

# AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES STADTRATES VON OLTEN

vom 4. Juni 2018

Prot.-Nr. 135

## Taxireglement, Totalrevision / Genehmigung

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen nachfolgenden Bericht und Antrag:

### **1. Ausgangslage**

Die Taxiverordnung wurde am 20. März 1997 durch das Gemeindeparlament beschlossen (SRO 214/214.1). Seit mehreren Jahren nehmen die Gesuche für Taxikonzessionen in der Stadt Olten zu. Die Gesuche können aufgrund fehlender Taxistandplätze nicht bewilligt werden. Der Stadtrat hat daraufhin am 15. November 2010 ein Taximoratorium eingeführt, das bis heute verlängert wurde, und der Ausarbeitung einer neuen Taxiverordnung, welche das Moratorium ablösen soll, zugestimmt.

Laut bestehender Taxiverordnung liegt die Erteilung einer Taxikonzession in der Zuständigkeit des Stadtrats von Olten. Gemäss Art. 4 der aktuellen Taxiverordnung dürfen Konzessionen nur an Personen erteilt werden, die handlungsfähig sind, einen guten Leumund besitzen und für eine einwandfreie Geschäftsführung Gewähr bieten. Diese Voraussetzungen sind sehr liberal und werden in den meisten Fällen von Antragstellenden erfüllt. Aus Sicht der Taxiführenden werden die Wartezeiten wegen der zunehmenden Zahl von Taxifahrzeugen am Bahnhofplatz immer länger und die Parkplatzsituation immer prekärer. Das führt dazu, dass die 8 Taxistandplätze oft überbelegt sind und Taxifahrzeuge auf der Bahnhofstrasse ausserhalb der Standplätze warten müssen. Diese Situation ist aus sicherheits- und verkehrstechnischen Gründen nicht akzeptierbar. Eine weitere Problematik ist die zum Teil fehlenden Sprach- und Ortskenntnisse der Taxifahrenden.

Seit der operativen Einführung des Fachbereichs Taxi sind bei der Abteilung Ordnung und Sicherheit vermehrt Klagen von Kunden bezüglich Auftreten der Taxifahrer bis hin zu Meldungen über offenbar überhöhte Preise eingegangen. Auch laufen diverse Strafverfahren gegen einzelne Taxilenker und/oder Halter. Die Verfahrensführung wird durch die aktuelle Taxiverordnung markant erschwert. Diese ist zu ungenau formuliert, enthält zu viele Lücken und erlaubt es nur bedingt, eine konsequente und zielführende Kontrolle durchzuführen. Zudem ist es nicht möglich, die Konzessionen den aktuellen Gegebenheiten und Bedürfnisse anzupassen (Beschränkungen).

Zielsetzung des neuen Taxireglements ist es, die Qualität der Dienstleistungen mittels strengerer Voraussetzungen für eine Konzessionserteilung zu sichern. Des Weiteren soll der fehlenden Sprach- und Ortskenntnis mittels einer städtischen Taxichauffeurbewilligung vorgebeugt werden. Die strengeren Voraussetzungen erlauben griffige Sanktionierungsmöglichkeiten, um Verstösse von fehlbaren Taxihaltern und Lenkern konsequent und rasch ahnden zu können. Mit einem modernen und zeitgemässen Taxireglement wird das Qualitätsbild der Taxidienstleistung in der Stadt Olten markant gesteigert, was wiederum einen positiven Einfluss auf das Image der Stadt Olten haben wird.

Weiter soll das neue Taxireglement für die Polizei Kanton Solothurn ein klares und griffiges Instrument sein, um die polizeilichen Kontrollen auf dem Stadtgebiet durchführen zu können.

Nach Sichtung diverser Taxireglemente (Aarau, Solothurn, Zofingen, Luzern) wurde als Grundlage das Reglement von Luzern als Vorlage für den neuen Entwurf des Taxireglements von Olten ausgewählt. Mit Protokollauszug vom 19. Februar 2018 erteilte der Stadtrat die Freigabe des Entwurfs für das neue Taxireglement der Stadt Olten zur Vernehmlassung/Taxikonferenz bei den Taxibetreibern.

Am 22. März 2018 fand die Taxikonferenz statt, an der mit einer Ausnahme sämtliche Taxibetreiberinnen bzw. Taxibetreiber teilnahmen. Dabei wurde den Taxibetreiberinnen und Taxibetreibern der Entwurf des neuen Taxireglements abgegeben und sie wurden dazu eingeladen, ihre Vernehmlassung bis am 12. April 2018 einzureichen.

Bis am 12. April 2018 haben von insgesamt 14 Taxibetreiberinnen und Taxibetreibern fünf eine Vernehmlassung eingereicht:

- Alpha Taxi Becker
- Aare Taxi Siegrist GmbH
- SAN-TAXI
- AAA Ring Taxi & Transport GmbH
- ABC Taxi, Kurt Soland

Nach der Verarbeitung der Anträge der Taxibetreiberinnen und Taxibetreiber erteilte der Stadtrat mit Protokollauszug vom 23. April 2018 die Freigabe des überarbeiteten Entwurfs zur Vernehmlassung bei den Parteien und der Polizei Kanton Solothurn.

Am 24. April 2018 wurden 11 Parteien (FDP, Die Liberalen Olten, SP Stadt Olten, CVP Stadt Olten, SVP Stadt Olten, Grüne Region Olten, EVP Olten, Grünliberale Olten, Junge SP Region Olten, Olten jetzt!, Junge Grüne Stadt Olten, Jungsozialisten Kanton Solothurn) sowie die Polizei Kanton Solothurn eingeladen, ihre Vernehmlassung zum neuen Taxireglement der Stadt Olten bis am 11. Mai 2018 einzureichen.

## **2. Ergebnisse der Vernehmlassung bei den Taxibetreiberinnen und Taxibetreibern**

### Alpha Taxi Becker

Der Taxibetreiber Alpha Taxi Becker hält fest, dass in Art. 6 (Taxikonzessionen) Abs. 1 die Frist von vier Jahren zu kurz sei. Beispielsweise bei einem Investment in ein neues Fahrzeug sei aus unternehmerischer Sicht ein längerer Finanzierungszeitraum notwendig. Eine Unterteilung der Konzessionen in Kategorie I und II (Art. 6 Abs. 2) sei nicht notwendig, lediglich die Konzession II sei nötig.

Zu Art. 7 (Konzessionsvoraussetzungen) Abs. 2 b hält er fest, dass in der aktuellen Konzession der 24-Stunden-Service gemeinsam gewährleistet sei. Dies soll wieder ergänzt werden, da ein alleiniger Service praktisch nicht umsetzbar sei.

Weiter möchte er in Art. 12 (Öffentliche Taxistandplätze) Abs. 2 die Ergänzung, dass jeweils nur ein Taxi pro Unternehmen gleichzeitig warten darf, damit alle Taxi einen Platz an offiziellen Standorten haben können (maximal zwei Taxi pro Unternehmen).

Um für den Kunden eine klare Tarifstruktur zu gewährleisten, schlägt er in Art. 14 (Tarife) vor, dass es nur noch einen Tarif gebe und nicht mehr zwischen Tag und Nacht unterschieden wird. Ausserdem schlägt er vor, einen Mindest-Tarif beim Laden von offiziellen Standplätzen einzuführen bspw. CHF 15.00 pro Fahrt. Dem Gast muss vor Fahrantritt kommuniziert werden, dass, wenn er weniger als CHF 15.00 auf der Uhr hat, trotzdem CHF 15.00 zahlen muss.

## SAN-TAXI

Der Taxibetreiber San-Taxi ist der Meinung, dass nicht genügend Gründe für ein neues Reglement vorliegen. Das alte Reglement sei noch immer brauchbar. Zum Beispiel stehe im Reglement von 1997 eindeutig ein sehr wesentlicher Punkt: *«Die Taxikonzession ist persönlich und nicht übertragbar»*. Er findet es nicht in Ordnung, dass die Konzessionen neu befristet werden: Wer korrekte und saubere Arbeit leiste, sollte seine Arbeit immer wieder weiterführen dürfen. Wer nicht korrekt arbeite, dürfe seine Konzession schnell, zum Beispiel nach fünf Monaten verlieren. Wenn man alle vier Jahre einen Antrag stellen müsse, könne man keine Investitionen vornehmen und habe man keine Sicherheit. Zusätzlich beantragt er, dass Art. 7b (Gewährleistung eines 24-Stunden-Service) gestrichen wird, da kein einziger Betrieb diese Voraussetzungen garantieren könne. Einzig die Änderung betreffend neuer städtischer Taxilampe finde er sehr gut.

Allgemein habe die Branche in den letzten sieben Jahren an Attraktivität und Professionalität verloren und das Image der Stadt Olten habe darunter gelitten. Die fehlerhaften Konzessionäre sollen entsprechend bestraft oder ihnen die erteilte Konzession entzogen werden.

## AAA Ring Taxi & Transport GmbH

Der Taxibetreiber AAA Ring Taxi & Transport GmbH teilt mit, dass er bis auf Art. 6 (Taxikonzessionen) keine Einwände/Ergänzungen anzubringen habe. Die KMU's seien auf die B-Konzession, respektive neu «Taxikonzession I» angewiesen und er hoffe, dass im neuen Reglement dies weiterhin so existiere.

## Aare Taxi Siegrist GmbH

Der Taxibetreiber Aare Taxi Siegrist GmbH bewertet positiv, dass die Absicht besteht, dem Wildwuchs im Taxigeschäft Einhalt zu gebieten.

Zwei Punkte bewertet er als negativ; einerseits sei die Beschränkung der Taxikonzession auf vier Jahre für ihn und insbesondere für seine Angestellten inakzeptabel. Er könne die Leute nicht wirklich langfristig binden, da er immer in Sorge sein müsse, die Konzession nach vier Jahren zu verlieren. Es sei äusserst unangenehm, dass man als Arbeitnehmer/Arbeitgeber eine Beschränkung habe.

Der zweite Punkt sei das Ausbleiben einer Erklärung zu den unterschiedlichen Tarifen. (Gross-/Klein-Taxitarif) Man gehe davon aus, dass dies in einer separaten Verordnung abgehandelt werde, aber ihm wäre es ein Anliegen, dies auch im Reglement klarzustellen.

## ABC Taxi

Der Taxibetreiber ABC Taxi hält fest, dass das Ziel sein sollte, ein kunden-, chauffeur-, betriebs- und behördenfreundliches Reglement zu erstellen.

Die Bedingungen und Auflagen an Taxifahrzeuge, Taxifahrerinnen und Taxifahrer sowie Marktzugangsvorschriften für das Taxiwesen seien mit Bundesrecht geregelt. Das neue Taxi-reglement solle sich deshalb auf zusätzliche Vorschriften für Standplatztaxis beschränken. Diese Vorschriften sollen einen geregelten Betrieb und qualitativ gute Taxidienstleistungen an und ab den städtischen Taxistandplätzen sicherstellen.

Das Taxigewerbe sei als freies Gewerbe zu betrachten, das sich im Markt behaupten müsse. Aufgrund der gesetzlichen Marktzugangsvorschriften könne die Anzahl Taxifahrzeuge nicht grundsätzlich limitiert werden. Hingegen können Bewilligungen zur Benützung von städtischen Taxistandplätzen kontingentiert werden.

Das Bundesgesetz über den Binnenmarkt (BGBM) vom 6. Oktober 1995 beeinflusse die Regulierung im Taxiwesen massgebend. Die Wettbewerbskommission (WEKO) habe 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 ergebe sich daraus Folgendes: Es gelte der Grundsatz, dass alle Marktzugangsvorschriften in der Schweiz als gleichwertig zu betrachten seien; Ortsansässige wie auch auswärtige Taxihalter und Taxifahrer seien gleich zu behandeln. Ausweise (soweit vorhanden) seien gegenseitig anzuerkennen. Eine Bewilligung dürfe nicht mit dem Wohnsitz verknüpft werden. Ebenso seien besondere Vorschriften für Standplatztaxis 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 entspreche somit nicht den Anforderungen des Binnenmarktgesetzes.

Polizeiliche Kontrollen, die rechtlichen Voraussetzungen für die Zulassung von Taxifahrerinnen und Taxifahrern, seien 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 sei mit der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen vom 6. Mai 1981 (ARV 2 [SR 822.222]) geregelt und eine Aufgabe der Polizei.

Auch die Kontrolle des sogenannten «Wischens», liege im Aufgabenbereich der Polizei. Hier gelte mit Art. 33 Bst. d Verkehrsregelnverordnung (SR 741.11) vom 13. November 1962 ebenfalls Bundesrecht. Demnach sei das fortgesetzte Herumfahren in Ortschaften untersagt. Der wichtigste Punkt im Taxigewerbe Olten sei Art. 33 Bst. d VRV. Diese Verordnung solle sofort umgesetzt werden mit Kontrollen und Abgabe des städtischen Taxikennbalkens.

Bedingt durch die knappen personellen Mittel (80 % des Fachverantwortlichen) seien die Kontrollen zur Einhaltung und Durchsetzung des Taxireglements nicht im nötigen Umfang ausgeführt worden. Diese Situation sei im Taxigewerbe bemerkt worden, wodurch einzelne Vorschriften nicht eingehalten wurden. Insbesondere beim Standplatz am Bahnhof sei es folglich zu Reklamationen gekommen, weil sich einzelne Taxihalter und Taxifahrer nicht reglementskonform verhalten würden. Die Vorschriften eines neuen Reglements könnten mit einem vernünftigen Aufwand konsequent kontrolliert und durchgesetzt werden.

Das Taxigewerbe sei grundsätzlich als freies Gewerbe zu betrachten, das sich im Markt behaupten müsse. Wie bereits erwähnt, müsse der Marktzugang für ortsfremde Taxis offen sein. Ihre Dienstleistungen unterscheiden sich jedoch nicht von den ortsansässigen Taxibetrieben, welche dafür aber zurzeit noch eine B-Bewilligung brauchen. Auf die B-Bewilligung für städtische Taxihalter sollte deshalb konsequenterweise verzichtet werden.

Aufgrund der gesetzlichen Marktzugangsvorschriften könne 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. Der Aufwand für das wiederkehrende Submissionsverfahren wäre erheblich. Bereits die Auswahl von selektiven Vergabekriterien stosse an Grenzen und lasse viel Spielraum für Beschwerden von abgewiesenen Taxihaltern zu.

Neben den Anforderungen an die Taxihalter müsse zusätzlich auch ein Vergabeschlüssel definiert werden, welcher die Anzahl Bewilligungen pro berücksichtigten Betrieb regle. Bisher sei mit einer A-Bewilligung auch die Anforderung an die Taxihalter verbunden, einen 24-stündigen Fahrdienst zu gewährleisten. Heute lösten Taxihalter diese Auflage, indem sie direkte Anrufumleitungen ihrer Mobiltelefone auf andere Taxifahrer oder Taxibetriebe einrichteten. Diese Auflage verfehle heutzutage somit ihre regulative Wirkung und biete keine Gewähr mehr für einen betrieblich organisierten tatsächlichen 24-stündigen Fahrdienst. Deshalb sei es nicht nötig, dies im Reglement zu verankern. Die Gewährleistung eines 24-Stunden-Service am Standplatz Bahnhof mit sieben Plätzen lasse es auch nicht allen Konzessionären zu dies anzubieten und sei finanziell nicht zu verkraften.

Wer also in der Stadt Olten seine Taxidienste anbieten wolle, könne dies künftig ohne städtische Taxikonzession und entsprechend den bundesrechtlichen Vorgaben tun. Dieses Bundesrecht zu kontrollieren, sei Aufgabe der Polizei. Für die Benützung der städtischen Taxi-standplätze müsse allerdings eine Standplatzbewilligung vorliegen, die mit zusätzlichen Vorschriften verbunden sei.

### Änderungsanträge:

Art. 7 Konzessionsvoraussetzungen:

- a) Handlungsfähigkeit,
- b) Einwandfreier Leumund,
- c) Gewähr für einwandfreie Geschäftsführung,
- d) Dreijährige Festanstellung in einem Taxibetrieb Olten ohne Beschwerden von Kunden, Chauffeuren und Taxihaltern.

Art.8 Entzug

Der Stadtrat kann Taxihalterinnen oder Taxihaltern und Taxifahrerinnen oder Taxifahrern verbieten, Taxidienstleistungen ab den städtischen Taxistandplätzen anzubieten oder auszuführen, wenn sie

- a) wiederholt oder in schwerwiegender Weise gegen das Taxireglement oder dessen Ausführungserlasse verstossen haben,
- b) strafrechtlich verurteilt worden sind für eine Straftat, welche für die Tätigkeit als Taxihalterin bzw. Taxihalter oder Taxifahrerin bzw. Taxifahrer von Bedeutung ist,
- c) auf andere Weise eine erhebliche Gefahr für die sichere und ordnungsgemässe Ausübung des Taxigewerbes darstellen.

Das Verbot ist in der Regel zu befristen. Im Wiederholungsfall oder bei Vorliegen einer schwerwiegenden Gefahr für die sichere Ausübung des Taxigewerbes kann ein unbefristetes Verbot verfügt werden.

### Strafbestimmungen

Wer diesem Reglement oder den sich darauf stützenden Ausführungserlassen zuwiderhandelt, wer insbesondere

- a) Tarifvorschriften missachtet,
- b) städtische Taxistandplätze benützt, ohne über die erforderliche Taxi-Standplatzbewilligung zu verfügen,
- c) die Benützungsregeln für städtische Taxistandplätze verletzt,
- d) das Taxi nicht ordnungsgemäss ausrüstet,
- e) die Beförderungspflicht verletzt.

Nach seinem Dafürhalten sei das neu vorgestellte Taxireglement nicht zeitgemäss und zielgerecht und er sehe daher keine Verbesserung zum bisherigen Reglement.

Nachdem die Konzessionäre der Revision keine grundsätzliche Absage erteilt haben und nur einzelne Bestimmungen kritisierten, diese aber dann kontrovers, wurde die Vorlage nur minimal geändert, indem der 24-Stunden-Dienst nur von juristischen Personen mit Taxikonzession II angeboten werden muss. In dieser Form erfolgt alsdann der Versand an die Parteien zur Vernehmlassung.

### **3. Ergebnisse Vernehmlassung bei den Parteien / Polizei Kanton Solothurn**

Innert gesetzter Frist haben sich die EVP Olten-Gösgen, die SP Olten, die Junge SP Region Olten, die SVP Olten, Die FDP.Die Liberalen Olten, die CVP Olten und die Grünen Region Olten zur Vernehmlassung geäußert.

Zu den Anträgen der Parteien sind unter den jeweiligen Stellungnahmen Kommentare in kursiver Schrift aufgeführt.

#### EVP Olten

Die EVP Olten teilt mit, dass aus ihrer Sicht bei dieser Revision die veränderten Umstände berücksichtigt und das Reglement zeitgemäss angepasst wurde. Sie sind der Meinung, dass damit die Situation der Taxifahrerinnen und Taxifahrer entschärft und verbessert werde.

#### SVP Stadt Olten

Die SVP begrüsst, dass das Taxireglement aus dem Jahr 1997 einer Totalrevision unterzogen wird. Für die SVP sei es wichtig, dass das Taxireglement die hiesigen Taxiunternehmen nicht vom Markt verdränge. Sie erwartet, dass die Stadt bei der Ausgestaltung des Taxireglements eine freiheitliche Lösung wählt. Eine Überregulierung lehnt sie kategorisch ab. Die SVP schlägt vor, dass eine weitergehende Liberalisierung des Taximarkts geprüft werde, bevor das vorliegende Taxireglement verabschiedet wird. So wäre eine Ablösung der Konzessionspflicht durch eine einfache Polizeibewilligung mit Fähigkeitsnachweis prüfenswert. Sie sieht es auch als unerlässlich, dass die Gesetzgebung den neuen technologischen Möglichkeiten (z.B. Uber) Rechnung trage und nicht versucht werde, neue Technologien aufzuhalten. Nach ihrer Auffassung könne man neue Technologien nicht verbieten, man könne ihren Durchbruch höchstens verschieben oder in die Illegalität verbannen. Die Leute würden die neuen Möglichkeiten der geografischen Ortung verbunden mit der ständigen Erreichbarkeit nutzen.

Eine Abschottung des Taximarkts lehnt sie dezidiert ab. Gleichzeitig gelte es, die hiesigen Taxiunternehmen auf diesem Weg mitzunehmen und das neue Taxireglement so auszugestalten, dass sie langfristig die Chance haben, im Markt zu bestehen. Diese Unternehmen bezahlen bei uns Steuern und leisten einen wertvollen Dienst.

Die klare Definition des Taxibegriffs in Art. 2 sei ein Fortschritt. Sie stellt klar, dass es eine Kategorie von Fahrten gibt, welche stärker reguliert und kontrolliert werde, und diese Fahrzeuge im Gegenzug als offizielle Inhaber die «Taxi-Lampe» tragen dürfen. Wer auf die Lampe verzichtet, werde hingegen auch nicht über die nationale Gesetzgebung hinaus reguliert, wodurch ein offener Marktzugang sichergestellt sei.

Art. 4 entspreche den Empfehlungen der WEKO und stelle den Marktzugang ortsfremder Taxis sicher und entspreche so auch dem Binnenmarktgesetz. Damit werde sichergestellt, dass der Wettbewerb durch die Regulierung nicht über Gebühr behindert wird.

Die in Art. 6 zeitlich beschränkte Vergabe der Taxikonzession stellt für die SVP eine massive Behinderung der Taxiunternehmen dar. Ein Zeitraum von vier Jahren sei für die Taxiunternehmen zu kurz bemessen, um die getätigten Investitionen zu amortisieren. Für die Ange-

stellten sei es ebenfalls problematisch, wenn sie alle vier Jahre erfahren, ob sie noch weiterarbeiten können. Für die langfristige Planung dieser Unternehmen stelle das ein grosses Hindernis dar. Da der Entzug der Konzessionen bei Zuwiderhandlung der Vorgaben in Art. 8 jederzeit möglich ist, erachtet sie die Befristung auf vier Jahre als unnötig.

*Wenn eine Taxikonzessionärin bzw. ein Taxikonzessionär nach Ablauf der Konzessionsdauer die Konzessionsvoraussetzungen weiterhin erfüllt, steht der Erteilung einer neuen Konzession nichts im Weg, da diese nicht limitiert werden. Für die langfristige Planung wird die zeitlich beschränkte Vergabe der Taxikonzession auf 5 Jahre erhöht.*

Weiter werde in Art. 7 verlangt, dass Taxiinhaber mit einer Konzession 2 einen 24-Stunden-Service anbieten müsse. Dies sei insbesondere wichtig, wenn der restliche ÖV nicht funktioniert oder es grössere Störungen im SBB-Verkehr gibt.

*Der 24-Stunden-Dienst muss nur noch von Konzessionären, welche als juristische Person organisiert sind, gewährleistet werden, da diese mehrere Fahrzeuge bzw. Taxibalken erwerben und aufgrund des Verbots der Konzessionsübertragung nur diese Taxichauffeuser bzw. Taxichauffeure anstellen können.*

Sie steht einer Prüfung, die gemäss Art. 9 alle zehn Jahre zu bestehen ist, sehr skeptisch gegenüber. Gleichzeitig begrüsst sie, dass ein Mindestmass an lokalen Kenntnissen sowie die Kenntnisse der deutschen Sprache verlangt werde. Sie geht davon aus, dass die zu absolvierende Prüfung effizient und ohne grossen finanziellen Aufwand vollzogen wird. Es sei auch zu begrüessen, wenn man diese Kosten den Konzessionären bei Bestehen erlassen könnte.

*Eine institutionalisierte Prüfung wird es nicht geben. Hingegen muss die Antragstellerin bzw. der Antragsteller bei nicht deutscher Muttersprache ein Deutschzertifikat, mindestens Niveau B1 vorlegen. Falls sich die fehlende Ortskenntnis im Nachhinein herausstellt, kann zudem die Bewilligung entzogen oder mit Auflagen verbunden werden.*

In Art. 14 werden die Konzessionskosten geregelt. Die SVP sieht den Wert von festen Taxi-standplätzen in der Zukunft als abnehmend. Darum erachtet sie es als unerlässlich, die Kosten der Konzession erheblich zu senken. Sonst gebe es kaum mehr Anreize für die Unternehmen, einen 24-Stunden-Fahrdienst anzubieten. Im Interesse der hiesigen Taxiunternehmen sollen die Standplatzkosten möglichst tief gehalten werden, um sie nicht gegenüber der auswärtigen Konkurrenz zu benachteiligen.

*Die Konzessionsgebühren werden neu im Gebührenreglement mit einer Spannweite festgelegt. Eine Erhöhung bzw. Reduktion ist aber nicht vorgesehen, da Standplätze gemäss Auskunft der Taxikonzessionärin bzw. Taxikonzessionäre weiterhin sehr beliebt sind.*

Die in Art. 16 genannten Sanktionen unterscheiden sich kaum von jenen des alten Reglements. Die Realität habe gezeigt, dass der drohende Gang vor den Friedensrichter kaum abschreckende Wirkung zeige und sich dadurch illegale Taxistände regelrecht etabliert haben. Der Vollzug des Reglements schein in der Vergangenheit auf Seiten der Polizei Kanton Solothurn tiefe Priorität genossen zu haben. Dies müsse sich ändern. Denn das beste Reglement entfaltet seine Wirkung nur, wenn es auch gelebt und vollzogen werde.

*Für die in kommunalen Reglementen vorgesehenen Sanktionen ist rechtlich nur der Friedensrichter zuständig. Das neue Reglement gibt der Polizei Kanton Solothurn bessere Möglichkeiten für den Vollzug. Zudem ist der Entzug der Konzession bzw. der Bewilligung, welche neu bei jedem gröberen Verstoss verfügt werden kann, eine harte und somit wirkungsvolle Sanktion.*

## SP Stadt Olten/Junge SP Region Olten

Die SP Olten/Junge SP Region Olten stellen fest, dass es sinnvoll gewesen wäre, neben einem Entwurf des Reglements auch einen Entwurf des Berichts der Vernehmlassung beizulegen. Dadurch wäre ersichtlich gewesen, von welchen Überlegungen sich der Stadtrat habe leiten lassen. Auch würde aus den Erläuterungen zu einzelnen Artikeln klar, was gemeint sei und wie diese auszulegen sind. Mit grosser Wahrscheinlichkeit würden sich dann einige Fragen, welche in der Vernehmlassung aufgeworfen werden, nicht stellen.

Da der Ingress fehle, können sie nicht nachvollziehen, was unter einer Taxibetriebskonzession und einer Taxichaufferebewilligung verstanden werde. Sie finden im Reglement auch keine entsprechenden Definitionen. Soweit dies für sie ersichtlich sei, werden lediglich diejenigen Taxidienstleistungen geregelt, welche durch ein als Taxi gekennzeichnetes Fahrzeug erbracht werden (Art. 2). Aus ihrer Sicht sei es unerlässlich, dass sämtliche entgeltliche bzw. gewerblich erbrachte Dienstleistungen dem Taxireglement unterstellt würden, wobei für „gemeinnützige“ Taxidienstleistungen (z.B. Fahrten des Roten Kreuzes) eine separate Regelung vorzusehen sei. Insbesondere „alternative Geschäftsmodelle“ wie z.B. Uber müssten in das Reglement miteinbezogen werden. Sozialversicherungsrechtlich gesehen gelten Uberfahrer als Angestellte. Somit sei davon auszugehen, dass Uber ein Arbeitgeber ist und damit denselben rechtlichen Bestimmungen unterstehen soll wie die klassischen Taxi-Unternehmen. Es sei ihnen aufgefallen, dass die Direktbetroffenen (Taxiunternehmen, Gewerbeverband, Taxifahrer, Gewerkschaften) nicht zu Vernehmlassung eingeladen worden wurden. Deren Meinung wäre aber für die weitere Behandlung dieses Geschäfts wertvoll.

*In den Art. 4 und 9 werden die Taxibetriebskonzession und die Taxichaufferebewilligung erklärt. Mit der Konzession soll gewährleistet werden, dass hinter jedem Taxi, welches mit einem städtischen Taxibalken Taxidienstleistungen anbietet, ein seriöses Unternehmen (juristische Person oder Einzelfirma) steht. Die Bewilligung zielt hingegen auf die Seriosität der einzelnen Chauffeuse bzw. des einzelnen Chauffeurs ab.*

*Die Unterstellung sämtlicher Taxidienstleistungen wurde geprüft und verworfen, da durch uns schlicht nicht kontrollierbar. Aus diesem Grund erhalten die Taxibetreiberinnen und Taxibetreiber, welche eine Konzession lösen, gewisse Vorteile wie die Möglichkeit, die öffentlichen Taxistandplätze anzufahren, Erwähnung auf der städtischen Homepage sowie den städtischen Taxibalken als Qualitätssiegel.*

*Die Taxibetreiberinnen und Taxibetreiber wurden bereits im März 2018 zur Orientierung und Vernehmlassung eingeladen. Ihre Eingaben sind oben erwähnt und wurden teilweise berücksichtigt.*

### Zu Art. 2

Die SP/Junge SP Region Olten schlägt vor, dass sämtliche entgeltlichen bzw. gewerblichen Taxidienstleistungen dem Reglement unterstellt werden. Nur so sei sichergestellt, dass auch alternative Geschäftsmodelle (z.B. Uber) geregelt seien.

*Taxidienstleistungen unterstehen der freien Marktwirtschaft und können nur beschränkt durch die Gemeinde geregelt werden. Insbesondere ortsfremde Taxis, welche von ausserhalb Personen in Olten abladen oder aufnehmen, um sie ausserhalb von Olten zu transportieren, können gemäss WEKO, aufgrund des Binnenmarktgesetzes (BGBM, SR 943.02), nicht weiter als die bundesrechtlichen Vorschriften eingeschränkt werden.*

### Zu Art. 7 Abs. 2 lit. b

Es sei nicht klar, weshalb der 24-Stunden-Service allein für juristische Personen gelten soll.

*Ein Einzelbetrieb kann keinen 24-Stunden-Service anbieten, da dieser aufgrund der Konzessionsvoraussetzungen keine Angestellte hat und somit die Arbeits- und Ruhezeitverordnung [ARV2] bei einem 24-Stunden-Dienst nicht einhalten kann.*

### Zu Art. 16 Abs. 1

Der Verweis betreffend die Bussenhöhe auf die Friedensrichterkompetenz sei nicht nutzerfreundlich. Zudem gelten dann entsprechende Änderungen automatisch für die Stadt Olten. Aus Gründen der Transparenz sei es sinnvoll, hier eine eigene Regelung aufzustellen.

*Wie oben erwähnt kann die Stadt nicht weitergehen als friedensrichterliche Kompetenz. Hin-gegen ist der Entzug der Konzession und auch der Bewilligung wahrscheinlich als effizienteste Strafe zu qualifizieren.*

### Zu alt Art. 11 Abs. 3

Weshalb braucht es diese Bestimmung nicht mehr? Kann ein Taxifahrer weiter als Taxichauffeur tätig sein, wenn er die Stelle bei einem Taxiunternehmen kündigt. Was ist mit Taxichauffeuren, welche nicht bei einem Taxiunternehmen angestellt sind?

*Der einzige Grund für diese Bestimmung war, dass der Arbeitgeber auf der Taxichauffeurbewilligung aufgeführt war. Da der Arbeitgeber nicht mehr aufgeführt wird, ist die Rückgabe hinfällig. Eine angestellte Taxichauffeuse bzw. angestellter Taxichauffeur, der sich selbstständig machen will, braucht eine Konzession.*

### Zu alt Art. 13–15

Weshalb braucht es diese Bestimmungen nicht mehr? Sie dienen der Qualitätssicherung. Gerade alt Art. 14 Abs. 1 sei wichtig, da ja Kunden wählen dürfen, von wem sie eine Taxidienstleistung beziehen. Es sei deshalb wichtig, dass die entsprechenden Fahrzeuge gekennzeichnet sind.

*Als Hauptkennzeichen gilt neu der Oltnetaxibalken. Die Firmenbezeichnung/Auftritt ist der Taxibetreiberin bzw. dem Taxibetreiber überlassen.*

### Zu alt Art. 20

Es sei sinnvoll, wenn unzufriedene Kundinnen und Kunden sich bei der Bewilligungsbehörde melden können. Dafür sei es notwendig, dass die entsprechende Behörde im Reglement aufgeführt werde.

*Unzufriedene Kundinnen und Kunden haben sich primär an den Dienstleistungserbringer zu wenden. Unter Art. 3 ist die Aufsichtsbehörde genannt. Der Vollzug wird aus gesetzestechnischen Gründen in der Geschäftsordnung des Stadtrats geregelt (vgl. Art. 20).*

Zum Schluss halten sie fest, dass sie es als zwingend notwendig erachten, dass das Taxireglement auch «alternative Geschäftsmodelle» (z.B. Uber) reglementiere. Nur so können in diesem Bereich die Kundinnen und Kunden vor schlechten Dienstleistungen, die betroffenen Unternehmen von einer unzulässigen Konkurrenz und die Taxichauffeusen und Taxichauffeure vor missbräuchlichen Arbeitsbedingungen bzw. Ausbeutung geschützt werden.

*Siehe Ausführungen weiter oben. Des Weiteren ist der Schutz vor missbräuchlichen Arbeitsbedingungen und Ausbeutung nicht Zweck des Taxireglements und bereits auf Bundesrecht abschliessend geregelt.*

### FDP.Die Liberalen Olten

Die FDP.Die Liberalen Olten hält einleitend fest, dass Taxireglements meistens mit dem Ziel erlassen werden, Sicherheit und Qualität sicherzustellen. Eine nicht ortsansässige Person soll sich beispielsweise darauf verlassen können, dass bei einer Fahrt in einem örtlichen Taxi ein gewisses Mass an Qualität und Sicherheit gewährleistet sei.

Bei einer Person, die via Telefon, Internet oder App eine Fahrt bestelle, handle es sich jedoch nicht um Laufkundschaft, die vor schlechten Dienstleistungen geschützt werden müsse; das seien vielmehr mündige Konsumentinnen und Konsumenten, die eine bewusste Wahl getroffen haben.

Zur Gewährleistung der Strassensicherheit gebe es eine national regulierte Prüfung für den professionellen Personentransport. Diese beinhalte Zusatztheorie und eine zusätzliche praktische Prüfung. Insofern könne man eine lokale Regulierung des professionellen Personentransports nicht mit Sicherheitsargumenten begründen. Der eigentlich einzige Grund, das Taxiwesen lokal zu regulieren sei, dass konzessionierte Taxis gewisse von der Stadt garantierte Privilegien geniessen (z.B. die Nutzung öffentlicher Standplätze, die Benutzung spezieller Fahrspuren oder die Erwähnung in der städtischen Kommunikation).

Der Basler Regierungsrat und Sicherheitsdirektor Baschi Dürr habe im Grossen Rat gut zusammengefasst:

*«Aber ganz grundsätzlich ist jedem Betrieb erlaubt, egal wie er sich nennt, was sein Branding ist, dass er sagen kann, ich möchte diese Privilegien, dann unterstelle ich mich diesem Taxigesetz, muss entsprechend gewisse Auflagen erfüllen, oder ich möchte das eben nicht und dann gehe ich eben auch nicht unter dieses Taxigesetz.»*

Aus Sicht der FDP.Die Liberalen Olten sei der vorliegende Entwurf für ein neues Taxireglement im Grundsatz liberal und zeitgemäss sowie auf die nationale Gesetzgebung abgestimmt. Zentral sei für sie die klare Definition des Taxibegriffs in Art. 2. Damit sei sichergestellt, dass es eine Kategorie von Taxis gebe, welche stärker reguliert und kontrolliert werde — im Gegenzug dürfen diese Fahrzeuge als staatliches «Gütesiegel» den städtischen Taxikennbalken tragen. Wer auf diese Kennzeichnung verzichte, werde hingegen nicht über die nationale Gesetzgebung hinaus reguliert; dadurch sei die Wahlfreiheit für Konsumentinnen und Konsumenten wie auch für Taxihalter sichergestellt.

Positiv sei ebenfalls Art. 4, der gemäss den Empfehlungen der Wettbewerbskommission (Weko) über den «Marktzugang für ortsfremde Taxidienste» formuliert sei und Wahlmöglichkeiten gebe:

Die grundsätzliche Stossrichtung des vorgeschlagenen Taxireglements stimme und verdiene die volle Unterstützung der FDP.Die Liberalen Olten. Bei der Umsetzung bestehe dagegen noch hie und da in verschiedenen Artikeln ein Optimierungsbedarf. Ihre entsprechenden Kommentare und Verbesserungsvorschläge seien nachfolgend pro Artikel aufgelistet, ausgehend von dem ihnen zugestellten Entwurf 11 vom 16. April 2018.

### Zu Art. 1

Im Zweckartikel stehe, das Reglement wolle «ökologisch orientierte Taxidienstleistungen» fördern. An keiner anderen Stelle im Reglement werde erwähnt, was darunter zu verstehen ist und wie dieses Ziel erreicht werden soll.

Antrag: Zweck neu:	«ökologisch orientierte Taxidienstleistungen» – streichen
-----------------------	---

*Der ökologische Aspekt könnte bei einer Limitierung der Konzessionen als Auswahlkriterium gelten. Da jedoch keine Limitierung vorgesehen ist, kann auch der Begriff «ökologisch» aus dem Zweckartikel gestrichen werden.*

### Zu Art 3

Im Sinne einer stufengerechten Verwaltungsorganisation soll die Aufsicht über das Taxiwesen nicht dem Stadtrat unterliegen, sondern dem Präsidium (Abteilung Ordnung und Sicherheit). Der Stadtrat kann so als erste «Eskalationsstelle» dienen.

Antrag: Art. 3 Abs. 1 neu:	Das Taxiwesen steht unter der Aufsicht der Direktion Präsidium.
----------------------------------	---

*Die Überlegungen sind nachvollziehbar. Der Antrag wird übernommen. Aufsicht untersteht der Direktion, Vollzug wird durch die Abteilung sichergestellt (vgl. Art. 20, I).*

### Zu Artikel 4:

Der Rahmen für eine Bewilligungspflicht und die Voraussetzungen für eine Betriebsbewilligung werden bisher zu wenig klar umschrieben. Die bestehende Formulierung passe zudem besser in Art. 9.

Abtrag: Art. 4 Abs. 1 neu:	Taxibewilligungen werden erteilt, wenn der Gesuchsteller oder die Gesuchstellerin (natürliche oder juristische Person) den Wohn- oder Geschäftssitz in der Schweiz hat und gestützt auf eine Prüfung der persönlichen und betrieblichen Verhältnisse davon ausgegangen werden kann, dass der Gesuchsteller oder die Gesuchstellerin in der Lage ist, einen einwandfreien Taxiservice anzubieten. Bei juristischen Personen wird geprüft, ob die geschäftsführende Person zur Führung eines Taxibetriebs geeignet ist. Das vorliegende Taxireglement regelt die Einzelheiten
----------------------------------	---

*Die Voraussetzungen für die Taxikonzession und die Taxichauffeurbewilligung sind einzeln aufgeführt und ausreichend vorgegeben. Konzession zielt auf Unternehmen, Bewilligung auf Chauffeuren bzw. Chauffeure (vgl. dazu die Ausführungen weiter oben).*

### Zu Art. 6

Die vorgeschlagene Formulierung enthalte Unklarheiten über die Konzessionsvergabe und die Konzessionsdauer.

Die Unterscheidung in Taxikonzession I und Taxikonzession II sei nicht mehr zeitgemäss. Sie benachteilige Taxiunternehmen, welche rund um die Uhr ihre Dienstleistungen anbieten und sie fördere die «Rosinenpickerei» unter den konzessionierten Taxis.

*Gerade die KMUs wünschen explizit die Unterscheidung der Konzessionen, da diese mehrere Taxis gleichzeitig im Einsatz haben, jedoch nicht alle die öffentlichen Taxistandplätze bedienen. Die Pflicht, einen 24-Stunden-Dienst anzubieten, wurde von keiner Taxibetreiberin bzw. keinem Taxibetreiber als negativ bewertet. Es ist davon auszugehen, dass damit gutes Geld verdient werden kann.*

Es sei unklar, nach welchen Kriterien der Stadtrat die Anzahl der Konzessionen vergeben will. Hier sei eine Orientierung an den im Stadtgebiet zur Verfügung stehenden Standplätzen erwünscht: Dies würde auch dazu führen, dass die Stadt die Zahl der Standplätze dem vorhandenen Bedarf anpassen müsste, sofern der entsprechende Bedarf (z.B. sichtbar an der Zahl der Konzessionen) sich verändern würde. Damit würden die konzessionierten Taxis noch stärker als Teil des öffentlichen Verkehrsangebots positioniert.

*Im Sinne der Marktfreiheit wird die Anzahl der Konzessionen nicht limitiert. Daher wird das Reglement, Art. 6 Abs. 3 dahingehend geändert, dass der Stadtrat keine Anzahl Konzessionen festlegt. Die Anzahl der Taxistandplätze soll hingegen mengenmässig wie auch hinsichtlich Standorte erhöht werden*

Antrag: Art. 6	ist grundlegend wie folgt zu überarbeiten (eventuell Aufteilung in zwei Artikel):
Abs. 1	Die Anzahl der Konzessionen wird vom Stadtrat festgelegt und orientiert sich an den im Stadtgebiet zur Verfügung stehenden Standplätzen sowie an den Bedürfnissen der Bevölkerung. Die erste Vergabe findet per 1. Januar 2019 bzw. spätestens drei Monate nach Rechtskraft des Taxireglements statt.  <i>Vgl. oben</i>
Abs. 2	Die Vergabe von Taxikonzessionen erfolgt durch den Stadtrat im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung.  <i>Die Ausschreibung dient aufgrund der fehlenden Limitierung der Konzessionen nicht der Auswahl mittels Zuschlag, sondern der Bekanntmachung, dass die Konzessionen neu beantragt werden können. In diesem Sinne wird die Bekanntmachung regelmässig öffentlich publiziert.</i>
Abs. 3	Liegen mehr Gesuche vor, als bewilligt werden können, so erfolgt die Bewilligungserteilung insbesondere unter Berücksichtigung folgender Kriterien, geordnet nach Priorität:  a) Bereitschaft und Befähigung, Taxidienstleistungen während 24 Stunden anzubieten; b) Gewährleistung eines vorschriftsgemässen und kundenfreundlichen Betriebs; c) Vermeidung der Monopolstellung eines einzelnen Taxibetriebs.  <i>Es ist keine Limitierung mehr vorgesehen.</i>

Abs. 4	<p>Taxikonzessionen werden jeweils für einen Zeitraum von 5 Jahren vergeben.</p> <p><i>Wird übernommen (Art. 6 Abs. 1) und dient der Institutionalisierung der regelmässigen Überprüfung der Voraussetzungen und somit der Sicherstellung der Gültigkeit des Qualitätssiegels.</i></p>
Abs. 5	<p>Sofern die Zahl der bewilligten Konzessionen nicht ausgeschöpft ist oder bestehende Konzessionen frei werden, kann der Stadtrat auch innerhalb einer 5-Jahres-Periode weitere Konzessionen erteilen. Auch diese Konzessionen laufen bis zum Ende der definierten 5-Jahres-Periode.</p> <p><i>Es ist keine Limitierung mehr vorgesehen.</i></p>
Abs. 6	<p>Die Taxikonzession ist persönlich, ohne Einwilligung des Stadtrats nicht übertragbar und lautet auf die Halterin bzw. den Halter. Sie erlöscht mit dem Tod oder mit dem Verlust der Rechtspersönlichkeit der Konzessionsinhaberin bzw. des Konzessionsinhabers.</p> <p><i>Es kann Sinn machen, dass während der Laufzeit der Konzession eine Übertragung als angebracht erscheint, nämlich bei geringem Taxibestand, auf Aufgabe einer Konzession infolge Alter o.ä. bzw. Erlöschen infolge Tod.</i></p>
Abs. 7	<p>Die Taxikonzession ermächtigt zum Erbringen von Taxidienstleistungen von öffentlichen Taxistandplätzen aus. Die Inhaberin bzw. der Inhaber einer Taxikonzession hat keine Ansprüche auf einen garantierten öffentlichen Standplatz.</p> <p><i>Ist in Art. 6 geregelt.</i></p>
Abs. 8	<p>Die Taxikonzession ermächtigt zur Benützung von speziellen Strassenabschnitten, die sonst dem öffentlichen Verkehr vorbehalten sind (zum Beispiel Busspuren).</p> <p><i>Dieser Absatz ist nicht notwendig, da Ausnahmen für Taxis explizit signalisiert und markiert werden müssen. Eine Erweiterung der Privilegien ist nicht ausgeschlossen, muss aber im Einzelfall genauestens geprüft werden.</i></p>
Abs. 9	<p>Der Stadtrat informiert in geeigneter Weise die interessierte Öffentlichkeit über die Inhaber einer Taxikonzession und über deren Kontakte (zum Beispiel auf Orientierungstafeln, in Publikationen zur Förderung von Tourismus und Geschäftsreisen sowie im Internet).</p> <p><i>Eine Information über die Konzessionärinnen und Konzessionäre auf der städtischen Homepage ist vorgesehen.</i></p>
Abs. 10	<p>Die Taxikonzession ist gebührenpflichtig. Bei der Gebührenfestlegung wird auch berücksichtigt, wie stark sich ein Taxiunternehmen für einen 24-Stunden-Service verpflichtet. Eine stärkere Verpflichtung wird mit tieferen Gebühren honoriert.</p> <p><i>Eine Reduktion der Konzessionsgebühren bei Anbieten eines 24-Stunden-Services, bzw. bei energieeffizientem Fuhrpark wurde geprüft, zugunsten der einfachen Handhabung des Reglements aber verworfen.</i></p>

## Zu Art. 7

Die Konzessionsvoraussetzungen seien teilweise schwammig und nicht nachvollziehbar formuliert. Was heisst «einwandfreier Leumund»? Was heisst «keine Überschuldung»? Die Voraussetzung, dass nur juristische Personen einen 24-Stunden-Service sicherstellen müssen und Einzelfahrer nicht, fördere die Rosinenpickerei durch einzelne Taxifahrer und benachteiligt die Taxiunternehmen. Ein 24-Stunden-Service sei eine Dienstleistung im Sinne von Service Public. Wenn die Stadt diese wirtschaftlich wohl nicht lohnende Dienstleistung zwingend einverlange, müsse sie den Service Public abgelden — wie das in anderen Bereichen des öffentlichen Verkehrs üblich sei.

Alternativ soll der Stadtrat, wie in Art. 6 vorgeschlagen, die Bereitschaft zum freiwilligen 24-Stunden-Betrieb mit entsprechenden Rahmenbedingungen fördern — mit einer Priorisierung bei der Zuteilung von Konzessionen, mit tieferen Gebühren usw.

Antrag: Art. 7	ist grundlegend wie folgt zu überarbeiten – Verzicht auf 24-Stunden-Vorschrift:  <i>Ein Einzelbetrieb kann keinen 24-Stunden-Service anbieten (Arbeits- und Ruhezeitverordnung [ARV2]). Der 24-Stunden-Service wurde im Rahmen der Vernehmlassung der Taxibetreiber nicht grundsätzlich in Frage gestellt. Lediglich deren Umsetzung. Um einen 24-Stundendienst im Sinne von kundenorientierten Taxidienstleistungen zu gewährleisten, werden diejenigen, die es können (juristische Personen), dazu verpflichtet. Es ist nicht anzunehmen, dass ein solcher unrentabel ist.</i>
Art. 7 neu	Die Antragstellerin bzw. der Antragsteller für eine Taxikonzession muss folgende Anforderungen erfüllen: a) Fristgerechter Eingang des Antrags b) Handlungsfähigkeit c) Gewähr für einwandfreie Geschäftsführung  <i>Der einwandfreie Leumund wird primär mittels Strafregisterauszug, die Überschuldung primär mittels Betreibungsregisterauszug überprüft. Bei Hinweisen, dass die Voraussetzungen nicht erfüllt sind, werden weitere Untersuchungen folgen. Dies entspricht der gängigen Praxis und wird so weitergeführt.</i>

## Zu Art. 8

Absatz b in Punkt 1 sei unklar formuliert. Wann ist eine Konzession «ungenügend» genutzt?

Antrag: Art. 8 Abs. 1b neu	«die Konzession nicht oder ungenügend genutzt wird» – ersatzlos streichen.  <i>Die Anzahl der Konzessionen wird nicht limitiert, daher wird der Antrag übernommen.</i>
----------------------------------	--

## Zu Art. 9

Hier könne die bisherige Bestimmung von Art. 5 eingefügt werden.

Antrag: Art. 9 Abs. 1 neu	Wer mit einer Taxibetriebskonzession Taxifahrten ausführt, benötigt eine Taxichauffeurbewilligung.  <i>Bei Art. 9 geht es um die Voraussetzungen zum Erhalt einer Konzession, nicht um die Bewilligungspflicht. Diese ist zusammen mit der Konzessionspflicht in Art. 4 und 5 unter dem Titel allgemeine Bestimmungen geregelt.</i>
---------------------------------	---

## Zu Art 10

Im vorliegenden Entwurf würden teilweise Verhaltensregeln formuliert, die nicht messbar seien und deren Formulierungen altbacken wirken. Die Bestimmungen über die Preisangabe gehören in Art. 14.

*Der Verstoss gegen die Verhaltensregeln ist nicht in jedem Fall überprüfbar. Dennoch kann ohne Weiteres, auf Hinweis der Kundschaft, auf einen Verstoss geschlossen und somit Sanktionen verfügt werden. Bis anhin besteht keine Möglichkeit, soziales Fehlverhalten der Chauffeure zu ahnden. Mit der Einführung eines Qualitätssiegels muss aber auch diese Komponente berücksichtigt werden.*

Antrag: Art. 10	Ist grundlegend wie folgt zu überarbeiten:
Abs. 1	Die Chauffeurbewilligung ist für den Fahrgast gut ersichtlich zu befestigen.  <i>Ist bereits in Art, 10 Abs. 2 festgelegt.</i>
Abs. 2	Im Rahmen der Beförderungspflicht sind Taxifahrer und Taxifahrerinnen verpflichtet, Kunden und Kundinnen aufzunehmen.  <i>Die Beförderungspflicht ist bereits in Art. 10 Abs. 4 geregelt.</i>
Abs. 3	Keine Beförderungspflicht besteht für Personen, die in ihrer Urteilsfähigkeit erheblich eingeschränkt sind, namentlich Alkoholisierte sowie unter Betäubungsmittel- oder Medikamenteneinfluss Stehende.  <i>Ist bereits in Art. 10 Abs. 4 umgesetzt.</i>
Abs. 4	Die Kunden und Kundinnen sind auf dem für sie günstigsten Weg an das gewünschte Ziel zu bringen.  <i>Ist bereits in Art. 10 Abs. 4 geregelt.</i>
Abs. 5	Fahrten zu widerrechtlichen Zwecken dürfen nicht ausgeführt werden.  <i>Ist mit dem Vorbehalt von eidg. und kant. Strafbestimmungen in Art. 17 Abs. 3 geregelt</i>

### Zu Art. 11

Punkt c in Abs. 2 sei unnötig. Es sei nicht einsichtig, warum ein erfahrener Taxichauffeur, der aus welchen Gründen auch immer weniger als 50 Stunden in Olten arbeite, seine Chauffeurbewilligung verlieren soll. Ein Taxichauffeur, der die übergeordneten kantonalen und bundesrechtlichen Vorschriften sowie die Anforderungen gemäss Art. 9 erfülle, dürfe nicht wegen fehlender Taxisstunden in Olten ausgeschlossen werden. Das könne sonst zum Beispiel auch Teilzeitarbeitende beeinträchtigen.

Antrag: Art. 11 Abs. 2 c)	Ersatzlos streichen. <i>Wird übernommen.</i>
---------------------------------	---

### Zu Art. 12

Hier soll die Anpassung an die Änderungsvorschläge in Art. 6 vorgenommen werden.

Antrag:	Teilweise Formulierung.
Abs. 1 neu	Unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Bevölkerung bestimmt der Stadtrat Ort und Anzahl der öffentlichen Taxistandplätze sowie deren Aufhebung. Die Standplätze werden entsprechend signalisiert. <i>Dies muss nicht auf Gesetzesstufe reglementiert werden. Es darf jedoch davon ausgegangen werden, dass öffentliche Taxistandplätze dort erstellt werden, wo auch entsprechende Bedürfnisse bestehen und die räumlichen Verhältnisse dies zulassen. Auf der anderen Seite werden solche, die nicht benutzt werden, auch wieder aufgelöst.</i>
Abs. 2 neu	Die öffentlichen Taxistandplätze dürfen nur von konzessionierten Taxis angefahren werden. <i>Gemäss Art. 6 Abs. 3 sind nur Taxikonzessionen II berechtigt, die Taxistandplätze anzufahren. Die Unterscheidung der Konzessionen wird von den Taxibetreibern gewünscht (vgl. Ausführungen weiter oben).</i>
Abs. 3 neu	Ungeachtet der Aufstellung haben die Fahrgäste die freie Wahl zwischen den Taxis. 4 Der Stadtrat kann weitere Bestimmungen in einer Platzordnung erlassen. <i>Ist bereits in Art. 12 Abs. 3 und 4 geregelt.</i>

### Zu Art. 14

Aus Gründen der Übersichtlichkeit sollen alle Bestimmungen über die Preisgestaltung und die Preisbekanntgabe in einem Artikel zusammengefasst werden.

Antrag:	Art. 14 sei grundlegend wie folgt zu überarbeiten:
Abs. 1 neu	Der Stadtrat setzt, nach Anhörung der Konzessionsinhaber, die jeweils

	gültigen maximalen Taxitarife fest und gibt sie diesen bekannt.
Abs. 2 neu	Die Tarife für Taxifahrten sind im Rahmen der vom Stadtrat festgesetzten maximalen Taxitarife grundsätzlich frei.
Abs. 3 neu	Die Tarife sind im Taxifahrzeug gut sichtbar für die Fahrgäste anzubringen.
Abs. 4 neu	Zur Berechnung des Fahrpreises muss die Taxiuhr verwendet werden, sofern vorgängig mit dem Fahrgast keine andere Vereinbarung getroffen wird.
Abs. 5 neu	Dem Fahrgast muss jederzeit und gut sichtbar der aktuell zu bezahlende Fahrpreis inklusive aller Steuern, Abgaben und Zusatzkosten angezeigt werden, sofern vorgängig nicht eine pauschale Abgeltung vereinbart wurde.

*Mit der Definition «maximal» in Art. 15 Abs. 1 ist bereits festgehalten, dass die Taxibetreiber weniger verlangen dürfen und auch Pauschalen zulässig sind.*

### Grüne Region Olten

Die Grünen Region Olten sind der Meinung, dass der neue Entwurf gegenüber dem bisherigen Reglement eine verbesserte Übersicht und klarere Bestimmungen bietet. Allerdings seien nach wie vor viele Anforderungen an die Taxibetriebe und die Taxichauffeurinnen und Taxichauffeure zu allgemein formuliert, so dass ihre Durchsetzung einen erheblichen administrativen Aufwand erfordere (siehe dazu die Vernehmlassung zur Totalrevision der Verordnung zum Gesetz betreffend das Erbringen von Taxidienstleistungen der Stadt Basel der ASTAG).

Die im Zweck genannte ökologische Orientierung des Reglements sei wenig umgesetzt. Das Reglement solle sich auch zum Transport von Kindern (Mitführen von Kindersitzen) und Menschen mit Behinderung (Möglichkeit, einen Rollstuhltransport anzubieten) äussern. Wünschenswert wären gendergerechte Bezeichnungen.

*Die ökologische Orientierung ist mangels weiterführender Regelung gestrichen (vgl. Ausführungen weiter oben).*

*Kinder unter einer gewissen Grösse bzw. gewissen Alters dürfen nur mit entsprechender Vorrichtung (Kindersitz) transportiert werden. Es ist den Taxibetreiberinnen und Taxibetreibern überlassen, diesen Markt zu erschliessen und sich dadurch einen Wettbewerbsvorteil zu erarbeiten. Da für Kinder zwischen 1–6 Jahre mindestens 3 verschiedene Kindersitze nötig sind, ist eine Verpflichtung, solche dabei zu haben, unverhältnismässig.*

*Hinsichtlich Behindertentransport kann auf die bestehenden Angebote wie bspw. Invamobil verwiesen werden. Wenn diese unter dem städtischen Taxibalken fahren wollen, unterstehen sie automatisch dem Reglement. Eine gesonderte Vorschrift im Sinne, dass die Betreiber behindertengerechte Taxidienstleistungen anbieten müssen, erscheint als unverhältnismässig.*

Zwecks Transparenz für das Taxigewerbe wären klare Aussagen über die gesetzlichen Grundlagen und Bezüge wünschenswert: Siehe z.B.:

Gesetzliche Grundlagen der Taxi-verordnung der Stadt Basel	<a href="http://www.gesetzsammlung.bs.ch/frontend/versions/4132">http://www.gesetzsammlung.bs.ch/frontend/versions/4132</a>
Preisbekanntgabevorschrift	<a href="https://www.so.ch/verwaltung/volkswirtschaftsdepartement/amt-fuer-wirtschaft-und-arbeit/arbeitsbedingungen/preisbekanntgabevorschrift/">https://www.so.ch/verwaltung/volkswirtschaftsdepartement/amt-fuer-wirtschaft-und-arbeit/arbeitsbedingungen/preisbekanntgabevorschrift/</a>
Hinweise zur Regelung der Freigabe von Busstreifen für Taxis durch den Kanton	<a href="https://www.so.ch/startseite/aktuell/news/freigabe-von-busstreifen-fuertaxis/?tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&amp;tx_news_pi1%5Baction%5D=detail&amp;cHash=e84cf8f9bc318cc4e0903c421b8db72b">https://www.so.ch/startseite/aktuell/news/freigabe-von-busstreifen-fuertaxis/?tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&amp;tx_news_pi1%5Baction%5D=detail&amp;cHash=e84cf8f9bc318cc4e0903c421b8db72b</a>

Das Reglement müsse zusätzliche Themen umfassen wie: Rechte der Fahrgäste, Beförderungspflicht (kurze Taxifahrten dürfen nicht verweigert werden), Zahlung mit Kreditkarten, Umgang mit Fundgegenständen. Man könne z.B. den bisherigen Art. 15 entsprechend anpassen und erweitern.

*Die Verhaltensregeln für Taxichauffeusen bzw. Taxichauffeure sowie die Beförderungspflicht sind in Art. 10 geregelt.*

*Die Möglichkeit der Zahlung mit Kreditkarten obliegt dem Dienstleistungserbringer.*

*In Art. 720 ZGB ist der Umgang mit Fundgegenständen geregelt.*

Taxidienste wie z.B. Uber würden nicht unter dieses Reglement fallen, da die Transportfahrzeuge nicht speziell gekennzeichnet seien. Es sei wünschenswert, dazu einen Hinweis ins Reglement aufzunehmen wie z.B.: «Wer gewerbliche Transportdienste im Raum Olten erbringt, muss die geltenden Arbeitsrechte einhalten».

*Wie bereits erwähnt, soll mit dem Taxireglement die Qualität der Taxidienstleistungen gewährleistet werden und diese mit einem Qualitätssiegel (städtischer Taxibalken) manifestieren. Jeder, der nach eidgenössischem und kantonalem Recht Taxidienstleistungen erbringen darf, kann sich um eine Konzession bemühen und von dem Qualitätssiegel profitieren. Eine Kontrolle aller Anbieter von gewerbsmässigem Personentransporte ist nicht möglich.*

*Die Einhaltung der arbeitsrechtlichen Vorschriften ist durch Bundesrecht abschliessend geregelt und soll nicht Gegenstand des Taxireglements sein (Vermischung von den zu schützenden Interessen).*

#### Zu Art. 9 Taxichauffeurbewilligung

Es sei nicht klar, wer diese Taxichauffeurbewilligung durchführe und was die genauen Anforderungen sind. Die Voraussetzungen seien kantonal gleich und könnten einheitlich von diesem geschaffen werden. Die kantonale Prüfung (z.B. Kanton Aargau) beinhalte ebenfalls eine Basistheorieprüfung, bei der die Sprachkenntnisse geprüft werden (Berufsmässiger Personentransport mit Motorfahrzeugen der Kategorien B5).

Genderkonforme Bezeichnungen seien hier z.B. Taxifahrerinnen und Taxifahrer, Taxiführer und Taxiführerinnen.

Antrag:	Vorschlag zur Präzisierung der Ablehnung von Bewilligungen wie sie in der Verordnung über das Taxiwesen der Stadt Zürich gewählt wurde:
Abs. a neu	Der Taxiausweis wird insbesondere dann nicht erteilt, wenn die Bewerberinnen oder Bewerber in den letzten fünf Jahren vor der Einreichung des Gesuchs wiederholt wegen Verfehlungen im Zusammenhang mit der Berufsausübung im Taxigewerbe verzeigt oder verurteilt wurden oder keine Gewähr für eine einwandfreie Betriebsführung bieten.“

*Die Erteilung der Taxichaufferebewilligung sowie deren Voraussetzungen werden in Art. 9 Abs. 2 definiert.*

*Eine spezielle Taxichauffeurprüfung ist nicht vorgesehen. Deutschkenntnisse (für Personen ohne deutsche Muttersprache) müssen mittels Deutschzertifikat, mindestens Niveau B1, belegt werden. Bei Hinweis auf mangelnde Ortskenntnis kann durch Konsultation des Stadtplanes schnell Klarheit geschaffen werden. Des Weiteren können bei Beschwerden über mangelnde Ortskenntnisse entsprechende Sanktionen ergriffen werden (vgl. auch Ausführungen weiter oben).*

#### Zu Art. 10 Verhaltensregeln

Wünschenswert wären sichtbare preisrelevante Informationen (Grundtaxe, Fahrttarife, Zuschläge für Mehrpersonen, Kinder, Nacht, Wartezeit, Gepäck usw.)

*Diese werden in der Tarifordnung vom Stadtrat festgelegt und müssen im Taxi gut sichtbar befestigt werden.*

#### Zu Art. 11 Ablauf und Entzug

Die Gründe für den vorzeitigen Entzug der Bewilligung gelten sicher gleicherweise auch für die Erneuerung nach Ablauf der zehn Jahre. Die Verordnung ARV 2 regle die verlangten Aufzeichnungen (Fahrtenbuch) und gebe auch detaillierte Vorgaben über die Auskunftspflicht und bieten beste Infos, um über einen Entzug der Taxichaufferebewilligung zu entscheiden. Verletzungen der Verhaltensregeln (besonders Punkt 1 und 4 von Art. 10) seien sehr schwierig auf ihre Objektivität hin zu beurteilen und nur bei wiederholten Vorkommnissen für Entscheidungen brauchbar.

*Die Regelung über das Verhalten kann in Kombination mit der Entzugsmöglichkeit ein sehr griffiges Instrument sein, wenn mehrere Vorkommnisse von der Kundschaft gemeldet wird.*

#### Zu Art. 13 Betriebsvorschriften

Hier könnten Vorschriften für die Ausrüstung mit Kindersitzen und für Behindertentransporte gemacht werden. Vorschlag: Alle diese Transporte sollten per Vorbestellungen ausgeführt werden können (Mitnehmen der geforderten Kategorien von Kindersitzen bzw. Transportmöglichkeit der Rollstühle). Mindestanforderung sei aus unserer Sicht, dass mindestens ein Taxiunternehmen mit den entsprechenden Teilen bzw. Verlademöglichkeiten ausgerüstet sei und die anderen Taxiunternehmen darüber informiert sind.

Der Umfang der Angebote soll den Taxibetreiberinnen und Taxibetreibern überlassen bleiben.

#### Art. 15 Taxikonzessionsgebühren (neu)

Hier könnte ein Anreiz für eine ökologische Orientierung dieses Taxireglements durch Tarifiereduktionen für energieeffiziente Fahrzeuge geschaffen werden. In der Taxiverordnung der Stadt Zürich Art. 23 heisst es:

*„<sup>2</sup> Wenn Inhaberinnen oder Inhaber einer Betriebsbewilligung nachweisen, dass sie während des ganzen Kalenderjahrs Taxifahrten ausschliesslich mit anerkannt schadstoffarmen und energieeffizienten Fahrzeugen gefahren sind, wird ihnen ein Teil der Gebühr rückvergütet. Bei Inkrafttreten der Verordnung beträgt die Rückvergütung für benzin- oder gasbetriebene Fahrzeuge der Energieeffizienz-kategorie A oder für dieselbetriebene Fahrzeuge der Energieeffizienz-kategorie A, die mit Partikelfiltern oder einer gleichwertigen Abgas-minderungstechnologie ausgerüstet sind, 50 % der vollen Gebühr. Für Fahrzeuge der Energieeffizienz-kategorie A mit Elektro- oder Hybridantrieb werden 75 % der vollen Gebühr rückvergütet. Alle anderen Fahrzeuge erhalten keine Rückvergütung.*

*<sup>3</sup>Der Stadtrat wird ermächtigt, diese Regelungen künftigen Verschärfungen anzupassen.“*

Die Grünen Region Olten schlagen vor, eine einfachere Variante dieser Tarifiermässigung mit nur einer Kategorie vor:

Antrag: Art. 15 neu	<i>Wenn Inhaberinnen oder Inhaber einer Konzession nachweisen, dass sie während des ganzen Kalenderjahrs ausschliesslich mit Fahrzeugen der Energieeffizienz-kategorie A mit Elektro- oder Hybridantrieb gefahren sind, werden 75 % der vollen Gebühr rückvergütet.</i>  <i>Der Anreiz über Gebührenhöhe energieeffiziente Fahrzeugflotte zu fördern wurde geprüft und zugunsten der einfachen Umsetzung des Reglements verworfen.</i>
------------------------	--

#### CVP Olten

Die CVP Olten begrüsst die Totalrevision des Taxireglements. Der vorliegende Entwurf 11 sehe aber stellenweise eine zu enge Regulierung vor.

#### Zu Art. 1

Das neue Taxireglement könne nicht als Instrument dienen, das Taxiwesen auf seinen Bedarf zu beschränken oder andere wünschbare Ziele zu erreichen. Der Artikel soll lauten:

Antrag: Art. 1 neu	Dieses Reglement bezweckt die Sicherstellung eines geordneten Taxiwesens im Gebiet der Stadt Olten.
-----------------------	---

*Die ökologische Ausrichtung wurde gestrichen.*

*Das Reglement soll das Taxiwesen regeln und die Taxikundin bzw. den Taxikunden bestmöglich schützen. Insofern braucht es mindestens zwei Ziele. Zudem enthält ein Zweckartikel immer Ziele die beim Vollzug berücksichtigt werden.*

*Da keine Limitierung der Konzessionen mehr vorgesehen ist, bezieht sich der Bedarf auf die Menge und Standorte der öffentlichen Taxistandplätze.*

### Zu Art. 3 Abs. 2

Die mit dem Vollzug betraute Behörde soll vom Stadtrat gewählt werden:

Antrag: Art. 3 Abs. 2 neu	Die mit dem Vollzug betraute Behörde wird vom Stadtrat gewählt. Sie hat das Recht...
---------------------------------	--

*Nicht der Stadtrat wählt die Behörde, sondern das Parlament durch Genehmigung der Revision der Geschäftsordnung des Stadtrats (vgl. Art. 20, Abs. 1)*

### Zu Art. 6

Es soll konsequent das Wort Taxibetriebskonzession (statt stellenweise Taxikonzession) angewendet werden.

*Nach Überprüfung wird im Reglement konsequent das Wort Taxikonzession angewendet.*

### Zu Art. 7 Abs. 1

Die Taxikonzession I ist gemäss Art. 6 Abs. 2 eine Konzession, die den Inhaber dazu ermächtigt seine Taxidienstleistungen nur von privatem Grund zu erbringen. Der Inhaber darf zum Erbringen seiner Dienstleistungen somit nicht die öffentlichen Taxistandplätze benutzen.

Aufgrund dieser Einschränkung darf an die Erteilung einer Taxikonzession I keine weiteren erheblichen Anforderungen gestellt werden. Die CVP Olten hält darum lit a, d, und e als Anforderung für die Taxikonzession I als unnötig.

*Um den in Art. 1 erwähnten Zweck zu erfüllen ist es unabdingbar, dass sämtliche Konzessionen (I und II) gewisse Qualitätsanforderungen erfüllen. Nur so kann gewährleistet werden, dass der städtische Taxibalken als Qualitätssiegel wahrgenommen wird.*

### Art. 7 Abs. 2

Als zusätzliche Anforderungen gegenüber der Taxikonzession I müssen die Antragsteller der Taxikonzession II lit. d und e (von Art. 7 Abs. 1) erfüllen.

Anstelle von lit. b soll die «alte» Regelung mit dem Pikettdienst beibehalten werden.

*Es obliegt den Taxibetreiberinnen und Taxibetreibern, wie der 24-Stunden-Service umzusetzen ist.*

Die CVP Olten stellt die Frage weshalb die Gewährleistung eines 24-Stunden-Services nur von den juristischen Personen zu erbringen sei.

*Ein Einzelbetrieb kann keinen 24-Stunden-Service anbieten (Arbeits- und Ruhezeitverordnung [ARV2]).*

### Zu Art. 8. lit. b

Streichen; da die Konzession nur für 4 Jahre erteilt wird.

*Art. 8 lit. b wird ersatzlos gestrichen.*

#### Art. 9 lit. d

Streichen; es ist nicht ersichtlich was der Inhalt dieser Prüfung sein soll.

*Es gibt keine Prüfung. Die Voraussetzungen gelten aber weiterhin. Die Überprüfung kann sowohl vor als auch nach der Erteilung der Bewilligung erfolgen.*

#### Zu Art. 10

Die hier formulierten Verhaltensregeln lehnt die CVP Olten ab. Die mit dem Vollzug beauftragte Behörde kann sie kaum kontrollieren und durchsetzen. Die Bestimmungen über die dem Fahrgast entstehenden Kosten sind aber notwendig:

- Abs. 1: streichen
- Abs. 2: 1. Satz streichen
- Abs. 3: streichen
- Abs. 4: streichen

*Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass diese notwendig sind, damit die Kontrollbehörde ihre Kontrollfunktion wahrnehmen kann. Vgl. auch Ausführungen weiter oben.*

#### Zu Art. 14

Die Anhörung der Konzessionsinhaber ist aus Sicht der CVP Olten nicht immer zwingend notwendig. Zudem soll der Stadtrat auch weitere Punkte regeln können wie etwa die Entschädigung für ein bestelltes aber dann nicht benutztes Taxi etc. Der Stadtrat setzt die Maximaltarife und weitere Bestimmungen über die Preisgestaltung fest. Er kann dazu die Konzessionsinhaber anhören.

*Die bestehende Tarifordnung gilt vorerst unverändert weiter. Darin sind auch Sachverhalte wie oben erwähnt geregelt. Ansonsten macht die Kann-Vorschrift Sinn und wird übernommen.*

### **4. Erwägungen des Stadtrates und Fazit der Vernehmlassungen**

Das Taxireglement soll, wie im Zweckartikel formuliert, ein geordnetes Taxiwesen gewährleisten, das kundenfreundliche Dienstleistungen anbietet. Dazu werden städtische Taxibalken eingeführt, die als Qualitätssiegel verstanden werden sollen. Jeder, der die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt, wird ein solcher Taxibalken erhalten. Stellt sich im Nachhinein aber heraus, dass gegen das Reglement oder gestützt darauf ergangene weitere Erlasse verstossen wird, kann mit dem neuen Reglement gegen den fehlbaren Chauffeur oder Betreiber vorgegangen und das Qualitätssiegel entzogen werden. Diese wahrscheinlich strengste Massnahme ermöglicht die effiziente Durchsetzung der Vorschriften und somit das Erreichen der im Zweckartikel formulierten Ziele, ohne einen grossen Verwaltungsapparat aufbauen zu müssen, da die fehlbaren Gewerbetreibende in der Regel durch die verärgerte Kundschaft gemeldet werden. Bei Stichhaltigkeit der Vorwürfe, insbesondere, wenn sich diese häufen, kann die zuständige Behörde die vorgesehenen Sanktionen ergreifen. Gleichzeitig wird mit diesem Ansatz nicht unnötig in die Handels- und Gewerbefreiheit eingegriffen, sprich grösstmögliche Wirtschaftsfreiheit gewährleistet.

Folgende Artikel wurden ergänzt oder übernommen:

1. Der ökologische Aspekt im Zweckartikel 1 wird mangels griffiger Instrumente zur Durchsetzung, weggelassen.

## 2. Vergabe der Taxikonzessionen

Falls die Taxikonzessionärin bzw. der Taxikonzessionär am Ende der Konzessionsdauer die Voraussetzungen weiterhin erfüllt, steht einer Erneuerung der Konzession nichts im Weg, insbesondere auch weil auf eine Limitierung verzichtet wird. Für die langfristige Planung wird die Geltungsdauer der Konzession in Art. 6 Abs. 1 auf 5 Jahre erhöht. Mangels Limitierung der Konzession II gibt es auch keine Vergabe, sondern lediglich eine Bekanntmachung, dass neue Konzessionen ausgestellt würden.

## 3. Aufsicht

Die Aufsicht muss nicht zwingend dem Stadtrat unterliegen. Die Überlegungen können nachvollzogen werden. Art. 3 Abs. 1 heisst daher neu: *«Das Taxiwesen steht unter der Aufsicht der Direktion Präsidium»*.

## 4. Konzessionen

Es wird die Möglichkeit geschaffen, Taxikonzessionen im Ausnahmefall zu übertragen. Dafür braucht es die Genehmigung des Stadtrats (Art. 6 Abs. 1).

Im Sinne der Marktfreiheit wird die Anzahl der Konzessionen nicht limitiert. Art. 6 Abs. 3 wird dahingehend geändert, dass der Stadtrat keine Anzahl Konzessionen festlegt.

## 5. Ungenügende Nutzung der Konzession

Die Anzahl der Konzessionen wird nicht limitiert, daher ist diese Formulierung überflüssig. Art. 8 Abs. 1 wird gestrichen.

## 6. Chauffeurbewilligung

Auf die Einführung einer speziellen Prüfung wird verzichtet. Die zuständige Behörde hat aber die Möglichkeit, bei Hinweisen auf Fehlen der Voraussetzungen, diese zu verweigern, womit der Antragssteller Gegenbeweispflichtig wird. *Art. 9 Abs. 2 Buchst. d wird gestrichen.*

Eine Taxichauffeuse bzw. ein Taxichauffeur, der die übergeordneten kantonalen und bundesrechtlichen Vorschriften sowie die Anforderungen gemäss Reglement erfüllt, soll nicht wegen fehlender Taxistunden in Olten ausgeschlossen werden. Die Überlegungen sind nachvollziehbar. Art. 11 Abs. c wird gestrichen.

## 7. Verhaltensregeln

Da dem Fahrgast bereits der aktuell zu bezahlende Fahrpreis gut sichtbar anzuzeigen ist, ist es sinnvoll, auch die Tarife gut sichtbar zu befestigen. Art. 10 Abs. 2 wird entsprechend ergänzt: *«Die Tarife sind für den Fahrgast gut ersichtlich zu befestigen»*.

Das tadelige Verhalten, welches Beförderungspflicht zum Erlöschen bringen soll wird ersetzt durch Unzumutbarkeit. Die Beförderungspflicht wird flankiert von einem Mindesttarif, um die Taxibetreiber vor schikanösen Fahraufträgen zu schützen (Art. 15 Abs. 2: 12 Fr.).

## 8. Gebühren

Die Gebühren werden neu in der Gebührenordnung mittels einer Spannweite geregelt. Es ist nicht vorgesehen diese zu erhöhen.

## 9. Tarife

Die Festlegung der Maximaltarife obliegt dem Stadtrat. Die Anhörungspflicht der Konzessionärinnen und Konzessionäre wird durch eine Kann-Vorschrift ersetzt.

## 5. Taxireglement der Stadt Olten

vom .....

das Gemeindeparlament der Stadt Olten, gestützt auf Art. 21 der Gemeindeordnung der Einwohnergemeinde der Stadt Olten vom 28. September 2000<sup>1</sup>, beschliesst

### I. Allgemeine Bestimmungen

- Art. 1**  
Zweck
- Dieses Reglement bezweckt die Sicherstellung eines geordneten und bedarfsgerechten Taxiwesens im Gebiet der Stadt Olten und fördert kundenfreundliche und qualitativ hochstehende Taxidienstleistungen.
- Art. 2**  
Geltungsbe-  
reich
- Dieses Reglement gilt für Taxidienstleistungen in der Stadt Olten, die als Taxi erkennbar oder als solche gekennzeichnet, Fahrten ausführen.
- Art. 3**  
Aufsicht und  
Vollzug
- <sup>1</sup> Das Taxiwesen steht unter der Aufsicht der Direktion Präsidium.  
<sup>2</sup> Die mit dem Vollzug betraute Behörde hat das Recht, zwecks Kontrolle über die Einhaltung dieser Vorschriften, Dokumente zu verlangen und einzusehen. Sie kann die Polizei Kanton Solothurn zu Hilfe beiziehen.
- Art. 4**  
Konzessions-  
pflicht
- <sup>1</sup> Für das Anbieten von Taxidienstleistungen auf dem Stadtgebiet von Olten braucht es für jedes eingesetzte Fahrzeug eine Konzession, die der Stadtrat gewährt.  
<sup>2</sup> Ortsfremde Taxibetriebe ohne städtische Konzession, die an ihrem Herkunftsort rechtmässig Taxidienstleistungen erbringen, haben das Recht, nach Massgaben der gesetzlichen Vorschriften:
- a) Kundschaft auf Bestellung hin in der Stadt Olten aufzunehmen und an einen beliebigen Zielort zu transportieren,
  - b) Kundschaft in der Stadt Olten abzusetzen und auf dem direkten Rückweg neue Kundschaft auf Begehren hin, aufzunehmen und an einen Zielort ausserhalb der Stadt Olten zu transportieren.
- Art. 5**  
Bewilligungs-  
pflicht
- Wer mit einer Taxikonzession Taxifahrten ausführt, benötigt eine Taxichauffeurbewilligung.

---

<sup>1</sup> SRO 111

## II. Taxikonzessionen

- Art. 6**  
Taxikonzessionen
- <sup>1</sup> Die Taxikonzession ist auf fünf Jahre befristet, persönlich, ohne Einwilligung des Stadtrats nicht übertragbar und lautet auf die Halterin bzw. den Halter. Sie erlöscht mit dem Tod oder mit dem Verlust der Rechtspersönlichkeit der Konzessionsinhaberin. bzw. des Konzessionsinhabers. Sie ist gebührenpflichtig.
- <sup>2</sup> Die Taxikonzession I ermächtigt zum Erbringen von Taxidienstleistungen von privatem Grund aus. Die Konzession wird auf Antrag gewährt, wenn die Gesuchstellerin bzw. der Gesuchsteller die notwendigen Voraussetzungen erfüllt.
- <sup>3</sup> Die Taxikonzession II ermächtigt zudem zum Erbringen von Taxidienstleistungen von öffentlichen Taxistandplätzen aus. Die Konzession wird auf Antrag gewährt, wenn die Gesuchstellerin bzw. der Gesuchsteller die notwendigen Voraussetzungen erfüllt.
- <sup>4</sup> Die Inhaberin bzw. der Inhaber einer Taxikonzession II hat keine Ansprüche auf einen garantierten Standplatz.
- <sup>5</sup> Die Laufzeiten der Taxikonzessionen I und II werden gleichgesetzt.

- Art. 7**  
Konzessionsvoraussetzungen
- Die Antragstellerin bzw. der Antragsteller für eine Taxikonzession muss folgende Anforderungen erfüllen:
- <sup>1</sup> Taxikonzession I:
- a) Fristgerechter Eingang des Antrags;
  - b) Handlungsfähigkeit;
  - c) Einwandfreier Leumund des Antragstellenden bzw. Zeichnungsberechtigten bei einer juristischen Person;
  - d) keine Überschuldung;
  - e) Gewähr für einwandfreie Geschäftsführung.
  - f) Besitz mindestens eines als Taxi zugelassenen Fahrzeugs.
- <sup>2</sup> Taxikonzession II:
- a) Voraussetzungen von Abs. 1;
  - b) Gewährleistung eines 24-Stunden-Service von juristischen Personen auf den vom Stadtrat bestimmten öffentlichen Standplätzen.

- Art. 8**  
Entzug
- <sup>1</sup> Die Taxikonzession kann vor Ablauf der Geltungsdauer entzogen werden, wenn:
- a) die erforderlichen Voraussetzungen gemäss Art. 7 nicht mehr erfüllt sind;
  - b) die Gebühr für die Taxikonzession nicht fristgerecht bezahlt wird.
- <sup>2</sup> In leichten Fällen kann eine Verwarnung ausgesprochen, der Konzessionsentzug angedroht oder die Konzession nachträglich mit Auflagen verbunden werden.

### III. Taxichaufferebewilligungen

- Art. 9**  
Taxichaufferebewilligung
- <sup>1</sup> Die Taxichaufferebewilligung ist befristet auf 10 Jahre.
- <sup>2</sup> Die Taxichaufferebewilligung wird von der zuständigen Behörde erteilt, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
- a) Einwandfreier Leumund
  - b) ausreichende Orts- und Deutschkenntnisse (mindestens Niveau B1);
  - c) Erfüllung der Voraussetzungen für den berufsmässigen Personentransport;
- Art. 10**  
Verhaltensregeln
- <sup>1</sup> Taxichauffere bzw. Taxichauffere erbringen ihre Dienstleistungen jederzeit seriös, anständig und korrekt und vermeiden jegliche Art der Konfrontation.
- <sup>2</sup> Das Taxi ist in einem sauberen Zustand zu halten. Die Chaufferebewilligung sowie die geltenden Tarife sind für den Fahrgast gut ersichtlich zu befestigen. Dem Fahrgast muss jederzeit und gut sichtbar den aktuell zu bezahlenden Fahrpreis, inkl. Steuern, Abgaben und dergleichen angezeigt werden.
- <sup>3</sup> Es ist verboten, zwecks Anwerben von Kundschaft:
- a) herumzufahren (Wischen);
  - b) Personen abzupassen;
  - c) Personen zuzurufen;
  - d) auf öffentlichen Parkplätzen zu stehen.
- <sup>4</sup> Jedem Fahrwunsch ist auf dem für den Fahrgast günstigsten Weg Folge zu leisten. Bei unzumutbarem Verhalten des Fahrgasts, darf eine Fahrt abgelehnt oder unterbrochen werden.
- Art. 11**  
Ablauf und Entzug
- <sup>1</sup> Nach Ablauf von zehn Jahren oder wenn die Berufsausübung während drei Jahren unterbrochen wurde, ist die Taxichaufferebewilligung zu erneuern.
- <sup>2</sup> Die Taxichaufferebewilligung wird vor Ablauf der Gültigkeitsdauer von der zuständigen Behörde entzogen, wenn:
- a) die erforderlichen Voraussetzungen gemäss Art. 9 nicht mehr erfüllt sind;
  - b) gegen die Verhaltensregeln gemäss Art. 10 verstossen wird;
  - c) bei schwerer oder wiederholter Verletzung der Bestimmungen dieses Reglements, der Vorschriften des Strassenverkehrsgesetzes und der Verordnungen der ARV 1 und 2;
  - d) die Anordnungen oder Weisungen der Behörden nicht befolgt werden.
- <sup>3</sup> In leichten Fällen kann eine Verwarnung ausgesprochen, der Entzug der Taxichaufferebewilligung angedroht und die Bewilligung nachträglich mit Auflagen verbunden werden.

## IV. Taxistandplätze

- Art. 12**  
Öffentliche  
Standplätze
- <sup>1</sup> Der Stadtrat bestimmt Ort und Anzahl der öffentlichen Taxistandplätze sowie deren Aufhebung. Sie werden entsprechend signalisiert und/oder markiert.
- <sup>2</sup> Die öffentlichen Taxistandplätze dürfen nur von Taxis mit Taxikonzession II angefahren werden.
- <sup>3</sup> Ungeachtet der Aufstellung haben die Fahrgäste die freie Wahl zwischen den Taxis.
- <sup>4</sup> Der Stadtrat kann weitere Bestimmungen in einer Platzordnung erlassen.

## V. Betriebsvorschriften

- Art. 13**  
Betriebsvor-  
schriften
- <sup>1</sup> Als Taxis sind nur Fahrzeuge zugelassen, die von einem kantonalen Strassenverkehrsamt als solche geprüft und zugelassen worden sind.
- <sup>2</sup> Das Erbringen von konzessionierten Taxidienstleistungen ist nur mit dem städtischen Taxikennbalken zulässig.
- <sup>3</sup> Dieser wird von der Stadt gegen ein Depot zur Verfügung gestellt und ist von der Konzessionsinhaberin bzw. dem Konzessionsinhaber gut sichtbar zu montieren.

- Art. 14**  
Gebühren
- Die Konzessionsgebühren werden in der Gebührenordnung der Einwohnergemeinde Olten (SRO 711) geregelt.

- Art. 15**  
Tarife
- <sup>1</sup> Der Stadtrat setzt die jeweils gültigen maximalen Taxitarife fest und gibt diese bekannt. Er kann dazu die Konzessionsinhaberinnen und Konzessionsinhaber anhören.
- <sup>2</sup> Zur Abfederung der Beförderungspflicht wird ein Mindesttarif für jede Taxifahrt festgelegt. Dieser darf unter-, jedoch nicht überschritten werden und ist, analog der Chauffeurbewilligung und den Tarifen, für den Fahrgast gut sichtbar anzubringen und zu kommunizieren.

## VI. Schlussbestimmungen

- Art. 16**  
Mitteilungs-  
pflicht
- Änderungen der für die Erteilung der Konzession oder Bewilligung notwendigen Daten müssen innert 14 Tage der zuständigen Behörde mitgeteilt werden.

- Art. 17**  
Sanktionen
- <sup>1</sup> Widerhandlungen gegen Vorschriften dieses Reglements oder gestützt darauf ergangene Verordnungen, Weisungen und Verfügungen werden mit Busse im Rahmen der Friedensrichterkompetenz bestraft.
- <sup>2</sup> Weitergehende Massnahmen wie beispielsweise Entzug der Konzession oder Chauffeurbewilligung bleiben vorbehalten.
- <sup>3</sup> Ebenso vorbehalten bleiben die Strafbestimmungen in den einschlägigen Erlassen des eidgenössischen und kantonalen Rechts.

**Art. 18**  
Beschwerde

<sup>1</sup> Gegen Verfügungen der zuständigen Behörde kann innert 10 Tagen schriftlich und begründet beim Stadtrat Beschwerde erhoben werden.

<sup>2</sup> Gegen Verfügungen des Stadtrats kann innert 10 Tagen schriftlich und begründet beim zuständigen kantonalen Departement Beschwerde erhoben werden.

**Art. 19**  
Inkrafttreten

<sup>1</sup> Das vorliegende Taxireglement ersetzt die Taxiverordnung der Stadt Olten vom 20. März 1997 vollständig.

<sup>2</sup> Das Reglement tritt nach der Genehmigung durch das Gemeindeparlament in Kraft.

<sup>3</sup> Die bei Inkrafttreten dieses Reglements bestehenden Taxikonzessionen sind längstens bis 31. Dezember 2018 gültig.

**Art. 20**  
Zu ändernde  
Erlasse

<sup>1</sup> Die Geschäftsordnung des Stadtrats von Olten (SRO 122) wird wie folgt ergänzt:

- a. Art. 26 Abs. 2 Buchst. I:  
- Taxiwesen

<sup>2</sup> Die Gebührenordnung der Einwohnergemeinde Olten (SRO 711) wird wie folgt geändert:

a. §32 Taxiwesen:

<sup>1</sup> Konzession I pro Jahr	600.00–1'000.00
Konzession II pro Jahr	1'200.00–1'500.00
<sup>2</sup> Chauffeurbewilligung	50.00–100.00
<sup>3</sup> Konzessionsantrag*	200.00–300.00

\* Diese wird bei Erhalt der Konzession an die  
1. Konzessionsgebühr angerechnet

## Beschlussesantrag an das Gemeindeparlament

I.

1. Dem Erlass des Taxireglements der Stadt Olten (Totalrevision der Taxiverordnung der Stadt Olten vom 20. März 1997 [SRO 214]) wird zugestimmt.
2. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

II.

Ziff. I. 1 dieses Beschlusses untersteht dem fakultativen Referendum.

### Beschluss Stadtrat:

I.

1. Dem Erlass des Taxireglements der Stadt Olten (Totalrevision der Taxiverordnung der Stadt Olten vom 20. März 1997 [SRO 214]) wird zugestimmt.
2. Der Tarif für behördliche konzessionierte Taxifahrzeuge (SRO 214.1) wird unter Vorbehalt der Genehmigung des Taxireglements durch das Gemeindeparlament wie folgt ergänzt:

**0. Mindesttarif**

Der Mindesttarif beträgt Fr. 12.-.<sup>2</sup>

3. Die Direktion Präsidium wird mit dem Vollzug beauftragt.

II.

Ziff. I. 1 dieses Beschlusses untersteht dem fakultativen Referendum.

### Beilagen:

- Synopse Taxireglement der Stadt Olten
- Tarif für behördliche konzessionierte Taxifahrzeuge (SRO 214.1, Teilrevision vom 4. Juni 2018)

Mitteilung an:  
Gemeindeparlament  
Parlamentsakten  
Stadtrat  
Stadtschreiber/Markus Dietler  
Abteilung Ordnung und Sicherheit/Franco Giori  
Abteilung Ordnung und Sicherheit/Manuela Basso  
Abteilung Ordnung und Sicherheit/Lukas Müllegg  
Abteilung Ordnung und Sicherheit/Christoph Koch  
Rechtskonsulent und Personaldienst/Patrik Stadler  
Kanzleiakten

Stadtkanzlei Olten  
Der Stadtschreiber:



<sup>2</sup> Teilrevision vom 4. Juni 2018