

2013.SUE.000063

8 Reglement vom 18. Oktober 2001 über das Halten und Führen von Taxis in der Stadt Bern (Bernisches Taxireglement; BTR; SSSB 935.1); Totalrevision; 1. Lesung

Gemeinderatsantrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Reglement über das Halten und Führen von Taxis in der Stadt Bern (Bernisches Taxireglement; BTR; SSSB 935.1); Totalrevision.
2. Der Stadtrat beschliesst mit ... Ja- gegen ... Nein-Stimmen bei... Enthaltungen die Totalrevision des Reglements vom 18. Oktober 2001 über das Halten und Führen von Taxis in der Stadt Bern (Bernisches Taxireglement; BTR) unter Vorbehalt der fakultativen Volksabstimmung gemäss Artikel 37 Gemeindeordnung.
3. Der Gemeinderat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Reglements über das Halten und Führen von Taxis in der Stadt Bern (BTR).

Bern, 31. August 2016

Interfraktioneller Rückweisungsantrag GLP/FDP/SVP

Die Totalrevision des Taxireglements der Stadt Bern sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit den Auftrag, sich beim Regierungsrat des Kantons Bern dafür einzusetzen, dass

1. die Bewilligungspflicht und alle damit zusammenhängenden Vorschriften für Taxihal- tende ersatzlos gestrichen werden
2. die Anforderungen an die Bewilligungspflicht für Taxiführende vereinfacht werden.

Anträge Stadtrat (Anträge zuhanden der 2. Lesung)

Antrag BDP/CVP

Art. 1 Geltungsbereich

Dieses Reglement regelt ergänzend zu den Vorschriften der Taxiverordnung das Halten und Führen von Taxis, **Transportfahrzeugen mit Chauffeur**, Kutschentaxis, Fahrradrikschas und dergleichen in der Stadt Bern. **Hiervon ausgenommen bleiben gemäss kantonaler TaxiV Artikel 1 Absatz 4 alle Behinderten-, Kranken- und Ambulanztransporte sowie weitere nicht gewerbsmässige Personentransporte ohne feste Route und Fahrplan.**

Antrag Theiler GPB-DA

Art. 1a (neu) Zielsetzungen

Die Stadt strebt ein vom lokalen Gewerbe organisiertes Taxiangebot mit zeitgemässer Reservationsplattform und einer im Erscheinungsbild möglichst einheitlichen Flotte mit sparsamen Fahrzeugen an.

Antrag Theiler GPB-DA

Art. 1b (neu) Gemeinsame Reservationsplattform

Die Stadt stellt zu Selbstkosten eine dem Stand der Technik entsprechende smartphonetaugliche Reservationsplattform zur Verfügung, an der sich in genossenschaftlicher Form Fahrzeughalter und Fahrzeugführende beteiligen können.

Antrag SVP

Art. 5 Taxiführerbewilligung

² Die Regelmässigkeit nach Artikel 5 Absatz 3 TaxiV erfüllt, wer **während der letzten zwei Jahre** mindestens 150 Stunden ~~pro Jahr~~ ein Taxi geführt hat.

Antrag Theiler GPB-DA

Art. 8 Abs. 1b (neu)

Taxis, die Sammelfahrten annehmen, sind gekennzeichnet. Sie müssen über die Möglichkeit der gesonderten Erfassung ihrer Dienstleistungen pro Fahrgast verfügen.

Antrag FSU

Art. 11 Beförderungspflicht und Routenwahl

¹ Taxiführerinnen und Taxiführer haben grundsätzlich jeden Fahrgast zu befördern. Ein Auftrag kann ausgeschlagen werden, wenn die Fahrt der Taxiführerin oder dem Taxiführer nicht zugemutet werden kann. **Eine kurze Distanz gilt nicht als Ablehnungsgrund.**

Antrag FSU

Art. 17 Rauchverbot

In einem Taxi, welches im Einsatz ist, herrscht Rauchverbot, unabhängig davon, ob ein Fahrgast transportiert wird oder nicht.

Antrag BDP/CVP

Art. 19 Theoretische Eignungsprüfung

² In der theoretischen Eignungsprüfung werden geprüft:

(...)

d. (neu) Nachweis von Sprachkenntnissen in Deutsch, mindestens Niveau B1 oder ein Schulzeugnis einer Deutschschweizer Schule ab der 6. Klasse mit genügenden Deutschnoten.

Antrag Theiler GPB-DA

Art. 23 Energieeffizienzklassen

Die Höhe der Gebühr pro Jahr und betriebenem Taxi ist abhängig von der Energieeffizienzklasse des eingesetzten Taxifahrzeugs. **Mit dem Inkrafttreten dieses Reglements werden nur noch Wagen mit der Energieeffizienzklasse A mit einem Hubraum von maximal 1500 ccm als Taxi zugelassen.**

Antrag BDP/CVP

Art. 24 Kontrolle

¹ Gemäss diesem Reglement bewilligte Taxis sind **nebst der jährlichen Prüfungspflicht beim Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt zusätzlich** der zuständigen Taxibehörde ~~Behörde~~ alle drei Jahre zur Nachkontrolle vorzuführen.

(...).

Antrag FSU

Art. 26 Provisorium

ersatzlos streichen

Antrag FSU

Art. 27 Folgen des Provisoriums

ersatzlos streichen

Vorsitzender *Christoph Zimmerli*: Da nachträglich zur ersten Beratung in der FSU noch weitere Anträge eingegangen sind, muss zwingend eine zweite Lesung stattfinden. Zum Vorgehen: Nach der Grundsatzdebatte erfolgt der Entscheid über den interfraktionellen Rückweisungsantrag. Für den Fall, dass der Rückweisungsantrag abgelehnt wird, folgt die Detailberatung, bei der die antragstellenden Fraktionen Gelegenheit haben, ihre Anträge zu begründen. Danach geht das Geschäft zurück in die Kommission und wird dem Rat zu einem späteren Zeitpunkt zur zweiten Lesung vorgelegt.

Sprecher FSU *Michael Burkard* (GFL): Zur Vorgeschichte: Im Rahmen der Revision vom 18. Oktober 2001 wurde das streng reglementierte Taxigewerbe in Bern liberalisiert. In den Folgejahren wurden mehrere Vorstösse eingereicht, in denen die „Auswüchse“ dieser Liberalisierung kritisiert wurden. In zahlreichen Vorstössen wurde moniert, die Qualitätsstandards seien nicht mehr gewährleistet. Es gab auch Vorstösse, in denen es um ökologische Anliegen ging. Da es aber nicht sinnvoll gewesen wäre, wenn die Stadt Bern im Alleingang legiferiert hätte, wartete der Gemeinderat gemeinsam mit umliegenden Gemeinden ab, bis am 11. Januar 2012 die revidierte kantonale Taxiverordnung (TaxiV) in Kraft gesetzt wurde. Die Totalrevision des städtischen Taxireglements beruht auf dieser Basis. Zur Beratung in der FSU lag ein Rückweisungsantrag mit folgendem Wortlaut vor: „Das Reglement ist dahingehend anzupassen, dass für künftige neue Anbieter (zum Beispiel Uber) eine wirtschaftliche Teilnahme möglich wird und dass die Gebühren für Fahrradrikschas (Velotaxis) deutlich gesenkt oder eliminiert werden“. Im Zusammenhang mit dem interfraktionellen Rückweisungsantrag, über den wir heute diskutieren, ist insbesondere der erste Teil des ursprünglichen Rückweisungsantrags interessant, der in der FSU mit 8 zu 1 Stimmen, bei 1 Enthaltung, abgelehnt wurde.

Im Hinblick auf die Detailberatung, gehe ich nur auf die Artikel ein, die in der Kommission Anlass zur Diskussion gegeben haben. In Artikel 5 Absatz 2 werden die Voraussetzungen definiert, die erfüllt sein müssen, damit Anbietende eine Bewilligung behalten respektive erneuern können: In Bezug auf die in der TaxiV statuierte Regelmässigkeit lautete der ursprüngliche Antrag der SVP, dieses Kriterium sei erfüllt, wenn jemand während der letzten drei Jahre mindestens 250 Stunden respektive 30 Einsätze nachweisen könne. Dieser Antrag ist nach der Diskussion in der Kommission zurückgezogen worden und liegt nun in abgeänderter Form vor: Neu werden 150 Stunden pro Jahr während der letzten zwei Jahre gefordert. Zu Artikel 9 Absatz 1 betreffend die Tarifbekanntgabe lag der FSU der folgende Antrag vor: „Tarife sollen weiterhin vorne am Kotflügel oder an der Vordertüre angebracht sein“. Da dieser Antrag Fragen in Bezug auf das einheitliche Erscheinungsbild der Taxifahrzeuge aufwarf, wurde er mit 7 zu 2 Stimmen, bei 1 Enthaltung, abgelehnt. Zu Artikel 9 Absatz 2, der sich auf die Schriftgrösse der Beschriftungen auf der Aussenseite bezieht, wurde ein Streichungsantrag eingereicht, mit der Begründung, diese Regelung sei bereits in der eidgenössischen Gesetzgebung enthalten. Die Streichung wurde mit 2 Ja- gegen 8 Nein-Stimmen abgelehnt. Zu Artikel 10 Absatz 1 betreffend die Meldepflichten von Änderungen lag ebenfalls ein Streichungsantrag vor, mit der Begründung, dass dies mit allzu grossem Aufwand verbunden sei. Die FSU hielt die Meldepflicht jedoch für ein berechtigtes Anliegen und lehnte diesen Streichungsantrag mit einem Stimmenverhältnis von 2 zu 8 ebenfalls ab. Zu Artikel 11 Absatz 1 hat man sich in der FSU auf eine Ergänzung geeinigt, laut der eine kurze Distanz nicht als Ablehnungsgrund gelten darf. Dies geht zurück auf Erfahrungsberichte, laut denen es vorgekommen ist, dass Taxifahrerinnen und -fahrer es abgelehnt haben, Fahrgäste über kurze Distanzen zu befördern. Die Verpflichtung, Passagiere auch über kurze Distanzen zu befördern, besteht an sich schon heute, wird aber offenbar nicht immer eingehalten. Diese Ergänzung ist eher deklaratorischer Natur und dient der Information des Publikums. In der FSU ist sie mit 7 zu 2 Stimmen, bei 1 Enthaltung, angenommen worden. Zu Artikel 17 beantragt die FSU eine Verschärfung des Rauchverbots, das neu auch dann gelten soll, wenn keine Fahrgäste transportiert werden. Da

man als Fahrgast gezwungen ist, immer das vorderste der wartenden Taxis zu nehmen, bleibt einem keine Wahl, die Fahrt in einem Taxi, in dem gequalmt worden ist, abzulehnen. Dem Antrag auf ein striktes Rauchverbot stimmte die Kommission mit 6 zu 3 Stimmen, bei 1 Enthaltung, zu. Zu Artikel 19 Absatz 4 betreffend die Wiederholung der theoretischen Prüfung lag ein Streichungsantrag vor, mit der Begründung, dass für Autofahrerinnen und -fahrer, die kein Taxi führen, keine solche Sperrfrist gilt. Die FSU sprach sich jedoch dafür aus, dass bei Taxifahrerinnen und -fahrern strengere Anforderungen gelten und lehnte den Antrag mit 6 zu 2 Stimmen, bei 2 Enthaltungen, ab. In Bezug auf die Sperrfrist nach nicht bestandener praktischer Prüfung äusserte sich die FSU in gleicher Weise und lehnte den zu Artikel 20 Absatz 3 gestellten Streichungsantrag mit 6 zu 2 Stimmen, bei 2 Enthaltungen, ab. Zu den Artikeln 26 und 27 stellt die FSU den Antrag, diese ersatzlos zu streichen, mit folgender Begründung: Bislang konnte in Fällen minderer Verstösse gegen die Strassenverkehrsgesetzgebung, gegen mit der Bewilligung verbundene reglementarische Bedingungen oder gegen die Auflagen der Gewerbepolizei, ein Provisorium verhängt werden. Dies lässt sich mit einer bedingten Strafe vergleichen, auf die, im Falle einer erneuten Zuwiderhandlung, ein definitiver Entzug der Bewilligung folgt. Laut einem Entscheid des bernischen Verwaltungsgerichts vom 4. November 2016 ist dies nicht mehr zulässig, denn juristisch gesehen kann eine Bewilligung nur erteilt oder entzogen werden. Das Gesetz sieht keine bedingte oder schwebende Bewilligung vor. Deswegen hat der Gemeinderat der Kommission die Streichung der betreffenden Artikel beantragt. Diesbezüglich ist die FSU dem Begehren und der überzeugend dargelegten Begründung des Gemeinderats gefolgt. Schliesslich sind Änderungen bei den Gebührentarifen vorgesehen, die im Vortrag an den Stadtrat auf den Seiten 13 und 15 aufgelistet sind. Ursprünglich waren die speziell auf Fahrradrikschas anzuwendenden Tarife Bestandteil des Rückweisungsantrags, aber der Antragsteller liess sich davon überzeugen, dass die von ihm beabsichtigte Privilegierung der Fahrradrikschas mittels eines Einzelantrages zu den Gebührentarifen geregelt werden kann. Sein Antrag zu Ziffer 4.2.4.10 lautete, dass die Gebühr für die erstmalige Erteilung einer Bewilligung für Fahrradrikschas 50 Franken, anstelle von 110 Franken, betragen soll. Diesen Antrag lehnte die FSU mit 9 zu 1 Stimme ab.

Mit 7 gegen 0 Stimmen, bei 3 Enthaltungen, beantragt die FSU dem Stadtrat, der Totalrevision des Taxireglements zuzustimmen. Die FSU hat dazu ein Postulat mit der Forderung eingereicht, der Gemeinderat solle prüfen, ob eine Berner Taxi-App entwickelt werden kann. Dies könne eventuell in Zusammenarbeit mit Bern Tourismus geschehen, darf aber nicht mit Mehrkosten verbunden sein. Das Kommissionspostulat wurde mit 7 gegen 2 Stimmen, bei 1 Enthaltung, verabschiedet und eingereicht.

Claude Grosjean (GLP) für die Fraktion GLP/JGLP: Der Rückweisungsantrag der Fraktionen GLP, FDP und SVP ist vor allem dadurch begründet, dass der vorliegende Entwurf zum revidierten Taxireglement nicht zeitgemäss ist. Es atmet den Geist einer Zeit, in der fast alle gewerblichen Tätigkeiten bewilligungspflichtig waren, und in der es noch Zünfte gab. Wer damals als Bäcker, Metzger oder Gerber arbeiten wollte, musste Mitglied einer Zunft sein, die sich auch um die Ausbildung des Nachwuchses kümmerte und dafür sorgte, dass es ausserhalb ihres Einflussbereiches keine neuen Berufsleute gab, die ihren Mitgliedern den begrenzten Kundenkreis streitig machen könnten. Diese Zeiten sind bei uns zum Glück schon lange vorbei, in Ländern mit sozialistischer Vergangenheit war dies bis Ende der 80er-Jahre die Realität. In Bereichen, in denen bei uns auch heute noch eine Bewilligungspflicht besteht, existieren sehr blumige Umschreibungen, weshalb eine Reglementierung nötig sei: Da ist die Rede von Qualitätsstandards, Sicherheit, Einheitlichkeit und Preisgleichheit, auch in Randregionen. Wer die Debatte im Grossen Rat zum Salzregal verfolgte, konnte derart absurde Blüten, die zur Begründung der Notwendigkeit eines Salzregals in der Schweiz vorgebracht wurden, in schönster Pracht bewundern. Das Resultat bleibt sich immer gleich: Solche Bestim-

mungen führen zu vereinheitlichten Preisen, sinkender Qualität und zu Klagen. Diverse Klagen sind auch der Grund, weswegen wir das Taxireglement behandeln. Die hochreglementierte Situation im Taxiwesen führte zu Qualitätsproblemen und zu wiederholten Klagen, aus denen schliesslich die Anpassung der kantonalen TaxiV im Jahr 2012 resultierte. Als Folge davon legt uns der Gemeinderat diesen Entwurf für ein neues Taxireglement vor, in dem die Anpassungen der kantonalen Verordnung nachvollzogen sind. Man greift zu einer altbekannten Lösung, zu der immer gegriffen wird, wenn es ein Problem gibt: Man reglementiert. Eine dichtere Reglementierung soll die Dinge richten, obschon diese Massnahme nicht den erhofften Erfolg bringt. Die Tatsache, dass sich der Gemeinderat fünf Jahre Zeit gelassen hat, bis er das an die revidierte TaxiV des Kantons aus dem Jahr 2012 angepasste städtische Taxireglement vorlegt, zeigt, dass die bisherige Regelung nicht falsch war. Wir beantragen die Rückweisung, um den Gemeinderat zur Einsicht zu bringen, dass es ein solches Reglement in der heutigen Zeit nicht braucht. Weil es längst zu spät ist für eine solche Vorlage, schicken wir dieses Reglement zurück an den Absender, mit dem Auftrag, das städtische Reglement zu entschlacken. Zudem soll sich der Gemeinderat beim Kanton für eine Verschlinkung der unzeitgemässen TaxiV einsetzen. Was soll geändert werden? – Im Unterschied zur Taxiführerbewilligung besteht für eine Taxihalterbewilligung keine Grundlage. Die Taxihalterbewilligungen stellen einen Eingriff in das in Artikel 27 der Bundesverfassung garantierte Grundrecht der Wirtschaftsfreiheit dar. Es dürfte nicht nur den Juristinnen und Juristen unter uns bekannt sein, dass Eingriffe in die Grundrechte unter bestimmten Voraussetzungen legitim sind, aber nur, wenn sie im öffentlichen Interesse geschehen und verhältnismässig sind. In Bezug auf die Taxihalterbewilligung stellt sich die Frage, worin das öffentliche Interesse besteht: Sind die Taxis dadurch je sauberer, der Service besser oder die Fahrer freundlicher geworden? Wohl kaum. Hier geht es in erster Linie um die Reglementierung des Marktzugangs. Dies wird ersichtlich anhand der neuen Regelung, laut der die Inhaber einer Taxihalterbewilligung für die Gemeinde A berechtigt sind, auch in der Gemeinde B Taxi zu fahren. Hier zeigt sich, was Geistes Kind aus dem vorliegenden Taxireglement spricht. Anders verhält es sich mit der Taxiführerbewilligung, die als sinnvoll zu erachten ist; denn wer sich zu einer fremden Person ins Auto setzt, muss wissen, wer am Steuer sitzt, zumindest in den Fällen, in denen man am Taxistand beim Bahnhof in das vorderste Fahrzeug in der Warteschlange einsteigt, oder wenn man, nach Betriebsschluss des öV, ein auf der Strasse herannahendes Taxi anhält. Aber besteht die gleiche Schutzbedürftigkeit bei Transportangeboten, die man vorher im Internet bucht oder telefonisch reserviert und bei denen man vorgängig eine Auswahl treffen kann? – Dazu folgende Vergleiche: Wer die Dienste einer Putzagentur in Anspruch nimmt, gewährt unbekanntem Personen Zutritt in die eigenen vier Wände. – Ist dies ein Grund für eine Reglementierung der Putzagenturen? Oder besteht irgendein Grund, dass der betreffende Fuhrhalter eine Bewilligung braucht, wenn der Stadtrat für einen Stadtratsausflug einen Car bucht? Auch für den Transport von Menschen mit besonderen Bedürfnissen brauchen die Anbieter keine besondere Bewilligung.

Der Vorsitzende ermahnt den Redner, dass die Redezeit abläuft.

Diese Beispiele verdeutlichen, dass kein öffentliches Interesse für eine gesonderte Bewilligung für ein bestimmtes Gewerbe besteht. Bei der Taxihalterbewilligung handelt es sich um einen alten Zopf. Eine Entschlackung tut auch in Bezug auf die Taxiführerbewilligungen Not. Zum Schluss äussere ich mich noch zum Einwand, wir würden auf der falschen Ebene operieren: Die Betreuungsgutscheine haben eindrücklich gezeigt, wie wichtig es ist, dass die Stadt einen gewissen Druck auf den Kanton ausübt. Der Kanton bewegt sich nur, wenn die Stadt vorangeht. Wenn der Stadtrat das Taxireglement nicht zurückweist und es stattdessen verabschiedet, wird der Gemeinderat aus der Verantwortung entlassen und es besteht kein Anreiz für den Kanton, für eine zeitgemässe und schlanke Reglementierung zu sorgen. Ich kann jedoch garantieren, dass die Berner GLP in dieser Sache auch im Grossrat aktiv wird.

Fraktionserklärungen

Rudolf Friedli (SVP) für die SVP-Fraktion: Den Worten meines Vorredners ist nicht viel hinzuzufügen. Wir finden, dass Bewilligungen oder behördliche Hürden dem Wettbewerb beziehungsweise neuen Marktangeboten nur dann in den Weg gestellt werden dürfen, wenn ein begründetes öffentliches Interesse besteht. Das ist beim Taxiwesen nicht der Fall. In der kantonalen Verordnung wird immer noch eine Unterscheidung zwischen Taxihalter- und Taxiführerbewilligungen gemacht, obwohl die TaxiV im 2012 revidiert worden ist. Das liegt vielleicht daran, dass das neue Uber-Angebot damals noch nicht verfügbar war. Festzuhalten ist, dass es rechtlich nicht möglich ist, Uber zuzulassen, solange man an dieser Unterscheidung festhält. Für uns ist nicht einsichtig, wieso es eine Taxihalterbewilligung braucht, die Taxiführerbewilligung reicht vollkommen aus. Wichtig ist, dass die Fahrzeuge in gutem Zustand sind und die Fahrer vertrauenswürdig sind. Diese Kriterien müssen zwecks Erhalt einer Taxiführerbewilligung erfüllt sein. Bei der Taxihalterbewilligung handelt es sich um einen alten Zopf. Unter der Prämisse, dass der Markt für neue Ideen und Angebote offenbleiben muss, ist es nicht sinnvoll, wenn wir uns auf städtischer Ebene in ein Korsett zwängen, welches uns der Kanton mit der veralteten TaxiV aufzwingt. Es ist gut, wenn die Parteien GLP, FDP und SVP auf kantonaler Ebene aktiv werden und den Regierungsrat dazu auffordern, die TaxiV zu revidieren. Es schadet nichts, wenn der Gemeinderat der Stadt Bern mit derselben Forderung nachdoppelt. Das Beispiel der Betreuungsgutscheine zeigt, dass dieser Weg zielführend ist. Es braucht Druck von mehreren Seiten. Deswegen ist es wichtig, das vorliegende Geschäft zurückzuweisen. Dass es sich dabei nicht um eine dringliche Vorlage handelt, lässt sich daran erkennen, dass die Anpassung einiger weniger Artikel an die revidierte kantonale Verordnung ganze vier Jahre in Anspruch genommen hat.

Milena Daphinoff (CVP) für die Fraktion BDP/CVP: Unser geschätzter Stadtratspräsident, Christoph Zimmerli, hat in der BZ pointiert festgehalten, dass sich der Stadtrat, aufgrund einer Flut an Vorstössen, zu wenig mit Sachgeschäften beschäftigt. Heute liegt uns ein Sachgeschäft vor. Wir sollten mit der Arbeit beginnen, anstatt zu trotzen und das Geschäft zurückzuweisen, weil einem die kantonale Ausgangslage nicht passt. Umso mehr erstaunt es mich, dass die FDP, also Christoph Zimmerlis eigene Fraktion, den Rückweisungsantrag unter dem Deckmantel der „Liberalisierung“ unterstützt. Die GLP spricht von einem alten Zopf. Wieso die SVP mitzieht, habe ich nicht verstanden. Mit dem Rückweisungsantrag erreichen sie nämlich genau das Gegenteil des Erstrebten: Sie zementieren dadurch ein längst überholtes Taxireglement auf unbestimmte Zeit, anstatt ein neues Taxireglement anzunehmen und die alten Zöpfe effektiv abzuschneiden. Das alte Taxireglement steht in Konflikt mit dem Binnenmarktgesetz. Wenn man eine Öffnung erreichen will, folgt man den Empfehlungen der Wettbewerbskommission (WEKO) und öffnet die Marktzugangsvorschriften für ortsfremde Taxidiens-te, wie das neue Taxireglement es vorschlägt. Erlauben Sie mir einen Vergleich: Wenn das kantonale Reglement die Taube auf dem Dach ist, haben wir mit dem neuen städtischen Reglement den Spatz in der Hand, und zwar einen ziemlich fetten, den wir jetzt noch ein bisschen bearbeiten, analysieren, verbessern und mit ein paar neuen Federn ausschmücken können – und schon ist er bereit für das grosse Schaulaufen. Wir sollten nicht hochmütig die Chance verschmähen, dieses Geschäft zu behandeln, weil wir lieber in einem anderen Forum mitreden möchten. Was ist das für eine Einstellung? Ich bin frisch gewählt worden und ich finde, dass wir im Stadtrat den Auftrag haben, Sachgeschäfte zu behandeln, die in unserer kommunalen Kompetenz liegen. Es geht nicht an, diese trotzig zurückzuweisen, weil sie in ein paar Jahren ohnehin wiederkommen. Sie wollen das Taxiwesen vollständig liberalisieren? Sie wollen eine Lex Uber? Dann müssen Sie an Ihre Grossräte appellieren. Bringen Sie sie in Stim-

mung, das Geschäft im Grossrat zu behandeln, aber verschwenden Sie nicht die teure Zeit unserer Verwaltung mit Rückweisungsanträgen, auf der Basis von Argumenten, die das anprangern, was Sie an der kantonalen Verordnung nicht akzeptieren können. Abschliessend folgende Bemerkungen zur Argumentation, mit der die Rückweisung begründet wird: Sie verlangen die Abschaffung der Taxihalterbewilligung, weil diese veraltet sei. Und Sie suggerieren, dass Uber nur kommt, wenn diese wegfällt. Das ist falsch! Bei den Taxihalterbewilligungen handelt es sich nicht um ein veraltetes Relikt: Der Kanton Luzern hat sie erst vor kurzem wieder bestätigt, und auch im Ende 2015 verabschiedeten Basler Taxigesetz gibt es eine Taxihalterbewilligung. Nicht alle folgen dem Zürcher Modell. Dass Uber sowohl in Zürich als auch in Basel fährt, zeigt, dass Ihre Argumente auf einer Scheinkorrelation fussen. Auch das Argument, im Basler Taxigesetz sei eine zu enge Definition angelegt gewesen, welcher Uber nicht unterstehe, stimmt nicht, denn Uber ist schon seit Ende 2014 in Basel unterwegs. Es ist und bleibt ein Mythos, dass Uber nicht nach Bern kommen kann. Uber könnte schon längst eine Kooperation mit einem Berner Taxihalter eingehen und vier bis fünf Fahrer unter der Marke Uber fahren lassen. Aber das will Uber anscheinend nicht, weil Uber kein Arbeitgeber sein will. Uber will für seine Fahrer keine Verantwortung übernehmen, will hip sein und ein bisschen vermitteln. Aber in der Schweiz gelten Arbeitnehmergeetze, und im Kanton Bern ist man zum jetzigen Zeitpunkt nicht bereit, im Namen der Wirtschaftsfreiheit und der völligen Liberalisierung die Errungenschaften, die einen sicheren Strassenverkehr gewährleisten, aufzugeben. Wer dies ändern will, soll sich an den Kanton wenden. Was Punkt 2 des Rückweisungsantrags und damit die Abschaffung der Anforderung der Ortskenntnis der Fahrer anbelangt, fehlt mir das Verständnis. Ebenso gut könnte man Förster künftig nur noch mit einer Baumerkennungs-App in den Wald schicken oder Skitourenführer müssten nur noch Skifahren können, ohne sich in den Bergen auszukennen. Es gibt gute Gründe, weswegen es in der Schweiz gewisse Regulierungen, Bewilligungspflichten und Prüfungen gibt, dabei geht es vor allem um Sicherheit. Unsere Fraktion empfiehlt das Taxireglement zur Annahme.

Luzius Theiler (GPB-DA) für die Fraktion AL/GPB-DA/PdA: Unsere Fraktion lehnt den Rückweisungsantrag ab. Nach der Rückweisung würde es wieder einige Jahre dauern, bis eine neue Vorlage ausgearbeitet wäre. Überdies ist der Rückweisungsantrag sehr unbestimmt formuliert und lässt allzu viele Interpretationen zu, was letztlich nur zu einer Wiederholung der immer gleichen Diskussion führen würde. Heute führen wir auch die gleiche Diskussion, die schon 2001, anlässlich der letzten Revision, geführt worden ist. Damals wurde auch schon kritisiert, dass die Qualität, aufgrund schlechter Orts- oder Sprachkenntnisse der Fahrer, zu wünschen übriglasse. Diese Kritik wurde seither in diversen Vorstössen wiederholt. Zu diesen alten Argumenten kann ich aus eigener Erfahrung sagen, dass dabei Einzelfälle verallgemeinert werden und viel Schwarzmalerei betrieben wird. Anlässlich einer früheren Debatte gab ein – mittlerweile ehemaliger – Stadtrat zum Besten, ihm seien von Taxifahrern wiederholt Drogen angeboten worden. Mir ist so etwas nie passiert. Manche Leute stören sich daran, dass das Taxifahren Leuten, die Schwierigkeiten haben, in einen Beruf einzusteigen, insbesondere auch Ausländern, die noch nicht lange in der Schweiz sind, eine Möglichkeit bietet, eine berufliche Karriere zu starten. Eine wichtige Aufgabe des Taxigewerbes liegt also auch in der beruflichen Integration. Ich werde meine Einzelanträge im Rahmen der Detailberatung begründen. Für den Moment beschränke ich mich darauf, von der Rückweisung abzuraten, weil diese zu einer weiteren Verzögerung führt. In der Zwischenzeit kann sich Uber auch in Bern etablieren und dann beginnt das grosse Gejammer darüber, dass nichts dagegen unternommen werden kann. Diesbezüglich bin ich über die geleistete Arbeit der Kommission ziemlich erstaunt: Der Kommission kommt die Aufgabe zu, das Reglement kritisch zu prüfen und zu Artikeln, mit denen sie nicht einverstanden ist, Änderungsanträge zu stellen. Leider hat die FSU es versäumt, diese Aufgabe wahrzunehmen. Was die Entwicklung einer Taxi-App an-

geht, hat sie nur ein Postulat mit der Forderung eingereicht, diese sei zu prüfen. Das ist, in Anbetracht der Tatsache, dass solche Apps in der halben Welt existieren, ziemlich lächerlich. Die Einrichtung einer zeitgemässen Reservationsplattform ist unabdingbar, damit das Berner Taxigewerbe konkurrenzfähig bleibt. Das lokale Gewerbe soll sich an dieser Entwicklung beteiligen und dieses Angebot soll sozusagen genossenschaftlich organisiert werden. Die Umsetzung dieses Anliegens setzt jedoch ein entsprechendes Engagement voraus. Die Kommission sollte dezidiert dafür eintreten, dass, zumindest für die nächsten paar Jahre, eine halbwegs zeitgemässe Regelung realisiert wird.

Johannes Wartenweiler (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Unsere Fraktion lehnt den Rückweisungsantrag ab. Es überrascht nicht, dass die GLP einen solchen Antrag stellt, denn in ihren Reihen findet man grosse Freunde von Uber. Überraschend ist jedoch, dass Uber im Votum der GLP mit keinem Wort erwähnt worden ist. Diesbezüglich wäre ein bisschen mehr Ehrlichkeit angebracht. Das Taxireglement kann in vorliegender Form verabschiedet werden: Taxihalter und Taxiführer sind nicht das Gleiche, denn nicht jeder Taxiführer fährt ein eigenes Taxi und es braucht jemanden, der die Verantwortung für das Fahrzeug übernimmt. Das Taxiwesen stellt eine Art von Service public dar, den sehr viele Leute beanspruchen. Sowohl im Service public als auch im Transportwesen tätige Betriebe werden konzessioniert, in diesem Sinne kann die Taxihalterbewilligung als Konzession bezeichnet werden. Es überrascht auch nicht, dass die GLP auf der kantonalen Ebene aktiv werden will. Ich schlage vor, dass sie am besten direkt an den Kanton gelangt. Wenn sich der Kanton später in städtische Angelegenheiten einmischen will, kann er dies ruhig tun – dann sehen wir weiter. Wir lehnen den Rückweisungsantrag ab und hoffen, dass wir bald ein vernünftiges Taxireglement bekommen.

Dannie Jost (FDP) für die Fraktion FDP/JF: Mir gefällt die neue Begründung des Rückweisungsantrags besser als die ursprüngliche, die der FSU vorgelegt worden ist, und ich bedanke mich beim Verfasser. Ich kann mich der Begründung von Claude Grosjean in fast allen Punkten anschliessen: Das vorliegende Taxireglement ist nicht zeitgemäss. Es geht uns vor allem auch um die wirtschaftliche Freiheit, welche mit dem jetzigen Reglement nicht gewährleistet ist. Ich wünsche mir auf keinen Fall eine Lex Uber. Ich habe diesen Dienst noch nie benutzt und bin auch nicht unbedingt froh, dass es ihn gibt. Aber es geht um innovative Geschäftsmodelle und um die wirtschaftliche Freiheit, die es auch Kleinunternehmern oder Studenten ermöglicht, in diesem Bereich tätig zu sein. Ich will auch keine „Lex Protektionismus“, als die das jetzige Reglement zu bezeichnen ist. Jene, die sich besonders für die Interessen der Arbeitnehmenden einsetzen, sollten das jetzige Reglement kritisch unter die Lupe nehmen und sich auch mit den unter verschiedenen kantonalen Verordnungen in anderen Städten der Schweiz geltenden Reglementen beschäftigen. Die kleinräumig unterschiedlichen Regelungen bedeuten eben auch einen Einschnitt in die wirtschaftliche Freiheit: Wer berechtigt ist, in Zürich Taxi zu fahren, kann diese Tätigkeit nach einem Umzug nach Bern nicht fortführen, obwohl Ortskenntnisse heute, dank der modernen Navigationssysteme, kein Problem mehr darstellen. Des Weiteren schliesse ich mich Rudolf Friedlis Aussage an, dass für die Überarbeitung des Taxireglements keine Dringlichkeit besteht. Seit dem Erlass der kantonalen Verordnung im Jahr 2012 hat man sich bereits eine Menge Zeit gelassen, auf ein oder zwei weitere Jahre kommt es nun auch nicht mehr an. Es ist wichtig, dem Kanton die Gelegenheit einzuräumen, über eine Harmonisierung des Taxiwesens nachzudenken. Wir treten auch in dieser Sache für weniger Staat und für mehr Liberalismus ein.

Stéphanie Penher (GB) für die Fraktion GB/JA!: Wir beschäftigen uns heute mit dem Taxireglement, weil seinerzeit im Kanton Bern die Kontingentierung im Taxiwesen aufgehoben wurde. Ich hielt diesen ersten Schritt, der eben gewisse Regelungen voraussetzte, damals für richtig,

aber jetzt folgt der nächste Schritt. Über stellt sozusagen den Katalysator für diesen nächsten Schritt dar, der in Richtung Liberalisierung und Prekarisierung geht, denn dafür steht die GLP ein, die mit der FDP zusammenspannt. Das ist wahrlich ein schöner Moment! Das Taxigewerbe und die gesamte Mobilität befinden sich im Umbruch. Möglicherweise gibt es in zehn Jahren in der Stadt Bern überhaupt keine Parkplätze mehr, da es nur noch selbstfahrende Fahrzeuge gibt, die entweder immer unterwegs sind oder in einem unterirdischen Sammelparkhaus ausserhalb der Stadt auf ihren nächsten Einsatz warten. Vielleicht dauert es auch noch 20 Jahre, bis wir soweit sind, aber dieses Szenario ist durchaus realistisch. In anderen Städten der Welt finden solche Entwicklungen im kleinen Rahmen bereits statt. Das Gesetz hinkt der Digitalisierung hinterher. Das ist nichts Neues und auch kein Anlass für Hyperaktivismus. Trends und neue Lifestyleformen kommen und gehen, aber die Grundsätze bleiben sich gleich, unabhängig von den neuen Errungenschaften. In Bezug auf das aktuelle Themenfeld lauten die Grundsätze von GB/JA! wie folgt: Qualität, Kundenfreundlichkeit, Gleichbehandlung und keine Prekarisierung. Zudem müssen wir uns an das übergeordnete Recht halten. Der interfraktionelle Rückweisungsantrag ist mit unseren Grundsätzen nicht kompatibel und widerspricht dem übergeordneten Recht. An alle anwesenden Uber-Hypsters: Uber kann jederzeit in den Markt eintreten, wenn es das geltende Recht akzeptiert und eine Halterbewilligung beantragt. An meiner persönlichen Einstellung gegenüber diesem Unternehmen würde sich dadurch allerdings nichts ändern. Ich würde keinesfalls in ein Uber-Fahrzeug einsteigen, weil die Fahrer oft nicht genug zum Leben verdienen und deswegen von der Arbeitslosenversicherung oder von der Sozialhilfe abhängig sind. Da jedes Fahrzeug ein Uber-Fahrzeug sein kann, sind diese Autos auch nicht mit einem Fahrtenschreiber ausgestattet. Aber nur dank der Fahrtenschreiber ist es der Polizei möglich, festzustellen, ob die Fahrer die Arbeitszeiten einhalten und somit weder ihr eigenes noch das Leben der Fahrgäste gefährden. Die Digitalisierung bietet viele Möglichkeiten, die unser Leben vereinfachen. Uber definiert sich als Vermittlungsplattform und nicht als Taxiunternehmen. Uber ist ein Arbeitgeber, der seine scheinselfständigen Mitarbeiter darben lässt. Uber nimmt Geld ein, ohne sich um die Mitarbeitenden zu kümmern, dies bleibt der Allgemeinheit überlassen, die für die Alters-, Kranken- und Arbeitslosenversicherungen aufkommen muss. Entspricht dies wirklich dem, was Sie mit der Liberalisierung erreichen wollen? Wollen Sie wirklich, dass die Allgemeinheit die Kosten für diesen „Fortschritt“ tragen muss?

Was die Einzelanträge betrifft, möchte ich den Kommissionsmitgliedern folgendes mitgeben: Beobachten Sie genau, was auf nationaler Ebene geschieht. Eine Stadt-Bern-App halte ich für fragwürdig, wenn die nationalen Taxiverbände – der zweite wurde eben erst gegründet, denn ganz einig ist man sich nicht – über eine App nachdenken. Wir lehnen die Rückweisung ab. So unaufgeregt, wie der Kommissionssprecher dieses Geschäft vorgestellt hat, so unspektakulär ist es auch, denn es geht dabei lediglich um die Präzisierung der Bestimmungen aus der kantonalen Verordnung. Daraus eine kommunale Lex Uber zu machen, um auf diese Weise das übergeordnete Gesetz abzuändern, ist nicht zielführend und stellt nicht zuletzt auch einen Affront gegenüber den städtischen „Täxelern“ dar. Mir gefällt das Pionierhafte an sich auch. Wenn sich andere Städte als Pionierinnen betätigen, bin ich manchmal auch zum Mitmachen geneigt. Aber im aktuellen Fall überlassen wir den Pioniergeist lieber den Städten Basel, Genf und Zürich. Indessen soll die Stadt Bern für sich allein die richtige Lösung finden.

Michael Burkard (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Meine Vorrednerin hat viele unserer Argumente schon vorweggenommen. Die Frage ist nicht, ob sich Uber in Bern etablieren soll, sondern, ob wir in Bern ein Taxigewerbe wünschen, das qualitativen Mindestanforderungen genügt. Das ist die einzige Frage, die es hier zu beantworten gilt. Seit der letzten Revision der TaxiV gab es diverse Vorstösse, die in die gleiche Stossrichtung zielten: Es wurden höhere Mindestanforderungen verlangt, weil man das Gefühl hatte, die Dinge liefen aus dem Ruder.

Es ist widersprüchlich, wenn bestimmte Fraktionen, im Widerspruch zu ihren eigenen Forderungen, die sie seinerzeit mit Vehemenz vertreten haben, nun plötzlich nach mehr Liberalisierung rufen. Es bringt den Gemeinderat in eine Zwickmühle, wenn man die Verschärfungen, die man zehn Jahre zuvor verlangt hat, plötzlich wieder ablehnt. Wenn man diese Argumentationslinie weiterverfolgt, stellt mehr Markt effektiv die einzige Lösung dar. Aber daran glaube ich nicht, denn die letzte Revision hat gezeigt, dass zwar die Preise gleich hoch geblieben sind, die Qualität aber gelitten hat. Das hat sich auch bei der Überprüfung des Kaminfegermonopols gezeigt: Damals meinte man, man müsse ein Monopol angreifen, aber das einzige Resultat dieser Pseudo-Liberalisierung war ein Anstieg der Preise, bei gesunkener Qualität. Wenn bestimmte Rahmenbedingungen fehlen, kann der Markt nicht funktionieren. Das Problem liegt in einer unsymmetrischen Marktsituation: Da die Kunden über ungenügende Informationen verfügen, können sie über die Preise nicht verhandeln. Im Falle der Taxis kennen Erstkunden die Route nicht und können darum nicht über den Preis verhandeln. Zudem sind die Fahrgäste gezwungen, das erste Fahrzeug in der Reihe der wartenden Taxis zu nehmen. Bei der Welle am Bahnhof ist die Warteschlange für Taxis durch eine Leitplanke von der Strasse abgetrennt, so dass kein Taxi ausscheren kann. Zudem herrscht in Bern ein Duopol zweier grosser Anbieter, dem sich die kleinen Unternehmen in der Preisgestaltung anschliessen. Es ist also kein Zufall, dass die Preise aller Taxiunternehmen gleich hoch sind. Es herrschen kartellähnliche Zustände. Unter diesen Umständen kann der Markt nicht spielen, da nützt auch eine Liberalisierung nichts. Taxis erfüllen eine Service-public-Funktion, nicht nur für betagte oder kranke Personen, sondern auch für den Tourismus, wie das Beispiel der schwarzen Londoner Cabs zeigt. Diese Taxis stellen eine Visitenkarte für die Stadt dar. Sie sind zwar teurer als andere Taxis, aber sie bieten einen guten Service und sind ein erfreulicher Anblick. Eingriffe in den Taximarkt können im öffentlichen Interesse liegen, in diesem Sinn sind sie auch verhältnismässig. Daraus folgt: Mehr Markt löst die Probleme nicht. Diese Schlussfolgerung gilt auch für einen allfälligen Markteintritt von Uber: Dieser würde sicherlich kurzfristig zu einem Preisdruck führen, durch den zuerst die grossen Anbieter und später auch die kleinen vom Markt verdrängt würden. Wie Stéphanie Penher bereits ausgeführt hat, würden die Preise aber langfristig wieder steigen, sobald Uber marktmächtig wäre und die Preise beeinflussen könnte. Auf diese Weise würden wir Scheinselbständige produzieren, die komplett von dieser Plattform abhängig wären, weil sie keine anderen Aufträge mehr bekämen. Die Taxifahrenden ständen ohne soziale Absicherung da, ihre Margen würden sinken, weil sie keine Alternativen hätten. Wir wollen keine Scheinselbständigen produzieren, die nicht genug verdienen, um ihren Lebensunterhalt zu finanzieren. Wir wollen keine solchen Übermenschen, weder als Uber-Pop- noch als Uber-Classic-Fahrer. Für Uber muss deshalb gelten: Markteintritt ja, aber nur mit gleich langen Spiessen, fairem Wettbewerb und unter Gewährleistung minimaler Qualitätsstandards bezüglich der Betriebssicherheit, der Sprach- und Ortskenntnisse der Fahrer, die über sauberen Strafregister verfügen müssen. Fazit: Die Frage ist nicht, ob wir Uber wollen oder nicht, sondern, ob wir ein qualitativ überzeugendes Taxigewerbe mit gleichen Regeln für alle Anbieter wollen. Wer diese Frage mit Ja beantwortet, muss den Rückweisungsantrag ablehnen.

Claude Grosjean (GLP) für die Fraktion GLP/JGLP: Nachdem Uber erwähnt worden ist, möchte ich die Diskussion zu diesem Thema auf eine sachliche Ebene bringen: Es gibt UberX, das die Vermittlung von Fahrten leistet. UberX-Fahrer verfügen über einen Führerausweis zur professionellen Personenbeförderung. Dann gibt es Uber-Pop, eine klassische Sharing-App. Uber-Pop ist keine berufsmässige Personenbeförderung, was nach schweizerischer Gesetzgebung heisst, dass nicht mehr als zwei Fahrten pro Monat gemacht werden dürfen. Für diese Fahrten darf man nur einen Unkostenbeitrag verlangen, es ist nicht das Ziel von Uber-Pop, dass man einen Lohn verdient. Dieses Modell funktioniert in der Schweiz nicht wirklich legal.

Wenn wir eine legale Plattform wollen, müssen wir dafür sorgen, dass wir das Modell UberX oder ein vergleichbares Modell bekommen, bei dem es darum geht, Fahrten via Smartphone-App, mit professionellen Fahrern, zu vermitteln. Die Fahrer werden bewertet und die Fahrtrouten werden aufgezeichnet. Wer jemals die Dienste von UberX in Zürich, Basel oder im Ausland beansprucht hat, weiss, wie komfortabel das ist. Die Frage ist, wer die Sozialabgaben für die Fahrer bezahlt und wie hoch deren Einkommen sind. Die Provisionen, die Uber den Fahrern und Fahrerinnen abknöpft, sind relativ hoch. Das liegt am fehlenden Wettbewerb, denn Uber ist heute der einzige Anbieter dieser Art. Man erreicht keine Wettbewerbssituation, indem man Uber als Arbeitgeber deklariert, dem man entsprechende Leistungen abverlangt. Auf diese Weise wird der Wettbewerb erst recht verhindert, denn dadurch nimmt man allen möglichen Konkurrenten die Chance, in den Markt einzutreten. Soll am Ende gar die neue SBB-Reiseplaner-App als Arbeitgeberin gelten? Es geht darum, den Markt zu öffnen, damit andere Anbieter eine Chance bekommen, so dass sich die Fahrer ihre Mobilitätsplattform selbst aussuchen können. Das Fernziel, hinter dem die GLP steht, besteht darin, dass immer mehr Autos von den Strassen verschwinden und dass die Leute, die ein Beförderungsmittel brauchen, die Fahrzeuge miteinander teilen. Hier gilt dasselbe Prinzip wie bei den Banken: Es braucht keine Banken, sondern nur Bankdienstleistungen. Niemand muss ein Auto besitzen, aber es braucht Beförderungsmöglichkeiten. Es ist kein Zufall, dass BMW bei einem grossen Konkurrenten von Uber eingestiegen ist, denn sie wissen, dass mittelfristig nur noch wenige Leute ein eigenes Auto besitzen werden, aber das Bedürfnis nach Beförderung trotzdem weiterbesteht. Wir haben die Möglichkeit, die Weichen so zu stellen, dass diese Entwicklungen nicht verhindert, sondern ermöglicht werden. In derartigen Situationen bin ich froh, dass wir kein Unternehmen, sondern ein Staat sind, der nicht bankrottgehen kann. Zur Illustration ziehe ich das Beispiel der Kodak hinzu: Als ein Ingenieur bei Kodak in den 70er-Jahren die Digitalkamera erfand, meinte das Management, man verdiene das Geld mit Zelluloidfilmen und liess dessen Erfindung in der Schublade verschwinden. Kodak ist heute bankrott. In Zeiten, in denen wieder von Mauerbau die Rede ist, finde ich es äusserst bedauerlich, wenn die linken Parteien protektionistische Parolen fassen und vertreten.

Einzelvoten

Milena Daphinoff (CVP): Obwohl Claude Grosjean zuerst vorgab, dass es ihm nicht um Uber gehe, hat er im Fraktionsvotum deutlich gemacht, dass er doch über Uber diskutieren will, obwohl dieses Thema an sich vor ein kantonales Forum gehört. Offenbar hat der Grossratswahlkampf für die GLP schon begonnen und vielleicht kann Claude Grosjean die Diskussion über Uber bald im Rahmen eines neuen Forums weiterführen. Was die von ihm verlangte Sachlichkeit anbelangt: Uber-Pop ist keine Plattform für berufsmässige Fahrer. Der berufsmässige Personentransport ist in der Schweiz auf Bundesebene geregelt. Egal, ob UberX oder Uber-Black, man braucht in der Schweiz eine Bewilligung, um berufsmässige Personentransporte auszuführen. Es geht nicht ohne Vorschriften, eine vollständige Liberalisierung ist nicht möglich. Weil Uber-Pop in einer Grauzone operiert, weil sich dieses Angebot als Mitfahrgelegenheit und nicht als berufsmässiges Personentransportunternehmen definiert, ist der Nachweis schwierig, dass die betreffenden Fahrer nicht wirtschaftlich erfolgreich unterwegs sind und nicht mehr als zwei Fahrten pro Monat ausführen. Da sich Uber-Pop an gar keine Regelungen halten muss, kann sich dieses Angebot schon morgen etablieren. Der Stadt Bern bleibt dann keine andere Wahl, als ein Verbot auszusprechen, wie Genf es getan hat, oder darauf zu drängen, dass man sich auf kantonaler Ebene mit dem Problem befasst. Es bleibt dabei: Mit dem städtischen Reglement hat dies nichts zu tun. Beim städtischen Reglement geht es nicht um Uber, sondern darum, ein Taxireglement zu verabschieden, um dem bestehenden Binnenmarktkonflikt zu begegnen und eine gewisse Öffnung umzusetzen, ohne dass

der Arbeitnehmerschutz aufgegeben wird. Man kann vieles liberalisieren, aber es gibt gewisse Bereiche, in denen eine Regulierung notwendig ist, nämlich dann, wenn es um unsere Sicherheit geht, wie es beim Strassenverkehr der Fall ist. Ich möchte nicht in ein Auto einsteigen, das von einer Person gesteuert wird, von der ich nicht weiss, wie viele Promille sie intus hat, seit wie lange sie unterwegs ist und wie sie ihre Bewilligung bekommen hat. Wir müssen uns um die Arbeitnehmer kümmern, können aber gleichzeitig ein wenig liberaler sein als es das alte Taxireglement vorschreibt. Wir bekommen also den „Fünfer und das Weggli“, wenn auch nur im Kleinen. Vielleicht werden wir in drei Jahren wieder über ein neues Reglement diskutieren, aber das soll uns nicht daran hindern, jetzt Nägel mit Köpfen zu machen.

Bernhard Eicher (FDP): Es geht nicht darum, eine Diskussion pro oder kontra Uber zu führen. Das Grundproblem besteht darin, dass wir die Revision eines Reglements behandeln, das zu einer Zeit entstanden ist, als man noch mit der Postkutsche unterwegs war. Diese Zeiten sind längst vorbei, die Welt hat sich verändert: Heute gibt es eine Sharing-Ökonomie. Dies gilt nicht nur für Angebote wie Uber, denn heutzutage organisieren sich viele Leute nachbarschaftlich und stehen somit auch in Konkurrenz zu den Taxiunternehmen. Es gibt auch den Rotkreuz-Fahrdienst, bei dem Privatpersonen, zumeist Rentner, auf freiwilliger Basis Personentransporte ausführen, welcher ausserhalb des Taxireglements funktioniert. Weiter gibt es die Organisation Betax und einen weiteren Anbieter, die Behindertentransporte ausführen, welche auch keine Taxibewilligung benötigen und ausser Reichweite des Reglements funktionieren. Auch Transportdienste mit Rikschas befördern Personen, ohne dass sie dafür eine Bewilligung brauchen. Im vorliegenden Reglement wird versucht, einen Zustand abzubilden, der gar nicht mehr existiert. Darunter leiden in erster Linie die Taxifahrerinnen und -fahrer, die das Pech haben, unter ein Reglement zu fallen und deswegen gegenüber den anderen Anbietern, die unter einem lockeren Regelwerk funktionieren können, massiv benachteiligt sind. Die bestehende Reglementierung ist unfair und veraltet. Es geht nicht um das Gebaren einzelner Anbieter, sondern um die Tatsache, dass das bestehende Reglement unzeitgemäss ist und nicht an die Gegebenheiten der heutigen Realität angepasst ist. Mich erstaunt die Argumentation von links-grüner Seite, die sich auf die Sicherheit beruft. Wollen Sie für die Rikschas auch Prüfungen einführen und Regeln erfinden? Diese Form des Personentransports ist wahrscheinlich viel gefährlicher, da es sich bei den Velotaxis um schwache Verkehrsteilnehmer handelt. Jede Person, die ein Taxi führen will, muss eine Führerprüfung ablegen, das gilt auch für die Fahrerinnen und Fahrer des Rotkreuzdienstes oder der Betax. Nicht jedermann kann Personen transportieren, zudem müssen auch die Fahrzeuge regelmässigen Kontrollen unterzogen werden. Es besteht jedoch kein Grund, weshalb herkömmliche Taxidienste strenger Kontrollen unterliegen sollen oder zusätzliche Bestimmungen erfüllen müssen. Es ist allen erlaubt, in ihrem Auto Mitfahrende zu transportieren. Man erkläre mir bitte, worin der genaue Unterschied in Bezug auf die Taxifahrer besteht. Die heutige Regelung ist absurd. In Anbetracht dessen, dass die Revision vier Jahre auf sich hat warten lassen, spielt es keine Rolle, wenn wir das vorliegende Reglement zurückweisen, damit es zu einer Fassung umgearbeitet werden kann, die der Realität entspricht. Wir verlieren nichts, wenn es noch ein oder zwei Jahre länger dauert, denn sowohl die Taxifahrenden als auch der Rest der Welt sind mit dem veralteten Reglement bislang gut zurechtgekommen. Es geht auch nicht um das Thema Liberalisierung versus staatliche Regelung, denn niemand beantragt die Abschaffung des Reglements. Wir verlangen die Rückweisung mit der Auflage, ein zeitgemässes Reglement auszuarbeiten, in der Hoffnung, dass sich dadurch auch der Kanton veranlasst sieht, an der TaxiV die nötigen Anpassungen vorzunehmen, damit ein Reglement entsteht, das die Realität abbildet und für die nächsten zehn Jahre taugt.

Philip Kohli (BDP): Ich hätte an sich nichts gegen eine Rückweisung dieses Geschäfts, aber ich halte die Begründung der Antragstellenden für zu weit hergeholt. Taxihalterbewilligungen sind Gegenstand des kantonalen Rechts. Wir können das revidierte städtische Reglement nicht mit dem Auftrag an den Gemeinderat zurückweisen, sich bei den kantonalen Behörden für eine Änderung der TaxiV einzusetzen, denn dieses Unterfangen ist ohne Aussicht auf Erfolg. Ich erachte die vorgebrachte Begründung als nicht seriös. Mich stört das bestehende Taximonopol auch. Ich bin gegenüber alternativen Taxidiensten sehr liberal eingestellt. Die Regeln sind in der Vergangenheit bereits gelockert, ja fast schon liberalisiert worden. Obwohl es heute zahlreiche Anbieter gibt, müssen wir immer noch horrenden Preise für einen teilweise sehr schwachen Service bezahlen. Ich habe schon Taxifahrer erlebt, deren Ortskenntnisse so schlecht waren, dass ich mich als Navigator einschalten musste, weil sie sonst den Weg zu mir nach Hause nicht gefunden hätten. Über eine stärkere Konkurrenz wären zwar die Taxifahrer nicht erfreut, aber die Konsumenten umso mehr. Ich sehe der angekündigten Einführung der Berner Taxi-App mit Spannung entgegen. Hoffentlich beinhaltet diese auch die Möglichkeit, den Service und die Fahrer zu bewerten, damit ein bisschen mehr Druck aufgebaut werden kann. Insgesamt haben wir die Möglichkeit verpasst, uns diesem Thema zukunftsgerichtet zu öffnen. Es ist eine Tragödie, dass wir ein längst überholtes Reglement annehmen müssen. Für den Moment bleibt uns nichts anderes, als dem angepassten Reglement zuzustimmen und die weiteren Entwicklungen abzuwarten, in der Hoffnung, dass der Kanton vorwärtsmacht. Auch wir werden uns auf kantonaler Ebene dafür einsetzen, dass eine Grundlage geschaffen wird, die das Gewerbe aufrüttelt, denn unter den bestehenden Bedingungen, mit den momentan herrschenden Preisen, kann es nicht weitergehen. Die Zustimmung zum vorliegenden Reglement ist nicht zuletzt auch wichtig, um keine Rechtsunsicherheit zu schaffen.

Direktor SUE *Reto Nause*: Ich bin ein Liberaler, aber sicherlich kein Linker. Ich bin ebenso liberal wie der FDP-Regierungsrat Hans-Jürg Käser, der die TaxiV erlassen hat. Ich bin auch Historiker: In den 90er-Jahren waren in den Strassen der Stadt Bern ungefähr 200 Taxis unterwegs. Dann hatte man das Gefühl, man müsse das Taxigewerbe liberalisieren. Das hat man auch getan, mit dem Erfolg, dass es heute in der Stadt Bern circa 400 Taxis gibt. Der erhoffte Effekt in Form von sinkenden Preisen und steigender Qualität ist jedoch ausgeblieben. Die Preise blieben zwar mehr oder weniger stabil, aber die Qualität wurde schlechter. Das erkannte der Stadtrat und es wurden zahlreiche Vorstösse eingereicht, in denen auf bestehende Missstände hingewiesen wurde, mit dem Auftrag an den Gemeinderat, sich für deren Behebung einzusetzen und dafür zu sorgen, dass nur Taxifahrer mit guten Ortskenntnissen und sauberen Fahrzeugen im Geschäft bleiben. Man ging sogar so weit, eine Kontingentierung zu fordern, wie sie vor den 90er-Jahren bestanden hatte, als es noch die Taxibewilligungen der Kategorien A oder B gab, die später im Zuge einer weitgehenden Liberalisierung abgeschafft wurden. Der Grund, weswegen wir das städtische Taxireglement behandeln, liegt in der Revision der kantonalen TaxiV aus dem Jahr 2012 und in den vom Stadtrat überwiesenen Vorstössen, die den Gemeinderat veranlassen haben, im Rahmen der Möglichkeiten, über die die Stadt im Rahmen des engen kantonalen Korsetts verfügt, gewisse Innovationen vorzunehmen: Wir wollen einen sauberen Rahmen für die Rikschas schaffen und wir wollen die Gebühren, entlang der Energieeffizienzklassen der Fahrzeuge, nach ökologischen Kriterien gestalten. Zudem wollen wir die kantonalen Bestimmungen klären, um auf städtischer Ebene, im Rahmen der kantonalen Vorgaben, eine klare rechtliche Ausgangslage zu schaffen. Es wurde verschiedentlich kritisiert, dass die Revision des städtischen Reglements vier Jahre in Anspruch nahm. Das liegt an der Tatsache, dass nach der Revision der TaxiV im 2012 einige Rechtsverfahren stattfanden, in denen es beispielsweise um die Rekurse von Taxichauffeuren ging, deren Bewilligungen nicht mehr erneuert wurden, nachdem sie mit Promillewerten von

1,8 oder sogar 2,3 beim Fahren erwischt worden waren. Das letzte Rechtsverfahren ist erst vor wenigen Wochen zum Abschluss gelangt: Bei diesem Verfahren ging es um den Sachverhalt der provisorischen Erteilung einer Bewilligung. Das Verwaltungsgericht ist in dieser Sache zum Entscheid gelangt, dass die Ausgabe von provisorischen Bewilligungen unzulässig ist. Bewilligungen können entweder erteilt oder entzogen werden. Die FSU hat nach Vorlage dieses Urteils die Artikel im Entwurf des Gemeinderats gestrichen, die sich auf das Provisorium beziehen. Massgebend ist das kantonale Recht, das jeden gewerbmässigen Personen-transport als Taxidienst definiert, ungeachtet der Art und Weise, wie dieser Service gebucht wird, egal, ob situativ vor Ort, per Telefon oder online. In Zürich ist dies anders geregelt, die bernischen Bestimmungen sind diesbezüglich strenger: Artikel 4 Absatz 1 TaxiV sieht eine Taxihalterbewilligung vor, im Unterschied zur Taxiführerbewilligung. Wir müssen uns an das geltende Recht halten. Ich erachte eine gewisse Regulierung im Taxiwesen als adäquat, welche vermittels der unterschiedlichen Bewilligungen, die von Zeit zu Zeit erneuert werden müssen, sichergestellt ist, denn es geht schliesslich um den Schutz der Kundschaft. Wenn ein Taxifahrer einen Unfall verursacht, bei dem die Passagiere verletzt werden, stellt sich die Frage, wer für die Versicherungsdeckung und den Versicherungsschutz verantwortlich ist. Es gibt bereits Rechtsfälle, bei denen es um Schadensereignisse geht, die nach den Geschäftsmodellen, die vorhin über die Massen gelobt worden sind, nicht abgedeckt sind. Es geht auch um den Schutz der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die nicht 15 und mehr Stunden hinter dem Steuer sitzen dürfen. Die Kundschaft braucht die Gewissheit, dass die Taxifahrer ausgeruht sind und mit den Ruhezeitmodellen vertraut sind und sich sowohl mit dem Arbeitsrecht als auch mit der Strassenverkehrsgesetzgebung auskennen. Diese Grundsätze müssen, unabhängig vom Businessmodell, Geltung haben. Ein Markteintritt ist für Uber heute schon möglich. Wir haben mit Uber gesprochen und haben eine Uber-Delegation in Bern empfangen, um ihnen die bernischen Rechtsgrundlagen zu erklären: Sie brauchen eine Halterbewilligung und die entsprechenden Führerbewilligungen für die Personen, die fahren, aus Rücksicht auf die Kundschaft und auf die Arbeitnehmenden. Wir wollen gleich lange Spiesse für alle. Es kann nicht sein, dass, nur aufgrund der Buchungsform, gewisse Unternehmen oder Business-Cases bevorzugt werden, während andere viel höhere Hürden überwinden müssen. Die Gesetze sollen nicht den Businessmodellen folgen, vielmehr sollen die Businessmodelle die gesetzlichen Vorschriften respektieren. Diese Anforderungen sind durch das vorliegende Taxireglement gewährleistet.

Zu den Folgen einer Rückweisung: An erster Stelle ist die Rechtsunsicherheit zu nennen, insbesondere für die Rikschas. Des Weiteren könnte die Ökologisierung der Gebühren für die Fahrzeuge nicht eingeführt werden, von denen wir uns eine Lenkungswirkung erhoffen. Bitte lehnen Sie den interfraktionellen Rückweisungsantrag ab.

Beschluss

Der Stadtrat lehnt den interfraktionellen Rückweisungsantrag GLP/FDP/SVP ab (23 Ja, 45 Nein, 1 Enthaltung). *Abst.Nr. 021*

Detailberatung

Luzius Theiler (GPB-DA): Zu Artikel 1 beantrage ich zwei Ergänzungen, denn in jedem guten Gesetz oder Reglement muss eine Zielsetzung formuliert werden, aber die fehlt leider im Entwurf des Gemeinderats. Im beantragten neuen Artikel 1a wird als Zielsetzung definiert, dass es in Bern ein vom lokalen Gewerbe organisiertes Angebot an Taxidiensten mit einer energieeffizienten und im Erscheinungsbild möglichst einheitlichen Fahrzeugflotte geben soll, welches über ein zeitgemässes Reservationssystem verfügt. Betreffend die Reservationsplatt-

form wird in Artikel 1b konkretisiert, dass die Stadt zu Selbstkosten eine der neusten Technik entsprechende smartphonetaugliche Reservationsplattform zur Verfügung stellt. Diese Plattform soll nicht von der Stadt betrieben werden, sondern unter Beteiligung des bernischen Taxigewerbes funktionieren, das sich zu diesem Zweck genossenschaftlich oder in einer anderen juristischen Form organisieren soll. Wie die vorherige Diskussion gezeigt hat, ist der Hauptkritikpunkt, dass ein auswärtiges Unternehmen mit imaginärem Namen, unter Umgehung unserer Bestimmungen und unserer Sozialgesetzgebung, den Markt erobern könnte. Das bernische Gewerbe soll sich selbst organisieren, wobei dem Gemeinwesen, also der Stadt, eine gewisse Berechtigung und Verpflichtung zukommt, die nötigen Voraussetzungen bereitzustellen. Offenbar entspricht meine Forderung auch den Wünschen der Kommission, die ein Postulat eingereicht hat mit der Forderung, die Einrichtung einer Reservationsplattform sei zu prüfen. Ich weiss nicht, was es noch zu prüfen gibt, man sollte stattdessen sogleich mit der Umsetzung beginnen, bevor man von den aktuellen Entwicklungen überrollt wird. Diese Forderung steht nicht im Widerspruch zu den Bestrebungen auf eidgenössischer Ebene. Die Schaffung einer gesamtschweizerischen App, an der sich Bern beteiligen könnte, wäre ohnehin die beste Lösung. Unter solchen Voraussetzungen könnte es auch für Uber schwierig werden, sich gleichermassen erfolgreich auf dem schweizerischen Markt zu etablieren, wie es ihnen andernorts gelungen ist. Beim Antrag zu Artikel 8 Absatz 1b geht es auch darum, mit den modernen Entwicklungen und Tendenzen Schritt zu halten. Wir leben in einem internationalen Umfeld. Früher nahm man die Dienste eines Taxiunternehmens nur in Anspruch, um sich, vor oder nach dem grossen Urlaub, mit viel Gepäck zum oder vom Bahnhof chauffieren zu lassen. Heutzutage nehmen viele Leute öfters ein Taxi, beispielsweise, um sich nach dem Besuch einer Veranstaltung nach Hause bringen zu lassen. Das ist auch eine Frage des Preises, deswegen wird das System der Sammelfahrten immer populärer. Selbstverständlich können sich die Leute selbst organisieren, dazu braucht es kein Reglement. Sammeltaxis sind ein Transportmittel mit Zukunft und es ist angemessen, die Kostenbeteiligung gerecht und transparent zu regeln. Deswegen sollte die Möglichkeit der Sammelfahrten auch im Reglement verankert sein. In Artikel 23 geht es um die Effizienzklassen der Fahrzeuge: An sich ist es zu begrüssen, dass das Gebührenreglement eine Differenzierung vorsieht. Obgleich die Differenzen zwischen den verschiedenen Energieeffizienzklassen nicht sehr gross sind, sind diese sinnvoll, soweit es sich um Fahrzeuge handelt, die bereits im Betrieb sind. Dass jedoch neue Fahrzeuge zugelassen werden, die eine schlechte Energiebilanz und einen hohen Benzinverbrauch aufweisen und aufgrund ihrer Grösse viel Strassenraum beanspruchen, ist unbegreiflich. Es gibt heute Mittelklassewagen, die sehr gut als Taxi geeignet sind. In Barcelona gibt es nur noch eher kleine Taxifahrzeuge, welche sich zumeist im Besitz der Taxichauffeure befinden. Man sieht dort kaum mehr riesige Fahrzeuge der Marke Mercedes. Im Zuge der Revision des städtischen Taxireglements sollte man die Chance packen, solche Fahrzeuge gar nicht mehr zuzulassen, denn zur Beförderung einiger weniger Fahrgäste braucht es keine Staatskarossen. Die Stadt Bern rühmt sich gerne, eine Ökostadt zu sein, beispielsweise in den städtischen Legislaturrichtlinien. In vielen Bereichen werden symbolische Bestimmungen verhängt, man sehe dazu das Beispiel mit dem Mehrweggeschirr. Aber wenn es um Taxis geht, spielt die Ökologie plötzlich keine Rolle mehr, obwohl die Taxis eine Visitenkarte für die Stadt darstellen. Wenn in Berns Strassen nur noch Taxis unterwegs sind, die man als halbwegs ökologische Fahrzeuge bezeichnen kann, trägt dies im positiven Sinn zum Image der Ökostadt Bern bei. Ich bitte die Kommission, diese Revision als Gelegenheit zu nutzen, um ein fortschrittliches Reglement zu erarbeiten.

Milena Daphinoff (CVP): Das Ziel unserer Anträge besteht darin, neuen Geschäftsmodellen Rechnung zu tragen, mit denen wir uns seit der Verabschiedung der kantonalen Verordnung im Jahr 2012 bereits auseinandersetzen konnten. Die neuen Modelle sollen in Artikel 1, der

den Geltungsbereich des neuen Reglements definiert, separat aufgeführt werden, denn dadurch anerkennen wir, dass es diese neuen Dienstleistungen gibt. Dadurch wird an der kantonalen Verordnung nichts geändert. Im Gegenteil, diese wird sogar bestätigt, indem ausformuliert wird, dass ein erweiterter Begriff zur Anwendung gelangt, der sich auch auf Limousinenservices bezieht. Wir haben bewusst die offene Formulierung „Transportfahrzeuge mit Chauffeur“ gewählt. Wir wollen nicht von Uber sprechen, denn vielleicht ergeht es diesem Unternehmen wie der Firma Nokia, die auch einmal sehr gefragt war, aber mittlerweile vom Markt verschwunden ist. Wir bitten darum, die Bestimmungen bezüglich des Geltungsbereichs zu ergänzen, damit es unmissverständlich ist, dass die Vorschrift auch für die neuen Geschäftsmodelle gilt. Des Weiteren soll auch die in der kantonalen Verordnung festgelegte Ausnahme ergänzt werden. Es ist nicht zielführend, dass Behinderten-, Kranken- und Ambulanztransporte sowie weitere nicht gewerbsmässige Personentransporte unter die Bestimmungen des städtischen Taxireglements fallen. Unsere anderen Anträge beinhalten folgende Verbesserungen: Zu Artikel 24 schlagen wir eine Präzisierung vor, da die Formulierung der gemeinderätlichen Vorlage missverständlich ist, denn es trifft nicht zu, dass die Fahrzeuge nur alle drei Jahre zur Nachkontrolle bei der Taxibehörde vorgeführt werden müssen. Taxifahrzeuge müssen jährlich beim Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt zur Kontrolle vorgeführt werden. Mit dem Antrag zu Artikel 19 betreffend die theoretische Eignungsprüfung fordern wir, dass im Reglement genau ausgeführt wird, was unter den in der kantonalen Verordnung genannten „genügenden Sprachkenntnissen“ zu verstehen ist. Es ist zeitgemäss, einen Nachweis über die Sprachkenntnisse einzufordern. Mit dem Niveau B1 sind die Anforderungen eher tief angesetzt. Dieses Sprachniveau ist als Mindestanforderung zu erachten, damit sich die Taxifahrer mit ihrer Kundschaft verständigen können. Wir bitten die Kommission, das kommunale Reglement dahingehend zu präzisieren, damit in Zweifelsfällen nicht auf die unpräzise Formulierung in der kantonalen Verordnung zurückgegriffen werden muss.

Roland Iseli (SVP) für die SVP-Fraktion: Vorab ein Wort zur Science-Fiction-Vision mit den unbemannten Taxifahrzeugen, die Stéphanie Penher entworfen hat: Es ist schwerlich vorstellbar, dass sich Taxidienste ohne Chauffeure im Alltag durchsetzen. Auf den Service, den ein Taxifahrer leistet, wenn er eine ältere Dame von der Haustüre zum Fahrzeug geleitet oder wenn er einem den schweren Koffer abnimmt, um ihn im Kofferraum zu verstauen, ist wohl kaum zu verzichten. Zum Antrag betreffend Artikel 5 Absatz 2: Laut der Formulierung des Gemeinderats ist die Anforderung der Regelmässigkeit erfüllt, wenn man mindestens 150 Stunden pro Jahr ein Taxi führt, das macht 450 Stunden in einem Zeitraum von drei Jahren. Es darf nicht sein, dass eine Person, die in einem Jahr 300 Stunden leistet und dann ein Jahr lang aussetzt, diese Bedingung erfüllt. Deswegen fordern wir, dass die Anforderung auf 225 Stunden in drei Jahren herabgesetzt wird, wobei es mindestens 150 Stunden während der letzten zwei Jahre sein müssen. Ich habe mich auch dafür interessiert, den Taxiführerschein zu erwerben, bin aber leider an der augenärztlichen Untersuchung gescheitert. Es kostet zwischen 1000 und 2000 Franken, die theoretische und praktische Taxiprüfung erfolgreich abzulegen. Wer gewillt ist, einen beträchtlichen Betrag aufzuwenden, um als Taxifahrer zu arbeiten, für den sollte es auch möglich sein, diese Arbeit im Nebenerwerb auszuüben. Deswegen ist es unfair, wenn jemand, der nicht auf 150 Stunden pro Jahr kommt, seine Bewilligung abgeben muss. Es liegt auch im Interesse der Taxiunternehmen, wenn diese Bedingung abgeändert wird, denn sie sind darauf angewiesen, dass sie bei Bedarf zusätzliches Teilzeitpersonal einstellen können. Ich arbeite im Gastronomiebereich: Wir brauchen im Dezember doppelt so viel Personal im Service wie sonst. Es gibt auch Familien, die mit einem Einkommen von 5000 Franken nur schlecht auskommen und auf Nebeneinkünfte angewiesen sind. Für einen Familienvater ist es eine gute Lösung, die Taxiprüfung zu machen, um einem Nebenerwerb als Taxifahrer nachzugehen. Wenn er aber nicht auf 150 Stunden pro Jahr kommt, verliert er

seine Bewilligung, und die ganze Mühe war umsonst. Ich bitte die FSU, unserem Antrag zu folgen und die verlangten Pflichtstunden auf 225 Stunden in drei Jahren zu reduzieren.

Rudolf Friedli (SVP): In Artikel 1 steht, das Taxireglement beziehe sich auf das „Halten und Führen von Taxis, Kutschentaxis, Fahrradrickschas und dergleichen“. Ich finde den Ausdruck „und dergleichen“ äusserst unschön, ja sogar leicht abwertend. Ich beschäftige mich im Rahmen meiner beruflichen Tätigkeit beim Kanton sehr oft mit der Formulierung von Gesetzen und Verordnungen. Beim Kanton ist es nicht denkbar, einen solchen Ausdruck zu verwenden. Eine bessere Formulierung wäre beispielweise: „(...) Fahrradrickschas und weiterer entgeltlicher Personentransporte“. Dieser Ausdruck ist präziser, gleichzeitig lassen sich alle möglichen Transportmittel darunter subsumieren, was der Absicht der unglücklich gewählten Ausdrucksweise entspricht.

Beschluss

Der Stadtrat verabschiedet die Vorlage zuhanden der 2. Lesung.

2016.SR.000050

9 Interpellation Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher, GB): Taxidienst Uber in der Stadt Bern: Was wären die Rahmenbedingungen und die Auswirkungen?

- Die Diskussion wird nicht verlangt. -

Interpellantin *Stéphanie Penher* (GB): Da ich eine Interpellation zu diesem Thema eingereicht habe, bin ich eigentlich die einzige Person, die legitimiert ist, mich zu Uber zu äussern: Die Fraktion GB/JA! wird sich in der Stadt Bern konsequent gegen alle Dumping-Dienstleistungsangebote zur Wehr setzen, egal, ob diese per Auto oder per Velo unterwegs sind. Wir würden es begrüßen, wenn der Gemeinderat ein besonderes Augenmerk auf diese Angebote richten würde. Wir sind mit der Antwort des Gemeinderats soweit zufrieden.

Beschluss

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der schriftlichen Antwort des Gemeinderats.
2. Die Interpellantin Fraktion GB/JA! ist mit der Antwort zufrieden.

2016.SR.000250

10 Dringliche interfraktionelle Motion AL/GPB-DA/PdA+, GLP, SP, GB/JA! (Christa Ammann, AL/Peter Ammann, GLP/Yasemin Cevik/Lena Sorg, SP/Leena Schmitter, GB/Seraina Patzen, JA!): Massnahmen zur Prävention und Kontrolle von Racial Profiling bei Personenkontrollen durch die Kantonspolizei

Gemeinderatsantrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Bern, 18. Januar 2017

Motionärin *Christa Ammann* (AL): Die Forderung der Motion lautet, dass der Gemeinderat veranlasst, dass die Kantonspolizei im Rahmen eines Pilotprojekts zumindest bei den Personenkontrollen im Gebiet der Stadt Bern ein Quittungssystem einführt. Auf den Quittungen sol-