



Erlacherhof, Junkerngasse 47  
Postfach 3000 Bern 8

Telefon 031 321 62 16  
stadtkanzlei@bern.ch  
www.bern.ch

Kommission für Finanzen, Sicherheit  
und Umwelt (FSU) des Stadtrats von  
Bern  
Predigergasse 12  
Postfach  
3001 Bern

Bern, 2. März 2017

**Reglement über das Halten und Führen von Taxis in der Stadt Bern (Bernisches Taxireglement; BTR; SSSB 935.1: Anpassung aufgrund von Anträgen aus dem Stadtrat; Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Zusammenhang mit der Totalrevision des Bernischen Taxireglements wurden anlässlich der Stadtratssitzung vom 26. Januar 2017 13 Anträge eingebracht. Gemäss Artikel 50b des Geschäftsreglements des Stadtrats von Bern vom 12. März 2009 (Stadtratsreglement; GRSR; SSSB 151.21) wird über Anträge an den Stadtrat, welche nicht von der vorberatenden Kommission stammen, nicht in der ersten Lesung befunden. Entsprechend hat der Stadtrat die Vorlage zuhanden einer zweiten Lesung verabschiedet.

Der Gemeinderat nimmt nachfolgend Stellung zu den eingegangenen Anträgen:

**Art. 1 Geltungsbereich**

Dieses Reglement regelt ergänzend zu den Vorschriften der Taxiverordnung<sup>4</sup> das Halten und Führen von Taxis, Kutschentaxis, Fahrradrikschas und dergleichen in der Stadt Bern.

<sup>4</sup> BSG 935.976.1

*Antrag BDP/CVP*

Dieses Reglement regelt ergänzend zu den Vorschriften der Taxiverordnung das Halten und Führen von Taxis, **Transportfahrzeugen mit Chauffeur**, Kutschentaxis, Fahrradrikschas und dergleichen in der Stadt Bern. **Hiervon ausgenommen bleiben gemäss kantonaler TaxiV Artikel 1 Absatz 4 alle Behinderten-, Kranken- und Ambulanztransporte sowie weitere nicht gewerbsmässige Personentransporte ohne feste Route und Fahrplan.**

*Stellungnahme des Gemeinderats*

Der Begriff „Transportfahrzeuge mit Chauffeur“ ist irreführend und unnötig. Wenn man nur diesen Begriff liest, ohne die kantonale Taxiverordnung beizuziehen, könnte man meinen, dass beispielsweise auch Fahrzeuge, welche Sachgüter transportieren (z.B. Lastwagen, Lieferwagen etc.) darunter fallen. Zudem ist in der kantonalen Taxiverordnung bereits der Begriff „gewerbsmässige Personentransporte ohne feste Route und Fahrplan“ enthalten. Für ein und dasselbe mehrere Begriffe zu verwenden, ergibt keinen Sinn. Die Ergänzung im Zusammenhang mit den ausgenommenen Kategorien, befindet sich bereits in der kantonalen Taxiverordnung und ist daher nicht nötig. Der Gemeinderat **lehnt den Antrag ab**.

*Antrag Ruedi Friedli, SVP*

Dieses Reglement regelt ergänzend zu den Vorschriften der Taxiverordnung das Halten und Führen von Taxis, Kutschentaxis, Fahrradrickschas und dergleichen **weitere unentgeltliche Personentransporte** in der Stadt Bern.

*Stellungnahme des Gemeinderats*

Die kantonale Verordnung vom 11. Januar 2012 über das Halten und Führen von Taxis (Taxiverordnung; TaxiV; BSG 935.976.1) verwendet im gleichen Zusammenhang ebenfalls den Begriff „dergleichen“ wie folgt (vgl. unter Art. 1 Abs. 2 TaxiV): „Ihr unterstehen die Halterinnen und Halter von Strassenfahrzeugen (Motorfahrzeugen, Pferdekarren, Fahrradrickschas **und dergleichen**)...“. Aus diesem Grund ist nicht ersichtlich, weshalb andere Begriffe verwendet werden sollen, führt dies doch schlussendlich nur zu Unsicherheiten. Im Weiteren stellt sich die Frage, weshalb im Reglement „unentgeltliche Personentransporte“ geregelt werden sollen. Diese neue Definition würde denn auch der TaxiV widersprechen und wäre rechtlich nicht durchsetzbar. Wenschon müsste von „**entgeltlichen** Personentransporten“ die Rede sein. Damit würde aber wieder ein neuer Begriff geschaffen, was unnötig ist. In der TaxiV wird bereits der Begriff „gewerbsmässige Personentransporte“ verwendet. Aus den genannten Gründen **lehnt der Gemeinderat den Antrag ab**.

**Neuer Artikel 1a***Antrag Luzius Theiler, GPB-DA*

## Art. 1a (neu) Zielsetzungen

Die Stadt strebt ein vom lokalen Gewerbe organisiertes Taxiangebot mit zeitgemässer Reservationsplattform und einer im Erscheinungsbild möglichst einheitlichen Flotte mit sparsamen Fahrzeugen an.

*Stellungnahme des Gemeinderats*

*Ein vom lokalen Gewerbe organisiertes Taxiangebot anstreben:* Diese Regelung ist nicht mehr zeitgemäss. So findet nicht nur im Taxiwesen, sondern auch in anderen Bereichen eine Markterweiterung statt. Zudem gelten die Regelungen aus dem Bundesgesetz vom 6. Oktober 1995 über den Binnenmarkt (Binnenmarktgesetz; BGBM; SR 943.02) auch für das Taxiwesen. So ist es den kantonalen und kommunalen Behörden beispielsweise untersagt, ortsfremde Anbieter gegenüber ortsansässigen Anbietern ungleich zu behandeln um letzteren einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen. Der Gemeinderat **lehnt den Antrag ab**.

**Zeitgemässe Reservationsplattform:** Es kann nicht Aufgabe einer Stadtverwaltung sein, eine Reservationsplattform im Taxibereich anzubieten. Dies muss zwingend auf privater Ebene erfolgen. Der Gemeinderat **lehnt den Antrag ab.**

**Erscheinungsbild/möglichst einheitliche Flotte:** Gemäss Artikel 11 Absatz 1 der kantonalen Taxiverordnung werden die Gemeinden ermächtigt, ergänzende gewerbepolizeiliche Vorschriften in einem Reglement zu erlassen. Eine im Erscheinungsbild möglichst einheitliche Flotte festzulegen, indem beispielsweise alle Taxis gelb sein müssten, würde die Kompetenzen der Gemeinden übersteigen und hätte auch einen massiven Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit zur Folge. Zudem weisen die Taxis in der Stadt Bern bereits einheitliche Merkmale auf, indem beispielsweise eine Taxikennlampe Pflicht ist. Der Gemeinderat **lehnt den Antrag ab.**

**Sparsame Fahrzeuge:** Mit der neuen Gebührenregelung, wonach je nach Energieeffizienzklasse eines Taxis die Gebühr deutlich höher oder tiefer ausfällt, ist dem Gedanken, sparsame Fahrzeuge anzustreben, aus Sicht des Gemeinderats Genüge getan. Der Gemeinderat **lehnt den Antrag ab.**

### **Neuer Artikel 1b**

*Antrag Luzius Theiler, GPB-DA*

Art. 1b (neu) Gemeinsame Reservationsplattform

Die Stadt stellt zu Selbstkosten eine dem Stand der Technik entsprechende smartphone-taugliche Reservationsplattform zur Verfügung, an der sich in genossenschaftlicher Form Fahrzeughalter und Fahrzeugführende beteiligen können.

*Stellungnahme des Gemeinderats*

Es ist aus den bereits genannten Gründen nicht Aufgabe der Stadt Bern, für das Taxiwesen eine smartphone-taugliche Reservationsplattform zur Verfügung zu stellen. Hinzu kommt, dass bereits Apps im Angebot oder in Planung sind (z.B. TaxiSuisse, Taxiverein Schweiz, Nova Taxi). Der Gemeinderat **lehnt den Antrag ab.**

### **Artikel 5 Taxiführerbewilligung**

<sup>1</sup> Die Taxiführerbewilligung berechtigt die Inhaberin oder den Inhaber, auf dem Gebiet der Stadt Bern oder davon ausgehend die Tätigkeit als Taxiführerin oder als Taxiführer auszuüben.

<sup>2</sup> Die Regelmässigkeit nach Artikel 5 Absatz 3 TaxiV<sup>5</sup> erfüllt, wer mindestens 150 Stunden pro Jahr ein Taxi geführt hat.

<sup>3</sup> Taxiführerbewilligungen anderer Gemeinden oder Kantone werden auf Gesuch hin anerkannt, soweit die gesuchstellende Person nachweisen kann, dass die Bewilligung gleichwertig und nicht älter als drei Jahre ist. In jedem Fall hat sich die gesuchstellende Person in einer theoretischen und praktischen Eignungsprüfung über genügende Ortskenntnisse sowie in einer theoretischen Eignungsprüfung über genügende Kenntnisse der kommunalen Bestimmungen auszuweisen.

<sup>5</sup> BSG 935.976.1

*Antrag SVP*

<sup>2</sup> Die Regelmässigkeit nach Artikel 5 Absatz 3 TaxiV erfüllt, wer während den letzten 3 Jahren mindestens 150 225 Stunden ein Taxi geführt hat.

### Stellungnahme des Gemeinderats

Aus Sicht des Gemeinderats besteht die Gefahr, dass längerfristig die Qualität im Taxiwesen darunter leidet, wenn innerhalb von 3 Jahren lediglich 225 Stunden ein Taxi geführt werden muss. Zudem stellt sich die Frage, ob dem Begriff der „Regelmässigkeit“ mit dieser Regelung Genüge getan ist. Da sich aber herausgestellt hat, dass das Bedürfnis nach dieser angepassten Regelung sehr gross ist und auch das Problem entschärft werden kann, dass zu Spitzenzeiten (z.B. Silvester oder Fasnacht) zu wenig Taxis zur Verfügung stehen, erklärt sich der Gemeinderat einverstanden mit dem Antrag.

#### Art. 8 Tarifstruktur

<sup>1</sup> Taxihalterinnen und Taxihalter müssen ihre Dienstleistungen in folgender Tarifstruktur anbieten:

- a. Ansatz für eine Grundtaxe;
- b. Ansatz pro gefahrenen beziehungsweise angebrochenen Kilometer;
- c. Ansatz für die Wartezeit pro Stunde.

<sup>2</sup> Vorbehalten bleiben Pauschalentschädigungen. Wird eine Pauschalentschädigung vereinbart, muss diese mittels Taxameter erfasst werden.

<sup>3</sup> Der Gemeinderat kann Höchsttarife festlegen.

<sup>4</sup> Kutschentaxis, Fahrradrikschas und dergleichen unterstehen nicht den Regelungen betreffend Tarifstruktur.

### Antrag Luzius Theiler, GPB-DA

1b (neu) Taxis, die Sammelfahrten annehmen, sind gekennzeichnet. Sie müssen über die Möglichkeit der gesonderten Erfassung ihrer Dienstleistungen pro Fahrgast verfügen.

### Stellungnahme des Gemeinderats

Bereits heute werden auf privater Ebene häufig die Fahrkosten geteilt, wenn Personen gemeinsam ein Taxi nehmen und in die ähnliche oder gleiche Richtung wollen. Der Gemeinderat hat bis zum heutigen Zeitpunkt keine Kenntnis davon, dass in der Stadt Bern die Nachfrage bestehen soll, professionelle Sammelfahrten anzubieten oder auch zu benutzen. Aus diesem Grund stellt sich die Frage, ob der Antrag überhaupt einem Bedürfnis entspricht. Auch ist nicht ganz klar, was genau unter „Sammeltaxi“ gemeint ist. Gemäss der einen Definition ist ein Sammeltaxi eine spezielle Art von Taxi, bei der die Anbieterin oder der Anbieter einen festgelegten Anfangs- und Endpunkt hat (zum Beispiel die Verbindung zwischen zwei Städten). Je nach Vereinbarung kann der Endpunkt vom Fahrgast festgelegt werden, beispielsweise vom Flughafen zum Wohnort der Fahrgäste. Meist werden Kleinbusse mit (offiziell) 7 - 10 Sitzplätzen eingesetzt, kleine Personenwagen mit vier Sitzplätzen eher selten (vgl. unter <https://de.wikipedia.org/wiki/Sammeltaxi>). Dieser Erklärung zufolge ähneln diese Fahrten stark dem öffentlichen Verkehr. Gemäss einer anderen Definition versteht man unter Sammeltaxi oder auch Anruf-Sammel-Taxi die Beförderung einer bestimmten Anzahl von Fahrgästen entlang einer gemeinsamen Strecke oder auch zu einem gemeinsamen Ziel (vgl. unter <http://taxipedia.info/sammeltaxi/>). Die Abrechnung pro Fahrgast wäre hier äusserst kompliziert und ein Taxi müsste mehrere Taxameter haben, was in der Praxis kaum machbar wäre und auch für Platzprobleme sorgen dürfte. Auch die kürzeste Route könnte nicht mehr gewährleistet werden, da zum Abladen der verschiedenen Kundinnen und Kunden eine andere Route gewählt werden müsste, was dem Taxireglement widersprechen würde. Aus den genannten Gründen **lehnt der Gemeinderat den Antrag ab.**

**Art. 11 Beförderungspflicht und Routenwahl**

<sup>1</sup> Taxiführerinnen und Taxiführer haben grundsätzlich jeden Fahrgast zu befördern. Ein Auftrag kann ausgeschlagen werden, wenn die Fahrt der Taxiführerin oder dem Taxiführer nicht zugemutet werden kann.

<sup>2</sup> Die Beförderung von Personen, die sich in einer Notsituation befinden, darf nicht verweigert werden.

<sup>3</sup> Tiere müssen mitbefördert werden, sofern die zu befördernde Person auf diese angewiesen ist.

<sup>4</sup> Die Taxiführerinnen und Taxiführer sind verpflichtet, den kürzesten Weg zum angegebenen Fahrziel anzufahren, es sei denn, der Fahrgast wünsche ausdrücklich eine andere Route.

<sup>5</sup> Dieser Artikel findet keine Anwendung auf Kutschentaxis, Fahrradrikschas und dergleichen.

*Antrag FSU*

<sup>1</sup> Taxiführerinnen und Taxiführer haben grundsätzlich jeden Fahrgast zu befördern. Ein Auftrag kann ausgeschlagen werden, wenn die Fahrt der Taxiführerin oder dem Taxiführer nicht zugemutet werden kann. **Eine kurze Distanz gilt nicht als Ablehnungsgrund.**

*Stellungnahme des Gemeinderats*

Inhaltlich ändert sich mit der vorgeschlagenen Formulierung nichts. Der neue Satz dient zur Präzisierung, womit **der Gemeinderat einverstanden ist.**

**Art. 17 Rauchverbot**

Während der Beförderung von Fahrgästen ist das Rauchen im Fahrzeug zu unterlassen.

*Antrag FSU*

In einem Taxi, welches im Einsatz ist, herrscht Rauchverbot, unabhängig davon, ob ein Fahrgast transportiert wird oder nicht.

*Stellungnahme des Gemeinderats*

Es gilt darauf hinzuweisen, dass sich Schwierigkeiten beim Vollzug bzw. bei der Kontrolle ergeben können. So ist für die Vollzugsbehörde meist nicht auf den ersten Blick ersichtlich, ob ein Taxi im Einsatz ist mit einer Leerfahrt (z.B. Rückfahrt von einem abgeladenen Kunden) oder ob das Taxi privat unterwegs ist (z.B. auf dem Weg nach Hause). Da der Gemeinderat den Vorschlag grundsätzlich aber unterstützt, regt er an, dem **Antrag stattzugeben.**

**Art. 19 Theoretische Eignungsprüfung**

<sup>1</sup> Zur theoretischen Eignungsprüfung zugelassen wird, wer die Voraussetzungen gemäss Artikel 5 Absatz 2 Buchstaben a - e TaxiV erfüllt. Die Zulassung zur Theorieprüfung ist während eines Jahres gültig.

<sup>2</sup> In der theoretischen Eignungsprüfung werden geprüft:

- a. die Ortskenntnisse;
- b. die Kenntnisse kantonaler und städtischer Vorschriften über das Taxiwesen;
- c. die Kenntnisse der gesetzlichen Vorschriften über die Arbeits- und Ruhezeiten der berufsmässigen Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer.

<sup>3</sup> Wird die Prüfung bestanden, erhalten die Kandidatinnen und Kandidaten eine schriftliche Bestätigung, welche zur Anmeldung für die praktische Eignungsprüfung berechtigt. Die Bestätigung ist während sechs Monaten gültig.

<sup>4</sup> Kandidatinnen und Kandidaten, welche die theoretische Prüfung nicht bestanden haben, können diese frühestens nach einem Monat wiederholen. Bei dreimaligem Nichtbestehen können sich die Kandidatinnen oder Kandidaten frühestens nach Ablauf eines Jahres erneut zur Prüfung anmelden.

<sup>7</sup> BSG 935.976.1

*Antrag BDP/CVP*

<sup>2</sup> In der theoretischen Eignungsprüfung werden geprüft:

(...)

- d. **Nachweis von Sprachkenntnissen in Deutsch, mindestens Niveau B1 oder ein Schulzeugnis einer Deutschschweizer Schule ab der 6. Klasse mit genügenden Deutschnoten.**

*Stellungnahme des Gemeinderats*

Gemäss Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe d der kantonalen Taxiverordnung erhält eine Taxihalterbewilligung, wer über **gute** Kenntnisse der Amtssprache der Standortgemeinde verfügt. Für eine Taxiführerbewilligung reichen gemäss Taxiverordnung **genügende** Kenntnisse der Amtssprache der Standortgemeinde (Art. 5 Abs. 2 Bst. d TaxiV). Artikel 7 Absatz 2 der Taxiverordnung präzisiert diese beiden Regelungen wie folgt: „Gute bzw. genügende Sprachkenntnisse im Sinne von Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe d und Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe d können durch Sprachdiplome der Stufen B1 und A2 des Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmens für Sprachen des Europarates ([http://www.coe.int/t/dg4/linguistic/cadre1\\_EN.asp?](http://www.coe.int/t/dg4/linguistic/cadre1_EN.asp?)) oder gleichwertige oder höhere Sprachausbildungen belegt werden. Erfüllt die Gesuchstellerin oder der Gesuchsteller die Sprachanforderungen offensichtlich, kann die Bewilligungsbehörde auf den Nachweis verzichten.“

Wenn **alle** Gesuchstellenden ein Nachweis von Sprachkenntnissen, mindestens Niveau B1 oder ein Schulzeugnis einer Deutschschweizer Schule ab der 6. Klasse mit genügenden Deutschnoten bringen müssen, fällt ein zusätzlicher administrativer Aufwand an und für die Gesuchstellenden entstehen allfällige zusätzliche Kosten. Zudem müsste streng genommen eine Person aus Deutschland, welche perfekt Deutsch spricht, auch ein Sprachdiplom vorweisen. Ausserdem handelt es sich bei der theoretischen Eignungsprüfung um eine Prüfung für Taxiführerinnen und Taxiführer. Diese müssen gemäss TaxiV höchstens ein Sprachdiplom der Stufe A2 vorweisen. Das Taxireglement der Stadt Bern darf nicht strengere Bestimmungen aufstellen als die kantonale Taxiverordnung, sprich das Sprachdiplom B1 verlangen. Dies wäre hier aber der Fall.

Zusätzlich muss darauf hingewiesen werden, dass der vorgeschlagene Buchstabe d von der Systematik her fehl am Platz ist. So kann nicht ein Nachweis im Rahmen einer theoretischen Eignungsprüfung geprüft werden; ein Nachweis kann nur eingefordert werden. Gemäss Artikel 19 Absatz 1 des Entwurfs des BTR ist zur theoretischen Eignungsprüfung zugelassen, wer die Voraussetzungen gemäss Artikel 5 Absatz 2 Buchstaben a - e TaxiV erfüllt, d.h. wer unter anderem über genügende Kenntnisse der Amtssprache der Standortgemeinde verfügt. Die Voraussetzung ist demnach bereits im Artikel 19 des Entwurfs des BTR enthalten.

Die Bestimmungen in der kantonalen Taxiverordnung regeln die erforderlichen Sprachkenntnisse der Taxihalterinnen und Taxihalter sowie der Taxiführerinnen und Taxiführer abschliessend. Für die Gemeinden besteht demnach kein Regelungsspielraum. Insbesondere wäre es nicht zulässig, strengere kommunale Vorschriften zu erlassen. Aus den genannten Gründen **lehnt der Gemeinderat den Antrag ab.**

#### **Art. 23 Energieeffizienzklassen**

Die Höhe der Gebühr pro Jahr und betriebenem Taxi ist abhängig von der Energieeffizienzklasse des eingesetzten Taxifahrzeugs.

#### *Antrag Luzius Theiler, GPB-DA*

Die Höhe der Gebühr pro Jahr und betriebenem Taxi ist abhängig von der Energieeffizienzklasse des eingesetzten Taxifahrzeugs. **Mit dem Inkrafttreten dieses Reglements werden nur noch Wagen mit der Energieeffizienzklasse A mit einem Hubraum von maximal 1500 ccm als Taxi zugelassen.**

#### *Stellungnahme des Gemeinderats*

Gemeinden sind gemäss Artikel 11 der kantonalen Taxiverordnung ermächtigt, innerhalb der Schranken der Wirtschaftsfreiheit ergänzende gewerbepolizeiliche Vorschriften in einem Reglement zu erlassen. Sie sind namentlich berechtigt, weitere oder weitergehende gewerbepolizeiliche Anforderung an die Taxihalterin und Taxihalter, die Taxiführerinnen und Taxiführer sowie die Ausrüstung der Taxifahrzeuge aufzustellen. Ergänzende kommunale Vorschriften sind damit nur zulässig, soweit sie gewerbepolizeilich motiviert sind. Dies trifft auf die beantragte Einschränkung, wonach nur noch Wagen mit der Energieeffizienzklasse A mit einem Hubraum von maximal 1 500 ccm als Taxis zugelassen werden sollen, nicht zu (umweltpolitisches Anliegen). Für eine entsprechende Vorschrift fehlt der Stadt Bern damit die Regelungskompetenz. Darüber hinaus würde die Einschränkung nach Auffassung des Gemeinderats einen unverhältnismässigen Eingriff in das Grundrecht der Wirtschaftsfreiheit bedeuten, womit sie auch verfassungswidrig wäre. Der Gemeinderat **lehnt den Antrag ab.**

**Art. 24 Kontrolle**

<sup>1</sup> Gemäss diesem Reglement bewilligte Taxis sind der zuständigen Behörde alle drei Jahre zur Nachkontrolle vorzuführen. Taxis, die den Bestimmungen dieses Reglements nicht mehr genügen, dürfen erst dann wieder zum Fahrdienst eingesetzt werden, wenn die entsprechenden Mängel behoben sind.

<sup>2</sup> Ebenfalls zur Nachkontrolle sind Taxis vorzuführen, wenn ausserhalb des ordentlichen Kontrollturnus Mängel im Erscheinungsbild und in der Ausrüstung festgestellt werden. Handelt es sich um gravierende Mängel oder widersetzen sich Halterinnen oder Halter von Taxis der Vorführung, verfügt die zuständige Behörde bis zur Wiederherstellung des rechtmässigen Zustandes ein Einsatzverbot für die betreffenden Taxis.

*Antrag BDP/CVP*

<sup>1</sup> Gemäss diesem Reglement bewilligte Taxis sind **nebst der jährlichen Prüfungspflicht beim Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt zusätzlich** der zuständigen **Taxibehörde** Behörde alle drei Jahre zur Nachkontrolle vorzuführen. (...).

*Stellungnahme des Gemeinderats*

Inhaltlich ergeben sich hier keine Änderungen. Es handelt sich lediglich um eine Präzisierung, welche aus Sicht des Gemeinderats sinnvoll ist. Der Gemeinderat **befürwortet den Antrag**.

**Art. 26 Provisorium**

<sup>1</sup> Bewilligungsinhaberinnen und Bewilligungsinhaber, die gegen die Strassenverkehrsgesetzgebung, gegen die mit der Bewilligung verbundenen Bedingungen und Auflagen oder gegen Bestimmungen dieses Reglements verstossen, werden ins Provisorium versetzt.

<sup>2</sup> Das Provisorium wird für mindestens ein Jahr und längstens drei Jahre festgesetzt.

<sup>3</sup> In leichten Fällen kann stattdessen eine Verwarnung ausgesprochen werden.

*Antrag FSU*

Ersatzlos streichen.

und

**Art. 27 Folgen des Provisoriums**

<sup>1</sup> Bewilligungsinhaberinnen und Bewilligungsinhabern, die ins Provisorium versetzt wurden, wird die Bewilligung entzogen, wenn sie während der Dauer des Provisoriums gegen die Strassenverkehrsgesetzgebung, gegen die mit der Bewilligung verbundenen Bedingungen und Auflagen oder gegen die Bestimmungen des 3. Kapitels (Artikel 6 – Artikel 17) oder des 5. Kapitels (Artikel 21 – Artikel 24) verstossen.

<sup>2</sup> Die Bewilligung wird auch entzogen, wenn andere Instanzen während der Dauer des Provisoriums gegen die Bewilligungsinhaberin oder den Bewilligungsinhaber erneut Straf- beziehungsweise Administrativmassnahmen anordnen.

<sup>3</sup> In leichten Fällen kann stattdessen eine Verwarnung ausgesprochen oder das Provisorium verlängert werden.

*Antrag FSU*

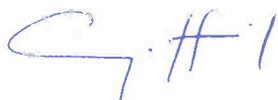
Ersatzlos streichen.

*Stellungnahme des Gemeinderats*

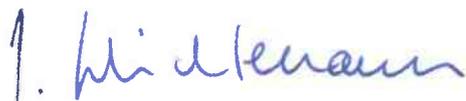
Im November 2016 hat das Verwaltungsgericht des Kantons Bern entschieden, dass die Stadt Bern in ihrem Reglement nicht als zusätzliche Administrativmassnahme das Provisorium aufführen kann. Die beiden Artikel wären aus rechtlicher Sicht nicht anwendbar. Aus diesem Grund ist es sinnvoll, die beiden Artikel ersatzlos zu streichen. Der Gemeinderat **befürwortet den Antrag**.

Der Gemeinderat bittet die Kommission für Finanzen, Sicherheit und Umwelt (FSU) und den Stadtrat, den Vorschlägen des Gemeinderats zu folgen und das Bernische Taxireglement entsprechend zu beschliessen.

Freundliche Grüsse



Alec von Graffenried  
Stadtpräsident



Dr. Jürg Wichtermann  
Stadtschreiber

Beilagen:

- Bernisches Taxireglement (unverändert)
- Vortrag (unverändert)
- Anträge des Stadtrats