

Bekanntlich drängt der Fahrdienstleister Uber weltweit auf den Markt des herkömmlichen Personenbeförderungsgewerbes und insbesondere der Taxigewerbetreibenden. Uber vermittelt via App Fahrgäste an Mietwagen mit Fahrer (UberX und UberBlack) wie auch an private Fahrer mit eigenem Fahrzeug (UberPop).

Der Konzern bestreitet, selbst im Personentransport tätig zu sein. Allerdings rüstet Uber die eigenen Fahrerinnen und Fahrer mit der Software aus, vermittelt Fahrten, schreibt über die App den Fahrtweg vor, setzt die Preise fest, schreibt Verhaltensregeln vor, kassiert das Geld und zahlt die Fahrerinnen und Fahrer aus. 25 Prozent des Fahrtpreises behält das Unternehmen als Kommission für sich.

Damit funktioniert Uber wie ein Taxiunternehmen. Ein Taxi wird auf der Strasse herbeigewunken (bei Uber erfolgt dies mittels App), der Fahrtpreis wird von einem Taxameter ermittelt und die Bezahlung erfolgt direkt nach der Fahrt. Der Konzern weigert sich aber im Gegensatz zu den Taxibetreiberinnen und -betreibern, Steuern oder Sozialabgaben zu bezahlen. Seine Fahrerinnen und Fahrer arbeiten schwarz oder sind Scheinselbstständig.

In Sachen Verkehrssicherheit ist mit Uber ein Fahrdienst auf den Strassen von Basel unterwegs, der für das Publikum/KonsumentInnen ein unkontrolliertes Risiko darstellt. Die Chauffeurinnen und Chauffeure dieser Fahrzeuge verfügen weder über eine Ausbildung für den gewerbsmässigen Personentransport noch über die entsprechende Bewilligung (eine behördliche Leumundsprüfung findet nicht statt).

Die mit Uber einhergehenden Probleme führen zu einem erheblichen Mehraufwand bei der Verwaltung, aufgrund strassenpolizeilicher Kontrollen sind im Moment mehrere Verfahren in Zusammenhang mit Uber hängig.

Vor dem Hintergrund, dass sich "normale Taxis" an Gesetze und weitere Vorgaben halten müssen, führt Uber bzw. das damit einhergehende gesetzeswidrige Verhalten zu einer inakzeptablen Ungleichbehandlung im Personentransportgewerbe; letztlich wird das Gleichbehandlungsprinzip verletzt. Der Kanton Genf hat dies ebenfalls erkannt und sein Taxigesetz ergänzt und so angepasst, dass ein fairer Wettbewerb beim gewerblichen Personentransport möglich ist. Diese Ergänzungen schützen die Kundinnen und Kunden, das Personenbeförderungsgewerbe und die Arbeitnehmenden.

Das Taxi ist eine im öffentlichen Interesse regulierte Dienstleistung und wird in kantonalen Taxigesetzen geregelt. Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat daher, das Taxigesetz aus den genannten Gründen wie folgt anzupassen:

Dem Grossen Rat ist innerhalb eines Jahres das Taxigesetz vom 3. Juni 2015 mit folgenden Änderungen vorzulegen (nachstehend fettgedruckt).

1. Änderung des Taxigesetzes vom 3. Juni 2015

§ 2 Taxibegriff

2 Ebenso fallen Personenbeförderungsdienste mit Motorwagen der Kategorien M1 und M2, die als Ergänzung zum Taxibetrieb der Öffentlichkeit auf Abruf oder vorangegangener Reservation berufsmässig und entgeltlich angeboten werden, unter die Bestimmungen dieses Gesetzes.

§ 3 Zuständigkeiten und Nutzung

2 Auf den öffentlichen Standplätzen dürfen nur Taxis nach § 2 Abs. 1 dieses Gesetzes mit einer Taxibetriebsbewilligung des Kantons Basel-Stadt abgestellt werden.

§ 6 Taxibetriebsbewilligung

1 Wer auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt einen Taxibetrieb mit Taxis nach § 2 Abs. 1 dieses Gesetzes führen will, ist bewilligungspflichtig.

§ 7 Einsatzzentralenbewilligung

1 Wer für Taxis mit baselstädtischen Taxibetriebsbewilligungen eine Einsatzzentrale betreiben oder Personenbeförderungsdienste nach § 2 Abs. 2 dieses Gesetzes auf dem Kantonsgebiet anbieten will, benötigt eine Einsatzzentralenbewilligung.

§ 8 Taxifahrbewilligung

6 Wer einen Personenbeförderungsdienst nach § 2 Abs. 2 dieses Gesetzes erbringen will, muss die Voraussetzungen von Abs. 2 Bst. a) und b) dieses Artikels erfüllen.

§ 11 Grundsatz

2 Taxifahrerinnen und Taxifahrer und Personenbeförderer nach § 2 Abs. 2 dieses Gesetzes haben jeden Fahrgast zu befördern.

§ 13 Taxifahrzeuge

1 Der Regierungsrat erlässt bezüglich Taxis nach § 2 Abs. 1 dieses Gesetzes Vorschriften bezüglich (...)

3 Für Fahrzeuge, mit denen Personenbeförderungsdienste nach § 2 Abs. 2 dieses Gesetzes erbracht werden, schreibt er eine Beschriftung vor.

2. Inkrafttreten des Taxigesetzes vom 3. Juni 2015

Da die Inkraftsetzung eines Gesetzes, welches wieder abgeändert werden muss, nicht sinnvoll erscheint, bitten die Motionäre den Regierungsrat zu prüfen, ob die Inkraftsetzung des vom Volk angenommenen Taxigesetzes vom 3. Juni 2015 auszusetzen ist.

Pascal Pfister, Toya Kruppenacher, Harald Friedl, Andreas Ungricht, Raoul I. Furlano, Heinrich Ueberwasser, Talha Ugur Camlibel