



An den Grossen Rat

12.0218.02

09.5010.04

JSD/120218 / P095010

Basel, 26. März 2014

Regierungsratsbeschluss vom 25. März 2014

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

sowie

Bericht zum Anzug Talha Ugur Camlibel betreffend unhaltbare Zustände im Basler Taxigewerbe

Inhalt

1. Zusammenfassung.....	3
2. Ausgangslage.....	3
2.1 Taxigewerbe im Allgemeinen.....	3
2.2 Taxigewerbe in Basel-Stadt	3
2.2.1 Bedeutung	3
2.2.2 Marktsituation	4
2.3 Handlungsbedarf.....	5
2.3.1 Anpassung an übergeordnetes Recht.....	5
2.3.2 Qualitätsprobleme	7
2.3.3 Fazit.....	8
3. Ansatz der Gesetzesrevision.....	8
3.1 Grundsatzentscheid: Monopolisierung des Taxigewerbes?	8
3.2 Wichtigste Änderungen	10
4. Auswertung der Vernehmlassung	11
5. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen.....	11
6. Finanzielle Auswirkungen	23
7. Prüfung der Vorlage.....	24
7.1 Prüfung des Finanzdepartements gemäss §8 FHG	24
7.2 Prüfung des Justiz- und Sicherheitsdepartements	24
7.3 Regulierungsfolgenabschätzung.....	24
8. Bericht zum Anzug Talha Ugur Camlibel und Konsorten betreffend unhaltbare Zustände im Basler Taxigewerbe	24
9. Antrag.....	26

1. Zusammenfassung

Mit diesem Ratschlag beantragt der Regierungsrat die Totalrevision des Gesetzes betreffend das Erbringen von Taxidienstleistungen (Taxigesetz, SG 563.200). Das bestehende Taxigesetz aus dem Jahr 1996 muss an die Vorgaben des Binnenmarktgesetzes und des Freizügigkeitsabkommens angepasst werden. Gleichzeitig soll die Qualität im Taxigewerbe, die von verschiedener Seite bemängelt wird, verbessert werden. Ausgangspunkt hierfür sind die Bestimmungen über die Bewilligungserteilung bzw. den Bewilligungsentzug, die griffiger reglementiert werden und neu bei Taxifahrerinnen und Taxifahrern auch den Leumund erfassen sollen. Für Taxibetriebsbewilligungen ist neu eine zeitliche Begrenzung vorgesehen. Die Taxifahrerbewilligungen sollen zudem nur solange Gültigkeit behalten, wie sie tatsächlich genutzt werden. Künftig soll auch der Betrieb einer Einsatzzentrale einer Bewilligungspflicht unterstehen. Schliesslich ist das Gesetz verständlicher, präziser und moderner zu formulieren.

Damit wird das bestehende Taxigesetz fortgeschrieben. Wie nachstehend ausgeführt, wird auf eine generelle Neustrukturierung von Gesetz und Branche verzichtet. Die zahlreichen konkreten Änderungen sollen dennoch ermöglichen, das Spannungsfeld innerhalb einer grundsätzlich privat organisierten Branche, die aber öffentliche Privilegien genießt, zwar nicht aufzulösen, aber doch abzubauen.

2. Ausgangslage

2.1 Taxigewerbe im Allgemeinen

Das Taxigewerbe ist in der Schweiz und in den meisten vergleichbaren Ländern grundsätzlich privat organisiert, steht funktionell aber dem öffentlichen Dienst nahe. Mit der Bewilligung, Taxidienstleistungen erbringen zu dürfen, gehen einige auch wirtschaftlich interessante Sonderrechte einher, was eine besondere Bewilligungsregelung rechtfertigt¹. Namentlich sind dies die Verwendung einer Taxilampe, besondere Verkehrsanordnungen für Taxis (z.B. Benutzung einer Busspur) sowie die Benutzung der öffentlichen Standplätze. Der Fahrgast, der ein Taxi eines öffentlichen Standplatzes benutzt, geht davon aus, dass er ein behördlich kontrolliertes und vertrauenswürdiges Transportmittel in Anspruch nimmt. Solche Taxis wird er anderen Transportmitteln möglicherweise vorziehen. Bei der Regulierung und Beaufsichtigung des Taxigewerbes hat die öffentliche Hand verschiedene Interessen zu berücksichtigen. Es muss den begrenzten öffentlichen Raum der Taxistandplätze an die Taxibetreibenden verteilen und die Einhaltung gewisser Vorschriften kontrollieren.

Einer zu restriktiven Taxigesetzgebung steht indes die Wirtschaftsfreiheit entgegen. Zudem sind das Bundesgesetz über den Binnenmarkt (BGBM, SR 943.02) sowie das Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft einerseits und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten andererseits über die Freizügigkeit (FZA, SR 0.142.112.681) zu berücksichtigen. Die kantonalen und kommunalen Regulierungen des Taxigewerbes der Schweiz sind dabei unterschiedlich.

2.2 Taxigewerbe in Basel-Stadt

2.2.1 Bedeutung

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. Dabei stellen Taxifahrerinnen und Taxifahrer für Gäste oft die «erste Visitenkarte» des Kantons Basel-Stadt dar. In vielen Fällen sind Auswärtige auf die «Fremdenfüh-

¹ Urteil des Bundesgerichts 2C_940/2010 vom 17. Mai 2011 E. 4.8

rerqualitäten» der Taxifahrerinnen und Taxifahrer angewiesen, um sich in Basel-Stadt zurechtzufinden. Der Taxifahrer und die Taxifahrerin nehmen nicht nur die Aufgabe des Personentransports wahr, sondern geben vielfach Auskunft über Restaurants, Sehenswürdigkeiten usw.

Auch für Einheimische nehmen die Taxis eine Sonderstellung ein. Als quasi-öffentliche Verkehrsmittel, die den öffentlichen Grund an zentralen Stellen der Stadt in Anspruch nehmen, sind sie neben dem Angebot des öffentlichen Verkehrs gerade nachts oft die einzigen nicht eigenen Transportmittel. Daher setzt der Transport mit einem Taxi für jedermann ein besonderes Vertrauensverhältnis voraus.

2.2.2 Marktsituation

Taxibetreibende (bisher: Taxihalterinnen und -halter) sind natürliche oder juristische Personen, die eine Taxibetriebsbewilligung (bisher: Taxihalterbewilligung) besitzen. Sie sind selbständig erwerbend. Nach bisherigem Recht ist jede Taxibetriebsbewilligung an ein bestimmtes Taxifahrzeug geknüpft. Es gibt Taxibetreibende, die mehrere Taxis (und damit mehrere Taxibetriebsbewilligungen) besitzen und diese Taxis durch angestellte Taxifahrerinnen und Taxifahrer fahren lassen.

Das kantonale Taxigesetz unterscheidet bis anhin zwei Arten von Taxibetriebsbewilligungen. Sogenannte A-Bewilligungen, deren Inhaber einer Einsatzzentrale angeschlossen sein müssen, erlauben die Benutzung öffentlicher Standplätze. Demgegenüber erlauben die sogenannten B-Bewilligungen nicht, sich auf öffentlichen Standplätzen aufzustellen und benötigen im Gegenzug keinen Anschluss an eine Zentrale.

Taxibetriebsbewilligungen	
A- Bewilligungen	460
B- Bewilligungen	18

Tabelle 1: Anzahl Taxibetriebsbewilligungen im Kanton Basel-Stadt (Stand: Januar 2014)

105 Taxibetreibende mit insgesamt 158 Taxibetriebsbewilligungen sind über 60 Jahre alt. Voraussichtlich wird in den nächsten Jahren eine wesentliche Anzahl Taxibetreibender altersbedingt aus dem Erwerbsleben ausscheiden und damit auf ihre Taxibetriebsbewilligungen verzichten.

Taxifahrerinnen und Taxifahrer (bisher: Taxichauffeusen und -chauffeure) sind bei einem/einer Taxibetreibenden angestellt und somit unselbständig erwerbend. Sie müssen eine eidgenössische Bewilligung für den berufsmässigen Personentransport besitzen, um zur kantonalen Prüfung zugelassen zu werden.

Taxifahrerinnen und Taxifahrer	
Taxifahrerinnen und Taxifahrer	340
Davon Grenzgänger	67 (20%)

Tabelle 2: Anzahl baselstädtischer Taxifahrerbewilligungen (Stand: Januar 2014)

In den letzten dreissig Jahren wurde der öffentliche Verkehr massiv ausgebaut und die Feinerschliessung optimiert. So bestehen heute verschiedene Alternativen zu den Taxis, wie etwa Nachtbusse. Eine Umkehr dieses Trends ist nicht absehbar. Dies hat dazu geführt, dass sich die ökonomische Situation für die Taxibetreibenden, namentlich für die sogenannten Einsteigertaxis, die ihre Fahrten vorwiegend ohne telefonischen Bestellauftrag durchführen, laufend verschärft, obwohl heute nicht mehr Taxibetriebsbewilligungen im Umlauf sind als vor dreissig Jahren. Erhebungen der Gewerkschaft Unia zufolge liegt der Stundenlohn der Taxifahrerinnen und Taxifahrer zwischen 12 und 16 Franken. Gemäss Lohnerhebungen des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG, Sektion Nordwestschweiz, dem die vier grössten Taxigesellschaften angehören, liegt der Stundenlohn einer angestellten Fahrerin bzw. eines angestellten Fahrers bei ihren vor-

wiegend mit Bestelltaxis agierenden Gesellschaften bei durchschnittlich 20 Franken. Diese vier Gesellschaften halten gut zwei Drittel der Taxibetriebsbewilligungen und führen nach eigenen Angaben rund 85 Prozent aller Taxifahrten in der Region Basel durch.

Taxistandplätze in der Stadt Basel	
Anzahl Standorte	ca. 30
Anzahl Taxistandplätze	ca. 150

Tabelle 3: Anzahl fixe öffentliche Taxistandplätze im Kanton Basel-Stadt (Stand: Januar 2014)

Ungefähr 30 Taxistandplätze befinden sich rund um den Bahnhof SBB. Kantonsweit wird die grosse Mehrheit der Taxifahrten als Bestelfahrten durchgeführt, das heisst, dass sich das Taxi auf dem Standplatz zur Verfügung hält, sich für den Fahrtantritt aber an den von der Kundin bzw. dem Kunden gewünschten Ort des Fahrtantritts begibt.

Die Einsatzzentralen dienen in erster Linie der Sicherung eines Bestell- und Fahrdienstes. Die Herausbildung weniger grosser Einsatzzentralen ist nicht nur in Basel-Stadt, sondern ganz allgemein im Taxigewerbe zu beobachten. Mit dem Anschluss zusätzlicher Taxis können die Fixkosten der Vermittlungszentralen gesenkt werden. Im Kanton Basel-Stadt verfügen die 33er Taxi AG, die Taxizentrale AG Basel, die mini cab AG (diese drei Taxigesellschaften haben die Fahrtenvermittlung und Telefondienste an die DFZ Datenfunkzentrale ausgelagert), die Union-Taxihaltergenossenschaft, die Taxiphon-Genossenschaft und die Basilea Taxizentrale (mit Blitz-Taxi Basel als angeschlossener Kooperation) über die entsprechenden Eigenschaften.

2.3 Handlungsbedarf

2.3.1 Anpassung an übergeordnetes Recht

Innerhalb der Schweiz gilt seit 1996 das BGBM, das die berufliche Mobilität und den Wirtschaftsverkehr erleichtern soll, im Verhältnis zur Europäischen Union gilt das FZA, das unter anderem die Erbringung von grenzüberschreitenden Dienstleistungen regelt.

a) Binnenmarktgesetz

Das Taxigewerbe wird vom Geltungsbereich des Binnenmarktgesetzes erfasst. Nach Artikel 2 BGBM gilt das sogenannte Herkunftsprinzip, das besagt, dass ein Recht auf freien Marktzugang nach Massgabe der Herkunftsvorschriften besteht. Darf eine bestimmte Erwerbstätigkeit am Ort der Niederlassung oder des Sitzes ausgeübt werden, so ist diese grundsätzlich auf dem gesamten Gebiet der Schweiz zulässig. Bezüglich Fähigkeitsausweisen gilt der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung (Artikel 4 BGBM). Wer an seinem Herkunftsort rechtmässig Taxidienstleistungen erbringt, hat im Kanton Basel-Stadt folglich einen Anspruch auf Marktzugang für das Anbieten von Taxidienstleistungen nach den Vorschriften seines Herkunftsorts. Ausserkantonale Taxibetriebsbewilligungen und Taxifahrerbewilligungen müssen anerkannt werden. Es dürfen grundsätzlich keine weiteren Zulassungsvoraussetzungen verlangt werden, es sei denn, diese sind gemäss Artikel 3 Absatz 1 BGBM

1. gleichermassen auch für Ortsansässige gültig;
2. zur Wahrung überwiegender öffentlicher Interessen unerlässlich und
3. verhältnismässig.

Das Durchführen eines formellen Bewilligungsverfahrens für ortsfremde Taxidienste stellt eine administrative Marktzugangsbeschränkung dar, die den Voraussetzungen von Artikel 3 BGBM genügen muss.

Mangels Verhältnismässigkeit und öffentlichen Interesses ist es daher unzulässig, wenn der Marktzugang wie im bisherigen Taxigesetz vom Wohnsitz oder Sitz im Kanton Basel-Stadt ab-

hängig gemacht wird. 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, sind die Behörden am Bestimmungsort doch verpflichtet, auch die ausserhalb des Kantons gesammelten Berufserfahrung zu berücksichtigen. Ebenfalls unverhältnismässig ist die bisherige Regelung, dass die Gesuchstellerin oder der Gesuchsteller Geschäftssitz im Kanton Basel-Stadt haben muss. Das geltende Gesetz verstösst somit in Teilbereichen gegen das Binnenmarktgesetz und ist diesbezüglich anzupassen.

Gemäss Empfehlungen der Wettbewerbskommission (WEKO) betreffend Marktzugang für ortsfremde Taxidienste vom 27. Februar 2012 (nachfolgend: WEKO-Empfehlungen) sind ortsfremden Taxidiensten, die an ihrem Herkunftsort in der Schweiz rechtmässig Taxidienstleistungen erbringen, gestützt auf Artikel 2 Absatz 3 i.V.m. Artikel 4 Absatz 1 BGBM folgende Dienstleistungen im Kanton Basel-Stadt bewilligungsfrei zu ermöglichen, da es an einem öffentlichen Interesse für eine Zusatzbewilligung fehle: Zum einen sollen sie auf Bestellung einer Kundin oder eines Kunden Fahrten innerhalb oder aus dem Kanton Basel-Stadt ausführen dürfen. Zum andern 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.

Wenn ortsfremde Taxidienste, die an ihrem Herkunftsort rechtmässig Taxidienstleistungen erbringen, hingegen die öffentlichen Standplätze verwenden wollen, können sie gemäss WEKO in Einklang mit den Vorschriften des BGBM der gleichen kantonalen Bewilligungspflicht wie ortsansässige Taxidienste unterworfen werden, da ein öffentliches Interesse besteht, dass der auf dem Standplatz wartende Taxidienst die notwendigen kantonalen Anforderungen mit Bezug auf Qualität, Ortskenntnisse und Sicherheit erfüllt. Kommt der ortsfremde Taxibetreibende aus einem Ort, wo ebenfalls Taxibewilligungen vorgeschrieben sind, darf er im Kanton Basel-Stadt nicht mehr in den gleichen Bereichen geprüft werden. Eine zusätzliche Prüfung in Ortskenntnis und kantonalen Vorschriften für die Erteilung einer Taxibetriebs- und/oder Taxichauffeurbewilligung an einen Ortsfremden ist hingegen erlaubt.

Der vorliegende Gesetzesentwurf orientiert sich an den Empfehlungen der WEKO.

b) Freizügigkeitsabkommen (FZA)

Das FZA vermittelt Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) das Recht auf Einreise, Aufenthalt, Zugang zu einer unselbstständigen Erwerbstätigkeit und Niederlassung als Selbstständiger (Arbeitnehmerfreizügigkeit, Artikel 4 FZA). Daraus folgt der Grundsatz der Nichtdiskriminierung gemäss Artikel 2 FZA, wonach alle Massnahmen, die Staatsangehörige eines anderen Mitgliedstaates strenger behandeln oder sie gegenüber eigenen Staatsangehörigen, die sich in derselben Lage befinden, rechtlich oder tatsächlich benachteiligen, grundsätzlich unzulässig sind. Die Rechte des Abkommens dürfen nur durch Massnahmen, die aus Gründen der öffentlichen Ordnung, Sicherheit und Gesundheit gerechtfertigt sind, eingeschränkt werden (Artikel 5 Anhang I FZA). In Bezug auf das Taxiwesen folgt daraus, dass Staatsangehörige der Mitgliedstaaten der EU das Recht haben, in der Schweiz ein Taxigewerbe zu betreiben respektive in der Schweiz den Beruf als Taxifahrerinnen oder Taxifahrer auszuüben, ohne Wohnsitz in der Schweiz begründen zu müssen oder eine Niederlassungsbewilligung zu besitzen. Die entsprechenden Bestimmungen im geltenden Taxigesetz sind somit unzulässig. Demgegenüber ist das Erfordernis eines Geschäftssitzes in der Schweiz für das Ausstellen einer Taxibetriebsbewilligung mit dem FZA vereinbar. Dieser ist für die selbstständige Erwerbstätigkeit in der Schweiz ohnehin eine notwendige Voraussetzung. Das geltende Gesetz verstösst somit in Teilbereichen gegen das FZA und ist diesbezüglich anzupassen.

Weiter gilt im Rahmen des FZA grundsätzlich auch die grenzüberschreitende Dienstleistungsfreiheit (Artikel 5 FZA), wobei ein Dienstleistungserbringer aus der EU für höchstens 90 Tage im Jahr Dienstleistungen in der Schweiz erbringen darf. Ob diese Regelung auf das Taxiwesen anwend-

bar ist, ist gegenwärtig noch umstritten. Die Frage wurde bisher nicht gerichtlich entschieden. Der Bund hat sich für eine Anwendbarkeit des FZA ausgesprochen. Demgegenüber kommt etwa der Bezirksrat Bülach in einem Entscheid betreffend Zugang von deutschen und österreichischen Taxis zum Flughafen Zürich gestützt auf ein Gutachten des Europa Instituts der Universität Zürich zum Schluss, das FZA sei im Bereich des Taxiwesens nicht anwendbar. Das entsprechende Verfahren ist derzeit vor dem Verwaltungsgericht des Kantons Zürich hängig, wobei diese Frage gerichtlich zu klären sein wird. Geht man von der Anwendbarkeit des FZA aus, haben Taxiunternehmen aus der EU das Recht, während 90 Tagen pro Kalenderjahr ihre Dienstleistungen grenzüberschreitend anzubieten und Fahrgäste in die Schweiz zu bringen sowie – auf Bestellung – abzuholen. Ausgeschlossen sind dagegen landesinterne Personentransporte (Binnentransporte). Wenn Taxifahrerinnen und Taxifahrer aus der EU Binnentransporte durchführen und die öffentlichen Standplätze benutzen wollen, benötigen sie – wie Anbieterinnen und Anbieter aus der Schweiz – die entsprechenden Bewilligungen. Der vorliegende Gesetzesentwurf verzichtet auf eine explizite Regelung grenzüberschreitender Sachverhalte, da im Falle der Anwendbarkeit des FZA dieses ohnehin direkt anwendbar wäre.

Allfällige Auswirkungen der Eidgenössischen Volksinitiative «Gegen Masseneinwanderung», die am 9. Februar 2014 von Volk und Ständen angenommen worden ist, hängen von deren Umsetzung auf Bundesebene ab. Die Initiative dürfte keinen direkten Einfluss auf die vorliegende Gesetzesvorlage haben.

2.3.2 Qualitätsprobleme

Die Qualität im Taxiwesen ist nicht abschliessend messbar. Fest steht aber, dass der Ruf des Taxigewerbes schlecht ist. Hinweise auf Qualitätsprobleme liefert die zunehmende Anzahl Reklamationen beim Taxibüro der Kantonspolizei. Regelmässig werden dabei die mangelnde Servicequalität der Fahrerinnen und Fahrer sowie der Zustand der Fahrzeuge beanstandet.

Obwohl die Kantonspolizei im November 2007 das Taxibüro personell verstärkt hat und seither

- rund 100 Taxibetriebsbewilligungen entzogen oder von den Bewilligungsinhabern abgegeben worden sind;
- in den letzten fünf Jahren durchschnittlich mehr als ein Viertel der Taxihalterbewilligungsgesuche abgelehnt werden mussten;
- 40 Prozent der zur Taxiprüfung zugelassenen Personen diese nicht bestehen,

scheint das Taxigewerbe weiterhin zahlreiche «schwarze Schafe» anzulocken bzw. gelingt es offensichtlich nicht, letztere aus dem Markt zu entfernen. Entsprechend wurden durch das Taxibüro in den letzten drei Jahren gegen ca. 90 Taxibetreibende bzw. Taxifahrerinnen und Taxifahrer – in den meisten Fällen wegen ungerechtfertigtem Leistungsbezug - Ermittlungsverfahren eingeleitet, die teilweise noch hängig sind.

An denjenigen öffentlichen Standplätzen, die wirtschaftlich interessant sind, hat es zu viele Taxis. Zahlreiche Fahrzeuge werden deshalb neben und um die offiziellen Taxistandplätze aufgestellt. Weiter kommt es auf den Taxistandplätzen immer wieder zu verbalen und tätlichen Auseinandersetzungen zwischen den Taxifahrerinnen und Taxifahrern, was sowohl aus polizeilicher Sicht als auch aus Imagegründen unerfreulich ist.

Anlass für Beanstandungen geben auch diverse Taxifahrzeuge. Von den total 520 – teilweise mit Wechselschildern eingelösten – Taxis sind deren 73, also rund 14 Prozent, älter als zehn Jahre.

Auch zwei Vorstösse aus dem Grossen Rat befassen sich mit den Qualitätsproblemen im Taxigewerbe. Im Anzug Patricia von Falkenstein und Konsorten betreffend Verbesserungen für den Taxi-Verkehr wurden fehlende Parkierrmöglichkeiten und die Qualität der Dienstleistung («Auftritt» der Taxis, Verkürzung der Fahrtdauer durch Verkehrsanordnungen, Situation auf dem Central-

bahnplatz) vorgebracht. Der Anzug wurde im Jahr 2011 vom Grossen Rat als erledigt abgeschrieben.

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

2.3.3 Fazit

Die oben geschilderten Herausforderungen zeigen einen doppelten, aber jeweils entgegen gesetzten Handlungsbedarf auf: Während das übergeordnete Recht einen Abbau von Markteintrittshürden verlangt, rufen die Qualitätsprobleme genau nach solchen. Das ohnehin existierende Spannungsfeld der Taxibranche, die grundsätzlich privat organisiert ist, aber öffentliche Aufgabe übernimmt und deshalb gewisse gesetzliche Privilegien geniesst, hat sich folglich akzentuiert. Dieser Vorlage kommt deshalb die Aufgabe zu, einen gegenüber früher grösseren Spagat besser als bisher zu meistern. Das neue Gesetz muss sowohl dem Binnenmarktgesetz und dem Freizügigkeitsabkommen genügen als auch eine Qualitätsverbesserung erreichen. Dies lässt sich, wie nachstehend ausgeführt, nur durch verschiedene punktuelle Korrekturen, namentlich bei der Bewilligungserteilung bzw. beim Bewilligungsentzug, sowie durch einen weiterhin konsequenten Vollzug der einschlägigen Bestimmungen erzielen.

3. Ansatz der Gesetzesrevision

3.1 Grundsatzentscheid: Monopolisierung des Taxigewerbes?

Um den genannten Anforderungen an das neue Taxigesetz gerecht zu werden, sind zwei grundsätzlich unterschiedliche Ansätze geprüft worden: Eine punktuelle Verbesserung der bestehenden Struktur von Gesetz und Branche sowie die staatliche Monopolisierung unter gleichzeitiger Vergabe von Konzessionen an Private.

In der Schweiz können neue kantonale Monopole nur unter Einhaltung bestimmter Voraussetzungen geschaffen werden. Einerseits ist die Errichtung eines neuen Monopols aus polizeilichen, sozialpolitischen oder umweltpolitischen Motiven zulässig. Ein Monopol, das ausschliesslich der Wirtschaftslenkung dient, ist demgegenüber unzulässig. Andererseits muss die Errichtung im öffentlichen Interesse liegen und verhältnismässig sein.

a) Öffentliches Interesse

Als öffentliches Interesse zur Verstaatlichung der gesamten Personenbeförderung könnte die Sicherstellung einer sicheren und allgemein zugänglichen Mobilität angeführt werden. Dies wäre insoweit schlüssig, als auch der Bund das Personenbeförderungsmonopol im Bereich des öffentlichen Verkehrs hat und dieses Monopol mit der Feinerschliessung auf Kantonsgebiet begründet werden könnte.

Das Personenbeförderungsregal des Bundes, in Art. 1 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz definiert, umfasst die regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung mit Eisenbahnen, auf der Strasse und auf dem Wasser sowie mit Seilbahnen, Aufzügen und anderen spurgeführten Transportmitteln. Das Monopol beruht auf dem Postmonopol des Bundes (Art. 92 Abs. 1 BV) und

kann zudem aus der umfassenden Bundeskompetenz im Bereich der Eisenbahnen und weiterer Verkehrsträger hergeleitet werden (Art. 87 BV). Das Personenbeförderungsmonopol des Bundes bezieht sich auf Aspekte der Personenbeförderung, die von Privaten nicht in gleicher Weise sichergestellt werden könnten. So sind gerade im Bereich des Schienenverkehrs politische und volkswirtschaftliche Aspekte in Einklang zu bringen. Im Bereich des Taxigewerbes sind die involvierten Interessen auf anderen Ebenen anzusiedeln. Es geht nicht um grundlegende Verkehrspolitische Entscheidungen, sondern um die Feinerschliessung im Bereich der individuellen Mobilität.

Die vorgenannten polizeilichen Motive, besonders jenes der Sicherheit, vermögen zwar eine staatliche Intervention zu rechtfertigen, jedoch nicht das Ausklammern des gesamten Taxigewerbes vom freien Markt. Dem Argument mangelnder Sicherheit kann entgegengesetzt werden, dass seit Jahrzehnten ein grossmehrheitlich sicheres Taxigewerbe besteht und sich Mängel, die unzweifelhaft bestehen, durch ein Monopol nicht beheben lassen. Vorschriften zu Fahrzeugen und zur Ausbildung der Taxigewerbetreibenden bestehen bereits, ein öffentliches Interesse ist daher im Bereich der Sicherheit nicht ohne Weiteres ersichtlich.

Auch im Bereich der Personenbeförderung bzw. deren Sicherstellung ist ein öffentliches Interesse nicht ersichtlich. Es ist gerade nicht so, dass kein Privater den Dienst erbringen könnte. Vielmehr haben in den letzten Jahrzehnten stets private Anbieter das Taxigewerbe betrieben. Auch der Blick über die Kantonsgrenze zeichnet ein klares Bild: Alle grösseren Städte und Gemeinden haben eine Regelung mit Bewilligungen gefunden. Ein Monopol wurde in keiner Gemeinde und keiner Stadt neu errichtet.

Das Interesse der Stadt Basel am Erscheinungsbild und der Qualität des Taxigewerbes ist nicht polizeilich motiviert und dient auch nicht der Wohlfahrt. Die Verbesserungsmöglichkeit alleine stellt kein rechtsgenügendes öffentliches Interesse dar, um ein Monopol zu errichten. Das Taxiwesen verkörpert keinen Aspekt der Grundversorgung und ist damit auch nicht mit Wasser oder Strom gleichzusetzen.

b) Verhältnismässigkeit

Unter diesem Aspekt ist zu prüfen, ob die Errichtung eines Monopols, sollte sie im öffentlichen Interesse liegen, verhältnismässig ist. Geprüft werden die Eignung, die Erforderlichkeit und die Relation von Zweck und Mittel. Stellt sich heraus, dass ein milderer Mittel, wie die Einführung einer Bewilligungspflicht zur Realisierung der öffentlichen Interessen genügt, so ist die Errichtung eines Monopols bundesrechtlich unzulässig, und daher nicht verhältnismässig. Geeignet ist eine staatliche Massnahme, wenn sie der Erreichung des im öffentlichen Interesse liegenden angestrebten Zieles dient bzw. diesem förderlich ist.

Das Erschaffen eines Monopols könnte zwar im Hinblick auf den Schutz der polizeilichen Interessen geeignet sein. Durch ein Monopol hätte der Kanton eine umfassende Kontrolle über das Taxigewerbe. Er könnte damit festlegen, welche Akteure Zugang zum Taxigewerbe hätte und an welche Voraussetzungen dieser Zugang geknüpft wird. Eine geeignete Massnahme muss zudem in personeller, zeitlicher, sachlicher und räumlicher Hinsicht erforderlich sein. Damit darf keine mildere Massnahme möglich sein, die der Verwirklichung des Zieles im öffentlichen Interesse dient.

Das Errichten eines Monopols ist aber ein schwerwiegender Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit aller bisherigen Akteure im Taxigewerbe. Gerade in der Möglichkeit des Gemeinwesens mit Bewilligungen und Bewilligungsentzügen auf das Taxigewerbe Einfluss zu nehmen, bestehen mildere Mittel. Es lassen sich kaum stringente Argumente finden, die eine Monopolerrichtung unter dem Aspekt der Erforderlichkeit rechtfertigen würden.

Selbst wenn die Monopolerrichtung erforderlich wäre, muss ein vernünftiges Verhältnis von Eingriffszweck und Eingriffswirkung bestehen. Die Massnahme muss durch das Überwiegen des öffentlichen Interesses zumutbar sein. Gerade in diesem Punkt würden die Interessen der zahlreichen Taxigewerbetreibenden mit den Interessen an der Monopolerrichtung kollidieren und überwiegen. Deshalb fehlt es an einer Voraussetzung der Verhältnismässigkeit und die Errichtung eines Monopols ist bundesrechtlich unzulässig.

c) Fazit

Bereits aus diesen rechtlichen Gründen ist ein eigentlicher Systemwechsel verworfen worden. Stattdessen sollen die Qualitätsprobleme durch strengere Anforderungen an die Marktteilnehmerinnen und -teilnehmer angegangen werden.

3.2 Wichtigste Änderungen

Neben einer verständlicheren, präziseren und modernen Formulierung umfasst das neue Taxigesetz gegenüber dem aktuellen folgende wesentliche Neuerungen:

- Das Taxigesetz wird an das Binnenmarktgesetz und das Freizügigkeitsabkommen angepasst. Die WEKO-Empfehlungen werden ebenfalls berücksichtigt. Zentral für die Revision ist die Beachtung des Grundrechts der Wirtschaftsfreiheit.
- Neu soll, wie bisher für Taxibetreibende, auch für Taxifahrerinnen und Taxifahrer ein guter Leumund Voraussetzung für die Bewilligungserteilung sein. Damit wird ein zentrales Kriterium ins Gesetz aufgenommen, das den Bewilligungsbehörden in begründeten Fällen eine Handhabe zur Bewilligungsverweigerung und zum Bewilligungsentzug bietet.
- Es gibt nur noch eine Art Taxibetriebsbewilligung. Da an die aktuell 18 Taxis mit bisherigen B-Bewilligungen neu dieselben Anforderungen gestellt werden, sollen ihnen auch dieselben Rechte zukommen.
- Eine Vereinfachung für das Taxigewerbe stellt der Verzicht auf die Bewilligungen für Gesellschaftswagen dar. Es hat sich gezeigt, dass diese keinem praktischen Bedürfnis entsprochen haben und sich eine gesetzliche Regelung deshalb nicht rechtfertigt.
- Die Taxibetriebsbewilligungen werden zeitlich begrenzt. Damit wird der Markt beweglicher und die Taxibetreibenden werden regelmässig den Nachweis erbringen müssen, dass die Voraussetzungen zum Erhalt einer Taxibetriebsbewilligung vorliegen.
- Die Taxifahrerbewilligungen sind nur solange gültig, als sie beruflich genutzt werden. Dies verhindert, dass Taxifahrerinnen und Taxifahrer im Taxigewerbe tätig sind, die nicht über die notwendige Fahrpraxis und entsprechende Ortskenntnisse verfügen.
- Die Taxizentralen werden bewilligungspflichtig. Damit werden in Zukunft Massenverfahren gegen Taxibetreibende verhindert, da direkt auf fehlbare Einsatzzentralenbetreibende zugegriffen werden kann. Durch die Bewilligungspflicht kann die Behörde auf Missstände bei den Einsatzzentralen gezielter und einfacher reagieren.
- Die Voraussetzung der Einhaltung von Arbeitsschutzbestimmungen werden umformuliert (vgl. hinten die Bemerkungen zum neuen § 6 Absatz 5). Die bisherige Regelung, wonach der Geschuchsteller für seine Angestellten dem massgeblichen Gesamtarbeitsvertrag (GAV) angeschlossen ist, verstösst gegen die Koalitionsfreiheit und das Binnenmarktgesetz.

- Ferner wird die bisherige Taxifachkommission aufgehoben. Für die Bewilligungsprüfung und –erteilung ist ohnehin die zuständige Behörde verantwortlich – die Taxifachkommission ist weder legitimiert noch befähigt, eine Prüfung der Voraussetzungen zum Erhalt einer Bewilligung vorzunehmen. Die zuständigen Behörden werden aber auch in Zukunft Vertreterinnen und Vertreter des Taxigewerbes, der entsprechenden Arbeitnehmerorganisationen sowie weiterer Anspruchsgruppen – wo möglich und sinnvoll – regelmässig anhören und einbeziehen.

Auf das Erfordernis eines 24-Stunden-Dienstes für Einsatzzentralen sowie eine mengenmässige Limitierung der Taxibetriebsbewilligungen, wie es in der Vernehmlassungsvorlage noch vorgesehen war, wird hingegen verzichtet.

4. Auswertung der Vernehmlassung

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.

Grundsätzlich begrüsst wird das Bestreben, die Qualität im Taxigewerbe zu heben. Die Ansichten, wie dieses Ziel erreicht werden kann, gehen unter den Vernehmlassungsteilnehmern aber diametral auseinander – von der Forderung eines staatlichen Taximonopols zum einen bis zur konsequenten Deregulierung des Taxigewerbes zum anderen. Praktisch vollends abgelehnt wird die Einführung einer mengenmässigen Limitierung der Taxibetriebsbewilligungen. Auf sie wird deshalb im vorliegenden Ratschlag verzichtet. Der Vorschlag der Unia Nordwestschweiz, eine Limitierung auf 350 Fahrzeuge, verbunden mit einem Moratorium zur Erteilung von neuen Bewilligungen und «keineswegs» über den Entzug bestehender Bewilligungen, einzuführen, würde Artikel 27 BV verletzen. Ein Bewilligungssystem, das nur einem beschränkten und geschlossenen Kreis das Benützen der Standplätze erlauben würde, diskriminierte neue Bewerber auf unabsehbare Zeit gegenüber bisherigen Bewilligungsinhabern in unzulässiger Art und Weise.

Anders schliesslich als in der Vernehmlassungsvorlage sollen ein Verstoß gegen die eidgenössische oder kantonale Gesetzgebung sowie ein offenes Strafverfahren nicht per se zum Entzug bzw. zur Nichterteilung einer Bewilligung führen.

Auf die anderen wesentlichen sowie häufig genannten Anliegen und Forderungen zu einzelnen Bestimmungen in der Vernehmlassungsvorlage wurde mit entsprechenden Ergänzungen oder Änderungen der Gesetzesbestimmungen und/oder mit Ausführungen bei den betreffenden Stellen im Ratschlag reagiert.

5. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

Bemerkungen zu § 1

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 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.

Absatz 1:

Das baselstädtische Taxigesetz regelt das gesamte Taxigewerbe. Dies ist zulässig, da es sich um einen seiner Funktion und Bedeutung dem öffentlichen Dienst sehr nahestehenden Service handelt. Der Schutz von Taxikundinnen und -kunden durch eine Bewilligungspflicht ist daher auch dann zulässig, wenn kein öffentlicher Grund zu gewerblichen Zwecken genutzt wird (so die bundesgerichtliche Rechtsprechung zum Taxigewerbe seit BGE 99 Ia 389 E.3;).

Absatz 2:

Das Taxigewerbe bildet eine zentrale Einrichtung der individuellen Mobilität. Es ergänzt den öffentlichen Verkehr, gerade bei der Feinerschliessung, und erlaubt es auch Personen, die kein Fahrzeug oder keinen Führerausweis besitzen oder gesundheitlich beeinträchtigt sind, sich frei fortzubewegen. Die Nutzung eines Taxis setzt ein Vertrauensverhältnis voraus, da sich der Fahrgast den Kenntnissen und Fähigkeiten der Taxifahrerin oder des Taxifahrers anvertraut und auf deren bzw. dessen Ehrlichkeit und Zuverlässigkeit angewiesen ist. Gleichermassen bezieht sich das Gesagte auf das Verhältnis zu den Taxibetreibenden. Das Taxigesetz legt die Rahmenbedingungen dieses Verhältnisses fest.

Der zweite Satz nimmt die Grundsätze des Taxigewerbes auf und betont die Visitenkartenfunktion des Taxigewerbes. Diese Grundausrichtung prägt im Weiteren die revisionsbedingten Änderungen.

Absatz 3:

Durch konkrete Verkehrsanordnungen können Taxis den öffentlichen Verkehrsmitteln gleichgestellt werden, beispielsweise durch die Erlaubnis zur Mitbenützung der Busspur. Das Bau- und Verkehrsdepartement prüft entsprechende Bevorrechteungen laufend. So wurden die Wünsche des Taxigewerbes in der Vergangenheit mehrheitlich umgesetzt. Auch beim neuen Verkehrskonzept Innenstadt wurden die Bedürfnisse des Taxigewerbes berücksichtigt. Dem Regierungsrat ist dies auch künftig ein wichtiges Anliegen.

Bemerkungen zu § 2

§ 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.

Gegenwärtig ist der Taxibegriff in der Taxiverordnung definiert. Neu bestimmt das Gesetz den zentralen Begriff des Taxis selbst. Der Begriff «Personenwagen» nimmt Bezug auf die bundesrechtliche Legaldefinition in Artikel 11 Absatz 2 lit. a der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS, SR. 741.41). Personenwagen im Sinne des vorliegenden Gesetzes sind demnach leichte Motorwagen zum Personentransport mit höchstens neun Sitzplätzen einschliesslich Fahrerin oder Fahrer. Damit soll die Mitnahme einer Gruppe oder von Gepäckstücken ermöglicht und dem Fahrgast ein gewisser Komfort gewährleistet werden. Auf das Erfordernis der Viertürigkeit wurde aufgrund der Vernehmlassungsergebnisse verzichtet. Es be-

steht die Möglichkeit, dass ausnahmsweise auch andere Fahrzeuge als Taxis zugelassen werden können, falls diese eine entsprechende Servicequalität bieten.

Velotaxis fallen nicht unter das Taxigesetz, da es sich nicht um Personenwagen handelt. Hingegen ist es Velotaxis mit der entsprechenden Standplatzbewilligung gestattet, sich auf den Taxi-standplätzen aufzustellen und die Zufahrtsrouten analog den Taxis zu wählen.

Bemerkungen zu § 3

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.

Absatz 1:

Mit der Nutzung des öffentlichen Grundes und dem Erhalt zahlreicher Privilegien soll eine gewisse Reglementierung und Qualitätssicherung einhergehen.

Absatz 2:

Ortsfremde Taxidienste werden mit dieser Lösung nicht diskriminiert. Ihnen ist es weiterhin erlaubt, ohne baselstädtische Taxibetriebsbewilligung ihre Dienste von privaten Standplätzen aus anzubieten (vgl. die Bemerkungen zu § 10 des Entwurfs).

Bemerkungen zu § 4

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.

§ 4 statuiert eine allgemeine Bewilligungspflicht für das Erbringen von Taxidienstleistungen auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt und regelt die für alle Bewilligungsarten gleichlautenden grundsätzlichen Modalitäten (schriftliches Gesuch, Überprüfung und Auflagen). Der Begriff «Taxidienstleistungen» umfasst den Betrieb von Taxis (§ 6), das Fahren von Taxis (§ 8) sowie auch das Betreiben einer Einsatzzentrale (§ 7). Neu ist neben dem Betrieb von Taxis und dem Fahren von Taxis folglich auch das Betreiben einer Einsatzzentrale bewilligungspflichtig.

Bemerkungen zu § 5

§ 5. Entzug

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.

Die Norm regelt den Entzug für alle Arten der Bewilligungen des Taxigesetzes in allgemeiner Weise. Fehlen die gesetzlichen Voraussetzungen bzw. sind diese weggefallen, so hat die Behörde kein Ermessen und die Bewilligung entsprechend zu entziehen.

Bemerkungen zu § 6

§ 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 Sie 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 Vorausset-

zungen gemäss Absatz 5 lit. a, c und d in der Person eines zeichnungsberechtigten Mitgliedes eines Organs erfüllt sein.

Absatz 1:

Die Taxibetriebsbewilligungen sollen neu unabhängig von einem oder mehreren konkreten Fahrzeugen erteilt werden. Damit wird das Einsetzen von Interims- und Ersatzfahrzeugen, die selbstverständlich ebenfalls den rechtlichen Anforderungen entsprechen müssen, ermöglicht.

Absatz 2:

Die bisherige Unterscheidung von A- und B-Bewilligungen wird aufgehoben. Alle Taxifahrzeuge, die eine baselstädtische Taxibetriebsbewilligung besitzen, dürfen auf den öffentlichen Standplätzen aufgestellt werden (vgl. auch § 10 Absatz 2).

Gemäss Artikel 110 Absatz 2 lit. b VTS sind an Taxis eine nicht blendende Kennlampe sowie kleine Lichter zur Kontrolle der Taxuhr von aussen zulässig. Anhang 10 Ziffer 115 der VTS legt fest, dass die Kennlampen für Taxis gelb sein dürfen. Aus Kontrollgründen dürfen die Taxikennlampen eine andere Farbe haben (jedoch nicht rot). Daraus ergibt sich, dass aufgrund der bundesrechtlichen Vorschriften nur Taxifahrzeuge eine entsprechende Kontrolllampe benutzen dürfen. Da Taxifahrzeuge im Kanton Basel-Stadt generell einer Bewilligung bedürfen (vgl. Absatz 1), können nur bewilligte Taxis eine entsprechende Taxilampe benutzen.

Absatz 3:

Taxibetriebe können zur Durchführung von Taxifahrten mit den zugelassenen Fahrzeugen Taxifahrerinnen und Taxifahrer beschäftigen. Diese benötigen zwingend eine baselstädtische Taxifahrerbewilligung (vgl. § 8).

Absatz 4:

Die bisher unlimitiert gültigen Bewilligungen werden auf fünf Jahre erteilt. Vorbehalten bleibt der Entzug nach § 5 des Entwurfs. Im Vergleich mit anderen Kantonen ist die fünfjährige Frist relativ lange. Die Stadt Zug sieht in ihrem Taxireglement vor, dass eine Taxibetriebsbewilligung vier Jahre lang gültig ist. Eine Zürcher Betriebsbewilligung ist jeweils für drei Jahre gültig und, wie in den meisten Kantonen, nicht übertragbar. Die Stadt Aarau sieht vor, dass eine Taxibetriebsbewilligung ein Jahr gültig ist und stillschweigend verlängert wird. In der Stadt Winterthur gilt gemäss Taxireglement eine sechsjährige Dauer. Begründet wird dies mit der Amortisationsdauer eines Fahrzeuges.² Gemäss § 3 Absatz 2 des revidierten Gesetz über den Betrieb von Taxis des Kantons Basel-Landschaft wird die Bewilligung «in der Regel» auf unbeschränkte Zeit erteilt und kann mit Auflagen versehen werden. Anders als im Vernehmlassungsentwurf besteht ein Anspruch auf Verlängerung der Bewilligung, sofern die Voraussetzungen für deren Erteilung erfüllt sind.

Mit Zustimmung des Taxibüros soll bei Todesfällen oder anderen unvorhersehbaren, gravierenden Vorkommnissen eine Geschäftsübergabe an nahe Verwandte möglich sein. Sinn und Zweck ist das Vermeiden von Notsituationen, die durch das Ereignis eintreten können. Die vorliegende Norm ist eine Härtefallklausel.

Absatz 5:

Die Voraussetzungen für die Bewilligungserteilung sind von der Gesuchstellerin oder dem Gesuchsteller kumulativ zu erfüllen. Aufgrund der kritischen Rückmeldungen im Vernehmlassungsverfahren wurde auf das Erfordernis einer baselstädtischen Taxifahrerbewilligung als Bewilligungsvoraussetzung verzichtet. Damit ist es auch einer Person, welche die baselstädtische Taxifahrerbewilligung nicht (mehr) besitzt, das Führen eines Taxibetriebes möglich.

² Gemäss der in der Autobranche gängigen Eurotax-Bewertung ist ein Fahrzeug bei durchschnittlicher Kilometerleistung nach sechs Jahren vollständig abgeschrieben. Mit Taxifahrzeugen werden in der Regel überdurchschnittlich viele Kilometer zurückgelegt. Die Betriebsbewilligung hat eine Geltungsdauer von längstens sechs Jahren. Die Gesamtlebensdauer eines Fahrzeuges beträgt durchschnittlich 12 Jahre.

Eine Wohnsitz- bzw. Niederlassungspflicht im Kanton Basel-Stadt wird im Gesetzesentwurf nicht mehr vorgesehen, da diese gegen das Binnenmarktgesetz und das FZA verstossen würde. Eine Bewilligung erhält, wer Geschäftssitz in der Schweiz hat. Diese Voraussetzung ist FZA konform.

Nach geltendem Taxigesetz wird für den Erhalt einer Taxibetriebsbewilligung A vorausgesetzt, dass der Gesuchsteller für seine im Fahr- oder Schichtdienst tätigen Angestellten dem in Basel-Stadt für das Taxigewerbe vom Einigungsamt als massgeblich bezeichneten Gesamtarbeitsvertrag (GAV) angeschlossen ist³. Eine solcher Anschlusszwang ist unzulässig, verstösst gegen Bundesrecht (OR, BGBM) und insbesondere gegen das verfassungsmässige Grundrecht der Koalitionsfreiheit (Artikel 23 BV). Ein GAV kann nur für die beteiligten Arbeitgeber und Arbeitnehmer gelten. Eine Ausdehnung des Geltungsbereichs des GAV auf die nicht Angeschlossenen ist nur über die Allgemeinverbindlicherklärung nach den restriktiven Voraussetzungen des Bundesgesetzes über die Allgemeinverbindlicherklärung von Gesamtarbeitsverträgen (AVEG, SR 221.215.311) möglich, die auf Antrag aller Vertragsparteien durch den Regierungsrat erfolgen würde. Unzulässig sind auch die in der Vernehmlassung eingebrachten Vorschläge, als Bewilligungsvoraussetzung «die Gewährleistung der Möglichkeit für die Beschäftigten ein existenzsicherndes Mindesteinkommen zu erzielen» bzw. «allenfalls angestellten Chauffeuren mindestens 50% des Lohnes als vertraglich vereinbarten Lohn auf Stundenbasis [zu] bezahlen». Grundsätzlich ist nur der Bund befugt, eine gesetzliche Grundlage für die staatliche Festsetzung von Mindestlöhnen zu erlassen. Auch das neue Taxigesetz darf deshalb weder einen Anschlusszwang noch einen Mindestlohn vorschreiben.

Ebenfalls als unzulässig erwiesen hat sich die im Vernehmlassungsentwurf gewählte Formulierung von § 6 Absatz 5 lit. f, wonach die Einhaltung der Konditionen allfälliger GAV-Bestimmungen eine Bewilligungsvoraussetzung bzw. deren Nichteinhaltung ein Entzugsgrund sein soll. Dabei wäre nur die Einhaltung der einschlägigen Arbeitsbedingungen, nicht aber der formelle Beitritt zu einem einschlägigen GAV gefordert worden. Eine solche Regelung verstösst jedoch gegen das AVEG und das Arbeitsgesetz, weil das Bundesrecht den Arbeitnehmerschutz grundsätzlich abschliessend regelt und faktisch die Vorschriften über die Allgemeinverbindlicherklärung umgangen werden könnten. Taxibetreibende tragen nicht zuletzt auch im Interesse der Verkehrssicherheit eine grosse Verantwortung gegenüber ihren angestellten Fahrerinnen und Fahrern. Die an sich selbstverständliche Einhaltung der geltenden Arbeitsschutzbestimmungen (Arbeitsgesetz) soll deshalb explizit als – rechtlich zulässige – Bewilligungsvoraussetzung ins Taxigesetz aufgenommen werden.

Absatz 6:

Die bisherige Regelung betreffend den Leumund wird zum Teil übernommen und ergänzt bzw. gemäss der herrschenden Praxis konkretisiert. Zahlreiche Städte nennen in ihrem Taxireglement die Gründe, die den Leumund einer Person trüben können. Im Sinne des Gesetzmässigkeitsprinzips ist es angebracht, hier den unbestimmten Rechtsbegriff «guter Leumund» für das Taxigewerbe zu konkretisieren.

Im Entwurf wird zudem am Kriterium des finanziellen Leumunds festgehalten. Die Bonität ist ein wesentliches Kriterium für die Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit im Taxigewerbe. Damit kann etwa vermieden werden, dass überschuldete Taxibetreibende zur Einsparung von Kosten die Fahrzeuge nicht mehr richtig warten oder ortsunkundige Fahrgäste übervorteilen. Um eine einwandfreie Betriebsführung zu gewährleisten, darf es folglich zu keinen finanziellen Engpässen kommen, die bei der Qualität der zu erbringenden Dienstleistungen oder der Organisation des Betriebes zu Einsparungen führen könnten.

³ Am 11. Juni 2013 hat die Gewerkschaft Unia bekannt gegeben, den seit 1996 bestehenden Gesamtarbeitsvertrag per Ende 2013 zu kündigen.

Absatz 7:

Mindestens eine zeichnungsberechtigte und damit ins Handelsregister eingetragene Person muss die Voraussetzungen zum Erhalt einer Taxibetriebsbewilligung erfüllen. Sonderbestimmungen für juristische Personen bzw. deren Vertreter sehen auch andere Taxireglemente vor. Damit soll eine gewisse Kontinuität und Transparenz geschaffen und verhindert werden, dass Vertreterinnen und Vertreter beliebig ausgetauscht werden, wenn eine Person die Voraussetzungen nicht (mehr) erfüllt.

Bemerkungen zu § 7

§ 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.

Neu wird für Einsatzzentralen eine Bewilligungspflicht vorgesehen. Die Voraussetzungen für die Bewilligungserteilung sind von der Gesuchstellerin oder dem Gesuchsteller kumulativ zu erfüllen. Anders als im Vernehmlassungsentwurf besteht ein Anspruch auf Verlängerung der Bewilligung, sofern die Voraussetzungen für deren Erteilung erfüllt sind.

Es ist vorgesehen, dass Einsatzzentralen wie bis anhin über eine Daten- und/oder Sprechfunkanlage verfügen müssen. Zudem muss ein Notrufsystem zwischen der Einsatzzentrale und den Fahrzeugen bestehen. In den letzten Jahren kam es zu diversen Übergriffen auf Fahrgäste einerseits und Taxifahrerinnen bzw. Taxifahrer andererseits. Eine entsprechende Anlage ermöglicht es, die Position des Taxis zu bestimmen und die Route nachzuvollziehen. Das Bundesgericht hat festgehalten, dass eine GPS-Pflicht mit der persönlichen Freiheit der Betroffenen vereinbar ist.⁴ Verzichtet werden soll hingegen auf das im Vernehmlassungsverfahren vorgebrachte minimale Mischverhältnis zwischen Bestell- und Einsteigerfahrten (gewisse Anzahl Bestellfahrten pro angeschlossenes Fahrzeug).

⁴ Urteile des Bundesgerichts 2C_116, 117, 118/2011 vom 29. August 2011, E. 8.4 und 8.5.

Gemäss dem neuen § 7 ist nicht ausgeschlossen, dass Funkzentralendienstleistungen (Fahrtenvermittlung, Telefondienste) wie bis anhin an ein externes Unternehmen ausgelagert werden können.

Bemerkungen zu § 8

§ 8. Taxifahrbewilligung

¹ Wer ein zugelassenes Taxifahrzeug fahren will, benötigt eine Taxifahrbewilligung. 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.

Absatz 1:

Neu werden auch die Taxifahrbewilligungen befristet. Es wird keine feste Zeitspanne vorgesehen, sondern es wird an die tatsächliche Berufsausübung angeknüpft. Wichtig sind die Ortskenntnisse und die tatsächliche Nutzung der Bewilligung, da sich die Verhältnisse innerhalb der Stadt rasch ändern und die Fahrtroutine nicht verloren gehen darf. Es wird deshalb festgehalten, dass die Bewilligung nur solange gültig sein soll, als sie auch beruflich regelmässig genutzt wird. Diese Norm bedeutet nicht, dass keine Unterbrechung stattfinden darf. Der Unterbruch darf jedoch nicht einer Berufsaufgabe gleichkommen. Ähnlich ist die Lösung beispielsweise in den Städten Zürich, Luzern und Zug.

Absatz 2:

Der Prüfungsinhalt ist Gegenstand der Verordnung.

Absatz 3:

Zwischen dem Taxifahrgast und der Taxifahrerin bzw. dem Taxifahrer besteht ein Vertrauensverhältnis, das es notwendig macht, auch bei den Taxifahrerinnen und Taxifahrern bei der Bewilligungserteilung eine Leumundsprüfung vorzunehmen. Die Definition entspricht der Bestimmung zum Leumund bei den Taxibetriebsbewilligungen. Als einschlägig werden vor allem Verstösse gegen das Strassenverkehrsgesetz, Gewaltdelikte, Betäubungsmitteldelikte, Eigentums- und Vermögensdelikte und Delikte gegen die sexuelle Integrität angesehen.

Aber auch Verstösse gegen (sozial-)versicherungsrechtliche Vorschriften sind in Betracht zu ziehen. Aus Gründen des Publikumsschutzes wird im Entwurf an der Voraussetzung des einwandfreien Leumunds festgehalten. Aber auch nach dem revidierten Gesetz sind nur jene Strafen und Verfahren für den Leumund einschlägig, die mit dem Taxigewerbe nicht vereinbar sind.

Absatz 5:

Die Bewilligungsbehörde kann bei Bewilligungsinhaberinnen und Bewilligungsinhabern, bei welchen begründete Zweifel an den zur Berufsausübung notwendigen kantonalrechtlichen, sprachlichen oder örtlichen Kenntnissen bestehen, eine Wiederholung der Prüfung gemäss Absatz 2 lit. c anordnen. Dies kann beispielsweise dann der Fall sein, wenn mehrere Beschwerden gegen eine Taxifahrerin oder einen -fahrer betreffend mangelnde Orts- oder Sprachkenntnisse eingehen oder wenn wiederholt gegen kantonalrechtliche Taxivorschriften verstossen wird. Die Bestimmung lehnt sich an das Strassenverkehrsgesetz des Bundes an, wonach bei Zweifeln an der Fahrkompetenz einer Person unter Anderem eine Theorieprüfung oder eine praktische Führerprüfung angeordnet werden kann (Artikel 15d Absatz 5 SVG).

Bemerkungen zu § 9

§ 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 und Verhaltensvorschriften der Taxifahrerinnen und Taxifahrer, werden in der Verordnung geregelt.

Absatz 1:

Diese Bestimmung soll verdeutlichen, dass Inhaberinnen und Inhaber von Taxibetriebsbewilligungen für ihre angestellten Taxifahrerinnen und Taxifahrer verantwortlich sind. Sie haben insbesondere dafür zu sorgen, dass die einschlägigen Vorschriften eingehalten werden, damit eine qualitativ hochwertige Dienstleistung erbracht wird.

Absatz 2:

Im Sinne der Repräsentationsfunktion des Taxigewerbes (vgl. § 1 Absatz 2) müssen Taxifahrerinnen und Taxifahrer das Fahrzeug innen und aussen sauber halten sowie sich gegenüber dem Fahrgast freundlich und hilfsbereit zeigen. Sie haben beispielsweise Gepäckstücke in das Taxi ein- und auszuladen. Die Anforderungen an das Fundbüro, sei dies das öffentlich, sei dies ein eigenes, werden in der Verordnung geregelt.

Bemerkungen zu § 10

§ 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 Taxidienstleistungen durchzuführen.

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

Die Bestimmung stellt einen zwingenden Nachvollzug des übergeordneten Rechts (BGBM) dar und orientiert sich an den oben skizzierten Empfehlungen der WEKO betreffend Marktzugang für ortsfremde Taxidienste vom 27. Februar 2012.

Auf eine explizite Regelung ausländischer Taxidienste bei grenzüberschreitenden Sachverhalten wird verzichtet, da im Falle der Anwendbarkeit des FZA dieses ohnehin direkt anwendbar wäre. Bis die Anwendbarkeit des FZA gerichtlich geklärt wird, ist im Verhältnis zu Deutschland ferner die Vereinbarung zwischen dem Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement und dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland über den gewerblichen Strassenpersonen- und -güterverkehr vom 17. Dezember 1953 (SR 0.741.619.136) zu beachten.

Bemerkungen zu § 11

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.

Absatz 1:

Die bisher in § 16 der Taxiverordnung geregelte Transportpflicht wird in das Taxigesetz überführt. Als schwerer Eingriff in das Grundrecht der Wirtschaftsfreiheit bedarf die Pflicht zum Transport einer formellgesetzlichen Grundlage. Auch die Grosszahl der anderen Schweizer Städte normiert die Transportpflicht in einem formellen Gesetz.

Bei der freien Taxiwahl handelt es sich um ein zentrales Merkmal des baselstädtischen Taxigewerbes. Noch immer sind viele Taxifahrerinnen und Taxifahrer der falschen Ansicht, dass ein Kunde bzw. eine Kundin das «vorderste» Taxi zu nehmen habe. Dies führt dazu, dass Kundinnen und Kunden unfreundlich aufgefordert werden, das erste Taxi zu berücksichtigen. Die Kundinnen und Kunden haben das Recht, selber ein Taxi und damit den Fahrer bzw. die Fahrerin auszuwählen.

Absatz 2:

Das explizite Erwähnen von Kurzstreckenfahrten ist damit zu begründen, dass es einer Taxifahrerin und einem Taxifahrer nicht gestattet sein darf, eine Fahrt abzulehnen, um eine finanziell attraktivere Fahrt abzuwarten. Die Nähe zum öffentlichen Verkehr und das Angewiesensein des Kunden auf einen Taxitransport rechtfertigen diese Norm. Auch andere Städte sehen vergleichbare Normen vor.

Das Taxigewerbe ist ein dem öffentlichen Verkehr angeglichenes Gewerbe, das diesen ergänzt und vervollständigt. Die Transportpflicht, die sich in allen Taxireglementen findet, bedarf bezüglich Menschen mit einer Behinderung einer weiteren Konkretisierung, da sich der Kanton Basel-Stadt mit seiner Kantonsverfassung bewusst für einen weiterreichenden Schutz Behinderter entschieden hat. Dies bedeutet nicht, dass alle Taxis für jede Art von Behindertentransport ausgerüstet werden müssen. Es bedeutet jedoch, dass Taxibetreibende bei ihren Anschaffungen auch auf die behindertengerechte Ausgestaltung achten sollen und dieses Kriterium bei der Vergabe von Bewilligungen zentral gewichtet werden darf und soll – gerade bei einem Gesuchsüberschuss.

Der Begriff der Blindenhunde wird durch Behindertenhilfshunde ersetzt, da Hunde nicht nur zur Unterstützung von Sehbehinderten, sondern auch von anderen Menschen mit Behinderung eingesetzt werden. Zu denken ist an die Hilfshunde für Hörbehinderte oder für körperlich eingeschränkte Personen.

Absatz 3:

Dieser Absatz regelt die Ausnahmebestimmungen zum vorhergehenden Grundsatz. Als Gründe, die in der Person des Fahrgastes liegen, ist etwa an eine starke Alkoholisierung zu denken.

Bemerkungen zu § 12

V. Tarife

§ 12. Tarifordnung

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

Es werden weiterhin nur Höchsttarife festgelegt. Ein Festschreiben der Tarife ist nach jüngster bundesgerichtlicher Rechtsprechung unzulässig.⁵

Im Zusammenhang mit der vorliegenden Gesetzesrevision wurden mehrere Tariffestsetzungsoptionen diskutiert. Dabei hat sich gezeigt, dass staatlich festgesetzte Tarife nicht bundesrechtskonform und damit unzulässig sind. Eine Zweiteilung der Tarife für grosse und kleine Fahrzeuge scheitert an der zwingend notwendigen Differenzierung: Das Vorschreiben von bestimmten Fahrzeugtypen würde einen übermässigen Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit darstellen. Ein öffentliches Interesse, das die Wahlfreiheit und die unternehmerische Freiheit der Taxibetreiberinnen und Taxibetreibern sowie der Taxizentralen so einschneidend tangiert, ist nicht ersichtlich bzw. vermag den entgegenstehenden Grundrechtsaspekt nicht zu überwiegen. Vor allem jedoch lassen sich alle Anliegen auch mit mildernden Massnahmen verwirklichen. So können die Höchsttarife weiterhin festgelegt werden. Diese können von den Taxibetreiberinnen und Taxibetreibern sowie den Taxizentralen beliebig unterboten werden.

Bemerkungen zu § 13

⁵ Urteile des Bundesgerichts vom 17. Mai 2011 2C_940/2010 und 2C_804/2010.

VI. Fahrzeuge

§ 13. Taxifahrzeuge

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.

Absatz 1:

Das Anschreiben der Tarife im Taxi ist eine Massnahme der Transparenz und Qualitätssicherung, die bereits heute im Innern der Taxis erfolgt. Im Weiteren sind seit 2010 an den Taxistandplätzen Hinweisschilder mit den ungefähren Fahrtkosten für die häufigsten Fahrziele angebracht.

Andere Taxireglemente, auch das revidierte Gesetz des Kantons Basel-Landschaft, sehen bereits im Gesetz detaillierte Regelungen im Bezug auf die Fahrzeuge vor. Bezüglich des Fahrzeugzustandes ist besonders an das Alter und die Sauberkeit des Fahrzeuges zu denken. Auch Regelungen bezüglich des notwendigen Raumangebotes, des Erscheinungsbildes der Taxifahrzeuge sowie der Anschrift der Tarife können in die Verordnung aufgenommen werden.

Absatz 2:

Analog anderer Reglemente zum Taxigewerbe, beispielsweise denjenigen der Städte Zürich und Luzern, soll es der Taxifahrerin bzw. dem Taxifahrer nicht erlaubt sein, ohne Einwilligung des Fahrgastes zu rauchen.⁶ Umgekehrt dürfen Fahrgäste nur mit ausdrücklicher Einwilligung der Taxifahrerin bzw. des Taxifahrers rauchen.

Bemerkungen zu § 14

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.

Das Gesetz regelt den Gegenstand der Abgabe, den Kreis der Abgabepflichtigen und die Bemessungsgrundlagen; es gelten das Kostendeckungs- und das Äquivalenzprinzip. Die Höhe der einzelnen Gebühr soll wie bis anhin in der Verordnung festgelegt werden.

Eine (teilweise) Rückvergütung der Gebühr bei energieeffizienten Fahrzeugen ist nicht vorgesehen, da im Kanton Basel-Stadt bereits über die Motorfahrzeugsteuer ein Bonus gewährt respektive ein Malus auferlegt wird.

Bemerkungen zu §§ 15 – 17

⁶ Artikel 16 Absatz 2 Bst. d Taxivorschriften der Stadt Zürich.

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 1978 wird wie folgt geändert:

Es wird folgender neuer § 23b eingefügt:

§ 23b. Taxidienstleistungen

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

§ 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.

Der Regierungsrat sieht vor, für die Verordnungsrevision ebenfalls ein öffentliches Vernehmlassungsverfahren durchzuführen.

Die Strafbestimmungen bei Widerhandlungen gegen das Taxigesetz werden neu ins Übertretungsstrafgesetz überführt, was der Basler Rechtssystematik entspricht.

Bezüglich Taxibetriebsbewilligungen wird eine einheitliche einjährige Frist festgesetzt, innerhalb derer die bisherigen Bewilligungen ins neue Recht überführt werden sollen. Nach Ablauf der Frist fallen alle bisherigen Bewilligungen dahin.

Bisherige Einsatzzentralen sind berechtigt, ihre Tätigkeit während eines Jahres nach Wirksamkeit dieses Gesetzes ohne die behördliche Bewilligung zum Betrieb einer Einsatzzentrale weiter auszuüben.

6. Finanzielle Auswirkungen

Durch das neue Gesetz wird der Aufwand des Taxibüros der Kantonspolizei tendenziell etwas zunehmen, da die Einsatzzentralenbewilligungen, die Taxibetriebsbewilligungen und die Taxifahrerbewilligungen periodisch überprüft werden müssen. Auch die neue Bewilligungspflicht für Taxizentralen bringt eine gewisse Mehrarbeit mit sich. Diese zusätzlichen Leistungen werden indes durch die bestehenden Personalressourcen gedeckt werden können. Eine Personalaufstockung ist nicht nötig.

Auf der Einnahmenseite sollen die neu eingeführten Einsatzzentralenbewilligungen, die zehn Jahre Gültigkeit besitzen werden und deren Anzahl sich voraussichtlich im heutigen Rahmen bewegen wird, lediglich kostendeckend ausgestellt werden – in etwa in der selben Höhe wie die Taxibetriebsbewilligungen. Durch Verzicht auf die heute nicht relevanten Bewilligungen für Gesellschaftswagen fallen keine Mindereinnahmen an. Mehreinnahmen oder Mindereinnahmen sind bei gleichbleibender Anzahl der Bewilligungen nicht zu erwarten.

7. Prüfung der Vorlage

7.1 Prüfung des Finanzdepartements gemäss §8 FHG

Das Finanzdepartement hat die Vorlage gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz) vom 14. März 2012 (SG 610.100) überprüft.

7.2 Prüfung des Justiz- und Sicherheitsdepartements

Das Justiz- und Sicherheitsdepartement hat die Vorlage hinsichtlich der Aufnahme in die Gesetzessammlung geprüft.

7.3 Regulierungsfolgenabschätzung

Gemäss RFA-Vortest liegt eine Betroffenheit der Wirtschaft vor. Das Taxigesetz wird mit der Revision an übergeordnetes Recht angepasst; gleichzeitig soll die Qualität verbessert werden. Es erfolgt keine neue staatliche Intervention. Betroffen sind sowohl Unternehmen – im Taxigewerbe vor allem KMU – als auch Arbeitnehmende. Die Einführung einer Bewilligungspflicht für Einsatzzentralen und die zeitliche Befristung der Taxibetriebsbewilligungen führen zu einem geringfügigen administrativen (und in ersterem Falle auch finanziellen) Mehraufwand. Durch die strengeren Anforderungen soll das Gewerbe insgesamt an Qualität gewinnen, was sich positiv auf die Arbeitsbedingungen und nicht zuletzt den Erhalt der Arbeitsstelle für die seriös arbeitenden Akteure auswirken dürfte.

8. Bericht zum Anzug Talha Ugur Camlibel und Konsorten betreffend unhaltbare Zustände im Basler Taxigewerbe

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 5. Juni 2013 den nachstehenden Anzug Talha Ugur Camlibel und Konsorten dem Regierungsrat zur erneuten Berichterstattung 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»

Wie im Ratschlag ausgeführt, werden mit dem neuen Taxigesetz zahlreiche Massnahmen getroffen, um die Servicequalität im Taxigewerbe zu erhöhen. Es ist gut möglich, dass aufgrund der höheren Qualitätsanforderungen die Anzahl der erteilten Taxibetriebsbewilligungen sinken wird. Auch konnte durch eine konsequente Anwendung bereits des bisherigen Taxigesetzes die Anzahl der Taxibetriebsbewilligungen in letzter Zeit reduziert werden.

Auf eine Limitierung der Taxibetriebsbewilligungen wird aufgrund der zahlreichen negativen Rückmeldungen im Vernehmlassungsverfahren verzichtet. Ob mit der angestrebten Erhöhung der Servicequalität eine Verbesserung der ökonomischen Situation einhergeht, kann schwer abgeschätzt werden. Wie ausführlich beschrieben, ist bereits aus bundesrechtlichen Gründen der Handlungsspielraum des Kantons sehr klein.

Aufgrund des Binnenmarktgesetzes sind weder eine Besser- noch eine Schlechterstellung von ortsfremden schweizerischen Taxidiensten erlaubt. Darum dürfen bereits heute ortsfremde Taxis auf der Rückfahrt und auf Begehren hin einen neuen Kunden aufnehmen. Es ist – und bleibt – ihnen jedoch untersagt, sich ohne baselstädtische Taxibetriebsbewilligung auf den öffentlichen Standplätzen aufzustellen. Im Verhältnis zu Deutschland besteht die vorgängig erwähnte Vereinbarung. Gemäss dem Freizügigkeitsabkommen haben Staatsangehörige anderer EU-Staaten das Recht, während 90 Tagen im Jahr Fahrgäste in die Schweiz zu bringen oder auf Bestellung abzuholen.

Mit der Ökologisierung der Fahrzeugsteuer besteht für die baselstädtischen Taxibetreiber ein Anreiz umweltverträgliche Fahrzeuge einzusetzen. Aufgrund des Binnenmarktgesetzes ist es nicht möglich, weitergehende Restriktionen aufzuerlegen. Ansonsten müssten diese nur durch hiesige Taxibetreiber erfüllt werden, wodurch diese benachteiligt würden.

Die Ausgestaltung der Taxistandplätze richtet sich nach den Vorgaben des Schweizerischen Strassenverkehrsgesetzes und der Schweizerischen Signalisationsverordnung. Die Taxistand-

plätze im Kanton Basel-Stadt entsprechen den vorgenannten gesetzlichen Vorschriften. In der Regel besteht ein Taxistandplatz aus der gelben Markierung eines Parkverbotsfelds mit integrierter Aufschrift «TAXI» und einem Signal mit der Aufschrift «Taxistandplatz». Ende 2010 wurden zudem an den wichtigsten Taxistandplätzen zweisprachige Hinweisschilder montiert, die einerseits über das Recht der freien Taxiwahl und andererseits über die ungefähr zu erwartenden Kosten für Fahrten zu wichtigen Zielen orientieren.

9. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen wird dem Grossen Rat beantragt, dem vorgelegten Entwurf zum Gesetz betreffend das Erbringen von Taxidienstleistungen (Taxigesetz) zuzustimmen sowie den Anzug Camlibel und Konsorten abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss
RFA Teil A und B

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 1958¹, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] sowie in den Bericht der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], 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 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.

¹ 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

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 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.

§ 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 und Verhaltensvorschriften der Taxifahrerinnen und Taxifahrer, werden in der Verordnung geregelt.

§ 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 Taxidienstleistungen durchzuführen.

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 und des Zustandes der Fahrzeuge sowie deren Beschriftung, insbesondere des Anschreibens der Tarife.

² Das Rauchen im Taxifahrzeug ist ohne Einwilligung des Fahrgastes 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 1978² wird wie folgt geändert:

Es wird folgender neuer § 23b eingefügt:

§ 23b. Taxidienstleistungen

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

§ 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 SG 253.100.

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.



Regulierungsfolgenabschätzung (RFA)

Teil A:

Klärung der Betroffenheit („Vortest“)

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

P-Nr.: P120218

Erlassform: ☒ Gesetz ☐ Verordnung

Federführendes Departement: ☐ PD ☐ BVD ☐ ED ☐ FD ☐ GD ☒ JSD ☐ WSU

Ist folgende Frage mit „Ja“ zu beantworten, liegt eine Betroffenheit der Wirtschaft vor, d.h. die Regulierungsfolgenabschätzung (Teil B) ist durchzuführen.

1. Können Unternehmen vom Vorhaben direkt oder indirekt negativ betroffen sein? (direkt: z.B. in Form von Kosten, Berichtspflichten, Auflagen; indirekt: z.B. Verschlechterung der Standortattraktivität)

Ja ☒ Nein ☐

Der Vortest zur Betroffenheit ist obligatorischer Bestandteil des Berichtes an den Regierungsrat bzw. des Ratschlages an den Grossen Rat. Liegt keine Betroffenheit der Wirtschaft vor, ist dies in einem separaten Abschnitt („Regulierungsfolgenabschätzung“) im Bericht bzw. Ratschlag kurz zu begründen. Ist eine Betroffenheit festgestellt worden, ist Teil B des Fragenkatalogs auszufüllen.

Empfehlung:

Der Regierungsrat empfiehlt, den Fragebogen bereits bei der Ausarbeitung des Erlasses bzw. dessen Revision zu berücksichtigen und nach dessen Finalisierung auszufüllen.



Regulierungsfolgenabschätzung (RFA)

Teil B:

Fragenkatalog zur Durchführung einer Regulierungsfolgenabschätzung (RFA)

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

P-Nr.: P120218

Erlassform: ☒ Gesetz ☐ Verordnung

Federführendes Departement: ☐ PD ☐ BVD ☐ ED ☐ FD ☐ GD ☒ JSD ☐ WSU

I. Notwendigkeit staatlichen Handelns

1. Warum ist die staatliche Intervention gerechtfertigt? Welche Gründe sprechen für oder gegen staatliches Handeln?

- ☒ Nachvollzug von Bundesrecht: *Binnenmarktgesetz und FZA*
- ☐ Nachvollzug von kantonalem Verfassungsrecht: *(Hier bitte genauere Angaben einfügen)*
- ☐ Verordnung zu einem bereits verabschiedeten Gesetz: *(Hier bitte genauere Angaben einfügen)*
- ☒ Weitere Gründe: *Qualität und Arbeitsbedingungen im Taxigewerbe sollen verbessert werden.*

2. Inwiefern können die Volkswirtschaft oder die Gesellschaft vom Vorhaben profitieren?

Es wird ein bestehendes Gesetz revidiert, es erfolgt keine neue staatliche Intervention. Bisherige Erfahrungen und politische Vorstösse haben gezeigt, dass der Markt sich nicht so reguliert, wie es gewünscht und notwendig wäre.

Das Binnenmarktgesetz und das FZA verlangen zwingend eine Reform des bisherigen Taxigesetzes. Zudem soll der beschränkte öffentliche Grund im quasi öffentlichen Verkehr des Taxigewerbes qualitativ hochstehend genutzt und werden.

Festgestellt wurden Probleme im Bereich Sicherheit, Qualität und Soziales. Geringere Eingriffe als präventive Bewilligungspflichten reichen im Taxigewerbe zum Schutz der betroffenen Güter nicht aus. Sowohl gesellschaftlich als auch volkswirtschaftlich lohnt sich eine Revision des Taxigesetzes und damit eine Anpassung der Bewilligungspflichten, da damit die Attraktivität der Stadt, die Sicherheit der Fahrgäste und der Taxichauffeure und die Qualität des Taxigewerbes gefördert wird.

II. Auswirkungen auf einzelne gesellschaftliche Gruppen

3. **Hauptsächlich Betroffene des Vorhabens:** ☒ Unternehmen ☒ Arbeitnehmende
☐ Andere (bitte präzisieren): *[Hier Text einfügen]*

4. **Löst das Vorhaben bei Unternehmen (Mehr-)Belastungen aus?** ☐ Ja ☐ Nein
Falls ja, welcher Art?

- ☒ Finanziell: *neue Bewilligungspflicht für Einsatzzentralen*
☒ Administrativ: *neue Bewilligungspflicht für Einsatzzentralen, zeitliche Befristung der Taxibetriebsbewilligungen*
☐ Weitere: *(Hier bitte genauere Angaben einfügen)*

5. **Können baselstädtische Unternehmen durch das Vorhaben Vor- oder Nachteile gegenüber Konkurrenten an anderen Standorten entstehen? Hat das Vorhaben z.B. negative Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit sowie Forschung und Entwicklung?**

- Vorteile: ☐ Ja ☒ Nein
Nachteile: ☐ Ja ☒ Nein

Worin bestehen die Vor- resp. Nachteile? *[Hier Text einfügen]*

6. **Reichweite der Betroffenheit:** *(Mehrfachnennung möglich)*

- ☐ Alle Unternehmen
☐ Überwiegend grosse Unternehmen
☒ Überwiegend kleine und mittlere Unternehmen (KMU)
☐ Branchenübergreifend
☒ Nur eine Branche

Nähere Ausführungen zur Reichweite der Betroffenheit: *[Hier Text einfügen]*

7. **Können durch das Vorhaben Arbeitsplätze gefährdet werden?** ☐ Ja ☒ Nein

Falls ja, in welchem Ausmass? *(Hier bitte genauere Angaben einfügen)*

8. **Kann das Vorhaben zum Erhalt oder zur Schaffung von Arbeitsplätzen im Kanton Basel-Stadt beitragen?**

- Erhalt: ☒ Ja ☐ Nein
Schaffung: ☐ Ja ☒ Nein

Anmerkung: *Durch eine hohe Qualität, die regelmässig nachgewiesen werden muss, verbessert sich das Taxiwesen gesamthaft, was dazubeitragen kann, die Arbeitsplätze der Betroffenen zu sichern.*

III. Zweckmässigkeit und Effizienz im Vollzug

9. **Inwiefern wird das Vorhaben benutzerfreundlich umgesetzt?** (Leichte Verständlichkeit, Vermeidung von Doppelspurigkeiten, Koordination mit anderen Verfahren, E-Government, frühzeitige Information der Betroffenen, ausreichende Vorlaufzeit bis zur Umsetzung etc.)

Die Betroffenen wurden im Rahmen der Taxifachkommission informiert. Zum Vernehmlassungsentwurf wurde eine öffentliche Vernehmlassung durchgeführt, zu der die Akteure schriftlich eingeladen wurden. Dasselbe Verfahren wird bei der Ausarbeitung der Verordnungsänderungen stattfinden.

Meldepflichten sind im Taxigewerbe zu wenig wirksam und erlauben weder die notwendige präventive Kontrolle noch ein effizientes Vorgehen gegen jene Taxigewerbetreibenden, welche die angestrebte Mindestqualität nicht einhalten.

Die oben genannten Aspekte werden bei der Umsetzung und beim Verordnungserlass berücksichtigt werden.

IV. Alternative Regelungen

10. Gäbe es für die Durchsetzung des Vorhabens alternativen Regelungen? (anstatt eines Gesetzes oder einer Verordnung)

(Diese Frage entfällt bei Nachvollzug von Bundesrecht oder kantonalem Verfassungsrecht)

☐ Ja ☒ Nein

Welche Optionen wurden geprüft? Weshalb haben diese keine Anwendung gefunden?
[Hier Text einfügen]

Die Regulierungsfolgenabschätzung (Teil B) ist, sofern eine Betroffenheit der Wirtschaft vorliegt, obligatorischer Bestandteil des Berichtes an den Regierungsrat bzw. des Ratschlags an den Grossen Rat. Zudem fasst ein separater Abschnitt im Bericht bzw. Ratschlag („Regulierungsfolgenabschätzung“) das Ergebnis der RFA kurz zusammen.

Empfehlung.

Um Auswirkungen eines Erlasses auf die baselstädtische Wirtschaft besser beurteilen zu können, empfiehlt der Regierungsrat – wo sinnvoll – die Konsultation Externer Sachverständiger. Zudem kann im Zusammenhang mit der Beurteilung der volkswirtschaftlichen Auswirkungen das Amt für Wirtschaft und Arbeit konsultiert werden.