



Medienkonferenz Kampagne NEIN zum Taxigesetz vom 21.10.2015, Redebeitrag Roman Künzler, Teamleiter Tertiär Unia Nordwestschweiz

Das neue Taxigesetz: Monopol im Gewerbe und Chaos auf den Strassen

Sehr geehrte Medienschaffende

Das neue Taxigesetz, über das wir am 15. November abstimmen, ist ein Gesetz, welches die Leistungen für einen qualitativ hohen Service Public fordert, jedoch den Ausführenden dieses Angebotes, den Taxifahrerinnen und Taxifahrern keinerlei Schutz und Mitspracherecht gewährt. Das Gesetz schafft mit der Zulassung von Landtaxis in der Stadt und der verpassten Regulierung von neuen Transportunternehmen wie Uber chaotische Zustände. Zudem stärkt es ein eigentliches Taxikartell in der Stadt. Dies ist Skandal. Die Unia hat daher das Referendum gegen das Gesetz ergriffen und bekämpft es nun in einer breiten Koalition von Parteien und Gewerkschaften.

Wieso gibt es ein Taxigesetz? Es soll die Mobilität für alle garantieren, auch für ältere und gebrechliche Leute, welche nicht mehr Zugang zum ÖV haben. Dies funktioniert nur als Service Public und über ein Taxigesetz. Dieses schreibt vor, dass Taxihalterinnen und –halter einer Zentrale angeschlossen sein müssen und dass sie jeden Gast mitführen müssen, egal ob die Fahrt für sie wirtschaftlich Sinn macht (Beförderungspflicht). Die Preise für eine Taxifahrt werden vom Staat festgelegt (Höchsttarife), es muss ein Taxameter mitgeführt werden, ein Fahrtenschreiber, die Fahrer werden regelmässig polizeilich überprüft, ja bis zum Namensschild und welche Gepäckstücke zu transportieren sind, ist alles in diesem Service Public-Gesetz geregelt. Wenn es jedoch um die Arbeitsbedingungen der 720 Taxifahrerinnen und Taxifahrer geht, welche diese öffentliche Dienstleistung tagtäglich erbringen, will der Gesetzgeber die skandalösen Missstände nicht angehen. Obwohl die Löhne im Basler Taxigewerbe bei unerträglichen 13 bis 17 Franken in der Stunde liegen und in den letzten 15 Jahren um 30 – 50% gesunken sind! Im alten Gesetz war noch ein Gesamtarbeitsvertrag vorgesehen und hatte die Regierung die Pflicht, Mindestarbeitsbedingungen zu erlassen, wenn sich die Sozialpartner nicht finden. Das alte Gesetz förderte aktiv die Sozialpartnerschaft, da man wusste, dass der freie Arbeitsmarkt im Taxigewerbe zu Verarmung und einer schlechten Qualität im Gewerbe führt. Im neuen Gesetz sind jegliche Schutzmassnahmen für Arbeitnehmende verschwunden.

Was ist sonst noch schlechter im neuen Taxigesetz? Der liberalisierte Marktzugang wird zu einer Schwemme von Taxis aus den umliegenden Kantonen führen, sie werden de facto erlaubt. Die Zürcher Verhältnisse grüssen. Die Qualität wird sinken, da die Hürden für eine Zulassung als Taxihalter in Basel gesunken sind. Es werden nicht mehr drei Jahre Erfahrung im Basler Taxigewerbe vorausgesetzt sondern nur zwei irgendwo in der Schweiz. Neue Anbieter wie Uber, welche sich bewusst an keine Gesetze halten, aber klar Taxidienstleistungen erbringen, werden nicht reguliert. Im Gegenteil, das Gesetz gibt Uber freie Fahrt, indem es Uber bewusst aus dem Geltungsbereich entfernt. Auch die in dem komplexen Gewerbe dringend notwendigen Mitsprachemöglichkeiten für Taxifahrerinnen und –fahrer werden abgeschafft. Dieses Gesetz ist voll von neoliberaler Ideologie, löst aber kein einziges der bekannten und konkreten Problem in der

Branche. Regierungsrat Baschi Dürr hat sich hier auf der ganzen Linie durchgesetzt und hat offensichtlich eng mit den einzigen zwei Personen zusammen gearbeitet, welche über ihre Marktmacht in diesem Service Public richtig viel Geld verdienen: Felix Mayer und Kurt Schaufelberger.

Das neue Gesetz sieht erstmals eine Zulassung für Vermittlungszentralen vor. Jedem Insider wird sofort klar, dass die entsprechenden Zulassungsaufgaben momentan nur von drei Vermittlungszentralen erfüllt werden. Diese drei Zentrale sind eigentlich eine einzige Firma. Heute enthüllen wir in einer ausführlichen Recherche, wie 75-80% der Bestellaufträge in Basel – 800'000 im Jahr – von einem eigentlichen Kartell beherrscht werden. Die grössten Vermittlungszentralen sind die 22er, 33er und 77er (mini-cab). Ihnen sind 250 der 466 Basler Taxis angeschlossen. Diese Zentralen haben den Sitz alle an der gleichen Adresse und Inhaber, Verwaltungsratsmitglieder und Geschäftsführer sind immer die gleichen Personen, führend Felix Mayer und Kurt Schaufelberger. Durch die gesetzliche Anschlusspflicht, werden im Jahr rund 3,6 Millionen Franken Anschlussgebühren von den Taxihalterinnen und –haltern an das Firmenkonstrukt entrichtet. Gleichzeitig ist Kurt Schaufelberger der grösste Taxihalter in Basel mit mindestens 25 Autos und rund 50 Angestellten. Seine Autos kriegen die Aufträge von seiner eigenen Zentrale! Zudem kontrolliert er einen wichtigen Teil der hoch subventionierten Kranken- und Behindertenfahrten in Basel. Die BTB (66er) ist schliesslich auch am Leimgrubenweg 16 angesiedelt, die Geschäftsführer sind die gleichen Leute. Wie auch bei einem weiteren Taxiunternehmen, der Diagonal GmbH. Egal welche der vier erwähnten Nummern gewählt wird, es nimmt immer die gleiche Person das Telefon ab. So kann natürlich richtig viel Geld verdient werden, wie unsere detaillierten Recherchen aufzeigen.

Es ist dann auch kein Zufall, dass dieses Kartell politisch den klar stärksten Einfluss hat. Während die Unia mit 100 Taxifahrerinnen und Taxifahrer während der Vernehmlassung zum Taxigesetz nicht von RR Dürr empfangen wurden, verbrachten die Herren vom Leimgrubenweg in dieser Zeit mindestens einen langen Nachmittag beim Regierungsrat. Ihr Hauptargument für die Verbesserung der Qualität im Taxigewerbe wurde dann von RR Dürr auch gänzlich übernommen: Das Problem seien die 5 kleineren Taxizentralen, welche ihren Sitz nicht am Leimgrubenweg 16 hätten und die müssten aus dem Markt gedrängt werden. Und genau dies tut das neue Gesetz. Es schafft ein Monopol im Taxigewerbe, welches es schafft aus einem Service Public eine private Geldmaschine zu machen.

Kurt Schaufelberger beschäftigt ausserdem nachweislich selber Taxifahrerinnen und Taxifahrer, welche unter 15 Franken in der Stunde verdienen. Kein Wunder ist er starker Befürworter des Taxigesetzes und führt mit der ASTAG (Sitz am Leimgrubenweg 16) gleich selber die JA-Kampagne zum Gesetz. Sehr enttäuschend ist dann aber, dass die Regierung im Abstimmungsbüchlein nur mit Zahlen der ASTAG, der privaten Lobbygruppe des Basler Taxikartells, argumentiert und dies, um jahrelange Erhebungen der Unia bei Arbeitnehmenden zu widerlegen.

Am 15. November muss das Taxigesetz abgelehnt werden, damit der Weg frei wird für eine gute Lösung für die Basler Taxifahrer und die Stadt, eine Lösung die allen nützt.