



Sozialdemokratische Partei  
Basel-Stadt

## **EINSCHREIBEN**

Justiz- und Sicherheitsdepartements  
Spiegelgasse 6  
4001 Basel

Basel, 10. September 2013

# **Vernehmlassung der SP Basel-Stadt zum Gesetz über den Betrieb von Taxis (Taxigesetz)**

## **Allgemeine Bemerkungen zum Ratschlag**

Grundsätzlich ist eine Revision des heutigen Taxigesetzes notwendig und begrüßenswert. Aus Sicht der SP Basel-Stadt ist der Ratschlag der Regierung aber generell unzureichend, einseitig und teilweise zu pauschalisierend ausgefallen.

Es ist nicht zu akzeptieren, dass im Ratschlag ein ganzer Berufsstand bzw. alle darin Beschäftigten als „erwiesenermassen für Kriminalität“ (Abschnitt 2.3.2) anfällig bezeichnet werden. Eine derartig tendenziöse – da die statistischen Grundlagen unvollständig sind – Aussage muss aufs Schärfste verurteilt werden.

Zudem stellt die Regierung zwar den Anspruch das Taxigewerbe als „Teil des Dienstleistungsangebotes des Kantons“ zu führen und die Beschäftigten als „Visitenkarte“ der Stadt zu bezeichnen, allerdings ist sie nicht bereit auch nur das Geringste im Bereich des Arbeitnehmerschutzes zu tun. Die vorgeschlagenen Gesetzesänderungen werden in keinem Fall das Problem der äusserst prekären Arbeitsbedingungen der TaxifahrerInnen lösen, welche mit Stundenlöhnen von 12-16 Franken (laut neusten Umfragen der Gewerkschaft UNIA) zu den am schlechtesten bezahlten ArbeitnehmerInnen im Kanton gehören.

Es scheint als suche die Regierung nach einer bequemen und günstigen Lösung das Dienstleistungsangebot des Kantons auszuweiten, ohne dafür Verantwortung übernehmen zu müssen. Der Markteingriff ist also aus regierungsrätlicher Sicht nur für die Qualitätssicherungen gegenüber Kunden gerechtfertigt, jedoch nicht zur Sicherung von Existenzen. Dass die Regierung hier die Ausbeutung der Beschäftigten stillschweigend toleriert ist schlicht skandalös.

## **Zur Revision**

Nach eingehender Prüfung der vorgeschlagenen Revision, kommen wir zum Schluss, dass die vorliegende Variante des Gesetzes keine zufriedenstellende Lösung der Probleme bringen wird. Die notwendige Regulierung des Marktes kann mit der hier vorgesehenen Limitierung keinesfalls erreicht werden. Und damit werden mit der vorliegenden Revision weder die Qualität noch die Arbeitsbedingungen der Branche verbessert werden.



**Die sozialdemokratische Partei Basel-Stadt fordert daher von der Regierung, ein Modell zur Einführung eines staatlichen Taximonopols zur Prüfung.** Im Ratschlag wird diese Lösungsmöglichkeit mit der Begründung des fehlenden öffentlichen Interesses bzw. der Verhältnismässigkeit unserer Ansicht nach viel zu schnell verworfen. Da aber offensichtlich der von der Regierung bevorzugte Lösungsweg in Realität keine Verbesserungen bringen wird, ist unserer Meinung nach das öffentliche Interesse zur staatlichen Monopolisierung absolut erfüllt. Der Grundsatz des Basler Taxigesetzes lautet: „§1 Der Kanton anerkennt die nützliche und notwendige Funktion der Taxis als Transportmittel im Interesse der Allgemeinheit.“ Vor diesem Hintergrund können Taxis auch als Teil des Service Public bezeichnet werden. Touristen, ausländische Geschäftsleute, aber auch einheimische Taxikunden wünschen sich zu Recht freundliche, motivierte, vertrauenswürdige Taxichauffeure mit guten Orts- und Sprachkenntnissen. Das sind hohe Anforderungen an die Taxichauffeure, die einen stressigen „Knochenjob“ ausüben. Je mehr sich der Beruf des Taxifahrers in Richtung Prekärbereich bewegt, desto schwieriger wird es, diese Anforderungen zu erfüllen, da eine Grundbedingung – die würdige Lebensführung dank existenzsicherndem Lohn – nicht mehr gegeben ist. Im Ratschlag werden Motive für die Zulässigkeit der Errichtung eines Monopols genannt: Polizeiliche, sozialpolitische und umweltpolitische. Sowohl aus polizeilichen (Anzahl Taxis im Verkehr bzw. Anzahl von Standplätzen), sozialpolitischen (Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Löhne) wie auch aus umweltpolitischen (ökologische Fahrzeugflotte) Motiven ist ein staatliches Taximonopol gerechtfertigt. Zum sozialpolitischen Motiv ist anzufügen, dass von der momentanen Situation etwa 700 Personen betroffen sind, die einen öffentlichen Auftrag auszuüben haben. Es ist im Interesse des Kantons, dass dieser Auftrag unter guten und fairen Rahmenbedingungen ausgeführt wird. Zum umweltpolitischen Motiv ist anzufügen, dass es der „Visitenkarte“ des Kantons gut anstehen würde, wenn die Taxiflotte ökologisch nachhaltig und möglichst umweltschonend unterwegs wäre.

Aus unserer Sicht muss das Taxigewerbe tatsächlich Teil des öffentlichen Verkehrs werden. Dies gibt dem Kanton die Möglichkeit die Fahrzeugflotte zu bestimmen (z.B. Elektrofahrzeuge mit Ladestationen an Standplätzen, bzw. Hybridfahrzeuge), die Ausbildung der FahrerInnen direkt zu kontrollieren (z.B. Verkehrssicherheit, Sprachkompetenzen, Verhaltenscodex, etc.), die Tarife festzulegen und nicht zu Letzt die Löhne zu regulieren. Diese Regelung ist übrigens in vielen Grossstädten, wie New York, London oder Wien, auf der Welt Tatsache (in einigen vollumfänglicher als in anderen).

Unserer Ansicht nach stellt dies die einzige sinnvolle bzw. akzeptable Lösung dar. Die vorliegende Revision lehnen wir daher grundsätzlich ab.



Nichtsdestotrotz erlauben wir uns die einzelnen Paragraphen kurz zu kommentieren:

§ 1: Die SP Basel-Stadt hat dazu keine Korrekturen und Ergänzungen. Der Paragraph ist aber insofern wichtig, als dass klar festgelegt wird, dass die Taxis einen Teil des Dienstleistungsangebotes des Kantons Basel-Stadt bildeten und das Angebot des öffentlichen Verkehrs ergänzten.

§ 2, Absatz 1: Die Bewilligungsbehörde kann in Ausnahmefällen oder in Fällen von Velotaxis andere Fahrzeuge als Taxis zulassen.  
Begründung: Die Velotaxis stellen eine gute und umweltfreundliche Alternative zum klassischen motorbetriebenen Taxi dar. In Basel-Stadt gibt es keine klare Regelung, resp. Eine unbefriedigende Lösung, wie diese behandelt werden. Für ein neues Taxigesetz sind ebenfalls die Velotaxis zu berücksichtigen. Die Standplätze sind häufig umstritten zwischen Auto- und Velotaxis.

§ 3: Keine Ergänzungen.

§4: Die Erteilung von Bewilligungen sollte mit dem Kanton Baselland zusammen geregelt werden. Es besteht eine begründete Sorge, dass bei Ablehnung in Basel-Stadt die Bewilligung in Baselland erteilt wird. Daher wäre es sinnvoll, dass sich die beiden Kantone auf eine gemeinsame Bewilligungspraxis einigen würden und so auch den „Missbrauch“ der bestehenden Praxis verhindern.

§ 5: Keine Ergänzungen.

§ 6: <sup>5</sup>b) Man sollte an die Betriebe die Anforderung stellen, dass sie ihren Geschäftssitz in Basel haben. Im Gegensatz zu den TaxifahrerInnen kann man das von den TaxihalterInnen verlangen ohne in Konflikt mit der Personenfreizügigkeit zu geraten. Diese Regelung soll wie bisher beibehalten werden, damit gleichlange Spiesse unter den Taxihaltern garantiert werden.

§6: <sup>6</sup>a) die wegen erheblicher oder wiederholter Verletzungen von Verkehrsvorschriften oder Handlungen, die die Sicherheit der Kundschaft oder anderer Verkehrsteilnehmenden gefährden.

c) streichen

Begründung: „Berufsverbot“ aufgrund von offenen Strafverfahren ist rechtstaatlich äusserst fragwürdig und kommt einer Vorverurteilung gleich. Ausserdem sollen Betreibungen und Verlustscheine kein Hinderungsgrund an der Ausübung des Berufes sein.

§ 7: neu e) *die Gewährleistung der Möglichkeit für die Beschäftigten ein existenzsicherndes Mindesteinkommen zu erzielen.*

§ 8:<sup>2</sup>Die hier gestellten Anforderung sind für kleine Unternehmen sehr hoch. Wir haben daher grosse Bedenken, dass diese Bestimmungen zu staatlich geförderten und teilweise auch schon vorhandenen privaten Monopolstellungen einzelner Taxizentralen führen. Wir schlagen deshalb vor, dass beispielsweise die Notrufsysteme staatlich mindestens zu sub-



ventionieren, wenn nicht gänzlich zu finanzieren sind. Dies auch darum, weil die Installation ebendieser definitiv im öffentlichen Interesse liegt.

§ 9: Die Voraussetzung einen guten strafrechtlich und automobilistischen Leumund zu haben, um eine Taxifahrerbewilligung zu erhalten lässt trotz der Ausführungsbestimmungen in Absatz <sup>3</sup> sehr viel Spielraum für Willkür. Zudem werden in Absatz <sup>3</sup>a) auch „offene Strafverfahren“ als Ablehnungsgrund genannt. Eine derartige Vorverurteilung ist schlicht nicht akzeptabel und entspricht in keiner Weise dem schweizerischen Rechtsverständnis.

§ 10: *Neuer Absatz <sup>4</sup>: Die InhaberInnen sind verpflichtet den Beschäftigten einen branchenüblichen, existenzsichernden Mindestlohn zu entrichten, wobei eine Umsatzbeteiligung nur als freiwillige Zusatzleistung nicht aber als Lohnbestandteil erlaubt ist.*  
*Neuer Absatz <sup>5</sup>: Die InhaberInnen sind verpflichtet die FahrerInnen so auszubilden, dass die Qualität der Branche gewährleistet ist. Dies sowohl in Verkehrssicherheit, Sprachen, Ortskunde wie auch im Benimm. Die Kosten der Weiterbildung, welche als Arbeitszeit zu entlohnen ist, gehen zu Lasten der ArbeitgeberInnen bzw. können vom Kanton unterstützt werden.*

§ 11:<sup>1</sup>Diese Regelung könnte eine weitere Liberalisierung und einen grösseren Druck auf die bestehenden Taxiunternehmen im Kanton Basel-Stadt bedeuten. Es gilt daher zu hinterfragen, ob die Ausdehnung auf ortsfremde Taxidienste sinnvoll ist.

§ 12: Absatz <sup>3</sup>: Als Gründe der Verweigerung könnten unter anderem starke Alkoholisierung oder verbale und physische Aggressivität gelten.

§ 13: Keine Ergänzungen.

§ 14:

Absatz <sup>2</sup> streichen. Zwar wird in der Erläuterung zu Absatz zwei erklärt, dass diese Regelung von der Einwilligung des Fahrgastes abhängt, im Gesetz selber aber wird ein grundsätzliches Verbot gefordert. Diese könnte auch zu Verwarnungen und Bussen führen, wenn beispielsweise die/der FahrerIn in der Pause in im Fahrzeug raucht.

§ 16-18: Kein Kommentar.

Wir bedanken uns im Voraus für die Kenntnisnahme.

Für die SP am 3. September 2013:

Freundliche Grüsse

Die Parteipräsidentin der SP Basel-Stadt  
Brigitte Hollinger