Interpellation betreffend Kartellbildung bei den Taxi-Einsatzzentralen

Um eine Taxibetriebsbewilligung zu erhalten, muss der betreffende Taxibetreiber an einer Einsatzzentrale angeschlossen sein. Nur so darf er und die bei ihm angestellten Taxifahrer-innen und Taxifahrer die öffentlichen Standplätze benutzen.

Gemäss dem Ratschlag des Regierungsrates zum neuen Taxigesetz (12.0218.02) gibt es zurzeit 460 sog. A-Taxibetriebsbewilligungen, die zur Benützung eines öffentlichen Standplatzes ermächtigen. Diese Taxibetriebsbewilligung ist jeweils an ein bestimmtes Fahrzeug gekoppelt und – wie oben ausgeführt – an den Anschluss an eine Einsatzzentrale gebunden.
Des Weiteren gibt es 340 Taxichauffeure und Taxichauffeusen, die die Bewilligung besitzen, Taxi zu fahren. Diese sind entweder selbständig und in Besitz der Taxibetriebsbewilligung oder sie sind Angestellte von Besitzern der Taxibetriebsbewilligungen.

Auffällig ist, dass es in Basel-Stadt nur 6 Taxi-Einsatzzentralen gibt. Diese geben die Aufträge an die einzelnen ihnen angeschlossenen Taxis weiter und teilen sich somit den „Kuchen" von 460 Taxis unter sich auf.

Das neue Taxigesetz sieht keine Änderung dieser Ausgangslage vor, lediglich soll die Einsatzzentrale neu behördlich bewilligt werden.

Es macht stark den Anschein, dass zwischen den Taxi-Einsatzzentralen Absprachen getroffen werden, die dem freien Wettbewerb widersprechen. Es besteht keine Kontrolle, wie die einzelnen Aufträge zu den angeschlossenen Taxibetreibern gelangen, es ist nicht kontrollierbar, ob einzelne Taxibetreiber bevorzugt mit Aufträgen bedient werden. Zudem kann nicht kontrolliert werden, ob Preisabsprachen zwischen den Taxibetreibern und insbesondere auch zwischen den Einsatzzentralen gemacht werden.

Ferner wird von den Einsatzzentralen scheinbar eine sog. Schwarze Liste geführt, die es den Taxibetreibern verunmöglicht, einzelne Taxifahrer anzustellen, die den Einsatzzentralen nicht genehm sind. Dies geschieht dadurch, dass dem Taxibetreiber von der Einsatzzentrale mitgeteilt wird, dass man dem Taxifahrer XY keine Aufträge erteilen werde, was natürlich dazu führt, dass kein Taxibetreiber diesen bestimmten XY einstellen wird, da sein Taxi dann keine Aufträge erhalten würde. Dies geschieht aktuell in Basel, obwohl der betreffende Taxichauffeur in Besitz einer Taxifahrbewilligung ist, sich nichts zuschulden hat kommen lassen, was ihm die Ausführung des Berufs verbieten würde, sondern sich lediglich im Rahmen von gewerkschaftlichen Aktivitäten für die Verbesserung der Arbeitsstation von Taxifahrerinnen und Taxifahrer eingesetzt hat.

Ich bitte die Regierung daher die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Birgt die Tatsache, dass es nur wenige Taxi-Einsatzzentralen gibt und eine Anschlusspflicht der Taxibetreiber besteht nicht die Gefahr, dass unlauterer Wettbewerb betrieben wird und Absprachen analog von Kartellen getroffen werden?

2. Wie wird kontrolliert, ob zwischen den Taxi-Einsatzzentralen und den Taxibetreibern Preisabsprachen getroffen werden?

3. Wie wird kontrolliert, wie die Auftragserteilung an die einzelnen Taxis geschieht? Wie wird sichergestellt, dass nicht einzelne Taxibetreiber von den Einsatzzentralen bevorzugt werden?

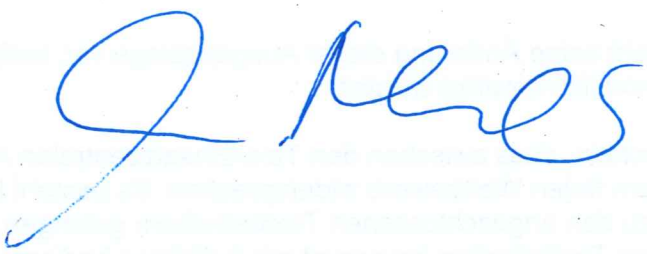
4. Ist die Regierung der Ansicht, dass kein Verstoss gegen das Kartellgesetz vorliegt, wenn auch in Zukunft die Taxibetriebsbewilligung an den Anschluss an eine Einsatzzentrale geknüpft wird und nur diejenigen Taxibetreiber die öffentlichen

Standplätze benützen dürfen, wenn sie einer Taxi-Einsatzzentrale angeschlossen sind? Wie begründet die Regierung dieses Vorgehen?

5. Gedenkt die Regierung Massnahmen zu ergreifen, um zu verhindern, dass es auch in Zukunft nur wenige grosse Einsatzzentralen gibt? Oder ist die Regierung der Ansicht, dass dies absolut unproblematisch ist, wenn der freie Markt des Taxibetriebs von einigen wenigen kontrolliert und gehandhabt wird?

6. Ist den Behörden bekannt, dass eine sog. schwarze Liste besteht, aufgrund derer, die Einsatzzentralen einzelne Taxifahrer nicht mit Aufträgen bedienen wollen?

7. Ist die Regierung der Ansicht, dass, wenn die Taxi-Einsatzzentralen dies tatsächlich so handhaben, dies einem faktischen Berufsverbot für einzelne Taxifahrer gleichkommt?

8. Was gedenkt die Regierung zu unternehmen, dass derartige Machenschaften in Zukunft verhindert werden?

Basel, 11.10.2014
Ursula Metzger (5)