

Berner Taxis Schandfleck für die Bundesstadt



Gut versteckt: Taxis am Bahnhof Bern

Taxis sind eine zentrale Ergänzung des öffentlichen Verkehrs. Sie decken die feinmaschigen Lücken ab, welcher dieser nicht füllen kann. Taxis sind nicht nur eine Notwendigkeit für viele Einwohner, sondern auch eine Visitenkarte für auswärtige Besucher. Ende 1993 wurde der Berner Taximarkt geöffnet. Die kantonale Taxiverordnung verbietet den Gemeinden seit dann unter anderem die Vergabe von unterschiedlichen Konzessionen, sowie die Festlegung von verbindlichen Preisen.

Mit der Liberalisierung erhoffte man sich mehr Wettbewerb, sinkende Preise und mehr Qualität. Leider zeigt sich heute – über 15 Jahre später – immer deutlicher, dass diese Ziele nicht erreicht wurden. Der Qualitätsstandard sinkt – sowohl Fahrzeuge wie auch Fahrer werden den Ansprüchen der Kunden kaum noch gerecht. Schlechte und schmutzige Fahrzeuge prägen das Bild. Statt gesunder Konkurrenz und fairem Wettbewerb herrscht ein An-

gebotseinheitsbrei vor, dessen Qualität sich am gesetzlichen Minimum zu orientieren scheint. Seit 2001 hat die Stadt Bern zwar eines der schärfsten Taxireglements der Schweiz. Der Gewerbepolizei, welche für die Kontrolle der Auflagen zuständig ist, fehlen jedoch die personellen Ressourcen, um ihre Aufgabe zu erfüllen und durch regelmässige Kontrollen die schlechten Beispiele aus dem hart umkämpften Markt zu entfernen.

Qualität als Wettbewerbsvorteil

Die Liberalisierung war ein Schritt in die richtige Richtung. Früchte trägt sie aber nur, wenn der Wettbewerb spielen kann und die Kontrollen funktionieren. Die Entente Bernoise ist überzeugt, dass sich Taxihalter mit einem gut positionierten, qualitativ herausragenden Angebot im Markt behaupten könnten. Es ist Zeit um eine Bilanz zu ziehen über 15 Jahre kantonale Taxiverordnung und um den grossen Handlungsbedarf auf allen Seiten aufzuzeigen.

Mangelnde Qualität

Als man 1993 das Taxiwesen in Bern liberalisierte, schaffte man unter anderem den Einheitstarif ab, welcher bis dahin von der Gewerbebehörde abgesegnet werden musste. Erhofft hatte man sich mehr Wettbewerb zum Vorteil der Kunden. Die Preise sollten im freien Markt sinken. Die Kompetenzen des Kantons wurden ausgeweitet, diejenigen der Stadt auf gewerbebehördliche Funktionen beschränkt. Die gewünschten Effekte sind jedoch nicht eingetreten - weder bei den Preisen und schon gar nicht bei der Qualität. Während die Preise moderat gestiegen sind, nimmt die Qualität laufend ab. Nur die Taxiunternehmen Nova und Bären unterziehen sich als einzige freiwillig der Qualitätszertifizierung von Schweiz Tourismus, und garantieren damit dem Gast einen Standard in Bezug auf Fahrzeug und Fahrer. Von den zahlreichen kleingewerblichen Taxibetrieben unterzieht sich keines einer solchen Prüfung. Die Qualität in Bezug auf Sauberkeit, Ortskenntnisse der Fahrer und Erscheinungsbild der Fahrzeuge und der Fahrer sinkt. Dabei schieben sich Taxihalter, der Kanton und die Gemeinde gegenseitig den Schwarzen Peter für die desolante Situation zu.

Spezielle Konzessionen für Standplätze

Bis 1993 gab es zwei verschiedene Konzessionen: Eine für Standplätze und eine für Funktaxis. Diese wurden mit der Liberalisierung abgeschafft. Ein Fehler! Heute können alle Taxihalter die Standplätze benutzen. Wer jedoch genau hinschaut, wird feststellen, dass von den beiden etablierten Unternehmen (Nova und Bären) kaum einer da auf Kundschaft wartet. Deren Fahrer werden von den anderen Taxifahrern drangsaliert und nicht selten von den Standplätzen vertrieben, so dass es diese guten Fahrer immer mehr vermeiden, an Standplätzen zu warten. Die Folge: Die Qualität an den Standplätzen nimmt ab und immer mehr Kunden erwischen schlechte Fahrzeuge mit ebensolchen Fahrern. Das kann nicht im Interesse unserer Stadt liegen.

Es ist an der Zeit, über die Bücher zu gehen und die Öffnung zumindest teilweise rückgängig zu machen. Wer städtische Standplätze benutzen will, der soll sich auch an strengere Richtlinien halten müssen. Die Wiedereinführung von speziellen Konzessionen für Standplätze ist eine Möglichkeit, die Qualität zumindest der Taxis an den Standplätzen zu erhöhen.

Ein einheitliches Erscheinungsbild

Taxis sind nicht bloss ein Gewerbebezug wie andere auch. Als Dienstleister stellen sie eine wichtige Ergänzung zum öffentlichen Verkehr dar. Es ist erstrebenswert, wenn die Fahrzeuge mit einem einheitlichen Erscheinungsbild dieser Funktion gerecht werden. Ein einheitliches Erscheinungsbild dient nicht nur den Kunden als Orientierung, sondern auch dem Image der Branche, welche damit ihrer Rolle als ergänzenden Teil des öffentlichen Verkehrs gerechter würde. Die geltende kantonale Gesetzgebung verhindert es, dass die Gewerbebehörde bezüglich optischen Auftritts Vorgaben machen kann. Mit der Wiedereinführung einer Konzession für Standplätze könnte die Gewerbebehörde die Vergabe der Konzession an ein einheitliches Erscheinungsbild knüpfen.

Subventionen aus dem Sozialamt

Zurzeit gibt es in Bern rund 170 konzessionierte Taxibetriebe mit insgesamt über 300 Fahrzeugen. Tendenz zunehmend. Der Grossteil der Fahrzeuge entfallen auf Klein- und Kleinstunternehmen, deren Einkommen sich oft trotz langen Arbeits- und vor allem Wartezeiten um das Existenzminimum bewegen. Die ungenügende Einkommenssituation der Taxifahrer wird deutlich, wenn man bedenkt, dass nur sehr wenige Taxiunternehmen Mehrwertsteuer pflichtig sind. Das heisst, dass sich der Jahresumsatz der anderen Fahrer unter 75'000 Franken bewegen muss. Insider schätzen, dass ein selbstständiger Taxihalter mindestens 10'000 Franken Umsatz im Monat machen muss um über die Runden zu kommen. Branchenkenner schätzen, dass mindestens 10% der selbstständigen Täger Sozialhilfe beziehen. Hier liegt eines der Hauptprobleme der aktuellen Taxipolitik: Für den Erwerb einer Taxihalterbewilligung schreibt das Taxireglement nämlich sinnvollerweise ein „Leben in geordneten finanziellen Verhältnissen“ vor. Deshalb prüft die Gewerbebehörde vor der Zulassung zur Taxihalterprüfung das Betriebsregister sowie die Vorstrafen. Kenntnis über den Bezug von Sozialhilfe hat sie jedoch nicht. Dabei kann der Bezug von Sozialhilfe kaum als „geordnete finanzielle Verhältnisse“ gesehen werden! Die Gewerbebehörde muss hier eine Regelung kontrollieren, obwohl ihr die notwendigen Informationen fehlen. Der Passus des Reglements verkommt zur Farce. Wird Sozialhilfe bezogen, so dürften die Anwärter höchstens in Ausnahmefällen zur Eignungsprüfung zugelassen werden, und konsequenterweise müsste die Bewilligung entzogen

werden, wenn der Fahrer auf Dauer nicht Existenz sichernd arbeiten kann. So aber bleiben unrentable Unternehmen im Markt, weil die Fahrer von der Sozialhilfe unterstützt werden. Das ist wirtschaftspolitisch schlecht, weil die Sozialhilfe eine Markt verzerrende Subvention darstellt. Die Nichtberücksichtigung des Bezuges von Sozialhilfe widerspricht vermutlich auch dem Wettbewerbsrecht. Diese Subventionierung der Taxis durch die Sozialhilfe verhindert einen fairen Wettbewerb weil auch unrentable Kleinunternehmen die Preise tief halten können. Und oft sind es gerade diese Unternehmen, die am Existenzminimum wirtschaften, welche auch bei der Qualität der Fahrzeuge und damit bei der Sicherheit der Kunden sparen.

Kein Wettbewerb, kaum Innovationen

Es fällt auf, dass sich die Taxipreise in Bern von Fahrzeug zu Fahrzeug trotz unterschiedlicher Ausstattung und Qualität kaum unterscheiden. Den Kunden steht ein Angebotseisenbrei zur Verfügung, in welchem aus dem Preis keine Rückschlüsse auf die Qualität gezogen werden können. Erst nach dem Einsteigen offenbart sich dem Gast die Qualität des Fahrzeugs und erst nach Ankunft am Ziel die Fähigkeit des Fahrers. Weil aber die Preisspanne sehr gering ist, und keine Rückschlüsse auf die Qualität zulässt, achten die Kunden kaum auf den Preis. So werden am Bahnhof trotz freier Taxiwahl fast sämtliche Gäste zum Einsteigen in das vorderste Fahrzeug genötigt. Ein Preiswettbewerb, wie man ihn sich durch die Deregulierung 1993 gewünscht hat, gibt es nicht. Der fehlende Preiswettbewerb ist ebenso wie die Quersubventionierung der Einzelunternehmen durch das Sozialamt Grund dafür, dass den Taxiunternehmen Anreize fehlen, um ihr Angebot zu verbessern und auszubauen.

Ein Angebot für die anspruchsvollere Kundschaft fehlt

Trotz aller Mängel findet auch der anspruchsvollere Kunde für Strecken in der Stadtregion meist ein Fahrzeug, welches für die kurze Transportdauer genügend ist. Für weitere Strecken wünscht sich aber manch einer ein besseres und sauberes Fahrzeug mit einem gut ausgebildeten und zuverlässigen Fahrer (der versteht, wo man hin will). Während für Kurzstrecken der Komfort eine weniger wichtige Rolle spielt, ist er bereits für mittlere Strecken umso wichtiger. Ein höherwertiges Angebot spricht nicht nur Geschäftsleute an, sondern auch das immer grösser werdende Segment

der älteren Menschen. Denn gerade in Bezug auf Qualität, Sicherheit und Sauberkeit stellt diese Gruppe generell und berechtigterweise höhere Ansprüche. Diesen Anforderungen wird das aktuelle Angebot nicht gerecht. Die Unternehmen sind daran, die Chance zu verpassen, dieser gut situierten und zahlungskräftigen Zielgruppe ein angemessenes Angebot zu machen. Der Bedarf nach herausragender Qualität wird von den Taxiunternehmen nicht erkannt. Dabei existiert durchaus ein Segment, das gerne bereit ist, mehr für höherwertige Angebote zu bezahlen. Ein solches Angebot müsste natürlich entsprechend solide und langfristig aufgebaut und beworben werden. Leider fehlt auch den gestandenen Unternehmen der Mut, sich mit solchen neuen Modellen im Markt zu positionieren. Sie täten gut daran, sich beraten zu lassen, um ihr Angebot kundennaher auszuweiten. Man gibt sich hier leider mit einem Status Quo zufrieden, der weder für die Unternehmen noch für die anspruchsvolleren Kunden auf Dauer befriedigend ist.

Ein Blick nach Zürich

Die Berner Taxihalter bestreiten, dass es sich lohnen würde, ein höherwertiges Angebot zu schaffen. Der Autovermieter sixt zeigt jedoch wie es gehen kann: Limousinen Flotten, welche höchsten Ansprüchen genügen, stehen in Zürich und Genf für die anspruchsvolle Kundschaft bereit und erfreuen sich grosser Beliebtheit. Der Preis der Limousine liegt für kürzere Fahrten natürlich entsprechend höher. Überraschend aber: Weitere Strecken wie beispielsweise die Strecke Bern – Zürich Flughafen kostet mit einem schäbigen Berner Taxi gleich viel wie mit dem Limousinen-Taxi von sixt. Auch wenn in Zürich und Genf die Nachfrage nach einem höherwertigen Angebot vermutlich grösser ist: Auch in Bern wären viele Kunden froh, wenn ihnen für mittlere Strecken ein solches Angebot zur Verfügung stehen würde.

Auch die Politik ist gefordert

Damit die Taxiunternehmen ihren Beitrag für mehr Qualität leisten können, muss auch von politischer Seite alles unternommen werden, um für das Gewerbe günstige Voraussetzungen zu schaffen. In einem ersten Schritt muss dringend die Taxiliberalisierung von 1993 kritisch untersucht werden. Dabei muss kritisch untersucht werden, welche die positiven und negativen Auswirkungen waren. Die negativen Auswirkungen können nicht nur mit Anpassungen im bestehenden Taxireglement bekämpft

werden. Vielmehr ist der Hebel auf kantonaler Ebene anzusetzen, denn die kantonale Verordnung schränkt den Handlungsspielraum der Gemeinden zu stark ein.

Ein weiteres Problem sind die Taxistandplätze und deren Nutzung (Bewirtschaftung). Das derzeitige Angebot von rund 80 Standplätzen reicht nicht aus. Die bestehenden Standplätze, vor allem an den gut frequentierten Lagen sind zu erweitern. Solange jedoch die Planung der Taxiplätze in der grün geführten Verkehrsdirektion liegt, bleibt es vermutlich beim frommen Wunsch nach mehr Weitsicht. Die fehlgeleitete Planung des Taxistandes am Bahnhof, welcher hinter den Bussen versteckt liegt, ist symptomatisch dafür, wie wenig auf die Bedürfnisse des Gewerbes eingegangen wird.

Für die Zeit nach Mitternacht, wenn in der Innenstadt ein erhöhter Bedarf an Taxis vorhanden ist, müssen an den neuralgischen Orten die Fahrzeuge anhalten können, um die Kundenschaft mitzunehmen. Gerade in der Innenstadt und in der Altstadt ist es im Interesse der Anwohner, dass die meist jugendlichen Kunden, möglichst unmittelbar vor dem Club abgeholt werden. Die jetzige Situation der illegal auf dem Trottoir wartenden Taxis im Raum Zytglogge ist unbefriedigend. Dieser Zustand muss schnellstmöglich im Interesse der Anwohner, der Kunden aber auch der Taxifahrer verbessert werden. Eine Möglichkeit sind temporäre Warteräume, welche nur zu bestimmten Tages- und Nachtzeiten benutzt werden dürfen.

Die Anliegen der Taxifahrenden müssen auch in der Verkehrsplanung verstärkt berücksichtigt werden. Weil Taxis eine wichtige Ergänzung zum öffentlichen Verkehr sind, müssen sie wie dieser noch mehr Privilegien gegenüber dem motorisierten Individualverkehr erhalten. Taxis sollen Busspuren konsequent nutzen dürfen. Zudem sind Fahr- und Abbiegeverbote für Taxis auf ein absolutes Minimum zu reduzieren. Ziel der Verkehrsplaner muss hier sein, zu verhindern, dass Taxigäste unnötig viel für Wartezeit im Stossverkehr bezahlen müssen.

Mehr Kontrollen

Kurzfristig könnte die Taxi-Qualität mit mehr Kontrollen durch die Gewerbepolizei erhöht werden, die Fahrer, welche gegen das Berner Taxireglement verstossen, aus dem Verkehr zieht. Wegen fehlendem Personal werden jedoch nur 12-mal im Jahr Kontrollen durchgeführt. Ein Hohn bei über 300 Fahrzeugen! Die

Sicherheit der Taxikunden muss der Stadt mehr wert sein. Wöchentliche Kontrollen von Donnerstag bis Samstagabend sind der erste Schritt, um die schwarzen Schafe kurzfristig zu eliminieren.

Die Bilanz der Entente Bernoise:

- Die Liberalisierung von 1993 hat ihre Ziele weitgehend verfehlt.
- Die Qualität der Fahrzeuge und der Fahrer nimmt zunehmend ab.
- Die Berner Taxisituation ist eine desolante Visitenkarte für auswärtige Gäste.
- Die Taxihalter bringen es nicht fertig, ein qualitativ differenziertes Angebot zu schaffen.

Die Entente Bernoise fordert deshalb:

- Die kantonale Taxiverordnung muss angepasst und den Gemeinden wieder mehr Kompetenz gegeben werden.
- Durch die Vergabe einer speziellen Konzession für Standplätze können die Auflagen verschärft und damit die Qualität verbessert werden.
- Die Kontrollen durch die Gewerbepolizei müssen verstärkt werden.
- Unrentablen Taxiunternehmen ist die Konzession zu entziehen.
- Taxistandplätze müssen besser ausgeschildert und möglichst durchgehend bewirtschaftet werden.
- Bei der Verkehrsplanung sind den Taxis grösstmögliche Privilegien zu gewähren.
- Die Unternehmen sollen ein hochwertiges Angebot für eine anspruchsvollere Kundenschaft schaffen.
- Ein optisch einheitliches Erscheinungsbild der Berner Taxis ist anzustreben.
- Bei der Planung der Standplätze muss die Gewerbepolizei mehr Kompetenzen erhalten.

Die Entente Bernoise ist ein Verein, der bezweckt, ein für die Wirtschaft günstiges, politisches Klima in der Agglomeration Bern zu fördern.

Viertel jährlich verfassen wir eine Recherche zu wichtigen politischen und wirtschaftlichen Themen und stellen diese im Internet der Leserschaft vor.

Werden Sie Mitglied auf
www.ententebernoise.ch

01/2009