



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

09.5010.02 / 08.5302.02

BVD/WSU/P095010/P085302
Basel, 19. Januar 2011

Regierungsratsbeschluss
vom 18. Januar 2011

**Anzug Talha Ugur Camlibel und Konsorten betreffend unhaltbare Zustände im Basler Taxigewerbe; Zwischenbericht
und
Anzug Patricia von Falkenstein und Konsorten betreffend Verbesserungen für den Taxi-Verkehr; Zwischenbericht**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 24. März 2009 den nachstehenden Anzug Talha Ugur Camlibel und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Das Taxigewerbe in Basel ist in der Krise:

1. Das Einkommen der Taxifahrer und Taxifahrerinnen ist sehr tief, weshalb eine Mehrheit der Taxifahrerinnen und Taxifahrer am Rand des Existenzminimums oder gar darunter leben.
2. Die Servicequalität der Basler Taxis ist sehr unterschiedlich und zum Teil so schlecht, dass es dem Ansehen der Stadt Basel als Messe- und Kulturstadt und als Wirtschaftsstandort schadet. Auch sind die Taxistandplätze teilweise (z. B. am Bahnhof SBB) nicht kundenfreundlich angelegt.
3. Unzeitgemässe Regelungen führen zu ineffizienten und ökologisch unsinnigen Leerfahrten (etwa wenn ein Taxi aus dem Kanton Basel-Landschaft einen Fahrgast zum Bahnhof SBB bringt, dort aber aus regulatorischen Gründen keinen neuen Fahrgast aufnehmen darf). Eine Aufhebung einer solchen unsinnigen Regelung würde allerdings, ohne gleichwertiges Gegenrecht, das Basler Taxigewerbe zusätzlich in seiner Existenz bedrohen.

Das Einkommen eines Einwagenunternehmers oder einer Einwagenunternehmerin reicht trotz einer 53-Stunden-Woche nicht mehr aus, um eine Familie zu ernähren, die Beiträge an die Krankenversicherung zu bezahlen, geschweige denn in eine 2. oder 3. Säule einzubezahlen. Ein selbständiger Taxifahrer oder eine selbständige Taxifahrerin verdient nicht mehr als CHF 3'200 netto im Monat. Viele selbständige Taxifahrer und -fahrerinnen sind heute Working Poors.

Auch die Situation der angestellten Taxifahrer und -fahrerinnen sieht nicht viel besser aus. Der Gesamtarbeitsvertrag sieht einen Mindestlohn von CHF 3'080 vor!

Die unbefriedigende Situation der Taxifahrer und -fahrerinnen führt aber nicht nur zu sozialen Problemen. Taxis sind auch ein Teil des Dienstleistungsangebots und des Erscheinungsbildes einer Stadt, ganz speziell noch, wenn es sich um eine international renommierte Messe- und Kulturstadt

wie Basel handelt. Leider lässt die Qualität des Taxigewerbes in Basel immer mehr zu wünschen übrig. So passiert es leider immer wieder, dass Taxifahrer und Taxifahrerinnen, die am Bahnhof mehr als eine Stunde auf einen Fahrgast gewartet haben, sich dann weigern, einen Fahrgast aufzunehmen, wenn dieser nicht weiter als bis in die Innenstadt fahren will. Bei Messebesuchern und Geschäftsleuten, die ein Taxi benötigen, führt ein solches Verhalten verständlicherweise zu grossem Ärger.

Ein Grund für diese ungute Situation könnte die Tatsache sein, dass es zu viele Taxis gibt. Das heutige Taxigesetz lässt eine vernünftige Begrenzung der Bewilligungen nicht zu. Wer die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt, kann eine Taxibewilligung beantragen. 530 Taxis (bzw. 800 - 900 Fahrer und Fahrerinnen) sind aber eher zu viel für Basel. Die grosse Konkurrenzsituation führt nicht zu günstigeren Tarifen, weil die Tarife schon so tief sind, dass sie kaum die Ausgaben decken. Wenn die Erteilung von Bewilligungen mit erhöhten Anforderungen an die Servicequalität verbunden würde, könnte auch die Anzahl der Taxis auf ein vernünftiges Mass reduziert werden.

Die Unterzeichneten bitten daher den Regierungsrat, unter Einbezug aller beteiligten Parteien zu prüfen und zu berichten, ob und auf welche Weise den geschilderten Missständen insgesamt begegnet werden kann, insbesondere,

- ob mit erhöhten Anforderungen an die Servicequalität die Anzahl der Taxis auf ein vernünftiges Mass reduziert und die ökonomische Situation der Taxifahrer und Taxifahrerinnen verbessert werden kann
- ob mit geeigneten kantons- und landesgrenzenübergreifenden Vereinbarungen, ohne dass die Basler Taxihalter schlechter gestellt werden, bestehende Restriktionen, die zu unsinnigen Leerfahrten führen, aufgehoben werden können
- ob mit einer angemessenen Übergangsfrist (z. B. 10 Jahre) verbindliche Auflagen eingeführt werden können, dass als Taxis nur Fahrzeuge zugelassen werden, die höchsten ökologischen Ansprüchen genügen (minimaler Treibstoffverbrauch, Betrieb mit erneuerbaren Energieträgern etc.);
- ob die Taxistandplätze kundenfreundlicher gestaltet werden können.

Talha Ugur Camlibel, Urs Müller-Walz, Mustafa Atici, Beat Jans, Andreas W. Albrecht, Jörg Vitelli, Brigitte Hollinger, Mirjam Ballmer“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 21. Januar 2009 den nachstehenden Anzug Patricia von Falkenstein und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Für eine Stadt mit international starker Ausstrahlung durch die global tätigen Firmen, die Messe und die Kultur ist es wichtig, ein leistungsfähiges Taxi-Gewerbe zu haben. Dazu gehören Professionalität der Mitarbeitenden, Sauberkeit, Freundlichkeit und fahrgastfreundliche Rahmenbedingungen. Die Rahmenbedingungen für das Taxi-Gewerbe in Basel sind nicht optimal. Während in anderen Städten mit vergleichbarer Bedeutung Taxis als Teil des Öffentlichen Verkehrs behandelt werden, ist dies in Basel nicht konsequent der Fall. Zwar sind zu den bereits bestehenden Privilegien gegenüber dem übrigen motorisierten Individualverkehr in letzter Zeit einzelne Verbesserungen hinzu gekommen, es kann aber noch nicht von einer optimalen Situation, die sich durch den Vergleich mit anderen Städten mit internationaler Ausstrahlung ergibt, gesprochen werden.“

Es ist für den Fahrgast z.B. beschwerlich, wenn er vor dem Bahnhof nicht in zumutbarer Gehdistanz aussteigen kann, weil der Standplatz relativ weit entfernt ist. Verschiedene Bus- oder auch Tram-Spuren könnten auf die Befahrbarkeit auch von Taxis überprüft werden. Die Bedürfnisse älterer Menschen, an einem bestimmten Ort zu- oder aussteigen zu können, werden durch rigorose Anwendung der Vorschriften verunmöglicht oder behindert, wie z.B. die Hilfe durch den Taxi-Chauffeur beim Tragen des Gepäcks, beim Begleiten bis zur Arztpraxis etc., wenn in zumutbarer Distanz keine Parkierungsmöglichkeit besteht.

Der Gesamteindruck für Besucherinnen und Besucher unserer Stadt ergibt sich u. a. auch durch den Auftritt der Taxis und die Zeitdauer der Taxifahrt. Für ersteres ist die Branche verantwortlich, der zweite Aspekt kann durch die Politik verbessert werden. Hier besteht in Basel Verbesserungspotenzial.

In diesem Zusammenhang bitten die Unterzeichneten die Regierung zu prüfen und zu berichten:

- ob nicht gezielte Verbesserungsmöglichkeiten für das Taxigewerbe umgesetzt werden können, und hierzu eine umfassende Analyse der Situation gemeinsam mit dem Taxi-Gewerbe vorgenommen werden kann
- ob nicht den Taxis die Benutzung von Bus- oder auch – wo es machbar wäre – von Tramspuren ermöglicht werden könnten
- ob die Situation betr. Taxis auf dem Centralbahnplatz und der allgemeinen Zufriedenheit nicht mit einer Publikumsbefragung evaluiert werden kann.

Patricia von Falkenstein, Andreas Burckhardt, Felix W. Eymann, Roland Lindner, Heinrich Ueberwasser, Martin Hug, Bruno Mazzotti, André Weissen, Thomas Baerlocher“

Wir berichten zu diesen Anzügen wie folgt:

1. Ausgangslage

Die Anzugstellerinnen und Anzugsteller greifen in ihren Anzügen Forderungen auf, die seit Jahren durch das Taxigewerbe selbst, die Politik und die Öffentlichkeit erhoben werden.

Dank einer personellen Verstärkung des beim Justiz- und Sicherheitsdepartment angesiedelten Taxibüros im Jahr 2007 können insbesondere die Zugangsvoraussetzungen der geltenden Taxigesetzgebung konsequent geprüft werden. Das hat dazu geführt, dass insgesamt rund 90 Taxihalterbewilligungen entzogen bzw. zurückgegeben worden sind. Ferner haben höhere Anforderungen an die Deutschkenntnisse im Taxichauffeur-Prüfungsreglement zu einer Qualitätsverbesserung bei neuen Taxiführerinnen und Taxiführer geführt.

Im Moment sind in Basel-Stadt 468 A-Taxis¹ und 21 B-Taxis im Verkehr. Dies entspricht dem Stand des Jahres 1984. Es liegen keine Informationen vor, dass zu bestimmten Zeiten oder an Orten mit Nachfragespitzen die Nachfrage nicht gedeckt werden kann. Daher ist davon auszugehen, dass ein Angebot in heutigem Umfang die Nachfrage zu befriedigen vermag; die vielen wartenden Taxis am Centralbahnplatz und an anderen zentralen Orten sind eher ein Hinweis darauf, dass immer noch ein gewisses Überangebot besteht.

2. Handlungsbedarf

Der Regierungsrat teilt die Meinung der Anzugstellerinnen und Anzugsteller, dass die Servicequalität des Taxiwesens verbesserungswürdig ist. Ein gut funktionierendes und leistungsfähiges Taxigewerbe ist für die Kultur- und Messestadt Basel, die gleichzeitig auch Sitz vieler international tätiger Unternehmen ist, ein wichtiger Imageträger. Neben der Berücksichtigung der Interessen der Kundinnen und Kunden sowie der Allgemeinheit gilt es auch die ökonomische Situation des Taxigewerbes so zu beeinflussen, dass ein Auskommen für die Beschäftigten möglich ist - dies dürfte wiederum positiven Einfluss auf die Servicequalität im Taxigewerbe haben. Zudem sind Massnahmen in Hinblick auf die weitere Bevorrechtigung von Taxis im Strassenverkehr zu prüfen und es ist sicherzustellen, dass es genügend geeignete Standplätze gibt. Daher wurde seit Oktober 2009 eine umfassende Analyse der derzeitigen Regelungen durch eine departementsübergreifende Arbeitsgruppe bestehend aus Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Bau- und Verkehrsdepartments, des Justiz- und Sicherheitsdepartments und des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt durchgeführt. Die Ergebnisse und die Schlussfolgerungen wurden in der Taxifachkommission auch Vertretern des Taxigewerbes präsentiert. Handlungsbedarf herrscht hierbei insbesondere im Bereich der gesetzlichen Grundlage in Form des Taxigesetzes. Es ist nicht mehr bundesgesetzkonform.

3. Zu den Anzügen kann folgendes ausgeführt werden:

3.1 Zum Anzug Talha Ugur Camlibel und Konsorten betreffend unhaltbare Zustände im Basler Taxigewerbe

Abklärungen mit der eidgenössischen Wettbewerbskommission haben ergeben, dass das heute gültige Baselstädtische Taxigesetz in einigen wichtigen Bereichen gegen Bestimmungen des Bundesgesetzes über den Binnenmarkt (BGBM) verstösst. So ist beispielsweise der freie Marktzugang, insbesondere von Unternehmen mit Sitz in einem anderen Kanton nicht gewährleistet. Auch das im Anzug Talha Ugur Camlibel und Konsorten (unter 3.) bemängelte Kabotageverbot ist BGBM-widrig. Einschränkungen sind gemäss BGBM zwar zulässig, sie müssen aber gleichermassen auch für ortsansässige Personen gelten, zur Wahrung eines überwiegenden öffentlichen Interesses unerlässlich und verhältnismässig sein.

Daher hat der Regierungsrat das Justiz- und Sicherheitsdepartment mit der Revision des

¹ Eine Taxihalterbewilligung A erlaubt im Gegensatz zur Taxihalterbewilligung B die Benutzung öffentlicher Standplätze.

Taxigesetzes beauftragt. Geplant ist hierbei nicht eine völlige Liberalisierung des Taxiwesens, vielmehr sollen mit zulässigen Massnahmen wie beispielsweise der Limitierung der Taxihalterbewilligungen, strengeren Vergabekriterien (Orts- und Sprachkenntnisse) sowie höheren Anforderungen an die Ausstattung der Fahrzeuge und Taxizentralen die Servicequalität des Taxiwesens wesentlich verbessert werden. Im Rahmen der Revision soll auch geprüft werden, ob und wie ökologische Aspekte hierbei berücksichtigt oder gefördert werden können. Mit der Revision verfolgt der Regierungsrat auch das Ziel, die ökonomische Situation der Taxifahrerinnen und Taxifahrer zu verbessern.

Im Zusammenhang mit der Gesetzesrevision kann dann auch der Anzug Talha Ugur Camlibel und Konsorten abschliessend behandelt werden.

3.2 Zum Anzug Patricia von Falkenstein und Konsorten betreffend Verbesserungen für den Taxi-Verkehr

Eine Bevorrechtigung für den Taxiverkehr gemäss § 2 Abs. 2 Taxigesetz² wie im Anzug Patricia von Falkenstein und Konsorten gefordert, wird durch das Bau- und Verkehrsdepartement laufend geprüft. So wurden die Wünsche aus den von Seiten des Taxigewerbes zwischen 2002 und 2009 eingereichten insgesamt vier Taxiforderungskatalogen mehrheitlich umgesetzt. Hierbei handelt es sich neben der Mitbenutzung von ÖV-Spuren in der Regel um die Anlage neuer Taxistandplätze, bzw. deren Erweiterung sowie um Durchfahrts- bzw. Abbiegeberechtigungen.

Auch in das neue Verkehrskonzept Innenstadt, dessen Ergebnisse im November 2010 an den Grossen Rat überwiesen wurden, sind Forderungen in Hinblick auf den Taxiverkehr eingeflossen. Bekanntlich geht das Verkehrskonzept Innenstadt im Grundsatz von einer autofreien Kernzone aus. In welchem Ausmass Taxifahrzeuge zu dieser Zone Zugang haben sollen, ist noch nicht entschieden. Eine Arbeitsgruppe ist im Moment an der Ausarbeitung der Details. Die Bedürfnisse des Taxigewerbes und der Kundschaft werden dabei angemessen berücksichtigt.

In der Zwischenzeit wurde auch auf das Informationsbedürfnis, insbesondere ortsfremder Taxikundinnen und -kunden reagiert, indem im November und Dezember 2010 an den wichtigsten Taxistandplätzen zweisprachige Hinweisschilder aufgestellt wurden, die einerseits über das Recht der freien Taxiwahl und andererseits über die ungefähr zu erwartenden Kosten für Fahrten zu wichtigen Zielen (z.B. EuroAirport, Bahnhof SBB) orientieren (Beispiel für EAP siehe folgend.)

² "Soweit es die Verkehrsverhältnisse gestatten, stellen die zuständigen Behörden die Taxis dem öffentlichen Verkehrsmittel gleich. Sie berücksichtigen diesen Umstand in der Verkehrsplanung sowie bei verkehrspolizeilichen Anordnungen."



TAXI

- **Freie Taxiwahl / *free choice of taxis***
- **Fahrtkosten (ca.) / *cost of journey (approx.):***

Ziel / destination:**Kosten / costs:**

Bahnhof SBB / <i>Swiss + French railway station</i>	~45.- CHF
Bad. Bahnhof / <i>German railway station</i>	~45.- CHF
Stadtzentrum / <i>city centre</i>	~40.- CHF
Messezentrum / <i>exhibition centre</i>	~45.- CHF
Riehen (Fondation Beyeler)	~65.- CHF
Dreiländereck / <i>Border triangle</i>	~45.- CHF

Ferner wurde am Centralbahnplatz das rechtskräftige Projekt zur Entflechtung des öffentlichen Verkehrs und der Taxis umgesetzt. Um eine gegenseitige Behinderung auszuschliessen, befinden sich die Taxistandplätze seit Sommer 2010 in der Centralbahnstrasse *östlich* des Bahnhofseingangs. Dies ermöglicht den Taxikundinnen und Taxikunden zudem einen Zugang zu den Taxistandplätzen, bei dem sie nicht andere Verkehrsströme kreuzen müssen. Ergänzend konnte damit auch die Buslinie 50 zum EuroAirport einen optimalen Standplatz direkt vor dem Bahnhofseingang erhalten. Eine Evaluation im Jahr 2011 nach einer Eingewöhnungsphase soll zeigen, ob das Konzept noch optimiert, insbesondere ob das Taxistandplatzangebot erweitert werden muss. Die Forderungen des Anzugs sind somit weitgehend erfüllt.

4. Antrag

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Patricia von Falkenstein und Konsorten betreffend Verbesserungen für den Taxi-Verkehr abzuschreiben sowie den Anzug Talha Ugur Camlibel und Konsorten betreffend unhaltbare Zustände im Basler Taxigewerbe stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Dr. Guy Morin
Präsident

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin