrat hat an seiner Sitzung vom 24. Februar 2014 die Motion von Alex Gantner (FDP, Maur), Priska Seiler Graf (SP, Kloten) und Marcel Lenggenhager (BDP, Gossau) vom 8. April 2013 (KR-Nr. 113/2013) betreffend «Kantonale Regulierung für liberalisierten Taxi-markt» dem Regierungsrat gegen dessen Willen zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen. Im Rahmen der Ausarbeitung eines Entwurfs für ein kantonales Zürcher Taxigesetz hat sich der Volkswirtschaftsdirektor mit Schreiben vom 10. April 2014 an die Stadtpräsidentin Zürich, die Stadtpräsidenten Winterthur und Kloten sowie den Präsidenten des Verbands der Gemeindepräsidenten des Kantons Zürich (GPV) gewandt, um diese in den Prozess einzubeziehen. In einem ersten Schritt beabsichtigt der Kanton, die Bedürfnisse aus Sicht der Gemeinwesen zu ermitteln. Das Polizeidepartement hat in Absprache mit der Stadtpräsidentin dem Volkswirtschaftsdirektor mitgeteilt, sich an diesen Arbeiten zu beteiligen.

Angesichts des vom Kanton an die Hand genommenen Gesetzgebungsvorhabens erscheint es nicht zielführend, zum jetzigen Zeitpunkt eine neue städtische Taxiverordnung auszuarbeiten. Die vom Gemeinderat geforderte Koordination wäre erst möglich, wenn die Ergebnisse der Arbeiten für ein kantonales Taxigesetz in verbindlicher Form vorliegen. Andernfalls bestünde das Risiko, dass die Stadt Zürich Regelungen erlässt, die gegen das künftige übergeordnete kantonale Recht verstossen. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass der Erlass einer neuen städtischen Taxiverordnung mehrere Jahre in Anspruch nehmen kann, insbesondere wenn gegen die neue Verordnung wiederum Rechtsmittel ergriffen werden sollten. Eine kantonale Regelung bietet die Gelegenheit, auf Gesetzesstufe neuen Entwicklungen Rechnung zu tragen. Zu denken ist dabei etwa an Limousinenservices wie das bereits erwähnte internationale Unternehmen Uber.

Der Stadtrat beantragt deshalb dem Gemeinderat, auf den Auftrag für den Erlass einer neuen städtischen Taxiverordnung zu verzichten.

### **Dem Gemeinderat wird beantragt:**

- 1. Vom Bericht betreffend Neuerlass einer Taxiverordnung wird Kenntnis genommen.**
- 2. Die geänderte Motion, GR Nr. 2011/289, von Tamara Lauber (FDP) und Marc Bourgeois (FDP) vom 13. Juli 2011 betreffend Neuerlass einer Taxiverordnung wird als erledigt abgeschrieben.**

**Die Berichterstattung im Gemeinderat ist dem Vorsteher des Polizeidepartements übertragen.**

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

**Corine Mauch**

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**