



Argumentarium NEIN zum Taxigesetz

1. Das neue Gesetz schafft einen Service Public mit miserablen Arbeitsbedingungen

Der Staat reguliert fast alles im Taxigewerbe. Er schreibt den TaxifahrerInnen vor, dass sie jede Fahrt annehmen müssen, auch wenn sie damit Geld verlieren (Beförderungspflicht). Der Staat legt mit dem Höchsttarif die Preise fest, welche die TaxifahrerInnen verlangen können. TaxifahrerInnen ist vorgeschrieben, dass sie an einer Vermittlungszentrale angeschlossen sein müssen (Anschlusspflicht). Sie müssen einen Taxameter und einen Fahrtenschreiber zur öffentlichen Sicherheit mitführen. Bis zum Namensschild und Beschriftungen am Auto ist alles vom Staat vorgeschrieben. Es ist vorgeschrieben, dass rund um die Uhr Taxis zur Verfügung stehen müssen. Dies Vorschriften sind nur aus dem öffentlichen Interesse an einem funktionierenden Taxigewerbe erklärbar, welches eine sichere und jederzeit verfügbare Mobilität für alle garantiert. Das Taxigewerbe ist eigentlich ein Service Public. Man könnte sagen, der eigentliche Arbeitgeber der TaxifahrerInnen ist der Kanton. Die Arbeitsbedingungen sind jedoch nicht entsprechend. Sie sind mit brutto 13 – 17 Franken Stundenlöhnen die schlechtesten in ganz Basel.

2. Die Taxibranche ist ein Pulverfass – das Taxigesetz verschlimmert alles nochmals

TaxifahrerInnen arbeiten alle auf Provision. Das heisst, sie verdienen nur etwas, wenn sie befördern. Da die Umsätze im Taxigewerbe in den letzten 15 Jahren um 30 bis 50% gesunken sind, sind auch ihre Löhne in den Keller gerasselt. Diese Armut führt zu viel Druck, Stress, schwierigen Familienverhältnissen und gesundheitlichen Problemen und die Stimmung ist, nicht nur in Basel, die eines Pulverfasses. Und jetzt kommen noch Dumpinganbieter wie Uber dazu, welche das neue Gesetz explizit erlaubt. Zudem gewährt das Gesetz auswärtigen Taxis (aus den umliegenden Kantonen) freie Fahrt in Basel. Anstatt die Anzahl der Taxis in der Stadt zu limitieren, wird die Anzahl stark zunehmen. Dies zerstört potenziell die Existenzen von 720 TaxifahrerInnen und wird wie in anderen Städten zu chaotischen Zuständen auf den Basler Strassen führen. Das neue Gesetz löst kein einziges dieser Probleme, sondern verschlimmert sie.

3. Demokratische Mitsprachemöglichkeiten und Arbeitnehmerschutz werden im neuen Gesetz komplett gestrichen

Ersatzlos gestrichen wird nicht nur der Gesamtarbeitsvertrag (GAV) sondern ein ganzer Prozess der staatlichen Vermittlung zwischen Arbeitgebern und ArbeitnehmerInnen im Taxigewerbe. Im alten Gesetz gab es neben der Anschlusspflicht für alle Arbeitgeber an einen geltenden GAV, ein vom Amt für Wirtschaft und Arbeit geleitetes Schiedsverfahren für den Fall einer fehlenden Verständigung zwischen den Sozialpartnern. Aus dem Wissen, dass der freie, entregulierte Arbeitsmarkt im Taxigewerbe in die Katastrophe führt, war auch vorgesehen, dass in letzter Instanz der Staat Mindestarbeitsbedingungen erlässt. Dies wird im neuen Gesetz alles ersatzlos wegradiert.

Ersatzlos gestrichen wurde auch die einzige transparente Mitsprachemöglichkeit für die Branche und die ArbeitnehmerInnen. Die staatliche Taxifachkommission versammelte regelmässig alle an einem Tisch, wo die wichtigsten Anliegen besprochen wurden. Dieses dringend notwendige Mitspracherecht wird ersatzlos gestrichen.

4. Das neue Gesetz gewährt illegalen Taxianbietern wie Uber freie Fahrt

Jedes Gesetz hat einen Geltungsbereich, eine Definition für wen das Gesetz gilt. Während andere Schweizer Kantone und andere Länder ihre Taxigesetze derart anpassen, dass die neuen Dumpinganbieter wie Uber auch unterstellt werden, geht das Basler Taxigesetz in die entgegen gesetzte Richtung. Während Uber im alten Taxigesetz theoretisch noch unterstellt wäre und sich in Basel an die gleichen Regeln halten müsste, ist das im neuen Gesetz nicht mehr der Fall. Da ist nur noch Taxi, was eine gelbe Taxilampe auf dem Dach hat und die öffentlichen Standplätze benutzen darf. Während andernorts Angebote wie Uber den Taxigesetzen unterstellt werden, wird in Basel Anbietern, deren Geschäftsmodell es explizit vorsieht, sich an keine Gesetze und Regeln zu halten, explizit freie Fahrt gewährt.

5. Das neue Taxigesetz sorgt für sinkende Qualität und tiefere Steuereinnahmen

Bisher musste ein Taxifahrer während 3 Jahren in Basel als Chauffeur gearbeitet haben, bevor er sein eigenes Taxi einlösen konnte. Dazu musste er seinen Firmensitz in Basel haben. So wurde garantiert, dass nur bekannte Gesichter eine Zulassung erhalten konnten und dass die Unternehmen auch in Basel ihre Steuern zahlen müssen. Laut neuem Gesetz kann jeder einen Antrag auf eine Taxihalterbewilligung stellen, der/die seit 2 Jahren irgendwo in der Schweiz Personentransport durchgeführt hat. Der Firmensitz muss nicht mehr in Basel sein. Dies öffnet Tür und Tor für Firmenkonstrukte mit Sitz in Tiefsteuernkantonen und Chauffeuren, die niemand mehr kennt.

6. In Basel hat sich ein Taxikartell heraus gebildet, welche das neue Gesetz zusätzlich stärkt

In Basel werden eigentlich 75-80% der Bestellfahrten im Taxigewerbe von zwei Personen beherrscht (Kurt Schaufelberger und Felix Mayer). Sie haben über die Jahre mit Übernahmen und guten Beziehungen in Politik und zu den Behörden ein quasi-Monopol aufgebaut. Die drei grössten Bestellzentralen – Taxi-Zentrale AG (22er), Dreiunddreissig er Taxi AG (33er) und die mini-cab AG (77er) – erscheinen auf den ersten Blick als unterschiedliche Firmen. Doch sie haben den Sitz an der gleichen Adresse, die gleichen Geschäftsführer und Verwaltungsräte und wenn man eine der drei Nummern wählt, nimmt die gleiche Person das Telefon ab.

250 der 466 Taxis sind hier angeschlossen und zahlen dafür jährlich ca. 3,6 Millionen Franken Anschlussgebühren, um die gesetzlich vorgeschriebene Anschlusspflicht an eine Zentrale zu erfüllen. Der Fall von Kurt Schaufelberger ist besonders interessant. Er ist operationell der Chef dieser drei Zentralen und gleichzeitig ist er noch der grösste Taxihalter in Basel, hat ca. 25 Taxis und 50 Angestellte. Seine Autos kriegen die Bestellungen von seinen Zentralen. Hier wird natürlich kräftig Geld verdient. Das neue Gesetz sieht neu eine Bewilligungspflicht für Zentralen vor. Die einzigen, welche diese Bedingungen erfüllen sind die drei erwähnten Zentralen. Das neue Gesetz wird dazu führen, dass der Marktanteil des Taxikartells noch schneller steigt als in der Vergangenheit und öffnet Abzockern Tür und Tor.

7. Das neue Gesetz ist komplett visionslos – es gäbe viel bessere Lösungen

Neue Technologien wie diejenige, die Uber, um einen weltweit superrentablen Riesenkonzern aufzubauen (Uber wird heute mit 50 Milliarden US-Dollar bewertet!), bieten riesige Chancen, ein Taxigewerbe im öffentlichen Interesse aufzubauen, das günstiger, qualitätsbewusster und sicherer ist. So könnte der Kanton zum Beispiel ein eigenes App zu Verfügung stellen, an das sie die TaxifahrerInnen anschliessen müssten/könnten. Basel verpasst diesen Zug mit dem neuen Taxigesetz. Die Ablehnung des Gesetzes öffnet den Weg, an einem Gesetz zu arbeiten, welches die Zukunft nicht schon hinter sich hat.