Winterthur, 22. Februar 2017
GGR-Nr. 2012.46-2

An den Grossen Gemeinderat

W i n t e r t h u r

Erlass einer neuen Taxiverordnung:
Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich vom 8. Dezember 2016 betreffend Taxiverordnung

---

Antrag:

1. Das Beschwerdeverfahren vor Bundesgericht gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich vom 8. Dezember 2016 betreffend Taxiverordnung (Beilage 1) wird nicht fortgesetzt.

2. Der Stadtrat wird beauftragt, die Beschwerde ans Bundesgericht zurückzuziehen.

Weisung:

1. Ausgangslage

Der Grosse Gemeinderat der Stadt Winterthur beschloss am 10. Dezember 2012 (GGR-Nr. 2012-46) eine neue Taxiverordnung (TV; Beilage 2) zur Ablösung der Verordnung über das Taxiwesen vom 11. Januar 1989. Mit der neuen Verordnung wollten Stadtrat und Grosser Gemeinderat die bestehenden Mängel beheben und ein nachfrageorientiertes Taxiangebot von hoher Qualität sicherstellen. Die Regulierung bewegte und bewegt sich noch heute in einem starken Spannungsfeld gegensätzlicher Interessen: Auf der einen Seite steht das Interesse an einer möglichst weitgehenden Marktöffnung in Richtung einer liberalen, wettbewerbsgesteuerten Privatwirtschaft, die für Chancengleichheit unter den Taxifahrern sorgt. Auf der andern Seite gibt es verschiedene öffentliche Interessen, die eine Beschränkung der Zahl der Taxibewilligungen nahelegen und damit eine gewisse Marktverzerrung in Kauf nehmen. Im Vordergrund stand damals die Befürchtung, dass eine unbeschränkt anwachsende Bewilligungszahl zu immer mehr Taxifahrzeugen und in der Folge zu einer Übernutzung der öffentlichen Standplätze bzw. einer Zusatzbelastung der Strassen durch leer herumfahrende Taxifahrzeuge führen würde. Im Weiteren rechnete man mit einer zunehmenden Erwerbsarmut von Taxifahrern, weil sich zu viele Taxis die zahlenmässig mehr oder weniger konstant bleibende Kundschaft teilen müssten.

Die neue Taxiverordnung wollte einen Mittelweg gehen. Sie hätte weiterhin an einer beschränkten Bewilligungsanzahl festgehalten, aber auf die bisherige Unterscheidung zwischen A- und B-Bewilligungen verzichtet. Eine konsequente Durchsetzung des Übertragungsverbots hätte die Marktzugangschancen für Neubewerber gewährleistet. Auch wären neu sogenannte Firmenbetriebsbewilligungen für grössere Taxiunternehmen eingeführt worden. Mit diesen sollte sichergestellt werden, dass zu jeder Tages- und Nachtzeit Taxifahrzeuge im Einsatz stehen und möglichst keine Versorgungslücken auftreten. Ausserdem woll-

te die Verordnung generell für mehr Chancengleichheit unter den Taxifahrern sorgen, Rechtsmissbräuche unterbinden, Transparenz schaffen, den Betrieb umweltfreundlicher Taxifahrzeuge unterstützen und das Bewilligungsverfahren und den Vollzug administrativ vereinfachen. Die Vorlage enthielt aber nicht nur Neues: Zahlreiche Regelungen, die sich in den vergangenen Jahrzehnten bewährt hatten, wären inhaltlich unverändert aus der bisherigen Verordnung übernommen worden.

Gegen diesen am 13. Dezember 2012 publizierten GGR-Beschluss reichten zwei in Winterthur tätige Taxiunternehmen (nachfolgend Beschwerdeführerinnen) mit Eingabe vom 14. Januar 2013 Beschwerde beim Bezirksrat Winterthur ein und beantragten die Aufhebung der Art. 1, Art. 2, Art. 4, Art. 6, Art. 8 Art. 10 und Art. 30-32 TV. Da das fakultative Referendum gegen die Taxiverordnung ergriffen wurde, sistierte der Bezirksrat mit Präsidialverfügung vom 27. Februar 2013 das Verfahren bis zur Rechtskraft des Abstimmungsergebnisses.

Die neue Taxiverordnung wurde in der Volksabstimmung vom 9. Juni 2013 mit 17‘554 Ja-Stimmen (73%) zu 6‘488 Nein-Stimmen angenommen. Mit Eingabe vom 12. Juli 2013 erhoben die Beschwerdeführerinnen mit gleichlautenden Rechtsbegehren Beschwerde beim Bezirksrat Winterthur gegen die mit der Abstimmung angenommene Taxiverordnung. Der Bezirksrat wies die vereinigten Beschwerden mit Beschluss vom 13. Juni 2014 ab.

Dagegen reichten die Beschwerdeführerinnen am 2. September 2014 Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich ein und beantragten die Aufhebung des Entscheids des Bezirksrats Winterthur sowie von Art. 1, Art. 2, Art. 4, Art. 8 und Art. 10 TV. In teilweiser Gutheissung der Beschwerde hob das Verwaltungsgericht in Fünferbesetzung Art. 2 vollständig und Art. 4 Abs. 1 TV insoweit auf, als Firmenbewilligungen dazu berechtigen, lediglich mit fünf Taxifahrzeugen gleichzeitig Taxifahrten anzubieten. Im Übrigen wurde die Beschwerde abgewiesen (vgl. Beilage 1).

2. Begründung des Verwaltungsgerichts zur Aufhebung von Art. 2 und Art. 4 Abs. 1 TV

Gemäss Verwaltungsgericht erweist sich Art. 2 TV als zu unbestimmt: Unter der Marginalie „Betriebsbewilligung“ bestimmt Art. 2 TV Folgendes: „Die Betriebsbewilligung berechtigt die Inhaberinnen und Inhaber, ab öffentlichen und privaten Standplätzen sowie ab öffentlichem Grund Taxifahrten auszuführen.“ Mit Blick auf Art. 1 TV („Wer in der Stadt Winterthur Taxidienstleistungen anbieten will, benötigt eine Betriebsbewilligung des Kommandos der Stadtpolizei“) bleibt gemäss Verwaltungsgericht zum einen rechtlich offen, ob via Telefon oder Funk bestellte Fahrdienstleistungen ab privaten Standplätzen einer Betriebsbewilligung bedürfen oder von der Bewilligungspflicht ausgenommen sind. Unklar ist zum anderen, ob via Telefon oder Funk bestellte Taxis ihre Passagiere ohne Betriebsbewilligung auf öffentlichen Strassen oder Plätzen aufnehmen dürfen. Im Übrigen bleibt klärungsbedürftig, ob Ruftaxis generell oder beispielsweise nur partiell in den Anwendungsbereich der Taxiverordnung fallen sollen. Zusammenfassend kam das Verwaltungsgericht zum Schluss, dass Art. 2 TV mit Blick auf das in Art. 5 Bundesverfassung (BV) verankerte Legalitätsprinzip zu unbestimmt ist.

Das Verwaltungsgericht erkennt in Art. 4 Abs. 1 TV eine Abweichung von der Wirtschaftsfreiheit: Gemäss Art. 4 Abs. 1 TV berechtigt eine Firmenbetriebsbewilligung die Inhaberin oder den Inhaber, Chauffeurinnen und Chauffeure anzustellen und mit fünf Taxifahrzeugen gleichzeitig und rund um die Uhr Taxifahrten anzubieten. Diese Beschränkung der Anzahl der einsetzbaren Fahrzeuge für Inhaberinnen und Inhaber von Firmenbetriebsbewilligungen ist gemäss Verwaltungsgericht gegen den Wettbewerb gerichtet und stellt daher eine Abweichung von der Wirtschaftsfreiheit (Art. 27 und Art. 94 Abs. 1 BV) dar.

3. Rechtsmittel

Gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich kann innert 30 Tagen, von der Zustellung an gerechnet, Beschwerde beim Bundesgericht eingereicht werden. Ist gemäss § 155 Abs. 1 lit. a Gemeindegesetz (LS 131.1) ein Beschluss des Grossen Gemeinderates im Rechtsmittelverfahren aufgehoben oder geändert worden, entscheidet der Grosse Gemeinderat darüber, ob die Gemeinde ihrerseits den Rechtsmittelweg beschreiten soll.

Mit vorsorglicher Eingabe der Beschwerde ans Bundesgericht vom 6. Februar 2017 hat der Stadtrat die Rechtsmittelfrist gewahrt, um eine Verwirkung des Beschwerderechts des Grossen Gemeinderats durch Fristablauf abzuwenden.

Aus nachfolgenden Gründen empfiehlt der Stadtrat, die Beschwerde ans Bundesgericht zurück zu ziehen:

- Der Stadtrat erachtet die Erfolgschancen einer Beschwerde an das Bundesgericht als gering. Die Begründung des Verwaltungsgerichts ist verständlich und nachvollziehbar.
- Der Wortlaut von Art. 2 TV gibt – selbst unter Berücksichtigung der Materialien – keine Antwort auf die vom Verwaltungsgericht aufgeworfenen Fragen. Es ist daher nicht erkennbar, wieso das Bundesgericht zu einem anderen Urteil kommen sollte.
- Das Verwaltungsgericht hat die Umstellung vom dualen System mit A- und B-Bewilligungen zur Einheitsbewilligung nicht per se als unzulässige wirtschaftspolitische Massnahme abgelehnt. Vor dem Hintergrund des Entwurfs der kantonalen Taxiverordnung, welcher am dualen System (mit Standplatzbewilligung und Taxifahrzeugbewilligung) festhält, hätte das Urteil auch anders ausfallen können. Es ist daher nicht ausgeschlossen, dass das Bundesgericht in dieser Frage anders entscheidet.
- Mit Blick auf die in den Materialien genannten Motive der Stadt Winterthur (vgl. Beilage 2) erachtet das Verwaltungsgericht die in Art. 10 TV vorgesehene Kontingentierung der Einheitsbewilligungen zur Wahrung überwiegender öffentlicher Interessen als verhältnismässig und damit als zulässige Einschränkung der Wirtschaftsfreiheit. Ausserdem stellt sie auch keine verdeckte Marktzutrittsschranke zugunsten einheimischer Wirtschaftsinteressen, d.h. keine Verletzung des Binnenmarktgesetzes dar. Es hat jedoch aufgrund der Unbestimmtheit von Art. 2 TV die Frage offen gelassen, ob Art. 2 TV mit der Wirtschaftsfreiheit im Einklang steht, insoweit Taxidienstleistungen von einer kontingentierten Bewilligung abhängig sind. Die Beschränkung der Einheitsbewilligungen steht somit in Abhängigkeit zum Geltungsbereich. Selbst wenn das Bundesgericht besagten Rechtssatz als genügend bestimmt erachten würde, müsste Art. 2 TV noch einer Überprüfung der Vereinbarkeit mit der Wirtschaftsfreiheit standhalten.
- Der vom Verwaltungsgericht geforderte Präzisierungsbedarf in Bezug auf den Geltungsbereich der Bewilligungspflicht besteht nicht nur aufgrund des vorliegenden Urteils. Eine Überarbeitung der Taxiverordnung würde sich daher auch unabhängig vom vorliegenden Verwaltungsgerichtsentscheid aufgrund der aktuellen Entwicklungen aufdrängen:
  - Seit Publikation der Taxiverordnung am 13. Dezember 2012 haben sich die Verhältnisse im Bereich der Fahrdienste durch Vermittlungsplattformen wie Uber erheblich verändert.
  - Die Wettbewerbskommission erachtet die Kontingentierung von Taxibewilligungen aus binnenmarktrechtlicher Sicht als unverhältnismässige und damit unzulässige Einschränkung des Anspruchs auf den Marktzugang ortsfremder Taxidienste (Empfehlung der Wettbewerbskommission WEKO zur Regulierung der Taxidienstleistungen im Rahmen des Bundesgesetzes über den Binnenmarkt vom 6. Oktober 1995 (Binnenmarktgesetz, BGBM, SR 943.02). Dieser Umstand war zum Zeitpunkt des GGR-Beschlusses betr. neuer Taxiverordnung bereits bekannt und wurde in der Weisung an den Grossen Gemeinderat entsprechend erwähnt.

  - o Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat an seiner Sitzung vom 17. Februar 2016 die Vorlage für ein neues Taxigesetz zuhanden des Kantonsrates verabschiedet. Das kantonale Taxigesetz legt als Rahmengesetz Mindeststandards für das Taxigewerbe fest und regelt den Marktzugang. Diese Regelungen würden von der kommunalen auf kantonale Ebene verschoben, was eine Anpassung der Winterthurer Taxiverordnung zur Folge hätte.
- Die Taxifahrer in Winterthur sind seit Jahren unter starkem Wettbewerbsdruck. Obwohl es bereits genügend Anbieter vor Ort gibt, drängen immer mehr Anbieter aus anderen Gemeinden in die Stadt. Dies ist eine Entwicklung, die kaum aufzuhalten ist – auch nicht mit zusätzlichen, hoheitlichen Eingriffen. Vor Jahren bereits haben Bundesgericht und Wettbewerbskommission deutlich gemacht, dass der Taximarkt weiter liberalisiert werden sollte und Taxifahrer aus anderen Gemeinden nicht vom Markt ausgeschlossen werden dürfen. Ebenso spricht sich der Bundesrat in seinem neusten Bericht zur digitalen Wirtschaft vom 11. Januar 2017 gegen Regulierungshektik aus (vgl. NZZ-Artikel vom 12. Januar 2017: Bundesrat will vorerst keine „Lex Uber“). Diesen Liberalisierungstrend auf Bundesebene gilt es bei der Einschätzung der Erfolgsaussichten einer Beschwerde ans Bundesgericht ebenfalls zu berücksichtigen.

Folgende Gründe sprechen für die Fortführung des Beschwerdeverfahrens vor Bundesgericht:

- Art. 2 TV gehört in den Regelungsbereich der Bewilligungen und sollte deshalb im Zusammenhang mit Art. 1 TV gelesen und ausgelegt werden (systematische Gesetzesauslegung). Demnach hätte das Verwaltungsgericht die Bestimmung im systematischen Zusammenhang mit Art. 1 TV auslegen sollen: „Wer in der Stadt Winterthur Taxidienstleistungen anbieten will, benötigt eine Betriebsbewilligung des Kommandos der Stadtpolizei. Die Betriebsbewilligung ist nicht übertragbar.“ Dann hätte es erkannt, dass keine Unklarheit bestünde. Des Weiteren ist selbstredend, dass Ruftaxis nicht der TV unterliegen weder mit Bezug auf die Bewilligungspflicht noch mit Bezug auf die weiteren Bestimmungen und Normen.
- Das Verwaltungsgericht erachtet einerseits die Kontingentierung der Einheitsbewilligungen in Art. 10 TV als eine verfassungskonforme, zur Wahrung überwiegender öffentlicher Interessen unerlässliche und verhältnismässige Massnahme und erkennt andererseits in der zahlenmässigen Beschränkung von Firmenfahrzeugen (Art. 4 Abs. 1 TV) eine Abweichung von der Wirtschaftsfreiheit. Wenn nun aber schon grundsätzlich die Zahl der Bewilligungen kontingentiert werden darf (Art. 10 TV), so müsste dies umso mehr für die maximale Anzahl von Fahrzeugen gelten, welche mit einer Bewilligung gleichzeitig betrieben werden können. Dies folgt aus dem klassischen logischen Argument „a maiore ad minus“. Es handelt sich bei der Kontingentierung der Anzahl Fahrzeuge im Vergleich zur Kontingentierung der Anzahl Bewilligungen um eine Mindermassnahme, die in rechtlicher Hinsicht durch die Kontingentierung der Anzahl Bewilligungen abgedeckt ist. Die vom Verwaltungsgericht verlangte Aufhebung der Mindestgrenze von fünf Fahrzeugen pro Bewilligung würde zudem dazu führen, dass die mit Art. 10 TV verfolgten (und vom Verwaltungsgericht als rechtmässig anerkannten) Eingriffsziele nicht mehr erreicht werden können.

Die Beschwerdeführerinnen haben am 3. Februar 2017 ebenfalls Beschwerde ans Bundesgericht eingereicht. Dies geschah in Abhängigkeit von der Beschwerde des Stadtrats, welche gestützt auf § 155 des Gemeindegesetzes erforderlich war, um die Rechte des Grossen Gemeinderats zu wahren. Die Beschwerdeführerinnen beabsichtigen, im Falle eines Rückzugs der Stadt Winterthur ihre Beschwerde ebenfalls zurück zu ziehen. Sie sind dazu aber nicht verpflichtet und können unabhängig vom Entscheid des Grossen Gemeinderats das Rechtsverfahren dennoch fortsetzen. Ein Rückzug der Stadt Winterthur führt somit nicht automatisch zur Beendigung des Beschwerdeverfahrens vor Bundesgericht. Es bedarf dazu noch des Rückzugs der Beschwerdeführerinnen.

4. Weiteres Vorgehen

Der Stadtrat wird auch bei einem Rückzug des Rechtsmittels die Inkraftsetzung der Taxiverordnung weiterhin sistieren. Dies aus folgenden Gründen:

- Die neue Taxiverordnung lässt sich ohne die vom Verwaltungsgericht aufgehobenen Art. 2 und Art. 4 Abs. 1 in der Praxis nicht umsetzen. Beim Geltungsbereich handelt es sich um eine definierende Bestimmung in Bezug auf den Personenkreis der Bewilligungspflicht und bei der Beschränkung der Anzahl der einsetzbaren Fahrzeuge um den demokratisch geäusserten Willen der Bevölkerung der Stadt Winterthur. Deshalb ist eine erneute grundlegende Auseinandersetzung mit der Thematik erforderlich, bevor die Taxiverordnung in Kraft gesetzt werden kann.
- Solange noch offen ist, ob und wann eine kantonale Taxiverordnung in Kraft treten wird, macht es keinen Sinn, die Taxiverordnung der Stadt Winterthur anzupassen. Bei der Revision der Winterthurer Taxiverordnung sind daher die Entwicklungen auf kantonaler Ebene abzuwarten und entsprechend zu berücksichtigen. Gemäss telefonischer Auskunft der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich befindet sich das Geschäft zurzeit in der vorberatenden Kommission des Kantonsrats. Zur voraussichtlichen Dauer der Beratungen und zum Zeitpunkt der Beschlussfassung im Kantonsrat liegen zurzeit keine Informationen vor.
- Selbst von einer gezielten Anpassung gemäss Vorgaben des Verwaltungsgerichts zwecks Möglichkeit einer raschen Inkraftsetzung der neuen Taxiverordnung ist abzuraten. Jede Änderung des Geltungsbereichs von Art. 2 TV bietet aufgrund der Kontingentierung der Einheitsbewilligung eine dankbare Angriffsfläche für erneute Rechtsverfahren zur Frage der Wirtschaftsfreiheit. Ausserdem bildet die Beschränkung auf maximal fünf Fahrzeuge in Art. 4 Abs. 1 TV eine unabdingbare Massnahme, um die mit der Kontingentierung der Bewilligungen (Art. 10 TV) verfolgten Ziele zu erreichen. Bei einem Wegfall dieser Massnahme droht das gesamte Gefüge (bestehend aus persönlichen Bewilligungen und Firmenbewilligungen) aus dem Gleichgewicht zu geraten. Schliesslich könnte die kantonale Taxiverordnung relativ zeitnah erneute Änderungen der Winterthurer Taxiverordnung erforderlich machen und das Vertrauen der Bevölkerung in die Beständigkeit und Verlässlichkeit der rechtlichen Regelungen zum Taxiwesen schwächen (Rechtssicherheit).

Die Regulierung des Marktzugangs von Taxibetrieben ist ein vielschichtiges Thema mit zahlreichen faktischen und rechtlichen Herausforderungen, was sich nicht zuletzt auch im vorliegenden Rechtsverfahren offenbart. Die überarbeitete Taxiverordnung soll diesen Herausforderungen gerecht werden. Die Tatsache, dass in Winterthur die Taxikommission gegenwärtig nicht aktiv ist und es auch kein anderes Austauschgremium gibt, zeigt symptomatisch auf, wie weit die Interessen im Taxigewerbe auseinander gehen. Aufgrund des hart umkämpften Markts für Taxidienste ist die Wahrscheinlichkeit hoch, dass gegen die revidierte Taxiverordnung wiederum ein Referendum ergriffen und/oder eine Beschwerde eingereicht wird. Ohne erneute Analyse des Taxiwesens unter Berücksichtigung der veränderten Verhältnisse im Markt, der aktuellen Situation im Strassenverkehr der Stadt Winterthur, der Lösungen anderer Schweizer Grossstädte, der Empfehlung der Wettbewerbskommission, der Vorlage des neuen Taxigesetzes des Kantons Zürich, der Wirtschaftsfreiheit etc. besteht abermals die Gefahr einer Verzögerung durch nachträgliche Verfahren. All dies erfordert eine Überarbeitung der Taxiverordnung im Rahmen eines Projekts. Bevor das neue Projekt initialisiert werden kann, sind die Entwicklungen im Kanton abzuwarten.

Ob die Stadt Winterthur im Spannungsverhältnis zwischen Liberalisierung und Regulierung am bisher eingeschlagenen Mittelweg festhalten kann, wird sich erst im Rahmen der Projektarbeiten herausstellen.

In der Übergangszeit erarbeitet die Stadtpolizei unter Einbezug der Taxifahrer eine rasche Lösung, um so den Bewilligungsbetrieb basierend auf der bestehenden Verordnung über das Taxiwesen vom 11. Januar 1989 sicher zu stellen.

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist der Vorsteherin des Departements Sicherheit und Umwelt übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon

Beilagen:

- Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich vom 8. Dezember 2016
- Weisung an den Grossen Gemeinderat vom 18. April 2012 mit Entwurf der neuen Taxiverordnung (GGR-Nr. 2012/046)

Verwaltungsgericht
des Kantons Zürich

3. Abteilung

AN.2014.00003

Urteil

der 3. Kammer

vom 8. Dezember 2016

Mitwirkend: Abteilungspräsident Rudolf Bodmer (Vorsitz), Verwaltungsrichterin Tamara Nüssle, Verwaltungsrichter Matthias Hauser, Verwaltungsrichterin Silvia Hunziker, Ersatzrichterin Patricia Egli, Gerichtsschreiber Cyrill Bienz.

In Sachen

beide vertreten durch Dr. iur. Tanja Gehrig Arbenz, Rechtsanwältin,
Obergass Rechtsanwälte, Obergasse 34,
Postfach 2177, 8401 Winterthur,

Beschwerdeführerinnen

gegen

Stadt Winterthur, Sozialbehörde,
Lagerhausstrasse 6, Postfach, 8402 Winterthur,
vertreten durch Stadtrat Winterthur,
Stadthaus, Postfach, 8402 Winterthur,

vertreten durch Dr. iur. Hans Maurer, Rechtsanwalt,
Maurer & Stäger AG, Fraumünsterstrasse 17,
Postfach 318, 8024 Zürich,

Beschwerdegegnerin,

betreffend Taxiverordnung,

hat sich ergeben:

I.

Der Grosse Gemeinderat der Stadt Winterthur beschloss am 10. Dezember 2012 eine neue Taxiverordnung (TV) zur Ablösung der Verordnung über das Taxiwesen vom 11. Januar 1989. Gegen diesen am 13. Dezember 2012 publizierten Beschluss reichten die Taxi-Cab Winterthur TCW Schönenberger AG und die Taxi Baumann AG mit Eingabe vom 14. Januar 2013 Beschwerde beim Bezirksrat Winterthur ein und beantragten die Aufhebung der Art. 1, Art. 2, Art. 4, Art. 6, Art. 8, Art. 10 und Art. 30–32 TV. Da das fakultative Referendum gegen die Taxiverordnung ergriffen wurde, sistierte der Bezirksrat mit Präsidialverfügung vom 27. Februar 2013 das Verfahren bis zur Rechtskraft des Abstimmungsergebnisses.

II.

Die neue Taxiverordnung wurde in der Volksabstimmung vom 9. Juni 2013 angenommen. Mit Eingabe vom 12. Juli 2013 erhoben die Taxi-Cab Winterthur TCW Schönenberger AG und die Taxi Baumann AG mit gleichlautenden Rechtsbegehren Beschwerde beim Bezirksrat Winterthur gegen die mit der Abstimmung angenommene Taxiverordnung. Der Bezirksrat wies die vereinigten Beschwerden mit Beschluss vom 13. Juni 2014 ab.

III.

Dagegen reichten die Taxi-Cab Winterthur TCW Schönenberger AG und die Taxi Baumann AG am 2. September 2014 Beschwerde beim Verwaltungsgericht ein und beantragten die Aufhebung des Entscheids des Bezirksrates Winterthur vom 13. Juni 2014 sowie von Art. 1, Art. 2, Art. 4, Art. 8 und Art. 10 der Taxiverordnung der Stadt Winterthur vom 10. Dezember 2012 bzw. 9. Juni 2013; alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten der Stadt Winterthur.

Der Bezirksrat Winterthur beantragte am 12. September 2014 die Abweisung der Beschwerde und verwies im Übrigen auf die Erwägungen im angefochtenen Entscheid. Die Stadt Winterthur beantragte innert zwei Mal erstreckter Frist am 11. Dezember 2014 die Abweisung der Beschwerde unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der

Beschwerdeführerinnen. Mit Eingabe vom 12. Januar 2015 hielten die Beschwerdeführerinnen an ihren Anträgen fest. Innert erstreckter Frist reichte die Beschwerdegegnerin am 13. Februar 2015 eine Eingabe ein, mit der sie an ihren Anträgen festhielt. Die Beschwerdeführerinnen liessen sich am 2. März 2015 erneut vernehmen.

Die Kammer erwägt:

1.

1.1 Im Streit liegt eine generell-abstrakte kommunale Verordnung und damit ein Erlass im Sinn von § 19 Abs. 1 lit. d des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959 (VRG). Beschwerden gegen solche Akte beurteilt als letzte kantonale Instanz das Verwaltungsgericht (§ 41 Abs. 1 in Verbindung mit § 19 Abs. 1 VRG). Über Rechtsmittel gegen Erlasse entscheidet das Gericht in Fünferbesetzung (§ 38a Abs. 1 VRG).

1.2 Gemäss § 49 in Verbindung mit § 21 Abs. 1 VRG ist zur Beschwerde berechtigt, wer durch die Anordnung berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat. Zur Erhebung eines Begehrens um abstrakte Normenkontrolle ist gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung legitimiert, wer zumindest virtuell in schutzwürdigen tatsächlichen Interessen berührt ist. Virtuelles Berührtsein setzt voraus, dass die beschwerdeführende Person von der angefochtenen Regelung früher oder später einmal mit einer minimalen Wahrscheinlichkeit unmittelbar betroffen ist (BGE 137 I 77 E. 1.4). Die Beschwerdeführerinnen verfügen unbestrittenermassen über Taxibetriebsbewilligungen der Stadt Winterthur. Damit sind sie von den angefochtenen Bestimmungen der Taxiverordnung betroffen und somit zur Beschwerde legitimiert. Da auch die übrigen Prozessvoraussetzungen erfüllt sind, ist auf die Beschwerde einzutreten.

2.

Im Verfahren der abstrakten Normenkontrolle kann die Verletzung übergeordneten Rechts gerügt werden (§ 20 Abs. 2 in Verbindung mit § 50 VRG). Dabei ist zu beachten, dass den kommunalen Behörden aufgrund der Gemeindeautonomie (Art. 85 Abs. 1 der Verfassung des Kantons Zürich vom 27. Februar 2005 [KV]) im Bereich der Rechtsetzung ein gewis-

ses Ermessen zukommt, weshalb die Rechtsmittelbehörden in diesen Fällen bei der Überprüfung Zurückhaltung üben (Marco Donatsch in: Alain Griffel [Hrsg.], Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich [VRG], 3. A., Zürich etc. 2014 [Kommentar VRG], § 20 N. 59 mit Hinweisen, § 50 N. 95, N. 103). Die kommunale Kompetenz zum Erlass eines Taxitarifs steht nicht infrage (Art. 50 Abs. 1 BV; Art. 83 Abs. 1 und Art. 85 Abs. 1 KV; vgl. BGr, 17. Mai 2011, 2C_940/2010, E. 2.1). Weder das Bundesrecht noch das kantonale Recht regeln das Taxigewerbe, weshalb vorliegend der Gemeinde eine gewisse Autonomie bei der Regelung zukommt.

3.

3.1 Die Beschwerdeführerinnen machen geltend, der Umfang der in der Taxiverordnung statuierten Bewilligungspflicht sei völlig unklar. Dies führe zu einer rechtsstaatlich nicht tragbaren Rechtsunsicherheit, was eine Verletzung von Art. 5 Abs. 1 und Art. 127 Abs. 1 BV darstelle. Art. 1 und Art. 2 TV seien daher für ungültig zu erklären.

3.2

3.2.1 Das in Art. 5 Abs. 1 BV verankerte Legalitätsprinzip, das für den Bereich der Besteuerung zudem in Art. 127 Abs. 1 BV Niederschlag gefunden hat, verlangt eine hinreichende und angemessene Bestimmtheit der anzuwendenden Rechtssätze. Um diesem Bestimmtheitsgebot zu genügen, müssen Rechtssätze so präzise formuliert sein, dass die Rechtsunterworfenen ihr Verhalten danach richten und die Folgen eines bestimmten Verhaltens mit einem den Umständen entsprechenden Grad an Gewissheit erkennen können (BGE 139 I 280 E. 5.1; BGE 139 II 243 E. 10; Benjamin Schindler in: Bernhard Ehrenzeller et al. [Hrsg.], St. Galler Kommentar, 3. A., Zürich etc. 2014, Art. 5 N. 33, je mit Hinweisen). Das Erfordernis der Bestimmtheit steht im Dienste der Rechtssicherheit sowie der rechtsgleichen Rechtsanwendung. Der Grad der erforderlichen Bestimmtheit lässt sich dabei nicht abstrakt festlegen. Der Bestimmtheitsgrad hängt unter anderem von der Vielfalt der zu ordnenden Sachverhalte, von der Komplexität und der Vorhersehbarkeit der im Einzelfall erforderlichen Entscheidung, von den Normadressaten, von der Schwere des Eingriffs in Verfassungsrechte und von der erst bei der Konkretisierung im Einzelfall mög-

lichen und sachgerechten Entscheidung ab (BGE 139 I 280 E. 5.1; BGE 139 II 243 E. 10; BGE 135 I 169 E. 5.4.1).

3.2.2 Ausgangspunkt für die Auslegung eines Rechtssatzes bildet der Wortlaut der Bestimmung. Ist der Text nicht ganz klar und sind verschiedene Interpretationen möglich, so muss auf die Entstehungsgeschichte der Norm und ihren Zweck sowie auf die Bedeutung abgestellt werden, die der Norm im Kontext mit anderen Bestimmungen zukommt (BGE 131 II 697 E. 4.1 mit Hinweisen). Die Materialien sind dabei für die Gesetzesinterpretation weder verbindlich noch für die Auslegung unmittelbar entscheidend. Insbesondere sind Äusserungen von Stellen oder Personen, die bei der Vorbereitung mitgewirkt haben, nicht massgebend, wenn sie im Gesetzestext nicht selber zum Ausdruck kommen. Das bedeutet nun nicht, dass die Gesetzesmaterialien methodisch unbeachtlich wären; sie können namentlich bei neueren Texten dann, wenn eine Bestimmung unklar ist oder verschiedene, einander widersprechende Auslegungen zulässt, ein wertvolles Hilfsmittel sein, um den Sinn der Norm zu erkennen. Wo die Materialien keine klare Antwort geben, sind sie als Auslegungshilfe jedoch nicht dienlich (BGE 139 III 368 E. 3.2; BGE 137 V 167 E. 3.2).

3.3

3.3.1 Unter der Marginalie "Bewilligungspflicht" bestimmt Art. 1 Abs. 1 TV Folgendes: "Wer in der Stadt Winterthur Taxidienstleistungen anbieten will, benötigt eine Betriebsbewilligung des Kommandos der Stadtpolizei." Der Begriff der bewilligungspflichtigen "Taxidienstleistungen" wird in der Verordnung nicht weiter definiert. Neben dem Wortlaut der Bestimmung ist jedoch auf ihren Zweck abzustellen, zu dessen Ermittlung die Materialien herangezogen werden können. In der Weisung des Stadtrates vom 18. April 2012 an den Grossen Gemeinderat wird ausgeführt, dass Anbieterinnen und Anbieter von Fahrdiensten, die ausschliesslich auf telefonische Bestellung oder Weitervermittlung via Telefon oder Funk und nicht ab öffentlichen Standplätzen erfolgen würden, nicht bewilligungspflichtig seien. In diesen Fällen könne davon ausgegangen werden, dass die Bestellerin oder der Besteller das aufgebotene Fahrdienstunternehmen kenne und bewusst ausgewählt habe, weshalb kein besonderes Schutzbedürfnis der Kundschaft bestehe. Diese Ausnahme von der Bewilligungspflicht wird auch in den Beratungen des Grossen Gemeinderates bestätigt,

indem darauf hingewiesen wird, dass nicht bewilligungspflichtige Taxis, nämlich Ruftaxis (Protokoll der 15. und 16. Sitzung des Grossen Gemeinderates vom 10. Dezember 2012, S. 338), respektive nicht bewilligungspflichtige Dienstleistungen (Fahrten auf Anruf) angeboten werden könnten (Protokoll der 15. und 16. Sitzung des Grossen Gemeinderates vom 10. Dezember 2012, S. 340). Aus den Materialien folgt dementsprechend, dass der kommunale Gesetzgeber Fahrdienstleistungen von der in Art. 1 TV statuierten Bewilligungspflicht ausnehmen wollte, die ausschliesslich auf telefonische Bestellung oder Weitervermittlung via Telefon oder Funk und nicht ab öffentlichen Standplätzen erfolgen. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass via Telefon oder Funk bestellte Fahrdienstleistungen insbesondere ab privaten Standplätzen oder auch ab öffentlichen Strassen und Plätzen bewilligungsfrei zulässig sein sollten.

3.3.2 Dieses Auslegungsergebnis steht jedoch im Widerspruch zu Art. 2 TV, gemäss dem die Betriebsbewilligung die Inhaberinnen und Inhaber berechtigt, ab öffentlichen und privaten Standplätzen sowie ab öffentlichem Grund Taxifahrten auszuführen. Mit Blick auf diese Bestimmung bleibt zum einen rechtlich offen, ob via Telefon oder Funk bestellte Fahrdienstleistungen ab privaten Standplätzen einer Betriebsbewilligung bedürfen oder von der Bewilligungspflicht ausgenommen sind. Unklar ist zum anderen, ob via Telefon oder Funk bestellte Taxis ihre Passagiere ohne Betriebsbewilligung auf öffentlichen Strassen oder Plätzen aufnehmen dürfen. Im Übrigen bleibt klärungsbedürftig, ob Ruftaxis generell nicht in den Anwendungsbereich der Taxiverordnung fallen sollen oder aber beispielsweise die Bestimmungen unter Abschnitt IV betreffend Pflichten der Taxifahrerinnen und Taxifahrer oder die Normen in Abschnitt II in Bezug auf Taxifahrzeuge, die auch die Ausrüstung und Kennzeichnung von Taxis regeln, Geltung für Ruftaxis haben sollen. Dies wäre insofern naheliegend, als – wie die Beschwerdegegnerin einräumt – der Begriff "Taxi" auch für die bewilligungsfreie Tätigkeit zulässig ist. Die Materialien geben auf diese offenen Fragen in Bezug auf den Geltungsbereich der Bewilligungspflicht keine klaren Antworten. Für die Rechtsunterworfenen ist daher nicht hinreichend klar bestimmt, welche Formen von Taxidienstleistungen einer Bewilligungspflicht nach der Taxiverordnung unterstehen und welche Tätigkeiten davon ausgenommen sind. Der Geltungsbereich der Bewilligungspflicht muss jedoch für die Normadressaten insbesondere aufgrund der damit

einhergehenden erheblichen Beschränkung der Wirtschaftsfreiheit klar abgrenzbar und vorhersehbar sein, um dem Gebot der Rechtssicherheit und der rechtsgleichen Rechtsanwendung zu entsprechen. Insoweit Art. 2 TV in Verbindung mit Art. 8 TV zudem Taxidienstleistungen unter Benutzung privater Standplätze und des öffentlichen Grundes von einer kontingentierten Bewilligung abhängig macht, stellt sich weiter die Frage, ob die Bestimmung mit der Wirtschaftsfreiheit im Einklang steht (BGE 97 I 653 E. 5b/bb). Zusammenfassend erweist sich Art. 2 TV mit Blick auf das in Art. 5 BV verankerte Legalitätsprinzip als zu unbestimmt, weshalb er aufzuheben ist.

4.

4.1 Die Beschwerdeführerinnen bringen weiter vor, die vorgesehene Kontingentierung der Einheitsbewilligung in Art. 10 TV stelle eine wirtschaftspolitische Massnahme dar, welche vom Grundsatz der Wirtschaftsfreiheit abweiche und Art. 27 BV sowie Art. 94 Abs. 1 BV verletze. Der Staat dürfe den Taxiberuf als Gesamtes nicht einer zahlenmässigen Beschränkung unterwerfen. Eine Begrenzung der Benutzer von öffentlichen Standplätzen sei nur möglich, wenn eine Gemeinde das duale System mit A- und B-Bewilligungen vorsehe. Die Kontingentierung der Einheitsbewilligung sei zudem aus binnenmarktrechtlicher Sicht unzulässig, weil damit der Anspruch auf Marktzugang ortsfremder Taxidienste unverhältnismässig eingeschränkt werde. Art. 10 TV verletze daher übergeordnetes Recht und sei für ungültig zu erklären.

4.2

4.2.1 Der Personen- bzw. Warentransport durch Taxis ist eine unmittelbar auf Erwerb oder Gewinn gerichtete, privatwirtschaftliche Tätigkeit und fällt daher in den sachlichen Schutzbereich der Wirtschaftsfreiheit nach Art. 27 Abs. 1 BV. Gemäss Art. 94 Abs. 4 BV sind Abweichungen vom Grundsatz der Wirtschaftsfreiheit, insbesondere auch Massnahmen, die sich gegen den Wettbewerb richten, nur zulässig, wenn sie in der Bundesverfassung vorgesehen oder durch kantonale Regalrechte begründet sind. Grundsatzwidrig sind namentlich Massnahmen, die den freien Wettbewerb behindern, um gewisse Gewerbezweige oder Bewirtschaftungsformen zu sichern oder zu begünstigen, oder sonst wie den Wettbewerb verzerren, um gewisse Gewerbezweige oder Bewirtschaftungsformen zu

sichern oder zu begünstigen oder eine staatliche Bedürfnislenkung zu betreiben, oder generell Massnahmen mit wirtschaftspolitischer Zielsetzung (BGE 132 I 282 E. 3.5; BGE 131 I 223 E. 4.2; BGE 130 I 26 E. 4.5). Keine Abweichungen und damit unter den Voraussetzungen von Art. 36 BV zulässig sind dagegen andere im öffentlichen Interesse begründete Massnahmen, wie namentlich gewerbepolizeilich, sozialpolitisch, umweltpolitisch und gleichwertig begründete Einschränkungen (BGE 131 I 223 E. 4.2; BGE 130 II 87 E. 3; BGE 125 I 417 E. 4a). Bei der Beurteilung, ob eine grundsatzkonforme Einschränkung oder eine grundsatzwidrige Abweichung vorliegt, ist grundsätzlich auf das Eingriffsmotiv des Gesetzgebers abzustellen (BGr, 25. Mai 2000, 2P.167/1999, E. 3b). Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung sind zudem die Auswirkungen der betreffenden Regelung zu beurteilen (BGr, 17. Mai 2011, 2C_940/2010, E. 3.2 mit Hinweisen).

4.2.2 Das Bundesgesetz vom 6. Oktober 1995 über den Binnenmarkt (BGBM) gewährleistet, dass Personen mit Niederlassung oder Sitz in der Schweiz für die Ausübung ihrer Erwerbstätigkeit auf dem gesamten Gebiet der Schweiz freien und gleichberechtigten Zugang zum Markt haben (Art. 1 Abs. 1 BGBM). Jede Person hat das Recht, Waren, Dienstleistungen und Arbeitsleistungen auf dem gesamten Gebiet der Schweiz anzubieten, soweit die Ausübung der betreffenden Erwerbstätigkeit im Kanton oder der Gemeinde ihrer Niederlassung oder ihres Sitzes zulässig ist (Art. 2 Abs. 1 BGBM). Ortsfremden Anbieterinnen und Anbietern darf der freie Zugang zum Markt nicht verweigert werden. Beschränkungen sind in Form von Auflagen oder Bedingungen auszugestalten und nur zulässig, wenn sie gleichermassen auch für ortsansässige Personen gelten, zur Wahrung überwiegender öffentlicher Interessen unerlässlich und verhältnismässig sind (Art. 3 Abs. 1 BGBM). Beschränkungen, die nach Art. 3 Abs. 1 BGBM zulässig sind, dürfen in keinem Fall eine verdeckte Marktzutrittsschranke zugunsten einheimischer Wirtschaftsinteressen enthalten (Art. 3 Abs. 3 BGBM).

4.3

4.3.1 Mit der neuen Taxiverordnung wird die bisherige Unterscheidung zwischen A-Bewilligungen, die zur Benutzung der öffentlichen Standplätze berechtigten, und B-Bewilligungen, die nur für Fahrten ab privaten Standplätzen und öffentlichem Grund

genutzt werden durften, zugunsten einer einheitlichen Bewilligungskategorie aufgehoben. Die Zahl dieser Einheitsbewilligungen wird gemäss Art. 10 Abs. 1 TV beschränkt. Art. 10 Abs. 1 TV bestimmt, dass der Stadtrat die Zahl der persönlichen Betriebsbewilligungen und Firmenbetriebsbewilligungen festlegt, wobei er insbesondere die Nachfrage nach Taxidienstleistungen und die zur Verfügung stehenden Standplätze berücksichtigt. Der Stadtrat kann gestützt auf Art. 10 Abs. 2 TV zusätzlich befristete Spezialbewilligungen insbesondere für ergänzende Angebote erteilen. In der Weisung des Stadtrates vom 18. April 2012 an den Grossen Gemeinderat wird die in Art. 10 TV vorgesehene Beschränkung der Bewilligungsanzahl zum einen damit gerechtfertigt, dass eine Übernutzung der öffentlichen Standplätze verhindert werden soll. Zum anderen werden weitere öffentliche Interessen für die Beschränkung genannt, namentlich die Aufrechterhaltung eines gut funktionierenden Strassenverkehrs, die Vermeidung einer zusätzlichen Belastung des Strassennetzes im Stadtzentrum durch leer umherfahrende Taxis, sozialpolitische Motive wie die Gewährleistung eines Existenz sichernden Einkommens oder die Entschärfung zeitweise eskalierender Rivalitäten unter Taxifahrern. In den Beratungen des Grossen Gemeinderates wurden diese Ziele, namentlich die Verhinderung der übermässigen Belastung des öffentlichen Grundes und der Erwerbsarmut im Taxiwesen, in mehreren Voten bestätigt (Protokoll der 15. und 16. Sitzung des Grossen Gemeinderates vom 10. Dezember 2012, S. 335, S. 338 f., S. 342).

4.3.2 Mit Blick auf diese in den Materialien genannten Motive des Gesetzgebers stellt die Beschränkung der Anzahl von Einheitsbewilligungen somit im Wesentlichen keine wirtschaftspolitische Massnahme dar, die sich gegen den Wettbewerb im Taxigewerbe richtet. Vielmehr begründet der kommunale Gesetzgeber die Beschränkung der Einheitsbewilligungen mit öffentlichen Interessen, die vorwiegend verkehrspolizeilicher und sozialpolitischer Natur und damit grundsatzkonform sind. Diese öffentlichen Interessen sind schlüssig begründet und werden darüber hinaus auch in der bisherigen Rechtsprechung für die Beschränkung der Anzahl von Taxibewilligungen, welche die Erlaubnis zum gesteigerten Gemeingebrauch von öffentlichem Grund beinhalten, als zulässige Motive anerkannt (BGr, 25. Mai 2000, 2P.167/1999, E. 2a, 3c; 28. Juni 2001, 2P.77/2001, E. 2a; BGE 97 I 653 E. 5b/bb). Da die Einheitsbewilligung die Berechtigung zur Nutzung von reservierten

öffentlichen Standplätzen mitumfasst, ist insbesondere eine Beschränkung der Bewilligungsanzahl mit dem Ziel, die Übernutzung der öffentlichen Standplätze zu verhindern, zulässig (vgl. BGE 108 Ia 135 E. 3; BGE 97 I 653 E. 5b; BGr, 15. Januar 2016, 2C_829/2015, E. 4.3 je mit weiteren Hinweisen). Die Taxiverordnung zielt im Übrigen nicht darauf, den Taxiberuf als Ganzes einer zahlenmässigen Beschränkung zu unterwerfen, wie die Beschwerdeführerinnen geltend machen (vgl. vorstehend E. 3.2.1). Die Auswirkungen der Beschränkung der Bewilligungsanzahl werden sich darüber hinaus in Grenzen halten, da nach den Ausführungen in den Materialien als Bemessungsgrundlage für die künftige Bewilligungszahl die heutigen Verhältnisse und damit die bestehende Anzahl von A- und B-Bewilligungen dienen werden. Sowohl mit Blick auf die Eingriffsmotive des kommunalen Gesetzgebers als auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen der vorliegend zu beurteilenden Regelung stellt daher Art. 10 TV eine grundsatzkonforme Einschränkung der Wirtschaftsfreiheit dar.

4.4 Einschränkungen der Wirtschaftsfreiheit durch grundsatzkonforme Massnahmen sind unter den Voraussetzungen von Art. 36 BV zulässig. Sie müssen sich auf eine gesetzliche Grundlage stützen, im öffentlichen Interesse und verhältnismässig sein sowie den Kerngehalt der Wirtschaftsfreiheit wahren.

4.4.1 Es ist unbestritten, dass die Taxiverordnung die Anforderungen an eine gesetzliche Grundlage im formellen Sinn erfüllt und damit auch schwerwiegende Einschränkungen der Wirtschaftsfreiheit zu begründen vermag (vgl. auch VGr, 28. Oktober 2010, VB.2010.00245, E. 3.2.2).

4.4.2 Die Beschränkung der Bewilligungsanzahl in Art. 10 TV ist zudem durch öffentliche Interessen gerechtfertigt, namentlich dient sie der Verhinderung der Übernutzung der öffentlichen Standplätze, der Aufrechterhaltung eines gut funktionierenden Strassenverkehrs, der Vermeidung einer zusätzlichen Belastung des Strassennetzes im Stadtzentrum durch leer umherfahrende Taxis, sowie sozialpolitischen Motiven wie die Gewährleistung eines Existenz sichernden Einkommens oder die Entschärfung zeitweise eskalierender Rivalitäten unter Personen, die Taxidienstleistungen anbieten (vorstehend E. 4.3).

4.4.3 Die Beschränkung der Anzahl Betriebsbewilligungen erweist sich sodann als verhältnismässige Massnahme zur Erreichung der vorgenannten öffentlichen Interessen. Zunächst ist die Bewilligungskontingentierung geeignet, um die von der Beschwerdegegnerin verfolgten und im öffentlichen Interesse liegenden Ziele zu erreichen. Darüber hinaus stellt sie mit Blick auf die angestrebten Ziele eine erforderliche Massnahme dar und geht in sachlicher und zeitlicher Beziehung nicht über das Notwendige hinaus. In sachlicher Hinsicht legt Art. 10 TV keine fixe Anzahl Bewilligungen fest, sondern erweist sich als flexibles Instrument, da der Stadtrat die Zahl unter Berücksichtigung der Nachfrage nach Taxidienstleistungen und der zur Verfügung stehenden Standplätze festlegt (Art. 10 Abs. 1 TV) und zusätzliche befristete Spezialbewilligungen erteilen kann (Art. 10 Abs. 2 TV). In zeitlicher Hinsicht gilt es zu berücksichtigen, dass die persönlichen Betriebsbewilligungen und Firmenbetriebsbewilligungen eine Geltungsdauer von längstens sechs Jahren haben (Art. 8 Abs. 1 TV). Nach sechs Jahren wird es dementsprechend der Behörde ermöglicht, eine Bewilligung anderen Bewerbenden zu erteilen, womit verhindert wird, dass die beschränkte Bewilligungsanzahl einem immer gleichen Kreis von Anbietenden vorbehalten bleibt. Mit Blick auf die Zumutbarkeit ist festzuhalten, dass die vom kommunalen Gesetzgeber verfolgten verkehrspolizeilichen und sozialpolitischen Ziele gewichtige öffentliche Interessen darstellen. Demgegenüber verschafft die Wirtschaftsfreiheit anerkanntermassen keinen Anspruch auf eine beliebige Benützung des öffentliche Grundes für private Aktivitäten (BGE 142 I 99 E. 4.2.4; BGE 138 I 274 E. 2.2.2; BGE 127 I 164 E. 3c und 5b). Vor diesem Hintergrund vermögen die gewichtigen öffentlichen Interessen die involvierten persönlichen Interessen an einer unbeschränkten Ausübung des Taxigewerbes aufzuwiegen. Da der Kerngehalt der Wirtschaftsfreiheit schliesslich gewahrt wird, ist die in Art. 10 TV vorgesehene Beschränkung der Anzahl Bewilligungen als zulässige Einschränkung der Wirtschaftsfreiheit zu beurteilen.

4.5 Die Regelung von Art. 10 TV in Bezug auf die Beschränkung der Anzahl Betriebsbewilligungen gilt gleichermassen für ortsansässige und nicht ortsansässige Personen. Wie vorstehend dargelegt (vorstehend E. 4.4) ist die Beschränkung der Bewilligungen zudem zur Wahrung überwiegender öffentlicher Interessen unerlässlich und verhältnismässig. Sie

stellt darüber hinaus keine verdeckte Marktzutrittsschranke zugunsten einheimischer Wirtschaftsinteressen dar. Es liegt somit keine Verletzung des Binnenmarktgesetzes vor.

5.

5.1 Die Beschwerdeführerinnen rügen weiter, die in Art. 4 TV vorgesehene Beschränkung auf fünf Taxifahrzeuge pro Firmenbetriebsbewilligung stelle eine grundsatzwidrige Abweichung von der Wirtschaftsfreiheit oder zumindest eine unzulässige Einschränkung derselben dar. Mit dieser Beschränkung werde die maximale Unternehmensgrösse gesetzlich festgeschrieben, womit zugunsten der Einzelhalter und zulasten der Unternehmen eine unzulässige Strukturpolitik betrieben werde. Aufgrund der Befristung der Betriebsbewilligungen sei die Beschränkung der Fahrzeuganzahl zudem nicht erforderlich und daher unverhältnismässig. Die Beschränkung der maximal einsetzbaren Fahrzeuge führe zudem zu einer Schlechterstellung der Winterthurer Taxiunternehmen im Vergleich zu auswärtigen Taxiunternehmen. Es liege daher eine Verletzung des Binnenmarktgesetzes und des Gebots der Gleichbehandlung der Konkurrierenden vor.

5.2 Neben persönlichen Betriebsbewilligungen für natürliche Personen (Art. 3 TV) sieht die neue Taxiverordnung auch Firmenbetriebsbewilligungen vor. Gemäss Art. 4 Abs. 1 TV berechtigt eine Firmenbetriebsbewilligung die Inhaberin oder den Inhaber, Chauffeurinnen und Chauffeure anzustellen und mit fünf Taxifahrzeugen gleichzeitig und rund um die Uhr Taxifahrten anzubieten. Gemäss der Weisung des Stadtrates vom 18. April 2013 an den Grossen Gemeinderat wird mit der besonderen Bewilligungskategorie für Taxiunternehmen einem Anliegen aus dem Vernehmlassungsverfahren Rechnung getragen. Der Möglichkeit, Chauffeurinnen und Chauffeure anstellen zu können, stehe die Verpflichtung gegenüber, rund um die Uhr Taxidienstleistungen anzubieten. Die Möglichkeit, Chauffeure anzustellen, entbinde den Bewilligungsinhaber oder die Bewilligungsinhaberin von der Verpflichtung, selber Taxi zu fahren. Sie solle aber nicht dazu berechtigen, beliebig viele Taxifahrzeuge gleichzeitig einzusetzen. Ein solcher Wettbewerbsvorteil zugunsten einzelner Taxiunternehmen widerspräche den verfassungsrechtlichen Prinzipien der Rechtsgleichheit und Wirtschaftsfreiheit, die eine möglichst breite Streuung der Taxibetriebsbewilligungen verlangen würden. In diesem Zusammenhang sei auch zu berücksichtigen,

dass Firmenbetriebsbewilligungen dem Markt in der Regel längerfristig entzogen würden, weil sie nicht zwingend an eine natürliche Person gebunden seien, sondern auch juristischen Personen erteilt werden könnten. Um im Taxiwesen der Stadt Winterthur auf Dauer ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Taxifirmen und Einzelhaltern/innen zu gewährleisten und monopolartige Verfestigungen zugunsten von mehr Wettbewerb zu verhindern, sei die Zahl der Taxifahrzeuge, die mit einer Firmenbetriebsbewilligung gleichzeitig rund um die Uhr eingesetzt werden könnten, auf maximal fünf zu beschränken. Es stehe den Taxiunternehmen jedoch frei, zusätzlich Einzelhalter/innen mit eigener Bewilligung zu beschäftigen.

5.3

5.3.1 Die Regelung von Art. 4 Abs. 1 TV ist im Zusammenhang mit der in Art. 10 TV vorgesehenen Beschränkung der Anzahl Bewilligungen zu sehen. Die Beschränkung der Bewilligungsanzahl hat zur Folge, dass die Gemeinde eine Auswahl unter den Bewerbenden um die vorhandenen Bewilligungen vornehmen muss. Dabei verlangt der Grundsatz der Wirtschaftsfreiheit von der Gemeinde ein wettbewerbsneutrales Verhalten. Dem Grundsatz der Wettbewerbsneutralität entspricht das grundsätzliche Verbot, Regelungen zu treffen, die den Wettbewerb unter privaten Wirtschaftssubjekten verzerren oder den Wettbewerb sogar ganz verunmöglichen (Giovanni Biaggini, Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, Zürich 2007, Art. 27 N. 32, 23; Klaus Vallender in: Bernhard Ehrenzeller et al. [Hrsg.], St. Galler Kommentar, 3. A., Zürich etc. 2014 [St. Galler Kommentar], Art. 94 N. 6 je mit Hinweisen). In Bezug auf die Erteilung und Erneuerung von Bewilligungen für Taxidienste, welche die Erlaubnis zum gesteigerten Gemeingebrauch von öffentlichem Grund mitumfassen, hat das Bundesgericht daher erwogen, dass nicht alle Taxibewilligungen bei einem kleinen Kreis von immer gleichen Personen konzentriert werden dürften, sondern dass – gerade auch im Interesse der verfassungsmässig durch Art. 27 BV garantierten Gleichbehandlung der Konkurrierenden – eine gewisse Streuung der Bewilligungen nach objektiven Kriterien auf mehrere, auch neue, Bewerbende vorzunehmen sei (BGE 108 Ia 135 E. 4 und 5; BGr, 15. Januar 2016, 2C_829/2015, E. 4.3; 5. Oktober 2009, 2C_61/2009, E. 4.2 und 4.3). Um diesen Kriterien gerecht zu werden, ist beispielsweise ein gewisses Rotationssystem (BGr, 29. August 2006, 2P.8/2006, E. 2.2; 28. Juni

2001, 2P.77/2001, E. 2b) oder die Befristung der Bewilligungen, die zum gesteigerten Gemeingebrauch von öffentlichem Grund berechtigen, denkbar (BGr, 15. Januar 2016, 2C_829/2015, E. 4.4).

5.3.2 Den vorerwähnten verfassungsrechtlich geforderten Kriterien für die Zuteilungspraxis von Taxibetriebsbewilligungen, welche die Erlaubnis zum gesteigerten Gemeingebrauch umfassen, wird die neue Taxiverordnung mit der beschränkten Geltungsdauer der Bewilligungen gerecht. Gemäss Art. 8 Abs. 1 TV haben persönliche Betriebsbewilligungen und Firmenbetriebsbewilligungen gleichermassen eine Geltungsdauer von sechs Jahren. Dies bedingt sowohl bei den persönlichen als auch bei den Firmenbetriebsbewilligungen eine Neubeurteilung nach sechs Jahren. Nach dieser Dauer wird somit auch neuen Bewerbenden die Möglichkeit eröffnet, eine Bewilligung zu erhalten, womit eine gewisse Streuung derselben erreicht werden soll. Bei dem konkreten Zuteilungsentscheid können auch sachliche Differenzen zwischen den sich um eine Bewilligung bewerbenden Einzelhalterinnen und Einzelhaltern sowie Taxiunternehmen berücksichtigt werden (BGr, 25. Mai 2000, 2P.167/1999, E. 4). Zu diesen sachlichen Unterschieden zählt insbesondere die gemäss dem einzureichenden Businessplan vorgesehene Anzahl Taxifahrzeuge einer Taxiunternehmung (vgl. Art. 4 Abs. 3 TV). Im konkreten Fall wird die Bewilligungsbehörde daher in Ausübung ihres pflichtgemässen Ermessens und in Kenntnis aller Unterlagen der Bewerbenden entscheiden können, welchen Taxiunternehmen und welchen Einzelhalterinnen und Einzelhaltern eine Bewilligung zu erteilen ist, um eine breite Streuung der Bewilligungen zu erreichen. Vor diesem Hintergrund ist nicht schlüssig, warum – wie vom kommunalen Gesetzgeber geltend gemacht – für eine breite Streuung der Bewilligungen zusätzlich in der Verordnung eine Beschränkung auf fünf Taxifahrzeuge für die Inhaberinnen und Inhaber einer Firmenbetriebsbewilligung erforderlich sein soll. Eine derart einschneidende Beschränkung der Anzahl Taxifahrzeuge und damit der Betriebsmittel eines Taxiunternehmens bewirkt vielmehr eine Benachteiligung einer bestimmten Konkurrierendengruppe auf dem Taximarkt, um Wettbewerbsvorteile zu verhindern. In der Weisung des Stadtrates vom 18. April 2012 an den Grossen Gemeinderat wird denn auch in Bezug auf die Beschränkung der Anzahl der Taxifahrzeuge in Art. 4 Abs. 1 TV explizit darauf verwiesen, dass die Möglichkeit, beliebig viele Taxifahrzeuge gleichzeitig einzusetzen, einen

Wettbewerbsvorteil zugunsten einzelner Taxiunternehmen darstellen würde. Nach den Grundsätzen von Art. 94 BV ist es jedoch nicht Sache des Staates, in den Wettbewerb zwischen Privaten auf dem Taximarkt einzugreifen und bestimmte Bewirtschaftungsformen durch die Beschränkung der Betriebsmittel zu benachteiligen, um die Struktur des Marktes zu beeinflussen. Es ist vielmehr eine unternehmerische Entscheidung, ob man die Taxidienstleistung als Inhaber einer persönlichen Betriebsbewilligung oder einer Firmenbetriebsbewilligung erbringen möchte und mit wie vielen Investitionen in die Betriebsmittel während der sechs Jahre geltenden Bewilligung die Taxidienstleistungen angeboten werden sollen.

5.3.3 Die Beschränkung der Anzahl der einsetzbaren Fahrzeuge für Inhaberinnen und Inhaber einer Firmenbetriebsbewilligung in Art. 4 Abs. 1 TV ist daher gegen den Wettbewerb gerichtet und stellt eine Abweichung von der Wirtschaftsfreiheit dar. Da diese grundsatzwidrige Massnahme nicht durch kantonale Regalrechte begründet ist (BGr, 17. Mai 2011, 2C_940/2010, E. 4.8), erweist sie sich als unzulässig. Die Beschwerde ist in diesem Punkt gutzuheissen und Art. 4 Abs. 1 TV insoweit aufzuheben, als Firmenbetriebsbewilligungen dazu berechtigen, lediglich mit fünf Taxifahrzeugen gleichzeitig Taxifahrten anzubieten.

6.

6.1 Die Beschwerdeführerinnen machen zudem geltend, die in Art. 8 TV festgelegte Geltungsdauer der persönlichen sowie der Firmenbetriebsbewilligungen von maximal sechs Jahren widerspreche der Wirtschaftsfreiheit sowie der Rechtsgleichheit bzw. dem Prinzip der Gleichbehandlung der Konkurrierenden. Die gleich lange Geltungsdauer der persönlichen sowie der Firmenbetriebsbewilligung berücksichtige das unterschiedliche Investitionsvolumen sowie die Unterschiede in der Betriebsführung von Firmen und Einzelhaltern nicht. Zudem sei die Geltungsdauer hinsichtlich Dauer eine unverhältnismässige Massnahme. Die Bewilligungen könnten im Übrigen bei Missständen jederzeit entzogen werden.

6.2

6.2.1 Art. 8 Abs. 1 BV umfasst sowohl ein Gleichbehandlungs- als auch ein Differenzierungsgebot für rechtsetzende Behörden. Nach dem Differenzierungsgebot verletzt ein Erlass den Grundsatz der Rechtsgleichheit, wenn er hinsichtlich einer wesentlichen Tatsache Unterscheidungen unterlässt, die sich aufgrund der Verhältnisse aufdrängen (BGE 138 I 225 E. 3.6.1; BGE 136 I 1 E. 4.1). Aus dem Rechtsgleichheitsgebot ergibt sich jedoch kein Anspruch auf Berücksichtigung jeder Differenz. Dem Gesetzgeber ist es erlaubt, auf einfache und praktikable Unterscheidungskriterien abzustellen, selbst wenn daraus gewisse Ungleichheiten resultieren (Rainer Schweizer, St. Galler Kommentar, Art. 8, N. 22; René Wiederkehr/Paul Richli, Praxis des allgemeinen Verwaltungsrechts, Bd. I, Bern 2012, Rz. 1630).

6.2.2 Das Rechtsgleichheitsgebot in Art. 8 Abs. 1 BV wird durch den Grundsatz der Gleichbehandlung der Konkurrierenden ergänzt, der einen darüber hinausreichenden Schutz bietet. Mit Blick auf das Gebot der Gleichbehandlung der Konkurrierenden sind Massnahmen verboten, die den Wettbewerb unter direkt Konkurrierenden verzerren bzw. nicht wettbewerbsneutral sind, namentlich wenn sie bezwecken, in den Wettbewerb einzugreifen, um einzelne Konkurrierende oder Konkurrierendengruppen gegenüber anderen direkten Konkurrierenden zu bevorzugen oder zu benachteiligen. Als direkte Konkurrierende gelten die Angehörigen der gleichen Branche, die sich mit gleichen Angeboten an dasselbe Publikum richten, um das gleiche Bedürfnis zu befriedigen (BGE 125 I 431 E. 4b/aa; BGE 121 I 129 E. 3b). Aus dem Grundsatz der Gleichbehandlung der Konkurrierenden ergibt sich insbesondere, dass die Nutzung des öffentlichen Grundes nicht einem beschränkten Kreis von immer gleichen Personen vorbehalten bleiben darf, sondern dass mehrere Bewerbende abwechselnd berücksichtigt werden müssen. Dabei ist ein Ausgleich anzustreben zwischen dem Interesse der neuen Bewerbenden, ebenfalls Nutzungsmöglichkeiten zu erhalten, und dem Interesse der bisherigen Bewilligungsinhaberinnen und Bewilligungsinhaber an Rechtssicherheit und am Schutz ihrer getätigten Investitionen (BGE 142 I 99 E. 2.4.2; in Bezug auf das Taxiwesen vgl. BGr, 15. Januar 2016, 2C_829/2015, E. 4.3; BGer, 29. August 2006, 2P.8/2006, E. 2.4).

6.3 Unter der Marginalie "Geltungsdauer" bestimmt Art. 8 Abs. 1 TV, dass persönliche Betriebsbewilligungen und Firmenbetriebsbewilligungen eine Geltungsdauer von längstens sechs Jahren haben. Vorbehalten bleiben die Bestimmungen über den Entzug. In der Weisung des Stadtrates Winterthur an den Grossen Gemeinderat vom 18. April 2012 wird zu dieser Bestimmung ausgeführt, die fehlende Befristung der Betriebsbewilligungen habe in der Vergangenheit dazu geführt, dass eine periodische Überprüfung der Bewilligungsvoraussetzungen in der Praxis sehr schwierig gewesen sei. Mindestens alle sechs Jahre solle nun künftig überprüft werden können, ob die bisherigen Bewilligungsinhaber die Voraussetzungen nach wie vor erfüllten. Gegebenenfalls würden ihre Bewilligungen erneuert. Falls nicht, würden sie neu vergeben. Die Geltungsdauer werde auf längstens sechs Jahre festgelegt, da in dieser Zeit Investitionen (hauptsächlich Fahrzeuge), welche mit der Bewilligung zusammenhängen würden, amortisiert werden könnten. Gemäss der in der Autobranche gängigen Eurotax-Bewertung sei ein Fahrzeug bei durchschnittlicher Kilometerleistung nach sechs Jahren vollständig abgeschrieben. Taxifahrzeuge, mit welchen in der Regel überdurchschnittlich viele Kilometer zurückgelegt würden, wären demnach schon früher amortisiert.

6.4 Die von der Beschwerdegegnerin vorgebrachte Begründung zur Festsetzung der Geltungsdauer von allen Kategorien von Betriebsbewilligungen auf sechs Jahre stützt sich auf sachliche Kriterien. Die Beschwerdegegnerin orientiert sich bei der Festlegung der Geltungsdauer zunächst an der Abschreibungsdauer für Fahrzeuge gemäss Eurotax-Bewertung. Da es sich bei den Fahrzeugen um die für die Erbringung von Taxidienstleistungen zentrale Investition handelt, ist dies ein objektiv nachvollziehbarer Ausgangspunkt. Die Beschwerdegegnerin hält jedoch zu Recht fest, dass Taxifahrzeuge, mit welchen in der Regel überdurchschnittlich viele Kilometer zurückgelegt würden, schon vor dem Ablauf von sechs Jahren amortisiert seien. Indem sie dennoch die Geltungsdauer auf sechs Jahre festlegt, hat die Beschwerdegegnerin entsprechend berücksichtigt, dass weitere Investitionen getätigt und amortisiert werden müssen. Die Beschwerdegegnerin hat daher zu Recht erwogen, dass die im Taxiwesen erforderlichen Investitionen auf längere Sicht hinaus getätigt werden und dass demzufolge Personen mit einer Bewilligung die daraus entspringenden Vorteile während einer angemessenen Zeitdauer ausnützen können sollten. Es liegen

jedenfalls keine substanziierten Anhaltspunkte vor, dass für die Erbringung von Taxidienstleistungen wesentliche technische Investitionen von Inhaberinnen und Inhabern von Firmenbetriebsbewilligungen im Unterschied zu Inhaberinnen und Inhabern von persönlichen Betriebsbewilligungen in dieser Zeitspanne nicht amortisiert und laufende Betriebskosten für Büroräumlichkeiten oder die Personaladministration nicht eingestellt werden könnten. Insbesondere gilt es zu bedenken, dass die Investitions- und Aufwandstrukturen auch bei Inhaberinnen und Inhabern von Firmenbetriebsbewilligungen je nach ihren unternehmerischen Entscheiden unterschiedlich ausgestaltet sein können. Eine Unterscheidung der Geltungsdauer für Firmenbetriebsbewilligungen einerseits und persönliche Betriebsbewilligungen andererseits drängt sich aufgrund der Verhältnisse daher nicht auf, weshalb keine Verletzung von Art. 8 Abs. 1 BV vorliegt.

6.5 Inhaberinnen und Inhaber von persönlichen Betriebsbewilligungen für die Erbringung von Taxidienstleistungen und solche von Firmenbetriebsbewilligungen stehen trotz allenfalls vorhandener Unterschiede betreffend Investitionsvolumen und Betriebsführung in einem direkten Konkurrenzverhältnis (vgl. auch BGE 121 I 129 E. 3b und 4b). Insoweit hat die Regelung von Art. 8 Abs. 1 TV auch den Grundsatz der Gleichbehandlung der Konkurrierenden zu wahren. Dieser gebietet, dass der Staat mit seiner Regelung nicht in den Wettbewerb zwischen den verschiedenen Bewilligungsinhaberinnen und -inhabern eingreifen darf. Indem Art. 8 Abs. 1 TV die Geltungsdauer sowohl für persönliche Bewilligungen als auch für Firmenbetriebsbewilligungen gleichermassen auf sechs Jahre festlegt, werden die direkten Konkurrierenden gleich behandelt und damit der Wettbewerb nicht verzerrt. Es ist auch nicht ersichtlich, dass durch die Regelung einzelne Konkurrierende durch unterschiedliche Belastungen benachteiligt oder begünstigt würden (vorstehend E. 6.4). Im Übrigen bezweckt die vorliegende allgemeine Beschränkung der Geltungsdauer gerade, dem Grundsatz der Gleichbehandlung der Konkurrierenden gerecht zu werden, indem alle Bewilligungen nach Ablauf von sechs Jahren überprüft und allenfalls nicht mehr erneuert werden, damit auch neue Bewerbende eine Taxibetriebsbewilligung erhalten können. Im Unterschied dazu stellt die Möglichkeit des jederzeitigen Entzugs der Taxibetriebsbewilligung beim Fehlen der erforderlichen Voraussetzungen in Art. 9 Abs. 1 TV ein Instrument im Einzelfall dar, welches auf den Schutz der Taxikundschaft und nicht auf die

Gleichbehandlung der Konkurrierenden zielt. Der von der Beschwerdegegnerin in Art. 8 Abs. 1 TV getroffene Ausgleich zwischen dem Interesse von neuen Bewerbenden an Nutzungsmöglichkeiten und dem Interesse der bisherigen Bewilligungsinhaberinnen und Bewilligungsinhabern an Rechtssicherheit und am Schutz ihrer getätigten Investitionen erscheint daher im Rahmen der vorliegend vorzunehmenden abstrakten Normenkontrolle hinsichtlich Umfang und Dauer als verhältnismässig.

7.

Nach dem Gesagten ist die Beschwerde im Sinn der Erwägungen teilweise gutzuheissen und Art. 2 der Taxiverordnung vollständig und Art. 4 Abs. 1 TV insoweit aufzuheben, als Firmenbetriebsbewilligungen dazu berechtigen, mit fünf Taxifahrzeugen gleichzeitig Taxifahrten anzubieten. Der Beschluss des Bezirksrats Winterthur vom 13. Juni 2014 ist insoweit aufzuheben, als damit die Beschwerden betreffend die vorgenannten Bestimmungen abgewiesen wurden. Im Übrigen ist die Beschwerde abzuweisen.

8.

Ausgangsgemäss sind die Gerichtskosten sowie die Kosten des vorinstanzlichen Verfahrens den Beschwerdeführerinnen unter solidarischer Haftung füreinander je zu 1/4 und der Beschwerdegegnerin zu 1/2 aufzuerlegen (§ 65a Abs. 2 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 Satz 1 VGR sowie § 14 VRG; Kaspar Plüss, Kommentar VRG, § 14 N. 11). Parteientschädigungen sind dementsprechend keine zuzusprechen (§ 17 Abs. 2 VRG).

Demgemäss erkennt die Kammer:

1. In teilweiser Gutheissung der Beschwerde werden Art. 2 vollständig und Art. 4 Abs. 1 der Taxiverordnung insoweit aufgehoben, als Firmenbetriebsbewilligungen dazu berechtigen, mit fünf Taxifahrzeugen gleichzeitig Taxifahrten anzubieten. Dispositiv-Ziffer II des Beschlusses des Bezirksrats Winterthur vom 13. Juni 2014 wird insoweit aufgehoben, als damit die Beschwerden betreffend die vorgenannten Bestimmungen abgewiesen werden.

   Im Übrigen wird die Beschwerde abgewiesen.

2. In Abänderung von Dispositiv-Ziffer II des Beschlusses des Bezirksrats Winterthur vom 13. Juni 2014 werden die Verfahrenskosten in der Höhe von Fr. 5'161.- einerseits der Beschwerdegegnerin zu 1/2, anderseits den Beschwerdeführerinnen, unter solidarischer Haftung füreinander, je zu 1/4 auferlegt.

3. Die Gerichtsgebühr wird festgesetzt auf
   Fr. 8'000.--; die übrigen Kosten betragen:
   Fr. 220.-- Zustellkosten,
   Fr. 8'220.-- Total der Kosten.

4. Die Gerichtskosten werden den Beschwerdeführerinnen unter solidarischer Haftung füreinander je zu 1/4 und der Beschwerdegegnerin zu 1/2 auferlegt.

5. Parteientschädigungen werden nicht zugesprochen.

6. Gegen dieses Urteil kann Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten nach Art. 82 ff. des Bundesgerichtsgesetzes erhoben werden. Die Beschwerde ist innert 30 Tagen, von der Zustellung an gerechnet, beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, einzureichen.

7. Mitteilung an:
   a) die Parteien;
   b) den Bezirksrat Winterthur;
   c) den Regierungsrat.

Im Namen des Verwaltungsgerichts

Der Vorsitzende: Der Gerichtsschreiber:

Bachmer C. Bley

VERWALTUNGSGERICHT DES KANTONS ZÜRICH

Versandt: - 3. JAN. 2017

Winterthur, 18. April 2012
GGR-Nr. 2012/046

An den Grossen Gemeinderat

W i n t e r t h u r

Erlass einer neuen Taxiverordnung

Antrag:

Es wird eine neue Taxiverordnung (TV) gemäss Entwurf des Stadtrates erlassen.

Weisung:

1. Ausgangslage

Die geltende Verordnung über das Taxiwesen der Stadt Winterthur (Taxiverordnung) datiert vom 11. Januar 1989 und ist seit dem 1. August 1989 in Kraft. Sie entspricht in verschiedener Hinsicht nicht mehr den rechtlichen und organisatorischen Anforderungen an ein zeitgemässes Taxiwesen. Einerseits wurden seit ihrer Inkraftsetzung vor mehr als 20 Jahren verschiedene übergeordnete Erlasse geändert oder neu erlassen (z.B. das Bundesgesetz über den Binnenmarkt vom 6. Oktober 1995 [Binnenmarktgesetz, BGBM]), wodurch Anpassungsbedarf entstanden ist. Anderseits ist gestützt auf die Erfahrungen aus der langjährigen Vollzugspraxis von verschiedenen strukturellen Mängeln der Verordnung auszugehen, die eine Neuregelung nahelegen. Diese Unzulänglichkeiten haben in ihrer Gesamtheit letztlich dazu geführt, dass heute die zahlenmässig beschränkten Taxibetriebsbewilligungen der Kategorie A, die zur Benutzung der öffentlichen Standplätze berechtigen, dem Markt praktisch vollständig entzogen sind. Entweder befinden sie sich auf unbeschränkte Dauer im Besitz einiger weniger Taxiunternehmen oder ihre Neuvergabe wird dadurch vereitelt, dass sie von den Bewilligungsinhaberinnen oder Bewilligungsinhabern gemeinsam mit Dritten genutzt werden und damit das Übertragungsverbot umgangen wird. Eine Rückgabe oder ein Entzug von Betriebsbewilligungen lässt sich heute regelmässig nur noch in aufwändigen Rechtsmittelverfahren durchsetzen. Eine solche Marktverfestigung, welche neue Bewerberinnen und Bewerber faktisch vom Marktzutritt ausschliesst, verstösst gegen verfassungsrechtliche Grundprinzipien und ist auch binnenmarktrechtlich nicht haltbar. Gesetzgeberischer Handlungsbedarf besteht sodann auch bezüglich der heutigen Unterscheidung zwischen den genannten A-Betriebsbewilligungen und solchen Bewilligungen, welche nur für Fahrten ab privaten Plätzen und öffentlichem Grund genutzt werden dürfen (B-Betriebsbewilligungen). Die praktischen Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass diese Differenzierung in der Stadt Winterthur in verschiedener Hinsicht gewichtige Probleme verursacht. Insgesamt ist vor diesem Hintergrund eine umfassende Erneuerung der heutigen Taxiverordnung angezeigt. Zu zentralen Fragen der Revisionsarbeiten wurde bei Prof. Dr. Tomas Poledna ein Rechtsgutachten eingeholt.

2. Rechtliches

Zum Taxiwesen bestehen ausser im Bereich der Arbeitszeit (Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen vom 6. Mai 1981) weder im Bundesrecht noch im kantonalen Recht einschlägige Vorschriften. Seine Regelung fällt daher im Kanton Zürich in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinden (Art. 50 Abs. 1 BV, Art. 83 Abs. 1 und Art. 85 Abs. 1 der Kantonsverfassung) und stellt in erster Linie eine ortspolizeiliche Aufgabe im Sinn von § 74 des Gemeindegesetzes vom 6. Juni 1926 dar.

Die städtische Taxiverordnung ist ihrem Wesen nach eine Rechtsverordnung gemäss § 28 Abs. 1 Ziff. 6 der städtischen Gemeindeordnung vom 26. November 1989 (GO) und ist demgemäss vom Grossen Gemeinderat zu erlassen. Dem Stadtrat steht gemäss § 41 Abs. 2 Ziff. 1 GO die Antragstellung zu.

3. Überblick über die zentralen Revisionspunkte

a) Grundzüge der Revision

Der vorliegende Revisionsentwurf hat zum Ziel, das gesamte Taxiwesen in der Stadt Winterthur wieder mit dem übergeordneten Recht in Übereinstimmung zu bringen und zugleich auch weiterhin rund um die Uhr ein nachfrageorientiertes Taxiangebot von hoher Qualität sicherzustellen. Die Regulierung des Taxiwesens bewegt sich dabei in einem Spannungsfeld gegensätzlicher Interessen. Auf der einen Seite steht das Interesse an einer möglichst weit gehenden Marktöffnung zugunsten einer wettbewerbsgesteuerten Privatwirtschaft, welche die Chancengleichheit postuliert. Einer solchen Liberalisierung stehen verschiedene öffentliche Interessen gegenüber, die eine Beschränkung der Zahl der Taxibewilligung nahe legen und damit eine gewisse Marktverzerrung in Kauf nehmen. Der vorliegende Entwurf will einen Mittelweg gehen. Gestützt auf eine umfassende Interessenabwägung hält er weiterhin an einer beschränkten Bewilligungsanzahl fest; er löst sich aber von der Unterscheidung zwischen A- und B-Bewilligungen und gewährleistet mit einer konsequenten Durchsetzung des Übertragungsverbots die Marktzugangschancen für Dritte. Ferner werden neu so genannte Firmenbetriebsbewilligungen für Taxi-Unternehmen eingeführt, mit welchen sichergestellt werden soll, dass zu jeder Tages- und Nachtzeit Taxifahrzeuge im Einsatz stehen und möglichst keine Versorgungslücken auftreten. Ferner sorgt der Entwurf generell für mehr Chancengleichheit unter den Marktteilnehmenden, unterbindet Rechtsmissbräuche, schafft mehr Transparenz, bringt Anreize für den Betrieb umweltfreundlicher Taxi-Fahrzeuge und führt zu administrativen Vereinfachungen in Bewilligungsverfahren und Vollzug. Der Entwurf enthält aber nicht nur Neues; zahlreiche Regelungen, die sich in den vergangenen Jahrzehnten bewährt haben, sind inhaltlich unverändert aus der bisherigen Verordnung übernommen worden.

b) Aufbau des Entwurfes

Der bisherige Aufbau der Taxiverordnung wurde grundsätzlich beibehalten und nur soweit angepasst, als dies durch die Neuregelungen notwendig war. Der Entwurf ist in folgende Abschnitte unterteilt:

I. Bewilligungen
II. Taxifahrzeuge
III. Betriebsvorschriften
IV. Pflichten der Taxifahrerinnen und Taxifahrer

V. Tarifbestimmungen
VI. Taxikommission
VII. Straf- und Schlussbestimmungen
VIII. Übergangsbestimmungen

c) Kernpunkte der Revision

Die nachfolgenden Ausführungen vermitteln einen Überblick über die wichtigsten Eckpunkte des vorliegenden Entwurfes. Ausführlichere Informationen zu den einzelnen Bestimmungen enthält die kommentierte Version des Entwurfes im Anhang zu dieser Weisung. Dort wird jeweils im Anschluss an die einzelnen Artikel ausführlich auf den Regelungsinhalt der einzelnen Bestimmungen eingegangen.

- Die bisherige Unterscheidung zwischen A- und B-Bewilligungen führt zu einer rechtsungleichen Behandlung direkter Konkurrentinnen und Konkurrenten. Die Durchsetzung dieser Ungleichbehandlung bereitet im Vollzugsalltag erhebliche Probleme. Sie wird von den Betroffenen zunehmend als Diskriminierung empfunden und hat bereits zu Rivalitäten bis hin zu tätlichen Auseinandersetzungen unter Taxifahrern geführt. Im Interesse einer möglichst weit reichenden Chancengleichheit im Sinn der verfassungsrechtlichen Wirtschaftsfreiheit wird diese Unterscheidung deshalb zugunsten einer einheitlichen Bewilligungskategorie für alle natürlichen Personen aufgehoben. Dies hat zur Folge, dass künftig im Grundsatz alle Inhaberinnen und Inhaber einer Taxibetriebsbewilligung auch Fahrten ab öffentlichen Standplätzen (im Zentrum des Interesses steht der Hauptbahnhof) ausführen dürfen.
- Die Zahl der Taxibetriebsbewilligungen bleibt auch in Zukunft beschränkt. Sie kann aber vom Stadtrat bei einer Veränderung der Rahmenbedingungen jederzeit neu festgelegt werden. Eine Liberalisierung des Marktes, wie sie etwa die Stadt Zürich kennt, ist weder durch übergeordnetes Recht vorgeschrieben noch liegt sie im öffentlichen Interesse der Stadt Winterthur. Mit einer Beschränkung der Bewilligungsanzahl kann eine übermässige Belastung des öffentlichen Grundes, insbesondere der Strassen und Plätze rund um den Hauptbahnhof, vermieden werden. Sie liegt aber nicht nur im Interesse eines gut funktionierenden Strassenverkehrs; die Möglichkeit einer nachfragorientierten Angebotssteuerung über eine festgelegte Bewilligungsanzahl entschärft auch das bekannte Problem der Erwerbsarmut im Taxiwesen.
- Der Marktzugang für Neubewerberinnen und Bewerber wird wieder möglich. Die Taxibetriebsbewilligungen werden zeitlich befristet und dürfen nur noch persönlich und nicht mehr gemeinsam mit Drittpersonen genutzt werden. Das Übertragungsverbot wird konsequenter geregelt.
- Gestützt auf das Vernehmlassungsergebnis wird eine neue Bewilligungskategorie für Taxifirmen eingeführt. Im Gegensatz zu den Bewilligungen für natürliche Personen berechtigen sie zur Anstellung von Chauffeurinnen und Chauffeuren ohne eigene Bewilligung. Dafür müssen die betreffenden Firmen zur Sicherstellung einer bedarfsgerechten Abdeckung mit Taxidienstleistungen einen 24-Stunden-Betrieb gewährleisten.

4. Vernehmlassung

Zu einem ersten Entwurf für eine neue Taxiverordnung wurde im Frühjahr 2011 in eine breite Vernehmlassung durchgeführt. Zur Stellungnahme eingeladen wurden das Taxigewerbe der Stadt Winterthur sowie sämtliche in Winterthur aktiven politischen Parteien. Dieser Entwurf hatte unter anderem starke administrative Vereinfachungen, die Stärkung der im Taxigewerbe tätigen Arbeitnehmenden und mehr marktwirtschaftlichen Wettbewerb für die Taxifirmen

zum Ziel. Zu diesem Zweck sollte die Kategorie der Chauffeure/innen ohne Bewilligung aufgehoben und die Betriebsbewilligungen nur noch an natürliche Personen abgegeben werden. Die Taxifirmen hätten somit nur noch Fahrer/innen mit eigener Betriebsbewilligung anstellen können, welche jederzeit die Möglichkeit gehabt hätten, auch selbstständig erwerbstätig zu sein.

Dieses Konzept stiess im Rahmen der Vernehmlassung überwiegend auf Skepsis. Im Wesentlichen wurde befürchtet, dass damit die Existenz der etablierten Taxifirmen gefährdet werde, weil sie nicht mehr genug Fahrpersonal fänden, wenn sich die Fahrerinnen und Fahrer jederzeit auch selbstständig machen könnten. Zudem wurde vorgebracht, dass die Einzelhalterinnen und Einzelhalter keine 24-Stunden-Abdeckung mit Taxidienstleistungen gewährleisten könnten; für den Betrieb einer gemeinsamen Taxizentrale seien die finanziellen Hürden zu hoch und die individuellen Interessen zu unterschiedlich. Beanstandet wurde ferner auch, dass durch die vorgeschriebene Mindestnutzung der Betriebsbewilligungen Teilzeitarbeit im Taxigewerbe für Personen mit Klein- und Kleinstpensen nicht mehr möglich sei. Diesen Anliegen wurde in der nun vorliegenden Fassung weitgehend Rechnung getragen.

Positiv aufgenommen wurde in der Vernehmlassung hingegen die vorgesehene Beschränkung der Anzahl Taxibetriebsbewilligungen, auch wenn über die konkrete Höchstzahl die Meinungen auseinander gehen. Befürchtet wird hauptsächlich, dass zu viele Bewilligungen zahlreichen Taxifahrerinnen und Taxifahrern kein Existenz sicherndes Einkommen mehr ermöglichen würde.

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist dem Vorsteher des Departements Sicherheit und Umwelt übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder

Anhang:
- Entwurf des Stadtrates für eine neue Taxiverordnung (kommentierte Fassung)

Beilagen:
- Verordnung über das Taxiwesen vom 11. Januar 1989
- Entwurf des Stadtrates für eine neue Taxiverordnung (unkommentierte Fassung)

Taxiverordnung (Entwurf April 2012 mit erläuternden Kommentaren)

Inhaltsverzeichnis

I.	Bewilligungen	Art. 1 – 11
II.	Taxifahrzeuge	Art. 12 – 15
III.	Betriebsvorschriften	Art. 16 – 19
IV.	Pflichten der Taxifahrerinnen und Taxifahrer	Art. 20 – 23
V.	Tarifbestimmungen	Art. 24
VI.	Taxikommission	Art. 25
VII.	Straf- und Schlussbestimmungen	Art. 26 – 29
VIII.	Übergangsbestimmungen	Art. 30 – 32

I. Bewilligungen

Art. 1

Bewilligungspflicht

1 Wer in der Stadt Winterthur Taxidienstleistungen anbieten will, benötigt eine Betriebsbewilligung des Kommandos der Stadtpolizei.

2 Die Betriebsbewilligung ist nicht übertragbar.

Kommentar:

Abs. 1: Die Taxibetriebsbewilligung ist einerseits eine gewerbepolizeiliche Berufsausübungsbewilligung, die den besonderen Risiken Rechnung trägt, welche die Benützung dieses Verkehrsmittels für die Kundschaft mit sich bringt. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang auch, dass das Taxiwesen in der öffentlichen Wahrnehmung und hinsichtlich seiner Funktion als Verkehrsmittel dem öffentlichen Verkehr nahe steht. Anderseits beinhaltet die Taxibetriebsbewilligung auch die Berechtigung, Taxifahrzeuge auf öffentlichen Standplätzen aufzustellen; sie ist dementsprechend auch eine Bewilligung zum gesteigerten Gemeingebrauch.

Wer mit seinem Fahrzeug keine öffentliche Standplätze beansprucht und nicht für Dritte erkennbar als Taxi in Erscheinung tritt und seine Dienstleistungen öffentlich anpreist, benötigt keine Taxibewilligung. Nicht bewilligungspflichtig sind somit Anbieterinnen und Anbieter von Fahrdiensten, die ausschliesslich auf telefonische Bestellung oder Weitervermittlung via Telefon oder Funk und nicht ab öffentlichen Standplätzen erfolgen. In solchen Fällen darf davon ausgegangen werden, dass die Bestellerin oder der Besteller das aufgebotene Fahrdienstunternehmen kennt und bewusst ausgewählt hat, weshalb kein besonderes Schutzbedürfnis der Kundschaft besteht.

Die Zuständigkeit zur Bewilligungserteilung ist mit Stadtratsbeschluss vom 5. Mai 2004 dem Kommando der Stadtpolizei übertragen worden. Diese Regelung hat sich bewährt und wird deshalb in der neuen Verordnung verankert.

Abs. 2: Gemäss heutiger Regelung gibt es eine bestimmte Anzahl unbefristeter Taxi-A-Bewilligungen. Diese sind jedoch nicht gleichmässig verteilt, sondern sie befinden sich grossteils im Besitz einiger weniger Taxifirmen, welche Fahrer/innen beschäftigen, die selber keine Bewilligung besitzen. Eine solche Konzentration zahlreicher Bewilligungen in den Händen einiger weniger ist unbefriedigend, weil sie den Wettbewerb verzerrt und den Marktzugang für Dritte praktisch verunmöglicht, weil diese Bewilligungen nie mehr in Umlauf gelangen. Dieser Zustand widerspricht den verfassungsrechtlichen Prinzipien der rechtsgleichen Behandlung und der Wirtschaftsfreiheit. Unter juristischen Aspekten ist es angezeigt, eine möglichst breite Streuung der Bewilligungen anzustreben, welche Einzelhalter/innen und Taxiunternehmen gleichermassen zum Zuge kommen lässt. Bezüglich einer solchen Neuordnung sowie zur Klärung weiterer Fragen im Zusammenhang mit der Bewilligungsvergabe hat die Stadt ein Rechtsgutachten erstellen lassen.

Der bisherige Abs. 2 wird ersatzlos gestrichen, da die Betriebsbewilligungen neu nicht mehr übertragbar sind. Ist der/die Bewilligungsinhaber/in nicht (mehr) in der Lage, die Bewilligung zu nutzen, kommen die Bestimmungen betreffend Mindestnutzung, Unterbrechung der Nutzung oder Entzug zur Anwendung (s. unten Art. 6 und Art. 9). Eine Übertragung auf Familienangehörige ist unter juristischen Gesichtspunkten (möglichst breite Streuung der Bewilligungen nach objektiven Kriterien, rechtliche Gleichbehandlung der Gewerbegenossen etc.) nicht mehr haltbar. Die bisherige Regelung hat ausserdem in der Praxis immer wieder zu Auslegungsschwierigkeiten geführt.

Art. 2

Betriebsbewilligung

Die Betriebsbewilligung berechtigt die Inhaberinnen und Inhaber, ab öffentlichen und privaten Standplätzen sowie ab öffentlichem Grund Taxifahrten auszuführen.

Kommentar:

Aus der bisherigen Unterscheidung zwischen A- und B-Bewilligungen resultieren zwei Kategorien von Taxifahrern mit unterschiedlichen Rechten und dementsprechend unterschiedlichen Wettbewerbschancen. Die Durchsetzung dieser Ungleichbehandlung bereitet in der Praxis zunehmend Schwierigkeiten. Zunächst sind aufwändige Kontrollen erforderlich, um regelmässig vor Ort die Berechtigung zur Benützung öffentlicher Standplätze zu prüfen. Ferner kommt es gelegentlich vor, dass Taxi-Nummern der Kategorien A und B "fliegend" ausgetauscht werden, um sich gegenseitig einen Vorteil bei der Standplatzbenützung zu verschaffen. Die fragliche Unterscheidung in zwei Bewilligungskategorien wird von den B-Bewilligungsinhabern/innen zudem als zunehmend diskriminierend wahrgenommen. Folge davon sind häufige Rivalitäten, die nicht nur verbal ausgetragen werden; vereinzelt ist es bereits zu tätlichen Auseinandersetzungen gekommen. Schliesslich stellt das so genannte "Wischen" (Herumfahren zwecks Anwerben von Kunden) im Stadtzentrum durch Inhaberinnen und Inhaber von B-Bewilligungen inzwischen eine erhebliche Verkehrsbelastung dar.

Künftig sollen darum alle Inhaberinnen und Inhaber von Taxibewilligungen die gleichen Rechte und Pflichten haben; es wird nicht mehr zwischen A- und B-Bewilligungen unterschieden. Vielmehr gibt es nur noch eine Kategorie von Bewilligungen, die – entsprechend der heutigen A-Bewilligung – berechtigt, auch ab den öffentlichen Standplätzen Taxifahrten auszuführen. Der bisherige Art. 2 Abs. 2 betreffend die B-Bewilligungen wird ersatzlos gestrichen.

Auch in Zukunft drängt sich eine zahlenmässige Beschränkung der Bewilligungen auf (vgl. Kommentar zu Art. 10). Die öffentlichen Standplätze werden in der Platzordnung für das Taxiwesen aufgeführt (vgl. Art. 16).

Art. 3

Erteilung der persönlichen Betriebsbewilligung

1 Die persönliche Betriebsbewilligung wird einer natürlichen Person erteilt, wenn die Bewerberin oder der Bewerber:

a) handlungsfähig ist;
b) einen Chauffeurausweis besitzt; und
c) Gewähr für eine einwandfreie Ausübung des Taxigewerbes bietet.

2 Bewerberinnen und Bewerber haben sämtliche für die Bewilligungserteilung erforderlichen Unterlagen beizubringen, insbesondere einen aktuellen Strafregisterauszug oder gleichwertige Bescheinigungen sowie einen Auszug aus dem Eidgenössischen Register für Administrativmassnahmen, und die Stadtpolizei zu ermächtigen, weitere personenbezogene Auskünfte einzuholen.

Kommentar:

Abs. 1: Die Bewilligungsvoraussetzungen werden an das übergeordnete Recht angepasst (z.B. Binnenmarktgesetz). So werden insbesondere die Voraussetzungen des schweizerischen Bürgerrechts bzw. der Niederlassung sowie des Geschäftsdomizils in Winterthur fallen gelassen.

Weiter wird der Begriff "guter Leumund" nicht mehr verwendet, weil er zu unbestimmt ist. Die Voraussetzungen des bisherigen Art. 3 Abs. 1 lit. b und lit. c (Verstoss gegen Vorschriften zum Arbeitnehmerschutz sowie Sicherheit des Betriebes und vorschriftsgemässe Geschäftsführung) werden nicht mehr ausdrücklich erwähnt. Die Betriebsbewilligung für Einzelhalter/innen ist an deren Person gebunden und berechtigt nicht zur Anstellung von Taxichauffeurinnen und Taxichauffeuren, weshalb die Einhaltung des Arbeitnehmerschutzes als Bewilligungsvoraussetzung entfällt. Dies schliesst jedoch nicht aus, dass Inhaber/innen solcher Betriebsbewilligungen sich selbst anstellen lassen können.

Zum Schutz der Kundschaft vor ungeeigneten Taxifahrern/innen, ist jedoch an den weiteren Voraussetzungen festzuhalten. Im neuen Art. 3 Abs. 1 lit. c wird vorausgesetzt, dass eine Bewerberin oder ein Bewerber Gewähr bieten muss, einwandfreie Taxidienstleistungen anbieten zu können. Im Rahmen ihres Ermessens hat die Bewilligungsbehörde dar-

über zu entscheiden, ob eine Person aufgrund der vorgelegten Unterlagen zutrauenswürdig genug ist, um im Taxigewerbe tätig zu sein. Als wichtige Grundlage für diesen Entscheid wird von allen Gesuchstellenden ein aktueller Strafregisterauszug oder eine gleichwertige Bescheinigung sowie ein Auszug aus dem Eidgenössischen Register für Administrativmassnahmen (ADMAS) eingefordert (vgl. dazu Art. 3 Abs. 2 nachstehend). Als strafbare Handlungen, die Zweifel an der Eignung als Taxifahrerin oder Taxifahrer begründen, gelten insbesondere Verkehrsdelikte mit erheblichem Selbstverschulden, Delikte gegen Leib und Leben, Delikte gegen die sexuelle Integrität und allenfalls auch Vermögensdelikte.

Abs. 2: Der Strafregisterauszug und der Auszug aus dem ADMAS dürfen nicht älter sein als drei Monate. Bewerberinnen und Bewerber mit Wohnsitz im Ausland oder solche, die erst kurz vor der Gesuchstellung in die Schweiz gezogen sind, haben Bescheinigungen ihres (früheren) Wohnsitzstaates beizubringen, die dem schweizerischen Strafregisterauszug entsprechen. Weiter muss es der Bewilligungsbehörde möglich sein, bei Bedarf auch weitere personenbezogene Auskünfte einzuholen, wozu eine Ermächtigung der betroffenen Person erforderlich ist. Mit Zustimmung der Bewerberinnen und Bewerber wird jeweils ein so genannter Informationsbericht erstellt, welcher Auskünfte verschiedener Amtsstellen (z.B. Steueramt, Strafuntersuchungsbehörde und Einwohnerkontrolle) enthält.

Erfüllt ein Bewerber oder eine Bewerberin die Voraussetzungen gemäss Art. 3 und steht im gegebenen Zeitpunkt keine der zahlenmässig beschränkten Bewilligungen zur Disposition, wird er oder sie auf eine Warteliste gesetzt. Sobald eine Bewilligung frei wird, wird diese nach objektiven Kriterien neu vergeben, wobei auch auf den Zeitpunkt des Gesuchseingangs abgestellt wird (Anciennitätsprinzip). Gegen ablehnende Bewilligungsentscheide steht der Rechtsweg offen.

Der bisherige Art. 3 Abs. 2 wird aufgehoben. Es wird neu eine eigene Kategorie so genannter Firmenbetriebsbewilligungen eingeführt (vgl. Art. 4 nachstehend).

Art. 4

Erteilung der Firmenbetriebsbewilligung

1 Eine Firmenbetriebsbewilligung berechtigt die Inhaberin oder den Inhaber, Chauffeurinnen und Chauffeure anzustellen und mit fünf Taxifahrzeugen gleichzeitig und rund um die Uhr Taxifahrten anzubieten.

2 Eine Firmenbetriebsbewilligung wird erteilt, wenn die Bewerberin oder der Bewerber:

a) handlungsfähig ist;
b) eine für den Betrieb des Taxiunternehmens verantwortliche Person bezeichnet;
c) Gewähr für eine einwandfreie Ausübung des Taxigewerbes bietet;
d) sich verpflicht und in der Lage ist, einen 24-Stunden-Betrieb zu gewährleisten, indem jederzeit die Erreichbarkeit über eine Telefonnummer sichergestellt ist, rund um die Uhr mindestens ein Fahrzeug betrieben wird sowie jederzeit innert angemessener Frist auf dem Gebiet der Stadt Winterthur Taxifahrten ausgeführt werden können.

3 Bewerberinnen und Bewerber haben sämtliche für die Bewilligungserteilung erforderlichen Unterlagen beizubringen, insbesondere einen Businessplan sowie einen aktuellen Auszug aus dem Betreibungsregister, und die Stadtpolizei zu ermächtigen, weitere Auskünfte einzuholen.

Kommentar:

Mit der Schaffung einer besonderen Bewilligungskategorie für Taxiunternehmen wird einem Anliegen aus dem Vernehmlassungsverfahren Rechnung getragen. Der Möglichkeit, Chauffeure/innen anstellen zu können, steht die Verpflichtung gegenüber, rund um die Uhr Taxidienstleistungen anzubieten. Die Gewährleistung eines solchen 24-Stunden-Betriebs wurde auch im Vernehmlassungsverfahren mehrfach gewünscht.

Abs. 1: Die Möglichkeit, Chauffeure anzustellen, entbindet den Bewilligungsinhaber oder die Bewilligungsinhaberin einer Firmenbetriebsbewilligung von der Verpflichtung, selber Taxi zu fahren. Sie soll aber nicht dazu berechtigen, beliebig viele Taxifahrzeuge gleichzeitig einzusetzen. Ein solcher Wettbewerbsvorteil zugunsten einzelner Taxiunternehmen widerspräche den verfassungsrechtlichen Prinzipien der Rechtsgleichheit und Wirtschaftsfreiheit, die eine möglichst breite Streuung der Taxibetriebsbewilligungen verlangen. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass Firmenbetriebsbewilligungen dem Markt in der Regel längerfristig entzogen werden, weil sie nicht zwingend an eine natürliche Person gebunden sind, sondern auch juristischen Personen erteilt werden können. Um im Taxiwesen der Stadt Winterthur auf Dauer ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Taxifirmen und Einzelhaltern/innen zu gewährleisten und monopolartige Verfestigungen zugunsten von mehr Wettbewerb zu verhindern, ist die Zahl der Taxifahrzeuge, die mit einer Firmenbetriebsbewilligung gleichzeitig rund um die Uhr eingesetzt werden können, auf maximal fünf zu beschränken. Es steht den Taxiunternehmen jedoch frei, zusätzlich Einzelhalter/innen mit eigener Bewilligung zu beschäftigen. Die Zahl der Firmenbetriebsbewilligung wird vom Stadtrat beschränkt (vgl. Art. 10).

Abs. 2 lit. a: Das Erfordernis der Handlungsfähigkeit gilt sowohl für natürliche als auch für juristische Personen. Für letztere bedeutet dies, dass die vom Gesetz vorgeschriebenen Organe bestellt und im Handelsregister eingetragen sind. Analog zum bisherigen Art. 3 Abs. 2 wird in lit. b für eine Firmenbetriebsbewilligung vorausgesetzt, dass den Behörden gegenüber eine Person bezeichnet wird, welche als Ansprechperson dient und die Verantwortung für die Pflichten des/der Bewilligungsinhabers/in übernimmt.

Abs. 3: Mit dem Businessplan, der zwingend eingereicht werden muss, erbringt der Bewerber oder die Bewerberin den Nachweis, dass er oder sie betrieblich in der Lage ist, den geforderten 24-Stunden-Betrieb zu gewährleisten.

Art. 5

Chauffeurausweis

1 Wer als Taxichauffeurin oder als Taxichauffeur tätig sein will, benötigt einen Chauffeurausweis des Kommandos der Stadtpolizei.

2 Der Chauffeurausweis wird erteilt, wenn die Bewerberin oder der Bewerber:

a) handlungsfähig ist;
b) über einen gültigen Führerausweis für den berufsmässigen Personentransport verfügt;
c) Gewähr für eine einwandfreie Ausübung des Taxigewerbes bietet; und
d) eine Prüfung in deutscher Sprache bestanden hat, mit welcher die Kenntnisse der Vorschriften über den berufsmässigen Personentransport, des Taxiwesens, der Tarifbestimmungen und in der Stadtkunde geprüft werden. Das Kommando der Stadtpolizei erlässt ein Prüfungsreglement.

Wer die Voraussetzungen gemäss Abs. 1 lit. a bis lit. c erfüllt, wird zur Chauffeurprüfung zugelassen.

3 Bewerberinnen und Bewerber haben sämtliche für die Ausweiserteilung erforderlichen Unterlagen beizubringen, insbesondere einen aktuellen Strafregisterauszug oder gleichwertige Bescheinigungen sowie einen Auszug aus dem Eidgenössischen Register für Administrativmassnahmen, und die Stadtpolizei zu ermächtigen, weitere personenbezogene Auskünfte einzuholen.

Kommentar:

Die bisherige Regelung von Art. 18 wird mit wenigen Anpassungen übernommen. In Abs. 2 lit. d wird neu ausdrücklich darauf hingewiesen, dass das Kommando der Stadtpolizei das Prüfungsreglement erlässt. Im Übrigen sei auf den Kommentar zu Art. 3 verwiesen.

Art. 6

Nutzung der Be-

triebsbewilligung

1 Inhaberinnen und Inhaber einer persönlichen Betriebsbewilligung sind verpflichtet, diese während mindestens 25 Stunden pro Woche zu nutzen.

2 Inhaberinnen und Inhaber einer Firmenbetriebsbewilligung sind verpflichtet, diese während mindestens 500 Fahrzeugeinsatzstunden pro Woche zu nutzen.

3 Aus wichtigen Gründen kann die Stadtpolizei Abweichungen von der minimalen Nutzungsdauer bewilligen.

Kommentar:

In Art. 6 wird neu eine bestimmte Mindestnutzung der Betriebsbewilligung vorgeschrieben. Der bisherige Art. 7 Abs. 2 sah lediglich vor, dass nicht oder ungenügend genützte Bewilligungen entzogen werden können. Diese Regelung hat sich für den Vollzug als zu unbestimmt erwiesen. Die neue Bestimmung stellt nun klar, dass zur Gewährleistung einer hohen Qualität der Dienstleistungen nur stundenweise genützte Bewilligungen grundsätzlich nicht mehr erwünscht sind (zu den Ausnahmen vgl. Kommentar zu Art. 10 Abs. 2). Ferner ist die vorgegebene Mindestnutzung eine wichtige Bemessungsgrundlage für die Festlegung der künftigen Maximalzahl der auszugebenden Taxibewilligungen (vgl. dazu die Ausführungen zu Art. 10).

Abs. 1: Die Mindestnutzungsdauer von 25 Stunden pro Woche für Einzelhalter entspricht, ausgehend von einer maximal möglichen Arbeitszeit von 53 Stunden pro Woche gemäss ARV 2, etwas weniger als einem 50%-Pensum. Wer weniger Wochenstunden im Taxigewerbe tätig sein möchte, hat die Möglichkeit, sich bei einem Taxiunternehmen als Chauffeur/in anstellen zu lassen.

Abs. 2: Die Mindestnutzungsdauer von 500 Stunden pro Woche für Inhaber/innen einer Firmenbetriebsbewilligung entspricht ungefähr dem Einsatz von drei Fahrzeugen rund um die Uhr. Wann die Fahrzeuge einzusetzen sind, wird nicht vorgegeben. Der 24-Stunden-Betrieb muss aber jederzeit gewährleistet sein.

Abs. 3: Aus wichtigen Gründen kann die Stadtpolizei Ausnahmen von der Mindestnutzungspflicht bewilligen. Darunter fallen beispielsweise eine vorübergehende teilweise oder vollständige Arbeitsunfähigkeit durch Krankheit oder Unfall, längere Auslandaufenthalte zwecks Ferien oder Ausbildungen u.ä. Das Kommando der Stadtpolizei regelt die Einzelheiten.

Der bisherige Art. 4 betreffend die Stellvertretung wird ersatzlos gestrichen. Die Überbrückungsfunktion der Stellvertretung wird neu abgelöst durch die Möglichkeit, Abweichungen von der minimalen Nutzungsdauer zu bewilligen. Die bisherige Stellvertreter-Regelung hat sich nicht bewährt. Sie wurde einerseits missbraucht, indem Bewilligungen nicht selten unter dem Deckmantel einer Stellvertretung gegen ein Entgelt an Dritte "vermietet" wurden. Anderseits führte diese Bestimmung in der Praxis immer wieder zu rechtlichen Unklarheiten, so etwa, wenn der/die Inhaber/in einer Bewilligung diese aufgeben wollte und der/die Stellvertreter/in (bspw. wegen inzwischen getätigter, grösserer Investitionen) eine direkte Übertragung auf seine/ihre Person beantragte.

Art. 7

Meldepflicht

Bewilligungsinhaberinnen und Bewilligungsinhaber sowie Chauffeurinnen und Chauffeure haben der Stadtpolizei innert 14 Tagen sämtliche Tatsachen zu melden, welche im Zusammenhang mit der Bewilligung beziehungsweise mit dem Chauffeurausweis von Bedeutung sind.

Kommentar:

Die Meldepflicht war bisher in Art. 5 Abs. 4 als Pflicht der Bewilligungsinhaberin oder des Bewilligungsinhabers statuiert. Neu wird sie in einer separaten Bestimmung geregelt und gilt auch für Chauffeure und Chauffeurinnen, soweit die meldepflichtige Tatsache für den Chauffeurausweis von Bedeutung ist. Aus praktischen Gründen wurde die Frist von 30 auf 14 Tage verkürzt. Die vierzehntägige Frist entspricht derjenigen für die Meldepflichten

im Strassenverkehrsrecht (vgl. Art. 26 der Verkehrszulassungsverordnung, VZV). Meldungspflichtige Tatsachen sind etwa Adressänderungen, der Wechsel der Fahrzeuge oder zusätzliche Fahrzeuge, aber auch Abwesenheiten infolge Krankheit oder Unfalls, sofern sie zu einer Unterbrechung der Bewilligungsnutzung führen. Die Polizei entscheidet gestützt auf eine solche Mitteilung, ob eine Ausnahme von der Mindestnutzung im Sinne von Art. 4 gewährt werden kann.

Art. 8

Geltungsdauer

1 Persönliche Betriebsbewilligungen und Firmenbetriebsbewilligungen haben eine Geltungsdauer von längstens sechs Jahren. Vorbehalten bleiben die Bestimmungen über den Entzug.

2 Der Chauffeurausweis gilt für die Dauer der Berufsausübung.

3 Bei Aufgabe der Tätigkeit als Chauffeurin oder Chauffeur beziehungsweise bei Unterbrüchen von mehr als drei Monaten, ist der Chauffeurausweis der Stadtpolizei abzugeben. Dauert der Unterbruch länger als sechs Jahre, muss die Chauffeurprüfung ganz oder teilweise wiederholt werden.

Kommentar:

Abs. 1: Die fehlende Befristung der Betriebsbewilligungen hat in der Vergangenheit dazu geführt, dass eine periodische Überprüfung der Bewilligungsvoraussetzungen in der Praxis sehr schwierig war. Mindestens alle sechs Jahre soll nun künftig überprüft werden können, ob die bisherigen Bewilligungsinhaber/innen die Voraussetzungen nach wie vor erfüllen. Gegebenenfalls werden ihre Bewilligungen erneuert. Falls nicht, werden sie neu vergeben. Die Geltungsdauer wird auf längstens sechs Jahre festgelegt, da in dieser Zeit Investitionen (hauptsächlich Fahrzeuge), welche mit der Bewilligung zusammenhängen, amortisiert werden können. Gemäss der in der Autobranche gängigen Eurotax-Bewertung ist ein Fahrzeug bei durchschnittlicher Kilometerleistung nach sechs Jahren vollständig abgeschrieben. Taxifahrzeuge, mit welchen in der Regel überdurchschnittlich viele Kilometer zurückgelegt werden, wären demnach schon früher amortisiert.

Abs. 2: Entspricht der heutigen Regelung von Art. 19 Abs. 1.

Abs. 3 Nach einem mehr als sechsjährigen Unterbruch ist davon auszugehen, dass ein/e Chauffeur/in nicht mehr über sämtliche berufsrelevanten Vorschriften im Bild ist. Zur Gewährleistung einer einwandfreien Berufsausübung rechtfertigt sich daher eine Überprüfung seiner/ihrer Kenntnisse. Einzelheiten dazu werden im Prüfungsreglement geregelt.

Art. 9

Entzug

1 Persönliche Betriebsbewilligungen und Firmenbetriebsbewilligungen werden vor Ablauf ihrer Geltungsdauer entzogen, wenn die Bewilligungsinhaberin oder der Bewilligungsinhaber:

a) die für die Erteilung der Bewilligung erforderlichen Voraussetzungen nicht mehr erfüllt; oder
b) die Bewilligung nicht oder ungenügend ausnützt.

2 Chauffeurausweise werden entzogen, wenn der Inhaber oder die Inhaberin die für die Erteilung des Ausweises notwendigen Voraussetzungen nicht mehr erfüllt.

Kommentar:

Abs. 1 entspricht im Wesentlichen dem heutigen Art. 7.

lit. a: Es ist selbstverständlich, dass die Bewilligungsvoraussetzungen (vgl. dazu Art. 3 f. vorstehend) nicht nur im Zeitpunkt der Bewilligungserteilung gegeben sein müssen, sondern auch während der ganzen Gültigkeitsdauer. Im Unterschied zur heutigen Regelung

ist die Bewilligungsdauer zwar künftig befristet, doch rechtfertigt sich ein Entzug aus den erwähnten Gründen auch bei einer zeitlich befristeten Bewilligung. Fallen also nach der Bewilligungserteilung eine oder mehrere Voraussetzungen weg, kann die Bewilligung entzogen werden, obwohl ihre Geltungsdauer noch nicht abgelaufen ist.

Es geht beim Entzugsgrund gemäss lit. a auch um den Schutz der Taxikundschaft: Bei schwer wiegenden strafbaren Handlungen einer Taxifahrerin oder eines Taxifahrers (bspw. Delikte gegen Leib und Leben, Delikte gegen die sexuelle Integrität, schwere Vermögensdelikte), die im Sinn von Art. 3 Abs. 1 lit. c an der Vertrauenswürdigkeit ernsthaft zweifeln lassen, soll die Bewilligung sofort entzogen werden können.

lit. b: vgl. Kommentar zu Art. 6.

Ist der Entzugsgrund weggefallen, kann ein neues Bewilligungsgesuch gestellt werden. Eine "Rückgabe" der entzogenen Bewilligung ist ausgeschlossen, da dies eine rechtlich nicht haltbare Vorzugsbehandlung gegenüber den anderen Gesuchstellerinnen und Gesuchstellern bedeuten würde. Nach einem Bewilligungsentzug infolge einer strafbaren Handlung kann ein Gesuch frühestens dann wieder gestellt werden, wenn das Strafverfahren durch Freispruch oder Einstellung rechtskräftig erledigt wurde oder – im Fall einer Verurteilung – nach Verbüssung der Strafe bzw. nach Ablauf der Bewährungsfrist bei einer bedingten Strafe.

Abs. 2 entspricht mit redaktionellen Anpassungen dem bisherigen Art. 19 Abs. 4.

Art. 10

Anzahl der Betriebsbewilligungen

1 Der Stadtrat legt die Zahl der persönlichen Betriebsbewilligungen und Firmenbetriebsbewilligungen fest. Er berücksichtigt dabei insbesondere die Nachfrage nach Taxidienstleistungen und die zur Verfügung stehenden Standplätze.

2 Der Stadtrat kann zusätzlich befristete Spezialbewilligungen insbesondere für ergänzende Angebote erteilen.

Kommentar:

Bereits gemäss heutiger Regelung legt der Stadtrat die Zahl der A-Bewilligungen fest.

Wie viele Bewilligungen vergeben werden sollen, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Grundsätzlich ist für die Festlegung der künftigen Bewilligungszahl davon auszugehen, dass in Winterthur heute im Grossen und Ganzen ein Gleichgewicht zwischen Taxiangebot und Nachfrage nach Taxidienstleistungen besteht. Bemessungsgrundlage für die künftige Bewilligungszahl bilden also folgende Verhältnisse: Zurzeit sind in Winterthur insgesamt rund 100 Bewilligungen (43 A- und 53 B-Bewilligungen) im Umlauf, wobei anzunehmen ist, dass die A-Bewilligungen in der Regel während 24 Stunden genutzt werden.

Weil die künftigen Einzelbewilligungen persönlich sind, werden sie wie die heutigen B-Bewilligungen nur noch während max. 12 Stunden pro Tag genutzt werden können (ARV 2). Demgegenüber berechtigen die Firmenbetriebsbewilligungen, fünf Taxifahrzeuge gleichzeitig und rund um die Uhr einzusetzen (vgl. Kommentar zu Art. 4). Eine Firmenbetriebsbewilligung entspricht hinsichtlich der möglichen Nutzungsdauer somit rund zehn Einzelbewilligungen. Es ist deshalb ein möglichst ausgewogenes Verhältnis zwischen Firmen- und Einzelbewilligungen anzustreben, wobei auch zu berücksichtigen ist, dass letztere dank ihrer Bindung an eine natürliche Person häufiger neu vergeben werden können als Firmenbewilligungen. Einzelbewilligungen werden dem Rechtsgleichheitsprinzip folglich besser gerecht als Firmenbewilligungen, die dem Markt in der Regel langfristig entzogen sind. Es erscheint daher gerechtfertigt, wenn der Anteil der Einzelhalter/innen am Winterthurer Taximarkt gegenüber jenem der Taxiunternehmen mit Firmenbetriebsbewilligungen überwiegt. Es hat sich bewährt, dass der Stadtrat die Zahl der Betriebsbewilligungen festlegt, damit er sie im Rahmen einer flexiblen Feinsteuerung jederzeit an veränderte Rahmenbedingungen anpassen kann. Einfluss auf die Bewilligungsanzahl hat letztlich auch, ob auf Stadtgebiet zusätzliche Standplätze geschaffen werden (vgl. Kommentar zu Art. 16 nachstehend).

Es ist auch unter dem Blickwinkel der Wirtschaftsfreiheit zulässig, den Zugang zum Taxigewerbe mit einer zahlenmässigen Begrenzung der Taxi-Betriebsbewilligungen zu beschränken, sofern sachliche Gründe dafür vorhanden sind und die Bewilligungen nach objektiven Kriterien möglichst breit gestreut werden. Eine vollständige Öffnung des Marktes (Liberalisierung) wie in der Stadt Zürich ist unter verfassungsrechtlichen Aspekten nicht zwingend.

Die Wettbewerbskommission (WEKO) vertritt in ihrer Empfehlung vom 27. Februar 2012 (611-0010) demgegenüber die Auffassung, dass unter binnenmarktrechtlichen Gesichtspunkten nur die Anzahl jener Taxibetriebsbewilligungen eingeschränkt werden dürfe, die das Recht zur Nutzung der öffentlichen Standplätze mit einschliesse. Nicht kontingentiert werden dürfe die Berechtigung, auf Stadtgebiet Taxifahrten auf Bestellung hin oder von privaten Standplätzen aus anzubieten (entsprechend der heutigen B-Bewilligung in Winterthur). Der Stadtrat kann diese Rechtsauffassung der WEKO nicht uneingeschränkt teilen. Bei der Beurteilung der Frage, wann im Sinn von Art. 3 BGBM Zugangsbeschränkungen zur Wahrung öffentlicher Interessen geboten sind, sind stets auch die jeweiligen lokalen Verhältnisse zu berücksichtigen, die von Gemeinwesen zu Gemeinwesen sehr unterschiedlich ausfallen können. So geht es in der Stadt Winterthur mit der Beschränkung der Bewilligungszahl nicht nur darum, eine Übernutzung der öffentlichen Standplätze zu verhindern. Vielmehr fallen hier auch andere öffentliche Interessen ins Gewicht, namentlich die Aufrechterhaltung eines gut funktionierenden Strassenverkehrs, die Vermeidung einer zusätzlichen Belastung des Strassennetzes im Stadtzentrum durch leer umherfahrende Taxis, sozialpolitische Motive wie die Gewährleistung eines Existenz sichernden Einkommens (Woorking Poor) oder die Entschärfung zeitweise eskalierender Rivalität unter Taxifahrern.

Steht die Gewichtung öffentlicher Interessen und die Verhältnismässigkeit von Marktzugangsbeschränkungen im Taxiwesen in Frage, kann nicht verallgemeinernd über lokale Unterschiede hinweg gesehen werden. Dies bestätigt die Erfahrung, dass sich die von der WEKO als weniger einschneidende Massnahme angeregte Unterscheidung von A- und B-Bewilligungen in Winterthur gerade nicht bewährt hat. Die Aufhebung dieser unterschiedlichen Bewilligungskategorien ist sogar ein zentrales Motiv der vorliegenden Revision.

Auch die problematischen Verhältnisse beispielsweise in der Stadt Zürich belegen, dass eine weit gehende Liberalisierung des Taxiwesens ohne Kontingentierung der Bewilligungen – jedenfalls in einer Grossstadt – in verschiedener Hinsicht nicht im öffentlichen Interesse liegt. Eine solche würde mit einer unbeschränkten Anzahl B-Bewilligungen aber quasi durch die Hintertür eingeführt.

Mit der neuen Regelung in Abs. 2 wird dem Stadtrat zusätzlich die Möglichkeit gegeben, Bewilligungen für ergänzende Angebote zu erteilen. Zu denken ist beispielsweise an Velotaxis etc. oder an zusätzliche, mit speziellen Auflagen verknüpfte Taxibewilligungen, um allenfalls zu bestimmten Zeiten auftretende Angebotslücken gezielt zu schliessen. Zu diesem Zweck soll der Stadtrat in Ausnahmefällen auch Bewilligungen erteilen können, welche die in Art. 6 vorgegebene Mindestnutzungsdauer unterschreiten.

Ferner bietet Abs. 2 auch die gesetzliche Grundlage dafür, dass der Stadtrat ortsfremden Taxidiensten bei Bedarf binnenmarktsrechtskonforme Zusatzbewilligungen für das Führen und Halten von Taxis erteilen kann. Einer Befristung dieser Bewilligungen steht das binnenmarktrechtliche Herkunftsprinzip nicht entgegen.

Art. 11

Gebühren

1 Der Stadtrat erlässt eine Gebührenordnung für das Taxiwesen.

2 Weisen Bewilligungsinhaberinnen und Bewilligungsinhaber nach, dass sie während des ganzen Kalenderjahres Taxifahrten ausschliesslich mit anerkannt schadstoffarmen und energieeffizienten Fahrzeugen ausgeführt haben, wird ihnen ein Teil der Gebühr rückvergütet. Der Stadtrat regelt die Einzelheiten.

Kommentar:

Gegenstand der stadträtlichen Gebührenordnung sind Verwaltungsgebühren, die nach den allgemeinen Regeln des Abgaberechts dem Kostendeckungs- und dem Äquivalenzprinzip unterliegen. Der Gebührenrahmen wird durch die kantonale Verordnung über die Gebühren der Gemeindebehörden vom 8. Dezember 1966 vorgegeben. Die heutige Gebührenordnung beruht auf einem Stadtratsbeschluss vom 5. Juli 1989.

Mit der neuen Bestimmung gemäss Abs. 2 soll ein Anreiz geschaffen werden, möglichst schadstoffarme und energieeffiziente Taxifahrzeuge einzusetzen. Um in den Genuss der Gebührenermässigung zu kommen, muss nachgewiesen werden, dass auch tatsächlich mit dem umweltfreundlichen Fahrzeug gefahren wurde. Dies geschieht anhand entsprechender Kontrollmittel (Einlageblätter des Fahrtschreibers und Typenschein des Fahrzeuges). Welche Fahrzeugtypen zu einer Gebührenreduktion berechtigen, wird der Stadtrat in der Gebührenordnung festlegen. Die betreffenden Vorgaben werden kontinuierlich dem jeweiligen Stand der Technik angepasst.

Der bisherige Art. 9 Abs. 2, wonach die Gebühren jährlich zu erheben sind, wird aufgehoben. Diese untergeordnete Regelung gehört in die stadträtliche Gebührenordnung.

II. Taxifahrzeuge

Art. 12

Vorführungspflicht

1 Als Taxis dürfen nur Fahrzeuge verwendet werden, welche vom Strassenverkehrsamt geprüft und für den berufsmässigen Personentransport zugelassen sind.

2 Vor Inbetriebnahme sind die Taxifahrzeuge zur Abnahme der vorgeschriebenen Ausrüstung der Stadtpolizei vorzuführen.

3 Werden später Mängel festgestellt, kann die Polizei die erneute Vorführung des Fahrzeuges verlangen.

Kommentar:

Art. 12 Abs. 1 und Abs. 2 entsprechen inhaltlich dem bisherigen Art. 14. Damit ein Fahrzeug als für den berufsmässigen Personentransport zugelassen gilt, muss im Fahrzeugausweis in Ziff. 17 die besondere Verwendung "berufsmässiger Personentransport" eingetragen sein (vgl. Art. 80 Abs. 2 VZV).

Neu eingefügt wird Abs. 3. Danach kann die Stadtpolizei verlangen, dass ihr auch ein bereits in Betrieb genommenes Fahrzeug nochmals vorgeführt wird, falls im Nachhinein Mängel festgestellt werden.

Hat das Strassenverkehrsamt ein Fahrzeug für den berufsmässigen Personentransport zugelassen, hat die Stadt keine Möglichkeit, dessen Verwendung als Taxifahrzeug in Winterthur (bspw. aus umwelt- oder klimapolitischen Motiven) einzuschränken oder zu verbieten. Eine Lenkungswirkung in Richtung eines vermehrten Gebrauchs möglichst umweltfreundlicher Taxifahrzeuge ist deshalb im Rahmen der Gebührenregelung zu schaffen (Art. 11 vorstehend).

Art. 13

Ausrüstung und Kennzeichnung

1 Die Taxifahrzeuge sind mit einer von der Stadtpolizei genehmigten Taxileuchte auszurüsten.

2 Das Licht der Taxileuchte muss beim Einschalten der Taxuhr automatisch löschen.

3 Die Bewilligungsnummer ist auf der Vorder- und Rückseite der Taxileuchte gut lesbar anzubringen.

4 Wird ein Taxifahrzeug für Privatfahrten verwendet, müssen Taxileuchte und Be-

willigungsnummer abgedeckt oder entfernt werden.

5 Im Innern der Fahrzeuge sind für den Fahrgast gut sichtbar die Bewilligungsnummer sowie der Name der Bewilligungsinhaberin oder des Bewilligungsinhabers anzubringen.

Kommentar:

Der neue Art. 13 entspricht inhaltlich im Wesentlichen dem bisherigen Art. 16.

Abs.1: Früher hat die Stadtpolizei die Taxileuchten beschafft und an die Taxihalter/innen verkauft. Diese Praxis wurde schon vor einiger Zeit aufgegeben, weshalb heute sehr unterschiedliche Taxileuchten in Betrieb sind. Teilweise sind diese mit Werbung bzw. dem Firmennamen versehen. Gestützt auf Art. 69 Abs. 1 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) ist dies nicht zulässig, weshalb zusätzliche Beschriftungen der Taxileuchte künftig nicht mehr erlaubt werden können. Vor diesem Hintergrund ist es sachgerecht, von der Stadtpolizei genehmigte Modelle vorzuschreiben. Die künftigen Taxileuchten sollen folgende Vorgaben erfüllen:

- *Einhaltung der VTS-Bestimmungen,*
- *die Leuchte muss das Taxi als solches erkennbar machen,*
- *die Bewilligungsnummer muss in lesbarer Schrift (Mindestgrösse 4 cm) angebracht sein,*
- *ein Winterthur-Wappen muss seitlich, beidseitig enthalten sein (Mindestgrösse 6 cm).*

Abs. 2 wurde unverändert übernommen.

Abs. 3 wurde dahingehend ergänzt, dass die Nummer gut lesbar angebracht sein muss. Er dient dem Schutz und zur Information des Fahrgastes.

Abs. 4 entspricht dem bisherigen Art. 16 Abs. 5.

Der bisherige Art. 16 Abs. 4 wurde insofern abgeändert, dass die Pflicht zur äusseren Beschriftung des Fahrzeuges fallen gelassen wird; diese Beschriftung ist künftig freiwillig.

Art. 14

Taxuhr

1 Jedes Taxifahrzeug ist mit einer Taxuhr auszurüsten. Die Daten müssen für den Fahrgast jederzeit gut lesbar sein.

2 Die Taxuhr muss durch eine autorisierte Werkstätte eingebaut und gewartet werden. Bei der Inbetriebnahme, danach alle zwei Jahre, nach Reparaturen sowie nach jeder Veränderung ist die Taxuhr auf Kosten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters kontrollieren und plombieren zu lassen. Der Prüfbericht der Werkstätte ist innert 14 Tagen unaufgefordert der Stadtpolizei zuzustellen.

3 Taxifahrzeuge dürfen nur mit funktionierender Taxuhr betrieben werden.

Kommentar:

Der neue Art. 14 entspricht inhaltlich im Wesentlichen dem heutigen Art. 15, wobei die Bestimmung neu gegliedert und an den aktuellen Stand der Technik angepasst wurde.

Abs. 1 enthält nur noch den Grundsatz, dass jedes Taxifahrzeug mit einer Taxuhr ausgerüstet sein muss und deren Daten jederzeit gut lesbar sein müssen.

Abs. 2 regelt den Einbau, Betrieb und die Wartung der Taxuhr. Die Prüfung der Taxuhren erfolgt heute nicht mehr durch die Stadtpolizei, sondern durch autorisierte Werkstätten; der Wortlaut wird deshalb entsprechend angepasst. Künftig ist die Taxuhr nur noch alle zwei Jahre kontrollieren zu lassen; das Prüfungsintervall entspricht demjenigen für den Fahrtenschreiber. Neu ist die Pflicht, den Prüfbericht der Werkstätten der Stadtpolizei einzureichen. Die Stadtpolizei wird entsprechende Formulare zur Verfügung stellen.

Abs. 3 entspricht dem bisherigen Art. 15 Abs. 2. Verantwortlich für den ordnungsgemäs-

sen Betrieb der Taxuhr sind analog zum Strassenverkehrsrecht der/die Halter/in des Fahrzeuges sowie der/die jeweilige Lenker/in.

Art. 15

Die Taxifahrzeuge dürfen nur in betriebssicherem, vorschriftsgemässem und sauberem Zustand verwendet werden. Zustand der Fahrzeuge

Kommentar:

Entspricht dem bisherigen Art. 17. Die Bestimmung stützt sich auf Art. 29 SVG, mit dem Zusatz, dass die Fahrzeuge im Innenraum sauber gehalten werden müssen.

III. Betriebsvorschriften

Art. 16

1 Der Stadtrat bestimmt die ordentlichen Standplätze auf öffentlichem Grund. Standplätze

2 Bei Grossanlässen und ausserordentlichen Ereignissen kann das Kommando der Stadtpolizei vorübergehend Standplätze aufheben oder andere Standplätze bezeichnen.

Kommentar:

Bisheriger Art. 10. Neu soll der Gesamtstadtrat und nicht mehr das zuständige Stadtratsmitglied die ordentlichen Standplätze festlegen, weil dafür häufig Verkehrsanordnungen erforderlich sind, die ohnehin in die stadträtliche Zuständigkeit fallen.

Erfahrungsgemäss warten die Taxifahrer/innen am liebsten am Bahnhofplatz auf Kundschaft. Die bisherigen Versuche mit weiteren Standplätzen an anderen Bahnhöfen (Seen, Oberwinterthur) waren erfolglos, weil diese Plätze kaum je von Taxis benutzt wurden. Im Zusammenhang mit der vorliegenden Revision soll das Standplatzangebot umfassend überprüft und allenfalls ergänzt werden (Altstadt, neue Entwicklungsgebiete). Die Evaluation zusätzlicher Taxistandplätze wird in Zusammenarbeit mit der Stadtentwicklung und dem Amt für Städtebau erfolgen.

Art. 17

Das Kommando der Stadtpolizei erlässt eine Platzordnung. Platzordnung

Kommentar:

Die Platzordnung stellt geordnete Verhältnisse auf den Standplätzen sicher (Zufahrt, Wegfahrt, Nachrücken etc.). Zudem gelten auch für Taxifahrzeuge die allgemeinen verkehrsrechtlichen Vorschriften. Dazu gehört im Speziellen das Verbot, auf der Suche nach Kundschaft oder einem freien Standplatz unnötig umherzufahren (sog. "Wischen"; Art. 42 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 33 Abs. 1 lit. d VRV).

Der bisherige Art. 11 Abs. 1, welcher für die öffentlichen Standplätze eine Mindestbelegung vorschreibt, ist in der Praxis nicht umsetzbar und daher zu streichen. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen ist davon auszugehen, dass die neue Regelung des Taxiwesens und die gegenseitige Beeinflussung von Angebot und Nachfrage auch künftig rund um die Uhr ein genügendes Taxiangebot gewährleisten werden. Sollten wider Erwarten dennoch zu gewissen Tages- oder Nachtzeiten zu wenig Taxis im Einsatz sein, kann der Stadtrat auch zeitlich limitierte Spezialbewilligungen erteilen, um solche Versorgungslücken zu schliessen.

Bei schweren oder wiederholten Verstössen gegen die Platzordnung kann die Bewilli-

gung gestützt auf Art. 27 entzogen werden. Eine spezielle Bestimmung wie der bisherige Art. 11 Abs. 3 wird daher überflüssig.

Art. 18

Angebot von Taxifahrten

1 Zum Anbieten von Fahrten und zum Warten auf Aufträge dürfen Taxis unter Beachtung der Verkehrsvorschriften auf öffentlichem Grund aufgestellt werden.

2 In Sichtweite öffentlicher Standplätze sind das Aufstellen von Taxis auf öffentlichem Grund und das Aufnehmen von Fahrgästen unzulässig. Ausgenommen ist das Aufnehmen von Fahrgästen auf Bestellung.

Kommentar:

Art. 18 Abs. 1 und Abs. 2 entsprechen inhaltlich den bisherigen Art. 12 Abs. 1 und Abs. 3. Die wichtigsten Verkehrsvorschriften im Zusammenhang mit Art. 18 sind die Bestimmungen des SVG betreffend das Halten und Parkieren sowie das unnötige Herumfahren.

Der bisherige Art. 12 Abs. 2, wonach Taxifahrer/innen nach Massgabe der örtlichen Signalisation auch auf Begehren von Passanten und Passantinnen anhalten dürfen, ist im neuen Art. 18 Abs. 1 enthalten und kann daher gestrichen werden.

Der bisherige Art. 12 Abs. 4 basiert auf der Unterscheidung zwischen A- und B-Bewilligungen. Da es künftig nur noch eine Kategorie von Betriebsbewilligungen geben wird, ist diese Bestimmung hinfällig.

Art. 19

Wahl der Taxis

Auf öffentlichen Standplätzen abgestellte Taxis stehen den Fahrgästen nach freier Wahl zur Verfügung.

Kommentar:

Der bisherige Art. 13 wird mit redaktionellen Anpassungen beibehalten.

IV. Pflichten der Taxifahrerinnen und Taxifahrer

Art. 20

Verhalten und Verbote

1 Die Taxifahrerin oder der Taxifahrer hat sich höflich und korrekt zu verhalten und sich auf Verlangen des Fahrgastes auszuweisen.

2 Es ist verboten:

a) ohne Zustimmung des Fahrgastes weitere Personen mitzuführen;
b) Tiere mitzuführen, die nicht dem Fahrgast gehören;
c) durch Zurufe oder in ähnlicher Weise Taxidienstleistungen anzubieten;
d) Trinkgelder zu fordern;
e) Waren zu verkaufen;
f) im Fahrzeug zu rauchen.

Kommentar:

Es liegt sowohl im Interesse der Stadt und der Kundschaft wie auch im Interesse des Taxigewerbes, dass in Winterthur qualitativ hoch stehende Dienstleistungen erbracht werden. Aus diesem Grund wird der bisherige Art. 23 mit redaktionellen Änderungen

beibehalten. Neu soll im Taxifahrzeug ein gänzliches Rauchverbot gelten, auf welches im Fahrzeuginnern gut sichtbar hinzuweisen ist.

Art. 21

Beförderungspflicht

1 Jeder Fahrauftrag ab einem öffentlichen Standplatz ist sofort auszuführen, ausser die Fahrt kann der Taxifahrerin oder dem Taxifahrer aus einem in der Person des Fahrgastes liegenden Grund nicht zugemutet werden. Ohne zwingende Gründe oder Einwilligung des Fahrgastes dürfen Fahraufträge nicht an andere Taxifahrerinnen oder Taxifahrer weitergeleitet werden.

2 Taxifahrerinnen und Taxifahrer sind verpflichtet, das Fahrziel auf dem kürzesten Weg anzufahren. Nur mit Einwilligung des Fahrgastes dürfen andere Routen gewählt werden.

Kommentar:

Die Beförderungspflicht war bisher in Art. 21 geregelt. Der bisherige Abs. 3 dieser Bestimmung, wonach Taxis auf öffentlichen Standplätzen jederzeit zur Verfügung stehen müssen, wird von Abs. 1 abgedeckt. Da die öffentlichen Standplätze beschränkt sind, müssen sich Fahrer/innen, die ihr Taxi auf einem solchen Platz abgestellt haben, beim Fahrzeug aufhalten und sofort einsatzfähig sein.

Aus gewissen in der Person des Fahrgastes liegenden Gründen darf ein Auftrag abgelehnt werden, insbesondere wegen:

- *massiver Trunkenheit oder ähnlichen Gründen*
- *stark verschmutzter Kleidung*
- *unzumutbarer Tiertransporte (Bsp. Schmutz, Allergie)*
- *Aggressivität des Fahrgastes*
- *Rauchens der Fahrgäste*

Ausgenommen von der Beförderungspflicht sind ausserdem Fahrten mit Kindern, die in einem Kindersitz transportiert werden müssen, falls kein Kindersitz vorhanden ist, oder Fahrten mit Ladungen, die nicht ausreichend gesichert werden können. Fahrer/innen müssen dem Fahrgast jedoch behilflich sein, eine geeignete Transportmöglichkeit zu finden.

Ausgeschlossen ist die Verweigerung eines Auftrages, weil er zu kurz und somit zu wenig lukrativ ist.

Art. 19 Abs. 2 entspricht dem bisherigen Art. 21 Abs. 2. Gerade in städtischen Gebieten kann eine etwas längere Route schneller zum Ziel führen, wenn auf diese Weise Baustellen oder besonders verkehrsbelastete Knotenpunkte umfahren werden können. Eine solche Abweichung von der kürzesten Route darf jedoch nur mit ausdrücklicher Einwilligung des Fahrgastes erfolgen.

Art. 22

Fahrtenkontrolle

1 Die Taxifahrerin oder der Taxifahrer hat für jeden Arbeitstag über sämtliche entgeltlichen Fahrten fortlaufend eine Kontrolle zu führen, welche folgende Angaben enthält:

a) Name und Vorname der Fahrerin oder des Fahrers;
b) Name des Taxiunternehmens;
c) Datum (Tag, Monat, Jahr);
d) Bewilligungs- und Kontrollschildnummer des Taxifahrzeuges;
e) Arbeitszeit (Beginn und Ende);
f) Uhrzeit bei Abfahrt und Ankunft am Fahrziel;
g) Kilometerstand bei Abfahrt und Ankunft am Fahrziel;
h) Abfahrtsort und Fahrziel;

i) Fahrpreis.

2 Die Fahrtenkontrolle des laufenden Tages ist im Taxi mitzuführen.

3 Die Bewilligungsinhaberin oder der Bewilligungsinhaber ist verpflichtet, die Fahrtenkontrolle während eines Jahres aufzubewahren.

4 Die Fahrtenkontrolle ist der Polizei auf Verlangen vorzuweisen oder auszuhändigen.

Kommentar:

Die bisherige Regelung von Art. 22 wird übernommen und ergänzt. Bereits heute werden von den Fahrerinnen und Fahrern auch der Name der Firma (soweit vorhanden), die Arbeitszeit und der Kilometerstand auf den Fahrtenkontrollblättern eingetragen. Diese Angaben werden nun auch in die Verordnung aufgenommen. Zur besseren Unterscheidbarkeit ist zusätzlich auch der Vorname der Fahrerin oder des Fahrers aufzuführen.

Die erforderlichen Fahrtenkontrollblöcke werden von der Stadtpolizei abgegeben. Bei entsprechender Ausrüstung kann die Fahrtenkontrolle auch elektronisch erfolgen. Sie hat die gleichen Angaben zu enthalten und muss bei Strassenkontrollen abrufbar sein.

Das Festhalten an der Fahrtenkontrolle ist notwendig, da sie u.a. der Überprüfung der Bewilligungsnutzung dient (mindestens 25 bzw. 500 Stunden pro Woche). Ausserdem dient sie neben den Kontrollmitteln nach ARV 2 als subsidiäres Kontrollmittel zur Überprüfung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit.

Der bisherige Art. 5 Abs. 3 wird neu zu Art. 22 Abs. 3: Die Fahrtenkontrolle ist während eines Jahres aufzubewahren; verantwortlich dafür sind die Bewilligungsinhaber/innen.

Die Pflicht, die Fahrtenkontrolle auf Verlangen vorzuweisen oder auszuhändigen, wird neu in einem separaten Abs. 4 geregelt. Da sich in der Vergangenheit einzelne Taxihalter geweigert haben, die Kontrollmittel auszuhändigen, ist die Verordnung in dieser Hinsicht zu konkretisieren. Im Rahmen einer Betriebskontrolle, aber auch zwecks Abklärungen nach Beschwerden von Fahrgästen, ist die Polizei auf diese Unterlagen angewiesen. Abs. 4 gilt sowohl für die mitgeführten als auch für die aufbewahrten Kontrollmittel.

Art. 23

Bedienung der Taxuhr

1 Die Taxuhr darf erst eingeschaltet werden, wenn:

a) der Fahrgast im Taxi Platz genommen hat;
b) sich die Fahrerin oder der Fahrer bei der Auftraggeberin oder beim Auftraggeber gemeldet hat; oder
c) das Taxi auf eine bestimmte Zeit bestellt wurde und der vereinbarte Zeitpunkt überschritten ist.

2 Bei Ankunft am Fahrziel ist die Taxuhr sofort auf "Kasse" zu stellen. Sie darf erst nach Bezahlung des Fahrpreises ausgeschaltet werden. Wurde die Taxuhr vorher ausgeschaltet, muss der Fahrpreis nicht entrichtet werden, ausser bei Pauschalfahrten. Auf Verlangen ist dem Fahrgast eine Quittung auszustellen.

3 Tritt während der Fahrt an der Taxuhr eine Störung auf, ist der Fahrgast unverzüglich davon in Kenntnis zu setzen. Verzichtet er auf die Weiterfahrt, hat er nur den Fahrpreis für die gefahrene Strecke nach Tarif zu entrichten. Wird die Fahrt fortgesetzt, ist die Taxe durch gegenseitige Verständigung in Anlehnung an den Tarif zu bestimmen.

4 Liegt der Abfahrtsort oder das Fahrziel ausserhalb des Stadtgebietes, dürfen Pauschalfahrten vereinbart werden.

Kommentar:

Art. 23 entspricht im Wesentlichen dem bisherigen Art. 25.

Zur Erläuterung von Abs. 1 ist Folgendes festzuhalten: Falls der Fahrgast das Taxi z.B. von einem Restaurant aus bestellt hat, darf der/die Taxifahrer/in die Uhr einschalten, sobald er sich beim Gast gemeldet hat, unabhängig davon, ob der Gast noch austrinken und/oder bezahlen muss. Bei Vorbestellungen auf einen bestimmten Zeitpunkt, darf die Uhr im vereinbarten Zeitpunkt in Betrieb gesetzt werden.

Abs. 2 wird neu mit der Pflicht zur Ausstellung einer Quittung ergänzt. Wie die Quittung ausgestellt wird (von Hand oder elektronisch), ist den Taxifahrerinnen und Taxifahrern überlassen.

Der bisherige Art. 25 Abs. 3 wird mit redaktionellen Änderungen übernommen.

Mit dem neuen Abs. 4 wird präzisiert, wann Pauschalfahrten vereinbart werden dürfen.

V. Tarifbestimmungen

Art. 24

Tarif / Preisanschrift

1 Der Stadtrat setzt in der Tarifordnung verbindliche Höchsttarife fest.

2 Im Innern des Taxis ist der tatsächlich gehandhabte Tarif für den Fahrgast gut sichtbar anzubringen.

Kommentar:

Diese Bestimmung entspricht dem bisherigen Art. 24.

Die heute gültigen Höchsttarife sind seit dem 1. Oktober 2008 in Kraft. Auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung sind sie anzupassen. Im Taxifahrzeug sind die tatsächlich gehandhabten Tarife inklusive MWST in einer für den Fahrgast gut lesbaren Schrift anzubringen.

Seit 1. April 2010 gilt auch für Taxifahrzeuge eine Kindersitzpflicht, was im Taxigewerbe schweizweit zu Umsetzungsproblemen geführt hat. So wurden etwa für Kindersitze hohe Zuschläge verlangt, oder Familien mit Kindern hatten Schwierigkeiten, ein Taxi mit Kindersitzen zu finden. Am 15. November 2010 reichte die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates eine Motion für familienfreundlichere Taxis ein (G-Nr. 10.3892), die eine Lockerung der Kindersitzpflicht in Taxifahrzeugen anstrebte. Die Motion wurde vom Nationalrat angenommen, jedoch vom Ständerat verworfen. Ebenso erging es einer parlamentarischen Initiative, welche am 10. März 2010 im Nationalrat eingereicht wurde (G-Nr. 10.409.) und über eine Änderung des SVG eine Lockerung der Kindersitzpflicht in städtischen Gebieten anstrebte.

In der neuen Tarifordnung wird daher auch die Frage nach einem Aufpreis für Kindersitze zu regeln sein.

VI. Taxikommission

Art. 25

Zusammensetzung und Aufgaben

1 Das für das Taxiwesen zuständige Mitglied des Stadtrates bestellt eine Kommission zur Beratung aller Belange des Taxiwesens. Die Kommission besteht aus drei bis fünf stimmberechtigten Mitgliedern des Taxigewerbes und einer unbestimmten Anzahl Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung mit beratender Stimme. Die Kommission konstituiert sich selber.

2 Die Kommission hat insbesondere ein Anhörungsrecht beim Erlass der Tarifordnung sowie der Vollzugsvorschriften, die sich auf diese Verordnung stützen.

Kommentar:

Anpassung der Marginalie.

Die Taxikommission ist das Bindeglied zwischen Verwaltung und Taxigewerbe. Sie hat beratende Funktion und kann Empfehlungen abgeben. Einerseits sollen Mitteilungen der Verwaltung über die Kommission an die Bewilligungsinhaber/innen vermittelt werden können, andererseits sollen die Bewilligungsinhaber/innen die Möglichkeit haben, ihre Anliegen bei der Verwaltung zu platzieren.

Art. 25 übernimmt daher im Wesentlichen die bisherige Regelung von Art. 26 Abs. 1, wird jedoch um die Anzahl stimmberechtigter Mitglieder des Taxigewerbes ergänzt. Zudem wird klargestellt, dass die Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung lediglich beratende Stimme haben. Das bedeutet auch, dass das Präsidium der Taxikommission künftig aus den Reihen des Taxigewerbes gestellt werden soll.

In Abs. 2 werden beispielhaft zwei Fälle erwähnt, in denen das Anhörungsrecht zum Tragen kommt.

VII. Straf- und Schlussbestimmungen

Art. 26

Strafen

1 Wer vorsätzlich oder fahrlässig die Bestimmungen dieser Verordnung verletzt oder darauf gestützte Erlasse und Anordnungen missachtet, wird mit Busse bestraft. In leichten Fällen kann anstelle einer Busse von einer Bestrafung abgesehen werden.

2 Die Strafbestimmungen kantonaler und eidgenössischer Erlasse bleiben vorbehalten.

Kommentar:

Der bisherige Art. 27 wird geringfügig angepasst. So wird insbesondere der Verweis auf den zulässigen Höchstsatz für Bussen gestrichen, da sich letzterer aus dem kantonalen Recht ergibt (§ 89 Abs. 3 des Gesetzes über die Gerichts- und Behördenorganisation im Zivil- und Strafprozess, GOG).

Als Beispiele für die wichtigsten eidgenössischen Erlasse sind etwa SVG, ARV 2, VZV oder VTS zu nennen.

Art. 27

Massnahmen

Bei schweren oder wiederholten Widerhandlungen gegen die Vorschriften dieser Verordnung oder darauf gestützte Erlasse und Anordnungen können die Betriebsbewilligungen und die Chauffeurausweise entzogen werden.

Kommentar:

Die Bestimmung entspricht dem bisherigen Art. 29.

Der Entzug nach Art. 27 ist eine administrative Massnahme bei schweren oder wiederholte Widerhandlungen gegen die Bestimmungen der Taxiverordnung und darauf abgestützte Erlasse und Anordnungen. Er ist abzugrenzen vom Entzug wegen Wegfalls der Bewilligungsvoraussetzungen (vgl. Art. 9 vorstehend), welcher vor allem bei schweren Strafdelikten dem Schutz der Taxikundschaft dient.

Art. 28

Vollzug

Der Vollzug dieser Verordnung obliegt dem Kommando der Stadtpolizei, soweit nichts anderes bestimmt ist. Das Kommando der Stadtpolizei kann weitere Aus-

führungsbestimmungen erlassen.

Kommentar:

Die Bestimmung entspricht mit redaktionellen Anpassungen dem bisherigen Art. 30.

Art. 29

Inkrafttreten

1 Diese Verordnung tritt auf den vom Stadtrat zu bestimmenden Zeitpunkt in Kraft und ersetzt die Verordnung über das Taxiwesen vom 11. Januar 1989.

VIII. Übergangsbestimmungen

Art. 30

Betriebsbewilligungen natürlicher Personen

1 Bisherige Betriebsbewilligungen der Kategorien A und B im Besitz von natürlichen Personen berechtigen noch während eines Jahres nach Inkrafttreten dieser Verordnung zur Weiternutzung oder zum Bezug einer neuen Betriebsbewilligung pro Person. Während dieser Übergangsfrist berechtigen Betriebsbewilligungen der Kategorie B zur Benützung der öffentlichen Standplätze und es gelangen für beide Bewilligungskategorien die neuen Gebührenansätze zur Anwendung. Für den Bezug der neuen Betriebsbewilligung müssen die Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller die Voraussetzungen gemäss Art. 3 dieser Verordnung erfüllen.

2 Personen, welche eine Betriebsbewilligung in eine juristische Person eingebracht haben und nach wie vor im Betrieb arbeiten, haben Anspruch auf Erteilung einer Bewilligung nach neuem Recht, sofern sie die Voraussetzungen gemäss Art. 3 dieser Verordnung erfüllen. Die Einbringung der Bewilligung in die juristische Person ist von den Gesuchstellerinnen und Gesuchstellern nachzuweisen.

3 Nach Ablauf eines Jahres seit Inkrafttreten dieser Verordnung werden die vom Stadtrat gemäss Art. 10 Abs. 1 dieser Verordnung festgelegten, dannzumal noch nicht zugeteilten Betriebsbewilligungen vom Kommando der Stadtpolizei neu vergeben. Soweit es das übergeordnete Recht zulässt, erhalten im Rahmen dieser Neuvergabe die Bewilligungsgesuche von Taxichauffeurinnen und Taxichauffeuren den Vorzug, die zwar nicht im Besitz einer Bewilligung nach bisherigem Recht sind, aber dank ihrer Beschäftigung bei einem Winterthurer Taxiunternehmen bereits über eine angemessene Erfahrung im städtischen Taxiwesen verfügen.

Kommentar:

Aus praktischen Gründen werden die bisherigen Betriebsbewilligungen (A und B) nicht auf einmal, sondern während einer einjährigen Übergangsfrist ins neue Recht überführt. Bisherige Inhaberinnen und Inhaber von A- und B-Bewilligungen haben innerhalb dieser Frist einen Rechtsanspruch auf eine Bewilligung nach neuem Recht. Sie müssen aber selber aktiv werden und fristgerecht eine neue Bewilligung beantragen. Nach Ablauf der Übergangsfrist verfällt der Rechtsanspruch und die bisherige Bewilligung, die nicht in eine neue umgetauscht worden ist, verliert ihre Gültigkeit.

Abs. 1: Natürliche Personen, die heute im Besitz einer Betriebsbewilligung (A oder B) sind, haben das Recht, diese gegen eine Bewilligung nach neuem Recht umzutauschen. Die neue Bewilligung wird nur verweigert, falls es an einer Bewilligungsvoraussetzung fehlt (Art. 3 dieser Verordnung, bspw. wegen Einträgen im Strafregister). Personen mit mehreren Bewilligungen erhalten nur noch eine Bewilligung; die übrigen können zurückgegeben werden oder verfallen nach Ablauf der einjährigen Übergangsfrist. Wird die bisherige Bewilligung während des Übergangsjahres weitergenutzt, gelten dafür die neuen

Bestimmungen. Das bedeutet unter anderem, dass Inhaberinnen und Inhaber bisheriger B-Bewilligungen ab Inkrafttreten der Verordnung die Standplätze am Bahnhof ebenfalls benützen dürfen und für alle Bewilligungsinhaber/innen die neuen Gebührenansätze zur Anwendung gelangen.

Abs. 2: Personen, welche früher eine eigene Bewilligung besessen und diese in eine Firma eingebracht haben, haben Anrecht auf Erteilung einer neuen Bewilligung, sofern sie nach wie vor in diesem Betrieb tätig sind. Sie haben dafür die Voraussetzungen nach Art. 3 dieser Verordnung zu erfüllen. Ausserdem haben sie nachzuweisen, dass sie ihre Bewilligung seinerzeit in die Firma eingebracht bzw. auf die Firma übertragen haben.

Abs. 3: Gestützt auf Art. 10 wird der Stadtrat die Zahl der Einzel- und Firmenbetriebsbewilligungen neu festsetzen. Nach heutiger Einschätzung ist davon auszugehen, dass nach Ablauf des Übergangsjahres, innerhalb welchem die A- und B-Bewilligungen gegen neurechtliche Bewilligungen getauscht werden können, eine gewisse Anzahl "freier" Bewilligungen übrig bleiben. Diese sollen, soweit im Rahmen des übergeordneten Rechts (Gleichbehandlungsprinzip, Wirtschaftsfreiheit, Binnenmarktgesetz) zulässig, in erster Linie erfahrenen Chauffeurinnen und Chauffeuren erteilt werden, die heute bei Winterthurer Taxiunternehmen angestellt sind.

Art. 31

Firmenbetriebsbewilligungen

1 Bisherige Betriebsbewilligungen der Kategorien A und B im Besitz von juristischen Personen verlieren ihre Gültigkeit nach Ablauf eines Jahres nach Inkrafttreten dieser Verordnung.

2 Das Gesuch um Erteilung einer Firmenbetriebsbewilligung ist bis spätestens sechs Monate nach Inkrafttreten der Verordnung samt den erforderlichen Beilagen bei der Stadtpolizei einzureichen. Ein Rechtsanspruch auf Bewilligungserteilung besteht nicht.

Kommentar:

Für Taxibetriebe, die heute mehrere Taxibetriebsbewilligungen besitzen und Chauffeure beschäftigen, werden gemäss Art. 4 vorstehend Firmenbetriebsbewilligungen geschaffen. Die altrechtlichen Bewilligungen verlieren ihre Gültigkeit nach Ablauf der einjährigen Übergangsfrist. Auf diesen Zeitpunkt werden die neuen Firmenbewilligungen ausgestellt. Mit Rücksicht auf den erheblichen Bearbeitungsaufwand sind diesbezügliche Bewilligungsgesuche mindestens ein halbes Jahr vorher einzureichen. Weil die Zahl der bewilligungsfähigen Gesuche die vom Stadtrat festgelegte Maximalzahl der Firmenbetriebsbewilligungen übersteigen kann, wird in Abs. 2 verdeutlicht, dass grundsätzlich – auch für heute schon in Winterthur aktive Taxiunternehmen – kein Rechtsanspruch auf Bewilligungserteilung besteht. Im Rahmen der Interessenabwägung im Bewilligungsverfahren wird aber den Amortisations-, Vertrauensschutz- und Bestandesinteressen der heutigen Taxiunternehmen in Winterthur gebührend Rechnung zu tragen sein.

Während des Übergangsjahres gilt für die altrechtlichen Bewilligungen bereits das neue Recht. Das bedeutet unter anderem, dass Inhaberinnen und Inhaber bisheriger B-Bewilligungen die Standplätze am Bahnhof ebenfalls benützen dürfen und für alle Bewilligungsinhaber/innen die neuen Gebührenansätze zur Anwendung gelangen.

Art. 32

Übergangsbewilligungen

Bisherige Bewilligungsinhaberinnen und Bewilligungsinhaber erhalten auf Gesuch hin eine spezielle Übergangsbewilligung, wenn es ihnen aus Gründen, die in der vorliegenden Rechtsanpassung liegen, innerhalb der einjährigen Übergangsfrist nicht möglich ist, Anschaffungskosten für bereits in Betrieb befindliche Fahrzeuge zu amortisieren oder mit dem Betrieb solcher Fahrzeuge verbundene, bereits laufende Werbeverträge zu erfüllen. Die Übergangsbewilligung berechtigt dazu, während der Amortisations- oder Vertragsdauer, längstens jedoch während sechs Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung, Chauffeurinnen und Chauf-

feure anzustellen (für Inhaberinnen und Inhaber persönlicher Betriebsbewilligungen) beziehungsweise mehr als fünf Fahrzeuge gleichzeitig einzusetzen (für Inhaberinnen und Inhaber von Firmenbetriebsbewilligungen). Das Kommando der Stadtpolizei regelt die Einzelheiten.

Kommentar:

Heute sind sowohl juristische wie auch natürliche Personen im Besitz mehrerer Bewilligungen, weshalb sie über mehrere Fahrzeuge und in der Regel über Angestellte verfügen, welche diese Bewilligungen und Fahrzeuge nutzen. Während der einjährigen Übergangsphase haben diese Taxi-Unternehmen Zeit, ihre Organisation der neuen Regelung anzupassen. Sollte ein/e Bewilligungsinhaber/in entgegen den Erwartungen in die Lage kommen, dass Anschaffungskosten für bereits in Betrieb befindliche Taxifahrzeuge nicht mehr amortisieren werden können, da unter dem neuen Recht nicht mehr alle eingesetzt werden dürfen, wird ihm/ihr eine spezielle Übergangsbewilligung erteilt. Gleiches gilt, falls zur Finanzierung eines bereits in Betrieb befindlichen Taxifahrzeugs ein Werbevertrag besteht, welcher nicht ohne Kostenfolgen aufgelöst werden kann. Die Übergangsbewilligung soll die durch die vorliegende Rechtsanpassung verursachten wirtschaftlichen Nachteile abfedern. Das Kommando der Stadtpolizei bestimmt, für welche Fahrzeuge eine Übergangsbewilligung erteilt wird.

Die Übergangsbewilligung soll Inhaberinnen und Inhaber persönlicher Betriebsbewilligungen, die nach neuem Recht keine Chauffeure/innen anstellen mehr können, die Möglichkeit geben, innerhalb der festgelegten Übergangsfrist trotzdem noch Chauffeure/innen zu beschäftigen. Inhaberinnen und Inhaber von Firmenbewilligungen werden berechtigt, im fraglichen Zeitraum mehr als die durch Art. 4 vorgegebenen fünf Fahrzeuge gleichzeitig einzusetzen. Die Betroffenen haben ein entsprechendes Bewilligungsgesuch mit allen relevanten Unterlagen einzureichen.

Die Chauffeurinnen und Chauffeure von Inhabern/innen von Betriebsbewilligungen für natürliche Personen dürfen ausschliesslich die vom Kommando der Stadtpolizei bezeichneten Fahrzeuge fahren, die während der Übergangszeit noch einsatzberechtigt sind.

Als Entscheidgrundlagen für die Erteilung einer Übergangsbewilligung dienen eine Fahrzeugdeklaration, Leasingverträge und ähnliche Dokumente. Die Übergangsbewilligung lautet auf ein bestimmtes Fahrzeug. Wird dieses auf eine/n andere/n Halter/in übertragen oder ausser Verkehr gesetzt, verfällt die Übergangsbewilligung.

Stadt Winterthur

Verordnung über das Taxiwesen

vom 11. Januar 1989

Inhaltsverzeichnis

I.	Bewilligungen	Art. 1 – 9
II.	Betriebsvorschriften	Art. 10 – 13
III.	Taxifahrzeuge	Art. 14 – 17
IV.	Taxichauffeure	Art. 18 – 23
V.	Tarifbestimmungen	Art. 24 – 25
VI.	Taxikommission	Art. 26
VII.	Straf- und Schlussbestimmungen	Art. 27 – 31

Verordnung über das Taxiwesen vom 11. Januar 1989

Gestützt auf § 74 des kantonalen Gesetzes über das Gemeindewesen vom 6.6.1926 erlässt der Stadtrat folgende Bestimmungen:

I. Bewilligungen

Art. 1

Bewilligungspflicht

[1] Wer einen Taxibetrieb führen will, benötigt eine Betriebsbewilligung des Stadtrates (Kat. A) oder des Vorstehers des Departementes Sicherheit und Umwelt (Kat. B). Diese ist persönlich und vorbehältlich Abs.2 nicht übertragbar.

[2] Stirbt der Inhaber [1)] einer Bewilligung oder ist er alters- oder gesundheitshalber nicht mehr in der Lage, den Betrieb zu führen, so kann die Betriebsbewilligung durch die Bewilligungsbehörde auf den Ehegatten, die Nachkommen oder, beim Vorliegen besonderer Umstände, auf eine andere Person übertragen werden, sofern diese die erforderlichen Voraussetzungen gemäss Art. 3 erfüllen.

Art. 2

Arten der Bewilligung

[1] Die Betriebsbewilligung der Kat. A des Stadtrates berechtigt den Inhaber, ab öffentlichen und privaten Standplätzen sowie ab öffentlichem Grund Taxifahrten auszuführen.

[2] Die Betriebsbewilligung der Kat. B des Vorstehers des Departementes Sicherheit und Umwelt berechtigt den Inhaber, ab privaten Standplätzen sowie ab öffentlichem Grund Taxifahrten auszuführen (Ausnahmen gemäss Art. 12 Abs. 4).

Art. 3

Voraussetzungen für eine Betriebsbewilligung

[1] Eine Betriebsbewilligung an eine natürliche Person darf erteilt werden, wenn der Bewerber:

a) einen guten Leumund hat,

b) sich nicht wiederholt der Verletzung von Verkehrsvorschriften oder von Bestimmungen zum Schutze der Arbeitnehmer schuldig gemacht hat,

---

[1)] Die Verordnung verwendet geschlechtsneutrale Funktionsbezeichnungen (gilt auch für „Chauffeur“, „Bewilligungsinhaber“, „Vorsteher“ usw.)

c) für die Sicherheit des Betriebes und für eine vorschriftsgemässe Geschäftsführung Gewähr bietet,

d) das schweizerische Bürgerrecht oder die Niederlassung besitzt,

e) sich über eine zweijährige, ununterbrochene Erwerbstätigkeit im Taxigewerbe ausweisen kann,

f) das Geschäftsdomizil in Winterthur haben wird.

[2] An eine juristische Person darf eine Betriebsbewilligung erteilt werden, wenn der verantwortliche Vertreter die in Abs. 1 erwähnten Voraussetzungen erfüllt.

Art. 4

Stellvertretung

[1] Ist der Inhaber einer Betriebsbewilligung vorübergehend ausserstande, den Betrieb zu führen, so hat er im Falle der Aufrechterhaltung des Betriebes einen Stellvertreter zu bestimmen und diesen der Stadtpolizei zu melden.

[2] Stellvertreter haben die gleichen Voraussetzungen wie der Bewilligungsinhaber zu erfüllen. Erfüllen sie die Voraussetzungen nicht, so kann die Stellvertretung verweigert werden.

Art. 5

Pflichten des Bewilligungsinhabers

[1] Der Inhaber einer Betriebsbewilligung darf die Taxis nur durch zugelassene Taxichauffeure führen lassen.

[2] Er hat dafür zu sorgen, dass die Chauffeure die für ihre Tätigkeit massgebenden Vorschriften einhalten.

[3] Der Inhaber der Betriebsbewilligung hat ferner darüber zu wachen, dass die Chauffeure die Fahrtenkontrolle gemäss Art. 22 gewissenhaft führen. Die Kontrollblätter sind von ihm während eines Jahres aufzubewahren und auf Verlangen den Kontrollorganen auszuhändigen.

[4] Er hat der Stadtpolizei innert 30 Tagen alle Tatsachen zu melden, welche im Zusammenhang mit der Betriebsbewilligung von Bedeutung sind (Taxifahrzeuge, Adressänderungen, Wochenarbeitszeit, Ein- und Austritte von Fahrpersonal usw.).

Art. 6

Dauer

Betriebsbewilligungen gelten für die Dauer der Tätigkeit im Taxigewerbe. Vorbehalten bleiben Art. 7, 11 und 29.

Art. 7

Entzug

[1] Die Betriebsbewilligung ist zu entziehen, wenn der Bewilligungsinhaber beziehungsweise die für den Taxibetrieb verantwortliche Person die für die Erteilung der Bewilligung erforderlichen Voraussetzungen nicht mehr erfüllt.

[2] Nicht oder ungenügend ausgenützte Bewilligungen können entzogen werden.

Art. 8

Anzahl der A-Bewilligungen

Der Stadtrat kann die Zahl der Betriebsbewilligungen der Kat. A auf Grund der zur Verfügung stehenden öffentlichen Standplätze und deren Grösse begrenzen.

Art. 9

Gebühren

[1] Der Stadtrat setzt die Gebühren für die Betriebsbewilligungen fest.

[2] Die Gebühr wird jährlich erhoben.

II. Betriebsvorschriften

Art. 10

Standplätze

[1] Der Vorsteher des Departementes Sicherheit und Umwelt bestimmt die ordentlichen Standplätze auf öffentlichem Grund.

[2] Bei Grossanlässen und in Sonderfällen kann das Polizeikommando für beide Bewilligungs-Kategorien ausserordentliche Standplätze auf öffentlichem Grund bezeichnen.

Art. 11

Platzordnung und Mindestbelegung

[1] Inhaber von Betriebsbewilligungen der Kat. A sind verpflichtet, die öffentlichen Standplätze mit einer den Verhältnissen genügenden Anzahl von Fahrzeugen zu besetzen.

[2] Das Polizeikommando erlässt Vorschriften für eine Platzordnung und kann die Mindestbelegung der öffentlichen Standplätze festsetzen.

[3] Bewilligungsinhabern, welche die Anordnungen für eine Platzordnung oder für die Mindestbelegung der öffentlichen Standplätze nicht nachkommen, kann die Betriebsbewilligung entzogen werden.

Art. 12

Angebot von Taxifahrten

[1] Zum Anbieten von Fahrten und zum Abwarten von funktelefonischen Aufträgen können Taxis auf öffentlichem Grund aufgestellt werden, jedoch unter Beachtung der Verkehrsvorschriften.

[2] Dem Chauffeur eines Taxis ist es nach Massgabe der örtlichen Signalisation gestattet, auf Begehren von Passanten anzuhalten und sie als Fahrgäste aufzunehmen.

[3] In Sichtweite von besetzten öffentlichen Standplätzen ist die Aufnahme von Fahrgästen unzulässig, ausser sie erfolgt auf vorgängige Bestellung.

[4] Auf unbesetzten öffentlichen Standplätzen dürfen auch Taxis der Kat. B Fahrgäste ein- und aussteigen lassen.

Art. 13

Wahl der Taxis

Die auf den öffentlichen Standplätzen abgestellten Taxis stehen dem Publikum nach freier Wahl zur Verfügung.

III. Taxifahrzeuge

Art. 14

Einlösungs- und Vorführungspflicht

[1] Als Taxis werden nur Fahrzeuge zugelassen, welche vom Strassenverkehrsamt geprüft und abgenommen worden sind.

[2] Taxis sind vor Inbetriebnahme der Stadtpolizei zur Kontrolle der vorgeschriebenen Ausrüstung vorzuführen.

Art. 15

Taxuhr

[1] Jedes Taxifahrzeug ist mit einer von der Stadtpolizei oder durch eine andere autorisierte Stelle kontrollierten und für den Fahrgast gut sichtbaren Taxuhr auszurüsten. Die Daten müssen während der Fahrt, auch bei Dunkelheit, gut ablesbar sein.

[2] Der Inhaber der Betriebsbewilligung und die Chauffeure sind für den richtigen Gang der Taxuhr verantwortlich.

[3] Es ist untersagt, die Taxuhr zu öffnen, auf deren Gang einzuwirken, Abänderungen vorzunehmen oder Plomben zu entfernen oder anzubringen.

[4] Die Taxuhr wird bei der Inbetriebnahme und zusätzlich alljährlich sowie nach Reparaturen auf Kosten des Bewilligungsinhabers kontrolliert und plombiert.

[5] Weitere Kontrollen durch die Polizeiorgane bleiben vorbehalten.

Art. 16

Taxileuchte

[1] Taxis sind mit einer einheitlichen Taxileuchte auszurüsten. Diese kann bei der Stadtpolizei bezogen werden.

[2] Das Licht der Taxileuchte muss beim Einschalten der Taxuhr automatisch löschen.

[3] Die Bewilligungsnummer ist auf der Vorder- und Rückseite der Taxileuchte anzubringen.

[4] Der Taxi ist innen und aussen deutlich sichtbar mit dem Namen des Bewilligungsinhabers oder der Taxifirma zu beschriften.

[5] Wird ein Taxi für Privatfahrten verwendet, so müssen Taxileuchte und Bewilligungsnummer abgedeckt oder entfernt werden.

Art. 17

Zustand der Fahrzeuge

Die Taxifahrzeuge dürfen nur in betriebssicherem, vorschriftsgemässem und sauberem Zustand verwendet werden.

IV. Taxichauffeure

Art. 18

Chauffeurausweis

[1] Wer als Taxichauffeur tätig sein will, benötigt den Chauffeurausweis der Stadt Winterthur. Auch der als Chauffeur tätige Bewilligungsinhaber benötigt diesen Ausweis.

[2] Der Chauffeurausweis wird vom Polizeikommando erteilt, wenn der Bewerber:
a) einen guten Leumund hat,
b) im Besitze des Führerausweises für Motorwagen zum gewerbsmässigen Personentransport ist,
c) eine Prüfung bestanden hat, mit welcher seine Kenntnisse in der Stadtkunde, den Vorschriften über das Taxiwesen und den Tarifbestimmungen sowie seine Kenntnisse der deutschen Sprache geprüft werden.

[3] Der Vorsteher des Departementes Sicherheit und Umwelt erlässt für die Prüfung die nötigen Vorschriften.

[4] Der Bewerber hat, sofern er seit mehr als 6 Monaten im Besitze des Führerausweises für Motorwagen zum gewerbsmässigen Personentransport ist, einen Strafregisterauszug mitzubringen.

Art. 19

Gültigkeit / Entzug

[1] Der Chauffeurausweis gilt für die Dauer der Berufsausübung.

[2] Bei Unterbrüchen von mehr als drei Monaten oder bei Aufgabe der Tätigkeit als Taxichauffeur ist der Chauffeurausweis bei der Abgabestelle zu deponieren bzw. zurückzugeben.

[3] Adressänderungen usw. sind dem Bewilligungsinhaber innert 30 Tagen zu melden.

[4] Der Chauffeurausweis ist zu entziehen, wenn der Inhaber die für die Erteilung des Ausweises erforderlichen Voraussetzungen nicht mehr erfüllt.

Art. 20

Unterlagen für den Chauffeurdienst

Jeder Taxichauffeur hat den Chauffeurausweis, die Vorschriften über das Taxiwesen, die gültigen Tarifbestimmungen sowie einen Stadtplan mitzuführen und auf Verlangen dem Fahrgast oder den Polizeiorganen vorzuweisen.

Art. 21

Beförderungspflicht

[1] Der verfügbare und einsatzfähige Chauffeur hat Fahraufträge sofort oder auf die gewünschte Zeit auszuführen, ausser die Fahrt kann ihm aus einem beim Fahrgast liegenden Grunde nicht zugemutet werden. Zudem dürfen Fahraufträge ohne zwingende Gründe oder fehlende Einwilligung nicht an andere Taxifirmen weitergeleitet werden.

[2] Der Chauffeur ist verpflichtet, das Fahrziel auf dem kürzesten Wege anzufahren. Mit Einwilligung des Fahrgastes dürfen Umwege gefahren werden.

[3] Taxis, welche auf den öffentlichen Standplätzen abgestellt werden, müssen dem Publikum jederzeit zur Verfügung stehen.

Art. 22

Fahrtenkontrolle

[1] Der Taxichauffeur muss über sämtliche entgeltlichen Fahrten eine Kontrolle führen, welche folgende Angaben enthält:
a) Name des Chauffeurs,
b) Datum (Tag, Monat, Jahr),
c) Bewilligungs- und Kontrollschildnummer des Taxis,
d) Zeitpunkt der Abfahrt und Ankunft am Fahrziel,
e) Kilometerstand,
f) Lade- und Bestimmungsort,
g) Fahrpreis.

[2] Der Taxichauffeur hat die Fahrtenkontrolle des laufenden Tages mitzuführen und auf Verlangen den Polizeiorganen vorzuweisen.

Art. 23

Verhalten und Verbote

[1] Der Taxichauffeur hat sich höflich und zuvorkommend zu benehmen und seinen Dienst in anständiger Kleidung und Aufmachung auszuüben.

[2] Es ist ihm verboten :
a) ohne Zustimmung des Fahrgastes weitere Personen mitzuführen,
b) Tiere mitzuführen, die nicht dem Fahrgast gehören,
c) dem Publikum durch Zurufe oder in ähnlicher Weise den Taxi anzubieten,
d) Trinkgelder zu fordern,
e) ohne Einwilligung des Fahrgastes im Fahrzeug zu rauchen oder das Radio in Betrieb zu lassen,
f) den Fahrgästen Waren zu verkaufen.

V. Tarifbestimmungen

Art. 24

Tarife / Preisbekanntgabe

[1] Der Stadtrat setzt in der Tarifordnung verbindliche Höchsttarife fest.

[2] Im Innern des Taxis ist der tatsächlich gehandhabte Tarif für den Fahrgast gut sichtbar anzubringen.

Art. 25

Bedienung der Taxuhr

[1] Die Taxuhr darf erst eingeschaltet werden, wenn der Fahrgast im Taxi Platz genommen beziehungsweise wenn sich der Chauffeur beim Auftraggeber gemeldet hat oder, sofern dies bei Vorausbestellungen auf bestimmte Zeit nicht möglich ist, vom vereinbarten Zeitpunkt an.

[2] Bei Ankunft am Fahrziel ist die Taxuhr sofort auf «Kasse» zu stellen. Sie darf erst nach Bezahlung des Fahrpreises ausgeschaltet werden.
Wurde die Taxuhr vorher ausgeschaltet, so muss der Fahrpreis, ausgenommen bei Pauschalfahrten, nicht entrichtet werden.

[3] Tritt während der Fahrt an der Taxuhr eine Störung ein, so hat der Chauffeur die Fahrgäste unverzüglich davon in Kenntnis zu setzen. Verzichten sie auf die Weiterfahrt, so haben sie nur den Fahrpreis für die gefahrene Strecke nach Tarif zu entrichten. Wird die Fahrt fortgesetzt, so ist die Taxe durch gegenseitige Verständigung in Anlehnung an den Tarif zu bestimmen.

VI. Taxikommission

Art. 26

Kommission

[1] Der Stadtrat bildet eine Kommission zur Beratung von Fragen im Zusammenhang mit dem Taxigewerbe. Diese Kommission besteht aus Mitgliedern des Taxigewerbes und der Verwaltung sowie allfälligen anderen Organisationen, welchen nur beratende Stimme zukommt.

[2] Die Kommission hat das Recht, dass sie beim Erlass der Verordnung über das Taxiwesen und der darauf beruhenden Vollziehungsvorschriften angehört wird. Sie kann sich auch zu übrigen Problemen des Taxigewerbes äussern.

VII. Straf- und Schlussbestimmungen

Art. 27

Strafen

[1] Wer vorsätzlich oder fahrlässig Vorschriften dieser Verordnung verletzt oder darauf gestützte Beschlüsse, Verfügungen oder Auflagen missachtet, wird mit Busse bestraft. Der zulässige Bussenhöchstsatz ergibt sich aus dem kantonalen Recht.

[2] In leichten Fällen kann anstelle einer Busse ein Verweis erteilt werden.

[3] Die Strafbestimmungen einschlägiger kantonaler und eidgenössischer Erlasse bleiben vorbehalten.

Art. 28

Strafbarkeit des Bewilligungsinhabers

Der Inhaber der Betriebsbewilligung und die für den Betrieb verantwortlichen Personen machen sich auch strafbar, wenn sie die Chauffeure ungenügend oder nicht richtig instruieren, deren Widerhandlungen dulden oder zu solchen anstiften.

Art. 29

Massnahmen

Bei schweren oder wiederholten Widerhandlungen gegen die Vorschriften dieser Verordnung können die Betriebsbewilligungen und die Chauffeurausweise entzogen werden.

Art. 30

Vollzug

Der Vollzug der Verordnung über das Taxiwesen obliegt, soweit dafür nicht ausdrücklich eine andere Stelle zuständig ist, dem Polizeikommando. Dieses erlässt die erforderlichen Ausführungsbestimmungen.

Art. 31

Inkrafttreten

[1] Diese Vorschriften treten nach der Genehmigung durch die Polizeidirektion des Kantons Zürich auf den vom Stadtrat zu bestimmenden Zeitpunkt in Kraft.

[2] Sie ersetzen die Verordnung über das Taxiwesen vom 24.5.1976 und alle anderen mit ihnen in Widerspruch stehenden Vorschriften.

Winterthur, den 11. Januar 1989

Im Namen des Stadtrates

Der Stadtpräsident: U. Widmer

Der Stadtschreiber: P. Saile

Die Polizeidirektion des Kantons Zürich hat diese Verordnung am 20. April 1989 genehmigt.

Der Stadtrat hat das Inkrafttreten dieser Verordnung auf den 1. August 1989 beschlossen.

Taxiverordnung (Entwurf April 2012)

Inhaltsverzeichnis

I.	Bewilligungen	Art. 1 – 11
II.	Taxifahrzeuge	Art. 12 – 15
III.	Betriebsvorschriften	Art. 16 – 19
IV.	Pflichten der Taxifahrerinnen und Taxifahrer	Art. 20 – 23
V.	Tarifbestimmungen	Art. 24
VI.	Taxikommission	Art. 25
VII.	Straf- und Schlussbestimmungen	Art. 26 – 29
VIII.	Übergangsbestimmungen	Art. 30 – 32

I. Bewilligungen

Art. 1

Bewilligungspflicht

1 Wer in der Stadt Winterthur Taxidienstleistungen anbieten will, benötigt eine Betriebsbewilligung des Kommandos der Stadtpolizei.

2 Die Betriebsbewilligung ist nicht übertragbar.

Art. 2

Betriebsbewilligung

Die Betriebsbewilligung berechtigt die Inhaberinnen und Inhaber, ab öffentlichen und privaten Standplätzen sowie ab öffentlichem Grund Taxifahrten auszuführen.

Art. 3

Erteilung der persönlichen Betriebsbewilligung

1 Die persönliche Betriebsbewilligung wird einer natürlichen Person erteilt, wenn die Bewerberin oder der Bewerber:

a) handlungsfähig ist;
b) einen Chauffeurausweis besitzt; und
c) Gewähr für eine einwandfreie Ausübung des Taxigewerbes bietet.

2 Bewerberinnen und Bewerber haben sämtliche für die Bewilligungserteilung erforderlichen Unterlagen beizubringen, insbesondere einen aktuellen Strafregisterauszug oder gleichwertige Bescheinigungen sowie einen Auszug aus dem Eidgenössischen Register für Administrativmassnahmen, und die Stadtpolizei zu ermächtigen, weitere personenbezogene Auskünfte einzuholen.

Art. 4

Erteilung der Firmenbetriebsbewilligung

1 Eine Firmenbetriebsbewilligung berechtigt die Inhaberin oder den Inhaber, Chauffeurinnen und Chauffeure anzustellen und mit fünf Taxifahrzeugen gleichzeitig und rund um die Uhr Taxifahrten anzubieten.

2 Eine Firmenbetriebsbewilligung wird erteilt, wenn die Bewerberin oder der Bewerber:

a) handlungsfähig ist;
b) eine für den Betrieb des Taxiunternehmens verantwortliche Person bezeichnet;
c) Gewähr für eine einwandfreie Ausübung des Taxigewerbes bietet;
d) sich verpflicht und in der Lage ist, einen 24-Stunden-Betrieb zu gewährleisten, indem jederzeit die Erreichbarkeit über eine Telefonnummer sichergestellt ist, rund um die Uhr mindestens ein Fahrzeug betrieben wird sowie jederzeit innert angemessener Frist auf dem Gebiet der Stadt Winterthur Taxifahrten ausgeführt werden können.

3 Bewerberinnen und Bewerber haben sämtliche für die Bewilligungserteilung erforderlichen Unterlagen beizubringen, insbesondere einen Businessplan sowie einen aktuellen Auszug aus dem Betreibungsregister, und die Stadtpolizei zu ermächtigen, weitere Auskünfte einzuholen.

Art. 5

Chauffeurausweis

1 Wer als Taxichauffeurin oder als Taxichauffeur tätig sein will, benötigt einen Chauffeurausweis des Kommandos der Stadtpolizei.

2 Der Chauffeurausweis wird erteilt, wenn die Bewerberin oder der Bewerber:

a) handlungsfähig ist;
b) über einen gültigen Führerausweis für den berufsmässigen Personentransport verfügt;
c) Gewähr für eine einwandfreie Ausübung des Taxigewerbes bietet; und
d) eine Prüfung in deutscher Sprache bestanden hat, mit welcher die Kenntnisse der Vorschriften über den berufsmässigen Personentransport, des Taxiwesens, der Tarifbestimmungen und in der Stadtkunde geprüft werden. Das Kommando der Stadtpolizei erlässt ein Prüfungsreglement.

Wer die Voraussetzungen gemäss Abs. 1 lit. a bis lit. c erfüllt, wird zur Chauffeurprüfung zugelassen.

3 Bewerberinnen und Bewerber haben sämtliche für die Ausweiserteilung erforderlichen Unterlagen beizubringen, insbesondere einen aktuellen Strafregisterauszug oder gleichwertige Bescheinigungen sowie einen Auszug aus dem Eidgenössischen Register für Administrativmassnahmen, und die Stadtpolizei zu ermächtigen, weitere personenbezogene Auskünfte einzuholen.

Art. 6

Nutzung der Betriebsbewilligung

1 Inhaberinnen und Inhaber einer persönlichen Betriebsbewilligung sind verpflichtet, diese während mindestens 25 Stunden pro Woche zu nutzen.

2 Inhaberinnen und Inhaber einer Firmenbetriebsbewilligung sind verpflichtet, diese während mindestens 500 Fahrzeugeinsatzstunden pro Woche zu nutzen.

3 Aus wichtigen Gründen kann die Stadtpolizei Abweichungen von der minimalen Nutzungsdauer bewilligen.

Art. 7

Meldepflicht

Bewilligungsinhaberinnen und Bewilligungsinhaber sowie Chauffeurinnen und Chauffeure haben der Stadtpolizei innert 14 Tagen sämtliche Tatsachen zu melden, welche im Zusammenhang mit der Bewilligung beziehungsweise mit dem Chauffeurausweis von Bedeutung sind.

Art. 8

Geltungsdauer

1 Persönliche Betriebsbewilligungen und Firmenbetriebsbewilligungen haben eine Geltungsdauer von längstens sechs Jahren. Vorbehalten bleiben die Bestimmungen über den Entzug.

2 Der Chauffeurausweis gilt für die Dauer der Berufsausübung.

3 Bei Aufgabe der Tätigkeit als Chauffeurin oder Chauffeur beziehungsweise bei Unterbrüchen von mehr als drei Monaten, ist der Chauffeurausweis der Stadtpolizei abzugeben. Dauert der Unterbruch länger als sechs Jahre, muss die Chauffeurprüfung ganz oder teilweise wiederholt werden.

Art. 9

Entzug

1 Persönliche Betriebsbewilligungen und Firmenbetriebsbewilligungen werden vor Ablauf ihrer Geltungsdauer entzogen, wenn die Bewilligungsinhaberin oder der Bewilligungsinhaber:

a) die für die Erteilung der Bewilligung erforderlichen Voraussetzungen nicht mehr erfüllt; oder
b) die Bewilligung nicht oder ungenügend ausnützt.

2 Chauffeurausweise werden entzogen, wenn der Inhaber oder die Inhaberin die für die Erteilung des Ausweises notwendigen Voraussetzungen nicht mehr erfüllt.

Art. 10

Anzahl der Betriebsbewilligungen

1 Der Stadtrat legt die Zahl der persönlichen Betriebsbewilligungen und Firmenbetriebsbewilligungen fest. Er berücksichtigt dabei insbesondere die Nachfrage nach Taxidienstleistungen und die zur Verfügung stehenden Standplätze.

2 Der Stadtrat kann zusätzlich befristete Spezialbewilligungen insbesondere für ergänzende Angebote erteilen.

Art. 11

Gebühren

1 Der Stadtrat erlässt eine Gebührenordnung für das Taxiwesen.

2 Weisen Bewilligungsinhaberinnen und Bewilligungsinhaber nach, dass sie während des ganzen Kalenderjahres Taxifahrten ausschliesslich mit anerkannt schadstoffarmen und energieeffizienten Fahrzeugen ausgeführt haben, wird ihnen ein Teil der Gebühr rückvergütet. Der Stadtrat regelt die Einzelheiten.

II. Taxifahrzeuge

Art. 12

Vorführungspflicht

1 Als Taxis dürfen nur Fahrzeuge verwendet werden, welche vom Strassenverkehrsamt geprüft und für den berufsmässigen Personentransport zugelassen sind.

2 Vor Inbetriebnahme sind die Taxifahrzeuge zur Abnahme der vorgeschriebenen Ausrüstung der Stadtpolizei vorzuführen.

3 Werden später Mängel festgestellt, kann die Polizei die erneute Vorführung des Fahrzeuges verlangen.

Art. 13

Ausrüstung und Kennzeichnung

1 Die Taxifahrzeuge sind mit einer von der Stadtpolizei genehmigten Taxileuchte auszurüsten.

2 Das Licht der Taxileuchte muss beim Einschalten der Taxuhr automatisch löschen.

3 Die Bewilligungsnummer ist auf der Vorder- und Rückseite der Taxileuchte gut lesbar anzubringen.

4 Wird ein Taxifahrzeug für Privatfahrten verwendet, müssen Taxileuchte und Bewilligungsnummer abgedeckt oder entfernt werden.

5 Im Innern der Fahrzeuge sind für den Fahrgast gut sichtbar die Bewilligungsnummer sowie der Name der Bewilligungsinhaberin oder des Bewilligungsinhabers anzubringen.

Art. 14

Taxuhr

1 Jedes Taxifahrzeug ist mit einer Taxuhr auszurüsten. Die Daten müssen für den Fahrgast jederzeit gut lesbar sein.

2 Die Taxuhr muss durch eine autorisierte Werkstätte eingebaut und gewartet werden. Bei der Inbetriebnahme, danach alle zwei Jahre, nach Reparaturen sowie nach jeder Veränderung ist die Taxuhr auf Kosten der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters kontrollieren und plombieren zu lassen. Der Prüfbericht der Werkstätte ist innert 14 Tagen unaufgefordert der Stadtpolizei zuzustellen.

3 Taxifahrzeuge dürfen nur mit funktionierender Taxuhr betrieben werden.

Art. 15

Zustand der Fahrzeuge

Die Taxifahrzeuge dürfen nur in betriebssicherem, vorschriftsgemässem und sauberem Zustand verwendet werden.

III. Betriebsvorschriften

Art. 16

Standplätze

1 Der Stadtrat bestimmt die ordentlichen Standplätze auf öffentlichem Grund.

2 Bei Grossanlässen und ausserordentlichen Ereignissen kann das Kommando der Stadtpolizei vorübergehend Standplätze aufheben oder andere Standplätze bezeichnen.

Art. 17

Platzordnung

Das Kommando der Stadtpolizei erlässt eine Platzordnung.

Art. 18

Angebot von Taxifahrten

1 Zum Anbieten von Fahrten und zum Warten auf Aufträge dürfen Taxis unter Beachtung der Verkehrsvorschriften auf öffentlichem Grund aufgestellt werden.

2 In Sichtweite öffentlicher Standplätze sind das Aufstellen von Taxis auf öffentlichem Grund und das Aufnehmen von Fahrgästen unzulässig. Ausgenommen ist das Aufnehmen von Fahrgästen auf Bestellung.

Art. 19

Wahl der Taxis

Auf öffentlichen Standplätzen abgestellte Taxis stehen den Fahrgästen nach freier Wahl zur Verfügung.

IV. Pflichten der Taxifahrerinnen und Taxifahrer

Art. 20

Verhalten und Verbote

1 Die Taxifahrerin oder der Taxifahrer hat sich höflich und korrekt zu verhalten und sich auf Verlangen des Fahrgastes auszuweisen.

2 Es ist verboten:

a) ohne Zustimmung des Fahrgastes weitere Personen mitzuführen;
b) Tiere mitzuführen, die nicht dem Fahrgast gehören;
c) durch Zurufe oder in ähnlicher Weise Taxidienstleistungen anzubieten;
d) Trinkgelder zu fordern;
e) Waren zu verkaufen;
f) im Fahrzeug zu rauchen.

Art. 21

Beförderungspflicht

1 Jeder Fahrauftrag ab einem öffentlichen Standplatz ist sofort auszuführen, ausser die Fahrt kann der Taxifahrerin oder dem Taxifahrer aus einem in der Person des Fahrgastes liegenden Grund nicht zugemutet werden. Ohne zwingende Gründe oder Einwilligung des Fahrgastes dürfen Fahraufträge nicht an andere Taxifahrerinnen oder Taxifahrer weitergeleitet werden.

2 Taxifahrerinnen und Taxifahrer sind verpflichtet, das Fahrziel auf dem kürzesten Weg anzufahren. Nur mit Einwilligung des Fahrgastes dürfen andere Routen gewählt werden.

Art. 22

Fahrtenkontrolle

1 Die Taxifahrerin oder der Taxifahrer hat für jeden Arbeitstag über sämtliche entgeltlichen Fahrten fortlaufend eine Kontrolle zu führen, welche folgende Angaben enthält:

a) Name und Vorname der Fahrerin oder des Fahrers;
b) Name des Taxiunternehmens;
c) Datum (Tag, Monat, Jahr);
d) Bewilligungs- und Kontrollschildnummer des Taxifahrzeuges;
e) Arbeitszeit (Beginn und Ende);
f) Uhrzeit bei Abfahrt und Ankunft am Fahrziel;
g) Kilometerstand bei Abfahrt und Ankunft am Fahrziel;
h) Abfahrtsort und Fahrziel;
i) Fahrpreis.

2 Die Fahrtenkontrolle des laufenden Tages ist im Taxi mitzuführen.

3 Die Bewilligungsinhaberin oder der Bewilligungsinhaber ist verpflichtet, die Fahrtenkontrolle während eines Jahres aufzubewahren.

4 Die Fahrtenkontrolle ist der Polizei auf Verlangen vorzuweisen oder auszuhändigen.

Art. 23

Bedienung der Taxuhr

1 Die Taxuhr darf erst eingeschaltet werden, wenn:

a) der Fahrgast im Taxi Platz genommen hat;
b) sich die Fahrerin oder der Fahrer bei der Auftraggeberin oder beim Auftrag-

geber gemeldet hat; oder

c) das Taxi auf eine bestimmte Zeit bestellt wurde und der vereinbarte Zeitpunkt überschritten ist.

2 Bei Ankunft am Fahrziel ist die Taxuhr sofort auf "Kasse" zu stellen. Sie darf erst nach Bezahlung des Fahrpreises ausgeschaltet werden. Wurde die Taxuhr vorher ausgeschaltet, muss der Fahrpreis nicht entrichtet werden, ausser bei Pauschalfahrten. Auf Verlangen ist dem Fahrgast eine Quittung auszustellen.

3 Tritt während der Fahrt an der Taxuhr eine Störung auf, ist der Fahrgast unverzüglich davon in Kenntnis zu setzen. Verzichtet er auf die Weiterfahrt, hat er nur den Fahrpreis für die gefahrene Strecke nach Tarif zu entrichten. Wird die Fahrt fortgesetzt, ist die Taxe durch gegenseitige Verständigung in Anlehnung an den Tarif zu bestimmen.

4 Liegt der Abfahrtsort oder das Fahrziel ausserhalb des Stadtgebietes, dürfen Pauschalfahrten vereinbart werden.

V. Tarifbestimmungen

Art. 24

Tarif / Preisanschrift

1 Der Stadtrat setzt in der Tarifordnung verbindliche Höchsttarife fest.

2 Im Innern des Taxis ist der tatsächlich gehandhabte Tarif für den Fahrgast gut sichtbar anzubringen.

VI. Taxikommission

Art. 25

Zusammensetzung und Aufgaben

1 Das für das Taxiwesen zuständige Mitglied des Stadtrates bestellt eine Kommission zur Beratung aller Belange des Taxiwesens. Die Kommission besteht aus drei bis fünf stimmberechtigten Mitgliedern des Taxigewerbes und einer unbestimmten Anzahl Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung mit beratender Stimme. Die Kommission konstituiert sich selber.

2 Die Kommission hat insbesondere ein Anhörungsrecht beim Erlass der Tarifordnung sowie der Vollzugsvorschriften, die sich auf diese Verordnung stützen.

VII. Straf- und Schlussbestimmungen

Art. 26

Strafen

1 Wer vorsätzlich oder fahrlässig die Bestimmungen dieser Verordnung verletzt oder darauf gestützte Erlasse und Anordnungen missachtet, wird mit Busse bestraft. In leichten Fällen kann anstelle einer Busse von einer Bestrafung abgesehen werden.

2 Die Strafbestimmungen kantonaler und eidgenössischer Erlasse bleiben vorbehalten.

Art. 27

Massnahmen

Bei schweren oder wiederholten Widerhandlungen gegen die Vorschriften dieser Verordnung oder darauf gestützte Erlasse und Anordnungen können die Be-

triebsbewilligungen und die Chauffeurausweise entzogen werden.

Art. 28

Vollzug

Der Vollzug dieser Verordnung obliegt dem Kommando der Stadtpolizei, soweit nichts anderes bestimmt ist. Das Kommando der Stadtpolizei kann weitere Ausführungsbestimmungen erlassen.

Art. 29

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt auf den vom Stadtrat zu bestimmenden Zeitpunkt in Kraft und ersetzt die Verordnung über das Taxiwesen vom 11. Januar 1989.

VIII. Übergangsbestimmungen

Art. 30

Betriebsbewilligungen natürlicher Personen

1 Bisherige Betriebsbewilligungen der Kategorien A und B im Besitz von natürlichen Personen berechtigen noch während eines Jahres nach Inkrafttreten dieser Verordnung zur Weiternutzung oder zum Bezug einer neuen Betriebsbewilligung pro Person. Während dieser Übergangsfrist berechtigen Betriebsbewilligungen der Kategorie B zur Benützung der öffentlichen Standplätze und es gelangen für beide Bewilligungskategorien die neuen Gebührenansätze zur Anwendung. Für den Bezug der neuen Betriebsbewilligung müssen die Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller die Voraussetzungen gemäss Art. 3 dieser Verordnung erfüllen.

2 Personen, welche eine Betriebsbewilligung in eine juristische Person eingebracht haben und nach wie vor im Betrieb arbeiten, haben Anspruch auf Erteilung einer Bewilligung nach neuem Recht, sofern sie die Voraussetzungen gemäss Art. 3 dieser Verordnung erfüllen. Die Einbringung der Bewilligung in die juristische Person ist von den Gesuchstellerinnen und Gesuchstellern nachzuweisen.

3 Nach Ablauf eines Jahres seit Inkrafttreten dieser Verordnung werden die vom Stadtrat gemäss Art. 10 Abs. 1 dieser Verordnung festgelegten, dannzumal noch nicht zugeteilten Betriebsbewilligungen vom Kommando der Stadtpolizei neu vergeben. Soweit es das übergeordnete Recht zulässt, erhalten im Rahmen dieser Neuvergabe die Bewilligungsgesuche von Taxichauffeurinnen und Taxichauffeuren den Vorzug, die zwar nicht im Besitz einer Bewilligung nach bisherigem Recht sind, aber dank ihrer Beschäftigung bei einem Winterthurer Taxiunternehmen bereits über eine angemessene Erfahrung im städtischen Taxiwesen verfügen.

Art. 31

Firmenbetriebsbewilligungen

1 Bisherige Betriebsbewilligungen der Kategorien A und B im Besitz von juristischen Personen verlieren ihre Gültigkeit nach Ablauf eines Jahres nach Inkrafttreten dieser Verordnung.

2 Das Gesuch um Erteilung einer Firmenbetriebsbewilligung ist bis spätestens sechs Monate nach Inkrafttreten der Verordnung samt den erforderlichen Beilagen bei der Stadtpolizei einzureichen. Ein Rechtsanspruch auf Bewilligungserteilung besteht nicht.

Art. 32

Übergangsbewilligungen

Bisherige Bewilligungsinhaberinnen und Bewilligungsinhaber erhalten auf Gesuch hin eine spezielle Übergangsbewilligung, wenn es ihnen aus Gründen, die in der vorliegenden Rechtsanpassung liegen, innerhalb der einjährigen Übergangsfrist nicht möglich ist, Anschaffungskosten für bereits in Betrieb befindliche Fahrzeuge zu amortisieren oder mit dem Betrieb solcher Fahrzeuge verbundene, bereits laufende Werbeverträge zu erfüllen. Die Übergangsbewilligung berechtigt dazu, während der Amortisations- oder Vertragsdauer, längstens jedoch während sechs Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung, Chauffeurinnen und Chauffeure anzustellen (für Inhaberinnen und Inhaber persönlicher Betriebsbewilligungen) beziehungsweise mehr als fünf Fahrzeuge gleichzeitig einzusetzen (für Inhaberinnen und Inhaber von Firmenbetriebsbewilligungen). Das Kommando der Stadtpolizei regelt die Einzelheiten.