

## Die Rolle des Taxis in Bern im sich wandelnden Mobilitätsmarkt



Grosses Angebot von verschiedenen Taxi-Anbietern vor dem Hauptbahnhof Bern  
Quelle: zvg

### Einleitung

Das Taxi gehört in Bern seit den späten 1930 Jahren zum integrierten Mobilitätsangebot. Ende 1993 wurde der Berner Taximarkt mit einer Liberalisierung des Taxireglements geöffnet, mit dem Ziel insbesondere mehr Wettbewerb, günstigere Preise, und höhere Qualität zu erreichen.

Bereits im Jahre 2009 führte die Entente Bernoise unter dem Titel "Berner Taxis - Schandfleck für die Bundesstadt" eine umfangreiche Studie durch, welche sich 15 Jahre nach der Marktliberalisierung mit deren Auswirkungen auf den Berner Taximarkt befasste.

Die vorliegende Studie soll nun die Rolle und die Bedeutung des Taxis im sich wandelnden Mobilitätsmarkt in der Region untersuchen und mögliche Handlungsoptionen aufzeigen.

### Ausgangslage

Menschen (Passagiere) wollen heute möglichst einfach und unkompliziert vom Ort A nach Ort B gelangen. In diesem Zusammenhang wird oft von einem «Nahtlosen Verkehrserlebnis» gesprochen. Dabei übernimmt das Taxi eine wichtige Aufgabe, indem es die Lücke der sog. letzten Meile schliesst. Taxis sind somit eine ideale Ergänzung des öffentlichen Verkehrs und decken die Lücken ab, welcher dieser nicht optimal bewirtschaften kann.

Trotz dieser wichtigen Funktion und dem verkehrstechnischen Mehrwert ist das Taxiangebot in der Stadt Bern nicht in der Mobilitätsplanung der Stadt Bern integriert. So gehört das «Mobilitätsmittel» Taxi bspw. nicht zum Bestandteil eines Stadtentwicklungskonzepts (STEK) oder eines erweiterten Mobilitätsangebots der grossen Mobilitätsanbieter des öffentlichen Verkehrs.

## Der Markt verändert sich

Die letzte grössere Veränderung erfuhr der Berner Taximarkt Ende 1993 infolge Liberalisierung des Taxireglements und der dadurch eingeläuteten Marktöffnung. Die folgenden Faktoren treiben den Wandel weiter voran:

### Technische Entwicklungen

Der technische Fortschritt, insbesondere die Digitalisierung als Schlüsselement haben in jüngster Vergangenheit zu grossen Veränderungen im Mobilitätsmarkt und damit auch im Taximarkt geführt.

Nennenswert sind dabei bspw. Software-basierte Mitfahrdienste wie Uber sowie teilautonome und selbstfahrende Fahrzeuge, welche in naher Zukunft zum Verkehrsalltag gehören könnten.

### Gesellschaftliche Entwicklungen

Getrieben durch die technischen Möglichkeiten aber auch aufgrund von Verhaltensveränderungen des Individuums und der Gruppe, sind neue Trends, sog. Mega-Trends entstanden. Dazu gehört z.B. die sog. "Sharing Economy", welche auf einem grundsätzlichen "Sinneswandel "gebrauchen statt besitzen" basiert (weg vom Eigentum – hin zur Teilete).

Hinzu kommt ein unverändert stark anhaltender Mobilitätstrend der Gesellschaft, sprich die Anzahl der Mobilitätsteilnehmer wie auch der Zeitaufwand für die "Mobilität von A nach B", nicht jedoch die Anzahl zurückgelegter Mobilitätskilometer sind gestiegen.

### Stadtentwicklung

Aktuell sind 2 Projekte für die Stadtentwicklung und damit verbunden mit dem Taximarkt Bern treibend. Dazu gehört einerseits das im Mitwirkungsverfahren erstelle und Ende 2016 publizierte Stadtentwicklungskonzept STEK, welches im Zusammenhang mit dem Mobilitätskonzept das Taxigewerbe "stiefmütterlich" ausklammert.

Hinzu kommt aus aktuellem Anlass das Grossprojekt Bahnhof 2025. Dieses 2025 schliesst auch ein Mitwirkungsverfahren mit einer sog. Begleitgruppe zu den geplanten Verkehrsmassnahmen am Bahnhofplatz mit ein.

### Der Einfluss von Mitfahrdiensten

Ergänzt wird der klassische Taxiverkehr heute zunehmend durch Angebote von sog. Mitfahrdiensten wie Uber und Blacklane. Die Erfindung der Smartphone-App von Uber verändert die Taxi-Industrie seit 2009.

Interessant ist der Aspekt, dass diese neuen Unternehmen im eigentlichen Sinne keine Fahrzeugflotten mehr besitzen und daher ihre Infrastrukturkosten entsprechend tief halten können. Dabei beruht ihr Geschäftsmodell insbesondere auf der Nutzung von Standzeiten und Leerfahrten von privaten Autobesitzern und Limousinenservices.

Das vom Berner Stadtparlament in der Frühjahrs-session 2017 verabschiedete Taxireglement enthält zwar keinen expliziten «Anti-Uber-Artikel». Trotzdem hatten Mitfahrdienste bis anhin keine Markteintrittschancen, da man in Bern sowohl eine Taxihalterbewilligung braucht, um einen Taxidienst betreiben zu dürfen, wie auch eine Taxiführerbewilligung, um ein Taxi fahren zu können. Zwecks Qualitätssicherung müssten alle Marktteilnehmer «gleich lange Spiesse» haben, lautet das Credo des zuständigen Gemeinderats.

Aus diesem Grund hatten Mitfahrdienste in jüngerer Zeit keinen grösseren Einfluss auf den Berner Taximarkt. Nova-Taxi hat vorsorglich auf mögliche neue Marktplayer reagiert und bereits im April 2017 mit «go!» eine eigene Taxi-App für Smartphones auf den Markt gebracht, welche seither rege genutzt wird.

## Die Zukunftschancen des Taxis

Die Bedeutung des Taxis im urbanen Mobilitätsmix der Zukunft wird weiter zunehmen. Die Integration des Taxis in den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) schliesst wichtige Lücken und eröffnet neue Potenziale, die beispielsweise Carsharing in der heutigen Form nicht abbilden kann.

In einer Gesamtkostenrechnung über die Ausgaben für Verkehr dürfte in vielen Fällen eine Kombination aus und gelegentlichen Taxifahrten günstiger ausfallen als persönlicher PW-Besitz.

## Der Berner Taximarkt

Das aktuelle Bild des heutigen Taxiangebots in Bern zeigt einen sehr heterogenen Markt. Dabei teilen sich die beiden grössten Taxi-Unternehmen, Nova-Taxi und Barentaxi mit einer Vielzahl von konzessionierter Kleinunternehmen und Einzelunternehmer den Markt.

## Einsatz u. Verwendung von Taxis in Bern heute

Eine von der Entente Bernoise durchgeführte Umfrage bei den grösseren Taxianbietern der Stadt Bern sowie insbesondere bei Fahrgästen untersuchte die Bedeutung und den Einsatz von Taxis.

### Angaben zu Einsatz, Fahrstrecken- und zeiten:

- Über 90% der Fahrstrecken sind kürzer als 9 Kilometer.
- Über 60% der Fahrstrecken dauern weniger als 10 Minuten.
- Der häufigste Einsatz erfolgt zeitlich in der Nacht, insbesondere wenn die offiziellen Tram- und Buslinien von Bernmobil sowie von Postautos nicht mehr betrieben werden.
- Witterungsverhältnisse haben einen direkten Einfluss auf den Taxieinsatz, welcher sicher bei Regen und Schnee signifikant erhöht.

### Angaben zu Gründen für den Taxieinsatz:

- Am häufigsten wird das Taxi zwischen 23:00 und 05:00 Uhr von «Nachtschwärmern» für An- u. Rückfahrt zu Veranstaltungen benutzt.
- Am Morgen/Vormittag sind es insbesondere Senioren, welche das Taxi für Arztbesuche sowie immer häufiger auch für Einkäufe von Gütern des täglichen Bedarfs nutzen. Das Taxi übernimmt dabei nebst der Personenbeförderung auch die Funktion des Waren-/Gütertransports.
- Ebenfalls wird das Taxi über den ganzen Tag von Touristen und Geschäftsleuten verwendet, welche sich dabei insbesondere auf die Ortskundigkeit der Taxifahrer verlassen.

### **Wie komme ich in Bern zu einem Taxi?**

Wer in Bern als privater Tourist oder als Geschäftsreisender am Bahnhof Bern ankommt hat es nicht leicht – unabhängig vom aktuellen Bahnhofumbau. Die Ausschilderung der Taxistände ist ungenügend, kommt erschwerend hinzu, dass sich einer der beiden Taxistände nicht in Laufrichtung des Portalausgangs zum Bahnhofplatz befindet, sondern 2 Stockwerke höher auf dem sog. Parkdeck. Einmal den Taxistand erreicht stellt sich die Frage «Welches Fahrzeug ist ein offizielles Taxi»? Im Gegensatz zu anderen Städten, bspw. Berlin, verfügen die Taxis in Bern nicht über ein einheitliches Erscheinungsbild.

Ähnlich herausfordernd stellt sich die Aufgabe, wenn telefonisch nach einem Taxi gerufen werden soll. Dies beginnt bereits beim Suchen der Telefonnummer. Auf dem Smartphone-Browser erscheinen Namen wie Oriental-Taxi Bern, City Taxi Ben, Taxi Bern Service, u.v.a.m. Eine einheitliche Taxinummer bzw. eine Anbieter-übergreifende Leitstelle existiert nicht.

### **Verkehrsführung – viele Wege führen ans Ziel**

Währenddem Taxis in anderen Städten ebenso die Busspuren benutzen dürfen und teilweise sogar über separate Taxispuren verfügen, teilen sich die Taxis in Bern ihre Route meist mit allen anderen Mobilitätsteilnehmern. Erschwerend kommt hinzu, dass sich in der Innenstadt/Altstadt an den neuralgischen Verkehrspunkten Poller befinden, welche jedoch nur mit sog. Zutritt-Badges zur Durchfahrt versenkt werden können. Die Vergabe dieser Zutritt-Badges obliegt der städtischen Gewerbepolizei.

### **Aufgaben der Politik**

Das Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 ist ein Konzept, welches Schwerpunkt orientiert die wesentlichen Ziele und Absichten der räumlichen Stadtentwicklung bis ca. zum Jahr 2030 aufzeigt. Dabei ist auffallend, dass das Mobilitätsmittel Taxi mit Ausnahme der einmaligen Nennung von sog. «Taxigutschriften», ansonsten nicht in die Mobilitätsüberlegungen der Stadt Bern einbezogen werden. Ganz generell wird der motorisierte Verkehr sehr minimal behandelt.

Das Konzept ist schwergewichtig auf den ÖV sowie insbesondere auf den Ausbau des Fahrradverkehrs ausgerichtet. Überraschenderweise wird auch auf den Fussgängerverkehr nicht besonders eingegangen.

Für das Mobilitätsmittel Taxi kommt im STEK 2016 besonders erschwerend hinzu, dass der Bahnhofplatz bis 2030 vom motorisierten Individualverkehr (MIV) «befreit» werden soll. Ein durchgängig ganzheitliches Verkehrsangebot wäre so nicht mehr möglich.

Im Sinne eines umfassenden Mobilitätsangebots in der Stadt Bern, sollte das STEK dahingehend überdacht und überarbeitete werden, damit den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen besser Rechnung getragen werden kann. Ebenso sollte zum Ziel gesetzt werden, die versch. Mobilitätsmittel besser miteinander zu koordinieren, damit ein möglichst ganzheitliches Mobilitätsangebots sichergestellt werden kann. Dazu könnte auch eine bessere Koordination von ÖV (Bernmobil) mit den Taxiangeboten gehören, bspw. mit einer gemeinsamen App, welche die Lücken der letzten Meile schliesst.

Taxis sollen Busspuren konsequent nutzen dürfen. Rasch sollte daher über die Mitbenutzung des Busfahrstreifens befunden werden. Dazu empfiehlt sich die Durchführung eines Pilotbetriebs, welcher abschliessend über den Nutzen Auskunft gibt. Zudem sind Fahr- und Abbiegeverbote für Taxis auf ein absolutes Minimum zu reduzieren.

Ebenso müsste unmittelbar nach einer optimierten Lösung für einen attraktiven Standort der Taxi-Standplätze im Rahmen des Projekts «Bahnhof 2025» befunden werden. Eine «Befreiung» des Bahnhofplatzes durch den MIV, wie im STEK vorgeschlagen, widerspricht diesem Anliegen gänzlich und müsste daher überdacht werden.

Die Diskussion über die Zulassung von Mitfahrdiensten muss ebenso geführt werden. Dabei soll eine vernünftige Abwägung der Kundenbedürfnisse (insbesondere günstigere Preise und einfacher Verfügbarkeit) und dem Schutz des lokalen Gewerbes und dem Arbeiterschutz stattfinden.

### **Aufgaben der Verwaltung**

Durchfahrtsbewilligungen sowie Zutritts-Badges für Poller müssten für konzessionierte Taxianbieter rasch und unbürokratisch und ebenso mit geringer Kostenfolge erworben werden können.

Das heutige Angebot der Taxi-Standplätzen reicht nicht aus. Die bestehenden Standplätze, vor allem an den gut frequentierten Lagen sind zu erweitern.

Eine wichtige Rolle zur Förderung der positiven Eigenschaften des Taxis spielt ebenso Bern Tourismus (Bern Welcome). Das Taxi sollte zum attraktiven touristischen Gesamtangebot dazu gehören. Eine verbesserte Zusammenarbeit mit den Taxiunternehmen ist zu empfehlen. Ebenso müsste die Zusammenarbeit mit Bernmobil hinsichtlich eines nahtlosen Verkehrsangebots optimiert werden.

## Aufgaben der Taxiunternehmen

Auch die Berner Taxiunternehmen haben einen Katalog mit Aufgaben damit das Angebot zugunsten der Kundschaft weiter verbessert werden kann. Dazu gehört die bessere Zusammenarbeit und Koordination der grösseren Taxiunternehmen untereinander, mit dem Ziel, eine gemeinsame Leitzentrale zu etablieren. Für die Taxikunden soll die Bestellung eines Taxis dahingehend vereinfacht werden, dass nur noch eine einzige Nummer angerufen werden muss (analog vieler deutscher Städte). Dabei könnte beispielsweise die Gratisnummer «0800 TAXIBERN» etabliert werden.

Ebenso müsste dem möglichst einheitlichen Erscheinungsbild Rechnung getragen werden. Berner Taxis sollten rasch und einfach von anderen Fahrzeugen des MIV unterschieden werden können. Selbst in Städten wie Berlin oder New York, welche Bern um ein 10- bis fast 100-faches in ihrer Grösse überragen, haben Taxis dank der klaren farblichen Zeichnung ein klares und unverwechselbares Erscheinungsbild. Hierbei empfiehlt sich die Zusammenarbeit mit der Stadt Bern, insbesondere mit Bern Tourismus bzw. Bern Welcome. Der Stadt sollte dies hinsichtlich des Erscheinungsbilds und dem touristisch positiven Effekt etwas Wert sein.

Die Schaffung einer gemeinsamen Vertretung, um die lokalen Brancheninteressen besser zu vermitteln und um bei der städtischen Politik und Verwaltung für die gemeinsamen Anliegen zu lobbyieren, sollte ebenso zu den Massnahmen gehören.

### Die Bilanz der Entente Bernoise:

- Das Taxi ist ein wesentlicher Bestandteil des Mobilitätsangebots der Stadt Bern und der angrenzenden Regionen. Es ist eine ideale Ergänzung des öffentlichen Verkehrs und deckt die feinmaschigen Lücken ab.
- Das Taxi überbrückt die letzte Meile im Mobilitätsalltag und ist insbesondere für gehbehinderte Menschen ein wichtiges Verkehrsmittel.
- Taxis sind nicht nur eine Notwendigkeit für viele Einwohner, sondern auch eine Visitenkarte für auswärtige Besucher und unterstützen den positiven touristischen Eindruck unserer Stadt.
- Das Taxi ist im Gegensatz zum städtischen ÖV-Angebot immer, während 24 Stunden an 365 Tagen verfügbar.
- Das Taxi hat eine wichtige verkehrstechnische Funktion, die Rahmenbedingungen in der Stadt Bern sind aber ungenügend.
- Das Taxi als wichtiges Verkehrsmittel für die Stadt Bern ist nicht Bestandteil des Stadtentwicklungskonzept STEK 2016.
- Die Situation am Bahnhofplatz ist unbefriedigend. Die Zukunft der Taxistandplätze und ebenso die Verkehrsführung beim Bahnhofplatz sind unklar.
- Das Taxi steht vor grossen gesellschaftlichen und technologischen Veränderung mit entsprechenden Chancen und Gefahren.

### Die Entente Bernoise fordert deshalb:

- Die Bedeutung des Taxis in und für Bern muss verbessert werden. Dabei spielt eine gute Zusammenarbeit zwischen Verwaltung, Politik und den Taxibetreibern eine zentrale Rolle.
- Die Einbindung des Mobilitätsmittels «Taxi» in das Gesamtkonzept des STEK muss unbedingt überprüft werden. Ein lückenloses und vielfältiges Mobilitätsangebot zugunsten Einwohner und Touristen ist ohne Taxis nicht möglich.
- Die Attraktivität der Taxi-Standplätze im Zusammenhang mit dem Grossprojekt «Bahnhof 2025» muss für Reisende erhöht werden.
- Die Situation beim Bahnhofplatz, hinsichtlich eines allfälligen Verkehrsfreien Bahnhofplatz bis 2030, muss überdacht werden.
- Taxistandplätze müssen besser ausgeschildert und möglichst durchgehend bewirtschaftet werden. Ebenso muss die Lage der heutigen Standplätze hinsichtlich der sich entwickelnden Stadt überprüft werden.
- Dem Taxi sollte ebenso bei der Verkehrsführung von planerischer Seite mehr Rechnung getragen werden. Dazu gehört das konsequente Nutzen von Busspuren und das Reduzieren von Fahr- und Abbiegeverbote.
- Durchfahrtsbewilligungen und Zutritts-Badges für Poller müssen einfach und kostengünstig erlangt werden können.
- Etablierung und Bekanntmachung einer einheitlichen Rufnummer (Taxizentrale).
- Einheitlicher und attraktiver optischer Auftritt der Taxis mit klarer Unterscheidung vom MIV.
- Verbesserung der Interessensvertretung des Berner Taxigewerbes, insbesondere zur Optimierung der Zusammenarbeit mit der Gewerbe-polizei, Bern Tourismus sowie Bernmobil.
- Die Diskussion über die Rahmenbedingungen für softwarebasierte Mitfahrdienste wie bspw. Uber muss frühzeitig geführt werden. Dabei müssten alle Anbieter die gleiche langen «Spiesse» haben.

### Über uns

Der Verein «Entente Bernoise» bezweckt, ein für die Wirtschaft günstiges, politisches Klima in der Agglomeration Bern zu fördern und die Rolle von Bern im Zentrum der Hauptstadtregion Schweiz zu stärken.

In regelmässigen Abständen verfassen wir eine Recherche zu wichtigen wirtschaftlichen, politischen und gesellschaftlichen Themen und stellen diese der Öffentlichkeit über versch. Kanäle zur Verfügung.

Werden Sie Mitglied auf  
[www.ententebernoise.ch](http://www.ententebernoise.ch)

02/2018