



An den Grossen Rat

12.0218.03

09.5010.05

Basel, 6. Mai 2015

Kommissionsbeschluss vom 6. Mai 2015

Bericht der Wirtschafts- und Abgabekommission

zum

**Ratschlag Totalrevision des Gesetzes betreffend das Erbringen
von Taxidienstleistungen (Taxigesetz)**

und

**Bericht zum Anzug Talha Ugur Camlibel betreffend unhaltbare Zu-
stände im Basler Taxigewerbe**

sowie

Bericht der Kommissionsminderheit

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Zielsetzung des Ratschlags.....	3
2	Auftrag und Vorgehen der Kommission.....	4
3	Erwägungen der Gesamtkommission.....	5
3.1	<i>Taxis als Teil des Dienstleistungsangebots innerhalb des Kantons Basel-Stadt</i>	<i>5</i>
3.2	<i>Vernehmlassung der Verordnung</i>	<i>5</i>
3.3	<i>Ortsfremde Taxidienste</i>	<i>6</i>
3.4	<i>Rauchverbot in Taxis.....</i>	<i>7</i>
3.5	<i>Umweltverträglichkeit</i>	<i>7</i>
3.6	<i>Weitere Punkte</i>	<i>8</i>
3.6.1	<i>Taxi-Apps, «Uber».....</i>	<i>8</i>
3.6.2	<i>Limitierung der einer Einsatzzentrale angeschlossenen Fahrzeuge.....</i>	<i>8</i>
3.6.3	<i>Gebühren für die Taxibewilligung</i>	<i>8</i>
3.6.4	<i>Einhaltung von Kundentarifen</i>	<i>9</i>
3.6.5	<i>Kindersitze</i>	<i>9</i>
4	Zusätzliche Erwägungen der Kommissionsmehrheit.....	10
5	Antrag der Kommissionsmehrheit.....	10
	Grossratsbeschluss I (gemäss Kommissionsmehrheit).....	11
6	Zusätzliche Erwägungen der Kommissionsminderheit	17
6.1	<i>Ausgangslage und Vorgehen</i>	<i>17</i>
6.2	<i>Grundsätzliche Erwägungen der Minderheit zu den Arbeitsbedingungen Taxigewerbe</i>	<i>17</i>
6.3	<i>Änderungsanträge der Minderheit.....</i>	<i>19</i>
7	Antrag der Kommissionsminderheit.....	21
	Grossratsbeschluss II (gemäss Kommissionsminderheit).....	22
	Synopse	28

1 Ausgangslage und Zielsetzung des Ratschlags

Am 25. März 2014 verabschiedete der Regierungsrat den Ratschlag Nr. 12.0218.02 und beantragte dem Grossen Rat, dem vorgelegten Entwurf zur Totalrevision des Gesetzes betreffend das Erbringen von Taxidienstleistungen (Taxigesetz) zuzustimmen sowie den Anzug Talha Ugur Camlibel und Konsorten abzuschreiben.¹

Das bestehende Taxigesetz (SG 563.200) aus dem Jahr 1996 muss an die Vorgaben des Binnenmarktgesetzes und des Freizügigkeitsabkommens angepasst werden (BGBM, SR 943.02 und FZA, SR 0.142.112.681). Bei diesen binnenmarktkonformen Anpassungen orientiert sich der Gesetzesentwurf der Regierung an den Empfehlungen der Wettbewerbskommission (WEKO) betreffend Marktzugang für ortsfremde Taxidienste vom 27. Februar 2012.

Mit der Gesetzesrevision soll auch die Qualität im Basler Taxigewerbe, die von verschiedener Seite bemängelt wird, verbessert werden. Das Taxigewerbe ist in der Schweiz und in den meisten vergleichbaren Ländern grundsätzlich privat organisiert, steht funktionell aber dem öffentlichen Dienst nahe. Der Kanton Basel-Stadt hat als Messe-, Kultur- und Wirtschaftsstandort ein grosses Interesse, das Erscheinungsbild und den generellen Service gegenüber Besucherinnen und Besuchern bestmöglich auszugestalten. Die Qualität im Taxiwesen ist nicht abschliessend messbar. Hinweise auf Qualitätsprobleme im Kanton Basel-Stadt liefern jedoch die zunehmende Zahl an Reklamationen beim Taxibüro der Kantonspolizei, wobei vorwiegend die mangelnde Servicequalität der Fahrerinnen und Fahrer sowie der Zustand der Fahrzeuge beanstandet werden.

Es zeigt sich folglich ein doppelter Handlungsbedarf; das revidierte Taxigesetz muss sowohl dem Binnenmarktgesetz und dem Freizügigkeitsabkommen genügen, als auch eine Qualitätsverbesserung erreichen. Dies erzeugt ein Spannungsfeld zwischen einem dem übergeordneten Recht geschuldeten Abbau von Markteintrittshürden und der Schaffung strengerer Anforderungen an die Marktteilnehmerinnen und -teilnehmer, um den Qualitätsproblemen der Branche zu begegnen. In zahlreichen Gemeinden und Kantonen der Schweiz befinden sich die Taxinormen zurzeit in Revision und mehrere Städte haben in den vergangenen Jahren versucht, das Taxiwesen den rechtlichen und tatsächlichen Entwicklungen anzupassen. Der Vergleich mit anderen Regelungen zeigt, dass sich aufgrund lokaler Herausforderungen und einem relativ grossen kantonalen/kommunalen Regelungsspielraum die Notwendigkeit für einen eigenen Lösungsansatz ergibt.

Mit den Qualitätsproblemen im Taxigewerbe befasst sich auch ein Vorstoss aus dem Grossen Rat. Die Anzugstellenden des Anzugs Talha Ugur Camlibel und Konsorten betreffend unhaltbare Zustände im Basler Taxigewerbe setzen sich mit dem Einkommen der Taxifahrerinnen und Taxifahrern, der teilweise schlechten Servicequalität und «unzeitgemässen Regelungen», die zu unsinnigen Leerfahrten führen würden, auseinander.² Ein Grund für die unbefriedigende Situation wird darin gesehen, dass mangels «vernünftiger Begrenzung» zu viele Taxis unterwegs seien. Die Erteilung von Bewilligungen soll deshalb an erhöhte Anforderungen an die Servicequalität geknüpft werden. Zudem soll geprüft werden, ob die Taxistandplätze kundenfreundlicher gestaltet werden können.

Am 8. Juli 2013 ging der Ratschlag zur Totalrevision des Taxigesetzes in eine öffentliche Vernehmlassung, die am 27. September 2013 endete, insgesamt gingen 28 Antworten ein.

¹ Ratschlag Nr. 12.0218.02 Totalrevision des Gesetzes betreffend das Erbringen von Taxidienstleistungen (Taxigesetz) sowie Anzug Talha Ugur Camlibel und Konsorten bezüglich unhaltbarer Zustände im Basler Taxigewerbe.

² Anzug Talha Ugur Camlibel und Konsorten betreffend unhaltbare Zustände im Basler Taxigewerbe, Nr. 09.5010.01. Durch den Grossen Rat am 24. März 2008, sowie erneut am 5. Juni 2013 an den Regierungsrat überwiesen.

Grundsätzlich begrüsst wird das Bestreben, die Qualität im Taxigewerbe zu heben. Die Vorstellungen, wie dieses Ziel erreicht werden soll, liegen unter den Vernehmlassungsteilnehmenden jedoch sehr weit auseinander – sie reichen von der Forderung eines staatlichen Taximonopols bis zur konsequenten Deregulierung des Taxigewerbes. Mehrheitlich abgelehnt wird die Einführung einer mengenmässigen Limitierung der Taxibetriebsbewilligungen, im Gesetzesentwurf der Regierung wurde deshalb auf ein solches Element verzichtet.

Mit der Revision soll das bestehende Taxigesetz fortgeschrieben werden, ohne dass es zu einer generellen Neustrukturierung von Gesetz und Branche kommt. Geändert werden die Bestimmungen über die Bewilligungserteilung bzw. den Bewilligungsentzug, diese sollen griffiger reglementiert werden und neu bei Taxifahrerinnen und Taxifahrern auch den berufsbezogenen Leumund erfassen. Für Taxibetriebsbewilligungen ist eine zeitliche Begrenzung vorgesehen, zudem sollen Taxifahrerbewilligungen nur solange Gültigkeit behalten, wie sie tatsächlich genutzt werden. Weiter soll auch der Betrieb einer Einsatzzentrale einer Bewilligungspflicht unterstehen.

Für Details wird auf den Ratschlag verwiesen.

2 Auftrag und Vorgehen der Kommission

Der Grosse Rat hat den Ratschlag Nr. 12.0218.02 Totalrevision des Gesetzes betreffend das Erbringen von Taxidienstleistungen (Taxigesetz) der Wirtschafts- und Abgabekommission WAK zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen. Die Kommission hat das Geschäft an insgesamt 8 Sitzungen (5. Juni 2014, 21. August 2014, 4. September 2014, 11. Dezember 2014, 5. Januar 2015, 22. Januar 2015, 12. Februar 2015, 13. April 2015) beraten und sich von Herrn Regierungsrat Baschi Dürr, Vorsteher des Justiz- und Sicherheitsdepartements, und den Herren Bernhard Frey Jäggi, Abteilungsleiter Verkehr der Kantonspolizei (JSD) und Florian Wieland, akademischer Adjunkt im Bereich Recht (JSD), über den Ratschlag informieren lassen.

Im Weiteren liess sich die WAK an der Sitzung vom 21. August 2014 bei einer Anhörung durch Vertretende der Taxihalter, den Herren Kurt Schaufelberger und Urs Kestenholz, durch Vertretende der Taxischauffeure/UNIA, den Herren Roman Künzler und Andreas Suter sowie durch Frau Antonina Stoll, Bereich Arbeitsbedingungen des Amts für Wirtschaft und Arbeit AWA, informieren.

Die Kommission beschloss an ihrer Sitzung vom 11. Dezember 2014 auf die Vorlage einzutreten. Die Debatte dieser ersten Sitzungen drehte sich um die Frage nach der Zielsetzung dieser Gesetzesrevision. Einig ist sich die Kommission, dass die bestehende Qualität im Basler Taxigewerbe momentan mangelhaft ausfällt und bestimmte Missstände bestehen. Kein Konsens besteht aber in der Frage, mit welchen Mitteln eine Qualitätsverbesserung erreicht werden könnte und wieweit hierbei dem revidierten Taxigesetz eine Rolle zukommt. Verschiedene Punkte wurden kontrovers diskutiert. In der Frage einer Marktlimitierung und dem Einbau von Bestimmungen zur Anpassung der Arbeitsbedingungen sind kompakte Mehr- und Minderheiten in der Kommission feststellbar.

Die Forderungen, welche die WAK an das Taxigesetz stellen, fallen demgemäss sehr unterschiedlich aus. Aus diesen Gründen entschied sich die Kommission, die regierungsrätliche Vorlage unter verschiedenen Gesichtspunkten zu diskutieren, um auf diesem Weg eine gemeinsame Debatte zu ermöglichen. An erster Stelle wurden in gemeinsamen Sitzungen im Kern unbestrittene Punkte zur Diskussion gestellt. Bei Fragen betreffend einer Marktlimitierung und dem Einbau von Bestimmungen zur Anpassung der Arbeitsbedingungen ergab sich in der Kommissionsdebatte jedoch kein Konsens, deswegen entschied sich die WAK, diese weiteren Erwägungen in einem Mehr- und einem Minderheitsbericht zu erläutern.

Die Kommissionsmehrheit (bestehend aus Toni Casagrande, Christophe Haller, Andrea Knellwolf, Stephan Mumenthaler, Michel Rusterholtz, Thomas Strahm, Dieter Werthemann) folgt den Erwägungen der Gesamtkommission, dies wird unter Ziffer 4 und 5 erläutert.

Unter der Ziffer 6 und 7 folgen die Erwägungen und der Antrag der Kommissionsminderheit (bestehend aus Patrizia Bernasconi, Salome Hofer, Toya Krummenacher, Ursula Metzger Junco, Gülsen Oeztürk, Ruedi Rechsteiner). Auch die Kommissionsminderheit folgt den Erwägungen der Gesamtkommission. Darüber hinaus fordert die Minderheit mit einer Marktlimitierung bessere Arbeits- und Lohnbedingungen für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.

3 Erwägungen der Gesamtkommission

3.1 Taxis als Teil des Dienstleistungsangebots innerhalb des Kantons Basel-Stadt

Die Kommission erörtert in Zusammenhang mit dem § 1 Abs. 2 die Frage, welche Position der Taxibranche im Kanton Basel-Stadt zukommt und inwieweit dieses Angebot einen Teil des öffentlichen Verkehrs oder allgemein der kantonalen Dienstleistungen bilden soll. In der Debatte kommen diesbezüglich unterschiedliche Ergänzungsvorschläge, aber auch die Streichung dieses Paragraphen zur Sprache. Einig ist sich die WAK, dass der Taxibranche als sogenannte Visitenkarte eine grössere Bedeutung für das Image der Stadt Basel zukommt. Auch für Einheimische haben Taxis eine Sonderstellung, da sie beispielsweise nachts ein wichtiges Transportmittel in Ergänzung zum Angebot des öffentlichen Verkehrs bilden.

Die Kommission spricht sich mehrheitlich für eine inhaltliche Präzisierung von § 1 Abs. 2 aus und unterstreicht damit, dass dem Kanton Basel-Stadt für die Taxibranche keine direkte Verantwortung zukommt, wie der Kanton dies bei einem Staatsbetrieb hätte. Von einer Gleichstellung der Taxis mit dem öffentlichen Verkehr im Sinn von «Staatstaxis» ist abzusehen, denn bei Taxis handelt es sich letztlich um Privatunternehmen.

§ 1 Abs. 2:

„Taxis bilden einen Teil des Dienstleistungsangebotes innerhalb des Kantons Basel-Stadt und ergänzen das Angebot des öffentlichen Verkehrs. Sie prägen das Erscheinungsbild des Kantons Basel-Stadt gegenüber Besucherinnen und Besuchern sowie einheimischen Kundinnen und Kunden kompetent, ortskundig und gastfreundlich mit.“

3.2 Vernehmlassung der Verordnung

Im Zusammenhang mit den Pflichten der Bewilligungsinhaberinnen und Bewilligungsinhaber spricht sich die WAK für eine Ergänzung von § 9 Abs. 3 aus. Nicht nur Erscheinungsbild und Verhaltensvorschriften von Taxifahrerinnen und Taxifahrer sollen in Form einer Ergänzung über die Verordnung geregelt werden können, sondern auch Sicherheits- und Qualitätskontrollen. Dieser Ergänzungsantrag ist in der Kommission unbestritten.

Weiter soll dieser Absatz durch einen Zusatz ergänzt werden, gemäss welchem zukünftige Verordnungsänderungen jeweils den Sozialpartnern beider Seiten in Form einer Vernehmlassung vorgelegt werden sollen. Das JSD stellt in Frage, inwieweit eine Notwendigkeit besteht, bei jeder Verordnungsänderung eine solche Vernehmlassung durchzuführen und spricht sich gegen eine solche Ergänzung aus, da dieses Vorgehen letztlich nur bei heiklen Themenkreisen angemessen erscheint. Problematisch sei, dass gemäss der gewählten Formulierung bei jeder Änderung wiederum eine Vernehmlassung durchgeführt werden müsse. Die Kommission spricht sich mehrheitlich für diese inhaltliche Ergänzung aus, um damit eine Verbindlichkeit zu garantieren. Als Beispiele können hierfür sowohl die Praxis auf Bundesebene wie auch die

Handhabung der Gemeinde Riehen genannt werden. So erfolgt nach dem «Riehener-Modell» eine Abstimmung über eine **Ordnung** erst nach Einsicht in das zugehörige **Reglement**, welches jeweils gleichzeitig mit der entsprechenden **Ordnung** vorgelegt wird. In der Kommissionsdebatte besteht insofern Einigkeit, als dass die Ausgestaltung einer Verordnung ganz klar dem Aufgabenfeld der Regierung angehört. Die ergänzende Anhörung einer Verordnung wird insofern positiv im Sinne eines kommunikativen Austausches der Regierung gewertet.

§ 9 Abs. 3:

„Weitere Pflichten, namentlich über Erscheinungsbild, ~~und Verhaltensvorschriften~~ und Sicherheits- und Qualitätskontrollen der Taxifahrerinnen und Taxifahrer, können ~~werden~~ in der Verordnung geregelt werden. Bei einer Verordnungsänderung wird zuvor eine Anhörung der Sozialpartner durchgeführt.“

3.3 Ortsfremde Taxidienste

Das JSD führte gegenüber der WAK aus, welche Änderungen sich im Taxigesetz aufgrund von Anpassungen an das Binnenmarktgesetz (BGBM) und Freizügigkeitsabkommen ergeben. Unzulässig ist demgemäss mangels Verhältnismässigkeit und öffentlichen Interesses, den Marktzugang vom Wohnsitz oder Sitz im Kanton Basel-Stadt abhängig zu machen. Ebenfalls nicht mit dem BGBM vereinbar ist die geltende Regelung, wonach eine Person zur Erlangung einer Taxibetriebsbewilligung mindestens drei Jahre ununterbrochen im Kanton Basel-Stadt Personentransporte durchgeführt haben muss, wie auch die bisherige Regelung, dass Gesuchstellerinnen oder Gesuchsteller ihren Geschäftssitz im Kanton Basel-Stadt haben müssen. Ortsfremde Taxidienste sollen auf Bestellung einer Kundin oder eines Kunden Fahrten innerhalb oder aus dem Kanton Basel-Stadt ausführen dürfen. Zum anderen sollen sie nach der Beförderung einer Kundin oder eines Kunden in den Kanton Basel-Stadt auf der Rückfahrt auf Begehren (z.B. Handzeichen) hin einen neuen Kunden aufnehmen und an einen Zielort ausserhalb des Kantons Basel-Stadt befördern dürfen.

In der Debatte der WAK zeigt sich, dass gemäss konkreten Beispielen, die gesetzliche Regelung des Taxigesetzes im Kanton Basel-Landschaft anders ausfällt. Auf Rückfrage der Kommission stellt das JSD in Frage, ob diese gesetzliche Regelung des Kantons Basel-Landschaft mit dem Binnenmarktgesetz konform sei. Ziel der baselstädtischen Gesetzesrevision war jedoch, diese binnenmarktkonform auszugestalten und damit mögliche Konflikte mit dem Bundesrecht zu vermeiden. In einer Studie der Eidgenössischen Wettbewerbskommission (WEKO) werden die binnenmarkttauglichen Punkte festgehalten. Diese Empfehlungen der WEKO dienen als Grundlage der baselstädtischen Gesetzesrevision.

Eine Mehrheit der WAK spricht sich dafür aus, dass der § 10 Abs. 1 eine ergänzende Präzisierung erhalten soll. Auf diesem Weg soll der bestehenden Ungleichbehandlung des Kantons Basel-Landschaft gegenüber baselstädtischen Taxis entgegen gewirkt werden. Ziel soll es sein, dass in beiden Kantonen für die Taxis die gleichen Rechte gelten. Das JSD legte der Kommission in der Folge eine ergänzende Formulierung vor, die sich an der Gesetzgebung des Kantons St. Gallen orientiert und sich zugleich mit den Vorgaben der WEKO deckt. Demgemäss ist ein Taxi verpflichtet, nach einem Personentransport in einen anderen Kanton, auf direktem Weg in den Heimatkanton zurückzukehren. Auf dem Rückweg kann jedoch ein Fahrgast mitgenommen werden. Diese Regelung gilt sinngemäss auch für ausländische Taxis.

§ 10 Abs. 1:

„Ortsfremde Taxidienste, die an ihrem Herkunftsort rechtmässig Taxidienstleistungen erbringen, haben das Recht, nach Massgabe und unter Mitführung der am Herkunftsort ausgestellten Taxibetriebsbewilligung, im Kanton Basel-Stadt unter Beachtung der gesetzlichen Vorschriften folgende Taxidienstleistungen durchzuführen:

a) Kundschaft auf Bestellung im Kanton Basel-Stadt abholen und an einen beliebigen Zielort transportieren;

b) Nach Beförderung von Kundschaft in den Kanton Basel-Stadt auf dem direkten Rückweg an den Herkunftsort neue Kundschaft auf Begehren hin aufnehmen und an einen Zielort ausserhalb des Kantonsgebiets transportieren.“

3.4 Rauchverbot in Taxis

Der regierungsrätliche Gesetzesentwurf wurde hinsichtlich der Thematik Rauchen in Taxis in der Debatte als einseitige Regelung kritisiert. Neben einer möglichen Streichung von § 13 Abs. 2 im Sinne der Gleichstellung von Fahrerinnen und Fahrer und der Kundschaft, wird ein allgemeines Rauchverbot in Taxis zur Diskussion gestellt. Die WAK spricht sich mehrheitlich gegen die Streichung dieses Absatzes aus. Insofern wird stattdessen eine Präzisierung notwendig, welche ein allgemeines Rauchverbot für Taxis vorgibt. Bei einem Taxi handelt es sich einerseits um ein Privatfahrzeug, aber auch um eine sogenannte «Kundenzone», für welche bereits heute in anderen privatwirtschaftlichen Unternehmungen entsprechende Auflagen zur Anwendung kommen. Das JSD bestätigt, dass auf einer vergleichbaren Ebene bereits Verbote bestehen. Beispiele aus der Gastronomie und Privatunternehmen zeigen, dass eine solche gesetzliche Regelung vorgenommen werden kann. Für die entsprechende Anpassung des § 13 Abs. 2 im Sinne der Vorgabe eines generellen Rauchverbots spricht sich die Kommission mit deutlicher Mehrheit aus.

§ 13 Abs. 2:

„Das Rauchen im Taxifahrzeug ist ~~ohne Einwilligung des Fahrgastes~~ verboten.“

3.5 Umweltverträglichkeit

Das JSD legte der WAK auf Wunsch eine Ergänzung vor, mit welcher neben Vorschriften zu Ausrüstung und Zustand des Fahrzeuges auch entsprechende Vorgaben zur Umweltverträglichkeit eines Fahrzeuges gemacht werden können. Die Kommission diskutierte diese Ergänzung kontrovers. Während ein Teil der Kommission eine solche Ergänzung als angemessen und zukunftsweisend erachtet, betrachtet ein anderer Kommissionsteil eine solche Ergänzung als deutlicher Eingriff in die Marktfreiheit. Ein Unternehmen soll bei der Anschaffung seiner Betriebsmittel die freie Wahl haben und sich für jenes Fahrzeug entscheiden können, welches sich mit dem jeweiligen Geschäftsinteresse am besten deckt. Auch soll eine Investition in ein Fahrzeug über einen längeren Zeitraum hinweg sicher gestellt werden können, ohne dass eine mögliche Änderung der Vorschriften die Neuanschaffung eines Fahrzeuges vor dessen Abschreibung notwendig macht. Befürchtet wird, dass aufgrund der Umweltverträglichkeitsbestimmungen sich einzelne Taxifahrende die entsprechenden Fahrzeuge nicht mehr leisten können. Das JSD bestätigt gegenüber der Kommission, dass für die Interpretation von Umweltverträglichkeit keine eindeutige Definition zur Verfügung steht, stattdessen bestehen verschiedene Ausgestaltungsmöglichkeiten. Entsprechende Vorgaben in der Verordnung sollen jedoch letztlich verhältnismässig ausfallen und nicht zu einer starken finanziellen Belastung für die einzelnen Taxibetriebe führen. Die WAK spricht sich mit einer Mehrheit für den durch das JSD vorgelegten Zusatz der «Umweltverträglichkeit» in § 13 Abs. 1 aus.

§ 13 Abs. 1:

„Der Regierungsrat erlässt Vorschriften bezüglich der Ausrüstung ~~und~~ des Zustandes und der Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge sowie deren Beschriftung, insbesondere des Anschreibens der Tarife.“

3.6 Weitere Punkte

3.6.1 Taxi-Apps, «Uber»

Die Kommission setzte sich ausführlich mit der Frage auseinander, welche Rolle dem neuen Geschäftsmodell «Uber» im Zusammenhang mit der Revision des Taxigesetzes zukommt. «Uber» und ähnliche Anbieter profitieren mit ihrem Geschäftsmodell von den neusten technischen Entwicklungen (das Dienstleistungsangebot erfolgt über eine App) und bieten auf diesem Weg ein Angebot an, welches jenem von Taxis ähnlich ist. Diese Geschäftsmodelle beanspruchen für sich nicht das Label «Taxi», so werden weder die Fahrzeuge entsprechend beschriftet, noch verfügen diese über Taxi-Kennlampen.

Das JSD erläutert gegenüber der Kommission, dass dem Taxigesetz für dieses Angebot keine Gültigkeit zukommt. Fahrzeuge solcher Anbieter verfügen nicht über das Recht, die spezifischen Privilegien eines Taxis, wie beispielsweise die Nutzung der Standplätze oder das Fahren auf der Busspur, zu nutzen. Stattdessen sind diese Angebote dem gewerbsmässigen Personentransport zuzuordnen und insofern legal. Ein regulativer Eingriff in den gewerbsmässigen Personentransport würde sich sowohl aus binnenmarkt- wie auch ordnungspolitischer Perspektive als problematisch erweisen. Ein reguläres Taxi muss sich als solches kennzeichnen und über eine Taxibewilligung verfügen, in der Konsequenz profitiert der Fahrer oder die Fahrerin von den spezifischen Privilegien für Taxis. Demgemäss ist zwischen zwei verschiedenen Märkten, dem gewerblichen Personentransport und dem Taxiwesen, zu unterscheiden. Für den gewerbsmässigen Personentransport ist ebenfalls eine Bewilligung notwendig.³ Wenn jemand aber für «Uber» oder einen ähnlichen Anbieter einmal im Jahr einen Personentransport macht, handelt es sich noch nicht um ein gewerbsmässiges Angebot. Die effektive Schwierigkeit bildet der Nachweis, ob solche Fahrten gewerbsmässig ausgeführt werden.

Die WAK führte eine intensive Diskussion über die Auswirkungen solcher neuer Geschäftsmodelle auf die Taxibranche. Die Rechtmässigkeit einer möglichen kantonalgesetzlichen Regelung wäre jedoch fraglich.

3.6.2 Limitierung der einer Einsatzzentrale angeschlossenen Fahrzeuge

Erörterung fand in der Debatte im Weiteren die Frage, inwieweit eine zahlenmässige Beschränkung der einer Einsatzzentrale angeschlossenen Fahrzeuge notwendig sein könnte. Ein Teil der WAK äussert die Befürchtung, dass sich aus der verpflichtenden Auflage zum Anschluss an eine Einsatzzentrale ein Monopol herausbilden könnte. Das JSD legt dar, dass eine Vorgabe in Bezug auf eine Maximalzahl womöglich zu einem Konflikt mit dem Bundesrecht führen könnte, da eine solche zahlenmässige Limitierung zu einer marktrechtlichen Verzerrung führen würde. Sollte ein Verstoß gegen das Bundesgesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (UWG) oder das Bundesgesetz über Kartelle und andere Wettbewerbsbeschränkungen (Kartellgesetz, KG) vorliegen, müsste allenfalls der Bund aktiv werden. Der Gefahr eines möglichen Monopols steht der Umstand entgegen, dass die Eintrittshürden für die Schaffung einer Einsatzzentrale relativ tief liegen. Die Kommission spricht sich gegen eine solche Ergänzung unter § 7 Abs. 3 aus.

3.6.3 Gebühren für die Taxibewilligung

Die WAK liess sich von den Vertretenden des JSD über die aktuelle Höhe der Gebühren für eine Taxibewilligung informieren, da dieser Preis eine Markteintrittshürde darstellen und regulativ wirken kann. Bei der Taxibewilligung des Kantons Basel-Stadt handelt es sich um einen nicht übertragbaren «Namenstitel», der rund 800 Franken pro Jahr kostet. Das JSD führt aus,

³ Der gewerbliche Personentransport wird über das Eidgenössische Strassenverkehrsgesetz (SVG) geregelt.

dass den Taxifahrerinnen und Taxifahrern mit der Bewilligung im Bereich der Nutzung des öffentlichen Raumes ein Privileg zugestanden wird.

3.6.4 Einhaltung von Kundentarifen

Ein wichtiger Diskussionspunkt bildet die Frage, inwieweit sich in Bezug auf die Einhaltung von Kundentarifen eine Kontrollmöglichkeit ergibt. So scheint es Fälle zu geben, in welchen Taxifahrer oder Taxifahrerinnen ihre Kundschaft mit der Berechnung eines falschen Tarifes betrügen. Solche Missbrauchsfälle sollten durch spezifische Kontrollen verhindert werden. Das JSD legte der Kommission eine entsprechende Ergänzung unter § 9 vor, gemäss welcher die Einhaltung der Tarife mittels anonymer Kontrollfahrten überprüft werden kann. Bei der Diskussion dieses Ergänzungsvorschlages kommt die WAK zum Schluss, dass es sich bei einer solchen Ergänzung um einen rechtsstaatlich heiklen Passus handelt. Aus diesem Grund wird dieser Ergänzungsvorschlag, welcher verdeckte Ermittlungen ermöglichen würde, durch die Mehrheit der Kommission verworfen. Die WAK spricht sich aber dafür aus, dass bei den regelmässig stattfindenden Polizeikontrollen unter anderem auch die Einhaltung der Tarife geprüft wird. Dies kann mit den entsprechenden technischen Geräten erfolgen.

3.6.5 Kindersitze

Die Taxibetreiberinnen und Taxibetreiber müssen bei vorab angemeldeten Bestellungen in der Lage sein, die bestellte Anzahl Kindersitze mitzuführen.

4 Zusätzliche Erwägungen der Kommissionsmehrheit

Die Mehrheit folgt in ihren Erwägungen den Erwägungen aus der Debatte der Gesamtkommission. Sie vertritt die Meinung, dass mögliche Marktlimitierungen um bessere Arbeits- und Lohnbedingungen für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu schaffen, nur schwer umsetzbar sind und einen Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit darstellen. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich der Markt selber reguliert. Für arbeitsrechtliche Fragen müssten in diesem Zusammenhang sozialpartnerschaftliche Lösungen gefunden werden, die ausserhalb des vorliegenden Taxigesetzes zu regeln sind. Die Mehrheit spricht sich jedoch dafür aus, dass dem Gesetz eine Rolle des Konsumentenschutzes zukommt und insofern eine Qualitätssteigerung im Basler Taxigewerbe wünschenswert ist.

5 Antrag der Kommissionsmehrheit

Die Mehrheit der WAK beantragt dem Grossen Rat einstimmig, dem angehängten Beschlussentwurf I im Sinne der Ausführungen unter Ziffer 3 und 4 zuzustimmen.

Die Mehrheit der WAK beantragt dem Grossen Rat einstimmig, den Anzug Camlibel und Konsorten abzuschreiben.

Die Kommissionsmehrheit hat den vorliegenden Mehrheitsbericht per Zirkularbeschluss am 29. April 2015 einstimmig genehmigt und den Kommissionspräsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Mehrheit der Wirtschafts- und Abgabekommission



Christophe Haller, Präsident

Grossratsbeschluss I (gemäss Kommissionsmehrheit)

Gesetz betreffend das Erbringen von Taxidienstleistungen (Taxigesetz)

Vom [Datum eingeben]

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, gestützt auf Art. 3 des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr (SVG) vom 19. Dezember 1958⁴, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. 12.0218.02 vom 28. März 2015 sowie in den Bericht der Wirtschafts- und Abgabekommission Nr. 12.0218.03 vom 6. Mai 2015, beschliesst:

I. Allgemeine Bestimmungen

§ 1. Grundsatz

¹ Dieses Gesetz regelt das Erbringen von Taxidienstleistungen auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt.

² Taxis bilden einen Teil des Dienstleistungsangebotes innerhalb des Kantons Basel-Stadt und ergänzen das Angebot des öffentlichen Verkehrs. Sie prägen das Erscheinungsbild des Kantons Basel-Stadt gegenüber Besucherinnen und Besuchern sowie einheimischen Kundinnen und Kunden kompetent, ortskundig und gastfreundlich mit.

³ Soweit es die Verkehrsverhältnisse gestatten, stellen die zuständigen Behörden die Taxis den öffentlichen Verkehrsmitteln gleich. Sie berücksichtigen diesen Umstand in der Verkehrsplanung sowie bei Verkehrsanordnungen.

§ 2. Taxibegriff

¹ Ein Taxi im Sinne dieses Gesetzes ist ein Personenwagen mit einer Taxikennlampe, der zum gewerbsmässigen Transport von Personen und Gütern ohne feste Linienführung und Fahrplan gegen ein in einer Tarifordnung festgesetztes Entgelt verwendet wird. Die Bewilligungsbehörde kann ausnahmsweise andere Fahrzeuge als Taxis zulassen.

II. Öffentliche Standplätze

§ 3. Zuständigkeiten und Nutzung

¹ Das zuständige Departement bestimmt unter Berücksichtigung des öffentlichen Bedürfnisses und der Verkehrsverhältnisse den Ort und die Zahl der Standplätze, auf denen Taxis im öffentlichen Raum aufgestellt werden dürfen. Standplätze auf Gemeindestrassen bedürfen der Zustimmung der Gemeinde.

² Auf den öffentlichen Standplätzen dürfen nur Taxis mit einer Taxibetriebsbewilligung des Kantons Basel-Stadt aufgestellt werden.

⁴ SR 741.01.

III. Bewilligungen

§ 4. Bewilligungspflicht

¹ Das Erbringen von Taxidienstleistungen auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt ist bewilligungspflichtig.

² Die Bewilligungen werden auf schriftliches Gesuch hin erteilt, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Sie können mit Auflagen versehen werden.

³ Die Bewilligungsbehörde kann das Fortbestehen der gesetzlichen Voraussetzungen einer Bewilligung überprüfen. Die Betroffenen sind zur Mitwirkung verpflichtet.

§ 5. Entzug

¹ Die Bewilligungen sind entschädigungslos zu entziehen, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen zu deren Erteilung nicht oder nicht mehr bestehen. In leichten Fällen ist der Bewilligungsentzug anzudrohen und die Belassung der Bewilligung mit Auflagen zu verbinden.

§ 6. Taxibetriebsbewilligung

¹ Wer auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt einen Taxibetrieb führen will, benötigt eine Taxibetriebsbewilligung.

² Sie berechtigt die Inhaberin oder den Inhaber mit dem zugelassenen Fahrzeug Taxifahrten anzubieten und durchzuführen sowie hierfür eine Kennlampe mit der Aufschrift «Taxi» zu verwenden und sich auf den öffentlichen Standplätzen aufzustellen.

³ Die Inhaberin oder der Inhaber kann Taxifahrerinnen und Taxifahrer beschäftigen.

⁴ Die Taxibetriebsbewilligung wird für eine Dauer von 5 Jahren erteilt und auf Gesuch hin verlängert. Sie ist persönlich und nicht übertragbar. Ausnahmen bezüglich der Unübertragbarkeit werden in der Verordnung geregelt.

⁵ Sie wird an ersuchende Personen erteilt, die:

- a) handlungsfähig sind sowie über einen guten finanziellen, strafrechtlichen und automobilistischen Leumund verfügen;
- b) Geschäftssitz in der Schweiz haben;
- c) über die eidgenössische Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport verfügen;
- d) nachweislich in den letzten zwei Jahren regelmässig Personentransporte in der Schweiz durchgeführt haben, über vergleichbare Erfahrungen oder bereits über eine Taxibetriebsbewilligung des Kantons Basel-Stadt verfügen;
- e) einer durch den Kanton Basel-Stadt behördlich bewilligten Einsatzzentrale angeschlossen sind und
- f) Gewähr für die Einhaltung der geltenden Arbeitsschutzbestimmungen bieten.

⁶ Über keinen guten Leumund im Sinne von Abs. 5 lit. a verfügen namentlich Personen,

- a) die wegen erheblichen oder wiederholten Verletzungen von Verkehrsvorschriften oder Handlungen, die mit dem Taxigewerbe nicht zu vereinbaren sind, strafrechtlich oder verwaltungsstrafrechtlich verurteilt wurden;
- b) die erheblich oder wiederholt gegen Vorschriften dieses Gesetzes oder seiner Vollzugsbestimmungen verstossen haben, zu solchen Verstössen angestiftet oder solche wiederholt geduldet haben;

c) gegen die Verlustscheine aus den letzten fünf Jahren oder Betreibungen von erheblichem Umfang bestehen.

⁷ Bewirbt sich eine juristische Person um eine Taxibetriebsbewilligung, müssen die Voraussetzungen gemäss Abs. 5 lit. a, c und d in der Person eines zeichnungsberechtigten Mitgliedes eines Organs erfüllt sein.

§ 7. Einsatzzentralenbewilligung

¹ Wer für Taxis mit baselstädtischen Taxibetriebsbewilligungen eine Einsatzzentrale betreiben will, benötigt eine Einsatzzentralenbewilligung. Sie wird für eine Dauer von 10 Jahren erteilt und auf Gesuch hin verlängert.

² Sie wird an ersuchende Personen erteilt, wenn:

- a) ein Fahrdienst besteht;
- b) eine Daten- und/oder Sprechfunkanlage besteht;
- c) ein Notrufsystem zwischen den Taxis und der Einsatzzentrale besteht;
- d) Gewähr dafür besteht, dass der Einsatzzentrale jederzeit der Standort der ihr angeschlossenen, sich im Einsatz befindenden Taxis bekannt ist und
- e) die Betreiberin oder der Betreiber die Voraussetzungen gemäss § 6 Abs. 5 lit. a, b und f erfüllt sowie Gewähr für eine ordentliche Geschäftsführung bietet.

³ Weitere Voraussetzungen können in der Verordnung geregelt werden, insbesondere die Mindestanzahl der angeschlossenen Taxifahrzeuge, Bestimmungen über technische Einrichtungen sowie Vorschriften zum einheitlichen Erscheinungsbild der angeschlossenen Taxifahrzeuge.

⁴ Bewirbt sich eine juristische Person um eine Bewilligung zum Betrieb einer Einsatzzentrale, müssen die Voraussetzungen gemäss Abs. 2 lit. e in der Person eines zeichnungsberechtigten Mitgliedes eines Organs erfüllt sein.

§ 8. Taxifahrerbewilligung

¹ Wer ein zugelassenes Taxifahrzeug fahren will, benötigt eine Taxifahrerbewilligung. Sie wird für die Dauer der regelmässigen Berufsausübung erteilt.

² Sie wird an ersuchende Personen erteilt, die:

- a) handlungsfähig sind sowie über einen guten strafrechtlichen und automobilistischen Leumund verfügen;
- b) über die eidgenössische Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport verfügen und
- c) sich in einer Prüfung über die zur Berufsausübung notwendigen kantonalrechtlichen und sprachlichen Kenntnisse sowie örtlichen Kenntnisse über Basel und Umgebung ausgewiesen haben.

³ Über keinen guten Leumund im Sinne von Abs. 2 lit. a verfügen namentlich Personen,

- a) die wegen erheblichen oder wiederholten Verletzungen von Verkehrsvorschriften oder Handlungen, die mit dem Taxigewerbe nicht zu vereinbaren sind, strafrechtlich oder verwaltungsstrafrechtlich verurteilt wurden;
- b) die erheblich oder wiederholt gegen Vorschriften dieses Gesetzes oder seiner Vollzugsbestimmungen verstossen haben.

⁴ Das zuständige Departement erlässt für die Prüfung gemäss Abs. 2 lit. c ein Prüfungsreglement.

⁵ Bestehen begründete Zweifel an den zur Berufsausübung notwendigen kantonalrechtlichen, sprachlichen oder örtlichen Kenntnissen einer Person, so kann diese einer erneuten Prüfung gemäss Abs. 2 lit. c unterzogen werden.

§ 9. Pflichten der Bewilligungsinhaberinnen und Bewilligungsinhaber

¹ Inhaberinnen und Inhaber von Taxibetriebsbewilligungen haben insbesondere dafür besorgt zu sein, dass ihre angestellten Taxifahrerinnen und Taxifahrer die Vorschriften dieses Gesetzes und seiner Vollzugsbestimmungen einhalten.

² Taxifahrerinnen und Taxifahrer sind insbesondere verpflichtet

- a) sich gegenüber dem Fahrgast freundlich und hilfsbereit zu zeigen;
- b) das genannte Fahrziel auf dem günstigsten Weg anzufahren, wobei nur mit Einwilligung des Fahrgastes andere Routen gewählt werden dürfen;
- c) das Fahrzeug innen und aussen sauber zu halten;
- d) das Fahrzeug täglich auf liegen gelassene Gegenstände zu kontrollieren und diese in einem Fundbüro abzugeben, falls sie dem Fahrgast nicht unmittelbar zurückgegeben werden können.

³ Weitere Pflichten, namentlich über Erscheinungsbild, Verhaltensvorschriften und Sicherheits- und Qualitätskontrollen, können in der Verordnung geregelt werden. Bei einer Verordnungsänderung wird zuvor eine Anhörung der Sozialpartner durchgeführt.

§ 10. Ortsfremde schweizerische Taxidienste

¹ Ortsfremde Taxidienste, die an ihrem Herkunftsort rechtmässig Taxidienstleistungen erbringen, haben das Recht, nach Massgabe und unter Mitführung der am Herkunftsort ausgestellten Taxibetriebsbewilligung, im Kanton Basel-Stadt unter Beachtung der gesetzlichen Vorschriften folgende Taxidienstleistungen durchzuführen:

- a) Kundschaft auf Bestellung im Kanton Basel-Stadt abholen und an einen beliebigen Zielort transportieren;
- b) nach Beförderung von Kundschaft in den Kanton Basel-Stadt auf dem direkten Rückweg an den Herkunftsort neue Kundschaft auf Begehren hin aufnehmen und an einen Zielort ausserhalb des Kantonsgebiets transportieren.

² Es ist ihnen untersagt, sich ohne baselstädtische Taxibetriebsbewilligung auf den öffentlichen Standplätzen aufzustellen.

IV. Transportpflicht

§ 11. Grundsatz

¹ Es gilt die freie Taxiwahl.

² Taxifahrerinnen und Taxifahrer haben jeden Fahrgast zu befördern. Nicht verweigert werden dürfen

- a) Kurzstreckenfahrten;
- b) der Transport von medizinischen Notfällen, insbesondere Unfallopfern;
- c) der Transport behinderter Menschen;
- d) der Transport von Rollstühlen und anderen Behindertenhilfsmitteln sowie von Behindertenhilfshunden.

³ Die Fahrt darf nur verweigert werden, wenn sie aus einem in der Person des Fahrgastes liegenden Grund nicht zugemutet werden kann oder bei Transportgut, für welches das Taxi nicht eingerichtet ist.

V. Tarife

§ 12. Tarifordnung

¹ Der Regierungsrat setzt die Höchstpreise für Taxifahrten, Wartezeiten und besondere Dienstleistungen in einer Tarifordnung fest.

VI. Fahrzeuge

§ 13. Taxifahrzeuge

¹ Der Regierungsrat erlässt Vorschriften bezüglich der Ausrüstung, des Zustandes und der Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge sowie deren Beschriftung, insbesondere des Anschreibens der Tarife.

² Das Rauchen im Taxifahrzeug ist verboten.

VII. Gebühren

§ 14. Grundsatz

¹ Für die Gesuchsbehandlung, Bewilligungserteilung, sowie das Absolvieren der Prüfung gemäss § 8 Abs. 2 lit. c werden kostendeckende Gebühren erhoben.

² Für Taxibetriebsbewilligungen wird eine jährliche Gebühr erhoben. Deren Nichtbezahlung kann zum Entzug der Bewilligung führen.

³ Der Regierungsrat legt die Gebührenhöhe in der Verordnung fest.

VIII. Schlussbestimmungen

§ 15. Vollzugsbestimmungen

¹ Der Regierungsrat erlässt die zum Vollzug dieses Gesetzes erforderlichen Bestimmungen.

§ 16. Änderung und Aufhebung bisherigen Rechts

¹ 1. Taxigesetz

Das Gesetz über den Betrieb von Taxis (Taxigesetz) vom 17. Januar 1996 wird aufgehoben.

2. Übertretungsstrafgesetz

Das Übertretungsstrafgesetz vom 15. Juni 1978⁵ wird wie folgt geändert:

Es wird folgender neuer § 23b eingefügt:

§ 23b. Taxidienstleistungen

¹ Wer den kantonalen Vorschriften betreffend das Erbringen von Taxidienstleistungen zuwiderhandelt.

⁵ SG 253.100.

§ 17. Übergangsbestimmung

¹ Bisherige Taxihalterbewilligungen der Kategorien A und B berechtigen noch während eines Jahres nach Wirksamkeit dieses Gesetzes zur Weiternutzung. Sie werden auf schriftliches Gesuch hin in Taxibetriebsbewilligungen umgewandelt, sofern die Bewilligungsvoraussetzungen erfüllt sind.

² Bisherige Einsatzzentralen müssen innerhalb eines Jahres nach Wirksamkeit dieses Gesetzes um eine Bewilligung zum Betrieb einer Einsatzzentrale ersuchen.

³ Bisherige Taxichauffeurbewilligungen behalten ihre Gültigkeit für die Dauer der regelmässigen Berufsausübung.

Publikation und Wirksamkeit

Dieses Gesetz ist zu publizieren; es unterliegt dem Referendum.

Nach Eintritt der Rechtskraft bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt der Wirksamkeit.

6 Zusätzliche Erwägungen der Kommissionsminderheit

6.1 Ausgangslage und Vorgehen

Grund für die vorliegende Revision des Gesetzes über das Erbringen von Taxidienstleistungen (Taxigesetz, SG 563.200) war einerseits die Anpassung an die Vorgaben des Binnenmarktgesetzes sowie des Freizügigkeitsabkommen. Zusätzlich zu den Anpassungen an übergeordnetes Recht hatte diese Revision zwei weitere definierte Ziele:

- Die Verbesserung der Qualität im Taxigewerbe («Konsumentenschutz»)
- Die Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Taxigewerbetreibenden («Arbeitnehmendenschutz»)

Im Vernehmlassungsentwurf wurden aus Sicht der Kommissionsminderheit noch allen drei Zielen mehr oder weniger Genüge getan, so wurde darin eine Limitierung der Anzahl Taxis zur Verbesserung der Qualität und der Arbeitsbedingungen vorgeschlagen. Im vorliegenden Ratsschlag hingegen fällt dem dritten Ziel – namentlich der Verbesserung der Arbeitsbedingungen – keinerlei Massnahme mehr zu.

Verschiedene Mitglieder der Kommission versuchten diese Unterlassung durch Anträge in der Kommissionsberatung zu korrigieren. Leider verpasste die Kommission die Chance, auch das erklärte dritte Ziel dieser Revision zu erfüllen. Daher bildete sich eine Minderheit, welche mit dem vorliegenden eigenen Beschlussentwurf anstrebt – neben den Anpassungen an übergeordnetes Recht sowie dem Konsumentenschutz – auch das dritte erklärte Ziel dieser Revision zu erfüllen: die Verbesserung der Arbeitsbedingungen. Die Kommissionsminderheit hat den vorliegenden Bericht sowie Beschlussentwurf in zwei Sitzungen ausgearbeitet.

Es ist durchaus auch im Sinne der Kommissionsminderheit, dass die Qualität des Taxigewerbes für die Kundschaft, aber auch für die Umwelt verbessert wird. Entsprechende Änderungen sind unter den Erwägungen der Gesamtkommission ersichtlich. Die Arbeitsbedingungen beeinflussen die Qualität des Gewerbes nach Ansicht der Kommissionsminderheit entscheidend. Daher geht die Kommissionsminderheit in ihrem Bericht nicht auf die übrigen Qualitätsverbesserungen ein. Der Bericht der Kommissionsminderheit befasst sich mit der Verbesserung der Arbeitsbedingungen im Taxigewerbe und den dazu in Form von Änderungsanträgen vorgeschlagenen Massnahmen.

Die Kommissionsminderheit bringt folglich in diesem Bericht jene Anträge erneut vor, die von einzelnen Mitgliedern bereits in der Beratung gestellt wurden und aus Sicht der Kommissionsminderheit wesentlich zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen im Taxigewerbe beitragen.

6.2 Grundsätzliche Erwägungen der Minderheit zu den Arbeitsbedingungen Taxigewerbe

Die heutigen Arbeitsbedingungen im hiesigen Taxigewerbe müssen als sehr schlecht bezeichnet werden. Es muss sogar davon ausgegangen werden, dass dem Taxigewerbe sowohl die tiefsten Löhne wie auch mitunter die schlechtesten Arbeitsbedingungen im Kanton zugesprochen werden müssen. Gemäss den anonymisierten Auszügen der Lohnstrukturerhebung der Tripartiten Kommission Arbeitsbedingungen (TPK) Basel-Stadt variieren die Monatslöhne zwischen 3000 Franken und 4000 Franken, die Stundenlöhne zwischen 7.60 Franken und 58.46 Franken. Knapp 32% der erfassten Stundenlöhne und knapp 39% der Monatslöhne liegen unter der Empfehlung für das Taxigewerbe des Zürcher Lohnbuches 2013 für die Grossregion Nordwestschweiz ab dem 5. Anstellungsjahr (14.80 Fr./Std. bzw. 3400 Fr./Monat). Gut 5% der Stundenlöhne liegen unter 10 Franken bzw. 50% der Stundenlöhne liegen unter 18.20 Fr./Std., dem Mindestlohn für ungelernte Hausangestellte ohne Berufserfahrung auf Bundesebene (NAV Hauswirtschaft). Berechnet man den entsprechenden Stundenlohn des höchsten nachgewiesenen Monatslohnes von 4000 Franken bei den für Taxifahrenden gemäss der Verordnung über Arbeits- und Ruhezeit 2 erlaubten 53 Std./Woche (bei

4.3 Wochen/Monat gem. Gerichtspraxis), so entspreche dies 17.55 Fr./Std. und liegt damit auch unter dem Mindestlohn des Bundes für Hausangestellte.

Tabelle:

Auszug der Stundenlöhne unter 18.20 Franken (Mindestlohn NAV Hauswirtschaft) aus der Lohnerhebung der TPK BS (in Franken)

Stundenlöhne August 2013	Stundenlöhne November 2013
7.60	8.61
8.65	9.24
9.20	10.49
10.40	10.85
12.17	11.26
13.19	11.96
13.96	12.44
14.02	12.75
14.21	13.21
14.22	13.39
14.37	13.52
14.39	13.65
14.48	13.83
14.54	13.97
15.41	14.23
15.49	14.96
16.13	15.31
16.30	15.60
16.86	17.29
16.95	17.63
17.12	17.71
17.26	17.81
17.41	
17.58	

Rechnet man einen Stundenlohn von 13.95 Franken (Durchschnitt der Stundenlöhne unter 18.20 Franken) auf einen Monatslohn um, so erhält man bei 53 Stunden pro Woche einen Monatslohn von brutto 3179.20 Franken. Bei 45 Std./Woche entspräche das nur noch 2699.30 Fr./Monat.

Das Konkurs- und Betreibungsamt Basel-Stadt veranschlagt gemäss Weisung vom 1. Januar 2010 zur Berechnung des Existenzminimums im Kanton für ein Ehepaar mit zwei Kindern (eines älter als 10 Jahre und eines jünger) für Nahrung, Kleidung und Wäsche einschliesslich deren Instandhaltung, Körper- und Gesundheitspflege, Unterhalt der Wohnungseinrichtung, Privatversicherungen, Kulturelles sowie Auslagen für Beleuchtung, Kochstrom und/oder Gas etc. 2700 Franken als «unumgänglich notwendig». Es bleiben einem taxifahrenden Familienvater, der 53 Std./Woche fährt, gemäss der Beispielrechnung also weniger als 500 Franken für Wohnungsmiete und weitere Auslagen. Selbst mit dem höchsten erfassten Monatslohn von 4000 Franken wird es für eine Taxifahrerin/einen Taxifahrer eine Herausforderung in Basel-Stadt für die Existenz einer vierköpfigen Familie inkl. Wohnung aufkommen zu können, bei rund 3200 Franken ist dies praktisch unmöglich. Bei selbstständigen Taxifahrenden müsste neben der Miete auch die Instandhaltung des Fahrzeuges einkalkuliert werden.

Immerhin werden knapp 73% der bei der Lohnerhebung einbezogenen Taxifahrenden im Stundenlohn bezahlt. Das heisst, falls es ihnen nicht möglich ist, 53 Std./Woche zu arbeiten, reduziert sich ihr Einkommen entsprechend und die Sicherung der Existenz wird schlicht unmöglich. Prekäre Arbeits- und Lebensumstände sind eine Tatsache, die sich in diesem Gewerbe nicht von der Hand weisen lassen. Viele Taxifahrende sind auf Grund der derart tiefen Löhne gezwungenermassen auf die Unterstützung durch die Sozialhilfe angewiesen.

Andererseits ist nach Ansicht der Kommissionsminderheit davon auszugehen, dass das Taxifahren zu einer Art Nischenarbeitsplatz geworden ist für Menschen, die eben nicht gänzlich von der Sozialhilfe abhängig werden wollen. Damit entlasten sie zwar die Gesellschaft, da die Sozialhilfe solidarisch getragen wird, jedoch führt dies auch dazu, dass ein Überangebot an Arbeitskräften in dieser Branche entsteht und damit die Löhne tief und die Arbeitsbedingungen schlecht bleiben.

Im Weiteren ist es so, dass heute vier grosse Taxizentralen den Markt dominieren. Werden allein die Ansprüche für den Markteintritt erhöht, wie das der Beschlussentwurf der Kommissionsmehrheit vorsieht, so werden diese vier in ihrer Vormachtstellung gestärkt. Falls tatsächlich eine Marktberreinigung stattfinden würde, so geschähe diese auf Kosten der kleinen selbstständigen Unternehmenden, welche die höheren Anforderungen nicht mehr erfüllen könnten. Diese würden dann folglich arbeitslos bzw. in die Sozialhilfe gedrängt, und damit würde schliesslich die Gesellschaft die Kosten für eine einseitige Marktberreinigung übernehmen. Auch wenn die Taxis gesetzlich in ihrer Anzahl limitiert würden, wären nach wie vor sowohl unselbstständige wie auch selbstständige Taxifahrende möglich. Eine Limitierung der Anzahl Bewilligungen ist gemäss WEKO zulässig. Verschiedene Städte kennen bereits eine Höchstzahl oder die Möglichkeit eine solche einzuführen (z.B. Zürich, St. Gallen, Aarau, Chur, Genf, Luzern).

Klar ist aus Sicht der Kommissionsminderheit, dass sich weder die Arbeitsbedingungen noch die Qualität der Branche im Kanton ohne entsprechende gesetzliche Regulierungen verbessern werden.

6.3 Änderungsanträge der Minderheit

Die folgenden Änderungsanträge orientieren sich am Berichtsentwurf des Regierungsrates.

Ergänzung § 6 Abs. 5

f) Gewähr für die Einhaltung der geltenden Arbeitsschutzbestimmungen sowie Arbeitsbedingungen, namentlich orts- und branchenübliche Löhne, bieten.

Begründung:

Es muss an dieser Stelle erneut angeführt werden, dass aus Sicht der Kommissionsminderheit die Lohnbedingungen im Taxigewerbe Basel-Stadt teilweise katastrophal sind. Einstellige Stundenlöhne bzw. rund die Hälfte der Stundenlöhne unter einem vom Bund festgelegten Mindestlohn, der in der ganzen Schweiz gilt, sind nicht akzeptabel. Es steht unserem Kanton nicht gut an und schadet unserem Image, dass ausgerechnet die «Visitenkarte» des Kantons auch die tiefsten Löhne im Kanton ausweist. Die Kundschaft hat ein Interesse an guter Dienstleistungsqualität. Wie inzwischen allgemein bekannt, leisten zufriedene Mitarbeitende mehr und bessere Arbeit. Es ist also aus Sicht der Kommissionsminderheit klar davon auszugehen, dass eine Anhebung der Löhne zu einer Verbesserung der Dienstleistungsqualität führen wird. Damit sind anständige, existenzsichernde Löhne durchaus im Interesse der Kundinnen und Kunden.

Neuer § 6 Abs. 7

¹ Der Regierungsrat veranlasst mindestens alle vier Jahre eine Erhebung über die Entschädigungen und die Einhaltung der Arbeitsschutzbestimmungen. Er macht die Ergebnisse transparent.

Ergibt die Erhebung, dass das Erreichen eines angemessenen Entgelts auf Umsatzbeteiligungsbasis in gewissen Fällen dauerhaft nicht erreicht wird, wirkt er darauf hin, dass die Beschäftigten durch einen Normalarbeitsvertrag geschützt werden können.

Begründung:

Um langfristig und nachhaltig faire Löhne und damit eine gute Dienstleistungsqualität zu erreichen, sind regelmässige Lohnüberprüfungen durch den Kanton bzw. die TPK Basel-Stadt

notwendig. Allein die gesetzliche Regelung regelmässiger Erhebungen, wird aus Sicht der Kommission eine Präventivwirkung gegen Dumpinglöhne, wie wir sie heute im Taxigewerbe, finden, entfalten. Damit soll der Notwendigkeit, einen Normalarbeitsvertrag einzuführen, bereits im Vorfeld entgegen gewirkt werden. Nur als äusserste Massnahme soll der Regierungsrat darauf hin wirken, dass ein Normalarbeitsvertrag im Taxigewerbe erlassen wird.

Neuer § 7 Limitierung

¹ Der Regierungsrat legt die Anzahl der Taxibetriebsbewilligungen periodisch im Abstand von maximal fünf Jahren fest. Dabei berücksichtigt er insbesondere folgende Kriterien:

- a) Anzahl der zur Verfügung stehenden öffentlichen Taxistandplätze;
- b) Bedürfnisse des Publikums;
- c) Bedürfnisse des Kantons sowie
- d) verkehrspolizeiliche Aspekte

² Wenn mehr Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller die Voraussetzungen zum Erhalt einer Taxibetriebsbewilligung erfüllen als Taxibetriebsbewilligungen erteilt werden können, werden diese insbesondere nach den folgenden Kriterien verteilt:

- a) Gewährleistung eines vorschriftsgemässen und kundenfreundlichen Betriebes;
- b) Vermeidung einer Monopolstellung eines Taxibetriebs.

Begründung:

Heute haben wir in Basel-Stadt 472 Taxis und nur rund 150 Standplätze. Offensichtlich kann beim Taxigewerbe in unserem Kanton nicht von einem sich selbst regulierenden Markt gesprochen werden, denn das bestehende Überangebot ist unbestritten. Selbst die Kommissionmehrheit hat dies anerkannt, sieht jedoch eine Erhöhung der Markteintrittsschwellen als ausreichende Regulierungsmassnahme an. Der Regierungsrat selber war noch im Vernehmlassungsentwurf der Ansicht, dass eine Limitierung der Bewilligungen sinnvoll und das richtige Mittel zur Regulierung sei. Mit den oben genannten Bestimmungen, die dem Vorschlag des Regierungsrates entsprechen, geht auch der Regierungsrat davon aus, die optimale Anzahl Taxis festlegen zu können. Mit einer Limitierung wird das heute bestehende Überangebot an Taxis reduziert. Damit können die Löhne und die Qualität merkliche Besserung erfahren. Wie bereits erwähnt, kennen zahlreiche andere Städte wie Zürich, Aarau, Genf, St. Gallen, Chur oder Luzern Formen der Begrenzung der Anzahl Taxis. So wäre Basel-Stadt keinesfalls ein Sonderfall, und entspräche mit diesem Paragraphen auch den Vorgaben der WEKO zur Einhaltung der Wirtschafts- und Marktfreiheit.

Ergänzung zu § 9 Abs. 1

¹ Inhaberinnen und Inhaber von Taxibewilligungen haben insbesondere dafür besorgt zu sein, dass ihre angestellten Taxifahrerinnen und Taxifahrer die Vorschriften dieses Gesetzes und seiner Vollzugsbestimmungen einhalten. Sie sind zudem namentlich dazu verpflichtet, den bei ihnen angestellten Fahrerinnen und Fahrern die für die Instandhaltung und Reinigung des Fahrzeuges aufgewendete Zeit finanziell abzugelten.

Begründung:

Für die Kommissionsminderheit steht fest, dass die Qualität der Dienstleistung aber auch der Fahrzeuge an sich essentiell von Lohn- und Arbeitsbedingungen beeinflusst werden. Damit der Kundschaft die gewünschte und erstrebenswerte Qualität geboten werden kann, müssen die angestellten Taxifahrenden – insbesondere jene, die im Stundenlohn beschäftigt sind – für die Zeit, die sie für Wartung und Reinigung des Fahrzeuges aufwenden entschädigt werden. Im Umkehrschluss: Wer fair dafür entlohnt wird, putzt sein Fahrzeug besser. Davon profitieren nicht zuletzt die Kundinnen und Kunden.

Änderung § 17 Übergangsbestimmung

¹ Bisherige Taxihalterbewilligungen der Kategorien A und B berechtigen noch während fünf Jahren nach Wirksamkeit dieses Gesetzes zur Weiternutzung. Sie werden auf schriftliches Gesuch hin in Taxibetriebsbewilligungen umgewandelt, sofern die Bewilligungsvoraussetzungen erfüllt sind.

Begründung:

Mit dieser Übergangsbestimmung soll verhindert werden, dass allfällige Investitionen oder notwendige Anpassungen zur Erfüllung der neuen Bewilligungsvoraussetzungen eine Taxihalterin oder einen Taxihalter binnen kurzem in den finanziellen und existentiellen Ruin treiben. Gerade Ein-Personen-Unternehmen oder Kleinstunternehmen müssen finanzielle Aufwendungen über einen längeren Zeitraum verteilen können. Dies insbesondere bei der Einführung einer Limitierung.

7 Antrag der Kommissionsminderheit

Die Minderheit der WAK beantragt dem Grossen Rat einstimmig, dem angehängten Beschlussentwurf II im Sinne der Ausführungen unter Ziffer 3 und Ziffer 6 zuzustimmen.

Die Minderheit der WAK beantragt dem Grossen Rat einstimmig, den Anzug Camlibel und Konsorten stehen zu lassen.

Die Kommissionsminderheit hat den vorliegenden Minderheitsbericht am 6. Mai 2015 per Zirkularbeschluss einstimmig genehmigt und Toya Krummenacher zu ihrer Sprecherin bestimmt.

Im Namen der Minderheit der Wirtschafts- und Abgabekommission



Toya Krummenacher

Beilagen:

Entwurf Grossratsbeschluss I (Kommissionsmehrheit)

Entwurf Grossratsbeschluss II (Kommissionsminderheit)

Synopse zum „Gesetz betreffen das Erbringen von Taxidienstleistungen (Taxigesetz)“

Grossratsbeschluss II (gemäss Kommissionsminderheit)

Gesetz betreffend das Erbringen von Taxidienstleistungen (Taxigesetz)

Vom [Datum eingeben]

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, gestützt auf Art. 3 des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr (SVG) vom 19. Dezember 1958⁶, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. 12.0218.02 vom 28. März 2015 sowie in den Bericht der Wirtschafts- und Abgabekommission Nr. 12.0218.03 vom 6. Mai 2015, beschliesst:

I. Allgemeine Bestimmungen

§ 1. Grundsatz

¹ Dieses Gesetz regelt das Erbringen von Taxidienstleistungen auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt.

² Taxis bilden einen Teil des Dienstleistungsangebotes innerhalb des Kantons Basel-Stadt und ergänzen das Angebot des öffentlichen Verkehrs. Sie prägen das Erscheinungsbild des Kantons Basel-Stadt gegenüber Besucherinnen und Besuchern sowie einheimischen Kundinnen und Kunden kompetent, ortskundig und gastfreundlich mit.

³ Soweit es die Verkehrsverhältnisse gestatten, stellen die zuständigen Behörden die Taxis den öffentlichen Verkehrsmitteln gleich. Sie berücksichtigen diesen Umstand in der Verkehrsplanung sowie bei Verkehrsanordnungen.

§ 2. Taxibegriff

¹ Ein Taxi im Sinne dieses Gesetzes ist ein Personenwagen mit einer Taxikennlampe, der zum gewerbsmässigen Transport von Personen und Gütern ohne feste Linienführung und Fahrplan gegen ein in einer Tarifordnung festgesetztes Entgelt verwendet wird. Die Bewilligungsbehörde kann ausnahmsweise andere Fahrzeuge als Taxis zulassen.

II. Öffentliche Standplätze

§ 3. Zuständigkeiten und Nutzung

¹ Das zuständige Departement bestimmt unter Berücksichtigung des öffentlichen Bedürfnisses und der Verkehrsverhältnisse den Ort und die Zahl der Standplätze, auf denen Taxis im öffentlichen Raum aufgestellt werden dürfen. Standplätze auf Gemeindestrassen bedürfen der Zustimmung der Gemeinde.

² Auf den öffentlichen Standplätzen dürfen nur Taxis mit einer Taxibetriebsbewilligung des Kantons Basel-Stadt aufgestellt werden.

⁶ SR 741.01.

III. Bewilligungen

§ 4. Bewilligungspflicht

¹ Das Erbringen von Taxidienstleistungen auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt ist bewilligungspflichtig.

² Die Bewilligungen werden auf schriftliches Gesuch hin erteilt, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Sie können mit Auflagen versehen werden.

³ Die Bewilligungsbehörde kann das Fortbestehen der gesetzlichen Voraussetzungen einer Bewilligung überprüfen. Die Betroffenen sind zur Mitwirkung verpflichtet.

§ 5. Entzug

¹ Die Bewilligungen sind entschädigungslos zu entziehen, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen zu deren Erteilung nicht oder nicht mehr bestehen. In leichten Fällen ist der Bewilligungsentzug anzudrohen und die Belassung der Bewilligung mit Auflagen zu verbinden.

§ 6. Taxibetriebsbewilligung

¹ Wer auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt einen Taxibetrieb führen will, benötigt eine Taxibetriebsbewilligung.

² Sie berechtigt die Inhaberin oder den Inhaber mit dem zugelassenen Fahrzeug Taxifahrten anzubieten und durchzuführen sowie hierfür eine Kennlampe mit der Aufschrift «Taxi» zu verwenden und sich auf den öffentlichen Standplätzen aufzustellen.

³ Die Inhaberin oder der Inhaber kann Taxifahrerinnen und Taxifahrer beschäftigen.

⁴ Die Taxibetriebsbewilligung wird für eine Dauer von 5 Jahren erteilt und auf Gesuch hin verlängert. Sie ist persönlich und nicht übertragbar. Ausnahmen bezüglich der Unübertragbarkeit werden in der Verordnung geregelt.

⁵ Sie wird an ersuchende Personen erteilt, die:

- a) handlungsfähig sind sowie über einen guten finanziellen, strafrechtlichen und automobilistischen Leumund verfügen;
- b) Geschäftssitz in der Schweiz haben;
- c) über die eidgenössische Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport verfügen;
- d) nachweislich in den letzten zwei Jahren regelmässig Personentransporte in der Schweiz durchgeführt haben, über vergleichbare Erfahrungen oder bereits über eine Taxibetriebsbewilligung des Kantons Basel-Stadt verfügen;
- e) einer durch den Kanton Basel-Stadt behördlich bewilligten Einsatzzentrale angeschlossen sind und
- f) Gewähr für die Einhaltung der geltenden Arbeitsschutzbestimmungen sowie Arbeitsbedingungen, namentlich orts- und branchenübliche Löhne bieten.

⁶ Über keinen guten Leumund im Sinne von Abs. 5 lit. a verfügen namentlich Personen,

- a) die wegen erheblichen oder wiederholten Verletzungen von Verkehrsvorschriften oder Handlungen, die mit dem Taxigewerbe nicht zu vereinbaren sind, strafrechtlich oder verwaltungsstrafrechtlich verurteilt wurden;
- b) die erheblich oder wiederholt gegen Vorschriften dieses Gesetzes oder seiner Vollzugsbestimmungen verstossen haben, zu solchen Verstössen angestiftet oder solche wiederholt geduldet haben;

c) gegen die Verlustscheine aus den letzten fünf Jahren oder Betreibungen von erheblichem Umfang bestehen.

⁷ Der Regierungsrat veranlasst mindestens alle vier Jahre eine Erhebung über die Entschädigungen und die Einhaltung der Arbeitsschutzbestimmungen. Er macht die Ergebnisse transparent.

Ergibt die Erhebung, dass das Erreichen eines angemessenen Entgelts auf Umsatzbeteiligungsbasis in gewissen Fällen dauerhaft nicht erreicht wird, wirkt er darauf hin, dass die Beschäftigten durch einen Normalarbeitsvertrag geschützt werden können.

⁸ Bewirbt sich eine juristische Person um eine Taxibetriebsbewilligung, müssen die Voraussetzungen gemäss Abs. 5 lit. a, c und d in der Person eines zeichnungsberechtigten Mitgliedes eines Organs erfüllt sein.

§ 7. Limitierung

¹ Der Regierungsrat legt die Anzahl der Taxibetriebsbewilligungen periodisch im Abstand von maximal fünf Jahren fest. Dabei berücksichtigt er insbesondere folgende Kriterien:

- a) Anzahl der zur Verfügung stehenden öffentlichen Taxistandplätze;
- b) Bedürfnisse des Publikums;
- c) Bedürfnisse des Kantons sowie
- d) verkehrspolizeiliche Aspekte.

² Wenn mehr Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller die Voraussetzungen zum Erhalt einer Taxibetriebsbewilligung erfüllen als Taxibetriebsbewilligungen erteilt werden können, werden diese insbesondere nach den folgenden Kriterien verteilt:

- a) Gewährleistung eines vorschriftsgemässen und kundenfreundlichen Betriebes;
- b) Vermeidung einer Monopolstellung eines Taxibetriebs.

§ 8. Einsatzzentralenbewilligung

¹ Wer für Taxis mit baselstädtischen Taxibetriebsbewilligungen eine Einsatzzentrale betreiben will, benötigt eine Einsatzzentralenbewilligung. Sie wird für eine Dauer von 10 Jahren erteilt und auf Gesuch hin verlängert.

² Sie wird an ersuchende Personen erteilt, wenn:

- a) ein Fahrdienst besteht;
- b) eine Daten- und/oder Sprechfunkanlage besteht;
- c) ein Notrufsystem zwischen den Taxis und der Einsatzzentrale besteht;
- d) Gewähr dafür besteht, dass der Einsatzzentrale jederzeit der Standort der ihr angeschlossenen, sich im Einsatz befindenden Taxis bekannt ist und
- e) die Betreiberin oder der Betreiber die Voraussetzungen gemäss § 6 Abs. 5 lit. a, b und f erfüllt sowie Gewähr für eine ordentliche Geschäftsführung bietet.

³ Weitere Voraussetzungen können in der Verordnung geregelt werden, insbesondere die Mindestanzahl der angeschlossenen Taxifahrzeuge, Bestimmungen über technische Einrichtungen sowie Vorschriften zum einheitlichen Erscheinungsbild der angeschlossenen Taxifahrzeuge.

⁴ Bewirbt sich eine juristische Person um eine Bewilligung zum Betrieb einer Einsatzzentrale, müssen die Voraussetzungen gemäss Abs. 2 lit. e in der Person eines zeichnungsberechtigten Mitgliedes eines Organs erfüllt sein.

§ 9. Taxifahrerbewilligung

¹ Wer ein zugelassenes Taxifahrzeug fahren will, benötigt eine Taxifahrerbewilligung. Sie wird für die Dauer der regelmässigen Berufsausübung erteilt.

² Sie wird an ersuchende Personen erteilt, die:

- a) handlungsfähig sind sowie über einen guten strafrechtlichen und automobilistischen Leumund verfügen;
- b) über die eidgenössische Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport verfügen und
- c) sich in einer Prüfung über die zur Berufsausübung notwendigen kantonrechtlichen und sprachlichen Kenntnisse sowie örtlichen Kenntnisse über Basel und Umgebung ausgewiesen haben.

³ Über keinen guten Leumund im Sinne von Abs. 2 lit. a verfügen namentlich Personen,

- a) die wegen erheblichen oder wiederholten Verletzungen von Verkehrsvorschriften oder Handlungen, die mit dem Taxigewerbe nicht zu vereinbaren sind, strafrechtlich oder verwaltungsstrafrechtlich verurteilt wurden;
- b) die erheblich oder wiederholt gegen Vorschriften dieses Gesetzes oder seiner Vollzugsbestimmungen verstossen haben.

⁴ Das zuständige Departement erlässt für die Prüfung gemäss Abs. 2 lit. c ein Prüfungsreglement.

⁵ Bestehen begründete Zweifel an den zur Berufsausübung notwendigen kantonrechtlichen, sprachlichen oder örtlichen Kenntnissen einer Person, so kann diese einer erneuten Prüfung gemäss Abs. 2 lit. c unterzogen werden.

§ 10. Pflichten der Bewilligungsinhaberinnen und Bewilligungsinhaber

¹ Inhaberinnen und Inhaber von Taxibetriebsbewilligungen haben insbesondere dafür besorgt zu sein, dass ihre angestellten Taxifahrerinnen und Taxifahrer die Vorschriften dieses Gesetzes und seiner Vollzugsbestimmungen einhalten. Sie sind zudem namentlich dazu verpflichtet, den bei ihnen angestellten Fahrerinnen und Fahrern die für die Instandhaltung und Reinigung des Fahrzeuges aufgewendete Zeit finanziell abzugelten.

² Taxifahrerinnen und Taxifahrer sind insbesondere verpflichtet

- a) sich gegenüber dem Fahrgast freundlich und hilfsbereit zu zeigen;
- b) das genannte Fahrziel auf dem günstigsten Weg anzufahren, wobei nur mit Einwilligung des Fahrgastes andere Routen gewählt werden dürfen;
- c) das Fahrzeug innen und aussen sauber zu halten;
- d) das Fahrzeug täglich auf liegen gelassene Gegenstände zu kontrollieren und diese in einem Fundbüro abzugeben, falls sie dem Fahrgast nicht unmittelbar zurückgegeben werden können.

³ Weitere Pflichten, namentlich über Erscheinungsbild, Verhaltensvorschriften und Sicherheits- und Qualitätskontrollen, können in der Verordnung geregelt werden. Bei einer Verordnungsänderung wird zuvor eine Anhörung der Sozialpartner durchgeführt.

§ 11. Ortsfremde schweizerische Taxidienste

¹ Ortsfremde Taxidienste, die an ihrem Herkunftsort rechtmässig Taxidienstleistungen erbringen, haben das Recht, nach Massgabe und unter Mitführung der am Herkunftsort ausgestellten Taxibetriebsbewilligung, im Kanton Basel-Stadt unter Beachtung der gesetzlichen Vorschriften folgende Taxidienstleistungen durchzuführen:

- a) Kundschaft auf Bestellung im Kanton Basel-Stadt abholen und an einen beliebigen Zielort transportieren;
- b) nach Beförderung von Kundschaft in den Kanton Basel-Stadt auf dem direkten Rückweg an den Herkunftsort neue Kundschaft auf Begehren hin aufnehmen und an einen Zielort ausserhalb des Kantonsgebiets transportieren.

² Es ist ihnen untersagt, sich ohne baselstädtische Taxibetriebsbewilligung auf den öffentlichen Standplätzen aufzustellen.

IV. Transportpflicht

§ 12. Grundsatz

¹ Es gilt die freie Taxiwahl.

² Taxifahrerinnen und Taxifahrer haben jeden Fahrgast zu befördern. Nicht verweigert werden dürfen

- a) Kurzstreckenfahrten;
- b) der Transport von medizinischen Notfällen, insbesondere Unfallopfern;
- c) der Transport behinderter Menschen;
- d) der Transport von Rollstühlen und anderen Behindertenhilfsmitteln sowie von Behindertenhilfshunden.

³ Die Fahrt darf nur verweigert werden, wenn sie aus einem in der Person des Fahrgastes liegenden Grund nicht zugemutet werden kann oder bei Transportgut, für welches das Taxi nicht eingerichtet ist.

V. Tarife

§ 13. Tarifordnung

¹ Der Regierungsrat setzt die Höchstpreise für Taxifahrten, Wartezeiten und besondere Dienstleistungen in einer Tarifordnung fest.

VI. Fahrzeuge

§ 14. Taxifahrzeuge

¹ Der Regierungsrat erlässt Vorschriften bezüglich der Ausrüstung, des Zustandes und der Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge sowie deren Beschriftung, insbesondere des Anschreibens der Tarife.

² Das Rauchen im Taxifahrzeug ist verboten.

VII. Gebühren

§ 15. Grundsatz

¹ Für die Gesuchsbehandlung, Bewilligungserteilung, sowie das Absolvieren der Prüfung gemäss § 8Abs. 2 lit. c werden kostendeckende Gebühren erhoben.

² Für Taxibetriebsbewilligungen wird eine jährliche Gebühr erhoben. Deren Nichtbezahlung kann zum Entzug der Bewilligung führen.

³ Der Regierungsrat legt die Gebührenhöhe in der Verordnung fest.

VIII. Schlussbestimmungen

§ 16. Vollzugsbestimmungen

¹ Der Regierungsrat erlässt die zum Vollzug dieses Gesetzes erforderlichen Bestimmungen.

§ 17. Änderung und Aufhebung bisherigen Rechts

¹ 1. Taxigesetz

Das Gesetz über den Betrieb von Taxis (Taxigesetz) vom 17. Januar 1996 wird aufgehoben.

2. Übertretungsstrafgesetz

Das Übertretungsstrafgesetz vom 15. Juni 1978⁷ wird wie folgt geändert:

Es wird folgender neuer § 23b eingefügt:

§ 23b. Taxidienstleistungen

¹ Wer den kantonalen Vorschriften betreffend das Erbringen von Taxidienstleistungen zuwiderhandelt.

§ 18. Übergangsbestimmung

¹ Bisherige Taxihalterbewilligungen der Kategorien A und B berechtigen noch während fünf Jahren nach Wirksamkeit dieses Gesetzes zur Weiternutzung. Sie werden auf schriftliches Gesuch hin in Taxibetriebsbewilligungen umgewandelt, sofern die Bewilligungsvoraussetzungen erfüllt sind.

² Bisherige Einsatzzentralen müssen innerhalb eines Jahres nach Wirksamkeit dieses Gesetzes um eine Bewilligung zum Betrieb einer Einsatzzentrale ersuchen.

³ Bisherige Taxichauffeurbewilligungen behalten ihre Gültigkeit für die Dauer der regelmässigen Berufsausübung.

Publikation und Wirksamkeit

Dieses Gesetz ist zu publizieren; es unterliegt dem Referendum.

Nach Eintritt der Rechtskraft bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt der Wirksamkeit.

⁷ SG 253.100.

8 Synopse

Gesetz betreffend das Erbringen von Taxidienstleistungen (Taxigesetz)

Antrag RR	Anträge der Mehrheit der WAK	Anträge der Minderheit der WAK
<u>§ 1. Grundsatz</u> ¹ Dieses Gesetz regelt das Erbringen von Taxidienstleistungen auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt. ² Taxis bilden einen Teil des Dienstleistungsangebotes des Kantons Basel-Stadt und ergänzen das Angebot des öffentlichen Verkehrs. Sie prägen das Erscheinungsbild des Kantons Basel-Stadt gegenüber Besucherinnen und Besuchern sowie einheimischen Kundinnen und Kunden kompetent, ortskundig und gastfreundlich mit. ³ Soweit es die Verkehrsverhältnisse gestatten, stellen die zuständigen Behörden die Taxis den öffentlichen Verkehrsmitteln gleich. Sie berücksichtigen diesen Umstand in der Verkehrsplanung sowie bei Verkehrsanordnungen.	<u>§ 1. Grundsatz</u> ² Taxis bilden einen Teil des Dienstleistungsangebotes <u>innerhalb</u> des Kantons Basel-Stadt und ergänzen das Angebot des öffentlichen Verkehrs. Sie prägen das Erscheinungsbild des Kantons Basel-Stadt gegenüber Besucherinnen und Besuchern sowie einheimischen Kundinnen und Kunden kompetent, ortskundig und gastfreundlich mit.	<u>Ebd.</u>
<u>§ 6. Taxibetriebsbewilligung</u> ¹ Wer auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt einen Taxibetrieb führen will, benötigt eine Taxibetriebsbewilligung. ² Sie berechtigt die Inhaberin oder den Inhaber mit dem zugelassenen Fahrzeug Taxifahrten anzubieten und durchzuführen sowie hierfür eine Kennlampe mit der Aufschrift «Taxi» zu verwenden und sich auf den öffentlichen Standplätzen aufzustellen.		<u>§ 6. Taxibetriebsbewilligung</u>

Antrag RR	Anträge der Mehrheit der WAK	Anträge der Minderheit der WAK
³ Die Inhaberin oder der Inhaber kann Taxifahrerinnen und Taxifahrer beschäftigen. ⁴ Die Taxibetriebsbewilligung wird für eine Dauer von 5 Jahren erteilt und auf Gesuch hin verlängert. Sie ist persönlich und nicht übertragbar. Ausnahmen bezüglich der Unübertragbarkeit werden in der Verordnung geregelt. ⁵ Sie wird an ersuchende Personen erteilt, die: a) handlungsfähig sind sowie über einen guten finanziellen, strafrechtlichen und automobilistischen Leumund verfügen; b) Geschäftssitz in der Schweiz haben; c) über die eidgenössische Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport verfügen; d) nachweislich in den letzten zwei Jahren regelmässig Personentransporte in der Schweiz durchgeführt haben, über vergleichbare Erfahrungen oder bereits über eine Taxibetriebsbewilligung des Kantons Basel-Stadt verfügen; e) einer durch den Kanton Basel-Stadt behördlich bewilligten Einsatzzentrale angeschlossen sind und f) Gewähr für die Einhaltung der geltenden Arbeits-schutzbestimmungen bieten. ⁶ Über keinen guten Leumund im Sinne von Abs. 5 lit. a verfügen namentlich Personen, a) die wegen erheblichen oder wiederholten Verletzungen von Verkehrsvorschriften oder Handlungen, die mit dem Taxigewerbe nicht zu vereinbaren sind, strafrechtlich oder verwaltungsstrafrechtlich verurteilt wurden; b) die erheblich oder wiederholt gegen Vorschriften dieses Gesetzes oder seiner Vollzugsbestimmun-		⁵ f) Gewähr für die Einhaltung der geltenden Arbeitsschutzbestimmungen <u>sowie Arbeitsbedingungen, namentlich orts- und branchenübliche Löhne</u> bieten.

Antrag RR	Anträge der Mehrheit der WAK	Anträge der Minderheit der WAK
gen verstossen haben, zu solchen Verstössen angestiftet oder solche wiederholt geduldet haben; c) gegen die Verlustscheine aus den letzten fünf Jahren oder Betreibungen von erheblichem Umfang bestehen. ⁷ Bewirbt sich eine juristische Person um eine Taxibetriebsbewilligung, müssen die Voraussetzungen gemäss Abs. 5 lit. a, c und d in der Person eines zeichnungsberechtigten Mitgliedes eines Organs erfüllt sein.		⁷ <u>Der Regierungsrat veranlasst mindestens alle vier Jahre eine Erhebung über die Entschädigungen und die Einhaltung der Arbeitsschutzbestimmungen. Er macht die Ergebnisse transparent.</u> <u>Ergibt die Erhebung, dass das Erreichen eines angemessenen Entgelts auf Umsatzbeteiligungsbasis in gewissen Fällen dauerhaft nicht erreicht wird, wirkt er darauf hin, dass die Beschäftigten durch einen Normalarbeitsvertrag geschützt werden können.</u> ⁸ Bewirbt sich eine juristische Person um eine Taxibetriebsbewilligung, müssen die Voraussetzungen gemäss Abs. 5 lit. a, c und d in der Person eines zeichnungsbe-

Antrag RR	Anträge der Mehrheit der WAK	Anträge der Minderheit der WAK
		berechtigten Mitgliedes eines Organs erfüllt sein. <u>§ 7. Limitierung</u> ¹ Der Regierungsrat legt die Anzahl der Taxibetriebsbewilligungen periodisch im Abstand von maximal fünf Jahren fest. Dabei berücksichtigt er insbesondere folgende Kriterien: a) Anzahl der zur Verfügung stehenden öffentlichen Taxistandplätze; b) Bedürfnisse des Publikums; c) Bedürfnisse des Kantons sowie d) verkehrspolizeiliche Aspekte ² Wenn mehr Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller die Voraussetzungen zum Erhalt einer Taxibetriebsbewilligung erfüllen als Taxibetriebsbewilligungen erteilt werden können, werden diese insbesondere nach den folgenden Kriterien verteilt: a) Gewährleistung eines vorschriftsgemässen und kundenfreundlichen Betriebes; b) Vermeidung einer Monopolstellung eines Taxibetriebs. [Nummerierung aller nachfolgenden §§ +1]
<u>§ 9. Pflichten der Bewilligungsinhaberinnen und Bewilligungsinhaber</u> ¹ Inhaberinnen und Inhaber von Taxibetriebsbewilligungen haben insbesondere dafür besorgt zu sein, dass ihre angestellten Taxifahrerinnen und Taxifahrer die Vorschriften dieses Gesetzes und seiner Vollzugsbestimmungen einhalten.	<u>§ 9. Pflichten der Bewilligungsinhaberinnen und Bewilligungsinhaber</u>	<u>§ 10. Pflichten der Bewilligungsinhaberinnen und Bewilligungsinhaber</u> ¹ Inhaberinnen und Inhaber von Taxibetriebsbewilligungen haben insbesondere dafür besorgt zu sein, dass ihre angestellten Taxifahrerinnen und Taxifahrer die Vorschriften dieses Gesetzes und seiner

Antrag RR	Anträge der Mehrheit der WAK	Anträge der Minderheit der WAK
² Taxifahrerinnen und Taxifahrer sind insbesondere verpflichtet a) sich gegenüber dem Fahrgast freundlich und hilfsbereit zu zeigen; b) das genannte Fahrziel auf dem günstigsten Weg anzufahren, wobei nur mit Einwilligung des Fahrgastes andere Routen gewählt werden dürfen; c) das Fahrzeug innen und aussen sauber zu halten; d) das Fahrzeug täglich auf liegen gelassene Gegenstände zu kontrollieren und diese in einem Fundbüro abzugeben, falls sie dem Fahrgast nicht unmittelbar zurückgegeben werden können. ³ Weitere Pflichten, namentlich über Erscheinungsbild und Verhaltensvorschriften der Taxifahrerinnen und Taxifahrer, werden in der Verordnung geregelt.	³ Weitere Pflichten, namentlich über Erscheinungsbild, und Verhaltensvorschriften und Sicherheits- und Qualitätskontrollen der Taxifahrerinnen und Taxifahrer, können werden in der Verordnung geregelt werden. Bei einer <u>Verordnungsänderung wird zuvor eine Anhörung der Sozialpartner durchgeführt.</u>	Vollzugsbestimmungen einhalten. <u>Sie sind zudem namentlich dazu verpflichtet, den bei ihnen angestellten Fahrerinnen und Fahrern die für die Instandhaltung und Reinigung des Fahrzeuges aufgewendete Zeit finanziell abzugelten.</u> <u>Ebd.</u>
<u>§ 10. Ortsfremde schweizerische Taxidienste</u> ¹ Ortsfremde Taxidienste, die an ihrem Herkunftsort rechtmässig Taxidienstleistungen erbringen, haben das Recht, nach Massgabe und unter Mitführung der am Herkunftsort ausgestellten Taxibetriebsbewilligung, im Kanton Basel-Stadt unter Beachtung	<u>§ 10. Ortsfremde schweizerische Taxidienste</u> ¹ Ortsfremde Taxidienste, die an ihrem Herkunftsort rechtmässig Taxidienstleistungen erbringen, haben das Recht, nach Massgabe und unter Mitführung der am Herkunftsort ausgestellten Taxibetriebsbewilligung, im Kanton Basel-Stadt unter Beachtung der gesetzlichen	<u>Ebd.</u>

Antrag RR	Anträge der Mehrheit der WAK	Anträge der Minderheit der WAK
der gesetzlichen Vorschriften Taxidienstleistungen durchzuführen. ² Es ist ihnen untersagt, sich ohne baselstädtische Taxibetriebsbewilligung auf den öffentlichen Standplätzen aufzustellen.	Vorschriften <u>folgende</u> Taxidienstleistungen durchzuführen: a) Kundschaft auf Bestellung im Kanton Basel-Stadt abholen und an einen beliebigen Zielort transportieren; b) nach Beförderung von Kundschaft in den Kanton Basel-Stadt auf dem direkten Rückweg an den Herkunftsort neue Kundschaft auf Begehren hin aufnehmen und an einen Zielort ausserhalb des Kantonsgebiets transportieren.	
<u>§ 13. Taxifahrzeuge</u> ¹ Der Regierungsrat erlässt Vorschriften bezüglich der Ausrüstung und des Zustandes der Fahrzeuge sowie deren Beschriftung, insbesondere des Anschreibens der Tarife. ² Das Rauchen im Taxifahrzeug ist ohne Einwilligung des Fahrgastes verboten.	<u>§ 13. Taxifahrzeuge</u> ¹ Der Regierungsrat erlässt Vorschriften bezüglich der Ausrüstung und des Zustandes <u>und der Umweltverträglichkeit</u> der Fahrzeuge sowie deren Beschriftung, insbesondere des Anschreibens der Tarife. ² Das Rauchen im Taxifahrzeug ist ohne Einwilligung des Fahrgastes verboten.	<u>Ebd.</u> <u>Ebd.</u>
<u>§ 17. Übergangsbestimmungen</u> ¹ Bisherige Taxihalterbewilligungen der Kategorien A und B berechtigen noch während eines Jahres nach Wirksamkeit dieses Gesetzes zur Weiternutzung. Sie werden auf schriftliches Gesuch hin in Taxibetriebsbewilligungen umgewandelt, sofern die Bewilligungsvoraussetzungen erfüllt sind.		<u>§ 18. Übergangsbestimmungen</u> ¹ Bisherige Taxihalterbewilligungen der Kategorien A und B berechtigen noch während <u>fünf Jahren</u> nach Wirksamkeit dieses Gesetzes zur Weiternutzung. Sie werden auf schriftliches Gesuch hin in Taxibetriebsbewilligungen umgewandelt, sofern die Bewilligungsvoraussetzungen erfüllt sind.