



An den Grossen Rat

14.5557.02

JSD/P145557

Basel, 3. Dezember 2014

Regierungsratsbeschluss vom 2. Dezember 2014

Interpellation Nr. 115 von Ursula Metzger betreffend «Kartellbildung bei den Einsatzzentralen»

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 12. November 2014)

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

Gemäss dem Ratschlag des Regierungsrates zum neuen Taxigesetz (12.0218.02) gibt es zurzeit 460 sog. A-Taxibetriebsbewilligungen, die zur Benützung eines öffentlichen Standplatzes ermächtigen. Diese Taxibetriebsbewilligung ist jeweils an ein bestimmtes Fahrzeug gekoppelt und - wie oben ausgeführt - an den Anschluss an eine Einsatzzentrale gebunden.

Des Weiteren gibt es 340 Taxichauffeure und Taxichauffeusen, die die Bewilligung besitzen, Taxi zu fahren. Diese sind entweder selbständig und in Besitz der Taxibetriebsbewilligung oder sie sind Angestellte von Besitzern der Taxibetriebsbewilligungen.

Auffällig ist, dass es in Basel-Stadt nur 6 Taxi-Einsatzzentralen gibt. Diese geben die Aufträge an die einzelnen ihnen angeschlossenen Taxis weiter und teilen sich somit den „Kuchen“ von 460 Taxis unter sich auf. Das neue Taxigesetz sieht keine Änderung dieser Ausgangslage vor, lediglich soll die Einsatzzentrale neu behördlich bewilligt werden.

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

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

Ich bitte die Regierung daher die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Birgt die Tatsache, dass es nur wenige Taxi-Einsatzzentralen gibt und eine Anschlusspflicht der Taxibetreiber besteht nicht die Gefahr, dass unlauterer Wettbewerb betrieben wird und Absprachen analog von Kartellen getroffen werden?
2. Wie wird kontrolliert, ob zwischen den Taxi-Einsatzzentralen und den Taxibetreibern Preisabsprachen getroffen werden?
3. Wie wird kontrolliert, wie die Auftragserteilung an die einzelnen Taxis geschieht? Wie wird sichergestellt, dass nicht einzelne Taxibetreiber von den Einsatzzentralen bevorzugt werden?
4. Ist die Regierung der Ansicht, dass kein Verstoss gegen das Kartellgesetz vorliegt, wenn auch in Zukunft die Taxibetriebsbewilligung an den Anschluss an eine Einsatzzentrale geknüpft wird und nur diejenigen Taxibetreiber die öf-

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

5. Gedenkt die Regierung Massnahmen zu ergreifen, um zu verhindern, dass es auch in Zukunft nur wenige grosse Einsatzzentralen gibt? Oder ist die Regierung der Ansicht, dass dies absolut unproblematisch ist, wenn der freie Markt des Taxibetriebs von einigen wenigen kontrolliert und gehandhabt wird?
6. Ist den Behörden bekannt, dass eine sog. schwarze Liste besteht, aufgrund derer, die Einsatzzentralen einzelne Taxifahrer nicht mit Aufträgen bedienen wollen?
7. Ist die Regierung der Ansicht, dass, wenn die Taxi-Einsatzzentralen dies tatsächlich so handhaben, dies einem faktischen Berufsverbot für einzelne Taxifahrer gleichkommt?
8. Was gedenkt die Regierung zu unternehmen, dass derartige Machenschaften in Zukunft verhindert werden?

Ursula Metzger»

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. Allgemeine Bemerkungen

Mit Beschluss vom 25. März 2014 hat der Regierungsrat den Ratschlag zu einem neuen Taxigesetz verabschiedet (Schreiben 12.0218.02). Wir verweisen ergänzend auf das entsprechende Dokument. Das Geschäft wird derzeit in der Wirtschafts- und Abgabekommission des Grossen Rates behandelt. Wie im Ratschlag beschrieben, wird das bestehende Taxigesetz fortgeschrieben und 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. Zu den einzelnen Fragen

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

Der Regierungsrat kann nicht voraussehen, wie viele Einsatzzentralen es nach dem neuen Taxigesetz geben wird; jedenfalls ist nicht vorgesehen, deren Anzahl zu limitieren. Die Gefahr von Kartellabsprachen im Taxigewerbe unterscheidet sich wohl nicht von derjenigen in anderen Wirtschaftszweigen.

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

Gemäss Erlassentwurf soll der Regierungsrat weiterhin Höchsttarife festlegen.

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

Dies wird nicht kontrolliert, da es sich zwischen Taxibetreiber und Einsatzzentrale um ein privatrechtliches Vertragsverhältnis handelt.

- 4. Ist die Regierung der Ansicht, dass kein Verstoß gegen das Kartellgesetz vorliegt, wenn auch in Zukunft die Taxibetriebsbewilligung an den Anschluss an eine Einsatzzentrale geknüpft wird und nur diejenigen Taxibetreiber die öffentlichen Standplätze benützen dürfen, wenn sie einer Taxi-Einsatzzentrale angeschlossen sind? Wie begründet die Regierung dieses Vorgehen?**

Der Regierungsrat erachtet die Anschlusspflicht als eindeutig zulässig.

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

Der Regierungsrat sieht keinen Grund, entsprechende Massnahmen zu ergreifen. Ausserdem sind Eingriffe in die Wirtschaftsfreiheit nur unter engen, klar definierten Voraussetzungen zulässig.

- 6. Ist den Behörden bekannt, dass eine sog. schwarze Liste besteht, aufgrund derer, die Einsatzzentralen einzelne Taxifahrer nicht mit Aufträgen bedienen wollen?**
7. Ist die Regierung der Ansicht, dass, wenn die Taxi-Einsatzzentralen dies tatsächlich so handhaben, dies einem faktischen Berufsverbot für einzelne Taxifahrer gleichkommt?
8. Was gedenkt die Regierung zu unternehmen, dass derartige Machenschaften in Zukunft verhindert werden?

Auch dies sind in erster Linie privatwirtschaftliche Fragestellungen. Die Taxibetreiber sind grundsätzlich frei, sich einer Zentrale anzuschliessen, selber eine Zentrale zu gründen oder die Zentralendienstleistungen extern ausführen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin