

## **Interfraktionelles Postulat GLP, BDP/CVP (Claude Grosjean, GLP/Andrin Soppelsa, BDP): Bessere Voraussetzungen für Mobilitätsplattformen schaffen - regulatorische Hindernisse abbauen**

### *Antrag*

Der Gemeinderat wird beauftragt zu prüfen, wie die reglementarischen Voraussetzungen für Mobilitätsplattformen wie „Uber“ in der Stadt Bern verbessert werden könnten.

Dabei soll insbesondere geprüft werden:

1. ob die in der Stadt Bern bestehenden reglementarischen Vorschriften für den gewerbsmässigen Personentransport ohne festen Fahrplan auf Mobilitätsplattformen Anwendung finden und wenn Ja,
2. welche dieser Vorschriften durch die Verwendung von Mobilitätsplattformen überflüssig werden.

### *Begründung*

Mobilitätsplattformen wie „Uber“ sind nicht bloss Taxis des 21. Jahrhunderts, sondern eine grundlegend neue Form der Mobilität, die sogar weit über das bereits bekannte und etablierte Car-Sharing hinausreicht. Mobilitätsplattformen können nicht bloss das eigene Auto ersetzen, sondern können mittelfristig auch einen Beitrag zu einer ressourcenschonenderen Mobilität leisten, beispielsweise in dem mehrere Personen, die zur gleichen Zeit die gleiche Strecke fahren wollen, durch die Mobilitätsplattform der gleichen Fahrerin oder dem gleichen Fahrer vermittelt werden. Mobilitätsplattformen haben das Potential, die Fahrzeugauslastung bei Privatfahrten zu erhöhen, was sich beispielsweise im Pendlerverkehr ressourcenschonend auswirken würde.

Damit dieses Potential nutzbar gemacht werden kann, ist zu prüfen, ob die heutigen Vorschriften für den gewerbsmässigen Personentransport überhaupt auf Mobilitätsplattformen Anwendung finden. Sollte dies bejaht werden, ist zu prüfen, welche der heute bestehenden Vorschriften durch Mobilitätsplattformen überflüssig werden:

Verhält sich beispielsweise eine Fahrerin oder ein Fahrer nicht korrekt, kann sie oder er unmittelbar nach der Fahrt für alle anderen Nutzerinnen und Nutzer sichtbar entsprechend bewertet werden. Ebenfalls wird die Fahrstrecke registriert, sodass man sofort sieht, ob die Fahrerin oder der Fahrer den kürzesten Weg gefahren ist. Bargeld ist keines mehr nötig, da ausschliesslich über Kreditkarte abgerechnet wird, was insbesondere für die Fahrerinnen und Fahrer die Sicherheit erhöht. Nicht einmal mehr Sprachkenntnisse sind erforderlich, da das Fahrziel auf der Plattform angegeben und dem Fahrer direkt übermittelt wird. Somit sollten grundsätzlich sämtliche Bewilligungserfordernisse für auf Mobilitätsplattformen registrierte Fahrerinnen und Fahrern überflüssig werden oder finden von vornherein keine Anwendung.

Da Mobilitätsplattformen zudem relativ konstante Auslastungen ermöglichen, kann auch weitgehend auf Taxisstandplätze verzichtet werden.

Bern, 23. Juni 2016

*Erstunterzeichnende: Claude Grosjean, Andrin Soppelsa*

*Mitunterzeichnende: Peter Ammann, Daniel Imthurn, Marco Pfister, Patrick Zillig, Melanie Mettler, Claudio Fischer, Lionel Gaudy, Kurt Hirsbrunner, Hans Kupferschmid, Rudolf Friedli*

### **Antwort des Gemeinderats**

Der Gemeinderat hält fest, dass er den durch die Digitalisierung entstehenden neuen Geschäftsmodellen grundsätzlich positiv gegenübersteht. Die technische Entwicklung, die nicht aufgehalten

werden kann, bringt viele Vorteile und Erleichterungen mit sich, die auch der Gemeinderat begrüsst. Konkret würde der Gemeinderat den Markteintritt von Uber befürworten, gerade weil das Geschäftsmodell viele Vorteile bringt, wie es auch die Postulantinnen und Postulanten darlegen, und sich für Bernerinnen und Berner die Mobilität erhöhen würde. Jedoch ist für den Gemeinderat dabei zentral, dass die geltenden gesetzlichen Bestimmungen im Taxiwesen, welche auch für Technologieunternehmen wie Uber gelten, eingehalten werden. Denn die Einhaltung des gesetzlichen Rahmens führt zu gleich langen Spiessen unter den in Bern tätigen Unternehmen, was wiederum in fairem Wettbewerb resultiert und im Sinne des Arbeitnehmer- und Konsumentenschutzes ist. Gerade in der ohnehin unter Druck stehenden Taxibranche ist der Schutz der Arbeitnehmenden besonders wichtig. Der Gemeinderat ist bestrebt sicherzustellen, dass die Gesetzgebung im Taxiwesen vollzogen wird.

Im Taxiwesen gibt es verschiedene Erlasse, die gleichzeitig zur Anwendung kommen. So gibt es anwendbare Bestimmungen auf Stufe Bund, Kanton und Gemeinden, was zu einer gewissen Unübersichtlichkeit führt. Die Verordnung vom 6. Mai 1981 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2; SR 822.222) regelt insbesondere die bei Taxiführenden erforderliche Zulassung zum berufsmässigen Personentransport sowie die einzuhaltenden Vorschriften zur Ruhezeit. Gemäss Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b des Gesetzes vom 4. November 1992 über Handel und Gewerbe (HGG; BSG 930.1) ist das Halten und Führen von Taxis bewilligungspflichtig. Die Verordnung vom 11. Januar 2012 über das Halten und Führen von Taxis (Taxiverordnung; TaxiV; BSG 935.976.1) und das Reglement vom 18. Oktober 2001 über das Halten und Führen von Taxis in der Stadt Bern (Bernisches Taxireglement; BTR; SSSB 935.1) regeln die Voraussetzungen, unter denen Taxihalter- und Taxiführerbewilligungen erteilt werden können. Die Bestimmungen des Bernischen Taxireglements ergänzen das kantonale- und Bundesrecht. Der Taxigesetzgebung unterstehen Halterinnen und Halter von Strassenfahrzeugen zum gewerbsmässigen Personentransport ohne feste Route und Fahrplan sowie die Führerinnen und Führer dieser Fahrzeuge (Art. 1 Abs. 2 TaxiV).

Aus dem Vortrag vom 3. Januar 2012 zur Taxiverordnung geht hervor, dass der Begriff des „gewerbsmässigen Personentransports“ an die Begrifflichkeiten des Bundesgesetzes vom 20. März 2009 über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1) anlehnt. Daraus folgt, dass der Personentransport gewerbsmässig ist, wenn eine Person Reisende gegen Entgelt befördert oder die Beförderung kostenlos ist, um damit einen geschäftlichen Vorteil zu erlangen. Sofern Fahrzeugführende, die für Uber tätig sind, diese Voraussetzungen (keine feste Route und Fahrplan sowie Gewerbsmässigkeit) erfüllen, unterstehen sie der Taxigesetzgebung und müssen folglich die entsprechenden Bewilligungen erlangen. Der Gemeinderat tritt aus Gründen der Gleichbehandlung dafür ein, dass jegliche Anbietende von gewerbsmässigen Personentransporten ohne feste Route und Fahrplan die geltenden Bestimmungen im Taxiwesen einhalten und die nötigen Bewilligungen einholen.

Hinsichtlich eines Markteintritts von Uber in der Stadt Bern unter den geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen sind verschiedene Szenarien denkbar. Das Unternehmen könnte selbst eine Taxihalterbewilligung erlangen oder mit Unternehmen mit Taxihalterbewilligung kooperieren. Zudem könnte Uber mit Fahrerinnen und Fahrern zusammenarbeiten, die entweder sowohl eine Taxihalter- wie auch eine Taxiführerbewilligung besitzen oder als Taxiführende bei einer Taxihalterin oder einem Taxihalter angestellt sind. Die Kombination der verschiedenen Möglichkeiten ist denkbar. Die Voraussetzungen zur Erlangung der entsprechenden Bewilligung sind aber auf jeden Fall einzuhalten.

#### *Zu Punkt 1:*

Die für Uber tätigen Fahrerinnen und Fahrer transportieren grundsätzlich gewerbsmässig sowie ohne feste Route und Fahrplan Personen und fallen demnach unter die geltende Taxigesetzge-

bung, womit die entsprechenden Bewilligungen vorliegen müssen. Zu beachten ist dabei insbesondere, dass die reglementarischen Vorschriften der Stadt Bern (BTR) nur ergänzenden Charakter haben und in erster Linie die kantonalen gesetzlichen Grundlagen zur Anwendung kommen (HGG und TaxiV).

Darüber hinaus ist Uber nicht nur vermittelnd tätig, sondern bestimmt insbesondere die Tarife und die Bedingungen dafür; insoweit ist das Unternehmen einem konventionellen Taxidienst sehr ähnlich.

*Zu Punkt 2:*

Die Stadt Bern ist dazu verpflichtet, das übergeordnete Recht zu berücksichtigen und anzuwenden. Das Bundesrecht regelt insbesondere die Zulassung zum berufsmässigen Personentransport sowie die Ruhezeiten. Im kantonalen Recht sind unter anderem die Bewilligungspflicht sowie Erfordernisse (bspw. Sprachkenntnisse) zur Erlangung der Taxihalter- oder Taxiführerbewilligung statuiert und Konsequenzen bei Fehlbarkeiten geregelt. Damit dem Anliegen der Postulantinnen und Postulanten Folge gegeben werden könnte, müssten die kantonal- und bundesrechtlichen Grundlagen geändert werden, was im Kompetenzbereich des Kantons bzw. des Bundes liegt. Es besteht insbesondere kein Spielraum für die Gemeinden, im Taxiwesen Bestimmungen zu erlassen, die übergeordnetem Recht widersprechen. Letztlich ist es ein durch den Kanton bzw. den Bund zu treffender politischer Entscheid, ob die gesetzlichen Rahmenbedingungen aufgrund von Uber angepasst werden.

Überdies tragen die Gemeinden, die für den Vollzug der Taxigesetzgebung zuständig sind und eine Aufsichtsfunktion innehaben, die Verantwortung für die entsprechende Dienstleistung, insbesondere hinsichtlich des Arbeitnehmer- und Konsumentenschutzes sowie der Sicherheit. Solange der Stadt Bern Kraft Gesetz Kompetenzen zukommen, setzt sich der Gemeinderat dafür ein, dass allen Gewerbetreibenden gleich lange Spiesse zugewiesen werden und mit entsprechenden Bewilligungserfordernissen im Sinne von Mindeststandards eine gute Qualität garantiert werden kann. In diesem Zusammenhang weist der Gemeinderat darauf hin, dass vermehrt Bewilligungsentzüge verfügt werden, was der Dienstleistungsqualität dienlich ist.

Es liegt in der Natur der Sache, dass die Gesetzgebung bei neu auftretenden Phänomenen den Lebensverhältnissen hinterher hinkt. Sodann gäbe es zahlreiche Möglichkeiten, wie Uber auf kantonaler Ebene gesondert geregelt oder von der Taxigesetzgebung ausgenommen werden könnte. Es erscheint im Lichte der Fairness jedoch zweifelhaft, wenn Uber von der Taxigesetzgebung ausgenommen werden würde und somit faktisch erleichterten Marktzugang im Vergleich mit den weiteren Gewerbetreibenden erhalten würde. Als weitere Alternative wäre auch die Liberalisierung des Taximarktes denkbar. Schlussendlich ist der Gemeinderat der Ansicht, dass nicht nur eine kantonale sondern eine interkantonale Lösung oder ein Tätigwerden des Bundes geboten wäre, damit fairer Wettbewerb entstehen und eine gesamtschweizerische Lösung des Phänomens Uber gefunden werden kann. Auf Bundesebene sind zwei Motionen im National- und Ständerat angenommen worden, die den Bundesrat beauftragen, die Bestimmungen der ARV 2 unter dem Gesichtspunkt der neuen Angebote zu überprüfen. Der Handlungsbedarf wurde somit erkannt. Der Gemeinderat spricht sich für ein solches stufenweises Vorgehen, bei welchem zuerst der Bund, dann Kantone und Gemeinden legislatorisch tätig werden, aus.

*Folgen für das Personal und die Finanzen*

Keine.

**Antrag**

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat erheblich zu erklären.
2. Die Stellungnahme gilt gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Bern, 14. Dezember 2016

Der Gemeinderat