

Parlamentarischer Vorstoss

Vorstoss-Nr.: 279-2018
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2018.RRGR.739

Eingereicht am: 28.11.2018

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Kullmann (Hilterfingen, EDU) (Sprecher/in)
Köpfli (Bern, glp)
Gnägi (Jens, BDP)
Jost (Thun, EVP)
Reinhard (Thun, FDP)
Schlatter (Thun, SVP)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:



RRB-Nr.: vom
Direktion: Polizei- und Militärdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat:

Moderne und effiziente Mobilität fördern: Ride-Sharing-Apps sollen auch im Kanton Bern benutzt werden können

Der Regierungsrat wird beauftragt,

1. den gewerbsmässigen Personentransport von der Taxiverordnung auszuklammern, sofern ein Strassenfahrzeug nicht explizit als Taxi beschriftet ist
2. die Taxiverordnung zu liberalisieren und den modernen Gegebenheiten anzupassen
3. das Taxiwesen abschliessend auf kantonaler Ebene zu regeln (Ausnahmen sollen nur möglich sein, wenn Gemeinden Taxis spezielle staatliche Privilegien erlauben)
4. in der Verkehrs- und Raumplanungspolitik des Kantons Bern die «Sharing Economy» als zentrales Element aufzunehmen und konsequent zu berücksichtigen

Begründung:

Das Pendlerauto ist im Schnitt mit 1,12 Personen besetzt (1). Gelingt es, diesen Durchschnittswert zu erhöhen, liesse sich das Stauproblem elegant entschärfen oder sogar weitgehend lösen. Auch aus ökologischer Sicht wäre dies sehr zu begrüßen. Eine naheliegende Massnahme wäre die Förderung von Fahrgemeinschaften. Lange Zeit war die Organisation von Fahrgemeinschaften jedoch relativ aufwendig und bedeutete für interessierte Personen eine Einschränkung der Flexibilität. In einer nicht-repräsentativen Online-Umfrage (N=3990) wurde der grosse Aufwand auch als Haupthinderungsgrund für das Bilden von Fahrgemeinschaften identifiziert.¹



Mit der technologischen Entwicklung der letzten paar Jahre hat sich die Organisation von Fahrgemeinschaften allerdings deutlich vereinfacht. Sogenannte Ride-Sharing-Apps können Anbieter und Nachfrager von Mitfahrgelegenheiten innerhalb weniger Minuten zu günstigen Tarifen vernetzen. Damit entfällt der bisherige Organisationsaufwand weitgehend. Dank den finanziellen Anreizen, die ein freier Markt hier bieten würde, dürfte die Zahl der Fahrgemeinschaften stark zunehmen.

Zu den einzelnen Forderungen:

- 1) Die geltende Taxiverordnung im Kanton Bern ist die restriktivste in der Schweiz und kommt bezüglich Nutzung von Ride-Sharing-Apps einem Technologieverbot gleich. Anders als der Name «**Taxi**verordnung» vermuten lässt, reguliert die kantonale Taxiverordnung weit mehr als nur Taxis. Sie reguliert jegliche gewerbsmässige Personenbeförderung (Art. 1 Abs. 2 TaxiV), sei es per Taxi, bestelltem Limousinenservice oder sogar Fahrradrickscha oder Pferdekutsche. Einen solch umfassenden Geltungsbereich kennt kaum ein Taxigesetz in der Schweiz. So regulieren Zürich, Basel oder Luzern nur traditionelle Taxis mit Taxilampe, die Privilegien geniessen, wie Taxistandplätze auf öffentlichem Grund oder spezielle Fahrspuren. Bürgerinnen und Bürger, die lediglich effiziente und bezahlte Mitfahrgelegenheiten anbieten möchten, sollten nicht unter die Bestimmungen der kantonalen und/oder kommunalen Taxiverordnungen fallen. Wer die nationalen Anforderungen an den gewerbsmässigen Personentransport erfüllt und einen sauberen Strafregisterauszug vorweisen kann, soll im Kanton Bern unkompliziert Mitfahrgelegenheiten anbieten können.
- 2) Die folgende Übersicht zeigt, warum die Taxiregulierung des Kanton Bern nicht mehr zeitgemäss ist:
 - Sie verlangt eine **Ortskundeprüfung** (Art. 5 Abs. 2 Bst. f TaxiV) und **Sprachkenntnistests** (Art. 5 Abs. 2 Bst. d) für jeden Fahrer. In Zeiten von GPS und Apps, über die die Bestellung inklusive Zieleingabe erfolgen kann, ist dies nicht mehr nötig. Gerade die Sprachprüfung ist für Personen, die aufgrund ihrer Sprachkenntnisse den Einstieg in den Arbeitsmarkt bis jetzt verpasst haben, eine hohe Hürde.
 - Personen, die eine Taxihalterbewilligung erlangen möchten, müssen **vierzig Wochen pro Jahr** die **Transportbereitschaft** aufrechterhalten (Art. 4 Abs. 2. Bst. f). Für jemanden, der flexibel und selbstständig Taxidienstleistungen anbieten möchte, ist dies kaum

¹ <https://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/Pendler-wollen-allein-im-Auto-sitzen/story/15232287>

machbar. Dadurch werden kartellähnliche Zustände gefördert. Dies ist nicht im Interesse von Personen, die vermehrt Mobilität in Fahrgemeinschaften suchen.

- Basierend auf der kantonalen Taxiregulierung schreibt die **Stadt Bern millimetergenau** vor, wie gross der **Preis aussen angeschrieben** sein muss (Art. 9 Abs. 2 BTR) und dass Tarifänderungen der Behörde gemeldet werden müssen (Art. 10 Abs. 1 BTR).

Viele dieser Vorschriften sind in der heutigen Zeit überflüssig oder zu streng gefasst. Sie schützen nicht die Fahrgäste, sondern verhindern neue und viel effizientere Mobilitätsformen. Taxis werden jedoch noch lange ihren Platz im Mobilitätsmix haben, und die traditionelle Taxibranche soll von einer liberaleren Regelung des Taxigewerbes profitieren dürfen.

- 3) Mobilität macht nicht vor Gemeindegrenzen halt. Entsprechend sollte das Taxiwesen auf kantonaler Stufe umfassend geregelt sein. Nur so werden Angebote über die Gemeindegrenzen hinweg möglich. Eine Ausnahme bildet die Nutzung des öffentlichen Raums. Wo Gemeinden den Taxis spezielle staatliche Privilegien (wie die Benutzung von Standplätzen am Bahnhof oder von Busspuren) erlauben, macht eine Regulierung Sinn. Deshalb soll es dem Kanton und auch den Gemeinden in diesen Fällen weiterhin möglich sein, das klassische Taxiwesen zu regulieren. Es muss aber jederzeit möglich sein, Personenbeförderung ohne diese Privilegien anzubieten und entsprechend ohne unter eine allfällige Taxiregulierung zu fallen.
- 4) Zur Förderung einer effizienteren Mobilität sollen nicht nur die regulatorischen Hindernisse für die Nutzung von Ride-Sharing-Apps beseitigt werden. Vielmehr müssen diese neuen Mobilitätsformen in der Verkehrs- und Raumplanungspolitik des Kantons Bern als zentrale Elemente aufgenommen und konsequent berücksichtigt werden. Während der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Individualverkehrs den Kanton jährlich viele hundert Millionen Franken kostet, ist eine effizientere Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur praktisch kostenneutral. Angesichts der angespannten kantonalen Finanzlage sollten innovative Lösungsansätze zur Effizienzsteigerung besonders berücksichtigt werden. Gerade auch der ländliche Raum würde von einer niederschwellig zugänglichen und kostengünstigen Mobilität profitieren.

Verteiler

- Grosser Rat