



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 250-2022
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☒
Geschäftsnummer: 2022.RRGR.390

Eingereicht am: 28.11.2022

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Kohli (Wabern, Die Mitte) (Sprecher/in)
Baumann (Münsingen, EDU)
Roggli (Rüschegg Heubach, Die Mitte)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Ja 01.12.2022

RRB-Nr.: 169/2023 vom 15. Februar 2023
Direktion: Sicherheitsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Annahme**

Personalmangel entgegenwirken, Etappierung der Voraussetzungen zur Erlangung der Taxiführerbewilligung

Der Regierungsrat wird beauftragt,

1. die Voraussetzungen in Artikel 5 der Taxiverordnung (TaxiV; BSG 935.976.1) zur Erlangung einer Taxiführerbewilligung anzupassen
2. die Möglichkeit zu schaffen, mit den Voraussetzungen des bestehenden Artikels 5 Absatz 2 Bst. a bis und mit e TaxiV eine provisorische und zeitlich begrenzte bzw. provisorische Taxiführerbewilligung zu erlangen
3. eine Frist von mindestens sechs Monaten vorzusehen, innert welcher die Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller die Voraussetzungen von Artikel 5 Absatz 2 Bst. f und g TaxiV zu erfüllen haben, damit ihnen die definitive Taxiführerbewilligung ausgestellt werden kann

Begründung:

Der Personalmangel macht auch vor dem Taxiwesen keinen Halt. Wie bereits in der Motion 141-2022 (Für ein zeitgemässes, unbürokratisches Taxiwesen) ausgeführt, verfügt der Kanton Bern über eine der strengsten Taxiregulierungen schweizweit. Betriebe, die Taxidienstleistungen anbieten, haben grösste Schwierigkeiten, ihre Dienstleistung zuverlässig anzubieten. Oftmals wartet die Taxikundschaft, unabhängig vom Anbieter, über eine Stunde auf ein freies Taxi. Die Nachfrage nach Taxifahrten ist nach der Pandemie wieder stark angestiegen, doch stehen nicht genügend Arbeitskräfte innert nützlicher Frist zur Verfügung. Präzisierend wird festgehalten, dass grundsätzlich genügend interessiertes Personal vorhanden wäre (bspw. ausländische Fahrerinnen und Fahrer, die in ihrem Heimatland bereits als Taxifahrerinnen und -fahrer gearbeitet haben, aber erst seit kurzem in der Schweiz leben). Der Umstand, dass die geforderten Ortskenntnisse

(Art. 5 Abs. 2 Bst. f TaxiV) und die geforderten Kenntnisse der kantonalen und kommunalen Bestimmungen zum Taxiwesen (Art. 5 Abs. 2 Bst. g TaxiV) nicht praktisch bzw. berufsbegleitend erlernt werden können, bildet eine inakzeptable Schwelle. Die Ausbildungsdauer ist mit rund vier bis sechs Monaten sehr lang, was dazu führt, dass a) das Personal nicht innert nützlicher Frist eingesetzt werden kann und b) Personal fehlt, da die lange Dauer einen Hemmfaktor darstellt und potentielle Bewerbende lieber Alternativen in der Gastronomie oder dergleichen suchen. Das Etappieren in verschiedene Ausbildungsziele mit finaler Schlusstheorieprüfung brächte wesentliche Linderung.

Die Erteilung einer provisorischen Taxiführerbewilligung unter den Voraussetzungen der Bst. a bis und mit e von Art. 5 Abs. 2 TaxiV und der Erwerb der definitiven Bewilligung durch den Nachweis der Voraussetzungen von Bst. f und g von Art. 5 Abs. 2 TaxiV innert sechs Monaten rechtfertigt sich insbesondere unter folgenden Gesichtspunkten:

- Für die Erlangung der genügenden Ortskenntnisse steht anfänglich ein Navigationsgerät zur Verfügung, das unterstützend beansprucht werden kann.
- Die sechsmonatige Frist zum Erlangen der definitiven Taxiführerbewilligung reicht aus, um sich – auch dank der begleitenden praktischen Erfahrung – genügende Ortskenntnisse anzueignen.
- Die theoretischen Grundlagen der kantonalen und kommunalen Bestimmungen zum Taxiwesen können von den Arbeitgebenden mit internen Schulungen und einem anfänglichen «Crash-Kurs» vermittelt werden.
- Die Erteilungsvoraussetzungen unterscheiden sich von Kanton zu Kanton. Bern gehört zu den Kantonen mit den strengsten Voraussetzungen. Der Kanton Zürich revidiert nach Annahme des Gesetzes über den Personentransport mit Taxis und Limousinen (PTLG) im Frühjahr 2020 die Vorgaben im Taxiwesen, die zuvor von den Gemeinden festgelegt wurden. So ist die im Kanton Bern noch vorgesehene Orts- und Fachprüfung im Kanton Zürich nicht mehr vorgesehen. Weiter wird bspw. die Frist zur Erbringung des Sprachnachweises auf drei Jahre verlängert. De facto fahren nach dem Gesagten in Zürich etliche Taxifahrerinnen und -fahrer auch ohne die geforderten Sprachkenntnisse. Weswegen ein Aufschub der Erbringung der Nachweise Ortskenntnisse und Kenntnisse der Regelwerke im Kanton Bern, die wie erwähnt im Kanton Zürich gar nicht vorgesehen sind, nicht ebenso aufgeschoben werden können, leuchtet nicht ein.¹
- Bei den praktischen Prüfungen darf heutzutage ein GPS eingesetzt werden.
- Aus sozialer Sicht können geeignete Bewerbende schneller in den Beruf einsteigen. Dies führt unter Umständen zu einer Entlastung des RAV und der sozialen Dienste.
- Zu Bern als Bundeshauptstadt gehört ein stabiles und funktionierendes Taxiwesen.
- Kundinnen und Kunden erleiden teils sehr lange Wartezeiten. Gerade ältere Menschen, Schultransporte oder Menschen mit einer Behinderung, die auf ein Taxi angewiesen sind, werden in ihren Alltag stark eingeschränkt.
- Auch Menschen mit Verletzungen, die bspw. in ein Spital zum Nähen müssen, brauchen rasch ein Taxi und sollten nicht bis zu einer Stunde warten müssen.
- Bei vielen traumatischen Verletzungen, die nicht durch einen Rettungswagen transportiert werden müssen, sollen die betroffenen Personen ebenfalls rasch mit einem Taxi in den Notfall kommen.

Begründung der Dringlichkeit: Während der Pandemie erlitt das Taxiwesen einen Zusammenbruch. Gut qualifizierte Angestellte haben sich umorganisiert und in anderen Berufsgattungen Fuss gefasst. Seither befindet sich das Taxiwesen in einer schwierigen Krise, den Taxianbietenden fehlt akut per sofort einsetzbares Personal. Die obgenannte Kundschaft, die dringend auf Taxidienstleistungen angewiesen ist, kann ihren Alltag nach der Pandemie nur erschwert meistern. Diese Entwicklung kann sich im Kanton Bern nur ändern, wenn die Politik sehr rasch und flexibel tätig wird. Es ist daher dringend angezeigt, die Taxiverordnung raschestmöglich anzupassen und die Voraussetzungen zum Erwerb einer Taxiführerbewilligung zu etappieren bzw. anzupassen.

¹ vgl. Vorentwurf zur Vernehmlassung: [https://www.notes.zh.ch/sWVNL/vnl.nsf/vw-alldocuments/7587AE1600B12000C12588AA00526B6B/\\$File/Entwurf%20PTLV%20RR%20RR%20KOBV.dj](https://www.notes.zh.ch/sWVNL/vnl.nsf/vw-alldocuments/7587AE1600B12000C12588AA00526B6B/$File/Entwurf%20PTLV%20RR%20RR%20KOBV.dj)

Antwort des Regierungsrates

Bei der vorliegenden Motion handelt es sich um eine Motion im abschliessenden Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates (Richtlinienmotion), da ihre Umsetzung in der Verordnungs-kompetenz des Regierungsrates liegt (Art. 88 Abs. 2 der Verfassung des Kantons Bern vom 6. Juni 1993 [KV]²; Art. 8 Abs. 1 des Gesetzes vom 4. November 1992 über Handel und Gewerbe [HGG]³). Der Regierungsrat hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grades der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrages, und die Entscheidungsverantwortung bleibt beim Regierungsrat."

Dem Regierungsrat ist bekannt, dass Taxiunternehmen vereinzelt mit Rekrutierungsproblemen bei Taxichauffeurinnen und Taxichauffeuren zu kämpfen haben. Bereits im Herbst 2022 haben sich Vertreter der Sicherheitsdirektion mit Fachpersonen aus den hauptsächlich mit Taxifragen konfrontierten Gemeinden, dem Verband Bernischer Gemeinden, der Bernischen Ortspolizeiver-einigung sowie der Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion ausgetauscht. Es wurde festge-stellt, dass die Rekrutierungsprobleme primär in der Stadt Bern ein Problem darstellen. Die Vor- und Nachteile einer provisorischen Taxiführerbewilligung wurden eingehend diskutiert. Die Mehrheit der Fachpersonen aus den befragten Gemeinden wünschte keine allgemeingültige Verordnungsanpassung im Sinne des Motionsanliegens. Sie befürchtet einen Qualitätsverlust mit entsprechenden Nachteilen für die Kundschaft. Angesichts dieser Ausgangslage hielt es die Sicherheitsdirektion nicht für opportun, dem Regierungsrat eine Anpassung der Taxiverordnung zu unterbreiten.

Unterdessen wurde seitens der Sicherheitsdirektion ein neuer Lösungsansatz entwickelt, der dem Motionsanliegen im Grundsatz nachkommen würde, ohne die nachvollziehbaren Interes-sen der nicht von den Rekrutierungsproblemen betroffenen Gemeinden zu beschneiden. Durch den Erlass einer Versuchsverordnung gemäss Artikel 44 des Gesetzes vom 20. Juni 1995 über die Organisation des Regierungsrates und der Verwaltung (Organisationsgesetz, OrG)⁴ kann eine provisorische Taxiführerbewilligung in den Gemeinden zeitlich befristet eingeführt werden, die ein entsprechendes Bedürfnis haben. Die Sicherheitsdirektion wird dem Regierungsrat eine solche mit den Gemeindeverbänden abgestimmte Versuchsverordnung unterbreiten. Die Ver-suchsverordnung könnte noch im Frühjahr 2023 in Kraft treten.

Der mehrjährige Versuch würde evaluiert und könnte Anhaltspunkte geben, ob die häufig als streng wahrgenommene Berner Taxigesetzgebung punktuell liberalisiert werden könnte. Auch in dieser Hinsicht würde die Versuchsverordnung einen Mehrwert schaffen. Die Evaluation des Versuchs dürfte gemäss einer groben Schätzung Kosten von rund CHF 10'000 bis 20'000 verur-sachen und würden über das ordentliche Budget der Sicherheitsdirektion getragen.

Möglicherweise kann die Versuchsanordnung einen kleinen Beitrag zur Linderung der Rekrutie-rungsprobleme leisten. Die primäre Ursache ist jedoch in der starken Konkurrenzsituation auf dem Arbeitsmarkt zu finden, auf die der Kanton keinen direkten Einfluss hat.

Der Regierungsrat beantragt die Annahme der Richtlinienmotion.

Verteiler

– Grosser Rat

² BSG 101.1

³ BSG 930.1

⁴ BSG 152.01