



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Generalsekretariat

Vernehmlassungsvorlage zum Taxigesetz (TG)

Gesetzesentwurf und Erläuterungen





1.	Ausgangslage	3
1.1	Auftrag	3
1.2	Rechtlicher Rahmen	3
1.2.1	Allgemeines Bundesrecht	3
1.2.2	Binnenmarktgesetz	4
1.3	Aktuelle Fragestellungen im Taxiwesen	5
1.3.1	Qualität	5
1.3.2	Bestellfahrten	5
1.3.3	Neue Fahrtenvermittlungsdienste, insbesondere Uber	6
1.3.4	Tarife	7
2.	Leitgedanken der Vorlage	8
2.1	Rahmengesetz mit Raum für kommunale Eigenheiten	8
2.2	Beschränkung auf das Wesentliche	8
2.3	Qualitätssicherung	8
2.4	Umsetzung Binnenmarktgesetz	9
3.	Die Vorlage im Einzelnen	9

1. Ausgangslage

1.1 Auftrag

Mit Beschluss vom 24. Februar 2014 hat der Kantonsrat dem Regierungsrat die Motion KR-Nr. 113/2013 betreffend kantonale Regulierung für einen liberalisierten Taximarkt zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen. Die Motion verlangt die Ausarbeitung einer Gesetzesvorlage für ein kantonales Taxigesetz durch den Regierungsrat, die das Taxiwesen in minimalster Form regeln und folgende Grundsätze enthalten soll:

- Freier Marktzugang basierend auf dem Binnenmarktgesetz.
- Der Kanton regelt grundsätzlich die rechtlichen Zulassungsvoraussetzungen und die sicherheitsbezogenen Pflichten für das Taxigewerbe.
- Ein von der Branche bestimmtes Organ regelt grundsätzlich im Rahmen einer Selbstregulierung die qualitativen Zulassungsvoraussetzungen, die qualitätsbezogenen Pflichten, die Ausbildung und das Prüfungswesen für das Taxigewerbe.
- Der Sicherstellung der Qualität wird ein hoher Stellenwert beigemessen.

Mit der kantonalen Regelung sollen eine höhere Qualität („Visitenkartenfunktion“) der Taxidienstleistungen, eine Verbesserung der Umweltbilanz (weniger Einwegfahrten) und tiefere Preise erreicht werden.

Am 14. Januar 2015 genehmigte der Regierungsrat das Konzept zum kantonalen Taxigesetz.

1.2 Rechtlicher Rahmen

1.2.1 Allgemeines Bundesrecht

Das Taxiwesen ist nicht bundesrechtlich geregelt und es besteht auch keine Bundeskompetenz (BGE 99 Ia 389 E 2a S.391). Damit kommt den Kantonen gemäss Art. 3 der Bundesverfassung (BV) das Recht zu, diesen Bereich zu regulieren. Erlässt der Kanton keine Bestimmungen, so wie dies bisher im Kanton Zürich der Fall ist, liegt die Regulierungskompetenz bei den Gemeinden (Art. 83 Abs. 1 KV). Es gibt jedoch bundesrechtliche Bestimmungen, die gewisse Mindestvorgaben festlegen.

Ein wesentlicher Bestandteil der kantonalen Kompetenz betrifft die Festlegung des Regelungsbereichs. Denn der Begriff des Taxis ist weit und keineswegs gefestigt. Je nach Verständnis ist der Begriff weiter oder enger zu verstehen. Generell geht es um Personentransporte, wobei zwischen drei Dienstleistungskategorien zu unterscheiden ist: Fahrten ab Standplätzen, Fahrten auf Abruf per Handzeichen sowie Fahrten auf Bestellung. Nicht in allen Bereichen besteht der gleiche Regulierungsbedarf. Es steht den Kantonen frei, eine umfassende Regulierung zu treffen oder diese auf einzelne Bereiche zu begrenzen.

Der kantonalen Gesetzgebungskompetenz sind verfassungsrechtliche Grenzen gesetzt. Die in der Bundesverfassung garantierte Wirtschaftsfreiheit umfasst insbesondere die freie Wahl des Berufes sowie den freien Zugang zu einer privatwirtschaftlichen Erwerbstätigkeit und deren freie Ausübung (Art. 27 Abs. 2 BV). Der Errichtung von Berufszulassungsbeschränkungen werden dadurch Grenzen gesetzt. Eine Bewilligungspflicht für Taxidienstleister lässt sich grundsätzlich mit der Wirtschaftsfreiheit vereinbaren, muss aber strengen Anforderungen genügen. Unzulässig sind wirtschaftspolitische oder standespolitische Massnahmen, die den freien Wettbewerb behindern, um gewisse Gewerbebereiche oder Bewirtschaftungsformen zu sichern oder zu begünstigen. Aus dem Verhältnismässigkeitsprinzip folgt, dass keine Anforderungen gestellt werden dürfen, die sachlich zum Schutz von Polizeigütern nicht gerechtfertigt sind (BGE 125 I 335 ff.).

Im Bundesrecht gibt es sodann verschiedene Bestimmungen, die sich mehr oder weniger direkt auf den Taxibetrieb auswirken. Von Bedeutung sind namentlich die Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (Verkehrszulassungsverordnung, VZV; SR 741.51), die Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2; SR 822.222), das Bundesgesetz über die Personenbeförderung (PBG; SR 745.1), die Verordnung über die Personenbeförderung (VPB; SR 745.11) sowie das Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01).

1.2.2 Binnenmarktgesetz

Zur Sicherung der Wirtschaftsfreiheit in einem föderalistischen Bundesstaat hat der Bund durch geeignete Massnahmen Mindestrahmenbedingungen für das Funktionieren des Wettbewerbs innerhalb der Schweiz zu schaffen. Dazu dient das Binnenmarktgesetz. Es basiert auf dem Gedanken der Wirtschaftsfreiheit und konkretisiert das Ziel eines einheitlichen Schweizer Wirtschaftsraums. Sowohl auf kommunaler wie auch auf kantonaler Ebene gilt seit dessen Inkrafttreten der Grundsatz des freien Marktzugangs. Das Taxigewerbe ist in Bezug auf die Umsetzung des Binnenmarktgesetzes ein Sonderfall. Einerseits ist der Dienstleistung an sich die Mobilität und damit die Überschreitung von Kantons- und Gemeindegrenzen inhärent, andererseits gibt es kaum Branchen, in denen traditionell eine derart hohe lokale Regulierungsdichte besteht. Bereits die Botschaft zum Binnenmarktgesetz erwähnt das Taxigewerbe explizit als Negativbeispiel für einen „Bereich mit regional beschränktem Marktzutritt“ (Botschaft zu einem Bundesgesetz über den Binnenmarkt vom 23. November 1995, BBl 1994 I 1213 ff., 1227 f.). Die Umsetzung des Binnenmarktgesetzes in diesem Bereich ist schweizweit ein Thema und hat vor allem in städtischen Gebieten zu Revisionen der bestehenden Taxivorschriften geführt.

Kernpunkte des BGBM in Bezug auf das Taxiwesen sind einerseits die grenzüberschreitende Dienstleistungserbringung sowie die Anerkennung von ortsfremden Fähigkeitsausweisen. Folgt man den Empfehlungen der eidgenössischen Wettbewerbskommission (WEKO), so darf ein ortsfremder Taxidienst, der an seinem Herkunftsort in der Schweiz rechtmässig Taxidienstleistungen erbringt, auch in anderen Gemeinden der Schweiz

- Kunden absetzen und auf dem direkten Rückweg Kunden auf Begehren hin (d.h. Spontanaufnahme z. Bsp. durch Handzeichen) aufnehmen, sofern der Zielort des neuen Kunden ausserhalb der Gemeinde liegt, in der der neue Kunde aufgenommen wurde, sowie
- Kunden auf Bestellung hin aufnehmen und an einen beliebigen Ort transportieren.

Was die Anerkennung von ortsfremden Fähigkeitsausweisen angeht, so dürfen Gemeinden grundsätzlich eine Zusatzbewilligungspflicht vorsehen, müssen diese jedoch binnenmarktrechtskonform ausgestalten (Empfehlung der WEKO vom 27. Februar 2012 betreffend Marktzugang für ortsfremde Taxidienste am Beispiel der Marktzugangsordnungen der Kantone Bern, Basel-Stadt, Basel-Landschaft sowie der Städte Zürich und Winterthur).

Mehrere Gemeinden haben diese Empfehlungen bereits aufgenommen und in ihre Vorschriften integriert. Der Vollzug ist allerdings anspruchsvoll. Namentlich die Möglichkeit, dass ortsfremde Taxifahrer Fahrgäste aufnehmen und an einen Zielort ausserhalb des Aufnahmeorts fahren dürfen, ist in der Praxis nur schwer überprüfbar. Mit Bezug auf die Fahrten auf Bestellung kann die Umsetzung der WEKO-Vorschriften faktisch zu einer Diskriminierung der ansässigen Anbieter führen, wenn diese strengere Anforderungen als die auswärtigen erfüllen müssen.

1.3 Aktuelle Fragestellungen im Taxiwesen

1.3.1 Qualität

Die Qualität der Taxidienstleistungen wird – nicht nur im Kanton Zürich, sondern in der ganzen Schweiz oder gar Westeuropa – immer wieder diskutiert und bemängelt. Taxifahrerinnen und Taxifahrer sollen mangelnde Sprach- und Ortskenntnisse aufweisen, Kurzfahrten verweigern, Kundenfreundlichkeit vermissen lassen und die Fahrzeuge nicht ausreichend pflegen. Wie viele unzufriedene Fahrgäste es tatsächlich gibt, lässt sich allerdings kaum feststellen, da verlässliche Erhebungen bei den Fahrgästen fehlen.

Objektiv betrachtet sind die Anforderungen an die Erlangung eines Taxiausweises zumindest in den grösseren Städten bereits auf einem recht hohen Niveau. Sprachkenntnisse müssen nachgewiesen werden, Ortskenntnisse werden geprüft und Fahrzeuge kontrolliert. Viele städtische Taxifahrerinnen und Taxifahrer sind zudem bei Zentralen angeschlossen, die sich zur Einhaltung weiterer Qualitätsstandards verpflichtet haben und an die Fahrer über das gesetzliche Minimum hinausgehende Anforderungen stellen.

Dessen ungeachtet ist die Qualitätsdiskussion nicht neu und wohl auch nicht in allen Fällen unbegründet. Auch in Städten verkehren Taxis ohne städtische Bewilligungen. Dazu gehören zunächst Taxis aus anderen Gemeinden, die entsprechend den Vorgaben des BGBM innerhalb gewisser Grenzen auch in den Städten Fahrten ausführen dürfen. Da die Vorgaben des BGBM in der Praxis nur schwer durchsetzbar sind, ist es attraktiv, sich in einer Gemeinde, die keine hohen Anforderungen stellt, einen Taxiausweis ausstellen zu lassen und damit Fahrten in den Städten auszuführen. An das BGBM ist auch der kantonale Gesetzgeber gebunden. Mit kantonalen Mindeststandards können zumindest die innerkantonalen Qualitätsunterschiede herabgesetzt werden. Allerdings sind diesen Bestrebungen systemische Grenzen gesetzt, weil das Taxigewerbe ein Einsteigergewerbe für Personen unterschiedlicher Herkunft und Schulbildung ist und auch bleiben soll. Eine weitere Problemgruppe bilden Anbieter, die über gar keine Bewilligungen verfügen – weder am Herkunftsort noch am Zielort. Diese Anbieter verstossen bereits heute gegen das Gesetz und können dafür belangt werden. Weitere Vorschriften sind dafür nicht nötig.

1.3.2 Bestellsfahrten

Wie oben dargelegt, fallen unter den Oberbegriff der Personentransporte verschiedene Dienstleistungen. Aus regulatorischer Sicht stellt sich die Frage des Regelungsumfangs.

Unproblematisch sind in der Regel die Fahrten ab Standplätzen und jene auf Abruf per Handzeichen, denn diese sind regelmässig und anerkanntermassen allein zugelassenen Taxis vorbehalten.

Diskussionen ergeben sich im Zusammenhang mit den Bestellfahrten. In einigen Taxiordnungen sind diese nicht reguliert. Das hat zur Folge, dass eine Fahrt auf Bestellung sowohl mit einem Fahrzeug, das formell als Taxi zugelassen ist als auch mit einer Limousine ohne Taxizulassung ausgeführt werden kann. Sobald die Dienstleistung gewebsmässig erbracht wird, müssen in jedem Fall die bundesrechtlichen Vorgaben erfüllt sein. Berufsmässige Fahrerinnen und Fahrer benötigen einen Führerausweis zum berufsmässigen Personen-transport und die verwendeten Fahrzeuge müssen mit einem Fahrtenschreiber ausgerüstet sein. Als berufsmässig gelten Fahrten, mit denen ein wirtschaftlicher Erfolg erzielt werden soll und die regelmässig, d.h. in Zeitabständen von weniger als 16 Tagen mindestens zweimal, durchgeführt werden. Dienstleister, die sich auf den Limousinenservice beschränken, müssen somit ausschliesslich die Vorschriften des Bundes, nicht jedoch die kommunalen Anforderungen an Taxis erfüllen.

Die Limousinen treten bei Bestellfahrten in direkte Konkurrenz zu den Taxianbietern, wobei zwei Fälle zu unterscheiden sind. Zunächst stehen sie in Konkurrenz zu den klassischen Taxis, wenn diese die Bestellfahrt formal als Taxi und damit unter dem Regime der kommunalen Taxiordnung anbieten. Dies ist der Fall, wenn jemand ein Taxi zu sich nach Hause oder an einen anderen Ort bestellt. In der Stadt Zürich sowie in mehreren anderen Gemeinden ist es den zugelassenen Taxis jedoch auch erlaubt, Bestellfahrten ohne Kennlampe, ohne eingeschalteten Taxameter sowie ohne Bindung an die (städtische) Tarifordnung durchzuführen. In der Praxis wird denn auch ein und dasselbe Fahrzeug je nach Kundenwunsch häufig sowohl für klassische Taxifahrten (mit Taxilampe und eingeschaltetem Taxameter) wie für Bestellfahrten (ohne Taxilampe mit flexiblen Preismodellen) eingesetzt.

Ob und wenn ja, in welchem Umfang Bestellfahrten reguliert werden sollen, ist ein Grundsatzentscheid des Gesetzgebers. Massgebend ist letztlich die Frage, ob sich ein Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit rechtfertigen lässt. Anders als bei den klassischen Anwendungsfällen des Abrufs ab Standplätzen oder des Abrufs per Handzeichen kann die Kundschaft bei Bestellfahrten den Anbieter grundsätzlich frei auswählen und den Tarif vorweg verhandeln. Entscheidet sich die Kundschaft für ein zugelassenes Taxi, weiss sie, dass Fahrzeug und Fahrerin bzw. Fahrer über eine Zulassung verfügen und nimmt dafür allenfalls einen höheren Tarif in Kauf. Sie kann aber auch auf die formelle Zulassung verzichten und dafür allenfalls einen billigeren Tarif aushandeln. Der Schutzbedarf der Kundschaft ist auf jeden Fall kleiner, weshalb auch der Regulierungsbedarf geringer ist. Dies gilt indessen nur solange, als gegenüber der Kundschaft mit offenen Karten gespielt wird. Deshalb dürfen Taxis in der Stadt Zürich die freien Bestellfahrten nur ausführen, wenn sie nicht als Taxis gekennzeichnet sind (Entfernung der Taxilampe). Diese Regelung ist sachgerecht und trägt dem Schutzbedürfnis der Allgemeinheit Rechnung.

1.3.3 Neue Fahrtenvermittlungsdienste, insbesondere Uber

Der Markteintritt des amerikanischen Unternehmens Uber hat viel mediale Aufmerksamkeit erhalten und eine genauere Prüfung erforderlich gemacht. Uber vermittelt per Smartphone-App Fahrten zwischen selbständigen Fahrern und Fahrgästen. Uber ist weder das erste

noch das einzige Unternehmen, das über eine Smartphone-App Fahrten vermittelt. Auch klassische Taxizentralen bieten Smartphone-Apps an.

Uber bietet derzeit in Zürich drei Dienste an: UberX, UberBlack und UberPop. Die ersten beiden unterscheiden sich – ausser in der verwendeten Technologie zur Vermittlung – nicht von herkömmlichen Limousinendiensten (vgl. Ziff. 1.3.2). Anders gestaltet sich die Situation hingegen beim Dienst UberPop. Hier vermittelt die App – angelehnt an das Konzept privater Mitfahrgelegenheiten – Fahrten zwischen nicht-berufsmässigen Privatfahrern und Fahrgästen. Diese Fahrten sind entsprechend günstiger als Limousinen- oder Taxifahrten. Dabei ist davon auszugehen, dass Fahrerinnen und Fahrer berufsmässige Fahrten ausführen, ohne dazu berechtigt zu sein oder über entsprechend ausgerüstete Fahrzeuge zu verfügen. Kontrollen sind schwierig, weil sich die Fahrzeuge äusserlich nicht von gewöhnlichen Personenwagen unterscheiden. Diese Probleme können indessen auch mit einer kantonalen Regulierung kaum behoben werden. Zum einen kann die bundesrechtliche Schwelle zum berufsmässigen Personentransport nicht beseitigt werden, d.h. für Gelegenheitsfahrten greift auch die kantonale Regulierung nicht. Sodann müssen gemäss Binnenmarktgesetz und bundesgerichtlicher Rechtsprechung ortsfremden Anbietern die Dienstleistungserbringung im bereits beschriebenen Rahmen – d. h. Fahrten in den Kanton, Bestellfahrten auch im Kanton – erlaubt werden. Dies kann mittels kantonalen Gesetzgebung nicht unterbunden werden. Bestimmungen, die in diese Richtung zielen, wären somit entweder bundesrechtswidrig oder einfach zu umgehen.

Was den Kundenschutz angeht, so lässt sich dieser auch über gezielte Aufklärung der Bevölkerung verwirklichen und bedarf nicht zwingend neuer gesetzlicher Bestimmungen. Dies würde auch dem Grundgedanken der Wirtschaftsfreiheit besser Rechnung tragen.

1.3.4 Tarife

Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung stellen fixe Tarifordnungen einen unzulässigen Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit dar. Zulässig sind einzig Höchsttarife, um Kunden vor Übervorteilung zu schützen.

Die bestehenden Höchsttarife werden seitens Gewerbe immer wieder kritisiert, da diese zu tief angesetzt seien und keine flexiblen Preismodelle erlaubten. Von Kundenseite werden die Taxipreise im Gegensatz dazu generell eher als hoch empfunden. Die Motion erhofft sich von einer Liberalisierung gemäss BGBM ebenfalls tiefere Preise. Ob sich diese Hoffnung erfüllt, bleibt fraglich. Eine ländervergleichende Studie zur Liberalisierung des Taximarktes hat jedenfalls zeigt, dass sich der Taximarkt nicht den gängigen Marktmechanismen entsprechend verhält und eine Liberalisierung nicht automatisch zu tieferen Preisen führt, da die Marktteilnehmer länger als in anderen Branchen trotz Überangebot im Gewerbe verbleiben und somit mehr Anbieter von einer gleichbleibenden Anzahl Fahrten überleben müssen. Eine Folge der Liberalisierung war jedoch eine stärkere Diversifizierung der Angebote und der Preise (Jon-Terje Bekken, Frode Longva; Impact of taxi market regulation – an international comparison, Institute of Transport Economics, Oslo, 2003).

Der vorliegende Vernehmlassungsentwurf verzichtet bewusst auf kantonale Höchsttarife. Den Gemeinden soll jedoch die Möglichkeit belassen werden, solche festzulegen.

2. Leitgedanken der Vorlage

2.1 Rahmengesetz mit Raum für kommunale Eigenheiten

Das kantonale Taxigesetz soll sich auf das Wesentliche beschränken und leicht verständlich ausgestaltet sein. Es hält die grundlegenden Rechte und Pflichten der Marktteilnehmer fest und vereinheitlicht die Marktzulassungsbedingungen. Letztere richten sich nach den Grundsätzen des BGBM und gelten somit über die Gemeindegrenzen hinaus. Auf eine umfassende Regulierung wird verzichtet, weil die Gemeinden ausgesprochen unterschiedliche Bedürfnisse haben. Der Regelungsbedarf ist in städtischen Gebieten deutlich höher, als in Landgemeinden. Die Gemeinden sollen deshalb auch in Zukunft die Möglichkeit haben, den eigenen Bedürfnissen entsprechende Regelungen zu treffen. Die kantonalen Minimalanforderungen stellen sicher, dass die kommunalen Unterschiede im bundesrechtlich vorgegebenen liberalisierten Binnenmarkt nicht zu ungleichen Marktchancen führen. Wo möglich wurden bereits bestehende Regelungen verglichen und herbeigezogen, um eine gewisse Rechtskontinuität zu gewährleisten. Mit dieser Aufteilung wird der Gemeindeautonomie gemäss Art. 85 KV angemessen Rechnung getragen.

2.2 Beschränkung auf das Wesentliche

Die bestehende Vielfalt der kommunalen Regelungen bzw. Nichtregelungen führt im bundesrechtlich vorgegebenen liberalisierten Binnenmarkt mitunter zu Vollzugsproblemen. Mit der Vereinheitlichung der Grundanforderungen soll das Gesetz den Vollzug erleichtern. Dabei ist allerdings zu bedenken, dass es im Taxiwesen gewisse systemimmanente Faktoren gibt, die sich nicht regulatorisch beseitigen lassen. Dazu gehören viele Aspekte, die in der öffentlichen Diskussion immer wieder vorgebracht werden. Freundlichkeit im Umgang mit Fahrgästen, Sauberkeit des Fahrzeugs oder Dienstleistungsbereitschaft etc. lassen sich nicht gesetzlich verordnen. Diese Aspekte muss der Markt regeln. Sodann gibt es Bereiche, die über Kantonsgrenzen hinweg Relevanz aufweisen und nur auf dieser Ebene angegangen werden können. Dazu gehört der Umgang mit gesamtschweizerischen oder internationalen Phänomenen wie z.B. Uber.

2.3 Qualitätssicherung

Wie bereits dargelegt, kann der teilliberalisierte Markt gemäss BGBM in Kombination mit kantonsweit uneinheitlichen Zulassungsbedingungen zu mangelhafter Dienstleistungsqualität führen. Der Vernehmlassungsentwurf sieht daher für den ganzen Kanton einheitliche Mindeststandards für die Zulassung als Taxifahrerin oder Taxifahrer sowie für Taxifahrzeuge vor.

Die Motion empfiehlt eine Delegation der Festlegung und Prüfung der qualitativen Zulassungsbedingungen. Wie bereits ausgeführt, setzt die Wirtschaftsfreiheit der Festlegung von Zulassungsbedingungen enge Grenzen und macht deren genaue Überprüfung erforderlich. Während jede Form von privatrechtlicher Initiative seitens Gewerbe zur Qualitätssteigerung zu begrüßen ist, kann und soll die Hoheit über die Bewilligungsvergabe nicht an dieses ausgelagert werden. Von einer obligatorischen Branchenlösung ist daher abzusehen.

2.4 Umsetzung Binnenmarktgesetz

Entsprechend den Empfehlungen der WEKO sollen ausserkommunalen Dienstleistungserbringern, die an ihrem Herkunftsort rechtmässig Taxidienstleistungen anbieten, bestimmte Rechte eingeräumt werden, wo dies nicht bereits geschehen ist. Ein weiteres Anliegen des BGBM ist die erleichterte Anerkennung auswärtiger Bewilligungen. Weiter sieht das Binnenmarktrecht ein einfaches, rasches und kostenloses Zusatzbewilligungsverfahren vor. Diese Punkte sind im kantonalen Gesetz aufzunehmen und umzusetzen.

3. Die Vorlage im Einzelnen

1. Abschnitt: Allgemeines

§ 1 Gegenstand

Gegenstand ist das Taxiwesen. Dieses umfasst das Führen und der Betrieb von Taxis sowie Vorschriften zu den Taxifahrzeugen. Diese dürfen nach dem Bau und ihrer Ausrüstung nicht dazu geeignet sein, ausser dem Lenker oder der Lenkerin mehr als 8 Personen zu befördern, ansonsten sie dem Bundesgesetzes über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG) unterstehen.

§ 2 Begriffe

Das Gesetz definiert die Begriffe des Taxis und der Taxifahrt. Der erste Begriff umschreibt das Transportmittel, der zweite die Dienstleistung, die mit ersterem erbracht wird.

Als Taxi gilt ein Personenkraftwagen, der ohne feste Route und Fahrplan zum gewerbmässigen Transport von Personen oder Waren verwendet wird (Abs.1).

Als Taxifahrten gelten Fahrten mit Taxis auf Abruf von privaten oder öffentlichen Standplätzen aus oder auf Abruf per Handzeichen (Abs. 2). Fahrten auf Abruf sind damit allein den Taxis vorbehalten. In diesen Bereichen besteht ein ausreichendes öffentliches Interesse am Schutz der Kunden, um Zulassungsbeschränkungen vorzunehmen. Wer ein Fahrzeug abruf, das über eine staatliche Zulassung verfügt, muss darauf vertrauen können, dass dieses zumindest minimale Qualitätsmerkmale erfüllt. Besondere Bedeutung kommt dabei Dienstleistern zu, die ihre Dienste an Verkehrsknotenpunkten wie Bahnhöfen oder Flughäfen oder generell auf offiziellen Standplätzen anbieten.

Bestellfahrten werden erfasst, soweit sie mit einem als Taxi gekennzeichneten Fahrzeug ausgeführt werden. Nicht erfasst werden Fahrten mit Limousinen oder mit Taxifahrzeugen ohne Taxilampe. Damit wird die an vielen Orten gängige Regel übernommen. Wer den Anschein eines zugelassenen Dienstleiters erweckt, soll auch die damit verbundenen Erwartungen erfüllen.

2. Abschnitt: Bewilligungen

§ 3 Taxiausweis

Das Führen eines Taxis ist bewilligungspflichtig. Taxifahrerinnen und Taxifahrer müssen im ganzen Kanton zwingend gewisse Minimalanforderungen erfüllen (Abs. 1). Nebst dem guten Leumund werden bei Nichtmuttersprachlern Kenntnisse der deutschen Sprache verlangt (Abs. 1 lit. b). Als Nachweis gilt in der Regel ein Sprachzertifikat Niveau B1 des europäischen Referenzrahmens oder ein Schulzeugnis einer Deutschschweizer Schule ab der 6. Klasse mit genügenden Deutschnoten. Es steht den Gemeinden jedoch frei, auch weitere Nachweise zuzulassen. So kann z.B. auch ein persönliches Gespräch genügen. Die Anforderungen dürfen dadurch nicht jedoch nicht übermässig verschärft werden.

Der Taxiausweis kann nur natürlichen Personen erteilt werden und ist nicht übertragbar.

Den Gemeinden steht es frei, zusätzlich zu den Minimalanforderungen das Bestehen einer Fachprüfung zu verlangen (Abs. 2). Die Gemeinden können die Fachprüfung auch zusammen mit anderen Gemeinden entwickeln und durchzuführen. Denkbar ist aber auch, dass eine Gemeinde die Fachprüfung im Rahmen einer entsprechenden Vereinbarung für eine andere Gemeinde durchführt. Die Fachprüfung muss sich auf sachlich notwendige Inhalte beschränken und darf keinesfalls als wirtschaftspolitisches Steuerungselement dienen, d.h. sie muss sich auf Themen beschränken, die einen direkten Bezug zum Taxigewerbe haben. Denkbar ist die Prüfung von Kenntnissen über die vorgeschriebenen Arbeits- und Ruhezeiten sowie des Taxigesetzes und seiner Ausführungsbestimmungen. In städtischen Gebieten können zudem die Ortskenntnisse der Gesuchsteller geprüft werden.

§ 4 Standplatzbewilligung

Viele Erlasse zum Taxiwesen kennen neben der Bewilligung zum Führen eines Taxis auch sogenannte Betriebsbewilligungen. Der Inhalt der letzteren hat sich indessen mit der Zeit geändert. Wie es der Name sagt, hatten sie ursprünglich das Führen eines Taxibetriebs zum Gegenstand, wobei zum Teil hohe Anforderungen (Schuldenfreiheit, Nachweis über getreue Geschäftsbesorgung) gestellt wurden. Als Folge der zunehmend höheren Gewichtung der Wirtschaftsfreiheit beschränken sich diese Bewilligungen heute im Wesentlichen darauf, die Vergabe von öffentlichen Standplätzen zu regeln. Ein Bedarf zur Bewilligung von Taxibetrieben besteht heute nicht mehr. Dieser Entwicklung trägt der Vernehmlassungsentwurf Rechnung, indem er nicht mehr den Begriff der Betriebsbewilligung, sondern den Ausdruck der Standplatzbewilligung verwendet.

Da aufgrund der unterschiedlichen Gemeindegrössen nicht überall ein Bedarf nach Standplatzbewilligungen besteht, sind diese nicht im ganzen Kanton zwingend vorgesehen. Es bleibt den Gemeinden überlassen, ob und wenn ja, unter welchen Rahmenbedingungen sie die Bewilligung einführen wollen (Abs. 1). Entscheiden sie sich dafür, müssen sie die bundesrechtlichen Vorgaben zur Wirtschaftsfreiheit und zum BGBM beachten. So muss die Vergabe diskriminierungsfrei erfolgen und es darf beispielsweise keine Niederlassung in der Gemeinde verlangt werden. Auf sachfremde Anforderungen, die keinem öffentlichen Interesse dienen, ist ebenfalls zu verzichten. Dazu zählen etwa Vorschriften, wonach die leitenden Angestellten einer juristischen Person selber über einen Taxiausweis verfügen müssen, auch wenn sie selber nicht Taxi fahren. Zulässig sind hingegen Vorschriften, wonach Standplatzbewilligungen prioritär an Anbieter vergeben werden, die Gewähr für einen 24h-Service bieten können.

Die Standplatzbewilligung kann natürlichen oder juristischen Personen erteilt werden (Abs. 2). Sie kann damit auch Genossenschaften und Aktiengesellschaften erteilt werden.

§ 5 Örtliche Geltung

Sämtliche Bewilligungen nach diesem Gesetz sind grundsätzlich nur auf dem Gebiet der erteilenden Gemeinde gültig. Den Gemeinden steht es jedoch gemäss § 11 Abs. 3 frei, Inhabern von Ausweisen anderer Gemeinden auf dem eigenen Gemeindegebiet weitergehende Rechte einzuräumen.

3. Abschnitt: Taxifahrzeuge

§ 6 Taxizulassung

Taxifahrzeuge bedürfen einer kommunalen Zulassung. Entscheidendes Kriterium ist der korrekte Einbau eines funktionierenden Taxameters gemäss den bundesrechtlichen Vorschriften (Verordnung des EJPD vom 5. November 2013 über Taxameter). Da der korrekte Einbau entsprechender Fachkenntnisse bedarf, bezeichnen die Gemeinden die Stellen, die zur Fahrzeugabnahme berechtigt sind. Diese bestätigen den korrekten Einbau des Taxameters.

Der Vollständigkeit halber ist festzuhalten, dass nur Fahrzeuge zugelassen werden, die den bundesrechtlichen Vorgaben über Fahrzeuge zum berufsmässigen Personentransport entsprechen und über einen Fahrtenschreiber verfügen.

§ 7 Erscheinungsbild

Die kantonalen Vorgaben zum Erscheinungsbild beschränken sich auf die Kennzeichnung mit einer Taxilampe (Abs. 1), auf das Anschreiben der Tarife (Abs. 2) und auf die Identifizierbarkeit des Fahrers (Abs. 3). Die Gemeinden können weitergehende und präzisierende Bestimmungen erlassen (§ 15 Abs. 2 lit. b).

4. Abschnitt: Betriebsvorschriften

§ 8 Kundenwerbung und Aufnahme

Alle bestehenden Taxiverordnungen kennen bereits heute das sogenannte „Wischverbot“ (Abs. 2). In Zusammenhang mit der durch das Binnenmarktgesetz erfolgten Marktöffnung hat dieses zusätzlich an Bedeutung gewonnen. Durch die kantonale Bestimmung soll klar gestellt werden, dass es für alle Taxis unzulässig ist, auf der Suche nach Kundschaft langsam umherzufahren. Kein Wischen liegt vor, wenn die Kundschaft auf der Fahrt von oder



zu einem Standplatz aufgenommen wird. Auf Laufkundschaft darf nur an den dafür vorgesehenen Stellen gewartet werden (Abs. 1).

§ 9 Beförderungspflicht

Taxis unterstehen der Beförderungspflicht. Fahrten dürfen nur verweigert werden, wenn sie aus einem in der Person des Fahrgasts liegenden Grund unzumutbar ist (Abs. 1). Dies gilt namentlich bei stark berauschten oder aggressiven Fahrgästen.

Dem Kundenschutz dient die Vorgabe, dass das Fahrtziel ohne ausdrückliche anderslautende Anweisung auf dem schnellsten Weg anzufahren ist (Abs. 2).

§ 10 Freie Taxiwahl

Die freie Wahl des Taxis ist ein wichtiges Kriterium. Niemand soll verpflichtet sein, in ein Taxi zu steigen, wenn es ihm dabei nicht wohl ist oder wenn das Taxi nicht seinen Bedürfnissen entspricht. Die freie Taxiwahl wird in der Praxis auf Standplätzen durch örtliche Gegebenheiten oder durch das Verhalten der Taxifahrerinnen und Taxifahrer immer wieder beschränkt. Die Gemeinden haben dafür zu sorgen, dass Standplätze so gestaltet sind, dass die Wahlfreiheit gewährleistet ist. Taxifahrerinnen und Taxifahrern ist es untersagt, die Wahlfreiheit der Fahrgäste zu vereiteln oder dies zu versuchen.

5. Abschnitt: Auswärtige Taxis

§ 11 Auswärtige Taxis

Wie oben dargelegt, geht das Binnenmarktgesetz den kantonalen Bestimmungen vor. Es gilt zwischen den Kantonen wie auch innerhalb des Kantonsgebiets. Die Umsetzung ist in der Praxis indessen nicht ganz einfach, da die Dienstleistungsfreiheit nicht vollumfänglich, sondern teilweise gilt. Die Wettbewerbskommission WEKO hat entsprechende Empfehlungen zur Umsetzung des BGBM erlassen.

Im Vernehmlassungsentwurf werden die Empfehlungen konkretisiert. Damit wird eine klare Rechtslage geschaffen. Da die Empfehlung, wonach auswärtige Taxis Fahrgäste auf dem Rückweg von einem Auftrag in eine fremde Gemeinde auf Handzeichen hin mitnehmen dürfen, in der Praxis kaum kontrollierbar ist, sieht Abs. 2 eine Präzisierung vor. Danach kann sich nur auf die entsprechende Bestimmung berufen, wer im Falle einer Kontrolle mittels einer Quittungskopie nachweisen kann, dass zuvor ein Auftrag mit entsprechendem Fahrtziel ausgeführt worden war. Dadurch soll verhindert werden, dass sich Anbieter, die sich unerlaubterweise und ohne vorgängigen Auftrag auf fremdem Gemeindegebiet befinden, zu Unrecht auf das BGBM berufen.

Gemäss Absatz 3 können die Gemeinden auswärtigen Taxifahrerinnen und Taxifahrern weitergehende Rechte einräumen. Sie können namentlich Vereinbarungen über die gegenseitige Anerkennung von Ausweisen treffen. Dies macht beispielsweise dann Sinn, wenn Gemeinden eine gemeinsame Taxifachprüfung durchführen.



§ 12 Anerkennung auswärtiger Taxiausweise

Das Binnenmarktgesetz sieht die gegenseitige Anerkennung kantonaler Fähigkeitsausweise vor, was auch für kommunale Fähigkeitsausweise gilt. Demnach haben Inhaber von Taxiausweisen das Recht, diese in einem binnenmarktrechtskonformen Verfahren anerkennen zu lassen. Hierzu wird in einem ersten Schritt geprüft, ob der Gesuchsteller an seinem Herkunftsort rechtmässig Taxi fährt. Danach wird geprüft, ob die Marktzugangsordnungen am Bestimmungs- und Herkunftsort bezüglich der zu schützenden öffentlichen Interessen gleichwertig sind. Wird dies bejaht, erfolgt die Anerkennung. Fehlen zur Gleichwertigkeit gewisse Bewilligungsvoraussetzungen, so muss der Gesuchsteller die Möglichkeit erhalten, diese zu erfüllen, ohne dabei das gesamte Bewilligungsverfahren zu durchlaufen.

Im Rahmen der Gleichwertigkeitsprüfung werden immer die verschiedenen Marktordnungen verglichen, wobei die Gleichwertigkeitsvermutung gilt. Es wird also nicht geprüft, ob der Kandidat oder die Kandidatin die konkreten Voraussetzungen erfüllt, sondern ob in der anderen Marktordnung eine bestimmte Voraussetzung erfüllt sein muss. Werden am Herkunftsort beispielsweise Deutschkenntnisse und der Leumund geprüft, dürfen diese nicht erneut geprüft werden. Ausnahmen von diesem Grundsatz sind nur in begründeten Einzelfällen zulässig.

Das Verfahren ist einfach auszugestalten (Abs. 1). Ist die Gleichwertigkeit bezüglich einzelner Bewilligungsvoraussetzungen nicht gegeben, so darf nicht die Anerkennung verweigert werden, sondern muss die Gelegenheit gegeben werden, das fehlende Kriterium zu erfüllen (Abs. 2).

6. Abschnitt: Verwaltungsmassnahmen und Sanktionen

§ 13 Verwaltungsmassnahmen

Der Taxiausweis kann vorübergehend oder dauerhaft entzogen werden, wenn die Bewilligungsvoraussetzungen nicht mehr erfüllt sind oder bei wiederholten oder schwerwiegenden Verstössen gegen dieses Gesetz oder gegen dessen Ausführungsbestimmungen (Abs. 1). Die Verstösse müssen einen engen Zusammenhang zum Taxigesetz haben. Unerheblich ist der Ort des Verstosses, d.h. er muss nicht am Ausstellungsort der Bewilligung erfolgt sein. Als wiederholt gelten Verstösse sodann auch, wenn sie in verschiedenen Gemeinden begangen worden sind. In leichten Fällen kann eine Verwarnung ausgesprochen werden (Abs. 2). Bei der Anwendung der Massnahmen gelten die allgemeinen Bestimmungen des Verwaltungsrechts. Die Massnahmen müssen namentlich verhältnismässig sein.

§ 14 Sanktionen

Unabhängig von den erwähnten Verwaltungsmassnahmen können Sanktionen in Form von Bussen verhängt werden (vgl. auch § 15 Abs. 3 lit. c).

7. Abschnitt: Zuständigkeiten

§ 15 Vollzug

Der Vollzug des Gesetzes obliegt den Gemeinden (Abs. 1).

Das Taxigesetz enthält keine Bestimmungen über die Tarife. Es bleibt jedoch den Gemeinden überlassen, die Tarife zu regulieren (Abs. 2). Als einzige Möglichkeit besteht die Festsetzung von Höchsttarifen. Diese dürfen jedoch nur zum Schutz der Kunden vor Übervorteilung erfolgen und dürfen nicht wirtschaftspolitisch motiviert sein.

Die Gemeinden können sodann in gewissen Bereichen ergänzende Bestimmungen erlassen (Abs. 3). Das Erscheinungsbild der Fahrzeuge und die Taxilampe sind zentrale Faktoren für die Erkennung der Taxis. Sie bieten auch Raum für kommunale Ausprägungen (Abs. 3 lit. a). Die kantonalen Betriebsvorschriften beschränken sich auf das für den Kundenschutz notwendige Minimum. Sie können von den Gemeinden ergänzt werden (Abs. 3 lit. b). Dabei sind jedoch gewisse Grenzen zu beachten. Heute bestehen mancherorts Betriebsvorschriften, die veraltet oder gar bundesrechtswidrig sind. Bei der Festlegung der Verwaltungsmassnahmen und Sanktionen (Abs. 3 lit. c) sollen die Gemeinden insbesondere den Rahmen selbständig festlegen können.

§ 16 Aufsicht und Rekurse

Die Aufsicht über die Gemeinden und die Beurteilung von Rekursen obliegen der zuständigen Direktion, d.h. durch die Volkswirtschaftsdirektion. Die Aufgabenzuweisung erfolgt durch eine Anpassung der Verordnung zum Organisationsgesetz des Regierungsrates (VOG RR). Die zuständige Direktion steht den Gemeinden bei der Umsetzung des kantonalen Taxigesetzes, falls erwünscht, beratend zur Seite.

§ 17 Taxiregister

Die Aufsichtsbehörde führt ein Register über erteilte Taxiausweise und über Verwaltungsmassnahmen und Sanktionen. Die Vollzugsorgane sollen jederzeit Einsicht in das Register nehmen können. Dies soll den Vollzug erleichtern und den Vollzugsbehörden die Möglichkeit geben, auch Verstösse zu ahnden, die nicht in der die Bewilligung erteilende Gemeinde ergangen sind. Wiederholte Verstösse werden so besser erkennbar und damit konsequenter sanktionierbar.

8. Abschnitt: Übergangsbestimmungen

§ 18 Übergangsbestimmungen

Bewilligungen müssen innert zwei Jahren den neuen Vorschriften entsprechen. Entsprechen sie diesen bereits heute, müssen sie nicht erneuert werden. Bei der Überprüfung der Bewilligungen wird darauf abgestellt, unter welchen Bedingungen sie erworben wurden und ob diese den kantonalen Vorschriften entsprechen. Die Gemeinden haben dafür zu sorgen, dass die neurechtlichen Bewilligungen fristgerecht erworben werden können.

Anhang:

Taxigesetz (TG)

(Vernehmlassungsentwurf vom ...)

	1. Abschnitt: Allgemeines
Gegenstand	§ 1. Dieses Gesetz regelt die Grundzüge des Taxiwesens.
Begriffe	§ 2. ¹ Als Taxi gilt ein Personenkraftwagen, der ohne feste Route und Fahrplan zum gewerbmässigen Transport von Personen oder Waren verwendet wird. ² Als Taxifahrten gelten Fahrten mit Taxis auf Abruf von privaten oder öffentlichen Standplätzen aus oder auf Abruf per Handzeichen. Bestellfahrten werden erfasst, soweit sie mit einem als Taxi gekennzeichneten Fahrzeug ausgeführt werden.
	2. Abschnitt: Bewilligungen
Taxiausweis	§ 3. ¹ Das Führen eines Taxis ist bewilligungspflichtig. Der Taxiausweis ist persönlich und nicht übertragbar. Er wird erteilt, wenn die Gesuchstellerin oder der Gesuchsteller: <ol style="list-style-type: none">im Besitz des Führerausweises zum berufsmässigen Personentransport ist,über ausreichende Kenntnisse der deutschen Sprache verfügt,in den letzten fünf Jahren vor der Einreichung des Gesuchs nicht wiederholt wegen Verfehlungen im Zusammenhang mit der Berufsausübung im Taxigewerbe verzeigt oder verurteilt worden ist,keine schweren Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsrecht begangen hat sowienicht im Strafregister verzeichnet ist. ² Die Gemeinden können als zusätzliche Bewilligungsvoraussetzung verlangen, dass die Gesuchstellerin oder der Gesuchsteller eine Taxifachprüfung bestanden hat.
Standplatzbewilligung	§ 4. ¹ Die Gemeinden können Bewilligungen zum Aufstellen von Taxis auf öffentlichen Taxistandplätzen erteilen. ² Die Standplatzbewilligung kann natürlichen oder juristischen Personen erteilt werden und ist nicht übertragbar. ³ Die Gemeinden können für die Erteilung von Standplatzbewilligungen Gebühren erheben.
Örtliche Geltung	§ 5. Die Bewilligungen werden für das Gemeindegebiet erteilt.



3. Abschnitt: Taxifahrzeuge

Taxizulassung	<p>§ 6. ¹ Als Taxis dürfen nur Fahrzeuge verwendet werden, die über eine kommunale Taxizulassung verfügen.</p> <p>² Die Taxizulassung wird erteilt, wenn eine Abnahmebestätigung vorliegt, wonach das Fahrzeug mit einem gut lesbaren und den eidgenössischen Vorschriften entsprechenden Taxameter ausgestattet ist.</p> <p>³ Die Gemeinden bezeichnen die Stellen, die zur Fahrzeugabnahme berechtigt sind.</p>
Erscheinungsbild	<p>§ 7. ¹ Taxis müssen mit einer Taxilampe gekennzeichnet sein.</p> <p>² Die Tarife müssen sowohl aussen als auch innen am Taxi deutlich sichtbar angeschrieben werden.</p> <p>³ Die Taxifahrerin oder der Taxifahrer muss mittels im Fahrzeug angebrachter gut lesbarer Informationen einfach identifizierbar sein.</p>

4. Abschnitt: Betriebsvorschriften

Kundenwerbung und Aufnahme	<p>§ 8. ¹ Taxis dürfen nur an den von den Gemeinden bezeichneten Stellen auf Laufkundschaft warten.</p> <p>² Das langsame Umherfahren zum Zweck der Kundenwerbung ist verboten.</p>
Beförderungspflicht	<p>§ 9. ¹ Eine Taxifahrt darf nur verweigert werden, wenn sie aus einem in der Person des Fahrgasts liegenden Grund unzumutbar ist.</p> <p>² Das Fahrtziel ist ohne ausdrückliche anderslautende Anweisung auf dem schnellsten Weg anzufahren.</p>
Freie Taxiwahl	<p>§ 10. Die Fahrgäste sind in der Wahl des Taxis frei.</p>

5. Abschnitt: Auswärtige Taxis

Auswärtige Taxis	<p>§ 11. ¹ Taxifahrerinnen und Taxifahrer dürfen Fahrgäste ausserhalb des örtlichen Geltungsbereichs ihres Taxiausweises absetzen.</p> <p>² Sie dürfen auf der Rückfahrt auf Handzeichen hin neue Fahrgäste aufnehmen, wenn das Fahrtziel der Rückfahrt ausserhalb des Gemeindegebiets des Absetzortes gemäss Abs. 1 liegt und die Rückfahrt auf direktem Weg erfolgt. Die Fahrt gemäss Abs. 1 muss auf Verlangen der Vollzugsbehörden mit einer Quittungskopie belegt werden können.</p> <p>³ Die Gemeinden können auswärtigen Taxifahrerinnen und Taxifahrern weitergehende Rechte einräumen.</p>
Anerkennung auswärtiger Taxiausweise	<p>§ 12. ¹ Wer über einen gültigen Taxiausweis verfügt, kann diesen bei jeder Gemeinde in einem vereinfachten, den bundesrechtlichen Vorgaben entsprechenden Verfahren anerkennen lassen, sofern Gleichwertigkeit gegeben ist.</p> <p>² Fehlen einzelne Bewilligungsvoraussetzungen zur Gleichwertigkeit, so können diese den bundesrechtlichen Vorgaben entsprechend ergänzt werden.</p>

6. Abschnitt: Verwaltungsmassnahmen und Sanktionen

Verwaltungsmassnahmen	<p>§ 13. ¹ Der Taxiausweis kann vorübergehend oder dauerhaft entzogen werden,</p>
-----------------------	--

- a. wenn die Voraussetzungen gemäss §3 nicht mehr erfüllt sind, oder
 - b. bei wiederholten oder schwerwiegenden Verstössen gegen dieses Gesetz oder dessen Ausführungsbestimmungen.
- ² In leichten Fällen kann eine Verwarnung ausgesprochen werden.
- Sanktionen § 14. Verstösse gegen dieses Gesetz oder gegen dessen Ausführungsbestimmungen können unabhängig von allfälligen Verwaltungsmassnahmen mit Busse bestraft werden.
- 7. Abschnitt: Zuständigkeiten**
- Vollzug § 15. ¹ Die Gemeinden vollziehen dieses Gesetz.
² Sie können Höchsttarife festlegen.
³ Sie können ergänzende Bestimmungen erlassen über:
- a. das Erscheinungsbild der Taxifahrzeuge und der Taxilampen,
 - b. die Betriebsvorschriften,
 - c. die Verwaltungsmassnahmen und Sanktionen.
- Aufsicht und Rekurse § 16. Die zuständige Direktion übt die Aufsicht über die Gemeinden aus und behandelt Rekurse.
- Taxiregister § 17. ¹ Die Aufsichtsbehörde führt ein Register über:
- a. die erteilten Taxiausweise,
 - b. Verwaltungsmassnahmen und Sanktionen, die gestützt auf dieses Gesetz oder dessen Ausführungsbestimmungen ergangen sind.
- ² Die Gemeinden leiten der Aufsichtsbehörde die entsprechenden Informationen weiter.
³ Die Vollzugsorgane können jederzeit Einsicht in das Register nehmen.
- 8. Abschnitt: Übergangsbestimmungen**
- Bestehende Bewilligungen § 18. Bestehende Bewilligungen, die nicht den Anforderungen dieses Gesetzes entsprechen, müssen spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten durch neue ersetzt werden.