



Vortrag

Datum RR-Sitzung: 13. August 2025
Direktion: Sicherheitsdirektion
Geschäftsnummer: 2023.SIDGS.558
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Gesetz über Taxis und Limousinendienste (TLG)

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
2.	Ausgangslage	2
2.1	Entstehung und Entwicklung der heutigen Rechtsgrundlagen im Kanton Bern	2
2.2	Übergeordnetes Recht	3
2.3	Überwiesene Motion 141-2022 «Für ein zeitgemässes, unbürokratisches Taxiwesen»	5
2.4	Anliegen der Gemeinden	5
3.	Grundzüge der Neuregelung	6
4.	Erlassform	6
5.	Rechtsvergleich	7
5.1	Kanton Zürich	7
5.2	Kanton Genf	7
5.3	Kanton Basel-Stadt	9
5.4	Kanton Basel-Land	9
5.5	Stadt St. Gallen	9
6.	Umsetzung, geplante Evaluation des Vollzugs	10
7.	Erläuterungen zu den Artikeln	11
8.	Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik (Rechtssetzungsprogramm) und anderen wichtigen Planungen	19
9.	Finanzielle Auswirkungen	19
10.	Personelle und organisatorische Auswirkungen	19
11.	Auswirkungen auf die Gemeinden	19
12.	Auswirkungen auf die Volkswirtschaft	19
13.	Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens	20
14.	Antrag	23

1. Zusammenfassung

Mit der vorliegenden Gesetzesvorlage wird die vom Grossen Rat überwiesene Motion 141-2022 «Für ein zeitgemässes, unbürokratisches Taxiwesen» umgesetzt. Die Vorlage basiert bezogen auf das Taxigewerbe mehrheitlich auf den bisherigen Regelungen im Gesetz über Handel und Gewerbe vom 4. November 1992 (HGG; BSG 930.1) sowie der Taxiverordnung vom 11. Januar 2012 (TaxiV; BSG 935.976.1) und nimmt punktuell Regelungsansätze aus dem Gesetz über die Personenbeförderung mit Taxis und Limousinen des Kantons Zürich vom 25. März 2019 (PTLG; LS 935.51) auf. Das Gesetz unterscheidet neu zwischen (bewilligungspflichtigen) Taxis und (meldepflichtigen) Limousinendiensten. Die Anforderungen an Taxis werden zudem reduziert, insbesondere durch den Verzicht auf die theoretische und praktische Eignungsprüfung.

2. Ausgangslage

2.1 Entstehung und Entwicklung der heutigen Rechtsgrundlagen im Kanton Bern

Bereits die Verordnung vom 4. Oktober 1957 über das Halten und Führen von Taxis (Motordroschken) in den Gemeinden ermächtigte die Gemeinden, innerhalb der Handels- und Gewerbebefreiheit gewerbepolizeiliche Vorschriften über das Halten und Führen von Taxis zu erlassen. Die Verordnung stützte sich auf das alte Gewerbegesetz von 1849. Im Jahre 1969 wurde das Gewerbegesetz revidiert und dabei eine Bewilligungspflicht für Taxihalterinnen und -halter eingeführt. Regelung und Vollzug des Taxigewerbes war jedoch traditionell grundsätzlich immer noch Aufgabe der Gemeinden.

Im noch heute gültigen HGG wird die im Jahr 1969 eingeführte Bewilligungspflicht im Taxiwesen beibehalten. Artikel 2 HGG statuiert zwar, dass gewerbliche Tätigkeiten grundsätzlich ohne Bewilligung ausgeübt werden können. Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b HGG führt jedoch namentlich das Halten und Führen von Taxis als bewilligungspflichtige Erwerbstätigkeit auf. Artikel 3 Absatz 2 HGG erlaubt für das Halten und Führen von Taxis nur Einheitsbewilligungen. Die früher vielerorts praktizierte Unterscheidung zwischen A- und B-Konzessionen (solche mit und ohne öffentliche Standplatzbenutzung) ist damit seit 1993 hinfällig. Artikel 8 HGG räumt sodann dem Regierungsrat die Kompetenz ein, ergänzende Bestimmungen auf Verordnungsstufe zu erlassen. Diese Kompetenz ist mit der Verordnung vom 3. November 1993 über das Halten und Führen von Taxis (Taxiverordnung; TaxiV) wahrgenommen worden. Die Verordnung wurde seither mehrfach revidiert. Am 11. Januar 2012 wurde vom Regierungsrat eine Totalrevision und am 8. September 2021 eine Teilrevision beschlossen. Da das Taxiwesen auf kantonaler Ebene nicht abschliessend geregelt ist, bleibt es den Gemeinden nach wie vor möglich, eigene Bestimmungen zu erlassen. Artikel 11 Absatz 2 TaxiV zählt einzelne kommunale Regelungskompetenzen in nicht abschliessender Weise auf. Unter anderem sind die Gemeinden ermächtigt, verbindliche Höchsttarife aufzustellen und weitere gewerbepolizeiliche Anforderungen an die Taxihalterinnen bzw. Taxihalter und Taxiführerinnen bzw. Taxiführer aufzustellen. Zahlreiche wesentliche materielle Bestimmungen zum Taxiwesen finden sich somit weiterhin im Gemeinde-recht. Die bernischen Gemeinden haben in sehr unterschiedlicher Weise von ihrer Regelungskompetenz Gebrauch gemacht. Ausführlich legiferiert haben beispielsweise die Städte Bern, Biel, Langenthal und Thun sowie die Gemeinde Interlaken. Zahlreiche Gemeinden haben mangels Bedarfs gar kein Reglement erlassen. Am 1. April 2023 trat sodann die befristet bis am 31. März 2025 gültige Versuchsverordnung vom 8. März 2023 über die provisorische Taxiführerbewilligung (Taxi VV; BSG 935.976.2) – gültig auf dem Gebiet der Stadt Bern – in Kraft.

2.2 Übergeordnetes Recht

Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1) und Verordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung (VPB; SR 745.11)

Wer Personen regelmässig und gewerbsmässig befördert, braucht eine (vom Bund erteilte) Konzession (Art. 4 i.V.m. Art. 6 PBG und Art. 6 VPB) oder eine kantonale Bewilligung (Art. 7 PBG und Art. 7 VPB). Als regelmässig gilt die Personenbeförderung, wenn zwischen den gleichen Orten innerhalb von höchstens 15 Tagen mehr als zwei Fahrten durchgeführt werden, wobei Hin- und Rückfahrt als zwei Fahrten gelten (Art. 2 Abs. 1 Bst. a PBG und Art. 2 Abs. 1 VPB). Gewerbsmässig ist die Personenbeförderung, wenn eine Person entweder Reisende gegen Entgelt befördert, unabhängig davon, ob das Entgelt von den Reisenden oder Dritten bezahlt wird, oder Reisende kostenlos befördert, um damit einen geschäftlichen Vorteil zu erlangen (Art. 2 Abs. 1 Bst. b PBG). Als Entgelt gilt jede Art der Gegenleistung, insbesondere eine Geld- oder eine Naturalleistung (Art. 3 Abs. 1 VPB). Vom Personenbeförderungsregal ausgenommen sind gemäss Artikel 8 VPB insbesondere Fahrten mit nicht spurgeführten Fahrzeugen, die nach ihrer Bauart und Ausstattung nicht dazu bestimmt und geeignet sind, mehr als neun Personen, einschliesslich der Fahrerin oder des Fahrers, zu befördern (Bst. a), die ausschliessliche Beförderung von Menschen mit Behinderungen (Bst. c) und alle übrigen Fahrten, die nicht unter Artikel 6 oder 7 VPB fallen (Bst. g). Eine Konzession (des Bundes) ist grundsätzlich für den Linienverkehr notwendig (Art. 6 VPB). Eine kantonale Bewilligung ist gemäss Artikel 7 VPB erforderlich für den Linienverkehr, den Bedarfsverkehr und linienverkehrsähnliche Fahrten, sofern keine Konzessionspflicht nach Artikel 6 besteht (Bst. a), Schülertransporte (Bst. b), Arbeitertransporte (Bst. c) und Fahrten, die von einem Nichttransportunternehmen oder auf dessen Rechnung oder Veranlassung ausschliesslich für seine Kundschaft, Mitglieder oder Besucherinnen und Besucher durchgeführt werden (Bst. d).

Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG; SR 744.10)

Jedes Unternehmen, das eine der Öffentlichkeit oder bestimmten Benutzergruppen angebotene gewerbsmässige Personenbeförderung mit Motorfahrzeugen ausführt, die nach ihrem Bau und ihrer Ausrüstung geeignet und dazu bestimmt sind, ausser dem Lenker oder der Lenkerin mehr als acht Personen zu befördern, benötigt gestützt auf Artikel 3 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 2 Buchstabe a STUG eine vom Bund ausgestellte Zulassungsbewilligung (Lizenz). Vorbehalten bleibt das Recht, Reisende regelmässig und gewerbsmässig zu befördern, das nach den Artikeln 6–8 PBG erteilt wird (Art. 1 Abs. 2 STUG).

Verordnung vom 15. Juni 2007 über die Zulassung von Fahrzeugführern und Fahrzeugführerinnen zum Personen- und Gütertransport auf der Strasse (Chauffeurzulassungsverordnung, CZV; SR 741.521)

Wer mit Motorwagen der Kategorie D oder der Unterkategorie D1 gewerbsmässige Personentransporte durchführen will, benötigt den Fähigkeitsausweis für den Personentransport (Art. 2 Abs. 1 CZV).

Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (Verkehrszulassungsverordnung, VZV; SR 741.51)

Nach Artikel 25 VZV benötigt eine Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport, wer mit Fahrzeugen der Kategorie B oder C, der Unterkategorie B1 oder C1 oder der Spezialkategorie F berufsmässig Personen transportieren will. Berufsmässige Personentransporte mit Elektro-Rikschas bedürfen auch dann keiner Bewilligung, wenn die Elektro-Rikschas mit einem Führerausweis der Kategorie B oder F geführt werden. Fahrzeuge nach Artikel 3 ARV 2 dürfen nur dann

für berufsmässige Personentransporte verwendet werden, wenn dies im Fahrzeugausweis vermerkt ist (Art. 80 VZV).

Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung, ARV 1; SR 822.221)

Die ARV 1 gilt gemäss Artikel 3 Absatz 1 für die Führer und Führerinnen von Motorwagen und Fahrzeugkombinationen zum Sachentransport, deren Gesamtgewicht nach Fahrzeugausweis 3,5 t übersteigt (Bst. a) und zum Personentransport, die ausser dem Führersitz für eine Platzzahl von mehr als acht Personen zugelassen sind (Bst. b). In Artikel 4 ARV 1 werden diverse Ausnahmen aufgelistet. So gilt die ARV 1 im Binnenverkehr nicht für Führer und Führerinnen, die ausschliesslich Fahrten mit Motorwagen zum Personentransport mit nicht mehr als 16 Sitzplätzen ausser dem Führersitz ausführen (Abs. 2 Bst. a ARV 1).

Verordnung vom 6. Mai 1981 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2; SR 822.222)

Die ARV 2 gilt für die Führer von leichten Motorwagen, schweren Personenwagen, Gesellschaftswagen mit nicht mehr als 16 Sitzplätzen ausser dem Führersitz und von Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen, die für berufsmässige Personentransporte verwendet werden (Art. 3 Abs. 1 ARV 2). Gemäss Artikel 4 ARV 2 gilt sie nicht für Führer, die berufsmässige Personentransporte durchführen mit Fahrzeugen, die für ärztliche Aufgaben nach der Norm SN EN 1789 ausgerüstet sind (Krankenwagen; Bst. a), mit Fahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h (Bst. b), von Behinderten, Schülern oder Arbeitern (Bst. c), bei denen der Fahrpreis in anderen Leistungen eingerechnet ist und die Fahrstrecke nicht mehr als 50 km beträgt (Bst. d). Als berufsmässig gelten Fahrten, die regelmässig von einem Führer oder mit einem Fahrzeug durchgeführt werden und mit denen ein wirtschaftlicher Erfolg erzielt werden soll. Regelmässig sind Fahrten, wenn sie in Zeitabständen von weniger als 16 Tagen mindestens zweimal durchgeführt werden. Der wirtschaftliche Erfolg gilt als gegeben, wenn für die Fahrt ein Fahrpreis zu entrichten ist, der die Fahrzeugkosten und den Auslagenersatz des Fahrzeugführers übersteigt (Art. 3 Abs. 1^{bis} ARV 2).

Die vom Geltungsbereich der ARV 1 und 2 erfassten Führer müssen die darin enthaltenen Vorschriften über Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit (Art. 5-12 ARV 2) einhalten. Zur Kontrolle dieser Vorschriften bzw. zur Abklärung von Unfällen müssen Fahrzeuge, deren Führer und Führerinnen der ARV 1 bzw. 2 unterstehen, mit einem Fahrtschreiber ausgerüstet sein (Art. 100 Abs. 1 Bst. a und b Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge [VTS; SR 741.41]; vgl. auch Art. 13 ff. ARV 1 und Art. 14 Bst. a ARV 2).

Verordnung vom 22. Dezember 1982 über den Vollzug der ARV 2 (Chauffeurverordnung; BSG 832.521)

Im Kanton Bern sind die Kantonspolizei und die Stadt Bern zuständig für den Vollzug der meisten Bestimmungen der ARV 2 (Art. 2 und 4 f. Chauffeurverordnung). Das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt (SVSA) ist für die Kontrolle des Einbaus der Fahrtschreiber und für Administrativmassnahmen zuständig (Art. 3 Chauffeurverordnung). Zu den Aufgaben der Kantonspolizei gehört insbesondere die Erstellung eines Verzeichnisses gemäss Art. 31 Abs. 4 ARV 2 (Betriebe, die im Kanton ihren Geschäftssitz oder eine Zweigniederlassung haben und Fahrzeuge gemäss Art. 3 ARV 2 einsetzen) (Art. 4 Abs. 2 Bst. a Chauffeurverordnung).

2.3 Überwiesene Motion 141-2022 «Für ein zeitgemässes, unbürokratisches Taxiwesen»

Die überparteiliche Motion 141-2022 «Für ein zeitgemässes, unbürokratisches Taxiwesen» wurde mit 96 zu 51 Stimmen bei 2 Enthaltungen am 8. März 2023 vom Grossen Rat überwiesen. Es handelt sich somit um einen verbindlichen Umsetzungsauftrag an den Regierungsrat. Die Motion verlangt Folgendes:

1. Nebst den heute von der Taxiverordnung erfassten Fahrzeugen/Dienstleistungen bzw. Taxiführern sind auch andere Anbieter zur gewerbsmässigen Personenbeförderung zuzulassen, soweit sie sämtliche bundesrechtlichen Anforderungen an den gewerbsmässigen Personentransport erfüllen (z. B. Limousinen).
2. Die Schutzbedürfnisse und Interessen der Öffentlichkeit sind durch geeignete und erforderliche, marktverträgliche Massnahmen für die neu zugelassenen Anbieter zu gewährleisten (Meldepflicht).
3. Den Gemeinden steht es frei, die geltenden, über die Marktzulassung hinausgehenden Privilegien wie Taxistandplätze auf öffentlichem Grund oder spezielle Fahrspuren auch weiterhin den «traditionellen» Taxis gemäss heutiger Taxiverordnung vorzubehalten.

Der Wortlaut der Motion erweckt den Eindruck, dass Limousinendienste heute nicht zugelassen sind. Dies trifft allerdings nicht zu. Limousinendienste werden vom Markt nicht ausgeschlossen, sie werden aber gleich behandelt wie klassische Taxis, d.h. sie sind bewilligungspflichtig und es wird eine Halter- und Führerbewilligung verlangt. Aus der Begründung der Motion ergibt sich, dass die Motionäre dies nicht verkannt haben. Sie führten aus, der Kanton Bern habe eine der restriktivsten Taxiregulierungen der Schweiz und sicherlich die strengsten Rahmenbedingungen aller Deutschschweizer Kantone. Die Taxiverordnung gelte für alle gewerblichen Beförderungen einschliesslich Limousinen und nicht nur für «traditionelle» Taxis, die von bestimmten Privilegien profitierten. Damit seien traditionelle Limousinen-Anbieter, die beispielsweise mit Hotels, Restaurants oder Eventfirmen zusammenarbeiten, im Kanton Bern mit einigen sehr restriktiv geregelten Ausnahmen nicht vorgesehen. Die Erfahrungen aus anderen Kantonen wie beispielsweise Basel-Stadt, Baselland, Zürich oder Luzern zeigten, dass ein Mix aus Limousinen und Taxis – gerade auch seit dem Aufkommen digitaler Mobilitätsplattformen – den besten Mobilitätsmix ermögliche. Damit dies auch in Bern möglich sei, bedürfe die anwendbare rechtliche Grundlage zum Taxiwesen einer Klarstellung, dass sie nur für Fahrzeuge gelte, die als Taxis gekennzeichnet seien, oder für Beförderungsleistungen, die spontan erfolgten (z. B. durch Handzeichen oder indem jemand in ein Auto einsteigt, das an einem speziellen Taxistandplatz geparkt ist). Für die anderen Anbieter, welche die nationalen Anforderungen an den gewerbsmässigen Personentransport erfüllten, liessen sich separat gezielte Anforderungen definieren. Beispielsweise könne für Halter von Limousinen eine Meldepflicht bei den örtlichen oder kantonalen Polizeibehörden eingeführt werden. Vermieden werden sollten hingegen nicht mehr zeitgemässe Anforderungen aus der geltenden Taxiverordnung, die u. a. aufgrund der Nutzung moderner digitaler Technologien (zur Navigation, Buchung und Bezahlung) nicht mehr notwendig seien bzw. der reinen Marktabstottung diene. Im Kanton Zürich werde in den kommenden Monaten ein neues kantonales Taxi- und Limousinen-Gesetz (PTLG) in diesem Sinn eingeführt.

2.4 Anliegen der Gemeinden

Mehrere kommunale Vollzugsbehörden befürchten, dass ein Entfallen der Bewilligungspflicht für Limousinendienste zu einem Zusammenbruch des Taximarktes und zu Qualitätseinbussen bei

diesen Dienstleistungen führen könnte. Es gäbe keine Behörden mehr, welche bei Reklamationen Massnahmen gegen Fahrerinnen und Fahrer von Limousinen ergreifen könnten. Die Bernische Ortspolizeivereinigung (BOV) und der Verband Bernischer Gemeinden (VBG) befürworten eine Beibehaltung der Bewilligungspflicht auch für Limousinendienste bzw. zumindest vergleichbare Vorgaben. Sie sind sich jedoch bewusst, dass es um eine Motion geht, die vom Regierungsrat umzusetzen ist. In Bezug auf das Taxigewerbe befürworten sie insoweit eine Liberalisierung, als für die Erteilung einer Taxiführerbewilligung keine theoretischen und praktischen Eignungsprüfungen mehr verlangt werden. Sie begrüssen ausserdem die Pflicht der Taxihaltenden zum Abschluss einer Betriebshaftpflichtversicherung und die Voraussetzung, wonach Taxihaltende und -führende nachweisen müssen, dass sie bei einer Ausgleichskasse versichert oder angeschlossen sind oder über eine entsprechende Meldebescheinigung verfügen. BOV und VBG sprechen sich ausserdem für eine Wiedereinführung des «Provisoriums» bzw. des abgestuften Bewilligungsentzugs gemäss den früheren Regelungen der Stadt Bern aus.

3. Grundzüge der Neuregelung

Mit dem vorliegenden Gesetz wird die überwiesene Motion 141-2022 umgesetzt. Limousinendienste können damit inskünftig bewilligungsfrei erbracht werden. Die Regelungen zu den klassischen Taxis werden inhaltlich im Kern beibehalten. Die Bewilligungspflicht für das Halten und Führen von klassischen Taxis (Taxis mit Taxilampe) wird entsprechend beibehalten. Die geltenden Bestimmungen der TaxiV werden grösstenteils in das neue Gesetz überführt. Vereinzelt werden Anpassungen vorgenommen. So werden insbesondere die Eignungsprüfungen abgeschafft und neu von den Bewilligungsinhaberinnen und -inhabern verlangt, dass sie bei einer Ausgleichskasse versichert oder angeschlossen sind bzw. über eine Meldebescheinigung einer Ausgleichskasse verfügen. Aufgrund des Wegfalls der Eignungsprüfungen ist auch die Frage obsolet, ob die Bestimmungen der Taxi VV ins ordentliche Recht überführt werden sollen. Der berufsmässige Personentransport durch Limousinendienste soll keiner Bewilligungspflicht mehr unterliegen, sondern nur noch einer Meldepflicht. Fahrzeuge, mit welchen Limousinendienste erbracht werden, sollen mit einer kantonal einheitlichen Plakette gekennzeichnet sein. Mit ihnen dürfen nur Fahrten auf Bestellung ausgeführt werden. Das Warten auf Kundschaft auf Standplätzen sowie die Aufnahme und Beförderung von Kundschaft auf deren Zuruf/Handzeichen hin sind den Taxis vorbehalten. Dasselbe gilt für das Befahren von Busfahrbahnen und Bus-Streifen. Der Vollzug der Taxigesetzgebung soll weiterhin den Gemeinden obliegen. Dies hat sich bewährt.

4. Erlassform

Wie der Regierungsrat bereits in seiner Antwort auf die überwiesene Motion ausgeführt hat, würde die Umsetzung der Motion eine bedeutende Änderung in der behördlichen Handhabung des Taxiwesens und auch im Taxigewerbe mit sich bringen. Das HGG unterschied bislang nicht zwischen Taxis und Limousinendiensten, sondern umfasste global den berufsmässigen Personentransport. Die Neuerung ist daher zwingend mit einer Gesetzesänderung umzusetzen. Verschiedene Kantone haben die Unterscheidung zwischen Taxis und Limousinendiensten in den vergangenen Jahren gesetzlich eingeführt (z.B. Kantone Genf und Zürich).

5. Rechtsvergleich

5.1 Kanton Zürich

Am 25. März 2019 beschloss der Zürcher Kantonsrat das Gesetz über die Personenbeförderung mit Taxis und Limousinen (PTLG). Nachdem dagegen das Referendum ergriffen worden war, nahm das Zürcher Stimmvolk das Gesetz in der Volksabstimmung vom 9. Februar 2020 knapp (52.6%) an. Das Bundesgericht wies sodann eine gegen diverse Bestimmungen dieses neuen Gesetzes erhobene Beschwerde mit Urteil 2C_230/2020 vom 25. März 2021 ab. Seit dem 1. Januar 2024 ist das PTLG sowie die dazugehörige Ausführungsgesetzgebung in Kraft. Neu ist der Kanton für die Erteilung von Taxiausweisen und Taxifahrzeugbewilligungen zuständig. Davor war das Taxigewerbe kommunal geregelt. Nach der Definition in §2 sind Taxis Personenwagen für den berufsmässigen Personentransport, die über eine kantonale Bewilligung verfügen und mit einer Taxilampe gekennzeichnet sind. Eine Taxifachprüfung muss für die Erteilung des Taxiausweises nicht abgelegt werden (auch für die Erteilung einer kommunalen Standplatzbewilligung dürfen keine Ortskundekenntnisse verlangt werden; §5 Abs. 2). Erforderlich ist hingegen der Besitz einer Bewilligung bzw. des Führerausweises zum berufsmässigen Personentransport sowie Deutschkenntnisse auf dem Niveau B1. Zudem dürfen keine wiederholten Verfehlungen in den letzten fünf Jahren im Zusammenhang mit der Berufsausübung im Taxigewerbe (Verzeigungen/Verurteilungen) und keine Einträge im Strafregister vorliegen (§3). Limousinendienste unterstehen einer Meldepflicht (§15). Als Limousinen gelten Personenwagen zum Personentransport gegen Bezahlung, die der Direktion gemeldet (neben dem Fahrzeug müssen auch Anbieter und Fahrer gemeldet werden) und mit einer Plakette gekennzeichnet sind (§13). Vom Gesetz ausgenommen werden gemäss §1 Abs. 2 Behinderten-, Schüler-, Arbeiter- und Ambulanztransporte (Bst. a), Personentransporte mit Fahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (Bst. b), Personentransporte, bei denen der Fahrpreis in anderen Leistungen eingerechnet ist und wenn die Fahrstrecke nicht mehr als 50 km beträgt (Bst. c), Mitfahrgelegenheiten, bei denen mitfahrende Personen höchstens den auf sie entfallenden Anteil an den Fahrzeugkosten decken (Bst. d). Die Vermittlung von Fahraufträgen mit Taxis oder Limousinen ist gemäss §16 nur erlaubt, wenn die Fahrerinnen oder Fahrer zum berufsmässigen Personentransport befugt sind. Es gibt ein kantonales Taxi- bzw. Limousinen-Register (§24) sowie eine Pflicht für Fahrerinnen und Fahrer zur Führung eines Fahrtenbuchs, sofern von Bundesrechts wegen keine Pflicht zum Einbau eines Fahrtschreibers besteht (§18).

5.2 Kanton Genf

Im Kanton Genf gilt seit dem 1. November 2022 das « loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur » (LTVTC) vom 28. Januar 2022. Für dessen Vollzug ist der Kanton zuständig (Art. 3 Abs. 1). Dem Gesetz unterstellt sind gemäss Art. 2 Abs. 1 Taxifahrer, Limousinenfahrer (chauffeurs de voiture de transport avec chauffeur), Transportunternehmen und Unternehmen, welche Fahrten vermitteln. Für alle diese Tätigkeiten ist eine Bewilligung erforderlich. Das Gesetz findet keine Anwendung auf berufsmässige Personentransporte von Behinderten, Schülern, Gefangenen, Kranken und Verletzten gemäss Art. 4 Abs. 1 Bst. a ARV 2, Arbeitnehmer, Hilfskräfte oder Kunden eines Unternehmens, wenn die Beförderung von einem Fahrer erbracht wird, der bei dem genannten Unternehmen beschäftigt ist (Art. 2 Abs. 2). Als Taxi gilt gemäss Art. 5 Bst. a ein Motorwagen der Kategorien M1 oder M2 bis zu 3,5 Tonnen im Sinne des Bundesrechts, dessen Fahrer sich der Allgemeinheit zur Verfügung stellt, um den professionellen Transport von Personen und deren persönlichen Gegenständen gegen Entgelt innerhalb der gesetzlichen Höchstgrenzen durchzuführen, das eine Ergänzung im Bereich des öffentlichen Verkehrs bietet und von einer erhöhten Nutzung des öffentlichen Raums sowie dem exklusiven

Recht profitiert, die Bezeichnung «Taxi» zu verwenden, insbesondere im Rahmen seiner Werbung. Als VTC (voiture de transport avec chauffeur) bzw. Limousine gilt gemäss Art. 5 Bst. b ein Motorwagen der Kategorien M1 oder M2 bis zu 3,5 Tonnen im Sinne des Bundesrechts, dessen Fahrer sich der Allgemeinheit zur Verfügung stellt, um den professionellen Transport von Personen und deren persönlichen Gegenständen ausschliesslich auf Bestellung oder mit vorheriger Reservierung durchzuführen, gegen eine im Einvernehmen mit dem Kunden vereinbarte Vergütung, ohne von einer erhöhten Nutzung des öffentlichen Raums oder dem Recht zu profitieren, die Bezeichnung «Taxi» zu verwenden. Als Transportunternehmen gilt gemäss Art. 5 Bst. c jede natürliche oder juristische Person, die (1) mit einem oder mehreren Fahrern durch einen Arbeitsvertrag im Sinne von Artikel 319 des Obligationenrechts oder Artikel 10 des Bundesgesetzes vom 6. Oktober 2000 über den Allgemeinen Teil des Sozialversicherungsrechts verbunden ist, oder (2) einem Unternehmen bzw. einem oder mehreren angestellten oder selbständigen Fahrern einen oder mehrere VTC bzw. Limousinen zur Verfügung stellt oder (3) im Besitz von mehr als einem Nummernschild im Sinne der Artikel 12 Absatz 1 und 14 Absatz 1 des Gesetzes ist. Als Unternehmen, welche Fahrten vermitteln, gilt gemäss Art. 5 Bst. d jede natürliche oder juristische Person, die als Vermittler zwischen dem Kunden und dem Transporteur fungiert, indem sie telefonische, computerbasierte oder andere Übertragungsmittel nutzt, um dem Kunden den Zugang zum Transporteur zu ermöglichen und dem Transporteur ein Angebot für eine Fahrt zu übermitteln. Eine Berufsausübungsbewilligung erhalten Fahrer, die insbesondere das Diplom eines professionellen Taxifahrers oder eines Limousinenfahrers besitzen und bei einer Ausgleichskasse versichert oder angeschlossen sind oder über eine Meldebescheinigung verfügen, die von einer Ausgleichskasse ausgestellt wurde (Art. 7). Für den Erhalt eines Diploms muss eine theoretische und praktische Prüfung absolviert werden. Es werden insbesondere Ortskenntnisse sowie ausreichende Kenntnisse in Französisch und Englisch verlangt (Art. 8). Transportunternehmen erhalten eine Bewilligung, wenn der Antragsteller insbesondere eine Berufsausübungsbewilligung besitzt und die Voraussetzungen für dessen Ausstellung stets erfüllt. Zudem muss er einer Ausgleichskasse angeschlossen sein oder über eine von einer Ausgleichskasse ausgestellte Meldebescheinigung verfügen, sein gesamtes Personal muss gemeldet sein und der Antragsteller muss mit der Zahlung der ihm obliegenden Sozialversicherungsbeiträge auf dem Laufenden sein (Art. 10). Auch für die Erteilung einer Bewilligung als Unternehmen, welches Fahrten vermittelt, ist (neben weiteren Voraussetzungen) erforderlich, dass die Unternehmung einer Ausgleichskasse angeschlossen ist oder über eine von einer Ausgleichskasse ausgestellte Meldebescheinigung verfügt, ihr gesamtes Personal gemeldet hat und mit der Zahlung der ihr obliegenden Sozialversicherungsbeiträge auf dem Laufenden ist. Es werden eine begrenzte Anzahl an Bewilligungen für den gesteigerten Gemeingebrauch ausgestellt (Art. 13). Taxis werden mit speziellen Nummernschildern immatrikuliert, die ihnen gewidmet sind. Solche werden nur an Inhaber von Bewilligungen im Sinne von Art. 13 ausgegeben (Art. 12). Auch Limousinen erhalten spezielle Nummernschilder. Diese werden auf Antrag an einen Fahrer ausgegeben, wenn dieser im Besitz einer Berufsausübungsbewilligung ist, oder an ein bewilligtes Transportunternehmen (Art. 14). Fahrzeuge zum gewerbmässigen Personentransport (Taxi-, Fahr- oder Limousinendienste) müssen sodann schrittweise bestimmte Energieeffizienz-Standards erfüllen (ab 1. Juli 2030 keine CO₂-Emissionen mehr; Art. 18 Abs. 2). Diese Bestimmung ist gemäss BGer 2C_79/2023 vom 23. Februar 2024 rechtens. Gutgeheissen hat das Bundesgericht die Beschwerde im soeben erwähnten Verfahren jedoch namentlich in Bezug auf eine Bestimmung (Art. 26), welche dem Genfer Staatsrat die Kompetenz einräumen sollte, für Limousinendienste in als missbräuchlich erachteten Situationen Maximalpreise festlegen zu dürfen. Taxis müssen mit einer Taxilampe ausgerüstet sein (Art. 21). Limousinen bzw. Taxifahrzeuge, welche als Limousinen benutzt werden, dürfen keine solche Lampe haben und auch nicht als Taxi beschriftet sein (Art. 18 Abs. 3). Art. 4 hält unter dem Titel «Amtshilfe» fest, dass die Vollzugsbehörden und weitere Behörden wie die Ausgleichskassen sowie der Flughafen Genf zusammenarbeiten. Sie übermitteln einander Informationen und Dokumente, soweit dies zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlich ist.

5.3 Kanton Basel-Stadt

Im Kanton Basel-Stadt gilt seit dem 1. Mai 2017 das Gesetz vom 3. Juni 2015 betreffend das Erbringen von Taxidienstleistungen (Taxigesetz). Als Taxi gilt ein Personenwagen mit einer Taxikennlampe, der zum gewerbsmässigen Transport von Personen und Gütern ohne feste Linieneinführung und Fahrplan gegen ein in einer Tarifordnung festgelegtes Entgelt verwendet wird. Limousinendienste fallen somit nicht in den Anwendungsbereich des Taxigesetzes.

Fahrer, Taxihalter und Einsatzzentralen müssen über eine Bewilligung verfügen. Taxifahrer müssen im Kanton Basel-Stadt über Ortskenntnisse und Sprachkenntnisse verfügen. Das Taxigesetz wird von der Kantonspolizei vollzogen. Neben einer ausführlichen Taxiverordnung wurde zusätzlich ein Prüfungsreglement zum Taxigesetz erlassen.

5.4 Kanton Basel-Land

Der Kanton Basel-Landschaft verfügt über ein Gesetz vom 20. September 2012 über den Betrieb von Taxis und anderen gewerbsmässigen Personentransporten (GTaP). Gemäss §2 Abs. 1 ist der gewerbsmässige Transport von Personen und/oder Gepäck bewilligungspflichtig, wenn diese aufgenommen werden (a) gegen Entgelt, (b) ohne festen Fahrplan oder feste Linienführung, (c) von Motorwagen zum Personentransport mit nicht mehr als 16 Sitzplätzen ausser dem Führersitz und (d) ohne vorangegangene Bestellung, insbesondere an öffentlich zugänglichen Stellen (Strassen, Plätze, Standplätze). Keine Bewilligungspflicht besteht gemäss §2 Abs. 2, wenn (a) die Transporte ausschliesslich auf eine dem direkten Kontakt vorangehende Bestellung erfolgen und (b) die Kundschaft sich vorgängig ausreichend über die Unternehmung, die Fahrerin oder den Fahrer, das verwendete Fahrzeug und die Konditionen der Fahrt informieren kann.

Die Bewilligungspflicht gilt entsprechend nicht für Limousinendienste. Es gibt nur eine „Taxihalterbewilligung“, jedoch keine Bewilligung für Taxifahrer. Es sind weder Ortskenntnisse noch Sprachkenntnisse erforderlich. Gemäss §6 Abs. 3 muss jedes Taxi mit einer Taxilampe versehen sein. Zudem besteht eine Pflicht zur Führung einer Fahrtenkontrolle (§11). Der Vollzug des Taxigesetzes obliegt dem Kanton.

5.5 Stadt St. Gallen

Am 25. Juni 2024 beschloss das Stadtparlament von St. Gallen die Totalrevision des Taxireglements, welches neu Personenbeförderungsreglement heisst. Ein Referendum scheiterte an der Unterschriftensammlung. Im März 2025 wies das Departement des Innern des Kantons St. Gallen eine Abstimmungsbeschwerde in diesem Zusammenhang rechtskräftig ab. Mit dem Inkrafttreten ist im Sommer 2025 zu rechnen.

Das Reglement gilt für den gewerbsmässigen Personentransport ohne festen Fahrplan oder feste Spurführung mit Personenwagen bis neun Sitzplätzen einschliesslich Fahrerin oder Fahrer auf dem Gebiet der Stadt St. Gallen (Art. 2 Abs. 1). Ausgenommen sind Personentransporte von Personen mit Behinderungen, Schülerinnen und Schülern oder Arbeitnehmenden im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c ARV 2, die berufsmässige Beförderung von Personen mit einer Verletzung, Krankheit oder Behinderung in dazu eingerichteten und mit den besonderen Warnvorrichtungen ausgerüsteten Fahrzeugen im Sinne von Artikel 25 Absatz 2 Buchstabe a VZV sowie Personentransporte von Hotelgästen durch Hotellangestellte mit hoteleigenen Fahrzeugen (Art. 2 Abs. 2). Als Taxidienst gilt der Transport von Fahrgästen, wenn der Fahrpreis mit

einem Taxameter während der Fahrt fortlaufend berechnet wird (Art. 3 Abs. 1 Bst. a). Ein Pauschalpreis ist zulässig, wenn er am Ende der Fahrt unter dem nach Taxameter ausgewiesenen Preis liegt (Art. 10 Abs. 2). Als App-basierter Personenbeförderungsdienst gilt der Transport von Fahrgästen, wenn dieser ausschliesslich auf deren Bestellung über eine Online-Plattform erfolgt und dem Fahrgast vor Bestätigung der Bestellung ein Pauschalpreis für die gesamte Fahrt elektronisch übermittelt wird (Art. 3 Abs. 1 Bst. b). Als Limousinendienst gilt der Transport von Fahrgästen auf deren Bestellung, wenn im Fahrpreis die Fahrzeugmiete und das Honorar für die Fahrerin oder den Fahrer separat ausgewiesen werden (Art. 3 Abs. 1 Bst. c). Sie sind verpflichtet, nach Beendigung eines Fahrauftrags an ihren Betriebssitz zurückzukehren (Art. 9 Abs. 3). Wer Personentransporte anbietet oder durchführt, braucht eine städtische Fahrbewilligung (Art. 4 Abs. 1). Eine solche wird gemäss Absatz 2 erteilt, wenn die Bewerberin oder der Bewerber (a) einen gültigen Schweizer Führerausweis oder einen gültigen Führerausweis von einem Mitgliedstaat der EU oder der EFTA sowie eine Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport besitzt, (b) keine Straftat begangen hat, die mit der Beförderung von Fahrgästen unvereinbar ist, (c) in den letzten drei Jahren keine mittelschwere oder schwere Widerhandlung gemäss Art. 16b oder Art. 16c SVG begangen hat, (d) in den letzten drei Jahren nicht in schwerwiegender Weise gegen die Personenbeförderungs- oder Taxivorschriften von Gemeinden oder Kantonen verstossen hat, (e) zum Zeitpunkt des Bewilligungsgesuchs nicht aufgrund eines Entzugs einer Bewilligung oder eines Tätigkeitsverbots von der Ausübung des Personenbeförderungsberufs inner- oder ausserhalb der Stadt St. Gallen gesperrt ist und (f) den Nachweis über Deutschkenntnisse Niveau B1 erbringt. Personentransporte dürfen nur mit städtisch bewilligten Fahrzeugen angeboten und durchgeführt werden (Art. 5 Abs. 1). Die städtische Fahrzeugbewilligung wird gemäss Absatz 2 erteilt, wenn (a) das Fahrzeug den bundesrechtlichen Vorschriften für den berufsmässigen Personentransport entspricht, (b) das Fahrzeug mit einem digitalen, analogen oder einem bundesrechtlich als gleichwertig anerkannten Fahrten-schreiber ausgerüstet ist, (c) im Fahrzeug ein Navigationssystem gemäss Art. 11 Abs. 2 installiert ist, (d) das Fahrzeug die vom Stadtrat festgelegten Mindestanforderungen hinsichtlich der Energieeffizienz erfüllt, (e) das Fahrzeug die allenfalls im Zusammenhang mit einer Taxistandplatzbewilligung erlassenen Bedingungen und Auflagen erfüllt. Für den Taxidienst eingesetzte Fahrzeuge müssen zusätzlich mit einem Taxameter gemäss der Verordnung des EJPD über Taxameter vom 5. November 2013 ausgerüstet sein. Der Stadtrat kann andere Technologien zulassen (Abs. 3). Für den Taxidienst zugelassene Fahrzeuge sind auch für den App-basierten Personenbeförderungsdienst zugelassen (Abs. 4). Fahrzeuge müssen zur gewerbsmässigen Personenbeförderung in der Stadt St. Gallen gekennzeichnet sein (Art. 12 Abs. 3). Der Stadtrat kann Limousinendienste von einzelnen Verhaltenspflichten befreien (Art. 14). Die städtische Fahrbewilligung kann gemäss Artikel 28 bis zum Abschluss eines Strafverfahrens vorsorglich sistiert werden, wenn ernsthafte Zweifel an der Eignung einer Person zur Berufsausübung bestehen und die vorsorgliche Sistierung aus wichtigen öffentlichen Interessen geboten ist.

6. Umsetzung, geplante Evaluation des Vollzugs

Die Umsetzung und Anwendung des neuen Gesetzes bleibt grösstenteils wie bisher Sache der Gemeinden. Deren Zuständigkeit hat sich seit Jahrzehnten etabliert und bewährt und wird von keiner Seite in Frage gestellt. Die Evaluation findet durch verschiedene Mittel und auf verschiedenen Ebenen statt. Beispielsweise haben gewisse Gemeinden einen sog. Taxi-Rat eingesetzt, in welchem sich die Gewerbepolizei sowie das Taxigewerbe austauschen und Lösungen für konkrete Probleme suchen. Auch Rückmeldungsmöglichkeiten von Kundinnen und Kunden («Kummerbriefkasten» und Beschwerdetelefon) dienen der Evaluation. Kanton und Gemeindeverbände stehen zudem in einem regelmässigen Austausch.

7. Erläuterungen zu den Artikeln

Abschnitt 1 Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1 Geltungsbereich und Zweck

Der Geltungsbereich wird im Vergleich zur bisherigen TaxiV nicht wesentlich verändert. Die Kriterien «ohne feste Route und Fahrplan» gemäss Artikel 1 Absatz 2 TaxiV wurden nicht übernommen, weil der gewerbsmässige Personentransport mit fester Route und Fahrplan (Linienverkehr) bereits von Bundesrechts wegen eine Konzession bzw. Bewilligung erfordert (vgl. Art. 6 und 7 VPB), der Kanton in diesem Bereich somit gar keine Kompetenz zum Erlass von Vorschriften hat. Der Begriff «gewerbsmässiger Personentransport» wurde in der Praxis im Sinne des «berufsmässigen Personentransports» gemäss Artikel 3 Absatz 1^{bis} ARV 2 verstanden. Der Geltungsbereich wird deshalb an die Anwendbarkeit der ARV 2 geknüpft. Da die Melde- und Plakettenpflicht für Limousinendienste gemäss Artikel 20 und 21 dazu dienen soll, dass die Einhaltung der Bestimmungen der ARV 2 besser kontrolliert werden kann, ist die Verknüpfung des Geltungsbereichs mit der Anwendbarkeit der ARV 2 die logische Folge. Entsprechend werden auch keine zusätzlichen Ausnahmen definiert. Die bisherigen Ausnahmen gemäss Artikel 1 Absätze 3 und 4 TaxiV werden grundsätzlich von den Ausnahmen gemäss Artikel 4 ARV 2 abgedeckt. Hoteltaxis fallen wohl fast immer unter die Ausnahme gemäss Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d ARV 2. Im Unterschied zur Regelung im Kanton Zürich werden Mitfahrgelegenheiten nicht als Ausnahme ins Gesetz aufgenommen, da diese in der Regel vom Geltungsbereich der ARV 2 gar nicht erfasst werden, weil sie keine berufsmässigen Fahrten darstellen. Vom Geltungsbereich nicht mehr erfasst werden Pferdekutschen und je nach technischer Ausstattung auch Fahrradrickschas. Sollten Gemeinden diesbezüglich eine Bewilligungspflicht oder andere Bestimmungen einführen wollen, so steht ihnen dies frei (vgl. Art. 17 Abs. 1 Bst. b). In Absatz 2 wird der primäre Zweck des Gesetzes umschrieben.

Artikel 2 Zuständigkeit

Dieser Artikel entspricht im Wesentlichen dem bisherigen Artikel 2 der TaxiV. Neu ist der Vorbehalt betreffend die Zuständigkeit der kantonalen Stelle gemäss Artikel 20. Aufgrund des Wegfalls der Bewilligungspflicht für Limousinendienste entfallen diesbezüglich die Vollzugsaufgaben der Gemeinden. Diese sind somit nur noch für den Vollzug der Vorschriften betreffend Taxis zuständig, soweit gewisse Aufgaben nicht in die Zuständigkeit der Kantonspolizei fallen.

Artikel 3 Vorbehalt des Bundesrechts

Dieser Artikel entspricht inhaltlich dem bisherigen Artikel 3 der TaxiV und ist rein deklaratorischer Natur.

Abschnitt 2 Taxis

Unterabschnitt 2.1 Begriff und Befugnisse

Artikel 4

In diesem Artikel wird festgehalten, dass nur Motorfahrzeuge für den berufsmässigen Personentransport, die mit einer Taxilampe gekennzeichnet sind, als Taxis gelten. Da die Taxihalterinnen und -halter sowie und Taxiführerinnen und -führer die Bewilligungsvoraussetzungen erfüllen und für die Bewilligung Gebühren bezahlen müssen (vgl. Art. 5 und 22), sollen nur sie – und nicht

auch die Limousinendienste – von gewissen Privilegien profitieren können (vgl. Abs. 2). Mit anderen Worten unterstellen sich Taxis freiwillig zusätzlichen Regeln und einer staatlichen Kontrolle, dafür kommen sie – im Gegensatz zu Limousinendiensten – in den Genuss verschiedener Privilegien. Sie dürfen gemäss Absatz 2 von den Gemeinden bezeichnete Standplätze benutzen, um auf Kundschaft zu warten (Taxistandplätze), entsprechend gekennzeichnete Durchfahrtsrechte wahrnehmen (Ausnahmen für Taxis von Durchfahrtsverboten) sowie Busfahrbahnen und Bus-Streifen befahren, sofern die Signalisation oder eine Markierung dies vorsieht. Auch die Aufnahme und der Transport von Kundschaft auf deren Zuruf oder Handzeichen hin, ist den Taxis vorbehalten. Selbstverständlich können mit Taxis auch Auftragsfahrten auf Bestellung (Limousinendienste) ausgeführt werden. Die Art der Bestellung (per E-Mail, Telefon, App, etc.) spielt keine Rolle. Die in diesem Artikel beschriebenen Taxis entsprechen den in diesem Dokument mehrmals erwähnten «klassischen Taxis».

Unterabschnitt 2.2 Bewilligung

Artikel 5 Bewilligungspflicht

Dieser Artikel entspricht dem bisherigen Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b HGG. Die Bewilligungspflicht soll für die klassischen Taxis (vgl. Art. 4) weiterbestehen.

Artikel 6 Taxihalterbewilligung

Dieser Artikel entspricht grösstenteils Artikel 4 TaxiV. Einzig die bisherige Voraussetzung, dass die gesuchstellende Person in geordneten finanziellen Verhältnissen leben muss (Art. 4 Abs. 2 Bst. e TaxiV), wurde nicht ins Gesetz übernommen. Neu ist hingegen, dass die gesuchstellende Person bei einer Ausgleichskasse versichert oder angeschlossen sein oder über eine Meldebescheinigung verfügen muss, die von einer Ausgleichskasse ausgestellt worden ist (Abs. 2 Bst. e). Diese Regelung bezweckt die Bekämpfung von Schwarzarbeit. Eine identische Norm kennt die Gesetzgebung im Kanton Genf (vgl. vorne Ziff. 5.2). Auf die besondere Situation von über das Rentenalter hinaus im Taxigewerbe tätigen Personen ist Rücksicht zu nehmen. Das bisherige Kriterium, wonach eine natürliche Person für die Erteilung bzw. Erneuerung der Taxihalterbewilligung «ausländerrechtlich zur Ausübung der Tätigkeit berechtigt» sein muss (Abs. 2 Bst. b), gilt logischerweise nur für Ausländerinnen und Ausländer.

Artikel 7 Taxiführerbewilligung

Dieser Artikel entspricht weitestgehend Artikel 5 TaxiV. Neu ist Buchstabe e in Absatz 2. Dazu kann auf die Ausführungen zu Artikel 6 hiavor verwiesen werden. Dasselbe gilt in Bezug auf Buchstabe b in Absatz 2, welcher identisch ist mit Buchstabe b in Absatz 2 von Artikel 6. Buchstabe f in Absatz 2 (bisher Art. 5 Abs. 2 Bst. e TaxiV) wurde insoweit leicht angepasst, als nun klarer ist, dass die von Bundesrechts wegen erforderliche Bewilligung für den berufsmässigen Personentransport vorliegen muss. Abgeschafft wird das Erfordernis einer theoretischen und praktischen Eignungsprüfung. Das PTLG/ZH, an welchem sich das vorliegende Gesetz orientiert, verlangt auch keine solche Prüfung. Im Zeitalter von Navigationsgeräten ist es abgesehen davon nicht mehr zeitgemäss, Ortskenntnisse zu verlangen.

Artikel 8 Bewilligungsgesuch

Dieser Artikel entspricht Artikel 6 TaxiV. Buchstabe c von Absatz 1 wurde an die aktuelle Rechtslage angepasst: Das ADMAS-Register heisst heute IVZ-Register. Neu müssen auch Nachweise für die Erfüllung der Voraussetzung gemäss Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe e bzw. Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe e eingereicht werden (vgl. Abs. 1 Bst. d). Aufgrund des Wortlauts

«namentlich» wird zum Ausdruck gebracht, dass die Aufzählung in Absatz 1 nicht abschliessend ist. Nachweise für die Erfüllung der Voraussetzung gemäss Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe d bzw. Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe d werden nicht erwähnt, weil Artikel 9 Absatz 3 eine Ausnahme vorsieht.

Artikel 9 Persönliche Anforderungen

Dieser Artikel orientiert sich an Artikel 7 TaxiV, wurde jedoch teilweise abgeändert. In Absatz 1 heisst es nun nicht mehr «bietet in der Regel nicht», sondern «bietet namentlich nicht». Damit soll verdeutlicht werden, dass es sich nicht um einen abschliessenden Katalog handelt. Buchstabe a wurde insoweit angepasst, als nun klargestellt wird, dass Verstösse gegen Personenbeförderungs- und Taxivorschriften von Kantonen und Gemeinden sowie gegen die Bestimmungen des Bundes über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer dazu führen können, dass die Voraussetzung gemäss Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe c bzw. Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe c nicht (mehr) gegeben ist. Ein schwerwiegender Verstoß dürfte beispielsweise vorliegen, wenn die vorgeschriebene Fahrtenkontrolle systematisch nicht geführt oder ein Taxameter vorsätzlich systematisch falsch bedient oder nicht eingeschaltet wurde. Dasselbe dürfte gelten, wenn ein Bewilligungsentzug nicht verfügt werden konnte, weil die betroffene Person ihre Meldepflicht gemäss Artikel 11 Absatz 1 Buchstabe d bzw. Artikel 12 Absatz 2 Buchstabe e verletzt hat. Wer diese Meldepflicht verletzt, soll im Ergebnis nicht bessergestellt werden als Personen, welche sich an diese Pflicht halten. Es wäre stossend, wenn eine Bewilligungsinhaberin oder ein -inhaber durch nicht rechtzeitige Meldung eines Führerausweisentzugs und infolge Zeitablaufs einen Entzug umgehen könnte. Buchstabe b wurde aufgrund der Motion 045-2025 und der Forderung von mehreren Vernehmlassungsteilnehmenden angepasst bzw. verschärft. Verurteilungen wegen eines Verbrechens (darunter fällt insbesondere der Betrug), zu einer Freiheitsstrafe (unabhängig davon, ob diese bedingt, teilbedingt oder unbedingt ausgesprochen wurde), wegen eines Delikts betreffend die körperliche Unversehrtheit oder die sexuelle Integrität (darunter fallen namentlich Körperverletzungsdelikte, aber auch eine sexuelle Belästigung) sowie wegen eines Delikts zum Nachteil eines Fahrgastes sollen dazu führen, dass keine Gewähr (mehr) für eine rechtskonforme Ausübung der bewilligungspflichtigen Tätigkeit gegeben ist. Die nicht abschliessende Aufzählung in Absatz 1 ermöglicht, dass eine Verurteilung zu einer hohen Geldstrafe wegen eines Vergehens, welches nicht von den Ziffern 1-4 abgedeckt wird (z.B. Missbrauch von Lohnabzügen gemäss Art. 159 des Schweizerischen Strafgesetzbuches vom 21. Dezember 1937 [StGB; SR 311.0] oder in Umlaufsetzen falschen Geldes gemäss Art. 242 StGB), unter Umständen ebenfalls dazu führen kann, dass jemand keine Gewähr (mehr) für eine rechtskonforme Ausübung der bewilligungspflichtigen Tätigkeit im Sinne von Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe c bzw. Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe c bietet. Bei den strafrechtlichen Verurteilungen ist nicht relevant, ob sie im Strafregistrauszug erscheinen oder nicht. Es können auch Verurteilungen berücksichtigt werden, welche gar nicht zu einem Eintrag im Strafregister geführt haben (vgl. z.B. Art. 9 Abs. 1 Bst. b Ziff. 3 und 4). Ist im Zeitpunkt der Gesuchseinreichung ein Strafverfahren gegen die betroffene Person hängig, so kann die Bewilligungsbehörde das Verfahren bis zum Abschluss des Strafverfahrens sistieren, sofern bei einer Verurteilung die Bewilligungsvoraussetzungen nicht erfüllt wären. Wird gegen eine Bewilligungsinhaberin oder einen Bewilligungsinhaber ein Strafverfahren eröffnet, kommt unter Umständen ein vorsorglicher Bewilligungsentzug in Frage (vgl. dazu hinten die Ausführungen zu Art. 15 Abs. 3).

Artikel 10 Persönliche Geltung und Geltungsdauer

Dieser Artikel entspricht Artikel 8 TaxiV.

Unterabschnitt 2.3 Pflichten

Artikel 11 Taxihalterinnen und Taxihalter

Absatz 1 entspricht grundsätzlich den Absätzen 3-4 von Artikel 10 TaxiV. Die Tariffbekanntgabe am Fahrzeugäusseren (Bst. a) erfährt keine Einschränkung mehr, da davon auszugehen ist, dass Taxis nicht nur Fahrten auf Bestellung hin ausführen, ansonsten würde es sich um Limousinendienste handeln. Die Pflicht zur Bekanntgabe des Fahrpreises ergibt sich bereits aus Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c in Verbindung mit Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe f der Verordnung über die Bekanntgabe von Preisen vom 11. Dezember 1978 (SR 942.211). In Buchstabe b ist neu die Pflicht zur Ausstattung des Taxis mit einem gut lesbaren und den bundesrechtlichen Vorschriften entsprechenden Taxameter festgehalten. Damit der Fahrpreis fair berechnet werden kann, ist ein Taxameter (oder eine gleichwertige Technologie [vgl. Abs. 2]) erforderlich. Die Taxameterpflicht korrespondiert ausserdem mit der Preisbekanntgabe am Fahrzeugäusseren. In der Praxis ist ein Taxi ohne Taxameter nicht denkbar, auch wenn es den Taxifahrerinnen und -fahrern erlaubt ist, mit den Fahrgästen einen Pauschalpreis für die Fahrt zu vereinbaren. Die Regelung wurde wörtlich von § 4 Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 2 PTLG/ZH übernommen. Buchstabe d wurde im Vergleich zum gelten Recht (vgl. Art. 10 Abs. 3 Bst. c TaxiV) erweitert, indem neu auch die Eröffnung von Strafverfahren bekannt gegeben werden müssen. Je nach Art und Schwere der Anschuldigung ist ein vorsorglicher Entzug der Bewilligung möglich (vgl. Art. 15 Abs. 3). Buchstabe e soll für die Fahrgäste von Taxis insofern eine gewisse Sicherheit bieten, als sie gegen Schäden versichert sind, welche sie im Zusammenhang mit einer Taxifahrt erleiden. So sind beispielsweise auch ausländische Fahrgäste, welche möglicherweise in ihrem Heimat- oder Wohnsitzstaat über keine (obligatorische) Unfallversicherung verfügen, als Insassen des Taxis bei einem Unfall versichert. Gedeckt wäre auch ein vom Taxiführer oder von der Taxiführerin herbeigeführter Schaden am mittransportierten Gepäck durch unsorgfältige Behandlung.

Artikel 12 Taxiführerinnen und Taxiführer

Dieser Artikel entspricht weitestgehend den Absätzen 1-2 und 4 von Artikel 10 TaxiV. Es wurden lediglich geringfügige Anpassungen vorgenommen. Buchstabe b von Absatz 2 dient dazu, dass einerseits bei einer Kontrolle die Taxiführerbewilligung vorgewiesen werden und andererseits die Kundschaft den Fahrer bzw. die Fahrerin aufgrund der im Fahrzeug angebrachten Personalien (Vorname und Name) sowie eines Fotos identifizieren kann. Letzteres ist beispielsweise erforderlich, damit bei der Vollzugsbehörde bei Bedarf eine Reklamation eingereicht werden kann. Betreffend Absatz 2 Buchstabe e kann auf die vorangehenden Ausführungen zu Artikel 11 Absatz 1 Buchstabe d verwiesen werden.

Artikel 13 Transportpflicht und freie Taxiwahl

Diese Regelungen gelten bereits in den meisten Gemeinden gestützt auf ihr kommunales Recht. Es macht Sinn, diese ins kantonale Recht zu überführen, damit diese im ganzen Kanton einheitlich gelten. Die Regelung stimmt mit § 9 PTLG/ZH überein. Eine Transportbereitschaft 24/7 lässt sich aus daraus nicht ableiten.

Als Ergänzung des öffentlichen Verkehrs sollen Taxis eine Fahrt nicht ablehnen dürfen, ausser in den im Gesetz aufgeführten Fällen. Unzumutbar ist eine Fahrt beispielsweise, wenn der Fahrgast stark alkoholisiert ist und eine Verunreinigung des Fahrzeugs droht. Das Taxi muss ausserdem für den vom Fahrgast gewünschten Transport geeignet sein (Anzahl Personen, Gepäck,

etc.). Es ist selbstverständlich, dass eine Fahrt auch abgelehnt werden kann, wenn sich der Fahrer ansonsten strafbar machen würde (z.B. durch Nichteinhaltung der Ruhezeit).

Die Regelung in Absatz 2 ist eine Selbstverständlichkeit und soll verhindern, dass Fahrgäste einen unnötig höheren Preis bezahlen. Der günstigste Weg ist in der Regel der kürzeste Weg. Dies ist jedoch nicht zwingend (beispielsweise bei blockierten Strassen oder Staus).

Die Wahlfreiheit korrespondiert mit der in der Schweiz geltenden Vertragsfreiheit. Den Fahrgästen soll beispielsweise nicht vorgeschrieben werden, dass sie am Bahnhof nur das in der Kolonne zuvorderst stehende Taxi benützen dürfen.

Unterabschnitt 2.4 Verwaltungsmassnahmen und Beendigung

Artikel 14 Widerruf der Bewilligung

Dieser Artikel entspricht Artikel 5 HGG. Weil das HGG für das Taxigewerbe keine Gültigkeit mehr haben wird, muss im vorliegenden Gesetz eine entsprechende Norm enthalten sein.

Artikel 15 Entzug der Bewilligung

Absatz 1 dieses Artikels entspricht in angepasster Form Artikel 6 HGG. Es kann diesbezüglich auf die Ausführungen zu Artikel 14 verwiesen werden. In Absatz 2 wird die Möglichkeit einer Verwarnung und eines befristeten Bewilligungsentzugs kodifiziert für den Fall, dass ein dauerhafter Bewilligungsentzug aufgrund der Umstände des jeweiligen Einzelfalls nicht verhältnismässig sein sollte. Die Bestimmung erweitert den Ermessensspielraum der Bewilligungsbehörde und ermöglicht ihr eine im Einzelfall verhältnismässige Handhabung. Absatz 3 sieht die Möglichkeit vor, dass ein Bewilligungsentzug bis zum Abschluss eines Strafverfahrens vorsorglich erfolgen kann, wenn ernsthafte Zweifel an der Eignung einer Person zur Berufsausübung bestehen. Eine solche Massnahme muss jedoch immer verhältnismässig sein (vgl. Art. 5 Abs. 2 der Bundesverfassung [BV; SR 101]). Dies dürfte nur selten der Fall sein, nämlich dann, wenn es um besonders gravierende strafrechtliche Vorwürfe geht (z.B. schwere Körperverletzung, Vergewaltigung) und die öffentlichen Interessen deshalb besonders gewichtig sind.

Artikel 16 Erlöschen der Bewilligung

Dieser Artikel entspricht Artikel 7 HGG. Im Übrigen kann auf die Ausführungen zu Artikel 14 verwiesen werden.

Unterabschnitt 2.5 Ergänzendes Gemeinderecht

Artikel 17

Dieser Artikel entspricht im Wesentlichen Artikel 11 TaxiV. Wie zu Artikel 1 bereits ausgeführt, soll den Gemeinden die Möglichkeit verbleiben, für Pferdekutschen und Fahrraddiakschas, welche grundsätzlich nicht unter das vorliegende Gesetz fallen, selbständig Bestimmungen einzuführen.

Unterabschnitt 2.6 Ausserkantonale Taxis

Artikel 18

Diese Bestimmung stützt sich auf Art. 2 Abs. 3 i.V.m. Art. 4 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 6. Oktober 1995 über den Binnenmarkt (Binnenmarktgesetz, BGBM; SR 943.02) und übernimmt die Empfehlung der Wettbewerbskommission (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.

Abschnitt 3 Limousinendienste

Artikel 19 Begriff

Limousinendienste führen berufsmässige Personentransporte im Anwendungsbereich der ARV 2 mit Fahrzeugen aus, die nicht unter Abschnitt 2 fallen, d.h. keine Taxis sind, sprich über keine Taxilampe verfügen. Sobald ein Fahrzeug über eine Taxilampe verfügt, gilt es als Taxi und kommen die Bestimmungen des zweiten Abschnitts zur Anwendung. Im Unterschied zur Regelung im Kanton Zürich soll die Melde- und Plakettenpflicht nicht bereits gelten, wenn für die Fahrt eine Bezahlung erfolgt (vgl. vorne Ziff. 5.1). Je nach Höhe der Bezahlung findet die ARV 2 und damit das vorliegende Gesetz gar keine Anwendung. Ausserdem müsste vor der Fahrt eine Meldung erfolgen und eine Plakette am Fahrzeug angebracht werden, was jedoch für eine einmalige, kurzfristig vereinbarte Fahrt nicht möglich erscheint. Die Regelung im Kanton Zürich wurde so formuliert, damit Fahrten des Anbieters UBER erfasst werden. Sind für einen UBER-Fahrer die Bestimmungen der ARV 2 nicht anwendbar, so ist es aus Sicht des Regierungsrates nicht erforderlich, für diesen Pflichten einzuführen, damit er bei einer allfälligen Kontrolle belegen kann, dass er nicht den Bestimmungen der ARV 2 unterliegt (wenn keine Aufzeichnungen vorliegen, kann der betroffenen Person in der Regel auch keine Verletzung dieser Bestimmungen nachgewiesen werden). Die Schranke, damit die Bestimmungen der ARV 2 zur Anwendung kommen, dürfte jedoch bei praktisch allen UBER-Fahrern erreicht werden (ab zwei Fahrten innerhalb von 15 Tagen). Ab diesem Zeitpunkt wird von einem Limousinendienst gesprochen und es gelten die Melde- und Plakettenpflicht (vgl. Art. 20 und 21). Limousinendienste dürfen nur Fahrten auf Bestellung ausführen. Die Art der Bestellung (per E-Mail, Telefon, App, etc.) spielt keine Rolle. Die Verwendung der Bezeichnung «Taxi» (physisch auf dem Fahrzeug noch sonst wo) ist ihnen untersagt (Abs. 2). Damit soll eine Irreführung der Kundinnen und Kunden vermieden werden. Das Warten auf Kundschaft auf Standplätzen sowie die Aufnahme und die Beförderung von Kundschaft auf deren Zuruf oder Handzeichen hin ist den Taxis vorbehalten (Abs. 3).

Artikel 20 Meldepflicht

Es ist vorgesehen, in der Ausführungsverordnung die Kantonspolizei (Fachstelle ARV) als zuständige Stelle des Kantons zu bezeichnen. Diese ist nämlich als ARV 2-Vollzugsstelle des Kantons auf die Meldungen bzw. die gemeldeten Informationen angewiesen, damit sie ihrer Aufgabe gemäss Artikel 31 Absatz 4 ARV 2 bzw. Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a Chauffeurverordnung nachkommen kann. Es wurde bewusst auf eine Regelung von ausserkantonalen Limousinendiensten verzichtet. Eine solche Regelung würde nicht mehr in Einklang mit Artikel 31 Absatz 4 ARV 2 stehen. Ausserdem müsste die Kompatibilität mit dem Binnenmarktgesetz sichergestellt sein.

Artikel 21 Plakette

Dieser Artikel orientiert sich an § 14 PTLG/ZH. Durch die Plakette soll es der Kantonspolizei Bern einfacher fallen, Fahrzeuge, welche den Bestimmungen der ARV 2 unterliegen, als solche zu erkennen und zu kontrollieren. Um Missbrauch zu verhindern, wird eine Plakette für ein bestimmtes Fahrzeug ausgestellt, lautet auf den Halter bzw. die Halterin und hat eine befristete

Gültigkeit. Die begrenzte Gültigkeitsdauer soll dazu beitragen, dass die Anzahl der ausgestellten Plaketten ungefähr der Anzahl der aktiven Limousinen entspricht. Die Plakette ist vom jeweiligen Fahrzeug nach Ablauf der Gültigkeitsdauer zu entfernen oder bei dauerhafter Verwendung des Fahrzeugs für andere Zwecke (z.B. definitive Aufgabe der Tätigkeit als Limousinendienst).

Abschnitt 4 Vollzug, Rechtspflege und Strafbestimmungen

Artikel 22 Gebühren

Dieser Artikel stellt die Grundlage für die Gebührenerhebung dar. Die Höhe der Gebühren für die unterschiedlichen Leistungen müssen in separaten Erlassen festgelegt werden. Für die Leistungen der kantonalen Behörden erfolgt dies in der Verordnung vom 22. Februar 1995 über die Gebühren der Kantonsverwaltung (Gebührenverordnung, GebV; BSG 154.21). Es ist davon auszugehen, dass die kantonalen Gebühren maximal so hoch sein werden wie für die Ausstellung eines (Führer-)Ausweises bzw. die Bearbeitung einer Mutation durch das SVSA (vgl. Ziff. 3.1 Anhang 5B GebV). Im Kanton Zürich betragen die Gebühren für die Ausstellung der Plakette Fr. 40.00, für Registereinträge Fr. 30.00 und für die Ausstellung einer neuen Plakette bei Verlust, Diebstahl, Zerstörung oder Änderung während laufender Gültigkeitsdauer Fr. 20.00.». Die Gemeinden legen die Gebühren für die Handlungen ihrer Behörden eigenständig fest.

Artikel 23 Amtshilfe und Datenbekanntgabe

Die Bekämpfung von Missbrauch und Schwarzarbeit ist zentral für einen fairen Wettbewerb unter den Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Wirtschaftsleben. Absatz 2 schafft die Möglichkeit für eine aktive Datenbekanntgabe der Vollzugsbehörden gemäss TLG an die zuständigen Behörden, insbesondere die Arbeitsmarkt- und Steuerbehörden sowie die Sozialversicherungsstellen. Für die drei letztgenannten Behörden bzw. Stellen wird zudem in Absatz 3 die Möglichkeit geschaffen, die zur Aufgabenerfüllung erforderlichen Daten im Abrufverfahren erhältlich zu machen. Im Abrufverfahren nicht zugänglich gemacht werden dürfen besonders schützenswerte Personendaten (z.B. Angaben über strafrechtliche Verurteilungen). Die Bekämpfung von Missbrauch und Schwarzarbeit wird damit erleichtert.

Die zum Vollzug des TLG erforderliche Datenbearbeitung stützt sich im Übrigen auf das Kantonale Datenschutzgesetz vom 19. Februar 1986 (KDSG; BSG 152.04), insbesondere Artikel 5 f. und 10 KDSG¹.

Artikel 24 Ausführungsbestimmungen

Wie in einem Gesetz üblich, wird festgehalten, dass der Regierungsrat die zum Vollzug des Gesetzes notwendigen Ausführungsbestimmungen erlässt.

Artikel 25 Rechtspflege

Absatz 1 entzieht Beschwerden gegen Verfügungen gestützt auf Artikel 14 und Artikel 15 Absatz 1 und 3 von Gesetzes wegen die aufschiebende Wirkung. Fehlbare Bewilligungsinhaberinnen und -inhaber sollen das Taxigewerbe ab dem Verfügungszeitpunkt in der Regel nicht weiter betreiben dürfen. Der Schutz der öffentlichen Sicherheit und der Schutz der Fahrgäste werden

¹ Im totalrevidierten KDSG werden es voraussichtlich Art. 5 und Art. 14 sein (Stand Ergebnis erste Lesung vom 11. Juni 2025)

höher gewichtet als die privaten Interessen der Bewilligungsinhaberinnen und -inhaber. Im Übrigen richten sich Verfahren und Rechtsschutz nach dem Gesetz vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21) (vgl. Abs. 2).

Artikel 26 Strafbestimmungen

Wer eine bewilligungspflichtige Tätigkeit (Halten und Führen von Taxis; Art. 5) ausübt, obwohl er nicht im Besitz einer entsprechenden Bewilligung (Art. 6 bzw. 7) ist, macht sich strafbar. Zu denken ist nicht nur an Personen, welche ein Taxi ohne Taxiführerbewilligung führen, sondern auch an Personen, welche den Taxis vorbehaltene Tätigkeiten ausüben (vgl. Art. 19 Abs. 3). Die unbefugte Verwendung des Begriffs «Taxi» (vgl. Art. 19 Abs. 2 Bst. b) wird ebenfalls unter Strafe gestellt (vgl. Art. 26 Abs. 2). Zu denken ist etwa an den Fall, wenn jemand nur Limousinendienste ausführt, jedoch auf seiner Webseite schreibt «Ihr Taxi in der Region X». Absatz 1 entspricht in Bezug auf die maximale Strafhöhe zwar nicht mehr Artikel 29 Absatz 1 Buchstabe a HGG (Busse von 50 bis 20'000 Franken). Der allgemeine Bussenrahmen gemäss Art. 106 Abs. 1 StGB von bis zu 10'000 Franken erscheint jedoch genügend.

In Absatz 2 wird bewusst von einer Ordnungsbusse gesprochen, da solche Bussen im Ordnungsbussenverfahren abgewickelt werden können sollen. Dazu wird die kantonale Ordnungsbussenverordnung vom 18. September 2002 (KOBV; BSG 324.111) angepasst werden.

Abschnitt 5 Übergangs- und Schlussbestimmungen

Artikel 27 Hängige Gesuche und bestehende Bewilligungen

Gemäss Absatz 1 sollen hängige Gesuche nach Inkrafttreten des Gesetzes nach neuem Recht beurteilt werden. Dies insbesondere mit Blick auf den Wegfall der Eignungsprüfungen. In Bezug auf die neue Voraussetzung gemäss Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe e bzw. Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe e macht es Sinn, dass diese sofort zur Anwendung kommen. Die hängigen Gesuche müssen entsprechend ergänzt werden. Die bestehenden Bewilligungen sollen gemäss Absatz 2 Buchstabe a bis zu deren Widerruf, Entzug oder Erlöschen gültig bleiben. Sie richten sich aufgrund des gewichtigen öffentlichen Interesses an der umfassenden und sofortigen Geltung der verschärften Regeln in Bezug auf den strafrechtlichen Leumund nach neuem Recht. Die in Unterabschnitt 2.2 f. geregelten Entzugsgründe und Pflichten gelten unmittelbar ab Inkrafttreten des Gesetzes. Hängige Strafverfahren und rechtskräftige Erledigungen von Strafverfahren sind der Bewilligungsbehörde entsprechend innert 14 Tagen seit Inkrafttreten des TLG zu melden.

Artikel 28 Änderung eines Erlasses

Wie bereits erwähnt, bedarf das HGG einer Anpassung. Die für Taxis und Limousinendienste massgeblichen gewerblichen Bestimmungen werden neu im TLG geregelt und nicht mehr im HGG.

Artikel 29 Inkrafttreten

Der Regierungsrat bestimmt praxisgemäss den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

8. Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik (Rechtsetzungsprogramm) und anderen wichtigen Planungen

Das Gesetz steht im Einklang mit den Richtlinien der Regierungspolitik und anderen wichtigen Planungen. Mit der Liberalisierung im Taxigewerbe trägt der Kanton zur Vision «Der Kanton Bern erhöht seine Ressourcenstärke und Wirtschaftskraft» bei.

9. Finanzielle Auswirkungen

Das neue Gesetz hat nur geringfügige finanziellen Auswirkungen auf den Kanton. Meldungen von Limousinendiensten werden digital entgegengenommen und verarbeitet. Das soll mit einer einfachen technischen Lösung bewerkstelligt werden. Der Kanton wird zudem eine Plakette für Limousinendienste zur Verfügung stellen. Die Kosten dafür lassen sich heute noch nicht verlässlich beziffern. Sie werden jedoch über entsprechende Gebühren grundsätzlich gegenfinanziert sein (vgl. Art. 22).

10. Personelle und organisatorische Auswirkungen

Das neue Gesetz hat nur sehr geringe personelle oder organisatorische Auswirkungen. Schon heute führt die Kantonspolizei ein Verzeichnis der Betriebe, die im Kanton ihren Geschäftssitz oder eine Zweigniederlassung haben und Fahrzeuge nach Artikel 3 ARV 2 einsetzen. Sie führt eine Liste der jedem Betrieb abgegebenen Arbeitsbücher. Die Entgegennahme der Meldungen von Limousinendiensten gemäss Artikel 20 und die Abgabe bzw. Versendung der Plaketten gemäss Artikel 21 verursacht schätzungsweise einen Zusatzaufwand von 0.1 bis 0.2 FTE. Es ist vor allem mit einem gewissen Initialaufwand bei der Einführung des neuen Rechts zu rechnen. Mit der Zeit sollte sich der Aufwand in Grenzen halten.

11. Auswirkungen auf die Gemeinden

Die von diesem Gesetz hauptsächlich betroffenen Gemeinden, d.h. vor allem die Städte, gehen teilweise aufgrund von Gesprächen mit Taxiunternehmen davon aus, dass unter der Geltung des neuen Gesetzes weniger Personen eine Taxihalter- und Taxiführerbewilligung beantragen werden, weil sie zukünftig (insbesondere aus wirtschaftlichen Gründen) nur noch Fahrten auf Bestellung (Limousinendienste) oder nur noch mit einer reduzierten Anzahl Taxis Dienstleistungen anbieten wollen. Sollte diese Annahme eintreffen und die Anzahl Taxis sowie Taxiführerinnen und -führer zurückgehen, würde dies bei den Gemeinden zu einer Reduktion des verwaltungsrechtlichen Aufwandes führen. Aufgrund des Wegfalls der Eignungsprüfungen wird sich der Aufwand bei den Gemeinden bereits spürbar reduzieren. In vielen kleinen und mittleren Gemeinden werden heute keine ortsbasierten Taxidienstleistungen angeboten. Für die Bevölkerung dieser Gemeinden ist das neue Gesetz eine Chance, dass künftig zusätzliche Mobilitätsdienstleistungen in ihrer Nähe erbracht werden.

12. Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Die Beurteilung anhand der Regulierungscheckliste hat ergeben, dass die Vorlage keine relevanten zusätzlichen Auswirkungen auf die administrative oder finanzielle Belastung von Unternehmen oder auf die Volkswirtschaft insgesamt hat. Im Gegenteil bringt der Erlass eine starke Deregulierung im Bereich der Limousinendienste mit sich. Es anzunehmen, dass das Angebot

an Limousinendiensten zunehmen wird. Einige kommunale Vollzugsbehörden befürchten, dass unter dem neuen Gesetz das «klassische» Taxi – jedenfalls ausserhalb der grossen Städte – früher oder später verschwinden wird. Ob dies eintreten wird oder nicht, ist nicht einfach abzuschätzen. Mit Blick auf andere Kantone ist eher nicht davon auszugehen, dass das Erbringen von klassischen Taxidienstleistungen in absehbarer Zeit vollständig verschwinden wird; dies jedenfalls in den grösseren Städten wie Bern, Biel und Thun nicht.

13. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

Die Gesetzesvorlage befand sich bis am 21. März 2025 in der dreimonatigen Vernehmlassung. Es reichten acht politische Parteien, dreizehn Vereinigungen und Organisationen, vier kantonale Stellen, neun Gemeinden und eine Privatperson eine Stellungnahme ein.

Die Vorlage wird von den politischen Parteien mehrheitlich begrüsst (EDU, EVP, FDP, Die Liberalen, GLP, SVP, Die Mitte). Ausdrücklich dagegen ist die SP. Die Grünen unterstützen nur den ersten Teil des Gesetzesentwurfs, der die Taxis betrifft. Die Mitte regt an, angesichts der Bewertungsmöglichkeiten im digitalen Raum die gesetzlichen Vorgaben minimal zu halten und in diesem Sinne die Notwendigkeit der Melde- und Plakettenpflicht für Limousinendienste zu überprüfen. Zudem soll geprüft werden, ob die Bewilligungspflicht für Taxis in eine Meldepflicht umgewandelt oder aufgehoben werden kann. Unterstützt wird die Vorlage zudem von diversen Vereinigungen und Organisationen (Gewerbeverband Berner KMU, Bolt Support CH Sàrl, Handels- und Industrieverein des Kantons Bern, Interessengemeinschaft [IG] ländlicher Raum, Swiss Alliance for Collaborative Mobility [CHACOMO], Uber Switzerland GmbH) sowie im Grundsatz von der Gemeinde Biel. Explizit abgelehnt wird die Gesetzesvorlage von der Berner Taxiverein Gruppe, der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV, vom Gewerkschaftsbund des Kantons Bern und der Gewerkschaft Unia. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG), Sektion Bern und Fachgruppe Taxi, beurteilt die vorgesehenen Regelungen in diversen Punkten unterschiedlich, lehnt die Vorlage jedoch nicht ausdrücklich ab. Die Bernische Ortspolizeivereinigung (BOV) sowie mehrere Gemeinden (Interlaken, Lyss, Bern, Münsingen, Thun, Spiez, Burgdorf und Langenthal) sind sich bewusst, dass es sich um eine umzusetzende Motion handelt, sie halten jedoch an ihren allgemeinen Bedenken zu den neuen Regelungen fest. Sie legen dar, dass Anbieter wie z.B. Uber schon unter geltendem Recht in den Berner Taximarkt einsteigen konnten.

Der Geltungsbereich und die Vollzugszuständigkeiten werden von den Vernehmlassungsteilnehmenden nicht in Frage gestellt. Vereinzelt wird verlangt, dass Betreiber von Vermittlungsplattformen bzw. Fahrdienstvermittler explizit im Gesetz erwähnt und geregelt werden (Bernjurassischer Rat [BJR]) sowie kantonale Vorgaben zu On-Demand Angeboten ins Gesetz aufgenommen werden (SP). Der Gewerkschaftsbund des Kantons Bern und die Gewerkschaft Unia fordern die Aufnahme eines dritten Absatzes in Artikel 2, wonach die Gemeinden über die Kompetenz verfügen sollen, zusätzlich zu den in Artikel 20 definierten Kompetenzen der kantonalen Stelle weitere Regulierungen im Bereich der Limousinendienste zu erlassen. Diese Anregungen konnten nicht berücksichtigt werden, weil sie nicht als erforderlich betrachtet werden oder nicht mit der umzusetzenden Motion vereinbar sind.

Vom Unternehmen Bolt Support CH Sàrl wird beantragt, dass auch Limousinendienste die Privilegien von Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe c und d in Anspruch nehmen dürfen. Zur Diskussion gestellt wird weiter, ob Busfahrbahnen bei hohen Verkehrsaufkommen nicht für alle Limousinendienste geöffnet werden sollen. Gegebenenfalls könnten elektrische Fahrzeuge bevorzugt wer-

den (CHACOMO). Diese Anliegen fanden keine Berücksichtigung, weil dies dem Ausnahmecharakter der Regelung zuwiderlaufen und einen Eingriff in die Gemeindeautonomie bedeuten würde.

Die Bewilligungspflicht in Artikel 5 möchten einzelne Vernehmlassungsteilnehmende abschaffen oder in eine Meldepflicht umwandeln. Grossmehrheitlich wird die Bewilligungspflicht für das Halten und Führen von Taxis jedoch unterstützt, weshalb sie beibehalten wird. Die Mehrheit der Gemeinden, welche eine Stellungnahme eingereicht haben, befürchten wie die BOV durch die Einführung der Kategorie der bewilligungsfreien Limousinendienste das Aussterben des traditionellen Taxigewerbes sowie Qualitäts- und Sicherheitseinbussen. Es werde zudem Tür und Tor für Schwarzarbeit oder ausbeuterische Arbeitskonstrukte (sog. Scheinselbständigkeiten) geöffnet. Solche möglichen Folgen lassen sich mit der Umsetzung der Motion aus Sicht des Regierungsrates nicht verhindern. Denn müssten Anbieter von Limousinendiensten ebenfalls gewisse Voraussetzungen erfüllen, um diese Tätigkeit ausüben zu dürfen (z.B. keine Einträge im Strafregister oder Voraussetzung gemäss Art. 6 Abs. 2 Bst. e bzw. Art. 7 Abs. 2 Bst. e), so würde dies zu einer (von der Motion nicht gewollten) Bewilligungspflicht führen. Weiter sind die Mehrheit der Gemeinden und die BOV der Ansicht, dass das Gleichbehandlungsgebot verletzt und der unlautere Wettbewerb gefördert werde, was der Regierungsrat nicht nachvollziehen kann, unterscheiden sich doch die verschiedenen Dienstleistungen «Taxi» und «Limousinendienst». Verschiedentlich wird verlangt, dass bei Taxidienstleistungen auf den Nachweis von Sprachkenntnissen zu verzichten sei, da dies aufgrund von Vermittlungsplattformen oder Übersetzungsapps nicht mehr erforderlich sei. Es ist jedoch zu beachten, dass Übersetzungsapplikationen von der Kundschaft aktuell weniger akzeptiert werden als die Verwendung eines Navigationsgeräts. Mit anderen Worten wird derzeit die Bedeutung des Sprachniveaus im Vergleich zu den Ortskenntnissen höher beurteilt (vgl. S. 8 des Abschlussberichts «Evaluation der Taxiversuchsverordnung in der Stadt Bern» von Renée Favre, Hadrien Bersier und Andreas Sonderegger). Entsprechend wird an dieser Voraussetzung festgehalten.

Die Abschaffung der Eignungsprüfung wird mehrheitlich unterstützt. Beibehalten möchten sie insbesondere die Berner Taxi Gruppe, der Gewerkschaftsbund des Kantons Bern, die Gewerkschaft Unia und die Gemeinde Langenthal. Die SP verlangt in Bezug auf Artikel 8 zusätzlich die Einreichung eines Sonderprivatauszugs aus dem Strafregister. Der Nutzen eines solchen Auszugs ist nicht ersichtlich, da Tätigkeitsverbote auch im Privatauszug ersichtlich sind. Gerichtlich angeordnete Fahrverbote gemäss Artikel 67e StGB werden zudem an die zuständige Strassenverkehrsbehörde gemeldet (Art. 60 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2016 über das Strafregister-Informationssystem VOSTRA [Strafregistergesetz, StReG; SR 330]). Der Regierungsrat verzichtet daher auf eine Anpassung.

Verschiedene Kreise verlangen, dass Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b (strafrechtlicher Leumund) strenger formuliert wird, damit einem verurteilten Straftäter auch dann die Bewilligung entzogen werden kann, wenn das Strafmass unter den in der Vernehmlassungsfassung festgelegten Werten (Freiheitsstrafe von mindestens sechs Monaten oder Geldstrafe von mindestens 180 Tagessätzen) liegt (z.B. Verurteilung wegen Gewaltdelikt, Sexualdelikt oder Betrug). Diese Forderung wird umgesetzt. Damit wird auch Ziffer 1 und 4 der Motion 045-2025 Rechnung getragen.

Dem Wunsch von mehreren Teilnehmenden (Bolt, CHACOMO, EDU, Uber) nach einer Verlängerung der Bewilligungsdauer von drei auf (mindestens) fünf Jahren, wird nicht nachgekommen. Eine Frist von fünf Jahren wird als zu lang betrachtet, um kontrollieren zu können, ob die Bewilligungsvoraussetzungen nach wie vor erfüllt sind oder nicht.

Bezüglich der Pflichten der Taxiführerinnen und -führer wird teilweise eine Vereinfachung durch Aufhebung gewisser Buchstaben von Artikel 12 Absatz 2 verlangt (ASTAG: Bst. a und c-e; Berner KMU: Bst. c und d; Handels- und Industrieverein des Kantons Bern: Bst. c). Die Bestimmungen seien nicht mehr zeitgemäss oder unnötig bzw. nicht kontrollierbar. Buchstabe d sei an eine Frist zu binden, innert welcher Fundgegenstände im Fundbüro abgegeben werden müssen (SP). Der Regierungsrat hat diesbezüglich keine Änderung vorgenommen, da die Regelung an das bestehende Recht anlehnt und sich laut den rechtsanwendenden Gemeinden bewährt hat.

In einigen Stellungnahmen (BOV, Gemeinden Bern, Burgdorf, Münsingen, Thun, Spiez) wird betreffend Artikel 13 Absatz 2 angemerkt, dass der günstigste Weg je nach Tageszeit, Verkehrsaufkommen und anderen Einflüssen jeweils eine andere Route sein könne. Bei Reklamationen durch Fahrgäste, werde eine Ahndung durch die Kontrollbehörden schwierig, weil die konkrete Situation vor Ort selten noch zurückverfolgt werden könne, ohne dass man sich lediglich auf Aussagen der Fahrerinnen und Fahrer oder Fahrgäste stützen könne. Dieser Absatz sei daher allenfalls abzuändern (der kürzeste Weg wird offenbar bevorzugt). Die Gemeinde Langenthal begrüsst die neue Regelung. Damit könne auf Verkehrsverhältnisse reagiert und allfälliger Stau umfahren werden. Sie weist jedoch ebenfalls auf die Schwierigkeit bei der Ahndung einer reklamierten Verletzung der Vorschrift hin. Der Regierungsrat hält trotz der geschilderten Vollzugsschwierigkeiten an der vorgeschlagenen Regelung fest, da sie seines Erachtens klar im Interesse der Kundschaft liegt.

Die BOV sowie die Gemeinden Bern, Burgdorf, Münsingen, Thun und Spiez fordern die Festlegung einer Entzugsdauer der Bewilligung. Sie wünschen sich zudem anstelle der Verwarnung die Möglichkeit eines abgestuften Bewilligungsentzugs für weniger schwerwiegende Fälle (nur ein Jahr Entzug anstatt drei Jahre etc.) oder eines sogenannten «Provisoriums» im Sinne einer Bewährungsfrist, wie dies die Stadt Bern in ihrer früheren Gesetzgebung kannte (vgl. vorne Ziff. 2.1). Die Regelung zur Verwarnung sei schwammig und es sei weder aus dem Gesetz noch aus dem Vortrag ersichtlich, in welchen Fällen ein Entzug nicht verhältnismässig sei. Eine Präzisierung von Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe a verlangt auch die SP. Artikel 15 wurde teilweise überarbeitet.

Der ASTAG verlangt die Streichung von Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe a, weil er die Idee der kantonalen Vereinfachung untergrabe. Diesem Wunsch kommt der Regierungsrat nicht nach.

Von verschiedener Seite wird verlangt, dass auch Limousinenführerinnen und -führer die Voraussetzung gemäss Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe e bzw. Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe e erfüllen müssen und eine Regelung betreffend ausserkantonale Limousinendienste eingeführt wird (BOV und Gemeinden Bern, Burgdorf, Münsingen, Thun, Spiez). Zudem wird vorgebracht, dass Erfahrungen aus anderen Kantonen zeigten, dass die Kontrolltätigkeit der Polizei weder durch eine Meldepflicht noch durch eine Plakette erleichtert oder verbessert werde (CHACOMO, Uber). Bolt schlägt einen zusätzlichen Absatz vor, wonach die zuständige kantonale Stelle ein digitales Register aller gemeldeten Limousinenchauffeure des Kantons führt, auf das kantonale Behörden und Limousindienstvermittlungen mittels digitaler Schnittstelle Zugriff haben, um den Meldestatus der Führerinnen und -führer abgleichen zu können. Auch diese Vorbringen werden nicht berücksichtigt. Der Regierungsrat kann die erwähnten Erfahrungen von anderen Kantonen nicht bestätigen.

Nach Ansicht von mehreren Vernehmlassungsteilnehmenden soll die Plakette nur für eine bestimmte Zeitdauer Gültigkeit haben, damit sichergestellt werde, dass die Anzahl der ausgestellten Plaketten ungefähr der Anzahl der aktiven Limousinen entspricht (ASTAG, Gemeinde Langenthal). Andere fordern den Verzicht auf die Plakettenpflicht. Damit die von der Vollzugsstelle der ARV 2 geführte Liste aktuell bleibt, wurde die betreffende Bestimmung angepasst.

Schliesslich wird verlangt, dass Verstösse gegen Artikel 13 Absatz 2 und Artikel 18 ebenfalls unter Strafe gestellt werden (BOV, Gemeinden Bern, Burgdorf, Münsingen, Thun, Spiez). Dies wird umgesetzt.

14. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat, der Gesetzesvorlage zuzustimmen.