

Auf eine gegen dieses Urteil erhobene Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten ist das Bundesgericht am 10. November 2015 nicht eingetreten (BGer 2C_992/2015).

100.2013.449U
HAT/ROC/RAP

Verwaltungsgericht des Kantons Bern

Verwaltungsrechtliche Abteilung

Urteil vom 29. September 2015

Verwaltungsrichter Burkhard, Abteilungspräsident
Verwaltungsrichter Daum und Häberli
Gerichtsschreiber Röthlisberger Brandenburg



1. **A.** _____
 2. **B.** _____ **GmbH**
handelnd durch A. _____, Gesellschafter und Geschäftsführer
- Beschwerdeführende

gegen

Einwohnergemeinde Interlaken
handelnd durch den Gemeinderat, General-Guisan-Strasse 43,
Postfach 97, 3800 Interlaken
Beschwerdegegnerin

und

Regierungsstatthalteramt Interlaken-Oberhasli
Schloss 1, Postfach 276, 3800 Interlaken

betreffend Taxi- und Kutschenreglement 2013 der Einwohnergemeinde
Interlaken (Entscheid des Regierungsstatthalteramts Interlaken-Oberhasli
vom 28. November 2013; vbv 25/2013)

Sachverhalt:

A.

Am 14. Mai 2013 erliess der Grosse Gemeinderat der Einwohnergemeinde (EG) Interlaken ein neues Taxi- und Kutschenreglement (nachfolgend: TaxiR; Rechtssammlung der EG Interlaken 935.11), das am 23. Mai 2013 im Anzeiger Interlaken (Nr. 21) publiziert wurde. Am 20. Juni 2013 erhoben sowohl A._____ als auch die von ihm geführte B._____ GmbH gegen verschiedene Bestimmungen des TaxiR Beschwerde beim Regierungsstatthalteramt (RSA) Interlaken-Oberhasli. Mit Entscheid vom 28. November 2013 wies dieses das Rechtsmittel ab, ohne die B._____ GmbH am Verfahren beteiligt zu haben.

B.

Dagegen haben A._____ und die B._____ GmbH am 30. Dezember 2013 gemeinsam in einer einzigen Rechtsschrift Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben. Sie beantragen die Aufhebung des angefochtenen Entscheids und die Rückweisung der Sache an das RSA, damit dieses auch über die Beschwerde der B._____ GmbH entscheide; das verwaltungsgerichtliche Verfahren sei, soweit A._____ betreffend, einstweilen zu sistieren. Anschliessend sei das Verfahren mit beiden Beschwerdeführenden weiterzuführen und Art. 6 Abs. 1 und 3, Art. 7 Abs. 1, Art. 10 und 11, Art. 12 Abs. 2 Bst. c, Art. 14 Abs. 2 und Art. 21 Abs. 3-5 des TaxiR aufzuheben bzw. im Sinn ihrer Vorbringen anzupassen.

Das RSA und die EG Interlaken beantragen mit Vernehmlassung vom 30. Januar bzw. Beschwerdeantwort vom 4. März 2014 je die Abweisung der Beschwerde.

C.

Am 14. April 2014 entzog die Sicherheitskommission der EG Interlaken A._____ zwei seiner drei Taxihalterbewilligungen mit sofortiger Wirkung und befristete die verbleibende Bewilligung bis zum 31. Januar 2015. Auch der B._____ GmbH entzog sie drei von fünf Taxihalterbewilligungen und befristete die verbleibenden zwei bis zum 31. Januar 2015. Einsprachen von A._____ und der B._____ GmbH hiergegen blieben (wegen verspäteter Einreichung) erfolglos; ebenso war den beim RSA Interlaken-Oberhasli und anschliessend beim Verwaltungsgericht erhobenen Beschwerden kein Erfolg beschieden (VGE 2014/289/290 vom 23.2.2015). Am 28. April 2015 hat sich der Instruktionsrichter bei den Verfahrensbeteiligten erkundigt, ob mit Blick auf den zwischenzeitlichen Ablauf der Befristung an der Beurteilung der Beschwerden noch ein rechtserhebliches Interesse bestehe. Aus den Eingaben der Parteien vom 5. bzw. 22. Mai 2015 hat sich ergeben, dass die verbleibenden Taxihalterbewilligungen von A._____ und der B._____ GmbH bis zum 30. April 2016 verlängert worden sind.

Erwägungen:

1.

1.1 Das Verwaltungsgericht ist zur Beurteilung der Beschwerde als letzte kantonale Instanz gemäss Art. 74 Abs. 2 Bst. b i.V.m. Art. 76 und 77 des Gesetzes vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21) zuständig.

1.2 Zur Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen kommunale Erlasse ist befugt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen hat oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat und durch den angefochtenen Erlass virtuell, d.h. mit einer minimalen Wahrscheinlichkeit früher oder später einmal in schutzwürdigen Interessen betroffen sein könnte (Art. 79a VRPG;

BVR 2015 S. 3, nicht publ. E. 1.2 [VGE 2013/405 vom 29.8.2014], 2010 S. 260 E. 1.3).

1.2.1 Der Beschwerdeführer hat am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen und ist damit formell beschwert. Als Inhaber (noch) einer Taxihalterbewilligung der Gemeinde (vgl. vorne Bst. C) ist er zudem vom TaxiR unmittelbar betroffen und deshalb zur Verwaltungsgerichtsbeschwerde befugt.

1.2.2 Bezüglich der Stellung der Beschwerdeführerin im vorinstanzlichen Verfahren ergibt sich Folgendes: Zwar wird in den formellen Erwägungen des angefochtenen Entscheids festgehalten, diese sei – weil nicht im Besitz einer Taxihalterbewilligung – nicht zur Anfechtung des TaxiR legitimiert (angefochtener Entscheid, E. 2). Dennoch hat die Vorinstanz insoweit keinen Nichteintretensentscheid gefällt; aus den Akten ist vielmehr ersichtlich, dass sie die Beschwerdeführerin letztlich gar nie am Verfahren beteiligt hat: Bereits die erste Verfügung des RSA vom 24. Juni 2013 (act. 6A, pag. 7) war, gleich wie die weiteren prozessleitenden Anordnungen (vgl. act. 6A, pag. 10 und 18), allein an den Beschwerdeführer gerichtet. Zudem wird die Beschwerdeführerin nicht als Partei im Rubrum des angefochtenen Entscheids aufgeführt und ihre Eingabe bleibt in dessen Dispositiv gänzlich unerwähnt. Die Beschwerdeführenden beanstanden dieses Vorgehen des RSA zu Recht. Die beantragte Rückweisung der Streitigkeit an die Vorinstanz bzw. eine nachträgliche Beurteilung (auch) der Eingabe der Beschwerdeführerin durch das RSA (vgl. Bst. B) kann jedoch unterbleiben, weil sie einen prozessualen Leerlauf darstellen und das Verfahren unnötig verzögern würde (BVR 2012 S. 481 E. 2.5; vgl. auch Christoph Bürki, Verwaltungsjustizbezogene Legalität und Prozessökonomie, Diss. Bern 2010, S. 105 und 270 ff.). Die Beschwerdeführerin hat das TaxiR gemeinsam mit dem Beschwerdeführer in einer einzigen Rechtschrift angefochten, so dass das RSA im Rahmen seiner Beurteilung von dessen Beschwerde zwingend auch alle von der Beschwerdeführerin vorgetragene Einwände zur Kenntnis genommen und beurteilt hat. Deshalb ist es – trotz der durch die Nichtbeteiligung der Beschwerdeführerin am Verfahren begangenen formellen Rechtsverweigerung – im Ergebnis zu keiner Verletzung des rechtlichen Gehörs der Beschwerdeführerin gekommen (vgl. auch Michele

Albertini, Der verfassungsmässige Anspruch auf rechtliches Gehör im Verwaltungsverfahren des modernen Staates, Diss. Bern 1999, S. 104 f.). Soweit der Rückweisungsantrag mit der Erhöhung des «Streitwerts» eines beide Beschwerdeführenden betreffenden verwaltungsgerichtlichen Verfahrens über die Grenze für die einzelrichterliche Zuständigkeit hinaus (vgl. Art. 57 Abs. 1 des Gesetzes vom 11. Juni 2009 über die Organisation der Gerichtsbehörden und der Staatsanwaltschaft [GSOG; BSG 161.1]) begründet wird, übersehen die Beschwerdeführenden, dass es sich vorliegend nicht um ein Verfahren mit Streitwert handelt, sodass ohnehin in der ordentlichen Dreierbesetzung zu urteilen ist (vgl. Art. 56 Abs. 1 GSOG). Letztlich sind der Beschwerdeführerin aus der Rechtsverletzung keinerlei Nachteile entstanden. Nach dem Gesagten ist die Beschwerdeführerin, die zu Unrecht nicht am vorinstanzlichen Verfahren beteiligt worden ist, gemäss Art. 79a VRPG zur Anfechtung des Entscheids des RSA befugt, da sie als direkt Betroffene über ein schutzwürdiges Interesse an der Anfechtung des TaxiR verfügt; heute ist unbestritten, dass sie selber noch über zwei Taxihalterbewilligungen verfügt (vgl. vorne Bst. C). Sie ist mithin nicht nur bezüglich ihrer Nichtbeteiligung am Verfahren beschwerdelegitimiert, sondern auch insoweit, als sie den angefochtenen Entscheid in materieller Hinsicht beanstandet. Bei diesen Gegebenheiten besteht kein Anlass, das verwaltungsgerichtliche Verfahren zu sistieren; der entsprechende Antrag ist abzuweisen.

1.2.3 Auf die form- und fristgerecht eingereichte Beschwerde ist einzutreten.

1.3 Das Verwaltungsgericht überprüft den angefochtenen Entscheid auf Rechtsverletzungen hin (Art. 80 VRPG).

2.

Im Verfahren der abstrakten Normenkontrolle von kommunalen Erlassen ist zu prüfen, ob die in Frage stehenden Vorschriften gegen übergeordnetes Recht verstossen, d.h. gegen Bundesrecht, kantonales Recht oder übergeordnetes kommunales Recht. Dabei gilt der Grundsatz der sog. Norm-

erhaltung, wonach die betreffende kommunale Norm nur aufzuheben ist, wenn sie keiner verfassungs- oder gesetzeskonformen Auslegung zugänglich ist. Für die Beurteilung, ob die kommunale Norm verfassungs- und gesetzeskonform ausgelegt werden kann, sind nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts und des Verwaltungsgerichts folgende Kriterien massgebend: die Tragweite des Grundrechtseingriffs, die Wahrscheinlichkeit verfassungs- und gesetzmässiger Anwendung, die Möglichkeit, bei einer späteren Normenkontrolle einen hinreichenden Rechtsschutz zu erhalten, die konkreten Umstände, unter denen die Norm zur Anwendung kommt, sowie die Möglichkeit einer Korrektur und die Auswirkungen auf die Rechtssicherheit. Bei der Beurteilung der Wahrscheinlichkeit rechtskonformer Anwendung dürfen auch Erklärungen der Behörden zur künftigen Rechtsanwendung berücksichtigt werden. Eine Norm ist rechtskonformer Auslegung namentlich zugänglich, wenn der Normtext lückenhaft, zweideutig oder unklar ist. Der klare und eindeutige Wortsinn darf indes nicht durch eine verfassungs- und gesetzeskonforme Interpretation beiseite geschoben werden. Dies würde auf eine (unzulässige) Normkorrektur hinauslaufen. Grenze der rechtskonformen Auslegung bildet damit der unverkennbare Wortsinn (BVR 2015 S. 3 E. 2.2 mit zahlreichen Hinweisen; BGE 140 I 2 E. 4, 137 I 77 E. 2).

3.

3.1 Das Halten und Führen von Taxis ist bewilligungspflichtig (Art. 3 Abs. 1 Bst. b des Gesetzes vom 4. November 1992 über Handel und Gewerbe [HGG; BSG 930.1]), wobei das Erteilen einer Bewilligung von Voraussetzungen abhängig gemacht werden kann (Art. 4 Abs. 1 HGG). Es ist Sache des Regierungsrats, durch Verordnung insbesondere die Bewilligungsvoraussetzungen, die Bewilligungsbehörde, das Bewilligungsverfahren, Rechte und Pflichten der Bewilligungsinhaberinnen und Bewilligungsinhaber sowie die Anerkennung von Fach- und Fähigkeitsausweisen zu regeln (Art. 8 HGG). Gestützt auf diese Delegationsbestimmung hat der Regierungsrat die Verordnung vom 11. Januar 2012 über das Halten und Führen von Taxis (Taxiverordnung, TaxiV; BSG 935.976.1) erlassen, die das Halten und Führen von Taxis auf öffentlichen Strassen und Plätzen

regelt und die Gemeinden mit dem Vollzug der Vorschriften zum Taxiwesen und der Überwachung von deren Einhaltung betraut (Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 TaxiV). Den Gemeinden wird insbesondere die Zuständigkeit übertragen, die Taxihalter- und Taxiführerbewilligungen für die Betriebe auf ihrem Gemeindegebiet zu erteilen (vgl. Art. 4 f. TaxiV). Weiter hat der Regierungsrat die Gemeinden in Art. 11 TaxiV ermächtigt, innerhalb der Schranken der Wirtschaftsfreiheit ergänzende gewerbepolizeiliche Vorschriften in einem Reglement zu erlassen (Abs. 1). Gemäss Abs. 2 sind sie namentlich berechtigt, unter Vorbehalt von besonderen Ablehnungsgründen eine Transport- und Bereitschaftspflicht zu statuieren, sofern öffentliche Standplätze zur Verfügung stehen (Bst. a), weitere oder weiter gehende gewerbepolizeiliche Anforderungen an die Taxihalterinnen und Taxihalter, die Taxiführerinnen und Taxiführer sowie die Ausrüstung der Taxifahrzeuge aufzustellen (Bst. b) sowie Verhaltensanordnungen für die Taxiführerinnen und Taxiführer zu erlassen (Bst. c). Schliesslich obliegt es den Gemeinden, die theoretische und praktische Eignungsprüfung für die Taxiführerinnen und Taxiführer zu organisieren (Art. 11 Abs. 3 TaxiV).

3.2 Die EG Interlaken hat von ihrer Kompetenz zur ergänzenden Regelung des Taxiwesens Gebrauch gemacht und im angefochtenen Erlass das Halten und Führen von Strassenfahrzeugen zum gewerbsmässigen Personentransport ohne feste Route und Fahrplan (Art. 1 TaxiR) für das Gemeindegebiet einlässlich geordnet. Insbesondere die Berufspflichten der Taxihalterinnen und Taxihalter (Art. 4-9 TaxiR), die Eignungsvoraussetzungen und die Berufspflichten von Taxiführerinnen und Taxiführern (Art. 10-19 TaxiR) sowie die Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge (Art. 20-22 TaxiR) hat sie detailliert geregelt. Weiter enthält das TaxiR Sanktionen für den Fall von Reglementsverstössen (Art. 26-30 TaxiR), eine Verfahrens- und Gebührenordnung (Art. 31-33 TaxiR) sowie übergangsrechtliche Bestimmungen (Art. 34 TaxiR). Die Beschwerdeführenden beanstanden verschiedene dieser vom kommunalen Gesetzgeber erlassenen Vorschriften sinngemäss als verfassungswidrig; indes rügen sie weder einen Verstoss gegen kantonales Gesetzes- oder Ordnungsrecht noch gegen übergeordnetes kommunales Recht. Im Rahmen der Rechtsanwendung von Amtes wegen (vgl. Art. 20a Abs. 1 VRPG) innerhalb des Streitgegenstands ist allerdings im Folgenden dennoch punktuell zu prüfen,

ob sich die kritisierten kommunalen Normen an die Vorgaben der kantonalen TaxiV halten.

3.3 In Art. 11 Abs. 1 TaxiV wird besonders auf die Wirtschaftsfreiheit (Art. 27 der Bundesverfassung [BV; SR 101], Art. 23 der Verfassung des Kantons Bern [KV; BSG 101.1]) hingewiesen und der kommunale Gesetzgeber angehalten, beim Erlass eines Reglements über das Taxiwesen die Schranken zu beachten, die sich aus diesem Grundrecht ergeben (vorne E. 3.1). Die Wirtschaftsfreiheit gewährleistet u.a. die freie Wahl des Berufes sowie den freien Zugang zu einer privatwirtschaftlichen Erwerbstätigkeit und deren freie Ausübung. Dieses Freiheitsrecht weist die Besonderheit auf, dass zusätzlich zu den üblichen Voraussetzungen für die Einschränkung von Grundrechten (Art. 36 BV; Art. 28 KV) die Vorgabe besteht, dass Eingriffe nicht beliebige öffentliche Interessen verfolgen dürfen. Wirtschafts- oder standespolitische Massnahmen, die den freien Wettbewerb behindern, um gewisse Gewerbebezüge oder Bewirtschaftungsformen zu sichern oder zu begünstigen, sind unzulässig, ausser sie können direkt auf die Bundesverfassung oder ein kantonales Regalrecht abgestützt werden (sog. grundsatzwidrige Massnahmen; vgl. Art. 94 Abs. 4 BV). Grundsätzlich zulässig sind dagegen andere im öffentlichen Interesse begründete Massnahmen, wie namentlich gewerbepolizeilich oder sozialpolitisch begründete Einschränkungen der Wirtschaftsfreiheit (vgl. BGE 140 I 218 E. 6.2 [Pra 104/2015 Nr. 1], 138 I 378 E. 6.1, 131 I 223 E. 4.2; BVR 2002 S. 123 E. 6, S. 345 E. 8, S. 464 E. 6b; zum Ganzen Giovanni Biaggini, BV Kommentar, 2007, Art. 27 N. 28 ff., insb. N. 32, und Art. 94 N. 3 ff.).

4.

Die Beschwerdeführenden beanstanden zunächst Art. 6 TaxiR, der wie folgt lautet:

Art. 6 Tarifstruktur

¹ Taxihalterinnen und Taxihalter müssen ihre Dienstleistungen unabhängig von der Anzahl zu befördernder Personen und Tageszeit in folgender Tarifstruktur anbieten:

- a. einen Ansatz für eine Grundtaxe;
- b. einen Ansatz pro gefahrenem Kilometer beziehungsweise angebrochenem Kilometer;

c. einen Ansatz für die Wartezeit pro Stunde.

² Vorbehalten bleiben Pauschalentschädigungen.

³ Der Gemeinderat kann Höchsttarife festschreiben.

4.1 Die Beschwerdeführenden machen sinngemäss geltend, die reglementarische Vorgabe einer festen Tarifstruktur (Abs. 1) verstosse gegen die Wirtschaftsfreiheit. Wie im vorinstanzlichen Verfahren begründen sie dies damit, dass die Personenbeförderung im Taxi eine Dienstleistung sei, deren Umfang von der Personen- und Gepäckstückzahl, der Wegstrecke sowie der Tageszeit bestimmt werde. Es müsse daher zulässig sein, den Fahrpreis nach diesen Kriterien festzulegen. Zudem brauche es die Möglichkeit, Nachttarife bzw. -zuschläge zu erheben, weil die angestellten Taxifahrerinnen und Taxifahrer Anspruch auf einen Nachtarbeitszuschlag bzw. Freizeitkompensation hätten. Ferner stelle die in Abs. 3 vorgesehene Festlegung von Höchsttarifen einen unzulässigen Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit dar. – Die Vorinstanz hat im Wesentlichen argumentiert, die strittige Preisvorschrift gebe lediglich die Struktur, nicht aber die Höhe der Preise vor. Weiter könne auf die Personen- und Gepäckstückzahl sowie auf Wegstrecke und Tageszeit im Rahmen der zu vereinbarenden Pauschalentschädigungen (Abs. 2) Rücksicht genommen werden. Die Vorgabe von Höchsttarifen käme nur zum Tragen, wenn Absprachen unter den Taxiunternehmen dazu führten, dass die Preise «unverhältnismässig höher als ortsüblich» seien.

4.2 Zu den zentralen Elementen der verfassungsrechtlich geschützten Wettbewerbsordnung gehört der Preiswettbewerb und damit die Möglichkeit, den Preis für Wirtschaftsgüter nach marktwirtschaftlichen Regeln festzulegen. Die Rechtsordnung will denn auch ausdrücklich den Preiswettbewerb sicherstellen (vgl. Art. 96 BV sowie Art. 1 und Art. 5 Abs. 3 Bst. a des Bundesgesetzes vom 6. Oktober 1995 über Kartelle und andere Wettbewerbsbeschränkungen [Kartellgesetz, KG; SR 251]; BGE 139 II 328 E. 3.4, 129 II 18 E. 6.5 f.). Eingriffe in die Freiheit der Preisgestaltung können namentlich aus polizeilichen und sozialpolitischen Gründen gerechtfertigt sein (vgl. vorne E. 3.3). So erachtete es das Bundesgericht als verfassungsmässig, zwecks Suchtprävention den Gastwirten eine bestimmte Preisrelation zwischen alkoholischen und alkoholfreien Getränken vorzuschreiben, zumal damit keine verbindlichen Höchst- oder Mindestpreise

vorgeschrieben wurden (BGE 109 Ia 33 E. 3 f.). Als zulässig erachtet wurden auch sozialpolitisch motivierte Einschränkungen für die Vergabe von Konsumkrediten (BGE 120 Ia 286 E. 3), die Vorgabe eines Maximalzinsfusses (BGE 119 Ia 59 E. 6) oder Höchstansätze für den Mäklerlohn bei der Vermittlung von Wohn- und Geschäftsräumen an Mieterinnen und Mieter (BGE 110 Ia 111 E. 3 f.). Weiter hat das Bundesgericht mit Rücksicht auf die besondere Stellung der Anwältinnen und Anwälte den Kantonen die Befugnis zuerkannt, für die Tätigkeit im Rahmen der Rechtspflege verbindliche Tarife aufzustellen (so etwa BGE 135 III 259 E. 2.2 [Pra 98/2009 Nr. 87]; BGer 4A_2/2013 vom 12.6.2013 E. 3.1.1 [Pra 103/2014 Nr. 5]; vgl. auch Paul Richli, Grundriss des schweizerischen Wirtschaftsverfassungsrechts, 2007, Rz. 383). Auch im Bereich des Taxigewerbes wurden Preisvorschriften wiederholt geschützt. So bestätigte das Bundesgericht in einem jüngeren Entscheid seine Rechtsprechung, wonach sich eine Tariffestlegung und namentlich Höchstpreisvorschriften zum Schutz der Kundenschaft vor Übervorteilung rechtfertigen können. In den diese Rechtsprechung begründenden (teilweise älteren) Urteilen wurde im Wesentlichen erwogen, dass die Taxikundenschaft in der Regel keine Prüfungs- oder Wahlmöglichkeit habe und daher auf einen zuverlässigen, das Entgelt korrekt berechnenden Vertragspartner angewiesen sei (vgl. BGer 2C_940/2010 vom 17.5.2011, in ZBI 2012 S. 487 E. 4.5 f. mit Hinweis auf BGE 99 Ia 389 E. 3b und 79 I 334 E. 4b). Weiter hat das Bundesgericht eine für das ganze Kantonsgebiet von Genf geltende einheitliche Tarifordnung mit vom Regierungsrat zu bestimmenden Höchstpreisen als verfassungsmässig bezeichnet (BGer 2P.83/2005 vom 26.1.2006, E. 11). Hingegen erachtete es die Festlegung eines einheitlichen Tarifs für die Stadt Zürich mit Mindestpreisen als grundsatzwidrigen und mithin unzulässigen Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit. In der Möglichkeit, billigere Tarife als die Konkurrenz anzubieten, liege das wesentliche Element der von Art. 94 BV geschützten Wettbewerbsordnung, während die Zürcher Tarifordnung offensichtlich den Schutz der Taxiunternehmen vor Preiskonkurrenz bezwecke und bewirke, indem alle Taxibetriebe verpflichtet würden, ihre Dienstleistungen zum gleichen Preis anzubieten, was sich direkt gegen den Wettbewerb richte (BGer 2C_940/2010 vom 17.5.2011, in ZBI 2012 S. 487 E. 4.7, kommentiert von Giovanni Biaggini, in ZBI 2012 S. 493 ff. sowie von Matthias Oesch, in AJP 2011 S. 1100 ff.; vgl. auch Johannes Reich, Verfassungs-

und verwaltungsrechtliche Rahmenbedingungen der Regulierung des Taxigewerbes, in Jusletter 18. Juli 2011).

4.3 Im Licht dieser Kasuistik stellen die Vorgaben, welche die EG Interlaken den Taxihalterinnen und Taxihaltern in Art. 6 TaxiR für die Ausgestaltung ihrer Fahrpreise macht, keinen verfassungswidrigen Eingriff in die Freiheit der Preisgestaltung dar.

4.3.1 Zunächst ist festzuhalten, dass die vorgegebene Tarifstruktur nicht grundsatzwidrig ist (Art. 94 Abs. 4 BV). Zwar wird für die Preisgestaltung eine einheitliche Struktur (Grundtaxe, gefahrene Kilometer, Wartezeit) vorgeschrieben (Art. 6 Abs. 1 TaxiR), aber die Höhe der Preise wird, wie die Vorinstanz zutreffend ausgeführt hat, nicht festgelegt. Es bleibt Sache der Gewerbetreibenden, selber die Fahrpreise zu bestimmen und die verschiedenen Faktoren der vorgegebenen Tarifstruktur so zu wählen, dass sie für ihre Kundschaft im Vergleich zur Konkurrenz möglichst attraktiv sind. Die strittige Regelung zielt weder darauf ab, die Taxibetriebe vor Preiskonkurrenz zu schützen, noch schaltet sie den Wettbewerb aus. Der kommunale Gesetzgeber hat sich denn auch bewusst gegen «regulatorische Bestimmungen zur Preispolitik» entschieden (vgl. Bericht und Antrag des Gemeinderats zum TaxiR, Beilage 3 zur Beschwerde im vorinstanzlichen Verfahren [nachfolgend: Antrag Gemeinderat], zu Art. 6). Für die Vorgabe einer einheitlichen Tarifstruktur sprechen zudem legitime öffentliche Interessen. Die Gemeinde strebt einfach zu verstehende und transparente Fahrpreise an (vgl. act. 6A, pag. 13). Ein solcher transparenter Tarif erleichtert es der Taxikundschaft, das zu entrichtende Entgelt im Einzelfall nachzuvollziehen und auf seine Korrektheit und Angemessenheit zu überprüfen. Die Massnahme der Gemeinde zielt mithin auf den Schutz der Kundschaft vor Übervorteilung, was nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung ein öffentliches Interesse darstellt, das einen Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit rechtfertigen kann (vgl. vorne E. 4.2). Weiter verbessert die Vereinheitlichung des Tarifs die Vergleichbarkeit der Preise, sodass die kritisierte Bestimmung letztlich gar dem Wettbewerb auf dem Taximarkt zugute kommt.

4.3.2 Weiter werden die Freiheiten der Gewerbetreibenden durch die Vorgaben in Art. 6 Abs. 1 TaxiR nicht über Gebühr beschränkt: Zwar über-

sehen die Gemeinde und das RSA, dass sich der Einwand, die vorgegebene Tarifstruktur erlaube nur ungenügende Möglichkeiten zur Differenzierung, nicht einfach durch den Hinweis entkräften lässt, gestützt auf Art. 6 Abs. 2 TaxiR könnten Pauschalpreise vereinbart werden, zumal hier gerade die Zulässigkeit von verbindlichen Vorgaben für den «ordentlichen» Tarif gemäss Abs. 1 streitig und zu beurteilen ist. Indes erscheint es entgegen der Auffassung der Beschwerdeführenden nicht zwingend, dass in der Tarifstruktur nebst der Wegstrecke auch nach der Personen- und Gepäckstückzahl sowie der Tageszeit unterschieden wird. Selbst wenn es aus Sicht der Passagiere durchaus einen Unterschied machen mag, ob mehrere Personen transportiert werden und ob zusätzlich Gepäck mitzuführen ist und für Nacharbeit unter Umständen höhere Lohnkosten anfallen, führt die vorgegebene Tarifstruktur deswegen nicht zu unzumutbaren Einschränkungen für die Gewerbetreibenden. Sie unterscheidet nach den wesentlichsten Kostenfaktoren (Grundtaxe, gefahrene Kilometer und Wartezeit), was es den Taxihalterinnen und Taxihaltern ohne weiteres ermöglicht, ihre Preise angemessen zu berechnen. Im Übrigen werden die Selbstkosten der Taxiunternehmen durch die Anzahl transportierter Personen und Gepäckstücke nicht merklich beeinflusst und den Zulagen, die die Betriebe allenfalls für Nacharbeit ausrichten, kann im Rahmen der Kalkulationen zur Festsetzung von Grundtaxe sowie Kilometer- und Minutenpreis Rechnung getragen werden; es verhält sich insoweit nicht anders als bei den übrigen Kostenfaktoren, die – wie etwa der Treibstoffpreis – teils wesentlich grösseren Schwankungen unterliegen als die Lohnkosten. Diese Überlegungen zeigen, dass die privaten Interessen der Beschwerdeführenden und anderer Taxiunternehmen nicht übermässig beeinträchtigt werden. Demgegenüber erscheint die Vorgabe einer einheitlichen Tarifstruktur als durchaus geeignetes Mittel, den zu wahren öffentlichen Interessen (Schutz vor Übervorteilung, Markttransparenz; vgl. E. 4.3.1 hiervor) nachzukommen. Denn obschon offenbar vielerorts Zuschläge für Gepäck und zusätzliche Personen sowie Nachtarife üblich sind (vgl. den Bericht «Taxitarife in verschiedenen Schweizer Städten», einsehbar unter: <http://taxiverband.ch>), ist nicht zu übersehen, dass die Preise weniger übersichtlich und schwerer nachvollziehbar werden, je vielschichtiger und komplizierter ein Tarif ausgestaltet ist. Namentlich bei Zuschlägen erscheint die Gefahr, dass die Kundschaft die Übersicht verliert

und von der Höhe des Fahrpreises überrascht wird, nicht unerheblich. Die Tarifstruktur von Art. 6 Abs. 1 TaxiR, der solche Unsicherheiten von vornherein ausräumt, den Taxihalterinnen und Taxihaltern aber weiterhin eine sachgerechte Preiskalkulation erlaubt, erscheint daher ein angemessenes Mittel zur Erreichung des im öffentlichen Interesse liegenden Ziels.

4.3.3 Ebenso wenig erweist sich Art. 6 Abs. 3 TaxiR als verfassungswidrig, stellen doch Höchstpreisvorschriften im Bereich des Taxiwesens gemäss ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichts grundsätzlich eine zulässige Massnahme dar, um die Kundschaft vor Übervorteilung zu schützen (vgl. vorne E. 4.2). Hinzu kommt, dass es sich bei Art. 6 Abs. 3 TaxiR lediglich um eine Kompetenznorm zugunsten des Gemeinderats handelt, durch die zur Zeit keine Beschränkung der Freiheit der Taxiunternehmen bei der Preisgestaltung resultiert. Ob Höchsttarife im vorliegenden Fall verfassungskonform wären, hängt von ihrer konkreten Ausgestaltung ab und muss hier nicht beurteilt werden (vgl. zu dieser Problematik die Bemerkungen von Giovanni Biaggini, in ZBI 2012 S. 494 f. mit Hinweis auf Johannes Reich, a.a.O., Rz. 37).

5.

Weiter erachten die Beschwerdeführenden die in Art. 7 Abs. 1 TaxiR vorgesehene Pflicht, die Dienstleistungspreise aussen am Taxi anzuschreiben, als unvereinbar mit der Wirtschaftsfreiheit. Weder Hotels noch Restaurants oder Postautos und Linienbusse müssten ihre Preise «ausen anschreiben». Die Bestimmung lautet wie folgt:

Art. 7 Preisanschreibpflicht

¹Die Taxihalterinnen und Taxihalter haben die Preise für ihre angebotenen Dienstleistungen im Innern des Fahrzeugs für die Kundschaft gut lesbar und aussen auf beiden Fahrzeugseiten bekanntzugeben. Die Vorschriften der eidgenössischen Preisbekanntgabeverordnung sind zu beachten.

²[...]

Das RSA hat erwogen, in Art. 10 Abs. 3 TaxiV schreibe bereits das kantonale Recht den Taxihalterinnen und Taxihaltern vor, die Tarife gut sichtbar aussen am Fahrzeug bekannt zu geben. Mit dieser zutreffenden Argumen-

tation setzen sich die Beschwerdeführenden nicht auseinander; insbesondere machen sie nicht geltend, die Vorgabe der TaxiV, die durch Art. 7 Abs. 1 TaxiR umgesetzt wird, sei ihrerseits verfassungswidrig. Es verhält sich denn auch so, dass das Taxigewerbe schon von Bundesrechts wegen verpflichtet ist, die tatsächlich zu bezahlenden Preise in Schweizerfranken bekannt zu geben (vgl. Art. 10 Abs. 1 Bst. f der Verordnung vom 11. Dezember 1978 über die Bekanntgabe von Preisen [Preisbekanntgabeverordnung, PBV; SR 942.211]), wobei der Preisanschlag leicht zugänglich und gut lesbar angebracht sein muss (vgl. Art. 11 Abs. 1 PBV). Dieser Vorgabe wird – worauf die Gemeinde zu Recht hinweist – durch die Pflicht, die Preise aussen am Fahrzeug anzuschreiben, in sinnvoller Weise nachgekommen. Inwiefern dabei der freie Wettbewerb behindert werden könnte, ist nicht ersichtlich, erleichtert doch eine entsprechende Verpflichtung zur Preisbekanntgabe den Vergleich von Preisen und dürfte daher dem Wettbewerb eher zuträglich sein. Art. 7 Abs. 1 TaxiR, der ausdrücklich auf die PBV verweist, steht mithin nicht in Widerspruch, sondern in Einklang mit dem übergeordneten Recht. Im Übrigen sind gerade die von den Beschwerdeführenden angesprochenen Gastgewerbebetriebe ebenfalls gesetzlich zur Preisbekanntgabe verpflichtet (vgl. Art. 10 Abs. 1 Bst. c PBV; Art. 25 des Gastgewerbegesetzes vom 11. November 1993 [GGG; BSG 935.11]).

6.

Die Beschwerdeführenden beanstanden sodann Art. 10 und 11 TaxiR:

Art. 10 Theoretische Eignungsprüfung

¹Die Taxiführerbewilligung wird einer natürlichen Person auf schriftliches Gesuch hin erteilt, wenn sie sich an einer schriftlichen und mündlichen Eignungsprüfung über genügende Kenntnisse der folgenden Bereiche ausweist:

- a. kantonale Taxiverordnung;
- b. Taxireglement der Gemeinde Interlaken;
- c. ARV2;
- d. Ortskenntnisse der Agglomeration Interlaken.

²Die theoretische Eignungsprüfung dauert höchstens zweieinhalb Stunden.

³Wer die theoretische Eignungsprüfung besteht, erhält eine Bestätigung, die zum Ablegen der praktischen Eignungsprüfung berechtigt. Die Bestätigung ist während drei Monaten gültig.

⁴ Wer die theoretische Eignungsprüfung nicht besteht, kann sich frühestens nach drei Monaten wieder zur Prüfung anmelden.

Art. 11 Praktische Eignungsprüfung

¹ Die praktische Prüfung beinhaltet die Handhabung der Tarifuhr, des Fahrtschreibers und das Ansteuern von fünf Zielen in der Agglomeration Interlaken, wobei jeweils der kürzeste Weg zu wählen ist.

² Die Prüfung gilt als bestanden, wenn die Handhabung der Tarifuhr und des Fahrtschreibers korrekt erfolgt und vier Ziele ohne Umwege und unter Beachtung der Verkehrsregeln erreicht werden. Die Verwendung eines Ortsplanes ist gestattet, Navigationsgeräte dürfen nicht eingesetzt werden.

6.1 Die Beschwerdeführenden sprechen sich grundsätzlich gegen die Durchführung von Eignungsprüfungen aus. Solches sei in einem kleinen Ort wie Interlaken, der nicht mit Bern oder Zürich verglichen werden könne, überflüssig. Hinzu komme, dass Prüfungen den ohnehin akuten Personal-mangel im Taxigewerbe noch verschärften. Es brauche ausserdem eine angemessene Übergangszeit und flexible Ausnahmestimmungen, um den zusätzlichen Personalbedarf an Grossanlässen decken zu können, an welchen die Fahrerinnen und Fahrer ohnehin «mehr oder weniger nur im Kreis» fahren müssten. Prüfungen führten zu einer (nicht hinnehmbaren) Einschränkung des Transportangebots der Beschwerdeführenden. Im Einzelnen kritisieren sie bezüglich Art. 10 TaxiR den Umfang der theoretischen Prüfung mit dem Argument, die ARV2 (Verordnung vom 6. Mai 1981 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen; SR 822.222) werde bereits anlässlich der Führerscheinprüfung geprüft. Zudem fehle eine detaillierte Beschreibung der theoretischen Prüfung im Reglement. Die Wartefrist von drei Monaten für das Wiederholen einer nicht bestandenen Prüfung wird mit der Begründung abgelehnt, in anderen Gemeinden könne die Prüfung bereits nach einem Monat wiederholt werden. Bezüglich Art. 11 TaxiR wenden die Beschwerdeführenden ein, eine praktische Prüfung sei nicht notwendig, wenn «nach Pauschalen und mit GPS» gefahren werde.

6.2 Die Vorinstanz hat richtigerweise darauf hingewiesen, dass der Kanton den Gemeinden im hier interessierenden Bereich Vorgaben gemacht hat: Gemäss Art. 5 Abs. 2 Bst. f und g TaxiV sind die Standortgemeinden zur Durchführung einer theoretischen und einer praktischen Eignungsprüfung verpflichtet (vgl. auch Art. 11 Abs. 3 TaxiV). Die flächen-

deckende Einführung solcher Prüfungen ist ein zentrales Anliegen der TaxiV und soll massgeblich zur Verbesserung der Qualität und Kundenfreundlichkeit im Taxiwesen beitragen (Vortrag der Polizei- und Militärdirektion des Kantons Bern [POM] zur TaxiV, einsehbar unter: <<http://www.rr.be.ch>>, Rubriken «Regierungsratsbeschlüsse/RRB 2012/POM 2012», «RRB 27/2012» [nachfolgend: Vortrag TaxiV], S. 1 und 8 f.).

6.3 Inwiefern Art. 10 und 11 TaxiR diese Vorgaben rechtswidrig umsetzen würden, ist weder ersichtlich noch dargetan:

6.3.1 Bezüglich des Umfangs der theoretischen Eignungsprüfung trifft zwar zu, dass die Kenntnis der Vorschriften der ARV2 bereits Voraussetzung für die Erteilung der Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport bildet (vgl. Art. 25 Abs. 3 Bst. a der Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr [Verkehrszulassungsverordnung, VZV; SR 741.51]). Indes ist allein deswegen nicht unzulässig, dass diese Vorschriften teilweise auch zum Prüfungsstoff der kommunalen Taxiführerbewilligung zählen. Insbesondere wenn der Erwerb der Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport bereits längere Zeit zurückliegt, erscheint es zielführend, mittels theoretischer Eignungsprüfung sicherzustellen, dass die für die Tätigkeit als Taxiführerin bzw. Taxiführer wichtigsten Elemente der ARV2 bekannt sind. Daran ändert nichts, dass die Vorschriften der ARV2 als Bestimmungen des Bundesrechts nach den kantonalrechtlichen Vorgaben nicht zum (zwingenden) Prüfungsstoff gehören, schreibt Art. 5 Abs. 2 Bst. g TaxiV doch (nur) den Nachweis genügender Kenntnisse der kantonalen und kommunalen Bestimmungen zum Taxiwesen vor. Diese Umschreibung stellt lediglich einen «kantonalen Mindeststandard» dar, sodass es den Gemeinden freisteht, «weitergehende Regelungen» zu erlassen (vgl. Vortrag TaxiV, S. 1). Für die berufliche Betätigung als Taxiführerin bzw. Taxiführer kommt den Vorschriften der ARV2 zentrale Bedeutung zu. Die Einhaltung dieser Bestimmungen stellt ebenso eine Bewilligungsvoraussetzung dar wie das Bestehen der Eignungsprüfung, wobei Regelverstösse zum Entzug der Bewilligung führen können (vgl. Art. 5 Abs. 2 Bst. c i.V.m. Art. 7 Abs. 1 Bst. a TaxiV; VGE 2013/166 vom 26.11.2013, E. 4.5.3). Vor diesem Hinter-

grund ist nicht zu beanstanden, dass die Gemeinde als zuständige Vollzugs- und Aufsichtsbehörde im Taxiwesen (Art. 2 Abs. 1 und Art. 5 Abs. 1 TaxiV) die Vorschriften der ARV2 bis zu einem gewissen Grad noch einmal prüft. Dies umso weniger, als gemäss Gemeinde nicht die «Prüfung des Strassenverkehrsamts» wiederholt, sondern in erster Linie praktische Aspekte geprüft werden sollen, «die später im Arbeitsalltag eine wesentliche Rolle spielen» (vgl. act. 6A, pag. 14, Ziff. 5, sowie Antrag Gemeinderat zu Art. 10).

6.3.2 Weiter ist nicht ersichtlich, inwiefern die reglementarische Umschreibung der theoretischen Prüfung ungenügend sein bzw. Recht verletzen soll. In Art. 10 Abs. 1 Bst. a-d TaxiR werden die zu prüfenden Gebiete abschliessend aufgezählt. Die Gemeinde weist zu Recht darauf hin, dass auf Stufe Reglement keine detaillierteren Vorschriften erforderlich sind.

6.3.3 Bezüglich der kritisierten dreimonatigen Wartefrist für das Wiederholen einer nicht bestandenen theoretischen Eignungsprüfung begnügen sich die Beschwerdeführenden mit dem Hinweis auf die Regelung in andern, nicht näher bezeichneten Gemeinden, in denen Kandidatinnen und Kandidaten angeblich bereits einen Monat nach einem Misserfolg zu einem neuen Versuch antreten können. Damit ist nicht dargetan, inwiefern die Regelung von Art. 10 Abs. 4 TaxiR, die eine etwas längere Frist vorsieht, gegen Recht verstossen soll. Welche Bestimmungen oder Prinzipien des übergeordneten Rechts verletzt sein könnten, ist denn auch nicht ersichtlich. Insbesondere erscheint eine Wartefrist von drei Monaten nicht unverhältnismässig. Das Reglement sieht im Fall eines Misserfolgs kein definitives Scheitern vor, sodass eine nicht bestandene Prüfung mehrmals hintereinander wiederholt werden kann. Demnach verleiht die Wartefrist gemäss Art. 10 Abs. 4 TaxiR einem Misserfolg zusätzliches Gewicht und schafft, was die Gemeinde betont, einen Anreiz für die Kandidatinnen und Kandidaten, sich «seriös» auf die Prüfung vorzubereiten (act. 6A, pag. 14, Ziff. 5). Damit ist auch die Regelung von Art. 10 Abs. 4 TaxiR nicht zu beanstanden.

6.3.4 Die Ortskenntnisse der Kandidatinnen und Kandidaten werden sowohl theoretisch (Art. 10 Abs. 1 Bst. d TaxiR) als auch praktisch (Art. 11 Abs. 1 TaxiR) geprüft, wie es Art. 5 Abs. 2 Bst. f TaxiV ausdrücklich vor-

schreibt. Auch insoweit setzt die Gemeinde mithin nur kantonale Vorgaben um, wobei die Beschwerdeführenden nicht näher erläutern, inwiefern die kommunalen Bestimmungen übergeordnetes Recht verletzen sollen. Im Übrigen handelt es sich bei der allgemeinen Einführung der Prüfung von Ortskenntnissen, wie dies bisher nur in Zentrumsgemeinden üblich war, um eines der Hauptanliegen des kantonalen Ordnungsgebers. Die Vorschrift, dass die Taxiführerinnen und Taxiführer ihre Ortskenntnis flächendeckend – auch in ländlichen Gemeinden – und dabei nicht nur bezogen auf ihre Standortgemeinde, sondern für die ganze Region, in der sie tätig sind, ausweisen müssen, wurde bei Erlass der TaxiV als eine der wichtigsten Massnahmen zur Verbesserung der bemängelten Qualität im Taxigewerbe betrachtet (vgl. Vortrag TaxiV, S. 1, 8 und 11 am Ende). Der blosser Hinweis der Beschwerdeführenden auf den möglichen Einsatz von Navigationsgeräten und die Option, einen Pauschalpreis auszuhandeln, vermag diese Wertungen des kantonalen Ordnungsgebers nicht in Frage zu stellen. Technische Hilfsmittel können zwar für typische Fahrziele bei gewöhnlichen Verhältnissen eine taugliche Unterstützung bieten; wenn es aber besondere Ziele anzusteuern gilt oder aussergewöhnliche Verkehrsverhältnisse herrschen, vermögen sie effektive Ortskenntnis der Fahrerin bzw. des Fahrers nicht aufzuwiegen; zudem können bei Navigationssystemen, wie bei allen elektronischen Systemen, Pannen auftreten. So oder anders ist nicht zu beanstanden, dass Kanton und Gemeinde von den Taxiführerinnen und den Taxiführern Ortskunde erwarten, damit sie auf spezifische Wünsche der Kundschaft oder auf besondere Gegebenheiten angemessen reagieren können.

6.3.5 Nach dem Gesagten werden im Rahmen der theoretischen und der praktischen Eignungsprüfung gemäss Art. 10 f. TaxiR keine unstatthaften Anforderungen an Taxiführerinnen und Taxiführer gestellt. Die Rechtswidrigkeit der Prüfungsordnung bzw. eine unzulässige Beschränkung der Wirtschaftsfreiheit lässt sich deshalb nicht allein mit der Befürchtung begründen, künftig kaum ausreichend (qualifiziertes) Personal rekrutieren zu können. Zudem haben die Beschwerdeführenden gemäss eigenen Angaben – obschon das geltende Reglement noch keine besonderen Anforderungen an Taxiführerinnen und Taxiführer stellt (vgl. Art. 12 des Taxi- und Kutschenreglements vom 1. März 1994; Rechtssammlung der

EG Interlaken 935.1) – bereits heute Mühe, genügend Fahrer zu finden. Es sind bei ihnen also ohnehin andere Faktoren als die Eignungsprüfung für den Personalmangel verantwortlich. Unter dem Vorbehalt, dass keine unverhältnismässig hohen Anforderungen an die Eignung der Fahrerinnen und Fahrer gestellt werden, sprechen Schwierigkeiten bei der Personalrekrutierung denn auch nicht gegen, sondern vielmehr für das konsequente Durchführen von Eignungsprüfungen: Die Sicherung eines minimalen Qualitätsstandards ist gerade dann vordringlich, wenn ein Nachfrageüberhang auf Seiten der Arbeitgeberschaft besteht. Ist nämlich der Bedarf an Fahrerinnen und Fahrern grösser als das Angebot, können die Taxiunternehmen in Versuchung geraten, mangels Alternativen auch Personal zu beschäftigen, das weniger geeignet ist und bei einer andern Nachfragesituation auf dem Arbeitsmarkt nicht angestellt würde. Dies gilt gerade auch für die von den Beschwerdeführenden angesprochenen Grossanlässe, weshalb im Umstand, dass das Reglement für diese keine «flexible Ausnahmebestimmungen» kennt, kein Verstoss gegen die Wirtschaftsfreiheit zu sehen ist. Soweit die Beschwerdeführenden schliesslich eine «angemessene Übergangszeit» fordern, sind sie auf die Übergangsregelung im kantonalen und kommunalen Recht hinzuweisen. Danach bleiben bestehende Bewilligungen zum Führen von Taxis grundsätzlich gültig (Art. 12 Abs. 2 TaxiV; Art. 34 TaxiR); bisherige Taxiführerinnen und Taxiführer, die um Erneuerung ihrer Bewilligung ersuchen und nachweislich regelmässig ein Taxi geführt haben, müssen zudem keine Eignungsprüfung ablegen (Art. 12 Abs. 3 TaxiV).

6.4 Art. 10 und 11 TaxiR sind somit nicht zu beanstanden.

7.

Die Beschwerdeführenden kritisieren weiter Art. 12 TaxiR, der soweit hier interessierend, wie folgt lautet:

Art. 12 Beförderungspflicht und Haftung

¹ Grundsätzlich sind Taxiführerinnen und Taxiführer verpflichtet, jeden Fahrgast zu befördern. Ein Auftrag kann aber ausgeschlagen werden, wenn die Fahrt der Taxiführerin oder dem Taxiführer aus einem offen-

sichtlich beim Fahrgast liegenden Grund nicht zugemutet werden kann.

²Die Beförderung von Personen darf nicht aufgrund der Länge der Beförderungsstrecke ausgeschlagen werden, oder wenn

a. [...]

b. [...]

c. Haustiere zu einem Tierarzt gebracht werden sollen.

³ [...]

7.1 Die Beschwerdeführenden lehnen die in Art. 12 Abs. 2 Bst. c TaxiR statuierte Pflicht zum Transport von Haustieren aus «hygienischen und gesundheitlichen Gründen» ab. Sie machen zudem geltend, dass es «viele Touristen [...] aus kulturellen und religiösen Gründen ablehnen würden, in einem Auto zu fahren, in welchem auch Tiere befördert werden». Es sei ein medizinisches Gutachten über allergische Gefahren für andere Passagiere einzuholen. – Gemäss den Erwägungen der Vorinstanz ist die Regelung zulässig, da gestützt auf Art. 12 Abs. 1 TaxiR unzumutbare Fahrten ausgeschlagen werden können.

7.2 Das Bundesgericht hat bereits eine Regelung geschützt, die für den Kanton Genf eine generelle Beförderungspflicht mit bestimmten Ausnahmen vorsieht. Danach sind die Taxiführerinnen und Taxiführer verpflichtet, alle Fahrten innerhalb des Kantons auszuführen, ausser die verbleibende Arbeitszeit (ARV2) reiche nicht mehr aus, um die Fahrt zu beenden oder die zu transportierende Person, das Tier oder der Gegenstand könnten die Fahrerin bzw. den Fahrer oder das Fahrzeug gefährden («mettre le chauffeur ou son véhicule en péril»); die Fahrt kann zudem verweigert werden, wenn die Kundschaft (offensichtlich) zahlungsunfähig ist (BGer 2P.83/2005 vom 26.1.2006, E. 10.2). Auch Art. 12 TaxiR sieht eine generelle Beförderungspflicht mit Ausnahmen vor, wenn die Fahrt den Taxiführerinnen und Taxiführer «aus einem offensichtlich beim Fahrgast liegenden Grund» nicht zugemutet werden kann (Abs. 1). Was unter «Zumutbarkeit» zu verstehen ist, wird in Abs. 2 insofern konkretisiert, als beispielhaft einzelne Situationen aufgezählt werden, in denen eine Beförderung (grundsätzlich) nicht verweigert werden darf. So sind namentlich Fahraufträge betreffend Haustiere, die zu einem Tierarzt gebracht werden sollen, (grundsätzlich) immer anzunehmen (Art. 12 Abs. 2 Bst. c TaxiR). Es wird zu Recht von keiner Seite in Frage gestellt, dass auch hier die Unzumutbarkeitsschranke gemäss Art. 12 Abs. 1 TaxiR gelten muss. Dies ergibt

sich einerseits aus dem Verhältnismässigkeitsprinzip (Art. 5 Abs. 2 BV) und andererseits aus Art. 11 Abs. 2 Bst. a TaxiV, der den Vorbehalt von «besonderen Ablehnungsgründen» zwingend vorsieht. Vor dem Hintergrund der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist Art. 12 Abs. 2 Bst. c TaxiR mithin nicht zu beanstanden.

7.3 Daran vermögen die Einwände der Beschwerdeführenden nichts zu ändern: Die Gemeinde weist zu Recht darauf hin, dass die Taxiführerinnen und Taxiführer für den Transport von Haustieren beispielsweise Unterlagen oder Decken bereithalten können (vgl. Beschwerdeantwort, S. 2), womit Verunreinigungen des Fahrzeugs auf einfache Art und Weise vorgebeugt werden kann. Des Weiteren mag zutreffen, dass gewisse Kundinnen und Kunden nicht in einem Taxi mitfahren wollen, in welchem womöglich bereits ein Haustier transportiert worden ist. Auch ist nicht auszuschliessen, dass ein Fahrgast auf ein zuvor transportiertes Haustier allergisch reagieren könnte. Indes handelt es sich bei diesen Beispielen um weit hergeholte Einzelfallkonstellationen, die zwar mögliche Schwierigkeiten aufzeigen, die Regelung von Art. 12 Abs. 2 Bst. c TaxiR aber nicht als verfassungswidrig erscheinen lassen. Der Beweisantrag, ein medizinisches Gutachten über Gefahren für Allergiker einzuholen, wird mangels Erheblichkeit abgewiesen (vgl. zur antizipierten Beweiswürdigung statt vieler BVR 2012 S. 252 E. 3.3.3).

8.

Ebenfalls umstritten ist die Verpflichtung zur Hilfeleistung gemäss Art. 14 Abs. 2 TaxiR:

Art. 14 Hilfeleistungen

¹[...]

²Die Taxiführerinnen und Taxiführer sind bei Dunkelheit verpflichtet, ihre Fahrgäste auf deren Wunsch bis zur Haustüre zu begleiten.

Die Beschwerdeführenden machen zum einen Probleme beim (vorschriftsgemässen) Parkieren geltend. Zum anderen sei weder die Sicherheit des Fahrzeugs (vor einem Einbruch) noch diejenige der Fahrerin bzw. des Fahrers (vor einem Überfall) gewährleistet. Bei schlechten Witterungsver-

hältnissen zwingt die Bestimmung die Fahrerin bzw. den Fahrer zudem dazu, «schwere Arbeitskleidung» zu tragen. Es sei eine Stellungnahme der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt (SUVA) zum Thema «Arbeitskleidung» sowie der Kantonspolizei zum Thema «Halten/Parkieren von Taxis» einzuholen. – Auch bezüglich dieser Einwendungen bleibt unklar, inwiefern die kommunale Regelung in geschützte Rechtspositionen eingreifen soll. Ohnehin kann aber eine unzulässige Beeinträchtigung sowohl der Persönlichkeitsrechte der Taxiführerinnen und Taxiführer als auch der Wirtschaftsfreiheit der Taxiunternehmen ausgeschlossen werden: Vorinstanz und Gemeinde weisen zu Recht darauf hin, dass ein öffentliches Interesse an der streitigen Hilfeleistung von Taxiführerinnen und Taxiführern besteht. Diesbezüglich ist an die Bedeutung des Taxigewerbes zu erinnern, das – als dem Publikum allgemein zugängliche Ergänzung zu den öffentlichen Transportbetrieben – funktionell einem öffentlichen Dienst nahesteht (BGE 99 Ia 389 E. 3a; BGer 2C_940/2010 vom 17.5.2011, in ZBI 2012 S. 487 E. 4.8; BGer 2C_660/2007 vom 6.3.2008, E. 4.2, 2C_71/2007 vom 9.10.2007, E. 5.1 und 2P.83/2005 vom 26.1.2006, E. 2.3). Vor diesem Hintergrund werden weder die Fahrerin und Fahrer persönlich noch das Taxiunternehmen in wirtschaftlicher Hinsicht übermässig belastet, wenn reglementarisch eine Verpflichtung begründet wird, Fahrgäste bis zur Haustür zu begleiten, zumal sie nur bei Dunkelheit und nur auf Ersuchen greift. So ist die Hilfeleistung auf Einzelfälle in Randzeiten begrenzt, dient einem legitimen Bedürfnis an der Vermittlung eines Sicherheitsgefühls für die Fahrgäste, kann sich auf Art. 11 Abs. 2 Bst. c TaxiV abstützen, wonach die Gemeinden weitere Verhaltensanordnungen für Taxiführerinnen und Taxiführer erlassen dürfen, und entspricht schliesslich auch der Stossrichtung der kantonalen TaxiV, die unter anderem die ungenügende Kundenfreundlichkeit des Taxidiensts verbessern will (vgl. Vortrag TaxiV, S. 1). Weshalb es im Fall von Art. 14 Abs. 2 TaxiR im Gegensatz zu vergleichbaren Situationen (z.B. Handreichung beim Gepäck, Abholen des Kunden an der Haustür) nicht möglich sein soll, das Fahrzeug verkehrsregelkonform abzustellen bzw. in solchen Situationen ein unzumutbares Sicherheitsrisiko bestehen könnte, wird nicht dargetan und ist auch nicht ersichtlich. Ferner weist die Gemeinde zu Recht darauf hin, dass es Sache jeder Taxiführerin und jedes Taxiführers ist, den Witterungsverhältnissen angepasste Kleidung zu tragen. Die Verpflichtung,

Fahrgäste in Einzelfällen bis zur Haustür zu begleiten, schafft diesbezüglich keine veränderten Voraussetzungen. Inwiefern eine Stellungnahme der SUVA bzw. der Kantonspolizei daran etwas ändern könnte, ist nicht ersichtlich; die entsprechenden Beweisanträge werden abgewiesen (vgl. auch vorne E. 7.3). Art. 14 Abs. 2 TaxiR ist nicht zu beanstanden.

9.

Schliesslich beantragen die Beschwerdeführenden die Streichung der Absätze 3-5 von Art. 21 TaxiR:

Art. 21 Ausrüstung und Erscheinungsbild

¹ Taxis müssen von aussen gut erkennbar als solche gekennzeichnet und mit einer von der zuständigen Behörde zugeteilten Nummer (Matrikelnummer) versehen sein. Mit Ausnahme von Kutschentaxis müssen Taxis über eine gut sichtbare Taxikennlampe auf dem Fahrzeugdach und eine Tarifuhr verfügen.

² [...]

³ Fremdsprachige Kennzeichnungen sind nicht erlaubt.

⁴ Die Sicherheitskommission kann nähere Vorschriften zur Kennzeichnung erlassen.

⁵ Werbung für Dritte darf nur auf der Heckscheibe angebracht werden.

9.1 Die Vorinstanz hat zwar gewisse Bedenken betreffend das Verbot fremdsprachiger Kennzeichnungen in Abs. 3 geäussert und erwogen, nebst deutschsprachigen müssten zumindest auch französischsprachige Kennzeichnungen zulässig sein, da Französisch ebenfalls eine Amtssprache des Kantons sei. Insgesamt sei die Bestimmung aber mit der Wirtschaftsfreiheit vereinbar. Als Tourismusort habe die Gemeinde ein öffentliches Interesse an der Vereinheitlichung des Erscheinungsbilds der Taxis und an der Sicherstellung eines gewissen Qualitätsstandards. Die Einschränkung wiege nicht übermässig schwer und gehe nicht weiter als notwendig. Abs. 4 ermögliche es der zuständigen Kommission sodann, auf veränderte Bedingungen und unerwünschte Erscheinungen mit Detailvorschriften zu reagieren, während Abs. 5 nur Werbung für Dritte regle, was nicht dem Schutz der Wirtschaftsfreiheit unterliege. – Die Beschwerdeführenden wenden ein, Abs. 3 beschränke ihre Werbe- und Meinungsfreiheit in unzulässiger Weise. Es sei nicht einzusehen, weshalb ein gemäss Abs. 1 gekenn-

zeichnetes Taxi nicht auch zusätzlich in einer fremden Sprache angeschrieben und beispielsweise mit einem Hinweis wie «English speaking» versehen werden dürfe. Abs. 4 sei sodann überflüssig, weil die Regelung gemäss Abs. 1 genügend klar sei. Auch Abs. 5 stelle eine unzulässige Einschränkung der Werbefreiheit dar, zumal die ganze Fläche des Taxis ein Wirtschaftsgut darstelle, das zu Werbezwecken genutzt werden dürfe. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) oder die Postbusse unterlägen keinen entsprechenden Beschränkungen. Ausserdem würden die Fahrzeuge der Gemeinde selber mit seitlich angebrachter Werbung herumfahren, weshalb sich frage, ob mit der Regelung potenzielle Wettbewerber ausgeschaltet werden sollen. Schliesslich bestehe für die bisherigen Werbefreiheiten Bestandesschutz, sodass allfällige Einschränkungen zu entschädigen seien.

9.2 Die Werbefreiheit ist Teilgehalt der Wirtschaftsfreiheit und kann unter denselben Voraussetzungen (vgl. vorne E. 3.3) eingeschränkt werden wie diese (BGE 128 I 295 E. 5a f.; vgl. auch BVR 2015 S. 129 E. 3.1). Vom Schutzbereich der Meinungsfreiheit (Art. 16 Abs. 1 und 2 BV; Art. 17 Abs. 1 KV) werden dagegen grundsätzlich nur ideelle Inhalte erfasst, während Äusserungen, die kommerziellen Zwecken dienen, in den Geltungsbereich der Wirtschaftsfreiheit fallen (BGE 128 I 295 E. 5a, 125 I 417 E. 3a). Welche öffentlichen Interessen eine Einschränkung der Wirtschafts- bzw. Werbefreiheit zu rechtfertigen vermögen, lässt sich nicht abschliessend bestimmen; ausgeschlossen ist jedenfalls die Verfolgung grundsatzwidriger Interessen (Art. 94 Abs. 4 BV; vgl. BGE 138 I 378 E. 8.3; Paul Richli, a.a.O., Rz. 298; Martin Philipp Wyss, Öffentliche Interessen – Interessen der Öffentlichkeit?, 2001, S. 262 f. und 277 f.; Müller/Schefer, Grundrechte in der Schweiz, 4. Aufl. 2008, S. 1075 ff.; Häfelin/Haller/Keller, Schweizerisches Bundesstaatsrecht, 8. Aufl. 2012, N. 663 und 670 ff.). Liegt ein zulässiges öffentliches Interesse vor, beurteilt sich die Rechtmässigkeit eines Eingriffs in erster Linie nach der Verhältnismässigkeit, d.h. es ist zu untersuchen, ob die Massnahme zur Erreichung des im öffentlichen Interesse verfolgten Ziels geeignet und erforderlich ist und keine überwiegenden (öffentlichen oder privaten) Interessen entgegenstehen (vgl. vorne E. 3.3; BGE 141 I 20 E. 6.2.1; BVR 2013 S. 105 E. 5.1; VGE 2015/79 vom 1.6.2015 [zur Publ. bestimmt], E. 5.4.2; Kiener/Kälin, Grundrechte, 2007,

S. 381 ff.; René Rhinow, in Kommentar BV, aArt. 31 Rz. 204 am Ende, 206 ff. und 209 ff.). Das Bundesgericht hat Werbebeschränkungen etwa aus gesundheitspolizeilichen Gründen sowie im Bereich der freien Berufe zum Schutz der beruflichen Vertrauenswürdigkeit und einer ordnungsgemässen Berufsausübung als zulässig erachtet (vgl. zur Tabak- und Alkoholwerbung: BGE 128 I 295 E. 5b/bb, 118 Ib 356 E. 4d und 5a; zur Arzneimittelwerbung: BGE 123 I 201 E. 4; zur Lebensmittelwerbung: BGE 127 II 91 E. 4a; zur Anwaltswerbung: BGE 139 II 173 E. 5 und 6.2.1, 125 I 417 E. 4b; zur Apothekerwerbung: BGE 123 I 201 E. 6b; zur Architektenwerbung: BGE 104 Ia 473 E. 2). Weiter hat es im Zusammenhang mit sog. Plakatmonopolen entschieden, dass sich eine Beschränkung der im öffentlichen Raum wahrnehmbaren Werbung auch aus ästhetischen Gründen, namentlich zum Schutz des Ortsbilds, rechtfertigen kann (vgl. BGE 128 I 3 E. 3e/bb, 125 I 209 E. 10c, 100 Ia 445 E. 5b; zum Ganzen Paul Richli, a.a.O., Rz. 382; Klaus A. Vallender in Ehrenzeller/Schindler/Schweizer/Vallender [Hrsg.], Die Schweizerische Bundesverfassung, 3. Aufl. 2014, Art. 27 N. 24; Müller/Schefer, a.a.O., S. 1060 Fn. 154). Im Bereich des Taxiwesens wurde eine Regelung als zulässig erachtet, die für den Kanton Genf spezifische Vorschriften zum Erscheinungsbild der Taxis macht, wonach diese in einer vorgegebenen einheitlichen Farbe lackiert und mit einer offiziellen Kennzeichnung (inkl. Matrikelnummer) versehen sein müssen (vgl. BGer 2P.83/2005 vom 26.1.2006, E. 8).

9.3 Die beanstandeten Bestimmungen zielen in erster Linie auf eine Vereinheitlichung des Erscheinungsbilds der Taxis ab. Die Fahrzeuge sollen für die Kundschaft ohne weiteres als staatlich zugelassene und kontrollierte Transportmittel erkennbar sein, was dem Schutz vor Übervorteilung dient (vgl. auch BGer 2P.83/2005 vom 26.1.2006, E. 8). Gleichzeitig soll das ästhetische Erscheinungsbild der Taxis positiv beeinflusst werden. Die Gemeinde hat erklärt, sie wolle insbesondere mit Blick auf den Tourismus beim Erscheinungsbild der Taxis einen «gewissen Qualitätsstandard» sicherstellen. Dabei sei sie bewusst nicht so weit gegangen wie grössere Städte, die auch eine (einheitliche) Farbe vorschrieben. Es gelte vorab zu vermeiden, dass sich die Taxifahrzeuge zu «fahrenden Werbepattformen» entwickelten (vgl. Beschwerdeantwort, S. 3; Antrag Gemeinderat zu

Art. 20-22 und act. 6A, pag. 15). Diese Zielsetzung erscheint mit Blick auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung grundsätzlich ebenfalls zulässig (vgl. hinten E. 9.4.3). Die Regelung verfolgt mithin typische gewerbe-polizeiliche Ziele. Wirtschafts- oder standespolitische Motive sind keine ersichtlich. Im Übrigen besteht kein Anlass für die Annahme, die Gemeinde wolle dem öffentlichen Verkehr oder ihren eigenen Betrieben in Werbebelangen Wettbewerbsvorteile verschaffen.

9.4 Zu den einzelnen kritisierten Bestimmungen ist Folgendes zu be-merken:

9.4.1 In der Tat erscheint unklar, ob mit der Formulierung «fremdspra-chig» in Art. 21 Abs. 3 TaxiR alle nicht deutschsprachigen Kennzeichnun-gen gemeint sind, sodass auch französischsprachige Hinweise ausge-schlossen wären. Wie es sich damit verhält, kann indes offenbleiben, da so oder anders nicht ersichtlich ist, inwiefern ein solches Verbot fremdsprachi-ger Kennzeichnungen den an sich legitimen Zielen der Gemeinde dienlich sein könnte. Die Beschwerdeführenden bringen zu Recht vor, es leuchte nicht ein, weshalb ein vorschriftsgemäss gekennzeichnetes Taxi nicht zu-sätzlich in einer Fremdsprache angeschrieben werden dürfe. Gemäss Art. 21 Abs. 1 TaxiR müssen die Taxis von aussen gut erkennbar als sol-che gekennzeichnet und mit einer von der zuständigen Behörde zugeteilten Matrikelnummer versehen sein sowie über eine gut sichtbare Taxikenn-lampe auf dem Fahrzeugdach verfügen. Damit ist eine einheitliche und unverwechselbare Kennzeichnung sichergestellt. Es ist nicht davon aus-zugehen, dass ergänzende fremdsprachige Kennzeichnungen und Beschriftungen zu nachgerade unhaltbaren Zuständen führen könnten. Inso-fern lässt sich Art. 21 Abs. 3 TaxiR auch nicht mit Bestimmungen vergleichen, die aus ästhetischen Gründen beispielsweise eine unerwünschte Häufung von Reklamen verbieten. Die Bestimmung erscheint zur Zielerrei-chung weder geeignet noch erforderlich. Weiter weisen die Beschwerde-führenden zu Recht darauf hin, dass sie im Wettbewerb mit ihrer Konkur-renz ein legitimes Interesse daran haben, mittels fremdsprachiger Kenn-zeichnungen beispielsweise auf besondere Sprachkenntnisse ihrer Fah-rerinnen und Fahrer aufmerksam zu machen. Zudem entsprechen Hin-weise wie «English speaking» sicherlich auch einem Bedürfnis der Kund-

schaft. Zwar wird die Bezeichnung «Taxi» vermutlich weltweit verstanden. Doch gerade ausländische Gäste dürften darüber hinausgehende Beschriftungen und Hinweise in einer ihnen verständlichen Sprache begrüssen, haben sie doch ein besonderes Interesse daran, auf verständliche Art und Weise über die Transportbedingungen und den Preis informiert zu werden. So informiert auch die Gemeinde auf ihrer Homepage – offensichtlich mit Blick auf ausländische Gäste – mehrsprachig über ihre Angebote und die touristischen Möglichkeiten in Interlaken (vgl. die Homepage <<http://www.interlaken.ch>>, die auf Deutsch, Englisch, Französisch, Spanisch, Arabisch, Chinesisch und Koreanisch abgerufen werden kann). Es liegt mithin auf der Hand, dass an fremdsprachigen Kennzeichnungen ein gewisses touristisches Interesse besteht, sodass mit solchen eine Verbesserung der Kundenfreundlichkeit einhergeht, womit einem öffentlichen Interesse entsprochen wird. Nach dem Gesagten ist das Verbot fremdsprachiger Beschriftungen gemäss Art. 21 Abs. 3 TaxiR weder geeignet noch erforderlich zur Erreichung der im öffentlichen Interesse liegenden Ziele. Vielmehr steht es gar in Widerspruch zu diesen. Die Bestimmung stellt daher einen unzulässigen Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit dar und ist – da keine Möglichkeit zur verfassungskonformen Handhabung ersichtlich ist – aufzuheben.

9.4.2 Dagegen ist nicht nachvollziehbar, inwiefern Art. 21 Abs. 4 TaxiR gegen übergeordnetes Recht verstossen könnte: Die Grundsätze der Kennzeichnung sind – wie die Beschwerdeführenden zutreffend bemerken – in Art. 21 Abs. 1 TaxiR festgelegt. Es spricht nichts dagegen, dass der Grosse Gemeinderat der Sicherheitskommission im eng begrenzten Bereich der äusseren Kennzeichnung der Fahrzeuge die Befugnis erteilt, nähere Vorschriften zu erlassen. Die Beschwerdeführenden behaupten denn auch zu Recht nicht, die Regelung verletze die für die Gemeinde geltenden Delegationsgrundsätze (vgl. Art. 53 Abs. 2 des Gemeindegesetzes vom 16. März 1998 [GG; BSG 170.11]). Da die Sicherheitskommission noch keine näheren Vorschriften erlassen hat, resultiert zur Zeit ohnehin keine Beschränkung der Freiheit der Taxiunternehmen. Jedenfalls vermag der pauschale und unsubstantiierte Einwand, die Bestimmung sei «überflüssig», keine Rechtswidrigkeit darzutun.

9.4.3 Nicht zu beanstanden ist schliesslich Art. 21 Abs. 5 TaxiR: Wie gesehen sind reglementarische Vorgaben, die ein einheitliches Erscheinungsbild der Taxis fördern, sowie eine Beschränkung von Werbeaufschriften grundsätzlich zulässig (vorne E. 9.2 f.). Eine gewisse Beschränkung der im öffentlichen Raum wahrnehmbaren Werbung ist auch aus ästhetischen Gründen zulässig. Zwar bezieht sich die diesbezügliche Rechtsprechung auf Plakatwerbung, aber gerade in Tourismusgemeinden wird das Ortsbild auch durch Taxis geprägt. Weiter erscheint eine Beschränkung von Drittwerbung auf die Heckscheibe der Taxis im Gegensatz zum Verbot fremdsprachiger Kennzeichnungen (vorne E. 9.4.1) geeignet, die von der Gemeinde angestrebte qualitative Verbesserung und eine gewisse Vereinheitlichung des Erscheinungsbilds der Fahrzeuge herbeizuführen. Auch wenn die Gemeinde darauf verzichtet hat, eine einheitliche Lackierung vorzuschreiben, führt Art. 21 Abs. 5 TaxiR zu einer gewissen Normierung des Äusseren der Taxis und verhindert mittels Beschränkung der Werbefläche das Auftreten eigentlicher «fahrender Werbeplattformen». Die Bestimmung beinhaltet sodann kein Werbeverbot und betrifft nur Drittwerbung, die indes – entgegen der Auffassung der Vorinstanz – ebenfalls in den Schutzbereich der Wirtschaftsfreiheit fällt. Da den Taxibetrieben mit der Heckscheibe der Fahrzeuge keine unerhebliche Fläche für Drittwerbung zur Verfügung steht, wird den wirtschaftlichen Interessen der Taxibetriebe genügend Rechnung getragen. Hinzu kommt, dass Beschränkungen der Drittwerbung weniger schwer wiegen als solche der Eigenwerbung, da das Interesse, Privateigentum gegen Entgelt für Drittwerbung zur Verfügung zu stellen, weniger schwer wiegt als das Interesse an Eigenwerbung (vgl. zur Drittwerbung auf privatem Grund BGE 128 I 3 E. 4b; BGer 1P.84/2006 vom 5.7.2006, in ZBI 2007 S. 291 E. 3.2). Art. 21 Abs. 5 TaxiR stellt mithin keine unzulässig Einschränkung der Werbefreiheit dar. Inwieweit die damit einhergehenden wirtschaftlichen Einschränkungen eine Entschädigungspflicht auslösen könnten, ist nicht im vorliegenden Verfahren zu entscheiden. Allerdings ist nicht ersichtlich, wie den Beschwerdeführenden durch den blossen Umstand, dass das Gemeinwesen bisher auf Werbebeschränkungen verzichtet hat, wohlverworbenen Rechte und damit gegebenenfalls vermögenswerte Ansprüche der Beschwerdeführenden entstanden sein könnten (vgl. zum Ganzen Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 6. Aufl. 2010, N. 1008 ff.).

9.5 Den Beschwerdeführenden ist somit nur insoweit zu folgen, als sie die Aufhebung von Art. 21 Abs. 3 TaxiR verlangen. Art. 21 Abs. 4 und 5 TaxiR sind hingegen nicht zu beanstanden.

10.

Zusammenfassend erweist sich die Beschwerde als begründet, soweit sie sich gegen Art. 21 Abs. 3 TaxiR richtet (vorne E. 9.4.1). Die Beschwerde ist insoweit gutzuheissen und Art. 21 Abs. 3 TaxiR aufzuheben. Im Übrigen ist die Beschwerde als unbegründet abzuweisen.

Bei diesem Ausgang des Verfahrens gelten die Beschwerdeführenden als zu einem Fünftel obsiegend. In diesem Umfang sind für das Verfahren vor dem Verwaltungsgericht keine Verfahrenskosten zu erheben (Art. 108 Abs. 2 VRPG). Die restlichen Verfahrenskosten sind ihnen unter Solidarhaft aufzuerlegen (Art. 108 Abs. 1 und Art. 106 VRPG; vgl. auch BVR 2010 S. 260 E. 4). Parteikosten sind keine zu sprechen (Art. 108 Abs. 3 und Art. 104 Abs. 1 und 4 VRPG).

Demnach entscheidet das Verwaltungsgericht:

1. Das Gesuch um Sistierung des Verfahrens wird abgewiesen.
2. Die Beschwerde wird dahin gutgeheissen, dass Art. 21 Abs. 3 des Taxi- und Kutschenreglements 2013 der Einwohnergemeinde Interlaken aufgehoben wird. Soweit weitergehend wird die Beschwerde abgewiesen.
3. Die Kosten des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht, bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 3'500.--, werden den Beschwerdeführenden zu vier Fünfteln, ausmachend Fr. 2'800.--, auferlegt. Die verbleibenden Kosten werden nicht erhoben.

4. Es werden keine Parteikosten gesprochen.

5. Zu eröffnen:

- den Beschwerdeführenden
- der Einwohnergemeinde Interlaken
- dem Regierungsstatthalteramt Interlaken-Oberhasli

Der Abteilungspräsident:

Der Gerichtsschreiber:

Rechtsmittelbelehrung

Gegen dieses Urteil kann innert 30 Tagen seit Zustellung der schriftlichen Begründung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten gemäss Art. 39 ff., 82 ff. und 90 ff. des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesgericht (BGG; SR 173.110) geführt werden.