

Mittwoch (Nachmittag), 11. September 2019 / Mercredi après-midi, 11 septembre 2019

Polizei- und Militärdirektion / Direction de la police et des affaires militaires

84 2018.RRGR.739 Motion 279-2018 Kullmann (Hilterfingen, EDU)
Moderne und effiziente Mobilität fördern: Ride-Sharing-Apps sollen auch im Kanton Bern be-
nutzt werden können
Richtlinienmotion mit Ausnahme von Ziffern 1, 2 und 3

84 2018.RRGR.739 Motion 279-2018 Kullmann (Hilterfingen, UDF)
Promouvoir une mobilité moderne et efficiente grâce aux applications de covoiturage
Motion ayant valeur de directive (sauf ch. 1, 2 et 3) 3

Präsident. Dann kommen wir zum Traktandum 84, ebenfalls eine Motion, von Grossrat Kullmann. Es ist eine Richtlinienmotion, wir führen eine reduzierte Debatte. Ich gebe zuerst Grossrat Kullmann das Wort.

Samuel Kullmann, Hilterfingen (EDU). Ich spreche als Motionär und als Fraktionssprecher. Ja, es gibt verschiedene Schlüsselerlebnisse, die ich in meinem Leben zum Thema Mobilität hatte. Ich denke an den Kauf meines ersten E-Bikes vor ein paar Monaten, von dem ich begeistert bin, oder meine erste Fahrt in einem Elektroauto hat mich irgendwie begeistert, 2010 mit Marc Jost damals. Auch was Sharing Economy anbelangt, gab es für mich Schlüsselerlebnisse. Da verwendete ich beispielsweise Anfang 2017 in Kapstadt eine App. Ich wollte von A nach B gelangen, ich gab es in die App ein: Ich möchte von A nach B. Zwei Minuten später kam das Auto vorbei und nahm mich mit. Dies hat mich an meine Kindheit erinnert in der Mongolei, wo wir als Familie einfach an den Strassenrand standen, die Hand rausstreckten und dann hielt relativ rasch, innerhalb von einer Minute ein Auto an und nahm einen mit, dorthin, wo man gerade wollte oder wo es passte. Man bezahlte dann auch ein bisschen etwas dafür.

Sharing Economy begeistert mich. Darin sehe ich ein Potenzial, das noch total unausgeschöpft ist. Wie Sie vielleicht aus eigener Erfahrung wissen: Autostopp in der Schweiz funktioniert manchmal nicht so gut, beziehungsweise: Man muss dann doch etwas lange warten. Der Grund ist, dass vielleicht die Autofahrer nicht wissen, wen Sie da mitnehmen oder vielleicht, weil es kostenlos ist. Aber seit ein paar Jahren gibt es entsprechende App-Lösungen auf dem Smartphone, die die Sharing Economy im Bereich von Mitfahrgelegenheiten ganz wesentlich vereinfachen würden. Bis jetzt ist der Haupthinderungsgrund die Organisation, der Aufwand, den man hatte, wenn man so etwas organisierte. Aber wenn ich ein App verwenden und einfach anklicken kann, dass ich von A nach B möchte und genügend Leute diese App brauchen – *(Der Redner wendet sich aufgrund des blinkenden Lämpchens an den Präsidenten. / Comme la petite lampe clignote, l'orateur s'adresse au président.)* Ich glaube, ich habe noch zwei Minuten, weil ich Fraktionssprecher bin. Oder?

Präsident. Eigentlich nicht, es handelt sich um eine reduzierte Debatte. Aber wenn Sie Fraktionssprecher sind, hängen Sie das Fraktionsvotum doch auch gleich noch an.

Samuel Kullmann, Hilterfingen (EDU). Also: Dann hänge ich noch das Fraktionsvotum an. Meine Vision ist, dass man die Zahl von 1,1 Pendlern pro Auto deutlich erhöhen kann, dass 10, 20, 30, vielleicht 50 Prozent unserer Bevölkerung eine solche App verwendet, und es im Alltag einfach normal wird, dass man Leute mitnehmen kann und dass es auch gegen ein Entgelt sein kann. Wichtig dafür ist, dass es niedrige Eintrittshürden in diesen Markt gibt, weil man dann das Ganze ökologisch umsetzen kann. Es ist wirtschaftlich, es ist auch sinnvoll, um Stau zu reduzieren.

Jetzt vielleicht auch ein wenig ein Appell an die Ratslinke. Lehnen Sie dies nicht ab, weil es irgendwie einen wirtschaftlichen Aspekt, einen ökonomischen Anreiz hat. Auch dies braucht es, damit die Sharing Economy gefördert werden kann.

Zu Punkt 1: Diesen haben wir vielleicht nicht ganz ideal formuliert. Es geht einfach darum, dass jemand, der sich nicht als Taxi sieht, nicht als Taxi gelten will, nicht unter die Verordnung über das

Halten und Führen von Taxis (Taxiverordnung, TaxiV) fällt. Das ist eigentlich die Forderung von Punkt 1. Punkt 2 ist, wie ich glaube, klar formuliert. Die TaxiV soll liberalisiert, den heutigen modernen Gegebenheiten angepasst werden. Punkt 3: Dass es mehr auf kantonaler Ebene geregelt wird, ausser eine Gemeinde ermögliche spezielle Privilegien für Taxis. Und zum vierten Punkt kann ich einfach noch sagen: Ich habe gehört, es gebe Befürchtungen, dass man dann hier zur Sharing Economy gezwungen werden könnte. Das ist nicht der Fall, wenn dies in die Verkehrs- und Raumplanungspolitik aufgenommen wird. Es geht nicht um den Zwang. Es geht einfach darum, dass man dies freiwillig fördert. Ich danke für die Aufmerksamkeit, und ich hatte nun genau vier Minuten Redezeit.

Präsident. Als Mitmotionär Marc Jost. – Nein, auch als Mitmotionär und Fraktionssprecher.

Marc Jost, Thun (EVP). Moderne und effiziente Mobilität fördern: Darum geht es bei diesem Vorstoss, und dies ist eines der Themen, bei dem ich der Überzeugung bin, darum kommen wir als Gesellschaft gar nicht herum. Wir müssen uns diesem Thema stellen, auch wenn dies Unsicherheit auslösen kann. Es geht hier nicht um selbstfahrende Autos, aber ich persönlich bin überzeugt, dass wir irgendwann von autonomen Autos herumchauffiert werden. Da bin ich überzeugt. Hier geht es nun nicht darum. Hier geht es darum, dass effiziente und ökologische Mobilitätsformen nicht durch bestehende Verordnungen ausgebremst werden sollen. Ich habe schon viele verschiedene überzeugende Modelle im Ausland kennen gelernt, vor allem in Grossstädten natürlich, wie dort mit Verkehrsüberbelastung umgegangen wird. Es gibt Modelle von geraden und ungeraden Autonummern beispielsweise. Es gibt eine spezielle Spur für jene Fahrzeuge, in denen mehr als eine Person drin ist. Es gibt eine Variante, wo man am Morgen in die eine Richtung mehr Spuren hat und am Abend in die andere, und es gäbe noch viele andere Modelle.

Hier geht es nun um eine sehr gute Form, eine noch bessere aus meiner Sicht. Es geht sozusagen um das Perfektionieren des Autoteilens. Die EVP-Fraktion will dies nicht ausbremsen, im Gegenteil. Sie schliesst sich hier der Antwort des Regierungsrates an, welche heisst: Es soll geprüft werden, ob eben gewerbsmässiger Personentransport von der TaxiV ausgeklammert werden kann. Zudem soll geprüft werden, ob die Verordnung liberalisiert und den modernen Gegebenheiten angepasst werden kann, und es soll eben auch regionaler gedacht werden. Es ist ganz klar, wenn die Mobilität steigt, dann können diese Regelungen nicht auf den Gemeindeebenen sein, sondern es muss grossräumiger gedacht werden. Selbstverständlich unterstützt unsere Fraktion auch die vier Punkte, in denen die Sharing Community als zentrales Element in die Planungspolitik aufgenommen werden soll. Neben dem Mitmotionär, wir selber sind bereit, vielleicht auch einzelne Mitglieder aus der Fraktion, dies in einer verbindlichen Form zu überweisen. Aber grundsätzlich sagt die EVP-Fraktion: Prüfen von 1–3 wie der Regierungsrat, und 4 als Motion.

Präsident. Als nächster Sprecher für die SVP, Peter Salzmann.

Peter Salzmann, Mülchi (SVP). Wir begrüssen grundsätzlich die Nutzung der Mitfahrgelegenheiten, auch aus ökologischer Sicht. Aber es muss auf Freiwilligkeit beruhen und nicht zur Aufweichung der TaxiV führen. Wie die Regierung erwähnt, ist die Ausübung der gewerblichen Tätigkeit im Gesetz über Handel und Gewerbe (HGG) geregelt. Für uns ist der Schutz der Personen im Vordergrund, wie es in der TaxiV geregelt ist, sei dies mit dem Versicherungsschutz oder unlauteren Geschäftsgebaren, so wie eben auch der Personenschutz, der auch in Randzeiten gewährleistet ist. Auch nicht vergessen sollte man die älteren Leute, die sicher Schwierigkeiten hätten, mit elektronischen Hilfsmitteln ihren Transport zu organisieren.

Die SVP-Fraktion lehnt die Motion in den Punkten 1–3 ab. Zu Punkt 4: Wir sind dagegen, dass die Nutzung von Fahrgemeinschaften in die Verkehrs- und Raumplanungspolitik aufgenommen wird. Dies würde nur dazu führen, dass der Ausbau von neuen und bestehenden Strassen eingeschränkt würde. Die Leute würden dazu gezwungen, ihren Transport per Fahrgemeinschaften zu organisieren. Dies muss auf Freiwilligkeit basieren und gehört nicht in die Verkehrs- und Raumplanungspolitik. Den Punkt 4 lehnt die SVP-Fraktion ab. Bei einer eventuellen Umwandlung in ein Postulat würde die SVP-Fraktion den Punkten 1–3 mehrheitlich zustimmen.

Michael Köpfli, Wohlen b. Bern (glp). Es ist eine reduzierte Debatte, ich mache es daher auch eher reduziert und möchte einfach eine Passage aus der geltenden TaxiV vorlesen. Dort heisst es: «Die Taxihalterinnen und Taxihalter sind verpflichtet, die Tarife gut sichtbar aussen am Fahrzeug

bekannt zu geben.» Dies ist für mich bezeichnend dafür, weshalb dieser Vorstoss nötig ist und weshalb wir die rechtlichen Grundlagen überarbeiten müssen. Es kann doch nicht sein, dass man heute ein Gewerbe verbietet, wenn man die Preise auf der App anzeigt, die man vielleicht noch je nach Verkehrsbelastung oder Tageszeit anpassen kann und man Taxi, also Leute, die Personen transportieren, zwingt – es ist sogar irgendwo beschrieben in welcher Grösse –, den Preis fix an der Türe anzuschreiben. Hier ist es notwendig, dass man eine Anpassung vornimmt, damit man neue Technologien nicht auf Verordnungsebene verbietet. Das ist eine Frage des Wettbewerbs und der Gewerbefreiheit.

Zudem haben wir schon ein überwiesenes Postulat von Alt-Grossrat Rudin (*M 027-2017*), wo der Prüfungsbericht – von dem auch der Regierungsrat gesagt hat: Das will man nicht wirklich so – abgelehnt wurde, und seither ist nichts geschehen. Ich würde es deshalb begrüssen, wenn der Sprecher zumindest in den ersten zwei Punkten an einer Motion festhielte, welche klar sagen: Man muss jetzt etwas tun und endlich die restriktivste TaxiV in der ganzen Schweiz anpassen, die heute sehr viel verunmöglicht, damit im Kanton Bern ähnliche Angebote möglich sind, wie in vielen anderen Schweizer Kantonen sonst auch. Besten Dank für die Unterstützung.

Hans Schär, Schönried (FDP). Dass man Pendlerautos besser auslasten, eventuell Stauprobleme lösen oder noch etwas gegen die Umweltbelastung tun kann, ist sicher eine gute Sache. Mit der Ride-Sharing-App könnte man die Koordination unter den Pendlern optimieren. Für die Umsetzung dieser Idee braucht es aber – wie in den Punkten 1–3 der Motion erwähnt – im Taxiwesen diverse Anpassungen. Die TaxiV muss mit der heutigen Situation konfrontiert werden und sich einer Revision stellen. Muss wohl ein Pendler das Geld versteuern, das er erhält? Wann ist es gewerbsmässig? Sind die 40 Wochen Transportbereitschaft noch nötig oder können dann Rosinenpicker beispielsweise bei uns an einem Grossanlass ohne Auflagen ihre Geschäfte machen? Sind die Standplatzmieten und Gemeindeauflagen noch durchsetzbar? Wie gross wäre die Entlastung des Pendlerverkehrs beim ÖV? Ist oder wird die finanzielle Einbusse des ÖV spürbar? – Und es gibt weitere Fragen. Aufgrund dieser Überlegungen und Abwägungen stimmen wir von der FDP den Punkten 1–3 als Postulat zu. Beim Punkt 4 sind wir nicht sicher, ob die Sharing Economy für die Raumplanungspolitik wirklich das zentrale Element ist. Aber die FDP stimmt der Richtlinienmotion auch zu.

Francesco Marco Rappa, Burgdorf (BDP). Als wirtschaftsliberale Fraktion ist die BDP selbstverständlich nicht abgeneigt, die Stossrichtung des Motionärs zu unterstützen. Die Mobilität verändert sich tatsächlich laufend. Dies merkt jedes von uns tagtäglich. Damit sich diese aber positiv und nachhaltig sinnvoll verändern können muss, braucht es natürlich entsprechende Rahmenbedingungen. Diese müssen geschaffen werden, und die vorhandenen sollten auch angepasst werden. Die Beantwortung des Regierungsrates und der Verwaltung zeigt aber auch auf, wo man dieser Sache mit Vorsicht begegnen muss. Der Schutz der Konsumenten, respektive des Publikums, vor allem auch vor unlauterem Geschäftsgebaren, muss doch noch Vorrang haben. Das führt in der logischen Konsequenz dazu, dass die Lockerung der Rahmenbedingungen wohlüberlegt stattfinden muss, und damit verbundene Einschränkungen werden wohl auch in Zukunft bis zu einem gewissen Grad unumgänglich sein. Die BDP folgt grossmehrheitlich dem Regierungsrat.

Bruno Vanoni, Zollikofen (Grüne). Wir sind eigentlich schon «glatti Fäger», zumindest jene unter uns, die im März 2017 schon in diesem Rat waren. Warum? – Vor gut zwei Jahren nahmen wir hier diskussionslos und ohne Gegenstimme eine überparteiliche Motion zum Thema Sharing Economy an und schrieben sie diskussionslos und ohne Gegenstimmen als erledigt ab. Der Regierungsrat hatte sich damals in seiner Antwort auch mit dem Sharing im Bereich der Mobilität befasst und kam zum Schluss– ich zitiere –, «dass für den Grossen Rat kein Handlungsbedarf besteht.» Er hat dies explizit auch in Bezug auf das Thema gesagt, über das wir heute sprechen. «Auch in der Taxiverordnung ist zurzeit kein Anpassungsbedarf ersichtlich.» Diesen Schlussfolgerungen stimmten wir – wie gesagt – vor gut zwei Jahren ohne Gegenstimmen mit 149 zu 0 Stimmen zu und schrieben den Vorstoss ab. Und jetzt soll plötzlich alles anders sein! Es will doch niemand behaupten, dass in diesen zwei Jahren irgendwelche ganz besonderen neuen Apps entwickelt und erfunden wurden und sich die Ausgangslage verändert hat.

Nein, die grüne Fraktion lehnt deshalb die Ziffern 1–3 auch ab, wenn sie in ein Postulat gewandelt werden. Der Regierungsrat hat auch gute Gründe dafür aufgezählt, warum man nicht beginnen sollte, an der TaxiV herumzuändern. Zum einen gibt es den rechtstaatlichen Grundsatz, dass gleichartige Tätigkeiten gleich zu behandeln sind, und wenn jemand gewerbsmässig Personen transportiert,

spielt es keine Rolle, ob das Auto mit Taxi angeschrieben ist oder nicht. Es geht also nicht um eine Weiterentwicklung des «Autoteilens», wie hier gesagt wurde, sondern um den gewerbsmässigen Personentransport.

Bei der Ziffer 4 sind wir dafür zu haben. Hier geht es nicht um Rechtsänderungen, sondern um eine Berücksichtigung der Sharing Economy in der Verkehrs- und Raumplanungspolitik. (*Der Präsident bittet den Redner zum Schluss zu kommen. / Le président demande à l'orateur de conclure.*) Auch hier muss man aufpassen, dass sich dies nicht negativ für Mensch und Umwelt auswirkt, aber grundsätzlich hat es Potenzial.

Präsident. Und noch Tanja Bauer für die SP-JUSO-PSA.

Tanja Bauer, Wabern (SP). Bisher haben wir es noch nicht gesagt, aber hier geht es um eine «Lex Uber». Zuerst wirkt das Anliegen relativ sympathisch, und wenn man sich nämlich dann genau damit auseinandersetzt, merkt man, wo es überall Hacken hat. Deshalb wird die SP-JUSO-PSA-Fraktion die Punkte 1 und 3 ablehnen, auch als Postulat.

Punkt 1: Das Taxi ist ein Teil der Grundversorgung. Es erfüllt wichtige Aufgaben und stellt eine Art Service Public dar, besonders auf dem Land. Darum müssen auch Sicherheitsstandards, Qualitätskriterien und logischerweise Arbeitsrecht eingehalten werden. Wer dies einhält, darf gewerbsmässig Personentransporte betreiben. Es müssen sich einfach alle an die gleichen Vorgaben halten. Dies nennt sich «gleich lange Spiesse».

Punkt 2: Weshalb soll die TaxiV veraltet sein? – Das letzte Mal wurde sie am 11. Januar 2012 von Polizeidirektor Hans-Jürg Käser revidiert, der bekanntlich kein Linker ist. Das Problem bei den Sharing-Apps ist, dass sie die Grossen bevorteilen. Sie machen sich schnell breit und verdrängen die kleinen Apps. Diesen weltweit tätigen Unternehmen geht es darum, möglichst viel zu verdienen ohne Verantwortung zu übernehmen. Uber will beispielsweise kein Arbeitgeber sein und für die Fahrerinnen und Fahrer keine Verantwortung übernehmen. Das finden wir eigentlich nicht modern. Wenn Menschen unter prekären Bedingungen arbeiten müssen, landen sie in unseren Sozialwerken, während kommerzielle Plattformen nachher viel daran verdienen und ihren Verdienst vermutlich nicht einmal bei uns versteuern. Es gibt auch gute Gründe, weshalb Regulierungen, Bewilligungspflichten und Prüfungen wichtig sind: insbesondere wegen der Sicherheit. Auch Lastwagenfahrerinnen und Lastwagenfahrer müssen beispielsweise Ruhezeiten einhalten. Also: Das ist etwas, das eigentlich selbstverständlich sein sollte.

Beim Punkt 3 sind wir klar dagegen. Es ist sinnvoll, dass Gemeinden die Kompetenzen haben, die TaxiV umzusetzen. Es gibt einfach unterschiedliche lokale Begebenheiten und Bedürfnisse.

Am Schluss möchte ich Ihnen noch Folgendes sagen. Fragen Sie sich doch, wie Ihre Tochter am Abend vom Ausgang heimkommen soll: in einem Uber-Taxi oder in einem Taxi, das sich an Reglementierungen hält? (*Der Präsident bittet die Rednerin zum Schluss zu kommen. / Le président demande à l'oratrice de conclure.*) Ich möchte lieber, dass meine Kinder in einem richtigen Taxi nach Hause kommen.

Präsident. Ich gebe das Wort Regierungsrat Philippe Müller.

Philippe Müller, Polizei- und Militärdirektor. Die Digitalisierung hat in verschiedensten Bereichen unseres Lebens Einzug gehalten, so auch in der Mobilität, und dort sogar in ganz besonderem Ausmass. In den letzten Jahren haben neue Technologien den Umgang mit den klassischen Fortbewegungsmitteln verändert – ja, auch vereinfacht. Ich denke da beispielsweise an Service-Apps, über die ein Taxi bestellt werden kann oder an die von den Motionären erwähnten Ride-Sharing-Apps. Es liegt dem Regierungsrat fern, solche Entwicklungen auszubremsen – ganz im Gegenteil: Die kantonal geltenden Regelungen zum Taxiwesen sind in der kantonalen Taxiverordnung festgehalten. Der vorliegende Vorstoss hat zum Ziel, diese Regelungen zu modernisieren. Der Regierungsrat anerkennt, dass neue Technologien schnell zu gesellschaftlichem Wandel führen und sich daraus Anpassungsbedarf für die rechtlichen Grundlagen ergeben kann. Es kann eben manchmal schnell gehen, und dann ist halt vielleicht eine Revision seit 2012 wieder notwendig. Er ist auf jeden Fall einverstanden zu prüfen, ob man eine Revision machen soll und ob die bestehenden Regelungen noch dem heutigen Zeitgeist entsprechen.

Zu Ziffer 1: In ihrem Vorstoss fordern die Motionäre, dass gewerbsmässige Personentransporte, die nicht explizit als Taxi beschriftet sind, von den Regelungen der TaxiV ausgenommen werden sollen. Das ist aus Sicht des Regierungsrates aber der falsche Weg. Nicht die Bezeichnung durch

den jeweiligen Anbieter soll bei der Frage, ob es für eine Dienstleistung eine staatliche Regelung braucht, entscheidend sein. Es kommt vielmehr darauf an, ob aus Sicht der Bevölkerung beziehungsweise der Konsumentinnen und Konsumenten ein Schutzbedürfnis besteht.

Zu Ziffer 2: Im Bereich der gewerbsmässigen Personentransporte erachtet der Regierungsrat eine staatliche Regulierung als angebracht. Dabei gilt es, die Gratwanderung zwischen den Interessen der Anbieterinnen und Anbieter, den Kundenbedürfnissen und den Schutzbedürfnissen der Bevölkerung zu meistern. Der Regierungsrat beabsichtigt zu prüfen, in welchem Umfang unter den aktuellen Vorzeichen eine staatliche Regelung weiterhin erforderlich ist. Die Forderungen nach Liberalisierung und Modernisierung des Regelwerks sollte daher aus Sicht des Regierungsrates als Prüfungsauftrag entgegengenommen werden.

Eine Prüfung des bestehenden Regelwerks – dies zu Ziffer 3 – ermöglicht auch zu untersuchen, ob ergänzende Vorgaben auf kommunaler Ebene erforderlich sind oder ob das Taxiwesen abschliessend auf kantonaler Ebene geregelt werden kann, wie die Motionäre fordern. Vielleicht macht es halt eben doch Sinn, gewisse Regelungen auf kommunaler Ebene an Orten wie beispielsweise Interlaken, Belp oder in den grossen Städten zu regeln und ihren spezifischen Bedürfnissen möglichst gut entgegenzukommen. Es liegt in der Natur der Sache, dass die Anpassung von staatlichen Vorgaben als Reaktion auf entsprechende Entwicklungen gesellschaftlicher Veränderungen immer nachgelagert ist. Der Regierungsrat ist bereit, das Taxiwesen gesamtheitlich unter die Lupe zu nehmen und wo nötig Anpassungen vorzunehmen. Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat die Annahme der Ziffern 1–3 als Postulat.

Das Konzept der Sharing Economy hat in den letzten Jahren Aufwind erfahren; das wurde gesagt. Sharing Economy ist auch im Bereich des Personentransports ein spannender Ansatz. Die Motionäre fordern, dass dieses Thema in der Verkehrs- und Raumplanungspolitik des Kantons berücksichtigt wird. Der Regierungsrat ist bereit, diese Thematik in die weiteren Überlegungen miteinzubeziehen und unterstützt deshalb die Annahme von Ziffer 4 im Sinne einer Richtlinienmotion.

Präsident. Ich gebe dem Motionär nochmals das Wort.

Samuel Kullmann, Hilterfingen (EDU). Danke für die Debatte. Ich wandle teilweise. Ganz kurz ein Kommentar zum Punkt 1: Diesen wollen wir nicht wandeln. Wenn wir nun wollen, dass es einfach möglich wird, dass eine Pendlerin, die regelmässig von Adelboden nach Thun fährt, einfach eine solche App verwenden und schauen kann, ob es jemanden gibt, der mitfahren möchte, dass dies möglich wird, dann wollen wir hier an der Motionsform festhalten. Dann wollen wir, dass das Parlament Farbe bekennt und sagt: «Doch wir wollen, dass dies möglich wird.» Darum geht es hier. Auch die Sicherheit ist gewährleistet. Mit diesen Apps ist ein sehr hoher Sicherheitsstandard möglich, mit Bewertungen und auch mit guten Hintergrundabklärungen.

Punkt 2: Wir haben stark den Eindruck, dass die Liberalisierung notwendig ist. Wir halten auch dort an der Motionsform fest. Doch ich wandle Punkt 3. Wir sehen es, das braucht eine Diskussion mit den Gemeinden um zum schauen, was auf kantonaler Ebene geregelt gehört und was weiterhin die Gemeinden regeln sollen, vor allem dann, wenn sie Taxis besondere Privilegien anbieten. Es ist gut, wenn man dies als Postulat überweist. Der Punkt 4 ist ohnehin eine Richtlinienmotion, wo entsprechender Spielraum für den Regierungsrat vorhanden ist. Dort halten wir an einer Richtlinienmotion fest.

Präsident. Der Motionär hat den Punkt 3 in ein Postulat gewandelt. Der Rest bleibt als Motion bestehen.

Wir kommen zur Abstimmung. Wer die Ziffer 1 der Motion als Motion annimmt, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (Geschäft 2018.RRGR.739; Ziff. 1)

Vote (Affaire 2018.RRGR.739 ; ch. 1)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Ablehnung / Rejet

Ja / Oui 28

Nein / Non 113

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Sie haben die Ziffer 1 als Motion abgelehnt, mit 113 Nein- gegen 28 Ja-Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Wer die Ziffer 2 ebenfalls als Motion annimmt, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (Geschäft 2018.RRGR.739; Ziff. 2)

Vote (Affaire 2018.RRGR.739 ; ch. 2)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Ablehnung / Rejet

Ja / Oui 39

Nein / Non 101

Enthalten / Abstentions 1

Präsident. Sie haben die Ziffer 2 als Motion abgelehnt, mit 101 Nein- gegen 39 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung.

Wer die Ziffer 3, die gewandelt wurde, als Postulat annimmt, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (Geschäft 2018.RRGR.739; Ziff. 3; als Postulat)

Vote (Affaire 2018.RRGR.739 ; ch. 3 ; sous forme de postulat)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 97

Nein / Non 41

Enthalten / Abstentions 2

Präsident. Sie haben die Ziffer 3 als Postulat angenommen, mit 97 Ja- gegen 41 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen.

Wer die Ziffer 4 dieser Motion annimmt, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (Geschäft 2018.RRGR.739; Ziff. 4)

Vote (Affaire 2018.RRGR.739 ; ch. 4)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 75

Nein / Non 65

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Sie haben die Ziffer 4 als Motion angenommen, mit 75 Ja- gegen 65 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Damit sind wir am Schluss der Geschäfte der POM angelangt. Ich danke Philippe Müller und seinen Mitarbeitenden herzlich für den Besuch und wünsche einen schönen Abend.